

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474号 三遠南信自動車道 青崩峠道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中部地方整備局						
起終点	自：長野県飯田市南信濃八重河内 至：静岡県浜松市天竜区水窪町奥領家	延長	5.9 km								
事業概要	<p>一般国道474号三遠南信自動車道は、長野県飯田市を起点とし、静岡県浜松市に至る延長約100kmの高規格幹線道路である。</p> <p>本事業の一般国道474号三遠南信自動車道青崩峠道路は、長野県飯田市南信濃八重河内から静岡県浜松市天竜区水窪町奥領家に至る延長5.9kmの自動車専用道路であり、広域ネットワークの構築、災害に強い道路機能の確保、救急医療活動の支援、地域活性化の支援を主な目的として事業を推進している。</p>										
S58年度事業化	—	H23年度用地着手	H23年度工事着手								
全体事業費	578億円	事業進捗率 (平成30年3月末時点)	約42%	供用済延長	0.0km						
計画交通量	2,300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) 1.6</td> <td style="width: 50%;">(残事業) 3.1</td> </tr> </table>	B/C (事業全体) 1.6	(残事業) 3.1	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">総費用 (残事業)/(事業全体) 290/576億円 事業費：270/556億円 維持管理費：20/20億円</td> <td style="width: 50%;">総便益 (残事業)/(事業全体) 899/899億円 走行時間短縮便益：844/844億円 走行経費減少便益：52/52億円 交通事故減少便益：3.5/3.5億円</td> </tr> </table>	総費用 (残事業)/(事業全体) 290/576億円 事業費：270/556億円 維持管理費：20/20億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 899/899億円 走行時間短縮便益：844/844億円 走行経費減少便益：52/52億円 交通事故減少便益：3.5/3.5億円	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">基準年 平成30年</td> <td style="width: 50%;"></td> </tr> </table>			基準年 平成30年	
B/C (事業全体) 1.6	(残事業) 3.1										
総費用 (残事業)/(事業全体) 290/576億円 事業費：270/556億円 維持管理費：20/20億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 899/899億円 走行時間短縮便益：844/844億円 走行経費減少便益：52/52億円 交通事故減少便益：3.5/3.5億円										
基準年 平成30年											
感度分析の結果	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">(事業全体) 交通量：B/C=1.5~1.6(交通量±10%) 事業費：B/C=1.4~1.8(事業費±10%) 事業期間：B/C=1.4~1.7(事業期間±20%)</td> <td style="width: 50%;">(残事業) 交通量：B/C=2.9~3.3(交通量±10%) 事業費：B/C=2.6~3.8(事業費±10%) 事業期間：B/C=2.8~3.4(事業期間±20%)</td> </tr> </table>					(事業全体) 交通量：B/C=1.5~1.6(交通量±10%) 事業費：B/C=1.4~1.8(事業費±10%) 事業期間：B/C=1.4~1.7(事業期間±20%)	(残事業) 交通量：B/C=2.9~3.3(交通量±10%) 事業費：B/C=2.6~3.8(事業費±10%) 事業期間：B/C=2.8~3.4(事業期間±20%)				
(事業全体) 交通量：B/C=1.5~1.6(交通量±10%) 事業費：B/C=1.4~1.8(事業費±10%) 事業期間：B/C=1.4~1.7(事業期間±20%)	(残事業) 交通量：B/C=2.9~3.3(交通量±10%) 事業費：B/C=2.6~3.8(事業費±10%) 事業期間：B/C=2.8~3.4(事業期間±20%)										
事業の効果等	<ol style="list-style-type: none"> ①円滑なモビリティの確保 <ul style="list-style-type: none"> ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ②国土・地域ネットワークの構築 <ul style="list-style-type: none"> ・新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する。 ・隣接した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。 ・現道等における交通不能区間を解消する。 ・現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する。 ③個性ある地域の形成 <ul style="list-style-type: none"> ・地域連携プロジェクトを支援する。 ・主要な観光地（遠山温泉郷等）へのアクセス向上が期待される。 ④安全で安心できるくらしの確保 <ul style="list-style-type: none"> ・三次医療施設（飯田市立病院）へのアクセス向上が見込まれる。 ⑤災害への備え <ul style="list-style-type: none"> ・近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1~2箇所の道路寸断で孤立化する集落を解消する。 ・第一次緊急輸送道路として位置づけられている。 ・緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する。 ・現道等の特殊通行規制区間を解消する。 ⑥地球環境の保全 <ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑦生活環境の改善・保全 <ul style="list-style-type: none"> ・NO2排出の削減が見込まれる。 ・SPM排出の削減が見込まれる。 										

関係する地方公共団体等の意見

長野県知事の意見：

- ・本事業は、広域ネットワークの構築、災害に強い道路機能の確保、救急医療活動の支援、地域活性化に寄与する極めて重要な事業です。
- ・については、事業を継続し、積極的な予算確保により、早期開通を図るよう強く要望します。
- ・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。

浜松市長の意見：

- ・「対応方針（原案）」案に対し異議はない。
- ・一般国道474号三遠南信自動車道青崩峠道路は、東名高速道路や新東名高速道路と連絡することで、広範な交通ネットワーク形成に資するとともに、医療機関への輸送路や災害時の緊急輸送路としての役割を果たす重要な高規格幹線道路である。
- ・また、「コンパクト+ネットワーク」の考え方にに基づき、地域・拠点の連携が図られ、地域活性化や観光振興等、地域にとって大きなストック効果が見込まれる道路である。
- ・今後も事業を継続し、早期開通に向けて青崩峠道路の一層の事業推進をお願いしたい。
- ・なお、事業実施にあたっては、一層のコスト縮減など、より効率的な事業推進に努められるようお願いしたい。

事業評価監視委員会の意見

- ・「事業継続」することは「妥当」である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・国道152号の長野県と静岡県境は通行不能区間となっているため、越県するには狭隘で脆弱な市道を利用する必要がある。
- ・下伊那地域は事前通行規制区間が多く存在し、平成22年7月豪雨では通行止めにより旧上村・旧南信濃村が一時孤立している。
- ・平成22年7月豪雨災害時のような通行止めが発生した場合、救急医療施設へのアクセスが絶たれ、救命救急が困難な状況となる。
- ・遠山郷周辺と静岡県を結ぶ国道152号は通行不能区間であるため、観光交流・地域間交流に支障をきたしている。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・事業進捗率は約42%、用地取得率は100%。（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

- ・小嵐IC [仮称] ~水窪北IC [仮称] 間（延長5.9km）は早期開通に向けて工事を推進していく。

施設の構造や工法の変更等

- ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進していく。

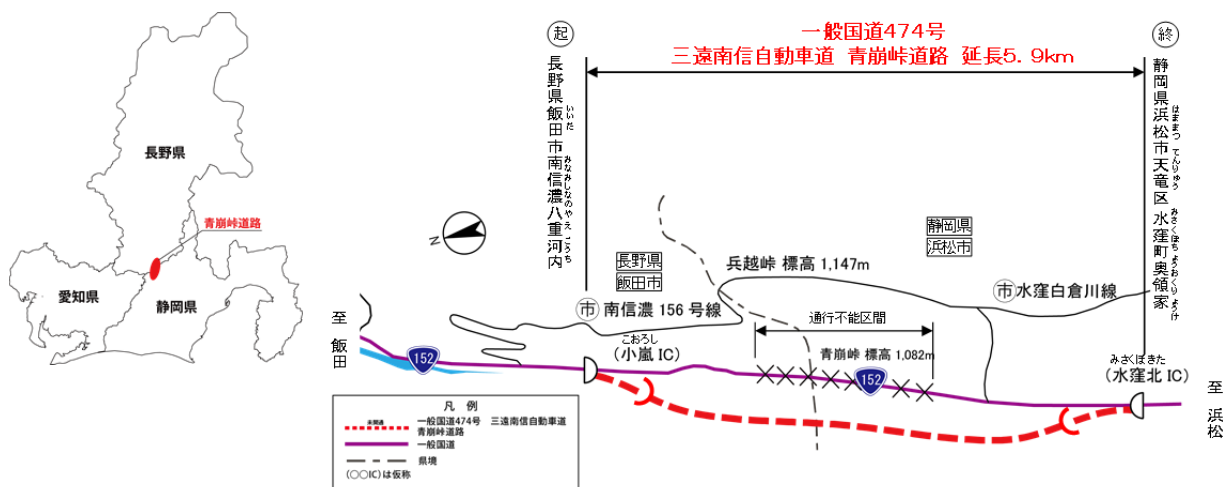
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



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

※ 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1号 <small>ささはらやまなか</small> 笹原山中バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中部地方整備局																				
起終点	自：静岡県 <small>みしま やまなかしん でん</small> 三島市山中新田 至：静岡県 <small>みしま ささはらしん でん</small> 三島市笹原新田	延長	4.3km																						
事業概要																									
<p>一般国道1号は、東京都中央区を起点とし、静岡県静岡市及び愛知県名古屋市等の主要都市を経て大阪府大阪市に至る我が国の東西交通を担う延長約620kmの主要幹線道路である。</p> <p>本事業の <small>ささはらやまなか</small> 笹原山中バイパスは、静岡県 <small>みしま やまなかしん でん</small> 三島市山中新田から、同市 <small>ささはらしん でん</small> 笹原新田に至る延長4.3kmのバイパスであり、走行環境の改善、交通事故の削減や沿道環境の改善を主な目的として事業を推進している。</p>																									
S63年度事業化	—	H3年度用地着手	H5年度工事着手																						
全体事業費	201億円	事業進捗率 (平成30年3月末時点)	約84%	供用済延長	1.6km																				
計画交通量	10,400台/日																								
費用対効果 分析結果	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; border-right: 1px dashed black;"> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; border-right: 1px dashed black;">B/C</td> <td style="width: 50%;">1.2</td> </tr> <tr> <td style="font-size: small;">(事業全体)</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px dashed black;">(残事業)</td> <td>2.1</td> </tr> </table> </td> <td style="width: 50%;"> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; border-right: 1px dashed black;">総費用</td> <td style="width: 50%;">(残事業)/(事業全体) 49/273億円</td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px dashed black;">(事業費)</td> <td>34/249億円</td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px dashed black;">(維持管理費)</td> <td>15/24億円</td> </tr> </table> </td> </tr> </table>	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; border-right: 1px dashed black;">B/C</td> <td style="width: 50%;">1.2</td> </tr> <tr> <td style="font-size: small;">(事業全体)</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px dashed black;">(残事業)</td> <td>2.1</td> </tr> </table>	B/C	1.2	(事業全体)		(残事業)	2.1	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; border-right: 1px dashed black;">総費用</td> <td style="width: 50%;">(残事業)/(事業全体) 49/273億円</td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px dashed black;">(事業費)</td> <td>34/249億円</td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px dashed black;">(維持管理費)</td> <td>15/24億円</td> </tr> </table>	総費用	(残事業)/(事業全体) 49/273億円	(事業費)	34/249億円	(維持管理費)	15/24億円	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; border-right: 1px dashed black;">総便益</td> <td style="width: 50%;">(残事業)/(事業全体) 101/315億円</td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px dashed black;">(走行時間短縮便益)</td> <td>89/276億円</td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px dashed black;">(走行経費減少便益)</td> <td>9.9/35億円</td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px dashed black;">(交通事故減少便益)</td> <td>1.9/4.4億円</td> </tr> </table>	総便益	(残事業)/(事業全体) 101/315億円	(走行時間短縮便益)	89/276億円	(走行経費減少便益)	9.9/35億円	(交通事故減少便益)	1.9/4.4億円	基準年 平成30年
<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; border-right: 1px dashed black;">B/C</td> <td style="width: 50%;">1.2</td> </tr> <tr> <td style="font-size: small;">(事業全体)</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px dashed black;">(残事業)</td> <td>2.1</td> </tr> </table>	B/C	1.2	(事業全体)		(残事業)	2.1	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; border-right: 1px dashed black;">総費用</td> <td style="width: 50%;">(残事業)/(事業全体) 49/273億円</td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px dashed black;">(事業費)</td> <td>34/249億円</td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px dashed black;">(維持管理費)</td> <td>15/24億円</td> </tr> </table>	総費用	(残事業)/(事業全体) 49/273億円	(事業費)	34/249億円	(維持管理費)	15/24億円												
B/C	1.2																								
(事業全体)																									
(残事業)	2.1																								
総費用	(残事業)/(事業全体) 49/273億円																								
(事業費)	34/249億円																								
(維持管理費)	15/24億円																								
総便益	(残事業)/(事業全体) 101/315億円																								
(走行時間短縮便益)	89/276億円																								
(走行経費減少便益)	9.9/35億円																								
(交通事故減少便益)	1.9/4.4億円																								
感度分析の結果																									
(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=1.6~2.7(交通量 ±10%)																							
事業費 : B/C=1.2~1.2(事業費 ±10%)		事業費 : B/C=2.0~2.3(事業費 ±10%)																							
事業期間 : B/C=1.1~1.2(事業期間 ±20%)		事業期間 : B/C=2.1~2.2(事業期間 ±20%)																							
事業の効果等																									
<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・現道等に当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線(東海バス)が存在する。 <p>②国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する。 <p>③個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・主要観光地(伊豆地域、箱根地域)へのアクセス向上が期待される。 <p>④災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・第一次緊急輸送路として位置づけられている。 ・緊急輸送路の代替路線を形成する。 <p>⑤地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出量の削減が見込まれる。 <p>⑥生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。 																									
関係する地方公共団体等の意見																									
<p>静岡県知事の意見：</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本事業は、県内の東西交通を担う国道1号の三島市山中新田から同市笹原新田に至る区間のバイパス事業であり、交通事故の削減、通過交通による騒音の緩和、アクセス性の向上による観光振興や地域経済の活性化といったストック効果が期待されるなど、当該地域の発展と安全・安心に寄与する重要な事業です。 ・効果の早期発現が図られるよう、必要な予算の確保とコスト削減の徹底に努め、平成31年度の開通予定に向け引き続き事業を推進するようお願いいたします。 																									
事業評価監視委員会の意見																									
<ul style="list-style-type: none"> ・「事業継続」することは「妥当」である。 																									

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・ 笹原山中バイパス現道部は、急勾配・急カーブが連続し、登坂車線がないため速度の遅い大型車により円滑な走行を阻害されている。
- ・ 笹原地区は道路線形不良箇所（曲線半径60m未満）が12箇所あり、年間平均で約6件の交通事故が発生。
- ・ 山中新田の集落では通過交通等や大型車による騒音レベルが高く、夜間においては環境基準を超過。（平成28年3月の山中地区の開通によって、環境基準を下回り沿道環境が改善）

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・ 事業進捗率は約84%、用地進捗率は100%。（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

- ・ 三島市山中新田～三島市笹原新田（延長2.7km）については、平成31年度の開通を目指し、工事を推進していく。

施設の構造や工法の変更等

- ・ 技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進していく。

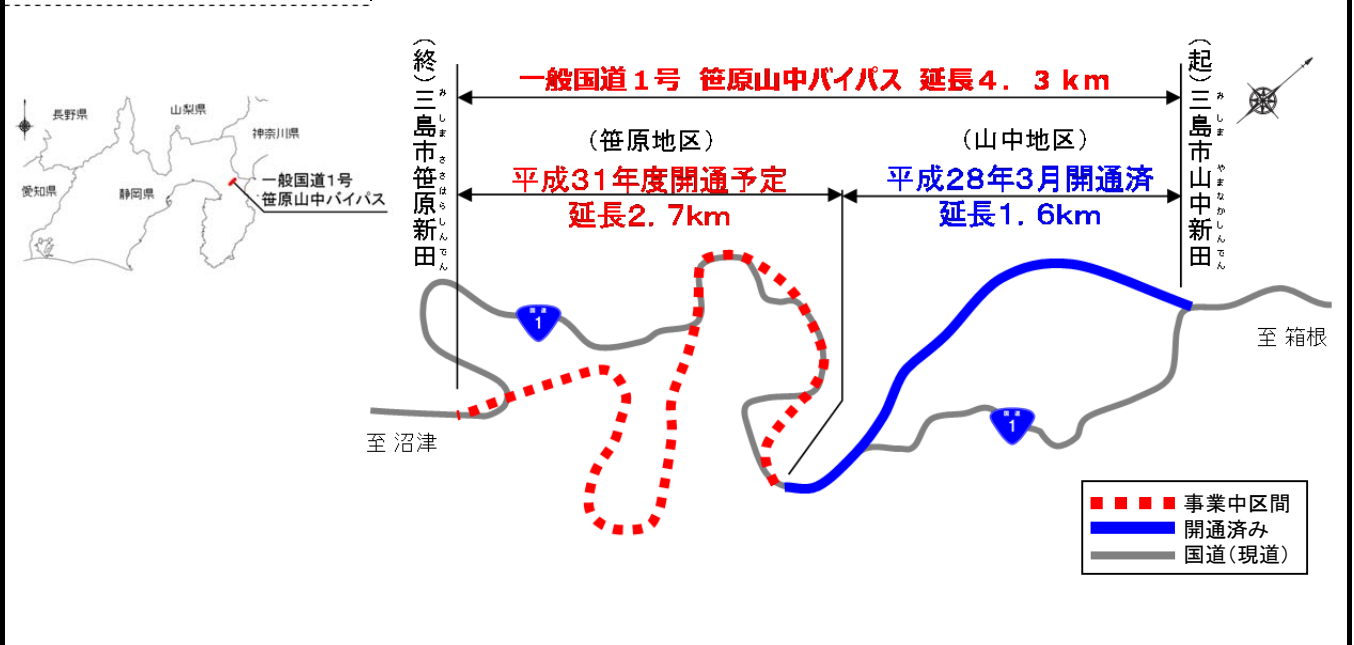
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



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

※ 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42号 <small>くまのおわせ</small> 熊野尾鷲道路（Ⅱ期）	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中部地方整備局
起終点	自：三重県尾鷲市坂場西町 至：三重県尾鷲市南浦	延長	5.4 km		
事業概要					
<p>一般国道42号熊野尾鷲道路（Ⅱ期）は、近畿自動車道紀勢線と一体となり高速道路ネットワークを形成する道路であり、三重県尾鷲市坂場西町から尾鷲市南浦に至る約5.4 kmの区間である。</p> <p>並行する一般国道42号では、南海トラフ巨大地震等の大規模地震における緊急輸送道路の確保、高次救急医療施設へのアクセス等に課題があり、災害に強い道路機能の確保、救急医療活動の支援等を目的に整備を進めている。</p>					
H24年度事業化		H11年度都市計画決定		H26年度用地着手	
H26年度工事着手		H26年度用地着手		H26年度工事着手	
全体事業費		340億円		事業進捗率	
		(平成30年3月末時点)		約69%	
				供用済延長	
				0.0 km	
計画交通量					
14,200台/日					
費用対効果分析結果	B/C	総費用		総便益	
	(事業全体) 1.2 (1.1) (残事業) 1.5 (3.2)	(残事業)/ 事業全体 3,010/3,642 億円 事業費：2,734/3,366億円 維持管理費：276/276億円		(残事業)/ 事業全体 4,517/4,517 億円 走行時間短縮便益：4,052/4,052億円 走行経費減少便益：359/359億円 交通事故減少便益：106/106億円	
感度分析の結果					
(事業全体) 交通量 : B/C = 1.04~1.6 (交通量 ±10%) (残事業) 交通量 : B/C = 1.3~1.9 (交通量 ±10%)					
事業費 : B/C = 1.1~1.4 (事業費 ±10%) 事業費 : B/C = 1.4~1.7 (事業費 ±10%)					
事業期間 : B/C = 1.2~1.4 (事業期間 ±20%) 事業期間 : B/C = 1.4~1.7 (事業期間 ±20%)					
事業の効果等					
①円滑なモビリティの確保					
・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。					
・現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線（三重交通名古屋南紀高速線等）が存在する。					
②物流効率化の支援					
・農林水産業を主体とする地域において農林水産品の流通の利便性の向上が見込まれる。					
③国土・地域ネットワークの構築					
・高速自動車国道と並行する自専道（A'路線）としての位置づけ有り。					
④個性ある地域の形成					
・大規模イベント（平成33年第76回国民体育大会）、防災公園（球場等）のスポーツ交流を支援する。					
・主要な観光地（世界遺産熊野古道等）へのアクセス向上が期待される。					
⑤安全で安心できるくらしの確保。					
・三次医療施設（伊勢赤十字病院）へのアクセス向上が見込まれる。					
⑥災害への備え					
・第一次緊急輸送道路として位置付けられている。					
・緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する。					
⑦地球環境の保全					
・CO2排出量の削減が見込まれる。					
⑧生活環境の改善・保全					
・NO2排出量の削減が見込まれる。					
・SPM排出量の削減が見込まれる。					
⑨他のプロジェクトとの関係					
・関連する大規模道路事業（近畿自動車道紀勢線）と一体的に整備する必要あり。					

関係する地方公共団体等の意見

地域から頂いた主な意見等：

- ・熊野尾鷲道路建設促進期成同盟会、近畿自動車道紀勢線（熊野市～新宮市間）建設促進期成同盟会等より全線早期完成の要望を受けている。

三重県知事の意見：

- ・対応方針（原案）のとおり、事業の継続について異存ありません。
- ・一般国道42号熊野尾鷲道路（Ⅱ期）は、広域的な交流・連携の促進を図るとともに、発生が危惧される南海トラフ地震による津波浸水区域を回避し、現道（国道42号）とのダブルネットワークを形成する「命の道」として重要な道路です。
- ・よって、対応方針（原案）のとおり事業継続し、一日も早く供用されることを求めます。
- ・なお、事業実施にあたっては、全体事業費が大幅に増となっていることから、さらなるコスト縮減に努められたい。

事業評価監視委員会の意見

- ・「事業継続」することは「妥当」である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・当事業区間に隣接する熊野尾鷲道路の尾鷲南IC～三木里IC間が平成20年度に開通し、また、三木里IC～熊野大泊IC間が平成25年度に開通したことにより、熊野尾鷲道路が全線開通。
- ・当事業区間に隣接する紀勢自動車道の海山IC～尾鷲北IC間が平成23年度に開通し、また、紀伊長島IC～海山IC間が平成25年度に開通したことにより、紀勢自動車道が全線開通。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・事業進捗率は約69%、用地取得率は100%。（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

- ・平成24年度より事業着手しており、早期開通に向けて工事を推進していく。

施設の構造や工法の変更等

- ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進していく。

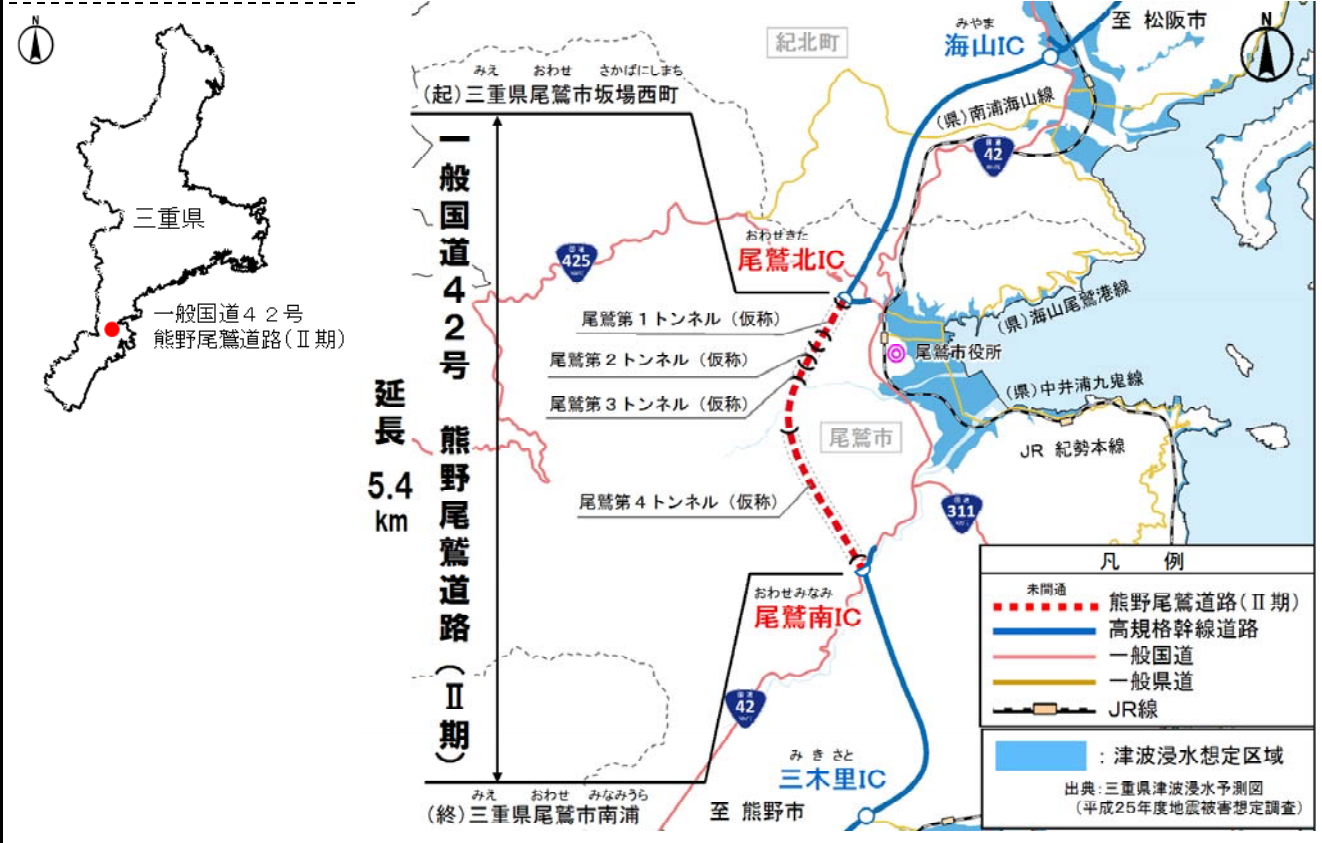
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



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

※ 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42号 熊野道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中部地方整備局
起終点	自：三重県熊野市大泊町 至：三重県熊野市久生屋町	延長	6.7 km		
事業概要					
<p>一般国道42号熊野道路は、近畿自動車道紀勢線と一体となり高速道路ネットワークを形成する道路であり、三重県熊野市大泊町から熊野市久生屋町に至る約6.7 kmの区間である。</p> <p>並行する一般国道42号では、南海トラフ巨大地震発生時に津波浸水が予測される区間が存在するなど課題があり、本事業は、こうした課題解決のために、代替路がないリスクポイントである鬼ヶ城トンネル区間を強化し、地域孤立の危機回避、広域防災拠点までの救援ルート確保、救急搬送ルートの確保等を目的に整備を進めている。</p>					
H26年度事業化		—		H28年度用地着手	
全体事業費		270億円		事業進捗率 約2% (平成30年3月末時点)	
				供用済延長 0.0 km	
計画交通量		14,200台/日			
費用対効果分析結果	B/C	総費用	総便益	基準年	
(事業全体)	1.2 (1.1)	(残事業)/(事業全体) 3,010/3,642 億円	(残事業)/(事業全体) 4,517/4,517 億円	平成30年	
(残事業)	1.5 (1.2)	事業費：2,734/3,366億円 維持管理費：276/276億円	走行時間短縮便益：4,052/4,052億円 走行経費減少便益：359/359億円 交通事故減少便益：106/106億円		
感度分析の結果					
(事業全体) 交通量	B/C=1.04 ~1.6 (交通量 ±10%)		(残事業) 交通量	B/C=1.3 ~1.9 (交通量 ±10%)	
事業費	B/C=1.1 ~1.4 (事業費 ±10%)		事業費	B/C=1.4 ~1.7 (事業費 ±10%)	
事業期間	B/C=1.2 ~1.4 (事業期間 ±20%)		事業期間	B/C=1.4 ~1.7 (事業期間 ±20%)	
事業の効果等					
①円滑なモビリティの確保					
<ul style="list-style-type: none"> ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線（三重交通名古屋南紀高速線等）が存在する。 					
②物流効率化の支援					
<ul style="list-style-type: none"> ・農林水産業を主体とする地域において農林水産品の流通の利便性の向上が見込まれる。 					
③国土・地域ネットワークの構築					
<ul style="list-style-type: none"> ・高速自動車国道と並行する自専道（A'路線）としての位置づけ有り。 					
④個性ある地域の形成					
<ul style="list-style-type: none"> ・大規模イベント（平成33年第76回国民体育大会）、防災公園（球場等）のスポーツ交流を支援する。 ・主要な観光地（世界遺産熊野古道）へのアクセス向上が期待される。 					
⑤安全で安心できるくらしの確保					
<ul style="list-style-type: none"> ・三次医療施設（伊勢赤十字病院）へのアクセス向上が見込まれる。 					
⑥災害への備え					
<ul style="list-style-type: none"> ・第一次緊急輸送道路として位置付けられている。 ・緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する。 					
⑦地球環境の保全					
<ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出量の削減が見込まれる。 					
⑧生活環境の改善・保全					
<ul style="list-style-type: none"> ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。 					
⑨他のプロジェクトとの関係					
<ul style="list-style-type: none"> ・関連する大規模道路事業（近畿自動車道紀勢線）と一体的に整備する必要あり。 					

関係する地方公共団体等の意見

地域から頂いた主な意見等：

- ・近畿自動車道紀勢線（熊野市～新宮市間）建設促進期成同盟会、熊野川河口に橋を架ける会等より全線早期完成の要望を受けている。

三重県知事の意見：

- ・対応方針（原案）のとおり、事業の継続について異存ありません。
- ・一般国道42号熊野道路は、発生が危惧される南海トラフ地震の救援・救助、復旧・復興や、第二次救急医療施設である尾鷲総合病院への搬送時間短縮による救急医療活動の支援において重要な道路です。
- ・また、三重県では、平成29年度から熊野道路の用地買収業務を担う新たな組織を設置し、円滑な用地取得に取り組んでいるところです。
- ・よって、対応方針（原案）のとおり事業継続し、一日も早く供用されることを求めます。

事業評価監視委員会の意見

- ・「事業継続」することは「妥当」である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・高速道路ネットワークの整備により、愛知県や関東方面からの観光客が増加。
- ・平成28年度は、「熊野トレイルランニングレース」が世界選手権代表選考大会に指定されたことで東海・近畿地域からの参加者が増加傾向。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・事業進捗率は約2%、用地取得率は約17%。（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

- ・平成26年度より事業着手しており、早期開通に向けて工事を推進していく。

施設の構造や工法の変更等

- ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進していく。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



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

※ 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27号 <small>にしまいづる</small> 西舞鶴道路	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：京都府舞鶴市上安 至：京都府舞鶴市京田	延長	4.9km				
事業概要 一般国道27号は、福井県敦賀市を起点に、京都府船井郡京丹波町に至る総延長約136kmの主要幹線道路であり、京都府北部地域、福井県嶺南地域の経済、産業、生活を支える重要な役割を担っている。 西舞鶴道路は、舞鶴市内の交通混雑の緩和、交通安全の確保、物流の効率化、緊急輸送道路としての機能向上を目的とした延長4.9kmの道路である。							
H19年度事業化	H2年度都市計画決定 (H-年度変更)	H25年度用地着手	H28年度工事着手				
全体事業費	400億円	事業進捗率 (平成30年3月末時点)	約23%	供用済延長	—km		
計画交通量	17,900台/日						
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体)	1.2	総費用 (残事業)/(事業全体)	297/369億円	総便益 (残事業)/(事業全体)	459/459億円	基準年 平成30年
	(残事業)	1.5	事業費 維持管理費	268/340億円 29/29億円	走行時間短縮便益 走行経費減少便益 交通事故減少便益	434/434億円 22/22億円 2.5/2.5億円	
感度分析の結果 【事業全体】 交通量 : B/C=1.0~1.5(交通量 ±10%) 【残事業】 交通量 : B/C=1.2~1.9(交通量 ±10%) 事業費 : B/C=1.16~1.3(事業費 ±10%) 事業費 : B/C=1.4~1.7(事業費 ±10%) 事業期間 : B/C=1.21~1.3(事業期間±20%) 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 ・国道27号「大手交差点～府道74号交差点」区間は、平日の朝夕のピーク時間帯において走行速度が低下しており、大手交差点付近では、走行速度が20km/hを下回っている。 ・西舞鶴道路の整備により、国道27号の交通が分散され、交通混雑の緩和が期待できる。 ②交通安全の確保 ・西舞鶴道路と並行する国道27号の死傷事故率は、その区間以外の京都府内の国道27号の約1.7倍。 ・西舞鶴道路の整備により国道27号の交通が分散され、安全性が向上する。 ③物流の効率化 ・舞鶴港の年間の取扱貨物量は8年連続 1,000 万トン超。 ・西舞鶴道路の整備により、輸送時間が短縮され、舞鶴港の貨物流動が向上する。 ④緊急輸送道路としての機能向上 ・国道27号は洪水時想定浸水域に位置し、過去に道路冠水により通行不能が発生。 ・西舞鶴道路は想定浸水高よりも高い位置を通過するため災害時にも、緊急輸送用道路としての機能を発揮する。							
関係する地方公共団体等の意見 地域から頂いた主な意見等： 舞鶴市の「要望書」において、西舞鶴道路の早期整備を政府に要望（平成25年～平成30年）							
京都府知事の意見： 一般国道27号西舞鶴道路は、舞鶴市内の交通混雑の緩和や交通安全の確保、京都舞鶴港と舞鶴若狭自動車道とのアクセス改善による物流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、早期の完成を図っていただくとともに、施工にあたっては十分に精査の上、より一層のコスト削減に努められるよう要望する。							

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、「一般国道27号西舞鶴道路」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

舞鶴市の人口及び世帯数は横ばい傾向にあり、一世帯あたりの自動車保有台数は京都府の約1.7倍となっており、自動車への依存は高く、社会経済情勢等の大きな変化はない。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成19年度事業化し、用地取進捗率約66%、事業進捗率約23%(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

引き続き用地取得、調査・設計、改良工事を推進し、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163号 木津東バイパス <small>きづひがし</small>	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 近畿地方整備局
起終点	自：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 <small>きづがわ きづてんじんやま きづがわ きづばばみなみ</small>	延長	0.6km		
事業概要					
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	H28年度工事着手		
全体事業費	65億円	事業進捗率	約56%	供用済延長	—km
		(平成30年3月末時点)			
計画交通量	12,000台/日				
費用対効果分析結果	B/C	総費用	総便益	基準年	
	(事業全体) 1.6	(残事業)/(事業全体) 22/66億円	(残事業)/(事業全体) 106/106億円	平成30年	
	(残事業) 4.9	事業費：18/62億円 維持管理費：3.5/3.5億円	走行時間短縮便益：99/99億円 走行経費減少便益：6.5/6.5億円 交通事故減少便益：0.34/0.34億円		
感度分析の結果					
【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=3.9~5.9(交通量 ±10%)			
事業費：B/C=1.6~1.7(事業費 ±10%)		事業費：B/C=4.5~5.4(事業費 ±10%)			
事業期間：B/C=1.6~1.6(事業期間±20%)		事業期間：B/C=4.9~4.9(事業期間±20%)			
事業の効果等					
①まちづくりの支援					
・木津中央地区と木津川市中心市街地を結ぶ道路が十分に整備されておらず、両地区のアクセスには狭隘な生活道路を利用しており、アクセス性・安全性に課題がある。木津東バイパスの整備により中心都市拠点間の連携を強化するとともに、幹線道路へのアクセスが強化されること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号の重複区間では交通容量を超過している。また、木津交差点～大谷交差点区間では日中の旅行速度が20km/h以下と慢性的に渋滞が発生している。木津東バイパスの整備と京都府が整備する東中央線とを一体的整備を行うことで、並行する新たな道路ネットワークが形成されることによる、交通混雑の緩和が期待される。					
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30年7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。					
・平成29年10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）から国土交通省等に対し、「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。					
・平成29年10月 国道163号整備促進協議会（木津川市長、笠置町長、和東町長、精華町長、南山城村長）から国土交通省等に対し、「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。					
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、地区間の連携強化や幹線道路へのアクセス向上などまちづくりの支援や一体的なネットワーク整備による市街地部の交通混雑の緩和が期待されている。					
こうしたことから、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、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

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市街化が進展している。

木津川市の人口及び自動車保有台数は、増加傾向にあるが、社会経済情勢等の大きな変化はない。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成23年度事業化、用地取進捗率100%、事業進捗率約56%(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

引き続き調査設計、改良工事、橋梁上下部工事等を推進し、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

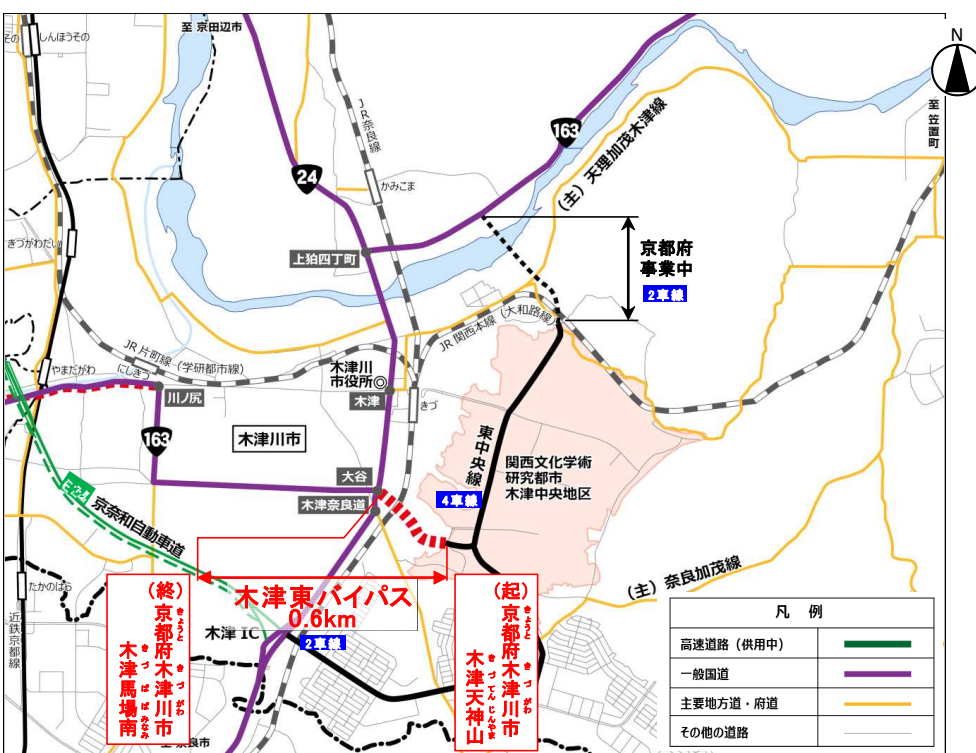
以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

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31年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課、高速道路課
 担当課長名： 東川 直正、山本 巧

事業名	一般国道2号 <small>おおさかわんがん せいしんぶ</small> 大阪湾岸道路西伸部 <small>ろっこう きた こまえ</small> （六甲アイランド北～駒栄）		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 近畿地方整備局 阪神高速道路(株)
起終点	自：兵庫県神戸市東灘区向洋町東 至：兵庫県神戸市長田区西尻池町			延長	14.5km	
事業概要 大阪湾岸道路は、神戸淡路鳴門自動車道の垂水JCTから関西国際空港線のりんくうJCTに至る延長約80kmの自動車専用道路である。 一般国道2号大阪湾岸道路西伸部（六甲アイランド北～駒栄）は、大阪湾岸道路の一部を構成する道路で、兵庫県神戸市東灘区から長田区に至る延長14.5kmの自動車専用道路である。						
H28年度事業化（公共事業）		H20年度都市計画決定		H30年度用地着手予定		H30年度工事着手予定
H29年度事業化（有料道路事業）		(H-年度変更)				
全体事業費		約5,000億円		事業進捗率		約1%
				(平成30年3月末時点)		供用済延長
						-km
計画交通量		約50,000台/日				
費用対効果 分析結果	B/C	総費用		総便益		基準年 平成30年
	(事業全体)	(残事業)/(事業全体)		(残事業)/(事業全体)		
	1.02	3,978/4,140億円		4,221/4,221億円		
	(残事業) 1.1	(事業費: 3,672/3,834億円) (維持管理費: 306/306億円)		(走行時間短縮便益: 4,093/4,093億円) (走行経費減少便益: 110/110億円) (交通事故減少便益: 18/18億円)		
感度分析の結果 【事業全体】 交通量 : B/C=0.80~1.3 (交通量 ±10%) 事業費 : B/C=0.94~1.1 (事業費 ±10%) 事業期間 : B/C=0.99~1.05 (事業期間 ±20%) 【残事業】 交通量 : B/C=0.84~1.3 (交通量 ±10%) 事業費 : B/C=0.97~1.2 (事業費 ±10%) 事業期間 : B/C=1.03~1.1 (事業期間 ±20%)						
事業の効果等 ①物流の効率化 ・大阪湾岸道路西伸部の整備により、国際戦略港湾・阪神港や関西国際空港などの物流拠点への移動時間が短縮され、物流効率化が図られる。 ②代替路の確保 ・大阪湾岸道路西伸部の整備により、代替路の確保が可能となり、交通事故等による阪神高速3号神戸線通行規制時の一般道への交通集中が緩和される。 ③沿道環境の改善 ・大阪湾岸道路西伸部の整備により、交通が分散され、沿道環境が改善される。						
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： <ul style="list-style-type: none"> 平成30年7月に兵庫県選出の国会議員による「阪神湾岸地域高速道路網整備促進国会議員連盟」より、国土交通省等に対し早期整備等の要望を受けている。 平成30年7月に兵庫県議会議員による「阪神湾岸地域高速道路網（大阪湾岸道路西伸部・名神湾岸連絡線）整備促進県議会議員連盟」、より、国土交通省、国会議員連盟等に対し早期整備等の要望を受けている。 平成30年7月に神戸市議会議員による「大阪湾岸道路西伸部整備推進神戸市議会議員連盟」より、国土交通省、国会議員連盟等に対し早期整備等の要望を受けている。 平成30年1月に関西経済連合会会長が会長を務める「関西高速道路ネットワーク推進協議会」より、官邸、国土交通省、自民党、公明党、財務省に対し早期整備の要望を受けている。 平成29年5月に兵庫県・神戸市・神戸商工会議所の連名で国土交通省に対し早期整備等の要望を受けている。 神戸市長の意見： 大阪湾岸道路西伸部（六甲アイランド北～駒栄）は、大阪湾ベイエリアにおける環状道路を形成し、国際コンテナ戦略港湾阪神港の機能強化や3空港連携など、本市の重要施策である陸・海・空の広域交						

通結節機能の強化にも寄与する重要な路線であることから「対応方針（原案）」案のとおり事業を継続し、一日も早い供用に向けてさらなる整備推進をお願いいたします。

また、事業を進めるにあたっては、地元の理解と協力を得ることが不可欠であり、神戸市としても、引き続き事業が円滑に進むよう最大限の努力をしておりますので、これまでに引き続き、各地区において、丁寧な対応をしていただくよう、ご配慮をお願いいたします。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、「一般国道2号大阪湾岸道路西伸部（六甲アイランド北～駒栄）」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

港湾事業（事業費：約920億円）の参画により、事業の効率化を図ることとする。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成28年度事業化、用地進捗率約0%、事業進捗率約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

引き続き、調査設計及び用地取得、改良工事等を推進していく。

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

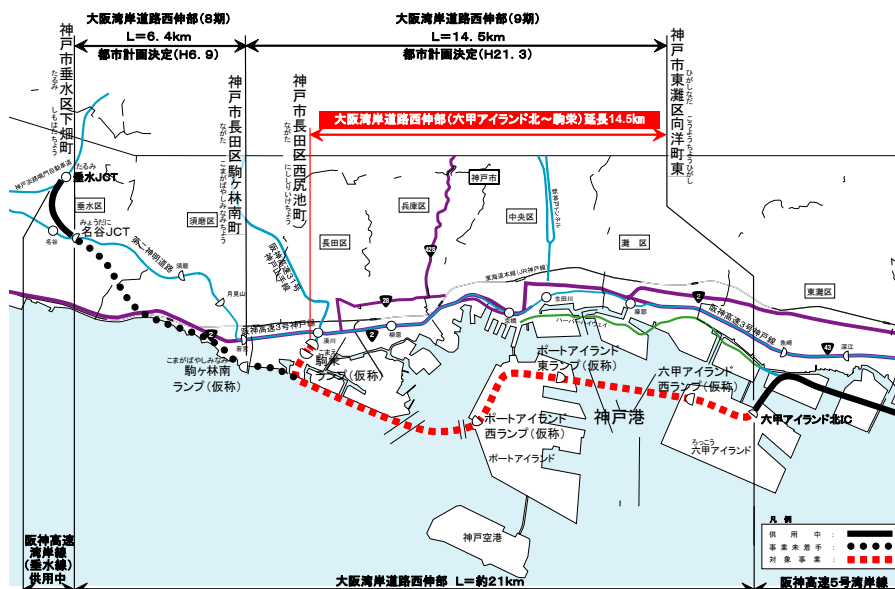
以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

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28号 ^{すもと} 洲本バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 近畿地方整備局
起終点	自：兵庫県 ^{すもと} 洲本市 ^{たけのくち} 炬口 至：兵庫県 ^{すもと} 洲本市 ^{おさめ} 納	延長	6.0km		
事業概要	<p>一般国道28号は、神戸市を起点として徳島市に至る約195kmの幹線道路で、淡路島内の経済、産業活動を支援するほか地域の生活道路として大きな役割を担っている。</p> <p>洲本バイパスは、神戸淡路鳴門自動車道洲本ICへのアクセス道路としての役割を担うとともに、洲本市内の国道28号の交通混雑の緩和、交通安全の確保及び災害時の代替路の確保を目的とした道路である。</p>				
S60年度事業化	S57年度都市計画決定 (H-年度変更)	S63年度用地着手	平成元年度工事着手		
全体事業費	約400億円	事業進捗率 (平成30年3月末時点)	約83%	供用済延長	3.6km
計画交通量	11,300台/日				
費用対効果 分析結果	B/C： (事業全体) 1.04 (残事業) 2.9	総費用： (残事業)/(事業全体) 94/ 685億円 事業費：87/ 663億円 維持管理費：7.5/ 22億円	総便益： (残事業)/(事業全体) 273/ 715億円 走行時間短縮便益：259/ 660億円 走行経費減少便益 13/ 51億円 交通事故減少便益 0.78/ 3.8億円	基準年： 平成30年	
感度分析の結果	<p>【事業全体】交通量：B/C=0.9~1.2(交通量±10%) 事業費：B/C=1.0~1.1(事業費±10%) 事業期間：B/C=1.0~1.1(事業期間±20%)</p> <p>【残事業】交通量：B/C=2.4~3.5(交通量±10%) 事業費：B/C=2.6~3.2(事業費±10%) 事業期間：B/C=2.8~3.0(事業期間±20%)</p>				
事業の効果等	<p>①交通混雑の緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> 未開通区間と並行する国道28号は、交通容量を超過し、交通混雑が発生している。 開通済区間では、旧国道28号の交通量が約4割減少している。 残る区間の整備により交通の転換が図られ、交通混雑の緩和が期待される。 <p>②交通安全の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> 未開通区間と並行する国道28号の死傷事故率は、兵庫県平均の約1.6倍である。 未開通区間と並行する国道28号の歩道は狭く、通学路指定区間等において、歩行者・自転車の安全確保が課題である。 残る区間の整備により交通の転換が図られ、国道28号の安全性の向上が期待される。 <p>③災害時の代替路の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> 平成16年の台風23号では、旧国道28号及び国道28号が冠水し通行止めとなったが、開通済区間が現道の代替路として機能した。 未開通区間の国道28号の一部が、南海トラフ巨大地震時の津波浸水想定範囲に位置している。 洲本バイパスの計画高さは、想定津波高さよりも高く、災害時の避難路及び緊急輸送路として機能する。 <p>④現道等における混雑時旅行速度の改善</p> <ul style="list-style-type: none"> H27全国道路・街路交通情勢調査の昼間での旅行速度が16.2~17.7km/hで速度改善が見込まれる(国道28号青雲橋~塩屋) <p>⑤三次医療施設へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> 洲本インター前交差点~兵庫県立淡路病院への所要時間が短縮。(13分→7分) 				
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：</p> <ul style="list-style-type: none"> 平成30年1月、洲本市から国土交通省に「一般国道28号洲本バイパス整備」で早期整備の要望を受けている。 平成30年2月、洲本市から近畿地方整備局に「一般国道28号洲本バイパス整備」で早期整備の要望を受けている。 平成30年7月、兵庫県南東部国道連絡会及び近畿国道協議会から、「一般国道28号洲本バイパス整備」で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28号は、淡路島を南北に通過し、高速道路のICや淡路3市の中心市街地をつなぐ幹線道路であり、その中でも洲本バイパスは洲本市域の日常生活や経済活動を支える重要な役割を担っている。本バイパス6.0kmのうち、洲本ICと洲本市街地を直結する西側3.6kmは供用済みであるが、東側2.4kmが未供用となっている。

このため、未供用区間と並行する現国道では約15,000台/日の交通が集中し、青雲橋北詰交差点や新潮橋北詰交差点で交通混雑が発生していること、死傷事故が多発していることから、本バイパスの整備により、通過交通を排除し、交通混雑の緩和や交通の安全性向上を図る必要がある。

また、現国道の塩屋交差点～炬口北交差点間は、南海トラフ地震時の津波により浸水する可能性があることから、本バイパスの整備により緊急輸送路や避難路としての機能を確保する必要がある。

これらに加え、地元洲本市からも強い要望があることから、コスト縮減や事業効果の早期発現に配慮しつつ、引き続き事業の推進に取り組み、早期に供用して頂きたい。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、「一般国道28号洲本バイパス」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

淡路島全体や洲本市の人口は減少傾向、1世帯あたりの自動車保有台数は兵庫県平均の約1.6倍と自動車への依存が高い傾向にあるが、社会経済情勢等の大きな変化はない。

事業の進捗状況、残事業の内容等

洲本バイパスは昭和60年度に事業化、用地進捗率約95%、事業進捗率約83%（平成30年3月末時点）。

平成12年度までに宇山～納間 延長3.6km（2/2）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、用地買収、調査・設計、改良工事、トンネル工事を推進し、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

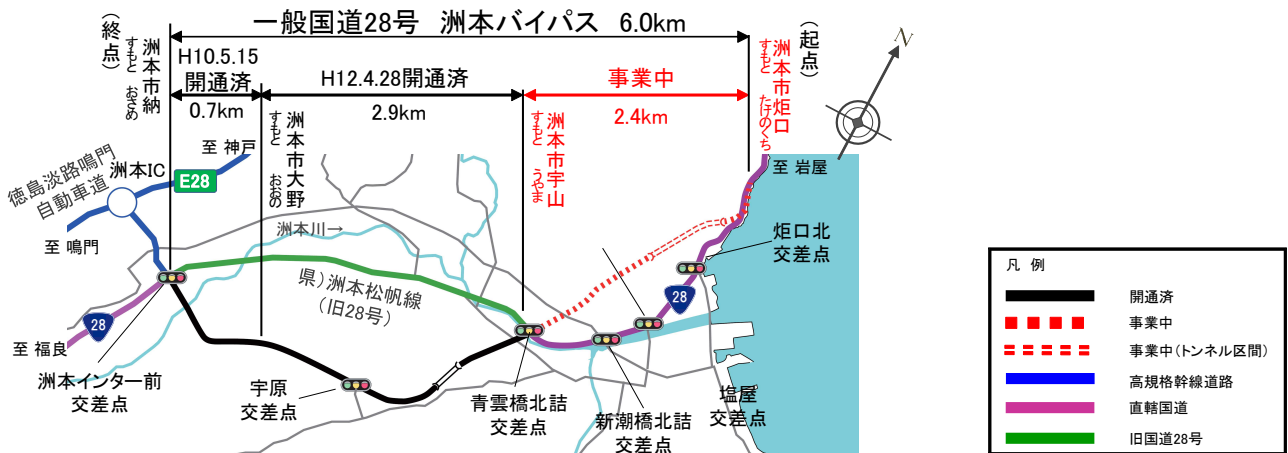
以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

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483号 <small>ひだかとおかみなみ</small> 日高豊岡南道路		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 近畿地方整備局
起終点	自：兵庫県豊岡市上佐野 至：兵庫県豊岡市日高町久斗				延長	6.1km
事業概要						
<p>北近畿豊岡自動車道は、豊岡市から丹波市に至る延長約70kmの高規格幹線道路であり、兵庫県北部の但馬地域と丹波地域の連携を支援するとともに、舞鶴若狭自動車道等を介して京阪神都市圏と直結することで、地域の活性化を支援する自動車専用道路である。</p> <p>日高豊岡南道路は、交通混雑の緩和、交通安全の確保、災害時等の交通確保、第3次救急医療機関へのアクセス向上を目的としている道路である。</p>						
H18年度事業化		H17年度都市計画決定 (H-年度変更)		H22年度用地着手		H24年度工事着手
全体事業費		498億円	事業進捗率		約53%	供用済延長 ーkm
					(平成30年3月末時点)	
計画交通量		17,800台/日				
費用対効果分析結果	B/C	総費用		総便益		基準年 平成30年
	(事業全体) 1.2 (1.1) (残事業) 2.7 (3.0)	<small>(残事業)/(事業全体)</small> 268/610億円 事業費：240/582億円 維持管理費：28/28億円		<small>(残事業)/(事業全体)</small> 711/711億円 走行時間短縮便益：576/576億円 走行経費減少便益：103/103億円 交通事故減少便益：32/32億円		
感度分析の結果						
【事業全体】交通量：B/C=1.1~1.4(交通量 ±10%) 事業費：B/C=1.1~1.3(事業費 ±10%) 事業期間：B/C=1.1~1.2(事業期間±20%) 【残事業】交通量：B/C=2.6~3.3(交通量 ±10%) 事業費：B/C=2.4~2.9(事業費 ±10%) 事業期間：B/C=2.6~2.8(事業期間±20%)						
事業の効果等						
①交通混雑の緩和 ・事業区間と並行する国道312号は、朝夕の通勤帰宅時や観光シーズンには混雑が発生しているが、日高豊岡南道路の整備により交通の転換が図られることで、交通混雑の緩和が期待される。 ②交通安全の確保 ・事業区間と並行する国道312号の死傷事故は、追突が約6割を占めており、特に国府駅前交差点～池上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。 ・日高豊岡南道路の整備により、交通転換が図られることで国道312号の事故の減少が期待される。 ③災害時等の交通確保 ・但馬地域を流れる円山川は幾度となく氾濫が起き、市民生活に多大な影響を与えている。 ・日高豊岡南道路は、比較的標高の高い位置を通過するため、水害への影響は受けにくく、豊岡病院や但馬空港等へのアクセスが確保でき、災害時にも幹線道路としての機能を発揮できる。 ④第3次救急医療機関へのアクセス向上 ・山間部は各消防から救急車で1時間かかる場所もあり、豊岡病院からドクターヘリを運行しているが、ヘリで対応出来ない場合にドクターカーでカバーする独自の救急医療体制を構築している。 ・北近畿豊岡自動車道全線開通時には、30分圏域人口カバー率が90%→98%に拡大し、救急搬送時の時間短縮が期待される。						
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7月に但馬自治会より早期完成の要望を受けている。 ・平成29年10月に北近畿豊岡自動車道建設促進期成同盟会より早期完成の要望を受けている。 兵庫県知事の意見： 一般国道483号北近畿豊岡自動車道（約70km）は、舞鶴若狭自動車道、播但連絡道路及び山陰近畿自動車道と高速道路ネットワークを形成することにより、環日本海地域と関西都市圏の連携・交流を強化するとともに、県内唯一の高速道路空白地域を解消する極めて重要な道路である。 また、但馬地域唯一の3次救急医療機関である公立豊岡病院へのアクセス性向上や災害時など緊急時に						

おける輸送路の確保など、医療や防災面においても大きな効果を発揮する道路であり、先の東日本大震災を踏まえ、北近畿豊岡自動車道の早期整備に対する期待は一層高まっている。

こうしたことから、日高豊岡南道路、豊岡道路の早期供用、さらには既に都市計画決定している豊岡IC～豊岡北IC間の早期事業化、豊岡北ICから山陰近畿自動車道との接続を含めた直轄による調査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483号日高豊岡南道路」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

八鹿日高道路が平成29年3月に開通し、並行する国道312号の平均速度が向上。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成18年度に事業化、平成22年度に用地着手し、用地進捗率100%、事業進捗率約53%(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、調査設計、埋蔵文化財調査、改良工事、橋梁工事及びトンネル工事を推進し、早期開通を目指す。

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

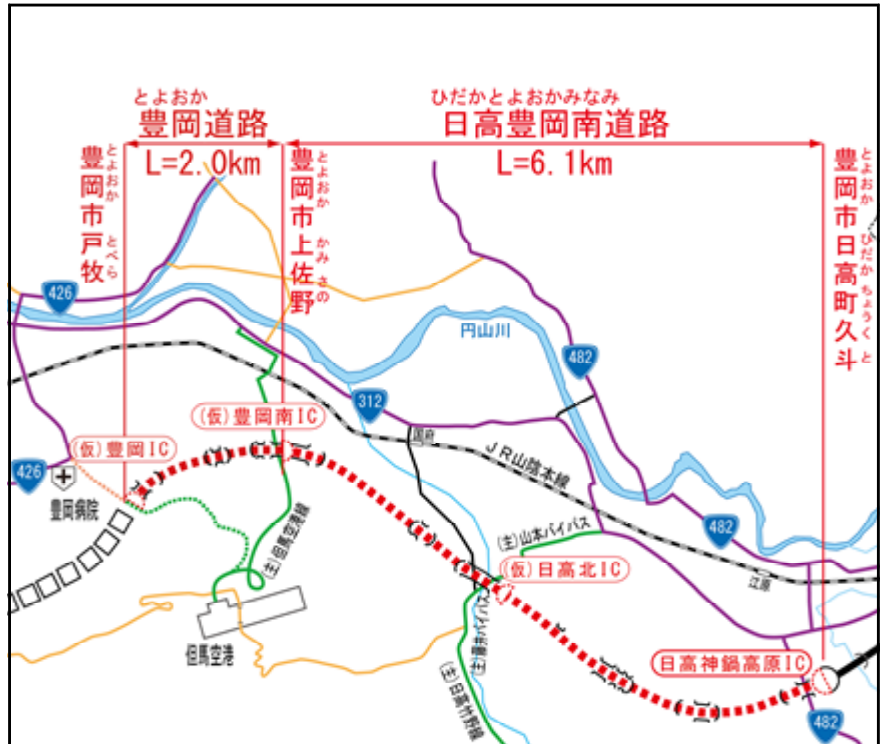
以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図

【位置図】



【概要図】



..... : 事業中
 □□□ : 調査中

※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。
 ※()は、事業化区間のうちIC間の費用対効果分析の結果を示す。

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483号 <small>とよおか</small> 豊岡道路	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：兵庫県豊岡市戸牧 至：兵庫県豊岡市上佐野	延長	2.0km																																		
事業概要	<p>北近畿豊岡自動車道は、豊岡市から丹波市に至る延長約70kmの高規格幹線道路であり、兵庫県北部の但馬地域と丹波地域の連携を支援するとともに、舞鶴若狭自動車道等を介して京阪神都市圏と直結することで、地域の活性化を支援する自動車専用道路である。</p> <p>豊岡道路は、交通混雑の緩和、交通安全の確保、災害時等の交通確保、第3次救急医療機関へのアクセス向上を目的としている道路である。</p>																																				
H28年度事業化	H27年度都市計画決定 (H-年度変更)	H29年度用地着手	H30年度工事着手予定																																		
全体事業費	130億円	事業進捗率 (平成30年3月末時点)	約8%	供用済延長	—km																																
計画交通量	13,100台/日																																				
費用対効果 分析結果	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 10%; text-align: center;">B/C</td> <td style="width: 10%; text-align: center;">1.2</td> <td style="width: 10%; text-align: center;">総費用</td> <td style="width: 10%; text-align: center;">(残事業)/(事業全体) 268/610億円</td> <td style="width: 10%; text-align: center;">総便益</td> <td style="width: 10%; text-align: center;">(残事業)/(事業全体) 711/711億円</td> <td style="width: 10%; text-align: center;">基準年</td> <td style="width: 10%; text-align: center;">平成30年</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(事業全体)</td> <td style="text-align: center;">(2.2)</td> <td style="text-align: center;">事業費</td> <td style="text-align: center;">240/582億円</td> <td style="text-align: center;">走行時間短縮便益</td> <td style="text-align: center;">576/576億円</td> <td colspan="2"></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(残事業)</td> <td style="text-align: center;">2.7</td> <td style="text-align: center;">維持管理費</td> <td style="text-align: center;">28/28億円</td> <td style="text-align: center;">走行経費減少便益</td> <td style="text-align: center;">103/103億円</td> <td colspan="2"></td> </tr> <tr> <td></td> <td style="text-align: center;">(3.0)</td> <td></td> <td></td> <td style="text-align: center;">交通事故減少便益</td> <td style="text-align: center;">32/32億円</td> <td colspan="2"></td> </tr> </table>	B/C	1.2	総費用	(残事業)/(事業全体) 268/610億円	総便益	(残事業)/(事業全体) 711/711億円	基準年	平成30年	(事業全体)	(2.2)	事業費	240/582億円	走行時間短縮便益	576/576億円			(残事業)	2.7	維持管理費	28/28億円	走行経費減少便益	103/103億円				(3.0)			交通事故減少便益	32/32億円						
B/C	1.2	総費用	(残事業)/(事業全体) 268/610億円	総便益	(残事業)/(事業全体) 711/711億円	基準年	平成30年																														
(事業全体)	(2.2)	事業費	240/582億円	走行時間短縮便益	576/576億円																																
(残事業)	2.7	維持管理費	28/28億円	走行経費減少便益	103/103億円																																
	(3.0)			交通事故減少便益	32/32億円																																
感度分析の結果	<p>【事業全体】交通量：B/C=1.1~1.4(交通量 ±10%) 事業費：B/C=1.1~1.3(事業費 ±10%) 事業期間：B/C=1.1~1.2(事業期間±20%)</p> <p>【残事業】交通量：B/C=2.6~3.3(交通量 ±10%) 事業費：B/C=2.4~2.9(事業費 ±10%) 事業期間：B/C=2.6~2.8(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"> 事業区間と並行する国道312号は、朝夕の通勤帰宅時や観光シーズンには混雑が発生しているが、豊岡道路の整備により交通の転換が図られることで、交通混雑の緩和が期待される。 <p>②交通安全の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> 事業区間と並行する国道312号の死傷事故は、追突が約6割を占めており、特に国府駅前交差点～池上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。 豊岡道路の整備により、交通転換が図られることで国道312号の事故の減少が期待される。 <p>③災害時等の交通確保</p> <ul style="list-style-type: none"> 但馬地域を流れる円山川は幾度となく氾濫が起き、市民生活に多大な影響を与えている。 豊岡道路は、比較的標高の高い位置を通過するため、水害への影響は受けにくく、豊岡病院や但馬空港等へのアクセスが確保でき、災害時にも幹線道路としての機能を発揮できる。 <p>④第3次救急医療機関へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> 山間部は各消防から救急車で1時間かかる場所もあり、豊岡病院からドクターヘリを運行しているが、ヘリで対応出来ない場合にドクターカーでカバーする独自の救急医療体制を構築している。 北近畿豊岡自動車道全線開通時には、30分圏域人口カバー率が90%→98%に拡大し、救急搬送時の時間短縮が期待される。 																																				
関係する地方公共団体等の意見	<p>地域から頂いた主な意見等：</p> <ul style="list-style-type: none"> 平成29年7月に但馬自治会より早期完成の要望を受けている。 平成29年10月に北近畿豊岡自動車道建設促進期成同盟会より早期完成の要望を受けている。 <p>兵庫県知事の意見：</p> <p>一般国道483号北近畿豊岡自動車道（約70km）は、舞鶴若狭自動車道、播但連絡道路及び山陰近畿自動車道と高速道路ネットワークを形成することにより、環日本海地域と関西都市圏の連携・交流を強化するとともに、県内唯一の高速道路空白地域を解消する極めて重要な道路である。</p> <p>また、但馬地域唯一の3次救急医療機関である公立豊岡病院へのアクセス性向上や災害時など緊急時に</p>																																				

おける輸送路の確保など、医療や防災面においても大きな効果を発揮する道路であり、先の東日本大震災を踏まえ、北近畿豊岡自動車道の早期整備に対する期待は一層高まっている。
 こうしたことから、日高豊岡南道路、豊岡道路の早期供用、さらには既に都市計画決定している豊岡IC～豊岡北IC間の早期事業化、豊岡北ICから山陰近畿自動車道との接続を含めた直轄による調査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483号豊岡道路」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

八鹿日高道路が平成29年3月に開通し、並行する国道312号の平均速度が向上。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成28年度に事業化、平成29年度に用地着手し、用地進捗率約62%、事業進捗率約8%(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

現在、用地取得、調査設計を推進し、改良工事・橋梁工事の着手を予定しており、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

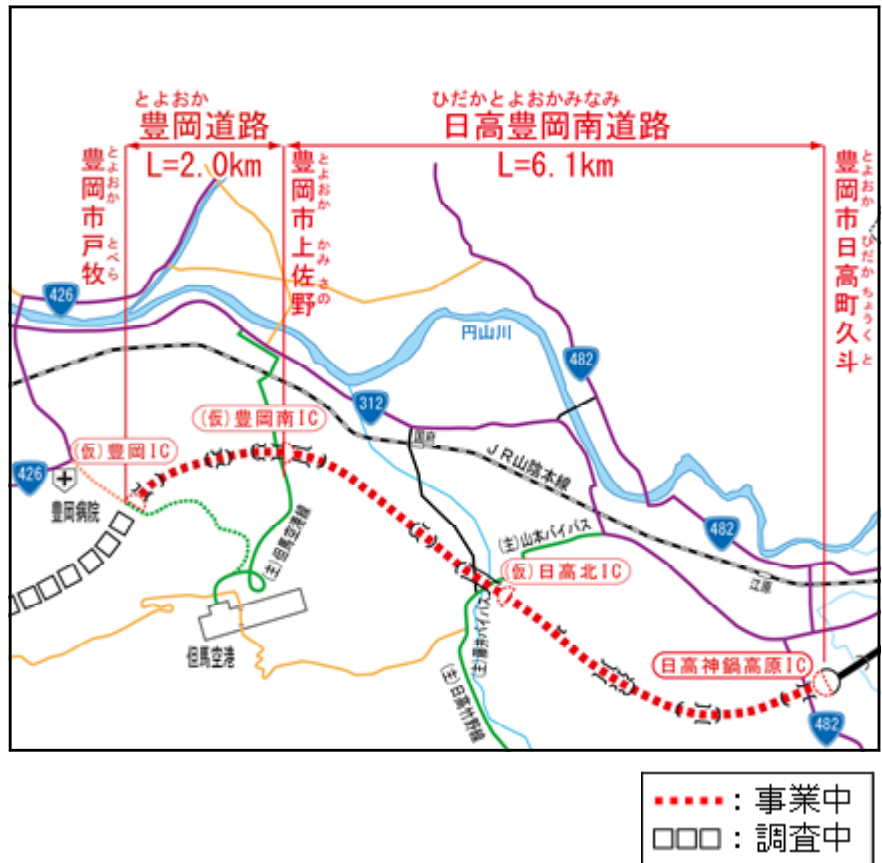
以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

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。
 ※()は、事業化区間のうちIC間の費用対効果分析の結果を示す。

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24号 <small>やまごせ</small> 大和御所道路	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：奈良県大和郡山市伊豆七条町 <small>やまごおりやま いずしちじょうちよう</small> 至：奈良県五條市居傳町 <small>ごじよう いでちよう</small>	延長 専用部 27.2km 一般部 20.7km					
事業概要 京奈和自動車道は、近畿圏外周部の環状道路である関西大環状道路の一部を構成し、京都、奈良、和歌山の都市間を結ぶ延長約120kmの高規格幹線道路である。 大和御所道路は、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、交通混雑の緩和、交通安全の向上、災害時の救援活動支援、企業立地への支援、救急医療体制への支援を目的とした道路である。						
S47年度事業化（橿原バypass） H4年度事業化（大和御所道路）	S48年度都市計画決定（橿原バypass） H3年度都市計画決定（大和御所道路（御所区間）） （H8年度変更（大和御所道路（大和区間）））	S50年度用地着手 （橿原バypass） H4年度用地着手 （大和御所道路）				
全体事業費 5,800億円	事業進捗率 約90% （平成30年3月末時点）	供用済延長 専用部：（大和区間）9.4km （御所区間）13.4km 一般部：12.7km				
計画交通量 35,800台/日						
費用対効果分析結果	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;"> B/C <small>（事業全体）</small> 1.6 （1.6） <small>（残事業）</small> 1.6 （1.6） </td> <td style="text-align: center;"> 総費用： 1,187/8,486億円 事業費：1,139/8,164億円 維持管理費：48/321億円 </td> </tr> </table>	B/C <small>（事業全体）</small> 1.6 （1.6） <small>（残事業）</small> 1.6 （1.6）	総費用 ： 1,187/8,486億円 事業費：1,139/8,164億円 維持管理費：48/321億円	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;"> 総便益： 1,942/13,631億円 走行時間短縮便益：1,775/12,373億円 走行経費減少便益：114/976億円 交通事故減少便益：53/282億円 </td> <td style="text-align: center;"> 基準年： 平成30年 </td> </tr> </table>	総便益 ： 1,942/13,631億円 走行時間短縮便益：1,775/12,373億円 走行経費減少便益：114/976億円 交通事故減少便益：53/282億円	基準年 ： 平成30年
B/C <small>（事業全体）</small> 1.6 （1.6） <small>（残事業）</small> 1.6 （1.6）	総費用 ： 1,187/8,486億円 事業費：1,139/8,164億円 維持管理費：48/321億円					
総便益 ： 1,942/13,631億円 走行時間短縮便益：1,775/12,373億円 走行経費減少便益：114/976億円 交通事故減少便益：53/282億円	基準年 ： 平成30年					
感度分析の結果 <table style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 50%;"> 【事業全体】 交通量：B/C=1.3～1.9（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.6～1.6（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=1.6～1.6（事業期間 ±20%） </td> <td style="width: 50%;"> 【残事業】 交通量：B/C=1.3～2.0（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%） </td> </tr> </table>			【事業全体】 交通量：B/C=1.3～1.9（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.6～1.6（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=1.6～1.6（事業期間 ±20%）	【残事業】 交通量：B/C=1.3～2.0（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%）		
【事業全体】 交通量：B/C=1.3～1.9（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.6～1.6（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=1.6～1.6（事業期間 ±20%）	【残事業】 交通量：B/C=1.3～2.0（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%）					
事業の効果等 ①交通混雑の緩和 <ul style="list-style-type: none"> ・未開通区間に並行する国道24号及び一般部は、交通容量を超過し、交通混雑が発生している。 ・開通済区間では、国道24号の交通量が約4割減少している。 ・残存する区間の整備により交通転換が図られ、交通混雑の緩和が期待される。 ②交通安全の向上 <ul style="list-style-type: none"> ・大和区間（未開通区間）の並行道路の死傷事故率は、県内国道平均の約2～3倍である。 ・御所区間の死傷事故件数は、開通前が9.0件/kmに対して、開通後は4.2件/kmと約5割減少している。 ・大和区間（未開通区間）の並行道路は、混雑に起因して発生する追突事故が6割を占めており、残存する区間の整備により交通転換が図られ、国道24号及び一般部の死傷事故の低下が期待される。 ③災害時の救援活動支援 <ul style="list-style-type: none"> ・平成7年の阪神淡路大震災において、迂回路が経済活動や復旧復興を支援した。 ・南海トラフ巨大地震が発生した場合に、被害を受けると想定される和歌山県への奈良県側からの救援ルートは、現在、大阪回りのルートが1本しかないため、京奈和自動車道が新たな救援ルートとして期待される。 ④企業立地への支援 <ul style="list-style-type: none"> ・大和御所道路周辺には多くの工業団地が位置し、道路整備に伴い企業立地が進展している。 ・奈良県の工場立地件数は過去12年で約300件増加しており、今後のさらなる道路開通により利便性が向上し、企業立地の推進が期待される。 ⑤救急医療体制への支援 <ul style="list-style-type: none"> ・H29年度に開通した区間（御所南IC～五條北IC）により、第三次救急医療施設である奈良県立医科大学附属病院（橿原市）への救急搬送時間が約11分短縮し、患者への負担軽減に繋がっている。 ・残存する大和御所道路の開通により、国道24号の混雑が解消し、第三次救急医療施設へのさらなる所要時間の短縮や患者への負担軽減等、救急医療への支援が期待される。 						

関係する地方公共団体等の意見

地域から頂いた主な意見等：

- ・ 昭和63年～平成29年の毎年秋頃、京奈和自動車道整備促進期成同盟会から財務省、国土交通省、国会議員等に「京奈和自動車道全線の整備促進」の要望を受けている。
- ・ 平成6年～平成29年の毎年秋頃、京奈和自動車道建設促進奈良県民会議から財務省、国土交通省、国会議員等に「京奈和自動車道全線の整備促進」の要望を受けている。
- ・ 平成8年～平成29年の毎年秋頃、京奈和自動車道建設促進協議会から財務省、国土交通省、国会議員等に「京奈和自動車道全線の整備促進」の要望を受けている。

奈良県知事の意見：

京奈和自動車道は、奈良県の南北の基軸であり、働く場の確保に向けた企業誘致や地域経済活動の拡大といった本県の地方創生の実現に欠くことのできない重要な高規格幹線道路です。

大和御所道路で事業中の区間である橿原北ICから橿原高田IC間は西名阪自動車道以南、阪和道と歌山JCTまでの間で唯一のミッシングリンクとなり、並行する国道24号における慢性的な渋滞のさらなる悪化や、供用の目途の立たない状況が続けば、新たな雇用を生み出す企業の新規立地が停滞し、本県の地方創生の基本目標である「働いて良し」の実現に甚大な影響を及ぼします。

以上のことから、事業継続が妥当と考えます。

なお、事業実施にあたっては、全体事業費が大幅に増となっていることから、本県と速やかな情報共有を図っていただくとともに、県としては、引き続き円滑な事業推進のための環境整備や沿線自治体との連携・協力を努めます、一日も早い全線供用をお願いします。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、「一般国道24号大和御所道路」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

大和御所道路を利用する発着地割合は、隣接都市間を繋ぐ交通が約6割を占めている。

奈良県及び沿線市町の人口は、減少傾向にあるものの、従業員数は増加傾向、自動車保有台数は横ばいを維持しており、事業採択の際の前提となっている需要の見込みや地元情勢の変化等に大きな変化はない。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成4年度事業化、用地取進捗率約99%、事業進捗率約90%(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、調査設計・用地取得・埋蔵文化財調査・改良工事・橋梁下部工事を推進し、早期開通を目指す。

施設の構造や工法の変更等

技術の進展に伴う新技術・新工法の活用等により、コスト縮減に努める。

対応方針

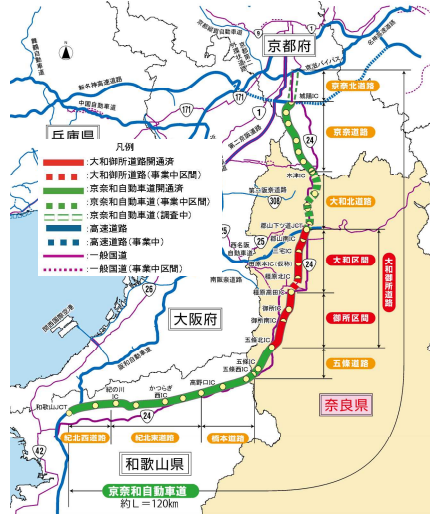
事業継続

対応方針決定の理由

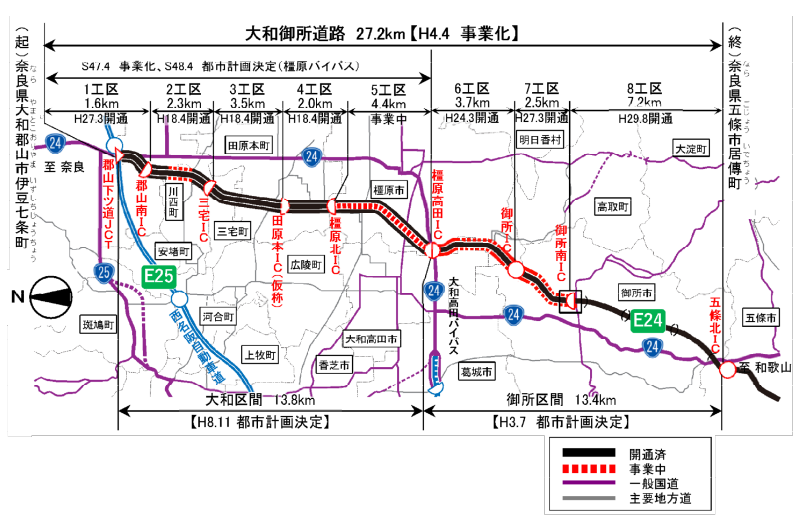
以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

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。
 ※（ ）は、事業化区間のうちIC間の費用対効果分析の結果を示す。

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168号 <small>ながとの</small> 長殿道路	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：奈良県吉野郡十津川村大字長殿 至：奈良県吉野郡十津川村大字長殿		延長 2.7km																													
事業概要 一般国道168号五條新宮道路は和歌山県新宮市と奈良県五條市を結ぶ延長約130kmの地域高規格道路である。「紀伊半島アンカールート」の一部を形成し、高規格幹線道路の空白地帯である紀伊半島内陸部を南北に縦貫する極めて重要な幹線道路である。住民の生活と安全を守る「いのちの道」として、防災面のみならず、人と物の流れを活発化し、地域の活性化を図るうえで必要不可欠な道路であるが、現在も未改良区間が多くあり、国と県で早期完成に向けて整備中である。 一般国道168号長殿道路は、地形条件が厳しく整備に高度な技術を要する区間であることから国土交通省権限代行事業として、安定した交通路の確保、線形が厳しい箇所・幅員狭隘区間の解消、医療施設へのアクセス向上、地域の活性化等を目的に、整備を進めている延長2.7kmの道路である。																															
H24年度事業化	H-年度都市計画決定 (H-年度変更)	H26年度用地着手																													
H28年度工事着手																															
全体事業費	160億円	事業進捗率 (平成30年3月末時点)																													
	約13%	供用済延長 — km																													
計画交通量	2,900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%;">B/C</td> <td style="width: 10%;">事業全体</td> <td style="width: 10%;">1.1</td> </tr> <tr> <td></td> <td>残事業</td> <td>1.3</td> </tr> </table>	B/C	事業全体	1.1		残事業	1.3	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 10%;">総費用</td> <td style="width: 10%;">(残事業)/(事業全体)</td> <td style="width: 10%;">120/141億円</td> </tr> <tr> <td></td> <td>事業費</td> <td>112/132億円</td> </tr> <tr> <td></td> <td>維持管理費</td> <td>8.5/8.5億円</td> </tr> </table>	総費用	(残事業)/(事業全体)	120/141億円		事業費	112/132億円		維持管理費	8.5/8.5億円	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 10%;">総便益</td> <td style="width: 10%;">(残事業)/(事業全体)</td> <td style="width: 10%;">151/151億円</td> </tr> <tr> <td></td> <td>走行時間短縮便益</td> <td>145/145億円</td> </tr> <tr> <td></td> <td>走行経費減少便益</td> <td>5.3/5.3億円</td> </tr> <tr> <td></td> <td>交通事故減少便益</td> <td>0.17/0.17億円</td> </tr> </table>	総便益	(残事業)/(事業全体)	151/151億円		走行時間短縮便益	145/145億円		走行経費減少便益	5.3/5.3億円		交通事故減少便益	0.17/0.17億円	基準年 平成30年
B/C	事業全体	1.1																													
	残事業	1.3																													
総費用	(残事業)/(事業全体)	120/141億円																													
	事業費	112/132億円																													
	維持管理費	8.5/8.5億円																													
総便益	(残事業)/(事業全体)	151/151億円																													
	走行時間短縮便益	145/145億円																													
	走行経費減少便益	5.3/5.3億円																													
	交通事故減少便益	0.17/0.17億円																													
感度分析の結果 【事業全体】 交通量：B/C=0.9~1.3 (交通量 ±10%) 事業費：B/C=0.99~1.2 (事業費 ±10%) 事業期間：B/C=1.04~1.1 (事業期間±20%)																															
【残事業】 交通量：B/C=1.03~1.5 (交通量 ±10%) 事業費：B/C=1.1~1.4 (事業費 ±10%) 事業期間：B/C=1.2~1.3 (事業期間±20%)																															
事業の効果等 ①安定した交通路の確保 <ul style="list-style-type: none"> ・十津川村内の国道168号では過去10年間（H20年度～H29年度）に、22回の全面通行止めが発生。 ・長殿道路においては、既往災害発生箇所（2箇所）、深層崩壊箇所（1箇所）、防災点検要対策箇所（6箇所）が存在し、災害に脆弱。 ・五條新宮道路の整備により、防災点検要対策箇所が約4割に減少するなど、脆弱な現道区間を回避でき、円滑な走行を確保。 ②線形が厳しい箇所・幅員狭隘区間の解消 <ul style="list-style-type: none"> ・現道区間では線形の厳しい箇所が37箇所、幅員狭隘区間が18区間あり、自動車同士のすれ違いが困難、安全・安心な通行の確保が課題。 ・長殿道路の整備により、脆弱な現道区間を回避でき、円滑な走行を確保。 ③医療施設へのアクセス向上 <ul style="list-style-type: none"> ・十津川村の人工透析患者や周産期妊婦は村外の病院に通院。 ・国道168号の通行止め時には、通院に大きな迂回が生じるため、入院したり親類宅に一時転居するなどの対応が必要。 ・五條新宮道路の整備により落石、崩土による通行止めは大幅に回避。 ・長殿道路の整備により搬送時間の短縮が図られ、通院する住民の負担軽減、安心できる生活を支援。 ④地域の活性化 <ul style="list-style-type: none"> ・十津川村には多くの観光資源が存在するが、主要な観光ルートとなる国道168号はカーブが多く、走行性が悪いほか、災害による全面通行止めが、観光客数に大きく影響。 ・一方、H23紀伊半島大水害を契機に村をあげて林業再生に取り組んでおり、原木生産量は10年前に比べると2倍以上と大幅に増加。 																															

- ・五條新宮道路の整備により、信頼性のある道路ネットワークが形成され観光振興の回復・安定及び輸送時間の短縮など産業活性化を支援。

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：

- ・道路整備促進期成同盟奈良県協議会から平成27年11月に整備促進の要望
- ・内吉野土木協議会から平成30年10月に整備促進の要望
- ・国道168号（五條・新宮間）整備促進協議会から平成30年10月に整備促進の要望

奈良県知事の意見：

五條新宮道路は、紀伊半島全体の強靱化を図る観点から、「命の道」として、特に重要な地域高規格道路であり、加えて、南部地域の復旧・復興から振興への核として、観光や林業の振興といった地方創生に資する幹線道路です。しかしながら、五條新宮道路（長殿道路）の現道は、狭隘区間やカーブが多いため、走行性が悪く、かつ、災害にも脆弱であることから、長殿道路を早期に整備することで、交通の円滑化や安全、安心の確保が図られ、さらなる観光や林業の振興が期待できます。県としても、阪本工区、新天辻工区の整備を鋭意進めているところであり、紀伊半島の強靱化や南部地域の地方創生のため、長殿道路の事業継続は不可欠です。

以上のことから、対応方針（原案）のとおり、事業継続が妥当と考えます。

なお、事業継続にあたり、より一層のコスト縮減等に努めて頂きたい。

県としては、円滑な事業推進のための環境整備の推進や沿線の自治体との協力を努めますので、早期の供用に向けた確実な事業推進をお願いします。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、「一般国道168号長殿道路」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

十津川村の人口は近年減少傾向にあるとともに高齢化率は進行しているが、事業採択の際の前提となっている需要の見込みや地元情勢の変化等の大きな変化はない。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成24年度事業化、用地取進捗率約37%、事業進捗率約13%（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

用地について難航案件の早期解決が必要であり、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

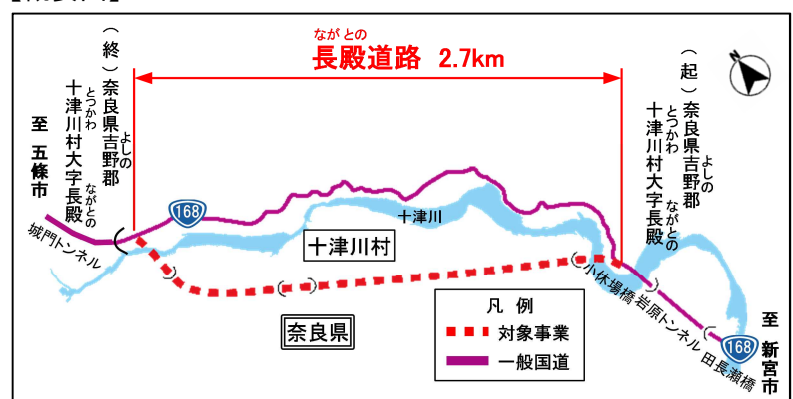
以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

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168号 五條新宮道路 (風屋川津・宇宮原工区)	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：奈良県吉野郡十津川村大字野尻 至：奈良県吉野郡十津川村大字宇宮原	延長	6.9km			
事業概要 国道168号五條新宮道路は、奈良県五條市から和歌山県新宮市を結ぶ延長130kmの地域高規格道路である。「紀伊半島アンカールート」の一部を形成し、高規格幹線道路の空白地帯である紀伊半島内陸部を南北に縦貫する極めて重要な幹線道路である。住民の生活と安全を守る「いのちの道」としてなど、防災面のみならず、人と物の流れを活発化し、地域の活性化を図るうえで必要不可欠な道路であるが、現在も未改良区間が多くあり、国と県で早期完成に向けて整備中である。 風屋川津・宇宮原工区は、地形条件が厳しく整備に高度な技術を要する区間であることから国土交通省権限代行事業として、安定した交通路の確保、線形が厳しい箇所・幅員狭隘区間の解消、医療施設へのアクセス向上、地域の活性化等を目的に整備を進めている延長6.9kmの道路である。						
H25年度事業化	H-年度都市計画決定 (H-年度変更)	H-年度用地着手	H-年度工事着手			
全体事業費	300億円	事業進捗率 (平成30年3月末時点)	約1%	供用済延長	—km	
計画交通量	3,300台/日(宇宮原)、3,300台/日(風屋川津)					
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.1 (残事業) 1.1	総費用 (残事業)/(事業全体) 242/248億円 事業費：228/234億円 維持管理費：14/14億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 265/265億円 走行時間短縮便益：242/242億円 走行経費減少便益：21/21億円 交通事故減少便益：1.7/1.7億円	基準年 平成30年		
感度分析の結果 【事業全体】 交通量：B/C=0.9~1.2(交通量±10%) 事業費：B/C=0.98~1.2(事業費±10%) 事業期間：B/C=1.04~1.1(事業期間±20%) 【残事業】 交通量：B/C=0.96~1.2(交通量±10%) 事業費：B/C=0.998~1.2(事業費±10%) 事業期間：B/C=1.06~1.1(事業期間±20%)						
事業の効果等 ①安定した交通路の確保 ・十津川村内の国道168号では過去10年間(H20年度~H29年度)に、22回の全面通行止めが発生。 ・風屋川津・宇宮原工区においては、既往災害発生箇所(5箇所)、深層崩壊箇所(3箇所)、防災点検要対策箇所(未対策)(6箇所)が存在し、災害に脆弱。 ・風屋川津・宇宮原工区においては、沿線では約500人(7集落、約200世帯)の住民が生活しており、災害時の孤立が懸念される地域。 ・五條新宮道路の整備により、防災点検要対策箇所が約4割と大幅に減少するなど、脆弱な現道区間を回避でき、円滑な走行を確保。 ②線形が厳しい箇所・幅員狭隘区間の解消 ・現道区間では線形の厳しい箇所が86箇所、幅員狭隘区間が10区間あり、自動車同士のすれ違いが困難、安全・安心な通行の確保が課題。 ・五條新宮道路(風屋川津・宇宮原工区)の整備により、脆弱な現道区間を回避でき、円滑な走行を確保。 ③医療施設へのアクセス向上 ・十津川村の人工透析患者や周産期妊婦は村外の病院に通院。 ・国道168号の通行止め時には、通院に大きな迂回が生じるため、入院したり親類宅に一時転居するなどの対応が必要。 ・五條新宮道路の整備により落石、崩土による通行止めは大幅に回避。また、搬送時間の短縮が図られ、通院する住民の負担軽減、安心できる生活を支援。 ④地域の活性化 ・十津川村には多くの観光資源が存在するが、主要な観光ルートとなる国道168号はカーブが多く、走						

行性が悪いほか、災害による全面通行止めが、観光客数に大きく影響。

- ・一方、H23 紀伊半島大水害を契機に村をあげて林業再生に取り組んでおり、原木生産量は 10 年前に比べると 2 倍以上と大幅に増加。
- ・五條新宮道路の整備により、信頼性のある道路ネットワークが形成され観光振興の回復・安定及び輸送時間の短縮など産業活性化を支援。

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27年11月 道路整備促進期成同盟奈良県協議会（奈良県全域12市15町12村 計39市町村）から国土交通省に対し、一般国道168号五條新宮道路の整備促進の要望を受けている。
- ・平成30年10月 内吉野土木協議会（五條市、野迫川村、十津川村 計3市村）から国土交通省に対し、一般国道168号五條新宮道路の整備促進の要望を受けている。
- ・平成30年10月 国道168号（五條・新宮間）整備促進協議会（奈良県：五條市、野迫川村、十津川村 和歌山県：新宮市、田辺市、那智勝浦町、太地町、北山村 三重県：熊野市、紀宝町、御浜町 計11市町村）から国土交通省に対し、一般国道168号五條新宮道路の整備促進の要望を受けている。

奈良県知事の意見：

五條新宮道路は、紀伊半島全体の強靱化を図る観点から、「命の道」として、特に重要な地域高規格道路であり、加えて、南部地域の復旧・復興から振興への核として、観光や林業の振興といった地方創生に資する幹線道路です。しかしながら、五條新宮道路（風屋川津・宇宮原工区）の現道は、狹隘区間やカーブが多いため、走行性が悪く、かつ、災害にも脆弱であることから、風屋川津・宇宮原工区を早期に整備することで、交通の円滑化や安全、安心の確保が図られ、さらなる観光や林業の振興が期待できます。県としても、阪本工区、新天辻工区の整備を鋭意進めているところであり、紀伊半島の強靱化や南部地域の地方創生のため、風屋川津・宇宮原工区の事業継続は不可欠です。

以上のことから、対応方針（原案）のとおり、事業継続が妥当と考えます。

なお、事業継続にあたり、より一層のコスト縮減等に努めて頂きたい。

県としては、円滑な事業推進のための環境整備の推進や沿線の自治体との協力に努めますので、早期の供用に向けた確実な事業推進をお願いします。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、「一般国道168号五條新宮道路（風屋川津・宇宮原工区）」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

十津川村の人口は近年減少傾向にあるとともに高齢化率は進行しているが、事業採択の際の前提となっている需要の見込みや地元情勢の変化等の大きな変化はない。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成25年度事業化、用地取進捗率約0%、事業進捗率約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

風屋川津工区、宇宮原工区ともに、引き続き、調査設計を推進していく。

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

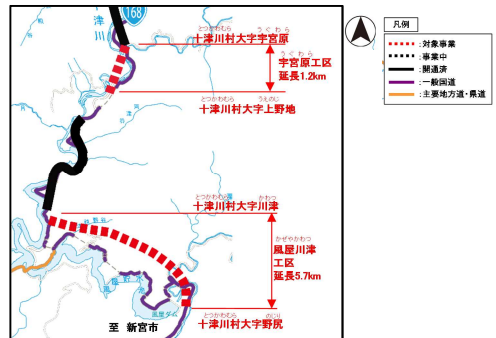
以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

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42号 ^{くしもと} すさみ串本道路		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 近畿地方整備局
起終点	自：和歌山県 ^{ひがしむろくんくしもとちようだい} 東牟婁郡串本町サンゴ台 至：和歌山県 ^{にしむろくん} 西牟婁郡 ^{ちようえすみ} すさみ町江住				延長	19.2km
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521km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。 一般国道42号すさみ串本道路（串本IC（仮称）～すさみ南IC）は、紀伊半島一周となる幹線道路として、南海トラフ地震等の災害時の交通確保、救急医療活動の支援及び広域周遊観光の支援を目的とした自動車専用道路である。					
H26年度事業化	H-年度都市計画決定 （H-年度変更）		H29年度用地着手		H29年度工事着手	
全体事業費	960億円	事業進捗率 （平成30年3月末時点）	約11%	供用済延長	—km	
計画交通量	9,200台/日					
費用対効果 分析結果	B/C： （事業全体） 1.2 （1.1） （残事業） 1.4 （1.3）	総費用： （残事業）/（事業全体） 3,182/3,920億円 事業費：2,906/3,645億円 維持管理費： 276/276億円	総便益： （残事業）/（事業全体） 4,517/4,517億円 走行時間短縮便益：4,052/4,052億円 走行経費減少便益： 359/359億円 交通事故減少便益： 106/106億円	基準年： 平成30年		
感度分析の結果	【事業全体】 交通量変動：B/C=0.96～1.5（交通量 ±10%） 事業費変動：B/C= 1.1～1.3（事業費 ±10%） 事業期間変動：B/C= 1.1～1.3（事業期間±20%）					
事業の効果等	①災害時の交通確保 ・南海トラフ巨大地震に伴う津波により、すさみ串本道路、串本太地道路及び新宮紀宝道路に並行する国道42号の約8割の区間が浸水すると予測されている。 ・近畿道紀勢線は津波に対して十分な高さを確保した計画路線であり、大規模災害時における緊急輸送道路や一時的な避難場所として活用するため、避難路を設置し、地域の避難活動を支援している。 ②救急医療活動の支援 ・南和歌山医療センター（田辺市）は、和歌山県南部地域唯一の三次医療施設であり、すさみ串本道路、串本太地道路の整備により、南和歌山医療センターの60分圏域人口カバー率は66%から83%まで拡大。 ・災害時においても広域的な救急活動支援が期待できる。 ③広域周遊観光の支援 ・近畿自動車道紀勢線の整備により、沿線市町の観光客数が大きく増加。 ・未整備区間を整備することにより、和歌山県・三重県の豊富な観光資源を活かした広域周遊観光を支援。					
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 近畿自動車道紀勢線 すさみ・那智勝浦間 建設促進協議会（串本町、すさみ町、太地町、古座川町、那智勝浦町の各首長、議会議長、他）より早期整備の要望を受けている。 ・平成29年11月 近畿自動車道紀勢線建設促進協議会（和歌山県知事、三重県知事、他）より紀伊半島一周の早期実現の要望を受けている。 ・平成30年8月 近畿自動車道紀勢線（熊野市～新宮市間）建設促進期成同盟会（紀宝町、熊野市、新宮市、田辺市、那智勝浦町、御浜町、北山村の各首長、他）より全線事業化の要望を受けている。 ・平成30年8月 高速自動車道紀南延長促進協議会（和歌山県知事、和歌山県副知事、和歌山県議会議長、沿線自治体首長及び議長、他）より紀伊半島一周の早期実現の要望を受けている。 ・平成30年8月 熊野川河口に橋を架ける会（紀宝町、新宮市、熊野川河口大橋建設促進議員連盟の各首長及び議長、他）より紀伊半島一周の早期実現の要望を受けている。					

和歌山県知事の意見：

異常気象による災害や南海トラフ巨大地震などの大規模地震に備え、紀伊半島の海岸線を通る唯一の幹線道路である国道42号の代替道路となる近畿自動車道紀勢線等のミッシングリンク解消が急務であることから、「すさみ串本道路」、「串本太地道路」及び「新宮紀宝道路」については、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て頂くとともに、県としては、引き続き、円滑な事業推進のための環境整備の推進や沿線の自治体との連携・協力に努めますので、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号すさみ串本道路」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

現道国道42号の沿線地域では、依然として人口・世帯が集中しており、地域にとって都市部やコミュニティをつなぐ近畿道紀勢線が形成する高速道路ネットワークの必要性は高く、事業が必要な状況に変化はない。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成26年度に事業化、用地進捗率：約35%、事業進捗率：約11%(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

- ・建設発生土の受入用地調整が必要である。
- ・引き続き、用地取得、調査設計、改良・橋梁下部・トンネル工事を推進し、早期開通を目指す。

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】



凡例	
	：開 通 済
	：事 業 中
	：国 道
	：主要地方道
	：一 般 県 道

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

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42号 <small>くしもとたいじ</small> 串本太地道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 近畿地方整備局
起終点	自：和歌山県 <small>ひがしむろくんなちかつうらちようやたがの</small> 東牟婁郡那智勝浦町 八尺鏡野 至：和歌山県 <small>ひがしむろくんなちかつうらちようやたがの</small> 東牟婁郡串本町 鬮野川	延長	18.4km		
事業概要					
<p>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521km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。</p> <p>一般国道42号串本太地道路（太地IC（仮称）～串本IC（仮称））は、紀伊半島一周となる幹線道路として、南海トラフ地震等の災害時の交通確保、救急医療活動の支援及び広域周遊観光の支援を目的とした自動車専用道路である。</p>					
H30年度事業化	H-年度都市計画決定 (H-年度変更)	H-年度用地着手	H-年度工事着手		
全体事業費	900億円	事業進捗率 (平成30年3月末時点)	0%	供用済延長	—km
計画交通量	8,900台/日				
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.2 (0.7) (残事業) 1.4 (0.7)	総費用 (残事業)/(事業全体) 3,182/3,920億円 事業費: 2,906/3,645億円 維持管理費: 276/276億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 4,517/4,517億円 走行時間短縮便益: 4,052/4,052億円 走行経費減少便益: 359/359億円 交通事故減少便益: 106/106億円	基準年 平成30年	
感度分析の結果					
<p>【事業全体】 交通量変動: B/C=0.96~1.5(交通量 ±10%) 【残事業】 B/C=1.2~1.8(交通量 ±10%)</p> <p>事業費変動: B/C=1.1~1.3(事業費 ±10%) B/C=1.3~1.6(事業費 ±10%)</p> <p>事業期間変動: B/C=1.1~1.3(事業期間 ±20%) B/C=1.3~1.6(事業期間 ±20%)</p>					
事業の効果等					
①災害時の交通確保					
<ul style="list-style-type: none"> ・南海トラフ巨大地震に伴う津波により、すさみ串本道路、串本太地道路及び新宮紀宝道路に並行する国道42号の約8割の区間が浸水すると予測されている。 ・近畿道紀勢線は津波に対して十分な高さを確保した計画路線であり、大規模災害時における緊急輸送道路や一時的な避難場所として活用するため、避難路を設置し、地域の避難活動を支援している。 					
②救急医療活動の支援					
<ul style="list-style-type: none"> ・南和歌山医療センター（田辺市）は、和歌山県南部地域唯一の三次医療施設であり、すさみ串本道路、串本太地道路の整備により、南和歌山医療センターの60分圏域人口カバー率は66%から83%まで拡大。 ・災害時においても広域的な救急活動支援が期待できる。 					
③広域周遊観光の支援					
<ul style="list-style-type: none"> ・近畿自動車道紀勢線の整備により、沿線市町の観光客数が大きく増加。 ・未整備区間を整備することにより、和歌山県・三重県の豊富な観光資源を活かした広域周遊観光を支援。 					
関係する地方公共団体等の意見					
地域から頂いた主な意見等:					
<ul style="list-style-type: none"> ・平成29年8月 近畿自動車道紀勢線 すさみ・那智勝浦間 建設促進協議会（串本町、すさみ町、太地町、古座川町、那智勝浦町の各首長、議会議員、他）より早期整備の要望を受けている。 ・平成29年11月 近畿自動車道紀勢線建設促進協議会（和歌山県知事、三重県知事、他）より紀伊半島一周の早期実現の要望を受けている。 ・平成30年8月 近畿自動車道紀勢線（熊野市～新宮市間）建設促進期成同盟会（紀宝町、熊野市、新宮市、田辺市、那智勝浦町、御浜町、北山村の各首長、他）より全線事業化の要望を受けている。 ・平成30年8月 高速自動車道紀勢線南延長促進協議会（和歌山県知事、和歌山県副知事、和歌山県議会議員、沿線自治体首長及び議員、他）より紀伊半島一周の早期実現の要望を受けている。 ・平成30年8月 熊野川河口に橋を架ける会（紀宝町、新宮市、熊野川河口大橋建設促進議員連盟の各首長及び議員、他）より紀伊半島一周の早期実現の要望を受けている。 					

和歌山県知事の意見：

異常気象による災害や南海トラフ巨大地震などの大規模地震に備え、紀伊半島の海岸線を通る唯一の幹線道路である国道42号の代替道路となる近畿自動車道紀勢線等のミッシングリンク解消が急務であることから、「すさみ串本道路」、「串本太地道路」及び「新宮紀宝道路」については、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て頂くとともに、県としては、引き続き、円滑な事業推進のための環境整備の推進や沿線の自治体との連携・協力に努めますので、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号串本太地道路」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

現道国道42号の沿線地域では、依然として人口・世帯が集中しており、地域にとって都市部やコミュニティをつなぐ近畿道紀勢線が形成する高速道路ネットワークの必要性は高く、事業が必要な状況に変化はない。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成30年度に事業化、用地進捗率：0%、事業進捗率：0%(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、調査設計を推進し、早期開通を目指す。

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】



凡例	
	：開 通 済
	：事 業 中
	：国 道
	：主要地方道
	：一 般 県 道

※ 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。
※ () は、事業化区間のうちIC間の費用対効果分析の結果を示す。

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42号 <small>しんぐうきほう</small> 新宮紀宝道路		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 近畿地方整備局
起終点	自：和歌山県新宮市あけぼの 至：三重県南牟婁郡紀宝町神内				延長	2.4km
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521km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。 一般国道42号新宮紀宝道路(新宮北IC(仮称)～紀宝IC(仮称))は、紀伊半島一周となる幹線道路として、南海トラフ地震等の災害時の交通確保、救急医療活動の支援及び広域周遊観光の支援を目的とした自動車専用道路である。					
H25年度事業化	H-年度都市計画決定 (H-年度変更)		H29年度用地着手		H29年度工事着手	
全体事業費	350億円	事業進捗率 (平成30年3月末時点)	約10%	供用済延長	-km	
計画交通量	11,400台/日					
費用対効果 分析結果	B/C : 1.2 (事業全体) (0.8) (残事業) (0.9)	総費用 : (残事業)/(事業全体) 3,182/3,920億円 (事業費: 2,906/3,645億円) 維持管理費: 276/276億円	総便益 : (残事業)/(事業全体) 4,517/4,517億円 (走行時間短縮便益: 4,052/4,052億円) (走行経費減少便益: 359/359億円) (交通事故減少便益: 106/106億円)	基準年 : 平成30年		
感度分析の結果	【事業全体】 交通量変動: B/C=0.96~1.5(交通量 ±10%) 事業費変動: B/C=1.1~1.3(事業費 ±10%) 事業期間変動: B/C=1.1~1.3(事業期間 ±20%) 【残事業】 B/C=1.2~1.8(交通量 ±10%) B/C=1.3~1.6(事業費 ±10%) B/C=1.3~1.6(事業期間 ±20%)					
事業の効果等	①災害時の交通確保 ・南海トラフ巨大地震に伴う津波により、すさみ串本道路、串本太地道路及び新宮紀宝道路に並行する国道42号の約8割の区間が浸水すると予測されている。 ・近畿道紀勢線は津波に対して十分な高さを確保した計画路線であり、大規模災害時における緊急輸送道路や一時的な避難場所として活用するため、避難路を設置し、地域の避難活動を支援している。 ②救急医療活動の支援 ・東牟婁郡では、新宮紀宝道路の整備による時間短縮により、地域医療の核である新宮市立医療センターと紀南病院（三重県御浜町）とで実施されている地域医療連携がさらに向上。 ・災害時においても広域的な救急活動支援が期待できる。 ③広域周遊観光の支援 ・近畿自動車道紀勢線の整備により、沿線市町の観光客数が大きく増加。 ・未整備区間を整備することにより、和歌山県・三重県の豊富な観光資源を活かした広域周遊観光を支援。					
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 近畿自動車道紀勢線 すさみ・那智勝浦間 建設促進協議会(串本町、すさみ町、太地町、古座川町、那智勝浦町の各首長、議会議長、他)より早期整備の要望を受けている。 ・平成29年11月 近畿自動車道紀勢線建設促進協議会(和歌山県知事、三重県知事、他)より紀伊半島一周の早期実現の要望を受けている。 ・平成30年8月 近畿自動車道紀勢線(熊野市～新宮市間)建設促進期成同盟会(紀宝町、熊野市、新宮市、田辺市、那智勝浦町、御浜町、北山村の各首長、他)より全線事業化の要望を受けている。 ・平成30年8月 高速自動車道紀南延長促進協議会(和歌山県知事、和歌山県副知事、和歌山県議会議長、沿線自治体首長及び議長、他)より紀伊半島一周の早期実現の要望を受けている。 ・平成30年8月 熊野川河口に橋を架ける会(紀宝町、新宮市、熊野川河口大橋建設促進議員連盟の各首長及び議長、他)より紀伊半島一周の早期実現の要望を受けている。					

和歌山県知事の意見：

異常気象による災害や南海トラフ巨大地震などの大規模地震に備え、紀伊半島の海岸線を通る唯一の幹線道路である国道42号の代替道路となる近畿自動車道紀勢線等のミッシングリンク解消が急務であることから、「すさみ串本道路」、「串本太地道路」及び「新宮紀宝道路」については、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て頂くとともに、県としては、引き続き、円滑な事業推進のための環境整備の推進や沿線の自治体との連携・協力を努めますので、一日も早い供用をお願いします。

三重県知事の意見：

一般国道42号新宮紀宝道路は、紀南病院（三重県御浜町）から新宮市立医療センターへの重篤患者搬送などの救急医療活動の支援や、発生が危惧される南海トラフ地震の救援・救助、復旧・復興において重要な道路です。

また、三重県では、平成29年度から新宮紀宝道路の用地買収業務を担う新たな組織を設置し、円滑な用地取得に取り組んでいるところです。

よって、対応方針（原案）のとおり事業継続し、一日も早く供用されることを求めます。

なお、事業実施にあたっては、全体事業費が大幅に増となっていることから、さらなるコスト縮減に努められたい。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、「一般国道42号新宮紀宝道路」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

現道国道42号の沿線地域では、依然として人口・世帯が集中しており、地域にとって都市部やコミュニティをつなぐ近畿道紀勢線が形成する高速道路ネットワークの必要性は高く、事業が必要な状況に変化はない。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成25年度に事業化、用地進捗率：約38%、事業進捗率：約10%(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

引き続き用地取得、調査設計、改良・橋梁下部工事を推進し、早期開通を目指す。

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

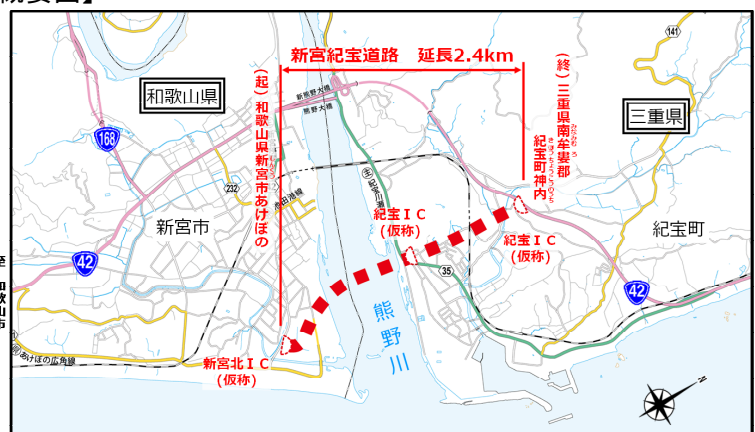
以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図

【位置図】



【概要図】



凡例	
	: 開 通 済
	: 事 業 中
	: 国 道
	: 主 要 地 方 道
	: 一 般 県 道

※ 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。
※ () は、事業化区間のうちIC間の費用対効果分析の結果を示す。

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2号 <small>とのみ</small> 富海 ^{とみ} 拡幅		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中国地方整備局
起終点	自： <small>やまぐち しゅうなん へ た</small> 山口県周南市戸田 至： <small>やまぐち ほうふ とのみ</small> 山口県防府市富海				延長	3.6 km
事業概要	一般国道2号は、 <small>おおさか</small> 大阪市を起点とし、瀬戸内海沿岸の諸都市を連絡し、 <small>きたきゅうしゅう</small> 北九州市に至る延長約670kmの主要幹線道路である。 富海 ^{とみ} 拡幅は、山口県周南市～防府市間における交通混雑の緩和、交通安全の確保などを目的とした延長3.6kmの道路整備事業である。					
	H23年度事業化	S48年度都市計画決定 (H22年度変更)	H24年度用地着手	H26年度工事着手		
全体事業費	約135億円	事業進捗率 (H30年3月末時点)	約64%	供用済延長	0.0 km	
計画交通量	38,400～40,200台/日					
費用対効果 分析結果	B/C (3便益) (事業全体) 1.8 (残事業) 4.4	総費用 60/144億円 (事業費：47/130億円) (維持管理費：14/14億円)	総便益 263/263億円 (走行時間短縮便益：248/248億円) (走行経費減少便益：13/13億円) (交通事故減少便益：1.4/1.4億円)	基準年 平成30年		
感度分析の結果	(事業全体) 交通量：B/C=1.4～2.3(交通量±10%) (残事業) 交通量：B/C=3.2～5.4(交通量±10%) 事業費：B/C=1.8～1.9(事業費±10%) 事業費：B/C=4.0～4.7(事業費±10%) 事業期間：B/C=1.8～1.9(事業期間±20%) 事業期間：B/C=4.2～4.5(事業期間±20%)					
事業の効果等	①円滑なモビリティの確保 ・渋滞損失時間の削減が期待される。 ・混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が見込める。 ・利便性の向上が期待できるバス路線が存在する【防長交通 <small>ほうちやう</small> （防府駅前・湯田温泉～徳山駅前）23便/日、防長交通（山口市・防府市～広島市／高速バス）14便/日 他】 ②物流効率化の支援 ・防府市中関地区から徳山下松港 <small>とくやまくだまつ</small> （国際拠点港湾）へのアクセス向上が見込まれる ③個性ある地域の形成 ・道の駅「ソレーネ周南」〔周南市〕（H28：74.4万人）、防府天満宮〔防府市〕（H28：84.9万人）等へのアクセス向上が期待される ④災害への備え ・山口県の第1次緊急輸送道路に指定（一般国道2号） ・緊急輸送道路である山陽自動車道（徳山西IC～防府西IC）の通行止め時の代替路線を形成 ⑤地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が期待される ⑥生活環境の改善・保全 ・NOX排出量削減が期待される ・SPM排出量削減が期待される					

関係する地方公共団体等の意見

山口県知事の意見：

一般国道2号富海^{とのみ}拡幅の「対応方針（原案）」案である「継続」に対して、異存なし。
引き続き、コスト縮減等を考慮の上、早期完成に向けて、より一層の事業促進に努めていただきたい。

事業評価監視委員会の意見

- ・ 事業者から各事業の概要、評価結果及び対応方針（原案）について説明を受け、事業が適切に実施されているか審議を行い、次のとおり意見の取りまとめを行った。
- ・ 審議の結果、再評価対象の事業は適切に実施されており、事業継続とすることとした事業者の判断は妥当であると意見集約した。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

周南市と防府市を結ぶ国道2号は、沿道地域の開発に伴う交通量の増加により、著しい渋滞や交通事故が発生、東西の移動を担う道路として4車線化整備を計画的に実施してきている。
平成25年5月の戸田^と拡幅の完成により、周南市と防府市を結ぶ幹線道路のうち富海^{とのみ}拡幅区間のみが実質の2車線区間となっている。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成30年度末で、事業全体の進捗率は60%となる見込みである。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

現在は工事を推進しており、早期開通を目指し事業を推進している。

施設の構造や工法の変更等

今後の事業の実施にあたっては、コスト縮減に努力しつつ事業を推進していく。

対応方針 事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



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

再評価結果（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9号 <small>とっとりにし</small> 鳥取西道路		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中国地方整備局
起終点	白： <small>とっとり</small> 鳥取県 <small>とっとり</small> 鳥取市 <small>もとだか</small> 本高 至： <small>とっとり</small> 鳥取県 <small>とっとり</small> 鳥取市 <small>まつばら</small> 松原				延長	7.0km
事業概要	一般国道9号は、 <small>きょうと</small> 京都府 <small>きょうと</small> 京都市から <small>やまぐち</small> 山陰県 <small>しものせき</small> 下関市までを結ぶ延長約730kmの主要幹線道路である。 鳥取西道路は、 <small>とっとり</small> 鳥取県 <small>とっとり</small> 鳥取市 <small>もとだか</small> 本高と <small>とっとり</small> 鳥取市 <small>まつばら</small> 松原を結ぶ延長7.0kmの自動車専用道路である。 事業目的は、緊急時の代替路線の確保、現道の渋滞の解消、観光・医療・物流活動の支援、広域交流の促進及び地域活性化を図ることである。					
H17年度事業化	H17年度都市計画決定	H19年度用地着手	H20年度工事着手			
全体事業費	約520億円	事業進捗率 (H30年3月末時点)	約94%	供用済延長	1.8km	
計画交通量	13,000~28,600台/日					
費用対効果 分析結果	B/C (3便益) (事業全体) 1.8 (残事業) 25.1	総費用 (残事業)/(事業全体) 42/622億円 事業費：20/592億円 維持管理費：22/30億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 1,067/1,134億円 走行時間短縮便益：869/928億円 走行経費減少便益：158/163億円 交通事故減少便益：39/42億円	基準年 平成30年		
感度分析の結果	(事業全体) 交通量：B/C=1.5~2.1(交通量±10%) (残事業) 交通量：B/C=23.3~26.8(交通量±10%) 事業費：B/C=1.8~1.8(事業費±10%) 事業費：B/C=24.0~26.4(事業費±10%) 事業期間：B/C=1.7~1.9(事業期間±20%) 事業期間：B/C=24.5~25.8(事業期間±20%)					
事業の効果等	①円滑なモビリティの確保 ・渋滞損失時間の削減が期待される ②物流効率化の支援 ・鳥取市から境港（重要港湾）へのアクセス向上が見込まれる ③国土・地域ネットワークの構築 ・高規格幹線道路「山陰自動車道」に並行する自動車専用道路の一部として位置づけ ④個性ある地域の形成 ・境港から鳥取砂丘・いなば温泉郷周辺（H28 観光入込み客数：288万人/年）等へのアクセス向上が期待される ⑤安全で安心できるくらしの確保 ・第三次救急医療機関（鳥取県立中央病院）へのアクセス向上が期待される ⑥災害への備え ・第1次緊急輸送道路である国道9号の代替路線を形成 ⑦地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が期待される ⑧生活環境の改善・保全 ・NOx排出量の削減が期待される ・SPM排出量の削減が期待される ⑨他のプロジェクトとの関係 ・「中国ブロックにおける社会資本整備重点計画（H28.3）」に位置づけられている ・大規模事業（一般国道9号 鳥取西道路（Ⅱ期）、鳥取西道路（Ⅲ期））と一体的に整備する必要がある ・「鳥取県の将来ビジョン（追補版）（H26.10）」、「第10次鳥取市総合計画（H28.4）」、「鳥取市都市計画マスタープラン（H29.3）」に位置づけられている					

関係する地方公共団体等の意見

鳥取市長など4市5町1村の首長で構成される国道9号整備・山陰自動車道建設促進鳥取県期成会など複数の団体から鳥取西道路の早期完成の要望を受けている。

鳥取県知事の意見：事業の「継続」という対応方針（原案）について異存ありません。

山陰道の全線開通は県民の悲願であるとともに、平成30年7月豪雨でも通行止めとならなかった山陰道は迂回路として使用されており、山陰道の全線供用が待ち望まれています。

鳥取西道路は、観光・交流人口の拡大による地域の活性化や企業進出による雇用創出など、安心して暮らし続け、地域の豊かな資源や特色を生かして将来にわたり本県が発展するために不可欠な社会インフラであり早期供用が必要です。

法面変状の対策工事をしている重山地区及び松原地区をはじめ、安全を第一に、公表されている平成31年夏までの一体供用を一日でも早く迎えられるよう一層の御尽力をお願いします。

なお、事業執行に際しては、施工の効率化等によりなお一層のコスト削減を図るようお願いします。

事業評価監視委員会の意見

- ・事業者から各事業の概要、評価結果及び対応方針（原案）について説明を受け、事業が適切に実施されているか審議を行い、次のとおり意見の取りまとめを行った。
- ・審議の結果、再評価対象の事業は適切に実施されており、事業継続とすることとした事業者の判断は妥当であると意見集約した。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

H24年度に鳥取自動車道（中国横断自動車道姫路鳥取線）が全線開通。

H25年度に山陰道（鳥取IC～鳥取西IC間、赤碓中山IC～名和IC間）及び山陰近畿道駈馳山バイパスが開通。

H27年度に山陰近畿道（岩美IC～浦富IC間）が開通。

H29年度に山陰道（はわいIC～大栄東伯IC間）が事業化。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成30年度末で事業全体の進捗率は96%となる見込みである。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

平成31年夏迄の開通を目指し、工事を推進する。

施設の構造や工法の変更等

今後の事業の実施にあたっては、コスト縮減に努力しつつ事業を推進していく。

対応方針 事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



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

※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳と一致しないことがある。

再評価結果（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9号 鳥取西道路（Ⅱ期）	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中国地方整備局
起終点	白：鳥取県鳥取市松原 至：鳥取県鳥取市気高町下坂本			延長	5.9 km
事業概要					
一般国道9号は、京都府京都市から山口県下関市までを結ぶ延長約730kmの主要幹線道路である。 鳥取西道路（Ⅱ期）は、鳥取県鳥取市松原と鳥取市気高町下坂本を結ぶ延長5.9kmの自動車専用道路である。 事業目的は、緊急時の代替路線の確保、現道の渋滞の解消、観光・医療・物流活動の支援、広域交流の促進及び地域活性化を図ることである。					
H19年度事業化		H17年度都市計画決定		H20年度用地着手	
H22年度工事着手					
全体事業費	約405億円	事業進捗率 (H30年3月末時点)	約92%	供用済延長	0.0 km
計画交通量	28,100台/日				
費用対効果 分析結果	B/C (3便益) (事業全体) 3.1 (残事業) 31.2	総費用 (残事業)/(事業全体) 44/444億円 (事業費：21/421億円 維持管理費：23/23億円)	総便益 (残事業)/(事業全体) 1,372/1,372億円 (走行時間短縮便益：1,056/1,056億円 走行経費減少便益：252/252億円 交通事故減少便益：64/64億円)	基準年	平成30年
感度分析の結果					
(事業全体) 交通量：B/C=2.6~3.6(交通量±10%) (残事業) 交通量：B/C=26.0~36.1(交通量±10%) 事業費：B/C=3.1~3.1(事業費±10%) 事業費：B/C=29.8~32.8(事業費±10%) 事業期間：B/C=3.0~3.2(事業期間±20%) 事業期間：B/C=30.4~32.0(事業期間±20%)					
事業の効果等					
①円滑なモビリティの確保 ・渋滞損失時間の削減が期待される ②物流効率化の支援 ・鳥取市から境港（重要港湾）へのアクセス向上が見込まれる ③国土・地域ネットワークの構築 ・高規格幹線道路「山陰自動車道」に並行する自動車専用道路の一部として位置づけ ④個性ある地域の形成 ・境港から鳥取砂丘・いなば温泉郷周辺（H28 観光入込み客数：288万人/年）等へのアクセス向上が期待される ⑤安全で安心できるくらしの確保 ・第三次救急医療機関（鳥取県立中央病院）へのアクセス向上が期待される ⑥災害への備え ・第1次緊急輸送道路である国道9号の代替路線を形成 ⑦地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が期待される ⑧生活環境の改善・保全 ・NOx排出量の削減が期待される ・SPM排出量の削減が期待される ⑨他のプロジェクトとの関係 ・「中国ブロックにおける社会資本整備重点計画（H28.3）」に位置づけられている ・大規模事業（一般国道9号 鳥取西道路、鳥取西道路（Ⅲ期））と一体的に整備する必要がある ・「鳥取県の将来ビジョン（追補版）（H26.10）」、「第10次鳥取市総合計画（H28.4）」、「鳥取市都市計画マスタープラン（H29.3）」に位置づけられている					

関係する地方公共団体等の意見

鳥取市長など4市5町1村の首長で構成される国道9号整備・山陰自動車道建設促進鳥取県期成会など複数の団体から鳥取西道路の早期完成の要望を受けている。

鳥取県知事の意見：事業の「継続」という対応方針（原案）について異存ありません。

山陰道の全線開通は県民の悲願であるとともに、平成30年7月豪雨でも通行止めとならなかった山陰道は迂回路として使用されており、山陰道の全線供用が待ち望まれています。

鳥取西道路は、観光・交流人口の拡大による地域の活性化や企業進出による雇用創出など、安心して暮らし続け、地域の豊かな資源や特色を生かして将来にわたり本県が発展するために不可欠な社会インフラであり早期供用が必要です。

法面変状の対策工事を行っている重山地区及び松原地区をはじめ、安全を第一に、公表されている平成31年夏までの一体供用を一日でも早く迎えられるよう一層の御尽力をお願いします。

なお、事業執行に際しては、施工の効率化等によりなお一層のコスト削減を図るようお願いします。

事業評価監視委員会の意見

- ・事業者から各事業の概要、評価結果及び対応方針（原案）について説明を受け、事業が適切に実施されているか審議を行い、次のとおり意見の取りまとめを行った。
- ・審議の結果、再評価対象の事業は適切に実施されており、事業継続とすることとした事業者の判断は妥当であると意見集約した。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

H24年度に鳥取自動車道（中国横断自動車道姫路鳥取線）が全線開通。

H25年度に山陰道（鳥取IC～鳥取西IC間、赤碕中山IC～名和IC間）及び山陰近畿道駈馳山バイパスが開通。

H27年度に山陰近畿道（岩美IC～浦富IC間）が開通。

H29年度に山陰道（はわいIC～大栄東伯IC間）が事業化。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成30年度末で事業全体の進捗率は94%となる見込みである。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

平成31年夏迄の開通を目指し、工事を推進する。

施設の構造や工法の変更等

今後の事業の実施にあたっては、コスト削減に努力しつつ事業を推進していく。

対応方針 事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



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

※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳と一致しないことがある。

再評価結果（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9号 鳥取西道路（Ⅲ期）	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中国地方整備局
起終点	自：鳥取県鳥取市気高町下坂本 至：鳥取県鳥取市青谷町青谷			延長	6.4 km
事業概要					
<p>一般国道9号は、京都府京都市から山口県下関市までを結ぶ延長約730kmの主要幹線道路である。 鳥取西道路（Ⅲ期）は、鳥取県鳥取市気高町下坂本と鳥取市青谷町青谷を結ぶ延長6.4kmの自動車専用道路である。 事業目的は、緊急時の代替路線の確保、現道の渋滞の解消、観光・医療・物流活動の支援、広域交流の促進及び地域活性化を図ることである。</p>					
H20年度事業化		H17年度都市計画決定		H23年度用地着手	
H23年度工事着手					
全体事業費	約415億円	事業進捗率 (H30年3月末時点)	約94%	供用済延長	0.0 km
計画交通量	26,200～26,800台/日				
費用対効果 分析結果	B/C (3便益) (事業全体) 2.3 (残事業) 18.8	総費用 (残事業)/(事業全体) 55/458億円 (事業費：25/428億円 維持管理費：30/30億円)	総便益 (残事業)/(事業全体) 1,041/1,041億円 (走行時間短縮便益：811/811億円 走行経費減少便益：182/182億円 交通事故減少便益：47/47億円)	基準年 平成30年	
感度分析の結果					
(事業全体) 交通量：B/C=2.0～2.6(交通量±10%) 事業費：B/C=2.3～2.3(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=16.2～21.1(交通量±10%) 事業費：B/C=18.0～19.7(事業費±10%) 事業期間：B/C=18.4～19.3(事業期間±20%)		
事業の効果等					
<p>①円滑なモビリティの確保 ・渋滞損失時間の削減が期待される</p> <p>②物流効率化の支援 ・鳥取市から境港（重要港湾）へのアクセス向上が見込まれる</p> <p>③国土・地域ネットワークの構築 ・高規格幹線道路「山陰自動車道」に並行する自動車専用道路の一部として位置づけ</p> <p>④個性ある地域の形成 ・境港から鳥取砂丘・いなば温泉郷周辺（H28観光入込み客数：288万人/年）等へのアクセス向上が期待される</p> <p>⑤安全で安心できるくらしの確保 ・第三次救急医療機関（鳥取県立中央病院）へのアクセス向上が期待される</p> <p>⑥災害への備え ・第1次緊急輸送道路である国道9号の代替路線を形成</p> <p>⑦地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が期待される</p> <p>⑧生活環境の改善・保全 ・NOx排出量の削減が期待される ・SPM排出量の削減が期待される</p> <p>⑨他のプロジェクトとの関係 ・「中国ブロックにおける社会資本整備重点計画（H28.3）」に位置づけられている ・大規模事業（一般国道9号 鳥取西道路、鳥取西道路（Ⅱ期））と一体的に整備する必要がある ・「鳥取県の将来ビジョン（追補版）（H26.10）」、「第10次鳥取市総合計画（H28.4）」、「鳥取市都市計画マスタープラン（H29.3）」に位置づけられている</p>					

関係する地方公共団体等の意見

鳥取市長など4市5町1村の首長で構成される国道9号整備・山陰自動車道建設促進鳥取県期成会など複数の団体から鳥取西道路の早期完成の要望を受けている。

鳥取県知事の意見：事業の「継続」という対応方針（原案）について異存ありません。

山陰道の全線開通は県民の悲願であるとともに、平成30年7月豪雨でも通行止めとならなかった山陰道は迂回路として使用されており、山陰道の全線供用が待ち望まれています。

鳥取西道路は、観光・交流人口の拡大による地域の活性化や企業進出による雇用創出など、安心して暮らし続け、地域の豊かな資源や特色を生かして将来にわたり本県が発展するために不可欠な社会インフラであり早期供用が必要です。

法面変状の対策工事をしている重山地区及び松原地区をはじめ、安全を第一に、公表されている平成31年夏までの一体供用を一日でも早く迎えられるよう一層の御尽力をお願いします。

なお、事業執行に際しては、施工の効率化等によりなお一層のコスト削減を図るようお願いします。

事業評価監視委員会の意見

- ・事業者から各事業の概要、評価結果及び対応方針（原案）について説明を受け、事業が適切に実施されているか審議を行い、次のとおり意見の取りまとめを行った。
- ・審議の結果、再評価対象の事業は適切に実施されており、事業継続とすることとした事業者の判断は妥当であると意見集約した。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

H24年度に鳥取自動車道（中国横断自動車道姫路鳥取線）が全線開通。

H25年度に山陰道（鳥取IC～鳥取西IC間、赤碓中山IC～名和IC間）及び山陰近畿道駈馳山バイパスが開通。

H27年度に山陰近畿道（岩美IC～浦富IC間）が開通。

H29年度に山陰道（はわい～大栄東伯間）が事業化。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成30年度末で事業全体の進捗率は93%となる見込みである。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

平成31年夏迄の開通を目指し、工事を推進する。

施設の構造や工法の変更等

今後の事業の実施にあたっては、コスト削減に努力しつつ事業を推進していく。

対応方針 事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



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

※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳と一致しないことがある。