

## 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、高速道路課  
担当課長名：村山 一弥、伊勢田 敏

事業名	一般国道 468 号 首都圏中央連絡自動車道 (川島～大栄)		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：埼玉県比企郡川島町 至：千葉県成田市吉岡				延長	111.9km
事業概要	<p>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。川島～大栄区間は、その一部を形成し、ネットワークの形成、産業活性化の支援、災害時の代替路の確保を目的とした、延長 111.9km の自動車専用道路である。</p>					
H3 年度事業化	H6 年度都市計画決定		H9 年度用地着手		H11 年度工事着手	
全体事業費	約 13,136 億円		事業進捗率	71%	供用済延長	111.9km (うち暫定 2 車線 92.2km)
計画交通量	21,000～48,700 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) 1.8	(残事業)/(事業全体) 3,644/16,140 億円 事業費：2,860/14,816 億円 維持管理費：784/1,324 億円	(残事業)/(事業全体) 4,226/29,737 億円 走行時間短縮便益：4,156/26,928 億円 走行費用減少便益：11/2,239 億円 交通事故減少便益：59/571 億円	平成 29 年		
感度分析の結果	<p>【事業全体】交通量：B/C=1.8～1.9（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.8～1.9（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=1.8～1.9（事業期間 ±2 年）</p> <p>【残事業】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 ±2 年）</p>					
事業の効果等	<p>①企業活動、地域づくり支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・圏央道沿線の 3 県では、「田園都市産業ゾーン基本方針」（埼玉県）、「茨城圏央道産業コンプレックス基本計画」（茨城県）、「成田空港・圏央道沿線地域基本計画」（千葉県）に基づき産業集積を図るための基盤づくりを推進。</li> <li>・茨城県の工場立地面積は平成 25 年度から 4 年連続全国第 1 位。</li> <li>・平成 29 年 9 月公表の都道府県地価調査では、工業地基準地価の対前年度上昇率において、茨城県五霞町（五霞 IC 周辺）が全国 1 位（17.9% 上昇）。新たな企業立地のニーズが高まるなど、活発な経済活動の動き。</li> </ul> <p>②高速ネットワークの形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・成田空港は、国内に 4 つ存在する拠点空港のうちの一つで、近年は国内外の LCC（LowCost Carrier（格安航空会社））が参入し、国内線の着陸回数・乗降客数が増加。</li> <li>・成田空港へのアクセス向上により、成田空港と北関東方面（群馬・栃木）を結ぶ高速バスの約 7 割が都心経由等から圏央道ルートに経路を変更（47/68 便）。</li> <li>・成田空港と関東各地の世界遺産等へのインバウンド観光の促進に期待。</li> </ul>					
関係する地方公共団体等の意見	<p>・埼玉県の意見</p> <p>圏央道は、首都圏の交通渋滞緩和や地域活力の向上、災害時の緊急輸送など、多くの役割を担う極めて重要な高規格幹線道路です。</p> <p>これまでの圏央道の整備により、圏央道の中心に位置する本県の地理的優位性は飛躍的に向上し、圏央道沿線地域を中心に多くの企業が本県への立地を進めるなど大きなストック効果が現れております。</p> <p>一方で、久喜白岡ジャンクション以東は暫定 2 車線であることから、安全性や速達性などの面で課題があり、圏央道を活かした更なる地域活力の向上には 4 車線化が不可欠と考えております。また、首都直下</p>					

型地震などの大規模災害発生時の輸送路のリダンダンシー確保の観点からも一日も早い4車線化が必要です。

つきましては、本県としても、財政投融資の活用により圏央道（久喜白岡～大栄）の4車線化が早期に実現することを強く要望いたします。

・茨城県の意見

圏央道は、沿線地域の活性化はもとより、国内立地企業の国際競争力強化を図るうえで必要不可欠な基幹インフラであるとともに、今後予想される首都直下地震の際に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。

昨年2月に本県区間が全線開通したことで、県内への企業誘致や観光誘客、港湾・空港の利用促進など、様々な分野で本県の発展に大きく寄与しているところである。

本県では、かねてから圏央道の早期4車線化整備を要望してきたところであり、今回照会のあった圏央道（久喜白岡～大栄）の車線数の増加については、強く推進を求める。

県においても、圏央道関連のアクセス道路について、計画的に整備を進めることとしているので、圏央道の4車線化については、2022年度から順次供用し、2024年度に全線供用するという見込みに従い、早期に整備を進めるようお願いする。

・千葉県の意見

首都圏中央連絡自動車道（圏央道）は、首都圏全体の交通の円滑化を図り、東京湾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、国際競争力の強化や国土強靱化を図るとともに、地方創生と地域経済の活性化を実現していく上で、極めて重要な道路です。

圏央道（久喜白岡～大栄）の車線数増加については、安全で円滑な交通の確保や防災力の向上を図るため、本県としても、一日も早い4車線化を要望してきたところであり、強く希望します。

圏央道の全線開通や4車線化に伴う整備効果を県内に波及させるため、来年度の道路ネットワーク事業予算を大幅に増額し、圏央道へのアクセス道路の整備を強力に推進してまいります。

併せて、圏央道（木更津東～大栄）の早期4車線化及び（仮称）かずさインターチェンジの早期整備についても、特段の御配慮をお願いいたします。

事業評価監視委員会の意見

H30.3.16の第16回事業評価部会で審議し、妥当であると意見を頂いている。

事業採択時より再評価実施までの周辺環境変化等

沿線では、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立地が進行中。

事業の進捗状況、残事業の内容等

用地取得率は99%（平成29年3月末、面積ベース、暫定2車線部分は100%取得済）。

平成27年10月に桶川北本IC～白岡菖蒲IC間が開通し、川島～久喜白岡JCT間において完成4車線で開通。

また、平成29年2月に境古河IC～つくば中央IC間が開通し、久喜白岡JCT～大栄JCT間の全線において暫定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

暫定2車線にて供用中であり、残る2車線について本線工事の進捗を図る

施設の構造や工法の変更等

事業の進捗に合わせて設計並びに施工計画等の精度を上げていくとともに、新技術・新工法の採用や現地状況変化も確認しながら、コスト縮減を図っていく

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、H30.3.16の第16回事業評価部会による審議を踏まえると、ネットワークの形成、産業活性化の支援の観点から、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





## 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、高速道路課  
担当課長名：村山 一弥、伊勢田 敏

<b>事業名</b> 京奈和自動車道 一般国道24号 <small>やまときた</small> 大和北道路	<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 西日本高速道路(株)	
<b>起終点</b> 自：奈良県奈良市八条三丁目 至：奈良県大和郡山市横田町	<b>延長</b> 6.3km		
<b>事業概要</b> 京奈和自動車道は、京都、奈良、和歌山の都市間を効率的に連携する延長約120kmの高規格幹線道路である。 大和北道路は、京奈和自動車道の一部として高速道路ネットワークを形成し、広域的なアクセス性向上により周遊観光行動を支援するとともに、奈良市と大和郡山市を南北に縦断する一般国道24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。			
H20年度事業化	H19年度都市計画決定 (H-年度変更)	H25年度用地着手	H-年度工事着手
<b>全体事業費</b> 850億円		<b>事業進捗率</b> 約4%	
<b>供用済延長</b> -km		<b>計画交通量</b> 22,200台/日	
<b>費用対効果分析結果</b>	<b>B/C</b> (事業全体) 1.7 (4.1) (残事業) 1.8 (4.5)	<b>総費用</b> (残事業)/(事業全体) 1,899/1,967億円 事業費: 1,835/1,903億円 維持管理費: 64/64億円	<b>総便益</b> (残事業)/(事業全体) 3,329/3,329億円 走行時間短縮便益: 3,037/3,037億円 走行経費減少便益: 244/244億円 交通事故減少便益: 49/49億円
<b>感度分析の結果</b> 【事業全体】 交通量: B/C=1.4~2.1 (交通量 ±10%) 事業費: B/C=1.5~1.9 (事業費 ±10%) 事業期間: B/C=1.5~1.7 (事業期間 ±20%)			
<b>【残事業】 交通量: B/C=1.4~2.1 (交通量 ±10%)</b> <b>事業費: B/C=1.6~1.9 (事業費 ±10%)</b> <b>事業期間: B/C=1.6~1.8 (事業期間 ±20%)</b>			
<b>事業の効果等</b> ①高速ネットワークの形成 <ul style="list-style-type: none"> <li>・京奈和自動車道の周辺地域には世界文化遺産をはじめとした観光資源が豊富にあり、奈良県の観光客数は平成17年に比べて約1千万人増加するなど増加傾向にある。</li> <li>・京奈和自動車道の整備により、京都～奈良～和歌山のアクセス性が向上し、広域的な周遊観光の支援が期待できる。</li> </ul> ②交通混雑の緩和 <ul style="list-style-type: none"> <li>・大和北道路と並行する一般国道24号の交通量は交通容量を超過しており、朝夕ピーク時には慢性的に渋滞が発生している。</li> <li>・大和北道路の整備により、大和北道路に交通が転換し、奈良市周辺地域の交通円滑化が期待される。</li> </ul> ③交通安全の確保 <ul style="list-style-type: none"> <li>・大和北道路と並行する一般国道24号区間で発生する事故は、渋滞などに起因した追突が全体の約6割を占めており、死傷事故率は奈良県平均を上回る状況にある。大和北道路の整備により、交通転換が図られることで、一般国道24号における事故減少が期待される。</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：			
<ul style="list-style-type: none"> <li>・京奈和自動車道整備促進期成同盟会(S63.10設立、奈良県内の全市町村(13市14町12村))より整備促進の要望を受けている。</li> <li>・京奈和自動車道建設促進奈良県民会議(H6.7設立、奈良県を代表する民間団体(72団体))より整備促進の要望を受けている。</li> <li>・京奈和自動車道建設促進協議会(H8.10設立、京都府、奈良県、和歌山県)より整備促進の要望を受けている。</li> </ul>			





## 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、高速道路課  
担当課長名：村山 一弥、伊勢田 敏

<b>事業名</b> 一般国道497号 西九州自動車道 (佐々佐世保道路・佐世保道路) (佐々～佐世保大塔)	<b>事業区分</b> 一般国道	<b>事業主体</b> 国土交通省 九州地方整備局 西日本高速道路(株)			
<b>起終点</b> 自：長崎県北松浦郡佐々町 至：長崎県佐世保市大塔町	<b>延長</b> 16.8km				
<b>事業概要</b> 佐々佐世保道路・佐世保道路は、西九州自動車道の一部を形成する延長16.8kmの高規格幹線道路であり、長崎県北部の一般国道35号及び204号と並行に位置し、九州北西部の広域的な連携を図り、地域の活性化に大きく寄与するとともに、当該地域の時間短縮、渋滞緩和等を目的とする路線である。					
佐々佐世保道路	H5年度事業化	H9年度都市計画決定 (H17年度変更)	H12年度用地着手	H14年度工事着手	
佐世保道路	S55年度事業化	S62年度都市計画決定 (H9年度変更)	S56年度用地着手	S58年度工事着手	
全体事業費	2,728億円	事業進捗率	67%	供用済延長	16.8km
計画交通量	28,300～44,800台/日				
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 2.7 (残事業) 1.5	総費用 (残事業)/(事業全体) 662/4,188億円 (事業費：654/3,851億円 維持管理費：8/337億円)	総便益 (残事業)/(事業全体) 963/11,266億円 (走行時間短縮便益：909/10,239億円 走行経費減少便益：38/810億円 交通事故減少便益：16/217億円)	基準年 平成29年	
<b>感度分析の結果</b> 残事業について感度分析を実施					
交通量 : B/C=1.3 (交通量 -10%)		交通量 : B/C=1.6 (交通量 +10%)			
事業費 : B/C=1.3 (事業費 +10%)		事業費 : B/C=1.6 (事業費 -10%)			
事業期間 : B/C=1.4 (事業期間 +1年)		事業期間 : B/C=1.5 (事業期間 -1年)			
<b>事業の効果等</b>					
①円滑なモビリティの確保・・・並行する国道の混雑時旅行速度が20km/h未満区間の速度改善が見込まれる。 ②国土・地域ネットワークの構築・・・日常生活圏中心都市へのアクセス強化が見込まれる。 ③個性ある地域の形成・・・主要観光地であるハウステンボスへのアクセス強化が見込まれる。 ④安全で安心できる暮らしの確保・・・三次救急医療施設へのアクセス強化が見込まれる。					
<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： 長崎県や佐世保市等から4車線化の早期事業化について要望を受けている。					
長崎県知事の意見： 一般国道497号 西九州自動車道 佐々佐世保道路・佐世保道路の4車線化及び佐々佐世保道路の有料事業の導入について同意します。本県としましても、課題解決のため、西九州自動車道の佐々ICから佐世保大塔IC間の1日も早い4車線化を強く望んでいるところであります。 ついては、佐々IC～佐世保大塔ICには有料区間と無料区間が混在していることから、無料区間である佐々IC～佐世保中央ICへの有料道路事業の導入により、有料区間と一体となった全区間の4車線化の早期事業化のうえ、早急に事業に着手していただきますようお願いいたします。 なお、有料化に伴う料金は日常生活に大きな影響を及ぼさないよう、ご配慮賜りますようお願いいたします。					
<b>事業評価監視委員会の意見</b> H30.3.16の第16回事業評価部会で審議し、妥当であると意見を頂いている。					

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

佐々佐世保道路は平成23年度、佐世保道路は平成21年度に暫定2車線として開通。  
当該区間開通後、西九州自動車道・松浦佐々道路の新規事業化など、ネットワーク化が進展。

事業の進捗状況、残事業の内容等

4車線の用地取得が完了し、暫定2車線にて供用中。残る2車線について本線工事を進める。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

暫定2車線にて供用中であり、残る2車線について本線工事の進捗を図る。

施設の構造や工法の変更等

事業の進捗に合わせ、設計並びに施工計画等の精度を上げていくとともに、新技術・新工法の採用や現地の状況変化も確認しながら、コスト削減を図っていく。

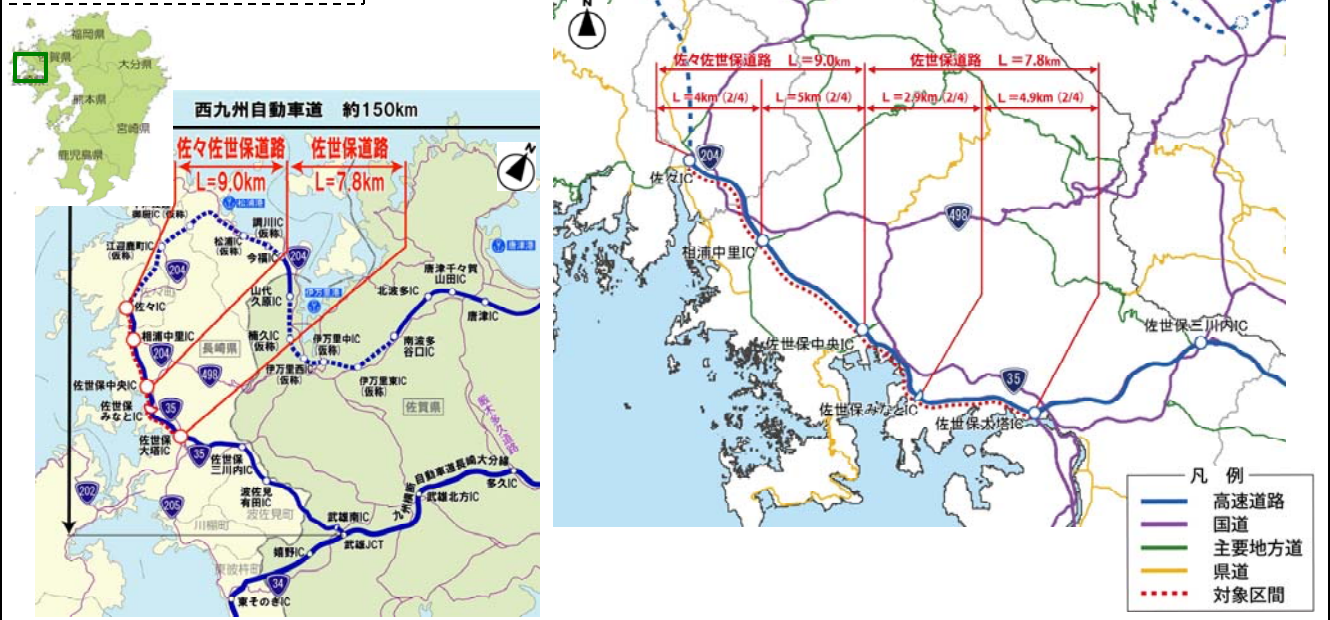
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



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

※総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳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、高速道路課  
担当課長名：村山 一弥、伊勢田 敏

<b>事業名</b> 一般国道10号 <small>はやとどうろ</small> 隼人道路 <small>はやとひがし かじき</small> （隼人東～加治木）	<b>事業区分</b> 一般国道	<b>事業主体</b> 国土交通省 九州地方整備局 西日本高速道路(株)
<b>起終点</b> 自：鹿児島県霧島市隼人町住吉 <small>きりしま はやとちようすみよし</small> 至：鹿児島県始良市加治木町反土 <small>あいら かじきちようたんど</small>	<b>延長</b> 7.3km	
<b>事業概要</b> 一般国道10号隼人道路は、東九州自動車道と一体となって、九州縦貫自動車道等の高速ネットワークを形成し、九州地方の一体的な産業、経済、文化の交流発展に資する道路である。		
S60年度事業化 （日本道路公団施工区間） S53年度事業化 （建設省施工区間）	S58年度都市計画決定 （H2年度変更） S54年度都市計画決定 （S58年度変更）	S63年度用地着手 S53年度用地着手
S63年度工事着手 S62年度工事着手		
<b>全体事業費</b> ：505億円 <b>事業進捗率</b> ：51% <b>供用済延長</b> ：7.3km		
<b>計画交通量</b> ：10,800～12,100台/日		
<b>費用対効果分析結果</b> B/C (事業全体) 3.4 (残事業) 1.9	<b>総費用</b> ：(残事業)/(事業全体) 191/1,011億円 (事業費：188/881億円 維持管理費：3/130億円)	<b>総便益</b> ：(残事業)/(事業全体) 362/3,409億円 (走行時間短縮便益：343/2,777億円 走行経費減少便益：17/483億円 交通事故減少便益：1/149億円)
<b>基準年</b> ：平成29年		
<b>感度分析の結果</b> 残事業費について感度分析を実施 交通量：B/C=1.7（交通量 -10%） 事業費：B/C=1.7（事業費 +10%） 事業期間：B/C=1.8（事業期間 +1年）		
交通量：B/C=2.1（交通量 +10%） 事業費：B/C=2.1（事業費 -10%） 事業期間：B/C=2.0（事業期間 -1年）		
<b>事業の効果等</b> ①円滑なモビリティの確保 ・鹿児島空港へのアクセス向上が見込まれる。 ②物流効率化の支援 ・鹿児島港へのアクセス向上が見込まれる。 ③安全で安心できる暮らしの確保 ・三次救急医療施設へのアクセス強化が見込まれる。		
<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： 東九州自動車道の沿線首長等で構成される「東九州自動車道建設促進協議会」等から、暫定2車線区間の4車線化の早期実現について要望を受けている。 鹿児島県知事の意見： 「一般国道10号隼人道路」の車線数の増加について同意します。 本県としましても、課題解決のため、一般国道10号隼人道路の1日も早い4車線化を強く望んでいるところであり、早急に事業に着手していただきますようお願いいたします。 なお、各インターへのアクセス道路等については、円滑な交通処理を行うため、隼人道路の4車線化による交通状況の変化を見越して、必要となる交通安全対策や渋滞対策を進めることとします。		
<b>事業評価監視委員会の意見</b> H30.3.16の第16回事業評価部会で審議し、妥当であると意見を頂いている。		



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、平成4年に暫定2車線として開通。

当該区間開通後、東九州道の順次延伸により、広域ネットワークを形成。

事業の進捗状況、残事業の内容等

4車線の用地取得が完了し、暫定2車線にて供用中。残る2車線について本線工事を進める。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

暫定2車線にて供用中であり、残る2車線について本線工事の進捗を図る。

施設の構造や工法の変更等

事業の進捗に合わせ、設計並びに施工計画等の制度を上げていくとともに、新技術・新工法の採用や現地の状況変化も確認しながら、コスト削減を図っていく。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



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

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