

再評価結果（令和2年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課
担当課長名：奥村 康博

事業名	一般国道153号 豊田北バイパス	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：愛知県豊田市逢妻町 至：愛知県豊田市勤八町	延長	5.7 km		
事業概要					
<p>一般国道153号豊田北バイパスは、愛知県豊田市逢妻町を起点とし、同市勤八町に至る延長約5.7 kmのバイパスであり、豊田外環状の一部を構成し、豊田市街地の交通渋滞の緩和、交通安全の確保及び東海環状自動車道豊田勤八ICへのアクセスの確保を目的に計画された道路である。</p> <p>豊田市は自動車産業の集積地となっており、豊田市中心部や周辺路線には、主要渋滞箇所や、死傷事故率の高い箇所が多数存在するなど多くの課題があり、本事業は、課題解決のために豊田北バイパスを整備することで、交通渋滞の緩和や交通事故の削減、物流効率化の支援などの効果を見込んでいる。</p>					
平成18・20年度事業化	昭和60年度都市計画決定 (計画変更：平成2年度)	平成21年度用地着手	平成25年度工事着手		
全体事業費	409億円	事業進捗率 (平成31年3月末時点)	約58%	供用済延長	0.8 km
計画交通量	37,800台/日				
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 2.4 (3.4) (残事業) 1.2 (8.6)	総費用 (残事業)/事業全体 415/2,102億円 〔事業費：253/1,940億円〕 〔維持管理費：162/162億円〕	総便益 (残事業)/事業全体 5,051/5,051億円 〔走行時間短縮便益：4,769/4,769億円〕 〔走行費用減少便益：266/266億円〕 〔交通事故減少便益：17/17億円〕	基準年 令和元年	
感度分析の結果					
<p>(事業全体) 交通量 : B/C= 2.2 ~ 2.6 (交通量±10%) (残事業) 交通量 : B/C=11.0 ~ 13.4 (交通量±10%) 事業費 : B/C= 2.4 ~ 2.4 (事業費±10%) 事業費 : B/C=11.5 ~ 13.0 (事業費±10%) 事業期間 : B/C= 2.3 ~ 2.5 (事業期間±20%) 事業期間 : B/C=12.0 ~ 12.3 (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20km/h未満である区間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（名鉄バス等）が存在する。 <p>②都市の再生</p> <ul style="list-style-type: none"> ・区画整理（豊田市豊田平戸橋土地区画整理事業等）の沿道まちづくりとの連携あり。 <p>③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「衣浦豊田道路」の一部として、全区間が指定されている。 <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・主要な観光地（香嵐渓等）へのアクセス向上が期待される。 <p>⑤安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・三次医療施設（豊田厚生病院）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"> ・現道の架替の必要のある老朽橋梁（平戸橋）における通行規制等が解消される。 <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。 <p>⑨他のプロジェクトとの関係</p> <ul style="list-style-type: none"> ・関連する大規模道路（豊田南バイパス）と一体的に整備する必要がある。 ・豊田市都市計画マスタープランにて、2環状8放射3名古屋連絡道路を担う路線として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：

豊田市幹線道路整備促進協議会が早期整備を要望。

6市から構成される衣浦豊田道路建設推進協議会が未開通区間の早期整備を要望。

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153号豊田北バイパスは、豊田市市街地の外側を取り巻く豊田外環状線の一部として、東名・新東名高速道路、東海環状自動車道と一体となって広域的なネットワークを形成する大変重要な道路である。本道路が整備されることで、市街地の渋滞緩和や高速道路へのアクセス性向上により、定時性の確保、物流の効率化が図られる。さらに、災害時の緊急輸送道路としての機能も有しており、国土強靱化の観点からも重要な幹線道路である。そのため、未開通区間である豊田市逢妻町から平戸橋町間の工事を推進し、早期に開通時期を明確にするとともに、一日も早い開通をお願いしたい。

なお、事業実施にあたりましては、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。

事業評価監視委員会の意見

・「事業継続」することは「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

- ・豊田市中心部を通過する国道153号は、朝夕の通勤時などに交通が集中し、豊田市中心部が地域の主要渋滞箇所（豊田エリア）として選定され、また周辺路線では主要渋滞箇所として、多数の区間・箇所が主要渋滞箇所として選定されており、交通混雑が著しい状況。
- ・豊田市中心市街地および周辺の国道では、死傷事故率の高い区間が存在。
- ・豊田市の製造品出荷額等は全国1位であり、とりわけ自動車産業の一大集積地。豊田市周辺には自動車組立工場が多数立地しており、部品工場からの輸送や、港・国内への完成車の輸送が多いほか、海外生産用自動車部品の輸送も多く、物流の効率化が必要。
- ・豊田市内には、愛知県の第三次救急医療施設に指定されている「豊田厚生病院」と「トヨタ記念病院」の2つが存在。豊田市内最大規模である豊田厚生病院では、外来患者の約7割が豊田地区から来訪。豊田市内には市街地であっても、多量出血の死亡率が上昇する15分以内で到達できていない地域が存在。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・事業進捗率は約58%（平成31年3月末）。用地取得率は約90%（平成31年3月末）。
- ・豊田市逢妻町から平戸橋町間（延長4.9km）について、設計協議、用地買収を推進し、工事に着手します。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・豊田市逢妻町から平戸橋町間（延長4.9km）の、早期開通に向けて、用地買収及び工事を推進していく。

施設の構造や工法の変更等

- ・今後も、技術の進展に伴う新工法の採用等による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

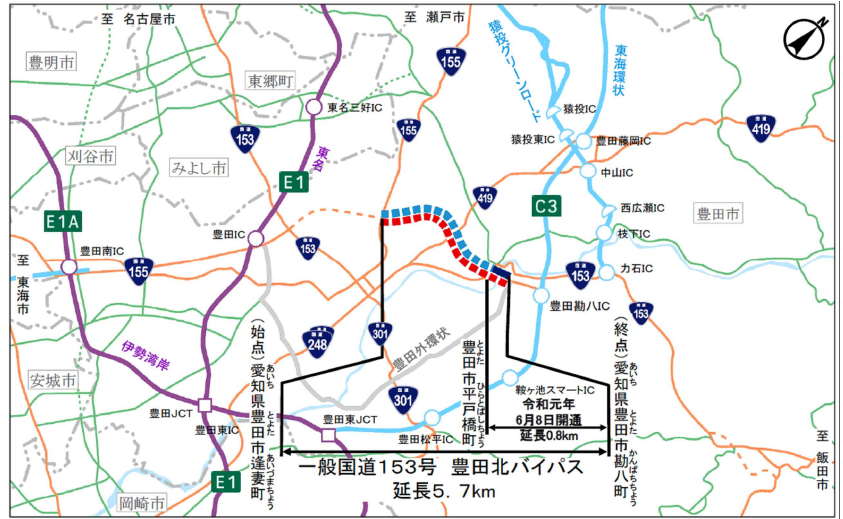
- ・以上の状況を勘案すれば、当初からの事業の必要性、重要性は変わらないものと考えられる。

事業概要図



<凡例>

完成4車線 開通済	暫定2車線 開通済	豊田北バイパス	開通済	未開通	一般国道
完成4車線 整備済	暫定2車線 整備済	〃	開通済	未開通	主要地方道
高速道路	一般有料道路	〃	開通済	未開通	豊田外環状
					市町村境



※ 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2年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課
担当課長名：奥村 康博

事業名	一般国道155号 豊田南バイパス	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：愛知県豊田市駒場町 至：愛知県豊田市逢妻町	延長	12.9 km			
事業概要 一般国道155号豊田南バイパスは、愛知県豊田市駒場町から同市逢妻町に至る延長12.9 kmのバイパスであり、豊田外環状の一部を構成し、現道155号の交通渋滞の緩和、交通安全の確保及び東名・新東名ICへのアクセスの確保を目的に計画された道路である。 豊田市は自動車産業の集積地となっており、豊田市中心部や周辺路線には、主要渋滞箇所や、死傷事故率の高い箇所が多数存在するなど多くの課題があり、本事業は、課題解決のために豊田南バイパスを整備することで、交通渋滞の緩和や交通事故の削減、物流効率化の支援などの効果を見込んでいる。						
昭和48年度事業化	昭和39、昭和47年度都市計画決定	昭和50年度用地着手	昭和58年度工事着手			
全体事業費	841億円	事業進捗率 (平成31年3月末時点)	約82%	供用済延長	9.2 km	
計画交通量	43,300台/日					
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 2.4 (2.4) (残事業) 12.2 (16.5)	総費用 (残事業)/事業全体 415/2,102億円 〔事業費：253/1,940億円〕 〔維持管理費：162/162億円〕	総便益 (残事業)/事業全体 5,051/5,051億円 〔走行時間短縮便益：4,769/4,769億円〕 〔走行費用減少便益：266/266億円〕 〔交通事故減少便益：17/17億円〕	基準年 令和元年		
感度分析の結果 (事業全体) 交通量：B/C=2.2～2.6(交通量±10%) (残事業) 交通量：B/C=11.0～13.4(交通量±10%) 事業費：B/C=2.4～2.4(事業費±10%) 事業費：B/C=11.5～13.0(事業費±10%) 事業期間：B/C=2.3～2.5(事業期間±20%) 事業期間：B/C=12.0～12.3(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。 ・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（高岡ふれあいバス等）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（衣浦港）、国際拠点港湾（名古屋港）へのアクセス向上が見込まれる。 ③都市の再生 ・市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり。 ④国土・地域ネットワークの構築 ・地域高規格道路（衣浦豊田道路）の一部として全区間が指定されている。 ⑤安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設（豊田厚生病院）へのアクセス向上が見込まれる。 ⑥災害への備え ・第一次緊急輸送路として位置づけられる。 ・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他のプロジェクトとの関係

- ・関連する大規模道路（豊田北バイパス）と一体的に整備する必要がある。
- ・豊田市都市計画マスタープランにて、2環状8放射3名古屋連絡道路を担う路線として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

豊田市幹線道路整備促進協議会が早期整備を要望。

6市から構成される衣浦豊田道路建設推進協議会が未開通区間の早期整備を要望。

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155号豊田南バイパスは、豊田市市街地の外側を取り巻く豊田外環状線の一部として、東名・新東名高速道路、東海環状自動車道と一体となって広域的なネットワークを形成する大変重要な道路である。本道路が整備されることで、市街地の渋滞緩和や高速道路へのアクセス性向上により、定時性の確保、物流の効率化が図られる。さらに、災害時の緊急輸送道路としての機能も有しており、国土強靱化の観点からも重要な幹線道路である。そのため、未開通区間である豊田市東新町から逢妻町間の工事を推進し、早期に開通時期を明確にするとともに、一日も早い開通をお願いしたい。

なお、事業実施にあたりましては、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。

事業評価監視委員会の意見

- ・「事業継続」することは「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

- ・豊田市中心部を通過する国道153号は、朝夕の通勤時などに交通が集中し、豊田市中心部が地域の主要渋滞箇所（豊田エリア）として選定され、また周辺路線では主要渋滞箇所として、多数の区間・箇所が主要渋滞箇所として選定されており、交通混雑が著しい状況。
- ・豊田市中心市街地および周辺の国道では、死傷事故率の高い区間が存在。
- ・豊田市の製造品出荷額等は全国1位であり、とりわけ自動車産業の一大集積地。豊田市周辺には自動車組立工場が多数立地しており、部品工場からの輸送や、港・国内への完成車の輸送が多いほか、海外生産用自動車部品の輸送も多く、物流の効率化が必要。
- ・豊田市内には、愛知県の第三次救急医療施設に指定されている「豊田厚生病院」と「トヨタ記念病院」の2つが存在。豊田市内最大規模である豊田厚生病院では、外来患者の約7割が豊田地区から来訪。豊田市内には市街地であっても、多量出血の死亡率が上昇する15分以内で到達できていない地域が存在。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・事業進捗率は約82%（平成31年3月末）。用地取得率は約99%（平成31年3月末）。
- ・豊田市駒場町から生駒町間、豊田市堤町から東新町間の8.3kmについて、用地買収を推進し、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

- ・残る豊田市東新町から逢妻町間（延長3.7km）の、早期開通に向けて、用地買収及び工事を推進していく。

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

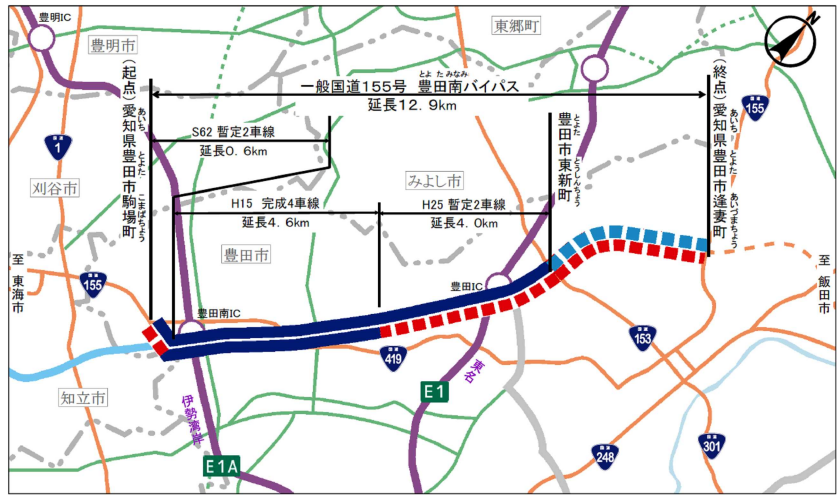
- ・以上の状況を勘案すれば、当初からの事業の必要性、重要性は変わらないものと考えられる。

事業概要図



<凡例>

完成4車線	暫定2車線	開通済	未開通	一般国道
豊田南バイパス	豊田南バイパス	開通済	未開通	主要地方道
〃 暫定2車線整備	〃 完成4車線整備	開通済	未開通	豊田外環状
高速道路	一般有料道路	市町村境		



※ 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2年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課
担当課長名：奥村 康博

事業名	一般国道1号 <small>ほくせい</small> 北勢バイパス	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：三重県三重郡川越町南福崎 至：三重県四日市市采女	延長	21.0 km		
事業概要	<p>一般国道1号北勢バイパスは、三重県三重郡川越町南福崎から四日市市采女に至る延長21.0kmのバイパスであり、交通渋滞の緩和、地域経済活性化の支援、災害に強い道路機能の確保を目的に計画された道路である。</p> <p>北勢バイパスに並行する現道1号、23号には、主要渋滞区間（2区間）や巨大地震発生時に津波浸水が予測される区間が存在するなどの多くの課題がある。</p>				
H4年度事業化	H2年度都市計画決定	H7年度用地着手	H11年度工事着手		
全体事業費	1,390億円	事業進捗率 (平成31年3月末時点)	69%	供用済延長	8.5km
計画交通量	47,700台/日				
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 2.5 (残事業) 9.6	総費用 (残事業)/(事業全体) 518/1,962億円 〔事業費：319/1,763億円〕 〔維持管理費：199/199億円〕	総便益 (残事業)/(事業全体) 4,962/4,962億円 〔走行時間短縮便益：4,217/4,217億円〕 〔走行経費減少便益：578/578億円〕 〔交通事故減少便益：167/167億円〕	基準年	令和元年
感度分析の結果	<p>(事業全体) 交通量：B/C=2.0~3.3 (交通量 ±10%) (残事業) 交通量：B/C=7.7~12.4 (交通量 ±10%)</p> <p>事業費：B/C=2.5~2.6 (事業費 ±10%) 事業費：B/C=9.0~10.2 (事業費 ±10%)</p> <p>事業期間：B/C=2.4~2.7 (事業期間 ±20%) 事業期間：B/C=9.2~9.9 (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"> ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・現道(国道1号)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。 ・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"> ・国際戦略拠点港湾(四日市港)へのアクセスが見込まれる。 <p>③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、地域連携プロジェクト(みえメディカルバレープロジェクト)を支援する。 ・主要な観光地(鈴鹿サーキット)へのアクセス向上が期待される。 <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(三重県立総合医療センター)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"> ・三重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として位置付けられている。 ・緊急輸送道路(国道1号、国道23号)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。 				

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：

- ・四日市市長より早期整備の要望を受けている。

三重県知事の意見：

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、国道1号、国道23号の交通渋滞緩和や災害時の代替路としての機能の確保、さらには地域経済活性化の支援を図るための重要なバイパス事業です。今後も引き続き、本県と十分な調整をいただき、（市）日永八郷線～国道477号バイパス間の開通の見通しを明らかにすると共に、早期全線完成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

- ・「事業継続」することは「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

- ・新名神高速道路（三重県区間）の開通（H31.3）及び四日市インターアクセス道路の開通（H30.10）
- ・四日市港のコンテナ取扱貨物量の増加による交通量の増加

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・事業進捗率は69%、用地取得率は82%（平成30年度末）
- ・みえ川越IC～（市）日永八郷線間（L=8.5km）は、暫定2車線（一部完成）開通済み。
- ・（市）日永八郷線～国道477号BP間（L=4.1km）は工事を推進、国道477号BP～四日市市采女間（L=8.4km）は調査設計を推進。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・（市）日永八郷線～国道477号BP間（L=4.1km）は、早期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2年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課
担当課長名：奥村 康博

事業名 一般国道23号 <small>ちゅうせい</small> 中勢道路	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：三重県鈴鹿市北玉垣町 至：三重県松阪市小津町	延長 33.8 km								
事業概要 一般国道23号中勢道路は、三重県鈴鹿市北玉垣町から三重県松阪市小津町に至る延長33.8kmのバイパスであり、一般国道23号現道の交通渋滞の緩和、災害に強い道路機能の確保、地域産業の支援を目的に計画された道路である。 並行する現道23号には主要渋滞箇所（2区間・9箇所）が存在するほか、巨大地震による津波浸水が予測されるなど、多くの課題が存在している。 本事業は、課題解決のため、バイパスを整備することで、現道の渋滞緩和、リダンダンシーの確保等の効果を見込んでいる。									
S59年度～H19年度 （順次事業化）	S58年度都市計画決定	S61年度用地着手							
全体事業費	1,955億円	事業進捗率 約90% （平成31年3月末時点）							
		開通済延長 31.0 km							
計画交通量 45,000台/日									
費用対効果分析結果	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 20%;">B/C</td> <td style="width: 20%;">(事業全体) 2.4</td> <td style="width: 20%;">(残事業) 19.8</td> </tr> </table>	B/C	(事業全体) 2.4	(残事業) 19.8	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 20%;">総費用</td> <td style="width: 20%;">(残事業)/(事業全体) 399/3,227億円</td> <td style="width: 20%;">(事業費) 139/2,967億円</td> <td style="width: 20%;">(維持管理費) 260/260億円</td> </tr> </table>	総費用	(残事業)/(事業全体) 399/3,227億円	(事業費) 139/2,967億円	(維持管理費) 260/260億円
B/C	(事業全体) 2.4	(残事業) 19.8							
総費用	(残事業)/(事業全体) 399/3,227億円	(事業費) 139/2,967億円	(維持管理費) 260/260億円						
		<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 20%;">総便益</td> <td style="width: 20%;">(残事業)/(事業全体) 7,888/7,888億円</td> <td style="width: 20%;">(走行時間短縮便益) 7,634/7,634億円</td> <td style="width: 20%;">(走行経費減少便益) 213/213億円</td> <td style="width: 20%;">(交通事故減少便益) 42/42億円</td> </tr> </table>	総便益	(残事業)/(事業全体) 7,888/7,888億円	(走行時間短縮便益) 7,634/7,634億円	(走行経費減少便益) 213/213億円	(交通事故減少便益) 42/42億円		
総便益	(残事業)/(事業全体) 7,888/7,888億円	(走行時間短縮便益) 7,634/7,634億円	(走行経費減少便益) 213/213億円	(交通事故減少便益) 42/42億円					
		基準年 令和元年							
感度分析の結果 (事業全体) 交通量 : B/C=2.2~2.7(交通量 ±10%) 事業費 : B/C=2.4~2.5(事業費 ±10%) 事業期間 : B/C=2.3~2.6(事業期間 ±20%) (残事業) 交通量 : B/C=17.8~21.7(交通量 ±10%) 事業費 : B/C=19.1~20.5(事業費 ±10%) 事業期間 : B/C=19.4~20.1(事業期間 ±20%)									
事業の効果等									
①円滑なモビリティの確保 ・並行する現道等の渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・並行する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。 ・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。 ・中部国際空港への海上アクセス港へのアクセス向上が見込まれる。									
②物流効率化の支援 ・国際拠点港湾（四日市港）へのアクセス向上が見込まれる。									
③都市の再生 ・市街地再開発、区画整理等との連携あり。 ・対象区間が現在連絡道路がない住宅地開発への連絡道路となる。									
④国土・地域ネットワークの構築 ・日常活動圏（中南勢広域都市圏）の中心都市（津市、松阪市）へのアクセス向上が見込まれる。									
⑤個性ある地域の形成 ・拠点開発プロジェクト（中勢北部サイエンスシティ、津なぎさまち）を支援する。 ・主要な観光地（鈴鹿サーキット、伊勢神宮、二見興玉神社等）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（三重大学医学部附属病院）へのアクセス向上が見込まれる。									
⑦災害への備え ・中勢道路が、第1次緊急輸送道路として位置付けられている。 ・緊急輸送道路である国道23号が通行止めになった場合、代替路線の形成が見込まれる。									
⑧地球環境の保全 ・中勢道路の整備により、自動車からのCO2排出量の削減が見込まれる。									

⑨生活環境の改善保全

- ・中勢道路の整備により、自動車からのNO2排出量、SPM排出量の削減が見込まれる。

⑩他のプロジェクトとの関係

- ・関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり

関係する地方公共団体等の意見

三重県知事の意見：

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、国道23号の交通渋滞緩和や災害時の復旧・支援ルートの確保、さらには、地域産業の支援を図るための重要なバイパス事業です。今後も引き続き、本県と十分な調整をしていただき、早期全線完成に向け事業の強力な推進をお願いいたします。

また、鈴鹿市北玉垣町～鈴鹿市野町間の早期の開通見通しを明らかにすると共に、既供用区間の渋滞対策の推進もお願いいたします。

事業評価監視委員会の意見

- ・「事業継続」することは「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

- ・新名神高速道路（三重県区間）の開通（H31.3）。
- ・国道23号の交通量は約442～495（百台/日）で依然として高い値であり、中部国際空港に連絡する海上アクセス港（津なぎさまち）への定時性を確保するためにも交通混雑の緩和が重要となっている。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・事業進捗率は、約90%、用地取得率は100%に至っています。（平成31年3月末時点）
- ・平成30年度までに延長31.0kmが暫定2車線開通済み。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・鈴鹿市北玉垣町～鈴鹿市野町間（延長2.8km）は、上記の事業進捗を踏まえつつ、開通に向けて整備を推進していく。

施設の構造や工法の変更等

- ・技術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。

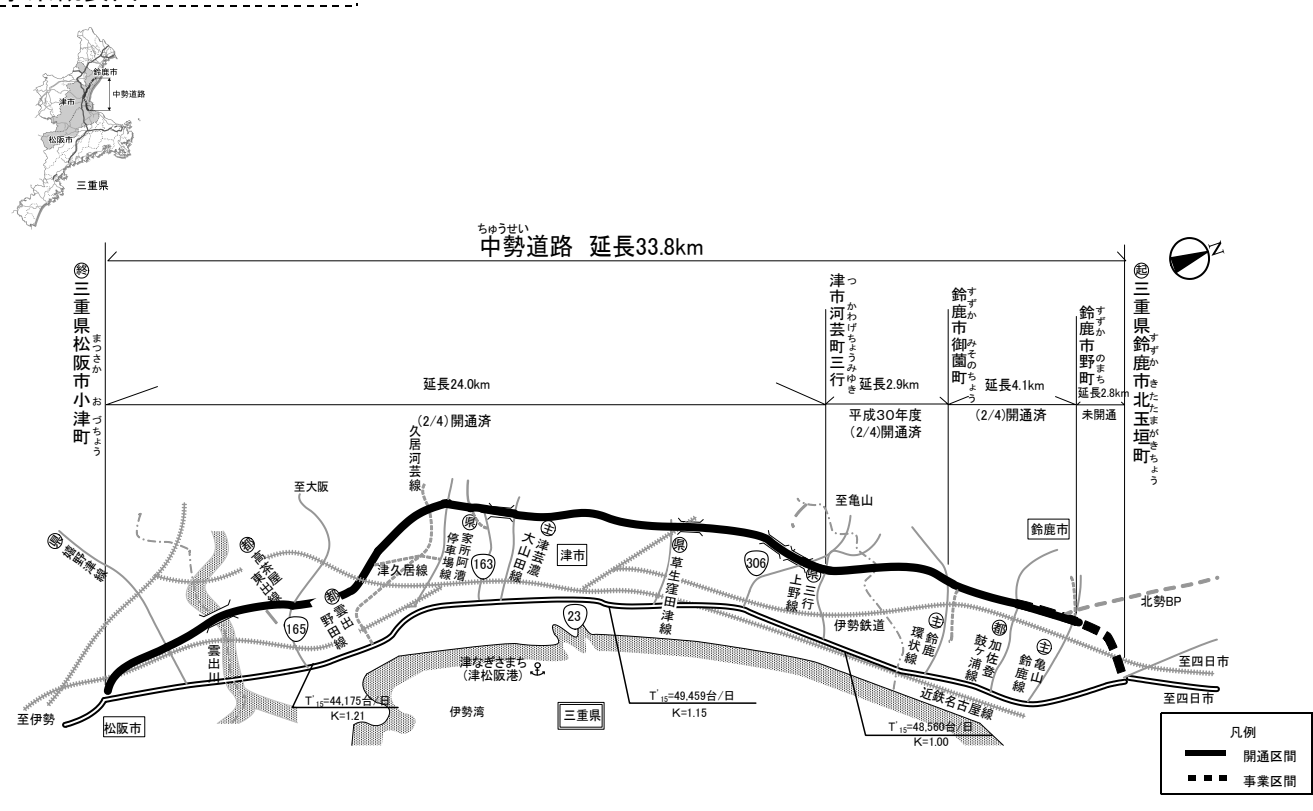
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

- ・以上の状況を勘案すれば、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。

※ 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2年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課
担当課長名：奥村 康博

事業名 ：一般国道158号 <small>おおの あがらさかどうろ</small> 大野油坂道路 （ <small>おおの おおの ひがし</small> 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の高規格幹線道路（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-年度都市計画決定 (H-年度変更)	H30年度用地着手																								
R1年度工事着手																										
全体事業費	243億円	事業進捗率 約8%																								
	(平成31年3月末時点)	供用済延長																								
		—																								
計画交通量	9,100台/日																									
費用対効果分析結果	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 15%;">B/C</td> <td style="width: 15%;">1.1</td> <td style="width: 15%;">総費用</td> <td style="width: 15%;">1,738/4,371億円</td> <td style="width: 15%;">総便益</td> <td style="width: 15%;">1,893/4,651億円</td> </tr> <tr> <td><small>(事業全体)</small></td> <td>(1.7)</td> <td>事業費</td> <td>1,502/4,066億円</td> <td>走行時間短縮便益</td> <td>1,652/3,991億円</td> </tr> <tr> <td><small>(残事業)</small></td> <td>1.1</td> <td>維持管理費</td> <td>236/304億円</td> <td>走行経費減少便益</td> <td>214/560億円</td> </tr> <tr> <td></td> <td>(1.9)</td> <td></td> <td></td> <td>交通事故減少便益</td> <td>27/100億円</td> </tr> </table>	B/C	1.1	総費用	1,738/4,371億円	総便益	1,893/4,651億円	<small>(事業全体)</small>	(1.7)	事業費	1,502/4,066億円	走行時間短縮便益	1,652/3,991億円	<small>(残事業)</small>	1.1	維持管理費	236/304億円	走行経費減少便益	214/560億円		(1.9)			交通事故減少便益	27/100億円	基準年 ：令和元年
B/C	1.1	総費用	1,738/4,371億円	総便益	1,893/4,651億円																					
<small>(事業全体)</small>	(1.7)	事業費	1,502/4,066億円	走行時間短縮便益	1,652/3,991億円																					
<small>(残事業)</small>	1.1	維持管理費	236/304億円	走行経費減少便益	214/560億円																					
	(1.9)			交通事故減少便益	27/100億円																					
感度分析の結果 <table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 50%;">【事業全体】交通量：B/C=0.89～1.3（交通量±10%）</td> <td style="width: 50%;">【残事業】交通量：B/C=0.94～1.3（交通量±10%）</td> </tr> <tr> <td>事業費：B/C=1.03～1.1（事業費±10%）</td> <td>事業費：B/C=1.00～1.2（事業費±10%）</td> </tr> <tr> <td>事業期間：B/C=0.97～1.1（事業期間±20%）</td> <td>事業期間：B/C=1.03～1.1（事業期間±20%）</td> </tr> </table>			【事業全体】交通量：B/C=0.89～1.3（交通量±10%）	【残事業】交通量：B/C=0.94～1.3（交通量±10%）	事業費：B/C=1.03～1.1（事業費±10%）	事業費：B/C=1.00～1.2（事業費±10%）	事業期間：B/C=0.97～1.1（事業期間±20%）	事業期間：B/C=1.03～1.1（事業期間±20%）																		
【事業全体】交通量：B/C=0.89～1.3（交通量±10%）	【残事業】交通量：B/C=0.94～1.3（交通量±10%）																									
事業費：B/C=1.03～1.1（事業費±10%）	事業費：B/C=1.00～1.2（事業費±10%）																									
事業期間：B/C=0.97～1.1（事業期間±20%）	事業期間：B/C=1.03～1.1（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 <ul style="list-style-type: none"> ・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の形成により、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、福井市と首都圏とのアクセスが大幅に向上。 ②災害時の代替路の確保 <ul style="list-style-type: none"> ・北陸自動車道では、豪雨や豪雪等による通行止めが、過去5年間で162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には、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。 ③異常気象時の交通の確保 <ul style="list-style-type: none"> ・事業区間と並行する国道158号は、過去15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行規制区間を中心に48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、通行止め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の確保が期待。 																										
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： <ul style="list-style-type: none"> ・令和元年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、早期全線開通の要望を受けている。 ・平成31年2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。 ・令和元年8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等）より、早期全線開通の要望を受けている。 ・令和元年8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。 ・令和元年7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。 																										

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、異存ありません。

大野油坂道路は、太平洋側と日本海側を連結し、強靱な国土の形成に不可欠な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極めて重要な道路である。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道路であり、北陸新幹線福井・敦賀開業と同時期の大野油坂道路の開通を実現していただきたい。

さらに「防災・減災、国土強靱化対策」の対象として位置付ける等により、十分な予算を確保し、速やかに整備を進めていただきたい。

引き続き事業を推進し、早期完成に努められるとともに、事業費の見直しによる増加額が非常に大きいことから、工事実施段階における一層のコスト縮減を図りながら事業を実施していただきたい。

あわせて、周辺市町での企業誘致など、地域活性化をより促進するためにも部分開通を含め、開通年度を早期に公表していただきたい。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、「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

沿線の大野市は、近年人口減少傾向にあるが、世帯当たりの自動車保有台数は福井県全体より大きく、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、用地取進捗率約90%、事業進捗率約8%(平成31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。

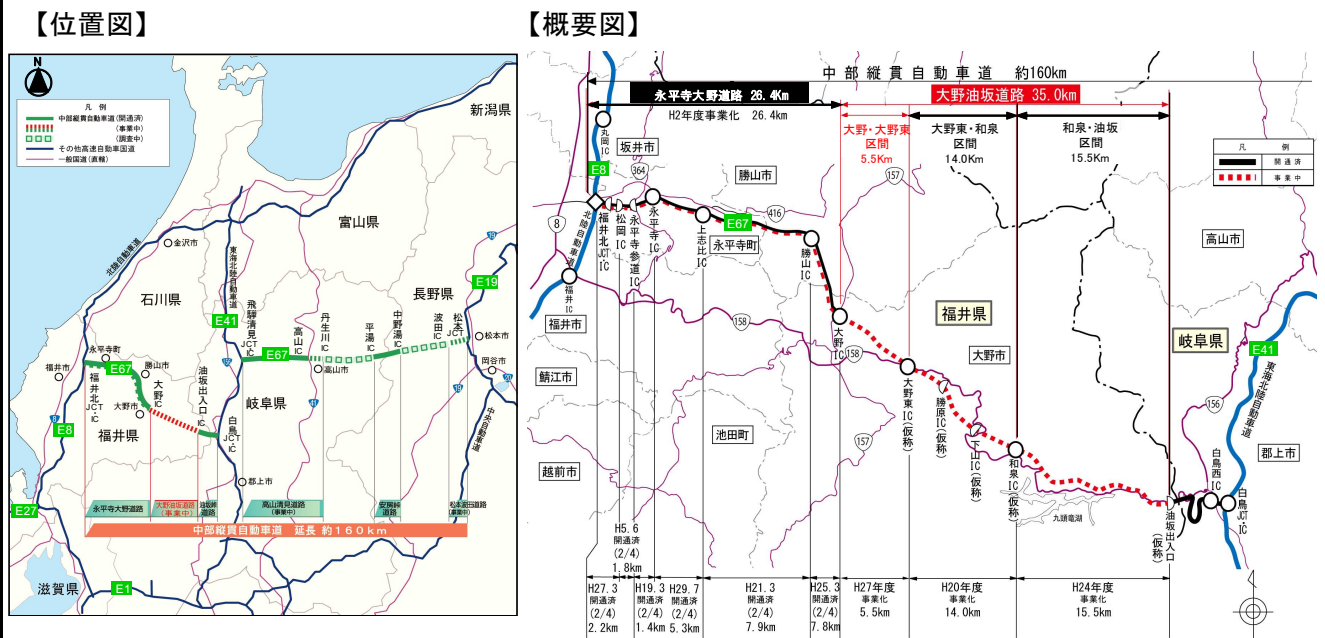
対応方針

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



※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2年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課

担当課長名：奥村 康博

事業名 ：一般国道158号 <small>おおの あがらさかどうろ</small> 大野油坂道路（大野東・和泉区間） <small>おおの ひがし いずみ</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：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の高規格幹線道路（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-年度都市計画決定 (H-年度変更)	H24年度用地着手																				
H26年度工事着手																						
全体事業費	948億円	事業進捗率 約44% (平成31年3月末時点)																				
供用済延長	—																					
計画交通量	9,600台/日																					
費用対効果分析結果	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 15%;">B/C</td> <td style="width: 15%;">(事業全体) 1.1 (1.6)</td> <td style="width: 15%;">(残事業) 1.1 (2.9)</td> </tr> <tr> <td>総費用</td> <td colspan="2">1,738/4,371億円 (残事業/事業全体)</td> </tr> <tr> <td>事業費</td> <td colspan="2">1,502/4,066億円</td> </tr> <tr> <td>維持管理費</td> <td colspan="2">236/304億円</td> </tr> </table>	B/C	(事業全体) 1.1 (1.6)	(残事業) 1.1 (2.9)	総費用	1,738/4,371億円 (残事業/事業全体)		事業費	1,502/4,066億円		維持管理費	236/304億円		<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 15%;">総便益</td> <td style="width: 15%;">1,893/4,651億円 (残事業/事業全体)</td> </tr> <tr> <td>走行時間短縮便益</td> <td>1,652/3,991億円</td> </tr> <tr> <td>走行経費減少便益</td> <td>214/560億円</td> </tr> <tr> <td>交通事故減少便益</td> <td>27/100億円</td> </tr> </table>	総便益	1,893/4,651億円 (残事業/事業全体)	走行時間短縮便益	1,652/3,991億円	走行経費減少便益	214/560億円	交通事故減少便益	27/100億円
B/C	(事業全体) 1.1 (1.6)	(残事業) 1.1 (2.9)																				
総費用	1,738/4,371億円 (残事業/事業全体)																					
事業費	1,502/4,066億円																					
維持管理費	236/304億円																					
総便益	1,893/4,651億円 (残事業/事業全体)																					
走行時間短縮便益	1,652/3,991億円																					
走行経費減少便益	214/560億円																					
交通事故減少便益	27/100億円																					
感度分析の結果	<table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 50%;">【事業全体】交通量：B/C=0.89～1.3(交通量±10%)</td> <td style="width: 50%;">【残事業】交通量：B/C=0.94～1.3(交通量±10%)</td> </tr> <tr> <td>事業費：B/C=1.03～1.1(事業費±10%)</td> <td>事業費：B/C=1.00～1.2(事業費±10%)</td> </tr> <tr> <td>事業期間：B/C=0.97～1.1(事業期間±20%)</td> <td>事業期間：B/C=1.03～1.1(事業期間±20%)</td> </tr> </table>		【事業全体】交通量：B/C=0.89～1.3(交通量±10%)	【残事業】交通量：B/C=0.94～1.3(交通量±10%)	事業費：B/C=1.03～1.1(事業費±10%)	事業費：B/C=1.00～1.2(事業費±10%)	事業期間：B/C=0.97～1.1(事業期間±20%)	事業期間：B/C=1.03～1.1(事業期間±20%)														
【事業全体】交通量：B/C=0.89～1.3(交通量±10%)	【残事業】交通量：B/C=0.94～1.3(交通量±10%)																					
事業費：B/C=1.03～1.1(事業費±10%)	事業費：B/C=1.00～1.2(事業費±10%)																					
事業期間：B/C=0.97～1.1(事業期間±20%)	事業期間：B/C=1.03～1.1(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 <ul style="list-style-type: none"> ・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の形成により、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、福井市と首都圏とのアクセスが大幅に向上。 ②災害時の代替路の確保 <ul style="list-style-type: none"> ・北陸自動車道では、豪雨や豪雪等による通行止めが、過去5年間で162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には、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。 ③異常気象時の交通の確保 <ul style="list-style-type: none"> ・事業区間と並行する国道158号は、過去15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行規制区間を中心に48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、通行止め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の確保が期待。 																						
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： <ul style="list-style-type: none"> ・令和元年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、早期全線開通の要望を受けている。 ・平成31年2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。 ・令和元年8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等)より、早期全線開通の要望を受けている。 ・令和元年8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。 ・令和元年7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。 																						

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、異存ありません。

大野油坂道路は、太平洋側と日本海側を連結し、強靱な国土の形成に不可欠な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極めて重要な道路である。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道路であり、北陸新幹線福井・敦賀開業と同時期の大野油坂道路の開通を実現していただきたい。

さらに「防災・減災、国土強靱化対策」の対象として位置付ける等により、十分な予算を確保し、速やかに整備を進めていただきたい。

引き続き事業を推進し、早期完成に努められるとともに、事業費の見直しによる増加額が非常に大きいことから、工事実施段階における一層のコスト縮減を図りながら事業を実施していただきたい。

あわせて、周辺市町での企業誘致など、地域活性化をより促進するためにも部分開通を含め、開通年度を早期に公表していただきたい。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、「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

沿線の大野市は、近年人口減少傾向にあるが、世帯当たりの自動車保有台数は福井県全体より大きく、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、用地取進捗率100%、事業進捗率約44%(平成31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。

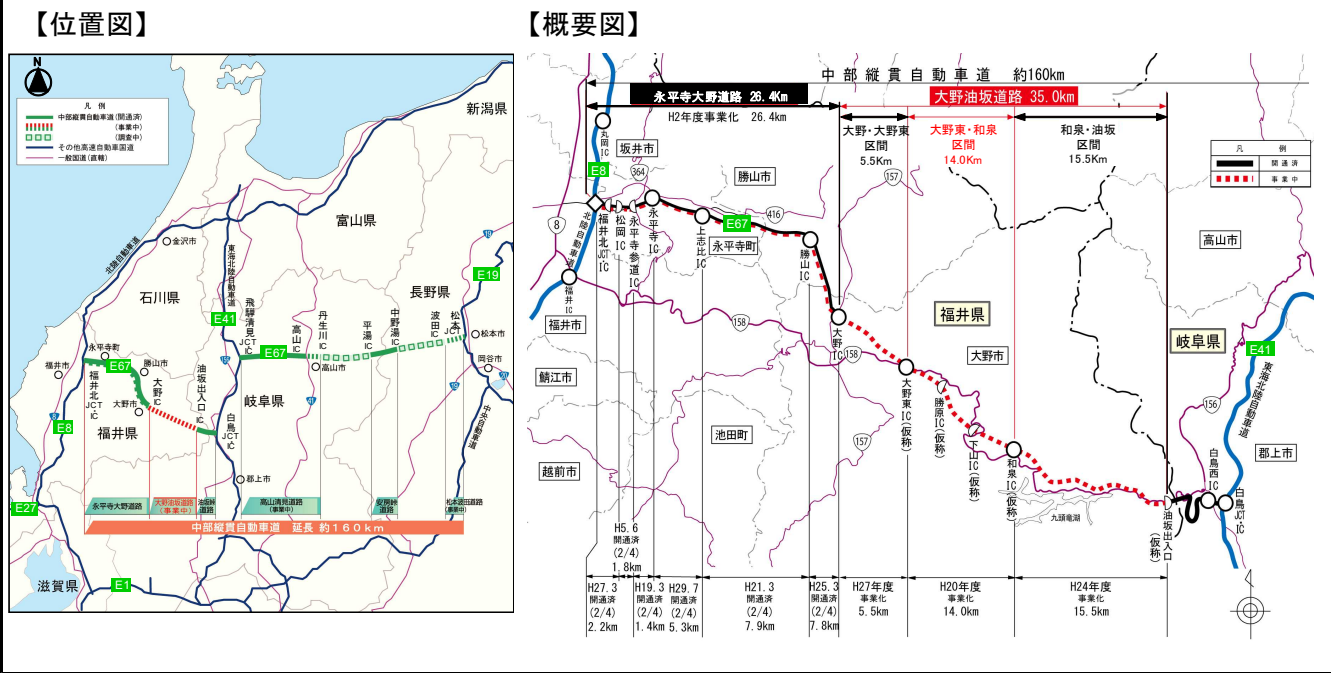
対応方針

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



※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2年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課

担当課長名：奥村 康博

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 至：福井県大野市東市布	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の高規格幹線道路（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-年度都市計画決定 (H-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 約14% (平成31年3月末時点)																			
供用済延長	—																				
計画交通量	8,400台/日																				
費用対効果 分析結果	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 15%;">B/C</td> <td style="width: 15%;">(事業全体) 1.1 (0.7)</td> <td style="width: 15%;">(残事業) 1.1 (0.9)</td> </tr> </table>	B/C	(事業全体) 1.1 (0.7)	(残事業) 1.1 (0.9)	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 15%;">総費用</td> <td style="width: 15%;">(残事業)/(事業全体) 1,738/4,371億円</td> </tr> <tr> <td style="width: 15%;">事業費</td> <td style="width: 15%;">1,502/4,066億円</td> </tr> <tr> <td style="width: 15%;">維持管理費</td> <td style="width: 15%;">236/304億円</td> </tr> </table>	総費用	(残事業)/(事業全体) 1,738/4,371億円	事業費	1,502/4,066億円	維持管理費	236/304億円	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 15%;">総便益</td> <td style="width: 15%;">(残事業)/(事業全体) 1,893/4,651億円</td> </tr> <tr> <td style="width: 15%;">走行時間短縮便益</td> <td style="width: 15%;">1,652/3,991億円</td> </tr> <tr> <td style="width: 15%;">走行経費減少便益</td> <td style="width: 15%;">214/560億円</td> </tr> <tr> <td style="width: 15%;">交通事故減少便益</td> <td style="width: 15%;">27/100億円</td> </tr> </table>	総便益	(残事業)/(事業全体) 1,893/4,651億円	走行時間短縮便益	1,652/3,991億円	走行経費減少便益	214/560億円	交通事故減少便益	27/100億円	基準年 令和元年
B/C	(事業全体) 1.1 (0.7)	(残事業) 1.1 (0.9)																			
総費用	(残事業)/(事業全体) 1,738/4,371億円																				
事業費	1,502/4,066億円																				
維持管理費	236/304億円																				
総便益	(残事業)/(事業全体) 1,893/4,651億円																				
走行時間短縮便益	1,652/3,991億円																				
走行経費減少便益	214/560億円																				
交通事故減少便益	27/100億円																				
感度分析の結果 【事業全体】交通量：B/C=0.89～1.3（交通量±10%） 事業費：B/C=1.03～1.1（事業費±10%） 事業期間：B/C=0.97～1.1（事業期間±20%）																					
【残事業】交通量：B/C=0.94～1.3（交通量±10%） 事業費：B/C=1.00～1.2（事業費±10%） 事業期間：B/C=1.03～1.1（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 <ul style="list-style-type: none"> ・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の形成により、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、福井市と首都圏とのアクセスが大幅に向上。 ②災害時の代替路の確保 <ul style="list-style-type: none"> ・北陸自動車道では、豪雨や豪雪等による通行止めが、過去5年間で162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には、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。 ③異常気象時の交通の確保 <ul style="list-style-type: none"> ・事業区間と並行する国道158号は、過去15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行規制区間を中心に48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、通行止め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の確保が期待。 																					
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：																					
<ul style="list-style-type: none"> ・令和元年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、早期全線開通の要望を受けている。 ・平成31年2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。 ・令和元年8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等）より、早期全線開通の要望を受けている。 ・令和元年8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。 ・令和元年7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。 																					

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、異存ありません。

大野油坂道路は、太平洋側と日本海側を連結し、強靱な国土の形成に不可欠な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極めて重要な道路である。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道路であり、北陸新幹線福井・敦賀開業と同時期の大野油坂道路の開通を実現していただきたい。

さらに「防災・減災、国土強靱化対策」の対象として位置付ける等により、十分な予算を確保し、速やかに整備を進めていただきたい。

引き続き事業を推進し、早期完成に努められるとともに、事業費の見直しによる増加額が非常に大きいことから、工事実施段階における一層のコスト縮減を図りながら事業を実施していただきたい。

あわせて、周辺市町での企業誘致など、地域活性化をより促進するためにも部分開通を含め、開通年度を早期に公表していただきたい。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、「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

沿線の大野市は、近年人口減少傾向にあるが、世帯当たりの自動車保有台数は福井県全体より大きく、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、用地取進捗率100%、事業進捗率約14%(平成31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

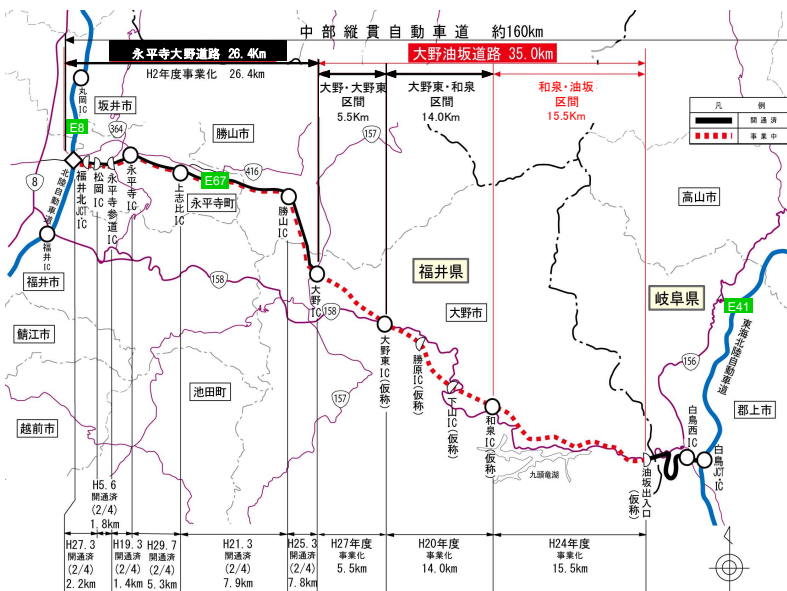
以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

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2年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課

担当課長名：奥村 康博

事業名 一般国道8号 <small>やすりつとう</small> 野洲栗東バイパス	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：滋賀県野洲市 <small>やすこしのほら</small> 小篠原 至：滋賀県栗東市 <small>りつとうてはら</small> 手原	延長 4.7km										
事業概要 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延長約600kmの幹線道路であり、沿道地域の産業・経済・生活活動を支える重要な役割を担っている。 一般国道8号の野洲市から栗東市までの区間は、沿道に工場、店舗、住宅等が連坦しており、地域の経済と日常生活を支える幹線道路として広く利用されている。 野洲栗東バイパスは、名神高速道路栗東ICへの円滑なアクセスを可能とし、国道8号の交通混雑の緩和、交通安全の確保を目的とした延長4.7kmの道路である。											
S57年度事業化	H12年度都市計画決定 (H-年度変更)	H25年度用地着手									
H28年度工事着手											
全体事業費	650億円	事業進捗率 約36% (平成31年3月時点)									
供用済延長	—										
計画交通量	35,600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 (事業全体) 1.1</td> <td style="text-align: center;">総費用： 414/605億円</td> <td style="text-align: center;">総便益： 663/663億円</td> <td style="text-align: center;">基準年： 令和元年</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(残事業) 1.6</td> <td style="text-align: center;"> 事業費：369/560億円 維持管理費：45/45億円 </td> <td style="text-align: center;"> 走行時間短縮便益：609/609億円 走行経費減少便益：41/41億円 交通事故減少便益：13/13億円 </td> <td></td> </tr> </table>	B/C (事業全体) 1.1	総費用： 414/605億円	総便益： 663/663億円	基準年： 令和元年	(残事業) 1.6	事業費：369/560億円 維持管理費：45/45億円	走行時間短縮便益：609/609億円 走行経費減少便益：41/41億円 交通事故減少便益：13/13億円			
B/C (事業全体) 1.1	総費用： 414/605億円	総便益： 663/663億円	基準年： 令和元年								
(残事業) 1.6	事業費：369/560億円 維持管理費：45/45億円	走行時間短縮便益：609/609億円 走行経費減少便益：41/41億円 交通事故減少便益：13/13億円									
感度分析の結果 【事業全体】 交通量：B/C=0.90~1.3(交通量 ±10%) 事業費：B/C=1.03~1.2(事業費 ±10%) 事業期間：B/C=1.1~1.1(事業期間 ±20%) 【残事業】 交通量：B/C=1.3~1.9(交通量 ±10%) 事業費：B/C=1.5~1.8(事業費 ±10%) 事業期間：B/C=1.6~1.6(事業期間 ±20%)											
事業の効果等 ①交通混雑の緩和 ・国道8号の交通量は約26,200台/日と、交通容量を約2.2倍超過しており、交通混雑が発生。 ・国道8号の通過交通が野洲栗東バイパスに転換することにより、交通分散が図られ交通混雑の緩和が期待。 ②交通安全の確保 ・野洲栗東バイパスと並行する国道8号で発生する事故は、渋滞などに起因すると考えられる追突が全体の約7割を占めており、死傷事故率は滋賀県平均の約1.7倍。 ・バイパス整備により交通転換が図られることで国道8号における事故の減少が期待。											
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： ・令和元年8月、大津湖南地域幹線道路整備促進協議会（昭和57年4月設立、野洲市、大津市、草津市、守山市、栗東市、湖南市の各首長）から国土交通省や財務省等に、整備促進の要望を受けている。 ・令和元年8月、国道8号野洲栗東バイパス整備促進期成同盟会（平成24年2月設立、栗東市、野洲市、守山市の各首長）から官房長官や国土交通省・財務省等に、整備促進の要望を受けている。											
滋賀県知事の意見 ： 一般国道8号については、慢性的な交通渋滞が発生しており、その影響で、企業の輸送能力が低下するとともに、交通事故の多発や生活環境の悪化等、地域住民の生活にも深刻な問題が生じている。これらの状況を改善するためには当該事業の早期完成が強く望まれており、対応方針（原案）のとおり、事業効果の早期発現に向けた更なる整備促進をお願いしたい。 事業実施にあたっては、必要な予算の確保と徹底したコスト縮減に取り組んでいただきたい。 なお、滋賀県としても事業促進に最大限の努力をさせていただきます。											

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、「一般国道8号野洲栗東バイパス」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

野洲栗東バイパス沿線は多数の工業団地、企業が立地しており、沿線の人口及び自動車保有台数は、増加傾向にあり、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当初計画から大きな変化はない。

事業の進捗状況、残事業の内容等

昭和57年度事業化、用地取進捗率約91%、事業進捗率約36%(平成31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

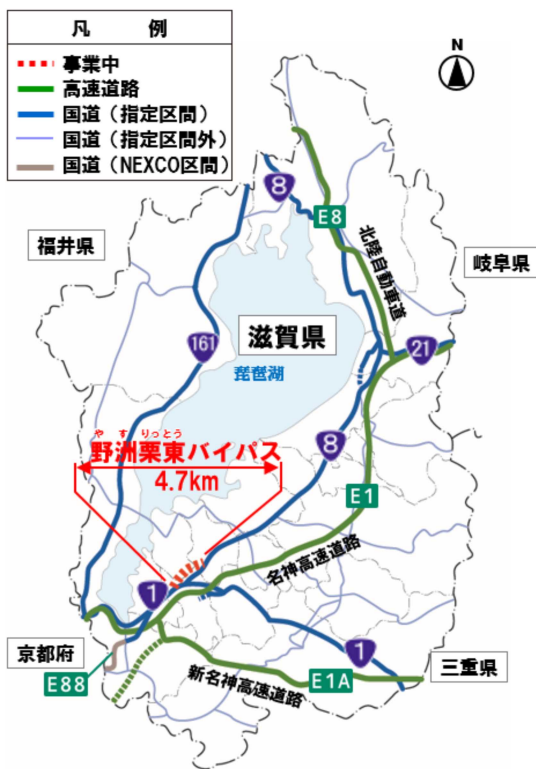
事業継続

対応方針決定の理由

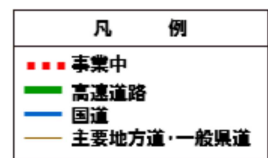
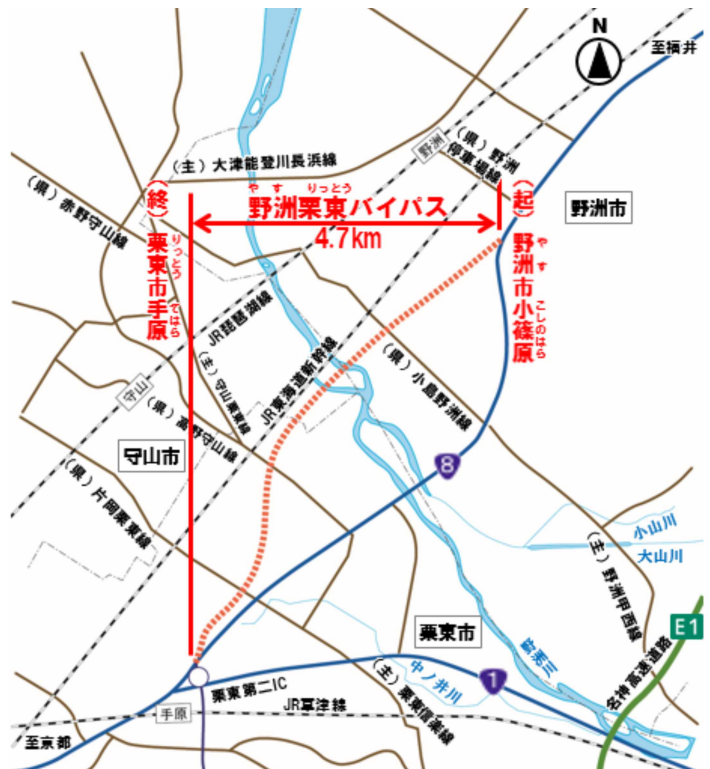
以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

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2年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課

担当課長名：奥村 康博

事業名 ：一般国道161号 <small>こせいのまのさかもときた</small> 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 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110km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。 一般国道161号湖西道路は、大津市北中部に位置し、2車線で開通している延長15.8kmの自動車専用道路である。 このうち真野IC～坂本北IC間の延長6.6kmは、交通混雑の緩和、交通安全の確保、救命救急活動の支援、観光振興の支援を目的に4車線化整備を行っている。										
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 ：89億円 事業進捗率 ：約32% <small>(平成31年3月時点)</small>	供用済延長 ：6.6km <small>(2車線)</small>									
計画交通量 ：43,100台/日										
費用対効果分析結果	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 20%;">B/C (事業全体) 7.5</td> <td style="width: 20%;">総費用 (残事業)/(事業全体) 67/101億円</td> <td style="width: 20%;">総便益 (残事業)/(事業全体) 752/752億円</td> <td style="width: 20%;">基準年 令和元年</td> </tr> <tr> <td>(残事業) 11.2</td> <td> 事業費：46/79億円 維持管理費：22/22億円 </td> <td> 走行時間短縮便益：698/698億円 走行経費減少便益：44/44億円 交通事故減少便益：11/11億円 </td> <td></td> </tr> </table>	B/C (事業全体) 7.5	総費用 (残事業)/(事業全体) 67/101億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 752/752億円	基準年 令和元年	(残事業) 11.2	事業費：46/79億円 維持管理費：22/22億円	走行時間短縮便益：698/698億円 走行経費減少便益：44/44億円 交通事故減少便益：11/11億円		
B/C (事業全体) 7.5	総費用 (残事業)/(事業全体) 67/101億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 752/752億円	基準年 令和元年							
(残事業) 11.2	事業費：46/79億円 維持管理費：22/22億円	走行時間短縮便益：698/698億円 走行経費減少便益：44/44億円 交通事故減少便益：11/11億円								
感度分析の結果 【事業全体】交通量：B/C=4.9～7.4(交通量±10%) 事業費：B/C=7.2～7.8(事業費±10%) 事業期間：B/C=7.3～7.7(事業期間±20%)										
【残事業】交通量：B/C=7.4～11.1(交通量±10%) 事業費：B/C=10.5～12.0(事業費±10%) 事業期間：B/C=11.0～11.6(事業期間±20%)										
事業の効果等										
①交通混雑の緩和 ・湖西道路の交通量は、無料開放、西大津バイパス全線4車線開通により増加傾向であり、車線減少やサグ部での合流など、構造的な要因により速度低下が発生し、交通混雑が発生。 ・4車線化整備による走行性向上により、速度低下が軽減され、交通混雑の緩和が期待。										
②交通安全の確保 ・湖西道路で発生している事故は渋滞に起因すると考えられる追突事故が約9割を占めており、死傷事故率は隣接する西大津バイパス（4車線区間）の約5倍。 ・隣接する西大津バイパスでは、4車線整備により、バイパスおよび並行区間の死傷事故率が約4割減少。湖西道路においても、4車線整備により、西大津バイパスと同様の効果が期待。										
③救命救急活動の支援 ・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、救急搬送における速達性や信頼性の向上が期待。										
④観光振興の支援 ・湖西道路の沿線地域には、観光資源が多数立地しているが、湖西道路の混雑により、観光地への立ち寄りや滞在時間の抑制等、地域経済活性化の機会を喪失。 ・4車線化整備により、速達性や高速道路へのアクセス性が向上し、さらなる来訪客数の増加、観光産業及び地域の活性化が期待。										
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：										
・令和元年8月、大津市長から、湖西道路（真野～坂本北）の4車線化の早期整備の要望を受けている。 ・令和元年8月、国道161号改良整備促進期成同盟会（昭和42年12月設立、大津市、高島市、敦賀市の各首長及び各市議会議員）から、整備促進の要望を受けている。										

滋賀県知事の意見：

一般国道161号湖西道路（真野～坂本北）については、平成17年8月の無料化以降、各ICからの合流や地形的な影響もあって交通渋滞が頻発している状況にあるため、4車線化の一刻も早い整備が強く望まれており、対応方針（原案）のとおり、事業効果の早期発現に向けたさらなる整備促進をお願いしたい。事業実施にあたっては、必要な予算の確保と徹底したコスト縮減に取り組んでいただきたい。なお、滋賀県としても事業促進に最大限の努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

滋賀県及び大津市の人口、自動車保有台数はほぼ横ばいであり、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当初計画から大きな変化はない。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成27年度事業化、用地取進捗率約100%、事業進捗率約32%（平成31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2年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課
担当課長名：奥村 康博

事業名	一般国道175号 <small>にしわかきた</small> 西脇北バイパス	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：兵庫県 <small>にしわか</small> 西脇市下戸田 至：兵庫県 <small>にしわか</small> 西脇市黒田庄町大伏	延長	5.2km		
事業概要					
<p>東播丹波連絡道路は、東播地域と丹波地域の連携を強化するとともに、山陽自動車道、中国縦貫自動車道、北近畿豊岡自動車道と一体となって広域ネットワークを形成する延長約30kmの地域高規格道路である。</p> <p>国道175号西脇北バイパスは、東播丹波連絡道路の一部を形成し、西脇市域と東播地域及び丹波地域へのアクセス性の向上、西脇市域における国道175号の交通混雑の緩和、交通安全の確保等を目的とした道路である。</p>					
H9年度事業化	H10年度都市計画決定 (H13年度変更)	H12年度用地着手	H18年度工事着手		
全体事業費	約480億円	事業進捗率 (平成31年3月時点)	約58%	供用済延長	—
計画交通量	18,200台/日				
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.1 (残事業) 2.9	総費用 (残事業)/(事業全体) 206/555億円 事業費：169/517億円 維持管理費：37/38億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 595/595億円 走行時間短縮便益：561/561億円 走行経費減少便益：27/27億円 交通事故減少便益：6.2/6.2億円	基準年 令和元年	
感度分析の結果					
<p>【事業全体】交通量：B/C=0.88~1.3(交通量±10%) 【残事業】交通量：B/C=2.4~3.6(交通量±10%) 事業費：B/C=1.04~1.1(事業費±10%) 事業費：B/C=2.7~3.2(事業費±10%) 事業期間：B/C=0.99~1.2(事業期間±20%) 事業期間：B/C=2.8~3.0(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"> 西脇北バイパスに並行する国道175号の交通量は交通容量の約1.4倍であり、主要渋滞箇所である上戸田南交差点等において、朝夕の通勤時間帯に交通混雑が発生。 西脇北バイパス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。 <p>②交通安全の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> 西脇北バイパスに並行する国道175号の死傷事故率は、兵庫県内の一般国道の約1.3倍と高く、交通混雑が主な原因と考えられる追突事故が約6割。 西脇北バイパスの整備により交通混雑が緩和し、国道175号の安全性の向上が期待。 <p>③地域のアクセス改善</p> <ul style="list-style-type: none"> 西脇市は北播磨医療圏と丹波医療圏が連携した広域な医療圏に位置し、当該圏域では救急搬送の約7割が国道175号沿線の病院に搬送。 平成29年には西脇市北部の救急医療体制の強化を図るため、西脇北バイパス整備区間に西脇消防署西脇北出張所が設置されており、西脇北バイパスの整備により、広域な医療圏での救急医療活動への支援が期待。 					
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30年10月、西脇北バイパス整備促進協議会（H24.6設立、西脇市津万地区各町において選出された者）から国土交通省等に対し、一般国道175号西脇北バイパスの早期整備の要望を受けている。 平成30年11月、一般国道175号整備促進期成同盟会（S41.10設立、西脇市・神戸市・三木市・小野市・丹波市・加東市の市長及び議長）から関係機関に対し、一般国道175号西脇北バイパスの早期整備の要望を受けている。 <p>兵庫県知事の意見：</p> <p>一般国道175号西脇北バイパスは、中国自動車道滝野社ICと北近畿豊岡自動車道氷上ICを連絡する地域高規格道路「東播丹波連絡道路」の一部を形成する重要な道路である。当該区間の国道175号現道は、2車線で、交通容量（12,907台/日）を大幅に上回る17,855台/日の交通量があり、朝夕の通勤時</p>					

間帯には西脇市中心部への入口となる上戸田南交差点等で渋滞が発生している。

また、現道の死傷事故率は県内の一般国道の約1.3倍で、そのうち交通混雑が主な原因と考えられる追突事故が6割を占めることから、交通混雑の緩和、安全性の向上を図る西脇北バイパスの早期整備が喫緊の課題となっている。

平成29年4月、西脇北バイパス(仮)寺内ランプ隣接地に開設された西脇消防署西脇北出張所では、現道の渋滞により緊急車両の走行に苦慮しており、本バイパスの完成により、現場到着時間の短縮が期待できる。また、(仮)下戸田ランプ付近では、市役所新庁舎及び市民交流施設が令和2年度に完成予定であり、西脇市ではこれら施設を核とした中心市街地の活性化を図ることとしている。このため、沿線市からも早期完成の強い要望がある。

こうしたことから、より一層のコスト縮減に配慮していただきながら、安全で円滑な交通確保と地域の活性化に資する本バイパスの(仮)寺内ランプ～(仮)畑瀬ランプの令和元年度部分供用に続く早期全線供用に向けて引き続き取り組んでいただきたい。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、「一般国道175号西脇北バイパス」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

西脇北バイパス周辺地域の人口は減少傾向、1世帯当たりの自動車保有台数は県平均の約1.9倍と自動車への依存が高い傾向は変わらず、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9年度事業化、用地取進捗率約97%、事業進捗率約58%(平成31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

令和元年度に西脇市寺内から同市黒田庄町大伏間を部分開通予定。引き続き、事業を推進し、早期の全線開通を目指す。

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。

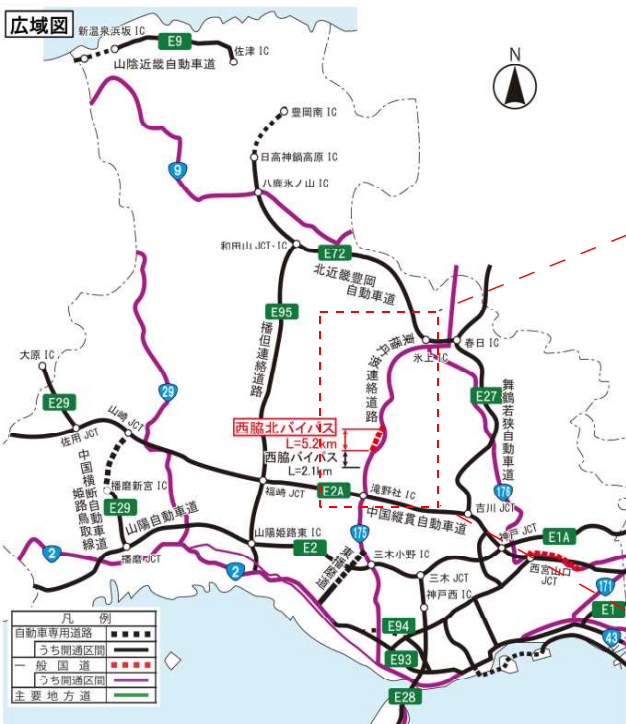
対応方針

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。

位置図 事業概要図



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2年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課

担当課長名：奥村 康博

事業名	一般国道176号 <small>なほ</small> 名塩道路	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：兵庫県西宮市山口町上山口 至：兵庫県宝塚市栄町3丁目			延長	10.6km
事業概要					
一般国道176号は、京都府宮津市から阪神北部地域を經由し大阪府大阪市に至る延長約180kmの主要幹線道路である。名塩道路は、西宮市山口町から宝塚市栄町までの延長約10.6kmの現道拡幅およびバイパス事業で、交通混雑の緩和、交通安全の確保及び異常気象時の交通確保を目的とした道路である。					
S60年度事業化(1,2,3工区)	S59年度都市計画決定	S61年度用地着手	S61年度工事着手		
S63年度事業化(1-1,1-2工区)	(H-年度変更)				
全体事業費	1,011億円	事業進捗率	約92%	供用済延長	6.9km
		(平成31年3月時点)			
計画交通量	37,100台/日				
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.2 (残事業) 8.5	総費用 (残事業)/(事業全体) 155/1,755億円 事業費：132/1,688億円 維持管理費：23/67億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 1,315/2,044億円 走行時間短縮便益：1,272/1,958億円 走行経費減少便益：38/77億円 交通事故減少便益：5.7/9.6億円	基準年 令和元年	
感度分析の結果					
【事業全体】交通量：B/C=0.92~1.4(交通量±10%)		【残事業】交通量：B/C=6.7~10.5(交通量±10%)			
事業費：B/C=1.2~1.2(事業費±10%)		事業費：B/C=7.8~9.3(事業費±10%)			
事業期間：B/C=1.1~1.2(事業期間±20%)		事業期間：B/C=8.3~8.7(事業期間±20%)			
事業の効果等					
①交通混雑の緩和					
<ul style="list-style-type: none"> ・名塩道路未開通区間の交通量は、交通容量の約1.9倍。 ・主要渋滞箇所である大多田橋交差点では、朝の通勤時間帯に交通混雑が発生。 ・名塩道路の整備により交通容量が拡大し、交通混雑の緩和が期待。 					
②交通安全の確保					
<ul style="list-style-type: none"> ・名塩道路未開通区間の死傷事故率は兵庫県内の一般国道の約1.3倍。 ・事故類型別では、交通混雑及び線形不良による速度低下が主な原因と考えられる追突事故が約7割。 ・名塩道路の整備により交通混雑の緩和及び線形不良区間が解消し、安全性の向上が期待。 					
③異常気象時の交通確保					
<ul style="list-style-type: none"> ・名塩道路整備区間には、異常気象時通行規制区間が存在し、毎年のように通行止めが発生。 ・名塩道路整備区間の周辺においても、異常気象時に通行止めとなる区間が複数の道路で存在し、異常気象時には阪神北部と大阪を結ぶ人流物流に支障をきたし、帰宅困難者も発生。 ・名塩道路整備により異常気象時通行規制区間の緩和・解消が図られ、異常気象時の交通確保に期待。 					
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：					
令和元年8月、一般国道176号整備促進期成同盟会（昭和53年2月設立、西宮市長、宝塚市長、川西市長）より、名塩道路の早期整備の要望を受けている。					
兵庫県知事の意見：					
一般国道176号名塩道路は、著しく人口増加した西宮市北部地域を東西方向に通過し、高速道路のICやJRの駅等をつないで、阪神北部地域の日常生活や経済活動を支える重要な幹線道路である。本道路10.6kmのうち、これまでに暫定2車線区間を含め約6.9kmが供用されている。しかしながら、依然として歩道が未整備で線形不良の箇所がある上、交通容量（13,730台/24h）を大きく上回る約26,000台/日の交通が通過しており、大多田橋付近では交通混雑による慢性的な速度低下が発生している。					
また、未開通区間では、死傷事故率が県内の一般国道の約1.3倍であり、交通混雑や線形不良に起因する追突事故が全体の約7割を占めるなど危険な状況であり、走向車両の安全性確保が喫緊の課題である。加えて、異常気象時通行規制区間では、平成30年7月豪雨時（約24時間の通行止め）をはじめ、毎					

年のように通行止めが発生し、帰宅困難者が発生するなど、沿線住民の日常生活や阪神北部と大阪を結ぶ物流などに大きな影響を与えている。

こうしたことから、安全で円滑な交通を確保するとともに、異常気象時の通行止めを解消するため、より一層のコスト縮減に配慮していただきながら、引き続き全区間の早期完成を目指し、事業推進に取り組んでいただきたい。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、「一般国道176号名塩道路」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

名塩道路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おり、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

昭和60年度事業化、用地進捗率約89%、事業進捗率約92%(平成31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。

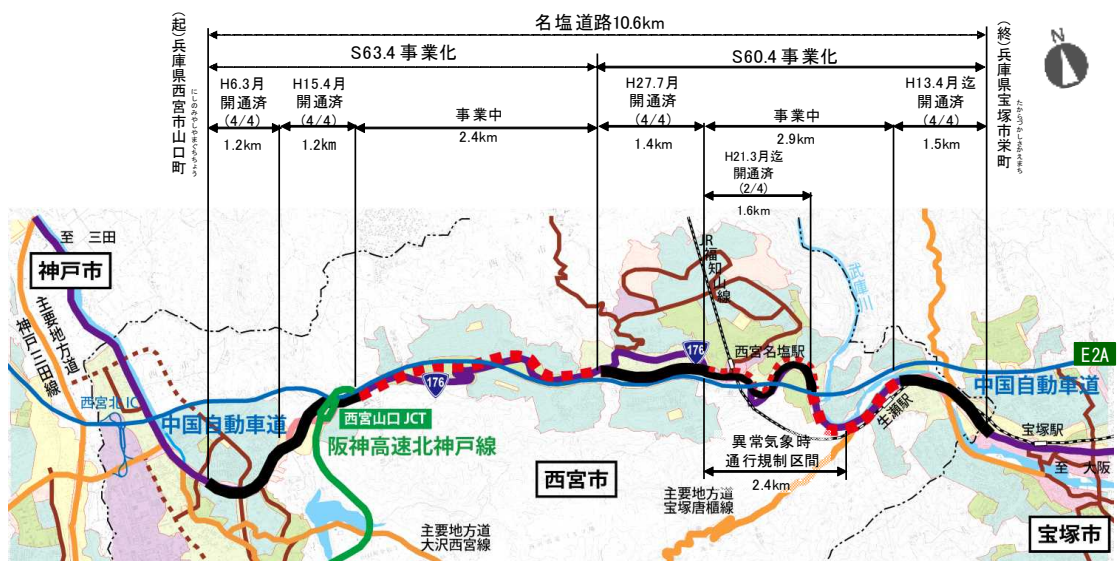
事業概要図

【位置図】



凡例	
名塩道路	開通中
名塩道路	事業中
高速自動車国道	
その他の有料道路	
一般国道	
主要地方道及び一般県道	
市道	
都市計画道路	

【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2年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課

担当課長名：奥村 康博

事業名	一般国道42号 冷水 ^{しみず} 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：和歌山 ^{かいなん} 県海南市 ^{しみず} 冷水 至：和歌山 ^{かいなん} 県海南市 ^{ふじしろ} 藤白				延長	1.1km
事業概要	<p>一般国道42号は浜松市を起点とし、伊勢市、海南市等を経て和歌山市に至る主要幹線道路であり、紀伊半島の太平洋沿岸を結ぶ広域的な幹線道路としての役割を担い、地域の社会経済活動や日常生活の基盤としての役割を果たしている。冷水拡幅・有田海南道路は、災害時における交通の確保、交通安全の確保及び交通混雑の緩和を目的とした道路である。</p>					
H19年度事業化	H19年度都市計画決定 (H-年度変更)		H21年度用地着手		H23年度工事着手	
全体事業費	61億円	事業進捗率	83%	供用済延長	—	
	(平成31年3月時点)					
計画交通量	23,400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 (1.5) (残事業) 2.4 (8.1)	(残事業)/(事業全体) 378/623億円 事業費：352/597億円 維持管理費：27/27億円	(残事業)/(事業全体) 923/923億円 走行時間短縮便益：830/830億円 走行経費減少便益：77/77億円 交通事故減少便益：16/16億円	令和元年		
感度分析の結果	<p>【事業全体】交通量：B/C=1.2~1.8(交通量 ±10%) 事業費：B/C=1.4~1.6(事業費 ±10%) 事業期間：B/C=1.4~1.5(事業期間±20%)</p> <p>【残事業】交通量：B/C=2.0~2.9(交通量 ±10%) 事業費：B/C=2.2~2.7(事業費 ±10%) 事業期間：B/C=2.4~2.5(事業期間±20%)</p>					
事業の効果等	<p>①災害時における交通の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> 事業区間と並行する国道42号の約2割は南海トラフの巨大地震の発生時、津波による浸水の恐れ。 冷水拡幅・有田海南道路の整備により、津波浸水地域を回避し、災害時の避難路となるとともに、緊急輸送道路としてネットワークを形成。 <p>②交通混雑の緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> 国道42号は有田市街地と海南市街地を結ぶ幹線道路であり、通勤時間帯を中心に渋滞が発生。 事業中区間の交通量は交通容量の約2.0倍となっており、交通容量が不足。 冷水拡幅・有田海南道路の整備により交通容量の拡大・交通量の転換が図られることで交通混雑の緩和が期待。 					
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30年6月、国道42号・有田海南間整備促進協議会(平成9年5月設立、有田市長、海南市長、湯浅町長等)より、早期整備の要望を受けている。 <p>和歌山県知事の意見：</p> <p>国道42号有田海南道路及び冷水拡幅は、国道42号の渋滞解消や交通事故の減少を図るとともに、有田市と海南市の生活圏の連携強化による地域活性化に資する道路であります。</p> <p>また、国道42号の現道は南海トラフ巨大地震などによる津波で浸水することが想定されており、大規模地震への備えとしても整備が不可欠であることから、対応方針(原案)のとおり、事業継続が妥当と考えます。</p> <p>なお、事業実施にあたっては、用地取得が概ね完了したことから早期に工事を全面展開するとともに、より一層のコスト縮減等に努め、一日も早い供用をお願いします。</p>					
事業評価監視委員会の意見	<p>審議の結果、「一般国道42号冷水拡幅」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。</p>					
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	<p>冷水拡幅・有田海南道路沿線の海南市、有田市では、人口は減少傾向、世帯数は横ばい傾向にあるが、世帯当たり自動車保有台数は全国・近畿・和歌山県平均を上回っており、自動車への依存度は高く、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。</p>					

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成19年度に事業化、用地進捗率100%、事業進捗率83%（平成31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

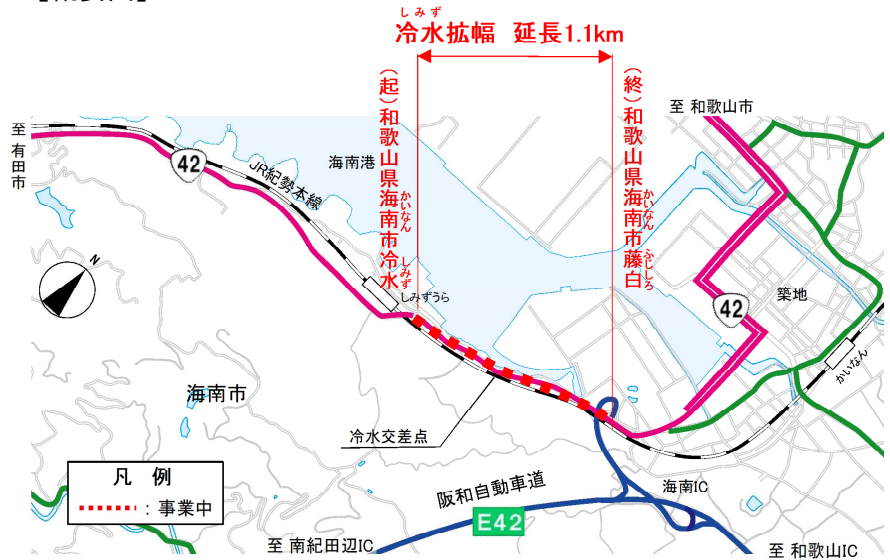
以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

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。

再評価結果（令和2年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課

担当課長名：奥村 康博

事業名	一般国道42号 <small>ありだかいなん</small> 有田海南道路	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 <small>ありだの</small> 有田市野 至：和歌山県 <small>かいなんしみず</small> 海南市冷水	延長	9.4km		
事業概要					
<p>一般国道42号は浜松市を起点とし、伊勢市、海南市等を経て和歌山市に至る主要幹線道路であり、紀伊半島の太平洋沿岸を結ぶ広域的な幹線道路としての役割を担い、地域の社会経済活動や日常生活の基盤としての役割を果たしている。冷水拡幅・有田海南道路は、災害時における交通の確保、交通安全の確保及び交通混雑の緩和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)	H23年度用地着手	H28年度工事着手		
全体事業費	619億円	事業進捗率 (平成31年3月時点)	35%	供用済延長	—
計画交通量	10,700台/日				
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.5 (1.5) (残事業) 2.4 (2.3)	総費用 (残事業)/(事業全体) 378/623億円 事業費：352/597億円 維持管理費：27/27億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 923/923億円 走行時間短縮便益：830/830億円 走行経費減少便益：77/77億円 交通事故減少便益：16/16億円	基準年 令和元年	
感度分析の結果					
<p>【事業全体】交通量：B/C=1.2~1.8(交通量 ±10%) 事業費：B/C=1.4~1.6(事業費 ±10%) 事業期間：B/C=1.4~1.5(事業期間 ±20%)</p> <p>【残事業】交通量：B/C=2.0~2.9(交通量 ±10%) 事業費：B/C=2.2~2.7(事業費 ±10%) 事業期間：B/C=2.4~2.5(事業期間 ±20%)</p>					
事業の効果等					
<p>①災害時における交通の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> 事業区間と並行する国道42号の約2割は南海トラフ巨大地震に伴う津波による浸水の恐れ。 冷水拡幅・有田海南道路の整備により、災害時における避難路の確保及び緊急輸送路としてのネットワークを形成。 <p>②交通安全の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> 事業区間と並行する国道42号の死傷事故は追突が約7割を占めており、特に黒田交差点～長保寺交差点の死傷事故率は県内平均の約1.4倍。 現道には高さ3.8mを超える特殊車両の通行が困難なトンネルが5箇所存在し、過去にはトンネルと特殊車両の積荷が接触する事故も発生。 有田海南道路の整備により、交通混雑の緩和及び特殊車両の通行に対応したトンネル断面の確保等、交通安全の向上が期待。 <p>③交通混雑の緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> 国道42号は有田市街地と海南市街地を結ぶ幹線道路であり、通勤時間帯を中心に渋滞が発生。 事業中区間の交通量は交通容量の約2.0倍となっており、交通容量が不足。 冷水拡幅・有田海南道路の整備により交通容量の拡大・交通量の転換が図られることで交通混雑の緩和が期待。 					
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30年6月、国道42号・有田海南間整備促進協議会(平成9年5月設立、有田市長、海南市長、湯浅町長等)より、早期整備の要望を受けている。 <p>和歌山県知事の意見：</p> <p>国道42号有田海南道路及び冷水拡幅は、国道42号の渋滞解消や交通事故の減少を図るとともに、有田市と海南市の生活圏の連携強化による地域活性化に資する道路であります。</p> <p>また、国道42号の現道は南海トラフ巨大地震などによる津波で浸水することが想定されており、大規模地震への備えとしても整備が不可欠であることから、対応方針(原案)のとおり、事業継続が妥当と考えます。</p> <p>なお、事業実施にあたっては、用地取得が概ね完了したことから早期に工事を全面展開するとともに、より一層のコスト縮減等に努め、一日も早い供用をお願いします。</p>					

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、「一般国道42号有田海南道路」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

冷水拡幅・有田海南道路沿線の海南市、有田市では、人口は減少傾向、世帯数は横ばい傾向にあるが、世帯当たり自動車保有台数は全国・近畿・和歌山県平均を上回っており、自動車への依存度は高く、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年度に事業化、用地進捗率86%、事業進捗率35% (平成31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

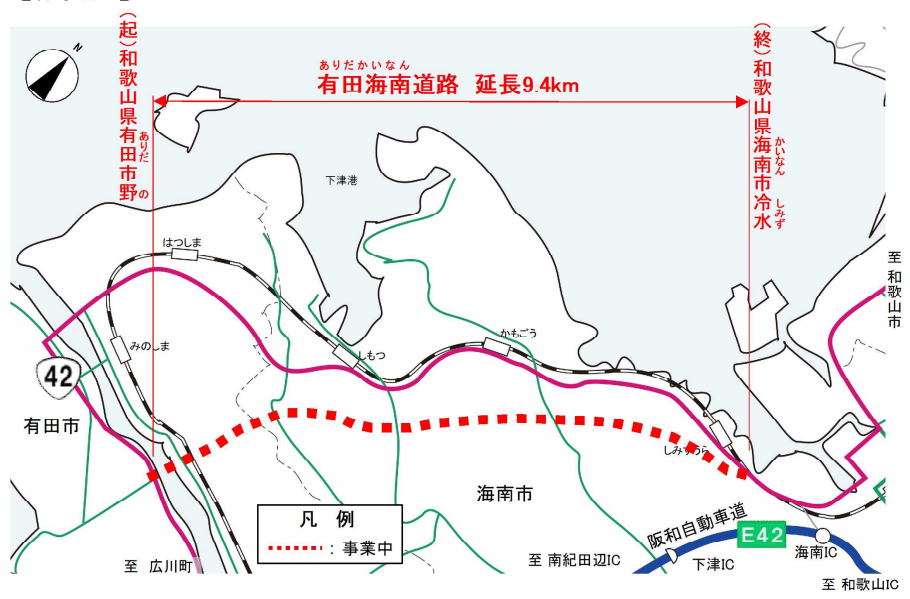
以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

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。

再評価結果（令和2年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課

担当課長名：奥村 康博

事業名	一般国道9号 出雲・湖陵道路	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：島根県出雲市知井宮町 至：島根県出雲市湖陵町三部			延長	4.4 km
事業概要					
一般国道9号は、京都府京都市から山口県下関市までを結ぶ延長約730kmの主要幹線道路である。 出雲・湖陵道路は、島根県出雲市知井宮町と出雲市湖陵町三部を結ぶ延長4.4kmの自動車専用道路である。 事業目的は、緊急時の代替路線の確保、現道の隘路区間の解消、観光・医療・物流活動の支援、地域間広域交流の促進及び地域活性化を図ることである。					
H20年度事業化		H17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273億円	事業進捗率 (H31年3月末時点)	約69%	供用済延長	0.0 km
計画交通量	19,900台/日				
費用対効果 分析結果	B/C (3便益) (事業全体) 1.8 (残事業) 5.1	総費用 (残事業)/(事業全体) 96/278億円 事業費：83/264億円 維持管理費：14/14億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 493/493億円 走行時間短縮便益：401/401億円 走行経費減少便益：72/72億円 交通事故減少便益：20/20億円	基準年 令和元年	
感度分析の結果					
(事業全体) 交通量：B/C=1.5~2.0 (交通量±10%) (残事業) 交通量：B/C=4.4~5.8 (交通量±10%) 事業費：B/C=1.7~1.8 (事業費±10%) 事業費：B/C=4.7~5.6 (事業費±10%) 事業期間：B/C=1.7~1.9 (事業期間±20%) 事業期間：B/C=4.9~5.3 (事業期間±20%)					
事業の効果等					
①円滑なモビリティの確保 ・渋滞損失時間の削減が期待される ・利便性の向上が期待できるバス路線が存在する [一畑バス小田線(上塩冶車庫~JR出雲市駅~JR小田駅)6便/日] ・大田市から出雲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 ・JFしまね大田水産物地方卸売市場から大阪府中央卸売市場へのアクセス向上が期待される ③国土・地域ネットワークの構築 ・高規格幹線道路「山陰自動車道」に並行する自動車専用道路の一部として位置づけられている ④個性ある地域の形成 ・島根県東部から石見銀山(H30観光入込み客数：24.6万人/年)等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 ・第三次救急医療機関(島根県立中央病院、島根大学医学部附属病院)へのアクセス向上が期待される ⑥災害への備え ・第1次緊急輸送道路である国道9号の代替路線を形成する ⑦地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が期待される ⑧生活環境の改善・保全 ・NOx排出量の削減が期待される ・SPM排出量の削減が期待される ・騒音レベルが新たに要請限度を下回ることが期待される ⑨他のプロジェクトとの関係 ・「中国ブロックにおける社会資本整備重点計画(H28.3)」に位置づけられている ・大規模道路事業(一般国道9号湖陵・多伎道路、大田・静間道路、静間・仁摩道路)と一体的に整備する必要あり ・「島根総合発展計画第三次実施計画(H28.3)」、「新たな出雲の国づくり計画 出雲未来図 後期基本計画(H29.3)」、「出雲市都市計画マスタープラン(H22.2)」に位置づけられている					

関係する地方公共団体等の意見

大田市長など3市4町の首長で構成される出雲・江津間高規格道路建設促進期成同盟会など複数の団体から出雲・湖陵道路の早期完成の要望を受けている。

島根県知事の意見：対応方針（原案）については妥当である。

一般国道9号出雲・湖陵道路については、地域産業の活性化や地域間交流の促進に大きく寄与するとともに、国道9号の事故・災害時の代替道路機能の確保、救急医療活動の支援に必要な路線である。

人口減少に歯止めをかけ、希望と活力に満ちた新時代にふさわしい「島根創生」の実現を目指すためにも、その基盤となる山陰道の早期全線開通は県民の悲願である。そのため、事業中区間の早期開通と未事業化区間の早期事業化を行っていただきたい。

加えて、上記4区間については用地買収が既に完了し、鋭意工事が進められているところであるが、いずれも開通見通しが示されていない。開通時期の目途が分かれば、企業誘致や観光振興の後押しに繋がることから、開通見通しを積極的に公表していただきたい。

また、山陰道の未事業化区間のうち、計画段階評価の手続き中の「須子～田万川間」については、令和2年度新規事業化を行っていただきたい。中でも、「須子～小浜間」については、道路計画に関するアンケート調査等が終了していることから事業化を強く要望する。

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

- H21年度に山陰自動車道（斐川IC～出雲IC間）が全線開通。
- H26年度に中国横断自動車道尾道松江線及び仁摩・温泉津道路が全線開通。
- H28年度に福光・浅利道路が事業化。
- H28年度に浜田・三隅道路が全線開通。
- H29年度に朝山・大田道路が全線開通。
- H30年度に多伎・朝山道路が全線開通。
- H30年度に県道浅利渡津線が全線開通。

事業の進捗状況、残事業の内容等

H31年3月末時点で事業進捗率は69%、用地進捗率は100%。

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

今後の事業の実施にあたっては、コスト縮減に努力しつつ事業を推進していく。

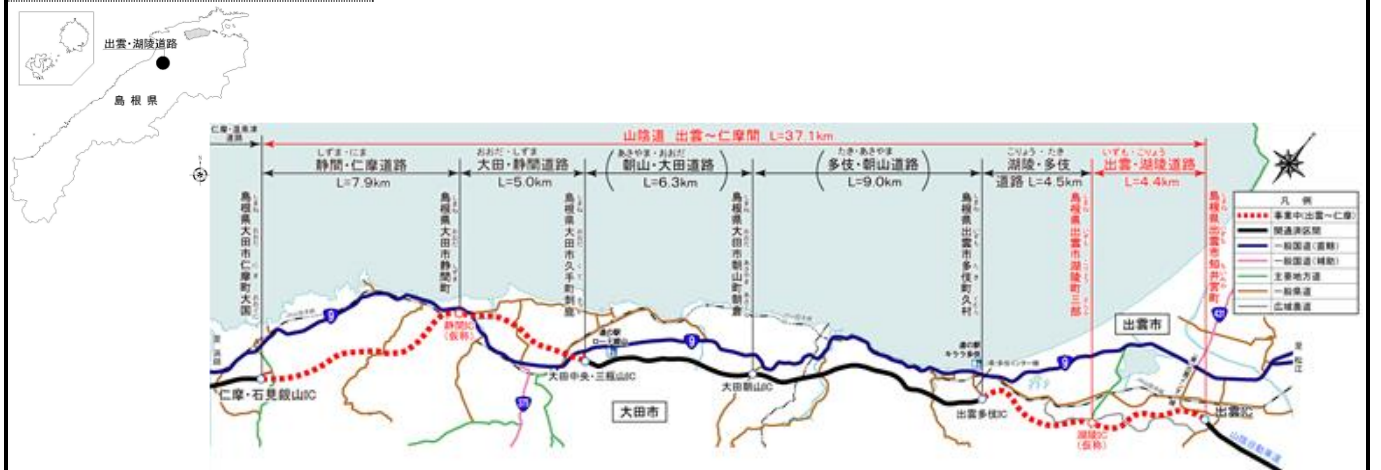
対応方針

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と一致しないことがある。

再評価結果（令和2年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課

担当課長名：奥村 康博

事業名	一般国道9号 湖陵・多伎道路	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：島根県出雲市湖陵町三部 至：島根県出雲市多伎町久村			延長	4.5 km
事業概要					
<p>一般国道9号は、京都府京都市から山口県下関市までを結ぶ延長約730kmの主要幹線道路である。 湖陵・多伎道路は、島根県出雲市湖陵町三部と出雲市多伎町久村を結ぶ延長4.5kmの自動車専用道路である。 事業目的は、緊急時の代替路線の確保、現道の隘路区間の解消、観光・医療・物流活動の支援、地域間広域交流の促進及び地域活性化を図ることである。</p>					
H24年度事業化		H17年度都市計画決定		H26年度用地着手	
H27年度工事着手					
全体事業費	約229億円	事業進捗率 (H31年3月末時点)	約48%	供用済延長	0.0 km
計画交通量	19,300台/日				
費用対効果 分析結果	B/C (3便益) (事業全体) 2.2 (残事業) 5.3	総費用 (残事業)/(事業全体) 95/230億円 事業費：80/214億円 維持管理費：16/16億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 507/507億円 走行時間短縮便益：409/409億円 走行経費減少便益：75/75億円 交通事故減少便益：22/22億円	基準年 令和元年	
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=4.8~5.9 (交通量±10%) 事業費：B/C=2.1~2.3 (事業費±10%) 事業費：B/C=4.9~5.8 (事業費±10%) 事業期間：B/C=2.1~2.3 (事業期間±20%) 事業期間：B/C=5.1~5.5 (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"> ・渋滞損失時間の削減が期待される ・利便性の向上が期待できるバス路線が存在する [一畑バス小田線(上塩治車庫~JR出雲市駅~JR小田駅)6便/日] ・大田市から出雲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"> ・JFしまね大田水産物地方卸売市場から大阪府中央卸売市場へのアクセス向上が期待される <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高規格幹線道路「山陰自動車道」に並行する自動車専用道路の一部として位置づけられている <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・島根県東部から石見銀山(H30観光入込み客数：24.6万人/年)等へのアクセス向上が期待される <p>⑤安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・第三次救急医療機関(島根県立中央病院、島根大学医学部附属病院)へのアクセス向上が期待される <p>⑥災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・第1次緊急輸送道路である国道9号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排出量の削減が期待される ・SPM排出量の削減が期待される <p>⑨他のプロジェクトとの関係</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「中国ブロックにおける社会資本整備重点計画(H28.3)」に位置づけられている ・大規模道路事業(一般国道9号出雲・湖陵道路、大田・静間道路、静間・仁摩道路)と一体的に整備する必要あり ・「島根総合発展計画第三次実施計画(H28.3)」、「新たな出雲の国づくり計画 出雲未来図 後期基本計画(H29.3)」、「出雲市都市計画マスタープラン(H22.2)」に位置づけられている 					

関係する地方公共団体等の意見

大田市長など3市4町の首長で構成される出雲・江津間高規格道路建設促進期成同盟会など複数の団体から湖陵・多伎道路の早期完成の要望を受けている。

島根県知事の意見：対応方針（原案）については妥当である。

一般国道9号湖陵・多伎道路については、地域産業の活性化や地域間交流の促進に大きく寄与するとともに、国道9号の事故・災害時の代替道路機能の確保、救急医療活動の支援に必要な路線である。

人口減少に歯止めをかけ、希望と活力に満ちた新時代にふさわしい「島根創生」の実現を目指すためにも、その基盤となる山陰道の早期全線開通は県民の悲願である。そのため、事業中区間の早期開通と未事業化区間の早期事業化を行っていただきたい。

加えて、上記4区間については用地買収が既に完了し、鋭意工事が進められているところであるが、いずれも開通見通しが示されていない。開通時期の目途が分かれば、企業誘致や観光振興の後押しに繋がることから、開通見通しを積極的に公表していただきたい。

また、山陰道の未事業化区間のうち、計画段階評価の手続き中の「須子～田万川間」については、令和2年度新規事業化を行っていただきたい。中でも、「須子～小浜間」については、道路計画に関するアンケート調査等が終了していることから事業化を強く要望する。

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

- H21年度に山陰自動車道（斐川IC～出雲IC間）が全線開通。
- H26年度に中国横断自動車道尾道松江線及び仁摩・温泉津道路が全線開通。
- H28年度に福光・浅利道路が事業化。
- H28年度に浜田・三隅道路が全線開通。
- H29年度に朝山・大田道路が全線開通。
- H30年度に多伎・朝山道路が全線開通。
- H30年度に県道浅利渡津線が全線開通。

事業の進捗状況、残事業の内容等

H31年3月末時点で事業進捗率は48%、用地進捗率は100%。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

現在は用地買収及び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

今後の事業の実施にあたっては、コスト縮減に努力しつつ事業を推進していく。

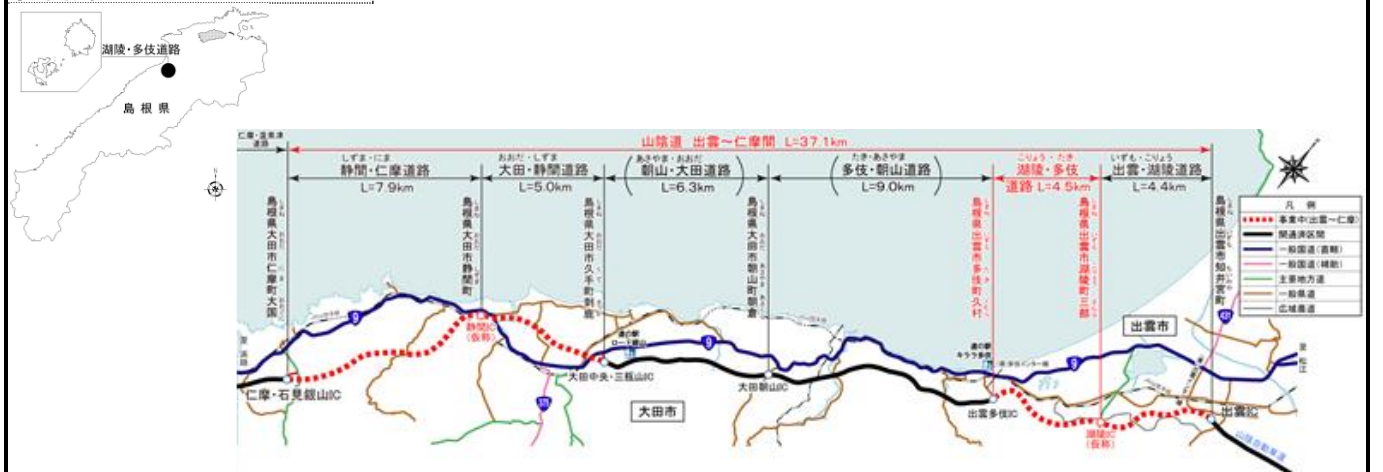
対応方針

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と一致しないことがある。

再評価結果（令和2年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課

担当課長名：奥村 康博

事業名	一般国道9号 <small>おおだ しずま</small> 大田・静岡道路		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： <small>しまね おおだ くてちようさつか</small> 島根県大田市久手町刺鹿 至： <small>しまね おおだ しずまちよう</small> 島根県大田市静岡町				延長	5.0km			
事業概要 一般国道9号は、 <small>きょうと きょうと やまぐち しのせき</small> 京都府京都市から山口県下関市までを結ぶ延長約730kmの主要幹線道路である。 大田・静岡道路は、 <small>おおだ しずま しまね おおだ くてちようさつか おおだ しずまちよう</small> 島根県大田市久手町刺鹿と大田市静岡町を結ぶ延長5.0kmの自動車専用道路である。 事業目的は、緊急時の代替路線の確保、現道の隘路区間の解消、観光・医療・物流活動の支援、地域間広域交流の促進及び地域活性化を図ることである。									
H24年度事業化		H17年度都市計画決定		H26年度用地着手		H27年度工事着手			
全体事業費	約300億円		事業進捗率 (H31年3月末時点)	約42%	供用済延長	0.0km			
計画交通量	15,900台/日								
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体)	(3便益)	1.4	総費用 (残事業)/(事業全体)	162/294億円	総便益 (残事業)/(事業全体)	420/420億円	基準年	令和元年
	(残事業)		2.6	事業費： 維持管理費：	142/274億円 20/20億円	走行時間短縮便益： 走行経費減少便益： 交通事故減少便益：	332/332億円 73/73億円 15/15億円		
感度分析の結果 (事業全体) 交通量：B/C=1.2~1.6 (交通量±10%) (残事業) 交通量：B/C=2.2~3.0 (交通量±10%) 事業費：B/C=1.4~1.5 (事業費±10%) 事業費：B/C=2.4~2.8 (事業費±10%) 事業期間：B/C=1.4~1.5 (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 ・利便性の向上が期待できるバス路線が存在する〔石見交通 大田・江津線（大田市立病院・大田バスセンター～仁万駅前・道の駅サンピコ・済生会江津病院）19便/日〕 ・江津市から出雲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 ・大田市から浜田港（重要港湾）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 ・高規格幹線道路「山陰自動車道」に並行する自動車専用道路の一部として位置づけられている ④個性ある地域の形成 ・島根県東部から石見銀山（H30 観光入込み客数：24.6万人/年）等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 ・第三次救急医療機関（島根県立中央病院、島根大学医学部附属病院）へのアクセス向上が期待される ⑥災害への備え ・第1次緊急輸送道路である国道9号の代替路線を形成する ⑦地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が期待される ⑧生活環境の改善・保全 ・NOx排出量の削減が期待される ・SPM排出量の削減が期待される ⑨他のプロジェクトとの関係 ・「中国ブロックにおける社会資本整備重点計画（H28.3）」に位置づけられている ・大規模道路事業（一般国道9号 出雲・湖陵道路、湖陵・多伎道路、静岡・仁摩道路）と一体的に整備する必要あり ・「島根総合発展計画 第三次実施計画（H28.3）」、「大田市総合計画 後期計画改訂版（H29.3）」、「大田市都市計画マスタープラン（H20.3）」に位置づけられている									

関係する地方公共団体等の意見

大田市長など3市4町の首長で構成される出雲・江津間高規格道路建設促進期成同盟会など複数の団体から大田・静間道路の早期完成の要望を受けている。

島根県知事の意見：対応方針（原案）については妥当である。

一般国道9号大田・静間道路については、地域産業の活性化や地域間交流の促進に大きく寄与するとともに、国道9号の事故・災害時の代替道路機能の確保、救急医療活動の支援に必要な路線である。

人口減少に歯止めをかけ、希望と活力に満ちた新時代にふさわしい「島根創生」の実現を目指すためにも、その基盤となる山陰道の早期全線開通は県民の悲願である。そのため、事業中区間の早期開通と未事業化区間の早期事業化を行っていただきたい。

加えて、上記4区間については用地買収が既に完了し、鋭意工事が進められているところであるが、いずれも開通見通しが示されていない。開通時期の目途が分かれば、企業誘致や観光振興の後押しに繋がることから、開通見通しを積極的に公表していただきたい。

また、山陰道の未事業化区間のうち、計画段階評価の手続き中の「須子～田万川間」については、令和2年度新規事業化を行っていただきたい。中でも、「須子～小浜間」については、道路計画に関するアンケート調査等が終了していることから事業化を強く要望する。

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

- H21年度に山陰自動車道（斐川IC～出雲IC間）が全線開通。
- H26年度に中国横断自動車道尾道松江線及び仁摩・温泉津道路が全線開通。
- H28年度に福光・浅利道路が事業化。
- H28年度に浜田・三隅道路が全線開通。
- H29年度に朝山・大田道路が全線開通。
- H30年度に多伎・朝山道路が全線開通。
- H30年度に県道浅利渡津線が全線開通。

事業の進捗状況、残事業の内容等

H31年3月末時点で事業進捗率は42%、用地進捗率は100%。

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

今後の事業の実施にあたっては、コスト縮減に努力しつつ事業を推進していく。

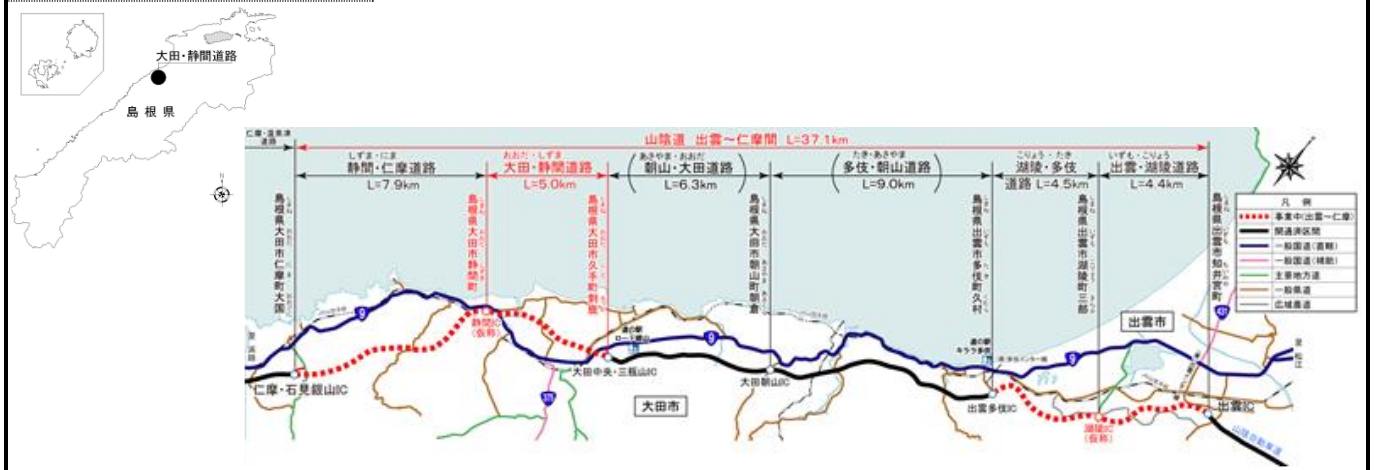
対応方針

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2年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課

担当課長名：奥村 康博

事業名	一般国道9号 静岡・仁摩道路	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	白：島根県大田市静岡町 至：島根県大田市仁摩町大國			延長	7.9 km
事業概要 一般国道9号は、京都府京都市から山口県下関市までを結ぶ延長約730kmの主要幹線道路である。 静岡・仁摩道路は、島根県大田市静岡町と大田市仁摩町大國を結ぶ延長7.9kmの自動車専用道路である。 事業目的は、緊急時の代替路線の確保、現道の隘路区間の解消、観光・医療・物流活動の支援、地域間広域交流の促進及び地域活性化を図ることである。					
H20年度事業化		H17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404億円	事業進捗率 (H31年3月末時点)	約68%	供用済延長	0.0 km
計画交通量	18,500台/日				
費用対効果 分析結果	B/C (3便益) (事業全体) 1.3 (残事業) 4.1	総費用 (残事業)/(事業全体) 136/417億円 (事業費：105/386億円 維持管理費：30/30億円)	総便益 (残事業)/(事業全体) 560/560億円 (走行時間短縮便益：453/453億円 走行経費減少便益：86/86億円 交通事故減少便益：21/21億円)	基準年	令和元年
感度分析の結果 (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=3.4~4.9 (交通量±10%) 事業費：B/C=1.3~1.4 (事業費±10%) 事業費：B/C=3.8~4.5 (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=4.0~4.3 (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 ・利便性の向上が期待できるバス路線が存在する〔石見交通 大田・江津線（大田市立病院・大田バスセンター～仁万駅前・道の駅サンピコ・済生会江津病院）20便/日〕 ・江津市から出雲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 ・大田市から浜田港（重要港湾）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 ・高規格幹線道路「山陰自動車道」に並行する自動車専用道路の一部として位置づけられている ・日常活動圏中心都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 ・島根県東部から石見銀山（H30 観光入込み客数：24.6万人/年）等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 ・第三次救急医療機関（島根県立中央病院、島根大学医学部附属病院）へのアクセス向上が期待される ⑥災害への備え ・第1次緊急輸送道路である国道9号の代替路線を形成する ⑦地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が期待される ⑧生活環境の改善・保全 ・NOx排出量の削減が期待される ・SPM排出量の削減が期待される ⑨他のプロジェクトとの関係 ・「中国ブロックにおける社会資本整備重点計画（H28.3）」に位置づけられている ・大規模道路事業（一般国道9号 出雲・湖陵道路、湖陵・多伎道路、大田・静岡道路）と一体的に整備する必要あり ・「島根総合発展計画 第三次実施計画（H28.3）」、「大田市総合計画 後期計画改訂版（H29.3）」、「大田市都市計画マスタープラン（H20.3）」に位置づけられている					

関係する地方公共団体等の意見

大田市長など3市4町の首長で構成される出雲・江津間高規格道路建設促進期成同盟会など複数の団体から静間・仁摩道路の早期完成の要望を受けている。

島根県知事の意見：対応方針（原案）については妥当である。

一般国道9号静間・仁摩道路については、地域産業の活性化や地域間交流の促進に大きく寄与するとともに、国道9号の事故・災害時の代替道路機能の確保、救急医療活動の支援に必要な路線である。

人口減少に歯止めをかけ、希望と活力に満ちた新時代にふさわしい「島根創生」の実現を目指すためにも、その基盤となる山陰道の早期全線開通は県民の悲願である。そのため、事業中区間の早期開通と未事業化区間の早期事業化を行っていただきたい。

加えて、上記4区間については用地買収が既に完了し、鋭意工事が進められているところであるが、いずれも開通見通しが示されていない。開通時期の目途が分かれば、企業誘致や観光振興の後押しに繋がることから、開通見通しを積極的に公表していただきたい。

また、山陰道の未事業化区間のうち、計画段階評価の手続き中の「須子～田万川間」については、令和2年度新規事業化を行っていただきたい。中でも、「須子～小浜間」については、道路計画に関するアンケート調査等が終了していることから事業化を強く要望する。

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

- H21年度に山陰自動車道（斐川IC～出雲IC間）が全線開通。
- H26年度に中国横断自動車道尾道松江線及び仁摩・温泉津道路が全線開通。
- H28年度に福光・浅利道路が事業化。
- H28年度に浜田・三隅道路が全線開通。
- H29年度に朝山・大田道路が全線開通。
- H30年度に多伎・朝山道路が全線開通。
- H30年度に県道浅利渡津線が全線開通。

事業の進捗状況、残事業の内容等

H31年3月末時点で事業進捗率は68%、用地進捗率は100%。

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

今後の事業の実施にあたっては、コスト縮減に努力しつつ事業を推進していく。

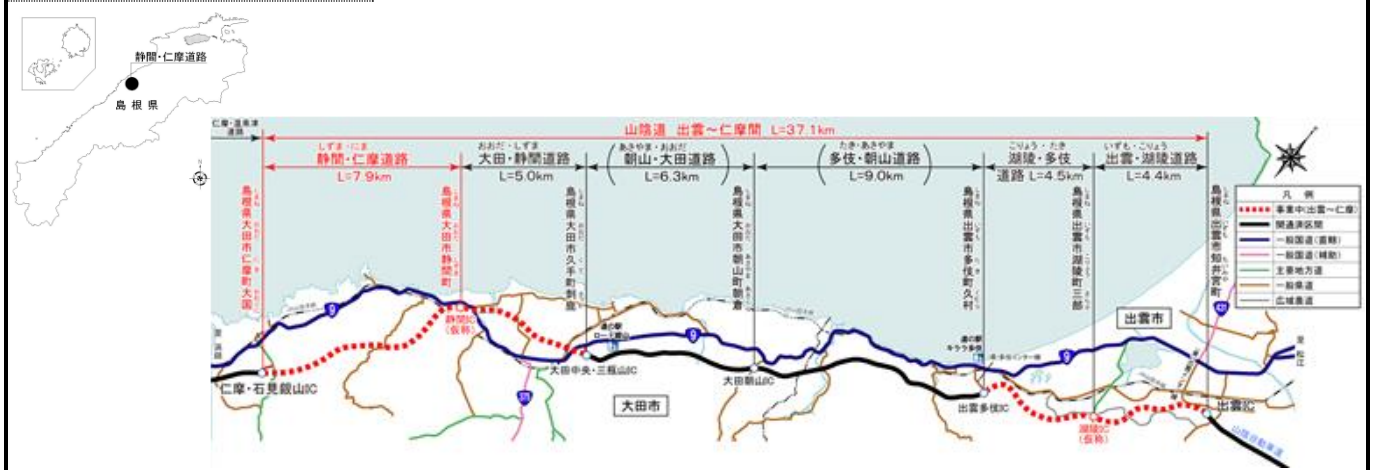
対応方針

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と一致しないことがある。

再評価結果（令和2年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課

担当課長名：奥村 康博

事業名	一般国道2号 <small>にしひろしま</small> 西広島バイパス	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： <small>ひろしま ひろしま なか ひらのまち</small> 広島県広島市中区平野町 至： <small>ひろしま はつかいち しごぜん</small> 広島県廿日市市地御前			延長	19.4km
事業概要					
<p>一般国道2号は、<small>おおさか おおさか</small> 大阪府大阪市から<small>ふくおか きたきゅうしゅう</small> 福岡県北九州市までを結ぶ延長約670kmの主要幹線道路である。</p> <p>西広島バイパスは、<small>にしひろしま ひろしま ひろしま なか ひらのまち ひろしま はつかいち しごぜん</small> 広島県広島市中区平野町と広島県廿日市市地御前を結ぶ延長19.4kmの道路である。</p> <p>事業目的は、慢性的な交通混雑の緩和を図り、広域幹線道路ネットワークの整備による圏域経済の活性化に資するとともに、沿道環境の改善を図るものである。</p>					
S40年度事業化	S45年度都市計画決定 (H6・9年度変更)	S42年度用地着手	S42年度工事着手		
全体事業費	約1,146億円	事業進捗率 (H31年3月末時点)	約68%	供用済延長	17.1km
計画交通量	12,800台/日～91,900台/日				
費用対効果分析結果	B/C (3便益) (事業全体) 6.4 (残事業) 1.1	総費用 (残事業)/(事業全体) 326/4,933億円 事業費：320/4,435億円 維持管理費：6.4/498億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 370/31,731億円 走行時間短縮便益：271/27,541億円 走行経費減少便益：69/3,230億円 交通事故減少便益：29/959億円	基準年	令和元年
感度分析の結果					
<p>(事業全体) 交通量：B/C=6.0～7.0 (交通量±10%) (残事業) 交通量：B/C=1.04～1.2 (交通量±10%) 事業費：B/C=6.4～6.5 (事業費±10%) 事業費：B/C=1.03～1.3 (事業費±10%) 事業期間：B/C=6.4～6.4 (事業期間±20%) 事業期間：B/C=1.03～1.2 (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。 ・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。 ・利便性の向上が期待できるバス路線が存在する。【広島バスセンター～四季が丘団地（110往復/日）ほか8路線】 ・廿日市市から広島駅へのアクセス向上が見込まれる。 <p>②都市の再生</p> <ul style="list-style-type: none"> ・中心市街地（DID区間）内の事業である。 <p>③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「広島西道路」の一部として位置づけられている。 ・隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡。 ・日常活動圏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"> ・宮島（H30年間観光入込客数431万人/年）、平和記念資料館（H30年間観光入込客数152万人/年）等へのアクセス向上が見込まれる。 <p>⑤無電柱化による美しい町並みの形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・電線共同溝整備計画区域である。 <p>⑥安全で安心できる暮らしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・広島市西区および広島市佐伯区から第三次救急医療機関（広島市民病院、広島大学病院、広島県立病院）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"> ・広島県緊急輸送道路ネットワーク計画に第1次緊急輸送道路として位置づけられている。（一般国道2号） ・第1次緊急輸送道路である一般国道2号（宮島街道）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排出量の削減が期待される。 <p>⑨生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・NOx排出量の削減が期待される。 ・SPM排出量の削減が期待される。 ・騒音レベルが要請限度を超過している区間において、要請限度を下回ることが期待される。 <p>⑩その他プロジェクトとの関係</p> <ul style="list-style-type: none"> ・広島南道路と一体整備により機能分担を図れる。 ・「広島市都市計画マスタープラン（平成25年8月）」に位置づけられている。 ・都市再生緊急整備地域「広島紙屋町・八丁堀地域」（平成30年10月）が指定。 					

関係する地方公共団体等の意見

◇広島県知事の意見：対応方針については妥当である。

一般国道2号西広島バイパスは、広島市西部方面から広島市中心部へ流入する交通を円滑に分散・導入させ、慢性的な交通渋滞の緩和を図り、広島市の都市機能を強化するとともに、広域的な地域連携強化による周辺都市との一体的な発展に資する路線であると認識しております。

引き続き、全線供用に向けて計画的に整備を進めていただきたい。

◇広島市長の意見：一般国道2号西広島バイパスの事業再評価に係る対応方針（原案）について異存ありません。

一般国道2号西広島バイパスにおける未整備区間の整備は、西部方面から本市の都心部へ向かう交通の渋滞緩和や沿道環境の改善、さらには昨年10月に都市再生緊急整備地域に指定された「広島紙屋町・八丁堀地域」への導入路となるものであり、本市の中核性向上にも重要であるとともに、本市が掲げる「200万人広島都市圏構想」の実現に不可欠なものです。

また、地元経済界や沿道の地域団体からの要望に加え、広島市議会で決議がなされるなど未整備区間の早期整備への期待は高まっています。

さらに、本年1月からは、国、関係自治体、地元経済界で構成する「西広島バイパス都心部延伸事業整備効果検討会」において、事業の必要性・効果などについて検討を行い、あらためて早期整備が必要な事業であることを確認したところです。

本市としても、地元総力を挙げて取り組んでまいりますので、国におかれましては、来年度から未整備区間の事業に着手していただきますよう宜しくお願いいたします。

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

西広島バイパス沿線地域である広島市西区、佐伯区、廿日市市では、西広島バイパスや山陽自動車道の供用、多数の住宅団地整備などにより急速な発展をとげており、これに伴う交通量の増加が、広島市都心流入部における西広島バイパスを中心に慢性的な交通混雑を引き起こしている。

事業の進捗状況、残事業の内容等

H31年3月末時点で事業進捗率は68%、用地進捗率は100%。

現在までに広島市西区観音本町（観音オフランプを含む）～廿日市市地御前までの17.1km、廿日市高架橋L=2.2kmを開通（4車線）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

未整備区間の早期完成を目指して事業を推進する。

施設の構造や工法の変更等

今後の事業の実施にあたっては、コスト縮減に努力しつつ、事業を推進していく。

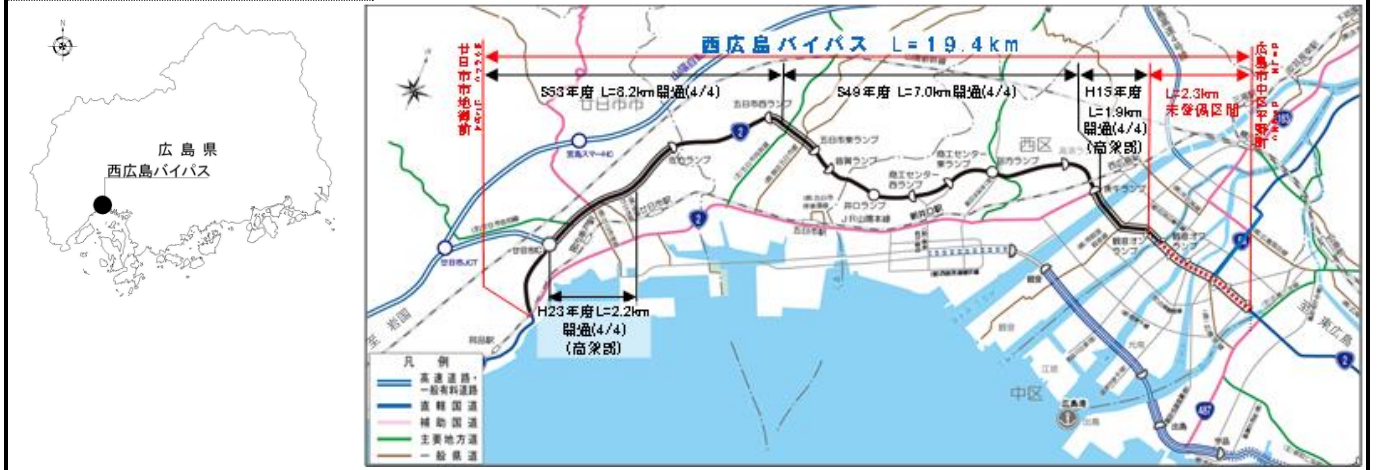
対応方針

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と一致しないことがある。

再評価結果（令和2年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課

担当課長名：奥村 康博

事業名	一般国道375号 東広島・呉道路	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 呉市 阿賀中央 5丁目 至：広島県 東広島市 高屋町溝口			延長	32.8 km
事業概要 一般国道375号は、広島県呉市から島根県大田市までを結ぶ延長約191kmの主要幹線道路である。 東広島・呉道路は、広島県南部の中央に位置し、呉市阿賀中央5丁目と東広島市高屋町溝口を結ぶ延長32.8kmの高規格幹線道路である。事業目的は、交通混雑の緩和、交通安全の確保を行い、都市間の連携・交流の拡大、広域交通拠点との連絡強化である。					
H5年度事業化		H2年度都市計画決定		H5年度用地着手	
全体事業費	約1,965億円	事業進捗率 (H31年3月末時点)	約84%	供用済延長	32.8 km
計画交通量	14,000台/日～27,200台/日				
費用対効果 分析結果	B/C (3便益) (事業全体) 1.4 (残事業) 1.6	総費用 (残事業)/(事業全体) 300/3,014億円 (事業費：227/2,804億円) (維持管理費：73/210億円)	総便益 (残事業)/(事業全体) 489 / 4,171億円 (走行時間短縮便益：494/3,652億円) (走行経費減少便益：-18/378億円) (交通事故減少便益：13/140億円)	基準年 令和元年	
感度分析の結果 (事業全体) 交通量：B/C=1.1～1.7 (交通量±10%) (残事業) 交通量：B/C=1.3～2.1 (交通量±10%) 事業費：B/C=1.4～1.4 (事業費±10%) 事業費：B/C=1.5～1.8 (事業費±10%) 事業期間：B/C=1.4～1.4 (事業期間±20%) 事業期間：B/C=1.5～1.8 (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見込まれる。 ・利便性の向上が期待できるバス路線が存在する。 【西条線（JR中国バス）86便/日、郷原黒瀬線（広島電鉄バス）70便/日】 ・呉市から東広島駅へのアクセス向上が見込まれる。 ・呉駅から広島空港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 ・拠点都市間を高規格幹線道路で連絡。 ・隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡。 ③個性ある地域の形成 ・拠点開発プロジェクトを支援。【広島中央サイエンスパーク】 ・大和ミュージアム（H30観光入込客数：約68万人）、グリーンピアせとうち（同約11万人）、呉市立美術館（同約5万人）へのアクセス向上が見込まれる。 ④安全で安心できるくらしの確保 ・東広島市から第三次救急医療機関（呉医療センター）へのアクセス向上が見込まれる。 ⑤災害への備え ・広島県緊急輸送道路ネットワーク計画に第1次緊急輸送道路として位置づけられている。 （一般国道375号 東広島・呉道路） ・第1次緊急輸送道路である一般国道375号の代替路線を形成する。 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排出量の削減が期待される。 ・SPM排出量の削減が期待される。 ⑧その他プロジェクトとの関係 ・第四次呉市長期総合計画に位置づけあり。（平成23年3月、呉市） ・東広島市地域公共交通網形成計画に位置づけあり。（平成29年6月改正、東広島市）					

関係する地方公共団体等の意見

◇広島県知事の意見：対応方針については妥当である。

一般国道 375 号東広島・呉道路は、平成 27 年 3 月に暫定 2 車線にて全線開通し、空港アクセスの改善や物流の効率化、沿線地域への企業進出による雇用拡大など、多くの整備効果が現れているものの、阿賀 IC 出入口付近の先小倉交差点では流入する交通量が集中し、交通渋滞が拡大しており、本路線の整備効果を最大限に発揮させるため、阿賀 IC の立体交差化の整備が不可欠であると考えます。

引き続き、コスト縮減に努めながら、早期完成に向け、確実に整備を進めていただきたい。

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

平成 26 年度に東広島・呉道路が全線暫定開通し、国道 375 号の渋滞は解消されたが、阿賀 IC が接続する先小倉交差点では渋滞が残存している。

東広島・呉道路周辺に位置する一般国道 185 号休山改良により、平成 31 年 3 月 10 日に休山トンネルが暫定 2 車線から 4 車線化となった。

平成31年3月29日に広島呉道路の暫定2車線区間（坂北IC～呉IC）の4車線化が新規事業として決定された。

事業の進捗状況、残事業の内容等

H31 年 3 月末時点で事業進捗率は 84%、用地進捗率は 100%。

現在までに「阿賀 IC～高屋 JCT・IC (L=32.8km)」間を開通（暫定 2 車線）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

引き続き阿賀ICの立体交差化を目指し事業を推進する。

施設の構造や工法の変更等

今後の事業の実施にあたっては、コスト縮減に努力しつつ、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2年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・技術課
担当課長名：奥村 康博

事業名	四国横断自動車道 <small>あなんしまんと</small> 阿南四万十線 <small>あなん とくしまひがし</small> 阿南～徳島東		事業区分	高速自動車国道	事業主体	国土交通省 四国地方整備局
起終点	自：徳島県阿南市下大野町 至：徳島県徳島市北沖洲				延長	17.7km
事業概要	<p>四国横断自動車道は、阿南市を起点に、徳島市、高松市を経て四国中央市において四国縦貫自動車道と交差し、高知市、四万十市を経て大洲市に至る延長約 440km の高規格幹線道路である。この路線は、四国の東南地域、西南地域のミッシングリンク（高速ネットワーク空白地帯）を解消し「四国8の字ネットワーク」を形成することで、四国における信頼性の高い道路ネットワークの確保や地域格差の解消など、広域交流と地域の「安心」と「活力」を支える重要な路線である。</p> <p>阿南～徳島東間は、新直轄方式により整備される区間であり、徳島東南地域のミッシングリンク解消のために計画されている地域高規格道路「阿南安芸自動車道」と相まって、徳島東南地域の発展に重要な役割を果たすことが期待されている。</p>					
阿南～小松島：H15年度事業化 小松島～徳島東：H10年度事業化	阿南～小松島：H8年度都市計画決定 (H12、H18年度変更) 小松島～徳島東：H6年度都市計画決定 (H19年度変更)	阿南～小松島：H20年度用地着手 小松島～徳島東：H20年度用地着手	阿南～小松島：H20年度工事着手 小松島～徳島東：H27年度工事着手			
全体事業費	約1,545億円	事業進捗率	約53%	供用済延長	0.0km (平成31年3月末時点)	
計画交通量	15,600～22,200 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) 554/1,570 億円 (事業費：504/1,519 億円) (維持管理費：50/50 億円)	総便益 (残事業)/(事業全体) 1,865/1,865 億円 (走行時間短縮便益：1,630/1,630 億円) (走行経費減少便益：184/184 億円) (交通事故減少便益：51/51 億円)	基準年	令和元年	
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) B/C= 3.0～3.8 (交通量±10%) 事業費：B/C= 1.2～1.2 (事業費±10%) B/C= 3.1～3.7 (事業費±10%) 事業期間：B/C= 1.1～1.3 (事業期間±20%) B/C= 3.1～3.6 (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 ・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"> ・徳島市から徳島小松島港（重要港湾）へのアクセス向上が見込まれる ・県南部における農林水産品（阿波尾鶏、キュウリ、太刀魚、アワビ、伊勢エビ等）の流通の利便性向上が見込まれる <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地方拠点都市「徳島東部」～「なんごく・こうち」を連結する四国8の字ネットワークの一部を構成する ・日常活動圏中心都市間を最短時間で連結する路線を構成する <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・辰巳工業団地、大湊新浜工業団地、わじき工業団地、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 ・主要な観光地へのアクセス向上が期待される（室戸阿南海岸国定公園、室戸ジオパーク等） <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（徳島赤十字病院）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"> ・第一次緊急輸送確保路線に指定されている現国道 11 号、55 号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>					

・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

⑩他のプロジェクトとの関係

・徳島小松島津田地区地域活性化計画と連携

・マリニピア沖洲整備計画と連携

関係する地方公共団体等の意見

・徳島県、徳島市、小松島市、阿南市、阿南市高規格道路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。

・徳島県知事の見解

「四国横断自動車道 阿南四万十線 阿南～徳島東」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。「四国横断自動車道 阿南四万十線 阿南～徳島東」は、「四国8の字ネットワーク」を形成し、南海トラフ巨大地震を迎え撃つ「命の道」はもとより、経済・産業の発展、観光振興など、地方創生を実現する重要な社会資本であります。このため、引き続き、コスト削減を図るとともに、県といたしましては、立江櫛淵地域活性化インターチェンジの整備等に全力で取り組んで参りますので、「立江櫛淵・阿南間」の先行供用はもとより、1日も早い全線供用をお願いします。

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 (主) 徳島環状線 川内町大松～平松 延長1.3km 開通
- ・平成23年4月 桑野道路事業化
- ・平成23年7月 日和佐道路 延長3.1km 2車線 開通
- ・平成24年4月 阿南安芸自動車道 福井道路 延長9.6km 事業化、松茂スマート IC 許可
- ・平成24年12月 (主) 徳島環状線 川内町平松～住吉 延長3.7km 開通
- ・平成27年2月 徳島環状道路 上八万 IC～法花 IC 延長1.9km 開通
- ・平成27年3月 徳島自動車道 鳴門 JCT～徳島 IC 延長10.9km 開通
- ・平成27年7月 津田 IC(仮称) 連結許可
- ・令和元年9月 立江櫛淵 IC(仮称) 連結許可

事業の進捗状況、残事業の内容等

・用地進捗率約97%、事業進捗率約53% (平成31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

- ・阿南 IC(仮称)～小松島 IC(仮称)間は、トンネル工事等に着手しており早期開通に向け工事推進中
- ・小松島 IC(仮称)～津田 IC(仮称)間は、用地買収推進中。
- ・津田 IC(仮称)～徳島東 IC(仮称)間は、橋梁工事等に着手しており、令和2年度開通目標。

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削減に加えて、施設の長寿命化や維持管理費を考慮した構造の採用等、総コストの削減に努めていくこととする。

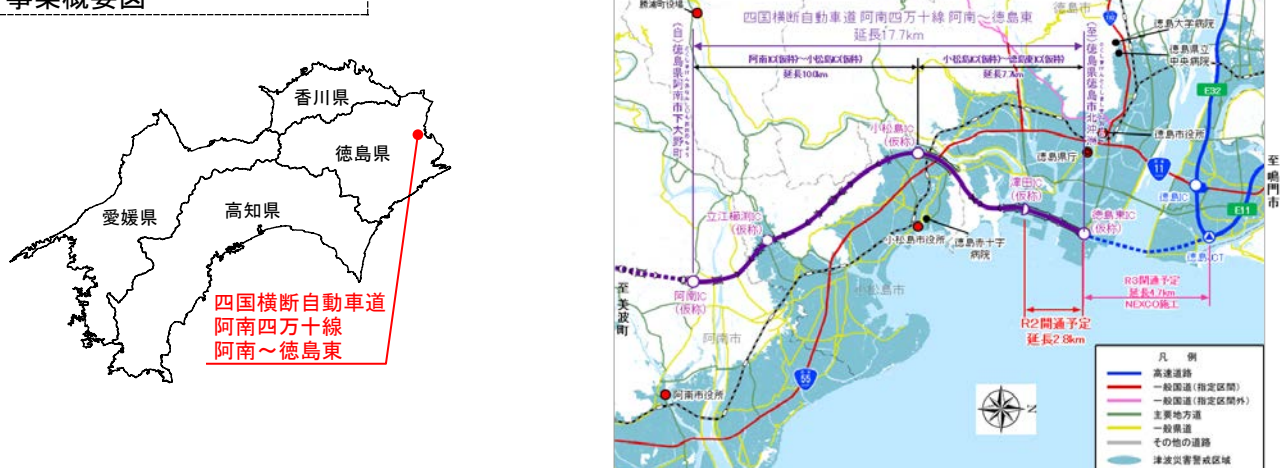
対応方針

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2年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・技術課

担当課長名：奥村 康博

事業名	一般国道11号 <small>とよなかかんおんじ</small> 豊中観音寺拡幅		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：香川県三豊市豊中町笠田笠岡 至：香川県観音寺市植田町			延長	4.6km	
事業概要	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。 一般国道11号豊中観音寺拡幅は、三豊市及び観音寺市内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、高松自動車道さぬき豊中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。					
H20年度事業化	H18年度都市計画決定	H22年度用地着手	H28年度工事着手			
全体事業費	約203億円	事業進捗率 (平成31年3月末時点)	約31%	供用済延長	0.0km	
計画交通量	14,600～24,600 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) 111/191億円 (事業費：99/179億円) (維持管理費：12/12億円)	総便益 (残事業)/(事業全体) 218/218億円 (走行時間短縮便益：205/205億円) (走行経費減少便益：10/10億円) (交通事故減少便益：3.9/3.9億円)	基準年 令和元年		
感度分析の結果	(事業全体) 交通量変動 : B/C= 0.9～1.5 (交通量 ±10%) (残事業) B/C= 1.6～2.5 (交通量 ±10%) 事業費変動 : B/C= 1.1～1.2 (事業費 ±10%) B/C= 1.8～2.2 (事業費 ±10%) 事業期間変動 : B/C= 1.1～1.2 (事業期間±20%) B/C= 1.8～2.1 (事業期間±20%)					
事業の効果等	①円滑なモビリティの確保 ・豊中観音寺拡幅による交通容量増加により、現道等の時間損失の削減が見込まれる ・本大交差点等の渋滞箇所における旅行速度の改善が見込まれる ・所要時間の短縮により国道11号を利用する路線バスの利便性の向上が見込まれる ②物流効率化の支援 ・観音寺市の特産物である冬レタスの円滑な輸送を支援する ③国土・地域ネットワークの構築 ・三豊市から日常生活圏中心都市である観音寺市へのアクセス向上が見込まれる ④個性のある地域の形成 ・定住促進事業等を支援する ・観音寺市及び三豊市の主要な観光地へのアクセス性の向上が見込まれる ⑤安全で安心できるくらしの確保 ・三豊市方面から三次医療施設へのアクセス性向上が見込まれる ⑥無電柱化による美しい町並みの形成 ・大規模災害が起きた際に電柱等が倒壊することによる道路の寸断の防止が見込まれる ・歩道空間の有効活用により、安全性や快適性の確保が見込まれる ⑦安全な生活環境の確保 ・中央分離帯の設置により安全性の向上が見込まれる ・歩道設置や拡幅により歩行者の安全性の向上が見込まれる ⑧災害への備え ・国道11号は第一次緊急輸送道路に位置づけられている ・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 ⑨地球環境の保全 ・対象道路の整備により自動車からのCO2排出量の削減が見込まれる ⑩生活環境の改善・保全 ・NO2排出量およびSPM排出削減量の削減が見込まれる ⑪その他					

・物流効率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：

・三豊市、観音寺市より、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（H29.5、H29.11、H30.5、H30.8、H30.11）

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、県内を貫き徳島・愛媛両県に通じる本県の重要な幹線道路であり、豊中観音寺拡幅は三豊市豊中町から観音寺市への交通渋滞の緩和や交通安全の確保を図るとともに、さぬき豊中ICへのアクセス向上により、物流の円滑化、地域経済の活性化を図るなど、西讃地域の振興・発展に寄与する重要な事業であることから、早期に4車線化の整備が図られるよう、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

① 周辺道路の整備状況

- ・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18年3月 三豊鳥坂インターチェンジ開通
- ・平成27年3月 高松自動車道（津田寒川IC～高松東IC）4車線化
- ・平成31年3月 高松自動車道全線4車線化

② 高速料金施策

- ・平成21年3月 高速道路料金 土日祝日上限1,000円（普通車等）の開始（平成23年6月終了）

③ その他

- ・平成20年11月 大型商業施設開店
- ・平成23年6月 大型商業施設開店

事業の進捗状況、残事業の内容等

・用地進捗率約39%、事業進捗率約31%（平成31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

・調査・設計、用地買収、工事を推進しており、引き続き、早期供用に向けて事業を進める。

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。