

再評価結果(令和8年度事業継続箇所)

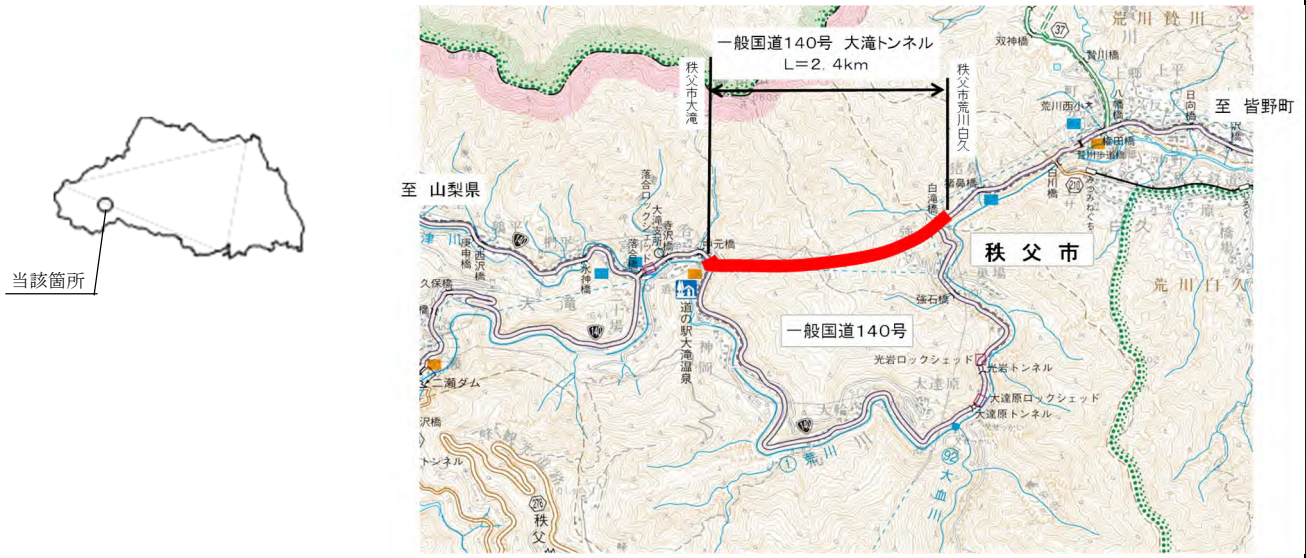
担当課:道路局 国道・技術課  
 担当課長名:西川 昌宏

事業名	地域高規格道路 西関東連絡道路 一般国道140号 <small>おおたき</small> 大滝トンネル		事業区分	一般国道	事業主体	埼玉県	
起終点	自:埼玉県秩父市荒川白久 至:埼玉県秩父市大滝				延長	2.4km	
事業概要							
西関東連絡道路は、関越自動車道花園ICと新山梨環状道路を結び、秩父・児玉・大里地域と山梨地域との広域交流を促進する延長約110kmの地域高規格道路である。本箇所は、西関東連絡道路の一部を構成する区間であり、アクセス性向上、防災機能の強化、走行性向上、走行安全性の向上を図ることを目的とし、整備を進めている。							
H30年度事業化		都市計画決定なし		R元年度用地着手	R元年度工事着手		
全体事業費		約109億円		事業進捗率	約79%	供用済延長 — km	
計画交通量		6,000台/日					
費用対効果分析	B/C (事業全体)	EIRR (事業全体)	総費用 (残事業)/(事業全体) 21/117億円		総便益 (残事業)/(事業全体) 383/383億円		基準年
	3.3	12.0%	事業費: 12/108億円		走行時間短縮便益: 315/315億円		令和7年
	4.9 [2%]		維持管理費: 8.7/8.7億円		走行経費減少便益: 63/63億円		
	6.1 [1%]		更新費: -/- 億円		交通事故減少便益: 4.9/4.9億円		
	(残事業)	(残事業)	感度分析 (事業全体)		感度分析 (残事業)		
18.5	95.2%	交通量	B/C=2.9~3.6(±10%)	交通量	B/C=16.6~20.3(±10%)		
22.7 [2%]		事業費	B/C=3.0~3.5(±10%)	事業費	B/C=17.5~19.6(±10%)		
25.1 [1%]		事業期間	B/C=3.0~3.5(±20%)	事業期間	B/C=17.6~44.2(±20%)		
事業の効果等							
①安全な通行空間の確保 カーブが連続する約7kmの現道が、トンネルの整備により、約2kmの直線道路となる。							
②防災機能の向上 第一次特定緊急輸送道路に指定されており、トンネル整備により、防災機能が向上する。							
③地域の活性化 秩父地域～山梨県間へのアクセス性が向上することにより、物流の効率化が期待されるとともに、観光客の増加が見込める。							
関係する地方公共団体等の意見							
県議会議員並びに秩父郡市の議会議員から構成される秩父地域基幹道路建設促進議員連盟(県、秩父市、横瀬町、皆野町、長瀬町、小鹿野町、東秩父村)から最重点要望路線として早期完成を求められている。							
事業評価監視委員会の意見							
事業継続を妥当と認める。							
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等							
秩父市大滝地内の国道140号は落石など土砂災害が度々発生しており災害に対し脆弱である。令7年には7月と9月の2回にわたり、同区間で大規模な落石が発生し、長期間の通行止めが生じた。アクセス確保のため、令和7年7月30日から、被災箇所が復旧する令和8年1月27日までの期間において、建設中の大滝トンネルを迂回路として砂利道で暫定供用した。							
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79%							
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等							
用地買収及びトンネル本体工は完了しており、残るトンネル内の舗装工事や設備工事、法面工事を推進する。事業期間内に完了できる見込みである。							
施設の構造や工法の変更等							
大滝トンネルの工事発生土を(主)皆野両神荒川線の道路盛土に工事間流用することで、コスト縮減を図る。							
対応方針	事業継続						

対応方針決定の理由

災害発生に伴う本路線の暫定供用により事業の必要性、重要性が改めて認識され、費用対効果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、各年次の価格に社会的割引率(4%)を用いて基準年の価値に換算し集計したものの。  
※B/Cの値は、社会的割引率4%を用いて計算した場合の費用便益分析結果。また、比較のために参考とすべき値として1%及び2%を設定し、それに対応する費用便益分析結果を参考として併記している。( [ ]内は社会的割引率の値)