

## 再評価結果（平成30年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課  
担当課長名：村山 一弥

<b>事業名</b> 一般国道1号 栗東水口道路 I <small>りっとうみなくち</small>	<b>事業区分</b> 一般国道	<b>事業主体</b> 国土交通省 近畿地方整備局	
<b>起終点</b> 自：滋賀県湖南市石部 <small>こなん いしべ</small> 至：滋賀県栗東市上砥山 <small>りっとう かみとやま</small>	延長 <div style="text-align: right;">4.3km</div>		
<b>事業概要</b> 一般国道1号栗東水口道路 I は、栗東水口道路 II、水口道路との一連の整備により国道1号の交通混雑の緩和、交通安全の確保を目的とした道路である。また、地域高規格道路である甲賀湖南道路の一部として広域ネットワークを形成している。			
H元年度事業化	H元年度都市計画決定 (H-年度変更)	H7年度用地着手	H13年度工事着手
全体事業費		484億円	
事業進捗率		約91%	
供用済延長		3.4km	
計画交通量 29,300台/日			
費用対効果分析結果	B/C <small>(事業全体)</small> 2.2 (1.6) <small>(残事業)</small> 2.9 (3.1)	総費用 <small>(残事業)/(事業全体)</small> 315/2,239億円 事業費：261/1,996億円 維持管理費：54/243億円	総便益 <small>(残事業)/(事業全体)</small> 907/4,860億円 走行時間短縮便益：780/4,453億円 走行経費減少便益：93/326億円 交通事故減少便益 34/82億円
基準年 平成29年			
<b>感度分析の結果</b> 【事業全体】 交通量 : B/C=1.7~2.7(交通量 ±10%)    【残事業】 交通量 : B/C=2.3~3.5(交通量 ±10%) 事業費 : B/C=2.0~2.4(事業費 ±10%)                      事業費 : B/C=2.7~3.1(事業費 ±10%) 事業期間 : B/C=2.2~2.3(事業期間±20%)                      事業期間 : B/C=2.8~3.0(事業期間±20%)			
<b>事業の効果等</b> ①交通混雑の緩和 ・水口道路の4車線開通済み区間では交通混雑が緩和したが、栗東水口道路の暫定2車線区間や並行する国道1号では、速度低下が発生しており、交通混雑が発生。栗東水口道路 I、栗東水口道路 II、水口道路の整備により交通混雑の緩和が期待される。 ②交通安全の確保 ・未開通区間のある栗東水口道路 I と並行する国道1号は、水口道路の4車線整備済区間と比べて死傷事故率が約2倍であり、追突事故は全体の8割を占める。栗東水口道路 I、栗東水口道路 II、水口道路の整備により、渋滞に起因する追突事故等の減少が期待される。			
<b>関係する地方公共団体等の意見</b> 地域から頂いた主な意見等： 平成28年8月、地域高規格道路甲賀湖南道路整備促進期成同盟会（平成6年7月設立、甲賀市、湖南市、栗東市の各首長）より、整備の要望を受けている。  滋賀県知事の意見： 一般国道1号栗東水口道路 I、栗東水口道路 II および水口道路については、対応方針（原案）（案）で【事業継続】とされているとおり、事業効果の早期発現に向けてさらなる整備促進をお願いしたい。地元も交通混雑、交通事故等の課題解消のため、当該事業の早期完成を強く望んでおり、一層の事業推進にあたって必要な予算の確保と徹底したコスト縮減に取り組んでいただきたい。 なお、滋賀県としても事業促進に最大限の努力をしてまいります。			
<b>事業評価監視委員会の意見</b> 審議の結果、「一般国道1号栗東水口道路 I」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。			
<b>事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等</b> ・沿線の滋賀県栗東市の人口伸び率は県平均と比べて高く、湖南市、甲賀市はほぼ横ばいに推移。 ・自動車保有台数は各市とも県全体と同様に増加傾向。 ・栗東水口道路 I 沿線は多数の工業団地が立地している。			

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成元年度事業化、用地進捗率約85%、事業進捗率約91%（平成29年3月末時点）

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

引き続き事業を推進し、早期の開通を目指す。

施設の構造や工法の変更等

事業の実施にあたり、新技術・新工法の活用等によりコスト縮減に努める。

対応方針

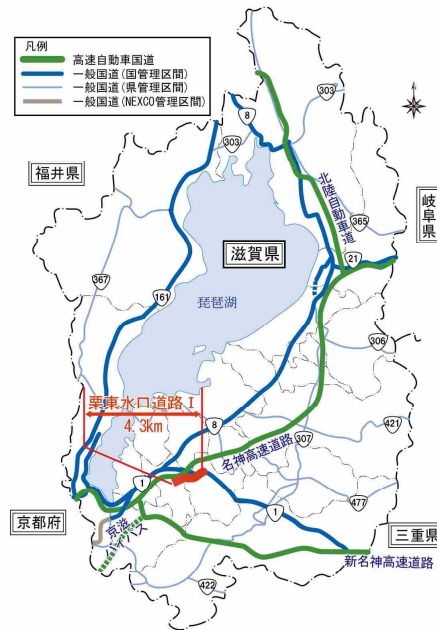
事業継続

対応方針決定の理由

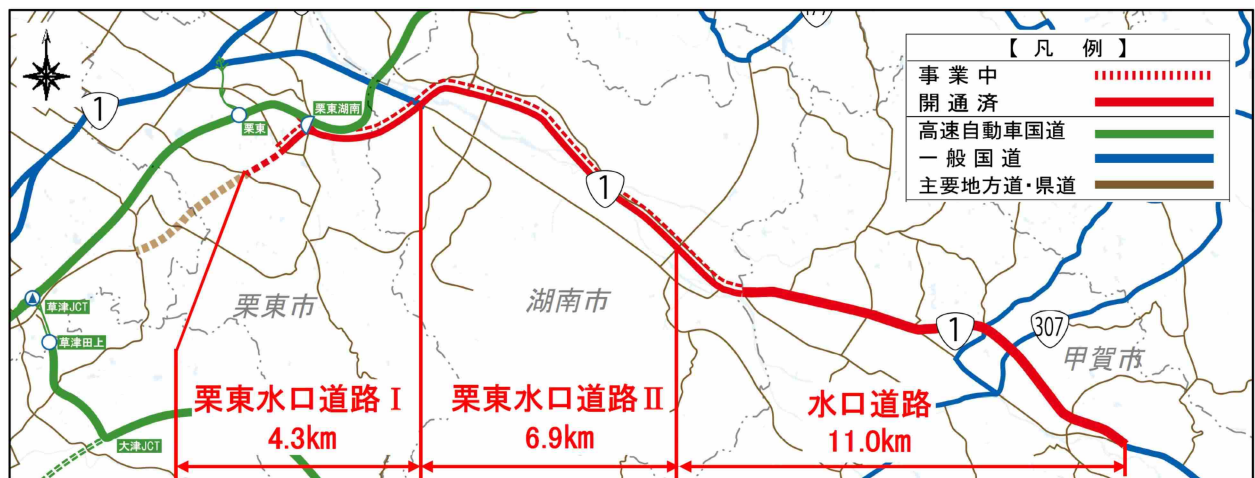
以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図

【位置図】



【概要図】



※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したものの。  
 ※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30年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課  
担当課長名：村山 一弥

<b>事業名</b>	一般国道1号 <small>りっとうみなくち</small> 栗東水口道路Ⅱ	<b>事業区分</b>	一般国道	<b>事業主体</b>	国土交通省 近畿地方整備局	
<b>起終点</b>	自：滋賀県 <small>こなん いわね</small> 湖南市岩根 至：滋賀県 <small>こなん いしべ</small> 湖南市石部	<b>延長</b>	6.9km			
<b>事業概要</b>						
一般国道1号栗東水口道路Ⅱは、栗東水口道路Ⅰ、水口道路との一連の整備により国道1号の交通混雑の緩和、交通安全の確保を目的とした道路である。また、地域高規格道路である甲賀湖南道路の一部として広域ネットワークを形成している。						
H12年度事業化		H3年度都市計画決定 (H-年度変更)		H12年度用地着手		
				H13年度工事着手		
<b>全体事業費</b>	479億円	<b>事業進捗率</b>	約54%	<b>供用済延長</b>	6.9km	
<b>計画交通量</b>	29,300台/日					
<b>費用対効果分析結果</b>	<b>B/C</b>	<b>総費用</b>	<b>総便益</b>	<b>基準年</b>		
	事業全体 2.2 (3.5)	315/2,239億円	907/4,860億円	平成29年		
	(残事業) 2.9 (2.1)	事業費：261/1,996億円 維持管理費：54/243億円	走行時間短縮便益：780/4,453億円 走行経費減少便益：93/326億円 交通事故減少便益 34/82億円			
<b>感度分析の結果</b>						
【事業全体】交通量：B/C=1.7~2.7(交通量 ±10%) 事業費：B/C=2.0~2.4(事業費 ±10%) 事業期間：B/C=2.2~2.3(事業期間±20%)			【残事業】交通量：B/C=2.3~3.5(交通量 ±10%) 事業費：B/C=2.7~3.1(事業費 ±10%) 事業期間：B/C=2.8~3.0(事業期間±20%)			
<b>事業の効果等</b>						
①交通混雑の緩和 ・水口道路の4車線開通済み区間では交通混雑が緩和したが、栗東水口道路の暫定2車線区間や並行する国道1号では、速度低下が発生しており、交通混雑が発生。栗東水口道路Ⅰ、栗東水口道路Ⅱ、水口道路の整備により交通混雑の緩和が期待される。						
②交通安全の確保 ・未開通区間のある栗東水口道路Ⅰと並行する国道1号は、水口道路の4車線整備済区間と比べて死傷事故率が約2倍であり、追突事故は全体の8割を占める。栗東水口道路Ⅰ、栗東水口道路Ⅱ、水口道路の整備により、渋滞に起因する追突事故等の減少が期待される。						
<b>関係する地方公共団体等の意見</b>						
地域から頂いた主な意見等： 平成28年8月、地域高規格道路甲賀湖南道路整備促進期成同盟会（平成6年7月設立、甲賀市、湖南市、栗東市の各首長）より、整備の要望を受けている。						
滋賀県知事の意見： 一般国道1号栗東水口道路Ⅰ、栗東水口道路Ⅱおよび水口道路については、対応方針（原案）（案）で【事業継続】とされているとおり、事業効果の早期発現に向けてさらなる整備促進をお願いしたい。地元も交通混雑、交通事故等の課題解消のため、当該事業の早期完成を強く望んでおり、一層の事業推進にあたって必要な予算の確保と徹底したコスト縮減に取り組んでいただきたい。 なお、滋賀県としても事業促進に最大限の努力をまいります。						
<b>事業評価監視委員会の意見</b>						
審議の結果、「一般国道1号栗東水口道路Ⅱ」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。						
<b>事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等</b>						
・沿線の滋賀県栗東市の人口伸び率は県平均と比べて高く、湖南市、甲賀市はほぼ横ばいに推移。 ・自動車保有台数は各市とも県全体と同様に増加傾向。 ・栗東水口道路Ⅱ沿線は多数の工業団地が立地している。						

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成12年度事業化、用地進捗率100%、事業進捗率約54%（平成29年3月末時点）

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

引き続き事業を推進し、早期の開通を目指す。

施設の構造や工法の変更等

事業の実施にあたり、新技術・新工法の活用等によりコスト縮減に努める。

対応方針

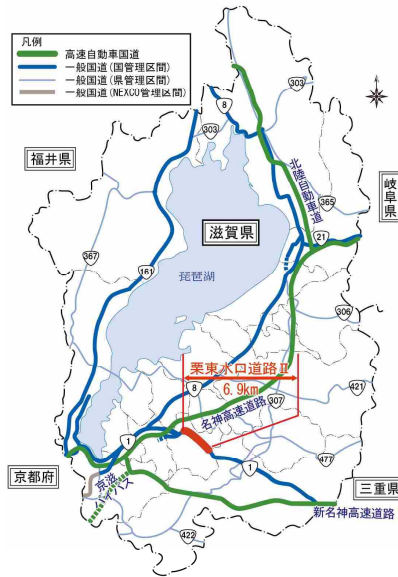
事業継続

対応方針決定の理由

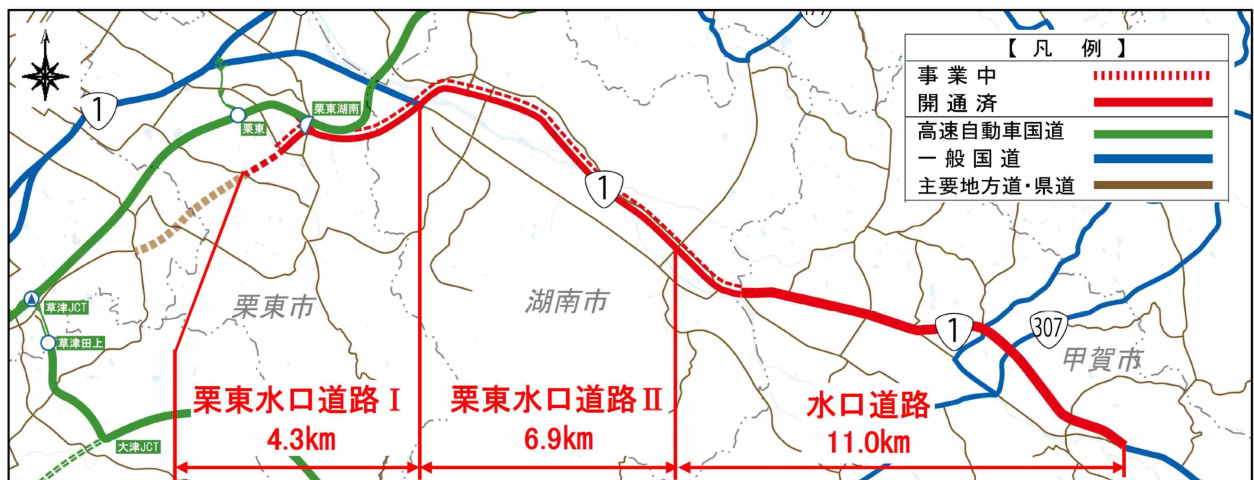
以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図

【位置図】



【概要図】



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



## 再評価結果（平成30年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：村山 一弥

事業名	一般国道1号 <small>みなくち</small> 水口道路		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 近畿地方整備局
起終点	自：滋賀県 <small>こうか</small> 甲賀市 <small>つちやま</small> 土山町 <small>おおの</small> 大野 至：滋賀県 <small>こなん</small> 湖南市 <small>いわね</small> 岩根				延長	11.0km
<b>事業概要</b> 一般国道1号水口道路は、栗東水口道路Ⅰ、栗東水口道路Ⅱとの一連の整備により国道1号の交通混雑の緩和、交通安全の確保を目的とした道路である。また、地域高規格道路である甲賀湖南道路の一部として広域ネットワークを形成している。						
S41年度事業化（1工区） S63年度事業化（2,3工区）		S61年度都市計画決定（2工区） H3年度都市計画決定（3工区） （H-年度変更）		S45年度用地着手		S46年度工事着手
全体事業費		400億円	事業進捗率		約93%	供用済延長 9.3km（4車線） 1.7km（2車線）
計画交通量		29,300台/日				
費用対効果 分析結果	B/C （事業全体） 2.2 （1.5） （残事業） 2.9 （5.7）	総費用 （残事業）/（事業全体） 315/2,239億円 事業費：261/1,996億円 維持管理費：54/243億円	総便益 （残事業）/（事業全体） 907/4,860億円 （走行時間短縮便益：780/4,453億円） （走行経費減少便益：93/326億円） （交通事故減少便益 34/82億円）	基準年 平成29年		
<b>感度分析の結果</b> 【事業全体】交通量：B/C=1.7~2.7（交通量 ±10%） 事業費：B/C=2.0~2.4（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=2.2~2.3（事業期間 ±20%） 【残事業】交通量：B/C=2.3~3.5（交通量 ±10%） 事業費：B/C=2.7~3.1（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=2.8~3.0（事業期間 ±20%）						
<b>事業の効果等</b> ①交通混雑の緩和 ・水口道路の4車線開通済み区間では交通混雑が緩和したが、栗東水口道路の暫定2車線区間や並行する国道9号では、速度低下が発生しており、交通混雑が発生。栗東水口道路Ⅰ、栗東水口道路Ⅱ、水口道路の整備により交通混雑の緩和が期待される。 ②交通安全の確保 ・未開通区間のある栗東水口道路Ⅰと並行する国道1号は、水口道路の4車線整備済区間と比べて死傷事故率が約2倍であり、追突事故は全体の8割を占める。栗東水口道路Ⅰ、栗東水口道路Ⅱ、水口道路の整備により、渋滞に起因する追突事故等の減少が期待される。						
<b>関係する地方公共団体等の意見</b> 地域から頂いた主な意見等： 平成28年8月、地域高規格道路甲賀湖南道路整備促進期成同盟会（平成6年7月設立、甲賀市、湖南市、栗東市の各首長）より、整備の要望を受けている。  滋賀県知事の意見： 一般国道1号栗東水口道路Ⅰ、栗東水口道路Ⅱおよび水口道路については、対応方針（原案）（案）で【事業継続】とされているとおり、事業効果の早期発現に向けてさらなる整備促進をお願いしたい。地元も交通混雑、交通事故等の課題解消のため、当該事業の早期完成を強く望んでおり、一層の事業推進にあたって必要な予算の確保と徹底したコスト縮減に取り組んでいただきたい。 なお、滋賀県としても事業促進に最大限の努力をしてまいります。						
<b>事業評価監視委員会の意見</b> 審議の結果、「一般国道1号水口道路」の再評価は、当委員会に提出された資料、説明の範囲において、おおむね適切であり、対応方針（原案）のとおり「事業継続」することが妥当と判断される。						
<b>事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等</b> ・沿線の滋賀県栗東市の人口伸び率は県平均と比べて高く、湖南市、甲賀市はほぼ横ばいに推移。 ・自動車保有台数は各市とも県全体と同様に増加傾向。 ・水口道路沿線は多数の工業団地が立地している。						

事業の進捗状況、残事業の内容等

昭和41年度（1工区）、昭和63年度（2、3工区）に事業化、用地進捗率100%、事業進捗率約93%（平成29年3月末時点）

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

引き続き事業を推進し、早期の開通を目指す。

施設の構造や工法の変更等

事業の実施にあたり、新技術・新工法の活用等によりコスト縮減に努める。

対応方針

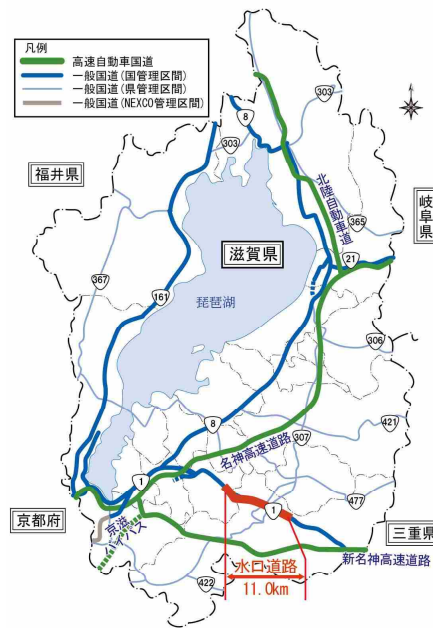
事業継続

対応方針決定の理由

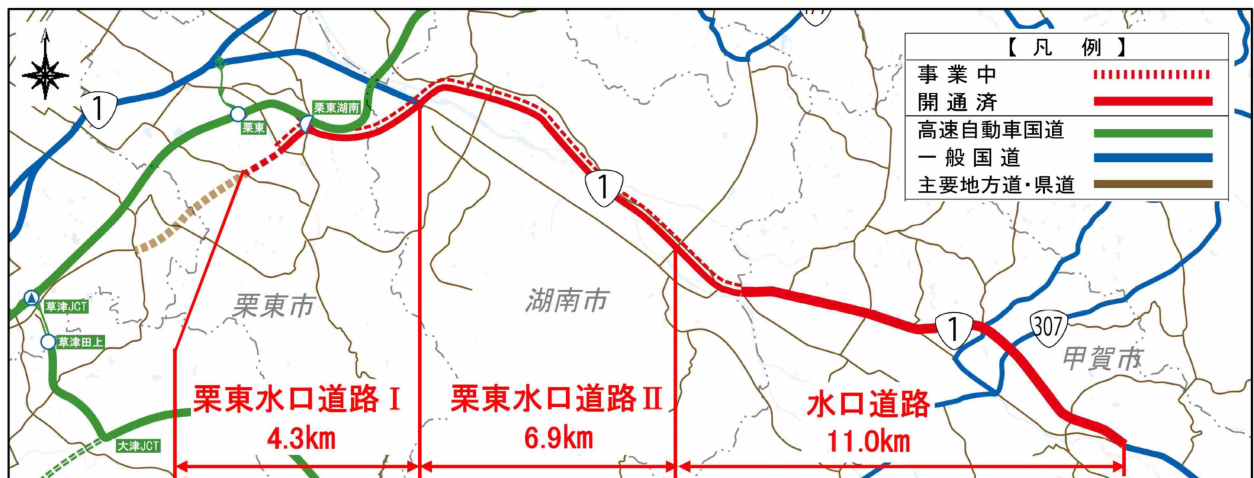
以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図

【位置図】



【概要図】



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

## 再評価結果（平成30年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：村山 一弥

事業名	一般国道2号 <small>あいおい うね</small> 相生有年道路		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 近畿地方整備局	
起終点	自：兵庫県相生市若狭野町鶴亀 至：兵庫県赤穂市東有年				延長	8.6km	
事業概要	<p>一般国道2号は、大阪市北区を起点とし、兵庫県、岡山県、広島県、山口県を経て北九州市門司区に至る延長約685kmの主要幹線道路である。バイパス整備や現道拡幅を東側から進めてきており、順次多車線化が完了している。</p> <p>相生有年道路は、相生市及び赤穂市の一般国道2号における交通混雑の緩和、交通安全の確保、沿道騒音の改善等を目的とした延長8.6kmの道路である。</p>						
S60年度事業化	H元年度都市計画決定 (H11年度変更)		H4年度用地着手		H8年度工事着手		
全体事業費	394億円		事業進捗率	約58%		供用済延長	2.2km
計画交通量	27,100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) 1.5	(残事業)/(事業全体) 175/453億円	(残事業)/(事業全体) 419/668億円	平成29年			
	(残事業) 2.4	事業費：150/418億円 維持管理費：25/35億円	走行時間短縮便益：392/622億円 走行経費減少便益：17/35億円 交通事故減少便益：10/10億円				
感度分析の結果	<p>【事業全体】交通量：B/C=1.2~1.8(交通量 ±10%)      【残事業】交通量：B/C=1.9~2.9(交通量 ±10%)</p> <p>事業費：B/C=1.4~1.5(事業費 ±10%)                      事業費：B/C=2.2~2.6(事業費 ±10%)</p> <p>事業期間：B/C=1.4~1.5(事業期間±20%)                      事業期間：B/C=2.4~2.4(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"> <li>事業区間においては、大型車が多く、更に地域交通が加わることにより、交通量は約2.5万台/日となっており、混雑度は1.56となっている。特に、朝夕のピーク時には交通の集中による速度低下が発生。相生有年道路の整備により、交通混雑の緩和が期待される。</li> </ul> <p>②交通安全の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>事業区間では、その他の国道2号と比較し追突事故及び正面衝突の発生割合が高く、また、未開通区間では車両と歩行者・自転車の通行が接近して危険な状態となっている。相生有年道路の整備により、中央分離帯の設置による正面衝突の抑制、交通混雑の緩和による追突事故の減少が期待される。また、現道拡幅部における歩道設置、バイパス整備による現道市街地部の車両の減少により、歩行者・自転車の安全確保が期待される。</li> </ul> <p>③沿道騒音の改善</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>事業区間では、夜間の大型車混入率が最大91%と極めて高く、騒音は昼夜問わず環境基準を超過。相生有年道路の整備済み区間では遮音壁の設置等により、沿道騒音が改善し、昼夜とも環境基準を満たしており、残る区間においても整備による沿道騒音の改善が期待される。</li> </ul>						
関係する地方公共団体等の意見	<p>地域から頂いた主な意見等：</p> <p>国道2号（姫路市～上郡町）改修促進協議会（S45.5設立、相生市長、赤穂市長、たつの市長、姫路市長、上郡町長、太子町長、姫路市議会議員、たつの市議会議員、相生市議会議員、赤穂市議会議員、太子町議会議員、上郡町議会議員）より早期整備の要望を受けている。</p>						

兵庫県知事の意見：

一般国道2号相生有年道路は、西播磨地域における物流交通の大動脈であるとともに、沿道住民の日常生活や災害時の緊急輸送を支えるなど、重要な役割を担っている。

当該区間は、2車線にもかかわらず交通量が約25,000台/日で交通容量を大幅に超えており、朝・夕を中心として慢性的な渋滞が発生していること、幅員が狭く、歩道未設置区間があり、自動車、自転車及び歩行者の安全な通行が阻害されていること、また、沿道騒音が環境基準を超過していることが課題となっている。

このことから、安全で円滑な交通確保と環境改善を図るため、引き続きコスト縮減に配慮し、事業推進に取り組んでいただきたい。

なお、JR有年駅周辺では、赤穂市が本道路のバイパス区間を含めた有年土地区画整理事業を進めており、区画整理事業の進捗と整合を図りつつ、一層の事業推進をお願いする。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、「一般国道2号相生有年道路」の再評価は、当委員会に提出された資料、説明の範囲において、おおむね適切に進められており、対応方針(原案)のとおり「事業継続」でよいと判断される。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

事業区間における国道2号の交通特性は、通過交通などの周辺地域と関連する交通(外外交通と内外交通)が約8割と多く、地区内交通(内内交通)は約2割である。また、大型車混入率が非常に高く、事業区間における大型車混入率は約5割であり、一般国道の平均の約3倍となっている。相生有年道路の周辺地域における事業所数(製造業)は、近年横ばい傾向。

事業の進捗状況、残事業の内容等

昭和60年度に事業化、用地進捗率約80%、事業進捗率約58% (平成29年3月末時点)

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

引き続き事業を推進し、早期の開通を目指す。

施設の構造や工法の変更等

事業の実施にあたり、新技術、新工法の活用等によりコスト縮減に努める。

対応方針

事業継続

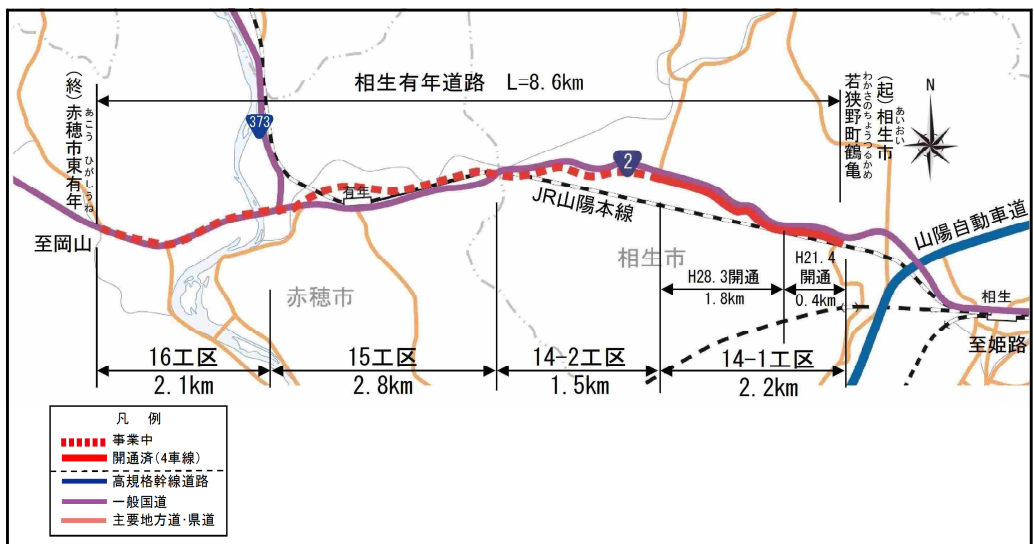
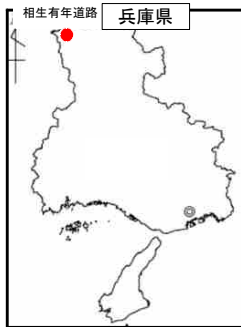
対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図

【位置図】

【概要図】



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

## 再評価結果（平成30年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：村山 一弥

<b>事業名</b> 一般国道8号 <small>しおつ</small> 塩津バイパス	<b>事業区分</b> 一般国道	<b>事業主体</b> 国土交通省 近畿地方整備局						
<b>起終点</b> 自：滋賀県長浜市西浅井町塩津浜 至：滋賀県長浜市木之本町飯浦		<b>延長</b> 3.5km						
<b>事業概要</b> 一般国道8号は、新潟県新潟市を起点とし、京都府京都市に至る総延長約600kmの主要幹線道路であり、滋賀県の産業・経済・生活活動を支える重要な役割を担っている。 塩津バイパスは、国道8号の長浜市西浅井町から木之本町間における異常気象時の通行規制区間の解消、交通安全の確保、広域的な代替路の確保等を目的とした道路である。 平成8年に西浅井町塩津浜から木之本町飯浦までの1.5km(2工区)が開通し、異常気象時の通行規制区間が解消。西浅井町塩津浜の2.0km区間(1工区)のうち、一部区間(0.9km)が平成27年3月に開通し、残る未整備区間(現道拡幅区間)について整備を進めている。								
S59年度事業化	H-年度都市計画決定 (H-年度変更)	S60年度用地着手						
<b>全体事業費</b> 123億円		<b>事業進捗率</b> 約88%						
<b>計画交通量</b> 13,400台/日		<b>供用済延長</b> 2.4km						
<b>費用対効果分析結果</b>	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 15%; text-align: center;">B/C</td> <td style="width: 15%; text-align: center;">(事業全体) 1.1</td> <td style="width: 15%; text-align: center;">(残事業) 1.9</td> </tr> </table>	B/C	(事業全体) 1.1	(残事業) 1.9	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;"> <b>総費用</b> (残事業)/(事業全体)                      13/225億円                      事業費：10/213億円                      維持管理費：2.3/12億円                 </td> <td style="width: 50%;"> <b>総便益</b> (残事業)/(事業全体)                      24/244億円                      走行時間短縮便益：22/203億円                      走行経費減少便益：1.6/36億円                      交通事故減少便益：0.51/5.2億円                 </td> </tr> </table>	<b>総費用</b> (残事業)/(事業全体) 13/225億円 事業費：10/213億円 維持管理費：2.3/12億円	<b>総便益</b> (残事業)/(事業全体) 24/244億円 走行時間短縮便益：22/203億円 走行経費減少便益：1.6/36億円 交通事故減少便益：0.51/5.2億円	<b>基準年</b> 平成29年
B/C	(事業全体) 1.1	(残事業) 1.9						
<b>総費用</b> (残事業)/(事業全体) 13/225億円 事業費：10/213億円 維持管理費：2.3/12億円	<b>総便益</b> (残事業)/(事業全体) 24/244億円 走行時間短縮便益：22/203億円 走行経費減少便益：1.6/36億円 交通事故減少便益：0.51/5.2億円							
<b>感度分析の結果</b> 【事業全体】 交通量：B/C=0.9~1.3(交通量±10%) 事業費：B/C=1.1~1.1(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=1.6~2.2(交通量±10%) 事業費：B/C=1.8~2.1(事業費±10%) 事業期間：B/C=2.1~2.2(事業期間±20%)								
<b>事業の効果等</b> ①交通安全の確保 <ul style="list-style-type: none"> <li>・未整備の区間(現道拡幅区間)は、歩道整備率が約10%であり、歩行者は路肩を通行。</li> <li>・当該区間では車両が歩行者の背面から接触する事故も発生。塩津バイパスの整備により、安全な自転車・歩行者空間を確保。</li> </ul> ②広域的な代替路の確保 <ul style="list-style-type: none"> <li>・当該区間は、積雪寒冷地域に指定されており降雪の多い地域。</li> <li>・塩津バイパスの整備により積雪時における円滑な交通の確保と事故等による北陸自動車道の通行止め時(年平均4回以上)における広域的な代替路の確保を期待。</li> </ul>								
<b>関係する地方公共団体等の意見</b> 地域から頂いた主な意見等： <ul style="list-style-type: none"> <li>・平成23年12月、国道8号バイパス路線設置促進期成同盟会(S32.1設立、長浜市、米原市の各首長および議長、衆議院議員、滋賀県議会議員)より、整備促進の要望を受けている。</li> <li>・平成28年10月、敦賀・長浜・高島三市議会協議会(H22.2設立、高島市議会議員、敦賀市議会議員、長浜市議会議員)より、整備促進の要望を受けている。</li> </ul> 滋賀県知事の意見： 一般国道8号塩津バイパスについては、対応方針(原案)で【事業継続】とされているとおり、事業効果の早期発現に向けてさらなる整備促進をお願いしたい。 地元も歩行者等の安全確保、災害に強い道路整備のため、当該事業の早期完成を強く望んでおり、一層の事業推進にあたって必要な予算の確保と徹底したコスト縮減に取り組んでいただきたい。 なお、滋賀県としても事業促進に最大限の努力をしております。								
<b>事業評価監視委員会の意見</b> 審議の結果、「一般国道8号塩津バイパス」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

当該区間は滋賀県北部から福井県へ至る主要な幹線道路であり、大型車混入率も高い。近年、自転車による琵琶湖一周「ビワイチ」の人気の高まっており自転車交通も多く、道の駅「あぢかまの里」はビワイチサイクルサポートステーションにも指定。

事業の進捗状況、残事業の内容等

昭和59年度に事業化、用地進捗率約69%、事業進捗率約88%（平成29年3月末時点）

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

引き続き事業を推進し、早期の開通を目指す。

施設の構造や工法の変更等

事業の実施にあたり、新技術・新工法の活用等によりコスト縮減に努める。

対応方針

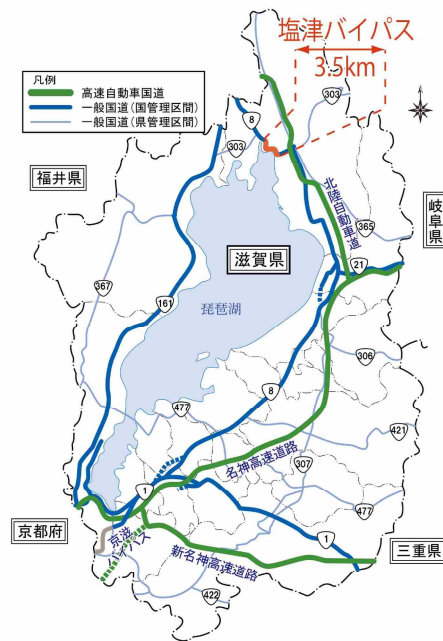
事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図

【位置図】



【概要図】



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



## 再評価結果（平成30年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：村山 一弥

<b>事業名</b> 一般国道8号 <small>やすりつとう</small> 野洲栗東バイパス	<b>事業区分</b> 一般国道	<b>事業主体</b> 国土交通省 近畿地方整備局													
<b>起終点</b> 自：滋賀県野洲市 <small>やすこしのほら</small> 小篠原 至：滋賀県栗東市 <small>りつとうてはら</small> 手原	<b>延長</b> 4.7km														
<b>事業概要</b> 一般国道8号は、新潟県新潟市を起点とし、京都府京都市に至る延長約600kmの幹線道路であり、沿道地域の産業・経済・生活活動を支える重要な役割を担っている。 一般国道8号の野洲市から栗東市までの区間は、沿道に工場、店舗、住宅等が連たんしており、地域の経済と日常生活を支える幹線道路として広く利用されている。 野洲栗東バイパスは、名神高速道路栗東ICへの円滑なアクセスを可能とし、国道8号の交通混雑の緩和、交通安全の確保を目的とした延長4.7kmの道路である。															
S57年度事業化	H12年度都市計画決定 (H-年度変更)	H25年度用地着手													
H28年度工事着手															
<b>全体事業費</b> 365億円 <b>事業進捗率</b> 約18% <b>供用済延長</b> —															
<b>計画交通量</b> 32,700台/日															
<b>費用対効果分析結果</b>	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;">B/C</td> <td style="text-align: center;">総費用</td> <td style="text-align: center;">総便益</td> <td style="text-align: center;">基準年</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(事業全体) 1.2</td> <td style="text-align: center;">(残事業)/(事業全体) 258/344億円</td> <td style="text-align: center;">(残事業)/(事業全体) 430/430億円</td> <td style="text-align: center;">平成29年</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(残事業) 1.7</td> <td style="text-align: center;">                     事業費：223/309億円                      維持管理費：36/36億円                 </td> <td style="text-align: center;">                     走行時間短縮便益：384/384億円                      走行経費減少便益：123/123億円                      交通事故減少便益：6.0/6.0億円                 </td> <td></td> </tr> </table>	B/C	総費用	総便益	基準年	(事業全体) 1.2	(残事業)/(事業全体) 258/344億円	(残事業)/(事業全体) 430/430億円	平成29年	(残事業) 1.7	事業費：223/309億円 維持管理費：36/36億円	走行時間短縮便益：384/384億円 走行経費減少便益：123/123億円 交通事故減少便益：6.0/6.0億円			
B/C	総費用	総便益	基準年												
(事業全体) 1.2	(残事業)/(事業全体) 258/344億円	(残事業)/(事業全体) 430/430億円	平成29年												
(残事業) 1.7	事業費：223/309億円 維持管理費：36/36億円	走行時間短縮便益：384/384億円 走行経費減少便益：123/123億円 交通事故減少便益：6.0/6.0億円													
<b>感度分析の結果</b> 【事業全体】交通量：B/C=1.1~1.4(交通量 ±10%) 事業費：B/C=1.2~1.3(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=1.4~1.9(交通量 ±10%) 事業費：B/C=1.5~1.8(事業費 ±10%) 事業期間：B/C=1.6~1.7(事業期間±20%)															
<b>事業の効果等</b>															
①交通混雑の緩和 ・国道8号の交通量は約27,000台/日と多く、混雑度は2.0を上回っている状況。国道8号の京都方面へ向かう交通の約4割が名神高速道路の栗東ICを利用しており、野洲栗東バイパスの整備により、栗東ICと直結することで交通混雑の緩和が期待できる。															
②交通安全の確保 ・野洲栗東バイパスと並行する国道8号で発生する事故は、渋滞などに起因した追突が全体の7割を占めており、死傷事故率は滋賀県平均を上回っている状況。バイパス整備により交通転換が図られることで国道8号における事故の減少が期待される。															
<b>関係する地方公共団体等の意見</b> 地域から頂いた主な意見等： <ul style="list-style-type: none"> <li>・平成28年8月、大津湖南地域幹線道路整備促進協議会（昭和57年4月設立、野洲市、大津市、草津市、守山市、栗東市、湖南市の各首長）より、整備の要望を受けている。</li> <li>・平成28年8月、国道8号野洲栗東バイパス整備促進期成同盟会（平成24年2月設立、栗東市、野洲市、守山市の各首長）より、整備の要望を受けている。</li> </ul>															
<b>滋賀県知事の意見</b> ： 一般国道8号野洲栗東バイパスについては、対応方針（原案）（案）で【事業継続】とされており、事業効果の早期発現に向けてさらなる整備促進をお願いしたい。 地元も交通混雑、交通事故等の課題解消のため、当該事業の早期完成を強く望んでおり、一層の事業推進にあたって必要な予算の確保と徹底したコスト縮減に取り組んでいただきたい。 なお、滋賀県としても事業促進に最大限の努力をさせていただきます。															
<b>事業評価監視委員会の意見</b> 審議の結果、「一般国道8号野洲栗東バイパス」の再評価は、当委員会に提出された資料、説明の範囲において、おおむね適切であり、対応方針（原案）のとおり「事業継続」することが妥当と判断される。															

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・野洲栗東バイパス沿線の栗東市・守山市の人口、自動車保有台数は増加傾向にある。
- ・野洲栗東バイパス沿線は多数の工業団地、企業が立地している。

事業の進捗状況、残事業の内容等

昭和57年度事業化、用地取進捗率約70%、事業進捗率約18% (平成29年3月末時点)

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

引き続き事業を推進し、早期の開通を目指す。

施設の構造や工法の変更等

事業の実施にあたり、新技術・新工法の活用等によりコスト縮減に努める。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図

【位置図】



【概要図】



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

## 再評価結果（平成30年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：村山 一弥

<b>事業名</b>	一般国道9号 京都西立体交差		<b>事業区分</b>	一般国道	<b>事業主体</b>	国土交通省 近畿地方整備局
<b>起終点</b>	自：京都府京都市右京区西院 月双町 至：京都府京都市西京区御陵塚ノ越町				<b>延長</b>	3.8km
<b>事業概要</b>	一般国道9号は、京都府京都市を起点に山陰地方を横断し、山口県下関市に至る延長約640kmの幹線道路で、京都市と京都府北中部を連絡するとともに、京都市内においても東西交通の主軸として重要な役割を担っている。 京都西立体交差は、京都市西部地域における交通混雑の緩和、交差点の交通安全の確保を目的とした延長3.8kmの立体交差事業である。					
H11年度事業化	H11年度都市計画決定 (H28年度変更)		H15年度用地着手	H14年度工事着手		
<b>全体事業費</b>	321億円		<b>事業進捗率</b>	約76%	<b>供用済延長</b>	1.0km
<b>計画交通量</b>	35,800台/日					
<b>費用対効果分析結果</b>	<b>B/C</b> (事業全体) 1.1  (残事業) 2.5	<b>総費用</b> (残事業)/(事業全体) 68/417億円 (事業費：61/404億円 維持管理費：6.7/13億円)	<b>総便益</b> (残事業)/(事業全体) 166/475億円 (走行時間短縮便益：155/446億円 走行経費減少便益：5.1/19億円 交通事故減少便益：6.0/9.5億円)	<b>基準年</b> 平成29年		
<b>感度分析の結果</b>	【 <b>事業全体</b> 】 交通量：B/C=0.9~1.4(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%)					
<b>感度分析の結果</b>	【 <b>残事業</b> 】 交通量：B/C=2.0~2.9(交通量 ±10%) 事業費：B/C=2.3~2.7(事業費 ±10%) 事業期間：B/C=2.4~2.5(事業期間±20%)					
<b>事業の効果等</b>	①交通混雑の緩和 ・京都西立体交差事業の区間の交通量は約4万7千台と依然として多く、葛野地区では混雑が発生。千代原口地区は平成25年2月の開通後、交通容量の拡大により交通混雑が緩和。 ・千代原口地区は交差点の立体化交差化により円滑な交通が確保され、走行速度が向上。葛野地区では速度低下が著しく、整備による交通混雑の緩和が期待。 ②交通安全の確保 ・千代原口開通前の7年間では死傷事故率が162件/億台キロであったが、開通後3年間では死傷事故率は107件/億台キロと減少。葛野地区は、過去10年間の死傷事故率が261件/億台キロと高く、交差点の立体化の整備による事故の減少が期待。					
<b>関係する地方公共団体等の意見</b>	京都市長の意見： 京都市では、車中心の社会から人と公共交通優先の社会への転換を目指して「歩くまち・京都」総合交通戦略を推進しており、その中で、主要幹線道路である国道9号等は公共交通に配慮しながら、主に自動車交通の円滑な処理を目指すこととしています。また、併せて市内の慢性的な交通渋滞による市民生活や経済活動の損失軽減を図るため、まちの持続的成長に必要な道路整備等を着実に進めています。 広域的道路ネットワークを形成する国道9号における京都西立体交差事業は、京都市西部方面の主要渋滞箇所の改善に向けて大きく寄与し、本市まちづくりの一端を担う事業であると認識しており、京都市としても国が実施する本事業に協力し、進めてまいりたい。 事業実施に当たっては、周辺地域の安全にも十分配慮し、できる限り早い時期の完成に加え、一層のコスト縮減に努めるようお願い致します。					
<b>事業評価監視委員会の意見</b>	審議の結果、「一般国道9号京都西立体交差」の再評価は、事業評価監視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

国道9号の交通量は千代原口地区(H25. 2)、京都縦貫自動車道(沓掛～大山崎)(H25. 4)の開通後約1割減少。その後、五条大宮拡幅(H26. 10)や京都縦貫自動車道の全線が開通(H27. 7)するなど、周辺道路の整備が進展するが、交通量に大きな変化はない。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成11年度事業化、用地取得率約43%、事業進捗率約76% (平成29年3月末時点)

事業の進捗が順調ではない理由、今後の事業の見直し等

引き続き事業を推進し、早期の開通を目指す。

施設の構造や工法の変更等

事業実施にあたり、新技術・新工法の活用等によりコスト縮減に努める。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

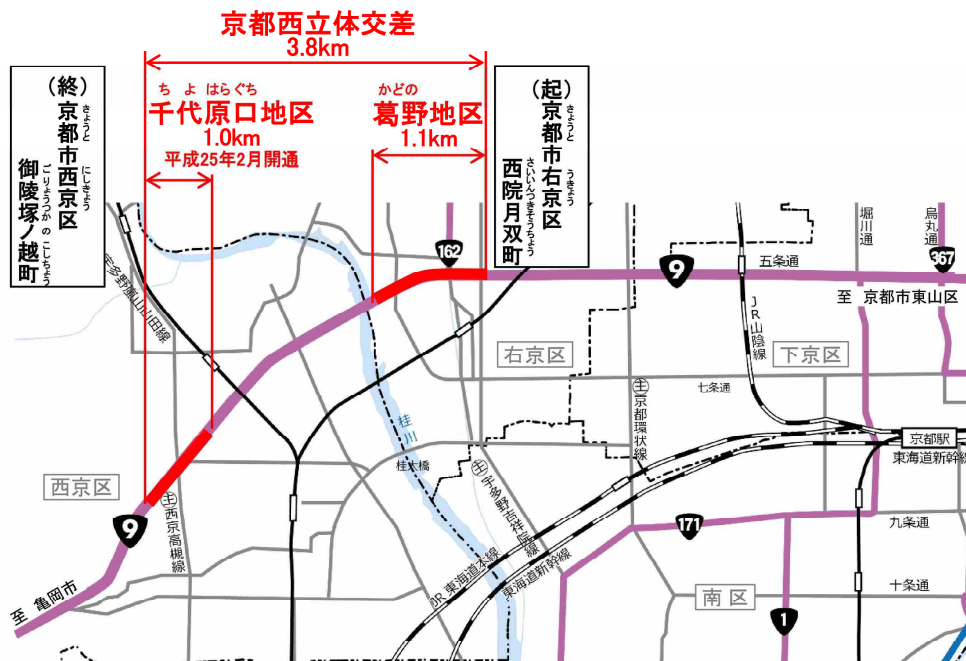
以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要

【位置図】



【概要図】



※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価格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30年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：村山 一弥

<b>事業名</b> 一般国道9号 <small>ふくちやま</small> 福知山道路	<b>事業区分</b> 一般国道	<b>事業主体</b> 国土交通省 近畿地方整備局															
<b>起終点</b> 自：京都府福知山市長田野 至：京都府福知山市新庄	<b>延長</b> 5.8km																
<b>事業概要</b> 国道9号は福知山市内を東西に横断し、舞鶴若狭自動車道と接続するなど、京阪神地域との連携を強化し、広域的な幹線道路の機能を有するとともに、地域内の生活道路としての重要な役割を果たす道路である。国道9号福知山道路は、福知山市内の交通混雑を緩和し、快適で安全な歩行空間の確保、地域の活性化を図ることを目的に計画された道路である。																	
S53年度事業化 (土師工区) S60年度事業化 (福知山工区)	S56年度都市計画決定 (H一年度変更)	S56年度用地着手 (土師工区) S62年度用地着手 (福知山工区)															
S59年度工事着手 (土師工区) H4年度工事着手 (福知山工区)																	
<b>全体事業費</b> ：660億円 <b>事業進捗率</b> ：約75% <b>供用済延長</b> ：4.1km																	
<b>計画交通量</b> ：41,500台/日																	
<b>費用対効果分析結果</b>	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 15%; text-align: center;">B/C</td> <td style="width: 15%; text-align: center;">(事業全体)</td> <td style="width: 15%; text-align: center;">1.1</td> </tr> <tr> <td></td> <td style="text-align: center;">(残事業)</td> <td style="text-align: center;">3.6</td> </tr> </table>	B/C	(事業全体)	1.1		(残事業)	3.6	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 15%; text-align: center;">総費用</td> <td style="width: 15%; text-align: center;">(残事業)/ (事業全体)</td> <td style="width: 15%; text-align: center;">135/1,013億円</td> </tr> <tr> <td></td> <td style="text-align: center;">(事業費)</td> <td style="text-align: center;">126/984億円</td> </tr> <tr> <td></td> <td style="text-align: center;">(維持管理費)</td> <td style="text-align: center;">8.5/29億円</td> </tr> </table>	総費用	(残事業)/ (事業全体)	135/1,013億円		(事業費)	126/984億円		(維持管理費)	8.5/29億円
B/C	(事業全体)	1.1															
	(残事業)	3.6															
総費用	(残事業)/ (事業全体)	135/1,013億円															
	(事業費)	126/984億円															
	(維持管理費)	8.5/29億円															
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 15%; text-align: center;">総便益</td> <td style="width: 15%; text-align: center;">(残事業)/ (事業全体)</td> <td style="width: 15%; text-align: center;">487/1,095億円</td> </tr> <tr> <td></td> <td style="text-align: center;">(走行時間短縮便益)</td> <td style="text-align: center;">454/1,006億円</td> </tr> <tr> <td></td> <td style="text-align: center;">(走行経費減少便益)</td> <td style="text-align: center;">20/56億円</td> </tr> <tr> <td></td> <td style="text-align: center;">(交通事故減少便益)</td> <td style="text-align: center;">13/33億円</td> </tr> </table>			総便益	(残事業)/ (事業全体)	487/1,095億円		(走行時間短縮便益)	454/1,006億円		(走行経費減少便益)	20/56億円		(交通事故減少便益)	13/33億円			
総便益	(残事業)/ (事業全体)	487/1,095億円															
	(走行時間短縮便益)	454/1,006億円															
	(走行経費減少便益)	20/56億円															
	(交通事故減少便益)	13/33億円															
<b>基準年</b> ：平成26年																	
<b>感度分析の結果</b> 【事業全体】交通量：B/C=0.9～1.3(交通量 ±10%) 事業費：B/C=1.1～1.1(事業費 ±10%) 事業期間：B/C=1.00～1.2(事業期間 ±20%)																	
【残事業】交通量：B/C=2.9～4.4(交通量 ±10%) 事業費：B/C=3.3～4.0(事業費 ±10%) 事業期間：B/C=3.4～3.8(事業期間 ±20%)																	
<b>事業の効果等</b>																	
①交通混雑の緩和 ・東堀交差点等の立体交差化により、交通混雑が解消。残事業区間の交通混雑の解消に期待。																	
②快適で安全な歩道空間の確保 ・残事業区間には片側歩道・狭小幅員が存在し、一部通学路指定もされているため歩行者等の安全確保が課題。残事業区間の整備により、高齢者等も含めて、快適性・安全性の向上が期待。																	
③地域の活性化 ・市街地から福知山ICまでのアクセス向上による物流の効率化、市内観光地へのアクセス向上による観光入り込み客数の増加など、地域活性化が期待。																	
④日常活動圏の中心都市へのアクセス向上 ・福知山市～舞鶴市への所要時間が短縮。(49分→45分)																	
⑤医療施設へのアクセス向上 ・福知山IC～福知山市民病院への所要時間が短縮。(16分→12分)																	
<b>関係する地方公共団体等の意見</b>																	
地域から頂いた主な意見： 国道9号（福知山・京丹後町）整備促進期成同盟会（H14.6設立、福知山市長、京丹波町長、市・町議会議員等）より4車線化の早期完成の要望を受けている。																	
京都府知事の意見： 一般国道9号福知山道路は、交通混雑の解消、安全な歩行空間の確保、さらには福知山ICや市内観光などへのアクセス向上による地域の活性化が期待されており、対応方針（原案）のとおり、引き続き事業を推進し、早期の完成をお願いします。																	
<b>事業評価監視委員会の意見</b>																	
審議の結果、「一般国道9号福知山道路」の再評価は、当委員会に提出された資料、説明の範囲において、おおむね適切であり、対応方針（原案）のとおり「事業継続」することが妥当と判断される。																	
<b>事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等</b>																	
一般国道9号は交通量が多く、残事業区間は依然として交通容量を超過している。																	

事業の進捗状況、残事業の内容等

昭和53年度事業化、用地進捗率約89%、事業進捗率約75%（平成29年3月末時点）

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

引き続き事業を推進し、早期の開通を目指す。

施設の構造や工法の変更等

事業実施にあたり、新技術・新工法の活用等により、コスト縮減に努める。

対応方針

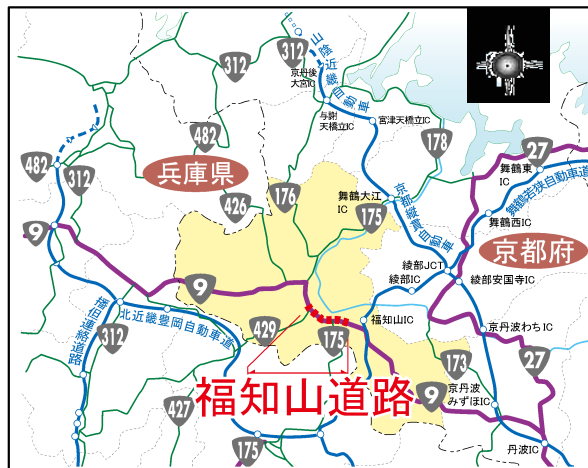
事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図

【位置図】



【概要図】



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



## 再評価結果（平成30年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課  
担当課長名：村山 一弥

<b>事業名</b> 一般国道24号 寺田 <sup>てらだ</sup> 拡幅	<b>事業区分</b> 一般国道	<b>事業主体</b> 国土交通省 近畿地方整備局															
<b>起終点</b> 自：京都府 城陽市 寺田地先 至：京都府 城陽市 富野地先		<b>延長</b> 2.1km															
<b>事業概要</b> 一般国道24号は、京都市下京区を起点に京都府を南北に縦断し、和歌山県和歌山市に至る延長約140kmの主要幹線道路である。 寺田拡幅は、一般国道24号の城陽市内における交通渋滞の緩和、交通事故の減少等を目的とした全長2.1kmの道路である。																	
H25年度事業化	H3年度都市計画決定 (H28年度変更)	H27年度用地着手															
H28年度工事着手																	
全体事業費	140億円	事業進捗率 約12%															
計画交通量	17,700~20,000台/日																
費用対効果分析結果	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 10%;"></td> <td style="width: 10%;">B/C</td> <td style="width: 10%;">総費用</td> <td style="width: 10%;">総便益</td> <td style="width: 10%;">基準年</td> </tr> <tr> <td>(事業全体)</td> <td>1.4</td> <td>(残事業)/(事業全体) 107/107億円</td> <td>(残事業)/(事業全体) 144/144億円</td> <td>平成24年</td> </tr> <tr> <td>(残事業)</td> <td>—</td> <td>事業費：99/99億円 維持管理費：7.6/7.6億円</td> <td>                     走行時間短縮便益：130/130億円                      走行経費減少便益：8.1/8.1億円                      交通事故減少便益：5.5/5.5億円                 </td> <td></td> </tr> </table>		B/C	総費用	総便益	基準年	(事業全体)	1.4	(残事業)/(事業全体) 107/107億円	(残事業)/(事業全体) 144/144億円	平成24年	(残事業)	—	事業費：99/99億円 維持管理費：7.6/7.6億円	走行時間短縮便益：130/130億円 走行経費減少便益：8.1/8.1億円 交通事故減少便益：5.5/5.5億円		
	B/C	総費用	総便益	基準年													
(事業全体)	1.4	(残事業)/(事業全体) 107/107億円	(残事業)/(事業全体) 144/144億円	平成24年													
(残事業)	—	事業費：99/99億円 維持管理費：7.6/7.6億円	走行時間短縮便益：130/130億円 走行経費減少便益：8.1/8.1億円 交通事故減少便益：5.5/5.5億円														
<b>感度分析の結果</b> 【 <b>事業全体</b> 】交通量：B/C=1.1~1.6(交通量 ±10%) 事業費：B/C=1.2~1.5(事業費 ±10%) 事業期間：B/C=1.3~1.5(事業期間 ±20%)																	
<b>事業の効果等</b> ①交通渋滞の緩和 ・事業区間の交通量は約2万6千台、混雑度は1.0を大きく超過。大畔交差点では80m、消防本部前交差点では130mの渋滞が発生。 ・寺田拡幅の整備により、交通容量が拡大され交通混雑の緩和が期待。 ②交通事故の減少 ・事業区間とその周辺では年間で約27件の死傷事故が発生。 ・ピーク時における旅行速度は20km/hを下回り、渋滞に起因すると想定される追突事故が多く発生。 ・整備済みの4車線区間では事故の発生が少なく、寺田拡幅の整備により当該区間も同様の効果が期待。 ③新名神高速道路整備と周辺開発 ・新名神高速道路の沿線では、工業団地や土地区画整理事業などが進行中であり、IC周辺には、立地条件の良さから多くの企業の進出が決定。 ・寺田拡幅の整備により、周辺へのアクセス機能が向上し、企業立地の促進に期待。																	
<b>関係する地方公共団体等の意見</b> ・平成29年1月、京都府国道連絡会（府下25市町村）より一般国道24号寺田拡幅の早期完成の要望を受けている。 ・平成29年6月、京都府から国土交通省等に対し、「国の施策及び予算に対する政策提案」で、一般国道24号寺田拡幅の整備促進の要望を受けている。 京都府知事の意見： 一般国道24号寺田拡幅は周辺地域の交通渋滞の緩和、交通事故の減少等やアクセス機能の向上による企業立地の促進が期待されており、対応方針（原案）のとおり、引き続き事業を推進し、並行する新名神高速道路の整備が進んでいることから、早期の完成をお願いします。																	
<b>事業評価監視委員会の意見</b> 審議の結果、「一般国道24号寺田拡幅」の再評価は、事業評価監視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。																	
<b>事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等</b> 新名神高速道路（城陽JCT・IC～八幡京田辺JCT・IC）が平成29年4月に開通した。																	

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成25年度に事業化、用地取得率約49%（面積ベース）、事業進捗率約12%（平成29年3月末時点）

事業の進捗が順調ではない理由、今後の事業の見直し等

引き続き事業を推進し、早期の開通を目指す。

施設の構造や工法の変更等

事業実施にあたり、新技術・新工法の活用等によりコスト縮減に努める。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要

【位置図】



【概要図】



※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価格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30年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：村上 一弥

<b>事業名</b> 一般国道26号 <small>だいにほんわ</small> 第二阪和国道	<b>事業区分</b> 一般国道	<b>事業主体</b> 国土交通省 近畿地方整備局	
<b>起終点</b> 自：大阪府 <small>ほんなん</small> 阪南市 <small>じわんだ</small> 自然田 至：大阪府 <small>せんなん</small> 泉南郡 <small>みさきちょう</small> 岬町 <small>ふけ</small> 深日		<b>延長</b> 11.2km	
<b>事業概要</b> 一般国道26号は、大阪府大阪市から和歌山県和歌山市を結ぶ延長約66kmの主要幹線道路であり、このうち、大阪府阪南市から和歌山県和歌山市に至る区間は、地域高規格道路として整備を進めている。 「第二阪和国道」「和歌山岬道路」はその一部を形成し、旧国道26号（和歌山阪南線）の交通混雑の緩和、交通安全の確保、災害時等の代替路の確保等を目的とした大阪府阪南市自然田～和歌山県和歌山市大谷に至る延長18.4kmの道路である。平成29年4月に淡輪ランプ～平井ランプが開通し、2車線で全線開通した。			
S63年度事業化 (H17年度延伸)	S62年度都市計画決定 (H-年度変更)	H5年度用地着手	H8年度工事着手
全体事業費		1,020億円	事業進捗率
		約91%	供用済延長
			11.2km
計画交通量			
29,100台/日			
費用対効果 分析結果	B/C	総費用	総便益
	(事業全体) 1.6 (1.2) (残事業) 5.7 (6.9)	(残事業)/(事業全体) 154/ 2,095億円 事業費： 97/ 1,948億円 維持管理費： 57/ 147億円	(残事業)/(事業全体) 872/ 3,370億円 走行時間短縮便益： 804/ 2,834億円 走行経費減少便益： 55/ 365億円 交通事故減少便益： 12/ 171億円
基準年 平成29年			
<b>感度分析の結果</b> 【事業全体】交通量：B/C=1.3～1.9(交通量 ±10%)      【残事業】交通量：B/C=3.9～7.8(交通量 ±10%) 事業費：B/C=1.5～1.8(事業費 ±10%)                      事業費：B/C=5.3～6.0(事業費 ±10%) 事業期間：B/C=1.5～1.7(事業期間±20%)                      事業期間：B/C=5.6～5.8(事業期間±20%)			
<b>事業の効果等</b> ①交通混雑の緩和 ・第二阪和国道、和歌山岬道路に並行する和歌山阪南線（旧国道26号）では、交通量が約5～6割減少。平成29年4月の全線2車線開通後、開通区間の前後では交通量が増加してきており、一部区間で交通混雑の発生がみられる状況。 ・第二阪和国道周辺には観光施設が点在しており、全線開通後には観光入込客数が増加。休日やGW期間中に交通集中による速度低下が発生。救急搬送時の所要時間が平常時よりも長くなる等の課題がある。 ②交通安全の確保 ・第二阪和国道、和歌山岬道路に並行する和歌山阪南線（旧国道26号）では、死傷事故件数が約5～8割減少。第二阪和国道、和歌山岬道路と和歌山阪南線（旧国道26号）を合わせた死傷事故件数が約5～6割減少。 ③災害時等の代替路の確保 ・大阪府・和歌山県を結ぶ幹線道路のほとんどに異常気象時通行規制区間が設定されており、大雨等の自然災害により過去5年間で19回（延べ規制時間約174時間）の通行止めが発生。第二阪和国道、和歌山岬道路の整備により、府県間ルートが確保され、自然災害や異常気象時等にも強い、安全で安定した代替路を確保。			
<b>関係する地方公共団体等の意見</b> 地域から頂いた主な意見等： ・第二阪和道路建設促進期成同盟会（S34.12設立、岬町長、阪南市長、堺市長、高石市長、泉大津市長、和泉市長、忠岡町長、岸和田市長、貝塚市長、泉佐野市長、田尻町長、泉南市長等で構成）より早期整備の要望を受けている。 ・阪南市・岬町第二阪和国道延伸連絡協議会（S58.11設立、阪南市長、岬町長、阪南市議会議員、岬町議会議員、府市町議会議員等で構成）より早期整備の要望を受けている。 ・和歌山市・岬町第二阪和国道延伸連絡協議会（H16.7設立、和歌山市長、岬町長、市町議会議員等で構成）より早期整備の要望を受けている。			

大阪府知事の意見：

1. 平成27年度供用を目標に事業が進められているところであるが、一日も早い全線供用に向け、事業推進を図りたい。
2. 事業の実施にあたり、より一層のコスト縮減はもとより、引き続き、透明性の確保に努め、工事工程や事業費について、適宜説明を行われたい。
3. 今後とも事業を円滑に進めるため、沿道環境への配慮や交通安全対策、地域振興などに関する地域住民の意見を十分に踏まえながら、事業の推進に努められたい。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、「一般国道26号第二阪和国道」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

国道26号の交通特性は内外交通、内内交通の割合が高く、地域の交通を支える道路。沿線市である阪南市、岬町、和歌山市の代表交通手段は、鉄道利用が低く、自動車の分担率が高い。第二阪和国道、和歌山岬道路周辺では住宅開発が伸展し、沿線地域の人口及び世帯数は増加傾向。

事業の進捗状況、残事業の内容等

昭和63年度事業化(平成17年度延伸)、平成5年度用地着手し、用地進捗率100%、事業進捗率約91%。(平成29年3月末時点)

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

引き続き事業を推進し、早期の完成4車線化開通を目指す。

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

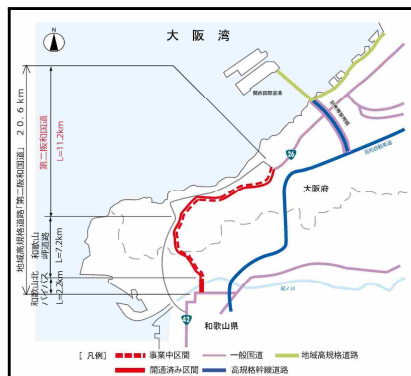
事業継続

対応方針決定の理由

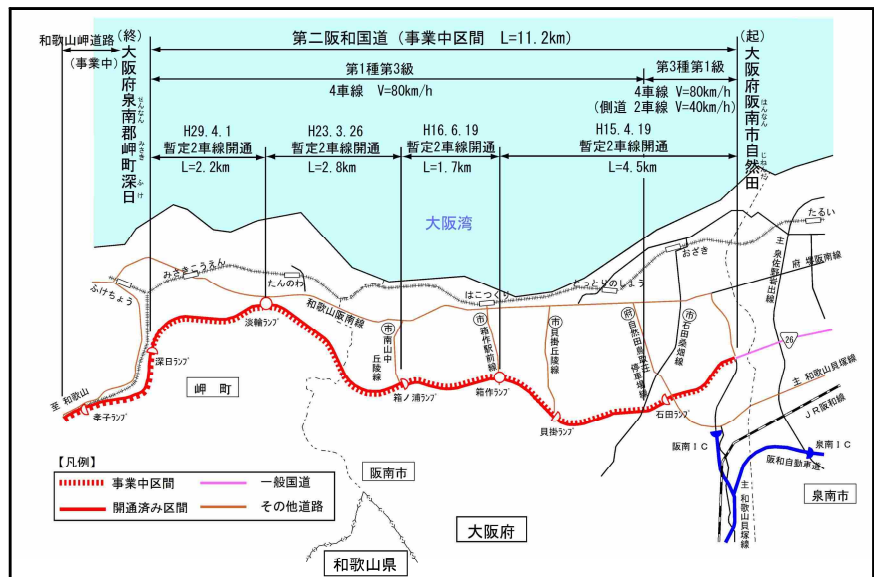
以上の状況を勘案すれば、当初から事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

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。

## 再評価結果（平成30年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：村山 一弥

<b>事業名</b> 一般国道26号 <small>わかやまみさき</small> 和歌山岬道路	<b>事業区分</b> 一般国道	<b>事業主体</b> 国土交通省 近畿地方整備局
<b>起終点</b> 自：大阪府泉南郡岬町深日 <small>せんなん みさきちようふけ</small> 至：和歌山県和歌山市大谷 <small>わかやま おおたに</small>	<b>延長</b> 7.2km	
<b>事業概要</b> 一般国道26号は、大阪府大阪市から和歌山県和歌山市を結ぶ延長約66kmの主要幹線道路であり、このうち、大阪府阪南市から和歌山県和歌山市に至る区間は、地域高規格道路として整備を進めている。「第二阪和国道」「和歌山岬道路」はその一部を形成し、旧国道26号（和歌山阪南線）の交通混雑の緩和、交通安全の確保、災害時等の代替路の確保等を目的とした大阪府阪南市自然田～和歌山県和歌山市大谷に至る延長18.4kmの道路である。平成29年4月に淡輪ランプ～平井ランプが開通し、2車線で全線開通した。		
H19年度事業化	S62年度都市計画決定 (H21年度、H22年度変更)	H23年度用地着手
H23年度工事着手		
全体事業費	463億円	事業進捗率
計画交通量	29,100台/日	約92%
供用済延長	7.2km	
費用対効果分析結果	B/C： 事業全体 1.6 (1.1) (残事業) 5.7 (6.1)	総費用： (残事業)/(事業全体) 154/ 2,095億円 事業費： 97/ 1,948億円 維持管理費： 57/ 147億円
総便益	(残事業)/(事業全体) 872/ 3,370億円 走行時間短縮便益： 804/ 2,834億円 走行経費減少便益： 55/ 365億円 交通事故減少便益： 12/ 171億円	基準年： 平成29年
<b>感度分析の結果</b> 【事業全体】交通量：B/C=1.3～1.9(交通量 ±10%)      【残事業】交通量：B/C=3.9～7.8(交通量 ±10%) 事業費：B/C=1.5～1.8(事業費 ±10%)                      事業費：B/C=5.3～6.0(事業費 ±10%) 事業期間：B/C=1.5～1.7(事業期間±20%)                      事業期間：B/C=5.6～5.8(事業期間±20%)		
<b>事業の効果等</b> ①交通混雑の緩和 ・第二阪和国道、和歌山岬道路に並行する和歌山阪南線（旧国道26号）では、交通量が約5～6割減少。平成29年4月の全線2車線開通後、開通区間の前後では交通量が増加してきており、一部区間で交通混雑の発生がみられる状況。 ・第二阪和国道周辺には観光施設が点在しており、全線開通後には観光入込客数が増加。休日やGW期間中に交通集中による速度低下が発生。救急搬送時の所要時間が平常時よりも長くなる等の課題がある。 ②交通安全の確保 ・第二阪和国道、和歌山岬道路に並行する和歌山阪南線（旧国道26号）では、死傷事故件数が約5～8割減少。第二阪和国道、和歌山岬道路と和歌山阪南線（旧国道26号）を合わせた死傷事故件数が約5～6割減少。 ③災害時等の代替路の確保 ・大阪府・和歌山県を結ぶ幹線道路のほとんどに異常気象時通行規制区間が設定されており、大雨等の自然災害により過去5年間で19回（延べ規制時間約174時間）の通行止めが発生。第二阪和国道、和歌山岬道路の整備により、府県間ルートが確保され、自然災害や異常気象時等にも強い、安全で安定した代替路を確保。		
<b>関係する地方公共団体等の意見</b> 地域から頂いた主な意見等： ・第二阪和道路建設促進期成同盟会（S34.12設立、岬町長、阪南市長、堺市長、高石市長、泉大津市長、和泉市長、忠岡町長、岸和田市長、貝塚市長、泉佐野市長、田尻町長、泉南市長等で構成）より早期整備の要望を受けている。 ・阪南市・岬町第二阪和国道延伸連絡協議会（S58.11設立、阪南市長、岬町長、阪南市議会議員、岬町議会議員、府市町議会議員等で構成）より早期整備の要望を受けている。 ・和歌山市・岬町第二阪和国道延伸連絡協議会（H16.7設立、和歌山市長、岬町長、市町議会議員等で構成）より早期整備の要望を受けている。 大阪府知事の意見： 1. 平成27年度供用を目標に事業が進められているところであるが、一日も早い全線供用に向け、事業推進を図りたい。 2. 事業の実施にあたり、より一層のコスト縮減はもとより、引き続き、透明性の確保に努め、工事工		



程や事業費について、適宜説明を行われたい。

3. 今後とも事業を円滑に進めるため、沿道環境への配慮や交通安全対策、地域振興などに関する地域住民の意見を十分に踏まえながら、事業の推進に努められたい。

和歌山県知事の意見：

国道26号和歌山岬道路は、和歌山県と大阪府との連携を強化し、広域的なネットワークを形成する、重要な府県間道路であります。

また、国道26号の交通混雑の緩和、交通安全の確保、異常気象時通行規制の解消、救急医療活動の支援等の整備効果を高めるためにも、早期の全線供用が必要であり、対応方針（原案）のとおり、事業継続が妥当と考えます。

なお、事業実施にあたっては、より一層のコスト縮減等を図り、平成27年国体開催までに供用させるようお願いします。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、「一般国道26号和歌山岬道路」の再評価は、当委員会に提出された資料、説明の範囲において、おおむね適切に進められており、対応方針（原案）のとおり「事業継続」でよいと判断される。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

国道26号の交通特性は内外交通、内内交通の割合が高く、地域の交通を支える道路。沿線市である阪南市、岬町、和歌山市の代表交通手段は、鉄道利用が低く、自動車の分担率が高い。第二阪和国道、和歌山岬道路周辺では住宅開発が伸展し、沿線地域の人口及び世帯数は増加傾向。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成19年度事業化、平成23年度用地着手し、用地進捗率100%、事業進捗率約92%（平成29年3月末時点）

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

引き続き事業を推進し、早期の完成4車線化開通を目指す。

施設の構造や工法の変更等

事業実施にあたり、新技術・新工法の活用等により、コスト縮減に努める。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図

【位置図】



【概要図】



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。

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



## 再評価結果（平成30年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：村山 一弥

事業名	一般国道42号 <small>たなべにし</small> 田辺西バイパス		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：和歌山県 <small>たなべ いなり</small> 田辺市稲成町 至：和歌山県 <small>たなべ ほや おおや</small> 田辺市芳養町大屋				延長	3.8km
事業概要	一般国道42号は、静岡県浜松市を起点とし、和歌山県和歌山市に至る総延長約520kmの主要幹線道路であり、和歌山県の紀伊半島沿岸部をつなぐ唯一の国道として、産業、経済、生活を支える重要な役割を担っている。 田辺西バイパスは、田辺市内の交通混雑の緩和、交通安全の確保及び災害時の交通確保を目的とした延長3.8kmの道路である。					
H9年度事業化	H8年度都市計画決定 (H-年度変更)		H13年度用地着手		H13年度工事着手	
全体事業費	305億円		事業進捗率	約83%	開通済延長	2.2km
計画交通量	16,000台/日					
費用対効果 分析結果	B/C： (事業全体) 1.7 (残事業) 1.6	総費用： (残事業)/(事業全体) 64/394億円 (事業費：53/372億円) (維持管理費：11/22億円)	総便益： (残事業)/(事業全体) 99/681億円 (走行時間短縮便益：77/559億円) (走行経費減少便益：17/89億円) (交通事故減少便益：6.0/32億円)	基準年： 平成29年		
感度分析の結果	【事業全体】交通量：B/C=1.5~2.0(交通量 ±10%) 事業費：B/C=1.7~1.8(事業費 ±10%) 事業期間：B/C=1.7~1.8(事業期間±20%) 【残事業】交通量：B/C=1.3~1.8(交通量 ±10%) 事業費：B/C=1.4~1.7(事業費 ±10%) 事業期間：B/C=1.5~1.6(事業期間±20%)					
事業の効果等	①交通混雑の緩和 ・田辺西バイパスと並行する国道42号では、部分開通による交通転換で明洋交差点の混雑は緩和。部分開通により芳養交差点周辺に交通が集中し、慢性的な速度低下が発生。田辺西バイパスの全線開通により、交通が分散され、芳養交差点周辺の混雑緩和が期待。 ②交通安全の確保 ・田辺西バイパスの開通区間と並行する国道42号は交通転換が図られ、交通が分散し、事故件数が減少。田辺西バイパスの未整備区間と並行する国道42号の事故は、部分開通による交通集中に伴う急な速度低下を原因とする追突事故が発生。当該区間の交通事故全体の約7割が追突事故。田辺西バイパスの整備により、交通が分散されることで国道42号の事故減少が期待。 ③災害時の交通確保 ・田辺西バイパスと並行する国道42号(5.6km)について、東南海・南海地震時に予想される津波浸水被害予測延長が約4km(約7割が被災)。東南海・南海地震の津波により、国道42号が浸水した際には、田辺西バイパスが迂回路および避難路として機能するため、物流や市民生活の機能を確保。					
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29年7月 国道42号(田辺～新宮)改良促進協議会(田辺市長、上富田町長、白浜町長、すさみ町長、串本町長、新宮市長、北山村長、那智勝浦町長、太地町長、古座川町長等)より早期整備の要望を受けている。 和歌山県知事の意見： 国道42号田辺西バイパスは、近畿自動車道紀勢線南紀田辺ICへのアクセス道路としての機能を担うとともに、国道42号の渋滞緩和を目的とする道路であります。 また、国道42号の現道は南海トラフ巨大地震などによる津波で浸水することが想定されており、大規模地震への備えとしても重要な道路であることから、対応方針(原案)のとおり事業継続が妥当と考えます。 なお、事業実施にあたっては、より一層のコスト縮減等に努め、一日も早い供用をお願いします。					
事業評価監視委員会の意見	審議の結果、「一般国道42号田辺西バイパス」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、おおむね適切に進められており、対応方針(原案)のとおり「事業継続」でよいと判断される。					

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

田辺西バイパス周辺の和歌山県田辺市、みなべ町は、近年、人口が減少傾向であるが、自動車保有台数は増加傾向。未事業化区間であった紀勢自動車道(すさみ南IC～串本IC)は平成26年度に事業化。紀勢自動車道(南紀田辺IC～すさみ南IC)は、平成27年度に開通。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成9年度に事業化、用地進捗率約99%、事業進捗率約83%(平成29年3月末時点)

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

引き続き事業を推進し、早期の開通を目指す。

施設の構造や工法の変更等

事業実施にあたり、新技術・新工法の活用等によりコスト縮減に努める。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、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。

## 再評価結果（平成30年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：村山 一弥

<b>事業名</b>	一般国道42号 <small>ありだかいなん</small> 有田海南道路	<b>事業区分</b>	一般国道	<b>事業主体</b>	国土交通省 近畿地方整備局
<b>起終点</b>	自：和歌山県 <small>ありだの</small> 有田市野 至：和歌山県 <small>かいなんしみず</small> 海南市冷水	<b>延長</b>	9.4km		
<b>事業概要</b>					
一般国道42号は浜松市を起点とし、伊勢市、海南市等を経て和歌山市に至る主要幹線道路であり、紀伊半島の太平洋沿岸を結ぶ広域的な幹線道路としての役割を担い、地域の社会経済活動や日常生活の基盤としての役割を果たしている。冷水拡幅・有田海南道路は、交通混雑の緩和、交通安全の確保及び災害時における交通の確保を目的とした事業である。					
H20年度事業化		H19年度都市計画決定 (H-年度変更)		H23年度用地着手	
				H28年度工事着手	
<b>全体事業費</b>		359億円		<b>事業進捗率</b>	
				約10%	
<b>計画交通量</b>		11,900台/日			
<b>費用対効果 分析結果</b>	<b>B/C</b>	<b>総費用</b>		<b>総便益</b>	
	(事業全体) 1.5 (1.6) (残事業) 2.1 (2.1)	(残事業)/(事業全体) 274/393億円 事業費：247/366億円 維持管理費：27/27億円		(残事業)/(事業全体) 580/580億円 走行時間短縮便益：511/511億円 走行経費減少便益：48/48億円 交通事故減少便益：22/22億円	
<b>基準年</b> ：平成29年					
<b>感度分析の結果</b>					
【事業全体】交通量：B/C=1.2~1.8(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=1.4~1.6(事業費 ±10%) 事業費：B/C=1.9~2.3(事業費 ±10%)					
事業期間：B/C=1.4~1.6(事業期間±20%) 事業期間：B/C=2.0~2.3(事業期間±20%)					
<b>事業の効果等</b>					
①交通混雑の緩和					
・国道42号は有田市街地と海南市街地を結ぶ幹線道路であり、事業区間の交通量は約15,000台/日。周辺地域の生活・通勤交通の集中と、道路の交通容量不足により渋滞が発生。冷水拡幅・有田海南道路の整備により交通容量の拡大・交通量の転換が図られることで交通混雑の緩和が期待。					
②交通安全の確保					
・事業区間と並行する国道42号の死傷事故は追突が約7割を占めており、特に黒田交差点～長保寺交差点で事故が多く、死傷事故率は県内平均を上回っている。現道には高さ3.8mを超える特殊車両の通行が困難なトンネルが5箇所存在し、トンネルと特殊車両の積荷が接触する事故も発生。冷水拡幅・有田海南道路の整備により、交通混雑の緩和に伴う追突事故の減少及び高さが低いトンネルを回避した交通ルートの確保等、交通安全の確保が期待される。					
③災害時における交通の確保					
・事業区間と並行する国道42号は南海トラフの巨大地震の発生時、津波による浸水の恐れがある。冷水拡幅・有田海南道路の整備により、津波浸水地域を回避し、災害時の避難路となるとともに、緊急輸送道路としてネットワークを形成する。					
<b>関係する地方公共団体等の意見</b>					
地域から頂いた主な意見等： 国道42号・有田海南間整備促進協議会設立(有田市長、海南市長、湯浅町長等)より、早期整備の要望を受けている。					
和歌山県知事の意見： 国道42号冷水拡幅及び有田海南道路は、国道42号の渋滞解消や交通事故の減少を図るとともに、有田市及び海南市の生活圏の連携強化による地域活性化に資する道路であります。 また、国道42号の現道は南海トラフ巨大地震などによる津波で浸水することが想定されており、大規模地震への備えとしても整備が不可欠であることから、対応方針(原案)のとおり、事業継続が妥当と考えます。 なお、事業実施に当たっては、より一層のコスト縮減等に努め、一日も早い供用をお願いします。					
<b>事業評価監視委員会の意見</b>					
審議の結果、「一般国道42号有田海南道路」の再評価は、当委員会に提出された資料、説明の範囲において、おおむね適切であり、対応方針(原案)のとおり「事業継続」することが妥当と判断される。					

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

事業区間における国道42号(現道)の交通特性は、周辺地域※に起終点がある内外交通が41%、周辺地域内に起終点がある内内交通が55%となっている。冷水拡幅・有田海南道路の沿線の海南市、有田市は、近年人口は減少傾向である。また、世帯数は横ばい傾向にある。※周辺地域とは、当該事業が通過する海南市・有田市。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成20年度に事業化、用地進捗率約41%、事業進捗率約10% (平成29年3月末時点)

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

引き続き事業を推進し、早期の開通を目指す。

施設の構造や工法の変更等

事業実施にあたり、新技術・新工法の活用等によりコスト縮減に努める。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

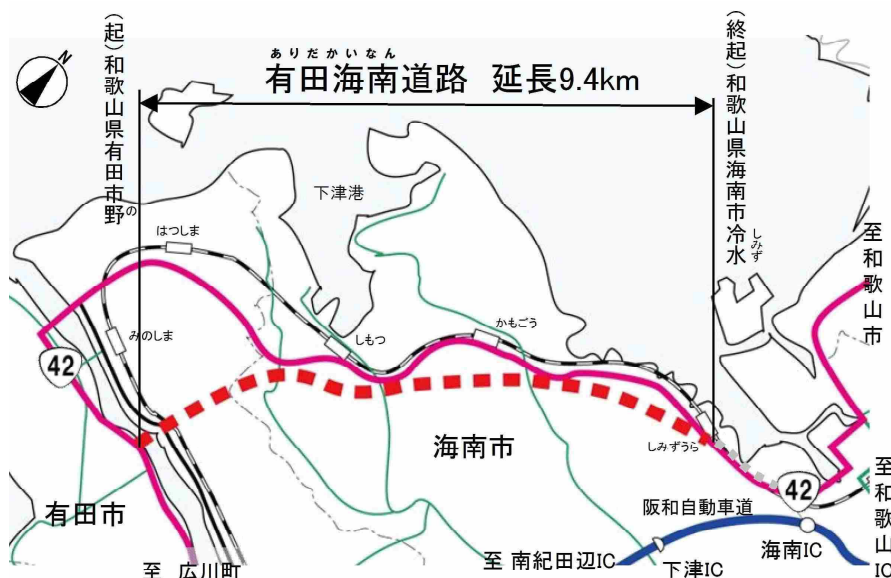
以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図

【位置図】



【概要図】



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

## 再評価結果（平成30年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：村山 一弥

事業名	一般国道42号 冷水 <sup>しみず</sup> 拡幅		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 近畿地方整備局
起終点	自：和歌山 <sup>かいなん</sup> 県海南市 <sup>しみず</sup> 冷水 至：和歌山 <sup>かいなん</sup> 県海南市 <sup>ふじしろ</sup> 藤白				延長	1.1km
事業概要	<p>一般国道42号は浜松市を起点とし、伊勢市、海南市等を経て和歌山市に至る主要幹線道路であり、紀伊半島の太平洋沿岸を結ぶ広域的な幹線道路としての役割を担い、地域の社会経済活動や日常生活の基盤としての役割を果たしている。冷水拡幅・有田海南道路は、交通混雑の緩和、交通安全の確保及び災害時における交通の確保を目的とした事業である。</p>					
H19年度事業化	H19年度都市計画決定 (H-年度変更)		H21年度用地着手		H23年度工事着手	
全体事業費	61億円		事業進捗率	約54%	供用済延長	—
計画交通量	11,900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) 1.5	(残事業)/(事業全体) 274/393億円	(残事業)/(事業全体) 580/580億円	平成29年		
	(1.1)	事業費：247/366億円 維持管理費：27/27億円	走行時間短縮便益：511/511億円 走行経費減少便益：48/48億円 交通事故減少便益：22/22億円			
	(残事業) 2.1					
	(3.4)					
感度分析の結果	<p>【事業全体】交通量：B/C=1.2~1.8(交通量 ±10%) 【残事業】交通量：B/C=1.8~2.5(交通量 ±10%)      事業費：B/C=1.4~1.6(事業費 ±10%) 事業費：B/C=1.9~2.3(事業費 ±10%)      事業期間：B/C=1.4~1.6(事業期間±20%) 事業期間：B/C=2.0~2.3(事業期間±20%)</p>					
事業の効果等	<p>①交通混雑の緩和      ・国道42号は有田市街地と海南市街地を結ぶ幹線道路であり、事業区間の交通量は約15,000台/日。周辺地域の生活・通勤交通の集中と、道路の交通容量不足により渋滞が発生。冷水拡幅・有田海南道路の整備により交通容量の拡大・交通量の転換が図られることで交通混雑の緩和が期待。</p> <p>②交通安全の確保      ・事業区間と並行する国道42号の死傷事故は追突が約7割を占めており、特に黒田交差点～長保寺交差点で事故が多く、死傷事故率は県内平均を上回っている。現道には高さ3.8mを超える特殊車両の通行が困難なトンネルが5箇所存在し、トンネルと特殊車両の積荷が接触する事故も発生。冷水拡幅・有田海南道路の整備により、交通混雑の緩和に伴う追突事故の減少及び高さが低いトンネルを回避した交通ルートの確保等、交通安全の確保が期待される。</p> <p>③災害時における交通の確保      ・事業区間と並行する国道42号は南海トラフの巨大地震の発生時、津波による浸水の恐れがある。冷水拡幅・有田海南道路の整備により、津波浸水地域を回避し、災害時の避難路となるとともに、緊急輸送道路としてネットワークを形成する。</p>					
関係する地方公共団体等の意見	<p>地域から頂いた主な意見等：      国道42号・有田海南間整備促進協議会設立(有田市長、海南市長、湯浅町長等)より、早期整備の要望を受けている。</p> <p>和歌山県知事の意見：      国道42号冷水拡幅及び有田海南道路は、国道42号の渋滞解消や交通事故の減少を図るとともに、有田市及び海南市の生活圏の連携強化による地域活性化に資する道路であります。      また、国道42号の現道は南海トラフ巨大地震などによる津波で浸水することが想定されており、大規模地震への備えとしても整備が不可欠であることから、対応方針(原案)のとおり、事業継続が妥当と考えます。      なお、事業実施に当たっては、より一層のコスト縮減等に努め、一日も早い供用をお願いします。</p>					
事業評価監視委員会の意見	<p>審議の結果、「一般国道42号冷水拡幅」の再評価は、当委員会に提出された資料、説明の範囲において、おおむね適切であり、対応方針(原案)のとおり「事業継続」することが妥当と判断される。</p>					



事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

事業区間における国道42号(現道)の交通特性は、周辺地域※に起終点がある内外交通が41%、周辺地域内に起終点がある内内交通が55%となっている。冷水拡幅・有田海南道路の沿線の海南市、有田市は、近年人口は減少傾向である。また、世帯数は横ばい傾向にある。※周辺地域とは、当該事業が通過する海南市・有田市。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成19年度に事業化、用地進捗率100%、事業進捗率約54% (平成29年3月末時点)

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

引き続き事業を推進し、早期の開通を目指す。

施設の構造や工法の変更等

事業実施にあたり、新技術・新工法の活用等によりコスト縮減に努める。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図

【位置図】



【概要図】



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



## 再評価結果（平成30年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：村山 一弥

事業名	一般国道158号 <small>えいへいじおおの</small> 永平寺大野道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 近畿地方整備局	
起終点	自：福井県福井市玄正島町 至：福井県大野市中津川	延長	26.4km			
<b>事業概要</b> 中部縦貫自動車道は、長野県松本市を起点に飛騨、奥越地方を通過し、福井県に至る約160kmの高規格幹線道路（自動車専用道路）であり、中央自動車道長野線、東海北陸自動車道、北陸自動車道を相互に連絡して広域交通の円滑化を図ることを目的としている。 「永平寺大野道路」、「大野油坂道路」は、中部縦貫自動車道の福井県域を構成し、高速道路ネットワークの形成、災害時の代替路の確保、異常気象時通行規制区間等の解消を目的とした自動車専用道路である。						
H2年度事業化	H4年度都市計画決定	H5年度用地着手	H10年度工事着手			
全体事業費	1,491億円	事業進捗率	約86%	供用済延長	26.4km	
計画交通量	13,500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 (1.5) (残事業) 1.3 (3.4)	(残事業)/(事業全体) 1,461/3,581億円 事業費：1,235/3,245億円 維持管理費：226/336億円	(残事業)/(事業全体) 1,872/4,529億円 走行時間短縮便益：1,556/3,769億円 走行経費減少便益：260/576億円 交通事故減少便益：56/184億円	平成29年		
<b>感度分析の結果</b> 【事業全体】交通量：B/C=1.1~1.5（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.2~1.4（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=1.1~1.5（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.2~1.4（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=1.3~1.3（事業期間±20%）						
<b>事業の効果等</b> ①高速道路ネットワークの形成 ・中部縦貫自動車道の整備により、大野市と中京圏の新たな高速ルートの形成により、物流搬送等の信頼性が向上。既存ネットワーク（東海北陸自動車道、中央自動車道）を相互に連絡する高速道路ネットワークが新たに形成され、福井市と首都圏とのアクセスが大幅に向上。 ②災害時の代替路の確保 ・北陸自動車道では、豪雨や豪雪等による通行止めが、過去5年間で129回発生している。中部縦貫自動車道の整備により、北陸自動車道が通行止めとなった場合には、中部縦貫自動車道～東海北陸自動車道経由のルートが機能することにより、災害時の代替路が確保される。 ③異常気象時通行規制区間等の解消 ・中部縦貫自動車道と並行する国道158号は、過去15年間で大雨、積雪、土砂災害等による通行止めが異常気象時事前通行規制区間を中心に55回発生。また同区間内には、線形不良箇所が19箇所存在する。永平寺大野道路、大野油坂道路の整備により、通行止めや平面線形の厳しい箇所が解消し、異常気象時通行規制区間等の解消が期待される。						
<b>関係する地方公共団体等の意見</b> 地域から頂いた主な意見： 平成29年8月、福井県議会高規格道路建設促進議員連盟より、早期全線開通の要望を受けている。  福井県知事の意見： 一般国道158号永平寺大野道路の対応方針（原案）「事業継続」については異存ありません。						
<b>事業評価監視委員会の意見</b> 審議の結果、「一般国道158号永平寺大野道路」の再評価は、当委員会に提出された資料、説明の範囲において、おおむね適切であり、対応方針（原案）のとおり「事業継続」することが妥当と判断される。						

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

永平寺大野道路、大野油坂道路沿線の勝山市、大野市、永平寺町は、近年、人口は減少傾向である。また、世帯数、自動車保有台数は横ばい傾向にある。未事業化区間であった大野油坂道路(大野・大野東区間)は、平成27年4月に事業化。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成2年度に事業化、用地進捗率100%、事業進捗率約86% (平成29年3月末時点)

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

引き続き事業を推進し、早期の開通を目指す。

施設の構造や工法の変更等

事業の実施にあたり、新技術・新工法の活用等によりコスト縮減に努める。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

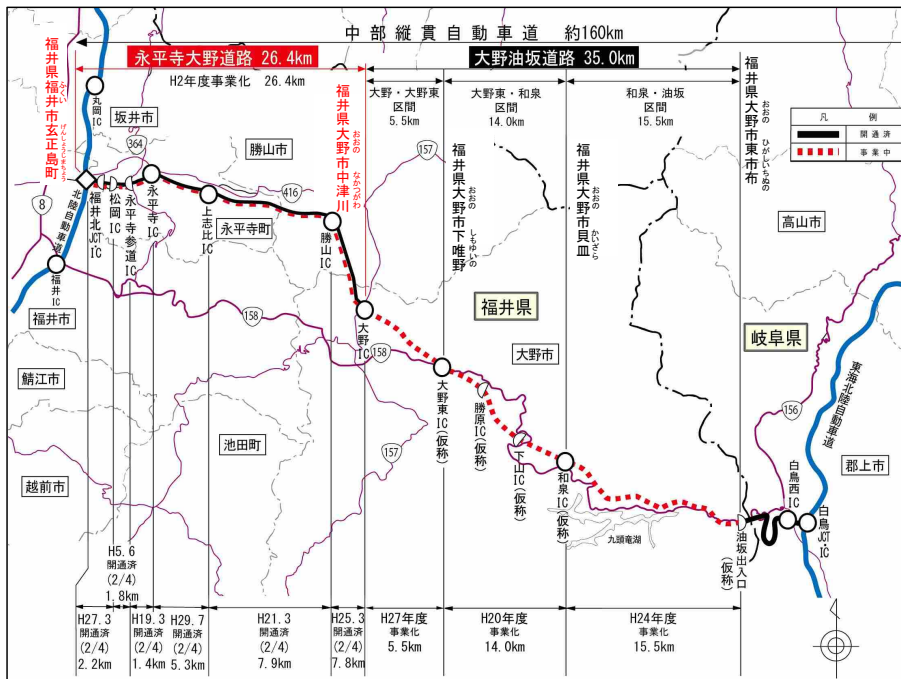
以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図

【位置図】



【概要図】



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

## 再評価結果（平成30年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局 国道・防災課

担当課長名：村山 一弥

<b>事業名</b> 一般国道158号 <small>おおの あぶらさかどうろ おおの おおの ひがし</small> 大野油坂道路（大野・大野東 区間）	<b>事業</b> 区分 一般国道	<b>事業</b> 国土交通省 <b>主体</b> 近畿地方整備局																											
<b>起終点</b> 自：福井県大野市中津川 <small>おおの なかつがわ</small> 至：福井県大野市下唯野 <small>おおの しもゆいの</small>	<b>延長</b> 5.5km																												
<b>事業概要</b> 中部縦貫自動車道は、長野県松本市を起点に飛騨、奥越地方を通過し、福井県に至る約160kmの高規格幹線道路（自動車専用道路）であり、中央自動車道長野線、東海北陸自動車道、北陸自動車道を相互に連絡して広域交通の円滑化を図ることを目的としている。 「永平寺大野道路」、「大野油坂道路」は、中部縦貫自動車道の福井県域を構成し、高速道路ネットワークの形成、災害時の代替路の確保、異常気象時通行規制区間等の解消を目的とした自動車専用道路である。																													
H27年度事業化	H-年度都市計画決定	H-年度用地着手	H-年度未着手																										
全体事業費 203億円		事業進捗率 約1%	供用済延長 ー																										
計画交通量 13,500台/日																													
<b>費用対効果分析結果</b>	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;"><b>B/C</b></td> <td style="text-align: center;">(事業全体)</td> <td style="text-align: center;">1.3</td> <td style="text-align: center;">(2.0)</td> <td style="text-align: center;">(残事業)</td> <td style="text-align: center;">1.3</td> <td style="text-align: center;">(2.0)</td> </tr> </table>	<b>B/C</b>	(事業全体)	1.3	(2.0)	(残事業)	1.3	(2.0)	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;"><b>総費用</b></td> <td style="text-align: center;">(残事業)/(事業全体)</td> <td style="text-align: center;">1,461/3,581億円</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">事業費</td> <td style="text-align: center;">1,235/3,245億円</td> <td style="text-align: center;">維持管理費</td> <td style="text-align: center;">226/336億円</td> </tr> </table>	<b>総費用</b>	(残事業)/(事業全体)	1,461/3,581億円	事業費	1,235/3,245億円	維持管理費	226/336億円	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;"><b>総便益</b></td> <td style="text-align: center;">(残事業)/(事業全体)</td> <td style="text-align: center;">1,872/4,529億円</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(走行時間短縮便益)</td> <td style="text-align: center;">1,556/3,769億円</td> <td style="text-align: center;">(走行経費減少便益)</td> <td style="text-align: center;">260/576億円</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(交通事故減少便益)</td> <td style="text-align: center;">56/184億円</td> <td></td> <td></td> </tr> </table>	<b>総便益</b>	(残事業)/(事業全体)	1,872/4,529億円	(走行時間短縮便益)	1,556/3,769億円	(走行経費減少便益)	260/576億円	(交通事故減少便益)	56/184億円			<b>基準年</b> 平成29年
<b>B/C</b>	(事業全体)	1.3	(2.0)	(残事業)	1.3	(2.0)																							
<b>総費用</b>	(残事業)/(事業全体)	1,461/3,581億円																											
事業費	1,235/3,245億円	維持管理費	226/336億円																										
<b>総便益</b>	(残事業)/(事業全体)	1,872/4,529億円																											
(走行時間短縮便益)	1,556/3,769億円	(走行経費減少便益)	260/576億円																										
(交通事故減少便益)	56/184億円																												
<b>感度分析の結果</b> 【事業全体】 交通量：B/C=1.1~1.5(交通量 ±10%) 事業費：B/C=1.2~1.4(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=1.1~1.5(交通量 ±10%) 事業費：B/C=1.2~1.4(事業費 ±10%) 事業期間：B/C=1.3~1.3(事業期間±20%)																													
<b>事業の効果等</b> ①高速道路ネットワークの形成 ・中部縦貫自動車道の整備により、大野市と中京圏の新たな高速ルートの形成により、物流搬送等の信頼性が向上。既存ネットワーク（東海北陸自動車道、中央自動車道）を相互に連絡する高速道路ネットワークが新たに形成され、福井市と首都圏とのアクセスが大幅に向上。 ②災害時の代替路の確保 ・北陸自動車道では、豪雨や豪雪等による通行止めが、過去5年間で129回発生している。中部縦貫自動車道の整備により、北陸自動車道が通行止めとなった場合には、中部縦貫自動車道～東海北陸自動車道経由のルートが機能することにより、災害時の代替路が確保される。 ③異常気象時通行規制区間等の解消 ・中部縦貫自動車道と並行する国道158号は、過去15年間で大雨、積雪、土砂災害等による通行止めが異常気象時事前通行規制区間を中心に55回発生。また同区間内には、線形不良箇所が19箇所存在する。永平寺大野道路、大野油坂道路の整備により、通行止めや平面線形の厳しい箇所が解消し、異常気象時通行規制区間等の解消が期待される。																													

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：

- ・平成29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。
- ・平成29年8月、中部縦貫自動車道建設促進福井県協議会（福井県、福井市、大野市、勝山市、永平寺町より構成）より早期全線開通の要望を受けている。
- ・平成29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29年8月、中部縦貫・北陸関東広域道路建設促進同盟会（岐阜県、福井県、石川県、富山県、長野県、山梨県より構成）より整備促進の要望を受けている。
- ・平成29年8月、福井県議会高規格道路建設促進議員連盟より早期全線開通の要望を受けている。

福井県知事の意見：

一般国道158号大野油坂道路（大野・大野東区間）の対応方針（原案）「事業継続」については異存ありません。

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に遅れが生じることのないよう必要な予算を確保するとともに、速やかな用地買収と工事の着手をお願いしたい。

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(大野・大野東区間)」の再評価は当委員会に提出された資料、説明の範囲において、おおむね適切であり、対応方針（原案）のとおり「事業継続」することが妥当と判断される。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

永平寺大野道路、大野油坂道路沿線の勝山市、大野市、永平寺町は、近年、人口は減少傾向である。また、世帯数、自動車保有台数は横ばい傾向にある。永平寺大野道路は、平成29年7月8日に暫定2車線で開通。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成27年に事業化、用地進捗率0%、事業進捗率約1%（平成29年3月末時点）

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

引き続き事業を推進し、早期の開通を目指す。

施設の構造や工法の変更等

事業実施にあたり、新技術・新工法の活用等によりコスト縮減に努める。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

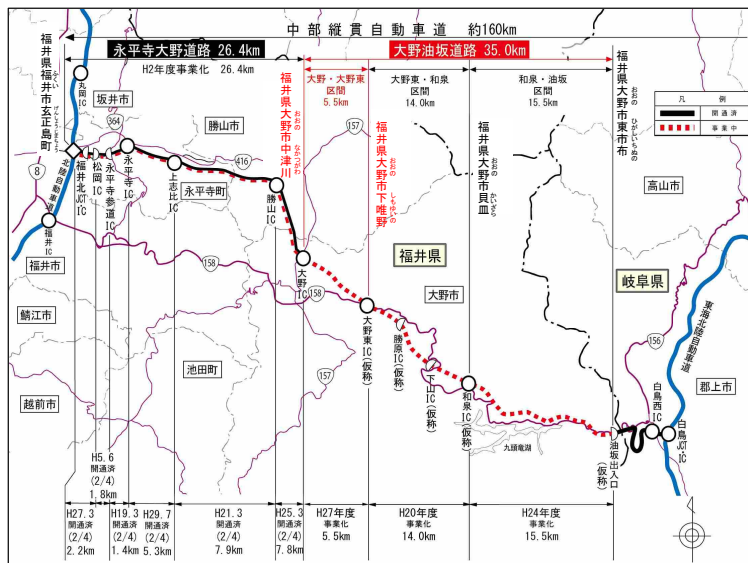
以上の状況を勘案すれば 事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図

【位置図】



【概要図】



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

## 再評価結果（平成30年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：村山 一弥

<b>事業名</b> 一般国道158号 <small>おおのあぶらさかどうろ</small> <small>おおのひがし いずみ</small> 大野油坂道路（大野東・和泉区間）	<b>事業</b> 区分 一般国道	<b>事業</b> 国土交通省 <b>主体</b> 近畿地方整備局																	
<b>起終点</b> 自：福井県大野市下唯野 <small>おおのしもゆいの</small> 至：福井県大野市貝皿 <small>おおのかいざら</small>		<b>延長</b> 14.0km																	
<b>事業概要</b> 中部縦貫自動車道は、長野県松本市を起点に飛騨、奥越地方を通過し、福井県に至る約160kmの高規格幹線道路（自動車専用道路）であり、中央自動車道長野線、東海北陸自動車道、北陸自動車道を相互に連絡して広域交通の円滑化を図ることを目的としている。 「永平寺大野道路」、「大野油坂道路」は、中部縦貫自動車道の福井県域を構成し、高速道路ネットワークの形成、災害時の代替路の確保、異常気象時通行規制区間等の解消を目的とした自動車専用道路である。																			
H20年度事業化	H-年度都市計画決定	H24年度用地着手																	
H26年度工事着手																			
<b>全体事業費</b> 658億円		<b>事業進捗率</b> 約17%																	
<b>供用済延長</b>		—																	
<b>計画交通量</b> 13,500台/日																			
<b>費用対効果分析結果</b>	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 10%;"><b>B/C</b></td> <td style="width: 10%;"><b>総費用</b></td> <td style="width: 10%;"><b>総便益</b></td> <td style="width: 10%;"><b>基準年</b></td> </tr> <tr> <td>(事業全体) 1.3</td> <td>(残事業)/(事業全体) 1,461/3,581億円</td> <td>(残事業)/(事業全体) 1,872/4,529億円</td> <td rowspan="4">平成29年</td> </tr> <tr> <td>(1.9)</td> <td>事業費 1,235/3,245億円</td> <td>（走行時間短縮便益 1,556/3,769億円）</td> </tr> <tr> <td>(残事業) 1.3</td> <td>維持管理費 226/ 336億円</td> <td>走行経費減少便益 260/ 576億円</td> </tr> <tr> <td>(2.6)</td> <td></td> <td>交通事故減少便益 56/ 184億円</td> </tr> </table>	<b>B/C</b>	<b>総費用</b>	<b>総便益</b>	<b>基準年</b>	(事業全体) 1.3	(残事業)/(事業全体) 1,461/3,581億円	(残事業)/(事業全体) 1,872/4,529億円	平成29年	(1.9)	事業費 1,235/3,245億円	（走行時間短縮便益 1,556/3,769億円）	(残事業) 1.3	維持管理費 226/ 336億円	走行経費減少便益 260/ 576億円	(2.6)		交通事故減少便益 56/ 184億円	
<b>B/C</b>	<b>総費用</b>	<b>総便益</b>	<b>基準年</b>																
(事業全体) 1.3	(残事業)/(事業全体) 1,461/3,581億円	(残事業)/(事業全体) 1,872/4,529億円	平成29年																
(1.9)	事業費 1,235/3,245億円	（走行時間短縮便益 1,556/3,769億円）																	
(残事業) 1.3	維持管理費 226/ 336億円	走行経費減少便益 260/ 576億円																	
(2.6)		交通事故減少便益 56/ 184億円																	
<b>感度分析の結果</b> 【事業全体】 交通量：B/C=1.1~1.5(交通量 ±10%)   【残事業】 交通量：B/C=1.1~1.5(交通量 ±10%) 事業費：B/C=1.2~1.4(事業費 ±10%)                   事業費：B/C=1.2~1.4(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=1.3~1.3(事業期間±20%)																			
<b>事業の効果等</b>																			
①高速道路ネットワークの形成 ・中部縦貫自動車道の整備により、大野市と中京圏の新たな高速ルートの形成により、物流搬送等の信頼性が向上。既存ネットワーク（東海北陸自動車道、中央自動車道）を相互に連絡する高速道路ネットワークが新たに形成され、福井市と首都圏とのアクセスが大幅に向上。																			
②災害時の代替路の確保 ・北陸自動車道では、豪雨や豪雪等による通行止めが、過去5年間で129回発生している。中部縦貫自動車道の整備により、北陸自動車道が通行止めとなった場合には、中部縦貫自動車道～東海北陸自動車道経由のルートが機能することにより、災害時の代替路が確保される。																			
③異常気象時通行規制区間等の解消 ・中部縦貫自動車道と並行する国道158号は、過去15年間で大雨、積雪、土砂災害等による通行止めが異常気象時事前通行規制区間を中心に55回発生。また同区間内には、線形不良箇所が19箇所存在する。永平寺大野道路、大野油坂道路の整備により、通行止めや平面線形の厳しい箇所が解消し、異常気象時通行規制区間等の解消が期待される。																			



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：

- ・平成29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。
- ・平成29年8月、中部縦貫自動車道建設促進福井県協議会（福井県、福井市、大野市、勝山市、永平寺町より構成）より早期全線開通の要望を受けている。
- ・平成29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29年8月、中部縦貫・北陸関東広域道路建設促進同盟会（岐阜県、福井県、石川県、富山県、長野県、山梨県より構成）より整備促進の要望を受けている。
- ・平成29年8月、福井県議会高規格道路建設促進議員連盟より早期全線開通の要望を受けている。

福井県知事の意見：

一般国道158号大野油坂道路（大野東・和泉区間）の対応方針（原案）「事業継続」については異存ありません。

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に遅れが生じることのないよう必要な予算を確保するとともに、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（大野東・和泉区間）」の再評価は、当委員会に提出された資料、説明の範囲において、おおむね適切であり、対応方針（原案）のとおり「事業継続」することが妥当と判断される。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

永平寺大野道路、大野油坂道路沿線の勝山市、大野市、永平寺町は、近年、人口は減少傾向である。また、世帯数、自動車保有台数は横ばい傾向にある。未事業化区間であった大野油坂道路（大野・大野東区間）は、平成27年4月に事業化。永平寺大野道路は、平成29年7月8日に暫定2車線にて開通。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成0年度に事業化、用地進捗率100%、事業進捗率約17%（平成29年3月末時点）

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

引き続き事業を推進し、早期の開通を目指す。

施設の構造や工法の変更等

事業実施にあたり、新技術・新工法の活用等によりコスト縮減に努める。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

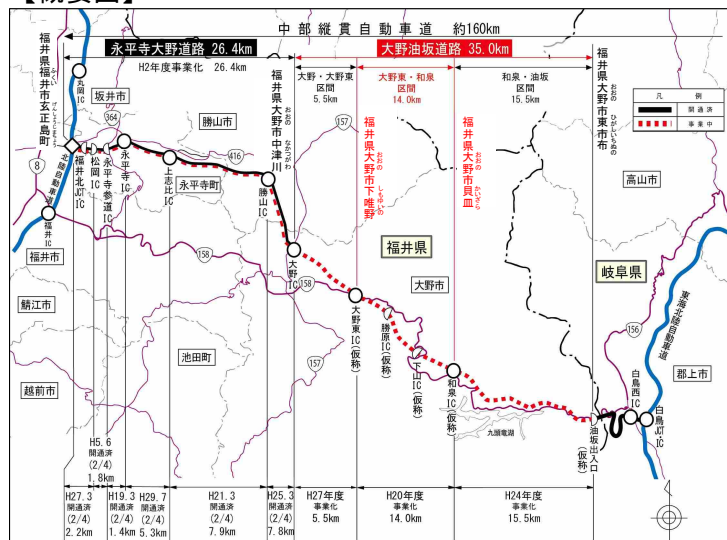
以上の状況を勘案すれば 事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図

【位置図】



【概要図】



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



## 再評価結果（平成30年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：村山 一弥

<b>事業名</b> 一般国道158号 <small>おおの あぶらさか どうろ</small> <small>いずみ あぶらさか</small> 大野油坂道路（和泉・油坂区間）	<b>事業</b> 区分 一般国道	<b>事業</b> 国土交通省 <b>主体</b> 近畿地方整備局																																	
<b>起終点</b> 自：福井県大野市貝皿 <small>おおの かいざら</small> 至：福井県大野市東市布 <small>おおの ひがしいちぬの</small>		<b>延長</b> 15.5km																																	
<b>事業概要</b> 中部縦貫自動車道は、長野県松本市を起点に飛騨、奥越地方を通過し、福井県に至る約160kmの高規格幹線道路（自動車専用道路）であり、中央自動車道長野線、東海北陸自動車道、北陸自動車道を相互に連絡して広域交通の円滑化を図ることを目的としている。 「永平寺大野道路」、「大野油坂道路」は、中部縦貫自動車道の福井県域を構成し、高速道路ネットワークの形成、災害時の代替路の確保、異常気象時通行規制区間等の解消を目的とした自動車専用道路である。																																			
H24年度事業化	H-年度都市計画決定	H26年度用地着手																																	
H29年度工事着手																																			
<b>全体事業費</b> 649億円	<b>事業進捗率</b> 約3%	<b>供用済延長</b> -																																	
<b>計画交通量</b> 13,500台/日																																			
<b>費用対効果分析結果</b> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 15%;"><b>B/C</b></td> <td style="width: 15%;"><b>事業全体</b></td> <td style="width: 15%;">1.3 (1.2)</td> <td style="width: 15%;"><b>総費用</b></td> <td style="width: 15%;">(残事業)/<b>事業全体</b></td> <td style="width: 15%;">1,461/3,581億円</td> <td style="width: 15%;"><b>総便益</b></td> <td style="width: 15%;">(残事業)/<b>事業全体</b></td> <td style="width: 15%;">1,872/4,529億円</td> <td style="width: 15%;"><b>基準年</b></td> <td style="width: 15%;">平成29年</td> </tr> <tr> <td></td> <td><b>残事業</b></td> <td>1.3 (1.3)</td> <td><b>事業費</b></td> <td>1,235/3,245億円</td> <td><b>走行時間短縮便益</b></td> <td>1,556/3,769億円</td> <td><b>走行経費減少便益</b></td> <td>260/576億円</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td><b>維持管理費</b></td> <td>226/336億円</td> <td><b>交通事故減少便益</b></td> <td>56/184億円</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>	<b>B/C</b>	<b>事業全体</b>	1.3 (1.2)	<b>総費用</b>	(残事業)/ <b>事業全体</b>	1,461/3,581億円	<b>総便益</b>	(残事業)/ <b>事業全体</b>	1,872/4,529億円	<b>基準年</b>	平成29年		<b>残事業</b>	1.3 (1.3)	<b>事業費</b>	1,235/3,245億円	<b>走行時間短縮便益</b>	1,556/3,769億円	<b>走行経費減少便益</b>	260/576億円						<b>維持管理費</b>	226/336億円	<b>交通事故減少便益</b>	56/184億円						
<b>B/C</b>	<b>事業全体</b>	1.3 (1.2)	<b>総費用</b>	(残事業)/ <b>事業全体</b>	1,461/3,581億円	<b>総便益</b>	(残事業)/ <b>事業全体</b>	1,872/4,529億円	<b>基準年</b>	平成29年																									
	<b>残事業</b>	1.3 (1.3)	<b>事業費</b>	1,235/3,245億円	<b>走行時間短縮便益</b>	1,556/3,769億円	<b>走行経費減少便益</b>	260/576億円																											
			<b>維持管理費</b>	226/336億円	<b>交通事故減少便益</b>	56/184億円																													
<b>感度分析の結果</b> 【事業全体】 交通量：B/C=1.1~1.5(交通量 ±10%) 事業費：B/C=1.2~1.4(事業費 ±10%) 事業期間：B/C=1.2~1.3(事業期間±20%)																																			
<b>事業の効果等</b> ①高速道路ネットワークの形成 ・中部縦貫自動車道の整備により、大野市と中京圏の新たな高速ルートの形成により、物流搬送等の信頼性が向上。既存ネットワーク（東海北陸自動車道、中央自動車道）を相互に連絡する高速道路ネットワークが新たに形成され、福井市と首都圏とのアクセスが大幅に向上。 ②災害時の代替路の確保 ・北陸自動車道では、豪雨や豪雪等による通行止めが、過去5年間で129回発生している。中部縦貫自動車道の整備により、北陸自動車道が通行止めとなった場合には、中部縦貫自動車道～東海北陸自動車道経由のルートが機能することにより、災害時の代替路が確保される。 ③異常気象時通行規制区間等の解消 ・中部縦貫自動車道と並行する国道158号は、過去15年間で大雨、積雪、土砂災害等による通行止めが異常気象時事前通行規制区間を中心に55回発生。また同区間内には、線形不良箇所が19箇所存在する。永平寺大野道路、大野油坂道路の整備により、通行止めや平面線形の厳しい箇所が解消し、異常気象時通行規制区間等の解消が期待される。																																			

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：

- ・平成29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。
- ・平成29年8月、中部縦貫自動車道建設促進福井県協議会（福井県、福井市、大野市、勝山市、永平寺町より構成）より早期全線開通の要望を受けている。
- ・平成29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29年8月、中部縦貫・北陸関東広域道路建設促進同盟会（岐阜県、福井県、石川県、富山県、長野県、山梨県より構成）より整備促進の要望を受けている。
- ・平成29年8月、福井県議会高規格道路建設促進議員連盟より早期全線開通の要望を受けている。

福井県知事の意見：

一般国道158号大野油坂道路（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。

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に遅れが生じることのないよう必要な予算を確保するとともに、速やかな用地買収と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

永平寺大野道路、大野油坂道路沿線の勝山市、大野市、永平寺町は、近年、人口は減少傾向である。また、世帯数、自動車保有台数は横ばい傾向にある。未事業化区間であった大野油坂道路（大野・大野東区間）は、平成27年4月に事業化。永平寺大野道路は、平成29年7月8日に暫定2車線にて開通。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成24年度に事業化、用地進捗率約30%、事業進捗率約3%（平成29年3月末時点）

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

引き続き事業を推進し、早期の開通を目指す。

施設の構造や工法の変更等

事業実施にあたり、新技術・新工法の活用等によりコスト縮減に努める。

対応方針 事業継続

対応方針決定の理由

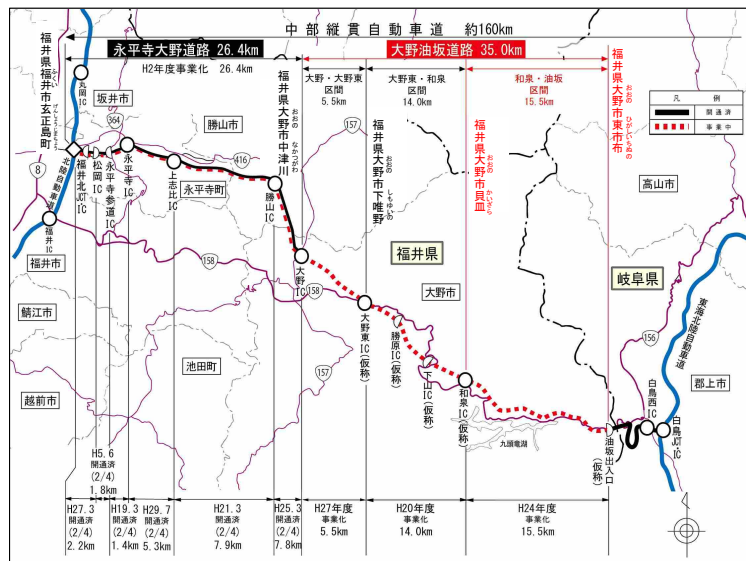
以上の状況を勘案すれば 当初から事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

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。

## 再評価結果（平成30年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：村山 一弥

<b>事業名</b> 一般国道163号 <small>きよたまいこま</small> 清滝生駒道路	<b>事業区分</b> 一般国道	<b>事業主体</b> 国土交通省 近畿地方整備局																										
<b>起終点</b> 自：大阪府四條畷市中野 至：奈良県生駒市鹿畑町		<b>延長</b> 11.0km																										
<b>事業概要</b> 地域高規格道路 学研都市連絡道路は、第二京阪道路、京奈和自動車道等と広域ネットワークを形成することにより、関西文化学術研究都市と関西国際空港や阪神港など大阪市方面との連携を強化し、学研都市の整備促進を支援する、大阪府門真市から京都府木津川市に至る延長約20kmの道路である。 「清滝生駒道路」「精華拡幅」はこの一部を構成し、関西文化学術研究都市へのアクセス向上とともに、一般国道163号の交通混雑の緩和、交通安全の確保を図ること目的とした道路である。																												
S54年度事業化	S54～S62年度都市計画決定 (H16年度、H23年度変更)	S56年度用地着手																										
<b>全体事業費</b> : 1,066億円   <b>事業進捗率</b> : 約59%   <b>供用済延長</b> : 3.6km		S56年度工事着手																										
<b>計画交通量</b> : 18,200台/日																												
<b>費用対効果分析結果</b>	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 15%;"><b>B/C</b></td> <td style="width: 15%;"><b>総費用</b></td> <td style="width: 15%;"><b>総便益</b></td> <td style="width: 15%;"><b>基準年</b></td> </tr> <tr> <td>(事業全体) 1.2</td> <td>(残事業)/事業全体 510/1,905億円</td> <td>(残事業)/事業全体 1,014/2,192億円</td> <td rowspan="3">平成29年</td> </tr> <tr> <td>(1.1)</td> <td>事業費: 456/1,826億円</td> <td>走行時間短縮便益: 916/1,996億円</td> </tr> <tr> <td>(残事業) 2.0</td> <td>維持管理費: 54/80億円</td> <td>走行経費減少便益: 75/156億円</td> </tr> <tr> <td>(2.0)</td> <td></td> <td>交通事故減少便益: 23/40億円</td> <td></td> </tr> </table>	<b>B/C</b>	<b>総費用</b>	<b>総便益</b>	<b>基準年</b>	(事業全体) 1.2	(残事業)/事業全体 510/1,905億円	(残事業)/事業全体 1,014/2,192億円	平成29年	(1.1)	事業費: 456/1,826億円	走行時間短縮便益: 916/1,996億円	(残事業) 2.0	維持管理費: 54/80億円	走行経費減少便益: 75/156億円	(2.0)		交通事故減少便益: 23/40億円		<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;"><b>【事業全体】</b></td> <td style="width: 50%;"><b>【残事業】</b></td> </tr> <tr> <td>交通量 : B/C=0.9~1.4(交通量 ±10%)</td> <td>交通量 : B/C=1.6~2.4(交通量 ±10%)</td> </tr> <tr> <td>事業費 : B/C=1.1~1.2(事業費 ±10%)</td> <td>事業費 : B/C=1.8~2.2(事業費 ±10%)</td> </tr> <tr> <td>事業期間 : B/C=1.1~1.2(事業期間±20%)</td> <td>事業期間 : B/C=1.9~2.0(事業期間±20%)</td> </tr> </table>	<b>【事業全体】</b>	<b>【残事業】</b>	交通量 : B/C=0.9~1.4(交通量 ±10%)	交通量 : B/C=1.6~2.4(交通量 ±10%)	事業費 : B/C=1.1~1.2(事業費 ±10%)	事業費 : B/C=1.8~2.2(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=1.9~2.0(事業期間±20%)
<b>B/C</b>	<b>総費用</b>	<b>総便益</b>	<b>基準年</b>																									
(事業全体) 1.2	(残事業)/事業全体 510/1,905億円	(残事業)/事業全体 1,014/2,192億円	平成29年																									
(1.1)	事業費: 456/1,826億円	走行時間短縮便益: 916/1,996億円																										
(残事業) 2.0	維持管理費: 54/80億円	走行経費減少便益: 75/156億円																										
(2.0)		交通事故減少便益: 23/40億円																										
<b>【事業全体】</b>	<b>【残事業】</b>																											
交通量 : B/C=0.9~1.4(交通量 ±10%)	交通量 : B/C=1.6~2.4(交通量 ±10%)																											
事業費 : B/C=1.1~1.2(事業費 ±10%)	事業費 : B/C=1.8~2.2(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=1.9~2.0(事業期間±20%)																											
<b>感度分析の結果</b> 【事業全体】交通量 : B/C=0.9~1.4(交通量 ±10%)      【残事業】交通量 : B/C=1.6~2.4(交通量 ±10%) 事業費 : B/C=1.1~1.2(事業費 ±10%)                      事業費 : B/C=1.8~2.2(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=1.9~2.0(事業期間±20%)																												
<b>事業の効果等</b> ①交通混雑の緩和 ・清滝生駒道路の開通済区間では渋滞長が減少したが、未整備区間では主要渋滞箇所速度低下が発生しており、渋滞が発生している。清滝生駒道路・精華拡幅の整備により交通混雑の緩和が期待される。 ②交通安全の確保 ・清滝生駒道路・精華拡幅の未整備区間は開通済区間と比べて死傷事故率が約2倍以上。追突事故が全体の約6割を占めている。 ・清滝生駒道路の開通済区間では年平均の死傷事故件数が約9割減少しており、清滝生駒道路・精華拡幅の整備により同様の効果が期待される。																												
<b>関係する地方公共団体等の意見</b> 地域から頂いた主な意見等 ・関西文化学術研究都市建設推進協議会（S58.3設立、関西経済連合会会長、京都府知事、大阪府知事、奈良県知事、京都商工会議所会頭、大阪商工会議所会頭、奈良県商工会議所会頭、(財)関西文化学術研究都市推進機構理事長で構成）より早期完成の要望を受けている。 ・国道163号整備促進期成同盟会（S63.5設立、木津川市長、生駒市長、四條畷市長、精華町長で構成）より早期完成の要望を受けている。 ・国道163号整備促進協議会（H12.12設立、木津川市長、笠置町長、和束町長、精華町長、南山城村長より構成）早期完成の要望を受けている。 大阪府知事からの意見 1. 平成26年3月に供用された清滝トンネルを含め、大阪府域におけるこれまでの開通により、緊急搬送時間の短縮や事故の減少など様々な効果が発現しているが、更なる整備効果の発現のため、段階的な整備も含め全線整備のスケジュールを明らかにするとともに、工事の安全対策に万全を期したうえで、1日の早い全線供用に向け、事業促進を図られたい。 2. 事業の実施にあたっては、道路構造や施工方法について十分に検討の上、より一層のコスト縮減に努められたい。 3. 今後とも事業を円滑に進めるため、沿道環境へ配慮するとともに、地域住民の意見を十分に踏まえながら、事業の推進に努められたい。																												

**奈良県知事の意見**

国道163号清滝生駒道路は、奈良県北部の府県境間における東西方向のネットワーク強化を図り、関西学術研究都市などの地域の振興にも寄与する重要な路線である。

現道163号の鹿畑町交差点は「地域の主要渋滞箇所（奈良県渋滞対策協議会 H25年1月）」として位置づけられており、渋滞の解消にむけて清滝生駒道路の早期整備が必要です。

さらに生駒市域における用地取得を推進し、早期の完成に向けた計画的な整備に努められたい。  
以上のことから、対応方針（案）のとおり、事業継続が妥当と考えます。

**事業評価監視委員会の意見**

審議の結果、「一般国道163号清滝生駒道路」の再評価は、当委員会に提出された資料、説明の範囲において、おおむね適切に進められており、対応方針（原案）のとおり「事業継続」でよいと判断される。

**事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等**

関西文化学術研究都市では、大学、研究開発型企業、研究施設等の立地施設が増加。関西文化学術研究都市の周辺では、第二京阪道路等の高速道路及び主要幹線道路が順次開通。清滝生駒道路・精華拡幅の整備により関西文化学術研究都市へのアクセス向上が期待される。

**事業の進捗状況、残事業の内容等**

昭和54年度に事業化、用地進捗率約59%、事業進捗率約59%（平成29年3月末時点）

**事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等**

引き続き事業を推進し、早期の開通を目指す。

**施設の構造や工法の変更等**

事業実施にあたり、新技術・新工法の活用等によりコスト縮減に努める。

**対応方針**

事業継続

**対応方針決定の理由**

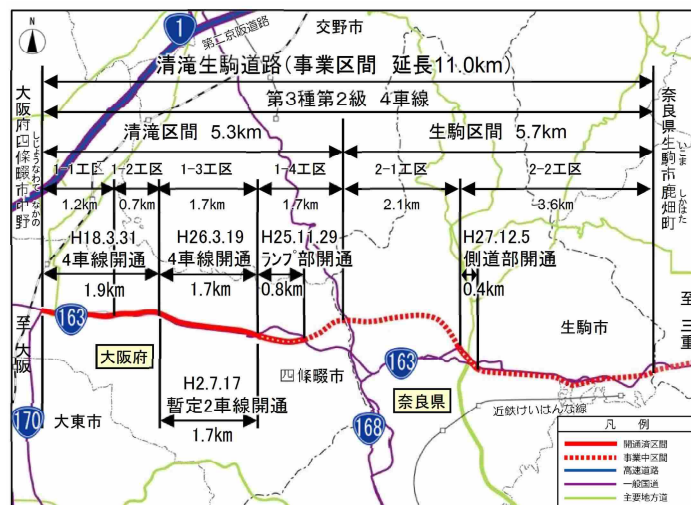
以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

**事業概要図**

**【位置図】**



**【概要図】**



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。

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

## 再評価結果（平成30年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：村上 一弥

<b>事業名</b> 一般国道163号 <small>せい か かくふく</small> 精華拡幅	<b>事業区分</b> 一般国道	<b>事業主体</b> 国土交通省 近畿地方整備局																				
<b>起終点</b> 自：京都府相楽郡精華町 柘榴 至：京都府木津川市相楽		<b>延長</b> 4.6km																				
<b>事業概要</b> 地域高規格道路 学研都市連絡道路は、第二京阪道路、京奈和自動車道等と広域ネットワークを形成することにより、関西文化学術研究都市と関西国際空港や阪神港など大阪市方面との連携を強化し、学研都市の整備促進を支援する、大阪府門真市から京都府木津川市に至る延長約20kmの道路である。 「清滝生駒道路」「精華拡幅」は、この一部を構成し、関西文化学術研究都市へのアクセス向上とともに、一般国道163号の交通混雑の緩和、交通安全の確保を図ること目的とした道路である。																						
H2年度事業化	S56年度都市計画決定 (S57年度、H17年度変更)	H12年度用地着手																				
<b>全体事業費</b> ：224億円		<b>事業進捗率</b> ：約16%																				
<b>計画交通量</b> ：18,200台/日		<b>供用済延長</b> ：—																				
<b>費用対効果分析結果</b>	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 15%; text-align: center;">B/C</td> <td style="width: 15%; text-align: center;">総費用</td> <td style="width: 15%; text-align: center;">総便益</td> <td style="width: 15%; text-align: center;">基準年</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(事業全体) 1.2</td> <td style="text-align: center;">(残事業)/(事業全体) 510/1,905億円</td> <td style="text-align: center;">(残事業)/(事業全体) 1,014/2,192億円</td> <td style="text-align: center;">平成29年</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(1.5)</td> <td style="text-align: center;">(事業費)：456/1,826億円</td> <td style="text-align: center;">(走行時間短縮便益)：916/1,996億円</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(残事業) 2.0</td> <td style="text-align: center;">(維持管理費)：54/80億円</td> <td style="text-align: center;">(走行経費減少便益)：75/156億円</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(1.9)</td> <td></td> <td style="text-align: center;">(交通事故減少便益)：23/40億円</td> <td></td> </tr> </table>	B/C	総費用	総便益	基準年	(事業全体) 1.2	(残事業)/(事業全体) 510/1,905億円	(残事業)/(事業全体) 1,014/2,192億円	平成29年	(1.5)	(事業費)：456/1,826億円	(走行時間短縮便益)：916/1,996億円		(残事業) 2.0	(維持管理費)：54/80億円	(走行経費減少便益)：75/156億円		(1.9)		(交通事故減少便益)：23/40億円		
B/C	総費用	総便益	基準年																			
(事業全体) 1.2	(残事業)/(事業全体) 510/1,905億円	(残事業)/(事業全体) 1,014/2,192億円	平成29年																			
(1.5)	(事業費)：456/1,826億円	(走行時間短縮便益)：916/1,996億円																				
(残事業) 2.0	(維持管理費)：54/80億円	(走行経費減少便益)：75/156億円																				
(1.9)		(交通事故減少便益)：23/40億円																				
<b>感度分析の結果</b> 【 <small>事業全体</small> 】交通量：B/C=0.9~1.4(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%)																						
<b>事業の効果等</b> ①交通混雑の緩和 ・清滝生駒道路の開通済区間では渋滞長が減少したが、未整備区間では主要渋滞箇所速度低下が発生しており、渋滞が発生している。清滝生駒道路・精華拡幅の整備により交通混雑の緩和が期待される。 ②交通安全の確保 ・清滝生駒道路・精華拡幅の未整備区間は開通済区間と比べて死傷事故率が約2倍以上。追突事故が全体の約6割を占めている。 ・清滝生駒道路の開通済区間では年平均の死傷事故件数が約9割減少しており、清滝生駒道路・精華拡幅の整備により同様の効果が期待される。																						
<b>関係する地方公共団体等の意見</b> 地域から頂いた主な意見等 ・関西文化学術研究都市建設推進協議会（S58.3設立、関西経済連合会会長、京都府知事、大阪府知事、奈良県知事、京都商工会議所会頭、大阪商工会議所会頭、奈良県商工会議所会頭、(財)関西文化学術研究都市推進機構理事長で構成）より早期完成の要望を受けている。 ・国道163号整備促進期成同盟会（S63.5設立、木津川市長、生駒市長、四條畷市長、精華町長で構成）より早期完成の要望を受けている。 ・国道163号整備促進協議会（H12.12設立、木津川市長、笠置町長、和束町長、精華町長、南山城村長より構成）早期完成の要望を受けている。 京都府知事からの意見 一般国道163号精華拡幅は、周辺地域の交通渋滞の緩和、交通安全の確保の他、企業立地が進む関西文化学術研究都市へのアクセス機能の向上が期待されており、対応方針（原案）のとおり、引き続き事業を推進し、早期の完成をお願いします。																						
<b>事業評価監視委員会の意見</b> 審議の結果、「一般国道163号精華拡幅」の再評価は、当委員会に提出された資料、説明の範囲において、おおむね適切に進められており、対応方針（原案）のとおり「事業継続」でよいと判断される。																						
<b>事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等</b>																						



関西文化学術研究都市では、大学、研究開発型企業、研究施設等の立地施設が増加。関西文化学術研究都市の周辺では、第二京阪道路等の高速道路及び主要幹線道路が順次開通。清滝生駒道路・精華拡幅の整備により関西文化学術研究都市へのアクセス向上が期待される。

事業の進捗状況、残事業の内容等

昭和2年度に事業化、用地進捗率約62%、事業進捗率約16%（平成29年3月末時点）

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

引き続き事業を推進し、早期の開通を目指す。

施設の構造や工法の変更等

事業実施にあたり、新技術・新工法の活用等によりコスト縮減に努める。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図

【位置図】



【概要図】



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



## 再評価結果（平成30年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：村山 一弥

<b>事業名</b> 一般国道163号 木津東バイパス	<b>事業区分</b> 一般国道	<b>事業主体</b> 国土交通省 近畿地方整備局			
<b>起終点</b> 自：京都府木津川市木津天神山 至：京都府木津川市木津馬場南	<b>延長</b> 0.6km				
<b>事業概要</b> 一般国道163号木津東バイパスは、関西文化学術研究都市「木津中央地区」の開発や地域のまちづくりを支援するほか、京都府が整備する東中央線とのネットワークにより木津川市の中心市街地を通過する国道24号、163号の重複区間における慢性的な交通混雑の緩和を目的とした、京都府木津川市木津天神山から京都府木津川市木津馬場南に至る延長約0.6kmの道路である。					
H23年度事業化	S56年度都市計画決定 (H7年度変更)	H24年度用地着手			
<b>全体事業費</b> 60億円		<b>事業進捗率</b> 約53%			
<b>供用済延長</b> —					
<b>計画交通量</b> 11,700台/日					
<b>費用対効果分析結果</b>	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;"> <b>B/C</b>                      (事業全体) 1.8                       (残事業) 3.0                 </td> <td style="text-align: center;"> <b>総費用</b> (残事業)/(事業全体)                      34/58億円                      (事業費) 31/55億円                      (維持管理費) 3.0/3.0億円                 </td> <td style="text-align: center;"> <b>総便益</b> (残事業)/(事業全体)                      102/102億円                      (走行時間短縮便益) 91/91億円                      (走行経費減少便益) 9.3/9.3億円                      (交通事故減少便益) 1.6/1.6億円                 </td> </tr> </table>	<b>B/C</b> (事業全体) 1.8  (残事業) 3.0	<b>総費用</b> (残事業)/(事業全体) 34/58億円 (事業費) 31/55億円 (維持管理費) 3.0/3.0億円	<b>総便益</b> (残事業)/(事業全体) 102/102億円 (走行時間短縮便益) 91/91億円 (走行経費減少便益) 9.3/9.3億円 (交通事故減少便益) 1.6/1.6億円	<b>基準年</b> 平成29年
<b>B/C</b> (事業全体) 1.8  (残事業) 3.0	<b>総費用</b> (残事業)/(事業全体) 34/58億円 (事業費) 31/55億円 (維持管理費) 3.0/3.0億円	<b>総便益</b> (残事業)/(事業全体) 102/102億円 (走行時間短縮便益) 91/91億円 (走行経費減少便益) 9.3/9.3億円 (交通事故減少便益) 1.6/1.6億円			
<b>感度分析の結果</b> 【事業全体】交通量：B/C=1.4~2.2(交通量 ±10%) 事業費：B/C=1.7~1.9(事業費 ±10%) 事業期間：B/C=1.8~1.8(事業期間 ±20%)					
【残事業】交通量：B/C=2.4~3.6(交通量 ±10%) 事業費：B/C=2.7~3.3(事業費 ±10%) 事業期間：B/C=3.0~3.0(事業期間 ±20%)					
<b>事業の効果等</b> ①まちづくりの支援 ・木津中央地区から主要幹線道路や木津川市中心市街地への道路はアクセス性が悪い。業務車両も狭隘な生活道路を利用しており、交通安全上等に課題がある。木津東バイパスの整備により木津中央地区と主要幹線道路のアクセス向上が図られ、中心市街地などへの円滑な交通を確保する事でまちづくりを支援する。 ②交通混雑の緩和 ・国道24号と国道163号の重複区間の交通量は交通容量を超過、混雑度は1.55である。ピーク時では旅行速度が約20km/h以下となり、南行き・北行きとも交通混雑が発生している。木津東バイパスの整備と京都府が整備する東中央線との一体的なネットワークにより、駅前等の市街地部をバイパスさせることで交通混雑の緩和が期待される。					
<b>関係する地方公共団体等の意見</b> 地域から頂いた主な意見等： <ul style="list-style-type: none"> <li>・平成29年6月、京都府から国土交通省等に対し、「国の施策及び予算に対する政策提案」で、一般国道163号木津東バイパスの整備促進の要望を受けている。</li> <li>・平成28年11月、国道163号整備促進期成同盟会（木津川市長、生駒市長、四條畷市長、精華町長）から国土交通省に対し、「一般国道163号の整備促進について」で、一般国道163号木津東バイパスの整備促進の要望を受けている。</li> <li>・平成28年10月、国道163号整備促進協議会（木津川市長、笠置町長、和束町長、精華町長、南山 城村長）から国土交通省に対し、「要望事項 一般国道163号」で、一般国道163号木津東バイパスの整備促進の要望を受けている。</li> </ul>					

京都府知事の意見：

一般国道163号木津東バイパス事業は、京都府が整備を進める東中央線と連携し事業を進めており、まちづくりの支援や交通混雑の緩和が期待されていることから、対応方針（原案）のとおり、引き続き京都府事業と連携して事業を推進し、早期の完成とともに一層のコスト縮減に努めていただくよう要望する。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、「一般国道163号木津東バイパス」の再評価は、事業評価監視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

木津川市の人口は増加傾向であり、関西文化学術研究都市の一部である木津中央地区では、平成24年のまちびらき以降、住宅や教育機関が立地し、人口が増加しており、市街化が進展している。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成23年度に事業化、用地取得率100%、事業進捗率約53%（平成29年3月末時点）

事業の進捗が順調ではない理由、今後の事業の見直し等

引き続き事業を推進し、早期の開通を目指す。

施設の構造や工法の変更等

事業実施にあたり、新技術・新工法の活用等によりコスト縮減に努める。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要

【位置図】



【概要図】



※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価格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30年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課  
担当課長名：村山 一弥

<b>事業名</b> 一般国道175号 <small>にしわききた</small> 西脇北バイパス	<b>事業区分</b> 一般国道	<b>事業主体</b> 国土交通省 近畿地方整備局			
<b>起終点</b> 自：兵庫県西脇市下戸田 至：兵庫県西脇市黒田庄町大伏	<b>延長</b> 5.2km				
<b>事業概要</b> 東播丹波連絡道路は、東播地域と丹波地域の連携を強化するとともに、山陽自動車道、中国縦貫自動車道、北近畿豊岡自動車道と一体となって広域ネットワークを形成する延長約30kmの地域高規格道路である。国道175号西脇北バイパスは、東播丹波連絡道路の一部を形成し、西脇市域と東播地域及び丹波地域へのアクセス性の向上、西脇市域における国道175号の交通混雑の緩和、交通安全の確保等を目的とした道路である。					
H9年度事業化	H10年度都市計画決定 (H-年度変更)	H12年度用地着手	H18年度工事着手		
全体事業費	400億円	事業進捗率	約46%	供用済延長	—
計画交通量	20,100台/日				
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体)	1.1	総費用 (残事業)/(事業全体) 223/423億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 450/450億円	基準年 平成26年
	(残事業)	2.0	事業費：182/382億円 維持管理費：41/41億円	走行時間短縮便益：410/410億円 走行経費減少便益：31/31億円 交通事故減少便益：9.8/9.8億円	
<b>感度分析の結果</b> 【事業全体】交通量：B/C=0.9～1.3(交通量±10%) 【残事業】交通量：B/C=1.7～2.4(交通量±10%) 事業費：B/C=1.02～1.1(事業費±10%) 事業費：B/C=1.9～2.2(事業費±10%) 事業期間：B/C=1.03～1.8(事業期間±20%) 事業期間：B/C=2.0～2.1(事業期間±20%)					
<b>事業の効果等</b> ①交通混雑の緩和 ・上戸田南交差点では、著しい渋滞が発生しており、渋滞解消による交通の円滑化が期待される。 ②交通安全の確保 ・事故の約7割以上は追突事故となっている他、歩道未設置区間が全体の6割を占めており、通過交通の転換による安全性の向上が期待される。 ③地域のアクセス改善 ・丹波市～西脇市までの所要時間が短縮され、丹波地域と東播地域のアクセスが向上。西脇市立西脇病院は丹波市から脳外科、整形外科などの救急患者を受け入れており、整備によって所要時間の短縮や走行性の向上による救急医療の支援が期待される。 ④日常活動圏中心都市へのアクセス向上 ・西脇市立会館コミュニティーセンター黒田庄地区会館～加古川市への所要時間が短縮（69分→60分） ⑤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、観光客の増加が期待される。 （日本へそ公園：観光客入込数：2.1万人/年(H24)）					
<b>関係する地方公共団体等の意見</b> 地域から頂いた主な意見等 ・平成25年11月、一般国道175号整備促進期成同盟会（S41.10設立、西脇市、神戸市、三木市、小野市、但波市、加東市の市長及び議長）より早期整備の要望を受けている。 ・平成26年1月、西脇バイパス整備促進協議会（S6.8設立、西脇市津万地区各町において選出された者）より早期整備の要望を受けている。					

兵庫県知事の意見：

一般国道175号西脇北バイパスは、中国自動車道滝野社ICと北近畿豊岡自動車道水上ICを連絡する地域高規格道路「東播丹波連絡道路」の一部を形成する重要な道路である。

当該区間の国道175号現道は、2車線で、交通容量（9,985台/h）を大幅に上回る約13,708台/12hの交通量があり、西脇市中心部への入口となる上戸田南交差点及び蒲江北交差点で渋滞が発生している。

また、現道の6割の区間において歩道が未整備であり、歩行者や自転車が危険な状態にあることから、交通混雑の緩和、安全性の向上を図る西脇北バイパスの早期整備が喫緊の課題となっている。

沿線では、平成29年4月、西脇北バイパス(仮)寺内ランプ隣接地に24時間対応の消防出張所が開設された。本バイパスの完成により、現場到着時間の短縮が期待できる。また、(仮)下戸田ランプ付近では、市役新庁舎及び市民交流施設が平成32年度に完成予定であり、西脇市ではこれら施設を核とした中心市街地の活性化を図ることとしている。このため、沿線市からも早期完成の強い要望がある。

こうしたことから、安全で円滑な交通確保と地域の活性化に資する本バイパスの早期供用に向けて引き続き取り組んでいただきたい。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、「一般国道175号西脇北バイパス」の再評価は、当委員会に提出された資料、説明の範囲において、おおむね適切に進められており、対応方針(原案)のとおり「事業継続」でよいと判断される。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

国道175号の交通量は横ばいであるが、依然として交通容量を超過している。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成9年度に事業化、用地進捗率約96%、事業進捗率約46%（平成29年3月末時点）

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

引き続き事業を推進し、早期の開通を目指す。

施設の構造や工法の変更等

事業の実施にあたり、新技術・新工法の活用等によりコスト縮減に努める。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図

【位置図】



【概要図】



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

## 再評価結果（平成30年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：村山 一弥

<b>事業名</b>	一般国道176号 <small>なじお</small> 名塩道路	<b>事業区分</b>	一般国道	<b>事業主体</b>	国土交通省 近畿地方整備局
<b>起終点</b>	自：兵庫県西宮市山口町上山口 至：兵庫県宝塚市栄町3丁目	<b>延長</b>	10.6km		
<b>事業概要</b>	一般国道176号は、京都府宮津市から阪神北部地域を經由し大阪府に至る延長約180km主要幹線道路である。名塩道路は、西宮市山口町から宝塚市栄町までの延長約10.6kmの現道拡幅およびバイパス事業で、交通混雑の緩和及び交通安全の確保及び異常気象時通行規制区間の解消などを目的とした道路である。				
S60年度事業化 S63年度事業化	S59年度都市計画決定 (H-年度変更)	S61年度用地着手	S61年度工事着手		
<b>全体事業費</b>	901億円	<b>事業進捗率</b>	約93%	<b>供用済延長</b>	6.9km
<b>計画交通量</b>	36,100台/日				
<b>費用対効果分析結果</b>	<b>B/C</b> : (事業全体) 1.2 (残事業) 13.2	<b>総費用</b> : (残事業)/(事業全体) 101/1,523億円 事業費：78/1,477億円 維持管理費：23/47億円	<b>総便益</b> : (残事業)/(事業全体) 1,336/1,807億円 走行時間短縮便益：1,238/1,694億円 走行経費減少便益：84/98億円 交通事故減少便益：14/15億円	<b>基準年</b> : 平成29年	
<b>感度分析の結果</b>	<p>【事業全体】交通量：B/C=0.9~1.5(交通量 ±10%) 【残事業】交通量：B/C=10.3~16.6(交通量 ±10%)</p> <p>事業費：B/C=1.2~1.2(事業費 ±10%) 事業費：B/C=12.3~14.3(事業費 ±10%)</p> <p>事業期間：B/C=1.1~1.2(事業期間±20%) 事業期間：B/C=13.0~13.5(事業期間±20%)</p>				
<b>事業の効果等</b>	<p>①交通混雑の緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>国道176号の交通量は近年横ばいであり、一日で2万台以上の車両が通行している。主要渋滞箇所である大多田橋交差点では慢性的に旅行速度が低下している状況である。名塩道路の整備により交通容量が拡大し、交通混雑の緩和が期待される。</li> </ul> <p>②交通安全の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>未開通区間では、速度低下による追突事故や線形不良箇所等の正面衝突事故が全体の約7割を占める。また、歩道未設置および歩道幅2.0m以下の区間が全体の9割以上を占め、狭小な路肩を歩行者が通行し、大型車と近接するなど危険な状況。名塩道路の整備により渋滞が緩和し追突事故の防止、および安全な歩行空間の確保が期待される。</li> </ul> <p>③異常気象時通行規制区間の解消</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>国道176号では異常気象時通行規制区間があり、年1回程度の通行規制が発生している。また、武庫川の氾濫により道路が冠水する被害が発生。国道176号周辺では中国自動車道や県道等、多くの道路が事前通行規制区間に指定されている。名塩道路の整備により規制雨量が緩和・解消し、周辺道路の迂回路としての活用が期待できる。</li> </ul>				
<b>関係する地方公共団体等の意見</b>	<p>地域から頂いた意見等</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>平成28年11月、一般国道176号整備促進期成同盟会（S53.2設立、西宮市長、宝塚市長、川西市長より構成）より、名塩道路の早期整備の要望を受けている。</li> <li>平成29年2月、中国縦貫自動車道沿線地域復興協議会（S47.7設立、阪神、北播、中西播ブロック17市長より構成）より名塩道路の早期整備の要望を受けている。</li> </ul>				



兵庫県知事の意見：

一般国道176号名塩道路は、著しく人口増加した西宮市北部地域を東西方向に通過し、高速道路のI CやJ Rの駅等をつないで、阪神北部地域の日常生活や経済活動を支える重要な幹線道路である。

本道路10.6kmのうち、これまで暫定2車線区間を含めて約6.9kmが供用されている。

当該区間では、歩道が未整備で線形不良の箇所がある上、交通容量（13,730台/24h）を大きく上回る約22,000台/日の交通が通過しており、大多田橋付近では交通混雑による慢性的な速度低下が発生している。

また、未開通区間では渋滞や線形不良に起因する事故が全体の約7割をしめるほか、歩道未設置及び狭隘区間が全体の9割り以上を占めるなど危険な状況があり、走行車両や地域住民の安全確保が喫緊の課題である。加えて異常気象時通行規制区間が未だに解消されていないなど、沿線住民の日常生活や通過交通に大きな影響を与えている。

こうしたことから、安全で円滑な交通を確保するとともに、異常気象時の通行止めを解消するために、事業進捗に取り組んでいただきたい。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、「一般国道176号名塩道路」の再評価は、当委員会に提出された資料、説明の範囲において、おおむね適切に進められており、対応方針（原案）のとおり「事業継続」でよいと判断される。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

一般国道176号の沿線自治体（西宮市・三田市・宝塚市）の人口は平成7年より増加しており、近年横ばい。自動車保有台数は近年横ばいであり、阪神地域の伸び率とほぼ同様に推移している。

事業の進捗状況、残事業の内容等

昭和60年度に事業化、用地進捗率約74%、事業進捗率約93%（平成29年3月末時点）。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

引き続き事業を推進し、早期の開通を目指す。

施設の構造や工法の変更等

事業の実施にあたり、新技術・新工法の活用等により、コスト縮減に努める。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

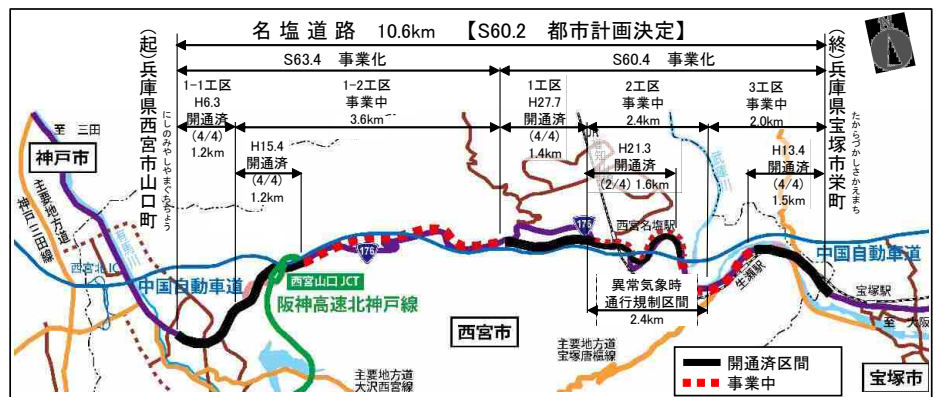
以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図

【位置図】



【概要図】



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したものの。

※ 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30年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：村山 一弥

<b>事業名</b> ：一般国道312号 <small>おおみやみやま</small> 大宮峰山道路 <b>起終点</b> ：自：京都府京丹後市峰山町新町 至：京都府京丹後市大宮町森本	<b>事業区分</b> ：一般国道	<b>事業主体</b> ：国土交通省 近畿地方整備局 <b>延長</b> ：5.0km		
<b>事業概要</b> 山陰近畿自動車道は、日本海国土軸を形成する道路で、主要都市（鳥取市、豊岡市、宮津市）の連携を強化すると共に、広域観光の推進や災害時の代替路を担う延長約120kmの地域高規格道路である。 大宮峰山道路は、山陰近畿自動車道の一部を形成し、並行する国道312号のバイパスとして、災害に強い道路ネットワークの形成、交通混雑の緩和や救急医療の搬送時間短縮に寄与するほか、丹後地域沿岸部の観光施設へのアクセス性向上による観光産業の活性化を目的とした延長5.0kmの道路である。				
H27年度事業化	H11年度都市計画決定 (H18年度、H26年度変更)	H-年度用地着手		
H-年度工事着手				
<b>全体事業費</b> ：160億円	<b>事業進捗率</b> ：約1%	<b>供用済延長</b> ：-		
<b>計画交通量</b> ：10,000台/日				
<b>費用対効果分析結果</b>	<b>B/C</b> ：(事業全体) 1.6 (残事業) -	<b>総費用</b> ：(残事業)/(事業全体) 133/133億円 (事業費：110/110億円) (維持管理費：24/24億円)	<b>総便益</b> ：(残事業)/(事業全体) 217/217億円 (走行時間短縮便益：169/169億円) (走行経費減少便益：36/36億円) (交通事故減少便益：11/11億円)	<b>基準年</b> ：平成26年
<b>感度分析の結果</b> <b>【事業全体】</b> 交通量：B/C=1.4~1.9(交通量 ±10%) 事業費：B/C=1.5~1.8(事業費 ±10%) 事業期間：B/C=1.5~1.7(事業期間±20%) <b>【残事業】</b> 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%)				
<b>事業の効果等</b> ①交通混雑の緩和 ・並行する国道312号の交通量は18,000台/日と多く、大宮峰山道路への交通転換により、交通混雑の緩和が期待。与謝野町の北部医療センター(旧 与謝の海病院)が平成21年より医療機能を充実・強化し、町内以外の広域的な受け入れを開始。京丹後市からの救急搬送数は約3倍に増加。大宮峰山道路の整備により、救急搬送時間の短縮、搬送患者の負担軽減が期待。 ②交通安全の向上 ・大宮峰山道路の並行区間である国道312号では、事故危険箇所が3箇所あり、前後区間に比べ、死傷事故が多発。当該区間では、交通混雑や沿道施設への出入りによる追突事故が発生。大宮峰山道路への交通転換により、交通混雑が緩和され、安全性の向上が期待。				
<b>関係する地方公共団体等の意見</b> 地域から頂いた主な意見： 平成29年11月30日、丹後・地域高規格道路推進協議会から、「山陰近畿自動車道整備推進決起大会」にて、大宮峰山道路の事業推進の要望を受けている。 京都府知事の意見： 大宮峰山道路は並行する国道312号のバイパスとして、周辺地域の交通渋滞の緩和や、丹後地域沿岸部の観光施設へのアクセス機能向上による観光産業の活性化が期待されており、対応方針(原案)のとおり、引き続き事業を推進し早期の完成をお願いします。				
<b>事業評価監視委員会の意見</b> 審議の結果、「一般国道312号大宮峰山道路」の再評価は、当委員会に提出された資料、説明の範囲において、おおむね適切であり、対応方針(原案)のとおり「事業継続」することが妥当と判断される。				
<b>事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等</b> 平成27年7月、京都縦貫自動車道が全線開通、平成28年10月、大宮峰山道路に接続する野田川大宮道路が開通し、京都市内から京都北部への高速道路ネットワークが強化され、来訪者の増加が見込まれる。 国道312号の交通量は近年横ばいで推移しており、依然として交通容量を超過している。				
<b>事業の進捗状況、残事業の内容等</b> 平成27年度に事業化、用地進捗率0%、事業進捗率約1%(平成29年度3月末時点)				

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

引き続き事業を推進し、早期の供用を目指す。

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、表示桁数の関係で打ち分けの合計と一致しないことがある。