

## 再評価結果（平成31年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局国道・技術課  
担当課長名：東川 直正

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 16.0km				
事業概要 函館・江差自動車道は、函館市を起点とし、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延長16.0kmの事業である。					
H6年度事業化	H1年度都市計画決定 (H1年度変更)	H10年度用地補償着手	H13年度工事着手		
全体事業費	約788億円	事業進捗率 (平成30年3月末時点)	約83%	供用済延長	0.0km
計画交通量	10,900台/日				
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.1 (残事業) 5.8	総費用 (残事業)/ (事業全体) 179/947億円 (事業費：129/897億円) 維持管理費：50/50億円	総便益 (残事業)/ (事業全体) 1,032/1,032億円 (走行時間短縮便益：859/859億円) 走行経費減少便益：139/139億円 交通事故減少便益：34/34億円	基準年	平成30年
感度分析の結果 事業全体及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=5.3~6.2（交通量±10%） 事業費：B/C=1.1~1.1（事業費±10%） 事業費：B/C=5.4~6.2（事業費±10%） 事業期間：B/C=1.04~1.1（事業期間±20%） 事業期間：B/C=5.6~5.9（事業期間±20%）					
事業の効果等 事業の必要性及び効果 ①観光地への利便性向上 ・渡島西部や檜山南部地域と函館市を結ぶ周遊観光の利便性向上が図られ、道南観光の更なる活性化が期待される。 ②主要都市間の利便性向上 ・渡島西部や檜山南部地域との交通ネットワーク強化による利便性向上及び地域間交流の活性化が期待される。 ③農畜水産品の流通利便性向上 ・農畜水産品の流通利便性が向上し、付加価値の向上、輸送の効率化等により、農畜水産物の活性化が期待される。 ④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、緊急時の迅速な避難及び救急搬送並びに救援物資輸送のルート確保が期待される。					
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」等から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ありません。 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、より一層、徹底したコスト縮減を図り、これまで以上に効率的・効果的な執行に努め、早期供用を図るようお願いいたします。					



## 再評価結果（平成31年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・技術課  
担当課長名：東川 直正

<b>事業名</b> 旭川十勝道路（一般国道237号） 富良野北道路	<b>事業区分</b> 一般国道	<b>事業主体</b> 国土交通省 北海道開発局														
<b>起終点</b> 自：北海道空知郡中富良野町字中富良野 至：北海道富良野市字学田三区	<b>延長</b> 5.7 km															
<b>事業概要</b> 旭川十勝道路は、旭川市を起点とし、富良野市を經由して占冠村に至る延長約120kmの地域高規格道路である。 このうち富良野北道路は、高速ネットワークの拡充による上川圏と十勝圏の連絡機能の強化を図り、地域間交流の活性化及び物流の効率化等を支援するとともに、富良野市街における交通混雑、交通事故の低減を図り、道路交通の定時性、安全性を向上させることを目的とした延長5.7kmの事業である。																
<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 25%;">H20年度事業化</td> <td style="width: 25%;">H1年度都市計画決定</td> <td style="width: 25%;">H22年度用地補償着手</td> <td style="width: 25%;">H22年度工事着手</td> </tr> <tr> <td>全体事業費</td> <td>約176億円</td> <td>事業進捗率 (平成30年3月末時点)</td> <td>約45%</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>供用済延長</td> <td>0.0km</td> </tr> </table>			H20年度事業化	H1年度都市計画決定	H22年度用地補償着手	H22年度工事着手	全体事業費	約176億円	事業進捗率 (平成30年3月末時点)	約45%			供用済延長	0.0km		
H20年度事業化	H1年度都市計画決定	H22年度用地補償着手	H22年度工事着手													
全体事業費	約176億円	事業進捗率 (平成30年3月末時点)	約45%													
		供用済延長	0.0km													
<b>計画交通量</b> 5,900台/日																
<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 25%;"><b>費用対効果分析結果</b></td> <td style="width: 25%;"> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="border-right: 1px dashed black;">B/C (事業全体) 1.1</td> <td style="border-right: 1px dashed black;">(残事業) 2.5</td> </tr> </table> </td> <td style="width: 25%;"> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="border-right: 1px dashed black;">総費用 (残事業)/ (事業全体) 90/194億円</td> <td style="border-right: 1px dashed black;">(事業費：67/171億円)</td> <td style="border-right: 1px dashed black;">(維持管理費：23/23億円)</td> </tr> </table> </td> <td style="width: 25%;"> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="border-right: 1px dashed black;">総便益 (残事業)/ (事業全体) 222/222億円</td> <td style="border-right: 1px dashed black;">(走行時間短縮便益：174/174億円)</td> <td style="border-right: 1px dashed black;">(走行経費減少便益：36/36億円)</td> <td style="border-right: 1px dashed black;">(交通事故減少便益：12/12億円)</td> </tr> </table> </td> <td style="width: 10%;"> <b>基準年</b> 平成30年       </td> </tr> </table>			<b>費用対効果分析結果</b>	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="border-right: 1px dashed black;">B/C (事業全体) 1.1</td> <td style="border-right: 1px dashed black;">(残事業) 2.5</td> </tr> </table>	B/C (事業全体) 1.1	(残事業) 2.5	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="border-right: 1px dashed black;">総費用 (残事業)/ (事業全体) 90/194億円</td> <td style="border-right: 1px dashed black;">(事業費：67/171億円)</td> <td style="border-right: 1px dashed black;">(維持管理費：23/23億円)</td> </tr> </table>	総費用 (残事業)/ (事業全体) 90/194億円	(事業費：67/171億円)	(維持管理費：23/23億円)	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="border-right: 1px dashed black;">総便益 (残事業)/ (事業全体) 222/222億円</td> <td style="border-right: 1px dashed black;">(走行時間短縮便益：174/174億円)</td> <td style="border-right: 1px dashed black;">(走行経費減少便益：36/36億円)</td> <td style="border-right: 1px dashed black;">(交通事故減少便益：12/12億円)</td> </tr> </table>	総便益 (残事業)/ (事業全体) 222/222億円	(走行時間短縮便益：174/174億円)	(走行経費減少便益：36/36億円)	(交通事故減少便益：12/12億円)	<b>基準年</b> 平成30年
<b>費用対効果分析結果</b>	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="border-right: 1px dashed black;">B/C (事業全体) 1.1</td> <td style="border-right: 1px dashed black;">(残事業) 2.5</td> </tr> </table>	B/C (事業全体) 1.1	(残事業) 2.5	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="border-right: 1px dashed black;">総費用 (残事業)/ (事業全体) 90/194億円</td> <td style="border-right: 1px dashed black;">(事業費：67/171億円)</td> <td style="border-right: 1px dashed black;">(維持管理費：23/23億円)</td> </tr> </table>	総費用 (残事業)/ (事業全体) 90/194億円	(事業費：67/171億円)	(維持管理費：23/23億円)	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="border-right: 1px dashed black;">総便益 (残事業)/ (事業全体) 222/222億円</td> <td style="border-right: 1px dashed black;">(走行時間短縮便益：174/174億円)</td> <td style="border-right: 1px dashed black;">(走行経費減少便益：36/36億円)</td> <td style="border-right: 1px dashed black;">(交通事故減少便益：12/12億円)</td> </tr> </table>	総便益 (残事業)/ (事業全体) 222/222億円	(走行時間短縮便益：174/174億円)	(走行経費減少便益：36/36億円)	(交通事故減少便益：12/12億円)	<b>基準年</b> 平成30年			
B/C (事業全体) 1.1	(残事業) 2.5															
総費用 (残事業)/ (事業全体) 90/194億円	(事業費：67/171億円)	(維持管理費：23/23億円)														
総便益 (残事業)/ (事業全体) 222/222億円	(走行時間短縮便益：174/174億円)	(走行経費減少便益：36/36億円)	(交通事故減少便益：12/12億円)													
<b>感度分析の結果</b> 事業全体及び残事業について感度分析を実施 <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">【事業全体】交通量：B/C=1.01~1.3（交通量±10%）</td> <td style="width: 50%;">【残事業】交通量：B/C=2.2~2.8（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=2.3~2.6（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=2.4~2.5（事業期間±20%）</td> </tr> </table>			【事業全体】交通量：B/C=1.01~1.3（交通量±10%）	【残事業】交通量：B/C=2.2~2.8（交通量±10%）	事業費：B/C=1.1~1.2（事業費±10%）	事業費：B/C=2.3~2.6（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=2.4~2.5（事業期間±20%）								
【事業全体】交通量：B/C=1.01~1.3（交通量±10%）	【残事業】交通量：B/C=2.2~2.8（交通量±10%）															
事業費：B/C=1.1~1.2（事業費±10%）	事業費：B/C=2.3~2.6（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=2.4~2.5（事業期間±20%）															
<b>事業の効果等</b> <b>事業の必要性及び効果</b> <ol style="list-style-type: none"> <li>① 主要な観光地への利便性向上           <ul style="list-style-type: none"> <li>・上川地域と十勝地域を結ぶ周遊観光の利便性向上が期待される。</li> </ul> </li> <li>② 交通混雑の緩和           <ul style="list-style-type: none"> <li>・並行現道区間の通過交通の一部が当該道路に転換することで、交通混雑の緩和が期待される。</li> </ul> </li> <li>③ 道路交通の安全性向上           <ul style="list-style-type: none"> <li>・富良野市街地に集中する交通の分散が図られ、道路交通の安全性向上が期待される。</li> </ul> </li> <li>④ 農産品の流通利便性向上           <ul style="list-style-type: none"> <li>・速達性及び定時性の高い輸送ルートが確保され、農産品の流通利便性向上が期待される。</li> </ul> </li> <li>⑤ 災害時の緊急輸送ルートの強化           <ul style="list-style-type: none"> <li>・被災時の迅速な避難や救援物資等の輸送に寄与することが期待される。</li> </ul> </li> </ol>																
<b>関係する地方公共団体等の意見</b> <b>地域から頂いた主な意見等：</b> 富良野市、旭川市など4市17町2村の首長等で構成される「北海道上川地方総合開発期成会」等から整備促進の要望を受けている。 <b>知事の意見：</b> 地域ネットワークの構築により、富良野市街地における交通混雑の緩和と沿道環境の改善とともに富良野・美瑛地域の連携強化を図り、物流効率化の支援や個性ある地域の形成など、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ありません。 なお、事業の実施にあたっては、平成11年10月7日付け環政第550号「地域高規格道路旭川十勝道路（中富良野町～富良野市間）に係る環境影響評価準備書について」の知事意見を遵守するとともに、徹底したコスト縮減を図り、これまで以上に効率的・効果的な執行に努め、早期供用を図るようお願いいたします。																

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 夕張IC～トマムIC間開通
- ・広域観光周遊ルート形成計画  
「アジアの宝 悠久の自然美への道 ひがし北・海・道」認定
- ・道の駅『びえい「白金ビルケ」』開業
- ・富良野・美瑛観光圏整備実施計画認定
- ・旭川十勝道路 北の峰IC～布部IC間開通

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成22年度に工事着手して、用地進捗率約83%、事業進捗率約45%となっている。  
(平成30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

地質調査結果に基づく施工計画の見直しによる変更。  
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、工法等の変更は無いが、引き続きコスト縮減に取り組んでいく。

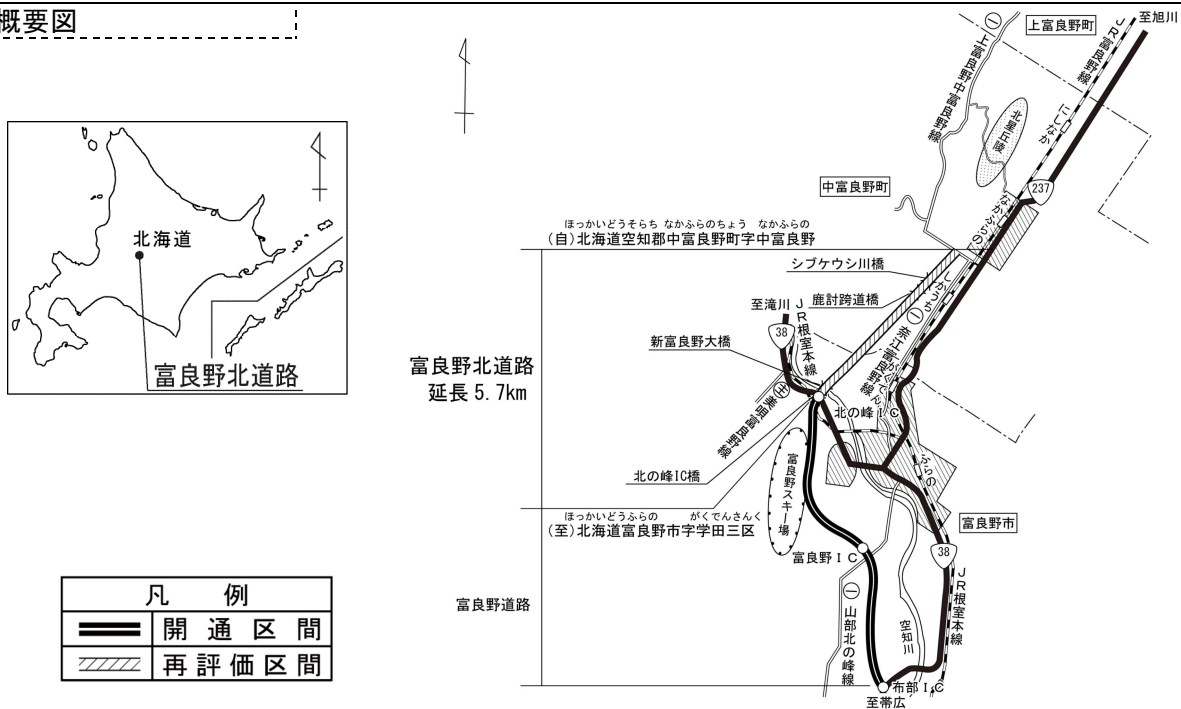
対応方針

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。  
 ※ 費用対効果分析結果及び感度分析の結果の欄に係る数値は平成30年度評価時点。

## 再評価結果（平成31年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・技術課

担当課長名：東川 直正

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） <small>くうこう</small> 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拠点空港函館空港、重要港湾函館港等への物流の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及び安全性の向上を目的とした延長10.0kmの事業である。		
H19年度事業化	H18年度都市計画決定	H20年度用地補償着手
全体事業費	約709億円	事業進捗率 約69% <small>（平成30年3月末時点）</small>
		供用済延長 2.4 km
計画交通量 14,000～29,400台/日		
費用対効果 分析結果 B/C <small>（事業全体）</small> 1.5 <small>（残事業）</small> 4.8	総費用 <small>（残事業）/（事業全体）</small> 207/773億円 事業費：170/736億円 維持管理費：37/37億円	総便益 <small>（残事業）/（事業全体）</small> 992/1,153億円 走行時間短縮便益：839/968億円 走行経費減少便益：110/132億円 交通事故減少便益：43/52億円
基準年 平成30年		
感度分析の結果 事業全体及び残事業について感度分析を実施 【事業全体】交通量：B/C=1.3～1.7（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】交通量：B/C=4.1～5.5（交通量±10%） 事業費：B/C=4.4～5.2（事業費±10%） 事業期間：B/C=4.6～5.0（事業期間±20%）		
事業の効果等 事業の必要性及び効果 ①観光地への利便性向上 ・円滑で定時性及び快適性の高いルート確保並びに広域周遊観光の利便性向上が期待される。 ②交通混雑の緩和 ・市内に流入する交通の分散と道道函館上磯線等からの交通転換が見込まれることから市街地の混雑が緩和し、救急搬送時間が短縮されるなど、速達性及び定時性向上が期待される。 ③道路交通の安全性向上 ・生活道路に流入する交通の分散と転換が見込まれ、交通事故の低減など、沿線住民の安全性向上が期待される。 ④工業団地の利便性向上 ・部品の仕入れや製品の出荷における利便性向上が見込まれるとともに、生産性向上が期待される。 ⑤農水産品の流通利便性向上 ・函館空港への速達性、定時性及び安定性の高いルートが確保され、農水産品の品質低下防止及び流通利便性向上が期待される。 ⑥拠点開発プロジェクトとの連携 ・新幹線駅、函館空港などの主要交通拠点及び道内各地からのアクセス性が向上し、施設利用の利便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： 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」等から、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ありません。

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とともに、都市計画に沿って整備を図るようお願いします。また、より一層の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・効果的な執行に努め、早期供用を図るようお願いいたします。

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・江差自動車道 北斗中央IC～北斗茂辺地IC間開通
- ・北海道縦貫自動車道 八雲IC～大沼公園IC間開通
- ・函館新外環状道路 函館IC～赤川IC間開通
- ・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
- ・函館アリーナ及び函館フットボールパーク開館
- ・福祉コミュニティエリア整備中

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100%、事業進捗率約69%となっている。(平成30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間 延長2.4km (4/4)、  
赤川IC～函館空港IC間 延長7.6km (2/4) 開通予定

施設の構造や工法の変更等

トンネル工の見直しや要領改訂に伴う見直し等による変更。  
引き続きコスト縮減に取り組んでいく。

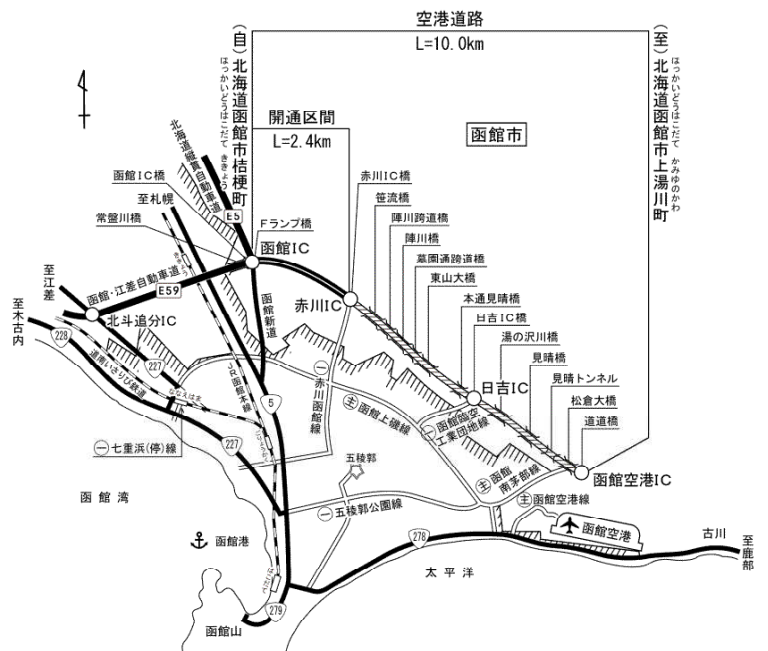
対応方針

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
	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30年評価時点。

## 再評価結果（平成31年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・技術課

担当課長名：東川 直正

<b>事業名</b> <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>ながぬまなんぼろ</small> 長沼南幌道路	<b>事業区分</b> 一般国道	<b>事業主体</b> 国土交通省 北海道開発局	
<b>起終点</b> 自：北海道夕張郡長沼町東10線 至：北海道空知郡南幌町南15線		延長  14.6 km	
<b>事業概要</b> 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、長沼南幌道路は、中樹林道路及び泉郷道路と接続し、北海道縦貫自動車道及び北海道横断自動車道と連携して、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の効率化等を支援することを目的とした延長14.6kmの事業である。			
H23年度事業化	H一年度都市計画決定 (H一年度変更)	H25年度用地補償着手	H29年度工事着手
全体事業費	約240億円	事業進捗率 (平成30年3月末時点)	約18% 供用済延長 0.0km
計画交通量	9,800～15,000台/日		
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体)	2.3	総費用 (残事業)/(事業全体) 207/261億円 (事業費：148/203億円) 維持管理費：59/59億円
	(残事業)	2.9	
総便益 (残事業)/(事業全体)		602/602億円	
基準年		平成30年	
走行時間短縮便益		459/459億円	
走行経費減少便益		108/108億円	
交通事故減少便益		36/36億円	
<b>感度分析の結果</b> 事業全体及び残事業について感度分析を実施 【事業全体】交通量：B/C=2.0～2.6（交通量±10%） 事業費：B/C=2.2～2.4（事業費±10%） 事業期間：B/C=2.2～2.4（事業期間±20%） 【残事業】交通量：B/C=2.5～3.3（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> 事業の必要性及び効果 ①物流拠点の利便性向上 ・石狩湾新港と苫小牧港間の所要時間が短縮され、石油製品、農水産品等の物流輸送の利便性向上が期待される。 ②農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、拠点空港への流通利便性向上が期待される。 ③拠点空港新千歳空港へのアクセス利便性向上 ・円滑で定時性の高いルートが確保され、新千歳空港からの利便性向上が期待される。 ④道路交通の安全性向上 ・並行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。 ⑤異常気象時及び冬期間における走行環境の安全性向上 ・冬期視程障害の緩和や冠水予想区間の回避により、走行環境の安全性向上が期待される。			
<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： 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」等から整備促進の要望を受けている。			

知事の意見：

道央圏連絡道路は、千歳市から小樽市に至る地域高規格道路であり、交通混雑解消や物流の効率化を図ることにより、道民生活の向上や経済・社会活動の活性化に寄与し、また、長沼南幌道路は、中樹林道路及び泉郷道路と一体となって北海道縦貫自動車道及び北海道横断自動車道と接続し、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ることから、当該事業の継続について異議はありません。

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とともに、徹底したコスト縮減を図り、これまで以上に効率的・効果的な執行に努め、早期供用を図るようお願いいたします。

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 夕張IC～占冠IC間開通
- ・北海道縦貫自動車道 新千歳空港IC供用
- ・当別バイパス全線開通
- ・石狩湾新港 石狩LNG基地が稼働開始
- ・北欧の風道の駅とうべつ開業

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成29年度に工事着手して、用地進捗率約45%、事業進捗率約18%となっている。  
(平成30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

環境調査の結果に基づく施工計画の見直しによる変更。  
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、工法等の変更は無いが、引き続きコスト縮減に取り組んでいく。

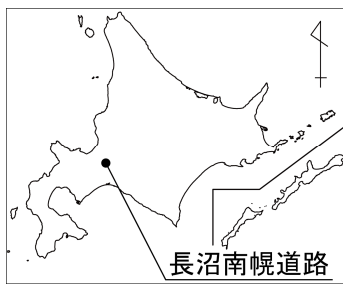
対応方針

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



凡 例	
■■■■	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。  
 ※ 費用対効果分析結果及び感度分析の結果の欄に係る数値は平成30年度評価時点。



## 再評価結果（平成31年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・技術課

担当課長名：東川 直正

事業名	一般国道5号 倶知安余市道路（倶知安～共和） <small>くつちゃん きょうわ</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：北海道虻田郡倶知安町字旭 <small>ほっかいどうあぶた くつちゃん あさひ</small> 至：北海道岩内郡共和町国富 <small>ほっかいどういわない きょうわちようくとみ</small>				延長	11.5km
事業概要	倶知安余市道路は、新千歳空港から主要観光地であるニセコエリアへの速達性の向上、大規模災害時の代替ルートの確保、高次医療施設への搬送時間の短縮、国際コンテナ通行支障区間の解消による物流の効率化等を目的とした延長39.1kmの事業である。					
H28年度事業化	H一年度都市計画決定		H30年度用地補償着手		H30年度工事着手	
全体事業費	約420億円		事業進捗率	約1%	供用済延長	0.0km
			<small>（平成30年3月末時点）</small>			
計画交通量	6,600～12,500台/日（倶知安～余市）					
費用対効果分析結果	B/C <small>（事業全体）</small> 1.2（1.2） <small>（残事業）</small> 1.3（1.2）	総費用 <small>（残事業）/（事業全体）</small> 1,283/1,423億円 事業費：1,137/1,278億円 維持管理費：145/145億円	総便益 <small>（残事業）/（事業全体）</small> 1,711/1,711億円 走行時間短縮便益：1,493/1,493億円 走行経費減少便益：175/175億円 交通事故減少便益：42/42億円	基準年 平成30年		
感度分析の結果	事業全体及び残事業について感度分析を実施					
	【事業全体】交通量：B/C=1.03～1.4（交通量±10%） 事業費：B/C=1.1～1.3（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=1.1～1.5（交通量±10%） 事業費：B/C=1.2～1.5（事業費±10%） 事業期間：B/C=1.6～1.6（事業期間±20%）			
事業の効果等	事業の必要性及び効果 ①国際的観光リゾートのさらなる発展 ・新千歳空港や札幌からの速達性が向上し、国際的観光リゾートの更なる発展に寄与する。 ②物流効率化の支援 ・道内の一大消費地である札幌市や小樽港・新千歳空港を通じ全国へより効率的な出荷をすることが可能となり、後志地域の生産空間の維持・発展を支援する。 ③救急搬送の安定性向上 ・後志地域から小樽市及び札幌市への速達性及び安全性の高い搬送ルート確保が期待される。 ④災害時の緊急輸送ルートの強化 ・緊急時における迅速な救援及び避難活動への寄与が期待される。					
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： 小樽市など1市13町6村の首長等で構成される「北海道後志総合開発期成会」等から、整備促進の要望を受けている。 知事の意見： 新千歳空港から主要観光地であるニセコエリアへの速達性の向上、大規模災害時の代替ルートの確保、高次医療施設への搬送時間の短縮、国際コンテナ通行支障区間の解消による物流の効率化等が図られ、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ありません。引き続き整備促進をお願いいたします。					
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。					



再評価結果（平成31年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・技術課

担当課長名：東川 直正

事業名	一般国道5号 倶知安余市道路（共和～余市）		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：北海道岩内郡共和町国富 至：北海道余市郡余市町登町			延長	27.6km	
事業概要						
<p>倶知安余市道路は、新千歳空港から主要観光地であるニセコエリアへの速達性の向上、大規模災害時の代替ルートの確保、高次医療施設への搬送時間の短縮、国際コンテナ通行支障区間の解消による物流の効率化等を目的とした延長39.1kmの事業である。</p>						
H26年度事業化	H一年度都市計画決定 (H一年度変更)		H28年度用地補償着手	H28年度工事着手		
全体事業費	約1,090億円	事業進捗率 (平成30年3月末時点)	約8%	供用済延長	0.0km	
計画交通量	6,600～12,500台/日（倶知安～余市）					
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.2(1.5) (残事業) 1.3(1.7)	総費用 (残事業)/(事業全体) 1,283/1,423億円 事業費：1,137/1,278億円 維持管理費：145/145億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 1,711/1,711億円 走行時間短縮便益：1,493/1,493億円 走行経費減少便益：175/175億円 交通事故減少便益：42/42億円	基準年 平成30年		
感度分析の結果 事業全体及び残事業について感度分析を実施						
<p>【事業全体】交通量：B/C=1.03～1.4（交通量±10%） 事業費：B/C=1.1～1.3（事業費±10%） 事業期間：B/C=1.2～1.3（事業期間±20%）</p> <p>【残事業】交通量：B/C=1.1～1.5（交通量±10%） 事業費：B/C=1.2～1.5（事業費±10%） 事業期間：B/C=1.6～1.6（事業期間±20%）</p>						
事業の効果等						
事業の必要性及び効果						
<p>①国際的観光リゾートのさらなる発展</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・新千歳空港や札幌からの速達性が向上し、国際的観光リゾートの更なる発展に寄与する。</li> </ul> <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・道内の一大消費地である札幌市や小樽港・新千歳空港を通じ全国へより効率的な出荷をすることが可能となり、後志地域の生産空間の維持・発展を支援する。</li> </ul> <p>③救急搬送の安定性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・後志地域から小樽市及び札幌市への速達性及び安全性の高い搬送ルート確保が期待される。</li> </ul> <p>④災害時の緊急輸送ルートの強化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・緊急時における迅速な救援及び避難活動への寄与が期待される。</li> </ul>						
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：						
<p>小樽市など1市13町6村の首長等で構成される「北海道後志総合開発期成会」等から、整備促進の要望を受けている。</p>						
知事の意見：						
<p>新千歳空港から主要観光地であるニセコエリアへの速達性の向上、大規模災害時の代替ルートの確保、高次医療施設への搬送時間の短縮、国際コンテナ通行支障区間の解消による物流の効率化等が図られ、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ありません。引き続き整備促進をお願いいたします。</p>						
事業評価監視委員会の意見						
<p>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。</p>						

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5号忍路防災事業完了
- ・北海道横断自動車道黒松内釧路線 余市IC～小樽JCT間開通

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成28年度に工事着手し、用地進捗率約11%、事業進捗率約8%となっている。(平成30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、工法等の変更は無いが、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

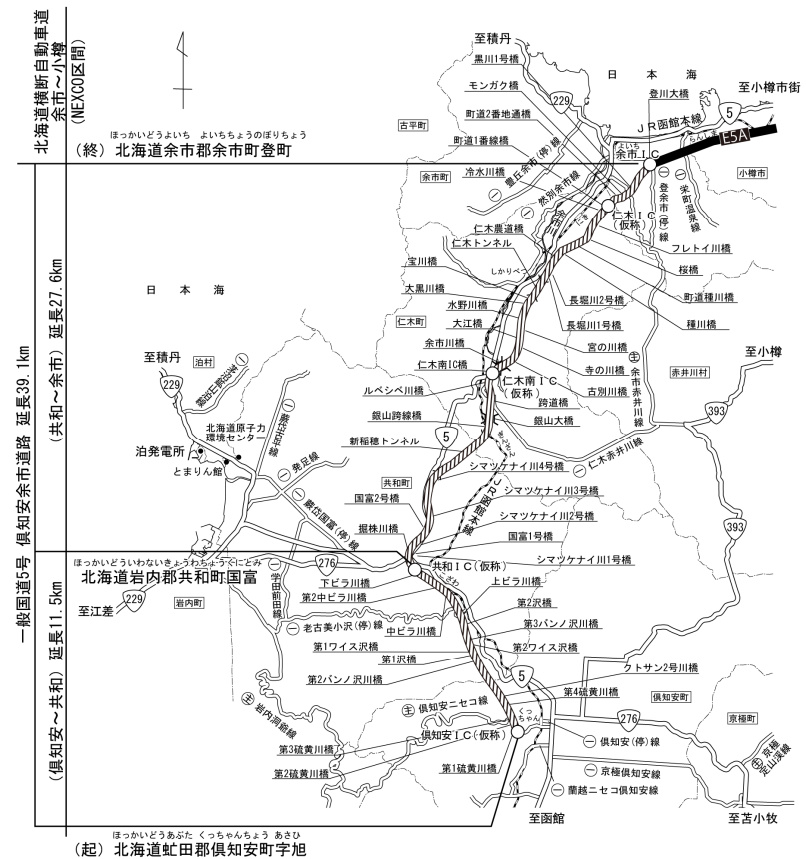
対応方針決定の理由

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



凡 例	
	再評価区間



- ※ 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。
- ※ 費用対効果分析結果及び感度分析の結果の欄に係る数値は平成30年度評価時点。

## 再評価結果（平成31年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・技術課

担当課長名：東川 直正

事業名	一般国道230号 定山溪拡幅	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：北海道札幌市南区定山溪温泉東1丁目 至：北海道札幌市南区定山溪	延長	2.8 km		
事業概要					
<p>一般国道230号は、札幌市を起点とし、せたな町へ至る延長約150kmの幹線道路である。このうち、定山溪拡幅は、札幌市内中心部と道内屈指の観光地である定山溪及び洞爺湖を結ぶ区間に位置している当該区間の慢性的な交通混雑を緩和し、都市部の交通円滑化を図ることを目的とした延長2.8kmの4車線拡幅事業である。</p>					
H23年度事業化	H一年度都市計画決定	H25年度用地補償着手	H25年度工事着手		
全体事業費	約144億円	事業進捗率 (平成30年3月末時点)	約34%	供用済延長	2.8 km
計画交通量	10,200～12,800台/日				
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.1 (残事業) 1.9	総費用 (残事業)/(事業全体) 83/139億円 (事業費：73/130億円 維持管理費：9.4/9.4億円)	総便益 (残事業)/(事業全体) 154/154億円 (走行時間短縮便益：146/146億円 走行経費減少便益：7.2/7.2億円 交通事故減少便益：1.1/1.1億円)	基準年 平成30年	
感度分析の結果 事業全体及び残事業について感度分析を実施					
<p>【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=1.7～2.0（交通量±10%）                  事業費：B/C=1.1～1.2（事業費±10%） 事業費：B/C=1.7～2.1（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=1.8～2.0（事業期間±20%）</p>					
事業の効果等					
事業の必要性及び効果					
<p>①交通混雑の緩和 ・走行環境が向上し、交通混雑の緩和が期待される。</p> <p>②主要な観光地への利便性向上 ・交通混雑の緩和、定時性の確保等により観光利便性の向上が期待される。</p> <p>③地域プロジェクトと一体となった地域活性化 ・地域プロジェクト「定山溪観光魅力アップ構想（札幌市）」と一体となって事業を進めることにより、地域活性化が期待される。</p> <p>④救急搬送の安定性向上 ・交通混雑の緩和により、速達性及び確実性の高い搬送ルートの確保が期待される。</p> <p>⑤道路交通の安全性向上 ・4車線拡幅済み区間では交通事故が減少しており、安全性の向上が確認されていることから、道路交通の安全性向上が期待される。</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： 千歳市など6市2町1村の首長等で構成される「北海道石狩地方開発促進期成会」等から、整備促進の要望を受けている。</p> <p>市長の意見： 一般国道230号は、本市の骨格道路網を形成する重要路線のひとつとして位置づけられており、その拡幅整備は道央圏のネットワーク強化に資するとともに、市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「対応方針（原案）案」のとおり継続とすることについて異議はございません。</p>					
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

- ・ 小金湯拡幅 4車線全線開通
- ・ 札幌シーニックバイウェイ 藻岩山麓・定山溪ルートとして登録
- ・ 小金湯さくらの森開園
- ・ 定山溪温泉開湯150周年

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、用地進捗率約97%、事業進捗率約34%となっている。  
(平成30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

電線共同溝の見直しによる変更。  
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

電線共同溝の見直しによる変更。引き続きコスト縮減に取り組んでいく。

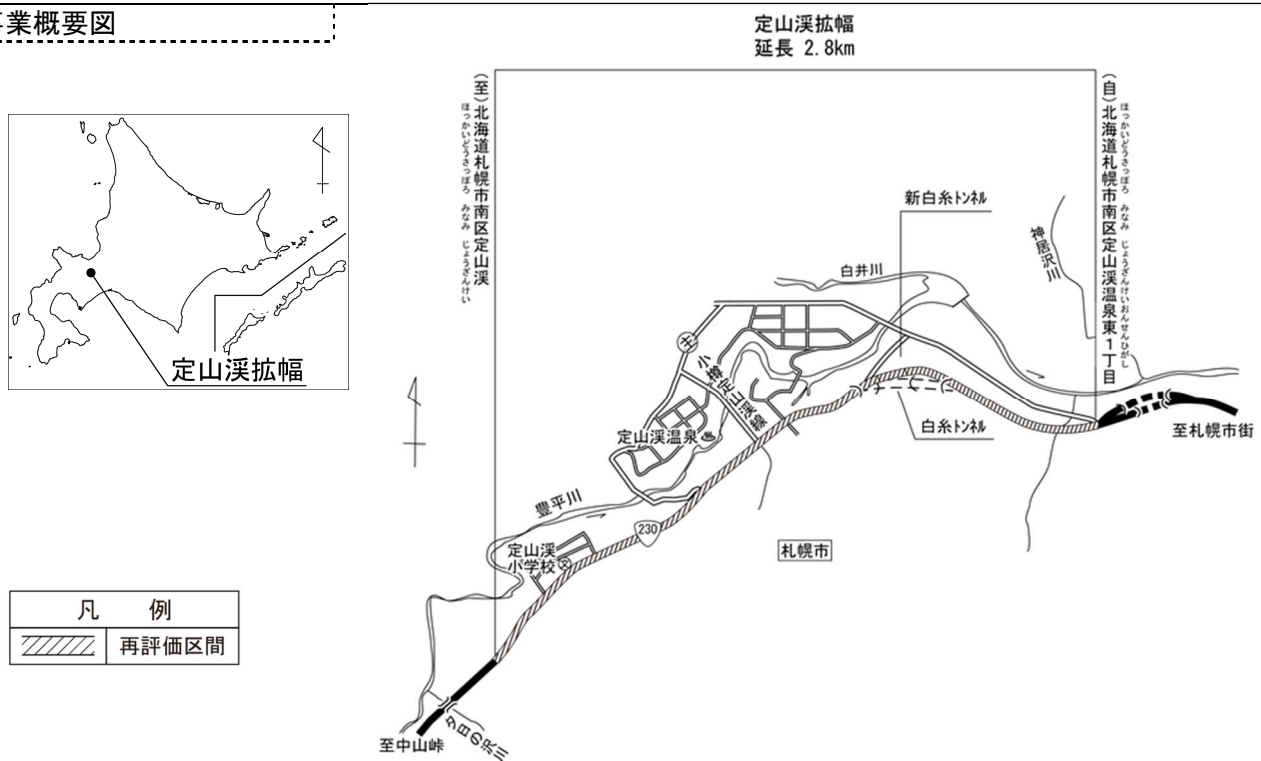
対応方針

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



※ 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。

※ 費用対効果分析結果及び感度分析の結果の欄に係る数値は平成30年度評価時点。

## 再評価結果（平成31年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課  
担当課長名：東川 直正

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：宮城県仙台市若林区卸町 至：宮城県仙台市宮城野区鶴ヶ谷	延長	6.0 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837kmの主要幹線道路である。 仙台拡幅は、仙台市若林区卸町から宮城野区鶴ヶ谷における延長6.0kmの拡幅事業である。				
H元年度事業化	S54年度都市計画決定	H3年度用地着手	H4年度工事着手	
全体事業費	363億円	事業進捗率 (平成30年3月末時点)	約78%	供用済延長 2.8 km
計画交通量 82,700台/日				
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.4 (残事業) 1.9	総費用 (残事業)/(事業全体) 145億円/467億円 (事業費: 132億円/442億円) (維持管理費: 13億円/24億円)	総便益 (残事業)/(事業全体) 272億円/632億円 (走行時間短縮便益: 255億円/604億円) (走行経費減少便益: 12億円/23億円) (交通事故減少便益: 4.8億円/5.3億円)	基準年 平成30年
感度分析の結果 【事業全体】 交通量 : B/C= 1.3~1.5 (交通量 ±10%) 事業費 : B/C= 1.3~1.4 (事業費 ±10%) 事業期間 : B/C= 1.3~1.4 (事業期間±1年)                 【残事業】 B/C= 1.7~2.1(交通量 ±10%) B/C= 1.7~2.1(事業費 ±10%) B/C= 1.8~1.9(事業期間±1年)				
事業の効果等 ①円滑なモビリティの確保 ・当該区間の平均旅行速度が向上（現況45km/h→整備後60km/h） ②安全な生活環境確保 ・死傷事故率の高い箱塚交差点における交通事故の減少が期待 ③物流効率化の支援 ・仙台都市圏の産業拠点として、仙台バイパスの機能強化による産業活動を支援				
関係する地方公共団体等の意見 ○仙台市長の意見 国の対応方針（原案）については、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 ・宮城県知事 ・仙台市長 ・宮城県道路利用者会議 ・仙台都市圏自動車専用道路整備促進期成会 ・国道4号拡幅改良（4車線）建設促進期成同盟会				
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 ・平成元年度に事業化し、事業進捗率約78% 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
- 既事業化区間の用地買収完了済み
- 平成18年度 苦竹IC～燕沢間 (L=2.8km) 開通済み

施設の構造や工法の変更等

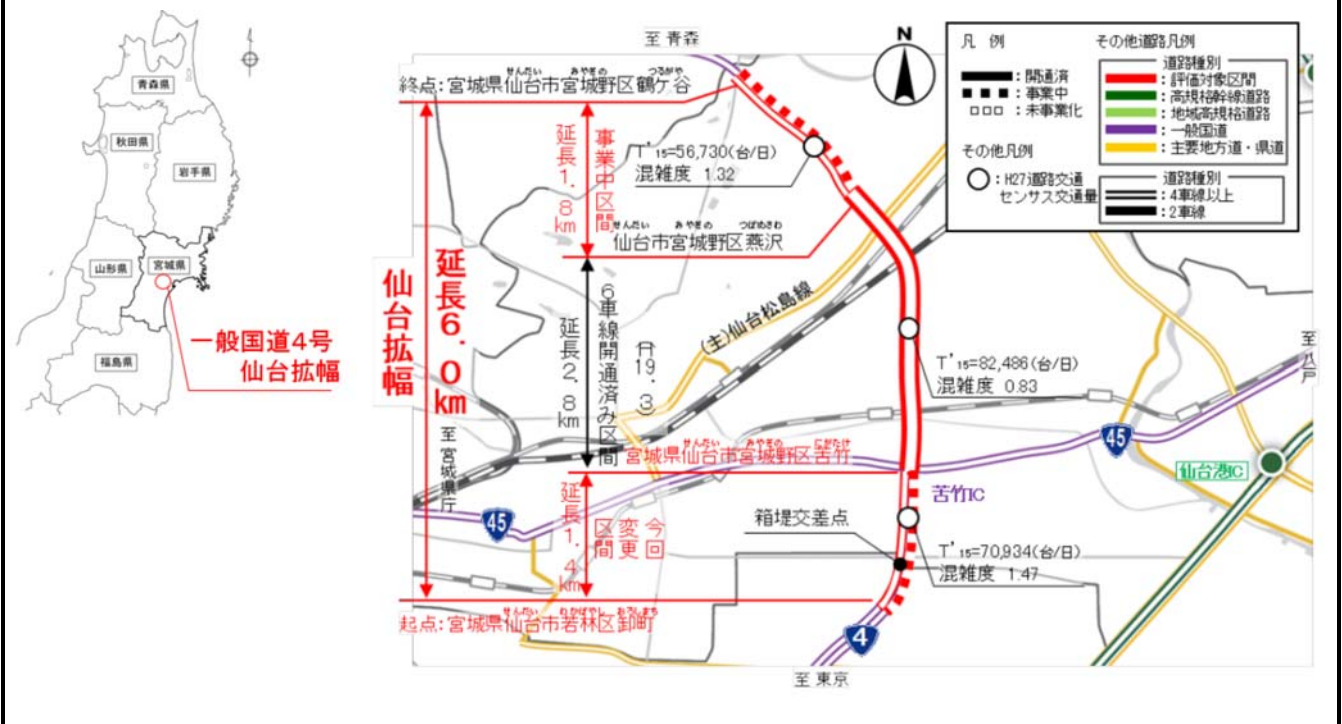
- ・ 法面防草板を「軽量素材のポリプロピレン製中空積層板（新技術）」に変更することでコスト縮減

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、仙台バイパスの抱える交通混雑・交通事故・物流拠点機能の強化の解決のため、苦竹～箱堤間の道路整備は密接不可分であり、一体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31年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課

担当課長名：東川 直正

<b>事業名</b>	<small>にほんかいえんがんとほく</small> 日本海沿岸東北自動車道 <small>のしろ こさか</small> 能代～小坂 <small>ふたついいまいずみ</small> （一般国道7号 二ツ井今泉道路）	<b>事業区分</b>	一般国道	<b>事業主体</b>	国土交通省 東北地方整備局
<b>起終点</b>	自：秋田県 <small>のしろ</small> 能代市 <small>ふたついまちこつなぎ</small> 二ツ井町小繋 至：秋田県 <small>きたあきた</small> 北秋田市 <small>いまいずみ</small> 今泉			<b>延長</b>	4.5 km
<b>事業概要</b>					
日本海東北沿岸自動車道は、新潟県新潟市から青森県青森市に至る延長約321kmの高規格幹線道路である。 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一確保、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4.5kmの自動車専用道路である。					
H24年度事業化		—		H25年度用地着手	
H26年度工事着手		—		—	
<b>全体事業費</b>		235億円		<b>事業進捗率</b>	
				約36%	
				（平成30年3月末時点）	
				<b>供用済延長</b>	
				— km	
<b>計画交通量</b>		11,800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)	(残事業)/事業全体		(残事業)/事業全体	
1.9 (0.9)	153億円/553億円	332億円/1,038億円		基準年：平成30年	
(残事業)	事業費：138億円/512億円	走行時間短縮便益：287億円/758億円			
2.2 (1.5)	維持管理費：16億円/41億円	走行経費減少便益：38億円/238億円			
		交通事故減少便益：7.1億円/42億円			
<b>感度分析の結果</b>					
【全体事業】 交通量：B/C=1.5～2.3(交通量 ±10%) 【残事業】 B/C=1.7～2.7(交通量 ±10%)					
事業費：B/C=1.8～1.9(事業費 ±10%) B/C=2.0～2.4(事業費 ±10%)					
事業期間：B/C=1.9～1.9(事業期間 ±1年) B/C=2.1～2.3(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					
・能代市から大館能代空港へのアクセス向上が見込まれる（現況53分→整備後46分*）。					
②物流効率化の支援					
・小坂町から能代港へのアクセス向上が見込まれる（現況93分→整備後73分*）					
③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である能代市～大館市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構築（現況91分→整備後70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付けがある（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。					
※他の事業中区間の効果も含む					
<b>関係する地方公共団体等の意見</b>					
○秋田県知事の意見					
・本県では、県土の骨格を形成する道路ネットワークの整備を重点施策に位置づけており、人口減少社会であっても持続可能な地域づくりを進めるため、時間的距離の短縮により県土のコンパクト化を図るとともに、物流の効率化や交流人口の拡大を目指し、これまで高規格幹線道路の整備促進について強く働きかけてきたところであります。					
・当該事業は、日本海沿岸東北自動車道の一部区間を整備するものであり、県内外と大館能代空港、能代港、秋田港とのアクセス性の向上により、特に、県北地域における企業立地や観光振興などの地域活性化に大きく寄与するものと期待しております。また、当該区間は、現道の一般国道7号とほぼ平行しており、災害時の通行止めに対する代替路の確保が可能となることから整備が重要であるため、引き続き、早期完成に向けて事業の促進をお願いします。					

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

事業の進捗状況、残事業の内容等  
 ・事業進捗率約36%（うち用地進捗率約84%）

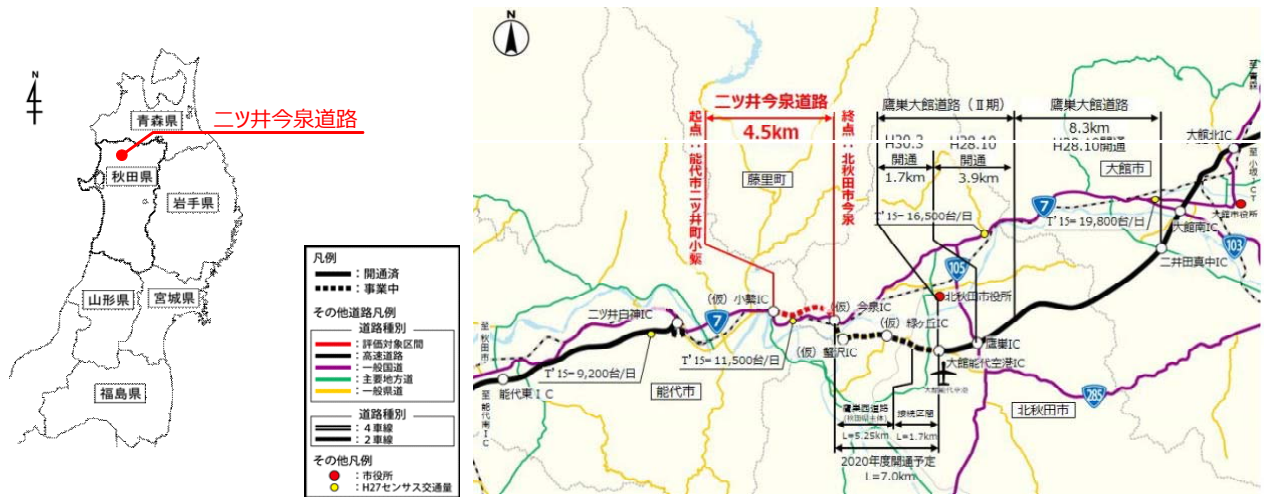
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等  
 ・事業の進捗に係る問題はない。

施設の構造や工法の変更等  
 ・重金属対策の実施  
 ・縦断変更に伴うトンネル構造の変更  
 ・縦断変更に伴う道路構造の変更  
 ・要対策土量の減量を目的に縦断計画見直しによるコスト縮減

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、高規格幹線道路ネットワークを形成することによる地域間交流・連携の活性化とともに、緊急時の代替路確保等早期整備の必要性は高い。

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31年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課  
担当課長名：東川 直正

<b>事業名</b>	日本海沿岸東北自動車道 能代～小坂 (一般国道7号 鷹巣大館道路(Ⅱ期))	<b>事業区分</b>	一般国道	<b>事業主体</b>	国土交通省 東北地方整備局
<b>起終点</b>	自：秋田県北秋田市脇神 至：秋田県北秋田市栄	<b>延長</b>	5.6 km		
<b>事業概要</b>					
日本海東北沿岸自動車道は、新潟県新潟市から青森県青森市に至る延長約321kmの高規格幹線道路である。 鷹巣大館道路(Ⅱ期)は、日本海沿岸東北自動車道の一部を形成し、秋田県北秋田市内を通過する延長5.6kmの自動車専用道路である。					
H19年度事業化		H14年度都市計画決定		H20年度用地着手	
H21年度工事着手					
<b>全体事業費</b>	270億円	<b>事業進捗率</b>	約96%	<b>供用済延長</b>	5.6km
		(平成30年3月末時点)			
<b>計画交通量</b> : 11,800台/日					
<b>費用対効果分析結果</b>	<b>B/C</b> (事業全体)	<b>総費用</b> (残事業)/事業全体		<b>総便益</b> (残事業)/事業全体	
	1.9 (2.5) (残事業) 2.2 (10.8)	153億円/553億円 事業費 : 138億円/512億円 維持管理費 : 16億円/41億円		332億円/1,038億円 走行時間短縮便益 : 287億円/758億円 走行経費減少便益 : 38億円/238億円 交通事故減少便益 : 7.1億円/42億円	
<b>基準年</b> : 平成30年					
<b>感度分析の結果</b>					
【全体事業】 交通量 : B/C=1.5~2.3(交通量 ±10%) 【残事業】 B/C=1.7~2.7(交通量 ±10%) 事業費 : B/C=1.8~1.9(事業費 ±10%) B/C=2.0~2.4(事業費 ±10%) 事業期間 : B/C=1.9~1.9(事業期間 ±1年) B/C=2.1~2.3(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 ・大館市から大館能代空港へのアクセス向上が見込まれる(現況55分→整備後24分*)。					
②物流効率化の支援 ・小坂町から能代港へのアクセス向上が見込まれる(現況93分→整備後73分*)。					
③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である能代市～大館市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成(現況91分→整備後70分*)。					
④安全で安心できるくらしの確保 ・大館市から北秋田市民病院へのアクセス向上が見込まれる(現況53分→整備後31分*)。					
⑤災害への備え ・緊急輸送道路ネットワーク計画に位置付けがある(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。 ※他の事業中区間の効果も含む					
<b>関係する地方公共団体等の意見</b>					
○秋田県知事の意見 ・本県では、県土の骨格を形成する道路ネットワークの整備を重点施策に位置づけており、人口減少社会であっても持続可能な地域づくりを進めるため、時間的距離の短縮により県土のコンパクト化を図るとともに、物流の効率化や交流人口の拡大を目指し、これまでも高規格幹線道路の整備促進について強く働きかけてきたところであります。 ・当該事業は、日本海沿岸東北自動車道の一部区間を整備するものであり、県内外と大館能代空港、能代港、秋田港とのアクセス性の向上により、特に、県北地域における企業立地や観光振興などの地域活性化に大きく寄与するものと期待しております。また、当該区間は、現道の一般国道7号とほぼ平行しており、災害時の通行止めに対する代替路の確保が可能となることから整備が重要であるため、引き続き、早期完成に向けて事業の促進をお願いします。					





事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・事業の進捗に係る問題はない
- ・平成31年度 相馬～相馬西 延長6.0km 開通予定
- ・平成32年度 霊山～福島 延長12.2kmのうち、霊山IC～(仮)福島保原線IC 延長7.4km、(仮)国道4号IC～桑折JCT 延長2.0km 開通予定

施設の構造や工法の変更等

- ・新技術(連続鉄筋コンクリート舗装)の導入によりコストの縮減を図る

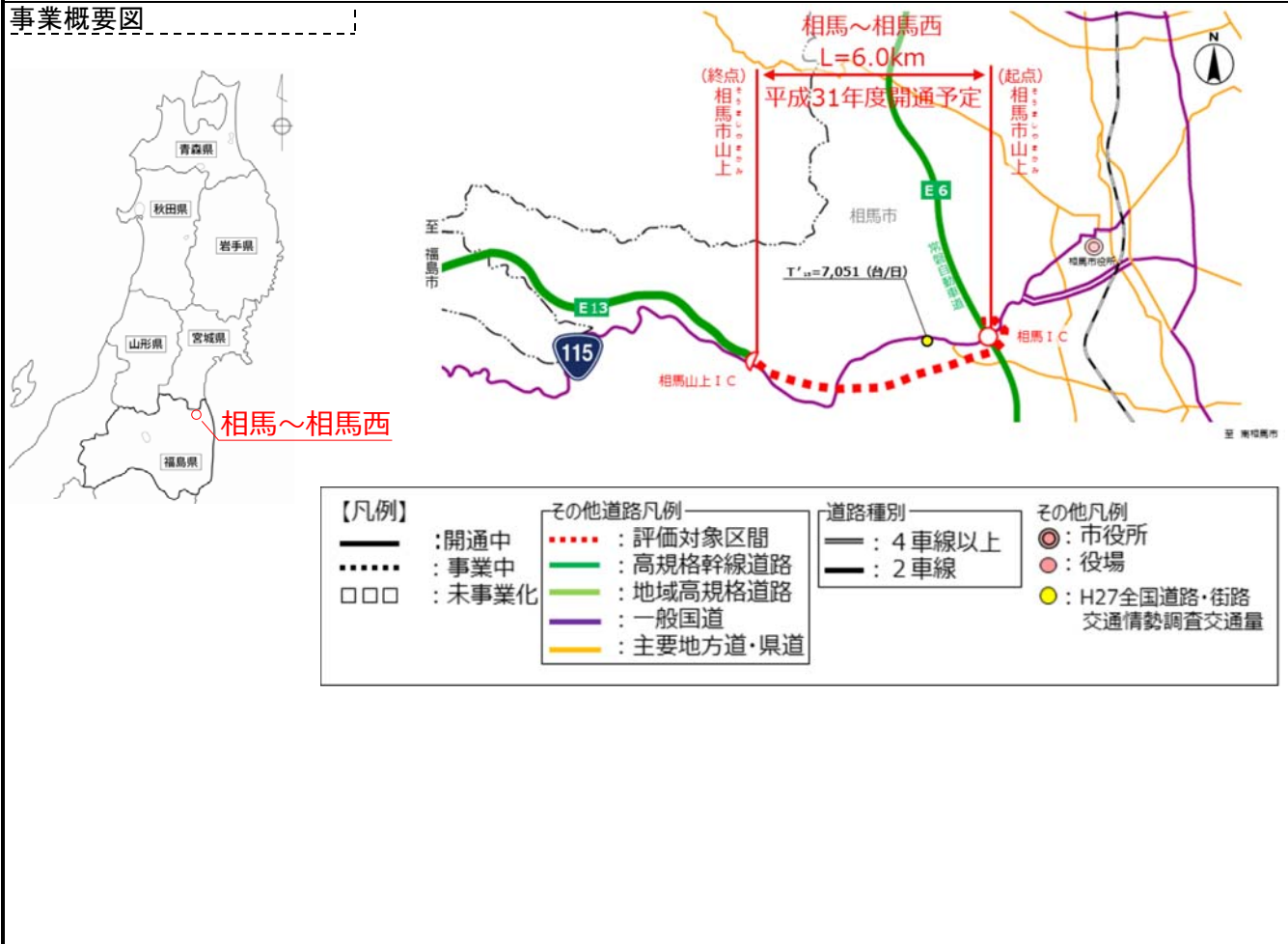
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

高規格ネットワークの形成による復興支援を図るとともに、現道の線形不良箇所等の隘路解消による信頼性の確保等のため、早期整備の必要性が高い

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31年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課

担当課長名：東川 直正

<b>事業名</b> 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	<b>事業区分</b> 一般国道	<b>事業主体</b> 国土交通省 東北地方整備局	
<b>起終点</b> 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ぐに</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>	<b>延長</b> 12.2 km		
<b>事業概要</b> 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	
<b>全体事業費</b> 730億円		<b>事業進捗率</b> 約44% <small>（平成30年3月末時点）</small>	
		<b>供用済延長</b> -km	
<b>計画交通量</b> 9,400台/日（相馬～福島）			
<b>費用対効果分析結果</b>	<b>B/C</b> （事業全体） 1.02（1.1） （残事業） 5.2（3.3）	<b>総費用</b> （残事業）/（事業全体） 265億円/2,057億円 〔 事業費：208億円/1,909億円 維持管理費：57億円/148億円 〕	<b>総便益</b> （残事業）/（事業全体） 1,373億円/2,103億円 〔 走行時間短縮便益：1,185億円/1,809億円 走行経費減少便益：155億円/241億円 交通事故減少便益：33億円/53億円 〕
<b>感度分析の結果</b> 【事業全体】 交通量：B/C=0.9～1.1（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.01～1.03（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=0.98～1.1（事業期間±1年）			
【残事業】 B/C= 4.5～6.1（交通量 ±10%） B/C= 4.8～5.6（事業費 ±10%） B/C= 5.0～5.3（事業期間±1年）			
<b>事業の効果等</b> 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69分→整備後39分） ③個性ある地域の形成 ・ふくしま観光圏を形成する都市間アクセスの向上（現況69分→整備後39分） 他14項目に該当			
<b>関係する地方公共団体等の意見</b> ○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。 また、県費用分担に対する全面的な財政支援と、事業が完成するまでの安定した予算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 相馬～福島の整備促進について」要望あり ・福島県知事 ・桑折町長 ・福島県東北中央自動車道建設促進期成同盟会（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） ・福島市、米沢市、相馬市、伊達市議会連絡協議会（伊達市議会議長） ・福島商工会議所、相馬商工会議所、米沢商工会議所 ・福島県道路利用者会議（自動車会議所）			
<b>事業評価監視委員会の意見</b> 対応方針（原案）どおり「継続」が妥当である			
<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> ・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 ・阿武隈東道路 延長10.5kmが平成29年3月に開通 ・阿武隈東～阿武隈 延長5.0kmが平成30年3月に開通 ・霊山道路 延長12.0kmが平成30年3月に開通			
<b>事業の進捗状況、残事業の内容等</b> ・平成25年度に事業化し、事業進捗率約44% うち用地進捗率約99%			

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 相馬～相馬西 延長6.0km 開通予定
- ・平成32年度 霊山～福島 延長12.2kmのうち、霊山IC～(仮)福島保原線IC 延長7.4km、(仮)国道4号IC～桑折JCT 延長2.0km 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

高規格ネットワークの形成による復興支援を図るとともに、現道の線形不良箇所等の隘路解消による信頼性の確保等のため、早期整備の必要性が高い

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31年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課  
担当課長名：東川 直正

事業名：中部横断自動車道(富沢～六郷) <small>ちゅうぶおうだんじどうしゃどう とみさわ ろくごう</small>	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：山梨県南巨摩郡南部町 <small>やまなしけんみなみこまぐんなんぶちよう</small> 至：山梨県西八代郡市川三郷町 <small>やまなしけんにしやつしろぐんいちかわみさとちよう</small>	延長  28.3km		
<b>事業概要</b> 中部横断自動車道は、日本列島の中央部を南北に結ぶ延長約132kmの高速自動車国道である。 富沢～六郷間は、広域的な高速道路ネットワークを形成し、物流の効率化や救急活動の支援、災害時の代替路の確保等を図ることを目的とした、南巨摩郡南部町から西八代郡市川三郷町までの延長28.3kmの4車線（当面2車線で整備）の道路事業である。			
H17年度事業化 (整備計画変更)	H一年度都市計画決定	H18年度用地着手	H20年度工事着手
全体事業費	約2,794億円	事業進捗率(平成30年3月末時点)	約80%
計画交通量	12,300～15,600台/日		
費用対効果 分析結果	B/C	総費用	総便益
	(事業全体) 1.4 (0.8) (残事業) 13.9 (4.1)	(残事業)/(事業全体) 382/5,787億円 事業費：313/5,527億円 維持管理費：69/260億円	(残事業)/(事業全体) 5,317/7,915億円 走行時間短縮便益：4,621/6,749億円 走行費用減少便益：588/989億円 交通事故減少便益：108/176億円
<b>感度分析の結果</b> 【事業全体】交通量：B/C=1.4～1.4（交通量±10%）【残事業】交通量：B/C=13.9～14.0（交通量±10%） 事業費：B/C=1.4～1.4（事業費±10%） 事業費：B/C=12.9～15.2（事業費±10%） 事業期間：B/C=1.3～1.4（事業期間±20%） 事業期間：B/C=13.5～14.3（事業期間±20%）			
<b>事業の効果等</b> (1) 広域ネットワークの形成 ・中部横断自動車道は、上信越道、中央道、新東名の3本の高規格道路を結び、高速ネットワークを形成。 ・「国土形成計画（全国計画）」においては「日本海・太平洋2面活用型国土」が提唱され、ネットワークの多重性・代替性の確保を図りつつ、双方の連携強化が求められる。 ・上信越道と一体となって、日本海側と太平洋側の国際拠点港湾等と内陸部が連結され、広域的な物流体系を形成。 ・内陸路線と沿岸路線が接続するネットワークを形成するとともに、広域的な災害時の代替路や救急・救援ルートとして機能。 (2) 物流の効率化 ・山梨県から東京港・横浜港への輸送ルートは、高速道路が整備されており、ドライバーに負担が少ない輸送が可能。 ・一方、清水港と直結する国道52号は、特殊車両が走行する際に、徐行に加え前後誘導車の配置が必要な通行支障箇所が存在するなど、走行性や速達性に課題があり、ドライバーへの負担が増大。 ・中部横断自動車道の整備により、走行性の向上と所要時間の短縮が図られ、物流効率化を促し、さらに労働環境改善などにも寄与。 (3) 農産品の海外輸出支援 ・現在、清水港では農水産物の輸出促進に向け、2024年に2016年の約2倍にあたる200億円の輸出を目標とし、リーファーコンテナ電源供給設備等、港湾施設を整備中。 ・山梨の主要農産品であるモモ・ブドウ等の海外（台湾・香港）への青果物輸出は、山梨県知事のトップセールスをはじめとした海外への山梨ブランドのアピールを積極的に取り組み、増加傾向。 ・中部横断自動車道の整備、清水港の取り組みの相乗効果によって山梨県産の果実の高付加価値化に期待。 (4) 救急医療活動の支援 ・中部横断自動車道の整備により、身延町役場から山梨県立中央病院への所要時間が約17分短縮するなど、周辺地域から第3次医療施設までの所要時間が短縮され、1時間以内に搬送可能な圏域が拡大することで、救命率の向上が見込まれる。 (5) 災害時における代替道路の確保 ・中部横断自動車道が通過する地域は、地形や地質等の特性から事前通行規制区間が2箇所存在しており、過去には大雨により度々通行止めが発生。 ・災害時に通行止めとなった場合は集落が孤立することから、信頼性の高い代替道路の確保が必要。 ・中部横断自動車道の整備により、孤立集落の解消や交通の寸断の解消が期待される。			

(6) インバウンド観光の獲得

- ・清水港は平成29年に国際旅客船拠点形成港湾に指定され、寄港する国際クルーズ船は平成24年から42倍に増加。
- ・中部横断自動車道沿線にはアジア圏の訪日旅行者に人気のある観光資源が集中。
- ・中部横断自動車道の整備により、新たな観光ルートが形成されることで、山梨県への国際クルーズ船の訪日外国人観光客の獲得に期待。

関係する地方公共団体等の意見

山梨県知事の意見

- ・中部横断自動車道は、東西方向の中央自動車道と連携して、本県の南北方向の交通軸として、産業・経済の発展や観光振興に寄与するとともに、災害時の緊急輸送路となる重要な道路であり、多くの県民が大きな期待を寄せ、早期全線開通を念願しております。
- ・全線開通に向けて、沿線自治体や民間企業、経済団体は開通後の当該道路を最大限活用するため、「中部横断道沿線地域活性化ビジョン」を平成28年3月に策定し、沿線地域の「個性が輝き、ヒト・モノ・情報が行き交う地域」を目指して、様々な取り組みを準備・実行してきています。
- ・このため、当該原案に対して以下の意見を申し添えます。
  - ①事業期間の延伸は最小限に努めるとともに、工事の進捗を踏まえ具体的な開通時期を速やかに示すこと。
  - ②事業費増加の要因に対し、更なる工夫・コスト削減を図ること。
  - ③地方負担の低減に努めること。
- ・以上の点を踏まえ、事業を継続し一日も早い全線開通に努め、工事の進捗状況を順次、県へ説明をお願いします。

事業評価監視委員会の意見

事業の継続を了承する。

中部横断自動車道（富沢～六郷）については、以下の前回再評価時の付帯意見を引き続き付すことをもって原案どおり了承とする。

- ①出来る限り早期に供用出来るよう工程管理に努めること。
- ②引き続きコスト削減を図るとともに、更なる事業費増加とならないようコスト管理の徹底に努めること。
- ③地元とも連携し、供用後にストック効果が発現されるよう努めること。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・地元情勢の変化等事業を巡る社会経済情勢等に変化が見られない。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・平成3年12月 新清水JCT～増穂IC間の基本計画決定、平成8年12月 同区間の整備計画決定。
- ・平成18年2月 新清水JCT～増穂IC間の整備計画の変更（富沢IC～六郷IC間を直轄高速方式で整備）。
- ・用地進捗率100%（平成27年度取得完了）
- ・3工区（下部温泉早川IC～六郷IC）については、平成30（2018）年度の開通に向け、引き続き工事を推進。
- ・2工区（南部IC～下部温泉早川IC）については、想定以上に工事が難航する中、未だトンネル掘削工事が残されている状況であり、引き続き、安全に配慮しつつ工事を推進。
- ・1工区（富沢IC～南部IC）については、想定以上に工事が難航する中、トンネル本体工事の完了の見通しがたったことから、平成31（2019）年夏頃の開通となる見込み。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・トンネル支保構造の強化・補助工法の追加に伴う事業費増加が発生。
- ・前回再評価以降、新たな断層破碎帯の確認、脆い地山の出現割合が想定以上に高いこと、掘削後の内空変形の継続など、さまざまな難航事象が発生しており、安全に配慮しつつ工事を推進。

施設の構造や工法の変更等

- ・トンネル支保構造の強化・補助工法の変更。
- ・第2種要対策土の処分について、県、町との調整により、近隣の用地を確保することで、中間処理施設から封じ込め盛土に見直し。

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31年度事業継続箇所）

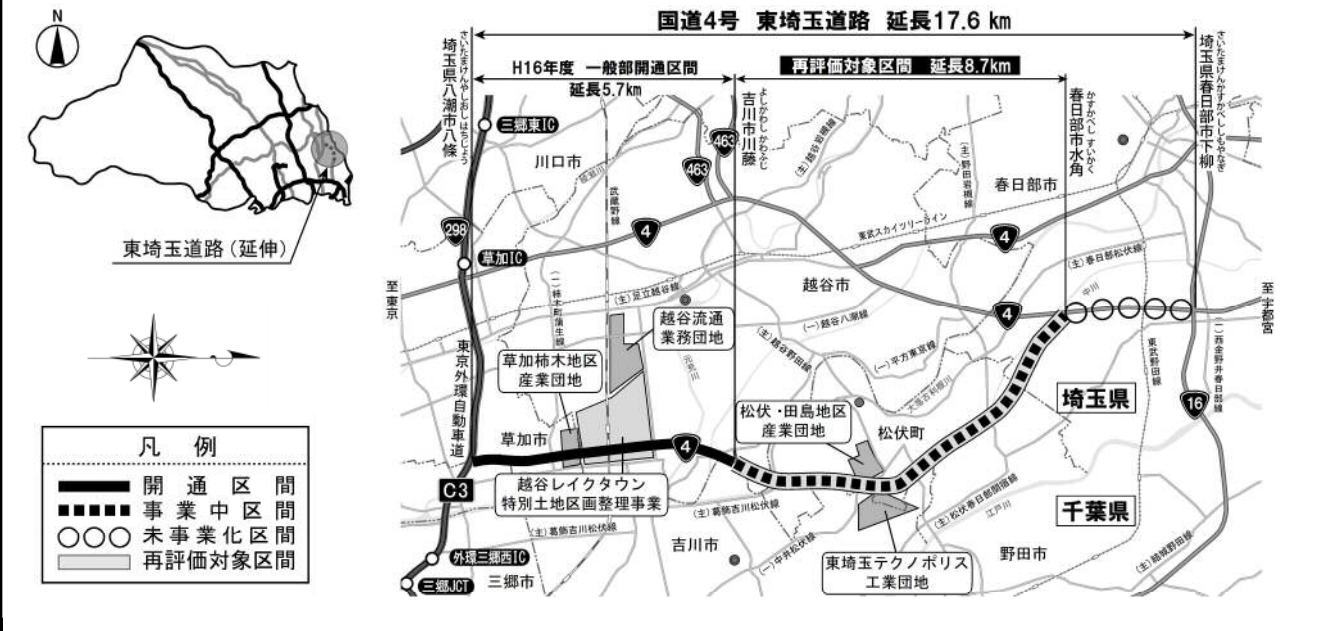
担当課：道路局 国道・技術課

担当課長名：東川 直正

事業名	一般国道4号 東埼玉道路（延伸） <small>ひがしさいたまどうろえんしん</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	白：埼玉県吉川市川藤 <small>さいたまけんよしかわしかわふじ</small> 至：埼玉県春日部市水角 <small>さいたまけんかすかべしすいかく</small>			延長	8.7km
事業概要					
<p>一般国道4号は、東京都から青森県に至る延長約860kmの主要幹線道路であり、埼玉県東部地域を南北に縦貫する主要な幹線道路として重要な役割を担っている。東埼玉道路は、埼玉県八潮市八條から春日部市下柳までの計画延長17.6kmのバイパス事業であり、平成16年度までに起点から延長5.7kmを供用したところである。東埼玉道路（延伸）は、供用中区間終点部から国道4号接続部までの一般国道4号のバイパス事業である。</p>					
H20年度事業化		S63年度都市計画決定		H23年度用地着手	
H29年度工事着手					
全体事業費		約174億円		事業進捗率（平成30年3月末時点）：約48%	
				供用済延長 0km	
計画交通量		11,200～17,100台/日			
費用対効果 分析結果	B/C	総費用		総便益	
	(事業全体) 3.5	(残事業)/(事業全体) 91/178億円		(残事業)/(事業全体) 628/628億円	
	(残事業) 6.9	事業費：70/158億円 維持管理費：21/21億円		走行時間短縮便益：564/564億円 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30年					
感度分析の結果					
【事業全体】交通量：B/C=3.3～3.8（交通量 ±10%）【残事業費】交通量：B/C=6.4～7.4（交通量 ±10%） 事業費：B/C=3.4～3.7（事業費 ±10%）事業費：B/C=6.4～7.5（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=3.2～3.7（事業期間 ±20%）事業期間：B/C=6.4～7.2（事業期間 ±20%）					
事業の効果等					
(1) 交通混雑の緩和および交通事故の減少 ・国道4号現道には、「首都圏渋滞ボトルネック対策協議会」により主要渋滞箇所と特定された交差点が多数存在しており、特に神明町交差点や新善町交差点での速度低下が顕著。 ・国道4号現道の事故類型別事故発生状況は、車両相互の追突事故が約6割。 ・東埼玉道路の整備により、国道4号現道の交通が当該道路に転換され、渋滞緩和、交通事故の減少が期待。					
(2) 周辺地域の開発に寄与 ・東埼玉道路沿線では、土地区画整理事業や大型物流施設、大規模店舗が立地し、新規産業団地についても整備中。 ・東埼玉道路の整備は、開発事業を支援するとともに、地域経済の活性化に寄与。					
(3) 地域産業の振興を支援 ・東埼玉道路沿線では、いちごやぶどう狩りができる農園が多く立地し、特に越谷市では「越谷いちご」のブランド化（都心への朝採れ直送による販売などの高付加価値化）や、観光農園の振興策を推進中。 ・東埼玉道路の整備は、観光農園の振興を支援するとともに、来訪者数の増加に寄与。					
関係する地方公共団体等の意見					
・埼玉県知事の意見： 東埼玉道路（延伸）は、国道4号の交通混雑の緩和や沿線の開発事業を支援し、県東部地域における南北軸として圏央道や外環道と連携し、本県の広域幹線道路ネットワークを形成する極めて重要な道路です。引き続きコスト縮減に十分留意しながら、早期整備に努めていただきたい。 また、本路線の機能を十分に発揮させるため、未事業化となっている自動車専用部（外環道～一般国道16号）について早期事業化するとともに、計画が具体化していない国道16号から圏央道までの区間も含め重要物流道路に指定するなどし、着実に事業進捗を図っていただきたい。					
事業評価監視委員会の意見					
事業の継続を了承する。					

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 地元情勢の変化等事業を巡る社会経済情勢等に変化が見られない。	
事業の進捗状況、残事業の内容等 昭和63年度に都市計画決定、平成20年度に事業化。 平成23年度に用地取得着手し、平成29年度に工事着手。 用地取得率は約85%（平成30年3月末時点）。 工事については、全市町において改良工事や橋梁下部工事を実施中。	
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等 早期完成を目指し、用地取得、工事を推進。	
施設の構造や工法の変更等 ・工事着手にあたり、平成28年に水路管理者と排水協議を行った結果、近年の局地的な集中豪雨の頻発などから、道路からの雨水流出を一時貯留する施設（調整池）が必要となった。 ・用地買収後、ボーリング未実施区間について追加ボーリングを実施。道路の圧密沈下について照査した結果、盛土（プレロード）期間が長期間となるところがあるため、圧密促進工法の追加が必要となった。	
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31年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課  
担当課長名：東川 直正

事業名：一般国道6号大和田拡幅 <small style="display: block; text-align: center;">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="display: block; text-align: center;">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="display: block; text-align: center;">いばらきけんひたちしおおみかちょう</small>	延長：3.3km			
<b>事業概要</b> 一般国道6号は、東京都中央区日本橋を起点とし、宮城県仙台市に至る路線で関東地方と東北地方を結ぶ主要幹線道路である。 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121億円	事業進捗率(平成30年3月末時点)：約53%	供用済延長：0km	
計画交通量	24,700～38,000台/日			
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.3 (残事業) 2.6	総費用 (残事業)/ (事業全体) 59/120億円 事業費：53/114億円 維持管理費：6.3/6.3億円	総便益 (残事業)/ (事業全体) 157/157億円 走行時間短縮便益：154/154億円 走行経費減少便益：1.9/1.9億円 交通事故減少便益：1.8/1.8億円	基準年 平成30年
<b>感度分析の結果</b> 【事業全体】交通量：B/C=1.2～1.3 (交通量 ±10%) 事業費：B/C=1.3～1.4 (事業費 ±10%) 事業期間：B/C=1.2～1.4 (事業期間±20%)				
【残事業】交通量：B/C=2.4～2.6 (交通量 ±10%) 事業費：B/C=2.4～2.9 (事業費 ±10%) 事業期間：B/C=2.4～2.8 (事業期間±20%)				
<b>事業の効果等</b> (1) 交通混雑の緩和 ・常磐道・日立南太田ICに近接する日立南太田IC東交差点、大和田町交差点や信号交差点が連続する大みか町6丁目交差点において、交通渋滞が発生。 ・大和田拡幅整備により、交通の円滑化が図られ、交通渋滞の緩和が見込まれる。 (2) 安全安心な通行の確保 ・事故類型では車両相互の追突事故が多く、全体の約9割を占める。 ・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する。 ・重点港湾に選定された茨城港の日立港区は、常磐自動車道の日立南太田ICからも近く、完成自動車取扱拠点港として重要な役割を果たしている。 ・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する。				
<b>関係する地方公共団体等の意見</b> ・茨城県知事の見解： 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大きく寄与することなどから、本事業の必要性は高く、事業を継続することは妥当と考える。 なお、早期完成に向けて、事業を推進するとともに、徹底したコスト削減を図るようお願いしたい。				
<b>事業評価監視委員会の意見</b> 事業の継続を了承する。				
<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> 地元情勢の変化等事業を巡る社会経済情勢等に変化は見られない。				
<b>事業の進捗状況、残事業の内容等</b> 昭和59年度に都市計画決定、平成18年度に事業化。 平成22年度より用地着手、平成23年度に工事着手。 用地進捗率は、51%完了。(平成30年3月末) 今後、用地取得、橋梁・電線共同溝・改良・舗装工事を推進。				

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

軟弱地盤対策に伴う事業費の増加。

引き続き、用地取得、工事の促進を図り、早期開通を目指す。

施設の構造や工法の変更等

用地買収後、追加ボーリングを実施した結果、地盤の円弧滑りの発生が懸念。軟弱地盤対策の見直しが必要となり、経済検討の結果「3径間橋梁+地盤改良」による対策工に変更。

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。

※ 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31年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課  
担当課長名：東川 直正

<b>事業名</b> 一般国道 <sup>かまたえきしゅうへんせいび</sup> 15号蒲田駅周辺整備	<b>事業区分</b>	一般国道	<b>事業主体</b>	国土交通省 関東地方整備局	
<b>起終点</b> 自： <sup>とうきょうとおおたくみなみかまたいっちょうめ</sup> 東京都大田区南蒲田1丁目 至： <sup>とうきょうとおおたくひがしろくごういっちょうめ</sup> 東京都大田区東六郷1丁目	<b>延長</b>			0.98km	
<b>事業概要</b> 本事業は、国道15号と環状8号線が交差する南蒲田交差点を立体化し、平行して進められている京浜急行電鉄の連続立体交差事業による踏切の除却と合わせて蒲田地区の渋滞緩和を図るとともに、沿道環境の改善、京急蒲田駅東口駅前広場の整備と連携して公共交通機関の利便性向上・利用促進及び空港アクセス機能の強化等を目的とする事業である。					
H13年度事業化	S20年度都市計画決定 (H13年度都市計画変更)	H13年度用地着手	H16年度工事着手		
<b>全体事業費</b>	約294億円	<b>事業進捗率</b> (平成30年3月末時点)	約98%	<b>供用済延長</b>	0.5km
<b>計画交通量</b>	37,000～47,200台/日				
<b>費用対効果分析結果</b>	<b>B/C</b> (事業全体) 1.3 (残事業) —	<b>総費用</b> (残事業)/(事業全体) 5.0/429億円 〔事業費：5.0/423億円 維持管理費：-/6.1億円〕	<b>総便益</b> (残事業)/(事業全体) -/553億円 〔走行時間短縮便益：-/375億円 走行費用減少便益：-/168億円 交通事故減少便益：-/10億円〕	<b>基準年</b> 平成30年	
<b>感度分析の結果</b> 【事業全体】交通量：B/C=1.3～1.3（交通量 ±10%）【残事業】交通量：B/C= - 事業費：B/C=1.3～1.3（事業費 ±10%）事業費：B/C= - 事業期間：B/C=1.3～1.3（事業期間±20%）事業期間：B/C= -					
<b>事業の効果等</b> (1) 渋滞の緩和 ・当該事業区間は、主要渋滞箇所である南蒲田交差点を中心に速度低下が発生していたが、平成24年12月の地下立体開通により、南蒲田交差点周辺の交通渋滞が緩和。 (2) 安全性の向上 ・死傷事故発生件数は、立体開通前後で約4割、事故類型別では追突事故が約6割減少。					
<b>関係する地方公共団体等の意見</b> 東京都知事の意見 本事業は、国道15号と環状8号線を立体交差化するもので、混雑していた京急蒲田駅周辺の交通渋滞の緩和に大きく寄与している。 また、沿道環境の改善や駅周辺のまちづくりとの連携による利便性向上の観点から、事業の必要性は高い。 このため、必要な予算を確保し、早期完成に向け、事業を推進されたい。特に、残る電線共同溝整備や側道・歩道整備、線形改良工事を実施し、早期の効果発現を図ること。 さらに、事業実施にあたっては、より一層のコスト縮減を図るなど、効率的な事業推進に努めること。					
<b>事業評価監視委員会の意見</b> 事業の継続を了承する。					
<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> 地元情勢の変化等事業を巡る社会経済情勢等に変化が見られない。					
<b>事業の進捗状況、残事業の内容等</b> 用地進捗率は100%（平成25年度取得完了）。地下立体部（延長約0.5km）は平成24年12月に4車線開通済み。電線共同溝整備を実施。					
<b>事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等</b> 現地条件の変更対応に伴う事業費の増加。 蒲田駅周辺整備の用地取得は完了。地下立体部は平成24年12月に4車線開通。電線共同溝整備を推進中。					
<b>施設の構造や工法の変更等</b> ・拡幅部の舗装工事において、地中からコンクリート塊等が発見されたため、撤去及び処分が必要。 ・舗装工事において、湧水による路盤の強度不足が確認されたため、地盤改良が必要。 ・排水構造物について、従来のグレーチング集水構造から、スリット構造に見直し。					
<b>対応方針</b> 事業継続					
<b>対応方針決定の理由</b> 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31年度事業継続箇所）

担当課：国道・技術課

担当課長名：東川 直正

事業名	一般国道18号坂城更埴バイパス（坂城町区間）	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：長野県埴科郡坂城町南条 至：長野県埴科郡坂城町上五明	延長	3.8km		
<b>事業概要</b> 一般国道18号は、群馬県高崎市を起点とし、長野県上田市、長野市を経て新潟県上越市に至る延長約19.4kmの主要幹線道路である。 坂城更埴バイパス(坂城町区間)は、交通渋滞の緩和、交通事故の減少及び救急医療施設へのアクセス性向上を目的に計画され、埴科郡坂城町南条から埴科郡坂城町上五明までの延長3.8kmの4車線の道路事業である。					
H23年度事業化	S60年度都市計画決定	H25年度用地着手			
全体事業費	約110億円	事業進捗率(平成30年3月末時点)	約13%	供用済延長	0km
計画交通量	12,700台/日～19,300台/日				
費用対効果分析結果	B/C： (事業全体) 1.7 (2.0) (残事業) 2.8 (2.6)	総費用：(残事業)/(事業全体) 143/237億円 事業費：121/216億円 維持管理費：21/21億円	総便益：(残事業)/(事業全体) 393/393億円 走行時間短縮便益：336/336億円 走行経費減少便益：51/51億円 交通事故減少便益：6.8/6.8億円	基準年： 平成30年	
<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=1.6～1.7(事業費±10%) 事業期間：B/C=1.5～1.8(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=2.5～3.0(事業費±10%) 事業期間：B/C=2.6～2.9(事業期間±20%)					
<b>事業の効果等</b> (1) 交通渋滞の緩和 ・国道18号現道には、主要渋滞箇所が多数存在しており、特に粟佐交差点、杭瀬下交差点での速度低下が顕著。 ・坂城更埴バイパスの整備により、現道の交通の転換が図られ、交通混雑の緩和に寄与。 (2) 交通事故の減少 ・国道18号現道の事故類型別事故発生状況は、車両相互の追突事故が約7割。 ・坂城更埴バイパスの整備により、現道の交通の転換が図られ、交通事故の減少に寄与。 (3) 迅速な救急医療活動の支援 ・千曲市および坂城町では、主要渋滞箇所が多数存在し、救急医療施設への搬送を阻害。 ・救命救急医療施設へのアクセス性が向上し、円滑な救急医療活動を支援。 (4) 観光活性化の支援 ・坂城更埴バイパス沿線には、戸倉上山田温泉などの温泉施設、上田城跡や姨捨の棚田など多数の観光地がある。 ・坂城更埴バイパスの整備により、点在する観光地が結ばれ、観光周遊を促進。観光の活性化に貢献。					
<b>関係する地方公共団体等の意見</b> 長野県知事の意見： 一般国道18号は、本県および国土の骨格となる重要な道路であり、「坂城更埴バイパス（坂城町区間）」は、地域における交通の安全・円滑化、救急医療施設へのアクセス性向上、観光の活性化に必要な不可欠な事業です。 ついては、事業を継続し、積極的な予算確保と早期完成に向けた事業の推進を強く要望します。 また、事業の実施にあたっては、一層のコスト縮減に努められるようお願いいたします。					
<b>事業評価監視委員会の意見</b> 事業の継続を了承する。					
<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> 地元情勢の変化等事業を巡る社会経済情勢等に変化が見られない。					
<b>事業の進捗状況、残事業の内容等</b> ・昭和60年度に都市計画決定、平成23年度に事業化。 ・平成25年度より用地取得に着手。用地取得率は約49%（平成30年3月末時点）。					
<b>事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等</b> ・早期完成を目指し、用地取得の促進、工事を推進。					

施設の構造や工法の変更等

- ・特になし。

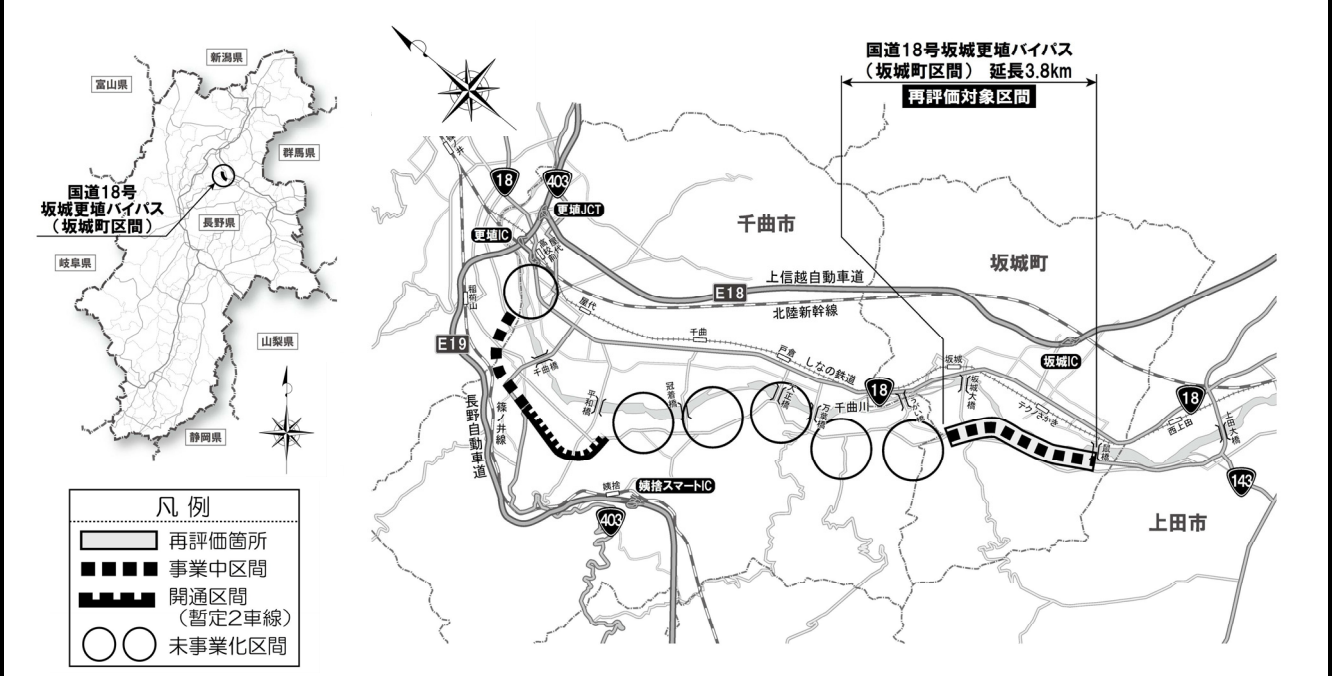
対応方針

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31年度事業継続箇所）

担当課：国道・技術課

担当課長名：東川 直正

事業名	一般国道18号坂城更埴バイパス（延伸）		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：長野県千曲市稲荷山 至：長野県長野市篠ノ井塩崎				延長	2.6km	
<b>事業概要</b> 一般国道18号は、群馬県高崎市を起点とし、長野県上田市、長野市を経て新潟県上越市に至る延長約19.4kmの主要幹線道路である。 坂城更埴バイパス（延伸）は、交通渋滞の緩和、交通事故の減少及び救急医療施設へのアクセス性向上を目的に計画され、千曲市稲荷山から長野市篠ノ井塩崎までの延長2.6kmの暫定2車線の道路事業である。							
H20年度事業化	S60年度都市計画決定	H22年度用地着手	H26年度工事着手				
全体事業費	約126億円	事業進捗率（平成30年3月末時点）	約62%	供用済延長	0km		
計画交通量	9,600～10,800台/日						
費用対効果 分析結果	B/C（事業全体）	1.7 (1.2)	総費用（残事業）/（事業全体）	143/237億円		総便益（残事業）/（事業全体）	基準年 平成30年
	（残事業）	2.8 (2.6)	事業費 維持管理費	121/216億円 21/21億円			
<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=1.6～1.7（事業費±10%） 事業期間：B/C=1.5～1.8（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=2.5～3.0（事業費±10%） 事業期間：B/C=2.6～2.9（事業期間±20%）							
<b>事業の効果等</b> （1）交通渋滞の緩和 ・国道18号現道には、主要渋滞箇所が多数存在しており、特に粟佐交差点、杭瀬下交差点での速度低下が顕著。 ・坂城更埴バイパスの整備により、現道の交通の転換が図られ、交通混雑の緩和に寄与。 （2）交通事故の減少 ・国道18号現道の事故類型別事故発生状況は、車両相互の追突事故が約7割。 ・坂城更埴バイパスの整備により、現道の交通の転換が図られ、交通事故の減少に寄与。 （3）迅速な救急医療活動の支援 ・千曲市および坂城町では、主要渋滞箇所が多数存在し、救急医療施設への搬送を阻害。 ・救命救急医療施設へのアクセス性が向上し、円滑な救急医療活動を支援。 （4）観光活性化の支援 ・坂城更埴バイパス沿線には、戸倉上山田温泉などの温泉施設、上田城跡や姨捨の棚田など多数の観光地がある。 ・坂城更埴バイパスの整備により、点在する観光地が結ばれ、観光周遊を促進。観光の活性化に貢献。							
<b>関係する地方公共団体等の意見</b> 長野県知事の意見： 一般国道18号は、本県および国土の骨格となる重要な道路であり、「坂城更埴バイパス（延伸）」は、地域における交通の安全・円滑化、救急医療施設へのアクセス性向上、観光の活性化に必要な不可欠な事業です。 ついては、事業を継続し、積極的な予算確保と早期完成に向けた事業の推進を強く要望します。 また、事業の実施にあたっては、一層のコスト縮減に努められるようお願いいたします。							
<b>事業評価監視委員会の意見</b> 事業の継続を了承する。							
<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> 地元情勢の変化等事業を巡る社会経済情勢等に変化が見られない。							
<b>事業の進捗状況、残事業の内容等</b> ・昭和60年度に都市計画決定、平成20年度に事業化。 ・平成22年度に用地着手。用地取得率は約96%（平成30年3月末時点）。 ・平成26年度より工事着手。稲荷山トンネル掘削中。							
<b>事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等</b> ・早期完成を目指し、用地取得の促進、工事を推進。							

施設の構造や工法の変更等

- ・ 流末協議の結果、近年の局地的な集中豪雨などによる雨水流出抑制の必要性から、道路整備による流出増分を一時貯留させる調整池を追加。
- ・ 用地買収後の追加ボーリングによる道路盛土の安定性照査結果および最新の技術基準による液状化判定結果から、深層混合処理に変更。

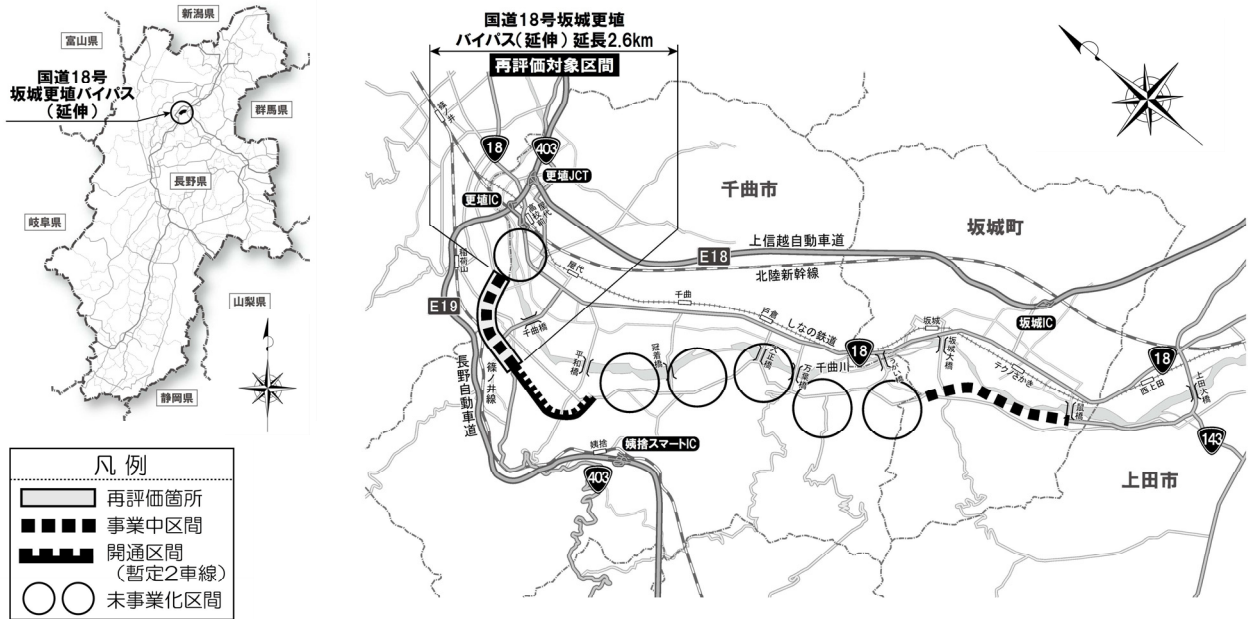
対応方針

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。  
※ 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31年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課  
担当課長名：東川 直正

<b>事業名</b> 一般国道20号 <small>しんやまなしかんじょうどうろ ひろせ さくらい</small> 新山梨環状道路(広瀬～桜井)	<b>事業区分</b> 一般国道	<b>事業主体</b> 国土交通省 関東地方整備局		
<b>起終点</b> 自： <small>やまなしけんふえふきしいさわちようひろせ</small> 山梨県笛吹市石和町広瀬 至： <small>やまなしけんこうふし さくらい</small> 山梨県甲府市桜井	延長	2.0km		
<b>事業概要</b> 国道20号は、東京都中央区から山梨県甲府市を経て長野県塩尻市に至る幹線道路である。新山梨環状道路(広瀬～桜井)は、甲府市東部の市街地を通過する道路事業で、交通容量確保による交通渋滞緩和と、交通渋滞に起因する交通事故の減少を整備の目的とした、笛吹市石和町広瀬から甲府市桜井までの延長2.0kmの4車線のバイパス事業である。				
H28年度事業化		H24年度都市計画決定		
H一年度用地着手予定		H一年度工事着手		
全体事業費	約226億円	事業進捗率(平成30年3月末時点)：約1%		
計画交通量	15,200～20,000台/日	供用済延長：0km		
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.6	総費用 (残事業)/(事業全体) 174/180億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 287/287億円	基準年：平成30年
	(残事業) 1.7	事業費：170/176億円 維持管理費：3.8/3.8億円	走行時間短縮便益：223/223億円 走行費用減少便益：49/49億円 交通事故減少便益：14/14億円	
<b>感度分析の結果</b> 【事業全体】交通量：B/C=1.5～1.7(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%) 【残事業】交通量：B/C=1.6～1.7(交通量±10%) 事業費：B/C=1.5～1.8(事業費±10%) 事業期間：B/C=1.5～1.8(事業期間±20%)				
<b>事業の効果等</b> ①渋滞緩和(国道20号)・交通事故減少 ・新山梨環状道路に並行する国道20号現道は、19交差点が主要渋滞箇所として特定。 ・事故類型は車両相互の追突事故が多く、全体の約8割。 ・新山梨環状道路の整備により、通過交通の市街部への流入を抑制し、交通混雑の解消、交通事故減少が見込まれる。 ②観光の支援 ・峡東地域は富士・東部地域に次いで観光入込客数の多い地域であり、名勝である恵林寺やモモ・ブドウの生産を活かした観光果樹園などの観光地が点在。 ・新山梨環状道路とリニア中央新幹線の整備の相乗効果により、峡東地域における東京都心からの1時間圏が拡大し、観光客増加に寄与。				
<b>関係する地方公共団体等の意見</b> 山梨県知事の意見：新山梨環状道路は、甲府都市圏における交通の円滑化や周辺地域の連携強化を図るために、必要不可欠な道路であります。 その一部である広瀬～桜井間と県が整備中の東部区間の完成により、開通済みの南部区間と地域高規格道路である西関東連絡道路が接続され、リニア中央新幹線の開業効果を全県に波及させるためのリニア駅30分アクセス圏域の拡大が図られるなど非常に重要な区間であります。 県としましては、地元自治体と連携し、用地取得など地元調整に積極的に協力して参りますので、早期完成を強く求めるものであります。				
<b>事業評価監視委員会の意見</b> 事業の継続を承認する。				
<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> 特になし。				
<b>事業の進捗状況、残事業の内容等</b> ・平成25年3月に都市計画決定。 ・平成28年度に事業化。 ・平成28年度に測量・地質調査説明会実施。 ・現在、設計説明会に向け、調査・設計及び関係機関協議を実施中。 ・用地取得率は0%。				
<b>事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等</b> ・平成30年度中に、設計説明会を実施予定。 ・早期完成を目指し、用地取得の推進を図る。				

施設の構造や工法の変更等

今後も、技術の進展に伴う新技術・新工法の採用など、コスト縮減に努めながら引き続き事業を推進していく。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

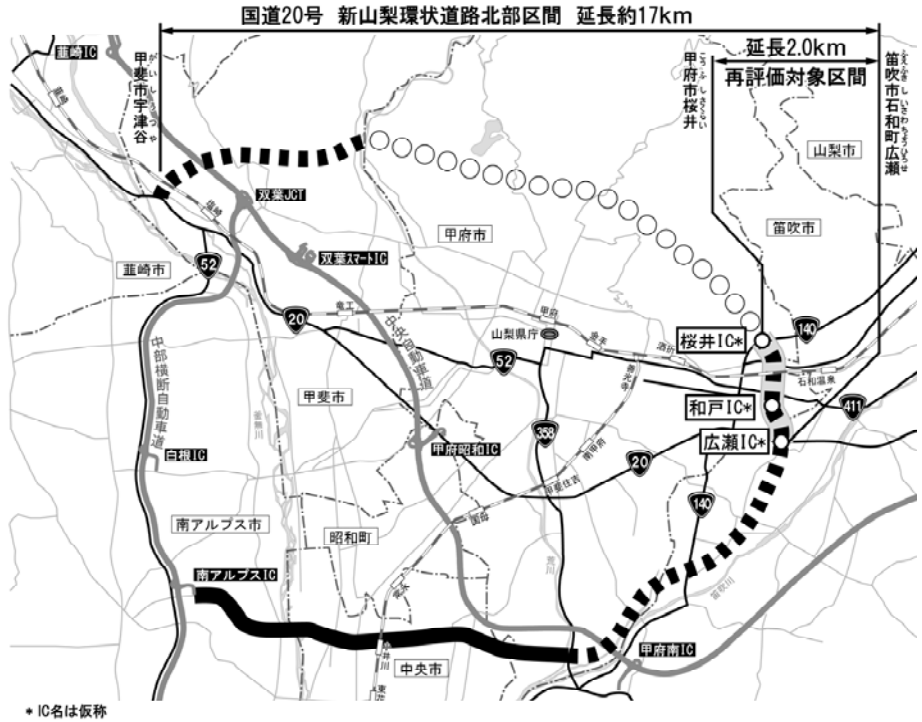
以上の事業の効果及び進捗状況、関係する地方公共団体等の意見、事業評価監視委員会による審議を踏まえると、事業の必要性、重要性は高いと考えられる。

事業概要図

位置図



凡例	
—	開通区間
⋯⋯⋯	整備中区間
○	調査中区間
□	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。
- ※ 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31年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課

担当課長名：東川 直正

事業名	一般国道51号潮来バイパス <small>いたこ</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：茨城県潮来市小泉 至：茨城県潮来市延方西 <small>いばらきけんいたこしこいずみ いばらきけんいたこしのぶかたにし</small>	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31億円	事業進捗率（平成30年3月末時点）	約96%	供用済延長	0km																		
計画交通量	18,900台/日																						
費用対効果分析結果	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">B/C（事業全体）</td> <td style="width: 50%;">1.4</td> </tr> <tr> <td>（残事業）</td> <td>6.1</td> </tr> </table>	B/C（事業全体）	1.4	（残事業）	6.1	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">総費用（残事業）/（事業全体）</td> <td style="width: 50%;">9.5/43億円</td> </tr> <tr> <td>事業費</td> <td>4.6/38億円</td> </tr> <tr> <td>維持管理費</td> <td>4.9/4.9億円</td> </tr> </table>	総費用（残事業）/（事業全体）	9.5/43億円	事業費	4.6/38億円	維持管理費	4.9/4.9億円	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">総便益（残事業）/（事業全体）</td> <td style="width: 50%;">58/58億円</td> </tr> <tr> <td>走行時間短縮便益</td> <td>45/45億円</td> </tr> <tr> <td>走行経費減少便益</td> <td>8.4/8.4億円</td> </tr> <tr> <td>交通事故減少便益</td> <td>4.6/4.6億円</td> </tr> </table>	総便益（残事業）/（事業全体）	58/58億円	走行時間短縮便益	45/45億円	走行経費減少便益	8.4/8.4億円	交通事故減少便益	4.6/4.6億円	基準年	平成30年
B/C（事業全体）	1.4																						
（残事業）	6.1																						
総費用（残事業）/（事業全体）	9.5/43億円																						
事業費	4.6/38億円																						
維持管理費	4.9/4.9億円																						
総便益（残事業）/（事業全体）	58/58億円																						
走行時間短縮便益	45/45億円																						
走行経費減少便益	8.4/8.4億円																						
交通事故減少便益	4.6/4.6億円																						
感度分析の結果																							
<p>【事業全体】交通量：B/C=1.3~1.4（交通量±10%）【残事業費】交通量：B/C=5.9~6.2（交通量±10%）                  事業費：B/C=1.3~1.4（事業費±10%）事業費：B/C=5.8~6.4（事業費±10%）                  事業期間：B/C=1.3~1.4（事業期間±20%）事業期間：B/C=5.9~6.1（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>・信号交差点が連続する延方交差点周辺で交通渋滞が発生。</li> <li>・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、交通渋滞の緩和が見込まれる。</li> </ul> <p>(2) 安全安心な通行の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事故類型では車両相互の追突事故が多く、全体の約7割を占める。</li> <li>・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。</li> </ul> <p>(3) 地域産業の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・重点港湾鹿島港周辺の鹿島臨海工業地帯には複数の工業団地が立地しており、神栖市の製造品出荷額等は県内1位、鹿嶋市は6位と上位。</li> <li>・東西方向を連続的に結ぶ国道51号は、地域産業の重要な幹線道路。</li> <li>・潮来バイパスは、鹿島臨海工業地帯や鹿島港へのアクセス向上など、地域産業に関連する物流効率の向上を支援。</li> </ul>																							
関係する地方公共団体等の意見																							
<p>・茨城県知事の意見：</p> <p>一般国道51号潮来バイパスは、潮来市内に交通渋滞の緩和、安全性の確保とともに重点港湾である鹿島港や東関東水戸線潮来ICへのアクセス向上による物流機能の強化及び地域産業の発展に大きく寄与することなどから、本事業の必要性は高く、事業を継続することは妥当と考える。</p> <p>なお、早期完成に向けて、事業を推進するとともに、徹底したコスト削減を図るようお願いしたい。</p>																							
事業評価監視委員会の意見																							
事業の継続を了承する。																							
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等																							
地元情勢の変化等事業を巡る社会経済情勢等に変化は見られない。																							



事業の進捗状況、残事業の内容等

平成17年度に事業化、平成20年度に都市計画決定。  
平成21年度より用地着手、平成23年度に工事着手。  
用地進捗率91%完了。(平成30年3月末)  
今後、用地取得、改良・舗装工事を推進。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

地盤改良の対策工変更に伴う事業費の増加。  
早期開通を目指して、工事を推進。

施設の構造や工法の変更等

・用地所得後、追加ボーリングを実施した結果、軟弱層が当初より厚いことが判明したことから、軟弱地盤解析を実施した結果、盛土荷重により円弧すべりが懸念されるため、深層混合処理工法による対策工に変更。  
・分断される市道の機能確保について、横断箇所を集約し、横断ボックス3箇所から、跨道橋1箇所に見直し。

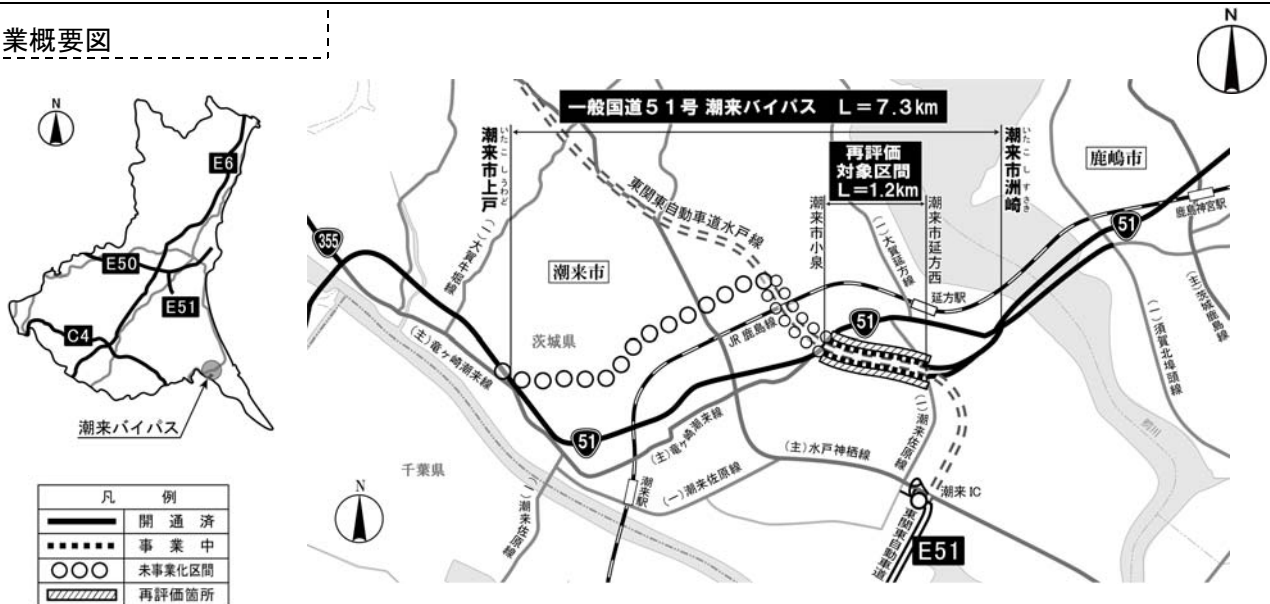
対応方針

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31年度事業継続箇所）

担当課：国道・技術課

担当課長名：東川 直正

事業名：一般国道158号奈川渡改良	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：長野県松本市奈川 至：長野県松本市安曇		延長：2.2km		
<b>事業概要</b> 国道158号は、福井県福井市を起点として、長野県松本市へ至る延長約250kmの幹線道路である。 奈川渡改良は、防災危険箇所の回避および大型車すれ違い困難箇所の解消を目的として計画された延長2.2kmの2車線の道路事業である。				
H23年度事業化	H24年度用地着手	H26年度工事着手		
全体事業費：約146億円	事業進捗率(平成30年3月末時点)：約33%	供用済延長：0km		
計画交通量：7,500台/日				
費用対効果分析結果	B/C：(事業全体) 1.01 (残事業) 1.8	総費用：(残事業)/(事業全体) 76/136億円 (事業費：70/130億円) (維持管理費：6.5/6.5億円)	総便益：(残事業)/(事業全体) 137/137億円 (走行時間短縮便益：100/100億円) (走行経費減少便益：35/35億円) (交通事故減少便益：1.6/1.6億円)	基準年：平成30年
<b>感度分析の結果</b> 【事業全体】交通量：B/C=0.9~1.1(交通量±10%) 事業費：B/C=0.96~1.1(事業費±10%) 事業期間：B/C=0.97~1.03(事業期間±20%)				
<b>【残事業】交通量：B/C=1.7~1.9(交通量±10%)</b> <b>事業費：B/C=1.6~2.0(事業費±10%)</b> <b>事業期間：B/C=1.7~1.8(事業期間±20%)</b>				
<b>事業の効果等</b> (1) 防災危険箇所の回避、大型車すれ違い困難箇所の解消 ・国道158号現道は、線形不良箇所が多数存在。これらの箇所で急ブレーキをかける車両が多く、交通事故の危険性が高い状況。大型車のすれ違いが困難なトンネルが4箇所存在。 ・奈川渡改良整備により、国道158号現道に複数ある防災危険箇所や大型車すれ違い困難箇所を回避し、安全性・走行性が向上。 (2) 災害時等における救急医療の支援 ・近年、松本市西部地域(旧安曇村、旧奈川村)への救急出動件数は増加傾向。 ・奈川渡改良の整備により、通行止め発生リスクが低減され、松本西部地域から松本市街への救急搬送等、救急医療サービスに貢献。 (3) 観光産業の活性化 ・松本市西部地域(旧安曇村、旧奈川村)には、県内有数の観光地である上高地等、複数の観光地が位置している。これらの観光地の利用者数は松本市全体の約4割を占めており、観光面における需要が高い。 ・奈川渡改良の整備により、安全性・走行性が向上し、上高地等の松本市西部地域へのアクセスルートとして、観光産業を支援。 (4) 防災機能評価 ・奈川渡改良の整備により、当該路線を通過する主要拠点間のリンク評価が改善。 ・本事業において、長野県と岐阜県を結ぶ主要幹線道路での防災危険箇所の回避が図られるとともに、当該地域で重要な支援拠点への結びつきの改善に寄与、有効性の高い事業と評価できる。				
<b>関係する地方公共団体等の意見</b> 長野県知事の意見： 一般国道158号は、本県および国土の骨格となる重要な道路であり、「奈川渡改良」は、防災危険箇所の回避、大型車すれ違い困難箇所の解消、観光の活性化に必要な事業です。 ついては、事業を継続し、積極的な予算確保と早期完成に向けた事業の推進を強く要望します。 また、事業の実施にあたっては、一層のコスト縮減に努められるようお願いいたします。				
<b>事業評価監視委員会の意見</b> 事業の継続を了承する。				
<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> 地元情勢の変化等事業を巡る社会経済情勢等に変化が見られない。				
<b>事業の進捗状況、残事業の内容等</b> ・平成23年度に事業化(権限代行)。 ・平成26年度に用地取得が完了し、2号トンネルから工事に着手。				
<b>事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等</b> ・引き続き、トンネルや橋梁の工事の促進を図り、早期の開通を目指す。				

**施設の構造や工法の変更等**

- ・トンネル掘削に際し、地質調査・土壌分析を行った結果、環境基準を超過する自然由来の重金属等（ヒ素、フッ素）が含まれていたため、掘削土を遮水シートにより封じ込めることとした。

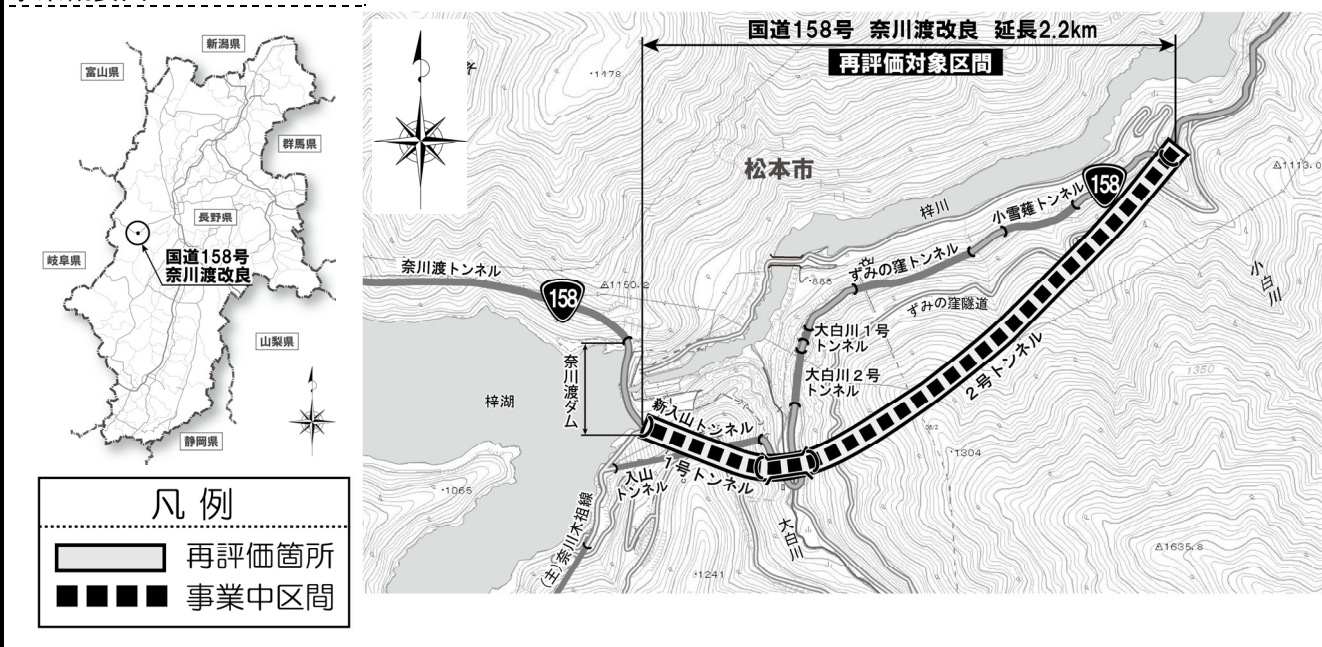
対応方針

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31年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課  
担当課長名：東川 直正

事業名 一般国道246号 <sup>はだの</sup> 秦野 I C 関連事業	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 <sup>はだのし はっさわ</sup> 至：神奈川県秦野市菖蒲 <sup>はだのし しょうぶ</sup>	延長	0.75km
事業概要 一般国道246号は、東京都千代田区を起点として神奈川県内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。 秦野 I C 関連事業は、神奈川県秦野市八沢から秦野市菖蒲までの延長約0.75kmの2車線の道路事業で、新東名高速道路と国道246号を接続するインターアクセス、沿線の経済活動支援及び物流の効率化を目的に計画された事業である。		
H13年度事業化	H8年度都市計画決定	H25年度用地着手
H29年度工事着手		
全体事業費 約105億円	事業進捗率(平成30年3月末時点) 約59%	供用済延長 0km
計画交通量 3,000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) 59/103億円 事業費：54/98億円 維持管理費：4.6/4.6億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 116/116億円 走行時間短縮便益：100/100億円 走行経費減少便益：12/12億円 交通事故減少便益：3.6/3.6億円
基準年 平成30年		
感度分析の結果 【事業全体】交通量：B/C=0.96~1.4 (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%)		
【残事業】交通量：B/C=1.7~2.5 (交通量±10%) 事業費：B/C=1.8~2.2 (事業費±10%) 事業期間：B/C=1.9~2.0 (事業期間±20%)		
事業の効果等 (1) 交通混雑の緩和及び交通事故の減少 ・秦野 I C 関連事業の事業区間に接続する国道246号は、渋沢駅入口交差点、堀川入口交差点において交通渋滞が発生。 ・事故類型では追突事故が、全体の約5割を占める。 ・国道246号(現道)の交通転換が図られ、混雑緩和や交通事故の減少が見込まれる。 (2) 企業立地の促進 ・新東名の施工命令・秦野 I C 関連事業の事業化後、秦野市での工場立地件数が増加している。 ・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。 (3) 救急活動の支援 ・秦野 I C 関連事業の整備により、第3次救急医療施設である東海大学医学部附属病院への所要時間短縮圏域が発現 ・第3次救急医療施設へのアクセス向上による地元救急活動への貢献が期待される。		
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、救急活動の支援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、着実な整備を図るようお願いしたい。 また、事業費については、コスト縮減など、より効率的な事業推進に努めていただきたい。		
事業評価監視委員会の意見 事業の継続を了承する。		
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 地元情勢の変化等、事業を巡る社会経済情勢等に変化はみられない。		
事業の進捗状況、残事業の内容等 ・秦野 I C 関連事業の事業進捗は、平成21年度に地元説明会を実施。 ・平成25年度より用地取得に着手し、平成29年度に用地取得完了。 ・平成29年度より工事に着手。		



## 再評価結果（平成31年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課

担当課長名：東川 直正

事業名	一般国道17号新大宮上尾道路（与野～上尾南） <small>しんおおみやあげお よの あげおみなみ</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 首都高速道路(株)
起終点	自：埼玉県さいたま市中央区円阿弥 <small>さいたま しんおおみやあげお ちゅうおうくえん なみ</small>			延長	8.0km	
<b>事業概要</b> 対象路線の整備により、圏央道沿線から都心へのアクセス性が向上し、地域の産業活動を支援。また、渋滞緩和による追突事故の減少、信越、東北方面との主要拠点間の広域連携強化など、沿線地域の安全で安心な暮らしに寄与することを目的に計画された路線である。						
平成28年度事業化		平成元年度都市計画決定		H一年度用地着手		H一年度工事着手
全体事業費	約2,000億円		事業進捗率（平成30年3月末時点）	約1%		供用済延長 0km
計画交通量	31,600～41,200台/日					
費用対効果 分析結果	B/C	1.8	総費用	1,697/1,718億円	総便益	3,023/3,023億円
	(事業全体)		(残事業)	1,475/1,497億円	(残事業)	2,818/2,818億円
	(残事業)	1.8	維持管理費	222/222億円	走行経費減少便益	166/166億円
					交通事故減少便益	39/39億円
<b>感度分析の結果</b> 【事業全体】交通量：B/C=1.6～1.9（交通量±10%） 事業費：B/C=1.6～1.9（事業費±10%） 事業期間：B/C=1.6～1.8（事業期間±20%） 【残事業】交通量：B/C=1.6～1.9（交通量±10%） 事業費：B/C=1.6～1.9（事業費±10%） 事業期間：B/C=1.6～1.8（事業期間±20%）						
<b>事業の効果等</b> (1) 交通渋滞の緩和、交通事故の減少 ・国道17号(新大宮バイパス)の円阿弥交差点、三橋二丁目交差点、三橋五丁目(北)交差点は主要渋滞箇所に特定。 ・事故類型は追突事故が多く、全体の約6割を占める。 ・新大宮上尾道路の整備により、交通の転換が図られ、交通渋滞の緩和、交通事故の減少が見込まれる。 (2) 地域の産業活動の支援 ・新大宮上尾道路の整備によって、新大宮バイパスからの交通転換が期待され、円滑な物流の確保により、圏央道沿線から都心方面へのアクセス性が向上し、地域の産業活動を支援。						
<b>関係する地方公共団体等の意見</b> ・埼玉県知事の意見 新大宮上尾道路（与野～上尾南）は、埼玉県中央地域の交通渋滞の緩和はもとより、物流の効率化や防災上の観点からも、首都圏の高速道路ネットワークを強化する上で極めて重要な路線です。本路線の機能を発揮させるため、未事業化区間（上尾南～圏央道）につきましても、早期事業化をお願いします。 特に、首都直下型地震の備えとして広域防災拠点に指定された「さいたま新都心」の機能を最大限発揮するためには新大宮上尾道路を重要物流道路として指定し、早期供用に向け特段の配慮をお願いします。 ・さいたま市長の意見 新大宮上尾道路は、国道17号新大宮バイパスで発生している慢性的な渋滞の解消や、さいたま新都心が持つ災害時における首都機能のバックアップ拠点機能を強化することが期待されている重要な道路です。 本路線の機能を発揮させるためにも、重要物流道路として指定し、事業化された区間の早期開通のため、十分な事業費を確保していただくようお願いします。 また、本市の財政規模等に鑑み、コスト縮減を図りつつ、可能な限り公共負担の軽減を図っていただくようお願いします。 さらに、事業化された区間の整備効果を高めるため、重要物流道路の更なる機能強化として、新大宮上尾道路を圏央道まで延伸するようお願いいたします。						
<b>事業評価監視委員会の意見</b> 事業の継続を了承する。						

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等  
 地元情勢の変化等事業を巡る社会経済情勢等に変化が見られない。

事業の進捗状況、残事業の内容等  
 ・平成元年度に都市計画決定、平成28年度に事業化。  
 ・平成28年度から道路設計、平成29年度から橋梁設計及び関係機関協議を実施。  
 ・平成29年3月に首都高速道路株式会社へ有料事業許可。  
 ・用地取得率0%、事業進捗率1%（平成30年3月末時点）。

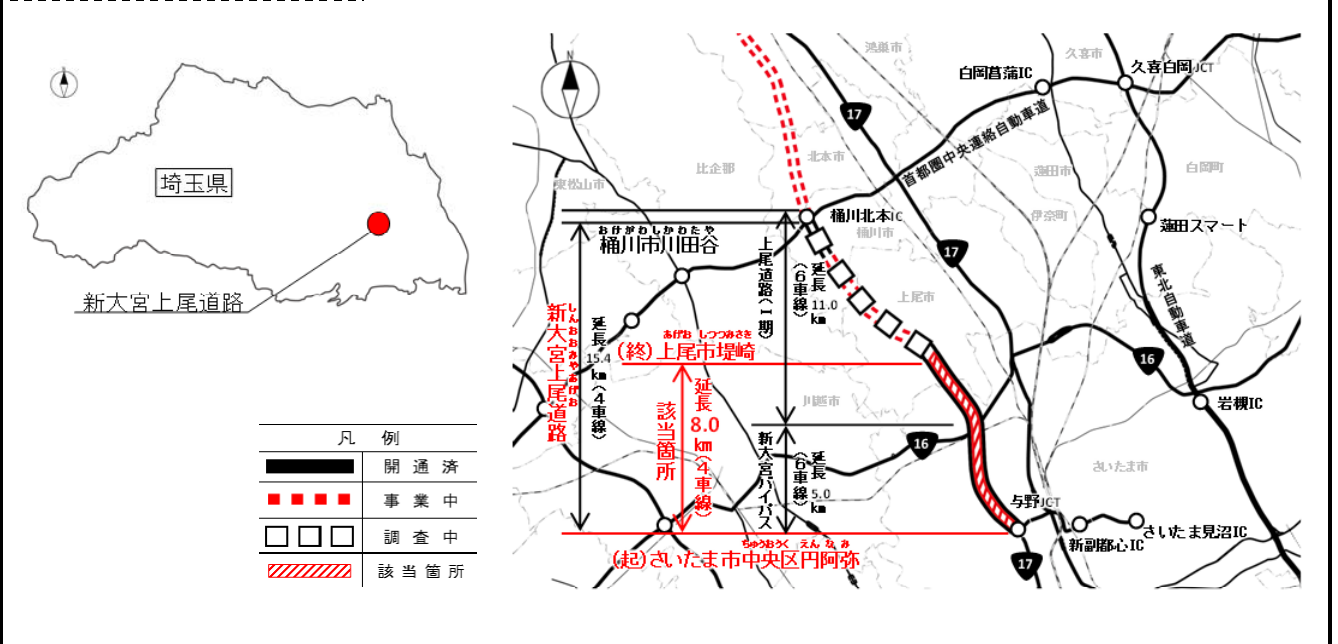
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等  
 ・地質等の調査や関係機関協議が完了次第、用地着手を予定。

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31年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課  
担当課長名：東川 直正

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</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：千葉県千葉市中央区問屋町 <small>ちばしちゆうおうくとんやちよう</small> 至：千葉県千葉市美浜区真砂 <small>ちばしみはまくまご</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て計画された延長5.6kmの6車線の道路事業である。				
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 約318億円		事業進捗率（平成30年3月末時点）約96%		供用済延長 5.6km
計画交通量 58,400～74,300台/日				
費用対効果分析結果	B/C <small>(事業全体)</small> 1.3  <small>(残事業)</small> —	総費用 <small>(残事業)/(事業全体)</small> 6.9/413億円 事業費：6.9/409億円 維持管理費：-/3.9億円	総便益 <small>(残事業)/(事業全体)</small> -/517億円 走行時間短縮便益：-/515億円 走行経費減少便益：-/9.3億円 交通事故減少便益：-/11億円	基準年 平成30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=1.3～1.3（事業費±10%） 事業期間：B/C=1.3～1.3（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）交通渋滞の緩和 ・稲毛浅間神社前交差点や登戸交差点、市役所前交差点等で速度低下が発生していたが、地下立体部及び一般部の開通によって交通渋滞が緩和。 （２）交通事故の減少 ・地下立体部では、死傷事故件数が開通前より約5割減少し、安全性が向上。				
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・蘇我副都心の三都心を結ぶ重要な幹線道路である。 現在、湾岸千葉地区改良の6車線化と千葉市役所前の地下立体化により、交通渋滞が緩和し、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。 また、地下立体部では、死傷事故件数が約5割減少し、安全性が向上した。 引き続き、残る一般部の歩道等の整備を行い、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、コストの縮減に十分留意し、早期完成を図られたい。				
事業評価監視委員会の意見 事業の継続を了承する。				
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 地元情勢の変化等事業を巡る社会経済情勢等に変化が見られない。				
事業の進捗状況、残事業の内容等 ・昭和44年度に都市計画決定、平成15年度に事業化、平成17年度に工事着手。 ・湾岸千葉地区改良の用地取得率は100%（平成30年3月末時点）。 ・地下立体部は平成27年12月に開通。一般部は平成28年10月に6車線開通。				
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、歩道、側道及び地下立体上部空間の整備を実施。				
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31年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局国道・技術課  
担当課長名：東川 直正

事業名	一般国道8号 <small>こまつ</small> 小松バイパス		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：石川県能美市大長野 至：石川県加賀市箱宮町				延長	15.6km
事業概要	一般国道8号小松バイパスは、交通混雑の解消、交通事故の低減、広域幹線ネットワークの強化などを目的とした延長15.6kmの4車線化事業である。					
H19年度事業化	S49年度都市計画決定	用地着手：－		H21年度工事着手		
全体事業費	約100億円	事業進捗率 (平成30年3月末時点)	約65%	供用済延長	7.3km	
計画交通量	30,100～48,500台/日					
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 5.0 (残事業) 7.9	総費用： (事業費) 23/108億円 (維持管理費) 29/72億円	総便益： (残事業) 349/773億円 (事業全体) 412/897億円	基準年： 平成30年度		
感度分析の結果	(事業全体) 交通量 : B/C= 4.9～5.7 (交通量±10%) 事業費 : B/C= 4.9～5.0 (事業費±10%) 事業期間 : B/C= 4.9～5.1 (事業期間±20%)		(残事業) 交通量 : B/C= 7.8～8.4 (交通量±10%) 事業費 : B/C= 7.5～8.2 (事業費±10%) 事業期間 : B/C= 7.7～8.0 (事業期間±20%)			
事業の効果等	<p>①日常生活圏の各都市間の連携強化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・通勤者数の増加など、地域間の連携強化が期待できる。</li> </ul> <p>②物流の円滑化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・幹線道路ネットワークの強化を図ることで、工業をはじめとした地域産業のさらなる活性化が期待できる。</li> </ul> <p>③主要な観光地へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・各観光地や施設へのアクセス性・周遊性向上が期待できる。</li> </ul> <p>④緊急輸送道路としての機能向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・災害に強い道路ネットワークのさらなる強化が図られる。</li> </ul> <p>⑤地域連携プロジェクト（石川県長期構想）の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・幹線ネットワークの強化が図られ、石川県の長期構想「ダブルラダー輝きの未知」構想の実現に大きく貢献。</li> </ul>					
関係する地方公共団体等の意見	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域から頂いた主な意見等 地元首長および周辺市町から、小松バイパスの早期全線4車線化に向けた要望を受けている。</li> <li>・石川県知事の意見 小松バイパスについては、加賀地域に波及している北陸新幹線金沢開業の効果を持続・発展させていくとともに、物流の円滑化による地域産業の活性化を図る観点からも、早期4車線整備が不可欠となっている。このため、本区間については、引き続き事業を継続するとともに、コスト縮減に努めつつ着実に整備を進め、平成34年度の北陸新幹線金沢敦賀間の開業を見据え、早期完成を図っていただきたい。</li> </ul>					
事業評価監視委員会の意見	審議の結果、再評価および対応方針（原案）のとおり事業継続することが妥当。					
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100%、事業進捗率65%（平成30年3月末時点）
- ・残事業の内容：改良工事、橋梁工事

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・改良工事及び橋梁工事を推進し、大長野IC～八幡IC間の早期4車線化開通を目指して事業を推進する。
- ・粟津IC～箱宮IC間についても、早期の全線4車線化に向けて事業を推進する。

施設の構造や工法の変更等

- ・新技術の活用により、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

当該事業は、現時点においても、その必要性、重要性は変わっておらず、事業進捗の見込みなどからも、引き続き事業を継続することが妥当であると考えます。

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31年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局国道・技術課  
担当課長名：東川 直正

事業名	一般国道49号 <small>すいばら</small> 水原バイパス		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：新潟県阿賀野市寺社 至：新潟県阿賀野市下黒瀬				延長	8.1km
事業概要	一般国道49号水原バイパスは、「交通渋滞の緩和」、「交通事故の低減」、「広域ネットワークの機能強化」などを目的とした延長8.1kmのバイパス事業である。					
H12年度事業化	H10年度都市計画決定		H15年度用地着手		H17年度工事着手	
全体事業費	約 350億円		事業進捗率 (平成30年3月末時点)	約50%	供用済延長	0.0km
計画交通量	19,900 ～ 22,200 台/日					
費用対効果 分析結果	B/C <small>(事業全体)</small> 1.4  <small>(残事業)</small> 3.3	総費用： <small>(残事業)/(事業全体)</small> 190 / 433 億円 事業費：123 / 367 億円 維持管理費：67 / 67 億円	総便益： <small>(残事業)/(事業全体)</small> 618 / 618 億円 走行時間短縮便益：535/535億円 走行経費減少便益：68/ 68億円 交通事故減少便益：15/ 15億円	基準年： 平成30年		
感度分析の結果	<small>(事業全体)</small> 交通量：B/C= 1.2 ～ 1.5(交通量±10%) 事業費：B/C= 1.4 ～ 1.5(事業費±10%) 事業期間：B/C= 1.4 ～ 1.4(事業期間±20%)		<small>(残事業)</small> 交通量：B/C= 2.8～ 3.5(交通量±10%) 事業費：B/C= 3.1～ 3.5(事業費±10%) 事業期間：B/C= 3.2～ 3.3(事業期間±20%)			
事業の効果等	①日常活動圏へのアクセス向上 ・阿賀野市に隣接する新潟市との通勤・買い物圏域が拡大するとともに、通勤・買物の利便性向上が期待される。 ②生活環境の改善 ・バイパスへ交通が転換することで、現道区間の生活道路や歩行者・自転車空間の安全性改善、沿道地域の騒音低下が期待される。 ③防災機能の強化 ・阿賀野川氾濫時の緊急輸送道路としての機能向上や、並行する磐越自動車道通行止め時の代替ルートとしての役割が期待される。 ④救急救命活動の支援 ・第三次救急医療施設である新潟市民病院への救急搬送時間が短縮し、救命救急活動への支援が期待される。 ⑤阿賀野市の観光・交流支援 ・事業区間周辺に点在する観光施設へのアクセス性が向上し、観光・交流の活性化が期待される。					
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 阿賀野市など2市1町の首長で構成される新潟県国道49号整備促進期成同盟会等より、整備の要望を受けている。 ・新潟県知事の意見 県民の命と暮らしを守り、豊かな新潟県を創るため事業継続を望みます。本事業は、市街地の交通混雑緩和や交通事故低減のほか、産業観光拠点へのアクセスが改善され、地域間交流を促進する効果があることから、本県にとって重要な事業と認識しております。今後も事業実施により1日も早い完成をお願いします。					
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)のとおり事業継続することが妥当。					

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15年度国道49号横雲バイパス全線暫定2車線開通。  
平成16年度市町村合併により旧安田町、旧水原町、旧京ヶ瀬村、旧笹神村が阿賀野市となる。  
平成18年度国道49号安田バイパス全線暫定2車線開通。

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50%（平成30年3月末時点）  
残事業の内容：全線の工事（改良工事、橋梁工事、舗装工事）

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

改良工事、橋梁工事を推進し、平成33年度の全線暫定2車線供用に向けて、整備を進める。  
4車線整備については、交通状況を勘案しつつ、整備時期などを検討する。

施設の構造や工法の変更等

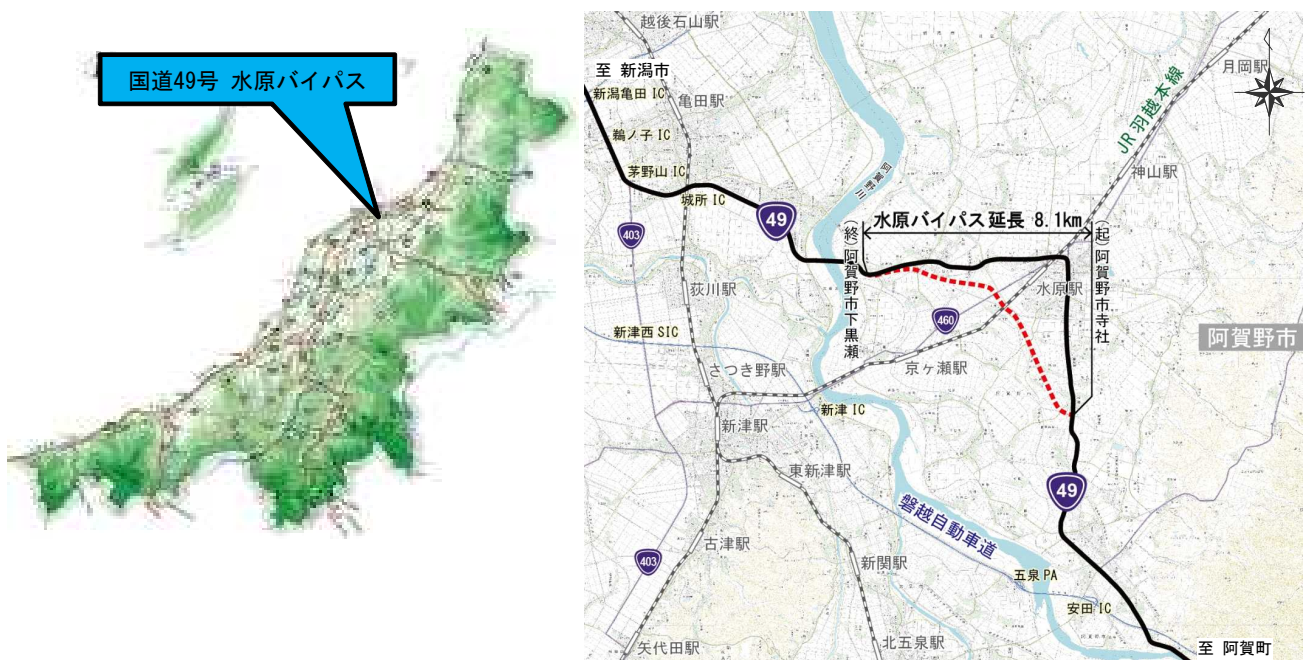
施工にあたっては、新技術の積極的な活用、建設発生土の有効活用等により、コスト縮減に努める。

対応方針 事業継続

対応方針決定の理由

当該事業は、現時点においても、その必要性、重要性は変わっておらず、事業進捗の見込みなどからも、引き続き事業を継続することが妥当であると考えます。

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。