

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40号 音威子府バイパス		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 北海道開発局
起終点	自：北海道中川郡音威子府村字音威子府 至：北海道中川郡中川町字誉			延長	19.0km	
事業概要						
<p>国道40号は、旭川市を起点とし名寄市を経由して稚内市に至る延長約250kmの幹線道路である。音威子府バイパスは、防災上の現道課題箇所、雪崩に起因する特殊通行規制区間を回避することで、道北圏の広域道路交通の安全性及び定時性の向上を目的とした延長19.0kmのバイパス事業である。</p>						
H5年度事業化	H1年度都市計画決定 (H1年度変更)		H19年度用地補償着手		H19年度工事着手	
全体事業費	約1,407億円	事業進捗率 (令和3年3月末時点)	約87%	供用済延長	0.0km	
地域の防災面の課題						
<ul style="list-style-type: none"> 平成11年度には、雪崩により21日間にわたり通行止めが発生。 当該区間の防災面の課題は、道北地域において日常生活や経済活動を営む上で重大な障害及び不安要素となっており、中川町（人口：1,907人）などからも改善の要望が出されているなど、地域の喫緊の課題となっている。 現道は、急峻な地形となっており、防災上の対策必要箇所が7箇所（落石・崩壊：6箇所、地吹雪：1箇所）、異常気象時の特殊通行規制区間が1区間（雪崩）存在し、雪崩、吹雪・地吹雪、路面冠水及び土砂災害による通行止めが頻発していることから、早急な対策が必要。（北海道開発局道路防災技術専門委員会（H25.10）） 現道には、地すべり指定地「物満内」（基盤岩は蛇紋岩）が存在し、天塩川による地すべり末端部の浸食により小規模地すべりの発生を誘発していることから、早急な対策が必要。（同委員会（H25.10）） 現道は、急カーブ2箇所と事故危険区間1箇所が存在し、過去10年間（H15～24）で30件の死傷事故が発生しており、交通事故への早急な対策が必要。（同委員会（H25.10）） 音中トンネルで変状が発生した蛇紋岩区間において、天端地山の崩落及び崩落に伴うゆるみ域を確認。（同委員会（H29.7）） 音中トンネルの内空変位測定において、対策の実施が必要となる変位、切り羽上部の抜け落ち及び切り羽崩落を確認。（同委員会（H29.7）） 当該事業切土予定区間の表層の変状を受け実施した調査ボーリングの歪み観測から、深部での累積歪変動を確認。（同委員会（H29.7）） 琴平川の氾濫により当該事業盛土部が浸水し、盛土洗掘が危惧されることを確認。（同委員会（H29.7）） 当該事業道路形状概成部の雪況調査により、雪崩の痕跡、雪庇、雪しわ、クラック等を確認。（同委員会（H29.7）） トンネルの掘進に伴い、想定よりも地山が脆弱であることを確認。（旭川開発建設部道路トンネル技術検討会 音中トンネル検討部会（R2.11）） 						

課題を踏まえた対策・事業内容

- ・想定される地すべり（必要抑止力4,000KN/m）や岩盤崩壊（落石エネルギー5,000KJ）の外力が大きく、また、災害要因も多岐にわたるため現道での対策が困難であることから、災害要因の解消、事故要因の除去、周辺環境への影響、事業期間及び経済性を防災上の視点から技術的に比較考慮した結果、災害要因箇所及び線形隘路区間を回避する別線ルートが妥当。
（北海道開発局道路防災技術専門委員会（H25.10））
- ・バイパスを整備することにより課題箇所を回避。
- ・トンネル工において、蛇紋岩等脆弱な地質の判明により、掘削パターンを見直すことは妥当。
（同委員会（H26.8））
- ・法面工において、当初の地質調査では確認されていない地すべり層（粘土混じり破碎質泥岩）の対策工として環境への影響、事業期間、経済性を比較考慮した結果、法枠とグラウンドアンカーに見直すことは妥当。
（同委員会（H26.8））
- ・トンネル専門家の助言も踏まえ、天端崩落の再発を防止するためのゆるみ域の調査及び地山改良の追加並びに地山状況の変化に対応した掘削パターン及び補助工法を見直すことは妥当。
（同委員会（H29.7））
- ・法面工において、深部で累積歪変動が見られた地すべり層（縞状泥岩（泥岩・砂岩互層）破碎部）の対策工として周辺環境への影響、事業期間及び経済性を防災上の視点から技術的に比較考慮した結果、グラウンドアンカー工、地下水排除工及び押え盛土工に見直すことは妥当。
（同委員会（H29.7））
- ・琴平川氾濫時の盛土洗掘防止対策として、琴平川の流域に基づき、浸水範囲及び高さを算出し、盛土構造を見直すことは妥当。（同委員会（H29.7））
- ・雪況調査を踏まえ抽出された雪崩発生危険斜面に基づき、雪崩予防柵の設置計画を見直すことは妥当。また、トンネル坑門部で確認された雪庇落下を防止する対策を追加見直しすることは妥当。
（同委員会（H29.7））
- ・トンネル専門家の助言も踏まえ、地山状況の変化に対応した掘削パターン及び補助工法を見直すことは妥当。
（旭川開発建設部道路トンネル技術検討会 音中トンネル検討部会（R2.11））

事業の効果等

○道路事業3便益	
走行時間短縮、走行経費減少、交通事故減少	(423億円)
○救急医療改善効果	(232億円)
○余裕時間の短縮による効果	(24億円)
○河川氾濫時の人命損失軽減効果（走行車両）	(94億円)
○河川氾濫時の人命損失軽減効果（地域住民）	(7.6億円)
○冬期視程障害の解消効果	(1.2億円)
○日本海側津波時の代替路確保効果	(54億円)
○大規模豪雨時の代替路確保効果	(122億円)
○地域住民の不安の解消（通行止め解消等）	(485億円)
○事業による地域経済の活性化効果	(323億円)
○CO ₂ 排出削減による効果	(3.1億円)

費用

（残事業） / （事業全体）

255 / 1,758億円
 〔事業費：188/1,692億円
 維持管理費：66/66億円〕

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：

名寄市など上川管内4市17町2村の首長などで構成される「北海道上川地方総合開発期成会」等から事業促進の要望を受けている。

知事の意見：

「一般国道40号 音威子府バイパス」事業を「継続」とした「対応方針（原案）」案について、異議はありません。

当該事業は、雪崩による特殊通行規制区間の解消や冬期広域交通のリダンダンシーの向上が図られるなど、経済・社会活動の活性化や道民の安全・安心なくらしの確保に寄与することから、早期供用を図るようお願いいたします。

なお、事業の実施にあたっては、環境への影響を最小限にとどめるとともに、更なる工夫による一層の徹底したコスト縮減を図り、これまで以上に効率的・効果的な執行に努めるようお願いいたします。

事業評価監視委員会の意見

当委員会に提出された再評価原案準備書の対応方針については、北海道開発局案を妥当と判断する。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・平成 15 年 10 月 北海道縦貫自動車道 和寒 I C～士別剣淵 I C 開通
- ・平成 16 年 11 月 豊富バイパス 豊富サロベツ I C～豊富北 I C 開通
- ・平成 22 年 3 月 幌富バイパス 幌延 I C～豊富サロベツ I C 開通
- ・平成 25 年 3 月 名寄美深道路 名寄 I C～美深北 I C 開通
- ・令和元年 9 月 北海道縦貫自動車道 和寒 I C～士別剣淵 I C 間
暫定 2 車線区間における 4 車線化の優先整備区間に選定
- ・平成 17 年 9 月 市町村合併により、士別市及び朝日町が「士別市」となる
- ・平成 18 年 3 月 市町村合併により、枝幸町及び歌登町が「枝幸町」となる
- ・平成 18 年 3 月 市町村合併により、名寄市及び風連町が「名寄市」となる
- ・平成 28 年 6 月 広域観光周遊ルート形成計画「日本のてっぺん。きた北海道ルート。」認定
- ・平成 29 年 10 月 シーニックバイウェイ北海道「天塩川シーニックバイウェイ」登録

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成 19 年度に工事着手して、用地進捗率 100%、事業進捗率約 87%となっている。
(令和 3 年 3 月末時点)

残事業の内容（音中トンネル 4、686m 等）

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

トンネルの支保構造、補助工法及び掘削工法の見直し等による変更。
引き続き、早期開通に向けて事業を進める。

施設の構造や工法の変更等

トンネルの支保構造、補助工法及び掘削工法の見直し等による変更。
引き続きコスト縮減に取り組んでいく。

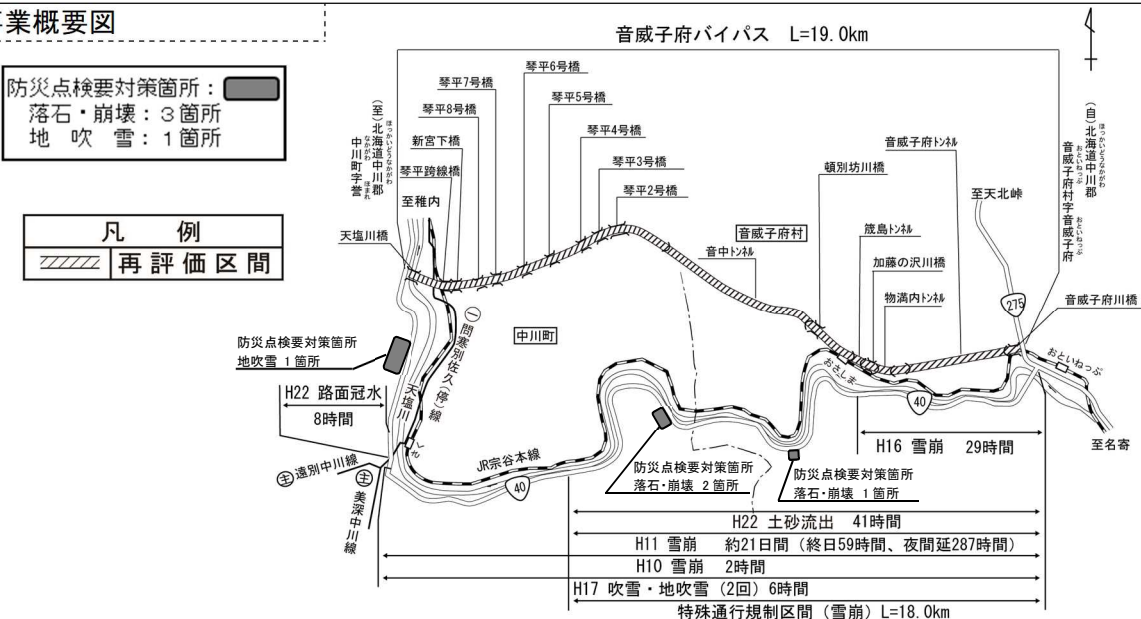
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

事業の必要性・重要性に変化はなく、防災面の効果が見込まれるため。

事業概要図



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したものの。
 ※ 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278号 <small>おまつべ</small> 尾札部道路		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 北海道開発局
起終点	自： <small>ほっかいどうはこだて</small> 北海道函館市尾札部町 至： <small>ほっかいどうはこだて</small> 北海道函館市大船町			延長	14.8km	
事業概要						
<p>国道278号は、函館市を起点とし渡島半島沿岸の漁港地域を經由して森町に至る115kmの幹線道路である。</p> <p>尾札部道路は、落石・岩盤崩落等の危険箇所、現道隘路区間、津波浸水区域の回避による、道路の安全性向上及び地域の安全確保を目的とした、延長14.8kmの1次改築事業である。</p>						
S61年度事業化		H一年度都市計画決定 (H一年度変更)		S63年度用地補償着手		H元年度工事着手
全体事業費	約276億円	事業進捗率 (令和3年3月末時点)	約88%	供用済延長	11.9km	
地域の防災面の課題						
<ul style="list-style-type: none"> ・現道には、津波浸水想定区域が14.2kmの内13.5kmが存在し、早急な対策が必要。 ・現道には、車道幅員5.5m以下の狭隘区間が全体の約8割、歩道の未設置区間が全体の約8割、急カーブが15箇所存在し、交通事故の危険性が高く避難復旧ルートとして脆弱であり、早急な対策が必要。 ・現道には、防災上の対策必要箇所2箇所（落石・崩壊：1箇所、岩盤崩壊：1箇所）存在し、下部露出斜面に崩壊跡や落石が多く見られ、上部自然斜面に転石が法面全体に点在し、併せてオーバーハング部も見られ、予想災害規模は高さ35mからの落石（最大Φ0.8m）、高さ20mの表層崩壊（V=10m3程度）となっており早急な対策が必要。（北海道開発局道路防災技術専門委員会（H25.10）） ・切土工事を実施したところ法面から湧水を確認（国道278号尾札部道路技術検討会（R3.10）） 						
課題を踏まえた対策・事業内容						
<ul style="list-style-type: none"> ・現道は、津波浸水想定区域となるため、災害要因の解消、事故要因除去、現道交通への影響、埋蔵文化財の回避、事業期間及び経済性を防災上の視点から技術的に比較考慮した結果、津波浸水想定区域の回避及び線形幅員隘路区間を回避する別線ルートの整備が妥当。また、落石・崩壊箇所を解消する整備が妥当。別線を整備することにより課題箇所を回避。（北海道開発局道路防災技術専門委員会（H25.10）） ・湧水による法面安定度の低下が大きいと判断した区間では、法面对策工を法枠工（吹付枠工）に変更し、湧水による法面表層部の浸食や土砂流出を防止するため、一部区間の法面对策工を特殊ふとんかごへ変更することは妥当（国道278号尾札部道路 技術検討会（R3.10）） 						
事業の効果等				費用（残事業）/（事業全体）		
<ul style="list-style-type: none"> ○道路事業3便益 走行時間短縮、走行経費減少、交通事故減少（189億円） ○救急医療改善効果（11億円） ○余裕時間の短縮による効果（70億円） ○CO₂排出削減による効果（0.7億円） ○地域住民の不安の解消（通行止め解消等）（346億円） ○津波浸水時の人命損失軽減効果（59億円） 				<p>66/482億円</p> <p>（事業費：56/448億円 維持管理費：9.9/35億円）</p>		
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等： 現函館市など、2市9町の首長で構成される「北海道渡島総合開発期成会」等から早期整備の要望を受けている。</p> <p>知事の意見： 「一般国道278号 尾札部道路」事業を「継続」とした「対応方針（原案）」案について、異議はありません。当該事業は、バイパス整備による災害時の緊急輸送ルートの強化や道路交通の安全性向上が図られるなど、経済・社会活動の活性化や道民の安全・安心な暮らしの確保に寄与することから、早期供用を図るようお願いいたします。</p> <p>なお、事業の実施にあたっては、環境への影響を最小限にとどめるとともに、より一層、徹底したコスト縮減を図り、これまで以上に効率的・効果的な執行に努めるようお願いいたします。</p>						

事業評価監視委員会の意見

当委員会に提出された再評価原案準備書の対応方針については、北海道開発局案を妥当と判断する。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- 平成 24 年 3 月 函館・江差自動車道 北斗富川 I C～北斗茂辺地 I C 開通
- 平成 24 年 11 月 北海道縦貫自動車道 森 I C～大沼公園 I C 開通
- 平成 25 年 3 月 国道 278 号 鹿部道路全線開通
- 令和 3 年 3 月 函館新外環状道路 函館 I C～函館空港 I C 開通
- 平成 28 年 3 月 北海道新幹線 新青森駅～新函館北斗駅間開業
道南いさりび鉄道開業
- 平成 28 年 3 月 道の駅「しかべ間歇泉公園」開業
- 平成 30 年 3 月 道の駅「なないろ・ななえ」開業
- 令和 2 年 1 月 北海道内 7 空港民間運営開始
- 平成 30 年 10 月 函館港若松地区クルーズ船岸壁暫定供用
- 令和 3 年 7 月 「北海道・北東北の縄文遺跡群」世界文化遺産登録
史跡「垣ノ島遺跡」一般公開

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成元年度に工事着手して、用地進捗率 100%、事業進捗率 88%となっている。
(令和 3 年 3 月末時点)

- 平成 10 年度：函館市尾札部町～同市川汲町間 延長 4.8 km (2/2) 部分開通
- 平成 14 年度：函館市川汲町～同市安浦町間 延長 1.2 km (2/2) 部分開通
- 平成 23 年度：函館市安浦町～同市豊崎町間 延長 5.9 km (2/2) 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

不良土対策の追加、法面対策工の見直し等による変更。
引き続き、早期開通に向けて事業を進める。

施設の構造や工法の変更等

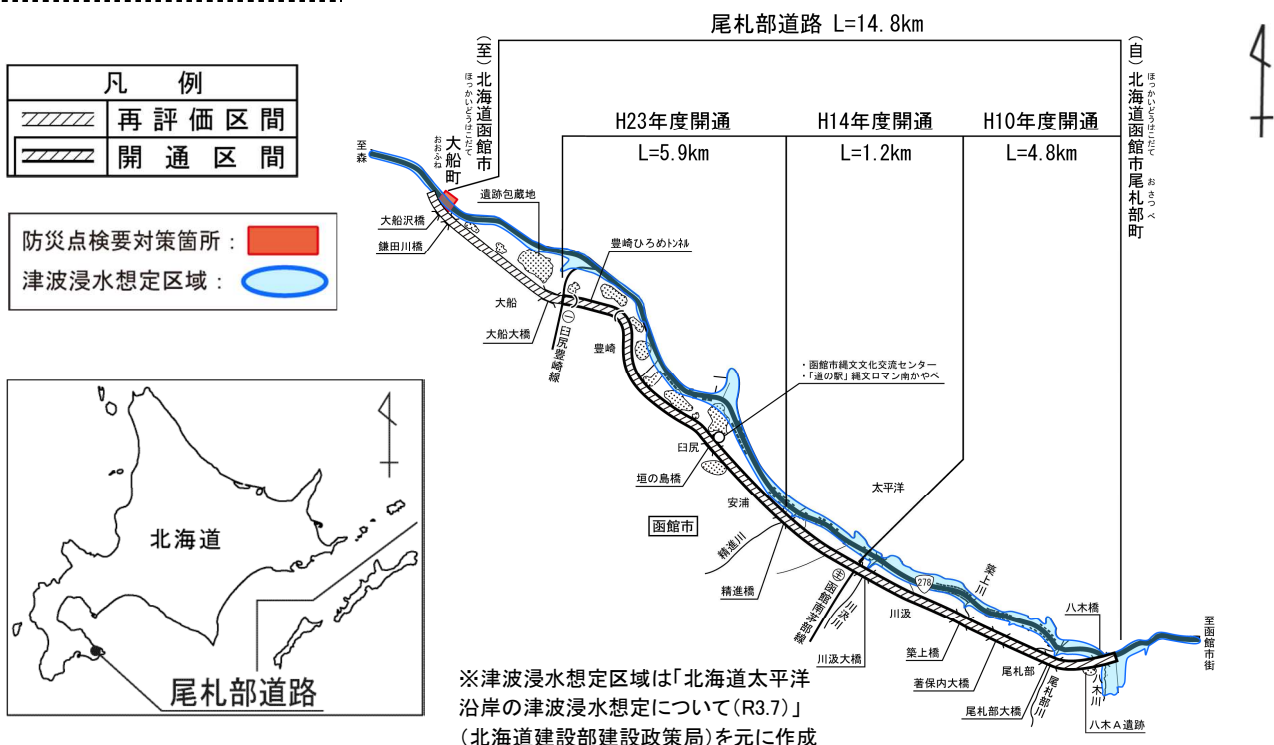
不良土対策の追加、法面対策工の見直し等による変更。
引き続きコスト縮減に取り組んでいく。

対応方針 事業継続

対応方針決定の理由

事業の必要性・重要性に変化はなく、防災面の効果が見込まれるため。

事業概要図



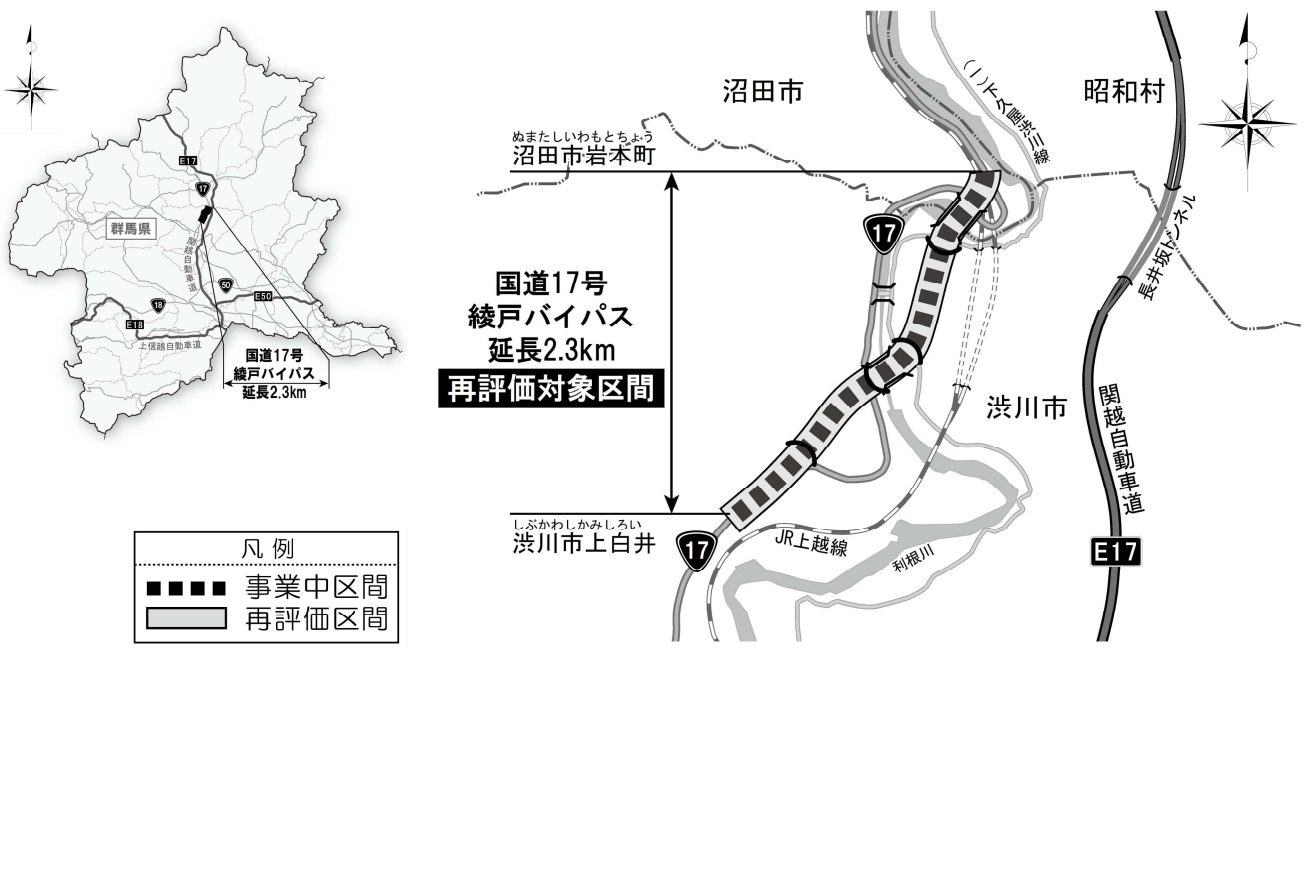
※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。
※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

再評価結果（令和4年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課
担当課長名：長谷川 朋弘

事業名 一般国道17号 <small>あやど</small> 綾戸バイパス	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：群馬県 <small>しづかわ</small> 渋川市上白井 至：群馬県 <small>ぬまた</small> 沼田市岩本町				延長 2.3km																
事業概要 一般国道17号は、東京都中央区を起点として、さいたま市、高崎市、前橋市等の主要都市を通過し、新潟市に至る延長約370kmの主要幹線道路である。 綾戸バイパスは、落石等の災害による被害の回避、線形不良箇所による交通事故の解消、関越自動車道通行止め時の代替路確保等を目的とした延長2.3kmのバイパス事業である。																				
<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 25%;">H4年度事業化</td> <td style="width: 25%;">H-年度都市計画決定</td> <td style="width: 25%;">H22年度用地着手</td> <td style="width: 25%;">R2年度工事着手</td> </tr> <tr> <td>全体事業費</td> <td>約157億円</td> <td>事業進捗率 (令和3年3月末時点)</td> <td>約14%</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td>供用済延長</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td>0.0km</td> </tr> </table>					H4年度事業化	H-年度都市計画決定	H22年度用地着手	R2年度工事着手	全体事業費	約157億円	事業進捗率 (令和3年3月末時点)	約14%				供用済延長				0.0km
H4年度事業化	H-年度都市計画決定	H22年度用地着手	R2年度工事着手																	
全体事業費	約157億円	事業進捗率 (令和3年3月末時点)	約14%																	
			供用済延長																	
			0.0km																	
地域の防災面の課題 <ul style="list-style-type: none"> ・ 国道17号綾戸地区付近では急峻な地形かつ脆弱な地質により、過去61回の落石災害等が発生。 ・ 昭和62年9月、大雨による法面崩壊で約13時間全面通行止め。 ・ 国道17号に並行する県道下久屋渋川線は、大型車通行禁止、高さ制限等の通行規制箇所が存在。また、異常気象時における事前通行規制区間が2箇所存在し、実際に落石等の災害が発生するなど、代替路としての機能を満足していない。 ・ 平成8～14年度に現道17号の緊急防災対策事業を実施。（要防災対策箇所28箇所） ・ 緊急防災対策後も災害が発生し、本線の通行への影響はなかったが、依然、道路区域外からの法面崩壊や落石が続いており、抜本的な対策が必要。 ・ 落石を予見するのは難しい。緊急防災対策を実施したとはいえ、一定の危険性が存在。非常に頻度が低いとしても想定を超える災害が発生する可能性がある。現道での防災対策には限界がある。単に通行止めの時に迂回できるということではなく、人命に係わることであるので、安全性の確保として根本的な対策が必要。（高崎河川国道事務所道路防災対策等検討委員会(H25.10)） 																				
課題を踏まえた対策・事業内容 <ul style="list-style-type: none"> ・ 現道17号において、安全を確保する抜本的な防災対策を実施する場合、現況の2車線を前提としても概算約220億円が必要。4車線を確保する場合には、より大規模に山を切ることとなり、更なる事業費が必要となる。また、線形不良区間の解消、施工中の安全確保等の課題が残る。 ・ 抜本的な対策としてはバイパス整備が妥当であり、現地状況に適したトンネル構造と橋梁構造とした。 ・ 現道17号における防災対策には限界があり、抜本的対策としてのバイパス計画は妥当。また、落石等の災害危険箇所を避けたルートで計画され、構造も含め技術的に妥当。防災上から、早期完成が必要。（高崎河川国道事務所道路防災対策等検討委員会(H25.10)） 																				
事業の効果等 ①線形不良箇所の回避、急勾配区間の回避 ・ 国道17号綾戸地区は、線形不良箇所が連続し事故が多発しているが、バイパス整備により安全性・円滑性が確保 ②通行止め時の代替路 ・ 関越自動車道は霧や雪等により通行止めとなり隣接する県道下久屋渋川線は狭隘な道路であるため、バイパス整備により通行止めの代替路が確保。			費用 ： (残事業)/(事業全体) 112/149 億円 (事業費： 98/135 億円 維持管理費： 14/ 14 億円)																	
関係する地方公共団体等の意見 群馬県知事の意見： 本事業は、円滑で安全な道路交通を確保する上で重要な事業であるとともに、関越自動車道等の代替路としての機能を確保をする上でも必要不可欠な事業であることから、事業を継続し、早期の効果発現を図りたい。 また、コスト縮減を徹底し、効率的、効果的に事業を推進されたい。																				
事業評価監視委員会の意見 事業の継続を了承する。																				
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 ・ 平成8年度～平成14年度に現道17号の防災対策を実施。 ・ 市町村合併により、子持村から渋川市となる。																				
事業の進捗状況、残事業の内容等 平成22年度に用地買収に着手し、令和2年度より橋梁下部工事に着手、用地進捗率68%となっている。																				
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等 引き続き用地の取得及び工事を推進する。																				
施設の構造や工法の変更等 技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進していく。																				
対応方針 事業継続																				
対応方針決定の理由 以上の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



※1 費用に記載している金額は、現在価値化して算出した値。

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289号 <small>はちじゅうりごえ</small> 八十里越	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：新潟県三条市塩野渚字御所 <small>さんじょう しおのふち ごしよ</small> 至：福島県南会津郡只見町大字叶津字木ノ根山 <small>みなみあいづ ただみ かのうづ きのねやま</small>		延長：11.8km
事業概要 一般国道289号八十里越えは、通行不能区間の解消、安全・安心な暮らしの支援などを目的とした延長11.8kmの直轄権限代行による改築事業である。		
S61年度事業化（直轄権限代行）	都市計画決定なし	H2年度用地着手 H元年度工事着手
全体事業費	約765億円	事業進捗率 91% (令和3年3月末時点) 供用済延長 — km
地域の防災面の課題 <ul style="list-style-type: none"> ・急峻な地形を極め日本有数の豪雪地帯でもある八十里越は、現在も19.1kmが通行不能区間となっている。 ・新潟県三条市笠堀地区、及び福島県只見町入叶津地区は、当該路線が唯一の連絡道路となっており、災害による道路寸断により集落が孤立する恐れがある。 ・県立南会津病院（最寄りの第二次救急医療機関）で対応できない診療科目、救急疾患や高度医療は、救急救命センターのある会津中央病院、長岡赤十字病院、県央基幹病院（令和5年度開院目標）への搬送が必要となるが、最短ルートは国道252号には2箇所の事前通行規制区間や、冬期通行不能区間が存在するため、搬送は天候や季節に大きく左右されてしまう。 ・冬期間は、国道252号の福島・新潟県境部が冬期通行不能となり、磐越自動車道経由の大きな迂回が生じており、三条市や只見町をはじめとする沿道市町村からも要望が出されているなど地域の喫緊の課題となっている。 		
課題を踏まえた対策・事業内容 ・急峻な地形を通過する、福島～新潟の県境部の現道区間は通行不能区間となっており、11.8kmの別線を整備することにより課題箇所を回避。		
事業の効果等 ①走行時間の短縮等 641億円（残事業641億円） ②主要な観光地へのアクセス向上 ・関東圏と福島県、新潟県の多彩な観光ルートの創出が期待される。 ③災害時における緊急輸送道路ネットワークの形成 ・災害時における集落の孤立化が解消。交通の信頼性が向上し、通行止めによる日常生活や産業活動の損失を減少。 ④国道252号の冬期通行不能に伴う迂回の回避 ・只見町から三条市間の所要時間が78分短縮。 ・通年において、只見町と三条市を含む県央地域との道路ネットワークが確保される。	費用：（残事業） / （事業全体） 102/1,138 億円 〔 事業費：87 / 1,123 億円 維持管理費：15 / 15 億円 〕	
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 三条市や只見町をはじめとする、国道289号沿道市町村（4市6町3村）で構成される国道289号線建設期成同盟会から整備促進要望を受けている。 福島県知事の意見 国の対応方針（原案）案については、異議ありません。 なお、本県の復興・創生を支援するため、早期完成に努めてください。 新潟県知事の意見 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。 本事業により、当県と福島県をつなぐ道路ネットワークが強化され、産業や観光の振興、救急搬送、災害時の広域支援道路となるなど、当県にとって重要な事業と認識しております。 今後もコスト縮減に努めつつ、着実な整備をお願いします。		

併せて、本県の財政状況は逼迫していることから地方負担の軽減や直轄負担金の平準化などをお願いします。

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などの変化はない。

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77%、事業進捗率91%（令和3年3月末時点）
- ・残事業の内容：改良工事、橋梁工事、トンネル工事等

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・用地取得及び自然環境への影響に配慮しながら、今後5か年程度で全線開通を目指して整備を進める。

施設の構造や工法の変更等

- ・1号、2号、3号、4号トンネルでは、トンネル掘削を進めたところ、当初想定と異なる脆弱な地盤が連続する区間があり、掘削面等の崩落の恐れがあることが判明したため、掘削時の脆弱な地層等の崩落を防ぐための補助工法による対策が必要となった。
- ・3号トンネルと4号トンネルの間に位置する3号盛土では、当初トンネル掘削土を現場内で転用することを想定していたが、発生土のスレーキングにより、盛土材の土質改良が必要となった。
- ・盛土材の改良にあたり、改良ヤードが必要となったが、当該区域は山岳地であり工事用道路が狭く、土砂の仮置き場も限られることから、別途土砂仮置き場への運搬が追加が必要となった。
- ・「道路トンネル非常用施設設置基準・同解説」の改訂により、延長3,000m以上のトンネルへの避難情報提供設備及び排煙設備の設置が義務づけられたことに伴い、8号～9号トンネルにおいて設備の設置が必要となった。

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



※ 事業の効果に記載している金額は、防災面の効果を完成後50年間の便益額として現在価値化して算出した値であり、試算を含む。

※ 費用に記載している金額は、現在価値化して算出した値。

再評価結果（令和4年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・技術課
担当課長名：長谷川 朋弘

事業名：一般国道113号 鷹ノ巣道路 <small style="display: block; text-align: center;">たかのす</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：新潟県岩船郡関川村大字下川口 至：新潟県岩船郡関川村大字片貝 <small style="display: block; text-align: center;">いわふね せきかわ おおあざしもかわぐち いわふね せきかわ おおあざかたかい</small>	延長：5.0km	
事業概要：国道113号鷹ノ巣道路は高規格道路新潟山形南部連絡道路の一部を形成し、災害に強い幹線道路ネットワークの形成、急カーブ・急勾配区間及び冬期交通障害等の回避、物流や観光、地域経済活動の活性化などを主な目的とした延長5.0kmの道路事業である。		
H9年度事業化：都市計画決定なし		H13年度用地着手：H13年度工事着手
全体事業費：約250億円	事業進捗率：50% <small>（令和3年3月末時点）</small>	供用済延長：— km
地域の防災面の課題： <ul style="list-style-type: none"> ・関川村内の一般国道113号は、山間部を通過する代替路の無い県道であり、冠水や災害等による通行止め時には大幅な迂回を強いられる。 ・昭和59年度には融雪を起因とする地すべり災害で約106時間にわたり全面通行止めとなり、近年では平成23年度に集中豪雨に伴う冠水による通行止めが発生。 ・当該区間の防災面の課題は、沿線住民の日常生活や経済活動、そして救命救急活動を営む上で重大な障害や不安要素となっており、関川村をはじめとする関係市町村からも改善要望がだされているなど地域の喫緊の課題となっている。 		
課題を踏まえた対策・事業内容： <ul style="list-style-type: none"> ・現道は一級河川荒川とJR米坂線に挟まれていることや、現道対策は大規模な法面対策が必要となる等、課題が多いため、5.0kmの別線を整備することにより課題箇所を回避。 		
事業の効果等： <ol style="list-style-type: none"> ① 走行時間の短縮等 139億円（残事業139億円） ② 災害に強いネットワークの形成 <ul style="list-style-type: none"> ・冬期登坂不能車や災害による通行規制の発生及び災害監視が必要な箇所を回避することで、災害に強い道路ネットワークが確保される。 ③ 安全で快適な道路ネットワークの確保 <ul style="list-style-type: none"> ・線形不良区間の解消等により安全で円滑な走行空間確保が図られることで、信頼性の高い道路ネットワークの確保が期待される。 ④ 物流活動を支える道路 <ul style="list-style-type: none"> ・国道113号は重要物流道路に指定されており、災害時を含めて安定的な輸送経路の確保が求められ、整備により物流活動を支える道路としての役割が期待される。 ⑤ 地域産業や自然を活かした観光産業を支える道路 <ul style="list-style-type: none"> ・幹線道路ネットワークが強化されることで各地域間を移動する広域観光連携の推進や地域観光産業を支える道路としての役割が期待される。 ⑥ 救急医療へのアクセス向上 <ul style="list-style-type: none"> ・救急医療施設への搬送時間の短縮や搬送時の安全性が確保されるなど、迅速な救命救急活動の支援が期待される。 		費用：（残事業） / （事業全体） 111/279 億円 〔 事業費：93 / 262 億円 維持管理費：17 / 17 億円 〕
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：新潟山形南部連絡道路建設促進期成同盟会等から整備促進の要望を受けている。</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、災害に強いネットワークの形成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、物流や観光		

を支える機能が強化されるなど、当県にとって重要な事業と認識しております。
今後も早期完成に向けて、コスト縮減に努めつつ、着実な整備をお願いします。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、再評価および対応方針（原案）のとおり事業継続することが妥当。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

前回再評価以降、周辺に大きな社会情勢などの変化はない。

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81%、事業進捗率50%（令和3年3月末時点）
- ・残事業の内容：道路設計、改良工事、橋梁工事、トンネル工事

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・道路設計、改良工事及び橋梁工事を推進し、しもかわぐち 関川村大字下川口～おおうちぶち 同村大字大内湊間の早期完成2車線供用を目指して整備を進める。

施設の構造や工法の変更等

- ・1号橋梁において、上部工は橋脚付近に架設ヤードを整備し、クレーン架設を行う計画としていたが、架設ヤード整備のための岩掘削を行うと、振動により軌道の沈下・変形の可能性があることが判明した。JR協議において、列車運行の安全性を確保するため岩掘削が必要ない送り出し架設に変更となった。
- ・送り出し架設への変更に伴い、線路閉鎖時間内の架設が条件となるが、曲線橋であり直線橋と比較し送り出しに時間を要することから安全性を考慮し送り出し能力の高い装置に変更した。
- ・変更となった送り出し架設では、桁の送り出し後、軌道上で仮固定とせざるを得ず、また、送り出し架設用のヤードが軌道に近接する状況となることが判明した。JR協議において、橋梁架設時に地震が発生しても軌道に影響を及ぼさないよう条件が付され、耐震設備の追加を行った。

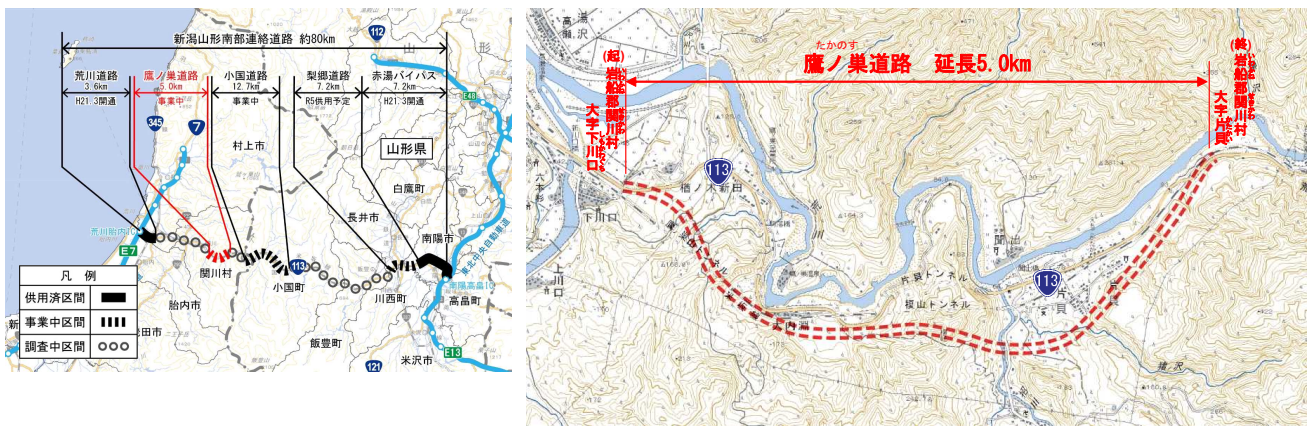
対応方針

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



※ 事業の効果に記載している金額は、防災面の効果を完成後50年間の便益額として現在価値化して算出した値であり、試算を含む。

※ 費用に記載している金額は、現在価値化して算出した値。

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 161 号 愛発除雪拡幅	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 近畿地方整備局
起終点	自： 福井県敦賀市疋田 至： 福井県敦賀市駄口			延長	4.5km
事業概要					
<p>一般国道 161 号は、福井県敦賀市を起点とし、滋賀県湖西地域を経て、滋賀県大津市に至る北陸地方と近畿圏を結ぶ主要幹線道路である。</p> <p>福井県内の区間は堆雪帯がないため、冬期積雪時には円滑な通行に支障をきたしている。</p> <p>愛発除雪拡幅は、敦賀市疋田から駄口を結ぶ 4.5 km の現道拡幅区間であり、交通安全の確保及び冬期の円滑な交通の確保を目的とした道路である。</p>					
H15 年度事業化		H-年度都市計画決定		H16 年度工事着手	
H15 年度用地着手					
全体事業費	81 億円	事業進捗率 (令和3年3月末時点)	約 88%	供用済延長	0.5km
地域の防災面の課題					
<ul style="list-style-type: none"> ・ 愛発除雪拡幅の周辺は降雪量が多い地域であり、冬期は降雪により幅員が狭くなり通行に支障が生じている。 ・ 数年に一度（最近では H23・H30・R3 など）大雪となり、特に福井県北部の国道 8 号、161 号、北陸道などの幹線道路でスタック車両による通行止めにより日常生活や物流交通に支障が発生。 ・ 過去 10 年で大雪等により 6 件の通行止め（延べ 32 時間）が発生しており、大型車等が立ち往生しやすい場所として、優先除雪が必要な予防的通行規制区間に指定。 ・ 新疋田トンネルが平成 27 年 3 月に開通し、開通区間においては歩道が確保され歩行者の安全性が向上したが、未整備区間は歩道幅員が狭く（約 1.0m）、歩行者（通学児童も利用）の安全が確保されていない。 					
課題を踏まえた対策・事業内容					
<ul style="list-style-type: none"> ・ 積雪等による通行止めを回避する対策として現道に堆雪帯を設置し、歩道未整備区間については歩道幅員を確保するために歩道の設置を計画している。 ・ 平成 27 年 3 月の新疋田トンネルに部分開通した疋田地区（新疋田トンネルを含む【約 0.5km】）により、大型車すれ違い困難区間は解消している。 					
事業の効果等				費用 (残事業)/(事業全体)	
①災害時の迂回解消を含めた走行時間の短縮等 180 億円 (残事業 160 億円)				27/136 億円	
②冬期の円滑な交通の確保 ・ 大雪等による通行障害を軽減				(事業費： 7/113 億円 維持管理費： 20/ 23 億円)	
③幅員狭小区間の解消 ・ 安全で円滑な交通を確保					
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：					
<ul style="list-style-type: none"> ・ 令和元年 11 月に敦賀・長浜・高島三市議会協議会から愛発除雪拡幅の整備促進の要望を受けている。 ・ 令和 3 年 8 月に国道 161 号改良整備促進期成同盟会から愛発除雪拡幅の整備促進の要望を受けている。 					
福井県知事の意見：					
国道 161 号愛発除雪拡幅の対応方針（原案）「事業継続」については異存ありません。 国道 161 号については、これまで大雪等により通行止めが多く発生しているため、安全かつ安定的に交通が確保されるよう、早期完成をお願いしたい。					
事業評価監視委員会の意見					
審議の結果「一般国道 161 号愛発除雪拡幅」の再評価は当委員会に提出された資料、説明の範囲において、おおむね適切であり、対応方針（原案）のとおり「事業継続」することが妥当と判断される。					
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等					
一般国道 161 号愛発除雪拡幅事業区間は、積雪時に大型車等が立ち往生しやすい場所として、優先除雪が必要な予防的通行規制区間に指定。					

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成 15 年度事業化、用地取得率約 26%、事業進捗率約 88%（令和 3 年 3 月末）。
現在までに、0.5 km（新疋田トンネルを含む）が部分開通済。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

用地交渉に時間を要しており、引き続き、用地取得に向けた更なる協議が必要。
引き続き事業を推進し、早期の開通を目指す。

施設の構造や工法の変更等

事業の実施にあたり、新技術・新工法の活用等によりコスト縮減に努める。

対応方針

事業継続

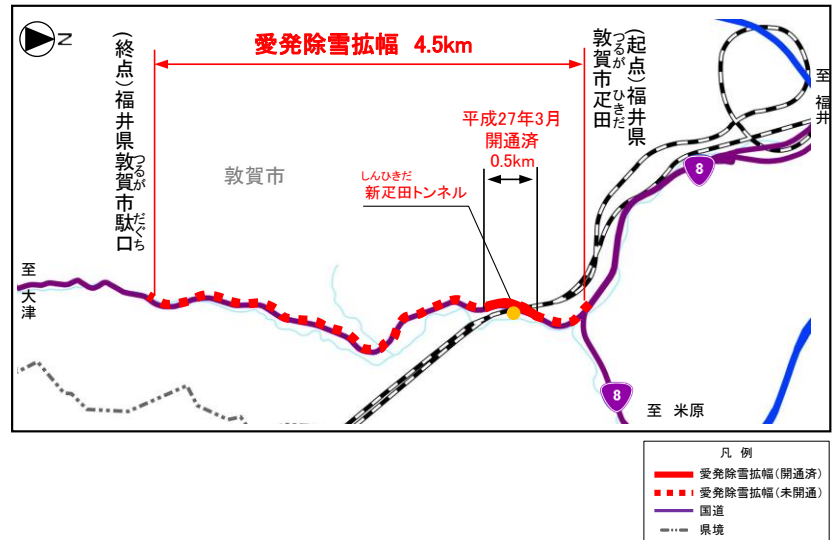
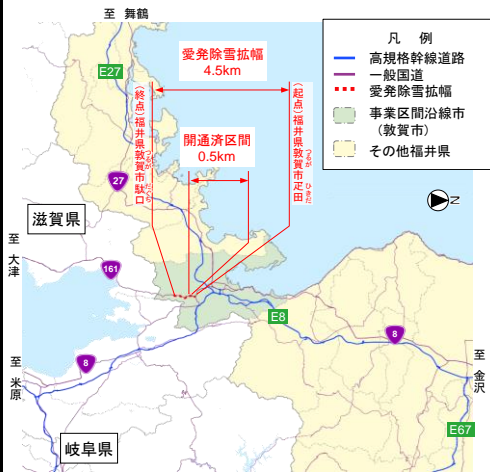
対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、事業の必要性は変化なく、防災面の効果が見込まれる。

事業概要図

【位置図】

【概要図】



- ※ 事業の効果に記載している金額は、防災面の効果を完成後50年間の便益額として現在価値化して算出した値であり、試算値を含む。
- ※ 費用に記載している金額は、現在価値化して算出した値。

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9号 <small>かきなみとうげじよせつかくふく</small> 笠波峠除雪拡幅	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 近畿地方整備局
起終点	自：兵庫県美方郡香美町村岡区八井谷 至：兵庫県美方郡香美町村岡区日影	延長	4.6km		
事業概要					
<p>一般国道9号は、京都府京都市を起点とし、山陰地方の主要都市を經由し、山口県下関市に至る延長約780kmの主要幹線道路である。</p> <p>笠波峠除雪拡幅は、兵庫県の最高峰氷ノ山(1,510m)に続くハチ北高原の麓に位置する積雪が多い一般国道9号の笠波峠付近において、除雪した雪を積んでおく堆雪帯を設けることで、冬期の安全で円滑な交通を確保するとともに、トンネルにより地すべり区間の回避を目的とした事業である。</p>					
S62年度事業化	H-年度都市計画決定 (H-年度変更)	S63年度用地着手	H5年度工事着手		
全体事業費	227億円	事業進捗率	約68%	供用済延長	1.5km
地域の防災面の課題					
<ul style="list-style-type: none"> ・但馬北部地域は国内でも有数の豪雪地帯で、笠波峠付近の福岡では累計積雪深は3mを超過している。また、国道9号の周辺道路は冬期通行不能箇所が多く、主要交通は国道9号が担っている。 ・一般国道9号の笠波峠付近には大規模地滑りブロックがあり、その一部は「地滑り地域」に指定されている。また、地滑り末端部に位置し、これまでに地表面の変位や小規模な崩壊を確認されている。 					
課題を踏まえた対策・事業内容					
<ul style="list-style-type: none"> ・積雪や地滑りによる通行止めを回避し、災害時の交通確保、線形不良の解消、通行止めによる影響の軽減をするための対策として、現道の拡幅が可能な区間は現道拡幅を行い、大規模地滑りブロック区間ではトンネルで地滑りブロックの下部を通過するバイパスを計画としている。これにより、線形不良区間の改善が図られるほか、地滑りや積雪の影響を回避できる。 					
事業の効果等		費用 (残事業)/(事業全体)			
①災害時の迂回解消を含めた走行時間の短縮等 343億円 (残事業 234億円)		83 / 337億円			
②冬期の安全で円滑な交通の確保 ・当該路線のの整備により、通行止めによる迂回を回避		<div style="border-left: 1px solid black; border-right: 1px solid black; padding: 0 10px;"> 事業費 72 / 322億円 維持管理費 12 / 15億円 </div>			
③地すべり区間の回避 ・当該路線の整備により、地すべりに対する安全性を確保					
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					
<ul style="list-style-type: none"> ・令和3年7月に但馬自治会から笠波峠除雪拡幅の整備促進の要望を受けている。 ・令和2年11月に北近畿豊岡自動車道建設促進期成同盟会から笠波峠除雪拡幅の整備促進の要望を受けている。 					
兵庫県知事の意見					
<p>一般国道9号は、日常生活はもとより、産業や観光など地域の活性化を支える上でも、重要な幹線道路である。</p> <p>但馬地域の香美町村岡区は、国内でも有数の豪雪地帯であることから、国道9号の周辺道路の多くが冬季通行不能となり、地域の交通は国道9号に依存している状況である。</p> <p>しかしながら、笠波峠は現道が急勾配でカーブがきつく、降雪時には車両の立ち往生が発生するなど、特に冬期間における安全で円滑な交通の確保が課題となっている。また、豪雪時の対策は、平成30年の福井豪雪などにより、重要性がますます高まっている。</p> <p>令和2年にトンネル工事に着手され、地元も早期開通を期待していることから、引き続き、より一層のコスト縮減に努めつつ、香美町村岡区福岡～日影間の令和5年秋の開通と早期の全線事業完成を図っていただきたい。</p>					
事業評価監視委員会の意見					
<p>審議の結果、「一般国道9号笠波峠除雪拡幅」の再評価は当委員会に提出された資料、説明の範囲において、概ね適切に進められており、対応方針（原案）のとおり「事業継続」でよいと判断される。</p>					

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9号笠波峠除雪拡幅の事業区間は、積雪時に大型車等が立ち往生しやすい場所として、優先除雪が必要な予防的通行規制区間に指定。

事業の進捗状況、残事業の内容等

昭和62年度事業化、用地進捗率約97%、事業進捗率約68%(令和3年3月末時点)

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

引き続き事業を推進し、早期の開通を目指す。

施設の構造や工法の変更等

事業実施にあたり、新技術・新工法の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

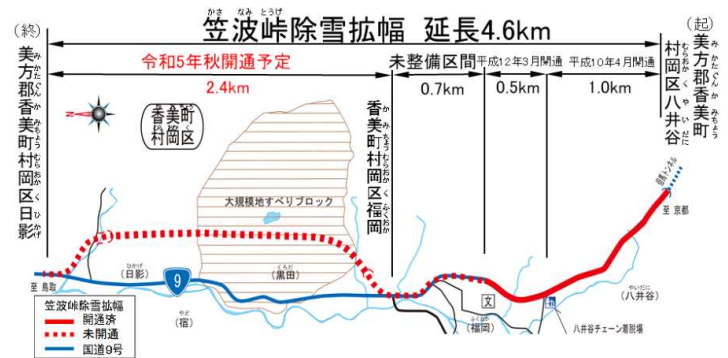
以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図

【位置図】



【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183号 鍵掛峠道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中国地方整備局
起終点	自：広島県 庄原市 西城町 高尾 至：鳥取県 日野郡 日南町 新屋			延長	12.0km
事業概要					
<p>一般国道183号は、広島県広島市から鳥取県米子市までを結ぶ延長約14.5kmの主要幹線道路である。 鍵掛峠道路は、鳥取県と広島県の県境部に位置し、高規格道路江府三次道路の一部を構成する広島県庄原市 西城町高尾と鳥取県日野郡日南町新屋を結ぶ延長12.0kmの道路である。 事業目的は、線形不良の解消、災害時の代替ルートの確保、救急医療活動の支援、安定的な物流ネットワークの構築等 である。</p>					
H17年度事業化		—		H21年度用地着手	
H27年度工事着手					
全体事業費	約333億円	事業進捗率 (令和3年3月末時点)	38%	供用済延長	0.0km
地域の防災面の課題					
<ul style="list-style-type: none"> ・平成17年1月には、法面崩落により国道183号で約106時間にわたり通行止めが発生し、大幅な迂回を強いられている。 ・さらに、災害時の通行止めによる孤立や迂回について、「土砂崩れにより三坂地区が封鎖されたこともありアクセス改善が重要」（介護事業者）等の地域の声があり、沿線住民の不安要素となっている。 ・加えて、冬期には積雪によるスリップ事故や大型車の立ち往生が発生し、路線バス及びスクールバス運行への阻害や地域の日常生活・交通安全に課題がある。 					
課題を踏まえた対策・事業内容					
<p>・並行する一般国道183号は急峻な地形を通過しており、事前通行規制区間（1.7km）、要防災対策箇所（27箇所）、急カーブ（R<150m：74箇所）、急勾配（i>5%：L=5.0km）の区間が連続しており、これらの課題を解消するためにはバイパスによる整備が必要となる。</p>					
事業の効果等				費用（残事業）/（事業全体）	
<p>○災害等に対する不安感の解消</p> <ul style="list-style-type: none"> ・線形不良箇所の走行に伴う精神的疲労の軽減効果 ・通行止め時の医療サービスが享受できなくなる不安解消効果 ・災害時の迂回ルートの確保による不安解消効果 				181/315億円	
				事業費：174/308億円 維持管理費：7.3/7.3億円	
関係する地方公共団体等の意見					
<p>鳥取県知事の意見：「一般国道183号 鍵掛峠道路」の「継続」という対応方針（原案）について異存ありません。 「一般国道183号 鍵掛峠道路」は、鳥取県と広島県の県境部に位置し、地域高規格道路（江府三次道路）の一部を担うものです。当該区間の現道部は、急峻な地形であることから、災害時及び豪雪時には通行止めが発生し、大幅な迂回を強いられることもあります。災害に強い高規格道路ネットワークを形成する上で、必要不可欠なインフラであることから、事業の「継続」について異存ありません。当該事業について、令和7年度開通が公表されているところですが、コスト縮減を図りつつ一日も早い供用開始にご尽力をいただきますようお願いいたします。</p> <p>広島県知事の意見：継続とする対応方針については妥当である。 一般国道183号鍵掛峠道路は、広島県備北地域と鳥取県西部地域を連結する高規格道路「江府三次道路」の一部を構成し、地域間交流の促進や観光産業の活性化、物流機能の向上に資する幹線道路であるとともに、線形不良区間や異常気象時通行規制区間の解消など、防災上の観点からも特に重要な道路です。引き続き、コスト縮減を徹底していただきながら、早期完成に向けて確実に整備を進めていただきたい。</p>					

事業評価監視委員会の意見

- ・事業者から各事業の概要、評価結果及び対応方針（原案）について説明を受け、事業が適切に実施されているか審議を行い、次のとおり意見の取りまとめを行った。
- ・審議の結果、再評価対象の事業は適切に実施されており、事業継続とすることとした事業者の判断は妥当であると意見集約した。

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17年度に生山道路、平成20年度に高道路が供用したことで、備北地域と鳥取西部地域のアクセス性が向上しており、今後さらに江府三次道路の最大の難所解消のため鍵掛峠道路の早期整備が期待されている。

事業の進捗状況、残事業の内容等

令和3年3月末時点で、事業全体の進捗率は38%、用地の進捗率は97%である。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

現在は、用地買収、調査・設計及び改良工事を行っており、早期開通を目指し、事業を推進する。

施設の構造や工法の変更等

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

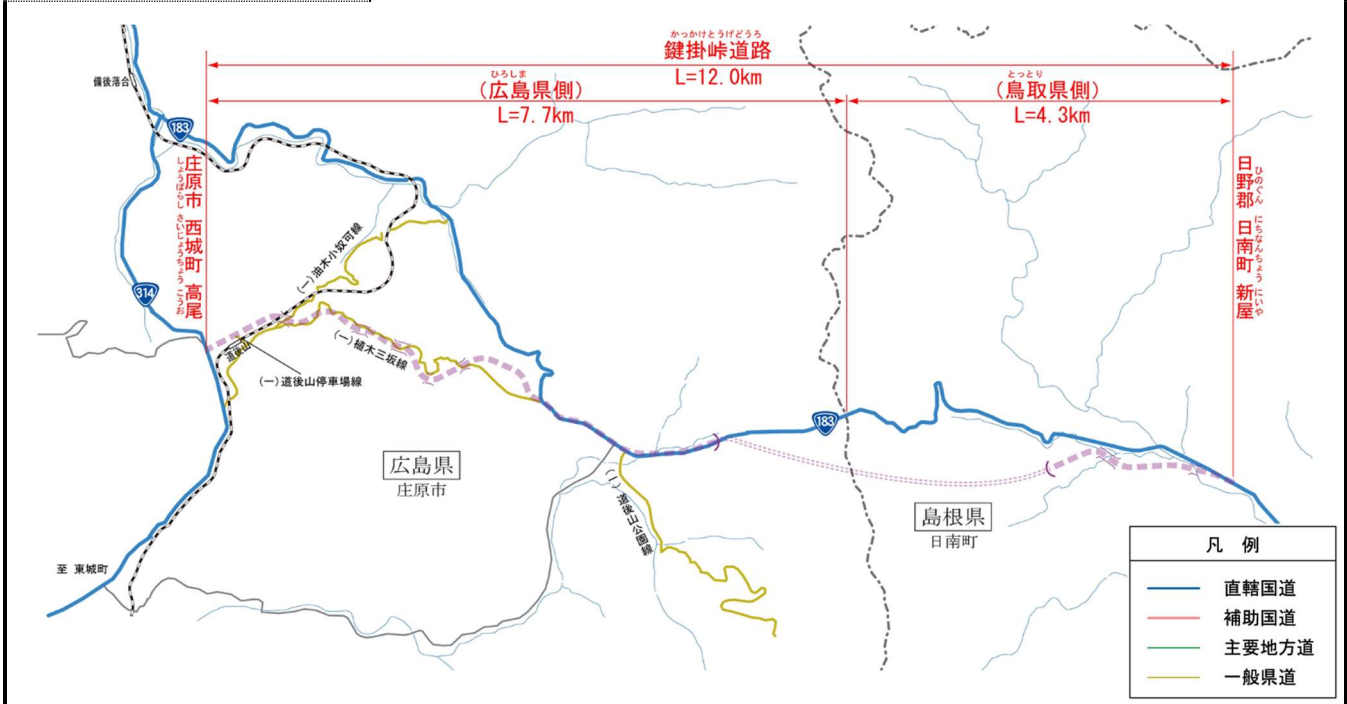
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

事業の必要性に変化はなく、防災面の効果が見込まれるため。

事業概要図



- ※1 事業の効果に記載している金額は、防災面の効果を完成後50年間の便益額として現在価値化して算出した値であり、試算値を含む。
- ※2 費用に記載している金額は、現在価値化して算出した値。
- ※3 総費用の値は、表示桁数の関係で内訳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185号 <small>あきつ</small> 安芸津バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中国地方整備局
起終点	自：広島県 <small>ひろしま ひがしひろしま</small> 東広島市安芸津町風早 至：広島県 <small>ひろしま たけはら よしなちようやしろだに</small> 竹原市吉名町八代谷			延長	6.1 km
事業概要	一般国道185号は、広島県呉市から広島県三原市までを結ぶ延長約7.7kmの主要幹線道路である。 安芸津バイパスは、広島県東広島市安芸津町風早から竹原市吉名町矢代谷を結ぶ延長6.1kmのバイパス事業である。 事業目的は、線形不良の解消、災害時の代替ルートの確保、安全性・利便性の向上、救急医療活動の支援、安定した輸送活動の支援等である。				
	H11年度事業化	H10年度都市計画決定	H13年度用地着手	H17年度工事着手	
全体事業費	約225億円	事業進捗率 (令和3年3月末時点)	54%	供用済延長	1.5 km
地域の防災面の課題	<ul style="list-style-type: none"> ・平成16年には、台風による路面冠水や越波により国道185号で全面通行止め等が発生。また、平成30年7月豪雨では、国道185号で法面が崩落し、2日間にわたる全面通行止めが発生した。 ・また、当該箇所は地震発生時の津波浸水想定範囲に該当しており、国道185号では津波浸水により通行機能に障害が発生する可能性がある。 				
課題を踏まえた対策・事業内容	<ul style="list-style-type: none"> ・国道185号（安芸津バイパス並行区間）には、車道部幅員が狭く平面曲線や縦断勾配の急な区間などの道路線形不良箇所や歩道未整備区間が存在しており、安全性が損なわれている。これらの課題を解消するためにはバイパスによる整備が必要となる。 				
事業の効果等	<ul style="list-style-type: none"> ○災害等に対する不安感の解消 ・災害時の迂回ルートの確保による不安解消効果 ・通行止め時の医療サービスが享受できなくなる不安解消効果 ・線形不良箇所の走行に伴う精神的疲労の軽減効果 ・新設道路への交通転換による並行現道の歩行者・自転車通行の快適性向上効果 			費用	(残事業) / (事業全体)
				112 / 268億円	
				(事業費：92 / 241億円 維持管理費：20 / 27億円)	
関係する地方公共団体等の意見	広島県知事の意見：継続とする対応方針については妥当である。 一般国道185号安芸津バイパスは、現道部において、台風などの異常気象時に越波や路面冠水による通行止めが発生しており、防災上の観点から特に重要な道路です。現在、一部区間が供用されているものの交通転換が進まず、バイパスとしての機能が十分に発揮されていない状況となっております。引き続き、コスト縮減を徹底していただきながら、早期完成に向けて確実に整備を進めていただきたい。				
事業評価監視委員会の意見	<ul style="list-style-type: none"> ・事業者から各事業の概要、評価結果及び対応方針（原案）について説明を受け、事業が適切に実施されているか審議を行い、次のとおり意見の取りまとめを行った。 ・審議の結果、再評価対象の事業は適切に実施されており、事業継続とすることとした事業者の判断は妥当であると意見集約した。 				

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	
<ul style="list-style-type: none"> 平成31年3月に国道185号休山改良事業（休山トンネル4車線化）が完成。 竹原市は、令和元年5月に日本遺産「北前船寄港地・船主集落」に追加認定。令和2年4月に「道の駅たけはら」がリニューアルオープン。 呉駅交通ターミナル整備事業が令和3年度に新規着手。交通流円滑化や移動快適性の向上、防災機能向上等の効果が期待されている。 	
事業の進捗状況、残事業の内容等	
<p>令和3年3月末時点で、事業全体の進捗率は54%、用地の進捗率は97%である。</p> <p>現在までに1.5kmを開通している。</p>	
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	
引き続き早期全線開通を目指し事業を推進する。	
施設の構造や工法の変更等	
技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進していく。	
対応方針	事業継続
対応方針決定の理由	
事業の必要性に変化はなく、防災面の効果が見込まれるため。	
事業概要図	

- ※1 事業の効果に記載している金額は、防災面の効果を完成後50年間の便益額として現在価値化して算出した値であり、試算値を含む。
- ※2 費用に記載している金額は、現在価値化して算出した値。
- ※3 総費用の値は、表示桁数の関係で内訳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55号 牟岐バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 四国地方整備局
起終点	自：徳島県海部郡牟岐町川長 至：徳島県海部郡牟岐町中村		延長	2.4km
事業概要				
<p>一般国道55号牟岐バイパスは、南海トラフ巨大地震による津波災害警戒区域を回避し、緊急輸送道路の機能を確保することで、安全性・信頼性の高い広域道路ネットワークの構築を目的とした県南地域の住民生活や経済活動を支える重要な道路である。</p> <p>また、災害拠点病院（県立海部病院）の整備等、地域の防災まちづくりと一体となり津波・防災対策を支援するとともに、牟岐町市街地に流入する通過交通の転換による地域の交通安全向上や県南地域の地域産業支援にも寄与するものである。</p>				
H16年度事業化	H—年度都市計画決定	H24年度用地着手	H25年度工事着手	
全体事業費	約95億円	事業進捗率	約49%	供用済延長 0.0km
地域の防災面の課題				
<ul style="list-style-type: none"> ・ 徳島県が指定した津波被害警戒区域の指定（H26.3.31）によると牟岐町市街地は津波により浸水すると想定され、被災時の避難路や緊急輸送路となるべき国道55号が津波で浸水する。 ・ このため、津波に伴う通行止めにより、甚大な経済被害が生じると予測されており、地域の喫緊の課題となっている。 				
課題を踏まえた対策・事業内容				
<ul style="list-style-type: none"> ・ 津波浸水区間を解消するために、2.4km区間をバイパス整備とした。 ・ 津波浸水区間の嵩上げを現道対策で行う場合、沿線乗り入れが不可能になり、さらに市街地の家屋移転に莫大な費用と時間がかかるためバイパスとした。 				
事業の効果等			費用	
<ul style="list-style-type: none"> ・ 南海トラフ巨大地震発生時の津波浸水想定区域を回避 ・ 緊急輸送道路として、災害時の救急活動や救援物資の搬送などを支援 ・ 南海トラフ巨大地震発生時の津波等による通行被害の回避 (7.4億円) ・ 南海トラフ巨大地震発生時の津波浸水区域住民の避難支援 (17.7億円) 			(残事業/全事業) 43 / 101億円 事業費：37 / 96億円 維持管理費：5.3 / 5.3億円	
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				
<ul style="list-style-type: none"> ・ 徳島県、海部郡各町及び議員連盟などから本事業の整備促進について、積極的な要望活動が続けられている。 				
徳島県知事の意見				
<ul style="list-style-type: none"> ・ 「牟岐バイパス」の事業を継続するという「対応方針（原案）案」については、異議ありません。県南地域においては、「南海トラフ地震」による津波で、唯一の幹線道路である一般国道55号が寸断され、地域の孤立が危惧されております。津波回避バイパスとなる「牟岐バイパス」は、地震発生時の緊急輸送道路の確保や救急医療施設への搬送時間の短縮に資する「命の道」として、また、牟岐町市街地での線形不良・狭隘区間解消による安全性の確保や交通混雑の緩和を図るうえで必要不可欠な道路です。さらに、「牟岐バイパス」とともに整備を行った、県南地域の新たな防災拠点となる「県立海部病院」などへのアクセス向上が期待されます。このため、引き続き、コスト縮減に努めつつ、一日も早い全線供用に向け、事業の推進をお願いします。 				

事業評価監視委員会の意見

「事業継続」とする事業者の判断は「妥当」である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・平成 23 年 4 月 一般国道 55 号桑野道路事業化
- ・平成 23 年 7 月 一般国道 55 号日和佐道路 延長 3.1km 2 車線 開通
- ・平成 24 年 4 月 一般国道 55 号福井道路事業化
- ・平成 25 年 11 月 一般国道 55 号阿南道路 阿南市津乃峰町西分～阿南市橋町大浦 延長 1.7km 開通
- ・平成 31 年 4 月 一般国道 55 号海部野根道路事業化
- ・令和 2 年 3 月 一般国道 55 号阿南道路阿南市那賀川町中島～西路見町江川 延長 2.1km 4 車線化完成
- ・令和 2 年 4 月 一般国道 55 号野根安倉道路事業化

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・用地進捗率約 82%、事業進捗率約 49% (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

- ・調査設計、用地買収、工事を推進中

施設の構造や工法の変更等

- ・今後も新技術、新工法の採用による工事コストの縮減に加えて、施設の長寿命化や維持管理費を考慮した構造等の採用等、総コストの縮減に努めていくこととする。

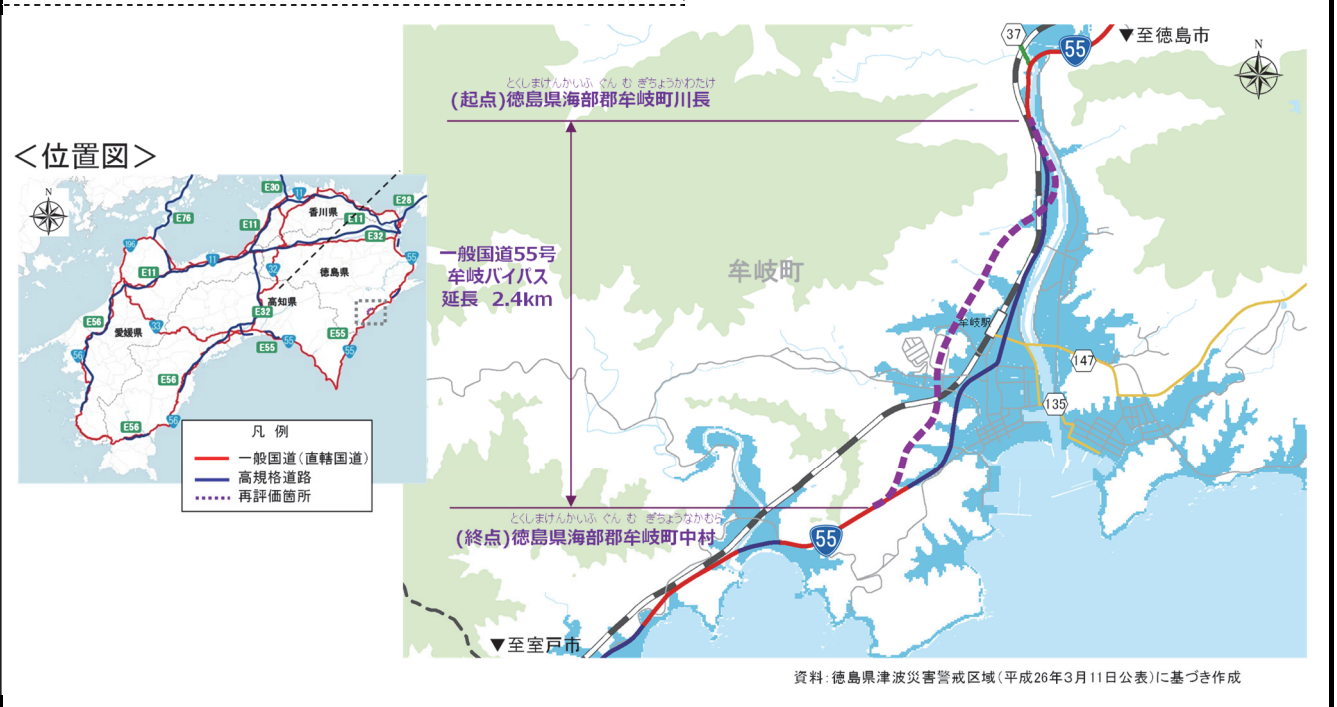
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

- ・以上の状況を勘案すれば、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



- ※1 事業の効果に記載している金額は、防災面の効果を完成後50年間の便益額として現在価値化して算出した値であり、試算値を含む。
- ※2 費用に記載している金額は、現在価値化して算出した値。

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33号 越知道路（2工区）	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 四国地方整備局
起終点	自：高知県高岡郡越知町越知丙 至：高知県高岡郡越知町越知丁			延長	3.0km
事業概要					
<p>一般国道33号は高知市と松山市を結ぶ延長約124kmの幹線道路で、代替路線を有しないことから中山間地域にとって日常生活に欠くことのできない重要な路線である。一方、降雨による事前通行規制区間が全区間の37%を占めているなど、様々な課題を抱えている。</p> <p>一般国道33号越知道路（2工区）は地すべり地を通過する現道を回避し、一般国道33号の中でも落石など危険な斜面が多い箇所の防災対策と急カーブなど線形不良箇所を解消することで、幹線道路としての防災機能の強化や安全性・走行性の向上を図り、災害により孤立化する集落の解消や円滑な交通の確保を図る延長3.0kmの地域高規格道路である。</p>					
H20年度事業化		H1年度都市計画決定		H24年度用地着手	
H23年度工事着手					
全体事業費	約182億円	事業進捗率	約58%	供用済延長	0.0km
（令和3年3月末時点）					
地域の防災面の課題					
<ul style="list-style-type: none"> ・ 現道沿いに防災点検における防災ランクⅠが6箇所、防災ランクⅡが13箇所存在。 →防災ランクⅠ（岩盤崩壊：4箇所、落石崩壊：2箇所） →防災ランクⅡ（落石崩壊：12箇所、地すべり：1箇所） ・ 平成22年8月16日18時20分頃に岩盤崩落が発生し、約4日間の全面通行止めが発生。 ・ 降雨による事前通行規制区間（L=20.3km）が存在し、平成11年度～令和2年度に延べ43回（855.9時間）の通行止めにより大幅な迂回が発生。 ・ 現道は線形不良箇所（R≤150m）が9箇所存在する。 					
課題を踏まえた対策・事業内容					
<ul style="list-style-type: none"> ・ 楠神地すべりは必要な抑止力が非常に大きいことから対策は困難であり、防災ランク箇所も多数あることから、将来的な安全性や経済性も考慮の上、別線トンネルを整備することにより課題箇所を解消。 ・ 事前通行規制区間短縮のため、現道1.5km区間については法面对策を施すことにより課題箇所を解消。 ・ 別線及び線形改良により線形不良区間を解消。 					
事業の効果等			費用 （残事業）/（事業全体）		
<ul style="list-style-type: none"> ・ 走行時間の短縮等 101億円（残事業101億円） ・ 異常気象時における事前通行規制区間の短縮 ・ 災害時の通行止めによる大幅迂回の解消 ・ 線形不良箇所の回避による走行性・安全性の向上 ・ 災害時の通行止めによる孤立地域の経済（営業）損失（0.42億円） 			<p>94/166億円</p> <p>事業費：86/158億円 維持管理費：8.3/8.3億円</p>		
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等：</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 一般国道33号の整備促進に対して、沿線地方公共団体などから積極的に要望活動が続けられている。（H19.7・8, H20.7, H21.11, H22.7, H23.7, H24.7, H25.7, H26.7, H27.8, H28.7, H29.7, H30.7, R1.7, R2.7, R3.7） <p>高知県知事の意見：</p> <p>事業継続に異議はありません。一般国道33号は、高知市と松山市を結ぶ主要幹線道路であり、地域の経済活動を支え、日々の安全・安心な暮らしを守るとともに、南海トラフ地震などの大規模災害時の物資輸送を担う「命の道」として大変重要な路線です。越知道路（2工区）を含む現道は、越知町横倉から県境までの区間が事前通行規制区間に指定されており、異常気象時にはたびたび通行止めが発生しております。日常生活における安定した通行を確保するうえでも、一日も早い事前通行規制区間の解消が望まれます。このため、国においては、来年度の開通予定が示されているバイパス区間の着実な整備を進めるとともに、事業区間全体の早期開通に向け、より一層の事業推進をお願いします。</p>					
事業評価監視委員会の意見					
<ul style="list-style-type: none"> ・ 「事業継続」とする事業者の判断は「妥当」である。 					

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・平成14年4月 国道439号 新大峠トンネル 開通
- ・平成17年8月 池川町、吾川村、仁淀村が合併し、「仁淀川町」が誕生
- ・平成19年3月 国道494号 佐川～吾桑バイパス（須崎②工区） 開通
- ・平成19年6月 国道33号 越知道路（3工区） 開通
- ・平成21年12月 四国横断自動車道 土佐PAスマートIC 開通
- ・平成23年4月 国道494号 佐川～吾桑バイパス（佐川工区） 開通
- ・平成24年12月 国道33号 高知西バイパス 天神IC～鎌田IC 開通
- ・平成25年2月 国道439号 大峠バイパス 開通
- ・平成26年7月 国道439号 大植バイパス（大植工区） 開通
- ・平成26年11月 国道56号 土佐市バイパス 開通
- ・平成28年3月 「四国広域道路啓開計画」が策定され、国道33号が進出ルートに指定
- ・平成28年3月 国道33号 高知西バイパス 枝川IC～鎌田IC 開通
- ・令和2年1月 橋防災 開通
- ・令和3年2月 高知南国道路 全線開通

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・用地進捗率約93%、事業進捗率約58%（令和3年3月末時点）
- ・残事業の内容（新今成トンネル962m、新横倉橋195m、現道拡幅工事等）

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

新今成トンネル、現道拡幅等の工事を推進しており、引き続き、早期供用に向けて事業を進める。

施設の構造や工法の変更等

今後も新技術、新工法の採用による工事コストの縮減に加えて、施設の長寿命化や維持管理費を考慮した構造等の採用等、総コストの縮減に努めていくこととする。

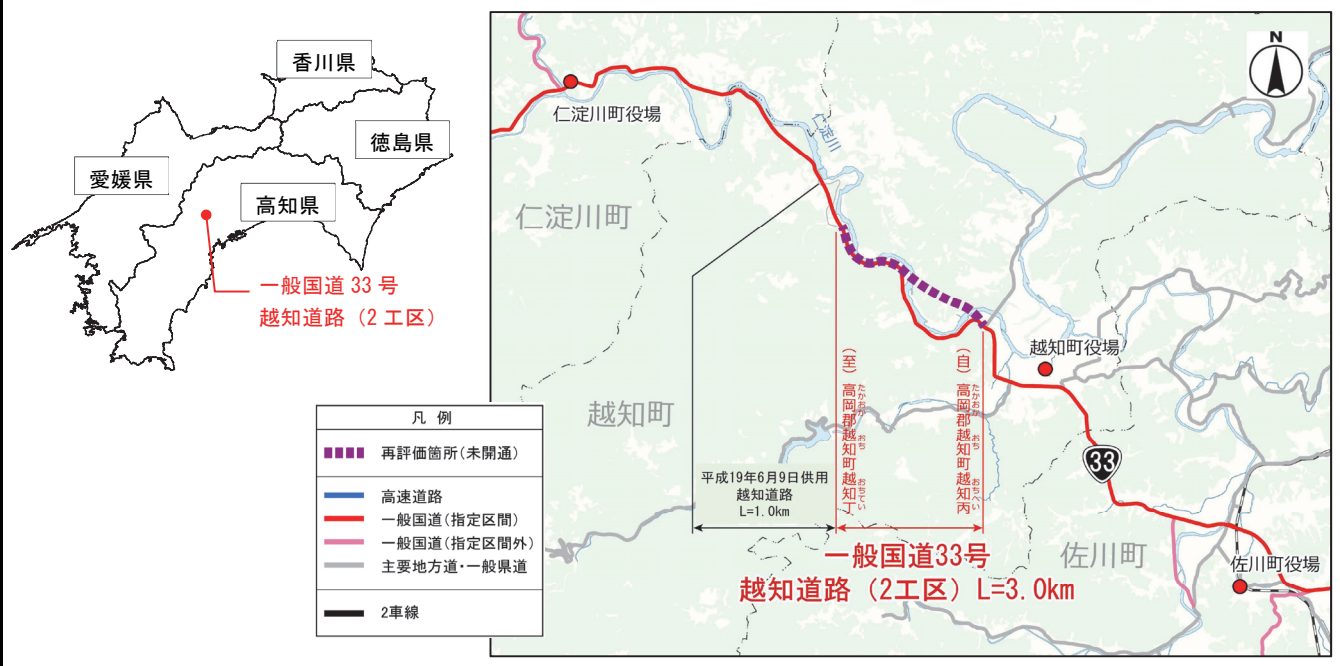
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

- ・以上の状況を勘案すれば、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



- ※ 事業の効果に記載している金額は、防災面の効果を完成後50年間の便益額として現在価値化して算出した値であり、試算値を含む。
- ※ 費用に記載している金額は、現在価値化して算出した値。
- ※ 事業の効果および費用の欄に係る数値は令和元年度評価時点。