

平成13年度継続箇所 再評価結果

事業名 青森環状道路(国道7号)	事業区分 一般国道	事業主体	直轄
---------------------	--------------	------	----

起終点 自：青森県青森市大字荒川 至：青森県青森市大字平新田	延長 7.9 km
--------------------------------------	--------------

事業概要

国道7号は、新潟県新潟市と青森県青森市を結び、広域交流の促進及び沿線市町の連携強化を図る幹線道路である。

青森環状道路は、国道7号の交通混雑の緩和、東北縦貫自動車道八戸線青森中央ICへのアクセス向上、災害時の緊急輸送道路の確保を図り、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。

S49年度事業化	S49年度都市計画決定(H3年度策)	S50年度用地着手	S50年度工事着手
----------	--------------------	-----------	-----------

全体事業費	約150億円	事業進捗率	53%	供用済延長	4.5 km
-------	--------	-------	-----	-------	--------

再評価時の評価指標チェック項目例

- I-(3) 中心市街地の活性化……青森市市街地へ至る現道が混雑
- II-(1) 都市圏の交通円滑化……現道に主要渋滞ポイントである交差点が存在の推進(筒井交差点、荒川交差点)
- IV-(1) 道路の防災対策……緊急輸送道路ネットワーク計画に位置づけ(第1次)危機管理の充実

等

事業の進捗状況・事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

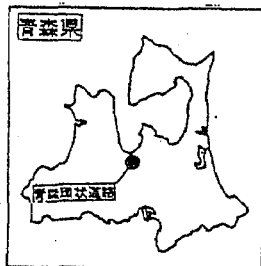
平成9年度までに、青森市大字荒川から青森市大字駒込までの延長4.5 kmの供用を図っている。

今後の見通し

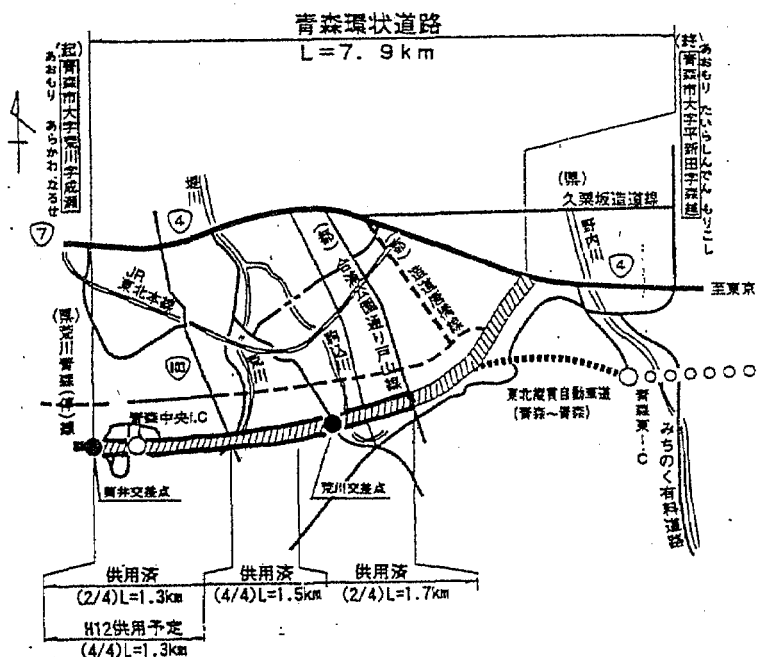
引き続き、用地買収及び工事の促進を図り、平成14年度の全線供用を目標。

対応方針 事業継続

事業概要図



凡	例
■	供用中
▨	事業中
▧	再評価箇所
▩	うち供用中
○	調査中
●	主要渋滞ポイント



平成13年度継続箇所 再評価結果

事業名	三陸縦貫自動車道 釜石山田道路(国道45号)	事業区分	一般国道	事業主体	直轄
-----	---------------------------	------	------	------	----

起終点	自：岩手県釜石市甲子町第13地割 至：岩手県下閉伊郡山田町船越	延長	23.0 km
-----	------------------------------------	----	---------

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。
 釜石山田道路は、三陸縦貫自動車道の一部区間を形成する道路であり、重要港湾釜石港へのアクセス向上、国道45号の渋滞緩和、災害時の緊急輸送道路の確保を図り、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。

H5年度事業化	H8年度都市計画決定(H一年度変更)	H13年度用地着手	H一年度工事着手
---------	--------------------	-----------	----------

全体事業費	約9.10億円	事業進捗率	3%	供用済延長	— km
-------	---------	-------	----	-------	------

費用便益比	B/C	1.5	総費用	829億円	総便益	1,250億円	基準年	H13
-------	-----	-----	-----	-------	-----	---------	-----	-----

再評価時の評価指標チェック項目例

- I-(2)物流の効率化の支援……………重要港湾釜石港とのアクセスが改善
- II-(1)都市圏の交通円滑化……………現道に主要渋滞ポイントである交差点が存在
の推進 (鶴住居交差点、五の橋交差点)
- IV-(1)道路の防災対策……………現道に震災点検要対策箇所が存在(水塩大橋、波板大橋)
危機管理の充実 現道に防災点検要対策箇所が存在

等

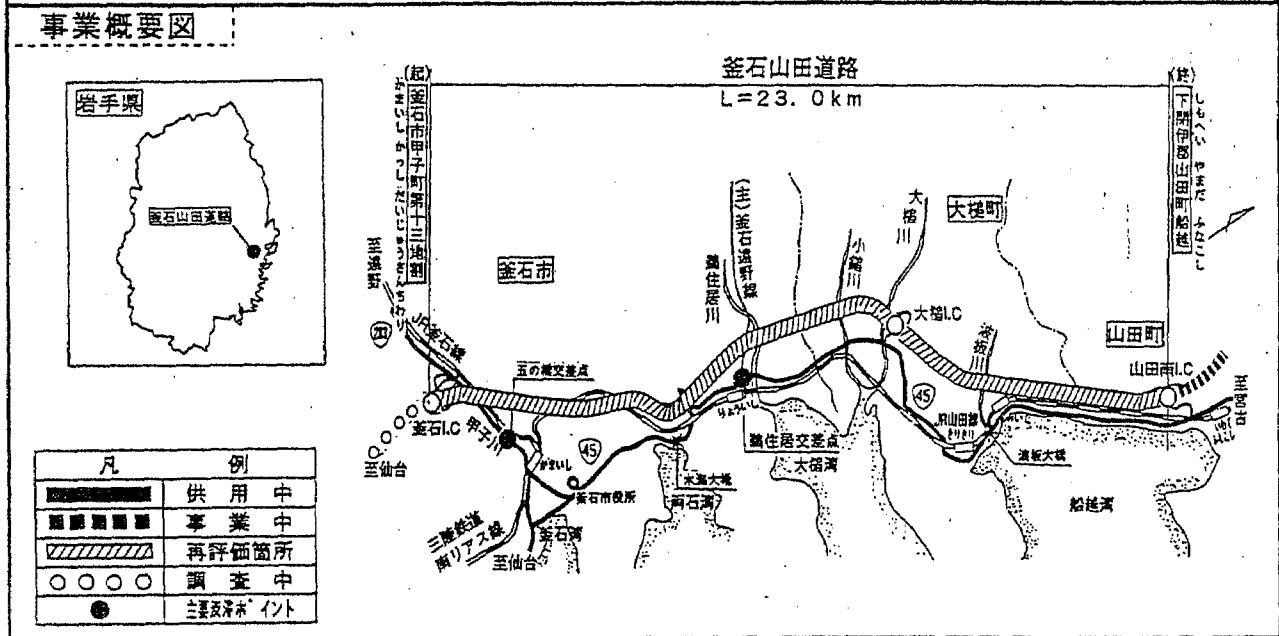
事業の進捗状況・事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

計画延長が長く、三陸地域特有の地形よりトンネル・橋梁等構造物が多いことから、早期部分供用に向けた事業優先区間の検討、他事業調整に時間を要している。

今後の見通し

引き続き調査・設計の促進を図り、平成13年度に用地買収着手を図る予定である。

対応方針 事業継続



平成13年度継続箇所 再評価結果

事業名	とうかいかんじょう 東海環状自動車道 北勢～四日市（国道475号）		事業区分	一般国道	事業主体	直轄	
起終点	自：三重県員弁郡北勢町大字阿下喜 至：三重県四日市市北山町				延長	14.4 km	
事業概要 東海環状自動車道は、第二東名・名神高速道路と一体となって名古屋都市圏の環状道路を形成し、広域交流の促進及び沿線市町村の連携強化を図る、延長約160kmの高規格幹線道路である。 北勢～四日市市間は、東海環状自動車道の一部を構成するとともに、三重県北勢地域の活性化に大きく寄与するものである。							
H2年度事業化	H3年度都市計画決定（H1年度変更）		H5年頃用地着手		H9年頃工事着手		
全体事業費	約1,300億円	事業進捗率	17%	供用済延長	— km		
費用便益比	B/C 1.5	総費用	1,090億円	総便益	1,680億円	基準年	H13
再評価時の評価指標チェック項目例 I－(2)物流の効率化の支援・・・重要港湾四日市港とのアクセスが改善 II－(1)都市圏の交通円滑化・・・名古屋都市圏環状道路の一部を形成の推進 II－(3)地域作りの支援・・・拠点開発プロジェクトを支援 （三重ハイテクプラネット21）等							
事業の進捗状況・事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 一部用地買収が難航し、時間を要している。							
今後の見通し 引き続き、用地買収及び工事を推進し、平成10年代後半頃の部分供用を目標。							
対応方針	事業継続						
事業概要図 							

平成13年度継続箇所 再評価結果

事業名	洛南連絡道路 洛南道路（国道1号）	事業区分	一般国道	事業主体	直轄
起終点	自：京都府京都市伏見区横大路下三栖 至：京都府久世郡久御山町森			延長	3.3 km

事業概要

洛南連絡道路は、京都市と大阪市を結ぶ京阪断面に幹線道路が不足していることによる国道1号の慢性的な交通渋滞の緩和、交通安全の確保等を図ることを目的とした京都市から京都府久世郡久御山町に至る延長約2 kmの地域高規格道路である。

洛南道路は、地域高規格道路洛南連絡道路の一部を構成する道路であり、国道1号京阪断面の交通混雑緩和、交通安全の確保及び災害時の緊急輸送路の確保を行うとともに、地域高規格道路第二京阪道路等と一体となって、広域交通ネットワークを形成し、広域交流の促進及び京都南部地域の活性化に大きく寄与するものである。

S61年度事業化	S60年度都市計画決定（H元年度変更）	S62年度用地着手	H元年度工事着手				
全体事業費	約810億円	事業進捗率	64%	供用済延長	- km		
費用便益比	B/C 2.1	総費用	923億円	総便益	1,910億円	基準年	H13

再評価時の評価指標チェック項目例

- I - (1) 地域の競争条件確保のための幹線道路網の構築 …… 地域高規格道路洛南連絡道路の一部を形成
- 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（横大路交差点）
- II - (2) 地域・都市の基盤の形成 …… 市街地再開発の計画あり（伏見西部第三地区土地区画整理事業）

事業の進捗状況・事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

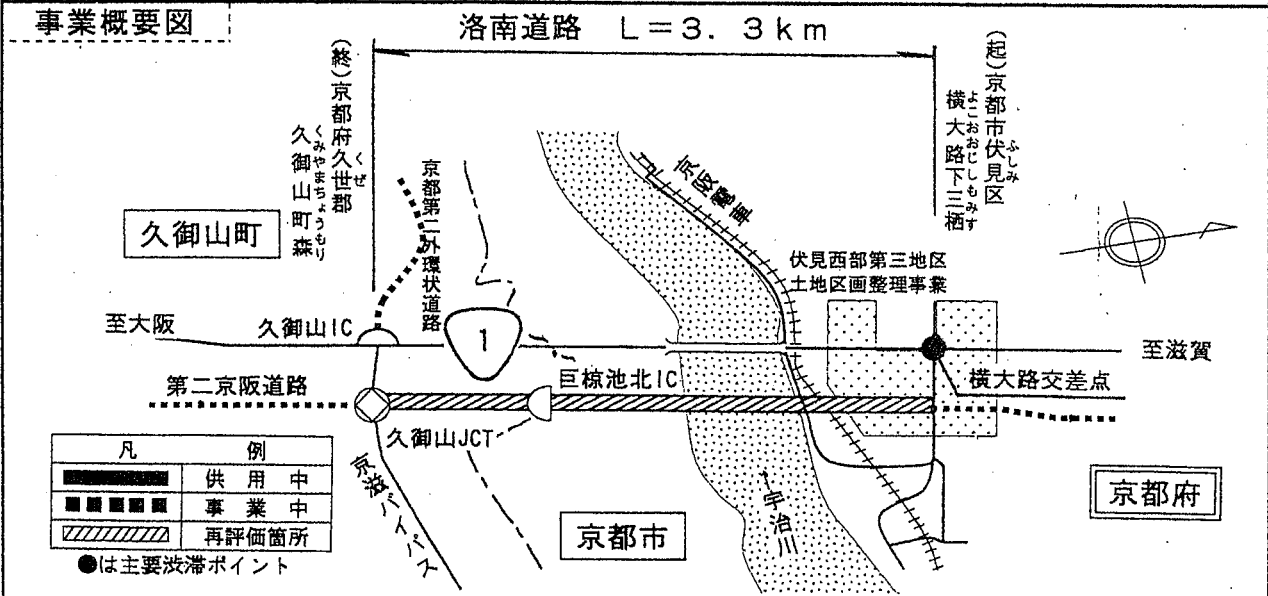
現道の交通量は約8万台/日であり、主要渋滞ポイントに位置付けられた交差点が存在し、慢性的な交通混雑を起こしている。
地元協議、用地買収に時間を要したが、用地買収については完了。

今後の見通し

用地買収は完了しており、引き続き工事を促進することにより、今五箇年計画内の供用を目標。

対応方針 事業継続

事業概要図



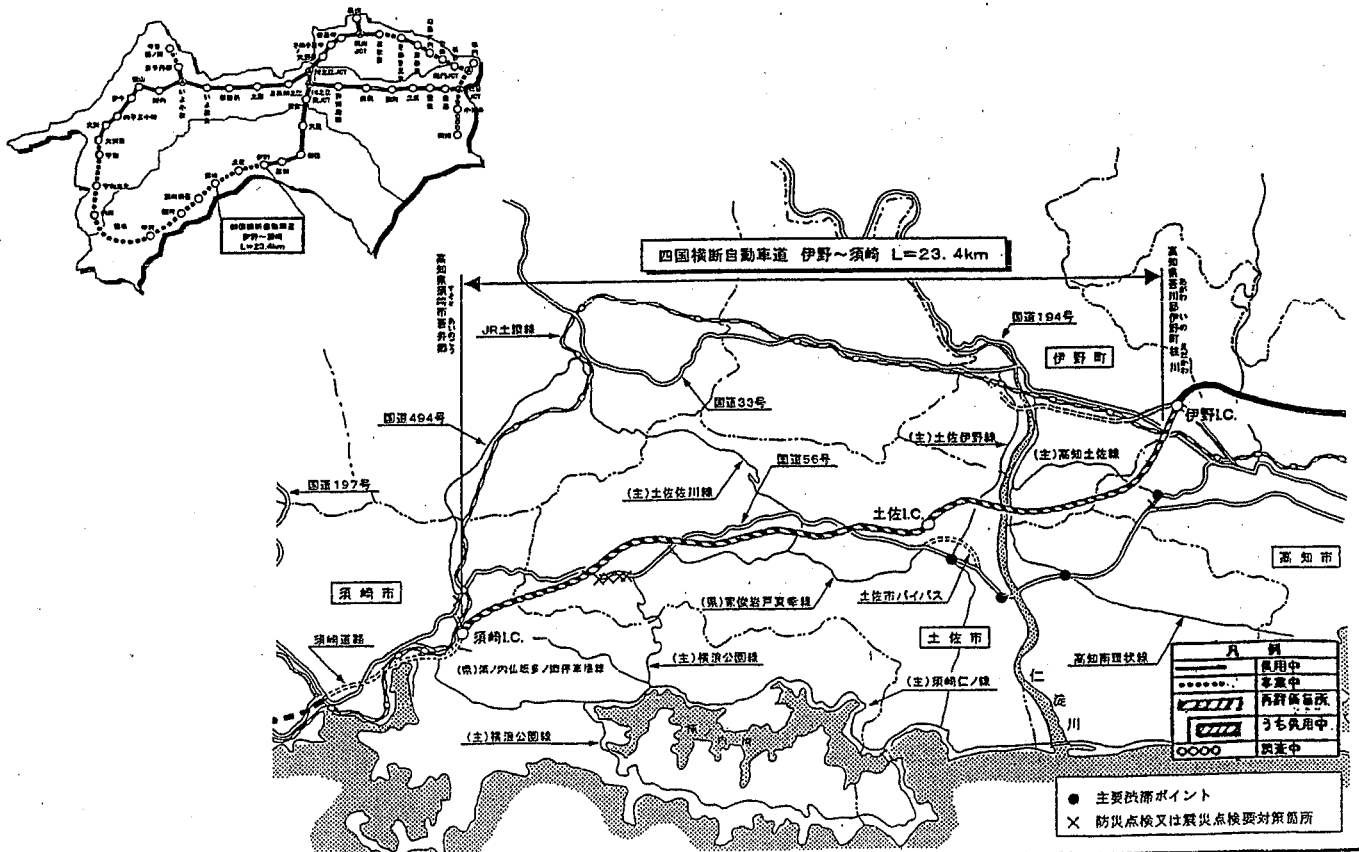
平成13年度継続箇所 再評価結果

事業名	南九州西回り自動車道 日奈久芦北道路（国道3号）		事業区分	一般国道	事業主体	直轄						
起終点	自：熊本県八代市日奈久下西町 至：熊本県葦北郡芦北町花岡		延長	16.8 km								
事業概要												
<p>南九州西回り自動車道は、熊本県八代市を起点とし、水俣市、川内市等をを經由し鹿児島市に至る延長140kmの一般国道の自動車専用道路である。</p> <p>日奈久芦北道路は、南九州西回り自動車道を構成する一区間であり、国道3号の交通混雑を緩和するとともに、広域交通を促進することにより、地域の活性化に大きく寄与するものである。</p>												
H3年度事業化	H一年度都市計画決定（H一年度変更）		H7年頃用地着手	H10年頃工事着手								
全体事業費	約920億円	事業進捗率	10%	供用済延長	- km							
費用便益比	B/C 2.2	総費用	881億円	総便益	1,913億円	基準年 H13						
再評価時の評価指標チェック項目例												
<p>Ⅱ-（3）地域づくりの支援……………八代芦北新地方生活圏と川北薩・串木野心地方生活圏の移動に相当時間を要する ……………広域プロジェクトを支援（水俣・芦北地域振興計画）</p> <p>Ⅳ-（1）道路の防災対策……………現道に防災、震災点検要対策箇所が存在 ・危機管理の充実……………（防災箇所9箇所、震災箇所7箇所） 等</p>												
事業の進捗状況・事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等												
急峻な地形を通過するため、構造物等の調査、設計に時間を要している。												
今後の見通し												
引き続き、整備を促進し、平成10年代後半頃の全線暫定供用を目標。												
対応方針	事業継続											
事業概要図												
<p>日奈久芦北道路 L=16.8km</p> <p>至 熊本 八代市日奈久下西町</p> <p>八代市</p> <p>芦北町</p> <p>至 熊本 八代日奈久道路</p> <p>日奈久IC</p> <p>JR鹿児島本線</p> <p>田浦町</p> <p>田浦IC</p> <p>田浦港</p> <p>至 葦北郡芦北町花岡</p> <p>芦北IC</p> <p>芦北出水道路</p> <p>至 鹿児島</p> <p>八代海</p> <p>佐敷川</p> <p>佐敷港</p> <p>凡例</p> <table border="1"> <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> </table>							———	供用中	-----	事業中	///////	再評価箇所
———	供用中											
-----	事業中											
///////	再評価箇所											

平成13年度継続箇所 再評価結果

事業名	四国横断自動車道 伊野～須崎	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：高知県香川郡伊野町枝川 至：高知県須崎市吾井郷	延長	23.4km		
事業概要					
四国縦貫自動車道と一体となって、四国4県を結ぶ広域的なネットワークを形成し、産業・経済・文化の発展を支援する路線である。					
H3年度事業化		H-年度都市計画決定(H-年度変更)		H6年度頃用地着手	
H7年度頃工事着手					
全体事業費	約1,010億円	事業進捗率	67%	供用延長	0km
費用便益比	B/C 2.2	総費用	1,603億円	総便益	3,475億円
基準年		H13			
再評価時の評価指標チェック項目例					
I-(2) 物流効率化の支援	...	高知空港、高知港、須崎港へのアクセスが向上			
II-(1) 都市圏の交通円滑化の推進	...	並行区間に主要渋滞ポイントである交差点が存在(4箇所)			
II-(3) 地域づくりの支援	...	高幡地方生活圏(中心都市:須崎市)と中央地方生活圏(中心都市:高知市)間の時間短縮(約55分→約40分:短縮率27%)が図られる。			
IV-(1) 道路の防災対策・危機管理の充実	...	大規模プロジェクトを支援(高知国体) 並行区間に防災点検又は震災点検要対策箇所がある (落橋防止装置補強、橋脚補強等の必要な橋梁4橋、落石崩壊等の可能性が危惧される斜面3箇所)			
事業の進捗状況・事業採択時より再評価実施時期までの周辺環境変化等					
用地買収をほぼ完了。全線にわたり工事展開中。平成10年3月に隣接する南国IC～伊野IC間を供用している。高知県をはじめ関係各市町村で構成する『四国横断自動車道高知県建設促進期成会』から早期完成の強い要望を受けている。					
今後の見通し	引続き新道路整備五箇年計画内の供用に向けて事業の促進を図る。				
対応方針	事業継続				

事業概要図



平成13年度継続箇所 再評価結果

事業名	みごろ 見頃バイパス（国道459号）		事業区分	一般国道	事業主体	福島県
起終点	自：福島県耶麻郡山都町一川 至：福島県喜多方市上三宮町大字吉川				延長	3.8 km
<p>事業概要</p> <p>国道459号は新潟県新潟市と福島県双葉郡双葉町を結び、広域交流の促進及び沿線市町村の連携強化を図る幹線道路である。</p> <p>見頃バイパスは、山都町と喜多方市間の冬期交通不能区間と幅員狭小、線形不良区間、危険箇所の解消を図り、沿線市町村の連携強化さらには開発支援等沿線地域の地域振興を図ることにより、地域の活性化に大きく寄与するものである。</p>						
H3年度事業化	H一年度都市計画決定（H一年度変更）	H3年頃用地着手	H3年頃工事着手			
全体事業費	約 37 億円	事業進捗率	66 %	供用済延長	1.9 km	
<p>再評価時の評価指標チェック項目例</p> <p>I - (2) 物流の効率化の支援 現道を総重量25t車両が通行できない</p> <p>II - (3) 地域づくりの支援 現道に冬期通行不能区間が存在</p> <p>IV - (1) 道路の防災対策・ 危機管理の充実 現道に防災点検要対策箇所が存在</p> <p style="text-align: right;">等</p>						
<p>事業の進捗状況・事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等</p> <p>平成11年3月までに延長1.9kmを部分供用している。</p>						
<p>今後の見通し</p> <p>引き続き、改良、橋梁、舗装工事を推進し、平成10年代後半の全線供用を目標</p>						
対応方針	事業継続					
<p>事業概要図</p>						

平成13年度継続箇所 再評価結果

事業名	えきみなみ 駅南バイパス (国道353号)	事業区分	一般国道	事業主体	群馬県
起終点	自：群馬県吾妻郡中之条町伊勢町 至：群馬県吾妻郡中之条町中之条町	延長	2.3	km	
<p>事業概要</p> <p>一般国道353号は、群馬県桐生市を起点として新潟県湯沢町を経て、柏崎市に至る延長約206kmの幹線道路である。</p> <p>駅南バイパスは、一般国道353号中之条町中心市街地の交通混雑の解消を目的とした中之条町伊勢町から同町中之条町に至る延長2.3kmの2車線道路である。</p>					
H3年度事業化	H3年度都市計画決定(H1年度変更)	H3年頃用地着手	H7年頃工事着手		
全体事業費	約 44億円	事業進捗率	93%	供用済延長	1.5km
<p>再評価時の評価指標チェック項目例</p> <p>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(伊勢町下交差点)</p> <p>Ⅱ-(2) 地域・都市の基盤の形成……市街地再開発の計画あり(中之条町駅南土地区画整理事業)</p> <p>Ⅱ-(3) 地域づくりの支援……地域連携プロジェクトを支援(ぐんまりフレッシュ高原リゾート構想)等</p>					
<p>事業の進捗状況・事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等</p> <p>・地権者・関係機関との調整が完了し、現在用地買収及び工事を促進中である。</p> <p>・平成11年度までに、一般県道植栗伊勢線から一般国道145号の間(L=1.5Km 2/2車線)を部分供用済み。</p>					
<p>今後の見通し</p> <p>引き続き、未供用区間L=0.8kmの工事を促進中。平成14年度頃の全線供用を目標。(2/2車線)</p>					
対応方針	事業継続				
<p>事業概要図</p> <p>The map illustrates the station bypass project. It shows the route from Ise (伊勢町) to Nakanojo (中之条町). Key features include: - Existing roads: 353 (国道), 145 (国道), and 353 (国道). - Bypass sections: A section of 1.5km is already completed (供用済), and a section of 0.8km is currently under construction (事業中). The total bypass length is 2.3km (L=2.3km). - Key locations: Ise (伊勢町), Nakanojo Station (中之条駅), and Nakanojo (中之条町). - Landmarks: 至四万温泉, 至長野原・草津, 至沼田, 至波川. - A legend (凡例) defines symbols for '供用中' (under use), '再評価箇所' (re-evaluation area), 'うち供用中' (partially under use), and '主要渋滞ポイント' (main congestion point). - A note mentions '中之条町駅南区画整理事業' (Nakanojo Station South District Reorganization Project).</p>					

平成12年度継続箇所 再評価結果

事業名	よなご 米子バイパス (国道180号)	事業区分	一般国道	事業主体	鳥取県								
起終点	自：鳥取県西伯郡西伯町西町 至：鳥取県米子市陰田町	延長	3.7km										
事業概要													
<p>国道180号は、岡山県岡山市から鳥根県松江市に至る幹線道路であり、沿線市町村の連携を強化する重要な路線である。</p> <p>米子バイパスは、国道180号の主要渋滞ポイント三吉橋交差点の交通混雑を緩和するとともに、山陰自動車道米子道路の米子西ICを結ぶことにより、地域の活性化に大きく寄与するものである。</p>													
S61年度事業化	H一年度都市計画決定(H一年度変更)	S61年頃用地着手	S63年頃工事着手										
全体事業費	約 84億円	事業進捗率	83%	供用済延長	2.0km								
再評価時の評価指標チェック項目例													
<p>I - (3) 中心市街地の活性化 ……米子市中心市街地へ至る現道が混雑</p> <p>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(美吉橋交差点)</p> <p>II - (3) 地域づくりの支援 ……拠点開発プロジェクトを支援(米子コンベンションセンター)</p> <p>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1次)</p>													
事業の進捗状況・事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等													
これまでに延長約2.0kmを部分供用。													
今後の見通し													
引き続き、整備を促進し、平成14年頃の全線供用を目標。													
対応方針	事業継続												
事業概要図													
<p>米子バイパス L=3.7km</p> <p>供用中 L=2.0km</p> <p>西伯郡西町 西町 米子市 陰田町 米子西IC 美吉橋交差点 米子市 至鳥取市</p> <p>岡山県 鳥根県 鳥取県</p> <p>至岡山市 至松江市</p> <p>米子環状線 (一)米子環状線</p> <p>米子駅 奥谷</p> <p>凡例</p> <table border="1"> <tr> <td>——</td> <td>供用中</td> </tr> <tr> <td>////</td> <td>再評価箇所</td> </tr> <tr> <td>▨</td> <td>うち供用中</td> </tr> <tr> <td>●</td> <td>渋滞ポイント</td> </tr> </table>						——	供用中	////	再評価箇所	▨	うち供用中	●	渋滞ポイント
——	供用中												
////	再評価箇所												
▨	うち供用中												
●	渋滞ポイント												

平成13年度継続箇所 再評価結果

事業名	熊本天草幹線道路 松島バイパス (国道324号)	事業区分	一般国道	事業主体	熊本県
起終点	自：熊本県天草郡松島町今泉 至：熊本県天草郡松島町合津	延長	3.3		km

事業概要

熊本天草幹線道路は、熊本市を起点とし、宇土市、松島町等を経由し本渡市に至る延長約70kmの地域高規格道路である。
松島バイパスは、熊本天草幹線道路の一部を構成し、国道324号の交通混雑を緩和するとともに、広域交流の促進及び地域の活性化に大きく寄与するものである。

H3年度事業化	H1年度都市計画決定(H1年度変更)	H5年頃用地着手	H5年頃工事着手				
全体事業費	約300億円	事業進捗率	97%	供用済延長	— km		
費用便益比	B/C 4.8	総費用	327 億円	総便益	1,560 億円	基準年	H12

再評価時の評価指標チェック項目例

- I - (1) 地域の条件確保のための……地域高規格道路熊本天草幹線道路の一部を形成
幹線道路網の構築
- I - (2) 物流の効率化の支援 ……重要港湾三角港とのアクセスが改善
- I - (3) 中心市街地への活性化 ……中心市街地へ至る現道が混雑
- II - (3) 地域づくりの支援 ……地域開発プロジェクトを支援
(天草海洋リゾート基地建設構想)
- 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1次)

事業の進捗状況・事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

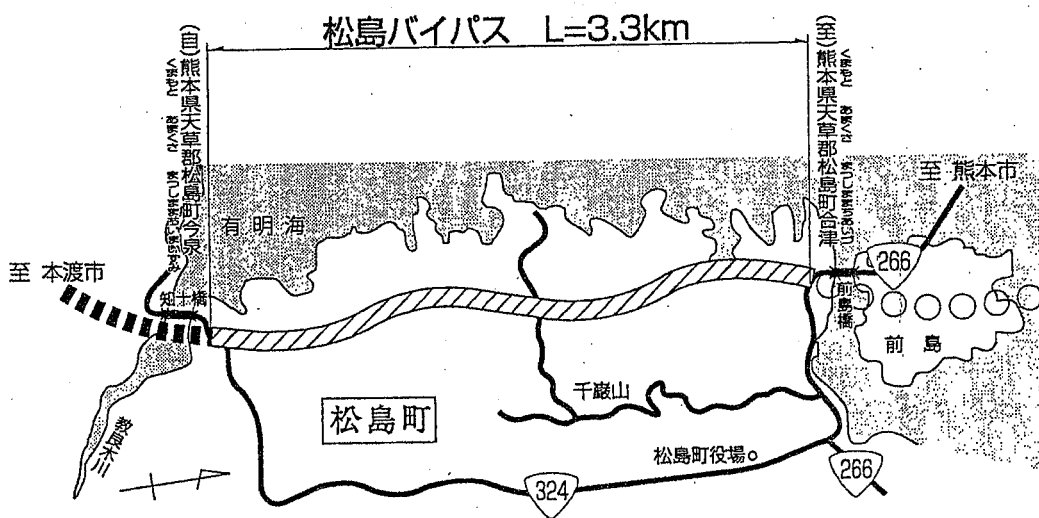
用地買収が難航し、長期間を要した。

今後の見通し

引き続き、工事を推進し、平成13年度末の供用を目標。

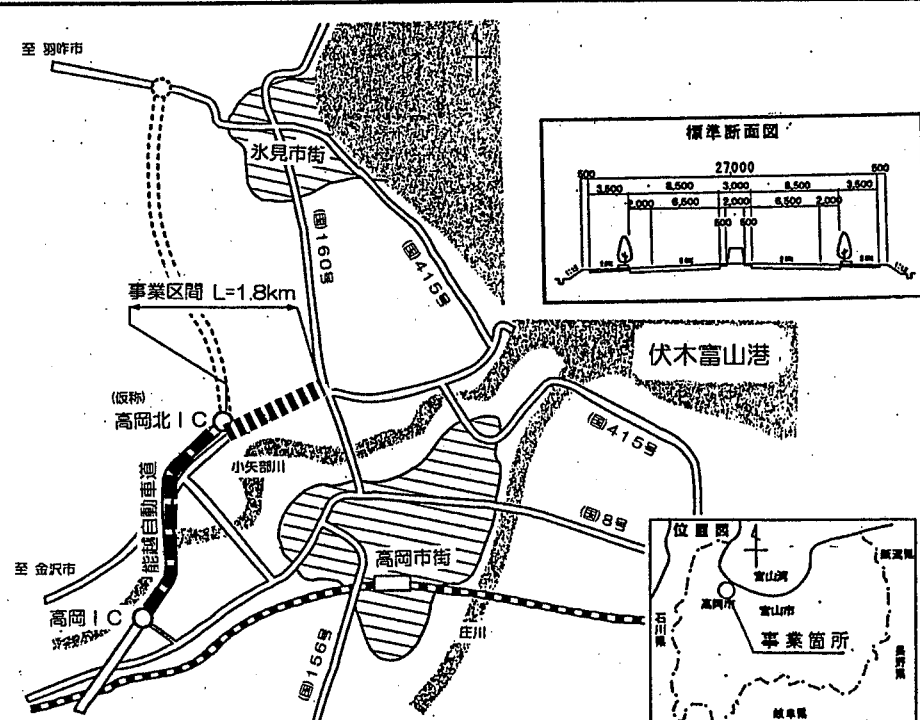
対応方針 事業継続

事業概要図



凡	例
■■■■■■	供用中
■■■■■■	事業中
//////	再評価箇所
○○○○	調査中

平成13年度継続箇所 再評価結果

事業名	おやべふしきこう 主要地方道小矢部伏木港線		事業区分	地方道	事業主体	富山県
起終点	たかおかしいかり たかおかしもりやま 高岡市五十里～高岡市守山				延長	1.8 km
事業概要 主要地方道小矢部伏木港線は、小矢部市を起点として特定重要港湾である伏木富山港へ至る延長23.4kmの幹線道路である。 本事業区間は、平成10年代半ばに供用開始を目指している能越自動車道・高岡北ICから国道160号に直結する道路として重要な区間であるが、狭隘で渋滞が著しく交通のネックとなっている。高岡北IC完成時には、交通量が増加し、渋滞が悪化することが予想されるため、平成3年度から延長1.8kmの4車線バイパス整備に着手したところである。						
H3年度事業化	H元年度都市計画決定(H年度変更)		H5年頃用地着手		H5年頃工事着手	
全体事業費	約52億円	事業進捗率	83%	供用済延長	1.1km	
再評価時の評価指標チェック項目例 ・物流の効率化の支援（伏木富山港から高岡北ICまでのアクセス改善） ・都市圏の交通円滑化の推進（第3次渋滞対策プログラムに位置付け） などの他5項目						
事業の進捗状況・事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 事業区間内の埋蔵文化財の規模が当初の想定以上であったため調査に時間を要したが、平成12年3月に全て終了し、その後は平成12年6月にL=1.1kmを暫定2車線で部分供用するなど事業は順調に進捗している。						
今後の見通し 平成12年度までに概ね用地買収が完了しており、能越自動車道・高岡北IC供用に間に合わせるべく事業を完了させる予定である。						
対応方針	事業継続					
事業概要図  <p>The map shows the project route (L=1.8km) connecting Toyabe and Fushiki Port. Key features include the Toyabe Interchange (高岡北IC), the Fushiki Port (伏木富山港), and the Toyabe Interchange (高岡IC). The route follows National Route 160 (国道160号) and National Route 8 (国道8号). A standard cross-section diagram (標準断面図) shows a 27,000mm wide road with 4 lanes and shoulders. A location map (位置図) shows the project area within the Toyabe region of Toyama Prefecture.</p>						

平成13年度継続箇所 再評価結果

事業名	たけとよおおぶ 一般県道 武豊大府自転車道線	事業区分	自転車道	事業主体	愛知県
起終点	自：愛知県知多郡武豊町字嶋田 至：愛知県大府市吉田町	延長	31.1km		

事業概要

本路線は、自転車利用の増大に対処して、交通安全を確保しあわせて国民の心身の健全な発達に資することを目的とした、知多郡武豊町と大府市を結ぶ延長31.1kmの知多半島を縦断する自転車道である。

健康と長寿の国際的な拠点となる「愛知健康の森」をはじめ、文化施設、公園等を結ぶもので愛知用水や河川堤防及び自動車専用道路沿いを有効に活用し、平成3年度より整備を進めている。

H3年度事業化	H3年頃用地着手	H6年頃工事着手
---------	----------	----------

全体事業費	約 86 億円	事業進捗率	62.9%	供用済延長	10.9km
-------	---------	-------	-------	-------	--------

再評価時の評価指標チェック項目例

- ・地域づくりの支援 2以上の市町村にまたがる主要地と密接な関係にある。
- ・安全な生活環境の確保 自動車交通量が1000台/12h以上で自転車と自動車混在
- ・良好な環境保全の保全 心身の健全な発展に資するため、自然に触れあうことができ、
- ・形成 形成
- ・その他 延長が20kmを超える

事業の進捗状況・事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

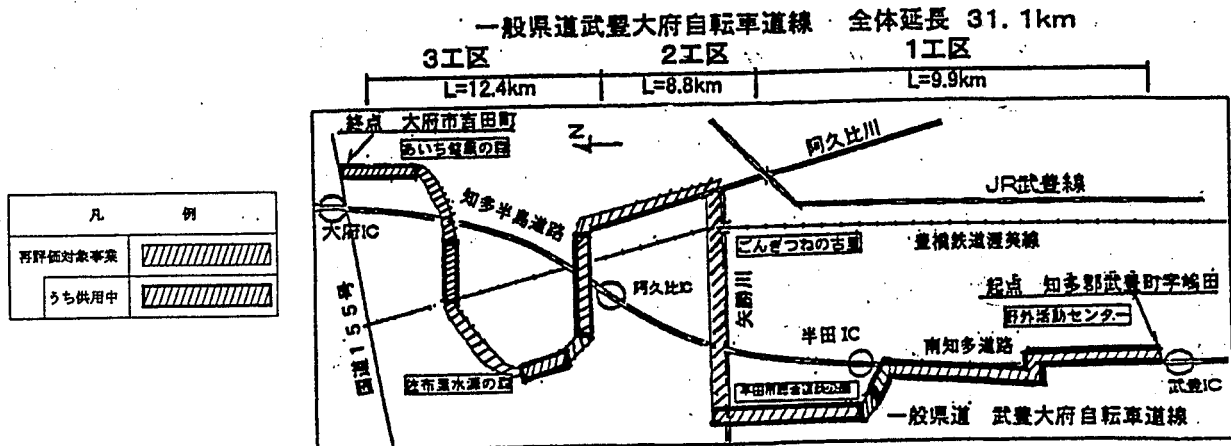
平成3年度の事業着手以来鋭意事業の進捗に努め、平成11年度において約10.9km完成している。
総延長が31.1kmに渡る大規模自転車道であり、長期間にわたる計画的な整備を必要とし未だ完成に至っていない。

今後の見通し

当自転車道は、全体工区を3工区に分け事業進捗を図っている。このうち1工区については、自動車専用道路である南知多道路と併設しており、平成11年度に概成している。河川堤防を利用した2工区については、平成10年度より自転車道整備に着手して平成12年度より本格的な事業展開をしており、次期5箇年計画内での供用を予定している。また、3工区については、平成4年度より交通安全事業により自転車歩行者道の整備を進めており、早期完成に向け、鋭意事業進捗に努めている。

対応方針 事業継続

事業概要図



平成13年度継続箇所 再評価結果

事業名	きょうえいばしどおり 共栄橋通	事業区分	街路	事業主体	北海道
起終点	自：北海道釧路市愛国東1丁目 至：北海道釧路町桂3丁目			延長	0.6 Km
工事概要 当路線は、釧路市北部の住宅地区及び隣接都市と当市の市街地中心部を接続する幹線道路である。 現道は、幅員狭小で歩道もなく、交通量が増加しており渋滞が発生しているため、当路線の整備により、良好な都市環境の形成や都市内交通の円滑化を図るものである。					
全体工事費	約32億円	事業進捗率	95%	供用済延長	0.3 km
再評価時の評価指数チェック項目例 I-(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・・・現道の混雑時旅行速度が20km/h未満。 III-(1) 安全な生活環境の確保・・・住居系地区内の2車線以上の道路で車椅子が通交できない。 その他・・・車線≧4等					
事業の進捗状況・事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 当初区間260mについては、平成3年度に事業着手し、平成8年度の完成を目指して事業を進めていたが、一部用地交渉が難航したため、平成9年度の完成となった。また、当初区間の完成の目途がついたため、平成9年度に追加区間290mの事業採択を受け、着手した。 工事進捗率約8割、用地補償進捗率約10割（H12末事業費ベース）					
今後の見通し 当初区間については、平成9年度に完了しており、残る追加区間についても事業に支障をきたす課題もないことから平成14年度に供用予定である。					
対応方針	事業継続				
事業概要図					

平成13年度継続箇所 再評価結果

事業名	都市計画道路3・4・2号 西滝新城線	事業区分	街路	事業主体	青森県
起終点	自：青森県青森市大字三内字稲元 至：青森県青森市大字石江字岡部	延長	0.46 Km		

工事概要

本路線は、国道7号を通り青森市の中心市街地と市西部地域をアクセスする4車線の主要幹線道路である。

現道は、旧国道7号(2車線)で従来より交通量が多かったことに加え、近年西部地域の住宅開発の進展に伴う発生交通量の増加により、特に朝夕の通勤通学時には慢性的な交通渋滞を引き起こしている。さらに、現歩道幅員が1m程度と狭く、通勤通学には非常に危険な状況であることから本路線の早期完成が求められている。

全体工事費	約 28.6 億円	事業進捗率	91.3 %	供用済延長	0.38 km
-------	-----------	-------	--------	-------	---------

費用便益比 B/C	3.70	総費用	33.5 億円	総便益	124.2 億円	基準年	H11
-----------	------	-----	---------	-----	----------	-----	-----

再評価時の評価指数チェック項目例

- ・物流効率化の支援
- ・地域づくりの支援
- ・安全な生活環境の確保
- ・その他(車線数≥4)

事業の進捗状況・事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

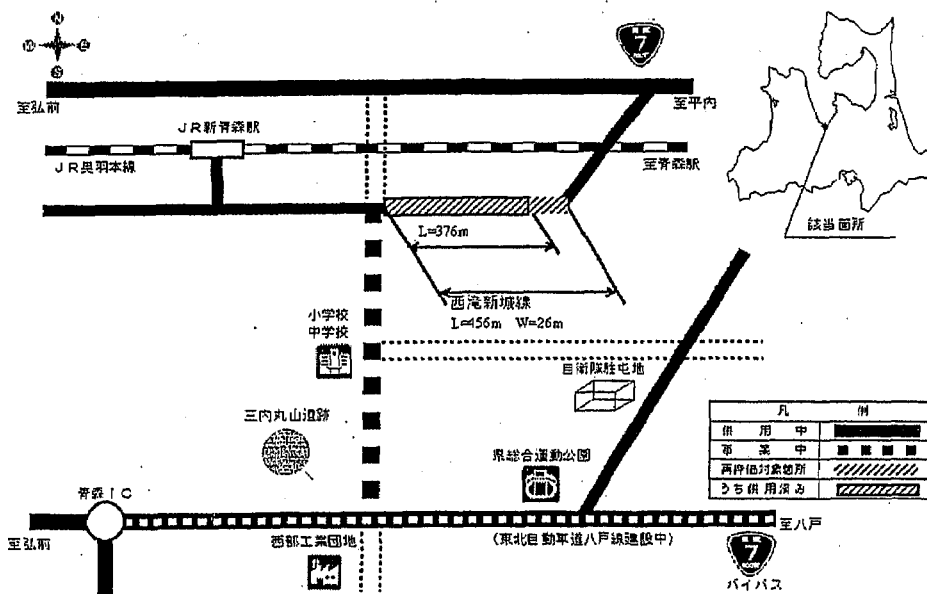
用地買収及び移転補償については、平成12年度に完了予定であり、工事については、平成13年度に残区間の80mを着手し、完成供用を目標としている。周辺環境変化については特になし。

今後の見通し

難航していた地権者の同意は得られたものの、移転工法の選択・移転先適地の選定にさらに不測の日数を要したことから、残補償物件については平成12年度移転の予定であり、平成13年度残工事を実施する予定である。

対応方針 事業継続

事業概要図



平成13年度継続箇所 再評価結果

事業名	(都) 与野大宮大通線	事業区分	街路	事業主体	埼玉県
起終点	自：埼玉県与野市円阿弥 至：埼玉県与野市上落合	延長	1.58 Km		
<p>工事概要</p> <p>高速大宮線と併設される本路線は、新大宮バイパスと国道17号を結ぶ主要幹線道路であり、東西交通の強化を図るとともに、さいたま新都心に起因して発生する交通等に対応した安全で円滑な交通を確保することを目的としている。 さいたま新都心の広域的な都市機能を支える幹線道路であり、アクセス機能はもとより、周辺道路網の強化に資する必要不可欠な都市基盤である。</p>					
全体工事費	約710億円	事業進捗率	91%	供用済延長	1.58 km
費用便益比 B/C	2.59	総費用	730億円	総便益	1,893億円
				基準年	H11
<p>再評価時の評価指数チェック項目例</p> <ul style="list-style-type: none"> ┆ (2) 羽田空港及び成田空港へのアクセスが改善される。 ┆ (2) 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) 中心市街地へ至る現道の混雑度が1.0以上。 ┆ (3) 中心市街地内(商業系用途)で行う事業である。 					
<p>事業の進捗状況・事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等</p> <p>用地買収については100%契約が完了しており、大規模物件の移転が平成13年5月末で確定した。</p>					
<p>今後の見通し</p> <p>昨年度の事業再評価の結果、継続事業となった首都高速大宮線と同時施行であり、平成16年度の完成を目指す。</p>					
対応方針	事業継続				
<p>事業概要図</p>					

平成13年度継続箇所 再評価結果

事業名	だいもんさんろくせん 大門三六線	事業区分	街路	事業主体	北九州市
起終点	自：こくらきたくたてまち 小倉北区堅町一丁目 至：こくらきたくあたご 小倉北区愛宕二丁目	延長	0.9	Km	

工事概要

都市計画道路大門三六線は、小倉北区堅町一丁目から戸畑区小芝三丁目に至る延長3,820mの幹線道路である。
このうち、本事業は、北九州市保健所交差点から、JR日豊本線をオーバーで越え、小倉高校前交差点までの880mを4車線で整備を行うものである。
この整備により、戸畑方面から小倉都心部へ流入する車両の分散化を図るなど、都心部の円滑な交通処理を推進するものである。

全体工事費	約 99 億円	事業進捗率	91 %	供用済延長	0.4 km
-------	---------	-------	------	-------	--------

再評価時の評価指数チェック項目例

- I - (3) 中心市街地の活性化・・・中心市街地内で行う事業である。
- II - (1) 都市圏の交通円滑化の推進・・・公共交通機関の利用の促進に資する。
- (3) 地域づくりの支援・・・拠点開発プロジェクトを支援する。
- その他・・・車線数 \geq 4

事業の進捗状況・事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

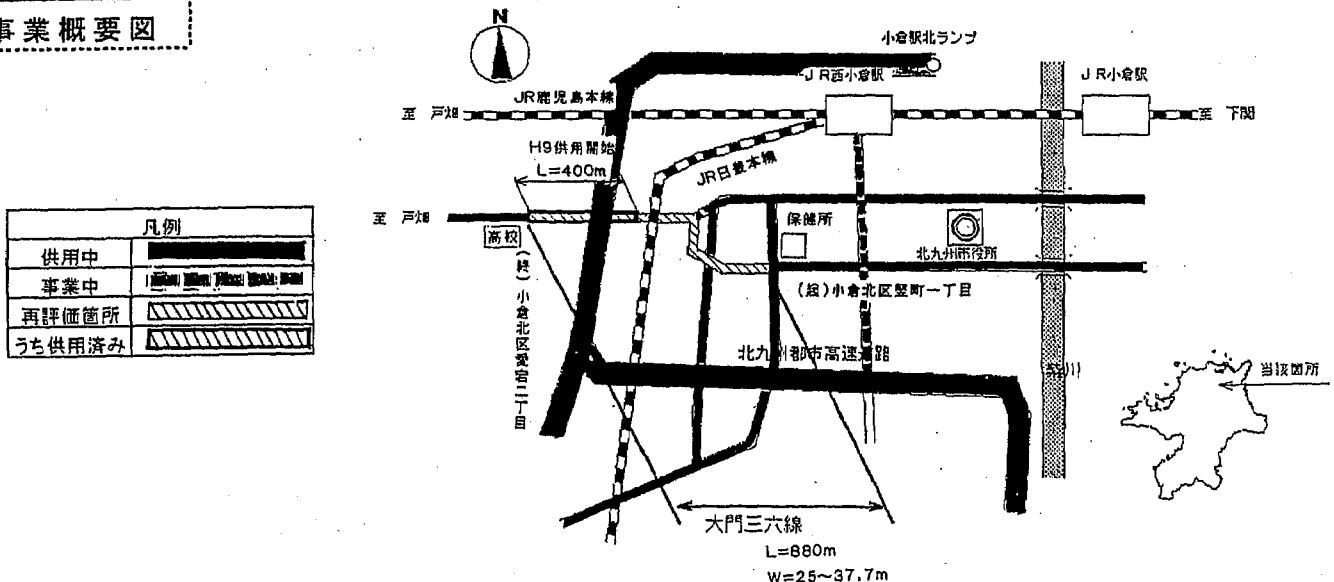
本路線は、現JR橋の架け替え工事を残してほぼ完成しており、架け替え工事についても順調に工事を実施している。また、小倉都心部の重要な幹線道路として位置づけられており、早期整備が望まれているところである。
工事進捗率 79.2% 用地補償進捗率 99.9%

今後の見通し

用地買収は、概ね完了しており（H12末、99.9%）、工事を促進することにより、平成14年度の完成を予定している。

対応方針 事業継続

事業概要図



平成13年度継続箇所 再評価結果

事業名	としこうそくかんれんがいろ (とよはまじゅうろくちようせん) 都市高速関連街路 (豊浜拾六町線)	事業区分	街路	事業主体	福岡市										
起終点	自：福岡市西区愛宕四丁目 至：福岡市西区石丸二丁目	延長	2.0 km												
<p>事業概要</p> <p>本路線は、福岡高速1号線の早良区百道から西区福重までの延伸に伴う都市高速関連街路であり、都市高速道路の出入口と周辺の幹線道路とを接続し、市の西部地域と西九州自動車道や九州縦貫自動車道等の自動車専用道路とのネットワークを形成することとともに、市の西部地域の幹線道路ネットワーク形成や都心部との連絡強化等を図ることを目的とする。</p>															
全体事業費	約 115億円	事業進捗率	98%	供用済延長	- km										
<p>再評価時の評価指標チェック項目例</p> <p>II-(1) 都市圏の交通円滑化の推進…第3次渋滞対策プログラムに位置付けあり …公共交通機関の利用の促進に資する</p> <p>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 その他…関連する大規模事業道路事業と一体的に整備する必要あり</p>															
<p>事業の進捗状況・事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等</p> <p>本事業の施行にあたっては、事業を効率的かつ円滑に進めていくため、福岡高速1号線の整備と一体的に事業を進めてきたが、用地交渉の難航により、高速道路工事及び街路工事の着手が遅れ、また都市高速道路の高架橋新設工事の着工に際し、沿道住民との調整に日程を要したため、高速道路工事の工程に遅れが生じた。このため、街路工事も工程に多大な影響を受け、完成予定時期が遅れるものである。</p> <p>現在は、</p>															
<p>今後の見通し</p> <p>用地買収は全て完了し、全線にわたり工事を進めており、平成13年度の整備完了を目指し事業推進していく。</p>															
対応方針	事業継続														
<p>事業概要図</p> <table border="1" data-bbox="199 1877 470 2020"> <thead> <tr> <th colspan="2">凡 例</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>供 用 中</td> <td>—————</td> </tr> <tr> <td>事 業 中</td> <td>■■■■■</td> </tr> <tr> <td>再評価箇所</td> <td>┄┄┄┄┄</td> </tr> <tr> <td>うち供用済み</td> <td>▨▨▨▨▨</td> </tr> </tbody> </table>						凡 例		供 用 中	—————	事 業 中	■■■■■	再評価箇所	┄┄┄┄┄	うち供用済み	▨▨▨▨▨
凡 例															
供 用 中	—————														
事 業 中	■■■■■														
再評価箇所	┄┄┄┄┄														
うち供用済み	▨▨▨▨▨														