

再評価結果（令和5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	道央圏連絡道路（一般国道337号） 中樹林道路		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 北海道開発局
起終点	自：北海道空知郡南幌町南15線西 至：北海道江別市江別太				延長	7.3 km
事業概要	<p>道央圏連絡道路は、千歳市を起点とし、小樽市に至る高規格道路である。 中樹林道路は、北海道縦貫自動車道江別東ICと接続し、高速ネットワークの拡充による札幌圏の連絡機能の強化を図り、地域間交流の活性化及び拠点空港新千歳空港、国際拠点港湾苫小牧港等への物流効率化等の支援を目的とした南幌町南15線西から江別市江別太に至る延長7.3 kmの事業である。</p>					
H21年度事業化	H一年度都市計画決定 (H一年度変更)	H25年度用地補償着手	H25年度工事着手			
全体事業費	約344億円	事業進捗率 (令和4年3月末時点)	約76%	供用済延長	0.0 km	
計画交通量	13,500台/日					
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.1 (残事業) 3.4	総費用 (残事業)/(事業全体) 121/398億円 (事業費：79/355億円 維持管理費：43/43億円)	総便益 (残事業)/(事業全体) 418/418億円 (走行時間短縮便益：335/335億円 走行経費減少便益：72/72億円 交通事故減少便益：11/11億円)	基準年 令和4年		
感度分析の結果	事業全体及び残事業について感度分析を実施					
	<p>【事業全体】交通量：B/C=0.95~1.2（交通量±10%） 【残事業】交通量：B/C=3.1~3.8（交通量±10%） 事業費：B/C=1.03~1.1（事業費±10%） 事業費：B/C=3.2~3.7（事業費±10%） 事業期間：B/C=1.01~1.1（事業期間±20%） 事業期間：B/C=3.4~3.5（事業期間±20%）</p>					
事業の効果等	事業の必要性及び効果					
	<p>① 農産品の流通利便性向上 ・速達性及び安定性の高い輸送ルートが確保され、農産品の流通利便性向上が期待される。</p> <p>② 水産品の流通利便性向上 ・速達性及び安定性の高い輸送ルートが確保され、水産品の流通利便性向上が期待される。</p> <p>③ 企業立地の促進 ・周辺の工業団地と新千歳空港や石狩湾新港など物流拠点へのアクセスが更に向上され、企業立地の促進や新たな雇用の創出など、地域活性化が期待される。</p> <p>④ 道路交通の安全性向上 ・大型車交通が転換することで、並行現道の安全性向上が期待される。</p> <p>⑤ 冬期走行環境の安全性向上 ・地吹雪や吹雪発生時においても走行可能な視認性が確保され、冬期走行環境の安全性向上が期待される。</p>					
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：	江別市など5市3町の首長等で構成される「道央圏連絡道路整備促進期成会」等より整備促進の要望を受けている。					
知事の意見：	<p>「道央圏連絡道路（一般国道337号）中樹林道路」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。</p> <p>当該事業は、北海道縦貫自動車道江別東ICと接続し、高速ネットワークの拡充による札幌圏の連絡機能の強化を図り、地域間交流の活性化及び、拠点空港新千歳空港、国際拠点港湾苫小牧港へのアクセス強化による物流の効率化とともに、道路交通の安全性向上等が図られ、道民生活の向上や経済・社会活動の活性化に寄与することから、早期供用をお願いします。</p>					

なお、事業の実施にあたっては、平成19年12月25日付け環政第1171号「地域高規格道路道央圏連絡道路長沼町～江別市間環境影響評価準備書について」における知事意見を遵守するとともに、より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21年10月 北海道横断自動車道 占冠IC～トマムIC開通
- ・平成22年 3月 新千歳空港国際ターミナル開業
- ・平成22年12月 道央圏連絡道路 新千歳空港関連 全線開通
- ・平成23年 3月 道央圏連絡道路 美原道路 全線開通
- ・平成23年10月 北海道横断自動車道 夕張IC～占冠IC開通
- ・平成24年12月 石狩LNG基地 運転開始
- ・平成25年 8月 北海道縦貫自動車道 新千歳空港IC開通
- ・平成28年 1月 道央圏連絡道路 当別バイパス 全線開通
- ・平成29年 9月 北欧の風道の駅とうべつ 開業
- ・平成30年12月 新千歳空港国際ターミナル前エプロン拡張部 暫定供用
- ・平成31年 2月 石狩湾新港発電所 運転開始
- ・令和 2年 1月 北海道内7空港民間運営開始
- ・令和 2年 3月 道央圏連絡道路 泉郷道路 全線開通
- ・令和 2年12月 北海道縦貫自動車道 苫小牧中央IC開通

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成25年度に工事着手して、用地進捗率約96%、事業進捗率約76%となっている。
(令和4年3月末時点)

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

軟弱地盤対策の見直し等。
令和6年度：延長7.3km(2/4)開通予定

施設の構造や工法の変更等

軟弱地盤対策の見直し等。
引き続きコスト縮減対策に取り組んでいく。

対応方針 事業継続

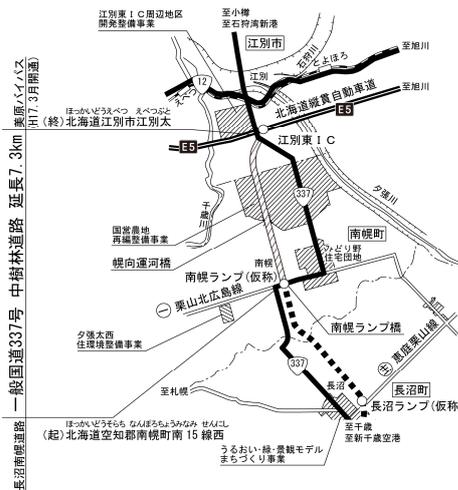
対応方針決定の理由

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

事業概要図



凡 例	
	開 通 区 間
	事 業 中
	再 評 価 区 間



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

再評価結果（令和5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38号 釧路新道 <small>くしろしんどう</small>		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：北海道釧路市新野 <small>ほっかいどうくしろ にいの</small> 至：北海道釧路市北園 <small>ほっかいどうくしろ きたその</small>			延長	8.8 km	
事業概要	<p>一般国道38号は、滝川市を起点とし、釧路市に至る幹線道路である。 釧路新道は、拠点空港釧路空港等への物流効率化の支援をするとともに、釧路市街における交通混雑の緩和、交通事故の低減等を目的とした、釧路市新野から釧路市北園（釧路西インターチェンジ）に至る延長8.8 kmの4車線のバイパス事業である。</p>					
H4年度事業化	S53年度都市計画決定 (H一年度変更)	H4年度用地補償着手	H4年度工事着手			
全体事業費	約511億円	事業進捗率 (令和4年3月末時点)	約96%	供用済延長	8.8 km	
計画交通量	10,700~19,000台/日					
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.1 (残事業) 6.5	総費用 (残事業)/(事業全体) 32/959億円 (事業費：19/896億円 維持管理費：14/63億円)	総便益 (残事業)/(事業全体) 209/1,052億円 (走行時間短縮便益：200/961億円 走行経費減少便益：2.9/69億円 交通事故減少便益：6.3/22億円)	基準年 令和4年		
感度分析の結果	事業全体及び残事業について感度分析を実施					
	<p>【事業全体】交通量：B/C=0.95~1.3（交通量±10%） 【残事業】交通量：B/C=5.1~8.1（交通量±10%） 事業費：B/C=1.1~1.1（事業費±10%） 事業費：B/C=6.1~6.9（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=6.5~6.5（事業期間±20%）</p>					
事業の効果等	事業の必要性及び効果					
	<p>① 交通混雑の緩和 ・当該道路への交通転換により、並行する国道38号等に存在する主要渋滞箇所の解消など、交通混雑の緩和が期待される。</p> <p>② 道路交通の安全性向上 ・当該道路への大型車の交通転換により、並行する国道38号の大型車事故や死傷事故率の低減など、道路交通の安全性向上が期待される。</p> <p>③ 水産品の流通利便性向上 ・釧路市街地を回避する速達性及び定時性の高い輸送ルートが確保され、水産品の流通利便性向上が期待される。</p> <p>④ 災害時の避難・輸送ルートの強化 ・災害発生時の迅速な避難及び救急搬送のほか、被災地外からの救援物資等の輸送ルートの強化が期待される。</p>					
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：	<p>釧路市など1市6町1村の首長等で構成される「北海道釧路地方総合開発促進期成会」等より早期整備の要望を受けている。</p>					
知事の意見：	<p>「一般国道38号釧路新道」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。</p> <p>当該事業は、釧路外環状道路と一体となったバイパスの整備により、拠点空港釧路空港、国際バルク戦略港湾釧路港へのアクセス強化とともに、釧路市街における交通混雑の緩和や道路交通の安全性向上が図られ、道民生活の向上や経済・社会活動の活性化に寄与することから、早期供用をお願いします。</p> <p>なお、事業の実施にあたっては、周辺環境への影響を最小限にとどめるとともに、より一層の徹底したコスト削減を図り、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15年 6月 北海道横断自動車道 池田IC～本別IC開通
- ・平成17年10月 釧路市・阿寒町・音別町が合併
- ・平成21年11月 北海道横断自動車道 本別IC～浦幌IC開通
- ・平成23年 5月 釧路港 国際バルク戦略港湾（穀物）に選定
- ・平成25年12月 国道38号 釧路新道 全線開通（暫定2車線含む）
- ・平成27年 3月 北海道横断自動車道 浦幌IC～白糠IC開通
- ・平成28年 2月 釧路港 特定貨物輸入拠点港湾（穀物）に指定
- ・平成28年 3月 北海道横断自動車道 白糠IC～阿寒IC開通
- ・平成28年 3月 国道38・44号 釧路外環状道路 釧路西IC～釧路東IC開通
- ・平成30年 3月 北海道内7空港特定運営事業等基本協定書締結
- ・平成31年 3月 国道38・44号 釧路外環状道路 釧路東IC～釧路別保IC開通
- ・平成31年 3月 国道272号 上別保道路 全線開通
- ・平成31年 3月 釧路港 国際物流ターミナル運営開始
- ・令和元年 8月 北海道内国管理4空港特定運営事業等基本協定書締結
- ・令和 2年 1月 北海道内7空港民間運営開始

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成4年度に工事着手して、用地進捗率100%、事業進捗率約96%となっている。
 （令和4年3月末時点）

平成25年度：延長8.8km（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

軟弱地盤対策の見直し。
 令和6年度：延長8.8km（4/4）開通予定

施設の構造や工法の変更等

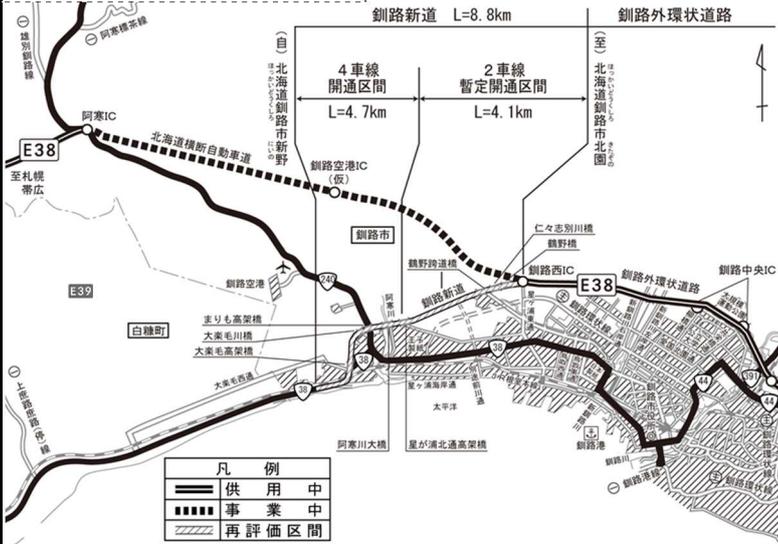
軟弱地盤対策の見直し。
 引き続きコスト縮減に取り組んでいく。

対応方針 事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したものの。
 ※ 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5年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課

担当課長名：長谷川 朋弘

事業名 北海道横断自動車道 <small>ねむろ</small> 根室線 <small>ほんべつ</small> 本別～釧路	事業区分 高速自動車国道 事業主体 国土交通省 北海道開発局																																
起終点 自： <small>ほっかいどうなかがわ</small> 北海道中川郡本別町共栄 至： <small>ほっかいどうくしる</small> 北海道釧路市鶴野	延長 65.0 km																																
事業概要 北海道横断自動車道は、黒松内町を起点とし、小樽市、夕張市、清水町、本別町等を経由して、根室市に及び網走市に至る高規格道路であり、このうち根室線は、本別ジャンクションから分岐し根室市に至る区間である。 本別～釧路（65.0 km）は、高速ネットワークの拡充により釧路圏と道央・十勝圏の連絡機能の強化を図り、地域間交流の活性化、物流効率化等の支援、津波浸水被害等の災害時の救急活動、観光周遊性の向上等の支援を目的とした事業である。																																	
H15年度事業化 (新直轄方式)	H一年度都市計画決定 (R一年度変更)	H16年度用地補償着手	H16年度工事着手																														
全体事業費	約2,472億円	事業進捗率	約94%																														
			供用済延長 48.0 km																														
計画交通量	5,900～9,400台/日																																
費用対効果分析結果	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <th style="width: 15%;">B/C</th> <th style="width: 15%;">(事業全体)</th> <th style="width: 15%;">(残事業)</th> </tr> <tr> <td>1.3</td> <td>(0.9)</td> <td>2.6</td> </tr> <tr> <td></td> <td>(5.6)</td> <td></td> </tr> </table>	B/C	(事業全体)	(残事業)	1.3	(0.9)	2.6		(5.6)		<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <th style="width: 15%;">総費用</th> <th style="width: 15%;">(残事業)/ (事業全体)</th> </tr> <tr> <td>686/6,383億円</td> <td></td> </tr> <tr> <td>事業費：575/5,862億円</td> <td></td> </tr> <tr> <td>維持管理費：104/446億円</td> <td></td> </tr> <tr> <td>更新費：7.8/75億円</td> <td></td> </tr> </table>	総費用	(残事業)/ (事業全体)	686/6,383億円		事業費：575/5,862億円		維持管理費：104/446億円		更新費：7.8/75億円		<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <th style="width: 15%;">総便益</th> <th style="width: 15%;">(残事業)/ (事業全体)</th> </tr> <tr> <td>1,751/8,124億円</td> <td></td> </tr> <tr> <td>走行時間短縮便益：1,423/6,490億円</td> <td></td> </tr> <tr> <td>走行経費減少便益：274/1,359億円</td> <td></td> </tr> <tr> <td>交通事故減少便益：54/275億円</td> <td></td> </tr> </table>	総便益	(残事業)/ (事業全体)	1,751/8,124億円		走行時間短縮便益：1,423/6,490億円		走行経費減少便益：274/1,359億円		交通事故減少便益：54/275億円		基準年 令和4年
B/C	(事業全体)	(残事業)																															
1.3	(0.9)	2.6																															
	(5.6)																																
総費用	(残事業)/ (事業全体)																																
686/6,383億円																																	
事業費：575/5,862億円																																	
維持管理費：104/446億円																																	
更新費：7.8/75億円																																	
総便益	(残事業)/ (事業全体)																																
1,751/8,124億円																																	
走行時間短縮便益：1,423/6,490億円																																	
走行経費減少便益：274/1,359億円																																	
交通事故減少便益：54/275億円																																	
感度分析の結果 事業全体及び残事業について感度分析を実施 【事業全体】交通量：B/C=1.1～1.4（交通量±10%） 事業費：B/C=1.3～1.3（事業費±10%） 事業期間：B/C=1.3～1.3（事業期間±20%） 【残事業】交通量：B/C=2.2～2.9（交通量±10%） 事業費：B/C=2.4～2.8（事業費±10%） 事業期間：B/C=2.5～2.6（事業期間±20%）																																	
事業の効果等 事業の必要性及び効果																																	
① 災害時の輸送ルート強化 ・災害発生時の避難場所の確保や救急活動及び被災地外からの救援物資等の輸送ルートの強化が期待される。 ② 重要拠点港湾釧路港の流通利便性向上 ・釧路港～十勝方面や釧路港～根室市間の所要時間が短縮されるなど、釧路港の取扱貨物の流通利便性向上が期待される。 ③ 主要な観光地への利便性向上 ・道内外からの所要時間が短縮され、釧路地域の更なる観光活性化が期待される。 ④ 水産品の流通利便性向上 ・道内各地のみならず苫小牧港から全国各地へ出荷される水産品の流通利便性向上が期待される。 ⑤ 救急搬送の安定性向上 ・釧路地域の市町村から釧路市への救急搬送時間の短縮や、血液製剤の安定した輸送ルートの確保が可能となり、救急搬送及び血液製剤輸送の安定性向上が期待される。																																	
関係する地方公共団体等の意見																																	
地域から頂いた主な意見等： 釧路市など1市10町1村の首長等で構成される「北海道横断自動車道釧路地区早期建設促進期成会」等より整備促進の要望を受けている。 知事の意見： 「北海道横断自動車道根室線 本別～釧路」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、道央・十勝・釧路圏の連絡機能の強化による地域間交流の拡大や、物流の効率化、道路交通の安全性の向上が図られ、経済・社会活動の活性化や道民の安全・安心なくらしの確保に寄与することから、早期供用をお願いいたします。																																	

なお、事業の実施に当たっては、平成2年12月3日付け道路第1322号「北海道横断自動車道小樽釧路線(阿寒町～釧路市間)に係る環境影響評価準備書に関する意見について」の知事意見を遵守するとともに、より一層、徹底したコスト縮減を図り、これまで以上に効率的・効果的な執行に努めるようお願いいたします。

事業評価監視委員会の意見

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

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・平成15年 6月 北海道横断自動車道根室線 池田IC～本別IC開通
- ・平成17年10月 釧路市・阿寒町・音別町が合併
- ・平成21年11月 北海道横断自動車道根室線 本別IC～浦幌IC開通
- ・平成23年 5月 釧路港 国際バルク戦略港湾(穀物)に選定
- ・平成25年12月 一般国道38号 釧路新道 全線開通(暫定2車線含む)
- ・平成27年 3月 北海道横断自動車道根室線 浦幌IC～白糠IC開通
- ・平成27年 4月 釧路市・弟子屈町の「水のカムイ観光圏」が観光圏に認定
- ・平成27年 6月 道東地域が広域観光周遊ルート
(アジアの宝悠久の自然美への道ひがし北・海・道)に認定
- ・平成28年 1月 釧路市が観光立国ショーケースに認定
- ・平成28年 2月 釧路港 特定貨物輸入拠点港湾(穀物)に指定
- ・平成28年 3月 北海道横断自動車道根室線 白糠IC～阿寒IC開通
- ・平成28年 3月 一般国道38・44号 釧路外環状道路 釧路西IC～釧路東IC開通
- ・平成28年 7月 「国立公園満喫プロジェクト」に阿寒国立公園(阿寒摩周国立公園)が選定
- ・平成29年 8月 「阿寒国立公園」が「阿寒摩周国立公園」へ名称変更
- ・平成30年 3月 北海道内7空港特定運営事業等実施方針策定
- ・平成31年 3月 一般国道38・44号 釧路外環状道路 釧路東IC～釧路別保IC開通
- ・平成31年 3月 一般国道272号 上別保道路 全線開通
- ・平成31年 3月 釧路港 国際物流ターミナル運営開始
- ・令和元年 8月 北海道内国管理4空港特定運営事業等基本協定書締結
- ・令和2年 1月 北海道内7空港民間運営開始
- ・令和2年 3月 一般国道44号 根室道路 全線開通

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成15年度に事業化して、用地進捗率100%、事業進捗率約94%となっている。
(令和4年3月末時点)

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

軟弱地盤対策の見直し、中央分離構造の見直し。
令和6年度：延長17.0km(2/4)開通予定

施設の構造や工法の変更等

軟弱地盤対策の見直し、中央分離構造の見直し。
引き続きコスト縮減に取り組んでいく。

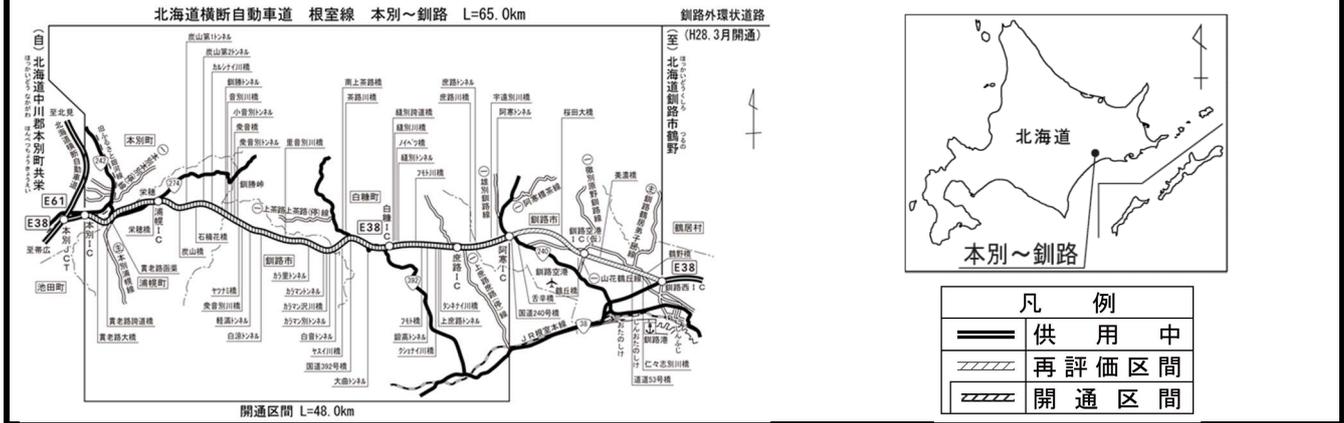
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



- ※ B/Cの上段は本別JCT～根室ICを対象とした場合、下段()書きの値は評価区間を対象にした場合の費用便益分析結果。
- ※ 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5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44号 尾幌糸魚沢道路		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 北海道開発局
起終点	自：北海道厚岸郡厚岸町尾幌 至：北海道厚岸郡厚岸町糸魚沢				延長	24.7 km
事業概要 国道44号は、釧路市を起点とし、釧路町、厚岸町を經由し、根室市に至る幹線道路である。 尾幌糸魚沢道路（24.7 km）は、高速ネットワークの拡充により釧路圏と道央・十勝圏の連絡機能の強化を図り、地域間交流の活性化、物流効率化等の支援、津波浸水被害等の災害時の救急活動、観光周遊性の向上等の支援を目的とした事業。						
R元年度事業化	R一年度都市計画決定 (R一年度変更)		R3年度用地補償着手		R3年度工事着手	
全体事業費	約650億円		事業進捗率 (令和4年3月末時点)	約4%	供用済延長	0.0 km
計画交通量	5,200～8,700台/日					
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.3 (1.3) (残事業) 2.6 (1.4)	総費用 (残事業)/事業全体 686/6,383億円 事業費：575/5,862億円 維持管理費：104/446億円 更新費：7.8/75億円	総便益 (残事業)/事業全体 1,751/8,124億円 走行時間短縮便益：1,423/6,490億円 走行経費減少便益：274/1,359億円 交通事故減少便益：54/275億円	基準年 令和4年		
感度分析の結果 事業全体及び残事業について感度分析を実施 【事業全体】交通量：B/C=1.1～1.4（交通量±10%） 【残事業】交通量：B/C=2.2～2.9（交通量±10%） 事業費：B/C=1.3～1.3（事業費±10%） 事業費：B/C=2.4～2.8（事業費±10%） 事業期間：B/C=1.3～1.3（事業期間±20%） 事業期間：B/C=2.5～2.6（事業期間±20%）						
事業の効果等 事業の必要性及び効果 ① 災害時の輸送ルート強化 ・災害発生時の避難場所の確保や救急活動及び被災地外からの救援物資等の輸送ルートの強化が期待される。 ② 重要拠点港湾釧路港の流通利便性向上 ・釧路港～十勝方面や釧路港～根室市間の所要時間が短縮されるなど、釧路港の取扱貨物の流通利便性向上が期待される。 ③ 主要な観光地への利便性向上 ・道内外からの所要時間が短縮され、釧路地域の更なる観光活性化が期待される。 ④ 水産品の流通利便性向上 ・道内各地のみならず苫小牧港から全国各地へ出荷される水産品の流通利便性向上が期待される。 ⑤ 救急搬送の安定性向上 ・釧路地域の市町村から釧路市への救急搬送時間の短縮や、血液製剤の安定した輸送ルートの確保が可能となり、救急搬送及び血液製剤輸送の安定性向上が期待される。						
関係する地方公共団体等の意見 地域から頂いた主な意見等： 釧路市など1市10町1村の首長等で構成される「北海道横断自動車道釧路地区早期建設促進期成会」等より整備促進の要望を受けている。 知事の意見： 「一般国道44号 尾幌糸魚沢道路」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、道央・十勝・釧路・根室圏の連絡機能の強化による地域間交流の拡大や、物流の効率化、道路交通の安全性の向上が図られ、経済・社会活動の活性化や道民の安全・安心な暮らしの確保に寄与することから、早期供用をお願いいたします。 なお、事業の実施に当たっては、周辺環境への影響を最小限にとどめるとともに、徹底したコスト削減を図り、引き続き、効率的・効果的な執行に努めるようお願いいたします。						

事業評価監視委員会の意見

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

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- 平成15年 6月 北海道横断自動車道根室線 池田IC～本別IC開通
- 平成17年10月 釧路市・阿寒町・音別町が合併
- 平成21年11月 北海道横断自動車道根室線 本別IC～浦幌IC開通
- 平成23年 5月 釧路港 国際バルク戦略港湾（穀物）に選定
- 平成25年12月 一般国道38号 釧路新道 全線開通（暫定2車線含む）
- 平成27年 3月 北海道横断自動車道根室線 浦幌IC～白糠IC開通
- 平成27年 4月 釧路市・弟子屈町の「水のカムイ観光圏」が観光圏に認定
- 平成27年 6月 道東地域が広域観光周遊ルート（アジアの宝悠久の自然美への道ひがし北・海・道）に認定
- 平成28年 1月 釧路市が観光立国ショーケースに認定
- 平成28年 2月 釧路港 特定貨物輸入拠点港湾（穀物）に指定
- 平成28年 3月 北海道横断自動車道根室線 白糠IC～阿寒IC開通
- 平成28年 3月 一般国道38・44号 釧路外環状道路 釧路西IC～釧路東IC開通
- 平成28年 7月 「国立公園満喫プロジェクト」に阿寒国立公園（阿寒摩周国立公園）が選定
- 平成29年 8月 「阿寒国立公園」が「阿寒摩周国立公園」へ名称変更
- 平成30年 3月 北海道内7空港特定運営事業等実施方針策定
- 平成31年 3月 一般国道38・44号 釧路外環状道路 釧路東IC～釧路別保IC開通
- 平成31年 3月 一般国道272号 上別保道路 全線開通
- 平成31年 3月 釧路港 国際物流ターミナル運営開始
- 令和元年 8月 北海道内国管理4空港特定運営事業等基本協定書締結
- 令和2年 1月 北海道内7空港民間運営開始
- 令和2年 3月 一般国道44号 根室道路 全線開通

事業の進捗状況、残事業の内容等

令和元年度に事業化して、用地進捗率約4%、事業進捗率約4%となっている。

（令和4年3月末時点）

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

引き続き、早期開通に向けて事業を進める。

施設の構造や工法の変更等

施設の構造、工法等の変更は無いが、引き続きコスト縮減に取り組んでいく。

対応方針

事業継続

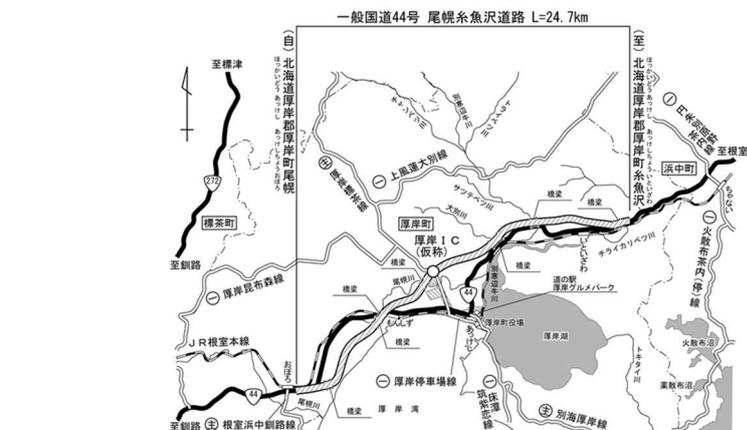
対応方針決定の理由

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

事業概要図



凡 例	
	再評価区間



※ B/Cの上段は本別JCT～根室ICを対象とした場合、下段（ ）書きの値は評価区間を対象にした場合の費用便益分析結果。

※ 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5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 ひだか 日高自動車道（一般国道235号） あつがしずない 厚賀静内道路	事業 区分 一般国道	事業 主体 国土交通省 北海道開発局
起終点 自：北海道沙流郡日高町字美原 至：北海道日高郡新ひだか町静内神森	延長 16.2 km	
事業概要 日高自動車道は、苫小牧市を起点とし、浦河町に至る高規格道路である。 厚賀静内道路は、高速ネットワークの拡充による近隣都市間の連絡機能の強化を図り、地域間交流の活性化及び国際拠点港湾苫小牧港、拠点空港新千歳空港等への物流効率化等の支援を目的とした延長16.2kmの事業である。		
H7年度事業化	H一年度都市計画決定 （H一年度変更）	H23年度用地補償着手 H23年度工事着手
全体事業費	約873億円	事業進捗率 約74%
	供用済延長 0.0 km	
計画交通量 10,000～11,400台/日		
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.2 (1.1) (残事業) 1.8 (3.5)	総費用 (残事業)/ (事業全体) 931/4,410億円 (事業費：850/4,052億円) (維持管理費：76/331億円) (更新費：4.9/27億円)
	総便益 (残事業)/ (事業全体) 1,678/5,365億円 (走行時間短縮便益：1,497/4,567億円) (走行経費減少便益：150/656億円) (交通事故減少便益：31/142億円)	基準年 令和4年
感度分析の結果 事業全体及び残事業について感度分析を実施 【事業全体】交通量：B/C=1.1～1.4（交通量±10%） 事業費：B/C=1.2～1.2（事業費±10%） 事業期間：B/C=1.2～1.2（事業期間±20%）		
【残事業】交通量：B/C=1.6～2.1（交通量±10%） 事業費：B/C=1.7～2.0（事業費±10%） 事業期間：B/C=1.7～1.8（事業期間±20%）		
事業の効果等 事業の必要性及び効果 ① 畜産品の流通利便性向上 ・速達性及び安定性の高い輸送ルートが確保され、畜産品の流通利便性向上が期待される。 ② 農産品の流通利便性向上 ・速達性及び安定性の高い輸送ルートが確保され、農産品の流通利便性向上が期待される。 ③ 水産品の流通利便性向上 ・速達性及び安定性の高い輸送ルートが確保され、水産品の流通利便性向上が期待される。 ④ 災害時の緊急輸送ルートの強化 ・津波浸水想定区域を回避するルートが確保され、災害時の緊急輸送ルートの強化が期待される。 ⑤ 救急搬送の速達性・安定性向上 ・高次医療施設のある苫小牧市や札幌市への速達性・安定性向上が期待される。 ⑥ 移住・交流人口の拡大による地域活性化 ・速達性及び定時性の高い道路ネットワークが確保されることで、移住・交流人口が拡大し、地域活性化の支援が期待される。		
関係する地方公共団体等の意見 地域から頂いた主な意見等： 浦河町など1市11町の首長等で構成される「高規格道路日高自動車道早期建設促進期成会」等より整備促進の要望を受けている。 知事の意見： 「日高自動車道（一般国道235号）厚賀静内道路」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、近隣都市間の連絡機能の強化による地域間交流の拡大や、国際拠点港湾苫小牧港、拠点空港新千歳空港等へのアクセス強化による物流の効率化、道路交通の安全性の向上が図られ、経済・社会活動の活性化や道民の安全・安心なくらしの確保に寄与することから、早期供用をお願いいたします。		

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

事業評価監視委員会の意見

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

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・平成10年 3月 苫小牧東IC～沼ノ端西IC開通
- ・平成10年 7月 沼ノ端西IC～厚真IC開通
- ・平成15年 8月 厚真IC～鶴川IC開通
- ・平成18年 3月 鶴川IC～日高富川IC開通
- ・平成18年 3月 鶴川町・穂別町が合併
- ・平成18年 3月 日高町・門別町が合併
- ・平成18年 3月 静内町・三石町が合併
- ・平成20年 8月 苫小牧港東港区へ国際コンテナターミナルが移転
- ・平成22年 3月 新千歳空港国際線ターミナル運用開始
- ・平成23年 4月 苫小牧港国際拠点港湾に指定（特定重要港湾から名称変更）
- ・平成24年 3月 日高富川IC～日高門別IC開通
- ・平成27年 9月 様似町アポイ岳ジオパークが世界ジオパークに認定
- ・平成30年 4月 日高門別IC～日高厚賀IC開通
- ・平成30年12月 新千歳空港国際ターミナル前エプロン拡張部暫定供用
- ・令和 2年 1月 北海道内7空港民間運営開始
- ・令和 2年 3月 新千歳空港国際線ターミナルビル拡張工事完了
- ・令和 2年 7月 白老町ウポポイ（民族共生象徴空間）開業
- ・令和 3年 4月 JR日高線（鶴川・様似間）廃線

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成23年度に工事着手して、用地進捗率約75%、事業進捗率約74%となっている。
(令和4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

トンネル掘削補助工法、橋梁計画、軟弱地盤対策工の見直し等による変更。
令和7年度：延長9.1km（2/2）開通予定

施設の構造や工法の変更等

トンネル掘削補助工法、橋梁計画、軟弱地盤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。

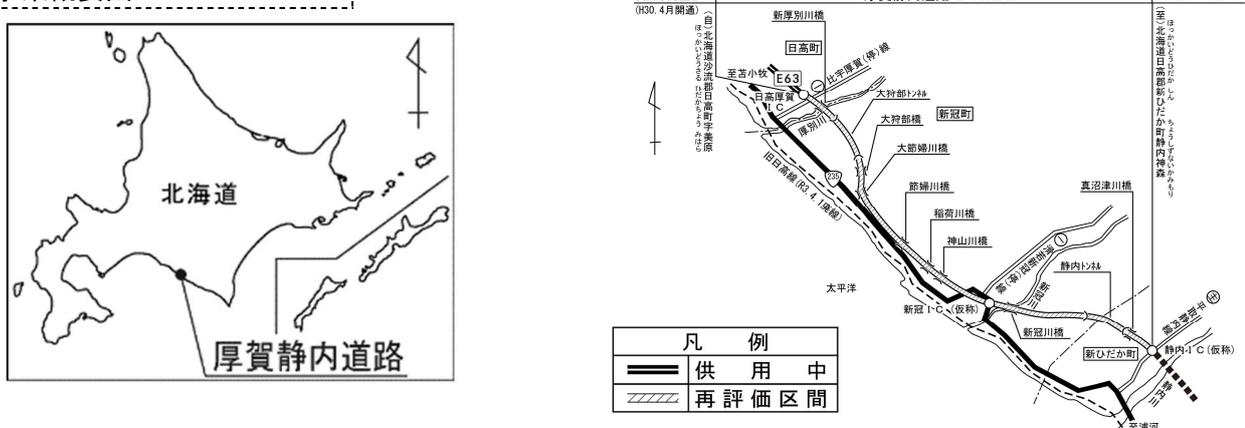
対応方針

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、費用対効果等の投資効果も確保されているため。

事業概要図



- ※ B/Cの上段は厚真IC～三石を対象とした場合、下段（ ）書きの値は評価区間を対象にした場合の費用便益分析結果。
- ※ 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5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 ひだか 日高自動車道（一般国道235号） しずないみつし 静内三石道路（静内～東静内）	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：北海道日高郡新ひだか町静内神森 至：北海道日高郡新ひだか町東静内		延長 8.0 km			
事業概要 日高自動車道は、苫小牧市を起点とし、浦河町に至る高規格道路である。 静内三石道路（静内～東静内）は、高速ネットワークの拡充による近隣都市間の連絡機能の強化を図り、地域間交流の活性化及び国際拠点港湾苫小牧港、拠点空港新千歳空港等への物流効率化等の支援を目的とした延長8.0 kmの事業である。					
R4年度事業化	R1年度都市計画決定 (H1年度変更)	R1年度用地補償着手	R1年度工事着手		
全体事業費	約520億円	事業進捗率 (令和4年3月末時点)	0%	供用済延長	0.0 km
計画交通量	7,700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) 1.2 (0.97)	(事業費) 850/4,052億円 (維持管理費) 76/331億円 (更新費) 4.9/27億円	(残事業) 1,678/5,365億円 (走行時間短縮便益) 1,497/4,567億円 (走行経費減少便益) 150/656億円 (交通事故減少便益) 31/142億円	令和4年	
感度分析の結果 事業全体及び残事業について感度分析を実施 【事業全体】交通量：B/C=1.1～1.4（交通量±10%） 事業費：B/C=1.2～1.2（事業費±10%） 事業期間：B/C=1.2～1.2（事業期間±20%） 【残事業】交通量：B/C=1.6～2.1（交通量±10%） 事業費：B/C=1.7～2.0（事業費±10%） 事業期間：B/C=1.7～1.8（事業期間±20%）					
事業の効果等 事業の必要性及び効果 ① 畜産品の流通利便性向上 ・速達性及び安定性の高い輸送ルートが確保され、畜産品の流通利便性向上が期待される。 ② 農産品の流通利便性向上 ・速達性及び安定性の高い輸送ルートが確保され、農産品の流通利便性向上が期待される。 ③ 水産品の流通利便性向上 ・速達性及び安定性の高い輸送ルートが確保され、水産品の流通利便性向上が期待される。 ④ 災害時の緊急輸送ルートの強化 ・津波浸水想定区域を回避するルートが確保され、災害時の緊急輸送ルートの強化が期待される。 ⑤ 救急搬送の速達性・安定性向上 ・高次医療施設のある苫小牧市や札幌市への速達性・安定性向上が期待される。 ⑥ 移住・交流人口の拡大による地域活性化 ・速達性及び定時性の高い道路ネットワークが確保されることで、移住・交流人口が拡大し、地域活性化の支援が期待される。					
関係する地方公共団体等の意見 地域から頂いた主な意見等： 浦河町など1市11町の首長等で構成される「高規格道路日高自動車道早期建設促進期成会」等より整備促進の要望を受けている。 知事の意見： 「日高自動車道（一般国道235号）静内三石道路（静内～東静内）」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、近隣都市間の連絡機能の強化による地域間交流の拡大や、国際拠点港湾苫小牧港、拠点空港新千歳空港等へのアクセス強化による物流の効率化、道路交通の安全性の向上が図られ、経済・社会活動の活性化や道民の安全・安心なくらしの確保に寄与することから、早期供用をお願いいたします。					

なお、事業の実施に当たっては、周辺環境への影響を最小限にとどめるとともに、徹底したコスト削減を図り、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

事業の進捗状況、残事業の内容等

令和4年度に事業化して、用地進捗率0%、事業進捗率0%となっている。

(令和4年3月末時点)

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

引き続き、早期開通に向けて事業を進める。

施設の構造や工法の変更等

施設の構造、工法等の変更は無いが、引き続きコスト削減に取り組んでいく。

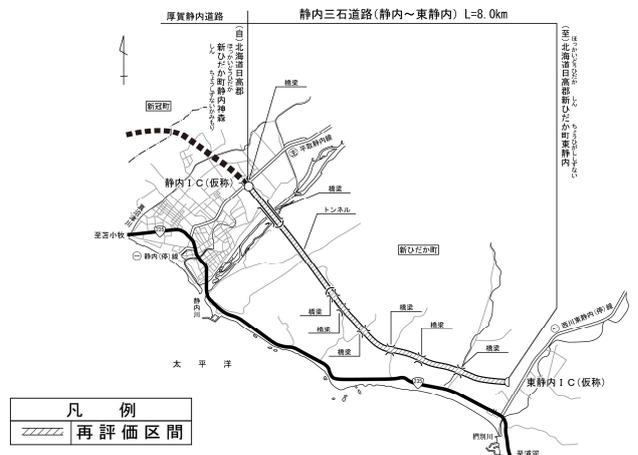
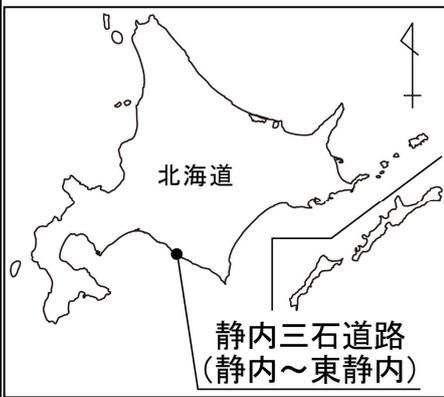
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



※ B/Cの上段は厚真IC～三石を対象とした場合、下段()書きの値は評価区間を対象にした場合の費用便益分析結果。

※ 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5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5号 倶知安余市道路（倶知安～共和）	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：北海道虻田郡倶知安町字旭 至：北海道岩内郡共和町国富	延長 11.5 km				
事業概要 倶知安余市道路は、市街等における交通混雑の緩和及び交通事故低減による安全性の向上、拠点空港新千歳空港から国際的観光地ニセコへの速達性の向上により、観光振興による地域活性化支援及び有珠山噴火等の災害時の代替路として寄与することを目的とした倶知安インターチェンジ（仮称）から余市インターチェンジに至る延長39.1 kmの事業である。					
H28年度事業化	H一年度都市計画決定 (H一年度変更)	H30年度用地補償着手	H30年度工事着手		
全体事業費	約420億円	事業進捗率 (令和4年3月末時点)	約13%	供用済延長	0.0 km
計画交通量	12,100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) 1.3 (2.0)	(残事業)/(事業全体) 952/1,628億円 事業費：823/1,499億円 維持管理費：129/129億円	(残事業)/(事業全体) 2,193/2,193億円 走行時間短縮便益：1,891/1,891億円 走行経費減少便益：249/249億円 交通事故減少便益：52/52億円	令和4年	
感度分析の結果 事業全体及び残事業について感度分析を実施 【事業全体】交通量：B/C=1.2～1.5（交通量±10%） 事業費：B/C=1.3～1.4（事業費±10%） 事業期間：B/C=1.3～1.4（事業期間±20%） 【残事業】交通量：B/C=2.0～2.6（交通量±10%） 事業費：B/C=2.1～2.5（事業費±10%） 事業期間：B/C=2.3～2.4（事業期間±20%）					
事業の効果等 事業の必要性及び効果					
① 観光振興による地域活性化支援 ・新千歳空港や札幌市からニセコ観光圏へのアクセス性が向上し、観光振興による地域活性化支援が期待される。 ② 救急搬送の速達性向上 ・峠部を回避する救急搬送ルートが確保され、速達性及び安定性の向上が期待される。 ③ 災害時の代替路の強化 ・峠部等を回避するルートが確保され、災害時の代替路の確保が期待される。 ④ 道路交通の安全性向上 ・峠部や市街地を回避するルートが確保され、道路交通の安全性向上が期待される。 ⑤ 農産品等の輸送安定性向上 ・峠部や国際海上コンテナ通行不可トンネルを回避することにより、物流拠点への速達性及び安定性の高い輸送ルートが確保され、農産品等の流通利便性向上が期待される。 ⑥ 地域産業の活性化 ・小樽・札幌方面からのアクセス性向上による新たな観光需要の創出など、更なる地域産業の活性化が期待される。					
関係する地方公共団体等の意見 地域から頂いた主な意見等： 小樽市など1市13町6村の首長等で構成される「北海道横断自動車道黒松内・小樽間建設促進期成会」等より整備促進の要望を受けている。 知事の意見： 「一般国道5号 倶知安余市道路（倶知安～共和）」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、新千歳空港から主要観光地であるニセコエリアへの速達性の向上、大規模災害時の代替ルート確保、高次医療施設への搬送時間の短縮、国際コンテナ通行支障区間の解消による物流の効率化等が図られ、道民生活の向上や経済・社会活動の活性化に寄与することから早期供用をお願いいたします。

なお、事業の実施に当たっては、周辺環境への影響を最小限にとどめるとともに、徹底したコスト削減を図り、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30年12月 北海道横断自動車道 余市IC～小樽JCT間開通
- ・令和3年12月 小樽港湾計画の改定

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成30年度に工事着手し、用地進捗率約23%、事業進捗率約13%となっている。

(令和4年3月末時点)

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

引き続き、早期開通に向けて事業を進める。

施設の構造や工法の変更等

施設の構造や工法等の変更はないが、引き続きコスト削減に取り組んでいく。

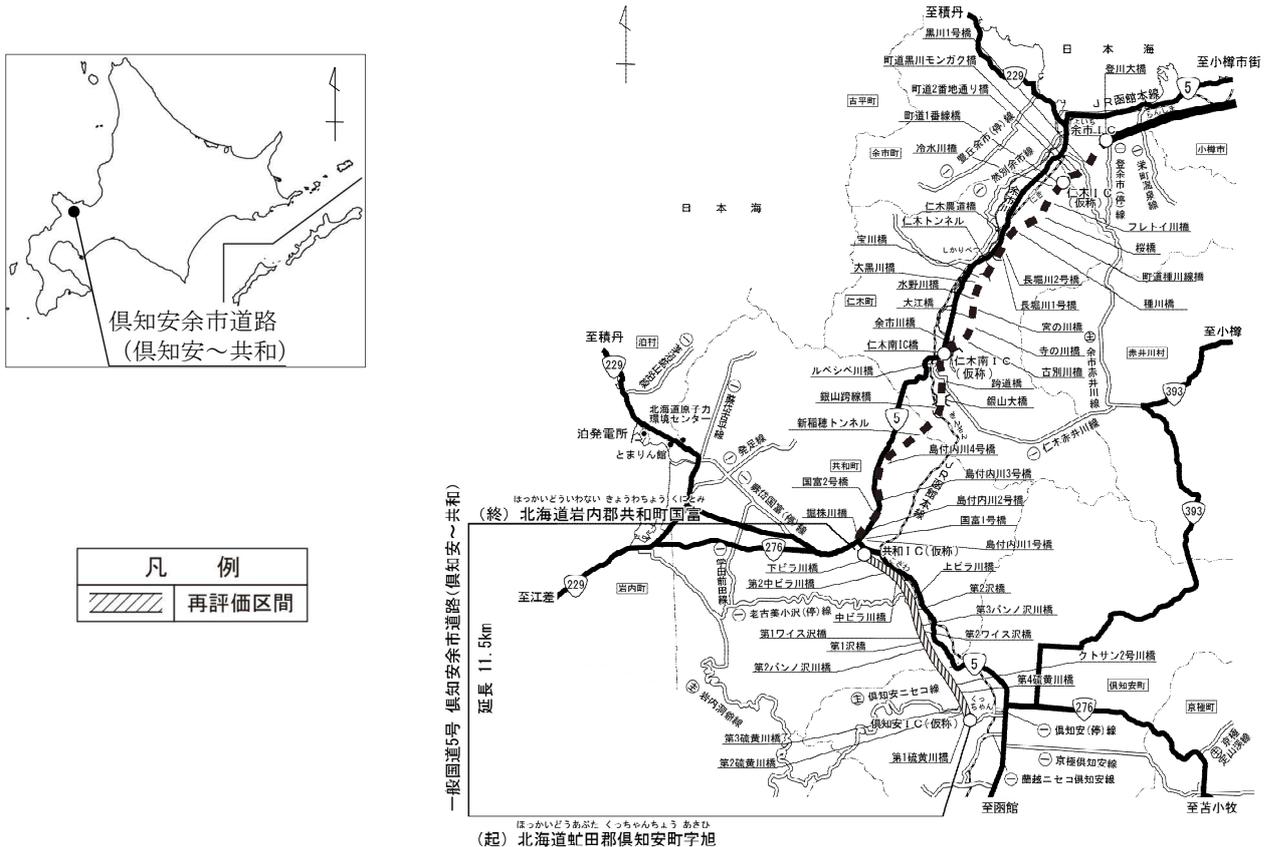
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



※ B/Cの上段は倶知安～余市を対象とした場合、下段 () 書きの値は評価区間を対象にした場合の費用便益分析結果。

※ 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5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5号 倶知安余市道路（共和～余市）		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 北海道開発局
起終点	自：北海道岩内郡共和町国富 至：北海道余市郡余市町登町				延長	27.6 km
事業概要 倶知安余市道路は、市街等における交通混雑の緩和及び交通事故低減による安全性の向上、拠点空港新千歳空港から国際的観光地ニセコへの速達性の向上により、観光振興による地域活性化支援及び有珠山噴火等の災害時の代替路として寄与することを目的とした倶知安インターチェンジ（仮称）から余市インターチェンジに至る延長39.1 kmの事業である。						
H26年度事業化		H-年度都市計画決定 （H-年度変更）		H28年度用地補償着手		H28年度工事着手
全体事業費	約1,280億円		事業進捗率 （令和4年3月末時点）	約45%	供用済延長	0.0 km
計画交通量	14,100～15,400台/日					
費用対効果 分析結果	B/C （事業全体） 1.3 （1.4） （残事業） 2.3 （2.8）	総費用 （残事業）/（事業全体） 952/1,628億円 （事業費：823/1,499億円） 維持管理費：129/129億円	総便益 （残事業）/（事業全体） 2,193/2,193億円 （走行時間短縮便益：1,891/1,891億円） 走行経費減少便益：249/249億円 交通事故減少便益：52/52億円	基準年 令和4年		
感度分析の結果 事業全体及び残事業について感度分析を実施 【事業全体】交通量：B/C=1.2～1.5（交通量±10%） 事業費：B/C=1.3～1.4（事業費±10%） 事業期間：B/C=1.3～1.4（事業期間±20%） 【残事業】交通量：B/C=2.0～2.6（交通量±10%） 事業費：B/C=2.1～2.5（事業費±10%） 事業期間：B/C=2.3～2.4（事業期間±20%）						
事業の効果等 事業の必要性及び効果 ① 観光振興による地域活性化支援 ・新千歳空港や札幌市からニセコ観光圏へのアクセス性が向上し、観光振興による地域活性化支援が期待される。 ② 救急搬送の速達性向上 ・峠部を回避する救急搬送ルートが確保され、速達性及び安定性の向上が期待される。 ③ 災害時の代替路の強化 ・峠部等を回避するルートが確保され、災害時の代替路の確保が期待される。 ④ 道路交通の安全性向上 ・峠部や市街地を回避するルートが確保され、道路交通の安全性向上が期待される。 ⑤ 農産品等の輸送安定性向上 ・峠部や国際海上コンテナ通行不可トンネルを回避することにより、物流拠点への速達性及び安定性の高い輸送ルートが確保され、農産品等の流通利便性向上が期待される。 ⑥ 地域産業の活性化 ・小樽・札幌方面からのアクセス性向上による新たな観光需要の創出など、更なる地域産業の活性化が期待される。						
関係する地方公共団体等の意見 地域から頂いた主な意見等： 小樽市など1市13町6村の首長等で構成される「北海道横断自動車道黒松内・小樽間建設促進期成会」等より整備促進の要望を受けている。 知事の意見： 「一般国道5号 倶知安余市道路（共和～余市）」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、新千歳空港から主要観光地であるニセコエリアへの速達性の向上、大規模災害時の代替ルート確保、高次医療施設への搬送時間の短縮、国際コンテナ通行支障区間の解消による物流の効率化等が図られ、道民生活の向上や経済・社会活動の活性化に寄与することから早期供用をお願いいたします。						

なお、事業の実施に当たっては、周辺環境への影響を最小限にとどめるとともに、徹底したコスト削減を図り、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26年 7月 蘭越町・ニセコ町・倶知安町の「ニセコ観光圏」が観光圏に認定
- ・平成27年 4月 道の駅「あかいがわ」開業
- ・平成30年12月 北海道横断自動車道 余市IC～小樽JCT間開通
- ・令和 3年12月 小樽港港湾計画の策定

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成28年度に工事着手し、用地進捗率約89%、事業進捗率約45%となっている。

(令和4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

トンネル掘削補助工法の見直しや軟弱地盤対策工の見直し等。
引き続き、早期開通に向けて事業を進める。

施設の構造や工法の変更等

トンネル掘削補助工法の見直しや軟弱地盤対策工の見直し等による変更。
引き続きコスト削減に取り組んでいく。

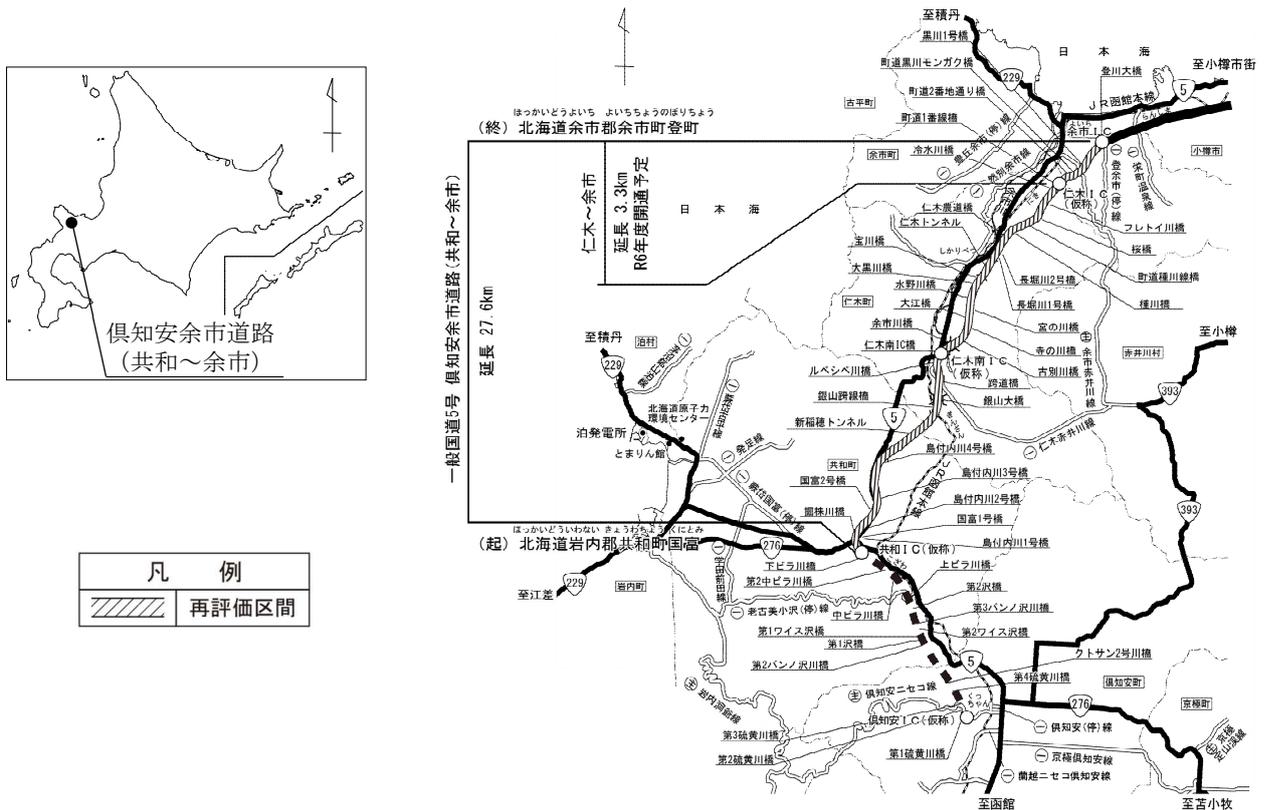
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



※ B/Cの上段は倶知安～余市を対象とした場合、下段()書きの値は評価区間を対象にした場合の費用便益分析結果。

※ 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5年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課

担当課長名：長谷川 朋弘

事業名 北海道縦貫自動車道 <small>ななえ おおぬま</small> 七飯～大沼	事業区分 高速自動車国道 事業主体 国土交通省 北海道開発局													
起終点 自：北海道亀田郡七飯町字仁山 至：北海道茅部郡森町赤井川	延長 10.0 km													
事業概要 北海道縦貫自動車道は、函館市を起点とし、室蘭市、札幌市、旭川市、士別市、名寄市等を経由して稚内市に至る高規格道路である。 七飯～大沼は、高速ネットワークの拡充による道央圏と道南圏の連絡機能の強化を図り、地域間交流の活性化及び重要港湾函館港、拠点空港函館空港等への物流の効率化等の支援を目的とした、七飯インターチェンジ（仮称）から大沼公園インターチェンジに至る延長10.0 kmの事業である。														
H17年度事業化 （新直轄方式）	H一年度都市計画決定 （H一年度変更）	H17年度用地補償着手	H27年度工事着手											
全体事業費	約1,004億円	事業進捗率 <small>（令和3年3月末時点）</small>	約26%	供用済延長	0.0 km									
計画交通量		14,600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 <small>（事業全体）</small> </td> <td style="text-align: center;"> 1.3 </td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;"> <small>（残事業）</small> </td> <td style="text-align: center;"> 2.1 </td> </tr> </table>	B/C <small>（事業全体）</small>	1.3	<small>（残事業）</small>	2.1	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;"> 総費用 <small>（残事業）/（事業全体）</small> </td> <td style="text-align: center;"> 604/939億円 事業費：580/915億円 維持管理費：25/25億円 </td> </tr> </table>	総費用 <small>（残事業）/（事業全体）</small>	604/939億円 事業費：580/915億円 維持管理費：25/25億円	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;"> 総便益 <small>（残事業）/（事業全体）</small> </td> <td style="text-align: center;"> 1,250/1,250億円 走行時間短縮便益：1,086/1,086億円 走行経費減少便益：140/140億円 交通事故減少便益：24/24億円 </td> </tr> </table>	総便益 <small>（残事業）/（事業全体）</small>	1,250/1,250億円 走行時間短縮便益：1,086/1,086億円 走行経費減少便益：140/140億円 交通事故減少便益：24/24億円	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;"> 基準年 </td> <td style="text-align: center;"> 令和4年 </td> </tr> </table>	基準年	令和4年
B/C <small>（事業全体）</small>	1.3													
<small>（残事業）</small>	2.1													
総費用 <small>（残事業）/（事業全体）</small>	604/939億円 事業費：580/915億円 維持管理費：25/25億円													
総便益 <small>（残事業）/（事業全体）</small>	1,250/1,250億円 走行時間短縮便益：1,086/1,086億円 走行経費減少便益：140/140億円 交通事故減少便益：24/24億円													
基準年	令和4年													
感度分析の結果														
事業全体及び残事業について感度分析を実施														
【事業全体】交通量：B/C=1.1～1.5（交通量±10%） 事業費：B/C=1.3～1.4（事業費±10%） 事業期間：B/C=1.3～1.4（事業期間±20%）														
【残事業】交通量：B/C=1.8～2.4（交通量±10%） 事業費：B/C=1.9～2.3（事業費±10%） 事業期間：B/C=2.0～2.1（事業期間±20%）														
事業の効果等 事業の必要性及び効果														
① 交通混雑の緩和及び道路交通の安全性向上 ・交通転換が図られ、交通混雑の緩和及び道路交通の安全性向上が期待される。														
② 物流の利便性向上 ・定時性及び安定性の高い輸送ルートが確保され、物流の利便性向上が期待される。														
③ 主要な観光地への利便性向上 ・広域観光の周遊性が向上し、更なる観光の活性化が期待される。														
④ 救急搬送の安定性向上 ・急カーブや急勾配が回避され、函館市の高次医療施設への速達性・安定性向上が期待される。														
⑤ 災害時の緊急輸送ルートの強化 ・国道5号の代替路が確保され、救命・救助活動や緊急物資支援など、復旧・復興に寄与する緊急輸送ルートの強化が期待される。														
関係する地方公共団体等の意見														
地域から頂いた主な意見等： 函館市など2市16町の首長等で構成される「北海道縦貫自動車道建設促進道南地方期成会」等より整備促進の要望を受けている。														
知事の意見： 「北海道縦貫自動車道 七飯～大沼」事業を「継続」とした「対応方針（原案）」案について、異議はありません。 当該事業は、高速ネットワークの拡充による道央圏と道南圏の連絡強化により、地域間交流の活性化や物流の効率化が図られるほか、新函館北斗駅へのアクセスが強化されるなど、道民生活の向上や経済・社会活動の活性化に寄与することから、早期供用をお願いいたします。 なお、事業の実施に当たっては、周辺環境への影響を最小限にとどめるとともに、徹底したコスト削減を図り、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17年 4月 市町村合併により、森町及び砂原町が「森町」となる
- ・平成17年 6月 函館空港新ターミナルビル開業
- ・平成17年10月 市町村合併により、八雲町及び熊石町が「八雲町」となる
- ・平成18年 2月 市町村合併により、上磯町及び大野町が「北斗市」となる
- ・平成18年11月 シーニックバイウェイ北海道「函館・大沼・噴火湾ルート」指定
- ・平成23年度～ 函館港北ふ頭地区複合一貫輸送ターミナル整備事業
- ・平成24年 3月 国道278号 尾札部道路 函館市安浦町～函館市豊崎町開通
- ・平成24年11月 北海道縦貫自動車道 八雲IC～大沼公園IC開通
- ・平成25年 3月 国道278号 鹿部道路全線開通
- ・平成27年12月 シーニックバイウェイ北海道「どうなん・追分ルート」指定
- ・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28年度～ 函館港若松地区におけるクルーズ船に対応した港湾整備
- ・平成29年 1月 函館空港国際線ターミナル拡張
- ・平成29年 3月 函館港幹線臨港道路湾岸線全線開通
- ・平成30年 3月 道の駅「なないろ・ななえ」開業
- ・平成30年10月 函館港若松地区クルーズ船岸壁暫定供用
- ・令和元年 7月 「北海道・北東北の縄文遺跡群」世界文化遺産国内推薦候補選定
- ・令和 2年 1月 北海道内7空港民間運営開始
- ・令和 3年 3月 函館新外環状道路 函館IC～函館空港IC開通
- ・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
- ・令和 3年 7月 史跡「垣ノ島遺跡」一般公開
- ・令和 4年 3月 函館・江差自動車道 函館IC～木古内IC開通

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成27年度に工事着手し、用地進捗率100%、事業進捗率約26%となっている。

(令和4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

トンネル掘削補助工法の見直し、中央分離構造等の見直し等。
引き続き、早期開通に向けて事業を進める。

施設の構造や工法の変更等

トンネル掘削補助工法の見直し、中央分離構造等の見直し等による変更。
引き続きコスト縮減に取り組んでいく。

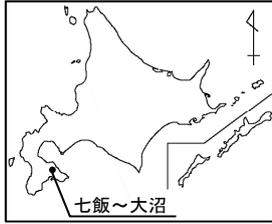
対応方針

事業継続

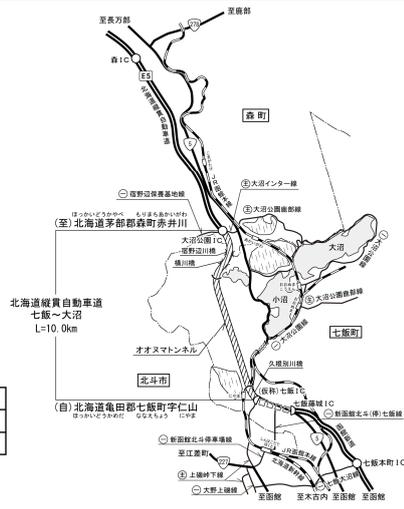
対応方針決定の理由

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

事業概要図



凡 例	
	供 用 中
	再 評 価 区 間



- ※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したものの。
- ※ 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5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	津軽自動車道 青森～鰺ヶ沢 (一般国道101号 柏浮田道路)		事業区分	一般国道	事業主体	国道交通省 東北地方整備局
起終点	白：青森県つがる市柏稲盛 至：青森県つがる市木造越水			延長	12.3Km	
事業概要						
柏浮田道路は、一般国道101号において青森県つがる市柏稲盛から同市木造越水に至る延長12.3kmの自動車専用道路である。(津軽自動車道は、青森県青森市から青森県鰺ヶ沢町に至る延長約38kmの高規格道路であり、これまでに約23kmが供用している)						
H30年度事業化		H29年度都市計画決定		R2年度用地着手		R3年度工事着手
全体事業費		約380億円		事業進捗率		約4%
				(令和4年3月末時点)		供用済延長 -km
計画交通量		7,400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)		総便益 (残事業)/(事業全体)		基準年 令和4年
	(残事業)	354/1,880億円 事業費：293/1,574億円 維持管理費：61/291億円 更新費：/15億円		376/3,008億円 走行時間短縮便益：286/2,386億円 走行経費減少便益：68/447億円 交通事故減少便益：22/174億円		
感度分析の結果						
【事業全体】交通量変動：B/C 1.6～1.9(交通量 ±10%) 【残事業】B/C 1.04～1.2(交通量 ±10%) 事業費変動：B/C 1.6～1.6(事業費 ±10%) B/C 0.98～1.2(事業費 ±10%) 事業期間変動：B/C 1.6～1.6(事業期間 ±20%) B/C 0.98～1.1(事業期間 ±20%)						
事業の効果等						
① 円滑なモビリティの確保 ・渋滞損失時間：30.5万人・時間/年、渋滞損失削減率：約8割削減						
② 安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設へのアクセスが向上						
③ 災害への備え ・青森県緊急輸送道路ネットワーク計画において、国道101号が「第一次緊急輸送道路」に指定 ・当該道路並行現道区間の冬期交通障害区間を解消						
他9項目に該当						
関係する地方公共団体等の意見						
○青森県知事の意見 令和4年8月17日付け国東整企画第71号で意見照会のあったことについて、対応方針(原案)のとおり事業継続に異存はありません。 本県においては、いまだ未整備区間が多く残り、柏浮田道路を含む津軽自動車道は、東北縦貫自動車道と共に、産業の発展や観光の振興に大きく寄与するとともに、災害時における代替機能を有する重要な路線であり、本県が目指す「選ばれる青森」の実現に必要な社会基盤であります。 また、国が掲げる「地方創生」や「国土強靱化」を推し進めるためには、高規格幹線道路網の整備が不可欠であることから、今後も着実に整備を進め、早期供用が図られるよう特段の御配慮をお願いします。 ○以下の団体等から、「柏浮田道路」整備促進について要望あり。 ・青森県						
事業評価監視委員会の意見						
・対応方針(原案)の事業継続は妥当である。						
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等						
・この事業の目的が失われるような道路交通状況の変化及び関連プロジェクト等の変更はない。						

事業の進捗状況、残事業の内容等

・平成30年度新規事業化、用地進捗率約7%、事業進捗率約4%（令和4年3月末時点）

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

・事業の進捗に係る問題はない。

施設の構造や工法の変更等

・機能補償のボックスカルバートを集約し、コスト縮減を図っている。

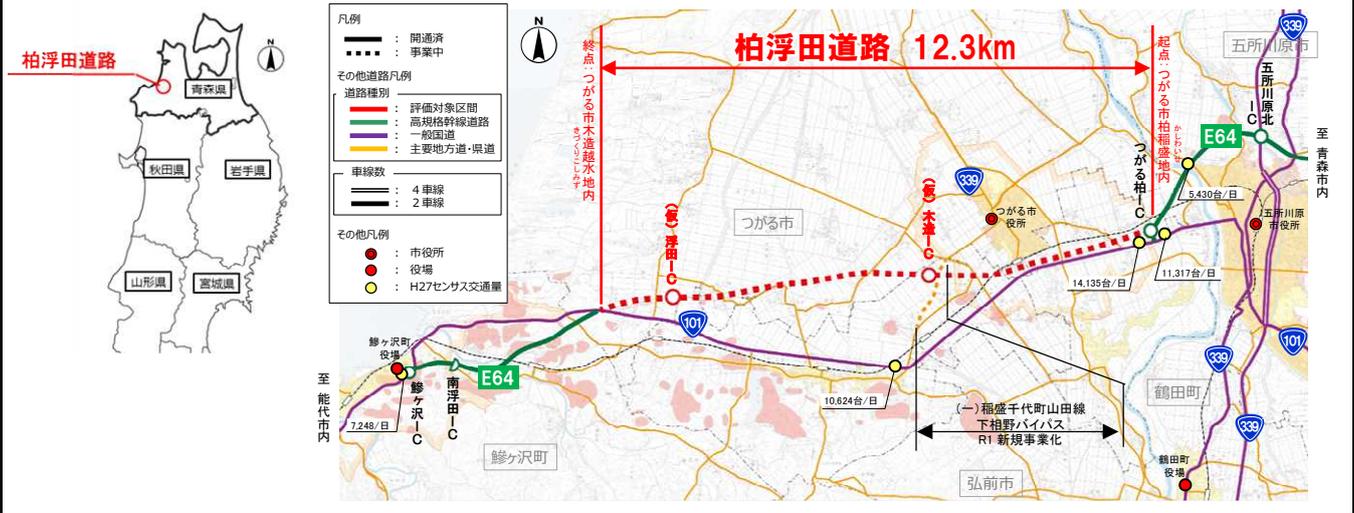
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

冬期交通環境の改善、周遊観光を支援、地域産業を活性化、救急搬送の速達性の向上等のため、早期整備の必要性が高い。

事業概要図



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

再評価結果（令和5年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課
担当課長名：長谷川 朋弘

事業名	一般国道4号 北上拡幅 <small>きたかみかくふく</small>	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局
起終点	自：岩手県北上市相去町字笹長根 <small>きたかみ あいさり ささながね</small> 至：岩手県北上市飯豊町村崎野19地割 <small>きたかみ いいとよ むらさきの ちわり</small>			延長	12.2 km
事業概要					
一般国道4号は東京都中央区から青森県青森市に至る延長836.4kmの主要な幹線道路である。北上拡幅は、岩手県北上市相去町字笹長根～飯豊町村崎野19地割間に至る延長12.2kmの4車線道路である。					
S57年度事業化		H7年度都市計画決定		S58年度用地着手	
S57年度工事着手		S57年度事業費		S57年度事業進捗率	
約207億円		約95%		供用済延長 9.2 km	
(令和4年3月末時点)					
計画交通量 30,600台/日					
費用対効果分析結果	B/C	総費用	総便益	基準年	
	(事業全体) 1.4	(残事業) 4.9	(事業全体) 30億円 / 475億円 (残事業) 19億円 / 431億円 維持管理費：11億円 / 44億円	(事業全体) 147億円 / 667億円 (残事業) 129億円 / 567億円 走行経費減少便益：16億円 / 91億円 交通事故減少便益：1.3億円 / 8.3億円	令和4年
感度分析の結果 残事業について感度分析を実施					
【全体事業】 交通量変動：B/C=1.3~1.5(交通量 ±10%) 事業費変動：B/C=1.4~1.4(事業費 ±10%) 事業期間変動：B/C=1.3~1.5(事業期間 ±20%)					
【残事業】 B/C=4.4~5.4(交通量 ±10%) B/C=4.7~5.3(事業費 ±10%) B/C=4.8~5.1(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及び削減率 (渋滞損失時間：16.2万人・時間/年、渋滞損失削減率：約8割削減)					
②国土・地域ネットワークの構築 ・当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する (北上市～奥州市 38分→37分(1分短縮))					
③災害への備え ・岩手県地域防災計画にて緊急輸送道路(1次路線)に指定					
他12項目に該当					
関係する地方公共団体等の意見					
○岩手県知事の意見					
1 「対応方針(現案)」案に対して異議ありません。					
2 一般国道4号北上拡幅は、自動車産業など東北有数の産業集積地である北上・金ヶ崎地域の渋滞区間の緩和・解消などの効果が期待されることから、早期完成に向け、コスト縮減にも最大限に配慮しながら、事業の進捗を図るようお願いします。					
○以下の団体等から、整備促進について要望あり 北上市(北上市長)					
事業評価監視委員会の意見					
・対応方針(原案)の事業継続は妥当である。					
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等					
・この事業の目的が失われるような道路交通状況の変化及び関連プロジェクト等の変更はない。					
事業の進捗状況、残事業の内容等					
・昭和57年度新規事業化、用地進捗率約98%、事業進捗率約95%(令和4年3月末時点)					
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等					
・事業の進捗に係る問題はない。					
施設の構造や工法の変更等					
・歩道拡幅構造の見直しにより、コスト縮減を図っている。					

対応方針 事業継続

対応方針決定の理由

国道4号の交通混雑の緩和、交通事故の減少、救急医療体制の強化、沿線自治体の産業支援、冬期における円滑な物流の確保等のため、早期整備の必要性が高い。

事業概要図



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

再評価結果（令和5年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課

担当課長名：長谷川 朋弘

事業名	一般国道4号 <small>つきだて</small> 築館バイパス		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局
起終点	自：宮城県栗原市築館赤坂 至：宮城県栗原市築館城生野			延長	6.4 km	
事業概要	<p>一般国道4号は、東京都中央区から青森市までの福島市、仙台市、盛岡市等の東北地方の主要都市を結ぶ、延長約836.4kmの主要幹線道路である。</p> <p>築館バイパスは、宮城県栗原市内を通過する延長6.4kmの2～4車線道路である。</p>					
S58年度事業化	S56年度都市計画決定 (H23年度、令和4年度変更)	H7年度用地着手	H13年度工事着手			
全体事業費	約180億円	事業進捗率 (令和4年3月末時点)	約52%	供用済延長	3.8 km(暫定)	
計画交通量	12,000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 1.01 残事業 1.4	(残事業)/事業全体 84/275億円 事業費：64/237億円 維持管理費：20/38億円	(残事業)/事業全体 118/278億円 走行時間短縮便益：89/223億円 走行経費減少便益：19/41億円 交通事故減少便益：8.9/14億円	令和4年		
感度分析の結果	<p>【事業全体】交通量変動：B/C=0.95～1.1（交通量±10%） 【残事業】B/C=1.2～1.6（交通量±10%）</p> <p>事業費変動：B/C=0.99～1.03（事業費±10%） B/C=1.3～1.5（事業費±10%）</p> <p>事業期間変動：B/C=0.9～1.1（事業期間±20%） B/C=1.3～1.5（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及び削減率 (渋滞損失時間：28.6万人・時間/年、渋滞損失削減率：約8割削減) <p>②安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> 栗原市（金成地区）から大崎市民病院（大崎市）へのアクセス性が向上（現況53分→整備後49分） <p>③災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> 宮城県緊急輸送道路ネットワーク計画において、国道4号が「第一次緊急輸送道路」に指定 <p style="text-align: right;">他7項目に該当</p>					
関係する地方公共団体等の意見	<p>○宮城県知事の意見</p> <p>「対応方針（原案）」のとおり「継続」で異議ありません。</p> <p>一般国道4号は、東日本の縦の大動脈として東北全域の産業経済活動や地域間交流を支える、極めて重要な役割を担う幹線道路であり、東日本大震災においては、並行する東北縦貫自動車道とともに、被災地への支援活動にも大きな役割を果たした。</p> <p>評価対象の「築館バイパス」は、栗原市街地を通過する国道4号の慢性的な渋滞解消を図る事業であり、さらに、医療施設へのアクセス性向上や物流の効率化などに寄与することから、一日も早い完成が待たれるとともに、本県の重点施策である「防災道路ネットワークの構築」さらに「富県躍進」の実現に向けて非常に重要な道路である。</p> <p>今回の評価は、社会情勢の変化に伴う変更を踏まえた内容となっており、事業継続は妥当であると考えられるため、対応方針（原案）に対し、「異議なし」とする。</p> <p>今後も、コスト縮減にも最大限配慮しながら、一日も早い完成に向けて、事業を推進していただきたい。</p>					

○以下の団体等から、「築館バイパス」の整備促進について要望あり

- ・宮城県（宮城県知事）
- ・栗原市（栗原市長）
- ・一般国道4号築館バイパス整備促進期成同盟会（栗原市長）
- ・国道4号拡幅改良（4車線）建設促進期成同盟会（大崎市長） 他

事業評価監視委員会の意見

- ・対応方針（原案）の事業継続は妥当である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・この事業の目的が失われるような道路交通状況の変化及び関連プロジェクト等の変更はない。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・昭和58年度新規事業化、用地進捗率約70%、事業進捗率約52%（令和4年3月末時点）

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・事業の進捗に係る問題はない。

施設の構造や工法の変更等

- ・側道を設置し横断函渠を集約することにより、コスト縮減を図っている。

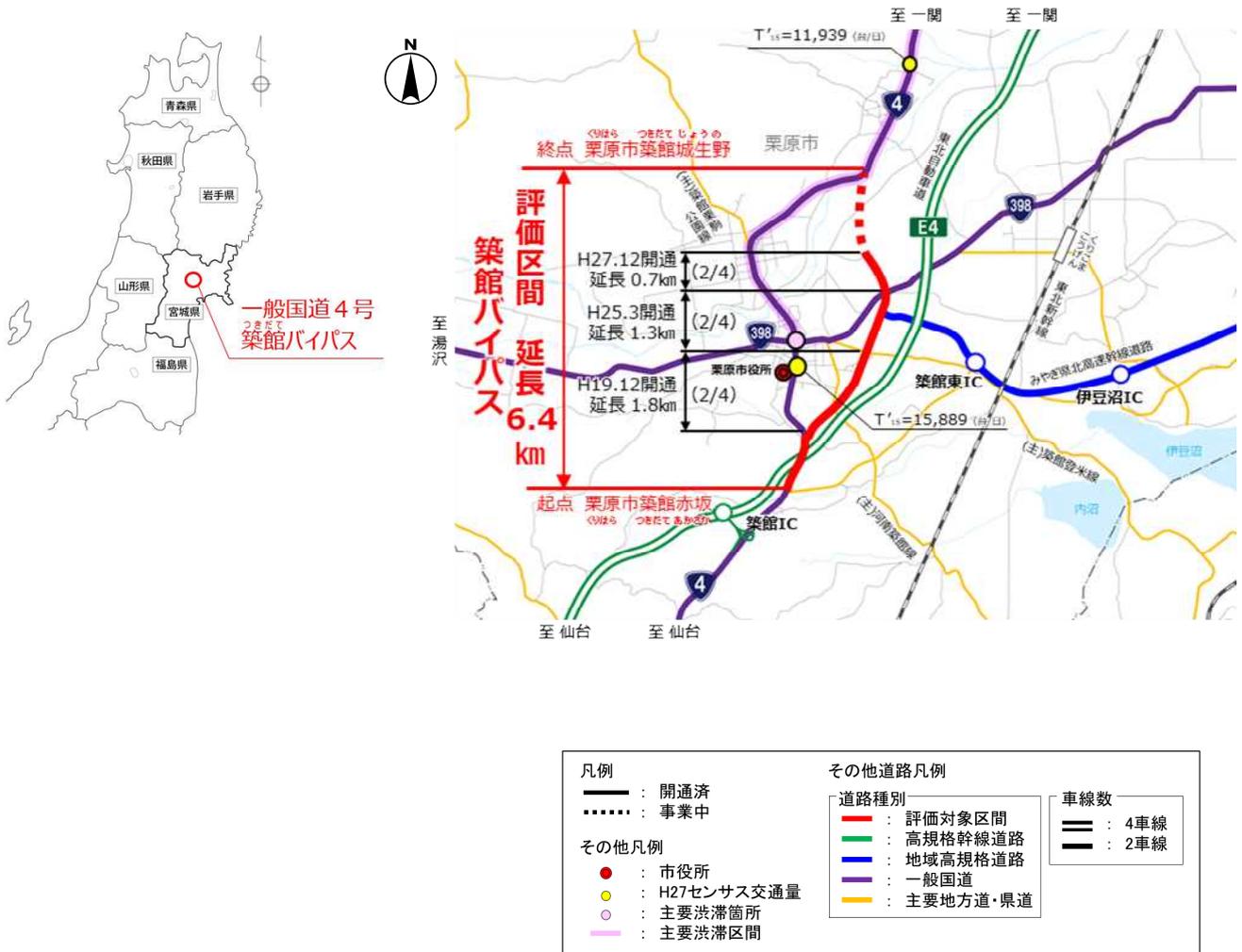
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

- ・国道4号における交通混雑の緩和、交通安全の確保、救急搬送の効率化、生活道路の安全性向上等のため、早期整備の必要性が高い。

事業概要図



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

再評価結果（令和5年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課
担当課長名：長谷川 朋弘

事業名	日本海沿岸東北自動車道 能代～小坂 (一般国道7号 ニツ井今 泉道路)	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局
起終点	自：秋田県能代市ニツ井町小繫 至：秋田県北秋田市坊沢			延長	5.9 km
事業概要					
<p>日本海沿岸東北自動車道は、新潟県新潟市を起点として秋田県能代市や秋田県大館市を経て青森県青森市に至る高規格道路である。</p> <p>ニツ井今泉道路は、日本海沿岸東北自動車道の一部を構成する道路として、事故減少、災害時の信頼性、救急医療支援、地域産業・物流支援、観光地域交流支援、企業立地支援を目的とした、能代市ニツ井町から北秋田市坊沢を結ぶ延長5.9 kmの自動車専用道路である。</p>					
H24年度事業化		H一年度都市計画決定		H25年度用地着手	
H26年度工事着手					
全体事業費		約543億円	事業進捗率	約73%	供用済延長
			(令和4年3月末時点)		— km
計画交通量		10,900台/日			
費用対効果分析結果	B/C (事業全体)	総費用 (残事業)/(事業全体)		総便益 (残事業)/(事業全体)	
	1.2 (0.6)	230億円/4,878億円		313億円/5,923億円	
	(残事業)	事業費：189億円/4,103億円 維持管理費：41億円/745億円 更新費： 億円/29億円		走行時間短縮便益：254億円/4,828億円 走行経費減少便益：45億円/928億円 交通事故減少便益：14億円/168億円	
	1.4 (1.3)			基準年：令和4年	
感度分析の結果					
<p>【全体事業】 交通量変動：B/C=1.1～1.4(交通量 ±10%) 【残事業】 B/C=1.2～1.6(交通量 ±10%)</p> <p>事業費変動：B/C=1.2～1.2(事業費 ±10%) B/C=1.3～1.5(事業費 ±10%)</p> <p>事業期間変動：B/C=1.2～1.2(事業期間 ±20%) B/C=1.3～1.4(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"> 能代市から大館能代空港へのアクセス向上が見込まれる(現況:50分→整備後:45分*) <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> 小坂町から能代港へのアクセス向上が見込まれる(現況:78分→整備後:73分*) <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である能代市～大館市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構築(現況:74分→整備後:69分*) <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> 主要な観光地へのアクセス向上が期待される。 (道の駅「ふたつ」957千人/R3年、世界遺産「白神山地」と関連施設307千人/R2年) <p>⑤災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> 緊急輸送道路ネットワーク計画に位置付けがある(一般国道7号は秋田県緊急輸送道路ネットワーク計画において「第1次緊急輸送道路」に指定)。 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。 					
※整備後は他の事業中区間の効果も含む 他10項目に該当					
関係する地方公共団体等の意見					
○秋田県知事の意見					
<p>国の対応方針(原案)(案)については、異議ありません。</p> <p>本県では、今年度から新たな県政運営の指針である「新秋田元気創造プラン」をスタートさせ、安全・安心で、快適な質の高い幹線道路ネットワークの構築に向けて、高規格道路のミッシングリンクの解消や機能強化に取り組むとともに、企業立地や観光振興につながる道路の整備を推進しております。</p> <p>当該路線は、日本海沿岸自動車道の一部を構成するものであり、産業集積の促進や物流の効率化など、暮らしと地域経済を支えるストック効果の発現が期待されるほか、近年の激甚化、頻発化する災害時には、国道7号とのダブルネットワークの構築による交通機能の確保が重要であることから、早期の整備が必要であります。</p> <p>特に、現道活用に課題のあった「(仮称)今泉IC～蟹沢IC間」の整備については、本事業の中で実施していただくこととなり、平常時・災害時問わず、信頼性の高い高規格道路ネットワークの構築に大きく寄与するものと考えております。</p>					

引き続き、コスト縮減に努めながら事業の促進をお願いするほか、今般崩落した斜面の安定対策状況を踏まえ、出来る限り早期に開通見通しを公表していただくとともに、「(仮称)今泉IC～蟹沢IC間」についても、早期着工・完成を図るようお願いいたします。

事業評価監視委員会の意見

- ・対応方針(原案)の事業継続は妥当である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・この事業の目的が失われるような道路交通状況の変化及び関連プロジェクト等の変更はない。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・平成24年度新規事業化、用地進捗率約85%、事業進捗率約73%(令和4年3月末時点)

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・事業の進捗に係る問題はない。

施設の構造や工法の変更等

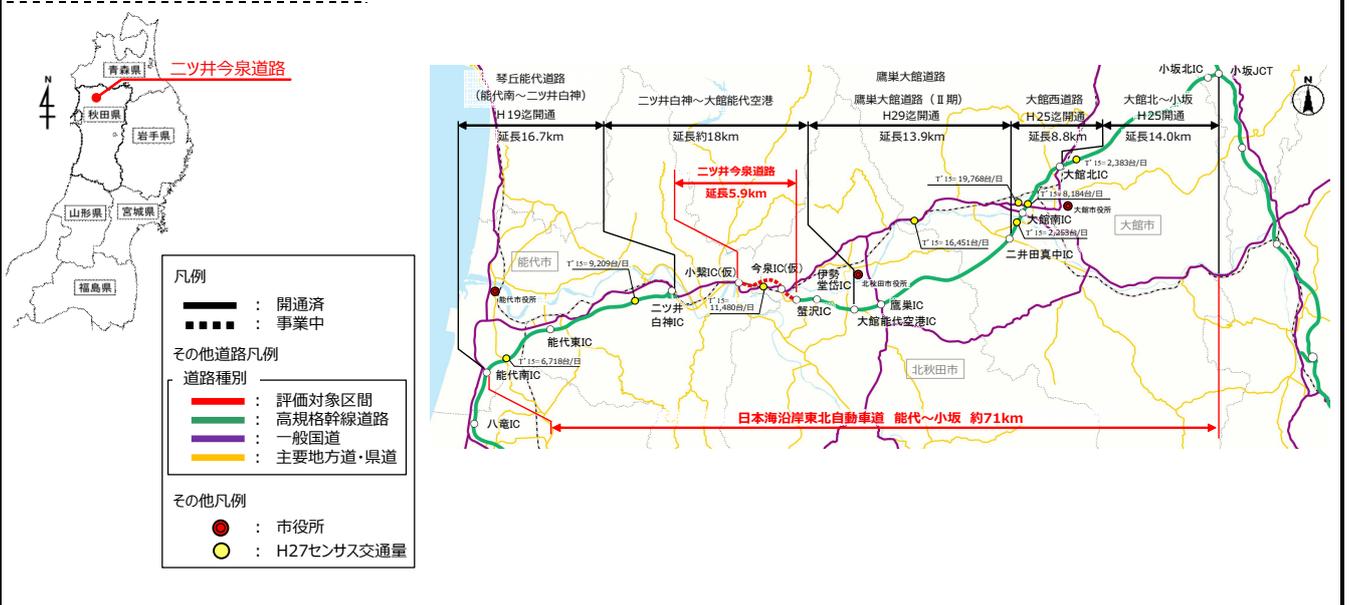
- ・トンネル設備の見直しにより、コスト縮減を図っている。

対応方針 **事業継続**

対応方針決定の理由

事故減少、災害時の信頼性、救急医療支援、地域産業・物流支援、観光地域交流支援、企業立地支援等のため、早期整備の必要性が高い。

事業概要図



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

再評価結果（令和5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 にほんかいえんがんとく 日本海沿岸東北自動車道 酒田～由利本荘 （一般国道7号 遊佐象潟道路）	事業区分 一般国道	事業主体 国土交通省 東北地方整備局
起終点 自：山形県飽海郡遊佐町北目 至：秋田県にかほ市象潟町小滝	延長 17.9km	
事業概要 日本海沿岸東北自動車道は、新潟県新潟市を起点として山形県酒田市や秋田県秋田市を経て青森県青森市に至る高規格道路である。 遊佐象潟道路は、日本海沿岸東北自動車道の一部を構成する一般国道の自動車専用道路で、山形県飽海郡遊佐町北目から秋田県にかほ市象潟町小滝に至る延長17.9kmの自動車専用道路である。		
H25年度事業化 H24年度都市計画決定 H27年度用地着手 H28年度工事着手		
全体事業費 約800億円 事業進捗率 約46% 供用済延長 —km <small>（令和4年3月末時点）</small>		
計画交通量 11,000台/日		
費用対効果分析結果 B/C (事業全体) 1.6 (1.2) (残事業) 2.3 (2.2)	総費用 (残事業)/(事業全体) 534億円/4,545億円 (事業費: 405億円/3,856億円) (維持管理費: 127億円/ 634億円) (更新費: 2.2億円/ 55億円)	総便益 (残事業)/(事業全体) 1,212億円/7,095億円 (走行時間短縮便益: 905億円/5,996億円) (走行経費減少便益: 253億円/ 868億円) (交通事故減少便益: 54億円/ 231億円)
基準年 令和4年		
感度分析の結果 【事業全体】 交通量変動: B/C=1.4~1.7 (交通量 ±10%) 【残事業】 B/C=2.0~2.6 (交通量 ±10%) 事業費変動: B/C=1.5~1.6 (事業費 ±10%) B/C=2.1~2.5 (事業費 ±10%) 事業期間変動: B/C=1.6~1.6 (事業期間±20%) B/C=2.2~2.3 (事業期間±20%)		
事業の効果等 ①円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減 （渋滞損失時間：14.2万人・時間/年、渋滞損失削減率：約6割削減） ②物流効率化の支援 ・重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上 （にかほ市～酒田港 現況41分⇒将来36分） ※整備後は一体評価区間で事業中の酒田みなと～遊佐の効果も含む ③災害への備え ・対象区間が秋田県緊急輸送道路ネットワーク計画において、第1次緊急輸送道路に位置づけ 他11項目に該当		
関係する地方公共団体等の意見 ○山形県知事の意見 1 「対応方針（原案）」案のとおり、継続」で異議ありません。 2 遊佐象潟道路は、日本海沿岸東北自動車道に並行する一般国道の自動車専用道路で、高規格道路ネットワークを形成しており、災害時における緊急輸送と速達性の確保、第三次救急医療施設へのアクセス改善、日本海側拠点間の交流、連携強化等が図られます。 このため、本県では、「第4次山形県総合発展計画」や「山形県道路中期計画2028」において“高速道路・地域高規格道路の整備”の重要性を盛り込んでいるところであります。また、令和3年7月策定の「新広域道路交通計画」において、本路線は広域道路ネットワークの“高規格道路”に位置付けております。 引き続き、コスト縮減にも十分に配慮しながら、「防災・減災、国土強靱化に向けた5か年加速化対策」に基づく別枠の財源を確保するとともに、本事業にも充当するなどし、事業期間である令和8年度までに確実に開通していただくようお願いします。		

○秋田県知事の意見

国の対応方針（原案）（案）については、異議ありません。

本県では、今年度より新たな県政運営の指針である「新秋田元気創造プラン」をスタートさせており、安全・安心で、快適な質の高い幹線道路ネットワークの構築に向けて、高速道路のミッシングリンクの解消や機能強化に取り組むとともに、企業立地や観光振興につながる道路の整備を推進しております。

当該路線は、日本海沿岸東北自動車道の山形・秋田県間の最後に残された区間を整備するものであり、産業集積の促進や物流の効率化など、地域経済の活性化に大きく寄与するとともに、近年の激甚化、頻発化する災害時においては、国道7号とのダブルネットワークの構築による交通機能の確保が重要であることから、早期の整備が必要であります。

引き続き、可能な限りコスト縮減に努めつつ、（仮）小砂川IC～象潟IC間については令和7年度内、遊佐鳥海IC～（仮）小砂川IC間については令和8年度内のそれぞれ出来る限り早期に完成できるように事業促進をお願いいたします。

○以下の団体等から、遊佐象潟道路の整備促進について要望あり

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

事業評価監視委員会の意見

・対応方針（原案）の事業継続は妥当である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

・この事業の目的が失われるような道路交通状況の変化及び関連プロジェクト等の変更はない。

事業の進捗状況、残事業の内容等

・平成25年度新規事業化、用地進捗率約74%、事業進捗率約46%（令和4年3月末時点）

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

・事業の進捗に係る問題はない。

施設の構造や工法の変更等

・横断構造物を集約化し、コスト縮減を図っている。

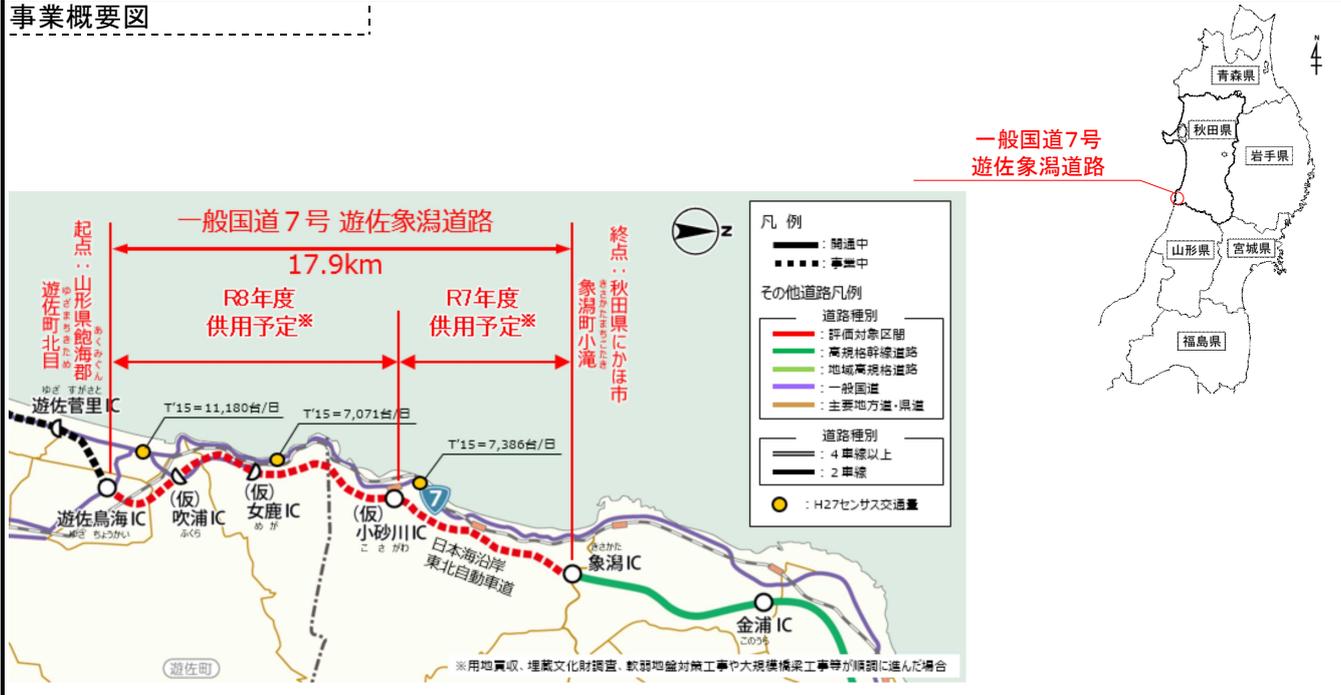
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

山形県～秋田県間の災害時のリダンダンシーの確保、広域的な連携・交流の促進等のため、早期整備の必要性が高い。

事業概要図



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

再評価結果（令和5年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課
 担当課長名：長谷川 朋弘

事業名	日本海沿岸東北自動車道 酒田～由利本荘 (酒田みなと～遊佐)		事業区分	高速自動車国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局
起終点	自：山形県酒田市藤塚 至：山形県飽海郡遊佐町北目			延長	12.0km	
事業概要	日本海沿岸東北自動車道は、新潟県新潟市を起点として山形県酒田市や秋田県秋田市を経て青森県青森市に至る高規格道路である。 日本海沿岸東北自動車道 酒田みなと～遊佐は、日本海沿岸東北自動車道の一部を構成する道路で山形県酒田市藤塚～山形県飽海郡遊佐町北目に至る延長12.0kmの自動車専用道路である。					
H21年度事業化	H21年度都市計画決定	H23年度用地着手	H24年度工事着手			
全体事業費	約41.2億円	事業進捗率	約83%	供用済延長	5.5km	
計画交通量		10,600台/日				
費用対効果分析結果	B/C	総費用	総便益	基準年		
	(事業全体)	(残事業)/(事業全体)	(残事業)/(事業全体)	令和4年		
	1.6(1.4)	534億円/4,545億円	1,212億円/7,095億円			
	(残事業)	事業費：405億円/3,856億円	走行時間短縮便益：905億円/5,996億円			
	2.3(5.6)	維持管理費：127億円/634億円	走行経費減少便益：253億円/868億円			
		更新費：2.2億円/55億円	交通事故減少便益：54億円/231億円			
感度分析の結果	【事業全体】交通量変動：B/C=1.4～1.7（交通量 ±10%）【残事業】B/C=2.0～2.6（交通量 ±10%） 事業費変動：B/C=1.5～1.6（事業費 ±10%） B/C=2.1～2.5（事業費 ±10%） 事業期間変動：B/C=1.6～1.6（事業期間±20%） B/C=2.2～2.3（事業期間±20%）					
事業の効果等	①円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減 （渋滞損失時間：5.6万人・時間/年、渋滞損失時間：約8割削減） ②物流効率化の支援 ・特定重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上 （にかほ市～酒田港 現況41分→将来36分） ※整備後は一体評価区間で事業中の遊佐象潟道路の効果も含む ③災害への備え ・対象区間が山形県緊急輸送道路ネットワーク計画において、第1次緊急輸送道路に位置づけ 他9項目に該当					
関係する地方公共団体等の意見	○山形県知事の意見 1 「対応方針（原案）」案のとおり、継続」で異議ありません。 2 「酒田みなと～遊佐」区間は、日本海沿岸東北自動車道の一部を構成し、既開通区間とともに高規格道路ネットワークを形成しており、災害時における緊急輸送と速達性の確保、第三次救急医療施設へのアクセス改善、日本海側拠点間の交流、連携強化等が図られます。 このため、本県では、「第4次山形県総合発展計画」や「山形県道路中期計画2028」において“高速道路・地域高規格道路の整備”の重要性を盛り込んでいるところであります。また、令和3年7月策定の「新広域道路交通計画」において、本路線は広域道路ネットワークの“高規格道路”に位置付けております。 引き続き、コスト縮減にも十分に配慮しながら、「防災・減災、国土強靱化に向けた5か年加速化対策」に基づく別枠の財源を確保するとともに、本事業にも充当するなどし、事業期間である令和5年度までに確実に開通していただくようお願いします。					

○以下の団体等から、酒田みなと～遊佐の整備促進について要望あり
 庄内開発協議会（会長：酒田市長）、鶴岡市議会、酒田市議会
 日本海沿岸東北自動車道建設促進同盟会
 山形県庄内地区道路協議会（会長：酒田市長）、山形県町村議会議長会 他

事業評価監視委員会の意見

・対応方針（原案）の事業継続は妥当である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

・この事業の目的が失われるような道路交通状況の変化及び関連プロジェクト等の変更はない。

事業の進捗状況、残事業の内容等

・平成21年度新規事業化、用地進捗率約97%、事業進捗率約83%（令和4年3月末時点）

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

・事業の進捗に係る問題はない。

施設の構造や工法の変更等

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

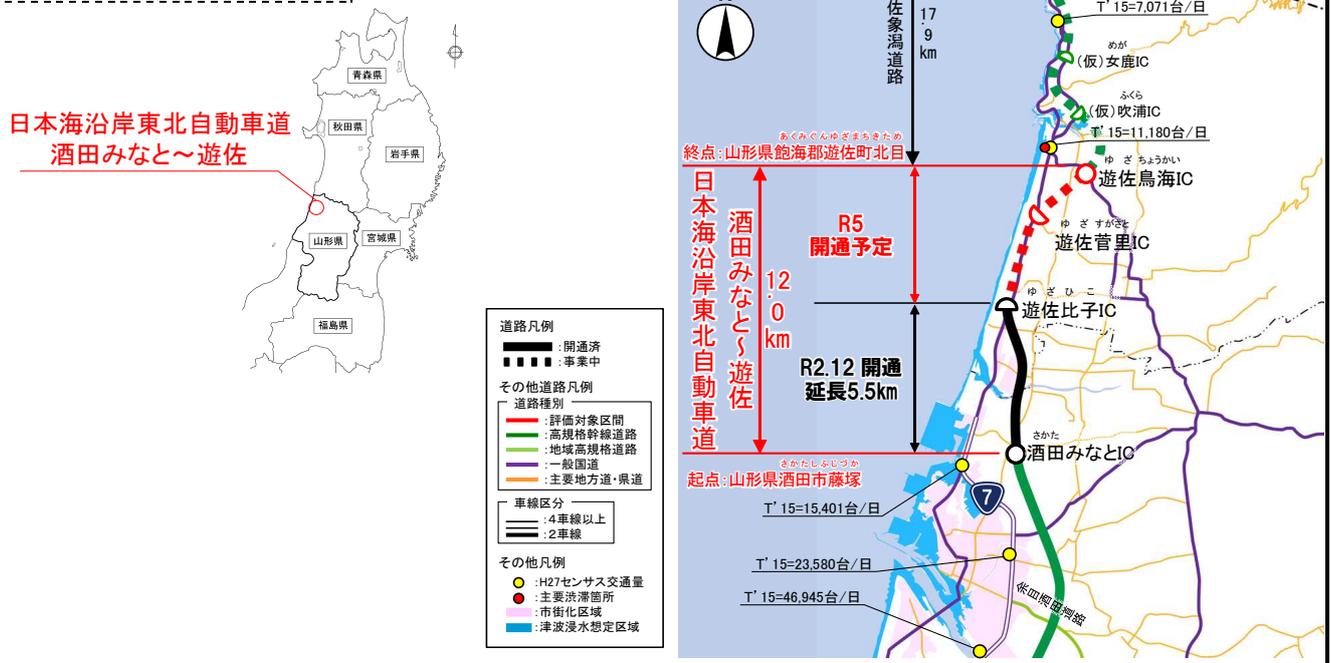
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

山形県～秋田県間の災害時のリダンダンシーの確保、広域的な連携・交流の促進等のため、早期整備の必要性が高い。

事業概要図



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

再評価結果（令和5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	東北中央自動車道 東根～湯沢 (一般国道13号 横堀道路)		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局
起終点	白：秋田県湯沢市下院内 至：秋田県湯沢市桑崎			延長	3.7 km	
事業概要	<p>東北中央自動車道は、福島県相馬市を起点として福島市、山形県米沢市、山形市等を経て秋田県横手市で東北横断自動車道釜石秋田線に連結する高規格道路である。</p> <p>横堀道路は、東北中央自動車道の一部を構成する道路で、秋田県湯沢市下院内～秋田県湯沢市桑崎に至る延長3.7 kmの自動車専用道路である。</p>					
H27年度事業化	— 都市計画決定		H28年度用地着手	H28年度工事着手		
全体事業費	約215億円	事業進捗率 (令和4年3月末時点)	約59%	供用済延長	— km	
計画交通量	7,000台/日					
費用対効果 分析結果	B/C	総費用	(残事業)/(事業全体)	総便益	(残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) 1.1 (0.8)	579/6,945億円		794/7,810億円		令和4年
	(残事業) 1.4 (1.9)	事業費：457/5,949億円 維持管理費：119/957億円 更新費：3.4/39億円		走行時間短縮便益：679/6,270億円 走行経費減少便益：83/1,220億円 交通事故減少便益：32/320億円		
感度分析の結果	<p>【事業全体】交通量変動：B/C=1.1～1.2(交通量 ±10%) 【残事業】B/C=1.2～1.6(交通量 ±10%)</p> <p>事業費変動：B/C=1.1～1.1(事業費 ±10%) B/C=1.3～1.5(事業費 ±10%)</p> <p>事業期間変動：B/C=1.1～1.1(事業期間±20%) B/C=1.3～1.4(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及び削減率 (渋滞損失時間：2.7万人時間/年、渋滞損失削減率：約10割削減) <p>②安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・三次医療施設へのアクセス向上 (湯沢市院内～平鹿総合病院(横手市) 現況：37分⇒整備後：36分) <p>③災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・対象区間が秋田県地域防災計画において、第1次緊急輸送道路に位置づけ 					
関係する地方公共団体等の意見	<p>○秋田県知事の意見</p> <p>国の対応方針(原案)(案)については、異議ありません。</p> <p>本県では、今年度から新たな県政運営の指針である「新秋田元気創造プラン」をスタートさせ、安全・安心で、快適な質の高い幹線道路ネットワークの構築に向けて、高規格道路のミッシングリンクの解消や機能強化に取り組むとともに、企業立地や観光振興につながる道路の整備を推進しております。</p> <p>当該路線は、東北中央自動車道の山形・秋田県間の最後に残された区間を整備するものであり、産業集積の促進や物流の効率化など、暮らしと地域経済を支えるストック効果の発現が期待されるほか、近年の激甚化、頻発化する災害時においては、国道13号とのダブルネットワークの構築による交通機能の確保が重要であることから、早期の整備が必要であります。</p> <p>引き続き、可能な限りコスト縮減に努め、「横堀道路」については令和7年度内の出来る限り早期の完成を図るとともに、「真室川雄勝道路」については一層の事業促進により、出来る限り早期に開通見通しを公表していただくようお願いいたします。</p>					
	他9項目に該当					

○以下の団体等から、横堀道路の整備促進について要望あり

- ・秋田県知事
- ・秋田県南高規格幹線道路建設促進期成同盟会、新庄・湯沢地域間高規格幹線道路建設促進同盟会、東北中央自動車道新庄・湯沢間建設促進フォーラム実行委員会
- ・東北中央自動車道建設促進秋田・山形・福島三県議会協議会
- ・東北中央自動車道建設促進同盟会

事業評価監視委員会の意見

- ・対応方針（原案）の事業継続は妥当である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・この事業の目的が失われるような道路交通状況の変化及び関連プロジェクト等の変更はない。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・平成27年度新規事業化、用地進捗率約47%、事業進捗率約59%（令和4年3月末時点）

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・事業の進捗に係る問題はない。

施設の構造や工法の変更等

- ・路側防護柵構造の見直しを行い、コスト縮減を図っている。

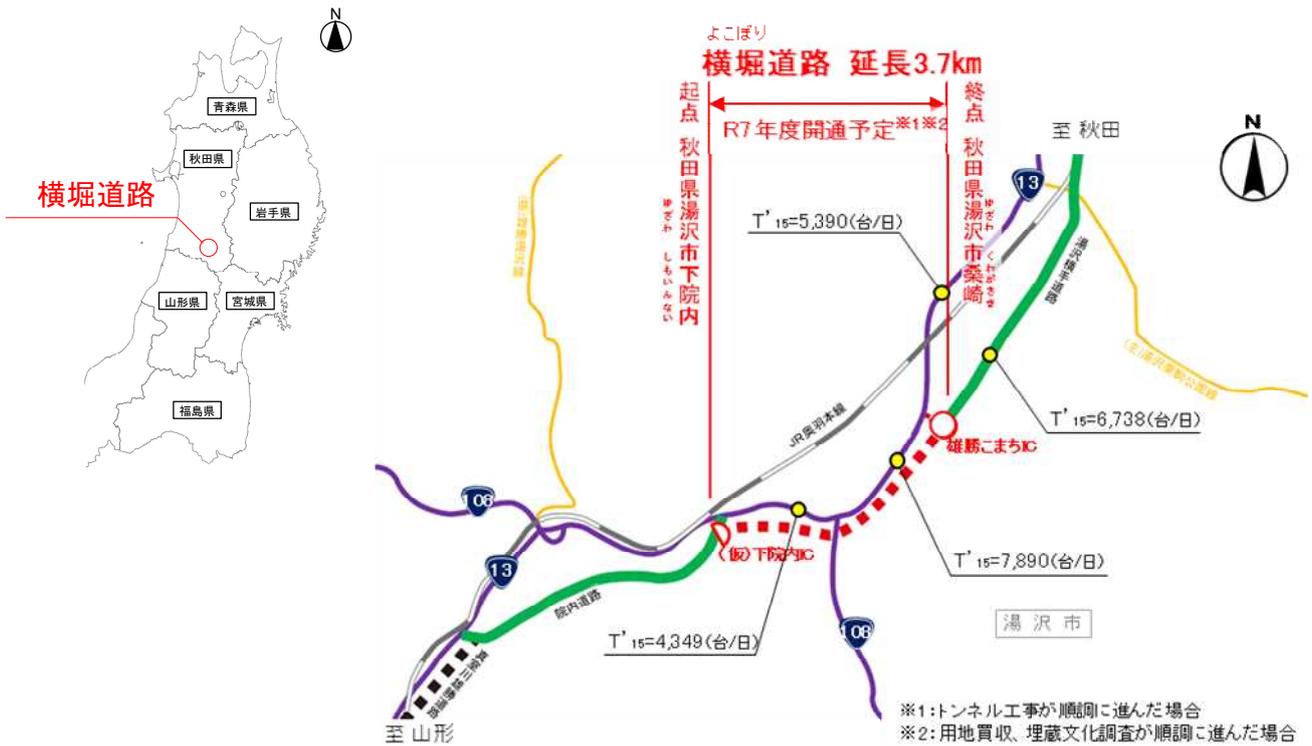
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

- ・医療機関への速達性・安定性の向上、自動車部品製造業の連携支援、周遊観光の支援、冬期の信頼性の確保等のため、早期整備の必要性が高い。

事業概要図



<p>凡例</p> <ul style="list-style-type: none"> — : 開通済 : 事業中 □□□□ : 未事業化 	<p>その他道路凡例</p> <ul style="list-style-type: none"> 道路種別 — (Red) : 評価対象区間 — (Green) : 高規格幹線道路 — (Blue) : 地域高規格道路 — (Purple) : 一般国道 — (Yellow) : 主要地方道・県道 	<p>車線数</p> <ul style="list-style-type: none"> — (Black) : 2車線 <p>その他凡例</p> <ul style="list-style-type: none"> ● : H27センサス交通量
---	--	--

※ 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。

再評価結果（令和5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	東北中央自動車道 東根～湯沢 (一般国道13号 真室川雄勝道路)		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局
起終点	白：山形県最上郡真室川町大字及位 至：秋田県湯沢市上院内			延長	7.2 km	
事業概要	<p>東北中央自動車道は、福島県相馬市を起点として福島市、山形県米沢市、山形市等を経て秋田県横手市で東北横断自動車道釜石秋田線に連結する高規格道路である。</p> <p>真室川雄勝道路は、東北中央自動車道の一部を構成する道路で、山形県最上郡真室川町大字及位～秋田県湯沢市上院内に至る延長7.2kmの自動車専用道路である。</p>					
H29年度事業化	— 都市計画決定		R元年度用地着手		R元年度工事着手	
全体事業費	約247億円		事業進捗率 (令和4年3月末時点)	約16%	供用済延長	— km
計画交通量	6,300台/日					
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.1(1.4) (残事業) 1.4(1.7)	総費用 (残事業)/(事業全体) 579/6,945億円 事業費:457/5,949億円 維持管理費:119/957億円 更新費:3.4/39億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 794/7,810億円 走行時間短縮便益:679/6,270億円 走行経費減少便益:83/1,220億円 交通事故減少便益:32/320億円	基準年 令和4年		
感度分析の結果	<p>【事業全体】交通量変動：B/C=1.1～1.2(交通量 ±10%) 【残事業】B/C=1.2～1.6(交通量 ±10%)</p> <p>事業費変動：B/C=1.1～1.1(事業費 ±10%) B/C=1.3～1.5(事業費 ±10%)</p> <p>事業期間変動：B/C=1.1～1.1(事業期間±20%) B/C=1.3～1.4(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及び削減率 (渋滞損失時間：1.3万人・時間/年、渋滞損失削減率：約10割削減) <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・農林水産業を主体とする地域において農林水産品の流通の利便性向上 (秋田県南地域から首都圏への特産品(イチゴ、しいたけ)出荷) <p>③災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・対象区間が山形県緊急輸送道路ネットワーク計画及び秋田県地域防災計画において、第1次緊急輸送道路に位置づけ <p style="text-align: right;">他8項目に該当</p>					
関係する地方公共団体等の意見	<p>○山形県知事の意見</p> <p>1 「対応方針(原案)」案のとおり「継続」で異議ありません。</p> <p>2 真室川雄勝道路は、東北中央自動車道に並行する一般国道の自動車専用道路で、不定期に頻発する雪崩・落雪予防作業による交通機能の低下や通行止め発生時の広域迂回路を解消することで、雪に強い道路ネットワーク構築が図られる極めて重要な路線です。</p> <p>このため、本県では、「第4次山形県総合発展計画」や「山形県道路中期計画2028」において“高速道路・地域高規格道路の整備”の重要性を盛り込んでいるところであります。また、令和3年7月策定の「新広域道路交通計画」において、本路線は広域道路ネットワークの“高規格道路”に位置付けております。</p> <p>引き続き、コスト縮減にも十分に配慮しながら、「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」に基づく別枠の財源を確保するとともに、本事業にも充当するなどし、早期完成に向け、事業の推進をしていただくようお願いします。</p>					

○秋田県知事の意見

国の対応方針（原案）（案）については、異議ありません。

本県では、今年度から新たな県政運営の指針である「新秋田元気創造プラン」をスタートさせ、安全・安心で、快適な質の高い幹線道路ネットワークの構築に向けて、高規格道路のミッシングリンクの解消や機能強化に取り組むとともに、企業立地や観光振興につながる道路の整備を推進しております。

当該路線は、東北中央自動車道の山形・秋田県間の最後に残された区間を整備するものであり、産業集積の促進や物流の効率化など、暮らしと地域経済を支えるストック効果の発現が期待されるほか、近年の激甚化、頻発化する災害時においては、国道13号とのダブルネットワークの構築による交通機能の確保が重要であることから、早期の整備が必要であります。

引き続き、可能な限りコスト縮減に努め、「横堀道路」については令和7年度内の出来る限り早期の完成を図るとともに、「真室川雄勝道路」については一層の事業促進により、出来る限り早期に開通見通しを公表していただくようお願いいたします。

○以下の団体等から、真室川雄勝道路の整備促進について要望あり

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

事業評価監視委員会の意見

- ・対応方針（原案）の事業継続は妥当である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・この事業の目的が失われるような道路交通状況の変化及び関連プロジェクト等の変更はない。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・平成29年度新規事業化、用地進捗率約44%、事業進捗率約16%（令和4年3月末時点）

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・事業の進捗に係る問題はない。

施設の構造や工法の変更等

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

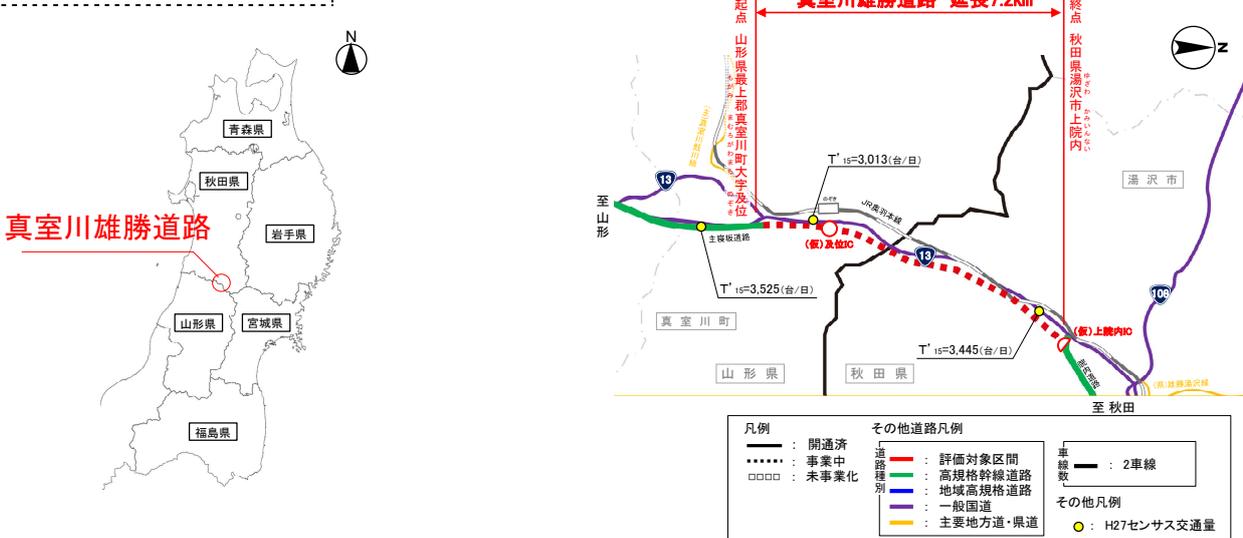
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

- ・医療機関への速達性・安定性の向上、自動車部品製造業の連携支援、周遊観光の支援、冬期の信頼性の確保等のため、早期整備の必要性が高い。

事業概要図



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

再評価結果（令和5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	東北中央自動車道 東根～湯沢 (一般国道13号 新庄金山道路)	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局
起終点	白：山形県新庄市大字昭和 至：山形県最上郡金山町大字朴山	延長	5.8 km		
事業概要					
<p>東北中央自動車道は、福島県相馬市を起点として福島市、山形県米沢市、山形市等を経て秋田県横手市で東北横断自動車道釜石秋田線に連結する高規格道路である。</p> <p>新庄金山道路は、東北中央自動車道の一部を構成する道路で、山形県新庄市大字昭和～山形県最上郡金山町大字朴山に至る延長5.8kmの自動車専用道路である。</p>					
H27年度事業化		— 都市計画決定		H29年度用地着手	
H30年度工事着手					
全体事業費	約264億円	事業進捗率 (令和4年3月末時点)	約43%	供用済延長	— km
計画交通量	12,000台/日				
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.1 (1.05) (残事業) 1.4 (1.7)	総費用 (残事業)/(事業全体) 579/6,945億円 事業費:457/5,949億円 維持管理費:119/957億円 更新費:3.4/39億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 794/7,810億円 走行時間短縮便益:679/6,270億円 走行経費減少便益:83/1,220億円 交通事故減少便益:32/320億円	基準年 令和4年	
感度分析の結果					
<p>【事業全体】交通量変動：B/C=1.1～1.2(交通量 ±10%) 【残事業】B/C=1.2～1.6(交通量 ±10%)</p> <p>事業費変動：B/C=1.1～1.1(事業費 ±10%) B/C=1.3～1.5(事業費 ±10%)</p> <p>事業期間変動：B/C=1.1～1.1(事業期間±20%) B/C=1.3～1.4(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及び削減率 (渋滞損失時間：8.5万人・時間/年、渋滞損失削減率：約9割削減) <p>②安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・三次医療施設へのアクセス向上 (金山町～県立中央病院 現況：63分⇒将来：62分) <p>③災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・対象区間が山形県緊急輸送道路ネットワーク計画において、第1次緊急輸送道路に位置づけ <p style="text-align: right;">他10項目に該当</p>					
関係する地方公共団体等の意見					
○山形県知事の意見					
<p>1 「対応方針(原案)」案のとおり、「継続」で異議ありません。</p> <p>2 新庄金山道路は、東北中央自動車道に並行する一般国道の自動車専用道路で、不定期に頻発する運搬排雪による交通機能の低下を解消することで、天候に左右されない日常生活の円滑な移動の確保等が図られる極めて重要な路線です。</p> <p>このため、本県では、「第4次山形県総合発展計画」や「山形県道路中期計画2028」において“高速道路・地域高規格道路の整備”の重要性を盛り込んでいるところであります。また、令和3年7月策定の「新広域道路交通計画」において、本路線は広域道路ネットワークの“高規格道路”に位置付けております。</p> <p>引き続き、コスト縮減にも十分に配慮しながら、「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」に基づく別枠の財源を確保するとともに、本事業にも充当するなどし、事業期間である令和7年度までに確実に開通していただくようお願いします。</p>					

○以下の団体等から、新庄金山道路の整備促進について要望あり

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

事業評価監視委員会の意見

- ・対応方針（原案）の事業継続は妥当である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・この事業の目的が失われるような道路交通状況の変化及び関連プロジェクト等の変更はない。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・平成27年度新規事業化、用地進捗率約36%、事業進捗率約43%（令和4年3月末時点）

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・事業の進捗に係る問題はない。

施設の構造や工法の変更等

- ・トンネル非常用設備の設計の見直しを行い、コスト縮減を図っている。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

- ・医療機関への速達性・安定性の向上、自動車部品製造業の連携支援、周遊観光の支援、冬期の信頼性の確保等のため、早期整備の必要性が高い。

事業概要図



凡例		その他道路凡例		車線数	
—	: 開通済	道路種類	—	—	: 2車線
⋯⋯	: 事業中	—	: 評価対象区間	●	: H27センサス交通量
□□□□	: 未事業化	—	: 高規格幹線道路		
		—	: 地域高規格道路		
		—	: 一般国道		
		—	: 主要地方道・県道		

※ 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。

再評価結果（令和5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	東北中央自動車道 東根～湯沢 (一般国道13号 金山道路)		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局
起終点	白：山形県最上郡金山町大字朴山 至：山形県最上郡金山町大字飛ノ森			延長	3.5 km	
事業概要	<p>東北中央自動車道は、福島県相馬市を起点として福島市、山形県米沢市、山形市等を経て秋田県横手市で東北横断自動車道釜石秋田線に連結する高規格道路である。</p> <p>金山道路は、東北中央自動車道の一部を構成する道路で、山形県最上郡金山町大字朴山～山形県最上郡金山町大字飛ノ森に至る延長3.5kmの自動車専用道路である。</p>					
H30年度事業化	— 都市計画決定		R元年度用地着手		R3年度工事着手	
全体事業費	約130億円	事業進捗率 (令和4年3月末時点)	約12%	供用済延長	— km	
計画交通量	7,000台/日					
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.1(1.4) (残事業) 1.4(1.7)	総費用 (残事業)/(事業全体) 579/6,945億円 事業費:457/5,949億円 維持管理費:119/957億円 更新費:3.4/39億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 794/7,810億円 走行時間短縮便益:679/6,270億円 走行経費減少便益:83/1,220億円 交通事故減少便益:32/320億円	基準年 令和4年		
感度分析の結果	<p>【事業全体】交通量変動：B/C=1.1～1.2(交通量 ±10%) 【残事業】B/C=1.2～1.6(交通量 ±10%)</p> <p>事業費変動：B/C=1.1～1.1(事業費 ±10%) B/C=1.3～1.5(事業費 ±10%)</p> <p>事業期間変動：B/C=1.1～1.1(事業期間±20%) B/C=1.3～1.4(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及び削減率 (渋滞損失時間：1.6万人・時間/年、渋滞損失削減率：約10割削減) <p>② 物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・農林水産業を主体とする地域において農林水産品の流通の利便性向上 (秋田県南地域から首都圏への特産品(イチゴ、しいたけ)出荷) <p>③ 災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・対象区間が山形県緊急輸送道路ネットワーク計画において、第1次緊急輸送道路に位置づけ 他5項目に該当 					
関係する地方公共団体等の意見	<p>○山形県知事の意見</p> <p>1 「対応方針(原案)」案のとおり、「継続」で異議ありません。</p> <p>2 金山道路は、東北中央自動車道に並行する一般国道の自動車専用道路で、冬期の交通規制や交通事故などによる交通機能の低下を解消することで、雪に強い道路ネットワーク構築が図られる極めて重要な路線です。</p> <p>このため、本県では、「第4次山形県総合発展計画」や「山形県道路中期計画2028」において“高速道路・地域高規格道路の整備”の重要性を盛り込んでいるところであります。また、令和3年7月策定の「新広域道路交通計画」において、本路線は広域道路ネットワークの“高規格道路”に位置付けております。</p> <p>引き続き、コスト縮減にも十分に配慮しながら、「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」に基づく別枠の財源を確保するとともに、本事業にも充当するなどし、早期完成に向け、事業の推進をしていただくようお願いします</p>					

○以下の団体等から、金山道路の整備促進について要望あり

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

事業評価監視委員会の意見

- ・対応方針（原案）の事業継続は妥当である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・この事業の目的が失われるような道路交通状況の変化及び関連プロジェクト等の変更はない。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・平成30年度新規事業化、用地進捗率約19%、事業進捗率約12%（令和4年3月末時点）

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・事業の進捗に係る問題はない。

施設の構造や工法の変更等

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

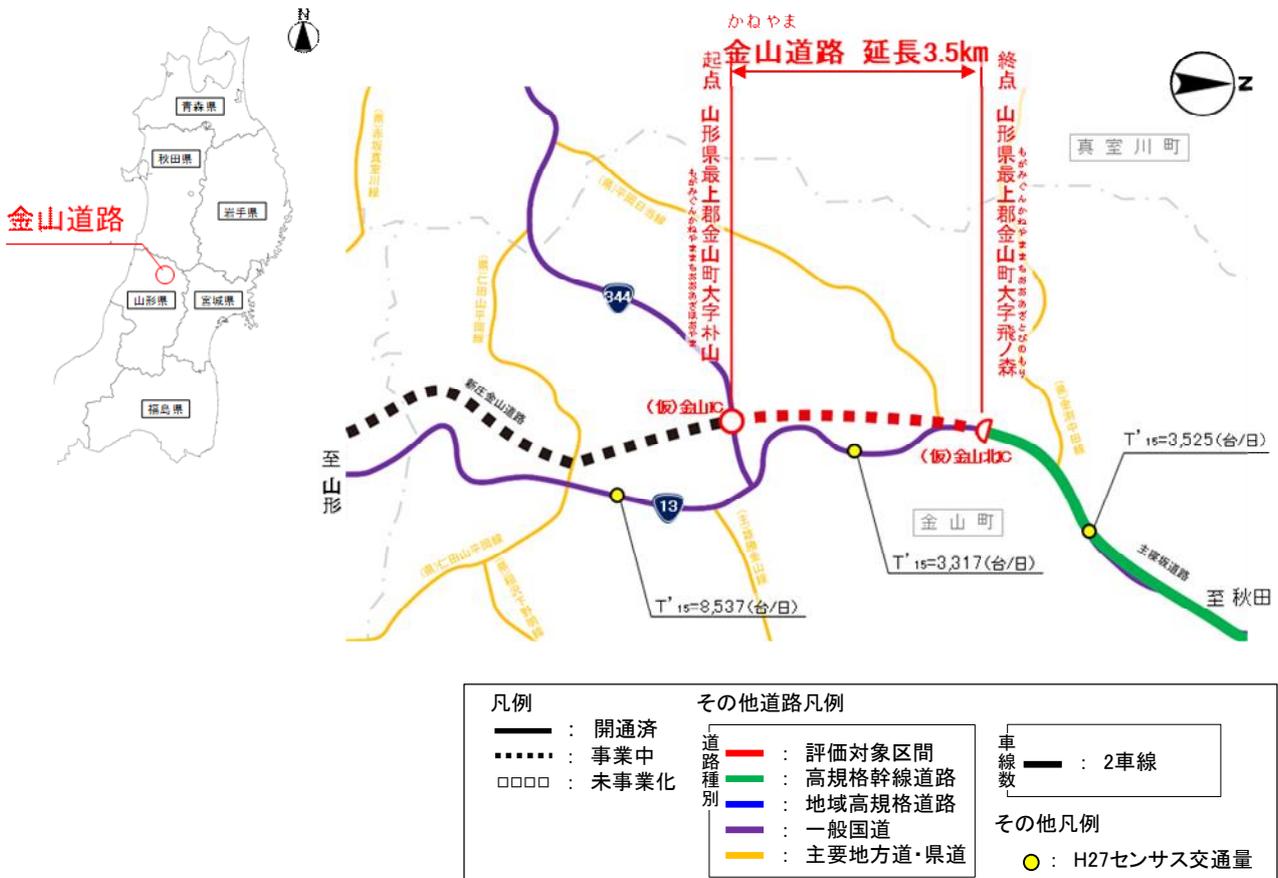
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

- ・医療機関への速達性・安定性の向上、自動車部品製造業の連携支援、周遊観光の支援、冬期の信頼性の確保等のため、早期整備の必要性が高い。

事業概要図



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

再評価結果（令和5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	新潟山形南部連絡道路 長井～高畠 (一般国道113号 梨郷道路)		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局
起終点	白：山形県長井市大字今泉字新田 至：山形県南陽市大字竹原字加津木沢			延長	7.2 km	
事業概要	新潟山形南部連絡道路は日本海沿岸東北自動車道及び東北中央自動車道を接続する高規格道路である。梨郷道路は、新潟山形南部連絡道路の一部を構成する道路で、山形県長井市から南陽市に至る延長7.2 kmの自動車専用道路である。					
H20年度事業化	— 都市計画決定		H23年度用地着手	H24年度工事着手		
全体事業費	約321億円	事業進捗率 (令和4年3月末時点)	約84%	供用済延長	— km	
計画交通量	9,900台/日					
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 0.8 (0.7) (残事業) 2.5 (2.5)	総費用 (残事業)/(事業全体) 110/1,057億円 事業費：63/861億円 維持管理費：47/193億円 更新費：/2.6億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 274/872億円 走行時間短縮便益：248/741億円 走行経費減少便益：14/96億円 交通事故減少便益：11/36億円	基準年 令和4年		
感度分析の結果	【事業全体】交通量変動：B/C=0.6～1.01(交通量 ±10%) 【残事業】B/C=2.0～3.0(交通量 ±10%) 事業費変動：B/C=0.8～0.8(事業費 ±10%) B/C=2.4～2.6(事業費 ±10%) 事業期間変動：B/C=0.8(事業期間+20%) B/C=2.4(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 (渋滞損失時間：17.1万人・時間/年、渋滞損失削減率：約9割削減) <p>②国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域高規格道路である新潟山形南部連絡道路の位置づけ有り <p>③安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・三次医療施設へのアクセス向上 (高畠町～公立置賜総合病院 現況25分⇒将来22分) <p style="text-align: right;">他8項目に該当</p>					
関係する地方公共団体等の意見	<p>○山形県知事の意見</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 「対応方針(原案)」案のとおり「継続」で異議ありません。 2 梨郷道路は、高規格道路「新潟山形南部連絡道路」の一部を構成する自動車専用道路で、一般国道113号の交通混雑の緩和、物流機能強化及び高次医療施設へのアクセス性向上等が図られます。このため、本県では、「第4次山形県総合発展計画」や「山形県道路中期計画2028」において“高速道路・地域高規格道路の整備”の重要性を盛り込んでいるところであります。また、令和3年7月策定の「新広域道路交通計画」において、本路線は広域道路ネットワークの“高規格道路”に位置付けております。引き続き、コスト縮減にも十分に配慮しながら、「防災・減災、国土強靱化に向けた5か年加速化対策」に基づく別枠の財源を確保するとともに、本事業にも充当するなどし、事業期間である令和5年度までに確実に開通していただくようお願いします。 <p>○以下の団体等から、梨郷道路の整備促進について要望あり</p> <ul style="list-style-type: none"> ・新潟山形南部連絡道路建設促進期成同盟会 ・置賜総合開発協議会 ・山形・宮城国道113号整備促進期成同盟会 					

事業評価監視委員会の意見

- ・対応方針（原案）の事業継続は妥当である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・この事業の目的が失われるような道路交通状況の変化及び関連プロジェクト等の変更はない。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・平成20年度新規事業化、用地進捗率100%、事業進捗率約84%（令和4年3月末時点）

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・事業の進捗に係る問題はない。

施設の構造や工法の変更等

- ・擁壁構造を見直し、コスト縮減を図っている。

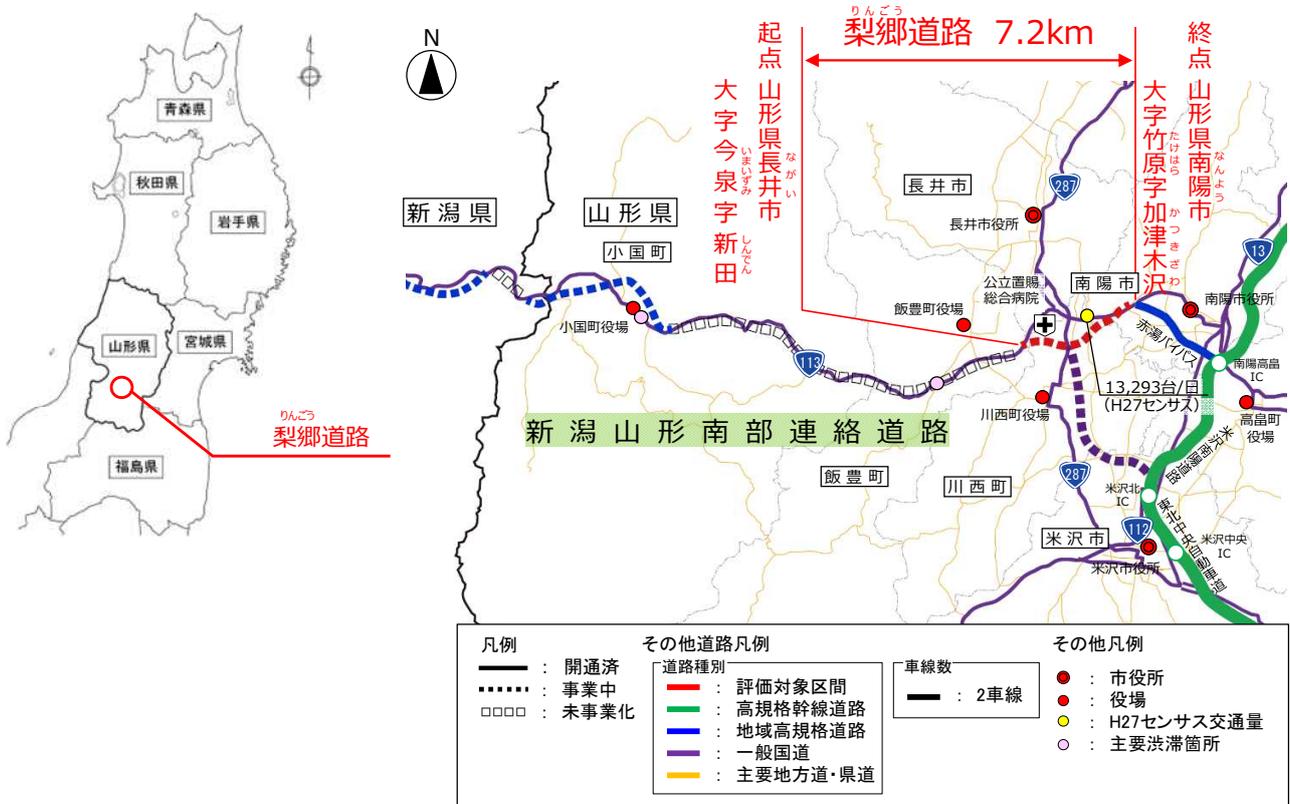
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

- ・事故多発箇所の改善、高次医療施設へのアクセス向上、広域物流の支援、観光振興、企業立地支援、沿線地域開発の支援等のため、早期整備の必要性が高い。

事業概要図



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

再評価結果（令和5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47号 <small>しんじょうふるくち</small> 新庄古口道路		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局
起終点	自： <small>やまがた しんじょう</small> 山形県新庄市大字本合海 至： <small>やまがた もがみ とざわ ふるくち</small> 山形県最上郡戸沢村大字古口			延長	10.6km	
事業概要	<p>新庄酒田道路は、新庄市から酒田市に至る高規格道路である。 新庄古口道路は、新庄酒田道路の一部を構成し、新庄市大字本合海から最上郡戸沢村大字古口に至る延長約10.6kmの自動車専用道路である。</p>					
H13年度事業化	— 都市計画決定	H19年度用地着手	H20年度工事着手			
全体事業費	約570億円	事業進捗率 (令和4年3月末時点)	約67%	供用済延長	4.6km(暫定)	
地域の防災面の課題	<p>・現道の国道47号では事前通行規制区間が1区間（連続雨量150mm）、特殊通行規制区間が1区間（河川氾濫が予想される場合）存在。また自然災害等による全面通行止めは、過去30年間で70回発生。 ・周辺に代替路線がなく、災害等による通行止めが発生した場合、迂回に要する距離は通常期の約3倍を要する。 ・このため、戸沢村の日常生活を営む上で重大な障害及び不安要素となっており、地元自治体等からも改善の要望も出されているなど、地域の喫緊の課題となっている。</p>					
事業の効果等	<p>① 災害等による迂回解消を含めた走行時間の短縮等 ・新庄市から酒田港（現況80分⇒整備後76分）へのアクセス向上が見込まれる。 ② 災害への備え ・現道等の防災点検要対策1箇所が解消される。 ③ 高次救急医療施設へのアクセス性向上 ・新庄市から日本海総合病院（現況68分⇒整備後64分）へのアクセス向上が見込まれる。</p>			費用	(残事業)/ (事業全体)	
			<p>211/730億円 (事業費：138/636億円) 維持管理費：73/94億円)</p>			
関係する地方公共団体等の意見	<p>○山形県知事の意見 1 「対応方針（原案）」案のとおり「継続」で異議ありません。 2 新庄古口道路は、高規格道路「新庄酒田道路」の一部を構成する自動車専用道路で、国道47号の新庄市内の交通混雑の緩和、新庄市、戸沢村の事前通行規制区間の代替路線の確保等が図られる極めて重要な路線です。 このため、本県では、「第4次山形県総合発展計画」や「山形県道路中期計画2028」において“高速道路・地域高規格道路の整備”の重要性を盛り込んでいるところであります。また、令和3年7月策定の「新広域道路交通計画」において、本路線は広域道路ネットワークの“高規格道路”に位置付けております。 引き続き、コスト縮減にも十分に配慮しながら、「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」に基づく別枠の財源を確保するとともに、本事業にも充当するなどし、早期完成に向け、事業の推進をしていただくようお願いします。 ○以下の団体等から新庄古口道路の整備促進について要望あり ・国道47号・新庄酒田地域高規格道路整備促進期成同盟会 ・最上開発協議会 ・山形地区国道協議会 ・山形県商工会議所連合会 ・山形県市議会議長会、山形県町村議会議長会</p>					

事業評価監視委員会の意見

・対応方針（原案）の事業継続は妥当である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

・この事業の目的が失われるような道路交通状況の変化及び関連プロジェクト等の変更はない。

事業の進捗状況、残事業の内容等

・平成13年度新規事業化、用地進捗率100%、事業進捗率約67%（令和4年3月末時点）

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

・事業の進捗に係る問題はない。

施設の構造や工法の変更等

・トンネル内ラジオ受信装置計画の見直しを行い、コスト縮減を図っている。

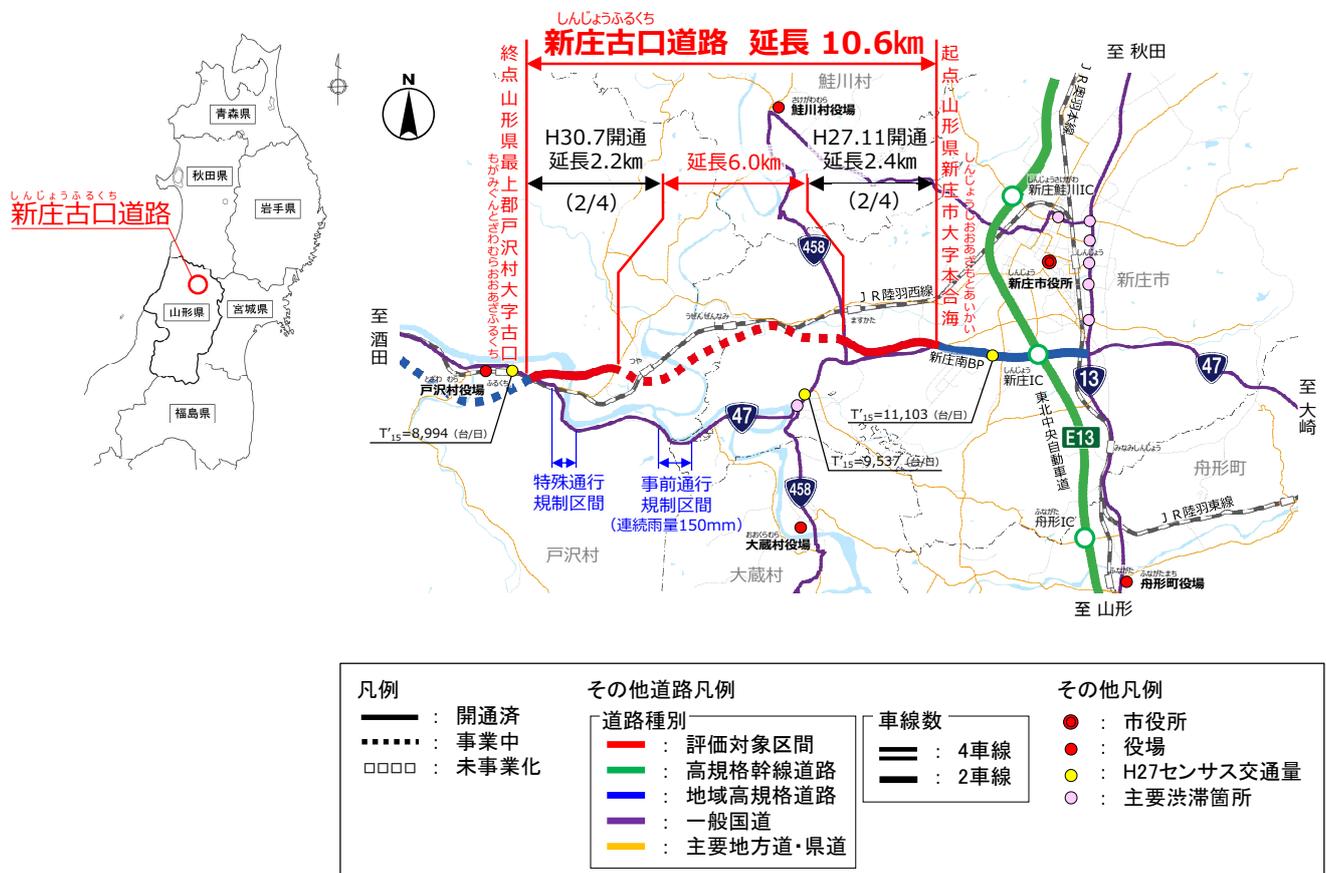
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

最上地域と庄内地域の連携の強化を図るとともに、災害発生時の信頼性向上、搬送時間の短縮による重篤患者の救命率の向上、冬期の走行性・速達性の確保等のため、早期整備の必要性が高い。

事業概要図



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

再評価結果（令和5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47号 <small>たかや</small> 高屋道路	事業区分 一般国道	事業主体 国土交通省 東北地方整備局
起終点 自：山形県最上郡戸沢村大字古口 至：山形県最上郡戸沢村大字古口	延長 3.4 km	
事業概要 新庄酒田道路は、新庄市から酒田市に至る高規格道路である。 高屋道路は、新庄酒田道路の一部を構成し、最上郡戸沢村古口地区を結ぶ延長約3.4kmの自動車専用道路である。		
H18年度事業化	— 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237億円	事業進捗率 約76% <small>（令和4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"> ・現道の国道47号では事前通行規制区間（連続雨量150mm以上）が存在。また自然災害等による全面通行止めは過去30年間で54回発生。 ・周辺に代替路線がなく、災害等による通行止めが発生した場合、迂回に要する距離は通常期の約3倍を要する。 ・線形不良箇所が多数存在し、特に冬期の死傷事故率は、新庄酒田道路並行現道で最も高い。 ・このため、戸沢村の日常生活を営む上で重大な障害及び不安要素となっており、地元自治体等からも改善の要望も出されているなど地域の喫緊の課題となっている。 		
事業の効果等 ① 災害等による迂回解消を含めた走行時間の短縮等 ・新庄市から酒田港（現況80分⇒整備後79分）へのアクセス向上が見込まれる。 ② 災害への備え ・現道等の防災点検要対策4箇所が解消される。 ③ 高次救急医療施設へのアクセス性向上 ・新庄市から日本海総合病院（現況68分⇒整備後67分）へのアクセス向上が見込まれる。	費用 （残事業）/（事業全体） 52 / 270億円 （事業費：34/252億円 維持管理費：18/18億円）	
関係する地方公共団体等の意見 ○山形県知事の意見 1 「対応方針（原案）」案のとおり「継続」で異議ありません。 2 高屋道路は、高規格道路「新庄酒田道路」の一部を構成する自動車専用道路で、国道47号戸沢村内における落石等災害発生箇所を回避し、通行止め発生時の代替路の確保等が図られます。 このため、本県では、「第4次山形県総合発展計画」や「山形県道路中期計画2028」において“高速道路・地域高規格道路の整備”の重要性を盛り込んでいるところであります。また、令和3年7月策定の「新広域道路交通計画」において、本路線は広域道路ネットワークの“高規格道路”に位置付けております。 引き続き、コスト縮減にも十分に配慮しながら、「防災・減災、国土強靱化に向けた5か年加速化対策」に基づく別枠の財源を確保するとともに、本事業にも充当するなどし、事業期間である令和6年度までに確実に開通していただくようお願いします。併せて、一般国道47号の事前通行規制解消に向け、本事業と戸沢立川道路の間の区間についても、早期に事業に着手するようお願いします。 ○以下の団体等から高屋道路の整備促進について要望あり ・国道47号・新庄酒田地域高規格道路整備促進期成同盟会 ・最上開発協議会 ・山形地区国道協議会 ・山形県商工会議所連合会 ・山形県市議会議長会、山形県町村議会議長会		

事業評価監視委員会の意見

・対応方針（原案）の事業継続は妥当である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

・この事業の目的が失われるような道路交通状況の変化及び関連プロジェクト等の変更はない。

事業の進捗状況、残事業の内容等

・平成18年度新規事業化、用地進捗率約90%、事業進捗率約76%（令和4年3月末時点）

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

・事業の進捗に係る問題はない。

施設の構造や工法の変更等

・トンネル非常設備を見直し、コスト縮減を図っている。

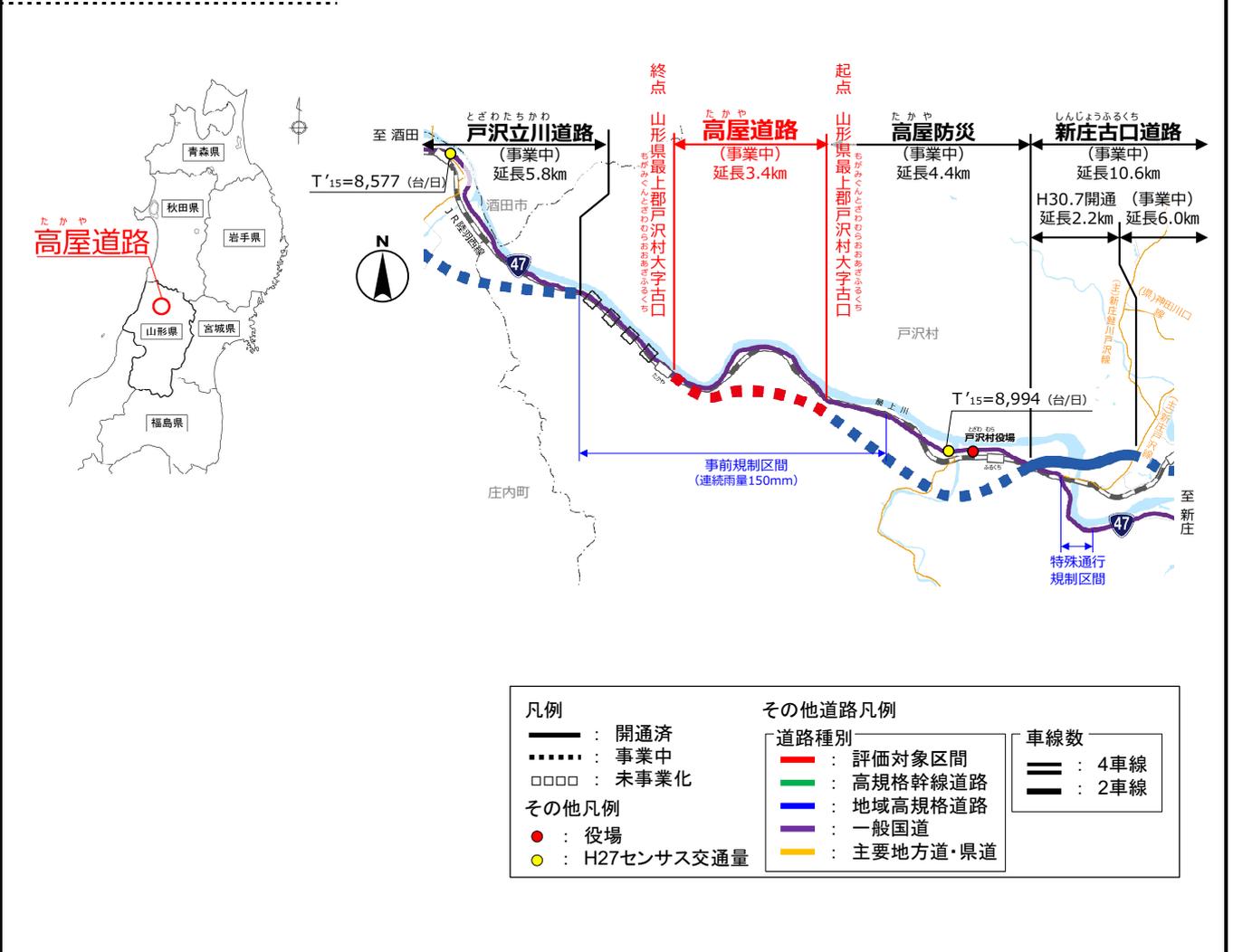
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

最上地域と庄内地域の連携の強化を図るとともに、災害、事故による通行止め時の代替路の確保、冬の安全性向上等のため、早期整備の必要性が高い。

事業概要図



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

再評価結果（令和5年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道技術課

担当課長名：長谷川 朋弘

事業名	一般国道6号 牛久土浦バイパス（Ⅱ期）	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 関東地方整備局
起終点	自：茨城県つくば市高崎 至：茨城県土浦市西大井	自：茨城県土浦市中村西根 至：茨城県土浦市中	延長	4.6km	
事業概要					
<p>一般国道6号は、東京都中央区から仙台市に至る延長約375kmの主要幹線道路である。牛久土浦バイパスは、国道408号、学園西大通り、学園東大通りといった幹線道路と交差し、田園地帯の平野部を通過する道路であり、一般国道6号（現道）の渋滞緩和や地域活性化の支援、圏央道へのアクセス強化を目的とした延長4.6kmのバイパス事業である。</p>					
H26年度事業化		H6年度都市計画決定		H28年度用地買収着手	
H30年度工事着手					
全体事業費	約220億円	事業進捗率	68%	供用済延長	—
		（令和4年3月末現在）			
計画交通量	25,200～42,900台/日				
費用対効果分析結果	B/C （事業全体） 1.3 (2.7) （残事業） 2.3 (7.0)	総費用 （残事業）/（事業全体） 466/1,172億円 （事業費：384/1,078億円） （維持管理費：82/95億円）	総便益 （残事業）/（事業全体） 1,054/1,573億円 （走行時間短縮便益：988/1,415億円） （走行費用減少便益：42/127億円） （交通事故減少便益：23/31億円）	基準年	令和4年
感度分析の結果					
<p>【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=2.3～2.6（交通量±10%） 事業費：B/C=1.3～1.4（事業費±10%） 事業費：B/C=2.1～2.5（事業費±10%） 事業期間：B/C=1.2～1.4（事業期間±20%） 事業期間：B/C=2.1～2.4（事業期間±20%）</p>					
事業の効果等					
①交通混雑の緩和					
<ul style="list-style-type: none"> ・牛久土浦バイパスの前後区間は、藤代バイパス、土浦バイパスが整備されており、国道6号の現道がボトルネックとなっていることから、交通が集中し、渋滞が発生。 ・事故類型別事故発生状況では、車両相互の追突事故が区間全体で約6割発生。 ・牛久土浦バイパスの整備により、交通の円滑化が図られ、交通渋滞の緩和、交通事故の減少が見込まれる。 					
②地域製造業に寄与					
<ul style="list-style-type: none"> ・茨城県内の製造業企業の多くが、牛久土浦バイパスやつくば牛久IC周辺に立地。牛久土浦バイパスの整備により、つくば牛久ICの利用圏域が拡大し、地域の産業活性化に寄与。 ・牛久土浦バイパス周辺に立地する企業は、バイパスの整備による円滑な製品の出荷、現道の渋滞緩和に期待。 					
③救急医療活動の支援					
<ul style="list-style-type: none"> ・牛久土浦バイパスの整備により、龍ヶ崎市駅から筑波メディカルセンター病院（第3次救急医療）の所要時間が約9分短縮し、救急搬送の速達性が向上。 ・信号連担（現道区間の信号交差点箇所は1.9箇所/km）による速度低下や緊急走行時の追い越しによる横揺れなどが改善され、患者への負担が軽減。 					
関係する地方公共団体等の意見					
茨城県知事の意見：					
<ul style="list-style-type: none"> ・一般国道6号牛久土浦バイパス（Ⅱ期）は、牛久市、つくば市、土浦市内の交通渋滞の緩和、交通事故の減少とともに、首都圏中央連絡自動車道へのアクセス向上による物流機能の強化及び地域産業の発展に大きく寄与することなどから、本事業の必要性は高く、事業を継続することは妥当と考える。なお、早期完成に向けて、事業を推進するとともに、徹底したコスト縮減を図るようお願いしたい。 					
事業評価監視委員会の意見					
事業の継続を了承する。					
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等					
<ul style="list-style-type: none"> ・令和4年3月 牛久土浦バイパスⅠ期（牛久市遠山町～牛久市城中町） 暫定2車線開通 ・令和4年3月 都市計画道路 城中・田宮線 全線開通 					
事業の進捗状況、残事業の内容等					

用地取得率は94%（令和4年3月末、面積ベース）。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・平成30年度より工事着手し、橋梁下部工事や改良工事を実施中。
- ・用地の取得に難航している箇所があるため、今後の用地取得とその後の橋梁や土工工事の一般的な工事に要する期間等を考慮して、今回事業期間を延伸するものだが、引き続き早期開通を目指し、用地取得、工事を推進。

施設の構造や工法の変更等

- ・盛土材は、当初、牛久土浦バイパスから約10kmの仮置場に搬出された土砂を運搬することとしていたが、関係者間で調整した結果、当該仮置場の使用が困難となったため、県内各地に仮置きされた土砂を運搬（平均運搬距離：約30km）する必要が生じた。
- ・遮音壁は、事業が進展したことにより、最新の交通量予測及び沿道土地利用状況を踏まえ設計を行った結果、追加となった。
- ・関係機関との協議の結果、バイパスの安全性及び円滑性を考慮し、機能補償道路により既設市道を集約してバイパスに接続することとなり、機能補償道路及び機能補償道路用地が必要となった。
- ・西根南高架橋の形式検討において、直橋（L=29.5m）から斜橋（L=23.5m）にすることで橋長短縮となり、桁輸送の効率化や材料費の省力化を図り、引き続き新たなコスト縮減に努める。

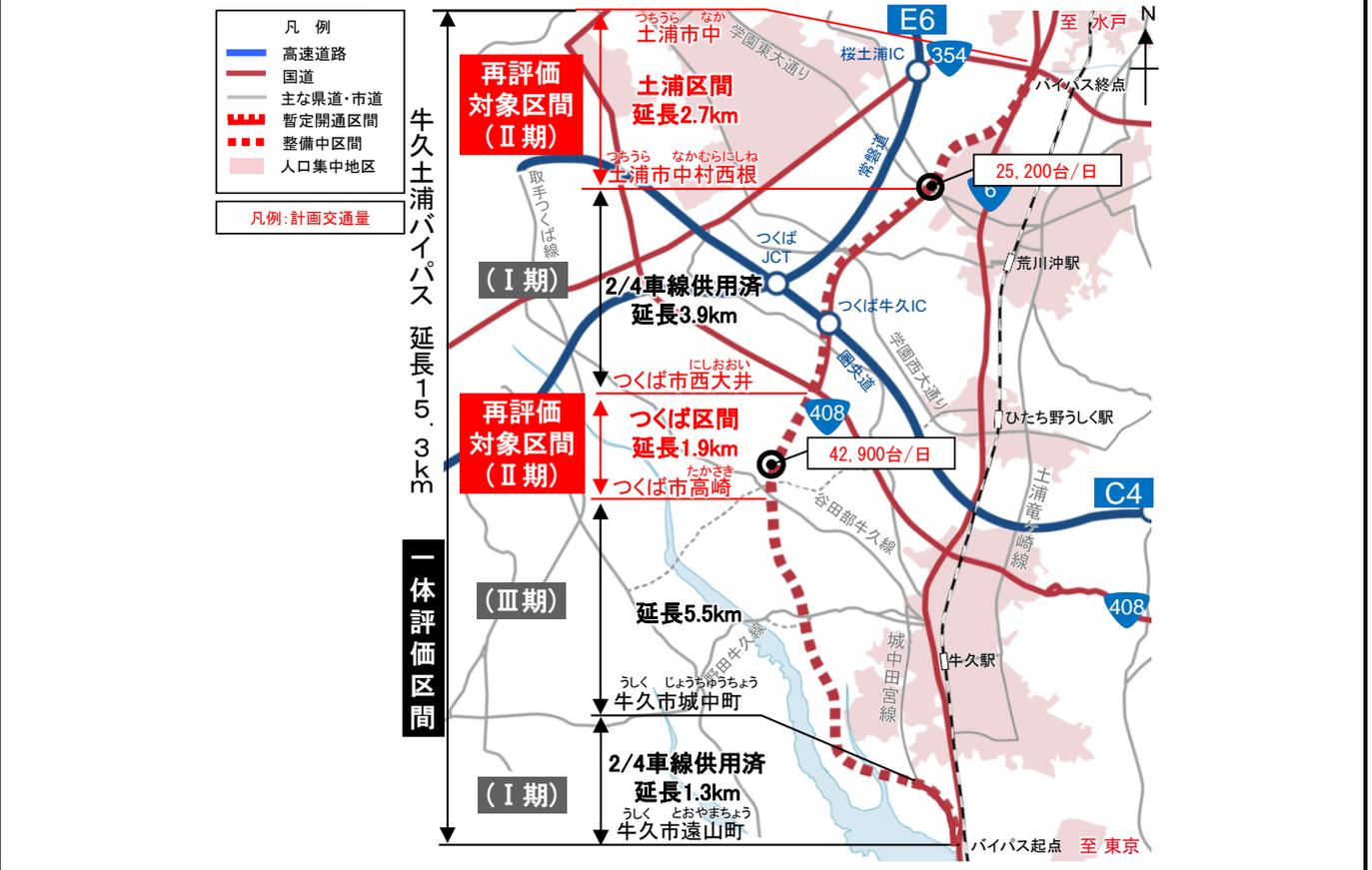
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



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

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

再評価結果（令和5年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課
担当課長名：長谷川 朋弘

事業名	一般国道6号大和田拡幅 <small>おおわた</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：茨城県日立市神田町 至：茨城県日立市大みか町 <small>いばらきけん ひたち しかなだちょう いばらきけん ひたち しおおみかちょう</small>	延長	3.3km		
事業概要 一般国道6号は、東京都中央区日本橋から、宮城県仙台市に至る関東地方と東北地方を結ぶ主要幹線道路である。 大和田拡幅は、日立市南部における交通渋滞の緩和と、安全性の確保、周辺地域との連携・地域産業の発展を目的に進めている、茨城県日立市神田町～日立市大みか町までの延長3.3km、4車線への拡幅事業である。					
H18年度事業化		S59年度都市計画決定		H22年度用地着手	
H23年度工事着手					
全体事業費	約211億円	事業進捗率	83%	供用済延長	0km
		(令和4年3月末時点)			
計画交通量	30,300～41,500台/日				
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.1 (残事業) 2.8	総費用：(残事業)/(事業全体) 87/215億円 (事業費：77/206億円 維持管理費：9.3/9.3億円)	総便益：(残事業)/(事業全体) 246/246億円 (走行時間短縮便益：229/229億円 走行経費減少便益：12/12億円 交通事故減少便益：4.9/4.9億円)	基準年：令和4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=2.7～3.3（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.1～1.2（事業費 ±10%）事業費：B/C=2.6～3.2（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=1.05～1.2（事業期間±20%）事業期間：B/C=2.6～3.0（事業期間±20%）					
事業の効果等 ①交通混雑の緩和 ・大和田町交差点や信号交差点が連続する大みか町6丁目交差点において、右折車両、上り勾配、信号待ち等による交通渋滞が発生。 ・大和田拡幅整備により、交通の円滑化が図られ、交通渋滞の緩和に寄与。 ②安全安心な通行の確保 ・事故類型では車両相互の追突事故が多く、全体の約9割を占める。 ・大和田拡幅整備により、交通の円滑化が図られ、交通事故の減少に寄与。 ③地域連携および地域産業の発展 ・日立市と隣接市町村を往来する通勤者のアクセス性向上に寄与。 ・日立港区・周辺工場～常磐道日立南太田IC間のアクセス性向上など地域産業の発展に寄与。 ④救急医療へのアクセス向上 ・大和田拡幅の隣接地域から「日立総合病院救命救急センター（三次救急医療機関）」、「ひたち医療センター」への緊急搬送は、国道6号を利用。 ・国道6号は片側1車線のため混雑が発生しており、緊急走行中の追い越しが困難になる状況が発生しているが、走行距離の短さ等から国道6号を利用している状況。 ・4車線化に伴う道路空間の確保や混雑解消により、緊急走行中の追い越しが容易になり、救命率の向上が期待される。					
関係する地方公共団体等の意見 ・茨城県知事の意見： 一般国道6号大和田拡幅は、日立市内の交通渋滞の緩和、常磐自動車道へのアクセス向上による物流機能の強化及び地域産業の発展に大きく寄与することなどから、本事業の必要性は高く、事業を継続することは妥当と考える。なお、段階的な供用により事業効果を発現しつつ、早期完成に向けて事業を推進するとともに、徹底したコスト縮減を図るようお願いしたい。					

事業評価監視委員会の意見

事業の継続を了承する。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

令和元年度に東海拡幅新規事業化

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・昭和59年度に都市計画決定、平成18年度に事業化。
- ・平成22年度より用地着手、平成23年度に工事着手。
- ・用地進捗率73%（令和4年3月末時点）。
- ・特に課題の大きい大みか6丁目交差点について、用地進捗に合わせて交差点改良を実施。引き続き用地進捗に合わせて局所的な交差点改良を実施するなど、早期の効果発現に向けた取組を推進。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・切土対策の変更、埋蔵文化財調査の規模の拡大、機能補償道路追加による事業費の増加。
- ・日立南太田IC付近～茂宮川交差点付近において、地盤沈下が確認されており、今後、対策工法を検討し、事業費の見直しを予定。
- ・引き続き用地の取得を推進するとともに、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

- ・切土法面工は客土吹付を想定していたが、玉石（最大60cm程度）が見つかり、対策として、法枠工、ロックボルト工と施工中の安全対策として、仮設落石防護柵を追加することとした。
- ・国道拡幅前と同位置に取付道路を設置する計画であったが、説明会での住民意見等を踏まえ、国道への出入りを集約した、機能補償道路の整備することとした。
- ・国道拡幅に伴い架け替えが必要となる跨道橋および側道橋において、既設跨道橋の橋台前面に鋼管連続壁を設置することで橋梁の架け替えを回避し、コスト縮減を図った。

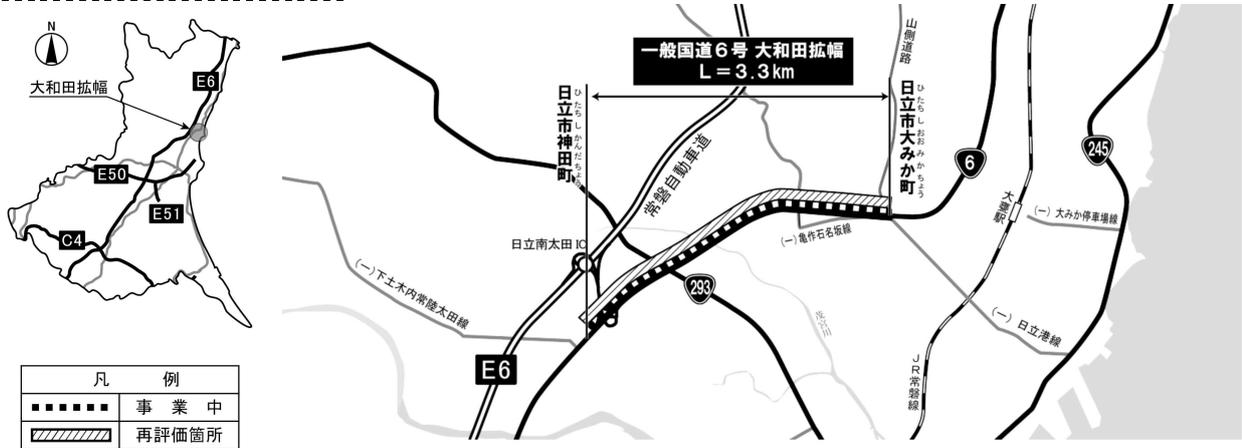
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の事業の効果及び進捗状況、関係する地方公共団体等の意見、事業評価監視委員会による審議を踏まえると、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5年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課、高速道路課
担当課長名：長谷川 朋弘、橋本 雅道

事業名	一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道 (川島～大栄)	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 関東地方整備局 東日本高速道路(株)	
起終点	自：埼玉県比企郡川島町 至：千葉県成田市吉岡	延長	111.9km			
事業概要	<p>首都圏中央連絡自動車道（圏央道）は、都心から半径およそ40km～60kmの位置に計画されている延長約300kmの高規格幹線道路であり、3環状9放射道路ネットワークの一部を形成し、東京都中心部への交通の適切な分散導入を図り、首都圏全体の交通の円滑化、首都圏の機能の再編成等を図る上で重要な路線である。川島～大栄区間は、その一部を形成し、ネットワークの形成、産業活性化の支援、災害時の代替路の確保を目的とした、延長111.9kmの自動車専用道路である。</p>					
H3年度事業化	H6年度都市計画決定	H9年度用地着手	H11年度工事着手			
全体事業費	約13,218億円	事業進捗率 (令和4年3月末時点)	74%	供用済延長	111.9km (うち暫定2車線 92.2km)	
計画交通量	22,400～54,100台/日					
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.7 (残事業) 2.7	総費用 (残事業)/(事業全体) 2,690/19,542億円 (事業費：1,896/18,279億円) 維持管理費：794/1,263億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 7,233/32,335億円 (走行時間短縮便益：7,150/29,977億円) 走行費用減少便益：7.6/1,987億円 交通事故減少便益：75/371億円	基準年	令和4年	
感度分析の結果	<p>【事業全体】交通量：B/C=1.6～1.8（交通量±10%） 事業費：B/C=1.6～1.7（事業費±10%） 事業期間：B/C=1.6～1.7（事業期間±20%）</p> <p>【残事業】交通量：B/C=2.2～3.9（交通量±10%） 事業費：B/C=2.5～2.9（事業費±10%） 事業期間：B/C=2.6～2.7（事業期間±20%）</p>					
事業の効果等	<p>①企業活動、地域づくり支援</p> <ul style="list-style-type: none"> 圏央道沿線の3県では、「田園都市産業ゾーン基本方針」（埼玉県）、「茨城圏央道産業コンプレックス基本計画」（茨城県）、「成田空港・圏央道沿線地域基本計画」（千葉県）に基づき産業集積を図るための基盤づくりを推進。 茨城県の工場立地面積は平成30年度から令和元年度において全国第1位、令和2年度から令和3年度において全国2位となっている。 <p>②高速ネットワークの形成</p> <ul style="list-style-type: none"> 成田空港は、国内に4つ存在する拠点空港のうちの一つで、近年は国内外のLCC（LowCost Carrier（格安航空会社））が参入し、国内線の着陸回数・乗降客数が増加。 成田空港と関東各地の世界遺産等へのインバウンド観光の促進に期待。 					
関係する地方公共団体等の意見	<p>茨城県知事の意見：</p> <ul style="list-style-type: none"> 今回の原案である事業継続に対しては、意義ありません。 一日も早い全線開通に努められますよう、お願いいたします。 <p>埼玉県知事の意見：</p> <ul style="list-style-type: none"> 圏央道は、交通の円滑化や沿線地域の活性化だけでなく、災害時の緊急輸送道路として、また、首都圏の国際競争力の強化、国土強靱化を図るためにも極めて重要な道路です。 圏央道の沿線では、多くの企業の立地が進み、大きなストック効果が現れています。 本県は、久喜白岡ジャンクション以東の4車線化を要望してきたところであり、一日も早い4車線供用を強く希望します。 圏央道の4車線化にあたっては、令和4年度から順次供用し、県内区間の令和6年度までの供用、令和8年度までの全線供用の確実な実現に向け、早期に整備を進めるようお願いいたします。 <p>千葉県知事の意見：</p> <ul style="list-style-type: none"> 圏央道は、アクアラインと一体となって、首都圏の各都市と成田空港などの拠点間を環状につなぎ、国際 					

競争力の強化や地域経済の活性化を図り、災害時の道路ネットワークを強化する極めて重要な道路である。

- ・圏央道沿線各地域では、企業立地の促進や観光入込客数の増加など、経済に好循環をもたらしているが、久喜白岡JCTから大栄JCT間は暫定2車線となっていることから、ネットワークの機能拡充による生産性の向上等に加えて、安全で円滑な交通の確保や防災力の強化を図るためにも、早期の4車線化が必要である。
- ・また、圏央道を安全で快適に利用するためにも、神崎パーキングエリア（仮称）の早期整備が必要である。
- ・については、事業の継続が必要であり、供用目標までに、4車線化及び神崎パーキングエリア（仮称）を確実に供用するよう、事業の推進を図られたい。

事業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

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

事業の進捗状況、残事業の内容等

用地取得率は99%（令和4年3月末、面積ベース）。
 平成27年10月までに、川島IC～久喜白岡JCT間19.8km開通済み（完成4車線）。
 平成29年2月までに、久喜白岡JCT～大栄JCT間92.2km開通済み（暫定2車線）。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

暫定2車線にて供用中であり、残る2車線について本線工事の進捗を図る。

施設の構造や工法の変更等

引き続きコスト縮減に努めながら事業を推進していく。

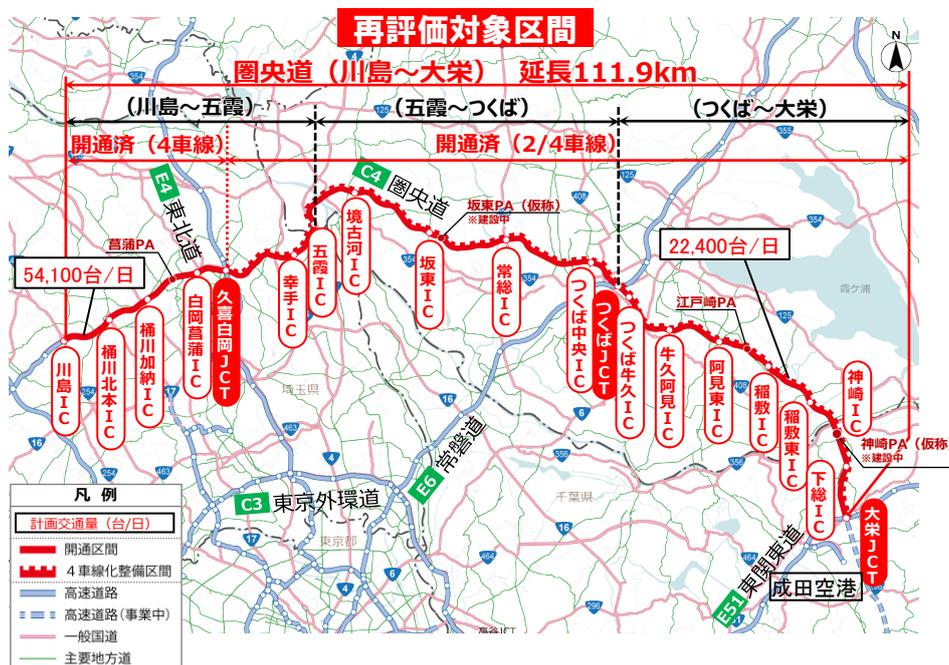
対応方針

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



※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5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17号 <small>じょうぶどうろ</small> 上武道路	事業区分 一般国道 事業主体 国土交通省 関東地方整備局																																							
起終点 自：埼玉県熊谷市西別府 <small>さいたまけんくまがやしにしべつぶ</small> 至：群馬県前橋市田口町 <small>ぐんまけんまえはししたくちまら</small>	延長 40.5km																																							
事業概要 ・国道17号は東京都中央区を起点として、さいたま市、高崎市、前橋市等の主要都市を通過し、新潟市に至る延長約370kmの主要幹線道路である。上武道路は埼玉県と群馬県を結ぶ地域高規格道路「熊谷渋川連絡道路」に指定され、東京圏と群馬県を結ぶ広域道路を形成し、前橋・高崎・太田・伊勢崎周辺における市街地の渋滞緩和や周辺地域の活性化などを目的に計画された、延長40.5kmのバイパス事業である。																																								
<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 25%;">S45年度事業化</td> <td style="width: 25%;">S45年度都市計画決定</td> <td style="width: 25%;">S49年度用地着手</td> <td style="width: 25%;">S50年度工事着手</td> </tr> <tr> <td>全体事業費</td> <td>約1,890億円</td> <td>事業進捗率（令和4年3月末時点）</td> <td>約94%</td> </tr> <tr> <td>計画交通量</td> <td colspan="3">25,100～50,300台/日</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">費用対効果分析結果</td> <td>B/C（事業全体）</td> <td>総費用（残事業）/（事業全体）</td> <td>総便益（残事業）/（事業全体）</td> </tr> <tr> <td>1.1</td> <td>182/4,974億円</td> <td>2,507/5,435億円</td> </tr> <tr> <td></td> <td>（残事業）</td> <td>13.8</td> <td>（事業費）</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>（事業費：134/4,628億円）</td> <td>（走行時間短縮便益：2,177/4,749億円）</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>（維持管理費：48/346億円）</td> <td>（走行費用減少便益：247/547億円）</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td>（交通事故減少便益：82/139億円）</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td>基準年：令和4年</td> </tr> </table>		S45年度事業化	S45年度都市計画決定	S49年度用地着手	S50年度工事着手	全体事業費	約1,890億円	事業進捗率（令和4年3月末時点）	約94%	計画交通量	25,100～50,300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）	総便益（残事業）/（事業全体）	1.1	182/4,974億円	2,507/5,435億円		（残事業）	13.8	（事業費）			（事業費：134/4,628億円）	（走行時間短縮便益：2,177/4,749億円）			（維持管理費：48/346億円）	（走行費用減少便益：247/547億円）				（交通事故減少便益：82/139億円）				基準年：令和4年
S45年度事業化	S45年度都市計画決定	S49年度用地着手	S50年度工事着手																																					
全体事業費	約1,890億円	事業進捗率（令和4年3月末時点）	約94%																																					
計画交通量	25,100～50,300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）	総便益（残事業）/（事業全体）																																					
	1.1	182/4,974億円	2,507/5,435億円																																					
	（残事業）	13.8	（事業費）																																					
		（事業費：134/4,628億円）	（走行時間短縮便益：2,177/4,749億円）																																					
		（維持管理費：48/346億円）	（走行費用減少便益：247/547億円）																																					
			（交通事故減少便益：82/139億円）																																					
			基準年：令和4年																																					
感度分析の結果 【事業全体】交通量：B/C=1.05～1.2（交通量±10%）【残事業】交通量：B/C=12.9～14.0（交通量±10%） 事業費：B/C=1.1～1.1（事業費±10%） 事業費：B/C=12.4～14.3（事業費±10%） 事業期間：B/C=1.005～1.1（事業期間±20%） 事業期間：B/C=13.0～13.7（事業期間±20%）																																								
事業の効果等 ・北関東自動車道や関越自動車道と連絡し、広域エリアにおける物流の円滑化を支援。 ・上武道路の全線4車線化により、国道17号現道の交通渋滞の緩和に期待。																																								
関係する地方公共団体等の意見 ・群馬県知事の意見： 本事業は、国道17号の交通渋滞の緩和や物流の円滑化、周辺地域の活性化等を図るうえで重要な事業であり、早期完成に向けて事業推進を図りたい。 また、国道50号以北の13.1kmと、群馬・埼玉県境部の新上武大橋前後の5.9km区間の2箇所の暫定2車線区間では、一部で交通渋滞が発生し、ストック効果が十分に発揮されない状況となっているため、早期の全線4車線化を図りたい。 なお、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。 ・埼玉県知事の意見： 上武道路は、埼玉県北部から群馬県中部における地域間交流を支え、地域経済の活性化を図る重要な道路です。 整備効果を最大限発揮するためには、暫定2車線区間の4車線化が重要であることから、引き続き、全線4車線化に向け、コスト縮減に十分留意し、事業推進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 ・北関東自動車道（太田桐生IC～佐野田沼IC）が平成23年3月に開通され、北関東自動車道が全線開通。 ・国道354号バイパス（東毛広域幹線道路）が平成26年8月に全線開通。																																								
事業の進捗状況、残事業の内容等 ・用地進捗率100%、事業進捗率約94%（令和4年3月末時点）。 ・平成29年度に前橋市上泉町～同市富田町間 延長2.5km（4/4）開通。 ・令和3年度に前橋市鳥取町～同市上泉町 延長2.6km（4/4）開通。 ・国道50号北側の前橋市内に残る2車線区間 延長4.5kmについて、令和5年度までに順次4車線化整備を予定。 ・また、熊谷市西別府～新上武大橋間については関係機関協議の条件が整った段階で、事業費への影響を確定。																																								

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・ 国道50号北側の前橋市今井町～同市富田町、前橋市鳥取町～同市上細井町に残る2車線区間延長4.5kmについて、令和5年度までに順次4車線化整備を進め、全線4車線化に向け事業促進を図る。

施設の構造や工法の変更等

- ・ 令和3年5月新たな「無電柱化推進計画」に基づき電線共同溝整備の追加による事業費の増加。
- ・ 事業化後、市街化が進行したことや小学校より安全で快適な歩行空間の確保の要望を踏まえた歩道設置工事の追加による事業費の増加。
- ・ 既開通区間の除草に対する要望・苦情等の相談を踏まえた防草対策の追加による事業費の増加。
- ・ 引き続きコスト縮減に努めながら事業を推進していく。

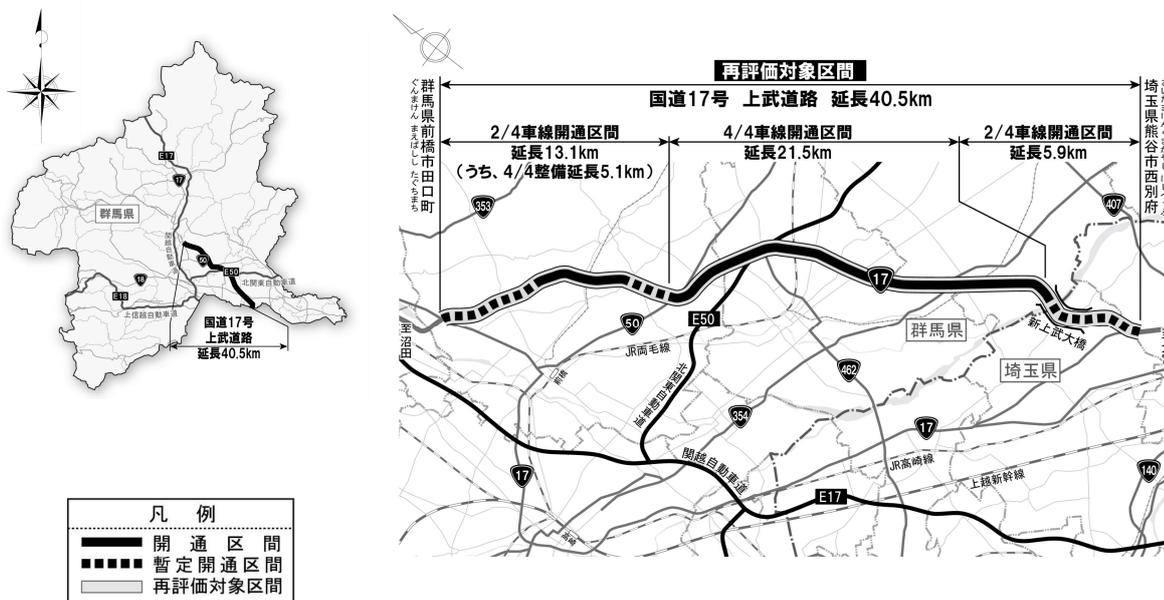
対応方針

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



※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5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>しぶかわにし</small> 渋川西バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 関東地方整備局										
起終点	自： <small>ぐんまけんしぶかわしなかわら</small> 群馬県渋川市中村 至： <small>ぐんまけんしぶかわしかない</small> 群馬県渋川市金井			延長	2.8km										
事業概要	<p>・国道17号は東京都中央区を起点として、新潟市に至る延長約370kmの主要幹線道路である。渋川西バイパスは、群馬県と長野県を結ぶ高規格道路「上信自動車道」の一部を形成し、渋川市内の交通渋滞の解消と渋川・吾妻地域の連携及び活性化の支援を目的とした延長5.0kmのバイパス事業である。</p>														
H16年度事業化	H22年度都市計画決定 (バイパス区間)	H25年度用地着手 (バイパス区間)	H29年度工事着手 (バイパス区間)												
全体事業費	約250億円 事業進捗率（令和4年3月末時点）		84%	供用済延長	0.9km										
計画交通量	18,500～27,800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: 50%; border-right: 1px solid black;">B/C (事業全体) 1.4</td> <td style="width: 50%;">総費用：<small>(残事業)/事業全体</small> 53/282億円</td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px solid black;">(残事業) 6.3</td> <td>事業費：38/264億円 維持管理費：16/19億円</td> </tr> </table> </td> <td style="width: 50%;"> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; border-right: 1px solid black;">総便益：<small>(残事業)/事業全体</small> 336/384億円</td> <td style="width: 50%;">基準年： 令和4年</td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px solid black;">(走行時間短縮便益：277/314億円) (走行費用減少便益：49/58億円) (交通事故減少便益：9.8/13億円)</td> <td></td> </tr> </table> </td> </tr> </table>	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; border-right: 1px solid black;">B/C (事業全体) 1.4</td> <td style="width: 50%;">総費用：<small>(残事業)/事業全体</small> 53/282億円</td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px solid black;">(残事業) 6.3</td> <td>事業費：38/264億円 維持管理費：16/19億円</td> </tr> </table>	B/C (事業全体) 1.4	総費用： <small>(残事業)/事業全体</small> 53/282億円	(残事業) 6.3	事業費：38/264億円 維持管理費：16/19億円	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; border-right: 1px solid black;">総便益：<small>(残事業)/事業全体</small> 336/384億円</td> <td style="width: 50%;">基準年： 令和4年</td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px solid black;">(走行時間短縮便益：277/314億円) (走行費用減少便益：49/58億円) (交通事故減少便益：9.8/13億円)</td> <td></td> </tr> </table>	総便益： <small>(残事業)/事業全体</small> 336/384億円	基準年： 令和4年	(走行時間短縮便益：277/314億円) (走行費用減少便益：49/58億円) (交通事故減少便益：9.8/13億円)					
<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; border-right: 1px solid black;">B/C (事業全体) 1.4</td> <td style="width: 50%;">総費用：<small>(残事業)/事業全体</small> 53/282億円</td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px solid black;">(残事業) 6.3</td> <td>事業費：38/264億円 維持管理費：16/19億円</td> </tr> </table>	B/C (事業全体) 1.4	総費用： <small>(残事業)/事業全体</small> 53/282億円	(残事業) 6.3	事業費：38/264億円 維持管理費：16/19億円	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; border-right: 1px solid black;">総便益：<small>(残事業)/事業全体</small> 336/384億円</td> <td style="width: 50%;">基準年： 令和4年</td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px solid black;">(走行時間短縮便益：277/314億円) (走行費用減少便益：49/58億円) (交通事故減少便益：9.8/13億円)</td> <td></td> </tr> </table>	総便益： <small>(残事業)/事業全体</small> 336/384億円	基準年： 令和4年	(走行時間短縮便益：277/314億円) (走行費用減少便益：49/58億円) (交通事故減少便益：9.8/13億円)							
B/C (事業全体) 1.4	総費用： <small>(残事業)/事業全体</small> 53/282億円														
(残事業) 6.3	事業費：38/264億円 維持管理費：16/19億円														
総便益： <small>(残事業)/事業全体</small> 336/384億円	基準年： 令和4年														
(走行時間短縮便益：277/314億円) (走行費用減少便益：49/58億円) (交通事故減少便益：9.8/13億円)															
感度分析の結果	<p>【事業全体】交通量：B/C=1.1～1.6（交通量±10%）【残事業】交通量：B/C=5.2～7.4（交通量±10%） 事業費：B/C=1.3～1.4（事業費±10%） 事業費：B/C=5.9～6.8（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=6.1～6.3（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17号下郷交差点～吾妻新橋南交差点付近の速度低下により、渋川市内の交通混雑が発生。 ・平成25年度の現道拡幅区間の開通により、並行する国道17号の旅行速度が約10km/h向上、渋滞損失時間が約70千人時間/年削減され、渋川市内の交通混雑の緩和に寄与。 ・今後、バイパス区間及び上信自動車道の整備により、交通の円滑化が図られ、更なる交通混雑緩和が見込まれる。 <p>②安全性・信頼性の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国道144号、国道145号、国道353号及び周辺道路は、災害時に脆弱な道路であり、多数の通行規制が発生。 ・上信自動車道の整備により東吾妻町役場から群馬大学医学部附属病院（第3次救急医療施設）の所要時間が約14分短縮。 ・渋川西バイパスは、上信自動車道の一翼を担い、吾妻地域の安全性・信頼性の向上に寄与。 <p>③地域の活性化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・群馬県はキャベツの主産地（全国1位）であり、嬭恋村産の主な出荷先は、東北・関東方面が約6割を占める。 ・国道144号・145号及び国道353号では、線形不良箇所が多数存在し、ドライバーの負荷が懸念。 ・渋川西バイパスを含めた上信自動車道の整備により輸送時間短縮と安定輸送が図れ、地域の産業活動に寄与。 <p>④観光活性化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・草津温泉・伊香保温泉・四万温泉・万座温泉の観光入込客数は、群馬県内主要温泉地全体の約7割。 ・草津町の年間宿泊者数はコロナ禍前の令和元年は約200万人。 ・渋川西バイパスを含めた上信自動車道の整備により、渋川伊香保ICから草津温泉までの所要時間が約29分短縮され、観光活性化に期待。 														
関係する地方公共団体等の意見	<p>・群馬県知事の意見： 本事業は、本県の渋川・吾妻地域の連携強化や活性化に大きく寄与する上信自動車道の一部（起点区間）を担うとともに、国道17号の交通渋滞の緩和や道路交通の安全性向上等を図るうえで重要な事業であり、早期完成に向けて事業推進を図られたい。 なお、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。</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

- ・国道17号鯉沢バイパスにおいては、平成20年7月に渋川市東町関下～渋川市白井間が4車線開通。渋川市白井～渋川市上白井間が暫定2車線開通。
- ・国道17号前橋渋川バイパスにおいては、バイパス区間が平成22年3月に暫定2車線開通。うち現道拡幅区間は平成24年3月に4車線開通。
- ・国道353号金井バイパス・川島バイパス・祖母島～箱島バイパスが令和2年6月に開通。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・用地進捗率約100%、事業進捗率約84%（令和4年3月末時点）。
- ・平成16年度に事業化後、平成25年12月に現道拡幅区間の渋川市中村～渋川市石原間 延長1.0km（4/4）開通。
- ・バイパス区間は、令和2年度に用地取得が完了し、順次工事を実施中。
- ・切土区間である渋川市入沢地先では、令和元年より、函渠工を実施中。また、盛土区間である渋川市金井地先にて、令和3年度より、函渠工及び盛土工を実施中。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・バイパス区間（延長1.9km）は、令和7年度の開通に向けて、改良工及び函渠工を推進しているところ。

施設の構造や工法の変更等

- ・巨石に対応可能な地盤改良工法への変更による事業費の増加。
- ・現場内発生土の流用が困難になったことによる土砂購入費・土砂処分費の増加。
- ・掘削法面の安定化のための吹付コンクリート工の追加による事業費の増加。
- ・排水構造物等の見直しや地盤改良工法の見直しにより、コスト縮減を図っている。

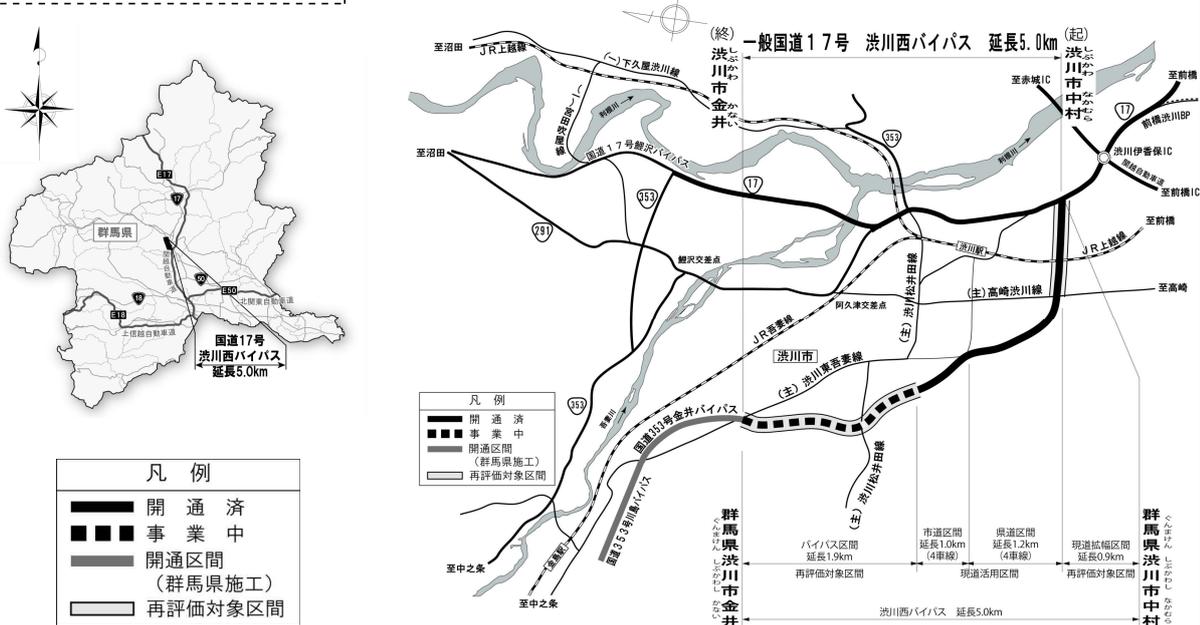
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

- ・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。

再評価結果（令和5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>ほんじょうどうろ</small> 本庄道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 関東地方整備局																													
起終点	自：埼玉県本庄市沼和田 至：群馬県高崎市新町			延長	7.0km																													
事業概要	<p>国道17号は東京都中央区を起点として、さいたま市、前橋市等の主要都市を通過し、新潟市に至る延長約370kmの主要幹線道路である。本庄道路は、国道17号現道の交通混雑緩和を目的として本庄市街地の北部に計画された延長13.1kmのバイパスである。このうち延長7.0kmは、群馬・埼玉県境付近に位置する老朽橋(S9架橋)の架替による防災震災対策及び、国道17号現道の混雑緩和、安全性向上を図るため事業中である。</p>																																	
H15年度事業化	H20年度都市計画決定	H23年度用地着手	H25工事着手																															
全体事業費	約362億円	事業進捗率 (令和4年3月末時点)	約71%	供用済延長	-																													
計画交通量	26,800~35,100台/日																																	
費用対効果 分析結果	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <th style="width: 10%;">B/C</th> <th style="width: 10%;">(事業全体)</th> <th style="width: 10%;">(残事業)</th> </tr> <tr> <td>1.6</td> <td>(1.8)</td> <td>2.6</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>(4.8)</td> </tr> </table>	B/C	(事業全体)	(残事業)	1.6	(1.8)	2.6			(4.8)	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <th style="width: 10%;">総費用</th> <th style="width: 10%;">(残事業)/(事業全体)</th> </tr> <tr> <td>392/629億円</td> <td></td> </tr> <tr> <td>事業費：329/560億円</td> <td></td> </tr> <tr> <td>維持管理費：56/62億円</td> <td></td> </tr> <tr> <td>更新費：7.2/7.2億円</td> <td></td> </tr> </table>	総費用	(残事業)/(事業全体)	392/629億円		事業費：329/560億円		維持管理費：56/62億円		更新費：7.2/7.2億円		<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <th style="width: 10%;">総便益</th> <th style="width: 10%;">(残事業)/(事業全体)</th> </tr> <tr> <td>1,000/1,000億円</td> <td></td> </tr> <tr> <td>走行時間短縮便益：925/925億円</td> <td></td> </tr> <tr> <td>走行経費減少便益：63/63億円</td> <td></td> </tr> <tr> <td>交通事故減少便益：13/13億円</td> <td></td> </tr> </table>	総便益	(残事業)/(事業全体)	1,000/1,000億円		走行時間短縮便益：925/925億円		走行経費減少便益：63/63億円		交通事故減少便益：13/13億円		基準年	令和4年
B/C	(事業全体)	(残事業)																																
1.6	(1.8)	2.6																																
		(4.8)																																
総費用	(残事業)/(事業全体)																																	
392/629億円																																		
事業費：329/560億円																																		
維持管理費：56/62億円																																		
更新費：7.2/7.2億円																																		
総便益	(残事業)/(事業全体)																																	
1,000/1,000億円																																		
走行時間短縮便益：925/925億円																																		
走行経費減少便益：63/63億円																																		
交通事故減少便益：13/13億円																																		
感度分析の結果	<p>【事業全体】交通量：B/C=1.3~1.8（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.5~1.7（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=1.4~1.7（事業期間 ±20%）</p> <p>【残事業】交通量：B/C=2.2~2.9（交通量 ±10%） 事業費：B/C=2.4~2.8（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=2.3~2.7（事業期間 ±20%）</p>																																	
事業の効果等	<p>①交通混雑の緩和、円滑化</p> <ul style="list-style-type: none"> 本庄道路（I期区間）に並行する国道17号（現道）には主要渋滞箇所である勅使河原（北）交差点、若泉二丁目交差点が位置する。 事故類型は追突事故が多く、全体の約70%を占める。 本庄道路の整備により、現道区間の交通が転換され、交通混雑の解消、交通事故の減少が見込まれる。 <p>②防災・震災における緊急輸送道路の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> 国道17号は、東京と新潟を結び、埼玉県内を南北に縦断する主要幹線道路であり、また、緊急輸送道路に指定され、関越自動車道の代替路としての役割を果たす重要な路線。 本庄道路終点に災害時の輸送拠点となる陸上自衛隊新町駐屯地が立地し、当該路線の整備により、神流川橋（架設後約90年経過）が架け替えられ、災害時の物資輸送等のネットワーク強化が図られる。 <p>③地域の幹線ネットワークの形成</p> <ul style="list-style-type: none"> 本庄道路は、首都圏と上越・信越方面を結ぶ大動脈である国道17号バイパスの一部である。 本庄道路の整備により、開通済みの深谷バイパス、熊谷バイパス、事業中の上尾道路と一体となって県北・県央地域の幹線ネットワークを形成。 																																	
関係する地方公共団体等の意見	<p>・埼玉県知事からの意見： 本庄道路は、首都圏と上信越方面を結ぶ国土の大動脈である国道17号のバイパスとして、地域の幹線道路ネットワークを形成する非常に重要な道路です。 国道17号現道では慢性的な交通渋滞が発生していることから、本庄道路の早期の全線開通が望まれており、本県においても、本庄道路に接続する県道の整備を鋭意進めております。 引き続き、コスト縮減に十分留意し、事業推進に努めていただきたい。</p> <p>・群馬県知事からの意見： 本事業は、国道17号の交通渋滞の緩和や道路交通の安全性向上等を図るうえで重要な事業であり、早期完成に向けて事業推進を図られたい。 また、計画区間西側（群馬県側）の現道区間は、上り線が片側1車線であり、渋滞が発生しているため、事業の延伸をお願いしたい。 なお、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。</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

- ・平成20年度に都市計画決定。
- ・平成26年度にユネスコ世界文化遺産に登録された田島弥平旧宅などが存在している。
- ・平成27年度に関越自動車道、上里SICが供用開始。
- ・令和4年度に本庄道路（Ⅱ期）が事業化。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・用地取得率は約86%完了（令和4年3月末時点）。
- ・平成24年度から用地取得に着手、平成25年度から橋梁（神流川橋）工事、令和2年度本庄市沼和田地区の工事に着手。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・電線共同溝追加、埋蔵文化財発掘のため、事業期間を延伸。
- ・当初想定していた地質状況と異なることが確認されたため、今後、更なる地質調査を行い、液状化対策等の必要性を検討。
- ・早期完成を目指し、用地取得・工事を推進。

施設の構造や工法の変更等

- ・神流川橋の架設にあたり、仮橋設置工法から河川切り廻し工法への見直しによるコスト縮減。

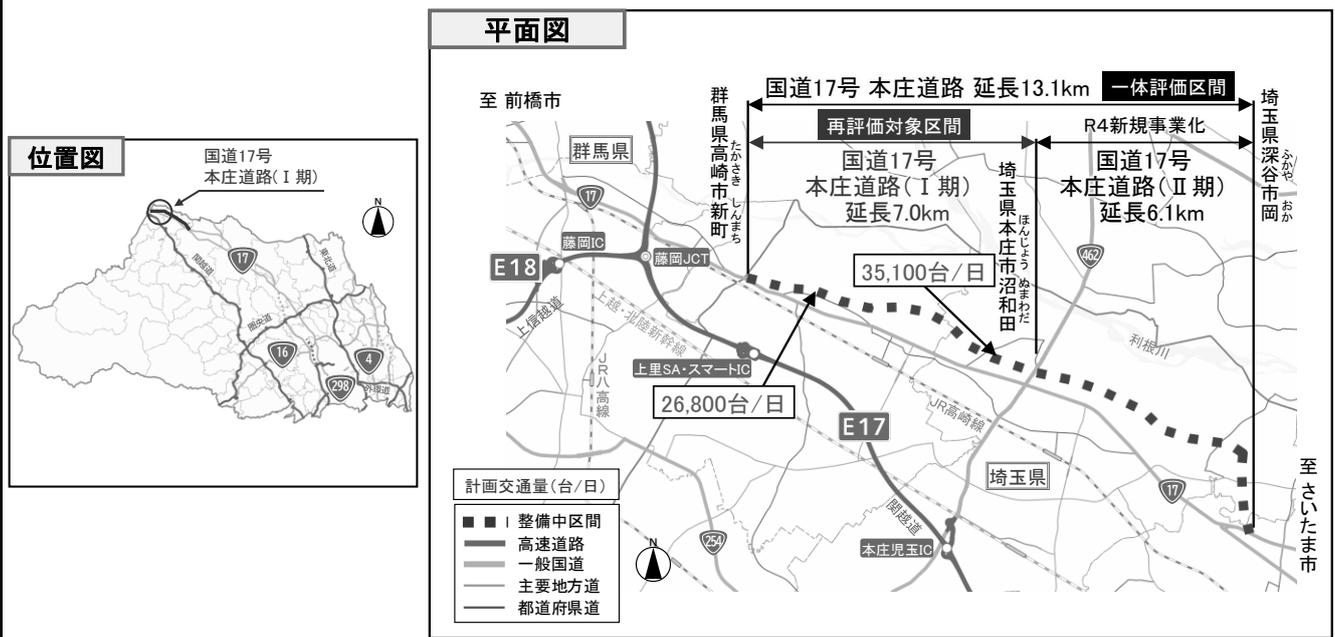
対応方針

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。

※ 費用対効果分析結果の（ ）は個別評価結果を示したもの

再評価結果（令和5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357号 <small>とうきょうわんがんどうろ</small> 東京湾岸道路（千葉県区間）		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 関東地方整備局
起終点	自： <small>ちばけんちばしひまはまくいながいかいがん</small> 千葉県千葉市美浜区稲毛海岸 至： <small>ちばけんうらやすしまいほま</small> 千葉県浦安市舞浜				延長	24.2km
事業概要	<p>東京湾岸道路は、東京湾を取り巻く千葉県、東京都、神奈川県<small>の</small>海岸沿いに、千葉県富津市から神奈川県横須賀市に至る延長約80kmの幹線道路であり、自動車専用道路及び一般道路を併設した構造となっている。</p> <p>一般国道357号東京湾岸道路（千葉県区間）は、東京湾岸道路の一部を形成し、中長距離の交通を担う自動車専用道路に対し、地域間交通を担う自動車専用部及び地先交通を担う一般部の整備を進める事業として、内陸部の交通混雑の緩和、湾岸地域に立地する諸施設の連携を支援することを目的とした延長24.2kmの道路である。</p>					
S45年度事業化	S44年度都市計画決定		S45年度用地着手		S46年度工事着手	
全体事業費	約1,940億円	事業進捗率 (令和4年3月末)	約91%	供用済延長	24.2km	
計画交通量	32,200～82,900台/日					
費用対効果 分析結果	B/C	総費用	(残事業)/(事業全体)	総便益	(残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) 2.8	457 / 6,736億円		1,496 / 18,561億円		令和4年
	(残事業) 3.3	事業費：434/6,619億円 維持管理費：23/117億円		走行時間短縮便益：1,333/17,658億円 走行経費減少便益：118/851億円 交通事故減少便益：45/52億円		
感度分析の結果	<p>【事業全体】交通量：B/C=2.5～3.0（交通量 ±10%） 事業費：B/C=2.7～2.8（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=2.5～3.0（事業期間 ±20%）</p> <p>【残事業】交通量：B/C=2.9～3.6（交通量 ±10%） 事業費：B/C=3.0～3.6（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=3.0～3.6（事業期間 ±20%）</p>					
事業の効果等	<p>①国道357号の渋滞、交通事故状況の緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> 東京湾岸道路（千葉県区間）には、主要渋滞箇所を選定されている交差点が9箇所存在。 死傷事故発生状況は、渋滞に起因する追突事故が約6割を占める。 東京湾岸道路（千葉県区間）の整備により、交通の円滑化が図られ、交通渋滞の緩和、交通事故の減少が見込まれる。 <p>②沿線地域の発展への寄与</p> <ul style="list-style-type: none"> 沿線である湾岸地域は商業や工業のほか、著名な観光施設や集客施設が立地。 湾岸地域の開発にあわせた東京湾岸道路（千葉県区間）の整備進捗により、地域の形成に寄与してきた。 地域産業の発展に伴う交通需要の増加や渋滞等の課題に対応するため、継続的な対応が求められる。 <p>③沿線地域の経済活動の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> 東京湾岸道路（千葉県区間）沿線市の小売業・卸売業の売上額は千葉県全体の5割以上を占め、特に幕張新都心周辺には、大型商業施設が集積。当該事業の整備により沿線市の商圏の拡大が期待される。 					
関係する地方公共団体等の意見	<p>千葉県知事の意見：</p> <p>一般国道357号東京湾岸道路は、経済や産業が集積している東京湾岸地域を連絡し、その交通を担う重要な幹線道路である。</p> <p>近年、沿道地域においては、大型の物流施設や商業施設の立地など経済活動の活発化に伴い、慢性的な交通渋滞が発生している。</p> <p>このため、慢性的な交通渋滞の緩和や交通安全の確保に向け本事業を継続し、早期完成に向け残る工事を推進するとともに、検見川立体などの更なる円滑な交通を確保するための対策について実施願いたい。</p> <p>なお、事業の実施に当たっては、コスト縮減を図るなど、効率的な事業推進に努められたい。</p>					

千葉市長の意見：

本市が首都圏の広域連携拠点として活力ある都市形成を図るためには、東京方面と千葉中心部のアクセス強化が重要であり、現在実施している東京湾岸道路（千葉県区間）に検見川立体を組み込み、連続して整備することは、早期の効果発現に繋がることから有効と考えております。

また、本市の地域課題でもある「千葉西警察入口交差点～稲毛浅間神社前交差点」の渋滞区間に（仮称）検見川・真砂スマートIC整備による更なる交通負荷が予想されることから、この対策として検見川立体の整備が最も有効であると考えており、その早期整備を期待しております。

なお、スマートIC整備に関する交通錯綜への整流化対策（車線拡幅）については、検見川立体の事業スケジュールに遅れないようにしっかりと取り組んで参ります。

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

- ・沿線である湾岸地域は商業や工業のほか、著名な観光施設や集客施設が立地。
- ・湾岸地域の開発にあわせた当該路線の整備進捗によって、地域の形成に寄与。
- ・平成30年6月に東京外かく環状道路（千葉県区間）が開通し、当該区間に接続。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・一般部は、昭和45年度に着手し平成2年度に全線供用。
- ・令和2年6月に舞浜立体が供用。
- ・当該事業の用地取得は、約99%（令和4年3月末時点）。
- ・塩浜立体は平成21年度に着手し、調査設計及び工事等を推進中。
- ・船橋市域は平成22年度に着手し、調査設計及び工事等を推進中。
- ・検見川立体は令和5年度に着手予定。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・塩浜立体については、周辺地域における開発状況や交通状況を見ながら計画的に整備を進めていく。
- ・船橋市域については、調査設計及び工事等を進めていく。
- ・検見川立体については、（仮称）検見川・真砂スマートIC整備と連携し、調査設計を進めていく。

施設の構造や工法の変更等

- ・塩浜立体については、基礎形式の見直し及び施工方法変更、市道切り廻しに伴う橋脚基礎工の見直し、及び上部工架設工法の変更等により事業費増加。
- ・船橋市域については、残土処理等の追加、橋梁構造補強、関係機関協議による安全対策等の追加、及び交通事故対策など安全対策を考慮した計画変更により事業費増加。
- ・検見川立体については、（仮称）検見川・真砂スマートIC整備に伴う渋滞対策による増加。
- ・海老川大橋河川部の上部工架設工法の変更によるコスト縮減の検討。

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5年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局 国道・技術課、高速道路課

担当課長名：長谷川 朋弘、橋本 雅道

事業名	一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道 (茂原～木更津)	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 関東地方整備局 東日本高速道路(株)
起終点	自：千葉県茂原市石神 至：千葉県木更津市犬成			延長	28.4km
事業概要	<p>首都圏中央連絡自動車道（圏央道）は、東京都心から半径およそ40～60kmの位置に計画されている延長約300kmの高規格幹線道路であり、3環状9放射道路ネットワークの一部を形成し、東京都中心部への交通の適切な分散を図り、首都圏全体の交通の円滑化、首都圏の機能の再編成等を図る上で重要な路線である。</p> <p>茂原～木更津区間は房総半島における新たな自動車専用道路として、圏央道（東金茂原道路）、東京湾アクアライン連絡道及び館山自動車道に接続することにより、千葉県と東京都及び神奈川県を結ぶ広域的な高速交通ネットワークを形成するものであり、産業活性化の支援、災害時の代替路確保を目的とした延長28.4kmの自動車専用道路である。</p>				
H4年度事業化	H6年度都市計画決定	H10年度用地着手	H11年度工事着手		
全体事業費	約2,198億円	事業進捗率 (令和4年3月末時点)	約82%	供用済延長	28.4km
計画交通量	18,400～28,100台/日				
費用対効果 分析結果	B / C (事業全体) 1. 1 (残事業) 4. 4	総費用 (残事業)/事業全体 317 / 3,642億円 事業費：290/3,466億円 維持管理費：27/176億円	総便益 (残事業)/事業全体 1,407 / 3,945億円 走行時間短縮便益：1,386/3,604億円 走行経費減少便益：5.3/280億円 交通事故減少便益：16/61億円	基準年	令和4年
感度分析の結果	<p>【事業全体】交通量：B/C=0.97～1.2（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.1～1.1（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=0.99～1.2（事業期間 ±20%）</p> <p>【残事業】交通量：B/C=4.0～4.9（交通量 ±10%） 事業費：B/C=4.1～4.9（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=4.1～4.7（事業期間 ±20%）</p>				
事業の効果等	<p>①産業活性化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> 圏央道（茂原～木更津）の開通により、成田・羽田の両空港や首都圏各地へのアクセス性が向上し、千葉県内の新規工場立地面積は大きく増加。 圏央道（茂原～木更津）が千葉県内の産業活性化を支援。 <p>②水産業活性化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> 全国有数の漁業県である千葉県は、「千葉ブランド水産物認定制度」により水産業の振興を推進。 勝浦漁港のカツオは千葉ブランド水産物に認定されており、上場水揚量は全国2位。 圏央道（茂原～木更津）の開通により、漁港から市場までの所要時間が短縮し、水産業活性化を支援。 <p>③災害時の道路ネットワークの強化</p> <ul style="list-style-type: none"> 災害時において、内陸部から東京湾岸部および県東部沿岸部の啓開・復旧ルートへのアクセスが可能となる。 				
関係する地方公共団体等の意見	<p>千葉県知事の意見：</p> <p>圏央道は、アクアラインと一体となって、首都圏の各都市と成田空港などの拠点間を環状につなぎ、国際競争力の強化や地域経済の活性化を図り、災害時の道路ネットワークを強化する極めて重要な道路である。</p> <p>圏央道沿線各地域では、企業立地の促進や観光入込客数の増加など、経済に好循環をもたらしているが、茂原長南ICから木更津東IC間は暫定2車線となっていることから、ネットワークの機能拡充による生産性の向上等に加えて、安全で円滑な交通の確保や防災力の強化を図るためにも、早期の4車線化が必要である。</p> <p>また、沿線地域等からは（仮称）かずさインターチェンジの整備が求められている。</p> <p>については、事業の継続が必要であり、4車線化や（仮称）かずさインターチェンジの早期整備を図りたい。</p>				

事業評価監視委員会の意見	
事業の継続を了承する。	
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	
・圏央道「東金茂原道路」が暫定2車線供用（平成25年4月27日）。	
事業の進捗状況、残事業の内容等	
<ul style="list-style-type: none"> ・平成4年度に事業化。 ・平成19年3月に木更津東IC～木更津JCT間が供用。 ・平成25年4月に茂原長南IC～木更津東IC間が暫定2車線供用。 ・今後の交通状況を踏まえ、全線4車線整備について検討する。 	
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	
・今後の交通状況を踏まえ、全線4車線整備について検討する。	
施設の構造や工法の変更等	
引き続き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	

※ 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5年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局 国道・技術課

担当課長名：長谷川 朋弘

事業名	一般国道6号新宿拡幅	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 関東地方整備局
起終点	自：東京都葛飾区新宿2丁目 至：東京都葛飾区金町6丁目			延長	2.1 km
事業概要					
<p>一般国道6号は、東京都中央区日本橋から宮城県仙台市に至る延長約352kmの主要幹線道路である。新宿拡幅は、東京都葛飾区新宿2丁目から葛飾区金町6丁目までの延長約2.1kmを対象に、交通渋滞の緩和による主要幹線道路としての機能回復、沿道周辺の都市機能の改善、大規模地震時の緊急輸送道路の確保を目的とした現道拡幅・立体事業である。</p>					
S45年度事業化（金町地区） S58年度事業化（新宿地区）	S20年度都市計画決定 S55年度都市計画変更（金町地区） S41年度都市計画変更（新宿地区）	S48年度用地着手（金町地区） H17年度用地着手（新宿地区）	S60年度工事着手（金町地区） H27年度工事着手（新宿地区）		
全体事業費	約337億円	事業進捗率 (令和4年3月末時点)	約75%	供用済延長	1.2 km
計画交通量	40,600 ~ 68,600台/日				
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.2 (残事業) 9.7	総費用 (残事業)/(事業全体) 63 / 1,057 億円 〔事業費：58/1,046億円〕 〔維持管理費：4.7/11億円〕	総便益 (残事業)/(事業全体) 612 / 1,301 億円 〔走行時間短縮便益：555/1,240億円〕 〔走行経費減少便益：45/55億円〕 〔交通事故減少便益：11/7.0億円〕	基準年	令和4年
感度分析の結果					
<p>【事業全体】交通量：B/C= 1.2~1.3(交通量 ±10%) 【残事業】交通量：B/C= 9.7~9.9(交通量 ±10%) 事業費：B/C= 1.2~1.2(事業費 ±10%) 事業費：B/C= 8.9~10.7(事業費 ±10%) 事業期間：B/C= 1.1~1.3(事業期間±20%) 事業期間：B/C= 8.9~10.1(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"> ・国道6号の新宿拡幅区間は、中川と江戸川に挟まれ、河川を渡る交通が集中。また、周辺では大規模開発が進展。 ・交差点や踏切が接近し、5時~20時頃に渡り新宿地区がボトルネックとなり交通渋滞が発生。 ・新宿拡幅の整備により、交通の円滑化が図られ、渋滞の緩和に期待。 <p>②災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・新宿拡幅を含む国道6号は、特定緊急輸送道路に指定されており、交通確保指定路線に位置づけ。 ・震災等が発生した際は、特定緊急輸送道路として、消火活動、救命活動を行うスペースと緊急輸送を円滑に行うための幅員を確保。 ・また、首都直下地震発生の際、都心に向けた八方向毎に優先啓開ルートを設定し、一斉に道路啓開を進行する八方向作戦における北東方向の道路啓開候補路線に選定。 					
関係する地方公共団体等の意見					
<p>本事業は、渋滞緩和や防災性の向上に資する重要な事業である。 このため、必要な財源を確保し、早期完成に向け、事業を推進されたい。 また、事業実施にあたっては、コスト縮減を図るなど、より効率的な事業推進に努めること。</p>					
事業評価監視委員会の意見					
事業の継続を了承する。					
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等					
社会情勢等について大きな変化は見られない。					

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・ 昭和45年度（金町地区）、昭和58年度（新宿地区）に事業化、用地進捗率約92%、事業進捗率約75%（令和4年3月末時点）。
- ・ 平成7年度：金町地区（東京都葛飾区金町2丁目～同区金町6丁目） 延長1.2km（6/6）部分開通。
- ・ 新宿地区（延長0.9km）が主な残工事である。
- ・ 平成27年度より連続して用地取得できた箇所から工事を実施中。
- ・ 立体部については、現道拡幅後、JR新金線における踏切立体化事業の進捗により実施。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・ 権利者が多いマンション及び商業施設の用地取得に時間を要しているため、事業期間を延伸。
- ・ 新宿地区を進めるには、交差するJR新金線（貨物）の高架化が必要。
JR新金線（貨物）の高架化は時期が未定であり、まずは現道拡幅（6車線）の整備を進める。
- ・ 今後、鋭意用地取得を進めつつ、現道拡幅（6車線拡幅）を先行整備。引き続き立体化に着手。

施設の構造や工法の変更等

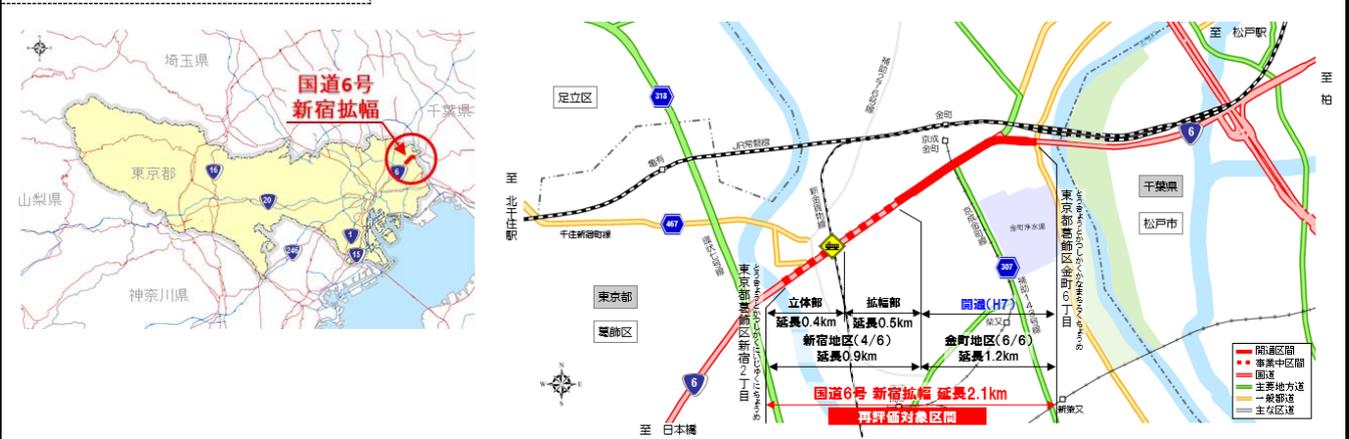
引き続きコスト縮減に努めながら事業を推進していく。

対応方針

対応方針決定の理由

新宿拡幅は、交通渋滞の緩和、首都直下地震における道路啓開、大規模災害時の緊急輸送道路の確保といった観点から、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5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14号 <small>りょうごくかくふく</small> 両国拡幅	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 関東地方整備局
起終点	自：東京都中央区東日本橋二丁目 至：東京都墨田区緑四丁目			延長	1.9km
事業概要					
<p>国道14号は、東京都中央区から千葉県千葉市に至る延長約40kmの主要幹線道路である。</p> <p>両国拡幅事業は、交通混雑の緩和、交通安全の確保、大規模地震時の緊急輸送道路の確保を目的とした延長1.9kmの現道拡幅事業である。</p>					
H10年度事業化	S20年度都市計画決定 (S57年度都市計画変更)	H24年度用地着手	H29年度工事着手		
全体事業費	約250億円	事業進捗率 (令和4年3月末)	41%	供用済延長	0.0km
計画交通量	47,900~59,900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) 1.5	(残事業)/(事業全体) 112 / 247億円 事業費：102 / 237億円 維持管理費：10 / 10億円	(残事業)/(事業全体) 379 / 379億円 走行時間短縮便益：344 / 344億円 走行経費減少便益：24 / 24億円 交通事故減少便益：10 / 10億円	令和4年	
感度分析の結果					
<p>【事業全体】交通量：B/C=1.4~1.7（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.5~1.6（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=1.4~1.7（事業期間 ±20%）</p> <p>【残事業】交通量：B/C=3.0~3.7（交通量 ±10%） 事業費：B/C=3.1~3.7（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=3.1~3.6（事業期間 ±20%）</p>					
事業の効果等					
<p>①国道14号の渋滞、交通事故状況の緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> 両国拡幅区間は、主要渋滞箇所に特定されている緑一丁目交差点や緑三丁目交差点を先頭に速度低下。 緑1丁目交差点の左折専用レーンを整備したが、以前として速度低下が発生。 死傷事故発生状況は、渋滞に起因する追突事故が約4割を占める。 両国拡幅の整備により、交通の円滑化が図られ、交通渋滞の緩和、追突事故の減少が見込まれる。 <p>②防災ネットワークの機能強化</p> <ul style="list-style-type: none"> 両国拡幅区間は、東京都の特定緊急輸送道路に指定。 関東地方整備局では、首都直下地震が発生した際、八方向毎に優先啓開ルートを設定する八方向作戦を計画しており、当該路線は、北東方向の道路啓開候補路線に選定。 東京都防災会議の被害想定では、首都直下地震時に墨田区では約6万人の帰宅困難者が発生するとされている。 震災等が発生した際は、特定緊急輸送道路として消火、救命活動を行うスペース、緊急輸送や一時避難施設への移動を円滑に行うための幅員を確保。 <p>③地域産業・物流輸送の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> 周辺地域の主な産業は、印刷業、化学工業、食料品、金属製品や鉄鋼業など多岐にわたり、これら産業の製造品出荷額等は都内の約2割を占める。 両国拡幅整備により、大型物流車両の走行性向上、物流輸送や打合せなどの移動時間短縮にともなう労働時間短縮・生産性向上に寄与。 <p>④歩行者・自転車の通行空間確保</p> <ul style="list-style-type: none"> 両国拡幅区間は、自転車利用者が多く、約3,200台/12hの自転車が通行。 周辺には観光施設が点在、両国拡幅の整備により歩行者・自転車の通行空間が確保され、安全・快適性が向上。 <p>⑤救急医療サービス向上の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> 東京都内は、今後の高齢化社会にともなって医療需要が全国と比べて一層増加すると予測。 両国拡幅の整備により、救命救急センターへの搬送時間が短縮。搬送時間短縮によるカバー人口の拡大は約34万人であり、地域の医療体制の充実を支援。 					

関係する地方公共団体等の意見

東京都知事の意見：

本事業は、渋滞緩和や防災性の向上に資する重要な事業である。
 このため、必要な財源を確保し、早期完成に向け、事業を推進されたい。
 また、事業実施にあたっては、コスト縮減を図るなど、より効率的な事業推進に努めること。

事業評価監視委員会の意見

事業の継続を了承する。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

—

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・ 両国二丁目交差点区間、緑三丁目交差点区間は、平成30年度に都市計画事業承認され、全区間用地買収に着手。
- ・ 当該事業の用地取得は、約27%（令和4年3月末時点）
- ・ 東京オリンピック開催前の令和2年5月にオリパラに合わせて緑一丁目交差点左折専用レーンを整備。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・ 用地着手後に、分譲マンションや賃貸テナントが多数存在しマンション所有者の中に外国籍の海外所有者もいることが判明。用地交渉が難航し時間を要している。
- ・ これまでに用地取得に長期間を要しているため、用地交渉に係る体制強化を図りつつ、事業期間を延伸。

施設の構造や工法の変更等

引き続きコスト縮減に努めながら事業を推進していく。

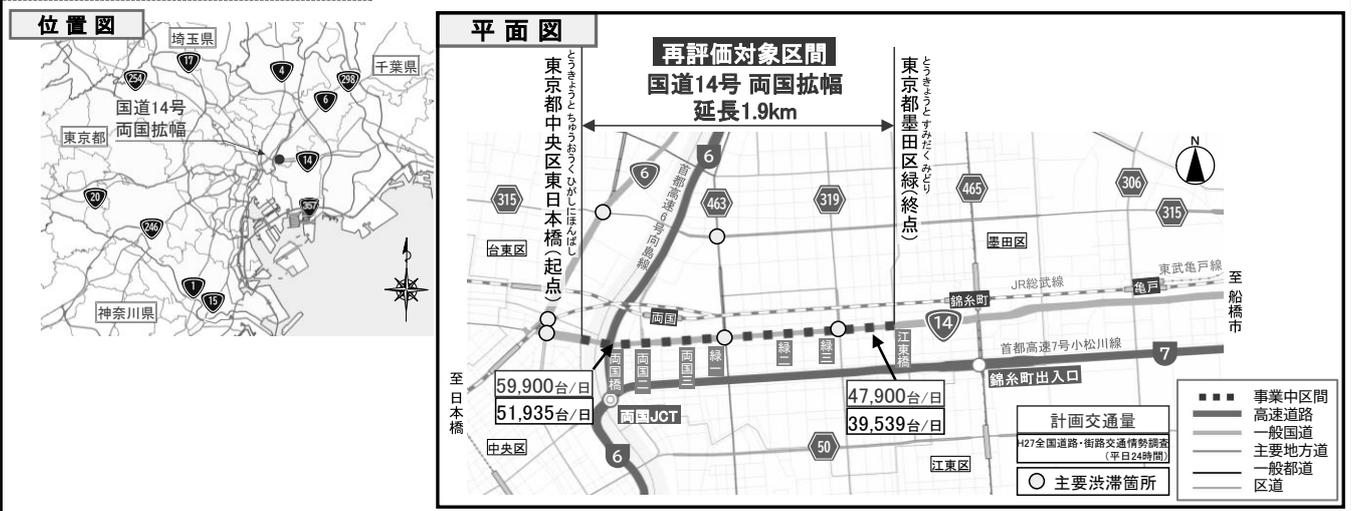
対応方針

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



※ 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5年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課

担当課長名：課長 長谷川 朋弘

事業名	一般国道16号八王子 <small>はちおうじ</small> ～瑞穂 <small>みずほかくみく</small> 拡幅	事業	一般国道	事業	国土交通省 関東地方整備局	
起終点	自：東京都八王子市左入町 至：東京都西多摩郡瑞穂町二本木	延長	14.6km			
事業概要						
<p>国道16号は東京環状とも呼ばれ、横浜市・相模原市・八王子市・さいたま市・千葉市等、東京都心から30～40km圏の主要都市を通過する、重要な環状道路である。八王子～瑞穂拡幅は、交通渋滞の緩和、安全・快適性の向上、大規模震災時の緊急輸送道路の確保を目的とした、延長14.6kmの拡幅事業である。</p>						
S47年度事業化	S36年度都市計画決定 (H9年度都市計画変更)	S52年度用地着手	S54年度工事着手			
全体事業費	約947億円	事業進捗率 <small>(令和4年3月末時点)</small>	92%	開通済延長	14.6km	
計画交通量	20,000～48,300台/日					
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.1 (残事業) 1.5	総費用 (残事業)/(事業全体) 78/2,649億円 事業費：49/2,600億円 維持管理費：29/48億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 120/2,991億円 走行時間短縮便益：99/2,885億円 走行経費減少便益：13/82億円 交通事故減少便益：8.0/24億円	基準年 令和4年		
感度分析の結果						
<p>【事業全体】交通量：B/C=1.004～1.3（交通量±10%）【残事業】交通量：B/C=1.1～1.9（交通量±10%） 事業費：B/C=1.1～1.1（事業費±10%）事業費：B/C=1.4～1.6（事業費±10%） 事業期間：B/C=0.98～1.2（事業期間±20%）事業期間：B/C=1.4～1.5（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16号八王子～瑞穂区間は、主要渋滞箇所と信号が続く区間であり、平面拡幅事業が完了した現在においても、速度低下が発生している区間が多く見られる。 ・残る立体化事業を進めることで、交通の更なる円滑化が図られ、交通渋滞の緩和が見込まれる。 <p>②安全・快適性の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国道16号松原地区や拝島町地区周辺的生活道路は、国道16号の交通混雑を回避するための通過交通が流入し、抜け道となっている。 ・残る立体化事業を進めることにより、本地区における国道16号の円滑性が向上し、生活道路への流入交通抑止につながり、生活道路の機能回復・安全性の向上が図られる。 <p>③大規模震災時の緊急輸送道路の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国道16号八王子～瑞穂区間は、第一次緊急輸送道路に指定されており、並行する圏央道と国道16号で相互に代替路を形成し、首都圏や多摩地域における緊急輸送道路ネットワークとして、重要な位置づけとなっている。 ・当該区間の沿線には防災関連機関が集積しており、立体化による交通円滑化により、広域的な緊急輸送を担う中央道や他の防災関連機関が集まるエリアとの連絡を強化し、災害に強い街づくりが図られる。 						
関係する地方公共団体等の意見						
東京都知事の意見：						
<p>・本事業は、国道16号の渋滞緩和や生活道路への通過交通の流入を抑制し、安全性の向上に資する重要な事業である。また、第一次緊急輸送道路の指定を受けており、大規模災害時の緊急輸送道路ネットワークを強化するものである。このため、必要な財源を確保し、早期完成に向け、事業を推進されたい。さらに、事業実施にあたっては、コスト縮減を図るなど、より効率的な事業推進に努めること。</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

- ・ 国道16号八王子～瑞穂拡幅区間は工業団地が点在し、大型商業施設の出店が進んでいるとともに、拝島駅周辺の整備事業が完了した。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・ 昭和47年度に事業化、用地進捗率99%。平面拡幅事業は、H30.3松原地区6車線化により完了し、残る立体化の整備計画について調査設計等を推進中である。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・ 用地の取得は99%完了しており、引き続き完成に向けた事業促進を図る。

施設の構造や工法の変更等

- ・ 引き続き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



※ 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5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>しんおおみや</small> 新大宮バイパス		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：東京都練馬区北町 至：埼玉県さいたま市北区吉野町				延長	23.2km
事業概要	<p>国道17号は東京都中央区を起点として、さいたま市、前橋市等の主要都市を通過し、新潟市に至る延長約370kmの主要幹線道路である。新大宮バイパスは、練馬区、板橋区、戸田市、さいたま市を通過する国道17号現道の渋滞緩和を図るために計画された延長23.2kmのバイパス事業である。</p>					
S39年度事業化	S38年度都市計画決定(埼玉県内) S40年度都市計画決定(東京都内) H元年度都市計画変更(埼玉県内)		S39年度用地着手		S39年度工事着手	
全体事業費	約800億円	事業進捗率 (令和4年3月末時点)	約89%	供用済延長	20.9km	
計画交通量	49,100~82,300台/日					
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 2.3 (残事業) 8.8	総費用 (残事業)/(事業全体) 74/5,779億円 〔事業費：66/5,616億円〕 〔維持管理費：8.0/163億円〕	総便益 (残事業)/(事業全体) 651/13,134億円 〔走行時間短縮便益：506/12,076億円〕 〔走行経費減少便益：113/980億円〕 〔交通事故減少便益：33/78億円〕	基準年	令和4年	
感度分析の結果	<p>【事業全体】交通量：B/C=2.0~2.5（交通量 ±10%） 事業費：B/C=2.3~2.3（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=2.1~2.5（事業期間 ±20%）</p> <p>【残事業】交通量：B/C=8.0~9.7（交通量 ±10%） 事業費：B/C=8.1~9.7（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=8.1~9.5（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"> 東京都が整備を進める放射35・36号に、新大宮バイパスが接続することにより、ネットワークが形成。 交通分散が図られ、国道17号現道と山手通りの交通負荷の低減が期待される。 <p>②物資輸送の定時性・速達性の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> 新大宮バイパス沿線には卸売市場、物流施設、工業施設、商業施設が集積しており、物資輸送の定時性・速達性の向上により、生産性の向上が見込まれる。 					
関係する地方公共団体等の意見	<ul style="list-style-type: none"> 東京都知事からの意見： <ul style="list-style-type: none"> 本事業は、並行する国道17号現道の渋滞緩和に資する重要な事業である。 このため、必要な財源を確保し、早期完成に向け、事業を推進されたい。 また、都が整備を進める放射第35、36号線の整備に合わせ、北町交差点の立体化と暫定2車線区間の4車線化を実施されたい。 さらに、事業実施にあたっては、コスト縮減を図るなど、より効率的な事業推進に努めること。 埼玉県知事からの意見： <ul style="list-style-type: none"> 国道17号新大宮バイパスは、埼玉県中央部と東京都を結び、沿線地域の交通混雑の緩和や物流の効率化による生産性の向上に資する非常に重要な道路です。 全区間の完成に向け、引き続き事業推進に努めていただきたい。 さいたま市長からの意見： <ul style="list-style-type: none"> 国道17号新大宮バイパスにつきましては、慢性化しているさいたま市内の交通渋滞の緩和に寄与し、地域間の道路網を担う都市の骨格をなす幹線道路として認識しているところです。 また、本市では、本路線に交差する（都）三橋中央通線や（都）道場三室線の4車線化を進めているところであり、相互の完成により、一層の渋滞緩和に寄与するものと期待しております。 国道17号新大宮バイパスについては、さらなる渋滞の緩和や物資輸送の定時性・速達性の向上のため、全線完成に向けて引続き事業継続いただけますようお願い申し上げます。 					
事業評価監視委員会の意見	事業の継続を了承する。					

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・平成10年度に首都高速埼玉大宮線が開通。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・平成6年度までに全区間開通済み
- ・用地取得率は99% (R4.3末)
- ・都内の暫定開通区間は、放射35・36号線の整備にあわせ4車線化(下赤塚高架橋等)と北町交差点の立体化(北町インター)を実施予定。
- ・6車線開通区間は、(都)道場三室線の事業進捗に合わせて町谷立体を実施予定。その他の交差点では、交差道路の計画内容や事業進捗等を踏まえ、交差道路の管理者と協議のうえ立体化の必要性を検討。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・事業を巡る社会経済情勢の変化がない。

施設の構造や工法の変更等

- ・引き続きコスト縮減に努めながら事業を推進していく。

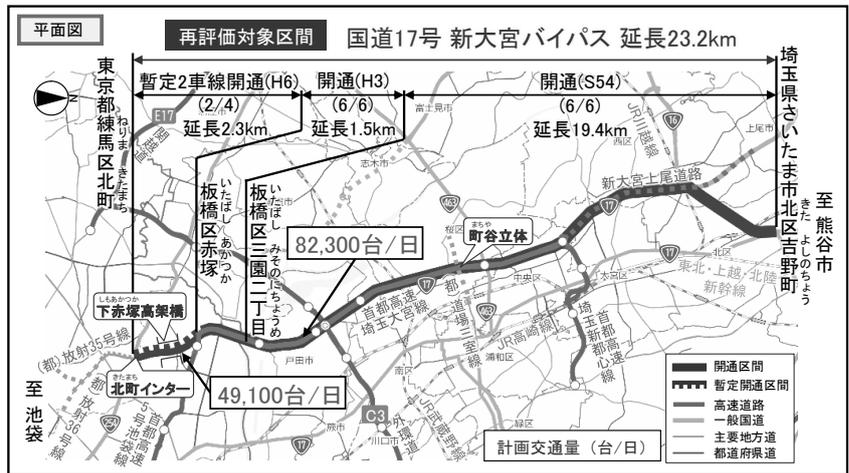
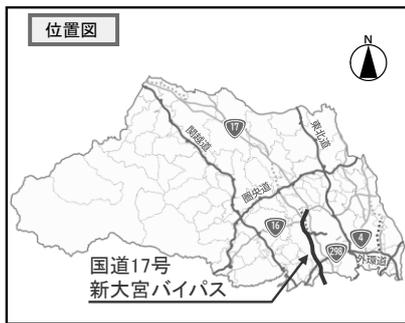
対応方針

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



※ 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5年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課

担当課長名：課長 長谷川 朋弘

事業名	一般国道20号日野 ^{ひの} バイパス（延伸）		事業	一般国道	事業	国土交通省 関東地方整備局	
起終点	自：東京 ^{とうきょう} 都日野市川辺堀之内 至：東京 ^{とうきょう} 都日野市西平山三丁目				延長	3.8km	
事業概要	日野バイパス（延伸）は、日野市域を東西につなぐ幹線道路で、八王子南バイパス・日野バイパス（延伸）Ⅱ期と一体となり圏央道と両市域を結ぶアクセス道路としての機能や、国道20号（甲州街道）や並行する北野街道等の交通混雑の緩和及び交通事故の減少に伴う地域の安全性の向上を目的とした、日野市川辺堀之内から日野市西平山三丁目までを結ぶ延長3.8kmのバイパス事業である。						
H17年度事業化	S36年度都市計画決定 （H2年度変更）		H18年度用地着手		H29年度工事着手		
全体事業費	約340億円	事業進捗率（令和4年3月末時点）	93%	開通済延長	0km		
計画交通量	28,800～39,600台／日						
費用対効果 分析結果	B／C （事業全体）1.1 （1.3） （残事業）2.4 （18.9）	総費用 （残事業）／（事業全体） 1,005/3,195億円 事業費：937/3,098億円 維持管理費：68/97億円	総便益 （残事業）／（事業全体） 2,414/3,440億円 走行時間短縮便益：2,375/3,381億円 走行経費減少便益：29/40億円 交通事故減少便益：9.2/20億円	基準年 令和4年			
感度分析の結果	【事業全体】 交通量：B/C=1.03～1.2（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.05～1.1（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=0.98～1.2（事業期間±20%） 【残事業】 交通量：B/C=2.3～2.7（交通量 ±10%） 事業費：B/C=2.2～2.6（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=2.2～2.6（事業期間±20%）						
事業の効果等	①通過交通の排除による国道20号の渋滞の緩和 ・国道20号日野バイパス（現道）が、平成19年に全線供用したものの、沿線の市街化が進み、日野市街や八王子市街において渋滞が発生し、車両事故の約4割が追突事故となっている。 ・バイパスの整備によって、交通の円滑化が図られ、交通渋滞の緩和及び交通事故の減少が見込まれる。 ②沿線地域の発展等の支援（救急医療施設へのアクセス向上） ・整備により、日野市役所から南多摩地域最大の第三次救急医療施設かつDMA T指定医療機関である東京医大八王子医療センターまでの所要時間が24分短縮され、救命率の向上に寄与。 ・東京医大八王子医療センター（第三次救急医療施設）への30分アクセス圏域のカバー人口が約61万人増加。 ③観光活性化の支援 ・整備により、都心方面からの所要時間は約21分短縮され、沿線から高尾山へのアクセスが向上し、観光の活性化を支援。 ・高尾山の登山客数は、年間300万人以上で世界一。（八王子市 市制100周年記念誌より） ・高尾山はミシュランガイドで三ツ星を獲得。 ④中央道通行止め時の代替路確保 ・中央道（八王子JCT～国立府中IC）では、豪雨・強風・雪や事故発生等により、過去10年で16回通行止めが発生。 ・これにより、並行する国道20号へ交通が集中し、交通混雑が悪化。 ・整備により、災害や事故等で中央道の通行止めが発生した場合などの代替路が確保され、円滑な交通を支援。 ⑤バスの定時性向上 ・八王子市中心部の国道20号は市内各方面からのバス路線が集中し、運行本数がとても多い。 ・国道20号バイパスの整備により、交通渋滞緩和による定時性の向上と運行所要時間短縮が期待される。						

関係する地方公共団体等の意見

東京都知事の意見：

- ・本事業は、並行する国道20号現道や北野街道などの渋滞の緩和や、八王子南バイパスと一体となり、圏央道へのアクセス性の向上に資するなど重要な事業である。
- ・このため、土地区画整理事業と連携し、用地取得を推進するとともに、必要な財源を確保し、早期完成に向け、事業を推進されたい。
- ・さらに、事業実施にあたっては、コスト縮減を図るなど、より効率的な事業推進に努めること。

事業評価監視委員会の意見

事業の継続を了承する。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・地元情勢の変化等事業をめぐる社会経済情勢等に変化が見られない。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・平成17年度に事業化、用地進捗率98%、事業進捗率93%（令和4年3月末時点）。
- ・調査・設計や用地取得、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

- ・用地進捗率は98%（令和4年3月末時点）であり、引き続き、用地の取得を推進する。

施設の構造や工法の変更等

- ・埋蔵文化財調査費用の増加、支障物検出に伴う工法変更及び水路切り直し追加による、事業費の増加。
- ・引き続き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



- ※ 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。
- ※ 費用対効果分析結果の（ ）は個別評価結果を示したもの

再評価結果（令和5年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局 国道・技術課

担当課長名：課長 長谷川 朋弘

事業名	一般国道20号日野バイパス（延伸）Ⅱ期		事業	一般国道	事業	国土交通省 関東地方整備局
起終点	自：東京都日野市西平山三丁目 至：東京都八王子市北野町			延長	1.5km	
事業概要	日野バイパス（延伸）Ⅱ期は、日野市及び八王子市域を東西につなぐ幹線道路で、八王子南バイパス・日野バイパス（延伸）と一体となり圏央道と両市域を結ぶアクセス道路としての機能や、国道20号（甲州街道）や並行する北野街道等の交通混雑の緩和及び交通事故の減少に伴う地域の安全性の向上を目的とした、日野市西平山三丁目から八王子市北野町までを結ぶ延長1.5kmのバイパス事業である。					
H29年度事業化	S36年度都市計画決定 (H2年度変更)	R1年度用地着手	R-年度工事着手			
全体事業費	約300億円	事業進捗率(令和4年3月末時点)	3%	開通済延長	0km	
計画交通量	25,300~37,800台/日					
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.1 (2.0) (残事業) 2.4 (2.1)	総費用 (残事業)/(事業全体) 1,005/3,195億円 事業費：937/3,098億円 維持管理費：68/97億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 2,414/3,440億円 走行時間短縮便益：2,375/3,381億円 走行経費減少便益：29/40億円 交通事故減少便益：9.2/20億円	基準年 令和4年		
感度分析の結果	【事業全体】 交通量：B/C=1.03~1.2（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.05~1.1（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=0.98~1.2（事業期間±20%）					
事業の効果等	①通過交通の排除による国道20号の渋滞の緩和 ・国道20号日野バイパス（現道）が、平成19年に全線供用したものの、沿線の市街化が進み、日野市街や八王子市街において渋滞が発生し、車両事故の約4割が追突事故となっている。 ・バイパスの整備によって、交通の円滑化が図られ、交通渋滞の緩和及び交通事故の減少が見込まれる。 ②沿線地域の発展等の支援（救急医療施設へのアクセス向上） ・整備により、日野市役所から南多摩地域最大の第三次救急医療施設かつDMA T指定医療機関である東京医大八王子医療センターまでの所要時間が24分短縮され、救命率の向上に寄与。 ・東京医大八王子医療センター（第三次救急医療施設）への30分アクセス圏域のカバー人口が約61万人増加。 ③観光活性化の支援 ・整備により、都心方面からの所要時間は約21分短縮され、沿線から高尾山へのアクセスが向上し、観光の活性化を支援。 ・高尾山の登山客数は、年間300万人以上で世界一。（八王子市 市制100周年記念誌より） ・高尾山はミシュランガイドで三ツ星を獲得。 ④中央道通行止め時の代替路確保 ・中央道（八王子JCT～国立府中IC）では、豪雨・強風・雪や事故発生等により、過去10年で16回通行止めが発生。 ・これにより、並行する国道20号へ交通が集中し、交通混雑が悪化。 ・整備により、災害や事故等で中央道の通行止めが発生した場合などの代替路が確保され、円滑な交通を支援。 ⑤バスの定時性向上 ・八王子市中心部の国道20号は市内各方面からのバス路線が集中し、運行本数がとても多い。 ・国道20号バイパスの整備により、交通渋滞緩和による定時性の向上と運行所要時間短縮が期待される。					

関係する地方公共団体等の意見

東京都知事の意見：

- ・ 本事業は、並行する国道20号現道や北野街道などの渋滞の緩和や、八王子南バイパスと一体となり、圏央道へのアクセス性の向上に資するなど重要な事業である。
- ・ このため、土地区画整理事業と連携し、用地取得を推進するとともに、必要な財源を確保し、早期完成に向け、事業を推進されたい。
- ・ さらに、事業実施にあたっては、コスト縮減を図るなど、より効率的な事業推進に努めること。

事業評価監視委員会の意見

事業の継続を了承する。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・ 地元情勢の変化等事業をめぐる社会経済情勢等に変化が見られない。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・ 平成29年度に事業化、用地進捗率7%、事業進捗率3%（令和4年3月末時点）。
- ・ 調査・設計や用地取得を推進。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・ 用地進捗率は7%（令和4年3月末時点）であり、引き続き、用地の取得を推進するとともに、用地進捗状況を踏まえて順次工事着手予定。

施設の構造や工法の変更等

- ・ 引き続き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



※ 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。

※ 費用対効果分析結果の（ ）は個別評価結果を示したものの

再評価結果（令和5年度事業継続箇所）

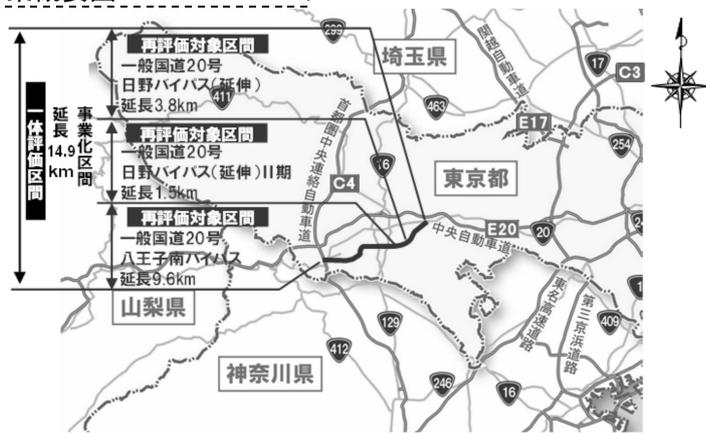
担当課：道路局 国道・技術課

担当課長名：課長 長谷川 朋弘

事業名 一般国道20号八王子南バイパス <small>ほちおうじみなみ</small>	事業 一般国道	事業 国土交通省 関東地方整備局
起終点 至：東京都八王子市北野町 <small>とうきょうとほちおうじしきたのまち</small> 至：東京都八王子市南浅川町 <small>とうきょうとほちおうじしみなみあさかわまち</small>		延長 9.6km
事業概要 八王子南バイパスは、八王子市域を東西につなぐ幹線道路で、日野バイパス（延伸）、日野バイパス（延伸）Ⅱ期と一体となり、圏央道と八王子市域や日野市域を結ぶアクセス道路としての機能や、国道20号（甲州街道）や並行する北野街道等の交通混雑の緩和及び交通事故の減少に伴う地域の安全性の向上を目的とした、八王子市北野町から同市南浅川町までを結ぶ延長9.6kmのバイパス事業である。		
H9年度事業化	H8年度都市計画決定	H10年度用地着手
H13年度工事着手		
全体事業費	約2,142億円	事業進捗率 （令和4年3月末時点） 73%
計画交通量 20,500～41,300台/日		開通済延長 2.6km
費用対効果分析結果	B/C （事業全体）1.1 (0.97) (残事業) 2.4 (1.9)	総費用 （残事業）/（事業全体） 1,005/3,195億円 〔事業費：937/3,098億円〕 〔維持管理費：68/97億円〕
	総便益 （残事業）/（事業全体） 2,414/3,440億円 〔走行時間短縮便益：2,375/3,381億円〕 〔走行経費減少便益：29/40億円〕 〔交通事故減少便益：9.2/20億円〕	基準年 令和4年
感度分析の結果		
【事業全体】 交通量：B/C=1.03～1.2（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.05～1.1（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=0.98～1.2（事業期間 ±20%）		
【残事業】 交通量：B/C=2.3～2.7（交通量 ±10%） 事業費：B/C=2.2～2.6（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=2.2～2.6（事業期間 ±20%）		
事業の効果等		
①通過交通の排除による国道20号の渋滞の緩和 ・国道20号日野バイパス（現道）が、平成19年に全線供用したものの、沿線の市街化が進み、日野市街や八王子市街において渋滞が発生し、車両事故の約4割が追突事故となっている。 ・バイパスの整備によって、交通の円滑化が図られ、交通渋滞の緩和及び交通事故の減少が見込まれる。		
②沿線地域の発展等の支援（救急医療施設へのアクセス向上） ・整備により、日野市役所から南多摩地域最大の第三次救急医療施設かつDMA T指定医療機関である東京医大八王子医療センターまでの所要時間が24分短縮され、救命率の向上に寄与。 ・東京医大八王子医療センター（第三次救急医療施設）への30分アクセス圏域のカバー人口が約61万人増加。		
③観光活性化の支援 ・整備により、都心方面からの所要時間は約21分短縮され、沿線から高尾山へのアクセスが向上し、観光の活性化を支援。 ・高尾山の登山客数は、年間300万人以上で世界一。（八王子市 市制100周年記念誌より） ・高尾山はミシュランガイドで三ツ星を獲得。		
④中央道通行止め時の代替路確保 ・中央道（八王子JCT～国立府中IC）では、豪雨・強風・雪や事故発生等により、過去10年で16回通行止めが発生。 ・これにより、並行する国道20号へ交通が集中し、交通混雑が悪化。 ・整備により、災害や事故等で中央道の通行止めが発生した場合などの代替路が確保され、円滑な交通を支援。		
⑤バスの定時性向上 ・八王子市中心部の国道20号は市内各方面からのバス路線が集中し、運行本数がとても多い。 ・国道20号バイパスの整備により、交通渋滞緩和による定時性の向上と運行所要時間短縮が期待される		

関係する地方公共団体等の意見	
東京都知事の意見： <ul style="list-style-type: none"> ・本事業は、並行する国道20号現道や北野街道などの渋滞の緩和や、圏央道へのアクセス性の向上に資するなど重要な事業である。また、東京医大八王子医療センターなどの救急医療施設までの所要時間が短縮され、救命率の向上にも寄与することが期待される。 ・このため、必要な財源を確保し、早期完成に向け、事業を推進されたい。加えて、接続する国道16号の整備に向けた検討も併せて行うこと。 ・さらに、事業実施にあたっては、コスト縮減を図るなど、より効率的な事業推進に努めること。 	
事業評価監視委員会の意見	
事業の継続を了承する。	
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	
<ul style="list-style-type: none"> ・地元情勢の変化等事業をめぐる社会経済情勢等に変化が見られない。 	
事業の進捗状況、残事業の内容等	
<ul style="list-style-type: none"> ・平成9年度に事業化、用地進捗率98%、事業進捗率73%（令和4年3月末時点）。 ・調査・設計や用地取得を推進。 ・工事については3工区（八王子市大船町～館町）で重点的に推進。 	
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	
<ul style="list-style-type: none"> ・用地進捗率は98%（令和4年3月末時点）であり、引き続き、用地の取得を推進する。 ・今後5か年程度[*]での3工区（八王子市大船町～館町）開通を目指す。 <small>※令和3年度に策定された防災・減災、国土強靱化に向けた道路の5か年対策プログラムで公表</small>	
施設の構造や工法の変更等	
<ul style="list-style-type: none"> ・高架橋の基礎構造変更、擁壁基礎の撤去、跨道橋3橋（機能補償道路）の追加、片倉トンネル 鉄道交差部の工法変更、堀割構造区間の仮設・構造変更、残土処分先の変更による処分費の増加、電線共同溝の追加による、事業費の増加。 ・高架橋において非合成箱桁を合成箱桁に変更、現場打ちPC床板を合成床板に変更、トンネルにおいて地中連続壁の施工方法変更よりコスト縮減。 	
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。
- ※ 費用対効果分析結果の () は個別評価結果を示したもの

再評価結果（令和5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357号 <small>とうきょうわんがんどうろ</small> 東京湾岸道路（東京都区間）		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： <small>とうきょうとえどがわくりんかいちよう</small> 東京都江戸川区臨海町 至： <small>とうきょうとおおたくほねだくうこう</small> 東京都大田区羽田空港				延長	23.4km
事業概要	<p>一般国道357号東京湾岸道路（東京都区間）は、首都高速湾岸線と並行しており、東京都湾岸部を通過する延長約23.4kmの道路である。</p> <p>東京湾に面する千葉・東京・神奈川の各都市を結ぶ幹線道路の一部を形成しており、交通混雑緩和、空港や湾岸地域の物流拠点とのアクセス性向上、物流効率化等を図ることを目的としている。</p>					
S43年度事業化	S44年度都市計画決定 (S52年度変更)	S46年度用地着手	S46年度工事着手			
全体事業費	約4,793億円		事業進捗率 (令和4年3月末時点)	56%	供用済延長	21.4km
計画交通量	11,300~97,800台/日					
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.6 (1.5)	総費用 (残事業)/ (事業全体) 2,794/14,630億円 事業費：2,683/14,299億円 維持管理費：111/331億円	総便益 (残事業)/ (事業全体) 7,334/24,134億円	基準 令和4年		
	(残事業) 2.6 (1.6)		走行時間短縮便益：7,044/21,861億円 走行経費減少便益：282/2,104億円 交通事故減少便益：8.9/169億円			
感度分析の結果	事業全体・残事業について感度分析を実施					
【事業全体】	交通量	：B/C=1.5~1.8（交通量±10%）		【残事業】	交通量	：B/C=2.3~3.0（交通量±10%）
	事業費	：B/C=1.6~1.7（事業費±10%）			事業費	：B/C=2.4~2.9（事業費±10%）
	事業期間	：B/C=1.5~1.8（事業期間±20%）			事業期間	：B/C=2.3~2.8（事業期間±20%）
事業の効果等	<p>① 交通混雑緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国道357号東京湾岸道路（東京都区間）の整備により、専用部と一般部で機能分担が図られ、混雑緩和が期待。 <p>② 生産性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国道357号東京湾岸道路の沿線には、物流・人流の面から我が国経済にとって非常に重要な京浜港・千葉港・羽田空港等が存在。 <p>③ 防災機能の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国道357号東京湾岸道路の整備により、物流・人流の効率化や、防災機能の強化に寄与。 					
関係する地方公共団体等の意見	<p>・東京都知事の意見：</p> <p>国道357号は、東京湾岸の広域的なネットワーク形成のみならず、国際化が進む羽田空港へのアクセス向上や京浜三港の連携強化にも寄与する重要な路線である。</p> <p>このため、臨港道路南北線が開通し、辰巳・東雲・有明立体の効果も大いに期待されることから、早期に整備を推進されたい。</p> <p>また、多摩川トンネルについては、羽田空港周辺と京浜臨海部の連携強化に向けて、実施工程を示しつつ整備を推進し、早期開通を図られたい。</p> <p>さらに、事業実施にあたっては、コスト縮減を図るなど、より効率的な事業推進に努めること。加えて、その他の未整備区間についても、早期に事業着手し整備を推進されたい。</p>					
事業評価監視委員会の意見	事業の継続を了承する。					
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	<p>首都高速道路湾岸線が平成13年に全線供用。平成22年8月に京浜港の国際コンテナ戦略港湾の選定。平成22年10月に羽田空港の再拡張。平成23年12月に京浜臨海部ライフイノベーション国際戦略特区が指定。東京臨海広域防災公園の開園など、様々な地域開発が進行している。</p>					
事業の進捗状況、残事業の内容等	<p>用地取得率は100%。（令和4年3月末時点）</p> <p>事業進捗率は約56%。</p> <p>多摩川トンネルは令和元年度に工事着手し、羽田及び浮島地区において改良工事を推進中。</p> <p>辰巳・東雲・有明立体は令和2年度に工事着手し、引き続き、辰巳立体及び有明立体の橋梁下部工事を推進中。</p>					

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

多摩川トンネルについては、現地施工中の工事や今後実施していくシールドトンネルなどの工事は、現地状況等により工法や構造等の変更の可能性があるため、引き続き事業費の精査が必要であり、徹底したコスト縮減対策を講じていく。

施設の構造や工法の変更等

多摩川トンネルにおいて建設発生土の処分先の変更、シールドトンネルのインバート見直し、トンネル内装工の見直し、シールドトンネルの舗装の見直し及び設備ケーブル、消火用水系統の見直しより、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

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

事業概要図



- ※ 費用対効果分析結果及び感度分析の結果は国道357号東京湾岸道路（神奈川県区間・東京都区間）50.1kmの整備区間を対象とした場合、（ ）書きの値は、東京都区間23.4kmの結果を示す。なお、東京都区間の費用便益分析は、多摩川トンネル神奈川県区間を含む事業費による分析結果。
- ※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額に割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。
- ※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

再評価結果（令和5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357号 <small>とうきょうわんがんどろ</small> 東京湾岸道路（神奈川県区間）	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 関東地方整備局
起終点	自： <small>かながわけんかわさしかわさきくうしまちよう</small> 神奈川県川崎市川崎区浮島町 至： <small>かながわけんよこすかしなつしまちよう</small> 神奈川県横須賀市夏島町	延長	26.7km		
事業概要 一般国道357東京湾岸道路は、横須賀市から横浜市、川崎市、東京都、千葉県美浜区に至る延長約80kmの道路である。一般国道357号東京湾岸道路（神奈川県区間）は、内陸部の交通混雑緩和を図ると共に、湾岸地域に立地する諸都市、諸施設の機能の効率化に資することを目的とする道路である。					
S52年度 ～平成元年度事業化	S52年度都市計画決定 S63年度都市計画決定	S56年度用地着手	S53年度工事着手		
全体事業費	約3,190億円	事業進捗率 (令和4年3月末時点)	54%	供用済延長	23.0km
計画交通量	9,800～68,900台/日				
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.6 (1.2) (残事業) 2.6 (1.3)	総費用 (残事業)/事業全体 2,794/14,630億円 事業費：2,683/14,299億円 維持管理費：111/331億円	総便益 (残事業)/事業全体 7,334/24,134億円 走行時間短縮便益：7,044/21,861億円 走行費用減少便益：282/2,104億円 交通事故減少便益：8.9/169億円	基準年 令和4年	
感度分析の結果 【事業全体】交通量：B/C=1.5～1.8（交通量±10%）【残事業】交通量：B/C=2.3～3.0（交通量±10%） 事業費：B/C=1.6～1.7（事業費±10%）事業費：B/C=2.4～2.9（事業費±10%） 事業期間：B/C=1.5～1.8（事業期間±20%）事業期間：B/C=2.3～2.8（事業期間±20%）					
事業の効果等					
①内陸部の渋滞緩和 ・国道357号東京湾岸道路（神奈川県区間）に並行する主要幹線道路（国道1号、15号、16号、産業道路）では、大師河原交差点、青砥坂交差点や君ヶ崎交差点等の主要渋滞箇所を先頭に、交通渋滞が発生。 ・国道357号東京湾岸道路（神奈川県区間）の整備により、内陸部の交通が臨海部に転換し、内陸部の交通混雑緩和が期待。					
②生産性の向上や防災機能の強化 ・国道357号東京湾岸道路の沿線には、物流・人流の面から我が国の経済にとって非常に重要な京浜港・羽田空港等が存在。 ・加えて、首都直下地震等の大規模災害が発生した際、緊急物資等を輸送する中継拠点等となる東扇島地区基幹的広域防災拠点が存在。 ・国道357号東京湾岸道路の整備により、物流・人流の効率化や、防災機能の強化に寄与。					
③事故削減 ・並行する主要幹線道路で発生した死傷事故の約3割は追突事故。 ・国道357号東京湾岸道路（神奈川県区間）の整備により、交通の円滑化が図られ事故削減が見込まれる。					
関係する地方公共団体等の意見 神奈川県知事の意見： 一般国道357号東京湾岸道路（神奈川県区間）は、国際コンテナ戦略港湾である京浜港や国際空港である羽田空港、「京浜臨海部ライフインノベーション国際戦略総合特区」の産業・機能の集積拠点などを結び、我が国の国際競争力の強化につながる大変重要な路線である。 また、東京湾臨海部基幹的広域防災拠点を連絡し、大規模災害時の国内、海外からの支援物資の輸送を担うなど、首都圏全体の防災性向上にも資する路線である。 一般国道357号東京湾岸道路の整備により、物流・人流の効率化や防災機能の強化に大きく寄与することから、コスト縮減等に十分配慮し、引き続き、本事業を強力に推進し、事業中区間の早期整備及び夏島以南の早期計画具体化を図られたい。					
横浜市長の意見： 本路線は、本市臨海部における広域的な交通ネットワークの形成、物流の効率化に資する重要な路線です。 特に、八景島—夏島区間は並行する国道16号の混雑緩和による本市南部地域の交通円滑化に繋がるた					

め、地元関係者との十分な調整を図りつつ、着実な推進をお願いします。

川崎市長の意見：

一般国道357号東京湾岸道路は、首都圏の広域的なネットワークを構築する幹線道路として位置づけられ、首都圏の国際競争力の強化を図るための空港、港湾の連携軸として、また、京浜臨海部の活性化や湾岸部への交通誘導などの面からも重要な路線であり、その整備効果は広域的に発現し、広く沿線自治体に利益をもたらす路線であると認識している。

また、本市の都市機能を強化する広域的な道路ネットワークの形成や、市内の交通混雑の解消及び沿道環境の改善、災害時における物資輸送を支えるネットワークの確保等の観点からも、事業の推進が必要なことは理解する。

しかしながら、この度の事業費の増加は、本市にとって極めて重い負担となるため、本市の財政状況を鑑みると、誠に遺憾である。については、引き続き徹底した事業費の縮減や平準化等に取り組むと共に、これまで以上に情報共有を行いながら、着実な事業の推進を図りたい。

なお、今後の国直轄事業においては、当初計画からより精度の高い事業費の算出に加え、事業変更や工期短縮等について十分に協議・調整を図りたい。また、国道357号の本市区間については、羽田空港至近に位置すること等から大規模なトンネル工事となり、膨大な事業費が必要になるため、本事業の特徴である広域的な整備効果等を考慮した推進方策の検討や、負担軽減に資する新たな費用負担のあり方に関する検討を行われたい。

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

首都高速道路湾岸線が平成13年に全線供用。平成22年8月に京浜港の国際コンテナ戦略港湾の選定。平成22年10月に羽田空港の再拡張。平成23年12月に京浜臨海部ライフノベーション国際戦略総合特区が指定。東京臨海広域防災公園の開園など、様々な地域開発が進行している。

事業の進捗状況、残事業の内容等

令和4年3月末時点で、用地取得率は約96%。
平成25年度には根岸地区が完了。平成27年度には本牧地区が開通。
多摩川トンネル及び福浦～夏島町区間において調査設計及び工事を推進中。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

引き続き、周辺の道路整備や開発動向を勘案しつつ、全線完成供用を目指して事業促進を図る。

施設の構造や工法の変更等

多摩川トンネルについては、本線トンネルのインバート現場打ち、シールドトンネル部の舗装の変更、設備ケーブル・消化用配水系統の見直し、トンネル内装工の見直しおよび建設発生土の処分先変更により、コスト縮減を推進。

引き続き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



- ※ 費用対効果分析結果及び感度分析の結果は国道357号東京湾岸道路(神奈川県区間・東京都区間区間)71.4kmの整備区間を対象とした場合、()書きの値は、神奈川県区間28.7kmの結果を示す。
- ※ 神奈川県区間の費用便益分析結果は多摩川トンネル(東京都区間分)を含む事業費約4,180億円による結果。
- ※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額に割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。
- ※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

再評価結果（令和5年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課／高速道路課
 担当課長名：長谷川 朋弘 / 橋本 雅道

事業名	一般国道1号 <small>しんしやうなん</small> 新湘南バイパス		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 関東地方整備局 中日本高速道路（株）
起終点	自： <small>かながわけんちがさきししもまちや</small> 神奈川県茅ヶ崎市下町屋 至： <small>かながわけんちがさきししもまちや</small> 神奈川県中郡大磯町大磯			延長	6.7km	
事業概要 一般国道1号は、東京都中央区を起点として神奈川県内を横断し、大阪府大阪市に至る延長約570kmの主要幹線道路である。新湘南バイパスは、圏央道・西湘バイパスとの接続による広域幹線道路網の形成と交通混雑の緩和を目的とした4車線の自動車専用道路である。						
S60年度事業化	S63年度都市計画決定	S63年度用地買収着手	H2年度工事着手			
全体事業費	約890億円	事業進捗率	42%	供用済延長	1.2km <small>(令和4年3月末時点)</small>	
計画交通量	25,900～35,200台/日					
費用対効果分析結果	<small>B/C</small> (事業全体) 1.3 <small>(残事業)</small> 2.5	総費用 (残事業)/(事業全体) 362/1,548億円 事業費：310/1,478億円 維持管理費：52/71億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 913/2,012億円 走行時間短縮便益：731/1,703億円 走行費用減少便益：142/256億円 交通事故減少便益：41/52億円	基準年	令和4年	
感度分析の結果 【事業全体】交通量：B/C=1.2～1.4（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.3～1.3（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=1.2～1.4（事業期間±20%） 【残事業】交通量：B/C=2.3～2.8（交通量 ±10%） 事業費：B/C=2.3～2.8（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=2.3～2.7（事業期間±20%）						
事業の効果等 ①広域幹線道路網の形成 ・新湘南バイパスは、自動車専用道路である首都圏中央連絡自動車道や西湘バイパスと接続し、広域幹線道路網を形成する。 ・神奈川県の道路整備計画『改訂・かながわのみちづくり計画（H28.3）』において『県土構造の骨格として重要な自動車専用道路網』として位置付けられている。 ・災害時に高規格で信頼性の高い代替路を形成し、リダンダンシーの確保が期待される。 ②救急医療サービスの充実 ・三次医療機関（藤沢市民病院救命救急センター）への搬送時間が短縮する。 ・30分圏域人口が拡大、救命率の向上が期待される。 ③観光地へのアクセス性向上 ・広域道路のルート選択の幅が広がりアクセス性が向上する。 ・観光客数の増加等の地域活性化が期待される。						
関係する地方公共団体等の意見 一般国道1号新湘南バイパスは、さがみ縦貫道路や横浜湘南道路と、西湘バイパスを結ぶことで、広域幹線道路網を形成する重要な路線である。 新湘南バイパスの整備により、国道1号等の渋滞緩和や安全性の向上、沿道環境の改善等が図られるだけでなく、大規模災害時における救助活動や支援物資の緊急輸送道路としても期待されていることから、早期の効果発現を図るため、引き続き、本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 事業を巡る社会経済情勢の変化がない。						
事業の進捗状況、残事業の内容等 ・今後、設計協議、関係事業者との調整を実施、引続き用地取得を推進。						

・茅ヶ崎西IC～茅ヶ崎海岸IC (L=1.2km) については平成7年度に供用開始し、令和4年3月末時点までの用地取得率は87%。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

大規模物件の用地代替え要望への検討・調整を実施しており、引き続き、鋭意推進していく。

施設の構造や工法の変更等

引き続き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

新湘南バイパスの整備は、広域幹線道路網の形成、交通混雑の緩和等の観点から、事業の必要性・重要性は高いことが考えられる。

事業概要図



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

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

再評価結果（令和5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 <small>つつきあおぼちくかんきょうせいび</small> 都筑青葉地区環境整備	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 関東地方整備局
起終点	自： <small>かながわけんよこはましつづきくうしくぼちよう</small> 神奈川県横浜市都筑区牛久保町 至： <small>かながわけんよこはましあおぼくふじがおかいちちようめ</small> 神奈川県横浜市青葉区藤が丘一丁目	延長	4.5km		
事業概要					
本事業は、慢性的な交通渋滞の緩和、道路の環境改善、東名高速へのアクセス性の向上を目的とした、交差点の立体化（市ヶ尾立体、新石川立体）、歩道整備や右折レーンを設置する事業である。					
S50年度事業化	S39年度都市計画決定 (S54年度変更)	S53年度用地着手	S61年度工事着手		
全体事業費	約590億円	事業進捗率 (令和4年3月末時点)	93%	供用済延長	2.5km
計画交通量	45,900~65,000台/日（令和4年3月末時点）				
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.3 (残事業) —	総費用 (残事業)/(事業全体) 76/1293億円 （事業費：61/1,277億円 維持管理費：15/15億円）	総便益 (残事業)/(事業全体) - /1,638億円 （走行時間短縮便益：- /1,569億円 走行費用減少便益：- /55億円 交通事故減少便益：- /14億円）	基準年	令和4年
感度分析の結果					
【事業全体】交通量：B/C=1.04~1.5（交通量 ±10%）【残事業】交通量：B/C= —（交通量 —） 事業費：B/C=1.3~1.3（事業費 ±10%）事業費：B/C= —（事業費 —） 事業期間：B/C=1.2~1.3（事業期間±20%）事業期間：B/C= —（事業期間 —）					
事業の効果等					
①慢性的な交通渋滞の緩和					
<ul style="list-style-type: none"> ・市ヶ尾、新石川交差点の立体化により交通の円滑化が図られている。 ・主要渋滞箇所である江田駅東交差点に交通が集中。 ・歩道整備や右折レーン設置により、人やクルマの円滑で安全な移動等の確保が期待される。 					
②東名高速へのアクセス向上					
<ul style="list-style-type: none"> ・市ヶ尾、新石川交差点の立体化により交通の円滑化が図られており、東名高速へのアクセス性が向上。 					
③沿道環境の改善					
<ul style="list-style-type: none"> ・右折レーン未整備の交差点は、整備済交差点と比較して追突事故が多い。 ・歩道整備未完了区間は、完了区間と比較して、歩行者事故が多い。 ・右折レーン設置、歩道整備により、安全性・快適性の向上が期待される。 					
関係する地方公共団体等の意見					
<ul style="list-style-type: none"> ・横浜市長の意見： 江田駅付近（荏田交差点）の渋滞対策や、歩道整備及び右折レーン設置などは、地元からの期待が非常に大きいです。引き続き、事業進捗率の高い箇所から集中的に整備を進めるなど効率的な事業展開を図り、事業効果の早期発現をお願いします。また、進捗状況や整備計画等について、本市と密に連絡調整いただくようお願いいたします。 					
事業評価監視委員会の意見					
事業の継続を了承する。					
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等					
<p>横浜青葉ICが平成10年3月に供用。 港北ニュータウン開発プロジェクトが進展。</p>					

事業の進捗状況、残事業の内容等

昭和50年度に事業化、用地進捗率85%、事業進捗率93%（令和4年3月末時点）
 平成6年度：江田地区歩道整備 延長0.4km 供用
 平成9年度：市ヶ尾立体部 延長1.0km 供用
 平成17年度：新石川立体部 延長1.1km 供用

事業延長4.5kmのうち、整備効果の高い、立体部及び交差点部から先行して事業を推進しており、江田歩道整備（交差点部、延長0.4km）は平成6年度に、市ヶ尾立体部（延長1.0km）は平成9年度に、新石川立体部（延長1.1km）は平成17年度にそれぞれ供用済みである。

今後、歩道整備や右折レーン設置などの沿道環境及び交通安全対策を実施する予定。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

残る新石川歩道整備（延長0.9km）および市ヶ尾歩道整備（延長1.1km）について、用地未取得箇所があり、本事業全体の用地取得率は、R4年3月末現在で85%。

今後も、地元の意見を踏まえて、事業進捗率の高い市ヶ尾地区の歩道整備を先行完了させ、新石川地区の歩道整備についても計画的に用地取得を進める。

施設の構造や工法の変更等

引き続きコスト縮減に努めながら事業を推進していく。

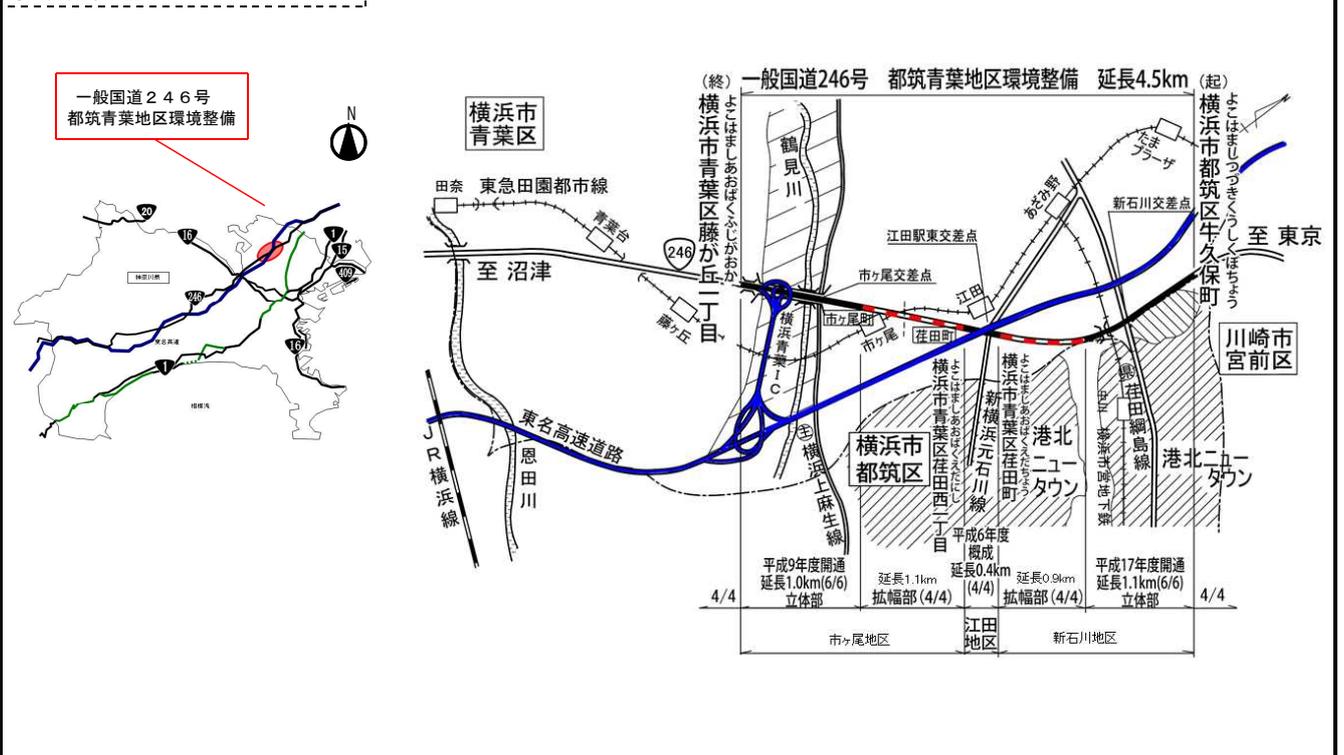
対応方針

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



※ 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5年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局 国道・技術課、高速道路課

担当課長名：長谷川 朋弘、橋本 雅道

事業名	一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道（横浜湘南道路）	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 関東地方整備局 東日本高速道路㈱
起終点	自：神奈川県横浜市栄区田谷町 至：神奈川県藤沢市城南1丁目			延長	7.5km
事業概要					
首都圏中央連絡自動車道（圏央道）は、東京都心から半径およそ40～60kmの位置に計画されている延長約300kmの高規格幹線道路であり、3環状9放射道路ネットワークの一部を形成し、東京都中心部への交通の適切な分散を図り、首都圏全体の交通の円滑化、首都圏の機能の再編成等を図る上で重要な路線である。横浜湘南道路は、その一部区間を形成する延長7.5kmの自動車専用道路である。					
H13年度事業化		H12年度都市計画決定		H14年度用地着手	
H17年度工事着手					
全体事業費	5,700億円	事業進捗率	約49%	供用済延長	-km
		（令和4年3月末時点）			
計画交通量	54,100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） 2.8 (0.8)	（残事業）/（事業全体） 5,503/22,466 億円 （事業費：5,312/21,292億円） 維持管理費：192/ 811億円 更新費： / 363億円	（残事業）/（事業全体） 10,681/63,009 億円 （走行時間短縮便益：10,001/59,378億円） （走行経費減少便益：583/ 3,267億円） （交通事故減少便益：97/ 365億円）	令和4年	
	（残事業） 1.9 (1.9)				
感度分析の結果					
【事業全体】交通量：B/C=2.7～2.9（交通量±10%）【残事業】交通量：B/C=1.8～2.0（交通量±10%） 事業費：B/C=2.8～2.9（事業費±10%）事業費：B/C=1.8～2.1（事業費±10%） 事業期間：B/C=2.8～2.8（事業期間±20%）事業期間：B/C=1.8～2.0（事業期間±20%）					
事業の効果等					
<p>(1) 交通の流れの適正化および事故・災害時の代替路</p> <ul style="list-style-type: none"> ・圏央道（金沢～戸塚、横浜湘南道路）の整備により、神奈川県の東西軸の多経路化による交通分散が実現し、東西方向を中心に円滑化が図られ交通渋滞の緩和、走りやすさ向上による交通事故の減少が期待。神奈川県内におけるリダンダンシー向上によるネットワーク機能の強化が期待。 <p>(2) 港湾・空港の拠点アクセスの向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・横浜港からコンテナ貨物を全国に展開しており、新東名高速道路や港湾整備と相まって、産業の国際競争力強化に期待。 <p>(3) ミッシングリンク解消による暮らしの安心・安全の確保</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) 救急搬送の支援 <ul style="list-style-type: none"> ・沿線には第3次救急医療病院が点在し、救急搬送回数は増加傾向。圏央道（金沢～戸塚、横浜湘南道路）の整備により、病院搬送時間の短縮が期待。 2) 生活道路の安全性向上 <ul style="list-style-type: none"> ・計画道路周辺には住宅や文教施設が多く立地。一方、国道1号や環状4号線等の渋滞を避けた交通の生活道路への流入も見られ、安全性低下が懸念されている。圏央道（金沢～戸塚、横浜湘南道路）により通過交通の交通転換が図られ、生活道路の交通環境の改善に寄与。 <p>(4) 地域振興の支援</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) 企業立地の促進 <ul style="list-style-type: none"> ・神奈川県の企業誘致施策に認定された企業のうち、約4割が圏央道IC周辺に立地。圏央道（金沢～戸塚、横浜湘南道路）の整備により、沿線の更なる企業立地促進が期待。 2) 観光ポテンシャルの発揮 <ul style="list-style-type: none"> ・三浦半島の観光入込客数は増加傾向にあり、周辺地域には日本遺産等の観光資源も多数存在。圏央道（金沢～戸塚、横浜湘南道路）の整備により、三浦半島へのアクセスや周遊性が強化され、さらなる地域振興が期待。 3) 三浦半島地域の農業支援 <ul style="list-style-type: none"> ・三浦市、横須賀市の「だいこん」「キャベツ」は野菜生産出荷安定法に基づく野菜指定産地であり、 					

神奈川県からの秋冬ダイコン、春キャベツの供給量は東京都卸売市場の4～5割を占める。圏央道（金沢～戸塚、横浜湘南道路）の整備により、三浦半島から市場へのアクセス性が向上し安定した供給に寄与。

4) 自動車産業の支援

- ・ 神奈川県は製造品出荷額等は全国2位、うち輸送用機械器具製造業の出荷額が全国3位であり、当該路線の周辺の市町は自動車産業が盛んで、輸送用機械器具製造業の出荷額の割合が大きい。圏央道（金沢～戸塚、横浜湘南道路）の整備により、物流の速達性・定時性が向上し、生産性向上に寄与。

関係する地方公共団体等の意見

・ 神奈川県知事の意見

一般国道468号首都圏中央連絡自動車道（金沢～戸塚：高速横浜環状南線、横浜湘南道路）は、横浜臨海部と湘南・県央地域などの連携を強化するとともに、三浦半島地域の活性化にも寄与する重要な路線である。

高速横浜環状南線及び横浜湘南道路が整備されると、移動時間の短縮のみならず、物流の効率化や観光振興などが図られ、神奈川はもとより、首都圏全体の経済のエンジンをまわすうえで追い風となるとともに、災害時の救援・物資輸送にも寄与することから、両路線の早期完成に寄せられる県民の期待は、非常に大きいものがある。

そこで、高速横浜環状南線及び横浜湘南道路については、開通目標を早期に示すとともに、安全かつ地域への丁寧な対応を行いながら、一日も早い開通を目指すこと。また、令和元年度に続く事業費の増額であり、コスト縮減に十分配慮し、事業推進や地方負担軽減のため、有料道路事業の更なる活用を検討すること。

・ 横浜市長の意見

横浜環状南線・横浜湘南道路については、首都圏の広域的な道路ネットワークを形成するとともに、横浜港の国際競争力の強化や、横浜経済活性化及び市民生活の利便性向上、災害時の緊急輸送路の確保などを図るため、極めて重要な路線であることから早期に整備することが必要です。

引き続き沿線地域の安全・安心を最優先に、地域への丁寧な対応を行いながらトンネル工事を推進するとともに、早期開通を目指すようお願いします。一日も早い開通のため、本市としても工事推進に協力していきます。

事業費の増額見込みが示されたことを踏まえ、今後の事業推進にあたっては、コスト縮減や有料道路事業制度の更なる活用など地方負担の軽減対策について検討いただくようお願いします。

地域の生活環境を守り、安全に工事を進めることが最も重要ですが、地域の開通への期待が大変大きいので、トンネル掘進状況等を踏まえつつ、開通目標を早期に示すことも重要です。

事業評価監視委員会の意見

事業の継続を了承する。

以下の附帯意見をもって、原案どおり了承する。

① 地元地域の安全安心と施工の安全を最優先として、早期開通に努めること。

② 引き続きコスト縮減に努めるとともに、今回事業費増となった要因を分析し、今後、コスト管理の徹底に努めること。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・ 道路では横浜環状道路の横浜環状北線が2017年3月に供用し、横浜環状北西線が2020年3月に供用した。
- ・ 横浜湘南道路と並行する国道1号や環状4号線では、主要渋滞箇所である原宿交差点、笠間交差点を先頭に交通渋滞が発生しており、周辺環境変化等はみられない。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・ 平成13年度に事業化、用地取得率は約99%、事業進捗率は約49%（令和4年3月末時点）。
- ・ 本線トンネルは、シールドマシン2機で掘進しており、延長約5.4km（上下線10.8km）のうち、約2.9km掘進済み。トンネル部以外の明かり部は、藤沢・小雀高架橋等の橋梁工事や改良工事等を実施中。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・ 用地取得は概ね完了。引き続き、残りの用地取得に努める。本線トンネルは全て工事中で、橋梁工事・改良工事など全区間について工事を推進。今後、掘進結果による基準超過土量の増加や更なる鋼材単価上昇の恐れもある。開通目標についてはトンネル掘進の状況等を踏まえ公表する。

施設の構造や工法の変更等

- ・ 環境対策、調整池・排水施設、地下横断道路、支障物対応、地盤改良、トンネル防災関連施設、橋梁施工及び仮設方法、トンネル工における仮設工・発生土処理などについて変更・追加等を実施。
- ・ 地中壁の構築に新技術工法を採用すること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

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

事業概要図



- ※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したものの。
- ※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。
- ※ 費用対効果分析結果の () は個別評価結果を示したものの

再評価結果（令和5年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課、高速道路課

担当課長名：長谷川 朋弘、橋本 雅道

事業名	一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道（金沢～戸塚）		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 関東地方整備局 東日本高速道路㈱	
起終点	自：神奈川県横浜市金沢区釜利谷町 至：神奈川県横浜市戸塚区汲沢町				延長	8.9km	
事業概要							
首都圏中央連絡自動車道（圏央道）は、東京都心から半径およそ40～60kmの位置に計画されている延長約300kmの高規格幹線道路であり、3環状9放射道路ネットワークの一部を形成し、東京都中心部への交通の適切な分散を図り、首都圏全体の交通の円滑化、首都圏の機能の再編成等を図る上で重要な路線である。また、「金沢～戸塚」（高速横浜環状南線）は、圏央道の役割に加え、横浜都心から概ね半径10～15kmの位置に計画された横浜環状道路の一部であり、横浜市南部地域の混雑緩和、地域拠点間の連絡強化、周辺地域の活性化を目的とした延長8.9kmの自動車専用道路である。							
S63年度事業化		H7年度都市計画決定		H8年度用地着手		H11年度工事着手	
全体事業費		7,920億円		事業進捗率 (令和4年3月末時点)		約71% 供用済延長 -km	
計画交通量		12,500～56,000台/日					
費用対効果 分析結果	B/C	総費用 (残事業)/(事業全体)		総便益 (残事業)/(事業全体)		基準年	
	(事業全体) 2.8 (0.8) (残事業) 1.9 (2.0)	5,503/22,466 億円 事業費：5,312/21,292億円 維持管理費：192/ 811億円 更新費： / 363億円		10,681/63,009 億円 走行時間短縮便益：10,001/59,378億円 走行経費減少便益：583/ 3,267億円 交通事故減少便益：97/ 365億円		令和4年	
感度分析の結果							
【事業全体】交通量：B/C=2.7～2.9（交通量±10%）【残事業】交通量：B/C=1.8～2.0（交通量±10%） 事業費：B/C=2.8～2.9（事業費±10%） 事業費：B/C=1.8～2.1（事業費±10%） 事業期間：B/C=2.8～2.8（事業期間±20%） 事業期間：B/C=1.8～2.0（事業期間±20%）							
事業の効果等							
<p>(1) 交通の流れの適正化および事故・災害時の代替路</p> <ul style="list-style-type: none"> 圏央道（金沢～戸塚、横浜湘南道路）の整備により、神奈川県東西軸の多経路化による交通分散が実現し、東西方向を中心に円滑化が図られ交通渋滞の緩和、走りやすさ向上による交通事故の減少が期待。神奈川県内におけるリダンダンシー向上によるネットワーク機能の強化が期待。 <p>(2) 港湾・空港の拠点アクセスの向上</p> <ul style="list-style-type: none"> 横浜港からコンテナ貨物を全国に展開しており、新東名高速道路や港湾整備と相まって、産業の国際競争力強化に期待。 <p>(3) ミッシングリンク解消による暮らしの安心・安全の確保</p> <ol style="list-style-type: none"> 救急搬送の支援 <ul style="list-style-type: none"> 沿線には第3次救急医療病院が点在し、救急搬送回数は増加傾向。圏央道（金沢～戸塚、横浜湘南道路）の整備により、病院搬送時間の短縮が期待。 生活道路の安全性向上 <ul style="list-style-type: none"> 計画道路周辺には住宅や文教施設が多く立地。一方、国道1号や環状4号線等の渋滞を避けた交通の生活道路への流入も見られ、安全性低下が懸念されている。圏央道（金沢～戸塚、横浜湘南道路）により通過交通の交通転換が図られ、生活道路の交通環境の改善に寄与。 <p>(4) 地域振興の支援</p> <ol style="list-style-type: none"> 企業立地の促進 <ul style="list-style-type: none"> 神奈川県企業誘致施策に認定された企業のうち、約4割が圏央道IC周辺に立地。圏央道（金沢～戸塚、横浜湘南道路）の整備により、沿線の更なる企業立地促進が期待。 観光ポテンシャルの発揮 <ul style="list-style-type: none"> 三浦半島の観光入込客数は増加傾向にあり、周辺地域には日本遺産等の観光資源も多数存在。圏央道（金沢～戸塚、横浜湘南道路）の整備により、三浦半島へのアクセスや周遊性が強化され、さらなる地域振興が期待。 							

3) 三浦半島地域の農業支援

- ・三浦市、横須賀市の「だいこん」「キャベツ」は野菜生産出荷安定法に基づく野菜指定産地であり、神奈川県からの秋冬ダイコン、春キャベツの供給量は東京都卸売市場の4～5割を占める。圏央道（金沢～戸塚、横浜湘南道路）の整備により、三浦半島から市場へのアクセス性が向上し安定した供給に寄与。

4) 自動車産業の支援

- ・神奈川県の製造品出荷額等は全国2位、うち輸送用機械器具製造業の出荷額が全国3位であり、当該路線の周辺の市町は自動車産業が盛んで、輸送用機械器具製造業の出荷額の割合が大きい。圏央道（金沢～戸塚、横浜湘南道路）の整備により、物流の速達性・定時性が向上し、生産性向上に寄与。

関係する地方公共団体等の意見

・神奈川県知事の意見：

一般国道468号首都圏中央連絡自動車道（金沢～戸塚：高速横浜環状南線、横浜湘南道路）は、横浜臨海部と湘南・県央地域などの連携を強化するとともに、三浦半島地域の活性化にも寄与する重要な路線である。

高速横浜環状南線及び横浜湘南道路が整備されると、移動時間の短縮のみならず、物流の効率化や観光振興などが図られ、神奈川はもとより、首都圏全体の経済のエンジンをまわすうえで追い風となるとともに、災害時の救援・物資輸送にも寄与することから、両路線の早期完成に寄せられる県民の期待は、非常に大きいものがある。

そこで、高速横浜環状南線及び横浜湘南道路については、開通目標を早期に示すとともに、安全かつ地域への丁寧な対応を行いながら、一日も早い開通を目指すこと。また、令和元年度に続く事業費の増額であり、コスト縮減に十分配慮し、事業推進や地方負担軽減のため、有料道路事業の更なる活用を検討すること。

・横浜市長の意見：

横浜環状南線・横浜湘南道路については、首都圏の広域的な道路ネットワークを形成するとともに、横浜港の国際競争力の強化や、横浜経済活性化及び市民生活の利便性向上、災害時の緊急輸送路の確保などを図るため、極めて重要な路線であることから早期に整備することが必要です。

引き続き沿線地域の安全・安心を最優先に、地域への丁寧な対応を行いながらトンネル工事を推進するとともに、早期開通を目指すようお願いいたします。一日も早い開通のため、本市としても工事推進に協力していきます。

事業費の増額見込みが示されたことを踏まえ、今後の事業推進にあたっては、コスト縮減や有料道路事業制度の更なる活用など地方負担の軽減対策について検討いただくようお願いいたします。

地域の生活環境を守り、安全に工事を進めることが最も重要ですが、地域の開通への期待が大変大きいので、トンネル掘進状況等を踏まえつつ、開通目標を早期に示すことも重要です。

また、地元や市会から強い要望がある高速横浜環状南線の脱硝装置の設置について検討し、早期に設置の判断を要請します。

事業評価監視委員会の意見

事業の継続を了承する。

以下の附帯意見をもって、原案どおり了承する。

- ①地元地域の安全安心と施工の安全を最優先として、早期開通に努めること。
- ②地域住民との十分な対話を基礎に、環境対策や安全対策に積極的に取り組み、現実的な範囲で最善を尽くすこと。
- ③引き続きコスト縮減に努めるとともに、今回事業費増となった要因を分析し、今後、コスト管理の徹底に努めること。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・道路では横浜環状道路の横浜環状北線が2017年3月に供用し、横浜環状北西線が2020年3月に供用した。
- ・横浜湘南道路と並行する国道1号や環状4号線では、主要渋滞箇所である原宿交差点、笠間交差点を先頭に交通渋滞が発生しており、周辺環境変化等は見られない。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・昭和63年度に事業化、用地取得率は約99%、事業進捗率は約71%（令和4年3月末時点）。
- ・栄IC・JCTは橋脚124基のうち109基が完成。上部工30橋のうち7橋が完成。
- ・本線トンネルは全体5本全て工事中。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・用地取得は概ね完了。引き続き、残りの用地取得に努める。本線トンネルは全て工事中で、橋梁工事・

改良工事など全区間について工事を推進。今後、掘進結果による基準超過土量の増加や更なる鋼材単価上昇の恐れもある。開通目標についてはトンネル掘進の状況等を踏まえ公表する。

施設の構造や工法の変更等

- ・機能補償道路・横断施設、調整池、国道1号切回し・付加車線、地盤改良、支障物対応、仮設構造物（河川構台）、土砂搬出先、トンネル工・開削工における施工方法、発生土処理方法などについて変更・追加等を実施。
- ・トンネル覆工コンクリート打設に改造型セントル型枠を採用すること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

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

事業概要図



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

再評価結果（令和5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>しんやまなしかんじょうどうろ ほくぶくかん</small> 新山梨環状道路(北部区間)	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： <small>やまなしけんかいしゅうしゅく</small> 山梨県甲斐市牛句 至： <small>やまなしけんかいしゅうつや</small> 山梨県甲斐市宇津谷			延長 5.0km
事業概要 国道20号は、東京都中央区から長野県塩尻市に至る幹線道路である。新山梨環状道路(北部区間)は、甲府都市圏の交通渋滞の緩和、地域間の連絡強化による連携・交流の促進、中央自動車道とのアクセス・ネットワーク効果の発現等を図ることを目的とした、甲斐市牛句から同市宇津谷までの延長5.0kmの4車線のバイパス事業である。			
H16年度事業化		H24年度都市計画決定	H29年度用地着手
全体事業費		約353億円	事業進捗率 5% 供用済延長 0km
		(令和4年3月末時点)	
計画交通量		16,500～19,400台/日	
費用対効果分析結果	B/C (事業全体)	2.4	総費用 (残事業)/(事業全体) 285/316億円 総便益 (残事業)/(事業全体) 771/771億円 基準年 令和4年 (走行時間短縮便益：701/701億円) (走行費用減少便益：53/53億円) (交通事故減少便益：17/17億円)
	(残事業)	2.7	
感度分析の結果 【事業全体】交通量：B/C= 2.2～2.7 (交通量 ±10%) 【残事業】交通量：B/C= 2.4～3.0 (交通量 ±10%) 事業費：B/C= 2.3～2.6 (事業費 ±10%) 事業費：B/C= 2.5～3.0 (事業費 ±10%) 事業期間：B/C= 2.2～2.5 (事業期間±20%) 事業期間：B/C= 2.5～2.7 (事業期間±20%)			
事業の効果等 ①甲府都市圏の交通渋滞の緩和 ・甲府都市圏では、限られた幹線道路に交通が集中し、渋滞や事故が多発。 ・甲府都市圏の通過交通の排除や流入交通の分散が図られ、慢性的な交通混雑の緩和や交通事故が減少。 ②地域間の連携強化による連携・交流の促進 ・新山梨環状道路の整備により、山梨県内の生活圏中心都市である甲府市・韮崎市と二次生活圏の中心都市である笛吹市、山梨市、昭和町、南アルプス市と、高規格道路による新たな道路ネットワークを構築。 ・また、韮崎市と笛吹市の所要時間が約5割短縮し、連携・交流を促進。 ③中央自動車とのアクセス・ネットワーク効果の発現 ・日本有数の景勝地である昇仙峡への最寄ICとして、牛句IC(仮称)が新たに整備され、高規格道路を利用した観光客のアクセス性が向上。 ・アクセス性向上により、観光支援が見込まれる。			
関係する地方公共団体等の意見 新山梨環状道路は、本県の骨格道路網を形成する重要な道路であり、甲府都市圏の交通円滑化やリニア駅と県内各地のアクセス性の向上を図るために必要不可欠な道路であります。 北部区間においては、県では広瀬・桜井間の用地取得事務を受託しており、地元自治体と連携し用地取得など地元調整に積極的に協力して参りますので、環状道路としての効果早期発現のため、未事業化区間も含めた速やかな全線整備をお願いします。			
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 新山梨環状道路を形成する西部区間は平成16年3月に、南部区間は平成21年3月に供用。東部区間は7.1kmのうち1.6km区間が令和4年11月19日に供用した。 新山梨環状道路北部区間の一部である広瀬～桜井間が平成28年度に新規事業化された。			
事業の進捗状況、残事業の内容等 ・平成16年度新規事業化。 ・平成25年3月に都市計画決定。 ・平成28年度に、調査・設計や測量、地質調査を実施。 ・用地取得率は1%。(令和4年3月末時点)現在は、環境保全対策として保護対象種(コウモリ類)のねぐら新設を実施し、繁殖状況の経過観察を行っており、今後、測量、道路設計等を推進。			
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等 今後、測量、道路設計等を推進。			

再評価結果（令和5年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課

担当課長名：課長 長谷川 朋弘

事業名	一般国道19号松本 ^{まつもと} 拡幅	事業	一般国道	事業	国土交通省 関東地方整備局
起終点	自：長野県松本市 ^{ながのけんまつもとしなぎさ} 渚 至：長野県松本市 ^{ながのけんまつもとしみやぶちほんむら} 宮渚本村	延長	1.6km		
事業概要 一般国道19号は、名古屋市を起点に長野市に至る長野県と中部圏を結ぶ全長約270kmの主要幹線道路である。松本拡幅は、国道19号の交通混雑の緩和及び交通安全の確保、地域の活性化の支援を目的として計画された延長1.6kmの拡幅事業である。					
H10年度事業化	H9年度都市計画決定	H17年度用地着手	H23年度工事着手		
全体事業費	約180億円	事業進捗率(令和4年3月末時点)	61%	開通済延長	0km
計画交通量	28,700～41,500台/日				
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.5 (残事業) 4.8	総費用 (残事業)/(事業全体) 67/217億円 事業費：54/204億円 維持管理費：13/13億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 320/320億円 走行時間短縮便益：309/309億円 走行経費減少便益：7.7/7.7億円 交通事故減少便益：3.7/3.7億円	基準年 令和4年	
感度分析の結果 【事業全体】 交通量：B/C=1.4～1.6（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.4～1.5（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=1.4～1.6（事業期間±20%） 【残事業】 交通量：B/C=4.5～5.1（交通量 ±10%） 事業費：B/C=4.4～5.2（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=4.4～4.9（事業期間±20%）					
事業の効果等 ①現道の交通状況 ・国道19号松本拡幅区間は、主要渋滞箇所である渚1丁目交差点、白板交差点を先頭に交通混雑が発生。 ・松本拡幅の整備により、交通混雑の緩和が図られ、交通の円滑化に期待。 ②現道の交通事故発生状況 ・国道19号松本拡幅区間は、主要渋滞箇所である渚1丁目交差点、白板交差点を中心に交通事故が多発。 ・松本拡幅の整備により、交通の円滑化が図られ、交通事故の減少が期待。 ③都市内環状道路の機能強化を支援 ・国道19号松本拡幅区間は、松本市道路整備計画に位置付けられている内環状線の一部を形成。 ・国道19号松本拡幅の整備により、中心市街地部へのアクセス性が向上し、街なか回遊性向上に期待。 ④国道19号沿線地域の土地の高度利用に寄与 ・松本拡幅の事業化後、沿線は田畑や工業用地から商業・公益施設用地等になり、土地利用が高密度化。 ・松本拡幅の整備により、沿線地域の交通利便性が高まり、更なる土地の高度利用、人口維持に期待。 ⑤長野道通行止め時の安定的な通行の確保 ・長野自動車道の松本 IC 前後区間では、豪雨や事故発生等により、過去5年で14回通行止めが発生。 ・通行止め時には、並行する国道19号へ交通が集中し交通混雑が悪化、所要時間は通常時の約2倍。 ・松本拡幅の整備により、交通容量が確保され、長野自動車道の災害・事故時においても安定的な通行が可能 ⑥観光事業の活性化 ・国道19号周辺は、国宝松本城など長野県を代表する観光地が多く立地。 ・松本城の観光客数(コロナ禍前)は約90万人で約9割が県外観光客であり、その多くは自家用車で移動。 ・松本拡幅の整備により、交通渋滞の緩和が図られ、車による観光周遊の円滑化等に期待。					
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19号は、本県および国土の骨格となる重要な道路であり、「松本拡幅」の整備により、地域における交通の安全・円滑化、観光の振興が図られ、本県の活性化にも繋がるものと期待しております。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請いたします。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

平成24年10月に塩尻北拡幅が完了、平成28年3月に渚1丁目交差点が暫定供用するなど、周辺道路の整備が進められている。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・平成17年度より用地買収に着手し、用地進捗率は57%、事業進捗率は61%（令和4年3月末時点）。
- ・主要渋滞箇所である渚1丁目交差点付近を優先的に着手し、平成28年3月に暫定供用した。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

用地取得交渉が難航している箇所や用地引き渡しに時間を要している物件があることから、事業期間を7年延伸。

引き続き用地の取得を進めて、早期完成を目指す。

施設の構造や工法の変更等

- ・地元からの要望を踏まえ地元協議・警察協議の結果、歩道橋を追加設置（渚1丁目交差点、白板交差点）
- ・引き続き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



※ 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5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 <small>まつもととはた</small> 松本波田道路	事業区分 一般国道	事業主体 国土交通省 関東地方整備局
起終点 自：長野県松本市島立 <small>まつもとしまだち</small> 至：長野県松本市波田 <small>まつもとしはた</small>	延長	5.3km
事業概要 一般国道158号は、福井県福井市から岐阜県高山市を通過し、長野県松本市に至る延長約250kmの主要幹線道路である。松本波田道路は、中部縦貫自動車道の一部として広域ネットワークの形成、国道158号の交通混雑の解消、交通事故の減少などを目的として計画された延長5.3kmの道路事業である。		
H8年度事業化		H10年度都市計画決定
全体事業費 414億円		事業進捗率（令和4年3月末時点） 27%
計画交通量 8,400台/日		供用済延長 0km
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.1 (残事業) 1.5	総費用 (残事業)/(事業全体) 280/393億円 (事業費：246/360億円) (維持管理費：34/34億円)
		総便益 (残事業)/(事業全体) 434/434億円 (走行時間短縮便益：336/336億円) (走行経費減少便益：80/80億円) (交通事故減少便益：17/17億円)
基準年 令和4年		
感度分析の結果 【事業全体】交通量：B/C=1.1~1.1（交通量±10%）【残事業】交通量：B/C=1.5~1.6（交通量±10%） 事業費：B/C=1.04~1.2（事業費±10%） 事業費：B/C=1.4~1.7（事業費±10%） 事業期間：B/C=1.02~1.2（事業期間±20%） 事業期間：B/C=1.4~1.7（事業期間±20%）		
事業の効果等		
①国道158号の交通状況 <ul style="list-style-type: none"> ・国道158号現道では、新村交差点を中心に速度低下が発生しており、特に朝夕の通勤時間帯等の速度低下が顕著。 ・国道158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5割。 ・松本波田道路の整備により、現道からの交通転換が図られ、交通混雑の緩和、交通事故の減少が期待。 ②松本市内の交通混雑の緩和（救急搬送の円滑化） <ul style="list-style-type: none"> ・松本波田道路と並行する国道158号の区間は、延長6.5kmの区間に信号交差点が15箇所と非常に多く時間帯によっては渋滞が発生し、追い越しやすれ違いが課題となるなど、円滑な搬送に支障をきたしている。 ・当該区間の整備により、渋滞が発生している現道を回避することで円滑な救急搬送が可能になるとともに第3次医療施設へ30分以内にアクセスできる地域が拡大され約7,000人の救命率の向上が見込まれる。 ③国道158号の事故危険区間の回避 <ul style="list-style-type: none"> ・国道158号現道では、速度低下が起きる信号の前後区間等で追突事故が多く発生している状況。 ・また三溝新田～新村交差点の区間において、バス事業者は車両同士のすれ違いに危険を感じている状況。 ・松本波田道路の整備により、大型車等が現道から転換し、交通円滑化等により交通事故の削減につながることを期待。 ④広域幹線道路網の形成（地域連携） <ul style="list-style-type: none"> ・中部縦貫自動車道の整備により、長野道・東海北陸道・北陸道と連絡し、中部・北陸地方に高速交通ネットワークが形成され、物流の効率化や地域間の連携向上が期待される。 ・松本市・高山市では、災害時相互応援協定による防災連携、また松本高山BigBridge構想による観光連携を進めており中部縦貫自動車道の整備により、これらの推進が図られる。 ⑤災害時のリダンダンシーの確保 <ul style="list-style-type: none"> ・中部縦貫自動車道の整備により、国道158号の現道通行止め時に大幅な迂回が解消する。 ・南海トラフ巨大地震は今後40年以内に90%程度の確立で発生が予測され、太平洋沿岸部を中心に震度6以上と予測。 ・中部縦貫自動車道は、太平洋沿岸部の路線が被災した際に、首都圏や中京圏を連絡する代替路として、災害時の広域的な救護・救援、物資輸送ルートとして機能することが期待。 ⑥地域活性化の支援 <ul style="list-style-type: none"> ・中部縦貫自動車道沿線には主要な観光地が多数存在しており、松本市の観光入込客数の約6割を占める。 ・大半がマイカー利用だが、松本地域を訪れた首都圏居住者のうち上高地を訪れた人は5割程度にとどまり、周遊観光に課題。中部縦貫自動車道による横軸の整備により、観光客数の増加や周遊観光の促進が期待。 		

関係する地方公共団体等の意見

長野県知事からの意見：

中部縦貫自動車道は、中部・北陸地方の高速交通ネットワークを形成する道路であり、物流体系の効率化等による生産性の向上、沿線観光地を周遊する広域観光の促進、災害時の基幹ネットワークの確保など、大きな効果が期待されており、松本波田道路を含む長野・岐阜間の早期整備が極めて重要です。

については、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請いたします。

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

・平成13年にアクセス道路である一般県道波田北大妻豊科線が中断し、平成23年度から県事業が再開したことから、アクセス道路整備と併せて松本波田道路の事業を推進。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・平成8年度に事業化がなされ、平成10年度の都市計画を経て、その後地質調査や道路計画を実施。
- ・平成26年度に用地取得着手し、用地進捗率は78%、事業進捗率は27%（令和4年3月末時点）。
- ・令和2年度から工事に着手し、橋梁工事等を実施中。
- ・引き続き用地買収を進めて、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

- ・埋蔵文化財調査面積の増加、擁壁形式の変更、地盤改良工の追加、盛土材の変更による事業費の増加。
- ・引き続き用地の取得を進めて、早期完成を目指す。

施設の構造や工法の変更等

- ・埋蔵文化財調査範囲について、当初は既存の埋蔵文化財包蔵地により対象面積を算出したが、長野県教育委員会による事前の試掘調査を実施し、協議の結果で本調査の必要範囲が増えた（約3万㎡から約8.7万㎡）ため。
- ・高規格道路としての機能を確保するため、過去の被災事例等から積みブロックの抜け出しや部分的な倒壊が発生しているブロック積み擁壁から安定性・安全性を備えたL型擁壁や補強土壁へ変更が必要となった。
- ・補強土壁、L型擁壁への変更に伴い、擁壁の支持力不足に対する地盤改良工を追加。
- ・本線盛土の盛土材については、当初、県内の事業中（予定）箇所が発生する土砂を流用する予定であったが、予定していた事業箇所の土砂から環境基準を超える自然由来の重金属が含まれていること等から、流用土量が約120万㎡不足するため、不足分は運搬費との経済比較の結果、購入土に変更。
- ・地元調整の結果、道路構造を橋梁形式から盛土形式に変更することによりコスト縮減を実施。

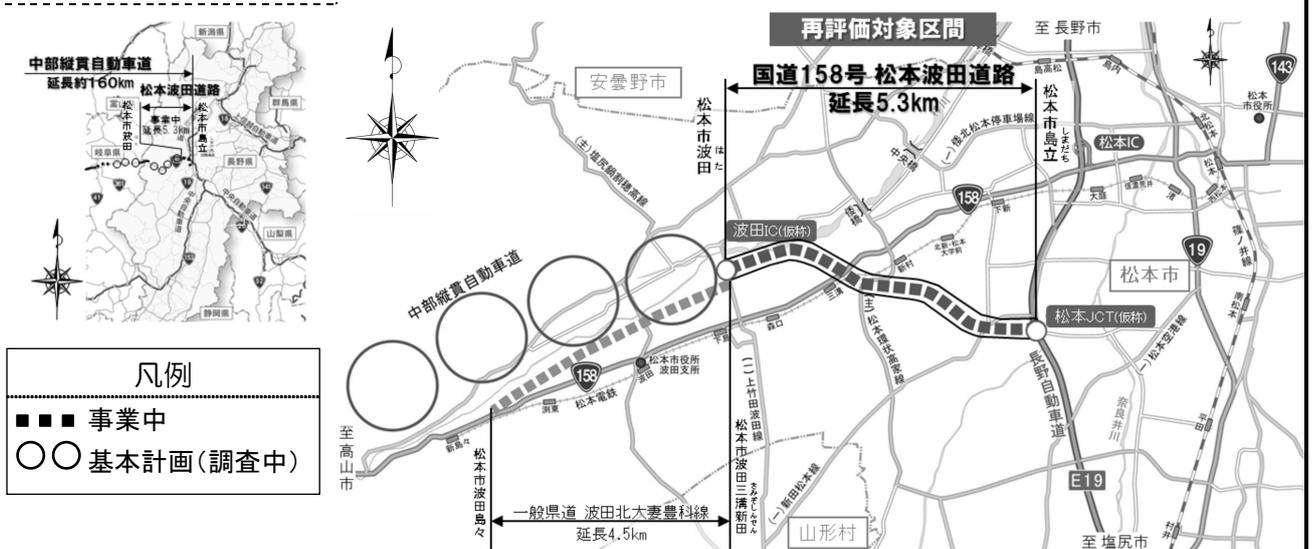
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

松本波田道路の整備は、広域幹線道路網の形成、松本市内の交通混雑の緩和等の観点からも、整備の必要性・重要性は高いと考える。

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5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（日本海沿岸東北自動車道） 朝日温海道路 <small>あさひあつみ</small>	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局 北陸地方整備局
起終点	自：新潟県村上市川端 <small>むらかみかわぼた</small> 至：山形県鶴岡市大岩川 <small>つるおかおおいわがわ</small>	延長	40.8km		
事業概要					
一般国道7号朝日温海道路は、災害時における広域的な緊急物資輸送のリダンダンシーの確保、救急医療施設への搬送時間の短縮、安定的な物流ルートの確保に資する道路ネットワークの強化などを目的とした延長40.8kmの自動車専用道路整備事業である。					
H25年度事業化		H24年度都市計画決定		H27年度用地着手	
H28年度工事着手					
全体事業費	約2,380億円	事業進捗率 (令和4年3月末時点)	37%	供用済延長	—km
計画交通量	9,800～14,500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) 1.02 (1.04) (残事業) 1.7 (1.7)	(残事業)/事業全体 1,443/6,064億円 事業費：1,202/5,203億円 維持管理費：241/826億円 更新費： / 34億円	(残事業)/事業全体 2,399/6,191億円 走行時間短縮便益：1,991/4,995億円 走行経費減少便益：328/921億円 交通事故減少便益：80/274億円	令和4年度	
感度分析の結果					
(事業全体) 交通量：B/C=0.9～1.1（交通量±10%） 事業費：B/C=1.001～1.04（事業費±10%） 事業期間：B/C=1.001～1.05（事業期間±20%）					
(残事業) 交通量：B/C=1.4～1.8（交通量±10%） 事業費：B/C=1.5～1.8（事業費±10%） 事業期間：B/C=1.6～1.8（事業期間±20%）					
事業の効果等					
<p>① 現道区間の課題回避によるリダンダンシーの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 並行する国道7号は事前通行規制や冬期チェーン規制等の規制区間が指定されており、加えて越波による通行止めの可能性がある等迂回発生リスクが高い。 ・ 当該事業の整備により、迂回リスクが解消されるとともに、県境を越える地域間連携のさらなる促進が期待される。 <p>② 安全な道路ネットワークの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ R4年8月3日からの連続降雨により、国道7号および周辺道路の通行止めが発生した。一方で、日本海沿岸東北自動車道は新潟県・山形県ともに通行可能な状況を維持しており、国道7号等の通行止め時の代替路として機能した。 ・ 朝日温海道路が整備されることで事前通行規制区間等による寸断リスク低減が期待される。 <p>③ 観光振興の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 事業区間周辺は瀬波温泉（村上市）やあつみ温泉（鶴岡市）等の観光地を有する地域であり、近年は両市間でマイクロツーリズムの推進を図っている。 ・ 朝日温海道路の整備により観光地間の移動時間が短縮されることで、訪問地または各地滞在時間の増加等の効果が期待される。 					
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：</p> <p>沿線自治体首長等で構成される日本海沿岸東北自動車道建設促進 新潟・山形県境地区期成同盟会等から整備促進の要望を受けている。</p> <p>知事の意見（新潟県）：</p> <p>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。</p> <p>本事業は、地域経済の発展や産業振興に寄与することに加え、大規模震災時には広域救援活動を支える</p>					

道路整備として、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、着実に整備を進めるとともに、早期に事業の効果を発現できるよう部分的な供用の検討をお願いします。

併せて、本県は、厳しい財政状況のもと、公債費負担適正化計画に定めたルールに基づき、毎年度における投資的経費を公債費の実負担で管理していることから、事業の実施に当たっては、地方負担の軽減や直轄事業負担金の平準化などをお願いします。

知事の意見(山形県)：

「対応方針(原案)」案のとおり、「継続」で意義ありません。

朝日温海道路は、日本海沿岸東北自動車道の一部を構成し、災害時における緊急輸送路の確保、高速ネットワーク形成による第三次救急医療施設へのアクセス性の向上、日本海側における交流・連携強化が図られる極めて重要な路線です。

このため、本県では「第4次山形県総合発展計画」や「山形県道路中期計画2028」において“高速道路・地域高規格道路の整備”の重要性を盛り込んでいるところであります。また、令和3年7月策定の「新広域道路交通計画」において、本路線は広域道路ネットワークの“高規格道路”に位置付けております。

引き続き、コスト縮減にも十分に配慮しながら、「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」に基づく別枠の財源を確保するとともに、本事業にも充当するなどし、早期完成に向け、事業の推進をしていただくようお願いします。

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

- ・事業進捗状況：用地進捗率 73%、事業進捗率 37% (令和4年3月末時点)
- ・残事業の内容：用地取得、埋蔵文化財調査、道路設計、トンネル工事、改良工事

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・用地取得、埋蔵文化財調査、道路設計、改良工事を推進し、早期完成2車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

- ・ボックスの構造見直しによる内空断面の縮小や新技術の積極的な活用等により、コスト縮減を図る。

対応方針

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

【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の。

再評価結果（令和5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（新潟南北道路）栗ノ木道路	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：新潟県新潟市中央区沼垂東 至：新潟県新潟市中央区鏡	延長	1.4km			
事業概要	国道7号栗ノ木道路は、地域高規格道路「新潟南北道路」の一部区間を構成しており、「市街地部での慢性的な交通渋滞の緩和、交通事故の削減」、「中心市街地へのアクセス向上およびまちづくり支援」などを目的とした延長1.4kmの道路整備事業である。					
H19年度事業化	H4年度都市計画決定	H20年度用地着手	H24年度工事着手			
全体事業費	約450億円	事業進捗率 (令和4年3月末時点)	52%	供用済延長	—km	
計画交通量	72,700～73,000台/日					
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 3.7 (1.3) (残事業) 1.2 (3.7)	総費用 (残事業)/(事業全体) 682/2,689億円 事業費：627/2,429億円 維持管理費：47/222億円 更新費：8.5/38億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 846/10,044億円 走行時間短縮便益：636/8,265億円 走行経費減少便益：134/1,366億円 交通事故減少便益：75/414億円	基準年 令和4年度		
感度分析の結果	(事業全体) 交通量：B/C=3.2～4.1 (交通量 ±10%) (残事業) 交通量：B/C=1.03～1.5 (交通量 ±10%) 事業費：B/C=3.7～3.8 (事業費 ±10%) 事業費：B/C=1.1～1.4 (事業費 ±10%) 事業期間：B/C=3.7～3.7 (事業期間±20%) 事業期間：B/C=1.2～1.3 (事業期間±20%)					
事業の効果等	① 物流の効率化・観光振興の支援 ・新潟西港は、年間1300万トン超の貨物を取扱い、周辺には事業所が多数立地している。新潟西港に出入りする貨物車両は事業区間の利用割合が約6割を占める。 ・万代島地区は、佐渡汽船ターミナルを有し、市場・美術館等の集客力が高い施設が多数立地している。 ・栗ノ木道路・紫竹山道路の整備により、新潟西港や万代島地区へのアクセス性が向上し、物流の効率化、観光振興の支援および新潟市のまちづくりの支援が期待される。 ② 防災機能の強化 ・事業区間は第一次緊急輸送道路に指定されており、災害時の緊急輸送道路としての機能強化が求められている。 ・JR交差部は海拔0m以下となっており、平成10年8月以降、冠水による通行止めが5回発生している。 ・栗ノ木道路・紫竹山道路の整備により、冠水リスクが大幅に低下し、緊急輸送道路としての信頼性が向上するなど、防災機能の強化が期待される。					
関係する地方公共団体等の意見	地域から頂いた主な意見等： 新潟市や新潟下越地区事業促進協議会等から整備促進の要望を受けている。 市長の意見： 国道7号栗ノ木道路、紫竹山道路は、政令市新潟市における市街地部での慢性的な交通渋滞の緩和や交通事故の削減の他、中心市街地へのアクセス向上およびまちづくり支援、防災機能の強化など様々な効果が期待される。 事業継続にあたっては、全体事業費の抑制のため、更なるコスト縮減に努め、早期供用に向けて速やかな事業執行をお願いしたい。					
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						

R4年度に国道7号沼垂道路が事業化された。

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96%、事業進捗率52%（令和4年3月末時点）
- ・残事業の内容：用地取得、橋梁、改良工事

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・用地取得、橋梁、改良工事を推進し、早期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

- ・現場発生品等の再利用や新技術の有効利用の積極的な活用等により、コスト縮減を図る。

対応方針

対応方針決定の理由

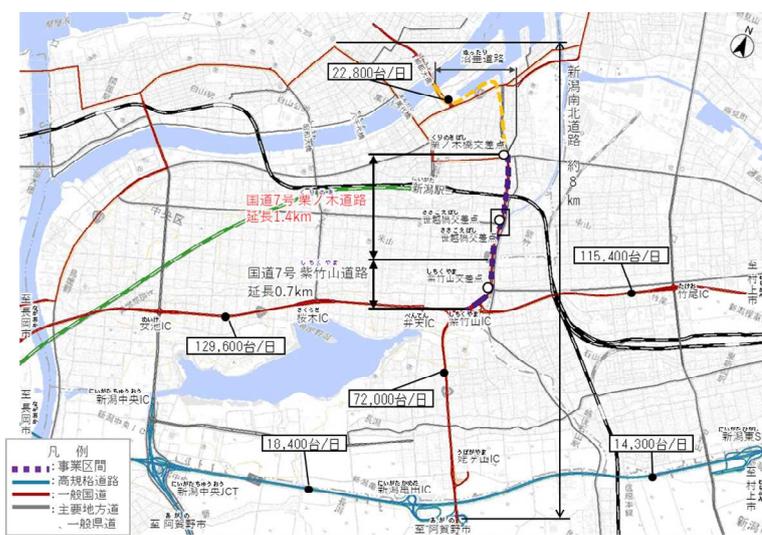
当該事業は、現時点においても、その必要性、重要性は変わっておらず、事業進捗の見込みからも、引き続き事業を継続することが妥当であると考える。

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。

再評価結果（令和5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（新潟南北道路）紫竹山道路	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：新潟県新潟市中央区 鏡 至：新潟県新潟市中央区 紫竹山	延長	0.7km			
事業概要	国道7号紫竹山道路は、地域高規格道路「新潟南北道路」の一部区間を構成しており、「市街地部での慢性的な交通渋滞の緩和、交通事故の削減」、「中心市街地へのアクセス向上およびまちづくり支援」などを目的とした延長0.7kmの道路整備事業である。					
H23年度事業化	H4年度都市計画決定	H24年度用地着手	H24年度工事着手			
全体事業費	約340億円	事業進捗率 (令和4年3月末時点)	39%	供用済延長	— km	
計画交通量	73,000台/日					
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 3.7 (1.8) (残事業) 1.2 (3.6)	総費用 (残事業)/ (事業全体) 682/2,689億円 (事業費：627/2,429億円) (維持管理費：47/222億円) (更新費：8.5/38億円)	総便益 (残事業)/ (事業全体) 846/10,044億円 (走行時間短縮便益：636/8,265億円) (走行経費減少便益：134/1,366億円) (交通事故減少便益：75/414億円)	基準年 令和4年度		
感度分析の結果	(事業全体) 交通量：B/C=3.2~4.1 (交通量 ±10%) (残事業) 交通量：B/C=1.03~1.5 (交通量 ±10%) 事業費：B/C=3.7~3.8 (事業費 ±10%) 事業費：B/C=1.1~1.4 (事業費 ±10%) 事業期間：B/C=3.7~3.7 (事業期間 ±20%) 事業期間：B/C=1.2~1.3 (事業期間 ±20%)					
事業の効果等	① 物流の効率化・観光振興の支援 ・新潟西港は、年間1300万トン超の貨物を取扱い、周辺には事業所が多数立地している。新潟西港に出入りする貨物車両は事業区間の利用割合が約6割を占める。 ・万代島地区は、佐渡汽船ターミナルを有し、市場・美術館等の集客力が高い施設が多数立地している。 ・栗ノ木道路・紫竹山道路の整備により、新潟西港や万代島地区へのアクセス性が向上し、物流の効率化、観光振興の支援および新潟市のまちづくりの支援が期待される。 ② 防災機能の強化 ・事業区間は第一次緊急輸送道路に指定されており、災害時の緊急輸送道路としての機能強化が求められている。 ・JR交差点は海拔0m以下となっており、平成10年8月以降、冠水による通行止めが5回発生している。 ・栗ノ木道路・紫竹山道路の整備により、冠水リスクが大幅に低下し、緊急輸送道路としての信頼性が向上するなど、防災機能の強化が期待される。					
関係する地方公共団体等の意見	地域から頂いた主な意見等： 新潟市や新潟下越地区事業促進協議会等から整備促進の要望を受けている。 市長の意見： 国道7号栗ノ木道路、紫竹山道路は、政令市新潟市における市街地部での慢性的な交通渋滞の緩和や交通事故の削減の他、中心市街地へのアクセス向上およびまちづくり支援、防災機能の強化など様々な効果が期待される。 事業継続にあたっては、全体事業費の抑制のため、更なるコスト縮減に努め、早期供用に向けて速やかな事業執行をお願いしたい。					
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までの周辺環境変化等						

R4年度に国道7号沼垂道路が事業化された。

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%、事業進捗率39%（令和4年3月末時点）
- ・残事業の内容：用地取得、橋梁、改良工事

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・用地取得、橋梁、改良工事を推進し、早期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

- ・現場発生品等の再利用や新技術の有効利用の積極的な活用等により、コスト縮減を図る。

対応方針

対応方針決定の理由

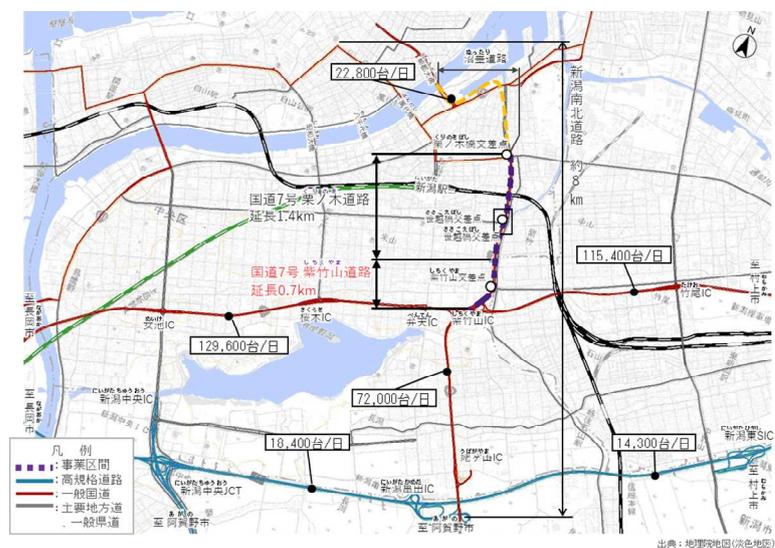
当該事業は、現時点においても、その必要性、重要性は変わっておらず、事業進捗の見込みからも、引き続き事業を継続することが妥当であると考える。

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。

再評価結果（令和5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>いといがわひがし</small> 糸魚川東バイパス		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：新潟県糸魚川市間脇 至：新潟県糸魚川市押上			延長	6.9km	
事業概要	国道8号糸魚川東バイパスは、交通渋滞の解消・死傷事故件数の削減、沿道環境の改善などを目的とした、延長6.9kmのバイパス事業である。					
H元年度事業化	H2年度都市計画決定	H4年度用地着手	H10年度工事着手			
全体事業費	約450億円	事業進捗率 (令和4年3月末時点)	68%	供用済延長	3.1km	
計画交通量	13,100~16,000台/日					
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 0.7 (残事業) 2.3	総費用 (残事業)/(事業全体) 124/696億円 〔事業費：107/644億円 維持管理費：18/52億円〕	総便益 (残事業)/(事業全体) 285/506億円 〔走行時間短縮便益：215/421億円 走行経費減少便益：53/66億円 交通事故減少便益：17/19億円〕	基準年 令和4年度		
感度分析の結果	<p>(事業全体) 交通量：B/C=0.7~0.8(交通量±10%) (残事業) 交通量：B/C=2.1~2.5(交通量±10%)</p> <p>事業費：B/C=0.7~0.7(事業費±10%) 事業費：B/C=2.1~2.5(事業費±10%)</p> <p>事業期間：B/C=0.7~0.7(事業期間±20%) 事業期間：B/C=2.2~2.3(事業期間±20%)</p>					
事業の効果等	<p>①災害に強い道路ネットワークの形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国道8号と北陸自動車道は、糸魚川市の東西を通過する幹線道路であり、重要物流道路に指定されている。 ・糸魚川東バイパスの整備により、幹線道路としての信頼性が向上し、当該地域において災害に強い道路ネットワークの形成が期待される。 <p>②夜間交通騒音の改善</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道区間は、沿道に家屋が連続しており、夜間の交通騒音が環境基準を超過している。 ・糸魚川東バイパスの整備により、現道部での交通量が減少するため、夜間の交通騒音が低減し、沿道環境の改善が期待される。 <p>③救急医療機関へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・糸魚川東バイパス脇に立地する糸魚川総合病院（第二次医療施設）は、市内唯一の総合病院として地域の医療を支える役割を担っている。 ・糸魚川東バイパスの整備により、能生地域から糸魚川総合病院へのアクセス性が向上することで、迅速な救命救急活動などを支援する。 <p>④物流効率化による企業活動の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・上越市に立地する重要港湾である直江津港は、国際物流の拠点として重要な役割を担っている。 ・糸魚川市内の姫川産業団地には、直江津港で材料や製品の輸出入を行っている企業が立地。 ・糸魚川市に点在する企業と直江津港間に位置する糸魚川東バイパスが整備されることにより、安定した物流ルートの確保が期待される。 					
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</p> <p>糸魚川市や糸魚川国道8号整備促進期成同盟会から国道8号糸魚川東バイパス間脇～梶屋敷間について、調査・設計を推進し、早期に工事着手に向けた要望を頂いている。</p> <p>知事の意見</p> <p>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</p>					

混雑の緩和や交通事故の減少につながるとともに、糸魚川総合病院や直江津港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：用地取得率97%、事業進捗率68%、（令和4年3月末時点）
- ・残事業の内容：用地取得、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

- ・糸魚川市間脇～糸魚川市梶屋敷（延長3.8km）の早期開通を目指して整備を進める。
- ・完成4車線整備区間である糸魚川市梶屋敷～同押上間については交通量の状況や投資効率性等を勘案して検討していく。

施設の構造や工法の変更等

- ・建設発生土の有効利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の。

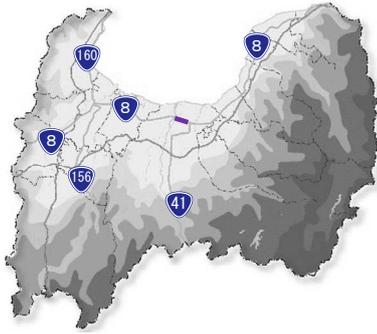
再評価結果（令和5年度事業継続箇所）

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 豊田新屋立体	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：富山県富山市小西 至：富山県富山市粟島町	延長	2.9km								
事業概要	一般国道8号豊田新屋立体は、「富山外郭環状道路」の一部区間を構成しており、交通渋滞の解消、交通事故の削減、幹線ネットワークの強化などを目的とした延長2.9kmの交差点立体化事業である。										
H21年度事業化	H20年度都市計画決定	H26年度用地着手	H29年度工事着手								
全体事業費	約340億円	事業進捗率 (令和4年3月末時点)	59%	供用済延長	—km						
計画交通量	50,400～72,400台/日										
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 2.1 (残事業) 6.8	総費用 (残事業)/(事業全体) 106/352億円 〔事業費：90/337億円 維持管理費：16/16億円〕	総便益 (残事業)/(事業全体) 723/723億円 〔走行時間短縮便益：506/506億円 走行経費減少便益：158/158億円 交通事故減少便益：59/59億円〕	基準年	令和4年度						
感度分析の結果	<table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 50%;">(事業全体) 交通量：B/C=2.0～2.1(交通量 ±10%)</td> <td style="width: 50%;">(残事業) 交通量：B/C=6.8～6.9(交通量 ±10%)</td> </tr> <tr> <td>事業費：B/C=1.8～2.1(事業費 ±10%)</td> <td>事業費：B/C=6.2～7.4(事業費 ±10%)</td> </tr> <tr> <td>事業期間：B/C=1.6～2.2(事業期間 ±20%)</td> <td>事業期間：B/C=6.4～7.2(事業期間 ±20%)</td> </tr> </table>					(事業全体) 交通量：B/C=2.0～2.1(交通量 ±10%)	(残事業) 交通量：B/C=6.8～6.9(交通量 ±10%)	事業費：B/C=1.8～2.1(事業費 ±10%)	事業費：B/C=6.2～7.4(事業費 ±10%)	事業期間：B/C=1.6～2.2(事業期間 ±20%)	事業期間：B/C=6.4～7.2(事業期間 ±20%)
(事業全体) 交通量：B/C=2.0～2.1(交通量 ±10%)	(残事業) 交通量：B/C=6.8～6.9(交通量 ±10%)										
事業費：B/C=1.8～2.1(事業費 ±10%)	事業費：B/C=6.2～7.4(事業費 ±10%)										
事業期間：B/C=1.6～2.2(事業期間 ±20%)	事業期間：B/C=6.4～7.2(事業期間 ±20%)										
事業の効果等	<p>①第三次医療施設へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> 富山北消防署管内の和合地区から第三次医療施設である富山県立中央病院への搬送時間を短縮するなど、円滑な救命救急活動の支援が期待される。 										
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： 富山市や富山外郭環状道路整備促進期成同盟会より豊田新屋立体の整備促進の要望を受けている。</p> <p>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。</p>										
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までの周辺環境変化等	前回再評価以降、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	<ul style="list-style-type: none"> 事業の進捗状況：用地進捗率98%、事業進捗率59%（令和4年3月末時点） 残事業の内容：用地取得、道路設計、改良・橋梁工事 										
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	用地取得、道路設計および改良・橋梁工事を推進し、早期開通を目指す。										
施設の構造や工法の変更等	建設発生土の有効利用や新技術の活用等により、コスト縮減を図る。										
対応方針											
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。

再評価結果（令和5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159号 羽咋道路	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：石川県羽咋市四柳町 至：石川県宝達志水町二口	延長	6.7km		
事業概要	国道159号羽咋道路は、交通事故の減少、安全性の向上、地域産業の活性化などを目的とした延長6.7kmのバイパス事業である。				
H20年度事業化	H13年度都市計画決定	H24年度用地着手	H27年度工事着手		
全体事業費	約185億円	事業進捗率 (令和4年3月末時点)	34%	供用済延長	—km
計画交通量	12,900～15,800台/日				
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 0.9 (残事業) 1.4	総費用 (残事業)/(事業全体) 132/209億円 〔事業費：83/160億円〕 〔維持管理費：50/50億円〕	総便益 (残事業)/(事業全体) 186/186億円 〔走行時間短縮便益：154/154億円〕 〔走行経費減少便益：25/25億円〕 〔交通事故減少便益：6.7/6.7億円〕	基準年	令和4年度
感度分析の結果	<p>(事業全体) 交通量：B/C=0.7～0.99(交通量±10%) (残事業) 交通量：B/C=1.2～1.6(交通量±10%)</p> <p>事業費：B/C=0.9～0.9(事業費±10%) 事業費：B/C=1.3～1.5(事業費±10%)</p> <p>事業期間：B/C=0.9～0.9(事業期間±20%) 事業期間：B/C=1.4～1.4(事業期間±20%)</p>				
事業の効果等	<p>①安全性の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> 羽咋道路の現道区間には、道路幅員が狭い箇所や線形不良箇所、歩道整備が不連続で幅員の狭い箇所が存在している。また、通学路合同点検における要対策箇所が2箇所存在する。 安全で快適に通行できる羽咋道路の整備により、現道の大型車等の交通が羽咋道路へ転換することで、歩行者の安全性確保が期待される。 <p>②第三次救急医療施設へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> 能登唯一の第三次救急医療施設である公立能登総合病院が七尾市にあり、国道159号を走行するルートが、羽咋市中心部から公立能登総合病院への最短搬送経路となっている。 広幅員かつ信号交差点を回避できる羽咋道路の整備によって、走行性や第三次救急医療施設へのアクセス性が向上し、迅速な救命救急活動を支援する。 <p>③災害に強いネットワークの形成</p> <ul style="list-style-type: none"> 国道159号は第一次緊急輸送道路に指定されているものの、沿線には土砂災害警戒区域が存在しており、大雨などの自然災害発生時には道路が寸断される可能性がある。 羽咋道路の整備により、災害時にはこれらのエリアを回避できる、緊急輸送道路ネットワーク機能の確保が図られる。 <p>④地域産業の活性化・物流効率化</p> <ul style="list-style-type: none"> 羽咋道路周辺および周辺市町には、ベアリングの国内大手企業や関連工場が集積しており、中能登地域で一体的なベアリングの製造工程を担っている。 羽咋道路の整備により、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：</p> <p>国道159号羽咋道路整備促進期成同盟会から、羽咋道路の早期完成に向けた要望をいただいている。</p> <p>知事の意見：</p> <p>国道159号は、七尾市を起点として、中能登地域の主要都市を結び、金沢市に至る幹線道路である。このうち羽咋道路については、先に整備された押水バイパスや鹿島バイパスを結び、中能登地域の幹線道路網を形成するとともに、災害時の緊急輸送道路として重要な道路である。</p>				

現在事業中の羽咋市四柳町～宝達志水町二口間については、既に部分供用している国道415号羽咋バイパスと相まって広域交流の拡大や地域住民の安全・安心な交通の確保を図るため、早期整備が必要である。

このため、国道159号羽咋道路については、引き続き事業を継続し、早期の事業効果発現に向け、コスト縮減に努めながら着実に整備を進め、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：用地取得率44%、事業進捗率34%、（令和4年3月末時点）
- ・残事業の内容：用地取得、埋蔵文化財調査、道路設計、改良工事

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・用地取得、埋蔵文化財調査、道路設計、改良工事を推進し、早期暫定2車線供用を目指して事業を推進する。
- ・4車線整備については、交通状況を勘案しつつ整備時期等を検討する。

施設の構造や工法の変更等

- ・橋梁延長が短い橋梁をカルバートに構造変更することによるコスト縮減を実施。
- ・建設発生土の有効利用や新技術の活用等により、コスト縮減を図る。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

当該事業は、現時点においても、その必要性、重要性は変わっておらず、事業進捗の見込み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の。

再評価結果（令和5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>いのたににれはら</small> 猪谷榆原道路	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：富山県富山市猪谷 至：富山県富山市 <small>いのたににれはら</small> 榆原	延長	7.4km		
事業概要	<p>一般国道41号猪谷榆原道路は、富山高山連絡道路の一部を構成し、富山市猪谷～富山市榆原において、災害に強い道路ネットワークの形成、事前通行規制区間の解消、急カーブ及び冬期交通障害の解消などを目的とした、延長7.4kmのバイパス事業である。</p>				
H9年度事業化	都市計画決定：－	H13年度用地着手	H14年度工事着手		
全体事業費	約485億円	事業進捗率 (令和4年3月末時点)	74%	供用済延長	5.8km
地域の防災面の課題	<ul style="list-style-type: none"> ・国道41号は、第1次緊急通行確保路線に指定されているが、事前通行規制区間があり約1件/年の通行規制が発生。並行する県道も事前通行規制が多く、規制時の集落孤立化等が懸念される。 ・国道41号や神通川対岸の県道東猪谷富山線で災害や雨量規制による全面通行止めが発生した場合、事前通行規制区間に囲まれた集落の孤立化が懸念される。 ・飛騨地域は、富山市への買い物利用が多く、都市間相互の結びつきが強い。一方、事業区間は、特別豪雪地帯に指定され、冬期の降雪・積雪により、登坂不能(直近10年間で19件)や大型車のスリップ事故による車線閉塞などの冬期交通障害が発生している。 				
課題を踏まえた対策・事業内容	<ul style="list-style-type: none"> ・事前通行規制区間等を回避するため、現道のうち4.6km区間を別線整備(橋梁により神通川右岸へのバイパス整備) ・現道が存在する左岸は、神通川とJR高山本線に挟まれているほか、現道両脇には急峻な斜面が連続しており、左岸側で整備する場合は大規模なトンネル整備が必要となることから、一部右岸へのバイパス整備とした。 				
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 (362億円(残事業=320億円))	97 / 674 億円				
②災害に強い道路ネットワークの形成 ・事前通行規制区間の代替路が形成されるなど、災害に強い道路ネットワークを形成	<div style="border-left: 1px solid black; border-right: 1px solid black; padding: 0 10px;"> 事業費：89 / 632 億円 維持管理費：8.0 / 42 億円 </div>				
③孤立集落の解消 ・通行規制時の迂回路が形成されることで孤立化が懸念される沿線集落の安全で安心な暮らしを確保					
④冬期交通障害の解消 ・道路線形の改善や堆雪に必要な幅員が確保され、冬期間においても安全で安定した交通機能を確保					
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： 富山高山連絡道路整備促進期成同盟会や富山・岐阜両県等から整備促進の要望を受けている。</p> <p>知事の意見： 事業継続に同意する。</p> <p>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。</p>				
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 73%（令和 4 年 3 月末時点） ・残事業の内容：橋梁工事、改良工事	
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等 ・富山市猪谷から富山市片掛間において、（仮称）猪谷橋、（仮称）片掛橋の橋梁工事及び改良工事等を推進し、早期完成 2 車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 ・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	

- ※ 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5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153号 <small>いこま</small> 伊駒アルプスロード		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：長野県駒ヶ根市赤穂 至：長野県伊那市美篤		延長	11.6 km		
事業概要	<p>一般国道153号伊駒アルプスロードは、長野県駒ヶ根市赤穂から長野県伊那市美篤に至る延長11.6kmの主要幹線道路であり、国道153号現道の渋滞緩和による生産性向上、中央自動車道の代替路確保及び南北軸の強化による地域観光支援を担う道路である。</p>					
R2年度事業化	H30年度都市計画決定	用地未着手		工事未着手		
全体事業費	620億円	事業進捗率 (令和4年3月末時点)	約1%	供用済延長	0.0 km	
計画交通量	14,600台/日					
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 2.1 (1.8)	総費用 (残事業)/(事業全体) 686/2,297億円 事業費：564/1,905億円 維持管理費：115/364億円 更新費：6.5/28億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 2,258/4,891億円 走行時間短縮便益：2,130/4,597億円 走行経費減少便益：111/255億円 交通事故減少便益：16/40億円	基準年 令和4年		
感度分析の結果	<p>【事業全体】交通量変動：B/C=1.9~2.3(交通量 ±10%) 【残事業】B/C=3.0~3.6(交通量 ±10%) 事業費変動：B/C=2.1~2.2(事業費 ±10%) B/C=3.0~3.5(事業費 ±10%) 事業期間変動：B/C=2.1~2.2(事業期間±20%) B/C=3.1~3.4(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 ・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（飯田駅）へのアクセス向上が見込まれる。</p> <p>②物流効率化の支援 ・農林水産業を主体とする地域において農林水産品（米・花き）の流通の利便性向上が見込まれる。</p> <p>③個性ある地域の形を形成 ・飯田駅から上伊那地域の観光施設（高遠城址公園等）へのアクセス向上が期待される。</p> <p>④安全で安心できるくらしの確保 ・第三次救急医療機関（伊那中央病院）へのアクセス向上が見込まれる。</p> <p>⑤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。 ・緊急輸送道路（中央道（伊那IC～駒ヶ根IC）、国道153号）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。</p> <p>⑥地球環境の保全 ・自動車からのCO2排出量の削減が見込まれる。</p> <p>⑦生活環境の改善・保全 ・自動車からのNO2排出量の削減が見込まれる。 ・自動車からのSPM排出量の削減が見込まれる。</p> <p>⑧他のプロジェクトとの関係 ・関連する大規模道路事業（国道153号伊那バイパス）と一体的に整備する必要がある。 ・他機関との連携プログラム（リニア関連道路整備事業）に位置づけられている。</p>					

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：

- ・一般国道153号伊駒アルプスロード整備促進期成同盟会から早期事業完成を要望。

長野県知事の意見：

一般国道153号は、本県および国土の骨格となる重要な道路であり、「伊駒アルプスロード」の整備により、渋滞緩和による企業の生産性向上、中央自動車道の代替路の確保、リニア中央新幹線長野駅開業を見据えた南北アクセスの強化による観光振興が図られ、本県の活性化にもつながるものと期待しております。

については、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請いたします。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

- ・対応方針（原案）は妥当である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・接続する伊南バイパスは平成30年に暫定2車線で開通済み。
- ・伊那バイパスは現在2工区が事業中であり、令和4年4月に暫定2車線で一部供用開始、全線開通に向けて事業を推進している。
- ・中央自動車道の通行止め時には迂回車両の流入により国道153号で渋滞が発生している。
- ・伊駒アルプスロードは、中央自動車道の災害・事故等に伴う通行止めに対し、並行する国道153号を強化し、信頼性の高い道路ネットワークを形成する等重要な路線となっている。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・令和2年度に新規事業化、事業進捗率は約1%、用地進捗率は0%。（令和4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

- ・駒ヶ根市赤穂～伊那市美篤（延長11.6km）は、早期の工事着手に向けて調査・設計を推進する。

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。

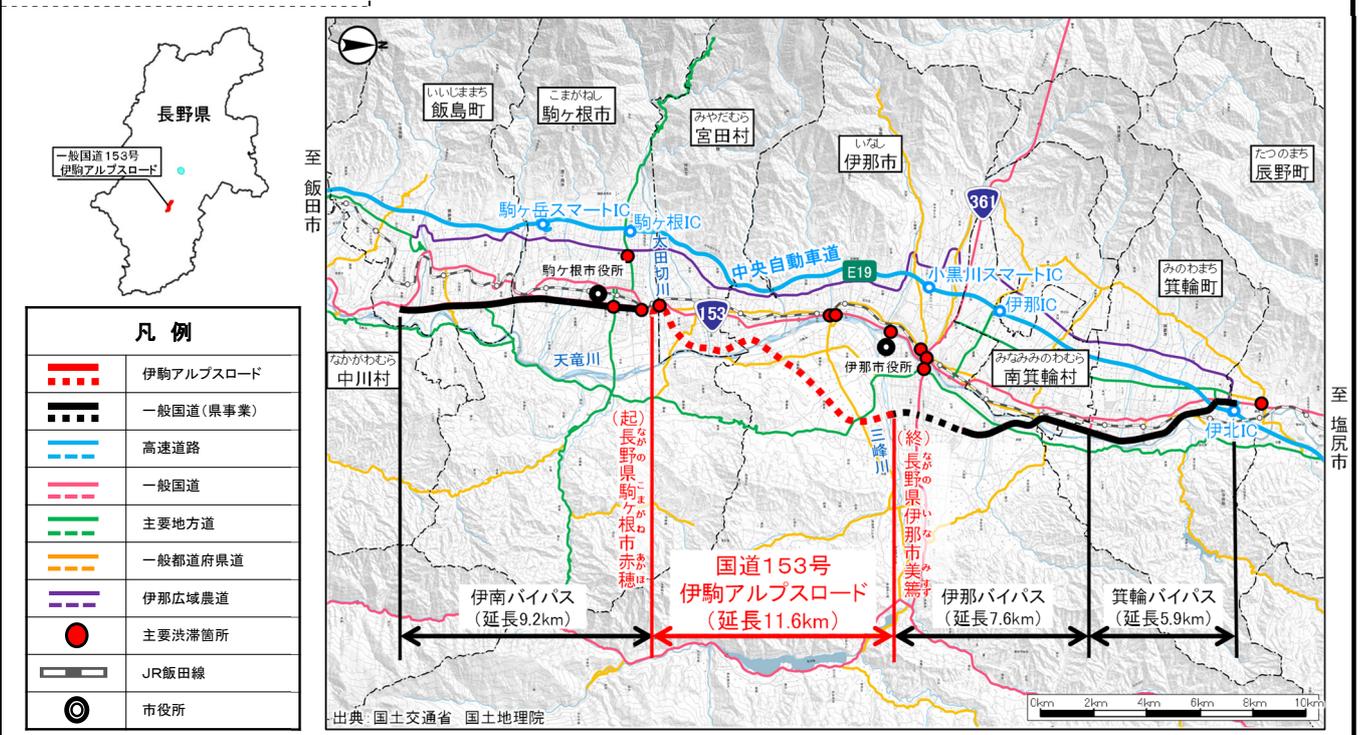
対応方針

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の。

再評価結果（令和5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 三遠南信自動車道 飯喬道路	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：長野県飯田市山本 至：長野県下伊那郡喬木村氏乗	延長	22.1km																																					
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飯喬道路は、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	1,674億円	事業進捗率 (令和4年3月末時点)	約87%	供用済延長	14.6km																																			
計画交通量	7,600台/日																																							
費用対効果 分析結果	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 10%;">B/C</td> <td style="width: 10%;">(事業全体)</td> <td style="width: 10%;">1.3</td> </tr> <tr> <td></td> <td>(1.2)</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>(残事業)</td> <td>2.6</td> </tr> <tr> <td></td> <td>(2.0)</td> <td></td> </tr> </table>	B/C	(事業全体)	1.3		(1.2)			(残事業)	2.6		(2.0)		<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 10%;">総費用</td> <td style="width: 10%;">(残事業)/(事業全体)</td> <td style="width: 10%;">1,376/7,952億円</td> </tr> <tr> <td>事業費</td> <td>1,138/7,346億円</td> <td></td> </tr> <tr> <td>維持管理費</td> <td>216/502億円</td> <td></td> </tr> <tr> <td>更新費</td> <td>23/104億円</td> <td></td> </tr> </table>	総費用	(残事業)/(事業全体)	1,376/7,952億円	事業費	1,138/7,346億円		維持管理費	216/502億円		更新費	23/104億円		<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 10%;">総便益</td> <td style="width: 10%;">(残事業)/(事業全体)</td> <td style="width: 10%;">3,534/10,142億円</td> </tr> <tr> <td>走行時間短縮便益</td> <td>3,292/9,346億円</td> <td></td> </tr> <tr> <td>走行経費減少便益</td> <td>208/717億円</td> <td></td> </tr> <tr> <td>交通事故減少便益</td> <td>34/79億円</td> <td></td> </tr> </table>	総便益	(残事業)/(事業全体)	3,534/10,142億円	走行時間短縮便益	3,292/9,346億円		走行経費減少便益	208/717億円		交通事故減少便益	34/79億円		基準年 令和4年
B/C	(事業全体)	1.3																																						
	(1.2)																																							
	(残事業)	2.6																																						
	(2.0)																																							
総費用	(残事業)/(事業全体)	1,376/7,952億円																																						
事業費	1,138/7,346億円																																							
維持管理費	216/502億円																																							
更新費	23/104億円																																							
総便益	(残事業)/(事業全体)	3,534/10,142億円																																						
走行時間短縮便益	3,292/9,346億円																																							
走行経費減少便益	208/717億円																																							
交通事故減少便益	34/79億円																																							
感度分析の結果	<p>【事業全体】交通量変動：B/C=1.1~1.4(交通量 ±10%) 【残事業】 B/C=2.3~2.8(交通量 ±10%)</p> <p>事業費変動：B/C=1.3~1.3(事業費 ±10%) B/C=2.4~2.8(事業費 ±10%)</p> <p>事業期間変動：B/C=1.2~1.3(事業期間±20%) B/C=2.5~2.6(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(第2次三遠南信地域連携ビジョン)を支援する。 ・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安全で安心できる暮らしの確保</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"> ・長野県地域防災計画(R3.12)に第一次緊急輸送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排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。 <p>⑧他のプロジェクトとの関係</p> <ul style="list-style-type: none"> ・他機関との連携プログラム(南信州リニア未来ビジョン)に位置づけられている。 																																							

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：

三遠南信道路建設促進期成同盟会から早期整備を要望

長野県知事の意見：

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

・対応方針（原案）は妥当である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

・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%、用地取得率は100%。（令和4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。

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）について早期供用を目指して整備を推進する。

施設の構造や工法の変更等

・3次元モデル（BIM/CIM）を構築・活用することで、事業の効率化・高度化を図っていく。

・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。

再評価結果（令和5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>あおくずれとうげ</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 至：静岡県浜松市天竜区水窪町奥領家			延長	5.9km
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4年3月末時点)	約67%	供用済延長	0.0km
計画交通量	2,800台/日				
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.3 (1.6) (残事業) 2.6 (7.2)	総費用 (残事業)/(事業全体) 1,376/7,952億円 事業費：1,138/7,346億円 維持管理費：216/502億円 更新費：23/104億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 3,534/10,142億円 走行時間短縮便益：3,292/9,346億円 走行経費減少便益：208/717億円 交通事故減少便益：34/79億円	基準年 令和4年	
感度分析の結果					
<p>【事業全体】交通量変動：B/C=1.1~1.4(交通量 ±10%) 【残事業】 B/C=2.3~2.8(交通量 ±10%)</p> <p>事業費変動：B/C=1.3~1.3(事業費 ±10%) B/C=2.4~2.8(事業費 ±10%)</p> <p>事業期間変動：B/C=1.2~1.3(事業期間±20%) B/C=2.5~2.6(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。 <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（第2次三遠南信地域連携ビジョン）を支援する。 ・アクセスが向上する主要な観光地（遠山温泉郷等）が存在する。 <p>④安全で安心できる暮らしの確保</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"> ・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。 <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排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。 <p>⑧他のプロジェクトとの関係</p> <ul style="list-style-type: none"> ・他機関との連携プログラム（南信州リニア未来ビジョン）に位置づけられている 					
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等：</p> <p>三遠南信道路建設促進期成同盟会から早期整備を要望</p>					

長野県知事の意見：

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。

浜松市長の意見：

「対応方針（原案）」案に対し異議はない。

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。

現在事業中の佐久間道路・三遠道路（東栄IC～鳳来峡IC）の令和7年度開通予定に向けて工事が順調に進められていることに加え、水窪佐久間道路においては、昨年5月15日に中心杭打ち式が開催され、用地買収に向けた地元調整が進んでいることから全線開通に向けた地元の期待が高まっている。

事業実施に当たっては、一層のコスト縮減など、より効率的な事業促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

・対応方針（原案）は妥当である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・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67%、用地取得率は100%。（令和4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

・小嵐IC（仮称）～水窪北IC（仮称）間（延長5.9km）について早期供用を目指して整備を推進する。

施設の構造や工法の変更等

- ・3次元モデル（BIM/CIM）を構築・活用することで、事業の効率化・高度化を図っていく。
- ・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。

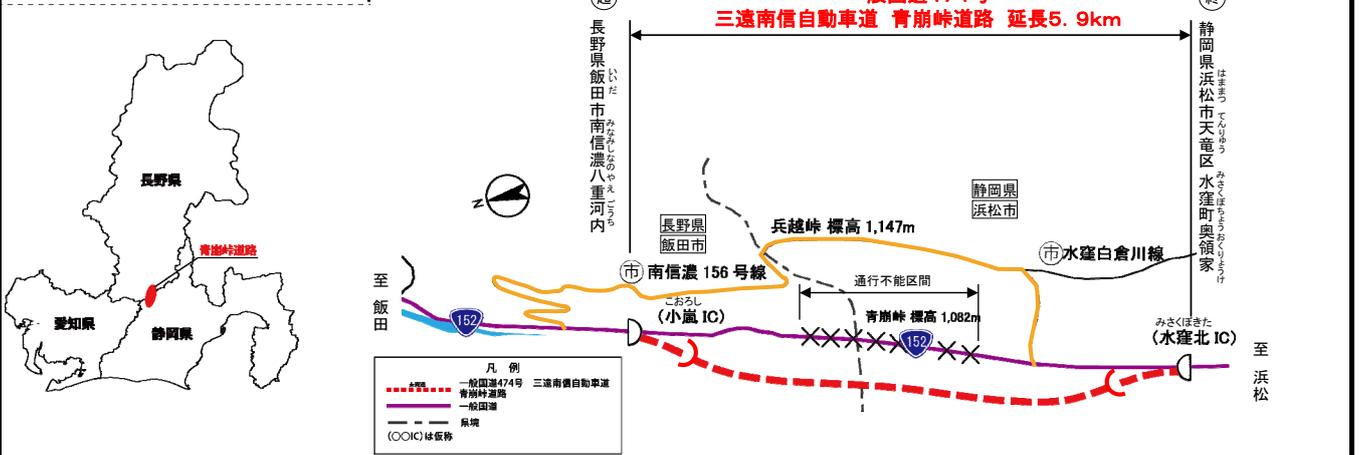
対応方針

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。

再評価結果（令和5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 三遠南信自動車道 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：静岡県浜松市天竜区水窪町奥領家 至：静岡県浜松市天竜区佐久間町川合			延長	14.0km																																											
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14.0km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>																																																
H31年度事業化	-	R4年度用地着手	-																																													
全体事業費	900億円	事業進捗率 (令和4年3月末時点)	約1%	供用済延長	0.0km																																											
計画交通量	7,700台/日																																															
費用対効果 分析結果	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 20%;">B/C</td> <td style="width: 20%;">1.3</td> <td style="width: 20%;">総費用</td> <td style="width: 20%;">(残事業)/(事業全体)</td> <td style="width: 20%;">3,534/10,142億円</td> </tr> <tr> <td>(事業全体)</td> <td>(1.5)</td> <td>事業費</td> <td>(残事業)/(事業全体)</td> <td>3,534/10,142億円</td> </tr> <tr> <td>(残事業)</td> <td>(1.5)</td> <td>維持管理費</td> <td>(残事業)/(事業全体)</td> <td>208/717億円</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>更新費</td> <td>(残事業)/(事業全体)</td> <td>34/79億円</td> </tr> </table>	B/C	1.3	総費用	(残事業)/(事業全体)	3,534/10,142億円	(事業全体)	(1.5)	事業費	(残事業)/(事業全体)	3,534/10,142億円	(残事業)	(1.5)	維持管理費	(残事業)/(事業全体)	208/717億円			更新費	(残事業)/(事業全体)	34/79億円	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 20%;">(残事業)</td> <td style="width: 20%;">2.6</td> <td style="width: 20%;">(残事業)/(事業全体)</td> <td style="width: 20%;">(残事業)/(事業全体)</td> <td style="width: 20%;">(残事業)/(事業全体)</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>総便益</td> <td>(残事業)/(事業全体)</td> <td>(残事業)/(事業全体)</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>走行時間短縮便益</td> <td>(残事業)/(事業全体)</td> <td>(残事業)/(事業全体)</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>走行経費減少便益</td> <td>(残事業)/(事業全体)</td> <td>(残事業)/(事業全体)</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>交通事故減少便益</td> <td>(残事業)/(事業全体)</td> <td>(残事業)/(事業全体)</td> </tr> </table>	(残事業)	2.6	(残事業)/(事業全体)	(残事業)/(事業全体)	(残事業)/(事業全体)			総便益	(残事業)/(事業全体)	(残事業)/(事業全体)			走行時間短縮便益	(残事業)/(事業全体)	(残事業)/(事業全体)			走行経費減少便益	(残事業)/(事業全体)	(残事業)/(事業全体)			交通事故減少便益	(残事業)/(事業全体)	(残事業)/(事業全体)	基準年 令和4年
B/C	1.3	総費用	(残事業)/(事業全体)	3,534/10,142億円																																												
(事業全体)	(1.5)	事業費	(残事業)/(事業全体)	3,534/10,142億円																																												
(残事業)	(1.5)	維持管理費	(残事業)/(事業全体)	208/717億円																																												
		更新費	(残事業)/(事業全体)	34/79億円																																												
(残事業)	2.6	(残事業)/(事業全体)	(残事業)/(事業全体)	(残事業)/(事業全体)																																												
		総便益	(残事業)/(事業全体)	(残事業)/(事業全体)																																												
		走行時間短縮便益	(残事業)/(事業全体)	(残事業)/(事業全体)																																												
		走行経費減少便益	(残事業)/(事業全体)	(残事業)/(事業全体)																																												
		交通事故減少便益	(残事業)/(事業全体)	(残事業)/(事業全体)																																												
感度分析の結果																																																
<p>【事業全体】交通量変動 : B/C=1.1~1.4(交通量 ±10%) 【残事業】 B/C=2.3~2.8(交通量 ±10%)</p> <p>事業費変動 : B/C=1.3~1.3(事業費 ±10%) B/C=2.4~2.8(事業費 ±10%)</p> <p>事業期間変動 : B/C=1.2~1.3(事業期間±20%) B/C=2.5~2.6(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。 ・新幹線駅（浜松駅）へのアクセス向上が見込まれる。 ・第一種空港（中部国際空港）、第二種空港（富士山静岡空港）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"> ・国際コンテナ航路発着港湾（御前崎港、三河港）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"> ・新たに拠点都市間を高規格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。 <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（第2次三遠南信地域連携ビジョン）を支援する。 <p>⑤安全で安心できる暮らしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・三次医療施設（聖隷三方原病院）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"> ・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>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：

三遠南信道路建設促進期成同盟会から早期整備を要望

浜松市長の意見：

「対応方針（原案）」案に対し異議はない。

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。

現在事業中の佐久間道路・三遠道路（東栄IC～鳳来峡IC）の令和7年度開通予定に向けて工事が順調に進められていることに加え、水窪佐久間道路においては、昨年5月15日に中心杭打ち式が開催され、用地買収に向けた地元調整が進んでいることから全線開通に向けた地元の期待が高まっている。

事業実施に当たっては、一層のコスト縮減など、より効率的な事業促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

・対応方針（原案）は妥当である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・浜松市天竜区佐久間町・水窪町では事前通行規制区間や災害等による通行止めが多く発生しており、道路ネットワークが脆弱な地域である。
- ・浜松市天竜区水窪町は、三次救急医療まで60分以上を要する高次医療サービスの空白地域である。

事業の進捗状況、残事業の内容等

・事業進捗率は約1%、用地取得率は0%。（令和4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

・水窪IC（仮称）～佐久間IC（仮称）間（延長14.0km）について早期供用を目指して整備を推進する。

施設の構造や工法の変更等

- ・3次元モデル（BIM/CIM）を構築・活用することで、事業の効率化・高度化を図っていく。
- ・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。

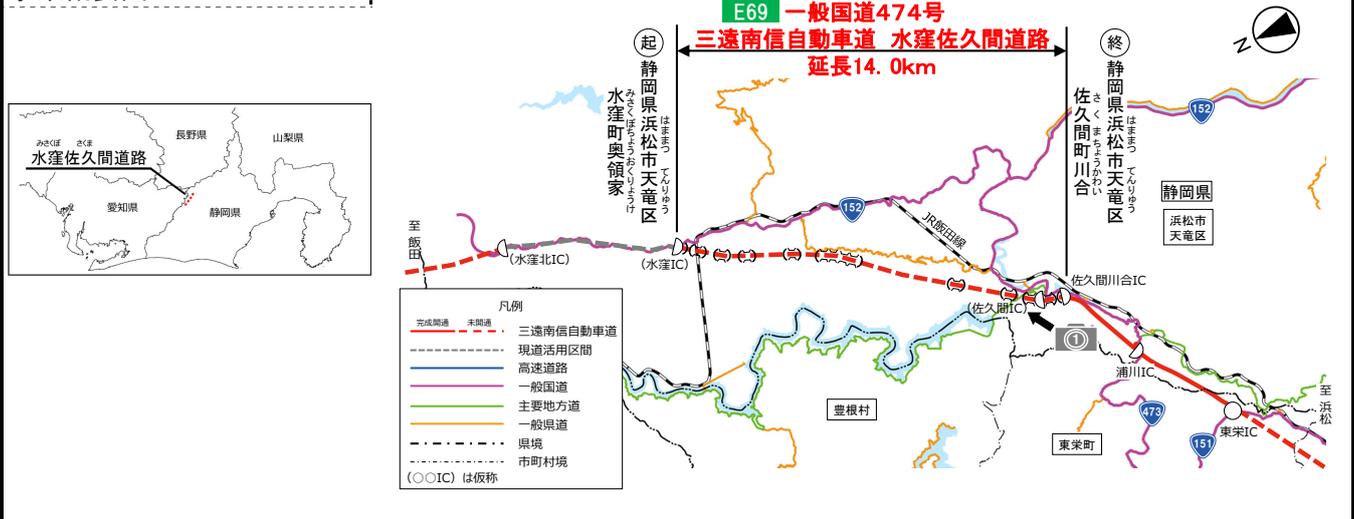
対応方針

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。

再評価結果（令和5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 三遠南信自動車道 佐久間道路・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：静岡県浜松市天竜区佐久間町川合 至：静岡県浜松市北区引佐町東黒田			延長	27.9km	
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る。</p>					
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	1,940億円	事業進捗率 (令和4年3月末時点)	約92%	供用済延長	20.8km	
計画交通量	9,700台/日					
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.3 (1.1)	総費用 (残事業)/(事業全体) 1,376/7,952億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 3,534/10,142億円	基準年 令和4年		
	(残事業) 2.6 (3.8)	事業費：1,138/7,346億円 維持管理費：216/502億円 更新費：23/104億円	走行時間短縮便益：3,292/9,346億円 走行経費減少便益：208/717億円 交通事故減少便益：34/79億円			
感度分析の結果	<p>【事業全体】交通量変動：B/C=1.1~1.4(交通量±10%) 【残事業】 B/C=2.3~2.8(交通量±10%)</p> <p>事業費変動：B/C=1.3~1.3(事業費±10%) B/C=2.4~2.8(事業費±10%)</p> <p>事業期間変動：B/C=1.2~1.3(事業期間±20%) B/C=2.5~2.6(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。 ・新幹線駅（浜松駅）へのアクセス向上が見込まれる。 ・第一種空港（中部国際空港）、第二種空港（富士山静岡空港）へのアクセス向上が期待される。 <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国際コンテナ航路発着港湾（御前崎港、三河港）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"> ・新たに拠点都市間を高規格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。 <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（第2次三遠南信地域連携ビジョン）を支援する。 <p>⑤安全で安心できる暮らしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・三次医療施設（聖隷三方原病院）へのアクセス向上が見込まれる。 <p>⑥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500件/億台km以上である区間において、交通量の減少により当該区間の安全性の向上が期待される。 <p>⑦災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・静岡県地域防災計画（R3.10）に第二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。 ・並行区間等の事前通行規制区間の代替路線を形成する。 					

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：

三遠南信道路建設促進期成同盟会から早期整備を要望

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絡することで、広域的な交流ネットワーク形成に資するとともに、医療機関への到達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。2025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・活性化につながることから、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、安全に配慮しつつ、一層のコスト縮減を図るなど、より効率的な事業推進に努められるようお願いしたい。

浜松市長の意見：

「対応方針（原案）」案に対し異議はない。

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。

現在事業中の佐久間道路・三遠道路（東栄IC～鳳来峡IC）の令和7年度開通予定に向けて工事が順調に進められていることに加え、水窪佐久間道路においては、昨年5月15日に中心杭打ち式が開催され、用地買収に向けた地元調整が進んでいることから全線開通に向けた地元の期待が高まっている。

事業実施にあたっては、一層のコスト縮減など、より効率的な事業促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

- ・対応方針（原案）は妥当である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・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。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・事業進捗率は約92%、用地取得率は100%。（令和4年3月末時点）
- ・浜松いなさ北IC～浜松いなさJCT間（延長0.5km）は、平成24年度に2車線供用。
- ・鳳来峡IC～浜松いなさIC間（延長13.4km）は、平成23年度に2車線供用。
- ・佐久間川合IC～東栄IC間（延長6.9km）は、平成30年度に2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

- ・東栄IC～鳳来峡IC間（L=7.1km）は、令和7年度の供用を予定。

施設の構造や工法の変更等

- ・3次元モデル（BIM/CIM）を構築・活用することで、事業の効率化・高度化を図っていく。
- ・盛土工事では、位置計測装置（GPS等）による転圧管理システムを活用する事で、締固め機械の走行軌跡を表示・計測する事で、現場密度試験の省略が可能となり、効率化に取り組んでいる。
- ・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の。

再評価結果（令和5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 <small>しまだかなや</small> 島田金谷バイパス		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：静岡県島田市野田 至：静岡県掛川市佐夜鹿		延長	10.4 km		
事業概要	<p>一般国道1号島田金谷バイパスは、静岡県島田市野田から掛川市佐夜鹿に至る延長10.4kmのバイパスである。</p> <p>島田金谷バイパスの新大井川前後付近では、渋滞箇所が点在し、通勤時間帯を中心に渋滞が発生すると共に、並行する大井川橋においても混雑が発生しており、本事業では課題解決のために4車線化整備をすることで、島田市街地や大井川渡河部の交通渋滞の緩和、沿線地域における物流の効率化等への寄与を見込んでいる。</p>					
H24年度事業化	S45年度都市計画決定	H26年度用地着手	H26年度工事着手			
全体事業費	366億円	事業進捗率 (令和4年3月末時点)	約58%	供用済延長	0.0 km	
計画交通量	51,100台/日					
費用対効果 分析結果	B/C	総費用 (残事業)/(事業全体) 189/379億円 事業費：143/333億円 維持管理費：46/46億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 1,378/1,378億円 走行時間短縮便益：1,279/1,279億円 走行経費減少便益：89/89億円 交通事故減少便益：10/10億円	基準年 令和4年		
	(事業全体) 3.6					
感度分析の結果	<p>【事業全体】交通量変動：B/C=3.3~4.0(交通量 ±10%) 【残事業】 B/C=6.5~8.0(交通量 ±10%)</p> <p>事業費変動：B/C=3.3~4.0(事業費 ±10%) B/C=6.8~7.9(事業費 ±10%)</p> <p>事業期間変動：B/C=3.5~3.7(事業期間 ±20%) B/C=7.0~7.4(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。 ・現道等の旅行速度が改善される。 ・新幹線駅（JR掛川駅）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（清水港）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"> ・隣接した日常活動圏中心都市間（島田市～掛川市）を最短時間で連絡する路線を構成する。 ・日常活動圏中心都市（掛川市）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（内陸フロンティアを拓く取組）の支援が期待される。 <p>⑤安全で安心できる暮らしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・三次医療施設（藤枝市立総合病院）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として位置づけられている。 ・緊急輸送道路（細江金谷線等）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。 <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

静岡県知事の意見：

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。

本事業は、島田市野田から掛川市佐夜鹿に至る区間のバイパスの4車線化事業であり、慢性的な交通渋滞の緩和、新東名高速道路へのアクセス向上による物流活動への支援、医療施設への救急搬送時間の短縮などのストック効果が期待されております。さらに、本県が令和6年度供用に向け整備する金谷御前崎連絡道路と併せ、陸・海・空の交通ネットワークが強化されるなど、本県の発展に寄与する重要な事業です。

今後も、効果の早期発現が図られるよう、引き続き必要な予算の確保とコスト縮減の徹底に努め、事業を推進できるようお願いします。

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します。

事業評価監視委員会の意見

・対応方針（原案）は妥当である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

・島田金谷バイパス（野田IC～大代IC）では朝夕の通勤時間帯に、新大井川橋前後において渋滞が発生している。

・並行する県道島田岡部線の大井川橋においても、通勤時間帯を中心に渋滞が発生している。

・島田金谷バイパス沿線市町では、食料品、紙・パルプ製品等の製造品出荷額等が増加傾向にあり、島田金谷バイパスは沿線企業と新東名高速ICや近隣都市を繋ぎ、沿線地域の物流活動を支えている。

・島田市内から救急患者を24時間受け入れることができる第3次救急医療施設への緊急搬送時には、島田金谷バイパスの混雑状況に応じて、並行する県道島田岡部線を利用している。

事業の進捗状況、残事業の内容等

・事業進捗率約58%（令和4年3月末時点）、用地取得率は約95%（令和4年3月末時点）

・静岡県島田市野田から掛川市佐夜鹿間（延長10.4km）は、早期4車線開通に向けて調査・用地買収・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

・旗指IC～大代IC間（延長4.3km）は、令和6年度に4車線開通、菊川ICは令和4年度内にフルインター化を予定。

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。

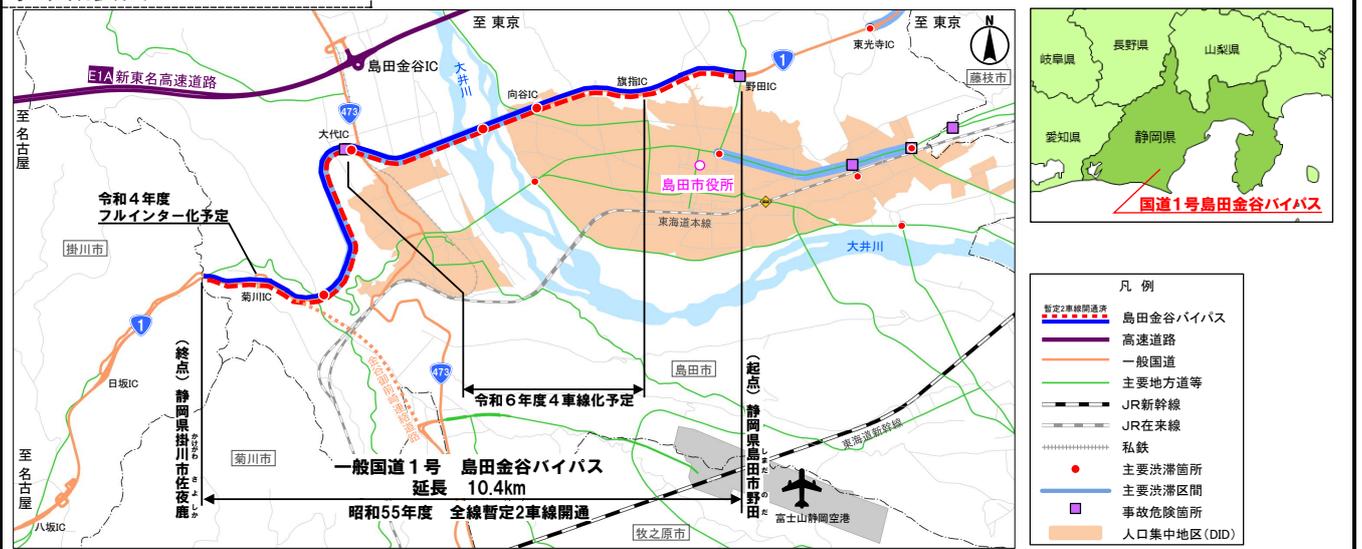
対応方針

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の。

再評価結果（令和5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 ^{すその} 裾野バイパス		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：静岡県駿東郡小山町小山 至：静岡県沼津市大岡		延長	35.3 km		
事業概要	<p>一般国道246号は、東京都千代田区を起点とし、静岡県沼津市に至る東西交通を担う延長約120 kmの主要幹線道路である。</p> <p>一般国道246号裾野バイパスは、駿東郡小山町小山から沼津市大岡に至る延長35.3 kmの国道246号のバイパスであり、交通渋滞の緩和、交通事故の削減、地域経済活性化の支援を主な目的として事業を推進している。</p>					
S41年度事業化	S46年度都市計画決定 S49年度都市計画決定 S50年度都市計画決定 S55年度都市計画決定 S61年度都市計画決定	S41年度用地着手	S41年度工事着手			
全体事業費	557億円	事業進捗率 (令和4年3月末時点)	約77%	供用済延長	35.3 km	
計画交通量	35,200台/日					
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 2.5 (残事業) 3.0	総費用 (残事業)/(事業全体) 132/1,641億円 事業費：115/1,219億円 維持管理費：17/422億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 391/4,166億円 走行時間短縮便益：377/3,984億円 走行経費減少便益：14/107億円 交通事故減少便益：0.21/75億円	基準年 令和4年		
感度分析の結果	<p>【事業全体】交通量変動：B/C=2.4~2.7(交通量±10%) 事業費変動：B/C=2.5~2.6(事業費±10%) 事業期間変動：B/C=2.5~2.6(事業期間±20%)</p> <p>【残事業】B/C=2.8~3.1(交通量±10%) B/C=2.7~3.2(事業費±10%) B/C=2.6~3.3(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。 ・現道等における混雑時旅行速度が20 km/h未満である区間の旅行速度が改善される。 <p>②個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・“ふじのくに”のフロンティアを拓く取り組みや大規模イベント(富士スピードウェイ)を支援する。 ・主要観光地(御殿場市、小山町、沼津市)へのアクセス向上が見込まれる。 <p>③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づけられている。 ・緊急輸送路(新東名高速道路、東名高速道路、国道1号)の代替路線を形成する。 <p>④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>⑤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	<p>地域から頂いた主な意見等：</p> <ul style="list-style-type: none"> ・一般国道246号バイパス建設促進期成同盟会による要望 					

静岡県知事の意見：

- ・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。
- ・本事業は、駿東郡小山町小山から沼津市大岡に至る区間のバイパスの4車線化事業であり、慢性的な交通渋滞の緩和、災害に強い道路機能の確保、本県東部地域の経済活性化などのストック効果が期待されており、本県の発展と安心・安全に寄与する重要な事業です。
- ・今後も、効果の早期発現が図られるよう、引き続き必要な予算の確保とコスト縮減の徹底に努め、事業を推進するようお願いいたします。
- ・なお、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

- ・対応方針（原案）は妥当である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・2車線区間では休日(上)に旅行速度が30km/h未満へ低下するなど交通集中による渋滞が発生。
- ・2車線区間の重大事故の発生割合は4車線区間に比べ約3倍となっており、事故類型では正面衝突事故の割合が高くなっている。
- ・国道246号の小山町生土から棚頭は雨量通行規制区間となっている。
- ・裾野バイパスは、災害時の緊急車両の通行を確保すべき重要な路線として第一次緊急輸送道路に指定。
- ・裾野バイパスの4車線区間の延伸に伴い、沿線地域の工業団地が増加し製造品出荷額も増加している。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・事業進捗率は約77%、用地取得率は約99%。（令和4年3月末時点）
- ・延長35.3kmのうち30.9kmが完成4車線で開通済。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・駿東郡小山町生土～駿東郡小山町上野（延長4.4km）については、測量、環境調査、水文調査、用地調査、用地買収、調査設計を推進。

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。

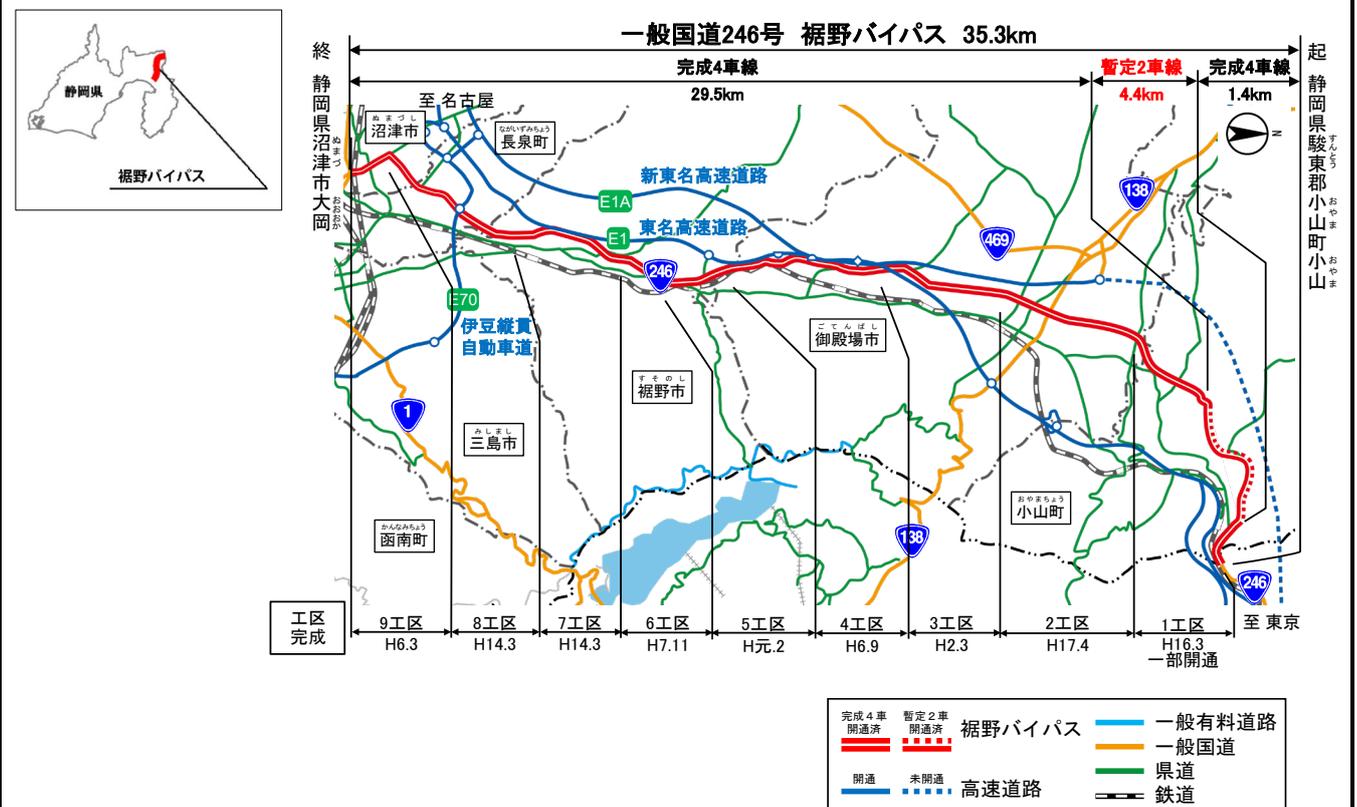
対応方針

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。

再評価結果（令和5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23号 <small>おかさき</small> 岡崎バイパス			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	白：愛知県額田郡幸田町芦谷 至：愛知県西尾市南中根町			延長	14.6 km		
事業概要	一般国道23号名豊道路は、愛知県豊橋市東細谷町から豊明市阿野町を結び、沿線の8市1町を通過する延長72.7 kmの大規模バイパス事業で、高規格道路として整備している。 一般国道23号岡崎バイパスは、高規格道路名豊道路の一部を構成し、交通渋滞の緩和、物流効率化の支援、災害に強い道路機能の確保等を目的とした延長14.6 kmのバイパス事業である。						
S55年度事業化 S62年度事業化	S50年度都市計画決定 S51年度都市計画決定	S55年度用地着手	S61年度工事着手				
全体事業費	1,040億円	事業進捗率 (令和4年3月末時点)	約81%	供用済延長	14.6 km		
計画交通量	66,000台/日						
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 5.3 (8.6) (残事業) 8.0 (9.0)	総費用 (残事業)/(事業全体) 986/11,574億円 事業費：690/9,785億円 維持管理費：296/1,356億円 更新費： /433億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 7,921/61,213億円 (走行時間短縮便益：7,217/57,770億円) (走行経費減少便益： 654/3,055億円) (交通事故減少便益： 51/388億円)	基準年	令和4年		
感度分析の結果	【事業全体】交通量変動：B/C=4.8~5.8(交通量 ±10%) 事業費変動：B/C=5.3~5.3(事業費 ±10%) 事業期間変動：B/C=5.3~5.3(事業期間±20%) 【残事業】B/C=7.2~8.8(交通量 ±10%) B/C=7.5~8.6(事業費 ±10%) B/C=7.9~8.1(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、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線（名鉄バス）が存在する。 ・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 ・重要港湾（三河港）へのアクセス向上が見込まれる。 ③都市の再生 ・区画整理（西尾西山地区等）の沿道まちづくりとの連携がある。 ④国土・地域ネットワークの構築 ・高規格道路「名豊道路」の一部として全区間指定されている。 ⑤個性ある地域の形成 ・拠点開発プロジェクト（三河湾地域リゾート整備構想）を支援する。 ・主要な観光地（豊川稲荷）へのアクセス向上が期待される。 ⑥安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設（安城更生病院）へのアクセス向上が見込まれる。 ⑦災害への備え ・第一次緊急輸送路（愛知県地域防災計画より）として位置づけられている。 ・一般国道1号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。 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

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23号岡崎バイパス・蒲郡バイパス・豊橋バイパス・豊橋東バイパスは、三河港等の重要港湾と西三河南部の主要生産拠点を結ぶ重要な東西軸である。本道路が整備されることで、物流拠点と生産拠点とのアクセス性が向上するとともに、国道1号の渋滞が緩和し、物流の効率化及び生産性の向上が図られることから、本県の国際競争力強化が期待される。

さらに、発生が危惧される南海トラフ地震等の大規模災害時には、緊急輸送道路としての機能を有し、地域の安全・安心、国土強靱化の観点からも重要な道路である。

一方、現状の一般国道23号の既供用区間では、暫定2車線区間において渋滞が発生しており、定時性が確保されていない状況である。

そのため、令和6年度開通予定の蒲郡バイパス（豊川為当IC～蒲郡IC間）の一日も早い開通と暫定2車線区間の4車線化に向けて整備を加速するようお願いしたい。

なお、事業実施にあたっては、一層のコスト縮減を図る等、より効率的な事業進捗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

・対応方針（原案）は妥当である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・岡崎バイパスは、幸田須美IC～安城西尾ICが昭和55年度、幸田芦谷IC～幸田須美ICが昭和62年度に事業化し、全線暫定2車線で開通済。そのうち延長5.5kmが完成4車線開通している。
- ・岡崎バイパスの暫定2車線供用区間、岡崎バイパスに並行する国道1号では、渋滞損失時間が愛知県平均を大きく超える区間が多数存在し、交通渋滞が著しい状況である。
- ・岡崎バイパス沿線の2市1町では、愛知県の約8%の人口集積に対して、輸送機械製造品は愛知県の約12%を占めるなど、多くの自動車関連工場が集積している。
- ・三河地域は、東海・東南海地震等の大規模地震の発生が予測される地域である。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・事業進捗率は約81%（令和4年3月末時点）。用地取得率は100%（令和4年3月末時点）
- ・西尾東IC～安城西尾IC間（延長5.5km）は、平成27年度に完成4車線供用済み。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・幸田芦谷IC～西尾東IC間（延長9.1km）は、4車線化に向けて整備を推進。

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。

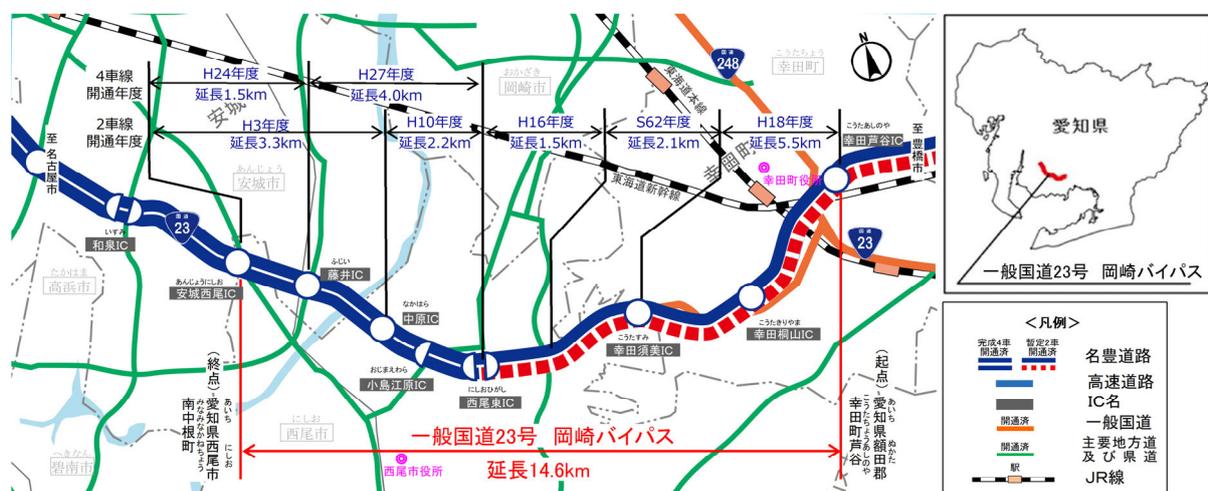
対応方針

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の。

再評価結果（令和5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23号 <small>がまごおり</small> 蒲郡バイパス			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	白：愛知県豊川市為当町 至：愛知県額田郡幸田町芦谷			延長	15.0 km		
事業概要	一般国道23号名豊道路は、愛知県豊橋市東細谷町から豊明市阿野町を結び、沿線の8市1町を通過する延長72.7 kmの大規模バイパス事業で、高規格道路として整備している。 一般国道23号蒲郡バイパスは、高規格道路名豊道路の一部を構成し、交通渋滞の緩和、物流効率化、災害に強い道路機能の確保等を目的とした延長15.0 kmのバイパス事業である。						
H9年度事業化 H19年度事業化	H3年度都市計画決定		H15年度用地着手		H18年度工事着手		
全体事業費	1,467億円	事業進捗率 (令和4年3月末時点)	約72%	供用済延長	5.9 km		
計画交通量	60,100台/日						
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 5.3 (2.8)	総費用 (残事業)/(事業全体) 986/11,574億円 事業費：690/9,785億円 維持管理費：296/1,356億円 更新費：/433億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 7,921/61,213億円 走行時間短縮便益：7,217/57,770億円 走行経費減少便益：654/3,055億円 交通事故減少便益：51/388億円	基準年 令和4年			
感度分析の結果	【事業全体】交通量変動：B/C=4.8~5.8(交通量 ±10%) 事業費変動：B/C=5.3~5.3(事業費 ±10%) 事業期間変動：B/C=5.3~5.3(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、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線（名鉄バス）が存在する。 ・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 ・重要港湾（三河港）へのアクセス向上が見込まれる。 ③都市の再生 ・区画整理（蒲郡中部地区等）の沿道まちづくりとの連携がある。 ④国土・地域ネットワークの構築 ・高規格道路「名豊道路」の一部として、全区間が指定されている。 ⑤個性ある地域の形成 ・拠点開発プロジェクト（東三河地方拠点都市地域基本計画等）を支援する。 ・主要な観光地（豊川稲荷）へのアクセス向上が期待される。 ⑥安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設（豊橋市民病院）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（愛知県地域防災計画より）として位置づけられている。 ・一般国道1号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。 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

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23号岡崎バイパス・蒲郡バイパス・豊橋バイパス・豊橋東バイパスは、三河港等の重要港湾と西三河南部の主要生産拠点を結ぶ重要な東西軸である。本道路が整備されることで、物流拠点と生産拠点とのアクセス性が向上するとともに、国道1号の渋滞が緩和し、物流の効率化及び生産性の向上が図られることから、本県の国際競争力強化が期待される。さらに、発生が危惧される南海トラフ地震等の大規模災害時には、緊急輸送道路としての機能を有し、地域の安全・安心、国土強靱化の観点からも重要な道路である。一方、現状の一般国道23号の既供用区間では、暫定2車線区間において渋滞が発生しており、定時性が確保されていない状況である。そのため、令和6年度開通予定の蒲郡バイパス（豊川為当IC～蒲郡IC間）の一日も早い開通と暫定2車線区間の4車線化に向けて整備を加速するようお願いしたい。なお、事業実施にあたっては、一層のコスト縮減を図る等、より効率的な事業進捗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

・対応方針（原案）は妥当である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・一般国道23号蒲郡バイパスは、蒲郡IC～幸田芦谷ICが平成9年度、豊川為当IC～蒲郡ICが平成19年度に事業化し、延長5.9kmが暫定2車線で開通している。
- ・蒲郡市街地を通過する国道23号や、蒲郡バイパスに並行する国道1号では、渋滞損失時間が愛知県平均を大きく超える区間が存在し、交通渋滞が著しい状況である。
- ・三河地域は、東海・東南海地震等の大規模地震の発生が予測される地域である。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・事業進捗率は約72%（令和4年3月末時点）。用地取得率は約99%（令和4年3月末時点）。
- ・蒲郡IC～幸田芦谷IC間（延長5.9km）は、平成25年度に暫定2車線供用済み。
- ・豊川為当IC～蒲郡IC間（延長9.1km）は、設計協議、用地買収を推進し、工事を推進する。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・豊川為当IC～蒲郡市IC間（延長9.1km）は、令和6年度の開通に向けて工事を推進。

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。

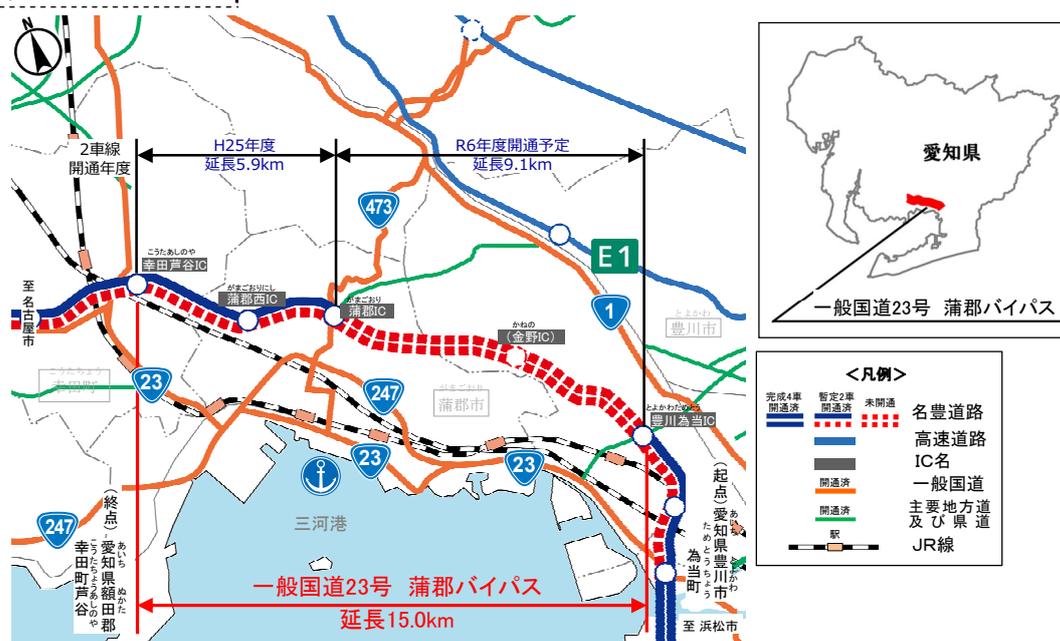
対応方針

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の。

再評価結果（令和5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23号 豊橋バイパス		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	白：愛知県豊橋市野依町 至：愛知県豊川市為当町		延長	17.6 km		
事業概要	一般国道23号名豊道路は、愛知県豊橋市東細谷町から豊明市阿野町を結び、沿線の8市1町を通過する延長72.7 kmの大規模バイパス事業で、高規格道路として整備している。 一般国道23号豊橋バイパスは高規格道路名豊道路及び豊橋浜松道路の一部を構成し、交通渋滞の緩和、物流効率化の支援、災害に強い道路機能の確保等を目的とした延長17.6 kmのバイパス事業である。					
S48年度事業化 H1年度事業化	S49年度都市計画決定 S61年度都市計画決定 H3年度都市計画決定	S50年度用地着手	S55年度工事着手			
全体事業費	1,707億円	事業進捗率 (令和4年3月末時点)	約85%	供用済延長	17.6 km	
計画交通量	65,600台/日					
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 5.3 (5.1) (残事業) 8.0 (8.3)	総費用 (残事業)/(事業全体) 986/11,574億円 (事業費：690/9,785億円) (維持管理費：296/1,356億円) (更新費：/433億円)	総便益 (残事業)/(事業全体) 7,921/61,213億円 (走行時間短縮便益：7,217/57,770億円) (走行経費減少便益：654/3,055億円) (交通事故減少便益：51/388億円)	基準年 令和4年		
感度分析の結果	【事業全体】交通量変動：B/C=4.8~5.8(交通量 ±10%) 【残事業】B/C=7.2~8.8(交通量 ±10%) 事業費変動：B/C=5.3~5.3(事業費 ±10%) B/C=7.5~8.6(事業費 ±10%) 事業期間変動：B/C=5.3~5.3(事業期間±20%) B/C=7.9~8.1(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、当該路線整備により利便性の向上が期待できるバス路線（豊鉄バス）が存在する。 ・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 ・重要港湾（三河港）へのアクセス向上が見込まれる。 ③都市の再生 ・区画整理（牟呂坂津地区等）の沿道まちづくりとの連携がある。 ④国土・地域ネットワークの構築 ・高規格道路「名豊道路」「豊橋浜松道路」の一部として、一部区間が指定されている。 ⑤個性ある地域の形成 ・拠点開発プロジェクト（東三河地方拠点都市地域基本計画等）を支援する。 ・主要な観光地（豊川稲荷）へのアクセス向上が期待される。 ⑥安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設（豊橋市民病院）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（愛知県地域防災計画より）として位置づけられている。 ・一般国道1号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。 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

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23号岡崎バイパス・蒲郡バイパス・豊橋バイパス・豊橋東バイパスは、三河港等の重要港湾と西三河南部の主要生産拠点を結ぶ重要な東西軸である。本道路が整備されることで、物流拠点と生産拠点とのアクセス性が向上するとともに、国道1号の渋滞が緩和し、物流の効率化及び生産性の向上が図られることから、本県の国際競争力強化が期待される。さらに、発生が危惧される南海トラフ地震等の大規模災害時には、緊急輸送道路としての機能を有し、地域の安全・安心、国土強靱化の観点からも重要な道路である。一方、現状の一般国道23号の既供用区間では、暫定2車線区間において渋滞が発生しており、定時性が確保されていない状況である。

そのため、令和6年度開通予定の蒲郡バイパス（豊川為当IC～蒲郡IC間）の一日も早い開通と暫定2車線区間の4車線化に向けて整備を加速するようお願いしたい。

なお、事業実施にあたっては、一層のコスト縮減を図る等、より効率的な事業進捗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

- ・対応方針（原案）は妥当である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・一般国道23号豊橋バイパスは、大崎IC～豊川為当ICが昭和48年度、野依IC～大崎ICが平成元年度に事業化し、全線暫定2車線で開通済みであり、うち9.4kmが完成4車線開通している。
- ・豊橋バイパスに並行する国道1号は、渋滞損失時間が愛知県平均を大きく超える区間が多数存在し、交通渋滞が著しい状況である。
- ・三河港は、自動車輸出台数は10年連続全国2位であり、三河港の輸出額うち機械類及び輸送用機器9割を占め、今後取扱量の増大に備えAI等を活用した輸送の高度化を検討している。
- ・三河地域は、東海・東南海地震等の大規模地震の発生が予測される地域である。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・事業進捗率は約85%（令和4年3月末時点）。用地取得率は100%（令和4年3月末時点）。
- ・野依IC～豊川為当IC間（延長17.6km）全線は、平成24年度に暫定2車線供用済み。
- ・大崎IC～前芝IC間（延長9.4km）は、平成25年度に完成4車線供用済み。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・野依IC～大崎IC間（延長4.0km）は4車線化に向けて、整備を推進。

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。

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。

再評価結果（令和5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23号 豊橋東バイパス		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	白：愛知県豊橋市東細谷町 至：愛知県豊橋市野依町			延長	9.2 km	
事業概要	<p>一般国道23号名豊道路は、愛知県豊橋市東細谷町から豊明市阿野町を結び、沿線の8市1町を通過する延長72.7 kmの大規模バイパス事業で、高規格道路として整備している。</p> <p>一般国道23号豊橋東バイパスは、高規格道路豊橋浜松道路の一部を構成し、交通渋滞の緩和、物流効率化の支援、災害に強い道路機能の確保等を目的とした延長9.2 kmのバイパス事業である。</p>					
H4年度事業化	S61年度都市計画決定	H7年度用地着手	H14年度工事着手			
全体事業費	489億円	事業進捗率 (令和4年3月末時点)	約91%	供用済延長	9.2 km	
計画交通量	47,100台/日					
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 5.3 (5.7)	総費用 (残事業)/(事業全体) 986/11,574億円 事業費：690/9,785億円 維持管理費：296/1,356億円 更新費：/433億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 7,921/61,213億円 走行時間短縮便益：7,217/57,770億円 走行経費減少便益：654/3,055億円 交通事故減少便益：51/388億円	基準年 令和4年		
感度分析の結果	<p>【事業全体】交通量変動：B/C=4.8~5.8(交通量±10%) 【残事業】B/C=7.2~8.8(交通量±10%)</p> <p>事業費変動：B/C=5.3~5.3(事業費±10%) B/C=7.5~8.6(事業費±10%)</p> <p>事業期間変動：B/C=5.3~5.3(事業期間±20%) B/C=7.9~8.1(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、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線（豊鉄バス）が存在する。 ・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。 <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・重要港湾（三河港）へのアクセス向上が見込まれる。 <p>③都市の再生</p> <ul style="list-style-type: none"> ・区画整理（牟呂坂津地区等）の沿道まちづくりとの連携がある。 <p>④国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高規格道路「豊橋浜松道路」の一部として、全区間が指定されている。 <p>⑤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（東三河地方拠点都市地域基本計画等）を支援する。 ・主要な観光地（豊川稲荷）へのアクセス向上が期待される。 <p>⑥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（豊橋市民病院）へのアクセス向上が見込まれる。 <p>⑦災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・第一次緊急輸送路（愛知県地域防災計画より）として位置づけられている。 ・一般国道1号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。 <p>⑧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>⑨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

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23号岡崎バイパス・蒲郡バイパス・豊橋バイパス・豊橋東バイパスは、三河港等の重要港湾と西三河南部の主要生産拠点を結ぶ重要な東西軸である。本道路が整備されることで、物流拠点と生産拠点とのアクセス性が向上するとともに、国道1号の渋滞が緩和し、物流の効率化及び生産性の向上が図られることから、本県の国際競争力強化が期待される。さらに、発生が危惧される南海トラフ地震等の大規模災害時には、緊急輸送道路としての機能を有し、地域の安全・安心、国土強靱化の観点からも重要な道路である。一方、現状の一般国道23号の既供用区間では、暫定2車線区間において渋滞が発生しており、定時性が確保されていない状況である。

そのため、令和6年度開通予定の蒲郡バイパス（豊川為当IC～蒲郡IC間）の一日も早い開通と暫定2車線区間の4車線化に向けて整備を加速するようお願いしたい。

なお、事業実施にあたっては、一層のコスト縮減を図る等、より効率的な事業進捗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

・対応方針（原案）は妥当である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・一般国道23号豊橋東バイパスは、平成4年度に事業化し、全線暫定2車線で開通している。
- ・豊橋東バイパスに並行する国道1号は、渋滞損失時間が愛知県平均を大きく超える区間が多数存在し、交通渋滞が著しい状況である。
- ・三河港は、自動車輸出台数は10年連続全国2位であり、三河港の輸出額うち機械類及び輸送用機器9割を占め、今後取扱量の増大に備えA1等を活用した輸送の高度化を検討している。
- ・三河地域は、東海・東南海地震等の大規模地震の発生が予測される地域である。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・事業進捗率は約91%（令和4年3月末時点）。用地取得率は100%（令和4年3月末時点）。
- ・豊橋東IC～野依IC間（延長9.2km）全線は、平成25年度に暫定2車線供用済み。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・豊橋東IC～野依IC間（延長9.2km）は、4車線化に向けて整備を推進。

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。

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。

再評価結果（令和5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 美濃加茂バイパス			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：岐阜県美濃加茂市太田町 至：岐阜県加茂郡川辺町石神				延長	9.4 km		
事業概要	一般国道41号美濃加茂バイパスは、岐阜県美濃加茂市太田町から加茂郡川辺町石神に至る延長9.4 kmのバイパスである。 美濃加茂バイパスに並行する国道21号、県道371号（旧国道41号現道）には、主要渋滞箇所や事故危険区間の課題があり、本事業により、交通渋滞の緩和、交通事故の減少等の効果を見込んでいる。							
S49年度事業化	S49年度都市計画決定	S53年度用地着手	S58年度工事着手					
	S55年度都市計画決定							
全体事業費	645億円	事業進捗率 (令和4年3月末時点)	約78%	供用済延長	9.4 km			
計画交通量	29,900 台/日							
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体)	1.8	総費用 (残事業)/(事業全体)	142/1,358億円		総便益 (残事業)/(事業全体)	363/2,386億円	基準年 令和4年
	(残事業)	2.6	事業費	106/1,248億円		走行時間短縮便益	326/2,084億円	
			維持管理費	36/110億円		走行経費減少便益	27/230億円	
						交通事故減少便益	9.3/72億円	
感度分析の結果	【全体事業】交通量変動：B/C=1.6~1.9(交通量 ±10%) 【残事業】B/C=2.3~2.8(交通量 ±10%) 事業費変動：B/C=1.7~1.8(事業費 ±10%) B/C=2.4~2.8(事業費 ±10%) 事業期間変動：B/C=1.7~1.8(事業期間±20%) B/C=2.4~2.7(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。 ・利便性の向上が期待できるバス路線（美濃加茂市コミュニティバス、川辺町福祉バス）が存在する。 ・特急停車駅（美濃太田駅）へのアクセス向上が見込まれる。 ・その他の空港（名古屋飛行場）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 ・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 ・拠点開発プロジェクト（美濃加茂市立地適正化計画）、地域連携プロジェクト（みのかも定住自立圏第3次共生ビジョン）を支援する。 ・主要観光地（ぎふ清流里山公園、リバーポートパーク美濃加茂、ロックタウンプラザ）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（中濃厚生病院）へのアクセス向上が見込まれる。 ⑤災害への備え ・第一次緊急輸送路として位置づけられている。 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

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。

一般国道41号美濃加茂バイパスは、主要渋滞箇所や事故危険区間の課題があり、整備により、交通渋滞の緩和、交通事故の減少等の効果をもたらす重要な道路と考えていることから、引き続き早期完成に向けた事業の推進をお願いします。

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

・対応方針（原案）は妥当である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・一般国道21号坂祝バイパスが平成28年3月に開通している。
- ・一般国道21号坂祝バイパスの開通後、美濃加茂バイパスでは、平面4車線供用している太田町交差点付近の交通量が増加し、朝夕ピーク時に著しい渋滞が発生している。（最大渋滞長230m：令和3年2月17日 18時台）
- ・美濃加茂市は美濃加茂バイパス全線開通後、周辺町村と「みのかも定住自立圏」に関する協定を締結し、圏域全体の活性化、人口定住を図っている。
- ・美濃加茂バイパスの整備進展に伴い、沿線地域では多くの企業立地に伴い工場事業所数等が増加し、人口が増加するなど地域経済が発展している。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・事業進捗率約78%（令和4年3月末時点）、用地取得率約100%（令和4年3月末時点）。
- ・平成24年度までに全線暫定2車線開通済み、平成26年3月に太田町周辺が4車線で開通済み。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・関連する周辺事業の整備状況や、美濃加茂市周辺における将来ネットワークの検討状況を踏まえ、完成4車線化に向けた調査設計を推進する。

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

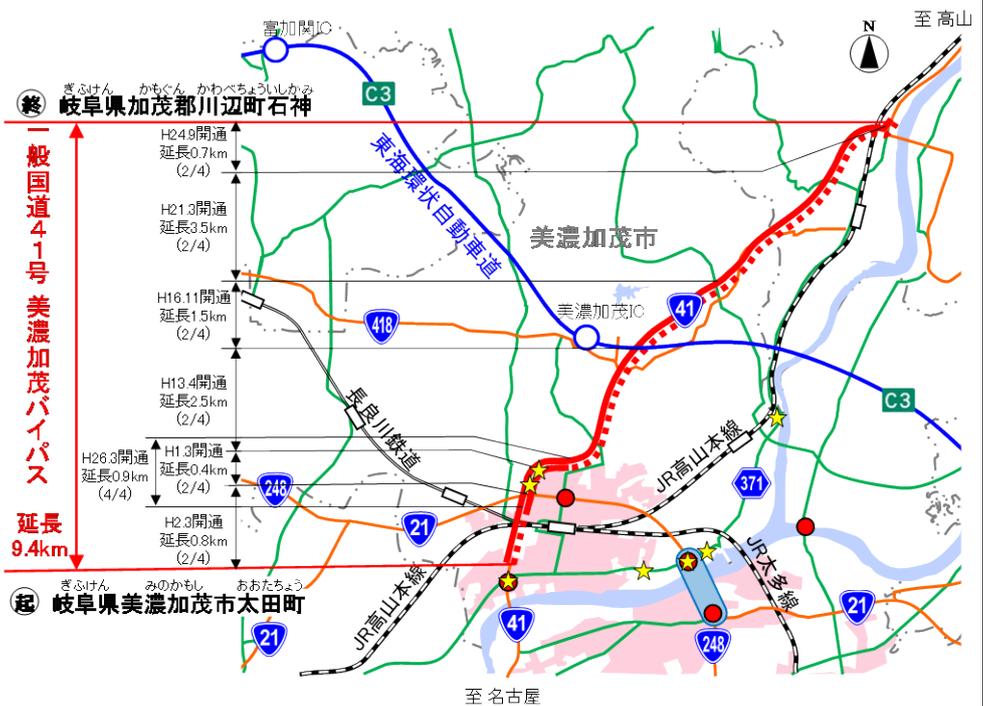
対応方針決定の理由

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



凡 例	
	4車線
	2車線
	美濃加茂バイパス
	高規格道路
	一般国道
	地方道
	市街化区域
	主要渋滞箇所
	主要渋滞区間
	鉄道(JR)
	鉄道(私鉄)
	事故危険区間



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

再評価結果（令和5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 関ヶ原バイパス		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：岐阜県不破郡垂井町日守 至：岐阜県不破郡関ヶ原町今須			延長	10.4 km	
事業概要	一般国道21号関ヶ原バイパスは、岐阜県不破郡垂井町日守から不破郡関ヶ原町今須に至る延長10.4 kmのバイパスである。 国道21号現道には、主要渋滞箇所や事故危険区間、急勾配区間の課題があり、本事業は、課題解決のために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、災害に強い道路機能の確保、観光産業の活性化等の効果を見込んでいる。					
S47年度事業化	S54年度都市計画決定	S55年度用地着手	S58年度工事着手			
全体事業費	440億円	事業進捗率 (令和4年3月末時点)	約58%	供用済延長	6.0 km	
計画交通量	14,700 台/日					
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 0.92 (残事業) 1.5	総費用 (残事業)/(事業全体) 189/985億円 〔事業費：140/915億円 維持管理費：49/69億円〕	総便益 (残事業)/(事業全体) 288/909億円 〔走行時間短縮便益：257/788億円 走行経費減少便益：26/112億円 交通事故減少便益：4.8/9.2億円〕	基準年	令和4年	
感度分析の結果	【全体事業】交通量変動：B/C=0.83~1.02(交通量 ±10%) 事業費変動：B/C=0.91~0.94(事業費 ±10%) 事業期間変動：B/C=0.85~0.93(事業期間±20%) 【残事業】B/C=1.4~1.7(交通量 ±10%) B/C=1.4~1.6(事業費 ±10%) B/C=1.4~1.5(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。 ・現道等の旅行速度の改善が期待される。 ・現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線（名阪近鉄バス、関ヶ原町ふれあいバス）が存在する。 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（大垣市、彦根市）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（大垣市）へのアクセス向上が見込まれる。 ③個性ある地域の形成 ・地域連携プロジェクト（関ヶ原古戦場ランドデザイン）を支援する。 ・主要観光地（伊吹山ドライブウェイ）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（大垣市民病院）へのアクセス向上が見込まれる。 ⑤災害への備え ・第一次緊急輸送路（岐阜県地域防災計画より）として位置づけられている。 ・現道等の防災点検箇所（岐阜県不破郡関ヶ原町日守～今須間）を迂回することができる。 ・現道等の予防的通行規制区間（山中峠）を迂回することができる。 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。					

・現道等の騒音レベルの改善が期待される。

関係する地方公共団体等の意見

地域から頂いた意見主な意見等：

・国道21号岐阜・滋賀バイパス建設促進期成同盟会が早期整備を要望。

岐阜県知事の意見：

・対応方針（原案）案のとおり、本事業の継続について異存ありません。

・一般国道21号関ヶ原バイパスの整備により、豪雪時の山中峠を回避することが可能となり、災害に強い道路機能の確保が期待されることから、引き続き早期完成に向けた事業の推進をお願いします。

・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

・対応方針（原案）は妥当である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

・国道21号現道の関ヶ原西町交差点付近は信号交差点が連続し、渋滞損失時間が45.9万人時間/年kmと大きくなっている。

・関ヶ原バイパスに並行する国道21号現道には事故危険区間が3箇所存在し、渋滞や追越に起因すると考えられる正面衝突・追突の事故が約6割を占めている。

・関ヶ原付近では降雪量が平均約115cm/年と周辺地域と比較しても多く、国道21号現道の山中峠（約2km）は、縦断勾配が6.0%を超える箇所が存在するため、大雪時に立ち往生等が起こりやすい区間として「予防的通行規制区間」に指定されている。

・関ヶ原町では、関ヶ原のブランド力を活かした地域活性化と歴史資産の継承に向けて、平成27年3月に「関ヶ原古戦場ランドデザイン」を策定し、関ヶ原古戦場の保全および再整備に取り組んでおり、ハード面での整備が概成している。

・令和4年8月に岐阜県知事と滋賀県知事との懇談会において、戦国時代の史跡をつなぐ「広域観光ループ」が提案されるとともに、10月には、関ヶ原町と滋賀県の3市が観光振興に関する新たな連携協定を結び観光ツアーを企画するなどハード面を活かす取り組みが始まっている。

事業の進捗状況、残事業の内容等

・事業進捗率は約58%、用地進捗率は約85%（令和4年3月末時点）

・不破郡垂井町日守～関ヶ原町玉間（延長6.0km）は、暫定2車線で開通済み。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

・不破郡関ヶ原町玉～関ヶ原町今須間について、近年の大雪による地域への影響等を踏まえ調査設計を推進する。

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。

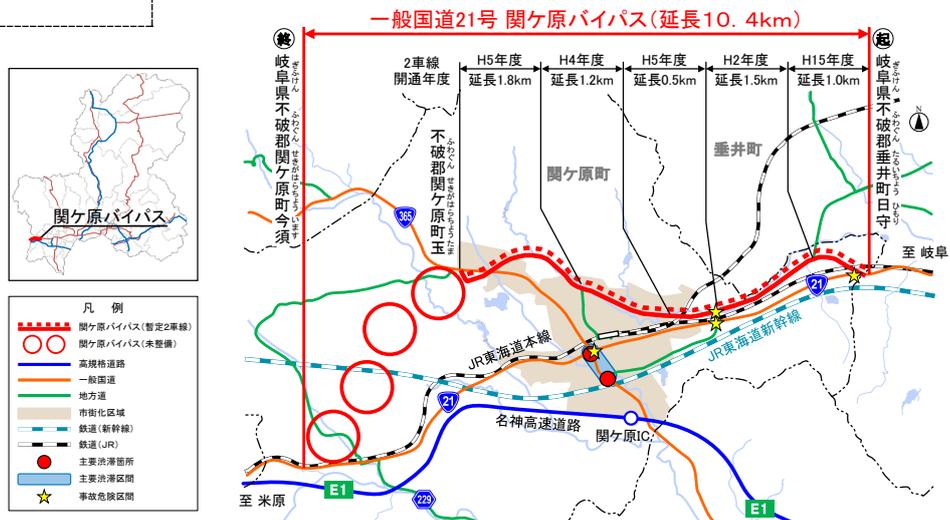
対応方針

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。

再評価結果（令和5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 桑名東部拡幅		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：三重県桑名市長島町又木 至：三重県桑名市北浜町			延長	3.9 km	
事業概要	<p>一般国道1号桑名東部拡幅は、三重県桑名市長島町又木から同市北浜町に至る延長約3.9 kmの道路拡幅事業であり、災害に強い道路機能の確保、交通渋滞の緩和等を目的に計画された道路である。</p> <p>桑名東部拡幅区間には、主要渋滞箇所（3箇所）や特殊車両の自由走行制限区間等の課題があり、本事業は課題解決のために拡幅整備等を行うことで、災害に強い道路機能の確保、物流効率化の支援、交通渋滞の緩和等の効果を見込んでいる。</p>					
S51年度事業化	S60年度都市計画決定	S63年度用地着手	H18年度工事着手			
全体事業費	633億円	事業進捗率 (令和4年3月末時点)	約53%	供用済延長	0.0 km	
計画交通量	40,500 台/日					
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.2 (残事業) 3.2	総費用 (残事業)/(事業全体) 253/691億円 事業費：242/681億円 維持管理費：11/11億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 798/798億円 走行時間短縮便益：664/664億円 走行経費減少便益：129/129億円 交通事故減少便益：4.6/4.6億円	基準年 令和4年		
感度分析の結果	<p>【全体事業】交通量変動：B/C=1.05~1.2(交通量 ±10%) 【残事業】B/C=2.9~3.4(交通量 ±10%)</p> <p>事業費変動：B/C=1.1~1.2(事業費 ±10%) B/C=2.9~3.5(事業費 ±10%)</p> <p>事業期間変動：B/C=0.99~1.3(事業期間±20%) B/C=2.8~3.6(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（国道1号）の旅行速度の改善が見込まれる。 ・利便性の向上が期待できるバス路線（三重交通）が存在する。 <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道（国道1号）における総重量25tの車両が通行できない区間の解消が見込まれる。 <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"> ・主要観光地（ナガシマリゾート等）へのアクセス向上が期待される。 <p>⑤災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・第一次緊急輸送路（三重県緊急輸送道路ネットワーク計画）として位置づけられている。 ・架替の必要のある老朽橋梁（伊勢大橋）における通行規制の解消が見込まれる。 <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	<p>地域から頂いた主な意見等：</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国道1号桑名東部拡幅事業促進期成同盟会から早期整備の要望 					

三重県知事からの意見：

- ・ 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。
- ・ 本事業は、老朽化著しい伊勢大橋の架け替えとあわせて、国道1号の交通渋滞の緩和、災害に強い道路機能の確保及び物流効率化や観光振興の支援を図るための重要な4車線化事業です。
- ・ 今後も引き続き、本県と十分な調整をしていただき、早期4車線化に向けた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

- ・ 対応方針（原案）は妥当である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・ 伊勢大橋は、昭和9年度に竣工し上部工のたわみが見られ、雨水・塩害の影響による老朽化が進行しており、また洪水や高潮、南海トラフ地震により発生が想定される津波に対して桁下高が十分に確保されていないため脆弱な状況にある。
- ・ 近年、四日市港における外貿コンテナの取扱量が増加傾向（R2コロナ禍を除く）にあり、需要の増加や大型船舶への対応を目的とした霞ヶ浦地区国際物流ターミナルの整備が着手されるなど、四日市港の機能強化が進められている。
- ・ 桑名東部拡幅区間で発生するkmあたりの渋滞損失時間は、三重県内国道平均の約6.4倍に相当する。
- ・ 本事業区間近傍の主要観光資源には、近隣の愛知・岐阜県（約6割）や近畿方面等の遠方地（約4割）からも来訪している。
- ・ 東海環状自動車道の西回り区間の開通により岐阜県・北陸方面からの観光客の増加が期待される。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・ 事業進捗率約53%、用地取得率約61%（令和4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

- ・ 伊勢大橋架替関連区間（延長2.1km）の早期開通に向けて、橋梁下部工事および長島地区にて改良工事を推進する。

施設の構造や工法の変更等

- ・ 3次元モデル（BIM/CIM）を構築・活用することで、事業の効率化・高度化を図っていく。
- ・ UAVによる空撮写真を3次元化し必要盛土量を自動算出する事で、従来の測量や盛土量の算出に必要な作業を省力化し、効率化に取り組んでいく。
- ・ 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



開通済		未開通		開通済		未開通		凡例	
桑名東部拡幅	高速道路	一般国道	主要地方道	主要渋滞箇所	重要物流道路のうち	重要物流道路	特殊車両自由走行制限区間		

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

再評価結果（令和5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417号 <small>かんむりやまとうげ</small> 冠山峠道路	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：岐阜県揖斐郡揖斐川町塚奥山 至：福井県今立郡池田町田代	延長	7.8km		
事業概要					
<p>一般国道417号は、岐阜県大垣市を起点とし、福井県南条郡南越前町を終点とする道路であり、このうち、福井県と岐阜県の県境に当たる冠山峠付近は、交通不能区間となっており、代替路として線形不良箇所や冬期通行止のある林道が利用されている。</p> <p>冠山峠道路は、岐阜県揖斐郡揖斐川町塚奥山から福井県今立郡池田町田代を結ぶ7.8km道路で、岐阜県・福井県の交通不能区間の解消を図り、安全・安心な交通を確保することを目的に計画された道路である。</p>					
H15年度事業化		H-年度都市計画決定		H20年度工事着手	
H19年度用地着手		事業進捗率 (令和4年3月末時点)		供用済延長	
全体事業費		323億円		約81% -km	
地域の防災面の課題					
<ul style="list-style-type: none"> ・ 福井県と岐阜県をつなぐ国道417号のうち冠山峠付近（L=7.6km）が唯一の通行不能区間。 ・ 国道の代替路である林道（林道塚線、林道冠山線）は冬期や悪天候時には全面通行止めになる。 ・ 周辺の道路も通行不能区間が多く、道路ネットワークが脆弱。 ・ 一般国道417号の代替路である林道（林道塚線、林道冠山線）は、道幅が狭く、急カーブ・急勾配が連続している。 ・ 急カーブ箇所は73箇所存在し、過去に大型車の脱輪による交通障害が発生している。 					
課題を踏まえた対策・事業内容					
<ul style="list-style-type: none"> ・ 自動車通行不能区間、冬期通行止区間を解消するとともに、土砂崩落による通行止めを回避する対策としてトンネルを主体とした別線整備で計画。 ・ 当該区間は急峻な地形で、代替路となっている林道には線形不良箇所が多数存在するため、林道を拡幅しても、幹線道路の代替路としての機能は不十分。 ・ 当該事業は、急峻な地形に位置し、既存の林道の拡幅が困難であることから、トンネル、橋梁を主体とした新設ルートで計画し、雪崩等の雪害を受けやすい斜面を避けていることから防災面から見て技術的に妥当である。（大災害時における広域陸路に関する有識者会議 H25.10.28）。 					
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 464億円 (残事業 464億円)				96/398億円 事業費 49/352億円 維持管理費：47/47億円	
②災害による被害の回避 ・ 災害時の代替路の確保。					
③交通不能区間の解消 ・ 国道417号における交通不能区間（L=7.6km）を解消する。					
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等					
<ul style="list-style-type: none"> ・ 令和4年11月冠山峠道路（国道417号）建設促進期成同盟会（大垣市長、鯖江市長、池田町長、揖斐川町長）より整備促進の要望を受けている。 					
福井県知事の意見					
<p>一般国道417号冠山峠道路の対応方針（原案）案「事業継続」については、異存ない。</p> <p>冠山峠道路は、岐阜県境部の交通不能区間を解消し、日本海側と太平洋側を結ぶ災害・物流ネットワークを形成するとともに、岐阜・福井両県の産業・観光振興や交流拡大等に大きく寄与し、北陸新幹線福井・敦賀開業の効果を広域に波及させる重要な道路である。そのため、令和5年内と示されている全線の開通について、1日でも早く実現いただきたい。</p>					

事業費増は県の財政運営に与える影響が大きいことから、コスト削減を図るとともに、交付税措置率の高い「国土強靱化」予算を増やすなど、地方負担の軽減を図っていただきたい。

岐阜知事の意見：

対応方針（原案）案のとおり、本事業の継続について異存ありません。

一般国道417号冠山峠道路の整備により、本路線で唯一の通行不能区間が解消され県境の道路ネットワークが確保されることから、引き続き早期完成に向けた事業の推進をお願いします。

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

審議の結果「一般国道417号冠山峠道路」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417号冠山峠付近は、依然として、自動車交通不能区間となっている。また、代替路となっている林道では、依然として、土砂崩れが多発し、冬期通行止となっている。

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100%、事業進捗率約81%（令和4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

事業の実施にあたり、新技術・新工法の活用等によりコスト削減に努める。

対応方針

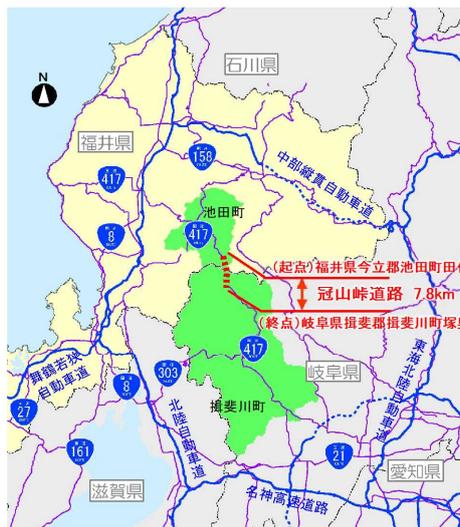
事業継続

対応方針決定の理由

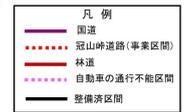
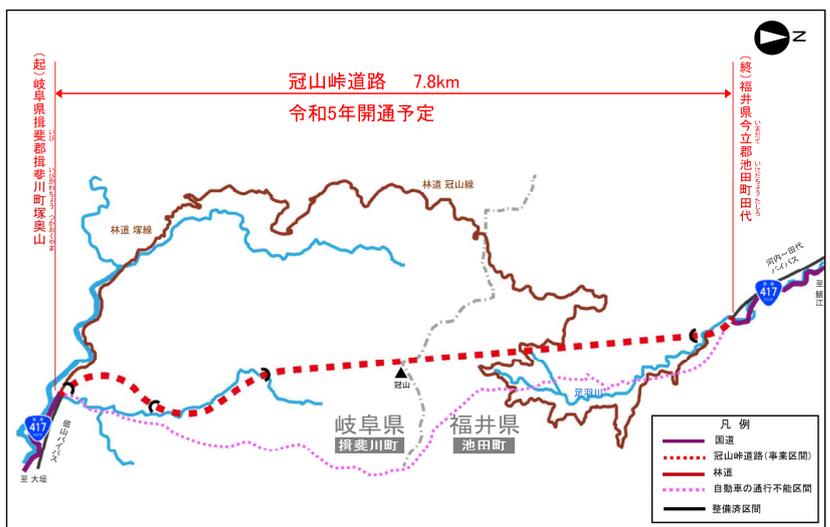
以上の状況を勘案すれば、事業の必要性は変化なく、防災面の効果が見込まれる。

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5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 <small>おおのあぶらさかどうろ</small> <small>おおの</small> <small>おおのひがし</small> 大野油坂道路（大野・大野東 区間）	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：福井県大野市中津川 至：福井県大野市下唯野				延長 5.5km
事業概要 中部縦貫自動車道は、長野県松本市を起点に、飛騨、奥越地方を通過し、福井県に至る約160kmの高規格道路（自動車専用道路）であり、中央自動車道長野線、東海北陸自動車道、北陸自動車道を相互に連絡して広域交通の円滑化を図ることを目的としている。 大野油坂道路は、中部縦貫自動車道の福井県域を構成し、高速道路ネットワークの形成、災害時の代替路の確保、異常気象時の交通の確保を目的とした自動車専用道路である。				
H27年度事業化	H一年度都市計画決定 (H一年度変更)	H30年度用地着手	R1年度工事着手	
全体事業費	255億円	事業進捗率 (令和4年3月末時点)	約70%	供用済延長 -km
計画交通量	11,100台/日			
費用対効果 分析結果	B/C	総費用	総便益	基準年
	(事業全体) 1.2 (1.8) (残事業) 5.7 (8.4)	(残事業)/(事業全体) 745/7,471億円 事業費：533/6,631億円 維持管理費：212/718億円 更新費：/123億円	(残事業)/(事業全体) 4,249/8,823億円 走行時間短縮便益：3,936/8,202億円 走行経費減少便益：270/519億円 交通事故減少便益：43/102億円	令和4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=5.1~6.3(交通量 ±10%) 事業費：B/C=1.2~1.2(事業費 ±10%) 事業費：B/C=5.3~6.1(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=5.7~5.9(事業期間±20%)				
事業の効果等 ①高速道路ネットワークの形成 ・中部縦貫自動車道の整備により、大野市と中京圏の新たな高速ルートが形成され、物流搬送等の信頼性が向上。 ・既存ネットワーク（東海北陸自動車道、中央自動車道）を相互に連絡する高速道路ネットワークが新たに形成され、福井市と首都圏のアクセスが大幅に向上。 ②災害時の代替路の確保 ・北陸自動車道では、豪雨や豪雪等による通行止めが、過去8年間で255回発生。 ・中部縦貫自動車道の整備により、北陸自動車道が通行止めとなった場合、中部縦貫自動車道～東海北陸自動車道経由のルートが機能することにより、災害時の代替路が確保される。 ③異常気象時の交通の確保 ・大野油坂道路と並行する国道158号は、過去18年間で大雨、積雪、土砂災害等による通行止めが異常気象時事前通規制区間を中心に67回発生。また、同区間内には、線形不良箇所が18箇所存在。 ・大野油坂道路の整備により、異常気象時事前通行規制区間や平面線形の厳しい現道の通行を避けるとともに、事業区間内における異常気象時の交通に確保が期待。 ④観光周遊機能の向上 ・中部縦貫自動車道（永平寺大野道路）の開通に伴い、沿線地域の観光客数が大幅に増加。 ・永平寺大野道路沿線にある「恐竜博物館」は多方面から観光客が来訪している一方で、大野油坂道路の沿線の「道の駅 九頭竜」に訪れる観光客は中京地域に集中し、周遊コースが連続していない状況。 ・大野油坂道路の開通により、東西の周遊機能が向上し、大野油坂道路沿線の観光施設等への観光客数の増加が期待。 ⑤高度医療機関へのアクセス向上 ・大野市役所和泉支所周辺から第三次救急医療施設の福井県立病院には、永平寺大野道路を利用して救				

急搬送。

- ・大野油坂道路の開通により、搬送時間の短縮、定時性の確保、走行時の揺れの減少による患者、救急隊員の負担軽減が期待。

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

- ・令和4年8月 大野・勝山地区広域行政事務組合（勝山市長、大野市長、大野・勝山地区広域行政事務組合議長、副議長）より、早期開通の要望を受けている。
- ・令和4年10月 中部縦貫自動車道大野油坂道路整備促進連絡協議会（大野市長、大野市議会議長、大野商工会議所会頭、大野市区長連合会会長他）より、早期全線開通の要望を受けている。
- ・令和4年11月 中部縦貫・北陸関東広域道路建設促進同盟会（岐阜県、福井県、石川県、富山県、長野県、山梨県）より、整備促進の要望を受けている。
- ・令和4年11月 福井県議会高規格道路建設促進議員連盟より、早期全線開通の要望を受けている。
- ・令和4年11月 中部縦貫自動車道建設促進福井県協議会（福井県、福井市、大野市、勝山市、永平寺町）より、早期全線開通の要望を受けている。

福井県知事の意見

一般国道158号大野油坂道路の対応方針（原案）案「事業継続」については、異存ない。

大野油坂道路は、太平洋側と日本海側を連結する広域道路ネットワークの一部であり、災害時には広域的な迂回路として大きな効果を発揮するとともに、中京圏・関西圏と北陸圏を結び、産業・観光振興等に大きく寄与する極めて重要な道路である。そのため、令和8年春と示されている全線の開通について、1日でも早く実現いただきたい。

また、事業費を精査されている大野油坂道路（和泉・油坂区間）について、今後、事業費増が生じるのであれば、その規模や要因を早急に示していただくとともに、突発的に事業費増が生じる事態を防ぐため、事業費等の監理体制の更なる改善をお願いしたい。

事業費増は県の財政運営に与える影響が大きいことから、コスト縮減を図るとともに、交付税措置率の高い「国土強靱化」予算を増やすなど、地方負担の軽減を図っていただきたい。

事業評価監視委員会の意見

審議に結果、「一般国道158号大野油坂道路（大野・大野東区間）」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

沿線地域は、人口は減少傾向にあるが、自動車保有台数は増加傾向にあり、自動車への依存が高い傾向は当初計画時点と大きな変更はなく、事業採択の際の前提となっている需要の見込みや地元情勢の変化等に大きな変更はない。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成27年度事業化、用地進捗率100%、事業進捗率70%（令和4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

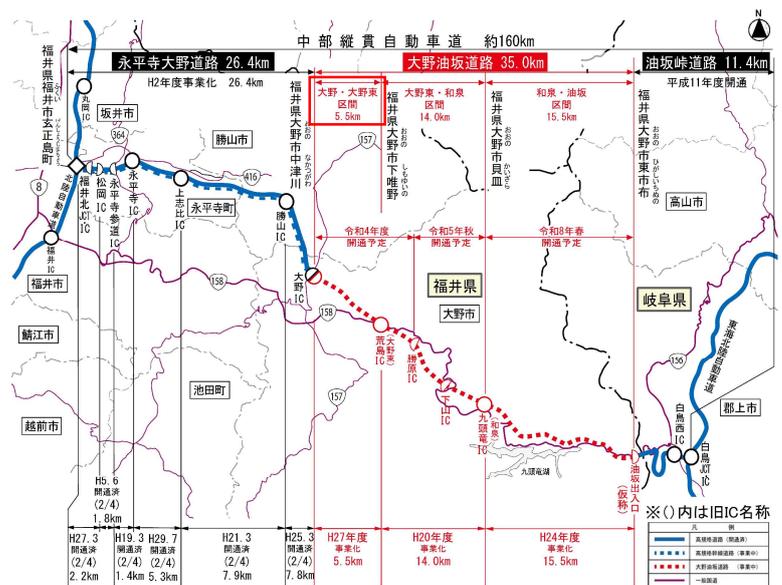
以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

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、表示桁数の関数で内訳の合計と一致しないことがある。

※B/Cは一体評価での値で、括弧内は個別評価の値である。

再評価結果（令和5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 <small>おおのあぶらさかどうろ おおのひがし いずみ</small> 大野油坂道路（大野東・和泉区間）	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：福井県大野市下唯野 <small>おおの しもゆいの</small> 至：福井県大野市貝皿 <small>おおの かいざら</small>	延長 14.0km				
事業概要 中部縦貫自動車道は、長野県松本市を起点に、飛騨、奥越地方を通過し、福井県に至る約160kmの高規格道路（自動車専用道路）であり、中央自動車道長野線、東海北陸自動車道、北陸自動車道を相互に連絡して広域交通の円滑化を図ることを目的としている。 大野油坂道路は、中部縦貫自動車道の福井県域を構成し、高速道路ネットワークの形成、災害時の代替路の確保、異常気象時の交通の確保を目的とした自動車専用道路である。					
H20年度事業化	H一年度都市計画決定 (H一年度変更)	H24年度用地着手	H26年度工事着手		
全体事業費	1,083億円	事業進捗率 (令和4年3月末時点)	約88%	供用済延長	- km
計画交通量	11,200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 (2.0) (残事業) 5.7 (10.1)	(残事業)/事業全体 745/7,471億円 事業費：533/6,631億円 維持管理費：212/718億円 更新費：/123億円	(残事業)/事業全体 4,249/8,823億円 走行時間短縮便益：3,936/8,202億円 走行経費減少便益：270/519億円 交通事故減少便益：43/102億円	令和4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%) 事業費：B/C=1.2~1.2(事業費 ±10%) 事業期間：B/C=1.2~1.3(事業期間±20%) 【残事業】交通量：B/C=5.1~6.3(交通量 ±10%) 事業費：B/C=5.3~6.1(事業費 ±10%) 事業期間：B/C=5.7~5.9(事業期間±20%)					
事業の効果等 ①高速道路ネットワークの形成 ・中部縦貫自動車道の整備により、大野市と中京圏の新たな高速ルートが形成され、物流搬送等の信頼性が向上。 ・既存ネットワーク（東海北陸自動車道、中央自動車道）を相互に連絡する高速道路ネットワークが新たに形成され、福井市と首都圏のアクセスが大幅に向上。 ②災害時の代替路の確保 ・北陸自動車道では、豪雨や豪雪等による通行止めが、過去8年間で255回発生。 ・中部縦貫自動車道の整備により、北陸自動車道が通行止めとなった場合、中部縦貫自動車道～東海北陸自動車道経由のルートが機能することにより、災害時の代替路が確保される。 ③異常気象時の交通の確保 ・大野油坂道路と並行する国道158号は、過去18年間で大雨、積雪、土砂災害等による通行止めが異常気象時事前通規制区間を中心に67回発生。また、同区間内には、線形不良箇所が18箇所存在。 ・大野油坂道路の整備により、異常気象時事前通行規制区間や平面線形の厳しい現道の通行を避けるとともに、事業区間内における異常気象時の交通に確保が期待。 ④観光周遊機能の向上 ・中部縦貫自動車道（永平寺大野道路）の開通に伴い、沿線地域の観光客数が大幅に増加。 ・永平寺大野道路沿線にある「恐竜博物館」は多方面から観光客が来訪している一方で、大野油坂道路の沿線の「道の駅 九頭竜」に訪れる観光客は中京地域に集中し、周遊コースが連続していない状況。 ・大野油坂道路の開通により、東西の周遊機能が向上し、大野油坂道路沿線の観光施設等への観光客数の増加が期待。 ⑤高度医療機関へのアクセス向上 ・大野市役所和泉支所周辺から第三次救急医療施設の福井県立病院には、永平寺大野道路を利用して救					

急搬送。

- ・大野油坂道路の開通により、搬送時間の短縮、定時性の確保、走行時の揺れの減少による患者、救急隊員の負担軽減が期待。

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

- ・令和4年8月 大野・勝山地区広域行政事務組合（勝山市長、大野市長、大野・勝山地区広域行政事務組合議長、副議長）より、早期開通の要望を受けている。
- ・令和4年10月 中部縦貫自動車道大野油坂道路整備促進連絡協議会（大野市長、大野市議会議長、大野商工会議所会頭、大野市区長連合会会長他）より、早期全線開通の要望を受けている。
- ・令和4年11月 中部縦貫・北陸関東広域道路建設促進同盟会（岐阜県、福井県、石川県、富山県、長野県、山梨県）より、整備促進の要望を受けている。
- ・令和4年11月 福井県議会高規格道路建設促進議員連盟より、早期全線開通の要望を受けている。
- ・令和4年11月 中部縦貫自動車道建設促進福井県協議会（福井県、福井市、大野市、勝山市、永平寺町）より、早期全線開通の要望を受けている。

福井県知事の意見

一般国道158号大野油坂道路の対応方針（原案）案「事業継続」については、異存ない。

大野油坂道路は、太平洋側と日本海側を連結する広域道路ネットワークの一部であり、災害時には広域的な迂回路として大きな効果を発揮するとともに、中京圏・関西圏と北陸圏を結び、産業・観光振興等に大きく寄与する極めて重要な道路である。そのため、令和8年春と示されている全線の開通について、1日でも早く実現いただきたい。

また、事業費を精査されている大野油坂道路（和泉・油坂区間）について、今後、事業費増が生じるのであれば、その規模や要因を早急に示していただくとともに、突発的に事業費増が生じる事態を防ぐため、事業費等の監理体制の更なる改善をお願いしたい。

事業費増は県の財政運営に与える影響が大きいことから、コスト縮減を図るとともに、交付税措置率の高い「国土強靱化」予算を増やすなど、地方負担の軽減を図っていただきたい。

事業評価監視委員会の意見

審議に結果、「一般国道158号大野油坂道路（大野東・和泉区間）」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

沿線地域は、人口は減少傾向にあるが、自動車保有台数は増加傾向にあり、自動車への依存が高い傾向は当初計画時点と大きな変更はなく、事業採択の際の前提となっている需要の見込みや地元情勢の変化等に大きな変更はない。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成20年度事業化、用地進捗率100%、事業進捗率約88%（令和4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

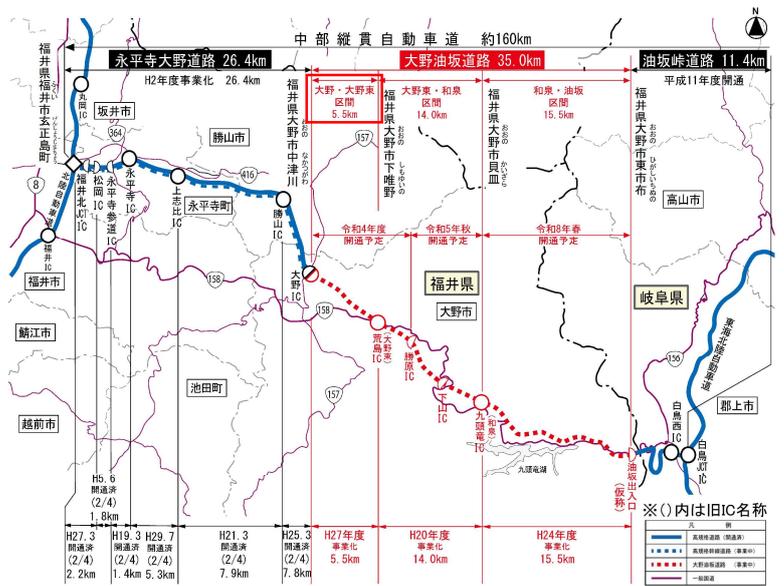
以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

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、表示桁数の関数で内訳の合計と一致しないことがある。

※B/Cは一体評価での値で、括弧内は個別評価の値である。

再評価結果（令和5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 <small>おおのあぶらさかどうろ いずみ あぶらさか</small> 大野油坂道路（和泉・油坂区間）	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：福井県大野市貝皿 <small>おおの かいざら</small> 至：福井県大野市東市布 <small>おおの ひがしいちめの</small>	延長 15.5km			
事業概要 中部縦貫自動車道は、長野県松本市を起点に、飛騨、奥越地方を通過し、福井県に至る約160kmの高規格道路（自動車専用道路）であり、中央自動車道長野線、東海北陸自動車道、北陸自動車道を相互に連絡して広域交通の円滑化を図ることを目的としている。 大野油坂道路は、中部縦貫自動車道の福井県域を構成し、高速道路ネットワークの形成、災害時の代替路の確保、異常気象時の交通の確保を目的とした自動車専用道路である。				
H24年度事業化	H一年度都市計画決定 (H一年度変更)	H26年度用地着手	H29年度工事着手	
全体事業費	1,119億円	事業進捗率 (令和4年3月末時点)	約47% 供用済延長 -km	
計画交通量	10,300台/日			
費用対効果 分析結果	B/C	総費用	総便益	基準年
	(事業全体) 1.2 (1.2) (残事業) 5.7 (2.8)	(残事業)/(事業全体) 745/7,471億円 事業費：533/6,631億円 維持管理費：212/718億円 更新費：/123億円	(残事業)/(事業全体) 4,249/8,823億円 走行時間短縮便益：3,936/8,202億円 走行経費減少便益：270/519億円 交通事故減少便益：43/102億円	令和4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%) 事業費：B/C=1.2~1.2(事業費 ±10%) 事業期間：B/C=1.2~1.3(事業期間±20%) 【残事業】交通量：B/C=5.1~6.3(交通量 ±10%) 事業費：B/C=5.3~6.1(事業費 ±10%) 事業期間：B/C=5.7~5.9(事業期間±20%)				
事業の効果等 ①高速道路ネットワークの形成 ・中部縦貫自動車道の整備により、大野市と中京圏の新たな高速ルートが形成され、物流搬送等の信頼性が向上。 ・既存ネットワーク（東海北陸自動車道、中央自動車道）を相互に連絡する高速道路ネットワークが新たに形成され、福井市と首都圏のアクセスが大幅に向上。 ②災害時の代替路の確保 ・北陸自動車道では、豪雨や豪雪等による通行止めが、過去8年間で255回発生。 ・中部縦貫自動車道の整備により、北陸自動車道が通行止めとなった場合、中部縦貫自動車道～東海北陸自動車道経由のルートが機能することにより、災害時の代替路が確保される。 ③異常気象時の交通の確保 ・大野油坂道路と並行する国道158号は、過去18年間で大雨、積雪、土砂災害等による通行止めが異常気象時事前通規制区間を中心に67回発生。また、同区間内には、線形不良箇所が18箇所存在。 ・大野油坂道路の整備により、異常気象時事前通行規制区間や平面線形の厳しい現道の通行を避けるとともに、事業区間内における異常気象時の交通に確保が期待。 ④観光周遊機能の向上 ・中部縦貫自動車道（永平寺大野道路）の開通に伴い、沿線地域の観光客数が大幅に増加。 ・永平寺大野道路沿線にある「恐竜博物館」は多方面から観光客が来訪している一方で、大野油坂道路の沿線の「道の駅 九頭竜」に訪れる観光客は中京地域に集中し、周遊コースが連続していない状況。 ・大野油坂道路の開通により、東西の周遊機能が向上し、大野油坂道路沿線の観光施設等への観光客数の増加が期待。 ⑤高度医療機関へのアクセス向上				

- ・大野市役所和泉支所周辺から第三次救急医療施設の福井県立病院には、永平寺大野道路を利用して救急搬送。
- ・大野油坂道路の開通により、搬送時間の短縮、定時性の確保、走行時の揺れの減少による患者、救急隊員の負担軽減が期待。

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

- ・令和4年8月 大野・勝山地区広域行政事務組合（勝山市長、大野市長、大野・勝山地区広域行政事務組合議長、副議長）より、早期開通の要望を受けている。
- ・令和4年10月 中部縦貫自動車道大野油坂道路整備促進連絡協議会（大野市長、大野市議会議長、大野商工会議所会頭、大野市区長連合会会長他）より、早期全線開通の要望を受けている。
- ・令和4年11月 中部縦貫・北陸関東広域道路建設促進同盟会（岐阜県、福井県、石川県、富山県、長野県、山梨県）より、整備促進の要望を受けている。
- ・令和4年11月 福井県議会高規格道路建設促進議員連盟より、早期全線開通の要望を受けている。
- ・令和4年11月 中部縦貫自動車道建設促進福井県協議会（福井県、福井市、大野市、勝山市、永平寺町）より、早期全線開通の要望を受けている。

福井県知事の意見

一般国道158号大野油坂道路の対応方針（原案）案「事業継続」については、異存ない。

大野油坂道路は、太平洋側と日本海側を連結する広域道路ネットワークの一部であり、災害時には広域的な迂回路として大きな効果を発揮するとともに、中京圏・関西圏と北陸圏を結び、産業・観光振興等に大きく寄与する極めて重要な道路である。そのため、令和8年春と示されている全線の開通について、1日でも早く実現いただきたい。

また、事業費を精査されている大野油坂道路（和泉・油坂区間）について、今後、事業費増が生じるのであれば、その規模や要因を早急に示していただくとともに、突発的に事業費増が生じる事態を防ぐため、事業費等の監理体制の更なる改善をお願いしたい。

事業費増は県の財政運営に与える影響が大きいことから、コスト縮減を図るとともに、交付税措置率の高い「国土強靱化」予算を増やすなど、地方負担の軽減を図っていただきたい。

事業評価監視委員会の意見

審議に結果、「一般国道158号大野油坂道路（和泉・油坂区間）」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

沿線地域は、人口は減少傾向にあるが、自動車保有台数は増加傾向にあり、自動車への依存が高い傾向は当初計画時点と大きな変更はなく、事業採択の際の前提となっている需要の見込みや地元情勢の変化等に大きな変更はない。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成24年度事業化、用地進捗率100%、事業進捗率47%（令和4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

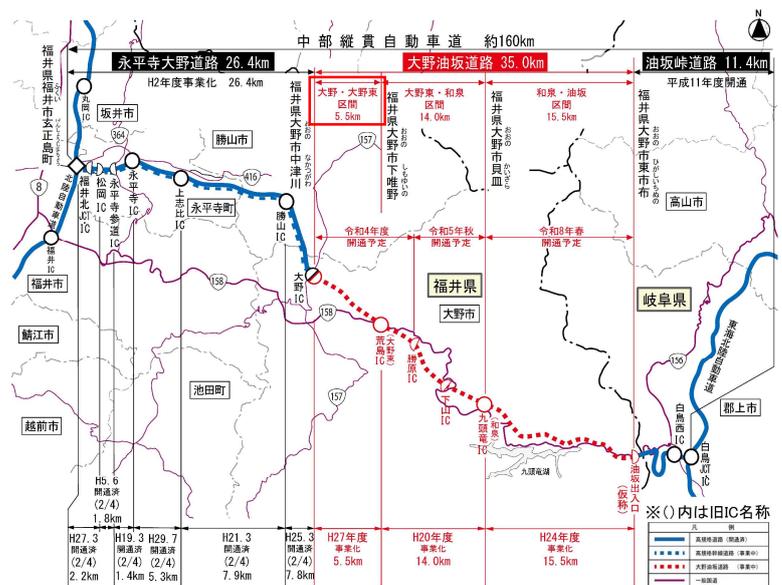
以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

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、表示桁数の関数で内訳の合計と一致しないことがある。

※B/Cは一体評価での値で、括弧内は個別評価の値である。

再評価結果（令和5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>しおつ</small> 塩津バイパス		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：滋賀県長浜市西浅井町塩津浜 至：滋賀県長浜市木之本町飯浦			延長	3.5km	
事業概要	<p>一般国道8号は、新潟県新潟市を起点とし、京都府京都市に至る総延長約600kmの主要幹線道路であり、滋賀県の産業・経済・生活活動を支える重要な役割を担っている。</p> <p>塩津バイパスは、国道8号の長浜市西浅井町から木之本町間における異常気象時の通行規制区間の解消、交通安全の確保、広域的な代替路の確保等を目的とした道路である。</p> <p>平成8年に西浅井町塩津浜から木之本町飯浦までの1.5km(2工区)が開通し、異常気象時の通行規制区間が解消。西浅井町塩津浜の2.0km区間(1工区)のうち、一部区間(0.9km)が平成27年3月に開通し、残る未整備区間(現道拡幅区間)について整備を進めている。</p>					
S59年度事業化	H-年度都市計画決定 (H-年度変更)		S60年度用地着手		H元年度工事着手	
全体事業費	123億円	事業進捗率 (令和4年3月末時点)	約92%	供用済延長	2.4km	
計画交通量	13,100台/日					
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.2 (残事業) 3.5	総費用 (残事業)/(事業全体) 9.7/279億円 事業費：7.6/262億円 維持管理費：2.1/17億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 34/325億円 走行時間短縮便益：32/300億円 走行経費減少便益：1.6/25億円 交通事故減少便益：0.18/0.60億円	基準年	令和4年	
感度分析の結果	<p>【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=3.2~3.9(交通量 ±10%)</p> <p>事業費：B/C=1.2~1.2(事業費 ±10%) 事業費：B/C=3.3~3.8(事業費 ±10%)</p> <p>事業期間：B/C=1.1~1.2(事業期間±20%) 事業期間：B/C=3.4~3.6(事業期間±20%)</p>					
事業の効果等	<p>① 交通安全の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> 当該路線は大型車混入率が高い上、歩道未整備区間があり歩行者の安全確保が課題。 未整備区間の整備により、安全な通行空間の確保が期待。 <p>② 広域的な代替路の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> 当該事業区間は、積雪寒冷地域に指定されており降雪の多い地域。 塩津バイパスの整備により積雪時における円滑な交通の確保と事故等による北陸自動車道の通行止め時(年平均6回以上)における広域的な代替路の確保を期待。 <p>③ 観光支援</p> <ul style="list-style-type: none"> 拡幅事業区間沿線には道の駅「塩津海道あぢかまの里」が立地し、年間約40万人が来場。 コロナ禍でも多くの来場者があり、塩津バイパスの整備により利用増を期待。 					
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"> 平成23年12月、国道8号バイパス路線設置促進期成同盟会(S32.1設立、長浜市、米原市の各首長および議長、衆議院議員、滋賀県議会議員)より、整備促進の要望を受けている。 令和2年11月、敦賀・長浜・高島三市議会協議会(H22.2設立、高島市議会議員、敦賀市議会議員、長浜市議会議員)より、整備促進の要望を受けている。 <p>滋賀県知事の意見：</p> <p>一般国道8号塩津バイパスについては、近年の豪雪時において北陸自動車道の代替ルートとしても重要な役割を担っているところであり、対応方針(原案)で【事業継続】とされているとおり、防災強化のためにも事業効果の早期発現に向けて更なる整備促進をお願いしたい。</p>					

また、地元長浜市も、歩行者等の安全確保、災害に対する強靱化など、事業効果に強い期待をしており、一層の事業推進に当たって必要な予算の確保と徹底したコスト縮減の取組をお願いしたい。
 なお、滋賀県としても事業推進に最大限の協力をしてまいります。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、「一般国道8号塩津バイパス」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

塩津バイパス周辺地域の人口、世帯数及び自動車保有台数は近年横ばいで推移している。

事業の進捗状況、残事業の内容等

昭和59年度年度事業化、用地取進捗率約97%、事業進捗率約92%(令和4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、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。
 ※ 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5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 湖北バイパス		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：滋賀県高島市マキノ町海津 至：滋賀県高島市今津町弘川				延長	10.8km
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延長約92kmの幹線道路であり、滋賀県湖西地域の産業・経済・生活を支える重要な役割を担っている。</p> <p>湖北バイパス、小松拡幅、湖西道路（真野～坂本北）は、高規格道路「琵琶湖西縦貫道路」の一部として湖西地域の幹線道路のネットワークを強化するとともに、国道161号の交通混雑の緩和、交通安全の確保、観光振興の支援を目的とした道路である。</p>					
S48年度事業化	S51年度都市計画決定 (H-年度変更)	S48年度用地着手	S53年度工事着手			
全体事業費	300億円	事業進捗率 (令和4年3月末時点)	約73%	供用済延長	8.3km (2車線)	
計画交通量	19,000台/日					
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 3.9 (1.4)	総費用 (残事業)/(事業全体) 379/13,658億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 2,605/53,873億円	基準年 令和4年		
	(残事業) 6.9 (5.3)	事業費：241/11,886億円 維持管理費：138/1,547億円 更新費：/224億円	走行時間短縮便益：2,500/51,998億円 走行経費減少便益：81/1,846億円 交通事故減少便益：24/29億円			
感度分析の結果	<p>【事業全体】交通量：B/C=3.5～4.3(交通量 ±10%) 【残事業】交通量：B/C=6.2～7.6(交通量 ±10%)</p> <p>事業費：B/C=3.9～3.9(事業費 ±10%) 事業費：B/C=6.5～7.3(事業費 ±10%)</p> <p>事業期間：B/C=3.9～3.9(事業期間±20%) 事業期間：B/C=6.7～7.1(事業期間±20%)</p>					
事業の効果等	<p>①交通混雑の緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> 一般国道161号の交通量は増加傾向にあり、各事業区間において交通容量を上回っており、交通混雑が発生している。 湖北バイパス・小松拡幅・湖西道路(真野～坂本北)の整備による交通容量の拡大により、交通混雑の緩和が期待される。 <p>②交通安全の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> 西大津バイパスでは4車線整備により、年平均の死傷事故率が約6割減少しており、各事業区間においても、整備により西大津バイパスと同様の効果が期待される。 周辺道路から本道路へ車両が交通転換することで、周辺道路の歩行者・自転車の事故減少が期待される。 <p>③観光振興の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> 一般国道161号の沿線地域には観光資源が多数立地し、観光入込客数は増加傾向。 各事業区間の整備により、観光地へのアクセスが向上し、さらなる来訪客数の増加、観光資源及び地域の活性化が期待される。 <p>④広域的な代替路の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> 滋賀県冬季連絡情報本部は、昨年末発生した彦根での大雪の経験を経て、一般国道161号を名神高速道路・北陸自動車道通行止め時の広域迂回路に指定。 琵琶湖西縦貫道路の整備により円滑な交通の確保と名神高速道路・北陸自動車道の通行止め時における物資の流通など広域的な代替路の確保を期待。 					

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：

- ・令和4年12月、大津市長および高島市長より、「湖北バイパス」「小松拡幅」「湖西道路（真野～坂本北）」の早期整備の要望を受けている。
- ・令和4年7月、国道161号改良整備促進期成同盟会（昭和42年7月設立、大津市、高島市、敦賀市の各首長及び各市議会議長）より、「湖北バイパス」「小松拡幅14工区」「湖西道路（真野～坂本北）」の4車線化の整備促進および「小松拡幅13工区」の早期事業着手の要望を受けている。

滋賀県知事の意見：

一般国道161号小松拡幅・湖北バイパス・湖西道路（真野～坂本北）は、「対応方針（原案）」のとおり「事業継続」で異論はありません。

地元大津市および高島市は、交通事故、渋滞等の課題解消はもとより、地域の活性化においても期待しております。

小松拡幅（14工区）および湖西道路（真野～坂本北）については、令和7年秋開通の予定が示されたところですが、一日も早い開通に向けてより一層の事業推進をお願いします。湖北バイパスおよびルート見直し中の小松拡幅（13工区）についても、必要な予算の確保と徹底したコスト縮減に取り組みながら、事業推進をお願いします。

なお、滋賀県としても事業推進に最大限の協力をしてまいります。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、「一般国道161号湖北バイパス」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

事業の効果や必要性を評価するための指標の変化及びその他の周辺環境変化等について確認した結果、社会経済情勢の大きな変化はない。

事業の進捗状況、残事業の内容等

昭和48年度年度事業化、用地取進捗率約94%、事業進捗率約73%（令和4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

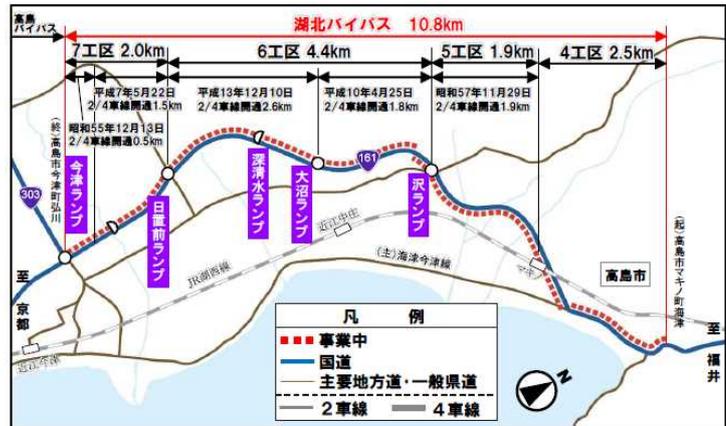
以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

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と一致しないことがある。
- ※ B/Cは一体評価での値で、括弧内は個別評価の値である。

再評価結果（令和5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 <small>こまつかくかく</small>		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：滋賀県高島市勝野 <small>たかしましかつの</small> 至：滋賀県大津市北小松 <small>おおつしきたこまつ</small>			延長	6.5km	
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延長約92kmの幹線道路であり、滋賀県湖西地域の産業・経済・生活を支える重要な役割を担っている。</p> <p>湖北バイパス、小松拡幅、湖西道路（真野～坂本北）は、高規格道路「琵琶湖西縦貫道路」の一部として湖西地域の幹線道路のネットワークを強化するとともに、国道161号の交通混雑の緩和、交通安全の確保、観光振興の支援を目的とした道路である。</p>					
S45年度事業化	S50年度都市計画決定(大津市域) S51年度都市計画決定(高島市域) (H-年度変更)		S45年度用地着手	S47年度工事着手		
全体事業費	240億円	事業進捗率 (令和4年3月末時点)	約63%	供用済延長	1.0km (4車線)	
計画交通量	30,000台/日					
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 3.9 (2.3) (残事業) 6.9 (10.4)	総費用 (残事業)/(事業全体) 379/13,658億円 事業費：241/11,886億円 維持管理費：138/1,547億円 更新費：/224億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 2,605/53,873億円 走行時間短縮便益：2,500/51,998億円 走行経費減少便益：81/1,846億円 交通事故減少便益：24/29億円	基準年	令和4年	
感度分析の結果	<p>【事業全体】交通量：B/C=3.5～4.3(交通量 ±10%) 【残事業】交通量：B/C=6.2～7.6(交通量 ±10%) 事業費：B/C=3.9～3.9(事業費 ±10%) 事業費：B/C=6.5～7.3(事業費 ±10%) 事業期間：B/C=3.9～3.9(事業期間±20%) 事業期間：B/C=6.7～7.1(事業期間±20%)</p>					
事業の効果等	<p>①交通混雑の緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> 一般国道161号の交通量は増加傾向にあり、各事業区間において交通容量を上回っており、交通混雑が発生している。 湖北バイパス・小松拡幅・湖西道路(真野～坂本北)の整備による交通容量の拡大により、交通混雑の緩和が期待される。 <p>②交通安全の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> 西大津バイパスでは4車線整備により、年平均の死傷事故率が約6割減少しており、各事業区間においても、整備により西大津バイパスと同様の効果が期待される。 周辺道路から本道路へ車両が交通転換することで、周辺道路の歩行者・自転車の事故減少が期待される。 <p>③観光振興の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> 一般国道161号の沿線地域には観光資源が多数立地し、観光入込客数は増加傾向。 各事業区間の整備により、観光地へのアクセスが向上し、さらなる来訪客数の増加、観光資源及び地域の活性化が期待される。 <p>④広域的な代替路の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> 滋賀県冬季連絡情報本部は、昨年末発生した彦根での大雪の経験を経て、一般国道161号を名神高速道路・北陸自動車道通行止め時の広域迂回路に指定。 琵琶湖西縦貫道路の整備により円滑な交通の確保と名神高速道路・北陸自動車道の通行止め時における物資の流通など広域的な代替路の確保を期待。 					

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：

- ・令和4年12月、大津市長および高島市長より、「湖北バイパス」「小松拡幅」「湖西道路（真野～坂本北）」の早期整備の要望を受けている。
- ・令和4年7月、国道161号改良整備促進期成同盟会（昭和42年7月設立、大津市、高島市、敦賀市の各首長及び各市議会議長）より、「湖北バイパス」「小松拡幅14工区」「湖西道路（真野～坂本北）」の4車線化の整備促進および「小松拡幅13工区」の早期事業着手の要望を受けている。

滋賀県知事の意見：

一般国道161号小松拡幅・湖北バイパス・湖西道路（真野～坂本北）は、「対応方針（原案）」のとおり「事業継続」で異論はありません。

地元大津市および高島市は、交通事故、渋滞等の課題解消はもとより、地域の活性化においても期待しております。

小松拡幅（14工区）および湖西道路（真野～坂本北）については、令和7年秋開通の予定が示されたところですが、一日も早い開通に向けてより一層の事業推進をお願いします。湖北バイパスおよびルート見直し中の小松拡幅（13工区）についても、必要な予算の確保と徹底したコスト縮減に取り組みながら、事業推進をお願いします。

なお、滋賀県としても事業推進に最大限の協力をしてまいります。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、「一般国道161号小松拡幅」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

事業の効果や必要性を評価するための指標の変化及びその他の周辺環境変化等について確認した結果、社会経済情勢の大きな変化はない。

事業の進捗状況、残事業の内容等

昭和45年度年度事業化、用地取進捗率約96%、事業進捗率約63%（令和4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、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と一致しないことがある。
- ※ B/Cは一体評価での値で、括弧内は個別評価の値である。

再評価結果（令和5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 湖西道路(真野～坂本北)		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：滋賀県大津市真野大野 至：滋賀県大津市坂本				延長	6.6km
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延長約92kmの幹線道路であり、滋賀県湖西地域の産業・経済・生活を支える重要な役割を担っている。</p> <p>湖北バイパス、小松拡幅、湖西道路（真野～坂本北）は、高規格道路「琵琶湖西縦貫道路」の一部として湖西地域の幹線道路のネットワークを強化するとともに、国道161号の交通混雑の緩和、交通安全の確保、観光振興の支援を目的とした道路である。</p>					
H27年度事業化	H-年度都市計画決定 (H-年度変更)		H-年度用地着手		H27年度工事着手	
全体事業費	160億円	事業進捗率	約73%	供用済延長	6.6km (2車線)	
計画交通量	37,900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) 3.9 (7.2)	(残事業)/ (事業全体) 379/13,658億円 事業費：241/11,886億円 維持管理費：138/1,547億円 更新費： /224億円	(残事業)/ (事業全体) 2,605/53,873億円 走行時間短縮便益：2,500/51,998億円 走行経費減少便益：81/1,846億円 交通事故減少便益： 24/29億円	令和4年		
感度分析の結果	<p>【事業全体】交通量：B/C=3.5～4.3(交通量 ±10%) 【残事業】交通量：B/C=6.2～7.6(交通量 ±10%)</p> <p>事業費：B/C=3.9～3.9(事業費 ±10%) 事業費：B/C=6.5～7.3(事業費 ±10%)</p> <p>事業期間：B/C=3.9～3.9(事業期間±20%) 事業期間：B/C=6.7～7.1(事業期間±20%)</p>					
事業の効果等	<p>①交通混雑の緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> 一般国道161号の交通量は増加傾向にあり、各事業区間において交通容量を上回っており、交通混雑が発生している。 湖北バイパス・小松拡幅・湖西道路(真野～坂本北)の整備による交通容量の拡大により、交通混雑の緩和が期待される。 <p>②交通安全の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> 西大津バイパスでは4車線整備により、年平均の死傷事故率が約6割減少しており、各事業区間においても、整備により西大津バイパスと同様の効果が期待される。 周辺道路から本道路へ車両が交通転換することで、周辺道路の歩行者・自転車の事故減少が期待される。 <p>③観光振興の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> 一般国道161号の沿線地域には観光資源が多数立地し、観光入込客数は増加傾向。 各事業区間の整備により、観光地へのアクセスが向上し、さらなる来訪客数の増加、観光資源及び地域の活性化が期待される。 <p>④救命救急活動の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> 琵琶湖西側地域からの第三次医療施設（大津赤十字病院）へのアクセスにおいて、湖西道路が混雑する時間帯の救急搬送は、混雑を避けて一般道路を利用。 4車線化整備により、円滑な交通が確保され、搬送における速達性や信頼性の向上が期待される。 <p>⑤広域的な代替路の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> 滋賀県冬季連絡情報本部は、昨年末発生した彦根での大雪の経験を経て、一般国道161号を名神高速道路・北陸自動車道通行止め時の広域迂回路に指定。 琵琶湖西縦貫道路の整備により円滑な交通の確保と名神高速道路・北陸自動車道の通行止め時における 					

る物資の流通など広域的な代替路の確保を期待。

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：

- ・令和4年12月、大津市長および高島市長より、「湖北バイパス」「小松拡幅」「湖西道路（真野～坂本北）」の早期整備の要望を受けている。
- ・令和4年7月、国道161号改良整備促進期成同盟会（昭和42年7月設立、大津市、高島市、敦賀市の各首長及び各市議会議長）より、「湖北バイパス」「小松拡幅14工区」「湖西道路（真野～坂本北）の4車線化」の整備促進および「小松拡幅13工区」の早期事業着手の要望を受けている。

滋賀県知事の意見：

一般国道161号小松拡幅・湖北バイパス・湖西道路（真野～坂本北）は、「対応方針（原案）」のとおり「事業継続」で異論はありません。

地元大津市および高島市は、交通事故、渋滞等の課題解消はもとより、地域の活性化においても期待しております。

小松拡幅（14工区）および湖西道路（真野～坂本北）については、令和7年秋開通の予定が示されたところですが、一日も早い開通に向けてより一層の事業推進をお願いします。湖北バイパスおよびルート見直し中の小松拡幅（13工区）についても、必要な予算の確保と徹底したコスト縮減に取り組みながら、事業推進をお願いします。

なお、滋賀県としても事業推進に最大限の協力をしてまいります。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、「一般国道161号湖西道路（真野～坂本北）」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

事業の効果や必要性を評価するための指標の変化及びその他の周辺環境変化等について確認した結果、社会経済情勢の大きな変化はない。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成27年度年度事業化、用地取進捗率100%、事業進捗率約73%（令和4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、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と一致しないことがある。
- ※ B/Cは一体評価での値で、括弧内は個別評価の値である。

再評価結果（令和5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312号 <small>おおみやみやま</small> 大宮峰山道路		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：京都府京丹後市峰山町新町 至：京都府京丹後市大宮町森本			延長	5.0km	
事業概要	大宮峰山道路は、山陰近畿自動車道の一部を形成し、並行する国道312号のバイパスとして、災害に強い道路ネットワークの形成、交通混雑の緩和や救急医療の搬送時間短縮に寄与するほか、丹後地域沿岸部の観光施設へのアクセス性向上による観光産業の活性化を目的とした延長5.0kmの道路である。					
H27年度事業化	H11年度都市計画決定 (H18年度、H26年度変更)		H29年度用地着手		R1年度工事着手	
全体事業費	160億円	事業進捗率 (令和4年3月末時点)	約27%	供用済延長	-km	
計画交通量	8,600台/日					
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 2.1 (1.5) (残事業) 2.0 (2.0)	総費用 (残事業)/(事業全体) 121/1,197億円 事業費：93/1,002億円 維持管理費：29/186億円 更新費：-/9.4億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 243/2,573億円 走行時間短縮便益：195/2,088億円 走行経費減少便益：41/420億円 交通事故減少便益：7.5/66億円	基準年 令和4年		
感度分析の結果	【事業全体】交通量：B/C=2.0~2.4(交通量 ±10%) 【残事業】交通量：B/C=1.8~2.2(交通量 ±10%) 事業費：B/C=2.1~2.2(事業費 ±10%) 事業費：B/C=1.9~2.2(事業費 ±10%) 事業期間：B/C=2.1~2.2(事業期間±20%) 事業期間：B/C=2.0~2.0(事業期間±20%)					
事業の効果等	<p>①交通混雑の緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> 野田川大宮道路の開通により、並行区間である国道312号の混雑が解消。大宮峰山道路が開通することで交通混雑の緩和が期待。 <p>②交通安全性の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> 大宮峰山道路の並行区間では、開通済み並行区間に比べ交通混雑に起因すると考えられる追突事故が多発。大宮峰山道路への通過交通の転換により、安全性の向上が期待。 <p>③救急医療体制の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> 救急搬送時間の短縮、搬送患者の負担軽減が期待。 <p>④ミッシングリンクの解消</p> <ul style="list-style-type: none"> 京都縦貫自動車道と北近畿豊岡自動車道を結び、日本海側のミッシングリンク解消により、災害時等の代替路を確保 <p>⑤観光資源へのアクセス強化</p> <ul style="list-style-type: none"> 日本海沿岸地域の観光資源へのアクセス性を向上し、観光振興を支援。 					
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：</p> <p>京丹後市長より、大宮峰山道路の効果として、①高速道路網の形成、②交通混雑の緩和・移動時間の短縮、③高速道路のアクセス強化を期待されている。</p> <p>京都府知事の意見：</p> <p>山陰近畿自動車道につきましては、新広域道路交通計画について高規格道路に位置づけ、また重要物流道路に指定された道路であり、対応方針（原案）のとおり、引き続き事業を推進し早期の完成をお願いします。</p>					
事業評価監視委員会の意見	審議の結果、「一般国道312号大宮峰山道路」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

大宮峰山道路の周辺地域の人口は減少傾向、世帯数及び自動車保有台数は横ばいで推移しており、社会経済情勢等の大きな変化はない。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成27年度事業化、用地進捗率約71%、事業進捗率約27%（令和4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

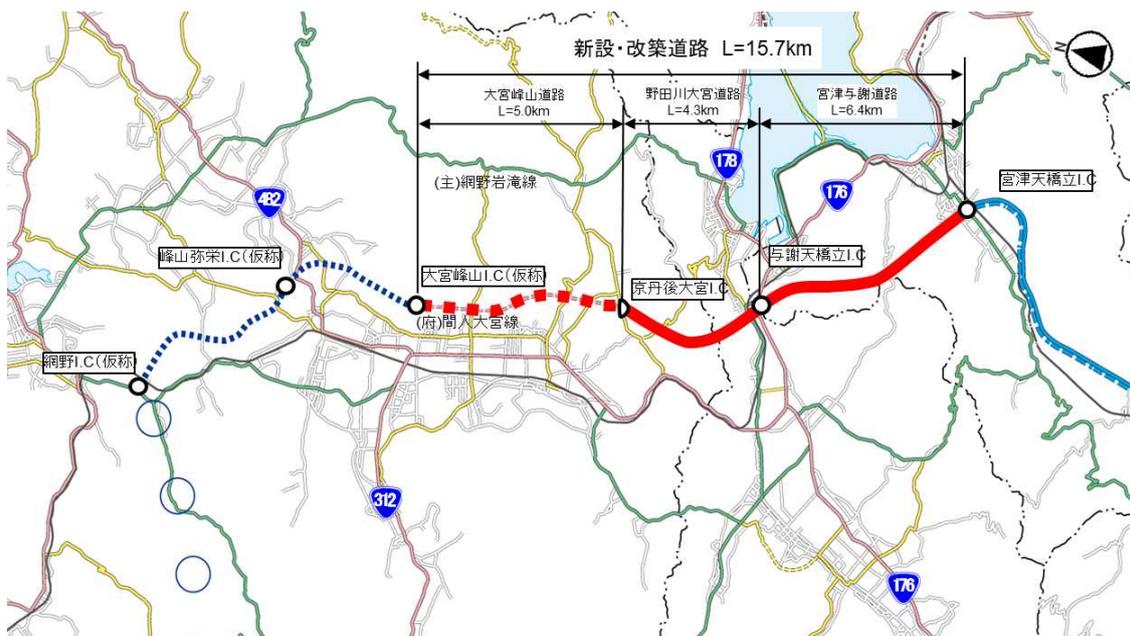
以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

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。
※ 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。
※ B/Cは一体評価での値で、括弧内は個別評価の値である。

再評価結果（令和5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 福知山道路		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：京都府福知山市長田野 至：京都府福知山市新庄				延長	5.8km
事業概要	<p>国道9号は福知山市内を東西に横断し、舞鶴若狭自動車道と接続するなど、京阪神地域との連携を強化し、広域的な幹線道路の機能を有するとともに、地域内の生活道路としての重要な役割を果たす道路である。</p> <p>国道9号福知山道路は、福知山市内の交通混雑を緩和し、快適で安全な歩行空間の確保、地域の活性化を図ることを目的に計画された道路である。</p>					
S53年度事業化 (土師工区)	S56年度都市計画決定 (H-年度変更)		S56年度用地着手 (土師工区)		S59年度工事着手 (土師工区)	
S60年度事業化 (福知山工区)			S62年度用地着手 (福知山工区)		H4年度工事着手 (福知山工区)	
全体事業費	660億円	事業進捗率 (令和4年3月末時点)	約77%	供用済延長	4.1km	
計画交通量	35,500台/日					
費用対効果 分析結果	B/C	総費用	(残事業)/(事業全体)	総便益	(残事業)/(事業全体)	基準年
	事業全体 1.3	133 / 1,455億円		704 / 1,936億円		令和4年
	残事業 5.3	事業費：121/1,408億円 維持管理費：12/47億円		走行時間短縮便益：667/1,836億円 走行経費減少便益：35/95億円 交通事故減少便益：1.5/5.2億円		
感度分析の結果	<p>【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=4.8~5.8(交通量 ±10%)</p> <p>事業費：B/C=1.3~1.3(事業費 ±10%) 事業費：B/C=4.9~5.8(事業費 ±10%)</p> <p>事業期間：B/C=1.3~1.4(事業期間±20%) 事業期間：B/C=5.2~5.5(事業期間±20%)</p>					
事業の効果等	<p>① 交通混雑の緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> 東堀交差点等の立体交差化により、交通混雑が解消。残事業区間の交通混雑の解消に期待。 <p>② 快適で安全な歩道空間の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> 残事業区間は、歩道未整備区間があり歩行者の安全確保が課題。残事業区間の整備により歩行空間が確保され、快適性・安全性の向上が期待。 <p>③ 地域の活性化</p> <ul style="list-style-type: none"> 市街地から福知山ICまでのアクセス向上し、物流・観光などの地域活性化への寄与が期待。 <p>④ 地域医療の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> 福知山消防署東分署～福知山市民病院へのアクセス向上が期待。(15分→10分) 					
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> <p>国道9号（福知山・京丹波町）整備促進期成同盟会（H14.6設立、福知山市長、京丹波町長、市・町議会議長等）より4車線化の早期完成の要望を受けている。</p> <p>京都府知事の意見：</p> <p>一般国道9号福知山道路は、交通混雑の緩和、快適で安全な歩行空間の確保、さらには福知山ICや市内観光地などへのアクセス向上による地域の活性化が期待されており、対応方針（原案）のとおり、引き続き事業を推進し、早期の完成をお願いします。</p>					
事業評価監視委員会の意見	<p>審議の結果、「一般国道9号福知山道路」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</p>					

、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9号は交通量が多く、残事業区間は依然として交通容量を超過している。

事業の進捗状況、残事業の内容等

用地取得率約90%、事業進捗率約77%（令和4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

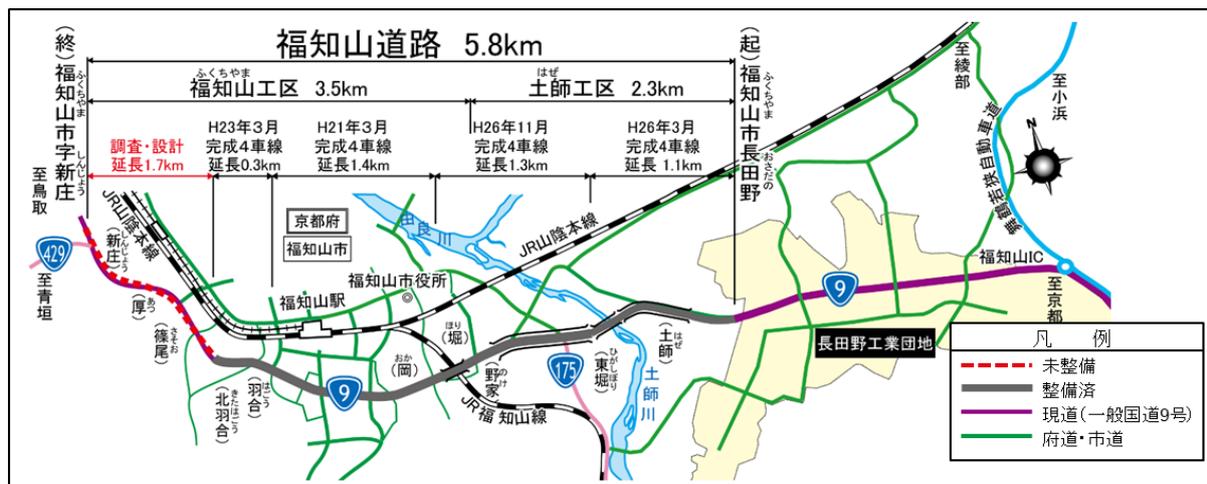
以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

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。

※ 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5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 京都西立体交差		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：京都府京都市右京区西院月双町 至：京都府京都市西京区御陵塚ノ越町					延長	3.8km	
事業概要	一般国道9号は、京都府京都市を起点に山陰地方を横断し、山口県下関市に至る延長約640kmの幹線道路で、京都市と京都府北中部を連絡するとともに、京都市内においても東西交通の主軸として重要な役割をになっています。 京都西立体交差事業は、国道9号京都市西部において、交通混雑の著しい千代原口地区と葛野地区の、交通混雑の緩和、交通安全の確保を目的とした延長3.8kmの立体交差事業です。							
H11年度事業化	H11年度都市計画決定		H15年度用地着手		H14年度工事着手			
全体事業費	321億円		事業進捗率 (令和4年3月末時点)	約77%		供用済延長	1.0km	
計画交通量	40,000台/日							
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.1 (残事業) 2.6	総費用 (残事業)/(事業全体) 58/490億円 〔事業費：54/481億円 維持管理費：4.4/8.8億円〕	総便益 (残事業)/(事業全体) 151/517億円 〔走行時間短縮便益：145/492億円 走行経費減少便益：3.2/18億円 交通事故減少便益：3.6/7.1億円〕	基準年 令和4年				
感度分析の結果	【事業全体】交通量：B/C=0.95～1.2(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=1.04～1.1(事業費 ±10%) 事業費：B/C=2.3～2.8(事業費 ±10%) 事業期間：B/C=1.01～1.1(事業期間±20%) 事業期間：B/C=2.4～2.6(事業期間±20%)							
事業の効果等	①交通混雑の緩和 ・千代原口地区は平成25年2月の開通後、交通容量の拡大により交通混雑が緩和。 ・葛野地区の交通量は減少しており交通混雑も緩和傾向にあるが、依然として混雑は残っている。 ②交通安全の確保 ・千代原口開通前7年間の平均死傷事故件数は57件、開通後7年間は33件と約4割減少。 ・葛野地区は、過去7年間の平均死傷事故件数21件のうち、直進車に関連する事故が約65%を占めており、交差点の立体交差化整備による事故の減少に期待。							
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： ・令和2年7月：国の施策・予算に関する提案・要望 →「国土の調和ある発展のために」より、京都西立体交差の整備促進を要望。 ・令和3年6月：国の施策・予算に関する提案・要望 →「国土の調和ある発展」より、京都西立体交差の整備促進を要望。							
京都市長の意見：	広域道路ネットワークを形成する国道9号における京都西立体交差事業は、京都市西部方面の主要渋滞箇所の改善に向けて大きく寄与し、本市の安心・安全なまちづくりにとって重要な事業であると認識しており、事業継続の対応方針（原案）に異論はありません。 なお、事業の実施に当たっては、周辺地域の安全に十分に配慮し、一層のコスト縮減に努めるようお願いいたします。 また、令和3年に実施の事業進捗に向けた対策である葛野西通交差点改良により、渋滞緩和や急ブレーキ回数の減少など、一定の効果が確認されており、今後も事業区間の渋滞状況について調査を継続すると							

ともに、調査結果に基づく交差点改良等の検討をお願いします。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、「一般国道9号京都西立体」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

事業の効果や必要性を評価するための指標の変化及びその他の周辺環境変化等について確認した結果、社会経済情勢の大きな変化はない。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成11年度事業化、用地取得進捗率約43%、事業進捗率約77%(令和4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

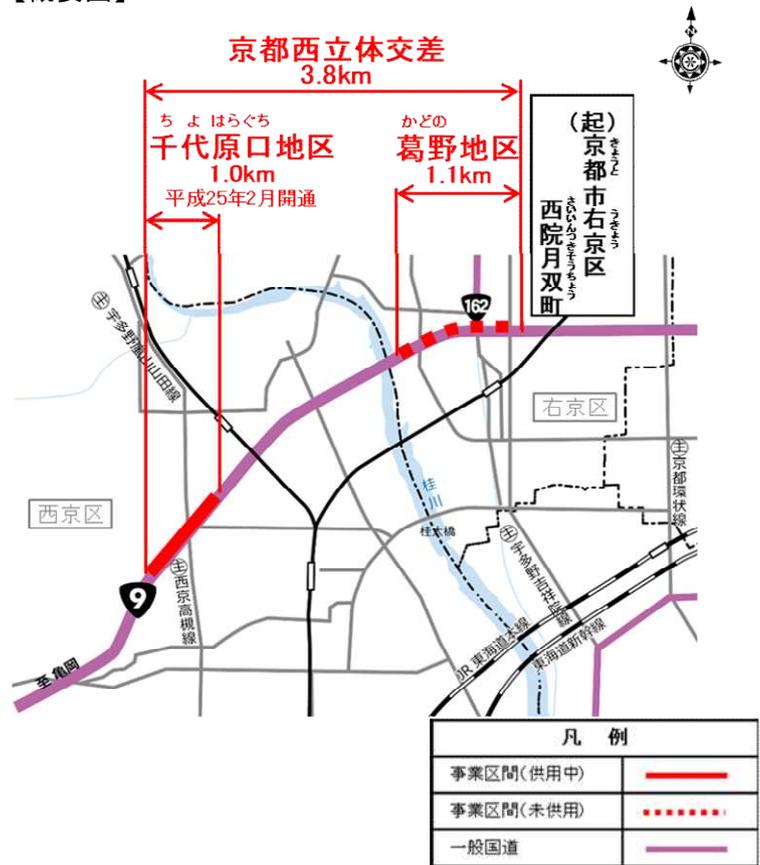
以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

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。

※総費用及び総便益の値は、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5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163号 <small>せい か かく かく</small> 精華拡幅		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：京都府相楽郡精華町 柘榴 至：京都府木津川市相楽				延長	4.6km
事業概要	高規格道路学研都市連絡道路は、第二京阪道路、京奈和自動車道等と広域ネットワークを形成することにより、関西文化学術研究都市と関西国際空港や阪神港など大阪市方面との連携を強化し、学研都市の整備促進を支援する、大阪府門真市から京都府木津川市に至る延長約20kmの道路です。 「清滝生駒道路」、「精華拡幅」はこの一部を構成し、関西文化学術研究都市へのアクセス向上とともに、一般国道163号の交通混雑の緩和、交通安全の確保を図ることを目的とした道路です。					
H2年度事業化	S56年度都市計画決定 (S57年度、H17年度変更)	H12年度用地着手	H28年度工事着手			
全体事業費	224億円	事業進捗率 (令和4年3月末時点)	約40%	供用済延長	-km	
計画交通量	15,000台/日					
費用対効果 分析結果	B/C	総費用	(残事業)/事業全体	総便益	(残事業)/事業全体	基準年
	(事業全体) 1.8 (1.6) (残事業) 3.1 (3.2)	390/2,391億円 事業費：317/2,215億円 維持管理費：73/171億円 更新費：/5.9億円		1,191/4,379億円 (走行時間短縮便益：1,107/4,033億円) (走行経費減少便益：75/302億円) (交通事故減少便益：9.7/43億円)	令和4年	
感度分析の結果	【事業全体】交通量：B/C=1.7~2.0(交通量 ±10%) 事業費：B/C=1.8~1.9(事業費 ±10%) 事業期間：B/C=1.8~1.9(事業期間±20%)					
感度分析の結果	【残事業】交通量：B/C=2.8~3.4(交通量 ±10%) 事業費：B/C=2.8~3.3(事業費 ±10%) 事業期間：B/C=3.0~3.2(事業期間±20%)					
事業の効果等	①交通混雑の緩和 ・清滝生駒道路の4車線開通区間では、開通に伴い平均速度が向上。 ・清滝生駒道路・精華拡幅の整備により、交通混雑が緩和され、所要時間の短縮が期待。 ②交通安全の確保 ・清滝生駒道路・精華拡幅の開通区間では、年平均の死傷事故件数が約7割減少している。 ・未開通区間においても、清滝生駒道路・精華拡幅の整備により同様の効果が期待される。 ③地域の活性化 ・関西文化学術研究都市の周辺では、第二京阪道路等の高速道路及び主要幹線道路が順次開通し、立地施設(大学、研究機関など)が増加。また、沿線地域の法人税収も増加し、特に精華町・木津川市では、近年人口が急増。 ・沿線の自治体からは、今後の企業誘致や地域開発について、より一層の期待が寄せられている。 ④定時性の確保 ・清滝生駒道路・精華拡幅は、第二京阪道路等と広域ネットワークを形成。 ・関西文化学術研究都市と大阪港との連携が強化され、製造品輸送の定時性確保が期待。 ⑤通行止めの回避 ・国道163号(清滝生駒道路・精華拡幅)は、第二阪奈道路や西名阪自動車道などと並んで、大阪都心部と奈良県北部・京都府南部地域を結ぶ東西交通軸の機能を分担。 ・第二阪奈道路等が通行止めとなった際は、国道163号が災害時などの代替路としての機能を発揮。					
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： ・関西文化学術研究都市建設推進協議会(S58.3設立、関西経済連合会会長、京都府知事、大阪府知事、奈良県知事、京都商工会議所会頭、大阪商工会議所会頭、奈良県商工会議所会頭、(財)関西文化学術					

研究都市推進機構理事長で構成)より整備促進の要望を受けている。

- ・ 国道163号整備促進期成同盟会 (S63.5設立、木津川市長、生駒市長、四條畷市長、精華町長で構成)より整備促進の要望を受けている。
- ・ 国道163号整備促進協議会 (H12.12設立、木津川市長、笠置町長、和束町長、精華町長、南山城村長で構成)より整備促進の要望を受けている。

京都府知事の意見：

一般国道163号精華拡幅には、周辺地域の交通渋滞の緩和、交通安全の確保、さらには企業立地が進む関西文化学術研究都市へのアクセス機能の向上が期待されており、事業継続することに賛成します。事業の実施に当たっては、早期に事業が完了するよう、用地取得をはじめ、スケジュール管理を適切にさせていただき、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

審議の結果、「一般国道163号精華拡幅」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

事業の効果や必要性を評価するための指標の変化及びその他の周辺環境変化等について確認した結果、社会経済情勢の大きな変化はない。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成2年度事業化、用地取得進捗率約85%、事業進捗率約40%(令和4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

連続高架橋を差点部以外を補強土壁や逆T式擁壁等に変更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

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。

※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳と一致しないことがある。

※ B/Cは一体評価での値で、括弧内は個別評価の値である。

再評価結果（令和5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163号 清滝生駒道路		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：大阪府四條畷市中野 至：奈良県生駒市鹿畑町			延長	11.0km	
事業概要	<p>高規格道路 学研都市連絡道路は、第二京阪道路、京奈和自動車道等と広域ネットワークを形成することにより、関西文化学術研究都市と関西国際空港や阪神港など大阪市方面との連携を強化し、学研都市の整備促進を支援する、大阪府門真市から京都府木津川市に至る延長約20kmの道路である。</p> <p>「清滝生駒道路」、「精華拡幅」はこの一部を構成し、関西文化学術研究都市へのアクセス向上とともに一般国道163号の交通混雑の緩和、交通安全の確保を図ること目的とした道路である。</p>					
S54年度事業化	S54～S62年度都市計画決定 (H16年度、H23年度変更)	S56年度用地着手	S56年度工事着手			
全体事業費	1,066億円	事業進捗率 (令和4年3月末時点)	72%	供用済延長	3.6km	
計画交通量	24,100台/日					
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.8 (1.7) (残事業) 3.1 (5.2)	総費用 (残事業)/(事業全体) 390/2,391億円 事業費：317/2,215億円 維持管理費：73/171億円 更新費：/5.9億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 1,191/4,379億円 走行時間短縮便益：1,107/4,033億円 走行経費減少便益：75/302億円 交通事故減少便益：9.7/43億円	基準年 令和4年		
感度分析の結果	<p>【事業全体】交通量：B/C=1.7～2.0(交通量±10%) 事業費：B/C=1.8～1.9(事業費±10%) 事業期間：B/C=1.8～1.9(事業期間±20%)</p> <p>【残事業】交通量：B/C=2.8～3.4(交通量±10%) 事業費：B/C=2.8～3.3(事業費±10%) 事業期間：B/C=3.0～3.2(事業期間±20%)</p>					
事業の効果等	<p>①交通混雑の緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> 清滝生駒道路の4車線開通済区間では、開通に伴い平均速度が向上している。 一方、未開通区間では、主要渋滞箇所等で速度低下が発生している。 清滝生駒道路・精華拡幅の整備により、交通混雑が緩和され、所要時間の短縮が期待できる。 <p>②交通安全の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> 清滝生駒道路・精華拡幅の開通済区間では、年平均の死傷事故件数が約7割減少している。 未開通区間においても、清滝生駒道路・精華拡幅の整備により同様の効果が期待できる。 <p>③地域の活性化</p> <ul style="list-style-type: none"> 関西文化学術研究都市の周辺では、第二京阪道路等の高速道路及び主要幹線道路が順次開通し、立地施設(大学、研究機関など)が増加している。また、沿線地域の法人税収も増加し、特に精華町・木津川市では、近年人口が急増している。 沿線の自治体からは、今後の企業誘致や地域開発について、より一層の期待が寄せられている。 <p>④定時性の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> 清滝生駒道路・精華拡幅は、第二京阪道路等と広域ネットワークを形成している。 関西文化学術研究都市と大阪港との連携が強化され、製造品輸送の定時性確保が期待できる。 <p>⑤通行止めの回避</p> <ul style="list-style-type: none"> 国道163号(清滝生駒道路・精華拡幅)は、第二阪奈道路や西名阪自動車道などと並んで、大阪都心部と奈良県北部・京都府南部地域を結ぶ東西交通軸の機能を分担している。 第二阪奈道路等が通行止めとなった際は、国道163号が災害時などの代替路としての機能を発揮することが期待できる。 					
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等</p> <ul style="list-style-type: none"> 令和4年7月に関西文化学術研究都市建設推進協議会(S58.3設立、関西経済連合会会長、京都府知事、大阪府知事、奈良県知事、京都商工会議所会頭、大阪商工会議所会頭、奈良県商工会議所会頭、(財)関西文化学術研究都市推進機構理事長で構成)より早期完成の要望を受けている。 					

- ・令和3年11月に国道163号整備促進期成同盟会(S63.5 設立、木津川市長、生駒市長、四條畷市長、精華町長で構成)より早期完成の要望を受けている。
- ・令和3年11月に国道163号整備促進協議会(H12.12 設立、木津川市長、笠置町長、和束町長、精華町長、南山城村長より構成)早期完成の要望を受けている。
- ・令和3年9月に奈良県国道連絡会から清滝生駒道路の整備の要望を受けている。

大阪府知事からの意見

1. 一般国道163号清滝生駒道路の「対応方針(原案)」案については異存ありません。
2. 大阪府域におけるこれまでの開通により、沿線地域における企業立地件数の増加、渋滞、事故の減少など様々な効果が発現しており、更なる整備効果の早期発現のため、国道168号の渋滞や細街路への影響等を考慮しながら、(仮称)下田原東ランプまでの先行供用の検討も含め、一日も早い全線供用に向け、事業推進を図られたい。
3. 今後とも事業を円滑に進めるため、沿道環境へ配慮するとともに、地域住民の意見を十分に踏まえながら、事業の推進に努められたい。

奈良県知事の意見

一般国道163号清滝生駒道路は、奈良県道路整備基本計画に骨格幹線道路として位置づけており、奈良県北部の府県境間における東西方向のネットワーク強化を図り、関西文化学術研究都市などの地域の振興に寄与する重要な路線です。

奈良県内には、鹿畑町交差点などの3箇所が「地域の主要渋滞箇所」(奈良県渋滞対策協議会 H25 年1月)として位置づけられており、渋滞の解消にむけて清滝生駒道路の早期整備が必要です。

県としては、用地取得の推進を図るため、県の土地開発公社が先行取得を進めており、円滑な事業の推進に協力して参ります。

以上のことから、対応方針(原案)のとおり事業継続し、早期の完成に向けた計画的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、「一般国道163号清滝生駒道路」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。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

周辺地域の人口及び自動車保有台数は近年横ばい、世帯数は増加傾向で推移している。

事業の進捗状況、残事業の内容等

昭和54年度に事業化、用地進捗率82%、事業進捗率72% (令和4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

対応方針決定の理由

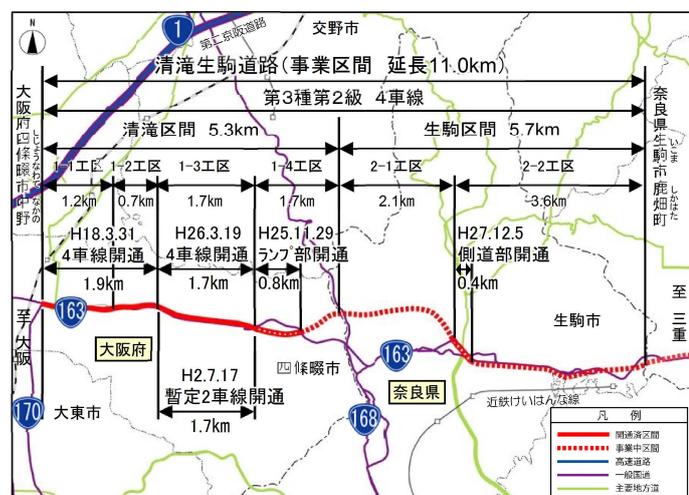
以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

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。
 ※ 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。
 ※ B/Cは一体評価での値で、括弧内は個別評価の値である。

再評価結果（令和5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28号 洲本バイパス		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：兵庫県洲本市 炬口 至：兵庫県洲本市 納			延長	6.0km			
事業概要	<p>一般国道28号は、神戸市を起点として徳島市に至る約195kmの幹線道路で、淡路島内の経済、産業活動を支援するほか地域の生活道路として大きな役割を担っている。</p> <p>洲本バイパスは、神戸淡路鳴門自動車道洲本ICへのアクセス道路としての役割を担うとともに、洲本市内の国道28号の交通混雑の緩和、交通安全の確保及び災害時の代替路の確保を目的とした延長6.0kmのバイパスである。</p>							
S60年度事業化	S57年度都市計画決定 (S-年度変更)		S63年度用地着手		H元年度工事着手			
全体事業費	435億円	事業進捗率 (令和4年3月末時点)	約87%	供用済延長	3.6km			
計画交通量	11,600台/日							
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体)	1.03	総費用 (残事業)/(事業全体)	80/847億円		総便益 (残事業)/(事業全体)	193/869億円	基準年 令和4年
	(残事業)	2.4	事業費： 維持管理費：	67/813億円 13/34億円				
感度分析の結果	<p>【事業全体】交通量：B/C=0.9~1.1（交通量 ±10%）【残事業】交通量：B/C=2.2~2.7（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.02~1.03（事業費 ±10%） 事業費：B/C=2.2~2.6（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=1.03~1.03（事業期間±20%） 事業期間：B/C=2.4~2.4（事業期間±20%）</p>							
事業の効果等	<p>①交通混雑の緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> 洲本バイパス未開通区間と並行する国道28号は、交通容量を超過し交通混雑が発生。 洲本バイパス開通済区間では、旧国道28号の交通量が約5割減少。 残る区間の整備により交通の転換が図られ、交通混雑の緩和が期待される。 <p>②交通安全の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> 洲本バイパス開通済区間の死傷事故件数は、旧国道28号区間34件からバイパス区間3件に減少し、旧国道28号区間も11件に減少。 未開通区間と並行する国道28号の死傷事故件数は年間約11件発生しており、残る区間の整備により交通の転換が図られ、国道28号の安全性の向上が期待される。 <p>③災害時の代替路の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> 未開通区間の国道28号の一部が、南海トラフ巨大地震時の津波浸水想定範囲に位置。 洲本バイパスの計画高さは、想定津波高さよりも高く、災害時の避難路及び緊急輸送路として機能。 <p>④地域医療の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> 国道28号沿線には、淡路島唯一の三次救急医療施設「淡路医療センター」が立地。 洲本インター前交差点～淡路医療センターの到着時間が、約15分⇒約10分に短縮され、特に重症救急患者に対応する三次救急医療施設へのアクセス向上が期待される。 							
関係する地方公共団体等の意見	<p>地域から頂いた主な意見等</p> <ul style="list-style-type: none"> 令和4年7月に兵庫南東部国道連絡会から、国道28号「洲本バイパス」の早期供用開始の要望を受けている。 令和4年8月、令和3年11月に近畿国道協議会から、国道28号「洲本バイパス」の予算確保及び早期完成の要望を受けている。 							

- ・令和4年10月、令和4年4月、令和3年5月に洲本市から、国道28号「洲本バイパス」の予算確保及び事業促進の要望を受けている。

兵庫県知事の意見：

事業継続の対応方針(原案)に異論はない。

事業実施に当たっては、以下の意見に配慮し整備等を推進されたい。

洲本バイパスは洲本市域の日常生活や経済活動を支える重要な役割を担っているため、引き続き着実に事業推進を図られたい。

地元洲本市からも強い要望があることから、コスト縮減や事業効果の早期発現に配慮しつつ、「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」において公表された令和7年春に供用されたい。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、「一般国道28号洲本バイパス」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

洲本バイパス周辺地域の人口及び自動車保有台数は近年横ばいで推移している。

事業の進捗状況、残事業の内容等

昭和60年度事業化、用地進捗率100%、事業進捗率約87%(令和4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

大型ブロック積擁壁を採用していたが、補強土壁工法に変更することでコスト縮減を図る

対応方針

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。

※ 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5年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局 国道・技術課、高速道路課

担当課長名：長谷川 朋弘、橋本 雅道

事業名	一般国道24号 <small>やまときた</small> 大和北道路（ <small>ならきた</small> 奈良北～ <small>なら</small> 奈良）	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 近畿地方整備局 西日本高速道路株式会社	
起終点	白：奈良県奈良市歌姫町 至：奈良県奈良市八条三丁目	延長	6.1km			
事業概要	<p>京奈和自動車道は、京都、奈良、和歌山の都市間を効率的に連携する延長約120kmの高規格道路である。大和北道路（奈良北～奈良）、大和北道路、大和御所道路は、京奈和自動車道の一部として高速道路ネットワークを形成し、交通混雑の緩和、交通安全の向上、広域的なアクセス性向上による観光行動の支援、災害時の救援活動支援、企業立地への支援、救急医療体制への支援を目的とした道路である。</p>					
H30年度事業化	H19年度都市計画決定 (H-年度変更)	R2年度用地着手	工事未着手			
全体事業費	2,050億円	事業進捗率 (令和4年3月末時点)	約1%	供用済延長	-km	
計画交通量	19,600台/日					
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 2.2 (1.4) (残事業) 2.5 (1.5)	総費用 (残事業)/ (事業全体) 2,921/25,477億円 事業費：2,763/23,062億円 維持管理費：159/1,779億円 更新費：/636億円	総便益 (残事業)/ (事業全体) 7,442/55,964億円 走行時間短縮便益：6,975/51,918億円 走行経費減少便益：403/3,506億円 交通事故減少便益：63/540億円	基準年	令和4年	
感度分析の結果	<p>【事業全体】交通量：B/C=2.0～2.4（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=2.2～2.2（事業費 ±10%）事業費：B/C=2.3～2.8（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=2.2～2.3（事業期間±20%）事業期間：B/C=2.4～2.7（事業期間±20%）</p>					
事業の効果等	<p>①交通混雑の緩和 ・一般国道24号の交通量は交通容量を超過及び多数の主要渋滞箇所が存在。また、速度低下により交通混雑が発生している。 ・3事業区間の整備により、一般国道24号から事業区間に交通が転換し、奈良市周辺地域の交通円滑化が期待。</p> <p>②交通安全の向上 ・大和北道路（奈良北～奈良）・大和北道路・大和御所道路の開通済区間では、年平均の死傷事故件数が約8割減少している。 ・未開通区間においても、大和北道路（奈良北～奈良）・大和北道路・大和御所道路の整備により同様の効果が期待される。</p> <p>③災害時の救援活動支援 ・南海トラフ巨大地震が発生した場合に、救援の拠点となることが想定される大規模広域防災拠点（事業中）への被災地外からの輸送や医療施設までの搬送において、京奈和自動車道が新たな救援ルートとなることが期待される。</p> <p>④企業立地への支援 ・大和御所道路周辺には多くの工業団地が位置し、道路整備に伴い企業立地が進展。 ・奈良県の工場立地件数は過去16年で約420件増加しており、今後のさらなる道路開通により利便性が向上し、企業立地の推進が期待される。</p> <p>⑤救急医療体制への支援 ・H29年度に開通した区間（御所南IC～五條北IC）により、第三次救急医療施設である奈良県立医科大学附属病院（橿原市）への救急搬送時間が約11分短縮し、患者への負担軽減に繋がっている。 ・残存する大和御所道路の開通により、国道24号の混雑が解消し、第三次救急医療施設へのさらなる所要時間の短縮や患者への負担軽減等、救急医療への支援が期待される。</p> <p>⑥周遊観光の支援</p>					

- ・京奈和自動車道の整備により、京都～奈良～和歌山のアクセスが向上し、奈良県の観光客数は、平成17年から令和元年の14年間で約1千万人(約30%)増加している。
- ・また、京奈和自動車道が通る奈良県は、世界遺産をはじめ主要な観光資源が豊富にあり、ミッシングリンクの解消により、周遊観光行動を支援。

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：

- ・令和4年11月に京奈和自動車道建設促進奈良県民会議より、京奈和自動車道の早期開通の要望を受けている。
- ・令和4月10日に京奈和自動車道整備促進期成同盟会より、京奈和自動車道の和北道路及び大和御所道路の早期全線開通の要望を受けている。
- ・令和4年10月に奈良県市長会・町村会より、京奈和自動車道の早期開通の要望を受けている。
- ・令和3年9月に奈良県国道連絡会より、和北道路及び大和御所道路の橿原北ICから橿原高田IC間について、早期開通に向けて、用地買収及び工事推進の要望を受けている。
- ・令和3年11月に関西高速道路ネットワーク推進協議会より、和北道路の国直轄道路事業の予算確保の要望を受けている。
- ・令和3年6月に関西文化学術研究都市建設推進協議会より、京奈和自動車道の早期全線整備および4車線化の要望を受けている。

京都府知事の意見：

事業継続という対応方針（原案）に賛成します。

和北道路（奈良北～奈良）は、京奈和自動車道の一部として高速道路ネットワークを形成し、交通混雑の緩和、交通安全の向上、広域的なアクセス性向上に資する道路です。

なお、当該事業を継続するに際しましては、コスト管理と早期供用に向けたスケジュール管理を適切に実施されますようお願いいたします。

奈良県知事の意見：

京奈和自動車道は、奈良県の南北の基軸であり、働く場の確保に向けた企業誘致や地域活動の拡大といった本県の地方創生の実現に欠くことのできない重要な高規格道路です。

事業中である和北道路の（仮称）奈良北IC から郡山下ツ道JCT までの間、および大和御所道路の橿原北IC から橿原高田IC までの間は、ミッシングリンクとなっており、並行する国道24号における慢性的な渋滞のさらなる悪化や、供用の目処が立たない状況が続けば、新たな雇用を生み出す企業の新規立地が停滞し、本県の奈良新『都』づくり戦略2022における『栄える「都」をつくる ～奈良県経済の好循環を促し、働きやすく、就業しやすい奈良県にする～』の実現に甚大な影響を及ぼします。

以上のことから、対応方針（原案）のとおり、事業継続が妥当と考えます。

なお、事業実施にあたっては、和北道路の全体事業費が増となっていることから、本県と速やかな情報共有を図っていただくとともに、県としては、引き続き円滑な事業推進のための環境整備や沿線自治体との連携・協力を努めますので、1日も早い全線供用をお願いします。

また、リニア中央新幹線「奈良市附近駅」を踏まえた新たな東西の高速道路ネットワークの整備が重要と考えており、京奈和自動車道から「奈良市附近駅」への直結アクセスの検討を前向きにお願いします。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、「一般国道24号大和北道路（奈良北～奈良）」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

和北道路（奈良北～奈良）・和北道路・大和御所道路の周辺地域・沿線地域の人口は微減、世帯数は微増、自動車保有台数は横ばいで近年推移している。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成30年度事業化、用地進捗率約1%、事業進捗率約1%(令和4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

対応方針決定の理由

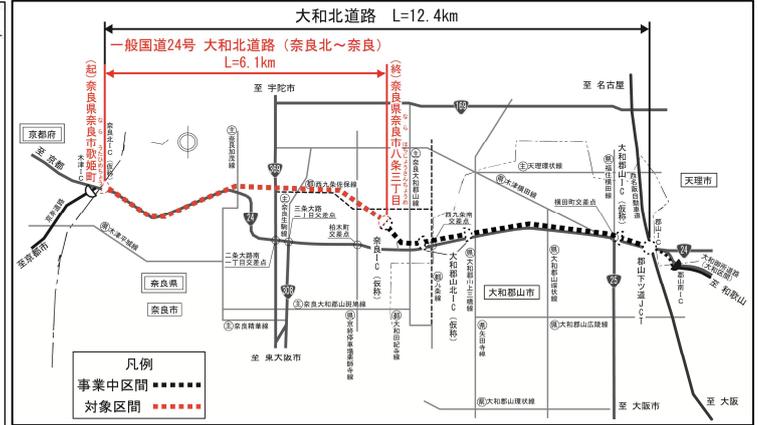
以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図

【位置図】



【概要図】



- ※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価格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。
- ※ B/Cは一体評価での値で、括弧内は個別評価の値である。

再評価結果（令和5年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局 国道・技術課、高速道路課

担当課長名：長谷川 朋弘、橋本 雅道

事業名	一般国道24号 <small>やまときた</small> 大和北道路		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 近畿地方整備局 西日本高速道路株式会社	
起終点	白：奈良県奈良市八条三丁目 至：奈良県大和郡山市横田町			延長	6.3km		
事業概要	<p>京奈和自動車道は、京都、奈良、和歌山の都市間を効率的に連携する延長約120kmの高規格道路である。大和北道路（奈良北～奈良）、大和北道路、大和御所道路は、京奈和自動車道の一部として高速道路ネットワークを形成し、交通混雑の緩和、交通安全の向上、広域的なアクセス性向上による観光行動の支援、災害時の救援活動支援、企業立地への支援、救急医療体制への支援を目的とした道路である。</p>						
H20年度事業化	H19年度都市計画決定 (H-年度変更)		H25年度用地着手		H30年度工事着手		
全体事業費	890億円		事業進捗率	約62%	供用済延長	-km	
			(令和4年3月末時点)				
計画交通量	24,300台/日						
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 2.2 (4.1) (残事業) 2.5 (7.1)	総費用 (残事業)/(事業全体) 2,921/25,477億円 事業費：2,763/23,062億円 維持管理費：159/1,779億円 更新費：/636億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 7,442/55,964億円 走行時間短縮便益：6,975/51,918億円 走行経費減少便益：403/3,506億円 交通事故減少便益：63/540億円	基準年 令和4年			
感度分析の結果	<p>【事業全体】交通量：B/C=2.0～2.4（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=2.2～2.2（事業費 ±10%）事業費：B/C=2.3～2.8（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=2.2～2.3（事業期間±20%）事業期間：B/C=2.4～2.7（事業期間±20%）</p>						
事業の効果等	<p>①交通混雑の緩和 ・一般国道24号の交通量は交通容量を超過及び多数の主要渋滞箇所が存在。また、速度低下により交通混雑が発生している。 ・3事業区間の整備により、一般国道24号から事業区間に交通が転換し、奈良市周辺地域の交通円滑化が期待。</p> <p>②交通安全の向上 ・大和北道路（奈良北～奈良）・大和北道路・大和御所道路の開通済区間では、年平均の死傷事故件数が約8割減少している。 ・未開通区間においても、大和北道路（奈良北～奈良）・大和北道路・大和御所道路の整備により同様の効果が期待される。</p> <p>③災害時の救援活動支援 ・南海トラフ巨大地震が発生した場合に、救援の拠点となることが想定される大規模広域防災拠点（事業中）への被災地外からの輸送や医療施設までの搬送において、京奈和自動車道が新たな救援ルートとなることが期待される。</p> <p>④企業立地への支援 ・大和御所道路周辺には多くの工業団地が位置し、道路整備に伴い企業立地が進展。 ・奈良県の工場立地件数は過去16年で約420件増加しており、今後のさらなる道路開通により利便性が向上し、企業立地の推進が期待される。</p> <p>⑤救急医療体制への支援 ・H29年度に開通した区間（御所南IC～五條北IC）により、第三次救急医療施設である奈良県立医科大学附属病院（橿原市）への救急搬送時間が約11分短縮し、患者への負担軽減に繋がっている。 ・残存する大和御所道路の開通により、国道24号の混雑が解消し、第三次救急医療施設へのさらなる所要時間の短縮や患者への負担軽減等、救急医療への支援が期待される。</p> <p>⑥周遊観光の支援</p>						

- ・京奈和自動車道の整備により、京都～奈良～和歌山のアクセスが向上し、奈良県の観光客数は、平成17年から令和元年の14年間で約1千万人(約30%)増加している。
- ・また、京奈和自動車道が通る奈良県は、世界遺産をはじめ主要な観光資源が豊富にあり、ミッシングリンクの解消により、周遊観光行動を支援。

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：

- ・令和4年11月に京奈和自動車道建設促進奈良県民会議より、京奈和自動車道の早期開通の要望を受けている。
- ・令和4月10日に京奈和自動車道整備促進期成同盟会より、京奈和自動車道の和北道路及び大和御所道路の早期全線開通の要望を受けている。
- ・令和4年10月に奈良県市長会・町村会より、京奈和自動車道の早期開通の要望を受けている。
- ・令和3年9月に奈良県国道連絡会より、和北道路及び大和御所道路の橿原北ICから橿原高田IC間について、早期開通に向けて、用地買収及び工事推進の要望を受けている。
- ・令和3年11月に関西高速道路ネットワーク推進協議会より、和北道路の国直轄道路事業の予算確保の要望を受けている。
- ・令和3年6月に関西文化学術研究都市建設推進協議会より、京奈和自動車道の早期全線整備および4車線化の要望を受けている。

京都府知事の意見：

事業継続という対応方針（原案）に賛成します。

和北道路（奈良北～奈良）は、京奈和自動車道の一部として高速道路ネットワークを形成し、交通混雑の緩和、交通安全の向上、広域的なアクセス性向上に資する道路です。

なお、当該事業を継続するに際しましては、コスト管理と早期供用に向けたスケジュール管理を適切に実施されますようお願いいたします。

奈良県知事の意見：

京奈和自動車道は、奈良県の南北の基軸であり、働く場の確保に向けた企業誘致や地域活動の拡大といった本県の地方創生の実現に欠くことのできない重要な高規格道路です。

事業中である和北道路の（仮称）奈良北IC から郡山下ツ道JCT までの間、および大和御所道路の橿原北IC から橿原高田IC までの間は、ミッシングリンクとなっており、並行する国道24号における慢性的な渋滞のさらなる悪化や、供用の目処が立たない状況が続けば、新たな雇用を生み出す企業の新規立地が停滞し、本県の奈良新『都』づくり戦略2022における『栄える「都」をつくる ～奈良県経済の好循環を促し、働きやすく、就業しやすい奈良県にする～』の実現に甚大な影響を及ぼします。

以上のことから、対応方針（原案）のとおり、事業継続が妥当と考えます。

なお、事業実施にあたっては、和北道路の全体事業費が増となっていることから、本県と速やかな情報共有を図っていただくとともに、県としては、引き続き円滑な事業推進のための環境整備や沿線自治体との連携・協力を努めますので、1日も早い全線供用をお願いします。

また、リニア中央新幹線「奈良市附近駅」を踏まえた新たな東西の高速道路ネットワークの整備が重要と考えており、京奈和自動車道から「奈良市附近駅」への直結アクセスの検討を前向きにお願いします。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、「一般国道24号和北道路」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

和北道路（奈良北～奈良）・和北道路・大和御所道路の周辺地域・沿線地域の人口は微減、世帯数は微増、自動車保有台数は横ばいで近年推移している。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成20年度事業化、用地進捗率約83%、事業進捗率約62%（令和4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

対応方針決定の理由

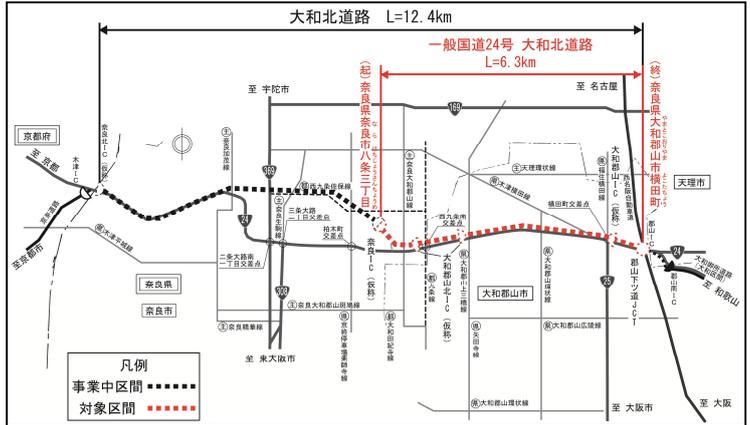
以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図

【位置図】



【概要図】



- ※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価格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。
- ※ B/Cは一体評価での値で、括弧内は個別評価の値である。

再評価結果（令和5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24号 <small>やまとごせ</small> 大和御所道路		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：奈良県大和郡山市伊豆七条町 至：奈良県五條市居傳町				延長	専用部 27.2km 一般部 20.7km
事業概要	<p>京奈和自動車道は、京都、奈良、和歌山の都市間を効率的に連携する延長約120kmの高規格道路である。大和北道路（奈良北～奈良）、大和北道路、大和御所道路は、京奈和自動車道の一部として高速道路ネットワークを形成し、交通混雑の緩和、交通安全の向上、広域的なアクセス性向上による観光行動の支援、災害時の救援活動支援、企業立地への支援、救急医療体制への支援を目的とした道路である。</p>					
S47年度事業化（橿原バイパス） H4年度事業化（大和御所道路）	S48年度都市計画決定 （橿原バイパス） H3年度都市計画決定 （大和御所道路（御所区間）） （H8年度変更（大和御所道路（大和区間）））		S50年度用地着手 （橿原バイパス） H4年度用地着手 （大和御所道路）	S53年度工事着手 （橿原バイパス） H6年度工事着手 （大和御所道路）		
全体事業費	5,800億円	事業進捗率 （令和4年3月末時点）	約79%	供用済延長	専用部：（大和区間）9.4km （御所区間）13.4km 一般部：12.7km	
計画交通量	28,700台／日					
費用対効果 分析結果	B/C （事業全体） 2.2 （1.4） （残事業） 2.5 （4.6）	総費用 （残事業）/（事業全体） 2,921/25,477億円 事業費：2,763/23,062億円 維持管理費：159/1,779億円 更新費：/636億円	総便益 （残事業）/（事業全体） 7,442/55,964億円 走行時間短縮便益：6,975/51,918億円 走行経費減少便益：403/3,506億円 交通事故減少便益：63/540億円	基準年 令和4年		
感度分析の結果	<p>【事業全体】交通量：B/C=2.0～2.4（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=2.2～2.2（事業費±10%）事業費：B/C=2.3～2.8（事業費±10%） 事業期間：B/C=2.2～2.3（事業期間±20%）事業期間：B/C=2.4～2.7（事業期間±20%）</p>					
事業の効果等	<p>①交通混雑の緩和 ・一般国道24号の交通量は交通容量を超過及び多数の主要渋滞箇所が存在。また、速度低下により交通混雑が発生している。 ・3事業区間の整備により、一般国道24号から事業区間に交通が転換し、奈良市周辺地域の交通円滑化が期待。</p> <p>②交通安全の向上 ・大和北道路（奈良北～奈良）・大和北道路・大和御所道路の開通済区間では、年平均の死傷事故件数が約8割減少している。 ・未開通区間においても、大和北道路（奈良北～奈良）・大和北道路・大和御所道路の整備により同様の効果が期待される。</p> <p>③災害時の救援活動支援 ・南海トラフ巨大地震が発生した場合に、救援の拠点となることが想定される大規模広域防災拠点（事業中）への被災地外からの輸送や医療施設までの搬送において、京奈和自動車道が新たな救援ルートとなることが期待される。</p> <p>④企業立地への支援 ・大和御所道路周辺には多くの工業団地が位置し、道路整備に伴い企業立地が進展。 ・奈良県の工場立地件数は過去16年で約420件増加しており、今後のさらなる道路開通により利便性が向上し、企業立地の推進が期待される。</p> <p>⑤救急医療体制への支援 ・H29年度に開通した区間（御所南IC～五條北IC）により、第三次救急医療施設である奈良県立医科大学附属病院（橿原市）への救急搬送時間が約11分短縮し、患者への負担軽減に繋がっている。</p>					

・残存する大和御所道路の開通により、国道24号の混雑が解消し、第三次救急医療施設へのさらなる所要時間の短縮や患者への負担軽減等、救急医療への支援が期待される。

⑥周遊観光の支援

- ・京奈和自動車道の整備により、京都～奈良～和歌山のアクセスが向上し、奈良県の観光客数は、平成17年から令和元年の14年間で約1千万人(約30%)増加している。
- ・また、京奈和自動車道が通る奈良県は、世界遺産をはじめ主要な観光資源が豊富にあり、ミッシングリンクの解消により、周遊観光行動を支援。

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：

- ・令和4年11月に京奈和自動車道建設促進奈良県民会議より、京奈和自動車道の早期開通の要望を受けている。
- ・令和4月10日に京奈和自動車道整備促進期成同盟会より、京奈和自動車道の大和北道路及び大和御所道路の早期全線開通の要望を受けている。
- ・令和4年10月に奈良県市長会・町村会より、京奈和自動車道の早期開通の要望を受けている。
- ・令和3年9月に奈良県国道連絡会より、大和北道路及び大和御所道路の橿原北ICから橿原高田IC間について、早期開通に向けて、用地買収及び工事推進の要望を受けている。
- ・令和3年6月に関西文化学術研究都市建設推進協議会より、京奈和自動車道の早期全線整備および4車線化の要望を受けている。

京都府知事の意見：

事業継続という対応方針（原案）に賛成します。

大和北道路（奈良北～奈良）は、京奈和自動車道の一部として高速道路ネットワークを形成し、交通混雑の緩和、交通安全の向上、広域的なアクセス性向上に資する道路です。

なお、当該事業を継続するに際しましては、コスト管理と早期供用に向けたスケジュール管理を適切に実施されますようお願いいたします。

奈良県知事の意見：

京奈和自動車道は、奈良県の南北の基軸であり、働く場の確保に向けた企業誘致や地域活動の拡大といった本県の地方創生の実現に欠くことのできない重要な高規格道路です。

事業中である大和北道路の（仮称）奈良北IC から郡山下ツ道JCT までの間、および大和御所道路の橿原北IC から橿原高田IC までの間は、ミッシングリンクとなっており、並行する国道24号における慢性的な渋滞のさらなる悪化や、供用の目処が立たない状況が続けば、新たな雇用を生み出す企業の新規立地が停滞し、本県の奈良新『都』づくり戦略2022における『栄える「都」をつくる ～奈良県経済の好循環を促し、働きやすく、就業しやすい奈良県にする～』の実現に基大な影響を及ぼします。

以上のことから、対応方針（原案）のとおり、事業継続が妥当と考えます。

なお、事業実施にあたっては、大和北道路の全体事業費が増となっていることから、本県と速やかな情報共有を図っていただくとともに、県としては、引き続き円滑な事業推進のための環境整備や沿線自治体との連携・協力を努めますので、1日も早い全線供用をお願いいたします。

また、リニア中央新幹線「奈良市附近駅」を踏まえた新たな東西の高速道路ネットワークの整備が重要と考えており、京奈和自動車道から「奈良市附近駅」への直結アクセスの検討を前向きにお願いします。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、「一般国道24号大和御所道路」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

大和北道路（奈良北～奈良）・大和北道路・大和御所道路の周辺地域・沿線地域の人口は微減、世帯数は微増、自動車保有台数は横ばいで近年推移している。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成4年度事業化、用地進捗率100%、事業進捗率約79%(令和4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

対応方針決定の理由

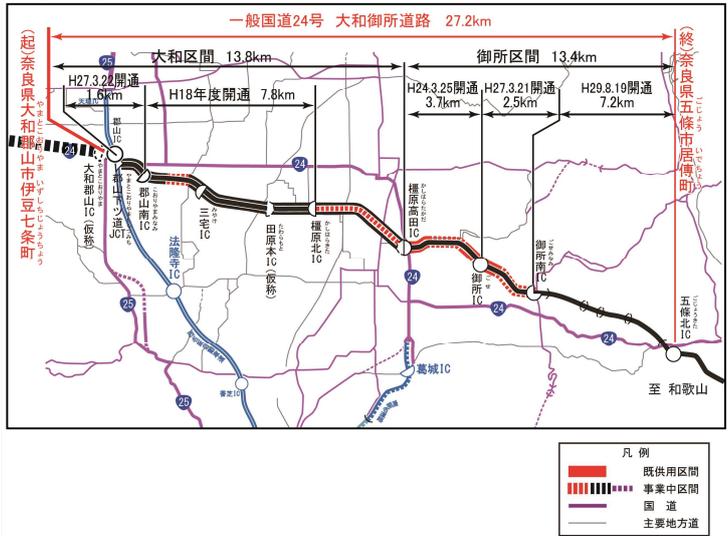
以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図

【位置図】



【概要図】



- ※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価格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。
- ※ B/Cは一体評価での値で、括弧内は個別評価の値である。

再評価結果（令和5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42号 すさみ串本道路		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：和歌山県東牟婁郡串本町サンゴ台 至：和歌山県西牟婁郡すさみ町江住			延長	19.2km	
事業概要	<p>一般国道42号は静岡県浜松市を起点とし、和歌山県和歌山市に至る総延長521kmの主要幹線道路であり、和歌山県の紀伊半島沿岸部をつなぐ唯一の国道として、産業、経済、生活を支える重要な役割を担っている。</p> <p>一般国道42号すさみ串本道路、串本太地道路、新宮道路及び新宮紀宝道路は、紀伊半島一周となる幹線道路として、南海トラフ地震等の災害時の交通確保、救急医療活動の支援及び広域周遊観光の支援を目的とした自動車専用道路である。</p>					
H26年度事業化	H-年度都市計画決定 (H-年度変更)	H29年度用地着手	H29年度工事着手			
全体事業費	1,870億円	事業進捗率 (令和4年3月末時点)	約54%	供用済延長	-km	
計画交通量	6,100台/日					
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 6.2 (0.6) (残事業) 1.7 (0.99)	総費用 (残事業)/(事業全体) 3,683/52,521億円 事業費：3,177/41,630億円 維持管理費：499/8,375億円 更新費：6.8/2,516億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 6,291/327,660億円 走行時間短縮便益：5,750/296,203億円 走行経費減少便益：452/27,171億円 交通事故減少便益：88/4,286億円	基準年	令和4年	
感度分析の結果	<p>【事業全体】交通量：B/C=5.6~6.9(交通量 ±10%) 【残事業】交通量：B/C=1.5~1.9(交通量 ±10%)</p> <p>事業費：B/C=6.2~6.3(事業費 ±10%) 事業費：B/C=1.6~1.9(事業費 ±10%)</p> <p>事業期間：B/C=6.2~6.2(事業期間 ±20%) 事業期間：B/C=1.6~1.8(事業期間 ±20%)</p>					
事業の効果等	<p>①災害時の交通確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・南海トラフ巨大地震に伴う津波により、すさみ串本道路、串本太地道路、新宮道路及び新宮紀宝道路に並行する国道42号の約8割の区間が浸水すると予測されている。 ・近畿自動車道紀勢線は津波に対して十分な高さを確保した計画路線であり、大規模災害時における緊急輸送道路や一時的な避難場所として活用するために避難路を設置することで、地域の避難活動を支援している。 <p>②救急医療活動の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・南和歌山医療センター（田辺市）は、和歌山県南部で唯一の三次救急医療施設であり、すさみ串本道路、串本太地道路の整備により、南和歌山医療センターの60分圏域人口カバー率が68%から96%まで拡大。 ・災害時においても広域的な救急活動支援が期待できる。 <p>③広域周遊観光の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・近畿自動車道紀勢線の整備により、沿線市町の観光客数が大きく増加。 ・未整備区間を整備することにより、和歌山県・三重県の豊富な観光資源を活かした広域周遊観光を支援。 					
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"> ・令和4年10月に近畿自動車道紀勢線建設促進協議会（和歌山県知事、三重県知事、他）から、令和7年大阪関西万博までの全線開通を目指しての整備加速等の要望を受けている。 ・令和4年12月に近畿自動車道紀勢線 すさみ・那智勝浦間 建設促進協議会（串本町、すさみ町、太地町、古座川町、那智勝浦町の各首長、議会議長、他）から、すさみ串本道路、串本太地道路の早期完成にむ 					

けた事業促進等の要望を受けている。

- ・令和4年10月に近畿自動車道紀勢線(熊野市～新宮市間)建設促進期成同盟会(紀宝町、熊野市、新宮市、田辺市、那智勝浦町、御浜町、北山村の各首長、他)から、事業中区間の早期工事着手と早期完成等及びそれに必要な予算確保等の要望を受けている。
- ・令和4年10月に、熊野川河口に橋を架ける会(紀宝町、新宮市、熊野川河口大橋建設促進議員連盟の各首長及び議長、他)から、事業中区間の早期工事着手と早期完成等及びそれに必要な予算確保等の要望を受けている。
- ・令和4年7月に高速自動車道紀南延長促進協議会(和歌山県知事、和歌山県副知事、和歌山県議会議長、沿線自治体首長及び議長、他)から、総会での決議を踏まえ、事業中区間の早期工事着手と早期完成等及びそれに必要な予算確保等の要望を受けている。
- ・令和4年10月に、高速道路をつなぐ建設促進那智勝浦協議会(那智勝浦町内の民間団体など関係24団体)から、串本太地道路の一日も早く完成させるよう要望を受けている。

和歌山県知事の意見：

異常気象による災害や南海トラフ巨大地震などの大規模地震に備え、紀伊半島の海岸線を通る唯一の幹線道路である国道42号の代替道路となる近畿自動車道紀勢線等のミッシングリンク解消が急務であること、また昨今の資材価格や労務費の高騰、厳しい地質条件等を踏まえ、今回の事業費増の見直しに伴うコストの増加はやむを得ないものと考えますので、対応方針(原案)のとおり事業継続が妥当と判断します。

なお、今後の事業実施に当たっては、できる限りコスト縮減に努めて頂くとともに、県としては、沿線の自治体と連携し、引き続き、円滑な事業推進に協力して参りますので、「新宮紀宝道路」の令和6年秋、「すさみ串本道路」の令和7年春の確実な開通と「串本太地道路」「新宮道路」の1日も早い開通をお願いします。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、「一般国道42号すさみ串本道路」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までの周辺環境変化等

すさみ串本道路周辺地域の人口、世帯数及び自動車保有台数は微減傾向にあるものの、事業採択時からの社会経済情勢の大きな変化はない。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成26年度事業化、用地進捗率約99%、事業進捗率約54%(令和4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。

※ B/Cは一体評価での値で、括弧内は個別評価の値である。

再評価結果（令和5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42号 <small>くしもとたいじ</small> 串本太地道路		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：和歌山県東牟婁郡那智勝浦町八尺鏡野 至：和歌山県東牟婁郡串本町鬮野川			延長	18.4km	
事業概要	<p>一般国道42号は静岡県浜松市を起点とし、和歌山県和歌山市に至る総延長521kmの主要幹線道路であり、和歌山県の紀伊半島沿岸部をつなぐ唯一の国道として、産業、経済、生活を支える重要な役割を担っている。</p> <p>一般国道42号すさみ串本道路、串本太地道路、新宮道路及び新宮紀宝道路は、紀伊半島一周となる幹線道路として、南海トラフ地震等の災害時の交通確保、救急医療活動の支援及び広域周遊観光の支援を目的とした自動車専用道路である。</p>					
H30年度事業化	H-年度都市計画決定 (H-年度変更)		R2年度用地着手		R3年度工事着手	
全体事業費	900億円		事業進捗率 (令和4年3月末時点)	約4%	供用済延長	-km
計画交通量	7,800台/日					
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 6.2 (0.9) (残事業) 1.7 (0.9)	総費用 (残事業)/(事業全体) 3,683/52,521億円 事業費：3,177/41,630億円 維持管理費：499/8,375億円 更新費：6.8/2,516億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 6,291/327,660億円 走行時間短縮便益：5,750/296,203億円 走行経費減少便益：452/27,171億円 交通事故減少便益：88/4,286億円	基準年 令和4年		
感度分析の結果	<p>【事業全体】交通量：B/C=5.6~6.9(交通量 ±10%) 【残事業】交通量：B/C=1.5~1.9(交通量 ±10%)</p> <p>事業費：B/C=6.2~6.3(事業費 ±10%) 事業費：B/C=1.6~1.9(事業費 ±10%)</p> <p>事業期間：B/C=6.2~6.2(事業期間 ±20%) 事業期間：B/C=1.6~1.8(事業期間 ±20%)</p>					
事業の効果等	<p>①災害時の交通確保</p> <ul style="list-style-type: none"> 南海トラフ巨大地震に伴う津波により、すさみ串本道路、串本太地道路、新宮道路及び新宮紀宝道路に並行する国道42号の約8割の区間が浸水すると予測されている。 近畿自動車道紀勢線は津波に対して十分な高さを確保した計画路線であり、大規模災害時における緊急輸送道路や一時的な避難場所として活用するために避難路を設置することで、地域の避難活動を支援している。 <p>②救急医療活動の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> 南和歌山医療センター（田辺市）は、和歌山県南部で唯一の三次救急医療施設であり、すさみ串本道路、串本太地道路の整備により、南和歌山医療センターの60分圏域人口カバー率が68%から96%まで拡大。 災害時においても広域的な救急活動支援が期待できる。 <p>③広域周遊観光の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> 近畿自動車道紀勢線の整備により、沿線市町の観光客数が大きく増加。 未整備区間を整備することにより、和歌山県・三重県の豊富な観光資源を活かした広域周遊観光を支援。 					
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"> 令和4年10月に近畿自動車道紀勢線建設促進協議会（和歌山県知事、三重県知事、他）から、令和7年大阪関西万博までの全線開通を目指しての整備加速等の要望を受けている。 令和4年12月に近畿自動車道紀勢線 すさみ・那智勝浦間 建設促進協議会（串本町、すさみ町、太地町、古座川町、那智勝浦町の各首長、議会議長、他）から、すさみ串本道路、串本太地道路の早期完成にむけた事業促進等の要望を受けている。 					

- ・令和4年10月に近畿自動車道紀勢線(熊野市～新宮市間)建設促進期成同盟会(紀宝町、熊野市、新宮市、田辺市、那智勝浦町、御浜町、北山村の各首長、他)から、事業中区間の早期工事着手と早期完成等及びそれに必要な予算確保等の要望を受けている。
- ・令和4年10月に、熊野川河口に橋を架ける会(紀宝町、新宮市、熊野川河口大橋建設促進議員連盟の各首長及び議長、他)から、事業中区間の早期工事着手と早期完成等及びそれに必要な予算確保等の要望を受けている。
- ・令和4年7月に高速自動車道紀南延長促進協議会(和歌山県知事、和歌山県副知事、和歌山県議会議長、沿線自治体首長及び議長、他)から、総会での決議を踏まえ、事業中区間の早期工事着手と早期完成等及びそれに必要な予算確保等の要望を受けている。
- ・令和4年10月に、高速道路をつなぐ建設促進那智勝浦協議会(那智勝浦町内の民間団体など関係24団体)から、串本太地道路の一日も早く完成させるよう要望を受けている。

和歌山県知事の意見：

異常気象による災害や南海トラフ巨大地震などの大規模地震に備え、紀伊半島の海岸線を通る唯一の幹線道路である国道42号の代替道路となる近畿自動車道紀勢線等のミッシングリンク解消が急務であること、また昨今の資材価格や労務費の高騰、厳しい地質条件等を踏まえ、今回の事業費増の見直しに伴うコストの増加はやむを得ないものと考えますので、対応方針(原案)のとおり事業継続が妥当と判断します。

なお、今後の事業実施に当たっては、できる限りコスト縮減に努めて頂くとともに、県としては、沿線の自治体と連携し、引き続き、円滑な事業推進に協力して参りますので、「新宮紀宝道路」の令和6年秋、「すさみ串本道路」の令和7年春の確実な開通と「串本太地道路」「新宮道路」の1日も早い開通をお願いします。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、「一般国道42号串本太地道路」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までの周辺環境変化等

串本太地道路周辺地域の人口、世帯数及び自動車保有台数は微減傾向にあるものの、事業採択時からの社会経済情勢の大きな変化はない。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成30年度事業化、用地進捗率約76%、事業進捗率約4%(令和4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。
- ※ 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。
- ※ B/Cは一体評価での値で、括弧内は個別評価の値である。

再評価結果（令和5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42号 新宮道路		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：和歌山県新宮市あけぼの 至：和歌山県新宮市三輪崎			延長	4.8km	
事業概要	<p>一般国道42号は静岡県浜松市を起点とし、和歌山県和歌山市に至る総延長521kmの主要幹線道路であり、和歌山県の紀伊半島沿岸部をつなぐ唯一の国道として、産業、経済、生活を支える重要な役割を担っている。</p> <p>一般国道42号すさみ串本道路、串本太地道路、新宮道路及び新宮紀宝道路は、紀伊半島一周となる幹線道路として、南海トラフ地震等の災害時の交通確保、救急医療活動の支援及び広域周遊観光の支援を目的とした自動車専用道路である。</p>					
H31年度事業化	H-年度都市計画決定 (H-年度変更)	用地未取得	工事未着手			
全体事業費	300億円	事業進捗率 (令和4年3月末時点)	約3%	供用済延長	-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) 6.2 (0.8) (残事業) 1.7 (0.8)	総費用 (残事業)/(事業全体) 3,683/52,521 億円 事業費：3,177/41,630 億円 維持管理費：499/8,375 億円 更新費：6.8/2,516 億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 6,291/327,660 億円 走行時間短縮便益：5,750/296,203 億円 走行経費減少便益：452/27,171 億円 交通事故減少便益：88/4,286 億円	基準年	令和4年	
感度分析の結果	<p>【事業全体】交通量：B/C=5.6~6.9(交通量 ±10%) 事業費：B/C=6.2~6.3(事業費 ±10%) 事業期間：B/C=6.2~6.2(事業期間±20%)</p> <p>【残事業】交通量：B/C=1.5~1.9(交通量 ±10%) 事業費：B/C=1.6~1.9(事業費 ±10%) 事業期間：B/C=1.6~1.8(事業期間±20%)</p>					
事業の効果等	<p>①災害時の交通確保</p> <ul style="list-style-type: none"> 南海トラフ巨大地震に伴う津波により、すさみ串本道路、串本太地道路、新宮道路及び新宮紀宝道路に並行する国道42号の約8割の区間が浸水すると予測されている。 近畿自動車道紀勢線は津波に対して十分な高さを確保した計画路線であり、大規模災害時における緊急輸送道路や一時的な避難場所として活用するために避難路を設置することで、地域の避難活動を支援している。 <p>②救急医療活動の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> 東牟婁郡では、新宮道路と新宮紀宝道路の整備による時間短縮により、地域医療の核である新宮市立医療センターと紀南病院（三重県御浜町）とで実施されている地域医療連携がさらに向上。 災害時においても広域的な救急活動支援が期待できる。 <p>③広域周遊観光の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> 近畿自動車道紀勢線の整備により、沿線市町の観光客数が大きく増加。 未整備区間を整備することにより、和歌山県・三重県の豊富な観光資源を活かした広域周遊観光を支援。 					
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"> 令和4年10月に近畿自動車道紀勢線建設促進協議会(和歌山県知事、三重県知事、他)から、令和7年大阪関西万博までの全線開通を目指しての整備加速等の要望を受けている。 令和4年12月に近畿自動車道紀勢線すさみ・那智勝浦間建設促進協議会(串本町、すさみ町、太地町、古座川町、那智勝浦町の各首長、議会議長、他)から、すさみ串本道路、串本太地道路の早期完成にむけた事業促進等の要望を受けている。 					

- ・令和4年10月に近畿自動車道紀勢線(熊野市～新宮市間)建設促進期成同盟会(紀宝町、熊野市、新宮市、田辺市、那智勝浦町、御浜町、北山村の各首長、他)から、事業中区間の早期工事着手と早期完成等及びそれに必要な予算確保等の要望を受けている。
- ・令和4年10月に、熊野川河口に橋を架ける会(紀宝町、新宮市、熊野川河口大橋建設促進議員連盟の各首長及び議長、他)から、事業中区間の早期工事着手と早期完成等及びそれに必要な予算確保等の要望を受けている。
- ・令和4年7月に高速自動車道紀南延長促進協議会(和歌山県知事、和歌山県副知事、和歌山県議会議長、沿線自治体首長及び議長、他)から、総会での決議を踏まえ、事業中区間の早期工事着手と早期完成等及びそれに必要な予算確保等の要望を受けている。
- ・令和4年10月に、高速道路をつなぐ建設促進那智勝浦協議会(那智勝浦町内の民間団体など関係24団体)から、串本太地道路の一日も早く完成させるよう要望を受けている。

和歌山県知事の意見：

異常気象による災害や南海トラフ巨大地震などの大規模地震に備え、紀伊半島の海岸線を通る唯一の幹線道路である国道42号の代替道路となる近畿自動車道紀勢線等のミッシングリンク解消が急務であること、また昨今の資材価格や労務費の高騰、厳しい地質条件等を踏まえ、今回の事業費増の見直しに伴うコストの増加はやむを得ないものと考えますので、対応方針(原案)のとおり事業継続が妥当と判断します。

なお、今後の事業実施に当たっては、できる限りコスト縮減に努めて頂くとともに、県としては、沿線の自治体と連携し、引き続き、円滑な事業推進に協力して参りますので、「新宮紀宝道路」の令和6年秋、「すさみ串本道路」の令和7年春の確実な開通と「串本太地道路」「新宮道路」の1日も早い開通をお願いします。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、「一般国道42号新宮道路」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

新宮道路周辺地域の人口、世帯数及び自動車保有台数は微減傾向にあるものの、事業採択時からの社会経済情勢の大きな変化はない。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成31年度事業化、用地進捗率0%、事業進捗率約3%(令和4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。
- ※ 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。
- ※ B/Cは一体評価での値で、括弧内は個別評価の値である。

再評価結果（令和5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42号 <small>しんぐうきほう</small> 新宮紀宝道路		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：三重県南牟婁郡紀宝町神内 至：和歌山県新宮市あけぼの			延長	2.4km	
事業概要	<p>一般国道42号は静岡県浜松市を起点とし、和歌山県和歌山市に至る総延長521kmの主要幹線道路であり、和歌山県の紀伊半島沿岸部をつなぐ唯一の国道として、産業、経済、生活を支える重要な役割を担っている。</p> <p>一般国道42号すさみ串本道路、串本太地道路、新宮道路及び新宮紀宝道路は、紀伊半島一周となる幹線道路として、南海トラフ地震等の災害時の交通確保、救急医療活動の支援及び広域周遊観光の支援を目的とした自動車専用道路である。</p>					
H25年度事業化	H-年度都市計画決定 (H-年度変更)		H29年度用地着手	H29年度工事着手		
全体事業費	500億円		事業進捗率 (令和4年3月末時点)	約74%	供用済延長	-km
計画交通量	15,100台/日					
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 6.2 (1.2) (残事業) 1.7 (6.2)	総費用 (残事業)/(事業全体) 3,683/52,521億円 事業費：3,177/41,630億円 維持管理費：499/8,375億円 更新費：6.8/2,516億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 6,291/327,660億円 走行時間短縮便益：5,750/296,203億円 走行経費減少便益：452/27,171億円 交通事故減少便益：88/4,286億円	基準年 令和4年		
感度分析の結果	<p>【事業全体】交通量：B/C=5.6~6.9(交通量 ±10%) 【残事業】交通量：B/C=1.5~1.9(交通量 ±10%)</p> <p>事業費：B/C=6.2~6.3(事業費 ±10%) 事業費：B/C=1.6~1.9(事業費 ±10%)</p> <p>事業期間：B/C=6.2~6.2(事業期間 ±20%) 事業期間：B/C=1.6~1.8(事業期間 ±20%)</p>					
事業の効果等	<p>①災害時の交通確保</p> <ul style="list-style-type: none"> 南海トラフ巨大地震に伴う津波により、すさみ串本道路、串本太地道路、新宮道路及び新宮紀宝道路に並行する国道42号の約8割の区間が浸水すると予測されている。 近畿自動車道紀勢線は津波に対して十分な高さを確保した計画路線であり、大規模災害時における緊急輸送道路や一時的な避難場所として活用するために避難路を設置することで、地域の避難活動を支援している。 <p>②救急医療活動の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> 東牟婁郡では、新宮道路と新宮紀宝道路の整備による時間短縮により、地域医療の核である新宮市立医療センターと紀南病院（三重県御浜町）とで実施されている地域医療連携がさらに向上。 災害時においても広域的な救急活動支援が期待できる。 <p>③広域周遊観光の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> 近畿自動車道紀勢線の整備により、沿線市町の観光客数が大きく増加。 未整備区間を整備することにより、和歌山県・三重県の豊富な観光資源を活かした広域周遊観光を支援。 					
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"> 令和4年10月に近畿自動車道紀勢線建設促進協議会(和歌山県知事、三重県知事、他)から、令和7年大阪関西万博までの全線開通を目指しての整備加速等の要望を受けている。 令和4年12月に近畿自動車道紀勢線すさみ・那智勝浦間建設促進協議会(串本町、すさみ町、太地町、古座川町、那智勝浦町の各首長、議会議長、他)から、すさみ串本道路、串本太地道路の早期完成にむけた事業促進等の要望を受けている。 令和4年10月に近畿自動車道紀勢線(熊野市～新宮市間)建設促進期成同盟会(紀宝町、熊野市、新宮市、 					

- 田辺市、那智勝浦町、御浜町、北山村の各首長、他)から、事業中区間の早期工事着手と早期完成等及びそれに必要な予算確保等の要望を受けている。
- 令和4年10月に、熊野川河口に橋を架ける会(紀宝町、新宮市、熊野川河口大橋建設促進議員連盟の各首長及び議長、他)から、事業中区間の早期工事着手と早期完成等及びそれに必要な予算確保等の要望を受けている。
- 令和4年7月に高速自動車道紀南延長促進協議会(和歌山県知事、和歌山県副知事、和歌山県議会議長、沿線自治体首長及び議長、他)から、総会での決議を踏まえ、事業中区間の早期工事着手と早期完成等及びそれに必要な予算確保等の要望を受けている。
- 令和4年10月に、高速道路をつなぐ建設促進那智勝浦協議会(那智勝浦町内の民間団体など関係24団体)から、串本太地道路の一日も早く完成させるよう要望を受けている。

和歌山県知事の意見：

異常気象による災害や南海トラフ巨大地震などの大規模地震に備え、紀伊半島の海岸線を通る唯一の幹線道路である国道42号の代替道路となる近畿自動車道紀勢線等のミッシングリンク解消が急務であること、また昨今の資材価格や労務費の高騰、厳しい地質条件等を踏まえ、今回の事業費増の見直しに伴うコストの増加はやむを得ないものと考えますので、対応方針(原案)のとおり事業継続が妥当と判断します。

なお、今後の事業実施に当たっては、できる限りコスト縮減に努めて頂くとともに、県としては、沿線の自治体と連携し、引き続き、円滑な事業推進に協力して参りますので、「新宮紀宝道路」の令和6年秋、「すさみ串本道路」の令和7年春の確実な開通と「串本太地道路」「新宮道路」の1日も早い開通をお願いします。

三重県知事の意見：

一般国道42号新宮紀宝道路は、発生が危惧される南海トラフ地震等の大規模災害発生時における救援・救助、復旧・復興において重要な道路であり、また、紀南病院(三重県御浜町)から新宮市立医療センターまでの搬送時間の短縮など安全安心な救急医療サービスの向上にも寄与する道路です。

今後も引き続き、本県と十分な調整をしていただき、令和6年秋頃の開通に向けた事業の確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

審議の結果、「一般国道42号新宮紀宝道路」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

新宮紀宝道路周辺地域の人口、世帯数及び自動車保有台数は微減傾向にあるものの、事業採択時からの社会経済情勢の大きな変化はない。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成25年度事業化、用地進捗率100%、事業進捗率約74%(令和4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。

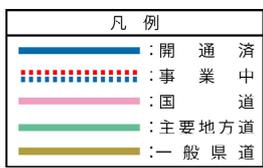
対応方針

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



※ 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。
- ※ B/Cは一体評価での値で、括弧内は個別評価の値である。

再評価結果（令和5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2号 <small>とのみ</small> 富海拡幅	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：山口県周南市戸田 <small>やまぐち しゅうなん へた</small> 至：山口県防府市富海 <small>やまぐち ほうふ とのみ</small>			延長	3.6 km
事業概要 一般国道2号は、大阪市を起点とし、瀬戸内海沿岸の諸都市を連絡し、北九州市に至る延長約680kmの主要幹線道路である。 富海拡幅は、山口県周南市～防府市間における交通混雑の緩和、交通安全の確保などを目的とした延長3.6kmの道路整備事業である。					
H23年事業化	S48年度都市計画決定 (H22年度変更)	H24年度用地着手	H26年度工事着手		
全体事業費	約165億円	事業進捗率 (R4年3月末時点)	約94%	供用済延長	0.0 km
計画交通量	35,100 台/日				
費用対効果 分析結果	B/C (3便益) <small>(事業全体)</small>	1.3	総費用 <small>(残事業)/(事業全体)</small> 46/196億円 事業費：26/176億円 維持管理費：20/20億円	総便益 <small>(残事業)/(事業全体)</small> 251/251億円 走行時間短縮便益：235/235億円 走行費用減少便益：14/14億円 交通事故減少便益：2.7/2.7億円	基準年 令和4年
	<small>(残事業)</small>	5.4			
感度分析の結果 <small>(事業全体)</small> 交通量：B/C=1.1～1.5（交通量±10%） <small>(残事業)</small> 交通量：B/C=4.6～6.3（交通量±10%） 事業費：B/C=1.3～1.3（事業費±10%） 事業費：B/C=5.1～5.8（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=5.3～5.6（事業期間±20%）					
事業の効果等 ①円滑なモビリティの確保 ・渋滞損失時間の削減が期待される。 ・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見込める。 ・利便性の向上が期待できるバス路線が存在する【防長交通（防府駅前・湯田温泉～徳山駅前）22便/日、防長交通（山口市・防府市～広島市／高速バス）6便/日 他】 ・利便性の向上が期待できるバス路線が存在する【徳山駅（新幹線駅）】 ②物流効率化の支援 ・防府市中 関地区から徳山下松港（国際拠点港湾）へのアクセス向上が見込まれる ③国土・地域ネットワークの構築 ・日常活動中心都市である防府市へのアクセス向上が見込まれる ④個性ある地域の形成 ・道の駅「ソレーネ周南」〔周南市〕（R3：68.7万人）、防府天満宮〔防府市〕（R3：99.9万人）等へのアクセス向上が期待される ⑤災害への備え ・山口県の第1次緊急輸送道路に指定（一般国道2号） ・緊急輸送道路である山陽自動車道（徳山西IC～防府西IC）の通行止め時の代替路線を形成 ⑥地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が期待される ⑦生活環境の改善・保全 ・NOX排出量削減が期待される ・SPM排出量削減が期待される ⑧他のプロジェクトとの関係 ・関連する大規模道路事業（一般国道2号戸田拡幅）と一体的に整備する必要がある ・第5次防府市総合計画「輝き！ほうふプラン」において「防府・未来へのネットワーク構想」に位置づけ（R3.3 防府市） ・やまぐち維新プランにおける重点施策「強みをのばす産業基盤の整備」において幹線道路網の整備として位置づけ（H30.10 山口県）					

関係する地方公共団体等の意見

山口県知事の意見：一般国道2号富海拡幅の「対応方針（原案）」案である「継続」に対して、異存なし。
当該道路については、令和7年度の開通見通しが示されているところであるが、その前提となっている法面工事を速やかに終え、一日も早い供用に向け、引き続き、コスト縮減等を考慮の上、より一層の事業促進に努めていただきたい。

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

周南市と防府市を結ぶ国道2号は、沿道地域の開発に伴う交通量の増加により、著しい渋滞や交通事故が発生、東西の移動を担う道路として4車線化整備を計画的に実施してきている。
平成25年5月の戸田拡幅の完成により、周南市と防府市を結ぶ幹線道路のうち富海拡幅区間のみが実質の2車線区間となっている。

事業の進捗状況、残事業の内容等

令和4年3月末時点で、事業全体の進捗率は約94%、用地の進捗率は100%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

現在は工事を推進しており、早期開通を目指し事業を推進している。

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（原案）

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と一致しないことがある。

再評価結果（令和5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54号 <small>かべ</small> 可部バイパス	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：広島県広島市安佐北区 <small>かべみなみ</small> 可部南一丁目 至：広島県広島市安佐北区 <small>おおはやしちょう</small> 大林町	延長	9.7 km		
事業概要					
<p>一般国道54号は、<small>ひろしま</small> 広島県 <small>ひろしま</small> 広島市から <small>しまね</small> 山根 <small>まつえ</small> 松江市までを結ぶ延長約170kmの主要幹線道路である。</p> <p><small>かべ</small> 可部バイパスは、<small>ひろしま</small> 広島県 <small>ひろしま</small> 広島市安佐北区 <small>かべみなみ</small> 可部南一丁目と <small>ひろしま</small> 広島市安佐北区 <small>おおはやしちょう</small> 大林町を結ぶ延長9.7kmの道路である。</p> <p>事業目的は、<small>ひろしま</small> 広島市 <small>かべ</small> 可部周辺の慢性的な交通混雑の緩和、安全・円滑な交通の確保を図るものである。</p>					
S56年度事業化		S56年度都市計画決定		S58年度用地着手	
H2年度工事着手					
全体事業費	約736億円	事業進捗率 (R4年3月末時点)	86%	供用済延長	8.2 km
計画交通量	14,600～42,500台/日				
費用対効果 分析結果	B/C (3便益) (事業全体) 1.5 (残事業) 1.3	総費用 (残事業)/(事業全体) 111 / 1,587 億円 〔事業費：76/1,471億円〕 〔維持管理費：36/116億円〕	総便益 (残事業)/(事業全体) 145 / 2,438億円 〔走行時間短縮便益：140/2,236億円〕 〔走行費用減少便益：1.9/180億円〕 〔交通事故減少便益：2.6/22億円〕	基準年 令和4年	
感度分析の結果	<p>(事業全体) 交通量：B/C=1.4～1.7(交通量±10%) (残事業) 交通量：B/C=1.1～1.5(交通量±10%) 事業費：B/C=1.5～1.5(事業費±10%) 事業費：B/C=1.2～1.4(事業費±10%) 事業期間：B/C=1.5～1.6(事業期間±20%) 事業期間：B/C=1.2～1.4(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"> ・ 渋滞損失時間の削減が期待される【7,686.1万人・時間/年→7,351.1万人・時間/年】 ・ 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 物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 沿線物流センター（広島市安佐北区）から広島湾岸部の取引先（広島市南区）までのアクセスが向上【下浜ヶ谷交差点～楠那町交差点：88分→72分】 <p>③ 国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 日常活動圏の安芸高田市から中心都市の広島市への所要時間が短縮【安芸高田市～広島市：103分→87分】 <p>④ 個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 広島市安佐動物公園（R2年間観光入込客数33万人）、土師ダム（R2年間観光入込客数10万人）へのアクセスが向上 <p>⑤ 安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 第三次救急医療機関（広島市立北部医療センター安佐市民病院）へのアクセスが向上【安芸高田消防本部～安佐市民病院：55分→39分】 <p>⑥ 災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 広島県の地域防災計画における第1次緊急輸送道路として機能する <p>⑦ 地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ CO2排出量について、約10.4千トン/年の削減が期待される <p>⑧ 生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ NOx排出量について、約22.9トン/年の削減が期待される ・ SPM排出量について、約1.4トン/年の削減が期待される 					

関係する地方公共団体等の意見

広島市長の意見：

一般国道 54 号可部バイパスの事業再評価に係る対応方針（原案）については異存ありません。可部バイパスは、広島広域都市圏の連携強化に欠かせない道路であるとともに、交通混雑の緩和や災害に強い道路ネットワークの形成、安芸高田市方面から本年 5 月に開業した広島市立北部医療センター安佐市民病院へのアクセスが向上するなど、更なる都市圏の活性化に資するものであることから、早期完成に向けて、引き続き着実な事業展開が図られるようお願いいたします。特に、上根バイパスとの接続区間である大林地区の事業は、一般国道 183 号と交差する下浜ヶ谷交差点における交通混雑が解消されるとともに、並行する河川の氾濫など災害への脆弱性に課題のある現道区間を避けることができるようになることから、この区間の早期完成をお願いします。

事業評価監視委員会の意見

- ・事業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

広島市北部地域は、宅地化が進み、人口増加による通勤・通学交通の増加や広島都心部への交通等により、慢性的な交通混雑や交通事故が発生している。

また、可部バイパス周辺では、平成 29 年 3 月に J R 可部線の延伸区間が開業し、令和 4 年 5 月に広島市立北部医療センター安佐市民病院が開院した。

事業の進捗状況、残事業の内容等

令和 4 年 3 月末時点で、事業全体の進捗率は約 8 6 %、用地の進捗率は約 9 6 % である。現在までに広島市安佐北区可部南 1 丁目から大林ランプ間までの約 8. 2km が暫定開通済み。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

投資効果の早期発現を図るため段階的に整備しており、暫定 2 車線開通後の残る課題に対し、早期に改善・緩和するよう事業を推進する。

施設の構造や工法の変更等

今後の事業実施にあたっては、コスト縮減を図りつつ事業を推進していく。

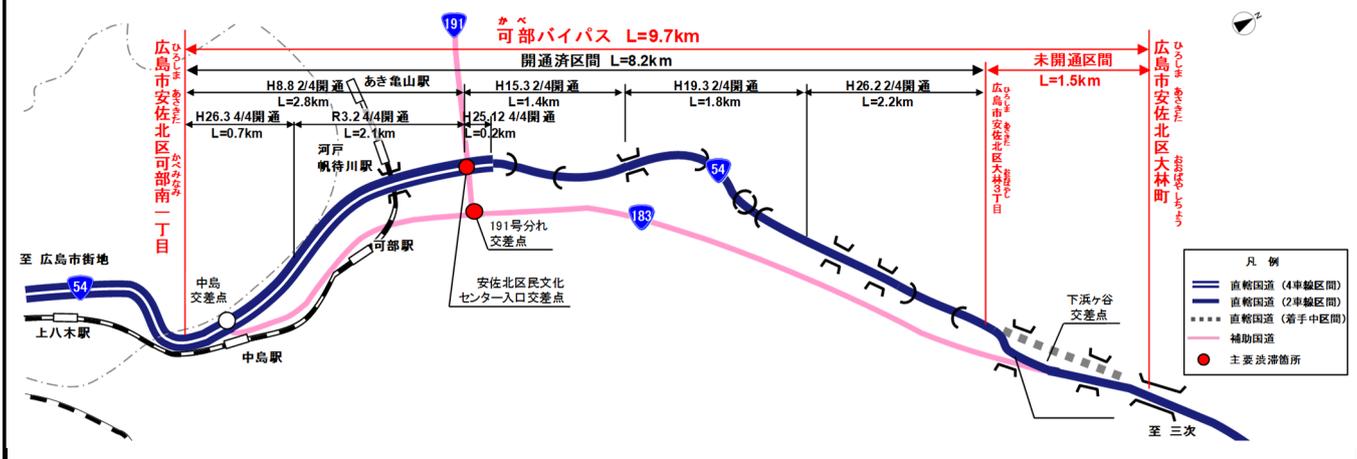
対応方針（原案）

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と一致しないことがある。

再評価結果（令和5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11号 <small>にいばま</small> 新居浜バイパス		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：愛媛県新居浜市船木 至：愛媛県新居浜市大生院			延長	9.3km	
事業概要						
<p>一般国道11号は、徳島市を起点に四国の北部を瀬戸内海沿いに徳島県・香川県及び愛媛県下の主要都市を経て松山市に至る延長約230kmの主要幹線道路であり、産業・経済を支える大動脈であるとともに、通勤・日常生活を支える生活道路としての役割を持つ重要な道路である。</p> <p>国道11号新居浜バイパスは、交通混雑の緩和及び交通安全の確保を図るとともに、松山自動車道新居浜インターと市街地をアクセスさせることで、新居浜市における交通ネットワークの基盤となる道路として地域経済に大きく寄与することを目的とした事業である。</p>						
S62年度事業着手		S60年度都市計画決定		H2年度用地買取着手		H2年度工事着手
全体事業費	609億円		事業進捗率 (令和4年3月末時点)	約73%	供用済延長	5.9km
計画交通量	12,100~33,400台/日					
費用便益 分析結果	B/C (事業全体)	1.4	総費用 (残事業)/(事業全体) 124/919億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 402/1,278億円	基準年 令和4年	
	(残事業)	3.2	事業費：102/846億円 維持管理費：22/73億円	走行時間短縮便益：386/1,229億円 走行経費減少便益：12/44億円 交通事故減少便益：3.9/4.2億円		
感度分析の結果						
<p>(事業全体) 交通量：B/C=1.2~1.6（交通量±10%）（残事業）B/C=2.6~3.8（交通量±10%）</p> <p>事業費：B/C=1.4~1.4（事業費±10%）B/C=3.0~3.5（事業費±10%）</p> <p>事業期間：B/C=1.4~1.4（事業期間±20%）B/C=3.1~3.3（事業期間±20%）</p>						
事業の効果等						
<p>新居浜バイパスは、新居浜市内における慢性的な渋滞の緩和やそれともなう地域経済の活性化、日常生活における交通便利性の向上、救急医療や災害時の緊急輸送を支援するなど、多様な整備効果が期待できる。</p> <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。 ・現道等の混雑時旅行速度の改善が期待される。 ・並行する現道を運行している路線バスの所要時間が短縮し、定時性の向上が見込まれる。 ・JR新居浜駅（特急停車駅）へのアクセス向上が見込まれる。 ・松山空港（第二種空港）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"> ・新居浜港（重要港湾）へのアクセス向上が見込まれる。 <p>③都市の再生</p> <ul style="list-style-type: none"> ・新居浜市人口集中地区（DID地区）での事業であり、市街地の道路網密度の向上が見込まれる。 ・連絡道路がない住宅宅地開発（美しが丘にいはま）（28.1ha）への連絡道路となる。 <p>④国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・隣接した日常生活圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する。 <p>【新居浜西条地方生活圏～今治地方生活圏】【新居浜西条地方生活圏～松山地方生活圏】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・日常活動圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる。 <p>⑤個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・大規模イベントである「新居浜太鼓まつり」を支援する。 ・主要観光地へのアクセス向上が期待される。 <p>⑥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（東予救命救急センター）へのアクセス向上が見込まれる。 <p>⑦災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・愛媛県地域防災計画において第一次緊急輸送道路に位置づけられている。 ・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が形成される。 ・国道11号の防災点検箇所を回避したルートが形成される。 <p>⑧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>⑨生活環境の改善・保全</p>						

- ・NOX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。
- ・夜間要請限度の超過区間の改善が見込まれる。

⑩他のプロジェクトとの関係

- ・周辺道路の交通量が減少することで交通事故の減少が見込まれる。

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：

- ・新居浜市主要幹線道路整備促進期成同盟会より、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。

県知事の意見：

- ・一般国道11号新居浜バイパスの事業を継続するという「対応方針（原案）」案について異議ありません。
- ・愛媛県知事より新居浜バイパスは、新居浜市内の交通混雑の緩和や交通安全の確保を図り、市街地から新居浜ICや周辺地域へのアクセス性向上等に資する重要な道路であり、引き続き、早期全線開通に向けた整備推進をおねがいたします。

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3年3月 松山自動車道（土居IC～いよ西条IC）開通
- ・平成6年11月 松山自動車道（いよ西条IC～川内IC）開通
- ・平成11年7月 今治小松自動車道（東予丹原IC～いよ小松JCT）開通

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・昭和62年度に事業化、用地進捗率約77%、事業進捗率約73%（令和4年3月末時点）
- ・平成19年度まで 新居浜市東田～新居浜市西喜光地町 延長2.4km（2/4、4/4）部分開通
- ・平成23年度 新居浜市本郷一丁目～新居浜市萩生 延長2.0km（2/4）部分開通
- ・平成30年度 新居浜市萩生～新居浜市大生院 延長1.5km（4/4）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

- ・新居浜市西喜光地町～本郷一丁目間 延長1.1kmは令和6年春頃開通予定。

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。

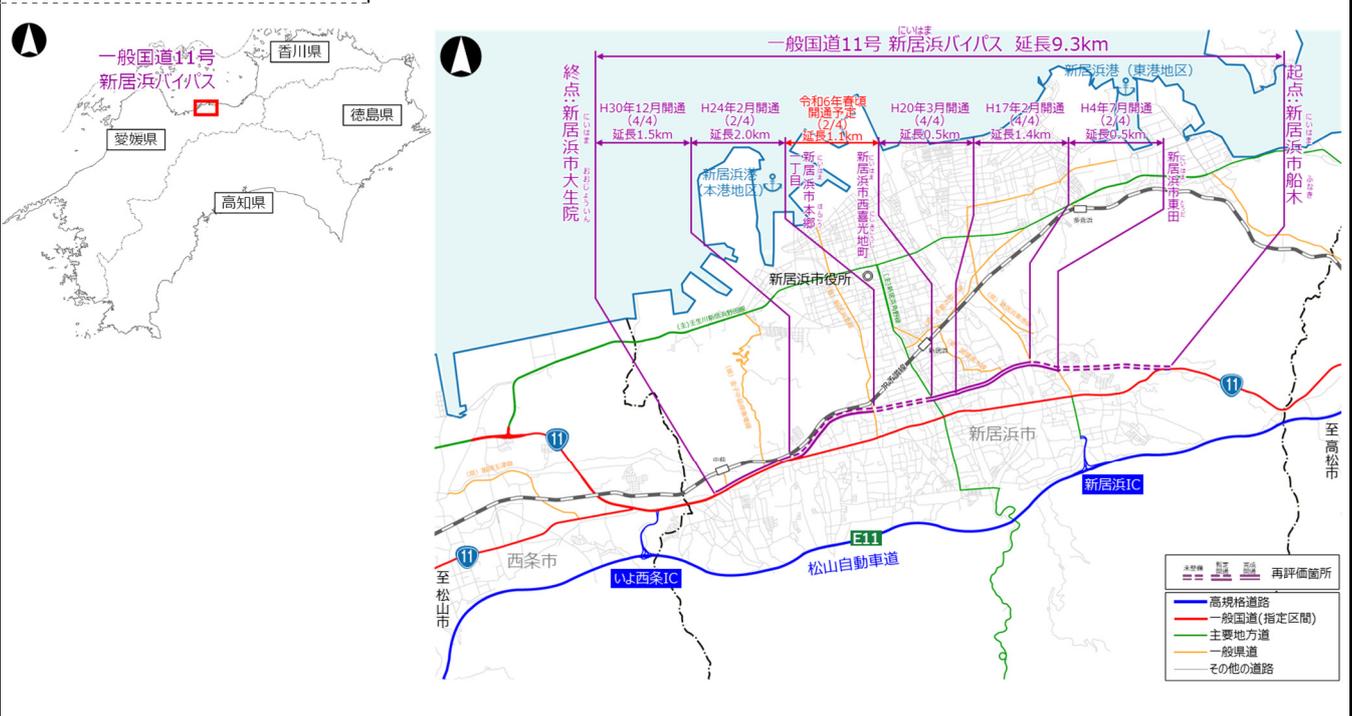
対応方針

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



※ 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5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 <small>あなん</small> 阿南道路		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：徳島県小松島市大林町森ノ本 <small>こまつしましおおほやしちようもりのもと</small> 至：徳島県阿南市橋町青木 <small>あなんしたちばなちようあおき</small>				延長	18.4km
事業概要 一般国道55号は、徳島市を起点として小松島市、阿南市、美波町、室戸市などを經由し、高知市に至る延長約240kmの主要幹線道路であり、四国広域幹線ネットワークを形成する基幹動脈として、四国東南地域の生活や経済、観光の振興に大きな役割を果たしている。 阿南道路は、小松島市大林町を起点とし、阿南市橋町に至る全長18.4kmの国道バイパスであり、小松島市及び阿南市中心部における交通混雑の解消と交通安全の確保を図るとともに、周辺道路網と一体となって、阿南市以南から県都徳島市方面への交通を円滑に導くことを目的としている。						
S48年度事業化		S52年度都市計画決定 (H15年度変更)		S57年度用地買収着手		S62年度工事着手
全体事業費	約846億円		事業進捗率 (令和4年3月末時点)	約84%		供用済延長 17.2km
計画交通量	7,700~24,100台/日					
費用便益 分析結果	B/C <small>(事業全体)</small>	2.4		総費用 <small>(残事業)/(事業全体)</small>	121/2,004億円	
	<small>(残事業)</small>	1.05		事業費：108/1,788億円 維持管理費：13/217億円	総便益 <small>(残事業)/(事業全体)</small> 走行時間短縮便益：123/4,323億円 走行経費減少便益：1.7/460億円 交通事故減少便益：1.9/78億円	基準年 令和4年
感度分析の結果 (事業全体) 交通量：B/C=1.9~2.9 (交通量±10%) (残事業) B/C=1.005~1.1 (交通量±10%) 事業費：B/C=2.4~2.4 (事業費±10%) B/C=0.96~1.1 (事業費±10%) 事業期間：B/C=2.4~2.4 (事業期間±20%) B/C=0.997~1.1 (事業期間±20%)						
事業の効果等 阿南道路は、小松島市及び阿南市内における慢性的な渋滞の緩和やそれにともなう地域経済の活性化、日常生活における交通利便性の向上、救急医療や災害時の緊急輸送を支援するなど多様な整備効果が期待できる。						
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20km/h未満である区間の旅行速度の改善が見込まれる。 ・所要時間の短縮により路線バスの利便性向上が見込まれる。 ・徳島阿波おどり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 ・徳島小松島港（重要港湾）へのアクセス向上が見込まれる。 ・徳島県南部における農林水産品の流通の利便性の向上が見込まれる。						
③国土・地域ネットワークの構築 ・徳島地方生活圏（徳島市）から南部地方生活圏（美波町）を最短時間で連絡する路線を構成する。 ・美波町から日常生活圏中心都市である阿南市へのアクセス向上が見込まれる。						
④個性ある地域の形成 ・辰巳工業団地、大渦新浜工業団地、徳島県南部運動公園の整備や展開を支援する。 ・「徳島県LEDバレイ構想」を支援する。 ・県南地域の観光地へのアクセス向上が期待される。						
⑤安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設（徳島赤十字病院）へのアクセス向上が見込まれる。						
⑥安全な生活環境の確保 ・歩道が無い区間への歩道設置が見込まれる。						
⑦災害への備え ・現国道55号は第一次緊急輸送道路に位置づけられている。 ・現国道55号が通行止めになった場合の代替路線を形成する。						
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 ・NOx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：

・徳島県、阿南市、阿南市高規格道路等建設促進期成同盟会等より、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。(H30.7・10、H31.1、R1.7・12、R2.1・7、R4.1・6)

徳島県知事の意見：

・「一般国道55号 阿南道路」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。

・一般国道55号は、四国広域幹線ネットワークを形成する基幹動脈として、四国東南部地域の生活や経済、観光の振興に大きな役割を果たしております。このうち、阿南道路は、小松島市及び阿南市中心部における交通混雑の解消と交通安全の確保を図るとともに、周辺道路と一体となって、広域的な交通ネットワークを形成する重要な道路であります。

・このため、引き続き、コスト縮減を図り、残る区間の早期供用に向けた事業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7月 日和佐道路 全線開通
- ・平成12年12月 橘湾火力発電所全機運転開始

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・昭和48年度に事業化、用地進捗率約87%、事業進捗率約84%(令和4年3月末時点)
- ・平成5年度：阿南市那賀川町中島～阿南市西路見町江川 延長2.1km (2/4) 部分開通
- ・平成12年度まで：小松島市大林町森ノ本～阿南市那賀川町中島 延長6.9km (4/4) 部分開通
- ・平成19年度まで：阿南市西路見町江川～阿南市津乃峰町西分 延長6.5km (2/4、4/4) 部分開通
- ・平成25年度：阿南市津乃峰町西分～阿南市橘町大浦 延長1.7km (2/4) 部分開通
- ・平成27年3月：四国横断自動車道 徳島IC～鳴門JCT間 L=10.9km 開通
- ・平成27年4月：国道55号(小松島市大林町字宮ノ本～阿南市津乃峰町東分間 L=13.5km) 徳島県へ移管
- ・令和2年度：阿南市那賀川町中島～阿南市西路見町江川間 延長2.1km (4/4) 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

- ・未開通区間における早期の工事着手を目指し、調査・設計等を進め事業を推進する。

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。

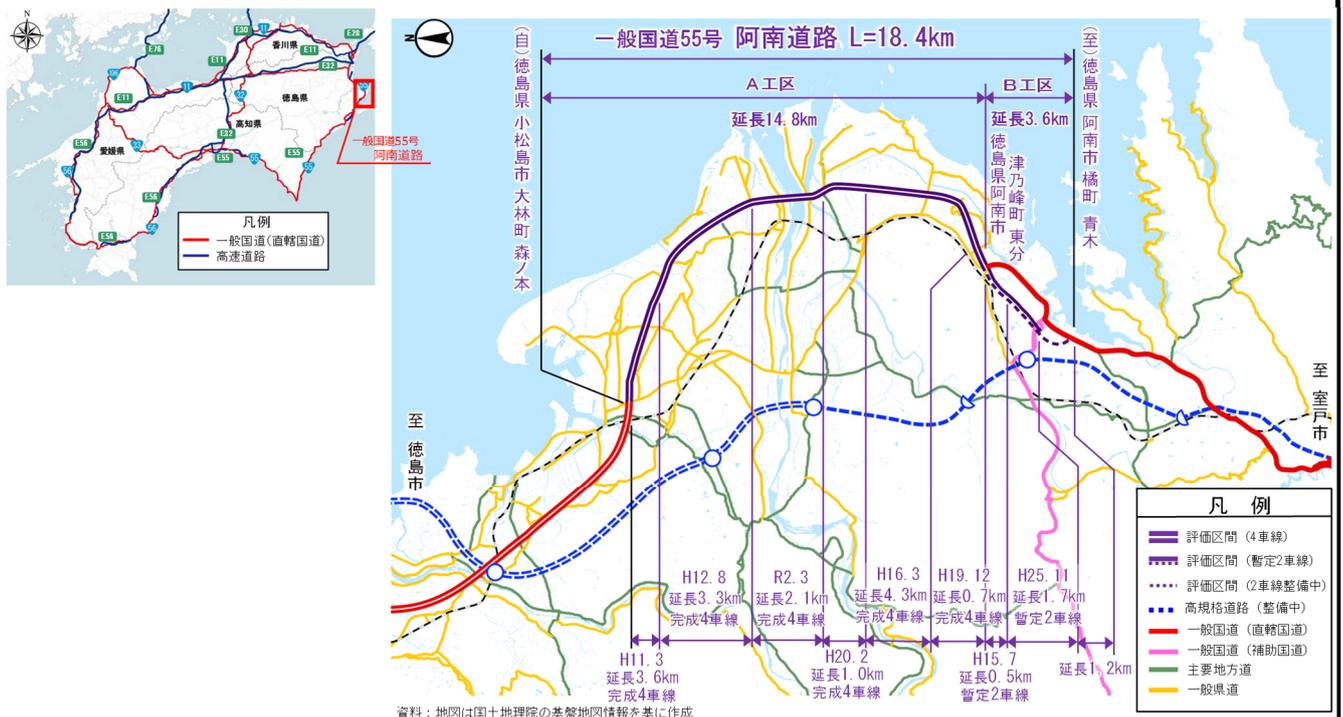
対応方針

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



※ 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5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11号 <small>おおちしろとり</small> 大内白鳥バイパス	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：香川県 <small>ひがし</small> 東かがわ市伊座 至：香川県 <small>ひがし</small> 東かがわ市 <small>こざね</small> 小砂			延長	9.2km																							
事業概要	<p>一般国道11号は、徳島市を起点に四国北部を瀬戸内海沿いに徳島県、香川県及び愛媛県下の主要都市を経て松山市に至る延長約260kmの主要幹線道路であり、産業・経済の交流を支える大動脈であるとともに、通勤・通学等日常生活に欠かせない生活道路としての役割を持つ重要な道路である。</p> <p>大内白鳥バイパスは、東かがわ市中心部で発生している慢性的な渋滞の緩和や交通安全の確保を図るとともに、高松自動車道 白鳥大内インターチェンジへのアクセス強化を図り、地域経済の発展に寄与することを目的とした事業である。</p>																											
H12年度事業化	H16年都市計画決定	H18年度用地着手	H20年度工事着手																									
全体事業費	約341億円	事業進捗率 (令和4年3月末時点)	約92%	供用済延長	5.9km																							
計画交通量	7,900~21,500 台/日																											
費用対効果分析結果	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 10%;">B/C</td> <td style="width: 10%;">総費用</td> <td style="width: 10%;">総便益</td> <td style="width: 10%;">基準年</td> </tr> <tr> <td>(事業全体)</td> <td>(残事業)/(事業全体)</td> <td>(残事業)/(事業全体)</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>68/480 億円</td> <td>113/549 億円</td> <td></td> </tr> <tr> <td>1.1</td> <td>事業費：39 / 431億円</td> <td>走行時間短縮便益：106/504億円</td> <td rowspan="2">令和4年</td> </tr> <tr> <td>(残事業)</td> <td>維持管理費：30 / 49億円</td> <td>走行経費減少便益：3.0/ 40億円</td> </tr> <tr> <td>1.6</td> <td></td> <td>交通事故減少便益：3.7/ 4.8億円</td> <td></td> </tr> </table>	B/C	総費用	総便益	基準年	(事業全体)	(残事業)/(事業全体)	(残事業)/(事業全体)			68/480 億円	113/549 億円		1.1	事業費：39 / 431億円	走行時間短縮便益：106/504億円	令和4年	(残事業)	維持管理費：30 / 49億円	走行経費減少便益：3.0/ 40億円	1.6		交通事故減少便益：3.7/ 4.8億円					
B/C	総費用	総便益	基準年																									
(事業全体)	(残事業)/(事業全体)	(残事業)/(事業全体)																										
	68/480 億円	113/549 億円																										
1.1	事業費：39 / 431億円	走行時間短縮便益：106/504億円	令和4年																									
(残事業)	維持管理費：30 / 49億円	走行経費減少便益：3.0/ 40億円																										
1.6		交通事故減少便益：3.7/ 4.8億円																										
感度分析の結果	<p>(事業全体) 交通量 : B/C= 0.9~1.4 (交通量±10%) (残事業) B/C= 1.2~2.1 (交通量±10%) 事業費 : B/C= 1.1~1.2 (事業費±10%) B/C= 1.6~1.7 (事業費±10%) 事業期間 : B/C= 1.1~1.2 (事業期間±20%) B/C= 1.5~1.7 (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"> ・ 現道等の年間時間損失の削減が見込まれる ・ 現道等における混雑時旅行速度20km/h未満である区間の旅行速度の改善が見込まれる ・ 現道等に当該路線の整備による路線バスの利便性向上が見込まれる ・ 高松空港、徳島阿波おどり空港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"> ・ 東讃地域における農林水産品の流通の利便性の向上が見込まれる <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 日常生活圏中心都市である高松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"> ・ 就業支援事業、定住促進事業等を支援する ・ 東かがわ市や徳島県北部地域の主要な観光地へのアクセス向上が期待される（讃州井筒屋敷、鳴門の渦潮、渦の道等） <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（香川大学医学部附属病院）へのアクセス向上が見込まれる <p>⑥安全な生活環境の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 現道等における安全性の向上が期待される <p>⑦災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 第1次緊急輸送確保路線に指定されている現国道11号、高松自動車道が通行止めになった場合の代替路線を形成する <p>⑧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>⑨生活環境の改善・保全</p>																											

- ・ NOX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
- ・ 現道等の騒音低減が見込まれる
- ⑩他のプロジェクトとの関係
 - ・ さぬき東街道（主要地方道高松長尾大内線バイパス）との一体的整備
 - ・ 物流効率化の支援

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：

- ・ 香川県、香川県道路協会、東かがわ幹線道路整備促進期成同盟会等より、本事業の促進について、積極的な要望活動が続けられている。

香川県知事の意見：

- ・ 事業継続について異議はありません。
- ・ 国道11号は、県内を東西に貫き、徳島・愛媛両県に通じる本県の主要幹線道路であり、大内白鳥バイパスの整備は、東かがわ市付近における現道の交通混雑の緩和とともに、高松自動車道白鳥大内インターチェンジへのアクセス強化を図るなど、東讃地域の振興・発展に寄与する重要な事業であることから、早期の全線開通を目指し、より一層の事業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13年3月 高松自動車道（板野IC～津田東IC）、（三木町・高松市境～高松中央IC）開通
- ・ 平成14年7月 高松自動車道（鳴門IC～板野IC）開通により神戸淡路鳴門自動車道と接続
- ・ 平成15年3月 高松自動車道（高松中央IC～高松西IC）開通により高松自動車道全線開通
- ・ 平成31年3月 高松自動車道全線4車化
- ・ 令和 1年5月 さぬき東街道（県道高松長尾大内線バイパス）全線4車化

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・ 平成12年度事業化、用地進捗率約99%、事業進捗率約92%（令和4年3月末時点）
- ・ 東かがわ市白鳥～東かがわ市土居間5.9kmは、令和3年12月までに暫定2車線開通済

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・ 開通に向け調査設計・用地買収・改良工事を推進中。

施設の構造や工法の変更等

- ・ PCコンポ橋から鋼桁橋へ上部工形式見直しによるコスト縮減を図るとともに、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を考慮した構造の採用等、総コストの縮減に努めていくこととする。

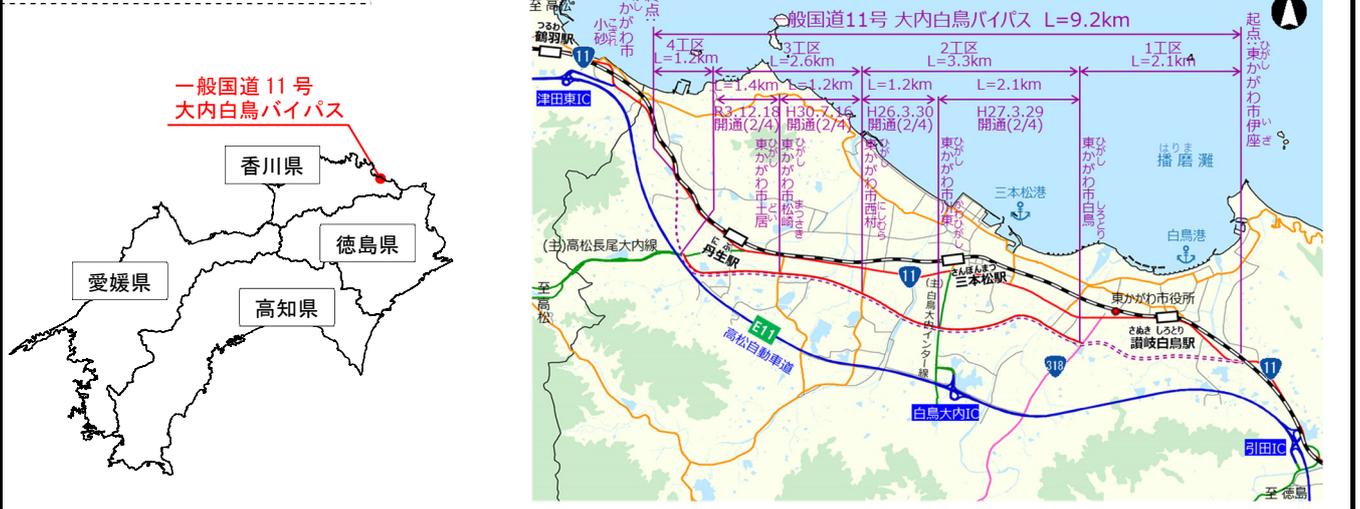
対応方針

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



※ 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。

再評価結果（令和5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56号 津島道路		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：愛媛県南宇和郡愛南町 柏 至：愛媛県宇和島市津島町岩松				延長	10.3km	
事業概要 一般国道56号は、高知市を起点に、四万十市、宿毛市、宇和島市、大洲市を經由して松山市に至る延長約350kmの主要幹線道路である。南予地域を南北に縦貫するこの路線は、松山方面と南予、高知西南地域を結ぶ四国西南部の動脈で、県民の生活基盤として重要な役割を果たしている。 また、四国、中国、近畿経済圏との広域連携を目指した「四国8の字ネットワーク」は、高規格幹線道路等のネットワーク効果を四国内の隅々まで波及させるとともに、南海トラフ地震などの災害発生時における緊急輸送道路の確保や、三次医療施設までの速達性の向上、地域産業（農水産業）の活性化支援などを目的として整備を推進している。							
H24年度事業着手		H-年度都市計画決定		H27年度用地着手		H28年度工事着手	
全体事業費		約456億円	事業進捗率 (令和4年3月末時点)		約30%	供用済延長 0km	
計画交通量		4,200 ~ 5,800 台/日					
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体)	0.7	総費用 (残事業)/(事業全体) 258/429億円		総便益 (残事業)/(事業全体) 302/302億円		基準年 令和4年度
	(残事業)	1.2	事業費：228/399億円 維持管理費：30/30億円		走行時間短縮便益：266/266億円 走行経費減少便益：29/29億円 交通事故減少便益：7.1/7.1億円		
感度分析の結果 (事業全体) 交通量：B/C=0.6~0.8 (交通量±10%) (残事業) B/C=0.99~1.4 (交通量±10%) 事業費：B/C=0.7~0.7 (事業費±10%) B/C=1.1 ~1.3 (事業費±10%) 事業期間：B/C=0.7~0.7 (事業期間±20%) B/C=1.1 ~1.2 (事業期間±20%)							
事業の効果等 南海トラフ地震発生時における緊急輸送道路の確保、三次医療施設への速達性向上、地域産業（農水産業）の活性化支援など多様な効果が期待できる。							
①円滑なモビリティの確保 ・現道等の時間損失の削減が見込まれる。 ・現道等の路線バス（宇和島バス）及び高速バスの利便性の向上が見込まれる ・愛南町役場からJR宇和島駅（特急停車駅）への所要時間の短縮が見込まれる ・愛南町から松山空港（第二種空港）への所要時間の短縮が見込まれる							
②物流効率化の支援 ・愛南町から宇和島港（重要港湾）への所要時間の短縮が見込まれる ・深浦港から松山市への水産品流通の利便性向上が見込まれる							
③国土・地域ネットワークの構築 ・四国横断自動車道と並行する自専道として位置付けられる ・四国8の字ネットワークの一部を構成する路線として位置付けられる ・八幡浜大洲地方生活圏～宇和島地方生活圏～幡多地方生活圏の中心都市間を連絡する等、日常生活圏中心都市への最短時間連絡する路線を構成する ・日常生活圏中心都市（愛南町役場～宇和島市役所）間の所要時間の短縮が見込まれる							
④個性ある地域の形成 ・主要観光地へのアクセス向上が見込まれる							
⑤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							
⑥災害への備え ・第1次緊急輸送道路に位置づけられている現国道56号が通行止めになった場合の代替路線を形成する（南海トラフ地震発生時の津波浸水想定箇所を回避し、緊急輸送道路の代替路線を形成する）							

⑦地球環境の保全

- ・CO2排出量の削減が見込まれる

⑧生活環境の改善・保全

- ・NO2、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：

- ・愛媛県、宇和島市、愛南町及び協議会等より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。
愛媛県四国縦貫・横断自動車道建設促進協議会 (R1.7 R2.7 R2.9 R3.7 R3.8 R3.11 R4.7 R4.8)
国道56号一本松・宇和島間整備促進協議会 (R1.7 R2.7 R2.9 R3.7 R3.8 R4.7 R4.8)

愛媛県知事の意見：

- ・再評価に係る「対応方針(原案)」案については異議ありません。
- ・津島道路は、四国8の字ネットワークを形成し、国土強靱化や地域経済の活性化を図る上で欠かすことのできない重要な道路であることから、一日も早い開通に向けて更なる整備推進をお願いします。なお、整備に当たっては徹底した工程管理や、一層の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」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27年3月 宇和島道路(津島岩松IC~津島高田IC)延長3.5km 開通
- ・令和2年7月 中村宿毛道路(平田IC~宿毛和田IC)延長7.6km 開通
- ・令和3年12月 四国横断自動車道(宿毛~内海)都市計画決定
- ・令和4年4月 一般国道56号 宿毛内海道路(宿毛新港~一本松、御荘~内海)事業化

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・平成24年度に事業化、用地取得率約92%、事業進捗率約30%(令和4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

- ・内海IC(仮称)~津島南IC(仮称)間はトンネル工事等に着手しており、工事推進中。
- ・津島南IC(仮称)~津島岩松IC間は早期の工事着手を目指し、調査、設計を推進中。

施設の構造や工法の変更等

- ・橋梁から補強土壁構造への変更によるコスト縮減を図るとともに、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を考慮した構造の採用等、総コストの縮減に努めていくこととする。

対応方針

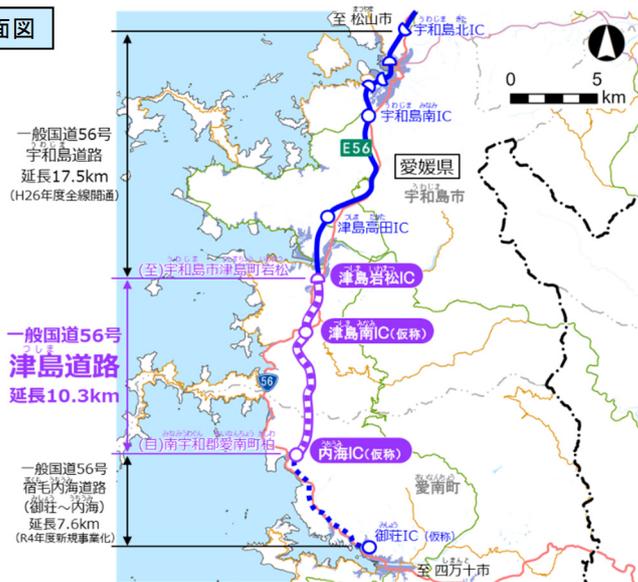
事業継続

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

平面図



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5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196号 <small>いまぼり</small> 今治道路	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：愛媛県 <small>いまぼりしやた</small> 今治市矢田 至：愛媛県 <small>いまぼりしながさわ</small> 今治市長沢			延長	10.3km	
事業概要						
<p>一般国道196号は、松山市を起点とし、今治市を経て、西条市小松町に至る全長約66kmの幹線道路であるとともに、通勤等日常生活を支える生活道路としての役割をもつ重要な路線である。</p> <p>今治道路（今治IC～今治湯ノ浦IC：延長10.3km）は、高規格幹線道路網を構成する一般国道の自動車専用道路である「今治小松自動車道」の一部であり、西瀬戸自動車道（瀬戸内しまなみ海道）及び四国縦貫自動車道（松山自動車道等）と一体となり、産業・文化などの分野における地域間の交流を促し、地域の活性化を図ることを目的として計画された高規格幹線道路である。</p>						
H13年度事業化		H3年度都市計画決定 (R1年度変更)		H15年度用地着手		
H24年度工事着手						
全体事業費	約780億円	事業進捗率 (令和4年3月末時点)	約67%	供用済延長	0.0km	
計画交通量	17,100～19,700台/日					
費用便益 分析結果	B/C (事業全体)	1.1	総費用 (事業全体)	251/919億円	総便益 (事業全体)	1,050/1,050億円
	(残事業)	4.2	事業費 維持管理費	209/878億円 41/41億円	走行時間短縮便益 走行経費減少便益 交通事故減少便益	925/925億円 97/97億円 28/28億円
基準年 令和4年						
感度分析の結果						
<p>(事業全体) 交通量 : B/C=1.01～1.3 (交通量±10%) (残事業) B/C=3.7～4.7 (交通量±10%) 事業費 : B/C=1.1～1.2 (事業費±10%) B/C=3.9～4.6 (事業費±10%) 事業期間 : B/C=1.1～1.2 (事業期間±20%) B/C=4.0～4.4 (事業期間±20%)</p>						
事業の効果等						
<p>流通の利便性の向上による産業の振興や、走行性の高い高速道路を利用することで緊急施設へのアクセス性が向上するなど、多様な整備効果が期待できる。</p> <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。 ・現道等の混雑時旅行速度の改善が期待される。 ・並行する現道を運行している高速バスの所要時間が短縮し、定時性の向上が見込まれる。 ・松山空港（第二種空港）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"> ・今治港（重要港湾）へのアクセス向上が見込まれる。 ・愛媛県の農水産品の大都市への流通の利便性向上が見込まれる。 <p>③都市の再生</p> <ul style="list-style-type: none"> ・今治新都市開発整備事業との連携が見込まれる。 <p>④国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本州と四国を連絡する高規格幹線道路の一部を構成し、高速道路のミッシングリンクの解消が見込まれる。 ・隣接した日常生活圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する。 <p>【今治地方都市圏～新居浜西条地方都市圏】</p> <p>⑤個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・今治ICに隣接する今治新都市開発事業に進出した企業が四国内外の出荷に活用できるなど地域開発への支援が見込まれる。 ・主要観光地へのアクセス向上が見込まれる。 <p>⑥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（愛媛大学医学部附属病院）へのアクセス向上が見込まれる。 <p>⑦災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・愛媛県地域防災計画において第一次緊急輸送道路に位置づけられている。 ・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が形成される。 <p>⑧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>⑨生活環境の改善・保全</p>						

- ・NOx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。
- ・環境や景観上の効果が期待される。

⑩他のプロジェクトとの関係

- ・三次医療施設へのアクセス性向上により60分圏域人口の拡大が見込まれる。

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

- ・今治小松自動車道建設促進期成同盟会、四国連合協議会、道路整備促進既成同盟会愛媛地方協議会等より、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。

愛媛県知事の意見

- ・今治道路は、中国地方から瀬戸内しまなみ海道を經由し、四国8の字ネットワークまでを繋ぐルートのうち、唯一のミッシングリンクとなっており、中四国の更なる広域交流や産業・観光振興等を図るうえで欠かすことのできない重要な道路であることから、一日も早い開通に向けて整備推進をお願いします。なお、整備にあたっては、徹底した工程管理や、一層の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」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までの周辺環境変化等

- ・平成13年7月 今治小松自動車道（今治湯ノ浦IC～東予丹原IC）延長9.0km 開通
- ・平成18年4月 西瀬戸自動車道（瀬戸内しまなみ海道）大島道路（大島北IC～大島南IC 延長6.3km）及び生口島道路（生口島北IC～生口島南IC 延長6.5km） 暫定2車線開通により瀬戸内しまなみ街道全線開通
- ・平成21年3月 県道今治丹原線 開通
- ・平成26年3月 （都）喜田村新谷線 開通
- （その他）
- ・平成18年9月 今治新都市第1地区分譲受付開始
- ・平成18年10月 今治新都市第2地区分譲受付開始
- ・平成25年10月 大型商業施設開店
- ・平成28年4月 大型商業施設開店

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・平成13年度に事業化、用地進捗率約99%、事業進捗率約67%（令和4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

- ・今治朝倉IC（仮称）～今治湯ノ浦IC区間は、平成24年度より工事着手し全面展開中。今治IC～今治朝倉IC（仮称）区間は、平成25年度より用地買収に着手し、平成28年度より全区間において用地買収を実施中。

施設の構造や工法の変更等

- ・床版形式をRC床版から合成床版へ変更し少数主桁を適用することによりコスト縮減を図るとともに、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。

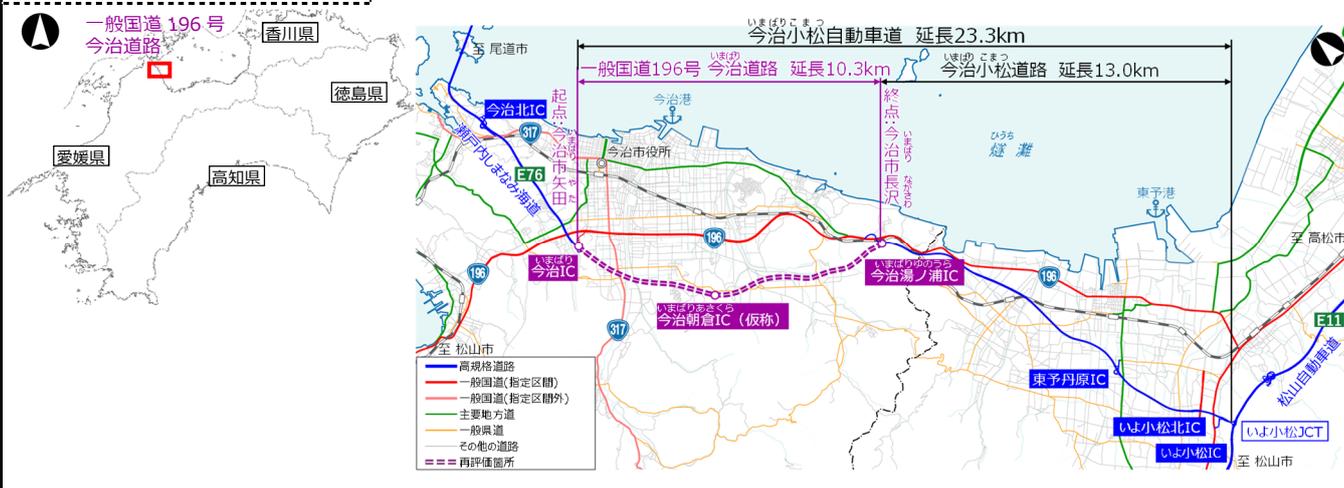
対応方針

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



※ 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5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56号 <small>まつやまとかんじょう しょうこう</small> 松山外環状道路空港線	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：愛媛県松山市余戸南 至：愛媛県松山市北吉田町			延長	3.8km
事業概要					
<p>松山外環状道路は、松山環状線の外側に計画された環状道路で松山IC、松山空港、松山港等の広域交通拠点や地域開発拠点とのアクセス向上、市内中心部へ流入する交通分散を目的とした地域高規格道路である。</p> <p>松山外環状道路の開通により、郊外からは市街地を通過せずに目的地への移動が可能となるため、通過交通の市内流入を減らし、市内の渋滞緩和が期待されている。</p> <p>一般国道56号松山外環状道路空港線は、自動車専用道路部は国土交通省、一般道路部は国土交通省、愛媛県、松山市が協同で整備を推進している。</p>					
H20年度事業化		H19年度都市計画決定		H23年度用地着手	
H25年度工事着手					
全体事業費	約616億円	事業進捗率 (令和4年3月末時点)	約65%	供用済延長	0.0km
計画交通量	17,500~25,500台/日				
費用便益分析結果	B/C (事業全体) 1.4 (1.5) (残事業) 2.8 (3.3)	総費用 (残事業)/(事業全体) 416/1,614億円 事業費：369/1,503億円 維持管理費：26/50億円 更新費：20/61億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 1,162/2,295億円 走行時間短縮便益：979/1,876億円 走行経費減少便益：136/319億円 交通事故減少便益：47/99億円	基準年 令和4年	
感度分析の結果					
<p>(事業全体)交通量：B/C=1.3~1.6（交通量±10%）（残事業）B/C=2.2~3.4（交通量±10%）</p> <p>事業費：B/C=1.4~1.5（事業費±10%） B/C=2.6~3.1（事業費±10%）</p> <p>事業期間：B/C=1.4~1.5（事業期間±20%） B/C=2.7~2.9（事業期間±20%）</p>					
事業の効果等					
<p>松山外環状道路空港線は、松山市内中心部に流入する交通を分散し、市内の交通渋滞解消や松山IC、松山空港、松山港等の広域交通拠点や観光地とのアクセス性向上など、多様な整備効果が期待できる。</p> <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。 ・現道等の混雑時旅行速度の改善が期待される。 ・並行する現道を運行している路線バスの所要時間が短縮し、定時性の向上が見込まれる。 ・松山空港（第二種空港）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"> ・松山港（重要港湾）へのアクセス向上が見込まれる。 <p>③都市の再生</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「愛媛県広域道路整備基本計画」で位置付けられた環状道路。 <p>④国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域高規格道路 松山外環状道路の一部を構成。 ・日常活動圏中心都市へのアクセス向上が期待される。 <p>⑤個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域再生計画（道後温泉の賑わい創出等）に基づく松山市の観光振興施策を支援する。 ・主要観光地へのアクセス向上が期待される。 <p>⑥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（愛媛県立中央病院）へのアクセス向上が見込まれる。 <p>⑦災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・愛媛県地域防災計画において第一次緊急輸送道路に位置づけられている。 <p>⑧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>⑨生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・NOx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。 ・松山都市圏幹線道路懇談会において景観検討を展開。 <p>⑩他のプロジェクトとの関係</p>					

- ・松山広域都市計画区域マスタープラン、第六次愛媛県長期計画「愛媛の未来づくりプラン」に位置付けられている。
- ・FAZへのアクセスを支援する。
- ・南海トラフ地震発生時における迅速な輸送・救援を支援する。

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等：

- ・松山都市圏道路整備促進期成同盟会、道路整備促進期成同盟会愛媛地方協議会などから、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。

県知事の意見：

- ・一般国道33号 松山外環状道路インター東線、一般国道56号 松山外環状道路空港線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。
- ・松山外環状道路は、高速道路と圏域内道路との切れ目のないネットワークを形成し、交通拠点間のアクセス向上、松山都市圏の渋滞緩和や交通事故の削減、さらには県内全域の産業・観光振興など、多様な効果を発揮する重要な道路であることから、空港線、インター東線の日も早い開通に向けて整備推進をお願いします。なお、整備にあたっては、徹底した工程管理や、一層の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」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

- ・令和3年3月 松山外環状道路空港線（一般道路部） 延長0.8km部分開通（その他）
- ・松山空港エプロン新設工事【事業中】
- ・松山港外港地区新ふ頭 水深13m岸壁の延伸【事業中】

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・平成20年度に事業化、用地進捗率約92%、事業進捗率約65%（令和4年3月末時点）

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・現在、調査設計、用地買収、工事を推進中。
- ・余戸南IC～東垣生IC（仮称）間 延長2.4kmは令和6年春頃開通予定。

施設の構造や工法の変更等

- ・中空床版橋の一部をラーメン構造に変更しコスト縮減を図るとともに、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。

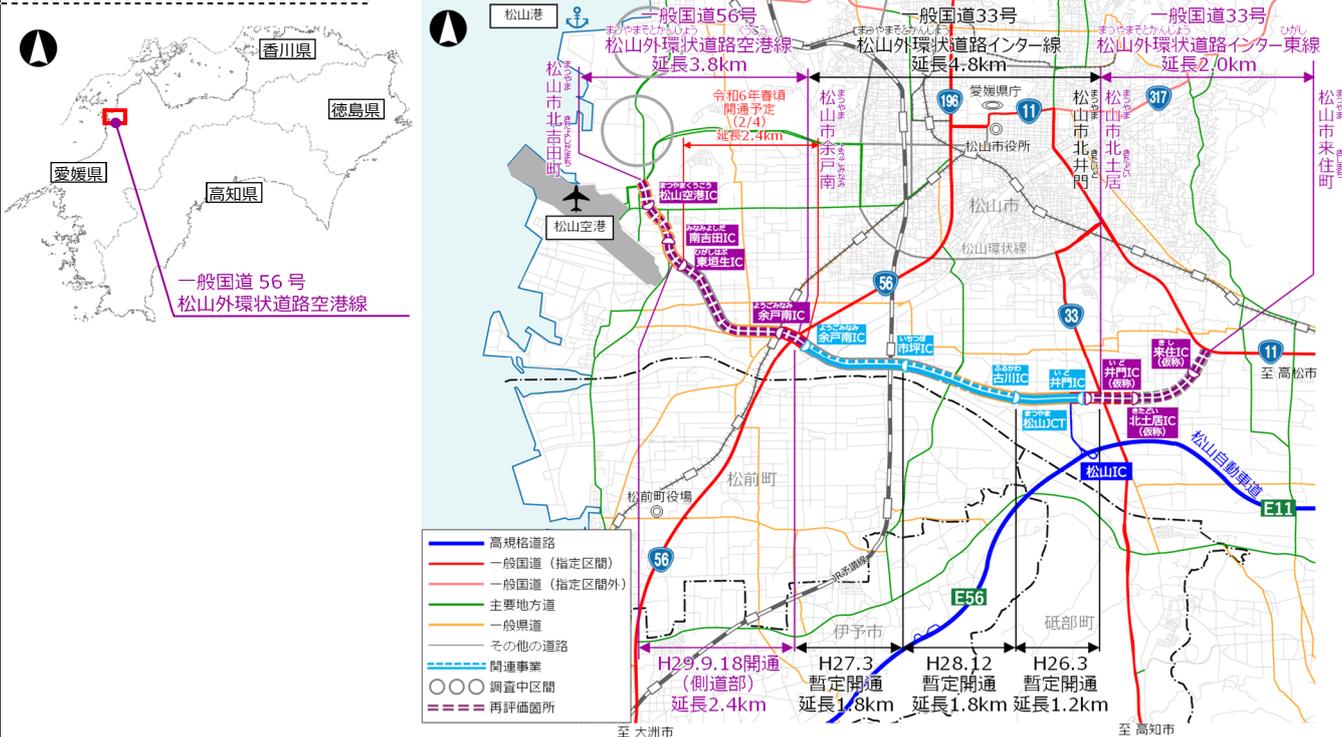
対応方針

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



※ 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5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 <small>まつやまとかんじょう</small> 松山外環状道路インター東線 <small>ひがし</small>	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：愛媛県松山市北土居 至：愛媛県松山市来住町			延長	2.0km																									
事業概要																														
<p>松山外環状道路は、松山環状線の外側に計画された環状道路で松山IC、松山空港、松山港等の広域交通拠点や地域開発拠点とのアクセス向上、市内中心部へ流入する交通分散を目的とした地域高規格道路である。</p> <p>松山外環状道路の開通により、郊外からは市街地を通過せずに目的地への移動が可能となるため、通過交通の市内流入を減らし、市内の渋滞緩和が期待されている。</p> <p>一般国道33号松山外環状道路インター東線は、自動車専用道路部は国土交通省、一般道路部は国土交通省、松山市が協同で整備を推進している。</p>																														
H30年度事業化		H2年度都市計画決定 (H15, 29年度変更)		R3年度用地着手																										
全体事業費	約370億円	事業進捗率	約3%	供用済延長	0.0km																									
		(令和4年3月末時点)																												
計画交通量	24,700~44,100台/日																													
費用便益分析結果	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; border-bottom: 1px solid black;">B/C (事業全体)</td> <td style="width: 50%; text-align: center;">1.4</td> </tr> <tr> <td style="border-bottom: 1px solid black;">(残事業)</td> <td style="text-align: center;">(1.4)</td> </tr> <tr> <td style="border-bottom: 1px solid black;">(残事業)</td> <td style="text-align: center;">2.8</td> </tr> <tr> <td></td> <td style="text-align: center;">(1.5)</td> </tr> </table>	B/C (事業全体)	1.4	(残事業)	(1.4)	(残事業)	2.8		(1.5)	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; border-bottom: 1px solid black;">総費用 (残事業)/(事業全体)</td> <td style="width: 50%; text-align: center;">416/1,614億円</td> </tr> <tr> <td style="border-bottom: 1px solid black;">事業費</td> <td style="text-align: center;">369/1,503億円</td> </tr> <tr> <td style="border-bottom: 1px solid black;">維持管理費</td> <td style="text-align: center;">26/ 50億円</td> </tr> <tr> <td style="border-bottom: 1px solid black;">更新費</td> <td style="text-align: center;">20/ 61億円</td> </tr> </table>	総費用 (残事業)/(事業全体)	416/1,614億円	事業費	369/1,503億円	維持管理費	26/ 50億円	更新費	20/ 61億円	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; border-bottom: 1px solid black;">総便益 (残事業)/(事業全体)</td> <td style="width: 50%; text-align: center;">1,162/2,295億円</td> </tr> <tr> <td style="border-bottom: 1px solid black;">走行時間短縮便益</td> <td style="text-align: center;">979/1,876億円</td> </tr> <tr> <td style="border-bottom: 1px solid black;">走行経費減少便益</td> <td style="text-align: center;">136/ 319億円</td> </tr> <tr> <td style="border-bottom: 1px solid black;">交通事故減少便益</td> <td style="text-align: center;">47/ 99億円</td> </tr> </table>	総便益 (残事業)/(事業全体)	1,162/2,295億円	走行時間短縮便益	979/1,876億円	走行経費減少便益	136/ 319億円	交通事故減少便益	47/ 99億円	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; border-bottom: 1px solid black;">基準年</td> <td style="width: 50%; text-align: center;">令和4年</td> </tr> </table>	基準年	令和4年
B/C (事業全体)	1.4																													
(残事業)	(1.4)																													
(残事業)	2.8																													
	(1.5)																													
総費用 (残事業)/(事業全体)	416/1,614億円																													
事業費	369/1,503億円																													
維持管理費	26/ 50億円																													
更新費	20/ 61億円																													
総便益 (残事業)/(事業全体)	1,162/2,295億円																													
走行時間短縮便益	979/1,876億円																													
走行経費減少便益	136/ 319億円																													
交通事故減少便益	47/ 99億円																													
基準年	令和4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</td> <td style="width: 5%;">: B/C=1.3~1.6 (交通量±10%)</td> <td style="width: 50%;">(残事業) B/C=2.2~3.4 (交通量±10%)</td> </tr> <tr> <td>事業費</td> <td>: B/C=1.4~1.5 (事業費±10%)</td> <td>B/C=2.6~3.1 (事業費±10%)</td> </tr> <tr> <td>事業期間</td> <td>: B/C=1.4~1.5 (事業期間±20%)</td> <td>B/C=2.7~2.9 (事業期間±20%)</td> </tr> </table>						(事業全体)交通量	: B/C=1.3~1.6 (交通量±10%)	(残事業) B/C=2.2~3.4 (交通量±10%)	事業費	: B/C=1.4~1.5 (事業費±10%)	B/C=2.6~3.1 (事業費±10%)	事業期間	: B/C=1.4~1.5 (事業期間±20%)	B/C=2.7~2.9 (事業期間±20%)																
(事業全体)交通量	: B/C=1.3~1.6 (交通量±10%)	(残事業) B/C=2.2~3.4 (交通量±10%)																												
事業費	: B/C=1.4~1.5 (事業費±10%)	B/C=2.6~3.1 (事業費±10%)																												
事業期間	: B/C=1.4~1.5 (事業期間±20%)	B/C=2.7~2.9 (事業期間±20%)																												
事業の効果等																														
<p>松山外環状道路インター東線は、松山市内中心部に流入する交通を分散し、市内の交通渋滞解消や松山IC、松山空港、松山港等の広域交通拠点や観光地とのアクセス向上など、多様な整備効果が期待できる。</p> <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。 ・現道等の混雑時旅行速度の改善が期待される。 ・並行する現道を運行している路線バスの所要時間が短縮し、定時性の向上が見込まれる。 ・松山空港（第二種空港）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"> ・松山港（重要港湾）へのアクセス向上が見込まれる。 <p>③都市の再生</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「愛媛県広域道路整備基本計画」で位置付けられた環状道路。 <p>④国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域高規格道路 松山外環状道路の一部を構成。 ・日常活動圏中心都市へのアクセス向上が期待される。 <p>⑤個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域再生計画（道後温泉の賑わい創出 等）に基づく松山市の観光振興施策を支援する。 ・主要観光地へのアクセス向上が期待される。 <p>⑥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（愛媛大学医学部附属病院）へのアクセス向上が見込まれる。 <p>⑦災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・愛媛県地域防災計画において第一次緊急輸送道路に位置づけられている。 <p>⑧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>⑨生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・NOX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。 ・松山外環状道路景観検討委員会において景観検討を展開。 <p>⑩他のプロジェクトとの関係</p>																														

- ・松山広域都市計画区域マスタープラン、第六次愛媛県長期計画「愛媛の未来づくりプラン」に位置付けられている。
- ・FAZへのアクセスを支援する。
- ・南海トラフ地震発生時における迅速な輸送・救援を支援する。

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等：

- ・松山都市圏道路整備促進期成同盟会、道路整備促進期成同盟会愛媛地方協議会などから、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。

県知事の意見：

- ・一般国道33号 松山外環状道路インター東線、一般国道56号 松山外環状道路空港線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。
- ・松山外環状道路は、高速道路と圏域内道路との切れ目のないネットワークを形成し、交通拠点間のアクセス向上、松山都市圏の渋滞緩和や交通事故の削減、さらには県内全域の産業・観光振興など、多様な効果を発揮する重要な道路であることから、空港線、インター東線の日も早い開通に向けて整備推進をお願いします。なお、整備にあたっては、徹底した工程管理や、一層の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」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

- ・令和3年3月 松山外環状道路空港線（一般道路部） 延長0.8km部分開通（その他）
- ・松山空港エプロン新設工事【事業中】
- ・松山港外港地区新ふ頭 水深13m岸壁の延伸【事業中】

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・平成30年度に事業化、用地進捗率約2%、事業進捗率約3%（令和4年3月末時点）

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・現在、調査設計、用地買収を推進中。

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。

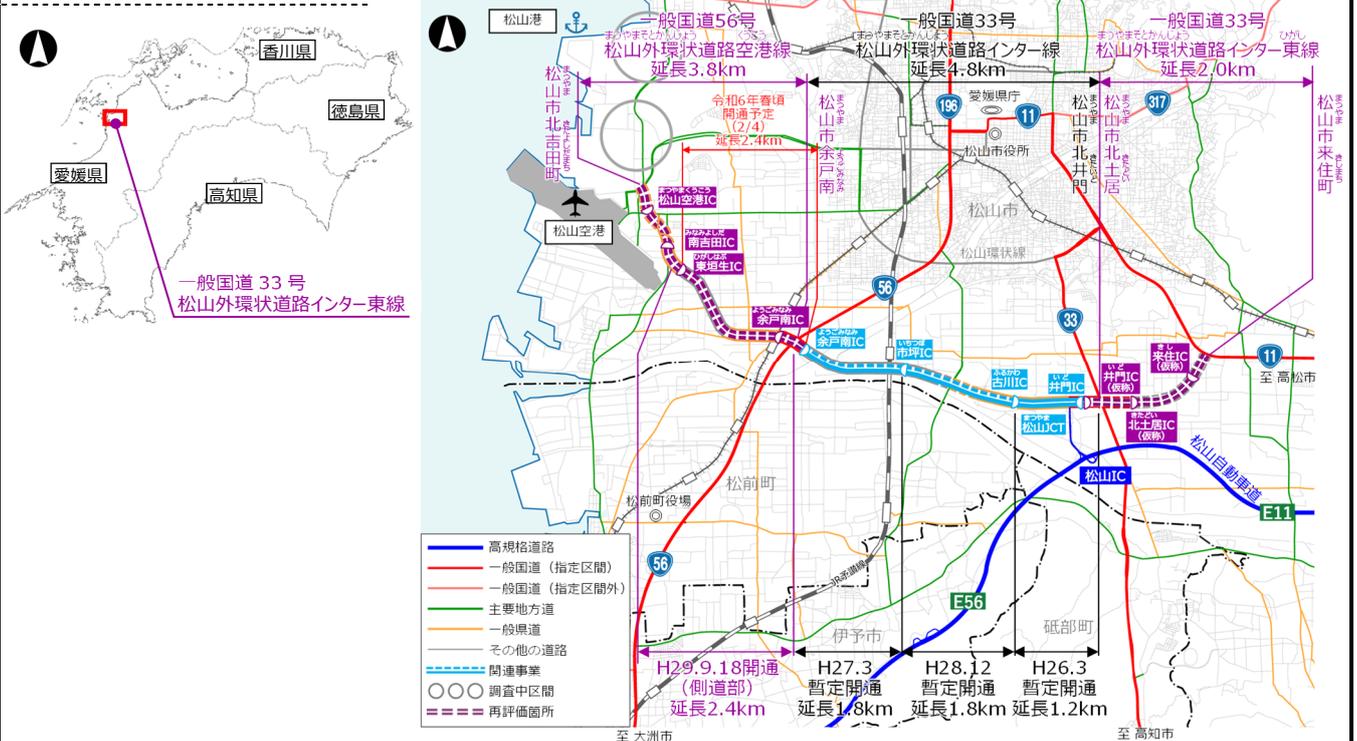
対応方針

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



※ 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5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56号 <small>くぼかわさきが</small> 窪川佐賀道路	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	白： <small>こうちけんたかおかくんしまんとちようひらくし</small> 高知県高岡郡四万十町平串 至： <small>こうちけんはたぐんくろしおちようさが</small> 高知県幡多郡黒潮町佐賀			延長	11.2km
事業概要 一般国道56号は、高知県高知市を起点として、愛媛県松山市に至る全長約350kmの主要幹線道路であり、高知西南地域の産業・経済・生活を支える大動脈である。このうち、窪川佐賀道路に並行する現道区間においては、線形不良・災害危険箇所が多い等、様々な課題を抱えている。 一般国道56号窪川佐賀道路は、四国8の字ネットワークを形成し、高知県西南地域の交流の促進及び地域活性化を支援する道路である。また、南海トラフ地震による津波発生時に高知県西南地域への信頼性の高い緊急輸送道路の確保などを目的としている。					
H24年度事業化		H16年度都市計画決定 (H20年度都市計画変更)		H26年度用地着手	
				H27年度工事着手（佐賀工区） R1年度工事着手（窪川工区）	
全体事業費	約653億円	事業進捗率 (令和4年3月末時点)	約66%	供用済延長	0.0km
計画交通量	5,600～7,700 台/日				
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.4 (0.7) (残事業) 0.9 (1.9)	総費用 <small>(残事業)/(事業全体)</small> 2,416/14,872 億円 事業費：2,183/13,687 億円 維持管理費：220/ 936 億円 更新費：13/ 249 億円	総便益 <small>(残事業)/(事業全体)</small> 2,091/20,752 億円 走行時間短縮便益：1,781/17,758 億円 走行経費減少便益：245/ 2,413 億円 交通事故減少便益：65/ 580 億円	基準年 令和4年	
感度分析の結果 (事業全体) 交通量 : B/C= 1.4～1.4 (交通量±10%) (残事業) B/C= 0.7～1.03 (交通量±10%) 事業費 : B/C= 1.4～1.4 (事業費±10%) B/C= 0.8～0.95 (事業費±10%) 事業期間 : B/C= 1.4～1.4 (事業期間±20%) B/C= 0.8～0.9 (事業期間±20%)					
事業の効果等 ①円滑なモビリティの確保 ・現道等の時間損失の削減が見込まれる ・現道等の路線バス及び高速バスの利便性や快適性向上が見込まれる ・黒潮町から高知龍馬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 ・黒潮町から高知新港へのアクセス向上が見込まれる ・高知県西南部における農林水産品（清水さば等）の流通の利便性の向上が見込まれる ③国土・地域ネットワークの構築 ・高知県内の四国8の字ネットワークの形成に寄与する ・拠点都市間（高知市～四万十市）を高規格幹線道路で連絡する路線を構成する ・日常活動圏中心都市間（須崎市～四万十市）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（黒潮町～四万十町）へのアクセス向上が見込まれる ④個性ある地域の形成 ・黒潮町が推進するスポーツ合宿を支援する ・観光資源が多くある高知西南地域へのアクセス向上が見込まれる ⑤安全で安心できるくらしの確保 ・二次医療施設（幡多けんみん病院）への搬送時間が短縮し、重篤患者の救命率向上が見込まれる ⑥災害への備え ・唯一の幹線道路である国道56号（現道）を補完し、落石・崩壊による孤立の解消を支援する ・国道56号は第一次緊急輸送道路に指定されている ・国道56号が通行止めになった場合の代替路を形成する ・国道56号の防災危険箇所を回避したルートを形成する ⑦地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる ⑧生活環境の改善・保全 ・NOX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					

⑨その他

- ・線形不良箇所を回避したルートを形成する

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等

- ・整備促進期成同盟会などから、本事業の整備推進について、積極的な要望活動が続けられている。
(H24. 9、H25. 2、H26. 11、H27. 5、8、11、H28. 2、H29. 10、11、H30. 10、11、12、R1. 10、11、R2. 9、11、R3. 11、R4. 1、11)

高知県知事の意見

- ・事業継続に異議はありません。四国8の字ネットワークを構成する一般国道56号窪川佐賀道路、佐賀大方道路及び大方四万十道路は、県中央部と西南地域をつなぐ唯一の幹線道路である国道56号の代替機能を担い、平常時の効率的で安定した人流・物流を確保することに加え、南海トラフ地震など大規模災害発生時には、円滑な支援部隊の進出や緊急物資の輸送を担う「命の道」として大変重要な役割を果たします。このため、国においては、高規格道路と直轄国道とのダブルネットワーク化による「災害に強い国土幹線道路ネットワーク」が早期に構築されるよう、より一層の事業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3月 四国横断自動車道（須崎西IC～中土佐IC）延長7.0km 2車線開通
- ・平成24年12月 四国横断自動車道（中土佐IC～四万十町中央IC）延長14.8km 2車線開通
- ・平成29年4月 国道56号佐賀大方道路 新規事業化
- ・平成30年11月 片坂バイパス 延長6.1km 開通
- ・平成31年4月 国道56号大方四万十道路 新規事業化
- ・令和2年7月 国道56号中村宿毛道路（平田IC～宿毛和田IC）延長7.6km 開通
- ・令和3年12月 四国横断自動車道（宿毛～内海）都市計画決定
- ・令和4年4月 国道56号宿毛内海道路（宿毛新港～一本松、御荘～内海）新規事業化

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・用地進捗率約92%、事業進捗率約66%（令和4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

- ・早期供用に向け、調査設計、用地買収、改良工、橋梁工、トンネル工を推進。

施設の構造や工法の変更等

- ・トンネル断面の見直し（縮小）によりコスト縮減を図るとともに、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



※ 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5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56号 佐賀大方道路 <small>さがおおがた</small>	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：高知県幡多郡黒潮町佐賀 至：高知県幡多郡黒潮町入野			延長	14.0km
事業概要					
<p>一般国道56号は、高知県高知市を起点として、愛媛県松山市に至る全長約350kmの主要幹線道路であり、高知西南地域の産業・経済・生活を支える大動脈である。このうち、佐賀大方道路に並行する現道区間においては、線形不良・災害危険箇所が多く、また、津波浸水時に約75%が浸水する等、様々な課題を抱えている。</p> <p>一般国道56号佐賀大方道路は、四国8の字ネットワークを形成し、高知県西南地域の交流の促進及び地域活性化を支援する道路である。また、南海トラフ地震による津波発生時に高知県西南地域への信頼性の高い緊急輸送道路の確保などを目的としている。</p>					
H29年度事業化		H28年度都市計画決定		R2年度用地着手	
R1年度工事着手					
全体事業費	約580億円	事業進捗率 (令和4年3月末時点)	約10%	供用済延長	0.0km
計画交通量	8,100~9,000 台/日				
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.4 (1.2) (残事業) 0.9 (1.5)	総費用 (残事業)/(事業全体) 2,416/14,872 億円 事業費：2,183/13,687 億円 維持管理費：220/ 936 億円 更新費：13/ 249億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 2,091/20,752 億円 走行時間短縮便益：1,781/17,758 億円 走行経費減少便益：245/ 2,413 億円 交通事故減少便益：65/ 580億円	基準年 令和4年	
感度分析の結果					
<p>(事業全体) 交通量 : B/C= 1.4~1.4 (交通量±10%) (残事業) B/C= 0.7~1.03 (交通量±10%) 事業費 : B/C= 1.4~1.4 (事業費±10%) B/C= 0.8~0.95 (事業費±10%) 事業期間 : B/C= 1.4~1.4 (事業期間±20%) B/C= 0.8~0.9 (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"> ・現道等の時間損失の削減が見込まれる ・現道等の路線バス及び高速バスの利便性や快適性向上が見込まれる ・黒潮町から高知龍馬空港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"> ・黒潮町から高知新港へのアクセス向上が見込まれる ・高知県西南部における農林水産品（清水さば等）の流通の利便性の向上が見込まれる <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高知県内の四国8の字ネットワークの形成に寄与する ・拠点都市間（高知市～四万十市）を高規格幹線道路で連絡する路線を構成する ・日常活動圏中心都市間（須崎市～四万十市）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（黒潮町～四万十町）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"> ・黒潮町が推進するスポーツ合宿を支援する ・観光資源が多くある高知西南地域へのアクセス向上が見込まれる <p>⑤安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・二次医療施設（幡多けんみん病院）への搬送時間が短縮し、重篤患者の救命率向上が見込まれる <p>⑥災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・唯一の幹線道路である国道56号（現道）を補完し、津波浸水や落石・崩壊等による孤立の解消を支援する ・国道56号は第一次緊急輸送道路に指定されている ・国道56号が通行止めになった場合の代替路を形成する ・国道56号の津波浸水区間など防災危険箇所を回避したルートを形成する <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"> ・NOX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 					

⑨その他

- ・線形不良箇所を回避したルートを形成する
- ・黒潮大方 IC 周辺に配置された防災拠点と連絡することで地域の防災活動の強化が見込まれる

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

- ・整備促進期成同盟会などから、本事業の整備推進について、積極的な要望活動が続けられている。(H28. 11, 12、H29. 1, 2, 10, 11、H30. 10, 11, 12、R1. 10, 11、R2. 9, 11、R3. 11、R4. 1, 11)

高知県知事の見解

- ・事業継続に異議はありません。四国 8 の字ネットワークを構成する一般国道 56 号窪川佐賀道路、佐賀大方道路及び大方四万十道路は、県中央部と西南地域をつなぐ唯一の幹線道路である国道 56 号の代替機能を担い、平常時の効率的で安定した人流・物流を確保することに加え、南海トラフ地震など大規模災害発生時には、円滑な支援部隊の進出や緊急物資の輸送を担う「命の道」として大変重要な役割を果たします。このため、国においては、高規格道路と直轄国道とのダブルネットワーク化による「災害に強い国土幹線道路ネットワーク」が早期に構築されるよう、より一層の事業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30年11月 片坂バイパス 延長6.1km 開通
- ・平成31年 4月 国道56号大方四万十道路 新規事業化
- ・令和 2年 7月 国道 56 号中村宿毛道路 (平田 IC~宿毛和田 IC) 延長 7.6km 開通
- ・令和 3年 12月 四国横断自動車道 (宿毛~内海) 都市計画決定
- ・令和 4年 4月 国道 56 号宿毛内海道路 (宿毛新港~一本松、御荘~内海) 新規事業化

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・用地進捗率約 1%、事業進捗率約 10% (令和 4 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

- ・早期供用に向け、調査設計、用地買収、改良工、橋梁工を推進。

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



※ 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5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56号 <small>おおがたしまんと</small> 大方四万十道路	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： <small>こうちけんはたぐんくろしおちよういりの</small> 高知県幡多郡黒潮町入野 至： <small>こうちけんしまんとしうやま</small> 高知県四万十市右山			延長	7.9km
事業概要					
<p>一般国道56号は、高知県高知市を起点として、愛媛県松山市に至る全長約350kmの主要幹線道路であり、高知西南地域の産業・経済・生活を支える大動脈である。このうち、大方四万十道路に並行する現道区間においては、津波浸水時に約5割が浸水する等、様々な課題を抱えている。</p> <p>一般国道56号大方四万十道路は、四国8の字ネットワークを形成し、高知県西南地域の交流の促進及び地域活性化を支援する道路である。また、南海トラフ地震による津波発生時に高知県西南地域への信頼性の高い緊急輸送道路の確保などを目的としている。</p>					
R1年度事業化	H28年度都市計画決定	R4年度用地着手	R一年度工事着手		
全体事業費	約380億円	事業進捗率 (令和4年3月末時点)	約3%	供用済延長	0.0km
計画交通量	10,100～11,700 台/日				
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.4 (1.03) (残事業) 0.9 (1.1)	総費用 (残事業)/(事業全体) 2,416/14,872 億円 事業費：2,183/13,687 億円 維持管理費：220/ 936 億円 更新費：13/ 249億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 2,091/20,752 億円 走行時間短縮便益：1,781/17,758 億円 走行経費減少便益：245/ 2,413 億円 交通事故減少便益：65/ 580億円	基準年 令和4年	
感度分析の結果					
<p>(事業全体) 交通量：B/C= 1.4～1.4 (交通量±10%) (残事業) B/C= 0.7～1.03 (交通量±10%) 事業費：B/C= 1.4～1.4 (事業費±10%) B/C= 0.8～0.95 (事業費±10%) 事業期間：B/C= 1.4～1.4 (事業期間±20%) B/C= 0.8～0.9 (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"> ・現道等の時間損失の削減が見込まれる ・現道等の路線バス及び高速バスの利便性や快適性向上が見込まれる ・四万十市から高知龍馬空港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"> ・四万十市から高知新港へのアクセス向上が見込まれる ・高知県西南部における農林水産品（清水さば等）の流通の利便性の向上が見込まれる <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高知県内の四国8の字ネットワークの形成に寄与する ・拠点都市間（高知市～四万十市）を高規格幹線道路で連絡する路線を構成する ・日常活動圏中心都市間（須崎市～四万十市）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（四万十市～黒潮町）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"> ・高知西南中核工業団地、宿毛湾港工業流通団地へのアクセス向上が見込まれる ・観光資源が多くある高知西南地域へのアクセス向上が見込まれる <p>⑤安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・二次医療施設（幡多けんみん病院）への搬送時間が短縮し、重篤患者の救命率向上が見込まれる <p>⑥災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・唯一の幹線道路である国道56号（現道）を補完し、津波浸水による孤立の解消を支援する ・国道56号は第一次緊急輸送道路に指定されている ・国道56号が通行止めになった場合の代替路を形成する ・国道56号の津波浸水区などの防災危険箇所を回避したルートを形成する <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"> ・NOX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 <p>⑨その他</p> <ul style="list-style-type: none"> ・黒潮大方IC周辺に配置された防災拠点と連絡することで地域の防災活動の強化が見込まれる 					

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

- ・整備促進期成同盟会などから、本事業の整備推進について、積極的な要望活動が続けられている。(H29. 2, 11、H30. 11, 12、H31. 2、R1. 10, 11、R2. 9, 11、R3. 11、R4. 1, 11)

高知県知事の意見

- ・事業継続に異議はありません。四国8の字ネットワークを構成する一般国道56号窪川佐賀道路、佐賀大方道路及び大方四万十道路は、県中央部と西南地域をつなぐ唯一の幹線道路である国道56号の代替機能を担い、平常時の効率的で安定した人流・物流を確保することに加え、南海トラフ地震など大規模災害発生時には、円滑な支援部隊の進出や緊急物資の輸送を担う「命の道」として大変重要な役割を果たします。このため、国においては、高規格道路と直轄国道とのダブルネットワーク化による「災害に強い国土幹線道路ネットワーク」が早期に構築されるよう、より一層の事業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

- ・令和2年7月 国道56号中村宿毛道路（平田IC～宿毛和田IC）延長7.6km 開通
- ・令和3年12月 四国横断自動車道（宿毛～内海）都市計画決定
- ・令和4年4月 国道56号宿毛内海道路（宿毛新港～一本松、御荘～内海）新規事業化

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・用地進捗率約0%、事業進捗率約3%（令和4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

- ・早期供用に向け、調査設計、用地買収を推進。

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



※ 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5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34号 武雄バイパス			事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 九州地方整備局
起終点	白：佐賀県武雄市北方町大字志久 至：佐賀県武雄市武雄町武雄					延長	7.6km
事業概要	武雄バイパスは武雄市街地の通過交通を排除し、沿線地域の交通環境の改善等を目的とする事業である。						
S49年度事業化	S55年度都市計画決定 (H-年度変更)		S55年度用地着手		S57年度工事着手		
全体事業費	約250億円	事業進捗率 (令和4年3月末時点)	約75%	供用済延長	6.3km		
計画交通量	15,000~29,900台/日						
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 2.1 (残事業) 4.2	総費用 (残事業)/事業全体 63/674億円 〔事業費：44/604億円〕 〔維持管理費：18/70億円〕	総便益 (残事業)/事業全体 265/1,382億円 〔走行時間短縮便益：245/1,268億円〕 〔走行経費減少便益：17/95億円〕 〔交通事故減少便益：3.3/19億円〕	基準年 令和4年			
感度分析の結果	【事業全体】交通量：B/C=1.7~2.7（交通量 ±10%） 事業費：B/C=2.0~2.1（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=2.0~2.1（事業期間±20%）						
感度分析の結果	【残事業】交通量：B/C=2.9~5.1（交通量 ±10%） 事業費：B/C=3.9~4.5（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=3.7~4.7（事業期間±20%）						
事業の効果等	①交通混雑の緩和 ・事業中区間の整備により、現道の通過交通が転換することで、交通混雑の緩和が期待される。 ②交通安全性の向上 ・事業中区間の整備により、現道の通過交通が転換することで、交通混雑が緩和され、交通安全性の向上が期待される。 ③リダンダンシーの確保 ・事業中区間の整備により、冠水箇所を迂回する災害時の代替路確保により防災機能の向上が期待される。 ④医療施設までのアクセス改善 ・事業中区間の整備により、高次医療施設への搬送時間が短縮し、救命率の向上など救急医療活動の支援が期待される。 ⑤生活環境の改善 ・自動車の走行性向上による環境への影響低減（CO ₂ , NO ₂ , SPM削減）						

関係する地方公共団体等の意見

江北町、大町町、旧北方町（現武雄市）で構成される国道34号（江北町、大町町、武雄市北方町間）バイパス建設促進期成会（会長：大町町長）等により早期整備の要望を受けている。（令和3年11月）

県の意見：

- ・整備を強く望んでいるところであり、継続することについては異議ありません。
- ・小さな都市が分散している当県において、各都市間を有機的に結ぶ有明海沿岸道路、佐賀唐津道路などの広域幹線道路と、これを補完する国道3号、国道34号などで形成される幹線道路網の整備に取り組んでいます。
- ・国道34号は、県の東西軸として主要な幹線道路であり、沿線の地域や産業の活性化、また、災害時の救済活動や救援物資の輸送路として重要な道路です。
- ・本事業の実施により、主要渋滞箇所などの交通混雑が緩和され、時間短縮や定時性の確保につながるものと考えています。また、人やモノの交流の更なる促進が期待されることから、引き続き整備を進めていただきたい。
- ・今後とも事業のコスト縮減に努めていただくとともに、早期に完了するように事業の推進をお願いしたい。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、事業継続。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

沿線地域の人口は減少傾向にあるが、一世帯当たりの自動車保有台数は佐賀県や九州全体を上回っており、自動車交通への依存は高いと考えられる。
並行現道の交通量は横ばいであり、依然として事業の必要性は高い。

事業の進捗状況、残事業の内容等

昭和49年度に事業化、用地進捗率約90%、事業進捗率約75%（令和4年3月末時点）

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

地元や関係機関との協力体制のもと、今後も引き続き残工事の事業進捗を図っていく。

施設の構造や工法の変更等

施設の構造や施工等に変更はないが、新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策により、着実なコスト縮減に努める。

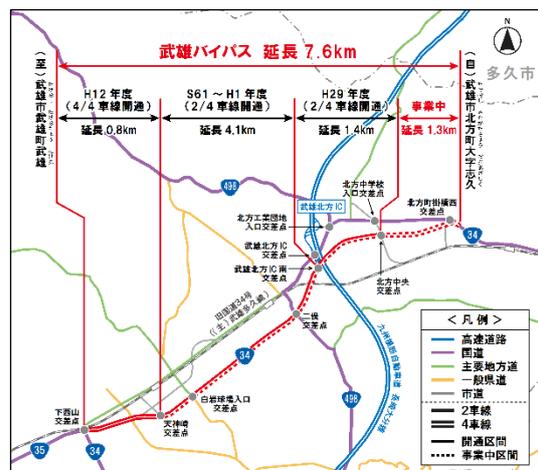
対応方針

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



※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5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203号 多久佐賀道路（I期）			事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 九州地方整備局
起終点	白：佐賀県多久市東多久町大字別府 至：佐賀県小城市三日月町長 神田					延長	5.3km
事業概要	多久佐賀道路（I期）は、広域ネットワークを形成する事により、地域活性化や観光活性化を支援するとともに、交通混雑の緩和等を目的とした事業である。						
H15年度着工準備	H27年度都市計画決定 （H-年度変更）		R-年度用地着手		R-年度工事着手		
全体事業費	約280億円	事業進捗率 （令和4年3月末時点）	約5%	供用済延長	0.0km		
計画交通量	17,500～23,100台/日						
費用対効果 分析結果	B/C （事業全体） （残事業）	総費用 （残事業）/（事業全体） 〔事業費：192/213億円〕 〔維持管理費：22/22億円〕	総便益 （残事業）/（事業全体） 〔走行時間短縮便益：394/394億円〕 〔走行経費減少便益：30/30億円〕 〔交通事故減少便益：17/17億円〕	基準年 令和4年			
感度分析の結果	<p>【事業全体】交通量：B/C=1.5～2.3（交通量 ±10%） 【残事業】交通量：B/C=1.7～2.6（交通量 ±10%）</p> <p>事業費：B/C=1.7～2.0（事業費 ±10%） 事業費：B/C=1.9～2.3（事業費 ±10%）</p> <p>事業期間：B/C=1.7～2.0（事業期間±20%） 事業期間：B/C=1.9～2.2（事業期間±20%）</p>						
事業の効果等	<p>①広域ネットワークの形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・佐賀唐津道路の整備により、唐津市～佐賀市間の所要時間が短縮し、地域活性化をはじめ、物流の効率化、観光活性化等の支援が期待される。 <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・佐賀唐津道路の整備が進むにつれ、所要時間の短縮が図られ、更に有明海沿岸道路との一体利用により物流効率化の支援に寄与することが期待される。 <p>③交通混雑の緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業中区間の整備により、現道の通過交通が転換する事で、交通混雑の緩和が期待される。 <p>④交通安全性の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業中区間の整備により、現道の通過交通が転換することで、交通混雑が緩和され、交通安全性の向上が期待される。 <p>⑤医療施設までのアクセス改善</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業中区間の整備により、高次医療施設への搬送時間が短縮し、救命率の向上など救急医療活動の支援が期待される。 <p>⑥生活環境の改善</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自動車の走行性向上による環境への影響低減（CO₂、NO₂、SPM削減） 						

関係する地方公共団体等の意見

①佐賀唐津道路多久・佐賀間整備促進期成会(会長：小城市長)、②国道203号佐賀・唐津幹線道路整備促進期成会(会長：唐津市長)により早期整備の要望を受けている。(①令和3年7月、②令和3年8月)

県の意見：

- ・整備を強く望んでいるところであり、継続することについては異議ありません。
- ・小さな都市が分散している当県において、各都市間を有機的に結ぶ有明海沿岸道路、佐賀唐津道路などの広域幹線道路と、これを補完する国道3号、国道34号などで形成される幹線道路網の整備に取り組んでいます。
- ・佐賀唐津道路は、本県の広域幹線道路網の南北軸を形成する道路で、人、モノ、地域をつなぎ、産業、観光振興を支えるなど、県全体の飛躍につながる重要な道路です。
- ・本県においては、佐賀唐津道路を構成する佐賀道路との整備を進めており、今回再評価の対象である、多久佐賀道路(I期)についても早期完成を望んでいることから、引き続き整備を進めていただきたい。
- ・今後とも事業のコスト縮減に努めていただくとともに、早期に完了するように事業の推進をお願いしたい。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、事業継続。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

沿線地域の人口は減少傾向にあるが、一世帯当たりの自動車保有台数は佐賀県や九州全体を上回っており、自動車交通への依存は高いと考えられる。

事業化時と比較して社会的情勢の大きな変化は認められない。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成15年度に着工準備、用地進捗率約0%、事業進捗率約5%（令和4年3月末時点）

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

地元や関係機関との協力体制のもと、今後も引き続き残工事の事業進捗を図っていく。

施設の構造や工法の変更等

施設の構造や施工等に変更はないが、新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策により、着実なコスト縮減に努める。

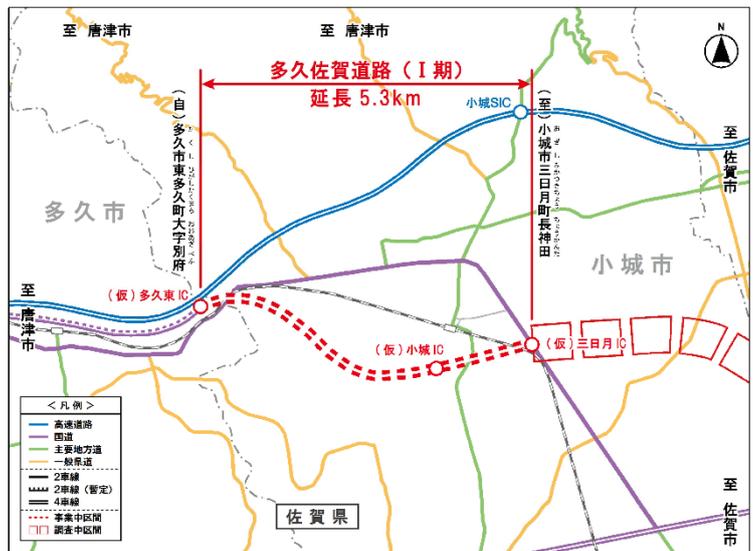
対応方針

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



※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5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497号 <small>いまじゆくどうろ</small> 今宿道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 九州地方整備局
起終点	白：福岡県福岡市西区拾六町 至：福岡県糸島市二丈福井			延長	23.3km
事業概要					
今宿道路は、西九州自動車道の一部を形成し、九州北西部の地域経済の活性化、高速定時性を確保するとともに、沿線地域の交通混雑を緩和し、地域開発の支援等を目的とした事業である。					
S45年度事業化	S46、53、58、61年度都市計画決定 (H4、13、R2年度変更)	S47年度用地着手	S47年度工事着手		
全体事業費	約2,791億円	事業進捗率 (令和4年3月末時点)	約81%	供用済延長	(自専部) 14.5km (一般部) 23.3km
計画交通量	(自専部) 19,100~38,000台/日、(一般部) 4,800~38,400台/日				
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 3.7 (残事業) 4.4	総費用 (残事業)/(事業全体) 325/7,769億円 〔事業費：307/6,740億円〕 〔維持管理費：19/1,029億円〕	総便益 (残事業)/(事業全体) 1,440/29,091億円 〔走行時間短縮便益：1,329/26,647億円〕 〔走行経費減少便益：87/2,201億円〕 〔交通事故減少便益：24/243億円〕	基準年	令和4年
感度分析の結果					
【事業全体】交通量：B/C=3.2~4.2（交通量 ±10%） 事業費：B/C=3.7~3.8（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=3.7~3.8（事業期間±20%）					
【残事業】交通量：B/C=4.0~5.1（交通量 ±10%） 事業費：B/C=4.1~4.9（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=4.1~4.8（事業期間±20%）					
事業の効果等					
①広域交通ネットワークの形成					
・西九州自動車道の開通により、福岡市から佐世保市に至る広域交通ネットワークが形成。					
・沿線の所要時間短縮や定時性確保が図られ、九州北西部の地域経済活性化への貢献が期待。					
・沿線には玄海原子力発電所があり、西九州自動車道は緊急時の避難路として設定。					
・九州横断自動車道とダブルネットワークを形成することにより、災害時の貢献が期待。					
②地域経済活動の支援					
・今宿道路の整備により、安定した貨物輸送や、輸送時間短縮など、地域経済活動の支援が期待。					
③観光振興の支援					
・今宿道路の整備により、アクセス利便性が向上し、さらなる観光振興が期待。					
④交通安全性の向上					
・今宿道路の整備により、自専道へ交通が分散し、急停止の減少による交通安全性向上が期待。					
⑤生活環境の改善					
・自動車の走行性向上による環境への影響低減(CO ₂ , NO ₂ , SPM削減)					

関係する地方公共団体等の意見

福岡県内28市で構成される①福岡県市長会（会長：久留米市長）、福岡市をはじめとする9市8町で構成される②福岡都市圏広域行政推進協議会（会長：福岡市長）、西九州自動車道沿線の8市4町で構成される③西九州自動車道建設促進期成会（会長：伊万里市長）により早期整備の要望を受けている。（①令和4年7月、②令和4年10月、③令和4年7月）

県の意見：

一般国道497号は福岡県福岡市と佐賀県武雄市を結ぶ、九州北西部の人流・物流を支える重要な幹線道路である。
また、今宿道路は、高規格道路である西九州自動車道の一部を形成し、九州北西部の地域経済の活性化、高速定時性の確保及び沿線地域の交通混雑の緩和、地域開発の支援等に寄与することが期待される。
従って、「対応方針（原案）」案のとおり事業を継続すべきと考える。
今後も適切な調査及び事業のコスト縮減に努めていただくとともに、本事業が早期に完了するように事業の推進をお願いしたい。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、事業継続。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

沿線地域の一世帯あたりの自動車保有台数は近年減少傾向であるが、人口は増加傾向。
並行する国道202号（現道+BP）の交通量はBP開通と共に増加しており、依然として事業の必要性は高い。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- 昭和45年度に事業化、用地進捗率93%、事業進捗率81%（令和4年3月末時点）
- 昭和58年度：上深江交差点～糸島市二丈福井間 延長5.8km（一般部2/4）部分開通
- 昭和63年度：真方交差点～東交差点間 延長0.5km（一般部2/2）部分開通
- 平成4年度：波多江交差点～有田中央交差点間 延長2.2km（一般部2/4）部分開通
- 平成10～15年度：福重JCT～東交差点間 延長14.5km（自専部4/4）部分開通
- 平成16年度：東交差点～上深江交差点間 延長3.0km（一般部2/2）部分開通
- 平成18年度：青果市場入口交差点～飯氏交差点間 延長7.4km（一般部4/4）部分開通
- 平成25年度：飯氏交差点～波多江交差点間 延長1.7km（一般部4/4）部分開通
- 平成26年度：波多江交差点～有田中央交差点間 延長2.2km（一般部4/4）部分開通
- 平成30年度：有田中央交差点～真方交差点間 延長3.0km（一般部4/4、一般部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

地元や関係機関との協力体制のもと、今後も引き続き残工事の事業進捗を図っていく。

施設の構造や工法の変更等

橋梁下部工における基礎杭の見直し、地質調査結果に伴う地盤改良の追加による見直し、他事業からの流用土。

新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策により、着実な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



※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5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3号 <small>くろさき</small> 黒崎バイパス			事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 九州地方整備局
起終点	自：福岡県 <small>きたきゅうしゅう</small> 北九州市 <small>やはたひがし</small> 八幡東区 <small>にしほんまち</small> 西本町 至：福岡県 <small>きたきゅうしゅう</small> 北九州市 <small>やはたにし</small> 八幡西区 <small>じんのはる</small> 陣原				延長	5.8km	
事業概要	黒崎バイパスは国道3号の交通混雑緩和等を図るとともに、都市高速道路と接続した広域的なネットワークを形成し、地域産業活性化を目的とした事業である。						
H3年度事業化	H2年度都市計画決定 (H14年度、H25年度変更)		H5年度用地着手		H10年度工事着手		
全体事業費	約945億円		事業進捗率 (令和4年3月末時点)	約96%	供用済延長	5.2km	
計画交通量	27,100～53,300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 (残事業) 1.2	(残事業)/(事業全体) 65/1,560億円 事業費：64/1,513億円 維持管理費：1.9/46億円	(残事業)/(事業全体) 77/1,791億円 走行時間短縮便益：67/1,688億円 走行経費減少便益：10/98億円 交通事故減少便益：0.66/4.8億円	令和4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%） 事業費：B/C=1.1～1.2（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=1.1～1.2（事業期間 ±20%）						
感度分析の結果	【残事業】交通量：B/C=1.1～1.3（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%）						
事業の効果等	① 地域活力の向上 ・黒崎バイパスの部分供用以降、企業進出や世帯数の増加が進み、交通量も増加傾向にある。 ・開発計画が進行中であり、更なる交通需要増の受け皿として本事業整備が求められている。 ②交通混雑の緩和 ・事業中区間の整備により、現道区間の更なる交通混雑の緩和や走行性の向上が期待される。 ③交通安全性の向上 ・事業中区間の整備により、国道3号の交通混雑が緩和し、交通安全性の向上が期待される。 ④地域産業の支援 ・春の町ランプの整備により、時間短縮など物流の効率化が図られ、地域産業の支援が期待される。 ⑤救急医療活動の支援 ・事業中区間の整備により、搬送時間短縮や患者の負担軽減など救急医療活動の支援に貢献する。 ⑥生活環境の改善 ・自動車の走行性向上による環境への影響低減(CO ₂ , NO ₂ , SPM削減)。						
関係する地方公共団体等の意見	北九州市をはじめとする一般会員26団体、特別会員29名で構成される国道3号黒崎バイパス建設促進期成会（会長：(株)安川電機特別顧問）により早期整備の要望を受けている。（令和4年11月）						
市の意見	一般国道3号黒崎バイパスの道路事業は、企業活動を支援する物流の効率化や交通混雑の緩和など、本市の産業振興や安全で快適な地域環境の改善に必要不可欠な事業です。本バイパスが全線供用することにより、その効果が最大限発揮されることから、事業を継続していただくとともに、早期全線供用に向けて整備の促進をお願いします。						
事業評価監視委員会の意見	審議の結果、事業継続。						

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

北九州市の人口は減少傾向。一世帯あたりの自動車保有台数は横這い。国道3号（バイパス・現道）の交通量は増加傾向。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成3年度に事業化、用地進捗率100%、事業進捗率約96%（令和4年3月末時点）

平成20年度：黒崎北ランプ～陣原ランプ間 延長2.9km（2/4）部分開通

平成23年度：前田ランプ～皇后崎ランプ間 延長2.9km（4/4）開通

平成24年度：東田ランプ～前田ランプ間 延長0.9km（2/4）部分開通

令和4年度：春の町ランプ～前田ランプ間 延長1.5km（2/2）（4/4）開通

令和4年度：陣原オンランプ（2/2）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

地元や関係機関との協力体制のもと、今後も引き続き残工事等の事業進捗を図っていく。

施設の構造や工法の変更等

橋梁架設方法の見直し及び橋梁施工に伴う鉄道施設の移設計画の見直し、地質調査結果に伴う橋梁計画及び盛土部計画の見直し、鋼製橋脚見直し。

新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策により、着実な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



※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5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210号 浮羽バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 九州地方整備局
起終点	白：福岡県久留米市田主丸町上原 至：福岡県うきは市浮羽町山北			延長	14.0km
事業概要	浮羽バイパスは、国道210号の交通混雑の緩和や交通安全の確保ならびに地域産業の支援等を目的とした事業である。				
S48年度事業化	H-年度都市計画決定 (H-年度変更)	S52年度用地着手	S54年度工事着手		
全体事業費	約276億円	事業進捗率 (令和4年3月末時点)	約93%	供用済延長	12.9km
計画交通量	8,400～25,000台/日				
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) (残事業)	総費用 (残事業)/(事業全体) 事業費：14/595億円 維持管理費：41/134億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 走行時間短縮便益：444/890億円 走行経費減少便益：33/94億円 交通事故減少便益：8.8/14億円	基準年 令和4年	
感度分析の結果	<p>【事業全体】交通量：B/C=1.01～1.7（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%）</p> <p>【残事業】交通量：B/C=4.7～12.4（交通量 ±10%） 事業費：B/C=8.7～9.1（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=8.2～9.0（事業期間±20%）</p>				
事業の効果等	<p>①交通混雑の緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業中区間の整備により、国道210号現道の交通が転換し、交通混雑の緩和が期待される。 <p>②交通安全性の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業中区間の整備により、国道210号現道の混雑を緩和し、交通安全性の向上が期待される。 <p>③観光振興の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業中区間の整備により、地域内外のアクセス性が向上され、観光振興の支援が期待される。 <p>④災害時緊急活動の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業中区間の整備により、災害拠点とのアクセス性向上等、緊急活動の支援が期待される。 <p>⑤生活環境の改善</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自動車の走行性向上による環境への影響低減(CO₂, NO₂, SPM削減) 				

関係する地方公共団体等の意見

久留米市、うきは市で構成される一般国道210号改良促進期成会（会長：久留米市長）等により早期整備の要望を受けている。（令和3年11月）

県の意見：

一般国道210号は、福岡県久留米市と大分県大分市を結ぶ、筑後地域の人流・物流を支える重要な幹線道路である。
また、浮羽バイパスの整備は、筑後地域の発展に大きな弾みをつけ、更には国道210号の交通混雑の緩和や安全性の確保ならびに地域産業の支援等に寄与することが期待される。
従って、「対応方針（現案）」案のとおり事業を継続すべきと考える。
今後も適切な調査及び事業のコスト縮減に努めていただくとともに、本事業が早期に完了するように事業の推進をお願いしたい。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、事業継続。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

沿線地域の人口は、近年減少傾向であるものの、一世帯あたりの自動車保有台数は、福岡県・九州全体に比べ多く、自動車交通への依存は高い。

国道210号現道および浮羽バイパスの交通量は増加傾向であり、依然として事業の必要性は高い。

事業の進捗状況、残事業の内容等

昭和48年度に事業化、用地進捗率約98%、事業進捗率約93%（令和4年3月末時点）

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

地元や関係機関との協力体制のもと、今後も引き続き残工事の事業進捗を図っていく。

施設の構造や工法の変更等

施設の構造や施工等に変更はないが、新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策により、着実なコスト縮減に努める。

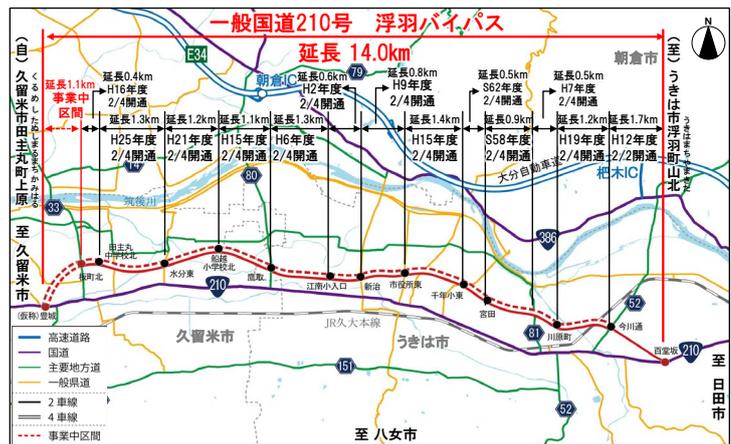
対応方針

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



※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5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208号 <small>おおかわ さが</small> 大川佐賀道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 九州地方整備局
起終点	白：福岡県大川市大字大野島 至：佐賀県佐賀市嘉瀬町			延長	9.0km
事業概要	大川佐賀道路は、高規格道路「有明海沿岸道路」の一部を形成し、地域間の連携及び交流の促進を支援するとともに、並行する国道208号の交通混雑の緩和等を目的とした事業である。				
H13年度事業化	H19年度都市計画決定 (H-年度変更)	H24年度用地着手	H27年度工事着手		
全体事業費	約986億円	事業進捗率 (令和4年3月末時点)	約46%	供用済延長	0.0km
計画交通量	29,600～39,000台/日				
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.7 (残事業) 3.1	総費用 (残事業)/(事業全体) 445/933億円 〔事業費：412/894億円 維持管理費：34/40億円〕	総便益 (残事業)/(事業全体) 1,390/1,542億円 〔走行時間短縮便益：1,199/1,326億円 走行経費減少便益：140/156億円 交通事故減少便益：51/59億円〕	基準年	令和4年
感度分析の結果	<p>【事業全体】交通量：B/C=1.5～1.8（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.6～1.7（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=1.5～1.7（事業期間±20%）</p> <p>【残事業】交通量：B/C=2.9～3.4（交通量 ±10%） 事業費：B/C=2.9～3.4（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=2.9～3.3（事業期間±20%）</p>				
事業の効果等	<p>①広域交通ネットワークの形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・有明海沿岸道路の整備により、大牟田市～鹿島市の所要時間が短縮。沿岸8都市間の連携・交流促進、広域拠点とのアクセス性向上による物流効率化などが期待される。 <p>②広域的な観光活動の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・有明海沿岸道路の整備により、アクセス性が向上し、更なる観光客数の増加が期待される。 <p>③交通混雑の緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本路線の整備により、交通分担が図られ、国道208号の交通混雑の緩和が期待される。 <p>④交通安全性の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本路線の整備により、交通渋滞が緩和され、交通安全性の向上が期待される。 <p>⑤救急医療活動の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本路線の整備により、管外救急搬送の時間短縮が図られ、救命率向上などが期待される。 <p>⑥生活環境の改善</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自動車の走行性向上による環境への影響低減（CO2, NO2, SPM削減） 				
関係する地方公共団体等の意見	<p>佐賀市をはじめとする3市2町等で構成される有明海沿岸道路建設促進佐賀県期成会（会長：佐賀市長）等により早期整備の要望を受けている。（令和4年7月）</p> <p>県の意見： （福岡県）</p> <p>一般国道208号は熊本県熊本市と佐賀県佐賀市を結ぶ、筑後地域の人流・物流を支える重要な幹線道路である。</p> <p>また、大川佐賀道路は、高規格道路である有明海沿岸道路の一部を形成し、佐賀県を含む近隣地域間の連携及び交流の促進、並行する国道208号の交通混雑の緩和等に寄与することが期待される。</p> <p>従って、「対応方針（原案）」案のとおり事業を継続すべきと考える。</p> <p>今後も適切な調査及び事業のコスト縮減に努めていただくとともに、本事業が早期に完了するように事業の推進をお願いしたい。</p>				

(佐賀県)

整備を強く望んでいるところであり、継続することについては、異議ありません。

小さな都市が各地に点在する分散型県土を形成している当県では、地域資源を活かした産業振興等を推進するためには、広域的な幹線道路ネットワークの整備が不可欠と考えており、有明海沿岸道路、佐賀唐津道路、西九州自動車道、国道498号の4つの幹線道路の整備を重点項目に掲げて、最優先に取り組んでいます。

有明海沿岸道路は、福岡県大牟田市から鹿島市に至る重要な道路であり、県として佐賀唐津道路と接続するエリア（Tゾーン）を重点的に取り組んでいるところです。また、供用区間の延伸に伴い、九州佐賀国際空港の利用者数が増加するなどの効果が現れています。

大川佐賀道路の整備が促進され、有明海沿岸地域が1つにつながることで、人・モノの交流が更に促進されると期待しており、大川佐賀道路の全線について、早期に整備を進めて頂きたい。

事業費の増加はやむを得ず、今後ともコスト縮減に努めていただくとともに、早期整備に努めていただきたい。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、事業継続。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

沿線地域の人口は減少傾向。沿線地域の一世帯あたりの自動車保有台数は福岡県・佐賀県合計及び九州全体より高い。国道208号現道の交通量は約2万台/日で推移。事業化時と比較して社会的情勢の大きな変化は認められない。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成13年度に事業化、用地進捗率約65%、事業進捗率約46%（令和4年3月末時点）

令和4年度：大野島IC～諸富IC間 延長1.7km（2/4）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

地元や関係機関との協力体制のもと、今後も引き続き残工事等の事業進捗を図っていく。

施設の構造や工法の変更等

農業用水路の関係機関協議による函渠から橋梁への変更、液状化対策が必要になったことによる地盤改良率変更および橋梁への変更、想定より厚い軟弱層が確認されたことによる地盤改良長の変更、活用可能な流用土が減ったことによる購入土への変更、建設発生土の有効活用

新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策により、着実なコスト縮減に努める。

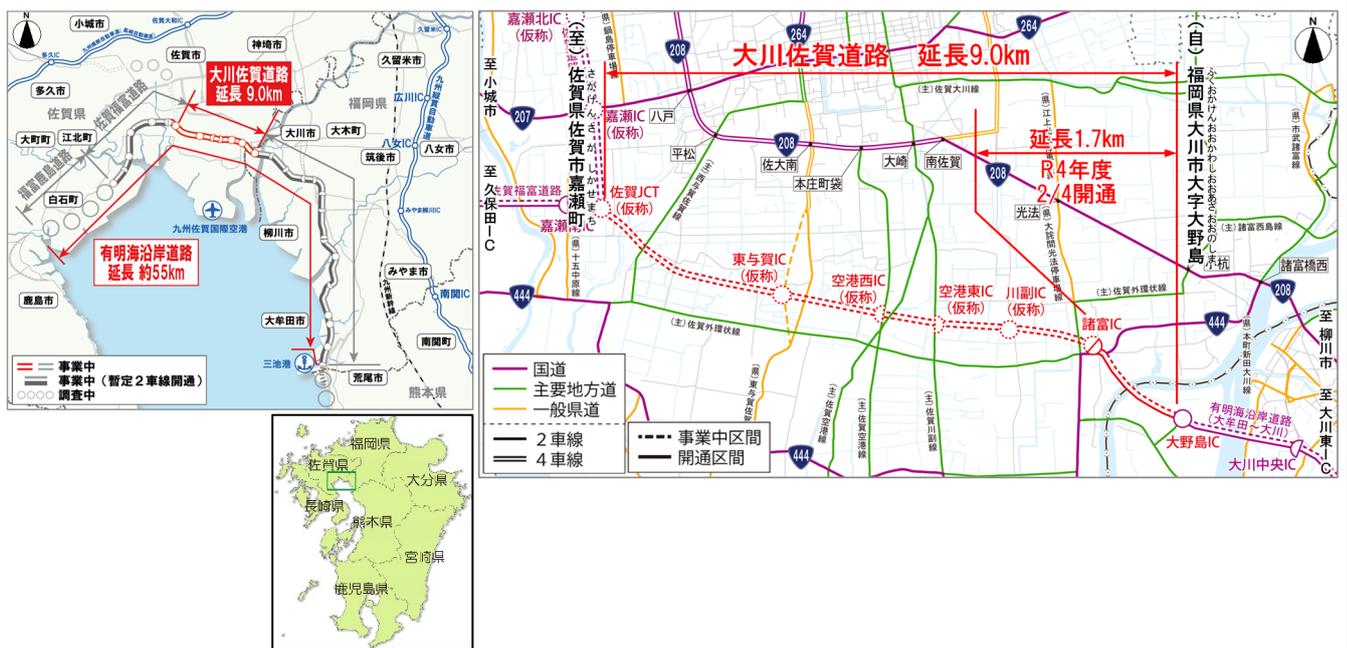
対応方針

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



※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5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57号 <small>くまもと</small> 熊本宇土道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 九州地方整備局
起終点	自：熊本県熊本市南区海路口町 至：熊本県宇土市城塚町			延長	3.8km
事業概要	熊本宇土道路、宇土道路、宇土三角道路は高規格道路「熊本天草幹線道路」の一部を形成し、熊本地域と天草地域の地域連携の強化及び天草地域の地域振興の支援、さらには並行現道の交通渋滞の緩和や交通の安全性確保等を目的とした事業である。				
H9年度事業化	H一年度都市計画決定 (H一年度変更)	H13年度用地着手	H18年度工事着手		
全体事業費	約404億円	事業進捗率 (令和4年3月時点)	約35%	供用済延長	0.0km
計画交通量	14,700台/日				
費用対効果 分析結果	B / C (事業全体) 1.3 (1.6) (残事業) 1.6 (3.4)	総費用 (残事業)/(事業全体) 1,203/3,322億円 事業費：1,104/3,128億円 維持管理費：95/129億円 更新費：4.2/65億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 1,965/4,415億円 走行時間短縮便益：1,561/3,491億円 走行経費減少便益：294/670億円 交通事故減少便益：109/253億円	基準年 令和4年	
感度分析の結果	<p>【事業全体】 交通量：B/C=1.2～1.5（交通量±10%） 事業費：B/C=1.3～1.4（事業費±10%） 事業期間：B/C=1.3～1.4（事業期間±20%）</p> <p>【残事業】 交通量：B/C=1.5～1.8（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%）</p>				
事業の効果等	<p>①広域交通ネットワークの形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・天草市までの所要時間が短縮し、「90分構想」が実現され、広域交通ネットワークの形成が期待される。 <p>②交通混雑の緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> ・並行現道からの交通転換が図られ、交通混雑の緩和が期待される。 <p>③観光産業の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・観光施設までの所要時間が短縮し、滞在時間や来訪施設数の増加が見込まれ、観光産業の活性化支援が期待される。 <p>④災害に強いネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・災害時の代替路が確保され、災害に強いネットワークの形成が期待される。 <p>⑤救急医療活動の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・60分圏内の人口が増加し、救急医療活動の支援が期待される。 <p>⑥生活環境の改善</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自動車の走行性向上による環境への影響低減（CO₂, NO₂, SPM削減） 				
関係する地方公共団体等の意見	天草市をはじめとする6市町で構成される熊本天草間幹線道路整備促進期成会（会長：天草市長）により早期整備の要望を受けている。（令和4年4月、令和4年8月）				

熊本県の意見

今回、意見照会のありました一般国道57号熊本宇土道路、宇土道路、宇土三角道路に関する国の「対応方針（原案）」案については、異存ありません。

本路線は、県内の高速交通ネットワークを形成する地域高規格道路「熊本天草幹線道路」の一部を担い、熊本都市圏と県内主要都市を半日行動圏とする「90分構想」の実現と熊本都市圏の拠点性向上に不可欠な道路です。さらに、災害時等における道路ネットワークの充実はもとより、円滑な物流・人流を確保し、産業や観光振興等、地域経済の発展に大きな効果を発揮する道路でもあり、早期整備の必要性を強く感じているところです。

以上のことから、本県としては、一日も早い全線の完成供用を切望しております。今後ともなお一層の整備推進とともに、更なるコスト縮減に努めて頂きますようお願いいたします。

熊本市の意見

天草地域と熊本都市圏を結ぶ熊本天草幹線道路の一部を構成する重要な路線であり、本道路の整備により、並行する国道3号や国道57号の渋滞緩和が期待されるほか、県内の主要観光地である天草地域へのアクセス性向上による観光や経済面での効果も期待され、また、災害に強い道路ネットワークの形成による災害時の安全が確保されることから、引き続き事業推進を行う必要がある。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、事業継続。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

沿線地域の人口及び一世帯あたりの自動車保有台数は横ばい傾向。並行現道(国道57号)の交通量は、熊本宇土道路の並行区間で約2.0万台/日で推移。

事業化時と比較して、社会的情勢の大きな変化は認められない。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成9年度に事業化、用地進捗率約99%、事業進捗率約35%（令和4年3月末時点）

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

地元や関係機関との協力体制のもと、今後も引き続き残工事等の事業進捗を図っていく。

施設の構造や工法の変更等

新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策により、着実なコスト縮減に努める。

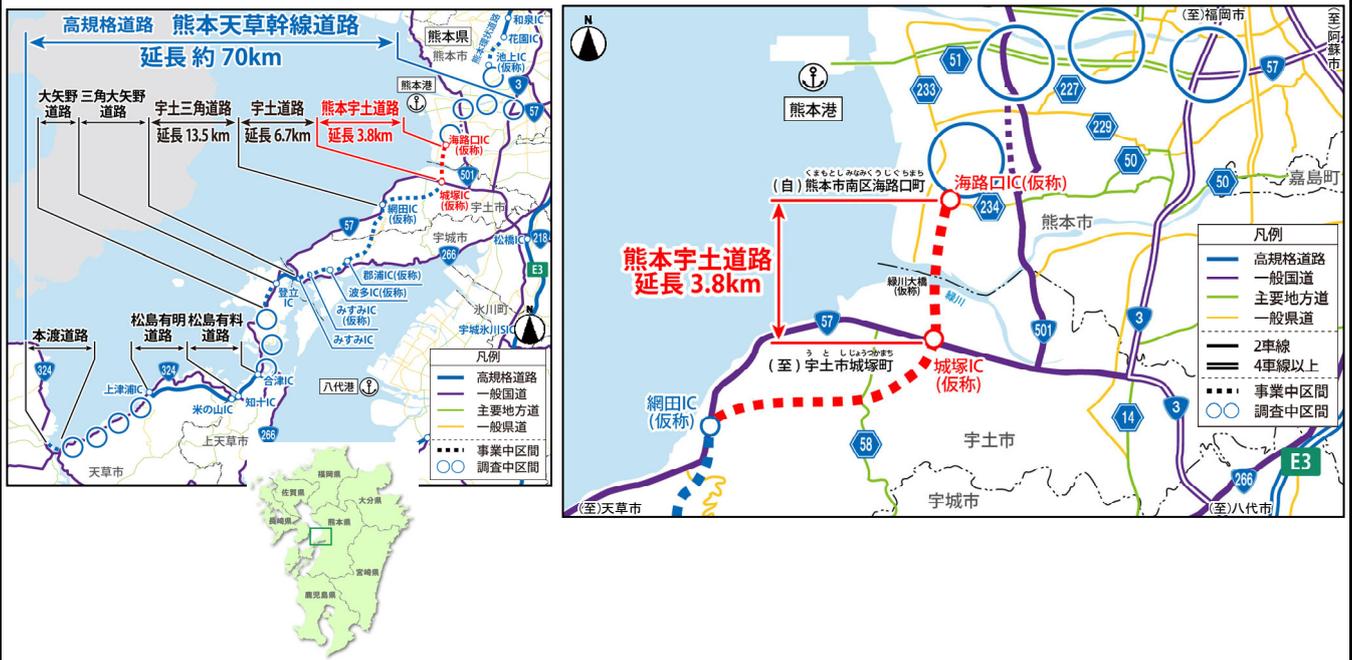
対応方針

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



※ 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5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57号 宇土道路		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 九州地方整備局
起終点	自：熊本県宇土市城塚町 至：熊本県宇土市上網田町			延長	6.7km	
事業概要	熊本宇土道路、宇土道路、宇土三角道路は高規格道路「熊本天草幹線道路」の一部を形成し、熊本地域と天草地域の地域連携の強化及び天草地域の地域振興の支援、さらには並行現道の交通渋滞の緩和や交通の安全性確保等を目的とした事業である。					
H21年度事業化	H一年度都市計画決定 (H一年度変更)		H26年度用地着手		H28年度工事着手	
全体事業費	約434億円	事業進捗率 (令和4年3月時点)	約41%	供用済延長	0.0km	
計画交通量	13,900台/日					
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.3 (0.8) 1.6 (1.2) (残事業)	総費用 (残事業)/(事業全体) 1,203/3,322億円 事業費：1,104/3,128億円 維持管理費：95/129億円 更新費：4.2/65億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 1,965/4,415億円 走行時間短縮便益：1,561/3,491億円 走行経費減少便益：294/670億円 交通事故減少便益：109/253億円	基準年 令和4年		
感度分析の結果	<p>【事業全体】交通量：B/C=1.2～1.5（交通量±10%） 事業費：B/C=1.3～1.4（事業費±10%） 事業期間：B/C=1.3～1.4（事業期間±20%）</p> <p>【残事業】交通量：B/C=1.5～1.8（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%）</p>					
事業の効果等	<p>①広域交通ネットワークの形成</p> <ul style="list-style-type: none"> 天草市までの所要時間が短縮し、「90分構想」が実現され、広域交通ネットワークの形成が期待される。 <p>②交通混雑の緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> 並行現道からの交通転換が図られ、交通混雑の緩和が期待される。 <p>③観光産業の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> 観光施設までの所要時間が短縮し、滞在時間や来訪施設数の増加が見込まれ、観光産業の活性化支援が期待される。 <p>④災害に強いネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> 災害時の代替路が確保され、災害に強いネットワークの形成が期待される。 <p>⑤救急医療活動の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> 60分圏内の人口が増加し、救急医療活動の支援が期待される。 <p>⑥生活環境の改善</p> <ul style="list-style-type: none"> 自動車の走行性向上による環境への影響低減（CO₂, NO₂, SPM削減） 					
関係する地方公共団体等の意見	天草市をはじめとする6市町で構成される熊本天草間幹線道路整備促進期成会（会長：天草市長）により早期整備の要望を受けている。（令和4年4月、令和4年8月）					

熊本県の意見

今回、意見照会のありました一般国道57号熊本宇土道路、宇土道路、宇土三角道路に関する国の「対応方針（原案）」案については、異存ありません。

本路線は、県内の高速交通ネットワークを形成する地域高規格道路「熊本天草幹線道路」の一部を担い、熊本都市圏と県内主要都市を半日行動圏とする「90分構想」の実現と熊本都市圏の拠点性向上に不可欠な道路です。さらに、災害時等における道路ネットワークの充実はもとより、円滑な物流・人流を確保し、産業や観光振興等、地域経済の発展に大きな効果を発揮する道路でもあり、早期整備の必要性を強く感じているところです。

以上のことから、本県としては、一日も早い全線の完成供用を切望しております。今後ともなお一層の整備推進とともに、更なるコスト縮減に努めて頂きますようお願いいたします。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、事業継続。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

沿線地域の人口及び一世帯あたりの自動車保有台数は横ばい傾向。並行現道(国道57号)の交通量は、宇土道路の並行区間で約1.6万台/日で推移。

事業化時と比較して、社会的情勢の大きな変化は認められない。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成21年度に事業化、用地進捗率約96%、事業進捗率約41%（令和4年3月末時点）

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

地元や関係機関との協力体制のもと、今後も引き続き残工事等の事業進捗を図っていく。

施設の構造や工法の変更等

トンネル工事における基準・ガイドラインの改定による追加、トンネル支保パターン変更ならびに補助工法の追加、軟弱地盤対策における地盤改良の追加、工事計画の見直し

新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策により、着実なコスト縮減に努める。

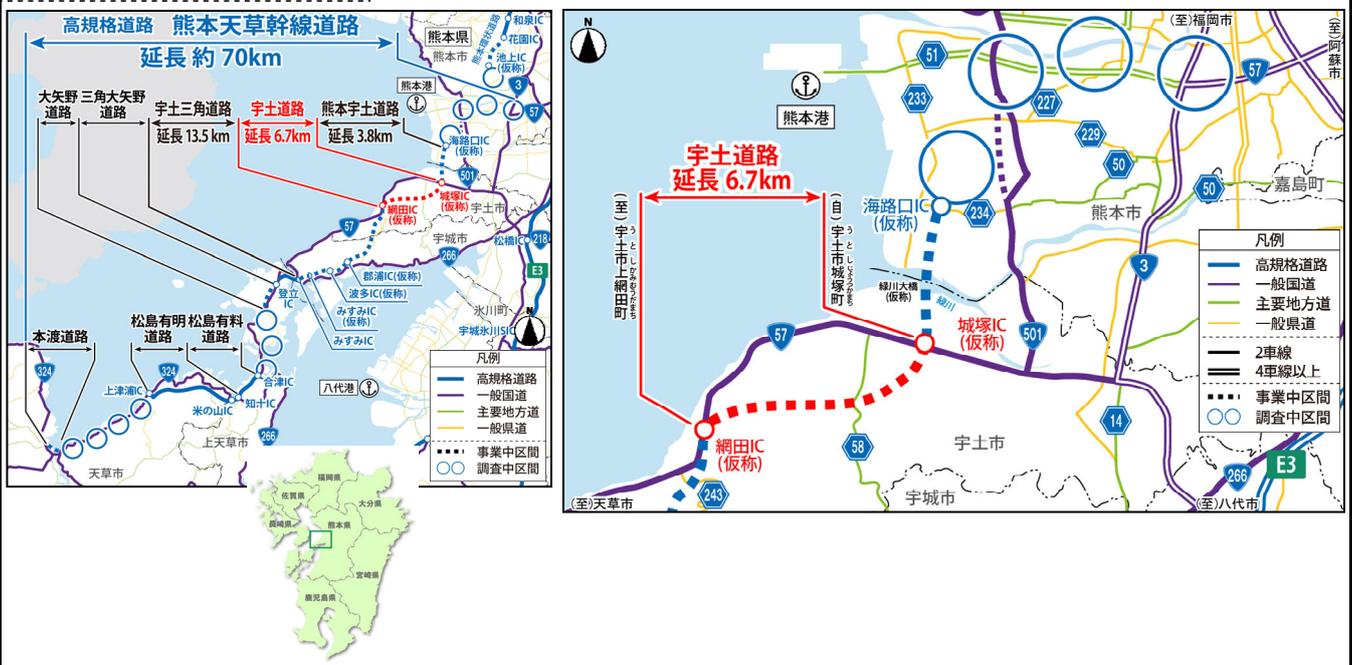
対応方針

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



※ 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5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57号 宇土三角道路 <small>うとみすみ</small>		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 九州地方整備局
起終点	自：熊本県宇土市上綱田町 <small>うとしかみおうだまち</small> 至：熊本県宇城市三角町 <small>うきしみすみまち</small>			延長	13.5km	
事業概要	熊本宇土道路、宇土道路、宇土三角道路は高規格道路「熊本天草幹線道路」の一部を形成し、熊本地域と天草地域の地域連携の強化及び天草地域の地域振興の支援、さらには並行現道の交通渋滞の緩和や交通の安全性確保等を目的とした事業である。					
R3年度事業化	R一年度都市計画決定 (R一年度変更)		R一年度用地着手		R一年度工事着手	
全体事業費	約747億円	事業進捗率 (令和4年3月時点)	約1%	供用済延長	0.0km	
計画交通量	9,500～13,700台/日					
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.3 (1.3) (残事業) 1.6 (1.3)	総費用 (残事業)/(事業全体) 1,203/3,322億円 事業費：1,104/3,128億円 維持管理費：95/129億円 更新費：4.2/65億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 1,965/4,415億円 走行時間短縮便益：1,561/3,491億円 走行経費減少便益：294/670億円 交通事故減少便益：109/253億円	基準年 令和4年		
感度分析の結果	<p>【事業全体】交通量：B/C=1.2～1.5（交通量±10%） 事業費：B/C=1.3～1.4（事業費±10%） 事業期間：B/C=1.3～1.4（事業期間±20%）</p> <p>【残事業】交通量：B/C=1.5～1.8（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%）</p>					
事業の効果等	<p>①広域交通ネットワークの形成</p> <ul style="list-style-type: none"> 天草市までの所要時間が短縮し、「90分構想」が実現され、広域交通ネットワークの形成が期待される。 <p>②交通混雑の緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> 並行現道からの交通転換が図られ、交通混雑の緩和が期待される。 <p>③観光産業の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> 観光施設までの所要時間が短縮し、滞在時間や来訪施設数の増加が見込まれ、観光産業の活性化支援が期待される。 <p>④災害に強いネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> 災害時の代替路が確保され、災害に強いネットワークの形成が期待される。 <p>⑤救急医療活動の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> 60分圏内の人口が増加し、救急医療活動の支援が期待される。 <p>⑥生活環境の改善</p> <ul style="list-style-type: none"> 自動車の走行性向上による環境への影響低減（CO₂, NO₂, SPM削減） 					
関係する地方公共団体等の意見	天草市をはじめとする6市町で構成される熊本天草間幹線道路整備促進期成会（会長：天草市長）により早期整備の要望を受けている。（令和4年4月、令和4年8月）					

熊本県の意見

今回、意見照会のありました一般国道57号熊本宇土道路、宇土道路、宇土三角道路に関する国の「対応方針（原案）」案については、異存ありません。

本路線は、県内の高速交通ネットワークを形成する地域高規格道路「熊本天草幹線道路」の一部を担い、熊本都市圏と県内主要都市を半日行動圏とする「90分構想」の実現と熊本都市圏の拠点性向上に不可欠な道路です。さらに、災害時等における道路ネットワークの充実はもとより、円滑な物流・人流を確保し、産業や観光振興等、地域経済の発展に大きな効果を発揮する道路でもあり、早期整備の必要性を強く感じているところです。

以上のことから、本県としては、一日も早い全線の完成供用を切望しております。今後ともなお一層の整備推進とともに、更なるコスト縮減に努めて頂きますようお願いいたします。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、事業継続。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

沿線地域の人口及び一世帯あたりの自動車保有台数は横ばい傾向。並行現道(国道57号)の交通量は、宇土三角道路の並行区間で約1.0万台/日で推移。

事業化時と比較して、社会的情勢の大きな変化は認められない。

事業の進捗状況、残事業の内容等

令和3年度に事業化、用地進捗率0%、事業進捗率約1%（令和4年3月末時点）

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

地元や関係機関との協力体制のもと、今後も引き続き残工事等の事業進捗を図っていく。

施設の構造や工法の変更等

新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策により、着実なコスト縮減に努める。

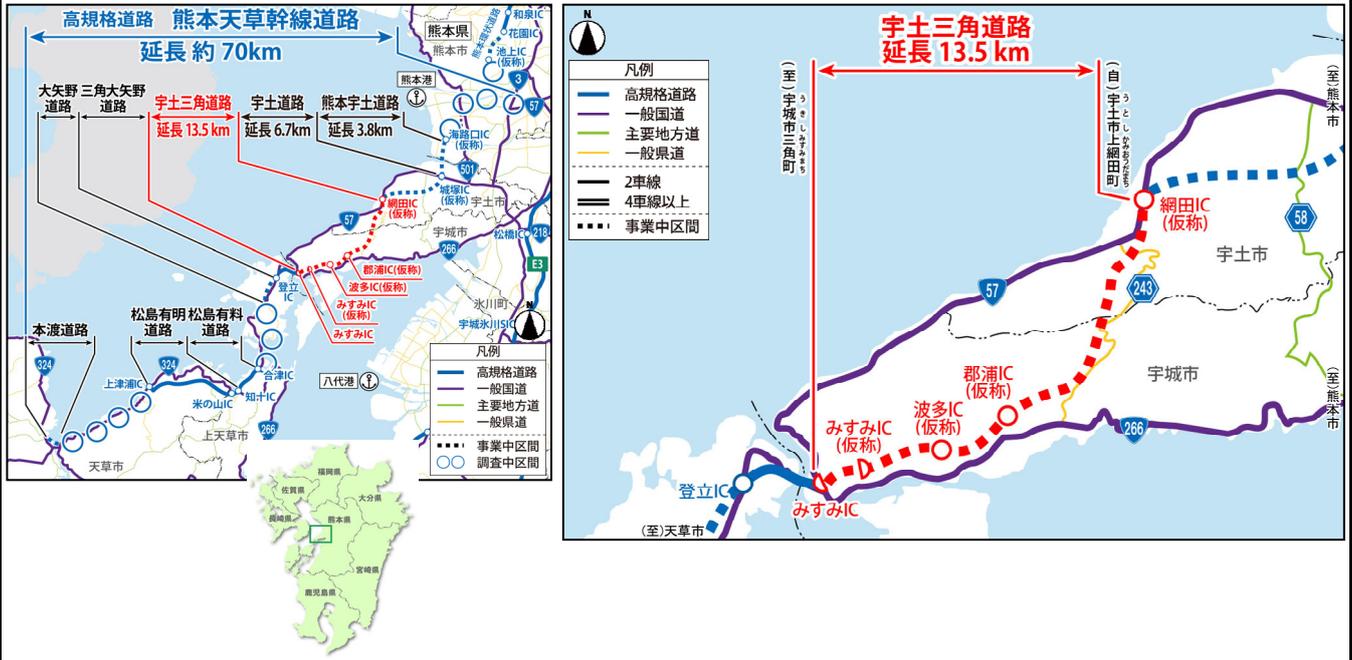
対応方針

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



※ 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5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	きゅうしゅうおうだん のべおか かしま やべ 九州横断自動車道延岡線（嘉島JCT～矢部）			事業区分	高速自動車国道	事業主体	国土交通省 九州地方整備局
起終点	かみましき かしまちようおおあざいてら 白：熊本県上益城郡嘉島町大字井寺 かみましき やまとちようじょうひら 至：熊本県上益城郡山都町城平					延長	23.0km
事業概要	九州横断自動車道延岡線（嘉島JCT～矢部）、矢部清和道路、蘇陽五ヶ瀬道路、五ヶ瀬高千穂道路、高千穂雲海橋道路は、高規格道路の九州縦貫自動車道及び東九州自動車道に接続する広域道路ネットワークの一部を形成するとともに、国道218号の防災機能の向上や救急医療アクセスの向上等を目的とした事業である。						
H10年度事業化	H一年度都市計画決定 （H一年度変更）		H17年度用地着手		H17年度工事着手		
全体事業費	約1,094億円		事業進捗率 （令和4年3月末時点）	約91%	供用済延長	12.6km	
計画交通量	6,700～16,800台/日						
費用対効果分析結果	B/C （事業全体） 1.3 (1.1) （残事業） 1.4 (6.0)	総費用 （残事業）/（事業全体） 1,687/4,261億円 （事業費：1,524/3,875億円 維持管理費：157/359億円 更新費：5.7/27億円）	総便益 （残事業）/（事業全体） 2,349/5,368億円 （走行時間短縮便益：2,074/4,604億円 走行経費減少便益：204/587億円 交通事故減少便益：71/176億円）	基準年 令和4年			
感度分析の結果	【事業全体】交通量：B/C=1.1～1.4（交通量±10%） 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=1.3～1.5（交通量±10%） 事業費：B/C=1.3～1.5（事業費±10%） 事業期間：B/C=1.3～1.5（事業期間±20%）						
事業の効果等	<p>①広域交通ネットワークの形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・熊本市から延岡市の所要時間が短縮され、広域道路ネットワークの形成に寄与する。 <p>②広域物流の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・延岡線の整備により、走行性の向上、輸送時間短縮等による出荷量が増加し、物流効率化を支援。 <p>③防災機能の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・緊急輸送ルートとして代替路が確保され、大規模災害からの救命活動、復旧・復興を支える強靱なネットワークの構築に寄与する。 <p>④救急医療アクセスの向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・延岡市や熊本市の第三次救急医療施設への救急搬送の圏域が拡大され、沿線の救命サービスの向上に寄与する。 <p>⑤広域観光ルート形成による観光支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・沿線の周遊性向上や阿蘇地域への圏域拡大が図られ、観光の振興を支援。 <p>⑥生活環境の改善</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自動車の走行性向上による環境への影響低減（CO₂, NO₂, SPM削減） 						
関係する地方公共団体等の意見	宮崎・熊本県知事や沿線市町長で構成される①九州中央自動車道建設促進協議会（会長：宮崎県知事）、延岡市をはじめとする沿線市町長で構成される②九州中央自動車道建設促進期成会（会長：延岡市長）等により早期整備の要望を受けている。（①令和4年11月、②令和4年7、10月） 熊本県の意見 今回、意見照会のありました九州横断自動車道延岡線（嘉島JCT～矢部）及び一般国道218号矢部清和道路、蘇陽五ヶ瀬道路に関する国の「対応方針（原案）」案については、異存ありません。						

本路線は、九州の横軸として本県と宮崎県が繋がることで、観光客の増加や物流の効率化など様々な波及効果が期待され、地域経済の発展や地方創生の実現に不可欠な道路です。加えて、「平成28年熊本地震」や「令和2年7月豪雨」の経験を踏まえ、大規模災害発生時において隣接する宮崎県との速やかな支援・受援を可能にする本路線は、九州全体の防災力向上に大きな効果を発揮する「命の道」としても、必要不可欠な道路です。

以上のことから、本県としては、一日も早い全線の完成供用を切望しております。今後ともなお一層の整備推進とともに、更なるコスト縮減に努めて頂きますようお願いいたします。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、事業継続。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

沿線地域の人口は減少傾向にある一方で、一世帯あたりの自動車保有台数は増加の傾向。並行現道(国道218号・国道445号)の交通量は、嘉島JCT～矢部間の並行区間で約1万台/日で推移。

事業化時と比較して、社会的情勢の大きな変化は認められない。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成10年度に事業化、用地進捗率約100%、事業進捗率約91% (令和4年3月末時点)

平成25年度：^{かしま}嘉島JCT～^{おいけたかやま}小池高山IC間 延長1.8km (2/4) 開通

平成30年度：^{おいけたかやま}小池高山IC～^{やまとなかしまにし}山都中島西IC間 延長10.8km (2/4) 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

地元や関係機関との協力体制のもと、今後も引き続き残工事等の事業進捗を図っていく。

令和5年度：^{やまとなかしまにし}山都中島西IC～^{やまとつうじゅんきょう}山都通潤橋IC間 延長10.4km (2/4) 開通予定

施設の構造や工法の変更等

新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策により、着実なコスト縮減に努める。

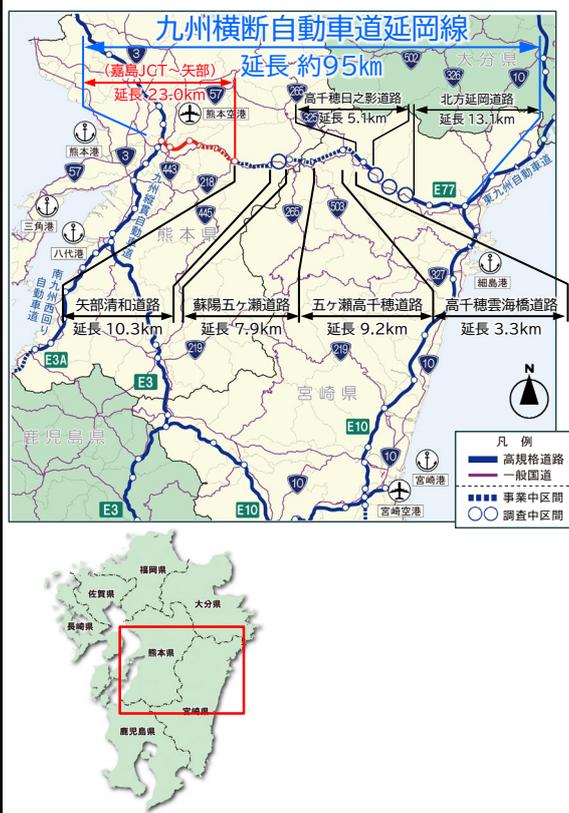
対応方針

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



※ 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5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218号 きゅうしゅうおうだん のべおか や べせいわ (九州横断自動車道延岡線)矢部清和道路		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 九州地方整備局
起終点	自：熊本県上益城郡山都町城平 かみましき やまとちょうじょうひら 至：熊本県上益城郡山都町大平 かみましき やまとちょうおおひら				延長	10.3km
事業概要	九州横断自動車道延岡線（嘉島JCT～矢部）、矢部清和道路、蘇陽五ヶ瀬道路、五ヶ瀬高千穂道路、高千穂雲海橋道路は、高規格道路の九州縦貫自動車道及び東九州自動車道に接続する広域道路ネットワークの一部を形成するとともに、国道218号の防災機能の向上や救急医療アクセスの向上等を目的とした事業である。					
R4年度事業化	H一年度都市計画決定 (H一年度変更)		R一年度用地着手		R一年度工事着手	
全体事業費	約740億円		事業進捗率 (令和4年3月末時点)	0%	供用済延長	0.0km
計画交通量	11,400台/日					
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.3 (1.1) (残事業) 1.4 (1.1)	総費用 (残事業)/(事業全体) 1,687/4,261億円 (事業費：1,524/3,875億円 維持管理費：157/359億円 更新費：5.7/27億円)	総便益 (残事業)/(事業全体) 2,349/5,368億円 (走行時間短縮便益：2,074/4,604億円 走行経費減少便益：204/587億円 交通事故減少便益：71/176億円)	基準年 令和4年		
感度分析の結果	【事業全体】交通量：B/C=1.1～1.4（交通量±10%） 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=1.3～1.5（交通量±10%） 事業費：B/C=1.3～1.5（事業費±10%） 事業期間：B/C=1.3～1.5（事業期間±20%）					
事業の効果等	<p>①広域交通ネットワークの形成</p> <ul style="list-style-type: none"> 熊本市から延岡市の所要時間が短縮され、広域道路ネットワークの形成に寄与する。 <p>②広域物流の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> 延岡線の整備により、走行性の向上、輸送時間短縮等による出荷量が増加し、物流効率化を支援。 <p>③防災機能の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> 緊急輸送ルートとして代替路が確保され、大規模災害からの救命活動、復旧・復興を支える強靱なネットワークの構築に寄与する。 <p>④救急医療アクセスの向上</p> <ul style="list-style-type: none"> 延岡市や熊本市の第三次救急医療施設への救急搬送の圏域が拡大され、沿線の救命サービスの向上に寄与する。 <p>⑤広域観光ルート形成による観光支援</p> <ul style="list-style-type: none"> 沿線の周遊性向上や阿蘇地域への圏域拡大が図られ、観光の振興を支援。 <p>⑥生活環境の改善</p> <ul style="list-style-type: none"> 自動車の走行性向上による環境への影響低減（CO₂、NO₂、SPM削減） 					
関係する地方公共団体等の意見	宮崎・熊本県知事や沿線市町長で構成される①九州中央自動車道建設促進協議会（会長：宮崎県知事）、延岡市をはじめとする沿線市町長で構成される②九州中央自動車道建設促進期成会（会長：延岡市長）等により早期整備の要望を受けている。（①令和4年11月、②令和4年7、10月）					
熊本県の意見	今回、意見照会のありました九州横断自動車道延岡線（嘉島JCT～矢部）及び一般国道218号矢部清和道路、蘇陽五ヶ瀬道路に関する国の「対応方針（原案）」案については、異存ありません。					

本路線は、九州の横軸として本県と宮崎県が繋がることで、観光客の増加や物流の効率化など様々な波及効果が期待され、地域経済の発展や地方創生の実現に不可欠な道路です。加えて、「平成28年熊本地震」や「令和2年7月豪雨」の経験を踏まえ、大規模災害発生時において隣接する宮崎県との速やかな支援・受援を可能にする本路線は、九州全体の防災力向上に大きな効果を発揮する「命の道」としても、必要不可欠な道路です。

以上のことから、本県としては、一日も早い全線の完成供用を切望しております。今後ともなお一層の整備推進とともに、更なるコスト縮減に努めて頂きますようお願いいたします。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、事業継続。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

沿線地域の人口は減少傾向にある一方で、一世帯あたりの自動車保有台数は増加の傾向。並行現道(国道218号)の交通量は、矢部清和道路の並行区間で約6千台/日で推移。

事業化時と比較して、社会的情勢の大きな変化は認められない。

事業の進捗状況、残事業の内容等

令和4年度に事業化、用地進捗率0%、事業進捗率0%(令和4年3月末時点)

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

地元や関係機関との協力体制のもと、今後も引き続き残工事等の事業進捗を図っていく。

施設の構造や工法の変更等

新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策により、着実なコスト縮減に努める。

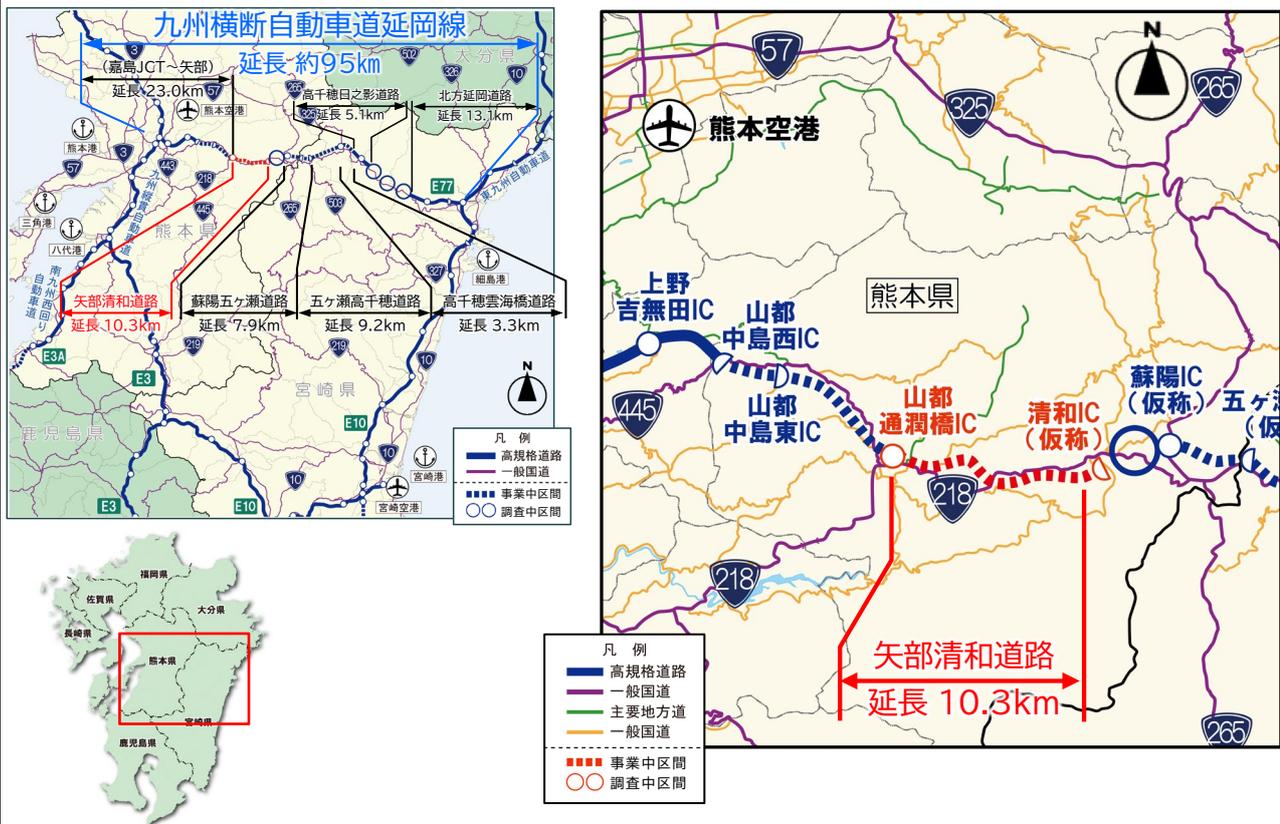
対応方針

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



※ 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5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218号 <small>きゅうしゅうおうだん のべおか そようごかせ</small> (九州横断自動車道延岡線)蘇陽五ヶ瀬道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 九州地方整備局
起終点	自：熊本県上益城郡山都町塩原 <small>かみましき やまとちょうしおばる</small> 至：宮崎県西臼杵郡五ヶ瀬町大字三ヶ所 <small>にしうすき ごかせちようおおあざさんがしよ</small>			延長	7.9km
事業概要					
九州横断自動車道延岡線（嘉島JCT～矢部）、矢部清和道路、蘇陽五ヶ瀬道路、五ヶ瀬高千穂道路、高千穂雲海橋道路は、高規格道路の九州縦貫自動車道及び東九州自動車道に接続する広域道路ネットワークの一部を形成するとともに、国道218号の防災機能の向上や救急医療アクセスの向上等を目的とした事業である。					
R2年度事業化	H一年度都市計画決定 (H一年度変更)	R4年度用地着手	R一年度工事着手		
全体事業費	約378億円	事業進捗率 (令和4年3月末時点)	約3%	供用済延長	0.0km
計画交通量	8,100～8,900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)		総便益 (残事業)/(事業全体)	
	1.3 (1.2) (残事業) 1.4 (1.2)	1,687/4,261億円 (事業費：1,524/3,875億円 維持管理費：157/359億円 更新費：5.7/27億円)		2,349/5,368億円 (走行時間短縮便益：2,074/4,604億円 走行経費減少便益：204/587億円 交通事故減少便益：71/176億円)	
基準年 令和4年					
感度分析の結果					
【事業全体】交通量：B/C=1.1～1.4（交通量±10%） 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=1.3～1.5（交通量±10%） 事業費：B/C=1.3～1.5（事業費±10%） 事業期間：B/C=1.3～1.5（事業期間±20%）					
事業の効果等					
①広域交通ネットワークの形成 ・熊本市から延岡市の所要時間が短縮され、広域道路ネットワークの形成に寄与する。					
②広域物流の支援 ・延岡線の整備により、走行性の向上、輸送時間短縮等による出荷量が増加し、物流効率化を支援。					
③防災機能の向上 ・緊急輸送ルートとして代替路が確保され、大規模災害からの救命活動、復旧・復興を支える強靱なネットワークの構築に寄与する。					
④救急医療アクセスの向上 ・延岡市や熊本市の第三次救急医療施設への救急搬送の圏域が拡大され、沿線の救命サービスの向上に寄与する。					
⑤広域観光ルート形成による観光支援 ・沿線の周遊性向上や阿蘇地域への圏域拡大が図られ、観光の振興を支援。					
⑥生活環境の改善 ・自動車の走行性向上による環境への影響低減（CO ₂ 、NO ₂ 、SPM削減）					
関係する地方公共団体等の意見					
宮崎・熊本県知事や沿線市町長で構成される①九州中央自動車道建設促進協議会（会長：宮崎県知事）、延岡市をはじめとする沿線市町長で構成される②九州中央自動車道建設促進期成会（会長：延岡市長）等により早期整備の要望を受けている。（①令和4年11月、②令和4年7、10月）					
熊本の意見 今回、意見照会のありました九州横断自動車道延岡線（嘉島JCT～矢部）及び一般国道218号矢部清和道路、蘇陽五ヶ瀬道路に関する国の「対応方針（原案）」案については、異存ありません。					

本路線は、九州の横軸として本県と宮崎県が繋がることで、観光客の増加や物流の効率化など様々な波及効果が期待され、地域経済の発展や地方創生の実現に不可欠な道路です。加えて、「平成28年熊本地震」や「令和2年7月豪雨」の経験を踏まえ、大規模災害発生時において隣接する宮崎県との速やかな支援・受援を可能にする本路線は、九州全体の防災力向上に大きな効果を発揮する「命の道」としても、必要不可欠な道路です。

以上のことから、本県としては、一日も早い全線の完成供用を切望しております。今後ともなお一層の整備推進とともに、更なるコスト縮減に努めて頂きますようお願いいたします。

宮崎県の意見

今回意見照会のありました一般国道218号 蘇陽五ヶ瀬道路・五ヶ瀬高千穂道路・高千穂雲海橋道路につきましては、将来的に九州中央自動車道の一部となり、九州を東西軸に結ぶ道路として、本県経済の活性化はもとより、九州の一体的浮揚を図るために必要不可欠な道路であります。

加えて、当路線は、今後発生が懸念される南海トラフ巨大地震等の大規模災害時において、人命救助や救援物資の輸送等を円滑かつ迅速に行うための「命の道」として大変重要な道路であります。

以上のことから、「対応方針（原案）」の「継続」について異論はありません。

なお、県としましても、国や町と連携した用地の先行取得など、引き続き最大限の協力をしてまいりますので、本路線の早期供用に向けて、より一層の整備促進をお願いいたします。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、事業継続。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

沿線地域の人口は減少傾向にある一方で、一世帯あたりの自動車保有台数は増加の傾向。並行現道(国道218号)の交通量は、蘇陽五ヶ瀬道路の並行区間で約5千台/日で推移。

事業化時と比較して、社会的情勢の大きな変化は認められない。

事業の進捗状況、残事業の内容等

令和2年度に事業化、用地進捗率0%、事業進捗率約3%（令和4年3月末時点）

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

地元や関係機関との協力体制のもと、今後も引き続き残工事等の事業進捗を図っていく。

施設の構造や工法の変更等

縦断勾配変更に伴う道路構造の見直し、五ヶ瀬西IC（仮称）の計画見直し。

新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策により、着実なコスト縮減に努める。

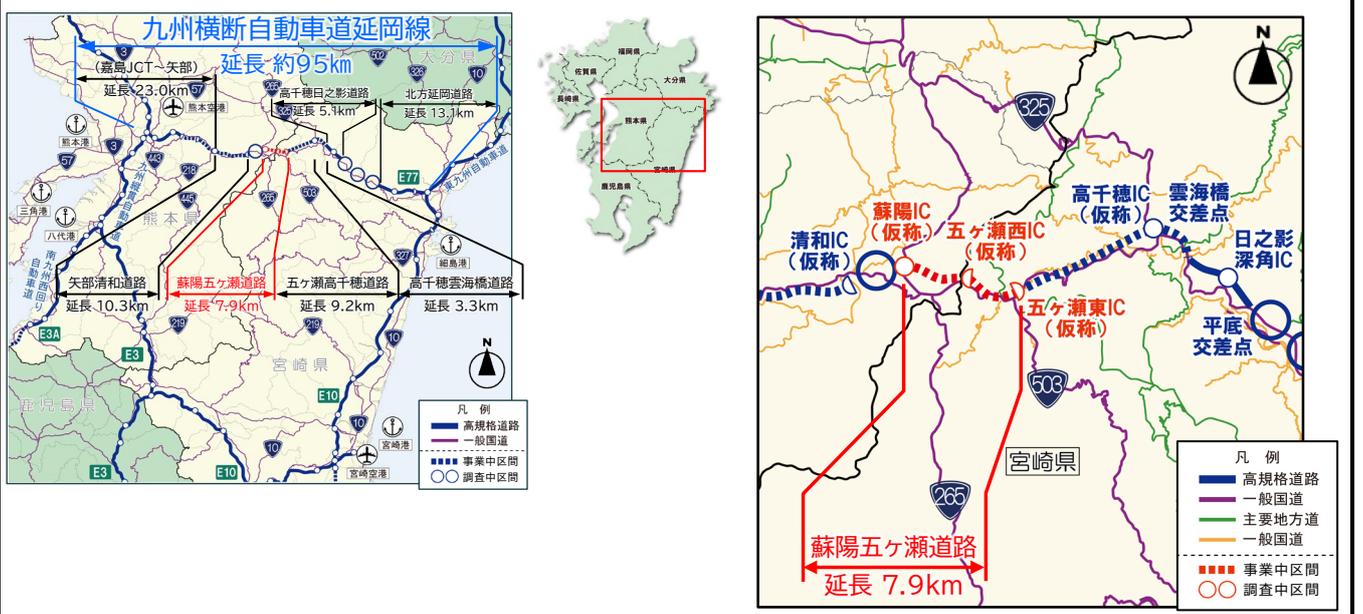
対応方針

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



※ 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5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218号 <small>きゅうしゅうおうだん のべおか ごか せたかちほ</small> (九州横断自動車道延岡線)五ヶ瀬高千穂道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 九州地方整備局
起終点	自：宮崎県西臼杵郡五ヶ瀬町 至：宮崎県西臼杵郡高千穂町			延長	9.2km
事業概要					
九州横断自動車道延岡線（嘉島JCT～矢部）、矢部清和道路、蘇陽五ヶ瀬道路、五ヶ瀬高千穂道路、高千穂雲海橋道路は、高規格道路の九州縦貫自動車道及び東九州自動車道に接続する広域道路ネットワークの一部を形成するとともに、国道218号の防災機能の向上や救急医療アクセスの向上等を目的とした事業である。					
H30年度事業化	H一年度都市計画決定 (H一年度変更)	R2年度用地着手	R3年度工事着手		
全体事業費	約559億円	事業進捗率 (令和4年3月末時点)	約7%	供用済延長	0.0km
計画交通量	9,600台/日				
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体)	総費用 (残事業)/(事業全体)		総便益 (残事業)/(事業全体)	
	1.3 (1.3) (残事業) 1.4 (1.5)	1,687/4,261億円 (事業費：1,524/3,875億円 維持管理費：157/359億円 更新費：5.7/27億円)		2,349/5,368億円 (走行時間短縮便益：2,074/4,604億円 走行経費減少便益：204/587億円 交通事故減少便益：71/176億円)	
感度分析の結果					
【事業全体】交通量：B/C=1.1～1.4（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=1.3～1.5（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.3～1.5（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=1.3～1.5（事業期間 ±20%）					
事業の効果等					
①広域交通ネットワークの形成 ・熊本市から延岡市の所要時間が短縮され、広域道路ネットワークの形成に寄与する。					
②広域物流の支援 ・延岡線の整備により、走行性の向上、輸送時間短縮等による出荷量が増加し、物流効率化を支援。					
③防災機能の向上 ・緊急輸送ルートとして代替路が確保され、大規模災害からの救命活動、復旧・復興を支える強靱なネットワークの構築に寄与する。					
④救急医療アクセスの向上 ・延岡市や熊本市の第三次救急医療施設への救急搬送の圏域が拡大され、沿線の救命サービスの向上に寄与する。					
⑤広域観光ルート形成による観光支援 ・沿線の周遊性向上や阿蘇地域への圏域拡大が図られ、観光の振興を支援。					
⑥生活環境の改善 ・自動車の走行性向上による環境への影響低減（CO ₂ , NO ₂ , SPM削減）					
関係する地方公共団体等の意見					
宮崎・熊本県知事や沿線市町長で構成される①九州中央自動車道建設促進協議会（会長：宮崎県知事）、延岡市をはじめとする沿線市町長で構成される②九州中央自動車道建設促進期成会（会長：延岡市長）等により早期整備の要望を受けている。（①令和4年11月、②令和4年7、10月）					
宮崎県の意見					
今回意見照会のありました一般国道218号 蘇陽五ヶ瀬道路・五ヶ瀬高千穂道路・高千穂雲海橋道路につきましては、将来的に九州中央自動車道の一部となり、九州を東西軸に結ぶ道路として、本県経済の					

活性化はもとより、九州の一体的浮揚を図るために必要不可欠な道路であります。

加えて、当路線は、今後発生が懸念される南海トラフ巨大地震等の大規模災害時において、人命救助や救援物資の輸送等を円滑かつ迅速に行うための「命の道」として大変重要な道路であります。

以上のことから、「対応方針（原案）」の「継続」について異論はありません。

なお、県としましても、国や町と連携した用地の先行取得など、引き続き最大限の協力をしてまいりますので、本路線の早期供用に向けて、より一層の整備促進をお願いします。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、事業継続。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

沿線地域の人口は減少傾向にある一方で、一世帯あたりの自動車保有台数は増加の傾向。並行現道(国道218号)の交通量は、五ヶ瀬高千穂道路の並行区間で約6千台/日で推移。

事業化時と比較して、社会的情勢の大きな変化は認められない。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成30年度に事業化、用地進捗率約16%、事業進捗率約7%（令和4年3月末時点）

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

地元や関係機関との協力体制のもと、今後も引き続き残工事等の事業進捗を図っていく。

施設の構造や工法の変更等

縦断勾配変更に伴う道路構造の見直し、トンネル工事における基準・ガイドラインの改定による追加。新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策により、着実なコスト縮減に努める。

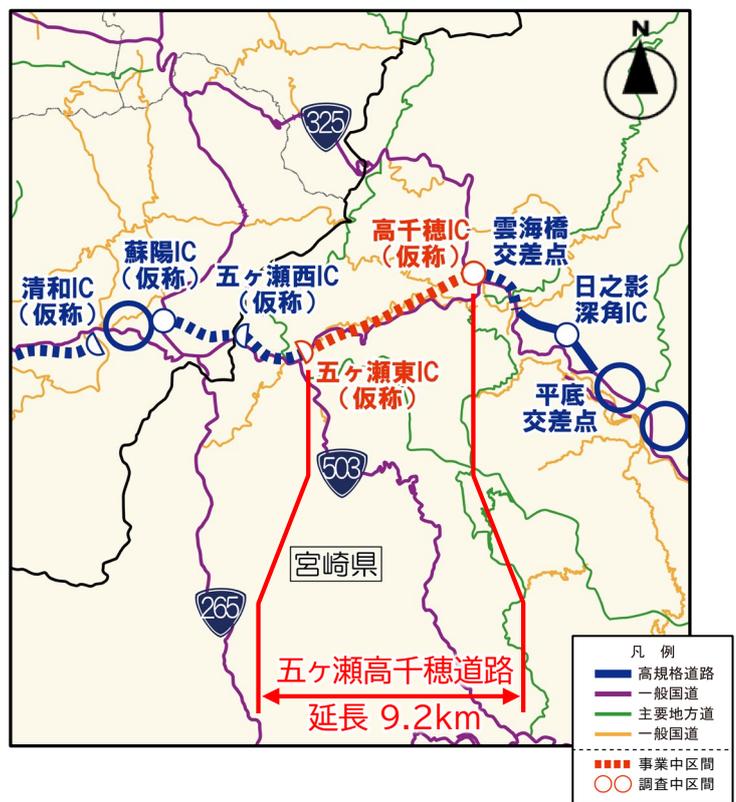
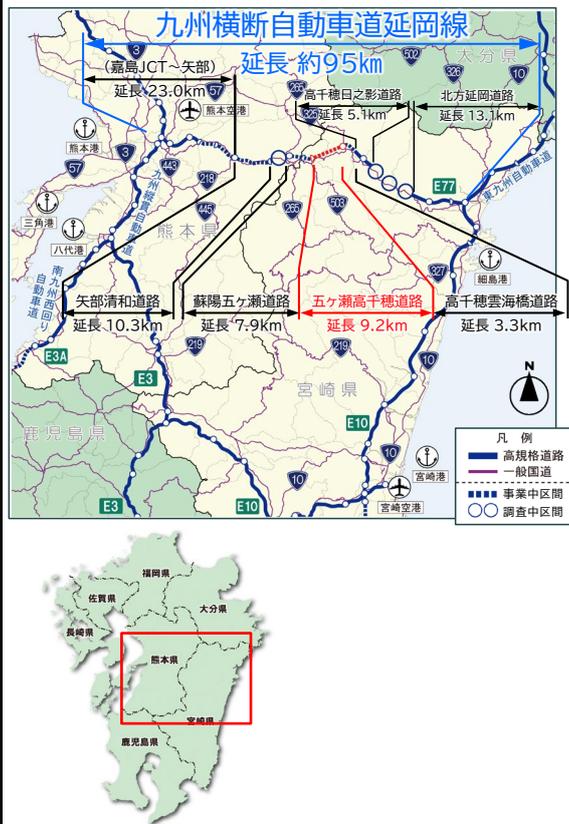
対応方針

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



※ 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5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218号 <small>きゅうしゅうおうだん のべおか たかちほうんかいばし</small> (九州横断自動車道延岡線)高千穂雲海橋道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 九州地方整備局
起終点	自：宮崎県西臼杵郡高千穂町大字三田井 <small>にしゅうすき たかちほちょうおおあざみ たい</small> 至：宮崎県西臼杵郡日之影町大字七折 <small>にしゅうすき ひのかげちょうおおあざななおり</small>			延長	3.3km
事業概要					
九州横断自動車道延岡線（嘉島JCT～矢部）、矢部清和道路、蘇陽五ヶ瀬道路、五ヶ瀬高千穂道路、高千穂雲海橋道路は、高規格道路の九州縦貫自動車道及び東九州自動車道に接続する広域道路ネットワークの一部を形成するとともに、国道218号の防災機能の向上や救急医療アクセスの向上等を目的とした事業である。					
R3年度事業化	H一年度都市計画決定 (H一年度変更)	R一年度用地着手	R一年度工事着手		
全体事業費	約160億円	事業進捗率 (令和4年3月末時点)	約1%	供用済延長	0.0km
計画交通量	9,200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)		総便益 (残事業)/(事業全体)	
	1.3 (1.1)	1,687/4,261億円 (事業費：1,524/3,875億円 維持管理費：157/359億円 更新費：5.7/27億円)		2,349/5,368億円 (走行時間短縮便益：2,074/4,604億円 走行経費減少便益：204/587億円 交通事故減少便益：71/176億円)	
	(残事業)			基準年	
	1.4 (1.1)			令和4年	
感度分析の結果					
【事業全体】交通量：B/C=1.1～1.4（交通量±10%） 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=1.3～1.5（交通量±10%） 事業費：B/C=1.3～1.5（事業費±10%） 事業期間：B/C=1.3～1.5（事業期間±20%）					
事業の効果等					
①広域交通ネットワークの形成 ・熊本市から延岡市の所要時間が短縮され、広域道路ネットワークの形成に寄与する。					
②広域物流の支援 ・延岡線の整備により、走行性の向上、輸送時間短縮等による出荷量が増加し、物流効率化を支援。					
③防災機能の向上 ・緊急輸送ルートとして代替路が確保され、大規模災害からの救命活動、復旧・復興を支える強靱なネットワークの構築に寄与する。					
④救急医療アクセスの向上 ・延岡市や熊本市の第三次救急医療施設への救急搬送の圏域が拡大され、沿線の救命サービスの向上に寄与する。					
⑤広域観光ルート形成による観光支援 ・沿線の周遊性向上や阿蘇地域への圏域拡大が図られ、観光の振興を支援。					
⑥生活環境の改善 ・自動車の走行性向上による環境への影響低減（CO ₂ 、NO ₂ 、SPM削減）					
関係する地方公共団体等の意見					
宮崎・熊本県知事や沿線市町長で構成される①九州中央自動車道建設促進協議会（会長：宮崎県知事）、延岡市をはじめとする沿線市町長で構成される②九州中央自動車道建設促進期成会（会長：延岡市長）等により早期整備の要望を受けている。（①令和4年11月、②令和4年7、10月）					
宮崎県の意見					
今回意見照会のありました一般国道218号 蘇陽五ヶ瀬道路・五ヶ瀬高千穂道路・高千穂雲海橋道路につきましては、将来的に九州中央自動車道の一部となり、九州を東西軸に結ぶ道路として、本県経済の					

活性化はもとより、九州の一体的浮揚を図るために必要不可欠な道路であります。

加えて、当路線は、今後発生が懸念される南海トラフ巨大地震等の大規模災害時において、人命救助や救援物資の輸送等を円滑かつ迅速に行うための「命の道」として大変重要な道路であります。

以上のことから、「対応方針（原案）」の「継続」について異論はありません。

なお、県としましても、国や町と連携した用地の先行取得など、引き続き最大限の協力をしてまいりますので、本路線の早期供用に向けて、より一層の整備促進をお願いします。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、事業継続。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

沿線地域の人口は減少傾向にある一方で、一世帯あたりの自動車保有台数は増加の傾向。並行現道(国道218号)の交通量は、高千穂雲海橋道路の並行区間で約1万台/日で推移。

事業化時と比較して、社会的情勢の大きな変化は認められない。

事業の進捗状況、残事業の内容等

令和3年度に事業化、用地進捗率0%、事業進捗率約1%（令和4年3月末時点）

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

地元や関係機関との協力体制のもと、今後も引き続き残工事等の事業進捗を図っていく。

施設の構造や工法の変更等

新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策により、着実なコスト縮減に努める。

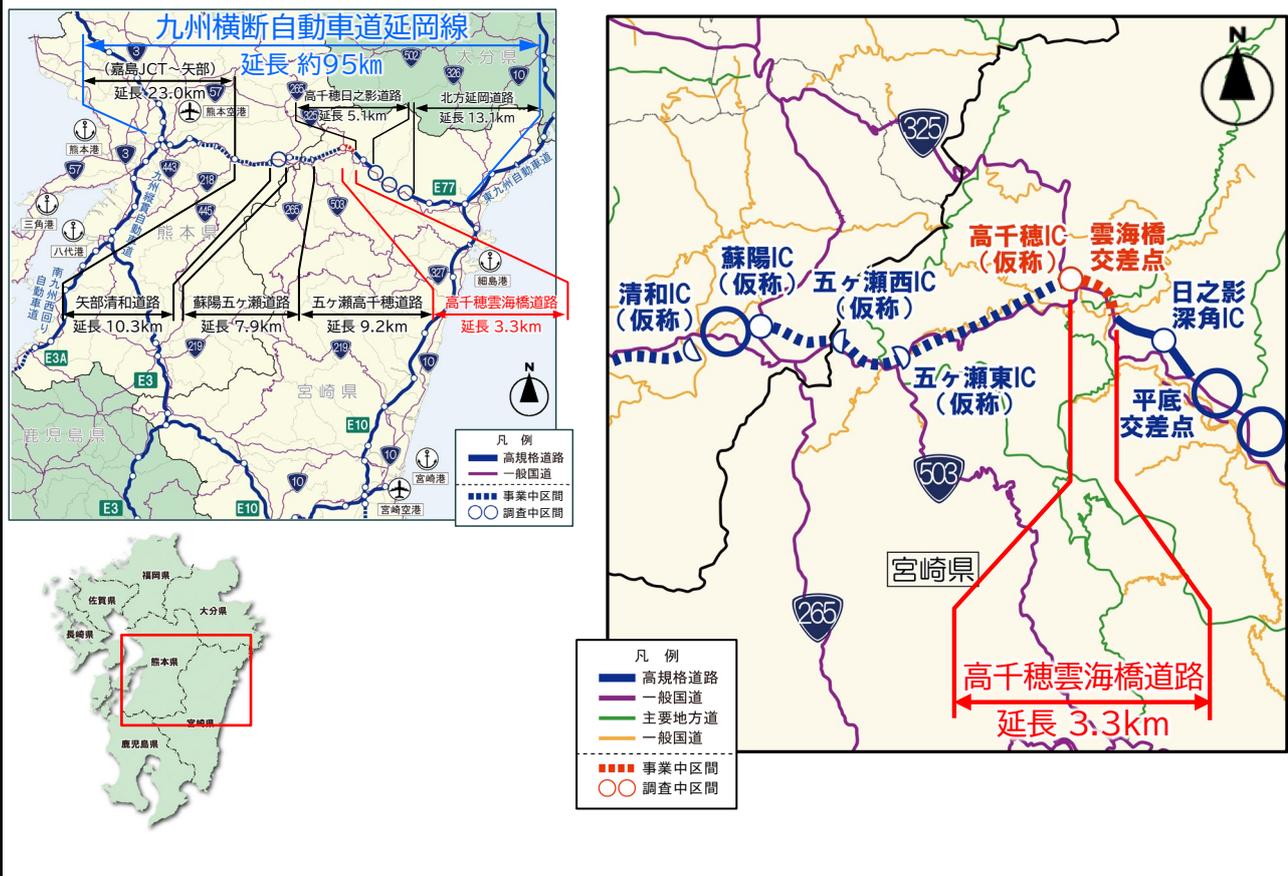
対応方針

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



※ 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5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58号 名護東道路		事業区分	一般国道	事業主体	内閣府 沖縄総合事務局
起終点	自：沖縄県名護市伊差川 至：沖縄県名護市数久田			延長	6.8km	
事業概要						
名護東道路は沖縄県名護市伊差川から同市数久田に至る延長L=6.8kmの地域高規格道路である。 本道路は、高規格幹線道路である沖縄自動車道と、地方拠点都市地域に指定された北部広域市町村圏（12市町村）の中心である名護市を結び、那覇空港や那覇港などの広域交流拠点とをネットワーク化することにより、北部地域の活性化を支援するとともに、名護市街地の渋滞緩和を図る役割を担う。						
H9年度事業化		H一年度都市計画決定		H11年度用地着手		H13年度工事着手
全体事業費	約962億円		事業進捗率 (令和4年3月末時点)	約68%	供用済延長	6.8km(暫定)
計画交通量	23,300台/日					
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.2 (残事業) 1.9	総費用 (残事業)/(事業全体) 218/1,229億円 事業費: 209/1,187億円 維持管理費: 8.2/ 43億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 407/1,444億円 走行時間短縮便益: 366/1,182億円 走行経費減少便益: 31/ 201億円 交通事故減少便益: 10/ 62億円	基準年 令和4年		
感度分析の結果						
(事業全体)	交通量変動	B/C = 1.1~1.3 (交通量±10%)	(残事業)	B/C = 1.8~2.0 (交通量±10%)		
	事業費変動	B/C = 1.2~1.2 (事業費±10%)		B/C = 1.7~2.1 (事業費±10%)		
	事業期間変動	B/C = 1.1~1.2 (事業期間±20%)		B/C = 1.6~2.0 (事業期間±20%)		
事業の効果等						
①円滑なモビリティの確保						
<ul style="list-style-type: none"> ・ 現道や主要渋滞箇所の渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・ 現道の路線バスの利便性向上が期待される。 ・ 第二種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						
<ul style="list-style-type: none"> ・ 重要港湾（那覇港）へのアクセス向上が見込まれる。 ・ 農林水産品の流通の利便性が向上。 						
③国土・地域ネットワークの構築						
<ul style="list-style-type: none"> ・ 中部地域の中心都市（沖縄市）へのアクセスが向上する。 						
④個性ある地域の形成						
<ul style="list-style-type: none"> ・ 道の駅許田から海洋博公園へのアクセスが向上。 ・ 沖縄科学技術大学院大学（OIST）へのアクセスが向上。 						
⑤地球環境の保全						
<ul style="list-style-type: none"> ・ CO2排出量の削減が見込まれる。 						
⑥生活環境の改善・保全						
<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						
【沖縄県知事】						
名護東道路は、ハシゴ道路ネットワークを形成する主要な幹線道路であり、名護市街地の渋滞緩和や北部地域の地域活性化等に大きく寄与する重要な幹線道路と認識している。 令和3年7月の全線暫定2車線供用により、現道区間の交通量が減少したものの、依然として名護市街地部の道路では、速度低下が残存していることから、早期の全線完成供用が必要である。 このため、対応方針（原案）のとおり事業継続に同意する。						

事業評価監視委員会の意見

・対応方針(原案)に対して審議を行った結果、「事業継続」で了承された。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・年々交通量が増加し、平休日、季節に係わらず交通渋滞が発生している。
- ・県内最大級の観光施設である海洋博公園の入園者数が年々増加している。また、周辺地域のホテルや各種観光施設の整備も進んでいる。
- ・令和3年7月31日に名護東道路が全線暫定2車線開通(延長6.8km)更なる観光交通の増加が想定される。

事業の進捗状況、残事業の内容等

・平成9年度に事業化、用地進捗率99%、事業進捗率68%(令和4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

・平成24年3月30日に(伊差川IC~世富慶IC間)が暫定2車線で部分開通、令和3年7月31日に(世富慶IC~数久田IC間)が暫定2車線で開通し、全線暫定2車線供用している。全線暫定2車線開通の効果も発揮されている。今後は全線完成4車線開通に向けて、鋭意事業の進捗を図る。

施設の構造や工法の変更等

・今後、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事業を推進。

対応方針(原案)

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



※ 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5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58号 恩納バイパス		事業区分	一般国道	事業主体	内閣府 沖縄総合事務局
起終点	自：沖縄県恩納村字瀬良垣 至：沖縄県恩納村字南恩納				延長	5.1km
事業概要						
国道58号は、沖縄本島西部を縦貫する主要幹線道路であり、沖縄自動車道、国道329号とともに「3本の柱」として、ハシゴ道路ネットワークに位置付けられている。 恩納バイパスは、リゾートホテルやビーチなどが集中している本県有数のリゾート地である恩納村内に位置し、交通渋滞の緩和、周辺観光施設へのアクセス向上に寄与するとともに、観光産業を支援する延長約5.1kmの道路である。						
H元年度事業化		H一年度都市計画決定		H7年度用地着手		H9年度工事着手
全体事業費		約410億円	事業進捗率 (令和4年3月末時点)		約74%	供用済延長 5.1km（暫定）
計画交通量		27,200台/日				
費用対効果 分析結果	B/C	総費用		総便益		基準年 令和4年
	(事業全体)	2.6 (2.8)	(残事業)/(事業全体) 115/1,427億円 事業費：99/1,308億円 維持管理費：16/99億円 更新費：/20億円		(残事業)/(事業全体) 763/3,722億円 走行時間短縮便益：715/3,484億円 走行経費減少便益：37/202億円 交通事故減少便益：11/36億円	
感度分析の結果						
(事業全体)		交通量変動 B/C = 2.3~2.9 (交通量±10%)		(残事業)		B/C = 5.5~7.7 (交通量±10%)
		事業費変動 B/C = 2.6~2.6 (事業費±10%)				B/C = 6.1~7.3 (事業費±10%)
		事業期間変動 B/C = 2.6~2.6 (事業期間±20%)				B/C = 6.5~6.6 (事業期間±20%)
事業の効果等						
①円滑なモビリティの確保						
<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。 ・現道の路線バスの利便性向上が期待される。 ・那覇空港（第二種空港）へのアクセス向上が見込まれる。 						
②物流効率化の支援						
<ul style="list-style-type: none"> ・那覇港（重要港湾）へのアクセス向上が見込まれる。 ・北部地域で生産される農林水産品（花卉）流通の利便性が向上する。 						
③国土・地域ネットワークの構築						
<ul style="list-style-type: none"> ・北部地域の中心都市（名護市）へのアクセス向上が見込まれる。 						
④個性ある地域の形成						
<ul style="list-style-type: none"> ・恩納村内の観光拠点（なかゆくい市場）から万国津梁館までのアクセスが向上。 ・沖縄科学技術大学院大学（OIST）へのアクセスが向上。 						
⑤災害への備え						
<ul style="list-style-type: none"> ・沖縄県緊急輸送道路ネットワーク計画における第一次緊急輸送道路に位置付けられている。 						
⑥地球環境の保全						
<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						
<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

【沖縄県知事】

恩納バイパス及び恩納南バイパスは、ハシゴ道路ネットワークを形成する主要な幹線道路であり、県内屈指のリゾート地域における渋滞緩和や観光振興等に大きく寄与する重要な幹線道路と認識している。

平成23年4月に恩納バイパス、平成30年3月に恩納南バイパスが全線暫定供用されたことにより、現道区間の交通量減少等の整備効果が発現されているものの、当該バイパスの交通量が、既に暫定2車線の交通容量を超過していることなどから、早期の全線完成供用が必要である。

このため、対応方針（原案）のとおり事業継続に同意する。

事業評価監視委員会の意見

・対応方針（原案）に対して審議を行った結果、「事業継続」で了承された。

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23年4月29日に恩納バイパスが全線暫定供用（延長5.1km）。平成30年3月8日に恩納南バイパスが全線暫定供用（延長6.5km）。
- ・科学技術の振興を目的とした沖縄科学技術大学院大学が開学（H24.9）している。
- ・恩納村は県内有数のリゾート地であり、周辺地域のホテルや各種観光施設の整備も進んでおり、宿泊者数においても依然として増加傾向にある。
- ・恩納バイパス、恩納南バイパスの暫定開通により、現道国道58号の混雑は緩和されているが、年々交通量は増加しており、バイパスでは交通容量を超過している。

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99%、事業進捗率74%（令和4年3月時点）。

平成23年度：恩納村字瀬良垣～恩納村字南恩納 延長5.1km（2/4）暫定供用

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

平成23年4月29日に暫定2車線で開通し、一定の効果も発揮されている。今後は4車線化に向けて、鋭意事業の進捗を図る。

施設の構造や工法の変更等

- ・植栽帯の設置計画の見直しにより、コスト縮減・工期短縮・維持管理性向上が見込まれることから引き続き事業を推進していきます。
- ・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事業を推進。

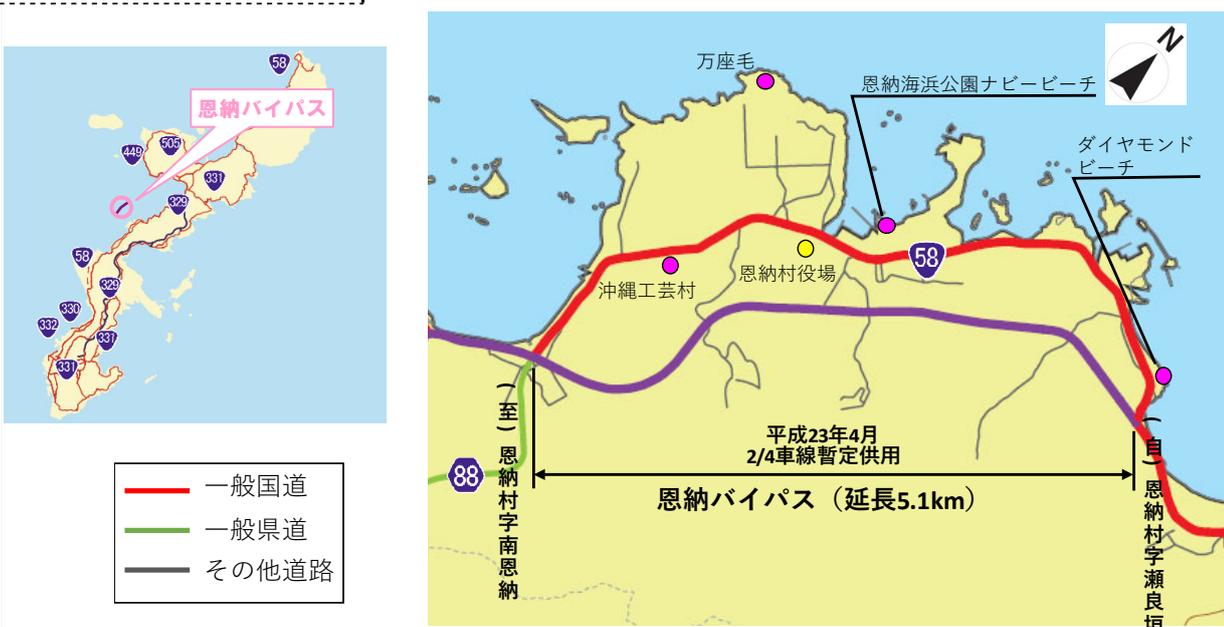
対応方針（原案）

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5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58号 <small>おんみなみ</small> 恩納南バイパス		事業区分	一般国道	事業主体	内閣府 沖縄総合事務局																		
起終点	自： <small>おきなわけんおんなそんあざみなみおんな</small> 沖縄県恩納村字南恩納 至： <small>おきなわけんおんなそんあざなかどまり</small> 沖縄県恩納村字仲泊				延長	6.5km																		
事業概要	国道58号は、沖縄本島西部を縦貫する主要幹線道路であり、沖縄自動車道、国道329号とともに「3本の柱」として、ハシゴ道路ネットワークに位置付けられている。 恩納南バイパスは、リゾートホテルやビーチなどが集中している本県有数のリゾート地である恩納村内に位置し、交通渋滞の緩和、周辺観光施設へのアクセス向上に寄与するとともに、観光産業を支援する延長約6.5kmの道路である。																							
H2年度事業化	H一都市計画決定		H5年度用地着手		H7年度工事着手																			
全体事業費	約410億円	事業進捗率 (令和4年3月末時点)	約95%	供用済延長	6.5km（暫定）																			
計画交通量	30,000台/日																							
費用対効果 分析結果	B/C <small>(事業全体)</small> 2.6 (3.1) <small>(残事業)</small> 6.6 (9.3)	総費用 <small>(残事業)/(事業全体)</small> 115/1,427億円 事業費：99/1,308億円 維持管理費：16/99億円 更新費：/20億円	総便益 <small>(残事業)/(事業全体)</small> 763/3,722億円 走行時間短縮便益：715/3,484億円 走行経費減少便益：37/202億円 交通事故減少便益：11/36億円	基準年 令和4年																				
感度分析の結果	<table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 15%;">(事業全体)</td> <td style="width: 15%;">交通量変動</td> <td style="width: 15%;">B/C = 2.3~2.9 (交通量±10%)</td> <td style="width: 15%;">(残事業)</td> <td style="width: 15%;">B/C = 5.5~7.7 (交通量±10%)</td> <td style="width: 15%;"></td> </tr> <tr> <td></td> <td>事業費変動</td> <td>B/C = 2.6~2.6 (事業費±10%)</td> <td></td> <td>B/C = 6.1~7.3 (事業費±10%)</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>事業期間変動</td> <td>B/C = 2.6~2.6 (事業期間±20%)</td> <td></td> <td>B/C = 6.5~6.6 (事業期間±20%)</td> <td></td> </tr> </table>						(事業全体)	交通量変動	B/C = 2.3~2.9 (交通量±10%)	(残事業)	B/C = 5.5~7.7 (交通量±10%)			事業費変動	B/C = 2.6~2.6 (事業費±10%)		B/C = 6.1~7.3 (事業費±10%)			事業期間変動	B/C = 2.6~2.6 (事業期間±20%)		B/C = 6.5~6.6 (事業期間±20%)	
(事業全体)	交通量変動	B/C = 2.3~2.9 (交通量±10%)	(残事業)	B/C = 5.5~7.7 (交通量±10%)																				
	事業費変動	B/C = 2.6~2.6 (事業費±10%)		B/C = 6.1~7.3 (事業費±10%)																				
	事業期間変動	B/C = 2.6~2.6 (事業期間±20%)		B/C = 6.5~6.6 (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。 ・現道の路線バスの利便性向上が期待される。 ・那覇空港（第二種空港）へのアクセス向上が見込まれる。 ②物流効率化の支援 ・那覇港（重要港湾）へのアクセス向上が見込まれる。 ・北部地域で生産される農林水産品（花卉）流通の利便性が向上する。 ③国土・地域ネットワークの構築 ・北部地域の中心都市（名護市）へのアクセス向上が見込まれる。 ④個性ある地域の形成 ・恩納村内の観光拠点（なかゆくい市場）から万国津梁館までのアクセスが向上。 ・沖縄科学技術大学院大学（OIST）へのアクセスが向上。 ⑤災害への備え ・沖縄県緊急輸送道路ネットワーク計画における第一次緊急輸送道路に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

【沖縄県知事】

恩納バイパス及び恩納南バイパスは、ハシゴ道路ネットワークを形成する主要な幹線道路であり、県内屈指のリゾート地域における渋滞緩和や観光振興等に大きく寄与する重要な幹線道路と認識している。

平成23年4月に恩納バイパス、平成30年3月に恩納南バイパスが全線暫定供用されたことにより、現道区間の交通量減少等の整備効果が発現されているものの、当該バイパスの交通量が、既に暫定2車線の交通容量を超過していることなどから、早期の全線完成供用が必要である。

このため、対応方針（原案）のとおり事業継続に同意する。

事業評価監視委員会の意見

・対応方針（原案）に対して審議を行った結果、「事業継続」で了承された。

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23年4月29日に恩納バイパスが全線暫定供用（延長5.1km）。平成30年3月8日に恩納南バイパスが全線暫定供用（延長6.5km）。
- ・科学技術の振興を目的とした沖縄科学技術大学院大学が開学（H24.9）している。
- ・恩納村は県内有数のリゾート地であり、周辺地域のホテルや各種観光施設の整備も進んでおり、宿泊者数においても依然として増加傾向にある。
- ・恩納バイパス、恩納南バイパスの暫定開通により、現道国道58号の混雑は緩和されているが、年々交通量は増加しており、バイパスでは交通容量を超過している。

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95%（令和4年3月時点）。
- ・平成10年度：恩納村字仲泊付近 延長0.4km 部分供用
- ・平成21年度：恩納村谷茶～恩納村仲泊間 延長4.1km（2/4）部分供用
- ・平成30年度：恩納村字南恩納～恩納村字谷茶 延長2.0km（2/4）部分供用

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・平成30年3月8日に暫定2車線で開通し、一定の効果も発揮されている。今後は4車線化に向けて、鋭意事業の進捗を図る。

施設の構造や工法の変更等

- ・植栽帯の設置計画の見直しにより、コスト縮減・工期短縮・維持管理性向上が見込まれることから引き続き事業を推進していきます。
- ・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事業を推進。

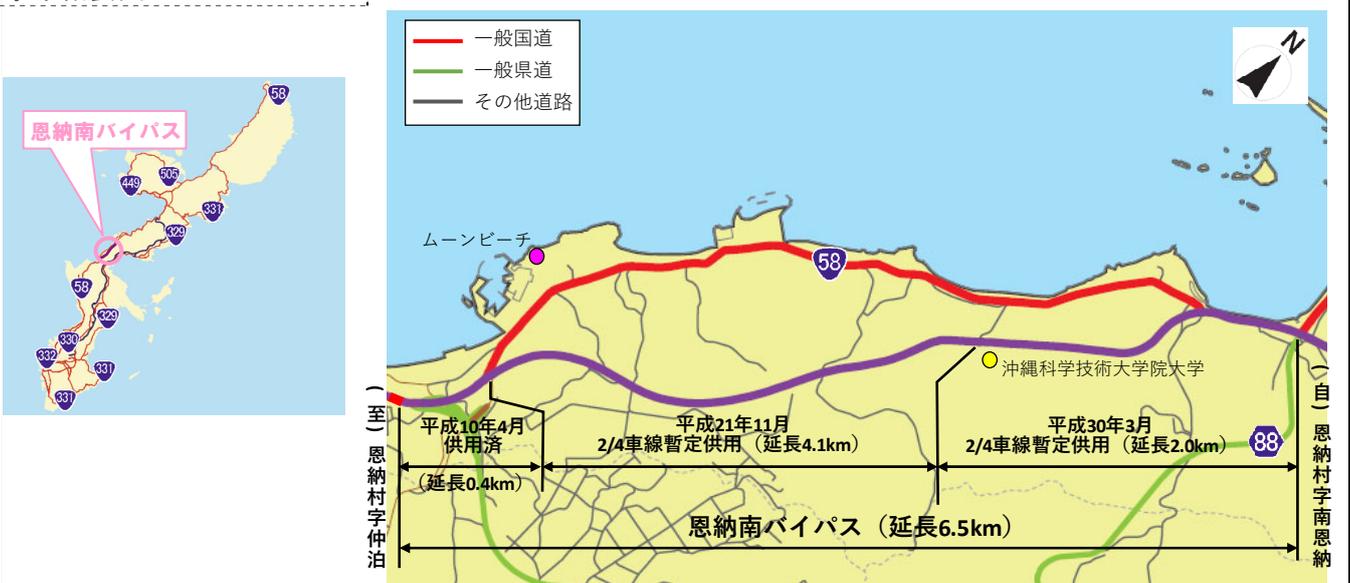
対応方針（原案）

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5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58号 <small>うらそえ</small> 浦添拡幅		事業区分	一般国道	事業主体	内閣府 沖縄総合事務局
起終点	自： <small>おきなわけんうらそえしぐすくま</small> 沖縄県浦添市城間 至： <small>おきなわけん なはしあじや</small> 沖縄県那覇市安謝				延長	2.9km
事業概要						
<p>一般国道58号「浦添拡幅」は浦添市城間から那覇市安謝に至る延長約2.9kmの主要幹線道路である。 沖縄本島のハシゴ道路計画（ネットワーク）において、沖縄自動車道・那覇空港自動車道、国道329号とともに南北を走る『3本の柱』として位置づけられており、沖縄本島北部及び中南部から那覇空港間の定時性・高速性を確保するとともに物流・観光の効率化を支援する道路である。 また、那覇都市圏の2環状7放射道路の一部を形成し、交通経路の分散化による慢性的な混雑緩和を図る道路である。</p>						
H30年度事業化		H29年度都市計画決定	H31年度用地着手		H31年度工事着手	
全体事業費		約150億円	事業進捗率 (令和4年3月末時点)	約71%	供用済延長	2.9km
計画交通量 64,600台/日						
費用対効果 分析結果	B/C		総費用	総便益	基準年	
	(事業全体) 1.9 (残事業) 7.8		(残事業)/(事業全体) 37/153億円 事業費：24/141億円 維持管理費：13/13億円	(残事業)/(事業全体) 287/287億円 走行時間短縮便益：290/290億円 走行経費減少便益：0.85/0.85億円 交通事故減少便益：-4.3/-4.3億円	令和4年	
感度分析の結果						
(事業全体)	交通量変動	B/C = 1.9~2.0 (交通量±10%)	(残事業)	B/C = 7.8~8.7 (交通量±10%)		
	事業費変動	B/C = 1.9~1.9 (事業費±10%)		B/C = 7.8~9.0 (事業費±10%)		
	事業期間変動	B/C = 1.8~2.0 (事業期間±20%)		B/C = 7.8~8.6 (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"> ・浦添拡幅区間の渋滞損失時間の削減が見込まれる。 <p>② 物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・那覇港（重要港湾）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"> ・県庁所在地（那覇市）へのアクセス性が向上 <p>④ 個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・那覇空港から沖縄コンベンションセンターへのアクセス性が向上。 <p>⑤ 安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・浦添拡幅区間を走行する救急車両の所要時間が短縮。 <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						
<p>【沖縄県知事】</p> <p>国道58号浦添拡幅は、沖縄本島のハシゴ道路ネットワークにおいて、沖縄自動車道・那覇空港自動車道、国道329号とともに南北を走る「3本の柱」として位置づけられており、沖縄本島北部及び中南部から那覇空港間の定時制・速達性を確保するとともに物流・観光の効率化を支援する重要な事業と認識している。</p> <p>国道58号の当区間においては、慢性的な交通混雑が発生し、幹線道路としての機能が低下している状況であり、地域住民の日常生活に大きな支障を及ぼしている。</p>						

当事業により、渋滞が緩和され速達性が向上し、経済活動、地域活性化等の支援につながるものと期待されることから、早期の事業完了が必要である。
 このため、対応方針（原案）のとおり事業継続に同意する。

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

- ・国道58号浦添拡幅の位置する浦添市の人口の伸び率は全国平均を上回る伸び率を示しており、今後沿線開発等が進むことで更なる人口の増加が期待される。
- ・自動車保有台数の伸び率は、沖縄県と類似した変化となっており、全国平均を大きく上回る伸び率である。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・平成30年度に事業化、用地進捗率95%、事業進捗率71%（令和4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

- ・全線開通に向けて整備を推進中。

施設の構造や工法の変更等

- ・今後、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事業を推進する。

対応方針（原案）

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



※ 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5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58号 <small>かてな</small> 嘉手納バイパス		事業区分	一般国道	事業主体	内閣府 沖縄総合事務局
起終点	自： <small>おきなわけんよみたんそんふるげん</small> 沖縄県読谷村古堅 至： <small>おきなわけんかてなちようかねく</small> 沖縄県嘉手納町兼久				延長	3.2km
事業概要						
<p>国道58号嘉手納バイパスは、沖縄本島のハシゴ道路計画（ネットワーク）において、沖縄自動車道・那覇空港自動車道、国道329号とともに南北を走る『3本の柱』として位置づけられており、沖縄本島北部及び中南部から那覇空港間の定時性・高速性を確保するとともに物流・観光の効率化を支援する道路である。</p> <p>また、沖縄西海岸道路の一部を形成し、交通経路の分散化により国道58号の慢性的な混雑緩和を図る道路である。</p>						
S62年度事業化		H一年度都市計画決定		H6年度用地着手		H14年度工事着手
全体事業費		約286億円	事業進捗率 (令和4年3月末時点)	約13%	供用済延長	0.0km
計画交通量 21,300台/日						
費用対効果 分析結果	B/C	1.8 (事業全体) 2.5 (残事業)	総費用	(残事業)/(事業全体)	総便益	(残事業)/(事業全体)
			218/290億円 事業費：202/274億円 維持管理費：16/16億円		534/534億円 走行時間短縮便益：468/468億円 走行経費減少便益：48/48億円 交通事故減少便益：18/18億円	
基準年 令和4年						
感度分析の結果						
<p>(事業全体) 交通量変動 B/C = 1.5~2.4 (交通量±10%) (残事業) B/C = 2.0~3.3 (交通量±10%) 事業費変動 B/C = 1.7~2.0 (事業費±10%) B/C = 2.0~2.7 (事業費±10%) 事業期間変動 B/C = 1.8~1.9 (事業期間±20%) B/C = 2.3~2.5 (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"> ・ 損失時間の削減が見込まれる。 ・ 現道の路線バスの利便性向上が見込まれる。 <p>② 物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 重要港湾（那覇港）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"> ・ 県庁所在地（那覇市）へのアクセス性が向上。（那覇市～読谷村） <p>④ 個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 那覇空港から残波岬へのアクセス性が向上。 <p>⑤ 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>⑥ 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						
<p>【沖縄県知事】</p> <p>嘉手納バイパスは、ハシゴ道路ネットワークを形成する主要幹線道路である。国道58号の読谷道路から嘉手納町区間において、読谷道路と連携し、交通混雑の緩和や、地域開発プロジェクト支援に大きく寄与する重要な道路と認識している。</p> <p>また、「沖縄地方渋滞対策推進協議会」において、主要渋滞箇所と位置づけされている嘉手納交差点や大湾交差点などの渋滞解消に向け早期開通が必要となっている。</p> <p>このため、対応方針（原案）のとおり事業継続に同意する。</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

- ・現在、嘉手納バイパスの周辺において、読谷道路や北谷拡幅の整備が進められている。
- ・読谷村や北谷町では、基地跡地を活用した区画整理事業等が進められており、人口の増加や新たな集客施設の立地等が見込まれている。
- ・嘉手納町に隣接する読谷村及び北谷町において道路整備や基地跡地利用の進展により、嘉手納町に流入する交通が増加すると想定される。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・昭和62年度に事業化、用地進捗率約90%、事業進捗率約13%（令和4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

- ・早期開通に向けて、鋭意事業進捗を図る。

施設の構造や工法の変更等

- ・今後、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事業を推進する。

対応方針（原案）

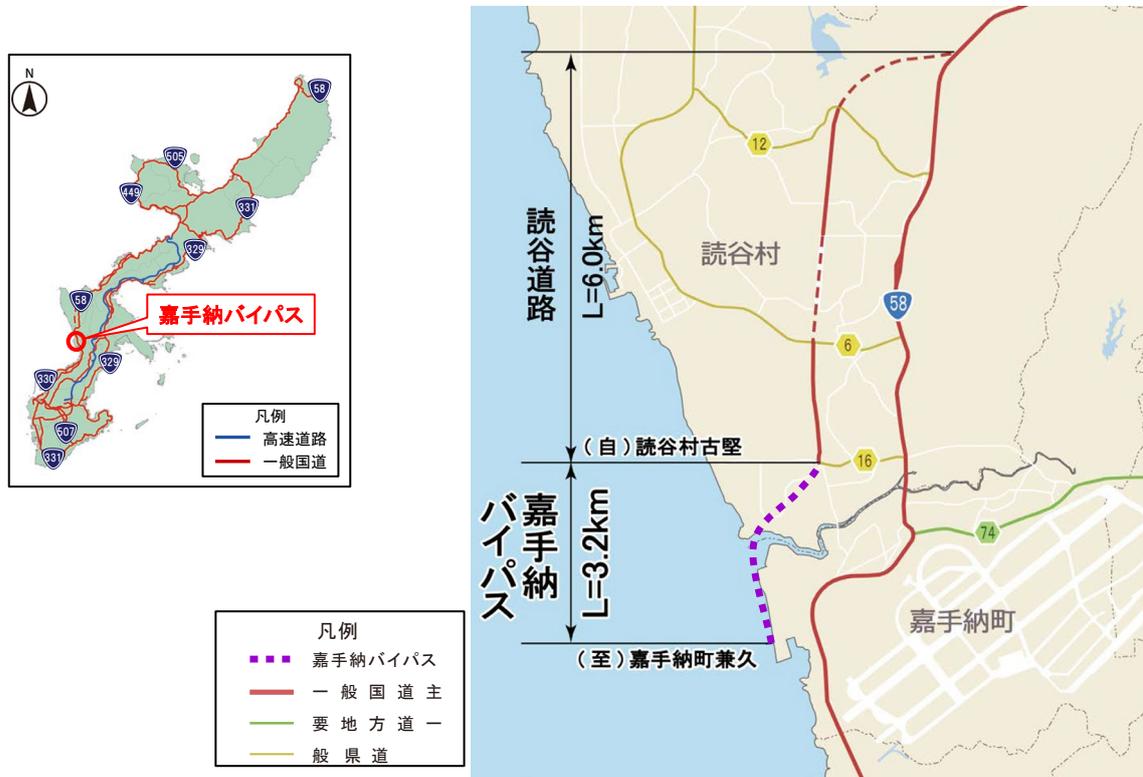
事業継続

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



※ 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5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506号 小禄道路 <small>おろく</small>		事業区分	一般国道	事業主体	内閣府 沖縄総合事務局
起終点	自：沖縄県那覇市鏡水 <small>おきなわけん な は し かがみず</small> 至：沖縄県豊見城市名嘉地 <small>おきなわけん とみぐすくしな かし</small>				延長	5.7km
事業概要	<p>「小禄道路」は那覇市鏡水から豊見城市名嘉地に至る延長約5.7kmの高規格幹線道路である。</p> <p>那覇空港自動車道の一部を構成し、沖縄本島のハシゴ道路計画（ネットワーク）において、沖縄自動車道、国道58号、329号とともに南北を走る『3本の柱』として位置付けられており、沖縄本島北部及び中南部と那覇空港間の定時性・速達性を確保するとともに物流・観光の効率化を支援する道路である。</p> <p>また、那覇都市圏の2環状7放射道路の一部を形成し、交通経路の分散化による慢性的な混雑緩和を図る道路である。</p>					
H23年度事業化	H21年度都市計画決定	H25年度用地着手	H26年度工事着手			
全体事業費	約1,240億円	事業進捗率 (令和4年3月末時点)	約77%	供用済延長	0.0km	
計画交通量	39,300台/日					
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.1 (残事業) 3.8	総費用 (残事業)/(事業全体) 352/1,248億円 事業費：324/1,220億円 維持管理費：28/28億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 1,350/1,350億円 走行時間短縮便益：1,067/1,067億円 走行経費減少便益：210/210億円 交通事故減少便益：73/73億円	基準年 令和4年		
感度分析の結果	<p>(事業全体) 交通量変動 B/C = 1.0~1.2 (交通量±10%) (残事業) B/C = 3.4~4.3 (交通量±10%)</p> <p>事業費変動 B/C = 1.1~1.1 (事業費±10%) B/C = 3.4~4.1 (事業費±10%)</p> <p>事業期間変動 B/C = 1.0~1.1 (事業期間±20%) B/C = 3.7~4.0 (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"> 那覇空港から北部地域までの所要時間が短縮し、速達性・定時性が向上する。 並行する国道331号の渋滞損失時間の削減による混雑緩和が見込まれる。 <p>② 観光産業の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> 那覇空港・那覇港から沖縄自動車道へのアクセスが向上し、北部・中部方面や沖縄県全体の観光周遊活性化が期待される。 那覇空港から沖縄本島北部や中部の観光地へのアクセス性が向上され、さらなる観光産業への支援が期される。 <p>③ 物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> 北部地域から那覇空港までのアクセス性が向上し、空港貨物の運搬を効率化できることで県内の物流産業の活性化が期待される。 <p>④ 地域環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> CO2排出量の削減が見込まれる。 <p>⑤ 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	<p>【沖縄県知事】</p> <ul style="list-style-type: none"> 一般国道506号小禄道路は、ハシゴ道路ネットワークにおいて南北を走る強固な「3本の柱」として位置付けられているとともに、2環状7放射道路において那覇都市圏の環状道路を形成することから、極めて重要な道路と認識している。 本道路は、沖縄自動車道と一体となって、沖縄本島全域と那覇空港間の定時性、高速性を確保し、観光産業や物流の効率化を支援するとともに、那覇都市圏の交通渋滞の緩和を図ることを目的とする道路であることから、その整備は急務となっている。 					

・以上より、対応方針(原案)のとおり事業継続に同意する。

事業評価監視委員会の意見

・対応方針(原案)に対して審議を行った結果、「事業継続」で了承された。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・小禄道路に接続する那覇西道路が平成23年8月に全線4車線、豊見城東道路が平成27年3月に全線4車線、豊見城・糸満道路が平成29年3月に全線4車線で開通。
- ・周辺地域において、人口や観光客の増加等により、交通量の増加が見込まれる。

事業の進捗状況、残事業の内容等

・平成23年度に事業化、用地進捗率99%、事業進捗率77% (令和4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

・早期供用に向け事業を推進中。

施設の構造や工法の変更等

- ・今後、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事業を推進する。
- ・トンネル坑口位置の見直しによるコスト縮減

対応方針(原案)

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



※ 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5年度事業継続箇所）

担当課： 道路局高速道路課

担当課長名： 橋本 雅道

事業名	第二東海自動車道 横浜名古屋線 ごてんば 新秦野 I C～御殿場 J C T		事業区分	高速自動車国道	事業主体	中日本高速道路(株)
起終点	自) 神奈川県秦野市柳川 しずおかけんごてんばしこまかど 至) 静岡県御殿場市駒門			延長	3.2 km	
事業概要	第二東海自動車道は近畿自動車道名古屋神戸線と一体となって、三大都市圏を相互に結び、人の交流と物流を支える大動脈として、日本経済を牽引するとともに、東名・名神高速道路の代替機能を果たす上で不可欠な路線である。					
H17年度事業化		H8年度都市計画決定		H24年度用地着手		H25年度工事着工
全体事業費	約6,689億円	事業進捗率	約64%	供用済延長	7.1 km	
計画交通量	約51,900台/日～53,400台/日					
費用対効果 分析結果	B/C	総費用	(残事業)/事業全体	総便益	(残事業)/事業全体	基準年
	(事業全体)1.5 (2.0) (残事業)5.8 (6.0)	4,060/16,027億円 事業費：2,966/14,897億円 維持管理費：659/695億円 更新費：435/435億円		23,734/23,734億円 走行時間短縮便益：23,126/23,126億円 走行経費減少便益：469/469億円 交通事故減少便益：139/139億円		令和4年
感度分析の結果	【事業全体】交通量変動：B/C=1.3～1.6（交通量±10%） 【残事業】交通量変動：B/C=5.3～6.4（交通量±10%） 事業費変動：B/C=1.4～1.6（事業費±10%） 事業費変動：B/C=5.4～6.3（事業費±10%） 事業期間変動：B/C=1.4～1.5（事業期間±1年） 事業期間変動：B/C=5.6～5.8（事業期間±1年）					
事業の効果等	<ul style="list-style-type: none"> 物流効率化への支援（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見込まれる） 個性ある地域の形成（IC周辺の土地利用計画立案推進、アクセスが向上する主要な観光地へのアクセス向上が期待される） 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） <p style="text-align: right;">他14項目に該当</p>					
関係する地方公共団体等の意見	<p><神奈川県> 新東名高速道路は、我が国の新たな大動脈として、東名高速道路等と一体となって、交通の混雑を緩和し、高速性・定時性の確保や物流の効率化に大きく貢献するほか、地域の活性化や救急医療体制の強化、災害発生時における緊急輸送など、様々な役割を果たす極めて重要な道路である。 開通区間の周辺では、産業立地に向けたまちづくりが促進されるなど、多様な効果が現れ始めており、より一層の生産性の向上や観光振興などを図り、期待で活力と魅力ある神奈川を実現するためには、早期の全線開通が不可欠である。 県民や企業の期待も非常に大きく、引き続き事業に協力していくので、工事の安全などにも十分配慮し、一日も早い全線開通を目指していただきたい。</p> <p><静岡県> 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。 新東名高速道路は、我が国の社会経済活動の根幹を担う大動脈であり、東名高速道路との交通機能の分担により高速性・定時性を確保し、予想される南海トラフ巨大地震等の大規模災害発生時には、緊急輸送路としての役割を果たす極めて重要な道路であります。 令和4年度に新東名高速道路の静岡県区間（御殿場JCT～浜松いなさJCT間）開通から10周年を迎え、本県内では、観光交流客数の増加や、企業立地件数の増加など、沿線地域に多様なストック効果が現れております。 加えて、令和2年12月の御殿場JCT～浜松いなさJCT間の6車線化が完成したことにより、「定時性の確保」や「大型車と小型車の分散による安全性の向上」につながり、より快適な走行が可能になるなど、利便性が向上しています。 これらの効果がさらに発揮されるよう、新御殿場ICより東側の一日も早い開通及び残る区間の完成6車線化をお願いします。</p>					
事業評価監視委員会の意見	対応方針（原案）のとおり了承。					
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24年4月の新東名（静岡県区間）開通、及び平成30年1月以降の新東名（神奈川～静岡県区間）部分開通により、平行する現東名の交通量は減少しているが、評価対象区間に平行する現東名（海老名JCT～御殿場JCT）は依然として渋滞・事故が多く発生している。 圏央道が順次開通し平成29年2月の境古河IC～つくば中央ICの開通により、茅ヶ崎JCT～大栄JCTまで接続。 					
事業の進捗状況、残事業の内容等	<ul style="list-style-type: none"> 海老名南JCT～新秦野IC、新御殿IC～御殿場JCTは開通済 新秦野IC～新御殿場ICは、用地取得が概成し工事を全面展開中 					
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	<ul style="list-style-type: none"> 新秦野IC～新御殿場ICはトンネル内空断面の変形や湧水発生による工事難航により、供用開始時期を見直し（供用開始を2027年度（令和9年度）に変更） 					
施設の構造や工法の変更等	高規格材料を用いたトンネル支保工の採用によるコスト縮減 <ul style="list-style-type: none"> 高耐力ボルト採用によるロックボルト本数低減（3割程度の本数減） 高強度吹付コンクリートを用いた吹付コンクリートの薄肉化（3割程度の厚さ減） 					
対応方針	事業継続					
対応方針決定の理由						

再評価結果（令和5年度事業継続箇所）

担当課：道路局 高速道路課

担当課長名：橋本 雅道

事業名	一般国道10号 <small>はやとどうろ はやとひがし かじき</small> 隼人道路（隼人東～加治木）		事業区分	一般国道	事業主体	西日本高速道路(株)
起終点	自) 鹿児島県霧島市隼人町住吉 至) 鹿児島県始良市加治木町反土			延長	7.3km	
事業概要 一般国道10号隼人道路は、東九州自動車道と一体となって、九州縦貫自動車道等の高速ネットワークを形成し、九州地方の一体的な産業、経済、文化の交流発展に資する道路である。						
S60年度事業化 （日本道路公団施工区間）		S58年度都市計画決定 （H2年度変更）		S63年度用地着手		S63年度工事着手
S63年度事業化 （建設省施工区間）		S54年度都市計画決定 （S58年度変更）		S53年度用地着手		S62年度工事着手
全体事業費	510億円		事業進捗率 （令和4年3月末時点）	59%	供用済延長	7.3km
計画交通量	約12,300～約12,800台/日					
費用対効果 分析結果	B/C （事業全体） 3.1 （残事業） 3.7	総費用 （残事業）/（事業全体） 111/1,297億円 事業費：107/1,135億円 維持管理費：3/162億円	総便益 （残事業）/（事業全体） 413/4,052億円 走行時間短縮便益：390/3,137億円 走行経費減少便益：22/799億円 交通事故減少便益：0.29/115億円	基準 令和4年		
感度分析の結果 【全体事業】 交通量：B/C=2.8～3.4（交通量±10%） 事業費：B/C=2.9～3.4（事業費±10%） 事業期間：B/C=3.1～3.1（事業期間±1年） 【残事業】 交通量：B/C=3.4～4.1（交通量±10%） 事業費：B/C=2.3～2.9（事業費±10%） 事業期間：B/C=2.5～2.6（事業期間±1年）						
事業の効果等 ・円滑なモビリティの確保（鹿児島空港へのアクセス向上が見込まれる） ・物流効率化の支援（鹿児島港へのアクセス向上が見込まれる） ・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） 他11項目に該当						
関係する地方公共団体等の意見 〔鹿児島県の意見〕 対応方針（原案）」（案）の事業継続については、異存ありません。隼人道路は、九州縦貫自動車道鹿児島線及び東九州自動車道と接続する高規格幹線道路であり、鹿児島県内の主要都市間の連携強化・一体化を促し、地域経済の発展、かっせいかに寄与する道路です。隼人道路の4車線化については、定時性・信頼性・安全性の向上が図られ、地域の活性化や安全・安心の確保に大きく寄与するものと期待しています。令和6年度の供用が示されているところであり、今後とも、事業が着実に実施され、早期完成が図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」とする対応方針（原案）については、了承された。						
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 ・当該区間は、平成4年に暫定2車線として開通。 ・当該区間開通後、東九州道の順次延伸により、広域ネットワークを形成。						
事業の進捗状況、残事業の内容等 ・4車線の用地取得が完了し、暫定2車線にて供用中。残る2車線について本線工事を進める。						
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等 ・暫定2車線にて供用中であり、残る2車線について本線工事の進捗を図る。						
施設の構造や工法の変更等 ・事業の進捗に合わせ、施工計画等の精度を上げていくとともに、現地の状況変化も確認しながら、コスト削減を図っていく。						

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5年度事業継続箇所）

担当課：道路局 高速道路課

担当課長名：橋本 雅道

事業名	一般国道497号 西九州自動車道（佐々佐世保道路・佐世保道路）（佐々～佐世保大塔）		事業区分	一般国道	事業主体	西日本高速道路(株)
起終点	自) 長崎県北松浦郡佐々町 至) 長崎県佐世保市大塔町			延長	16.8km	
事業概要 佐々佐世保道路・佐世保道路は、西九州自動車道の一部を形成する延長16.8kmの高規格幹線道路であり、長崎県北部の一般国道35号と並行に位置し、九州北西部の広域的な連携を図り、地域の活性化に大きく寄与するとともに、当該地域の時間短縮、渋滞緩和等を目的とする路線である。						
H5年度事業化 （佐々佐世保道路）		H9年度都市計画決定 （H17年度変更）		H12年度用地着手		H14年度工事着手
S55年度事業化 （佐世保道路）		S62年度都市計画決定 （H9年度変更）		S56年度用地着手		S58年度工事着手
全体事業費		2,882億円		事業進捗率 （令和4年3月末時点）	74%	供用済延長 16.8km
計画交通量		約19,800～約45,700台/日				
費用対効果 分析結果	B/C （事業全体） 2.6 （残事業） 2.8	総費用 （残事業）/（事業全体） 440/5,399億円 事業費：430/4,987億円 維持管理費：9.6/412億円	総便益 （残事業）/（事業全体） 1,218/14,195億円 走行時間短縮便益：1,220/13,086億円 走行経費減少便益：-1.7/936億円 交通事故減少便益：0.00/174億円	基準 令和4年		
感度分析の結果 【全体事業】 交通量：B/C=2.4～2.9（交通量±10%） 事業費：B/C=2.4～2.9（事業費±10%） 事業期間：B/C=2.5～2.6（事業期間±1年） 【残事業】 交通量：B/C=2.5～3.0（交通量±10%） 事業費：B/C=1.7～2.1（事業費±10%） 事業期間：B/C=1.8～2.0（事業期間±1年）						
事業の効果等 ・円滑なモビリティの確保（並行区間等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される） ・国土・地域ネットワークの構築（日常生活圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる） ・個性ある地域の形成（主要観光地へのアクセス向上が期待される）他12項目に該当						
関係する地方公共団体等の意見 [長崎県の意見] 一般国道497号西九州自動車道（佐々佐世保道路・佐世保道路）（佐々～佐世保大塔）における西日本高速道路株式会社としての対応方針（原案）に同意いたします。西九州自動車道は、九州西北地域の骨格を形成し「九州リングネットワーク」の一翼を担う道路として、地域経済の発展や活性化はもとより、災害発生時の緊急輸送道路としても重要な役割を果たしております。このうち、佐々ICから佐世保大塔IC間においては、平成10年の部分開通以降、交通容量を大きく上回る交通量に対応できず、慢性的な交通渋滞が発生しており、また、事故による通行止めの際には周辺道路に大きな影響が発生するなど、社会経済活動や県民生活に支障を来しております。このため、当該道路の4車線化により定時性・信頼性・安全性が向上することで、救急医療活動への支援や物流の効率化による地域活性化に貢献するとともに、災害に強い道路ネットワークが構築されるなど、大きな効果が得られるものと期待しております。このような状況であることから、対応方針（原案）のとおり事業を継続し、早期完成に向けて取り組んでいただきます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」とする対応方針（原案）については、了承された。						
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 ・佐々佐世保道路は平成23年度、佐世保道路は平成21年度に暫定2車線とし開通。 ・当該区間開通後、西九州自動車道・松浦佐々道路の新規事業化など、ネットワーク化が進展。						

事業の進捗状況、残事業の内容等

・4車線の用地取得が完了し、暫定2車線にて供用中。残る2車線について本線工事を進める。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

・暫定2車線にて供用中であり、残る2車線について本線工事の進捗を図る。

施設の構造や工法の変更等

・事業の進捗に合わせ、施工計画等の精度を上げていくとともに、現地の状況変化も確認しながら、コスト削減を図っていく。

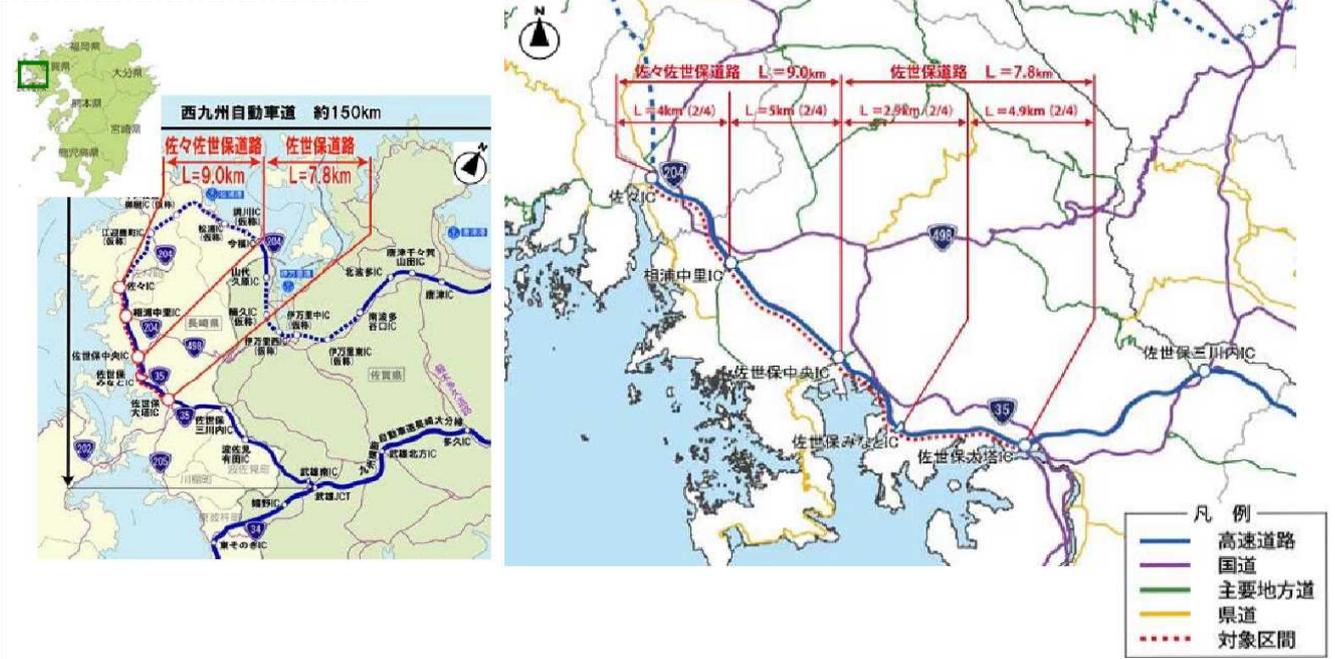
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勧案すれば、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。