

## 再評価結果（令和3年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局国道・技術課

担当課長名：前佛 和秀

事業名	一般国道18号 上新バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 北陸地方整備局		
起終点	自：新潟県上越市中郷区市屋 至：新潟県上越市下源入	延長	24.6km				
事業概要							
一般国道18号上新バイパスは、「交通渋滞の緩和、交通事故の低減」「広域幹線ネットワークの強化」「防災機能の向上」などを目的とした延長24.6kmの4車線のバイパス事業である。							
S50年度事業化	S50～58年度都市計画決定	S50年度用地着手	S53年度工事着手				
全体事業費	約944億円	事業進捗率 (令和2年3月末時点)	62%	供用済延長	9.8km(完成4車線) 14.8km(暫定2車線)		
計画交通量	13,400～50,200台/日						
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.5 (残事業) 1.2	総費用 (残事業)/(事業全体) 326/2,610億円 (事業費：281/2,270億円) 維持管理費：45/340億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 403/3,792億円 (走行時間短縮便益：282/2,975億円) 走行経費減少便益：92/660億円 交通事故減少便益：29/156億円	基準年 令和2年			
感度分析の結果							
<table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 50%;">(事業全体) 交通量：B/C=1.3～1.6(交通量±10%) 事業費：B/C=1.4～1.5(事業費±10%) 事業期間：B/C=1.4～1.5(事業期間±20%)</td> <td style="width: 50%;">(残事業) 交通量：B/C=1.1～1.3(交通量±10%) 事業費：B/C=1.1～1.4(事業費±10%) 事業期間：B/C=1.2～1.3(事業期間±20%)</td> </tr> </table>						(事業全体) 交通量：B/C=1.3～1.6(交通量±10%) 事業費：B/C=1.4～1.5(事業費±10%) 事業期間：B/C=1.4～1.5(事業期間±20%)	(残事業) 交通量：B/C=1.1～1.3(交通量±10%) 事業費：B/C=1.1～1.4(事業費±10%) 事業期間：B/C=1.2～1.3(事業期間±20%)
(事業全体) 交通量：B/C=1.3～1.6(交通量±10%) 事業費：B/C=1.4～1.5(事業費±10%) 事業期間：B/C=1.4～1.5(事業期間±20%)	(残事業) 交通量：B/C=1.1～1.3(交通量±10%) 事業費：B/C=1.1～1.4(事業費±10%) 事業期間：B/C=1.2～1.3(事業期間±20%)						
事業の効果等							
<p>①冬期間におけるスムーズな交通の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・上新バイパス4車線化により並行する上信越道通行止め時の代替路として機能し、登坂不能車発生時の渋滞緩和に寄与することから積雪時の円滑な交通の確保が期待される。</li> </ul> <p>②緊急輸送道路としての信頼性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・上新バイパス(4車線)の整備により、防災拠点機能を備える道の駅あらい等が上信越道(4車線)とのダブルネットワークでつながる。これにより信頼性の高い防災道路ネットワークが構築され、当該地域の安全・安心の向上に寄与する。</li> </ul> <p>③救急医療施設への命の道としてのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・第三次医療施設(新潟県立中央病院)への搬送時間が短縮し、救命率の向上に寄与することが期待される。</li> </ul> <p>④重要港湾直江津港へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・長野県や妙高方面などから直江津港へのアクセス向上が期待される。</li> </ul> <p>⑤物流等の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・物流拠点へのアクセス向上や、周辺の物流や地域開発を支援する。</li> </ul> <p>⑥北陸新幹線上越妙高駅へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・上越地域唯一の新幹線新駅である上越妙高駅へのアクセス向上が期待される。</li> </ul> <p>⑦主要な観光地へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・上新バイパスは観光地への円滑なアクセスルートとして機能する。</li> </ul> <p>⑧日常生活圏の中心都市である上越市へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・上越市と妙高市間のアクセス性が向上する。</li> </ul> <p>⑨冬期【上越市高田市街地の一斉雪下ろし】時の迂回路としての機能</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・全国有数の豪雪地帯である上越市は、市街地部で一斉雪下ろしが実施される。上新バイパスの整備により、一斉雪下ろし実施時に通行止めとしている市街地部を迂回できるようになった。</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：上越市、妙高市から早期4車線化に向けた整備推進の要望を受けており、特に乙吉交差点～岡原交差点間の早期4車線化に向けた要望を受けている。

知事の見解

：県民の安全・安心を確保し、活力ある新潟県を創るため、事業の継続を望みます。本事業は、交通渋滞の緩和や交通事故の減少につながるるとともに、県立中央病院や重要港湾直江津港、北陸新幹線上越妙高駅へのアクセスが向上されるなど、当県にとって重要な事業と認識しております。今後も早期完成に向けて、着実な整備をお願いします。

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

前回事業再評価時以降、需要の見込みや地元情勢など社会情勢に大きな変化は無い。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・事業の進捗状況：事業進捗率62%、用地取得率72%（令和2年3月末時点）
- ・残事業の内容：4車線化及び交差点の立体化の工事等

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・残る上越市中郷区市屋～岡原交差点間の4車線化及び交差点の立体化については、交通状況を勘案しつつ、関係機関と調整を図りながら行う。

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により、コスト削減に努める。

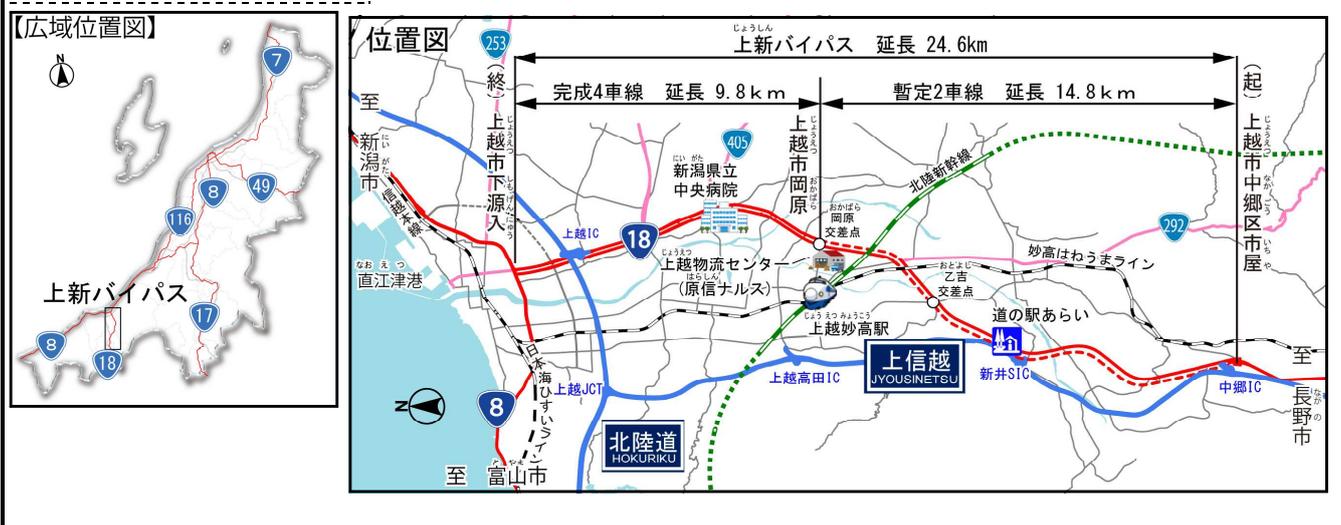
対応方針

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（令和3年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・技術課  
担当課長名：前佛 和秀

事業名：一般国道8号 <small>にゅうぜんくろべ</small> 入善黒部バイパス	事業区分：一般国道	事業主体：国土交通省 北陸地方整備局
起終点：自：富山県下新川郡入善町 <small>しもにかわ にゅうぜんまちくぬぎやま</small> 山 至：富山県魚津市 <small>うおづ えぐち</small> 江口	延長	16.1km
<b>事業概要</b> 一般国道8号入善黒部バイパスは、交通渋滞の緩和、広域幹線ネットワーク充実強化などを目的とした延長16.1kmのバイパス事業である。		
H2年度事業化	H2年度都市計画決定	H5年度用地着手
全体事業費	約917億円	事業進捗率 80% (令和2年3月末時点)
供用済延長	14.0km	(暫定2車線)
計画交通量	18,600～38,400台/日	
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.1	総費用：(残事業)/(事業全体) 212/1,410億円
	(残事業) 3.5	総便益：(残事業)/(事業全体) 742/1,563億円
(事業全体) 交通量：B/C=1.001～1.2(交通量±10%) 事業費：B/C=1.1～1.1(事業費±10%) 事業期間：B/C=1.1～1.2(事業期間±20%)		(残事業) 交通量：B/C=3.1～3.8(交通量±10%) 事業費：B/C=3.3～3.8(事業費±10%) 事業期間：B/C=3.3～3.6(事業期間±20%)
<b>感度分析の結果</b> (事業全体) 交通量：B/C=1.001～1.2(交通量±10%) 事業費：B/C=1.1～1.1(事業費±10%) 事業期間：B/C=1.1～1.2(事業期間±20%)		
<b>事業の効果等</b> ①国際拠点港湾（伏木富山港）へのアクセス向上 ・入善町や黒部市の工業団地から伏木富山港へのアクセス向上が期待される。 ②地域産業の活性化・物流効率化 ・事業区間周辺には富山県の主要産業であるアルミ製造業の拠点が立地しており、バイパス沿線に企業団地が立地するなど、地域産業の活性化・物流効率化により生産性向上に寄与することが期待される。 ③救急医療施設へのアクセス向上 ・救急医療施設（黒部市民病院）への搬送時間が短縮し、救命率の向上に寄与することが期待される。 ④夜間騒音の低減 ・入善黒部バイパスの整備により、旧国道8号（県道魚津入善線）の交通量が減少するため、夜間の交通騒音が低減し、沿道環境の改善が期待される。		
<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： 魚津市などの3市2町の首長で構成される朝日滑川間国道・バイパス建設促進期成同盟会等より整備の要望を受けている。 知事の意見： 事業継続に同意する。なお、今後ともコスト縮減に努め、早期に効果が発現されるよう整備促進に格段の配慮をお願いしたい。		
<b>事業評価監視委員会の意見</b> 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。		
<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> 前回事業再評価時以降、需要の見込みや地元情勢など社会情勢に大きな変化は無い。		

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・事業の進捗状況：事業進捗率80%、用地進捗率99%（令和2年3月末時点）
- ・残事業の内容：用地取得、道路設計、改良工事

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・現道拡幅区間である入善町栲山～入善町上野間の用地取得、道路設計、改良工事を推進し、早期4車線供用を目指して整備を進める。
- ・バイパス区間の4車線整備については、交通状況を勘案しつつ、整備時期等を検討する。

施設の構造や工法の変更等

- ・建設発生土の有効活用や新技術の積極的な活用等により、コスト縮減を図る。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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（令和3年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局国道・技術課

担当課長名：前佛 和秀

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 <small>のみ おおながの</small> 至：石川県加賀市箱宮町 <small>かが はこみやまち</small>			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、延長約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125億円	事業進捗率 (令和2年3月末時点)	約79%	供用済延長	7.3km (暫定2車線) 8.3km (完成4車線)	
計画交通量	29,000～46,700台/日					
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 4.4  (残事業) 3.8	総費用 (残事業)/(事業全体) 53/217億円  (事業費：32/137億円 維持管理費：21/81億円)	総便益 (残事業)/(事業全体) 202/949億円  (走行時間短縮便益：183/798億円 走行経費減少便益：14/110億円 交通事故減少便益：5.6/41億円)	基準年 令和2年		
感度分析の結果	(事業全体) 交通量：B/C=4.1～5.0(交通量 ±10%) (残事業) 交通量：B/C=3.5～4.2(交通量 ±10%) 事業費：B/C=4.3～4.4(事業費 ±10%) 事業費：B/C=3.6～4.0(事業費 ±10%) 事業期間：B/C=4.4～4.4(事業期間±20%) 事業期間：B/C=3.8～3.9(事業期間±20%)					
事業の効果等	①日常生活圏の各都市間の連携強化 ・小松市及び加賀市と金沢方面と行き来する通勤者は、1日当たり約30,000人以上にのぼる。 ・小松バイパスの整備により、毎日の通勤に要する時間が最大5分短縮され、地域間の連携強化が期待できる。 ②物流の円滑化 ・小松バイパス周辺では企業の進出がみられており、工業従業者数も全線暫定2車線供用後において2割以上伸びているなど、雇用の増加が確認されている。 ・小松バイパスの整備により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。 ③主要な観光地へのアクセス向上 ・小松バイパス周辺には山代温泉・片山津温泉や道の駅「こまつ木場湯」などの多くの観光施設が存在している。 ・小松バイパスの整備により、各観光地や施設へのアクセス性・周遊性向上が期待される。 ④緊急輸送道路としての機能向上 ・石川県の第一次緊急輸送道路に位置付けられている小松バイパスの整備により、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。 ⑤地域連携プロジェクト（石川県新長期構想）の支援 ・小松バイパスの整備により、加賀地域における南北の幹線ネットワークの強化が図られ、石川県の新長期構想「ダブルラダー輝きの美知」構想の実現に大きく貢献。					

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：

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いただいている。

知事の意見：

国道8号は本県における物流や広域交流の大動脈であり、加賀地域の物流の円滑化や観光産業の振興を図る上で、極めて重要な路線である。

このうち、小松バイパスについては、南加賀地域の産業や経済の発展に大きく寄与するとともに、交通安全対策にもつながることから、早期全線4車線化が不可欠となっている。

このため、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、令和5年春の北陸新幹線敦賀開業を見据え、早期4車線化を図っていただきたい。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、再評価および対応方針（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：事業進捗率79%、用地進捗率100%（令和2年3月末時点）
- ・残事業の内容：改良工事、橋梁工事、舗装工事等

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・用地は取得済みであり、現在までに事業は約79%が完了。平成26年度までに小松市八幡～同市津波倉町間（延長7.3km）、平成30年度までに大長野～小杉（延長1.0km）において4車線で供用済みである。
- ・小杉IC～千代能美IC間について、令和2年内の4車線化供用に向けて工事を推進する。
- ・残る区間については、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

- ・新技術の積極的な活用により、コスト縮減を図る。

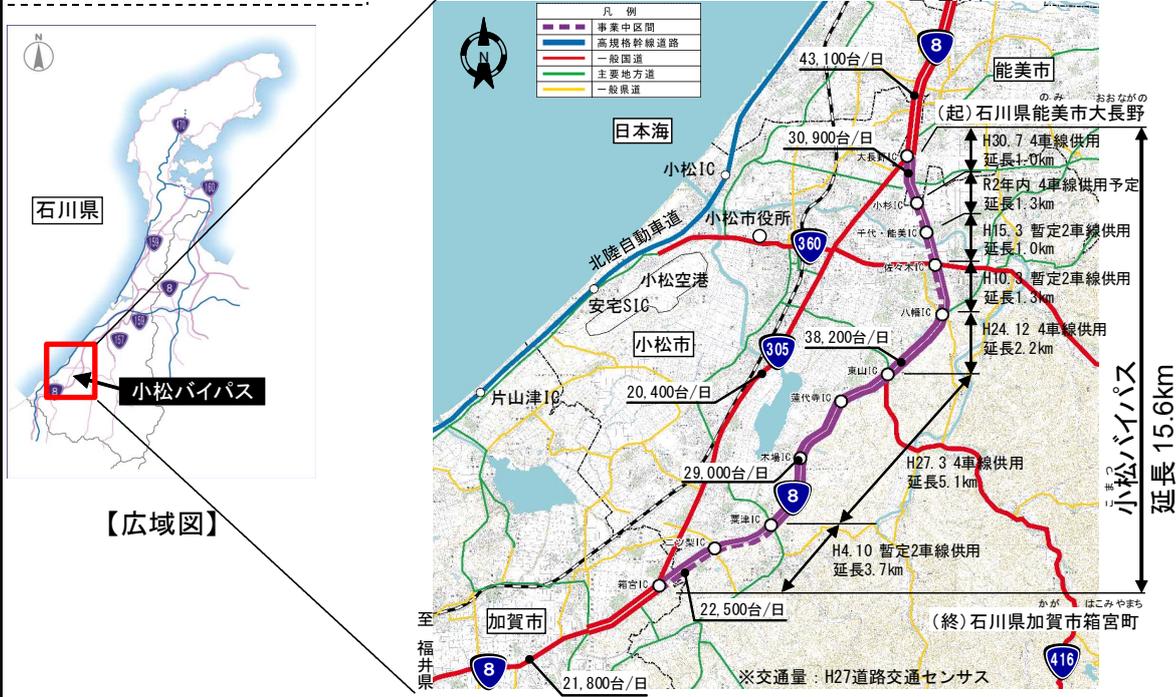
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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（令和3年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局国道・技術課  
担当課長名：前佛 和秀

事業名：一般国道159号 <small>かなざわとうぶかんじょう</small> 金沢東部環状道路	事業区分：一般国道	事業主体：国土交通省 北陸地方整備局			
起終点：自：石川県金沢市今町 <small>かなざわ いままち</small> 至：石川県金沢市鈴見台 <small>かなざわ すずみだい</small>	延長：9.4km				
<b>事業概要</b> 一般国道159号金沢東部環状道路は、地域高規格道路「金沢外環状道路」の一部を構成し、金沢市中心部の交通渋滞緩和、広域的な幹線道路ネットワークの形成、中心部における通過交通の排除などを目的とした延長9.4kmの道路事業である。					
S62年度事業化	S60年度都市計画決定	S63年度用地着手	H3年度工事着手		
全体事業費	約1,270億円	事業進捗率 (令和2年3月末時点)	92% 供用済延長：3.9km(暫定2車線) 5.5km(完成4車線)		
計画交通量	22,700～49,000台/日				
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体)	3.2	総費用：(残事業)/(事業全体) 112/2,329億円 事業費：84/2,219億円 維持管理費：27/110億円	総便益：(残事業)/(事業全体) 1,346/7,352億円 走行時間短縮便益：1,304/6,524億円 走行経費減少便益：37/657億円 交通事故減少便益：4.9/171億円	基準年： 令和2年
	(残事業)	12.0			
<b>感度分析の結果</b> (事業全体)交通量：B/C=2.8～3.3(交通量±10%) (残事業)交通量：B/C=9.5～14.8(交通量±10%) 事業費：B/C=3.1～3.2(事業費±10%) 事業費：B/C=11.2～13.0(事業費±10%) 事業期間：B/C=3.1～3.2(事業期間±20%) 事業期間：B/C=11.8～12.4(事業期間±20%)					
<b>事業の効果等</b> ①日常生活圏の連携強化 ・金沢市中心部へのアクセス性が向上し、通勤面においても地域間の連携強化が期待できる。 ②主要観光地へのアクセス向上 ・金沢市内の観光施設や中心部へのアクセス性が向上する。 ③第三次医療施設へのアクセス向上 ・津幡町・かほく市方面から金沢大学附属病院や石川県立中央病院への搬送時間が短縮し、搬送先の選択肢が増え、救急救助活動の支援が期待できる。 ④防災機能の向上 ・金沢東部環状道路は、浸水被害を受けない高さに位置し、緊急時のネットワークの強化が期待できる。 ⑤地域産業への支援 ・工業団地と国内外の航路拠点である金沢港との時間短縮や走行環境の向上が図られ、地域産業の活性化が期待できる。 ⑥地域連携プロジェクト（石川県新長期構想）の支援 ・石川県の長期計画である「ダブルラダー輝きの美知」構想の実現に寄与。					

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：

東部環状道路建設促進協議会から、早期全線4車線化に向けた要望をいただいている。

知事の意見：

国道159号金沢東部環状道路は、金沢外環状道路山側幹線の一部を構成する極めて重要な幹線道路であり、平成18年の山側幹線全線開通により、中心市街地の渋滞が大幅に緩和されるとともに、沿道には商業施設の集積が進むなど大きな効果が現れている。

また、平成24年の鈴見台～東長江間及び平成29年の東長江～神谷内町間の4車線供用により、当該区間の渋滞が大きく改善されたところである。

一方で、残る2車線区間については、未だ慢性的な交通混雑や交通事故が発生していることから、金沢都市圏全体の交通の円滑化を図るとともに、北陸新幹線金沢開業効果を持続・発展させていくためにも、早期の4車線化が必要である。

このため、金沢東部環状道路については、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、令和5年春の北陸新幹線敦賀開業を見据えた神谷内町～月浦町間の4車線供用と、残る2車線区間の早期4車線化を図っていただきたい。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、再評価および対応方針（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

前回事業再評価時以降、需要の見込みや地元情勢など社会情勢に大きな変化は無い。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・事業の進捗状況：事業進捗率92%、用地進捗率100%（令和2年3月末時点）
- ・残事業の内容：トンネル工事、改良工事、橋梁工事等

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・用地は取得済みであり、現在までに事業は約92%が完了。平成18年度に全線暫定2車線で開通後、平成24年度には金沢市東長江町～同市鈴見台間を、平成29年度に神谷内町～東長江町間で4車線化で供用済みである。
- ・今後は早期の全線4車線化に向けて、月浦町～神谷内町間のトンネル工事及び改良工事を推進し、梅田町～月浦町間についても引き続き事業を推進する。

施設の構造や工法の変更等

- ・新技術の積極的な活用により、コスト縮減を図る。

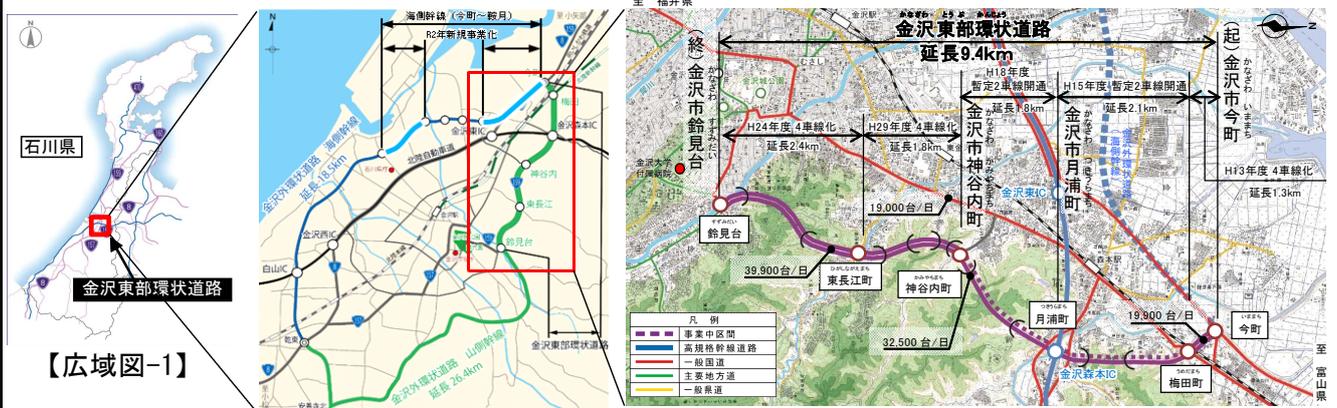
対応方針

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（令和3年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課  
担当課長名：前佛 和秀

事業名	一般国道41号 石浦バイパス	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	白：岐阜県高山市久々野町久々野 至：岐阜県高山市千島町	延長	9.2 km				
事業概要							
<p>一般国道41号石浦バイパスは、岐阜県高山市久々野町久々野から同市千島町に至る延長9.2kmの道路である。</p> <p>石浦バイパスは、地域高規格道路高山下呂連絡道路の一部を構成し、急カーブや急勾配区間を回避することによる冬期交通の安全性・信頼性の向上、交通事故の削減、救急医療活動の支援を主な目的としたバイパス事業である。</p>							
H12・H15年度事業化	H12年度都市計画決定	H16年度用地着手	H27年度工事着手				
全体事業費	425億円	事業進捗率 (令和2年3月末時点)	約42%	供用済延長	0.0km		
計画交通量	15,400台/日						
費用対効果分析結果	B/C (事業全体)	1.3	総費用 (事業)/ (事業全体)	245/464億円	総便益 (事業)/ (事業全体)	591/591億円	基準年 令和2年
	(残事業)	2.4	事業費：182/402億円 維持管理費：62/62億円	走行時間短縮便益：547/547億円 走行経費減少便益：39/39億円 交通事故減少便益：5.2/5.2億円			
感度分析の結果							
(事業全体)	交通量	: B/C=1.1~1.4 (交通量 ±10%)		(残事業)	交通量	: B/C=2.2~2.7 (交通量 ±10%)	
	事業費	: B/C=1.2~1.3 (事業費 ±10%)			事業費	: B/C=2.2~2.6 (事業費 ±10%)	
	事業期間	: B/C=1.2~1.3 (事業期間±20%)			事業期間	: B/C=2.4~2.4 (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"> <li>・現道等の年間渋滞損失時間（人・時間）の削減が見込まれる</li> <li>・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（濃飛バス 高山・下呂線）が存在する</li> </ul>							
②物流効率化の支援							
<ul style="list-style-type: none"> <li>・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向上が見込まれる</li> </ul>							
③国土・地域ネットワークの構築							
<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域高規格道路「高山下呂連絡道路」の一部として、全区間が指定されている</li> <li>・日常活動圏の中心都市（高山市）へのアクセス向上が見込まれる</li> </ul>							
④個性ある地域の形成							
<ul style="list-style-type: none"> <li>・主要な観光地（高山市等）へのアクセス向上が見込まれる</li> </ul>							
⑤安全で安心できるくらしの確保							
<ul style="list-style-type: none"> <li>・三次医療施設（高山赤十字病院）へのアクセス性向上が見込まれる</li> </ul>							
⑥災害への備え							
<ul style="list-style-type: none"> <li>・第一次緊急輸送道路（岐阜県地域防災計画より）に位置づけられている</li> <li>・緊急輸送道路（国道41号）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</li> <li>・現道等の防災点検箇所における通行規制等の解消が見込まれる</li> </ul>							
⑦地球環境の保全							
<ul style="list-style-type: none"> <li>・CO2排出量の削減が見込まれる</li> </ul>							
⑧生活環境の改善・保全							
<ul style="list-style-type: none"> <li>・NO2排出量の削減が見込まれる</li> <li>・SPM排出量の削減が見込まれる</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： 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。 なお、今後の事業の実施にあたっては、以下の内容についてご配慮願います。 ・本バイパスは、飛騨地域の連携強化、活性化に寄与する重要な道路と認識していることから、速やかに整備を進めるべき事業であり、引き続き早期供用に向けた事業の推進をお願いします。 ・事業費については、最新技術の活用も含めて、徹底したコスト縮減をお願いいたします。	
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	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・国道41号現道は、平面・縦断ともに道路線形が厳しいため、積雪時には大型車のスタックの危険性が高い。</li> <li>・国道41号現道は、急勾配・急カーブが連続しており、特にヘアピンカーブを中心に事故が多発。</li> <li>・一之宮地区から高山市街地への主要幹線道路は、国道41号しか無く、国道361号へ迂回する場合、約8分の遅れが発生する。</li> </ul>	
事業の進捗状況、残事業の内容等	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・事業進捗率約42%（令和2年3月末時点）、用地取得率約64%（令和2年3月末時点）。</li> <li>・高山市久々野町久々野～高山市一之宮町間（延長4.7km）が令和2年度開通予定。</li> </ul>	
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・高山市久々野町久々野～同市一之宮町間（延長4.7km）は、令和2年度開通予定である。</li> <li>・高山市一之宮町～同市千島町間（延長4.5km）は、令和2年度より工事に着手し、早期開通に向け、用地取得や改良工事、関係機関協議を推進する。</li> </ul>	
施設の構造や工法の変更等	
・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進する。	
対応方針	事業継続
対応方針決定の理由	・以上の状況を勘案すれば、当初からの事業の必要性、重要性は変わらないものと考えられる。
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（令和3年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局 国道・技術課

担当課長名：前佛 和秀

事業名	一般国道158号 中部縦貫自動車道 高山清見道路	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：岐阜県高山市清見町夏厩 至：岐阜県高山市丹生川町坊方	延長	24.7 km			
事業概要	<p>一般国道158号中部縦貫自動車道は、長野県松本市を起点とし、岐阜県高山市の主要都市を経て、福井県福井市に至る延長約160kmの高規格幹線道路である。</p> <p>本事業の一般国道158号中部縦貫自動車道高山清見道路は、岐阜県高山市清見町夏厩から同市丹生川町坊方に至る延長24.7kmの道路であり、高速アクセス性の向上（観光の周遊性向上）、交通渋滞の緩和・救急医療活動の支援を目的に計画された道路である。</p>					
H4年度事業化	H3年度都市計画決定	H6年度用地着手	H8年度工事着手			
全体事業費	2,298億円	事業進捗率 (令和2年3月末時点)	約59%	供用済延長	15.2km	
計画交通量	11,400台/日					
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.3 (残事業) 2.0	総費用 (残事業)/(事業全体) 915/2,989億円 事業費：749/2,758億円 維持管理費：166/231億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 1,798/3,862億円 (走行時間短縮便益：1,513/3,216億円 走行経費減少便益：257/597億円 交通事故減少便益：28/49億円)	基準年	令和2年	
感度分析の結果	<p>(事業全体) 交通量：B/C=1.2~1.4 (交通量 ±10%) (残事業) 交通量：B/C=1.8~2.2 (交通量 ±10%)          事業費：B/C=1.3~1.3 (事業費 ±10%) 事業費：B/C=1.8~2.1 (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=1.9~2.2 (事業期間±20%)</p>					
事業の効果等	<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・並行区間等の年間渋滞損失時間（人・時間）の削減が見込まれる。</li> <li>・並行区間等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される。</li> <li>・並行区間等に、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（濃飛バス 白川郷線等）が存在する。</li> <li>・第一種空港（中部国際空港）、第三種空港（富山空港・松本空港）へのアクセス向上が見込まれる。</li> </ul> <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・国際拠点港湾（名古屋港）へのアクセス向上が見込まれる。</li> </ul> <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・日常活動圏の中心都市（高山市）へのアクセス向上が見込まれる。</li> </ul> <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・IC等からのアクセスが向上する主要な観光地（高山市古い町並み等）が存在する。</li> </ul> <p>⑤安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・三次医療施設（高山赤十字病院）へのアクセス向上が見込まれる。</li> </ul> <p>⑥災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・第一次緊急輸送道路として位置づけられている。</li> <li>・緊急輸送道路（国道158号）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。</li> </ul> <p>⑦地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・CO2排出量の削減が見込まれる。</li> </ul> <p>⑧生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・NO2排出量の削減が見込まれる。</li> <li>・SPM排出量の削減が見込まれる。</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：

飛騨北部道路整備促進協議会、中部縦貫自動車道建設促進長野・岐阜連絡協議会、中部縦貫北関東広域道路建設促進同盟会、飛騨地域基盤整備促進期成同盟会が整備促進を要望。

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。

なお、今後の事業の実施にあたっては、以下の内容についてご配慮願います。

- ・中部縦貫自動車道は、北陸と関東を最短距離で結ぶ高規格幹線道路であり、当県をはじめ中部内陸地域の一体的な発展を図るうえで極めて重要な役割を果たす道路です。
- ・「（仮称）丹生川IC～高山IC間」については、開通見通しを示したうえで早期開通をお願いします。
- ・事業費については、最新技術の活用も含めて、徹底したコスト縮減をお願いいたします。

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

- ・高山清見道路は、休日交通量が経年的に増加傾向で主に距離の長い交通が利用している。
- ・高山市街地の国道158号は主要渋滞箇所が3箇所存在し、観光期には慢性的な渋滞が発生している。
- ・高齢化社会の進展により、救急搬送人員が増加している。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・事業進捗率は約59%（令和2年3月末時点）。用地取得率は約99%（令和2年3月末時点）。
- ・飛騨清見IC～高山西IC間（延長8.7km）は、平成16年度に暫定2車線供用済み。
- ・高山西IC～高山IC間（延長6.5km）は、平成19年度に暫定2車線供用済み。
- ・高山IC～丹生川IC（仮称）間（延長9.5km）について、橋梁上下部工や改良工等の工事を推進する。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・高山IC～丹生川IC（仮称）間（延長9.5km）について、早期暫定2車線供用を目指し、橋梁上下部工や改良工等の工事を推進する。

施設の構造や工法の変更等

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

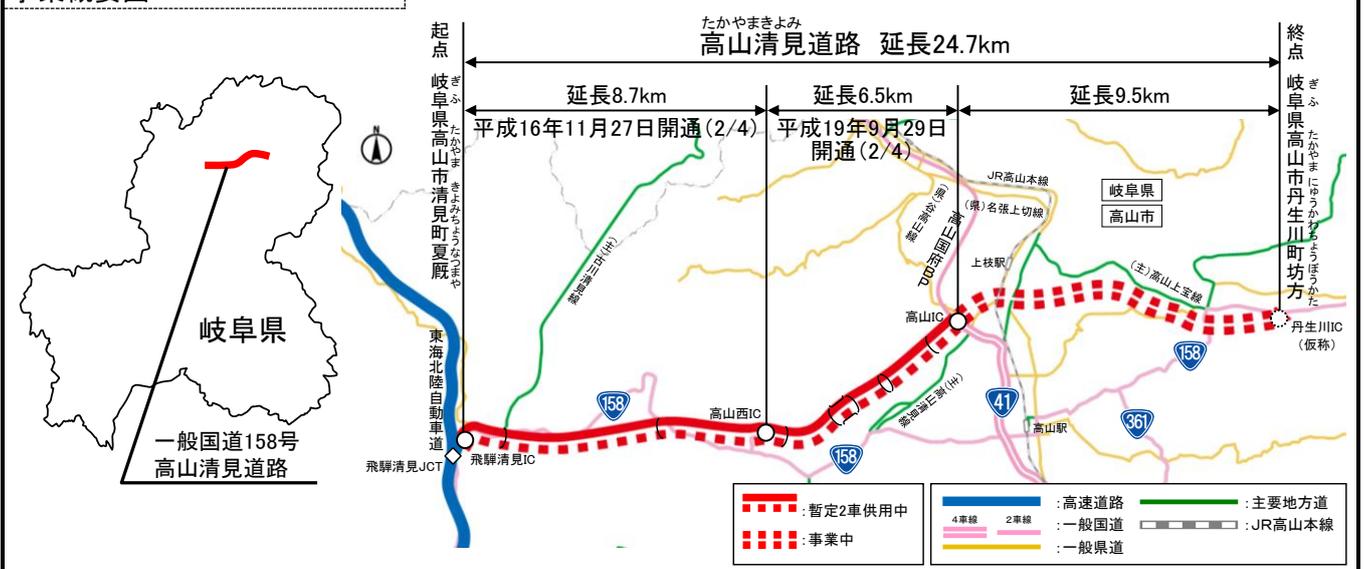
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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

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（令和3年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局 国道・技術課  
担当課長名：前佛 和秀

事業名	一般国道1号 <small>せいしん</small> 静清バイパス	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：静岡県静岡市清水区興津東町 至：静岡県静岡市駿河区丸子二軒家	延長	24.2 km								
事業概要	<p>一般国道1号静清バイパスは、静岡県静岡市清水区興津東町から同市駿河区丸子二軒屋に至る延長24.2kmのバイパスで、地域高規格道路静岡東西道路の一部を構成している。</p> <p>本事業は、静岡市の環状道路の一部として、交通渋滞の緩和、交通事故の削減、物流効率化の支援、災害に強い道路機能の確保を主な目的とした事業である。</p>										
S43年度事業化	S49年度都市計画決定	S45年度用地着手	S46年度工事着手								
全体事業費	1,820億円	事業進捗率 (令和2年3月末時点)	約76%	供用済延長	24.2 km						
計画交通量	60,600台/日										
費用対効果 分析結果	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; border-bottom: 1px solid black;">B/C (事業全体) 1.3</td> <td style="width: 50%; border-bottom: 1px solid black;">総費用 (事業)/ (事業全体) 451/2,656億円</td> </tr> <tr> <td style="border-bottom: 1px solid black;">(残事業) 1.4</td> <td style="border-bottom: 1px solid black;">(事業費) : 435/2,563億円 維持管理費 : 15/94億円</td> </tr> </table>	B/C (事業全体) 1.3	総費用 (事業)/ (事業全体) 451/2,656億円	(残事業) 1.4	(事業費) : 435/2,563億円 維持管理費 : 15/94億円	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; border-bottom: 1px solid black;">総便益 (事業)/ (事業全体) 640/3,567億円</td> <td style="width: 50%; border-bottom: 1px solid black;">基準年 (令和2年)</td> </tr> <tr> <td style="border-bottom: 1px solid black;">(走行時間短縮便益) : 514/3,160億円 (走行経費減少便益) : 101/326億円 (交通事故減少便益) : 24/81億円</td> <td></td> </tr> </table>	総便益 (事業)/ (事業全体) 640/3,567億円	基準年 (令和2年)	(走行時間短縮便益) : 514/3,160億円 (走行経費減少便益) : 101/326億円 (交通事故減少便益) : 24/81億円		
B/C (事業全体) 1.3	総費用 (事業)/ (事業全体) 451/2,656億円										
(残事業) 1.4	(事業費) : 435/2,563億円 維持管理費 : 15/94億円										
総便益 (事業)/ (事業全体) 640/3,567億円	基準年 (令和2年)										
(走行時間短縮便益) : 514/3,160億円 (走行経費減少便益) : 101/326億円 (交通事故減少便益) : 24/81億円											
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=1.2~1.5 (交通量 ±10%)</td> <td style="width: 50%;">(残事業) 交通量 : B/C=1.3~1.6 (交通量 ±10%)</td> </tr> <tr> <td>事業費 : B/C=1.2~1.5 (事業費 ±10%)</td> <td>事業費 : B/C=1.3~1.6 (事業費 ±10%)</td> </tr> <tr> <td>事業期間 : B/C=1.2~1.5 (事業期間±20%)</td> <td>事業期間 : B/C=1.4~1.5 (事業期間±20%)</td> </tr> </table>					(事業全体) 交通量 : B/C=1.2~1.5 (交通量 ±10%)	(残事業) 交通量 : B/C=1.3~1.6 (交通量 ±10%)	事業費 : B/C=1.2~1.5 (事業費 ±10%)	事業費 : B/C=1.3~1.6 (事業費 ±10%)	事業期間 : B/C=1.2~1.5 (事業期間±20%)	事業期間 : B/C=1.4~1.5 (事業期間±20%)
(事業全体) 交通量 : B/C=1.2~1.5 (交通量 ±10%)	(残事業) 交通量 : B/C=1.3~1.6 (交通量 ±10%)										
事業費 : B/C=1.2~1.5 (事業費 ±10%)	事業費 : B/C=1.3~1.6 (事業費 ±10%)										
事業期間 : B/C=1.2~1.5 (事業期間±20%)	事業期間 : B/C=1.4~1.5 (事業期間±20%)										
事業の効果等	<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。</li> <li>・現道等の旅行速度の改善が見込まれる。</li> </ul> <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・国際拠点港湾（清水港）へのアクセス向上が見込まれる。</li> </ul> <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域高規格道路「静岡東西道路」の一部として位置づけがある。</li> </ul> <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・拠点開発プロジェクト（清水港ビジョン）を支援する。</li> </ul> <p>⑤安全で安心できる暮らしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・三次医療施設（静岡県立総合病院）へのアクセス向上が見込まれる。</li> </ul> <p>⑥災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・第一次緊急輸送道路として位置づけられている。</li> <li>・緊急輸送道路（国道149号・国道150号清水駅前交差点～中島交差点（第一次緊急輸送路）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。</li> </ul> <p>⑦地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・CO2排出量の削減が見込まれる。</li> </ul> <p>⑧生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・NO2排出量の削減が見込まれる。</li> <li>・SPM排出量の削減が見込まれる。</li> </ul>										

関係する地方公共団体等の意見

静岡市長の意見：

「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1号静岡バイパスは、渋滞の解消、物流の効率化、交通事故の削減、国際拠点港湾である清水港へのアクセス向上、南海トラフ巨大地震発生時における支援活動など市民の暮らしの安全に寄与する重要な事業です。

清水立体区間は静岡バイパスに残る唯一の平面区間であり、早期開通を要望するとともに、事業効果の早期発現のため、施工ステップに応じた段階的な供用も含めた整備の推進をお願いします。

なお、引き続き必要な予算の確保とコスト削減の徹底に努め、事業を推進する様をお願いします。

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

- ・ 静岡バイパスは、平成9年3月に全線暫定開通し、平成30年12月22日には牧ヶ谷IC～丸子IC間が4車化したことにより、全線4車線開通した。現在は、清水立体の整備を進めている。
- ・ 清水IC周辺の平面区間では朝のピーク時を中心に速度低下が著しく、慢性的な交通渋滞が発生している状況であり、当該区間は清水港と高速ICのアクセス路線としての機能を有しているものの、信号交差点が多く速達性・定時性が確保されていない。
- ・ 静岡バイパスの死傷事故件数は、横砂北交差点～清水IC西交差点（平面区間）が多い。
- ・ 静岡バイパスが通過する静岡市周辺では、東海・東南海・南海地震等の大規模地震の発生が予測されている。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・ 事業進捗率は約76%、用地取得率は約99%（令和2年3月末時点）
- ・ 牧ヶ谷IC～丸子IC間（延長3.0km）が、平成30年度に4車線化が完了したことにより、全線4車線供用済み。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・ 残る清水立体の早期開通を目指し、調査設計、用地買収、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削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（令和3年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課  
担当課長名：前佛 和秀

事業名	一般国道1号 <small>ふじえだ</small> 藤枝バイパス	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：静岡県藤枝市 <small>ふじえだ かりやど</small> 仮宿 至：静岡県島田市 <small>しまだ のだ</small> 野田	延長	10.7km		
事業概要 一般国道1号藤枝バイパスは、静岡県藤枝市仮宿から島田市野田に至る延長10.7kmのバイパスであり、交通渋滞の緩和、市街地部の交通安全の確保、企業活動の支援及び救急医療活動の支援を目的に計画された道路である。					
H28年度事業化		S48年度都市計画決定		H31年度用地着手	
H31年度工事着手		全体事業費		358億円	
事業進捗率		約6%		供用済延長	
(令和2年3月末時点)				0.0km	
計画交通量					
55,300台/日					
費用対効果分析結果	B/C	総費用	総便益	基準年	
(事業全体)	2.8	(残事業)/(事業全体) 259/282億円	(残事業)/(事業全体) 783/783億円	令和2年	
(残事業)	3.0	事業費：236/258億円 維持管理費：23/23億円	走行時間短縮便益：705/705億円 走行経費減少便益：59/59億円 交通事故減少便益：19/19億円		
感度分析の結果					
(事業全体)	交通量	B/C=2.5~3.1 (交通量 ±10%)		(残事業)	交通量
	事業費	B/C=2.6~3.0 (事業費 ±10%)			事業費
	事業期間	B/C=2.5~2.9 (事業期間 ±20%)			事業期間
		B/C=2.7~3.3 (交通量 ±10%)			B/C=2.8~3.3 (事業費 ±10%)
		B/C=2.8~3.1 (事業期間 ±20%)			B/C=2.8~3.1 (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。					
②個性ある地域の形成					
・地域連携プロジェクト「ふじのくに」のフロンティアを拓く取組の『新東名藤枝岡部IC周辺推進区域』を支援する。					
③安全で安心できるくらしの確保					
・第三次救急医療施設(藤枝市立総合病院)へのアクセス向上が期待される。					
④災害への備え					
・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(一般県道島田岡部線(旧国道1号)内谷IC~大津通り交差点)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。					
⑤地球環境の保全					
・対象道路の整備により自動車からのCO2排出量の削減が見込まれる。					
⑥生活環境の改善・保全					
・並行区間等における自動車からのNO2排出量の削減が見込まれる。					
・並行区間等における自動車からの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

地域から頂いた主な意見等：

- 国道1号藤枝バイパス整備促進委員会が全線4車線化の早期完成を要望
- 国道1号バイパス（静岡藤枝間）建設促進期成同盟会、高規格道路整備促進静岡藤枝地域議員連盟、国道1号バイパス整備促進委員会が4車線化推進を要望

静岡県知事の意見

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。

本事業は、藤枝市仮宿から島田市野田に至る区間のバイパスの4車線化事業であり、慢性的な交通渋滞の緩和、交通事故の削減や、企業活動の支援や救急医療圏の拡大などのストック効果が期待されております。さらに、本道路沿線の工業団地と広域防災拠点である富士山静岡空港とのアクセス道路としても重要な事業です。

今後も、効果の早期発現が図られるよう、引き続き必要な予算の確保とコスト削減の徹底に努め、施工ステップに応じた段階的な供用の検討もしながら事業を推進するようお願いいたします。

また、各年度の事業実施に当たっては、引き続き本県と十分な調整をお願いします。

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

- ・ 藤枝バイパス沿線には多くの工業団地が立地しており、藤枝市の製造品出荷額は増加傾向。高田地区工業用地や宮原北地区工業用地の整備により、さらなる産業活性化が期待。藤枝バイパスの全線4車線化により、さらなる企業活動の活発化に伴う民間投資拡大に寄与。
- ・ 藤枝市には第3次医療施設に位置づけられる藤枝市立総合病院が位置しており、藤枝バイパスの全線4車線化により救急医療圏が拡大し、救急医療活動を支援。

事業の進捗状況、残事業の内容等

・ 事業進捗率は約6%。用地取得率は約96%。（令和2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28年度より事業着手しており、早期開通に向けて調査・用地買収・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削減に努めながら事業を推進する。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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

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（令和3年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課  
担当課長名：前佛 和秀

<b>事業名</b> 一般国道1号 <small>しまだかなや</small> 島田金谷バイパス	<b>事業区分</b> 一般国道	<b>事業主体</b> 国土交通省 中部地方整備局
<b>起終点</b> 自：静岡県島田市野田 <small>しずおか しまだ のだ</small> 至：静岡県掛川市佐夜鹿 <small>しずおか かけがわ さよしか</small>	<b>延長</b> 10.4 km	
<b>事業概要</b> 一般国道1号島田金谷バイパスは、静岡県島田市野田から掛川市佐夜鹿へ至る主要幹線道路である。 当該区間は、暫定2車線で供用されており、本事業は島田金谷バイパスを4車線化し、交通容量の拡大を図る延長約10.4kmの拡幅事業である。		
H24年度事業化	S45年度都市計画決定	H26年度用地着手
H26年度工事着手		
全体事業費	267億円	事業進捗率 (令和2年3月末時点) 約35%
		供用済延長 0.0km
<b>計画交通量</b> 53,000台/日		
<b>費用対効果分析結果</b> B/C (事業全体) 5.0 (残事業) 8.1	<b>総費用</b> (残事業)/ (事業全体) 176/283億円 (事業費：133/240億円) (維持管理費：43/43億円)	<b>総便益</b> (残事業)/ (事業全体) 1,428/1,428億円 (走行時間短縮便益：1,332/1,332億円) (走行経費減少便益：87/87億円) (交通事故減少便益：9.1/9.1億円)
<b>基準年</b> 令和2年		
<b>感度分析の結果</b> (事業全体) 交通量：B/C=4.5~5.6 (交通量 ±10%) (残事業) 交通量：B/C=7.3~8.9 (交通量 ±10%) 事業費：B/C=4.8~5.5 (事業費 ±10%) 事業費：B/C=7.6~8.8 (事業費 ±10%) 事業期間：B/C=4.8~5.2 (事業期間 ±20%) 事業期間：B/C=7.8~8.4 (事業期間 ±20%)		
<b>事業の効果等</b> 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。 ・現道等の旅行速度が改善される。 ・新幹線駅（JR掛川駅）へのアクセス向上が見込まれる。 ②物流効率化の支援 ・国際拠点港湾（清水港）へのアクセス向上が見込まれる。 ③個性ある地域の形成 ・拠点開発プロジェクト（内陸フロンティアを拓く取組）の支援が期待される。 ④安全で安心できる暮らしの確保 ・三次医療施設（藤枝市立総合病院）へのアクセス向上が見込まれる。 ⑤災害への備え ・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（細江金谷線等）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。 ⑥地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑦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。		



## 再評価結果（令和3年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局 国道・技術課  
担当課長名：前佛 和秀

事業名	一般国道139号 <small>ふじかいりょう</small> 富士改良	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：静岡県富士市 <small>ふじ さめじま</small> 鮫島 至：静岡県富士市 <small>ふじ あおしま</small> 青島	延長	1.6 km		
事業概要	一般国道139号富士改良は、静岡県富士市鮫島から同市青島に至る延長1.6kmの道路であり、富士市内の南北軸を形成する国道139号を国道1号と接続させることで、南北幹線の強化、及び富士市街部の交通渋滞の緩和や交通安全の確保、物流効率化の支援を目的に計画された道路である。				
H5年度事業化	H4年度都市計画決定	H7年度用地着手	H18年度工事着手		
全体事業費	170億円	事業進捗率 (令和2年3月末時点)	約74%	供用済延長	0.8 km
計画交通量	26,400台/日				
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.5  (残事業) 3.2	総費用 (残事業)/(事業全体) 56/206 億円 〔事業費：52/193 億円 維持管理費：4.4/13 億円〕	総便益 (残事業)/(事業全体) 179/303 億円 〔走行時間短縮便益：154/265億円 走行経費減少便益：23/35億円 交通事故減少便益：1.9/2.4億円〕	基準年	令和2年
感度分析の結果	(事業全体) 交通量 : B/C=1.3~1.6(交通量 ±10%) (残事業) 交通量 : B/C=2.9~3.5(交通量 ±10%) 事業費 : B/C=1.4~1.5(事業費 ±10%) 事業費 : B/C=2.9~3.5(事業費 ±10%) 事業期間 : B/C=1.3~1.5(事業期間±20%) 事業期間 : B/C=2.9~3.2(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。 ・現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される。 ・現道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（富士市バス等）が存在する。 ・新幹線駅（新富士駅）へのアクセス向上が見込まれる。 ②物流効率化の支援 ・重要港湾（田子の浦港）へのアクセス向上が見込まれる。 ③個性ある地域の形成 ・主要な観光地（富士山）へのアクセス向上が期待される。 ④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。 ⑤地球環境の保全 ・対象道路の整備により自動車からのCO2排出量の削減が見込まれる。 ⑥生活環境の改善・保全 ・現道等における自動車からのNO2排出量の削減が見込まれる。 ・現道等における自動車からの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

地域から頂いた主な意見等：

- ・富士市が早期整備を要望

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。

本事業は、広域幹線道路網を形成する国道139号と国道1号の変則的な接続を富士市内で改善させ道路整備であり、交通渋滞の緩和や交通安全の確保を図るとともに、重要港湾である田子の浦港へのアクセス向上による物流の効率化など様々な効果が期待され、当該地域の発展と安全・安心に寄与する重要な事業です。

今後も、効果の早期発現が図られるよう、引き続き必要な予算の確保とコスト削減の徹底に努め、事を推進するようお願いいたします。

また、各年度の事業実施に当たっては、引き続き本県と十分な調整をお願いいたします。

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

- ・富士改良区間と並行する（都）田子浦伝法線は富士市街部の南北路線で唯一の4車線道路であり、夕ピーク時を中心に20km/h未満の速度低下が引き続き発生。
- ・富士改良区間と並行する（都）田子浦伝法線と国道139号現道では、4年間で396件もの死傷事故が発生。
- ・田子の浦港は富士市南部に位置する重要港湾であり、静岡県内では清水港に次ぐ取扱貨物量を誇る。
- ・田子の浦港発着の一般道利用交通のうち約7割が富士市方面であることから、田子の浦港は富士市・富士宮市方面との結びつきが強い。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・事業進捗率は約74%（令和2年3月末時点）、用地取得率は約84%。（令和2年3月末時点）
- ・平成20年度に国道1号～（都）前田宮下線間（L=0.1km）開通済み。
- ・平成27年度に（都）津田蓼原線～（県）富士由比線間（L=0.7km）開通済み。
- ・（都）前田宮下線から（都）津田蓼原線間（L=0.8km）について、調査、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

- ・（都）前田宮下線から（都）津田蓼原線間（L=0.8km）について、早期開通を目指し調査、工事を推進。

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コスト削減に努めながら事業を推進する。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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

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（令和3年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課  
担当課長名：前佛 和秀

事業名	一般国道414号 伊豆縦貫自動車道 河津下田道路（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：静岡県賀茂郡河津町梨本 至：静岡県下田市箕作			延長	6.8 km					
事業概要										
<p>一般国道414号伊豆縦貫自動車道は静岡県沼津市岡宮を起点とし、伊豆の国市、伊豆市等の主要都市を経て下田市へ至る延長約60kmの高規格幹線道路（一般国道の自動車専用道路）である。</p> <p>本事業の一般国道414号河津下田道路（Ⅱ期）は、静岡県賀茂郡河津町梨本を起点とし、下田市箕作に至る延長6.8kmの道路であり、観光支援、救急医療への貢献、緊急輸送道路の確保の3点を主な目的とした道路である。</p>										
H24年度事業化	-	H25年度用地着手	H26年度工事着手							
全体事業費	473億円	事業進捗率 (令和2年3月末時点)	約52%	供用済延長	0.0 km					
計画交通量	10,000台/日									
費用対効果 分析結果	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; text-align: center;">B/C (事業全体) 1.1</td> <td style="width: 50%; text-align: center;">総費用 (残事業)/(事業全体) 183/470億円</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(残事業) 2.9</td> <td style="text-align: center;">事業費：151/438億円 維持管理費：31/31億円</td> </tr> </table>	B/C (事業全体) 1.1	総費用 (残事業)/(事業全体) 183/470億円	(残事業) 2.9	事業費：151/438億円 維持管理費：31/31億円	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; text-align: center;">総便益 (残事業)/(事業全体) 524/524億円</td> <td style="width: 50%; text-align: center;">基準年 令和2年</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">走行時間短縮便益：426/426億円 走行経費減少便益：75/75億円 交通事故減少便益：22/22億円</td> <td></td> </tr> </table>	総便益 (残事業)/(事業全体) 524/524億円	基準年 令和2年	走行時間短縮便益：426/426億円 走行経費減少便益：75/75億円 交通事故減少便益：22/22億円	
B/C (事業全体) 1.1	総費用 (残事業)/(事業全体) 183/470億円									
(残事業) 2.9	事業費：151/438億円 維持管理費：31/31億円									
総便益 (残事業)/(事業全体) 524/524億円	基準年 令和2年									
走行時間短縮便益：426/426億円 走行経費減少便益：75/75億円 交通事故減少便益：22/22億円										
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=1.1~1.2(交通量±10%) 事業費：B/C=1.1~1.2(事業費±10%) 事業期間：B/C=1.0~1.2(事業期間±20%)</td> <td style="width: 50%;">(残事業) 交通量：B/C=2.7~3.0(交通量±10%) 事業費：B/C=2.6~3.1(事業費±10%) 事業期間：B/C=2.7~3.1(事業期間±20%)</td> </tr> </table>						(事業全体) 交通量：B/C=1.1~1.2(交通量±10%) 事業費：B/C=1.1~1.2(事業費±10%) 事業期間：B/C=1.0~1.2(事業期間±20%)	(残事業) 交通量：B/C=2.7~3.0(交通量±10%) 事業費：B/C=2.6~3.1(事業費±10%) 事業期間：B/C=2.7~3.1(事業期間±20%)			
(事業全体) 交通量：B/C=1.1~1.2(交通量±10%) 事業費：B/C=1.1~1.2(事業費±10%) 事業期間：B/C=1.0~1.2(事業期間±20%)	(残事業) 交通量：B/C=2.7~3.0(交通量±10%) 事業費：B/C=2.6~3.1(事業費±10%) 事業期間：B/C=2.7~3.1(事業期間±20%)									
事業の効果等										
<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・並行区間等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。</li> <li>・並行区間等に、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）が存在する又は新たなバス路線が期待できる</li> </ul> <p>②国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・日常活動圏中心都市（沼津市）へのアクセス向上が見込まれる。</li> </ul> <p>③個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・主要な観光地（下田市、南伊豆町などの南伊豆地域）へのアクセス向上が期待できる。</li> </ul> <p>④安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・三次医療施設（順天堂大学医学部附属静岡病院）へのアクセス向上が見込まれる。</li> </ul> <p>⑤災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・第一次緊急輸送道路（静岡県緊急輸送路：静岡県交通基盤部）として位置づけられている。</li> <li>・緊急輸送道路の代替路線を形成する。</li> <li>・並行区間等の特殊通行規制区間（夏季大型車通行規制区間：河津町峰地内(7/20~8/20)）を解消する。</li> </ul> <p>⑥地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・CO2排出量の削減が見込まれる。</li> </ul> <p>⑦生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・NO2排出量の削減が見込まれる。</li> <li>・SPM排出量の削減が見込まれる。</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：

- ・ 1 県 8 市 8 町 4 団体から構成される伊豆縦貫自動車道路建設促進期成同盟会が早期整備を要望。
- ・ 6 1 団体から構成される伊豆縦貫自動車道建設推進期成同盟会が早期整備を要望。
- ・ 1 市 5 町 1 5 団体から構成される伊豆縦貫自動車道「河津下田道路」及びアクセス道路建設促進期成同盟会が早期整備を要望。

静岡県知事の意見

○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。

本事業は、伊豆縦貫自動車道の一部を構成する道路の整備であり、夏期大型車通行規制区間の迂回を解消するとともに、救急搬送等の医療活動や災害時の救援活動を支援するなど様々な効果が期待され、伊豆地域全体の発展と住民の安全・安心に寄与する重要な事業です。

本県は、国や市町と一体となって伊豆地域の道路ネットワーク整備を進めております。本事業の整備効果が早期に発現できるよう、工事進捗に応じた段階的な供用を検討するとともに、引き続き必要な予算の確保とコスト縮減の徹底に努め、事業を推進するようお願いいたします。

また、各年度の事業実施に当たっては、引き続き本県と十分な調整をお願いします。

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

- ・ 伊豆半島の南部の国道 4 1 4 号には、夏季大型車通行規制区間や線形が著しく悪い区間が存在。
- ・ 下田市には、第二次救急医療施設へ 1 5 分以内で到達できていない地区が存在。
- ・ 国道 1 3 5 号は、南海トラフ巨大地震による津波浸水区域を通過し、複数箇所で浸水が想定。
- ・ 国道 4 1 4 号は、隘路や線形不良区間（夏季大型車規制区間）が存在し、災害時には緊急輸送道路として機能は脆弱。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・ 事業進捗率は約 5 2 % 、用地取得率は約 9 8 % （令和 2 年 3 月末時点）
- ・ 河津 I C（仮称）～下田北 I C（仮称）間（延長 6. 8 km）は、用地買収及び工事を推進する。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・ 河津 I C（仮称）～下田北 I C（仮称）間（延長 6. 8 km）は、早期開通を目指し用地買収及び工事を推進する。

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（令和3年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課  
担当課長名：前佛 和秀

事業名	一般国道23号 豊橋東バイパス		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	白：愛知県豊橋市東細谷町 至：愛知県豊橋市野依町		延長	9.2 km		
事業概要	一般国道23号名豊道路は、愛知県豊橋市と豊明市を結び、沿線の8市1町を通過する延長72.7 kmの大規模バイパス事業で、地域高規格道路として整備している。 一般国道23号豊橋東バイパスは、地域高規格道路豊橋浜松道路の一部を構成し、交通渋滞の緩和、物流効率化の支援、災害に強い道路機能の確保等を目的とした延長9.2 kmのバイパス事業である。					
H4年度事業化	S61年度	都市計画決定	H7年度用地着手	H14年度工事着手		
全体事業費	489億円	事業進捗率 (令和2年3月末時点)	約91%	供用済延長	9.2 km	
計画交通量	49,000台/日					
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 4.9 (5.7) (残事業) 7.8 (22.0)	総費用 (残事業)/(事業全体) 1.076/7,927億円 事業費：759/7,240億円 維持管理費：317/687億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 8,366/38,541億円 走行時間短縮便益：7,618/35,804億円 走行経費減少便益：660/2,544億円 交通事故減少便益：88/192億円	基準年 令和2年		
感度分析の結果	(事業全体) 交通量：B/C= 4.4 ~ 5.3(交通量 ±10%) (残事業) 交通量：B/C= 7.0~ 8.6(交通量 ±10%) 事業費：B/C= 4.8 ~ 4.9(事業費 ±10%) 事業費：B/C= 7.3~ 8.4(事業費 ±10%) 事業期間：B/C= 4.8 ~ 4.9(事業期間±20%) 事業期間：B/C= 7.5~ 8.1(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。 ・現道等の旅行速度の改善が期待される。 ・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（豊鉄バス）が存在する。 ・第一種空港（中部国際空港）へのアクセス向上が見込まれる。 ②物流効率化の支援 ・重要港湾（三河港）へのアクセス向上が見込まれる。 ③都市の再生 ・区画整理（牟呂坂津地区等）の沿道まちづくりとの連携がある。 ④国土・地域ネットワークの構築 ・地域高規格道路「豊橋浜松道路」の一部として、全区間が指定されている。 ⑤個性ある地域の形成 ・拠点開発プロジェクト（三河湾地域リゾート整備構想）を支援する。 ・主要な観光地（ラグーナテンボス）へのアクセス向上が期待される。 ⑥安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設（豊橋市民病院）へのアクセス向上が見込まれる。 ⑦災害への備え ・第一次緊急輸送路（愛知県地域防災計画より）として位置づけられている。 ・緊急輸送道路（国道1号）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。 ⑧地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑨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。					

関係する地方公共団体等の意見

愛知県知事の意見：

「対応方針（原案）」に対して異議はありません。

一般国道23号岡崎バイパス・蒲郡バイパス・豊橋バイパス・豊橋東バイパスは、三河港等の重要港湾と西三河南部の主要生産拠点を結ぶ重要な東西軸である。本道路が整備されることで、物流拠点と生産拠点とのアクセス性が向上するとともに、国道1号の渋滞が緩和し、物流の効率化及び生産性の向上が図られることから、本県の国際競争力強化が期待される。

さらに、発生が危惧される南海トラフ地震等の大規模災害時には、緊急輸送道路としての機能を有し、地域の安全・安心、国土強靱化の観点からも重要な道路である。一方、現状の一般国道23号の既供用区間では、暫定2車線区間において渋滞が発生しており、定時性が確保されない状況である。そのため、未開通区間（豊川為当IC～蒲郡IC間）の開通見通しを公表するとともに、早期全線開通と暫定2車線区間の4車線化に向けて整備を加速す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

- ・豊橋東バイパスに並行する国道1号は、渋滞損失時間が愛知県平均を大きく超える区間が多数存在し、交通渋滞が著しい状況である。
- ・三河港は、自動車輸入台数は28年連続全国1位であり、国内外共に多くの自動車メーカーが基幹港として利用しているものの、静岡県西遠地域に集積する自動車工場・自動車関連工場から三河港への所要時間は49分を要し、国際競争力の低下が懸念される。
- ・三河地域は、東海・東南海地震等の大規模地震の発生が予測される地域である。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・事業進捗率は約91%（令和2年3月末時点）。用地取得率は約100%（令和2年3月末時点）。
- ・豊橋東IC～野依IC間（延長9.2km）全線は、平成25年度に暫定2車線供用済み。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・今後、前後区間及び周辺道路の整備状況や関係機関との調整状況を踏まえて工事着手を検討していく。

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（令和3年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課  
担当課長名：前佛 和秀

事業名	一般国道23号 豊橋バイパス		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	白：愛知県豊橋市野依町 至：愛知県豊川市為当町			延長	17.6 km	
事業概要	一般国道23号名豊道路は、愛知県豊橋市と豊明市を結び、沿線の8市1町を通過する延長72.7 kmの大規模バイパス事業で、地域高規格道路として整備している。 一般国道23号豊橋バイパスは、地域高規格道路名豊道路及び豊橋浜松道路の一部を構成し、交通渋滞の緩和、物流効率化の支援、災害に強い道路機能の確保等を目的とした延長17.6 kmのバイパス事業である。					
S48年度事業化 H1年度事業化	S49年度 都市計画決定 S61年度 都市計画決定 H3年度 都市計画決定	S50年度用地着手	S55年度工事着手			
全体事業費	1,707億円	事業進捗率 (令和2年3月末時点)	約86%	供用済延長	17.6 km	
計画交通量	67,600台/日					
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 4.9 (5.0) (残事業) 7.8 (7.0)	総費用 (残事業)/(事業全体) 1,076/7,927億円 事業費：759/7,240億円 維持管理費：317/687億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 8,366/38,541億円 走行時間短縮便益：7,618/35,804億円 走行経費減少便益：660/2,544億円 交通事故減少便益：88/192億円	基準年 令和2年		
感度分析の結果	(事業全体) 交通量：B/C=4.4~5.3(交通量±10%) 事業費：B/C=4.8~4.9(事業費±10%) 事業期間：B/C=4.8~4.9(事業期間±20%) (残事業) 交通量：B/C=7.0~8.6(交通量±10%) 事業費：B/C=7.3~8.4(事業費±10%) 事業期間：B/C=7.5~8.1(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。 ・現道等の旅行速度の改善が期待される。 ・現道等に、当該路線整備により利便性の向上が期待できるバス路線（豊鉄バス等）が存在する。 ・第一種空港（中部国際空港）へのアクセス向上が見込まれる。 ②物流効率化の支援 ・重要港湾（三河港）へのアクセス向上が見込まれる。 ③都市の再生 ・区画整理（牟呂坂津地区等）の沿道まちづくりとの連携がある。 ④国土・地域ネットワークの構築 ・地域高規格道路「名豊道路」「豊橋浜松道路」の一部として、一部区間が指定されている。 ⑤個性ある地域の形成 ・拠点開発プロジェクト（東三河地方拠点都市地域基本計画等）、地域連携プロジェクト（国際自動車産業交流都市計画）を支援する。 ・主要な観光地（ラグーナテンボス）へのアクセス向上が期待される。 ⑥安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設（豊橋市民病院）へのアクセス向上が見込まれる。 ⑦災害への備え ・第一次緊急輸送道路（愛知県地域防災計画より）として位置づけられている。 ・緊急輸送道路（国道1号）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。 ⑧地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑨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。

関係する地方公共団体等の意見

愛知県知事の意見：

「対応方針（原案）」に対して異議はありません。

一般国道23号岡崎バイパス・蒲郡バイパス・豊橋バイパス・豊橋東バイパスは、三河港等の重要港湾と西三河南部の主要生産拠点を結ぶ重要な東西軸である。本道路が整備されることで、物流拠点と生産拠点とのアクセス性が向上するとともに、国道1号の渋滞が緩和し、物流の効率化及び生産性の向上が図られることから、本県の国際競争力強化が期待される。

さらに、発生が危惧される南海トラフ地震等の大規模災害時には、緊急輸送道路としての機能を有し、地域の安全・安心、国土強靱化の観点からも重要な道路である。一方、現状の一般国道23号の既供用区間では、暫定2車線区間において渋滞が発生しており、定時性が確保されない状況である。そのため、未開通区間（豊川為当IC～蒲郡IC間）の開通見通しを公表するとともに、早期全線開通と暫定2車線区間の4車線化に向けて整備を加速す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

- ・ 豊橋バイパスに並行する国道1号は、渋滞損失時間が愛知県平均を大きく超える区間が多数存在し、交通渋滞が著しい状況である。
- ・ 三河港は、自動車輸入台数は28年連続全国1位であり、近年も増加傾向にあるなど、国内外共に多くの自動車メーカーが基幹港として利用しているものの、三河港から最寄り高速ICまでの所要時間には52分を要し、国際競争力の低下が懸念される。
- ・ 三河地域は、東海・東南海地震等の大規模地震の発生が予測される地域である。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・ 事業進捗率は約86%（令和2年3月末時点）。用地取得率は約100%（令和2年3月末時点）。
- ・ 野依IC～豊川為当IC間（延長17.6km）全線は、平成24年度に暫定2車線供用済み。
- ・ 大崎IC～前芝IC間（延長9.6km）は、平成25年度に完成4車線供用済み。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・ 野依IC～大崎ICは4車線化に向けて、整備を推進していく。

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削減に努めながら事業を推進していく。

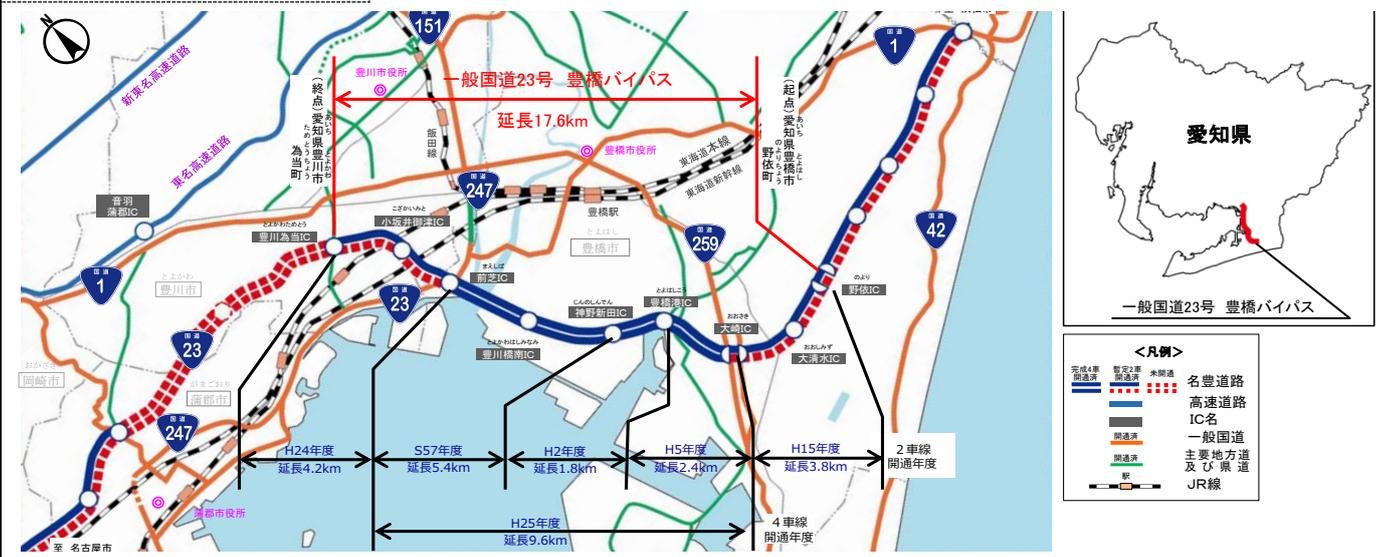
対応方針

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（令和3年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課  
担当課長名：前佛 和秀

事業名	一般国道23号 <small>がまごおり</small> 蒲郡バイパス		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： <small>あいち とよかわ ためとうちよう</small> 愛知県豊川市為当町 至： <small>あいち めかた こうたちようあしのや</small> 愛知県額田郡幸田町芦谷				延長	15.0km
事業概要	一般国道23号名豊道路は、愛知県豊橋市と豊明市を結び、沿線の8市1町を通過する延長72.7kmの大規模バイパス事業で、地域高規格道路として整備している。 一般国道23号蒲郡バイパスは、地域高規格道路名豊道路の一部を構成し、交通渋滞の緩和、物流効率化、災害に強い道路機能の確保等を目的とした延長15.0kmのバイパス事業である。					
H9・H19年度事業化		H3年度 都市計画決定		H15年度用地着手		H18年度工事着手
全体事業費	1,307億円		事業進捗率 (令和2年3月末時点)	約58%	供用済延長	5.9km
計画交通量	62,400台/日					
費用対効果 分析結果	B/C	総費用	(残事業)/(事業全体)	総便益	(残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体)	1,076/7,927 億円		8,366/38,541 億円		令和2年
	(3.1)	事業費：759/7,240 億円		走行時間短縮便益：7,618/35,804 億円		
	(残事業)	維持管理費：317/ 687 億円		走行経費減少便益：660/2,544 億円		
	(9.2)			交通事故減少便益：88/ 192 億円		
感度分析の結果	(事業全体) 交通量：B/C= 4.4~5.3 (交通量 ±10%) (残事業) 交通量：B/C=7.0~8.6 (交通量 ±10%) 事業費：B/C= 4.8~4.9 (事業費 ±10%) 事業費：B/C=7.3~8.4 (事業費 ±10%) 事業期間：B/C= 4.8~4.9 (事業期間±20%) 事業期間：B/C=7.5~8.1 (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（名鉄バス）が存在する。 ・第一種空港（中部国際空港）へのアクセス向上が見込まれる。 ②物流効率化の支援 ・重要港湾（三河港）へのアクセス向上が見込まれる。 ③都市の再生 ・区画整理（蒲郡中部地区等）の沿道まちづくりとの連携がある。 ④国土・地域ネットワークの構築 ・地域高規格道路「名豊道路」の一部として、全区間が指定されている。 ⑤個性ある地域の形成 ・拠点開発プロジェクト（東三河地方拠点都市地域基本計画）、地域連携プロジェクト（国際自動車産業交流都市計画）を支援する。 ・主要な観光地（ラグーナテンボス）へのアクセス向上が期待される。 ⑥安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設（豊橋市民病院）へのアクセス向上が見込まれる。 ⑦災害への備え ・第一次緊急輸送道路（愛知県地域防災計画より）として位置づけられている。 ・緊急輸送道路（国道1号）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 ⑧地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑨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。					

関係する地方公共団体等の意見

愛知県知事の意見：

「対応方針（原案）」に対して異議はありません。

一般国道23号岡崎バイパス・蒲郡バイパス・豊橋バイパス・豊橋東バイパスは、三河港等の重要港湾と西三河南部の主要生産拠点を結ぶ重要な東西軸である。本道路が整備されることで、物流拠点と生産拠点とのアクセス性が向上するとともに、国道1号の渋滞が緩和し、物流の効率化及び生産性の向上が図られることから、本県の国際競争力強化が期待される。

さらに、発生が危惧される南海トラフ地震等の大規模災害時には、緊急輸送道路としての機能を有し、地域の安全・安心、国土強靱化の観点からも重要な道路である。一方、現状の一般国道23号の既供用区間では、暫定2車線区間において渋滞が発生しており、定時性が確保されない状況である。そのため、未開通区間（豊川為当IC～蒲郡IC間）の開通見通しを公表するとともに、早期全線開通と暫定2車線区間の4車線化に向けて整備を加速す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

- ・蒲郡市街地を通過する国道23号や、蒲郡バイパスに並行する国道1号では、渋滞損失時間が愛知県平均を大きく超える区間が存在し、交通渋滞が著しい状況である。
- ・三河地域は、東海・東南海地震等の大規模地震の発生が予測される地域である。
- ・三河地域は、愛知県の輸送機械出荷額の約3割を占める、自動車産業の一大集積地である。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・事業進捗率は約58%（令和2年3月末時点）。用地取得率は約99%（令和2年3月末時点）。
- ・蒲郡IC～幸田芦谷IC間（延長5.9km）は、平成25年度に暫定2車線供用済み。
- ・豊川為当IC～蒲郡IC間（延長9.1km）は、設計協議、用地買収を推進し、工事を推進する。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・豊川為当IC～蒲郡市IC間（延長9.1km）について、早期暫定2車線供用を目指し、調査設計、用地買収、工事を推進する。

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（令和3年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課

担当課長名：前佛 和秀

事業名	一般国道23号 <small>おかざき</small> 岡崎バイパス		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：愛知県額田郡幸田町芦谷 至：愛知県西尾市南中根町			延長	14.6 km	
事業概要						
<p>一般国道23号名豊道路は、愛知県豊橋市東細谷町から豊明市阿野町を結び、沿線の8市1町を通過する延長72.7 kmの大規模バイパス事業で、地域高規格道路として整備している。</p> <p>一般国道23号岡崎バイパスは、地域高規格道路名豊道路の一部を構成し、交通渋滞の緩和、物流効率化の支援、災害に強い道路機能の確保等を目的とした延長14.6 kmのバイパス事業である。</p>						
S55年度事業化 S62年度事業化	S50年度 都市計画決定 S51年度 都市計画決定		S55年度用地着手	S61年度工事着手		
全体事業費	1,040億円	事業進捗率 (令和2年3月末時点)	約80%	供用済延長	14.6 km	
計画交通量	67,200台/日					
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 4.9 (8.6) (残事業) 7.8 (9.0)	総費用 (残事業)/(事業全体) 1,076/7,927億円 事業費：759/7,240億円 維持管理費：317/687億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 8,366/38,541億円 走行時間短縮便益：7,618/35,804億円 走行経費減少便益：660/2,544億円 交通事故減少便益：88/192億円	基準年 令和2年		
感度分析の結果						
<p>(事業全体) 交通量：B/C=4.4~5.3(交通量±10%) (残事業) 交通量：B/C=7.0~8.6(交通量±10%)</p> <p>事業費：B/C=4.8~4.9(事業費±10%) 事業費：B/C=7.3~8.4(事業費±10%)</p> <p>事業期間：B/C=4.8~4.9(事業期間±20%) 事業期間：B/C=7.5~8.1(事業期間±20%)</p>						
事業の効果等						
<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。</li> <li>・現道等の旅行速度の改善が期待される。</li> <li>・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（名鉄バス）が存在する。</li> <li>・第一種空港（中部国際空港）へのアクセス向上が見込まれる。</li> </ul> <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・重要港湾（三河港）へのアクセス向上が見込まれる。</li> </ul> <p>③都市の再生</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・区画整理（国守地区等）の沿道まちづくりとの連携がある。</li> </ul> <p>④国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域高規格道路「名豊道路」の一部として全区間指定されている。</li> </ul> <p>⑤個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・拠点開発プロジェクト（三河湾地域リゾート整備構想）を支援する。</li> <li>・主要な観光地（ラグーナテンボス）へのアクセス向上が期待される。</li> </ul> <p>⑥安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・三次医療施設（安城更生病院）へのアクセス向上が見込まれる。</li> </ul> <p>⑦災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・第一次緊急輸送路（愛知県地域防災計画より）として位置づけられている。</li> <li>・緊急輸送道路（国道1号）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。</li> </ul> <p>⑧地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・CO2排出量の削減が見込まれる。</li> </ul> <p>⑨生活環境の改善・保全</p>						



再評価結果（令和3年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課  
 担当課長名：前佛 和秀

事業名	一般国道247号 西知多道路 (東海ジャンクション)		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：愛知県東海市新宝町 至：愛知県東海市東海町				延長	2.0km
事業概要						
<p>一般国道247号西知多道路（東海ジャンクション）は、愛知県東海市新宝町から東海市東海町間に至る延長2.0kmの道路である。</p> <p>西知多道路（東海ジャンクション）の整備により、国道247号の物流の安定性が確保され、自動車産業等、ものづくり産業の円滑な企業活動を支援するとともに、信頼性の高い空港へのアクセス道路の代替性が確保され、交通渋滞の緩和やリニア中央新幹線の開通などによる円滑なモビリティの確保、個性ある地域の形成による交通需要の増加にも対応している。</p>						
H28年度事業化		H26年度 都市計画決定		R元年度用地着手		H30年度工事着手
全体事業費	500億円		事業進捗率 (令和2年3月末時点)	約10%		供用済延長 0.0km
計画交通量	10,700台/日					
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.2 (残事業) 1.3	総費用 (残事業)/(事業全体) 364/416億円 事業費：347/398億円 維持管理費：18/18億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 490/490億円 走行時間短縮便益：454/454億円 走行経費減少便益：34/34億円 交通事故減少便益：1.7/1.7億円	基準年 令和2年		
感度分析の結果						
<p>(事業全体) 交通量：B/C=1.1~1.3(交通量±10%) (残事業) 交通量：B/C=1.2~1.5(交通量±10%)                  事業費：B/C=1.1~1.3(事業費±10%) 事業費：B/C=1.2~1.5(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=1.2~1.4(事業期間±20%)</p>						
事業の効果等						
<p>① 円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。</li> <li>・新幹線駅（JR名古屋駅）へのアクセス向上が見込まれる。</li> <li>・第一種空港（中部国際空港）へのアクセス向上が見込まれる。</li> </ul> <p>② 物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・特定重要港湾（名古屋港）へのアクセス向上が見込まれる。</li> </ul> <p>③ 都市の再生</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・区画整理（東海太田川駅周辺地区）の沿道まちづくりとの連携がある。</li> </ul> <p>④ 国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域高規格道路の位置づけあり</li> <li>・知多地域から日常生活圏の中心都市（名古屋市中心部）へのアクセス向上が見込まれる。</li> </ul> <p>⑤ 個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベント（セントレアを核として陸・海・空のアクセスに優れた環境と最先端の都市機能を備えた次世代型産業拠点の中部臨空都市開発）を支援する。</li> <li>・主要な観光地（めんたいパークとこなめ）へのアクセス向上が期待される。</li> </ul> <p>⑥ 災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・第一次緊急輸送道路（愛知県地域防災計画より）として位置づけがある。</li> <li>・第一次緊急輸送道路（知多半島道路）の代替路線として機能する。</li> </ul> <p>⑦ 地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・CO2排出量削減が見込まれる。</li> </ul>						

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。

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：

愛知県・4市から構成される西知多道路推進協議会が早期整備を要望。

知事の意見：

○「対応方針（原案）」に対して異議ありません。

一般国道247号西知多道路は、国際拠点空港の中部国際空港と伊勢湾岸自動車道を直結するとともに、名古屋高速道路を経由してリニア中央新幹線の名古屋駅とを結び、知多半島道路と一体となってダブルネットワークを形成する国土強靱化に資する大変重要な道路です。本事業区間（東海ジャンクション）周辺は、臨海工業地帯の物流交通と名古屋市内へ向かう通過交通が輻輳し、著しい渋滞が発生しており、本道路が整備されることで、渋滞緩和や高速道路へのアクセス性向上により、定時性の確保、物流の効率化が図られます。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。

本県としても、本事業のストック効果が最大限に発揮されるよう、西知多道路 南部区間（日長IC（仮称）～常滑JCT（仮称））の整備を進めてまいります。

なお、事業実施にあたりましては、全体の事業費が大幅に増となっていることから、一層のコスト縮減を図るなど、より効率的な事業推進に努められるようお願いいたします。

事業評価監視委員会の意見

- ・ 「事業継続」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

- ・ 西知多道路（日長IC（仮）～青海IC（仮））が、令和元年度に愛知県にて事業化が決定。
- ・ 愛知県国際展示場（R元年8月）、中部国際空港第2ターミナル整備（R元年9月）等中部臨空都市の開発が進展。
- ・ 中部国際空港の利用者についても年々増加傾向にあり、2019年度では年間1,260万人。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・ 事業進捗率は約10%（令和2年3月末時点）。用地取得率は約86%（令和2年3月末時点）。
- ・ 改良工事、下部工工事を推進。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・ 東海ジャンクション（延長2.0km）は、早期開通に向けて整備を推進。

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（令和3年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課

担当課長名：前佛 和秀

事業名	一般国道42号 松阪多気バイパス		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：三重県松阪市古井町 至：三重県多気郡多気町仁田				延長	11.9km
事業概要						
一般国道42号松阪多気バイパスは、三重県松阪市古井町から多気郡多気町仁田に至る延長11.9kmのバイパスで、松阪市街地の環状機能を併せ持ち、交通渋滞の緩和、交通事故の削減、沿線地域の産業支援を目的に計画された道路。						
S62年度事業化		S59年度都市計画決定 S61年度都市計画決定		S63年度用地着手		H3年度工事着手
全体事業費	550億円	事業進捗率（令和2年3月末時点）	約88%		供用済延長	11.9km
計画交通量	27,300台/日					
費用対効果 分析結果	B/C	総費用	(残事業)/(事業全体)	総便益	(残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) 1.9 (残事業) 4.0	134/1,019 億円 事業費：81/917 億円 維持管理費：53/102 億円		535/1,913 億円 走行時間短縮便益：503/1,798 億円 走行経費減少便益：26/108 億円 交通事故減少便益：5.4/6.8 億円	令和2年	
感度分析の結果						
(事業全体) 交通量：B/C=1.7~2.1(交通量±10%) (残事業) 交通量：B/C=3.6~4.4(交通量±10%) 事業費：B/C=1.9~1.9(事業費±10%) 事業費：B/C=3.8~4.3(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=3.8~4.2(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"> <li>・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。</li> <li>・現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される。</li> <li>・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（三重交通飯南松阪高校線等）が存在する</li> </ul> <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・重要港湾（津松阪港）へのアクセス向上が見込まれる。</li> </ul> <p>③都市の再生</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路を形成する</li> <li>・DID区域内の都市計画道路整備であり、市街地の都市計画道路網密度が向上する。</li> </ul> <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道（JR紀勢線）により一体的発展が阻害されている地区を解消する。</li> </ul> <p>⑤災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・第一次緊急輸送道路として位置付けられている</li> </ul> <p>⑥地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・CO2排出量の削減が見込まれる。</li> </ul> <p>⑦生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・NO2排出量の削減が見込まれる。</li> <li>・SPM排出量の削減が見込まれる。</li> </ul>						

関係する地方公共団体等の意見	
<p>地域から頂いた主な意見等： 一般国道42号松阪多気バイパス整備促進期成同盟会より立体工事の早期完成及び全線4車線化の早期実現の要望を受けている。</p> <p>知事の意見： 事業の継続について異存ありません。 本事業は、国道42号及び松阪市中心市街地部の交通渋滞緩和や交通事故の削減、さらには地域経済活性化の支援を図るための重要なバイパス事業です。 今後も引き続き、当県と十分な調整をしていただき、朝田町南交差点立体化について着実に整備を推進するとともに、4車線化の整備推進をお願いいたします。</p>	
事業評価監視委員会の意見	
<ul style="list-style-type: none"> <li>「事業継続」することは「妥当」である。</li> </ul>	
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	
<ul style="list-style-type: none"> <li>松阪市街地を迂回する松阪多気バイパスが、平成29年度に全線暫定2車線開通（現道拡幅区間含む）。</li> <li>松阪多気バイパスの並行区間（旧国道42号）の死傷事故率は、県内直轄国道の約3倍と高い状況であったが、全線暫定2車線開通後には、整備前の5割以下となり大幅に減少。</li> <li>多気町に、宿泊施設・温浴施設・飲食店・製造販売店・物販店・産直市場・農園等を有する「VISON」が2021年春に開業予定。</li> </ul>	
事業の進捗状況、残事業の内容等	
<ul style="list-style-type: none"> <li>事業進捗率は約88%、用地進捗率は100%（令和2年3月末時点）。平成29年度に全線暫定2車線開通。</li> <li>全線4車線化に向けて工事を推進。</li> </ul>	
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	
<ul style="list-style-type: none"> <li>平成29年度に暫定2車線で全線開通し、全線4車線化に向けて工事を推進。</li> </ul>	
施設の構造や工法の変更等	
<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>	
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	
<p>至津市</p> <p>(起点)三重県松阪市古井町</p> <p>松阪市役所</p> <p>(主)鳥羽松阪線</p> <p>松阪市下鴨路町</p> <p>松阪市八木町</p> <p>松阪市朝田町</p> <p>多気町役所</p> <p>至尾鷲市</p> <p>(終点)三重県多気郡多気町仁田</p> <p>暫定2車線開通済 延長7.4km</p> <p>H30.3開通 1.1km</p> <p>現道拡幅 1.4km</p> <p>H11.2 暫定2車線開通済 延長3.1km</p> <p>暫定時現道活用区間</p> <p>一般国道42号松阪多気バイパス 延長11.9km</p> <p>凡例</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>国道42号松阪多気バイパス</li> <li>高速道路</li> <li>一般国道</li> <li>主要地方道</li> <li>一般県道</li> <li>JR線</li> <li>近鉄線</li> <li>市町村界</li> </ul>	

※ 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（令和3年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課

担当課長名：前佛 和秀

事業名	一般国道42号（近畿自動車道紀勢線） 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、尾鷲市坂場西町から尾鷲市南浦に至る延長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					
全体事業費	380億円	事業進捗率（令和2年3月末時点）	約81%	供用済延長	0.0 km
計画交通量	6,600台/日				
費用対効果	B/C	総費用	(残事業)/(事業全体)	総便益	(残事業)/(事業全体)
分析結果	(事業全体) 1.1 (1.01)	2,943/4,627 億円		5,189/5,189 億円	
	(残事業) 1.8 (5.2)	事業費：2,579/4,263 億円 維持管理費：364/364 億円		走行時間短縮便益：4,666/4,666 億円 走行経費減少便益：400/400 億円 交通事故減少便益：123/123 億円	
基準年 令和2年					
感度分析の結果					
(事業全体) 交通量：B/C=0.9~1.4（交通量±10%） (残事業) 交通量：B/C=1.4~2.2（交通量±10%） 事業費：B/C=1.1~1.2（事業費±10%） 事業費：B/C=1.6~1.9（事業費±10%） 事業期間：B/C=1.03~1.3（事業期間±20%） 事業期間：B/C=1.6~2.0（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 ・拠点開発プロジェクト（防災公園（球場等））、大規模イベント（第76回国民体育大会）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。 ・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（坂場～尾鷲南IC入口交差点間）の代替路線を形成する。 ・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。 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）建設促進規制同盟会等より近畿自動車道紀勢線の全線早期完成の要望を受けている。

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・連携の促進を支えるとともに、近年頻発化・激甚化する台風・豪雨災害や、発生が危惧される南海トラフ地震による津波発生時において、現道（国道42号）とのダブルネットワークを形成し、災害時の救助・救急、医療活動を支える「命の道」となる重要な道路です。

また、令和3年に開催される「三重とわか国体・三重とわか大会」において、東紀州地域の会場へのアクセスルートとして活用されることが期待されています。

よって、対応方針（原案）のとおり事業継続し、開通見通しである令和3年夏頃までに確実に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。
- ・また、平成31年度には紀勢線が全線事業化。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・事業進捗率は約81%。用地取得率は100%（令和2年3月末時点）
- ・令和3年夏頃の全線開通に向けて工事を推進。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・令和3年夏頃の全線開通に向けて工事を推進。

施設の構造や工法の変更等

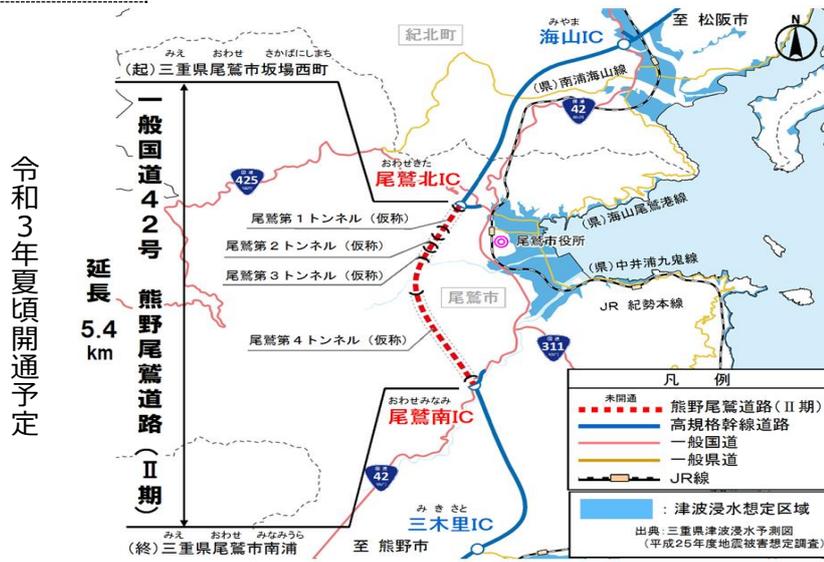
- ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進。

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（令和3年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課

担当課長名：前佛 和秀

事業名	一般国道42号（近畿自動車道紀勢線） 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	6.7km
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延長6.7km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>						
H26年度事業化		H28年度用地着手		令和元年度工事着手		
全体事業費	350億円	事業進捗率（令和2年3月末時点）	約13%	供用済延長	0.0km	
計画交通量	9,400台/日					
費用対効果	B/C	総費用	(残事業)/(事業全体)	総便益	(残事業)/(事業全体)	基準年
分析結果	(事業全体) 1.1 (1.01) (残事業) 1.8 (1.2)	2,943/4,627億円 事業費：2,579/4,263億円 維持管理費：364/364億円		5,189/5,189億円 走行時間短縮便益：4,666/4,666億円 走行経費減少便益：400/400億円 交通事故減少便益：123/123億円		令和2年
感度分析の結果						
(事業全体) 交通量	：B/C=0.9~1.4（交通量±10%）		(残事業) 交通量	：B/C=1.4~2.2（交通量±10%）		
事業費	：B/C=1.1~1.2（事業費±10%）		事業費	：B/C=1.6~1.9（事業費±10%）		
事業期間	：B/C=1.03~1.3（事業期間±20%）		事業期間	：B/C=1.6~2.0（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"> <li>・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。</li> <li>・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</li> </ul> <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul> <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul> <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・拠点開発プロジェクト（防災公園（球場等））、大規模イベント（第76回国民体育大会）を支援する。</li> <li>・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。</li> </ul> <p>⑤安全で安心できるくらしの確保。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul> <p>⑥災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・第一次緊急輸送道路として位置付けられている。</li> <li>・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（立石南~熊野大泊IC交差点間）の代替路線を形成する。</li> <li>・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。</li> </ul> <p>⑦地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・CO2排出量の削減が見込まれる。</li> </ul> <p>⑧生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・NO2排出量の削減が見込まれる。</li> <li>・SPM排出量の削減が見込まれる。</li> </ul> <p>⑨他のプロジェクトとの関係</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</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：

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）建設促進規制同盟会等より近畿自動車道紀勢線の全線早期完成の要望を受けている。

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、広域的な交流・連携の促進を支えるとともに、近年頻発化・激甚化する台風・豪雨災害や、発生が危惧される南海トラフ地震による津波発生時において、現道(国道42号)とのダブルネットワークを形成し、災害時の救助・救急、医療活動を支える「命の道」となる重要な道路です。

特に、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り救急医療活動を支える極めて重要な道路となります。

また、当県では、平成29年度から熊野道路の用地取得業務を担う組織を設置して用地所得に精力的に取り組み、円滑な事業環境の確保を図っているところです。

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

- ・「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。
- ・また、平成31年度には紀勢線が全線事業化。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・事業進捗率は約13%。用地取得率は約85%（令和2年3月末時点）
- ・調査設計、設計協議、用地買収、工事を推進。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・平成26年度より事業着手しており、早期開通に向けて用地買収および工事を推進。

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。

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（令和3年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課

担当課長名：前佛 和秀

事業名	一般国道42号（近畿自動車道紀勢線） 紀宝熊野道路	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：三重県熊野市久生屋町 至：三重県南牟婁郡紀宝町神内	延長	15.6 km																						
事業概要	<p>一般国道42号紀宝熊野道路は、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、熊野市久生屋町から南牟婁郡紀宝町神内に至る延長15.6km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>																								
H31年度事業化	令和2年度用地買収着手																								
全体事業費	849億円	事業進捗率（令和2年3月末時点）	約1%	供用済延長	0.0km																				
計画交通量	12,200台/日																								
費用対効果 分析結果	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 20%; text-align: center;">B/C</td> <td style="width: 20%; text-align: center;">総費用</td> <td style="width: 20%; text-align: center;">総便益</td> <td style="width: 40%;"></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(事業全体) 1.1</td> <td style="text-align: center;">(残事業)/(事業全体) 2,943/4,627 億円</td> <td style="text-align: center;">(残事業)/(事業全体) 5,189/5,189 億円</td> <td style="text-align: center;">基準年 令和2年</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(残事業) 1.8</td> <td style="text-align: center;">事業費：2,579/4,263 億円 維持管理費：364/364 億円</td> <td style="text-align: center;">                     走行時間短縮便益：4,666/4,666 億円                      走行経費減少便益：400/400 億円                      交通事故減少便益：123/123 億円                 </td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(0.97)</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(0.97)</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>	B/C	総費用	総便益		(事業全体) 1.1	(残事業)/(事業全体) 2,943/4,627 億円	(残事業)/(事業全体) 5,189/5,189 億円	基準年 令和2年	(残事業) 1.8	事業費：2,579/4,263 億円 維持管理費：364/364 億円	走行時間短縮便益：4,666/4,666 億円 走行経費減少便益：400/400 億円 交通事故減少便益：123/123 億円		(0.97)				(0.97)							
B/C	総費用	総便益																							
(事業全体) 1.1	(残事業)/(事業全体) 2,943/4,627 億円	(残事業)/(事業全体) 5,189/5,189 億円	基準年 令和2年																						
(残事業) 1.8	事業費：2,579/4,263 億円 維持管理費：364/364 億円	走行時間短縮便益：4,666/4,666 億円 走行経費減少便益：400/400 億円 交通事故減少便益：123/123 億円																							
(0.97)																									
(0.97)																									
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=0.9~1.4（交通量±10%）</td> <td style="width: 50%;">(残事業) 交通量：B/C=1.4~2.2（交通量±10%）</td> </tr> <tr> <td>事業費：B/C=1.1~1.2（事業費±10%）</td> <td>事業費：B/C=1.6~1.9（事業費±10%）</td> </tr> <tr> <td>事業期間：B/C=1.03~1.3（事業期間±20%）</td> <td>事業期間：B/C=1.6~2.0（事業期間±20%）</td> </tr> </table>					(事業全体) 交通量：B/C=0.9~1.4（交通量±10%）	(残事業) 交通量：B/C=1.4~2.2（交通量±10%）	事業費：B/C=1.1~1.2（事業費±10%）	事業費：B/C=1.6~1.9（事業費±10%）	事業期間：B/C=1.03~1.3（事業期間±20%）	事業期間：B/C=1.6~2.0（事業期間±20%）														
(事業全体) 交通量：B/C=0.9~1.4（交通量±10%）	(残事業) 交通量：B/C=1.4~2.2（交通量±10%）																								
事業費：B/C=1.1~1.2（事業費±10%）	事業費：B/C=1.6~1.9（事業費±10%）																								
事業期間：B/C=1.03~1.3（事業期間±20%）	事業期間：B/C=1.6~2.0（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"> <li>・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。</li> <li>・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</li> </ul> <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul> <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡するルートを構成する。</li> <li>・日常都市圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる。</li> </ul> <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・拠点開発プロジェクト（防災公園（球場等））、大規模イベント（第76回国民体育大会）を支援する。</li> <li>・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。</li> </ul> <p>⑤安全で安心できるくらしの確保。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul> <p>⑥災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・第一次緊急輸送道路として位置付けられている</li> <li>・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（立石南～飯盛西交差点間）の代替路線を形成する。</li> <li>・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。</li> </ul> <p>⑦地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・CO2排出量の削減が見込まれる。</li> </ul> <p>⑧生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・NO2排出量の削減が見込まれる。</li> <li>・SPM排出量の削減が見込まれる。</li> </ul> <p>⑨他のプロジェクトとの関係</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</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：

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）建設促進規制同盟会等より近畿自動車道紀勢線の全線早期完成の要望を受けている。

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号紀宝熊野道路は、広域的な交流・連携の促進を支えるとともに、近年頻発化・激甚化する台風・豪雨災害や、発生が危惧される南海トラフ地震による津波発生時において、現道（国道42号）とのダブルネットワークを形成し、災害時の救助・救急、医療活動を支える「命の道」となる重要な道路です。

特に、第二次救急医療施設である紀南病院への搬送時間短縮により救急医療活動を支える極めて重要な道路となります。

御浜インターチェンジ（仮称）位置の変更については、紀南病院へのアクセス性が向上し、平時・災害時ともに道路ネットワーク機能の強化が期待されることから、沿線自治体もこれを望んでいます。

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、当県としても、インターチェンジが接続する道路の整備について、紀宝熊野道路の整備に遅れることなく、御浜町と連携して進めてまいります。

また、事業環境の確保のため、近畿道紀勢線推進プロジェクトチームを設置しており、用地取得や事業調整に取り組みます。

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

- ・平成31年度に紀勢線が全線事業化。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・事業進捗率は約1%。用地取得率は0%（令和2年3月末時点）
- ・調査設計及び用地買収を推進。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・平成31年度より事業着手しており、早期開通に向けて調査設計及び用地買収を推進。

施設の構造や工法の変更等

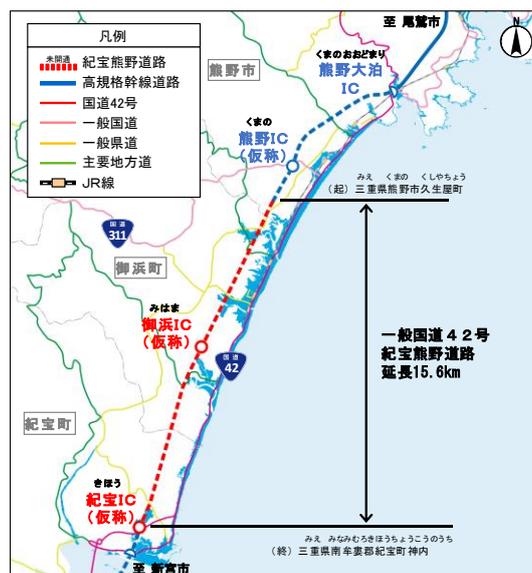
- ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進。

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（令和3年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課  
担当課長名：前佛 和秀

<b>事業名</b> 一般国道161号 <small>こまつかくふく</small> 小松拡幅	<b>事業区分</b> 一般国道	<b>事業主体</b> 国土交通省 近畿地方整備局																								
<b>起終点</b> 自：滋賀県高島市勝野 <small>たかしま かつの</small> 至：滋賀県大津市北小松 <small>おおつ きたこまつ</small>		<b>延長</b> 6.5km																								
<b>事業概要</b> 一般国道161号は福井県敦賀市を起点とし、滋賀県湖西地域を経て滋賀県大津市に至る延長約92kmの幹線道路であり、滋賀県湖西地域の産業・経済・生活を支える重要な役割を担っている。 湖北バイパス、小松拡幅、湖西道路（真野～坂本北）は、地域高規格道路「琵琶湖西縦貫道路」の一部として湖西地域の幹線道路のネットワークを強化するとともに、国道161号の交通混雑の緩和、交通安全の確保、観光振興の支援を目的とした道路である。																										
S45年度事業化	S50年度都市計画決定（大津市域） S51年度都市計画決定（高島市域） （H-年度変更）	S45年度用地着手																								
<b>全体事業費</b> 240億円		<b>事業進捗率</b> 約54%																								
<b>供用済延長</b> 1.0km （4車線）		<b>計画交通量</b> 28,000台/日																								
<b>費用対効果分析結果</b>	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 15%;"><b>B/C</b></td> <td style="width: 15%;">2.4</td> <td style="width: 15%;"><b>総費用</b></td> <td style="width: 15%;">339/1,592億円</td> <td style="width: 15%;"><b>総便益</b></td> <td style="width: 15%;">1,923/3,754億円</td> </tr> <tr> <td></td> <td>(1.9)</td> <td></td> <td>事業費：224/1,261億円</td> <td></td> <td>走行時間短縮便益：1,819/3,561億円</td> </tr> <tr> <td></td> <td>5.7</td> <td></td> <td>維持管理費：115/330億円</td> <td></td> <td>走行経費減少便益：87/163億円</td> </tr> <tr> <td></td> <td>(5.5)</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>交通事故減少便益：16/29億円</td> </tr> </table>	<b>B/C</b>	2.4	<b>総費用</b>	339/1,592億円	<b>総便益</b>	1,923/3,754億円		(1.9)		事業費：224/1,261億円		走行時間短縮便益：1,819/3,561億円		5.7		維持管理費：115/330億円		走行経費減少便益：87/163億円		(5.5)				交通事故減少便益：16/29億円	<b>基準年</b> 令和2年
<b>B/C</b>	2.4	<b>総費用</b>	339/1,592億円	<b>総便益</b>	1,923/3,754億円																					
	(1.9)		事業費：224/1,261億円		走行時間短縮便益：1,819/3,561億円																					
	5.7		維持管理費：115/330億円		走行経費減少便益：87/163億円																					
	(5.5)				交通事故減少便益：16/29億円																					
<b>感度分析の結果</b> 【事業全体】 交通量：B/C=1.9～2.9（交通量±10%） 事業費：B/C=2.3～2.4（事業費±10%） 事業期間：B/C=2.3～2.4（事業期間±20%）																										
<b>事業の効果等</b>																										
①交通混雑の緩和 <ul style="list-style-type: none"> <li>一般国道161号の交通量は増加傾向にあり、各事業区間において交通容量を上回っており、交通混雑が発生している。</li> <li>湖北バイパス・小松拡幅・湖西道路（真野～坂本北）の整備による交通容量の拡大により、交通混雑の緩和が期待される。</li> </ul> ②交通安全の確保 <ul style="list-style-type: none"> <li>一般国道161号では、各事業区間の死傷事故率が高くなっており、渋滞が原因と考えられる追突事故や対向車との正面衝突が発生しており、危険な状況となっている。</li> <li>西大津バイパスでは4車線整備により、死傷事故率が約7割減少。各事業区間の整備により、西大津バイパスと同様の効果が期待される。</li> </ul> ③観光振興の支援 <ul style="list-style-type: none"> <li>一般国道161号の沿線地域には観光資源が多数立地し、観光入込客数は増加傾向であるが、休日の混雑により、観光地への立ち寄りや滞在時間の抑制等、地域経済活性化の機会を喪失。</li> <li>各事業区間の整備により、速達性や高速道路へのアクセス性が向上し、さらなる来訪客数の増加、観光産業及び地域の活性化が期待される。</li> </ul>																										
<b>関係する地方公共団体等の意見</b> 地域から頂いた主な意見等：																										
<ul style="list-style-type: none"> <li>令和元年8月に大津市長より、「湖西道路（真野～坂本北）の4車線化」「小松拡幅（市内未整備区間）」の早期整備の要望を受けている。</li> <li>令和元年8月に国道161号改良整備促進期成同盟会（昭和42年7月設立、大津市、高島市、敦賀市の各首長及び各市議会議員）より、「湖北バイパス」「小松拡幅14工区」「湖西道路（真野～坂本北）の4車線化」の整備促進および「小松拡幅13工区」の早期変更計画の策定と事業着手の要望を受けている。</li> </ul>																										

滋賀県知事の意見：

一般国道161号湖北バイパス、一般国道161号小松拡幅、一般国道161号湖西道路（真野～坂本北）の事業が進められている現道区間においては、交通混雑や交通事故が多数発生しており、沿道地域の経済活動、社会活動に大きな支障をきたしています。また、自然災害や交通事故による通行止めが発生した時に代替となる道路が無い区間もあり、危機管理の観点からも一刻も早い整備が強く望まれています。

以上のことから、対応方針（原案）のとおり、事業効果の早期発現に向けたさらなる整備促進をお願いします。

事業実施にあたっては、必要な予算の確保と徹底したコスト縮減に取り組んでいただきますようお願いいたします。

なお、滋賀県としても事業促進に最大限の努力をしております。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、「一般国道161号小松拡幅」の再評価は、当委員会に提出された資料、説明の範囲において、おおむね適切であり、対応方針（原案）のとおり「事業継続」することが妥当と判断される。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

人口は大津市は増加傾向、高島市は減少傾向であるが、世帯数と自動車保有台数は大津市は増加傾向、高島市は横ばいである。

事業の進捗状況、残事業の内容等

昭和45年度事業化、用地取進捗率約95%、事業進捗率約54%（令和2年3月末時点）

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

引き続き事業を推進し、早期の開通を目指す。

施設の構造や工法の変更等

事業の実施にあたり、新技術・新工法の活用等によりコスト縮減に努める。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図

【位置図】



【概要図】



※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したものの。  
 ※総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。  
 ※B/Cは一体評価での値で、括弧内は個別評価の値である。

## 再評価結果（令和3年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課  
担当課長名：前佛 和秀

<b>事業名</b>	一般国道161号 <small>こほく</small> 湖北バイパス	<b>事業区分</b>	一般国道	<b>事業主体</b>	国土交通省 近畿地方整備局
<b>起終点</b>	自：滋賀県高島市マキノ町海津 至：滋賀県高島市今津町弘川	<b>延長</b>	10.8km		
<b>事業概要</b>					
<p>一般国道161号は福井県敦賀市を起点とし、滋賀県湖西地域を経て滋賀県大津市に至る延長約92kmの幹線道路であり、滋賀県湖西地域の産業・経済・生活を支える重要な役割を担っている。</p> <p>湖北バイパス、小松拡幅、湖西道路（真野～坂本北）は、地域高規格道路「琵琶湖西縦貫道路」の一部として湖西地域の幹線道路のネットワークを強化するとともに、国道161号の交通混雑の緩和、交通安全の確保、観光振興の支援を目的とした道路である。</p>					
S48年度事業化	S51年度都市計画決定 (H-年度変更)	S48年度用地着手	S53年度工事着手		
<b>全体事業費</b>	300億円	<b>事業進捗率</b>	約73%	<b>供用済延長</b>	8.3km (2車線)
<b>計画交通量</b>		15,600台/日			
<b>費用対効果分析結果</b>	<b>B/C</b> :	<b>総費用</b> :	<b>総便益</b> :	<b>基準年</b> :	
	(事業全体) 2.4 (1.1)	(残事業)/(事業全体) 339/1,592億円	(残事業)/(事業全体) 1,923/3,754億円	令和2年	
	(残事業) 5.7 (6.0)	事業費：224/1,261億円 維持管理費：115/330億円	走行時間短縮便益：1,819/3,561億円 走行経費減少便益：87/163億円 交通事故減少便益：16/29億円		
<b>感度分析の結果</b>					
<p>【事業全体】 交通量：B/C=1.9～2.9(交通量±10%) 事業費：B/C=2.3～2.4(事業費±10%) 事業期間：B/C=2.3～2.4(事業期間±20%)</p> <p>【残事業】 交通量：B/C=3.9～6.9(交通量±10%) 事業費：B/C=5.3～6.1(事業費±10%) 事業期間：B/C=5.6～5.8(事業期間±20%)</p>					
<b>事業の効果等</b>					
<p>①交通混雑の緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>一般国道161号の交通量は増加傾向にあり、各事業区間において交通容量を上回っており、交通混雑が発生している。</li> <li>湖北バイパス・小松拡幅・湖西道路（真野～坂本北）の整備による交通容量の拡大により、交通混雑の緩和が期待される。</li> </ul> <p>②交通安全の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>一般国道161号では、各事業区間の死傷事故率が高くなっており、渋滞が原因と考えられる追突事故や対向車との正面衝突が発生しており、危険な状況となっている。</li> <li>西大津バイパスでは4車線整備により、死傷事故率が約7割減少。各事業区間の整備により、西大津バイパスと同様の効果が期待される。</li> </ul> <p>③観光振興の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>一般国道161号の沿線地域には観光資源が多数立地し、観光入込客数は増加傾向であるが、休日の混雑により、観光地への立ち寄りや滞在時間の抑制等、地域経済活性化の機会を喪失。</li> <li>各事業区間の整備により、速達性や高速道路へのアクセス性が向上し、さらなる来訪客数の増加、観光産業及び地域の活性化が期待される。</li> </ul>					
<b>関係する地方公共団体等の意見</b>					
<p>地域から頂いた主な意見等：</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>令和元年8月に大津市長より、「湖西道路（真野～坂本北）の4車線化」「小松拡幅（市内未整備区間）」の早期整備の要望を受けている。</li> <li>令和元年8月に国道161号改良整備促進期成同盟会（昭和42年7月設立、大津市、高島市、敦賀市の各首長及び各市議会議員）より、「湖北バイパス」「小松拡幅14工区」「湖西道路（真野～坂本北）の4車線化」の整備促進および「小松拡幅13工区」の早期変更計画の策定と事業着手の要望を受けている。</li> </ul>					

滋賀県知事の意見：

一般国道161号湖北バイパス、一般国道161号小松拡幅、一般国道161号湖西道路（真野～坂本北）の事業が進められている現道区間においては、交通混雑や交通事故が多数発生しており、沿道地域の経済活動、社会活動に大きな支障をきたしています。また、自然災害や交通事故による通行止めが発生した時に代替となる道路が無い区間もあり、危機管理の観点からも一刻も早い整備が強く望まれています。

以上のことから、対応方針（原案）のとおり、事業効果の早期発現に向けたさらなる整備促進をお願いします。

事業実施にあたっては、必要な予算の確保と徹底したコスト縮減に取り組んでいただきますようお願いいたします。

なお、滋賀県としても事業促進に最大限の努力をしております。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、「一般国道161号湖北バイパス」の再評価は、当委員会に提出された資料、説明の範囲において、おおむね適切であり、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

人口は大津市は増加傾向、高島市は減少傾向であるが、世帯数と自動車保有台数は大津市は増加傾向、高島市は横ばいである。

事業の進捗状況、残事業の内容等

昭和48年度事業化、用地取進捗率約94%、事業進捗率約73% (令和2年3月末時点)

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

引き続き事業を推進し、早期の開通を目指す。

施設の構造や工法の変更等

事業の実施にあたり、新技術・新工法の活用等によりコスト縮減に努める。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

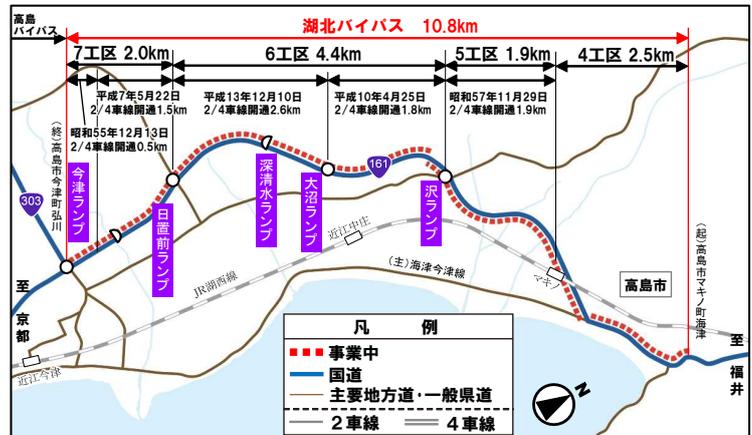
以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図

【位置図】



【概要図】



※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したものの。  
 ※総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。  
 ※B/Cは一体評価での値で、括弧内は個別評価の値である。

## 再評価結果（令和3年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課  
担当課長名：前佛 和秀

<b>事業名</b>	一般国道161号 <small>こせいでうろ まの さかもときた</small> 湖西道路（真野～坂本北）		<b>事業区分</b>	一般国道	<b>事業主体</b>	国土交通省 近畿地方整備局
<b>起終点</b>	自：滋賀県 <small>おおつ まのおおの</small> 大津市真野大野 至：滋賀県 <small>おおつ さかもと</small> 大津市坂本				延長	6.6km
<b>事業概要</b>						
<p>一般国道161号は福井県敦賀市を起点とし、滋賀県湖西地域を経て滋賀県大津市に至る延長約92kmの幹線道路であり、滋賀県湖西地域の産業・経済・生活を支える重要な役割を担っている。</p> <p>湖北バイパス、小松拡幅、湖西道路（真野～坂本北）は、地域高規格道路「琵琶湖西縦貫道路」の一部として湖西地域の幹線道路のネットワークを強化するとともに、国道161号の交通混雑の緩和、交通安全の確保、観光振興の支援を目的とした道路である。</p>						
H27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		H27年度工事着手	
全体事業費	89億円	事業進捗率	約44%	供用済延長	6.6km (2車線)	
計画交通量	41,200台/日					
<b>費用対効果分析結果</b>	<b>B/C</b>	<b>総費用</b>	<b>総便益</b>	<b>基準年</b>		
	(事業全体) 2.4 (7.8) (残事業) 5.7 (14.1)	(残事業)/(事業全体) 339/1,592億円 事業費：224/1,261億円 維持管理費：115/330億円	(残事業)/(事業全体) 1,923/3,754億円 走行時間短縮便益：1,819/3,561億円 走行経費減少便益：87/163億円 交通事故減少便益：16/29億円	令和2年		
<b>感度分析の結果</b>						
<p>【事業全体】交通量：B/C=1.9～2.9(交通量±10%) 事業費：B/C=2.3～2.4(事業費±10%) 事業期間：B/C=2.3～2.4(事業期間±20%)</p> <p>【残事業】交通量：B/C=3.9～6.9(交通量±10%) 事業費：B/C=5.3～6.1(事業費±10%) 事業期間：B/C=5.6～5.8(事業期間±20%)</p>						
<b>事業の効果等</b>						
<p>①交通混雑の緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>一般国道161号の交通量は増加傾向にあり、各事業区間において交通容量を上回っており、交通混雑が発生している。</li> <li>湖北バイパス・小松拡幅・湖西道路（真野～坂本北）の整備による交通容量の拡大により、交通混雑の緩和が期待される。</li> </ul> <p>②交通安全の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>一般国道161号では、各事業区間の死傷事故率が高くなっており、渋滞が原因と考えられる追突事故や対向車との正面衝突が発生しており、危険な状況となっている。</li> <li>西大津バイパスでは4車線整備により、死傷事故率が約7割減少。各事業区間の整備により、西大津バイパスと同様の効果が期待される。</li> </ul> <p>③観光振興の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>一般国道161号の沿線地域には観光資源が多数立地し、観光入込客数は増加傾向であるが、休日の混雑により、観光地への立ち寄りや滞在時間の抑制等、地域経済活性化の機会を喪失。</li> <li>各事業区間の整備により、速達性や高速道路へのアクセス性が向上し、さらなる来訪客数の増加、観光産業及び地域の活性化が期待される。</li> </ul>						
<b>関係する地方公共団体等の意見</b>						
<p>地域から頂いた主な意見等：</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>令和元年8月に大津市長より、「湖西道路（真野～坂本北）の4車線化」「小松拡幅（市内未整備区間）」の早期整備の要望を受けている。</li> <li>令和元年8月に国道161号改良整備促進期成同盟会（昭和42年7月設立、大津市、高島市、敦賀市の各首長及び各市議会議員）より、「湖北バイパス」「小松拡幅14工区」「湖西道路（真野～坂本北）の4車線化」の整備促進および「小松拡幅13工区」の早期変更計画の策定と事業着手の要望を受けている。</li> </ul>						

滋賀県知事の意見：

一般国道161号湖北バイパス、一般国道161号小松拡幅、一般国道161号湖西道路（真野～坂本北）の事業が進められている現道区間においては、交通混雑や交通事故が多数発生しており、沿道地域の経済活動、社会活動に大きな支障をきたしています。また、自然災害や交通事故による通行止めが発生した時に代替となる道路が無い区間もあり、危機管理の観点からも一刻も早い整備が強く望まれています。

以上のことから、対応方針（原案）のとおり、事業効果の早期発現に向けたさらなる整備促進をお願いします。

事業実施にあたっては、必要な予算の確保と徹底したコスト縮減に取り組んでいただきますようお願いいたします。

なお、滋賀県としても事業促進に最大限の努力をしてみたいです。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、「一般国道161号湖西道路（真野～坂本北）」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

人口は大津市は増加傾向、高島市は減少傾向であるが、世帯数と自動車保有台数は大津市は増加傾向、高島市は横ばいである。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成27年度事業化、用地取進捗率約100%、事業進捗率約44%（令和2年3月末時点）

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

引き続き事業を推進し、早期の開通を目指す。

施設の構造や工法の変更等

事業の実施にあたり、新技術・新工法の活用等によりコスト縮減に努める。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図

【位置図】



【概要図】



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

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

※B/Cは一体評価での値で、括弧内は個別評価の値である。