

再評価結果（平成14年度継続箇所）

事業名	三陸縦貫自動車道 矢本石巻道路（国道45号）	事業区分	一般国道	事業主体	直轄
起終点	自：宮城県桃生郡鳴瀬町川下 至：宮城県桃生郡桃生町太田	延長	26.5km		

**事業概要：**  
三陸縦貫自動車道は、宮城県仙台市から岩手県宮古市間に計画された延長約220kmの高規格幹線道路である。  
矢本石巻道路は、三陸縦貫自動車道の一部区間を形成する事業であり、重要港湾石巻港へのアクセス向上、国道45号の渋滞緩和、災害時の緊急輸送路の確保を図り、広域交流及び地域の活性化に大きく寄与するものである。

S60年度事業化	H5年度都市計画決定 (H一年度変更)	H元年度用地着手	H元年度工事着手
----------	------------------------	----------	----------

全体事業費	約1400億円	事業進捗率	61%	供用済延長	12.4km
計画交通量	19,900台/日				

費用便益比	B/C	総費用	総便益	基準年
1.9	1,057億円	1,967億円	平成14年	
	事業費：892億円 維持管理費：165億円	走行時間短縮便益：1,842億円 走行費用減少便益：63億円 交通事故減少便益：62億円		

**事業の効果等**  
I-(2)物流の効率化の支援・・・重要港湾石巻港とのアクセスが改善  
II-(1)都市圏の交通円滑化の支援・・・現道に旅行速度の低い区間が存在  
IV-(1)道路防災対策・危機管理の充実・・・現道に防災点検要対策箇所が存在 等

**関係する地方公共団体等の意見：**  
石巻市長等関係1市9町の首長等で構成される「三陸縦貫自動車道・アクセス道路建設促進期成同盟会」により整備促進の要望（平成13年12月21日）等を受けている。

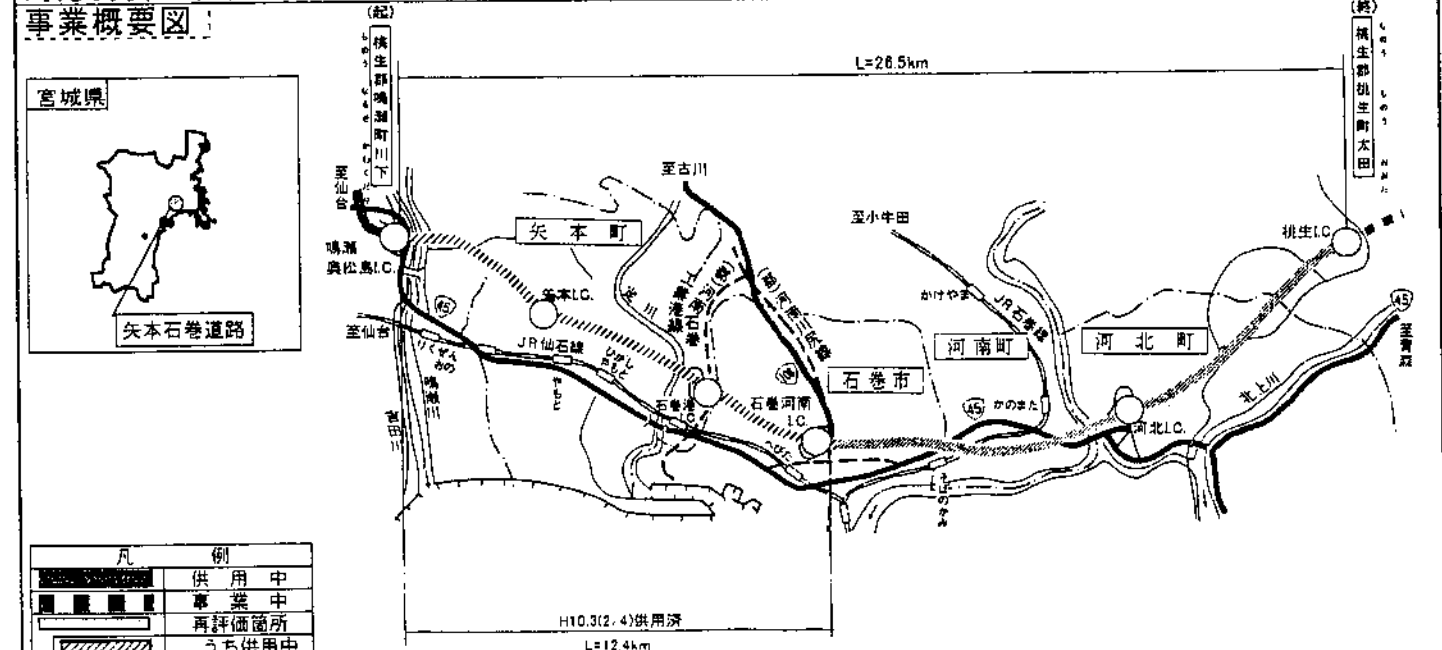
**事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等：**  
南三陸沿岸地域の交流促進を図る高規格幹線道路ネットワーク形成が促進されるとともに、国道45号の交通混雑緩和のため、早期整備の必要性が高い。

**事業の進捗状況、残事業の内容等：**  
【執行済み額】 事業費：824億円（進捗率61%〔暫定75%〕）  
うち用地費：262億円（進捗率92%）

**事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等：**  
・圃場整備事業との計画調整、用地買収難航で時間を要した。  
・軟弱地盤処理に時間を要している。  
・軟弱地盤処理等を重点的に進め、石巻河南IC～河北IC間を平成10年代中頃、河北IC～桃生IC間を平成10年代後半の供用を目標に事業推進を図る予定である。

**施設の構造や工法の変更等：**  
・初期投資を抑えるべく、橋台、函渠等の2車線施工を図る。  
・橋梁形式の採用にあたっては、新技術の活用を図り、コスト縮減を図る。 等

対応方針：事業継続



## 再評価結果（平成14年度継続箇所）

<b>事業名</b> <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）（国道357号）	<b>事業区分</b>	一般国道	<b>事業主体</b>	直轄
<b>起終点</b> 自：東京都江戸川区臨海町6丁目 至：東京都大田区羽田空港2丁目			延長	19.2 km

**事業概要**  
 東京湾岸道路は東京湾岸の千葉県、東京都、神奈川県に埋立地を連ね、千葉県富津市から神奈川県横須賀市に至る延長約160kmの幹線道路である。本路線は、東京湾岸に位置する諸機能の効率的な相互連絡と他の幹線道路とともに臨海部と内陸部の連絡、新東京国際空港と都心及び羽田空港との連絡、内陸部の交通混雑緩和等を目的として計画されたものである。

S43年度事業化	S44年度都市計画決定 (S52年度変更)	S49年度用地着手	S47年度工事着手
----------	--------------------------	-----------	-----------

全体事業費	約1,700億円	事業進捗率	80%	供用済延長	19.2km
計画交通量	56,900台/日				

費用便益比	B/C	総費用	総便益	基準年	平成14年
	2.2	356億円	796億円		
		事業費：326億円 維持管理費：30億円	走行時間短縮便益：678億円 走行費用減少便益：91億円 交通事故減少便益：27億円		

**事業の効果等**  
 I-(2) 物流の効率化支援……重要港湾東京港や東京国際空港とのアクセスが改善  
 II-(1) 都市圏交通の円滑化……現道に主要渋滞ポイントである交差点が存在  
 （臨海町、環七大井埠頭、夢の島）  
 II-(3) 地域づくりの支援……拠点開発プロジェクトを支援  
 （臨海副都心、横浜みなとみらい、千葉幕張新都心）  
 IV-(1) 道路の防災対策・危機管理の充実……緊急輸送道路ネットワーク計画に位置づけ（第1次）等

**関係する地方公共団体等の意見**  
 東京湾環状道路並びに関連道路建設促進期成同盟：東京湾岸道路の事業促進を要望

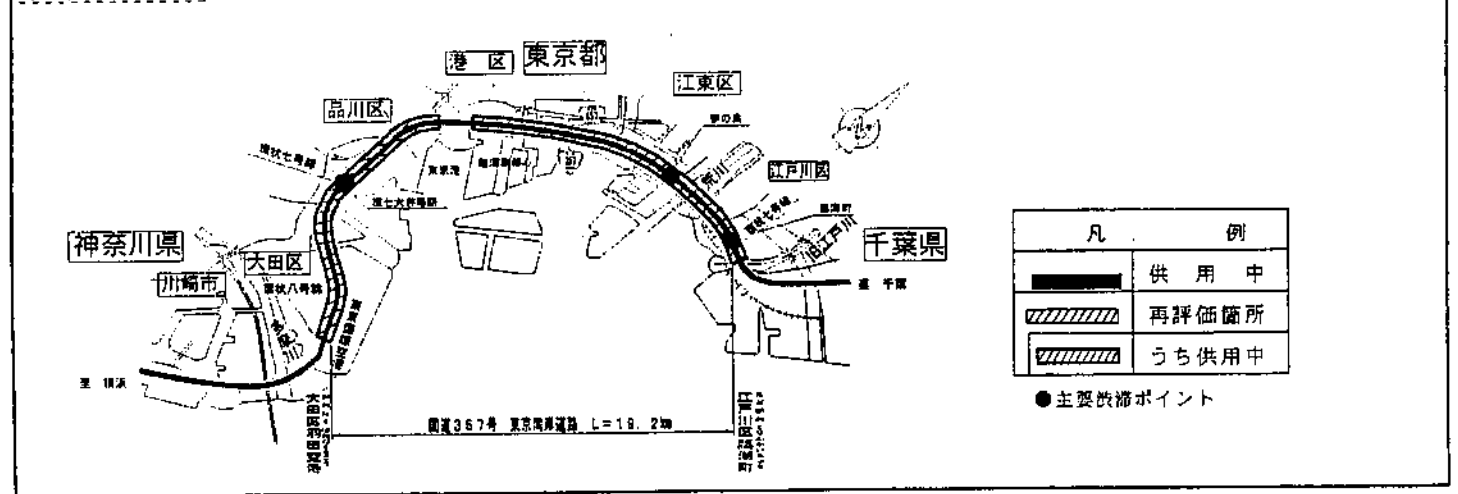
**事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等**  
 東京湾岸沿線では臨海副都心や横浜みなとみらい等の開発計画が進行中。

**事業の進捗状況、残事業の内容等**  
 全線4～6車線で供用済み（4種道路：全線供用済み、3種道路：8.5km供用済み）

**事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等**  
 東京湾岸道路は湾岸部及び内陸部の交通混雑の緩和、東京湾岸の埋立地の効果的な連結を図るため、2種道路のアクセス及び沿道開発の促進を図るため4種道路の整備、また、周辺の土地開発状況・渋滞状況を勘案し河川及び運河の渡河部を中心に3種道路の整備を順次段階的に進めてきた。今後も、周辺土地利用状況や交通状況を勘案し、3種道路の整備を進めていく。

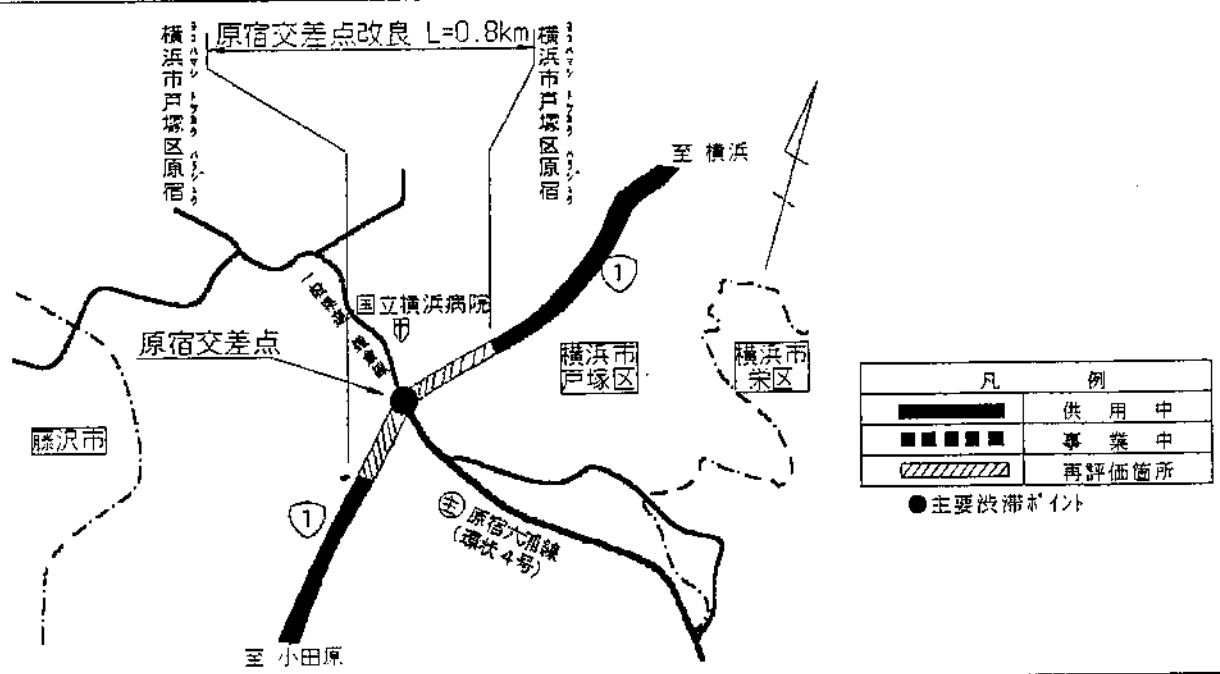
**施設の構造や工法の変更等**  
 橋梁部における少主桁構造の導入や構造物のプレキャスト化など新技術を活用し、コスト縮減に努める。

**対応方針**：事業継続  
**事業概要図**：



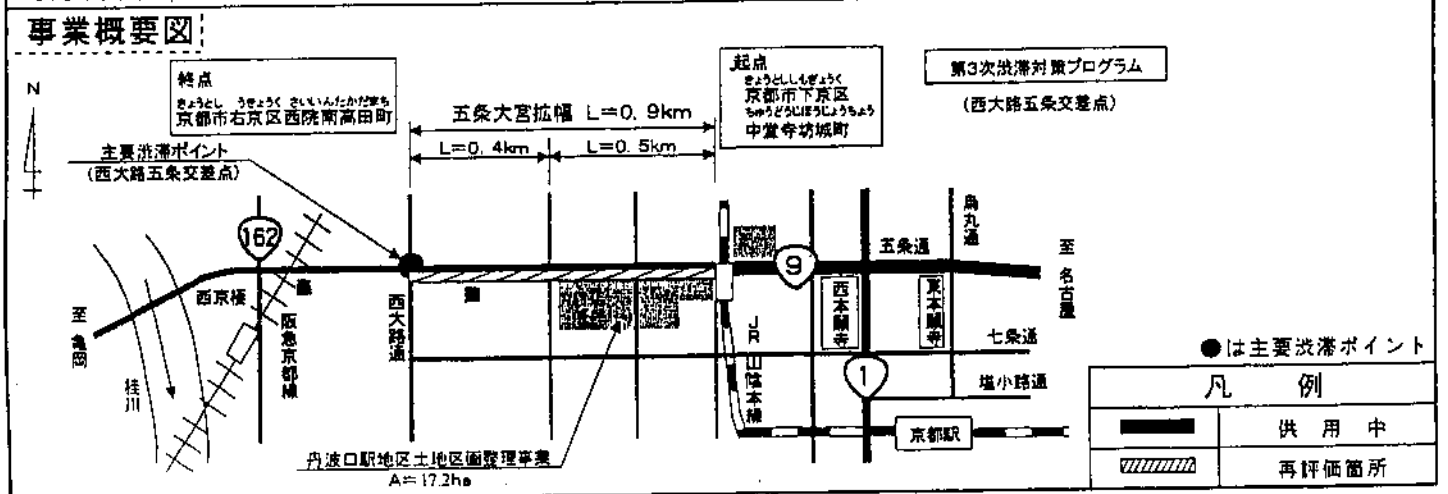
## 再評価結果（平成14年度継続箇所）

<b>事業名</b> 原宿交差点改良（国道1号）	<b>事業区分</b>	一般国道	<b>事業主体</b>	直轄	
<b>起終点</b> 神奈川県横浜市戸塚区原宿			<b>延長</b>	0.8 km	
<b>事業概要</b> 原宿交差点改良は、国道1号と環状4号（主要地方道原宿六浦線、一般県道鎌倉線）との交差点を立体化することにより、交通混雑を解消し、横浜市の放射・環状方向の円滑な交通を確保することを目的に計画されたものである。					
S62年度事業化	S32年度都市計画決定 （S62年度変更）	H3年度用地着手	H12年度工事着手		
<b>全体事業費</b>	約150億円	<b>事業進捗率</b>	23%	<b>供用済延長</b>	— km
<b>計画交通量</b>	41,400台/日				
<b>費用便益比</b>	B/C 1.9	<b>総費用</b>	141億円 （事業費：138億円 維持管理費：3億円）	<b>総便益</b>	263億円 （走行時間短縮便益：254億円 走行費用減少便益：7億円 交通事故減少便益：2億円）
<b>事業の効果等</b> I-(3) 中心市街地の活性化……………横浜中心市街地へ至る現道が混雑 II-(1) 都市圏の交通円滑化の推進……………現道に主要渋滞ポイントである交差点が存在（原宿） 現道に旅行速度の低い区間が存在					
<b>関係する地方公共団体等の意見</b> 横浜市：原宿交差点立体化を要望					
<b>事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等</b> 原宿交差点は、神奈川県第3次渋滞対策プログラムの渋滞ポイントとして位置づけられており、早期の事業促進が求められている。					
<b>事業の進捗状況、残事業の内容等</b> 用地買収・工事促進中（用地進捗率 約50%（H13.3末・面積ベース））					
<b>事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等</b> 現地と国土調査（地積調査）との不整合による境界不確定及び測量拒否者が存在し現在調整中であり、平成10年代後半の供用用途（L=0.8km）に事業を進めている。					
<b>施設の構造や工法の変更等</b> 工事施工にあたっては、施工方法の合理化や新技術の積極導入など、コスト縮減に努める					
<b>対応方針</b> ：事業継続					
<b>事業概要図</b>					



再評価結果（平成14年度継続箇所）

事業名	五条大宮拡幅（国道9号）		事業区分	一般国道	事業主体	直轄
起終点	自：京都市下京区中堂寺坊城町 至：京都市右京区西院南高田町		延長	0.9km		
事業概要	五条大宮拡幅は、国道9号のJR丹波口駅から西大路五条交差点までの0.9kmについて、交通混雑の緩和、沿道環境の改善、潤いのある道路空間の形成等を目的に、現在の4車線（W=22m）から8車線（W=50m）に拡幅する事業である。					
H4年度事業化	H2年度都市計画決定（H1年度変更）	H5年度用地着手	H14年度工事着手			
全体事業費	約 310億円	事業進捗率	32%	供用済延長	—km	
計画交通量	71,00台/日					
費用便益比	B/C	総費用	275億円	総便益	459億円	
	1.7	（事業費：272億円 維持管理費：3億円）		（走行時間短縮便益：443億円 走行費用減少便益：15億円 交通事故減少便益：1億円）	基準年：平成14年	
事業の効果等	I-（3）中心市街地の活性化・・・京都市中心市街地へ至る現道が混雑 II-（1）都市圏の交通円滑化の推進・・・現道に主要渋滞ポイントである交差点が存在（西大路五条交差点） II-（2）地域・都市の基盤の形成・・・市街地再開発の計画あり（丹波口駅地区土地区画整理事業）					
関係する地方公共団体等の意見	○京都市・・・五条大宮拡幅の早期整備を要望					
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	移転補償の交渉等に時間を要したが、丹波口駅地区土地区画整理事業により京都リサーチパーク等の沿道施設整備が進んでおり、一体となった道路空間の形成がより一層求められている。					
事業の進捗状況、残事業の内容等	事業区間0.9kmのうち、東側0.5kmについては今年度中に用地買収を完了し、平成14年度には工事着手、供用を図る。西側0.4kmについては、東側の供用後、順次整備を図り早期完成を目指す。					
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	事業用地の確保にあたり、都心部でビルや家屋が密集していたことから移転補償の交渉等に時間を要したが、東側0.5kmについては今年度内に用地買収を完了し、平成14年度には工事着手、供用を図る。					
施設の構造や工法の変更等	事業の効果を高めるために道路緑化を積極的に進めるとともに、共架柱などを活用することにより景観配慮に努める。また再生材の利用など新技術の活用を図り、コスト縮減に努める。					
対応方針	事業継続					



再評価結果（平成14年度継続箇所）

事業名	西九州自動車道 唐津伊万里道路（国道497号）	事業区分	一般国道	事業主体	直轄
起終点	自：佐賀県唐津市中原 至：佐賀県伊万里市南波多町府招	延長	18.1km		

事業概要

唐津伊万里道路は、西九州自動車道を構成する一区間であり、佐賀県北西部に位置し広域的な交流を促進し、九州北西部の地域振興に資するとともに、当該地区の幹線道路である一般国道202号の代替道路としての機能も有する。

H4年度事業化	H一年度都市計画決定 (H一年度変更)	H7年度用地着手	H一年度工事着手
---------	------------------------	----------	----------

全体事業費	約790億円	事業進捗率	5%	供用済延長	— km
-------	--------	-------	----	-------	------

計画交通量	27,100台/日
-------	-----------

費用便益比	B/C	総費用	総便益	基準年
2.3		827億円 事業費：712億円 維持管理費：115億円	1,917億円 走行時間短縮便益：1,733億円 走行費用減少便益：81億円 交通事故減少便益：103億円	平成14年

事業の効果等

- I-(2) 物流効率化の支援・・・重要港湾伊万里港とのアクセスが改善。
- IV-(1) 道路防災の対策・・・現道に防災・震災点検要対策箇所が存在。  
・危機管理の充実（震災箇所3箇所、防災箇所12箇所）等

関係する地方公共団体等の意見

唐津市をはじめとする関係8市20町2村の首長及び議会議長で構成される西九州自動車道建設促進期成会より早期整備の要望（平成13年11月13日）を受けている。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

一層交通量が増加し、早期の事業推進が求められている。  
(交通量 T'90=9,155台/12H → T'99=11,348台/12H)

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成12年度末までの用地進捗率は15%であり、唐津ICから北波多IC間の整備を促進している。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

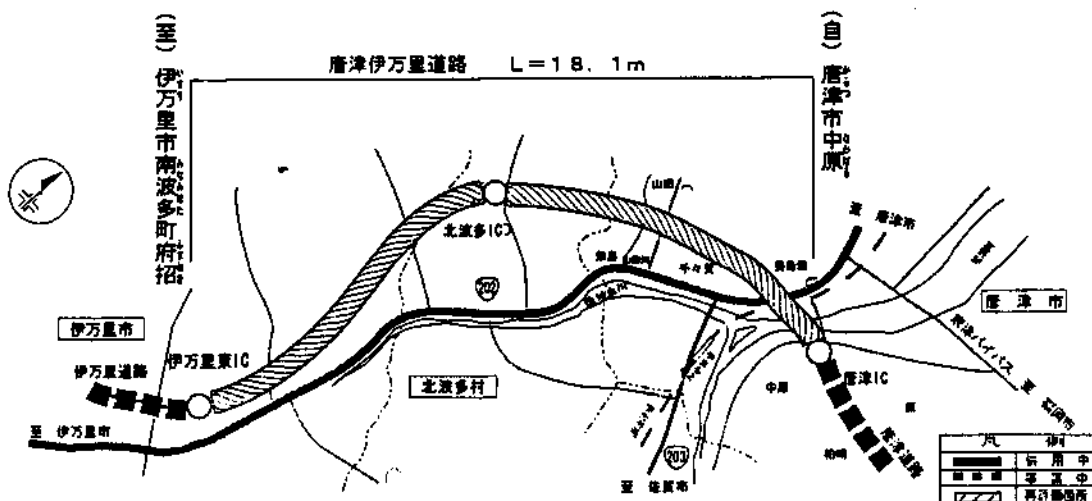
今後は、本格的に事業を展開していくために必要な関係機関協議並びに地権者等の協力が得られていることから、円滑な事業執行が可能である。

施設の構造や工法の変更等

コスト縮減に努め、新技術・新工法の積極的な活用を図る。

対応方針 事業継続

事業概要図



## 再評価結果（平成14年度継続箇所）

事業名	中央自動車道 改築（上野原～大月）	事業区分	高速自動車国道	事業主体	日本道路公団				
起終点	自：山梨県北都留郡上野原町上野原 至：山梨県大月市大月町花咲	延長	約 21.4 km						
<b>事業概要</b>									
中央自動車道の交通量の増加に伴い発生している渋滞の緩和等を図るため、4車線から6車線への拡幅、線形改良、ジャンクションの改良等の事業を行う。									
H4年度事業化		H一年度都市計画決定		H6年度用地着手					
H7年度工事着手									
全体事業費	約1,300億円	事業進捗率	83%	供用済延長	6.8 km				
計画交通量	64,000台/日								
費用便益比	B/C	総費用	1,554億円	総便益	3,725億円				
	2.4	事業費	1,464億円	新規増設	3,705億円				
		維持管理費	90億円	新規削減	4億円				
				既存削減	16億円				
<b>事業の効果等</b>									
○慢性的な渋滞の解消……拡幅により渋滞が大幅に緩和。（上野原 IC～談合坂 SA 間の部分供用により、鶴川大橋を先頭とした渋滞を通過する所要時間が4時間10分から2時間30分と4割減少）									
○安全性の向上……拡幅や線形改良等により、渋滞の緩和、走行性の向上が図られ、交通事故の減少等安全性が向上。									
<b>関係する地方公共団体等の意見</b>									
関係する期成同盟会より早期完成が要望されている。									
<b>事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等</b>									
交通量、渋滞、交通事故は事業採択時と同様の状態であり、依然として深刻な状況。									
<b>事業の進捗状況、残事業の内容等</b>									
本線部の用地買収は完了。土工、トンネル、橋梁工事は全て着手しており、舗装及び施設工事に順次着手していく。									
<b>事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等</b>									
平成13年3月に6.8kmが部分供用しており、平成14年度には全線供用予定である。									
<b>施設の構造や工法の変更等</b>									
特になし。									
対応方針	事業継続								
<b>事業概要図</b>									
<table border="1" style="margin-left: auto;"> <tr> <td>凡例</td> <td>現道部分</td> </tr> <tr> <td>——</td> <td>改築部分</td> </tr> </table>						凡例	現道部分	——	改築部分
凡例	現道部分								
——	改築部分								

再評価結果（平成14年度継続箇所）

事業名	一般国道345号 道路改築事業 鶴岡南バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	山形県
起終点	自：山形県鶴岡市大字井岡 至：同県鶴岡市大字外内島	延長	3.5 km		

**事業概要**  
 一般国道345号は、新潟県新潟市を起点とし、山形県飽海郡遊佐町に至る延長165 kmの幹線道路である。鶴岡南バイパスは、鶴岡市街地外回りの交流促進型広域道路に位置づけられ、鶴岡市街地の渋滞緩和を図ると共に、地域の活性化と物流の効率化を支援する主要幹線道路である。

H4年度事業化	H3年度都市計画決定 (H 年度変更)	H5年度用地着手	H5年度工事着手
全体事業費	約76億円	事業進捗率	88%
計画交通量	8,600台/日		
費用便益比	B/C	総費用	総便益
	2.5	35億円 (事業費：31億円 維持管理費：4億円)	86億円 (走行時間短縮便益：64億円 走行費用減少便益：16億円 交通事故減少便益：6億円)
基準年：平成14年			

**事業の効果等**  
 物流効率化の支援（山形自動車道 鶴岡ICアクセス）  
 都市圏の交通円滑化の推進（交流促進型広域道路）  
 地域づくりの支援（庄内地方拠点都市地域）

**関係する地方公共団体等の意見**  
 鶴岡市をはじめとする関係2市9町の首長及び市・町議会で構成される国道345号（温海・遊佐）整備促進期成同盟会より、早期整備の要望（平成13年11月19日）を受けている。

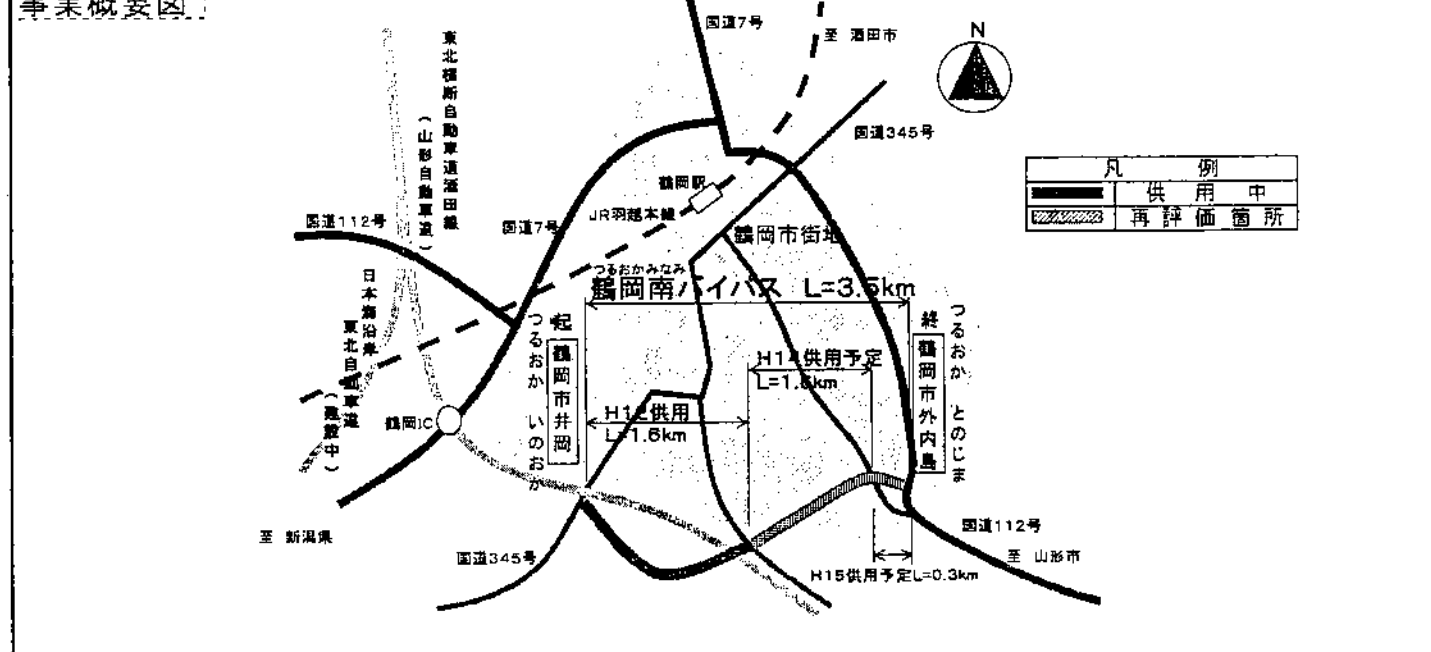
**事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等**  
 山形自動車道（庄内あさひIC～酒田IC）H9年10月供用

**事業の進捗状況、残事業の内容等**  
 H12年 L=1.6 km部分供用  
 H13年度まで進捗率（用地89%、工事87%）

**事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等**  
 H14年度にL=1.6 km区間の部分供用を予定しており、残るL=0.3 km区間の整備を促進し早期全線供用を目指す。

**施設の構造や工法の変更等**  
 橋梁上部工（高坂橋L=44.8m）にてポストテンション単純T桁使用からプレキャストセグメント桁使用に変更し、コスト縮減を図った。

対応方針：事業継続



再評価結果（平成14年度継続箇所）

事業名	色太バイパス（国道368号）		事業区分	一般国道	事業主体	三重県
起終点	自：三重県多気郡勢和村古江 至：三重県多気郡勢和村色太			延長	2.6 km	
事業概要	色太バイパスは、幅員狭小、線形不良の隘路区間を解消し、近畿自動車道伊勢線（勢和多気IC）へのアクセス向上と円滑で安全な交通の確保を目的とした延長2.6kmの2車線道路である。					
H4年度事業化	H1年度都市計画決定 (H1年度変更)	H4年度用地着手	H7年度工事着手			
全体事業費	約 12 億円	事業進捗率	83%	供用済延長	1.4 km	
計画交通量	T' 10 = 2, 444台/日					
費用便益比	B/C	総費用	総便益	基準年		
	2.0	7 億円 (事業費：5 億円 維持管理費：2 億円)	1.4 億円 (走行時間短縮便益：13 億円 走行費用減少便益：0 億円 交通事故減少便益：0 億円)	平成14年		
事業の効果等	II-(3)地域づくりの支援………対象区間に大型車のすれ違い困難区間が存在 ……拠点開発プロジェクトを支援 (津・松阪地方拠点都市地域基本計画) IV-(1)道路の防災対策・危機管理の充実 ……緊急輸送道路ネットワーク計画に位置付け(第2次) ……現道に防災点検要対策箇所が存在(落石)					
関係する地方公共団体等の意見	本路線は、三重県と奈良県との交流促進を図るため、勢和村をはじめ上野市、名張市、飯南町、美杉村、奈良県御杖村により国道368号改修期成同盟会が結成されており、整備促進要望(平成13年10月12日)を事業主体である三重県が受けている。					
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	事業の推進に支障となるような周辺環境の変化はない。					
事業の進捗状況、残事業の内容等	H13年度末で用地96%、工事78%の進捗率であり、部分供用は約1.4kmである。 残事業では構造物はなく道路工と一部用地買収が残っている。					
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	用地買収難航箇所があり、鋭意交渉中である。 引き続き用地交渉を進め、用地買収を早期に完了し、平成15年度の完成供用を目途に事業を推進する。					
施設の構造や工法の変更等	特になし。					
対応方針	事業継続					
事業概要図						

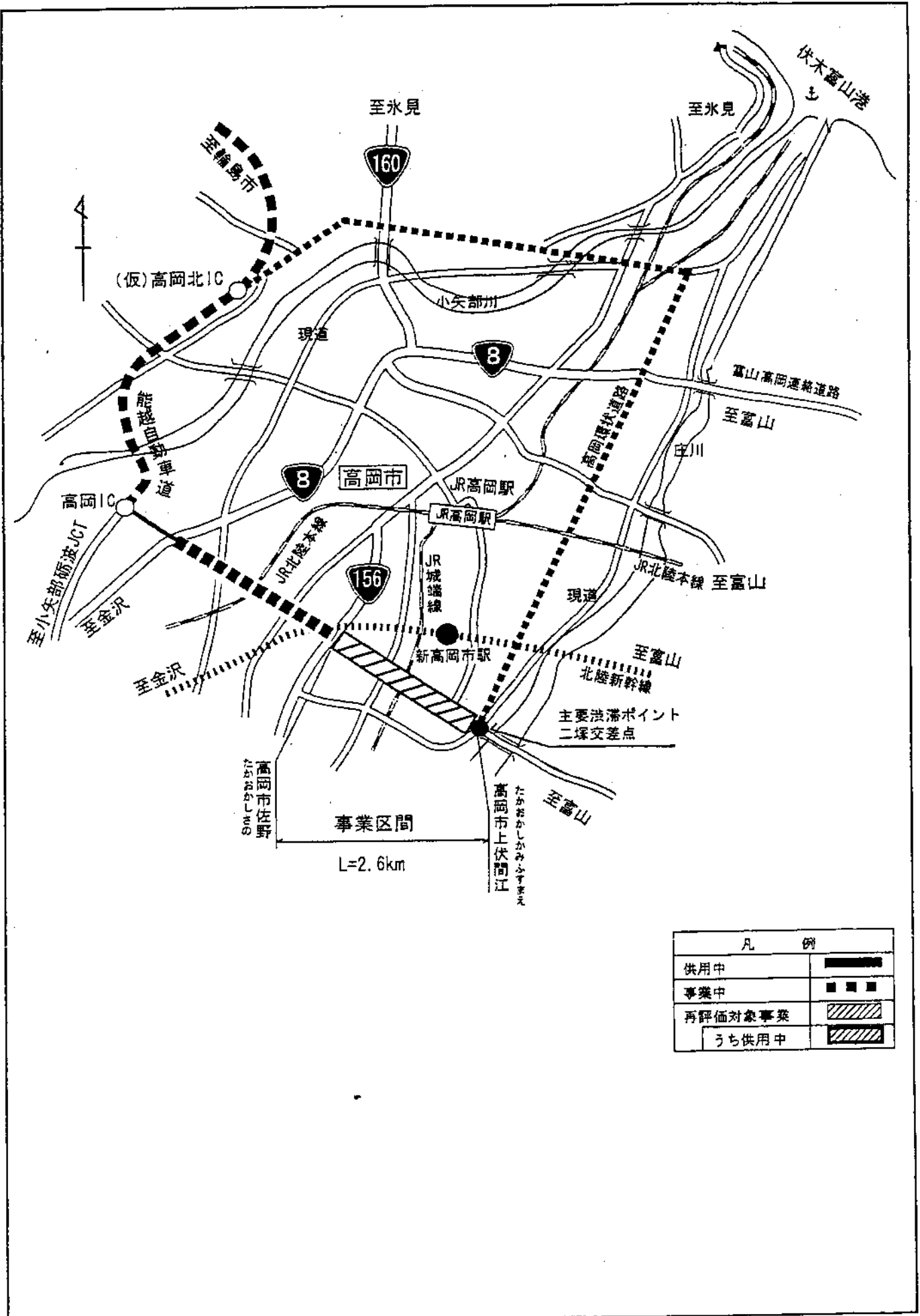
## 再評価結果（平成14年度継続箇所）

<b>事業名</b>	一般国道449号（本部南道路） 道路改築事業	<b>事業区分</b>	国道	<b>事業主体</b>	沖縄県										
<b>起終点</b>	名護市安和～本部町大浜	<b>延長</b>	8.5 km												
<b>事業概要：</b> 国道449号は、国道58号とともに沖縄本島北部圏域の骨格幹線機能を担う主要幹線道路であり、国営沖縄記念公園海洋博地区へのアクセス道路として、また、本県最大の採石場、セメント工場が集積する本部半島地域と沖縄本島全域を結ぶ産業道路として、沖縄県の産業経済に大きく寄与する重要な路線である。 当該道路の現道は幅員が狭く、大型車両の通行が多いことから、粉塵や騒音が発生している状況である。このような状況を改善し、円滑で安全な交通を確保するため当該道路の整備を行っているところである。															
<b>H4年度事業化</b>	<b>H年度都市計画決定</b> (H年度変更)	<b>H5年頃用地着手</b>	<b>H6年頃工事着手</b>												
<b>全体事業費</b> ：約147億円		<b>事業進捗率</b> ：40%	<b>供用済延長</b> ：2.3 km												
<b>計画交通量</b> 13,300 台/日															
<b>費用便益比</b>	<b>B/C</b> ：2.1	<b>総費用</b> ：167億円 事業費：152億円 維持管理費：15億円	<b>総便益</b> ：355億円 走行時間短縮便益：351億円 走行時間減少便益：4億円 交通事故減少便益：0億円	<b>基準年</b> ：平成14年											
<b>事業の効果等：</b> ・都市圏域の交通円滑化の推進 ・交通渋滞の解消 ・地域づくりの支援 ・拠点開発プロジェクト(観光振興指定地域)の支援															
<b>関係する地方公共団体等の意見：</b> 名護市、本部町は事業の継続・完了を要望している。															
<b>事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等：</b> 上述したように、当該路線の担う役割は依然として大きい。															
<b>事業の進捗状況、残事業の内容等：</b> 平成12年度末における、事業進捗率は40%で、道路護岸工事、道路改良工事、橋梁工事が残っている。															
<b>事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等：</b> 平成4年度に事業採択されており、事業区間延長が長いこと及び、他の重点路線(モノレール事業)への予算の重点配分により事業の進捗が遅れていたが、平成14年度にモノレールインフラ部が完了することから、当該工区に補助国道予算を重点的に配分し整備していく予定である。															
<b>施設の構造や工法の変更等：</b> 変更なし															
<b>対応方針</b> ：事業継続															
<b>事業概要図</b>															
<table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <tr><th colspan="2">凡 例</th></tr> <tr><td>供用中</td><td>—————</td></tr> <tr><td>事業中</td><td>■ ■ ■ ■</td></tr> <tr><td>再評価</td><td>▨ ▨ ▨ ▨</td></tr> <tr><td>うち供用中</td><td>▨ ▨ ▨ ▨</td></tr> </table>		凡 例		供用中	—————	事業中	■ ■ ■ ■	再評価	▨ ▨ ▨ ▨	うち供用中	▨ ▨ ▨ ▨				
凡 例															
供用中	—————														
事業中	■ ■ ■ ■														
再評価	▨ ▨ ▨ ▨														
うち供用中	▨ ▨ ▨ ▨														
<table border="1" style="width: 100%;"> <tr><td><b>計画交通量</b></td><td>13,300 台/日</td></tr> <tr><td><b>推計所要時間</b></td><td>12分 41秒</td></tr> <tr><td><b>[整備しない場合]</b></td><td>23分 49秒</td></tr> </table>		<b>計画交通量</b>	13,300 台/日	<b>推計所要時間</b>	12分 41秒	<b>[整備しない場合]</b>	23分 49秒								
<b>計画交通量</b>	13,300 台/日														
<b>推計所要時間</b>	12分 41秒														
<b>[整備しない場合]</b>	23分 49秒														

再評価結果（平成14年度継続箇所）

事業名	主要地方道 <small>たかおかかんじょうせん</small> 高岡環状線	事業区分	都道府県道 (主要地方道)	事業主体	富山県
起終点	自：富山県高岡市上伏間江 至：富山県高岡市佐野	延長	2.6 km		
事業概要：主要地方道高岡環状線は、能越自動車道と一体となって、富山県西部の中心都市である高岡市を環状する地域高規格道路である。本路線の整備により、高岡市街地に発生・集中する交通を分散・導入を可能とし、交通混雑の緩和を図るものである。					
H4年度事業化	H7年度都市計画決定 (H 年度変更)	H6年度用地着手	H7年度工事着手		
全体事業費	約186億円	事業進捗率	95%	供用済延長	km
計画交通量	50,300台/日				
費用便益比	B/C	総費用	総便益	基準年	
	3.8	312億円 事業費：311億円 維持管理費：1億円	1206億円 走行時間短縮便益：1115億円 走行費用減少便益：79億円 交通事故減少便益：12億円	平成13年	
事業の効果等 ・地域の競争力確保のための幹線道路網の構築（地域高規格道路「高岡環状道路」） ・都市圏交通円滑化の推進（主要渋滞ポイントである二塚交差点の渋滞緩和）の他4項目					
関係する地方公共団体等の意見： 本路線は、地域の活性化、都市内交通の円滑化に重要な役割を果たすことが期待されており、高岡市をはじめ、地元商工会、自治会等で構成される高岡環状線建設促進期成同盟会より早期整備の要望（平成13年7月12日）を受けている。					
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6年に地域高規格道路の計画路線に指定。平成7年に本事業区間を含む高岡市上伏間江～六家の区間が整備区間に指定。平成12年に能越自動車道高岡ICが開通。 高岡市内の交通量は増加しており、交通渋滞はますます深刻化している。					
事業の進捗状況、残事業の内容等： 平成13年度までにJR線を跨ぐ高架橋が完成し、供用開始までは舗装工事等を残すのみとなっており、現在事業は順調に進捗している。					
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等： 平成14年度内に暫定供用する予定。					
施設の構造や工法の変更等： 特になし。					
対応方針：事業継続					
事業概要図：  別紙参照					

(別紙) 主要地方道高岡環状線事業概要図



凡 例	
供用中	———
事業中	- - - - -
再評価対象事業	//////
うち供用中	//////

## 再評価結果（平成14年度継続箇所）

<b>事業名</b>	たいらいわき 平磐城線		<b>事業区分</b>	街路事業 (主要地方道)	<b>事業主体</b>	福島県
<b>起終点</b>	自：福島県いわき市 <small>おなほま</small> 小名浜岡 <small>おかの</small> 小名字 <small>ひろはた</small> 広畑地内 至：福島県いわき市 <small>おなほま</small> 小名浜字君ヶ塚町地内 <small>きみがつちよう</small>				<b>延長</b>	1.5 km
<b>事業概要</b>	都市計画道路平磐城線は、いわき市平地区から小名浜地区に至る延長約12.4kmの幹線街路であり、重要港湾小名浜港へのアクセス道路として重要な路線である。本箇所は、その一部を構成する延長1.5kmの4車線道路である。					
<b>事業の目的、必要性</b>	本路線は、4車線化による円滑な交通の確保と渋滞緩和を図るとともに、重要港湾小名浜港へのアクセス改善、歩道整備による歩行者の安全確保とゆとりある都市空間の創出に大きく寄与するものである。					
<b>H4年度事業化</b>	S15年度都市計画決定 (S62年度変更)	H4年度用地着手	H8年度工事着手			
<b>全体事業費</b>	約78億円		<b>事業進捗率</b>	79%	<b>供用済延長</b>	0.4km
<b>計画交通量</b>	29,200台/日					
<b>費用便益比</b>	B/C	<b>総費用</b>		<b>総便益</b>		<b>基準年</b>
	2.7	88億円 （事業費：86.9億円 維持管理費：1.4億円）		239億円 （走行時間短縮便益：228.2億円 走行費用減少便益：4.1億円 交通事故減少便益：7.1億円）		平成14年
<b>事業の効果等</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・物流効率化の支援（重要港湾小名浜港へのアクセスが改善される）</li> <li>・都市圏の交通円滑化の推進（混雑時旅行速度が改善される）の他6項目</li> </ul>					
<b>関係する地方公共団体等の意見</b>	いわき市の発展のためには欠かせない幹線街路であり、関係機関・市等から早期完成を望まれている。					
<b>事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等</b>	小名浜港周辺地区に海洋文化施設等の開発が進んでおり、集客力が強まっている					
<b>事業の進捗状況、残事業の内容等</b>	一部において用地補償協議が難航し、工事着手までに長期間を要したが、現在までに370mを部分供用している。					
<b>事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等</b>	平成13年度までに用地買収を終了し、全線にわたり工事を進めており、平成14年度に全線供用予定である。					
<b>施設の構造や工法の変更等</b>	特になし					
<b>対応方針</b>	事業継続					
<b>事業概要図</b>						

再評価結果（平成14年度継続箇所）

事業名	みなみやわたきょうがしません くらがのこうく 南八幡京ヶ島線（倉賀野工区）	事業区分	街路 （市道）	事業主体	高崎市
起終点	自：群馬県高崎市倉賀野町字上稲荷前 至：群馬県高崎市宮原町	延長	0.5 km		

事業概要

本路線は、根小屋町の都市計画道路寺尾木部線を起点として高崎市の東部地域を縦貫（都市計画道路7本と結節）し、関越自動車道高崎インター（都市計画道路高崎駒形線）北側に至る総延長7,990mの幹線道路である。整備の目的は、市東部地域の開発に伴い発生する交通と、関越自動車道等の高速交通網の整備により増大する交通の分散を図り、併せて本市東部地域と前橋市・藤岡市等との連絡強化を図ることを目的として整備するものである。本事業は、このうちの国道17号から都市計画道路高崎玉村線への連絡を図るため、JR高崎線との交差点、延長490mを立体交差化するものである。

H4年度事業化	S35年度都市計画決定 （H6年度変更）	H5年度用地着手	H8年度工事着手
全体事業費：約45億円	事業進捗率：80%	供用済延長	0 km
計画交通量：5200台	（平成27年：パーソントリップ）		
費用便益比	B/C	総費用：47億円 （事業費：47.3億円 維持管理費：0.1億円）	総便益：139億円 （走行時間短縮便益：133.6億円 走行費用減少便益：4.2億円 交通事故減少便益：1.3億円）
2.9			基準年：平成14年

事業の効果等

- ・物流効率化の支援（主要な物流拠点へである倉賀野工業団地等へのアクセスが改善される）
- ・鉄道により一体的発展が阻害されている地区が解消される の他3項目

関係する地方公共団体等の意見

高崎市東部地域の交通の分散と、前橋市・藤岡市等との都市間の連絡強化を目的としており、高崎・前橋連携市長会議をはじめ、地元からも強い要望がある。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

当該都市計画道路総延長7,990mのうち、平成4年から13年までの間に合計約2,000m（3区間）が新たに供用開始され、開通延長は現在6,490mとなっている。加えて、近年当該路線沿線上の4箇所の区画整理事業が高い進捗率となっており、宅地開発が進んだことに伴う交通量の増加が生じております。このことから当該路線の早急の整備が望まれております。

事業の進捗状況、残事業の内容等

鉄道交差点の施工に関して、JRとの施工協議に不測の日数を要し、工事着手までに長期間を要したが、平成13年度末の事業進捗率は80%となっている。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

平成13年度にJR線交差点の工事が完成し、前後のアプローチ部の工事を現在施工中であり、平成15年度内に全線供用開始予定である。

施設の構造や工法の変更等

特になし

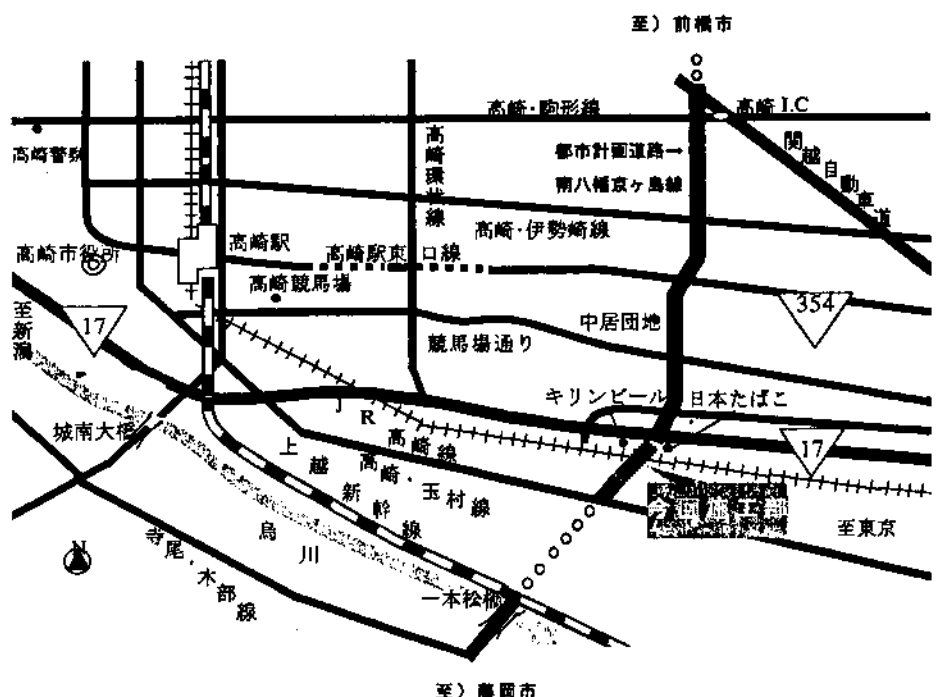
対応方針 事業継続

事業概要図

凡 例

■	供用中
■	事業中
▨	H4年度新規事業化
○	調査中

計画交通量	5,200台/日
推計所要時間	34秒
[整備しない場合]	



## 再評価結果（平成14年度継続箇所）

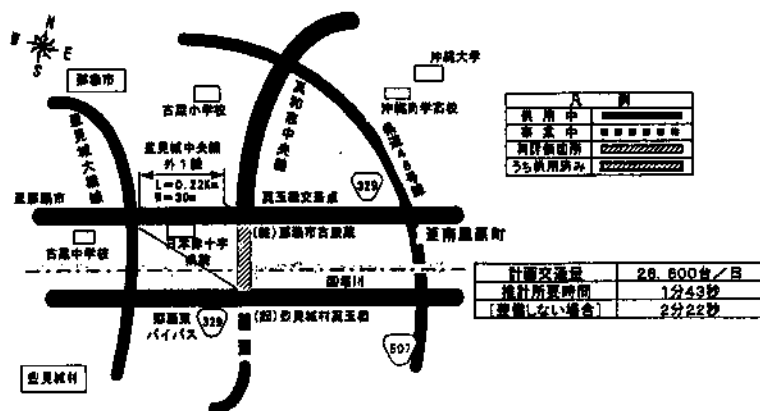
<b>事業名</b> 都市計画道路 <small>いちのみやがすがい</small> 一宮春日井線 <small>やつるぎ</small> （八剣工区）	<b>事業区分</b> 街路（市町村道）	<b>事業主体</b> 岩倉市											
<b>起終点</b> 自：愛知県岩倉市東町長山 至：愛知県岩倉市八剣町六反田		<b>延長</b> 0.62km											
<b>事業概要</b> 本路線は、一宮市から春日井市へ至る主要幹線道路である。現在、岩倉市を東西に走行する国道155号、春日井一宮線等は、いづれも既成市街地を南北に走る名鉄犬山線の踏切がネックとなり、慢性的な交通渋滞を引き起こしている。本路線をバイパスとして整備することにより、これらの交通を円滑に処理し、都市機能の向上を図る。													
<b>事業の目的、必要性</b> 本路線を整備することにより、市内の慢性的な交通渋滞を解消し、また、現在、五条川により分断されている地区を結び地域の一体的発展を促すなど、都市機能の向上に大きく寄与するものである。													
H4年度事業化	H45年度都市計画決定 (H12年度変更)	H4年度用地着手	H10年度工事着手										
<b>全体事業費</b>	約19億円	<b>事業進捗率</b>	87.1%										
<b>計画交通量</b>	34,800台/日		<b>供用済延長</b> 0.22km										
<b>費用便益比</b> B/C	2.8	<b>総費用</b> 21億円 （事業費：21.2億円 維持管理費：0.1億円）	<b>総便益</b> 59億円 （走行時間短縮便益：55.9億円 走行費用減少便益：1.4億円 交通事故減少便益：1.7億円）										
			<b>基準年</b> 平成14年										
<b>事業の効果等</b> ・良好な環境の保全・形成（夜間騒音要請限度を超過している八剣地区の騒音レベルが低下される） ・その他（五条川により一体的発展が阻害されている地区を解消する）の他4項目													
<b>関係する地方公共団体等の意見</b> 一宮春日井線は、交通渋滞の解消、都市機能の向上等に重要な役割を果たすことが期待されており、大口町をはじめとする関係4市2町の首長で構成される尾北地区広域交通対策連絡協議会より整備事業の促進の要望（平成14年2月14日）を受けている。													
<b>事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等</b> 沿線にスーパーが出店し、歩行者自転車等の通行量が増加しており、路線整備の必要が増大している。													
<b>事業の進捗状況、残事業の内容等</b> 平成13年度中に用地買収を終え、残りの工事を平成14年度に完了し、平成15年3月末日の供用を目標としている。													
<b>事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等</b> 用地買収にあたり、地権者から代替地の要求を受けたが、提供者が少なく、その条件等の合意を得るまでに予想外の期間を要した。平成14年度中に工事を完了し、供用を予定している。													
<b>施設の構造や工法の変更等</b> なし													
<b>対応方針</b> 事業継続													
<b>事業概要図</b>													
			<table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <tr><th colspan="2">凡 例</th></tr> <tr><td>———</td><td>供用中</td></tr> <tr><td>———</td><td>事業中</td></tr> <tr><td>———</td><td>再評価箇所</td></tr> <tr><td>○○○</td><td>調査中</td></tr> </table>	凡 例		———	供用中	———	事業中	———	再評価箇所	○○○	調査中
凡 例													
———	供用中												
———	事業中												
———	再評価箇所												
○○○	調査中												
<table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <tr><td>計画交通量</td><td>34,800台/日</td></tr> <tr><td>推計所要時間</td><td>1分3秒</td></tr> <tr><td>[数値しない場合]</td><td>1分15秒</td></tr> </table>			計画交通量	34,800台/日	推計所要時間	1分3秒	[数値しない場合]	1分15秒					
計画交通量	34,800台/日												
推計所要時間	1分3秒												
[数値しない場合]	1分15秒												

再評価結果（平成14年度継続箇所）

事業名	ひがしろうじやなかはら 東総社中原線		事業区分	街路 (市道)	事業主体	総社市						
起終点	自：岡山県総社市三輪地内 至：岡山県総社市中原地内				延長	1 km						
<b>事業概要</b>												
本路線は、国道429号と国道486号を結ぶ市街地南部の東西幹線道路となり、朝夕の交通混雑が著しい国道180号、総社駅前線の交通緩和を図るものである。また、平成17年岡山国体（卓球・軟式野球）会場へのアクセス道路である。												
H4年度事業化		S41年度都市計画決定 (H3年度変更)		H4年度用地着手		H8年度工事着手						
全体事業費	約 73.5 億円		事業進捗率	88 %		供用済延長 0 km						
計画交通量	21,500台/日											
費用便益比	B/C	総費用		総便益	基準年 平成14年							
	3.3	71.01億円		231.71億円								
		事業費：70.81億円		走行時間短縮便益：197.24億円								
		維持管理費：0.20億円		走行費用減少便益：22.67億円								
				交通事故減少便益：11.79億円								
<b>事業の効果等</b>												
Ⅲ（２）良好な環境の保全・形成……………沿道まちづくりとの連携あり												
Ⅳ（１）道路の防災対策・危機管理の充実……………都道府県地域防災計画又は緊急輸送道路ネットワーク計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業五ヶ年計画に位置づけあり												
その他……………車線≧4												
<b>関係する地方公共団体等の意見</b>												
東総社中原線は、地域防災計画に位置づけがあると共に交通混雑の緩和等に重要な役割を果たすことが期待されることから、地元関係者及び周辺地域町内会より早期完成の強い要望を受けている。												
<b>事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等</b>												
総社駅南区画整理事業も併せて整備されている												
<b>事業の進捗状況、残事業の内容等</b>												
アンダー及び高架橋部を工事中であり、平成15年度で舗装工事を行う。												
<b>事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等</b>												
用地取得に難航していたが、現在は買収は完了し、残工事についても引き続き整備の促進を図っている。												
<b>施設の構造や工法の変更等</b>												
アンダー工事において、地下層に予想外の玉石があったため工法変更、薬液注入を行った。												
対応方針	今後、事業の整備を促進し、事業効果の早期発現に向けて努める。											
<b>事業概要図</b>												
<table border="1" style="float: right; margin-right: 20px;"> <tr> <td>計画交通量</td> <td>21,500台/日</td> </tr> <tr> <td>推定所要時間</td> <td>1.49分</td> </tr> <tr> <td>整備しない場合</td> <td>4.70分</td> </tr> </table>							計画交通量	21,500台/日	推定所要時間	1.49分	整備しない場合	4.70分
計画交通量	21,500台/日											
推定所要時間	1.49分											
整備しない場合	4.70分											

再評価結果（平成14年度継続箇所）

事業名 とみしろちゅうおう 豊見城中央線外1線		事業区分 街路 (一般県道)	事業主体 沖縄県
起終点 自：沖縄県豊見城村真玉橋 至：沖縄県那覇市古波蔵		延長 0.22km	
事業概要 国場川に架かる真玉橋を含む当該路線は、那覇市と豊見城村を結び豊見城村の骨格を形成する重要な幹線街路であるが、幅員が狭く、また、豊見城村のベッドタウン化による交通量の増加により交通渋滞が慢性化している状況となっている。豊見城中央線は交差点改良、道路拡幅に合わせて橋梁整備を行い、慢性化している交通渋滞の緩和と安全で快適な歩行者空間の形成を図るものである。			
H 4年度事業化	S 31年度都市計画決定 (H 4年度変更)	H 4年度用地着手	H 5年度工事着手
全体事業費 38億円		事業進捗率 91.2%	供用済延長 0km
計画交通量 26,600台/日			
費用便益比 B/C 2.2	総費用 93億円 (事業費：92.28億円 維持管理費：0.34億円)	総便益 201億円 (走行時間短縮便益：188.36億円 走行費用減少便益：10.81億円 交通事故減少便益：1.36億円)	基準年 平成14年
事業の効果等 I-(2)物流効率化の支援 現道を総重量25tの車両もしくはISO規格背高海上コンテナ輸送車が通行できない (3)中心市街地の活性化 中心市街地へ至る現道の混雑度が1.0以上 II-(1)都市圏の交通円滑化の推進 対象区間が第3次渋滞対策プログラムに位置付け有り			
関係する地方公共団体等の意見 豊見城中央線は郊外住宅地方面から那覇市の中心部へ向かう重要な路線であり、特に朝・夕の通勤、通学時の真玉橋交差点の交通混雑の緩和等に重要な役割をはたすことが期待されており、那覇市及び豊見城村より早期整備の要望を受けている。			
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 当該路線に接続する一般国道329号那覇東バイパスが平成11年8月に4車線で供用開始されたことから、そのバイパスと一般国道329号の現道を接続する当該道路の重要性がますます増加している。			
事業の進捗状況、残事業の内容等 整備率は91.2%となっており、用地補償対象は1件を残すのみであり、工事も道路の本体工事のみである。			
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等 真玉橋の架け替え工事で発見された遺構の取扱いについての検討に時間を要したこと等により長期化しているが、H13年度で用地買収を終了し平成14年度に供用予定である。			
施設の構造や工法の変更等			
対応方針 事業継続			
事業概要図			

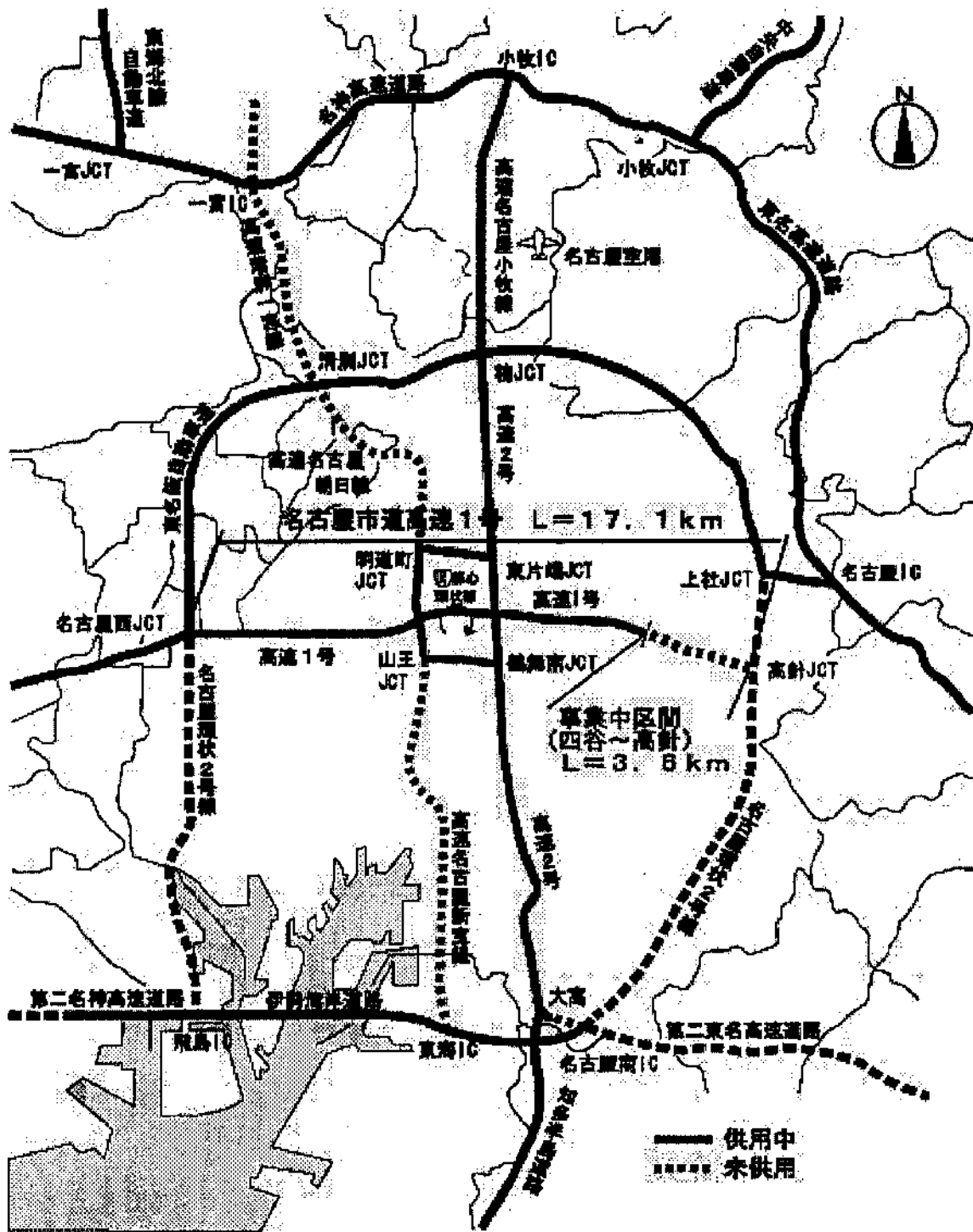


※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次における値を割引率を用いて基準年における価値に換算し累計したもの。

再評価結果（平成14年度継続箇所）

事業名	名古屋市道高速1号		事業区分	都市高速道路	事業主体	名古屋 高速道路公社
起終点	愛知県名古屋市中川区島井町～名古屋市名東区猪高町 (愛知県名古屋市千種区鏡池通～名古屋市名東区猪高町)*				延長	17.1 (3.6)*km
<b>事業概要</b>						
<p>高速1号線（延長17.1km）は、西は東名阪道の名古屋西JCTと接続し、東は高針JCTから名古屋環状2号線を経由し手東名高速道路名古屋ICと接続することにより名古屋圏の東西交通軸を形成し、名古屋圏の東西方向の自動車混雑の緩和に寄与する路線である。このうち、名古屋西JCT～四谷（13.5km）は平成13年6月までに供用しており、残りの四谷・高針間延長3.6km（トンネル区間2.8km、高架区間0.8km）について現在事業中である。</p>						
S52年度事業化 (H4年度事業化)*	S51年度都市計画決定 (H3年度都市計画決定)*		S53年度用地着手 (H4年度用地着手)*		S53年度工事着手 (H5年度工事着手)*	
全体事業費	5,388億円 (2,044億円)*		事業進捗率 (12年度末)	81% (50%)*	供用済延長	13.5km
計画交通量*	35,400台/日（H15年）					
費用便益比	B/C	総費用		総便益		基準年
	2.35	6,323億円 （事業費：5,388億円 維持管理費：935億円）		14,840億円 （走行時間短縮便益：13,304億円 走行費用減少便益：1,134億円 交通事故減少便益：402億円）		H12年
<b>事業の効果等</b>						
<p>高速1号線の事業中区間が整備されることにより以下の項目の効果、改善が図られる。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・都心から物流拠点である東名高速道路名古屋ICへのアクセスが改善される。</li> <li>・名古屋市東部地域の東西交通の円滑化の推進（渋滞対策プログラムに位置づけのある地点の渋滞緩和）</li> <li>・名古屋市周辺市町村との連携強化（所要時間の短縮）及び国際博覧会輸送計画路線の指定</li> </ul>						
<b>関係する地方公共団体等の意見</b>						
<p>愛知県及び名古屋市より、事業中区間の整備により名古屋環状2号線と一体となって機能する都市高速道路網が形成され、2005年日本国際博覧会の交通アクセスをも担う重要な道路であるため早期完成に向け事業の促進を図りたいとの意見を受けている。</p>						
<b>事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等</b>						
<p>事業採択時に比べ事業中区間に関連する周辺8市町村の人口増加（約12%）、市街化区域面積の増加（約8%）及び事業中区間に平行する7路線の交通量が増加（約4%）していることから、事業採択時に比べ事業の必要性は低下していない。</p> <p>（周辺8市町村：瀬戸市、尾張旭市、長久手町、日進市、三好町、東郷町、豊明市、豊田市） （平行7路線：東名阪道、名古屋瀬戸線、名古屋長久手線、鏡池通、国道153号、阿野名古屋線）</p>						
<b>事業の進捗状況、残事業の内容等</b>						
<ul style="list-style-type: none"> <li>・事業中区間のトンネル本体工事は掘削が完了し、覆工についても完了に近づいており、今後舗装工事、トンネルダクト工事等の付属工事を進める。</li> <li>・高架区間においては、一部用地買収に時間を要した区間を除き床版まで完了し、今後付属工事を進める。</li> </ul>						
<b>事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等</b>						
<p>トンネル区間においては、一部着手している舗装、トンネルダクト等の付属工事を本格的に進めるとともに、高架区間においても一部残っている桁架設、床版工事を進めるとともに14年度には付属工事を進める予定で、平成14年度に完成の見通しが立っている。</p>						
<b>施設の構造や工法の変更等</b>						
<p>トンネル区間において、換気断面の縮小や大量の掘削土の他工事への流用等コスト縮減を図ってきたが、今後の付属設備工事等においてもコスト縮減の検討し実施する予定である。</p>						
対応方針	事業継続					

事業概要図



注( )\*は事業中区分間である四谷・高針間を示す

事業進捗率は予算執行ベース

計画交通量は、名古屋市道高速1号の事業中区分間である四谷・高針間の1日当たりの断面交通量。

総費用、総便益とその内訳は、各年次における値を割引率を用いて基準年における価値に換算し累計したもの。