

## 新規事業採択時評価結果一覧

## 【公共事業関係費】

## 【道路・街路事業】

(直轄事業等)

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等による評価	担当課 (担当課長名)	
		貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)			B/C
		便益の内訳及び主な根拠					
一般国道45号 天間林道路 国土交通省	260	588	【内訳】 走行時間短縮便益:510億円 走行費用減少便益:57億円 交通事故減少便益:21億円 【主な根拠】 計画交通量:11,000台/日	224	2.6	①医療施設への速達性の向上 ・第3次医療施設の60分圏人口約14.8万人が、整備後約18.2万人に増加 ②広域的なりだんだんシー確保 ・ミッシングリンクを解消し、災害に強い道路網を構築(特に青森県内の主要都市である青森-八戸間の連携が強化。)	道路局 国道・防災課 (課長 三浦真紀)
一般国道7号 二ツ井今泉道路 国土交通省	150	196	【内訳】 走行時間短縮便益:151億円 走行費用減少便益:30億円 交通事故減少便益:15億円 【主な根拠】 計画交通量:12,000台/日	130	1.5	①医療施設への速達性の向上 ・第3次医療施設の60分圏人口約21.9万人が、整備後約23.9万人に増加 ②耐災害性を有する緊急輸送道路の確保 ・信頼性の高い第1次緊急輸送道路が確保され、現道の通行止めによる広域迂回が解消。	道路局 国道・防災課 (課長 三浦真紀)
一般国道13号 泉田道路 国土交通省	190	227	【内訳】 走行時間短縮便益:194億円 走行費用減少便益:5億円 交通事故減少便益:28億円 【主な根拠】 計画交通量:10,400台/日	161	1.4	①医療施設への速達性の向上 ・第3次医療施設の60分圏人口約5.5万人が、整備後約7.9万人に増加 ②広域的なりだんだんシー確保 ・ミッシングリンクを解消し、災害に強い道路網を構築 ・H22供用の新庄北道路と一体となって新庄市中心部をバイパスし、国道13号と接続するため、利便性が向上	道路局 国道・防災課 (課長 三浦真紀)
一般国道470号 輪島道路(Ⅱ期) 国土交通省	240	336	【内訳】 走行時間短縮便益:279億円 走行費用減少便益:36億円 交通事故減少便益:21億円 【主な根拠】 計画交通量:9,100台/日	189	1.8	①災害に強い高速ネットワークの形成 ・並行する路線の特殊通行規制区間等を回避 ・災害時に緊急輸送道路やバス路線を確保することで、地域の安全性・信頼性を確保 ②医療施設への速達性の向上 ・第3次医療施設への搬送時間が短縮し、60分圏人口約0.8万人が、整備後約2.6万人に増加 ③観光振興に寄与 ・輪島朝市や輪島港等の主要観光地へのアクセスが向上	道路局 国道・防災課 (課長 三浦真紀)
一般国道414号 河津下田道路(Ⅱ期) 国土交通省	310	271	【内訳】 走行時間短縮便益:212億円 走行費用減少便益:44億円 交通事故減少便益:14億円 【主な根拠】 計画交通量:8,800台/日	229	1.2	①緊急輸送物資の円滑な輸送の確保 ・東海地震に伴う津波浸水区域を回避する緊急輸送路を確保することにより、災害時における安全性・信頼性を確保 ②医療施設への速達性の向上 ・第3次医療施設への搬送時間が短縮、60分圏域が拡大(搬送時間9分短縮、60分圏域人口2.5万人増加)	道路局 国道・防災課 (課長 三浦真紀)
一般国道42号 熊野尾鷲道路(Ⅱ期) 国土交通省	260	252	【内訳】 走行時間短縮便益:201億円 走行費用減少便益:49億円 交通事故減少便益:2億円 【主な根拠】 計画交通量:5,700台/日	215	1.2	①緊急輸送物資の円滑な輸送の確保 ・東海・東南海地震に伴う津波浸水区域を回避する緊急輸送路を確保することにより、災害時における安全性・信頼性を確保 ②医療施設への速達性の向上 ・第2次医療施設への搬送時間が短縮、60分圏域が拡大(搬送時間4分短縮、60分圏域人口0.1万人増加)	道路局 国道・防災課 (課長 三浦真紀)
一般国道158号 大野油坂道路 (和泉・油坂区間) 国土交通省	595	521	【内訳】 走行時間短縮便益:416億円 走行費用減少便益:97億円 交通事故減少便益:8億円 【主な根拠】 計画交通量:4,500台/日	452	1.2	①高速道路ネットワークの強化によるりだんだんシーの確保 ・北陸圏から大阪都市圏、名古屋都市圏に至るりだんだんネットワークを構築 ・異常気象・災害時に地域住民の孤立を防ぎ安全性・信頼性を確保 ・災害時相互応援協定を締結する都市との所要時間が短縮(大野市一郡上市:87分→55分) ②医療施設への速達性の向上 ・第3次医療施設への所要時間が短縮(中濃厚生病院:68分→60分) ・旧和泉村の住民全て(566人)が第3次医療施設へ60分以内で到達可能	道路局 国道・防災課 (課長 三浦真紀)

一般国道9号 湖陵・多伎道路 国土交通省	200	349	【内訳】 走行時間短縮便益: 277億円 走行費用減少便益: 43億円 交通事故減少便益: 30億円 【主な根拠】 計画交通量: 16,700台/日	160	2.2	①リダンダンシーの確保 ・一般国道9号における災害時等の代替路が確保され、道路の信頼性が向上 ②医療施設への速達性の向上 ・大田市、美郷町における第3次医療施設の60分カバー圏域人口が約2,2千人増加（出雲～仁摩間全線供用時） ・大田市役所から県立中央病院までの所要時間が11分短縮 現況50分→整備後39分（出雲～仁摩間全線供用時）	道路局 国道・防災課 (課長 三浦真紀)
一般国道9号 大田・静間道路 国土交通省	205	330	【内訳】 走行時間短縮便益: 247億円 走行費用減少便益: 62億円 交通事故減少便益: 22億円 【主な根拠】 計画交通量: 14,500台/日	168	2.0	①リダンダンシーの確保 ・一般国道9号における災害時等の代替路が確保され、道路の信頼性が向上 ②医療施設への速達性の向上 ・大田市、美郷町における第3次医療施設の60分カバー圏域人口が約2,2千人増加（出雲～仁摩間全線供用時） ・大田市役所から県立中央病院までの所要時間が11分短縮 現況50分→整備後39分（出雲～仁摩間全線供用時）	道路局 国道・防災課 (課長 三浦真紀)
一般国道9号 三隅・益田道路 国土交通省	660	744	【内訳】 走行時間短縮便益: 532億円 走行費用減少便益: 156億円 交通事故減少便益: 55億円 【主な根拠】 計画交通量: 16,200台/日	533	1.4	①リダンダンシーの確保 ・一般国道9号における災害時等の代替路が確保され、道路の信頼性が向上 ②医療施設への速達性の向上 ・益田市以西地域における第3次医療施設の60分カバー圏域人口が約4,7千人増加（浜田～益田間全線供用時） ・益田市役所から浜田医療センターまでの所要時間が8分短縮 現況46分→整備後38分（浜田～益田間全線供用時）	道路局 国道・防災課 (課長 三浦真紀)
一般国道56号 津島道路 国土交通省	420	338	【内訳】 走行時間短縮便益: 281億円 走行経費減少便益: 40億円 交通事故減少便益: 17億円 【主な根拠】 計画交通量: 6,700台/日	309	1.1	①東南海・南海地震における緊急輸送道路の確保 ・津波浸水区間、越波区間や土砂災害危険箇所の回避による通行止めの危険性を解消 ・災害時の緊急輸送道路を確保 ②医療施設への速達性の向上 ・津波浸水地区近傍までのリダンダンシーが確保 ・第3次医療施設60分圏域人口が約0.5万人増加 ・愛南町から第3次医療施設への所要時間が12分短縮 整備前67分→整備後55分	道路局 国道・防災課 (課長 三浦真紀)
一般国道56号 窪川佐賀道路 国土交通省	370	265	【内訳】 走行時間短縮便益: 213億円 走行経費減少便益: 40億円 交通事故減少便益: 12億円 【主な根拠】 計画交通量: 6,800台/日	259	1.02	①東南海・南海地震における緊急輸送道路の確保 ・現道の土砂災害危険箇所回避により、第1次緊急輸送道路として利用可能 ・津波浸水地区近傍までのリダンダンシーが確保 ②医療施設への速達性の向上 ・第3次医療施設60分圏域人口が約200人増加 ・黒潮町から第3次医療施設への所要時間が16分短縮 現況74分→整備後58分	道路局 国道・防災課 (課長 三浦真紀)
一般国道55号 福井道路 国土交通省	360	254	【内訳】 走行時間短縮便益: 209億円 走行経費減少便益: 30億円 交通事故減少便益: 15億円 【主な根拠】 計画交通量: 12,500台/日	252	1.01	①東南海・南海地震における緊急輸送道路の確保 ・道路の津波浸水区間の回避により、第1次緊急輸送道路として利用可能 ②医療施設への速達性の向上 ・第3次医療施設60分圏域人口が約4,000人増加 ・牟岐町から第3次医療施設への所要時間が7分短縮 整備前64分→整備後57分	道路局 国道・防災課 (課長 三浦真紀)
高速横浜環状北西線 横浜市 首都高速道路株式会社	2,200	3,321	【内訳】 走行時間短縮便益: 2,753億円 走行経費減少便益: 374億円 交通事故減少便益: 194億円 【主な根拠】 計画交通量: 44,700台/日	1,873	1.8	①横浜港等の国際競争力向上及び保土ヶ谷バイパス等の交通渋滞の改善 ・横浜港と東名高速道路を直結し、背後圏との結びつきを強化することにより、国際競争力を向上（横浜港～東名高速道路: 約40～60分→約20分） ・保土ヶ谷バイパスに集中する交通を分散し、保土ヶ谷バイパスの渋滞を緩和 ②道路ネットワークの信頼性向上 ・東名高速道路や保土ヶ谷バイパスが寸断された場合の迂回路が確保され、道路ネットワークの信頼性が向上 ③北西線沿線地域の交通環境の改善 ・東名高速道路と第三京浜道路の間を移動する大型車の通過交通を一般道路から排除し、北西線沿線地域の交通環境を改善	都市局 街路交通施設課 (課長 西植 博)  道路局 高速道路課 (課長 縄田 正)

(補助事業等)

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	費用便益分析		費用: C (億円)	B / C	貨幣換算が困難な効果等による評価	担当課 (担当課長名)
		貨幣換算した便益: B (億円)	便益の内訳及び主な根拠				
金沢外環状道路 海側幹線Ⅳ期 石川県・金沢市	270	1,048	【内訳】 走行時間短縮便益: 856億円 走行経費減少便益: 126億円 交通事故減少便益: 66億円 【主な根拠】 計画交通量: 31,700台/日	220	4.8	①金沢市街地における通過交通の排除や流入交通の分散により、市街地部の渋滞の緩和 ②金沢市街地における通過交通等に起因する交通事故の減少	道路局 環境安全課 (課長 安藤 淳)