

再評価結果（平成29年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局国道・防災課
担当課長名：川崎 茂信

事業名 函館・江差自動車道（一般国道228号） 茂辺地木古内道路	事業区分 一般国道	事業主体 国土交通省 北海道開発局			
起終点 自：北海道北斗市茂辺地 至：北海道上磯郡木古内町字大平	延長 16.0 km				
事業概要 函館・江差自動車道は、函館市を起点とし、北斗市、木古内町を經由して江差町に至る延長約70kmの自動車専用道路である。 このうち茂辺地木古内道路は、高速ネットワークの拡充による近隣都市間の連絡機能の強化を図り、地域間交流の活性化及び重要港湾函館港、拠点空港函館空港等への物流効率化等の支援を目的とした、北斗茂辺地インターチェンジから木古内インターチェンジ（仮称）に至る延長16.0kmの事業である。					
H6年度事業化	H一年度都市計画決定 (H一年度変更)	H10年度用地着手	H13年度工事着手		
全体事業費	約707億円	事業進捗率	62%	供用済延長	0.0km
計画交通量	10,200台/日				
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.1 (残事業) 2.5	総費用 (残事業)/ (事業全体) 295/651億円 (事業費：266/623億円) (維持管理費：28/28億円)	総便益 (残事業)/ (事業全体) 729/729億円 (走行時間短縮便益：573/573億円) (走行経費減少便益：112/112億円) (交通事故減少便益：43/43億円)	基準年	平成25年
感度分析の結果 事業全体および残事業について感度分析を実施 【事業全体】交通量：B/C=1.01~1.2（交通量±10%）【残事業】交通量：B/C=2.2~2.7（交通量±10%） 事業費：B/C=1.1~1.2（事業費±10%） 事業費：B/C=2.2~2.7（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=2.4~2.5（事業期間±20%）					
事業の効果等 事業の必要性及び効果 ①主要都市間の利便性向上 ・函館市と江差町の所要時間が短縮され、渡島西部・檜山南部地域の利便性向上や地域間交流の活性化が期待される。 ②物流の利便性向上 <水産品の流通利便性向上> ・マグロやスルメの流通利便性が向上し、松前町「総合計画」の目標としている水産物のブランド化による漁業関係者の所得向上に貢献し、地域の生産性向上が期待される。 <農産品の流通利便性向上> ・速達性及び定時性の高い輸送ルートが確保され、知内町から道内外に運ばれるニラの流通利便性が向上し、知内町「まちづくり総合計画」のニラ生産量増加に貢献。また、輸送時のトマトの荷傷み等が軽減され、生産量増加と品質確保によるブランド力向上に貢献し、地域の生産性向上が期待される。 ③観光地への利便性向上 ・木古内町と函館市との所要時間短縮や利便性向上が図られ、広域観光の活性化を支援し、観光入込客数の目標達成に貢献する。 ④救急搬送の安定性向上 ・松前町から函館市の医療施設までの所要時間が短縮されるなど、高次医療施設への救急搬送の迅速性・安定性向上が期待される。 ⑤道路交通の安全性向上 ・並行現道から当該道路への交通転換が見込まれ、隣接区間同様に道路交通の安全性向上が期待される。 ⑥災害時の緊急輸送ルートの強化 ・津波浸水想定区域を回避し、緊急時の避難や迅速な救急搬送、救援物資輸送の確実性向上が期待される。					

⑦日常生活の利便性向上

- ・移動時間の短縮が図られ、販売地区の増加や販売時間の延長など、日常生活の利便性向上が期待される。

⑧CO2排出量の削減

- ・自動車からのCO2排出量3,854 (t-CO2/年) の削減が期待される。

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：

函館市など2市16町の首長等で構成される「高規格幹線道路函館・江差自動車道早期建設促進期成会」等より早期整備の要望を受けている。

知事の意見：

高速ネットワークの拡充による近隣都市間の連絡機能の強化を図り、地域間交流の活性化及び、重要港湾函館港、拠点空港函館空港、新幹線駅へのアクセス強化が図られ、道民生活の向上や経済・社会活動の活性化に寄与することから、当該事業の継続について異議はない。

なお、事業の実施にあたっては、環境への影響を最小限にとどめること。また、より一層、徹底したコスト削減を図るとともに、これまで以上に効率的・効果的に執行し、早期供用を図ること。

事業評価監視委員会の意見

当委員会に提出された再評価原案準備書の対応方針については、北海道開発局案を妥当と判断する。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・函館新道が七飯藤城IC～函館ICまで開通
- ・函館・江差自動車道が函館IC～北斗茂辺地ICまで開通
- ・北海道縦貫自動車道が八雲IC～大沼公園ICまで開通
- ・函館新外環状道路が函館IC～赤川ICまで開通
- ・一般国道278号尾札部道路が函館市尾札部町～豊崎町まで開通
- ・一般国道278号鹿部道路が全線開通
- ・北海道新幹線 新青森駅～新函館北斗駅間開業
- ・道南いさりび鉄道開業
- ・市町村合併により、「函館市」「森町」「八雲町」「北斗市」が誕生
- ・「どうなん・追分シーニックバイウェイルート」指定
- ・道の駅「みそぎの郷きこない」開業

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成13年度に工事着手して、用地進捗率99%、事業進捗率62%となっている。(平成28年3月末現在)

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、早期開通に向けて事業を進める。

平成31年度：北斗茂辺地IC～(仮称)木古内IC 延長16.0km(2/4)開通予定

施設の構造や工法の変更等

トンネル掘削パターンの変更や不良土対策の見直し及び埋蔵文化財調査費の変更。引き続きコスト削減に取り組んでいく。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

事業の必要性・重要性に変化はなく、費用対効果等の投資効果も確保されているため。

事業概要図



凡 例	
==	開 通 区 間
////	再 評 価 区 間



※ 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。

※ 費用対効果分析に係る項目は平成25年評価時点。

再評価結果（平成29年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局国道・防災課
担当課長名：川崎 茂信

事業名：深川・留萌自動車道（一般国道233号） 幌糠留萌道路	事業区分	一般国道			
起終点：自：北海道留萌市大字留萌村字幌糠 至：北海道留萌市堀川町	延長	13.0 km			
事業概要 深川・留萌自動車道は、深川市を起点とし、秩父別町、沼田町、北竜町を經由して留萌市に至る延長約49kmの自動車専用道路である。 このうち幌糠留萌道路は、高速ネットワークの拡充による近隣都市間の連絡機能の強化を図り、地域間交流の活性化及び重要港湾留萌港への物流効率化等の支援を目的とした、留萌幌糠インターチェンジから留萌インターチェンジ（仮称）に至る延長13.0kmの事業である。					
H8年度事業化	H-年度都市計画決定 (H-年度変更)	H12年度用地着手	H12年度工事着手		
全体事業費	約522億円	事業進捗率	78%	供用済延長	8.9 km
計画交通量	7,500～8,500台/日				
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体)	1.3	総費用 (残事業/事業全体) 137/526億円 (事業費：113/490億円 維持管理費：24/36億円)	総便益 (残事業/事業全体) 284/659億円 (走行時間短縮便益：227/536億円 走行経費減少便益：41/91億円 交通事故減少便益：16/33億円)	基準年 平成25年
	(残事業)	2.1			
感度分析の結果 事業全体および残事業について感度分析を実施 【事業全体】交通量：B/C=1.1～1.4（交通量±10%） 【残事業】交通量：B/C=1.8～2.3（交通量±10%） 事業費：B/C=1.2～1.3（事業費±10%） 事業費：B/C=1.9～2.3（事業費±10%） 事業期間：B/C=1.2～1.3（事業期間±20%） 事業期間：B/C=1.9～2.2（事業期間±20%）					
事業の効果等 事業の必要性及び効果 ①主要都市間の利便性向上 ・留萌市と旭川市間の所要時間が短縮され、地域住民の利便性向上や地域間交流の活性化が期待される。 ②重要港湾の利便性向上 ・並行国道の渋滞箇所や信号交差点を回避することにより、速達性及び定時性の高い輸送ルートが確保され、留萌港から上川方面等に運ばれる貨物の流通及び留萌港の利便性向上が期待される。 ③物流の利便性向上 <水産品の流通利便性向上> ・速達性及び定時性の高い輸送ルートが確保され、留萌管内から運ばれる水産品の流通利便性向上が期待される。 <畜産品の流通利便性向上> ・留萌管内から旭川市等へ運ばれる畜産品の流通利便性向上が期待される。 <食料加工品の流通利便性向上> ・速達性及び定時性の高い輸送ルートが確保され、食料加工品の流通利便性向上が期待される。 ④救急搬送の安定性向上 ・留萌市の医療施設から第三次救急医療機関への搬送時間が短縮されるなど、救急搬送の安定性向上が期待される。 ⑤観光地への利便性向上 ・留萌管内と道央圏を結ぶ広域観光ネットワークの形成が図られ、主要な観光地への利便性向上が期待される。 ⑥“音楽合宿のマチ”留萌市への利便性向上 ・楽器輸送時間が短く、揺れの少ない安定性の高いルートが確保され、“音楽合宿のマチ”留萌市への利便性向上が期待される。					

⑦日常生活の利便性向上

- ・速達性及び安定性の高い運行ルートが確保され、都市間バス利用者の利便性向上が期待される。

⑧CO₂排出量の削減

- ・自動車からのCO₂排出量5,377(t-CO₂/年)の削減が期待される。

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：

留萌市など留萌管内の1市6町1村の首長等で構成される「北海道留萌地域総合開発期成会」等より事業促進の要望を受けている。

知事の意見：

高速ネットワークの拡充による近隣都市間の連絡機能の強化を図り、地域間交流の活性化及び、重要港湾留萌港等へのアクセス強化が図られ、道民生活の向上や経済・社会活動の活性化に寄与することから、当該事業の継続について異議はない。

なお、事業の実施にあたっては、環境への影響を最小限にとどめること。また、より一層、徹底したコスト削減を図るとともに、これまで以上に効率的・効果的に執行し、早期供用を図ること。

事業評価監視委員会の意見

当委員会に提出された再評価原案準備書の対応方針については、北海道開発局案を妥当と判断する。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・深川・留萌自動車道が深川JCT～留萌大和田ICまで開通
- ・ゴールデンビーチるもいが全面オープン
- ・留萌港三泊地区ー12m岸壁が運用開始
- ・シーニックバイウェイ北海道「萌える天北オロロンルート」が指定
- ・留萌港が拠点化形成促進港に選定
- ・道の駅「おびら鯨番屋」リニューアルオープン
- ・船場公園オープン

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成12年度に工事着手して、用地進捗率97%、事業進捗率78%となっている。(平成28年3月末時点)

平成24年度：留萌幌糠IC～留萌大和田IC間 延長8.9km(2/4)部分開通

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、早期開通に向けて事業を進める。

平成31年度：留萌大和田IC～(仮称)留萌IC間 延長4.1Km(2/4)開通予定

施設の構造や工法の変更等

トンネル掘削パターンの変更、軟弱地盤対策工の見直し等による変更。引き続きコスト削減に取り組んでいく。

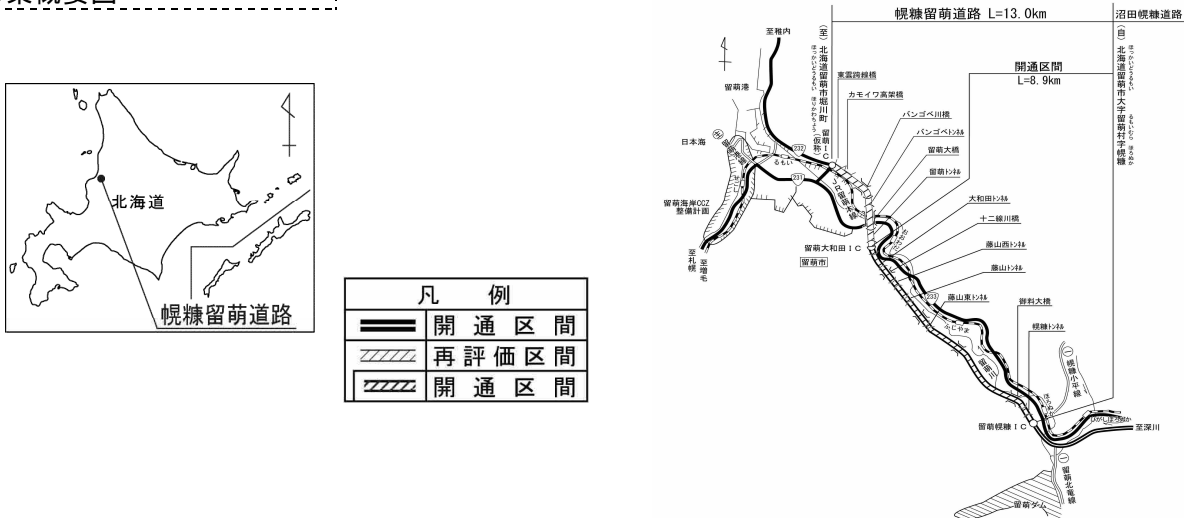
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

事業の必要性・重要性に変化はなく、費用対効果等の投資効果も確保されているため。

事業概要図



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価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。

※ 費用対効果分析に係る項目は平成25年評価時点。

再評価結果（平成29年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局国道・防災課
担当課長名：川崎 茂信

事業名 <small>ひだか</small> 日高自動車道（一般国道235号） <small>もんべつあつが</small> 門別厚賀道路	事業 一般国道 区分	事業 国土交通省 主体 北海道開発局	
起終点 自：北海道沙流郡日高町字平賀 至：北海道沙流郡日高町字美原	延長 20.0km		
事業概要 日高自動車道は、苫小牧市を起点とし、厚真町、むかわ町、日高町、新冠町、新ひだか町を經由して浦河町に至る延長約120kmの自動車専用道路である。 このうち門別厚賀道路は、高速ネットワークの拡充による近隣都市間の連絡機能の強化を図り、地域間交流の活性化及び、国際拠点港湾苫小牧港、拠点空港新千歳空港等への物流効率化等の支援を目的とした、日高富川インターチェンジから厚賀インターチェンジ（仮称）に至る延長20.0kmの事業である。			
H5年度事業化	H1年度都市計画決定 (H1年度変更)	H10年度用地着手	H13年度工事着手
全体事業費	約959億円	事業進捗率	64%
計画交通量	11,800～14,100台/日		
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.2 (残事業) 2.5	総費用 (残事業)/ (事業全体) 391/963億円 (事業費：352/916億円) (維持管理費：39/48億円)	総便益 (残事業)/ (事業全体) 969/1,164億円 (走行時間短縮便益：819/977億円) (走行経費減少便益：105/130億円) (交通事故減少便益：46/58億円)
感度分析の結果	事業全体および残事業について感度分析を実施 【事業全体】交通量：B/C=1.1～1.3（交通量±10%） 事業費：B/C=1.2～1.3（事業費±10%） 事業期間：B/C=1.1～1.3（事業期間±20%）		
感度分析の結果	【残事業】交通量：B/C=2.3～2.7（交通量±10%） 事業費：B/C=2.3～2.7（事業費±10%） 事業期間：B/C=2.3～2.6（事業期間±20%）		
事業の効果等 事業の必要性及び効果			
①主要都市間の利便性向上 ・苫小牧市と新ひだか町間の所要時間が短縮され、地域住民の利便性向上や地域間交流の活性化が期待される。 ②災害時の緊急輸送ルートの強化 ・津波浸水想定区域を回避し、緊急時の避難や迅速な救急搬送、救援物資等の輸送の確実性向上が期待される。 ③拠点空港への利便性向上 ・速達性及び安定性の高い輸送ルートが確保され、浦河町や新ひだか町から新千歳空港への農産品の流通利便性向上が期待される。 ④物流の利便性向上 <畜産品の流通利便性向上> ・速達性及び安定性の高い輸送ルートが確保され、軽種馬の流通利便性向上が期待される。 <水産品の流通利便性向上> ・速達性及び定時性の高い輸送ルートが確保され、道内外へ出荷される水産品の流通利便性向上が期待される。 ⑤救急搬送の安定性向上 ・新ひだか町から苫小牧市の医療施設までの所要時間が短縮されるなど、高次医療施設への救急搬送の安定性向上が期待される。 ⑥地域プロジェクト推進の支援 ・速達性及び定時性の高いアクセスルートが確保され、交流人口の拡大や企業誘致等、地域プロジェクトの推進が支援される。 ⑦日常生活の利便性向上 ・速達性及び安定性の高い輸送ルートが確保され、高齢者の日常生活の利便性向上が期待される。			

⑧観光地への利便性向上

- ・日高管内や十勝地域の観光地との連携強化が図られるなど、主要観光地への利便性向上が期待される。

⑨CO₂排出量の削減

- ・自動車からのCO₂排出量1,925 (t-CO₂/年)の削減が期待される。

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：

日高町、新ひだか町など7町の首長等で構成される「北海道日高総合開発期成会」等より整備促進の要望を受けている。

知事の意見：

高速ネットワークの拡充による近隣都市間の連絡機能の強化を図り、地域間交流の活性化及び、国際拠点港湾苫小牧港、拠点空港新千歳空港等へのアクセス強化が図られ、道民生活の向上や経済・社会活動の活性化に寄与することから、当該事業の継続について異議はない。

なお、事業の実施にあたっては、環境への影響を最小限にとどめること。また、より一層、徹底したコスト削減を図るとともに、これまで以上に効率的・効果的に執行し、早期供用を図ること。

事業評価監視委員会の意見

当委員会に提出された再評価原案準備書の対応方針については、北海道開発局案を妥当と判断する。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・日高自動車道が苫小牧東IC～日高門別ICまで開通
- ・市町村合併により、「日高町」、「むかわ町」、「新ひだか町」が誕生
- ・苫小牧港 東港区へ国際コンテナターミナルが移転
- ・苫小牧港 国際拠点港湾に指定（特定重要港湾から名称変更）
- ・新千歳空港 国際線ターミナルが運用開始
- ・様似町 アポイ岳ジオパークが世界ジオパークに認定

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成13年度に工事着手して、用地進捗率98%、事業進捗率64%となっている。（平成28年3月末時点）

平成23年度：日高富川IC～日高門別IC間 延長5.8km（2/4）部分開通

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、早期開通に向けて事業を進める。

平成29年度：日高門別IC～（仮称）厚賀IC間 延長14.2km（2/4）開通予定

施設の構造や工法の変更等

法面復旧工の追加による変更。引き続きコスト削減に取り組んで行く。

対応方針

事業継続

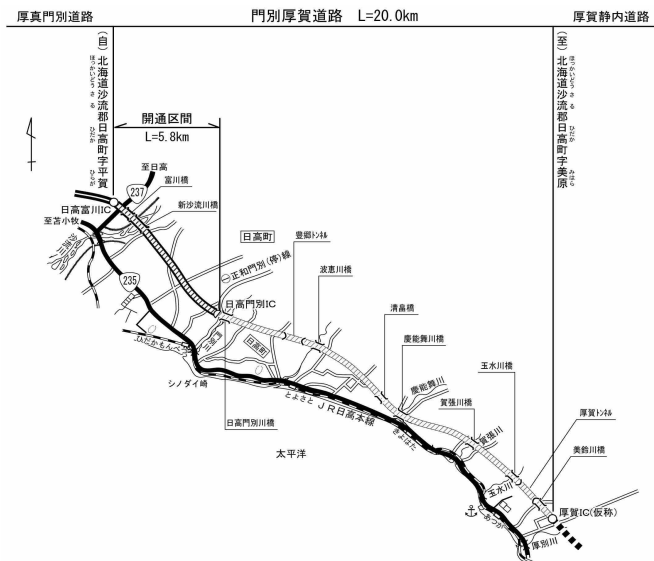
対応方針決定の理由

事業の必要性・重要性に変化はなく、費用対効果等の投資効果も確保されているため。

事業概要図



凡 例	
	開 通 区 間
	事 業 中
	再 評 価 区 間
	開 通 区 間



※ 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。

※ 費用対効果分析に係る項目は平成25年評価時点。

再評価結果（平成29年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局国道・防災課
担当課長名：川崎 茂信

事業名：ひだか 日高自動車道（一般国道235号） あつがしずない 厚賀静内道路	事業区分：一般国道	事業主体：国土交通省 北海道開発局	
起終点：自：ほつかいどうさる ひだか みはら 北海道沙流郡日高町字美原 至：ほつかいどう ひだか しん しずないかみもり 北海道日高郡新ひだか町静内神森	延長：16.2 km		
事業概要：日高自動車道は、苫小牧市を起点とし、厚真町、むかわ町、日高町、新冠町、新ひだか町を經由して浦河町に至る延長約120kmの自動車専用道路である。 このうち厚賀静内道路は、高速ネットワークの拡充による近隣都市間の連絡機能の強化を図り、地域間交流の活性化及び、国際拠点港湾苫小牧港、拠点空港新千歳空港等への物流効率化等の支援を目的とした、厚賀インターチェンジ（仮称）から静内インターチェンジ（仮称）に至る延長16.2kmの事業である。			
H7年度事業化	H1年度都市計画決定 (H1年度変更)	H23年度用地着手	H23年度工事着手
全体事業費	約578億円	事業進捗率	15%
計画交通量	11,100~13,000台/日		
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.9 (残事業) 2.4	総費用 (残事業/事業全体) 411/525億円 (事業費：378/493億円 維持管理費：32/32億円)	総便益 (残事業/事業全体) 1,000/1,000億円 (走行時間短縮便益：841/841億円 走行経費減少便益：116/116億円 交通事故減少便益：43/43億円)
基準年	平成28年		
感度分析の結果：事業全体および残事業について感度分析を実施 【事業全体】交通量：B/C=1.7~2.2（交通量±10%） 事業費：B/C=1.8~2.1（事業費±10%） 事業期間：B/C=1.8~2.0（事業期間±20%） 【残事業】交通量：B/C=2.1~2.8（交通量±10%） 事業費：B/C=2.2~2.7（事業費±10%） 事業期間：B/C=2.3~2.5（事業期間±20%）			
事業の効果等 事業の必要性及び効果 ①主要都市間の利便性向上 ・苫小牧市と新ひだか町間の所要時間が短縮され、地域住民の利便性向上や地域間交流の活性化が期待される。 ②災害時の緊急輸送ルートの強化 ・津波浸水想定区域を回避し、緊急時の避難や迅速な救急搬送、救援物資等の輸送の確実性向上が期待される。 ③拠点空港への利便性向上 ・速達性及び安定性の高い輸送ルートが確保され、浦河町や新ひだか町から新千歳空港への農産品等の流通利便性向上が期待される。 ④物流の利便性向上 <畜産品の流通利便性向上> ・速達性及び安定性の高い輸送ルートが確保され、軽種馬の流通利便性向上が期待される。 <水産品の流通利便性向上> ・速達性及び定時性の高い輸送ルートが確保され、道内外へ出荷される水産品の流通利便性向上が期待される。 ⑤救急搬送の安定性向上 ・新ひだか町から苫小牧市の医療施設までの所要時間が短縮されるなど、高次医療施設への救急搬送の安定性向上が期待される。 ⑥地域プロジェクト推進の支援 ・速達性及び定時性の高いアクセスルートが確保され、交流人口の拡大や企業誘致等、地域プロジェクトの推進が支援される。 ⑦日常生活の利便性向上 ・速達性及び安定性の高い輸送ルートが確保され、高齢者の日常生活の利便性向上が期待される。			

再評価結果（平成29年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局国道・防災課
担当課長名：川崎 茂信

事業名 <small>はこだてしんそとかんじょう</small> 函館新外環状道路（一般国道278号） 空港道路	事業区分 一般国道	事業主体 国土交通省 北海道開発局
起終点 自： <small>ほっかいどうはこだて ききょう</small> 北海道函館市桔梗町 至： <small>ほっかいどうはこだて かみゆのかわ</small> 北海道函館市上湯川町	延長 10.0 km	
事業概要 函館新外環状道路は、函館市桔梗町を起点とし、函館市古川町に至る延長約15kmの地域高規格道路である。 空港道路は、高速ネットワークの拡充による近隣都市間の連絡機能の強化を図り、地域間交流の活性化及び重要港湾函館港、拠点空港函館空港等への物流効率化等を支援するとともに、函館市内の交通混雑の緩和、交通事故の低減等による道路交通の定時性、安全性の向上を目的とした函館インターチェンジから函館空港インターチェンジに至る延長10.0kmの事業である。		
H19年度事業化	H18年度都市計画決定 (H一年度変更)	H20年度用地着手
H21年度工事着手		
全体事業費	約639億円	事業進捗率
	49%	供用済延長
		2.4 km
計画交通量	14,300～29,700台/日	
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.8 (残事業) 2.9	総費用 (残事業/事業全体) 356/565億円 (事業費：334/542億円) (維持管理費：22/22億円)
	総便益 (残事業/事業全体) 1,037/1,037億円 (走行時間短縮便益：840/840億円) (走行経費減少便益：129/129億円) (交通事故減少便益：69/69億円)	基準年 平成25年
感度分析の結果 事業全体および残事業について感度分析を実施 【事業全体】交通量：B/C=1.8～2.1（交通量±10%） 事業費：B/C=1.7～2.0（事業費±10%） 事業期間：B/C=1.7～2.0（事業期間±20%）		
【残事業】交通量：B/C=2.9～3.4（交通量±10%） 事業費：B/C=2.7～3.2（事業費±10%） 事業期間：B/C=2.7～3.1（事業期間±20%）		
事業の効果等 事業の必要性及び効果		
①交通混雑の緩和 ・函館・江差自動車道と一体となった環状道路が形成され、市内に流入する交通の分散と産業道路等を通過する交通の転換が見込まれ、交通混雑の緩和が期待される。		
②道路交通の安全性向上 ・函館・江差自動車道と一体となった環状道路が形成され、市内に流入する交通の分散と産業道路等を通過する交通の転換が見込まれ、道路交通の安全性向上が期待される。		
③拠点空港への利便性向上 ・速達性及び安定性の高いルートが確保されることで、北斗市から函館空港までの所要時間が短縮されるなど、函館空港への利便性向上が期待される。		
④物流の利便性向上 <水産品の流通利便性向上> ・ウニ加工品の品質低下防止や定時性の確保が見込まれ、水産品の流通利便性向上が期待される。 <農産品の流通利便性向上> ・函館空港への速達性及び安定性の高いルートが確保され、農産品の流通利便性向上が期待される。		
⑤工業団地等の利便性向上 ・工業団地からの函館空港などの主要交通拠点や主要都市へのアクセス向上が見込まれ、企業立地の促進と函館市の税収増加など、地域経済の活性化が期待される。		
⑥拠点開発プロジェクトの支援 ・道内や新幹線駅及び函館空港などの主要拠点からのアクセスが高まり、施設利用の利便性向上とともに、地域プロジェクトの円滑な推進及び運営を支援する。		
⑦観光地への利便性向上 ・産業道路に代わる円滑で安定性及び快適性の高い周遊ルートが確保され、観光拠点への利便性向上が期待される。		

⑧救急搬送の安定性向上

- ・七飯町から函館市の医療施設までの所要時間が短縮されるなど、救急搬送の迅速性・安定性向上が期待される。

⑨CO2排出量の削減

- ・自動車からのCO2排出量3,884(t-CO2/年)の削減が期待される。

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：

函館市など2市9町の首長等で構成される「北海道渡島総合開発期成会」等より、整備促進の要望を受けている。

知事の意見：

高速ネットワークの拡充による近隣都市間の連絡機能の強化を図り、地域間交流の活性化及び、重要港湾函館港、拠点空港函館空港、新幹線駅へのアクセス強化とともに、函館市内の交通混雑の緩和、交通事故の低減等が図られ、道民生活の向上や経済・社会活動の活性化に寄与することから、当該事業の継続について異議はない。

なお、事業の実施にあたっては、平成18年3月30日付け環政第1825号「函館圏都市計画道路1・4・3新外環状線環境影響評価準備書について」の知事意見を遵守するなど環境に配慮するとともに、都市計画に沿って整備を図ること。また、徹底したコスト縮減を図るとともに、これまで以上に効率的・効果的に執行し、早期供用を図ること。

事業評価監視委員会の意見

当委員会に提出された再評価原案準備書の対応方針については、北海道開発局案を妥当と判断する。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・函館新道が七飯藤城IC～函館ICまで開通
- ・函館・江差自動車道が函館IC～北斗茂辺地ICまで開通
- ・北海道縦貫自動車道が八雲IC～大沼公園ICまで開通
- ・函館新外環状道路が函館IC～赤川ICまで開通
- ・一般国道278号尾札部道路が函館市尾札部町～豊崎町まで開通
- ・一般国道278号鹿部道路が全線開通
- ・北海道新幹線 新青森駅～新函館北斗駅間が開業
- ・函館空港滑走路3,000mに延長、函館空港新ターミナルビル開業
- ・北海道立道南四季の杜公園開園
- ・函館アリーナ及び函館フットボールパーク開館

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成21年度に工事着手して、用地進捗率98%、事業進捗率49%となっている。(平成28年3月末時点)

平成26年度：函館IC～赤川IC間 延長2.4km(2/4)部分開通

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、早期開通に向けて事業を進める。

平成32年度：函館IC～赤川IC 延長2.4km(4/4)、
赤川IC～函館空港IC 延長7.6km(2/4)開通予定

施設の構造や工法の変更等

施設の構造や工法等の変更はないが、引き続きコスト縮減に取り組んでいく。

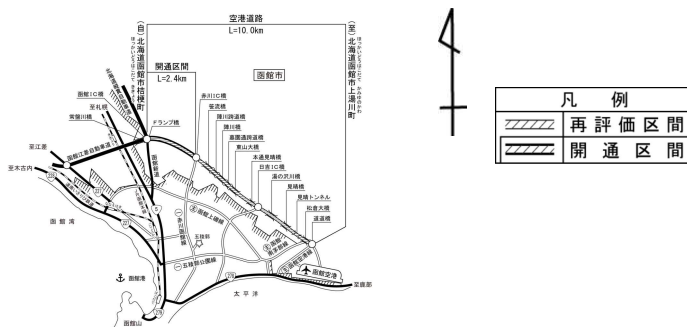
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

事業の必要性・重要性に変化はなく、費用対効果等の投資効果も確保されているため。

事業概要図



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価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。

※ 費用対効果分析に係る項目は平成25年評価時点。

再評価結果（平成29年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・防災課
担当課長名：川崎 茂信

事業名：道央圏連絡道路（一般国道337号） 泉郷道路	事業区分：一般国道	事業主体：国土交通省 北海道開発局
起終点：自：北海道千歳市中央 至：北海道夕張郡長沼町幌内	延長：8.2 km	
事業概要： 道央圏連絡道路は、千歳市を起点とし小樽市に至る延長約80kmの地域高規格道路である。 このうち泉郷道路は、北海道横断自動車道千歳東ICと接続し、高速ネットワークの拡充による札幌圏の連絡機能の強化を図り、地域間交流の活性化及び拠点空港新千歳空港、国際拠点港湾苫小牧港等への物流効率化等の支援を目的とした中央ランプから南長沼ランプに至る延長8.2kmの事業である。		
H13年度事業化	H一年度都市計画決定 （H一年度変更）	H15年度用地着手 H18年度工事着手
全体事業費	約253億円	事業進捗率：42% 供用済延長：0.0km
計画交通量：20,400～21,200台/日		
費用対効果 分析結果	B/C：（事業全体）1.9 （残事業）3.9	総費用：（残事業）/（事業全体） 139/283億円 （事業費：105/249億円） （維持管理費：34/34億円）
		総便益：（残事業）/（事業全体） 546/546億円 （走行時間短縮便益：361/361億円） （走行経費減少便益：121/121億円） （交通事故減少便益：64/64億円）
基準年：平成28年		
感度分析の結果：事業全体および残事業について感度分析を実施 【事業全体】交通量：B/C=1.6～2.2（交通量±10%） 事業費：B/C=1.9～2.0（事業費±10%） 事業期間：B/C=1.9～2.0（事業期間±20%）		
【残事業】交通量：B/C=3.3～4.4（交通量±10%） 事業費：B/C=3.7～4.3（事業費±10%） 事業期間：B/C=3.9～4.1（事業期間±20%）		
事業の効果等 事業の必要性及び効果		
①物流拠点間の利便性向上 ・石狩湾新港地域と苫小牧港間の所要時間が短縮され、物流輸送の利便性向上や地域間交流の活性化が期待される。		
②国際拠点港湾への利便性向上 ・並行する国道からの交通転換が見込まれ、交通事故の減少や所要時間短縮により、拠点港湾の流通利便性向上が期待される。		
③拠点空港への利便性向上 ・道内出荷地と拠点空港を結ぶ速達性及び定時性の高い輸送ルートが確保され、拠点空港への流通利便性向上が期待される。		
④観光産業への支援 ・旭川市からの所要時間が短縮されるなど、道北・オホーツク方面から新千歳空港への利便性向上が見込まれ、観光産業の支援が期待される。		
⑤企業立地の促進 ・新千歳空港周辺の利便性向上が見込まれ、更なる交通事業者等の企業立地の促進が期待される。		
⑥救急搬送の安定性向上 ・速度減少箇所の回避が可能となり、周辺地域から医療施設までの所用時間が短縮されるなど、救急搬送の安定性向上が期待される。		
⑦交通混雑の緩和 ・札幌市内へ流入する通過交通が減少し、交通混雑の緩和が期待される。		
⑧道路交通の安全性向上 ・並行する国道を通過する交通の転換が見込まれ、道路交通の安全性向上が期待される。		
⑨CO ₂ 排出量の削減 ・自動車からのCO ₂ 排出量1,819（t-CO ₂ /年）の削減が期待される。		

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：

江別市など5市3町の首長等で構成される「道央圏連絡道路整備促進期成会」等より整備促進の要望を受けている。

知事の意見：

北海道横断自動車道千歳東ICと接続し、高速ネットワークの拡充による札幌圏の連絡機能の強化を図り、地域間交流の活性化及び、拠点空港新千歳空港、国際拠点港湾苫小牧港へのアクセス強化が図られ、道民生活の向上や経済・社会活動の活性化に寄与することから、当該事業の継続について異議はない。

なお、事業の実施にあたっては、環境への影響を最小限にとどめること。また、より一層、徹底したコスト縮減を図るとともに、これまで以上に効率的・効果的に執行し、早期供用を図ること。

事業評価監視委員会の意見

当委員会に提出された再評価原案準備書の対応方針については、開発局案を妥当と判断する。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・道央圏連絡道路 新千歳空港ランプ～中央ランプ、江別東IC～蕨岱ランプが開通
- ・北海道横断自動車道が夕張IC～トマムICまで開通
- ・北海道縦貫自動車道 新千歳空港ICが開通
- ・一般国道337号 当別バイパス開通
- ・新千歳空港 国際ターミナル開業
- ・石狩湾新港 石狩LNG基地が稼働

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成18年度に工事着手して、用地進捗率100%、事業進捗率42%となっている。(平成28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、早期開通に向けて事業を進める。

平成31年度：中央ランプ～南長沼ランプ間 延長8.2km(2/4)開通予定

施設の構造や工法の変更等

埋蔵文化財調査や軟弱地盤対策の見直し及び土工計画の変更。引き続きコスト縮減に取り組んでいく。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

事業の必要性・重要性に変化はなく、費用対効果等の投資効果も確保されているため。

事業概要図



凡 例	
	開 通 区 間
	事 業 中
	再 評 価 区 間



※ 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。

再評価結果（平成29年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局国道・防災課
担当課長名：川崎 茂信

事業名： <small>どうおうけんれんらくどうろ</small> 道央圏連絡道路（一般国道337号） <small>なかじゆりん</small> 中樹林道路	事業区分：一般国道	事業主体：国土交通省 北海道開発局															
起終点：自： <small>ほつかいどうそらち なんぼろ みなみ せんにし</small> 北海道空知郡南幌町南15線西 至： <small>ほつかいどう えべつ えべつぶと</small> 北海道江別市江別太	延長 7.3 km																
事業概要： 道央圏連絡道路は、千歳市を起点とし小樽市に至る延長約80kmの地域高規格道路である。このうち中樹林道路は、北海道縦貫自動車道江別東ICと接続し、高速ネットワークの拡充による札幌圏の連絡機能の強化を図り、地域間交流の活性化及び拠点空港新千歳空港、国際拠点港湾苫小牧港等への物流効率化等の支援を目的とした南幌ランプから江別市江別太に至る延長7.3kmの事業である。																	
H21年度事業化	H一年度都市計画決定 （H一年度変更）	H25年度用地着手 H25年度工事着手															
全体事業費	約204億円	事業進捗率：22% 供用済延長：0.0km															
計画交通量：13,300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</td> <td style="width: 15%;">2.0</td> </tr> <tr> <td></td> <td>残事業</td> <td>2.3</td> </tr> </table>	B/C	事業全体	2.0		残事業	2.3	<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</td> <td style="width: 15%;">170/194億円</td> </tr> <tr> <td></td> <td>事業費</td> <td>145/169億円</td> </tr> <tr> <td></td> <td>維持管理費</td> <td>25/25億円</td> </tr> </table>	総費用	(残事業)/事業全体	170/194億円		事業費	145/169億円		維持管理費	25/25億円
B/C	事業全体	2.0															
	残事業	2.3															
総費用	(残事業)/事業全体	170/194億円															
	事業費	145/169億円															
	維持管理費	25/25億円															
<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</td> <td style="width: 15%;">389/389億円</td> </tr> <tr> <td></td> <td>走行時間短縮便益</td> <td>275/275億円</td> </tr> <tr> <td></td> <td>走行経費減少便益</td> <td>75/75億円</td> </tr> <tr> <td></td> <td>交通事故減少便益</td> <td>38/38億円</td> </tr> </table>			総便益	(残事業)/事業全体	389/389億円		走行時間短縮便益	275/275億円		走行経費減少便益	75/75億円		交通事故減少便益	38/38億円			
総便益	(残事業)/事業全体	389/389億円															
	走行時間短縮便益	275/275億円															
	走行経費減少便益	75/75億円															
	交通事故減少便益	38/38億円															
基準年：平成25年																	
感度分析の結果：事業全体および残事業について感度分析を実施																	
【事業全体】交通量：B/C=1.7~2.3（交通量±10%） 事業費：B/C=1.9~2.2（事業費±10%） 事業期間：B/C=1.9~2.1（事業期間±20%）																	
【残事業】交通量：B/C=2.0~2.6（交通量±10%） 事業費：B/C=2.1~2.5（事業費±10%） 事業期間：B/C=2.2~2.4（事業期間±20%）																	
事業の必要性及び効果																	
①物流拠点間の利便性向上 ・石狩湾新港地域と苫小牧港間の所要時間が短縮され、物流輸送の利便性向上や地域間交流の活性化が期待される。																	
②国際拠点港湾への利便性向上 ・並行する国道からの交通転換が見込まれ、交通事故の減少や所要時間の短縮により拠点港湾への流通利便性向上が期待される。																	
③拠点空港への利便性向上 ・道内出荷地と拠点空港を結ぶ速達性及び定時性の高い輸送ルートが確保され、拠点空港への流通利便性向上が期待される。																	
④観光産業への支援 ・旭川市からの所要時間が短縮されるなど、道北・オホーツク方面から新千歳空港への利便性向上が見込まれ、観光産業の支援が期待される。																	
⑤救急搬送の安定性向上 ・大型車の回避が可能となり、周辺地域から医療施設までの所用時間が短縮されるなど、救急搬送の安定性向上が期待される。																	
⑥交通混雑の緩和 ・札幌市内へ流入する通過交通が減少し、交通混雑の緩和が期待される。																	
⑦道路交通の安全性向上 ・並行する国道を通過する交通の転換が見込まれ、道路交通の安全性向上が期待される。																	
⑧日常生活の利便性向上 ・南幌町から札幌市や江別市への所要時間が短縮されるなど、日常活動圏中心都市への利便性向上が期待される。																	
⑨冬期走行環境の安全性向上 ・地吹雪や吹雪発生時においても走行可能な視認性が確保され、冬期走行環境の安全性向上が期待される。																	

⑩CO₂排出量の削減

- ・自動車からのCO₂排出量1,993(t-CO₂/年)の削減が期待される。

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：

江別市など5市3町の首長等で構成される「道央圏連絡道路整備促進期成会」等より整備促進の要望を受けている。

知事の意見：

北海道縦貫自動車道江別東ICと接続し、高速ネットワークの拡充による札幌圏の連絡機能の強化を図り、地域間交流の活性化及び、拠点空港新千歳空港、国際拠点港湾苫小牧港へのアクセス強化が図られ、道民生活の向上や経済・社会活動の活性化に寄与することから、当該事業の継続について異議はない。

なお、事業の実施にあたっては、平成19年12月25日付け環政第1171号「地域高規格道路道央圏連絡道路長沼町～江別市間環境影響評価準備書について」における知事意見を遵守すること。また、徹底したコスト削減を図るとともに、これまで以上に効率的・効果的に執行し、早期供用を図ること。

事業評価監視委員会の意見

当委員会に提出された再評価原案準備書の対応方針については、北海道開発局案を妥当と判断する。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・道央圏連絡道路 新千歳空港ランプ～中央ランプ、豊栄ランプ～蕨岱ランプが開通
- ・北海道横断自動車道が夕張IC～トマムICまで開通
- ・北海道縦貫自動車道 新千歳空港ICが開通
- ・一般国道337号 当別バイパス開通
- ・新千歳空港 国際ターミナル開業
- ・石狩湾新港 石狩LNG基地が稼働

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成25年度に工事着手して、用地進捗率90%、事業進捗率22%となっている。(平成28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、早期開通に向けて事業を進める。

施設の構造や工法の変更等

施設の構造や工法等の変更はないが、引き続きコスト削減に取り組んで行く。

対応方針

事業継続

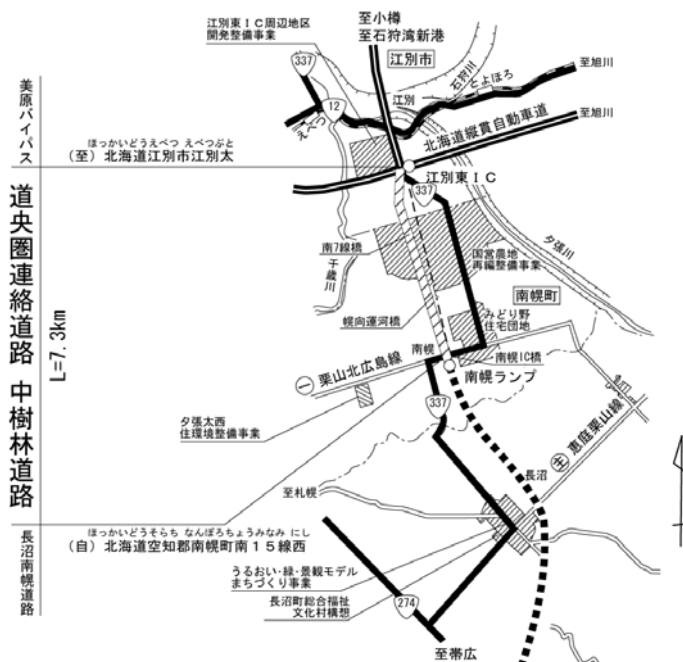
対応方針決定の理由

事業の必要性・重要性に変化はなく、費用対効果等の投資効果も確保されているため。

事業概要図



凡 例	
	開 通 区 間
	事 業 中
	再 評 価 区 間



※ 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。
 ※ 費用対効果分析に係る項目は平成25年評価時点。

再評価結果（平成29年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局国道・防災課

担当課長名：川崎 茂信

事業名：一般国道38号 釧路新道 <small>くしろしんどう</small>	事業区分：一般国道	事業主体：国土交通省 北海道開発局																														
起終点：自：北海道釧路市新野 <small>ほっかいどうくしろ にいの</small> 至：北海道釧路市北園 <small>ほっかいどうくしろ きたぞの</small>	延長：8.8 km																															
事業概要： 一般国道38号は、滝川市を起点とし、釧路市に至る延長約300kmの幹線道路である。 釧路新道は、拠点空港釧路空港、国際バルク戦略港湾釧路港への物流効率化等の支援をするとともに、釧路市街における交通混雑、交通事故の低減等を目的とした、釧路市新野から釧路西インターチェンジに至る延長8.8kmの事業である。																																
H4年度事業化	S53年度都市計画決定 (H一年度変更)	H4年度用地着手 H4年度工事着手																														
全体事業費：約498億円 事業進捗率：78% 供用済延長：8.8 km																																
計画交通量：11,800～22,300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%;">1.1</td> <td style="width: 20%;">総費用</td> <td style="width: 20%;">99/713億円</td> <td style="width: 20%;">総便益</td> <td style="width: 20%;">131/768億円</td> </tr> <tr> <td>(事業全体)</td> <td></td> <td>(残事業)</td> <td>(事業全体)</td> <td>(残事業)</td> <td>(事業全体)</td> </tr> <tr> <td></td> <td>1.3</td> <td>事業費：89/679億円</td> <td></td> <td>走行時間短縮便益：120/690億円</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>維持管理費：11/34億円</td> <td></td> <td>走行経費減少便益：5.9/65億円</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>交通事故減少便益：4.9/12億円</td> <td></td> </tr> </table>	B/C	1.1	総費用	99/713億円	総便益	131/768億円	(事業全体)		(残事業)	(事業全体)	(残事業)	(事業全体)		1.3	事業費：89/679億円		走行時間短縮便益：120/690億円				維持管理費：11/34億円		走行経費減少便益：5.9/65億円						交通事故減少便益：4.9/12億円		基準年：平成28年
B/C	1.1	総費用	99/713億円	総便益	131/768億円																											
(事業全体)		(残事業)	(事業全体)	(残事業)	(事業全体)																											
	1.3	事業費：89/679億円		走行時間短縮便益：120/690億円																												
		維持管理費：11/34億円		走行経費減少便益：5.9/65億円																												
				交通事故減少便益：4.9/12億円																												
感度分析の結果：事業全体および残事業について感度分析を実施 【事業全体】交通量：B/C=1.01～1.1（交通量±10%） 【残事業】交通量：B/C=1.2～1.4（交通量±10%） 事業費：B/C=1.1～1.1（事業費±10%） 事業費：B/C=1.2～1.4（事業費±10%） 事業期間：B/C=1.03～1.1（事業期間±20%） 事業期間：B/C=1.3～1.4（事業期間±20%）																																
事業の必要性及び効果等																																
①交通混雑の緩和 ・釧路市内を通過する交通の当該道路への転換が見込まれ、更なる交通混雑の緩和が期待される。 ②道路交通の安全性向上 ・釧路市内を通過する交通の転換が見込まれ、道路交通の安全性向上が期待される。 ③拠点空港への利便性向上 ・釧路市内から釧路空港までの所要時間が短縮されるなど、釧路空港への利便性向上が期待される。 ④救急搬送の安定性向上 ・白糠町等から釧路市の医療施設までの所要時間が短縮されるなど、高次医療施設への救急搬送の安定性向上が期待される。 ⑤物流の利便性向上 <畜産品の流通利便性向上> ・乳用牛生産地から家畜市場や道内外への所要時間が短縮されるなど、畜産品の流通利便性向上が期待される。 <畜産品の流通利便性向上> ・苫小牧港や小樽港への速達性及び安定性の高い輸送ルートが確保され、畜産品の流通利便性向上が期待される。 <水産品の流通利便性向上> ・釧路空港、苫小牧港等への速達性及び安定性の高い輸送ルートが確保され、水産品の流通利便性向上が期待される。 ⑥観光地への利便性向上 ・釧路市街地内の交通混雑を回避するなど、主要な観光地への利便性向上が期待される。 ⑦災害時の緊急輸送ルートの強化 ・大規模な迂回の回避や避難階段設置による津波時の緊急避難道路として活用、迅速な救急搬送や救援物資等の輸送の確実性向上が期待される。																																

⑧CO₂排出量の削減

・自動車からのCO₂排出量9,085(t-CO₂/年)の削減が期待される。

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：

釧路市など1市6町1村の首長等で構成される「北海道釧路地方総合開発促進期成会」等より早期整備の要望を受けている。

知事の意見：

バイパスの整備により、拠点空港釧路空港、国際バルク戦略港湾釧路港へのアクセス強化とともに、釧路市街における交通混雑、交通事故の低減等が図られ、道民生活の向上や経済・社会活動の活性化に寄与することから、当該事業の継続について異議はない。

なお、事業の実施にあたっては、環境への影響を最小限にとどめること。また、徹底したコスト削減を図るとともに、これまで以上に効率的・効果的に執行し、早期供用を図ること。

事業評価監視委員会の意見

当委員会に提出された再評価原案準備書の対応方針については、北海道開発局案を妥当と判断する。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・北海道横断自動車道が池田IC～阿寒IC、本別JCT～足寄IC、訓子府IC～北見西ICまで開通
- ・国道38号・44号 釧路外環状道路 釧路西IC～釧路東IC開通
- ・国道272号 上別保道路 部分開通 (L=1.2km)
- ・市町村合併により、「釧路市」が誕生
- ・釧路港が国際バルク戦略港湾(穀物)、特定貨物輸入拠点港湾(穀物)に指定

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成4年度に工事着手して、用地進捗率100%、事業進捗率78%となっている。(平成28年3月末時点)

平成25年度：延長8.8km(2/4)全線開通

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、早期開通に向けて事業を進める。

施設の構造や工法の変更等

施設の構造や工法等の変更はないが、引き続きコスト削減に取り組んでいく。

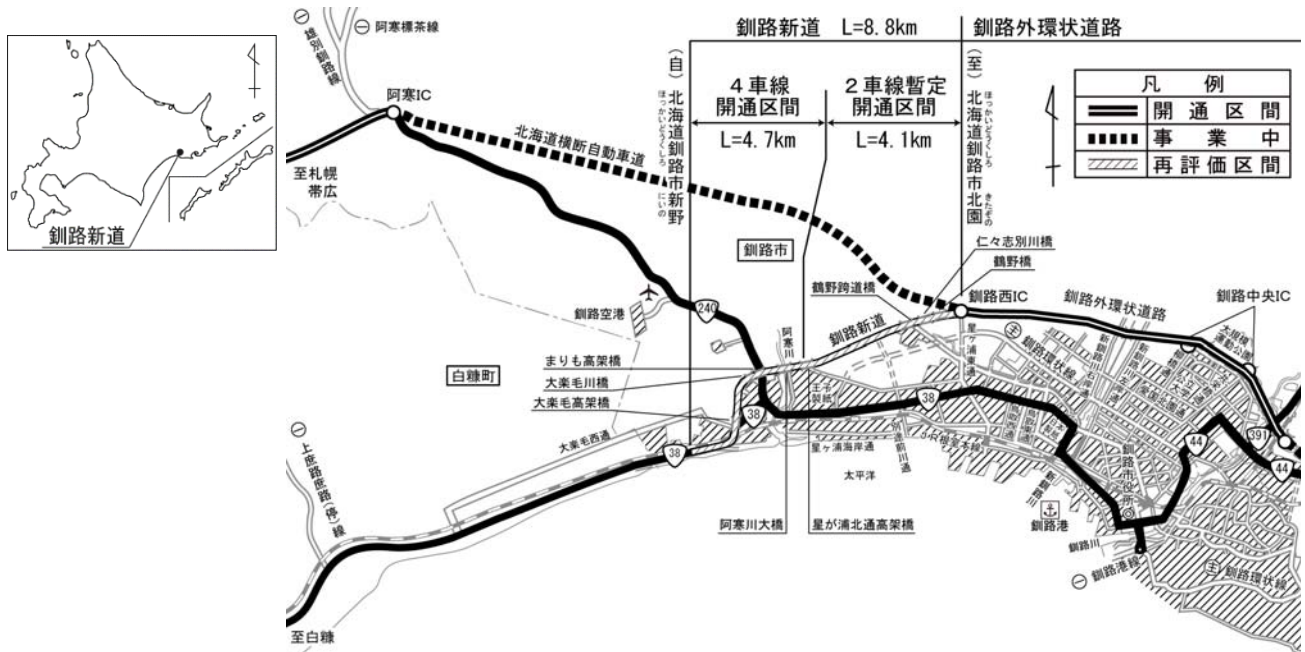
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

事業の必要性・重要性に変化はなく、費用対効果等の投資効果も確保されているため。

事業概要図



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価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。

再評価結果（平成29年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局国道・防災課
担当課長名：川崎 茂信

事業名：一般国道38号・44号 <small>くしろそとかんじょう</small> 釧路外環状道路	事業区分：一般国道	事業主体：国土交通省 北海道開発局			
起終点：自： <small>ほっかいどうくしろ つるの</small> 北海道釧路市鶴野 至： <small>ほっかいどうくしろ くしろ べっほ</small> 北海道釧路郡釧路町字別保	延長：16.8 km				
事業概要： 一般国道38号は、滝川市を起点とし、釧路市に至る延長約300kmの幹線道路であり、一般国道44号は、釧路市を起点とし、根室市に至る約124kmの幹線道路である。 釧路外環状道路は、釧路市街における交通混雑及び交通事故の低減による道路交通の定時性、安全性の向上を目的とした、釧路西インターチェンジから釧路別保インターチェンジに至る延長16.8kmの一般国道のバイパス事業である。					
H7年度事業化	H10年度都市計画決定 (H-年度変更)	H10年度用地着手	H10年度工事着手		
全体事業費	約953億円	事業進捗率	77%		
計画交通量	14,200～17,100台/日				
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体)	1.2	総費用 (残事業)/事業全体 202/1,019億円 事業費：165/982億円 維持管理費：36/36億円	総便益 (残事業)/事業全体 1,197/1,197億円 (走行時間短縮便益：1,087/1,087億円) 走行経費減少便益：32/32億円 交通事故減少便益：78/78億円	基準年 平成25年
	(残事業)	5.9			
感度分析の結果：事業全体および残事業について感度分析を実施 【事業全体】交通量：B/C=1.00～1.3（交通量±10%） 【残事業】交通量：B/C=5.1～6.8（交通量±10%） 事業費：B/C=1.2～1.2（事業費±10%） 事業費：B/C=5.5～6.5（事業費±10%） 事業期間：B/C=1.1～1.3（事業期間±20%） 事業期間：B/C=5.6～6.3（事業期間±20%）					
事業の効果等 事業の必要性及び効果					
①交通混雑の緩和 ・所要時間の短縮による釧路市内を通過する交通の転換が見込まれ、主要渋滞箇所の解消や交通混雑の緩和が期待される。					
②道路交通の安全性向上 ・釧路市内を通過する交通の転換が見込まれ、道路交通の安全性向上が期待される。					
③災害時の緊急輸送ルートの強化 ・大規模な迂回の回避や津波発生時の緊急避難道路として活用、迅速な救急搬送や救援物資等の輸送の確実性向上が期待される。					
④物流の利便性向上 <水産品の流通利便性向上> ・釧路空港、苫小牧港等への速達性及び安定性の高い輸送ルートが確保され、水産品の流通利便性向上が期待される。 <畜産品の流通利便性向上> ・釧路港、苫小牧港、小樽港への速達性及び安定性の高い輸送ルートが確保され、畜産品の流通利便性向上が期待される。 <畜産品の流通利便性向上> ・乳用牛生産地から家畜市場や道内外への所要時間が短縮されるなど、畜産品の流通利便性向上が期待される。					
⑤救急搬送の安定性向上 ・周辺地域から釧路市の医療施設までの所要時間が短縮されるなど、高次医療施設への救急搬送の安定性向上が期待される。					
⑥観光地への利便性向上 ・釧路市街地内の交通混雑を回避するなど、主要な観光地への利便性向上が期待される。					

再評価結果（平成29年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局国道・防災課
担当課長名：川崎 茂信

事業名 一般国道452号 盤 <small>ばん</small> の沢 <small>さわ</small> 道路・五稜 <small>ごりよう</small> 道路	事業区分 一般国道	事業主体 国土交通省 北海道開発局
起終点 自：北海道 <small>ほっかいどう</small> 芦別 <small>あしべつ</small> 市黄金 <small>こがね</small> 町(盤の沢道路起点) 至：北海道上川郡美瑛町 <small>びえい</small> 字ルベシベ(五稜道路終点)		延長 18.5 km
事業概要 一般国道452号は、夕張市を起点とし、旭川市に至る延長約110kmの幹線道路である。 このうち盤の沢道路・五稜道路は、通行不能区間の解消を図り、地域間交流の活性化及び、物流効率化等の支援を目的とした、芦別市黄金町から上川郡美瑛町字ルベシベに至る延長18.5kmの事業である。		
H5年度事業化	H-年度都市計画決定 (H-年度変更)	H6年度用地補償着手
全体事業費	約466億円 (盤の沢道路：212億円) (五稜道路：254億円)	事業進捗率 (盤の沢道路) 11% (五稜道路) 12%
供用済延長		2.6 km
計画交通量 4,800台/日		
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.2 (残事業) 1.5	総費用 (残事業)/事業全体 333/414億円 (事業費：309/379億円) (維持管理費：24/34億円)
総便益 (残事業)/事業全体 487/487億円 (走行時間短縮便益：410/410億円) (走行経費減少便益：66/66億円) (交通事故減少便益：11/11億円)		基準年 平成25年
感度分析の結果 事業全体および残事業について感度分析を実施 【事業全体】交通量：B/C=1.1~1.3 (交通量±10%) 事業費：B/C=1.1~1.3 (事業費±10%) 事業期間：B/C=1.1~1.2 (事業期間±20%) 【残事業】交通量：B/C=1.3~1.6 (交通量±10%) 事業費：B/C=1.3~1.6 (事業費±10%) 事業期間：B/C=1.3~1.5 (事業期間±20%)		
事業の効果等 事業の必要性及び効果 ①通行不能区間の解消 ・上川中部圏と中空知圏を結ぶ新たなルートが形成され、時間短縮が図られることにより、移住・定住促進や交流人口拡大などの地域計画の支援が期待される。 ②拠点空港への利便性向上 ・旭川空港1時間到達圏域の人口が16千人増加するなど、旭川空港の利便性向上が期待される。 ③新たな広域周遊観光ルートの形成を支援 ・芦別市、美瑛・富良野地域、旭川空港を結ぶ新たな広域周遊観光ルートの形成を支援する。 ④農産品の流通利便性向上 ・輸送時間が短縮され、余裕をもった出荷工程が組めるようになるなど、農産品の流通利便性向上が期待される。 ⑤災害時の緊急輸送ルートの強化 ・被害想定地域と空港等の交通拠点を結ぶネットワークが形成されるなど、災害時の緊急輸送ルートの強化が期待される。 ⑥物流効率化により地域産業を支援 ・工業団地から旭川空港への利便性が向上することで、輸送コストの縮減や新規受注の増加など、物流効率化による生産性向上が期待される。 ⑦CO ₂ 排出量の削減 ・自動車からのCO ₂ 排出量2,606(t-CO ₂ /年)の削減が期待される。		
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： 芦別市など4市2町の首長で構成される「一般国道452号建設促進期成会」等より早期整備の要望を受けている。		

再評価結果（平成29年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局国道・防災課
担当課長名：川崎 茂信

事業名	一般国道452号 盤 <small>ばん</small> の沢 <small>さわ</small> 道路・五稜 <small>ごりょう</small> 道路		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 北海道開発局
起終点	自：北海道 <small>ほっかいどう</small> 芦別 <small>あしべつ</small> 市黄金町 <small>こがね</small> （盤の沢道路起点） 至：北海道 <small>ほっかいどう</small> 上川郡美瑛町 <small>びえい</small> 字ルベシベ（五稜道路終点）				延長	18.5 km
事業概要	<p>一般国道452号は、夕張市を起点とし、旭川市に至る延長約110kmの幹線道路である。</p> <p>このうち盤の沢道路・五稜道路は、通行不能区間の解消を図り、地域間交流の活性化及び、物流効率化等の支援を目的とした、芦別市黄金町から上川郡美瑛町字ルベシベに至る延長18.5kmの事業である。</p>					
H5年度事業化	H一年度都市計画決定 （H一年度変更）		H6年度用地補償着手	H5年度工事着手		
全体事業費	約466億円	事業進捗率		供用済延長	2.6 km	
	（盤の沢道路：212億円）	（盤の沢道路）	11%			
	（五稜道路：254億円）	（五稜道路）	12%			
計画交通量	4,800台/日					
費用対効果 分析結果	B/C （事業全体） 1.2 （残事業） 1.5	総費用 （残事業）/（事業全体） 333/414億円 （事業費：309/379億円） 維持管理費：24/34億円	総便益 （残事業）/（事業全体） 487/487億円 （走行時間短縮便益：410/410億円） （走行経費減少便益：66/66億円） （交通事故減少便益：11/11億円）	基準年	平成25年	
感度分析の結果	事業全体および残事業について感度分析を実施					
	【事業全体】交通量：B/C=1.1~1.3（交通量±10%）		【残事業】交通量：B/C=1.3~1.6（交通量±10%）			
	事業費：B/C=1.1~1.3（事業費±10%）		事業費：B/C=1.3~1.6（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=1.3~1.5（事業期間±20%）			
事業の効果等	事業の必要性及び効果					
	<p>①通行不能区間の解消</p> <ul style="list-style-type: none"> ・上川中部圏と中空知圏を結ぶ新たなルートが形成され、時間短縮が図られることにより、移住・定住促進や交流人口拡大などの地域計画の支援が期待される。 <p>②拠点空港への利便性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・旭川空港1時間到達圏域の人口が16千人増加するなど、旭川空港の利便性向上が期待される。 <p>③新たな広域周遊観光ルートの形成を支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・芦別市、美瑛・富良野地域、旭川空港を結ぶ新たな広域周遊観光ルートの形成を支援する。 <p>④農産品の流通利便性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・輸送時間が短縮され、余裕をもった出荷工程が組めるようになるなど、農産品の流通利便性向上が期待される。 <p>⑤災害時の緊急輸送ルートの強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・被害想定地域と空港等の交通拠点を結ぶネットワークが形成されるなど、災害時の緊急輸送ルートの強化が期待される。 <p>⑥物流効率化により地域産業を支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・工業団地から旭川空港への利便性が向上することで、輸送コストの縮減や新規受注の増加など、物流効率化による生産性向上が期待される。 <p>⑦CO₂排出量の削減</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自動車からのCO₂排出量2,606（t-CO₂/年）の削減が期待される。 					
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：					
	芦別市など4市2町の首長で構成される「一般国道452号建設促進期成会」等より早期整備の要望を受けている。					

知事の意見：

通行不能区間の解消により、地域間交流の活性化及び物流効率化等の支援が図られ、道民生活の向上や経済・社会活動の活性化に寄与することから、当該事業の継続について異議はない。

なお、事業の実施にあたっては、環境への影響を最小限にとどめること。また、徹底したコスト縮減を図るとともに、これまで以上に効率的・効果的に執行し、早期供用を図ること。

事業評価監視委員会の意見

当委員会に提出された再評価原案準備書の対応方針については、北海道開発局案を妥当と判断する。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・北海道横断自動車道が夕張IC～十勝清水ICまで開通
- ・一般国道38号芦別バイパス、赤平バイパスが全線開通
- ・シーニックバイウェイ北海道「大雪・富良野ルート」指定
- ・富良野・美瑛広域観光圏整備実施計画認定

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成5年度に工事着手し、盤の沢道路の用地進捗率44%、事業進捗率11%、五稜道路の用地進捗率95%、事業進捗率12%となっている。(平成28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、早期開通に向けて事業を進める。

施設の構造や工法の変更等

施設の構造や工法等の変更はないが、引き続きコスト縮減に取り組んでいく。

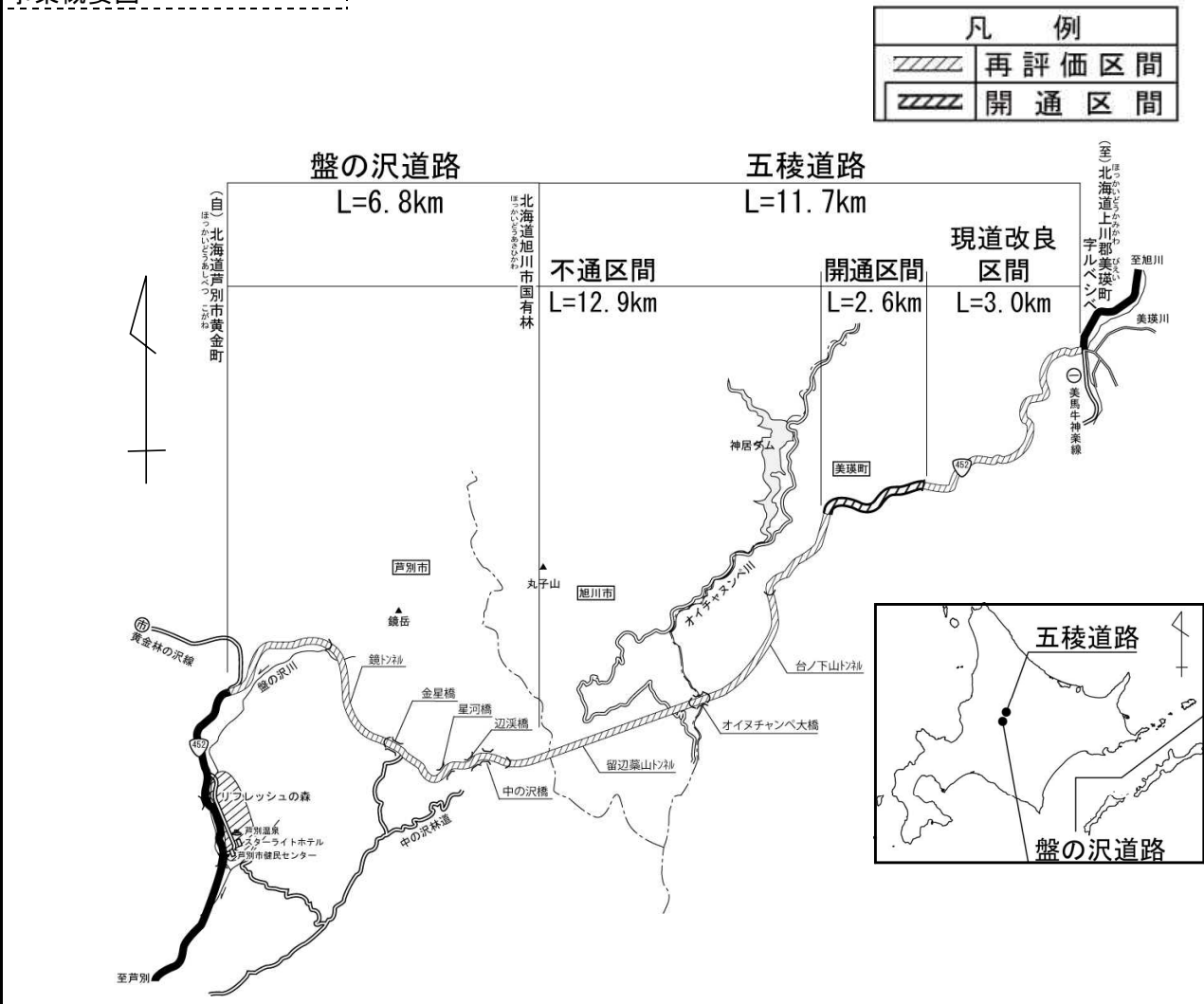
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

事業の必要性・重要性に変化はなく、費用対効果等の投資効果も確保されているため。

事業概要図



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価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。

※ 費用対効果分析に係る項目は平成25年評価時点。

再評価結果（平成29年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：川崎 茂信

事業名 一般国道45号 <small>てんまばやし</small> 天間林道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局
起終点 自：青森県上北郡七戸町字附田向 <small>かみきた しちのへまち つくたむかい</small> 至：青森県上北郡七戸町字後平 <small>かみきた しちのへまち うしろたいら</small>			延長	8.3 km
事業概要 一般国道45号は宮城県仙台市を起点に太平洋沿岸地域をはじめ八戸市や十和田市を經由し、青森市に至る延長約670.5 kmの幹線道路である。 天間林道路は、上北自動車道の一部を形成し、青森県上北郡七戸町字附田向～同県上北郡七戸町字後平に至る延長8.3 km、2車線の自動車専用道路である。				
H24年度事業化		H16年度都市計画決定		H25年度用地着手
全体事業費		約260億円		事業進捗率
				12%
計画交通量		11,100台/日		供用済延長
				- km
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体)	2.4	総費用 (残事業)/(事業全体) 194億円 / 247億円 事業費 : 167億円 / 220億円 維持管理費 : 28億円 / 28億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 605億円 / 605億円 走行時間短縮便益 : 496億円 / 496億円 走行経費減少便益 : 76億円 / 76億円 交通事故減少便益 : 33億円 / 33億円
	(残事業)	3.1		基準年 平成28年
感度分析の結果 残事業について感度分析を実施 【全体事業】 交通量変動 : B/C=2.2~2.6 (交通量 ±10%) 【残事業】 B/C=2.8~3.4 (交通量 ±10%) 事業費変動 : B/C=2.3~2.6 (事業費 ±10%) B/C=2.9~3.4 (事業費 ±10%) 事業期間変動 : B/C=2.2~2.6 (事業期間 ±20%) B/C=2.9~3.3 (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：11.6万人・時間/年、渋滞損失削減率：約3割削減 ②国土・地域ネットワークの構築 ・東北縦貫自動車道八戸線と並行する自専道路としての位置づけ ・当該路線が新たに拠点都市である青森市～八戸市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成 （青森市から八戸市 現況：114分→整備後：91分） ③災害への備え ・青森県緊急輸送道路ネットワーク計画において、国道45号が「第一次緊急輸送道路」に指定 ・東北縦貫自動車道弘前線（第一次緊急輸送道路）の代替路となる 他5項目に該当				
関係する地方公共団体等の意見 ○青森県知事の意見 ・事業の継続に異存はありません。 ・本県においても、国が掲げている「地方創生」、「国土強靱化」を推し進めるためには、高規格幹線道路網の整備が不可欠であることから、早期整備をお願いします。 ・なお、事業の執行にあたっては、引き続き、より一層のコスト縮減に努めていただきますようお願いいたします。 ○以下の団体等から、「天間林道路」整備促進について要望あり。 ・高規格道路建設及び道路整備促進青森県総決起大会 ・青森地区国道協議会（会長：青森県） ・青森県東北縦貫自動車道八戸線建設促進期成同盟会（会長：青森市） ・上十三地域広域市町村圏協議会（会長：十和田市） ・上十三地区商工会連絡協議会 ・青森県トラック協会上十三支部 ・十和田市商工会議所 他				

事業評価監視委員会の意見
対応方針（原案）どおり「事業継続」が妥当である

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25年3月24日 上北道路（六戸JCT～上北IC）開通 延長＝7.7km

事業の進捗状況、残事業の内容等
・平成24年度に事業化、用地進捗率85%、事業進捗率12%（平成28年3月末時点）

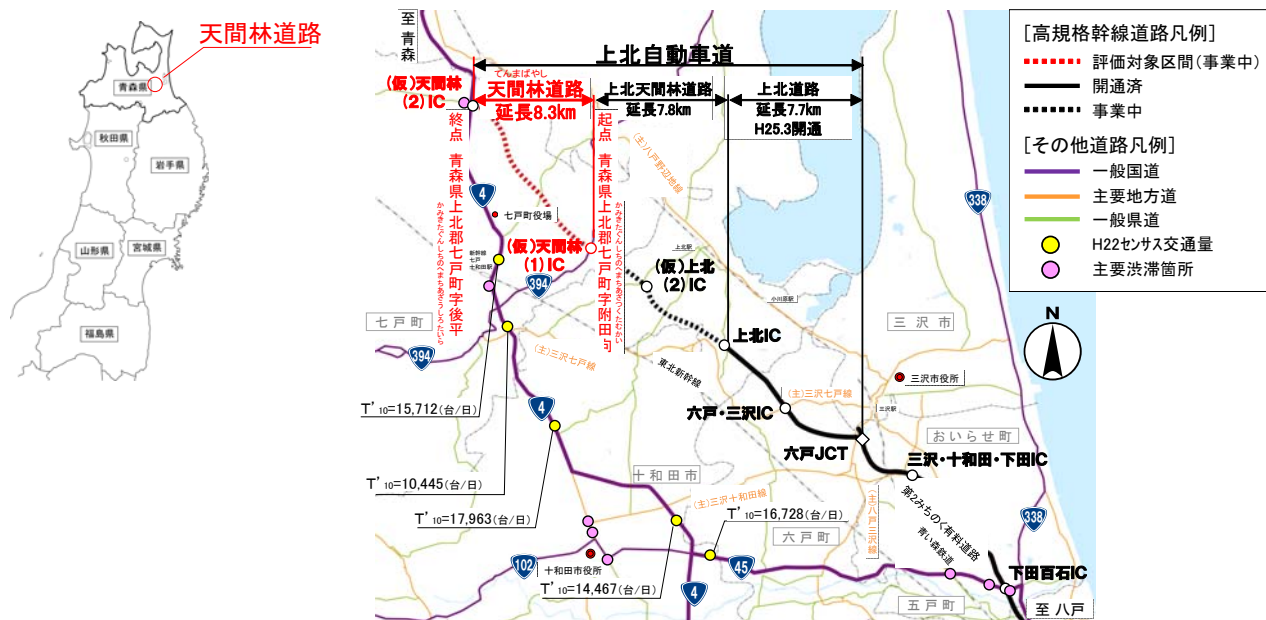
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等
・平成34年度の供用を目指して事業を実施中

施設の構造や工法の変更等
○機能補償道路の本線横断箇所の集約等を行うことでコスト縮減を図っている

対応方針 事業継続

対応方針決定の理由
青森市と八戸市の連携強化を図り、上北地域の救急医療、企業立地への貢献を図るため、早期整備の必要性が高い。

事業概要図



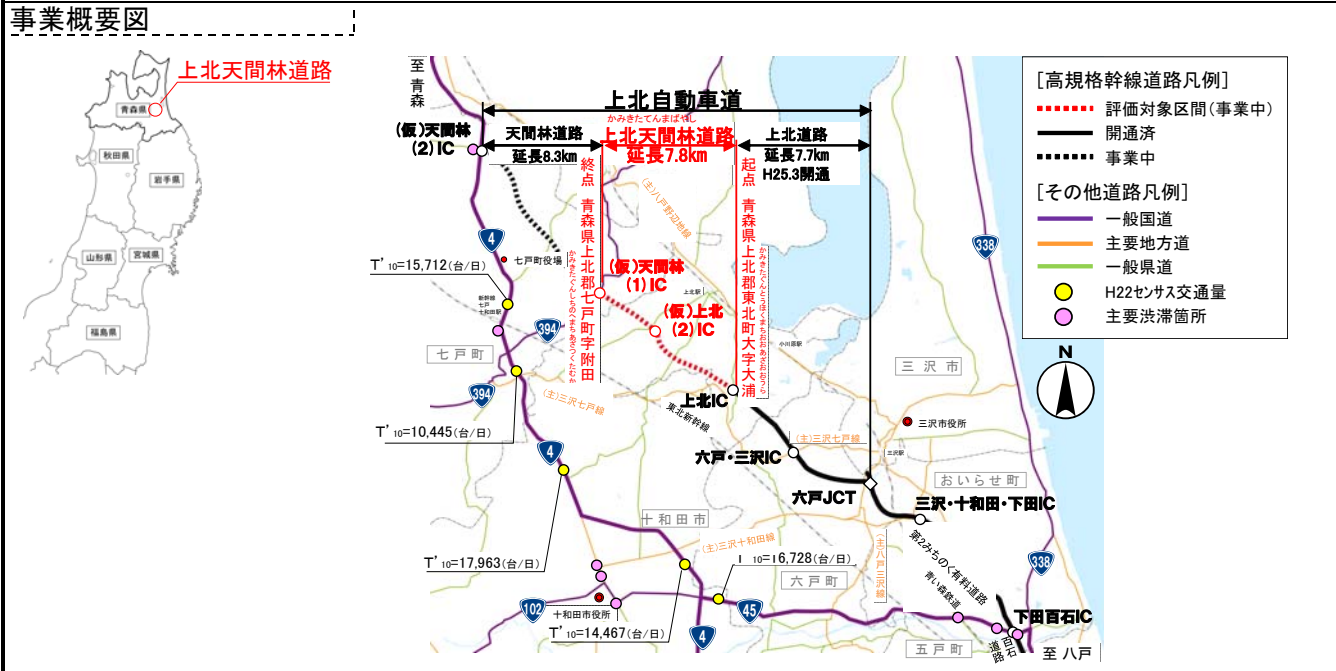
※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。
※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

再評価結果（平成29年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：川崎 茂信

事業名 一般国道45号 <small>かみきたてんまぼやし</small> 上北天間林道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局	
起終点 自：青森県上北郡東北町大字大浦 至：青森県上北郡七戸町字附田向 <small>かみきた どうほくまち おおうら かみきた しちのへまち つくたむかい</small>			延長	7.8 km	
事業概要 ↓ 一般国道45号は宮城県仙台市を起点に太平洋沿岸地域をはじめ八戸市や十和田市を経由し、青森市に至る延長約670.5kmの幹線道路である。 上北天間林道路は、上北自動車道の一部を形成し、青森県上北郡東北町～同県上北郡七戸町に至る延長7.8km、2車線の自動車専用道路である。					
H20年度事業化		H16年度都市計画決定		H22年度用地着手	
全体事業費		約269億円		事業進捗率	
				86%	
計画交通量		14,700台/日		供用済延長	
				- km	
費用対効果 分析結果	B/C ↓ (事業全体)	総費用 ↓ (残事業) / (事業全体)	総便益 ↓ (残事業) / (事業全体)	基準年 ↓	
	(残事業)	(事業費) / (維持管理費)	(走行時間短縮便益) / (走行経費減少便益) / (交通事故減少便益)	平成26年	
		3.9	102億円 / 274億円 75億円 / 247億円 27億円 / 27億円	1059億円 / 1059億円 880億円 / 880億円 104億円 / 104億円 75億円 / 75億円	
感度分析の結果 ↓ 残事業について感度分析を実施 【全体事業】 交通量変動：B/C=3.5～4.3(交通量 ±10%) 【残事業】 B/C= 9.4～11.4(交通量 ±10%) 事業費変動：B/C=3.8～4.0(事業費 ±10%) B/C= 9.7～11.2(事業費 ±10%) 事業期間変動：B/C=3.7～4.0(事業期間 ±20%) B/C=10.0～10.7(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：51.2万人・時間/年、渋滞損失削減率：約5割削減 ②国土・地域ネットワークの構築 ・東北縦貫自動車道八戸線と並行する自専道路としての位置づけ ・当該路線が新たに拠点都市である青森市～八戸市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成 (青森市から八戸市 現況：114分→整備後：91分) ③災害への備え ・青森県緊急輸送道路ネットワーク計画において、国道45号が「第一次緊急輸送道路」に指定 ・東北縦貫自動車道弘前線（第一次緊急輸送道路）の代替路となる 他5項目に該当					
関係する地方公共団体等の意見 ↓ ○青森県知事の意見 ・事業の継続に異存はありません。 ・本県においても、国が掲げている「地方創生」、「国土強靱化」を推し進めるためには、高規格幹線道路網の整備が不可欠であることから、早期整備をお願いします。 ・なお、事業の執行にあたっては、引き続き、より一層のコスト縮減に努めていただきますようお願いいたします。 ○以下の団体等から、「上北天間林道路」整備促進について要望あり。 ・高規格道路建設及び道路整備促進青森県総決起大会 ・青森地区国道協議会（会長：青森県） ・青森県東北縦貫自動車道八戸線建設促進期成同盟会（会長：青森市） ・上十三地域広域市町村圏協議会（会長：十和田市） ・上十三地区商工会連絡協議会 ・青森県トラック協会上十三支部 ・十和田市商工会議所 他					
事業評価監視委員会の意見 ↓ 対応方針（原案）どおり「事業継続」が妥当である					
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25年3月24日 上北道路（六戸JCT～上北IC）開通 延長=7.7 km ・平成24年度 天間林道路事業化 延長=8.3 km					

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99%、事業進捗率86%（平成28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	・平成30年度の供用を目指して事業を実施中
施設の構造や工法の変更等	○付加車線設置計画位置の見直し ○公道橋交差形状の見直し ○横断水路函渠の削減 等を行うことでコスト縮減を図っている
対応方針	事業継続
対応方針決定の理由	青森市と八戸市の連携強化を図り、上北地域の救急医療、企業立地への貢献を図るため、早期整備の必要性が高い。



※ 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（平成29年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：川崎 茂信

事業名 一般国道46号 盛岡西バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局	
起終点 自：岩手県盛岡市永井第一地割字高屋 至：岩手県盛岡市上厨川字前湯			延長	7.8 km	
事業概要 一般国道46号は、岩手県盛岡市から秋田県秋田市に至る延長107.2 kmの主要な幹線道路である。盛岡西バイパスは盛岡市永井第一地割字高屋から盛岡市上厨川字前湯に至る延長7.8 kmの4車線（一部6車線）道路である。					
S59年度事業化 (H14年度事業延伸)	S59年度都市計画決定 (H21年度変更)	S61年度用地着手	S62年度工事着手		
全体事業費	430億円	事業進捗率	74%	供用済延長	7.8 km
計画交通量	30,300台/日				
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.8 (残事業) 7.3	総費用 (残事業)/事業全体 115億円/626億円 〔事業費：100億円/576億円〕 〔維持管理費：15億円/50億円〕	総便益 (残事業)/事業全体 840億円/1,110億円 〔走行時間短縮便益：739億円/985億円〕 〔走行経費減少便益：80億円/100億円〕 〔交通事故減少便益：21億円/25億円〕	基準年 平成25年	
	感度分析の結果 【全体事業】交通量変動：B/C=1.6~2.0(交通量 ±10%) 事業費変動：B/C=1.7~1.8(事業費 ±10%) 事業期間変動：B/C=1.6~1.9(事業期間±20%) 【残事業】B/C=6.7~8.1(交通量 ±10%) B/C=6.7~8.0(事業費 ±10%) B/C=6.7~7.8(事業期間±20%)				
事業の効果等 ・円滑なモビリティの確保 前湯地区から第三種空港である花巻空港へのアクセスが向上（64分→61分） ・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して盛岡南新都市土地区画整理事業と連携					
関係する地方公共団体等の意見 ・岩手県知事の意見 1. 「対応方針（原案）」案に対して異議ありません。 2. 本県では、盛岡都市圏の交通を円滑化にし、都市機能を高める一般国道46号の整備促進を求めているところです。 「盛岡西バイパス」は、盛岡広域都市圏の渋滞緩和や新たな交通軸形成による新市街地発展に大きく寄与する重要な事業であることから、暫定2車線区間の4車線化について、早期完成を図っていただくとともに、盛岡西バイパス南進についても、早期事業化をお願いしたい。 ・以下の団体等から、盛岡西バイパスの整備促進について要望あり。 岩手県（知事）、盛岡市（市長）、矢巾町（町長）					
事業評価監視委員会の意見 対応方針（原案）どおり「継続」が妥当である。					
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 ・この事業の目的が失われるような道路交通状況の変化及び関連プロジェクト等の変更はない。 ・平成25年度全線暫定開通					
事業の進捗状況、残事業の内容等 ・事業進捗率74%（うち用地進捗率100%）					
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等 ・事業の進捗に係る問題はない。					
施設の構造や工法の変更等 ・通水断面の大きい円形側溝とすることで排水枘及び流末処理工の数を削減し、コスト削減を図った。					

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。

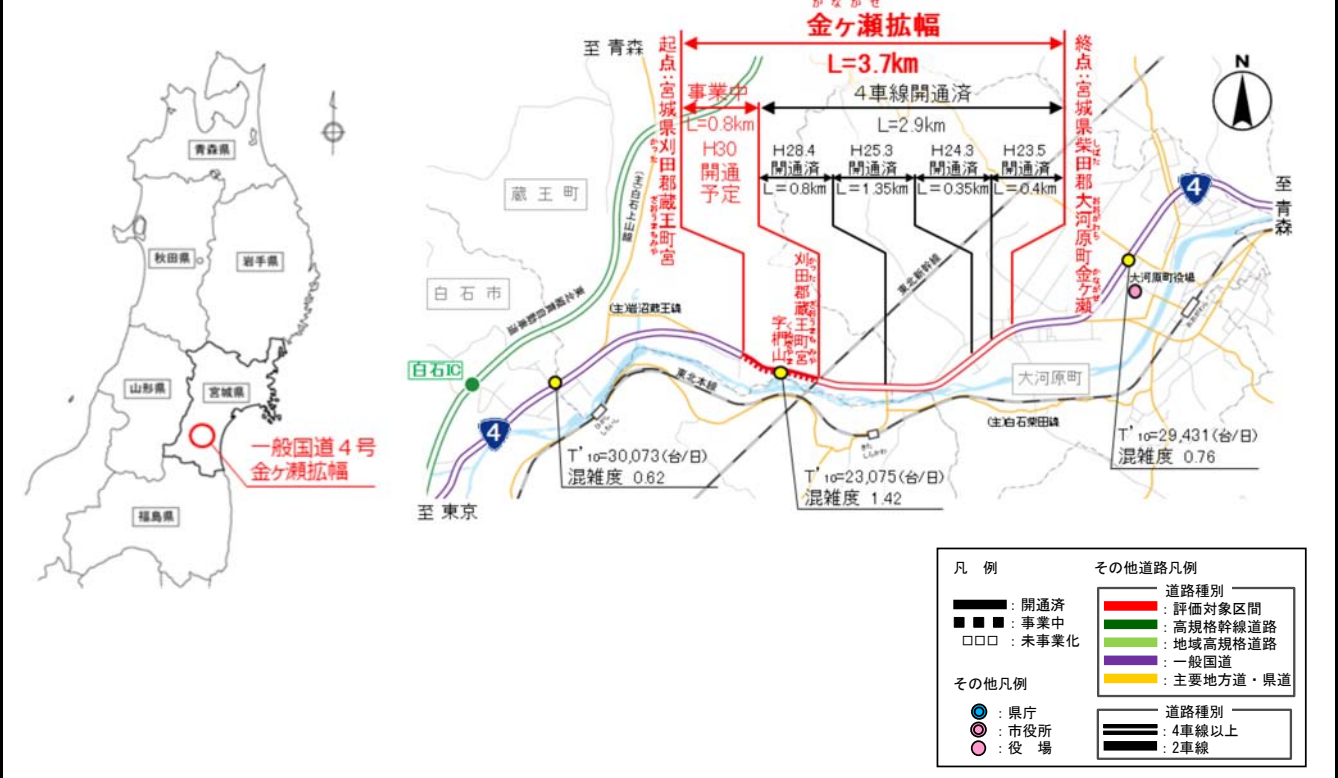
※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

再評価結果（平成29年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：川崎 茂信

事業名	一般国道4号 <small>かながせ</small> 金ヶ瀬拡幅	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局
起終点	自：宮城県刈田郡蔵王町宮 <small>かつた ざおうまちみや</small> 至：宮城県柴田郡大河原町金ヶ瀬 <small>しばた おおがわらまち かながせ</small>	延長	3.7 km		
事業概要 一般国道4号は、 <small>とうきょう</small> 東京都中央区から <small>あおもり</small> 青森市までの <small>ふくしま</small> 福島市、 <small>せんだい</small> 仙台市、 <small>もりおか</small> 盛岡市等の東北地方の主要都市を結ぶ、延長約874kmの主要幹線道路である。 金ヶ瀬拡幅は、刈田郡蔵王町宮から柴田郡大河原町金ヶ瀬に至る延長3.7kmの4車線拡幅事業である。					
H16年度事業化		H6年度都市計画決定 (H-年度変更)		H17年度用地着手	
				H21年度工事着手	
全体事業費		84億円		事業進捗率	
				65%	
計画交通量		25,200台/日		供用済延長	
				2.9 km	
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.7	総費用 (残事業)/(事業全体) 36億円/93億円 〔 事業費 : 31億円/80億円 維持管理費 : 5.5億円/13億円 〕	総便益 (残事業)/(事業全体) 118億円/156億円 〔 走行時間短縮便益 : 114億円/151億円 走行経費減少便益 : 1.6億円/1.6億円 交通事故減少便益 : 2.1億円/3.2億円 〕	基準年	
	(残事業) 3.2			平成25年	
感度分析の結果 残事業について感度分析を実施 【全体事業】 交通量変動 : B/C=1.4~2.0(交通量 ±10%) 【残事業】 B/C=2.9~3.6(交通量 ±10%) 事業費変動 : B/C=1.6~1.8(事業費 ±10%) B/C=3.0~3.6(事業費 ±10%) 事業期間変動 : B/C=1.5~1.9(事業期間±20%) B/C=3.1~3.4(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) ②安全で安心できるくらしの確保 (三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる)(現況:28分→整備後:23分) 他4項目に該当					
関係する地方公共団体等の意見 ○宮城県知事の意見 ・「対応方針(原案)」案のとおり継続で異議ありません。 ○以下の団体等から、金ヶ瀬拡幅の整備促進について要望あり ・宮城県(宮城県知事) ・蔵王町(蔵王町長) ・宮城県道路利用者会議(宮城県トラック協会会長) ・国道4号拡幅改良(4車線)建設促進期成同盟会(大崎市長、大衡村長、富谷市長、大和町長)					
事業評価監視委員会の意見 ・対応方針(原案)どおり「継続」が妥当である。					
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 ・この事業の目的が失われるような道路交通状況の変化及び関連プロジェクト等の変更はない。					
事業の進捗状況、残事業の内容等 ・事業進捗率65%(うち用地進捗率100%)					
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等 ・事業の進捗に係る問題はない。					
施設の構造や工法の変更等 ・切土法面(切土段数MAX4段)区間について追加の地質調査実施による土層区分の設定切土勾配の見直しを行い、コスト縮減を図る。					
対応方針		事業継続			
対応方針決定の理由 ・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（平成29年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：川崎 茂信

事業名	一般国道4号 仙台拡幅		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局	
起終点	自：宮城県仙台市宮城野区苦竹 至：宮城県仙台市宮城野区鶴ヶ谷				延長	4.6 km	
事業概要	一般国道4号は、東京都中央区から青森市までの福島市、仙台市、盛岡市等の東北地方の主要都市を結ぶ、延長約874kmの主要幹線道路である。 仙台拡幅は、仙台市宮城野区苦竹から宮城野区鶴ヶ谷における延長4.6kmの6車線拡幅事業である。						
H元年度事業化	H6年度都市計画決定 (H-年度変更)		H3年度用地着手		H4年度工事着手		
全体事業費	243億円		事業進捗率	73%		供用済延長	2.8km
計画交通量	82,300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) 1.3	(残事業)/ (事業全体) 62億円/293億円 事業費：55億円/277億円 維持管理費：6.3億円/16億円		(残事業)/ (事業全体) 102億円/381億円 走行時間短縮便益：96億円/361億円 走行経費減少便益：5.0億円/18億円 交通事故減少便益：0.44億円/1.5億円		平成25年	
感度分析の結果	【全体事業】 交通量変動：B/C=1.3~1.3(交通量 ±10%) 事業費変動：B/C=1.2~1.4(事業費 ±10%) 事業期間変動：B/C=0.9~1.7(事業期間±20%) 【残事業】 B/C=1.6~1.7(交通量 ±10%) B/C=1.5~1.8(事業費 ±10%) 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346.0万人・時間/年、渋滞損失削減率：約8割削減) ②安全で安心できるくらしの確保 (三次救急施設へのアクセス向上)(現況：45分 → 整備後：43分) 他4項目に該当						
関係する地方公共団体等の意見	○仙台市長の意見 ・事業の継続実施について異議ありません。 ○以下の団体等から、仙台拡幅の整備促進について要望あり ・宮城県(宮城県知事) ・仙台市(仙台市長) ・宮城県道路利用者会議(宮城県トラック協会会長) ・仙台都市圏自動車専用道路整備促進期成会(仙台商工会議所会頭) ・国道4号拡幅改良(4号線)建設促進期成同盟会(大崎市長、大衡村長、富谷市長)						
事業評価監視委員会の意見	対応方針(原案)どおり「継続」が妥当である。						
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	・この事業の目的が失われるような道路交通状況の変化及び関連プロジェクト等の変化はない。						
事業の進捗状況、残事業の内容等	・事業進捗率73%(うち用地進捗率99%)(平成28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	・事業の進捗に係る問題はない。						

再評価結果（平成29年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：川崎 茂信

事業名	一般国道108号 古川東バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局
起終点	<small>おおさき ふるかわつるがそね しんえみなみ</small> 自：宮城県大崎市古川鶴ヶ埜字新江南 <small>おおさき ふるかわいなば どてうち</small> 至：宮城県大崎市古川稲葉字土手内			延長	5.1km
事業概要 一般国道108号は、 <small>みやぎ いしのまき あきた ゆりほんじょう</small> 宮城県石巻市から秋田県由利本荘市に至る延長約188kmの主要幹線道路である。 <small>ふるかわひがし おおさき</small> 古川東バイパスは、大崎市古川鶴ヶ埜から大崎市古川稲葉に至る延長5.1kmの4車線道路である。					
H2年度事業化		H3年度都市計画決定 (H-年度変更)		H7年度用地着手	
H19年度工事着手					
全体事業費		340億		事業進捗率 32%	
計画交通量		15,200台/日			
費用対効果 分析結果	B/C	総費用		総便益	
	(事業全体) 1.4 (残事業) 1.8	<small>(残事業)/事業全体</small> 174億円/290億円 事業費：165億円/274億円 維持管理費：8.9億円/16億円		<small>(残事業)/事業全体</small> 307億円/411億円 走行時間短縮便益：281億円/378億円 走行経費減少便益：21億円/25億円 交通事故減少便益：6.2億円/7.6億円	
感度分析の結果 【全体事業】交通量変動：B/C=1.4~1.5(交通量 ±10%) 事業費変動：B/C=1.3~1.5(事業費 ±10%) 事業期間変動：B/C=1.0~3.0(事業期間±8年)					
【残事業】B/C=1.6~1.9(交通量 ±10%) B/C=1.6~2.0(事業費 ±10%) B/C=1.5~2.0(事業期間±3年)					
事業の効果等 ①円滑なモビリティの確保 (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) ②安全で安心できるくらしの確保 (三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる)(現況：28分→整備後：22分) 他5項目に該当					
関係する地方公共団体等の意見 ○宮城県知事の意見 ・「対応方針(原案)」案のとおり継続で異議ありません。 ○以下の団体等から、古川東バイパスの整備促進について要望あり ・国道108号古川東バイパス建設促進期成同盟会(大崎市長、大和町長、白石市長) ・大崎市(大崎市長) ・宮城県(宮城県知事) ・宮城県道路利用者会議(宮城県トラック協会会長)					
事業評価監視委員会の意見 ・対応方針(原案)どおり「継続」が妥当である。					
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 ・この事業の目的が失われるような道路交通状況の変化及び関連プロジェクト等の変更はない。					
事業の進捗状況、残事業の内容等 ・事業進捗率32%(うち用地進捗率63%) (平成28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 ・事業の進捗に係る問題はない。					
施設の構造や工法の変更等 ・新技術(超高減衰積層ゴム支承)の導入により、コスト縮減を図る。					
対応方針 事業継続					
対応方針決定の理由 ・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の合計と一致しないことがある。

再評価結果（平成29年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：川崎 茂信

事業名	一般国道13号 <small>かわべ</small> 河辺拡幅	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局
起終点	自：秋田県秋田市河辺神内字神内 至：秋田県秋田市上北手古野			延長	6.6km
事業概要					
<p>一般国道13号は、福島県福島市から秋田県秋田市に至る延長369.6kmの主要な幹線道路である。</p> <p>このうち河辺拡幅は、交通混雑の解消、通学路の安全確保、三次救急医療施設へのアクセス性の向上等を目的とした、秋田市河辺神内字神内から秋田市上北手古野に至る延長6.6kmの事業である。</p>					
H3年度事業化		H3年度都市計画決定		H4年度用地着手	
H6年度工事着手					
全体事業費	180億円	事業進捗率	51%	供用済延長	3.0km
計画交通量	17,100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) 1.3 (残事業) 1.9	(残事業)/ (事業全体) 78億円/ 226億円 〔 事業費 : 67億円/ 204億円 維持管理費 : 11億円/ 22億円 〕	(残事業)/ (事業全体) 151億円/ 301億円 〔 走行時間短縮便益 : 131億円/ 277億円 走行経費減少便益 : 13億円/ 18億円 交通事故減少便益 : 8.0億円/ 6.3億円 〕	平成28年	
感度分析の結果					
<p>【全体事業】 交通量変動 : B/C=1.2~1.5 (交通量 ±10%)</p> <p>事業費変動 : B/C=1.3~1.4 (事業費 ±10%)</p> <p>事業期間変動 : B/C=1.2~1.4 (事業期間 ±20%)</p> <p>【残事業】 B/C=1.7~2.1 (交通量 ±10%)</p> <p>B/C=1.8~2.1 (事業費 ±10%)</p> <p>B/C=1.8~2.1 (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"> ・大仙市協和地区から第二種空港である秋田空港へのアクセス性が向上（現況：26分→整備後：23分） <p>②安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・大仙市協和地区から三次救急医療施設である秋田赤十字病院（秋田市）へのアクセス性が向上（現況：27分→整備後：23分） 					
関係する地方公共団体等の意見					
<p>・秋田県知事の意見</p> <p>国道13号は福島市を起点とし、山形市、横手市などを通過して秋田市に至る幹線道路であります。当該河辺地区では、県南地域や岩手県等と秋田市とを行き交う交通が集中し、慢性的な交通渋滞が発生しており、主要幹線道路としての機能強化が求められています。</p> <p>このため、交通混雑の緩和とともに、沿道通学路の安全確保や緊急輸送の安定性などを図るため、当事業の継続に異存はありませんので、引き続き、早期供用に向けて事業の促進をお願いします。</p> <p>・以下の団体等から、河辺拡幅の整備促進について要望あり</p> <p>秋田市（秋田市長）</p> <p>秋田県（秋田県知事、秋田県議会）</p>					
事業評価監視委員会の意見					
<p>対応方針（原案）どおり「継続」が妥当である。</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>この事業の目的が失われるような道路交通状況の変化及び関連プロジェクト等の変更はない。</p> <p>平成11年度以降、平成25年度までにL=3.0kmの4車線化が図られている。</p>					
事業の進捗状況、残事業の内容等					
<p>事業進捗率51%（うち用地進捗率68%）</p>					
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等					
<p>事業の進捗に係る問題はない。</p>					
施設の構造や工法の変更等					
<p>車両用防護柵3本ビームから2本ビームに減らすことにより、透過性や眺望性に優れ、コスト削減が可能。</p>					

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（平成29年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：川崎 茂信

事業名	一般国道7号 <small>ふたついまいずみ</small> 二ツ井今泉道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局
起終点	自：秋田県能代市 <small>のしる ふたついまちこつなぎ</small> 二ツ井町小繫 至：秋田県北秋田市 <small>きたあきた いまいずみ</small> 今泉			延長	4.5 km
事業概要					
<p>一般国道7号は、新潟県新潟市を起点とし青森県青森市へ至る延長約553kmの主要幹線道路である。 二ツ井今泉道路は、日本海沿岸東北自動車道の一部を構成し、道路の安全性及び災害時のリダンダンシ ー確保、地域の基盤産業の支援を目的とした能代市二ツ井から北秋田市今泉を結ぶ延長4.5 kmの自動 車専用道路である。</p>					
H24年度事業化		H一年度都市計画決定 (H一年度変更)		H25年度用地着手	
				H26年度工事着手	
全体事業費		約150億円		事業進捗率	
				17%	
計画交通量		12,600台/日		供用済延長	
				— km	
費用対効果 分析結果	B/C	総費用	総便益	基準年	
	(事業全体) 1.4 (残事業) 1.8	(残事業)/ (事業全体) 105億円/ 140億円 〔 事業費 : 95億円/ 131億円 〕 〔 維持管理費 : 9.5億円/ 9.5億円 〕	(残事業)/ (事業全体) 192億円/ 192億円 〔 走行時間短縮便益 : 153億円/ 153億円 〕 〔 走行経費減少便益 : 26億円/ 26億円 〕 〔 交通事故減少便益 : 13億円/ 13億円 〕	平成28年	
感度分析の結果					
【全体事業】 交通量 : B/C=1.2~1.6 (交通量 ±10%)					
【残事業】 B/C=1.5~2.1 (交通量 ±10%)					
事業費 : B/C=1.3~1.5 (事業費 ±10%)					
B/C=1.7~2.0 (事業費 ±10%)					
事業期間 : B/C=1.3~1.4 (事業期間 ±20%)					
B/C=1.7~1.9 (事業期間 ±20%)					
事業の効果等					
①円滑なモビリティの確保					
・ 第三種空港（大館能代空港）へのアクセス向上が見込まれる（能代市役所～大館能代空港、43分→39分）。					
②物流効率化の支援					
・ 重要港湾（能代港）へのアクセス向上が見込まれる（能代港～小坂町役場、87分→75分）。					
③国土・地域ネットワークの構築					
・ 新たに拠点都市間（能代市～大館市）を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する（大館市役所～能代市役所、74分→61分）。					
④個性ある地域の形成					
・ 主要な観光地（世界遺産「白神山地」）へのアクセス向上が期待される。					
⑤災害への備え					
・ 緊急輸送道路ネットワーク計画に位置づけがある（一般国道7号は秋田県緊急輸送道路ネットワーク計画において「第1次緊急輸送道路」に指定）。					
・ 緊急輸送道路が通行止め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。					
関係する地方公共団体等の意見					
○秋田県知事の意見					
・ 本県では、高速道ネットワークの早期完成を県政の重点施策に位置づけ、未開通区間の整備促進に全力で取り組んでいるところであります。「二ツ井今泉道路」については、日本海沿岸東北自動車道の一部を構成し、交通混雑の緩和や交通事故の削減、企業立地の促進、観光振興、救急医療活動の充実など、多方面にわたる効果が期待できるものと考えていますので、引き続き、コスト縮減に努めながら早期の開通に向けて事業の促進をお願いします。					
・ また、高速道路は、全体がつながってこそ一層大きな効果が発現されることから、本道路と併せ、未事業区間の早期事業化と事業中区間の早期開通など取組の強化をお願いします。					
○以下の団体から、二ツ井今泉道路を含む日本海沿岸東北自動車道の整備促進について要望あり					
・ 高速道路の早期全線開通要望（秋田県知事）					
・ 日本海沿岸東北自動車道建設促進秋田県北部期成同盟会（会長 大館市長）					
・ 秋田県北部国道7号整備促進期成同盟会（会長 能代市長）					
・ 北秋田市日沿道・あきた北空港～二ツ井白神間建設促進期成同盟会（会長 北秋田市長）					

事業評価監視委員会の意見 対応方針（原案）どおり「事業継続」が妥当である。	
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 ・この事業の目的が失われるような道路交通状況の変化及び関連プロジェクト等の変更はない ・平成25年11月に大館北～小坂間（L=16.1km）が開通し、東北自動車道と接続 ・平成27年度に現道活用区間（L=18.0km）のうち、能代地区線形改良（L=2.0km）が新規事業化	
事業の進捗状況、残事業の内容等 ・事業進捗率17%（うち用地進捗率79%）	
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等 ・事業の進捗に係る問題はない。	
施設の構造や工法の変更等 ○コスト縮減 ・機能補償のため設置する交差道路2路線の集約、及びこ道橋を側道切回しに変更し、コスト縮減を図る。	
対応方針	事業継続
対応方針決定の理由 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（平成29年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：川崎 茂信

事業名	東北中央自動車道 <small>よねざわ よねざわきた</small> 米沢～米沢北	事業区分	高速自動車国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局
起終点	自：山形県米沢市万世町 <small>やまがたけんよねざわしばんせいちょう</small> 至：山形県米沢市窪田町 <small>やまがたけんよねざわしくぼたまち</small>	延長	9.0 km		
事業概要 東北中央自動車道は、福島県相馬市を起点として福島市、山形県米沢市、山形市等を経て秋田県横手市で東北横断自動車道釜石秋田線に連結する延長約268kmの高速自動車国道である。 米沢～米沢北間は、東北中央自動車道の一部を形成し、米沢市万世町から米沢市窪田町に至る延長9.0kmの自動車専用道路である。					
H15年度事業化		H7年度都市計画決定		H19年度用地着手	
H20年度工事着手					
全体事業費	334億円	事業進捗率	83%	供用済延長	— km
計画交通量	10,700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) 1.1 (残事業) 2.7	(残事業)/事業全体 147億円/352億円 事業費：117億円/322億円 維持管理費：30億円/30億円	(残事業)/事業全体 400億円/400億円 走行時間短縮便益：294億円/294億円 走行経費減少便益：69億円/69億円 交通事故減少便益：37億円/37億円	平成25年	
感度分析の結果 【全体事業】 交通量変動：B/C=1.0～1.2(交通量 ±10%) 事業費変動：B/C=1.1～1.2(事業費 ±10%) 事業期間変動：B/C=1.1～1.2(事業期間±20%) 【残事業】 交通量変動：B/C=2.5～2.9(交通量 ±10%) 事業費変動：B/C=2.5～2.9(交通量 ±10%) 事業期間変動：B/C=2.6～2.8(事業期間±20%)					
事業の効果等 ①円滑なモビリティの確保 ・並行区間等の渋滞損失時間：29.5万人・時間/年、並行区間等の渋滞損失削減率：6割削減。 ②国土・地域ネットワークの構築 ・当該路線が新たに拠点都市間（福島市～米沢市（現況59分⇒整備後55分））を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する。 ③個性ある地域の形成 ・IC等からのアクセスが向上する主要な観光地（松岬公園（H27観光入込数129万人））が存在する ④安全で安心できるくらしの確保。 ・米沢市から公立置賜総合病院（現況30分⇒整備後26分）へのアクセス向上が見込まれる。 ⑤災害への備え ・並行区間等の運搬排雪に伴う通行規制区間（上り合計6.2km 下り合計6.4km）の代替路線を形成する。					
関係する地方公共団体等の意見 ○山形県知事の意見 「対応方針（原案）」案のとおり、事業継続について同意します。 東北中央自動車道は、格子状骨格道路ネットワークを形成する重要な路線であります。本路線は、災害時の広域的代替機能の強化や救急医療への対応はもとより、産業、経済、観光の振興を図るためにも極めて重要で必要不可欠であります。 また、本県では、「やまがた創生総合戦略」や「山形県道路中期計画」において“高速道路・地域高規格道路の整備”の重要性について盛り込んでおり、早期完成を目指すとともに、着実な予算の確保をお願いします。					
○以下の団体等から、東北中央自動車道（米沢～米沢北）の整備促進について要望あり ・福島市・米沢市・相馬市・伊達市議会連絡協議会・山形県町村議会協議会 ・置賜総合開発協議会・米沢市長・南陽市長・高畠町長					
事業評価監視委員会の意見 対応方針（原案）どおり「継続」が妥当である。					
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 ・この事業の目的が失われるような道路交通状況の変化及び関連プロジェクト等の変更はない。					
事業の進捗状況、残事業の内容等 ・事業進捗率83%（うち用地進捗率100%）。					

再評価結果（平成29年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：川崎 茂信

事業名	一般国道13号 <small>いづみた</small> 泉田道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局
起終点	自：山形県新庄市十日町 至：山形県新庄市大字昭和	延長	8.2 km		
事業概要	<p>東北中央自動車道は、福島県相馬市を起点として福島市、山形県米沢市、山形市等を経て秋田県横手市で東北横断自動車道釜石秋田線に連結する延長約268kmの高速自動車国道である。</p> <p>泉田道路は、東北中央自動車道の一部を形成し、新庄市十日町から新庄市大字昭和に至る延長8.2kmの自動車専用道路である。</p>				
H24年度事業化	— 都市計画決定		H25年度用地着手	H26年度工事着手	
全体事業費	190億円	事業進捗率	12%	供用済延長	— km
計画交通量	10,400台/日				
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.4	総費用	(残事業)/事業全体 - 億円/161億円	総便益	(残事業)/事業全体 - 億円/227億円
	(残事業) —	事業費 - 億円/135億円)	走行時間短縮便益 - 億円/194億円	基準年 平成23年
	維持管理費 - 億円/26億円	走行経費減少便益 - 億円/5.0億円		交通事故減少便益 - 億円/28億円	
感度分析の結果	<p>【全体事業】交通量変動：B/C=1.1~1.7(交通量 ±10%) 【残事業】交通量変動：B/C= - ~ - (交通量 ±10%)</p> <p>事業費変動：B/C=1.3~1.5(事業費 ±10%) 事業費変動：B/C= - ~ - (交通量 ±10%)</p> <p>事業期間変動：B/C=1.3~1.5(事業期間±20%) 事業期間変動：B/C= - ~ - (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"> ・並行区間等の渋滞損失時間：18.1万人・時間/年、並行区間等の渋滞損失削減率：9割削減。 <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・最上地域は県内最大ののらの産地であり、関東方面へ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"> ・泉田地区市街地部区間は幅員が狭く、特に冬期は路肩の堆雪により更に狭くなるため、現道における大型車のすれ違い困難区間を解消する。 <p>④安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・金山町から県立中央病院（現況80分⇒整備後72分）へのアクセス向上が見込まれる。 				
関係する地方公共団体等の意見	<p>○山形県知事の意見</p> <p>「対応方針（原案）」案のとおり、事業継続について同意します。</p> <p>一般国道13号泉田道路は、格子状骨格道路ネットワークを形成する重要な路線であります。本路線は、災害時の広域的代替機能の強化や救急医療への対応はもとより、産業、経済、観光の振興を図るためにも極めて重要で必要不可欠であります。</p> <p>また、本県では、「やまがた創生総合戦略」や「山形県道路中期計画」において“高速道路・地域高規格道路の整備”の重要性について盛り込んでおり、早期完成を目指すとともに、着実な予算の確保をお願いします。</p> <p>○以下の団体等から新庄古口道路の整備促進について要望あり</p> <ul style="list-style-type: none"> ・山形県庄内地方町村議会議長会 ・山形県最上地方町村議会議長会 ・新庄・湯沢地域間高規格幹線道路建設促進期成同盟会 ・山形県町村議会議長会 ・大蔵村長 ・東北中央自動車道建設促進同盟会 				
事業評価監視委員会の意見	<p>対応方針（原案）どおり「継続」が妥当である。</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>この事業の目的が失われるような道路交通状況の変化及び関連プロジェクト等の変更はない。</p>				

事業の進捗状況、残事業の内容等

・平成26年度に工事着手して、用地進捗率50%、事業進捗率12%となっている。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

・事業の進捗に係る問題はない。

施設の構造や工法の変更等

・橋梁の支承に新技術（コンパクト支承）を導入し、コスト縮減を図る。

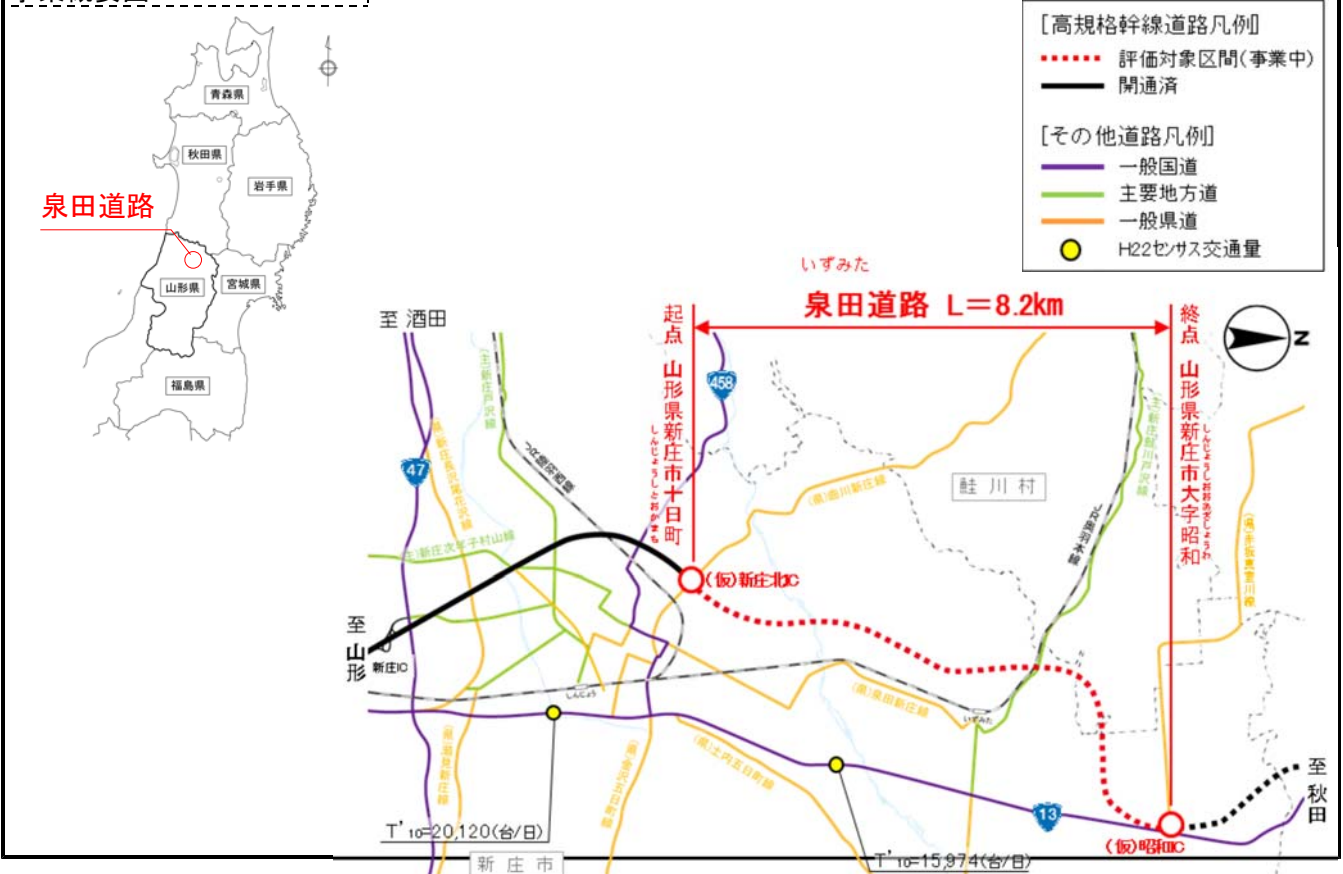
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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（平成29年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局 国道・防災課
担当課長名：川崎 茂信

事業名 ：日本海沿岸東北自動車道（酒田みなと～遊佐）	事業区分 ：	高速自動車国道	事業主体 ：	国土交通省 東北地方整備局			
起終点 自：山形県酒田市藤塚 至：山形県飽海郡遊佐町北目				延長：12.0km			
事業概要 日本海沿岸東北自動車道は、新潟県新潟市を起点として山形県酒田市や秋田県秋田市を経て青森県青森市に至る延長約320kmの高速自動車国道である。酒田みなと～遊佐間は、日本海沿岸東北自動車道の一部を形成し、広域的な連携・交流の促進、災害時のリダンダンシーの確保、重要港湾酒田港へのアクセス強化に寄与することを目的としている。							
H21年度事業化	H21年度都市計画決定 (H-1年度変更)	H23年度用地着手	H24年度工事着手				
全体事業費	310 億円	事業進捗率	27%	供用済延長			
計画交通量	12,900 台/日						
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体)	1.7	総費用 (残事業/事業全体)	215億円/324億円	総便益 (残事業/事業全体)	540億円/540億円	基準年 平成28年
	(残事業)	2.5	事業費：162億円/271億円 維持管理費：53億円/53億円	走行時間短縮便益：433億円/433億円 走行経費減少便益：79億円/79億円 交通事故減少便益：28億円/28億円			
感度分析の結果 【事業全体】交通量変動：B/C=1.5～1.9（交通量±10%） 事業費変動：B/C=1.6～1.8（事業費±10%） 事業期間変動：B/C=1.5～1.8（事業期間±10%）							
事業の効果等 ①円滑なモビリティの確保 ・にかほ市から庄内空港（現況：48分→整備後：42分*）へのアクセス向上が見込まれる ②物流効率化の支援 ・にかほ市から酒田港（現況：39分→整備後：38分*）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 ・新たに拠点都市間（酒田市と秋田市 現況：122分→整備後：109分*）を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する ④安全で安心できるくらしの確保 ・遊佐町（吹浦）から日本海総合病院（現況：30分→整備後：24分）へのアクセス向上が見込まれる ⑤災害への備え ・並行する国道7号通行止め時には、国道13号による広域迂回が強いられる区間の代替路線を形成する ※他の事業中区間の効果も含む							
関係する地方公共団体等の意見 ○山形県知事の意見 ・「対応方針（原案）」案のとおり、事業継続について同意します。 ・日本海沿岸東北自動車道は、格子状骨格道路ネットワークを形成する重要な路線であります。本路線は、災害時の広域的代替機能の強化や救急医療への対応はもとより、産業、経済、観光の振興を図るためにも極めて重要で必要不可欠であります。 ・また、本県では、「やまがた創生総合戦略」や「山形県道路中期計画」において“高速道路・地域高規格道路の整備”の重要性について盛り込んでおり、早期完成を目指すとともに、沿線遊佐町において「道の駅」構想の具体化が進んでいることから、供用目標を明らかにし、着実な予算の確保をお願いします。 ○以下の団体等から、酒田みなと～遊佐の整備促進について要望あり 庄内開発協議会（会長：酒田市長）、鶴岡市議会、酒田市議会 日本海沿岸東北自動車道建設促進同盟会 山形県庄内地区道路協議会（会長：酒田市長）、山形県町村議会議長会（会長：三川町議会議長） 他							

事業評価監視委員会の意見 ・対応方針（原案）どおり「継続」が妥当である。																																							
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 ・この事業の目的が失われるような道路交通状況の変化及び関連プロジェクト等の変更はない。																																							
事業の進捗状況、残事業の内容等 ・事業進捗率 27%（うち用地進捗率 77%）																																							
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等 ・当初はB/C算定のため、便宜的に概ね10年と設定していたが、今回は予算配分上からの現実的な期間として、供用予定をH31からH35に4年延長。（ただし、目標宣言ではない）																																							
施設の構造や工法の変更等 ・・函渠の削減等により引き続きコスト縮減に取り組んでいく。																																							
対応方針																																							
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と考えられる。																																							
事業概要  <p>日本海沿岸東北自動車道 (酒田みなと～遊佐)</p> <table border="1" data-bbox="662 985 805 1288"> <tr><th colspan="2">道路凡例</th></tr> <tr><td>■</td><td>開通済</td></tr> <tr><td>■</td><td>事業中</td></tr> <tr><td>□</td><td>未事業化</td></tr> <tr><th colspan="2">その他道路凡例</th></tr> <tr><td>—</td><td>評価対象区間</td></tr> <tr><td>—</td><td>高規格幹線道路</td></tr> <tr><td>—</td><td>地域高規格道路</td></tr> <tr><td>—</td><td>一般国道</td></tr> <tr><td>—</td><td>主要地方道・県道</td></tr> <tr><th colspan="2">車線区分</th></tr> <tr><td>—</td><td>4車線以上</td></tr> <tr><td>—</td><td>2車線</td></tr> <tr><th colspan="2">その他凡例</th></tr> <tr><td>●</td><td>H22センサス交差点</td></tr> <tr><td>●</td><td>主要決壊箇所</td></tr> <tr><td>■</td><td>主要決壊区間</td></tr> <tr><td>■</td><td>市街化区域</td></tr> <tr><td>■</td><td>津波浸水想定区域</td></tr> </table>	道路凡例		■	開通済	■	事業中	□	未事業化	その他道路凡例		—	評価対象区間	—	高規格幹線道路	—	地域高規格道路	—	一般国道	—	主要地方道・県道	車線区分		—	4車線以上	—	2車線	その他凡例		●	H22センサス交差点	●	主要決壊箇所	■	主要決壊区間	■	市街化区域	■	津波浸水想定区域	 <p>遊佐象潟道路 L II 17.9 km</p> <p>事業中</p> <p>（終点）鮎川郡遊佐町北目 T'10 7,141台/日</p> <p>（仮）女鹿IC （仮）吹浦IC （仮）遊佐鳥海IC （仮）遊佐十里塚IC （仮）遊佐比子IC</p> <p>日本海沿岸東北自動車道 L II 12.0 km</p> <p>（起点）酒田市藤塚 T'10 14,664台/日</p> <p>酒田みなとIC T'10 25,090台/日</p> <p>酒田みなとIC T'10 46,893台/日</p> <p>新田原百用橋</p>
道路凡例																																							
■	開通済																																						
■	事業中																																						
□	未事業化																																						
その他道路凡例																																							
—	評価対象区間																																						
—	高規格幹線道路																																						
—	地域高規格道路																																						
—	一般国道																																						
—	主要地方道・県道																																						
車線区分																																							
—	4車線以上																																						
—	2車線																																						
その他凡例																																							
●	H22センサス交差点																																						
●	主要決壊箇所																																						
■	主要決壊区間																																						
■	市街化区域																																						
■	津波浸水想定区域																																						

※ 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（平成29年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局 国道・防災課
担当課長名：川崎 茂信

事業名 一般国道47号 <small>あまるめさかたどうろ</small> 余目酒田道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局
起終点	自：山形県東田川郡庄内町廻館 至：山形県酒田市東町			延長 12.7km
事業概要 一般国道47号は、仙台市から酒田市に至る延長178.5kmの主要な幹線道路である。 余目酒田道路は、地域高規格道路「新庄酒田道路」の一部を形成し、庄内町から酒田市に至る延長12.7kmの自動車専用道路である。				
H16年度事業化	H15年度都市計画決定 (H-1年度変更)	H18年度用地着手	H18年度工事着手	
全体事業費	655億円	事業進捗率	78%	供用済延長 5.9km
計画交通量	21,200 台/日			
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.1	総費用 (事業費/維持管理費) 266億円/696億円 201億円/631億円 65億円/65億円	総便益 (走行時間短縮便益/走行経費減少便益/交通事故減少便益) 776億円/776億円 636億円/636億円 106億円/106億円 34億円/34億円	基準年 平成25年
	(残事業) 2.9			
感度分析の結果 【事業全体】 交通量：B/C=1.01~1.2 (交通量±10%) 事業費：B/C=1.1~1.2 (事業費±10%) 事業期間：B/C=1.03~1.2 (事業期間±10%) 【残事業】 B/C=2.7~3.2 (交通量±10%) B/C=2.7~3.2 (事業費±10%) B/C=2.7~3.1 (事業期間±10%)				
事業の効果等 ①円滑なモビリティの確保 ・主要渋滞箇所である国道7号大宮交差点や国道47号余目土堤下交差点の旅行速度の改善が期待される ②物流効率化の支援 ・新庄市から酒田港（現況：80分→整備後：70分*）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 ・地域高規格道路（新庄酒田道路）の位置づけあり ・当該路線が隣接した日常活動圏中心都市（酒田市から新庄市 現況：71分→整備後58分*）間を最短時間で連絡する路線を構成する ④安全で安心できるくらしの確保 ・庄内町立川地区から日本海総合病院（現況：30分→整備後24分）へのアクセス向上が見込まれる ※他の事業中区間の効果も含む				
関係する地方公共団体等の意見 ○山形県知事の意見 ・「対応方針（原案）」案のとおり、事業継続について同意します。 ・一般国道47号余目酒田道路は、格子状骨格道路ネットワークを形成する重要な路線であります。本路線は、災害時の広域的代替機能の強化や救急医療への対応はもとより、産業、経済、観光の振興を図るためにも極めて重要で必要不可欠であります。特に、コンテナ貨物の急増や大型クルーズ船の誘致が進む酒田港の利活用においては、大きな役割を担うものであります。 ・また、本県では、「やまがた創生総合戦略」や「山形県道路中期計画」において“高速道路・地域高規格道路の整備”の重要性について盛り込んでおり、早期完成を目指すとともに、着実な予算の確保と併せ、本区間東側についても早期の事業化に向けた計画段階評価の着手をお願いします。 ○以下の団体等から、余目酒田道路の整備促進について要望あり 庄内開発協議会（会長：酒田市長） 国道47号・新庄酒田地域高規格道路整備促進既成同盟会（会長：新庄市長） 石巻・酒田間地域連携軸強化促進協議会（会長：石巻商工会議所会頭） 酒田商工会議所、山形県庄内地区道路協議会（会長：酒田市長） 最上・荘内地方町村議会議長会、酒田市議会、戸沢村・庄内町地域連携フォーラム実行委員会 他				

事業評価監視委員会の意見

- ・対応方針（原案）どおり「継続」が妥当である。

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27年度 新堀～終点（L=5.9km）暫定開通
- ・この事業の目的が失われるような道路交通状況の変化及び関連プロジェクト等の変更はない。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・事業進捗率 78%（うち用地進捗率 99%）

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・平成29年度起点～新堀IC間（延長6.8km（2/4））開通予定（全線開通（2/4））

施設の構造や工法の変更等

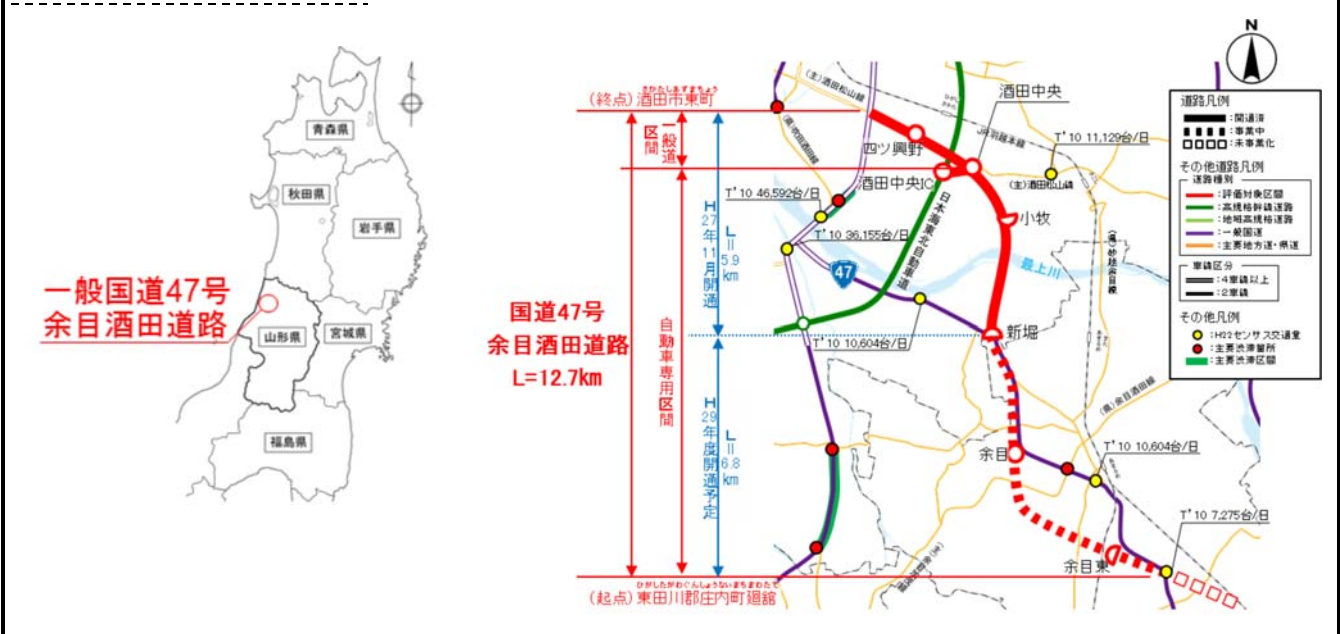
- ・橋梁工事（庄内こ線橋）に係る事業費増
- ・改良工事（常万地区）に係る事業費増
- ・橋梁工事（大野橋B・Cランプ橋）に係る事業費増
- ・道路構造物工事（防雪柵設置）に係る事業費増
- ・市街地部の構造変更に係る事業費減

対応方針

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（平成29年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：川崎 茂信

事業名	一般国道13号 福島西道路（Ⅱ期） <small>ふくしまにし</small>	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局																		
起終点	自：福島県福島市松川町浅川 至：福島県福島市大森 <small>ふくしま まつかわ あさかわ ふくしま おおもり</small>	延長	6.3 km																				
事業概要																							
<p>一般国道13号は福島県福島市から秋田県秋田市に至る延長約387kmの主要な幹線道路である。 福島西道路（Ⅱ期）は、福島市街地の環状道路の一部を形成する福島市松川町浅川から同市大森に至る延長6.3kmの4車線道路である。</p>																							
H24年度事業化		H23年度都市計画決定		H26年度用地着手																			
H28年度工事着手																							
全体事業費	245億円	事業進捗率	4%	供用済延長	0 km																		
計画交通量	22,700台/日																						
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.7	総費用	(残事業)/(事業全体) - 億円/183億円	総便益	(残事業)/(事業全体) - 億円/315億円																		
	(残事業) -	事業費 - 億円/161億円	維持管理費 - 億円/22億円	走行時間短縮便益 - 億円/282億円	走行経費減少便益 - 億円/14億円																		
<table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 15%;"></td> <td style="width: 15%;">交通量変動</td> <td style="width: 15%;">B/C=1.4~2.0</td> <td style="width: 15%;">(交通量 ±10%)</td> <td style="width: 15%;"></td> <td style="width: 15%;"></td> </tr> <tr> <td></td> <td>事業費変動</td> <td>B/C=1.6~1.9</td> <td>(事業費 ±10%)</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>事業期間変動</td> <td>B/C=1.5~1.9</td> <td>(事業期間 ±20%)</td> <td></td> <td></td> </tr> </table>							交通量変動	B/C=1.4~2.0	(交通量 ±10%)				事業費変動	B/C=1.6~1.9	(事業費 ±10%)				事業期間変動	B/C=1.5~1.9	(事業期間 ±20%)		
	交通量変動	B/C=1.4~2.0	(交通量 ±10%)																				
	事業費変動	B/C=1.6~1.9	(事業費 ±10%)																				
	事業期間変動	B/C=1.5~1.9	(事業期間 ±20%)																				
<p>感度分析の結果 事業全体について感度分析を実施</p> <p>【事業全体】</p>																							
<p>事業の効果等</p> <p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・福島市南部の交通容量を確保し、国道4号の交通混雑を解消 (国道4号並行区間の混雑度 現況1.07→整備後0.76) ・現道を走行する路線バス（医大・蓬莱団地～福島駅東口）の定時性が向上 <p>②安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・福島市西部から県立医大病院へのアクセスが向上（現況21分→整備後15分） <p>③災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・東北自動車道（二本松IC～福島西IC）が通行止めとなった場合の代替路としての機能を強化 																							
<p>関係する地方公共団体等の意見</p> <p>○福島県知事の意見</p> <p>国の対応方針（原案）については、異議はありません。 なお、東日本大震災からの復興を支援するため、早期完成に努めてください。</p> <p>○以下の団体等から、福島西道路（Ⅱ期）の整備促進について要望あり。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・福島県（福島県知事） ・福島市（福島市長） ・福島県道路整備促進協議会（相馬市長） 																							
<p>事業評価監視委員会の意見</p> <p>対応方針（原案）どおり「継続」が妥当である。</p>																							
<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> <ul style="list-style-type: none"> ・この事業の目的が失われるような道路交通状況の変化及び関連プロジェクト等の変更はない。 																							
<p>事業の進捗状況、残事業の内容等</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成24年事業化、事業進捗率4% うち用地進捗率12%（平成28年3月末時点） 																							
<p>事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業の進捗に係る問題はない。 																							
<p>施設の構造や工法の変更等</p> <ul style="list-style-type: none"> ・トンネル坑口部の補助工法で新技術（多重先受工法（エコリムーブ併用））を導入し、コスト縮減を図る。 																							
対応方針	事業継続																						
対応方針決定の理由	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と考えられる。																						

事業概要図



一般国道13号
福島西道路

凡例	
道路種別	
■ 評価対象区間	
■ 高規格幹線道路	
■ 地域高規格道路	
■ 一般国道	
■ 主要地方道・県道	
■ 市道	
道路種別	
— 4車線以上	
— 2車線	



※ 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。

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と考えられる。

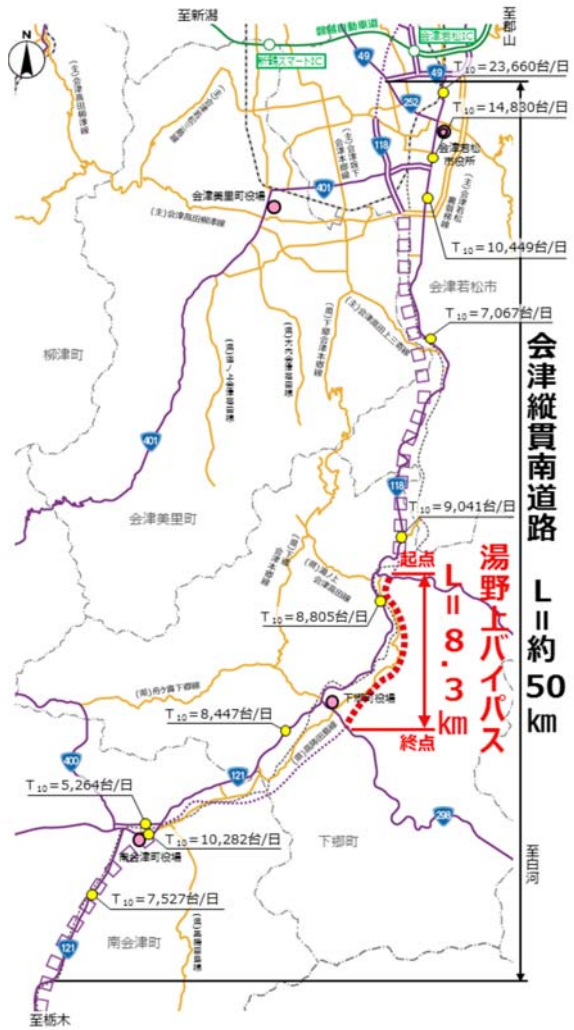
事業概要図

一般国道121号
湯野上バイパス



凡例	
■	開通中
■	事業中
□	未事業化
○	市役所
●	役場

その他道路凡例	
—	道路種別
—	評価対象区間
—	高規格幹線道路
—	地域高規格道路
—	一般国道
—	主要地方道・県道
—	道路種別
—	4車線以上
—	2車線



※ 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。

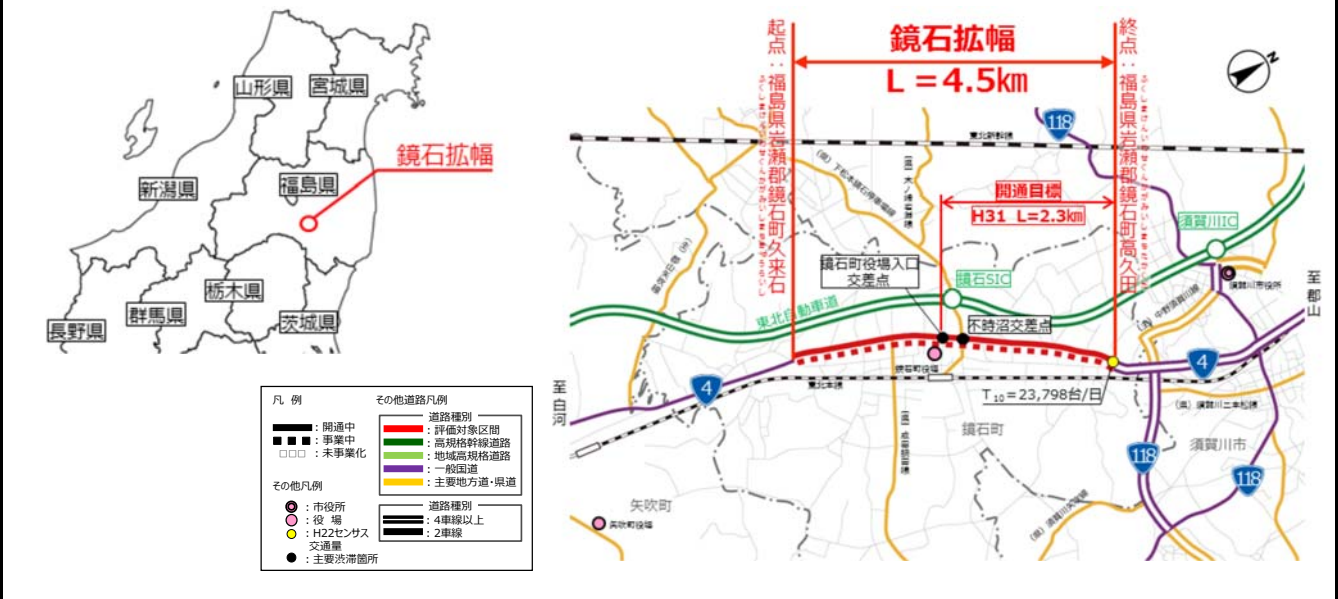
※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

再評価結果（平成29年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：川崎 茂信

事業名	一般国道4号 鏡石拡幅	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局
起終点	自：福島県岩瀬郡鏡石町久来石 至：福島県岩瀬郡鏡石町高久田	延長	4.5 km		
事業概要					
一般国道4号は、東京都中央区から青森県青森市に至る延長約889kmの主要な幹線道路である。 鏡石拡幅は、岩瀬郡鏡石町久来石から同町高久田に至る延長4.5kmの4車線道路である。					
H15年度事業化		H15年度都市計画決定		H19年度用地着手	
H21年度工事着手					
全体事業費	112億円	事業進捗率	72%	供用済延長	0km
計画交通量	33,000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) 2.5 (残事業) 10.1	(残事業)/事業全体 33億円/132億円 事業費：21億円/120億円 維持管理費：12億円/12億円	(残事業)/事業全体 334億円/334億円 走行時間短縮便益：307億円/307億円 走行経費減少便益：19億円/19億円 交通事故減少便益：7.7億円/7.7億円	平成28年	
感度分析の結果					
【事業全体】交通量変動：B/C=2.4~2.6(交通量±10%) 【残事業】B/C=9.5~10.3(交通量±10%) 事業費変動：B/C=2.5~2.6(事業費±10%) B/C=9.5~10.7(事業費±10%) 事業期間変動：B/C=2.4~2.6(事業期間±20%) B/C=9.8~10.4(事業期間±20%)					
事業の効果等					
①円滑なモビリティの確保 ・主要渋滞箇所である不時沼交差点の旅行速度の改善が期待される(16.3km/h→25km/h) ②安全な生活環境の確保 ・沿線に立地する鏡石第一小学校への通学路の安全が確保される ③災害への備え ・東北縦貫自動車道(矢吹IC~須賀川IC)が通行止めとなった場合の代替路としての機能を強化					
関係する地方公共団体等の意見					
○福島県知事の意見 国の対応方針(原案)については、異議はありません。 なお、東日本大震災からの復興を支援するため、早期完成に努めてください。 ○以下の団体等から、鏡石拡幅の整備促進について要望あり ・郡山地域道路整備促進期成同盟会 ・一般国道4号4車線整備促進期成同盟会 ・白河国道4号4車線化整備促進活動期成会					
事業評価監視委員会の意見					
対応方針(原案)どおり「継続」が妥当である。					
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等					
・この事業の目的が失われるような道路交通状況の変化及び関連プロジェクト等の変更はない。					
事業の進捗状況、残事業の内容等					
・平成15年事業化、事業進捗率72% うち用地進捗率97% (平成28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					
・事業の進捗に係る問題はない。					
施設の構造や工法の変更等					
・現況施設の健全度調査により既存の側溝・舗装の再利用を図り、コスト縮減を図る。					
対応方針	事業継続				
対応方針決定の理由					
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（平成29年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：川崎 茂信

事業名 一般国道6号 <small>じょうばん</small> 常磐バイパス	事業区分 一般国道	事業主体 国土交通省 東北地方整備局
起終点 自：福島県いわき市勿来町四沢 <small>なごそまちしきわ</small> 至：福島県いわき市平下神谷 <small>たいらしもかべや</small>	延長 27.7km	
事業概要 一般国道6号は、東京都から宮城県仙台市に至る約427kmの主要な幹線道路である。 常磐バイパスは、福島県いわき市内を通過する延長27.7kmの4車線道路である。		
S41年度事業化	S50年度都市計画決定	S43年度用地着手
S44年度工事着手		
全体事業費 1,050億円 事業進捗率 95% 供用済延長 20.9km 計画交通量 29,400台/日		
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.5 (残事業) 5.8	総費用 (残事業)/ (事業全体) 90億円/2,657億円 (事業費：60億円/2,541億円) (維持管理費 31億円/ 116億円)
	総便益 (残事業)/ (事業全体) 522億円/3,991億円 (走行時間短縮便益：472億円/3,498億円) (走行経費減少便益 15億円/ 241億円) (交通事故減少便益： 35億円/ 252億円)	基準年 平成26年
感度分析の結果 【事業全体】 交通量 : B/C=1.8~1.3(交通量 ±10%) 事業費 : B/C=1.5~1.5(事業費 ±10%) 事業期間 : B/C=1.4~1.6(事業期間±20%)		
【残事業】 B/C= 7.4~4.4(交通量 ±10%) B/C= 5.4~6.2(事業費 ±10%) B/C= 5.6~5.9(事業期間±20%)		
事業の効果等 ①円滑なモビリティの確保 ・並行区間等の渋滞損失時間：40万人・時間/年、渋滞損失削減率：約8割削減 ②都市の再生 ・広域道路整備計画（福島県）に位置づけのある広域道路（交流促進型）を形成する ③災害への備え ・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 （いわき勿来IC~いわき四倉IC）		
関係する地方公共団体等の意見 ○福島県知事の意見 国の対応方針（原案）については、異議ありません。 なお、東日本大震災からの復興を支援するため、早期完成に努めてください。 ○以下の団体等から、常磐バイパスの整備促進について要望あり ・一般国道6号・49号いわき地区改築工事促進期成委員会 ・福島県浜通り地区国道協議会 ・いわき市長		
事業評価監視委員会の意見 対応方針（原案）どおり「継続」が妥当である		
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 ・この事業の目的が失われるような道路交通状況の変化及び関連プロジェクト等の変更はない		
事業の進捗状況、残事業の内容等 ・昭和41年に事業化、用地進捗率100%、事業進捗率95%（平成28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 ・事業の進捗に係る問題はない		
施設の構造や工法の変更等 ・蛭田川橋、不動橋、菅波大橋において、アルミ合金鋳物製ジョイントの導入		

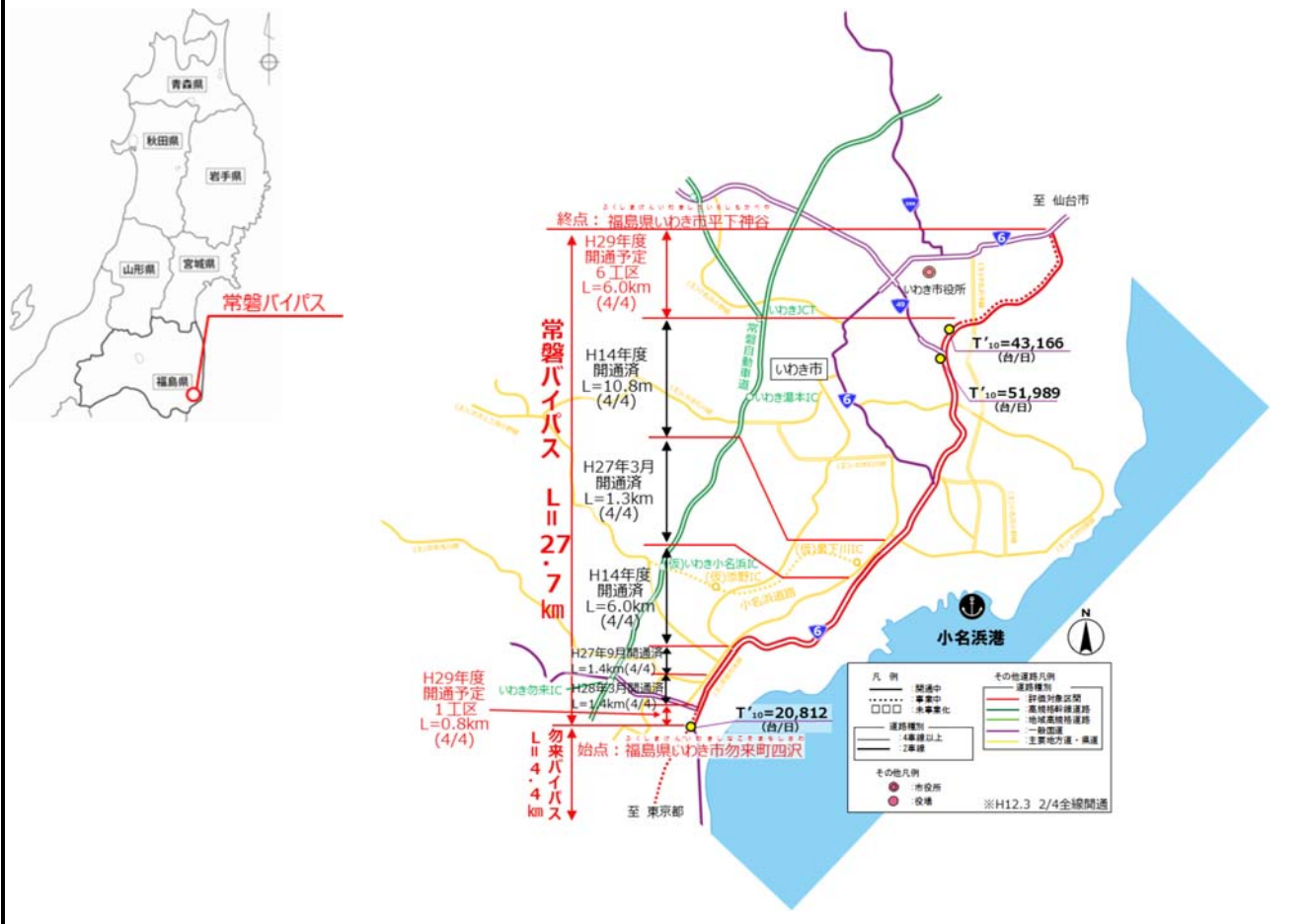
対応方針

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。

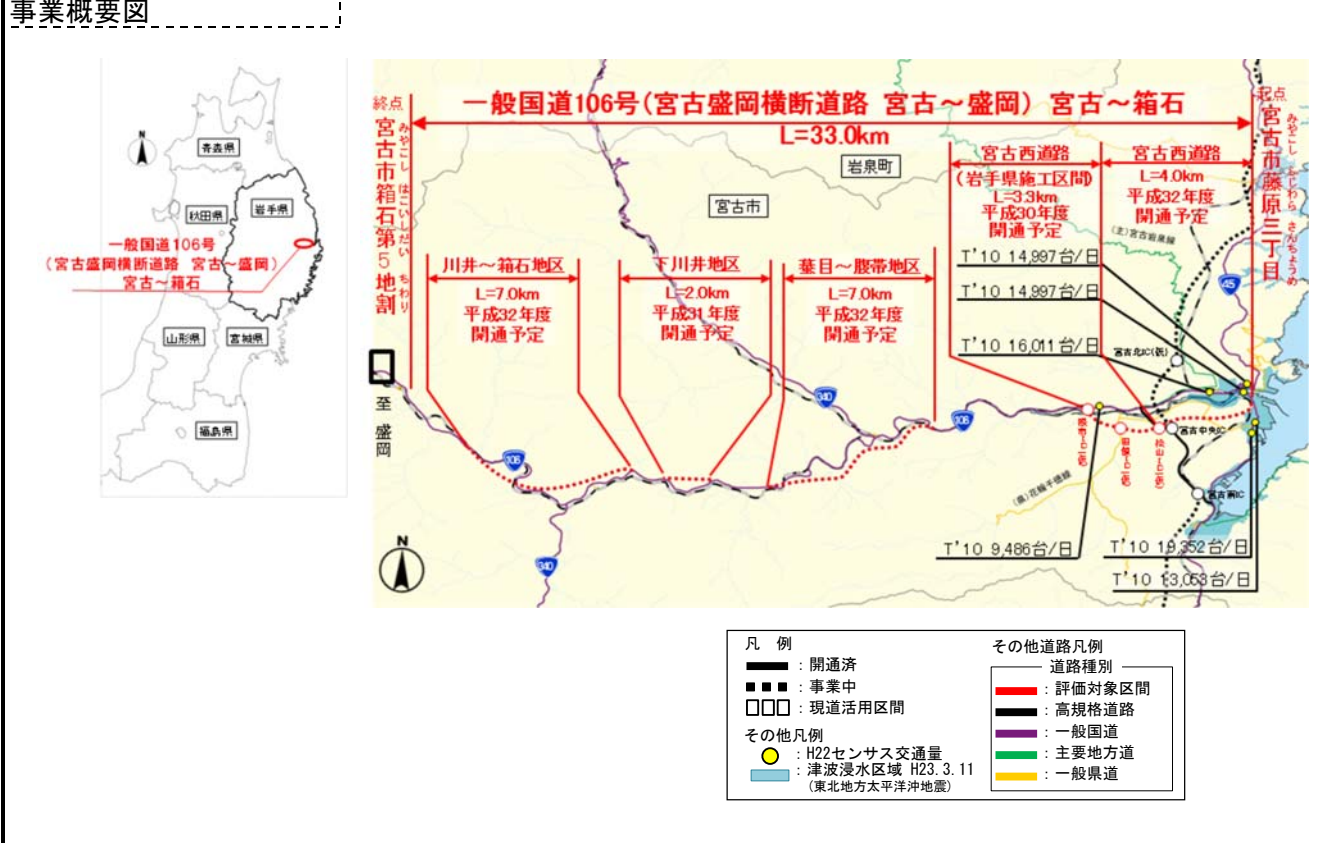
※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

再評価結果（平成29年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：川崎 茂信

事業名 一般国道106号（宮古盛岡横断道路 宮古～盛岡）宮古～箱石	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局
起終点 自：岩手県宮古市藤原三丁目 至：岩手県宮古市箱石第5地割				延長 33.0km
事業概要 一般国道106号（宮古盛岡横断道路 宮古～盛岡）は、岩手県宮古市から岩手県盛岡市に至る延長約90kmの地域高規格道路である。 宮古～箱石は、宮古盛岡横断道路の一部を形成し、岩手県宮古市藤原三丁目から宮古市箱石第5地割に至る延長33.0kmの2車線道路である。				
H23年度事業化		H一年度都市計画決定 (H一年度変更)		H24年度用地着手
H25年度工事着手				
全体事業費 約1,080億円		事業進捗率 28%		供用済延長 — km
計画交通量 5,200台/日 [宮古～盛岡]				
費用対効果分析結果 [宮古～盛岡]	B/C (事業全体) 1.1 (1.03) (残事業) 2.1 (1.9)	総費用 (残事業)/(事業全体) 1,012億円 / 2,278億円 (事業費 : 926億円 / 2,172億円) (維持管理費 : 86億円 / 106億円)	総便益 (残事業)/(事業全体) 2,089億円 / 2,453億円 (走行時間短縮便益 : 1,807億円 / 2,162億円) (走行経費減少便益 : 211億円 / 221億円) (交通事故減少便益 : 71億円 / 71億円)	基準年 平成28年
感度分析の結果 【全体事業】 交通量変動 : B/C=1.03~1.1 (交通量 ±10%) 事業費変動 : B/C=1.04~1.1 (事業費 ±10%) 事業期間変動 : B/C=1.03~1.1 (事業期間 ±20%)				
事業の効果等 ①円滑なモビリティの確保 ・宮古市から第三種空港である花巻空港へのアクセス性が向上（現況：138分→整備後：110分） ②物流効率化の支援 ・宮古市魚市場から東北縦貫自動車道盛岡南ICへのアクセス性が向上（現況：112分→整備後：84分） ③安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設へのアクセス性が向上（宮古市～岩手県高度救命救急センター（移転予定地） 現況：113分→整備後：84分） ④災害への備え ・岩手県地域防災計画において、国道106号が緊急輸送道路（第1次路線）に指定				
関係する地方公共団体等の意見 ○岩手県知事の意見 ・「対応方針（原案）」案に対して異議ありません。 ・本県では、三陸沿岸道路、東北横断自動車道釜石秋田線、宮古盛岡横断道路の復興道路等について、国の『復興・創生期間』における東日本大震災からの復興の基本方針に沿って着実に整備を進め、早期に全線完成すること、また資材価格や人件費の上昇による事業費の増額にも十分対応できる予算を確実に確保し、整備促進を図ることを求めているところです。 ・宮古盛岡横断道路一般国道106号は、災害に強く信頼性の高い道路ネットワークの構築や、安全な交通の確保、迅速な救命救急活動、物流の円滑化・効率化、観光振興等、三陸沿岸地域をはじめとする本県の復興に欠くことのできない社会基盤であり、一刻も早い完成に向け、事業の進捗を図っていただきたいと思います。				
○以下の団体等から、宮古盛岡横断道路の整備促進について要望あり ・宮古・盛岡・秋田間国道整備促進期成同盟会 ・国道106号指定区間編入促進期成同盟会 ・国道106号地域高規格道路整備促進期成同盟会				

事業評価監視委員会の意見 対応方針（原案）どおり「継続」が妥当である。	
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 ・この事業の目的が失われるような道路交通状況の変化及び関連プロジェクト等の変更はない ・築川道路 延長6.7km（2/2）が平成25年3月に開通 ・都南川目道路（川目IC～田の沢IC） 延長2.6km（2/2）が平成28年3月に開通	
事業の進捗状況、残事業の内容等 ・平成23年度事業化、用地進捗率99%、事業進捗率28%	
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等 ・事業の進捗に係る問題はない ・平成30年度 宮古西道路（県施工区間） 延長3.3km（2/2） 開通予定 ・平成31年度 下川井地区 延長2.0km（2/2） 開通予定 ・平成32年度 宮古西道路 延長4.0km（2/2） 開通予定 ・平成32年度 川井～箱石地区 延長7.0km（2/2） 開通予定 ・平成32年度 墓目～腹帯地区 延長7.0km（2/2） 開通予定	
施設の構造や工法の変更等 ・仮設材（工事用道路）として使用した洗掘防止剤（袋詰根固材）を根固として転用	
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と考えられる。	



※ 費用対効果分析結果における（ ）は、事業化区間のうちIC間の費用対効果分析の結果を示す。
 ※ 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。

事業評価監視委員会の意見	
対応方針（原案）どおり「継続」が妥当である。	
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	
<ul style="list-style-type: none"> この事業の目的が失われるような道路交通状況の変化及び関連プロジェクト等の変更はない 築川道路 延長6.7km（2/2）が平成25年3月に開通 都南川目道路（川目IC～田の沢IC） 延長2.6km（2/2）が平成28年3月に開通 	
事業の進捗状況、残事業の内容等	
平成23年度に事業化、用地進捗率72%、事業進捗率51%（平成28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	
事業の進捗に係る問題はない	
施設の構造や工法の変更等	
橋梁（下部工）の見直し	
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と考えられる。	
事業概要図	

- ※ 費用対効果分析結果における（ ）は、事業化区間のうちIC間の費用対効果分析の結果を示す。
- ※ 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（平成29年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：川崎 茂信

事業名	一般国道106号（宮古盛岡横断道路 宮古～盛岡） 区界～築川	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局
起終点	自：岩手県宮古市区界第1地割 至：岩手県盛岡市築川第6地割			延長	8.0 km
事業概要					
<p>一般国道106号（宮古盛岡横断道路 宮古～盛岡）は、岩手県宮古市から岩手県盛岡市に至る延長約66kmの地域高規格道路である。</p> <p>区界～築川は、宮古盛岡横断道路の一部を形成し、岩手県宮古市区界第1地割から盛岡市築川第6地割に至る延長8.0kmの2車線の自動車専用道路である。</p>					
H23年度事業化		H一年度都市計画決定 (H一年度変更)		H24年度用地着手	
				H26年度工事着手	
全体事業費		約463億円		事業進捗率	
				43%	
計画交通量		5,200台/日		供用済延長	
		[宮古～盛岡]		— km	
費用対効果 分析結果 [宮古～盛岡]	B/C	総費用	総便益	基準年	
	(事業全体) 1.1 (0.5) (残事業) 2.1 (1.3)	(残事業)/事業全体 1,012億円 / 2,278億円 (事業費 : 926億円 / 2,172億円) (維持管理費 : 86億円 / 106億円)	(残事業)/事業全体 2,089億円 / 2,453億円 (走行時間短縮便益 : 1,807億円 / 2,162億円) (走行経費減少便益 : 211億円 / 221億円) (交通事故減少便益 : 71億円 / 71億円)	平成28年	
感度分析の結果					
<p>【全体事業】 交通量変動 : B/C=1.03~1.1 (交通量 ±10%)</p> <p>事業費変動 : B/C=1.04~1.1 (事業費 ±10%)</p> <p>事業期間変動 : B/C=1.03~1.1 (事業期間 ±20%)</p> <p>【残事業】 B/C=2.0~2.2 (交通量 ±10%)</p> <p>B/C=1.9~2.3 (事業費 ±10%)</p> <p>B/C=2.0~2.2 (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"> 宮古市から第三種空港である花巻空港へのアクセス性が向上（現況：138分→整備後：110分） <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> 宮古市魚市場から東北縦貫自動車道盛岡南ICへのアクセス性が向上（現況：112分→整備後：84分） <p>③安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> 三次医療施設へのアクセス性が向上（宮古市～岩手県高度救命救急センター（移転予定地） 現況：113分→整備後：84分） <p>④災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> 岩手県地域防災計画において、国道106号が緊急輸送道路（第1次路線）に指定 					
関係する地方公共団体等の意見					
<p>○岩手県知事の意見</p> <ul style="list-style-type: none"> 「対応方針（原案）」案に対して異議ありません。 本県では、三陸沿岸道路、東北横断自動車道釜石秋田線、宮古盛岡横断道路の復興道路等について、国の『復興・創生期間』における東日本大震災からの復興の基本方針に沿って着実に整備を進め、早期に全線完成すること、また資材価格や人件費の上昇による事業費の増額にも十分対応できる予算を確実に確保し、整備促進を図ることを求めているところです。 宮古盛岡横断道路一般国道106号は、災害に強く信頼性の高い道路ネットワークの構築や、安全な交通の確保、迅速な救命救急活動、物流の円滑化・効率化、観光振興等、三陸沿岸地域をはじめとする本県の復興に欠くことのできない社会基盤であり、一刻も早い完成に向け、事業の進捗を図っていただきたいと思います。 <p>○以下の団体等から、宮古盛岡横断道路の整備促進について要望あり</p> <ul style="list-style-type: none"> 宮古・盛岡・秋田間国道整備促進期成同盟会 国道106号指定区間編入促進期成同盟会 国道106号地域高規格道路整備促進期成同盟会 					

事業評価監視委員会の意見	
対応方針（原案）どおり「継続」が妥当である。	
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	
<ul style="list-style-type: none"> この事業の目的が失われるような道路交通状況の変化及び関連プロジェクト等の変更はない 築川道路 延長6.7km（2/2）が平成25年3月に開通 都南川目道路（川目IC～田の沢IC） 延長2.6km（2/2）が平成28年3月に開通 	
事業の進捗状況、残事業の内容等	
平成23年度に事業化、用地進捗率99%、事業進捗率43%（平成28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	
<ul style="list-style-type: none"> 事業の進捗に係る問題はない 平成32年度：全線2車線開通予定 	
施設の構造や工法の変更等	
トンネルの路側側溝の見直しによりコスト縮減対策に取り組んでいる。	
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と考えられる。	



※ 費用対効果分析結果における（ ）は、事業化区間のうちIC間の費用対効果分析の結果を示す。
 ※ 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（平成29年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：川崎 茂信

事業名	一般国道106号（宮古盛岡横断道路 宮古～盛岡）都南川目道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局
起終点	自：岩手県盛岡市川目第5地割 至：岩手県盛岡市手代森	延長	6.0 km		
事業概要					
<p>一般国道106号（宮古盛岡横断道路 宮古～盛岡）は、岩手県宮古市から岩手県盛岡市に至る延長約66kmの地域高規格道路である。</p> <p>都南川目道路は、宮古盛岡横断道路の一部を形成し、岩手県盛岡市川目第5地割から盛岡市手代森に至る延長6.0kmの2車線の自動車専用道路である。</p>					
H9年度事業化		H13都市計画決定（H一年度変更）		H15年度用地着手	
				H18年度工事着手	
全体事業費	約318億円	事業進捗率	69%	供用済延長	2.6 km
計画交通量	5,200台/日 [宮古～盛岡]				
費用対効果分析結果 [宮古～盛岡]	B/C (事業全体)	総費用 (事業)/ (事業全体)	総便益 (事業)/ (事業全体)	基準年 平成28年	
	1. 1 (1.2) (残事業) 2. 1 (3.8)	1,012億円 / 2,278億円 (事業費 : 926億円 / 2,172億円) (維持管理費 : 86億円 / 106億円)	2,089億円 / 2,453億円 (走行時間短縮便益 : 1,807億円 / 2,162億円) (走行経費減少便益 : 211億円 / 221億円) (交通事故減少便益 : 71億円 / 71億円)		
感度分析の結果					
<p>【全体事業】 交通量変動：B/C=1.03～1.1(交通量 ±10%) 【残事業】 B/C=2.0～2.2(交通量 ±10%)</p> <p>事業費変動：B/C=1.04～1.1(事業費 ±10%) B/C=1.9～2.3(事業費 ±10%)</p> <p>事業期間変動：B/C=1.03～1.1(事業期間 ±20%) B/C=2.0～2.2(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"> ・宮古市から第三種空港である花巻空港へのアクセス性が向上（現況：138分→整備後：110分） <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・宮古市魚市場から東北縦貫自動車道盛岡南ICへのアクセス性が向上（現況：112分→整備後：84分） <p>③安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・三次医療施設へのアクセス性が向上（宮古市～岩手県高度救命救急センター（移転予定地） 現況：113分→整備後：84分） <p>④災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・岩手県地域防災計画において、国道106号が緊急輸送道路（第1次路線）に指定 					
関係する地方公共団体等の意見					
<p>○岩手県知事の意見</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「対応方針（原案）」案に対して異議ありません。 ・本県では、三陸沿岸道路、東北横断自動車道釜石秋田線、宮古盛岡横断道路の復興道路等について、国の『復興・創生期間』における東日本大震災からの復興の基本方針に沿って着実に整備を進め、早期に全線完成すること、また資材価格や人件費の上昇による事業費の増額にも十分対応できる予算を確実に確保し、整備促進を図ることを求めているところです。 ・宮古盛岡横断道路一般国道106号は、災害に強く信頼性の高い道路ネットワークの構築や、安全な交通の確保、迅速な救命救急活動、物流の円滑化・効率化、観光振興等、三陸沿岸地域をはじめとする本県の復興に欠くことのできない社会基盤であり、一刻も早い完成に向け、事業の進捗を図っていただきたいと思いますと考えております。 <p>○以下の団体等から、宮古盛岡横断道路の整備促進について要望あり</p> <ul style="list-style-type: none"> ・宮古・盛岡・秋田間国道整備促進期成同盟会 ・国道106号指定区間編入促進期成同盟会 ・国道106号地域高規格道路整備促進期成同盟会 					

○以下の団体等から、「東北横断自動車道釜石秋田線の整備促進について」要望あり

- ・東北横断自動車道釜石秋田線、釜石・花巻間建設促進期成同盟会
- ・東北横断自動車道釜石秋田線沿線市町村連絡協議会
- ・東北横断自動車道及び三陸縦貫自動車道整備促進釜石市民会議
- ・釜石港湾振興協議会

事業評価監視委員会の意見

対応方針（原案）どおり「継続」が妥当である

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・この事業の目的が失われるような道路交通状況の変化及び関連プロジェクト等の変更はない
- ・宮守IC～東和IC 延長23.7km（2/4）が平成24年11月に開通
- ・遠野IC～宮守IC 延長9.0km（2/2）が平成27年12月に開通

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・平成23年度に事業化、用地進捗率93%、事業進捗率56%

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・事業の進捗に係る問題はない
- ・平成30年度 釜石JCT(仮)～釜石西IC(仮) 延長6.0km（2/2）開通予定
- ・平成30年度 遠野住田IC～遠野IC 延長11.0km（2/2）開通予定

施設の構造や工法の変更等

○コスト縮減

- ・トンネル路側側溝の見直し

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と考えられる

事業概要図



- ※ 費用対効果分析結果における（ ）は、事業化区間のうちIC間の費用対効果分析の結果を示す。
- ※ 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。

○以下の団体等から、東北横断自動車道釜石秋田線の整備促進について要望あり

- ・東北横断自動車道釜石秋田線、釜石・花巻間建設促進期成同盟会
- ・東北横断自動車道釜石秋田線沿線市町村連絡協議会
- ・東北横断自動車道及び三陸縦貫自動車道整備促進釜石市民会議
- ・釜石港湾振興協議会

事業評価監視委員会の意見

対応方針（原案）どおり「継続」が妥当である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・この事業の目的が失われるような道路交通状況の変化及び関連プロジェクト等の変更はない
- ・宮守IC～東和IC 延長23.7km（2/4）が平成24年11月に開通
- ・遠野IC～宮守IC 延長9.0km（2/2）が平成27年12月に開通

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・平成23年度に事業化、用地進捗率100%、事業進捗率46%（平成28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

- ・事業の進捗に係る問題はない
- ・平成30年度：全線2車線開通予定

施設の構造や工法の変更等

○コスト縮減

- ・機能補償道路の横断方法の変更

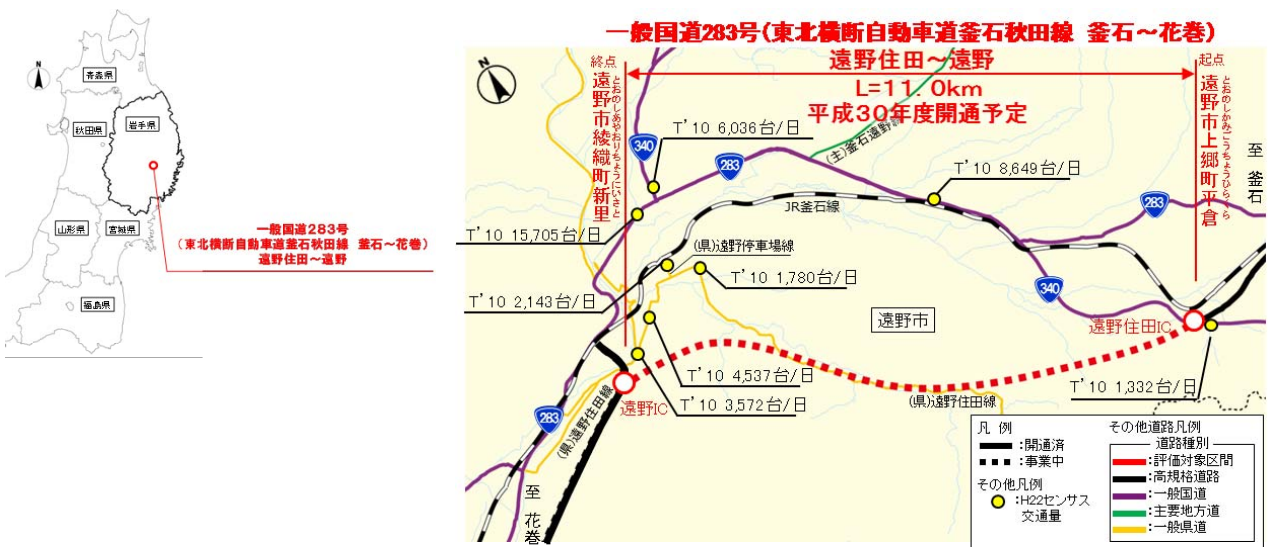
対応方針

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と考えられる。

事業概要図



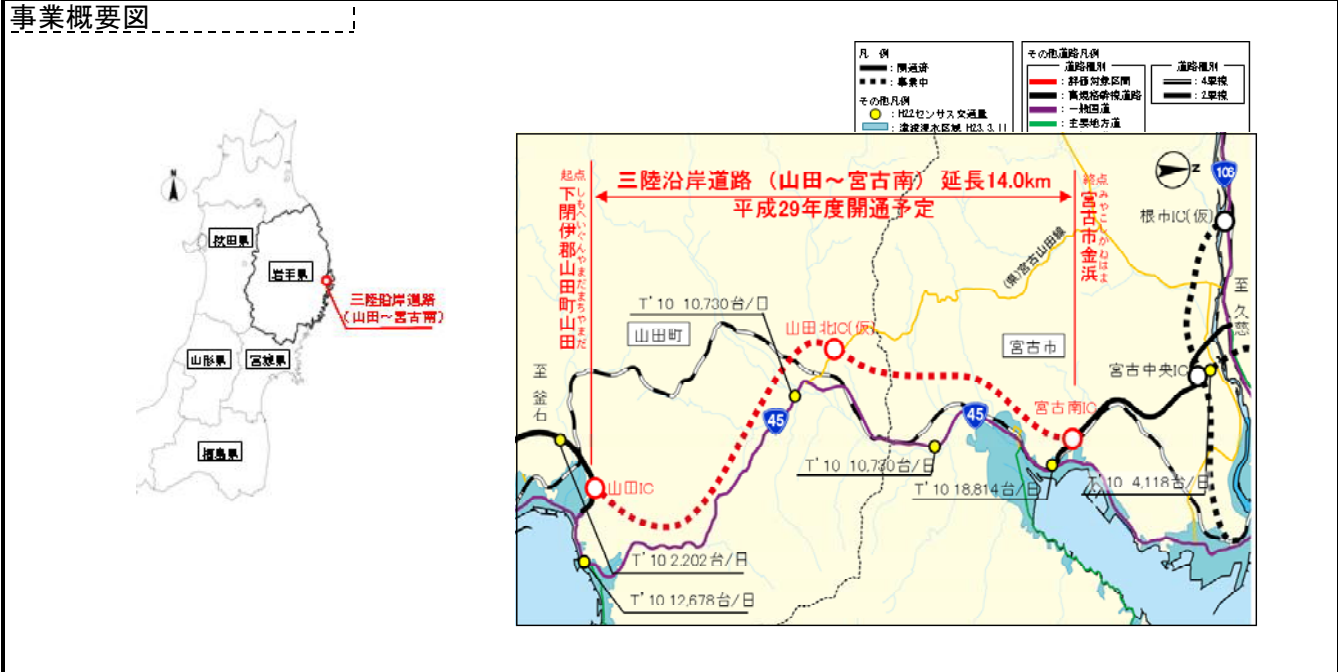
- ※ 費用対効果分析結果における（ ）は、事業化区間のうちIC間の費用対効果分析の結果を示す。
- ※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。
- ※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

再評価結果（平成29年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：川崎 茂信

事業名	一般国道45号 三陸沿岸道路 (山田～宮古南)	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局
起終点	自：岩手県下閉伊郡山田町山田 至：岩手県宮古市金浜			延長	14.0 km
事業概要					
<p>一般国道45号（三陸沿岸道路 釜石JCT（仮）～宮古中央IC）は、岩手県釜石市～岩手県宮古市に至る約50kmの復興道路である。</p> <p>山田～宮古南は、三陸沿岸道路の一部を形成し、岩手県下閉伊郡山田町山田～宮古市金浜に至る延長14.0kmの2車線の自動車専用道路である。</p>					
H23年度事業化		H一年度都市計画決定 (H一年度変更)		H24年度用地着手	
				H25年度工事着手	
全体事業費	約570億円		事業進捗率	64%	供用済延長
計画交通量	11,800台/日 [釜石～宮古]				
費用対効果 分析結果 [釜石～宮古]	B/C	総費用	総便益	基準年	
	(事業全体) 1.5 (2.0) (残事業) 6.2 (11.1)	(残事業)/(事業全体) 353億円/1,440億円 (事業費) : 250億円/1,338億円 (維持管理費) : 102億円/102億円	(残事業)/(事業全体) 2,195億円/2,195億円 (走行時間短縮便益) : 1,729億円/1,729億円 (走行経費減少便益) : 314億円/314億円 (交通事故減少便益) : 152億円/152億円	平成28年	
感度分析の結果					
残事業について感度分析を実施					
【全体事業】 交通量変動 : B/C=1.4~1.7(交通量 ±10%) 【残事業】 B/C=5.6~6.9(交通量 ±10%)					
事業費変動 : B/C=1.5~1.6(事業費 ±10%) B/C=5.8~6.7(事業費 ±10%)					
事業期間変動 : B/C=1.5~1.6(事業期間 ±20%) B/C=6.0~6.4(事業期間 ±20%)					
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"> 宮古市から第3種空港である花巻空港へのアクセス性が向上（現況：162分→整備後：135分） <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> 釜石市から重要港湾である宮古港へのアクセスが向上（現況：67分→整備後：49分） <p>③安全で安心できる暮らしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> 三次医療施設へのアクセス性が向上（宮古市～大船渡病院 現況：114分→整備後：95分） <p>④災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> 岩手県地域防災計画において、国道45号が「第一次緊急輸送道路」に指定 <p>⑤災害時にも避難路や緊急輸送道路として機能する信頼性の高い高速ネットワークの形成</p>					
関係する地方公共団体等の意見					
○岩手県知事の意見					
<ul style="list-style-type: none"> 「対応方針（原案）」案に対して異議ありません。 本県では、三陸沿岸道路、東北横断自動車道釜石秋田線、宮古盛岡横断道路の復興道路等について、国の『復興・創生期間』における東日本大震災からの復興の基本方針』に沿って着実に整備を進め、早期に全線完成すること、また資材価格や人件費の上昇による事業費の増額にも十分対応できる予算を確実に確保し、整備促進を図ることを求めているところです。 三陸沿岸道路を構成する「一般国道45号釜石～宮古」は、災害に強く信頼性の高い道路ネットワークの構築や、安全な交通の確保、迅速な救命救急活動、物流の円滑化・効率化、観光振興等、三陸沿岸地域をはじめとする本県の復興に欠くことのできない社会基盤であり、一刻も早い完成に向け、事業の進捗を図っていただきたいと思います。 					
○以下の団体等から、三陸沿岸道路の整備促進について要望あり					
<ul style="list-style-type: none"> 三陸地区国道協議会 岩手県三陸縦貫自動車道整備促進期成同盟会 国道45号岩手整備促進期成同盟会 					

事業評価監視委員会の意見	
対応方針（原案）どおり「継続」が妥当である	
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	
・この事業の目的が失われるような道路交通状況の変化及び関連プロジェクト等の変更はない	
事業の進捗状況、残事業の内容等	
・平成23年度に事業化、用地進捗率97%、事業進捗率64%	
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	
・事業の進捗に係る問題はない	
・平成29年度：全線2車線開通予定	
施設の構造や工法の変更等	
○コスト縮減	
・軟弱地盤置換工の材料変更	
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と考えられる	



- ※ 費用対効果分析結果における（ ）は、事業化区間のうちIC間の費用対効果分析の結果を示す。
- ※ 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。

事業評価監視委員会の意見 対応方針（原案）どおり「継続」が妥当である	
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 ・この事業の目的が失われるような道路交通状況の変化及び関連プロジェクト等の変更はない ・陸前高田IC～通岡IC 延長4.1km（2/4）が平成26年3月に開通 ・三陸IC～吉浜IC 延長3.6km（2/2）が平成27年11月に開通	
事業の進捗状況、残事業の内容等 ・平成5年度に事業化、用地進捗率96%、事業進捗率76%	
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等 ・事業の進捗に係る問題はない ・平成30年度 釜石JCT（仮）～釜石両石IC 延長5.6km（2/2）開通予定 ・平成30年度 大槌IC（仮）～山田南IC 延長8.0km（2/2）開通予定	
施設の構造や工法の変更等 ○コスト縮減 ・新技術（高所法面掘削機による掘削工法）を採用	
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と考えられる	
事業概要図	

- ※ 費用対効果分析結果における（ ）は、事業化区間のうちIC間の費用対効果分析の結果を示す。
- ※ 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。



事業評価監視委員会の意見	
対応方針（原案）どおり「継続」が妥当である	
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	
<ul style="list-style-type: none"> この事業の目的が失われるような道路交通状況の変化及び関連プロジェクト等の変更はない 陸前高田IC～通岡IC 延長4.1km（2/4）が平成26年3月に開通 三陸IC～吉浜IC 延長3.6km（2/2）が平成27年11月に開通 	
事業の進捗状況、残事業の内容等	
平成23年度に事業化、用地進捗率99%、事業進捗率51%	
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	
<ul style="list-style-type: none"> 事業の進捗に係る問題はない 平成30年度 吉浜IC～釜石JCT（仮） 延長14.0km（2/2） 開通予定 	
施設の構造や工法の変更等	
○コスト縮減	
枝・抜根材を植生基材吹付チップへ利用	
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と考えられる	
事業概要図	

※ 費用対効果分析結果における（ ）は、事業化区間のうちIC間の費用対効果分析の結果を示す。
 ※ 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（平成29年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：川崎 茂信

事業名	一般国道45号 <small>さんりくえんがんだうろ</small> （三陸沿岸道路） <small>からくわきた りくぜんたかた</small> 唐桑北～陸前高田	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局
起終点	自：宮城県気仙沼市唐桑町館 <small>けせんぬま からくわちようたて</small> 至：岩手県陸前高田市竹駒町相川 <small>りくぜんたかた たけこまちようあいかわ</small>	延長	10.0km		
事業概要					
<p>一般国道45号（三陸沿岸道路 登米ICT～釜石JCT）は、宮城県登米市から岩手県釜石市に至る約110kmの復興道路である。</p> <p>三陸沿岸道路（唐桑北～陸前高田）は、三陸沿岸道路の一部を形成し、宮城県気仙沼市から岩手県陸前高田市へ至る延長10.0km、2車線の自動車専用道路である。</p>					
H23年度事業化		H-年度都市計画決定（H-年度変更）		H23年度用地着手	
H25年度工事着手					
全体事業費		約684億円		事業進捗率	
計画交通量		11,900台/日【登米～釜石】		55%	
供用済延長		— km			
費用対効果分析結果【登米～釜石】	B/C （事業全体）	総費用 （残事業）/（事業全体）	総便益 （残事業）/（事業全体）	基準年	
	1.2（0.8） （残事業） 2.1（2.7）	1,251億円 / 4,370億円 （事業費：1,100億円 / 4,144億円） （維持管理費：151億円 / 226億円）	2,688億円 / 5,409億円 （走行時間短縮便益：2,099億円 / 4,401億円） （走行経費減少便益：485億円 / 754億円） （交通事故減少便益：104億円 / 255億円）		
感度分析の結果【登米～釜石】					
【事業全体】		交通量：B/C=1.2～1.3（交通量 ±10%）		【残事業】	
事業費		B/C=1.1～1.4（事業費 ±10%）		B/C=1.8～2.5（交通量 ±10%）	
事業期間		B/C=1.2～1.3（事業期間 ±20%）		B/C=2.0～2.4（事業費 ±10%）	
				B/C=2.1～2.2（事業期間 ±20%）	
事業の効果等					
①災害への備え					
<ul style="list-style-type: none"> ・宮城県、岩手県緊急輸送道路ネットワーク計画において、国道45号が「第一次緊急輸送道路」に指定 ・国道45号（第一次緊急輸送道路）の代替路となる 					
②災害時にも避難路や緊急輸送道路として機能する信頼性の高い高速ネットワークの形成					
関係する地方公共団体等の意見					
○宮城県知事の意見					
「対応方針（原案）」案のとおり継続で異議ありません。					
○岩手県知事の意見					
「対応方針（原案）」案に対して異議ありません。					
三陸沿岸道路を構成する「一般国道45号登米～釜石」は、災害に強く信頼性の高い道路ネットワークの構築や、安全な交通の確保、迅速な救命救急活動、物流の円滑化・効率化、観光振興等、三陸沿岸地域をはじめとする本県の復興に欠くことできない社会基盤であり、一刻も早い完成に向け、事業の進捗を図っていただきたい。					
○以下の団体等から、三陸沿岸道路の整備促進について要望あり					
<ul style="list-style-type: none"> ・三陸縦貫自動車道・アクセス道路建設促進期成同盟会 ・大船渡、釜石、大槌、山田間三陸縦貫自動車道整備促進協議会 ・東北横断自動車道及び三陸縦貫自動車道整備促進釜石市民会議 ・岩手県三陸沿岸道路整備促進期成同盟会 ・気仙沼・本吉地方三陸縦貫自動車道整備促進連絡協議会 ・気仙沼市、気仙沼・南三陸地方三陸沿岸道路整備促進協議会 ・気仙沼・本吉地方リアス・ハイウェイ女性の集い委員会 ・三陸沿岸都市会議（八戸市、久慈市、宮古市、釜石市、大船渡市、陸前高田市、気仙沼市） 					

事業評価監視委員会の意見	
対応方針（原案）どおり「継続」が妥当である	
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	
・この事業の目的が失われるような道路交通状況の変化及び関連プロジェクト等の変更はない	
事業の進捗状況、残事業の内容等	
・平成23年度事業化、用地進捗率99%、事業進捗率55%（平成28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	
・事業の進捗に係る問題はない	
・平成30年度：全線2車線開通予定	
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と考えられる	
事業概要図	
 <p>一般国道45号 唐桑北～陸前高田</p>	 <p>唐桑北～陸前高田 L=10.0km 平成30年度 開通予定</p> <p>終点：陸前高田市竹野町相川1 起点：気仙沼市唐桑町鎌</p> <p>陸前高田IC T₁₀=5,589(台/日)</p> <p>(仮)長部IC T₁₀=11,620(台/日)</p> <p>(仮)唐桑北IC T₁₀=6,626(台/日)</p> <p>至 青森</p> <p>至 仙台</p> <p>岩手県 陸前高田市</p> <p>宮城県 気仙沼市</p> <p>凡例</p> <p>：開通済 ：事業中（開通見通し公表） ：事業中（開通見通し未公表） ：現道活用区間 ○：IC、JCT</p> <p>その他道路凡例</p> <p>道路種別 ：一般国道 ：主要地方道・県道</p> <p>その他凡例</p> <p>○：市役所 ○：役場 ●：H22センサス交通量</p>

※ 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。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・事業の進捗に係る問題はない
- ・平成31年度：気仙沼IC(仮)～気仙沼港IC(仮)間 延長1.7km (2/2) 開通予定

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

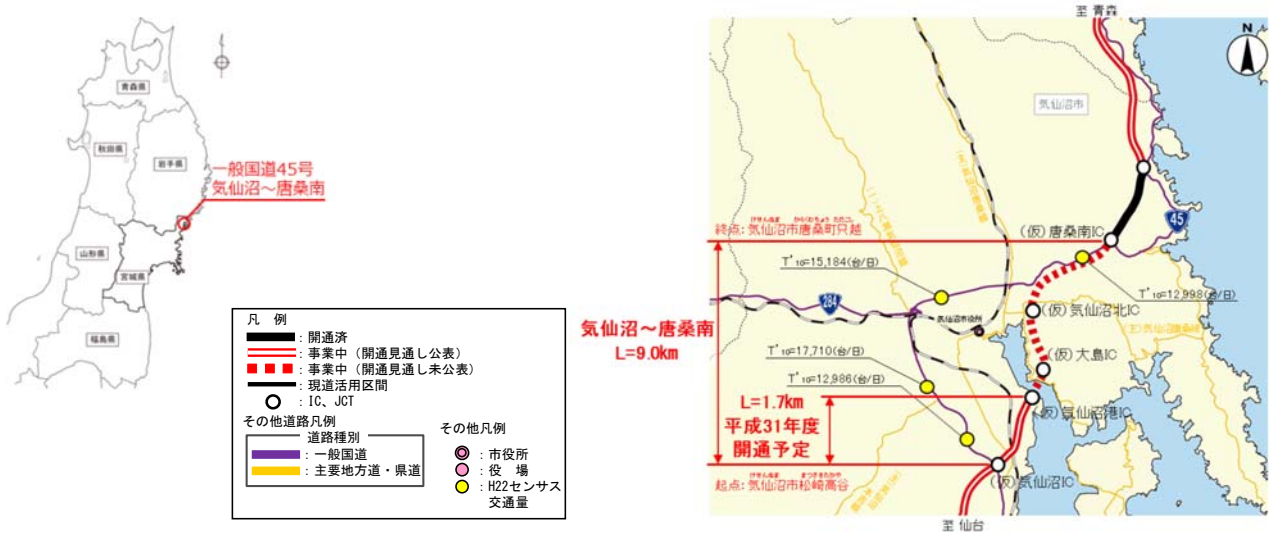
対応方針

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（平成29年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：川崎 茂信

事業名	一般国道45号 <small>さんりくえんがんどろう もとよしけせんぬま</small> （三陸沿岸道路）本吉気仙沼道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局
起終点	自：宮城県気仙沼市本吉町九多丸 至：宮城県気仙沼市松崎高谷	延長	7.1 km		
事業概要 一般国道45号（三陸沿岸道路 登米IC～釜石JCT）は、宮城県登米市から岩手県釜石市に至る約110kmの復興道路である。 本吉気仙沼道路は、三陸沿岸道路の一部を形成し、宮城県気仙沼市内を通過する延長7.1km、2車線の自動車専用道路である。					
H18年度事業化		H18年度都市計画決定（H-年度変更）		H20年度用地着手	
H21年度工事着手					
全体事業費	約255億円	事業進捗率	85%	供用済延長	— km
計画交通量	11,900台/日【登米～釜石】				
費用対効果分析結果【登米～釜石】	B/C （事業全体） 1.2（1.7） （残事業） 2.1（8.6）	総費用 （残事業）/（事業全体） 1,251億円/4,370億円 （事業費：1,100億円/4,144億円） （維持管理費：151億円/226億円）	総便益 （残事業）/（事業全体） 2,688億円/5,409億円 （走行時間短縮便益：2,099億円/4,401億円） （走行経費減少便益：485億円/754億円） （交通事故減少便益：104億円/255億円）	基準年 平成28年	
感度分析の結果【登米～釜石】 【事業全体】 交通量：B/C=1.2～1.3（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.1～1.4（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=1.2～1.3（事業期間 ±20%） 【残事業】 B/C=1.8～2.5（交通量 ±10%） B/C=2.0～2.4（事業費 ±10%） B/C=2.1～2.2（事業期間 ±20%）					
事業の効果等 ①安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設へのアクセス性が向上（気仙沼市～石巻赤十字病院 現況：102分→整備後：69分） ②災害への備え ・宮城県緊急輸送道路ネットワーク計画において、国道45号が「第一次緊急輸送道路」に指定 ・国道45号（第一次緊急輸送道路）の代替路となる ③災害時にも避難路や緊急輸送道路として機能する信頼性の高い高速ネットワークの形成					
関係する地方公共団体等の意見 ○宮城県知事の意見 「対応方針（原案）」案のとおり継続で異議ありません。 ○以下の団体等から、三陸沿岸道路の整備促進について要望あり ・三陸縦貫自動車道・アクセス道路建設促進期成同盟会 ・大船渡、釜石、大槌、山田間三陸縦貫自動車道整備促進協議会 ・東北横断自動車道及び三陸縦貫自動車道整備促進釜石市民会議 ・岩手県三陸沿岸道路整備促進期成同盟会 ・気仙沼・本吉地方三陸縦貫自動車道整備促進連絡協議会 ・気仙沼市、気仙沼・南三陸地方三陸沿岸道路整備促進協議会 ・気仙沼・本吉地方リアス・ハイウェイ女性の集い委員会 ・三陸沿岸都市会議（八戸市、久慈市、宮古市、釜石市、大船渡市、陸前高田市、気仙沼市）					
事業評価監視委員会の意見 対応方針（原案）どおり「継続」が妥当である					
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 ・この事業の目的が失われるような道路交通状況の変化及び関連プロジェクト等の変更はない					
事業の進捗状況、残事業の内容等 ・平成18年度事業化、用地進捗率100%、事業進捗率85%（平成28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

- ・事業の進捗に係る問題はない
- ・平成29年度：全線2車線開通予定

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

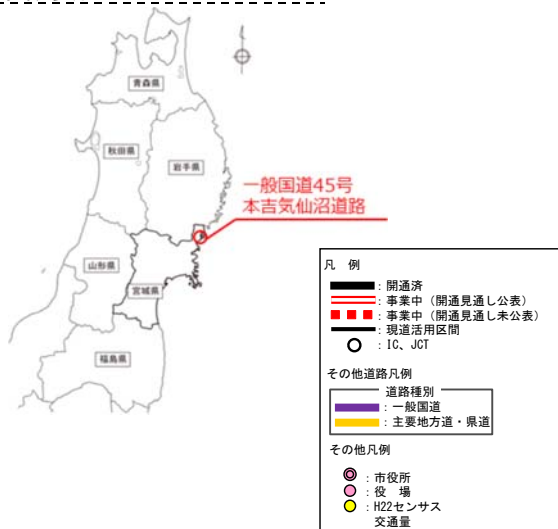
対応方針

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（平成29年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：川崎 茂信

事業名	一般国道45号 <small>さんりくえんがんどろう</small> (三陸沿岸道路) 本吉気仙沼道路(Ⅱ期) <small>もとよしけせんぬま</small>	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局
起終点	自：宮城県気仙沼市本吉町津谷長根 <small>けせんぬま もとよしちようつ やながね</small> 至：宮城県気仙沼市本吉町九多丸 <small>けせんぬま もとよしちようく だまる</small>			延長	4.0 km
事業概要 一般国道45号(三陸沿岸道路 登米IC～釜石JCT)は、宮城県登米市から岩手県釜石市に至る約110kmの復興道路である。 本吉気仙沼道路(Ⅱ期)は、三陸沿岸道路の一部を形成し、宮城県気仙沼市内を通過する延長4.0km、2車線の自動車専用道路である。					
H23年度事業化		H18年度都市計画決定 (H-年度変更)		H23年度用地着手	
H25年度工事着手					
全体事業費	約237億円		事業進捗率	70%	
計画交通量	11,900台/日【登米～釜石】				
費用対効果分析結果【登米～釜石】	B/C(事業全体) 1.2(1.1) B/C(残事業) 2.1(5.7)	総費用(残事業)/事業全体 1,251億円/4,370億円 (事業費:1,100億円/4,144億円) (維持管理費:151億円/226億円)	総便益(残事業)/事業全体 2,688億円/5,409億円 (走行時間短縮便益:2,099億円/4,401億円) (走行経費減少便益:485億円/754億円) (交通事故減少便益:104億円/255億円)	基準年 平成28年	
感度分析の結果【登米～釜石】 【事業全体】交通量：B/C=1.2～1.3(交通量±10%) 事業費：B/C=1.1～1.4(事業費±10%) 事業期間：B/C=1.2～1.3(事業期間±20%) 【残事業】B/C=1.8～2.5(交通量±10%) B/C=2.0～2.4(事業費±10%) B/C=2.1～2.2(事業期間±20%)					
事業の効果等 ①安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設へのアクセス性が向上(気仙沼市～石巻赤十字病院 現況：102分→整備後：69分) ②災害への備え ・宮城県緊急輸送道路ネットワーク計画において、国道45号が「第一次緊急輸送道路」に指定 ・国道45号(第一次緊急輸送道路)の代替路となる ③災害時にも避難路や緊急輸送道路として機能する信頼性の高い高速ネットワークの形成					
関係する地方公共団体等の意見 ○宮城県知事の意見 「対応方針(原案)」案のとおり継続で異議ありません。 ○以下の団体等から、三陸沿岸道路の整備促進について要望あり ・三陸縦貫自動車道・アクセス道路建設促進期成同盟会 ・大船渡、釜石、大槌、山田間三陸縦貫自動車道整備促進協議会 ・東北横断自動車道及び三陸縦貫自動車道整備促進釜石市民会議 ・岩手県三陸沿岸道路整備促進期成同盟会 ・気仙沼・本吉地方三陸縦貫自動車道整備促進連絡協議会 ・気仙沼市、気仙沼・南三陸地方三陸沿岸道路整備促進協議会 ・気仙沼・本吉地方リアス・ハイウェイ女性の集い委員会 ・三陸沿岸都市会議(八戸市、久慈市、宮古市、釜石市、大船渡市、陸前高田市、気仙沼市)					
事業評価監視委員会の意見 対応方針(原案)どおり「継続」が妥当である					
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 ・この事業の目的が失われるような道路交通状況の変化及び関連プロジェクト等の変更はない					
事業の進捗状況、残事業の内容等 ・平成23年度事業化、用地進捗率99%、事業進捗率70%(平成28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

- ・事業の進捗に係る問題はない
- ・平成30年度：全線2車線開通予定

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

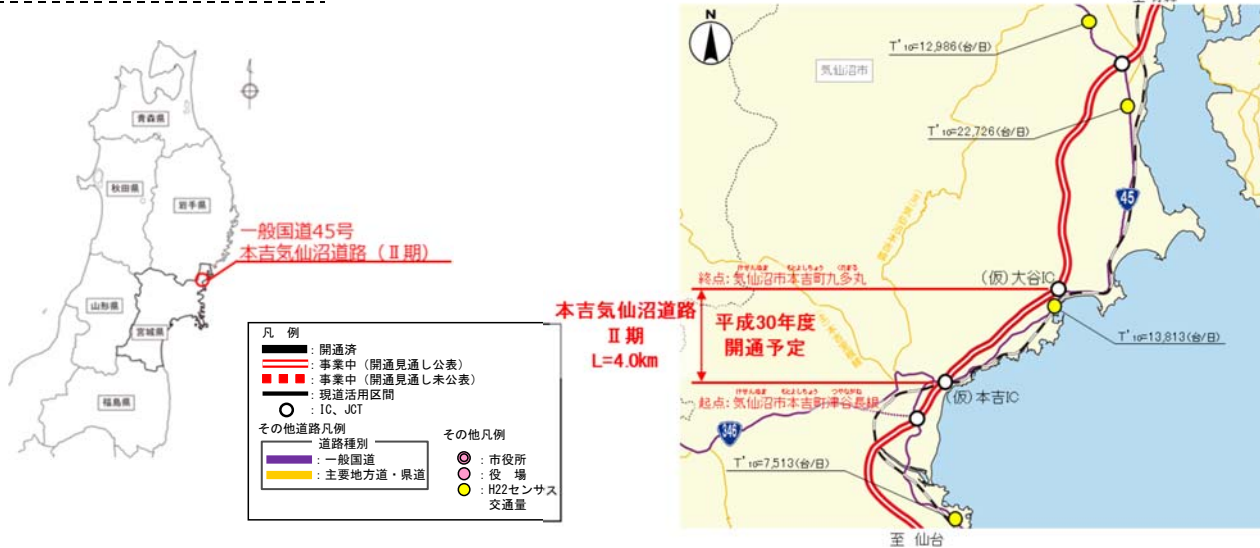
対応方針

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（平成29年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：川崎 茂信

事業名	一般国道45号（三陸沿岸道路） <small>さんりくえんがんどうろ</small> 歌津～本吉 <small>うたつ もとよし</small>	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局
起終点	自：宮城県本吉郡南三陸町歌津字白山 <small>もとよし みなみさんりくちやううたつ しらやま</small> 至：宮城県気仙沼市本吉町津谷長根 <small>けせんぬま もとよしちやうつ やながね</small>	延長	12.0km		
事業概要 一般国道45号（三陸沿岸道路 登米IC～釜石JCT）は、宮城県登米市から岩手県釜石市に至る約110kmの復興道路である。 三陸沿岸道路（歌津～本吉）は、三陸沿岸道路の一部を形成し、宮城県本吉郡南三陸町から宮城県気仙沼市へ至る延長12.0km、2車線の自動車専用道路である。					
H23年度事業化		H-年都市計画決定（H-年度変更）		H23年度用地着手	
H24年度工事着手					
全体事業費	約625億円	事業進捗率	50%	供用済延長	— km
計画交通量	11,900台/日【登米～釜石】				
費用対効果分析結果【登米～釜石】	B/C（事業全体）	総費用（事業）/（事業全体）	総便益（事業）/（事業全体）	基準年：平成28年	
	1.2（1.4） （残事業）	1,251億円 / 4,370億円 （事業費：1,100億円 / 4,144億円） （維持管理費：151億円 / 226億円）	2,688億円 / 5,409億円 （走行時間短縮便益：2,099億円 / 4,401億円） （走行経費減少便益：485億円 / 754億円） （交通事故減少便益：104億円 / 255億円）		
感度分析の結果【登米～釜石】 【事業全体】 交通量：B/C=1.2～1.3（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.1～1.4（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=1.2～1.3（事業期間 ±20%） 【残事業】 B/C=1.8～2.5（交通量 ±10%） B/C=2.0～2.4（事業費 ±10%） B/C=2.1～2.2（事業期間 ±20%）					
事業の効果等 ①安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設へのアクセス性が向上（気仙沼市本吉～石巻赤十字病院 現況：73分→整備後：51分） ②災害への備え ・宮城県緊急輸送道路ネットワーク計画において、国道45号が「第一次緊急輸送道路」に指定 ・国道45号（第一次緊急輸送道路）の代替路となる ③災害時にも避難路や緊急輸送道路として機能する信頼性の高い高速ネットワークの形成					
関係する地方公共団体等の意見 ○宮城県知事の意見 「対応方針（原案）」案のとおり継続で異議ありません。 ○以下の団体等から、三陸沿岸道路の整備促進について要望あり ・三陸縦貫自動車道・アクセス道路建設促進期成同盟会 ・大船渡、釜石、大槌、山田間三陸縦貫自動車道整備促進協議会 ・東北横断自動車道及び三陸縦貫自動車道整備促進釜石市民会議 ・岩手県三陸沿岸道路整備促進期成同盟会 ・気仙沼・本吉地方三陸縦貫自動車道整備促進連絡協議会 ・気仙沼市、気仙沼・南三陸地方三陸沿岸道路整備促進協議会 ・気仙沼・本吉地方リアス・ハイウェイ女性の集い委員会 ・三陸沿岸都市会議（八戸市、久慈市、宮古市、釜石市、大船渡市、陸前高田市、気仙沼市）					
事業評価監視委員会の意見 対応方針（原案）どおり「継続」が妥当である					
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 ・この事業の目的が失われるような道路交通状況の変化及び関連プロジェクト等の変更はない					
事業の進捗状況、残事業の内容等 ・平成23年度事業化、用地進捗率99%、事業進捗率50%（平成28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

- ・事業の進捗に係る問題はない
- ・平成30年度：歌津IC(仮)～卯名沢IC(仮)間 延長10.0km (2/2) 開通予定
- ・平成32年度：全線2車線開通予定

施設の構造や工法の変更等

- ・関係機関協議による函渠の統合

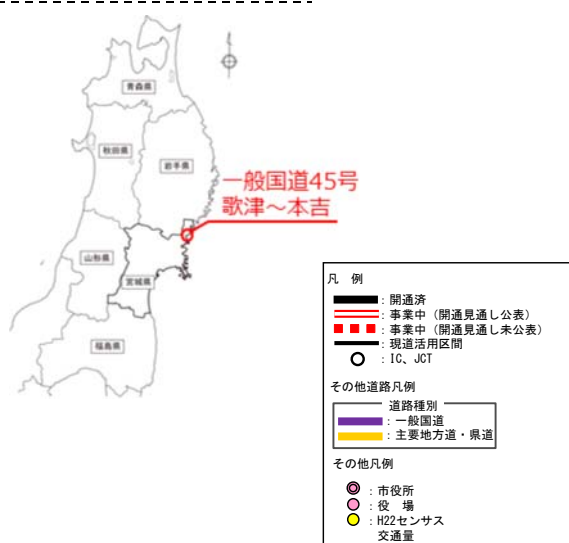
対応方針

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（平成29年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：川崎 茂信

事業名	一般国道45号（三陸沿岸道路）南三陸道路 <small>さんりくえんがんどうろ みなみさんりくどうろ</small>	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局
起終点	自：宮城県本吉郡南三陸町志津川字小森 <small>もとよし みなみさんりくちようしづがわ こもり</small> 至：宮城県本吉郡南三陸町歌津字白山 <small>もとよし みなみさんりくちようたつ しらやま</small>	延長	7.2 km		
事業概要 一般国道45号（三陸沿岸道路 登米IC～釜石JCT）は、宮城県登米市から岩手県釜石市に至る約110kmの復興道路である。 南三陸道路は、三陸沿岸道路の一部を形成し、宮城県本吉郡南三陸町内を通過する延長7.2km、2車線の自動車専用道路である。					
H20年度事業化		H-年都市計画決定（H-年度変更）		H22年度用地着手	
				H23年度工事着手	
全体事業費		約291億円		事業進捗率 : 82%	
計画交通量		11,900台/日【登米～釜石】			
費用対効果分析結果【登米～釜石】	B/C (事業全体)	総費用 (残事業)/ (事業全体)		総便益 (残事業)/ (事業全体)	
	1.2 (1.8)	1,251億円 / 4,370億円		2,688億円 / 5,409億円	
	(残事業)	事業費 : 1,100億円 / 4,144億円		走行時間短縮便益 : 2,099億円 / 4,401億円	
	2.1 (8.7)	維持管理費 : 151億円 / 226億円		走行経費減少便益 : 485億円 / 754億円	
				交通事故減少便益 : 104億円 / 255億円	
感度分析の結果【登米～釜石】					
【事業全体】			【残事業】		
交通量 : B/C=1.2～1.3 (交通量 ±10%)			B/C= 1.8～ 2.5 (交通量 ±10%)		
事業費 : B/C=1.1～1.4 (事業費 ±10%)			B/C= 2.0～ 2.4 (事業費 ±10%)		
事業期間 : B/C=1.2～1.3 (事業期間 ±20%)			B/C= 2.1～ 2.2 (事業期間 ±20%)		
事業の効果等					
①円滑なモビリティの確保 ・南三陸町歌津から国管理空港である仙台空港へのアクセス性が向上（現況：112分→整備後：95分）					
②安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設へのアクセス性が向上（南三陸町歌津～石巻赤十字病院 現況：59分→整備後：42分）					
③災害への備え ・宮城県緊急輸送道路ネットワーク計画において、国道45号が「第一次緊急輸送道路」に指定 ・国道45号（第一次緊急輸送道路）の代替路となる					
④災害時にも避難路や緊急輸送道路として機能する信頼性の高い高速ネットワークの形成					
関係する地方公共団体等の意見					
○宮城県知事の意見 「対応方針（原案）」案のとおり継続で異議ありません。					
○以下の団体等から、三陸沿岸道路の整備促進について要望あり ・三陸縦貫自動車道・アクセス道路建設促進期成同盟会 ・大船渡、釜石、大槌、山田間三陸縦貫自動車道整備促進協議会 ・東北横断自動車道及び三陸縦貫自動車道整備促進釜石市民会議 ・岩手県三陸沿岸道路整備促進期成同盟会 ・気仙沼・本吉地方三陸縦貫自動車道整備促進連絡協議会 ・気仙沼市、気仙沼・南三陸地方三陸沿岸道路整備促進協議会 ・気仙沼・本吉地方リアス・ハイウェイ女性の集い委員会 ・三陸沿岸都市会議（八戸市、久慈市、宮古市、釜石市、大船渡市、陸前高田市、気仙沼市）					
事業評価監視委員会の意見 対応方針（原案）どおり「継続」が妥当である					
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 ・この事業の目的が失われるような道路交通状況の変化及び関連プロジェクト等の変更はない					

事業の進捗状況、残事業の内容等	
・平成20年度事業化、用地進捗率100%、事業進捗率82%（平成28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	
・事業の進捗に係る問題はない	
・平成28年度：志津川IC～南三陸海岸IC（仮）間 延長3.0km（2/2）開通済	
・平成29年度：全線2車線開通予定	
施設の構造や工法の変更等	
・蛇王川橋上部工形成を見直し、コスト縮減を図る	
対応方針	事業継続
対応方針決定の理由	
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（平成29年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
 担当課長名：川崎 茂信

事業名	一般国道115号 東北中央自動車道（相馬～福島） 相馬～相馬西	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局
起終点	自：福島県相馬市山上 至：福島県相馬市山上	延長	6.0 km		
事業概要	一般国道115号（東北中央自動車道 相馬～福島）は、東日本大震災からの復興に向けたリーディングプロジェクトとして福島県相馬市から伊達郡桑折町に至る延長約4.5kmの復興支援道路である。 相馬～相馬西は、東北中央自動車道の一部を形成し、相馬市山上から同市山上に至る延長6.0km、2車線の自動車専用道路である。				
H23年度事業化	—	H24年度用地着手	H24年度工事着手		
全体事業費	350億円	事業進捗率	65%	供用済延長	—km
計画交通量	10,500台/日（相馬～福島）				
費用対効果分析結果	B/C （事業全体） 1.1（1.04） （残事業） 2.5（2.7）	総費用 （残事業）/（事業全体） 714億円/1,809億円 事業費：614億円/1,677億円 維持管理費：100億円/131億円	総便益 （残事業）/（事業全体） 1,797億円/2,079億円 走行時間短縮便益：1,514億円/1,724億円 走行経費減少便益：168億円/217億円 交通事故減少便益：114億円/137億円	基準年 平成28年	
感度分析の結果	【事業全体】 交通量：B/C=1.1～1.3（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.1～1.2（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=1.1～1.2（事業期間±20%） 【残事業】 B/C= 2.2～2.9（交通量 ±10%） B/C= 2.3～2.8（事業費 ±10%） B/C= 2.4～2.6（事業期間±20%）				
事業の効果等	①物流効率化の支援 ・現道（国道115号：相馬～福島間）の背高コンテナ通行不可区間を解消する ②国土・地域ネットワークの構築 ・日常生活圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する（現況76分→整備後：41分） ③安全で安心できるくらしの確保 ・福島県立医科大学附属病院へのアクセスが向上する（現況80分→整備後59分）				
					他16項目に該当
関係する地方公共団体等の意見	○福島県知事の意見 国の対応方針（原案）については、異議ありません。 なお、本県の復興に資する事業であることから、早期の完成に務めてください。 ○以下の団体等から、「東北中央自動車道 相馬～福島」の整備促進について要望あり ・福島県（福島県知事） ・一般国道115号整備促進期成同盟会（福島市長） ・福島県道路整備促進協議会（相馬市長）				
事業評価監視委員会の意見	対応方針（原案）どおり「継続」が妥当である				
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	・この事業の目的が失われるような道路交通状況の変化及び関連プロジェクト等の変更はない				
事業の進捗状況、残事業の内容等	・平成23年度に事業化し、事業進捗率65% うち用地進捗率99%（平成28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	・事業の進捗に係る問題はない ・平成30年度開通予定				
施設の構造や工法の変更等	・スリップフォーム側溝の採用 ・コンパクト支承の採用				

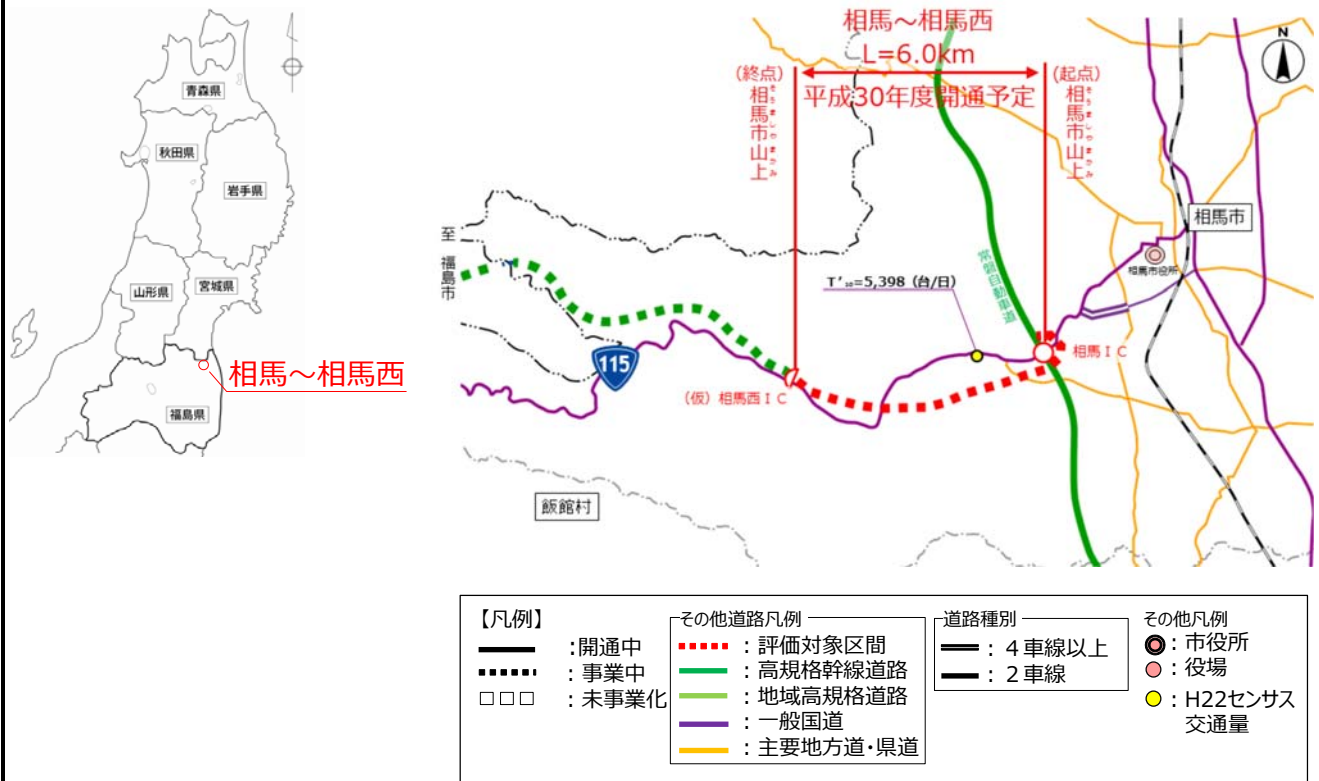
対応方針

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と考えられる

事業概要図



- ※ 費用便益分析結果における () は、事業化区間のうち IC間の費用対効果分析結果を示す。
- ※ 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（平成29年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：川崎 茂信

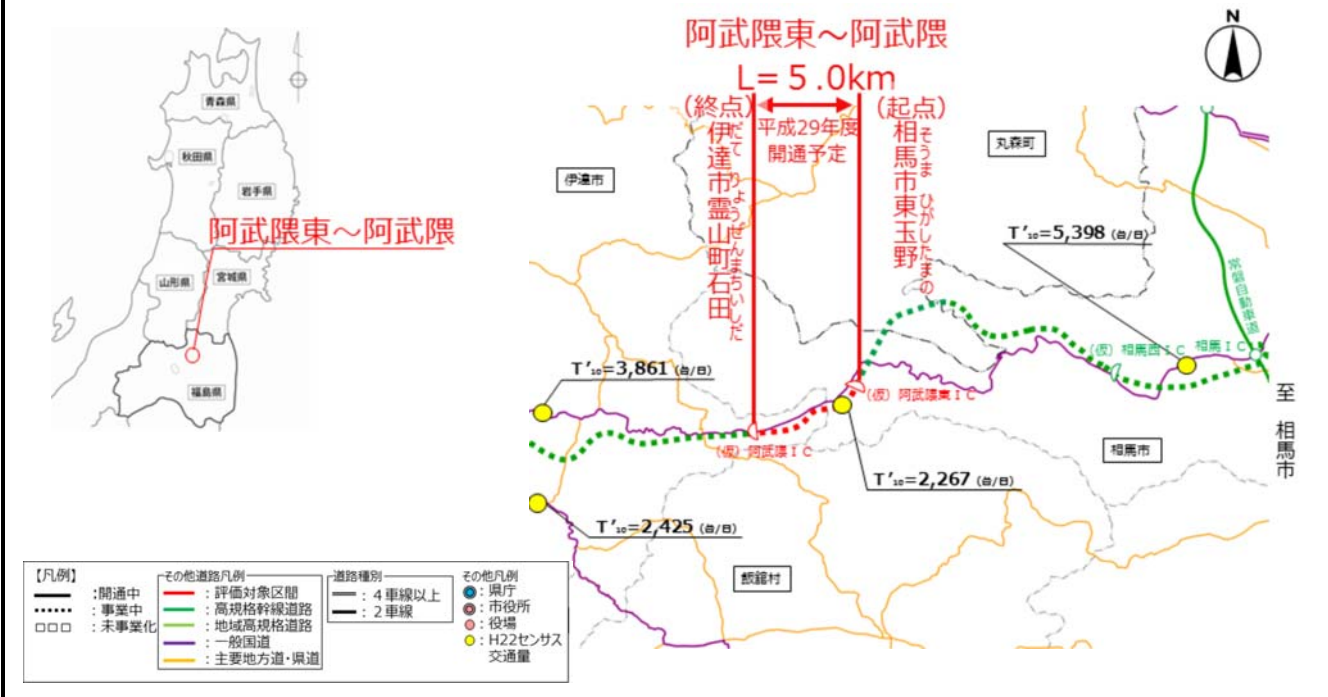
事業名 一般国道115号 東北中央自動車道（相馬～福島） あぶくまひがし あぶくま 阿武隈東～阿武隈	事業区分 一般国道	事業主体 国土交通省 東北地方整備局	
起終点 自：福島県相馬市東玉野 至：福島県伊達市霊山町石田	延長 5.0 km		
事業概要 一般国道115号（東北中央自動車道 相馬～福島）は、東日本大震災からの復興に向けたリーディングプロジェクトとして福島県相馬市から伊達郡桑折町に至る延長約4.5kmの復興支援道路である。 阿武隈東～阿武隈は、東北中央自動車道の一部を形成し、相馬市東玉野から伊達市霊山町石田に至る延長5.0km、2車線の自動車専用道路である。			
H23年度事業化		-	H23年度用地着手
全体事業費		約176億円	H25年度工事着手
計画交通量		10,500台/日（相馬～福島）	事業進捗率 68% 供用済延長 -km
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.1 (1.1) (残事業) 2.5 (3.3)	総費用 (残事業)/事業全体 714億円/1,809億円 事業費：614億円/1,677億円 維持管理費：100億円/131億円	総便益 (残事業)/事業全体 1,797億円/2,079億円 走行時間短縮便益：1,514億円/1,724億円 走行経費減少便益：160億円/217億円 交通事故減少便益：114億円/137億円
感度分析の結果 【事業全体】 交通量：B/C=1.1～1.3(交通量 ±10%) 事業費：B/C=1.1～1.2(事業費 ±10%) 事業期間：B/C=1.1～1.2(事業期間±20%) 【残事業】 B/C= 2.2～2.9(交通量 ±10%) B/C= 2.3～2.8(事業費 ±10%) B/C= 2.4～2.6(事業期間±20%)			
事業の効果等 ①物流効率化の支援 ・現道（国道115号：相馬～福島間）の背高コンテナ通行不可区間を解消する ②国土・地域ネットワークの構築 ・日常生活圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する（現況76分→整備後：41分） ③安全で安心できるくらしの確保 ・福島県立医科大学附属病院へのアクセスが向上する（現況80分→整備後59分） ④災害への備え ・現道の事前通行規制区間、特殊通行規制区間を解消する			
			他16項目に該当
関係する地方公共団体等の意見 ○福島県知事の意見 国の対応方針（原案）については、異議ありません。 なお、本県の復興に資する事業であることから、早期の完成に務めてください。 ○以下の団体等から、「東北中央自動車道 相馬～福島間の整備促進について」要望あり ・福島県（福島県知事） ・桑折町（桑折町長） ・一般国道115号整備促進期成同盟会（福島市長） ・福島県道路整備促進協議会（相馬市長）			
事業評価監視委員会の意見 対応方針（原案）どおり「継続」が妥当である			
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 ・この事業の目的が失われるような道路交通状況の変化及び関連プロジェクト等の変更はない			
事業の進捗状況、残事業の内容等 ・平成23年度に事業化し、事業進捗率68% うち用地進捗率100%（平成28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 ・事業の進捗に係る問題はない ・平成29年度：開通予定			
施設の構造や工法の変更等 ・スリップフォーム側溝の採用 ・コンパクト支承の採用			

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と考えられる

事業概要図



- ※ 費用便益分析結果における () は、事業化区間のうち IC間の費用対効果分析結果を示す。
- ※ 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（平成29年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：川崎 茂信

事業名	一般国道115号 東北中央自動車道（相馬～福島） りょうぜんどうろ 霊山道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局
起終点	自：福島県伊達市霊山町石田 だて りょうぜんまちいしだ 至：福島県伊達市霊山町下小国 だて りょうぜんまちしもおくに	延長	12.0km		
事業概要	<p>一般国道115号（東北中央自動車道 相馬～福島）は、東日本大震災からの復興に向けたリーディングプロジェクトとして福島県相馬市から伊達郡桑折町に至る延長約4.5kmの復興支援道路である。</p> <p>霊山道路は、東北中央自動車道の一部を形成し、伊達市霊山町石田から同市霊山町下小国に至る延長12.0km、2車線の自動車専用道路である。</p>				
H20年度事業化（直轄権限代行）	-	H22年度用地着手	H24年度工事着手		
全体事業費	約41.6億円	事業進捗率	76%	供用済延長	-km
計画交通量	10,500台/日（相馬～福島）				
費用対効果分析結果	B/C （事業全体） 1.1（1.3） （残事業） 2.5（6.3）	総費用 （残事業）/（事業全体） 714億円/1,809億円 事業費 ：614億円/1,677億円 維持管理費 ：100億円/131億円	総便益 （残事業）/（事業全体） 1,797億円/2,079億円 走行時間短縮便益 ：1,514億円/1,724億円 走行経費減少便益 ：168億円/217億円 交通事故減少便益 ：114億円/137億円	基準年 平成28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%） 事業費：B/C=1.1～1.2（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=1.1～1.2（事業期間 ±20%）</p> <p>【残事業】 B/C= 2.2～2.9（交通量 ±10%） B/C= 2.3～2.8（事業費 ±10%） B/C= 2.4～2.6（事業期間 ±20%）</p>				
事業の効果等	<p>①物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道（国道115号：相馬～福島間）の背高コンテナ通行不可区間を解消する <p>②国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・日常生活圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する（現況76分→整備後：41分） <p>③安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・福島県立医科大学附属病院へのアクセスが向上する（現況80分→整備後59分） <p>④災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道の事前通行規制区間、特殊通行規制区間を解消する <p style="text-align: right;">他18項目に該当</p>				
関係する地方公共団体等の意見	<p>○福島県知事の意見</p> <p>国の対応方針（原案）については、異議ありません。</p> <p>なお、本県の復興に資する事業であることから、早期の完成に努めてください。</p> <p>○以下の団体等から、「東北中央自動車道 相馬～福島」の整備促進について」要望あり</p> <ul style="list-style-type: none"> ・福島県（福島県知事） ・桑折町（桑折町長） ・一般国道115号整備促進期成同盟会（福島市長） ・福島県道路整備促進協議会（相馬市長） 				
事業評価監視委員会の意見	<p>対応方針（原案）どおり「継続」が妥当である</p>				
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	<ul style="list-style-type: none"> ・この事業の目的が失われるような道路交通状況の変化及び関連プロジェクト等の変更はない 				
事業の進捗状況、残事業の内容等	<ul style="list-style-type: none"> ・平成20年度に事業化し、事業進捗率76% うち用地進捗率100%（平成28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	<ul style="list-style-type: none"> ・事業の進捗に係る問題はない ・平成29年度：開通予定 				
施設の構造や工法の変更等	<ul style="list-style-type: none"> ・スリップフォーム側溝の採用 ・コンパクト支承の採用 				

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と考えられる

事業概要図



※ 費用便益分析結果における () は、事業化区間のうち I C間の費用対効果分析結果を示す。
※ 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。

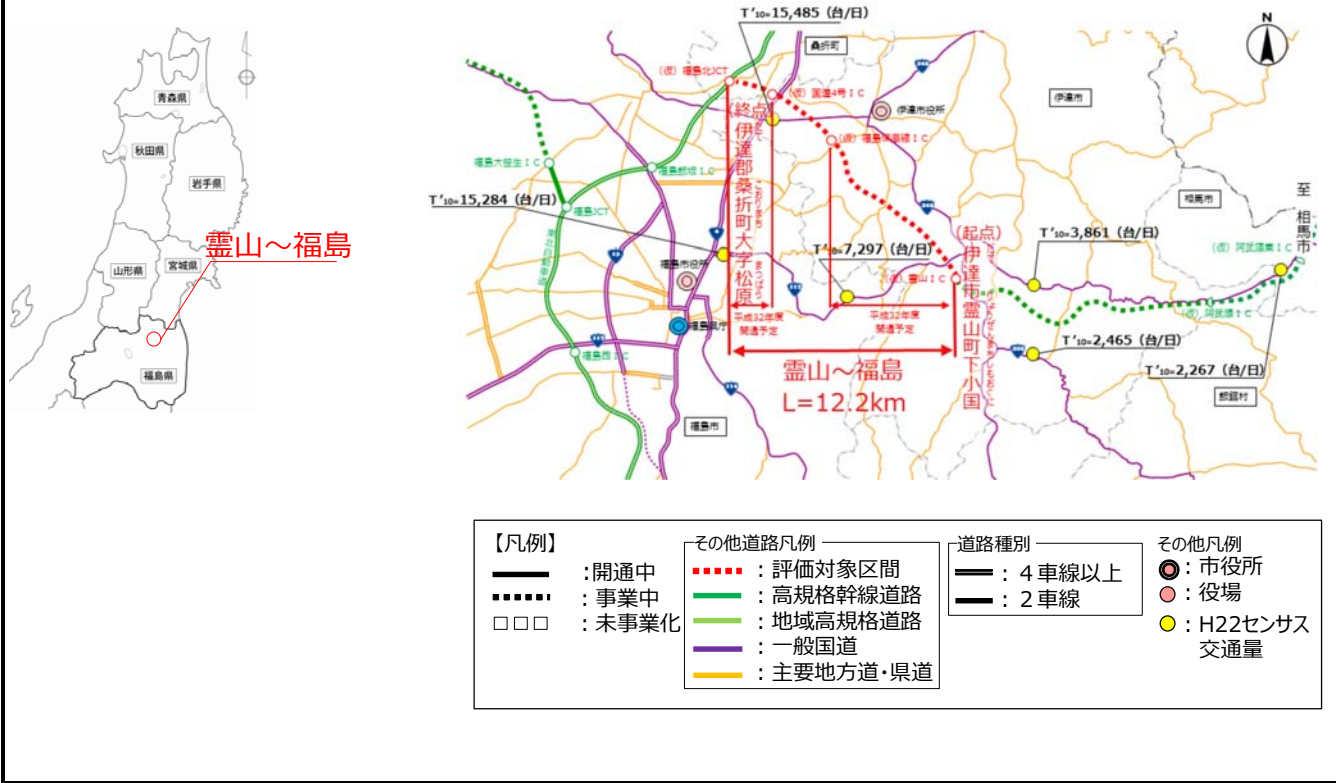
再評価結果（平成29年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
 担当課長名：川崎 茂信

事業名	一般国道115号 東北中央自動車道（相馬～福島） <small>りょうぜん ふくしま</small> 霊山～福島	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局
起終点	自：福島県伊達市霊山町下小国 <small>だて りょうぜんまちしもおくに</small> 至：福島県伊達郡桑折町大字松原 <small>だて こおりまち まつばら</small>	延長	12.2 km		
事業概要	一般国道115号（東北中央自動車道 相馬～福島）は、東日本大震災からの復興に向けたリーディングプロジェクトとして福島県相馬市から伊達郡桑折町に至る延長約4.5kmの復興支援道路である。 霊山～福島は、東北中央自動車道の一部を形成し、伊達市霊山町下小国から伊達郡桑折町大字松原に至る延長12.2km、2車線の自動車専用道路である。				
H25年度事業化	H24年度都市計画決定	H26年度用地着手	H26年度工事着手		
全体事業費	約668億円	事業進捗率	16%	供用済延長	-km
計画交通量	10,500台/日（相馬～福島）				
費用対効果分析結果	B/C：（事業全体） 1.1（1.2） （残事業） 2.5（1.8）	総費用：（残事業）/（事業全体） 714億円/1,809億円 〔 事業費：614億円/1,677億円 〕 〔 維持管理費：100億円/131億円 〕	総便益：（残事業）/（事業全体） 1,797億円/2,079億円 〔 走行時間短縮便益：1,514億円/1,724億円 〕 〔 走行経費減少便益：168億円/217億円 〕 〔 交通事故減少便益：114億円/137億円 〕	基準年：平成28年	
感度分析の結果	【事業全体】 交通量：B/C=1.1～1.3（交通量 ±10%） 【残事業】 B/C= 2.2～2.9（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.1～1.2（事業費 ±10%） B/C= 2.3～2.8（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=1.1～1.2（事業期間±20%） B/C= 2.4～2.6（事業期間±20%）				
事業の効果等	①物流効率化の支援 ・現道（国道115号：相馬 - 福島間）の背高コンテナ通行不可区間を解消する ②国土・地域ネットワークの構築 ・日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する（現況：76分→整備後：41分） ③安全で安心できるくらしの確保 ・福島県立医科大学附属病院へのアクセスが向上する（現況80分→整備後59分）他 他14項目に該当				
関係する地方公共団体等の意見	○福島県知事の意見 国の対応方針（原案）については、異議ありません。 なお、本県の復興に資する事業であることから東日本大震災からの復興を支援するため、早期完成に努めてください。 ○以下の団体等から、「東北中央自動車道 相馬～福島の整備促進について」要望あり ・福島県（福島県知事） ・桑折町（桑折町長） ・一般国道115号整備促進期成同盟会（福島市長） ・福島県道路整備促進協議会（相馬市長）				
事業評価監視委員会の意見	対応方針（原案）どおり「継続」が妥当である				
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	・この事業の目的が失われるような道路交通状況の変化及び関連プロジェクト等の変更はない				
事業の進捗状況、残事業の内容等	・平成25年度に事業化し、事業進捗率16% うち用地進捗率79%（平成28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	・事業の進捗に係る問題はない				
施設の構造や工法の変更等	・スリップフォーム側溝の採用 ・コンパクト支承の採用				

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と考えられる

事業概要図



※ 費用便益分析結果における () は、事業化区間のうちIC間の費用対効果分析結果を示す。
 ※ 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（平成29年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：川崎 茂信

事業名	一般国道468号 <small>しゅとけんちゆうおうれんらくじどうしやどう</small> 首都圏中央連絡自動車道 (五霞～つくば)	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 関東地方整備局 東日本高速道路(株)
起終点	自： <small>いばらきけんさしまぐんごかまちこうしゆ</small> 茨城県猿島郡五霞町幸直 至： <small>いばらきけんしつかじうち</small> 茨城県つくば市梶内	延長	39.6 km		
事業概要					
首都圏中央連絡自動車道（圏央道）は、都心から半径およそ40km～60kmの位置に計画されている延長約300kmの高規格幹線道路であり、3環状9放射道路ネットワークの一部を形成し、東京都中心部への交通の適切な分散導入を図り、首都圏全体の交通の円滑化、首都圏の機能の再編成等を図る上で重要な路線である。五霞～つくば区間は、その一部を形成する延長39.6kmの自動車専用道路である。					
H6年度事業化	H6年度都市計画決定	H12年度用地着手	H13年度工事着手		
全体事業費	約2,999億円	事業進捗率	約85%	供用済延長	11.2 km (暫定2車線)
計画交通量	20,600 ～ 30,100台/日				
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.2 (残事業) 2.7	総費用 (事業)/ (事業全体) 464/3,380億円 〔事業費：361/3,032億円〕 〔維持管理費：102/348億円〕	総便益 (事業)/ (事業全体) 1,258/3,989億円 〔走行時間短縮便益：1,202/3,539億円〕 〔走行費用減少便益：44/277億円〕 〔交通事故減少便益：12/174億円〕	基準年 平成28年	
感度分析の結果					
【事業全体】交通量：B/C= 1.1～1.3（交通量 ±10%）【残事業】交通量：B/C= 2.6～2.8（交通量 ±10%） 事業費：B/C= 1.2～1.2（事業費 ±10%）事業費：B/C= 2.5～2.9（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= 2.6～3.0（事業期間±20%）					
事業の効果等					
(1) 沿道環境の改善					
<ul style="list-style-type: none"> ・国道354号の死傷事故率は、77.5件/億台・km。 ・事故類型では、追突事故が約6割を占めている。 ・圏央道（五霞～つくば）の整備により、並行する区間の通過交通が転換し、交通事故の減少が見込まれる。 					
(2) 企業活動・地域づくり支援					
<ul style="list-style-type: none"> ・圏央道（五霞～つくば）の整備により、沿線の8市2町において高速ICまでの所要時間30分圏域が拡大し、広域交流圏域の拡大が図られる。 ・高速ICへのアクセス性向上により、茨城県をはじめ、地域内外の交流・連携や企業誘致の促進、観光客が増加しており、五霞・境古河IC周辺に大型物流倉庫の建設や坂東IC工業団地に2企業（梱包業、食品製造業）の進出が決定するなど、活力ある地域づくりの支援が期待される。 					
(3) 救急医療活動の迅速化					
<ul style="list-style-type: none"> ・圏央道（五霞～つくば）の整備により、第三次救急医療施設（救急救命センター）までの所要時間の短縮が期待される。 					
関係する地方公共団体等の意見					
<ul style="list-style-type: none"> ・茨城県知事の意見：本県にとって、圏央道は、広域交流を活発にし、企業誘致の促進や、県内立地企業の競争力強化、観光客の増加など、沿線地域の活性化を図る上で必要不可欠な基幹的インフラであり、既に沿線地域では全線開通を見据えて企業立地が進みつつある。また、今後予想される首都直下地震などの際には、緊急輸送道路として大きな役割を担う大変重要な道路である。 このため、本県としては、本事業を継続して重点的に進め、今年度内の暫定2車線による全線開通に引き続き、早期の4車線化工事の着手及び完成を強く要望する。また、今後の事業推進に当たっては、徹底したコスト縮減を図るとともに、4車線化に向けて有料道路事業の導入を早期に決定し、かつ、その割合をできる限り大きくするようお願いしたい。 					
事業評価監視委員会の意見					
事業の継続を承認する。					
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等					
<ul style="list-style-type: none"> ・既に多くの工業団地の整備により企業が集積したことに加え、IC周辺に大型物流倉庫の建設や企業の 					

進出が決定している。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・平成6年度に事業化、用地進捗率99%、事業進捗率85%（平成28年3月末時点）。
- ・平成22年4月につくば中央IC～つくばJCT（4.3km）、平成27年3月に五霞IC～境古河IC（6.9km）が暫定2車線で開通済み。
- ・平成28年度の境古河IC～つくば中央ICの暫定2車線開通に向け、事業促進を図る。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

平成28年度の全線開通（暫定2車線）に向け、事業促進を図る。

施設の構造や工法の変更等

新技術の積極的な活用等により、コスト縮減に取り組む。

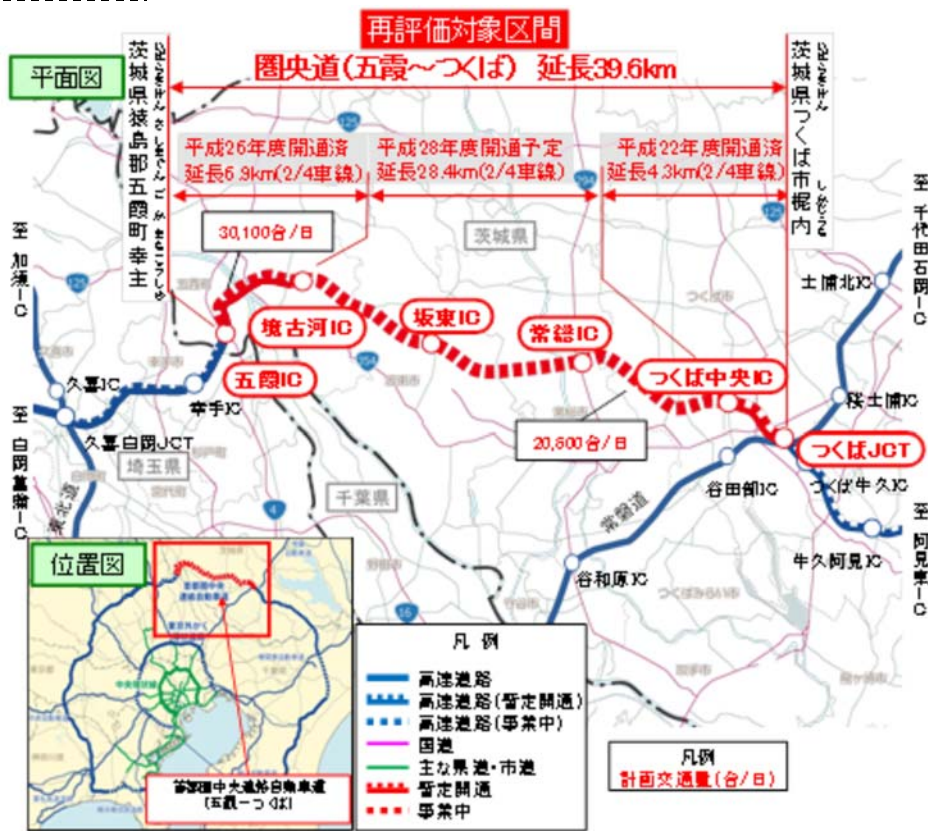
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の事業の効果及び進捗状況、関係する地方公共団体等の意見、事業評価監視委員会による審議を踏まえると、本事業は、ネットワークの形成、沿道環境の改善、企業活動・地域づくり支援の観点から事業の必要性・重要性が高く、全線4車線完成整備を図ることが適切である。

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（平成29年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：川崎 茂信

事業名 <small>ひがしかんとうじどうしゃどうみとせん</small> 東関東自動車道水戸線 <small>いたこ ほこた</small> （潮来～鉾田）	事業区分	高速自動車国道	事業主体	国土交通省 関東地方整備局		
起終点 自： <small>いばらきけんいたこしのぶかた</small> 茨城県潮来市延方 至： <small>いばらきけんほこたしいいな</small> 茨城県鉾田市飯名			延長	30.9km		
事業概要 東関東自動車道水戸線は、埼玉県三郷を起点として千葉県を経て茨城県水戸市に至る延長約143kmの高規格道路であり、現在までに、87kmを供用中である。 このうち潮来IC～鉾田IC間（30.9km）は、平成20年10月に都市計画決定され、第4回国土開発幹線自動車道建設会議（平成21年4月）を経て、整備計画が決定された。						
H21年度事業化	H20年度都市計画決定	H21年度用地着手	H27年度工事着手			
全体事業費		約710億円	事業進捗率	約16%	供用済延長	0km
計画交通量		14,400～15,100台/日				
費用対効果分析結果	B/C <small>(事業全体)</small> 1.6 <small>(残事業)</small> 1.7	総費用 ： <small>(残事業)/(事業全体)</small> 611/645億円 事業費：541/575億円 維持管理費：71/71億円	総便益 ： <small>(残事業)/(事業全体)</small> 1,037/1,037億円 走行時間短縮便益：727/727億円 走行費用減少便益：191/191億円 交通事故減少便益：120/120億円	基準年 平成25年		
感度分析の結果 【事業全体】交通量：B/C=1.4～1.8（交通量±10%）【残事業】交通量：B/C=1.5～1.9（交通量±10%） 事業費：B/C=1.5～1.8（事業費±10%） 事業費：B/C=1.6～1.9（事業費±10%） 事業期間：B/C=1.5～1.7（事業期間±2年） 事業期間：B/C=1.6～1.8（事業期間±2年）						
事業の効果等 (1) 観光への支援（広域的な集客効果） ・茨城県内の観光入込客数は、約5割が県外からの観光客であり、県外観光客の割合は増加傾向。 ・さらに、他の高速道路とネットワーク化が図られ、周辺の観光資源へのアクセスが向上し、周遊機会の増加が期待される。 ・茨城空港から県内観光地や首都圏へのアクセスが向上することにより、旅客数の増加が期待できる。 (2) 茨城県の特産品（メロン）出荷への寄与 ・茨城県の特産品であるメロンは、全国1位の出荷量となっており、県内では鉾田市で最も多く生産されている。 ・大田市場における茨城県の青果物取扱推移は増加傾向となっている。 ・東関東自動車道水戸線（潮来～鉾田）の整備によりJA鉾田～大田市場へのアクセスが向上し、特産品出荷額の増加が期待される。 (3) 港湾との連携 ・鹿島港（国際バルク戦略港湾）は、とうもろこし（我が国のとうもろこしの約7割は飼料に使用）の取扱量、背後にある飼料コンビナートの飼料生産量が全国1位となっており、畜産業産出額が多い北関東地域へのアクセス向上が必要となっている。 ・また、常陸那珂港（首都圏北側ゲートウェイ）は、平成30年代前半には対平成26年比で約2倍の需要を見込んでおり、京浜港からの物流分散に対応した交通軸の整備が必要となっている。 ・東関東自動車道水戸線（潮来～鉾田）の整備により、常陸那珂港、鹿島港へのアクセスが向上し、飼料配送時間の低減、物流の効率化が見込まれる。 (4) 事故・災害時の代替路確保（リダンダンシー） ・常磐道が通行止めとなった場合、北関東方面から首都圏、千葉方面への高速ネットワークによる代替路が不足。 ・東日本大震災時において、常磐自動車道および国道51号は「第1次緊急輸送路」に指定されているものの、常磐自動車道および国道51号の一部が通行不能となり、輸送路としての機能が低下。 ・当該路線の整備により、常磐道が通行止めとなった場合でも高速道路ネットワークの代替路を形成し緊急輸送道路の強化を図る。 (5) 国道51号の死傷事故状況 ・国道51号の死傷事故率は、49.4件/億台・km。 ・事故類型では、追突事故が約7割を占めている。 ・東関東自動車道水戸線（潮来～鉾田）の整備により、国道51号の通過交通が転換し、交通事故の減少が見込まれる。						

関係する地方公共団体等の意見

・茨城県知事の意見：

東関東自動車道水戸線（潮来～鉾田）は、沿線地域の発展はもとより、他圏域との交流促進や、鹿島港、茨城空港、成田空港など広域交通拠点へのアクセス向上に大きな効果を発揮するとともに、大規模災害時には、常磐自動車道の代替路線として緊急輸送道路の役割を担うなど、本県にとって、極めて重要な路線である。

沿線地域等からも早期開通を強く求められており、本県では、用地取得を短期間で集中的に実施できるよう、平成25年度から地元市とともに、国へ協力しているところである。

このことから、本県としては、本事業の継続はもちろんのこと、1日も早い全線開通に向けて事業のスピードアップを図るため、有料道路事業の導入を早急に決定し、事業認定の手続きに入るよう、強く要望する。また、今後の事業推進に当たっては、徹底したコスト縮減を図るよう、お願いしたい。

事業評価監視委員会の意見

事業の継続を承認する。

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22年3月に当該事業先線である東関東自動車道水戸線の茨城空港北IC～茨城町JCT間（延長8.8km）が暫定2車線で供用。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・平成21年度に事業化、用地進捗率約78%、事業進捗率約16%（平成28年3月末時点）。
- ・平成27年度から改良工事に着手。引き続き用地取得を推進。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

一部用地難航箇所があるが、今後も地権者等との話し合いを継続しながら、計画的に用地取得を進める。

施設の構造や工法の変更等

—

対応方針 事業継続

対応方針決定の理由

以上の事業の効果及び進捗状況、関係する地方公共団体等の意見、事業評価監視委員会による審議を踏まえると、本事業は、高速ネットワークの形成、重要港湾群や空港へのアクセス向上、災害時のリダンダンシーの確保の観点から、事業の必要性・重要性は高く、早期の効果発現を図ることが適切である。

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（平成29年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：川崎 茂信

事業名：一般国道6号日立バイパス（Ⅱ期）	事業区分：一般国道	事業主体：国土交通省 関東地方整備局	
起終点：自：茨城県日立市国分町 至：茨城県日立市旭町		延長：3.0km	
事業概要 一般国道6号は東京都中央区を起点として、水戸、日立等の主要都市を通過し仙台市に至る延長約370kmの主要幹線道路である。このうち日立市における国道6号は、地形的な制約もあり、通過交通のみならず生活道路としての機能を担っている。 日立バイパス（Ⅱ期）は、市外との交通と通過交通を担う役割を果たす道路として海岸部に計画された延長3.0kmのバイパス事業である。			
H24年度事業化	S59年度都市計画決定 H23年度都市計画変更	H27年度用地着手	— 年度工事着手
全体事業費	約239億円	事業進捗率	2% 供用済延長 0.0km
計画交通量	15,000～16,900台/日		
費用対効果分析結果	B/C：(事業全体) 1.4 (残事業) 1.4	総費用：(残事業)/事業全体 181/187億円 事業費：174/180億円 維持管理費：6.8/6.8億円	総便益：(残事業)/事業全体 256/256億円 走行時間短縮便益：214/214億円 走行費用減少便益：36/36億円 交通事故減少便益：6.1/6.1億円
感度分析の結果 【事業全体】交通量：B/C=1.2～1.5（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.2～1.5（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=1.3～1.4（事業期間±20%）			
事業の効果等 ①交通混雑の緩和 ・日立バイパス（Ⅱ期）に並行する国道6号（現道）の損失時間は、257.9千人時間/年・km。 ・日立バイパス（Ⅱ期）の整備により、新たな南北軸の道路ネットワークの形成による慢性的な交通混雑解消が地域から期待されている。 ②安全安心な通行の確保 ・日立バイパス（Ⅱ期）に並行する国道6号（現道）の死傷事故率は、115.3件/億台・km。 ・鮎川交差点では、渋滞を要因とする交通事故が多発しており、死傷事故率が255.8件/億台・km。 ・また、車両相互の追突事故が多発。 ・日立バイパス（Ⅱ期）の整備により、現道区間の交通が当該道路に転換され、交通事故の減少が見込まれる。 ③物資輸送の定時性・速達性の向上 ・部品生産企業から生産拠点となる製品生産企業への物資輸送が幹線道路の渋滞により遅延している ・日立バイパス（Ⅱ期）の整備は、国内有数の電機産業地である日立市内の企業間による製造体制の定時性・速達性の改善し、生産効率の向上や企業コストの低減に寄与する。			
関係する地方公共団体等の意見 ・茨城県知事の意見： 一般国道6号日立バイパスⅠ期事業区間の供用により、並行する道路において交通量が減少し、交通渋滞の緩和や並行する道路沿道環境の向上が図られている。Ⅱ期事業区間の供用により、新たな南北軸の道路ネットワークの形成による交通渋滞の緩和、物流機能の強化及び地域産業の振興に大きく寄与するものと期待されていることから、本事業の必要性は高く、継続は妥当である。 なお、早期完成に向けて事業を推進するとともに、徹底したコスト縮減に努められたい。			
事業評価監視委員会の意見 事業の継続を承認する。			

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成24年度に事業化、用地取得率1%、事業進捗率2%（平成28年度3月末時点）

現在、用地取得を推進中。工事の進捗率は0%。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

東日本大震災うけて、茨城県沿岸における海岸保全施設計画外力・同解説【潮位・波浪編】の策定と、日立バイパス（Ⅰ期）の波浪による橋脚損傷状況を踏まえ、日立バイパス（Ⅱ期）の道路施設構造等を決定するにあたり、潮位、波浪、許容越波流量等を含む設計条件について学識者等による専門的立場から具体的に検討するため検討委員会を平成26～27年に実施。

今年度、橋梁構造検討委員会を設立し、設計を行うための海上部の構造形式等を平成29年9月頃までに行い、その後、設計を実施予定。

以上より、委員会検討結果を踏まえた修正設計に時間を要することから、全体の事業期間を平成33年度から平成36年度に変更。

今後、構造検討委員会の結果を経て設計を実施し、事業費を精査していく予定。

施設の構造や工法の変更等

新技術の積極的な活用等により、コスト縮減に取り組む。

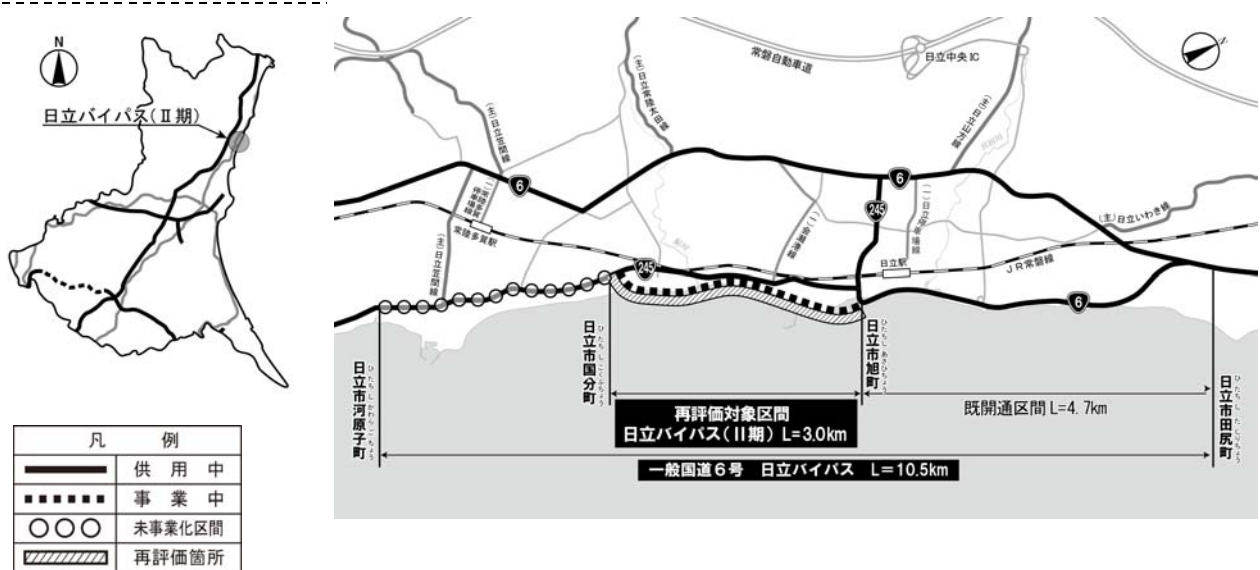
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の事業の効果及び進捗状況、事業評価監視委員会による審議を踏まえると、本事業は、交通渋滞の緩和および安全性の確保の観点から、事業の必要性、重要性は高く、早期の効果発現を図ることが適切である。

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（平成29年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：川崎 茂信

事業名	一般国道 <small>ちよだいしおか</small> 千代田石岡バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 関東地方整備局
起終点	自： <small>いばらきけん</small> 茨城県かすみがうら市市川 至： <small>いばらきけんいしおかしひがしおおほし</small> 茨城県石岡市東大橋	延長	5.8km		
事業概要					
国道6号は首都圏から太平洋沿岸部を縦貫し、茨城県南地域及び県北地域の都市間の連携を図る幹線道路である。千代田石岡バイパスは、国道6号の交通混雑の緩和や沿道環境の向上とともに、百里飛行場連絡道路の一部として、民間共用した茨城空港へのアクセス向上に大きく寄与するものである。					
H10年度事業化		H8年度都市計画決定		H15年度用地着手	
H16年度工事着手					
全体事業費	約272億円	事業進捗率	66%	供用済延長	0.0km
計画交通量	7,700～21,100台/日				
費用対効果 分析結果	B/C	総費用	総便益	基準年 平成25年	
	(事業全体) 1.5	(残事業)/ (事業全体) 98/286億円	(残事業)/ (事業全体) 429/429億円		
	(残事業) 4.4	事業費：78/266億円 維持管理費：20/20億円	走行時間短縮便益：367/367億円 走行経費減少便益：45/45億円 交通事故減少便益：17/17億円		
感度分析の結果					
【事業全体】交通量：B/C=1.4～1.6（交通量 ±10%）【残事業費】交通量：B/C=4.2～4.7（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.5～1.5（事業費 ±10%）事業費：B/C=4.1～4.8（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=1.4～1.7（事業期間 ±20%）事業期間：B/C=4.2～4.8（事業期間 ±20%）					
事業の効果等					
①交通混雑の緩和 ・当該区間の並行区間である国道6号の損失時間は、196.0千人時間/年・km。 ・千代田石岡バイパスの整備により、並行する国道6号現道の通過交通が当該道路に転換され、渋滞緩和が見込まれる。					
②安心安全な通行の確保 ・当該区間の並行区間である国道6号の死傷事故率は、106.8件/億台・km。 ・事故類型は追突による事故が多く、全体の7割を占める。 ・千代田石岡バイパスの整備により、並行する国道6号現道の交通が当該道路に転換され、交通事故の減少が見込まれる。					
③交通拠点はのアクセス向上 ・千代田石岡バイパスの整備により、常磐自動車道千代田石岡ICから茨城空港へのアクセスが向上し、茨城空港への所要時間短縮による更なる利用者数の増加や、隣接する茨城空港テクノパークの物流機能の強化・企業活動の活性化が期待される。					
関係する地方公共団体等の意見					
・茨城県知事の意見： 一般国道6号千代田石岡バイパスは、石岡市内の交通渋滞の緩和、安全性の確保とともに、常磐自動車道千代田石岡ICから茨城空港へのアクセス向上など、物流機能の強化や企業活動の活性化が期待されることから、事業を継続し、より一層のコスト縮減を図りながら早期完成に向けて事業を推進されたい。					
事業評価監視委員会の意見					
事業の継続を承認する。					
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等					
2010年3月に茨城空港が開港し、空港を核とした地域産業振興が期待されている。					
事業の進捗状況、残事業の内容等					
平成10年度に事業化、用地取得率91%、事業進捗率66%（平成28年3月末時点）					
平成10年度の事業化以降、平成15年度から用地着手、平成16年度工事着手。					

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

今後、引き続き用地の取得を推進するとともに、早期開通に向けて事業促進を図る。

施設の構造や工法の変更等

新技術の積極的な活用等により、コスト縮減に取り組む。

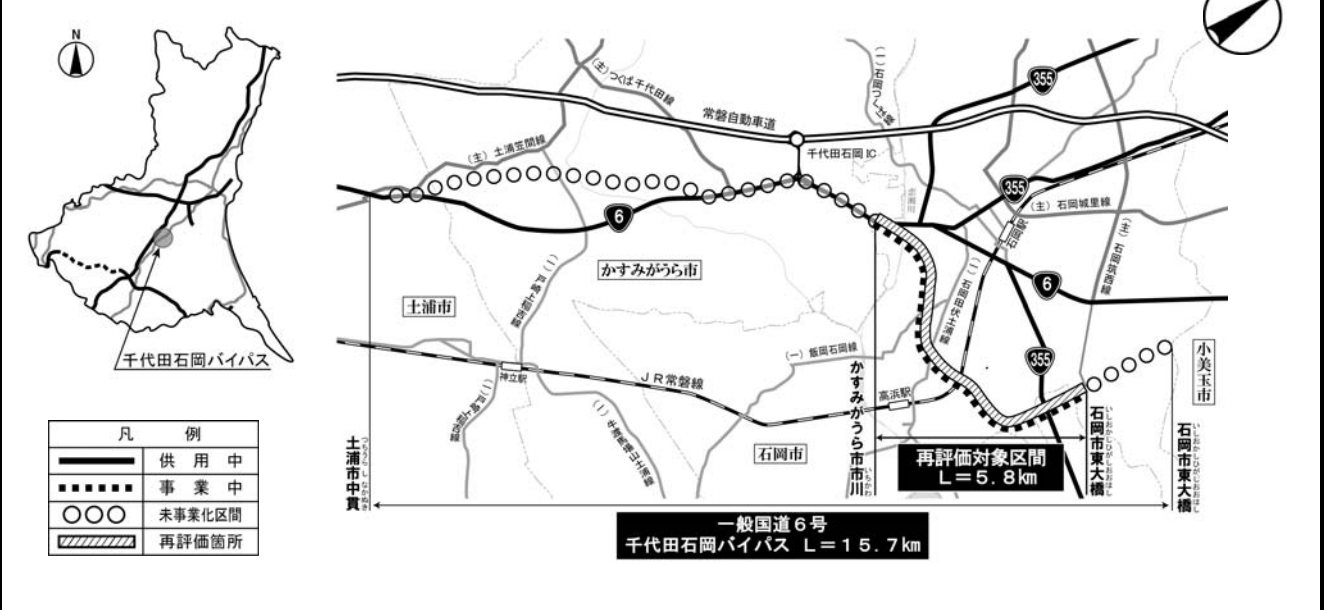
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の事業の効果及び進捗状況、事業評価監視委員会による審議を踏まえると、本業務は、交通混雑緩和、茨城空港へのアクセス機能の強化の観点から、事業の必要性、重要性は高く、早期の効果発現を図ることが適切である。

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（平成29年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：川崎 茂信

事業名：一般国道6号大和田拡幅 <small style="font-size: small;">おおわだ</small>	事業区分：一般国道	事業主体：国土交通省 関東地方整備局																										
起終点：自：茨城県日立市神田町 <small style="font-size: small;">いばらきけんひたちしかなだちょう</small> 至：茨城県日立市大みか町 <small style="font-size: small;">いばらきけんひたちしおおみかちょう</small>	延長：3.3km																											
事業概要 一般国道6号は首都圏から太平洋沿岸部を縦貫する主要幹線道路で、茨城県県南地域及び県北地域の都市連担軸である。当該区間（2車線）の交通量は、並行する常磐道より多く、過大な交通需要を担っている。 大和田拡幅整備は、日立市南部における交通渋滞の緩和するとともに、安全性の確保、周辺路線との連携および茨城港日立港区と常磐道日立南太田IC間のアクセス性の向上による地域産業の発展を目的に進めている延長3.3kmの拡幅事業である。																												
H18年度事業化		S59年度都市計画決定																										
H22年度用地着手		H23年度工事着手																										
全体事業費	約83億円	事業進捗率：34%																										
計画交通量	25,400～35,600台/日	供用済延長：0.0km																										
費用対効果分析結果	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <th style="text-align: center;">B/C</th> <th style="text-align: center;">(事業全体)</th> <th style="text-align: center;">(残事業)</th> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">1.9</td> <td></td> <td style="text-align: center;">3.2</td> </tr> </table>	B/C	(事業全体)	(残事業)	1.9		3.2	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <th style="text-align: center;">総費用</th> <th style="text-align: center;">(残事業)/ (事業全体)</th> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">48/81億円</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">事業費：42/75億円</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">維持管理費：6.1/6.1億円</td> <td></td> </tr> </table>	総費用	(残事業)/ (事業全体)	48/81億円		事業費：42/75億円		維持管理費：6.1/6.1億円		<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <th style="text-align: center;">総便益</th> <th style="text-align: center;">(残事業)/ (事業全体)</th> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">153/153億円</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">走行時間短縮便益：132/132億円</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">走行費用減少便益：14/14億円</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">交通事故減少便益：7.5/7.5億円</td> <td></td> </tr> </table>	総便益	(残事業)/ (事業全体)	153/153億円		走行時間短縮便益：132/132億円		走行費用減少便益：14/14億円		交通事故減少便益：7.5/7.5億円		基準年 平成28年
B/C	(事業全体)	(残事業)																										
1.9		3.2																										
総費用	(残事業)/ (事業全体)																											
48/81億円																												
事業費：42/75億円																												
維持管理費：6.1/6.1億円																												
総便益	(残事業)/ (事業全体)																											
153/153億円																												
走行時間短縮便益：132/132億円																												
走行費用減少便益：14/14億円																												
交通事故減少便益：7.5/7.5億円																												
感度分析の結果 【事業全体】交通量：B/C=1.6～1.9（交通量 ±10%）【残事業】交通量：B/C=2.8～3.2（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.8～2.0（事業費 ±10%）事業費：B/C=2.9～3.5（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=1.7～2.0（事業期間±20%）事業期間：B/C=2.9～3.3（事業期間±20%）																												
事業の効果等 ①交通混雑の緩和 ・当該区間の損失時間は、116.5千人時間/年・kmから121.5千人時間/年・kmと前回評価時から横ばいであり、茨城県平均の約3.7倍。 ・大和田拡幅整備により、交通の円滑化が図られ、交通混雑の緩和が見込まれる。 ②安全安心な通行の確保 ・当該区間の死傷事故率は、85.0件/億台・kmから88.7件/億台・kmと前回評価時から横ばいであり、茨城県平均の約2.0倍。 ・大和田町交差点では、渋滞を起因とする交通事故が多発しており、死傷事故率は253.1件/億台・km。 ・大和田拡幅整備により、交通の円滑化が図られ、交通事故の減少が見込まれる。 ③地域連携の強化および地域産業の発展 ・日立市と隣接市町村間の所要時間を短縮させるなど、地域連携の強化に寄与。 ・茨城港日立港区・周辺工場～常磐道日立南太田IC間のアクセス性を向上させるなど地域産業の発展に寄与。																												
関係する地方公共団体等の意見 ・茨城県知事の意見： 一般国道6号大和田拡幅は、日立市内の交通渋滞の緩和、常磐自動車道日立南太田ICから茨城港までの物流機能の強化及び地域産業の発展に寄与することなどから、本事業の必要性は高く、また、本路線は災害時には緊急輸送道路や避難路として大きな役割を担うため、防災機能強化の観点から電線共同溝整備を追加し、事業を継続することは妥当である。 今後の事業推進に当たっては、徹底したコスト縮減を図るよう、お願いしたい。																												
事業評価監視委員会の意見 事業の継続を承認する。																												
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 茨城港が重要港湾の中から重点港湾に選定（H22年8月3日）され、大和田拡幅周辺地域は港湾を核とした地域産業振興が期待されている。																												
事業の進捗状況、残事業の内容等 平成18年度に事業化、用地取得率40%、事業進捗率34%（平成28年度3月末時点） 平成25年4月に大みか町6丁目交差点部（L=0.1km）を部分開通。 用地取得及び茂宮川橋において、橋梁工事を実施中。																												

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

災害時における緊急輸送活動の阻害を改善すること及び、道路法第37条の改正を踏まえ、当該区間に電線共同溝整備を追加。

電線管理者との合意形成に時間を要したこと及び電共工事が新たに追加となることから、全体の事業期間を平成32年度から平成34年度に変更。

橋梁設計による追加ボーリング調査の実施に伴い、軟弱地盤対策も含めた総合的な交差構造の見直し等を検討中であり、今後、事業費の見直しの可能性がある。

施設の構造や工法の変更等

新技術の積極的な活用等により、コスト縮減に取り組む。

対応方針 事業継続

対応方針決定の理由

以上の事業の効果及び進捗状況、事業評価監視委員会による審議を踏まえると、本事業は、交通渋滞の緩和および安全性の確保、地域連携の強化および地域産業の発展の観点から、事業の必要性、重要性は高く、早期の効果発現を図ることが適切である。

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（平成29年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：川崎 茂信

事業名 一般国道 ^{しもだて} 50号下館バイパス	事業区分 一般国道	事業主体 国土交通省 関東地方整備局
起終点 自：茨城県筑西市下川島 至：茨城県筑西市横塚		延長 10.6km
事業概要 一般国道50号は、群馬県高崎市から茨城県水戸市に至る延長約150kmの首都圏北部の主要幹線道路である。下館バイパスは、中心市街地の混雑緩和と、それに伴う中心市街地へのアクセシビリティ強化や安全性向上を目的に進めている延長10.6kmの4車線のバイパス事業である。		
S61年度事業化	S58年度都市計画決定	S63年度用地着手
H2年度工事着手		
全体事業費	約387億円	事業進捗率 81%
計画交通量	12,600～31,800台/日	
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.4 (残事業) 6.0	総費用 (残事業)/ (事業全体) 85/532億円 事業費：56/497億円 維持管理費：29/34億円
	総便益 (残事業)/ (事業全体) 507/752億円 走行時間短縮便益：426/616億円 走行経費減少便益：60/108億円 交通事故減少便益：22/27億円	基準年 平成25年
感度分析の結果 【事業全体】交通量：B/C=1.4～1.5（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.4～1.4（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=1.2～1.6（事業期間 ±20%） 【残事業費】交通量：B/C=5.7～6.4（交通量 ±10%） 事業費：B/C=5.6～6.4（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=5.4～6.5（事業期間 ±20%）		
事業の効果等 ①交通混雑の緩和 ・旧国道50号の損失時間は81.3千人時間/年・kmで、一部暫定2車線開通時点と全線バイパス区間開通後では、全線バイパス開通効果により現道から交通が転換し、約1割低下。 ・下館バイパスの整備により、旧国道50号区間の通過交通がバイパスに転換し、渋滞緩和が見込まれる。 ②安全安心な通行の確保 ・旧国道50号の死傷事故率は107.8件/億台・kmで、一部暫定2車線開通時点と全線バイパス区間開通後では、全線バイパス開通効果により現道から交通が転換し、約3割低下。 ・下館バイパスの整備により、旧国道50号区間の通過交通がバイパスに転換し、交通事故の減少が見込まれる。 ③中心市街地の環境改善 ・旧国道50号を利用していただた貨物車が、バイパス区間開通によりバイパス経由に変更。 ・筑西市の中心市街地を横断する旧国道50号の大型車混入率は、バイパス区間の全線暫定開通により半減。 ・下館バイパスの整備により、現道を通る大型車等がバイパスに転換し、中心市街地の環境改善が期待される。		
関係する地方公共団体等の意見 ・茨城県知事の意見： 一般国道50号下館バイパスは、バイパス区間が暫定2車線で開通したことにより、筑西市の中心市街地における交通渋滞の緩和、通過交通の排除に伴う環境改善が図られてきたところであり、引き続き、現道拡幅、バイパス4車線化の事業を継続し、より一層のコスト縮減を図りながら早期完成に向けて事業を推進されたい。		
事業評価監視委員会の意見 事業の継続を承認する。		
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 北関東自動車道が全線開通（平成23年3月）され、さらには、下館地区中心部においてシビックコア事業（約2.4ha、合同庁舎・美術館・事務所等の整備）が推進され市街地の活性化が進められた。		

事業の進捗状況、残事業の内容等

昭和61年度に事業化、用地進捗率95%、事業進捗率81%（平成28年3月末時点）
 昭和61年度に事業化し、昭和63年度から用地着手、平成2年度に工事着手。
 平成26年度（平成26年10月）にバイパス区間が暫定2車線で開通。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

今後は、現道拡幅区間の用地取得を推進し、早期開通を目指し事業の促進を図る。

施設の構造や工法の変更等

新技術の積極的な活用等により、コスト縮減に取り組む。

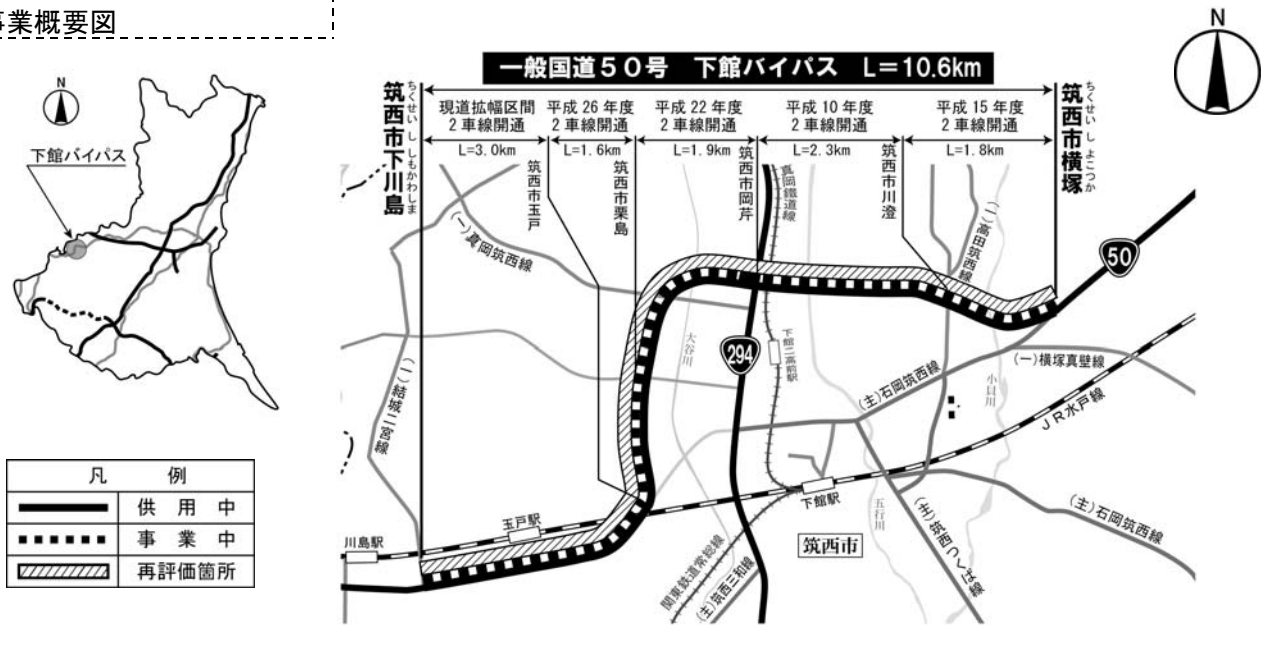
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の事業の効果及び進捗状況、関係する地方公共団体等の意見、事業評価監視委員会による審議を踏まえると、本事業は、中心市街地の混雑緩和、通過交通の排除に伴う中心市街地へのアクセシビリティ向上、安全性向上の観点から、事業の必要性、重要性は高く、早期の効果発現を図ることが適切である。

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の合計と一致しないことがある。

再評価結果（平成29年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：川崎 茂信

事業名	一般国道50号 <small>さくらがわらくせい</small> 桜川 筑西 I C 関連（延伸） <small>かんれん</small>	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 関東地方整備局
起終点	自： <small>いばらきけんさくらがわしおさかた</small> 茨城県桜川市長方 至： <small>いばらきけんさくらがわしなかいづみ</small> 茨城県桜川市中泉	延長	1.2km		
事業概要					
一般国道50号は、群馬県高崎市から茨城県水戸市に至る延長約150kmの首都圏北部の主要幹線道路である。桜川筑西 I C 関連（延伸）は、交通渋滞の緩和、安全性の向上及び高速道路への利便性向上を目的とした延長1.2kmの現道拡幅事業である。					
H21年度事業化		H17年度都市計画決定		H23年度用地着手	
H 一年度工事着手					
全体事業費	約20億円	事業進捗率	24%	供用済延長	0.0km
計画交通量	25,200台/日				
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 2.3 (残事業) 3.1	総費用 (残事業)/ (事業全体) 15/ 21億円 事業費：12/ 18億円 維持管理費：2.8/ 2.8億円	総便益 (残事業)/ (事業全体) 47/ 47億円 走行時間短縮便益：44/ 44億円 走行経費減少便益：2.1/ 2.1億円 交通事故減少便益：0.57/ 0.57億円	基準年 平成28年	
感度分析の結果					
【事業全体】交通量：B/C=2.0~2.6（交通量 ±10%）【残事業費】交通量：B/C=2.7~3.5（交通量 ±10%） 事業費：B/C=2.2~2.4（事業費 ±10%）事業費：B/C=2.9~3.4（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=2.2~2.4（事業期間 ±20%）事業期間：B/C=3.0~3.2（事業期間 ±20%）					
事業の効果等					
①交通混雑の緩和					
・当該区間の損失時間は44.0千人時間/年・km。					
・桜川筑西 I C 関連（延伸）の4車線化により、桜川筑西IC周辺の交通の円滑化が図られ、渋滞緩和が見込まれる。					
②安全安全な通行の確保					
・当該区間の死傷事故率は52.8件/億台・km。					
・事故類型は追突による事故が多く、全体の8割を占める。					
・桜川筑西 I C 関連（延伸）の4車線化により、主要渋滞箇所の解消が図られ、交通事故の減少が見込まれる。					
③高速道路への利便性向上					
・桜川筑西 I C 関連（延伸）沿道は、高速道路への利便性を活かした桜川市による開発計画が進行しており、工業団地や商業施設が立地。					
・筑西・桜川地域の医療を支えるさくらがわ地域医療センターの建設が決定。					
・桜川筑西 I C 関連（延伸）の整備により、企業の立地が促進するなど、新たな雇用創出の貢献や地域医療の支援が期待されている。					
関係する地方公共団体等の意見					
・茨城県知事の意見： 一般国道50号桜川筑西 I C 関連（延伸）は、現道拡幅により交通渋滞の緩和、安全性の確保及び北関東自動車道桜川筑西ICへのアクセス向上が図られるとともに、工業・商業施設の立地及び医療施設の建設などが進む沿道開発のさらなる活性化に大きく寄与するものと期待されることから、事業を継続し、より一層のコスト縮減を図りながら早期完成に向けて事業を推進されたい。					
事業評価監視委員会の意見					
事業の継続を承認する。					
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月に北関東自動車道が全線開通。 平成28年3月に大和駅北地区にさくらがわ地域医療センターの建設が決定。					

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成21年度に事業化、用地進捗率61%、事業進捗率24%（平成28年3月末時点）
 平成21年度の事業化以降、平成23年度から用地着手、平成30年度から工事着手予定。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

拡幅に必要な用地については、平成30年度の事業完了を目指すため、平成26年度から工事着手を予定していたが、一部の地権者の理解が得られず用地取得が難航、事業延長1.2kmの短区間に、用地取得難航箇所が点在しているため、工事着手が遅延。以上より、事業期間を平成30年度から平成33年度に変更。

施設の構造や工法の変更等

新技術の積極的な活用等により、コスト縮減に取り組む。

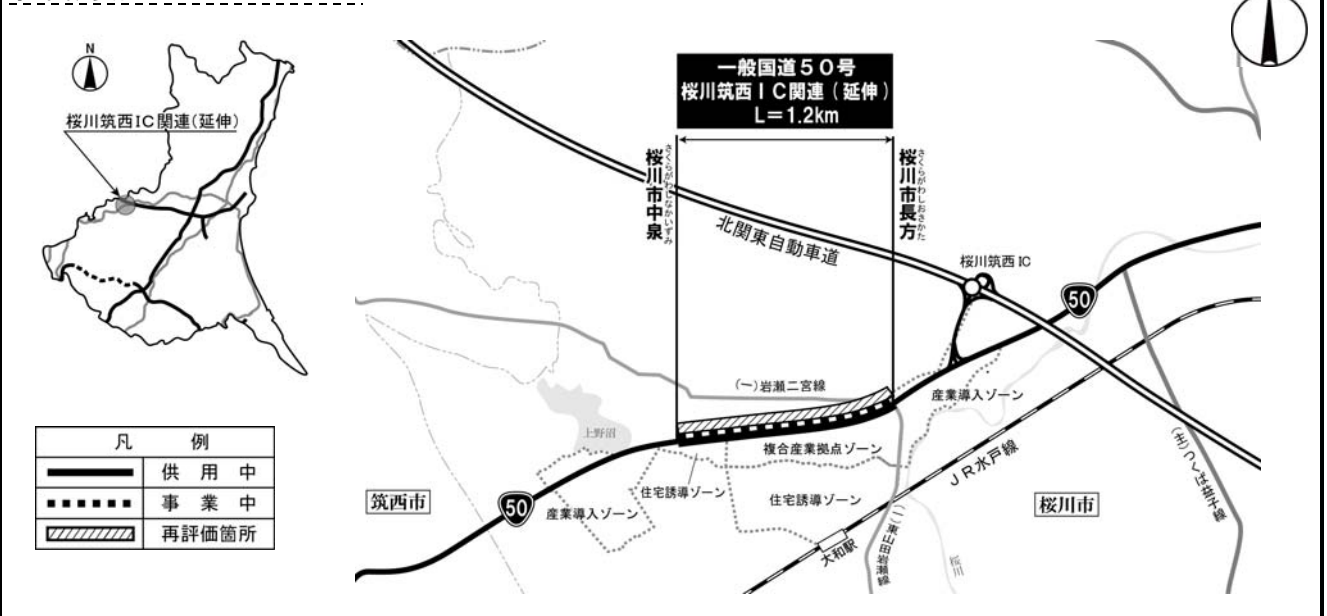
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の事業の効果及び進捗状況、関係する地方公共団体等の意見、事業評価監視委員会による審議を踏まえると、本事業は、交通渋滞緩和および安全性向上、高速道路への利便性向上の観点から、事業の必要性、重要性は高く、早期の効果発現を図ることが適切である。

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（平成29年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：川崎 茂信

事業名	一般国道 ^{いたこ} 51号潮来バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 関東地方整備局
起終点	白：茨城県潮来市小泉 至：茨城県潮来市延方西	延長	1.2km		
事業概要					
<p>国道51号は、千葉県千葉市～茨城県水戸市を結ぶ延長127kmの主要幹線道路で、成田国際空港や鹿島臨海工業地帯と茨城県水戸市等とを連絡する社会経済活動を支える重要な路線である。潮来バイパスは、潮来市のまちづくりと一体となり潮来市街地部の交通混雑の緩和を図る一般国道51号バイパス事業である。</p>					
H17年度事業化		H20年度都市計画決定		H21年度用地着手	
H23年度工事着手					
全体事業費	約26億円	事業進捗率	92%	供用済延長	0.0km
計画交通量	14,200台/日				
費用対効果 分析結果	B/C	総費用	総便益	基準年 平成25年	
	(事業全体) 1.6	(残事業)/事業全体 7.8/32億円 事業費：2.9/27億円 維持管理費：4.9/4.9億円	(残事業)/事業全体 52/52億円 走行時間短縮便益：38/38億円 走行経費減少便益：8.9/8.9億円 交通事故減少便益：5.3/5.3億円		
(残事業) 6.6					
感度分析の結果					
<p>【事業全体】交通量：B/C=1.6~1.6（交通量 ±10%）【残事業費】交通量：B/C=6.6~6.7（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.6~1.7（事業費 ±10%）事業費：B/C=6.4~6.9（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=1.5~1.8（事業期間 ±20%）事業期間：B/C=6.3~6.9（事業期間 ±20%）</p>					
事業の効果等					
①交通混雑の緩和					
<ul style="list-style-type: none"> ・当該区間の並行区間である国道51号の損失時間は61.8千人時間/年・km。 ・東西方向に結ぶ唯一の路線であり、周辺に鹿島臨海工業地帯が立地しているため、国道51号の大型車混入率は高い。 ・潮来バイパスの整備により、現道区間の交通が当該道路に転換され、渋滞緩和が見込まれる。 					
②安全安心な通行の確保					
<ul style="list-style-type: none"> ・当該区間の並行区間である国道51号の死傷事故率は48.6件/億台・km。 ・事故類型は追突による事故が多く、全体の約6割を占める。 ・国道51号は、狭小幅員の歩道や歩道未整備箇所が多い。 ・潮来バイパスの整備により、現道区間の交通が当該道路に転換され、交通事故の減少が見込まれる。 					
③地域連携および地域産業の発展					
<ul style="list-style-type: none"> ・重点港湾鹿島港を有し、日本有数の工業地帯である鹿島臨海工業地帯に位置する神栖市の製造品出荷額等は県内1位、鹿嶋市は4位となっている。 ・東西方向を連続的に結ぶ国道51号は、地域連携を支える重要な道路である。 ・潮来バイパスの整備は、鹿嶋市・神栖市への通勤時間短縮など、地域連携の強化に寄与する。 ・また、鹿島臨界工業地帯や鹿島港へのアクセスの向上など、物流機能を強化し、地域産業の発展にも寄与することが見込まれる。 					
関係する地方公共団体等の意見					
<p>茨城県知事の意見： 一般国道51号潮来バイパスは、潮来市内の交通渋滞の緩和、安全性の確保とともに、重点港湾である鹿島港や東関東自動車道水戸線潮来ICへのアクセス向上による物流機能の強化、地域産業の振興に大きく寄与するものと期待されることから、事業を継続し、より一層のコスト縮減を図りながら早期完成に向けて事業を推進されたい。</p>					
事業評価監視委員会の意見					
事業の継続を承認する。					

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

東関東自動車道水戸線（潮来～銚田）が整備計画決定（平成21年4月27日 第4回国幹会議）
水郷有料道路が無料開放（平成21年12月30日）し、交通流動に変化。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成17年度に事業化、用地取得率91%、事業進捗率92%（平成28年3月末時点）
平成17年度の事業化以降、平成21年度から用地着手、平成23年度から工事着手。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

今後は、引き続き用地取得、工事を推進するとともに事業促進を図る。

施設の構造や工法の変更等

新技術の積極的な活用により、コスト縮減に取り組む。

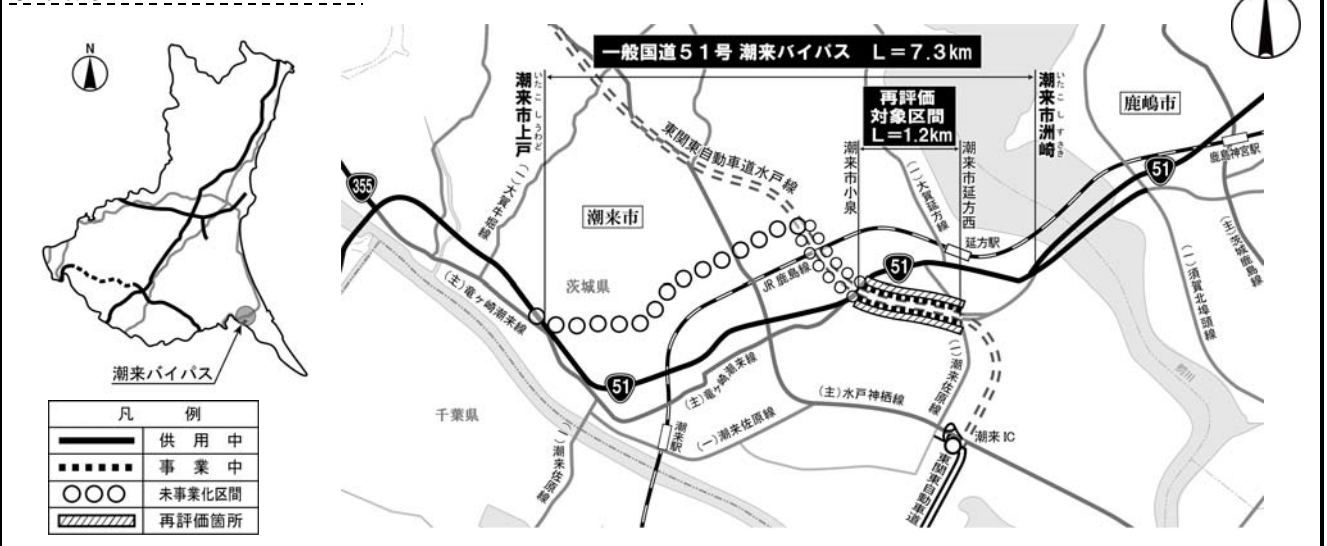
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の事業の効果及び進捗状況、事業評価監視委員会による審議を踏まえると、本事業は、交通渋滞緩和および安全性向上、地域連携および地域産業の発展の観点から、事業の必要性、重要性は高く、早期の効果発現を図ることが適切である。

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（平成29年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：川崎 茂信

事業名	一般国道4号 <small>こがおやま</small> 古河小山バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 関東地方整備局
起終点	自： <small>いばらきけん こがしやぎはし</small> 茨城県古河市柳橋 至： <small>いばらきけん ゆきしおだばやし</small> 茨城県結城市小田林	延長	15.9 km		
事業概要 一般国道4号は、日本橋を起点とし、宇都宮、郡山、福島、仙台、盛岡を経て青森市に至る主要幹線道路である。古河小山バイパスは、一般国道4号の小山市、古河市の混雑緩和と安全性向上、地域活性化等を目的とした延長15.9 kmの6車線のバイパス事業である。					
S48年度事業化	S45年度都市計画決定 (H-年度変更)	S56年度用地着手	S60年度工事着手		
全体事業費	約471億円	事業進捗率	99%	供用済延長	15.9 km(暫定)
計画交通量	44,300~63,400台/日				
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 3.0 (残事業) 16.5	総費用 (残事業)/(事業全体) 14/1,002億円 (事業費：5.2/897億円 維持管理費：8.9/105億円)	総便益 (残事業)/(事業全体) 233/2,981億円 (走行時間短縮便益：192/2,491億円 走行費用減少便益：38/255億円 交通事故減少便益：2.6/234億円)	基準年 平成25年	
感度分析の結果 【事業全体】交通量：B/C=2.2~3.4(交通量±10%) 【残事業】交通量：B/C=14.8~18.1(交通量±10%) 事業費：B/C=2.7~3.3(事業費±10%) 事業費：B/C=15.9~17.1(事業費±10%) 事業期間：B/C=2.9~3.1(事業期間±20%) 事業期間：B/C=16.2~16.7(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"> ・古河小山バイパスに並行する国道4号(現道)の損失時間は、72.5千人時間/年・km。 ・6車線一部開通前後で比較すると、約1割低下。 ・並行する国道4号(現道)の大堤~三杉町交差点が主要渋滞区間に特定。また、中田町、大山北、友沼、間々田、間々田四丁目、粟宮(南)、粟宮の7つの交差点が主要渋滞箇所特定。 ・古河小山バイパス全線6車線開通により、国道4号(現道)の交通がバイパスに転換し、渋滞緩和が見込まれる。 ②安全・安心な通行の確保 <ul style="list-style-type: none"> ・古河小山バイパスに並行する国道4号(現道)の死傷事故率は、66.4件/億台・km。 ・6車線一部開通前後で比較すると、約4割低下。 ・古河小山バイパスの全線6車線開通により、国道4号(現道)や並行路線からの交通転換が図られ、更に交通事故の減少が見込まれる。 ③地域活性化の支援 <ul style="list-style-type: none"> ・国道4号は、物の流通、人の交流、地域間の連携などの活性化を促進し、地域の産業流通活動を支えている。 ・国道4号(現道)に対し、国道4号の大型車混入率は高く、地域の産業流通活動や関東~東北の物流に寄与。 ・古河小山バイパス沿線は、国道50号や圏央道などにアクセスしやすいことから、沿線都市では複数の工業団地が整備され、今後も地域の産業振興に貢献。 					

関係する地方公共団体等の意見

・茨城県知事の意見：

一般国道4号古河小山バイパスは、首都圏中央連絡自動車道の県内区間の全線開通が平成28年度に予定されており、今後さらに物流機能の向上、企業立地の促進に大きく寄与するものと期待されることから、事業を継続し、平成28年度内の6車線完成に向けて事業を推進されたい。

・栃木県知事の意見：

一般国道4号は、本県の発展を支える重要な広域幹線道路であり、これまでも機能強化や渋滞対策を要望してきたところです。つきましては、古河小山バイパスの早期完成に向け事業を継続していただければ幸いです。なお、事業の進捗にあたっては、引き続きコスト縮減に努めていただきますようお願いいたします。

事業評価監視委員会の意見

事業の継続を承認する。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

国道4号栃木県内区間が全線6車線で開通するとともに、北関東自動車道が全線開通、圏央道整備に伴うIC周辺開発計画の進展、沿道に工業団地等が立地し、当該道路における交通需要が増大している。

事業の進捗状況、残事業の内容等

昭和48年度に事業化、用地進捗率100%、事業進捗率99%（平成28年度3月末時点）。

平成18年度から6車線化の整備を進め、平成24年度までに小田林～大和田区間の約12.1kmの6車線開通済み。

現在、大和田～柳橋（約3.8km）区間の改良・舗装工事を推進し、平成28年度に全線6車線開通予定。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

残りの事業中間区間について着実に整備を進め、平成28年度（今年度）の全線6車線開通を図る。

施設の構造や工法の変更等

—

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の事業の効果及び進捗状況、関係する地方公共団体等の意見、事業評価監視委員会による審議を踏まえると、本事業は、交通受胎の緩和、交通安全の確保、地域開発の活性化等の観点から、事業の必要性、重要性は高く、早期の効果発現を図ることが適切である。

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（平成29年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：川崎 茂信

事業名	一般国道4号 <small>にしなすの</small> 西那須野道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 関東地方整備局
起終点	自： <small>とちぎけん なすしおぼらしさんくちよう</small> 栃木県那須塩原市三区町 至： <small>とちぎけん なすしおぼらしにしとみやま</small> 栃木県那須塩原市西富山	延長	4.6 km		
事業概要					
一般国道4号は、日本橋を起点とし、宇都宮、郡山、福島、仙台、盛岡を経て青森市に至る主要幹線道路である。西那須野道路は、一般国道4号の那須塩原市街地の混雑緩和と安全性の向上、地域活性化等を目的とした延長4.6kmの4車線のバイパス及び現道拡幅事業である。					
H18年度事業化	S42年度都市計画決定 (H一年度変更)	H21年度用地着手	H一年度工事着手		
全体事業費	約165億円	事業進捗率	67%	供用済延長	0.0km
計画交通量	14,700~30,000台/日				
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.1 (残事業) 3.2	総費用 (残事業)/(事業全体) 60/172億円 (事業費：50/162億円 維持管理費：11/11億円)	総便益 (残事業)/(事業全体) 192/192億円 (走行時間短縮便益：167/167億円 走行費用減少便益：14/14億円 交通事故減少便益：12/12億円)	基準年 平成28年	
感度分析の結果					
【事業全体】交通量：B/C=1.0~1.2 (交通量 ±10%) 【残事業】交通量：B/C=3.0~3.5 (交通量 ±10%) 事業費：B/C=1.1~1.1 (事業費 ±10%) 事業費：B/C=2.9~3.5 (事業費 ±10%) 事業期間：B/C=0.97~1.3 (事業期間±20%) 事業期間：B/C=2.8~3.4 (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"> ・西那須野道路に並行する国道4号（現道）の損失時間は、86.1千人時間/年・km。 ・烏ヶ森公園入口～三島（北）交差点間が主要渋滞区間に特定。二区、（仮称）西富山バス停、（仮称）西山南交差点も主要渋滞箇所に特定。 ・西那須野道路の整備により、現道区間の交通が当該道路に転換され、渋滞緩和が見込まれる。 					
②安全・安心な通行の確保					
<ul style="list-style-type: none"> ・西那須野道路に並行する国道4号（現道）の死傷事故率は、80.2件/億台・km。 ・西三島交差点の死傷事故率は、318.0件/億台・kmとなっている。 ・事故類型は追突による事故が多く、全体の約8割を占める。 ・西那須野道路の整備により、現道区間の交通が当該道路に転換され、交通事故の減少が見込まれる。 					
③地域活性化の支援					
<ul style="list-style-type: none"> ・西那須野道路の周辺地域は、東北自動車道の西那須野塩原ICへのアクセス性が良く、沿道には多くの工業団地が集積し、国道4号の大型車混入率（32.0%）が高い。 ・大型車の多い国道4号では西那須野道路の整備により、東北自動車道へのアクセスが向上し、地域開発の活性化や物流効率性の向上を支援する。 					
関係する地方公共団体等の意見					
<ul style="list-style-type: none"> ・栃木県知事の意見： 一般国道4号は、本県の発展を支える重要な広域幹線道路であり、これまでも機能強化や渋滞対策を要望してきたところです。つきましては、西那須野道路の早期完成に向け事業を継続していただけるようお願いいたします。なお、事業の進捗にあたっては、引き続きコスト縮減に努めていただきますようお願いいたします。 					
事業評価監視委員会の意見					
事業の継続を承認する。					
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等					
東北自動車道黒磯板室ICの近辺にアウトレットモールが立地し、休日の周辺地域の交通量が増加が見込まれる。					

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成18年度に事業化、用地進捗率84%、事業進捗率67%（平成28年3月末時点）
今後、引き続き用地の取得を推進するとともに、早期開通に向け事業促進を図る。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

栃木県の第5期無電柱化推進計画を受け、平成19年度に無電柱化を電線管理者と追加合意。
平成27年度、電線管理者と協議した結果、電線共同溝による無電柱化が確定したため事業費を増加。
引き続き用地の取得を推進するとともに、早期開通に向け事業促進を図る。

施設の構造や工法の変更等

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の事業の効果及び進捗状況、関係する地方公共団体等の意見、事業評価監視委員会による審議を踏まえると、交通渋滞の緩和、交通安全の確保、地域開発の活性化等の観点から、事業の必要性、重要性は高く、早期の効果発現を図ることが適切である。



事業概要図



凡	例
—	供用中
.....	事業中
////	再評価箇所



- ※ 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（平成29年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：川崎 茂信

事業名	一般国道17号 <small>ぐんまおほしかくふく</small> 群馬大橋拡幅	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 関東地方整備局
起終点	自：群馬県前橋市元総社町 <small>まえばししもとそうじゃまち</small> 至：群馬県前橋市本町一丁目 <small>まえばししほんまちいつちようめ</small>			延長	2.4km
事業概要 一般国道17号は、東京都中央区から新潟県新潟市に至る延長約390kmの主要幹線道路であるとともに、通過市町村における日常生活や経済活動を支える重要な路線である。群馬大橋拡幅は、群馬県の政治・経済・文化の中心都市である前橋市にあって、中心街における慢性的な交通混雑の解消と道路交通の安全確保を目的とした延長2.4kmの拡幅事業（6車線）である。					
H元年度事業化	H3年度都市計画決定 (H-年度変更)	H2年度用地着手	H5年度工事着手		
全体事業費	約300億円	事業進捗率	59%	供用済延長	1.2km
計画交通量	36,800～51,400台/日				
費用対効果分析結果	B/C： (事業全体) 1.8 (残事業) 2.3	総費用： <small>(残事業)/(事業全体)</small> 94/355億円 事業費：89/349億円 維持管理費：4.8/6.2億円	総便益： <small>(残事業)/(事業全体)</small> 217/624億円 走行時間短縮便益：190/537億円 走行費用減少便益：19/63億円 交通事故減少便益：7.8/24億円	基準年： 平成25年度	
感度分析の結果 【事業全体】交通量：B/C=1.7～1.8（交通量 ±10%）【残事業】交通量：B/C= 2.3～ 2.4（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.7～1.8（事業費 ±10%） 事業費：B/C= 1.6～ 2.6（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=1.6～1.8（事業期間± 2年） 事業期間：B/C= 2.1～ 2.3（事業期間± 2年）					
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（国道17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。 ・現道のバス路線の利便性向上が見込まれる。 ・特急停車駅へのアクセス向上が見込まれる。 ②都市の再生 ・中心市街地内で行う事業である（群馬県庁・前橋市役所・前橋駅に隣接、沿線は商業・業務地域、買い物客の中心市街地へのアクセス（マイカー、公共交通）が向上。「前橋市中心市街地活性化基本計画（H23.3）」に位置付けあり。）。 ③個性ある地域の形成 ・「前橋市中心市街地活性化基本計画（H23.3）」で交通体系の整備として位置付けがあり、拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する。 ④歩行者・自転車のための生活空間の形成 ・前橋市交通バリアフリー構想の重点整備地区の特定経路に該当し、バリアフリー化される。 ⑤安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設（前橋赤十字病院）へのアクセス向上が見込まれる。 ⑥災害への備え ・群馬県地域防災計画における第一次緊急輸送道路として位置づけられている。 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 ・NO2や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 ・「第六次前橋市総合計画(H25.3)」や「はばたけ群馬・県土整備プラン2013-2022群馬県(H25.4)」の中で位置づけられている。					
関係する地方公共団体等の意見 ・群馬県知事の意見： 本事業は、市内中心部の渋滞緩和や通行の安全性向上に必要なことから事業を継続し、特に渋滞が著しい表町一丁目交差点以北の区間については早期に工事の着手を図られたい。 また、コスト削減を徹底し、効率的、効果的に事業を推進されたい。					
事業評価監視委員会の意見 事業の継続を承認する。					

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等
 周辺の土地整備による市街化が進み交通需要が増加。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・平成元年度の事業化後、平成5年より工事着手、平成11年2月には石倉町三丁目交差点～県庁南交差点間、平成23年9月には県庁南交差点～紅雲町歩道橋間を暫定5車線供用し、混雑の著しい箇所から優先度を付け順次事業を展開し、早期の効果発現を図っている。
- ・群馬大橋拡幅の用地取得率は65%(平成28年3月末、面積ベース)。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

今後も整備の優先度を付け、用地取得・工事を推進し、早期の効果発現を図る。

施設の構造や工法の変更等

—

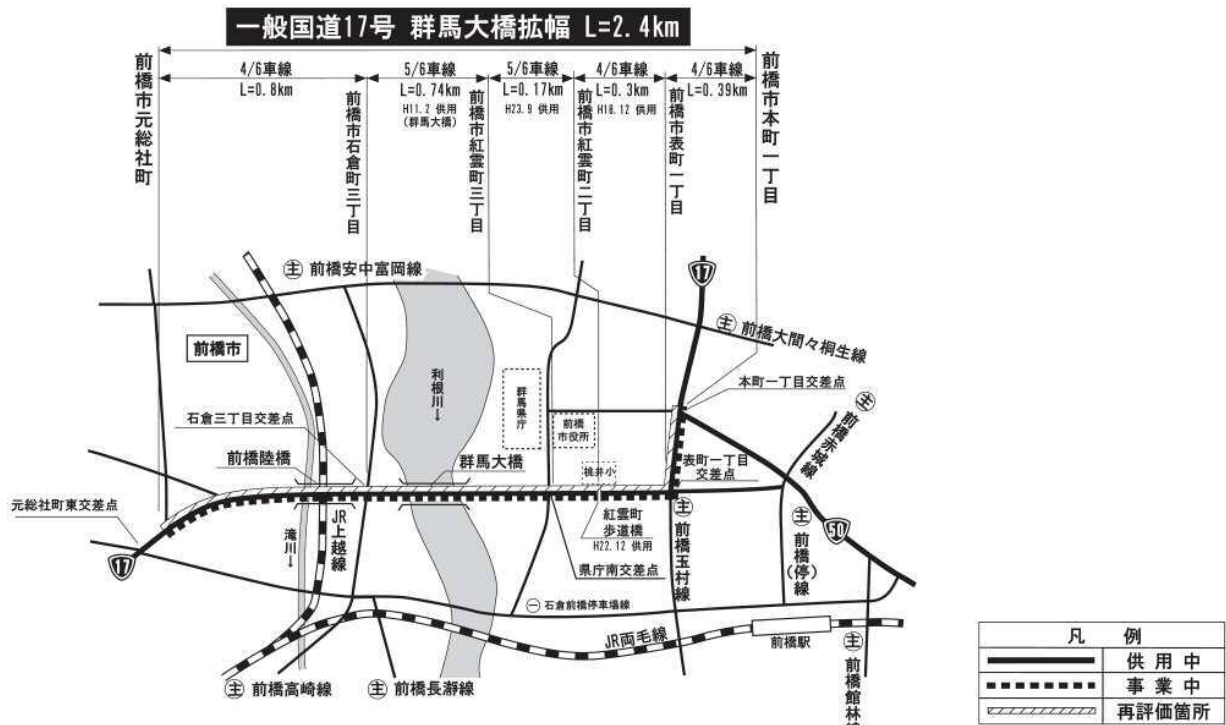
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の事業の効果及び進捗状況、関係する地方公共団体等の意見、事業評価監視委員会による審議を踏まえると、事業の必要性、重要性は高いと考えられる。

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（平成29年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：川崎 茂信

事業名 一般国道50号前橋笠懸道路 <small style="font-size: 0.8em; margin-left: 20px;">まえばしかさかけどうろ</small>	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 関東地方整備局	
起終点 自：群馬県前橋市今井町 <small style="font-size: 0.8em; margin-left: 20px;">ぐんまけんまえばししいまいまち</small> 至：群馬県みどり市笠懸町鹿 <small style="font-size: 0.8em; margin-left: 20px;">ぐんまけんしかさかちやうしか</small>				延長 12.5km	
事業概要 一般国道50号は、群馬県前橋市から茨城県水戸市に至る延長約160kmの主要幹線道路であるとともに、通過市町村における日常生活や経済活動を支える重要な路線である。前橋笠懸道路は、群馬県内の国道50で唯一の2車線区間である前橋市今井町～みどり市笠懸町鹿間における慢性的な交通渋滞を解消し、地域住民の生活環境における安全性向上を目的とした延長約12.5kmのバイパス及び拡幅事業である。					
H13年度事業化	H18年度都市計画決定 (H-年度変更)	H21年度用地着手	H24年度工事着手		
全体事業費	約427億円	事業進捗率	14%	供用済延長 0km	
計画交通量	27,900～44,300台/日				
費用対効果分析結果	B/C： <small>(事業全体) 1.7</small> <small>(残事業) 2.0</small>	総費用： <small>(残事業)/(事業全体)</small> 290/342億円 事業費：261/314億円 維持管理費：29/29億円	総便益： <small>(残事業)/(事業全体)</small> 575/575億円 走行時間短縮便益：495/495億円 走行費用減少便益：43/43億円 交通事故減少便益：37/37億円	基準年： 平成25年度	
感度分析の結果 【事業全体】交通量：B/C=1.6～1.7（交通量 ±10%）【残事業】交通量：B/C=1.9～2.1（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.6～1.8（事業費 ±10%） 事業費：B/C=1.8～2.2（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=1.4～1.9（事業期間±4年） 事業期間：B/C=1.7～2.2（事業期間±4年）					
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（国道50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。 ・現道のバス路線の利便性向上が見込まれる。 ②都市の再生 ・幹線都市計画道路網密度が1.5km/km ² 以下である市街地内での事業である。 ③国土・地域ネットワークの構築 ・日常活動圏の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 ・主要な観光地（貴船神社・岩宿遺跡など）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 ・三次医療施設（前橋赤十字病院）へのアクセス向上が見込まれる。 ⑥安全な生活環境の確保 ・交通量の減少等により、今井町交差点の安全性の向上が期待される。 ⑦災害への備え ・群馬県地域防災計画における第一次緊急輸送道路として位置づけられている。 ・緊急輸送道路（国道50号）が通行止め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。 ⑧地球環境の保全 ・CO ₂ 排出量の削減が見込まれる。 ⑨生活環境の改善 ・NO ₂ やSPM排出量の削減が見込まれる。 ・騒音レベルが夜間要請限度を超過している区間について、新たに要請限度を下回ることが期待される。 ⑩他のプロジェクトとの関係 ・「第六次前橋市総合計画(H25.3)」や「はばたけ群馬・県土整備プラン2013-2022群馬県(H25.4)」の中で位置づけられている。					
関係する地方公共団体等の意見 ・群馬県知事の意見： 本事業は、現道の渋滞緩和や沿道の住環境改善に必要なことから事業を継続し、特に平成28年度全線開通との目標が公表された上武道路との交差点を含む前橋市今井町から二之宮町間の現道拡幅区間の早期完成を図るとともに、伊勢崎市赤堀今井町から伊勢崎市香林町までのバイパス区間の事業進捗を図ら					

再評価結果（平成29年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：川崎 茂信

事業名	一般国道17号与野大宮道路 <small>よのおみやどうろ</small>	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 関東地方整備局
起終点	自：埼玉県さいたま市中央区下落合 <small>ちゅうおうく しもおちあい</small> 至：埼玉県さいたま市中央区上落合 <small>ちゅうおうく かみおちあい</small>	延長	1.5km		
事業概要 一般国道17号は、東京都中央区を起点として、さいたま市、前橋市等の主要都市を通過し、新潟市に至る延長約370kmの主要幹線道路である。 与野大宮道路は、一般国道17号の交通渋滞の緩和、交通安全・地域の快適性の向上、「さいたま新都心」地区の骨格形成を目的とした延長2.7kmの現道拡幅事業であり、うち1.5kmを事業中である。					
H6年度事業化		H元年度都市計画決定		H7年度用地着手	
H10年度工事着手					
全体事業費	約180億円	事業進捗率	83%	供用済延長	0.7km
計画交通量	32,500~39,400台/日				
費用対効果分析結果	B/C (事業全体)	総費用 (事業全体) 26/257億円		総便益 (事業全体) 148/416億円	
	(残事業)	事業費：25/254億円 維持管理費：1.5/2.7億円		走行時間短縮便益：142/398億円 走行経費減少便益：4.1/16億円 交通事故減少便益：2.0/2.3億円	
感度分析の結果 ：事業全体・残事業について感度分析を実施 【事業全体】交通量：B/C=1.6~1.7（交通量±10%）【残事業】交通量：B/C=5.3~6.0（交通量±10%） 事業費：B/C=1.6~1.6（事業費±10%）事業費：B/C=5.1~6.3（事業費±10%） 事業期間：B/C=1.6~1.7（事業期間±20%）事業期間：B/C=5.5~5.9（事業期間±20%）					
事業の効果等 (1) 交通混雑の緩和、円滑化 ・国道17号当該事業区間の損失時間は、約178千人時間/年・km。 ・上落合一丁目交差点～八幡通り交差点については交差点間隔が短く、隣接区間に比べ損失時間が高い状況であり、与野大宮道路の整備により、国道17号の交通混雑の緩和が見込まれる。 (2) 交通安全・地域の快適性の向上 ・国道17号当該事業区間の死傷事故率は約198.3件/億台km。 ・事故類型では、追突事故が約4割を占めている。 ・与野大宮道路の整備により、現道の交通の円滑化が図られ、交通事故の減少が見込まれる。 (3) さいたま新都心の骨格形成 ・与野大宮道路は、南大通東線、東西中央幹線、赤山東線、産業道路とあわせて、さいたま新都心地区の発展を支援する骨格道路としての機能を有する。					
関係する地方公共団体等の意見 ・さいたま市長からの意見 一般国道17号与野大宮道路は、さいたま新都心に隣接した中心市街地に位置し、JR埼京線北与野駅付近で鉄道と交差しており、沿道にはマンション、事業所、学校などの公共施設が多数立地しています。 一方で、2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会開催において、さいたまスーパーアリーナがバスケットボールの会場に決定しており、また、現在、さいたま新都心への赤十字病院及び小児医療センターの移転等機能集積を進めていることから、さいたま新都心駅周辺地区西側の骨格形成を図り、交通利便性をより一層向上させることが必要となっています。 以上から、与野大宮道路については、大宮駅からさいたま新都心駅周辺の中心市街地を連携する4車線ネットワークの一部として、慢性的な渋滞緩和を図る上で重要な路線であることから、引続き整備継続頂けますようお願い申し上げます。					

事業評価監視委員会の意見

事業の継続を承認する。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・ 前回再評価(H26)以降、立体駐車場併設の大型ショッピングセンターが開業。
- ・ 平成28年度内には、(独)造幣局東京支局、埼玉県警察本部の各機関、さいたま赤十字病院と小児医療センターが移転予定。
- ・ さいたま新都心では、今後も各施設が集積し、広域連携拠点の形成が図られる。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・ 平成6年度事業化、用地進捗率75%、事業進捗率83%（平成28年3月時点）。
- ・ 平成11年度：赤山西線～八幡通り線間 延長0.5km(3/4)部分開通。
- ・ 平成18年度：八幡通り線～南大通東線間 延長0.7km(4/4)部分開通。
- ・ 残事業は、赤山東線～八幡通り線間の延長0.8kmについて4車線化のための拡幅部分の用地取得及び工事。
- ・ 今後も引き続き用地取得を進め、4車線化に向けて整備を推進。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・ 残る延長0.8kmについては用地取得を進めているところである。
- ・ 用地取得を進め、早期の供用を目指す。

施設の構造や工法の変更等

新技術の積極的な活用等により、コスト縮減に取り組む。

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（平成29年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：川崎 茂信

事業名	一般国道17号 <small>あげおどろ</small> 上尾道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 関東地方整備局
起終点	自：埼玉県さいたま市 <small>にしくみやまえちよう</small> 西区宮前町 至：埼玉県桶川市 <small>おけがわしかわたや</small> 川田谷	延長	11.0km		
事業概要 一般国道17号は、東京都中央区を起点として、さいたま市、前橋市等の主要都市を通過し、新潟市に至る延長約370kmの主要幹線道路である。 上尾道路は、一般国道17号の交通混雑緩和と圏央道へのアクセス向上を目的とした延長20.1kmのバイパス事業である。					
H2年度事業化	S44年度都市計画決定 (H元年度変更)	H9年度用地着手	H14年度工事着手		
全体事業費	約1,153億円	事業進捗率	95%	供用済延長	11.0km(暫定)
計画交通量	41,300~57,600台/日				
費用対効果 分析結果	B/C	総費用		総便益	
	(事業全体) 1.9 (残事業) 6.1	(残事業)/(事業全体) 73/1,538億円 事業費：58/1,489億円 維持管理費：16/48億円		(残事業)/(事業全体) 449/2,880億円 走行時間短縮便益：365/2,624億円 走行経費減少便益：70/181億円 交通事故減少便益：14/74億円	
感度分析の結果 事業全体・残事業について感度分析を実施 【事業全体】交通量：B/C=1.5~2.1 (交通量 ±10%) 【残事業】交通量：B/C=5.7~6.6 (交通量 ±10%) 事業費：B/C=1.9~1.9 (事業費 ±10%) 事業費：B/C=5.7~6.6 (事業費 ±10%) 事業期間：B/C=1.8~2.0 (事業期間 ±20%) 事業期間：B/C=5.9~6.2 (事業期間 ±20%)					
事業の効果等 (1) 交通混雑の緩和、円滑化 ・ H28.4.29全線開通後の上尾道路に並行する国道17号現道の損失時間は、242.8千人時間/年・km。 ・ 全線開通後、損失時間が全線開通前332.9千人時間/年・kmから約27%減少。 ・ 上尾道路の全線4車線整備により、さらに交通が転換し、国道17号現道交通渋滞のより一層の緩和が見込まれる。 (2) 周辺道路の交通量の減少 ・ 平成28年4月に、上尾市小敷谷～桶川市川田谷間の4.7kmが開通し、11.0km全線開通(一部2/4車線) ・ 上尾道路の全線開通により、並行する生活道路の交通量が約27%減少し、うち大型車交通量が約45%減少。 (3) 圏央道へのアクセス向上 ・ 上尾道路の全線開通により、国道16号と接続する宮前ICから圏央道の桶川北本ICへの所要時間が35分から20分に大幅に短縮し、圏央道へのアクセスが向上。					

再評価結果（平成29年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：川崎 茂信

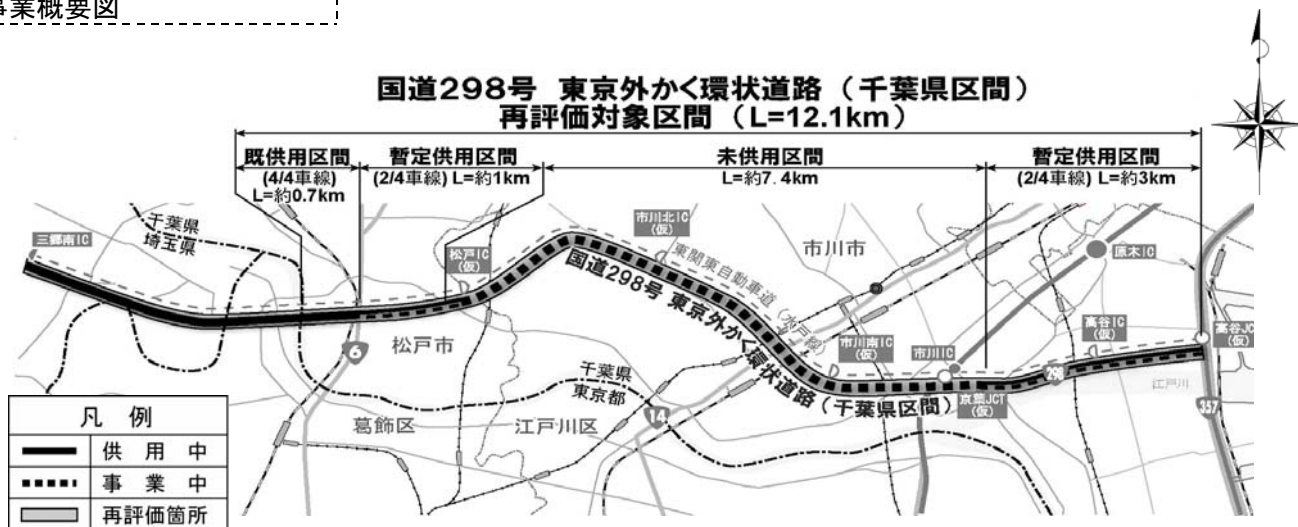
事業名 ：一般国道298号東 京外かく環状道路 (千葉県区間)	事業区分 ：一般国道	事業主体 ：国土交通省 関東地方整備局																
起終点 ：自：千葉県松戸市小山 至：千葉縣市川市高谷	延長 ：12.1km																	
事業概要 ： 東京外かく環状道路（以下「外環道」）は、都心から約15kmの地域を環状に結ぶ延長約85kmの幹線道路である。外環道は、首都圏3環状の一部で、これらの環状道路を整備することで、都心部の慢性的な交通渋滞の緩和及び、環境改善への寄与等を図り、さらに、我が国の経済活動の中核にあたる首都圏の経済活動と暮らしを支える社会資本として、重要な役割を果たす道路となる。 外環道の一部である「千葉県区間」（以下、千葉外かん）は、周辺道路の交通混雑の緩和、生活道路への流入の排除等を目的とした12.1kmの一般国道である。																		
S45年度事業化	S44年度都市計画決定 (H8年度変更)	S48年度用地着手																
S53年度工事着手																		
全体事業費 ：約5,635億円 事業進捗率 ：91% 供用済延長 ：4.7km(暫定)																		
計画交通量 ：31,600～45,600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 (事業全体)</td> <td style="width: 15%;">1.2</td> <td style="width: 15%;">総費用 (残事業/事業全体)</td> <td style="width: 15%;">771/7,909億円</td> <td style="width: 15%;">総便益 (残事業/事業全体)</td> <td style="width: 15%;">6,904/9,728億円</td> <td style="width: 15%;">基準年</td> <td style="width: 15%;">平成25年度</td> </tr> <tr> <td>(残事業)</td> <td>9.0</td> <td>事業費：697/7,822億円</td> <td>維持管理費：74/87億円</td> <td>走行時間短縮便益：6,271/8,987億円</td> <td>走行費用減少便益：553/657億円</td> <td>交通事故減少便益：80/85億円</td> <td></td> </tr> </table>	B/C (事業全体)	1.2	総費用 (残事業/事業全体)	771/7,909億円	総便益 (残事業/事業全体)	6,904/9,728億円	基準年	平成25年度	(残事業)	9.0	事業費：697/7,822億円	維持管理費：74/87億円	走行時間短縮便益：6,271/8,987億円	走行費用減少便益：553/657億円	交通事故減少便益：80/85億円		
B/C (事業全体)	1.2	総費用 (残事業/事業全体)	771/7,909億円	総便益 (残事業/事業全体)	6,904/9,728億円	基準年	平成25年度											
(残事業)	9.0	事業費：697/7,822億円	維持管理費：74/87億円	走行時間短縮便益：6,271/8,987億円	走行費用減少便益：553/657億円	交通事故減少便益：80/85億円												
感度分析の結果 ： 【事業全体】交通量：B/C=1.2～1.3（交通量±10%） 事業費：B/C=1.2～1.3（事業費±10%） 事業期間：B/C=1.2～1.3（事業期間±1年）																		
事業の効果等 ： ①周辺道路の渋滞状況 ・市川市、松戸市の南北方向の県道では、いたるところで渋滞による損失時間が発生している。 ・再評価対象区間の整備により、交通の転換が図られ、周辺県道の交通混雑の緩和が見込まれる。 ②地域間の連絡強化 ・再評価対象区間の整備により、例えば内陸の北松戸工業団地と船橋中央ふ頭間における所要時間の短縮が図られるなど、地域間の連絡強化が期待される。 ③周辺道路の事故発生状況 ・再評価対象区間周辺の県道の死傷事故率は、千葉県内の国道・県道平均（58.5件/億台・km）の約3倍（200件/億台・km）以上に当たる区間が多数存在している。																		
関係する地方公共団体等の意見 ： 外環道は、都心部から伸びる放射道路を相互に連絡し首都圏全体の道路ネットワークを形成する重要な道路である。 特に、本県においては、県全体に多大な効果をもたらすとともに、県北西部の慢性的な交通混雑の緩和や沿道環境の改善に資する道路である。 引き続き、環境保全に十分配慮し、開通目標の平成29年度中に確実に開通するよう、事業の推進を図られたい。																		
事業評価監視委員会の意見 ： 事業の継続を承認する。																		
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 ： ー																		
事業の進捗状況、残事業の内容等 ： ・本線部の用地取得率は100%（平成28年3月末現在）であり、平成29年度の開通に向け、工事推進中。 ・開通後は、環境モニタリング調査、埋蔵文化財調査の資料整理等を平成32年度まで実施するため、事業期間は3年延伸。（H29年度→H32年度）																		
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、改良工事、歩道橋、遮音壁工事等を進めており、平成29年度に全線開通予定。 ・開通後は、環境モニタリング調査、埋蔵文化財調査の資料整理等を平成32年度まで実施するため、事業期間は3年延伸。（H29年度→H32年度）																		
施設の構造や工法の変更等 ： ー																		

対応方針 事業継続

対応方針決定の理由

当該事業は、交通混雑の緩和、交通安全性の向上、地域活性化等の観点から事業の必要性・重要性は高く、早期の効果発現を図ることが適切である。

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の合計と一致しないことがある。

再評価結果（平成29年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：川崎 茂信

事業名	一般国道468号 ^{しゅとけんちゆうおうれんらくじどうしやどう} 首都圏中央連絡自動車道 (大栄 ^{たいえい} ～横芝 ^{よこしば})	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 関東地方整備局 東日本高速道路(株)
起終点	自：千葉県成田市吉岡 ^{ちばけんなりたしきちおか} 至：千葉県山武市松尾町谷津 ^{ちばけんさんむしまつおまちやつ}	延長	18.5km		
事業概要					
<p>首都圏中央連絡自動車道（圏央道）は、東京都心から半径およそ40～60kmの位置に計画されている延長約300kmの高規格幹線道路であり、首都圏の幹線道路の骨格となる3環状9放射の道路ネットワークを形成し、首都圏全体の道路交通円滑化や機能の再編成等を図る目的の事業である。</p> <p>大栄～横芝間は、圏央道（つくば～大栄）に接続し、千葉東金道路、東関東自動車道水戸線と連絡することとなり、千葉県と茨城県等とを結ぶ広域的な高速交通ネットワークを形成されるとともに、成田国際空港周辺における新たな自動車専用道路として、地域の活性化並びに地域間の交流及び連携の強化を図り、地域経済及び産業の発展に寄与する。また、災害時に内陸部から東京湾岸部および県東部沿岸部への緊急輸送ルートとして機能し、既開通区間との接続により防災拠点である木更津港や自衛隊基地等へのルートが確保される等、地域の防災強化に寄与する道路である。</p>					
H20年度事業化		H19年度都市計画決定		H25年度用地着手	
全体事業費		約1,040億円		事業進捗率	
				約9%	
計画交通量		17,300～20,700台/日		工事 H27年度工事着手	
費用対効果分析結果		B/C： (事業全体) 1.5 (残事業) 1.6		総費用： (残事業)/(事業全体) 877/930億円 (事業費：707/759億円) (維持管理費：171/171億円)	
				総便益： (残事業)/(事業全体) 1,366/1,366億円 (走行時間短縮便益：1,135/1,135億円) (走行費用減少便益：140/140億円) (交通事故減少便益：90/90億円)	
				基準年： 平成25年	
感度分析の結果					
【事業全体】交通量：B/C=1.4～1.5(交通量 ±10%) 事業費：B/C=1.4～1.6(事業費 ±10%) 事業期間：B/C=1.3～1.7(事業期間±4年)			【残事業】交通量：B/C=1.5～1.6(交通量 ±10%) 事業費：B/C=1.5～1.7(事業費 ±10%) 事業期間：B/C=1.3～1.8(事業期間±4年)		
事業の効果等					
①沿線地域の活性化					
<ul style="list-style-type: none"> 首都圏中央連絡自動車道の当該区間は、首都圏及び成田国際空港周辺地域の高規格幹線ネットワークを形成する。圏央道ICの周辺地域を中心に物流・産業拠点、交流拠点、住宅団地等の整備が計画されており、周辺地域の活性化に寄与することが期待される。 					
②企業活動・地域づくり支援					
<ul style="list-style-type: none"> 圏央道（大栄～横芝）の開通により、国内の航空貨物取扱量第1位である成田国際空港へのアクセス性を高め、産業集積を支援するとともに産業のポテンシャル発揮を支援する。 					
③災害時の道路ネットワークの強化					
<ul style="list-style-type: none"> 災害時において、内陸部から東京湾岸部及び県東部沿岸部の啓開・復旧ルートへのアクセスが可能となる。 					
関係する地方公共団体等の意見					
<ul style="list-style-type: none"> 千葉県知事からの意見： 圏央道はアクアラインと一体となって、首都圏の各都市と成田空港などの拠点間を環状につなぎ、国際競争力を強化するとともに、国土の強靱化と地方創生を実現していくうえで極めて重要な道路である。県内の圏央道周辺各地域では、観光施設への入込客数の増加や、工場・物流施設等の企業立地の進展など、経済に好循環をもたらすストック効果が現れている。ついては、さらなる効果を県内全域に波及させるためにも、唯一の未開通区間である大栄・横芝間の開通目標を設定し、一日も早い圏央道の完成を図りたい。 					
事業評価監視委員会の意見					
事業の継続を承認する。					
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等					
<ul style="list-style-type: none"> 圏央道「東金JCT～木更津東IC間」が暫定2車線供用（平成25年4月27日）。 圏央道「神崎IC～大栄JCT間」が暫定2車線供用（平成27年6月7日）。 					
事業の進捗状況、残事業の内容等					
<ul style="list-style-type: none"> 平成25年度に用地取得に着手し、用地取得率は約36%（H28.3末時点、面積ベース） 圏央道（大栄～横芝）周辺の約52万㎡の埋蔵文化財包蔵地のうち、約4万㎡を調査済み。（平成27年度末） 					

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・ 今後は、用地取得が完了した箇所から順次埋蔵文化財調査に着手し、暫定2車線開通に向けて事業を進捗させる。
- ・ 道路の整備効果の早期発現を図るため、暫定2車線整備を先行し、その後、全線4車線完成に向け事業を推進させる。

施設の構造や工法の変更等

コスト縮減に資する調達方法の採用や新技術の積極的活用など、コスト縮減に努める。

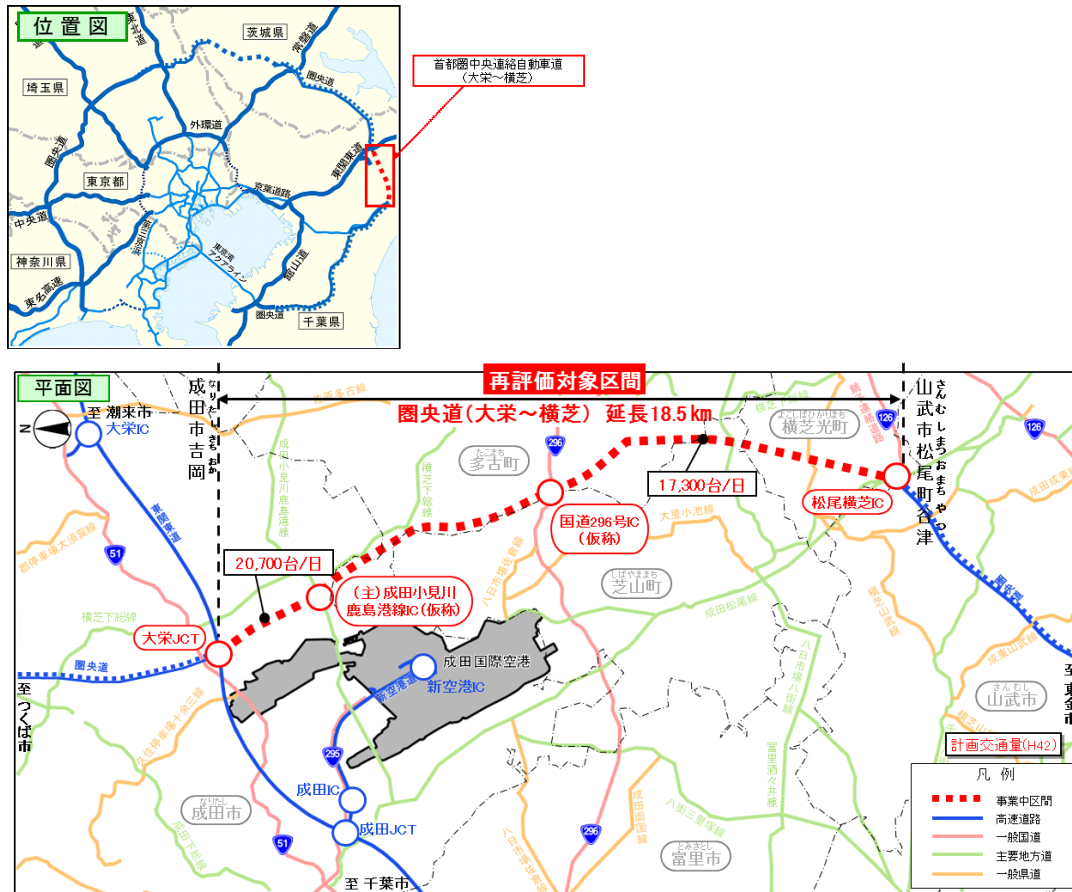
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の事業の効果及び進捗状況、関係する地方公共団体等の意見、事業評価監視委員会による審議を踏まえ、事業の必要性、重要性は高いと考えられる。

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の合計と一致しないことがある。

再評価結果（平成29年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：川崎 茂信

事業名 一般国道468号首都圏中央連絡自動車道 <small>しゅとけんちゆうおうれんらくじどうしやどう</small> <small>とうがねもばらじゆうろ</small> （東金茂原道路）	事業区分 一般国道	事業主体 国土交通省 関東地方整備局			
起終点 自：千葉県東金市丹尾 <small>ちばけんとうがねしたんのお</small> 至：千葉県茂原市石神 <small>ちばけんもばらしいしがみ</small>		延長 21.6km			
事業概要 首都圏中央連絡自動車道（圏央道）は、東京都心から半径およそ40～60kmの位置に計画されている延長約300kmの高規格幹線道路であり、首都圏の幹線道路の骨格となる3環状9放射の道路ネットワークを形成し、首都圏全体の道路交通円滑化や機能の再編成等を図る目的の事業である。 東金茂原道路は、圏央道（茂原～木更津、横芝～東金）に接続し、東京湾アクアライン、館山自動車道と連絡することとなり、千葉県と東京都及び神奈川県とを結ぶ広域的な高速交通ネットワークを形成されるとともに、房総半島における新たな自動車専用道路として、地域の活性化並びに地域間の交流及び連携の強化を図り、地域経済及び産業の発展に寄与する。また、災害時に内陸部から東京湾岸部および県東部沿岸部への緊急輸送ルートとして機能し、既開通区間との接続により防災拠点である木更津港や自衛隊基地等へのルートが確保される等、地域の防災強化に寄与する道路である。					
H13年度事業化 H11年度都市計画決定 H16年度用地着手 H16年度工事着手					
全体事業費：約1,168億円 事業進捗率： 供用済 供用済延長： 21.6 km					
計画交通量： 20,900～25,000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： <small>（事業全体）</small> 1.6 <small>（残事業）</small> 4.9 </td> <td style="width: 40%;"> 総費用： <small>（残事業）/（事業全体）</small> 318/1,127億円 事業費：295/969億円 維持管理費：22/159億円 </td> <td style="width: 40%;"> 総便益： <small>（残事業）/（事業全体）</small> 1,542/1,785億円 走行時間短縮便益：1,282/1,459億円 走行費用減少便益：156/202億円 交通事故減少便益：104/124億円 </td> </tr> </table>	B/C ： <small>（事業全体）</small> 1.6 <small>（残事業）</small> 4.9	総費用 ： <small>（残事業）/（事業全体）</small> 318/1,127億円 事業費：295/969億円 維持管理費：22/159億円	総便益 ： <small>（残事業）/（事業全体）</small> 1,542/1,785億円 走行時間短縮便益：1,282/1,459億円 走行費用減少便益：156/202億円 交通事故減少便益：104/124億円	基準年 ： 平成25年
B/C ： <small>（事業全体）</small> 1.6 <small>（残事業）</small> 4.9	総費用 ： <small>（残事業）/（事業全体）</small> 318/1,127億円 事業費：295/969億円 維持管理費：22/159億円	総便益 ： <small>（残事業）/（事業全体）</small> 1,542/1,785億円 走行時間短縮便益：1,282/1,459億円 走行費用減少便益：156/202億円 交通事故減少便益：104/124億円			
感度分析の結果 【事業全体】交通量：B/C=1.6～1.7（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.5～1.7（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=1.3～1.8（事業期間±4年） 【残事業】交通量：B/C=4.6～5.1（交通量 ±10%） 事業費：B/C=4.4～5.4（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=4.1～5.3（事業期間±4年）					
事業の効果等 ①地域づくり支援 ・首都圏中央連絡自動車道の当該区間は、首都圏及び成田国際空港周辺地域の高規格幹線ネットワークを形成する。圏央道（東金茂原道路）の整備により、首都圏各地からの所要時間が短縮し、自然観光施設の豊富な長生地域がより身近となり、観光客の増加が期待される。 ②救命救急活動支援 ・圏央道東金IC・JCT直近に第三次救急医療施設が開業し千葉県内の30分圏域が拡大し千葉県人口カバー率が95%に向上しており、沿線地域の救急医療の支援に寄与している。 ③災害時の道路ネットワークの強化 ・災害時において、内陸部から東京湾岸部および県東部沿岸部の啓開・復旧ルートへのアクセスが可能となる。					
関係する地方公共団体等の意見 ・千葉県知事からの意見： 圏央道はアクアラインと一体となって、首都圏の各都市と成田空港などの拠点間を環状につなぎ、国際競争力を強化するとともに、国土の強靱化と地方創生を実現していくうえで極めて重要な道路である。東金茂原道路沿線各地域では、開通前と比較し観光入込客数の増加や企業立地の進展など、経済の好循環が現れている。 暫定2車線による供用は、対面交通の安全性や走行性、大規模災害時の対応に課題が多く、安全で円滑な交通を確保し、生産性の向上を導くためには4車線化が必要である。 アクセスの信頼性を更に高め、ストック効果を最大限発現するためにも4車線化の早期整備を図られたい。 ・千葉市長からの意見： 圏央道の整備により、新たな広域ネットワークが構築され、本県及び本市の発展と道路利用者へのサービスの向上、更には大規模災害時における緊急輸送路としての役割を担うことから、当該区間の4車線化及び圏央道全線の早期開通に向けた事業の促進を図られたい。					
事業評価監視委員会の意見 ・事業の継続を承認する。					

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

圏央道「茂原長南IC～木更津東IC間」が暫定2車線供用（平成25年4月27日）。

圏央道「神崎IC～大栄JCT間」が暫定2車線供用（平成27年6月7日）。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成28年3月末時点、暫定2車線部分の用地は100%取得済み（全体では99%取得済み）。

道路の整備効果の早期発現を図るため、平成25年4月27日に暫定2車線供用。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

今後は、暫定2車線供用後の交通状況を鑑みながら、全線4車線完成に向け事業を推進する。

施設の構造や工法の変更等

スマートIC2箇所（茂原長柄SIC（仮称）、大網白里SIC（仮称））の事業許可（平成25年6月11日）

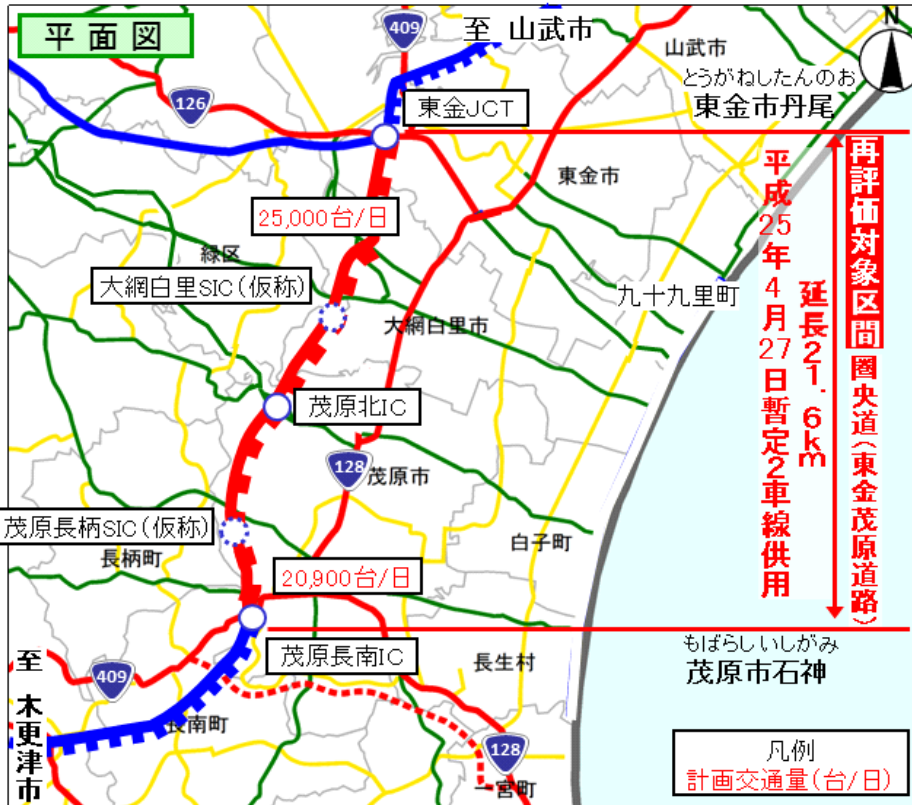
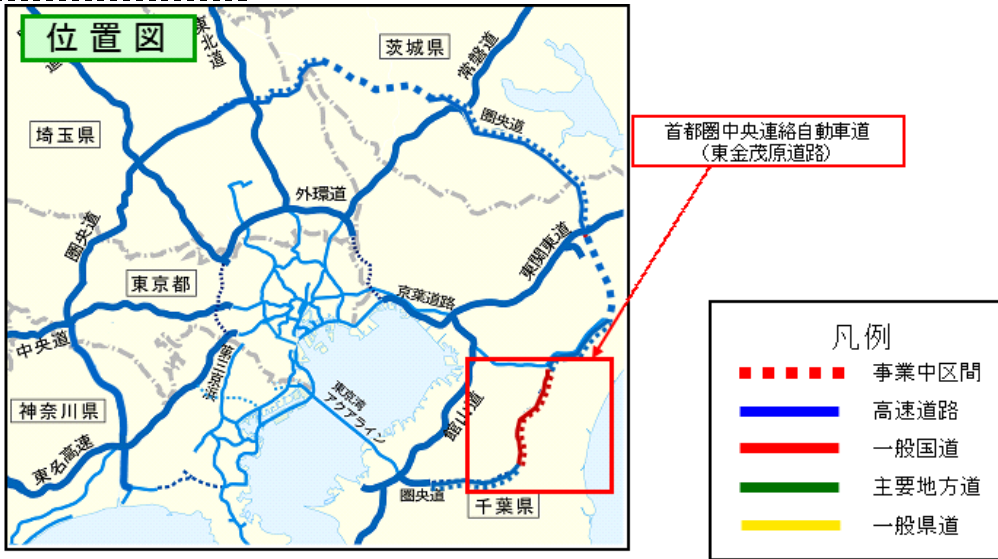
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の事業の効果及び進捗状況、関係する地方公共団体等の意見、事業評価監視委員会による審議を踏まえると、事業の必要性、重要性は高いと考えられる。

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（平成29年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局 国道・防災課

担当課長名：川崎 茂信

事業名	一般国道51号 ^{たいえいかくふく} 大栄拡幅	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 関東地方整備局
起終点	自：千葉県成田市桜田 至：千葉県成田市所			延長	1.5km
事業概要					
<p>一般国道51号は、千葉市と北総地域の主要な都市である成田市、香取市などを経て茨城県水戸市に至る延長約124kmの幹線道路である。このうち「大栄拡幅」は成田市桜田から同市所に至る一部バイパス計画を含めた1.5kmの現道拡幅事業である。当該事業は、東関東自動車道大栄ICと東総有料道路のアクセス向上が図られるとともに、交通渋滞の緩和および交通安全性の向上を図るものである。</p>					
S63年度事業着手		H13年度都市計画決定		H17年度用地着手	
工事未着手					
全体事業費	約50億円	事業進捗率	約57%	供用済延長	-km
計画交通量	25,700～29,000台/日				
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.6 (残事業) 3.2	総費用 (残事業)/(事業全体) 26/50 億円 〔事業費：22/46億円〕 〔維持管理費：3.9/3.9億円〕	総便益 (残事業)/(事業全体) 82/82億円 〔走行時間短縮便益：77/77億円〕 〔走行費用減少便益：3.0/3.0億円〕 〔交通事故減少便益：1.9/1.9億円〕	基準年	平成25年
感度分析の結果					
【事業全体】交通量：B/C=1.5～1.9（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.6～1.7（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=1.5～1.8（事業期間± 2年）		【残事業】交通量：B/C=2.9～3.7（交通量 ±10%） 事業費：B/C=3.1～3.3（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=2.9～3.4（事業期間± 2年）			
事業の効果等					
①交通混雑の緩和					
<ul style="list-style-type: none"> ・大栄拡幅区間の主要渋滞箇所である桜田権現前交差点を中心に交通混雑が発生。 ・大栄拡幅の整備により、カーブ区間による速度低下及び右折車両による直進車両（大型車）の阻害が解消され、国道51号の渋滞緩和が見込まれる。 					
②安全安心な通行の確保					
<ul style="list-style-type: none"> ・大栄拡幅区間の死傷事故のうち、渋滞による停発回数が増加が要因とされる追突事故が約7割と最も多い状況。 ・大栄拡幅の整備により交通事故の減少が期待。 					
③安全性向上					
<ul style="list-style-type: none"> ・大栄拡幅区間は、小学校の通学路に指定されているが、歩道幅員の狭い箇所（幅約1.0m）が点在しており歩行者の安全性に問題。 ・大栄拡幅の整備により、歩道幅員が広くなり道路線形が改善し、良好で安全な道路空間が確保。 					
関係する地方公共団体等の意見					
<ul style="list-style-type: none"> ・千葉県知事からの意見： 一般国道51号大栄拡幅は、東関東自動車道の大栄ICと東総有料道路のアクセス向上を図るとともに、当該区間の交通渋滞の緩和や交通安全確保のために重要な事業であることから、早期に完成されるよう事業の推進を図られたい。 					
事業評価監視委員会の意見					
事業の継続を承認する。					
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等					
-					
事業の進捗状況、残事業の内容等					
<ul style="list-style-type: none"> ・当該事業の用地取得率は57%（H28.3末時点、面積ベース）。 ・今後も、引き続き用地の取得を実施し、事業推進を図る。 					

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

—

施設の構造や工法の変更等

—

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の事業の効果及び進捗状況、関係する地方公共団体等の意見、事業評価監視委員会による審議を踏まえると、事業の必要性、重要性は高いと考えられる。

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。

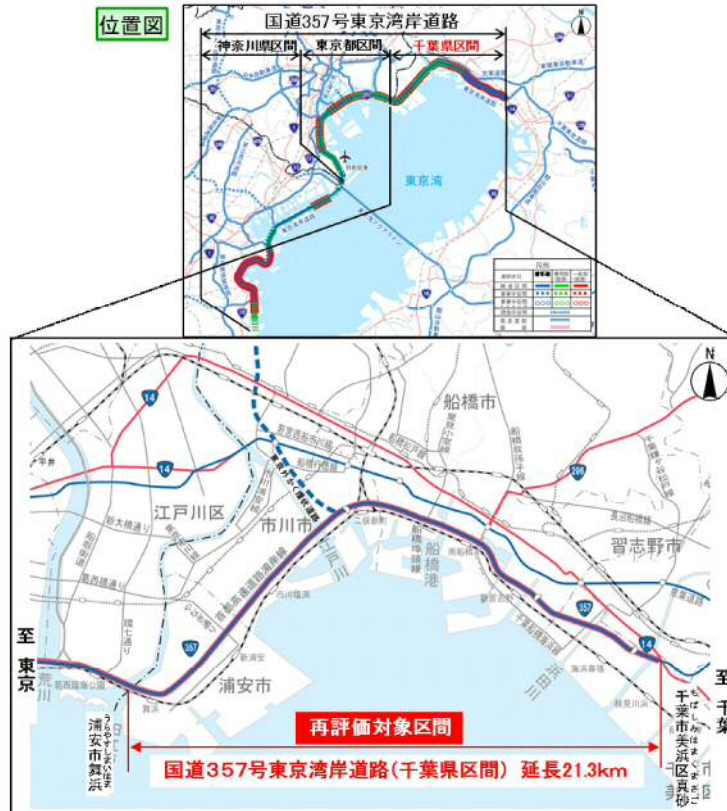
※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

再評価結果（平成29年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：川崎 茂信

事業名	一般国道357号東京湾岸道路（千葉県区間） <small>とうきょうわんがんどうろ</small>		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 関東地方整備局
起終点	自：千葉県千葉市美浜区真砂 <small>ちばけんちばし みはま まさご</small> 至：千葉県浦安市舞浜 <small>ちばけんうらやす まいばま</small>			延長	21.3km	
事業概要	<p>東京湾岸道路は、東京湾を取り巻く千葉県、東京都、神奈川県¹の海岸沿いに、千葉県富津市から神奈川県横須賀市に至る延長160kmの幹線道路であり、自動車専用道路及び一般道路を併設した構造となっている。</p> <p>一般国道357号東京湾岸道路（千葉県区間）は、東京湾岸道路の一部を形成し、中長距離の交通を担う自動車専用道路に対し、地域間交通を担う自動車専用部及び地先交通を担う一般部の整備を進める事業として、内陸部の交通混雑の緩和、湾岸地域に立地する諸施設の連携を支援することを目的とした延長21.3kmの道路である。</p>					
S45年度事業化	S44年度都市計画決定	S45年度用地着手	S47年度工事着手			
全体事業費	約1,313億円		事業進捗率	約81%	供用済延長	21.3km
計画交通量	36,300～90,700台/日					
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 4.7 (残事業) 9.6	総費用 (残事業)/(事業全体) 221/4,122億円 （事業費：210/4,032億円） 維持管理費：11/90億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 2,132/19,213億円 （走行時間短縮便益：1,819/18,477億円） 走行費用減少便益：254/700億円 交通事故減少便益：59/36億円	基準年 平成25年		
感度分析の結果	<p>【事業全体】交通量：B/C=4.2～5.1（交通量 ±10%） 事業費：B/C=4.3～5.1（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=4.3～5.1（事業期間±2年）</p> <p>【残事業】交通量：B/C=8.4～10.9（交通量 ±10%） 事業費：B/C=8.8～10.6（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=8.9～10.3（事業期間±2年）</p>					
事業の効果等	<p>(1)交通混雑の緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> 当該区間の損失時間は、274千人時間/年・kmで、慢性的に渋滞している状況。 国道357号の立体交差点化や局所的な交通円滑化対策の実施により渋滞の緩和が見込まれる。 <p>(2)安全安心な通行の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> 当該区間の死傷事故率は、若松交差点の401.0件/億台・kmをはじめ、塩浜交差点・舞浜交差点・日の出交差点等も200件/億台・kmを超過。 国道357号の立体交差点化や局所的な渋滞対策の実施により事故の減少が見込まれる。 <p>(3)物流の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> 当該区間には、京葉工業地域・千葉港のほか、集客力の高い観光施設や商業施設が多く立地。整備推進により、集積する物流施設等からの物資の迅速・円滑・効果的な輸送を支援する。 					
関係する地方公共団体等の意見	<p>千葉県知事からの意見：</p> <p>一般国道357号東京湾岸道路は、経済や産業が集積している東京湾岸地域を連絡し、その交通を担う重要な幹線道路です。</p> <p>近年、沿道地域においては、大型の物流施設や商業施設などの経済活動の活性化に伴い、慢性的な交通渋滞をきたしている状況です。</p> <p>そこで、慢性的な交通渋滞の緩和や交通安全の確保に向け、現在進めている事業を速やかに推進するとともに、更なる円滑な交通を確保するための対策について実施願いたい。</p>					
事業評価監視委員会の意見	事業の継続を承認する。					
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	<ul style="list-style-type: none"> 湾岸地域という立地を活かし、大型商業施設や工場・物流施設が多く立地している。 当該区間の周辺は、物流施設や商業施設の開発が進み、交通需要が大幅に増大している。 					
事業の進捗状況、残事業の内容等	<p>一般部は、昭和45年度に着手し、平成2年度に全線供用。舞浜立体については改良・下部工事を推進中。塩浜立体については周辺地域における開発状況把握、交通実態調査等を推進中。船橋地区については、調査設計及び工事等を推進中。</p>					
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	<ul style="list-style-type: none"> 塩浜立体については、周辺地域における開発状況や交通状況を見ながら計画的に整備を進めていく。 船橋地区については、調査設計及び工事等を進めていく。 					
施設の構造や工法の変更等	-					
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



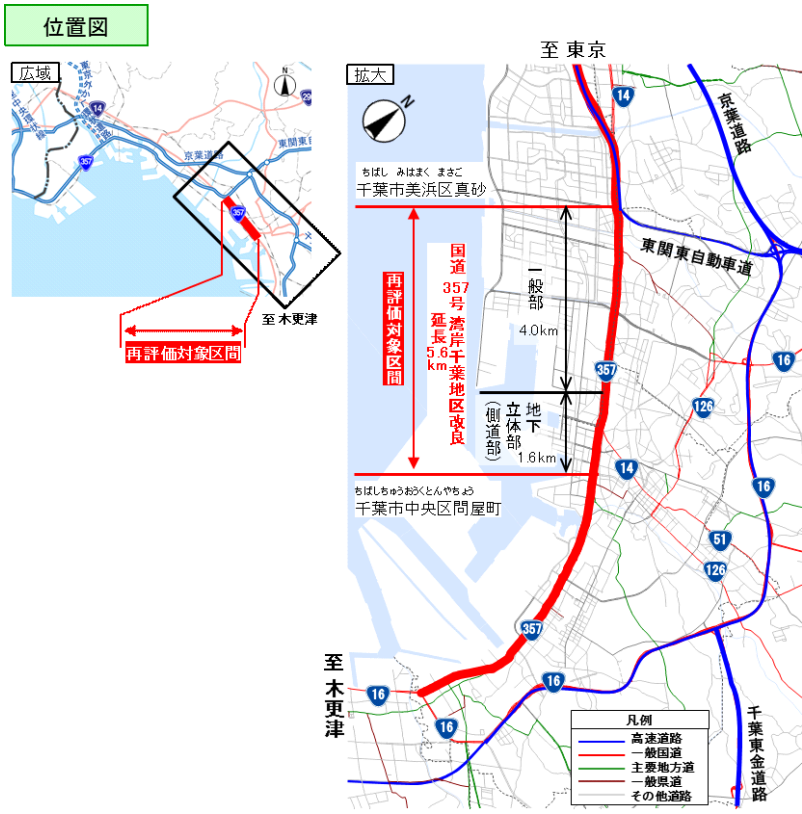
総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。
総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

再評価結果（平成29年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：川崎 茂信

事業名	一般国道357号湾岸千葉地区改良 <small>わんがんち ばちくかいりょう</small>	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 関東地方整備局
起終点	自) 千葉県千葉市美浜区真砂 至) 千葉県千葉市中央区問屋町 <small>ちばけんちばし みはま くまきご ちばけんちばし ちゅうおうくどんやちょう</small>			延長	5.6km
事業概要：一般国道357号東京湾岸道路は、千葉県を起点に東京・川崎・横浜の臨海部を経て横須賀に至る主要幹線道路である。東京湾環状道路の一部をなす「湾岸千葉地区改良」は、千葉市内の主要な交差点を立体化することにより、千葉市中心部の交通混雑緩和と沿道環境改善を図ることを目的とした立体化事業である。					
H15年度事業化		S44年度都市計画決定		用地完了	
H17年度工事着手					
全体事業費	318億円	事業進捗率	約95%	供用済延長	5.6km
計画交通量	59,100～74,800台/日				
費用対効果分析結果	B/C： (事業全体) 1.2 (残事業) -	総費用： (残事業)/(事業全体) 13 / 375億円 (事業費：13/371億円 維持管理費：- / 3.4億円)	総便益： (残事業)/(事業全体) - / 466億円 (走行時間短縮便益：- / 393億円 走行経費減少便益：- / 43億円 交通事故減少便益：- / 30億円)	基準年： 平成28年	
感度分析の結果					
【事業全体】交通量：B/C=1.1～1.4(交通量 ±10%) 事業費：B/C=1.2～1.2(事業費 ±10%) 事業期間：B/C=1.2～1.3(事業期間±20%)			【残事業】交通量：B/C=-～-(交通量 ±10%) 事業費：B/C=-～-(事業費 ±10%) 事業期間：B/C=-～-(事業期間±20%)		
事業の効果等					
(1) 千葉市中心部の交通円滑化					
・ 湾岸千葉地区改良区間は、主要渋滞箇所であるポートアリーナ前交差点～登戸交差点間を中心に交通混雑が発生。整備後はポートアリーナ前交差点～運輸支局入口交差点において渋滞状況が大きく改善。					
(2) 安全性の向上					
・ 湾岸千葉地区改良区間の死傷事故率は、千葉西警察入口交差点の436.4件/億台・kmをはじめ、登戸交差点等でも200件/億台・kmを超過。当該整備により交通事故減少効果が期待される。					
(3) 国道357号周辺における交通円滑化					
・ 平成27年度までの開通区間により、湾岸千葉地区改良区間の所要時間短縮や並行道路の渋滞解消等の整備効果が発現している。					
関係する地方公共団体等の意見					
千葉市長の意見： 一般国道357号は、東京湾に接する主要都市を結び、産業・生活両面において不可欠な幹線道路であり、本市においても、幕張新都心・千葉都心・蘇我副都心の三都市を結ぶ重要な幹線道路である。 現在、湾岸千葉地区改良の千葉市役所前の地価立体化と東京方面の6車線化供用により、供用区間の所要時間が約3割短縮され、物流の効率化による生産性の向上や救命救急活動にも貢献するなど整備効果が発現されている。 今後は供用された車道部に引き続き、地下立体上部の側道や6車線化した一般部の歩道等の整備により、高齢者・身体障害者を含めた全ての人や自転車が安全で快適に移動出来るよう早期完成を図られたい。					
事業評価監視委員会の意見					
事業の継続を承認する。					
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等					
蘇我副都心等、沿道周辺で大規模な再開発が進行している。					
事業の進捗状況、残事業の内容等					
・平成27年度内に花園橋前後区間を除き6車線開通。 ・残る(海側)花園橋前後区間は、平成28年10月に開通 ・平成30年度の事業完了に向け、側道部及び一般部の歩道拡幅部における舗装等を実施。					
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等					
・平成30年度の事業完了に向け、側道部及び一般部の歩道拡幅部における舗装等を実施。					
施設の構造や工法の変更等					
建設発生土の処理、地下立体部避難経路の変更、花園橋再設計に伴う構造の変更、雨水処理調整池の追加					
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。

再評価結果（平成29年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：川崎 茂信

事業名	一般国道464号 <small>きたちばどうろ</small> 北千葉道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 関東地方整備局 千葉県	
起終点	自：千葉県印西市若萩 至：千葉県成田市押畑	延長	9.8km 直轄：5.6km 県：4.2km			
事業概要						
国道464号は、千葉縣市川市から成田市までの延長約43kmの主要幹線道路である。北千葉道路は、県西地域と成田空港間との道路ネットワーク・アクセス強化、緊急輸送路のネットワーク強化や安全性の向上を目的に計画された、延長9.8kmのバイパス事業である。						
H17年度事業化	H17年度都市計画決定	H17年度用地着手	H17年度工事着手			
全体事業費	約889億円 直轄：449億円 県：440億円	事業進捗率	84%	供用済延長	1.8km	
計画交通量	26,300～34,200台/日					
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.1 (残事業) 9.2	総費用 (残事業)/(事業全体) 115/ 987億円 〔事業費：109/ 981億円〕 〔維持管理費：6.3/ 6.3億円〕	総便益 (残事業)/(事業全体) 1,055/ 1,071億円 〔走行時間短縮便益：831/ 841億円〕 〔走行費用減少便益：185/ 186億円〕 〔交通事故減少便益：39/ 45億円〕	基準年 平成28年		
感度分析の結果						
【事業全体】交通量：B/C=0.98～1.2（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.1～1.1（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=0.9～1.3（事業期間±20%）						
【残事業】交通量：B/C= 8.3～10.1（交通量 ±10%） 事業費：B/C= 8.4～10.1（事業費 ±10%） 事業期間：B/C= 8.0～10.4（事業期間±20%）						
事業の効果等						
①道路ネットワークの強化・アクセス向上						
・北千葉道路の整備により、東葛地域などの国道16号周辺地域では成田空港までの所要時間が約27分短縮する（柏市の場合は88分から61分に短縮）。						
・北千葉道路の整備により、東西方向の道路ネットワークの強化やアクセス向上が図られる。						
②緊急輸送道路ネットワークの強化						
・「千葉県地域防災計画」において指定されている緊急輸送道路の一次路線で千葉県北西部の東西を結ぶ路線は国道464号及び並行する国道356号、国道296号とも2車線しかなく、いずれも緊急輸送路として脆弱。						
・東日本大震災後の見直しにおいて、「多重防御の視点」に重点を置くことが示された。北千葉道路の整備により東西方向の連絡、災害物資の輸送、緊急車両の通行等のための災害に強いネットワークが構築される。						
③国道464号（北千葉道路と並行する区間）の交通事故状況						
・北千葉道路に並行する国道464号（鎌苅北交差点～寺台交差点間）等の死傷事故率は、最も高い日赤成田病院前交差点～不動橋交差点間で435.6件/億台・km。						
・事故類型は、国道51号において沿道の店舗や住宅からの出入り交通と通過交通の錯綜が生じ速度変化が大きいため、追突による事故が多く全体の約5割を占める。						
・北千葉道路の整備により、現道区間の交通が北千葉道路に転換され、交通事故の減少が見込まれる。						
関係する地方公共団体等の意見						
千葉県知事の意見						
一般国道464号北千葉道路（印西市～成田市）は、成田国際空港への所要時間の短縮による国際競争力の強化や災害時における道路のネットワーク強化などに寄与するとともに、成田市内の交通渋滞を緩和し、交通の円滑化を図る重要な道路である。						
また、国施行区間と県施行区間は一体的に整備を進めていることから、引き続きコスト縮減に努めながら、事業の早期完成を図りたい。						
なお、県施行区間である印西市若萩から成田市北須賀までの4.2キロメートルについては、平成28年度に暫定2車線供用する予定である。						
事業評価監視委員会の意見						
事業の継続を承認する。						

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22年 成田高速鉄道開業

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・平成17年度に事業化、用地進捗率100%、事業進捗率84%（平成28年3月末時点）。
- ・平成25年度：成田市北須賀～成田市船形間 延長1.8km（2/4）部分開通
- ・平成25年12月に県施行区間（延長4.2km）の開通見通しを公表（平成28年度 2/4車線）
- ・平成30年度の直轄権限代行区間2車線開通に向けて、地元との協議調整及び、工事を推進。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・平成18年度から工事に着手し、現在、改良、橋梁及びトンネル工事を実施中。
- ・平成28年度：印西市若萩～成田市北須賀 延長4.2km（2/4）開通予定。
- ・平成30年度：成田市船形～成田市押畑 延長3.8km（2/4）開通予定。

施設の構造や工法の変更等

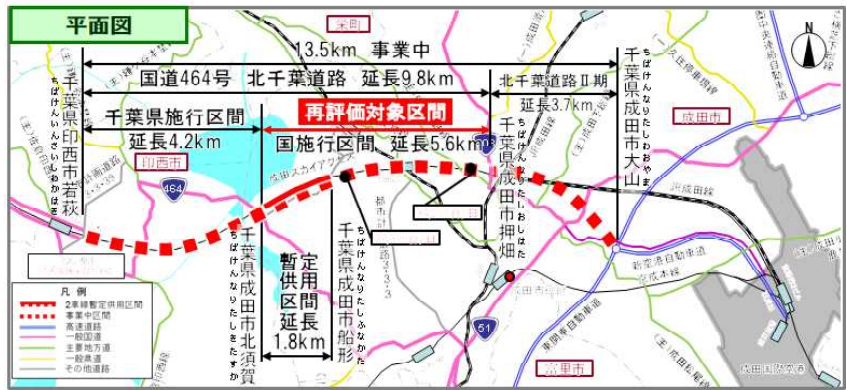
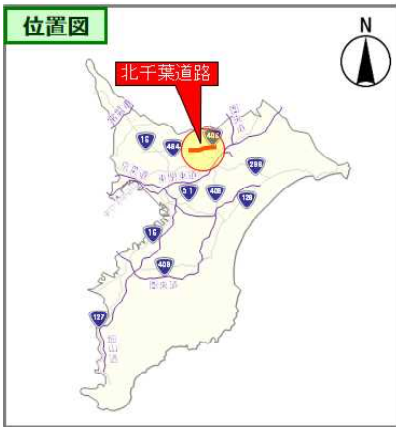
—

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（平成29年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課、高速道路課
 担当課長名：川崎 茂信、伊勢田 敏

事業名	関越自動車道新潟線 中央自動車道富士吉田線 東京外かく環状道路（関越～東名）	事業区分	高速自動車 国道	事業主体	国土交通省 関東地方整備局 東日本高速道路(株) 中日本高速道路(株)
起終点	自：東京都練馬区大泉町 至：東京都世田谷区宇奈根			延長	16.2km
事業概要					
東京外かく環状道路は、都心から約15kmの圏域を環状に連絡する延長約85kmの道路であり、首都圏の渋滞緩和、環境改善や円滑な道路ネットワークを実現する上で重要な道路である。 このうち東京外かく環状道路（関越～東名）は、関越自動車道、中央自動車道、東名高速道路を結ぶ延長約16kmの事業である。					
H21年度事業化		S41年度都市計画決定 (変更：H19年度、H26年度)		H22年度用地着手	
				H23年度工事着手	
全体事業費	1兆5,975億円	事業進捗率	20%	供用済延長	0.0km
計画交通量	76,200～96,200台/日				
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.9 (残事業) 2.4	総費用 (残事業)/(事業全体) 12,066/14,996億円 (事業費：11,056/13,986億円) (維持管理費：1,010/1,010億円)	総便益 (残事業)/(事業全体) 28,777/28,777億円 (走行時間短縮便益：25,670/25,670億円) (走行経費減少便益：2,344/2,344億円) (交通事故減少便益：764/764億円)	基準年 平成28年	
感度分析の結果					
【事業全体】交通量：B/C= 1.7～2.2 (交通量 ±10%) 事業費：B/C= 1.8～2.1 (事業費 ±10%) 事業期間：B/C= 1.8～2.0 (事業期間±1年)					
【残事業】交通量：B/C= 2.1～2.7 (交通量 ±10%) 事業費：B/C= 2.2～2.6 (事業費 ±10%) 事業期間：B/C= 2.3～2.5 (事業期間±1年)					
事業の効果等					
①交通混雑の緩和 ・外環（関越～東名）の整備により、関越自動車道、中央自動車道、東名高速道路といった放射方向の高速道路を結ぶ高規格道路ネットワークが形成され、所要時間の短縮等が見込まれる。 ・都心を通る交通の流入を抑制し、交通渋滞の緩和が見込まれる。					
②交通安全の確保 ・外環（関越～東名）の整備により、環状8号線などを利用していた通過交通が外環に転換され、生活道路等の交通量が転換し、生活道路の交通事故減少が見込まれる。					
③災害時の迂回機能の確保 ・災害や事故などにより道路ネットワークの一部区間が不通になっても、外環（関越～東名）の整備が速やかに移動できる迂回機能に寄与するものと期待される。					
④臨海部（羽田空港等）とアクセス性向上 ・外環（関越～東名）の整備により、関越自動車道方面と羽田空港、京浜港と背後圏を結ぶ広域ネットワークが形成され、輸送時間短縮、定時性の向上等により、企業活動の支援、物資流動の円滑化、国際観光の発展へ寄与。					
関係する地方公共団体等の意見					
東京都知事の意見： ・我が国の国際競争力を強化し、経済成長を促進するため、また、災害時において日本の東西交通分断を避け、首都機能を守るためにも、首都圏の慢性的な渋滞を緩和し、交通・物流ネットワークを強化する必要がある。 ・そのため、非常に効果の高い外環道の整備を、東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会開催までの開通に向け計画的に推進されたい。 ・事業の実施に当たっては、東京外かく環状道路（関越～東名）事業連絡調整会議を活用し、都と十分に調整を図るとともに、地域住民の意見や要望に対する「対応の方針」を確実に履行されたい。 ・事業費については、都の負担増とならないように、有料道路事業を活用するとともに、引き続き、安全に十分配慮しつつ、コスト縮減を図りながら効率的に実施されたい。					
事業評価監視委員会の意見					
事業の継続を承認する。					

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・平成21年度に事業化、平成22年度に用地着手、平成23年度に工事着手。
- ・用地取得率は約74%（平成28年3月末時点 面積ベース）
- ・本線トンネル工事については発注済であり、東名側については立坑完了に伴いシールドマシン組立準備中、大泉側については立坑工事を実施中。
- ・合意形成については、構想段階からP I（パブリックインボルブメント）の取組を導入し、計画を具体化させ、事業を進捗させており、引き続きP I手法を活用し、事業への理解をいただく取組を継続。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

施設の構造や工法の変更等

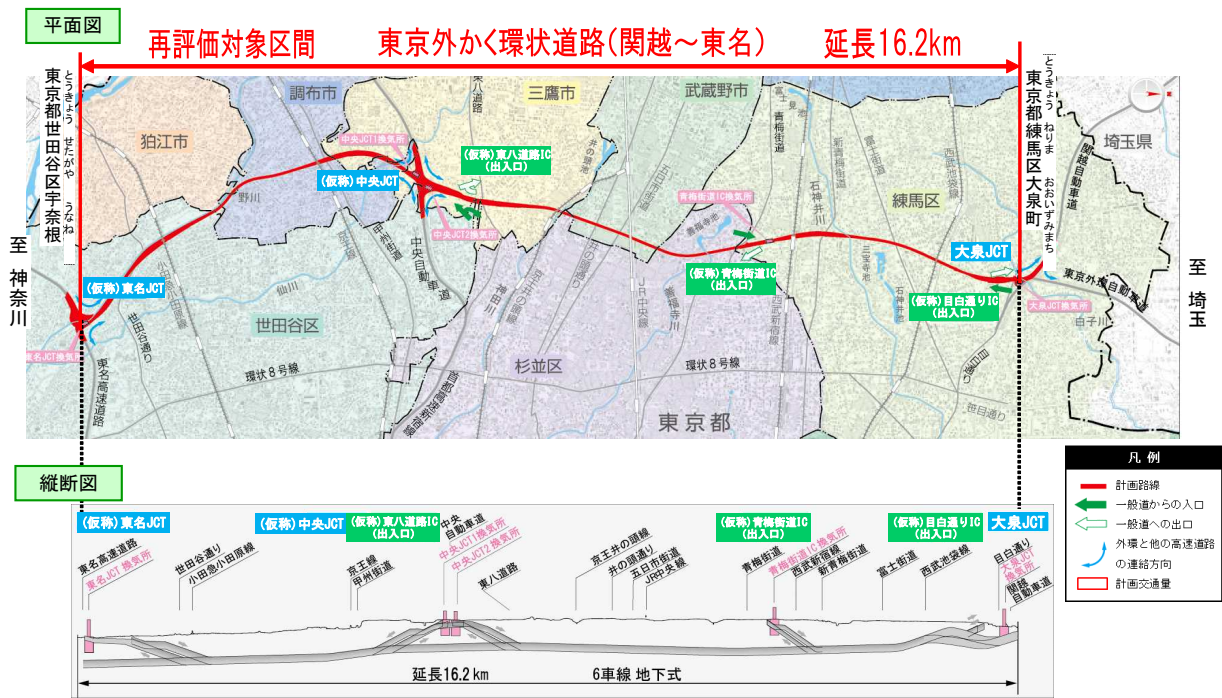
地中拡幅部（東名JCT）、大泉JCT本線ランプ接合部の工法変更、セグメント・床版構造、横連絡坑の構造変更、発生土の処理の変更

対応方針 事業継続

対応方針決定の理由

以上の事業の効果及び進捗状況、関係する地方公共団体等の意見、事業評価監視委員会による審議を踏まえると、事業の必要性、重要性は高いと考えられる。

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の合計と一致しないことがある。

再評価結果（平成29年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課、高速道路課
担当課長名：川崎 茂信、伊勢田 敏

事業名	一般国道468号 <small>しゅとけんちゅうおうれんらくじどうしゃどう</small> 首都圏中央連絡自動車道 <small>よこはましようなんどうろ</small> (横浜湘南道路)	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 関東地方整備局 東日本高速道路(株)												
起終点	自： <small>かながわけんよこはましをかえくたやちよう</small> 神奈川県横浜市栄区田谷町 至： <small>かながわけんふじさわしじょうなんいちちようめ</small> 神奈川県藤沢市城南1丁目			延長	7.5km												
事業概要 首都圏中央連絡自動車道（圏央道）は、都心から半径およそ40km～60kmの位置に計画されている延長約300kmの高規格幹線道路であり、3環状9放射道路ネットワークの一部を形成し、東京都中心部への交通の適切な分散導入を図り、首都圏全体の交通の円滑化、首都圏の機能の再編成等を図る上で重要な路線である。横浜湘南道路は、その一部区間を形成する延長7.5kmの自動車専用道路である。																	
H13年度事業化		H12年度都市計画決定		H14年度用地着手													
H17年度工事着手																	
全体事業費	約2,600億円	事業進捗率	22%	供用済延長	—km												
計画交通量	55,800台/日																
費用対効果分析結果	B/C (事業全体)	総費用 (残事業/事業全体) 1,772/2,410億円		総便益 (残事業/事業全体) 4,374/4,374億円													
	(残事業)	1.8	2.5	基準年：平成28年													
<table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="border: none;">(事業費)</td> <td style="border: none;">1,686/2,324億円</td> <td style="border: none;">(残事業)</td> <td style="border: none;">3,297/3,297億円</td> <td style="border: none;">(事業費)</td> <td style="border: none;">704/704億円</td> </tr> <tr> <td style="border: none;">維持管理費</td> <td style="border: none;">85/85億円</td> <td style="border: none;">(残事業)</td> <td style="border: none;">373/373億円</td> <td style="border: none;">(事業費)</td> <td style="border: none;">704/704億円</td> </tr> </table>						(事業費)	1,686/2,324億円	(残事業)	3,297/3,297億円	(事業費)	704/704億円	維持管理費	85/85億円	(残事業)	373/373億円	(事業費)	704/704億円
(事業費)	1,686/2,324億円	(残事業)	3,297/3,297億円	(事業費)	704/704億円												
維持管理費	85/85億円	(残事業)	373/373億円	(事業費)	704/704億円												
感度分析の結果																	
【事業全体】交通量：B/C=1.7～1.9（交通量 ±10%）【残事業】交通量：B/C= 2.2～ 2.6（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.7～2.0（事業費 ±10%）事業費：B/C= 2.3～ 2.7（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= 2.4～ 2.5（事業期間±20%）																	
事業の効果等																	
①交通の流れの適正化																	
<ul style="list-style-type: none"> ・三大都市圏を結ぶ基幹的国土軸である東名高速と、東京湾岸地域を連絡強化し、広域ネットワークを形成することで交通の流れの適正化が図られる。 ・横浜湘南道路の並行路線である国道1号を中心に交通渋滞が発生、国道1号・環状4号線では事故が多く発生しているが、当該路線の整備により交通分散することで、国道1号、環状4号線の交通渋滞の緩和、交通事故の減少が期待される。 																	
②物流・都市拠点の連絡強化																	
<ul style="list-style-type: none"> ・横浜港は貿易額及びコンテナ取扱量が全国で3番目に多く、国際コンテナ戦略港湾として、コンテナふ頭の再編・強化や先進的な施設整備の推進等、国際物流機能の強化が図られている。 ・一方、背後圏の交通ネットワークは、東名高速や保土ヶ谷バイパスに交通が集中していることから、国際競争力強化に向け、戦略港湾に貨物を集約するための国内輸送ネットワークの強化が求められる。 ・本事業の整備により、京浜港と背後圏との広域交通ネットワークが形成され、交通分散により交通混雑緩和や輸送時間短縮、定時性の向上等の物流の効率化及びリダンダンシーの確保等に期待でき、また、新東名高速道路（海老名JCT～御殿場JCT）や港湾整備と相まって産業の国際競争力強化に寄与するものと考えられる。 																	
③安全・安心な国土づくり																	
<ul style="list-style-type: none"> ・「三浦半島断層群における地震発生確率高まった可能性がある」との見解が発表されている。（文部科学省地震調査研究推進本部H23.7.11） ・大きい地震が発生し津波で湾岸部が浸水被災した場合、「くしの歯」作戦などにより湾岸部の救援ルートの確保が可能（迅速な道路啓開、非常時の迂回機能の発現）となり、防災上の観点からも効果が期待される。 																	

関係する地方公共団体等の意見

・神奈川県知事の意見：

横浜湘南道路は、さがみ縦貫道路や高速横浜環状南線とともに、圏央道の本県区間を構成し、東名高速道路や新東名高速道路等と一体となって、広域的な高速道路ネットワークを形成する重要な路線である。

すでに、さがみ縦貫道路が全線開通したことなどにより、新たな企業立地や観光客数の増加といった効果が現れているが、国家戦略特区をはじめとする3つの特区の活用などにより、経済の一層の活性化に取り組んでいる本県において、生産性の向上や観光振興を支える骨格的な交通基盤として、また、災害への対応力を強化する基盤としても、圏央道の早期完成に寄せられる県民の期待には、非常に大きいものがある。

そこで、横浜湘南道路については、高速横浜環状南線とともに、引き続き、整備を促進し、早期完成を図るようお願いしたい。

なお、今後とも効率的な事業執行などにより、事業費の節減に努めていただくよう、併せてお願いしたい。

・横浜市長の意見：

本路線は、首都圏中央連絡自動車道として、首都圏の広域的な道路ネットワークを形成するとともに、本市の広域的な交通利便性の向上、既存道路の渋滞緩和、災害時の緊急輸送路の多重化を図るため、高速横浜環状南線とともに、早期に整備することが必要不可欠です。

さらに、本市では平成22年8月に京浜港が国際コンテナ戦略港湾に選定されており、国際競争力の強化の観点からも、本路線の整備が急務となっています。

こうしたことから、本事業は必要性が高いため、平成32年度の開通見通しに遅れることなく早期完成が図られるよう、適切な進捗管理に基づいて、事業を強力に推進されるようお願いいたします。

また、事業費については、事業の促進を図り本市の負担増とならないよう、高速横浜環状南線も含めて、有料道路事業を活用するとともに、引き続き、安全に十分配慮しつつコスト縮減を図りながら、効率的に事業を推進されるようお願いいたします。

事業評価監視委員会の意見

事業の継続を承認する。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

横浜環状道路の横浜環状北線、横浜環状北西線、また、横浜環状南線および関連街路である上郷公田線等が事業中である。

事業の進捗状況、残事業の内容等

用地取得率は約86%完了

平成25年度から、本線に関わる工事（回転立坑工事や橋梁工事など）に着手、平成26年度にトンネル本体工事を契約しシールドマシン製作中。

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、地権者等との話し合いを継続しながら用地取得を進めると共に、難航している箇所については、土地収用法に基づく手続きを進める。

施設の構造や工法の変更等

平成24年2月の岡山県のシールドトンネル事故を受け、有識者からなる協議会を発足した結果、シールドトンネルのセグメント厚を見直して（450mm→535mm）施工する。

有識者検討会による、利用者の安全性向上の検討を行った結果、床下避難路のスペース拡大およびUターン路・床下避難路連絡坑の設置を実施する。

対応方針 事業継続

対応方針決定の理由

以上の事業の効果及び進捗状況、関係する地方公共団体等の意見、事業評価監視委員会による審議を踏まえると、事業の必要性、重要性は高いと考えられる。

再評価結果（平成29年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：川崎 茂信

事業名	一般国道246号 <small>あつぎはだのどうろ</small> 厚木秦野道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 関東地方整備局
起終点	厚木区間 自：神奈川県厚木市中依知 至：神奈川県厚木市飯山 伊勢原区間 自：神奈川県伊勢原市西富岡 至：神奈川県伊勢原市善波	延長	厚木区間 3.6km 伊勢原区間 4.8km		
事業概要 一般国道246号は、東京都千代田区から神奈川県内の内陸部を横断し、静岡県沼津市に至る延長約120kmの主要幹線道路である。厚木秦野道路は、第一東海自動車道東京湾岸道路（東名高速道路）・新東名高速道路・さがみ縦貫道路を相互に連絡する広域ネットワークの形成を目的とした延長29.1kmのバイパス事業である。 このうち、厚木区間・伊勢原区間では、並行する国道246号の慢性的な渋滞緩和、安全性向上を図るため延長約8.4kmを事業中である。					
厚木	H13年度事業化	H8年度都市計画決定 (H一年度変更)	H14年度用地着手	H26年度工事着手	
伊勢原	H10年度事業化				
全体事業費	約653億円		事業進捗率	46%	供用済延長 0 km
計画交通量	5,700～10,300台/日				
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.6 (残事業) 3.5	総費用 (残事業)/(事業全体) 295/ 664億円 (事業費：259/ 628億円) (維持管理費：36/ 36億円)	総便益 (残事業)/(事業全体) 1,038/1,038億円 (走行時間短縮便益：848/ 848億円) (走行費用減少便益：148/ 148億円) (交通事故減少便益：42/ 42億円)	基準年	平成28年
感度分析の結果 【事業全体】 交通量：B/C=1.4～1.7（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.5～1.6（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=1.4～1.7（事業期間±20%） 【残事業】 交通量：B/C=3.2～3.9（交通量 ±10%） 事業費：B/C=3.2～3.9（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=3.2～3.8（事業期間±20%）					
事業の効果等 ①交通混雑の緩和 ・国道246号（現道）は東京と静岡間の東西方向を結ぶ幹線道路であるが、容量不足による渋滞が発生。 ・厚木秦野道路が整備されることにより、国道246号（現道）の通過交通の転換が図られ、交通混雑緩和が見込まれる。 ②交通事故の減少 ・国道246号（現道）の事故発生状況は、渋滞と交差点密度の高さに起因すると考えられる追突と右左折事故が約8割。 ・厚木秦野道路が整備されることにより、国道246号（現道）の交通の転換が図られ、交通事故の減少が見込まれる。 ③沿線地域の観光振興 ・アウトドア・トレッキングや温泉など多様な観光資源を有する沿線市町村の入込客数は近年増加傾向にあり、今後更なる観光入込客数の増加が期待される。 ④企業立地の促進 ・厚木秦野道路の事業化後、沿線市町村（厚木市、伊勢原市）の工場立地件数が増加。 ・厚木秦野道路の整備に伴い、圏央道や東名高速道路、新東名高速道路へのアクセス性が向上し、企業立地の促進が期待される。 ⑤救急活動への支援 ・厚木秦野道路の整備により、第3次救急医療施設である東海大学医学部付属病院からの30分カバー圏人口が増加し、救命率の向上が期待される。 ⑥災害発生時の緊急ルート強化 ・新東名高速道路の厚木南IC（仮称）付近の「神奈川県総合防災センター」は、他県や国から応急活動要員の集結、物資の受け入れ、搬送車両の集結拠点となる。 ・厚木秦野道路の整備により、「神奈川県総合防災センター」から秦野市役所までの代替路線が形成され、リダンダンシーの確保が期待される。					

関係する地方公共団体等の意見

・神奈川県知事の意見:

厚木秦野道路は、さがみ縦貫道路や新東名高速道路等と一体となって、広域的な幹線道路網を形成し、国道246号の混雑緩和はもとより、地域の活性化や災害への対応力の強化などに寄与する重要な路線である。昨年3月に、さがみ縦貫道路が全線開通し、今後、新東名高速道路が順次供用されていく中、本路線の整備に寄せられる県民や企業の期待は大きく、地元自治体からの要望も大変強い。県としては、本事業の促進のため、埋蔵文化財調査などについて、引き続き、関係者と調整を図りながら、積極的に支援していくこととしているので、早期整備を図るようお願いしたい。また、本路線の未事業化区間については、早期に事業化を図るようお願いしたい。

事業評価監視委員会の意見

事業の継続を承認する。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

・国道246号沿線周辺には、東名秦野テクノパーク(平成15年)などの工業団地や商業施設が多く立地している。平成26年度には、隣接区間の厚木秦野道路(伊勢原西～秦野中井)が事業化された。更に、平成27年度にはさがみ縦貫道路が全線開通し、高規格幹線道路の整備が進んでいる。

事業の進捗状況、残事業の内容等

・厚木地区(延長3.6km)は、圏央道(さがみ縦貫道路)の県央厚木ICと国道129号間0.6kmで、平成25年3月に開通したさがみ縦貫道路と一体で用地取得、埋蔵文化財調査を実施済。厚木地区の用地取得率(面積ベース)は約11%(平成28年7月末)。現在は、設計協議、環境調査を実施中。
 ・伊勢原地区(延長4.8km)は、平成30年度開通予定である新東名高速道路(伊勢原北IC(仮称))の事業進捗に併せて、伊勢原北IC(仮称)周辺の用地取得を重点的に推進し、用地進捗率は約89%(平成28年7月末)。平成26年度から工事着手。
 ・今後は、用地取得を推進し、計画的に事業を実施するとともに、引き続き、地元協議を進めて効果的に事業推進を図る。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

・埋蔵文化財発掘調査において、当初の想定以上の遺構が確認されている状況を踏まえ、供用開始年次を平成35年から平成38年に変更する。

施設の構造や工法の変更等

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の事業の効果および進捗状況、関係する地方公共団体等の意見、事業評価監視委員会による審議を踏まえると、事業の必要性、重要性は高いと考えられる。

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（平成29年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：川崎 茂信

事業名：一般国道246号 厚木秦野道路（伊勢原西～秦野中井） <small>あつぎはだのどうろ（いせはらにし～はだのなかい）</small>	事業区分：一般国道	事業主体：国土交通省 関東地方整備局		
起終点：自：神奈川県伊勢原市善波 至：神奈川県秦野市西大竹 <small>かながわけんいせはらしせんほ かながわけんはだのしにおおたけ</small>	延長：5.2km			
事業概要： <p>一般国道246号は、東京都千代田区から神奈川県内の内陸部を横断し、静岡県沼津市に至る延長約120kmの主要幹線道路である。厚木秦野道路は、第一東海自動車道（東名高速道路）・新東名高速道路・さがみ縦貫道路を相互に連絡する広域ネットワークの形成を目的とした延長29.1kmのバイパス事業である。</p> <p>このうち、伊勢原西～秦野中井区間では、並行する国道246号の慢性的な渋滞緩和、安全性向上を図るため延長約5.2kmを事業中である。</p>				
H26年度事業化	H8年度都市計画決定 (H一年度変更)	H一年度用地着手	H一年度工事着手	
全体事業費	約200億円	事業進捗率	0% 供用済延長 0 km	
計画交通量	8,200台/日			
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.6 (残事業) -	総費用 (残事業)/(事業全体) - / 154億円 事業費： - / 139億円 維持管理費： - / 14億円	総便益 (残事業)/(事業全体) - / 249億円 走行時間短縮便益： - / 246億円 走行費用減少便益： - / 2.1億円 交通事故減少便益： - / 1.2億円	基準年：平成25年
感度分析の結果 <p>【事業全体】 交通量：B/C=1.5～1.8（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.5～1.8（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=1.4～1.8（事業期間±20%）</p> <p>【残事業】 交通量：B/C= -（交通量 ±10%） 事業費：B/C= -（事業費 ±10%） 事業期間：B/C= -（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"> ・国道246号（現道）は東京と静岡間の東西方向を結ぶ幹線道路であるが、容量不足による渋滞が発生。 ・厚木秦野道路（伊勢原西～秦野中井）が整備されることにより、国道246号（現道）の通過交通の転換が図られ、交通混雑緩和が見込まれる。 <p>②交通事故の減少</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国道246号（現道）の事故発生状況は、渋滞と交差点密度の高さに起因すると考えられる追突と右左折事故が約8割。 ・厚木秦野道路（伊勢原西～秦野中井）が整備されることにより、国道246号（現道）の交通の転換が図られ、交通事故の減少が見込まれる。 <p>③沿線地域の観光振興</p> <ul style="list-style-type: none"> ・アウトドア・トレッキングや温泉など多様な観光資源を有する沿線市町村の入込客数は近年増加傾向にあり、今後更なる観光入込客数の増加が期待される。 <p>④企業立地の促進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・厚木秦野道路の事業化後、沿線市町村（伊勢原市、秦野市）の工場立地件数が増加。 ・厚木秦野道路（伊勢原西～秦野中井）の整備に伴い、圏央道や東名高速道路、新東名高速道路へのアクセス性が向上し、企業立地の促進が期待される。 <p>⑤救急活動への支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・厚木秦野道路（伊勢原西～秦野中井）の整備により、第3次救急医療施設である東海大学医学部付属病院からの30分カバー圏人口が増加し、救命率の向上が期待される。 				
関係する地方公共団体等の意見 <p>・神奈川県知事の意見： 厚木秦野道路は、さがみ縦貫道路や新東名高速道路等と一体となって、広域的な幹線道路網を形成し、国道246号の混雑緩和はもとより、地域の活性化や災害への対応力の強化などに寄与する重要な路線である。昨年3月に、さがみ縦貫道路が全線開通し、今後、新東名高速道路が順次供用されていく中、本路線の整備に寄せられる県民や企業の期待は大きく、地元自治体からの要望も大変強い。そこで、本事業を引き続き促進し、早期整備を図るとともに、本路線の未事業化区間については、早期に事業化を図るようお願いしたい。</p>				
事業評価監視委員会の意見 <p>事業の継続を承認する。</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>国道246号沿線周辺には、東名秦野テクノパーク(平成15年)などの工業団地や商業施設が多く立地している。平成27年度には、さがみ縦貫道路が全線開通し、周辺の高規格幹線道路の整備が進んでいる。</p>				

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・伊勢原西～秦野中井区間（延長5.2km）は、国道246号と東名高速道路の秦野中井IC間の5.2kmで平成38年度開通予定である。用地取得を平成30年度から着手予定。
- ・今後は、用地取得を推進し、引き続き、地元協議を進めて効率的に事業促進を図る。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

施設の構造や工法の変更等

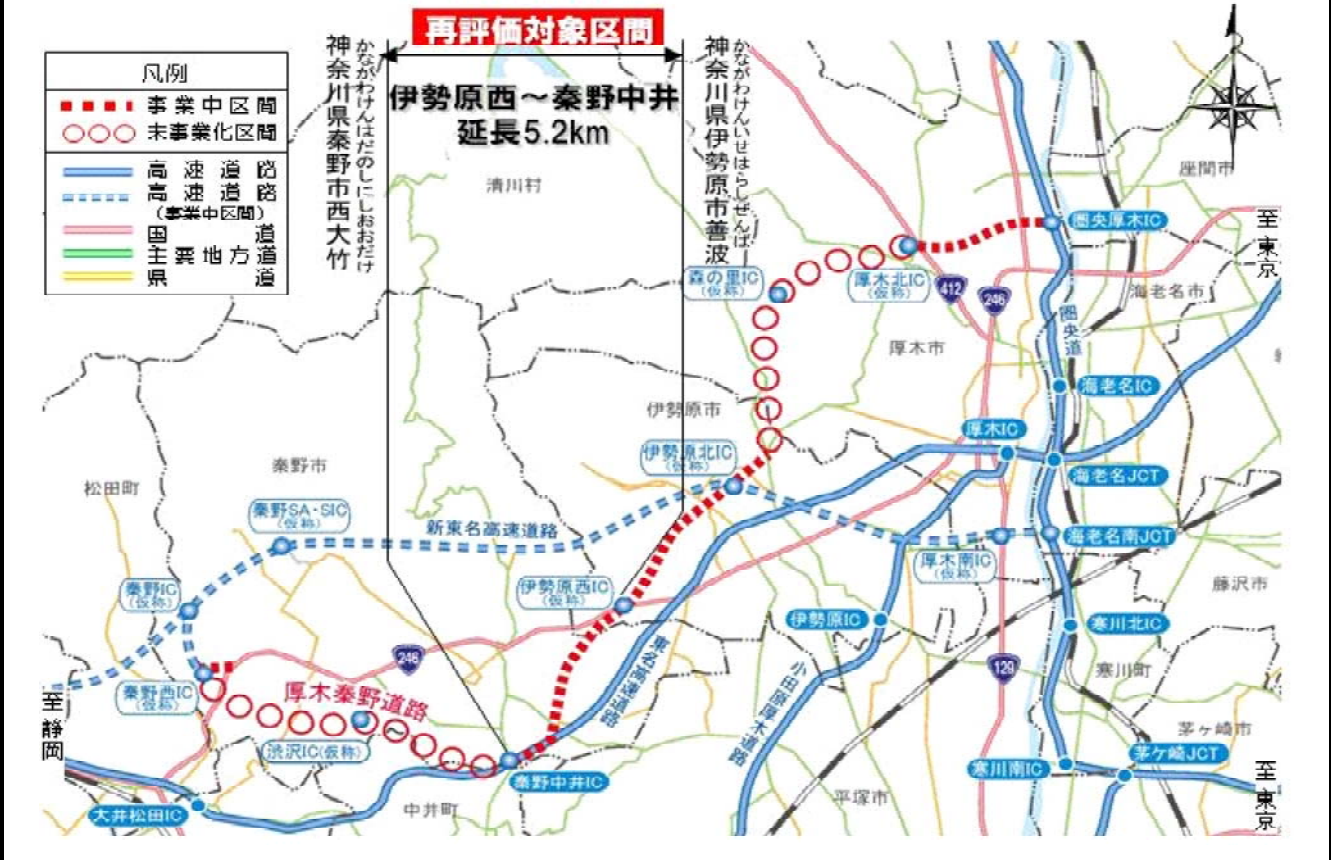
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の事業の効果および進捗状況、関係する地方公共団体等の意見、事業評価監視委員会による審議を踏まえると、事業の必要性、重要性は高いと考えられる。

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（平成29年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：川崎 茂信

事業名 一般国道246号 <small>はだの</small> 秦野IC関連	事業区分 一般国道	事業主体 国土交通省 関東地方整備局
起終点 自：神奈川県秦野市八沢 至：神奈川県秦野市菖蒲	延長	0.75km
事業概要 秦野IC関連は、新東名高速道路へのインターチェンジ接続を目的とした延長約0.75kmの道路事業である。秦野IC関連が整備されることにより、秦野市域の国道246号周辺から新東名高速道路へのアクセスが確保され、また、新東名高速道路、さがみ縦貫道路、厚木秦野道路との広域的に形成された自動車専用道路ネットワークと接続されることによって、これらの地域の経済・文化・産業の発展に寄与する。		
H13年度事業化	H8年度都市計画決定 (H一年度変更)	H25年度用地着手
H一年度工事着手		
全体事業費	約51億円	事業進捗率 43%
計画交通量	2,100台/日	
費用対効果分析結果	総費用 (残事業)/(事業全体) 28/50億円 〔事業費：24/46億円 維持管理費：3.6/3.6億円〕	総便益 (残事業)/(事業全体) 100/100億円 〔走行時間短縮便益：74/74億円 走行費用減少便益：20/20億円 交通事故減少便益：5.7/5.7億円〕
感度分析の結果	基準年 平成28年	
【事業全体】	交通量：B/C=1.8~2.2 (交通量 ±10%)	事業費：B/C=1.9~2.1 (事業費 ±10%)
	事業期間：B/C=1.9~2.1 (事業期間±20%)	
【残事業】	交通量：B/C=3.2~3.9 (交通量 ±10%)	事業費：B/C=3.3~4.0 (事業費 ±10%)
	事業期間：B/C=3.5~3.7 (事業期間±20%)	
事業の効果等		
①交通混雑の緩和 ・国道246号（現道）は東京と静岡間の東西方向を結ぶ幹線道路であるが、容量不足による渋滞が発生。 ・秦野IC関連が整備されることにより、国道246号（現道）の通過交通の転換が図られ、交通混雑緩和が見込まれる。		
②交通事故の減少 ・国道246号（現道）の事故発生状況は、渋滞と交差点密度の高さに起因すると考えられる追突と右左折事故が約8割。 ・秦野IC関連が整備されることにより、国道246号（現道）の交通の転換が図られ、交通事故の減少が見込まれる。		
③沿線地域の観光振興 ・アウトドア・トレッキングや温泉など多様な観光資源を有する沿線市町村の入込客数は近年増加傾向にあり、今後更なる観光入込客数の増加が期待される。		
④企業立地の促進 ・秦野IC関連の事業化後、沿線市町村（秦野市）の工場立地件数が増加。 ・秦野IC関連の整備に伴い、新東名高速道路へのアクセス性が向上し、企業立地の促進が期待される。		
⑤救急活動への支援 ・秦野IC関連の整備により、第3次救急医療施設である東海大学医学部附属病院からの30分カバー圏人口が増加し、救命率の向上が期待される。		
関係する地方公共団体等の意見		
・神奈川県知事の意見： 一般国道246号の秦野インターチェンジ関連事業は、県土の骨格を形成する新東名高速道路と一般国道246号を接続し、交通利便性の向上や地域の活性化などに寄与する重要な事業である。そこで、新東名高速道路の事業に遅れることなく、本事業を引き続き促進し、早期整備を図るようお願いしたい。		
事業評価監視委員会の意見		
事業の継続を承認する。		
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等		
新東名高速道路の整備が進められており、インベスト神奈川による地域産業の活性化支援が展開中である。平成27年度に新東名高速道路の秦野スマートICが事業化された。		
事業の進捗状況、残事業の内容等		
・秦野IC関連の事業進捗は、平成21年度に地元説明会を実施し、平成22年度に用地幅杭設置を実施。 ・現在、設計協議、埋蔵文化財調査を実施中で、平成25年度より用地取得に着手し、用地取得率（面積ベース）は約87%（平成28年7月末） ・今後、新東名高速道路の事業進捗に併せて、用地取得を進めるとともに工事着手し、平成32年度完成に向けて、計画的に事業促進を図る。		

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

施設の構造や工法の変更等

対応方針 事業継続

対応方針決定の理由

以上の事業の効果及び進捗状況、関係する地方公共団体等の意見、事業評価監視委員会による審議を踏まえると、事業の必要性、重要性は高いと考えられる。

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（平成29年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局国道・防災課
担当課長名：川崎 茂信

事業名	一般国道7号 新発田拡幅		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 北陸地方整備局
起終点	自：新潟県新発田市奥山新保 至：新潟県新発田市三日市				延長	5.8km
事業概要	国道7号新発田拡幅は、「市街地部での慢性的な交通渋滞の緩和」、「沿線地域の振興、活性化」などを目的とした延長5.8kmについて、現道の拡幅を行うものである。					
H3年度事業化	H2年度都市計画決定	H6年度用地着手	H12年度工事着手			
全体事業費	約340億円	事業進捗率	44%	供用済延長	1.8km	
計画交通量	21,700 ～ 34,300台/日					
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.1 (残事業) 2.0	総費用：(残事業)/(事業全体) 174/336億円 (事業費：156/314億円 維持管理費：18/22億円)	総便益：(残事業)/(事業全体) 352/381億円 (走行時間短縮便益：322/349億円 走行経費減少便益：22/22億円 交通事故減少便益：7.5/8.8億円)	基準年： 平成25年		
感度分析の結果	(事業全体) 交通量：B/C= 1.04～1.5 (交通量±10%) (残事業) 交通量：B/C= 1.8～2.5 (交通量±10%) 事業費：B/C= 1.1～1.2 (事業費±10%) 事業費：B/C= 1.8～2.1 (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= 1.9～2.1 (事業期間±20%)					
事業の効果等	定性的な効果 ①地域産業の活性化・物流効率化 ・事業区間周辺には工業団地等が立地しており、食品工業団地の分譲面積・従業員数が拡大しているなか、国道7号は物流活動における主要搬送ルートとして重要な路線であり、新発田拡幅の整備により、地域産業の活性化・物流効率化による生産性向上に寄与することが期待できる。 ②第三次医療施設へのアクセス向上 ・県北地域唯一の第三次医療施設である新潟県立新発田病院への30分圏内カバー人口が増加するとともに、走行性向上による迅速な救急搬送に貢献する。 ③生活道路の安全性向上 ・交通混雑が緩和されることで、市街地へ流入する車両が国道7号へ転換することが期待されるため、歩行者の安全性確保や通学路の安全性向上が期待できる。 ④沿道土地利用開発の促進・まちづくり支援 ・新発田市都市マスタープランでは新発田市市街地部の国道7号沿線は沿道型商業地として位置づけられており、新発田拡幅の整備により、沿道商業施設の活動支援や、新発田市が進めるまちづくりに寄与する。 ⑤主要観光施設へのアクセス向上 ・新発田市観光振興基本計画（平成19年度）では国道7号を周辺都市と主要観光地間を結ぶ広域観光ネットワークに位置づけられており、新発田拡幅の整備により、主要観光施設へのアクセス性が向上し、地域の観光支援に寄与する。					
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： 新発田市から交通渋滞の緩和や、物流の効率化に寄与する新発田拡幅事業の早期完成に向けた要望を頂いている。 知事の意見： 地域の安全・安心確保等のため、事業を継続する必要がある。					
事業評価監視委員会の意見	審議の結果、再評価及び対策方針(原案)の「事業継続」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17年度に北蒲原郡紫雲寺町、加治川村が新発田市へ編入。
- ・平成27年度までに4車線化の部分供用を行ったが、未供用区間で混雑が発生しており早期の全線供用が必要。

事業の進捗状況、残事業の内容等

事業の進捗状況：用地進捗率54%、事業進捗率44%（平成28年度末予定）
残事業の内容：小舟町交差点～三日市交差点間の完成4車線化

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

残事業区間である小舟町交差点～三日市交差点間（延長4.0km）について、完成4車線化供用に向けて事業を推進する。

施設の構造や工法の変更等

建設発生土の有効活用や新技術の活用等により、コスト縮減を図る。

対応方針

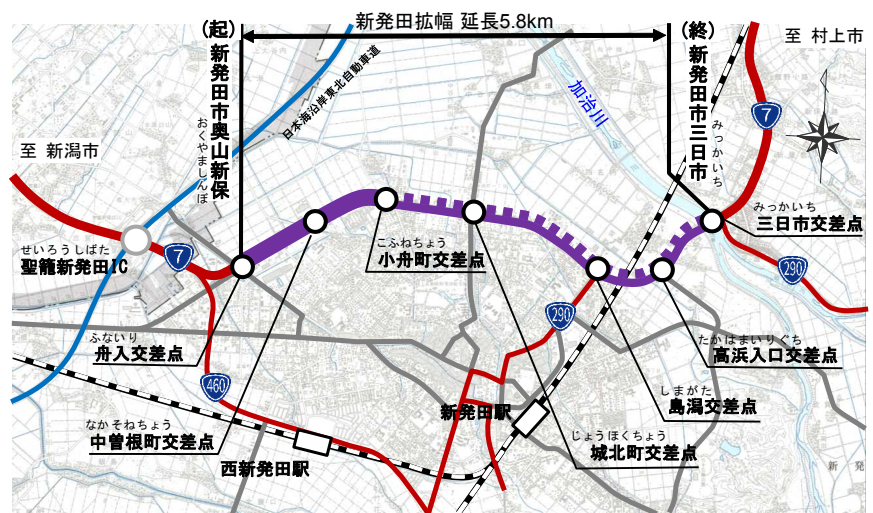
事業継続

対応方針決定の理由

国道7号は、日本海側の広域幹線道路である他、新発田市中心市街の環状道路として重要な役割を担っている。

新発田拡幅の整備によって、市街地部での慢性的な交通渋滞の緩和や沿線地域の振興、活性化など、期待される効果は大きいため事業を継続する。

事業概要図



凡 例	
— (solid purple line) —	： 供用済区間
- - - (dashed purple line) - - -	： 未供用区間

※ 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（平成29年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局国道・防災課
担当課長名：川崎 茂信

事業名	一般国道8号 <small>しろね</small> 白根バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 北陸地方整備局
起終点	自：新潟県新潟市南 <small>みなみ</small> 区保坂 至：新潟県新潟市南 <small>みなみ</small> 区戸頭	延長	5.9km		
事業概要					
国道8号白根バイパスは、「交通渋滞の緩和と交通事故削減」、「快適で安心安全なまちづくりの推進」、「物流の効率化による企業の生産性向上と地域産業の活性化」などを目的とした延長5.9kmのバイパス事業である。					
H3年度事業化		S63年度都市計画決定		H9年度用地着手	
H12年度工事着手					
全体事業費	約400億円	事業進捗率	58%	供用済延長	3.9km
計画交通量	26,900～41,300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) 1.2	(残事業)/(事業全体) 189/438億円	(残事業)/(事業全体) 529/529億円	平成25年	
	(残事業) 2.8	事業費：139/388億円 維持管理費：50/50億円	走行時間短縮便益：433/433億円 走行経費減少便益：70/70億円 交通事故減少便益：27/27億円		
感度分析の結果					
(事業全体) 交通量		B/C= 1.1～1.4 (交通量±10%)		(残事業) 交通量	
事業費		B/C= 1.2～1.2 (事業費±10%)		事業費	
事業期間		B/C= 1.1～1.3 (事業期間±20%)		事業期間	
B/C= 2.5～3.2 (交通量±10%)		B/C= 2.6～3.0 (事業費±10%)		B/C= 2.6～3.0 (事業期間±20%)	
事業の効果等					
定性的な効果					
①新潟市南区における公共交通の機能強化 ・新潟市南区では混雑時間帯等の路線バスの定時性・速達性向上、現道区間から通過交通を排除することによる、現道区間の走行性向上が課題となっており、白根バイパスの整備により「都市基盤と公共交通の機能強化」を進める南区のまちづくりに寄与する。					
②地域産業の活性化 ・事業区間周辺には複数の工業団地等が立地、航空機産業の支援など新たな産業を支える拠点もあり、白根バイパスの整備は、物流効率化による生産性向上や地域産業の活性化等に寄与する。					
③第三次医療施設へのアクセス向上 ・白根バイパスの整備により、第三次医療施設である新潟市民病院の南区内における30分圏域カバー人口が増加するなど、迅速な救急搬送に貢献する。					
④現道区間の沿道環境改善 ・白根バイパスの整備により、大型車等が現道からバイパスに転換することで、騒音など沿道環境の改善が期待できる。					
⑤冬期における円滑な交通の確保 ・国道8号現道利用者（冬期に関するアンケート）の多くは積雪時の交通集中状況について問題を感じており、白根バイパスの整備により冬期の円滑な交通の確保が可能となる。					
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： 国道8号白根バイパスは、市内外の交流・連携の活性化に向けた機能強化のほか、地域産業の活性化や路線バスの定時性・速達性向上を始めとする本市南区におけるまちづくり施策の支援など様々な効果が期待されることから、引き続き事業を継続し、早期完成に向けて速やかな事業執行をお願いしたい。					
事業評価監視委員会の意見					
審議の結果、再評価及び対策方針(原案)の「事業継続」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16年度に市町村合併で旧白根市が新潟市となる。 ・平成26年度に暫定2車線で部分供用したが、未供用区間の現道で混雑が発生しており早期の全線供用が必要。					

事業の進捗状況、残事業の内容等

事業の進捗状況：用地進捗率99%、事業進捗率58%（平成28年度末予定）

残事業の内容：新潟市南区保坂～同区鮭潟間の暫定2車線整備、全線4車線化

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

新潟市南区保坂から同区鮭潟間（2.0km）については平成30年度の全線暫定2車線化に向け工事を推進するとともに、4車線化については、交通状況を勘案しつつ整備を進める。

施設の構造や工法の変更等

建設発生土の有効活用や新技術の活用等により、コスト縮減を図る。

対応方針

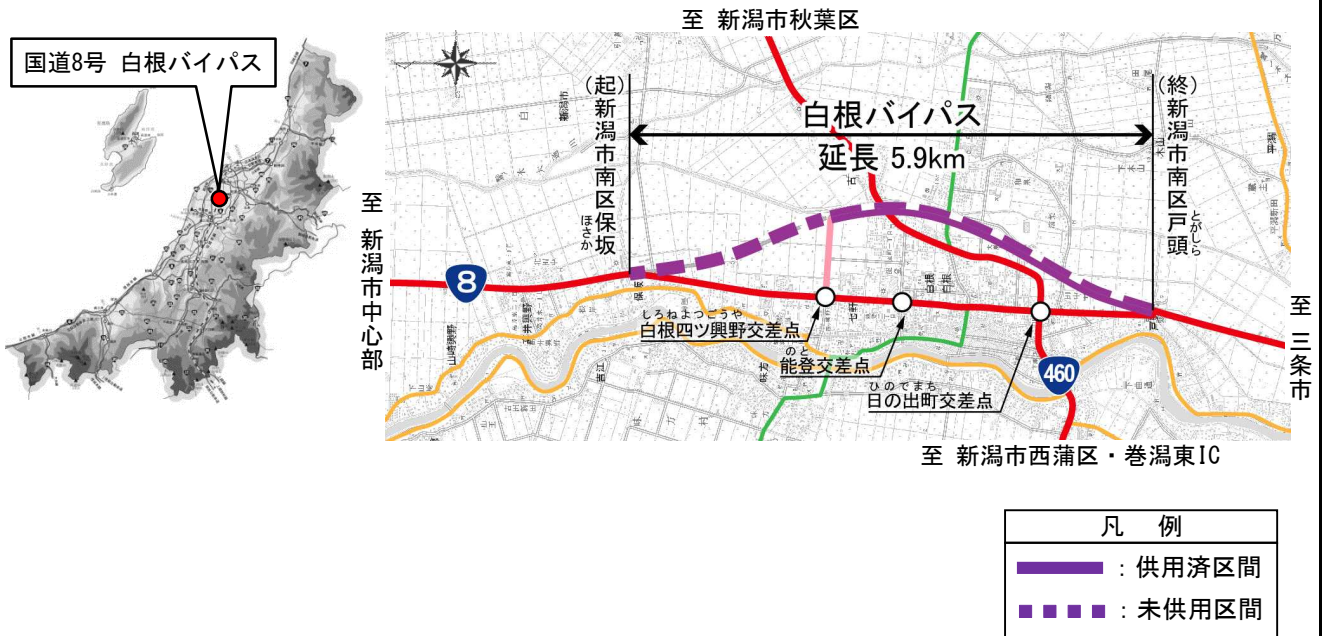
事業継続

対応方針決定の理由

白根バイパスは、日本海側の広域幹線道路として、また物流や新潟都市圏の拠点間の連携軸として重要な路線である。

白根バイパスの整備によって、交通渋滞の緩和と交通事故削減、快適で安心安全なまちづくりの推進、物流の効率化による企業の生産性向上と地域産業の活性化など、期待される効果は大きいため事業を継続する。

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（平成29年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局国道・防災課
担当課長名：川崎 茂信

事業名	一般国道8号 <small>なおえつ</small> 直江津バイパス		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 北陸地方整備局
起終点	自：新潟県上越市大潟区犀潟 至：新潟県上越市虫生岩戸				延長	12.2km
事業概要						
国道8号直江津バイパスは、交通混雑の緩和と交通事故削減、地域開発・産業への支援、物流効率化による企業の生産性向上などを目的とした延長12.2kmのバイパス事業である。						
S41年度事業化	S42,47年度、H9年度都市計画決定 (H元,10年度変更)		S42年度用地着手		S43年度工事着手	
全体事業費	約360億円	事業進捗率	63%	供用済延長	2.8km(暫定2車線) 2.4km(完成2車線) 7.0km(完成4車線)	
計画交通量	16,200 ~ 39,900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) 2.0	(残事業)/ (事業全体) 130/1,015 億円		(残事業)/ (事業全体) 209/2,008 億円		平成25年
	(残事業) 1.6	事業費：104/885億円 維持管理費：26/131億円		走行時間短縮便益：178/1,704億円 走行経費減少便益：28/244億円 交通事故減少便益：3.3/60億円		
感度分析の結果						
(事業全体) 交通量：B/C= 1.8~2.1(交通量±10%) (残事業) 交通量：B/C= 1.6~1.7(交通量±10%)						
事業費：B/C= 2.0~2.0(事業費±10%) 事業費：B/C= 1.5~1.8(事業費±10%)						
事業期間：B/C= 1.9~2.0(事業期間±20%) 事業期間：B/C= 1.5~1.7(事業期間±20%)						
事業の効果等						
定性的な効果						
①北陸新幹線・上越妙高駅と主要観光地間を結ぶ観光ルートとしての機能向上 ・平成27年3月に北陸新幹線（上越妙高駅）が開業し、今後は新水族博物館の開館や上信越道4車線化等による観光入込客数の増加が見込まれており、直江津バイパスの整備は、地域の観光支援に寄与する。						
②第三次医療施設（新潟県立中央病院）へのアクセス向上 ・直江津バイパスの整備により、上越地方唯一の第三次医療施設である新潟県立中央病院の30分圏域カバー人口が約1.6千人増加するなど、迅速な救急医療患者の搬送に貢献する。						
③重要港湾直江津港へのアクセス向上 ・直江津港搬出入貨物の約3割は大潟区、頸城方面であることから、直江津バイパスはアクセス道路として重要な役割を担っており、直江津港を利用した物流効率化による企業の生産性向上が期待される。						
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： 上越市から早期整備推進の要望を頂いており、特に三ツ屋～下源入間の早期山側3車線化及び犀潟～下荒浜間の早期4車線化に向けた要望を頂いている。						
知事の意見： 地域の安全確保等のため、事業を継続する必要がある。						
事業評価監視委員会の意見						
審議の結果、再評価及び対策方針（原案）の「事業継続」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17年1月に1市6町7村が合併し上越市となる。 ・国道8号周辺の開発による交通量増加から混雑が発生しており、三ツ屋～下源入間の山側3車線化が必要。						

事業の進捗状況、残事業の内容等

事業の進捗状況：用地進捗率65%、事業進捗率63%（平成28年度末予定）
 残事業の内容：三ツ屋～下源入間の山側3車線化、犀潟～下荒浜間の4車線化等

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

三ツ屋～下源入間(1.5km)の山側3車線化については早期完成にむけ工事を推進するとともに、犀潟～下荒浜間については交通状況を勘案し整備を進める。

施設の構造や工法の変更等

建設発生土の有効活用や新技術の活用等により、コスト縮減に努力する。

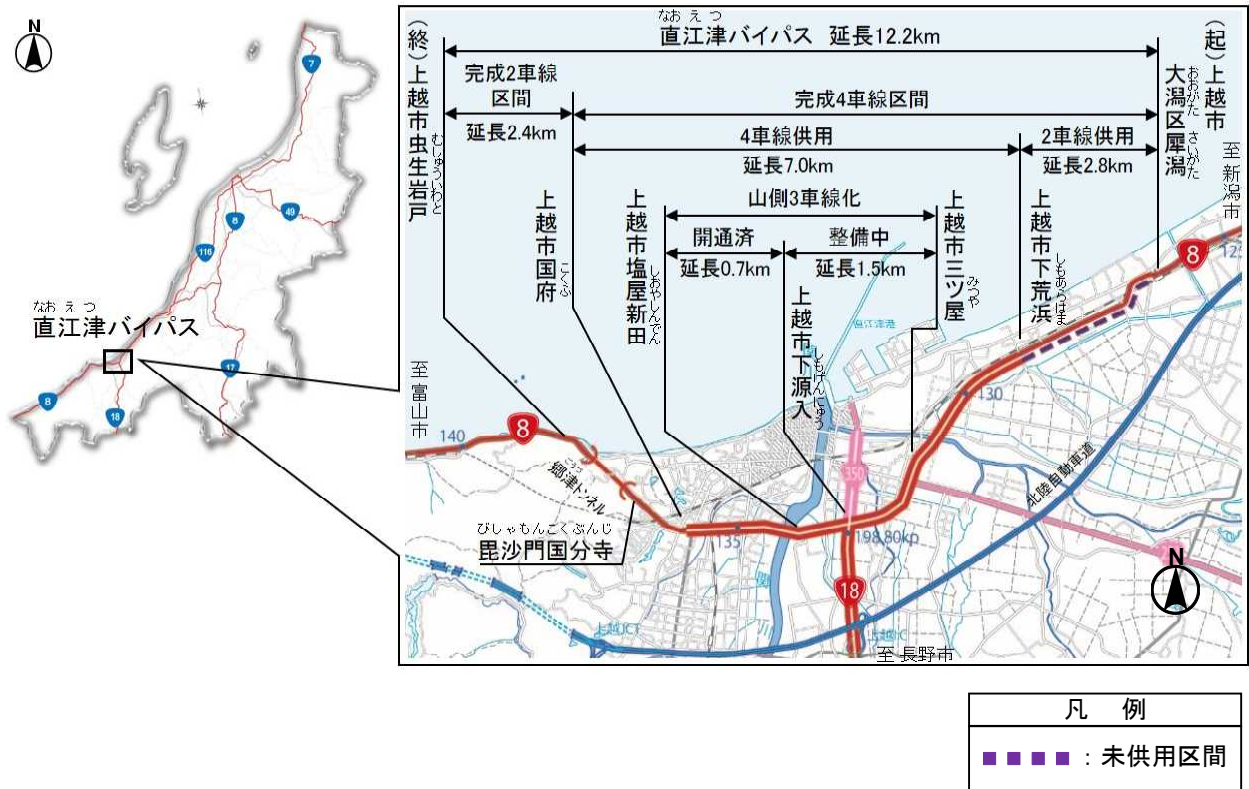
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

直江津バイパスは、新潟県新潟市から京都府京都市に至る国道8号のうち、上越市大潟区犀潟～同市虫生岩戸までの延長12.2kmを結ぶ道路であり、上越都市圏の骨格を成す重要な役割を担っている。
 直江津バイパスの整備により、交通混雑の緩和と交通事故削減、地域開発・産業への支援、物流効率化による企業の生産性向上など、多様な効果が見込まれるため事業を継続する。

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（平成29年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局国道・防災課
担当課長名：川崎 茂信

事業名	一般国道17号 <small>むいかまち</small> 六日町バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 北陸地方整備局						
起終点	自：新潟県南魚沼市竹俣 至：新潟県南魚沼市庄之又	延長	5.1km								
事業概要 国道17号六日町バイパスは、「市街地部の交通混雑緩和と死傷事故の削減」、「道路ネットワーク整備による地域活性化」、「救急医療体制の支援」などを目的とした延長5.1kmのバイパス事業である。											
H6年度事業化		H5年度都市計画決定		H10年度用地着手							
H12年度工事着手											
全体事業費	約302億円	事業進捗率	60%	供用済延長	1.7km						
計画交通量	9,400～12,800台/日										
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体)	総費用：(残事業)/(事業全体) 111/364億円		総便益：(残事業)/(事業全体) 182/312 億円							
	(残事業)	事業費：92/333億円 維持管理費：19/31億円		走行時間短縮便益：150/258億円 走行経費減少便益：28/47億円 交通事故減少便益：3.2/6.7億円							
感度分析の結果 <table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 50%;">(事業全体) 交通量：B/C= 0.8～0.9 (交通量±10%)</td> <td style="width: 50%;">(残事業) 交通量：B/C= 1.5～1.9 (交通量±10%)</td> </tr> <tr> <td>事業費：B/C= 0.8～0.9 (事業費±10%)</td> <td>事業費：B/C= 1.5～1.8 (事業費±10%)</td> </tr> <tr> <td>事業期間：B/C= 0.8～0.9 (事業期間±20%)</td> <td>事業期間：B/C= 1.6～1.7 (事業期間±20%)</td> </tr> </table>						(事業全体) 交通量：B/C= 0.8～0.9 (交通量±10%)	(残事業) 交通量：B/C= 1.5～1.9 (交通量±10%)	事業費：B/C= 0.8～0.9 (事業費±10%)	事業費：B/C= 1.5～1.8 (事業費±10%)	事業期間：B/C= 0.8～0.9 (事業期間±20%)	事業期間：B/C= 1.6～1.7 (事業期間±20%)
(事業全体) 交通量：B/C= 0.8～0.9 (交通量±10%)	(残事業) 交通量：B/C= 1.5～1.9 (交通量±10%)										
事業費：B/C= 0.8～0.9 (事業費±10%)	事業費：B/C= 1.5～1.8 (事業費±10%)										
事業期間：B/C= 0.8～0.9 (事業期間±20%)	事業期間：B/C= 1.6～1.7 (事業期間±20%)										
事業の効果等 定性的な効果 <ol style="list-style-type: none"> ①雪国観光圏形成による地域活性化 <ul style="list-style-type: none"> ・広域的な観光ネットワークの一部を形成し、雪国観光圏整備計画を支援することが期待される。 ②地域間交流活性化による新たな生活圏の形成 <ul style="list-style-type: none"> ・八箇峠道路と連携し、十日町・南魚沼生活圏の一体的な圏域形成を支援することが期待される。 ③救急医療施設へのアクセス向上 <ul style="list-style-type: none"> ・第三次医療施設へのアクセス向上が期待される。 ・搬送ルートが多様化、それに伴う搬送の確実性・定時性の向上に寄与することが期待される。 ④緊急時のリダンダンシーの確保 <ul style="list-style-type: none"> ・信頼性の高い道路ネットワークの構築が期待される。 ⑤冬期除雪障害の解消 <ul style="list-style-type: none"> ・冬期間における円滑な交通の確保が期待されるとともに、安全性・信頼性向上が期待される。 											
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： 南魚沼市などで構成される「一般国道17号六日町バイパス促進対策協議会」から整備促進要望を頂いている。 知事の見解： 地域の安全・安心確保等のため、事業を継続する必要がある。											
事業評価監視委員会の意見 審議の結果、再評価及び対応方針（原案）の「事業継続」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 <ul style="list-style-type: none"> ・平成16年11月に六日町、大和町が南魚沼市として合併し、平成17年10月には塩沢町が編入合併 ・平成27年度までに小栗山～余川間（延長1.7km）が暫定2車線供用 ・地域医療の高度化に向けて第三次医療施設「魚沼基幹病院」が平成27年6月に開院 											
事業の進捗状況、残事業の内容等 事業の進捗状況：用地進捗率71%、事業進捗率60%（平成28年度末予定） 残事業の内容：南魚沼市竹俣～南魚沼市小栗山、南魚沼市余川～南魚沼市庄之又の暫定2車線整備											

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

余川地区および小栗山地区の改良工事、竹俣地区の用地買収を進め、早期全線暫定2車線供用に向けて、引き続き事業を推進する。

施設の構造や工法の変更等

建設発生土の有効活用や新技術の活用等により、コスト縮減を図る。
現道取付部の立体交差を平面交差に見直すことを検討しコスト縮減を図る。

対応方針 事業継続

対応方針決定の理由

国道17号は、東京都から新潟市に至る重要な幹線道路であり、広域的な通過交通や沿線地域間の連携を支える重要な役割を担っている。

六日町バイパスは、市街地部の交通混雑緩和と死傷事故の削減、道路ネットワーク整備による地域活性化、救急医療体制の支援など、期待される効果は大きいため事業を継続する。

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（平成29年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局国道・防災課
担当課長名：川崎 茂信

事業名	一般国道253号 <small>じょうえつさんわ</small> 上越三和道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 北陸地方整備局
起終点	自：新潟県 <small>じょうえつ ちや</small> 上越市寺 至：新潟県 <small>じょうえつ さんわ ほんごう</small> 上越市三和区本郷	延長	7.0km		
事業概要 国道253号上越三和道路は、「広域的なネットワークの強化」、「第三次医療施設へのアクセス向上」、「冬期を含めた道路交通の安全性・信頼性の確保」などを目的とした延長7.0kmのバイパス事業である。					
H13年度事業化		H11年度都市計画決定		H13年度用地着手	
H14年度工事着手					
全体事業費	約704億円	事業進捗率	26%	供用済延長	0.0km
計画交通量	10,700～22,200台/日				
費用対効果 分析結果	B/C	総費用	総便益	基準年 平成28年	
	(事業全体) 1.04 (残事業) 1.6	(残事業)/(事業全体) 385/599億円 〔事業費：380/594億円 維持管理費：4.7/4.7億円〕	(残事業)/(事業全体) 625/625億円 〔走行時間短縮便益：455/455億円 走行経費減少便益：139/139億円 交通事故減少便益：31/31億円〕		
感度分析の結果 (事業全体) 交通量：B/C=0.9～1.1(交通量±10%) (残事業) 交通量：B/C=1.4～1.8(交通量±10%) 事業費：B/C=0.98～1.1(事業費±10%) 事業費：B/C=1.5～1.8(事業費±10%) 事業期間：B/C=0.96～1.1(事業期間±20%) 事業期間：B/C=1.5～1.7(事業期間±20%)					
事業の効果等 定性的な効果 ①北陸新幹線上越妙高駅と主要観光地のアクセス機能向上 ・北陸新幹線（上越妙高駅）の開業により、上越市への観光客の増加が見込まれており、市内観光施設へのアクセス性向上、域外との交流促進・地域の活性化に寄与する。 ②第三次医療施設（新潟県立中央病院）へのアクセス向上 ・上越地方唯一の第三次医療施設である新潟県立中央病院の30分圏域カバー人口が約6.2千人増加するなど、迅速な救急医療患者の搬送に貢献する。 ③冬期間におけるスムーズな交通の確保 ・冬期の路面凍結や積雪時の圧雪、路肩狭小区間におけるすれ違い困難などの問題のある国道253号（現道）を回避でき、冬期間の安全性・信頼性が向上する。 ④日常生活圏の中心都市である上越市街地へのアクセス向上 ・国道253号沿線地域と上越市街地は、通勤・通学・買い物など日常生活で密接なつながりがある。 ・日常生活圏の中心都市（上越市街地）とのアクセス性が向上し、日常生活の利便性が向上する。 ⑤地元の農産業を支援 ・国道253号沿線地域のしいたけ・山菜等の特産品は新潟県内や上越市内を中心としたJAえちご上越中央物流センターに集荷されるため、国道253号を利用することが多い。 ・上越市へのアクセス性が向上し、地元の農産業を支援する。					
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： 上越市から、整備促進の要望を頂いており、特に上越三和道路並びに三和安塚道路の早期開通に向けた整備促進及び未整備区間（安塚IC以东）の早期着工について要望を頂いている。 知事の意見： 地域の安全・安心確保等のため、事業を継続する必要がある。					
事業評価監視委員会の意見 審議の結果、再評価及び対策方針（原案）の「事業継続」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17年1月に1市6町7村が合併し上越市となる ・平成22年3月に三和安塚道路（浦川原IC～安塚IC）が暫定2車線で供用					

再評価結果（平成29年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局国道・防災課
担当課長名：川崎 茂信

事業名 一般国道8号 <small>とやまたかおか</small> 富山高岡バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 北陸地方整備局
起終点 自：富山県富山市金泉寺 <small>とやま きんせんし</small> 至：富山県高岡市四屋 <small>たかおか よつや</small>			延長	24.8km
事業概要 国道8号富山高岡バイパスは、交通渋滞の解消や死傷事故件数の削減、物流効率化による地域産業振興の支援、主要都市間のアクセス向上などを目的とした、延長24.8kmのバイパス事業である。				
S41年度事業化		S45年度都市計画決定		S42年度用地着手
全体事業費		約570億円		事業進捗率
				99.8%
計画交通量		40,000～55,300台/日		
費用対効果 分析結果	B/C	総費用		総便益
	(事業全体) 3.3	(残事業)/(事業全体) 65/2,323 億円		(残事業)/(事業全体) 123/7,593 億円
	(残事業) 1.9	(事業費：54/2,038億円) (維持管理費：11/285億円)		(走行時間短縮便益：58/6,260億円) (走行経費減少便益：42/962億円) (交通事故減少便益：24/370億円)
感度分析の結果 (事業全体) 交通量 : B/C= 3.1～3.6 (交通量±10%) (残事業) 交通量 : B/C= 1.9～2.2 (交通量±10%) 事業費 : B/C= 3.3～3.3 (事業費±10%) 事業費 : B/C= 1.7～2.1 (事業費±10%) 事業期間 : B/C= - (事業期間±20%) 事業期間 : B/C= - (事業期間±20%)				
事業の効果等 定性的な効果 ①物流の効率化により企業の生産性を向上 ・坂東交差点の立体化による渋滞緩和により、物流効率化が図られ企業の生産性が向上するとともに、企業立地促進を支援し、高岡市や射水市の更なる産業振興支援が期待される。 ②第三次医療施設へのアクセス向上 ・第三次医療施設（厚生連高岡病院）への搬送時間が短縮し、救命救急活動支援に寄与することが期待される。 ③北陸新幹線 新高岡駅・主要観光地間へのアクセス向上 ・富山県西部の新幹線新駅である北陸新幹線 新高岡駅や主要観光地間のアクセス時間が短縮するとともに、周遊観光などの観光圏域拡大、交流人口の拡大が期待される。 ④緊急通行確保路線ネットワーク機能の強化等 ・国道8号の信頼性が向上し、災害時における緊急通行確保路線ネットワーク機能の強化及び並行路線の代替路として期待される。 ⑤日常生活圏の各都市間の連携を強化 ・日常生活圏（富山市役所～高岡市役所、射水市役所～高岡市役所）の所要時間が短縮し、各都市間のアクセスが向上することにより、連携強化が期待される。				
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： 射水市よりH28年度の重点事項として歩道等の残事業を含めた坂東交差点立体化の早期完成についての要望を頂いている。 知事の意見： 今後ともコスト縮減に努め、早期に効果が発現されるよう整備促進に格段の配慮を願いたい。				
事業評価監視委員会の意見 審議の結果、再評価及び対策方針(原案)の「事業継続」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

- ・昭和62年度までに全線4車線完成
- ・平成17年11月新湊市、小杉町、大門町、大島町、下村が射水市として合併
- ・平成17年12月下田交差点の立体化事業が供用
- ・平成28年3月に坂東交差点の本線部立体化が完成

事業の進捗状況、残事業の内容等

事業の進捗状況：用地進捗率99.9%、事業進捗率99.8%（平成28年度末予定）
残事業の内容：坂東立体化事業区間（延長1.1km）側道部の歩道整備

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

坂東立体化事業区間（延長1.1km）の側道部の完成に向けて、整備を進める。

施設の構造や工法の変更等

舗装の再生材利用等によりコスト縮減を図る。

対応方針 事業継続

対応方針決定の理由

国道8号は北陸地方を縦貫する主要幹線道路であり、広域的な通過交通や沿線地域間の連携を支援するために重要な役割を担っている。
富山高岡バイパスの整備により、交通渋滞の解消や死傷事故件数の削減、物流効率化による地域産業振興の支援、主要都市間のアクセス向上など、期待される効果は大きいため事業を継続する。

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（平成29年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局国道・防災課
担当課長名：川崎 茂信

事業名：一般国道41号 <small>おおさわのどやまみなみ</small> 大沢野富山南道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 北陸地方整備局
起終点：自：富山県富山市榆原 至：富山県富山市栗山				延長：12.0km
事業概要：国道41号大沢野富山南道路は、「交通混雑の緩和や交通事故の削減」、「物流の信頼性向上や冬期交通の安定性確保」、「第三次医療施設等へのアクセス向上」などを目的とした、延長12.0kmのバイパス整備を行うものである。				
H26年度事業化		H23年度都市計画決定		H一年度用地着手
H一年度工事着手				
全体事業費	約380億円	事業進捗率	2%	供用済延長：0.0km
計画交通量	10,900～22,800 台/日			
費用対効果分析結果	B/C (事業全体)	1.8	総費用 (事業費/維持管理費)	- / 312 億円
	(残事業)	-	(総便益)	- / 552 億円
		(事業費)	- / 261 億円	(走行時間短縮便益)
		(維持管理費)	- / 51 億円	(走行経費減少便益)
				(交通事故減少便益)
基準年：平成25年				
感度分析の結果：(事業全体) 交通量：B/C= 1.5～1.9 (交通量±10%) (残事業) 交通量：B/C= - ～ - (交通量±10%) 事業費：B/C= 1.6～1.9 (事業費±10%) 事業費：B/C= - ～ - (事業費±10%) 事業期間：B/C= 1.6～2.0 (事業期間±20%) 事業期間：B/C= - ～ - (事業期間±20%)				
事業の効果等 定性的な効果				
①物流の信頼性の向上 ・中京圏からの有機溶剤等の輸送は、東海北陸自動車道が危険物積載車両が通行不可のため、国道41号を利用。 ・ただし、国道41号では、斜面崩落等の災害危険箇所が存在。 ・大沢野富山南道路の整備により、国道41号の災害危険箇所を回避でき、医薬品製造業など地域産業を支える物流の信頼性が向上する。				
②冬期交通の安定性の確保 ・国道41号の大沢野富山南道路の現道区間は、冬期の堆雪路肩が確保されている区間が少なく、積雪時は大型車のすれ違いが困難となっている。 ・大沢野富山南道路の現道区間は、富山河川国道事務所管内で唯一運搬排雪作業が行われており、冬期に通行規制が生じている。 ・事業中の猪谷榆原道路とともに大沢野富山南道路を整備することにより、堆雪路肩が確保され冬期交通の安定性の確保が期待される。				
③第三次医療施設等へのアクセス向上 ・国道41号は救急搬送時の重要路線である。 ・岐阜県飛騨市は、妊婦や産婦の健康診査の委託医療機関に富山市の病院を指定しており、妊婦の約1割が富山市内で出産している。 ・大沢野富山南道路の整備により、地域医療施設への救急搬送支援や通院時の快適性・安全性が期待できる。				
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： 富山市や富山県道路整備促進協会から本道路の整備促進についての要望を頂いている。 知事の意見： 事業継続に同意する。今後ともコスト縮減に努め、早期に効果が発現されるよう整備促進に格段の配慮を願いたい。				
事業評価監視委員会の意見 審議の結果、再評価及び対策方針(原案)の「事業継続」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
 新規採択時評価以降、周辺に大きな社会経済情勢等の変化はない。

事業の進捗状況、残事業の内容等
 事業の進捗状況：用地進捗率0%、事業進捗率2%（平成28年度末予定）
 残事業の内容：用地取得、詳細設計、工事

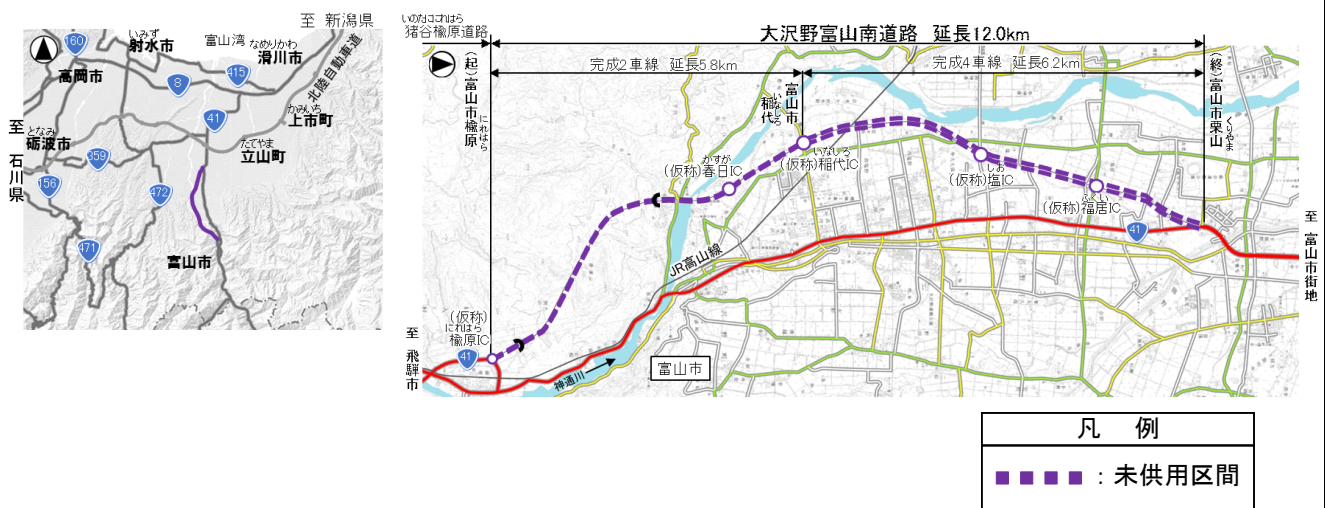
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等
 地元との設計協議を推進し、完了した地区より用地測量を行い、用地買収・工事に着手する予定である。

施設の構造や工法の変更等
 建設発生土の有効活用や新技術の活用等により、コスト縮減を図る。

対応方針 事業継続

対応方針決定の理由
 国道41号大沢野富山南道路は、富山市と高山市を連絡し、東海北陸自動車道、北陸自動車道、中部縦貫自動車道等の高規格幹線道路を補完する地域高規格道路 富山高山連絡道路の一部を構成する重要な道路である。
 大沢野富山南道路の整備により、交通混雑の緩和や交通事故の削減、物流の信頼性向上や冬期交通の安定性確保、第三次医療施設等へのアクセス向上など、期待される効果が大きいため事業を継続する。

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の合計と一致しないことがある。

再評価結果（平成29年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局国道・防災課
担当課長名：川崎 茂信

事業名	一般国道8号 <small>かが</small> 加賀拡幅	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 北陸地方整備局
起終点	自：石川県加賀市箱宮町 至：石川県加賀市黒瀬町	延長	6.4km		
事業概要	国道8号加賀拡幅は、「交通渋滞の緩和や死傷事故の削減」「主要観光地へのアクセス向上」「沿道のにぎわい創出」などを目的とした延長6.4kmについて、現道の拡幅を行うものである。				
H15年度事業化	H14年度都市計画決定	H16年度用地着手	H19年度工事着手		
全体事業費	約350億円	事業進捗率	82%	供用済延長	4.2km
計画交通量	27,000 ～ 34,000台/日				
費用対効果分析結果	B/C： (事業全体) 1.8 (残事業) 4.2	総費用： (残事業)/(事業全体) 59/407 億円 (事業費：51/379 億円) (維持管理費：8.0/28 億円)	総便益： (残事業)/(事業全体) 248/723 億円 (走行時間短縮便益：220/645 億円) (走行経費減少便益：25/65 億円) (交通事故減少便益：3.1/13 億円)	基準年	平成28年
感度分析の結果	(事業全体) 交通量：B/C= 1.6～1.9 (交通量±10%) (残事業) 交通量：B/C= 3.4～4.4 (交通量±10%) 事業費：B/C= 1.8～1.8 (事業費±10%) 事業費：B/C= 3.9～4.6 (事業費±10%) 事業期間：B/C= 1.8～1.8 (事業期間±20%) 事業期間：B/C= 4.1～4.4 (事業期間±20%)				
事業の効果等	定性的な効果 ①主要観光地の連携向上 ・事業中区間の拡幅により、主要観光地への一層のアクセス向上が期待される。 ②緊急輸送道路の機能強化 ・災害時においても停車車両等の影響を受けにくい道路空間とすることで、避難車両や緊急車両の通行を確保することが見込まれる。 ③地域の医療施設へのアクセス性向上 ・加賀市医療センターの30分圏域カバー人口が増加するなど、迅速な救急医療患者の搬送に貢献する。 ④沿道のにぎわい創出 ・事業中区間の拡幅により、今後、国道沿線のにぎわいを活かしたまちづくりが期待されている。 ⑤地域連携プロジェクト（石川県新長期構想）の支援 ・石川県の長期構想「ダブルラダー輝きの美知」構想の骨格となる道路であり、南北に長い県土の交通ネットワークの多重化を図るとともに、北陸新幹線開業効果を県内全域へ波及させる等、当該構想の実現に大きく貢献する。				
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： 加賀市から加賀拡幅事業の整備促進の要望を頂いている。 知事の意見： 引き続き事業を継続し、コスト縮減に努めつつ着実に整備を進め、平成34年度の北陸新幹線敦賀延伸を見据え、早期完成を図っていただきたい。				
事業評価監視委員会の意見	審議の結果、再評価及び対策方針（原案）の「事業継続」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27年3月 北陸新幹線の開業、加賀市加茂町～加賀市黒瀬町間(延長1.9km)を4車線供用 ・平成28年3月 加賀市西島町～加賀市加茂町間(延長0.3km)を4車線供用 ・事業中区間の松山交差点では朝・夕のピーク時に著しい渋滞が発生しており、早期の4車線供用が必要				

事業の進捗状況、残事業の内容等

事業の進捗状況：用地進捗率97%、事業進捗率82%（平成28年度末予定）
残事業の内容：加賀市松山町～加賀市西島町間（延長2.2km）の4車線供用

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

加賀市松山町～加賀市西島町間（延長2.2km）の早期4車線供用に向け、引き続き事業を推進する。

施設の構造や工法の変更等

建設発生土の有効活用や新技術の活用等により、コスト縮減を図る。

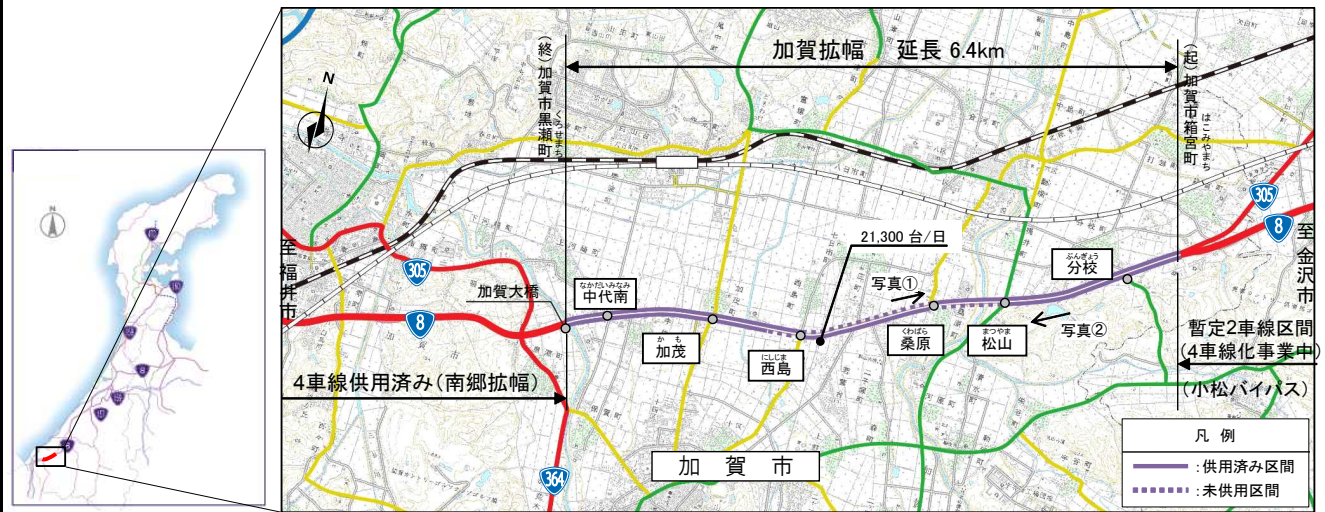
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

国道8号は北陸地方の主要都市を結ぶ重要な幹線道路であり、広域的な交通や沿線地域間の連携を支える重要な役割を担っている。
加賀拡幅により、交通渋滞の緩和や死傷事故の削減、主要観光地へのアクセス向上、沿道のにぎわいの創出など、多様な効果が見込まれるため事業を継続する。

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（平成29年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局国道・防災課
担当課長名：川崎 茂信

事業名	一般国道470号 <small>わじま</small> 輪島道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 北陸地方整備局
起終点	自：石川県輪島市三井町本江 至：石川県輪島市三井町洲衛	延長	4.7km		
事業概要					
一般国道470号輪島道路は、能越自動車道の一部を構成し、高規格幹線道路網の形成、災害に強いネットワークの形成、第三次医療施設へのアクセス向上、地域の発展・観光の活性化などを目的とした延長4.7kmの高規格幹線道路の整備を行う事業である。					
H18年度事業化		H11年度都市計画決定		H22年度用地着手	
H25年度工事着手					
全体事業費	約190億円	事業進捗率	47%	供用済延長	0.0km
計画交通量	9,000台/日				
費用対効果 分析結果	B/C	総費用		総便益	
	(事業全体) 2.0	(残事業)/(事業全体) 105/194 億円		(残事業)/(事業全体) 388/388 億円	
	(残事業) 3.7	事業費：84/173 億円 維持管理費：21/21 億円		走行時間短縮便益：325/325 億円 走行経費減少便益：44/44 億円 交通事故減少便益：20/20 億円	
基準年：平成28年					
感度分析の結果					
(事業全体) 交通量		B/C= 1.8~2.2 (交通量±10%)		(残事業) 交通量	
事業費		B/C= 1.8~2.1 (事業費±10%)		事業費	
事業期間		B/C= 1.9~2.1 (事業期間±20%)		事業期間	
		B/C= 3.4~4.0 (交通量±10%)		B/C= 3.2~4.0 (事業費±10%)	
				B/C= 3.6~3.8 (事業期間±20%)	
事業の効果等					
定性的な効果					
①第1次緊急輸送道路の強化、迂回発生時の代替路線を形成					
・石川県の第1次緊急輸送道路としての位置づけがあり、災害に強い道路ネットワークの形成が図られる。					
・主要地方道七尾輪島線が通行止めとなった時の代替路が形成されることで、リダンダンシーが確保される。					
②救命救急活動の支援及びバス交通の定時性確保					
・能登地方唯一の第三次医療施設（能登総合病院）へのアクセス性が向上する。					
・輪島市と金沢市やのと里山空港を連結するバスの定時性確保・快適性の向上が期待できる。					
③のと里山空港及び輪島港へのアクセス向上					
・のと里山空港や輪島港へのアクセス性向上が期待できる。					
④主要な観光地へのアクセス向上					
・観光地の周遊性向上や輪島市への入込み客数の増加が期待される。					
⑤地域連携プロジェクト（石川県新長期構想）の支援					
・石川県の長期構想「ダブルラダー輝きの美知」構想の骨格となる道路であり、南北に長い県土の交通ネットワークの多重化を図るとともに、北陸新幹線開業効果を県内全域へ波及させる等、当該構想の実現に大きく貢献する。					
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：					
輪島市から、早期開通に向けた道路予算の確保並びに整備促進の要望を頂いている。					
知事の意見：					
引き続き事業を継続し、コスト縮減に努めつつ、着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					
審議の結果、再評価及び対策方針(原案)の「事業継続」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25年3月	能登有料道路(現のと里山海道)の無料化	平成27年3月	北陸新幹線の開業		
平成27年2月	七尾氷見道路全線暫定2車線開通	平成28年4月	田鶴浜七尾道路 新規事業化		

事業の進捗状況、残事業の内容等

事業の進捗状況：用地進捗率94%、事業進捗率47%（平成28年度末予定）
 残事業の内容：工事推進を図る。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

早期暫定2車線開通を目指して工事等を推進する。

施設の構造や工法の変更等

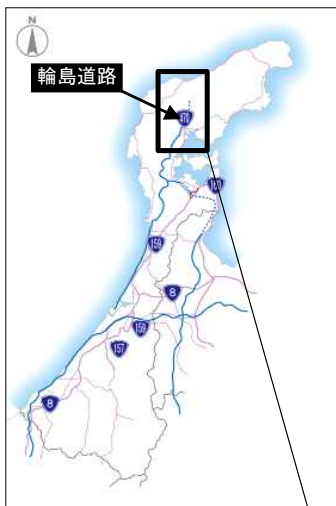
建設発生土の有効活用や新技術の活用等により、コスト縮減を図る。

対応方針 事業継続

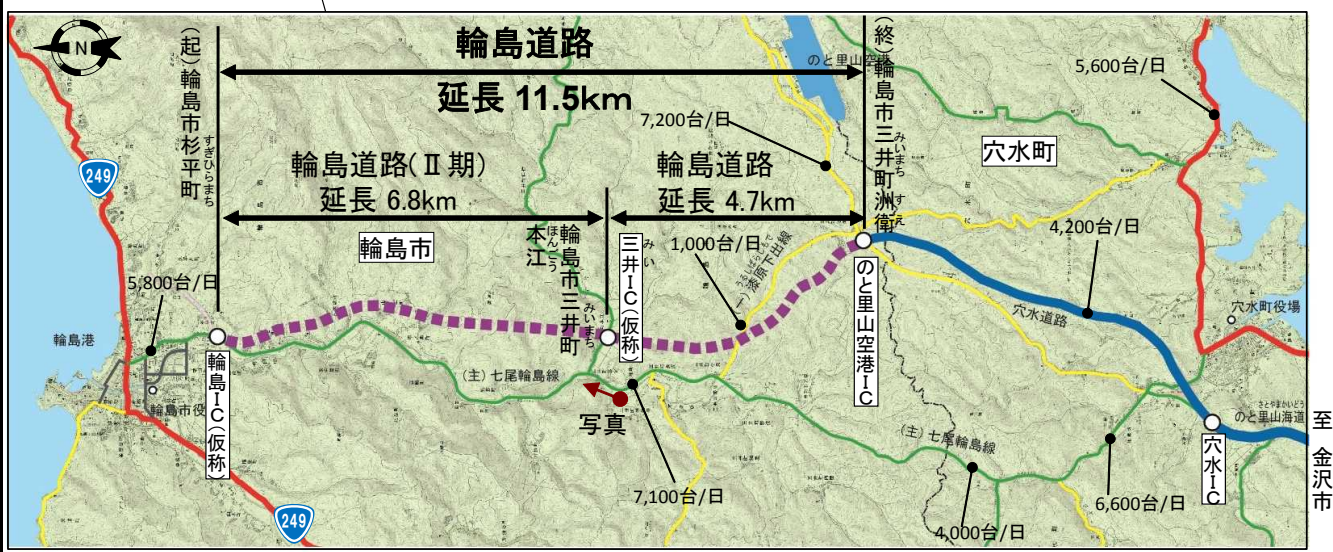
対応方針決定の理由

国道470号輪島道路は、高規格幹線道路「能越自動車道」のうち、輪島市杉平町～輪島市三井町洲衛間の延長約11.5kmを結ぶ道路であり、国道470号（能越自動車道）の一部を構成するなど重要な役割を担っている。
 輪島道路の整備により、高規格幹線道路網の形成、災害に強いネットワークの形成、第三次医療施設へのアクセス向上、地域の発展・観光の活性化など、多様な効果が見込まれるため事業を継続する。

事業概要図



凡 例	
■■■■	未供用区間



※ 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（平成29年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局国道・防災課
担当課長名：川崎 茂信

事業名 一般国道470号 輪島道路（Ⅱ期） <small>わじま</small>	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 北陸地方整備局
起終点 自：石川県輪島市杉平町 <small>わじま すきひらまち</small> 至：石川県輪島市三井町本江 <small>わじま み い まちほんごう</small>				延長 6.8km
事業概要 一般国道470号輪島道路（Ⅱ期）は、能越自動車道の一部を構成し、高規格幹線道路網の形成、災害に強いネットワークの形成、第三次医療施設へのアクセス向上、地域の発展・観光の活性化などを目的とした延長6.8kmの高規格幹線道路の整備を行う事業である。				
H24年度事業化		H11年度都市計画決定		H27年度用地着手
全体事業費		約300億円		事業進捗率
				7%
計画交通量		9,000台/日		
費用対効果分析結果	B/C	総費用		総便益
	(事業全体) 1.3 (残事業) 1.4	(残事業)/(事業全体) 217/237 億円 (事業費：202/222 億円) (維持管理費：15/15 億円)		(残事業)/(事業全体) 311/311 億円 (走行時間短縮便益：259/259 億円) (走行経費減少便益：33/33 億円) (交通事故減少便益：19/19 億円)
感度分析の結果				
(事業全体) 交通量 : B/C= 1.2~1.4 (交通量±10%)		(残事業) 交通量 : B/C= 1.3~1.6 (交通量±10%)		
事業費 : B/C= 1.2~1.4 (事業費±10%)		事業費 : B/C= 1.3~1.6 (事業費±10%)		
事業期間 : B/C= 1.2~1.4 (事業期間±20%)		事業期間 : B/C= 1.4~1.5 (事業期間±20%)		
事業の効果等				
定性的な効果				
①第1次緊急輸送道路の強化、迂回発生時の代替路線を形成 <ul style="list-style-type: none"> ・石川県の第1次緊急輸送道路としての位置づけがあり、災害に強い道路ネットワークの形成が図られる。 ・主要地方道七尾輪島線が通行止めとなった時の代替路が形成されることで、リダンダンシーが確保される。 ②救命救急活動の支援及びバス交通の定時性確保 <ul style="list-style-type: none"> ・能登地方唯一の第三次医療施設（能登総合病院）へのアクセス性が向上する。 ・輪島市と金沢市やのと里山空港を連結するバスの定時性確保・快適性の向上が期待できる。 ③のと里山空港及び輪島港へのアクセス向上 <ul style="list-style-type: none"> ・のと里山空港や輪島港へのアクセス性向上が期待できる。 ④主要な観光地へのアクセス向上 <ul style="list-style-type: none"> ・観光地の周遊性向上や輪島市への入込み客数の増加が期待される。 ⑤地域連携プロジェクト（石川県新長期構想）の支援 <ul style="list-style-type: none"> ・石川県の長期構想「ダブルラダー輝きの美知」構想の骨格となる道路であり、南北に長い県土の交通ネットワークの多重化を図るとともに、北陸新幹線開業効果を県内全域へ波及させる等、当該構想の実現に大きく貢献する。 				
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： 輪島市から、早期開通に向けた道路予算の確保並びに整備促進の要望を頂いている。				
知事の意見： 引き続き事業を継続し、コスト縮減に努めつつ、着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				
審議の結果、再評価及び対策方針（原案）の「事業継続」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25年3月	能登有料道路(現のと里山海道)の無料化	平成27年3月	北陸新幹線の開業	
平成27年2月	七尾氷見道路全線暫定2車線開通	平成28年4月	田鶴浜七尾道路 新規事業化	

事業の進捗状況、残事業の内容等

事業の進捗状況：用地進捗率18%、事業進捗率7%（平成28年度末予定）
 残事業の内容：設計及び用地買収等を進めるとともに、工事推進を図る。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

来年度の工事着手を目指して設計及び用地買収等を進める。

施設の構造や工法の変更等

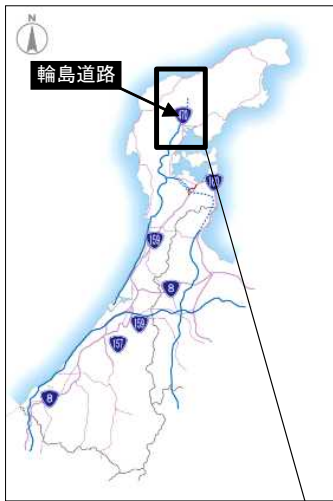
建設発生土の有効活用や新技術の活用等により、コスト縮減を図る。

対応方針 事業継続

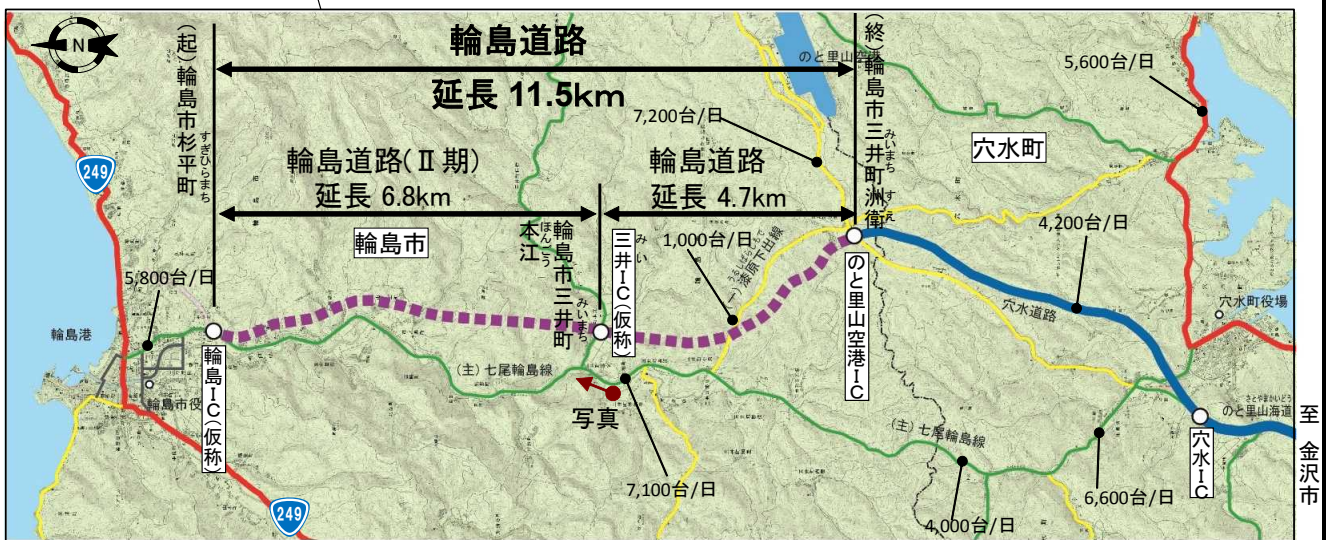
対応方針決定の理由

国道470号輪島道路は、高規格幹線道路「能越自動車道」のうち、輪島市杉平町～輪島市三井町洲衛間の延長約11.5kmを結ぶ道路であり、国道470号（能越自動車道）の一部を構成するなど重要な役割を担っている。
 輪島道路の整備により、高規格幹線道路網の形成、災害に強いネットワークの形成、第三次医療施設へのアクセス向上、地域の発展・観光の活性化など、多様な効果が見込まれるため事業を継続する。

事業概要図



凡 例	
■■■■■	: 未供用区間



※ 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（平成29年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局 国道・防災課

担当課長名：川崎 茂信

事業名 一般国道8号 <small>ふくい</small> 福井バイパス	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：福井県あわら市 <small>さきおか</small> 笹岡 至：福井県越前市 <small>えちぜん</small> 塚原町		延長 42.2km
事業概要 一般国道8号は、新潟県新潟市を起点とし、北陸3県(富山、石川、福井)の主要都市及び滋賀県湖東地域を経て、京都市に至る延長約570kmの主要幹線道路であり、沿線地域の産業・経済を支えるとともに、北陸自動車道や名神高速道路などとともに広域ネットワークを形成するなど重要な役割を担っている。 福井バイパスは、あわら市笹岡から越前市塚原町を結ぶバイパスで、地域産業の活性化、交通安全の確保、災害時の住民避難支援を主な目的として計画された道路である。		
S41年度事業化 (H2年度延伸)	S45～55年度都市計画決定 (H3年度、H8年度変更)	S41年度用地着手
S41年度工事着手		
全体事業費	940億円	事業進捗率
		約96%
		供用済延長
		36.8km
計画交通量	20,200台/日	
費用対効果 分析結果	B/C： (事業全体) 2.2 (残事業) 5.5	総費用： (残事業)/(事業全体) 85/2,852億円 (事業費：49/2,568億円 維持管理費：36/284億円)
		総便益： (残事業)/(事業全体) 468/6,198億円 (走行時間短縮便益：426/5,494億円 走行経費減少便益：34/629億円 交通事故減少便益：8.7/74億円)
		基準年 平成25年
感度分析の結果 【事業全体】 交通量：B/C=1.8～2.6(交通量 ±10%) 事業費：B/C=2.2～2.2(事業費 ±10%) 事業期間：B/C=2.0～2.3(事業期間±20%)		
【残事業】 交通量：B/C=4.4～6.7(交通量 ±10%) 事業費：B/C=5.2～5.8(事業費 ±10%) 事業期間：B/C=5.3～5.6(事業期間±20%)		
事業の効果等 ①地域産業の活性化 ・福井県地域産業活性化計画に基づき増加する企業立地に関して、残る区間の整備により、さらなる利便性向上、地域活性化が期待される。 ②交通安全の向上 ・4車線整備済区間より正面衝突事故が多く発生している未整備区間に並行する現道区間において、残る区間の整備により、歩道及び中央帯が整備されることで、事故減少が期待される。 ③災害時の住民避難支援 ・福井県では原子力発電所が有事の際に県内外に避難する防災計画が定められており、残る区間の整備により、円滑な避難に寄与することが期待される。 ④特急停車駅へのアクセス向上 ・坂井市丸岡町～JR芦原温泉駅への所要時間が短縮（14分→12分） ⑤共用飛行場へのアクセス向上 ・福井市～小松空港への所要時間が短縮（94分→91分） ⑥農林水産品の流通の利便性が向上 ・あわら市、坂井市の主要農産物であるコシヒカリ、スイカ等について、主な出荷先である福井市への流通の利便性向上が見込まれる。 ⑦日常活動圏中心都市へのアクセス向上 ・あわら市～福井市への所要時間が短縮（44分→41分） ⑧主要観光地へのアクセス向上 ・沿線へのアクセス向上により観光客の増加が見込まれる （金津創作の森：約14.3万人/年、丸岡城：約34.7万人/年） ⑨三次医療施設へのアクセス向上 ・あわら市～福井県立病院への所要時間が短縮。（33分→30分） ⑩緊急輸送道路が通行止めになった場合の代替路線を形成		

・国道8号、主要地方道福井金津線、主要地方道芦原丸岡線(坂井市丸岡町～あわら市熊坂)が通行止めになった場合の代替路線となる。

⑪沿道環境の改善

- ・国道8号あわら市瓜生(騒音レベル：夜間73dB：改善見込み)
- ・国道8号坂井市丸岡町一本田(騒音レベル：夜間72dB：改善見込み)

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：

- ・平成28年5月、福井県知事・あわら市・敦賀市・池田町より整備促進の要望を受けている。
- ・平成28年10月、福井バイパス道路建設促進協議会(あわら市長、福井市長、坂井市長より構成)より整備促進の要望を受けている。
- ・平成28年10月、あわら市・加賀市議会友好議員連盟より整備促進の要望を受けている。

福井県知事の意見：

福井バイパスの対応方針(原案)「事業継続」については異存ありません。

国道8号福井バイパスのあわら市笹岡～坂井市丸岡町玄女間5.4kmについては、平成30年9月開催予定の「福井しあわせ元気国体」までの開通が公表されたところであるが、国体の競技会場へのアクセス向上はもとより、更なる企業立地や物流の安定、広域的な周遊観光など、地方創生を加速させるためには必要不可欠であるため、4車線での早期完成をお願いしたい。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、「一般国道8号福井バイパス」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

福井バイパスが通過するあわら市の人口は減少、坂井市は増加傾向にある。
また自動車保有台数はあわら市・坂井市ともに増加傾向にある。
福井県は8年連続で一世帯あたりの自動車保有台数が全国一位である。

事業の進捗状況、残事業の内容等

現在までに36.8km(完成4車線)開通済、用地進捗率：約100%、事業進捗率：約96%。
引き続き工事を進め、平成30年9月の「福井しあわせ元気国体」までの開通を目指す。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

引き続き事業を推進し、早期の暫定2車線開通を目指す。

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

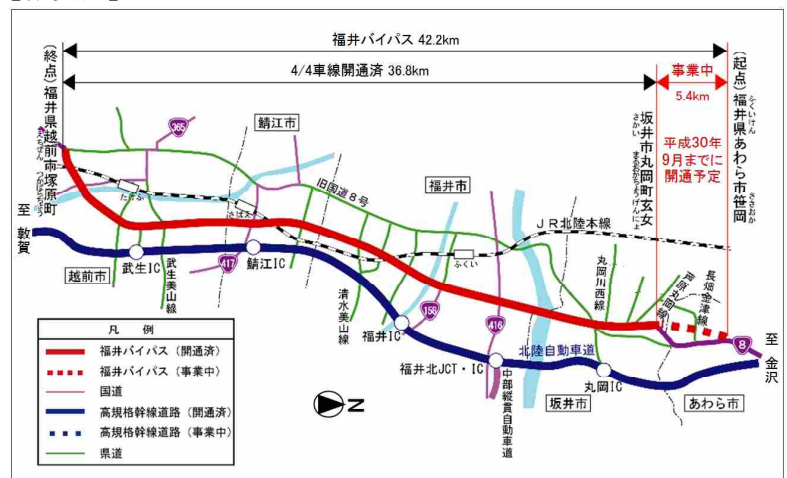
以上の状況を勘案すれば 当初から事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

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。

⑧緊急輸送道路が通行止めになった場合の代替路線を形成

- ・国道158号(大野市貝皿～大野市東市布)が通行止めになった場合の代替路線となる。

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：

- ・平成28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他より構成)より早期全線開通の要望を受けている。
- ・平成28年7月、福井県知事より整備促進の要望を受けている。
- ・平成28年10月、福井県知事、大野市長、勝山市長より早期全線開通の要望を受けている。
- ・平成28年8月、大野市長、郡上市長より早期全線開通の要望を受けている。
- ・平成28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、副議長より構成)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(和泉・油坂区間)の対応方針(原案)「事業継続」については異存ありません。

大野油坂道路については、北陸新幹線敦賀開業に合わせた平成34年度までの全線開通が図られるよう必要な予算を確保するとともに、本区間及び大野・大野東区間の速やかな用地買収・工事着手と大野東・和泉区間の迅速な工事の実施をお願いしたい。

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

- ・事業区間沿線の福井県大野市は、近年、人口は減少傾向、世帯数、自動車保有台数は横ばい傾向にある。
- ・大野油坂道路のうち、未事業区間であった大野・大野東区間は、平成27年度に事業化し、現在、全線に渡って事業を推進している。

事業の進捗状況、残事業の内容等

用地進捗率：約4%、事業進捗率：約2%

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

引き続き用地取得を推進し、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 当初から事業の必要性、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。