

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246号 厚木秦野道路 <small>あつぎはだの</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	厚木区間	自：神奈川県厚木市中依知 至：神奈川県厚木市飯山	延長	厚木区間	3.6km	
	伊勢原区間	自：神奈川県伊勢原市西富岡 至：神奈川県伊勢原市善波		伊勢原区間	4.8km	
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。 厚木区間は神奈川県厚木市中依知から厚木市飯山までの延長約3.6km、伊勢原区間は神奈川県伊勢原市西富岡から伊勢原市善波までの延長約4.8kmの4車線の道路事業で、圏央道（さがみ縦貫道路）・新東名高速道路とのアクセス強化（広域ネットワーク形成）、国道246号の交通混雑の緩和、国道246号の交通安全性の向上、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。						
厚木	H13年度事業化	H8年度都市計画決定	H13年度用地着手	H26年度工事着手		
伊勢原	H10年度事業化					
全体事業費	約900億円	事業進捗率	約50%	供用済延長	0km	
		(令和3年3月末時点)				
計画交通量	10,200~11,800台/日					
費用対効果分析結果	B/C	総費用	総便益	基準年		
	(事業全体) 1.2	(残事業)/ (事業全体) 614/1,284億円	(残事業)/ (事業全体) 1,493/1,493億円	令和3年		
	(1.2)	事業費：537/1,207億円	走行時間短縮便益：1,286/1,286億円			
	(残事業) 2.4	維持管理費：77/77億円	走行経費減少便益：169/169億円			
	(3.2)		交通事故減少便益：38/38億円			
感度分析の結果 【事業全体】 交通量：B/C=0.94~1.4（交通量±10%） 事業費：B/C=1.1~1.3（事業費±10%） 事業期間：B/C=1.1~1.2（事業期間±20%） 【残事業】 交通量：B/C=2.0~2.9（交通量±10%） 事業費：B/C=2.2~2.7（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沿線企業活動の支援 ・厚木秦野道路沿線には国道246号沿線を中心に多くの工業団地が立地。しかしながら市街地混雑により高速アクセス性が低下している状況。厚木秦野道路整備による圏央道とのアクセス強化、中部近畿方面との広域ネットワーク形成により、企業活動を支援。 ②企業誘致の支援 ・厚木秦野道路沿線では新規工場立地が盛んで、立地の受け皿として厚木市、伊勢原市では土地区画整理を実施中。厚木秦野道路整備による圏央道とのアクセス強化、中部近畿方面との広域ネットワーク形成により、企業誘致を支援。 ③観光活性化の支援 ・厚木秦野道路周辺は宮ヶ瀬や大山ほか、観光資源が豊富。厚木秦野道路の整備により沿線から観光地へのアクセスが向上、観光活性化を支援。 ④沿線地域の日常生活の利便性向上 ・厚木秦野道路沿線は自動車交通需要の高い地域であり、国道246号では2車線区間を中心に、朝夕の通勤時間帯だけでなく日中も混雑。厚木秦野道路の整備により、沿線市町間の通勤時間短縮や高速アクセス向上など利便性向上の期待。 ⑤救急活動の支援 ・厚木秦野道路の整備による第三次医療施設へのアクセス向上により、迅速な救急医療活動を支援。 ⑥沿線地域の防災力向上への寄与 ・新東名高速道路の厚木南IC付近の「神奈川県総合防災センター」は、災害時には他県や国からの応急活動要因の集結、物資の受け入れ、搬送車両の集結拠点となる。厚木秦野道路の整備により、「神奈川県総合防災センター」から秦野市役所まで、東名高速道路の代替路が形成され、沿線地域の防災力向上が期待される。						

関係する地方公共団体等の意見

神奈川県知事の意見：

厚木秦野道路は、新東名高速道路や圏央道等と一体となって、広域的な幹線道路網を形成し、国道246号の混雑緩和はもとより、地域の活性化や災害対応力の強化などに寄与する重要な路線であり、整備に寄せられる県民や企業、沿線市町村からの期待も大変大きい。

沿線では新たなまちづくりなどが進められ、新東名高速道路や圏央道が順次供用される中、本路線の整備に対する関心や早期の全線開通を求める声が増しに大きくなってきている。

県は、円滑な事業進捗に向け、引き続き、沿線市町村とともに、地元調整などの必要な事業協力を展開していくので、県や沿線市町村と積極的に連携し、コスト縮減に努めつつ、事業化区間の早期整備と未事業化区間の早期事業化を図りたい。

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

厚木秦野道路沿線は新規工場立地が盛んで、立地の受け皿として厚木市、伊勢原市では土地区画整理を実施中。また令和2年3月には新東名高速道路の伊勢原JCT～伊勢原大山IC間が開通するなど高規格幹線道路の整備が進んでいる。それ以外の事業を巡る社会経済情勢等に大きな変化はみられない。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・ 厚木区間（延長3.6km）は、圏央道の圏央厚木ICと国道129号間の約0.6kmで、圏央道（平成25年3月に開通）と一体で用地取得、埋蔵文化財調査を実施済。厚木区間の用地取得率（面積ベース）は約56%（令和3年3月末）。現在は設計協議、環境調査を実施中。また、令和2年度から本格的に埋蔵文化財調査に着手。
- ・ 伊勢原区間（延長4.8km）は、令和元年度に開通した新東名高速道路（伊勢原大山IC）の事業進捗に併せて、伊勢原大山IC周辺の用地取得を重点的に推進し、用地取得率は約92%（令和3年3月末）。平成26年度から工事着手。
- ・ 今後は、用地取得を推進し、引き続き、地元協議を進めて効率的に事業促進を図る。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・ 今回、埋蔵文化財調査面積及び単価の増加、用地幅杭設計の完了に伴い事業面積が増加。引き続き早期完成を目指し、用地取得、調査、工事を推進。

施設の構造や工法の変更等

- ・ 盛土構造区間の地盤状況や交差施設の重要度に着目し、道路構造の見直しにより事業費の縮減ならびに周辺環境変化の抑制を図ることを検討。

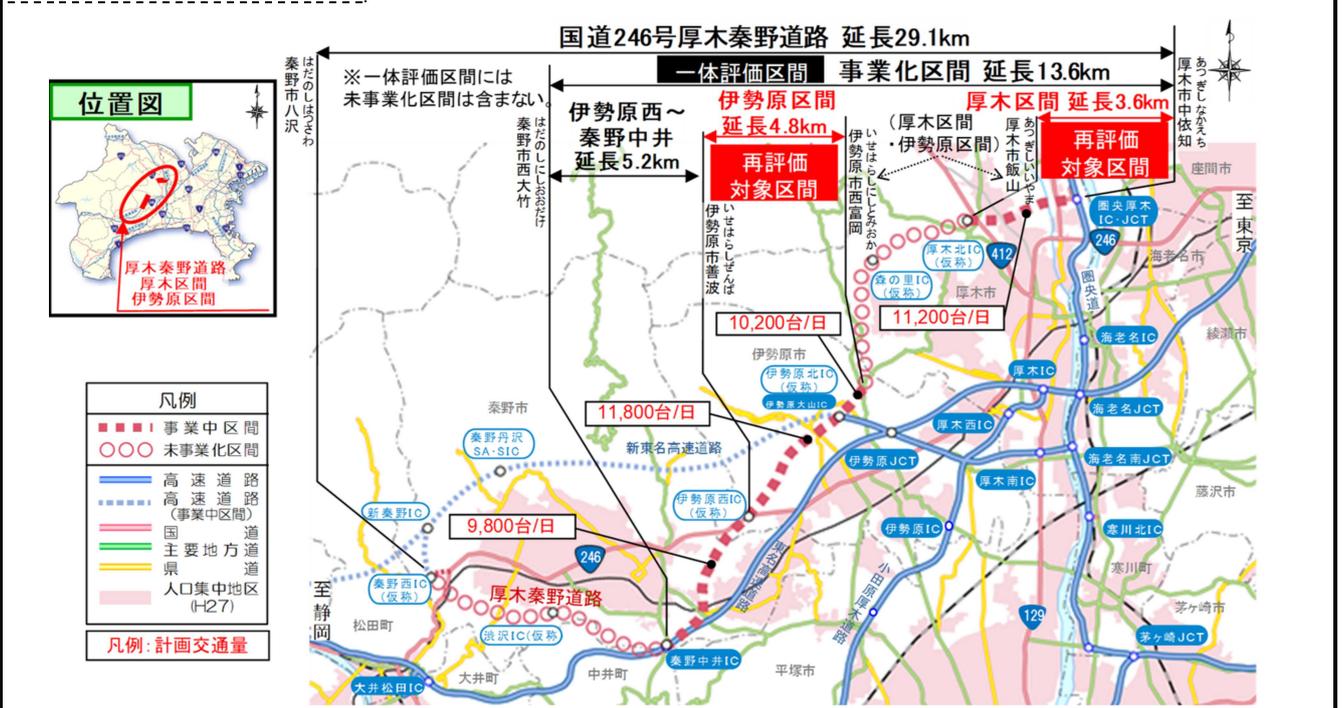
対応方針

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246号 あつぎ ほんの 厚木秦野道路（伊勢原西～秦野中井）	事業区分	一般国道 国土交通省 関東地方整備局	
起終点	自：神奈川県伊勢原市善波 至：神奈川県秦野市西大竹	延長	5.2km	
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。 伊勢原西～秦野中井は神奈川県伊勢原市善波から神奈川県秦野市西大竹までの延長約5.2kmの暫定2車線（完成4車線）の道路事業で、圏央道（さがみ縦貫道路）・新東名高速道路とのアクセス強化（広域ネットワーク形成）、国道246号の交通混雑の緩和、国道246号の交通安全性の向上、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。				
H26年度事業化	H8年度都市計画決定	H30年度用地着手	H一年度工事着手	
全体事業費	約300億円	事業進捗率 (令和3年3月末時点)	約6% 供用済延長 0km	
計画交通量	9,800台/日			
費用対効果分析結果	B/C： (事業全体) 1.2 (2.1) (残事業) 2.4 (2.3)	総費用：(残事業)/ (事業全体) 614/1,284億円 事業費：537/1,207億円 維持管理費：77/77億円	総便益：(残事業)/ (事業全体) 1,493/1,493億円 走行時間短縮便益：1,286/1,286億円 走行経費減少便益：169/169億円 交通事故減少便益：38/38億円	基準年： 令和3年
感度分析の結果 【事業全体】交通量：B/C=0.94~1.4（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.1~1.3（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=1.1~1.2（事業期間±20%） 【残事業】交通量：B/C=2.0~2.9（交通量 ±10%） 事業費：B/C=2.2~2.7（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沿線企業活動の支援 ・厚木秦野道路沿線には国道246号沿線を中心に多くの工業団地が立地。しかしながら市街地混雑により高速アクセス性が低下している状況。厚木秦野道路整備による圏央道とのアクセス強化、中部近畿方面との広域ネットワーク形成により、企業活動を支援。 ②企業誘致の支援 ・厚木秦野道路沿線では新規工場立地が盛んで、立地の受け皿として厚木市、伊勢原市では土地区画整理を実施中。厚木秦野道路整備による圏央道とのアクセス強化、中部近畿方面との広域ネットワーク形成により、企業誘致を支援。 ③観光活性化の支援 ・厚木秦野道路周辺は宮ヶ瀬や大山ほか、観光資源が豊富。厚木秦野道路の整備により沿線から観光地へのアクセスが向上、観光活性化を支援。 ④沿線地域の日常生活の利便性向上 ・厚木秦野道路沿線は自動車交通需要の高い地域であり、国道246号では2車線区間を中心に、朝夕の通勤時間帯だけでなく日中も混雑。厚木秦野道路の整備により、沿線市町間の通勤時間短縮や高速アクセス向上など利便性向上の期待。 ⑤救急活動の支援 ・厚木秦野道路の整備による第三次医療施設へのアクセス向上により、迅速な救急医療活動を支援。 ⑥沿線地域の防災力向上への寄与 ・新東名高速道路の厚木南IC付近の「神奈川県総合防災センター」は、災害時には他県や国からの応急活動要因の集結、物資の受け入れ、搬送車両の集結拠点となる。厚木秦野道路の整備により、「神奈川県総合防災センター」から秦野市役所まで、東名高速道路の代替路が形成され、沿線地域の防災力向上が期待される。				

関係する地方公共団体等の意見

神奈川県知事の見解

厚木秦野道路は、新東名高速道路や圏央道等と一体となって、広域的な幹線道路網を形成し、国道246号の混雑緩和はもとより、地域の活性化や災害対応力の強化などに寄与する重要な路線であり、整備に寄せられる県民や企業、沿線市町村からの期待も大変大きい。

沿線では新たなまちづくりなどが進められ、新東名高速道路や圏央道が順次供用される中、本路線の整備に対する関心や早期の全線開通を求める声が増しに大きくなってきている。

県は、円滑な事業進捗に向け、引き続き、沿線市町村とともに、地元調整などの必要な事業協力を展開していくので、県や沿線市町村と積極的に連携し、コスト縮減に努めつつ、事業化区間の早期整備と未事業化区間の早期事業化を図りたい。

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

厚木秦野道路沿線は新規工場立地が盛んで、また令和2年3月には新東名高速道路の伊勢原JCT～伊勢原大山IC間が開通するなど高規格幹線道路の整備が進んでいる。それ以外の事業を巡る社会経済情勢等に大きな変化はみられない。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・伊勢原西～秦野中井（延長5.2km）は平成26年度に事業化し平成27年度から路線測量及び地質調査に着手。用地取得率は約1%（令和3年3月末）。
- ・今後は、用地取得を推進し、引き続き、地元協議を進めて効率的に事業促進を図る。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・今回、埋蔵文化財調査面積及び単価の増加、用地幅杭設計の完了に伴い事業面積が増加。引き続き早期完成を目指し、用地取得、調査、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。

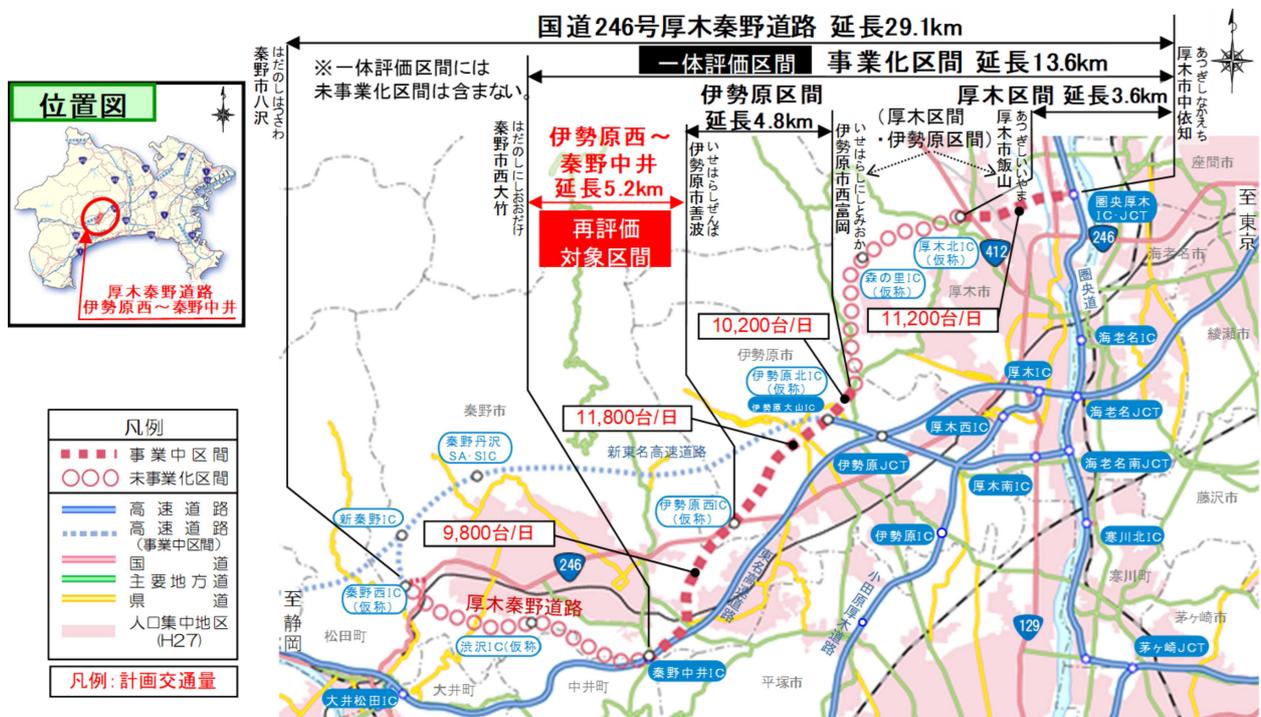
対応方針

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・防災課
担当課長名：長谷川 朋弘

事業名：一般国道138号 新屋拡幅 <small>あら やかくふく</small>	事業区分：一般国道	事業主体：国土交通省 関東地方整備局
起終点：自：山梨県富士吉田市上吉田七丁目 至：山梨県富士吉田市上吉田堰林 <small>ふじよしだ かみよしだ</small> <small>ふじよしだ かみよしだ せきばやし</small>	延長：2.6km	
事業概要 一般国道138号は、山梨県富士吉田市を起点とし静岡県御殿場市を經由して神奈川県小田原市に至る主要幹線道路である。 新屋拡幅は、国道138号の慢性的な渋滞の緩和、交通安全の向上、観光産業など地域経済への貢献、地域生活の活性化などを目的とした、富士吉田市上宿交差点から同市富士見公園前交差点までの延長2.6km、4車線の現道拡幅事業である。		
H24年度事業化	H22年度都市計画決定	H27年度用地着手
全体事業費	約80億円	事業進捗率 (令和3年3月末時点) 約19%
		供用済延長 0.0km
計画交通量	21,700～29,300台/日	
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 2.5 (残事業) 3.4	総費用 (残事業)/(事業全体) 57/78億円 (事業費：48/68億円) (維持管理費：9.3/9.3億円)
		総便益 (残事業)/(事業全体) 197/197億円 (走行時間短縮便益：186/186億円) (走行費用減少便益：7.9/7.9億円) (交通事故減少便益：3.0/3.0億円)
感度分析の結果 【事業全体】交通量：B/C= 2.3～2.8 (交通量 ±10%) 事業費：B/C= 2.4～2.7 (事業費 ±10%) 事業期間：B/C= 2.4～2.6 (事業期間±20%)	【残事業】交通量：B/C= 3.1～3.8 (交通量 ±10%) 事業費：B/C= 3.2～3.7 (事業費 ±10%) 事業期間：B/C= 3.3～3.5 (事業期間±20%)	基準年：令和3年
事業の効果等 ①国道138号（現道）の渋滞状況 ・主要渋滞個所に選定されている交差点が4箇所存在している状況。 ・国道138号（現道）の渋滞が地域住民の移動阻害を引き起こし、地域生活の快適性が低下。 ・渋滞に起因する追突事故が全体の約6割を占める。新屋拡幅の整備により、事故削減が見込まれる。 ②周遊観光の支援 ・富士吉田周辺には山梨県の観光客の約4割が集中。 ・道の駅富士吉田や北口本宮富士浅間神社などの観光施設が点在しているため施設間の結び付きが弱く、富士山五合目と比べて観光入り込み客数の増加傾向は低い水準で推移。 ・新屋拡幅の整備により、周辺観光施設間の結び付きの強化、更なる周遊観光に期待。 ③救急搬送時間の短縮 ・富士吉田市立病院は、ドクターヘリとのランデブーポイントにも指定。 ・富士吉田市は、現場までの平均到着時間が県平均を上回る地域となっており、富士吉田市立病院へ向かうためには、国道138号を經由する必要があるが、道路幅員が狭いため、朝夕の渋滞時に救急車両の通行にも支障。 ・新屋拡幅の整備により、安全で円滑な搬送が可能となり、地域の救急活動を支援。 ④地域生活の快適性（災害時の支援） ・南海トラフ巨大地震により、富士吉田市は震度6弱の想定。 ・災害時における支援物資集積施設（富士山アリーナ）から中央道河口湖ICまで4車線の緊急輸送ネットワークを形成。		
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138号新屋拡幅区間には、主要渋滞箇所に選定されている交差点が4箇所含まれ、平日の通勤時間帯や休日を中心に慢性的に渋滞が発生しており、観光客のみならず地域住民の日常生活に支障をきたしている。 当区間の整備により、渋滞の緩和だけではなく、渋滞に起因する交通事故の減少や、世界遺産富士山とその周辺観光の更なる振興にもつながる。 また当区間は、富士山火山広域避難計画において避難路に指定されており、この拡幅は必要性の高い事業であることから、引き続き、早期完成に向けて事業の進捗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25年6月に「富士山」世界遺産登録
- ・「国道138号拡幅に伴う周辺地域まちづくり検討委員会」を富士吉田市と共同で設立し、平成25年からこれまで6回の検討委員会を実施。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・令和3年3月末時点で、用地取得率は約18%。
- ・平成22年度に都市計画決定、平成24年度に事業化。平成27年7月に設計・用地説明会を実施。
- ・まちづくり区間は、景観計画、景観条例を平成28年4月策定。
- ・平成31年3月に先行整備区間における工事に着手し、令和3年度道の駅富士吉田前交差点改良完成予定。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

歴史資源を活かした御師のまちなみづくりを構想する重点検討区間では道路拡幅により大きな高低差が発生するため、まちづくりの観点から、段差解消の調整に時間を要しており、これに伴い事業期間を5年延伸する。

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。

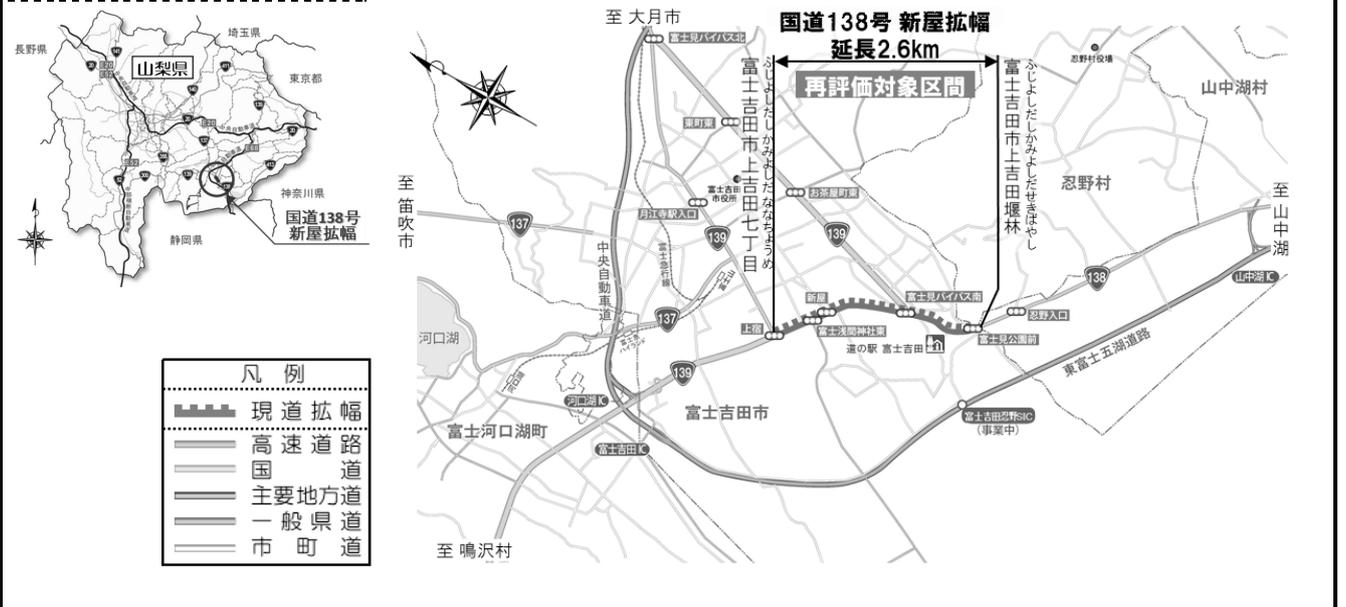
対応方針

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139号 都留バイパス		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：山梨県都留市十日市場 至：山梨県都留市田野倉				延長	8.0km		
事業概要 一般国道139号は、静岡県富士市から山梨県都留市を経て東京都西多摩郡奥多摩町に至る主要幹線道路である。 都留バイパスは、都留市内の交通混雑緩和、安全安心な通行の確保を目的とした、都留市十日市場から同市田野倉間までの延長8.0km、2車線のバイパス事業である。								
S49年度事業化		S52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310億円		事業進捗率 (令和3年3月末時点)	約77%	供用済延長	6.1km		
計画交通量	6,800～17,200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)	61/747億円		総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年 令和3年
	(残事業)	1.2		事業費 維持管理費	54/713億円 6.7/34億円		走行時間短縮便益：74/757億円 走行費用減少便益：0.49/35億円 交通事故減少便益：0.71/3.7億円	
感度分析の結果 【事業全体】交通量：B/C=0.96～1.2（交通量±10%） 事業費：B/C=1.1～1.1（事業費±10%） 事業期間：B/C=1.02～1.1（事業期間±20%） 【残事業】交通量：B/C=1.1～1.4（交通量±10%） 事業費：B/C=1.1～1.4（事業費±10%） 事業期間：B/C=1.2～1.2（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 ・都留バイパスは、昭和62年から順次開通しており、これまでに約8割が開通。 ・2工区の開通により、通過交通がバイパスに転換しつつあり、現道での死傷事故件数も減少。 ・都留バイパスの全線整備により、更なる現道交通の転換が図られ、交通混雑の解消、交通事故の減少が見込まれる。 ②利便性の向上 ・中央自動車道富士吉田線の積雪等による通行止め時には、交通が国道139号に集中し、混雑が発生。 ・また、国道139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都留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、中央自動車道富士吉田線通行止め時のリダンダンシー機能の強化が見込まれる。								
関係する地方公共団体等の意見 山梨県知事の意見： 一般国道139号は、静岡県富士市から山梨県を経由し東京都西多摩郡奥多摩町に至る全長36kmの道路で、本県東部地域の最も重要な幹線道路の一つであります。 本事業区間については現道の道路幅が狭いため交通渋滞が恒常的に発生しており、また歩道も未整備であることから、歩行者の安全確保にも大きな課題を抱えています。 県としましては、これらの課題を解決するためには、都留バイパスの全線供用が必要と考えておりますので、早期に供用できるよう事業の継続をお願いします。								
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 ・昭和62年度 都留市上谷～法能 延長2.0km (2/2) 部分開通 ・平成5年度 都留市法能 延長0.4km (2/2) 部分開通 ・平成22年度 都留市法能～井倉 延長3.2km (2/2) 部分開通 ・平成28年度 都留市上谷 延長0.5km (2/2) 部分開通								
事業の進捗状況、残事業の内容等 ・昭和49年度に事業化し、昭和52年12月に都市計画決定。 ・用地取得率は74%（令和3年3月末、面積ベース）。 ・平成28年度までに、2工区（延長5.6km）及び1工区の一部（延長0.5km）が2車線開通済。 ・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

- ・整備形態の検討中であり、これに伴い事業期間を5年延伸（令和8年度）。
- ・残る1・3工区について、周辺の開発状況等を踏まえた整備方針の検討を進める。

施設の構造や工法の変更等

新技術の積極的な活用等により、コスト縮減に取り組む。

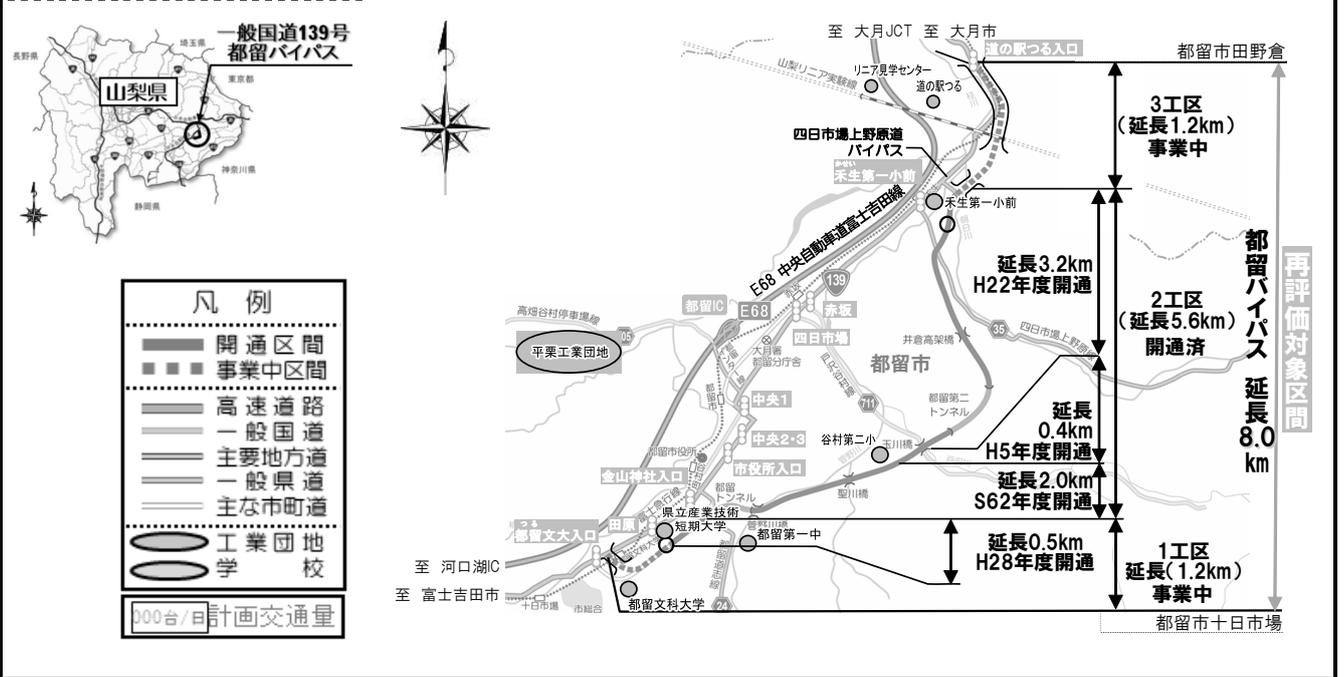
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の事業の効果及び進捗状況、関係する地方公共団体等の意見、事業評価監視委員会による審議を踏まえると、周辺地域や地域間を結ぶ重要な路線であり、円滑な交通の確保や交通安全性の向上に寄与することから事業の必要性は高く、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18号 <small>さかきこうしよく</small> 坂城更埴 <small>さかきまち</small> バイパス（坂城町区間）	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：長野県埴科郡坂城町南条 至：長野県埴科郡坂城町上五明	延長	3.8km		
事業概要					
<p>一般国道18号は、群馬県高崎市から新潟県上越市へ至る延長約194kmの主要幹線道路である。 坂城更埴バイパス（坂城町区間）は、交通渋滞の緩和、交通事故の減少及び救急医療施設へのアクセス性向上を目的とした、埴科郡坂城町南条から埴科郡坂城町上五明までの延長3.8km、4車線のバイパス事業である。</p>					
H23年度事業化		S60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110億円	事業進捗率 (令和3年3月末時点)	約29%	供用済延長	0.0km
計画交通量	12,700台/日～19,300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) 142/299億円		総便益 (残事業)/(事業全体) 386/386億円	
	(残事業)	事業費：107/264億円 維持管理費：35/35億円		走行時間短縮便益：294/294億円 走行経費減少便益：67/67億円 交通事故減少便益：25/25億円	
基準年	令和3年				
感度分析の結果					
<p>【事業全体】交通量：B/C=1.03～1.5（交通量±10%） 事業費：B/C=1.2～1.3（事業費±10%） 事業期間：B/C=1.2～1.4（事業期間±20%）</p> <p>【残事業】交通量：B/C=2.2～3.2（交通量±10%） 事業費：B/C=2.5～2.9（事業費±10%） 事業期間：B/C=2.6～2.8（事業期間±20%）</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18号現道には、主要渋滞箇所が多数存在しており、特に粟佐交差点、杭瀬下交差点での速度低下が顕著。 坂城更埴バイパスの整備により、現道の交通の転換が図られ、交通混雑の緩和に期待。 <p>②交通事故の減少</p> <ul style="list-style-type: none"> 国道18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8割。 坂城更埴バイパスの整備により、現道の交通の転換が図られ、交通事故の減少に期待。 <p>③迅速な救急医療活動の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> 千曲市および坂城町では、主要渋滞箇所が多数存在し、救急医療施設への搬送を阻害。 坂城更埴バイパスの整備により、救命救急医療施設である篠ノ井総合病院から30分到達圏域が千曲市、坂城町の人口の約3割で新規または所要時間が短縮。 坂城更埴バイパスの整備により、救命救急医療施設へのアクセス性向上により、迅速な救急医療活動を支援。 <p>④観光活性化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> 坂城更埴バイパス沿線には、戸倉上山田温泉などの温泉施設、上田城跡やおぼすて田毎の月など多数の観光地が存在しており、観光利用者数は近年は年間約140～150万人で推移。 坂城更埴バイパスの整備により、周辺観光施設周遊ルートの所要時間が11分短縮し、観光周遊の促進、観光活性化を支援。 					
関係する地方公共団体等の意見					
<p>長野県知事の意見：</p> <p>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、「坂城更埴バイパス（坂城町区間）」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、観光の活性化に必要不可欠な事業です。</p> <p>ついては、事業を継続し、積極的な予算確保と早期完成に向けた事業の推進を強く要望します。</p> <p>また、事業の実施にあたっては、一層のコスト縮減に努められるようお願いいたします。</p>					
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					
<ul style="list-style-type: none"> 昭和60年度都市計画決定、平成23年度事業化、平成25年度より用地取得着手、平成29年度より工事着手。 用地取得率は約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

- ・機能補償道路の取付形状の地元協議に時間を要したことから事業期間を2年延伸。
- ・引き続き、早期完成に向け事業促進を図る。

施設の構造や工法の変更等

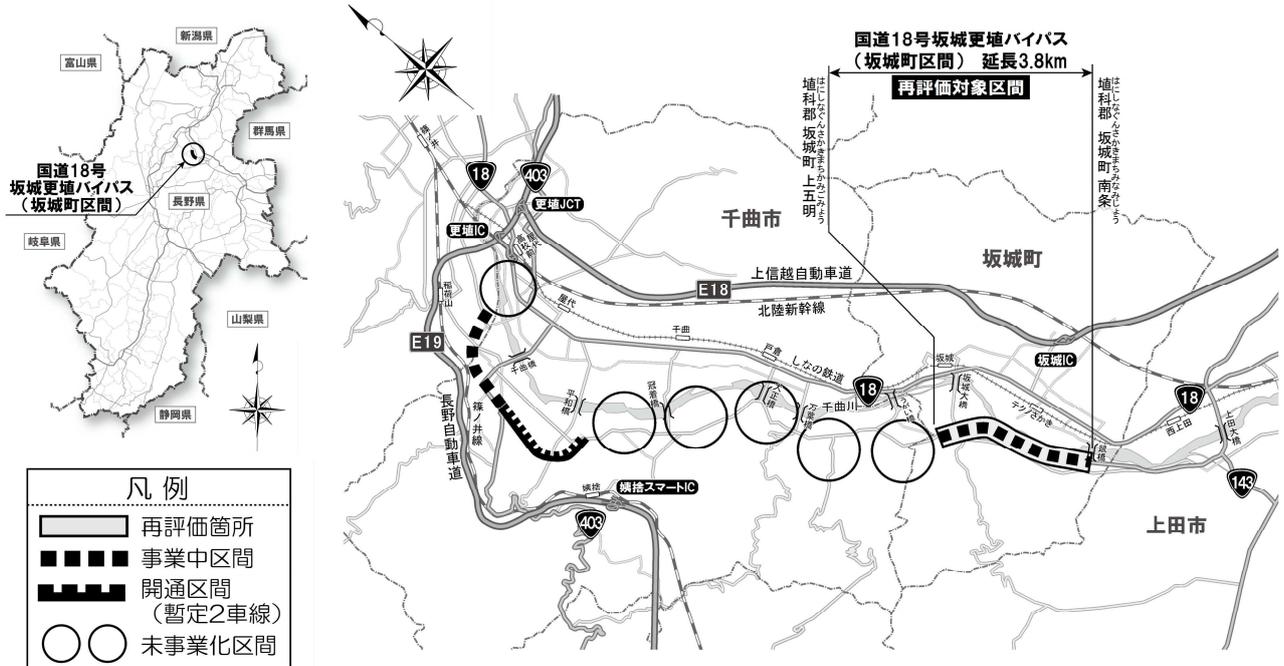
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



- ※ 費用対効果分析結果の () は、個別評価結果を示したものの。
- ※ 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18号 坂城更埴バイパス（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：長野県千曲市稲荷山 至：長野県長野市篠ノ井塩崎				延長 2.6km
事業概要 一般国道18号は、群馬県高崎市から新潟県上越市へ至る延長約194kmの主要幹線道路である。 上田バイパス（延伸）は、現道である国道18号の交通混雑の緩和と交通事故の減少、沿線地域の開発・発展等の支援を目的とした、東御市本海野から上田市国分までの延長4.1km、4車線のバイパス事業である。				
H20年度事業化		S60年度都市計画決定		H22年度用地着手
H26年度工事着手				
全体事業費 約166億円		事業進捗率 約72%		供用済延長 0.0km
		（令和3年3月末時点）		
計画交通量 8,800～10,400台/日				
費用対効果分析結果				
	B/C (事業全体) 1.3 (0.8) (残事業) 2.7 (2.4)	総費用 (残事業)/(事業全体) 142/299億円 (事業費：107/264億円) (維持管理費：35/35億円)	総便益 (残事業)/(事業全体) 386/386億円 (走行時間短縮便益：294/294億円) (走行経費減少便益：67/67億円) (交通事故減少便益：25/25億円)	基準年 令和3年
感度分析の結果				
【事業全体】交通量：B/C=1.03～1.5（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.2～1.3（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=1.2～1.4（事業期間 ±20%）				
【残事業】交通量：B/C=2.2～3.2（交通量 ±10%） 事業費：B/C=2.5～2.9（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=2.6～2.8（事業期間 ±20%）				
事業の効果等				
①交通渋滞の緩和 ・国道18号現道には、主要渋滞箇所が多数存在しており、特に粟佐交差点、杭瀬下交差点での速度低下が顕著。 ・坂城更埴バイパスの整備により、現道の交通の転換が図られ、交通混雑の緩和が期待。				
②交通事故の減少 ・国道18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8割。 ・坂城更埴バイパスの整備により、現道の交通の転換が図られ、交通事故の減少が期待。				
③迅速な救急医療活動の支援 ・千曲市および坂城町では、主要渋滞箇所が多数存在し、救急医療施設への搬送を阻害。 ・坂城更埴バイパスの整備により、救命救急医療施設である篠ノ井総合病院から30分到達圏域が千曲市、坂城町の人口の約3割で新規または所要時間が短縮。 ・坂城更埴バイパスの整備により、救命救急医療施設へのアクセス性向上により、迅速な救急医療活動を支援。				
④観光活性化の支援 ・坂城更埴バイパス沿線には、戸倉上山田温泉などの温泉施設、上田城跡やおぼすて田毎の月など多数の観光地が存在しており、観光利用者数は近年は年間約140～150万人で推移。 ・坂城更埴バイパスの整備により、周辺観光施設周遊ルートの所要時間が11分短縮し、観光周遊の促進、観光活性化を支援。				
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、「坂城更埴バイパス（延伸）」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60年度都市計画決定、平成20年度事業化、平成22年度より用地取得着手、平成26年度より工事着手。 ・用地取得率は約99%（令和3年3月末時点）。 ・平成30年11月に稲荷山トンネル（延長174m）貫通。				

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・トンネルや機能補償道路の法面対策などに起因する事業量の増加により事業期間を4年延伸。
- ・引き続き、早期完成に向け事業促進を図る。

施設の構造や工法の変更等

- ・非常に硬い亀裂のない岩塊が出現し、機械のみでは掘削が困難なことから、発破による補助工法を追加。
- ・用地買収後の追加ボーリングにて、盛土だけでは周辺地盤への変位抑制、圧密沈下の促進に対応困難となり、深層混合処理工法及びパーチカルドレン工法を追加。

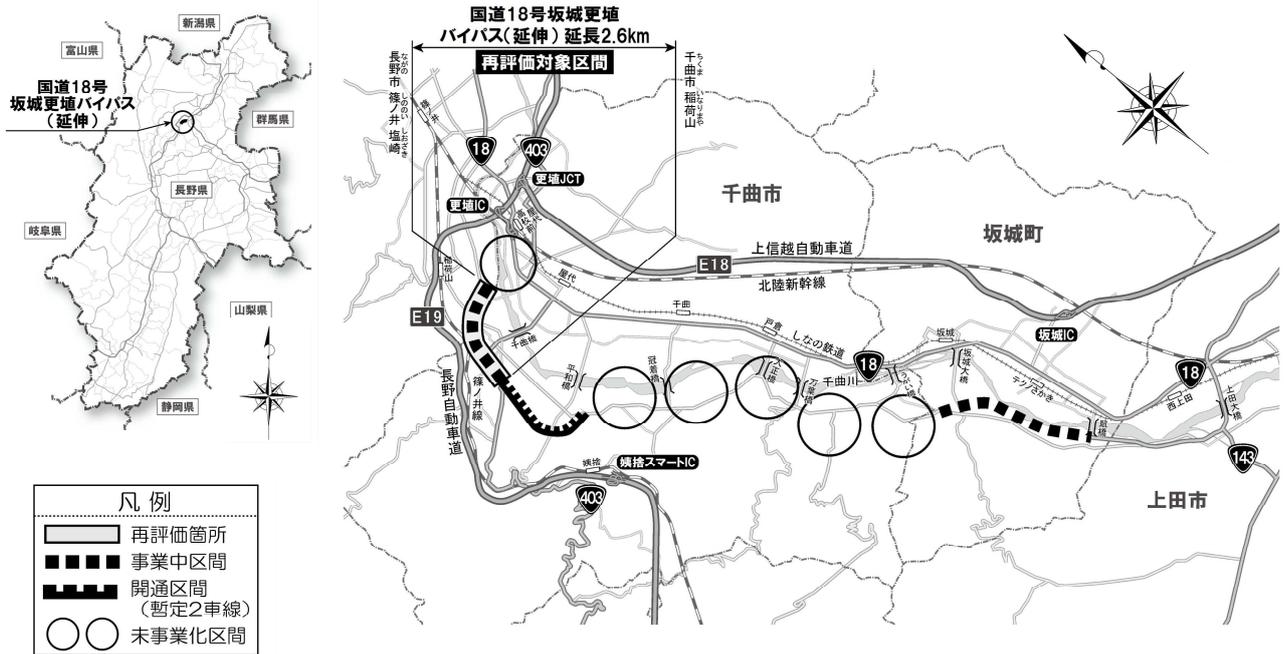
対応方針

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18号 上田バイパス（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：長野県東御市本海野 至：長野県上田市国分			延長	4.1km		
事業概要							
<p>一般国道18号は、群馬県高崎市から新潟県上越市へ至る延長約194kmの主要幹線道路である。</p> <p>上田バイパス（延伸）は、現道である国道18号の交通混雑の緩和と交通事故の減少、沿線地域の開発・発展等の支援を目的とした、東御市本海野から上田市国分までの延長4.1km、4車線のバイパス事業である。</p>							
H21年度事業化	S46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184億円	事業進捗率 (令和3年3月末時点)	約40%	供用済延長	0.0km		
計画交通量	10,200~26,500台/日						
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体)	1.7	総費用 (残事業)/(事業全体)	100/194億円		総便益 (残事業)/(事業全体)	325/325億円
	(残事業)	3.3	事業費 維持管理費	76/170億円 24/24億円		走行時間短縮便益 走行経費減少便益 交通事故減少便益	315/315億円 6.8/6.8億円 2.9/2.9億円
基準年：令和3年							
感度分析の結果							
<p>【事業全体】交通量：B/C=1.6~2.2（交通量±10%） 事業費：B/C=1.6~1.7（事業費±10%） 事業期間：B/C=1.5~1.8（事業期間±20%）</p> <p>【残事業】交通量：B/C=3.0~4.4（交通量±10%） 事業費：B/C=3.0~3.5（事業費±10%） 事業期間：B/C=3.0~3.4（事業期間±20%）</p>							
事業の効果等							
①交通渋滞の緩和							
<ul style="list-style-type: none"> 上田市の生活圏域での移動手段は、約8割が自動車を利用。 国道18号現道では、慢性的な速度低下が発生。 上田バイパス（延伸）の整備により、国道18号現道の交通がバイパスに転換し、渋滞緩和や移動時間の短縮が見込まれる。 							
②交通事故の減少							
<ul style="list-style-type: none"> 国道18号現道では、慢性的な速度低下が発生しており、追突事故も多数発生。 上田バイパス（延伸）に交通が転換することで、交通事故の減少が見込まれる。 							
③沿線地域の開発・発展等の支援（物流）							
<ul style="list-style-type: none"> 上田市の製造品出荷額は5年で約2割増加（H30年はH26年に対し1.2倍）しており従業者数も増加傾向。 上田バイパス（延伸）の整備により上田菅平ICからの30分圏域が拡大し、工業団地が集積する丸子地域は高速道路へのアクセスが向上。 工業団地と高速IC間の所要時間短縮により、更なる工業振興、雇用創出に期待。 							
④沿線地域の開発・発展等の支援（観光）							
<ul style="list-style-type: none"> 上田バイパス（延伸）の周辺には、歴史的観光地やアジア最高位の椀子ワイナリーが存在。 上田バイパス（暫定2車線）供用後、沿線の観光地利用者数は約2倍（H17に対するH27比率）に増加。 上田バイパス（延伸）整備により、主要な観光地間の所要時間短縮が図られ、観光地周遊機会の増加に寄与。 							
関係する地方公共団体等の意見							
長野県知事の意見							
<p>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、「上田バイパス（延伸）」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、観光の活性化に必要不可欠な事業です。</p> <p>ついては、事業を継続し、積極的な予算確保と早期完成に向けた事業の推進を強く要望します。</p> <p>また、事業の実施にあたっては、一層のコスト縮減に努められるようお願いいたします。</p>							
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							
<ul style="list-style-type: none"> 昭和46年度都市計画決定、平成21年度事業化、平成23年度より用地取得着手、平成29年度より工事着手。 用地取得率は約64%（令和3年3月末時点）。 平成29年度から上田市区間の橋梁工事に着手。 							

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 <small>さかむろ</small> 坂室バイパス		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：長野県茅野市金沢 至：長野県茅野市宮川				延長	3.7km	
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。 坂室バイパスは、現道である国道20号の交通混雑の緩和と沿道環境の改善を目的とした、長野県茅野市金沢から同市宮川までの延長3.7km、4車線のバイパス事業である。							
H10年度事業化		H9年度都市計画決定		H12年度用地着手		H14年度工事着手	
全体事業費	約231億円		事業進捗率 (令和3年3月末時点)	約79%	供用済延長	3.0km (暫定2車線)	
計画交通量	14,600~28,600台/日						
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体)	1.01	総費用 (残事業)/(事業全体)	53/348億円		総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年 令和3年
	(残事業)	5.2	事業費 維持管理費	39/327億円 14/21億円		走行時間短縮便益：232/324億円 走行経費減少便益：36/26億円 交通事故減少便益：4.5/1.0億円	
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=4.8~5.5 (交通量 ±10%) 事業費：B/C=0.996~1.02 (事業費 ±10%) 事業費：B/C=4.8~5.6 (事業費 ±10%) 事業期間：B/C=0.96 ~1.05 (事業期間±20%) 事業期間：B/C=5.0~5.3 (事業期間±20%)							
事業の効果等 ①交通混雑の緩和 ・宮川交差点や中河原北交差点を中心に交通混雑が発生。 ・坂室バイパスの整備により、大型車等の通過交通がバイパスに転換し、国道20号(現道)の渋滞緩和が見込まれる。 ②交通沿道環境の改善 ・坂室バイパスの並行区間である国道20号(現道)は、坂室バイパスの暫定2車線供用(平成23年6月26日)により、大型車交通量が大きく減少し、歩道の狭い箇所での歩行者や自転車の安全性が向上。 ・坂室バイパスの4車線整備により、大型車などの通過交通が国道20号(現道)からバイパスへ転換され夜間の要請限度を下回り騒音が改善するなど、更なる沿道環境の改善に期待。							
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20号は、本県及び国土の骨格となる重要な道路であり、「坂室バイパス」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、観光の活性化に必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 ・西茅野土地区画整理事業から国道20号茅野市宮川までの約0.9kmについて、暫定2/4車線で平成20年5月に供用。平成23年6月までに、バイパス区間について暫定2/4車線で供用済。 ・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9年度都市計画決定、平成10年度事業化、平成12年度より用地取得着手、平成14年度より工事着手。 ・用地取得率は約97% (令和3年3月末時点)。 ・平成23年6月までに暫定2車線(3.0km)が供用済み。 ・現道拡幅区間の道路設計、用地取得、改良工事を実施。							
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等 ・交差点形状の交通管理者及び地元の協議、用地交渉に時間を要したことから、事業期間を4年延伸。 ・引き続き、早期の全線4車線供用を目指す。							
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。							

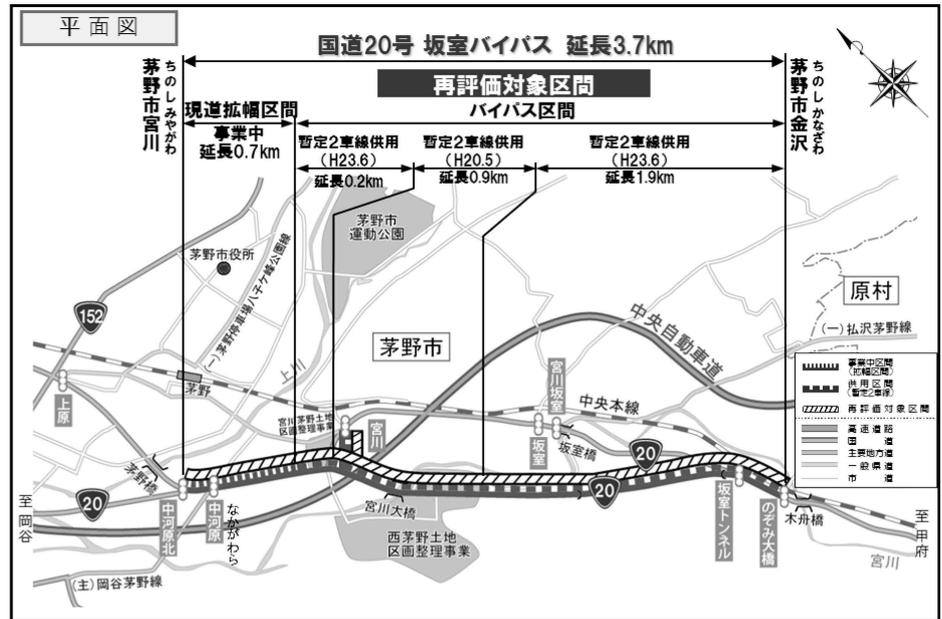
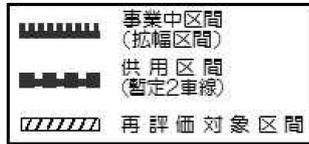
対応方針

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、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、交通混雑の緩和、交通安全の確保、沿道環境の改善の観点から、事業の必要性・重要性は高く、コスト縮減に努め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 <small>しもすわおかや</small> 下諏訪岡谷バイパス	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：長野県諏訪郡下諏訪町東町 至：長野県岡谷市今井				延長 5.4km
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。 下諏訪岡谷バイパスは、現道である国道20号の交通混雑の緩和と交通安全の確保を目的とした、長野県諏訪郡下諏訪町東町から岡谷市今井までの延長5.4km、4車線のバイパス事業である。				
H4年度事業化		H2年度都市計画決定		H6年度用地着手
H10年度工事着手				
全体事業費	約464億円	事業進捗率 (令和3年3月末時点)	約73%	供用済延長 0.8km(完成) 2.9km(暫定)
計画交通量	6,100~18,500台/日			
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体)	1.3	総費用 (残事業)/事業全体 92/725億円	総便益 (残事業)/事業全体 464/925億円
	(残事業)	5.1	事業費：74/698億円 維持管理費：17/27億円	走行時間短縮便益：426/810億円 走行経費減少便益：36/110億円 交通事故減少便益：2.1/5.5億円
基準年：令和3年				
感度分析の結果 【事業全体】交通量：B/C=1.2~1.3(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±20%) 【残事業】交通量：B/C=5.0~6.3(交通量±10%) 事業費：B/C=4.6~5.4(事業費±10%) 事業期間：B/C=4.6~5.2(事業期間±20%)				
事業の効果等 ①交通混雑の緩和 ・下諏訪岡谷バイパスと並行する国道20号（現道）では、長地交番前交差点周辺（暫定2車線供用区間への接続）や大社通り交差点（国道142号と接続）を中心に交通混雑が発生。 ・下諏訪岡谷バイパスの整備により、交通の転換が図られ、国道20号（現道）の渋滞緩和が見込まれる。 ②交通安全の確保 ・下諏訪岡谷バイパスと並行する国道20号（現道）では、渋滞や沿道利用に起因する事故が多発している。 ・下諏訪岡谷バイパスの整備により、現道の交通量が転換し、交通事故の減少に期待。				
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20号は、本県及び国土の骨格となる重要な道路であり、「下諏訪岡谷バイパス」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、観光の活性化に必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 ・下諏訪岡谷バイパス暫定2車線（2.9km）、国道142号バイパス及び県道下諏訪辰野線の3路線を同時に平成16年3月27日に供用。 ・長地山の手土地区画整理事業が平成14年度事業完了。				
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4年度事業化、平成6年度より用地取得着手、平成10年度より工事着手。 ・用地取得率は約91%（令和3年3月末時点）。 ・平成16年3月に暫定2車線（2.9km）が開通済み。 ・平成29年度に岡谷市今井～岡谷インター西區間（0.8km）を完成2車線で開通済。 ・国道142号から国道142号バイパス間（1.7km）の道路設計、用地取得、改良工事を実施。				
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等 引き続き、早期完成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。				

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158号 奈川渡改良		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：長野県松本市奈川 至：長野県松本市安曇			延長	2.2km	
事業概要						
<p>一般国道158号は、福井県福井市から長野県松本市へ至る延長約250kmの幹線道路である。 奈川渡改良は、防災危険箇所の回避や線形不良箇所、大型車すれ違い困難箇所の解消を目的とした、松本市奈川から同市安曇までの延長2.2km、2車線の道路事業である。</p>						
H23年度事業化	H-年度都市計画決定		H24年度用地着手		H26年度工事着手	
全体事業費	約186億円		事業進捗率	約70%	供用済延長	0.0km
			(令和3年3月末時点)			
計画交通量	7,500台/日					
費用対効果 分析結果	B/C	総費用		総便益		基準年
	(事業全体)	0.7	(残事業)/(事業全体) 70/186億円	(残事業)/(事業全体) 126/126億円		令和3年
	(残事業)	1.8	事業費：60/176億円 維持管理費：9.8/9.8億円	走行時間短縮便益：111/111億円 走行経費減少便益：13/13億円 交通事故減少便益：1.9/1.9億円		
感度分析の結果						
【事業全体】交通量：B/C=0.6~0.7（交通量±10%） 事業費：B/C=0.7~0.7（事業費±10%） 事業期間：B/C=0.7~0.7（事業期間±20%）						
【残事業】交通量：B/C=1.7~1.9（交通量±10%） 事業費：B/C=1.7~2.0（事業費±10%） 事業期間：B/C=1.8~2.1（事業期間±20%）						
事業の効果等						
①防災危険箇所の回避、大型車すれ違い困難箇所の解消、線形不良箇所の解消 ・国道158号現道には、防災危険箇所が11箇所、大型車のすれ違いが困難なトンネル4箇所存在。 ・線形不良箇所が多数存在し、これらの箇所で急ブレーキをかける車両が多く、交通事故の危険性が高い状況。 ・奈川渡改良の整備により、国道158号現道に複数ある防災危険箇所や大型車すれ違い困難箇所、線形不良箇所を回避し、安全性・走行性が向上。						
②災害時等における救急医療の支援 ・近年、松本市西部地域（旧安曇村、旧奈川村）への救急出動件数は増加傾向。 ・また、通行止め発生リスクが低減され、松本西部地域から松本市街への救急搬送等、救急医療サービスに貢献。						
③観光産業の活性化 ・松本市西部地域（旧安曇村、旧奈川村）には、県内有数の観光地である上高地等、複数の観光地が位置している。これらの観光地の利用者数は松本市全体の約4割を占めており、観光面における需要が高い。 ・奈川渡改良の整備により、安全性・走行性が向上し、上高地等の松本市西部地域へのアクセスルートとして、観光産業を支援。						
④費用便益分析に含まれない効果 ・国道158号現道では自然災害や交通事故などにより通行止めが発生すると大幅な迂回が必要。 ・奈川渡改良の整備により、通行止めの発生が減少し、大幅な迂回を回避。 ・奈川渡改良の整備により、所要時間が短縮されることによる重症者の救急救命率の向上に期待。 ・奈川渡改良の整備により、当該路線を通過する主要拠点間のリンク評価が改善。 ・本事業において、長野県と岐阜県を結ぶ主要幹線道路での防災危険箇所の回避が図られるとともに、当該地域で重要な支援拠点への結びつきの改善に寄与、有効性の高い事業と評価できる。						
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158号は、本県および国土の骨格となる重要な道路であり、「奈川渡改良」は、防災危険箇所や、大型車すれ違い困難箇所等の回避・解消、災害時等における救急医療の支援、観光の活性化に必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						
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
 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23年度に事業化（権限代行）、平成24年度より用地取得着手、平成26年度より工事着手。
 ・用地取得率100%（令和3年3月末時点）。
 ・令和元年7月に奈川渡2号トンネル（仮称）が貫通、令和2年3月から大白川大橋（仮称）の上部工事を施工中。

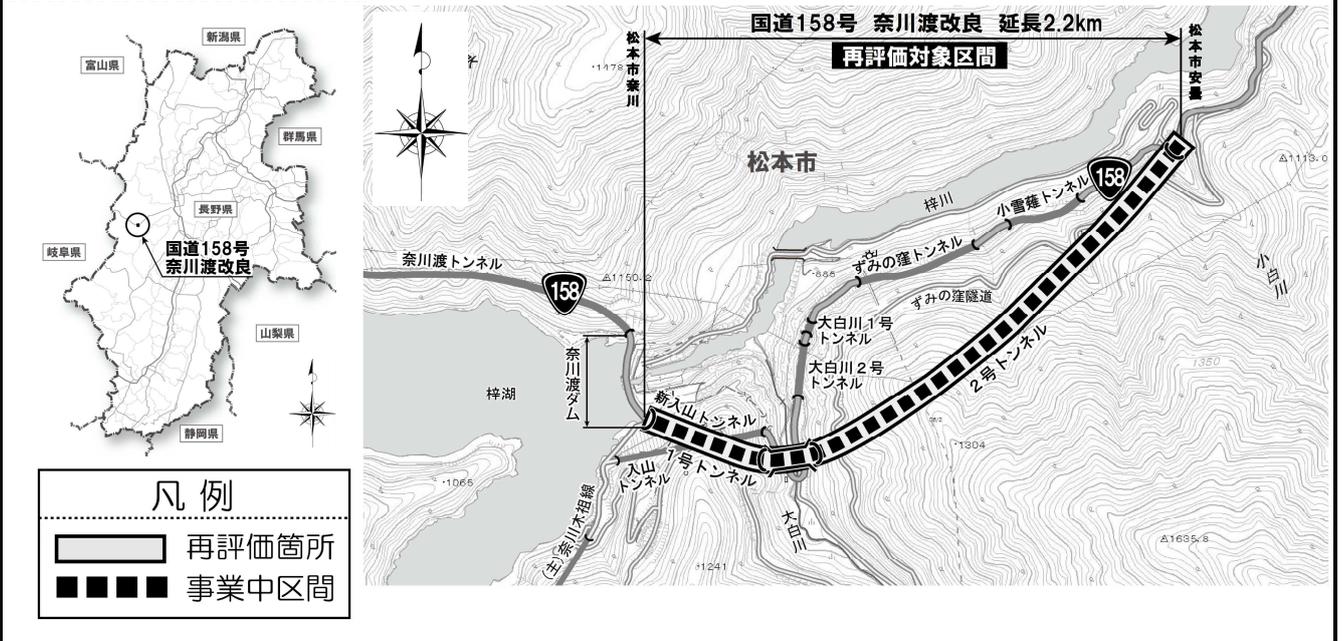
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等
 ・1号トンネルの設計や大白川大橋の構造見直しによる関係機関との協議難航に伴い、事業期間を4年延伸。
 ・引き続き、トンネルや橋梁の工事の促進を図り、早期の開通を目指す。

施設の構造や工法の変更等
 ・2号トンネルの掘削を開始したところ、大会の崩落・切羽面の崩落が発生したため補助工法を変更・追加。地山分類の変化点で岩質判定を実施したところ、脆い岩で形成され湧水が見られたため、支保パターンを変更。
 ・橋梁工事の作業構台の基礎杭掘削にあたり、数本施工したところで、下水位が高く孔壁が自立しなかったため、掘削工法を鋼管連行型に変更。
 ・橋梁の現道交差位置の見直しに伴い、橋長が短くなり、コスト縮減を実施。

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7号 新発田拡幅 起終点：自：新潟県新発田市奥山新保 至：新潟県新発田市三日市	事業区分：一般国道	事業主体：国土交通省 北陸地方整備局 延長：5.8km
事業概要：国道7号新発田拡幅は、「市街地部での慢性的な交通渋滞の緩和」、「沿線地域の振興、活性化」などを目的とした延長5.8kmについて、現道の拡幅を行うものである。		
H3年度事業化		H2年度都市計画決定
H6年度用地着手		H12年度工事着手
全体事業費	約340億円	事業進捗率：50% （令和3年3月末時点）
供用済延長		1.8km
計画交通量：25,900～40,200台/日		
費用対効果分析結果	B/C（事業全体）1.2 （残事業）2.6	総費用：（残事業）/（事業全体） 170/465億円 （事業費：132/397億円） （維持管理費：38/68億円）
総便益：（残事業）/（事業全体） 443/576億円 （走行時間短縮便益：403/531億円） （走行経費減少便益：35/39億円） （交通事故減少便益：5.5/6.6億円）		基準年：令和3年
感度分析の結果：（事業全体）交通量：B/C=1.1～1.3（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=1.2～1.3（事業費±10%）事業費：B/C=2.4～2.8（事業費±10%） 事業期間：B/C=1.2～1.3（事業期間±20%）事業期間：B/C=2.6～2.7（事業期間±20%）		
事業の効果等		
①地域産業の活性化・物流効率化 ・事業区間周辺には工業団地等が立地しており、食品工業団地の分譲面積・従業員数が拡大しているなか、国道7号は物流活動における主要搬送ルートとして重要な路線であり、新発田拡幅の整備により、地域産業の活性化・物流効率化による生産性向上に寄与することが期待できる。		
②第三次医療施設へのアクセス向上 ・県北地域唯一の第三次医療施設である新潟県立新発田病院への30分圏内カバー人口が増加するとともに、走行性向上による迅速な救急搬送に貢献する。		
③生活道路の安全性向上 ・交通混雑が緩和されることで、市街地へ流入する車両が国道7号へ転換することが期待されるため、歩行者の安全性確保や通学路の安全性向上が期待できる。		
④沿道土地利用開発の促進・まちづくりの支援 ・新発田市都市マスタープランでは新発田市街地部の国道7号沿線は沿道型商業地として位置づけられており、新発田拡幅の整備により、沿道商業施設の活動支援や、新発田市が進めるまちづくりに寄与する。		
⑤主要観光施設へのアクセス向上 ・新発田市観光振興基本計画（平成19年度）では国道7号を周辺都市と主要観光地間を結ぶ広域観光ネットワークに位置づけられており、新発田拡幅の整備により、主要観光施設へのアクセス性が向上し、地域の観光支援に寄与する。		
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： 新発田市県道整備促進協議会や一般国道7号道路改良促進期成同盟会から交通渋滞の緩和や、沿線地域の産業の振興活性化、高規格道路とのダブルネットワーク構築等に寄与する新発田拡幅事業の早期完成に向けた要望をいただいている。		
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低減につながるとともに、地域の振興、活性化に寄与し、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、周辺に大きな社会情勢等の変化はない。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・事業の進捗状況：用地進捗率62%、事業進捗率50%（令和3年3月末時点）
- ・残事業の内容：用地取得、改良工事等

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・小舟町交差点～三日市交差点間（延長4.0km）について、完成4車線開通に向けて事業を推進する。

施設の構造や工法の変更等

- ・建設発生土の有効活用や新技術の活用等により、コスト縮減を図る。

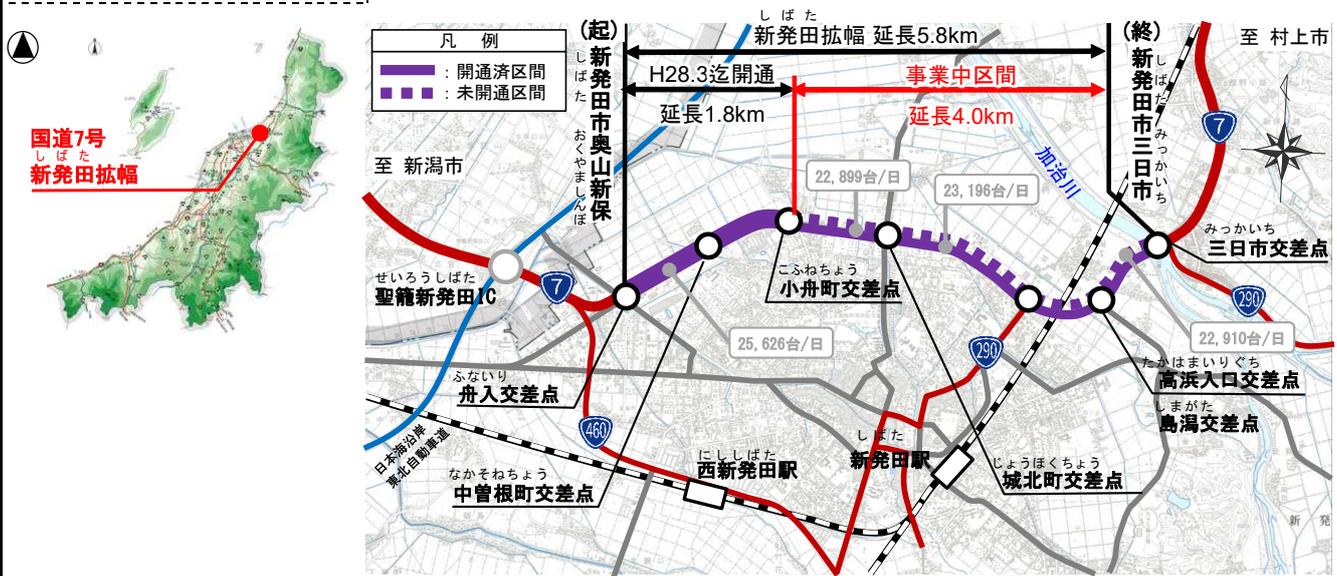
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

当該事業は、現時点においても、その必要性、重要性は変わっておらず、事業進捗の見込みなどからも、引き続き事業を継続することが妥当であると考える。

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8号 <small>なおえつ</small> 直江津バイパス	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：新潟県上越市大潟区犀潟 至：新潟県上越市虫生岩戸		延長 12.2km
事業概要 国道8号直江津バイパスは、交通混雑の緩和と交通事故削減、地域開発・産業への支援、物流効率化による企業の生産性向上などを目的とした延長12.2kmのバイパス事業である。		
S41年度事業化	S42, 47年度, H9年度都市計画決定（H元, 10年度変更）	S42年度用地着手 S43年度工事着手
全体事業費	約360億円	事業進捗率 64% <small>（令和3年3月末時点）</small> 供用済延長 2.8km（暫定2車線） 2.4km（完成2車線） 7.0km（完成4車線）
計画交通量 16,400～32,900台／日		
費用対効果分析結果 B/C (事業全体) 1.7 (残事業) 1.1	総費用 (残事業)/ (事業全体) 124/1,392億円 (事業費：92/1,239億円) 維持管理費：32/153億円	総便益 (残事業)/ (事業全体) 139/2,345億円 (走行時間短縮便益：119/1,914億円) (走行経費減少便益：17/316億円) (交通事故減少便益：3.4/116億円)
基準年 令和3年度		
感度分析の結果 <small>(事業全体)</small> 交通量：B/C=1.5～1.9(交通量±10%) <small>(残事業)</small> 交通量：B/C=1.002～1.2(交通量±10%) 事業費：B/C=1.7～1.7(事業費±10%) 事業費：B/C=1.02～1.1(事業費±10%) 事業期間：B/C=1.7～1.7(事業期間±20%) 事業期間：B/C=1.1～1.1(事業期間±20%)		
事業の効果等 ①北陸新幹線・上越妙高駅と主要観光地間を結ぶ観光ルートとしての機能向上 ・上越地域は豊富な観光資源に恵まれた地域であり、国道8号沿線には観光施設が多く点在している。 ・上越市の観光入込客数は、うみがたり(新水族博物館)開館(H30)などの影響から増加傾向であり、直江津バイパスの整備は地域の観光支援に寄与する。 ②第三次医療施設(新潟県立中央病院)へのアクセス向上 ・上越市大潟区では、救急医療患者搬送先のほぼ全てが上越市街地方面の病院となっている。 ・直江津バイパスの整備により、上越市大潟区から上越地方唯一の第三次医療施設である新潟県立中央病院への走行時間の短縮が見込まれ、迅速な救急医療患者の搬送が期待される。 ③重要港湾直江津港へのアクセス向上 ・直江津港は、外貿コンテナ貨物取扱量が増加傾向であり、環日本海地域の玄関口として重要な役割を担っている。 ・直江津港搬出入貨物の約3割は大潟区、頸城方面であることから、直江津バイパスはアクセス道路として重要な役割を担っており、直江津港を利用した物流効率化による企業の生産性向上が期待される。		
関係する地方公共団体等の意見 地域から頂いた主な意見： 上越市から早期整備推進の要望を頂いており、特に三ツ屋～下源入間の早期山側3車線化及び犀潟～下荒浜間の早期4車線化に向けた要望を頂いている。 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、交通混雑の緩和や交通事故の減少につながるとともに、北陸新幹線・上越妙高駅などの様々な施設へのアクセスが向上され、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

前回再評価時以降、周辺に大きな社会経済情勢等の変化はない。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・事業の進捗状況：用地進捗率66%、事業進捗率64%、(令和3年3月末時点)
- ・残事業の内容：改良工事、電線共同溝工事等

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・三ツ屋～下源入間(1.5km)の山側3車線化については早期完成にむけ工事を推進するとともに、犀潟～下荒浜間については交通状況を勘案し整備を進める。

施設の構造や工法の変更等

- ・建設発生土の有効活用やコンクリート二次製品・長尺製品の活用等によるコスト縮減に努力する。

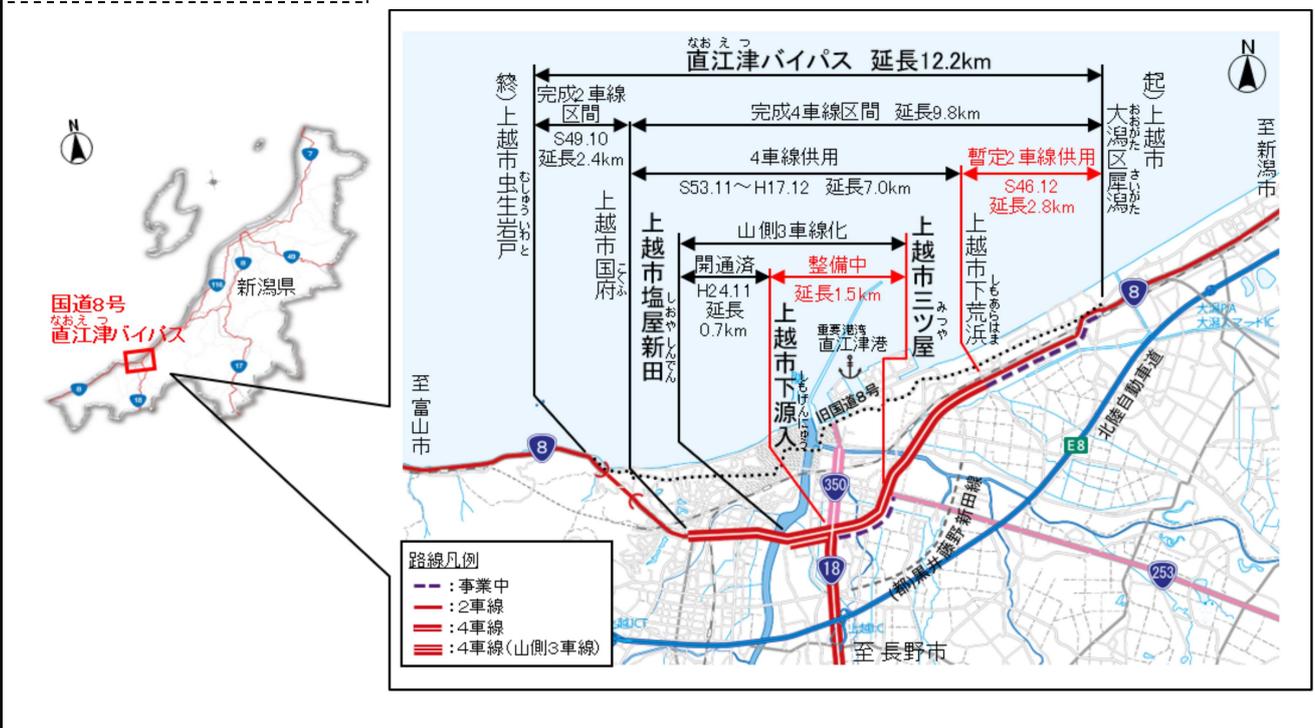
対応方針

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



※ 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49号 水原バイパス <small style="display: block; margin-left: 20px;">すいばら</small>	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：新潟県阿賀野市寺社 至：新潟県阿賀野市下黒瀬 <small style="display: block; margin-left: 20px;">あがのじしゃ あがのしもくろせ</small>	延長：8.1km			
事業概要：国道49号水原バイパスは、交通渋滞の緩和、交通事故の低減、広域ネットワークの機能強化などを目的とした、延長8.1kmの4車線のバイパス事業である。				
H12年度事業化	H10年度都市計画決定	H15年度用地着手	H17年度工事着手	
全体事業費	約410億円	事業進捗率 (令和3年3月末時点)	72% 供用済延長 — km	
計画交通量	19,000～22,300台/日			
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.1 (残事業) 3.2	総費用 (残事業)/(事業全体) 190/546億円 (事業費：104/460億円 維持管理費：86/86億円)	総便益 (残事業)/(事業全体) 604/604億円 (走行時間短縮便益：527/527億円 走行経費減少便益：63/63億円 交通事故減少便益：14/14億円)	基準年：令和3年
感度分析の結果：(事業全体) 交通量：B/C=1.003～1.2(交通量±10%) (残事業) 交通量：B/C=2.9～3.5(交通量±10%) 事業費：B/C=1.1～1.1(事業費±10%) 事業費：B/C=3.0～3.4(事業費±10%) 事業期間：B/C=1.1～1.1(事業期間±20%) 事業期間：B/C=3.2～3.2(事業期間±20%)				
事業の効果等： <ol style="list-style-type: none"> ①防災機能の強化 <ul style="list-style-type: none"> ・高盛土構造で計画される水原バイパスの整備により、阿賀野川氾濫時の緊急輸送道路としての機能向上や、防災拠点へのアクセス向上も期待される。 ②救急救命活動の支援 <ul style="list-style-type: none"> ・水原バイパスの整備により、第三次救急医療施設である新潟市民病院への救急搬送時間が短縮し、救命救急活動への支援が期待される。 ③阿賀野市の観光・産業支援 <ul style="list-style-type: none"> ・事業区間周辺に点在する産業観光拠点及び産業団地へのアクセス性が向上し、阿賀野市の観光・産業の発展が期待される。 ④日常生活圏へのアクセス向上 <ul style="list-style-type: none"> ・水原バイパスの整備により、阿賀野市に隣接する新潟市との通勤・通学・買い物圏域が拡大するとともに、利便性向上が期待される。 ⑤生活環境の改善 <ul style="list-style-type: none"> ・水原バイパス整備に伴う通過交通の転換により、現道区間の生活道路や歩行者・自転車空間の安全性改善、沿道地域の騒音低下が期待される。 				
関係する地方公共団体等の意見： <p>地域から頂いた主な意見：阿賀野市や新潟県国道49号整備促進期成同盟会等より、広域的物流の円滑化や、新潟県東部産業団地への企業進出促進、救急搬送圏域の拡大等に寄与する水原バイパス事業の早期開通に向けた要望をいただいている。</p> <p>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低減につながるとともに、広域道路ネットワークの機能が強化され、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。</p>				
事業評価監視委員会の意見： <p>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。</p>				

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

事業化以降、周辺に大きな社会経済情勢等の変化はない。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・ 事業の進捗状況：用地進捗率100%、事業進捗率72%（令和3年3月末時点）
- ・ 残事業の内容：改良工事、橋梁工事等

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・ 令和4年中の暫定2車線部分開通に向けて、整備を進める。
- ・ 4車線整備については、交通状況を勘案しつつ、整備時期などを検討する。

施設の構造や工法の変更等

- ・ 新技術の積極的な活用等により、コスト縮減に努める。

対応方針 事業継続

対応方針決定の理由

当該事業は、現時点においても、その必要性、重要性は変わっておらず、事業進捗の見込みなどからも、引き続き事業を継続することが妥当であると考える。

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253号 上越三和道路 <small>じょうえつさんわ</small>	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：新潟県上越市 至：新潟県上越市三和区本郷 <small>じょうえつてら</small> <small>じょうえつさんわほんごう</small>	延長：7.0km	
事業概要 国道253号上越三和道路は、広域的なネットワークの強化、第三次医療施設へのアクセス向上、冬期を含めた道路交通の安全性・信頼性の確保、などを目的とした延長7.0kmのバイパス事業である。		
H11年度都市計画決定	H13年度事業化（権限代行）	H13年度用地着手
H14年度工事着手		
全体事業費：約780億円	事業進捗率：44% (令和3年3月末時点)	供用済延長：3.0km（暫定2車線）
計画交通量：11,000～25,800台/日		
費用対効果分析結果	B/C (事業全体)：0.9 (残事業)：1.6	総費用 (残事業)/(事業全体)：348/772億円 (事業費：344/764億円) 維持管理費：3.8/7.6億円
	総便益 (残事業)/(事業全体)：571/690億円 (走行時間短縮便益：423/538億円) (走行経費減少便益：129/133億円) (交通事故減少便益：18/19億円)	基準年：令和3年度
感度分析の結果 (事業全体) 交通量：B/C=0.8～0.97(交通量±10%) 事業費：B/C=0.9～0.9(事業費±10%) 事業期間：B/C=0.9～0.9(事業期間±20%) (残事業) 交通量：B/C=1.5～1.7(交通量±10%) 事業費：B/C=1.5～1.8(事業費±10%) 事業期間：B/C=1.6～1.7(事業期間±20%)		
事業の効果等 ①冬期間におけるスムーズな交通の確保 ・現国道253号は車道幅員が5.5m、路肩を含め6.5mの区間が多く存在する。大型車がすれ違う場合、車道幅員は最低5.5m程度必要となり、冬期堆雪時幅員に余裕がほとんどない。 ・上越三和道路の整備により、大型車がバイパスに転換することで、冬期の歩行者との接触や、路肩狭小区間におけるすれ違い困難などの問題のある現国道253号を回避でき、冬期間の安全性・信頼性が向上する。 ②主要な観光地へのアクセス向上 ・上越地域は豊富な観光資源に恵まれた地域であり、上越三和道路周辺には観光施設が多く点在している。 ・上越魚沼地域振興快速道路の一部を担う上越三和道路の開通により上越市と十日町市方面とのアクセス性が向上し、市内観光施設への更なる観光客増加や域外との交流促進・地域の活性化に寄与する。 ③第三次救急医療施設（新潟県立中央病院）へのアクセス向上 ・旧東頸城地域の浦川原区・安塚区・大島区・牧区では、救急医療患者搬送先の98%が上越市街地の病院である。 ・上越三和道路の整備により、旧東頸城地域から上越地方唯一の第三次救急医療施設である新潟県立中央病院への所要時間が短縮されるなど、迅速な救急医療患者の搬送に貢献する。		
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 上越市から、整備促進の要望を頂いており、特に上越三和道路並びに三和安塚道路の早期開通に向けた整備促進及び未整備区間（安塚IC以东）の早期着工について要望を頂いている。		
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、広域的な道路ネットワークの強化や安全で快適な道路ネットワークの確保につながるとともに、観光地へのアクセス向上に寄与するなど、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

前回再評価以降、周辺に大きな社会情勢の変化はない。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・事業の進捗状況：用地取得率92%、事業進捗率44%（令和3年3月末時点）
- ・残事業の内容：調査設計、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

- ・鶴町IC～（仮称）三和IC間の暫定2車線開通に向けて整備を進め、全線4車線化は、交通状況を勘案しつつ整備時期等について検討する。

施設の構造や工法の変更等

- ・建設発生土の有効活用やコンクリート二次製品・長尺製品の活用や新技術の活用等によるコスト削減を図る。

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



※ 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41号 <small>おおさわの とやまみなみ</small> 大沢野富山南道路	事業区分：一般国道	事業主体：国土交通省 北陸地方整備局
起終点：自：富山県富山市 <small>とやま にれはら</small> 檜原 至：富山県富山市 <small>とやま くりやま</small> 栗山	延長：12.0km	
事業概要 国道41号大沢野富山南道路は「交通混雑の緩和や交通事故の削減」、「物流の信頼性向上や冬期交通の安全性確保」、「第三次医療施設等へのアクセス向上」などを目的とした、延長12.0kmのバイパス事業である。		
H26年度事業化 全体事業費	H23年度都市計画決定 約380億円	H29年度用地着手 事業進捗率 14% (令和3年3月末時点)
		R元年度工事着手 供用済延長 — km
計画交通量：8,000～26,100台/日		
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.7 (残事業) 2.1	総費用 (残事業)/(事業全体) 294/361億円 (事業費：233/299億円 維持管理費：62/62億円)
		総便益 (残事業)/(事業全体) 610/610億円 (走行時間短縮便益：481/481億円 走行経費減少便益：96/96億円 交通事故減少便益：34/34億円)
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) 交通量：B/C=1.9～2.3(交通量±10%) 事業費：B/C=1.6～1.8(事業費±10%) 事業費：B/C=1.9～2.3(事業費±10%) 事業期間：B/C=1.5～1.9(事業期間±20%) 事業期間：B/C=1.9～2.2(事業期間±20%)		
事業の効果等 ①物流の信頼性の向上 ・中京圏からの医薬品製造で使用する有機溶剤等の輸送は、東海北陸自動車道に危険物積載車両通行禁止区間があるため、主に国道41号を利用。ただし国道41号岩稲～西笹津間では、斜面崩落等の災害危険箇所が存在。 ②冬期交通の安全性の確保 ・国道41号は、富山河川国道事務所管内の直轄国道の中でも冬期の堆雪路肩が確保されている区間の割合が少ない。特に大沢野富山南道路の現道区間はその割合が1割以下となり、積雪時は大型車のすれ違いも困難となっている。 ③第三次医療施設等へのアクセス向上 ・第三次医療施設の富山県立中央病院は県内の医療の要であるとともに岐阜県からの搬送実績もあり、国道41号は救急搬送時の重要路線となる。		
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： 富山高山連絡道路整備促進期成同盟会や富山・岐阜県等から整備促進の要望を受けている。 知事の意見： 事業継続に同意する。なお、今後ともコスト縮減に努め、早期に効果が発現されるよう整備促進に格段の配慮をお願いしたい。		
事業評価監視委員会の意見 審議の結果、再評価および対応方針（原案）のとおり事業継続することが妥当。		
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 前回事業再評価時以降、周辺に大きな社会経済情勢等の変化はない。		
事業の進捗状況、残事業の内容等 ・事業の進捗状況：用地進捗率21%、事業進捗率14%（令和3年3月末時点） ・残事業の内容：橋梁工事、改良工事等		
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等 ・道路設計、用地取得、改良工事及び橋梁工事を推進し、早期開通を目指し整備を進める。		

施設の構造や工法の変更等

- ・建設発生土の有効活用や新技術の活用等により、コスト縮減を図る。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

当該事業は、現時点においても、その必要性、重要性は変わっておらず、事業進捗の見込みなどからも、引き続き事業を継続することが妥当であるとする。

事業概要図



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

再評価結果（令和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8号 <small>かが</small> 加賀拡幅	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： <small>かが はこみやまち</small> 石川県加賀市箱宮町 至： <small>かが くるせまち</small> 石川県加賀市黒瀬町	延長 ：6.4km	
事業概要 国道8号加賀拡幅は、「交通渋滞の緩和や死傷事故の削減」「主要観光地への連携向上」「沿道のにぎわい創出」などを目的とした、延長6.4kmについて、現道の拡幅を行うものである。		
H15年度事業化	H14年度都市計画決定	H16年度用地着手
H19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)
	96%	供用済延長 4.2km
計画交通量 ：29,800～36,600台/日		
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.4 (残事業) 8.7	総費用：(残事業)/(事業全体) 26/522億円 (事業費：14/481億円 維持管理費：11/40億円)
	総便益：(残事業)/(事業全体) 222/727億円 (走行時間短縮便益：178/621億円 走行経費減少便益：40/96億円 交通事故減少便益：4.5/11億円)	基準年： 令和3年
感度分析の結果 (事業全体) 交通量：B/C=1.3～1.5(交通量±10%) (残事業) 交通量：B/C=8.0～9.4(交通量±10%) 事業費：B/C=1.4～1.4(事業費±10%) 事業費：B/C=8.2～9.2(事業費±10%) 事業期間：B/C=1.4～1.4(事業期間±20%) 事業期間：B/C=8.5～8.9(事業期間±20%)		
事業の効果等 ①主要観光地の連携向上 ・令和5年度の北陸新幹線敦賀延伸開業に伴い、加賀温泉駅を拠点とした二次交通の増加が予想されることから、事業中区間の拡幅により、主要観光地への一層のアクセス向上が期待される。 ②緊急輸送道路の機能強化 ・加賀拡幅の整備により、災害時においても停車車両等の影響を受けにくい道路空間とすることで、避難車両や緊急車両の通行を確保することが見込まれる。 ③地域の医療施設へのアクセス性向上 ・加賀拡幅の整備により、加賀市医療センターの30分圏域カバー人口が増加することが見込まれ、迅速な救急医療患者の搬送に貢献する。 ④沿道のにぎわい創出 ・近年、一部区間の4車線開通に合わせて沿道サービス施設の立地が進んでおり、加賀拡幅の整備により、今後、国道沿線のにぎわいを活かしたまちづくりが期待されている。 ⑤地域連携プロジェクト（石川県新長期構想）の支援 ・石川県が取り組んでいる「ダブルラダー輝きの美知（平成28年3月）」構想において、加賀拡幅は南北幹線に位置づけられている。 ・加賀拡幅の整備は、南北に長い県土の交通ネットワークの多重化を図るとともに、北陸新幹線開業効果を県内全域へ波及させる等、当該構想の実現に大きく貢献する。		
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： 地元首長および周辺市町から加賀拡幅事業の整備促進の要望を頂いている。 知事の意見： 国道8号は本県における物流や広域交流の大動脈であり、加賀地域の物流の円滑化や観光産業の振興を図るうえで、極めて重要な路線であります。 このうち、加賀拡幅については、加賀地域全体の交通の円滑化や隣県との連携強化を図るとともに、交通安全対策にもつながることから、早期4車線化が不可欠となっています。 このため、加賀拡幅については、引き続き事業を継続するとともに、コスト縮減に努めつつ、着実に整備を進め、早期完成を図っていただきたい。		

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、再評価および対応方針（原案）のとおり事業継続することが妥当。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

前回事業再評価時以降、周辺に大きな社会情勢等の変化はない。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・事業の進捗状況：用地進捗率99.6%、事業進捗率96%（令和3年3月末時点）
- ・残事業の内容：加賀市松山町～加茂町間（延長2.2km）の改良工事、舗装工事等

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・用地は取得済みであり、現在までに事業は約96%が完了。平成22年度には加賀市箱宮町～同市松山町間（延長2.0km）を、平成27年度迄に加茂町～黒瀬町間（延長2.2km）を4車線化開通済みである。
- ・今後は早期の全線4車線化に向けて、松山町～加茂町間の改良工事を推進する。

施設の構造や工法の変更等

- ・新技術を積極的に活用することでコスト縮減を図る。

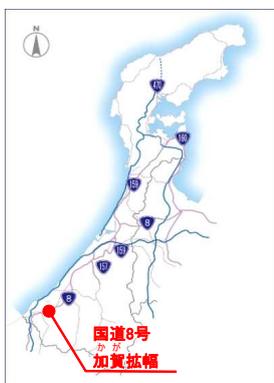
対応方針

事業継続

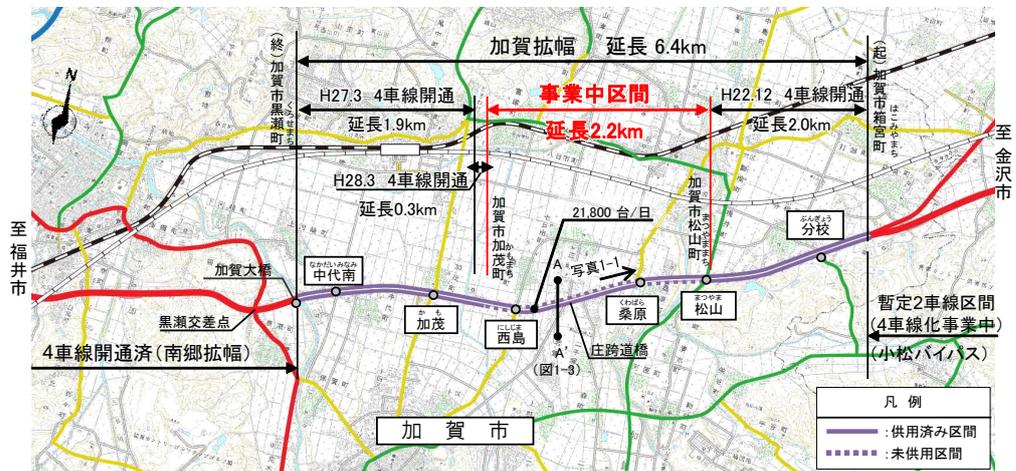
対応方針決定の理由

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470号（能越自動車道） <small>わじま 輪島道路</small>	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 北陸地方整備局
起終点	自：石川県輪島市三井町本江 至：石川県輪島市三井町洲衛 <small>わじま みいまちほんこう わじま みいまちすえ</small>	延長	4.7km		
事業概要					
国道470号輪島道路は、能越自動車道の一部を構成し、高規格幹線道路網の形成、災害に強いネットワークの形成、第三次医療施設へのアクセス向上、地域の発展・観光の活性化などを目的とした延長4.7kmのバイパス事業である。					
H18年度事業化		H11年度都市計画決定		H22年度用地着手	
H25年度工事着手					
全体事業費	約295億円	事業進捗率 (令和3年3月末時点)	89%	供用済延長	— km
計画交通量	9,500台/日				
費用対効果 分析結果 [輪島IC～ 矢部JCT]	B/C (事業全体) 0.8 (0.96) (残事業) 1.8 (3.7)	総費用 (残事業)/(事業全体) 351/786億円 (事業費：280/715億円 維持管理費：71/71億円)	総便益 (残事業)/(事業全体) 647/647億円 (走行時間短縮便益：527/527億円 走行経費減少便益：86/86億円 交通事故減少便益：34/34億円)	基準年	令和3年
感度分析の結果					
(事業全体) 交通量：B/C=0.7～0.9(交通量±10%) (残事業) 交通量：B/C=1.7～2.0(交通量±10%) 事業費：B/C=0.8～0.9(事業費±10%) 事業費：B/C=1.7～2.0(事業費±10%) 事業期間：B/C=0.8～0.9(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観光資源豊富な能登地域へのアクセス向上 ・輪島市は、全国的にも有名で特色のある豊富な観光資源に恵まれている。のと里山空港や輪島港に直結する輪島道路の整備により、交通結節点や能登半島の各観光地へのアクセス性が向上し、入込み客数の増加が期待される。 ②緊急輸送道路ネットワークの強化 ・輪島道路の整備により、災害に強い代替路線が形成されることでリダンダンシーが確保され、緊急輸送道路ネットワーク機能が強化される。 ③地域連携プロジェクト（石川県長期構想）の支援 ・石川県の長期計画である「ダブルラダー輝きの美知」構想の実現に寄与し、南北に長い県土の交通ネットワークの多重化を図るとともに、北陸新幹線開業効果を県内全域へ波及させる。 ④救命救急活動の支援 ・能登地域に存在する第三次医療施設は七尾市の公立能登総合病院のみであり、輪島道路の整備により、カーブなどの回避による搬送者の負担軽減が期待されるとともに、公立能登総合病院への搬送時間の短縮が見込まれ、死亡率の低下も期待される。					
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： 輪島市から、早期開通に向けた道路予算の確保並びに整備促進の要望を頂いている。					
知事の意見：					
国道470号は、能登地域の活性化に寄与する道路として、北陸自動車道及び東海北陸自動車道と連結し、全国各地との広域交流ネットワークを構築する重要な路線であります。 さらに、災害時における緊急輸送道路や医療施設へのアクセス道路としても、地域の安全・安心の確保に大きな役割を担うものと考えており、本道路本区間の早期整備が必要不可欠であります。 このため、輪島道路については、開通時期を令和5年内と公表されましたが、引き続き事業を継続し、一日も早い供用に向け、しっかりと取り組んでいきたい。					
事業評価監視委員会の意見					
審議の結果、再評価および対応方針（原案）のとおり事業継続することが妥当。					

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等
 前回再評価以降、周辺に大きな社会経済情勢等の変化はない。

事業の進捗状況、残事業の内容等
 ・事業の進捗状況：用地進捗率100%、事業進捗率89%（令和3年3月末時点）
 ・残事業の内容：改良工事、舗装工事等

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等
 ・改良工事等を推進し、令和5年内の暫定2車線開通を目指して事業を推進する。

施設の構造や工法の変更等
 ・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-1



広域図-2



交通量出典：H27年度全国道路・街路交通情勢調査

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470号（能越自動車道） わじま 輪島道路（Ⅱ期）	事業 一般国道 区分	事業 国土交通省 主体 北陸地方整備局	
起終点 自：石川県輪島市杉平町 わじま すぎひらまち 至：石川県輪島市三井町本江 わじま みいまちほんこう	延長 6.8km		
事業概要 国道470号輪島道路（Ⅱ期）は、能越自動車道の一部を構成し、高規格幹線道路網の形成、災害に強いネットワークの形成、第三次医療施設へのアクセス向上、地域の発展・観光の活性化などを目的とし延長6.8kmのバイパス事業である。			
H24年度事業化	H11年度都市計画決定	H27年度用地着手	H29年度工事着手
全体事業費	約335億円	事業進捗率 (令和3年3月末時点)	45% 供用済延長 — km
計画交通量	10,900台/日		
費用対効果 分析結果 [輪島IC～ 小矢部JCT]	B/C (事業全体) 0.8 (1.1) (残事業) 1.8 (2.2)	総費用 (残事業)/(事業全体) 351/786億円 事業費：280/715億円 維持管理費：71/71億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 647/647億円 走行時間短縮便益：527/527億円 走行経費減少便益：86/86億円 交通事故減少便益：34/34億円
感度分析の結果	(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=1.7～2.0(交通量±10%) 事業費：B/C=0.8～0.9(事業費±10%) 事業費：B/C=1.7～2.0(事業費±10%) 事業期間：B/C=0.8～0.9(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観光資源豊富な能登地域へのアクセス向上 ・輪島市は、全国的にも有名で特色のある豊富な観光資源に恵まれている。のと里山空港や輪島港に直結する輪島道路（Ⅱ期）の整備により、交通結節点や能登半島の各観光地へのアクセス性が向上し、入込み客数の増加が期待される。 ②緊急輸送道路ネットワークの強化 ・輪島道路（Ⅱ期）の整備により、災害に強い代替路線が形成されることでリダンダンシーが確保され、緊急輸送道路ネットワーク機能が強化される。 ③地域連携プロジェクト（石川県長期構想）の支援 ・石川県の長期計画である「ダブルラダー輝きの美知」構想の実現に寄与し、南北に長い県土の交通ネットワークの多重化を図るとともに、北陸新幹線開業効果を県内全域へ波及させる。 ④救命救急活動の支援 ・能登地域に存在する第三次医療施設は七尾市の公立能登総合病院のみであり、輪島道路（Ⅱ期）の整備により、カーブなどの回避による搬送者の負担軽減が期待されるとともに、公立能登総合病院への搬送時間が見込まれ、死亡率の低下も期待される。			
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 輪島市から、早期開通に向けた道路予算の確保並びに整備促進の要望を頂いている。			
知事の意見 国道470号は、能登地域の活性化に寄与する道路として、北陸自動車道及び東海北陸自動車道と連結し、全国各地との広域交流ネットワークを構築する重要な路線であります。 さらに、災害時における緊急輸送道路や医療施設へのアクセス道路としても、地域の安全・安心の確保に大きな役割を担うものと考えており、本道路本区間の早期整備が必要不可欠であります。 輪島道路Ⅱ期については、引き続き事業を継続し、徹底したコスト縮減に努めつつ、着実に整備を進め、早期完成を図っていただきたい。			
事業評価監視委員会の意見 審議の結果、再評価および対応方針（原案）のとおり事業継続することが妥当。			

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等
 前回再評価以降、周辺に大きな社会経済情勢等の変化はない。

事業の進捗状況、残事業の内容等
 ・事業の進捗状況：用地進捗率79%、事業進捗率45%（令和3年3月末時点）
 ・残事業の内容：トンネル工事、橋梁工事、改良工事、舗装工事等

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等
 ・早期の全線暫定2車線開通に向けて事業を推進する。

施設の構造や工法の変更等
 ・新技術の活用等により、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-1



広域図-2



交通量出典：H27年度全国道路・街路交通情勢調査

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470号（能越自動車道） 田鶴浜七尾道路 <small>たつるはまななお</small>	事業 一般国道 区分	事業 国土交通省 主体 北陸地方整備局	
起終点 自：石川県七尾市赤浦町 至：石川県七尾市千野町 <small>ななお あかうらまち</small> <small>ななお ちのまち</small>	延長 3.4km		
事業概要 国道470号田鶴浜七尾道路は、能越自動車道の一部として、高規格幹線道路網の形成、災害に強いネットワークの形成、第三次医療施設へのアクセス向上、地域の発展・観光の活性化などを目的とし延長3.4kmのバイパス事業である。			
H28年度事業化	H23年度都市計画決定	H30年度用地着手	R2年度工事着手
全体事業費	約135億円	事業進捗率 (令和3年3月末時点)	16% 供用済延長 — km
計画交通量	6,600～10,300台/日		
費用対効果 分析結果 [輪島IC～ 小矢部JCT]	B/C (事業全体) 0.8 (0.95) (残事業) 1.8 (1.1)	総費用 (残事業)/(事業全体) 351/786億円 (事業費：280/715億円) (維持管理費：71/71億円)	総便益 (残事業)/(事業全体) 647/647億円 (走行時間短縮便益：527/527億円) (走行経費減少便益：86/86億円) (交通事故減少便益：34/34億円)
感度分析の結果	(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=1.7～2.0(交通量±10%) 事業費：B/C=0.8～0.9(事業費±10%) 事業費：B/C=1.7～2.0(事業費±10%) 事業期間：B/C=0.8～0.9(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観光資源豊富な能登地域へのアクセス向上 ・七尾市は、和倉温泉やのどじま水族など館全国的にも有名で特色のある豊富な観光資源に恵まれている。能越自動車道の「最後のワンピース」である田鶴浜七尾道路の整備により、交通結節点や能登半島の各観光地へのアクセス性が向上し、入込み客数の増加が期待される。 ②緊急輸送道路ネットワークの強化 ・田鶴浜七尾道路の整備により、災害に強い代替路線が形成されることでリダンダンシーが確保され、緊急輸送道路ネットワーク機能が強化される。 ③地域連携プロジェクト（石川県長期構想）の支援 ・石川県の長期計画である「ダブルラダー輝きの美知」構想の実現に寄与し、南北に長い県土の交通ネットワークの多重化を図るとともに、北陸新幹線開業効果を県内全域へ波及させる。 ④救命救急活動の支援 ・能登地域に存在する第三次医療施設は七尾市の公立能登総合病院のみであり、田鶴浜七尾道路の整備により、七尾氷見道路などのアクセスコントロールされた道路から病院へと直結され、公立能登総合病院への搬送時間の短縮が見込まれ、死亡率の低下も期待される。			
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 七尾市から、早期開通に向けた道路予算の確保並びに整備促進の要望を頂いている。			
知事の意見 国道470号は、能登地域の活性化に寄与する道路として、北陸自動車道及び東海北陸自動車道と連結し、全国各地との広域交流ネットワークを構築する重要な路線であります。 さらに、災害時における緊急輸送道路や医療施設へのアクセス道路としても、地域の安全・安心の確保に大きな役割を担うものと考えており、本道路本区間の早期整備が必要不可欠であります。 田鶴浜七尾道路については、引き続き事業を継続し、徹底したコスト縮減に努めつつ、着実に整備を進め、早期完成を図っていただきたい。			
事業評価監視委員会の意見 審議の結果、再評価および対応方針（原案）のとおり事業継続することが妥当。			

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

事業化以降、周辺に大きな社会経済情勢等の変化はない。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・事業の進捗状況：用地進捗率29%、事業進捗率16%（令和3年3月末時点）
- ・残事業の内容：改良工事、橋梁工事、舗装工事等

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・早期の全線暫定2車線開通に向けて事業を推進する。

施設の構造や工法の変更等

- ・新技術の活用等により、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る。

事業概要図



広域図-1



広域図-2



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474号 <small>さんえんなんしん</small> 三遠南信自動車道 <small>いいたか</small> 飯橋道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中部地方整備局
起終点	自：長野県 <small>いいたか</small> 飯田市山本 至：長野県下伊那郡 <small>たかぎむらうじのり</small> 喬木村氏乗	延長	22.1 km		
事業概要					
<p>一般国道474号三遠南信自動車道は、長野県飯田市を起点とし、静岡県浜松市に至る延長約100kmの高規格道路です。</p> <p>本事業の一般国道474号三遠南信自動車道飯橋道路は、長野県飯田市山本から下伊那郡喬木村氏乗に至る延長22.1kmの自動車専用道路であり、広域ネットワークの構築、災害に強い道路機能の確保、救急医療活動の支援、地域活性化の支援を主な目的として事業を推進している。</p>					
H4年度事業化		H7年度用地着手		H10年度工事着手	
全体事業費	1,551億円	事業進捗率 (令和3年3月末時点)	約87%	供用済延長	14.6 km
計画交通量	7,500台/日				
費用対効果 分析結果	B/C	総費用	総便益	基準年	
	(事業全体) 1.1 (1.1)	(残事業)/(事業全体) 1,300/6,450億円 事業費：1,125/6,084億円 維持管理費：175/366億円	(残事業)/(事業全体) 2,813/7,259億円 走行時間短縮便益：2,567/6,706億円 走行経費減少便益：209/458億円 交通事故減少便益：36/94億円	令和3年	
感度分析の結果					
<p>(事業全体) 交通量：B/C=1.1~1.2(交通量±10%) (残事業) 交通量：B/C=2.1~2.3(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=2.1~2.3(事業期間±20%)</p>					
事業の効果等					
<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・並行区間等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・利便性の向上が期待できるバス路線(信南交通)が存在する。 <p>②国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する。 ・隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する。 ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる。 <p>③個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域連携プロジェクトを支援する。 ・IC等からのアクセスが向上する主要な観光地(天龍峡・天竜川下り等)が存在する。 <p>④安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・三次医療施設(飯田市立病院)へのアクセス向上が見込まれる。 <p>⑤災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・第一次緊急輸送道路として位置づけられている。 ・緊急輸送道路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。 ・並行区間等の事前通行規制区間の代替路線を形成する。 <p>⑥地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出量の削減が見込まれる。 <p>⑦生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・NO2排出の削減が見込まれる。 ・SPM排出の削減が見込まれる。 					

関係する地方公共団体等の意見

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

事業評価監視委員会の意見

「事業継続」することは「妥当」である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

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

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・事業進捗率は約87%、用地進捗率は100%。（令和3年3月末時点）
- ・飯田山本IC～天龍峡IC間（延長7.2km）は、平成20年度に暫定2車線供用。
- ・天龍峡IC～龍江IC間（延長4.0km）は、令和元年度に2車線供用。
- ・龍江IC～飯田上久堅・喬木富田IC間（延長3.4km）は、平成29年度に2車線供用。
- ・飯田上久堅・喬木富田IC～喬木IC間（延長7.5km）は、工事を推進。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・飯田上久堅・喬木富田IC～喬木IC間（延長7.5km）は早期供用を目指しています。

施設の構造や工法の変更等

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

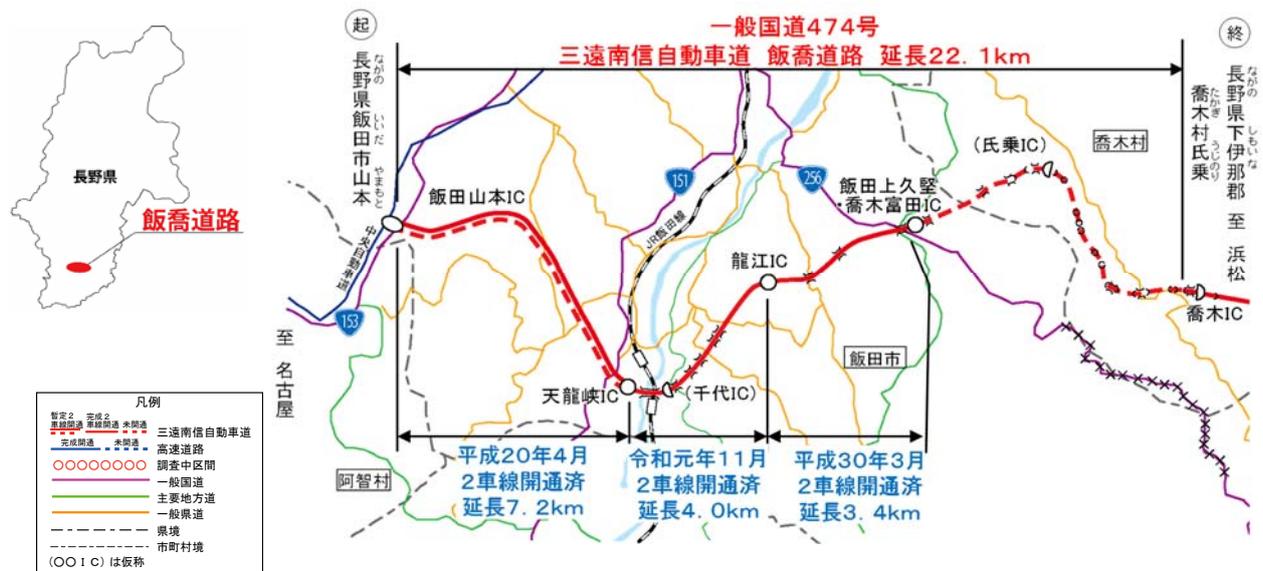
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



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

再評価結果（令和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474号 <small>さんえんなんしん</small> 三遠南信自動車道 <small>あぶくずれとうげ</small> 青崩峠道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中部地方整備局
起終点	自：長野県飯田市南信濃八重河内 <small>いいた みなみしなのや えごうち</small> 至：静岡県浜松市天竜区水窪町奥領家 <small>はままつ てんりゅう みさくぼまちおくりょうけ</small>	延長	5.9 km		
事業概要					
<p>一般国道474号三遠南信自動車道は、長野県飯田市を起点とし、静岡県浜松市に至る延長約100kmの高規格道路である。</p> <p>本事業の一般国道474号三遠南信自動車道青崩峠道路は、長野県飯田市南信濃八重河内から静岡県浜松市天竜区水窪町奥領家に至る延長5.9kmの自動車専用道路であり、広域ネットワークの構築、災害に強い道路機能の確保、救急医療活動の支援、地域活性化の支援を主な目的として事業を推進している</p>					
S58年度事業化		—		H23年度用地着手	
H23年度工事着手		—			
全体事業費	676億円	事業進捗率 (令和3年3月末時点)	約68%	供用済延長	0.0km
計画交通量	2,700台/日				
費用対効果 分析結果	B/C	総費用	総便益	基準年	
	(事業全体) 1.1 (1.5)	(残事業)/(事業全体) 1,300/6,450億円 事業費：1,125/6,084億円 維持管理費：175/366億円	(残事業)/(事業全体) 2,813/7,259億円 走行時間短縮便益：2,567/6,706億円 走行経費減少便益：209/458億円 交通事故減少便益：36/94億円	令和3年	
感度分析の結果					
<p>(事業全体) 交通量：B/C=1.1~1.2(交通量±10%) (残事業) 交通量：B/C=2.1~2.3(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=2.1~2.3(事業期間±20%)</p>					
事業の効果等					
<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 <p>②国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する。 ・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。 <p>③個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域連携プロジェクトを支援する。 ・主要な観光地（遠山温泉郷等）へのアクセス向上が期待される。 <p>④安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・三次医療施設（飯田市立病院）へのアクセス向上が見込まれる。 <p>⑤災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・第一次緊急輸送道路として位置づけられている。 ・緊急輸送道路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。 ・並行区間等の通行不能区間を解消する。 <p>⑥地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出量の削減が見込まれる。 <p>⑦生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・NO2排出の削減が見込まれる。 ・SPM排出の削減が見込まれる。 					

関係する地方公共団体等の意見

長野県知事の意見：「対応方針（原案）」に対して異議はありません。

本事業は、広域ネットワークの構築、災害に強い道路機能の確保、救急医療活動の支援、地域活性化に寄与する極めて重要な事業です。

については、事業を継続し、積極的な予算確保により、早期開通を図るよう強く要望します。

また、事業の実施にあたっては、一層のコスト縮減に努められるようお願いいたします。

浜松市長の意見：「対応方針（原案）」に対して異議はない。

一般国道474号三遠南信自動車道は三遠南信地域を結ぶ地域連携の基軸であり広域交流や物流の活性化において重要な役割を果たすほか、災害時には「命の道」として、信頼性の高いネットワークを構築する高規格道路である。

令和3年4月27日に「防災・減災、国土強靱化に向けた道路の5か年対策プログラム（中部ブロック版）」が策定され、現在事業中の三遠道路（東栄IC～鳳来峡IC）の令和7年度開通予定が示されたことから、地域の期待が高まっており、今後も事業を継続し、早期開通に向けて一層の事業推進をお願いしたい。

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

事業評価監視委員会の意見

- ・「事業継続」することは「妥当」である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・国道152号の長野県と静岡県境は通行不能区間となっているため、越県するには狭隘で脆弱な市道を利用する必要がある。
- ・下伊那地域は事前通行規制区間が多く存在し、平成22年7月豪雨では通行止めにより旧上村・旧南信濃村が一時孤立している。
- ・平成22年7月豪雨災害時のような通行止めが発生した場合、救急医療施設へのアクセスが絶たれ、救命救急が困難な状況となる。
- ・遠山郷周辺と静岡県を結ぶ国道152号は通行不能区間であるため、観光交流・地域間交流に支障をきたしている。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・事業進捗率は約68%、用地進捗率は100%。（令和3年3月末時点）
- ・小嵐IC〔仮称〕～水窪北IC〔仮称〕間（延長5.9km）は工事を推進。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・小嵐IC〔仮称〕～水窪北IC〔仮称〕間（延長5.9km）は早期供用を目指しています。

施設の構造や工法の変更等

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

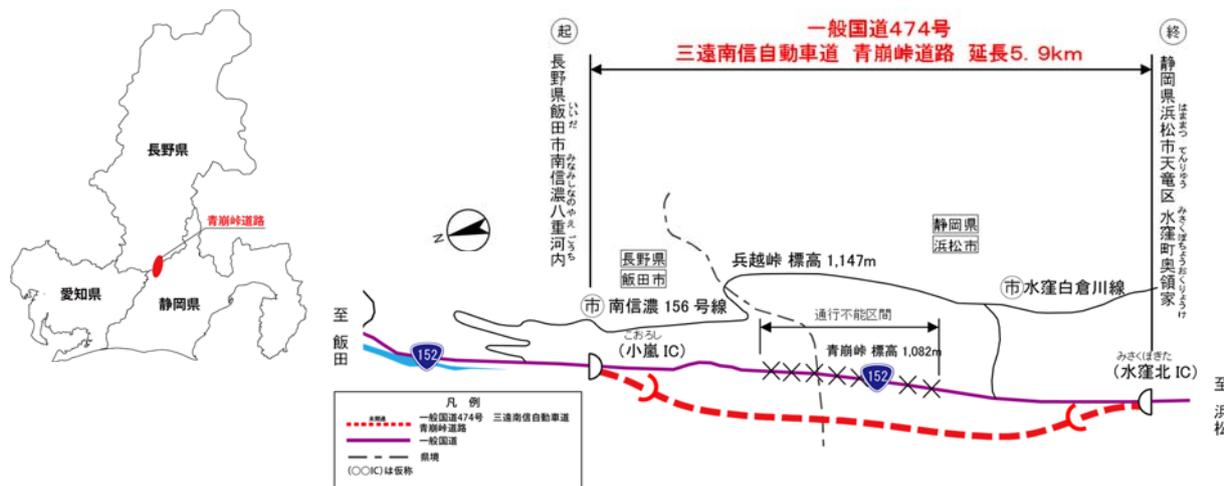
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



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

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

再評価結果（令和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474号 <small>さんえんなんしん</small> 三遠南信自動車道 <small>みさくぼさくま</small> 水窪佐久間道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中部地方整備局
起終点	自：静岡県浜松市 <small>てんりゅう みさくぼちようおくりょうけ</small> 天竜区水窪町奥領家 至：静岡県浜松市 <small>てんりゅう さくまちょうかわい</small> 天竜区佐久間町川合			延長	14.4 km
事業概要 一般国道474号三遠南信自動車道は長野県飯田市を起点とし、静岡県浜松市に至る全長約100kmの高規格道路です。本事業の一般国道474号三遠南信自動車道水窪佐久間道路は、静岡県浜松市天竜区水窪町から静岡県浜松市天竜区佐久間町に至る延長約14.4kmの自動車専用道路であり、広域ネットワークの構築、災害に強い道路機能の確保、救急医療活動の支援、地域活性化の支援を主な目的として事業を推進しています。					
H31年度事業化					
全体事業費	900億円	事業進捗率 (令和3年3月末時点)	約1%	供用済延長	-
計画交通量 7,300台/日					
費用対効果 分析結果	B/C <small>(事業全体)</small> 1.1 <small>(1.1)</small> <small>(残事業)</small> 2.2 <small>(1.1)</small>	総費用 <small>(残事業)/ (事業全体)</small> 1,300/6,450億円 事業費：1,125/6,084億円 維持管理費：175/366億円	総便益 <small>(残事業)/ (事業全体)</small> 2,813/7,259億円 走行時間短縮便益：2,567/6,706億円 走行経費減少便益：209/458億円 交通事故減少便益：36/94億円	基準年 令和3年	
感度分析の結果 <small>(事業全体)</small> 交通量：B/C=1.1~1.2(交通量±10%) <small>(残事業)</small> 交通量：B/C=2.1~2.3(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=2.1~2.3(事業期間±20%)					
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が見込まれる。 ・新幹線駅へのアクセス向上が期待される。 ・第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上が期待される。 ②物流効率化の支援 ・特定重要港湾もしくは国際コンテナ航路の発着港湾へのアクセス向上が期待される。 ③国土・地域ネットワークの構築 ・新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートが構成される。 ・日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線が構成される。 ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が期待される。 ④個性ある地域の形成 ・拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントの支援が期待される。 ⑤安全で安心できるくらしの確保 ・第三次救急医療施設へのアクセス向上が期待される。 ⑥災害への備え ・対象区間が都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業五ヵ年計画に位置づけのある路線として位置づけがある。 ・緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する。 ・並行区間等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間を解消する。 ⑦地球環境の保全 ・対象道路の整備により自動車からのCO2排出量の削減が見込まれる。 ⑧生活環境の改善・保全 ・並行区間等における自動車からのNO2排出量の削減が見込まれる。 ・並行区間等における自動車からのSPM排出量の削減が見込まれる。					

関係する地方公共団体等の意見

地域から頂いた主な意見等：

浜松市、三遠南信自動車道建設促進遠州地域期成同盟会、三遠南信道路建設促進期成同盟会、三遠南信自動車道建設促進奥三河期成同盟会、三遠南信地域経済開発協議会・三遠南信自動車道早期開通期成同盟会による提言・要望

浜松市長の意見：「対応方針（原案）」に対して異議はない。

一般国道474号三遠南信自動車道は三遠南信地域を結ぶ地域連携の基軸であり広域交流や物流の活性化において重要な役割を果たすほか、災害時には「命の道」として、信頼性の高いネットワークを構築する高規格道路である。

令和3年4月27日に「防災・減災、国土強靱化に向けた道路の5か年プログラム（中部ブロック版）」が策定され、現在事業中の三遠道路（東栄IC～鳳来峡IC）の令和7年度開通予定が示されたことから、地域の期待が高まっており、今後も事業を継続し、早期開通に向けて一層の事業推進をお願いしたい。

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

事業評価監視委員会の意見

・「事業継続」することは「妥当」である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

事業の進捗状況、残事業の内容等

・事業進捗率は約1%、用地進捗率は0%（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

・周辺環境の変化等を踏まえ、早期開通を目指し整備を実施していく

施設の構造や工法の変更等

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

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



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

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

再評価結果（令和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474号 <small>さんえんなんしん</small> 三遠南信自動車道 <small>さくま</small> 佐久間道路・ <small>さんえん</small> 三遠道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中部地方整備局
起終点	自：静岡県浜松市 <small>てんりゅう</small> 天竜区 <small>さくまちようかわい</small> 佐久間町川合 至：静岡県浜松市 <small>いなさちようひがしくらだ</small> 北区引佐町東黒田			延長	27.9 km
事業概要					
一般国道474号三遠南信自動車道は長野県飯田市を起点とし、静岡県浜松市に至る全長約100kmの高規格道路です。本事業の一般国道474号三遠南信自動車道佐久間道路・三遠道路は静岡県浜松市天竜区佐久間町川合から静岡県浜松市北区引佐町東黒田に至る延長27.9kmの自動車専用道路であり、広域ネットワークの構築、災害に強い道路機能の確保、救急医療活動の支援、地域活性化の支援を主な目的として事業を推進しています。					
H5年度事業化		—	H13年度用地着手		H15年度工事着手
全体事業費	1,869億円	事業進捗率 (令和3年3月末時点)	約93%	供用済延長	20.8 km
計画交通量	9,000台/日				
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.1 (1.0) (残事業) 2.2 (3.3)	総費用 (残事業)/事業全体 1,300/6,450億円 事業費：1,125/6,084億円 維持管理費：175/366億円	総便益 (残事業)/事業全体 2,813/7,259億円 走行時間短縮便益：2,567/6,706億円 走行経費減少便益：209/458億円 交通事故減少便益：36/94億円	基準年	令和3年
感度分析の結果					
(事業全体) 交通量 : B/C=1.1~1.2(交通量 ±10%) (残事業) 交通量 : B/C=2.1~2.3(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=2.1~2.3(事業期間 ±20%)					
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が見込まれる。					
・新幹線駅へのアクセス向上が期待される。					
・第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上が期待される。					
②物流効率化の支援					
・特定重要港湾もしくは国際コンテナ航路の発着港湾へのアクセス向上が期待される。					
③国土・地域ネットワークの構築					
・新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートが構成される。					
・日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線が構成される。					
・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が期待される。					
④個性ある地域の形成					
・拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントの支援が期待される。					
⑤安全で安心できるくらしの確保					
・第三次救急医療施設へのアクセス向上が期待される。					
⑥安全な生活環境の確保					
・並行区間等に死傷事故率500件/億台km以上である区間が存する場合において、交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消により、当該区間の安全性の向上が期待される。					
⑦災害への備え					
・対象区間が都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業五ヵ年計画に位置づけのある路線として位置づけがある。					
・緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する。					
・並行区間等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間を解消する。					
⑧地球環境の保全					
・対象道路の整備により自動車からのCO2排出量の削減が見込まれる。					
⑨生活環境の改善・保全					
・並行区間等における自動車からのNO2排出量の削減が見込まれる。					
・並行区間等における自動車からのSPM排出量の削減が見込まれる。					

関係する地方公共団体等の意見

地域から頂いた主な意見等：

浜松市、三遠南信自動車道建設促進遠州地域期成同盟会、三遠南信道路建設促進期成同盟会、三遠南信自動車道建設促進奥三河期成同盟会、三遠南信地域経済開発協議会・三遠南信自動車道早期開通期成同盟会による提言・要望

浜松市長の意見：「対応方針（原案）」に対して異議はない。

一般国道474号三遠南信自動車道は三遠南信地域を結ぶ地域連携の基軸であり広域交流や物流の活性化において重要な役割を果たすほか、災害時には「命の道」として、信頼性の高いネットワークを構築する高規格道路である。

令和3年4月27日に「防災・減災、国土強靱化に向けた道路の5か年プログラム（中部ブロック版）」が策定され、現在事業中の三遠道路（東栄IC～鳳来峡IC）の令和7年度開通予定が示されたことから、地域の期待が高まっており、今後も事業を継続し、早期開通に向けて一層の事業推進をお願いしたい。

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

愛知県知事の意見：「対応方針（原案）」に対して異議はありません。

一般国道474号三遠南信自動車道（佐久間道路・三遠道路）は、中央自動車道から新東名高速道路や東名高速道路を連結することで、広域的なネットワーク形成に資するとともに、医療機関への到着時間を短縮させる搬送路として、また災害時には緊急輸送道路としての役割を果たす重要な高規格道路である。

令和7年度の開通見通しが公表された東栄IC～鳳来峡IC間の完成は、奥三河の山間地域から太平洋側の都市部へのアクセス性を格段に向上させ、地域の安心安全・活性化に繋がることから、一日も早い開通に向けて整備促進をお願いしたい。

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

事業評価監視委員会の意見

「事業継続」することは「妥当」である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

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

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・事業進捗率は約93%。用地進捗率は100%。（令和3年3月末時点）
- ・全線27.9kmのうち、20.8kmを供用済み。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・東栄IC～鳳来峡IC間（L=7.1km）は、令和7年度（※）の供用を予定。（※トンネル工事が順調に進んだ場合）。

施設の構造や工法の変更等

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

対応方針	事業継続
対応方針決定の理由	以上の状況を勘案すれば、当初からの事業の必要性、重要性は変わらないものと考えられる。
事業概要図	<p>一般国道474号 三遠南信自動車道</p> <p>一般国道474号 三遠南信自動車道 佐久間道路・三遠道路 延長27.9km</p> <p>平成31年3月 2車線開通済 延長6.9km</p> <p>平成24年3月 2車線開通済 延長13.4km</p> <p>平成24年4月 2車線開通済 延長0.5km</p> <p>静岡県 浜松市 天竜区 浜松市 北区 新緑市 豊知県</p> <p>起 佐久間川合 (静岡県浜松市天竜区)</p> <p>終 引佐町東黒田 (静岡県浜松市北区)</p> <p>凡例 三遠南信自動車道 高速道路 国道 主要地方道 一般道 境界 市町村境 (OIC) は仮称</p>

※ 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21号 <small>かにみたけ</small> 可児御嵩バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中部地方整備局	
起終点	自：岐阜県可児郡御嵩町井尻 至：岐阜県可児市中恵土	延長	8.0 km			
事業概要 一般国道21号 <small>かにみたけ</small> 可児御嵩バイパスは、岐阜県可児郡御嵩町井尻から可児市中恵土に至る延長8.0 kmのバイパスであり、国道21号（現道）の交通渋滞の緩和、交通安全の確保とともに、東海環状自動車道可児御嵩ICへのアクセスの確保を目的に計画された道路です。 平成22年度に可児郡御嵩町井尻から可児市中恵土の8.0 kmについて全線暫定2車線開通済みであり、国道21号（現道）の交通渋滞の緩和に寄与してきました。 しかし、国道21号（現道）の一部とバイパス部に、主要渋滞箇所（2箇所）があるなどの多くの課題があり、本事業は交通渋滞の緩和等の課題解決のために、引き続きバイパスの4車線化整備を推進していきます。						
H3年度事業化	S50年度都市計画決定（可児市） S58年度都市計画決定（御嵩町）	H5年度用地着手	H12年度工事着手			
全体事業費	384億円	事業進捗率 (令和3年3月末時点)	約89%	供用済延長	8.0 km	
計画交通量	24,900台/日					
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 2.0 (残事業) 1.6	総費用 (残事業)/ (事業全体) 83/708 億円 (事業費：54/607億円) (維持管理費：29/101億円)	総便益 (残事業)/ (事業全体) 133/1,420 億円 (走行時間短縮便益：124/1,300億円) (走行経費減少便益：5.7/114億円) (交通事故減少便益：3.4/5.2億円)	基準年 令和3年		
感度分析の結果 【事業全体】 交通量：B/C=1.9~2.2(交通量 ±10%) 事業費：B/C=1.8~2.2(事業費 ±10%) 事業期間：B/C=2.0~2.0(事業期間±20%) 【残事業】 交通量：B/C=1.5~1.9(交通量 ±10%) 事業費：B/C=1.5~1.8(事業費 ±10%) 事業期間：B/C=1.5~1.8(事業期間±20%)						
事業の効果等 ①円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される。 ②国土・地域ネットワークの構築 ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる。 ③個性ある地域の形成 ・主要な観光地（ぎふワールド・ローズガーデン、杉原千畝記念館等）へのアクセス向上が期待される。 ④災害への備え ・第一次緊急輸送道路として位置づけられている。 ⑤地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。						

⑥生活環境の改善・保全

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

関係する地方公共団体等の意見

- ・ 可児市、御嵩町より可児御嵩BP早期4車線化整備の要望を受けている。

岐阜県知事の意見

対応方針（原案）のとおり、事業の継続について異存ありません。

なお、今後の事業の実施にあたっては、以下の内容についてご配慮願います。

- ・ 本バイパスは、現道の一般国道21号の交通混雑の緩和、交通安全の確保とともに、東海環状自動車道可児御嵩ICへの、アクセス道路として機能する重要な路線であると認識していることから、速やかに整備を進めるべき事業であり、引き続き早期供用に向けた事業の推進をお願いします。
- ・ 事業費については、最新技術の活用も含めて、徹底したコスト削減をお願いします。

事業評価監視委員会の意見

- ・ 「事業継続」することは「妥当」である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・ 可児御嵩バイパス2車線区間の交通量は2万台／日以上で渋滞損失時間は岐阜県平均を大きく超過。
- ・ 可児御嵩バイパス2車線区間の死傷事故率は岐阜県平均を大きく超過する区間が存在。
- ・ 可児御嵩バイパス沿線には道の駅や工業団地が立地（可児御嵩IC付近に新たな工業団地を開発予定）。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・ 事業進捗率は約89%、用地進捗率は100%。（令和3年3月末時点）
- ・ 平成22年度に全線で暫定2車線供用。平成30年度に可児市内一部区間1.3km、令和2年度に可児市内一部区間0.8kmで4車線供用。

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車線区間（延長5.9km）については、周辺道路の整備状況等を踏まえ、整備を実施します。

施設の構造や工法の変更等

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

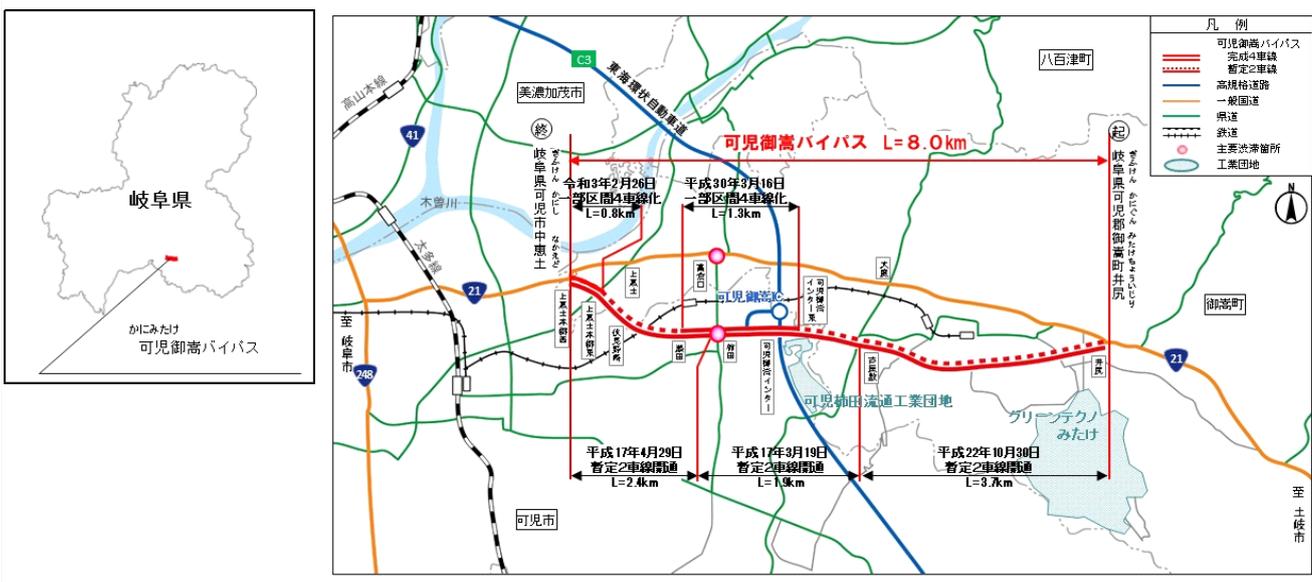
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



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

再評価結果（令和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156号 <small>ぎふひがし</small> 岐阜東バイパス	事業区分 一般国道	事業主体 国土交通省 中部地方整備局												
起終点 自： <small>ぎふ はしまぐんぎなんちようやつるぎ</small> 岐阜県羽島郡岐南町八剣 至： <small>ぎふ せきやまた</small> 岐阜県関市山田	延長 13.4 km													
事業概要 一般国道156号岐阜東バイパスは、岐阜県羽島郡岐南町八剣から岐阜県関市山田に至る延長13.4 kmのバイパスであり、岐阜の市街部を迂回する岐阜環状線の一部を構成し、交通渋滞の解消や交通安全の確保を目的に計画された道路です。 残る区間の並行する現道等には、主要渋滞箇所（5箇所）や事故危険区間（8区間）の存在などの課題があり、本事業は、課題解決のために別線バイパスを整備することで、交通渋滞の緩和、交通安全の確保、地域経済の活性化等の効果を見込んでいます。														
S46年度事業化	S49年度（1工区）、 S55年度（2工区）、 H6年度（3工区） 都市計画決定	S48年度（1工区）、 S57年度（2工区）、 H13年度（3工区） 用地着手												
S49年度（1工区）、 S61年度（2工区）、 H20年度（3-1工区）、 R2年度（3-2工区） 工事着手														
全体事業費	1,020億円	事業進捗率 約61% <small>(令和3年3月末時点)</small>												
供用済延長	9.0 km													
計画交通量 42,600台/日														
費用対効果分析結果	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 20%;">B/C</td> <td style="width: 20%;">事業全体</td> <td style="width: 20%;">1.7</td> </tr> <tr> <td></td> <td>残事業</td> <td>2.6</td> </tr> </table>	B/C	事業全体	1.7		残事業	2.6	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">総費用</td> <td style="width: 50%;">総便益</td> </tr> <tr> <td><small>(残事業)/事業全体</small> 357/2,227億円</td> <td><small>(残事業)/事業全体</small> 934/3,827億円</td> </tr> <tr> <td> 事業費：306/2,108億円 維持管理費：50/119億円 </td> <td> 走行時間短縮便益：897/3,588億円 走行経費減少便益：33/211億円 交通事故減少便益：4.0/28億円 </td> </tr> </table>	総費用	総便益	<small>(残事業)/事業全体</small> 357/2,227億円	<small>(残事業)/事業全体</small> 934/3,827億円	事業費：306/2,108億円 維持管理費：50/119億円	走行時間短縮便益：897/3,588億円 走行経費減少便益：33/211億円 交通事故減少便益：4.0/28億円
B/C	事業全体	1.7												
	残事業	2.6												
総費用	総便益													
<small>(残事業)/事業全体</small> 357/2,227億円	<small>(残事業)/事業全体</small> 934/3,827億円													
事業費：306/2,108億円 維持管理費：50/119億円	走行時間短縮便益：897/3,588億円 走行経費減少便益：33/211億円 交通事故減少便益：4.0/28億円													
感度分析の結果 【事業全体】交通量：B/C=1.5~1.9(交通量±10%) 事業費：B/C=1.7~1.7(事業費±10%) 事業期間：B/C=1.6~1.9(事業期間±20%)														
【残事業】交通量：B/C=2.4~2.9(交通量±10%) 事業費：B/C=2.4~2.8(事業費±10%) 事業期間：B/C=2.2~3.2(事業期間±20%)														
事業の効果等														
①円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される。 ・特急停車駅（JR岐阜駅）へのアクセス向上が見込まれる。														
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。														
③個性ある地域の形成 ・主要な観光地（伊奈波神社等）へのアクセス向上が期待される。														
④安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設（岐阜県総合医療センター）へのアクセス向上が見込まれる。														
⑤災害への備え ・第一次緊急輸送道路として位置付けられている。														
⑥地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。														
⑦生活環境の改善・保全 ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。														

関係する地方公共団体等の意見

地域から頂いた主な意見等：

・岐阜東バイパスは、岐阜市北東部から関市西部にかけての交通渋滞の緩和や、安全性の向上、岐阜市・関市をはじめとする周辺地域の地域活性化等に期待されており、岐阜市・関市の首長で構成される一般国道156号岐阜東バイパス第3工区整備促進期成同盟会より早期整備の意見（令和2年8月25日）を受けている。

知事の意見：

【岐阜県】

事業の継続について異存ありません。

本バイパスは、岐阜市北東部から関市西部にかけての交通渋滞の緩和や、安全性の向上、周辺地域の活性化等に寄与する重要な道路と認識していることから、速やかに整備を進めるべき事業であり、引き続き早期供用に向けた事業の推進をお願いします。

事業費については、最新技術の活用も含めて、徹底したコスト縮減をお願いします。

事業評価監視委員会の意見

・「事業継続」することは「妥当」である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

・岐阜東バイパスの部分開通（平成25年10月）後、並行現道の交通量は約3割減少、混雑度が1.71から1.19に低下したが、未開通区間の並行現道では交通量の変化はなく、混雑度が1.0を超過（1.38）。

・岐阜東バイパスの部分開通（平成25年10月）後、並行現道の死傷事故件数は約7割減少したが、未開通区間の並行現道には事故危険区間が6箇所存在し、死傷事故発生件数は年間23件発生している。

事業の進捗状況、残事業の内容等

・事業進捗率は約61%、用地進捗率は約80%。（令和3年度3月末）

・岐阜市日野南～岐阜市岩田西間（延長2.3km）は、平成25年10月に2車線開通済み。

・岐阜市岩田西～関市山田（延長4.4km）は、令和2年11月に工事着手。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

・全線供用に向けて3-2工区で工事を推進。

施設の構造や工法の変更等

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

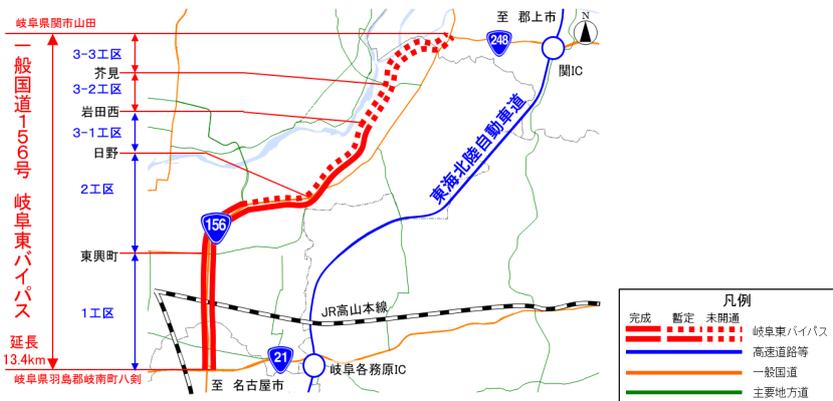
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



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

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

再評価結果（令和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	高規格道路 岐阜南部横断ハイウェイ 一般国道21号 岐大バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中部地方整備局	
起終点	自：岐阜県岐阜市東中島 至：岐阜県大垣市長松町	延長	23.9 km			
事業概要	<p>一般国道21号岐大バイパスは、岐阜県岐阜市東中島から岐阜県大垣市長松町に至る延長23.9kmのバイパスの拡幅及び立体化事業であり、高規格道路「岐阜南部横断ハイウェイ」の一部を構成し、交通渋滞の解消や交通安全の確保を目的に計画された道路です。</p> <p>岐大バイパスには、主要渋滞箇所（3区間（13箇所）及び単独3箇所）や事故多発箇所（ワースト10位内4箇所）の存在などの課題があり、本事業は、課題解決のために拡幅整備等を行うことで、交通渋滞の緩和、交通安全の確保、西濃地域の産業支援等の効果を見込んでいます。</p>					
S35年度事業化	S36年度、S45年度都市計画決定 (S49年度、S55年度、S58年度、H元年度、R3年度変更)	S36年度用地着手	S39年度工事着手			
全体事業費	1,880億円	事業進捗率 (令和3年3月末時点)	約47%	供用済延長	7.6 km	
計画交通量	57,900 台/日					
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.1 (残事業) 1.8	総費用 (残事業)/(事業全体) 935/2,227億円 事業費：882/2,112億円 維持管理費：53/115億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 1,703/2,493億円 走行時間短縮便益：1,568/2,228億円 走行経費減少便益：104/190億円 交通事故減少便益：31/75億円	基準年 令和3年		
感度分析の結果	<p>【事業全体】交通量：B/C=1.01~1.2(交通量 ±10%) 事業費：B/C=1.1~1.2(事業費 ±10%) 事業期間：B/C=1.03~1.3(事業期間±20%)</p> <p>【残事業】交通量：B/C=1.6~2.0(交通量 ±10%) 事業費：B/C=1.7~2.0(事業費 ±10%) 事業期間：B/C=1.7~2.1(事業期間±20%)</p>					
事業の効果等	<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される。 <p>②国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 <p>③個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・拠点開発プロジェクトを支援する。 <p>④安全な生活環境の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道等に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存する場合において、交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等により、当該区間の安全性の向上が期待できる。 <p>⑤災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・第一次緊急輸送道路として位置付けられている。 <p>⑥地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出量の削減が見込まれる。 					

⑦生活環境の改善・保全

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

関係する地方公共団体等の意見

地域から頂いた主な意見等：

- ・ 岐阜南部横断ハイウェイ整備促進期成協議会が早期整備を要望。

岐阜県知事の意見：

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

- ・ 本バイパスは、岐阜市から大垣市にかけての交通渋滞の緩和や、安全性の向上、地域経済の発展等に寄与する重要な道路であり、速やかに整備を進めるべき事業であることから、引き続き早期完成に向けた事業の推進をお願いします。
- ・ なお、本事業区間は県内で最も交通量が多いことから、施工にあたっては、周辺地域への十分な配慮をお願いします。
- ・ 事業費については、最新技術の活用を含めて徹底したコスト削減をお願いします。

事業評価監視委員会の意見

- ・ 「事業継続」することは「妥当」である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・ 岐大バイパスには、主要渋滞箇所が3区間（13箇所）及び単独3箇所、計16箇所ある。
- ・ 上り線のピーク時旅行速度は、茜部本郷交差点を先頭に穂積中原交差点まで20km/hを下回る。
- ・ 下り線のピーク時旅行速度は、茜部本郷交差点を先頭に岐南インターまで20km/hを下回る。
- ・ 岐大バイパスには、岐阜県内の事故多発箇所ワースト10が4箇所存在しており、事故危険区間も連続している。
- ・ 岐大バイパスにおける死傷事故の8割は渋滞が原因と考えられる追突事故で、岐阜県内の直轄国道より高い傾向にある。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・ 事業進捗率は約47%、用地進捗率は100%。（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

- ・ 今後、周辺道路の整備状況や関係機関との調整状況を踏まえつつ、立体化区間の工事着手を検討する。

施設の構造や工法の変更等

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

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



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

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

再評価結果（令和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258号 <small>だいそう</small> 大桑道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中部地方整備局
起終点	自：岐阜県大垣市 <small>おおがき がくでんちよう</small> 楽田町 至：三重県桑名市 <small>くわな おおあぎこが いすあぎやなぎはら</small> 大字小貝須字柳原	延長	41.6 km		
事業概要					
<p>一般国道258号大桑道路は、岐阜県大垣市楽田町から三重県桑名市大字小貝須字柳原に至る延長41.6kmの道路であり、国道258号周辺及び西濃・滋賀方向から名古屋港・四日市港への物流軸を担う道路です。</p> <p>暫定2車線区間には、事故危険箇所（2箇所）などの課題があり、本事業は、課題解決のために引き続き4車線化整備をすることで、交通渋滞の緩和、物流効率化の支援、沿線地域の生活支援等の効果を見込んでいます。</p>					
S40年度事業化	S40年度、S43年度 S53年度都市計画決定 (H8年度変更)	S40年度用地着手	S40年度工事着手		
全体事業費	310億円	事業進捗率 (令和3年3月末時点)	約87%	開通済延長	28.9 km
計画交通量	28,100台/日				
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 2.1 (残事業) 5.3	総費用：(残事業)/ (事業全体) 103/1,120億円 (事業費：34/868億円 維持管理費：69/252億円)	総便益：(残事業)/ (事業全体) 542/2,371億円 (走行時間短縮便益：503/2,225億円 走行経費減少便益：34/135億円 交通事故減少便益：4.4/12億円)	基準年 令和3年	
感度分析の結果					
<p>(事業全体) 交通量：B/C=1.9~2.3 (交通量 ±10%) (残事業) 交通量：B/C=4.7~5.8 (交通量 ±10%) 事業費：B/C=2.1~2.1 (事業費 ±10%) 事業費：B/C=5.1~5.4 (事業費 ±10%) 事業期間：B/C=2.1~2.1 (事業期間±20%) 事業期間：B/C=5.3~5.3 (事業期間±20%)</p>					
事業の効果等					
<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・特急停車駅（桑名駅）へのアクセス向上が見込まれる。 <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国際拠点港湾（四日市港）へのアクセス向上が見込まれる。 <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・日常活動圏の中心都市（大垣市）へのアクセス向上が見込まれる。 <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域連携プロジェクト（中部地域航空宇宙関連産業集積活性化ビジョン）を支援する。 ・主要な観光地（千代保稲荷神社、ナガシマリゾート）へのアクセス向上が期待される。 <p>⑤安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・三次医療施設（大垣市民病院）へのアクセス向上が見込まれる。 <p>⑥災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・第一次緊急輸送道路（岐阜県地域防災計画・三重県地域防災計画より）に位置付けられている。 <p>⑦地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出量の削減が見込まれる。 <p>⑧生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。 					

関係する地方公共団体等の意見

地域から頂いた主な意見等：

- ・桑名市など地元商工会、観光協会などで構成される「桑名地域の幹線道路整備を進める会」より早期整備の要望を受けている。
- ・「中部圏開発整備法」（昭和41年7月）に基づき、中部圏の開発整備に地元の総意を反映させる仕組みとして、昭和41年11月に設置された「中部圏開発整備地方協議会」（9県（関係県：富山、石川、福井、長野、岐阜、静岡、愛知、三重、滋賀県）3市（関係指定都市：名古屋、静岡市、浜松市）より構成）より早期整備の要望を受けている。

県知事の意見：

【岐阜県】

対応方針（原案）のとおり、事業の継続について異存ありません。

なお、今後の事業の実施にあたっては、以下の内容についてご配慮願います。

- ・大桑道路は、岐阜西濃地域や滋賀方面から名古屋港や四日市港への物流軸を担うとともに、大雪時には名神高速道路や一般国道21号等の迂回路としての役割を果たす重要な道路と認識していることから、速やかに整備を進めるべき事業であり、引き続き早期供用に向けた事業の推進をお願いいたします。
- ・事業費については、最新技術の活用も含めて、徹底したコスト縮減をお願いします。

【三重県】

対応方針（原案）のとおり、事業の継続について異存ありません。

本事業は、当県北勢地域や岐阜県西濃地域における交通渋滞の緩和や地域経済の発展に寄与する重要な事業であり、当県内区間については、岐阜県境部を除き4車線化が完了しています。

今後も引き続き、両地域の交通円滑化や産業振興に資する同事業の推進をお願いいたします。

事業評価監視委員会の意見

- ・「事業継続」することは「妥当」である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・柚井～下野代（延長3.2km）の4車線化により、柚井交差点では最大940mあった渋滞が解消。
- ・岐阜県は石油の9割を三重県から搬入しており、国道258号が西濃地域への唯一のルート。
- ・国道258号の暫定2車線区間には事故危険区間が2箇所あり、事故による渋滞が石油の輸送効率に影響している。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・事業進捗率約87%（令和3年3月末時点）、用地進捗率約99%（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

- ・養老郡養老町大巻から桑名市多度町柚井（延長12.7km）は、関係機関との調整を踏まえ整備を実施。

施設の構造や工法の変更等

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

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



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

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

再評価結果（令和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475号 <small>とうかいかんじょう</small> 東海環状自動車道（土岐～関） <small>と き せき</small>	事業区分： 一般国道	事業主体： 国土交通省 中部地方整備局 中日本高速道路(株)
起終点： 自：岐阜県土岐市土岐津町 <small>と き と き つ</small> 至：岐阜県関市広見 <small>せ き ひろみ</small>	延長： 39.0km	
事業概要 一般国道475号 東海環状自動車道は、愛知県豊田市を起点とし、愛知県瀬戸市、岐阜県岐阜市及び大垣市等の主要都市を経て三重県四日市市に至る延長約153kmの高規格道路（一般国道の自動車専用道路）である。 本事業は、東海環状自動車道の一部を構成しており、中京圏の放射状道路ネットワークを環状道路で結び、広域ネットワークを構築することによる、環状道路内の渋滞緩和、地域経済の活性化、観光産業の支援、災害に強い道路機能の確保を目的に計画された道路である。		
H元年度事業化	H元年度都市計画決定	H2年度用地着手
全体事業費	4,340億円	事業進捗率 約74% (令和3年3月末時点)
		供用済延長 39.0km
計画交通量： 27,200台/日		
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.4 (2.0) (残事業) 2.3 (3.4)	総費用 (残事業)/事業全体 4,077/18,313億円 事業費：3,720/17,232億円 維持管理費：358/1,081億円
		総便益 (残事業)/事業全体 9,315/25,481億円 走行時間短縮便益：8,495/22,976億円 走行経費減少便益：659/1,982億円 交通事故減少便益：161/524億円
		基準年 令和3年
感度分析の結果 (事業全体) 交通量：B/C= 1.2~1.5 (交通量 ±10%) (残事業) 交通量：B/C= 2.1~2.5 (交通量 ±10%) 事業費：B/C= 1.4~1.4 (事業費 ±10%) 事業費：B/C= 2.1~2.5 (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= 2.1~2.4 (事業期間±20%)		
事業の効果等 ①円滑なモビリティの確保 ・環状道路内の高速道路等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・環状道路内の高速道路等の混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される。 ・中部国際空港へのアクセス向上が見込まれる。 ②物流効率化の支援 ・名古屋港、四日市港へのアクセス向上が見込まれる。 ③都市の再生 ・都市再生プロジェクトを支援する事業である。 ・名古屋大都市圏の環状道路を形成する事業である。 ④国土・地域ネットワークの構築 ・当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する。 ・当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する。 ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる。 ⑤個性ある地域の形成 ・拠点開発プロジェクトを支援する。 ・ICからのアクセスが向上する主要な観光地(東濃・中濃地域)が存在する。 ⑥安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる。 ⑦安全な生活環境の確保 ・環状道路内側に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存する場合において、交通量の減少等により、当該区間の安全性の向上が期待できる。		

⑧災害への備え

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

⑨地球環境の保全

- ・ CO2排出量の削減が見込まれる。

⑩生活環境の改善・保全

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

関係する地方公共団体等の意見

地域から頂いた主な意見等：

東海環状道路建設促進期成同盟会、東海環状自動車道中東濃地域建設促進協議会等が早期整備を要望。

岐阜県知事の意見：

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

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

事業評価監視委員会の意見

- ・ 「事業継続」することは「妥当」である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・ 東海環状自動車道東回り全線着工後、沿線工業団地の従業者数が約2.7万人増加した。
- ・ 南海トラフ巨大地震等の大規模災害に備え、中部版「くしの歯作戦」が策定された。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・ 平成元年度に事業化、用地進捗率100%、事業進捗率約74%（令和3年3月末時点）
- ・ 平成30年度まで：土岐JCT～関広見IC 延長36.1km（2/4）全線開通
土岐南多治見IC～土岐JCT 延長2.9km（4/4）部分開通
美濃関JCT 延長2.4km 開通

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

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

施設の構造や工法の変更等

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

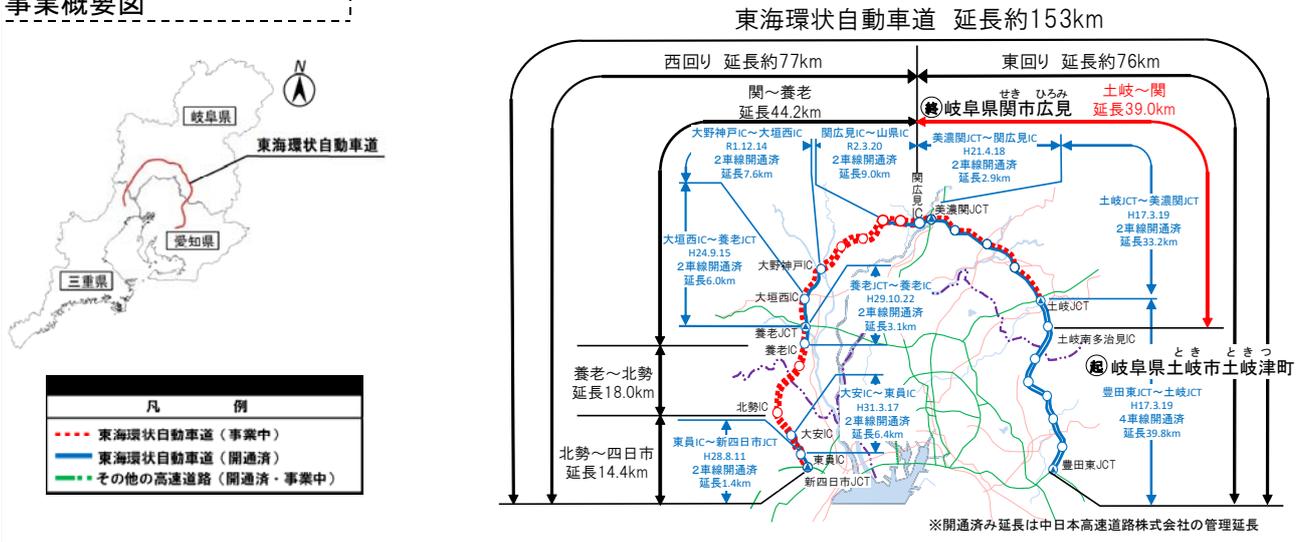
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



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

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

再評価結果（令和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475号 <small>とうかいかんじょう</small> 東海環状自動車道（関～養老） <small>せき ようろう</small>	事業区分 一般国道	事業主体 国土交通省 中部地方整備局 中日本高速道路（株）
起終点 自：岐阜県関市広見 <small>せき ひろみ</small> 至：岐阜県養老郡養老町大跡 <small>ようろう ようろう おおあと</small>	延長 44.2km	
事業概要 一般国道475号 東海環状自動車道は、愛知県豊田市を起点とし、愛知県瀬戸市、岐阜県岐阜市及び大垣市等の主要都市を経て三重県四日市市に至る延長約153kmの高規格道路（一般国道の自動車専用道路）である。 本事業は、東海環状自動車道の一部を構成しており、中京圏の放射状道路ネットワークを環状道路で結び、広域ネットワークを構築することによる、環状道路内の渋滞緩和、地域経済の活性化、観光産業の支援、災害に強い道路機能の確保を目的に計画された道路である。		
H6年度事業化		H8年度都市計画決定
H13年度用地着手		H19年度工事着手
全体事業費 6,075億円	事業進捗率 約61% <small>（令和3年3月末時点）</small>	供用済延長 25.7km
計画交通量 26,700台/日		
費用対効果分析結果	総費用 (残事業)/事業全体 4,077/18,313億円 事業費：3,720/17,232億円 維持管理費：358/1,081億円	総便益 (残事業)/事業全体 9,315/25,481億円 走行時間短縮便益：8,495/22,976億円 走行経費減少便益：659/1,982億円 交通事故減少便益：161/524億円
感度分析の結果 <small>（事業全体）</small> 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=1.3~1.4（事業期間±20%）		
<small>（残事業）</small> 交通量：B/C=2.1~2.5（交通量±10%） 事業費：B/C=2.1~2.5（事業費±10%） 事業期間：B/C=2.1~2.4（事業期間±20%）		
事業の効果等 ①円滑なモビリティの確保 ・環状道路内の高速道路等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・環状道路内の高速道路等の混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される。 ・中部国際空港へのアクセス向上が見込まれる。 ②物流効率化の支援 ・名古屋港、四日市港へのアクセス向上が見込まれる。 ③都市の再生 ・都市再生プロジェクトを支援する事業である。 ・名古屋大都市圏の環状道路を形成する事業である。 ④国土・地域ネットワークの構築 ・当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する。 ・当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する。 ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる。 ⑤個性ある地域の形成 ・拠点開発プロジェクトを支援する。 ・ICからのアクセスが向上する主要な観光地（岐阜・西濃地域）が存在する。 ⑥安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる。 ⑦安全な生活環境の確保 ・環状道路内側に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存する場合において、交通量の減少等により、当該区間の安全性の向上が期待できる。		

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475号 <small>とうかいかんじょう</small> 東海環状自動車道（養老～北勢） <small>ようろう ほうせい</small>	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中部地方整備局 中日本高速道路(株)																														
起終点 自：岐阜県養老郡養老町大跡 <small>ようろう ほうろう おおあと</small> 至：三重県いなべ市北勢町阿下喜 <small>ほくせい あげき</small>				延長 18.0km																														
事業概要 一般国道475号東海環状自動車道は、愛知県豊田市を起点とし、愛知県瀬戸市、岐阜県岐阜市及び大垣市等の主要都市を経て三重県四日市市に至る延長約153kmの高規格道路（一般国道の自動車専用道路）である。 本事業は、中京圏の放射状道路ネットワークを環状で結び、広域ネットワークを構築することによる、環状道路内の渋滞緩和、沿線地域の地域産業・観光産業の支援、災害に強い道路機能の確保を目的に計画された道路である。																																		
H10年度事業化		H19年度都市計画決定		H25年度用地着手																														
H26年度工事着手		全体事業費		2,135億円																														
事業進捗率		約28%		供用済延長																														
(令和3年3月末時点)				0.0km																														
計画交通量		18,800台/日																																
費用対効果分析結果	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;">B/C</td> <td style="text-align: center;">(事業全体)</td> <td style="text-align: center;">1.4</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(事業全体)</td> <td style="text-align: center;">(1.4)</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(残事業)</td> <td style="text-align: center;">2.3</td> <td style="text-align: center;">(2.0)</td> </tr> </table>	B/C	(事業全体)	1.4	(事業全体)	(1.4)		(残事業)	2.3	(2.0)	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;">総費用</td> <td style="text-align: center;">(残事業)/(事業全体)</td> <td style="text-align: center;">4,077/18,313億円</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(事業費)</td> <td style="text-align: center;">(3,720/17,232億円)</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(維持管理費)</td> <td style="text-align: center;">(358/1,081億円)</td> <td></td> </tr> </table>	総費用	(残事業)/(事業全体)	4,077/18,313億円	(事業費)	(3,720/17,232億円)		(維持管理費)	(358/1,081億円)		<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;">総便益</td> <td style="text-align: center;">(残事業)/(事業全体)</td> <td style="text-align: center;">9,315/25,481億円</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(走行時間短縮便益)</td> <td style="text-align: center;">(8,495/22,976億円)</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(走行経費減少便益)</td> <td style="text-align: center;">(659/1,982億円)</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(交通事故減少便益)</td> <td style="text-align: center;">(161/524億円)</td> <td></td> </tr> </table>	総便益	(残事業)/(事業全体)	9,315/25,481億円	(走行時間短縮便益)	(8,495/22,976億円)		(走行経費減少便益)	(659/1,982億円)		(交通事故減少便益)	(161/524億円)		基準年 令和3年
B/C	(事業全体)	1.4																																
(事業全体)	(1.4)																																	
(残事業)	2.3	(2.0)																																
総費用	(残事業)/(事業全体)	4,077/18,313億円																																
(事業費)	(3,720/17,232億円)																																	
(維持管理費)	(358/1,081億円)																																	
総便益	(残事業)/(事業全体)	9,315/25,481億円																																
(走行時間短縮便益)	(8,495/22,976億円)																																	
(走行経費減少便益)	(659/1,982億円)																																	
(交通事故減少便益)	(161/524億円)																																	
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=2.1~2.5 (交通量 ±10%) 事業費 : B/C=1.4~1.4 (事業費 ±10%) 事業費 : B/C=2.1~2.5 (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=2.1~2.4 (事業期間 ±20%)																																		
事業の効果等 ①円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・第一種空港（中部国際空港）へのアクセス向上が見込まれる。 ②物流効率化の支援 ・国際拠点港湾の（名古屋港、四日市港）へのアクセス向上が見込まれる ③都市の再生 ・都市再生プロジェクトを支援する事業である（第二次決定、平成13年8月28日） ・三大都市圏環状道路（東海環状自動車道）を支援する事業である ④国土・地域ネットワークの構築 ・地方生活圏中心都市（四日市市⇄大垣市）を高規格道路で連絡する。 ・二次生活圏中心都市（桑名市⇄大垣市）を最短時間で連絡する。 ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる。 ⑤個性ある地域の形成 ・拠点開発プロジェクト（アジアNo.1航空宇宙産業クラスター形成特区）を支援する。 ・主要な観光地（ナガシマリゾート、多度大社）へのアクセス向上が期待される。 ⑥安心できるくらしの確保 ・三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる。 ⑦災害への備え ・第一次緊急輸送道路として位置付けられている。 ・緊急輸送路通行止めになった場合が大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する。 ・冬期交通障害区間（主要地方道南濃北勢線（岐阜県道・三重県道25号線））の代替路を形成する。 ⑧地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。																																		

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475号 <small>とうかいかんじょう</small> 東海環状自動車道 <small>ほくせい よっかいち</small> （北勢～四日市）	事業区分	事業主体	国土交通省 中部地方整備局 中日本高速道路(株)
起終点 自：三重県いなべ市北勢町阿下喜 <small>ほくせい あげき</small> 至：三重県四日市市北山町 <small>よっかいち きたやま</small>			延長 14.4 km
事業概要 一般国道475号東海環状自動車道は、愛知県豊田市を起点とし、愛知県瀬戸市、岐阜県岐阜市及び大垣市等の主要都市を経て三重県四日市市に至る延長約153kmの高規格道路（一般国道の自動車専用道路）である。 本事業は、中京圏の放射状道路ネットワークを環状で結び、広域ネットワークを構築することによる、環状道路内の渋滞緩和、沿線地域の地域産業・観光産業の支援、災害に強い道路機能の確保を目的に計画された道路である。			
H2年度事業化		H3年度都市計画決定	
H5年度用地着手		H9年度工事着手	
全体事業費	1,639億円	事業進捗率 <small>（令和3年3月末時点）</small>	約75%
		供用済延長	7.8 km
計画交通量 29,500台/日			
費用対効果分析結果	B/C <small>（事業全体）</small> 1.4 <small>（1.5）</small> <small>（残事業）</small> 2.3 <small>（6.8）</small>	総費用 <small>（残事業）/（事業全体）</small> 4,077/18,313億円 （事業費：3,720/17,232億円） （維持管理費：358/1,081億円）	総便益 <small>（残事業）/（事業全体）</small> 9,315/25,481億円 （走行時間短縮便益：8,495/22,976億円） （走行経費減少便益：659/1,982億円） （交通事故減少便益：161/524億円）
基準年 令和3年			
感度分析の結果 <small>（事業全体）</small> 交通量 : B/C=1.2~1.5 (交通量 ±10%) <small>（残事業）</small> 交通量 : B/C=2.1~2.5 (交通量 ±10%) 事業費 : B/C=1.4~1.4 (事業費 ±10%) 事業費 : B/C=2.1~2.5 (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=2.1~2.4 (事業期間±20%)			
事業の効果等			
①円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・第一種空港（中部国際空港）へのアクセス向上が見込まれる。			
②物流効率化の支援 ・国際拠点港湾の（名古屋港、四日市港）へのアクセス向上が見込まれる。			
③都市の再生 ・都市再生プロジェクトを支援する事業である（第二次決定、平成13年8月28日） ・三大都市圏環状道路（東海環状自動車道）を支援する事業である。			
④国土・地域ネットワークの構築 ・地方生活圏中心都市（四日市市⇄大垣市）を高規格道路で連絡する。 ・二次生活圏中心都市（桑名市⇄大垣市）を最短時間で連絡する。 ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる。			
⑤個性ある地域の形成 ・拠点開発プロジェクト（アジアNo.1航空宇宙産業クラスター形成特区）を支援する。 ・主要な観光地（ナガシマリゾート、多度大社）へのアクセス向上が期待される。			
⑥安心できるくらしの確保 ・三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる。			
⑦災害への備え ・第一次緊急輸送道路として位置付けられている。 ・緊急輸送路通行止めになった場合にが大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する。 ・冬期交通障害区間（主要地方道南濃北勢線（岐阜県道・三重県道25号線））の代替路を形成する。			
⑧地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。			

⑨生活環境の改善・保全

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

関係する地方公共団体等の意見

地域から頂いた主な意見等：

東海環状道路建設促進期成同盟会、東海環状自動車道三重県区間建設促進期成同盟会等が早期整備を要望。
三重県知事の意見：

対応方針（原案）のとおり、事業の継続について異存ありません。東海環状自動車道は、我が国のものづくり産業の中心である中京圏のポテンシャルを飛躍的に高めるとともに、災害に強い道路として円滑かつ迅速な復旧・復興を可能にする極めて重要な道路です。ものづくり中京圏の一翼を担う三重県産業の生産性向上に寄与するとともに、新たな企業立地による更なる地域経済の活性化等様々な効果が期待されます。今後も引き続き、当県と十分な調整をしていただき、（仮称）北勢IC～大安IC間の令和6年度の供用を確実に実現されるよう、事業の着実な推進をお願いいたします。

事業評価監視委員会の意見

・「事業継続」することは「妥当」である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・ 東海環状自動車道東回り全線着工後、沿線市町の製造業従業者数が約2.7万人増加した。
- ・ 南海トラフによる巨大地震等の大規模災害に備え、中部版「くしの歯作戦」が策定された。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・ 平成2年度に事業化、用地進捗率100%、事業進捗率約75%（令和3年3月末時点）
- ・ 平成28年度まで：東員IC～新四日市JCT 延長1.4km（2/4）部分開通
- ・ 平成30年度：大安IC～東員IC 延長6.4km（2/4）部分開通

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

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

施設の構造や工法の変更等

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

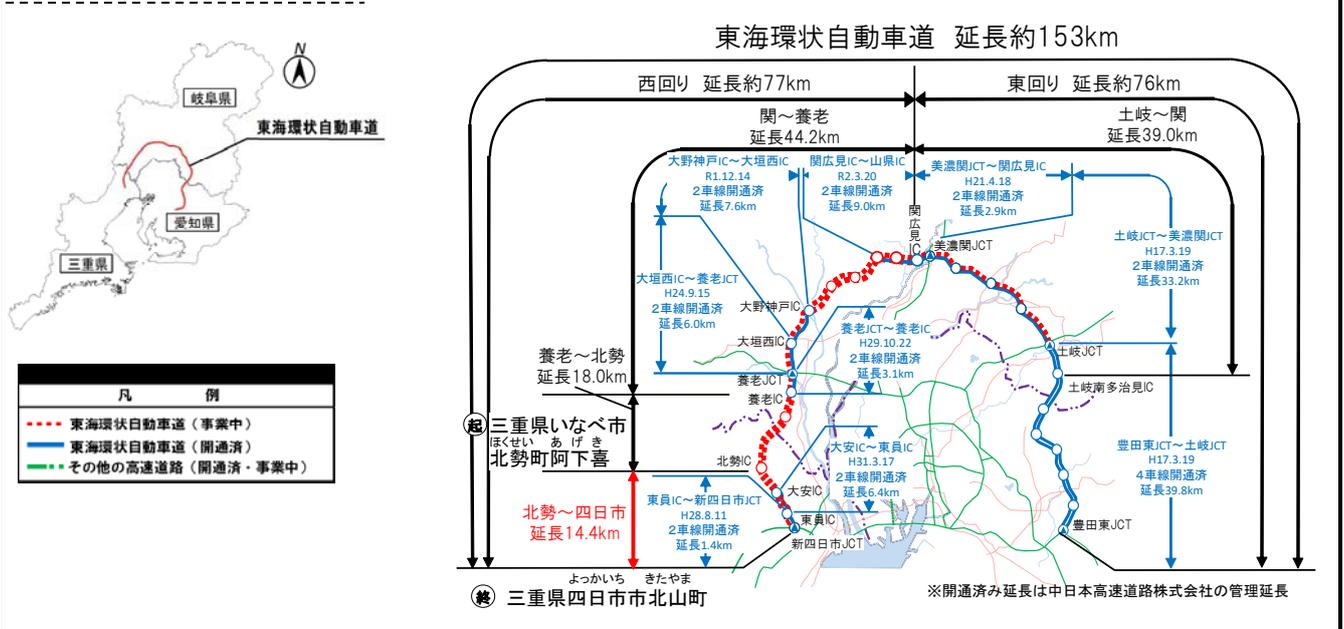
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないものと考えられる。

事業概要図



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

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

再評価結果（令和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1号 伊豆縦貫自動車道 東駿河湾環状道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中部地方整備局																																											
起終点	自：静岡県沼津市岡宮 至：静岡県田方郡函南町平井	延長	15.0 km																																													
事業概要	<p>伊豆縦貫自動車道は静岡県沼津市岡宮を起点とし、伊豆の国市、伊豆市等の主要都市を経て下田市に至る延長約60kmの高規格道路です。</p> <p>本事業の一般国道1号東駿河湾環状道路は、沼津市岡宮を起点とし、田方郡函南町平井に至る延長15.0kmの道路であり、交通渋滞の緩和、交通事故の削減、観光支援の3点を主な目的として事業を推進しています。</p>																																															
S63年度事業化	S62年度、H7年度 都市計画決定	H元年度用地着手	H7年度工事着手																																													
全体事業費	2,520億円	事業進捗率 (令和3年3月末時点)	約92%	供用済延長	13.1 km																																											
計画交通量	38,200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 solid black;"> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 20%; text-align: center;">B/C</td> <td style="width: 30%;"></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(事業全体)</td> <td style="text-align: center;">1.1 (1.5)</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(残事業)</td> <td style="text-align: center;">2.6 (8.5)</td> </tr> </table> </td> <td style="width: 50%;"> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;"> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">総費用</td> <td style="width: 50%;">(残事業)/(事業全体)</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">580/5,513億円</td> <td style="text-align: center;">事業費：455/5,200億円</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">維持管理費：125/313億円</td> <td></td> </tr> </table> </td> <td style="width: 50%;"> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">総便益</td> <td style="width: 50%;">(残事業)/(事業全体)</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">1,489/6,138億円</td> <td style="text-align: center;">走行時間短縮便益：1,287/5,524億円</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">走行経費減少便益：146/466億円</td> <td style="text-align: center;">交通事故減少便益：56/148億円</td> </tr> </table> </td> </tr> </table> </td> <td style="width: 10%; text-align: center;">基準年 令和3年</td> </tr> <tr> <td>感度分析の結果</td> <td colspan="5"> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">(事業全体) 交通量：B/C=1.1~1.2(交通量±10%)</td> <td style="width: 50%;">(残事業) 交通量：B/C=2.4~2.7(交通量±10%)</td> </tr> <tr> <td>事業費：B/C=1.01~1.2(事業費±10%)</td> <td>事業費：B/C=2.3~2.8(事業費±10%)</td> </tr> <tr> <td>事業期間：B/C=1.1~1.2(事業期間±20%)</td> <td>事業期間：B/C=2.4~2.7(事業期間±20%)</td> </tr> </table> </td> </tr> <tr> <td>事業の効果等</td> <td colspan="5"> <p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・並行区間等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・並行区間等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の混雑時旅行速度が改善する。 ・利便性の向上が期待できるバス路線(東海バス、伊豆箱根バス)が存在する。 ・新幹線駅(JR三島駅)へのアクセス向上が見込まれる。 <p>②都市の再生</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり。 <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当該路線が新たに拠点都市間(沼津市、三島市)を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する。 ・日常活動圏中心都市(沼津市、三島市 沼津IC~伊豆市)へのアクセス向上が見込まれる。 <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・拠点開発プロジェクト、(富士山麓先端健康産業集積(ファルマバレー)構想)を支援する。 ・主要な観光地(伊豆地域)へのアクセス向上が期待される。 <p>⑤安全な生活環境の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・並行区間等に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間【国道1号(塚原新田交差点、谷田交差点等)】において、交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等により、当該区間の安全性の向上が期待できる。 <p>⑥災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・第一次緊急輸送路として位置付けられている。 <p>⑦地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出量の削減が見込まれる。 <p>⑧生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。 </td> </tr> <tr> <td>関係する地方公共団体等の意見</td> <td colspan="5"> <ul style="list-style-type: none"> ・1県8市8町4団体から構成される伊豆縦貫自動車道路建設促進期成同盟会が早期整備を要望。 </td> </tr> </table>	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 20%; text-align: center;">B/C</td> <td style="width: 30%;"></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(事業全体)</td> <td style="text-align: center;">1.1 (1.5)</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(残事業)</td> <td style="text-align: center;">2.6 (8.5)</td> </tr> </table>	B/C		(事業全体)	1.1 (1.5)	(残事業)	2.6 (8.5)	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;"> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">総費用</td> <td style="width: 50%;">(残事業)/(事業全体)</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">580/5,513億円</td> <td style="text-align: center;">事業費：455/5,200億円</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">維持管理費：125/313億円</td> <td></td> </tr> </table> </td> <td style="width: 50%;"> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">総便益</td> <td style="width: 50%;">(残事業)/(事業全体)</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">1,489/6,138億円</td> <td style="text-align: center;">走行時間短縮便益：1,287/5,524億円</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">走行経費減少便益：146/466億円</td> <td style="text-align: center;">交通事故減少便益：56/148億円</td> </tr> </table> </td> </tr> </table>	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">総費用</td> <td style="width: 50%;">(残事業)/(事業全体)</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">580/5,513億円</td> <td style="text-align: center;">事業費：455/5,200億円</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">維持管理費：125/313億円</td> <td></td> </tr> </table>	総費用	(残事業)/(事業全体)	580/5,513億円	事業費：455/5,200億円	維持管理費：125/313億円		<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">総便益</td> <td style="width: 50%;">(残事業)/(事業全体)</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">1,489/6,138億円</td> <td style="text-align: center;">走行時間短縮便益：1,287/5,524億円</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">走行経費減少便益：146/466億円</td> <td style="text-align: center;">交通事故減少便益：56/148億円</td> </tr> </table>	総便益	(残事業)/(事業全体)	1,489/6,138億円	走行時間短縮便益：1,287/5,524億円	走行経費減少便益：146/466億円	交通事故減少便益：56/148億円	基準年 令和3年	感度分析の結果	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">(事業全体) 交通量：B/C=1.1~1.2(交通量±10%)</td> <td style="width: 50%;">(残事業) 交通量：B/C=2.4~2.7(交通量±10%)</td> </tr> <tr> <td>事業費：B/C=1.01~1.2(事業費±10%)</td> <td>事業費：B/C=2.3~2.8(事業費±10%)</td> </tr> <tr> <td>事業期間：B/C=1.1~1.2(事業期間±20%)</td> <td>事業期間：B/C=2.4~2.7(事業期間±20%)</td> </tr> </table>					(事業全体) 交通量：B/C=1.1~1.2(交通量±10%)	(残事業) 交通量：B/C=2.4~2.7(交通量±10%)	事業費：B/C=1.01~1.2(事業費±10%)	事業費：B/C=2.3~2.8(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=2.4~2.7(事業期間±20%)	事業の効果等	<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・並行区間等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・並行区間等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の混雑時旅行速度が改善する。 ・利便性の向上が期待できるバス路線(東海バス、伊豆箱根バス)が存在する。 ・新幹線駅(JR三島駅)へのアクセス向上が見込まれる。 <p>②都市の再生</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり。 <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当該路線が新たに拠点都市間(沼津市、三島市)を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する。 ・日常活動圏中心都市(沼津市、三島市 沼津IC~伊豆市)へのアクセス向上が見込まれる。 <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・拠点開発プロジェクト、(富士山麓先端健康産業集積(ファルマバレー)構想)を支援する。 ・主要な観光地(伊豆地域)へのアクセス向上が期待される。 <p>⑤安全な生活環境の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・並行区間等に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間【国道1号(塚原新田交差点、谷田交差点等)】において、交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等により、当該区間の安全性の向上が期待できる。 <p>⑥災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・第一次緊急輸送路として位置付けられている。 <p>⑦地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出量の削減が見込まれる。 <p>⑧生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。 					関係する地方公共団体等の意見	<ul style="list-style-type: none"> ・1県8市8町4団体から構成される伊豆縦貫自動車道路建設促進期成同盟会が早期整備を要望。 				
<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 20%; text-align: center;">B/C</td> <td style="width: 30%;"></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(事業全体)</td> <td style="text-align: center;">1.1 (1.5)</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(残事業)</td> <td style="text-align: center;">2.6 (8.5)</td> </tr> </table>	B/C		(事業全体)	1.1 (1.5)	(残事業)	2.6 (8.5)	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;"> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">総費用</td> <td style="width: 50%;">(残事業)/(事業全体)</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">580/5,513億円</td> <td style="text-align: center;">事業費：455/5,200億円</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">維持管理費：125/313億円</td> <td></td> </tr> </table> </td> <td style="width: 50%;"> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">総便益</td> <td style="width: 50%;">(残事業)/(事業全体)</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">1,489/6,138億円</td> <td style="text-align: center;">走行時間短縮便益：1,287/5,524億円</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">走行経費減少便益：146/466億円</td> <td style="text-align: center;">交通事故減少便益：56/148億円</td> </tr> </table> </td> </tr> </table>	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">総費用</td> <td style="width: 50%;">(残事業)/(事業全体)</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">580/5,513億円</td> <td style="text-align: center;">事業費：455/5,200億円</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">維持管理費：125/313億円</td> <td></td> </tr> </table>	総費用	(残事業)/(事業全体)	580/5,513億円	事業費：455/5,200億円	維持管理費：125/313億円		<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">総便益</td> <td style="width: 50%;">(残事業)/(事業全体)</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">1,489/6,138億円</td> <td style="text-align: center;">走行時間短縮便益：1,287/5,524億円</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">走行経費減少便益：146/466億円</td> <td style="text-align: center;">交通事故減少便益：56/148億円</td> </tr> </table>	総便益	(残事業)/(事業全体)	1,489/6,138億円	走行時間短縮便益：1,287/5,524億円	走行経費減少便益：146/466億円	交通事故減少便益：56/148億円	基準年 令和3年																										
B/C																																																
(事業全体)	1.1 (1.5)																																															
(残事業)	2.6 (8.5)																																															
<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">総費用</td> <td style="width: 50%;">(残事業)/(事業全体)</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">580/5,513億円</td> <td style="text-align: center;">事業費：455/5,200億円</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">維持管理費：125/313億円</td> <td></td> </tr> </table>	総費用	(残事業)/(事業全体)	580/5,513億円	事業費：455/5,200億円	維持管理費：125/313億円		<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">総便益</td> <td style="width: 50%;">(残事業)/(事業全体)</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">1,489/6,138億円</td> <td style="text-align: center;">走行時間短縮便益：1,287/5,524億円</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">走行経費減少便益：146/466億円</td> <td style="text-align: center;">交通事故減少便益：56/148億円</td> </tr> </table>	総便益	(残事業)/(事業全体)	1,489/6,138億円	走行時間短縮便益：1,287/5,524億円	走行経費減少便益：146/466億円	交通事故減少便益：56/148億円																																			
総費用	(残事業)/(事業全体)																																															
580/5,513億円	事業費：455/5,200億円																																															
維持管理費：125/313億円																																																
総便益	(残事業)/(事業全体)																																															
1,489/6,138億円	走行時間短縮便益：1,287/5,524億円																																															
走行経費減少便益：146/466億円	交通事故減少便益：56/148億円																																															
感度分析の結果	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">(事業全体) 交通量：B/C=1.1~1.2(交通量±10%)</td> <td style="width: 50%;">(残事業) 交通量：B/C=2.4~2.7(交通量±10%)</td> </tr> <tr> <td>事業費：B/C=1.01~1.2(事業費±10%)</td> <td>事業費：B/C=2.3~2.8(事業費±10%)</td> </tr> <tr> <td>事業期間：B/C=1.1~1.2(事業期間±20%)</td> <td>事業期間：B/C=2.4~2.7(事業期間±20%)</td> </tr> </table>					(事業全体) 交通量：B/C=1.1~1.2(交通量±10%)	(残事業) 交通量：B/C=2.4~2.7(交通量±10%)	事業費：B/C=1.01~1.2(事業費±10%)	事業費：B/C=2.3~2.8(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=2.4~2.7(事業期間±20%)																																					
(事業全体) 交通量：B/C=1.1~1.2(交通量±10%)	(残事業) 交通量：B/C=2.4~2.7(交通量±10%)																																															
事業費：B/C=1.01~1.2(事業費±10%)	事業費：B/C=2.3~2.8(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=2.4~2.7(事業期間±20%)																																															
事業の効果等	<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・並行区間等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・並行区間等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の混雑時旅行速度が改善する。 ・利便性の向上が期待できるバス路線(東海バス、伊豆箱根バス)が存在する。 ・新幹線駅(JR三島駅)へのアクセス向上が見込まれる。 <p>②都市の再生</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり。 <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当該路線が新たに拠点都市間(沼津市、三島市)を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する。 ・日常活動圏中心都市(沼津市、三島市 沼津IC~伊豆市)へのアクセス向上が見込まれる。 <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・拠点開発プロジェクト、(富士山麓先端健康産業集積(ファルマバレー)構想)を支援する。 ・主要な観光地(伊豆地域)へのアクセス向上が期待される。 <p>⑤安全な生活環境の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・並行区間等に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間【国道1号(塚原新田交差点、谷田交差点等)】において、交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等により、当該区間の安全性の向上が期待できる。 <p>⑥災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・第一次緊急輸送路として位置付けられている。 <p>⑦地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出量の削減が見込まれる。 <p>⑧生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。 																																															
関係する地方公共団体等の意見	<ul style="list-style-type: none"> ・1県8市8町4団体から構成される伊豆縦貫自動車道路建設促進期成同盟会が早期整備を要望。 																																															

- ・61団体から構成される伊豆縦貫自動車道建設推進期成同盟会が早期整備を要望。
- ・3市3町から構成される東駿河湾環状道路整備促進期成同盟会が早期整備を要望。

県知事の意見

対応方針（原案）のとおり、事業の継続について、異存ありません。
 伊豆縦貫自動車道は、新東名、東名から、伊豆半島南部までを結ぶ高規格道路であり、日常生活や観光、産業活動の交通手段を自動車に大きく依存している伊豆地域において、「経済の好循環」、「災害時の救援活動の支援」、「救急搬送等の医療活動の支援」など、様々な効果が期待され、伊豆地域全体の発展と安全・安心に寄与する重要な事業です。
 本事業の整備効果が早期に発現できるよう、引き続き必要な予算の確保とコスト削減の徹底に努め、事業を推進するようお願いいたします。
 また、各年度の事業実施に当たっては、引き続き本県と十分な調整をお願いいたします。

事業評価監視委員会の意見

- ・「事業継続」することは「妥当」である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・伊豆半島の玄関口にある主要観光施設では、入り込み客数が増加しているが、伊豆半島の中・南部では横ばい、もしくは減少傾向。
- ・伊豆の国市の「韮山反射炉」が平成27年7月に世界遺産登録。
- ・伊豆市の「伊豆ベロドローム」において、2020年東京オリンピック、パラリンピックの競技開催が決定。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・事業進捗率は約92%、用地進捗率は約88%に至っている。（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

- ・大場・函南IC～函南IC（仮称）間（延長1.9km）は、周辺道路の整備状況や関係機関との調整状況を踏まえつつ、整備を実施。

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削減に努めながら事業を推進していく。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



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