

再評価結果(令和7年度事業継続箇所)

担 当 課：道路局 国道・技術課

担当課長名： 西川 昌宏

事業名	一般国道44号 <small>おぼろいといざわ</small> 尾幌系魚沢道路			事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 北海道開発局		
起終点	白:北海道厚岸郡厚岸町尾幌 <small>ほっかいどうあつけし あつけしちようおぼろ</small> 至:北海道厚岸郡厚岸町系魚沢 <small>ほっかいどうあつけし あつけしちよういといざわ</small>					延長	24.7km		
事業概要									
国道44号は、釧路市を起点とし、釧路町、厚岸町を經由して根室市に至る幹線道路である。 尾幌系魚沢道路は、津波浸水被害などの災害時の救急活動等においても機能する信頼性の高い道路ネットワークの構築、農産品の輸送能力向上による物流効率化や観光周遊性の向上を支援すること等を目的とした厚岸町尾幌から厚岸町系魚沢に至る延長24.7kmの事業である。									
H31年度事業化			R一年度都市計画決定 (R一年度変更)		R3年度用地補償着手		R3年度工事着手		
全体事業費		約1,069億円		事業進捗率 (令和6年3月末時点)		約13%		供用済延長	0.0km
計画交通量		5,200～16,500台/日							
費用対効果分析	B/C	EIRR		総費用		総便益		基準年	
	(事業全体)	(事業全体)		(残事業)/(事業全体)		(残事業)/(事業全体)			
	1.2(0.9)			748/7,157億円		752/8,724億円			
	(参考) 1.6(1.3) [2%]	5.0%(3.4%)		事業費: 704/6,656億円		走行時間短縮便益: 645/6,940億円		令和6年	
	1.9(1.6) [1%]			維持管理費: 45/364億円		走行経費減少便益: 92/1,485億円			
	(残事業)	(残事業)		更新費: ー/136億円		交通事故減少便益: 16/299億円			
感度分析	1.01(1.02)			(事業全体)		(残事業)			
	(参考) 1.5(1.5) [2%]	4.0%(4.1%)		交通量		交通量		B/C=0.9～1.1 (±10%)	
	1.8(1.8) [1%]			事業費		事業費		B/C=0.9～1.1 (±10%)	
				事業期間		事業期間		B/C=0.9～1.02(±20%)	
事業の効果等									
事業の必要性及び効果									
① 災害時の輸送ルート強化									
・災害発生時における大規模な迂回の回避及び災害により被災した地域への救援物資等の輸送の確実性向上が期待される。									
② 救急搬送の安定性向上									
・当該道路周辺地域から釧路市への救急搬送時間が短縮され、救急搬送の速達性・安定性向上が期待される。									
③ 水産品の流通利便性向上									
・道内各地のみならず苫小牧港や釧路空港等から全国各地へ出荷される水産品の流通利便性向上が期待される。									
④ 重要港湾釧路港の流通利便性向上									
・飼肥料や乳製品の釧路～根室間における安定的な輸送が可能となり、重要港湾釧路港の流通利便性向上が期待される。									
⑤ 主要な観光地への移動利便性向上									
・釧路～根室間の移動利便性が向上し、釧路地域の更なる観光活性化が期待される。									

関係する地方公共団体等の意見

地域から頂いた主な意見等:

釧路市など1市10町1村の首長等で構成される「北海道横断自動車道釧路地区早期建設促進期成会」等から整備促進の要望を受けている。

知事の意見:

「一般国道44号 尾幌糸魚沢道路」事業を「継続」とした「対応方針(原案)」案について、異議はありません。当該事業は、道央・十勝・釧路・根室圏の連絡機能の強化による地域間交流の拡大や広域観光の振興、物流の効率化、災害時の輸送ルート強化などが図られ、経済・社会活動の活性化や道民の安全・安心な暮らしの確保に寄与することから、早期供用をお願いいたします。

なお、事業の実施にあたっては、周辺環境への影響を最小限にとどめるとともに、より一層の徹底したコスト縮減を図り、これまで以上に効率的・効果的な執行に努めるようお願いいたします。

事業評価監視委員会の意見

当委員会に提出された再評価原案準備書の対応方針については、北海道開発局案を妥当と判断する。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・令和元年 8月 北海道内国管理4空港特定運営事業等基本協定書締結
- ・令和 2年 1月 北海道内7空港民間運営開始
- ・令和 2年 3月 一般国道44号 根室道路 全線開通
- ・令和 6年度 北海道横断自動車道 阿寒IC～釧路西IC開通予定
- ・令和 6年度 一般国道38号 釧路新道 全線4車線開通予定

事業の進捗状況、残事業の内容等

令和3年度に工事着工して、用地進捗率20%、事業進捗率13%となっている。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

引き続き、早期開通に向けて事業を進める。

(令和6年3月末時点)

施設の構造や工法の変更等

引き続き、コスト縮減に取り組んでいく。

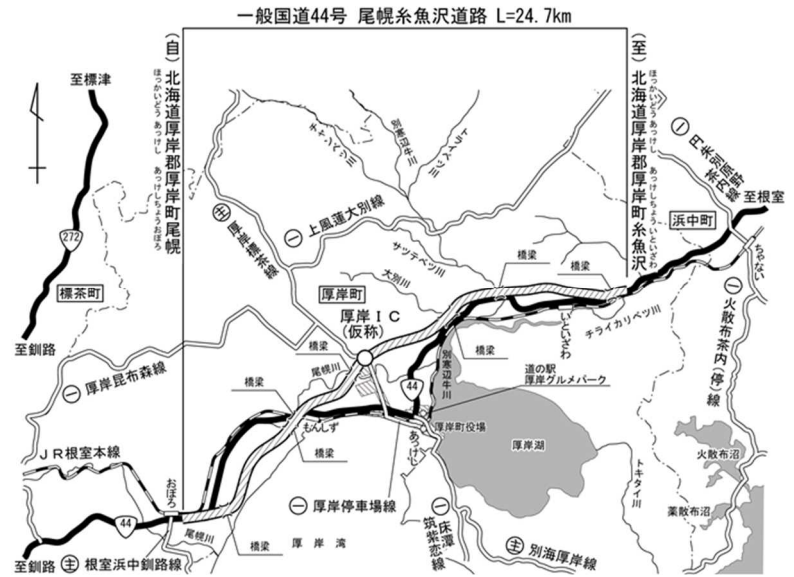
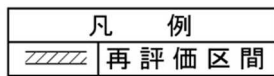
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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、各年次の価格に社会的割引率(4%)を用いて基準年の価値に換算し集計したもの。

※B/Cの値は、社会的割引率4%を用いて計算した場合の費用便益分析結果。また、比較のために参考とすべき値として1%及び2%を設定し、それに対応する費用便益分析結果を参考として併記している。([]内は社会的割引率の値)

※B/Cの値は、本別JCT～根室ICを対象とした場合、()書きの値は事業化区間を対象にした場合の費用便益分析結果。

再評価結果(令和7年度事業継続箇所)

担 当 課：道路局 国道・技術課

担当課長名： 西川 昌宏

事業名	遠軽北見道路（一般国道333号）生田原道路			事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 北海道開発局	
起終点	白：北海道紋別郡遠軽町生田原水穂 至：北海道紋別郡遠軽町生田原旭野					延長	5.7km	
事業概要								
遠軽北見道路は、北海道横断自動車道網走線と旭川・紋別自動車道を連絡する高規格道路である。 生田原道路は、高規格道路ネットワークの拡充による、オホーツク圏と道央圏との連携強化を図り、地域間交流の活性化、物流効率化等の支援を目的とした5.7kmの事業である。								
H19年度事業化			H一年度都市計画決定 （H一年度変更）		H20年度用地補償着手		H21年度工事着手	
全体事業費		約196億円		事業進捗率 （令和6年3月末時点）		約73%		供用済延長 0.0km
計画交通量		9,300台／日						
費用対効果分析	B/C （事業全体）	EIRR （事業全体）	総費用 （残事業）／（事業全体） 60/212億円		総便益 （残事業）／（事業全体） 251/251億円		基準年	
	1.2	4.7%	事業費：48/200億円		走行時間短縮便益：213/213億円		令和6年	
	1.8 [2%]		維持管理費：12/12億円		走行経費減少便益：29/29億円			
	2.3 [1%]		更新費：－/－億円		交通事故減少便益：9.3/9.3億円			
	（残事業）	（残事業）	（事業全体）		（残事業）			
	4.2	17.2%	交通量	B/C=1.1～1.3（±10%）	交通量	B/C=3.8～4.7（±10%）		
	5.7 [2%]		事業費	B/C=1.2～1.2（±10%）	事業費	B/C=3.9～4.6（±10%）		
6.7 [1%]	事業期間		B/C=1.1～1.2（±20%）	事業期間	B/C=4.1～4.3（±20%）			
事業の効果等								
事業の必要性及び効果								
① 主要都市間の連絡性向上 ・主要都市間の更なる連絡性向上や地域間交流の活性化が期待される。								
② 農水産品物流ルートの安全性向上 ・広域交通と生活交通の機能分担が図られ、物流ルートの安全性向上が期待される。								
③ 救急搬送の安定性・速達性向上 ・走行安定性向上による患者への負担軽減や救急搬送時の速達性向上が期待される。								
④ 異常気象時の確実性向上 ・異常気象時における耐災害性が強化され、基幹道路の確実性向上が期待される。								
⑤ 周遊観光の活性化 ・遠紋地域から主要観光地への速達性が向上することでオホーツク圏の広域観光の活性化が期待される。								
⑥ 日常生活の利便性向上 ・地域住民の日常生活における利便性向上が期待される。								

関係する地方公共団体等の意見

地域から頂いた主な意見等:

北見市を始めとする1市2町の首長等で構成される「遠軽北見道路整備促進期成会」等から、早期整備の要望を受けている。

知事の意見:

「遠軽北見道路(一般国道333号) 生田原道路」事業を「継続」とした「対応方針(原案)」案について、異議はありません。

当該事業は、広域ネットワークの拡充による地域間交流の活性化や物流効率化の支援、救急搬送の安定性・速達性向上が図られるなど、経済・社会活動の活性化や道民の安全・安心な暮らしの確保に寄与することから、早期供用をお願いいたします。

なお、事業の実施に当たっては、周辺環境への影響を最小限にとどめるとともに、より一層の徹底したコスト縮減を図り、これまで以上に効率的・効果的な執行に努めるようお願いいたします。

事業評価監視委員会の意見

当委員会に提出された再評価原案準備書の対応方針については、北海道開発局案を妥当と判断する。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

[旭川・紋別自動車道]

- ・平成21年12月 旭川・紋別自動車道 白滝IC～旧白滝開通
- ・平成22年 3月 旭川・紋別自動車道 上川天幕～浮島IC開通
- ・平成29年 3月 旭川・紋別自動車道 丸瀬布IC～遠軽瀬戸瀬IC開通
- ・令和元年12月 旭川・紋別自動車道 遠軽瀬戸瀬IC～遠軽IC開通
- ・令和 3年 4月 旭川・紋別自動車道 遠軽上湧別道路 新規事業化

[北海道横断自動車道網走線]

- ・平成25年 3月 北海道横断自動車道網走線 北見西IC～北見東IC開通
- ・平成27年11月 北海道横断自動車道網走線 訓子府IC～北見西IC開通
- ・平成29年10月 北海道横断自動車道網走線 陸別小利別～訓子府IC開通
- ・平成31年 4月 北海道横断自動車道網走線 端野高野道路 新規事業化
- ・令和 6年 4月 北海道横断自動車道網走線 女満別空港網走道路(女満別空港～網走呼人) 新規事業化

[その他]

- ・平成21年 3月 国道333号新佐呂間トンネル開通
- ・平成21年10月 湧別町と上湧別町が「湧別町」となる
- ・令和元年12月 道の駅「遠軽 森のオホーツク」が開業
- ・令和 2年 1月 北海道7空港民間運営開始
- ・令和 5年 6月 「北海道白滝遺跡群出土品」が国宝指定

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成21年度に工事着手して、用地進捗率85%、事業進捗率73%となっている。

(令和6年3月末時点)

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

引き続き、早期開通に向けて事業を進める。

施設の構造や工法の変更等

引き続き、コスト縮減に取り組んでいく。

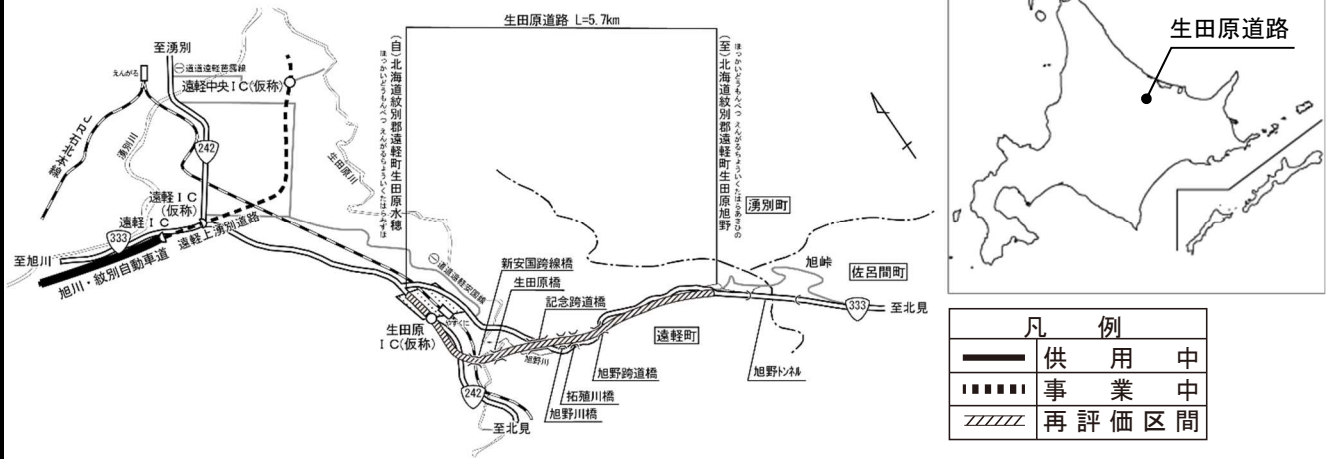
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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、各年次の価格に社会的割引率(4%)を用いて基準年の価値に換算し集計したもの。

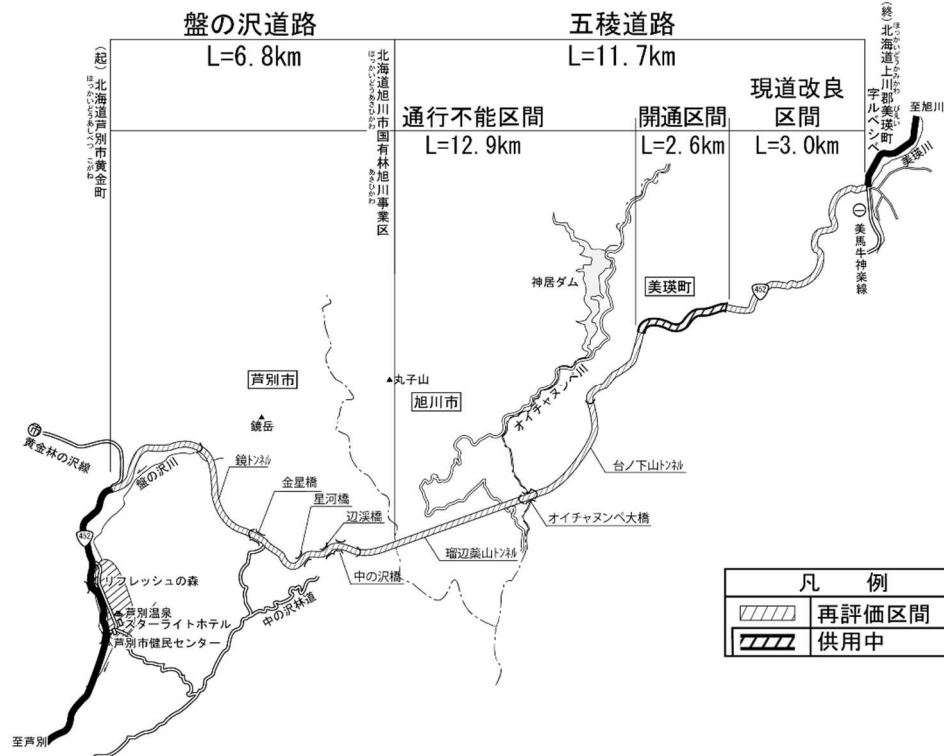
※B/Cの値は、社会的割引率4%を用いて計算した場合の費用便益分析結果。また、比較のために参考とすべき値として1%及び2%を設定し、それに対応する費用便益分析結果を参考として併記している。(〔 〕内は社会的割引率の値)

担当課長名: 西川 昌宏

事業名	一般国道452号 盤の沢道路・五稜道路			事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 北海道開発局
起終点	自：北海道芦別市黄金町（盤の沢道路起点） 至：北海道上川郡美瑛町字ルベシベ（五稜道路終点）					延長	18. 5km
事業概要							
国道452号は、夕張市を起点とし、旭川市に至る幹線道路である。 盤の沢道路・五稜道路は、芦別市と美瑛町間の通行不能区間の解消を図り、地域間交流の活性化及び物流効率化等の支援を目的とした、芦別市黄金町から上川郡美瑛町字ルベシベに至る延長18. 5kmの事業である。							
H5年度事業化		H－年度都市計画決定 (H－年度変更)		H6年度用地補償着手		H5年度工事着手	
全体事業費	約645億円 (盤の沢道路：約328億円) (五稜道路：約317億円)		事業進捗率(令和6年3月末時点) (盤の沢道路) 約69% (五稜道路) 約19%		供用済延長		2. 6km
計画交通量		4, 300台／日					
費用対効果分析	B/C (事業全体)	EIRR (事業全体)	総費用 (残事業)/(事業全体) 352/684億円		総便益 (残事業)/(事業全体) 451/451億円		基準年
	0.7		(事業費：315/633億円)		(走行時間短縮便益：416/ 416億円)		令和6年
	0.99 [2%]	2.3%	(維持管理費： 36/ 52億円)		(走行経費減少便益： 34/ 34億円)		
	1.2 [1%]		(更新費： －/ －億円)		(交通事故減少便益：0.72/0.72億円)		
	(残事業)	(残事業)					
	1.3		感度分析	(事業全体)		(残事業)	
1.8 [2%]	5.6%	交通量		B/C=0.6～0.7(±10%)	交通量	B/C=1.2～1.4(±10%)	
(参考) 2.2 [1%]		事業費		B/C=0.6～0.7(±10%)	事業費	B/C=1.2～1.4(±10%)	
			事業期間	B/C=0.6～0.7(±20%)	事業期間	B/C=1.3～1.3(±20%)	
事業の効果等							
事業の必要性及び効果							
① 通行不能区間の解消 ・上川中部圏と中空知圏を結ぶ新たなルートが形成され、所要時間短縮が図られることによる移住・定住促進や交流人口拡大などが期待される。							
② 拠点空港への利便性向上 ・旭川空港1時間到達圏市町村人口が更に1. 3万人増加するなど、周辺市町村から旭川空港への利便性向上が期待される。							
③ 新たな周遊ルートの形成を支援 ・芦別市と富良野・美瑛観光圏及び旭川空港を結ぶ新たな周遊ルートの形成を支援することで、芦別市を含む周辺市町の観光入込客数増加が期待される。							
④ 災害時の緊急輸送ルートの強化 ・富良野市と高次医療機関等の交通拠点を結ぶネットワークが形成されるなど、災害時の緊急輸送ルートの強化が期待される。							
⑤ 物流効率化により地域産業を支援 ・工業団地と旭川空港とのアクセスが容易となるうえ、マスタープランの基本戦略である新規需要の拡大と物流効率化が期待される。							
⑥ 合宿誘致による地域活性化の支援 ・新千歳空港や旭川空港からのアクセス利便性が向上することで、合宿受入増加や多様な交流人口増加に伴う地域活性化が期待される。							
⑦ 救急搬送・通院の安定性向上 ・芦別市から旭川市の高次医療施設への新たな安定性の高い搬送ルートが確保され複数のネットワークが形成されるなど、救急搬送及び通院の安定性向上が期待される。							

<p>⑧ 農産品の流通利便性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・輸送時間が短縮され、余裕をもった出荷工程が組めるようになるなど、農産品の流通利便性向上が期待される。 	
<p>関係する地方公共団体等の意見</p> <p>地域から頂いた主な意見等：</p> <p>旭川市など6市2町の首長等で構成される「一般国道452号建設促進期成会」等より整備促進の要望を受けている。</p> <p>知事の意見：</p> <p>「一般国道452号 盤の沢道路・五稜道路」事業を「継続」とした「対応 方針（原案）」案について、異議はありません。</p> <p>当該事業は、通行不能区間の解消により、地域間交流の拡大及び物流の効率化、災害時の緊急輸送ルートの強化が図られ、経済・社会活動の活性化や道民の安全・安心なくらしの確保に寄与することから、早期供用をお願いいたします。</p> <p>なお、事業の実施に当たっては、周辺環境への影響を最小限にとどめるとともに、より一層の徹底したコスト縮減を図り、これまで以上に効率的・効果的な執行に努めるようお願いいたします。</p>	
<p>事業評価監視委員会の意見</p> <p>当委員会に提出された再評価原案準備書の対応方針については、北海道開発局案を妥当と判断する。</p>	
<p>事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成19年 3月 一般国道38号 芦別バイパス開通 ・平成19年10月 北海道横断自動車道 トマムIC～十勝清水IC開通 ・平成20年11月 一般国道38号 赤平バイパス開通 ・平成21年10月 北海道横断自動車道 占冠IC～トマムIC開通 ・平成23年10月 北海道横断自動車道 夕張IC～占冠IC開通 ・平成30年 5月 道の駅びえい「白金ビルケ」オープン ・平成30年 7月 富良野・美瑛観光圏整備実施計画認定 ・平成30年11月 旭川十勝道路 富良野道路開通 旭川空港国際ターミナル開業 ・令和 2年 1月 北海道7空港民間運営開始 ・令和 4年 3月 旭川十勝道路 旭川東神楽道路部分開通 北海道横断自動車道 トマムIC～十勝清水IC間暫定2車線区間における4車線化事業化 ・令和 6年 3月 北海道横断自動車道 追分町IC～夕張IC間暫定2車線区間における4車線化事業化 	
<p>事業の進捗状況、残事業の内容等</p> <p>平成5年度に工事着手して、盤の沢道路の用地進捗率70%、事業進捗率69%、五稜道路の用地進捗率95%、事業進捗率19%となっている。</p> <p style="text-align: right;">（令和6年3月末時点）</p>	
<p>事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等</p> <p>引き続き、早期開通に向けて事業を進める。</p>	
<p>施設の構造や工法の変更等</p> <p>引き続き、コスト縮減に取り組んでいく。</p>	
対応方針	事業継続
対応方針決定の理由	<p>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。</p>

事業概要図



※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価格に社会的割引率(4%)を用いて基準年の価値に換算し集計したもの。

※B/Cの値は、社会的割引率4%を用いて計算した場合の費用便益分析結果。また、比較のために参考とすべき値として1%及び2%を設定し、それに対応する費用便益分析結果を参考として併記している。([]内は社会的割引率の値)

再評価結果(令和7年度事業継続箇所)

担 当 課:道路局 国道・技術課

担当課長名:西川 昌宏

事業名	下北半島縦貫道路 むつ～七戸北 (一般国道4号 野辺地七戸道路)		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局	
起終点	自:青森県上北郡野辺地町一ノ渡 至:青森県上北郡七戸町後平				延長	7.1km	
事業概要							
下北半島縦貫道路は、下北地域の中心都市であるむつ市を起点に、東北縦貫自動車道八戸線と接続する高規格道路である。 このうち、野辺地七戸道路は高規格道路ネットワークのミッシングリンクの解消を目的とした延長7.1km、2車線の自動車専用道路である。							
令和4年度事業化		令和3年度都市計画決定		用地未着手		工事未着手	
全体事業費		約290億円	事業進捗率 (令和6年3月末時点)		約1%	供用済延長 —km	
計画交通量		15,600台/日					
費用対効果分析	B/C (事業全体)	EIRR (事業全体)	総費用 (残事業)/(事業全体) 553/2,238億円		総便益 (残事業)/(事業全体) 1,178/2,415億円		基準年
	1.1 (1.4)	4.3% (6.4%)	(事業費:482/2,075億円) (維持管理費:70/155億円) (更新費:0.86/8.7億円)		(走行時間短縮便益:976/2,005億円) (走行経費減少便益:147/282億円) (交通事故減少便益:55/129億円)		令和6年
	1.5 [2%] (2.0)						
	1.8 [1%] (2.5)						
	(残事業)						
	2.1 (1.5)	11.1% (6.5%)	感度分析	(事業全体)		(残事業)	
	2.9 [2%] (2.1)			交通量	B/C=0.96～1.2(±10%)	交通量	B/C=1.8～2.5(±10%)
	3.5 [1%] (2.5)			事業費	B/C=1.1～1.1(±10%)	事業費	B/C=2.0～2.3(±10%)
	事業期間			B/C=1.04～1.1(±20%)	事業期間	B/C=2.0～2.3(±20%)	
	事業の効果等						
①円滑なモビリティの確保 ・新幹線駅へのアクセス向上 むつ市内～七戸十和田駅間の所要時間 現況87分→整備後74分 ※下北半島縦貫道路全線整備時 ②国土・地域ネットワークの構築 ・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路線を構成 むつ市内～八戸市間の所要時間 現況128分→整備後115分 ※下北半島縦貫道路全線整備時 ③災害への備え ・青森県地域防災計画(R5.2修正)において、「第一次緊急輸送道路」として位置づけ							
他9項目に該当							

再評価結果(令和7年度事業継続箇所)

担 当 課:道路局 国道・技術課

担当課長名:西川 昌宏

事業名			一般国道4号 盛岡南道路			事業区分		一般国道		事業主体		国土交通省 東北地方整備局		
起終点			自:岩手県紫波郡矢巾町藤沢 至:岩手県盛岡市永井							延長		7.4 km		
事業概要														
一般国道4号は、東京都中央区を起点に岩手県内を南北に縦断し青森県青森市に至る主要幹線道路である。このうち盛岡南道路は、岩手県紫波郡矢巾町藤沢から盛岡市永井に至る延長7.4kmの4車線道路である。														
令和4年度事業化				令和3年度都市計画決定				用地未着手				工事未着手		
全体事業費		約380億円		事業進捗率 (令和6年3月末時点)		約1%		供用済延長		0 km				
計画交通量				37,900 台/日										
費用対効果分析	B/C (事業全体)		EIRR (事業全体)		総費用 (残事業)/(事業全体) 303 / 307 億円				総便益 (残事業)/(事業全体) 719 / 719 億円				基準年	
	2.3				事業費: 272/276億円				走行時間短縮便益: 707/ 707億円					
	(参考) 3.6 [2%]		8.8 %		維持管理費: 31/ 31億円				走行経費減少便益: 12/ 12億円				令和6年	
	4.7 [1%]				更新費: -/ -億円				交通事故減少便益: 0.54/0.54億円					
	(残事業)		(残事業)											
	2.4		9.0 %		感度分析 (事業全体)				(残事業)					
	(参考) 3.7 [2%]				交通量 B/C=1.9~2.9(±10%)				交通量 B/C=1.9~3.0(±10%)					
	4.7 [1%]				事業費 B/C=2.2~2.6(±10%)				事業費 B/C=2.2~2.6(±10%)					
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 (渋滞損失時間: 120.6万人時間/年、渋滞損失削減率: 約6割削減) ② 安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設へのアクセス向上 (盛岡西BP南口交差点～岩手医科大学附属病院現況17分⇒将来9分) ③ 災害への備え ・岩手県地域防災計画において、国道4号および46号が緊急輸送道路(第1次路線)に指定 他14項目に該当														
関係する地方公共団体等の意見														
○岩手県知事の意見 1 「対応方針(原案)」案に対して異議ありません。 2 盛岡南道路は、国道4号の慢性的な交通渋滞の緩和や周辺に集積している物流拠点への円滑な物流の確保に加え、県内唯一の高度救命救急センターである岩手医科大学附属病院へのアクセス向上に大きな効果が期待されることから、コスト縮減にも最大限に配慮しながら、事業の進捗を図るようお願いします。 ○以下の団体等から、盛岡南道路の整備促進について要望あり ・盛岡市、矢巾町、岩手県商工会議所連合会														
事業評価監視委員会の意見														
・対応方針(原案)の事業継続は妥当である。														
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等														
・この事業の目的が失われるような道路交通状況の変化及び関連プロジェクト等の変更はない。														
事業の進捗状況、残事業の内容等														
・令和4年度新規事業化、用地進捗率0%、事業進捗率約1%(令和6年3月末時点)														

事業の進捗順調でない理由、今後の事業の見通し等	
<ul style="list-style-type: none"> ・令和4年度に事業化され、路線測量、地質調査に着手。令和5年度より道路設計に着手。 ・今後、道路設計完了後に、必要な手続きを経て用地買収に着手予定。 ・全線の開通時期については、完成に向けた円滑な事業実施環境が整った段階で確定予定。 	
施設の構造や工法の変更等	
<ul style="list-style-type: none"> ・新技術の積極的な活用等により、コスト縮減に取り組む。 	
対応方針	事業継続
対応方針決定の理由	
<ul style="list-style-type: none"> ・交通の速達性・安全性の向上、地域産業の活性化の支援、救急医療活動の支援等のため、早期整備の必要性が高い。 	
事業概要図	
	

※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価格に社会的割引率(4%)を用いて基準年の価値に換算し集計したもの。

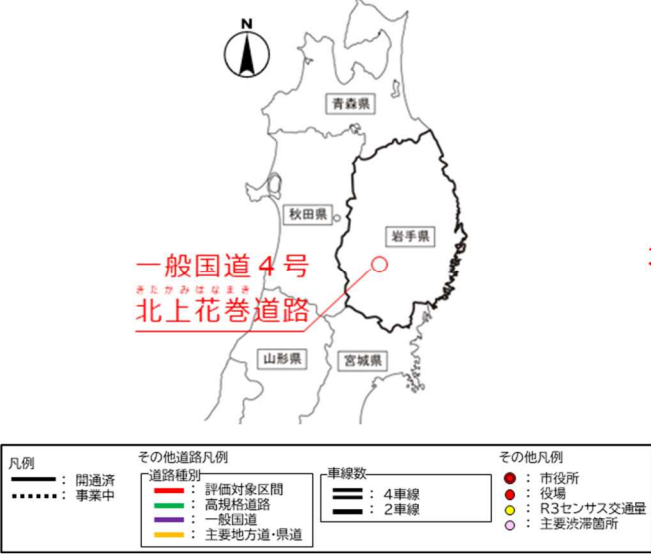
※B/Cの値は、社会的割引率4%を用いて計算した場合の費用便益分析結果。また、比較のために参考とすべき値として1%及び2%を設定し、それに対応する費用便益分析結果を参考として併記している。([]内は社会的割引率の値)

再評価結果(令和7年度事業継続箇所)

担 当 課:道路局 国道・技術課

担当課長名:西川 昌宏

事業名	一般国道4号 <small>きたかみ はなまき</small> 北上花巻道路				事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局	
起終点	自： <small>いわて</small> 岩手県北上市村崎野 至： <small>いわて</small> 岩手県花巻市山の神						延長	3. 1 km	
事業概要									
一般国道4号は、東京都中央区を起点に岩手県内を南北に縦断し青森県青森市に至る主要幹線道路である。このうち北上花巻道路は、岩手県北上市村崎野から花巻市山の神に至る延長3. 1kmの4車線道路である。									
令和2年度事業化			R1年度都市計画決定 (R1年度変更)			令和3年度用地着手		令和3年度工事着手	
全体事業費		約86億円		事業進捗率 (令和6年3月末時点)		約22%		供用済延長	— km
計画交通量		28,100 台／日							
費用対効果分析	B/C： (事業全体)		EIRR： (事業全体)	総費用：(残事業)/(事業全体) 62 / 81 億円		総便益：(残事業)/(事業全体) 119 / 119 億円		基準年	
	<small>(参考)</small>	1.5		6.7 %	事業費：51/ 71億円		走行時間短縮便益：111/ 111億円		令和6年
		2.1 [2%]			維持管理費：10/ 10億円		走行経費減少便益：6. 2/ 6. 2億円		
		2.6 [1%]			更新費：-/-億円		交通事故減少便益：0. 99/0. 99億円		
	(残事業)		感度分析		(事業全体)		(残事業)		
	<small>(参考)</small>	1.9		交通量	B/C=1.2～1.7(±10%)		交通量	B/C=1.6～2.2(±10%)	
		2.7 [2%]		事業費	B/C=1.4～1.6(±10%)		事業費	B/C=1.8～2.1(±10%)	
		3.2 [1%]		事業期間	B/C=1.3～1.6(±20%)		事業期間	B/C=1.8～2.0(±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 (渋滞損失時間：25.1万人時間/年、渋滞損失削減率：約8割削減) <p>② 安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none">・三次医療施設へのアクセス性向上 (北上市村崎野～岩手医科大学附属病院現況47分⇒将来46分) <p>③ 災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none">・岩手県地域防災計画において、国道4号が緊急輸送道路(第1次路線)に指定 他10項目に該当									
関係する地方公共団体等の意見									
<p>○岩手県知事の意見</p> <p>1 「対応方針(原案)」案に対して異議ありません。</p> <p>2 一般国道4号北上花巻道路は、地域間の交流・連携や安全・安心な通行空間の確保、産業集積が進む工業団地へのアクセス強化などの効果が期待されることから、早期完成に向け、コスト縮減にも最大限に配慮しながら、事業の進捗を図るようお願いします。</p> <p>○以下の団体等から、北上花巻道路の整備促進について要望あり</p> <ul style="list-style-type: none">・国道4号岩手県南地域拡幅整備促進期成同盟会、岩手県商工会議所連合会									
事業評価監視委員会の意見									
・対応方針(原案)の事業継続は妥当である。									
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等									
・この事業の目的が失われるような道路交通状況の変化及び関連プロジェクト等の変更はない。									
事業の進捗状況、残事業の内容等									
・令和2年度新規事業化、用地進捗率約38%、事業進捗率約22% (令和6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	
・事業進捗に係る問題はない。	
施設の構造や工法の変更等	
・材料規格の見直しにより、コスト縮減を図っている。	
対応方針	事業継続
対応方針決定の理由	
・混雑の緩和、交通事故の減少、物流効率化による地域経済活動支援等のため、早期整備の必要性が高い。	
事業概要図	
 <p>北上花巻道路 一般国道4号</p> <p>凡例</p> <ul style="list-style-type: none"> — : 開通済 - - - : 事業中 <p>その他道路凡例</p> <ul style="list-style-type: none"> — : 評価対象区間 — : 高規格道路 — : 一般国道 — : 主要地方道・県道 <p>車線数</p> <ul style="list-style-type: none"> — : 4車線 — : 2車線 <p>その他凡例</p> <ul style="list-style-type: none"> ● : 市役所 ● : 役場 ● : R3センサス交通量 ○ : 主要渋滞箇所 	

※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価格に社会的割引率(4%)を用いて基準年の価値に換算し集計したもの。

※B/Cの値は、社会的割引率4%を用いて計算した場合の費用便益分析結果。また、比較のために参考とすべき値として1%及び2%を設定し、それに対応する費用便益分析結果を参考として併記している。〔 〕内は社会的割引率の値)

再評価結果（令和7年度事業継続箇所）

担 当 課:道路局 国道・技術課

担当課長名:西川 昌宏

事業名	三陸沿岸道路 宮古～八戸 (一般国道45号(三陸沿岸道路)侍浜～階上)			事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局
起終点	自：青森県三戸郡階上町大字道仏 至：岩手県久慈市侍浜町桑畑					延長	23.0km
事業概要							
三陸沿岸道路（宮古～八戸）は、岩手県宮古市から青森県八戸市に至る延長約132kmの復興道路である。 侍浜～階上は、三陸沿岸道路の一部を形成し、青森県三戸郡階上町から岩手県久慈市を通過する延長23.0km、2車線の自動車専用道路である。							
H23年度事業化		H一年度都市計画決定		H24年度用地着手		H23年度工事着手	
全体事業費		約1,175億円		事業進捗率		約99% 供用済延長 23.0km	
計画交通量		7,400台/日					
費用対効果分析	B/C	EIRR	総費用：(残事業)/(事業全体)		総便益：(残事業)/(事業全体)		基準年 令和6年
	(事業全体)	(事業全体)	37/10,509億円		35/10,674億円		
	1.02 (0.6)	4.1%	(事業費：36/9,567億円)		(走行時間短縮便益：30/9,150億円)		
	1.1 (0.8) [2%]	(1.6%)	維持管理費：1.2/816億円		走行経費減少便益：4.5/1,163億円		
	1.2 (0.98) [1%]		更新費：－/126億円		交通事故減少便益：1.2/361億円		
	(残事業)	(残事業)					
感度分析	0.95 (0.95)	3.8%	(事業全体)		(残事業)		
	1.4 (1.4) [2%]	(3.8%)	交通量	B/C=0.9～1.1 (±10%)	交通量	B/C=0.9～1.03 (±10%)	
	1.8 (1.8) [1%]		事業費	B/C=1.02～1.02 (±10%)	事業費	B/C=0.9～1.1 (±10%)	
			事業期間	B/C=1.02～1.02 (±20%)	事業期間	B/C=0.9～1.01 (±20%)	
事業の効果等							
①円滑なモビリティの確保 ・並行区間等の年間渋滞損失時間及び削減率 (渋滞損失時間：23.7万人・時間/年、渋滞損失削減率：約8割削減)							
②安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる (洋野町～岩手県立久慈病院 現況：30分⇒整備後：25分)							
③災害への備え ・岩手県地域防災計画において、当該路線が緊急輸送道路（第1次路線）に指定							
他5項目に該当							
関係する地方公共団体等の意見							
○岩手県知事の意見 1 「対応方針（原案）」案に対して異議ありません。 2 三陸沿岸道路は、災害に強く信頼性の高い道路ネットワークの構築や迅速な救命活動、物流の円滑化・効率化、観光振興に資するなど、本県の復興や地方創生に欠かすことのできない社会基盤です。 ハーフィンターチェンジのフルインターチェンジ化は、防災機能の強化や地域活性化等に資することから、コスト縮減にも配慮しながら、事業の進捗を図るようお願いします。 本事業において検討されたコスト縮減対策等については、本県で実施する事業においても十分検討し、活用していきたいと考えておりますので、引き続き御指導をお願いします。							
○以下の団体等から、三陸沿岸道路の整備促進について要望あり ・宮古市、八戸・久慈自動車道整備利活用促進期成同盟会、岩手県商工会議所連合会							

事業評価監視委員会の意見

- ・対応方針（原案）の事業継続は妥当である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・この事業の目的が失われるような道路交通状況の変化及び関連プロジェクト等の変更はない。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・平成23年度に事業化、用地進捗率100%、事業進捗率約99%（令和6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

- ・事業の進捗に係る問題はない。

施設の構造や工法の変更等

- ・拡幅盛土の法面処理構造の見直しにより、コスト縮減を図っている。

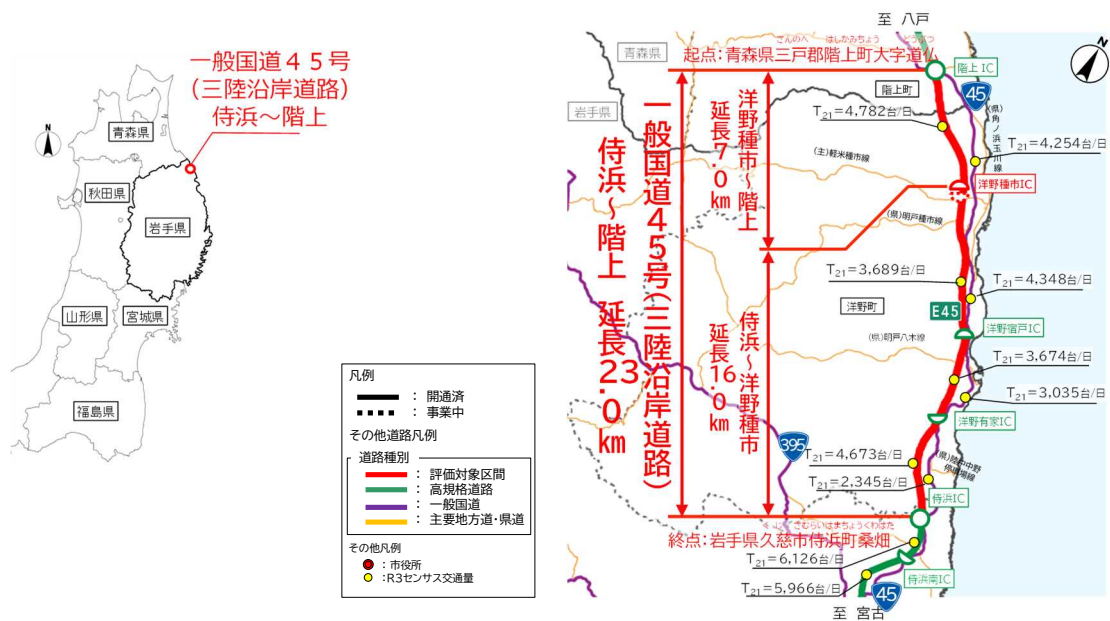
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

災害時の信頼性の確保、医療支援等のため、早期整備の必要性が高い。

事業概要図



※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価格に社会的割引率（4%）を用いて基準年の価値に換算し集計したもの。

※B/Cの値は、社会的割引率4%を用いて計算した場合の費用便益分析結果。また、比較のために参考とすべき値として1%及び2%を設定し、それに対応する費用便益分析結果を参考として併記している。（〔 〕内は社会的割引率の値）

再評価結果（令和7年度事業継続箇所）

担 当 課:道路局 国道・技術課

担当課長名：西川 昌宏

事業名	宮古盛岡横断道路 宮古～盛岡 (一般国道106号 田鎖墓目道路)			事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局		
起終点	自：岩手県宮古市田鎖 至：岩手県宮古市墓目					延長	7. 2 km		
事業概要									
宮古盛岡横断道路は、岩手県宮古市から岩手県盛岡市に至る高規格道路である。 田鎖墓目道路は、宮古盛岡横断道路の一部を形成し、岩手県宮古市田鎖から宮古市墓目に至る延長7. 2 km、2車線の自動車専用道路である。									
R 2 年度事業化			R 一 年度都市計画決定		R 4 年度用地着手		R 5 年度工事着手		
全体事業費		約 3 0 0 億円		事業進捗率		約 6 %		供用済延長	— km
計画交通量		1 0 , 3 0 0 台 / 日							
費用対効果分析	B/C	EIRR	総費用		総便益		基準年		
	(事業全体)	(事業全体)	(残事業)/(事業全体)		(残事業)/(事業全体)				
	1.01 (1.3)		600/4,818億円		684/4,873億円				
	1.4 (1.9) [2%]	4.1%	事業費：589/4,700億円		走行時間短縮便益：605/4,456億円		令和 6 年		
	1.7 (2.4) [1%]	(5.4%)	維持管理費： 11/ 69億円		走行経費減少便益： 55/ 335億円				
(残事業)	(残事業)	更新費： 0/ 50億円		交通事故減少便益： 24/ 83億円					
感度分析			(事業全体)		(残事業)				
	交通量	B/C=0.9～1.1 (±10%)	交通量	B/C=0.9～1.4 (±10%)					
	事業費	B/C=1.00～1.02 (±10%)	事業費	B/C=1.04～1.3 (±10%)					
	事業期間	B/C=1.01～1.02 (±20%)	事業期間	B/C=1.04～1.2 (±20%)					
事業の効果等									
①円滑なモビリティの確保									
・並行区間等の年間渋滞損失時間及び削減率 (渋滞損失時間：12.1万人・時間／年、渋滞損失削減率：約10割削減)									
②安全で安心できるくらしの確保									
・三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる (宮古市～岩手医科大学附属病院 現況：94分⇒整備後：91分)									
③災害への備え									
・岩手県地域防災計画において、国道106号や宮古盛岡横断道路が緊急輸送道路（第1次路線）に指定									
他11項目に該当									
関係する地方公共団体等の意見									
○岩手県知事の意見									
1 「対応方針（原案）」案に対して異議ありません。									
2 一般国道106号田鎖墓目道路は、自然災害に強い道路ネットワークの構築、宮古地区の救急医療活動の支援、重要港湾宮古港へのアクセス向上による物流路線としての機能強化などの効果が期待されることから、コスト縮減にも最大限に配慮しながら、事業の進捗を図るようお願いします。									
○以下の団体等から、田鎖墓目道路の整備促進について要望あり									
・宮古市、岩手県商工会議所連合会									

事業評価監視委員会の意見

- ・対応方針（原案）の事業継続は妥当である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・この事業の目的が失われるような道路交通状況の変化及び関連プロジェクト等の変更はない。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・令和2年度新規事業化、用地進捗率約39%、事業進捗率約6%（令和6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

- ・事業の進捗に係る問題はない。

施設の構造や工法の変更等

- ・新技術の積極的な活用等により、コスト縮減に取り組む。

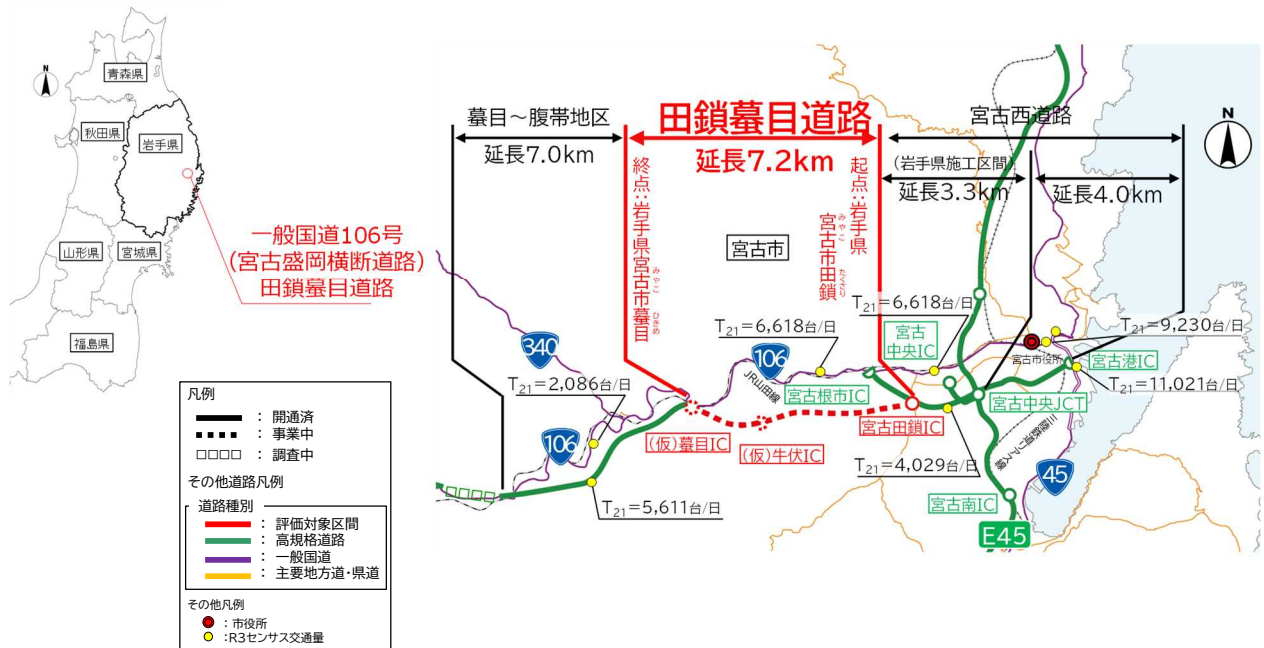
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

- ・災害時の信頼性の確保、医療支援、地域産業支援・物流支援等のため、早期整備の必要性が高い。

事業概要図



※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価格に社会的割引率（4%）を用いて基準年の価値に換算し集計したもの。

※B/Cの値は、社会的割引率4%を用いて計算した場合の費用便益分析結果。また、比較のために参考とすべき値として1%及び2%を設定し、それに対応する費用便益分析結果を参考として併記している。（〔 〕内は社会的割引率の値）

再評価結果（令和7年度事業継続箇所）

担 当 課:道路局 国道・技術課

担当課長名：西川 昌宏

事業名	宮古盛岡横断道路 宮古～盛岡 (一般国道106号 箱石達曽部道路)		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局	
起終点	自：岩手県宮古市箱石 至：岩手県宮古市川内				延長	9.7km	
事業概要							
宮古盛岡横断道路は、岩手県宮古市から岩手県盛岡市に至る高規格道路である。 箱石達曽部道路は、宮古盛岡横断道路の一部を形成し、岩手県宮古市箱石から宮古市川内に至る延長9.7km、2車線の自動車専用道路である。							
R3年度事業化		R1年度都市計画決定		R5年度用地着手		R1年度工事着手	
全体事業費		約470億円		事業進捗率		約1% 供用済延長 ーkm	
計画交通量		7,300台/日					
費用対効果 分析 (参考)	B/C	EIRR	総費用 (残事業)/(事業全体)		総便益 (残事業)/(事業全体)		基準年 令和6年
	(事業全体)	(事業全体)	600/4,818億円		684/4,873億円		
	1.01 (0.9)	4.1%	事業費：589/4,700億円		走行時間短縮便益：605/4,456億円		
	1.4 (1.4) [2%]	(3.7%)	維持管理費：11/69億円		走行経費減少便益：55/335億円		
	1.7 (1.8) [1%]		更新費：0/50億円		交通事故減少便益：24/83億円		
果 分 析 (参考)	(残事業)	(残事業)	感 度 分 析	(事業全体)		(残事業)	
	1.1 (0.97)	4.8%		交通量	B/C=0.9~1.1 (±10%)	交通量	B/C=0.9~1.4 (±10%)
	1.7 (1.4) [2%]	(3.8%)		事業費	B/C=1.00~1.02 (±10%)	事業費	B/C=1.04~1.3 (±10%)
	2.1 (1.8) [1%]			事業期	B/C=1.01~1.02 (±20%)	事業期間	B/C=1.04~1.2 (±20%)
事業の効果等							
①円滑なモビリティの確保 ・並行区間等の年間渋滞損失時間及び削減率 (渋滞損失時間：11.9万人・時間/年、渋滞損失削減率：約8割削減)							
②安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる (宮古市～岩手医科大学附属病院 現況：94分⇒整備後：90分)							
③災害への備え ・岩手県地域防災計画において、国道106号や宮古盛岡横断道路が緊急輸送道路（第1次路線）に指定							
他10項目に該当							
関係する地方公共団体等の意見							
○岩手県知事の意見 1 「対応方針（原案）」案に対して異議ありません。 2 一般国道106号箱石達曽部道路は、自然災害に強い道路ネットワークの構築、宮古地区の救急医療活動の支援、重要港湾宮古港へのアクセス向上による物流路線としての機能強化などの効果が期待されることから、コスト縮減にも最大限に配慮しながら、事業の進捗を図るようお願いします。							
○以下の団体等から、箱石達曽部道路の整備促進について要望あり ・宮古市、岩手県商工会議所連合会							

事業評価監視委員会の意見

- ・対応方針（原案）の事業継続は妥当である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・この事業の目的が失われるような道路交通状況の変化及び関連プロジェクト等の変更はない。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・令和3年度新規事業化、用地進捗率約1%、事業進捗率約1%（令和6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

- ・事業の進捗に係る問題はない。

施設の構造や工法の変更等

- ・新技術の積極的な活用等により、コスト縮減に取り組む。

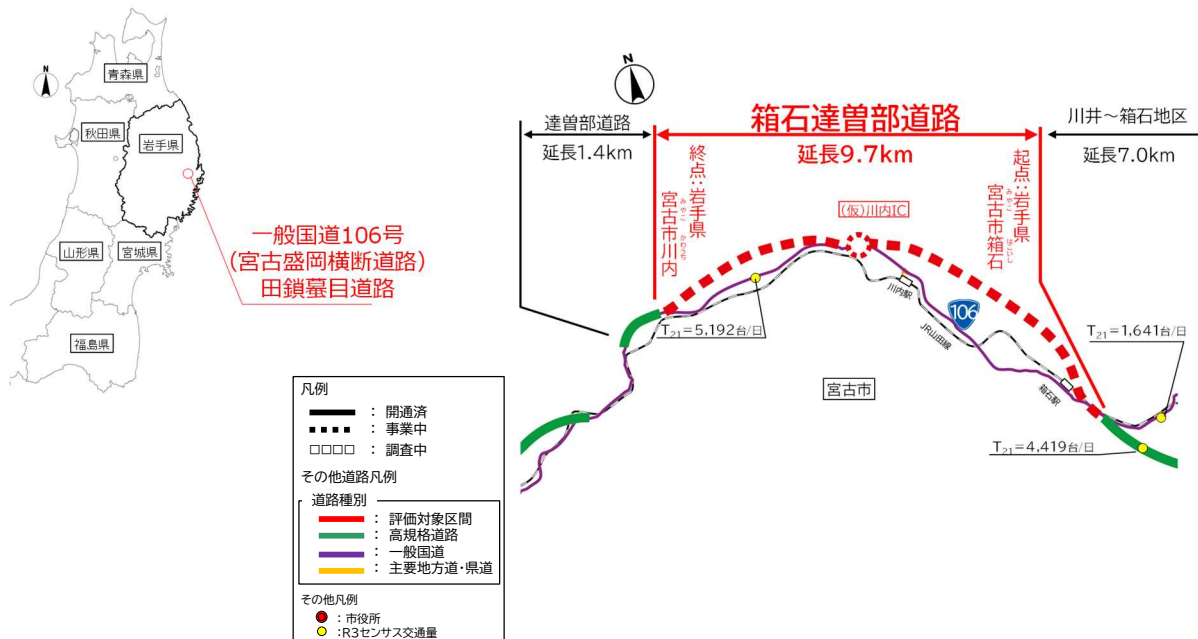
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

- ・災害時の信頼性の確保、医療支援、地域産業支援・物流支援等のため、早期整備の必要性が高い。

事業概要図



※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価格に社会的割引率（4%）を用いて基準年の価値に換算し集計したもの。

※B/Cの値は、社会的割引率4%を用いて計算した場合の費用便益分析結果。また、比較のために参考とすべき値として1%及び2%を設定し、それに対応する費用便益分析結果を参考として併記している。（〔 〕内は社会的割引率の値）

再評価結果(令和7年度事業継続箇所)

担当課:道路局 国道・技術課

担当課長名:西川 昌宏

事業名	日本海沿岸東北自動車道 酒田～由利本荘 (一般国道7号 遊佐象潟道路)			事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局
起終点	自: 山形県飽海郡遊佐町北目 至: 秋田県にかほ市象潟町小滝					延長	17.9km
事業概要							
日本海沿岸東北自動車道は、新潟県新潟市を起点として山形県酒田市や秋田県秋田市を経て青森県青森市に至る延長約322kmの高規格道路である。 遊佐象潟道路は、日本海沿岸東北自動車道の一部を構成する道路で、山形県飽海郡遊佐町北目から秋田県にかほ市象潟町小滝に至る延長17.9km、2車線の自動車専用道路である。							
H25年度事業化		H24年度都市計画決定		H27年度用地着手		H28年度工事着手	
全体事業費		約1,083億円	事業進捗率 (令和6年3月末時点)		約66%	供用済延長	-km
計画交通量		11,000台/日					
費用対効果分析	B/C	EIRR	総費用		総便益		基準年
	事業全体(個別)	(事業全体)	(残事業)/(事業全体)		(残事業)/(事業全体)		令和6年
	1.5 (0.9)		438/5,167億円		1,046/7,620億円		
	1.8 (1.3) [2%]	6.7% (3.5%)	事業費: 339/4,440億円 維持管理費: 90/661億円 更新費: 8.3/66億円		走行時間短縮便益: 753/6,412億円 走行経費減少便益: 241/949億円 交通事故減少便益: 52/259億円		
	2.0 (1.6) [1%]						
	残事業(個別)	(残事業)	(事業全体)		(残事業)		
	2.4 (2.4)		感度分析	交通量	B/C=1.3~1.6 (±10%)	交通量	B/C=2.1~2.7 (±10%)
	3.1 (3.2) [2%]	13.2% (13.2%)		事業費	B/C=1.5~1.5 (±10%)	事業費	B/C=2.2~2.6 (±10%)
	3.5 (3.7) [1%]			事業期間	B/C=1.5~1.5 (±20%)	事業期間	B/C=2.3~2.4 (±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 (渋滞損失時間:13.7万人時間/年、渋滞損失削減率:約6割削減)							
②物流効率化の支援 ・重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上 (にかほ市～酒田港 現況43分⇒将来36分)							
③災害への備え ・対象区間が秋田県緊急輸送道路ネットワーク計画において、第1次緊急輸送道路に位置づけ 他11項目に該当							

関係する地方公共団体等の意見

○山形県知事の意見

- 1 「対応方針(原案)」案のとおり、「継続」で異議ありません。
- 2 遊佐象潟道路は、日本海沿岸東北自動車道の一部を形成し、秋田・山形県境地域の第三次救急医療施設へのアクセス性向上、さらには災害時の代替路確保を図るとともに、高速ネットワークを形成し広域的な交流・連携が図られる極めて重要な路線です。
このため、本県では、「第4次山形県総合発展計画」や「山形県道路中期計画 2028(改訂版)」において、“広域道路ネットワークとしての高規格道路整備”の重要性を盛り込み、高規格道路の整備及び機能強化を促進することとしております。
引き続き、コスト縮減にも十分に配慮するとともに、通常予算に加え「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」などに基づく別枠の予算を確保し、今回の大幅な増額により生じる県負担の軽減に資すべく、本事業に対し上記予算の優先的な充当をお願いします。

○秋田県知事の意見

- 国の対応方針(原案)(案)については、異議ありません。
- 本県では、国内外との交流と住民の暮らしを支える交通ネットワークの構築を重点戦略として位置づけており、安全・安心で、快適な質の高い幹線道路ネットワークの構築に向けて、高規格道路のミッシングリンクの解消や暫定2車線区間の4車線化に取り組むとともに、企業立地や観光振興につながる道路の整備を推進しております。
- 当該路線は、日本海沿岸東北自動車道の山形・秋田県間の最後に残された区間を整備するものであり、産業集積の促進や物流の効率化、観光周遊エリアの拡大など、暮らしと地域経済を支えるストック効果の発現が期待されるほか、本県では3年連続で記録的な大雨による災害が発生しており、自然災害による脅威に対応していくためにも、国道7号とのダブルネットワークの強化が重要であることから、早期の整備が必要であります。
- 引き続き、(仮)小砂川IC～象潟IC間については、令和7年度内の出来る限り早期の完成を図るとともに、(仮)吹浦IC～(仮)小砂川IC間については、更なるコスト縮減に努め、出来る限り早期に開通見通しを公表していただくようお願いいたします。

○以下の団体等から、遊佐象潟道路の整備促進について要望あり

- ・山形県、秋田県、秋田県議会、由利本荘市、由利本荘市議会、鶴岡市、鶴岡市議会、酒田市
- ・東北日本海沿岸市町村議会協議会、日本海沿岸東北自動車道建設促進秋田県南部期成同盟会
- ・本荘由利交通体系整備促進協議会、日本海沿岸東北自動車道山形・秋田県境区間建設促進期成同盟会
- ・庄内開発協議会、庄内地区道路協議会、東北六県商工会議所連合会
- ・秋田県議会建設振興議員連盟、秋田県建設業協会、秋田県議会建設委員会、山形県商工会議所連合会
- ・東北中央自動車道建設促進秋田・山形・福島三県議会協議会
- ・日本海沿岸東北自動車道建設促進青森・秋田・山形・新潟四県議会協議会

事業評価監視委員会の意見

- ・対応方針(原案)の事業継続は妥当である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・この事業の目的が失われるような道路交通状況の変化及び関連プロジェクト等の変更はない。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・平成25年度新規事業化、事業進捗率約66%(うち用地進捗率約90%)(令和6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

- ・(仮)小砂川IC～象潟ICが令和7年度、遊佐鳥海IC～(仮)吹浦ICが令和8年度の供用を目指して事業を実施中。

施設の構造や工法の変更等

- ・防草対策や水平排水材の見直し、管渠工のプレキャスト化によりコスト縮減を図っている。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

- ・通行止め時の信頼性の確保、地域産業支援・雇用拡大支援等のため、早期整備の必要性が高い。

事業概要図



※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価格に社会的割引率(4%)を用いて基準年の価値に換算し集計したもの。

※B/Cの値は、社会的割引率4%を用いて計算した場合の費用便益分析結果。また、比較のために参考とすべき値として1%及び2%を設定し、それに対応する費用便益分析結果を参考として併記している。(〔 〕内は社会的割引率の値)

再評価結果(令和7年度事業継続箇所)

担 当 課:道路局 国道・技術課

担当課長名:西川 昌宏

事業名	東北中央自動車道 東根～湯沢 (一般国道13号 横堀道路)			事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局	
起終点	自: 秋田県湯沢市下院内 至: 秋田県湯沢市桑崎					延長	3.7km	
事業概要								
東北中央自動車道は、福島県相馬市を起点として福島市、山形県米沢市、山形市等を経て秋田県横手市で東北横断自動車道釜石秋田線に連結する高規格道路である。 横堀道路は、東北中央自動車道の一部を構成する道路で、秋田県湯沢市下院内～秋田県湯沢市桑崎に至る延長3.7km、2車線の自動車専用道路である。								
H27年度事業化		— 年度都市計画決定 (— 年度変更)		H28年度用地着手		H28年度工事着手		
全体事業費		約215億円	事業進捗率 (令和6年3月末時点)		約80%	供用済延長	— km	
計画交通量		7,000台／日						
費用対効果分析	B/C	EIRR	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)	(事業全体)	687/ 8,072億円		760/ 8,505億円			
	1.1 (0.8)	4.3 % (2.8%)	〔事業費: 576/ 7,007億円 維持管理費: 108/ 1,021億円 更新費: 3.6/ 44億円〕		〔走行時間短縮便益: 639/ 6,825億円 走行経費減少便益: 88/ 1,331億円 交通事故減少便益: 33/ 349億円〕		令和6年	
	1.3 (1.1)							
	1.5 (1.4)							
	(残事業)	(残事業)						
	1.1 (5.3)	4.6 % (54.5%)	感度分析	(事業全体)		(残事業)		
	1.5 (6.0)			交通量	B/C=0.996～1.1 (±10%)		交通量	B/C=0.9～1.3(±10%)
1.8 (6.4)	事業費			B/C=1.05～1.1(±10%)		事業費	B/C=1.02～1.2(±10%)	
			事業期間	B/C=1.05～1.1(±20%)		事業期間	B/C=1.1～1.1(±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及び削減率 (渋滞損失時間: 3.4万人・時間/年、渋滞損失削減率: 約10割削減)								
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向上 (秋田県南地域から首都圏への特産品(さくらんぼ、しいたけ)出荷)								
③災害への備え ・対象区間が秋田県地域防災計画において、第1次緊急輸送道路に位置づけ								
他10項目に該当								

関係する地方公共団体等の意見

○秋田県知事の意見

国の対応方針（原案）（案）については、異議ありません。

本県では、国内外との交流と住民の暮らしを支える交通ネットワークの構築を重点戦略として位置づけており、安全・安心で、快適な質の高い幹線道路ネットワークの構築に向けて、高規格道路のミッシングリンクの解消や暫定2車線区間の4車線化に取り組むとともに、企業立地や観光振興につながる道路の整備を推進しております。

当該路線は、東北中央自動車道の山形・秋田県間の最後に残された区間を整備するものであり、産業集積の促進や物流の効率化、観光周遊エリアの拡大など、暮らしと地域経済を支えるストック効果の発現が期待されるほか、本県では3年連続で記録的な大雨による災害が発生しており、自然災害による脅威に対応していくためにも、国道13号とのダブルネットワークの強化が重要であることから、早期の整備が必要であります。

引き続き、令和7年度内に出来る限り早期の完成を図っていただくようお願いいたします。

○以下の団体等から、横堀道路の整備促進について要望あり

- ・秋田県知事
- ・東北中央自動車道建設促進秋田・山形・福島三県議会協議会
- ・秋田県南高規格幹線道路建設促進期成同盟会
- ・新庄・湯沢地域間高規格幹線道路建設促進同盟会
- ・東北中央自動車道新庄・湯沢間建設促進フォーラム実行委員会

事業評価監視委員会の意見

- ・対応方針（原案）の事業継続は妥当である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・この事業の目的が失われるような道路交通状況の変化及び関連プロジェクト等の変更はない。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・平成27年度新規事業化、用地進捗率100%、事業進捗率約80%（令和6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

- ・事業の進捗に係る問題はない。

施設の構造や工法の変更等

- ・新技術の積極的な活用等により、コスト縮減に取り組む。

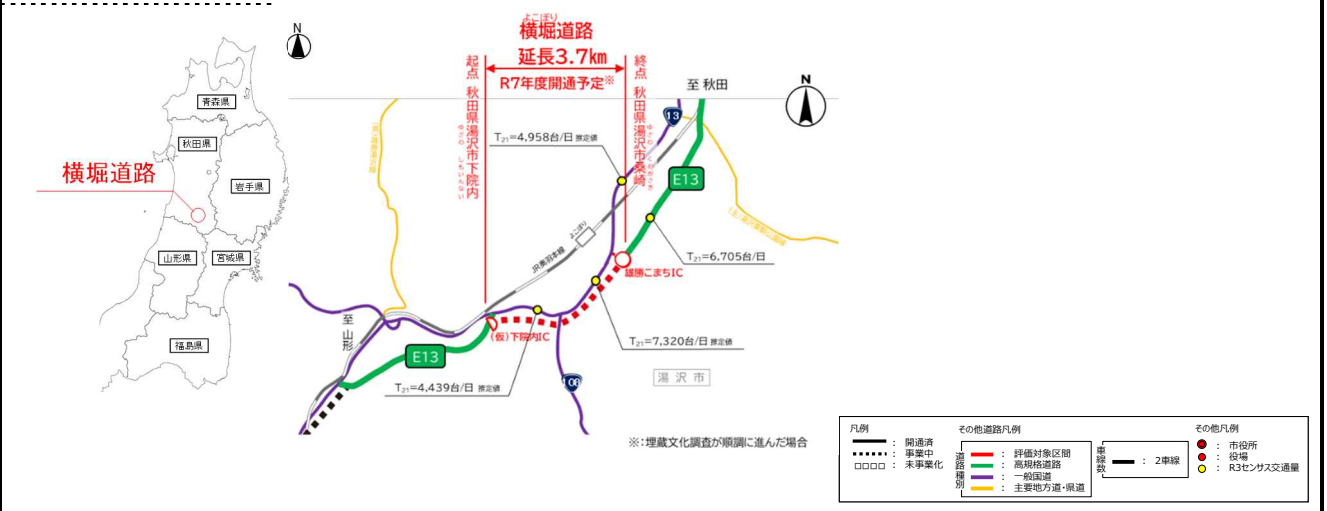
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

・通行止め時の信頼性の確保、地域産業支援・物流支援、観光・地域交流支援等のため、早期整備の必要性が高い。

事業概要図



※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価格に社会的割引率(4%)を用いて基準年の価値に換算し集計したもの。

※B/Cの値は、社会的割引率4%を用いて計算した場合の費用便益分析結果。また、比較のために参考とすべき値として1%及び2%を設定し、それに対応する費用便益分析結果を参考として併記している。([]内は社会的割引率の値)

再評価結果(令和7年度事業継続箇所)

担当課:道路局 国道・技術課

担当課長名:西川 昌宏

事業名	とうほくちゅうおう 東北中央自動車道 東根～湯沢 (一般国道13号 真室川雄勝道路)		事業 区分	一般国道	事業 主体	国土交通省 東北地方整備局	
起終点	やまがた もがみ まむろがわまち のぞき 自: 山形県最上郡真室川町大字及位 あきた ゆざわ かみいんない 至: 秋田県湯沢市上院内				延長	7. 2km	
事業概要							
東北中央自動車道は、福島県相馬市を起点として福島市、山形県米沢市、山形市等を経て秋田県横手市で東北横断自動車道釜石秋田線に連結する高規格道路である。 真室川雄勝道路は、東北中央自動車道の一部を構成する道路で、山形県最上郡真室川町大字及位～秋田県湯沢市上院内に至る延長7. 2km、2車線の自動車専用道路である。							
H29年度事業化		－ 年度都市計画決定 (－ 年度変更)		R元年度用地着手		R元年度工事着手	
全体事業費		約517億円	事業進捗率 (令和6年3月末時点)		約33%	供用済延長	－ km
計画交通量		6, 300台／日					
費用対 効果 分析	B/C (事業全体)	EIRR (事業全体)	総費用 (残事業)/(事業全体) 687/ 8,072億円		総便益 (残事業)/(事業全体) 760/ 8,505億円		基準年
	1. 1 (0. 6)	4. 3% (1. 8%)	〔 事 業 費 : 576/ 7,007億円 維持管理費 : 108/ 1,021億円 更 新 費 : 3.6/ 44億円〕		〔 走行時間短縮便益 : 639/6,825億円 走行経費減少便益 : 88/1,331億円 交通事故減少便益 : 33/ 349億円〕		令和6年
	1. 3 (0. 9) [2%]						
	1. 5 (1. 2) [1%]						
	(残事業)	(残事業)					
	1. 1 (0. 9)	4. 6% (3. 1%)	感度分析	(事業全体)		(残事業)	
1. 5 (1. 2) [2%]	交通量			B/C=0.996～1.1 (±10%)	交通量	B/C=0.9～1.3(±10%)	
1. 8 (1. 5) [1%]	事業費			B/C=1.05～1.1(±10%)	事業費	B/C=1.02～1.2(±10%)	
			事業期間	B/C=1.05～1.1(±20%)	事業期間	B/C=1.1～1.1(±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及び削減率 (渋滞損失時間 : 1.3万人・時間／年、渋滞損失削減率 : 約10割削減)							
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向上 (秋田県南地域から首都圏への特産品(さくらんぼ、しいたけ)出荷)							
③災害への備え ・対象区間が山形県緊急輸送道路ネットワーク計画及び秋田県地域防災計画において、 第1次緊急輸送道路に位置づけ 他8項目に該当							

関係する地方公共団体等の意見

○山形県知事の意見

- 1 「対応方針（原案）」案のとおり、「継続」で異議ありません。
- 2 真室川雄勝道路は、東北中央自動車道に並行する一般国道自動車専用道路で、不定期に頻発する雪崩・落雪予防作業による交通機能の低下や通行止め発生時の広域う回路を解消することで、雪に強い道路ネットワーク構築が図られる極めて重要な路線です。このため、本県では、「第4次山形県総合発展計画」や「山形県道路中期計画 2028（改訂版）」において、“広域道路ネットワークとしての高規格道路整備”の重要性を盛り込み、高規格道路の整備及び機能強化を促進することとしております。引き続き、コスト縮減にも十分に配慮するとともに、通常予算に加え「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」などに基づく別枠の予算を確保し、今回の大幅な増額により生じる県負担の軽減に資すべく、本事業に対し上記予算の優先的な充当をお願いします。

○秋田県知事の意見

国の対応方針（原案）（案）については、異議ありません。

本県では、国内外との交流と住民の暮らしを支える交通ネットワークの構築を重点戦略として位置づけており、安全・安心で、快適な質の高い幹線道路ネットワークの構築に向けて、高規格道路のミッシングリンクの解消や暫定2車線区間の4車線化に取り組むとともに、企業立地や観光振興につながる道路の整備を推進しております。

当該路線は、東北中央自動車道の山形・秋田県間の最後に残された区間を整備するものであり、産業集積の促進や物流の効率化、観光周遊エリアの拡大など、暮らしと地域経済を支えるストック効果の発現が期待されるほか、本県では3年連続で記録的な大雨による災害が発生しており、自然災害による脅威に対応していくためにも、国道13号とのダブルネットワークの強化が重要であることから、早期の整備が必要であります。

引き続き、更なるコスト縮減に努め、出来る限り早期に開通見通しを公表していただくようお願いいたします。

○以下の団体等から、真室川雄勝道路の整備促進について要望あり

- ・東北中央自動車道建設促進 秋田・山形・福島三県議会協議会
- ・新庄・湯沢地域間高規格幹線道路建設促進同盟会
- ・秋田県南高規格幹線道路建設促進期成同盟会
- ・東北中央自動車道 新庄・湯沢間建設促進フォーラム実行委員会
- ・最上開発協議会
- ・山形地区国道協議会、東北市議会議長会（山形県市議会議長会）

事業評価監視委員会の意見

- ・対応方針（原案）の事業継続は妥当である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・この事業の目的が失われるような道路交通状況の変化及び関連プロジェクト等の変更はない。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・平成29年度新規事業化、用地進捗率約99%、事業進捗率約33%（令和6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

- ・事業の進捗に係る問題はない。

施設の構造や工法の変更等

- ・情報ボックスの土工部埋設方式の変更や防草対策の見直しを行い、コスト縮減を図っている。

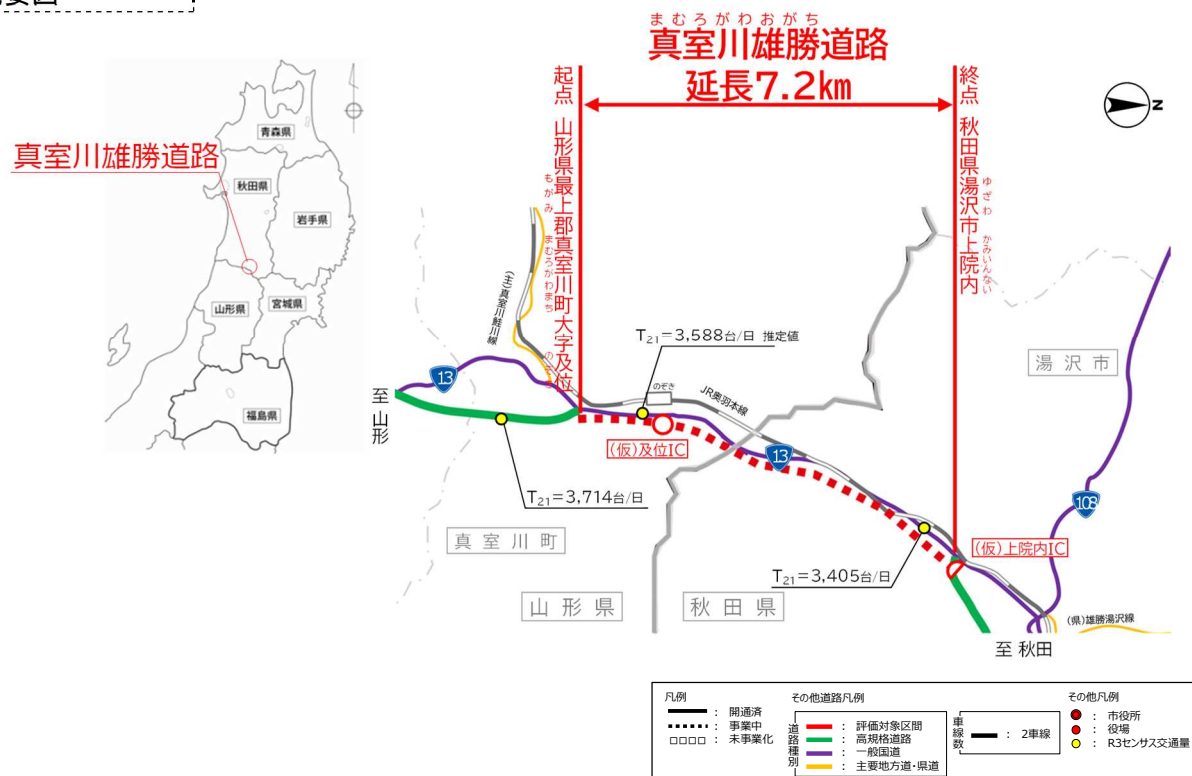
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

- ・通行止め時の信頼性の確保、地域産業支援・物流支援、観光・地域交流支援等のため、早期整備の必要性が高い。

事業概要図



※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価格に社会的割引率(4%)を用いて基準年の価値に換算し集計したもの。

※B/Cの値は、社会的割引率4%を用いて計算した場合の費用便益分析結果。また、比較のために参考とすべき値として1%及び2%を設定し、それに対応する費用便益分析結果を参考として併記している。(〔 〕内は社会的割引率の値)

再評価結果(令和7年度事業継続箇所)

担当課:道路局 国道・技術課

担当課長名:西川 昌宏

事業名	とうほくちゅうおう 東北中央自動車道 東根～湯沢 (一般国道13号 新庄金山道路)		事業 区分	一般国道	事業 主体	国土交通省 東北地方整備局	
起終点	自: やまがた しんじょう ひがしね しょうわ 山形県新庄市大字昭和 至: やまがた もがみ かねやま まち ほおやま 山形県最上郡金山町大字朴山				延長	5.8km	
事業概要							
東北中央自動車道は、福島県相馬市を起点として福島市、山形県米沢市、山形市等を経て秋田県横手市で東北横断自動車道釜石秋田線に連結する高規格道路である。 新庄金山道路は、東北中央自動車道の一部を構成する道路で、山形県新庄市大字昭和～山形県最上郡金山町大字朴山に至る延長5.8km、2車線の自動車専用道路である。							
H27年度事業化		－ 年度都市計画決定 (－ 年度変更)		H29年度用地着手		H30年度工事着手	
全体事業費		約344億円	事業進捗率 (令和6年3月末時点)		約57%	供用済延長	－ km
計画交通量		12,000台／日					
費用対効果分析	B/C (事業全体)	EIRR (事業全体)	総費用 (残事業)/(事業全体) 687/ 8,072億円		総便益 (残事業)/(事業全体) 760/ 8,505億円		基準年
	1.1 (0.8)	4.3% (2.7%)	〔事業費: 576/ 7,007億円 維持管理費: 108/ 1,021億円 更新費: 3.6/ 44億円〕		〔走行時間短縮便益: 639/ 6,825億円 走行経費減少便益: 88/ 1,331億円 交通事故減少便益: 33/ 349億円〕		令和6年
	1.3 (1.1) [2%]						
	1.5 (1.4) [1%]						
	(残事業)	(残事業)					
	1.1 (1.8)	4.6% (9.2%)	感度分析	(事業全体)		(残事業)	
	1.5 (2.4) [2%]			交通量	B/C=0.996～1.1 (±10%)	交通量	B/C=0.9～1.3(±10%)
1.8 (2.8) [1%]	事業費			B/C=1.05～1.1(±10%)	事業費	B/C=1.02～1.2(±10%)	
		事業期間	B/C=1.05～1.1(±20%)	事業期間	B/C=1.1～1.1(±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及び削減率 (渋滞損失時間：10.1万人・時間／年、渋滞損失削減率：約9割削減)							
②安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設へのアクセス向上 (金山町～県立中央病院 現況：63分⇒将来：62分)							
③災害への備え ・対象区間が山形県緊急輸送道路ネットワーク計画において、第1次緊急輸送道路に位置づけ 他10項目に該当							

関係する地方公共団体等の意見	
○山形県知事の意見	
<p>1 「対応方針(原案)」案のとおり、「継続」で異議ありません。</p> <p>2 新庄金山道路は、東北中央自動車道に並行する一般国道自動車専用道路で、不定期に頻発する運搬排雪による交通機能の低下を解消することで、天候に左右されない日常生活の円滑な移動の確保等が図られる極めて重要な路線です。このため、本県では、「第4次山形県総合発展計画」や「山形県道路中期計画 2028(改訂版)」において、“広域道路ネットワークとしての高規格道路整備”の重要性を盛り込み、高規格道路の整備及び機能強化を促進することとしております。引き続き、コスト縮減にも十分に配慮するとともに、通常予算に加え「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」などに基づく別枠の予算を確保し、今回の大幅な増額により生じる県負担の軽減に資すべく、本事業に対し上記予算の優先的な充当をお願いします。</p>	
○以下の団体等から、新庄金山道路の整備促進について要望あり	
<ul style="list-style-type: none"> ・東北中央自動車道建設促進 秋田・山形・福島三県議会協議会 ・新庄・湯沢地域間高規格幹線道路建設促進同盟会 ・秋田県南高規格幹線道路建設促進期成同盟会 ・東北中央自動車道 新庄・湯沢間建設促進フォーラム実行委員会 ・最上開発協議会 ・山形地区国道協議会、東北市議会議長会(山形県市議会議長会) 	
事業評価監視委員会の意見	
・対応方針(原案)の事業継続は妥当である。	
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	
・この事業の目的が失われるような道路交通状況の変化及び関連プロジェクト等の変更はない。	
事業の進捗状況、残事業の内容等	
・平成27年度新規事業化、用地進捗率100%、事業進捗率約57%(令和6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	
・事業の進捗に係る問題はない。	
施設の構造や工法の変更等	
・情報ボックスの土工部埋設方式の変更や防草対策の見直しを行い、コスト縮減を図っている。	
対応方針	事業継続
対応方針決定の理由	・通行止め時の信頼性の確保、地域産業支援・物流支援、観光・地域交流支援等のため、早期整備の必要性が高い。
事業概要図	

※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価格に社会的割引率(4%)を用いて基準年の価値に換算し集計したもの。

※B/Cの値は、社会的割引率4%を用いて計算した場合の費用便益分析結果。また、比較のために参考とすべき値として1%及び2%を設定し、それに対応する費用便益分析結果を参考として併記している。〔 〕内は社会的割引率の値)

再評価結果(令和7年度事業継続箇所)

担当課:道路局 国道・技術課

担当課長名:西川 昌宏

事業名	とうほくちゅうおう 東北中央自動車道 東根～湯沢 (一般国道13号 金山道路)		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局	
起終点	やまがた もがみ かねやま まち ほおやま 自：山形県最上郡金山町大字朴山 やまがた もがみ かねやま まち とびの もり 至：山形県最上郡金山町大字飛ノ森				延長	3.5km	
事業概要							
東北中央自動車道は、福島県相馬市を起点として福島市、山形県米沢市、山形市等を経て秋田県横手市で東北横断自動車道釜石秋田線に連結する高規格道路である。 金山道路は、東北中央自動車道の一部を構成する道路で、山形県最上郡金山町大字朴山～山形県最上郡金山町大字飛ノ森に至る延長3.5km、2車線の自動車専用道路である。							
H30年度事業化		- 年度都市計画決定 (- 年度変更)		R元年度用地着手		R3年度工事着手	
全体事業費		約215億円	事業進捗率 (令和6年3月末時点)		約23%	供用済延長 - km	
計画交通量		7,000台/日					
費用対効果分析	B/C (事業全体)	EIRR (事業全体)	総費用 (残事業)/(事業全体) 687/ 8,072億円		総便益 (残事業)/(事業全体) 760/ 8,505億円	基準年	
	1.1 (0.9)	4.3% (3.2%)	事業費：576/ 7,007億円 維持管理費：108/ 1,021億円 更新費：3.6/ 44億円		走行時間短縮便益：639/6,825億円 走行経費減少便益：88/1,331億円 交通事故減少便益：33/ 349億円		令和6年
	1.3 (1.3) [2%]						
	1.5 (1.6) [1%]						
	(残事業)						
	1.1 (1.1)	(残事業)					
	1.5 (1.6) [2%]	4.6% (4.6%)					
	1.8 (1.9) [1%]						
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及び削減率 (渋滞損失時間：1.1万人・時間/年、渋滞損失削減率：約10割削減)							
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向上 (秋田県南地域から首都圏への特産品(さくらんぼ、しいたけ)出荷)							
③災害への備え ・対象区間が山形県緊急輸送道路ネットワーク計画において、第1次緊急輸送道路に位置づけ 他8項目に該当							

関係する地方公共団体等の意見

○山形県知事の意見

1「対応方針(原案)」案のとおり、「継続」で異議ありません。

2 金山道路は、東北中央自動車道に並行する一般国道自動車専用道路で、冬期の交通規制や交通事故などによる交通機能の低下を解消することで、雪に強い道路ネットワーク構築が図られる極めて重要な路線です。このため、本県では、「第4次山形県総合発展計画」や「山形県道路中期計画 2028(改訂版)」において、“広域道路ネットワークとしての高規格道路整備”の重要性を盛り込み、高規格道路の整備及び機能強化を促進することとしております。引き続き、コスト縮減にも十分に配慮するとともに、通常予算に加え「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」などに基づく別枠の予算を確保し、今回の大幅な増額により生じる県負担の軽減に資すべく、本事業に対し上記予算の優先的な充当をお願いします。

○以下の団体等から、金山道路の整備促進について要望あり

- ・東北中央自動車道建設促進 秋田・山形・福島三県議会協議会
- ・新庄・湯沢地域間高規格幹線道路建設促進同盟会
- ・秋田県南高規格幹線道路建設促進期成同盟会
- ・東北中央自動車道 新庄・湯沢間建設促進フォーラム実行委員会
- ・最上開発協議会
- ・山形地区国道協議会、東北市議会議長会(山形県市議会議長会)

事業評価監視委員会の意見

- ・対応方針(原案)の事業継続は妥当である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・この事業の目的が失われるような道路交通状況の変化及び関連プロジェクト等の変更はない。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・平成30年度新規事業化、用地進捗率100%、事業進捗率約23%(令和6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

- ・事業の進捗に係る問題はない。

施設の構造や工法の変更等

- ・情報ボックスの土工部埋設方式の変更や防草対策の見直しを行い、コスト縮減を図っている。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

・通行止め時の信頼性の確保、地域産業支援・物流支援、観光・地域交流支援等のため、早期整備の必要性が高い。

事業概要図



※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価格に社会的割引率(4%)を用いて基準年の価値に換算し集計したもの。

※B/Cの値は、社会的割引率4%を用いて計算した場合の費用便益分析結果。また、比較のために参考とすべき値として1%及び2%を設定し、それに対応する費用便益分析結果を参考として併記している。〔 〕内は社会的割引率の値)

再評価結果(令和7年度事業継続箇所)

担 当 課:道路局 国道・技術課

担当課長名:西川 昌宏

事業名	一般国道 1 1 2 号 <small>やまがた なかやま</small> 山形中山道路				事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局
起終点	自： <small>やまがた</small> 山形県山形市西崎 至： <small>やまがた</small> 山形県東村山郡中山町大字達磨寺						延長	7. 4 km
事業概要								
一般国道 1 1 2 号は、山形県山形市を起点に山形県内陸部を横断し山形県酒田市に至る主要幹線道路である。 一般国道 1 1 2 号山形中山道路は、山形市西部における渋滞解消や交通安全の確保を目的とした延長 7. 4 km の 2 車線道路である。								
令和2年度事業化		H10年度都市計画決定 (R1年度変更)		R4年度用地着手		R5年度工事着手		
全体事業費		約250億円	事業進捗率 (令和6年3月末時点)		約5%	供用済延長		-km
計画交通量		20, 200台/日						
費用対効果分析	B/C (事業全体)	EIRR (事業全体)	総費用 (事業全体)		総便益 (事業全体)		基準年	
	2. 1	9. 8%	229/247億円		518/518億円		令和6年	
	2. 9 [2%]		事業費： 186/204億円		走行時間短縮便益： 494/494億円			
	3. 5 [1%]		維持管理費： 43/ 43億円		走行経費減少便益： 19/ 19億円			
	(残事業)	(残事業)	更新費： - / - 億円		交通事故減少便益： 5.5/5.5億円			
	2. 3	10. 9%	感度分析		(事業全体)		(残事業)	
	3. 1 [2%]		交通量	B/C=1.8～2.4(±10%)		交通量	B/C=2.0～2.6(±10%)	
3. 7 [1%]	事業費		B/C=1.9～2.3(±10%)		事業費	B/C=2.1～2.5(±10%)		
			事業期間	B/C=1.9～2.2(±20%)		事業期間	B/C=2.1～2.4(±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および削減率 (渋滞損失時間： 80.6万人・時間/年、渋滞損失削減率： 約6割削減)								
② 国土・地域ネットワークの構築								
・ 日常生活圏の中心都市へのアクセス性向上 (寒河江市～山形市 現況：36分⇒将来：26分)								
③ 安全で安心できる暮らしの確保								
・ 二次医療施設へのアクセス性向上 (中山町～山形市立病院済生館 現況：25分⇒将来：18分)								
他 5 項目に該当								

関係する地方公共団体等の意見

○山形県知事の意見

1. 「対応方針（原案）」案のとおり「継続」で異議ありません。
2. 山形市周辺の一般国道 112 号は、山形市と共に生活圏を形成する近隣の寒河江市、山辺町、中山町を結び、通勤・通学・買い物等の日常生活を支えるとともに、圏域内の経済活動においても非常に重要な役割を担う道路です。
本県では「第 4 次山形県総合発展計画」や「山形県道路中期計画 2028（改訂版）」において、広域道路ネットワーク整備等の重要性を盛り込んでいるところでありますが、「山形中山道路」の整備により、地域連携を支える道路ネットワークが強化され、更には、交通の円滑化や交通安全の確保など、大きな整備効果が期待されます。
引き続き、コスト縮減にも十分に配慮するとともに、国土強靱化対策予算等を活用するなどし、事業を推進していただくようお願いします。

○以下の団体等から、山形中山道路の整備促進について要望あり

- ・一般国道 112 号（山形市・寒河江市間）整備促進期成同盟会
- ・山形地区国道協議会
- ・東北市議会議長会（山形県市議会議長会）
- ・中山町、山形市

事業評価監視委員会の意見

- ・対応方針（原案）の事業継続は妥当である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・この事業の目的が失われるような道路交通状況の変化及び関連プロジェクト等の変更はない。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・令和 2 年度新規事業化、用地進捗率約 20%、事業進捗率約 5%（令和 6 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

- ・事業の進捗に係る問題はない。

施設の構造や工法の変更等

- ・防草対策を見直し、コスト縮減を図っている。

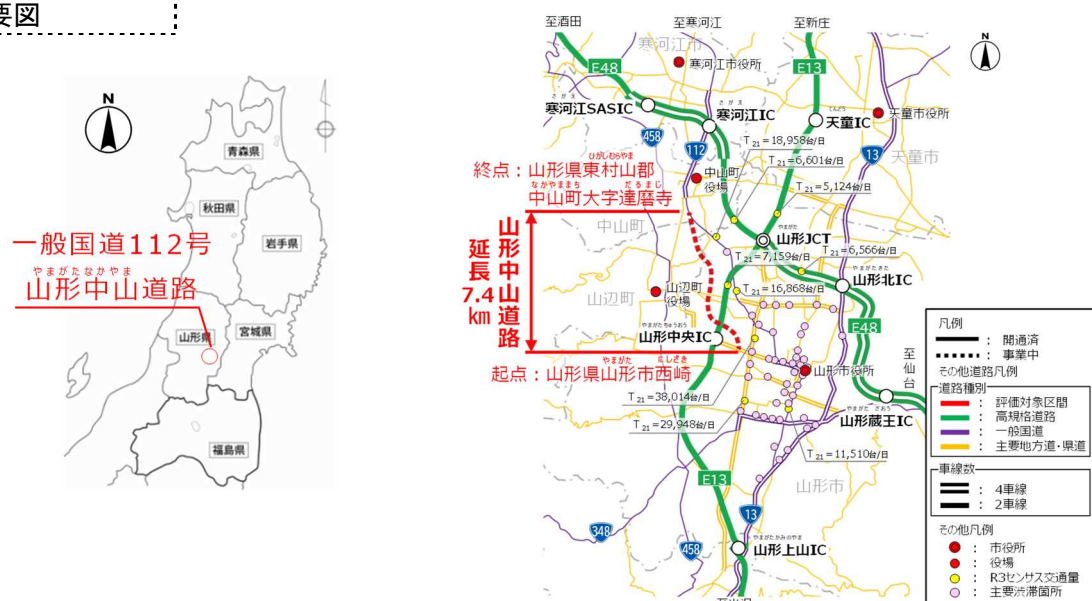
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

- ・混雑緩和、事故減少、救急医療支援のため、早期整備の必要性が高い。

事業概要図



※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価格に社会的割引率(4%)を用いて基準年の価値に換算し集計したもの。

※B/Cの値は、社会的割引率4%を用いて計算した場合の費用便益分析結果。また、比較のために参考とすべき値として1%及び2%を設定し、それに対応する費用便益分析結果を参考として併記している。([]内は社会的割引率の値)

再評価結果(令和7年度事業継続箇所)

担当課:道路局 国道・技術課

担当課長名:西川 昌宏

事業名	一般国道49号 北好間改良				事業区分	一般国道		事業主体	国土交通省 東北地方整備局	
起終点	自: 福島県いわき市好間町北好間字清水 至: 福島県いわき市好間町北好間字猪ノ鼻							延長	2. 2km	
事業概要										
一般国道49号は、福島県いわき市から新潟県新潟市に至る延長約248kmの主要幹線道路である。 北好間改良は、福島県いわき市好間町北好間字清水から福島県いわき市好間町北好間字猪ノ鼻に至る延長2. 2kmの2車線道路である。										
H23年度事業化			—		H25年度用地着手			H30年度工事着手		
全体事業費		約90億円		事業進捗率 (令和6年3月末時点)		約60%		供用済延長		—km
計画交通量		11, 000台／日								
費用対効果分析	B/C (事業全体)		EIRR (事業全体)	総費用 (残事業)/(事業全体) 53/92億円			総便益 (残事業)/(事業全体) 102/102億円			基準年
	1. 1			事業費: 44/82億円 維持管理費: 9.4/9.4億円 更新費: —/—億円			走行時間短縮便益: 98/98億円 走行経費減少便益: 3.1/3.1億円 交通事故減少便益: 0.71/0.71億円			令和6年
	参考	1. 6 [2%]	4. 6%							
		2. 0 [1%]								
		(残事業)		(残事業)						
		1. 9								
	参考	2. 6 [2%]	9. 1%	感度分析	(事業全体)			(残事業)		
3. 1 [1%]		交通量			B/C=1.1～1.2(±10%)		交通量	B/C=1.8～2.0(±10%)		
		事業費			B/C=1.1～1.2(±10%)		事業費	B/C=1.8～2.1(±10%)		
				事業期間	B/C=1.03～1.2(±20%)		事業期間	B/C=1.8～2.0(±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及び削減率 (渋滞損失時間: 8. 1万人・時間/年、渋滞損失削減率: 約7割削減)										
②都市の再生 ・広域道路整備基本計画に位置付けのある環状道路を形成 (広域道路整備計画(福島県)において広域道路(地域形成型)の位置づけあり)										
③災害への備え ・福島県防災会議により福島県地域防災計画における緊急輸送道路一次確保路線に位置づけ 他9項目に該当										
関係する地方公共団体等の意見										
○福島県知事の意見 国の対応方針(原案)については、異議ありません。 なお、本県の地方創生を支援するため、コスト縮減を図りながら、早期完成に努めてください。 ○以下の団体等から、北好間改良の整備促進について要望あり ・一般国道6号・49号いわき地区改築工事促進期成同盟会、福島県浜通り地区国道協議会										
事業評価監視委員会の意見 ・対応方針(原案)の事業継続は妥当である。										

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	
・この事業の目的が失われるような道路交通状況の変化及び関連プロジェクト等の変更はない。	
事業の進捗状況、残事業の内容等	
・平成23年度新規事業化、用地進捗率約87%、事業進捗率約60%（令和6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	
・事業進捗に係る問題はない。	
施設の構造や工法の変更等	
・法面工の見直しによるコスト縮減を図っている。	
対応方針	事業継続
対応方針決定の理由	混雑緩和、事故減少、救急医療支援のため、早期整備の必要性が高い。
事業概要図	

※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価格に社会的割引率(4%)を用いて基準年の価値に換算し集計したもの。

※B/Cの値は、社会的割引率4%を用いて計算した場合の費用便益分析結果。また、比較のために参考とすべき値として1%及び2%を設定し、それに対応する費用便益分析結果を参考として併記している。(〔 〕内は社会的割引率の値)

再評価結果(令和7年度事業継続箇所)

担 当 課:道路局 国道・技術課

担当課長名:西川 昌宏

事業名	一般国道6号 千代田石岡バイパス				事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 関東地方整備局	
起終点	自：茨城県かすみがうら市市川 至：茨城県石岡市東大橋					延長	5.8km		
事業概要									
一般国道6号は首都圏から太平洋沿岸部を縦貫し、茨城県南地域及び県北地域の都市間の連携を図る幹線道路である。 千代田石岡バイパスは、国道6号の交通混雑の緩和や沿道環境の向上とともに、百里飛行場連絡道路の一部として、茨城空港へのアクセス機能向上に大きく寄与するものである。									
H10年度事業化		H8年度都市計画決定		H15年度用地着手		H16年度工事着手			
全体事業費		約427億円		事業進捗率 (令和6年3月末時点)		約77%		供用済延長	—
計画交通量		13,800～17,700台／日							
費用対効果分析	B/C (事業全体)	EIRR (事業全体)	総費用 (残事業)/(事業全体) 122 / 597億円		総便益 (残事業)/(事業全体) 695 / 695億円		基準年		
	1.2	4.5%	事業費：85 / 560億円 維持管理費：37 / 37億円		走行時間短縮便益：667 / 667億円 走行経費減少便益：21 / 21億円 交通事故減少便益：7.2 / 7.2億円		令和6年		
	1.9 [2%]								
	2.4 [1%]								
	(残事業)	(残事業)	感度分析 (事業全体)		(残事業)				
	5.7	22.2%	交通量	B/C=1.1～1.3(±10%)		交通量	B/C=5.2～6.1(±10%)		
7.4 [2%]	事業費		B/C=1.1～1.3(±10%)		事業費	B/C=5.3～6.1(±10%)			
8.4 [1%]		事業期間	B/C=1.1～1.4(±20%)		事業期間	B/C=5.3～6.2(±20%)			
事業の効果等									
(1)交通渋滞の緩和 ・並行する国道6号現道の恋瀬橋北交差点、山王台交差点、旭台一丁目交差点は主要渋滞箇所に特定されており、特に山王台交差点周辺では速度低下が顕著。千代田石岡バイパスの整備により、交通の円滑化が図られ、交通渋滞の緩和が見込まれる。									
(2)安全性向上 ・千代田石岡バイパスの整備により、交通の円滑化が図られ、交通事故の減少が見込まれる。									
(3)茨城空港へのアクセス機能の強化 ・千代田石岡バイパスの整備により、常磐自動車道千代田石岡ICから茨城空港へのアクセス機能が向上し、茨城空港への所要時間短縮による更なる利用者数の増加や、隣接する茨城空港テクノパークの物流機能の強化・企業活動の活性化が期待される。									
関係する地方公共団体等の意見									
・茨城県知事の意見： 一般国道6号千代田石岡バイパスは、石岡市内の交通渋滞の緩和、安全性の確保とともに、常磐自動車道千代田石岡ICから茨城空港へのアクセス向上など、物流機能の強化や企業活動の活性化が期待されることなどから、本事業の必要性は高く、事業を継続することは妥当と考える。 なお、早期完成に向けて、事業を推進するとともに、徹底したコスト縮減を図るようお願いしたい。									
事業評価監視委員会の意見									
事業の継続を了承する。									
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等									
2010年3月に茨城空港が開港し、空港を核とした地域産業振興が期待されている。									
事業の進捗状況、残事業の内容等									
・平成10年度に事業化、平成15年度から用地に着手し、平成16年度より工事着手。 ・用地進捗率は約99%(令和6年3月末時点)。 ・用地取得、改良工、橋梁上部工等を推進中。									

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、改良工、橋梁上部工等を推進し、早期開通を目指す。	
施設の構造や工法の変更等	
・混合廃棄物含有土処理、物価・労務費上昇により事業費増加。	
・引き続きコスト縮減に取り組んでいく。	
対応方針	事業継続
対応方針決定の理由	
以上の事業の効果及び進捗状況、関係する地方公共団体等の意見、事業評価監視委員会による審議を踏まえると、事業の必要性・重要性は高いと考えられる。	
事業概要図	

The map illustrates the proposed extension of National Route 6, Kichida-Tanaka Bypass, totaling 15.7 km. The project area, highlighted in red, spans from the intersection of E6 and E50 to the intersection of E6 and E51. Key locations include Kichida City, Tanaka City, and the surrounding areas. The map also shows existing infrastructure such as National Route 6, E6, E50, and E51, as well as local roads like the Kichida-Tanaka Bypass and the Kichida-Tanaka Bypass Extension. A legend indicates various road types and project status.

区間	延長 (km)	車台数 (台/日)
再評価対象区間	5.8	13,800
延伸区間	15.7	17,700

※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価格に社会的割引率(4%)を用いて基準年の価値に換算し集計したもの。

※B/Cの値は、社会的割引率4%を用いて計算した場合の費用便益分析結果。また、比較のために参考とすべき値として1%及び2%を設定し、それに対応する費用便益分析結果を参考として併記している。([]内は社会的割引率の値)

再評価結果(令和7年度事業継続箇所)

担 当 課:道路局 国道・技術課

担当課長名:西川 昌宏

事業名	一般国道50号 協和バイパス				事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 関東地方整備局		
起終点	自：茨城県筑西市横塚 至：茨城県桜川市長方						延長	6.3km		
事業概要										
一般国道50号は、群馬県前橋市から茨城県水戸市に至る首都圏北部の主要幹線道路である。 協和バイパスは、筑西市及び桜川市内の交通混雑緩和と交通安全の確保及び物流生産性向上を目的とした茨城県筑西市横塚から茨城県桜川市長方までの延長6.3kmのバイパス事業である。										
R2年度事業化			H22年度都市計画決定		R4年度用地着手		工事未着手			
全体事業費		約350億円		事業進捗率(令和6年3月末時点)		約2%		供用済延長		
計画交通量		29,100～35,500台／日								
費用対効果分析	B/C	EIRR	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)	(事業全体)	437 / 2,245億円		1,066 / 3,093億円					
	1.4(1.5)	4.9%	事業費：356 / 2,102億円		走行時間短縮便益：948 / 2,362億円					
	(参考) 2.0(2.2) [2%]	(6.7%)	維持管理費：72 / 134億円		走行経費減少便益：92 / 473億円					令和6年
	2.5(2.7) [1%]		更新費：10 / 10億円		交通事故減少便益：26 / 257億円					
	(残事業)	(残事業)								
感度分析	2.4(1.5)	11.8%	(事業全体)				(残事業)			
	(参考) 3.3(2.2) [2%]	(6.9%)	交通量		B/C=1.3～1.5(±10%)		交通量		B/C=2.3～2.6(±10%)	
	3.8(2.7) [1%]		事業費		B/C=1.3～1.8(±10%)		事業費		B/C=2.3～2.7(±10%)	
			事業期間		B/C=1.3～1.5(±20%)		事業期間		B/C=2.3～2.7(±20%)	
事業の効果等										
(1) 中心市街地の混雑緩和 ・協和バイパスの整備により、現道の交通の転換が図られ、生活交通と通過交通の棲み分けが進み、交通混雑の緩和に寄与する。 ・通過交通の排除に伴い、中心市街地へのアクセシビリティが向上する。										
(2) 高速道路へのアクセス性向上 ・4車線化整備の推進により、交通の円滑化が図られ、高速道路へのアクセス性向上が見込まれる。										
(3) 安全性向上 ・協和バイパスの整備により、現道の交通の転換が図られ、交通事故の減少に寄与する。										
(4) 地域振興の支援 ・沿線地域には、製造品出荷額の県内1位を誇る産業や、県内上位の出荷額を誇る農産品が多く存在する。 ・バイパスの整備により、製造品や農産物の効率的な出荷を支援し、物流生産性の向上に寄与する。										
(5) 医療機関へのアクセス性向上 ・国道50号沿線には、地域医療の中核を担う茨城県西部メディカルセンター(災害拠点病院)が立地する。 ・4車線化整備の推進により、救急医療施設への搬送時間が短縮される。										
関係する地方公共団体等の意見										
・茨城県知事の意見： 一般国道50号協和バイパスは、交通混雑の緩和、交通事故の減少、緊急医療施設へのアクセス向上や北関東道と連携したネットワーク形成による地域振興の支援などの観点から、本事業の必要性は高く、事業を継続することは妥当と考える。 なお、早期完成に向けて、事業を推進するとともに、徹底したコスト縮減を図るようお願いしたい。										
事業評価監視委員会の意見										
事業の継続を了承する。										
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等										
・令和5年度に結城バイパスが全線開通した。										

<p>事業の進捗状況、残事業の内容等</p> <ul style="list-style-type: none"> ・令和2年4月に事業化。 ・現在は用地買収を推進中。 ・用地進捗率は約1%(令和6年3月末時点)。 	
<p>事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等</p> <ul style="list-style-type: none"> ・引き続き、用地買収を推進し、早期開通を目指す。 	
<p>施設の構造や工法の変更等</p> <ul style="list-style-type: none"> ・引き続きコスト縮減に取り組んでいく。 	
<p>対応方針</p>	<p>事業継続</p>
<p>対応方針決定の理由</p> <p>以上の事業の効果及び進捗状況、関係する地方公共団体等の意見、事業評価監視委員会による審議を踏まえ、事業の必要性・重要性は高いと考えられる。</p>	
<p>事業概要図</p> <p>位置図</p> <p>再評価対象区間 一般国道50号・協和バイパス</p> <p>凡 例</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 事業中区間 ■ 暫定2車線区間 ■ 高速度道路 ■ 一般国道 ■ 主要地方道 ■ 一般県道 	<p>結城バイパス 延長7.7km</p> <p>事業中</p> <p>下館バイパス 延長10.6km</p> <p>事業中</p> <p>協和バイパス 延長6.3km</p> <p>再評価対象区間</p> <p>291 百台/日</p> <p>355 百台/日</p> <p>393 百台/日</p> <p>254 百台/日</p> <p>386 百台/日</p> <p>275 百台/日</p> <p>至前橋市</p> <p>結城バイパス</p> <p>下館バイパス</p> <p>協和バイパス</p> <p>至水戸市</p> <p>桜川筑西IC関連(延伸) 延長1.2km 事業中 令和7年春頃開通予定</p>

※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価格に社会的割引率(4%)を用いて基準年の価値に換算し集計したもの。

※B/Cの値は、社会的割引率4%を用いて計算した場合の費用便益分析結果。また、比較のために参考とすべき値として1%及び2%を設定し、それに対応する費用便益分析結果を参考として併記している。(〔 〕内は社会的割引率の値)

※B/Cの値は、結城バイパス～桜川筑西IC関連(延伸)を対象とした場合、()書きの値は事業化区間を対象にした場合の費用便益分析結果。

再評価結果(令和7年度事業継続箇所)

担 当 課:道路局 国道・技術課

担当課長名:西川 昌宏

事業名	一般国道50号 下館バイパス			事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 関東地方整備局	
起終点	自：茨城県筑西市布川 至：茨城県筑西市横塚					延長	10.6km	
事業概要								
一般国道50号は、群馬県前橋市から茨城県水戸市に至る首都圏北部の主要幹線道路である。 下館バイパスは、中心市街地の混雑緩和と、それに伴う中心市街地へのアクセシビリティ強化や安全性向上を目的に進めている、茨城県筑西市布川～茨城県筑西市横塚までの延長10.6kmのバイパス事業である。								
S61年度事業化			S58年度都市計画決定		H1年度用地着手		H2年度工事着手	
全体事業費		約465億円		事業進捗率 <small>(令和6年3月末時点)</small>		約87%	供用済延長	7.6km (暫定)
計画交通量		25,400～39,300台／日						
費用対効果分析	B/C	EIRR	総費用		総便益		基準年	
	(事業全体)	(事業全体)	(残事業)/(事業全体)		(残事業)/(事業全体)		令和6年	
	1.4(1.3)	4.9%	437 / 2,245億円		1,066 / 3,093億円			
	2.0(2.0) [2%]	(4.6%)	事業費：356 / 2,102億円		走行時間短縮便益：948 / 2,362億円			
	2.5(2.6) [1%]		維持管理費：72 / 134億円		走行経費減少便益：92 / 473億円			
	(残事業)	(残事業)	更新費：10 / 10億円		交通事故減少便益：26 / 257億円			
感度分析			(残事業)		(残事業)			
	交通量	B/C=1.3～1.5(±10%)		交通量	B/C=2.3～2.6(±10%)			
	事業費	B/C=1.3～1.8(±10%)		事業費	B/C=2.3～2.7(±10%)			
		事業期間		B/C=1.3～1.5(±20%)		事業期間	B/C=2.3～2.7(±20%)	
事業の効果等								
(1) 中心市街地の混雑緩和								
・下館バイパスの整備により、現道の交通の転換が図られ、生活交通と通過交通の棲み分けが進み、交通混雑の緩和に寄与する。								
・通過交通の排除に伴い、中心市街地へのアクセシビリティが向上する。								
(2) 高速道路へのアクセス性向上								
・4車線化整備の推進により、交通の円滑化が図られ、高速道路へのアクセス性向上が見込まれる。								
(3) 安全性向上								
・下館バイパスの整備により、現道の交通の転換が図られ、交通事故の減少に寄与する。								
(4) 地域振興の支援								
・沿線地域には、製造品出荷額の県内1位を誇る産業や、県内上位の出荷額を誇る農産品が多く存在する。								
・バイパスの整備により、製造品や農産物の効率的な出荷を支援し、物流生産性の向上に寄与する。								
(5) 地域の賑わい創出								
・バイパスの整備に合わせて道の駅グランテラス筑西が開業し、新たなスポットとして人気を集めており、筑西市の観光客入込数が増加し、新たな観光拠点づくり、交流人口の拡大といった地域の活性化、賑わいの創出に貢献する。								
(6) 医療機関へのアクセス性向上								
・国道50号沿線には、地域医療の中核を担う茨城県西部メディカルセンター(災害拠点病院)が立地する。								
・バイパス等の整備により、救急医療施設への搬送時間が短縮される。								
関係する地方公共団体等の意見								
・茨城県知事の意見：								
一般国道50号下館バイパスは、交通混雑の緩和、交通事故の減少、緊急医療施設へのアクセス向上や北関東道と連携したネットワーク形成による地域振興の支援などの観点から、本事業の必要性は高く、事業を継続することは妥当と考える。								
なお、早期完成に向けて、事業を推進するとともに、徹底したコスト縮減を図るようお願いしたい。								

事業評価監視委員会の意見	事業の継続を了承する。
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	<ul style="list-style-type: none"> ・北関東自動車道が全線開通（平成23年3月）され、更には、下館地区中心部においてシビックコア事業（約2.4ha、合同庁舎・美術館・事務所等の整備）が推進され市街地の活性化が進められた。 ・平成30年10月に茨城県西部メディカルセンターが開院した。 ・令和2年度に協和バイパスが新規事業化した。 ・令和5年度に結城バイパスが全線開通した。
事業の進捗状況、残事業の内容等	<ul style="list-style-type: none"> ・平成26年度までにバイパス区間が暫定2/4車線で開通済。 ・用地買収、橋梁上下部工等を推進中。 ・用地進捗率は約97%（令和6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	<ul style="list-style-type: none"> ・引き続き、用地買収、橋梁上下部工等を推進し、早期開通を目指す。
施設の構造や工法の変更等	<ul style="list-style-type: none"> ・引き続きコスト縮減に取り組んでいく。
対応方針	事業継続
対応方針決定の理由	<p>以上の事業の効果及び進捗状況、関係する地方公共団体等の意見、事業評価監視委員会による審議を踏まえると、事業の必要性・重要性は高いと考えられる。</p>
事業概要図	

※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価格に社会的割引率(4%)を用いて基準年の価値に換算し集計したもの。

※B/Cの値は、結城バイパス～桜川筑西IC関連(延伸)を対象とした場合、()書きの値は事業化区間を対象にした場合の費用便益分析結果。

再評価結果(令和7年度事業継続箇所)

担 当 課:道路局 国道・技術課

担当課長名:西川 昌宏

事業名	一般国道50号 結城バイパス			事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 関東地方整備局
起終点	自:茨城県結城市小田林 至:茨城県筑西市布川				延長	7.7km	
事業概要							
一般国道50号は、群馬県前橋市から茨城県水戸市に至る首都圏北部の主要幹線道路である。 結城バイパスは、中心市街地の混雑緩和、高速道路へのアクセス向上、安全性向上を目的に計画され、茨城県結城市小田林～茨城県筑西市布川までの延長7.7kmのバイパス事業である。							
S54年度事業化		S53年度都市計画決定		S55年度用地着手		S55年度工事着手	
全体事業費		約364億円		事業進捗率(令和6年3月末時点)	約95%	供用済延長	7.7km
計画交通量		27,500～38,600台／日					
費用対効果分析	B/C	EIRR	総費用		総便益		基準年
	(事業全体)	(事業全体)	(残事業)/(事業全体)		(残事業)/(事業全体)		
	1.4(1.8)	4.9%	437 / 2,245億円		1,066 / 3,093億円		
	(参考) 2.0(2.6) [2%]	(5.4%)	事業費: 356 / 2,102億円		走行時間短縮便益: 948 / 2,362億円		
	2.5(3.2) [1%]		維持管理費: 72 / 134億円		走行経費減少便益: 92 / 473億円		
	(残事業)	(残事業)	更新費: 10 / 10億円		交通事故減少便益: 26 / 257億円		
	2.4(-)	11.8%					
(参考) 3.3(-) [2%]	(-)	感度分析	(残事業)	(残事業)			
3.8(-) [1%]		交通量	B/C=1.3～1.5(±10%)	交通量	B/C=2.3～2.6(±10%)		
		事業費	B/C=1.3～1.8(±10%)	事業費	B/C=2.3～2.7(±10%)		
		事業期間	B/C=1.3～1.5(±20%)	事業期間	B/C=2.3～2.7(±20%)		
事業の効果等							
(1)混雑緩和							
・結城バイパスの暫定2車線整備区間は朝夕に速度低下がみられたが、4車線化整備により、主要渋滞箇所・下川島交差点での渋滞が大幅に減少した。4車線化区間で旅行速度が最大24km/h向上、旅行時間が約3～5割短縮した。							
(2)安全性向上							
・結城バイパスの整備により、現道の交通転換が図られ、交通事故の減少に寄与する。							
(3)中心市街地へのアクセシビリティ向上							
・結城バイパスの整備により、現道の交通転換が図られ、通過交通の排除に伴う中心市街地へのアクセシビリティ向上に寄与する。							
(4)地域振興の支援							
・沿線地域には、製造品出荷額の県内1位を誇る産業や、県内上位の農産出荷額を誇る農産品が多く存在するため、結城バイパスの整備により、高速道路や東西移動の所要時間短縮が図られ、物流生産性の向上、工業振興、雇用創出の増加が期待される。							
(5)医療機関へのアクセス性向上							
・国道50号沿線には、地域医療の中核を担う茨城県西部メディカルセンター(災害拠点病院)が立地しており、結城バイパス等の整備により、救急医療施設への搬送時間が短縮され、沿線地域の30分カバー人口が4割増加し、救急医療活動を支援する。							
関係する地方公共団体等の意見							
・茨城県知事の意見:							
一般国道50号結城バイパスは、交通混雑の緩和、交通事故の減少、緊急医療施設へのアクセス向上や北関東道と連携したネットワーク形成による地域振興の支援などの観点から、本事業の必要性は高く、事業を継続することは妥当と考える。							
なお、早期完成に向けて、事業を推進するとともに、徹底したコスト縮減を図るようお願いしたい。							
事業評価監視委員会の意見							
事業の継続を了承する。							

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・北関東自動車道が全線開通(平成23年3月)し、平成30年10月に茨城県西部メディカルセンター(災害拠点病院)が開院した。
- ・令和2年度に協和バイパスが新規事業化した。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・令和5年度までに4/4車線で開通済。
- ・用地進捗率は100%(令和6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

- ・旧橋の撤去に一定程度の時間を要しているところ。

施設の構造や工法の変更等

- ・旧橋撤去に関わる関係機関協議の結果、仮設工の変更、橋脚撤去工の変更が必要となったこと、物価・労務費上昇により事業費増加。
- ・引き続きコスト縮減に取り組んでいく。

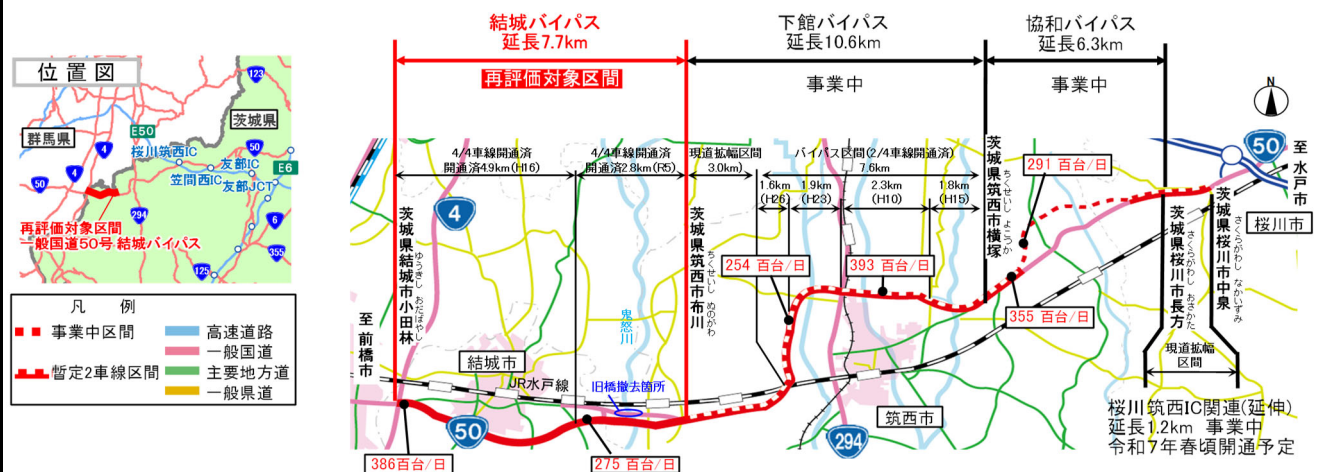
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価格に社会的割引率(4%)を用いて基準年の価値に換算し集計したもの。

※B/Cの値は、社会的割引率4%を用いて計算した場合の費用便益分析結果。また、比較のために参考とすべき値として1%及び2%を設定し、それに対応する費用便益分析結果を参考として併記している。〔 〕内は社会的割引率の値)

※B/Cの値は、結城バイパス～桜川筑西IC関連(延伸)を対象とした場合、()書きの値は事業化区間を対象にした場合の費用便益分析結果。

再評価結果(令和7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:西川 昌宏、松本 健

事業名	東 関 東 自 動 車 道 水 戸 線 (潮来～銚田)			事業区分	高速自動車国道	事業主体	国 土 交 通 省 関東地方整備局 東日本高速道路(株)	
起終点	自: 茨城県潮来市延方 至: 茨城県銚田市飯名					延長	30.9km	
事業概要								
東関東自動車道水戸線は、埼玉県三郷市を起点として千葉県を経て茨城県水戸市に至る延長約143kmの高規格道路であり、現在までに、112kmを供用中である。								
潮来IC～銚田IC間(30.9km)は、平成20年10月に都市計画決定され、第4回国土開発幹線自動車道建設会議(平成21年4月)を経て、整備計画が決定された。								
H21年度事業化			H20年度都市計画決定		H21年度用地着手		H27年度工事着手	
全体事業費		約2,100億円		事業進捗率	約73%		供用済延長	—
				(令和6年3月末時点)				
計画交通量		12,600～12,800台／日						
費用対効果分析	B/C	EIRR	総費用		総便益		基準年	
	(事業全体)	(事業全体)	(残事業)/(事業全体)		(残事業)/(事業全体)			
	3.3(0.6)		503/8,722億円		2,583/28,439億円			
	3.6(0.9) [2%]	13.6%	(事業費: 342/7,252億円)		(走行時間短縮便益: 2,105/23,673億円)		令和6年	
	3.9(1.2) [1%]	(1.9%)	維持管理費: 161/1,240億円		走行経費減少便益: 394/3,944億円			
	(残事業)	(残事業)	更新費: 0/230億円		交通事故減少便益: 85/822億円			
	5.1(2.9)							
(参考)	6.4(3.7) [2%]	30.9	感度分析	(事業全体)		(残事業)		
	7.2(4.1) [1%]	(17.5)%		交通量	B/C=2.9～3.6(±10%)	交通量	B/C=4.6～5.6(±10%)	
				事業費	B/C=3.2～3.3(±10%)	事業費	B/C=4.8～5.5(±10%)	
			事業期間	B/C=3.3～3.3(±20%)	事業期間	B/C=5.0～5.2(±20%)		
事業の効果等								
①高速ネットワークの形成								
・当該路線の開通により、首都圏・北関東・東関東を結ぶ広域な高速ネットワークが形成され、1)国際バルク戦略港湾(穀物)等や空港の拠点アクセス向上、2)災害時のリダンダンシー確保、3)地域振興の支援が期待。								
②拠点アクセスの向上(①鹿島港へのアクセス向上による物流効率化)								
・当該路線の開通により高速ネットワークが形成され、輸送時間短縮による物流の効率化が期待。								
③拠点アクセスの向上(②成田国際空港へのアクセス向上による農業・輸出版路開拓の支援)								
・当該路線の開通により成田国際空港への迅速かつ荷痛みが少ない安定的な輸送が確保され、地域の一次産業の持続的な成長・活性化に寄与。								
④拠点アクセスの向上(③茨城空港へのアクセス向上による首都圏空港の需要分担の支援)								
・当該路線の開通により、茨城空港へのアクセスが向上し、所要時間の短縮や時間信頼性の確保が図られ、羽田空港や成田国際空港の航空需要のさらなる分担が期待。								
⑤リダンダンシーの確保(①事故・災害時の代替路としての機能)								
・当該路線の開通により、常磐道が通行止めになった場合でも高速ネットワークの代替路を形成し、緊急輸送道路の強化が期待。								
⑥リダンダンシーの確保(②救急医療サービスの充実・向上の支援)								
・当該路線の開通により、直近以外の病院までの搬送時間が短縮され搬送病院の選択肢が拡大し、地域の医療サービスの充実を支援。								
⑦地域振興の支援(①インバウンド・県内周遊観光促進の支援)								
・当該路線の開通によるアクセス性・観光周遊性の向上により、県内外、海外からの更なる誘客が期待。								
⑧地域振興の支援(②地域振興施設による地域活性化)								
・行方市は、行方 PA(仮称)と併設して地域振興施設を整備する方針。近隣住民や一般道の利用者に加えて、行方 PA(仮称)から高速道路利用者も利用が可能となることから地域活性化が期待。								
⑨地域振興の支援(③移住・定住促進の支援)								
・東関道沿線市は具体的な移住・定住支援策を推進。当該路線の開通により、広域交通ネットワークが形成されることで、沿線地域への移住・定住促進が期待。								

関係する地方公共団体等の意見	
茨城県知事の意見： 徹底したコスト縮減と、有料道路事業の更なる活用による地方負担の軽減をお願いいたします。 さらに、早期に開通時期を具体化し明示するとともに、一日も早い全線開通に向けた整備推進をお願いいたします。	
事業評価監視委員会の意見	
事業の継続を了承する。	
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21年度：茨城空港北IC～茨城町JCT間 延長8.8km 2/4車線開通。 ・平成29年度：鉾田IC～茨城空港北IC間 延長8.8km 2/4車線開通。	
事業の進捗状況、残事業の内容等	
・用地進捗率は約97%(令和6年3月末時点)。 ・用地の明け渡しは順調な場合、全線開通は令和8年度の見通し。 なお、北浦IC(仮称)～鉾田IC間は前倒しで令和8年度半ばの開通を目指す。 ・工事においては、今回の増額内容も含めて引き続き精査を行い、コスト縮減に努めながら事業を実施。	
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8年度の開通を目指し、用地取得、工事を推進。	
施設の構造や工法の変更等	
・労務費・材料単価の上昇、湧水対策工等の追加、路床材の購入土への変更等、発生土の運搬距離の変更、行方 PA(仮称)付近における本線構造の変更、剛性防護柵のプレキャスト材への変更、供用中 IC 施工時の交通規制工の変更、維持管理・安全性向上に伴う対策の追加により事業費増加。 ・下層路盤をセメント安定処理から製鋼スラグへ変更することで、コスト縮減を実施。 ・鉾田 IC 付近の剛性防護柵を新設から既設の再利用に切り替えることで、コスト縮減を実施。	
対応方針	事業継続
対応方針決定の理由	
以上の事業の効果及び進捗状況、関係する地方公共団体等の意見、事業評価監視委員会による審議を踏まえると、事業の必要性、重要性は高いと考えられる。	
事業概要図	
<p>再評価対象区間 東関東自動車道水戸線(潮来～鉾田) 延長30.9km</p> <p>計画交通量(台/日)</p> <p>【凡例】</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 事業中 — 高速道路 — 一般国道 — 主要地方道 — 一般県道 	

※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価格に社会的割引率(4%)を用いて基準年の価値に換算し集計したもの。

※B/Cの値は、社会的割引率4%を用いて計算した場合の費用便益分析結果。また、比較のために参考とすべき値として1%及び2%を設定し、それに対応する費用便益分析結果を参考として併記している。(〔 〕内は社会的割引率の値)

※B/Cの値は、大栄JCT～茨城町JCTを対象とした場合、()書きの値は事業化区間を対象にした場合の費用便益分析結果。

再評価結果(令和7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:西川 昌宏、松本 健

事業名	一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道(川島～大栄)			事業 区分	一般国道	事業 主体	国土交通省 関東地方整備局 東日本高速道路(株)	
起終点	自:埼玉県比企郡川島町 至:千葉県成田市吉岡					延長	111.9km	
事業概要								
首都圏中央連絡自動車道(圏央道)は、都心から半径およそ40km～60kmの位置に計画されている延長約300kmの高規格幹線道路であり、3環状9放射道路ネットワークの一部を形成し、東京都中心部への交通の適切な分散導入を図り、首都圏全体の交通の円滑化、首都圏の機能の再編成等を図る上で重要な路線である。 川島～大栄区間は、その一部を形成し、ネットワークの形成、産業活性化の支援、災害時の代替路の確保を目的とした、延長111.9kmの自動車専用道路である。								
H3年度事業化			H6年度都市計画決定		H9年度用地着手		H11年度工事着手	
全体事業費			約13,312億円		事業進捗率 (令和6年3月末時点)		約87% 供用済延長 111.9km (うち暫定2車線 74.6km)	
計画交通量 22,200～54,100台／日								
費用対効果分析	B/C	EIRR		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)	(事業全体)		1,745/21,281億円		8,762/34,659億円		
	1.6	5.7%		〔事業費:1,023/19,980億円 維持管理費:722/1,301億円〕		〔走行時間短縮便益:8,587/32,114億円 走行経費減少便益:104/2,141億円 交通事故減少便益:71/404億円〕		令和6年
	参考 2.4 [2%]							
	参考 3.1 [1%]							
	(残事業)	(残事業)						
	5.0	34.9%						
(参考 6.1 [2%])								
(参考 6.7 [1%])								
事業の効果等								
①交通混雑の緩和 ・4車線化により、交通集中による渋滞が解消。								
②企業活動・地域づくり支援 ・大型物流施設等の立地や生産性の向上が期待される。								
関係する地方公共団体等の意見								
茨城県知事の意見： 圏央道は、県内への企業誘致や観光誘客、港湾・空港の利用促進など、様々な分野で本県の発展に大きく寄与しており、本事業の必要性は高く、事業継続は妥当と考える。 圏央道の4車線化について2026年度までの全線供用目標のとおり、早期完成に向けて、事業推進を図るようお願いしたい。								
埼玉県知事の意見： 圏央道は、交通の円滑化や沿線地域の活性化はもとより、災害時の緊急輸送道路としての役割を担い、首都圏の国際競争力の強化や国土強靱化を図るためにも、極めて重要な道路です。 圏央道の沿線では、多くの企業の立地が進み、物流の効率化による生産性の向上が期待されるなど、大きなストック効果が現れています。 本県の区間は令和7年春に4車線化供用開始と伺っておりますが、一日も早い全線4車線化を強く希望します。								
千葉県知事の意見： 全線4車線化については、令和8年度に全線供用するという予定に従い、早期に整備を進めるようお願いいたします。								
千葉県知事の意見： 圏央道は、アクアラインと一体となって、首都圏の各都市と成田国際空港などの拠点間を環状につなぎ、								

千葉県知事の意見：
圏央道は、アクアラインと一体となって、首都圏の各都市と成田国際空港などの拠点間を環状につなぎ、

事業費については、県の負担増とならないよう有料道路事業を活用するとともに、引き続き、コスト削減を図りながら、効率的に事業を実施されたい。

事業の継続を了承する。

沿線では、既に多くの工業団地の整備により企業が集積したことに加え、IC周辺に大型物流倉庫の建設や企業立地が進行中。

- ・用地進捗率は約99%(令和6年3月末時点)。
- ・平成27年10月までに、川島IC～久喜白岡JCT間19.7km開通済み(完成4車線)。
- ・平成29年2月までに、久喜白岡JCT～大栄JCT間92.2km開通済み(暫定2車線)。
- ・令和5年3月までに、久喜白岡JCT～幸手IC、境古河IC～坂東IC間17.6km開通済み(完成4車線)。

残る2車線について本線工事の進捗を図る。

- ・引き続きコスト縮減に取り組んでいく。

事業継続

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

再評価対象区間

圏央道（川島～大栄） 延長111.9km

(終点) 千葉県成田市吉岡

The map shows the proposed expansion of the Keio Expressway (圏央道) from Kawasaki (川島) to Osei (大栄). The route is highlighted in red. Key interchanges and points along the route include:

- 川島IC (Kawasaki IC)
- 桶川北本IC (Utsukawa-Kita-Moto IC)
- 桶川加納IC (Utsukawa-Kanoda IC)
- 白岡蒲田IC (Shiraiwa-Hirata IC)
- 久喜白岡JCT (Hisaki-Shiraiwa JCT)
- 幸手IC (Saijoh IC)
- 五箇IC (Yugano IC)
- 境古河IC (Sakai-Furukawa IC)
- 坂東IC (Saitama IC)
- 常総IC (Tojo IC)
- つくば中央IC (Tsukuba-Chuo IC)
- つくば南IC (Tsukuba-Minami IC)
- 牛久阿見IC (Utsunomiya-Arui IC)
- 阿見東IC (Arui-Higashi IC)
- 細敷IC (Hosonaka IC)
- 細敷東IC (Hosonaka-Higashi IC)
- 下総IC (Shimizu IC)
- 神崎IC (Kanzaki IC)
- 大栄JCT (Osei JCT)

Other roads shown include E2 (東北道), E6 (幹線道), C3 (東京外環道), and E1 (東関東道).

計画交通量(台/日)

区間	計画交通量(台/日)
完成4/4車線開通済 (H21) ~ (H27)	54,100
暫定2/4車線開通済 (H26) ~ (R4)	-
暫定2/4車線開通済 (H28) ~ (H27)	22,200

凡例

- 開通区間
- 4車線化整備区間
- 高速道路
- 高速道路(事業中)
- 一般国道
- 主要地方道

※B/Cの値は、社会的割引率4%を用いて計算した場合の費用便益分析結果。また、比較のために参考とすべき値として1%及び2%を設定し、それに対応する費用便益分析結果を参考として併記している。(〔 〕内は社会的割引率の値)

再評価結果(令和7年度事業継続箇所)

担 当 課:道路局 国道・技術課

担当課長名:西川 昌宏

事業名	一般国道4号 矢板拡幅			事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 関東地方整備局	
起終点	自：栃木県矢板市片岡 至：栃木県矢板市針生					延長	6.5km	
事業概要								
一般国道4号は、日本橋を起点とし、宇都宮、郡山、福島、仙台、盛岡を経て青森市に至る主要幹線道路である。 矢板拡幅は、国道4号の交通渋滞の緩和と交通安全の確保、地域産業の支援、災害時・緊急時の速達性・代替性の確保を目的とした栃木県矢板市片岡から矢板市針生までの延長6.5km、4車線の現道拡幅事業である。								
H27年度事業化			S39年度都市計画決定 S47年度都市計画変更		R2年度用地着手		R5年度工事着手	
全体事業費		約218億円	事業進捗率 (令和6年3月末時点)		約11%	供用済延長		—
計画交通量		35,000～39,300台／日						
費用対効果分析	B/C (事業全体)	EIRR (事業全体)	総費用 (残事業)/(事業全体) 567 / 876 億円			総便益 (残事業)/(事業全体) 1,869 / 1,869 億円		基準年
	2.1(2.7)	7.8% (11.6%)	事業費：488 / 797 億円 維持管理費：79 / 79 億円			走行時間短縮便益：1,621 / 1,621億円 走行経費減少便益：215 / 215億円 交通事故減少便益：33 / 33 億円		令和6年
	(参考) 3.2(3.9) [2%] 4.0(4.7) [1%]							
	(残事業)	(残事業)	(事業全体)			(残事業)		
	3.3(3.2)	14.0% (14.7%)	感度分析	交通量	B/C=1.9～2.3(±10%)	交通量	B/C=3.0～3.6(±10%)	
	(参考) 4.7(4.4) [2%] 5.6(5.3) [1%]		事業費	B/C=2.0～2.3(±10%)	事業費	B/C=3.0～3.6(±10%)		
		事業期間	B/C=2.0～2.2(±20%)	事業期間	B/C=3.1～3.4(±20%)			
事業の効果等								
(1)交通渋滞の緩和								
・矢板拡幅区間には、中交差点など2カ所が主要渋滞箇所にて特定され、矢板拡幅の整備により、交通円滑化が図られ、交通渋滞緩和が見込まれる。								
(2)地域産業の支援								
・事業の沿線地域には、2,000億円以上の製造品出荷額等を誇り、地域の中核団地である野崎工業団地が立地。								
・事業の沿線3市の設備投資額は、平成18年からの累計で1,000億円以上にのぼり、その伸び率は全国平均の約3倍。								
・一体整備により、周辺道路の渋滞緩和による高速道路のICへのアクセス向上などによる、さらなる地域発展が期待。								
(3)中核医療施設へのアクセス向上								
・3事業の一体整備により、沿線地域の中核医療施設へのアクセスが向上し、病院からの30分圏域人口が約4万人、30分圏域面積が約77km ² 増加し、地域医療を支える道路として期待。								
(4)災害時・緊急時の速達性・代替性の確保								
・令和6年2月5～6日の大雪時、東北自動車道宇都宮IC～須賀川IC間が通行止めとなり、並行区間である国道4号土屋の大型車交通量は平時(前週同時刻)の約2倍に増加。								
・国道4号の3事業は重要物流道路として、災害時・緊急時における重要な物流ルート of 速達性・代替性確保に寄与。								
関係する地方公共団体等の意見								
・栃木県知事の意見								
一般国道4号は、本県の発展を支える重要な広域幹線道路であり、重要物流道路にも指定されていることから、これまでも機能強化や渋滞対策、防災減災、国土強靱化の推進を要望してきたところです。								
つきましては、矢板拡幅の早期完成に向け、事業を継続していただけるようお願いいたします。								
なお、事業の推進にあたっては、引き続き徹底したコスト削減に努めていただきますようお願いいたします。								

事業評価監視委員会の意見	
事業の継続を了承する。	
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"> ・平成31年度に隣接する矢板大田原バイパスが新規事業化された。 ・令和4年3月、西那須野道路と交差する国道400号三島工区(L=0.6km)が4車線供用開始。 	
事業の進捗状況、残事業の内容等	
<ul style="list-style-type: none"> ・昭和39年度に都市計画決定し、平成27年度に事業化、令和2年度に用地着手、令和5年度に工事着手。 ・用地進捗率は約65%(令和6年3月末時点)。 ・引き続き用地取得及び工事を推進し、早期開通に向けて事業促進を図る。 	
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"> ・橋梁部切り回しに伴う協議・調整に時間を要しているが、引き続き用地買収、工事の促進を図る。また、今後の進捗に応じて、物価・労務費上昇を精査する。 	
施設の構造や工法の変更等	
<ul style="list-style-type: none"> ・引き続きコスト縮減に取り組んでいく。 	
対応方針	事業継続
対応方針決定の理由	
以上の事業の効果及び進捗状況、関係する地方公共団体等の意見、事業評価監視委員会による審議を踏まえると、事業の必要性、重要性は高いと考えられる。	
事業概要図	

※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価格に社会的割引率(4%)を用いて基準年の価値に換算し集計したもの。

※B/Cの値は、社会的割引率4%を用いて計算した場合の費用便益分析結果。また、比較のために参考とすべき値として1%及び2%を設定し、それに対応する費用便益分析結果を参考として併記している。〔 〕内は社会的割引率の値)

※B/Cの値は、矢板拡幅～西那須野道路を対象とした場合、()書きの値は事業化区間を対象にした場合の費用便益分析結果。

再評価結果(令和7年度事業継続箇所)

担 当 課:道路局 国道・技術課

担当課長名:西川 昌宏

事業名	一般国道4号 矢板大田原バイパス				事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 関東地方整備局	
起終点	自：栃木県矢板市針生 至：栃木県那須塩原市三区町						延長	7.9km	
事業概要									
一般国道4号は、日本橋を起点とし、宇都宮、郡山、福島、仙台、盛岡を経て青森市に至る主要幹線道路である。 矢板大田原バイパスは、国道4号の交通渋滞の緩和と交通安全の確保、地域産業の支援、災害時・緊急時の速達性・代替性の確保を目的とした栃木県矢板市針生から那須塩原市三区町までの延長7.9km、4車線のバイパス事業である。									
H31年度事業化			S42年度都市計画決定 H30年度都市計画変更		R5年度用地着手		工事未着手		
全体事業費		約400億円	事業進捗率 (令和6年3月末時点)		約3%	供用済延長		—	
計画交通量		31,600～43,000台／日							
費用対効果分析	B/C (事業全体)	EIRR (事業全体)	総費用 (残事業)/(事業全体) 567 / 876 億円			総便益 (残事業)/(事業全体) 1,869 / 1,869 億円			基準年
	2.1 (2.2)	7.8% (9.2%)	事業費：488 / 797 億円 維持管理費：79 / 79 億円			走行時間短縮便益：1,621 / 1,621 億円 走行経費減少便益：215 / 215 億円 交通事故減少便益：33 / 33 億円			令和6年
	(参考) 3.2 (3.2) [2%] 4.0 (4.0) [1%]								
	(残事業)	(残事業)							
	3.3 (2.3) 4.7 (3.4) [2%] 5.6 (4.1) [1%]	14.0% (9.7%)							
	(参考)								
		感度分析	(事業全体)			(残事業)			
			交通量	B/C=1.9～2.3 (±10%)		交通量	B/C=3.0～3.6 (±10%)		
			事業費	B/C=2.0～2.3 (±10%)		事業費	B/C=3.0～3.6 (±10%)		
			事業期間	B/C=2.0～2.2 (±20%)		事業期間	B/C=3.1～3.4 (±20%)		
事業の効果等									
(1)交通渋滞の緩和 ・矢板大田原バイパス区間の現道は複数の主要渋滞箇所にて特定され、矢板大田原バイパスの整備により、交通円滑化が図られ、交通渋滞緩和が見込まれる。									
(2)地域産業の支援 ・事業の沿線地域には、2,000億円以上の製造品出荷額等を誇り、地域の中核団地である野崎工業団地が立地。 ・事業の沿線3市の設備投資額は、平成18年からの累計で1,000億円以上にのぼり、その伸び率は全国平均の約3倍。 ・一体整備により、周辺道路の渋滞緩和による高速道路のICへのアクセス向上などによる、さらなる地域発展が期待。									
(3)中核医療施設へのアクセス向上 ・3事業の一体整備により、沿線地域の中核医療施設へのアクセスが向上し、病院からの30分圏域人口が約4万人、30分圏域面積が約77km ² 増加し、地域医療を支える道路として期待。									
(4)災害時・緊急時の速達性・代替性の確保 ・令和6年2月5～6日の大雪時、東北自動車道宇都宮IC～須賀川IC間が通行止めとなり、並行区間である国道4号土屋の大型車交通量は平時(前週同時刻)の約2倍に増加。 ・国道4号の3事業は重要物流道路として、災害時・緊急時における重要な物流ルート of 速達性・代替性確保に寄与。									
関係する地方公共団体等の意見									
・栃木県知事の意見 一般国道4号は、本県の発展を支える重要な広域幹線道路であり、重要物流道路にも指定されていることから、これまでも機能強化や渋滞対策、防災減災、国土強靱化の推進を要望してきたところです。 つきましては、矢板大田原バイパスの早期完成に向け、事業を継続していただければ幸いです。 なお、事業の推進にあたっては、引き続き徹底したコスト削減に努めていただきますようお願いいたします。									

事業の継続を了承する。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・令和4年3月、西那須野道路と交差する国道400号三島工区(L=0.6km)が4車線供用開始。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・昭和42年度に都市計画決定し、平成31年度に事業化。
- ・令和6年3月に設計説明会を実施し、用地取得に着手。
- ・用地進捗率は0%(令和6年3月末時点)。
- ・引き続き調査設計及び用地取得を推進し、早期開通に向けて事業促進を図る。

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5年度より用地買収を開始。鉄道、河川との協議・調整に時間を要しているが、引き続き調査設計、用地買収の促進を図る。また、今後の進捗に応じて、物価・労務費上昇を精査する。

施設の構造や工法の変更等

- ・引き続きコスト縮減に取り組んでいく。

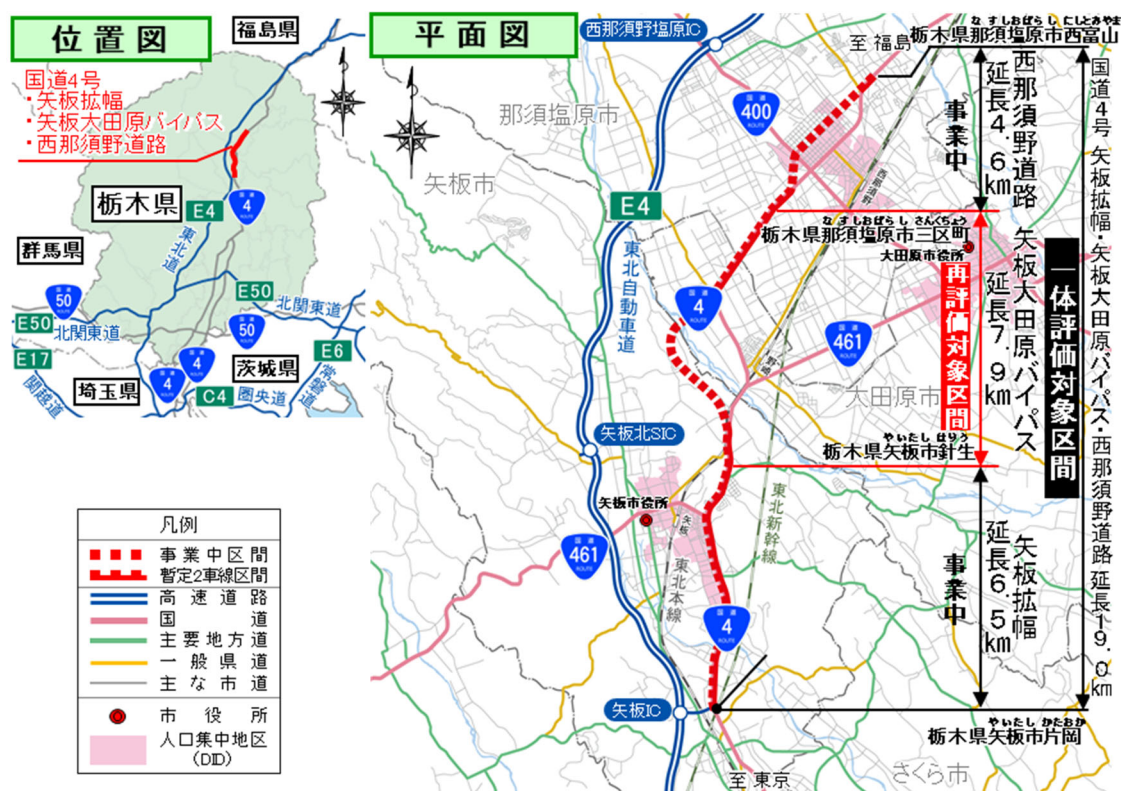
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価格に社会的割引率(4%)を用いて基準年の価値に換算し集計したもの。

※B/Cの値は、社会的割引率4%を用いて計算した場合の費用便益分析結果。また、比較のために参考とすべき値として1%及び2%を設定し、それに対応する費用便益分析結果を参考として併記している。(〔 〕内は社会的割引率の値)

※B/Cの値は、矢板拡幅～西那須野道路を対象とした場合、()書きの値は事業化区間を対象にした場合の費用便益分析結果。

再評価結果(令和7年度事業継続箇所)

担 当 課:道路局 国道・技術課

担当課長名:西川 昌宏

事業名	一般国道4号 西那須野道路			事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 関東地方整備局		
起終点	自：栃木県那須塩原市三区町 至：栃木県那須塩原市西富山					延長	4.6km		
事業概要									
一般国道4号は、日本橋を起点とし、宇都宮、郡山、福島、仙台、盛岡を経て青森市に至る主要幹線道路である。 西那須野道路は、国道4号の交通渋滞の緩和と交通安全の確保、地域産業の支援、災害時・緊急時の速達性・代替性の確保を目的とした栃木県那須塩原市三区町から那須塩原市西富山までの延長4.6kmのバイパス及び現道拡幅事業である。									
H18年度事業化			S42年度都市計画決定 S63年度都市計画変更		H20年度用地着手		H29年度工事着手		
全体事業費		約245億円		事業進捗率 (令和6年3月末時点)		約95%		供用済延長	—
計画交通量		20,600～32,700台／日							
費用対効果分析	B/C	EIRR	総費用		総便益		基準年		令和6年
	(事業全体)	(事業全体)	(残事業)/(事業全体)		(残事業)/(事業全体)				
	2.1(1.6)		567 / 876 億円		1,869 / 1,869 億円				
	3.2(2.6) [2%]	7.8%	事業費：488 / 797 億円		走行時間短縮便益：1,621 / 1,621 億円				
	4.0(3.4) [1%]	(5.8%)	維持管理費：79 / 79 億円		走行経費減少便益：215 / 215 億円				
	(残事業)	(残事業)			交通事故減少便益：33 / 33 億円				
	3.3(9.3)	14.0%							
(参考)	4.7(11.8) [2%]	(30.4%)	感度分析	(事業全体)		(残事業)			
5.6(13.2) [1%]		交通量		B/C=1.9～2.3(±10%)	交通量	B/C=3.0～3.6(±10%)			
		事業費		B/C=2.0～2.3(±10%)	事業費	B/C=3.0～3.6(±10%)			
			事業期間	B/C=2.0～2.2(±20%)	事業期間	B/C=3.1～3.4(±20%)			
事業の効果等									
(1) 交通渋滞の緩和									
・西那須野道路に並行する一般国道4号(現道)区間は、主要渋滞箇所に特定されており、特に三島(北)交差点周辺での速度低下が顕著。									
・西那須野道路の整備により、交通の円滑化が図られ、交通渋滞の緩和が見込まれる。									
(2) 地域産業の支援									
・事業の沿線地域には、2,000億円以上の製造品出荷額等を誇り、地域の中核団地である野崎工業団地が立地。									
・事業の沿線3市の設備投資額は、平成18年からの累計で1,000億円以上にのぼり、その伸び率は全国平均の約3倍。									
・一体整備により、周辺道路の渋滞緩和による高速道路のICへのアクセス向上などによる、さらなる地域発展が期待。									
(3) 中核医療施設へのアクセス向上									
・3事業の一体整備により、沿線地域の中核医療施設へのアクセスが向上し、病院からの30分圏域人口が約4万人、30分圏域面積が約77km ² 増加し、地域医療を支える道路として期待。									
(4) 災害時・緊急時の速達性・代替性の確保									
・令和6年2月5～6日の大雪時、東北自動車道宇都宮IC～須賀川IC間が通行止めとなり、並行区間である国道4号土屋の大型車交通量は平時(前週同時刻)の約2倍に増加。									
・国道4号の3事業は重要物流道路として、災害時・緊急時における重要な物流ルート of 速達性・代替性確保に寄与。									

関係する地方公共団体等の意見

・栃木県知事の意見

一般国道4号の当該区間は渋滞が恒常的で交通事故も多く、沿線の企業や住民、及び道路利用者にとって本事業によるこれらの課題解決は長年の悲願となっています。

しかしながら、現時点では開通予定時期は示されておらず、更に事業費の大幅な増加による開通の遅れが懸念されますので、コスト削減の徹底を図ると共に、早期完成をお願いします。

事業評価監視委員会の意見

事業の継続を了承する。

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年度に隣接する矢板大田原バイパスが新規事業化された。
- ・令和4年3月、西那須野道路と交差する国道400号三島工区(L=0.6km)が4車線供用開始。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・昭和42年度に都市計画決定し、平成18年度に事業化、平成20年度に用地着手、平成29年度に工事着手。
- ・用地進捗率は100%(令和6年3月末時点)。
- ・平成29年度より工事着手し、改良工事、電線共同溝工事、歩道橋工事を実施中。
- ・引き続き工事を推進し、早期開通に向けて事業促進を図る。

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、工事の促進を図る。

施設の構造や工法の変更等

- ・用地補償費の増加、既設用水路の付け替え部分の増加、地元協議による歩道橋の追加等、労務費・材料単価の上昇により事業費増加。
- ・歩車道ブロックを一般的なブロックから防草タイプのブロックに見直すことで維持管理費を低減。

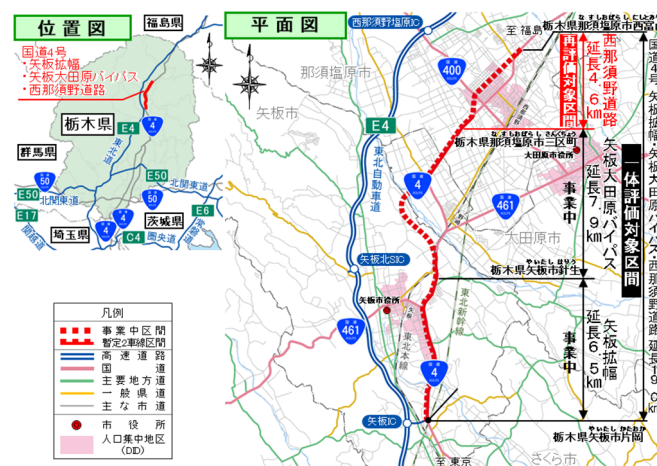
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価格に社会的割引率(4%)を用いて基準年の価値に換算し集計したもの。

※B/Cの値は、社会的割引率4%を用いて計算した場合の費用便益分析結果。また、比較のために参考とすべき値として1%及び2%を設定し、それに対応する費用便益分析結果を参考として併記している。(〔 〕内は社会的割引率の値)

※B/Cの値は、矢板拡幅～西那須野道路を対象とした場合、()書きの値は事業化区間を対象にした場合の費用便益分析結果。

再評価結果(令和7年度事業継続箇所)

担 当 課:道路局 国道・技術課

担当課長名:西川 昌宏

事業名	一般国道17号 高松立体		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 関東地方整備局	
起終点	自：群馬県高崎市宮元町 至：群馬県高崎市並複町				延長	1.6km	
事業概要 一般国道17号は東京都中央区を起点として、さいたま市、前橋市等の主要都市を通過し、新潟市に至る延長約370kmの主要幹線道路である。 高松立体は、国道17号の高崎市中心市街地付近の混雑緩和および歩道整備による利便性・安全性の向上を目的とした延長1.6kmの現道拡幅事業である。							
H11年度事業化		H12年度都市計画決定 H16年度都市計画変更		H12年度用地着手		H12年度工事着手	
全体事業費		約146億円	事業進捗率(令和6年3月末時点)		約99%	供用済延長	1.4km
計画交通量		45,000～55,200台／日					
費用対効果分析	B/C (事業全体) 1.1	EIRR (事業全体) 4.4%	総費用 (残事業)/(事業全体) 21/273億円		総便益 (残事業)/(事業全体) 25/311億円		基準年
	(参考) 対 1.8 [2%] 効 2.4 [1%] 果 (残事業) 分 1.2 析 (参考) 1.7 [2%] 2.2 [1%]		(事業費:20/259億円 維持管理費:0.62/14億円)		(走行時間短縮便益:22/275億円 走行経費減少便益:2.0/31億円 交通事故減少便益:0.53/4.8億円)		令和6年
		感度分析	(事業全体)		(残事業)		
			交通量	B/C=1.03～1.3(±10%)	交通量	B/C=1.1～1.3(±10%)	
			事業費	B/C=1.1～1.2(±10%)	事業費	B/C=1.1～1.3(±10%)	
			事業期間	B/C=1.04～1.2(±20%)	事業期間	B/C=1.1～1.3(±20%)	
事業の効果等 ①車道部・歩行部の安全性・利便性向上 ・現道拡幅区間の先行整備により、車線絞り込み解消区間の急ブレーキ発生件数が約5割減少。 (整備前:24回/万台 → 整備後:12回/万台) ・歩道の幅員を2.0mから3.5mに拡幅。歩道の拡幅により、歩道利用者の安全性と利便性が向上。 ②県内の基幹となる地域間交通の定時性向上 ・高崎市～前橋市間の交通量は(約46,000台/日)であり、国道17号が主要な地域間交通を担っている。 ・現道拡幅区間の先行整備により、車線の絞り込みが解消され、前橋市から高崎市への移動における旅行速度のばらつきが23km/h短縮(35km/h → 12km/h)し、定時性が向上。 ③救急医療アクセスの向上 ・現道拡幅区間の先行整備により、沿線地域の第3次医療施設へのアクセスが向上。 ・八幡町地区から高崎総合医療センターへの搬送時間が約2分短縮されたことにより、救命率が約2割向上。 ・残区間の整備により、更なるアクセス性の向上に期待。							
関係する地方公共団体等の意見 ・群馬県知事の意見： 高松立体は、国道18号や国道354号からの合流部の渋滞解消や交通事故対策、歩行者・自転車の利便性・安全性を確保する上で、重要な事業である。 令和5年3月に先行供用を開始した現道拡幅区間では、国道17号本線の混雑緩和など一定の効果が図られたが、その影響により、国道18号から本線への合流部で渋滞が顕著となっているため、早期の全線開通をお願いしたい。 また、事業実施にあたっては、用地取得の難航箇所を早期に解決し、工期短縮及びコスト削減に努め、効率的、効果的に事業を推進されたい。							
事業評価監視委員会の意見 事業の継続を了承する。							

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・国立病院機構高崎総合医療センターは、平成21年度に新病棟が完成し、平成23年度に災害拠点病院の指定を受けた。
- ・平成25年度に関越自動車道 高崎玉村スマートICが新規設置、平成26年度に国道354号東毛広域幹線道路が全線開通するなど道路網が変化。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・用地進捗率は約92%(令和6年3月末時点)。
- ・平成11年度に立体部事業化後、平成19年度に立体部完成(延長1.1km)。
- ・平成16年度に現道拡幅区間事業化後、令和4年度に現道拡幅区間の先行整備完成(延長0.3km)。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・残区間の一部で地権者から同意を得られず用地買収に向けた調整に時間を要しているが、早期開通に向けて引き続き、調査設計、用地買収の促進を図る。

施設の構造や工法の変更等

- ・工法変更等による増加、労務費・材料単価の上昇に伴う増加により事業費増加。
- ・補強土壁の基礎部分を置換工に変更することで、補強土壁を支持層まで根入れする必要が無くなり、コストを縮減。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価格に社会的割引率(4%)を用いて基準年の価値に換算し集計したもの。

※B/Cの値は、社会的割引率4%を用いて計算した場合の費用便益分析結果。また、比較のために参考とすべき値として1%及び2%を設定し、それに対応する費用便益分析結果を参考として併記している。〔 〕内は社会的割引率の値)

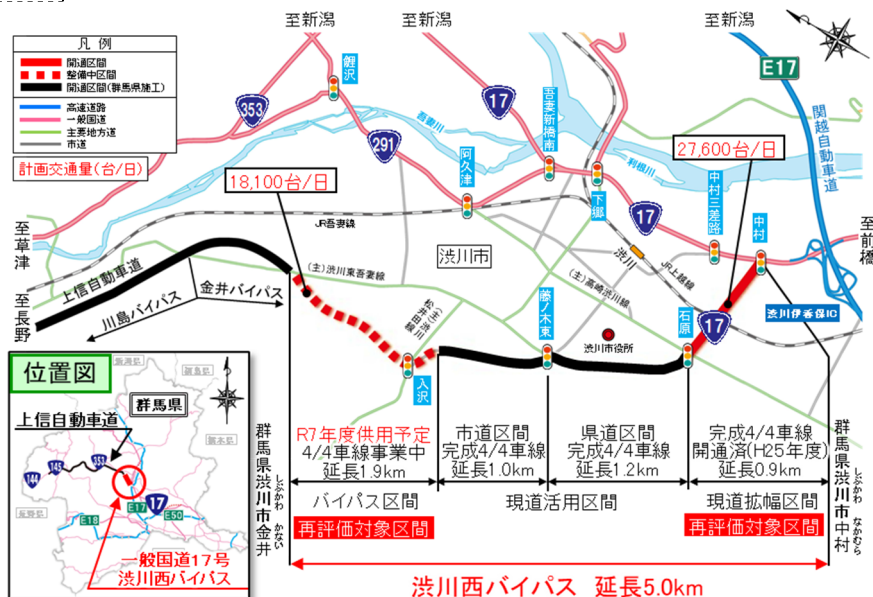
再評価結果(令和7年度事業継続箇所)

担 当 課:道路局 国道・技術課

担当課長名:西川 昌宏

事業名	一般国道17号 渋川西バイパス				事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 関東地方整備局		
起終点	自：群馬県 <small>しぶかわ</small> 渋川市 <small>なかむら</small> 中村 至：群馬県 <small>しぶかわ</small> 渋川市 <small>かない</small> 金井						延長	2.8km		
事業概要										
一般国道17号は東京都中央区を起点として、さいたま市、前橋市等の主要都市を通過し、新潟市に至る延長約370kmの主要幹線道路である。 渋川西バイパスは、群馬県と長野県を結ぶ地域高規格道路「上信自動車道」の一部を形成し、渋川市内の交通渋滞の緩和と渋川・吾妻地域の連携及び活性化の支援を目的とした延長5.0kmのバイパス事業であり、そのうち2.8kmについて事業を実施している。										
H16年度事業化			H22年度都市計画決定 (バイパス区間)		H25年度用地着手 (バイパス区間)		H29年度工事着手 (バイパス区間)			
全体事業費		約258億円		事業進捗率(令和6年3月末時点)約91%		供用済延長		0.9km		
計画交通量		18,100～27,600台／日								
費用対効果分析	B/C : (事業全体)		EIRR : (事業全体)		総費用 : (残事業)/(事業全体) 26/312億円		総便益 : (残事業)/(事業全体) 356/406億円		基準年	
	1.3		5.3%		〔事業費 : 12/295億円 維持管理費 : 14/ 17億円〕		〔走行時間短縮便益 : 298/335億円 走行経費減少便益 : 48/ 58億円 交通事故減少便益 : 9.9/ 13億円〕		令和6年	
	(参考) 1.9 [2%] 2.4 [1%]									
	(残事業)		(残事業)		感度分析					
	13.7		147.5%		交通量		B/C=1.3～1.4(±10%)		交通量	B/C=12.4～15.1(±10%)
	(参考) 15.6 [2%] 16.6 [1%]				事業費		B/C=1.3～1.3(±10%)		事業費	B/C=13.1～14.4(±10%)
				事業期間		B/C=1.2～1.3(±20%)		事業期間	B/C=13.4～13.7(±20%)	
事業の効果等										
① 交通渋滞の緩和										
・ 国道 17 号下郷交差点～吾妻新橋南交差点付近の速度低下により、渋川市内の交通混雑が発生。										
・ 平成 25 年度の現道拡幅区間の開通により、並行する国道 17 号の旅行速度が約 10 km/h 向上、渋滞損失時間が約 70 千人時間/年削減され、渋川市内の交通混雑の緩和に寄与。										
・ 今後、バイパス区間及び上信自動車道の整備により、交通の円滑化が図られ、更なる交通混雑緩和が見込まれる。										
② 安全性・信頼性の向上										
・ 国道 144 号、国道 145 号、国道 353 号及び周辺道路は、災害時に脆弱な道路であり、多数の通行規制が発生。										
・ 上信自動車道の整備により東吾妻町役場から群馬大学医学部附属病院（第 3 次救急医療施設）の所要時間が約 14 分短縮。										
・ 渋川西バイパスは、上信自動車道の一翼を担い、吾妻地域の安全性・信頼性の向上に寄与。										
③ 地域の活性化										
・ 群馬県はキャベツの主生産地（収穫量 全国 1 位）であり、嬬恋村産の主な出荷先は、東北・関東方面が約 6 割を占める。										
・ 国道 144 号・145 号及び国道 353 号では、線形不良箇所が多数存在し、ドライバーの負荷が懸念。										
・ 渋川西バイパスを含めた上信自動車道の整備により輸送時間短縮と安定輸送が図れ、地域の産業活動に寄与。										
④ 観光活性化										
・ 草津温泉・伊香保温泉・四万温泉・万座温泉の観光入込客数は、群馬県内主要温泉地全体の約 7 割。										
・ 草津町の年間観光入込客数は約 300 万人（令和 4 年）。										
・ 渋川西バイパスを含めた上信自動車道の整備により、渋川伊香保ICから草津温泉までの所要時間が約 28分短縮され、観光活性化に期待。										

<p>関係する地方公共団体等の意見</p> <ul style="list-style-type: none"> 群馬県知事の意見： <p>本事業は、本県の渋川・吾妻地域の連携強化や活性化に大きく寄与する上信自動車道の一部（起点区間）を担うとともに、国道17号の交通渋滞の緩和や道路交通の安全性向上等を図るうえで重要な事業であり、国が公表している令和7年度の完成に向けて着実な事業推進を図られたい。</p> <p>なお、コスト縮減を徹底し、効率的、効果的に事業を推進されたい。</p> <p>事業評価監視委員会の意見</p> <ul style="list-style-type: none"> 事業の継続を了承する。 <p>事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等</p> <ul style="list-style-type: none"> 国道17号鯉沢バイパスにおいては、平成20年7月に渋川市東町関下～渋川市白井間が4車線開通。渋川市白井～渋川市上白井間が暫定2車線開通。 国道17号前橋渋川バイパスにおいては、バイパス区間が平成22年3月に暫定2車線開通。うち現道拡幅区間は平成24年3月に4車線開通。 国道353号金井バイパス・川島バイパス・祖母島～箱島バイパスが令和2年6月に開通。 <p>事業の進捗状況、残事業の内容等</p> <ul style="list-style-type: none"> 用地進捗率は100%（令和6年3月末時点）。 平成16年度に事業化後、平成25年12月に現道拡幅区間の渋川市中村～渋川市石原間 延長0.9km（4/4）開通。 バイパス区間は、令和2年度に用地取得が完了し、順次工事を実施中。 切土区間である渋川市入沢地先では、令和元年より、函渠工を実施中。また、盛土区間である渋川市金井地先にて、令和3年度より、函渠工及び盛土工を実施中。 <p>事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等</p> <ul style="list-style-type: none"> バイパス区間（延長1.9km）は、令和7年度の開通に向けて、改良工及び函渠工、舗装工を推進しているところ。 <p>施設の構造や工法の変更等</p> <ul style="list-style-type: none"> 改良工の増工及び物価・労務費上昇により事業費の増加。 引き続きコスト縮減に取り組んでいく。 <p>対応方針</p> <p>事業継続</p> <p>対応方針決定の理由</p> <ul style="list-style-type: none"> 以上の事業の効果及び進捗状況、関係する地方公共団体等の意見、事業評価監視委員会による審議を踏まえると、事業の必要性、重要性は高いと考えられる。 <p>事業概要図</p>	
<p>※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価格に社会的割引率（4%）を用いて基準年の価値に換算し集計したもの。</p> <p>※B/Cの値は、社会的割引率4%を用いて計算した場合の費用便益分析結果。また、比較のために参考とすべき値として1%及び2%を設定し、それに対応する費用便益分析結果を参考として併記している。（〔 〕内は社会的割引率の値）</p>	



再評価結果(令和7年度事業継続箇所)

担 当 課:道路局 国道・技術課

担当課長名:西川 昌宏

事業名	一般国道17号 本庄道路			事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 関東地方整備局	
起終点	自：埼玉県本庄市沼和田 至：群馬県高崎市新町					延長	7.0km	
事業概要								
一般国道17号は東京都中央区を起点として、さいたま市、前橋市等の主要都市を通過し、新潟市に至る延長約370kmの主要幹線道路である。								
本庄道路は、国道17号現道の交通混雑緩和を目的として本庄市街地の北部に計画された延長13.1kmのバイパスである。このうち延長7.0kmは、群馬・埼玉県境付近に位置する老朽橋（S9架橋）の架替による防災震災対策、国道17号現道の混雑緩和、安全性向上及び物流の円滑化を図るため事業中である。								
H15年度事業化			H20年度都市計画決定		H24年度用地着手		H25年度工事着手	
全体事業費		約452億円		事業進捗率 (令和6年3月末時点)		約69%		供用済延長 1.4km
計画交通量		26,800～35,200台／日						
費用対効果分析	B/C (事業全体)	EIRR (事業全体)		総費用 (残事業)/(事業全体) 388/707億円		総便益 (残事業)/(事業全体) 1,021/991億円		基準年
	1.4(1.4)	5.5%		〔事業費：341/655億円〕 〔維持管理費：47/52億円〕		〔走行時間短縮便益：981/953億円〕 〔走行経費減少便益：31/27億円〕 〔交通事故減少便益：9/10億円〕		令和6年
	2.2(2.3) [2%]	(5.4%)						
	2.8(3.0) [1%]							
	(残事業)	(残事業)						
	2.6(4.4)	10.7%						
3.8(6.3) [2%]	(15.0%)							
4.7(7.6) [1%]								
感度分析			(事業全体)		(残事業)			
	交通量	B/C=1.3～1.5(±10%)		交通量	B/C=2.4～2.9(±10%)			
	事業費	B/C=1.3～1.5(±10%)		事業費	B/C=2.4～2.9(±10%)			
	事業期間	B/C=1.3～1.5(±20%)		事業期間	B/C=2.4～2.8(±20%)			
事業の効果等								
(1)周辺地域の開発支援								
・本庄道路は、本庄地方拠点都市地域開発や本庄早稲田駅周辺土地区画整理事業と連携し沿道まちづくりを支援。								
・本庄道路の整備により、土地区画整理事業や大型物流施設、大規模店舗などの開発支援、地域経済の発展に寄与。								
(2)円滑な物流活動の支援								
・国道17号現道は、周辺に工業団地が多く立地し、沿線自治体は製造品出荷額が多い地域が集中し、沿線の深谷市や上里町、群馬県間の東西需要が存在。								
・本庄道路の整備により、幹線ネットワークが強化され、円滑な物流活動に寄与することが期待。								
(3)道路ネットワーク機能の強化								
・本庄道路は、緊急輸送道路である国道17号現道の代替路線を形成。								
・老朽橋である神流川橋（S9架橋）架替により災害時の物資輸送等のネットワークを強化。								
・本庄道路の整備により、災害時の輸送・移動ルートを構成し、埼玉県や首都圏の防災力の強化に寄与。								
関係する地方公共団体等の意見								
・埼玉県知事の意見：								
本庄道路は、首都圏と上信越方面を結ぶ国土の大動脈である国道17号のバイパスとして、地域の幹線道路ネットワークを形成する非常に重要な道路です。								
国道17号現道では、慢性的な交通渋滞が発生しており、本庄道路の整備により交通混雑の解消と交通事故の減少を図るためにも早期全線開通に向けて更なる事業推進をお願いします。								
また、幹線道路の機能を十分発揮させるためにも、深谷バイパスの暫定2車線区間の4車線化整備をお願いします。								
引き続き、コスト縮減に十分留意し、事業推進に努めていただきたい。								
・群馬県知事の意見：								

コスト削減を徹底し、効率的、効果的に事業を推進されたい。

事業の継続を了承する。

- ・平成20年度に都市計画決定。
- ・平成26年度にユネスコ世界文化遺産に登録された田島弥平旧宅などが存在している。
- ・平成27年度に関越自動車道、上里SICが供用開始。
- ・令和4年度に本庄道路（Ⅱ期）が事業化。

- ・用地進捗率は約99%(令和6年3月末時点)。
- ・令和4年12月に神流川橋架替区間が暫定2車線開通。

- ・地質調査の結果、液状化対策として地盤改良(深層混合)を追加したため工事に時間を要している。
- ・早期完成を目指し、工事を推進。

- ・横断函渠(2箇所)追加に伴う増加、地盤改良の追加に伴う増加、パイプラインの付替えに伴う増加、護岸工の仮設工法変更に伴う増加、労務費・材料単価の上昇に伴う増加により事業費増加。
- ・排水構造物の見直しによるコスト縮減。

事業継続

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

[illegible]

※B/Cの値は、本庄道路～本庄道路(Ⅱ期)を対象とした場合、()書きの値は事業化区間を対象にした場合の費用便益分析結果。

再評価結果(令和7年度事業継続箇所)

担 当 課:道路局 国道・技術課

担当課長名:西川 昌宏

事業名	一般国道17号 本庄道路（Ⅱ期）				事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 関東地方整備局	
起終点	自：埼玉県深谷市岡 至：埼玉県本庄市沼和田						延長	6.1km	
事業概要									
一般国道17号は東京都中央区を起点として、さいたま市、前橋市等の主要都市を通過し、新潟市に至る延長約370kmの主要幹線道路である。 本庄道路は、国道17号現道の交通混雑緩和を目的として本庄市街地の北部に計画された延長13.1kmのバイパスである。このうち延長6.1kmは、並行する国道17号現道の混雑緩和、安全性向上及び物流の円滑化を図るため事業中である。									
R4年度事業化			H20年度都市計画決定		用地未着手		工事未着手		
全体事業費		約300億円		事業進捗率 (令和6年3月末時点)		約1%	供用済延長		—
計画交通量		18,300～37,400台／日							
費用対効果分析	B/C (事業全体)	EIRR (事業全体)	総費用 (残事業)/(事業全体) 388/707億円			総便益 (残事業)/(事業全体) 1,021/991億円			基準年
	1.4(2.7)	5.5% (11.3%)	事業費：341/655億円 維持管理費：47/52億円			走行時間短縮便益：981/953億円 走行経費減少便益：31/27億円 交通事故減少便益：9/10億円			令和6年
	(参考) 2.2(4.0) [2%] 2.8(4.9) [1%]								
	(残事業)	(残事業)	感度分析						
	2.6(2.8)	10.7% (11.7%)							
	(参考) 3.8(4.0) [2%] 4.7(5.0) [1%]								
事業の効果等									
(1) 周辺地域の開発支援									
・本庄道路（Ⅱ期）は、本庄地方拠点都市地域開発や本庄早稲田駅周辺土地区画整理事業と連携し沿道まちづくりを支援。									
・本庄道路（Ⅱ期）の整備により、土地区画整理事業や大型物流施設、大規模店舗などの開発支援、地域経済の発展に寄与。									
(2) 円滑な物流活動の支援									
・国道17号現道は、周辺に工業団地が多く立地し、沿線自治体は製造品出荷額が多い地域が集中し、沿線の深谷市や上里町、群馬県間の東西需要が存在。									
・本庄道路（Ⅱ期）の整備により、幹線ネットワークが強化され、円滑な物流活動に寄与することが期待。									
(3) 道路ネットワーク機能の強化									
・本庄道路は、緊急輸送道路である国道17号現道の代替路線を形成。									
・本庄道路（Ⅱ期）の整備により、災害時の輸送・移動ルートを構成し、埼玉県や首都圏の防災力の強化に寄与。									
関係する地方公共団体等の意見									
・埼玉県知事の意見： 本庄道路は、首都圏と上信越方面を結ぶ国土の大動脈である国道17号のバイパスとして、地域の幹線道路ネットワークを形成する非常に重要な道路です。 国道17号現道では、慢性的な交通渋滞が発生しており、本庄道路の整備により交通混雑の解消と交通事故の減少を図るためにも早期全線開通に向けて更なる事業推進をお願いします。 また、幹線道路の機能を十分発揮させるためにも、深谷バイパスの暫定2車線区間の4車線化整備をお願いします。 引き続き、コスト縮減に十分留意し、事業推進に努めていただきたい。									

事業評価監視委員会の意見	
事業の継続を了承する。	
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	
地元情勢の変化等事業を巡る社会経済情勢等に変化が見られない。	
事業の進捗状況、残事業の内容等	
<ul style="list-style-type: none"> ・平成20年度に都市計画決定。 ・令和4年度事業化し、調査・設計を実施。 ・用地進捗率は0%（令和6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	
<ul style="list-style-type: none"> ・調査設計や用地取得に向けた道路設計の関係機関協議が完了次第、用地着手を予定。 ・今後の進捗に応じて物価・労務費上昇の影響を精査。 	
施設の構造や工法の変更等	
・引き続きコスト縮減に取り組んでいく。	
対応方針	事業継続
対応方針決定の理由	<p>以上の事業の効果及び進捗状況、関係する地方公共団体等の意見、事業評価監視委員会による審議を踏まえると、事業の必要性、重要性は高いと考えられる。</p>
事業概要図	



※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価格に社会的割引率(4%)を用いて基準年の価値に換算し集計したもの。

※B/Cの値は、社会的割引率4%を用いて計算した場合の費用便益分析結果。また、比較のために参考とすべき値として1%及び2%を設定し、それに対応する費用便益分析結果を参考として併記している。〔 〕内は社会的割引率の値)

※B/Cの値は、本庄道路～本庄道路(Ⅱ期)を対象とした場合、()書きの値は事業化区間を対象にした場合の費用便益分析結果。

再評価結果(令和7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:西川 昌宏、松本 健

事業名	一般国道4号 東埼玉道路(八潮～松伏) <small>ひがしさいたまどうろ やしお まつぶし</small>			事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 関東地方整備局 東日本高速道路(株)		
起終点	自:埼玉県八潮市八條 至:埼玉県北葛飾郡松伏町田島 <small>やしお はちじょう きたかつしか まつぶし たじま</small>					延長	9.5km		
事業概要									
一般国道4号東埼玉道路(八潮～松伏)は、埼玉県東部地域の交通混雑緩和や地域振興を支援する規格の高い道路ネットワークの強化、災害時の代替路確保を目的とした埼玉県八潮市八條から埼玉県北葛飾郡松伏町までの延長9.5kmの道路事業である。									
R2年度事業化			S63年度都市計画決定		R4年度用地着手		R4年度工事着手		
全体事業費		約2,130億円		事業進捗率 (令和6年3月末時点)		約4%		供用済延長 —	
計画交通量		20,500～40,300台/日							
費用対効果分析 <small>(参考)</small>	B/C (事業全体)		EIRR (事業全体)		総費用 (残事業)/(事業全体) 1,556/1,642円		総便益 (残事業)/(事業全体) 2,213/2,213億円		基準年
	1.3		5.7%		事業費:1,447/1,533億円 維持管理費:109/109億円		走行時間短縮便益:2,166/2,166億円 走行経費減少便益:29/29億円 交通事故減少便益:18/18億円		令和6年
	2.0 [2%]								
	2.5 [1%]								
	(残事業)		(残事業)						
	1.4		6.1%						
<small>(参考)</small>	2.1 [2%]								
	2.6 [1%]								
事業の効果等									
(1)交通混雑の緩和および交通事故の減少									
<ul style="list-style-type: none"> ・国道4号現道には、「首都圏渋滞ボトルネック対策協議会」により主要渋滞箇所と特定された交差点が多数存在しており、特に神明町交差点や新善町交差点での速度低下が顕著。 ・国道4号現道の事故類型別事故発生状況は、車両相互の追突事故が約6割。 ・東埼玉道路(八潮～松伏)の整備により、現道の交通の転換が図られ、交通渋滞緩和及び交通事故の減少に期待。 									
(2)周辺地域の開発に寄与									
<ul style="list-style-type: none"> ・東埼玉道路沿線では、土地区画整理事業や大型物流施設、大規模店舗が立地し、新規産業団地についても整備中。 ・東埼玉道路の整備は、開発事業を支援するとともに、地域経済の活性化に寄与。 ・沿線に立地する企業等からも整備への期待の声。 									
(3)物流の効率化による生産性の向上									
<ul style="list-style-type: none"> ・東埼玉道路が整備されることで、円滑な物流を確保でき、千葉県湾岸地区方面との行き来や、春日部・五霞方面への行き来のアクセス性が向上することで、産業活動の生産性が向上。 ・また、東埼玉道路が整備されることで、高速道路ICへ15分以内に到着できる地域が拡大することで物流の効率化による生産性の向上に寄与。 									
(4)道路ネットワーク強化による災害時の支援									
<ul style="list-style-type: none"> ・近年の豪雨や台風では、国道4号において冠水による通行止めが発生し、長時間に渡って緊急車両やトラックが通行不可となった。 ・東埼玉道路専用部が整備されることで、浸水が想定される区間を避ける道路ネットワークとして機能し災害時の支援活動や物資輸送に役立つ。 									
関係する地方公共団体等の意見									
<ul style="list-style-type: none"> ・埼玉県知事の意見: 東埼玉道路は、東北道や常磐道を補完し、国道4号の渋滞緩和や地域の活性化、災害時の緊急輸送道路としての役割を担う、非常に重要な道路です。 									

事業評価監視委員会の意見

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- 事業の進捗状況、残事業の内容等

- 事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

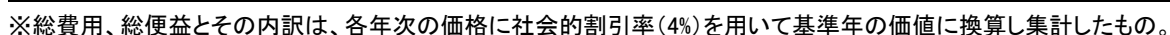
施設の構造や工法の変更等

- 対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

事業概要図



再評価結果(令和7年度事業継続箇所)

担 当 課:道路局 国道・技術課

担当課長名:西川 昌宏

事業名	一般国道464号 北千葉道路					事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 関東地方整備局 千葉県	
起終点	自：千葉県印西市若萩 至：千葉県成田市押畑							延長	9.8km 直轄：5.6km 県：4.2km	
事業概要										
一般国道464号は、千葉県市川市を起点に成田市に至る延長約43kmの主要幹線道路である。 北千葉道路は、県西地域と成田国際空港との道路ネットワークの機能強化・アクセス向上、緊急輸送道路ネットワークの強化、成田市内の安全性向上を目的とした延長9.8kmのバイパス事業である。										
H17年度事業化			H17年度都市計画決定			H17年度用地着手		H17年度工事着手		
全体事業費		約974億円 直轄：534億円 県：440億円		事業進捗率 (令和6年3月末時点)		約87%		供用済延長		9.8km
計画交通量		29,200～35,900台／日								
費用対効果分析	B/C (事業全体)			EIRR (事業全体)			総費用 (残事業)/(事業全体) 123/1,477億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 392/2,036億円		基準年
	1.4			5.0%			事業費：111/1,464億円 維持管理費：11/13億円	走行時間短縮便益：364/1,801億円 走行経費減少便益：23/199億円 交通事故減少便益：4.5/35億円		令和6年
	2.2 [2%]									
	2.8 [1%]									
	(残事業)			(残事業)			(事業全体)		(残事業)	
	3.2			14.6%			感度分析	交通量	B/C=1.2～1.5(±10%)	交通量
4.5 [2%]			事業費		B/C=1.4～1.4(±10%)	事業費	B/C=2.9～3.5(±10%)			
5.4 [1%]			事業期間	B/C=1.3～1.4(±20%)	事業期間	B/C=3.1～3.3(±20%)				
事業の効果等										
(1)道路ネットワークの機能強化・アクセス向上 ・北千葉道路の整備により、東西方向の道路ネットワークが強化され、成田国際空港へのアクセス性が向上。										
(2)緊急輸送道路ネットワークの強化 ・「千葉県地域防災計画」において指定されている緊急輸送道路の一次路線のうち、千葉県北西部の東西を結ぶ路線は国道464号及び並行する国道356号、国道296号となるが各路線とも2車線であり、いずれも緊急輸送道路として脆弱。 ・東日本大震災等の大規模災害を踏まえ、円滑な支援物資の供給のため、多重化による代替性を確保するなど災害に強い道路ネットワークの整備が必要。北千葉道路の整備により、災害に強いネットワークを構築。										
(3)安全性の向上 ・北千葉道路の開通(一部暫定2車線)により、並行する現道等で死傷事故件数が2割減少し、安全性の向上に寄与。										
関係する地方公共団体等の意見										
・千葉県知事の意見： 一般国道464号北千葉道路は、機能強化が進められる成田国際空港と外環道を最短で結び、国際競争力の強化や災害時における緊急輸送道路として機能するとともに、沿線地域における慢性的な交通渋滞などの課題を解決する、大変重要な道路である。 このため、県としては、国施工区間や県施工区間の事業の推進とともに、未事業化区間の地籍調査等により事業の実施環境を整えるなど、北千葉道路の早期全線開通に向け沿線市とともに取り組んでいる。 ついては、本評価の対象区間の早期完成に向け事業を推進し、コスト縮減を図るなど、効率的な事業推進に努められたい。										

事業評価監視委員会の意見	
事業の継続を了承する。	
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	
平成22年に鉄道事業(成田スカイアクセス)が開業。 令和3年度に北千葉道路(市川・松戸)が事業化。	
事業の進捗状況、残事業の内容等	
<ul style="list-style-type: none"> ・平成17年度に事業化。 ・用地進捗率は100%(令和6年3月末時点)。 ・平成31年3月に全線暫定(2車)開通済み。 ・機能補償道路等の整備を実施中。 	
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	
・今後、暫定供用の交通状況および隣接事業の進捗状況を鑑みながら、全線4車線整備を進める。	
施設の構造や工法の変更等	
・引き続きコスト縮減に取り組んでいく。	
対応方針	事業継続
対応方針決定の理由	
以上の事業の効果及び進捗状況、関係する地方公共団体等の意見、事業評価監視委員会による審議を踏まえると、事業の必要性、重要性は高いと考えられる。	
事業概要図	

※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価格に社会的割引率(4%)を用いて基準年の価値に換算し集計したもの。

※B/Cの値は、社会的割引率4%を用いて計算した場合の費用便益分析結果。また、比較のために参考とすべき値として1%及び2%を設定し、それに対応する費用便益分析結果を参考として併記している。([])内は社会的割引率の値)

再評価結果(令和7年度事業継続箇所)

担 当 課:道路局 国道・技術課

担当課長名:西川 昌宏

事業名	一般国道357号 湾岸千葉地区改良(蘇我地区)			事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 関東地方整備局		
起終点	自:千葉 ^{ちば} 県千葉 ^{ちば} 市中央 ^{ちゅうおう} 区塩田 ^{しおたちょう} 町 至:千葉 ^{ちば} 県千葉 ^{ちば} 市中央 ^{ちゅうおう} 区間屋 ^{とんやちよう} 町					延長	5.0km		
事業概要									
一般国道357号東京湾岸道路は、千葉県を起点に東京・川崎・横浜の臨海部を経て横須賀に至る主要幹線道路である。 湾岸千葉地区改良(蘇我地区)は、地域高規格道路である千葉中環状道路の一部を形成し、蘇我副都心周辺の交通渋滞の緩和、交通安全の確保、道路ネットワーク機能の強化を目的とした延長5.0kmの事業である。									
H29年度事業化			S44年度都市計画決定		R4年度用地着手		工事未着手		
全体事業費		約265億円		事業進捗率 (令和6年3月末時点)		約8%		供用済延長	
								—	
計画交通量		52,500～70,200台／日							
費用対効果分析	B/C	EIRR		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)	(事業全体)		208/234億円		516/516億円			
	2.2			事業費: 191/217億円		走行時間短縮便益: 494/494億円			
	3.2 [2%]	9.5%		維持管理費: 17/ 17億円		走行経費減少便益: 19/ 19億円		令和6年	
	4.1 [1%]					交通事故減少便益: 2.8/ 2.8億円			
	(残事業)	(残事業)							
感度分析	2.5	11.2%		(事業全体)		(残事業)			
	3.6 [2%]			交通量		交通量		B/C=2.2～2.7(±10%)	
	4.5 [1%]			事業費		事業費		B/C=2.3～2.7(±10%)	
				事業期間		事業期間		B/C=2.4～2.6(±20%)	
事業の効果等									
(1)交通渋滞の緩和・交通安全の確保 ・国道357号のポートアリーナ前交差点、稲荷交差点、蘇我陸橋南交差点等は主要渋滞箇所にて特定されており、速度低下が発生。 ・国道357号の事故類型別事故発生状況は、車両相互の追突事故が約7割。 ・湾岸千葉地区改良(蘇我地区)の整備により、交通渋滞の緩和や交通事故の減少が見込まれる。									
(2)道路ネットワーク機能の強化 ・湾岸千葉地区改良(蘇我地区)は、地域高規格道路である千葉中環状道路の一部を形成し、千葉都市圏の環状道路計画の一端を担う。									
(3)千葉港の産業活動の支援 ・千葉港は首都圏の原油の5割を出荷。また、完成自動車取扱量は全国2位。 ・湾岸千葉地区改良(蘇我地区)は、円滑な物流を確保し、首都圏へのエネルギー供給支援、物流効率化に寄与。									
関係する地方公共団体等の意見									
・千葉市長の意見: 一般国道357号は、千葉市において「幕張新都心」「千葉都心」「蘇我副都心」の三都心を結ぶ重要な幹線道路であり、沿道には、国際拠点港湾「千葉港」や広域防災拠点の「蘇我スポーツ公園」などが立地し、産業・防災の面において不可欠な幹線道路である。 事業区間については、主要渋滞箇所が連坦し、物流の効率化や緊急活動等を阻害していることから、供用した千葉地区に続き整備されることにより、輸送時間の短縮による生産性の向上や定時性の確保が期待される。 このため、必要な予算を確保し、早期完成に向け、事業を推進されたい。 さらに、事業推進にあたっては、より一層のコスト縮減を図るなど、効率的な事業推進に努めて頂きたい。									
事業評価監視委員会の意見									
事業の継続を了承する。									

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 社会情勢等について大きな変化は見られない。	
事業の進捗状況、残事業の内容等	<ul style="list-style-type: none"> ・平成29年度に事業化。 ・用地進捗率は約1%（令和6年3月末時点）。 ・令和4年度より、用地取得に着手。用地取得と併せて、道路設計を実施中。 ・今後の進捗に応じて物価・労務費上昇の影響を精査。
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"> ・用地取得に向けて、用地測量・物件調査等を実施中。 ・引き続き、用地の取得を推進するとともに、早期開通に向け事業促進を図る。
施設の構造や工法の変更等	<ul style="list-style-type: none"> ・引き続きコスト縮減に取り組んでいく。
対応方針	事業継続
対応方針決定の理由	<p>以上の事業の効果及び進捗状況、関係する地方公共団体等の意見、事業評価監視委員会による審議を踏まえると、事業の必要性、重要性は高いと考えられる。</p>
事業概要図	

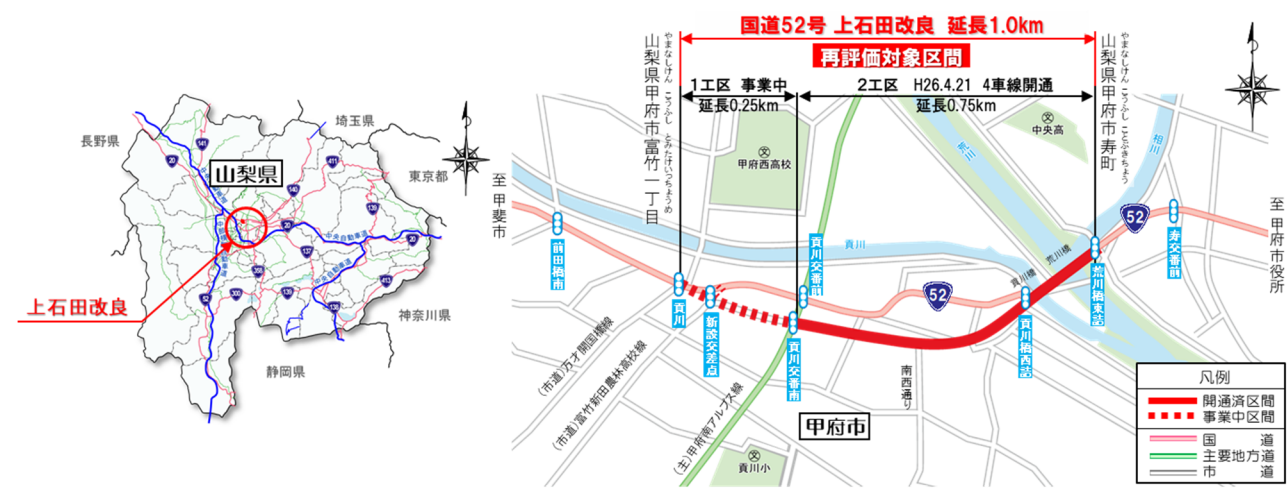
※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価格に社会的割引率(4%)を用いて基準年の価値に換算し集計したもの。

再評価結果(令和7年度事業継続箇所)

担 当 課:道路局 国道・技術課

担当課長名:西川 昌宏

事業名	一般国道52号 上石田改良				事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 関東地方整備局	
起終点	自：山梨県甲府市富竹一丁目 至：山梨県甲府市寿町						延長	1.0km	
事業概要									
一般国道52号は、静岡県静岡市から山梨県甲府市に至る幹線道路である。 上石田改良は、甲府市内を流れる荒川や貢川に架かる橋の架け替えや4車線化による交通円滑化、拡幅・線形改良と歩道設置による交通安全の確保、定時性の向上、防災拠点等へのアクセス性向上を目的とした、甲府市富竹一丁目から甲府市寿町までの延長1.0kmの4車線の拡幅事業である。									
H8年度事業化			S21年度都市計画決定 S43年度都市計画変更		H16年度用地着手		H17年度工事着手		
全体事業費		143億円		事業進捗率 (令和6年3月末時点)		約99%	供用済延長		0.75km
計画交通量		24,500～31,300台／日							
費用対効果分析	B/C (事業全体)		EIRR (事業全体)		総費用 (残事業)/(事業全体) 5.9/257億円		総便益 (残事業)/(事業全体) 185/286億円		基準年
	1.1				事業費：4.2/ 249億円		走行時間短縮便益：164/ 264億円		令和6年
	1.7 [2%]		4.3%		維持管理費：1.7/ 8.2億円		走行経費減少便益：19/ 22億円		
	2.2 [1%]						交通事故減少便益：2.5/ 0.22億円		
	(残事業)		(残事業)		感度分析 (事業全体)		(残事業)		
	31.2		96.3%		交通量		交通量		
(参考)				事業費		事業費			
40.3 [2%]				事業期間		事業期間			
46.1 [1%]				事業期間		事業期間			
事業の効果等									
① 交通渋滞の緩和・交通事故の減少									
・国道52号(現道)には、主要渋滞箇所が存在しており、貢川橋西詰交差点、貢川交番前交差点、貢川交差点などで速度低下が顕著で、車両事故の約5割が追突事故となっている。									
・残る1工区の整備により、交通が4車線区間に転換し、交通渋滞の緩和、交通事故の減少が見込まれる。									
② 定時性の向上									
・国道52号(現道)は、甲府駅～韮崎駅方面を結ぶ路線バスが利用しており、定時性の確保が望まれる。									
・現道上には主要渋滞箇所が3箇所あり、2工区開通前は混雑時と非混雑時で所要時間の差が約2分発生。									
・2工区の開通後、混雑時と非混雑時の所要時間の差が減少し、定時性が向上。									
・残る1工区の開通により、現道区間における更なる定時性の向上が期待。									
③ 防災拠点等へのアクセス性の向上									
・曾根丘陵断層帯を震源とする大地震において、甲府市上石田は震度6弱～震度7の想定。									
・国道52号(現道)は第一次緊急輸送道路や代替・補完路(重要物流道路から防災拠点等へのルート)に指定。									
・荒川橋の架替えにより耐震性が向上し、地震時の甲府昭和ICから市内中心部へのアクセス性が向上。									
・残る1工区の4車線道路の整備により、市内中心部から西側の指定避難所へのアクセス性向上が見込まれる。									
④ 交通安全の確保									
・歩行空間が狭小な現道に対し、4車線化区間は歩道や自転車通行帯の設置により、歩行者や自転車の安全でスムーズな通行を実現。									
・2工区の現道区間は、2工区の開通後に歩行者・自転車の事故件数が減少。									

関係する地方公共団体等の意見	
<p>・山梨県知事の意見：</p> <p>一般国道52号は甲府都市圏の重要な幹線道路であり、上石田改良の整備は、交通渋滞の緩和による定時性の向上、安全な通行の確保、防災拠点へのアクセス性向上などが期待される、地域の発展に欠かせない重要な事業である。</p> <p>すでに、2工区（荒川橋から甲府南アルプス線（通称アルプス通り））は供用されているが、残る1工区が未整備であるため、依然、国道52号（現道）の貢川交番前交差点を中心に渋滞が慢性的に発生している状況である。</p> <p>このため、事業効果を最大限に発揮すべく、早期に残る1工区の供用に向け取り組んでいただきたい。</p>	
事業評価監視委員会の意見	
事業の継続を了承する。	
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	
<p>・甲府市内では、国道52号に接続する都市計画道路と戸町竜王線（中央四丁目工区）が令和4年12月に開通。</p> <p>・国道52号上石田改良と接続する（主）中央南アルプス線につながる新山梨環状道路（桜井～塚原）が令和6年度に新規事業化。</p>	
事業の進捗状況、残事業の内容等	
<p>・昭和21年度に都市計画決定、昭和43年度に都市計画変更、平成8年度に事業化、平成16年度に用地着手、平成17年度に工事着手。</p> <p>・2工区（荒川橋～アルプス通）の0.75kmは平成26年4月に4車線開通。</p> <p>・用地進捗率は約96%（令和6年3月末時点）。</p>	
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	
<p>・現況交通を確保しながらの拡幅工事を実施する計画となったため、切り回し等に時間を要した。</p> <p>・引き続き、用地取得、工事の促進を図り、早期の全線開通を目指す。</p>	
施設の構造や工法の変更等	
<p>・施工計画（施工ステップ）の変更及び切り回し費用に伴う増額、労務費・材料単価の上昇により、事業費が増加。</p> <p>・暗渠タイプの街渠縦断管から、路面に連続的な集水スリットがある「都市型側溝」へ見直しすることで、コスト縮減。</p>	
対応方針	事業継続
対応方針決定の理由	
以上の事業の効果及び進捗状況、関係する地方公共団体等の意見、事業評価監視委員会による審議を踏まえると、事業の必要性、重要性は高いと考えられる。	
事業概要図	
	

※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価格に社会的割引率（4%）を用いて基準年の価値に換算し集計したもの。

※B/Cの値は、社会的割引率4%を用いて計算した場合の費用便益分析結果。また、比較のために参考とすべき値として1%及び2%を設定し、それに対応する費用便益分析結果を参考として併記している。（〔 〕内は社会的割引率の値）

再評価結果(令和7年度事業継続箇所)

担当課:道路局 国道・技術課

担当課長名:西川 昌宏

事業名	一般国道18号 坂城更埴バイパス(坂城町区間)			事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 関東地方整備局
起終点	自:長野県埴科郡坂城町南条 至:長野県埴科郡坂城町上五明					延長	3.8km
事業概要							
一般国道18号は、群馬県高崎市から新潟県上越市へ至る延長約194kmの主要幹線道路である。 坂城更埴バイパス(坂城町区間)は、交通渋滞の緩和、交通事故の減少及び救急医療施設へのアクセス性向上を目的とした、埴科郡坂城町南条から同町上五明までの延長3.8km、4車線のバイパス事業である。							
H23年度事業化		S60年度都市計画決定		H25年度用地着手		H29年度工事着手	
全体事業費		約120億円	事業進捗率 (令和6年3月末時点)		約53%	供用済延長	—
計画交通量		13,200～23,200台／日					
費用対効果分析	B/C (事業全体)	EIRR (事業全体)	総費用 (残事業)/(事業全体) 99/351億円		総便益 (残事業)/(事業全体) 478/478億円		基準年
	1.4(2.1)	5.3% (7.7%)	事業費: 71/323億円 維持管理費: 28/28億円		走行時間短縮便益: 417/417億円 走行経費減少便益: 45/ 45億円 交通事故減少便益: 17/ 17億円		令和6年
	2.1(3.2) [2%]						
	2.7(4.1) [1%]						
	(残事業)	(残事業)	感度分析 (事業全体)		(残事業)		
	4.8(4.6)	21.1% (19.3%)	交通量	B/C=1.0～1.7(±10%)	交通量	B/C=3.7～5.9(±10%)	
6.5(6.2) [2%]		事業費	B/C=1.3～1.4(±10%)	事業費	B/C=4.5～5.2(±10%)		
7.6(7.4) [1%]		事業期間	B/C=1.3～1.5(±20%)	事業期間	B/C=4.5～4.9(±20%)		
事業の効果等							
① 安全性の向上							
・国道18号現道を利用する車両のうち、千曲市・坂城町に発着しない通過交通が約6割を占める。 ・坂城更埴バイパスの整備により、現道の交通の転換が図られ、交通混雑の緩和、交通事故減少に期待。							
②沿線地域の開発・発展等の支援(物流)							
・坂城更埴バイパス沿線には、工業団地が概成、造成中となっており、千曲市、坂城町に立地する企業の業種別売上のうち約8割を占める製造業の出荷額も増加傾向。工業団地の中には、バイパスの整備効果を期待し立地を決定した企業も存在。 ・坂城更埴バイパスの整備により、沿線工業団地から高速道路へのアクセス性が強化され、工業振興、雇用創出の増加に期待。							
③観光活性化の支援							
・坂城更埴バイパス沿線には、戸倉上山田温泉などの温泉施設、上田城跡やおぼすて田毎の月など多数の観光地が存在しており、コロナ禍前の観光客数は年間約140～160万人で推移、近年は回復傾向。 ・坂城更埴バイパスの整備により、点在する観光地が結ばれ、観光周遊の促進、観光活性化を支援。							
④迅速な救急医療活動の支援							
・千曲市および坂城町では、主要渋滞箇所が多数存在し、救急搬送に支障をきたしている。 ・坂城更埴バイパスの整備により、救命救急医療施設である篠ノ井総合病院から30分到達圏域が広がり、救急医療施設へのアクセス性が向上し、迅速な救急医療活動を支援。							
⑤沿線地域の防災力向上への寄与							
・国道18号現道は、洪水浸水想定区域を通過しており、河川氾濫の際、影響を受けるおそれがあり、災害時の円滑な移動が懸念。 ・坂城更埴バイパスの整備により国道18号現道の代替路が形成されることで、沿線地域の防災力が向上。							

関係する地方公共団体等の意見	
<p>・長野県知事の意見：</p> <p>一般国道18号は、本県及び国土の骨格となる重要な道路であり、「坂城更埴バイパス(坂城町区間)」は、地域における交通の安全・円滑化、高規格幹線道路へのアクセス性向上、観光の活性化に必要不可欠な事業です。</p> <p>ついては、事業を継続し、積極的な予算確保と早期完成に向けた事業の推進を強く要望します。</p> <p>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。</p>	
事業評価監視委員会の意見	
事業の継続を了承する。	
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	
<p>・令和5年9月、上信越自動車道（仮称）屋代スマートインターチェンジが事業化。</p> <p>・令和6年3月、主要地方道 坂城インター線(坂城町中之条工区 L=0.4km)が開通。</p>	
事業の進捗状況、残事業の内容等	
<p>・昭和60年度都市計画決定、平成23年度事業化、平成25年度より用地取得着手、平成29年度より工事着手。</p> <p>・用地進捗率は約87%(令和6年3月末時点)。</p>	
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	
・用地移転に時間を要しているが、引き続き早期完成を目指し、用地取得、工事を推進する。	
施設の構造や工法の変更等	
<p>・労務費・材料単価の上昇に伴い、事業費増加。</p> <p>・防草タイプのブロックを配置し、除草作業の省略を図ることで、維持管理費を低減。</p>	
対応方針	事業継続
対応方針決定の理由	
以上の事業の効果及び進捗状況、関係する地方公共団体等の意見、事業評価監視委員会による審議を踏まえると、事業の必要性、重要性は高いと考えられる。	
事業概要図	
	

※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価格に社会的割引率(4%)を用いて基準年の価値に換算し集計したもの。

※B/Cの値は、社会的割引率4%を用いて計算した場合の費用便益分析結果。また、比較のために参考とすべき値として1%及び2%を設定し、それに対応する費用便益分析結果を参考として併記している。(〔 〕内は社会的割引率の値)

※B/Cの値は、坂城更埴バイパス(坂城町区間)～坂城更埴バイパス(延伸)を対象とした場合、()書きの値は事業化区間を対象とした場合の費用便益分析結果。

再評価結果(令和7年度事業継続箇所)

担 当 課:道路局 国道・技術課

担当課長名:西川 昌宏

事業名	一般国道18号 坂城更埴バイパス(延伸)			事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 関東地方整備局		
起終点	自:長野県千曲市稲荷山 至:長野県長野市篠ノ井塩崎					延長	2.6km		
事業概要									
一般国道18号は、群馬県高崎市から新潟県上越市へ至る延長約194kmの主要幹線道路である。 坂城更埴バイパス(延伸)は、交通渋滞の緩和、交通事故の減少及び救急医療施設へのアクセス性向上を目的とした、千曲市稲荷山から長野市篠ノ井塩崎までの延長2.6km、暫定2車線のバイパス事業である。									
H20年度事業化			S60年度都市計画決定		H22年度用地着手		H26年度工事着手		
全体事業費		約186億円		事業進捗率 (令和6年3月末時点)		約83%		供用済延長	—
計画交通量		10,100～12,300台／日							
費用対効果分析	B/C (事業全体)	EIRR (事業全体)	総費用 (残事業)/(事業全体) 99/351億円			総便益 (残事業)/(事業全体) 478/478億円			基準年
	1.4(0.9)	5.3%	〔事業費: 71/323億円 維持管理費: 28/28億円〕			〔走行時間短縮便益: 417/417億円 走行経費減少便益: 45/ 45億円 交通事故減少便益: 17/ 17億円〕			令和6年
	2.1(1.3) [2%]	(3.4%)							
	2.7(1.7) [1%]								
	(残事業)	(残事業)	感度分析	(事業全体)			(残事業)		
	4.8(4.8)	21.1%		交通量	B/C=1.0～1.7(±10%)		交通量	B/C=3.7～5.9(±10%)	
(参考) 6.5(6.4) [2%]	(22.5%)	事業費		B/C=1.3～1.4(±10%)		事業費	B/C=4.5～5.2(±10%)		
7.6(7.3) [1%]		事業期間	B/C=1.3～1.5(±20%)		事業期間	B/C=4.5～4.9(±20%)			
事業の効果等									
① 安全性の向上									
・国道18号現道を利用する車両のうち、千曲市・坂城町に発着しない通過交通が約6割を占める。 ・坂城更埴バイパスの整備により、現道の交通の転換が図られ、交通混雑の緩和、交通事故減少に期待。									
② 沿線地域の開発・発展等の支援(物流)									
・坂城更埴バイパス沿線には、工業団地が概成、造成中となっており、千曲市、坂城町に立地する企業の業種別売上のうち約8割を占める製造業の出荷額も増加傾向。工業団地の中には、バイパスの整備効果を期待し立地を決定した企業も存在。 ・坂城更埴バイパスの整備により、沿線工業団地から高速道路へのアクセス性が強化され、工業振興、雇用創出の増加に期待。									
③ 観光活性化の支援									
・坂城更埴バイパス沿線には、戸倉上山田温泉などの温泉施設、上田城跡やおぼすて田毎の月など多数の観光地が存在しており、コロナ禍前の観光客数は年間約140～160万人で推移、近年は回復傾向。 ・坂城更埴バイパスの整備により、点在する観光地が結ばれ、観光周遊の促進、観光活性化を支援。									
④ 迅速な救急医療活動の支援									
・千曲市および坂城町では、主要渋滞箇所が多数存在し、救急搬送に支障をきたしている。 ・坂城更埴バイパスの整備により、救命救急医療施設である篠ノ井総合病院から30分到達圏域が広がり、救急医療施設へのアクセス性が向上し、迅速な救急医療活動を支援。									
⑤ 沿線地域の防災力向上への寄与									
・国道18号現道は、洪水浸水想定区域を通過しており、河川氾濫の際、影響を受けるおそれがあり、災害時の円滑な移動が懸念。 ・坂城更埴バイパスの整備により国道18号現道の代替路が形成されることで、沿線地域の防災力が向上。									

関係する地方公共団体等の意見

・長野県知事の意見：

一般国道18号は、本県及び国土の骨格となる重要な道路であり、「坂城更埴バイパス(延伸)」は、地域における交通の安全・円滑化、高規格幹線道路へのアクセス性向上、観光の活性化に必要な事業です。
ついては、事業を継続し、積極的な予算確保と早期完成に向けた事業の推進を強く要望します。
また、事業の実施にあたっては、一層のコスト縮減に努められるようお願いいたします。

事業評価監視委員会の意見

事業の継続を了承する。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・令和5年9月、上信越自動車道（仮称）屋代スマートインターチェンジが事業化。
- ・令和6年3月、主要地方道 坂城インター線(坂城町中之条工区 L=0.4km)が開通。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・昭和60年度都市計画決定、平成20年度事業化、平成22年度より用地取得着手、平成26年度より工事着手。
- ・用地進捗率は約99%(令和6年3月末時点)。
- ・平成30年11月に稲荷山トンネル(延長174m)貫通、令和6年度に稲荷山トンネル舗装完成。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・埋蔵文化財調査において多くの遺構・遺物が出土したことにより調査に時間を要しているが、引き続き早期完成を目指し、用地取得、工事を推進する。

施設の構造や工法の変更等

- ・埋蔵文化財調査費用の増加、労務費・材料単価の上昇に伴い、事業費増加。
- ・既存水路の付け替えを計画していたが、協議の結果流下方向を見直し、付替延長を短縮。
- ・防草タイプのブロックを配置し、除草作業の省略を図ることで、維持管理費を低減。

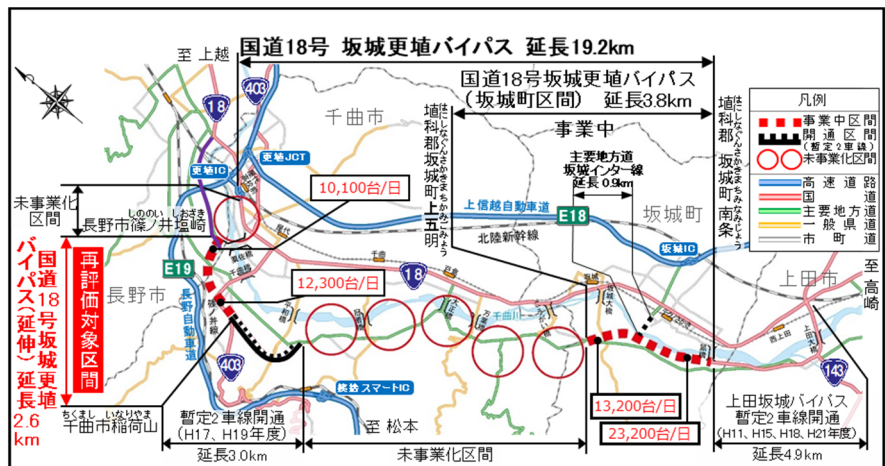
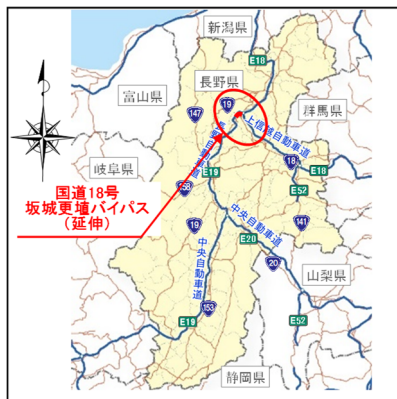
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価格に社会的割引率(4%)を用いて基準年の価値に換算し集計したもの。

※B/Cの値は、社会的割引率4%を用いて計算した場合の費用便益分析結果。また、比較のために参考とすべき値として1%及び2%を設定し、それに対応する費用便益分析結果を参考として併記している。([]内は社会的割引率の値)

※B/Cの値は、坂城更埴バイパス(坂城町区間)～坂城更埴バイパス(延伸)を対象とした場合、()書きの値は事業化区間を対象とした場合の費用便益分析結果。

再評価結果(令和7年度事業継続箇所)

担 当 課:道路局 国道・技術課

担当課長名:西川 昌宏

事業名	一般国道158号 奈川渡改良				事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 関東地方整備局	
起終点	自：長野県松本市奈川 至：長野県松本市安曇						延長	2.2km	
事業概要									
一般国道158号は、福井県福井市から長野県松本市へ至る延長約250kmの幹線道路である。 奈川渡改良は、防災危険箇所の回避や線形不良箇所、大型車すれ違い困難箇所の解消を目的とした、松本市奈川から同市安曇までの延長2.2km、2車線の道路事業である。									
H23年度事業化			H - 年度都市計画決定		H24年度用地着手		H26年度工事着手		
全体事業費		約211億円		事業進捗率 (令和6年3月末時点)		約65%		供用済延長 —	
計画交通量		9,600台／日							
費用対効果分析	B/C (事業全体)	EIRR (事業全体)		総費用 (残事業)/(事業全体) 76/225億円		総便益 (残事業)/(事業全体) 141/141億円		基準年	
	0.6								
	0.98 [2%]	2.1%		事業費：67/215億円 維持管理費：9.4/ 9.4億円		走行時間短縮便益：112/112億円 走行経費減少便益：25/ 25億円 交通事故減少便益：3.9/ 3.9億円		令和6年	
	1.3 [1%]								
	(残事業)	(残事業)							
	1.9	8.1%							
(参考)	2.7 [2%]								
	3.2 [1%]								
事業の効果等									
①防災危険箇所の回避、大型車すれ違い困難箇所の解消、線形不良箇所の解消									
・国道158号の奈川渡改良並行区間には、防災危険箇所が11箇所、大型車のすれ違いが困難なトンネルが4箇所存在。									
・線形不良箇所が多数存在し、これらの箇所で急ブレーキをかける車両が多い。また、トンネルの出入口付近ではすれ違い停車時の追突事故が発生するなど、交通事故の危険性が高い状況。									
・奈川渡改良の整備により、国道158号現道に複数ある防災危険箇所や大型車すれ違い困難箇所、線形不良箇所を回避し、安全性・走行性が向上。									
②災害時の機能確保									
・国道158号現道では自然災害や交通事故などにより通行止めが発生すると大幅な迂回が必要。									
・奈川渡改良の整備により、長野県と岐阜県を結ぶ主要幹線道路での防災危険箇所の回避が図られ、通行止めによる大幅な迂回リスクが低減し、当該地域で重要な支援拠点への結びつきの改善に寄与。									
③救急医療の支援									
・国道158号現道の通行止め時には、高山市側の消防署へ応援を要請している。									
・奈川渡改良の整備により、通行止め発生リスクが低減され、松本西部地域から松本市街地への救急搬送等、救急医療活動を支援。									
④観光産業の活性化									
・松本市西部地域(旧安曇村、旧奈川村)には、県内有数の観光地である上高地等、複数の観光地が位置しており、これらの観光地の利用者数は松本市全体の約4割を占めるなど、観光面における需要が高い。また、当該区間は休日に交通量が大きく増加しており、観光シーズンの休日交通量は平日の約1.6倍。									
・奈川渡改良の整備により、上高地等の松本市西部地域へのアクセスルートの安全性・走行性・輸送の円滑性が向上し、観光産業の活性化を支援。									
⑤費用便益分析に含まれない効果									
・災害時等における通行止めの回避による効果、救急救命率向上による効果、休日交通を考慮した効果に加えて、冬期交通を考慮した効果も確認。									

関係する地方公共団体等の意見

・長野県知事の意見:

一般国道158号は、本県及び国土の骨格を形成し、災害時等における広域的な代替迂回路としても機能する重要な道路です。

また、「特別名勝・特別天然記念物」である上高地をはじめ、県内有数の観光地が数多く存在するこの地域への唯一のアクセス道路でもあることから、県内だけでなく、他県からの観光客も数多く利用しています。

その一方で、急峻な山岳地帯を通過するため、幅員狭小で、すれ違いが困難なトンネルが数多くあり、観光シーズンには慢性的に交通渋滞が発生し、交通事故も多数発生しています。

「奈川渡改良」は、防災危険箇所や大型車すれ違い困難箇所等の回避・解消、災害時等における救急医療の支援、観光の活性化に必要不可欠な事業です。

については、事業を継続し、積極的な予算確保と早期完成に向けた事業の推進を強く要望します。

また、事業の実施にあたっては、一層のコスト縮減に努められるようお願いいたします。

事業評価監視委員会の意見

事業の継続を了承する。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

地元情勢の変化等事業を巡る社会経済情勢等に変化が見られない。

事業の進捗状況、残事業の内容等

・平成23年度に事業化(権限代行)、平成24年度より用地取得着手、平成26年度より工事着手。

・用地進捗率は100%(令和6年3月末時点)。

・令和5年5月に大白川大橋の架設が完了。令和6年3月に新入山トンネルの工事を契約し、掘進準備中。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

・関係機関との調整による交通規制の制約を考慮したトンネル線形の見直しと、観光シーズンの施工制約に伴う施工計画の見直しが必要となり、新入山トンネルの施工に時間を要する見込み。

・引き続き新入山トンネルの設計・工事の促進を図り、早期完成を目指す。

施設の構造や工法の変更等

・トンネルの線形見直しに伴い、奈川渡1号トンネル施工方法検討委員会での審議等を受け、関係機関との協議の結果、以下について変更する必要が生じたことにより事業費増加。

①線形見直しに伴うトンネル延長の増加及び掘削断面積増加等に伴う補助工法の変更

②トンネル断面形状が段階的に変化することに伴う覆工打設方法の変更

③施工時における通行車両の安全性確保のためのプロテクターの変更

・トンネル内の照明灯を高性能LED照明に変更することにより、従来のLED照明より灯具の設置数量の低減を図る。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価格に社会的割引率(4%)を用いて基準年の価値に換算し集計したもの。

※B/Cの値は、社会的割引率4%を用いて計算した場合の費用便益分析結果。また、比較のために参考とすべき値として1%及び2%を設定し、それに対応する費用便益分析結果を参考として併記している。([]内は社会的割引率の値)

再評価結果(令和7年度事業継続箇所)

担当課:道路局 国道・技術課

担当課長名:西川 昌宏

事業名	一般国道8号 栄 拡幅				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：新潟県三条市一ツ屋敷新田 至：新潟県三条市千把野新田						延長	3.2km
事業概要								
・一般国道8号栄拡幅の整備により、主要渋滞箇所が解消し、円滑な交通ネットワークを形成するとともに、現道の死傷事故が減少することで国道8号及び沿線地域の安全性向上を図る。 また、物流拠点間の速達性が向上し、地域産業の支援に寄与するものである。								
R4年度事業化		H15年度都市計画決定		用地未着手		－ 年度工事着手		
全体事業費		150億円		事業進捗率 (令和6年3月末時点)		約1%		供用済延長 － km
計画交通量 28,000～36,400台／日								
費用対効果分析	B/C (事業全体)	EIRR (事業全体)	総費用 (残事業)/(事業全体) 141/142億円		総便益 (残事業)/(事業全体) 212/212億円		基準年	
	1.5	6.7%	事業費：117/118億円 維持管理費：24/24億円		走行時間短縮便益：181/181億円 走行経費減少便益：29/29億円 交通事故減少便益：2.4/2.4億円		令和6年	
	2.1 [2%]							
	2.5 [1%]							
	(残事業)	(残事業)	感度分析	(事業全体)		(残事業)		
	1.5	交通量		B/C=1.3～1.6(±10%)	交通量	B/C=1.4～1.7(±10%)		
	2.1 [2%]	事業費		B/C=1.4～1.6(±10%)	事業費	B/C=1.4～1.6(±10%)		
2.5 [1%]	事業期間	B/C=1.4～1.5(±20%)		事業期間	B/C=1.5～1.6(±20%)			
事業の効果等								
①走行時間の短縮								
・事業区間は2車線のため交通容量が不足し、主要渋滞箇所が4箇所存在								
・4車線化により交通容量が拡大し、区間全体の旅行速度が向上 (整備なし33km/h→整備あり46km/h 13km/h向上)								
②冬期交通の確保								
・路肩の堆雪により、沿道施設へ流入する際に後続車の通り抜けができず長い滞留が発生								
・4車線化により、冬期交通の円滑化及び交通混雑緩和が期待								
③交通事故の減少								
・交通混雑や沿道施設への出入りに起因する事故が多発し、事故危険区間が2箇所存在								
・4車線化により、走行速度の異なる車両が分離され、交通事故の減少が期待 (整備なし12件/年→整備あり9件/年3件/年削減)								
④地域産業の活性化								
・沿線に新たな工業団地が分譲中であり、国道8号の交通量が増加と更なる混雑悪化が懸念								
・4車線化により、工業団地や北陸自動車道栄スマートICへのアクセスが向上し、沿線地域の産業活性化が期待								
関係する地方公共団体等の意見								
【新潟県知事】								
県民の安全・安心を確保し、活力のある新潟県を創るため、事業の継続を望みます。								
本事業は、地域経済の発展や産業振興に寄与することに加え、災害に強い幹線道路ネットワーク形成のための道路整備として、本県にとって重要な事業と認識しております。								
今後もコスト縮減に努めつつ、着実な整備をお願いします。併せて、本県は、厳しい財政状況のもと、公債費負担適正化計画に基づき、毎年度における投資的経費を公債費の実負担で管理していることから、事業の実施に当たっては、地方負担の軽減や直轄事業負担金の平準化などをお願いします。								
事業評価監視委員会の意見								
・審議の結果、再評価及び対応方針(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	
事業を巡る社会経済情勢等の変化が見られない	
事業の進捗状況、残事業の内容等	
<ul style="list-style-type: none"> ・事業の進捗状況：用地進捗率0%、事業進捗率約1%(令和6年3月末時点) ・残事業の内容：調査設計、用地買収、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	
・地元との設計協議を推進し、完了した地区より用地測量を行い、用地買収・工事に着手する予定。	
施設の構造や工法の変更等	
・施工にあたっては、新技術や建設発生土の有効活用等により、コスト削減を図る	
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、事業の進捗見込からも、引き続き事業を継続することが妥当であると考え。	
事業概要図	
<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> <p>広域図</p>  </div> <div style="text-align: center;"> <p>位置図</p>  </div> </div>	

※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価格に社会的割引率(4%)を用いて基準年の価値に換算し集計したもの。

※B/Cの値は、社会的割引率4%を用いて計算した場合の費用便益分析結果。また、比較のために参考とすべき値として1%及び2%を設定し、それに対応する費用便益分析結果を参考として併記している。〔 〕内は社会的割引率の値)

再評価結果(令和7年度事業継続箇所)

担 当 課:道路局 国道・技術課
担当課長名:西川 昌宏

事業名	一般国道116号吉田 ^{よしだ} 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 ^{つばめ} 燕市 ^{くまのもり} 熊森 至:新潟県 ^{にいがた} 新潟市 ^{にしかん} 西蒲区 ^{たかはし} 高橋						延長	11.5km	
事業概要	・一般国道8号栄拡幅の整備により、主要渋滞箇所が解消し、円滑な交通ネットワークを形成するとともに、現道の死傷事故が減少することで国道8号及び沿線地域の安全性向上を図る。 また、物流拠点間の速達性が向上し、地域産業の支援に寄与するものである。								
R2年度事業化		R元年度都市計画決定		R4年度用地着手		- 年度工事着手			
全体事業費		350億円		事業進捗率 (令和6年3月末時点)		約2% 供用済延長 - km			
計画交通量		16,700～32,900台／日							
費用対効果分析	B/C (事業全体)		EIRR (事業全体)		総費用 (残事業)/(事業全体) 364/371億円		総便益 (残事業)/(事業全体) 504/504億円		基準年
	参考	1.4	6.3%	〔事業費:276/283億円 維持管理費: 88/ 88億円〕		〔走行時間短縮便益: 378/378億円 走行経費減少便益: 93/ 93億円 交通事故減少便益: 33/ 33億円〕		令和6年	
		1.8 [2%]							
		2.2 [1%]							
		(残事業)							(残事業)
	参考	1.4	6.5%	感度分析	(事業全体)		(残事業)		
1.9 [2%]		交通量			B/C=1.2～1.5(±10%)	交通量	B/C=1.2～1.5(±10%)		
2.2 [1%]		事業費			B/C=1.3～1.5(±10%)	事業費	B/C=1.3～1.5(±10%)		
				事業期間	B/C=1.3～1.4(±20%)	事業期間	B/C=1.4～1.4(±20%)		
事業の効果等									
①渋滞の緩和									
・吉田バイパスの整備により、現道市街地部の渋滞が 緩和され、走行速度が向上。 (整備なし:30km/h→整備あり:41km/h 11km/h向上)									
・またバイパスを利用することで、市街地部の通過時間が短縮。 (整備なし:22分→整備あり:13分 9分短縮)									
②事故の減少									
・現道部では渋滞に起因した追突事故が多く発生。									
・現道部の渋滞緩和および通過交通がバイパスを利用することで、事故が約1割減少。									
③物流支援・地域産業の活性化									
・当該地域には多くの工業団地が立地し、約6割が国道116号を利用。									
・吉田バイパスの整備により、物流の効率化が向上し、地域産業を支援。									
関係する地方公共団体等の意見									
【新潟県知事】									
県民の安全・安心を確保し、活力のある新潟県を創るため、事業の継続を望みます。									
本事業は、地域経済の発展や産業振興に寄与することに加え、災害に強い幹線道路ネットワーク形成のための道路整備として、本県にとって重要な事業と認識しております。									
今後もコスト縮減に努めつつ、着実な整備をお願いします。併せて、本県は、厳しい財政状況のもと、公債費負担適正化計画に基づき、毎年度における投資的経費を公債費の実負担で管理していることから、事業の実施に当たっては、地方負担の軽減や直轄事業負担金の平準化などをお願いします。									
【新潟市長】									
国道116号吉田バイパスは、本市と県央地域との交流・連携の促進や混雑の緩和、防災機能の強化、そして企業活動の支援など多様な効果が期待されます。									
事業継続にあたっては、全体事業費の抑制のため、更なるコスト縮減に努め、早期供用に向けて速やかな事業執行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、再評価及び対応方針(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

- 事業を巡る社会経済情勢等の変化が見られない

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・事業の進捗状況：用地進捗率約1%、事業進捗率約2%(令和6年3月末時点)
- ・残事業の内容：調査設計、用地買収、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

- ・事業の早期完成に向けて、用地取得を促進し、早期工事着手を目指す。

施設の構造や工法の変更等

- ・周辺の大規模事業での発生土の有効活用によりコスト縮減を図る。

対応方針

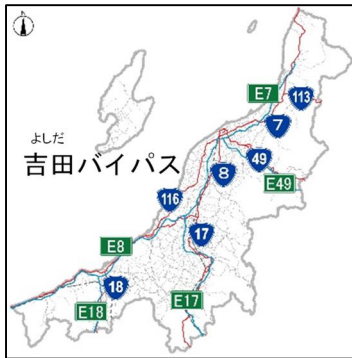
事業継続

対応方針決定の理由

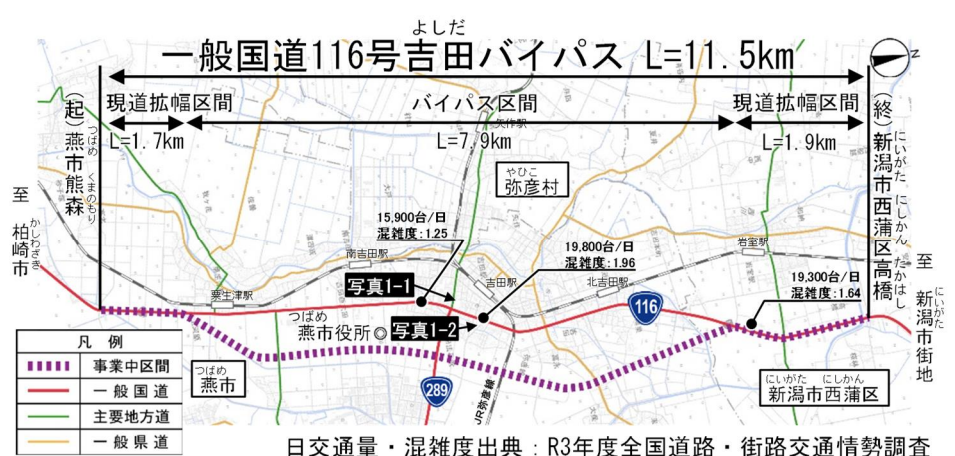
- ・当該事業は、現時点においても、その必要性、重要性は変わっておらず、事業の進捗見込からも、引き続き事業を継続することが妥当であるとする。

事業概要図

広域図



位置図



日交通量・混雑度出典：R3年度全国道路・街路交通情勢調査

※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価格に社会的割引率(4%)を用いて基準年の価値に換算し集計したもの。

※B/Cの値は、社会的割引率4%を用いて計算した場合の費用便益分析結果。また、比較のために参考とすべき値として1%及び2%を設定し、それに対応する費用便益分析結果を参考として併記している。([]内は社会的割引率の値)

再評価結果(令和7年度事業継続箇所)

担当課:道路局 国道・技術課

担当課長名:西川 昌宏

事業名		一般国道8号 海側幹線(今町～鞍月)		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		今町～福久地区:石川県金沢市今町～石川県金沢市干木町 大河端～鞍月地区:石川県金沢市大河端西～石川県金沢市鞍月					延長	5.6km	
事業概要									
・一般国道8号海側幹線(今町～鞍月)の整備により、渋滞が緩和され、円滑な交通ネットワークを形成するとともに、市街地通過交通が海側幹線へ転換し、現道の死傷事故が減少することで、国道8号及び沿線地域の安全性向上を図る。 また、金沢港へのアクセス性が向上し、物流の効率化支援に寄与するものである									
R2年度事業化			H9年度都市計画決定 (H24年度変更)		R4年度用地着手		－ 年度工事着手		
全体事業費		650億円		事業進捗率 (令和6年3月末時点)		約1%		供用済延長	－ km
計画交通量		52,600～82,800台／日							
費用対効果分析	B/C	EIRR	総費用		総便益		基準年		
	(事業全体)	(事業全体)	(残事業)/(事業全体)		(残事業)/(事業全体)				
	1.9(1.6)		1,682/2,269億円		3,697/4,199億円				
	2.8(2.3) [2%]	7.3% (7.3%)	事業費:1,481/2,057億円		走行時間短縮便益:2,952/3,365億円		令和6年		
	3.5(2.9) [1%]		維持管理費:190/201億円		走行経費減少便益:553/625億円				
	(残事業)	(残事業)	更新費:11/11億円		交通事故減少便益:192/208億円				
	2.2(1.6)		感度分析	(事業全体)		(残事業)			
3.2(2.4) [2%]	9.6% (7.5%)	交通量		B/C=1.6～2.0(±10%)	交通量	B/C=2.0～2.4(±10%)			
3.9(2.9) [1%]		事業費		B/C=1.7～2.0(±10%)	事業費	B/C=2.0～2.4(±10%)			
			事業期間	B/C=1.8～2.0(±20%)	事業期間	B/C=2.1～2.3(±20%)			
事業の効果等									
① 渋滞の緩和、円滑化 ・海側幹線の本線整備により、今町～乾東間の渋滞が緩和され、海側幹線経由で17.8分、国道8号経由で6.3分短縮。									
② 事故の減少 ・渋滞緩和により国道8号今町～乾東間の安全性が向上し、年間約101件の死傷事故削減が期待。									
③ 地域産業の支援 ・金沢港から工業団地までの所要時間が海側幹線経由で8分短縮し、物流の効率化を支援。その他円滑な観光周遊や、救命活動の支援に寄与。									
関係する地方公共団体等の意見									
【石川県知事】 金沢外環状道路は、国道8号や北陸自動車道と連携して広域交流を促進するとともに、金沢都市圏の外郭を形成し、交通円滑化を図る重要な路線である。 このうち海側幹線(今町～鞍月)の事業区間については、並行する国道8号を含めた金沢市街地の渋滞解消や、日本海側の貨物・クルーズ・賑わいの拠点港である金沢港及び県庁周辺の駅西副都心へのアクセス向上など、高い効果が期待される。 また、沿道住民や関連市町からも早期整備を強く求める声が上がっている。 したがって、事業を継続し、早期の事業効果発現に向け、コスト縮減に努めながら着実に整備を進めていただきたい。									
事業評価監視委員会の意見									
・審議の結果、再評価及び対応方針(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	
事業を巡る社会経済情勢等の変化が見られない	
事業の進捗状況、残事業の内容等	
<ul style="list-style-type: none"> ・事業の進捗状況：用地進捗率約1%、事業進捗率約1%(令和6年3月末時点) ・残事業の内容：調査設計、用地買収、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	
<ul style="list-style-type: none"> ・金沢市今町～金沢市鞍月間の調査設計を推進する他、金沢市福久地区他において用地買収を推進するとともに早期供用に向けて事業を推進する。 	
施設の構造や工法の変更等	
<ul style="list-style-type: none"> ・今後実施する詳細設計において最適な構造形式の選定や、発生残土の有効活用などを行いコスト削減を図る。 	
対応方針	事業継続
対応方針決定の理由	
<ul style="list-style-type: none"> ・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、事業の進捗見込からも、引き続き事業を継続することが妥当であると考える。 	

事業概要図



※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価格に社会的割引率(4%)を用いて基準年の価値に換算し集計したもの。

※B/Cの値は、社会的割引率4%を用いて計算した場合の費用便益分析結果。また、比較のために参考とすべき値として1%及び2%を設定し、それに対応する費用便益分析結果を参考として併記している。(〔 〕内は社会的割引率の値)

(※B/Cの値は、〇〇JCT～〇〇JCTを対象とした場合、()書きの値は事業化区間を対象にした場合の費用便益分析結果。)

再評価結果(令和7年度事業継続箇所)

担当課:道路局 国道・技術課

担当課長名:西川 昌宏

事業名	一般国道159号 七尾バイパス			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：石川県七尾市川原町 至：石川県七尾市下町					延長	4.3km
事業概要 ・一般国道159号七尾バイパスの整備により、交通混雑の解消、交通事故の低減、高規格道路「能越自動車道」を構成する七尾氷見道路へのアクセス向上などを目的とした道路事業である。							
H12年度事業化		H11年度都市計画決定		H12年度用地着手		H21年度工事着手	
全体事業費	240億円		事業進捗率 (令和6年3月末時点)	約53%	供用済延長	2.7km (暫定2車線)	
計画交通量		13,100～23,600台／日					
費用対効果分析	B/C (事業全体)	EIRR (事業全体)	総費用 (事業全体)	総便益 (事業全体)	基準年		
	0.9		116/358億円	172/309億円			
	1.1 [2%]	3.2%	事業費：88/296億円	走行時間短縮便益：163/281億円	令和6年		
	1.3 [1%]		維持管理費：28/62億円	走行経費減少便益：8.3/24億円			
	(残事業)	(残事業)		交通事故減少便益：0.53/3.8億円			
	1.5						
	2.0 [2%]	6.9%					
(参考)	2.5 [1%]						
事業の効果等 ① 渋滞の緩和、円滑化 ・七尾バイパスの整備により、現道拡幅区間の交通容量が拡大し、所要時間が約3分短縮。 ② 事故の減少 ・七尾バイパスの整備により、渋滞が緩和され、年間2.1件の死傷事故削減が期待。 ③ 災害に強いネットワークの向上 ・七尾バイパスの整備により、災害時においても能越自動車道及びのと里山海道と連携して、金沢と奥能登を結ぶアクセスルートとして第1次緊急輸送道路ネットワークが強化。 ④ 重要港湾七尾港へのアクセス向上 ・七尾バイパスの整備により道路幅員が確保され、LPG搬送の大型車などの円滑な走行や安全性を確保。							
関係する地方公共団体等の意見 【石川県知事】 国道159号は、七尾市を起点として、中能登地域の主要都市を通過し、金沢市に至る幹線道路であり、このうち七尾バイパスは、能越自動車道と一体となって広域交流を拡大するとともに、中心市街地や物流拠点となる七尾港へのアクセス機能の向上を図る上でも重要な路線である。 北陸新幹線県内全線開業や能越自動車道 七尾氷見道路の全線供用による交通量増加に伴い、川原町から古府町間で新たな交通混雑が発生していることから、早期の4車線整備が必要である。このため、七尾バイパスについては、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、早期完成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、再評価及び対応方針(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	
<ul style="list-style-type: none"> ・令和4年度 のと里山海道(柳田IC～上棚矢駄IC間)の4車線化が完成。 ・令和5年度 のと里山海道(上棚矢駄IC～徳田大津JCT間)の4車線化に着手。 	
事業の進捗状況、残事業の内容等	
<ul style="list-style-type: none"> ・事業の進捗状況: 用地進捗率約51%、事業進捗率約53%(令和6年3月末時点) ・残事業の内容: 調査設計、用地買収、改良工事等 	
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	
<ul style="list-style-type: none"> ・現道拡幅部の測量や設計等を進め、地元協議を引き続き継続し、早期に用地買収、工事着手することにより、地震被災地の支援につなげる。 	
施設の構造や工法の変更等	
<ul style="list-style-type: none"> ・今後実施する詳細設計において課題解決に向け効率的な施工となるよう検討、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	
<ul style="list-style-type: none"> ・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、事業の進捗見込からも、引き続き事業を継続することが妥当であると考える。 	



※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価格に社会的割引率(4%)を用いて基準年の価値に換算し集計したもの。

※B/Cの値は、社会的割引率4%を用いて計算した場合の費用便益分析結果。また、比較のために参考とすべき値として1%及び2%を設定し、それに対応する費用便益分析結果を参考として併記している。([]内は社会的割引率の値)

再評価結果(令和7年度事業継続箇所)

担当課:道路局 国道・技術課

担当課長名:西川 昌宏

事業名	一般国道159号 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 至:石川県金沢市鈴見台						延長	9.4km
事業概要								
・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		1,295億円	事業進捗率 (令和6年3月末時点)		約94%	供用済延長		7.3km
計画交通量		25,700～48,200台／日						
費用対効果分析	B/C (事業全体)	EIRR (事業全体)	総費用 (残事業)/(事業全体) 78/2,803億円		総便益 (残事業)/(事業全体) 568/10,655億円		基準年	
	3.8	7.8%	事業費：57/2,689億円 維持管理費：21/114億円		走行時間短縮便益：553/9,754億円 走行経費減少便益：12/785億円 交通事故減少便益：2.4/116億円		令和6年	
	5.4 [2%]							
	6.7 [1%]							
	(残事業)	(残事業)	感度分析					
	7.3	29.5%	(事業全体)		(残事業)			
	9.5 [2%]		交通量	B/C=3.5～4.1(±10%)	交通量	B/C=6.6～8.1(±10%)		
10.8 [1%]	事業費		B/C=3.8～3.8(±10%)	事業費	B/C=6.8～7.8(±10%)			
		事業期間	B/C=3.8～3.8(±20%)	事業期間	B/C=7.1～7.5(±20%)			
事業の効果等								
① 渋滞の緩和、円滑化 ・金沢東部環状道路の残事業区間の整備により、円滑な走行環境が確保され、事業区間の走行時間が約5.4分短縮。 ② 事故の減少 ・金沢東部環状道路の全線整備により並行道路の交通混雑が緩和し、年間約22.5件の死傷事故削減が期待。 ③ 主要観光地へのアクセス向上、地域産業への支援 ・主要観光地へのアクセス向上や、物流効率化による地域経済活動の支援が期待。								
関係する地方公共団体等の意見								
【石川県知事】 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、令和5年8月の神谷内～月浦間の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、残る梅田町～月浦町間の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、北陸新幹線県内全線開業効果を持続・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、残る区間の早期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、再評価及び対応方針(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	
・一般国道8号海側幹線(今町～鞍月間)が令和2年度に事業化	
事業の進捗状況、残事業の内容等	
・事業の進捗状況: 用地進捗率100%、事業進捗率約94%(令和6年3月末時点)	
・残事業の内容: 改良工事、トンネル工事等	
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	
・金沢市月浦町～梅田町間(2.1km)の早期4車線開通を目指して、今年度より森本トンネル(Ⅱ期線)のトンネル工事に着手し、事業を推進予定。	
施設の構造や工法の変更等	
・今後実施するトンネル工事の発生残土の有効活用などを行いコスト縮減を図る。	
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、事業の進捗見込からも、引き続き事業を継続することが妥当であるとする。	
事業概要図	

広域図



位置図



日交通量出典：令和3年度全国道路・街路交通情勢調査

※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価格に社会的割引率(4%)を用いて基準年の価値に換算し集計したもの。

※B/Cの値は、社会的割引率4%を用いて計算した場合の費用便益分析結果。また、比較のために参考とすべき値として1%及び2%を設定し、それに対応する費用便益分析結果を参考として併記している。〔 〕内は社会的割引率の値)

再評価結果(令和7年度事業継続箇所)

担当課： 道路局 国道・技術課

担当課長名: 西川 昌宏

事業名	一般国道474号 三遠南信自動車道 飯喬道路	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：長野県飯田市山本 至：長野県下伊那郡喬木村氏乗			延長	22.1km
事業概要					
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の高規格道路である。					
本事業の一般国道474号三遠南信自動車道飯喬道路は、長野県飯田市山本から下伊那郡喬木村氏乗に至る延長22.1km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に計画された道路である。					
H4年度事業化		都市計画決定対象外		H7年度用地着手	
H10年度工事着手					
全体事業費	1,726億円	事業進捗率 (令和6年3月末時点)	約87%	供用済延長	14.6km
計画交通量	8,500台/日				
費用対効果	B/C (事業全体) 1.2(1.1) 対(参考) 1.8(1.7) [2%] 効 2.2(2.3) [1%]	EIRR (事業全体) 4.8% (4.2%)	総費用 (残事業)/(事業全体) 1,275/8,716億円 事業費:1,060/8,172億円 維持管理費:190/444億円 更新費:24/100億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 3,830/10,840億円 走行時間短縮便益:3,575/10,222億円 走行経費減少便益:224/563億円 交通事故減少便益:31/55億円	基準年 令和6年
果分析	(残事業) 3.0(2.3) (参考) 4.0(3.1) [2%] 4.6(3.6) [1%]	(残事業) 15.9% (11.1%)	感度分析 (事業全体) 交通量 B/C=1.1~1.4(±10%) 事業費 B/C=1.2~1.3(±10%) 事業期間 B/C=1.2~1.3(±20%)	(残事業) 交通量 B/C=2.7~3.3(±10%) 事業費 B/C=2.8~3.3(±10%) 事業期間 B/C=2.9~3.0(±20%)	
事業の効果等					
①円滑なモビリティの確保					
・並行区間等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。					
・利便性の向上が期待できるバス路線(信南交通)が存在する。					
②国土・地域ネットワークの構築					
・新たに拠点都市間を高規格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。					
・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる。					
③個性ある地域の形成					
・地域連携プロジェクト(第2次三遠南信地域連携ビジョン)を支援する。					
・アクセスが向上する主要な観光地(天龍峡・天竜川下り等)が存在する。					
④安全で安心できる暮らしの確保					
・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					
・長野県地域防災計画(R5.2)に第一次緊急輸送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。					
・並行区間等の事前通行規制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。					
⑧他のプロジェクトとの関係					
・他機関との連携プログラム(南信州リニア未来ビジョン)に位置づけられている。					

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：

三遠南信道路建設促進期成同盟会、三遠南信自動車道建設促進奥三河期成同盟会等より三遠南信自動車道の早期全線開通の要望を受けている。

長野県知事の意見：

- ・対応方針（原案）に対して異存ありません。
- ・一般国道474号三遠南信自動車道（飯橋道路）は、広域ネットワークの構築や災害に強い道路機能の確保、また救急医療活動の支援など、地域活性化に寄与する極めて重要な高規格道路です。
- ・残る3工区においても着実に工事が進められており、沿線地域では早期開通への期待が一層高まっています。引き続き事業を推進し、一日も早い開通をお願いします。
- ・なお、事業の実施にあたっては、安全に配慮しつつ、効率的な事業推進、一層のコスト縮減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

- ・下伊那地域のうち、唯一、旧上村・旧南信濃村は、飯田市中心部までの所要時間が60分以上必要である。
- ・旧上村と旧南信濃村は、通行不能区間や雨量等事前通行規制区間に囲まれ、規制発生時には飯田市中心部へのアクセスが困難である。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・事業進捗率は約87%、用地取得率は100%。（令和6年3月末時点）
- ・飯田山本IC～天龍峡IC間（延長7.2km）は、平成20年度に暫定2車線供用。
- ・天龍峡IC～龍江IC間（延長4.0km）は、令和元年度に2車線供用。
- ・龍江IC～飯田上久堅・喬木富田IC間（延長3.4km）は、平成29年度に2車線供用。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・飯田上久堅・喬木富田IC～喬木IC間（延長7.5km）について早期供用を目指して整備を推進する。

施設の構造や工法の変更等

- ・トンネル発生土の重金属対策においては吸着層工法を採用しており、吸着材については費用対効果が最も得られる材料に見直しを行い、コスト縮減を図った。
- ・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。

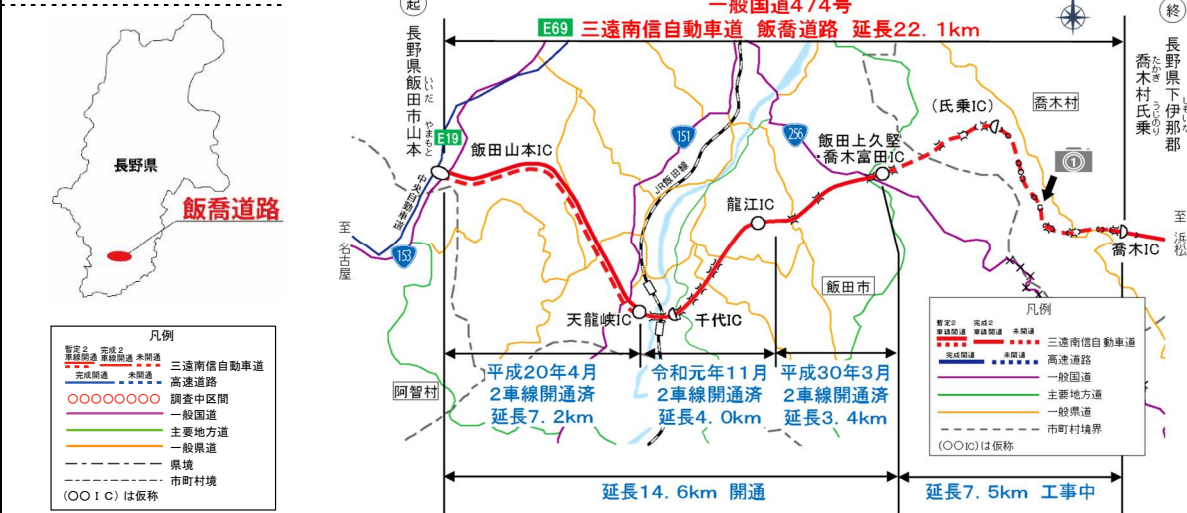
対応方針

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、各年次の価格に社会的割引率(4%)を用いて基準年の価値に換算し集計したもの。

※B/Cの値は、社会的割引率4%を用いて計算した場合の費用便益分析結果。また、比較のために参考とすべき値として1%及び2%を設定し、それに対応する費用便益分析結果を参考として併記している。（〔 〕内は社会的割引率の値）

※B/Cの値は、飯田山本IC～浜松いなさJCTを対象とした場合、（ ）書きの値は事業化区間を対象とした場合の費用便益分析結果。

再評価結果(令和7年度事業継続箇所)

担当課： 道路局 国道・技術課

担当課長名： 西川 昌宏

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	5.9km
事業概要					
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の高規格道路である。					
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に計画された道路である。					
S58年度事業化		都市計画決定対象外		H23年度用地着手	
H23年度工事着手					
全体事業費	772億円	事業進捗率 (令和6年3月末時点)	約73%	供用済延長	0.0km
計画交通量	3,200台/日				
費用対効果	B/C (事業全体) 1.2(1.5) 1.8(2.3) [2%] 2.2(2.9) [1%]	EIRR (事業全体) 4.8% (5.8%)	総費用 (残事業)/(事業全体) 1,275/8,716億円 事業費：1,060/8,172億円 維持管理費：190/444億円 更新費：24/100億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 3,830/10,840億円 走行時間短縮便益：3,575/10,222億円 走行経費減少便益：224/563億円 交通事故減少便益：31/55億円	基準年 令和6年
果分析	(残事業) 3.0(9.0) 4.0(12.1) [2%] 4.6(14.2) [1%]	(残事業) 15.9% (37.2%)	感度分析 (事業全体) 交通量 B/C=1.1~1.4(±10%) 事業費 B/C=1.2~1.3(±10%) 事業期間 B/C=1.2~1.3(±20%)	(残事業) 交通量 B/C=2.7~3.3(±10%) 事業費 B/C=2.8~3.3(±10%) 事業期間 B/C=2.9~3.0(±20%)	
事業の効果等					
①円滑なモビリティの確保 ・並行区間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 ・新たに拠点都市間を高規格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。					
③個性ある地域の形成 ・地域連携プロジェクト(第2次三遠南信地域連携ビジョン)を支援する。 ・アクセスが向上する主要な観光地(遠山温泉郷等)が存在する。					
④安全で安心できる暮らしの確保 ・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 ・緊急輸送道路が通行止めになった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する。					
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。					
⑧他のプロジェクトとの関係 ・他機関との連携プログラム(南信州リニア未来ビジョン)に位置づけられている。					
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： 三遠南信道路建設促進期成同盟会、三遠南信自動車道建設促進奥三河期成同盟会等より三遠南信自動車道の早期全線開通の要望を受けている。					

長野県知事の意見：

- ・対応方針（原案）に対して異存ありません。
- ・一般国道474号三遠南信自動車道（青崩峠道路）は、広域ネットワークの構築や災害に強い道路機能の確保、また救急医療活動の支援など、地域活性化に寄与する極めて重要な高規格道路です。
- ・昨年5月には、青崩峠トンネル（仮称）が貫通し、沿線地域では早期開通への期待が一層高まっています。引き続き事業を推進し、一日も早い開通をお願いします。
- ・なお、事業の実施にあたっては、本県が進めている関連事業（小嵐バイパス）と調整を図るとともに、安全に配慮しつつ、効率的な事業推進、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は、三遠南信地域を結ぶ地域連携の基軸であり広域交流や物流の活性化において重要な役割を果たすほか、災害時には「命の道」として、信頼性の高い道路ネットワークを構築する重要な道路である。
- ・現在、佐久間道路・三遠道路の東栄IC～鳳来峡IC間が令和7年度開通予定、静岡・長野県境の難所である青崩峠道路においては、青崩峠トンネル（仮称）が昨年貫通、水窪佐久間道路においては工事着手に向けた調査設計・用地取得を推進されており、全線開通に向けた地元の期待が高まっている。
- ・本道路の更なる整備促進とストック効果の早期実現を目指すとともに、青崩峠道路については開通見通しの早期公表をお願いしたい。なお、事業実施に当たっては、一層のコスト縮減など、より効率的な事業促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73%、用地取得率は100%。（令和6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）について早期供用を目指して整備を推進する。

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。

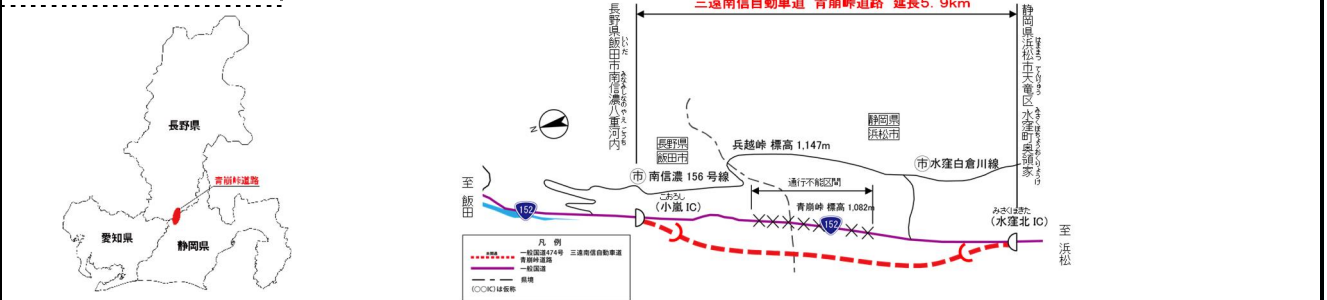
対応方針

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、各年次の価格に社会的割引率（4%）を用いて基準年の価値に換算し集計したもの。

※B/Cの値は、社会的割引率4%を用いて計算した場合の費用便益分析結果。また、比較のために参考とすべき値として1%及び2%を設定し、それに対応する費用便益分析結果を参考として併記している。（〔 〕内は社会的割引率の値）

※B/Cの値は、飯田山本IC～浜松いなさJCTを対象とした場合、（ ）書きの値は事業化区間を対象とした場合の費用便益分析結果。

再評価結果(令和7年度事業継続箇所)

担当課： 道路局 国道・技術課

担当課長名: 西川 昌宏

事業名	一般国道474号 三遠南信自動車道	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：静岡県浜松市天竜区水窪町奥領家 至：静岡県浜松市天竜区佐久間町川合			延長	14.0km
事業概要					
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の高規格道路である。 本事業の一般国道474号三遠南信自動車道水窪佐久間道路は、静岡県浜松市天竜区水窪町奥領家から静岡県浜松市天竜区佐久間町川合に至る延長14.0km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に計画された道路である。					
H31年度事業化		都市計画決定対象外		R4年度用地着手	
全体事業費	900億円	事業進捗率 (令和6年3月末時点)	約3%	供用済延長	0.0km
計画交通量	7,900台/日				
費用対効果	B/C (事業全体) 1.2(1.6) 対(参考) 1.8(2.3) [2%] 2.2(2.8) [1%]	EIRR (事業全体) 4.8% (7.1%)	総費用 (残事業)/(事業全体) 1,275/8,716億円 事業費: 1,060/8,172億円 維持管理費: 190/444 億円 更新費: 24/100 億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 3,830/10,840億円 走行時間短縮便益: 3,575/10,222億円 走行経費減少便益: 224/563 億円 交通事故減少便益: 31/55 億円	基準年 令和6年
分析	(残事業) 3.0(1.7) 対(参考) 4.0(2.4) [2%] 4.6(2.9) [1%]	(残事業) 15.9% (7.5%)	感度分析 (事業全体) 交通量 B/C=1.1~1.4(±10%) 事業費 B/C=1.2~1.3(±10%) 事業期間 B/C=1.2~1.3(±20%)	(残事業) 交通量 B/C=2.7~3.3(±10%) 事業費 B/C=2.8~3.3(±10%) 事業期間 B/C=2.9~3.0(±20%)	
事業の効果等					
①円滑なモビリティの確保 ・並行区間等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・新幹線駅へのアクセス向上が見込まれる。 ・第一種空港(中部国際空港)、第二種空港(富士山静岡空港)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(御前崎港、三河港)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 ・新たに拠点都市間を高規格道路で連絡するルートが構成される。 ・日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線が構成される。 ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる。 ④個性ある地域の形成 ・地域連携プロジェクト(第2次三遠南信地域連携ビジョン)を支援する。 ⑤安全で安心できる暮らしの確保 ・三次医療施設(聖隷三方原病院)へのアクセス向上が見込まれる。 ⑥災害への備え ・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。 ・並行区間等の事前通行規制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。					

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:

三遠南信道路建設促進期成同盟会、三遠南信自動車道建設促進奥三河期成同盟会等より三遠南信自動車道の早期全線開通の要望を受けている。

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は、三遠南信地域を結ぶ地域連携の基軸であり広域交流や物流の活性化において重要な役割を果たすほか、災害時には「命の道」として、信頼性の高い道路ネットワークを構築する重要な道路である。
- ・現在、佐久間道路・三遠道路の東栄IC～鳳来峡IC間が令和7年度開通予定、静岡・長野県境の難所である青崩峠道路においては、青崩峠トンネル(仮称)が昨年貫通、水窪佐久間道路においては工事着手に向けた調査設計・用地取得を推進されており、全線開通に向けた地元の期待が高まっている。
- ・本道路の更なる整備促進とストック効果の早期実現を目指すとともに、青崩峠道路については開通見通しの早期公表をお願いしたい。なお、事業実施に当たっては、一層のコスト縮減など、より効率的な事業促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

- ・浜松市天竜区佐久間町・水窪町では事前通行規制区間や災害等による通行止めが多く発生しており、道路ネットワークが脆弱な地域である。
- ・浜松市天竜区水窪町は、三次救急医療まで60分以上を要する高次医療サービスの空白地域である。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・事業進捗率は約3%、用地取得率は約49%。(令和6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

- ・水窪IC(仮称)～佐久間川合IC間(延長14.0km)について早期供用を目指して整備を推進する。

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、各年次の価格に社会的割引率(4%)を用いて基準年の価値に換算し集計したもの。

※B/Cの値は、社会的割引率4%を用いて計算した場合の費用便益分析結果。また、比較のために参考とすべき値として1%及び2%を設定し、それに対応する費用便益分析結果を参考として併記している。〔 〕内は社会的割引率の値)

※B/Cの値は、飯田山本IC～浜松いなさJCTを対象とした場合、()書きの値は事業化区間を対象とした場合の費用便益分析結果。

再評価結果(令和7年度事業継続箇所)

担当課: 道路局 国道・技術課

担当課長名: 西川 昌宏

事業名			一般国道474号 三遠南信自動車道 佐久間道路・三遠道路			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：静岡県浜松市天竜区佐久間町川合 至：静岡県浜松市浜名区引佐町東黒田								延長		27.9km	
事業概要														
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の高規格道路である。 本事業の一般国道474号三遠南信自動車道佐久間道路・三遠道路は静岡県浜松市天竜区佐久間町川合から静岡県浜松市浜名区引佐町東黒田に至る延長27.9km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に計画された道路である。														
H5年度事業化				都市計画決定対象外				H13年度用地着手				H15年度工事着手		
全体事業費		2,025億円		事業進捗率 (令和6年3月末時点)				約97%		供用済延長		20.8km		
計画交通量		9,500台／日												
費用対効果分析	B/C	EIRR		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)	(事業全体)		1,275/8,716億円				3,830/10,840億円						
	1.2(1.1)	4.8%		事業費：1,060/8,172億円				走行時間短縮便益：3,575/10,222億円						
	1.8(1.6) [2%]	(4.2%)		維持管理費：190/444 億円				走行経費減少便益：224/563 億円				令和6年		
	2.2(1.9) [1%]			更新費：24/100 億円				交通事故減少便益：31/55 億円						
	(残事業)	(残事業)												
	3.0(6.1)	15.9%												
(参考)	4.0(7.7) [2%]	(39.3%)												
	4.6(8.7) [1%]													
	事業の効果等													
①円滑なモビリティの確保														
・並行区間等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。														
・新幹線駅へのアクセス向上が見込まれる。														
・第一種空港(中部国際空港)、第二種空港(富士山静岡空港)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(御前崎港、三河港)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														
・新たに拠点都市間を高規格道路で連絡するルートが構成される。														
・日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線が構成される。														
・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が期待される。														
④個性ある地域の形成														
・地域連携プロジェクト(第2次三遠南信地域連携ビジョン)を支援する。														
⑤安全で安心できる暮らしの確保														
・三次医療施設(聖隷三方原病院)へのアクセス向上が見込まれる。														
⑥安全な生活環境の確保														
・並行区間等に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存する場合において、交通量の減少により当該区間の安全性の向上が期待される。														
⑦災害への備え														
・静岡県地域防災計画(R5.2)等に第一次緊急輸送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。														
・並行区間等の事前通行規制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

地域から頂いた主な意見等：

三遠南信道路建設促進期成同盟会、三遠南信自動車道建設促進奥三河期成同盟会等より三遠南信自動車道の早期全線開通の要望を受けている。

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474号三遠南信自動車道は、中央自動車道から新東名高速道路や東名高速道路を連絡することで、広域的な交流ネットワーク形成に資するとともに、医療機関への到達時間を短縮させる搬送路として、また災害時には緊急輸送道路としての役割を果たす重要な高規格道路である。
- ・2025年度の開通が予定されている東栄IC～鳳来峡IC間の完成は、奥三河の山間地域から太平洋側の都市部へのアクセス性を格段に向上させ、地域の安心安全・活性化につながることから、一日も早い開通に向けて整備促進をお願いしたい。
- ・なお、事業実施にあたっては、安全に配慮しつつ、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たい。

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は、三遠南信地域を結ぶ地域連携の基軸であり広域交流や物流の活性化において重要な役割を果たすほか、災害時には「命の道」として、信頼性の高い道路ネットワークを構築する重要な道路である。
- ・現在、佐久間道路・三遠道路の東栄IC～鳳来峡IC間が令和7年度開通予定、静岡・長野県境の難所である青崩峠道路においては、青崩峠トンネル（仮称）が昨年貫通、水窪佐久間道路においては工事着手に向けた調査設計・用地取得を推進されており、全線開通に向けた地元の期待が高まっている。
- ・本道路の更なる整備促進とストック効果の早期実現を目指すとともに、青崩峠道路については開通見通しの早期公表をお願いしたい。なお、事業実施に当たっては、一層のコスト縮減など、より効率的な事業促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

- ・奥三河・北遠地域は高速道路ネットワークが未形成で、ICアクセスの30分カバー圏域外である。
- ・北遠地域の道路は山岳部という地形のため、防災面で脆弱なネットワークである。
- ・県境付近では高齢化の進展等により、救急出動件数が増加傾向にあり、土砂災害等による通行止めで円滑な救急活動に支障がある。
- ・三遠南信自動車道の開通後、南信州と東三河・遠州地域との企業マッチングの割合や企業立地が増加している。

事業の進捗状況、残事業の内容等

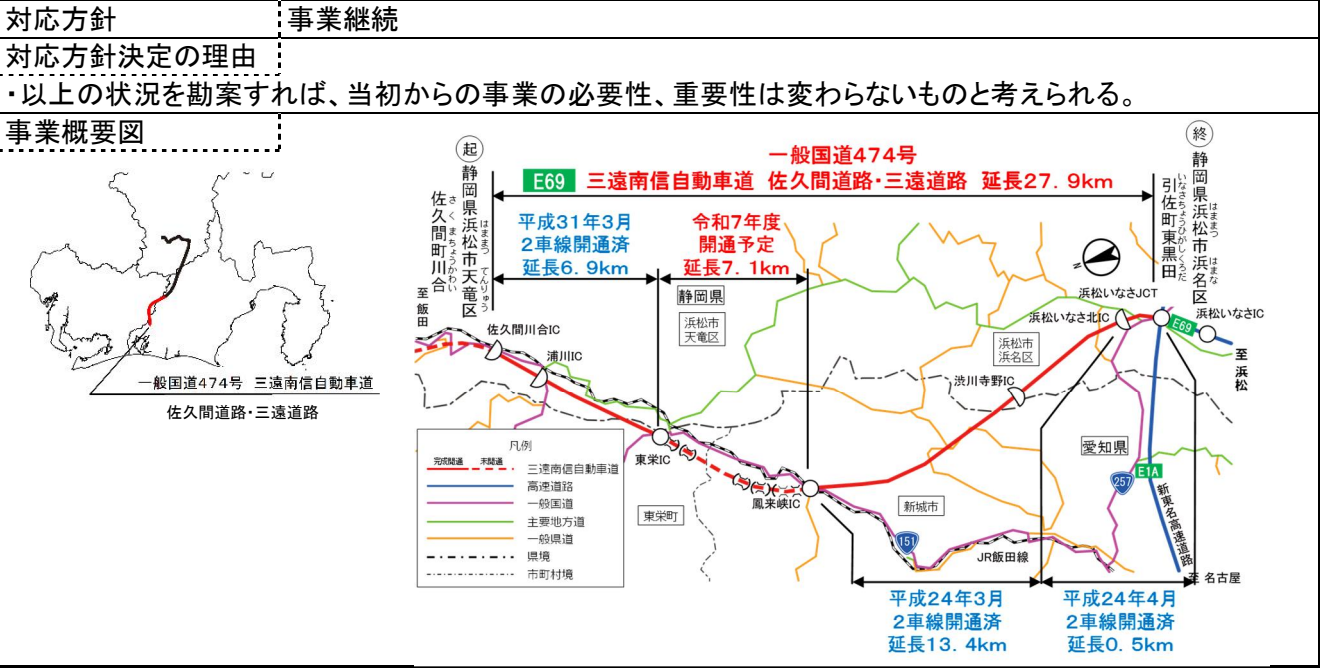
- ・事業進捗率は約97%、用地取得率は100%。（令和6年3月末時点）
- ・鳳来峡IC～浜松いなさ北IC間（延長13.4km）は、平成23年度に2車線供用。
- ・浜松いなさ北IC～浜松いなさJCT間（延長0.5km）は、平成24年度に2車線供用。
- ・佐久間川合IC～東栄IC間（延長6.9km）は、平成30年度に2車線供用。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・東栄IC～鳳来峡IC間（L＝7.1km）は、令和7年度の供用を予定。

施設の構造や工法の変更等

- ・橋梁上部工事では、視覚的にイメージしやすいBIM/CIMモデルを活用し、仮組立時に取合いが確認できない付属物に対しての整合照査や、既設構造物との設置手順のシミュレーション等を実施することで、施工性を向上させ、作業時間の短縮を図っている。
- ・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。



※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価格に社会的割引率(4%)を用いて基準年の価値に換算し集計したもの。

※B/Cの値は、社会的割引率4%を用いて計算した場合の費用便益分析結果。また、比較のために参考とすべき値として1%及び2%を設定し、それに対応する費用便益分析結果を参考として併記している。([]内は社会的割引率の値)

※B/Cの値は、飯田山本IC～浜松いなさJCTを対象とした場合、()書きの値は事業化区間を対象とした場合の費用便益分析結果。

再評価結果(令和7年度事業継続箇所)

担 当 課：道路局 国道・技術課

担当課長名： 西川 昌宏

事業名	一般国道19号 瑞浪恵那道路(瑞浪～恵那武並)			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: 岐阜県瑞浪市土岐町 至: 岐阜県恵那市武並町					延長	8.2km
事業概要 一般国道19号瑞浪恵那道路(瑞浪～恵那武並)は、岐阜県瑞浪市土岐町から恵那市武並町に至る延長8.2kmの道路である。 本道路は、一般国道19号の交通の安全性と物流の安定性の確保により、沿線地域における生活・産業活動を支援するとともに、速達性・定時性の確保等により、リニア開業を見据えた広域観光連携や、円滑な企業活動、新たな企業立地の進展による民間投資の促進、新たな雇用の創出等を支援することを目的に整備を進めている。							
H27年度事業化		H26年度都市計画決定		H28年度用地着手		H29年度工事着手	
全体事業費		311億円	事業進捗率 (令和6年3月時点)	約61%	供用済延長	0.0km	
計画交通量		19,900台/日					
費用対効果分析	B/C (事業全体)	EIRR (事業全体)	総費用 (残事業)/(事業全体)		総便益 (残事業)/(事業全体)		基準年
	1.4(1.2)	5.7%	313/540億円		768/768億円		令和6年
	2.2(1.8) [2%]	(4.7%)	事業費: 244/471億円		走行時間短縮便益: 701/701億円		
	2.8(2.2) [1%]		維持管理費: 70/70億円		走行経費減少便益: 58/58億円		
	(残事業)	(残事業)	更新費: 0/0億円		交通事故減少便益: 8.3/8.3億円		
感度分析	2.5(2.6)	10.5%	(事業全体)		(残事業)		
	3.4(3.5) [2%]	(11.8%)	交通量	B/C=1.3～1.6(±10%)	交通量	B/C=2.2～2.7(±10%)	
	4.1(4.0) [1%]		事業費	B/C=1.4～1.5(±10%)	事業費	B/C=2.3～2.7(±10%)	
		事業期間	B/C=1.3～1.8(±20%)		事業期間	B/C=2.2～3.0(±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。 ・リニア岐阜県駅(仮称)の東西アクセス軸を強化する路線である。 ②国土・地域ネットワークの構築 ・日常活動圏の中心都市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(恵那峡等)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の中央自動車道と現道の代替路線を形成する。 ⑤地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑥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。 ⑦他のプロジェクトとの関係 ・他機関との連携プログラム(第2次岐阜県リニア中央新幹線活用戦略)に位置づけられている。							
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: ・瑞浪恵那道路整備促進協議会が早期整備を要望。							

岐阜県知事の意見：

- ・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。
- ・一般国道19号瑞浪恵那道路は、第2次岐阜県リニア中央新幹線活用戦略において、リニア岐阜県駅へのアクセス道路として第一次整備計画道路に位置付けられており、リニア中央新幹線の開業効果を最大限波及させるために、重要な道路となることから、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、最新技術の活用などによる徹底したコスト縮減をお願いします。

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

- ・瑞浪恵那道路沿線に新たな工業団地（恵那西工業団地）が開発され令和5年12月完成。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・瑞浪～恵那武並の事業進捗率は約61%、用地取得率は約93%。（令和6年3月末）

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・周辺環境の変化等を踏まえ、早期開通を目指し整備を実施していく。

施設の構造や工法の変更等

- ・跨道橋の設計について、構造形式の比較検討を行い、箱型函渠構造に変更することによってコスト縮減を図る。
- ・3次元モデルを活用して施工ステップを可視化することによって、施工時のイメージの視覚化・共有化により対外説明や施工計画等の作業性が向上し、作業時間の短縮を図る。
- ・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、各年次の価格に社会的割引率（4%）を用いて基準年の価値に換算し集計したもの。

※B/Cの値は、社会的割引率4%を用いて計算した場合の費用便益分析結果。また、比較のために参考とすべき値として1%及び2%を設定し、それに対応する費用便益分析結果を参考として併記している。（〔 〕内は社会的割引率の値）

（※B/Cの値は、瑞浪市土岐町～恵那市長島町を対象とした場合、（ ）書きの値は事業化区間を対象にした場合の費用便益分析結果。）

再評価結果(令和7年度事業継続箇所)

担 当 課：道路局 国道・技術課

担当課長名： 西川 昌宏

事業名	一般国道19号 瑞浪恵那道路(恵那工区)				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:岐阜県恵那市武並町 至:岐阜県恵那市長島町						延長	4.3km		
事業概要										
一般国道19号瑞浪恵那道路(恵那工区)は、岐阜県恵那市武並町から恵那市長島町に至る延長4.3kmの道路である。 本道路は、一般国道19号の交通の安全性と物流の安定性の確保により、沿線地域における生活・産業活動を支援するとともに、速達性・定時性の確保等により、リニア開業を見据えた広域観光連携や、円滑な企業活動、新たな企業立地の進展による民間投資の促進、新たな雇用の創出等を支援することを目的に整備を進めている。										
H30年度事業化			H26年度都市計画決定		R2年度用地着手		R3年度工事着手			
全体事業費		238億円		事業進捗率 (令和6年3月時点)		約21%		供用済延長 0.0km		
計画交通量		22,300台/日								
費用対効果 分析	B/C	EIRR	総費用		(残事業)/(事業全体)		総便益		(残事業)/(事業全体)	基準年 令和6年
	(事業全体)	(事業全体)	313/540億円		768/768億円					
	1.4(1.6)	5.7%	(事業費: 244/471億円)		走行時間短縮便益: 701/701億円					
	(参考) 2.2(2.4) [2%]	(6.6%)	維持管理費: 70/70億円		走行経費減少便益: 58/58億円					
	2.8(3.0) [1%]		更新費: 0/0億円		交通事故減少便益: 8.3/8.3億円					
	(残事業)	(残事業)	感度分析	(事業全体)			(残事業)			
	2.5(2.0)	10.5%		交通量	B/C=1.3~1.6(±10%)		交通量	B/C=2.2~2.7(±10%)		
	(参考) 3.4(2.9) [2%]	(8.8%)		事業費	B/C=1.4~1.5(±10%)		事業費	B/C=2.3~2.7(±10%)		
4.1(3.5) [1%]		事業期間		B/C=1.3~1.8(±20%)		事業期間	B/C=2.2~3.0(±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。 ・リニア岐阜県駅(仮称)の東西アクセス軸を強化する路線である。 ②国土・地域ネットワークの構築 ・日常活動圏の中心都市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(恵那峡等)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の中央自動車道と現道の代替路線を形成する。 ⑤地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑥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。 ⑦他のプロジェクトとの関係 ・他機関との連携プログラム(第2次岐阜県リニア中央新幹線活用戦略)に位置づけられている。										
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: ・瑞浪恵那道路整備促進協議会が早期整備を要望。										

岐阜県知事の意見：

- ・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。
- ・一般国道19号瑞浪恵那道路は、第2次岐阜県リニア中央新幹線活用戦略において、リニア岐阜県駅へのアクセス道路として第一次整備計画道路に位置付けられており、リニア中央新幹線の開業効果を最大限波及させるために、重要な道路となることから、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、最新技術の活用などによる徹底したコスト縮減をお願いします。

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

- ・瑞浪恵那道路沿線に新たな工業団地（恵那西工業団地）が開発され令和5年12月完成。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・恵那工区の事業進捗率は約21%、用地取得率は約79%。（令和6年3月末）

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・周辺環境の変化等を踏まえ、早期開通を目指し整備を実施していく。

施設の構造や工法の変更等

- ・3次元モデルを活用して施工ステップを可視化することによって、施工時のイメージの視覚化・共有化により対外説明や施工計画等の作業性が向上し、作業時間の短縮を図る。
- ・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。

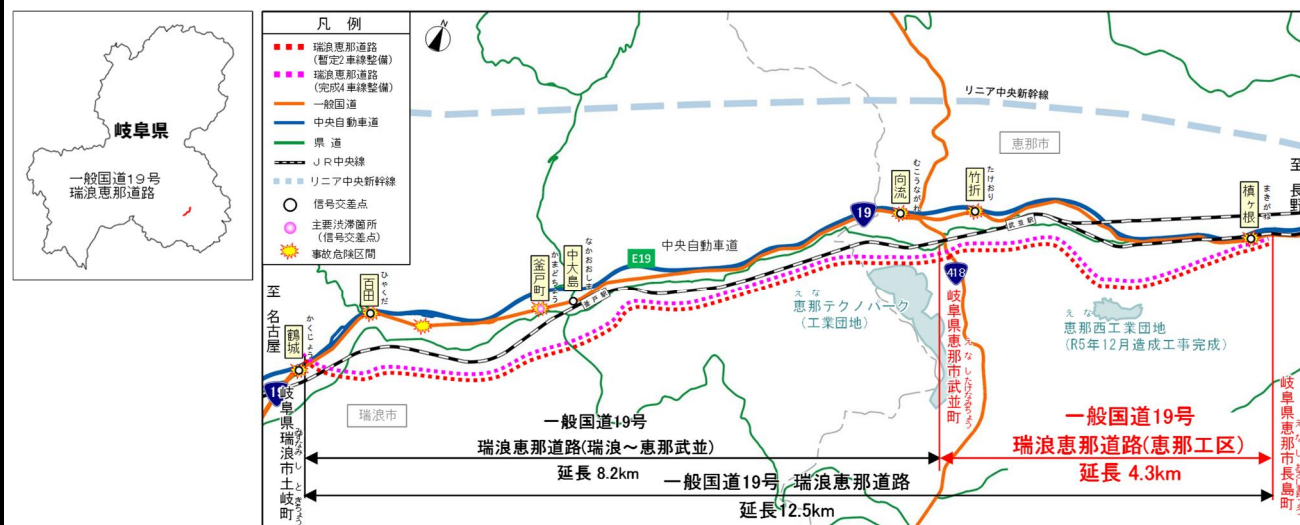
対応方針

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、各年次の価格に社会的割引率（4%）を用いて基準年の価値に換算し集計したもの。

※B/Cの値は、社会的割引率4%を用いて計算した場合の費用便益分析結果。また、比較のために参考とすべき値として1%及び2%を設定し、それに対応する費用便益分析結果を参考として併記している。（〔 〕内は社会的割引率の値）

（※B/Cの値は、瑞浪市土岐町～瑞浪市長島町を対象とした場合、（ ）書きの値は事業化区間を対象とした場合の費用分析効果。）

再評価結果(令和7年度事業継続箇所)

担 当 課：道路局 国道・技術課

担当課長名： 西川 昌宏

事業名	一般国道1号 浜松バイパス(長鶴～中田島)				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:静岡県浜松市中央区長鶴町 至:静岡県浜松市中央区中田島町						延長	6.4km
事業概要								
一般国道1号浜松バイパスは静岡県磐田市小立野と浜松市中央区篠原町を結ぶ延長18.3kmの主要幹線道路である。 本事業は、浜松市中央区長鶴町から浜松市中央区中田島町に至る延長6.4kmの区間について、産業活性化支援、地域交通の円滑化、交通安全の確保を目的に計画された事業である。								
R4年度事業化			R3年度都市計画決定		用地取得不要		工事未着手	
全体事業費		640億円		事業進捗率 (令和6年3月末時点)		約1%		供用済延長 0.0km
計画交通量		53,900台/日						
費用対効果分析	B/C (事業全体)	EIRR (事業全体)		総費用 (残事業)/(事業全体)		総便益 (残事業)/(事業全体)		基準年
	2.8			490/493億円		1,389/1,389億円		
	4.2 [2%] 5.1 [1%]	11.3%		事業費: 460/463億円 維持管理費: 30/30億円 更新費: 0/0億円		走行時間短縮便益: 1,168/1,168億円 走行経費減少便益: 205/205億円 交通事故減少便益: 15/15億円		令和6年
	(残事業)	(残事業)		(事業全体)		(残事業)		
	2.8 4.2 [2%] 5.2 [1%]	11.4%		感度分析	交通量 B/C=2.5～3.1(±10%) 事業費 B/C=2.6～3.1(±10%) 事業期間 B/C=2.6～3.0(±20%)	交通量 B/C=2.5～3.1(±10%) 事業費 B/C=2.6～3.1(±10%) 事業期間 B/C=2.6～3.0(±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(遠鉄バス)が存在する。 ②物流効率化の支援 ・重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上が見込まれる。 ③都市の再生 ・一般広域道路「浜松環状道路」の一部として環状道路を形成する。 ④国土・地域ネットワークの構築 ・「浜松環状道路」の一部として一般広域道路に位置づけられている。 ⑤個性ある地域の形成 ・主要な観光地(中田島砂丘)へのアクセス向上が期待される。 ⑥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(国道152号、257号 北島交差点～篠原IC)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 ・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。 ⑧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号浜松バイパス道路整備促進期成同盟会が事業促進を要望。

浜松市長の意見:

・「対応方針(原案)」案に対し異議はありません。

・一般国道1号浜松バイパスは、東西の地域を連絡するとともに本市の環状機能を担う重要な道路です。

令和4年度に新規事業化された国道1号浜松バイパス(長鶴～中田島)では、立体化や現道拡幅が計画されており、物流の速達性向上による産業活性化支援や渋滞緩和による地域交通の円滑化、交通事故の削減など、大きな整備効果が期待されます。引き続き、地域一丸となって協力していくため、早期工事着手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

・浜松市は輸送機器関連製造業をはじめ、製造業の盛んな地域であり、浜松バイパス沿線には、運輸業事業所が多く立地しており、周辺では西鴨江台地に工業用地が新たに計画されている。

- ・製造業では、物流の2024年問題に伴い輸送力の確保が課題となっており、渋滞解消による所要時間短縮、定時性向上による物流の効率化が求められている。

事業の進捗状況、残事業の内容等

・事業進捗率は約1%、用地取得は不要。(令和6年3月末)

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4年度より事業着手しており、早期の工事着手に向けて調査・設計を推進していく。

施設の構造や工法の変更等

- ・橋梁予備設計時に支間長を見直すことにより、上部工を軽量化。橋梁全体のコスト縮減を検討。

- ・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、各年次の価格に社会的割引率(4%)を用いて基準年の価値に換算し集計したもの。

※B/Cの値は、社会的割引率4%を用いて計算した場合の費用便益分析結果。また、比較のために参考とすべき値として1%及び2%を設定し、それに対応する費用便益分析結果を参考として併記している。(〔 〕内は社会的割引率の値)

再評価結果(令和7年度事業継続箇所)

担当課: 道路局 国道・技術課

担当課長名: 西川 昌宏

事業名	一般国道 1 号 ひがしするがわんかんじょう 東駿河湾環状道路（沼津岡宮～愛鷹）			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：静岡県沼津市岡宮 ぬまづ おかのみや 至：静岡県沼津市東椎路 ぬまづ ひがししいじ					延長	2. 6km
事業概要							
「東駿河湾環状道路（函南塚本～沼津岡宮）」と連続する一般国道1号東駿河湾環状道路（沼津岡宮～愛鷹）は、静岡県沼津市岡宮～静岡県沼津市東椎路までの延長2. 6kmの自動車専用道路である。 沼津都市圏における現道1号や周辺の道路にまで及ぶ慢性的な渋滞の緩和、災害に強い緊急輸送ネットワークの構築を主な目的に計画された道路である。本道路の整備により、安心安全な道路ネットワークづくりや地域相互の広域的な連携強化を推進し、活気ある一体的な圏域作りを支援する。							
H27年度事業化		S62年度都市計画決定		R1年度用地着手		工事未着手	
全体事業費		314億円		事業進捗率 (令和6年3月末時点)		約18% 供用済延長 0. 0km	
計画交通量		16, 500台／日					
費用対効果分析	B/C	EIRR	総費用（残事業）/（事業全体） 200/248億円		総便益（残事業）/（事業全体） 323/323億円		基準年
	（事業全体）	（事業全体）	（事業費：185/233億円 維持管理費：15/ 15億円 更新費： 0/ 0億円）		（走行時間短縮便益：270/270億円 走行経費減少便益： 40/40億円 交通事故減少便益： 14/14億円）		令和6年
	1.3	5. 3%					
	（参考）2.0 [2%]						
	2.6 [1%]						
	（残事業）	（残事業）					
1.6	6. 9%						
（参考）2.4 [2%]							
3.0 [1%]							
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（富士急シティバス）が存在する。							
②個性ある地域の形成 ・拠点開発プロジェクト（ららぽーと沼津）へのアクセスを支援する。 ・主要な観光地（沼津市、三島市）へのアクセス向上が見込まれる。							
③安全で安心できるくらしの確保 ・第三次救急医療施設（沼津市立病院）へのアクセス向上が見込まれる。							
④災害への備え ・東駿河湾環状道路（沼津岡宮～愛鷹）と並行する国道1号が第一次緊急輸送道路となっている。 ・第1次緊急輸送路の3路線（東名高速道路、新東名高速道路、国道1号）の代替路線として機能する。							
⑤地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。							
⑥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。 ・現道等における騒音レベルが夜間要請限度を超過している区間の改善が見込まれる。							
⑦他のプロジェクトとの関係 ・沼津市道路整備プログラム（都市計画道路 東駿河湾環状道路）に位置づけあり。							

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： <ul style="list-style-type: none"> ・東駿河湾環状道路整備促進期成同盟会が早期整備を要望。 静岡県知事の意見： <p>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。</p> <p>本事業は、沼津・三島都市圏において、伊豆縦貫自動車道東駿河湾環状道路と一体となって道路ネットワークを形成することにより、国道1号とその周辺道路の慢性的な渋滞緩和のほか、災害時の救援活動の支援、観光・物流産業の活性化など、多くのストック効果が期待できる大変重要な事業です。</p> <p>今後も、事業効果の早期発現が図られるよう、必要な予算の確保やコスト縮減の徹底に努め、事業を推進するようお願いします。</p> <p>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。</p>	
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"> ・平成28年3月19日に東名高速道路の愛鷹パーキングエリアにスマートインターチェンジが設置される。 ・平成29年3月18日に新東名高速道路の駿河湾沼津サービスエリアにスマートインターチェンジが設置される。 ・平成31年1月26日に伊豆縦貫自動車道（天城北道路）が暫定2車線で開通。 ・令和3年4月10日に新東名高速道路の新御殿場ICから御殿場JCT間が開通。 	
事業の進捗状況、残事業の内容等	
<ul style="list-style-type: none"> ・事業進捗率は約18%、用地取得率は約72%。（令和6年3月末時点） ・沼津市岡宮地区にて用地買収を推進。 	
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	
<ul style="list-style-type: none"> ・沼津岡宮～愛鷹間（延長2.6km）は早期開通に向けて整備を進めていく。 	
施設の構造や工法の変更等	
<ul style="list-style-type: none"> ・橋梁工事では、BIM/CIMモデルを活用していくことで、過密鉄筋箇所の加工や組み立て手順等が容易に確認でき作業性が向上し、作業時間の短縮を図る。 ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<p>東駿河湾環状道路(沼津岡宮～愛鷹) 延長2.6km</p> <p>一般国道1号 東駿河湾環状道路 延長15.0km</p> <p>しずおか 静岡県</p> <p>ひがしするがわんかんじょう 東駿河湾環状道路 ぬまづおかのみや あしたか (沼津岡宮～愛鷹)</p> <p>IC名：()は仮称</p>

※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価格に社会的割引率(4%)を用いて基準年の価値に換算し集計したものの。


※B/Cの値は、社会的割引率4%を用いて計算した場合の費用便益分析結果。また、比較のために参考とすべき値として1%及び2%を設定し、それに対応する費用便益分析結果を参考として併記している。([]内は社会的割引率の値)

再評価結果(令和7年度事業継続箇所)

担当課： 道路局 国道・技術課

担当課長名: 西川 昌宏

事業名	一般国道139号 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：静岡県富士市鮫島 至：静岡県富士市青島					延長	1. 6km
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		240億円	事業進捗率 (令和6年3月時点)		約82%	供用済延長	0. 8km
計画交通量		24, 400台／日					
費用対効果分析 (参考)	B/C (事業全体)	EIRR (事業全体)	総費用 (残事業)/(事業全体)		総便益 (残事業)/(事業全体)		基準年
	1. 2		76/305億円		216/359億円		
	1. 9 [2%]	4.6%	事業費： 71/ 291億円		走行時間短縮便益： 189/ 314億円		令和6年
	2. 4 [1%]		維持管理費： 4.8/ 14億円		走行経費減少便益： 26/ 43億円		
			更新費： 0/ 0億円		交通事故減少便益： 2.2/ 2.6億円		
(残事業)	(残事業)	感度分析	(事業全体)		(残事業)		
2. 9	11.8%		交通量	B/C=1.1～1.3(±10%)	交通量	B/C=2.6～3.1(±10%)	
4. 2 [2%]			事業費	B/C=1.1～1.2(±10%)	事業費	B/C=2.6～3.2(±10%)	
5. 2 [1%]			事業期間	B/C=1.1～1.2(±20%)	事業期間	B/C=2.7～2.9(±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、一般広域道路富士富士宮道路建設促進期成同盟会等により、一般国道139号富士過料の全線供用の要望を受けている。							

<p>知事の意見:</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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、富士市内の南北軸を形成する国道139号と国道1号を接続することで、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、多くのストック効果が期待できる大変重要な事業です。 ・今後も、事業効果の早期発現が図られるよう、必要な予算の確保やコスト縮減の徹底、安全な工事施工に努め、事業を推進するようお願いいたします。 <p>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。</p>	
<p>事業評価監視委員会の意見</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「事業継続」することは「妥当」である。 	
<p>事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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・(県)富士停車場線及び国道139号現道では、4年間で241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。 ・田子の浦港を含む富士市臨海部生産拠点の発着交通のうち約8割が富士市・富士宮市方面であり、富士市・富士宮市方面との結びつきが強い。 	
<p>事業の進捗状況、残事業の内容等</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業進捗率は約82%、用地取得率は100%。(令和5年度末時点) ・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。 	
<p>事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等</p> <ul style="list-style-type: none"> ・(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。 	
<p>施設の構造や工法の変更等</p> <ul style="list-style-type: none"> ・富士改良では、BIM/CIMによる設計やICTによる工事を実施。 ・設計時の3D図面による鉄筋干渉チェックにより、現場施工時における修正設計などの手戻りを防止。 ・地盤改良工においてGNSSアンテナの位置情報から方位と座標を取得し、所定の位置に誘導することで作業時間を削減。 ・技術の進展に伴う新工法の採用等による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、各年次の価格に社会的割引率(4%)を用いて基準年の価値に換算し集計したもの。

※B/Cの値は、社会的割引率4%を用いて計算した場合の費用便益分析結果。また、比較のために参考とすべき値として1%及び2%を設定し、それに対応する費用便益分析結果を参考として併記している。([]内は社会的割引率の値)

再評価結果(令和7年度事業継続箇所)

担当課： 道路局 国道・技術課

担当課長名: 西川 昌宏

事業名	一般国道1号 伊豆縦貫自動車道 ひがしするがわんかんじょうどうろ 東駿河湾環状道路		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: 静岡県沼津市岡宮 至: 静岡県田方郡函南町平井				延長	15.0km	
事業概要							
一般国道1号東駿河湾環状道路は、静岡県沼津市岡宮を起点とし、田方郡函南町平井に至る延長15.0kmの自動車専用道路で、伊豆縦貫自動車道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る。 伊豆縦貫自動車道は、東名高速道路及び新東名高速道路と接続して伊豆地域へ高速サービスの提供及び都市圏における交通渋滞の緩和を図り、観光資源に恵まれた伊豆地域の活性化に寄与する。また、災害時の緊急輸送路の機能強化や、医療活動の支援など、地域の安全安心にとって重要な役割を果たす。							
S63年度事業化		S62年度、H6年度 都市計画決定		H1年度用地着手		H7年度工事着手	
全体事業費		2,520億円	事業進捗率 (令和6年3月末時点)	約92%	供用済延長	13.1km	
計画交通量		38,500台/日					
費用対効果分析	B/C (事業全体)	EIRR (事業全体)	総費用 (残事業)/(事業全体) 2,258/9,035億円		総便益 (残事業)/(事業全体) 2,893/10,950億円		基準年
	1.2 (1.3)	4.8% (5.0%)	事業費: 2,126/8,517億円		走行時間短縮便益: 2,593/9,578億円		令和6年
	1.7 (1.7) [2%]		維持管理費: 131/398億円		走行経費減少便益: 253/1,087億円		
	2.1 (2.0) [1%]		更新費: 0.83/120億円		交通事故減少便益: 47/285億円		
	(残事業)	(残事業)	感度分析	(事業全体)		(残事業)	
1.3 (5.3)	交通量	B/C=1.1~1.3(±10%)		交通量	B/C=1.2~1.4(±10%)		
1.9 (7.5) [2%]	事業費	B/C=1.2~1.2(±10%)		事業費	B/C=1.2~1.4(±10%)		
2.3 (9.0) [1%]	事業期間	B/C=1.2~1.2(±20%)	事業期間	B/C=1.2~1.4(±20%)			
事業の効果等							
①円滑なモビリティの確保							
・並行区間等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。							
・並行区間等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の混雑時旅行速度が改善する。							
・利便性の向上が期待できるバス路線(東海バス、伊豆箱根バス)が存在する。							
・新幹線駅(JR三島駅)へのアクセス向上が見込まれる。							
②物流効率化の支援							
・農林水産業を主体とする地域から大都市圏への農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる。							
③都市の再生							
・都市再生プロジェクト(函南町第2期都市再生整備計画)を支援する。							
・市街地再開発(沼津駅周辺総合整備事業、三島駅南口(東街区・西街区)再開発事業)と連携する。							
④国土・地域ネットワークの構築							
・当該路線が新たに拠点都市間(沼津市、三島市)を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する。							
・日常活動圏中心都市(沼津IC~下田市)へのアクセス向上が見込まれる。							
⑤個性ある地域の形成							
・拠点開発プロジェクト、(富士山麓先端健康産業集積(ファルマバレー)構想)を支援する。							
・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。							
⑥安全で安心できるくらしの確保							
・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。							
⑦安全な生活環境の確保							
・並行区間等に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間【国道1号(塚原新田交差点、谷田交差点等)】において、交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等により、当該区間の安全性の向上が期待できる。							
⑧災害への備え							
・第1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。							
⑨地球環境の保全							
・CO2排出量の削減が見込まれる。							

⑩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。 	
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"> ・伊豆縦貫自動車道路建設促進期成同盟会、伊豆縦貫自動車道路建設推進期成同盟会、東駿河湾環状道路整備促進期成同盟会等より伊豆縦貫自動車道の早期整備の要望を受けている。 静岡県知事の意見： <ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・伊豆縦貫自動車道は新東名、東名から、伊豆半島南部までを結ぶ高規格道路であり、日常生活や観光、産業活動の交通手段を自動車に大きく依存している伊豆地域において、「経済の好循環」、「災害時の救援活動等の支援」、「救急搬送等の医療活動の支援」など、様々な効果が期待され、伊豆地域全体の発展と安全・安心に寄与する重要な事業です。 ・今後も、事業効果の早期発現が図られるよう、必要な予算の確保やコスト縮減の徹底、安全な工事施工に努め、事業を推進するようお願いします。 ・また、各年度の事業実施に当たっては、引き続き本県や関係者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	
<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	
<ul style="list-style-type: none"> ・伊豆半島の玄関口にある主要観光施設では、入り込み客数が増加。伊豆半島の中・南部では令和2年度に新型コロナウイルスによる入込客数の減少があったが以降は令和5年にかけて回復傾向。 ・伊豆の国市の「韮山反射炉」が平成27年7月に世界遺産登録。 ・伊豆市の「伊豆ベロドローム」において、2020年東京オリンピック、パラリンピックの競技開催地に決定。 	
事業の進捗状況、残事業の内容等	
<ul style="list-style-type: none"> ・事業進捗率は約92%、用地取得率は約88%に至っている。（令和6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	
<ul style="list-style-type: none"> ・大場・函南IC～函南IC（仮称）間（延長1.9km）は、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、調査設計を実施。 	
施設の構造や工法の変更等	
<ul style="list-style-type: none"> ・舗装工事では、ICT建設機械を活用し、3次元計測技術を用いて、丁張設置省略や出来形検査帳票の自動作成により出来形管理の省力化・省人化を図っている。 ・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	
<ul style="list-style-type: none"> ・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、各年次の価格に社会的割引率(4%)を用いて基準年の価値に換算し集計したもの。

※B/Cの値は、社会的割引率4%を用いて計算した場合の費用便益分析結果。また、比較のために参考とすべき値として1%及び2%を設定し、それに対応する費用便益分析結果を参考として併記している。(〔 〕内は社会的割引率の値)

※B/Cの値は、沼津岡宮IC～下田IC(仮称)を対象とした場合、()書きの値は事業化区間を対象とした場合の費用便益分析結果。

再評価結果(令和7年度事業継続箇所)

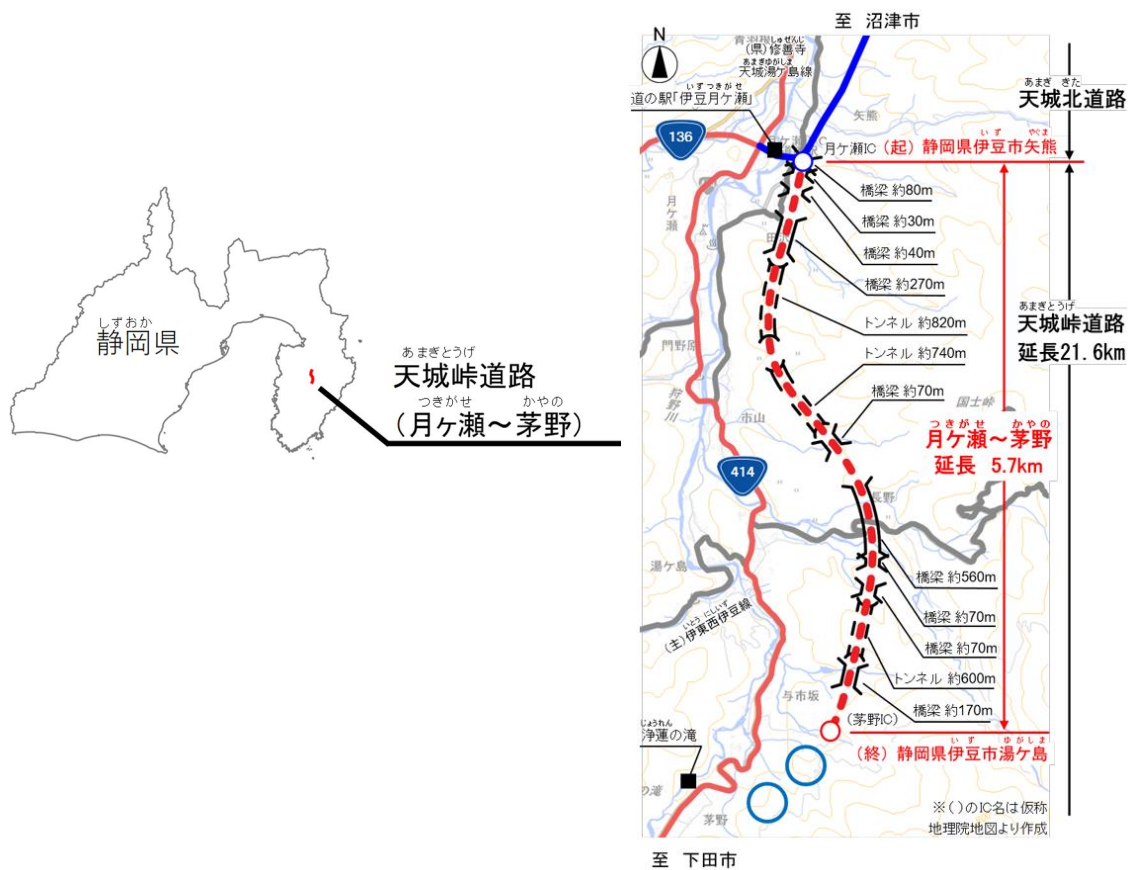
担当課: 道路局 国道・技術課

担当課長名: 西川 昌宏

事業名	一般国道414号 伊豆縦貫自動車道 天城峠道路（月ヶ瀬～茅野）			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：静岡県伊豆市矢熊 至：静岡県伊豆市湯ヶ島					延長	5.7km
事業概要							
一般国道414号の天城峠道路（月ヶ瀬～茅野）は、静岡県伊豆市矢熊を起点とし、伊豆市湯ヶ島に至る延長5.7kmの自動車専用道路で、伊豆縦貫自動車道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る。 伊豆縦貫自動車道は、東名高速道路及び新東名高速道路と接続して伊豆地域へ高速サービスの提供及び都市圏における交通渋滞の緩和を図り、観光資源に恵まれた伊豆地域の活性化に寄与する。また、災害時の緊急輸送路の機能強化や、医療活動の支援など、地域の安全安心にとって重要な役割を果たす。							
R5年度事業化		R4年度都市計画決定		用地未着手		工事未着手	
全体事業費		900億円	事業進捗率 (令和6年3月末時点)		約1%	供用済延長	0.0km
計画交通量		8,700台／日					
費用対効果分析	B/C (事業全体)	EIRR (事業全体)	総費用：(残事業)/(事業全体) 2,258/9,035億円		総便益：(残事業)/(事業全体) 2,893/10,950億円		基準年
	1.2 (0.6)	4.8% (2.2%)	事業費：2,126/8,517億円		走行時間短縮便益：2,593/9,578億円		令和6年
	1.7 (1.1) [2%]		維持管理費：131/398億円		走行経費減少便益：253/1,087億円		
	2.1 (1.4) [1%]		更新費：0.83/120億円		交通事故減少便益：47/285億円		
	(残事業)	(残事業)	感度分析	(事業全体)		(残事業)	
1.3 (0.6)	交通量	B/C=1.1～1.3(±10%)		交通量	B/C=1.2～1.4(±10%)		
1.9 (1.1) [2%]	事業費	B/C=1.2～1.2(±10%)		事業費	B/C=1.2～1.4(±10%)		
(参考)	2.3 (1.4) [1%]		事業期間	B/C=1.2～1.2(±20%)	事業期間	B/C=1.2～1.4(±20%)	
事業の効果等							
①円滑なモビリティの確保 ・並行区間等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・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。 ②物流効率化の支援 ・農林水産業を主体とする地域から大都市圏への農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる。 ③都市の再生 ・沿道まちづくり計画（第2次伊豆市総合計画「交通利便を生かしたくらしやすいまち」）と連携する。 ④国土・地域ネットワークの構築 ・日常活動圏中心都市（下田市～沼津市）へのアクセス向上が見込まれる。 ⑤個性ある地域の形成 ・拠点開発プロジェクト（富士山麓先端健康産業集積（ファルマバレー）構想）を支援する。 ・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。 ⑥安全で安心できるくらしの確保 ・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。 ⑦災害への備え ・天城峠道路（月ヶ瀬～茅野）と並行する、国道414号が第1次緊急輸送路（静岡県緊急輸送路：静岡県交通基盤部）として位置付けられている。 ・第1次緊急輸送路の国道414号の代替路線を形成する。 ・並行区間等の特殊通行規制区間（事前通行規制区間：河津町梨本～伊豆市杉本）を回避する。 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	
<p>地域から頂いた主な意見等：</p> <ul style="list-style-type: none"> ・伊豆縦貫自動車道路建設促進期成同盟会、伊豆縦貫自動車道建設推進期成同盟会、伊豆縦貫自動車道「天城峠道路」及びアクセス道路網建設促進期成同盟会等より伊豆縦貫自動車道の早期整備の要望を受けている。 <p>静岡県知事の意見：</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・伊豆縦貫自動車道は新東名、東名から、伊豆半島南部までを結ぶ高規格道路であり、日常生活や観光、産業活動の交通手段を自動車に大きく依存している伊豆地域において、「経済の好循環」、「災害時の救援活動等の支援」、「救急搬送等の医療活動の支援」など、様々な効果が期待され、伊豆地域全体の発展と安全・安心に寄与する重要な事業です。 ・今後も、事業効果の早期発現が図られるよう、必要な予算の確保やコスト縮減の徹底、安全な工事施工に努め、事業を推進するようお願いします。 ・また、各年度の事業実施に当たっては、引き続き本県や関係者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	
<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	
<ul style="list-style-type: none"> ・伊豆半島の中・南部では令和２年度にコロナウイルスによる入込客数の減少があったが、新規採択時の令和４年度以降、伊豆半島の中・南部地域の入込客数は令和５年にかけて回復傾向。 	
事業の進捗状況、残事業の内容等	
<ul style="list-style-type: none"> ・事業進捗率は約１％、用地取得率は０％に至っている。（令和６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	
<ul style="list-style-type: none"> ・月ヶ瀬IC～茅野IC（仮称）間（延長：５.７km）について、早期の工事着手に向けて、用地買収及び調査設計を推進していく。 	
施設の構造や工法の変更等	
<ul style="list-style-type: none"> ・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	
<ul style="list-style-type: none"> ・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、各年次の価格に社会的割引率(4%)を用いて基準年の価値に換算し集計したもの。

※B/Cの値は、社会的割引率4%を用いて計算した場合の費用便益分析結果。また、比較のために参考とすべき値として1%及び2%を設定し、それに対応する費用便益分析結果を参考として併記している。〔 〕内は社会的割引率の値)

※B/Cの値は、沼津岡宮IC～下田IC(仮称)を対象とした場合、()書きの値は事業化区間を対象とした場合の費用便益分析結果。

再評価結果(令和7年度事業継続箇所)

担当課： 道路局 国道・技術課

担当課長名: 西川 昌宏

事業名	一般国道 4 1 4 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. 8km	
事業概要							
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. 8 kmの自動車専用道路で、伊豆縦貫自動車道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る。 伊豆縦貫自動車道は、東名高速道路及び新東名高速道路と接続して伊豆地域へ高速サービスの提供及び都市圏における交通渋滞の緩和を図り、観光資源に恵まれた伊豆地域の活性化に寄与する。また、災害時の緊急輸送路の機能強化や、医療活動の支援など、地域の安全安心にとって重要な役割を果たす。							
H24年度事業化		R4年度都市計画決定		H25年度用地着手		H26年度工事着手	
全体事業費		645億円	事業進捗率 (令和6年3月末時点)	約89%	供用済延長	3. 0km	
計画交通量		9, 500台／日					
費用対効果分析	B/C： (事業全体) 1.2 (0.8) (参考) 1.7 (1.1) [2%] 2.1 (1.4) [1%]	EIRR： (事業全体) 4.8%(2.9%) (残事業) 5.6%(8.8%)	総費用：(残事業)/(事業全体) 2,258/9,035億円 事業費：2,126/8,517億円 維持管理費：131/398億円 更新費：0.83/120億円		総便益：(残事業)/(事業全体) 2,893/10,950億円 走行時間短縮便益：2,593/9,578億円 走行経費減少便益：253/1,087億円 交通事故減少便益：47/285億円		基準年 令和6年
	(残事業) (参考) 1.3 (1.9) 1.9 (2.7) [2%] 2.3 (3.2) [1%]		感度分析	(事業全体)		(残事業)	
	交通量	B/C=1.1～1.3(±10%)		交通量	B/C=1.2～1.4(±10%)		
	事業費	B/C=1.2～1.2(±10%)		事業費	B/C=1.2～1.4(±10%)		
	事業期間	B/C=1.2～1.2(±20%)		事業期間	B/C=1.2～1.4(±20%)		
	事業の効果等						
①円滑なモビリティの確保 ・並行区間等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・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。 ②物流効率化の支援 ・農林水産業を主体とする地域から大都市圏への農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる。 ③都市の再生 ・沿道まちづくり計画（下田市立地適正化計画）と連携する。 ④国土・地域ネットワークの構築 ・日常活動圏中心都市（下田市～沼津市）へのアクセス向上が見込まれる。 ⑤個性ある地域の形成 ・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。 ⑥安全で安心できるくらしの確保 ・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。 ⑦災害への備え ・河津下田道路（Ⅱ期）と並行する国道4 1 4 号が、第 1 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。 ・第 1 次緊急輸送路の国道4 1 4 号の代替路線を形成する。 ・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。 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	
地域から頂いた主な意見等： <ul style="list-style-type: none"> ・伊豆縦貫自動車道路建設促進期成同盟会、伊豆縦貫自動車道建設推進期成同盟会、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等より伊豆縦貫自動車道の早期整備の要望を受けている。 静岡県知事の意見： <ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・伊豆縦貫自動車道は新東名、東名から、伊豆半島南部までを結ぶ高規格道路であり、日常生活や観光、産業活動の交通手段を自動車に大きく依存している伊豆地域において、「経済の好循環」、「災害時の救援活動等の支援」、「救急搬送等の医療活動の支援」など、様々な効果が期待され、伊豆地域全体の発展と安全・安心に寄与する重要な事業です。 ・今後も、事業効果の早期発現が図られるよう、必要な予算の確保やコスト縮減の徹底、安全な工事施工に努め、事業を推進するようお願いします。 ・また、各年度の事業実施に当たっては、引き続き本県や関係者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	
・伊豆半島の中・南部では令和2年度にコロナウイルスによる入込客数の減少があったが以降は令和5年にかけて回復傾向。 <ul style="list-style-type: none"> ・伊豆半島の南部の国道414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15分以内で到達できていない地区が存在。 ・国道135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414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89%、用地取得率は約98%に至っている。（令和6年3月末時点） <ul style="list-style-type: none"> ・河津七滝IC～河津逆川IC間のL=3.0kmについて、令和5年3月に開通。 	
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	
・河津逆川IC～下田北(仮称)間のL=3.8kmについて、調査、用地買収及び工事を推進。	
施設の構造や工法の変更等	
・3Dプリンタを用いて構造物(集水桝)を作成している。3Dプリンタを活用することで、熟練工が不要となり設置までの時間も短縮されることから、作業の効率化を図っている。 <ul style="list-style-type: none"> ・また、舗装工事では、ICT建設機械を活用し、3次元計測技術を用いて、丁張設置省略や出来形検査帳票の自動作成により出来形管理の省力化・省人化を図っている。 ・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、各年次の価格に社会的割引率(4%)を用いて基準年の価値に換算し集計したもの。

※B/Cの値は、社会的割引率4%を用いて計算した場合の費用便益分析結果。また、比較のために参考とすべき値として1%及び2%を設定し、それに対応する費用便益分析結果を参考として併記している。([]内は社会的割引率の値)

※B/Cの値は、沼津岡宮IC～下田IC(仮称)を対象とした場合、()書きの値は事業化区間を対象とした場合の費用便益分析結果。

再評価結果(令和7年度事業継続箇所)

担当課: 道路局 国道・技術課

担当課長名: 西川 昌宏

事業名	一般国道 4 1 4 号 伊豆縦貫自動車道 <small>いずじゆうかん</small> 河津下田道路（Ⅰ期） <small>かわづしもだ</small>		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：静岡県下田市箕作 <small>しもだしみつくり</small> 至：静岡県下田市六丁目 <small>しもだしろくちょうめ</small>				延長	5. 7km	
事業概要	一般国道414号河津下田道路（Ⅰ期）は、静岡県下田市箕作を起点とし、下田市六丁目に至る延長5. 7kmの自動車専用道路で、伊豆縦貫自動車道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る。 伊豆縦貫自動車道は、東名高速道路及び新東名高速道路と接続して伊豆地域へ高速サービスの提供及び都市圏における交通渋滞の緩和を図り、観光資源に恵まれた伊豆地域の活性化に寄与する。また、災害時の緊急輸送路の機能強化や、医療活動の支援など、地域の安全安心にとって重要な役割を果たす。						
H10年度事業化	H26年度、R4年度都市計画決定		H28年度用地着手		R3年度工事着手		
全体事業費	513億円	事業進捗率 (令和6年3月末時点)	約38%	供用済延長	0. 0km		
計画交通量	9, 700台／日						
費用対効果分析	B/C (事業全体)	EIRR (事業全体)	総費用 (残事業)/(事業全体) 2,258/9,035億円		総便益 (残事業)/(事業全体) 2,893/10,950億円		基準年
	1.2 (0.8)	4.8%(3.1%)	事業費：2,126/8,517億円		走行時間短縮便益：2,593/9,578億円		令和6年
	1.7 (1.3) [2%]		維持管理費： 131/398億円		走行経費減少便益： 253/1,087億円		
	2.1 (1.8) [1%]		更新費： 0.83/120億円		交通事故減少便益： 47 / 285億円		
	(残事業)	(残事業)	感度分析 (事業全体)		(残事業)		
1.3 (1.1)	5.6%(4.5%)	交通量	B/C=1.1～1.3 (±10%)	交通量	B/C=1.2～1.4 (±10%)		
1.9 (1.8) [2%]		事業費	B/C=1.2～1.2 (±10%)	事業費	B/C=1.2～1.4 (±10%)		
2.3 (2.4) [1%]		事業期間	B/C=1.2～1.2 (±20%)	事業期間	B/C=1.2～1.4 (±20%)		
事業の効果等	①円滑なモビリティの確保 ・並行区間等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・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。 ②物流効率化の支援 ・農林水産業を主体とする地域から大都市圏への農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる。 ③都市の再生 ・沿道まちづくり計画（下田市立地適正化計画）と連携する。 ④国土・地域ネットワークの構築 ・日常活動圏中心都市（下田市～沼津市）へのアクセス向上が見込まれる。 ⑤個性ある地域の形成 ・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。 ⑥安全で安心できるくらしの確保 ・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。 ⑦災害への備え ・河津下田道路（Ⅰ期）と並行する国道4 1 4 号が、第1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。 ・第1次緊急輸送路の国道4 1 4 号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	
地域から頂いた主な意見等： <ul style="list-style-type: none"> ・伊豆縦貫自動車道路建設促進期成同盟会、伊豆縦貫自動車道建設推進期成同盟会、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等より伊豆縦貫自動車道の早期整備の要望を受けている。 静岡県知事の意見： <ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・伊豆縦貫自動車道は新東名、東名から、伊豆半島南部までを結ぶ高規格道路であり、日常生活や観光、産業活動の交通手段を自動車に大きく依存している伊豆地域において、「経済の好循環」、「災害時の救援活動等の支援」、「救急搬送等の医療活動の支援」など、様々な効果が期待され、伊豆地域全体の発展と安全・安心に寄与する重要な事業です。 ・今後も、事業効果の早期発現が図られるよう、必要な予算の確保やコスト縮減の徹底、安全な工事施工に努め、事業を推進するようお願いします。 ・また、各年度の事業実施に当たっては、引き続き本県や関係者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	
<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	
<ul style="list-style-type: none"> ・伊豆半島の中・南部では令和２年度にコロナウイルスによる入込客数の減少があったが以降は令和５年にかけて回復傾向。 ・夏期観光期には観光客が増え、主要渋滞箇所である中島橋交差点等で顕著な渋滞が発生。（中島橋交差点：最大渋滞長2.7km） ・下田市には、第二次救急医療施設へ15分以内で到達できていない地区が存在。 ・国道414号は浸水が想定されており、地域唯一の広域防災拠点への物資搬入や防災拠点から各市町への物資搬送が懸念。 	
事業の進捗状況、残事業の内容等	
<ul style="list-style-type: none"> ・事業進捗率は約38%、用地取得率は約66%に至っている。（令和6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	
<ul style="list-style-type: none"> ・下田市箕作から下田市六丁目（延長5.7km）は、早期開通に向けて用地買収及び工事を推進。 	
施設の構造や工法の変更等	
<ul style="list-style-type: none"> ・3Dプリンタを用いて構造物（集水桝）を作成している。3Dプリンタを活用することで、熟練工が不要となり設置までの時間も短縮されることから、作業の効率化を図っている。 ・また、舗装工事では、ICT建設機械を活用し、3次元計測技術を用いて、丁張設置省略や出来形検査帳票の自動作成により出来形管理の省力化・省人化を図っている。 ・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	
<ul style="list-style-type: none"> ・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、各年次の価格に社会的割引率(4%)を用いて基準年の価値に換算し集計したもの。

※B/Cの値は、社会的割引率4%を用いて計算した場合の費用便益分析結果。また、比較のために参考とすべき値として1%及び2%を設定し、それに対応する費用便益分析結果を参考として併記している。([]内は社会的割引率の値)

※B/Cの値は、沼津岡宮IC～下田IC(仮称)を対象とした場合、()書きの値は事業化区間を対象とした場合の費用便益分析結果。

再評価結果(令和7年度事業継続箇所)

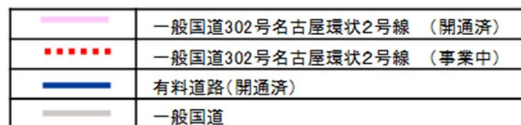
担当課： 道路局 国道・技術課

担当課長名: 西川 昌宏

事業名	一般国道302号 名古屋環状2号線				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：愛知県名古屋市中川区富田町 至：愛知県名古屋市中川区富田町							延長	58.6km	
事業概要										
一般国道302号名古屋環状2号線は、愛知県名古屋市中川区富田町を起終点とする延長58.6km（海上部除く）の道路である。 本事業は、環状道路及びその内側地域での交通渋滞の緩和を図るとともに、物流効率化の支援等を目的に計画された道路である。										
S46年度事業化			S57年度都市計画決定			S46年度用地着手		S48年度工事着手		
全体事業費		5,902億円		事業進捗率 (令和6年3月末時点)		約97%		供用済延長		58.6km
計画交通量		35,300台／日								
費用対効果分析	B/C (事業全体)	EIRR (事業全体)		総費用 (残事業)/(事業全体) 285/20,230億円			総便益 (残事業)/(事業全体) 1,713/46,552億円			基準年
	2.3	6.3%		事業費：231 / 19,468億円 維持管理費：54 / 762億円 更新費：0 / 0億円			走行時間短縮便益：1,574 / 42,653億円 走行経費減少便益：126 / 3,566億円 交通事故減少便益：13 / 333億円			令和6年
	2.8 [2%]									
	3.1 [1%]									
	(残事業)	(残事業)		(事業全体)			(残事業)			
	6.0	18.3%		交通量	B/C=2.1～2.5(±10%)		交通量	B/C=5.4～6.6(±10%)		
	8.5 [2%]			事業費	B/C=2.3～2.3(±10%)		事業費	B/C=5.6～6.5(±10%)		
10.1 [1%]	事業期間			B/C=2.3～2.3(±20%)		事業期間	B/C=5.6～6.5(±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。 ・現道における踏切交通遮断量が10,000台時／日以上上の踏切道（甚目寺6号、新清洲7号、喜多山2号）の除却が見込まれる。 ・バス路線の利便性向上が見込まれる。 ②物流効率化の支援 ・国際拠点港湾（名古屋港）へのアクセス向上が見込まれる。 ③都市の再生 ・都市再生プロジェクト（第2次決定、平成13年8月28日 大都市圏における環状道路体系の整備）を支援する。 ・広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路（広域道路）を形成する。 ・区画整理（茶屋新田土地区画整理事業）と連携する。 ④個性ある地域の形成 ・主要な観光地（農業文化園・戸田川緑地）へのアクセス向上が見込まれる。 ⑤無電柱化による美しい町並みの形成 ・一般国道302号全線が無電柱化の対象となっている。 ⑥災害への備え ・愛知県地域防災計画における、第1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（名古屋第二環状自動車道）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。										

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：	
愛知県国道協会より早期の4車線化の要望を受けている。	
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。	
名古屋環状2号線は、国際物流・交流拠点である名古屋港への重要なアクセス道路であり、全線開通した専用部と合わせ、一般部である国道302号の完成によって、名古屋都市圏の環状道路としての機能が最大限に発揮される。そのため、一般国道302号の1日も早い全線4車線化に向け、さらに整備を推進すること。	
また、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たい。	
名古屋市長の意見	
1 「対応方針(原案)」に対して、異議はありません。	
2 当該道路は、名古屋圏の環状道路を形成し、名古屋都心部に集中する交通を適切に分散導入する重要な道路であるため、一日も早い4車線化をお願いします。	
3 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	
・令和3年5月に近畿自動車道伊勢線(名古屋西JCT～飛島JCT)が開通し、名二環が全線開通。	
・名二環の全線開通の影響もあり、都市圏の高速道路、直轄国道に占める走行台キロの環状道路の利用割合が約44%に増加。(令和3年全国道路・街路交通情勢調査)	
・国道302号沿線市区町村の人口が令和2年国勢調査で計214万人に増加し、市街地が拡大。	
・国道247号西知多道路(東海JCT)が平成28年度に新規事業化。	
・国道247号西知多道路(長浦～日長)が令和3年度に新規事業化。	
事業の進捗状況、残事業の内容等	
・事業進捗率は約97%。用地取得率は100%。(令和6年3月時点)	
・春日井市勝川町～名古屋市守山区喜多山(延長5.0km)は、名鉄瀬戸線の立体化に向けた工事を推進。	
・あま市甚目寺～清須市一場(延長5.2km)は、名鉄本線、名鉄津島線の立体化に向けた関係機関協議を推進。	
・海部郡飛島村梅之郷～名古屋市港区春田野(延長4.2km)は、改良工、舗装工の工事を推進。	
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	
・春日井市勝川町～名古屋市守山区喜多山(延長5.0km)は、ボトルネックとなる1箇所の踏切の立体化を進めるとともに4車線化整備を進めていく。	
・あま市甚目寺～清須市一場(延長5.2km)は、ボトルネックとなる2箇所の踏切の立体化を進めるとともに4車線化整備を進めていく。	
・海部郡飛島村梅之郷～名古屋市港区春田野(延長4.2km)は、4車線化整備を進めていく。	
施設の構造や工法の変更等	
・302号東北部の擁壁工事では、基礎工が不要となる工法への変更により、作業日数短縮や床掘工のコスト縮減を図っている。	
・橋梁上部工事では、視覚的にイメージしやすいBIM/CIMモデルを活用し、仮組立時に取合いが確認できない付属物に対しての整合照査や、既設構造物との設置手順のシミュレーション等を実施することで、施工性を向上させ、作業時間を短縮している。	
・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、各年次の価格に社会的割引率(4%)を用いて基準年の価値に換算し集計したもの。

※B/Cの値は、社会的割引率4%を用いて計算した場合の費用便益分析結果。また、比較のために参考とすべき値として1%及び2%を設定し、それに対応する費用便益分析結果を参考として併記している。〔 〕内は社会的割引率の値

再評価結果(令和7年度事業継続箇所)

担当課: 道路局 国道・技術課

担当課長名: 西川 昌宏

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							
一般国道42号熊野道路は、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の自動車専用道路で、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る。 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、高次救急医療機関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。							
H26年度事業化		都市計画決定対象外		H28年度用地着手		R1年度工事着手	
全体事業費		438億円	事業進捗率(令和6年3月末時点)		約53%	供用済延長	0.0km
計画交通量		6,800台/日					
費用対効果分析	B/C (事業全体)	EIRR (事業全体)	総費用 (残事業)/(事業全体) 3,079/57,869億円		総便益 (残事業)/(事業全体) 8,037/357,443億円		基準年
	6.2(0.7)	27.3%	事業費:2,639/46,191億円		走行時間短縮便益:7,404/323,196億円		令和6年
	(参考) 6.9(1.1) [2%]		維持管理費:436/9,006億円		走行経費減少便益:534/29,582億円		
	7.5(1.4) [1%]		更新費:3.9/2,672億円		交通事故減少便益:100/4,664億円		
	(残事業)	(残事業)	感度分析 (事業全体)		(残事業)		
2.6(1.5)	11.5%	交通量	B/C=5.6~6.8(±10%)	交通量	B/C=2.3~2.9(±10%)		
(参考) 3.7(2.2) [2%]		事業費	B/C=6.2~6.2(±10%)	事業費	B/C=2.4~2.9(±10%)		
4.5(2.7) [1%]		事業期間	B/C=6.2~6.2(±20%)	事業期間	B/C=2.5~2.9(±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が存在する。(三重交通:熊野新宮線等)							
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)としての位置づけあり。							
④個性ある地域の形成 ・拠点開発プロジェクト(おわせSEAモデル)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 ・三次医療機関(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 ・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(立石南~熊野大泊IC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)として位置づけられている。							
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既成同盟会、近畿自動車道紀勢線(熊野市～新宮市間)建設促進既成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。

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、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、第二次救急医療機関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。
- ・今後も引き続き、当県と十分な調整をしていただき、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、最新の技術の活用も含め徹底した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53%、用地取得率は100%。(令和6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、早期開通に向けて用地買収および工事を推進。

施設の構造や工法の変更等

- ・地盤改良工では、ICT地盤改良工に取り組み、地盤改良機械の位置や施工状況を活用し、改良箇所、改良範囲に関わる施工履歴データを活用することにより施工管理、出来高、出来形管理の効率化を図る。
- ・今後も、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、各年次の価格に社会的割引率(4%)を用いて基準年の価値に換算し集計したもの。

※B/Cの値は、社会的割引率4%を用いて計算した場合の費用便益分析結果。また、比較のために参考とすべき値として1%及び2%を設定し、それに対応する費用便益分析結果を参考として併記している。([]内は社会的割引率の値)

※B/Cの値は、松原JCT～勢和多気JCTを対象とした場合、()書きの値は事業化区間を対象にした場合の費用便益分析結果。

再評価結果(令和7年度事業継続箇所)

担当課： 道路局 国道・技術課

担当課長名: 西川 昌宏

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	15.6km		
事業概要									
一般国道42号紀宝熊野道路は、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の自動車専用道路で、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る。 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、高次救急医療機関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。									
H31年度事業化			都市計画決定対象外		令和2年度用地着手		工事未着手		
全体事業費		849億円		事業進捗率(令和6年3月末時点)		約4%		供用済延長	0.0km
計画交通量		9,300台/日							
費用対効果分析	B/C	EIRR	総費用		総便益		基準年		
	(事業全体)	(事業全体)	(残事業)/(事業全体)		(残事業)/(事業全体)				
	6.2(0.7)		3,079/57,869億円		8,037/357,443億円				
	(参考) 6.9(1.1) [2%]	27.3%	事業費:2,639/46,191億円		走行時間短縮便益:7,404/323,196億円		令和6年		
	7.5(1.4) [1%]		維持管理費:436/9,006億円		走行経費減少便益:534/29,582億円				
	(残事業)	(残事業)	更新費:3.9/2,672億円		交通事故減少便益:100/4,664億円				
(参考)	2.6(0.8)		感度分析	(事業全体)		(残事業)			
	(参考) 3.7(1.2) [2%]	11.5%		交通量	B/C=5.6~6.8(±10%)	交通量	B/C=2.3~2.9(±10%)		
	4.5(1.4) [1%]			事業費	B/C=6.2~6.2(±10%)	事業費	B/C=2.4~2.9(±10%)		
				事業期間	B/C=6.2~6.2(±20%)	事業期間	B/C=2.5~2.9(±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が存在する。(三重交通:熊野新宮線等) 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)としての位置づけあり。 ・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。 ・日常都市圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる。 ④個性ある地域の形成 ・拠点開発プロジェクト(おわせSEAモデル)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(立石南~熊野大泊IC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)としての位置づけあり。 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既成同盟会、近畿自動車道紀勢線(熊野市～新宮市間)建設促進既成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。

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、第二次救急医療機関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。
- ・また、当県としても、円滑な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、用地取得や事業調整に取り組んでいるところです。
- ・今後も引き続き、当県と十分な調整をしていただき、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。
- ・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

・事業進捗は約4%、用地取得率は約15%。(令和6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

・今後も、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、各年次の価格に社会的割引率(4%)を用いて基準年の価値に換算し集計したもの。

※B/Cの値は、社会的割引率4%を用いて計算した場合の費用便益分析結果。また、比較のために参考とすべき値として1%及び2%を設定し、それに対応する費用便益分析結果を参考として併記している。([]内は社会的割引率の値)

※B/Cの値は、松原JCT～勢和多気JCTを対象とした場合、()書きの値は事業化区間を対象にした場合の費用便益分析結果。

再評価結果(令和7年度事業継続箇所)

担当課:道路局 国道・技術課

担当課長名:西川 昌宏

事業名	一般国道8号 野洲栗東バイパス				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：滋賀県野洲市小篠原 至：滋賀県栗東市手原						延長	4.7km
事業概要 一般国道8号は、新潟県新潟市を起点とし、京都府京都市に至る延長約600kmの幹線道路であり、沿道地域の産業・経済・生活活動を支える重要な役割を担っている。 一般国道8号の野洲市から栗東市までの区間は、沿道に工場、店舗、住宅等が連坦しており、地域の経済と日常生活を支える幹線道路として広く利用されている。 野洲栗東バイパスは、名神高速道路栗東ICへの円滑なアクセスを可能とし、国道8号の交通混雑の緩和、交通安全の確保、地域活性化の支援及び救急救命活動の支援を目的とした延長4.7kmの道路である。								
S57年度事業化			H12年度都市計画決定 (H-年度変更)		H25年度用地着手		H28年度工事着手	
全体事業費		973億円		事業進捗率		47%		供用済延長
計画交通量		37,400台／日						
費用対効果分析	B/C	EIRR	総費用		総便益		基準年	
	(事業全体)	(事業全体)	(残事業)/(事業全体)		(残事業)/(事業全体)			
	1.4		396/990億円		1,432/1,432億円			
	2.3 [2%]	5.7%	事業費：353/947億円		走行時間短縮便益：1,319/1,319億円		令和6年	
	2.9 [1%]		維持管理費：43/43億円		走行経費減少便益：100/100億円			
	(残事業)	(残事業)	更新費：- 億円		交通事故減少便益：13/13億円			
(参考)	3.6		感度分析	(事業全体)		(残事業)		
	5.2 [2%]	13.7%		交通量	B/C=1.3～1.6(±10%)	交通量	B/C=3.3～4.0(±10%)	
	6.4 [1%]			事業費	B/C=1.4～1.5(±10%)	事業費	B/C=3.3～4.0(±10%)	
				事業期間	B/C=1.4～1.5(±20%)	事業期間	B/C=3.6～3.8(±20%)	
事業の効果等								
①交通混雑の緩和 ・国道8号の交通量は交通容量の約1.8倍となっており、慢性的な渋滞が発生。 ・野洲栗東バイパスの整備により、交通の分散が図られ渋滞の緩和による所要時間の短縮や定時性の確保を期待。 ②交通安全の確保 ・野洲栗東バイパスと並行する国道8号では、県内の直轄国道の平均値よりも死傷事故率が高く、渋滞に起因すると想定される追突事故が73%を占める。 ・渋滞を避ける車両の生活道路へ進入するなど地域の安全確保に課題。 ・野洲栗東バイパスの整備により交通混雑が緩和し交通安全性の向上を期待。 ③地域活性化の支援 ・国道8号の沿線地域は製造・物流・商業施設が多く立地し、野洲駅南口では再開発が計画されるなど、活気あふれる地域。 ・野洲栗東バイパスの整備により、道路の速達性や定時性が向上し、地域経済の更なる発展への寄与を期待。 ④救急救命活動の支援 ・野洲栗東バイパスの周辺には第三次救命救急指定病院である済生会滋賀県病院があり、沿線地域の救急医療の中核を担っている。 ・野洲栗東バイパスの整備により、搬送時間の短縮、救急救命活動の支援につながることを期待。								

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

- ・令和6年8月、大津湖南地域幹線道路整備促進協議会(昭和57年4月設立、野洲市、大津市、草津市、守山市、栗東市、湖南市の各首長)から国土交通省や財務省等に、整備促進の要望を受けている。
- ・令和6年8月、国道8号野洲栗東バイパス整備促進期成同盟会(平成24年2月設立、栗東市、野洲市、守山市の各首長)から国土交通省や財務省等に、整備促進の要望を受けている。

滋賀県知事の意見

「対応方針(原案)」のとおりの「事業継続」で異論はありません。

なお、当該区間は、人口増が続くエリアを沿線に抱えていることから、慢性的な交通渋滞が発生しており、企業活動を阻害するとともに、交通事故の多発や渋滞を避ける車両の生活道路への進入による地域の安全性の低下等、地域住民の生活にも深刻な問題が生じています。

これらの課題を改善し、地域の更なる発展のためにも地域の住民、企業は早期完成を強く望んでおり、一日も早く事業効果が発現するよう更なる整備推進をお願いします。

また、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をお願いします。

本県としても事業促進に最大限の努力をまいります。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、「一般国道8号野洲栗東バイパス」の再評価は、当委員会に提出された資料、説明の範囲において、おおむね適切であり、対応方針(原案)のとおりの「事業継続」することが妥当と判断される。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

野洲栗東バイパス沿線は多数の工業団地、企業が立地しており、沿線の人口及び自動車保有台数は、増加傾向にあり、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当初計画から大きな変化はない。

事業の進捗状況、残事業の内容等

昭和57年度事業化、用地取進捗率約97%、事業進捗率約47%(令和6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・新工法の採用等によりコスト縮減に努める。

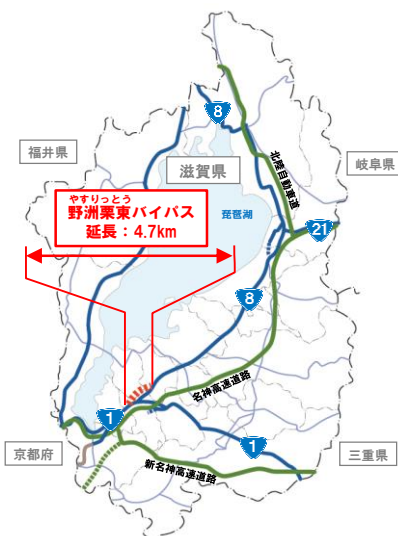
対応方針

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、各年次の価格に社会的割引率(4%)を用いて基準年の価値に換算し集計したもの。

※B/Cの値は、社会的割引率4%を用いて計算した場合の費用便益分析結果。また、比較のために参考とすべき値として1%及び2%を設定し、それに対応する費用便益分析結果を参考として併記している。〔 〕内は社会的割引率の値)

再評価結果(令和7年度事業継続箇所)

担当課:道路局 国道・技術課

担当課長名:西川 昌宏

事業名	一般国道24号 寺田 ^{てらだ} 拡幅				事業区分	一般国道		事業主体	国土交通省 近畿地方整備局	
起終点	自：京都府城陽市 ^{じょうよう} 寺田 ^{てらだ} 至：京都府城陽市 ^{じょうよう} 富野 ^{との}							延長	2.1km	
事業概要										
一般国道24号は、京都市下京区を起点に京都府を南北に縦断し、和歌山県和歌山市に至る延長約140kmの主要幹線道路である。 寺田拡幅は、城陽市内における一般国道24号の交通渋滞の緩和、交通事故の減少を目的としており、新名神高速道路と一体的に整備することで周辺開発の支援に寄与する全長2.1kmの道路である。										
H25年度事業化			H3年度都市計画決定 (H28年度変更)			H27年度用地着手		H28年度工事着手		
全体事業費		195億円		事業進捗率 (令和6年3月末時点)		約79%		供用済延長		-km
計画交通量		22,300台／日								
費用対効果 果分析	B/C	EIRR		総費用		(残事業)/(事業全体)		総便益		(残事業)/(事業全体)
	(事業全体)	(事業全体)		41/216億円		251/251億円		基準年		
	1.2	4.7%		(事業費：30/205億円)		(走行時間短縮便益：244/244億円)		令和6年		
	1.7 [2%]			維持管理費：11/11億円		走行経費減少便益：4.3/4.3億円				
	2.2 [1%]			更新費：0/0億円		交通事故減少便益：2.1/2.1億円				
	(残事業)	(残事業)		感度分析		(事業全体)		(残事業)		
	6.1	34.4%		交通量		B/C=1.04～1.3(±10%)		交通量		B/C=5.5～6.7(±10%)
(参考)	7.8 [2%]			事業費		B/C=1.1～1.2(±10%)		事業費		B/C=5.7～6.6(±10%)
	8.9 [1%]			事業期間		B/C=1.2～1.2(±20%)		事業期間		B/C=6.1～6.1(±20%)
事業の効果等										
① 交通渋滞の緩和 ・事業区間の交通量は約2万4百台、交通容量は約1.2倍で交通混雑が発生。 ・東行きは夕方、西行きは朝に特に混雑が発生しており、消防本部前交差点周辺で旅行速度が20km/h以下へ低下。 ・寺田拡幅の整備により、交通容量が拡大され交通混雑の緩和に期待。										
② 交通安全の確保 ・事業区間では京都府の一般国道の平均値よりも死傷事故率が高く、渋滞に起因すると想定される追突事故が約5割を占める。 ・寺田拡幅の整備により交通混雑が緩和し、交通安全性の向上に期待。										
③ 周辺開発の支援 ・事業区間周辺では、市街地整備や大型商業施設・大型物流施設の立地が進行中。 ・都市計画道路と一体となって整備することにより、整備が進む東部丘陵地へのアクセス機能が向上し、企業立地の促進、新たな雇用の創出などに期待。										
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： ・令和5年11月に京都府道路協会から、国道24号「寺田拡幅」の計画的かつ着実な整備推進の要望を受けている。 ・令和6年6月に京都府知事から、国道24号「寺田拡幅」の整備推進の要望を受けている。										
京都府知事の意見： 一般国道24号寺田拡幅には、周辺地域の渋滞緩和、交通事故の減少やアクセス機能の向上による企業立地の促進が期待されております。 当該事業を継続するに際しましては、関連事業との緊密な工程調整のうえ、早期の開通を図られるとともに、より一層のコスト縮減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

審議の結果、「一般国道24号寺田拡幅」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

寺田拡幅の沿線地域の人口は減少傾向にあるが、世帯数は増加傾向であり、沿線地域の自動車保有台数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25年度事業化、用地取進捗率約100%、事業進捗率約79%(令和6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・新工法の採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

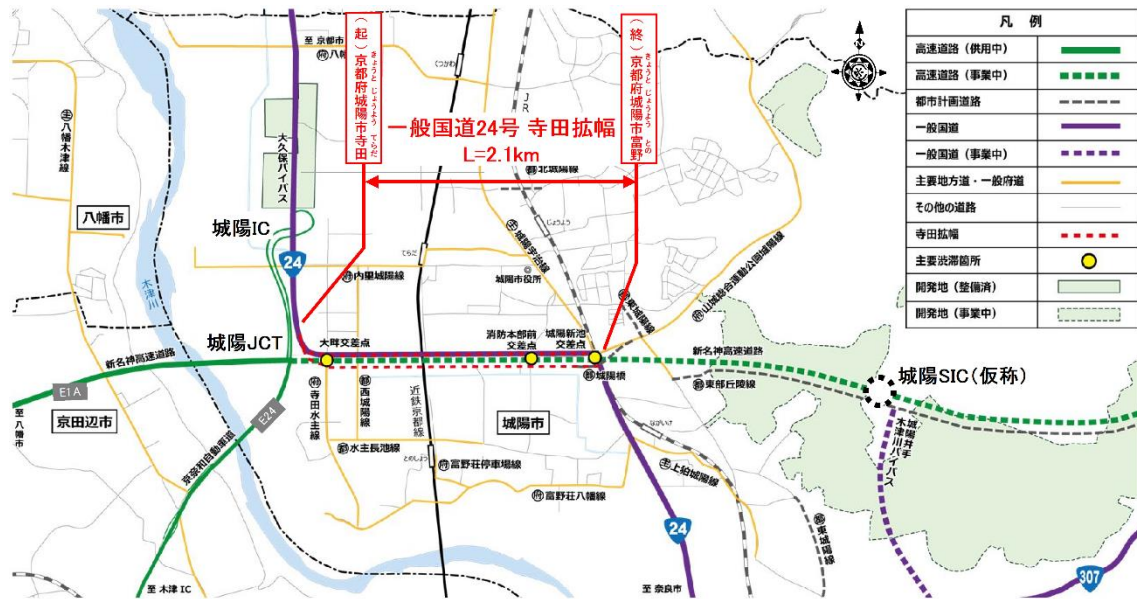
以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図

【位置図】



【概要図】



※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価格に社会的割引率(4%)を用いて基準年の価値に換算し集計したもの。

※B/Cの値は、社会的割引率4%を用いて計算した場合の費用便益分析結果。また、比較のために参考とすべき値として1%及び2%を設定し、それに対応する費用便益分析結果を参考として併記している。(〔 〕内は社会的割引率の値)

再評価結果(令和7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:西川 昌宏、松本 健

事業名	一般国道2号 神戸西バイパス				事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 近畿地方整備局 西日本高速道路株式会社	
起終点	自：兵庫県神戸市垂水区 ^{たるみ} 名谷町 ^{みょうだにちょう} 至：兵庫県明石市 ^{おおくぼちょう} 大久保町						延長	12.5km	
事業概要									
神戸西バイパスは、神戸市垂水区から明石市を結ぶ延長約12.5kmの高規格道路であり、交通混雑が著しい神戸西部地域において、第二神明道路のバイパスとして計画された道路である。 第二神明道路と東西の広域交通を分担し、日常生活や経済活動を支える重要な路線であり、神戸淡路鳴門自動車道へのアクセス道路としても機能。									
S63年度事業化		S62年度都市計画決定 (R4年度変更)		H元年度用地着手		H3年度工事着手			
全体事業費		2,250億円		事業進捗率 (令和6年3月末時点)		71%		供用済延長	専用部 5.6km 一般部 5.4km
計画交通量		31,300台／日							
費用対効果分析	B/C	EIRR		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)	(事業全体)		594/4,731億円		4,759/6,799億円			
	1.4			事業費：438/4,468億円		走行時間短縮便益：4,396/6,273億円			
	2.2 [2%]	4.9%		維持管理費：156/262億円		走行経費減少便益：328/475億円		令和6年	
	2.8 [1%]			更新費：－億円		交通事故減少便益：35/51億円			
	(残事業)	(残事業)		感度分析	(事業全体)		(残事業)		
8.0	38.2%		交通量		B/C=1.29～1.6(±10%)		交通量	B/C=7.2～8.8(±10%)	
10.4 [2%]			事業費		B/C=1.5～1.5(±10%)		事業費	B/C=9.5～11.6(±10%)	
(参考)	11.9 [1%]			事業期間	B/C=1.4～1.6(±20%)		事業期間	B/C=10.2～10.7(±20%)	
事業の効果等									
①交通混雑の緩和									
・神戸西バイパス整備済区間と並行する第二神明道路では部分供用(H10)により交通混雑が緩和され、渋滞回数が大幅に減少。									
・一方、未整備区間と並行する第二神明道路では交通容量を超過した交通が発生しており、年間で353回の渋滞(令和3年)が発生。									
・神戸西バイパスの整備により、第二神明道路の渋滞回数が減少し、走行性の向上に期待。									
②交通安全の確保									
・神戸西バイパス未整備区間と並行する第二神明道路は、整備済区間に並行する第二神明道路と比べ死傷事故率が高く、交通混雑に起因すると考えられる追突事故が約9割を占め、交通安全面に課題。									
・神戸西バイパスの整備により、第二神明道路の交通混雑が緩和され、事故の減少を期待。									
また、第二神明道路が通行止め時の迂回路として寄与することにも期待。									
③物流の効率化支援									
・兵庫県の製造品出荷額等は全国4位と高く、その約9割が阪神・播磨地区から出荷。									
・阪神・播磨地区には、臨海部に出荷額が高いエリアが集中し、第二神明道路を走行する大型車の発着地は、阪神(兵庫)地区と播磨地区の臨海部で約7割を占める。									
・神戸西バイパスの整備により、東西方向の物流の効率化を期待。									
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：									
・「令和7年度国家予算に対する提案・要望」で神戸市より、神戸西バイパスの事業促進の要望を受けている。									
・過去にも令和4年7月、令和5年7月、令和6年7月に上記の要望を受けている。									
・令和6年7月に関西高速道路ネットワーク推進協議会から、国土交通省、財務省に対し、早期整備の要望を受けている。									

※B/Cの値は、社会的割引率4%を用いて計算した場合の費用便益分析結果。また、比較のために参考とすべき値として1%及び2%を設定し、それに対応する費用便益分析結果を参考として併記している。(〔 〕内は社会的割引率の値)

再評価結果(令和7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:西川 昌宏、松本 健

事業名	一般国道2号 大阪湾岸道路西伸部 (六甲アイランド北～駒江)			事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 近畿地方整備局 阪神高速道路株式会社	
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の高規格道路であり、その内、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、兵庫県神戸市東灘区から長田区に至る延長14.5kmの高規格道路である。								
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		H30年度工事着手		
H29年度事業化(有料道路事業)								
全体事業費		約6,740億円	事業進捗率 (令和6年3月末時点)		約11%	供用済延長		- km
計画交通量		約48,900台／日						
費用対効果分析	B/C	EIRR	総費用		(残事業)/(事業全体)	総便益		(残事業)/(事業全体)
	(事業全体)	(事業全体)	5,561/76,155億円		6,778/220,281億円		基準年	
	2.9(0.8)	12.6%(3.1)	事業費: 5,178/64,572億円		走行時間短縮便益: 6,322/201,334億円		令和6年度	
	3.2(1.2) [2%]		維持管理費: 382/ 9,040億円		走行経費減少便益: 413/17,002億円			
	3.4(1.5) [1%]		更新費: -/ 2,542億円		交通事故減少便益: 43/ 1,945億円			
	(残事業)		(事業全体)		(残事業)			
1.2(1.005)		交通量	B/C=2.6～3.2(±10%)	交通量	B/C=1.1～1.3(±10%)			
1.8(1.5) [2%]	5.2%(4.0)	事業費	B/C=2.9～2.9(±10%)	事業費	B/C=1.1～1.3(±10%)			
2.2(1.8) [1%]		事業期間	B/C=2.9～2.9(±20%)	事業期間	B/C=1.2～1.3(±20%)			
事業の効果等								
① 渋滞の緩和・定時性の確保・物流の効率化								
・阪神高速3号神戸線は全国都市高速道路の中で渋滞による損失時間が最も多い路線。								
・大阪湾岸道路西伸部の整備により、取扱貨物量が増加している国際コンテナ戦略港湾阪神港等の物流拠点への定時性が確保されるなど、物流の効率化が期待。								
② 沿道環境の改善								
・周辺道路においては、主要渋滞箇所が広範囲に点在し、また、阪神高速3号神戸線は慢性的な渋滞が発生。渋滞による速度低下はNOxやSPMなど沿道環境に影響を与える。								
・大阪湾岸道路西伸部の整備により、大阪湾岸道路へ交通が転換することで混雑緩和により、更なる沿道環境の改善が期待。								
③ 代替路の確保								
・阪神高速3号神戸線は、建設から50年以上が経過しており、構造物の長寿命化に向けた更新事業による通行規制を実施。さらに、交通事故が多発する区間で通行規制になることも多い。								
・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、更新事業や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。								
④ 災害時の交通確保								
・大阪湾岸道路西伸部の整備により、高潮や津波の影響を受けない道路ネットワークが構築されることで、災害時の交通確保が可能となり、陸・海・空の防災拠点が機能を発揮。								
・具体的には、ポートアイランドにある3次救急医療機関や、災害時の物流輸送拠点となる神戸空港・六甲アイランド埠頭などへのアクセスが確保され、災害時の円滑な人命救助や復旧に貢献。								
関係する地方公共団体等の意見								
・令和6年7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、国土交通省、財務省に対し早期整備の要望を受けている。								
令和6年10月にも、同協議会より、国土交通省、自民党、公明党、財務省に対し、早期整備等の要望を								

受けている。

- ・令和6年12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予算確保、早期整備等の要望を受けている。
- ・令和6年12月に兵庫県議会議員による「阪神湾岸地域高速道路網(大阪湾岸道路西神部・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。
- ・令和6年12月に神戸市議会議員による「大阪湾岸道路西神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。

神戸市長の意見

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、大阪湾ベイエリアにおける環状道路を形成し、阪神高速3号神戸線の慢性的な渋滞の緩和や国際コンテナ戦略港湾阪神港の機能強化、関西3空港へのアクセス改善、更には災害時及び阪神高速3号線の大規模更新工事の通行規制時における代替路の確保など、本市の重要施策である広域交通結節機能の強化にも寄与する路線であり、早期の全線供用が必要不可欠と考えます。よって、「対応方針(原案)」のとおり事業の継続をお願いいたします。

また、資材価格や労務費の高騰、軟弱地盤対策による長大橋基礎の大型化などを踏まえた、今回の事業費の増加は、やむを得ないものと考えますが、引き続き更なるコスト縮減を図り地方負担の軽減への配慮をお願いいたします。

なお、財政上の制約や今後の物価高騰などの社会経済情勢を踏まえると、まとまった資金を短期間に調達し早期の整備が期待できる有料道路事業を基本とした、その最大限活用の検討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

大阪湾岸道路西伸部周辺地域の人口、世帯数及び自動車保有台数は微増傾向ではあるものの、事業採択時からの社会経済情勢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28年度に事業化、用地進捗率約28%、事業進捗率約11%(令和6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

新港・灘浜航路部は、今後の詳細設計により、耐風・耐震対策の見直しを行う予定である。

ポートアイランド以西は、今後、海上部長大橋の基本構造を検討するとともに、地質調査や風洞実験を実施し、その結果を踏まえた構造物の耐震対策・耐風対策の検討を行う予定である。

施設の構造や工法の変更等

コスト縮減に努めながら引き続き事業を推進していく。

対応方針

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、各年次の価格に社会的割引率(4%)を用いて基準年の価値に換算し集計したもの。

※B/Cの値は、社会的割引率4%を用いて計算した場合の費用便益分析結果。また、比較のために参考とすべき値として1%及び2%を設定し、それに対応する費用便益分析結果を参考として併記している。([]内は社会的割引率の値)

再評価結果(令和7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:西川 昌宏、松本 健

事業名	一般国道43号 名神湾岸連絡線			事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 近畿地方整備局 阪神高速道路株式会社 西日本高速道路株式会社			
起終点	自：兵庫県西宮市今津水波町 至：兵庫県西宮市西宮浜二丁目					延長	2.7km			
事業概要										
一般国道43号名神湾岸連絡線は、名神高速道路、阪神高速3号神戸線(大阪方面)及び阪神高速5号湾岸線を連絡し阪神高速3号神戸線と国道43号に集中している交通を阪神高速5号湾岸線に分散させることにより、周辺地域の交通渋滞の解消や交通安全、沿道環境の改善を図るとともに、名神高速道路と阪神港をスムーズに連絡し、物流ネットワークの形成を図るものである。										
R3年度事業化（公共事業） R6年度事業化(有料道路事業)		令和2年度都市計画決定		年度用地未着手		工事未着手				
全体事業費		1,050億円		事業進捗率 (令和6年3月末時点)		約0.5%		供用済延長 - km		
計画交通量		17,000台／日								
費用対効果分析	B/C	EIRR	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)	(事業全体)	5,561/76,155億円		6,778/220,281億円					
	2.9(1.3)		〔事業費：5,178/64,572億円〕		〔走行時間短縮便益：6,322/201,334億円〕					
	3.2(1.9)〔2%〕	12.6%(5.7)	維持管理費：382/9,040億円		走行経費減少便益：413/17,002億円					令和6年
	3.4(2.3)〔1%〕		更新費：0/2,542億円		交通事故減少便益：43/1,945億円					
	(残事業)									
	1.2(1.3)									
参考	1.8(1.9)〔2%〕	5.2%(5.8)								
	2.2(2.3)〔1%〕									
事業の効果等										
① 渋滞の緩和・定時性の確保・物流の効率化										
・阪神高速3号神戸線は全国都市高速道路の中で渋滞による損失時間が最も多い路線。										
・名神湾岸連絡線の整備により、国際コンテナ戦略港湾阪神港等の物流拠点への定時性が確保されるなど、物流の効率化が期待。										
② 沿道環境の改善										
・周辺道路においては、主要渋滞箇所が広範囲に点在し、また、阪神高速3号神戸線は慢性的な渋滞が発生。渋滞による速度低下はNOxやSPMなど沿道環境に影響を与える。										
・名神湾岸連絡線の整備により、大阪湾岸道路へ交通が転換することで、混雑緩和により、更なる沿道環境の改善が期待。										
③ 代替路の確保										
・阪神高速3号神戸線は、建設から50年以上が経過しており、構造物の長寿命化に向けた更新事業による通行規制を実施。さらに、交通事故が多発する区間で通行規制になることも多い。										
・名神湾岸連絡線の整備により、代替路の確保が可能となり、更新事業や交通事故等による阪神高速3号線通行規制時の一般道への交通集中が緩和。										
④ 災害時の交通確保										
・名神湾岸連絡線の整備により、高潮や津波の影響を受けない道路ネットワークが構築されることで、災害時の交通確保が可能となり、陸・海・空の広域防災拠点が機能を発揮。										
・具体的には、ポートアイランドにある3次救急医療機関や、災害時の物流輸送拠点となる神戸空港・六甲アイランド埠頭などへのアクセスが確保され、災害時の円滑な人命救助や復旧に貢献。										
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等：										
・令和6年7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、国土交通省、財務省に対し早期整備の要望を受けている。										

令和6年10月にも、同協議会より、国土交通省、自民党、公明党、財務省に対し、早期整備等の要望を受けている。

- ・令和6年12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予算確保、早期整備等の要望を受けている。
- ・令和6年12月に兵庫県議会議員による「阪神湾岸地域高速道路網(大阪湾岸道路西神部・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。
- ・令和6年12月に神戸市議会議員による「大阪湾岸道路西神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。

兵庫県知事の意見:

一般国道43号名神湾岸連絡線は、大阪湾岸道路西伸部と一体となって大阪湾バイエリアの高速道路ネットワークを形成する重要な高規格道路である。

当該道路は、阪神高速3号神戸線等の渋滞緩和や沿道環境の改善、阪神港等の物流拠点、国際化を控える神戸空港への交通アクセスの強化に資することから、事業継続の対応方針(原案)に異論はない。

事業継続にあたっては、地元関係者への事業進捗に応じた丁寧な説明に努められたい。

引き続き、大阪湾岸道路西伸部の早期全線開通とともに、これに遅れることのない開通に向けた必要な予算確保等、事業の更なる推進をお願いする。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、「一般国道43号名神湾岸連絡線」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

沿線地域の人口は横ばい傾向にあるが、世帯数および自動車保有台数は増加傾向にあり、自動車への依存が高い傾向は当初計画時点と大きな変更はなく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

令和3年度新規事業化、用地進捗率0%、事業進捗率約0.5%(令和6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

コスト縮減に努めながら引き続き事業を推進していく。

対応方針

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】



【事業概要図】



※ 垂水JCT～りんくうJCT間: 名神湾岸連絡線の事業評価を一体

※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価格に社会的割引率(4%)を用いて基準年の価値に換算し集計したもの。

※B/Cの値は、社会的割引率4%を用いて計算した場合の費用便益分析結果。また、比較のために参考とすべき値として1%及び2%を設定し、それに対応する費用便益分析結果を参考として併記している。([]内は社会的割引率の値)

再評価結果(令和7年度事業継続箇所)

担当課:道路局 国道・技術課

担当課長名:西川 昌宏

事業名	一般国道28号 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：兵庫県洲本市 炬口 至：兵庫県洲本市 納						延長	6.0km		
事業概要										
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。 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等を目的とした延長6.0kmのバイパスである。										
S60年度事業化		S57年度都市計画決定 (S-年度変更)		S63年度用地着手		H元年度工事着手				
全体事業費		505億円		事業進捗率 (令和6年3月末時点)		約78%		供用済延長 3.6km		
計画交通量		11,600台／日								
費用対効果分析	B/C		EIRR		総費用		総便益		基準年	
	(事業全体)		(事業全体)		(残事業)/(事業全体)		(残事業)/(事業全体)			
	0.95		3.9%		94/975億円		202/922億円		令和6年	
	1.4 [2%]				事業費：83/945億円		走行時間短縮便益：183/878億円			
	1.8 [1%]				維持管理費：12/31億円		走行経費減少便益：17/40億円			
	(残事業)		(残事業)		更新費：—		交通事故減少便益：2.7/3.8億円			
2.1		11.1%		感度分析	(事業全体)		(残事業)			
2.9 [2%]					交通量	B/C=0.9～1.04(±10%)		交通量	B/C=1.9～2.4(±10%)	
3.4 [1%]					事業費	B/C=0.9～0.95(±10%)		事業費	B/C=2.0～2.3(±10%)	
				事業期間	B/C=0.9～0.95(±20%)		事業期間	B/C=2.1～2.1(±20%)		
事業の効果等										
①交通混雑の緩和										
・洲本バイパス未開通区間と並行する国道28号は、交通容量の約1.4倍。										
・洲本バイパス開通済区間では、旧国道28号の交通量が約4割減少。										
・残る区間の整備により交通の転換が図られ、交通混雑の緩和に期待。										
②交通安全の確保										
・洲本バイパス開通済区間の死傷事故件数は、旧国道28号区間34件からバイパス区間3件に減少し、旧国道28号区間も8件に減少。										
・未開通区間に並行する国道28号の死傷事故件数は年間約9件発生しており、残る区間の整備により交通の転換が図られ、国道28号の安全性の向上に期待。										
③災害時の代替路の確保										
・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。										
・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。										
④地域医療の支援										
・洲本インター前交差点から淡路島唯一の三次救急医療施設までの到着時間は、開通前の約16分から現況で約13分に短縮されており、全線開通するとさらに約11分に短縮。										
・重症救急患者に対応する三次救急医療施設へのアクセス向上に期待。										
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										
・令和5年8月に近畿国道協議会から、予算確保および早期完成の要望を受けている。										
・令和6年7月に兵庫南東部国道連絡会から、早期完成の要望を受けている。										
・令和6年11月に洲本市から、国土交通省に予算確保および事業促進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る。事業中の洲本バイパスは交通混雑の緩和、交通安全の確保、災害時の代替路の確保など重要な役割を担っている。

洲本バイパス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交通量が交通容量を超過し、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。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。

令和6年4月に島内最長となる潮トンネルが貫通し、地元の開通への期待はますます高まっている。引き続き、早期の全線供用に向けて取り組んでいただきたい。なお、事業の実施にあたっては、資材価格が高騰している状況ではあるものの、より一層のコスト縮減に努めていただきたい。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、「一般国道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

洲本バイパス周辺地域の人口、世帯数は減少傾向にあるが、地域を訪れる観光客数は増加傾向。

国道28号の交通量は減少傾向であったが、近年は横ばいであり、依然として交通容量を超過している状況や、広域的な交通が7割を占める状況に変化はない。

洲本バイパス周辺地域では、企業の進出が進んでおり、工場立地件数が増加傾向であり、有効求人倍率は高い水準で推移している。

事業の進捗状況、残事業の内容等

昭和60年度事業化、用地進捗率100%、事業進捗率約78%(令和6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、早期の開通を目指します。

施設の構造や工法の変更等

事業の実施にあたり、新技術・新工法の採用等によりコスト縮減に努める。

対応方針	事業継続
------	------

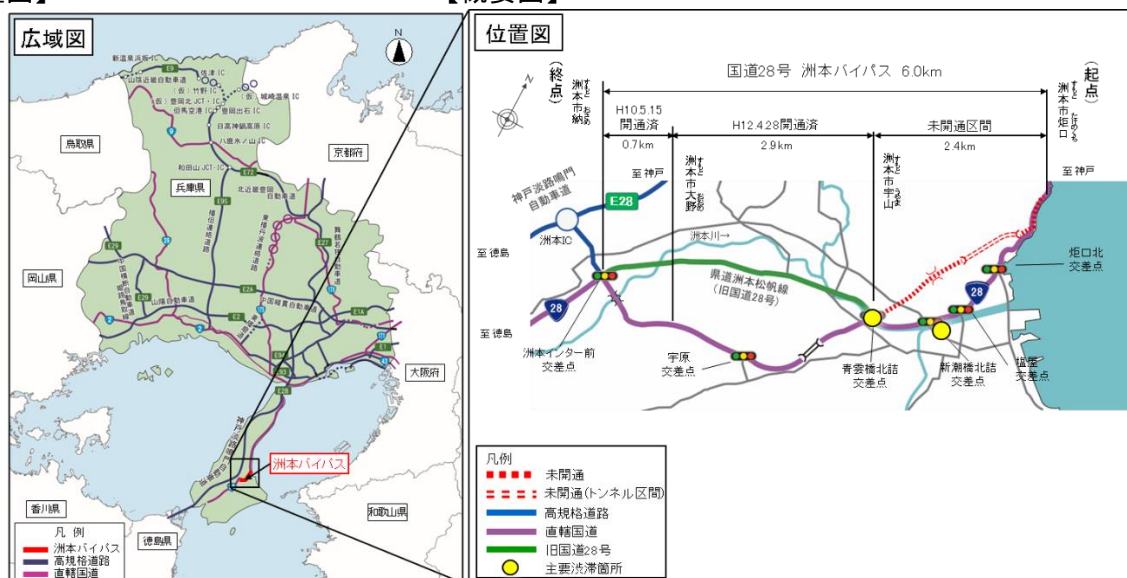
対応方針決定の理由

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、各年次の価格に社会的割引率(4%)を用いて基準年の価値に換算し集計したもの。

※B/Cの値は、社会的割引率4%を用いて計算した場合の費用便益分析結果。また、比較のために参考とすべき値として1%及び2%を設定し、それに対応する費用便益分析結果を参考として併記している。（〔 〕内は社会的割引率の値）

再評価結果(令和7年度事業継続箇所)

担当課:道路局 国道・技術課

担当課長名:西川 昌宏

事業名	一般国道175号 西脇北バイパス				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：兵庫県西脇市下戸田 至：兵庫県西脇市黒田庄町大伏							延長	5.2km	
事業概要										
東播丹波連絡道路は、東播地域と丹波地域の連携を強化するとともに、山陽自動車道、中国縦貫自動車道、北近畿豊岡自動車道と一体となって広域ネットワークを形成する延長約30kmの高規格道路である。 国道175号西脇北バイパスは、東播丹波連絡道路の一部を形成し、西脇市域と東播地域及び丹波地域へのアクセス性の向上、西脇市域における国道175号の交通混雑の緩和、交通安全の確保等を目的とした道路である。										
H9年度事業化			H10年度都市計画決定 (H13年度変更)			H12年度用地着手		H18年度工事着手		
全体事業費		551億円		事業進捗率 (令和6年3月末時点)		約68%		供用済延長		2.1km
計画交通量		17,600台／日								
費用対効果分析	B/C		EIRR		総費用		総便益		基準年	
	(事業全体)		(事業全体)		(残事業)/(事業全体)		(残事業)/(事業全体)			
	1.01		4.0%		169/741億円		712/751億円			
	参考	1.5	[2%]	20.4%	事業費：126/692億円		走行時間短縮便益：675/713億円		令和6年	
		2.0	[1%]		維持管理費：43/49億円		走行経費減少便益：29/30億円			
		(残事業)			(残事業)		(残事業)			
4.2			交通量		交通量					
5.5	[2%]	20.4%		事業費		事業費				
6.3	[1%]			事業期間		事業期間				
事業の効果等										
①交通混雑の緩和 ・主要渋滞箇所である上戸田南交差点等において、朝夕の通勤時間帯に、交通混雑が発生。 ・西脇北バイパスの整備により交通の転換が図られ、交通混雑の緩和に期待。										
②交通安全の確保 ・開通済区間に並行する国道175号では、開通後の死傷事故件数が約4割減。 ・未開通区間に並行する国道175号では、年平均5.5件の死傷事故が発生。また、交通混雑が主な原因と考えられる追突事故が約7割を占める。 ・西脇北バイパスの整備により交通混雑が緩和し、国道175号の安全性の向上に期待。										
③地域のアクセス改善 ・西脇市は北播磨医療圏と丹波医療圏が連携した広域な医療圏に位置し、当該圏域では救急搬送の約8割が国道175号沿線の病院へ搬送。 ・平成29年には西脇市北部の救急医療体制の強化を図るため、西脇北バイパス整備区間に西脇消防署西脇北出張所が設置。 ・西脇北バイパスの整備により、広域な医療圏での救急医療活動への支援に期待。										
④地域の防災性向上 ・国道175号は緊急輸送道路に指定されており、災害時の避難・救援など重要な役割を担う。 ・西脇市では過去に4回の浸水被害が発生している他、西脇北バイパスの並行区間には防災点検箇所が3箇所存在。 ・西脇北バイパスの整備により、地域の防災性向上に期待。										
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： ・令和6年7月に西脇北バイパス整備促進協議会から一般国道175号西脇北バイパスの早期整備の要望を										

受けている。

・令和6年8月に一般国道175号整備促進期成同盟会から一般国道175号西脇北バイパスの早期整備の要望を受けている。

兵庫県知事の意見：

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

当該区間の国道175号の現道は、交通量が交通容量を超過し、特に朝夕の通勤時間帯には上戸田南交差点等で交通混雑が目立つなど、交通混雑の緩和や安全性の向上を図る西脇北バイパスの早期全線供用が待ち望まれている。

西脇北バイパス5.2kmのうち、西脇市寺内～大伏間2.1kmは令和2年3月に供用済みであるものの、西脇市下戸田～寺内間3.1kmは未供用となっている。このため、既に公表済みの本バイパスの令和8年春の全線供用に向けて引き続き取り組んでいただきたい。

なお、事業の実施にあたっては、資材価格が高騰している状況ではあるものの、より一層のコスト縮減に努めていただきたい。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、「一般国道175号西脇北バイパス」の再評価は、当委員会に提出された資料、説明の範囲において、おおむね適切であり、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

西脇北バイパス周辺地域の人口は減少傾向にあるものの、世帯数は増加しており、1世帯あたりの自動車保有台数は県平均の約2倍と、車への依存が高い。

国道175号の交通量は横ばいであり依然として交通容量を超過している状況であり、広域的な交通が約6割を占める状況に変化はない。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成9年度事業化、用地取進捗率約100%、事業進捗率約68%(令和6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、令和8年春頃の全線2車線による開通を目指す。

施設の構造や工法の変更等

事業の実施にあたり、新技術・新工法の採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

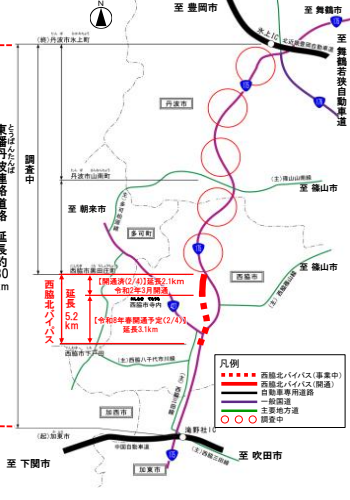
以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図

【位置図】



【概要図】



※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価格に社会的割引率(4%)を用いて基準年の価値に換算し集計したもの。
※B/Cの値は、社会的割引率4%を用いて計算した場合の費用便益分析結果。また、比較のために参考とすべき値として1%及び2%を設定し、それに対応する費用便益分析結果を参考として併記している。〔 〕内は社会的割引率の値)

再評価結果(令和7年度事業継続箇所)

担当課:道路局 国道・技術課

担当課長名:西川 昌宏

事業名	一般国道42号 冷水 ^{しみず} 拡幅			事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 近畿地方整備局
起終点	自：和歌山県海南市冷水 ^{かいなん しみず} 至：和歌山県海南市藤白 ^{かいなん ふじしろ}					延長	1.1km
事業概要							
一般国道42号は浜松市を起点とし、伊勢市、海南市等を経て和歌山市に至る主要幹線道路であり、紀伊半島の太平洋沿岸を結ぶ広域的な幹線道路としての役割を担い、地域の社会経済活動や日常生活の基盤としての役割を果たしている。冷水拡幅・有田海南道路は、交通混雑の緩和、交通安全の確保及び災害時における交通の確保等を目的とした道路である。							
H19年度事業化		H19年度都市計画決定 (H-年度変更)		H21年度用地着手		H23年度工事着手	
全体事業費		61億円	事業進捗率 (令和6年3月末時点)		98%	供用済延長	0.7km
計画交通量		18,800台／日					
費用対効果分析 ^(参考)	B/C	EIRR	総費用		総便益		基準年
	(事業全体)	(事業全体)	(残事業)/(事業全体)		(残事業)/(事業全体)		
	1.2(1.3)		265/882億円		953/1,023億円		
	1.8(1.8) [2%]	4.7%(5.0%)	〔事業費：239/845億円〕		〔走行時間短縮便益：884/945億円〕		令和6年
	2.3(2.2) [1%]		維持管理費：26/34億円		走行経費減少便益：60/67億円		
	(残事業)	(残事業)	更新費：0/2.6億円		交通事故減少便益：9.6/11億円		
	感度分析 ^(参考)	3.6(9.6)		(事業全体)		(残事業)	
5.1(9.9) [2%]		15.0%(242.8%)	交通量	B/C=1.04～1.3(±10%)	交通量	B/C=3.3～4.0(±10%)	
6.2(10.0) [1%]			事業費	B/C=1.1～1.2(±10%)	事業費	B/C=3.3～4.0(±10%)	
事業の効果等							
①交通混雑の緩和							
・国道42号は有田市街地と海南市街地を結ぶ幹線道路であり、通勤時間帯を中心に渋滞が発生。							
・事業中区間の交通量は交通容量の約1.6倍となっており、交通容量が不足。							
・冷水拡幅・有田海南道路が整備されることにより、国道42号の交通混雑が緩和し、移動所要時間の短縮が期待。							
②交通安全の確保							
・事業区間と並行する国道42号の死傷事故は、渋滞に起因すると想定される追突事故が約7割。							
・冷水拡幅・有田海南道路の整備により、交通安全の向上が期待。							
③災害時における交通の確保							
・事業区間と並行する国道42号は南海トラフ巨大地震に伴う津波による浸水が想定されている。							
・令和5年6月の大雨で国道42号が冠水し、10時間以上の通行不能になり、広域的な迂回が発生。							
・冷水拡幅・有田海南道路の整備により、災害時における避難路の確保及び緊急輸送道路としてネットワークを形成。							
④救急医療の支援							
・有田市の救急搬送のうち、和歌山市・海南市への搬送が5割以上を占めている。							
・国道42号を利用した場合は、所要時間にばらつきがみられ定時性の確保が課題。							
・冷水拡幅・有田海南道路の整備により所要時間が安定することで時間信頼性が向上し、平均所要時間も短くなるため、救急搬送時にも利用しやすくなることが期待。							
⑤地域振興の支援							
・道の駅「海南サクアス」が令和5年9月2日に開業。周辺地域の特産品が販売されている。							
・県外からたくさんの来訪者が訪れ、道の駅での食事や買い物、周辺観光を楽しんでいる。							
・冷水拡幅・有田海南道路の整備により、道の駅へのアクセス性が向上し、道の駅を拠点とした周遊観光の促進や特産品の販路拡大による更なる地域活性化が期待。							

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"> ・令和6年6月に国道42号・有田海南間整備促進協議会より、早期整備の要望を受けている。 和歌山県知事の意見： 国道42号冷水拡幅及び有田海南道路は、多発する交通事故や渋滞といった交通課題を解決するため、南海トラフ地震や激甚化・頻発化する豪雨災害への備えとして、さらに、観光振興や特産品の販路拡大など地域活性化を図るうえで、必要不可欠な道路であること、また、昨今の物価上昇、想定より脆弱な地質等を踏まえると、今回の事業費の見直しに伴うコストの増加は、やむを得ないものと考えますので、対応方針（原案）のとおり、事業継続が妥当と判断します。 なお、今後の事業実施にあたっては、できる限りコスト縮減に努めて頂くとともに、開通時期を公表し、一日も早い全線開通をお願いします。	
事業評価監視委員会の意見	
審議の結果、「一般国道42号冷水拡幅」の再評価は、当委員会に提出された資料、説明の範囲において、おおむね適切であり、対応方針(原案)のとおり「事業継続」することが妥当と判断される。	
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	
事業の沿線地域の人口は減少傾向であるが、世帯数は横ばい、世帯あたりの自動車保有台数は約2台と多い状況に変化はなく、内内交通と内外交通が約9割を占める状況にも大きな変化はない。	
事業の進捗状況、残事業の内容等	
平成19年度事業化、用地進捗率100%、事業進捗率98%（令和6年3月末時点）	
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	
引き続き事業を推進し、早期の開通を目指す。	
施設の構造や工法の変更等	
事業実施にあたり、新技術・新工法の採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ると、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、各年次の価格に社会的割引率（4%）を用いて基準年の価値に換算し集計したものの。

※B/Cの値は、社会的割引率4%を用いて計算した場合の費用便益分析結果。また、比較のために参考とすべき値として1%及び2%を設定し、それに対応する費用便益分析結果を参考として併記している。（〔 〕内は社会的割引率の値）

再評価結果(令和7年度事業継続箇所)

担 当 課:道路局 国道・技術課

担当課長名:西川 昌宏

事業名	一般国道42号 有田海南道路			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：和歌山県有田 ^{ありだ} 市 ^の 野 至：和歌山県海南 ^{かいなん} 市 ^の 冷水 ^{しみず}					延長	9.4km
事業概要							
一般国道42号は浜松市を起点とし、伊勢市、海南市等を経て和歌山市に至る主要幹線道路であり、紀伊半島の太平洋沿岸を結ぶ広域的な幹線道路としての役割を担い、地域の社会経済活動や日常生活の基盤としての役割を果たしている。冷水拡幅・有田海南道路は、交通混雑の緩和、交通安全の確保及び災害時における交通の確保等を目的とした事業である。							
H20年度事業化		H19年度都市計画決定 (H-年度変更)		H23年度用地着手		H28年度工事着手	
全体事業費		784億円	事業進捗率 (令和6年3月末時点)		55%	供用済延長	0.2km
計画交通量		11,000台／日					
費用対効果 分析	B/C	EIRR	総費用		総便益		基準年
	(事業全体)	(事業全体)	(残事業)/(事業全体)		(残事業)/(事業全体)		
	1.2(1.2)		265/882億円		953/1,023億円		
	1.8(1.9) [2%]	4.7%(4.8%)	〔事業費：239/845億円〕		〔走行時間短縮便益：884/945億円〕		令和6年
	2.3(2.4) [1%]		維持管理費：26/34億円		走行経費減少便益：60/67億円		
			更新費：0/2.6億円		交通事故減少便益：9.6/11億円		
	(残事業)	(残事業)	(事業全体)		析分度感		
3.6(3.6)		交通量	B/C=1.04～1.3(±10%)	交通量	B/C=3.3～4.0(±10%)		
5.1(5.1) [2%]	15.0%(14.6%)	事業費	B/C=1.1～1.2(±10%)	事業費	B/C=3.3～4.0(±10%)		
6.2(6.2) [1%]		事業期間	B/C=1.1～1.2(±20%)	事業期間	B/C=3.5～3.7(±20%)		
事業の効果等							
①交通混雑の緩和							
・国道42号は有田市街地と海南市街地を結ぶ幹線道路であり、通勤時間帯を中心に渋滞が発生。							
・事業中区間の交通量は交通容量の約1.6倍となっており、交通容量が不足。							
・冷水拡幅・有田海南道路が整備されることにより、国道42号の交通混雑が緩和し、移動所要時間の短縮が期待。							
②交通安全の確保							
・国道42号では高さ3.8mを超える特殊車両の通行が困難なトンネルが5か所存在し、過去には特殊車両の積荷が接触する事故が発生。							
・事業区間と並行する国道42号の死傷事故は、渋滞に起因すると想定される追突事故が約7割を占めており、特に黒田交差点～小南交差点間の死傷事故率は県内平均の約1.7倍。							
・冷水拡幅・有田海南道路の整備により、特殊車両の通行に対応したトンネル断面の確保及び交通安全の向上が期待。							
③災害時における交通の確保							
・事業区間と並行する国道42号は南海トラフ巨大地震に伴う津波による浸水が想定されている。							
・令和5年6月の大雨で国道42号が冠水し、10時間以上の通行不能になり、広域的な迂回が発生。							
・冷水拡幅・有田海南道路の整備により、災害時における避難路の確保及び緊急輸送路としてのネットワークを形成。							
④救急医療の支援							
・有田市の救急搬送のうち、和歌山市・海南市への搬送が5割以上を占めている。							
・国道42号を利用した場合は、所要時間にばらつきがみられ定時性の確保が課題。							
・冷水拡幅・有田海南道路の整備により所要時間が安定することで時間信頼性が向上し、平均所要時間も短くなるため、救急搬送時にも利用しやすくなることが期待。							
⑤地域振興の支援							
・道の駅「海南サクアス」が令和5年9月2日に開業。周辺地域の特産品が販売されている。							

- ・県外からたくさんの来訪者が訪れ、道の駅での食事や買い物、周辺観光を楽しんでいる。
- ・冷水拡幅・有田海南道路の整備により、道の駅へのアクセス性が向上し、道の駅を拠点とした周遊観光の促進や特産品の販路拡大による更なる地域活性化が期待。

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：

- ・令和6年6月に国道42号・有田海南間整備促進協議会より、早期整備の要望を受けている。

和歌山県知事の意見：

国道42号冷水拡幅及び有田海南道路は、多発する交通事故や渋滞といった交通課題を解決するため、南海トラフ地震や激甚化・頻発化する豪雨災害への備えとして、さらに、観光振興や特産品の販路拡大など地域活性化を図るうえで、必要不可欠な道路あること、また、昨今の物価上昇、想定より脆弱な地質等を踏まえると、今回の事業費の見直しに伴うコストの増加は、やむを得ないものと考えますので、対応方針(原案)のとおり、事業継続が妥当と判断します。

なお、今後の事業実施にあたっては、できる限りコスト縮減に努めて頂くとともに、開通時期を公表し、一日も早い全線開通をお願いします。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、「一般国道42号有田海南道路」の再評価は、当委員会に提出された資料、説明の範囲において、おおむね適切であり、対応方針(原案)のとおり「事業継続」することが妥当と判断される。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

事業の沿線地域の人口は減少傾向であるが、世帯数は横ばい、世帯あたりの自動車保有台数は約2台と多い状況に変化はなく、内内交通と内外交通が約9割を占める状況にも大きな変化はない。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成20年度事業化、用地進捗率99%、事業進捗率55%(令和6年3月末時点)

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

引き続き事業を推進し、早期の開通を目指す。

施設の構造や工法の変更等

事業実施にあたり、新技術・新工法の採用等によりコスト縮減に努める。

対応方針

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】



【概略図】



※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価格に社会的割引率(4%)を用いて基準年の価値に換算し集計したもの。

※B/Cの値は、社会的割引率4%を用いて計算した場合の費用便益分析結果。また、比較のために参考とすべき値として1%及び2%を設定し、それに対応する費用便益分析結果を参考として併記している。([]内は社会的割引率の値)

再評価結果(令和7年度事業継続箇所)

担 当 課:道路局 国道・技術課

担当課長名:西川 昌宏

事業名	一般国道42号 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：和歌山県東牟婁郡串本町サンゴ台 至：和歌山県西牟婁郡すさみ町江住							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、串本太地道路、新宮道路及び新宮紀宝道路は、紀伊半島を一周する高規格道路として、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		2,160億円		事業進捗率 (令和6年3月末時点)		58%		供用済延長		- km
計画交通量		6,100台／日								
費用対効果分析	B/C	EIRR		総費用		(残事業)/(事業全体)		総便益		(残事業)/(事業全体)
	(事業全体)	(事業全体)		3,748/ 58,079億円		7,784/ 357,190億円		基準年		
	6.2(0.5)									
	6.9(0.7) [2%]	27.3(0.5%)		事業費：3,342/46,436億円		走行時間短縮便益：7,180/ 322,973億円		令和6年		
	7.5(0.8) [1%]			維持管理費：402/8,971億円		走行経費減少便益：511/ 29,560億円				
	(残事業)	(残事業)		更新費：3.9/2,672億円		交通事故減少便益：93/ 4,657億円				
(参考)	2.1(1.8)			(事業全体)		(残事業)				
	3.0(2.4) [2%]	9.1(8.5%)		交通量		B/C=5.5～6.8(±10%)		交通量		B/C=1.9～2.3(±10%)
	3.7(2.8) [1%]			事業費		B/C=6.1～6.2(±10%)		事業費		B/C=1.9～2.3(±10%)
				事業期間		B/C=6.2～6.2(±20%)		事業期間		B/C=2.0～2.3(±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、串本太地道路に並行する国道42号の約8割、新宮道路・新宮紀宝道路に並行する県道紀宝川瀬線の約4割の区間が浸水すると予測。 ・近畿自動車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に避難路を設置することで、地域の避難活動を支援。 ②救急医療活動の支援 ・南和歌山医療センター(田辺市)は、和歌山県南部で唯一の三次救急医療機関であり、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が74%から98%まで拡大。 ・災害時においても広域的な救急活動支援を期待。 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： ・令和4年12月に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)から、すさみ串本道路、串本太地道路の早期完成にむけた事業促進等の要望を受けている。 ・令和4年10月に、高速道路をつなぐ建設促進那智勝浦協議会(那智勝浦町内の民間団体など関係24団体)から、串本太地道路の一日も早く完成させるよう要望を受けている。 ・令和6年7月に熊野川河口に橋を架ける会(新宮市、紀宝町の各首長、熊野川河口大橋建設促進議員連盟の議員、他)から、事業中区間の早期工事着手と早期完成等及びそれに必要な予算確保等の要望を受けている。										

- ・令和6年7月に高速自動車道紀南延長促進協議会(和歌山県知事、和歌山県議会議長、御坊市以南沿線自治体首長及び議長、他)から、総会での決議を踏まえ、事業中区間の早期工事着手と早期完成等及びそれに必要な予算確保等の要望を受けている。
- ・令和6年10月に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、御浜町、新宮市、田辺市、那智勝浦町、北山村の各首長、他)から、事業中区間の早期工事着手と早期完成等及びそれに必要な予算確保等の要望を受けている。
- ・令和6年11月に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)から、すさみ串本道路、串本太地道路、新宮道路の早期完成を目指しての整備加速等の要望を受けている。

和歌山県知事の意見：一般国道42号すさみ串本道路・串本太地道路・新宮道路・新宮紀宝道路

半島地域の発展や切迫する南海トラフ地震をはじめとする大規模災害への備えなど、安全・安心の前提となる「半島防災」の観点から、紀伊半島を一周する近畿自動車道紀勢線等の整備が急務であること、また昨今の資材価格や労務費の高騰、厳しい地質条件等を踏まえ、事業費の増加は、やむを得ないものと考えますので、対応方針(原案)のとおり事業継続が妥当と判断します。

なお、今後の事業実施に当たっては、コスト縮減に努めて頂き、「すさみ串本道路」の工事工程管理の徹底による1日も早い開通と、「串本太地道路」「新宮道路」の早期開通をお願いします。

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	
すさみ串本道路周辺地域の人口、世帯数及び自動車保有台数は微減傾向にあるものの、事業採択時からの社会経済情勢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26年度事業化、用地進捗率100%、事業進捗率約58%(令和6年3月末時点)	
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	
地盤のひび割れへの対策工法として基礎構造の変更を行うなどの対応が必要	
施設の構造や工法の変更等	
事業実施にあたり、新技術・新工法の採用等によりコスト縮減に努める。	
対応方針	
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。	



※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価格に社会的割引率(4%)を用いて基準年の価値に換算し集計したものの。

※B/Cの値は、社会的割引率4%を用いて計算した場合の費用便益分析結果。また、比較のために参考とすべき値として1%及び2%を設定し、それに対応する費用便益分析結果を参考として併記している。([])内は社会的割引率の値)

再評価結果(令和7年度事業継続箇所)

担 当 課:道路局 国道・技術課

担当課長名:西川 昌宏

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>ひがしむろぐん</small> 牟婁郡那智勝浦町八尺鏡野 至：和歌山県 <small>ひがしむろぐん</small> 牟婁郡串本町鬺野川					延長	18.4km	
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号すさみ串本道路、串本太地道路、新宮道路及び新宮紀宝道路は、紀伊半島を一周する高規格道路として、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。								
H30年度事業化		H-年度都市計画決定 (H-年度変更)		R2年度用地着手		R3年度工事着手		
全体事業費		1,030億円	事業進捗率 (令和6年3月末時点)		約7%	供用済延長	- km	
計画交通量		7,800台／日						
費用対効果分析	B/C	EIRR	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)	(事業全体)	3,748/ 58,079億円			7,784/ 357,190億円		令和6年
	6.2(0.7)	27.3 (2.2%)	事業費：3,342/46,436億円		走行時間短縮便益：7,180/ 322,973億円			
	(参考) 6.9(1.04) [2%]		維持管理費：402/8,971億円		走行経費減少便益：511/ 29,560億円			
	7.5(1.3) [1%]		更新費：3.9/2,672億円		交通事故減少便益：93/ 4,657億円			
	(残事業)							
2.1(0.8)		(事業全体)						
(参考) 3.0(1.1) [2%]	9.1 (2.7%)	交通量	B/C=5.5～6.8(±10%)		交通量	B/C=1.9～2.3(±10%)		
3.7(1.4) [1%]		事業費	B/C=6.1～6.2(±10%)		事業費	B/C=1.9～2.3(±10%)		
		事業期間	B/C=6.2～6.2(±20%)		事業期間	B/C=2.0～2.3(±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、串本太地道路に並行する国道42号の約8割、新宮道路・新宮紀宝道路に並行する県道紀宝川瀬線の約4割の区間が浸水すると予測。 ・近畿自動車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に避難路を設置することで、地域の避難活動を支援。 ② 救急医療活動の支援 ・南和歌山医療センター(田辺市)は、和歌山県南部で唯一の三次救急医療機関であり、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が74%から98%まで拡大。 ・災害時においても広域的な救急活動支援を期待。 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： ・令和4年12月に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)から、すさみ串本道路、串本太地道路の早期完成にむけた事業促進等の要望を受けている。 ・令和4年10月に高速道路をつなぐ建設促進那智勝浦協議会(那智勝浦町内の民間団体など関係24団体)から、串本太地道路の一日も早く完成させるよう要望を受けている。 ・令和6年7月に熊野川河口に橋を架ける会(新宮市、紀宝町の各首長、熊野川河口大橋建設促進議員連盟								

の議員、他)から、事業中区間の早期工事着手と早期完成等及びそれに必要な予算確保等の要望を受けている。

- ・令和6年7月に高速自動車道紀南延長促進協議会(和歌山県知事、和歌山県議会議長、御坊市以南沿線自治体首長及び議長、他)から、総会での決議を踏まえ、事業中区間の早期工事着手と早期完成等及びそれに必要な予算確保等の要望を受けている。
- ・令和6年10月に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、御浜町、新宮市、田辺市、那智勝浦町、北山村の各首長、他)から、事業中区間の早期工事着手と早期完成等及びそれに必要な予算確保等の要望を受けている。
- ・令和6年11月に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)から、すさみ串本道路、串本太地道路、新宮道路の早期完成を目指しての整備加速等の要望を受けている。

和歌山県知事の意見：一般国道42号すさみ串本道路・串本太地道路・新宮道路・新宮紀宝道路

半島地域の発展や切迫する南海トラフ地震をはじめとする大規模災害への備えなど、安全・安心の前提となる「半島防災」の観点から、紀伊半島を一周する近畿自動車道紀勢線等の整備が急務であること、また昨今の資材価格や労務費の高騰、厳しい地質条件等を踏まえ、事業費の増加は、やむを得ないものと考えますので、対応方針(原案)のとおり事業継続が妥当と判断します。

なお、今後の事業実施に当たっては、コスト縮減に努めて頂き、「すさみ串本道路」の工事工程管理の徹底による1日も早い開通と、「串本太地道路」「新宮道路」の早期開通をお願いします。

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

串本太地道路周辺地域の人口、世帯数及び自動車保有台数は微減傾向にあるものの、事業採択時からの社会経済情勢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30年度事業化、用地進捗率約83%、事業進捗率約7%(令和6年3月末時点)

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

引き続き事業を推進し、早期の開通を目指す。

施設の構造や工法の変更等

事業実施にあたり、新技術・新工法の採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、各年次の価格に社会的割引率(4%)を用いて基準年の価値に換算し集計したもの。

※B/Cの値は、社会的割引率4%を用いて計算した場合の費用便益分析結果。また、比較のために参考とすべき値として1%及び2%を設定し、それに対応する費用便益分析結果を参考として併記している。([]内は社会的割引率の値)

再評価結果(令和7年度事業継続箇所)

担 当 課:道路局 国道・技術課

担当課長名:西川 昌宏

事業名	一般国道42号 新宮道路	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：和歌山県新宮市三輪崎			延長	4.8km
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号すさみ串本道路、串本太地道路、新宮道路及び新宮紀宝道路は、紀伊半島を一周する高規格道路として、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>					
H31年度事業化		H-年度都市計画決定 (H-年度変更)		R4年度用地着手	
工事未着手					
全体事業費	335億円	事業進捗率	4%	供用済延長	- km
計画交通量	9,000台／日				
費用対効果分析	B/C (事業全体)	EIRR (事業全体)	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	6.2(0.7)		3,748/ 58,079億円	7,784/ 357,190億円	
	6.9(0.98) [2%]	27.3(1.9%)	事業費: 3,342/46,436億円	走行時間短縮便益: 7,180/ 322,973億円	令和6年
	7.5(1.2) [1%]		維持管理費: 402/8,971億円	走行経費減少便益: 511/ 29,560億円	
	(残事業)		更新費: 3.9/2,672億円	交通事故減少便益: 93/ 4,657億円	
	2.1(0.7)		(事業全体)		
3.0(1.03) [2%]	9.1(2.1%)	交通量	B/C=5.5～6.8(±10%)	交通量	B/C=1.9～2.3(±10%)
3.7(1.3) [1%]		事業費	B/C=6.1～6.2(±10%)	事業費	B/C=1.9～2.3(±10%)
		事業期間	B/C=6.2～6.2(±20%)	事業期間	B/C=2.0～2.3(±20%)
事業の効果等					
①災害時の交通確保					
<p>・南海トラフ巨大地震に伴う津波により、すさみ串本道路、串本太地道路に並行する国道42号の約8割、新宮道路・新宮紀宝道路に並行する県道紀宝川瀬線の約4割の区間が浸水すると予測。</p> <p>・近畿自動車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に避難路を設置することで、地域の避難活動を支援。</p>					
②救急医療活動の支援					
<p>・新宮道路と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県境を越えた地域医療連携サービスがさらに向上。</p> <p>・災害時においても広域的な救急活動支援を期待。</p>					
③広域周遊観光の支援					
<p>・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。</p> <p>・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。</p>					
関係する地方公共団体等の意見					
地域から頂いた主な意見等：					
<p>・令和4年12月に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)から、すさみ串本道路、串本太地道路の早期完成にむけた事業促進等の要望を受けている。</p> <p>・令和4年10月に高速道路をつなぐ建設促進那智勝浦協議会(那智勝浦町内の民間団体など関係24団体)から、串本太地道路の一日も早く完成させるよう要望を受けている。</p> <p>・令和6年7月に熊野川河口に橋を架ける会(新宮市、紀宝町の各首長、熊野川河口大橋建設促進議員連盟の議員、他)から、事業中区間の早期工事着手と早期完成等及びそれに必要な予算確保等の要望を受けている。</p> <p>・令和6年7月に高速自動車道紀南延長促進協議会(和歌山県知事、和歌山県議会議員、御坊市以南沿線自治体)から、紀南延長区間の早期工事着手と早期完成等及びそれに必要な予算確保等の要望を受けている。</p>					

治体首長及び議長、他)から、総会での決議を踏まえ、事業中区間の早期工事着手と早期完成等及びそれに必要な予算確保等の要望を受けている。

- ・令和6年10月に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、御浜町、新宮市、田辺市、那智勝浦町、北山村の各首長、他)から、事業中区間の早期工事着手と早期完成等及びそれに必要な予算確保等の要望を受けている。
- ・令和6年11月に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)から、すさみ串本道路、串本太地道路、新宮道路の早期完成を目指しての整備加速等の要望を受けている。

和歌山県知事の意見：一般国道42号すさみ串本道路・串本太地道路・新宮道路・新宮紀宝道路

半島地域の発展や切迫する南海トラフ地震をはじめとする大規模災害への備えなど、安全・安心の前提となる「半島防災」の観点から、紀伊半島を一周する近畿自動車道紀勢線等の整備が急務であること、また昨今の資材価格や労務費の高騰、厳しい地質条件等を踏まえ、事業費の増加は、やむを得ないものと考えますので、対応方針(原案)のとおり事業継続が妥当と判断します。

なお、今後の事業実施に当たっては、コスト縮減に努めて頂き、「すさみ串本道路」の工事工程管理の徹底による1日も早い開通と、「串本太地道路」「新宮道路」の早期開通をお願いします。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、「一般国道42号新宮道路」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

新宮道路周辺地域の人口、世帯数及び自動車保有台数は微減傾向にあるものの、事業採択時からの社会経済情勢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31年度事業化、用地進捗率約7%、事業進捗率約4%(令和6年3月末時点)

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

引き続き事業を推進し、早期の開通を目指す。

施設の構造や工法の変更等

事業実施にあたり、新技術・新工法の採用等によりコスト縮減に努める。

対応方針

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、各年次の価格に社会的割引率(4%)を用いて基準年の価値に換算し集計したもの。


※B/Cの値は、社会的割引率4%を用いて計算した場合の費用便益分析結果。また、比較のために参考とすべき値として1%及び2%を設定し、それに対応する費用便益分析結果を参考として併記している。([]内は社会的割引率の値)

再評価結果(令和7年度事業継続箇所)

担 当 課:道路局 国道・技術課

担当課長名:西川 昌宏

事業名	一般国道42号 新宮紀宝道路 <small>しんぐうきほう</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：三重県南牟婁郡紀宝町神内 <small>みなみむろぐんきほうちようこうのうち</small> 至：和歌山県新宮市あけぼの <small>しんぐうし</small>					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号すさみ串本道路、串本太地道路、新宮道路及び新宮紀宝道路は、紀伊半島を一周する高規格道路として、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		500億円	事業進捗率 (令和6年3月末時点)		約91%	供用済延長	2.4 km
計画交通量		15,100台／日					
費用対効果分析	B/C	EIRR	総費用		総便益		基準年
	(事業全体)	(事業全体)	(残事業)/(事業全体)		(残事業)/(事業全体)		
	6.2(1.2)		3,748/ 58,079億円		7,784/ 357,190億円		
	6.9(1.8) [2%]	27.3(5.2%)	事業費: 3,342/46,436億円		走行時間短縮便益: 7,180/ 322,973億円		令和6年
	7.5(2.2) [1%]		維持管理費: 402/8,971億円		走行経費減少便益: 511/ 29,560億円		
	(残事業)		更新費: 3.9/2,672億円		交通事故減少便益: 93/ 4,657億円		
	(参考)		(事業全体)				
2.1(22.6)	9.1	交通量	B/C=5.5～6.8(±10%)	交通量	B/C=1.9～2.3(±10%)		
3.0(25.9) [2%]	(82845.1%)	事業費	B/C=6.1～6.2(±10%)	事業費	B/C=1.9～2.3(±10%)		
3.7(27.7) [1%]		事業期間	B/C=6.2～6.2(±20%)	事業期間	B/C=2.0～2.3(±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、串本太地道路に並行する国道42号の約8割、新宮道路・新宮紀宝道路に並行する県道紀宝川瀬線の約4割の区間が浸水すると予測。 ・近畿自動車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に避難路を設置することで、地域の避難活動を支援。							
②救急医療活動の支援							
・新宮道路と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県境を越えた地域医療連携サービスがさらに向上。 ・災害時においても広域的な救急活動支援を期待。							
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： ・令和4年12月に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)から、すさみ串本道路、串本太地道路の早期完成にむけた事業促進等の要望を受けている。 ・令和4年10月に高速道路をつなぐ建設促進那智勝浦協議会(那智勝浦町内の民間団体など関係24団体)から、串本太地道路の一日も早く完成させるよう要望を受けている。 ・令和6年7月に熊野川河口に橋を架ける会(新宮市、紀宝町の各首長、熊野川河口大橋建設促進議員連盟							

<p>の議員、他)から、事業中区間の早期工事着手と早期完成等及びそれに必要な予算確保等の要望を受けている。</p> <ul style="list-style-type: none"> 令和6年7月に高速自動車道紀南延長促進協議会(和歌山県知事、和歌山県議会議長、御坊市以南沿線自治体首長及び議長、他)から、総会での決議を踏まえ、事業中区間の早期工事着手と早期完成等及びそれに必要な予算確保等の要望を受けている。 令和6年10月に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、御浜町、新宮市、田辺市、那智勝浦町、北山村の各首長、他)から、事業中区間の早期工事着手と早期完成等及びそれに必要な予算確保等の要望を受けている。 令和6年11月に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)から、すさみ串本道路、串本太地道路、新宮道路の早期完成を目指しての整備加速等の要望を受けている。 <p>和歌山県知事の意見：一般国道42号すさみ串本道路・串本太地道路・新宮道路・新宮紀宝道路</p> <p>半島地域の発展や切迫する南海トラフ地震をはじめとする大規模災害への備えなど、安全・安心の前提となる「半島防災」の観点から、紀伊半島を一周する近畿自動車道紀勢線等の整備が急務であること、また昨今の資材価格や労務費の高騰、厳しい地質条件等を踏まえ、事業費の増加は、やむを得ないものと考えますので、対応方針(原案)のとおり事業継続が妥当と判断します。</p> <p>なお、今後の事業実施に当たっては、コスト縮減に努めて頂き、「すさみ串本道路」の工事工程管理の徹底による1日も早い開通と、「串本太地道路」「新宮道路」の早期開通をお願いします。</p> <p>三重県知事の意見：一般国道42号新宮紀宝道路</p> <p>一般国道42号新宮紀宝道路は、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。</p> <p>特に、紀南病院(三重県御浜町)から新宮市立医療センターまで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。今後も引き続き、当県と十分な調整をしていただき、紀伊半島一周高速道路の早期実現に向けた事業の確実な推進をお願いいたします。</p>	
<p>事業評価監視委員会の意見</p> <p>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。</p>	
<p>事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等</p> <p>新宮紀宝道路周辺地域の人口、世帯数及び自動車保有台数は微減傾向にあるものの、事業採択時からの社会経済情勢の大きな変化はない。</p>	
<p>事業の進捗状況、残事業の内容等</p> <p>平成25年度事業化、用地進捗率100%、事業進捗率約91%(令和6年3月末時点)</p> <p>令和6年12月7日 新宮紀宝道路全線開通</p>	
<p>事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等</p> <p>事業実施にあたり、新技術・新工法の採用等によりコスト縮減に努める。</p>	
<p>施設の構造や工法の変更等</p> <p>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。</p>	
<p>対応方針</p> <p>対応方針決定の理由</p>	
事業概要図	<p>【位置図】</p>  <p>【概要図】</p>

再評価結果(令和7年度事業継続箇所)

担 当 課:道路局 国道・技術課

担当課長名:西川 昌宏

事業名	一般国道9号 北条道路			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	自：鳥取県東伯郡湯梨浜町はわい長瀬 至：鳥取県東伯郡琴浦町槻下					延長	13.5km	
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に至る総延長約770kmの主要幹線道路である。 北条道路は、湯梨浜町はわい長瀬から琴浦町槻下に至る延長13.5kmの道路である。 事業目的は、道路の適正な機能分担による安全性の向上、観光地の活性化や企業進出の促進、救急医療アクセスの強化である。								
H29年度事業化		H28年度都市計画決定		R2年度用地着手		H30年度工事着手		
全体事業費		約843億円		事業進捗率 (令和6年3月末時点)		約55%		供用済延長 0.0km
計画交通量		19,400 ～ 27,400台／日						
費用対効果分析 (参考)	B/C	EIRR	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)	(事業全体)	444/8,185億円		598/18,012億円		令和6年	
	2.2 (0.7)		事業費：388/7,256億円		走行時間短縮便益：409/14,615億円			
	2.7 (1.1) [2%]	9.0% (2.3%)	維持管理費：56/ 818億円		走行経費減少便益：147/ 2,773億円			
	3.0 (1.3) [1%]		更新費：-/ 111億円		交通事故減少便益：42/ 623億円			
	(残事業)	(残事業)	感度分析	(事業全体)		(残事業)		
1.3 (1.3)		交通量		B/C=1.9～2.5(±10%)	交通量	B/C=1.2～1.4(±10%)		
1.9 (1.8) [2%]	5.9% (5.7%)	事業費		B/C=2.2～2.2(±10%)	事業費	B/C=1.2～1.5(±10%)		
2.3 (2.2) [1%]		事業期間	B/C=2.2～2.2(±20%)	事業期間	B/C=1.3～1.4(±20%)			
事業の効果等								
①円滑なモビリティの確保 ・渋滞損失の削減が期待される ・琴浦町から倉吉駅(特急停車駅)へのアクセス向上が期待される ・湯梨浜町から米子鬼太郎空港(共用空港)へのアクセス向上が期待される ②物流効率化の支援 ・湯梨浜町から境港(重要港湾)までのアクセス向上が期待される ③国土・地域ネットワークの構築 ・高規格道路「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 ・隣接した日常活動圏中心都市間(鳥取市～米子市間)を最短時間で連絡する路線を構成する ・日常活動圏中心都市(倉吉市)へのアクセス向上が見込まれる ④個性ある地域の形成 ・主要な観光地(白壁土蔵群)へのアクセス向上が期待される【R5観光入込客数:44万人(白壁土蔵群)】 ⑤安全で安心できるくらしの確保 ・三次救急医療機関(鳥取県立中央病院、鳥取大学医学部附属病院)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 ・大規模事業(一般国道313号(北条倉吉道路(延伸))と一体的に整備する必要がある ・「鳥取県の将来ビジョン(令和2年10月)」第2次北栄町まちづくりビジョン(令和2年9月、R5.3改訂)」第4次								

湯梨浜町総合計画（令和3年3月）」に位置づけられている

関係する地方公共団体等の意見

「一般国道9号 北条道路」の意見「継続」という対応方針（原案）について異存ありません。

事業費の増加は、事前に予見不可能な内容で、道路の安全性や強靱性確保の観点からやむを得ないものと考えます。

またこの度、令和8年度の全線供用から、はわいIC～北条IC(仮称)の部分供用に見直しとなりましたが、引き続きコスト縮減と安全確保を図りつつ、一日も早い供用開始にご尽力いただきますようお願いいたします。

あわせて、北条IC(仮称)～大栄東伯IC を含めた全線開通が大幅に遅延することがないように工程精査をお願いします。

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

H31年4月に湯梨浜地区交差点立体化区間が完成

H31年4月に琴の浦ICが開通。

R元年5月に鳥取西道路が全線開通。

R元年度に北条道路に接続が予定されている国道179号はわいバイパス、(主)倉吉由良線が事業化。

R7年3月30日に鳥取県立美術館が開業予定

R7年4月に道の駅「ほうじょう」がリニューアルオープン予定

R9年に青山剛昌ふるさと館がリニューアル予定

事業の進捗状況、残事業の内容等

令和6年3月末時点で、事業全体の進捗率は約55%、用地の進捗率は約91%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

引き続き、早期全線開通を目指し事業を推進する。

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、各年次の価格に社会的割引率(4%)を用いて基準年の価値に換算し集計したもの。

※B/Cの値は、社会的割引率4%を用いて計算した場合の費用便益分析結果。また、比較のために参考とすべき値として1%及び2%を設定し、それに対応する費用便益分析結果を参考として併記している。(〔 〕内は社会的割引率の値)

※B/Cの値は、鳥取IC～米子JCTを対象とした場合、()書きの値は事業化区間にした場合の費用便益分析結果。

再評価結果(令和7年度事業継続箇所)

担 当 課:道路局 国道・技術課

担当課長名:西川 昌宏

事業名	一般国道9号 三隅・益田道路				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	自：島根県浜田市三隅町 至：島根県益田市遠田町						延長	15.2km				
事業概要												
一般国道9号は、京都市から下関市までを結ぶ延長約770kmの主要幹線道路である。三隅・益田道路は、島根県浜田市三隅町と益田市遠田町を結ぶ延長15.2kmの自動車専用道路である。事業目的は、緊急輸送道路の確保、第三次救急医療機関へのアクセス向上、広域観光ルートの形成を図ることである。												
H24年度事業化			H22年度都市計画決定		H26年度用地着手		H27年度工事着手					
全体事業費		約1,028億円		事業進捗率 (令和6年3月末時点)		約80%		供用済延長 0.0km				
計画交通量		17,300 ～ 18,800 台/日										
費用対効果分析	B/C (事業全体) 1.3 (1.5) (参考) — [2%] — [1%] (残事業) 1.5 (6.8) (参考) — [2%] — [1%]		EIRR (事業全体) 5.8% (6.3%) (残事業) 7.0% (38.5%)		総費用 (残事業)/(事業全体) 2,461/8,820億円 事業費: 2,155/8,052億円 維持管理費: 305/764億円 更新費: 1.2/5.1億円		総便益 (残事業)/(事業全体) 3,695/11,223億円 走行時間短縮便益: 2,958/9,055億円 走行経費減少便益: 596/1,720億円 交通事故減少便益: 141/448億円		基準年 令和5年			
			感度分析									
					交通量		B/C=1.1～1.5(±10%)		交通量		B/C=1.3～1.7(±10%)	
					事業費		B/C=1.2～1.3(±10%)		事業費		B/C=1.4～1.6(±10%)	
					事業期間		B/C=1.3～1.3(±20%)		事業期間		B/C=1.4～1.6(±20%)	
事業の効果等												
①円滑なモビリティの確保												
・渋滞損失の削減が期待される												
・一般国道9号の混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される												
・バス路線（大阪線、浜田益田線、土田線）の利便性向上が期待される												
・浜田市から益田駅（特急停車駅）へのアクセス向上が期待される												
・浜田市から萩・石見空港（第三種空港）へのアクセス向上が期待される												
②物流効率化の支援												
・益田市から浜田港（重要港湾）までのアクセス向上が期待される												
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られている												
・隣接した日常活動圏中心都市間（益田市～浜田市間）を最短時間で連絡する路線を構成する												
・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が期待される												
④個性ある地域の形成												
・萩・石見空港から石見海浜公園（R4 観光入込み客数53万人/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												
・三次救急医療機関（浜田医療センター）へのアクセス向上が期待される												
⑥災害への備え												
・第1次緊急輸送路道路である国道9号の代替路を形成する												
・並行する現道の要防災対策箇所が回避される（3箇所）												
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												
・大規模事業（一般国道9号浜田・三隅道路、一般国道9号益田道路）と一体的に整備する必要がある												
・「島根創生計画（R2.3）」、「第2次浜田市総合振興計画後期基本計画（R4.3）」「第6次益田市総合振興計画（R3.3）」に位置づけられている												

関係する地方公共団体等の意見	
<p>対応方針（原案）については妥当である。</p> <p>一般国道9号三隅・益田道路は、地域産業の活性化や地域間交流の促進に大きく寄与するとともに、国道9号の事故・災害時の代替道路機能の確保、救急医療活動の支援に必要不可欠な路線であり、既に公表されている令和7年度の確実な開通を図って頂きたい。また、その他の事業中区間につきましても事業促進を円滑に行い、早期に山陰道の全線開通を図って頂きたい。</p>	
事業評価監視委員会の意見	
<p>・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。</p> <p>・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。</p>	
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	
<p>H26 年度に中国横断自動車道尾道松江線及び仁摩・温泉津道路が全線開通</p> <p>H28 年度に福光・浅利道路が事業化</p> <p>H28 年度に浜田・三隅道路が全線開通</p> <p>H29 年度に朝山・大田道路が全線開通</p> <p>H30 年度に多伎・朝山道路が全線開通</p> <p>H30 年度に一般県道浅利渡津線が全線開通</p> <p>R2 年度に益田西道路が新規事業化</p> <p>R3 年度に益田・田万川道路が新規事業化</p> <p>R3 年度に大井・萩道路が新規事業化</p> <p>R5 年度に三隅・長門道路が新規事業化</p> <p>R5 年度に益田道路（久城～高津）が新規事業化</p>	
事業の進捗状況、残事業の内容等	
令和6年3月末時点で、事業全体の進捗率は約80%、用地の進捗率は約100%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、令和7年度の開通を目指して工事を推進している。	
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、各年次の価格に社会的割引率(4%)を用いて基準年の価値に換算し集計したもの。

※B/Cの値は、社会的割引率4%を用いて計算した場合の費用便益分析結果。また、比較のために参考とすべき値として1%及び2%を設定し、それに対応する費用便益分析結果を参考として併記している。(〔〕内は社会的割引率の値)

※B/Cの値は、浜田JCT～小月JCTを対象とした場合、()書きの値は事業化区間にした場合の費用便益分析結果。

再評価結果(令和7年度事業継続箇所)

担 当 課:道路局 国道・技術課

担当課長名:西川 昌宏

事業名	一般国道191号(山陰自動車道)益田西道路				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	自:島根県益田市戸田町 至:島根県益田市飯田町						延長	9.1km		
事業概要										
一般国道191号は、山口県下関市から萩市、島根県益田市を經由し、広島県広島市に至る約291kmの主要幹線道路である。 一般国道191号益田西道路は、一般国道191号の益田市戸田町から益田市飯田町に至る延長9.1kmの自動車専用道路であり、災害時に強い道路ネットワークの確保、安全性・走行性の向上、企業活動の支援、周辺地域の観光活性化支援、地域医療の支援を目的とした事業である。										
R2年度事業化			—		R4年度用地着手		工事未着手			
全体事業費		約330億円		事業進捗率 (令和6年3月末時点)		約7%	供用済延長		0.0km	
計画交通量		10,500 ～ 14,800 台/日								
費用対効果分析	B/C (事業全体)	EIRR (事業全体)	総費用 (残事業)/(事業全体) 2,297/9,265億円		総便益 (残事業)/(事業全体) 3,831/11,805億円		基準年			
	1.3 (1.3)	5.9% (5.8%)	事業費:1,999/8,500億円		走行時間短縮便益:3,064/9,531億円		令和6年			
	1.6 (1.9) [2%]		維持管理費:284/712億円		走行経費減少便益:621/1,806億円					
	1.9 (2.3) [1%]		更新費:13/53億円		交通事故減少便益:147/468億円					
	(残事業)	(残事業)	感度分析	(事業全体)		(残事業)				
1.7 (1.4)	交通量	B/C=1.1～1.5(±10%)		交通量	B/C=1.5～1.9(±10%)					
2.3 (2.0) [2%]	事業費	B/C=1.2～1.3(±10%)		事業費	B/C=1.5～1.8(±10%)					
(参考)	2.8 (2.4) [1%]		事業期間	B/C=1.3～1.3(±20%)		事業期間	B/C=1.6～1.7(±20%)			
事業の効果等										
①円滑なモビリティの確保										
・渋滞損失の削減が期待される										
・バス路線（石見空港線、小浜江崎線、蟠竜湖線）の利便性向上が期待される										
・萩市から益田駅（特急停車駅）へのアクセス向上が期待される										
②物流効率化の支援										
・萩市から浜田港（重要港湾）までのアクセス向上が期待される										
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られている										
・隣接した日常活動圏中心都市間（萩市須佐～益田市間）を最短時間で連絡する路線を構成する										
・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が期待される										
④個性ある地域の形成										
・益田市から松陰神社（R4 観光入込み客数 31 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										
・三次救急医療機関（浜田医療センター）へのアクセス向上が期待される										
⑥災害への備え										
・第1次緊急輸送路道路である国道191号の代替路を形成する										
・並行する現道の要防災対策箇所が回避される（1箇所）										
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										
・大規模事業（一般国道191号益田・田万川道路、一般国道9号益田道路）と一体的に整備する必要がある										
・「島根創生計画（R2.3）」、「第6次益田市総合振興計画（R3.3）」に位置づけられている										

関係する地方公共団体等の意見

対応方針（原案）については妥当である。

一般国道191号益田西道路は、地域産業の活性化や地域間交流の促進に大きく寄与するとともに、国道191号の事故・災害時の代替道路機能の確保、救急医療活動の支援に必要な不可欠な路線であることから早期完成を図って頂きたい。

また、その他の事業中区間につきましても事業促進を円滑に行い、早期に山陰道の全線開通を図って頂きたい。

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

R3年度に益田・田万川道路が新規事業化

R5年度に益田道路（久城～高津）が新規事業化

R5年度に静間・仁摩道路、大田・静間道路が開通

事業の進捗状況、残事業の内容等

令和6年3月末時点で、事業全体の進捗率は約7%、用地の進捗率は約28%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、用地買収、調査・設計を行っており、早期開通を目指して事業を推進している。

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、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、各年次の価格に社会的割引率(4%)を用いて基準年の価値に換算し集計したもの。

※B/Cの値は、社会的割引率4%を用いて計算した場合の費用便益分析結果。また、比較のために参考とすべき値として1%及び2%を設定し、それに対応する費用便益分析結果を参考として併記している。(〔 〕内は社会的割引率の値)

※B/Cの値は、浜田JCT～小月JCTを対象とした場合、()書きの値は事業化区間にした場合の費用便益分析結果。

再評価結果(令和7年度事業継続箇所)

担 当 課:道路局 国道・技術課

担当課長名:西川 昌宏

事業名	一般国道2号 岡山倉敷立体(Ⅰ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	古新田～無津地区:岡山県岡山市 南区古新田～岡山県都窪郡早島町早島 加須山地区:岡山県倉敷市加須山～岡山県倉敷市二日市							延長	6.4 km					
事業概要														
一般国道2号は、大阪府大阪市から福岡県北九州市に至る延長約680kmの主要幹線道路である。 岡山倉敷立体(Ⅰ期)は、岡山県岡山市 南区古新田から都窪郡早島町早島及び倉敷市加須山から同市二日市の延べ延長6.4kmの道路である。事業目的は、岡山市～倉敷市間における交通の円滑化及び交通安全の確保、産業の活性化等である。														
R4年度事業化			R3年度都市計画決定 (R6年度変更)			R6年度用地着手		工事未着手						
全体事業費		約622億円		事業進捗率 (令和6年3月末時点)		約1%	供用済延長		0.0km					
計画交通量		68,600 ～ 77,800 台/日												
費用対効果分析	B/C (事業全体)			EIRR (事業全体)			総費用 (事業全体)	460 / 464 億円		総便益 (事業全体)	基準年			
	2.2			8.9 %			事業費: 437 / 441 億円		走行時間短縮便益: 745 / 745 億円		R6 年			
	(参考) 3.3 [2%]						維持管理費: 23 / 23 億円		走行経費減少便益: 226 / 226 億円					
	4.1 [1%]						更新費: - / - 億円		交通事故減少便益: 37 / 37 億円					
	(残事業)			(残事業)			(事業全体)		(残事業)					
(参考)	2.2			9.0 %			感度分析	交通量		B/C=2.0～2.4(±10%)	交通量	B/C=2.0～2.4(±10%)		
	3.3 [2%]						事業費		B/C=2.0～2.4(±10%)		事業費		B/C=2.0～2.4(±10%)	
	4.1 [1%]						事業期間		B/C=2.0～2.4(±20%)		事業期間		B/C=2.0～2.4(±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。														
・ 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。														
・ 早島町～岡山駅へのアクセス向上が期待される。														
・ 倉敷市～岡山空港へのアクセス向上が期待される。														
②物流効率化の支援														
・ 岡山市から水島港(国際拠点港湾)へのアクセス向上が期待される。														
③国土・地域ネットワークの構築														
・ 高規格道路「岡山倉敷道路」の一部として位置づけられている。														
・ 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(倉敷市～岡山市)														
・ 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる(早島町～岡山市)。														
④個性ある地域の形成														
・ 後楽園・岡山城周辺(R5観光入込客数:約173万人/年)へのアクセス向上が期待される。														
⑤安全で安心できる暮らしの確保														
・ 岡山市北区高松地区～岡山大学病院(第三次救急医療施設)へのアクセス向上が期待される。														
⑥災害への備え														
・ 岡山県緊急輸送道路ネットワーク計画の第一次緊急輸送道路に指定されている。														
・ 第一次緊急輸送道路である山陽自動車道が通行止めになった場合、その代替路を形成する。														
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他プロジェクトとの関係

- ・ 一般国道180号岡山環状南道路(H21年度事業化)、岡山西バイパス(R2年度事業化)と一体的に整備。
- ・ 第3次晴れの国おかやま生き生きプラン(R3.3)において「企業誘致・投資促進プログラム」の重点施策「交通基盤整備」に位置づけ
- ・ 岡山市第6次総合計画後期中期計画(R3.6)において「人と環境にやさしい交通ネットワークの構築」の重点施策「道路ネットワークの充実・強化」に位置づけ
- ・ 倉敷市第7次総合計画(R3.3)において「各地域・地区の中心部の利便性が向上するまちづくりを推進する」ための基本方針に位置づけ
- ・ 第5次早島町総合計画(R4.3)において「総合的な交通体系の形成」を図る施策に位置づけ

関係する地方公共団体等の意見

岡山県知事おかやまの意見:対応方針(原案)は妥当である。

本路線は、高規格道路「岡山倉敷道路」の一部を構成する。国道2号の渋滞緩和は、物流の効率化や生産性の向上、さらには新たな企業立地に直結するため、非常に重要である。特に当該区間は、慢性的な渋滞により、定時性や安全性、企業活動の生産性が著しく低下している。当該区間の整備により、慢性的な渋滞や交通事故等の問題が解消し、日常生活の利便性向上や産業の支援及び災害時にも機能することから、早期整備は地元の悲願であり、当該区間の早期整備を強く望む。なお、事業の実施にあたっては、一層のコスト縮減に取り組んでいただきたい。

岡山市長おかやまの意見:対応方針(原案)に異議ありません。

一般国道2号 岡山倉敷立体(Ⅰ期)は、古新田交差点～無津交差点を立体化することにより、国道2号の渋滞緩和、物流の効率化による産業振興に大きく寄与する重要な道路であるため、早期開通に向けた着実な整備を要望します。

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

- ・ 令和4年4月に岡山環状道路の一部を形成する岡山市道藤田浦安南町線が開通、令和5年2月に国道2号大槌橋西交差点の立体化が完成。
- ・ 周辺地域においては、事業化以降に物流施設が相次いで立地・稼働。
- ・ 倉敷市が推進する道路事業が国道2号に接続。

事業の進捗状況、残事業の内容等

令和6年3月末時点で、事業全体の進捗率は約1%、用地の進捗率は0%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、道路設計、用地買収を行っており、早期開通を目指し事業を推進する。

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、各年次の価格に社会的割引率(4%)を用いて基準年の価値に換算し集計したもの。

※B/Cの値は、社会的割引率4%を用いて計算した場合の費用便益分析結果。また、比較のために参考とすべき値として1%及び2%を設定し、それに対応する費用便益分析結果を参考として併記している。([]内は社会的割引率の値)

再評価結果(令和7年度事業継続箇所)

担 当 課:道路局 国道・技術課

担当課長名:西川 昌宏

事業名	一般国道2号 玉島・笠岡道路(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	自:岡山県浅口市金光町佐方 至:岡山県笠岡市西大島新田					延長	9.4 km	
事業概要 一般国道2号は、大阪府大阪市北区を起点とし、福岡県北九州市門司区に至る延長約680kmの主要幹線道路である。 玉島・笠岡道路(Ⅱ期)は、岡山県南西部に位置し、岡山県浅口市金光町佐方から笠岡市西大島新田を結ぶ延長9.4kmの高規格道路である。事業目的は、岡山県西部地域の交通混雑の緩和及び交通安全の確保、周辺地域の連携強化等である。								
H20年度事業化		H12年度都市計画決定		H24年度用地着手		H24年度工事着手		
全体事業費		約743億円	事業進捗率 (令和6年3月末時点)		約62%	供用済延長		0.0km
計画交通量		49,500 ～ 57,800 台/日						
費用対効果分析	B/C	EIRR	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)	(事業全体)	280/778億円		2,976 / 2,976 億円			
	3.8		(事業費: 228/726億円)		(走行時間短縮便益: 2,543/2,543億円)			
	5.8 [2%]	11.4 %	(維持管理費: 52/52億円)		(走行経費減少便益: 354/354億円)		R6 年	
	7.3 [1%]		(更新費: ー/ー億円)		(交通事故減少便益: 79/79億円)			
	(残事業)	(残事業)	感度分析					
10.6		感度分析	(事業全体)		(残事業)			
14.3 [2%]	49.5 %		交通量	B/C=2.7～4.8(±10%)	交通量	B/C=7.4～13.2(±10%)		
16.8 [1%]			事業費	B/C=3.7～3.9(±10%)	事業費	B/C=9.8～11.6(±10%)		
			事業期間	B/C=3.6～4.1(±20%)	事業期間	B/C=10.1～11.2(±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。 ・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。 ・笠岡市～岡山空港へのアクセス向上が期待される。								
②物流効率化の支援 ・笠岡市から水島港(国際拠点港湾)へのアクセス向上が期待される。 ・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期待される。								
③国土・地域ネットワークの構築 ・高規格道路「倉敷福山道路」の一部として位置づけられている。 ・里庄町から倉敷市(日常生活圏中心都市)へのアクセス向上が期待される。								
④個性ある地域の形成 ・浅口市工業団地造成整備事業の支援が期待される。 ・倉敷美観地区(R5観光入込客数:約309万人/年)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 ・倉敷中央病院(三次医療施設)へのアクセス向上が期待される。								
⑥災害への備え ・岡山県地域防災計画における第一次緊急輸送道路に位置づけられている。 ・第一次緊急輸送道路である山陽自動車道、一般国道2号の代替路線として機能する。								
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。								

※B/Cの値は、社会的割引率4%を用いて計算した場合の費用便益分析結果。また、比較のために参考とすべき値として1%及び2%を設定し、それに対応する費用便益分析結果を参考として併記している。(〔 〕内は社会的割引率の値)

再評価結果(令和7年度事業継続箇所)

担 当 課:道路局 国道・技術課

担当課長名:西川 昌宏

事業名	一般国道2号 <small>かさおか</small> 笠岡バイパス			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>おかやま</small> 岡山県笠岡市西大島新田 至: <small>おかやま</small> 岡山県笠岡市茂平				延長	7.6 km	
事業概要							
一般国道2号は、 <small>おおさか</small> 大阪府大阪市北区を起点とし、 <small>ふくおか</small> 福岡県北九州市門司区に至る延長約680kmの主要幹線道路である。 笠岡バイパスは、 <small>おかやま</small> 岡山県南西部に位置し、 <small>かさおか</small> 岡山県笠岡市西大島新田から <small>かさおか</small> 笠岡市茂平を結ぶ延長7.6kmの高規格道路である。事業目的は、 <small>おかやま</small> 岡山県西部地域の交通混雑の緩和及び交通安全の確保、周辺地域の連携強化等である。							
S63年度事業化		S63年度都市計画決定		H2年度用地着手		H10年度工事着手	
全体事業費		約595億円	事業進捗率 (令和6年3月末時点)		約79%	供用済延長	4.9km
計画交通量		49,400 ～ 56,800 台/日					
費用対効果分析	B/C (事業全体)	EIRR (事業全体)	総費用 (残事業)/(事業全体) 124 / 815 億円		総便益 (残事業)/(事業全体) 1,538 / 2,024億円		基準年
	2.5	7.1 %	事業費: 98/768 億円 維持管理費: 26/47 億円 更新費: —/— 億円		走行時間短縮便益: 1,334/1,792億円 走行経費減少便益: 148/176億円 交通事故減少便益: 56/56億円		R6 年
	(参考) 3.8 [2%]						
	(参考) 4.9 [1%]						
	(残事業)	(残事業)	感度分析 (事業全体)		(残事業)		
	12.4	35.4 %	交通量	B/C=1.8～3.2(±10%)		交通量	B/C=10.9～15.3(±10%)
(参考) 16.9 [2%]	事業費		B/C=2.5～2.5(±10%)		事業費	B/C=11.5～13.4(±10%)	
(参考) 19.8 [1%]	事業期間		B/C=2.3～2.6(±20%)		事業期間	B/C=11.7～13.1(±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。 ・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。 ・国道2号を利用するバス路線の利便性向上が期待できる。 <small>さとしやうちやう</small> <small>ふくやま</small> ・里庄町から福山駅(新幹線駅)へのアクセス向上が期待される。							
②物流効率化の支援 <small>ふくやま</small> <small>みづしま</small> ・福山市から水島港(国際拠点港湾)へのアクセス向上が期待される。 ・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期待される。							
③国土・地域ネットワークの構築 ・高規格道路「 <small>くらしきふくやま</small> 倉敷福山道路」の一部として位置づけられている。							
④個性ある地域の形成 <small>かさおか</small> <small>かさおかわん</small> ・笠岡市笠岡湾干拓地域バイオマスタウン構想の支援が期待される。 <small>くらしき</small> <small>かさおか</small> <small>かさおか</small> ・倉敷美観地区(R5観光入込客数:約309万人/年)、笠岡・笠岡諸島(R5観光入込客数:約103万人/年)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 <small>ふくやま</small> ・福山市民病院(三次医療施設)へのアクセス向上が期待される。							
⑥災害への備え <small>おかやま</small> ・岡山県地域防災計画における第一次緊急輸送道路に位置づけられている。 <small>さんやう</small> ・第一次緊急輸送道路である山陽自動車道、一般国道2号の代替路線として機能する。							
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他プロジェクトとの関係

・一般国道2号玉島・笠岡道路(Ⅱ期)と一体的に整備。

・第3次晴れの国おかやま生き活きプラン(R3.3)において「企業誘致・投資促進プログラム」の重点施策「交通基盤整備」に位置づけ

・第7次笠岡市総合計画後期基本計画(R4.4)において、企業誘致の推進と雇用促進、道路ネットワーク及び港湾・漁港の整備を図る道路として位置づけ

関係する地方公共団体等の意見

笠岡バイパスは、交通混雑の緩和等に重要な役割を果たすことが期待されており、3市1町(倉敷市、浅口市、笠岡市、里庄町)から構成される「国道2号玉島笠岡間整備促進協議会」より、早期整備の要望を受けている。

岡山県知事の意見:一般国道2号 笠岡バイパスについて、継続するとの対応方針(原案)は妥当である。

本路線は、広島県東部と岡山県西部を連絡する高規格道路「倉敷福山道路」の一部を構成する。国道2号の渋滞緩和は、物流の効率化や生産性の向上、さらには新たな企業立地に直結するため、非常に重要である。アクセス道路について、県は整備を終え、笠岡市が全力で整備に取り組んでいる。

沿線に立地している企業の生産性の向上のためにも、開通見通しを公表している笠岡東IC(仮称)～新笠岡港東IC(仮称)間の令和7年度の確実な開通と、残る区間の1日も早い開通を強く望む。なお、事業費の増加はやむを得ないものと考えているが、一層のコスト縮減に取り組むとともに、当面の暫定2車線での供用に向けて効率的に事業を進めていただきたい。

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

笠岡湾沿岸部工業地帯の産業振興や笠岡湾干拓地域のバイオマスタウン構想等により、沿線地域において更なる交通需要が見込まれる。

事業の進捗状況、残事業の内容等

令和6年3月末時点で、事業全体の進捗率は約79%、用地の進捗率は約100%である。現在までに、「笠岡市西大島新田～笠岡市入江(L=0.4km)」及び「笠岡市カブト南町～笠岡市港町(L=2.9km)」及び「笠岡市港町～笠岡市鋼管町(L=1.6km)」間の側道部が供用済みである。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

暫定供用を目指して工事を推進している。

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。

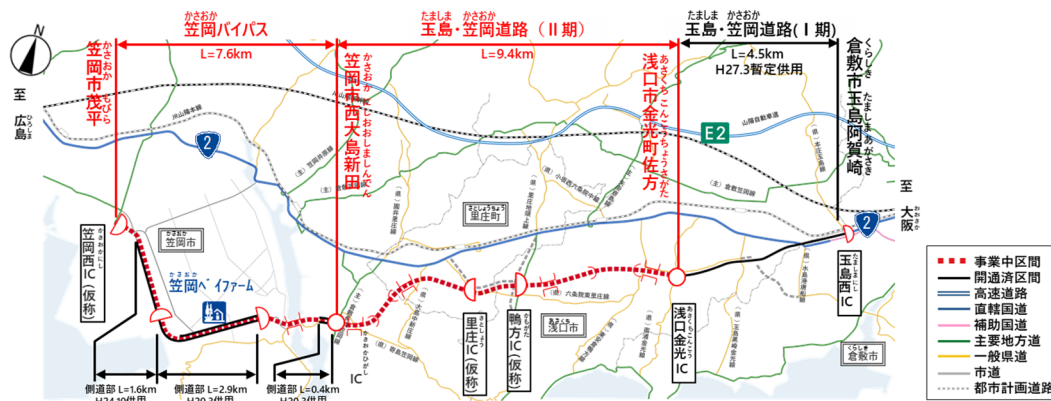
対応方針

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、各年次の価格に社会的割引率(4%)を用いて基準年の価値に換算し集計したもの。

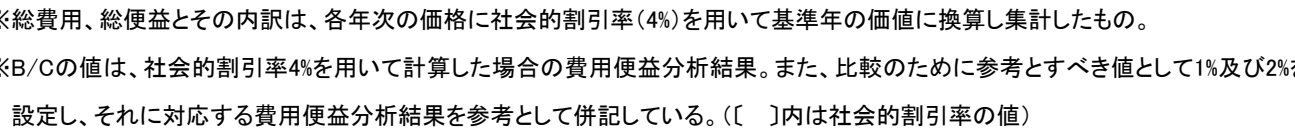
※B/Cの値は、社会的割引率4%を用いて計算した場合の費用便益分析結果。また、比較のために参考とすべき値として1%及び2%を設定し、それに対応する費用便益分析結果を参考として併記している。〔 〕内は社会的割引率の値)

再評価結果(令和7年度事業継続箇所)

担 当 課:道路局 国道・技術課

担当課長名:西川 昌宏

事業名	一般国道180号 岡山環状南道路				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	自：岡山県岡山市南区藤田 至：岡山県岡山市南区古新田						延長	2.9 km		
事業概要										
一般国道180号は、岡山県岡山市北区から鳥取県米子市に至る延長約180kmの主要幹線道路である。 岡山環状南道路は、高規格道路「岡山環状道路（岡山市街地の外周延長約40km）」の一部を構成する岡山市南区藤田から岡山市南区古新田に至る延長2.9kmの道路である。事業目的は、岡山市都市部で発生している交通混雑の緩和、交通安全の確保、物流ネットワークの形成等である。										
H21年度事業化			H20年度都市計画決定		H23年度用地着手		H24年度工事着手			
全体事業費		約444億円		事業進捗率 (令和6年3月末時点)		約87%		供用済延長 0.0km		
計画交通量		23,700 ～ 89,600 台/日								
費用対効果分析	B/C (事業全体)	EIRR (事業全体)		総費用 (残事業)/(事業全体)		総便益 (残事業)/(事業全体)		基準年		
	2.3			82 / 460 億円		1,038 / 1,038億円				
	(参考) 2%	8.7 %		事業費: 59/ 437 億円		走行時間短縮便益: 920 / 920 億円		R5 年		
	(参考) 1%			維持管理費: 24/ 24 億円		走行経費減少便益: 102 / 102 億円				
	(残事業)	(残事業)		更新費: 0/ 0 億円		交通事故減少便益: 16 / 16 億円				
	12.6	86.2 %		感度分析 (事業全体)		(残事業)				
(参考) 2%			交通量		B/C=2.2～2.3(±10%)		交通量		B/C=12.1～12.6(±10%)	
(参考) 1%			事業費		B/C=2.2～2.3(±10%)		事業費		B/C=11.7～13.5(±10%)	
			事業期間		B/C=2.2～2.4(±20%)		事業期間		B/C=12.2～13.0(±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。										
・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。										
・国道30号を利用するバス路線の利便性向上が期待できる。										
・玉野市～岡山空港へのアクセス向上が期待される。										
②物流効率化の支援										
・総社市から岡山港（重要港湾）へのアクセス向上が期待される。										
③都市の再生										
・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。										
④国土・地域ネットワークの構築										
・高規格道路「岡山環状道路」の一部として位置づけられている。										
⑤個性ある地域の形成										
・玉野・渋川（海水浴場等）（R5観光入込客数：約254万人/年）へのアクセス向上が期待される。										
⑥災害への備え										
・第一次緊急輸送道路である一般国道30号の代替路線として機能する。										
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他プロジェクトとの関係										
・一般国道2号岡山倉敷立体（Ⅰ期）（R4年度事業化）、一般国道180号岡山西バイパス（西長瀬～櫛津）（R2年度事業化）、総社・一宮バイパス（S48年度事業化）と一体的に整備。										



再評価結果(令和7年度事業継続箇所)

担 当 課:道路局 国道・技術課

担当課長名:西川 昌宏

事業名	一般国道180号 岡山西バイパス (西長瀬～榎津)				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:岡山県岡山市北区西長瀬 至:岡山県岡山市北区榎津						延長	3.5 km	
事業概要									
一般国道180号は、岡山県岡山市北区から島根県松江市に至る延長約180kmの主要幹線道路である。 岡山西バイパスは(西長瀬～榎津)は、岡山西バイパスのうち、西長瀬交差点～榎津東交差点を立体化する延長約3.5kmの事業である。 事業目的は、岡山市中心部の交通混雑の緩和及び交通安全の確保等である。									
R2年度事業化			S53年度都市計画決定 (S57年度変更)			—		R5年度工事着手	
全体事業費		330億円		事業進捗率 (令和6年3月末時点)		約4 %		供用済延長 0.0km	
計画交通量		26,900 ～ 40,700 台/日							
費用対効果分析	B/C	EIRR		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)	(事業全体)		265/279億円		1,738/1,738億円			
	6.2	23.2 %		事業費: 248/263億円		走行時間短縮便益: 1,558/1,558億円			
	8.9 [2%]			維持管理費: 16/16億円		走行経費減少便益: 152/152億円		R6年	
	10.9 [1%]			更新費: -/-億円		交通事故減少便益: 28/28億円			
	(残事業)	(残事業)							
6.6	25.8 %		感度分析 (事業全体)		感度分析 (残事業)				
9.4 [2%]			交通量 B/C= 5.3～7.0(±10%)		交通量 B/C= 5.6～7.4(±10%)				
11.4 [1%]			事業費 B/C= 5.7～6.8(±10%)		事業費 B/C= 6.0～7.3(±10%)				
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。 ・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。 ・総社市～岡山駅へのアクセス向上が期待される。 ・玉野市～岡山空港へのアクセス向上が期待される。 ②物流効率化の支援 ・総社市から岡山港(重要港湾)へのアクセス向上が期待される。 ③都市の再生 ・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。 ④国土・地域ネットワークの構築 ・高規格道路「岡山環状道路」の一部として位置づけられている。 ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が期待される。 ⑤個性ある地域の形成 ・岡山市・吉備路(R4観光入込客数:約72.3万人/年)へのアクセス向上が期待される。 ⑥安全で安心できる暮らしの確保 ・岡山市北区高松地区～岡山大学病院(第三次救急医療施設)へのアクセス向上が期待される。 ⑦災害への備え ・岡山県緊急輸送道路ネットワーク計画の第一次緊急輸送道路に指定されている。 ⑧地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が期待される。 ⑨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。 ⑩他プロジェクトとの関係									

※B/Cの値は、社会的割引率4%を用いて計算した場合の費用便益分析結果。また、比較のために参考とすべき値として1%及び2%を設定し、それに対応する費用便益分析結果を参考として併記している。（〔 〕内は社会的割引率の値）

再評価結果(令和7年度事業継続箇所)

担当課:道路局 国道・技術課

担当課長名:西川 昌宏

事業名	一般国道2号 西広島バイパス				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：広島県広島市中区平野町 至：広島県廿日市市地御前						延長	19.4km	
事業概要									
一般国道2号は、大阪府大阪市から福岡県北九州市までを結ぶ延長約680kmの主要幹線道路である。 西広島バイパスは、広島県広島市中区平野町と広島県廿日市市地御前を結ぶ延長19.4kmの道路である。 事業目的は、慢性的な交通混雑の緩和を図り、広域幹線道路ネットワークの整備による圏域経済の活性化に資するとともに、沿道環境の改善を図るものである。									
S40年度事業化			S45年度都市計画決定 (H6・9年度変更)		S42年度用地着手		S42年度工事着手		
全体事業費		約1,146億円		事業進捗率 (令和6年3月末時点)		約64%		供用済延長 17.1km	
計画交通量		15,300台／日～102,800台／日							
費用対効果分析	B/C (事業全体)		EIRR (事業全体)		総費用 (残事業)/(事業全体) 347/6,235億円		総便益 (残事業)/(事業全体) 544/48,266億円		基準年
	7.7 [4%]		17.3%		事業費：338/5,531億円 維持管理費：9.4/ 704億円		走行時間短縮便益：410/42,168億円 走行経費減少便益：100/ 4,901億円 交通事故減少便益：35/ 1,197億円		令和6年
	(参考) 7.8 [2%]								
	7.8 [1%]								
	(残事業)		(残事業)		(事業全体)		(残事業)		
	1.6 [4%]		7.0%		交通量	B/C=7.4～8.0(±10%)		交通量	B/C=1.5～1.7(±10%)
(参考) 2.3 [2%]		事業費			B/C=7.7～7.8(±10%)		事業費	B/C=1.4～1.7(±10%)	
2.8 [1%]		事業期間			B/C=7.7～7.8(±20%)		事業期間	B/C=1.5～1.6(±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。 ・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。 ・利便性の向上が期待できるバス路線が存在する。【広島バスセンター～四季が丘団地(101往復/日)ほか8路線】 ・廿日市市から広島駅へのアクセス向上が見込まれる。 ②都市の再生 ・中心市街地(DID区間)内の事業である。 ③国土・地域ネットワークの構築 ・高規格道路「広島西道路」の一部として位置づけられている。 ・隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡。 ・日常活動圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる。 ④個性ある地域の形成 ・宮島(R5年間観光入込客数465万人/年)、平和記念資料館(R5年間観光入込客数199万人/年)等へのアクセス向上が見込まれる。 ⑤無電柱化による美しい町並みの形成 ・電線共同溝整備計画区域である。 ⑥安全で安心できる暮らしの確保 ・広島市西区および広島市佐伯区から第三次救急医療機関(広島市民病院、広島大学病院、広島県立病院)へのアクセス向上が見込まれる。 ⑦災害への備え ・広島県緊急輸送道路ネットワーク計画に第1次緊急輸送道路として位置づけられている。(一般国道2号) ・第1次緊急輸送道路である一般国道2号(宮島街道)の代替路線を形成する。 ⑧地球環境の保全 ・CO ₂ 排出量の削減が期待される。 ⑨生活環境の改善・保全 ・NO _x 排出量の削減が期待される。									

⑩その他プロジェクトとの関係

- ・広島南道路と一体整備により機能分担を図れる。
- ・「広島市都市計画マスタープラン(平成25年8月)」に位置づけられている。
- ・都市再生緊急整備地域「広島都心地域」(令和2年9月)が指定。

関係する地方公共団体等の意見

◇広島県知事の意見：対応方針については妥当である。

一般国道2号西広島バイパスは、広島市西部方面から広島市中心部へ流入する交通を円滑に分散・導入させ、慢性的な交通渋滞の緩和を図り、広島市の都市機能を強化するとともに、広域的な地域連携強化による周辺都市との一体的な発展に資する路線であると認識しております。

引き続き、全線供用に向けて計画的に整備を進めていきたい。

◇広島市長の意見：一般国道2号西広島バイパスの事業再評価に係る対応方針（原案）について異存ありません。

一般国道2号西広島バイパスにおける未整備区間の整備は、西部方面から本市の都心部へ向かう交通の渋滞緩和や沿道環境の改善、また、都市再生緊急整備地域に指定された「広島都心地域」への導入路として、本市の中枢性向上にも資する重要な事業です。広島都心地域では、本年2月に新たなサッカースタジアムが開業し、令和7年春には広島駅ビルのリニューアルオープンが迫るなど様々な開発事業が進んでおり、これらと一体となって都心の更なる活性化に資する未整備区間の早期完成に大きな期待が寄せられています。

さらに、広島市の都心部に集積する三次医療施設への救急搬送時間の短縮や移動の円滑化による広域観光の促進など、本事業がもたらす効果は多大であり、地元経済界や沿道の地域団体からも高架道路の早期全線開通の要望がなされるなど、未整備区間の整備は緊急かつ不可欠なものになっています。

本市としても、地元総力を挙げて取り組んでまいりますので、国におかれましては、早期完成に向け着実な事業進捗を図られるようよろしくお願いいたします。

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

西広島バイパス沿線地域である広島市西区、佐伯区、廿日市市では、西広島バイパスや山陽自動車道の供用、多数の住宅団地整備などにより急速な発展をとげており、これに伴う交通量の増加が、広島市都心流入部における西広島バイパスを中心に慢性的な交通混雑を引き起こしている。

事業の進捗状況、残事業の内容等

令和6年3月末時点で、事業全体の進捗率は約64%、用地の進捗率は100%である。

現在までに広島市西区観音本町(観音オフランプを含む)～廿日市市地御前までの 17.1km、廿日市高架橋 L=2.2km を開通(4車線)している。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

未整備区間の早期完成を目指して事業を推進する。

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、各年次の価格に社会的割引率(4%)を用いて基準年の価値に換算し集計したもの。

※B/Cの値は、社会的割引率4%を用いて計算した場合の費用便益分析結果。また、比較のために参考とすべき値として1%及び2%を設定し、それに対応する費用便益分析結果を参考として併記している。(〔〕内は社会的割引率の値)

再評価結果(令和7年度事業継続箇所)

担当課:道路局 国道・技術課

担当課長名:西川 昌宏

事業名		一般国道2号 富海拡幅		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: 山口県周南市戸田 至: 山口県防府市富海						延長		3.6km	
事業概要											
一般国道2号は、大阪市を起点とし、瀬戸内海沿岸の諸都市を連絡し、北九州市に至る延長約680kmの主要幹線道路である。 富海拡幅は、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190億円		事業進捗率 (令和6年3月末時点)		約89%		供用済延長		0.0km	
計画交通量		35,300台／日									
費用対効果 果分析	B/C (事業全体)		EIRR (事業全体)		総費用 (残事業)/(事業全体) 45/233億円		総便益 (残事業)/(事業全体) 278/278億円		基準年		
	1.2		4.9%		事業費: 27/214億円 維持管理費: 19/19億円		走行時間短縮便益: 262/262億円 走行経費減少便益: 14/14億円 交通事故減少便益: 2.6/2.6億円		令和6年		
	1.7 [2%]										
	2.1 [1%]										
	(残事業)		(残事業)		(事業全体)		(残事業)				
	6.1		48.0%		交通量		B/C=1.01～1.4(±10%)		交通量		B/C=5.2～7.1(±10%)
7.4 [2%]		事業費			B/C=1.2～1.2(±10%)		事業費		B/C=5.8～6.5(±10%)		
8.1 [1%]				事業期間		B/C=1.1～1.2(±20%)		事業期間		B/C=6.0～6.3(±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】											
・防府市から徳山駅(新幹線駅)までのアクセス向上が見込まれる【徳山駅(新幹線駅)】											
②物流効率化の支援											
・徳山下松港(国際拠点港湾)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											
・日常活動中心都市である防府市へのアクセス向上が見込まれる											
④個性ある地域の形成											
・道の駅「ソレーネ周南」[周南市](R4:70万人)、防府天満宮[防府市](R4:119万人)等へのアクセス向上が期待される											
⑤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											
⑥地球環境の保全											
・CO2排出量の削減が期待される											
⑦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

⑧他のプロジェクトとの関係

・関連する大規模道路事業(一般国道2号戸田拡幅)と一体的に整備する必要がある

・第5次防府市総合計画「輝き!ほうふプラン」において「防府・未来へのネットワーク構想」に位置づけ

・やまぐち維新プランにおける重点施策「強みをのばす産業基盤の整備」において幹線道路網の整備とし位置づけ

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、令和7年度の1日も早い供用に向け、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拡幅区間のみが実質の2車線区間となっている。

国道2号台道・鏑銭司拡幅が令和6年度に事業化した。

事業の進捗状況、残事業の内容等

令和6年3月末時点で、事業全体の進捗率は約89%、用地の進捗率は100%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

用地買収が終了し、全線にわたり工事を進めており、令和7年度までに全線供用予定である。

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。

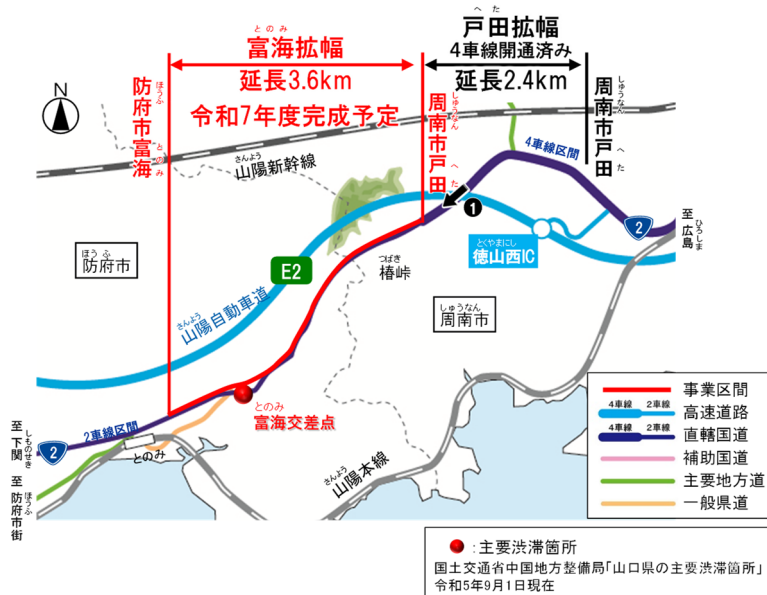
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、当初からの事業の必要性、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、各年次の価格に社会的割引率(4%)を用いて基準年の価値に換算し集計したもの。

※B/Cの値は、社会的割引率4%を用いて計算した場合の費用便益分析結果。また、比較のために参考とすべき値として1%及び2%を設定し、それに対応する費用便益分析結果を参考として併記している。(〔 〕内は社会的割引率の値)

再評価結果(令和7年度事業継続箇所)

担 当 課:道路局 国道・技術課

担当課長名:西川 昌宏

事業名	一般国道188号 柳井・平生バイパス				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:山口県柳井市南町5丁目 至:山口県熊毛郡平生町宇佐木						延長	2.2km		
事業概要										
一般国道188号は、山口県岩国市から、山口県下松市までを結ぶ延長約72kmの主要幹線道路である。 柳井・平生バイパスは、山口県柳井市南町5丁目から山口県熊毛郡平生町宇佐木に至る延長2.2kmの道路である。 事業目的は、交通混雑の緩和、交通安全の確保、救急医療機関への速達性向上である。										
R2年度事業化			R元年度都市計画決定		R4年度用地着手		工事未着手			
全体事業費		約70億円		事業進捗率 (令和6年3月末時点)		約15%		供用済延長 0.0km		
計画交通量		16,900～21,600台／日								
費用対効果分析	B/C (事業全体)		EIRR (事業全体)		総費用 (残事業)/(事業全体) 52/70億円		総便益 (残事業)/(事業全体) 97/97億円		基準年	
	1.4		6.0%		事業費:41/60億円 維持管理費:10/10億円		走行時間短縮便益:88/88億円 走行経費減少便益:6.2/6.2億円 交通事故減少便益:2.3/2.3億円		令和6年	
	(参考) 2.0 [2%]									
	2.4 [1%]									
	(残事業)		(残事業)		(事業全体)		(残事業)			
	1.9		8.9%		交通量		B/C=1.2～1.6(±10%)		交通量	B/C=1.6～2.2(±10%)
(参考) 2.6 [2%]		事業費			B/C=1.3～1.5(±10%)		事業費		B/C=1.7～2.0(±10%)	
3.1 [1%]		事業期間			B/C=1.3～1.4(±20%)		事業期間		B/C=1.8～1.9(±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。										
・現道を利用するバスの定時性向上が期待される。										
・平生町～新岩国駅へのアクセス向上が期待される。										
・平生町～岩国錦帯橋空港へのアクセス向上が期待される。										
②物流効率化の支援										
・柳井市から徳山下松港(国際拠点港湾)へのアクセス向上が期待される。										
③国土・地域ネットワークの構築										
・日常活動圏中心都市間(柳井市～周南市)を最短時間で連絡する路線を構成する。										
・日常活動圏の中心都市(柳井市)へのアクセス向上が期待される。										
④個性ある地域の形成										
・アデリーホシパーク(R4観光入込客数:約13万人/年)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										
・平生町～岩国医療センター(第三次救急医療施設)へのアクセス向上が期待される。										
⑥災害への備え										
・山口県緊急輸送道路ネットワーク計画の第一次緊急輸送道路に指定されている。										
・第一次緊急輸送道路である国道188号の代替路を形成する。										
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

・やまぐち未来維新プラン(R4.12 山口県)において「迅速かつ円滑な物流を支える幹線道路網」を形成する道路として位置付け

・第2次柳井市総合計画(H29.3)において「広域交通ネットワークの充実」を図る路線として位置付け

・第5次平生町総合計画(R3.3)において「有効な土地利用の推進」を図る路線として位置付け

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188号柳井・平生バイパスの「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、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

特になし。

事業の進捗状況、残事業の内容等

令和6年3月末時点で、事業全体の進捗率は約15%、用地の進捗率は約1%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、調査・設計、用地買収を進めており、早期開通を目指し事業を推進していく。

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。

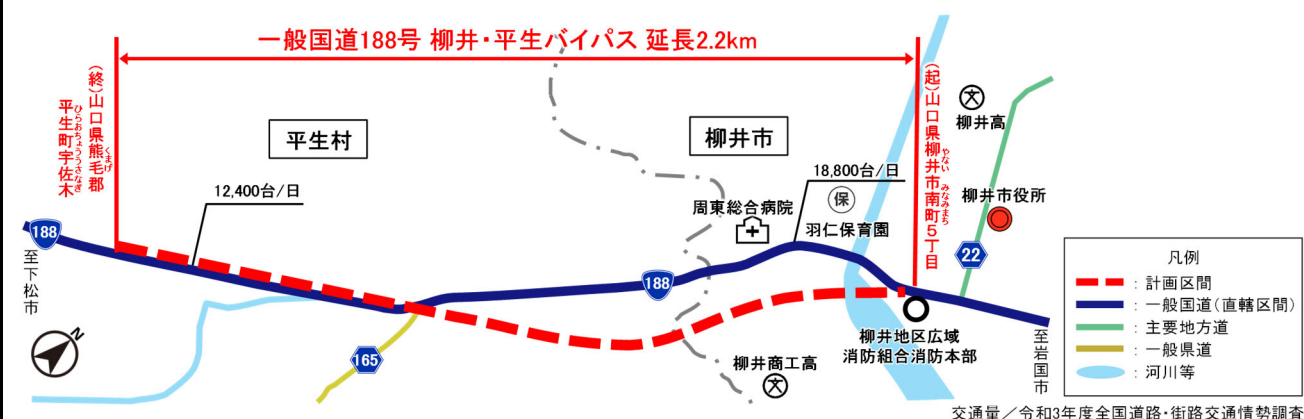
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、当初からの事業の必要性、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、各年次の価格に社会的割引率(4%)を用いて基準年の価値に換算し集計したもの。

※B/Cの値は、社会的割引率4%を用いて計算した場合の費用便益分析結果。また、比較のために参考とすべき値として1%及び2%を設定し、それに対応する費用便益分析結果を参考として併記している。(〔 〕内は社会的割引率の値)

再評価結果(令和7年度事業継続箇所)

担 当 課:道路局国道・技術課

担当課長名:西川 昌宏

事業名	一般国道192号 徳島南環状道路				事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 四国地方整備局	
起終点	自：徳島県徳島市国府町観音寺 至：徳島県徳島市八万町大野						延長	9.5km	
事業概要									
一般国道192号は、愛媛県西条市を起点とし、三好市・美馬市・吉野川市等の吉野川沿岸の各市町を経由して徳島市に至る総延長約99kmの主要幹線道路であり、沿線地域の産業経済を支える大動脈であるとともに、通勤や余暇活動などの日常生活に欠かせない生活道路としての役割も併せ持つ重要な路線である。 徳島南環状道路は、徳島市中心部へ流入する交通を分散し、通過交通が減少することで慢性的に発生している渋滞を緩和し、地域の活性化に大きく寄与する高規格道路である。									
S61年度事業化			S60年度都市計画決定 (H16年度変更)		H元年度用地着手		H7年度工事着手		
全体事業費		約1,328億円		事業進捗率 (令和6年3月末時点)		約54%		供用済延長 5.9km	
計画交通量		24,300～51,900台／日							
費用対効果分析	B/C (事業全体)		EIRR (事業全体)		総費用 (残事業)/(事業全体)		総便益 (残事業)/(事業全体)		基準年
	1.2				455/1,785億円		1,533/2,181億円		令和6年
	1.5 [2%]		5.1%		事業費：423/1,723億円		走行時間短縮便益：1,219/1,793億円		
	1.6 [1%]				維持管理費：33/ 62億円		走行経費減少便益：239/ 301億円		
	(残事業)		(残事業)		更新費： 億円		交通事故減少便益：76/ 87億円		
	3.4		16.3%						
感度分析	4.6 [2%]				感度分析		(残事業)		
	5.5 [1%]				交通量		B/C=2.9～4.0(±10%)		
					事業費		B/C=3.1～3.7(±10%)		
				事業期間		B/C=3.1～3.7(±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									
・現道等の混雑時旅行速度の改善が期待される									
・現道等の路線バスの利便性向上が見込まれる									
・JR徳島駅(特急停車駅)へのアクセス向上が見込まれる									
・徳島阿波おどり空港(共用飛行場)へのアクセス向上が見込まれる									
②物流効率化の支援									
・徳島小松島港(重要港湾)へのアクセス向上が見込まれる									
③都市の再生									
・「徳島県新広域道路交通計画」で位置付けられた環状道路									
④国土・地域ネットワークの構築									
・地域高規格道路 徳島環状道路の一部を構成する									
・日常生活圏中心都市である徳島市へのアクセス向上が見込まれる									
⑤個性ある地域の形成									
・大規模イベントである「阿波おどり」を支援する									
・周辺地域における主要な観光地へのアクセス向上が見込まれる									
⑥安全で安心できるくらしの確保									
・徳島県立中央病院、徳島大学病院(三次医療施設)へのアクセス向上が見込まれる									
⑦災害への備え									
・徳島県地域防災計画において第1次緊急輸送道路に位置付けられている									
・国道192号の防災点検箇所を回避したルートが形成される									

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

・NOX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

・徳島南環状道路景観検討委員会において景観検討を展開

⑩他のプロジェクトとの関係

・主要地方道徳島環状線と一体的に整備することで徳島外環状道路の一部を構成する

・周辺道路の安全性向上が見込まれる

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：

・徳島県、徳島市、国道192号吉野川市・徳島市間整備促進期成同盟会などより本事業の整備促進について、積極的な要望活動が続けられている。

(令和4年度8月、11月、令和5年度7月、11月、令和6年度5月、7月、8月)

徳島県知事の意見：

・「徳島南環状道路」の事業を継続するという「対応方針(原案)案」については、異議ありません。

・「徳島南環状道路」は、徳島市の中心部を通過する交通や市街地に流入する交通を円滑に処理し、市街地及びその周辺地域における慢性化した交通渋滞の緩和や地域経済の活性化、日常生活における交通の利便性・安全性の向上や、災害時の救援、復旧・復興、ひいては「地方創生」に資する重要な社会基盤であります。

・既に供用された区間と平行する県道や交差点では、交通量が減少するなどの効果が発現されており、整備による市街地の渋滞緩和や定時性の確保が期待されることから、一日も早い全線供用をお願いします。

・県といたしましても、地元の徳島市としっかりと連携し、円滑な事業推進に向け、全力で取り組んで参ります。

・なお、事業の実施に当たっては、物価や労務費の上昇への適切な対応を行いつつも、全体の事業費を極力抑えられるよう、引き続き、コスト削減をお願いします。

事業評価監視委員会の意見

・「事業継続」とする事業者の判断は「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23年3月 (主)徳島環状線 川内町大松～平石 延長1.3km 開通

・平成24年4月 (主)徳島環状線 川内町平石～住吉 延長3.7km 開通

・平成27年3月 徳島自動車道 鳴門JCT～徳島IC 延長10.9km開通

・平成27年3月 徳島自動車道 松茂SIC 開通

・平成27年3月 (主)徳島環状線 安宅2丁目～阿波しらさぎ大橋南詰(南向き)延長0.95km 開通

・平成27年7月 徳島津田IC連結許可

・平成31年3月 高松自動車道(鳴門JCT～高松市境間)全線4車線化開通

・平成31年3月 (主)徳島環状線 阿波しらさぎ大橋南詰～安宅2丁目(北向き)延長0.94km 開通

・令和元年9月 小松島南IC連結許可

・令和2年10月 徳島津田IC 阿南方面出入口 連結許可

・令和3年3月 (主)徳島環状線 新浜本町～八万町大野 側道部4車線化 延長2.0km 開通

・令和3年3月 四国横断自動車道 阿南四万十線 徳島津田IC～徳島沖洲IC 延長2.4km 2車線開通

・令和4年3月 (主)徳島環状線 国府藍住工区 東側側道 延長0.8km 暫定開通

・令和4年3月 四国横断自動車道 阿南四万十線 徳島沖洲IC～徳島JCT 延長4.7km 2車線開通

事業の進捗状況、残事業の内容等

・昭和61年度に事業化、用地進捗率100%、事業進捗率約54%(令和6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、調査設計、工事を推進中。

施設の構造や工法の変更等

・想定できない事象に起因する事業費増加等においても、今後も新技術、新工法の採用による工事コストの削減に加え、施設の長寿命化や維持管理費を考慮した構造の採用等、総コストの削減に努めていくこととする。

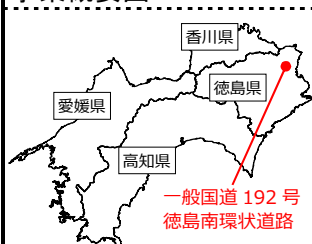
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

・以上の状況を勘案すれば、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、各年次の価格に社会的割引率(4%)を用いて基準年の価値に換算し集計したもの。

※B/Cの値は、社会的割引率4%を用いて計算した場合の費用便益分析結果。また、比較のために参考とすべき値として1%及び2%を設定し、それに対応する費用便益分析結果を参考として併記している。(〔 〕内は社会的割引率の値)

再評価結果(令和7年度事業継続箇所)

担 当 課:道路局国道・技術課

担当課長名:西川 昌宏

事業名	しこくおうだん 四国横断自動車道 阿南四万十線 阿南～徳島東		事業区分	高速自動車国道	事業主体	国土交通省 四国地方整備局	
起終点	自: 徳島県阿南市下大野町渡り上り 至: 徳島県徳島市東 沖洲				延長	17.3km	
事業概要	四国横断自動車道は、阿南市を起点に、徳島市、高松市を経て四国中央市において四国縦貫自動車道と交差し、高知市、四万十市を経て大洲市に至る高規格道路であり、四国の東南地域、西南地域のミッシングリンク(高速ネットワーク空白地帯)を解消し「四国8の字ネットワーク」を形成することで、四国における信頼性の高い道路ネットワークの確保や地域格差の解消など、広域交流と地域の「安心」と「活力」を支える重要な路線である。 阿南～徳島東間は、新直轄方式により整備される区間であり、四国東南地域のミッシングリンク解消のために計画されている高規格道路「阿南安芸自動車道及び高知東部自動車道」と相まって、四国東南地域の発展に重要な役割を果たすことが期待される。						
阿南～小松島 :H15年度事業化 小松島～徳島東 :H10年度事業化		阿南～小松島:H8年度都市計画決定 (H12、H18年度変更) 小松島～徳島東:H6年度都市計画決定 (H19年度変更)		阿南～小松島 :H19年度用地着手 小松島～徳島東 :H20年度用地着手		阿南～小松島 :H19年度工事着手 小松島～徳島東 :H27年度工事着手	
全体事業費	約2,045億円		事業進捗率 (令和6年3月末時点)	約76%		供用済延長 2.4km	
計画交通量	27,400～30,100台／日						
費用対効果分析	B/C (事業全体)	EIRR (事業全体)	総費用 (残事業)/(事業全体) 3,729/13,845億円		総便益 (残事業)/(事業全体) 7,753/14,661億円		基準年
	1.1(1.6)	4.3%	事業費: 3,329/12,953億円		走行時間短縮便益: 6,723/12,740億円		令和6年
	1.5(2.3) [2%]	(6.0%)	維持管理費: 347/644億円		走行経費減少便益: 821/1,527億円		
	1.8(2.9) [1%]		更新費: 54/247億円		交通事故減少便益: 210/394億円		
	(残事業)	(残事業)					
2.1(9.6)	10.3%	感度分析 (事業全体)		(残事業)			
(参考)	2.9(13.0) [2%]	(46.7%)	交通量	B/C=0.98～1.1(±10%)	交通量	B/C=1.8～2.4(±10%)	
	3.4(15.2) [1%]		事業費	B/C=1.03～1.1(±10%)	事業費	B/C=1.9～2.3(±10%)	
			事業期間	B/C=1.02～1.1(±20%)	事業期間	B/C=2.0～2.1(±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 ・現道等の混雑時旅行速度の改善が期待される ・現道等の路線バス及び高速バスの利便性向上が見込まれる ・徳島阿波おどり空港(共用飛行場)へのアクセス向上が見込まれる							
②物流効率化の支援 ・徳島小松島港(重要港湾)へのアクセス向上が見込まれる ・徳島県南部における農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる							
③国土・地域ネットワークの構築 ・地方拠点都市「徳島東部」～「なんごく・こうち」を連結する四国8の字ネットワークの一部を構成する ・日常活動圏中心都市間を最短時間で連結する路線を構成する ・日常生活圏中心都市である徳島市へのアクセス向上が見込まれる							
④個性ある地域の形成 ・辰巳工業団地、大湊新浜工業団地、徳島県南部健康運動公園の利活用を支援する ・徳島県「次世代LEDバレイ構想」を支援する ・徳島県南部の主要な観光地へのアクセス向上が見込まれる							
⑤安全で安心できるくらしの確保 ・徳島赤十字病院(三次医療施設)へのアクセス向上が見込まれる							
⑥災害への備え							

- ・徳島県地域防災計画において第1次緊急輸送道路に位置付けられている
- ・現道である国道11号、国道55号が浸水等により通行止めになった場合の代替路を形成する
- 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
 - ・NOX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
 - ・徳島小松島港津田地区地域活性化計画と連携
 - ・マリンピア沖洲整備計画と連携
 - ・「南海トラフ地震」における救援ルートの信頼性向上や自衛隊救援活動ルートの確保が見込まれる
 - ・阿南安芸自動車道等と一体的に整備することで四国8の字ネットワークの一部を構成する

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：

- ・四国8の字ネットワーク整備促進 四国東南部連盟、四国8の字ネットワーク整備・利用促進を考える会、一般国道55号・阿南安芸自動車道整備促進期成同盟会、徳島南部自動車道・阿南安芸自動車道建設促進議員連盟、道路整備促進期成同盟会高知県地方協議会などから、本事業の他、徳島JCT～高知JCT間の他事業とあわせ、整備促進に関する積極的な要望活動が続けられている。
- (令和5年度7月、8月、11月、1月、2月、令和6年度5月、7月、8月)

徳島県知事の意見

- ・「事業継続」という「対応方針(原案)」案については、異議ありません。
- ・「徳島南部自動車道」及び「阿南安芸自動車道」は、「四国8の字ネットワーク」を形成し、本県はもとより四国全体の経済産業の発展や観光振興を支えるとともに、「南海トラフ巨大地震」をはじめ、災害から県民を守り、「魅力度」や「安心度」の向上、ひいては「地方創生」に資する重要な社会基盤であります。
- ・今回から導入されたJCT間の「一体評価」は、道路ネットワーク全体の機能を評価する上で、非常に効果的であります。道路は、つながってこそ効果を最大限発揮することから、一日も早い全線事業化をお願いします。
- ・県といたしましても、地元市町としっかりと連携し、用地取得をはじめ、現場の円滑な事業推進に向けた環境整備や、地域活性化インターチェンジの整備等に全力で取り組んで参ります。
- ・なお、事業の実施にあたっては、物価や労務費の上昇による影響を極力抑えられるよう、引き続き、コスト縮減をお願いします。

事業評価監視委員会の意見

- ・「事業継続」とする事業者の判断は「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23年3月 高知東部自動車道(香南やすIC～芸西西IC)延長3.9km 2車線開通
- ・平成23年4月 一般国道55号南国安芸道路(芸西西IC～安芸西IC) 延長8.5km 事業化
- ・平成23年4月 一般国道55号桑野道路 延長6.5km 事業化
- ・平成23年7月 阿南安芸自動車道 日和佐道路 延長3.1km 2車線開通
- ・平成24年4月 一般国道55号福井道路 延長9.6km 事業化
- ・平成24年4月 一般国道55号安芸道路 延長5.8km 事業化
- ・平成25年2月 高知東部自動車道(香南かがみIC～香南やすIC)延長2.9km 2車線開通
- ・平成25年4月 一般国道493号北川道路2-2工区 延長4.0km 事業化
- ・平成25年11月 阿南道路 阿南市津乃峰町西分～阿南市橘町大浦 延長1.7km 開通
- ・平成26年3月 高知東部自動車道(香南のいちIC～香南かがみIC)延長2.2km 2車線開通
- ・平成27年3月 徳島自動車道 鳴門JCT～徳島IC 延長10.9km 開通
- ・平成27年3月 徳島自動車道 松茂SIC 開通
- ・平成27年3月 高知東部自動車道(高知南IC～なんこく南IC)延長4.7km 2車線開通
- ・平成27年7月 徳島津田IC 連結許可
- ・平成28年4月 高知東部自動車道(なんこく南IC～高知龍馬空港IC)延長4.1km 2車線開通
- ・平成31年4月 一般国道55号海部野根道路 延長14.3km 事業化
- ・令和元年9月 小松島南IC 連結許可
- ・令和2年3月 阿南道路 那賀川町中島～西路見町江川 延長2.1km 4車線化完成

- ・令和2年4月 一般国道493号野根安倉道路 延長8.5km 事業化
- ・令和2年10月 徳島津田IC 阿南方面出入口 連結許可
- ・令和3年2月 高知東部自動車道(高知JCT～高知南IC)延長6.2km 2車線開通
- ・令和3年3月 四国横断自動車道 阿南四万十線 徳島津田IC～徳島沖洲IC 延長2.4km 2車線開通
- ・令和3年4月 一般国道493号北川道路1工区 延長9.0km 事業化
- ・令和4年3月 四国横断自動車道 阿南四万十線 徳島沖洲IC～徳島JCT 延長4.7km 2車線開通
- ・令和4年4月 一般国道55号奈半利安芸道路(安田～安芸) 延長9.1km 事業化
- ・令和6年4月 一般国道55号奈半利安芸道路(奈半利～安田) 延長4.0km 事業化

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・平成10、15年度に事業化、用地進捗率約98%、事業進捗率約76%(令和6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

- ・調査設計、用地買収、工事を推進しており、引き続き、早期供用に向けて事業を進める。
- ・阿南IC～小松島南IC間 延長3.2kmは令和7年度開通予定。

施設の構造や工法の変更等

- ・想定できない事象に起因する事業費増加等においても、今後も新技術、新工法の採用による工事コストの縮減に加え、施設の長寿命化や維持管理費を考慮した構造の採用等、総コストの縮減に努めていくこととする。

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、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、各年次の価格に社会的割引率(4%)を用いて基準年の価値に換算し集計したもの。

※B/Cの値は、社会的割引率4%を用いて計算した場合の費用便益分析結果。また、比較のために参考とすべき値として1%及び2%を設定し、それに対応する費用便益分析結果を参考として併記している。〔 〕内は社会的割引率の値)

再評価結果(令和7年度事業継続箇所)

担 当 課:道路局国道・技術課

担当課長名:西川 昌宏

事業名	一般国道55号 桑野道路			事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 四国地方整備局	
起終点	自:徳島県阿南市下大野町渡り上り 至:徳島県阿南市内原町桜木					延長	6.5km	
事業概要								
一般国道55号は、徳島市を起点に阿南市、海陽町、室戸市、安芸市などを經由し、高知市に至る延長約238kmの主要幹線道路であり、四国広域交通ネットワークを形成する基幹道路として、地域の生活や経済、観光の振興に大きな役割を果たしている。 桑野道路は、高規格道路網として整備される「阿南安芸自動車道」の一部であり、四国横断自動車道や阿南安芸自動車道及び高知東部自動車道と一体で機能することにより、四国8の字ネットワークを形成し、四国東南地域の広域交流の促進及び地域活性化に大きく寄与する道路である。 また、南海トラフ地震などの災害発生時における緊急輸送道路の確保や、三次医療施設までの速達性の向上、地域産業（農水産業）の活性化支援などを目的として整備を推進している。								
H23年度事業化			H22年度都市計画決定		H27年度用地着手		R2年度工事着手	
全体事業費		約508億円		事業進捗率 (令和6年3月末時点)		約27%		供用済延長 0.0km
計画交通量		15,200～19,500台／日						
費用対効果分析	B/C (事業全体)	EIRR (事業全体)		総費用 (残事業)/(事業全体) 3,729/13,845億円		総便益 (残事業)/(事業全体) 7,753/14,661億円		基準年
	1.1(1.9)	4.3%		事業費: 3,329/12,953億円		走行時間短縮便益: 6,723/12,740億円		令和6年
	1.5(2.9) [2%]	(7.4%)		維持管理費: 347/644億円		走行経費減少便益: 821/1,527億円		
	1.8(3.6) [1%]			更新費: 54/247億円		交通事故減少便益: 210/394億円		
	(残事業)	(残事業)		感度分析 (事業全体)		(残事業)		
	2.1(2.8)	10.3%		交通量	B/C=0.98～1.1 (±10%)	交通量	B/C=1.8～2.4 (±10%)	
(参考)	2.9(4.1) [2%]	(11.5%)		事業費	B/C=1.03～1.1 (±10%)	事業費	B/C=1.9～2.3 (±10%)	
	3.4(5.0) [1%]			事業期間	B/C=1.02～1.1 (±20%)	事業期間	B/C=2.0～2.1 (±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								
・現道等の路線バス及び高速バスの利便性向上が見込まれる								
・徳島阿波おどり空港（共用飛行場）へのアクセス向上が見込まれる								
②物流効率化の支援								
・徳島小松島港（重要港湾）へのアクセス向上が見込まれる								
・徳島県南部における農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる								
③国土・地域ネットワークの構築								
・地域高規格道路 阿南安芸自動車道の一部を構成する								
・日常活動圏中心都市間を最短時間で連結する路線を構成する								
・日常生活圏中心都市である阿南市へのアクセス向上が見込まれる								
④個性ある地域の形成								
・「次世代LEDバレイ構想」「地域資源を生かした新たなにぎわいと活力を創出するまちづくり」を支援する								
・徳島県南部の主要な観光地へのアクセス向上が見込まれる								
⑤安全で安心できるくらしの確保								
・徳島赤十字病院（三次医療施設）へのアクセス向上が見込まれる								
⑥災害への備え								
・徳島県地域防災計画において第1次緊急輸送道路に位置付けられている								
・現道である国道55号が浸水等により通行止めになった場合の代替路を形成する								
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

- ・NOX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

- ・四国横断自動車道と一体的に整備することで四国8の字ネットワークの一部を構成する
- ・「南海トラフ地震」における救援ルートの信頼性向上や自衛隊救援活動ルートの確保が見込まれる

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

・四国8の字ネットワーク整備促進 四国東南部連盟、四国8の字ネットワーク整備・利用促進を考える会、一般国道55号・阿南安芸自動車道整備促進期成同盟会、徳島南部自動車道・阿南安芸自動車道建設促進議員連盟、道路整備促進期成同盟会高知県地方協議会などから、本事業の他、徳島JCT～高知JCT間の他事業とあわせ、整備促進に関する積極的な要望活動が続けられている。

(令和5年度7月、8月、11月、1月、2月、令和6年度5月、7月、8月)

徳島県知事の意見

- ・「事業継続」という「対応方針(原案)」案については、異議ありません。
- ・「徳島南部自動車道」及び「阿南安芸自動車道」は、「四国8の字ネットワーク」を形成し、本県はもとより四国全体の経済産業の発展や観光振興を支えるとともに、「南海トラフ巨大地震」をはじめ、災害から県民を守り、「魅力度」や「安心度」の向上、ひいては「地方創生」に資する重要な社会基盤であります。
- ・今回から導入されたJCT間の「一体評価」は、道路ネットワーク全体の機能を評価する上で、非常に効果的であります。道路は、つながってこそ効果を最大限発揮することから、一日も早い全線事業化をお願いします。
- ・県といたしましても、地元市町としっかりと連携し、用地取得をはじめ、現場の円滑な事業推進に向けた環境整備や、地域活性化インターチェンジの整備等に全力で取り組んで参ります。
- ・なお、事業の実施にあたっては、物価や労務費の上昇による影響を極力抑えられるよう、引き続き、コスト縮減をお願いします。

事業評価監視委員会の意見

- ・「事業継続」とする事業者の判断は「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23年7月 阿南安芸自動車道 日和佐道路 延長3.1km 2車線開通
- ・平成24年4月 一般国道55号福井道路 延長9.6km 事業化
- ・平成24年4月 一般国道55号安芸道路 延長5.8km 事業化
- ・平成25年2月 高知東部自動車道(香南かがみIC～香南やすIC)延長2.9km 2車線開通
- ・平成25年4月 一般国道493号北川道路2-2工区 延長4.0km 事業化
- ・平成25年11月 阿南道路 阿南市津乃峰町西分～阿南市橘町大浦 延長1.7km 開通
- ・平成26年3月 高知東部自動車道(香南のいちIC～香南かがみIC)延長2.2km 2車線開通
- ・平成27年3月 高知東部自動車道(高知南IC～なんこく南IC)延長4.7km 2車線開通
- ・平成28年4月 四国横断自動車道 阿南四万十線徳島津田IC事業化
- ・平成28年4月 高知東部自動車道(なんこく南IC～高知龍馬空港IC)延長4.1km 2車線開通
- ・平成31年4月 一般国道55号海部野根道路 延長14.3km 事業化
- ・令和2年3月 阿南道路 阿南市那賀川町中島～西路見町江川 延長2.1km 4車線化完成
- ・令和2年4月 四国横断自動車道 阿南四万十線 小松島南IC事業化
- ・令和2年4月 一般国道493号野根安倉道路 延長8.5km 事業化
- ・令和3年2月 高知東部自動車道(高知JCT～高知南IC)延長6.2km 2車線開通
- ・令和3年3月 四国横断自動車道 阿南四万十線 徳島津田IC～徳島沖洲IC 延長2.4km 2車線開通
- ・令和3年4月 一般国道493号北川道路1工区 延長9.0km 事業化
- ・令和4年3月 四国横断自動車道 阿南四万十線 徳島沖洲IC～徳島JCT 延長4.7km 2車線開通
- ・令和4年4月 一般国道55号奈半利安芸道路(安田～安芸) 延長9.1km 事業化
- ・令和6年4月 一般国道55号奈半利安芸道路(奈半利～安田) 延長4.0km 事業化

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・平成23年度に事業化、用地進捗率約85%、事業進捗率約27%(令和6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

- ・調査設計、用地買収、工事を推進しており、引き続き、早期供用に向けて事業を進める。

・想定できない事象に起因する事業費増加等においても、今後も新技術、新工法の採用による工事コストの縮減に加え、施設の長寿命化や維持管理費を考慮した構造の採用等、総コストの縮減に努めていくこととする。

事業継続

- ・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。

Map of the Shikoku region showing the proposed E55 Arima-Awa Expressway. The map includes a legend for road types and project status. Key locations marked include Tokushima, Matsuyama, and Kochi. The proposed route is highlighted in red, showing a bypass around the coast. A red box highlights the 'Sanyo Road' (桑野道路) section, which is 6.5km long. Other sections include 'Fukui Road' (福井道路) and 'Shikoku Cross-Area Expressway' (四国横断自動車道).

※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価格に社会的割引率(4%)を用いて基準年の価値に換算し集計したもの。
※B/Cの値は、社会的割引率4%を用いて計算した場合の費用便益分析結果。また、比較のために参考とすべき値として1%及び2%を設定し、それに対応する費用便益分析結果を参考として併記している。([]内は社会的割引率の値)

再評価結果(令和7年度事業継続箇所)

担 当 課:道路局国道・技術課

担当課長名:西川 昌宏

事業名	一般国道55号 福井道路			事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 四国地方整備局	
起終点	自: 徳島県阿南市内原町桜木 至: 徳島県阿南市福井町小野					延長	9.6km	
事業概要 一般国道55号は、徳島市を起点に阿南市、海陽町、室戸市、安芸市などを經由し、高知市に至る延長約238kmの主要幹線道路であり、四国広域交通ネットワークを形成する基幹道路として、地域の生活や経済、観光の振興に大きな役割を果たしている。 福井道路は、高規格道路網として整備される「阿南安芸自動車道」の一部であり、四国横断自動車道や阿南安芸自動車道及び高知東部自動車道と一体で機能することにより、四国8の字ネットワークを形成し、四国東南地域の広域交流の促進及び地域活性化に大きく寄与する道路である。 また、南海トラフ地震などの災害発生時における緊急輸送道路の確保や、三次医療施設までの速達性の向上、地域産業（農水産業）の活性化支援などを目的として整備を推進している。								
H24年度事業化		H22年度都市計画決定		H28年度用地着手		R4年度工事着手		
全体事業費		約456億円		事業進捗率 (令和6年3月末時点)		約17%		供用済延長 0.0km
計画交通量		6,900～12,000台／日						
費用対効果 分析	B/C (事業全体)	EIRR (事業全体)	総費用 (残事業)/(事業全体)		総便益 (残事業)/(事業全体)		基準年	
	1.1(0.7)	4.3%	3,729/13,845億円		7,753/14,661億円		令和6年	
	(参考) 1.5(1.02) [2%]	(2.1%)	事業費: 3,329/12,953億円		走行時間短縮便益: 6,723/12,740億円			
	1.8(1.3) [1%]		維持管理費: 347/644億円		走行経費減少便益: 821/1,527億円			
	(残事業)	(残事業)	更新費: 54/247億円		交通事故減少便益: 210/394億円			
感度分析	2.1(0.9)	10.3%	(事業全体)		(残事業)			
	(参考) 2.9(1.3) [2%]	(3.2%)	交通量	B/C=0.98～1.1(±10%)	交通量	B/C=1.8～2.4(±10%)		
	3.4(1.6) [1%]		事業費	B/C=1.03～1.1(±10%)	事業費	B/C=1.9～2.3(±10%)		
			事業期間	B/C=1.02～1.1(±20%)	事業期間	B/C=2.0～2.1(±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 ・現道等の路線バス及び高速バスの利便性向上が見込まれる ・徳島阿波おどり空港(共用飛行場)へのアクセス向上が見込まれる ②物流効率化の支援 ・徳島小松島港(重要港湾)へのアクセス向上が見込まれる ・徳島県南部における農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる ③国土・地域ネットワークの構築 ・地域高規格道路 阿南安芸自動車道の一部を構成する ・日常活動圏中心都市間を最短時間で連結する路線を構成する ・日常生活圏中心都市である阿南市へのアクセス向上が見込まれる ④個性ある地域の形成 ・「次世代LEDバレイ構想」「地域資源を生かした新たなにぎわいと活力を創出するまちづくり」を支援する ・徳島県南部の主要な観光地へのアクセス向上が見込まれる ⑤安全で安心できるくらしの確保 ・徳島赤十字病院(三次医療施設)へのアクセス向上が見込まれる ⑥災害への備え ・徳島県地域防災計画において第1次緊急輸送道路に位置付けられている ・現道である国道55号が浸水等により通行止めになった場合の代替路を形成する ・国道55号の防災点検箇所を回避したルートが形成される 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

・NOX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

・四国横断自動車道と一体的に整備することで四国8の字ネットワークの一部を構成する

・「南海トラフ地震」における救援ルートの信頼性向上や自衛隊救援活動ルートの確保が見込まれる

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

・四国8の字ネットワーク整備促進 四国東南部連盟、四国8の字ネットワーク整備・利用促進を考える会、一般国道55号・阿南安芸自動車道整備促進期成同盟会、徳島南部自動車道・阿南安芸自動車道建設促進議員連盟、道路整備促進期成同盟会高知県地方協議会などから、本事業の他、徳島JCT～高知JCT間の他事業とあわせ、整備促進に関する積極的な要望活動が続けられている。

(令和5年度7月、8月、11月、1月、2月、令和6年度5月、7月、8月)

徳島県知事の意見

・「事業継続」という「対応方針(原案)」案については、異議ありません。

・「徳島南部自動車道」及び「阿南安芸自動車道」は、「四国8の字ネットワーク」を形成し、本県はもとより四国全体の経済産業の発展や観光振興を支えるとともに、「南海トラフ巨大地震」をはじめ、災害から県民を守り、「魅力度」や「安心度」の向上、ひいては「地方創生」に資する重要な社会基盤であります。

・今回から導入されたJCT間の「一体評価」は、道路ネットワーク全体の機能を評価する上で、非常に効果的であります。道路は、つながってこそ効果を最大限発揮することから、一日も早い全線事業化をお願いします。

・県といたしましても、地元市町としっかりと連携し、用地取得をはじめ、現場の円滑な事業推進に向けた環境整備や、地域活性化インターチェンジの整備等に全力で取り組んで参ります。

・なお、事業の実施にあたっては、物価や労務費の上昇による影響を極力抑えられるよう、引き続き、コスト縮減をお願いします。

事業評価監視委員会の意見

・「事業継続」とする事業者の判断は「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25年2月 高知東部自動車道(香南かがみIC～香南やすIC)延長2.9km 2車線開通

・平成25年4月 一般国道493号北川道路2-2工区 延長4.0km 事業化

・平成25年11月 阿南道路 阿南市津乃峰町西分～阿南市橘町大浦 延長1.7km 開通

・平成26年3月 高知東部自動車道(香南のいちIC～香南かがみIC)延長2.2km 2車線開通

・平成27年3月 高知東部自動車道(高知南IC～なんこく南IC)延長4.7km 2車線開通

・平成28年4月 四国横断自動車道 阿南四万十線徳島津田IC事業化

・平成28年4月 高知東部自動車道(なんこく南IC～高知龍馬空港IC)延長4.1km 2車線開通

・平成31年4月 一般国道55号海部野根道路 延長14.3km 事業化

・令和2年3月 阿南道路 阿南市那賀川町中島～西路見町江川 延長2.1km 4車線化完成

・令和2年4月 四国横断自動車道 阿南四万十線小松島南IC事業化

・令和2年4月 一般国道493号野根安倉道路 延長8.5km 事業化

・令和3年2月 高知東部自動車道(高知JCT～高知南IC)延長6.2km 2車線開通

・令和3年3月 四国横断自動車道 阿南四万十線 徳島津田IC～徳島沖洲IC 延長2.4km 2車線開通

・令和3年4月 一般国道493号北川道路1工区 延長9.0km 事業化

・令和4年3月 四国横断自動車道 阿南四万十線 徳島沖洲IC～徳島JCT 延長4.7km 2車線開通

・令和4年4月 一般国道55号奈半利安芸道路(安田～安芸) 延長9.1km 事業化

・令和6年4月 一般国道55号奈半利安芸道路(奈半利～安田) 延長4.0km 事業化

事業の進捗状況、残事業の内容等

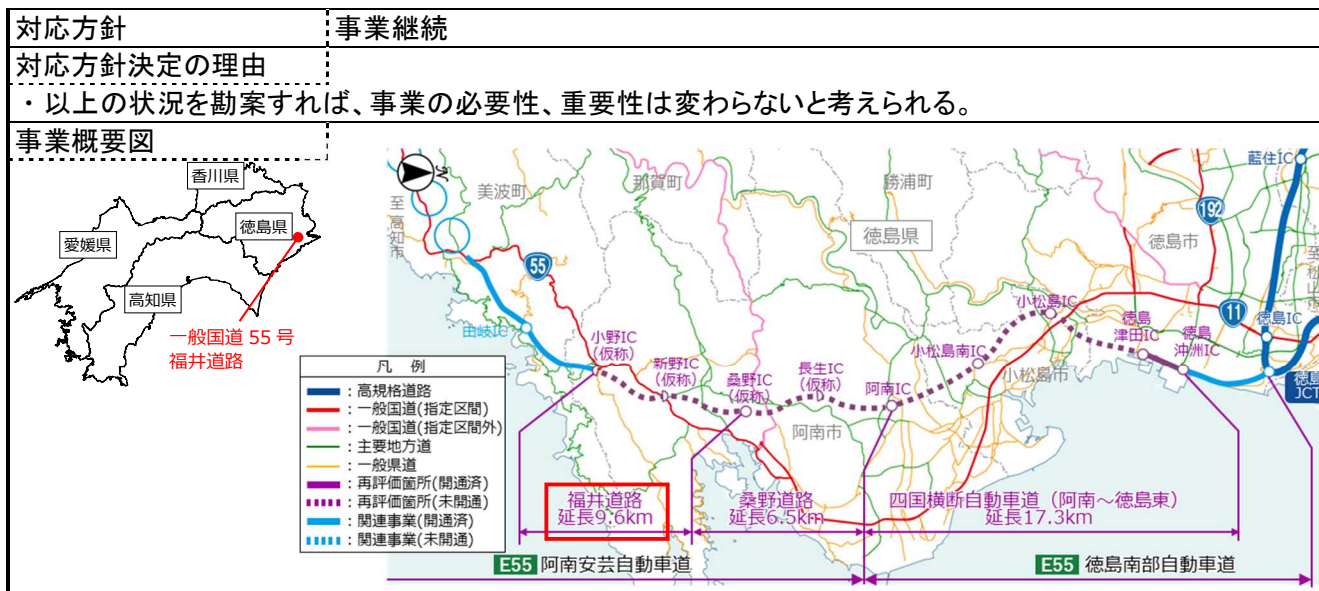
・平成24年度に事業化、用地進捗率約85%、事業進捗率約17%(令和6年3月末時点)

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

・調査設計、用地買収、工事を推進しており、引き続き、早期供用に向けて事業を進める。

施設の構造や工法の変更等

・想定できない事象に起因する事業費増加等においても、今後も新技術、新工法の採用による工事コストの縮減に加え、施設の長寿命化や維持管理費を考慮した構造の採用等、総コストの縮減に努めていくこととする。



※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価格に社会的割引率(4%)を用いて基準年の価値に換算し集計したもの。

※B/Cの値は、社会的割引率4%を用いて計算した場合の費用便益分析結果。また、比較のために参考とすべき値として1%及び2%を設定し、それに対応する費用便益分析結果を参考として併記している。([]内は社会的割引率の値)

再評価結果(令和7年度事業継続箇所)

担 当 課:道路局国道・技術課

担当課長名:西川 昌宏

事業名	一般国道55号 海部野根道路			事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 四国地方整備局
起終点	自：徳島県海部郡海陽町多良 至：高知県安芸郡東洋町野根					延長	14.3km
事業概要							
一般国道55号は、徳島市を起点に阿南市、海陽町、室戸市、安芸市などを經由し、高知市に至る延長約238kmの主要幹線道路であり、四国広域交通ネットワークを形成する基幹道路として、地域の生活や経済、観光の振興に大きな役割を果たしている。 海部野根道路は、高規格道路網として整備される「阿南安芸自動車道」の一部であり、四国横断自動車道や阿南安芸自動車道及び高知東部自動車道と一体で機能することにより、四国8の字ネットワークを形成し、南海トラフ地震発生時に住民の避難や緊急物資の支援を支える「命の道」として機能するよう津波浸水域を避けつつ役場や防災拠点、集落を連絡する道路である。また、都市部や空港からのアクセスを改善し、四国東南地域における観光振興や地域産業の育成・発展の支援、高次救急医療機関へのアクセス向上による緊急搬送など医療活動の支援を目的として整備を推進している。							
H31年度事業化		H30年度都市計画決定		R3年度用地着手		工事未着手	
全体事業費		約762億円	事業進捗率 (令和6年3月末時点)		約6%	供用済延長	0.0km
計画交通量		3,900～4,900台／日					
費用対効果分析	B/C (事業全体)	EIRR (事業全体)	総費用：(残事業)/(事業全体) 3,729/13,845億円		総便益：(残事業)/(事業全体) 7,753/14,661億円		基準年
	1.1(0.3)	4.3%	事業費：3,329/12,953億円		走行時間短縮便益：6,723/12,740億円		令和6年
	1.5(0.4) [2%]	(-1.2%)	維持管理費：347/644億円		走行経費減少便益：821/1,527億円		
	1.8(0.6) [1%]		更新費：54/247億円		交通事故減少便益：210/394億円		
	(残事業)	(残事業)	感度分析 (事業全体)		(残事業)		
	2.1(0.3)	10.3%	交通量	B/C=0.98～1.1(±10%)	交通量	B/C=1.8～2.4(±10%)	
2.9(0.5) [2%]	(-1.1%)	事業費	B/C=1.03～1.1(±10%)	事業費	B/C=1.9～2.3(±10%)		
3.4(0.6) [1%]		事業期間	B/C=1.02～1.1(±20%)	事業期間	B/C=2.0～2.1(±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							
・現道等の路線バス及び高速バスの利便性向上が見込まれる							
・徳島阿波おどり空港(共用飛行場)へのアクセス向上が見込まれる							
②物流効率化の支援							
・徳島小松島港(重要港湾)へのアクセス向上が見込まれる							
・徳島県南部及び高知県東部における農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる							
③国土・地域ネットワークの構築							
・地域高規格道路 阿南安芸自動車道の一部を構成する							
・日常活動圏中心都市間を最短時間で連結する路線を構成する							
④個性ある地域の形成							
・徳島県南部及び高知県東部の主要な観光地へのアクセス向上が見込まれる							
⑤安全で安心できるくらしの確保							
・徳島赤十字病院(三次医療施設)へのアクセス向上が見込まれる							
⑥災害への備え							
・道路寸断で孤立化する集落の解消が見込まれる							
・徳島県地域防災計画、高知県地域防災計画において第1次緊急輸送道路に位置付けられている							
・現道である国道55号が浸水等により通行止めになった場合の代替路を形成する							
・国道55号の防災点検箇所を回避したルートを形成する							

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

・NOX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

・四国横断自動車道と一体的に整備することで四国8の字ネットワークの一部を構成する

・「南海トラフ地震」における救援ルートの信頼性向上や自衛隊救援活動ルートの確保が見込まれる

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

・四国8の字ネットワーク整備促進四国東南部連盟、四国8の字ネットワーク整備・利用促進を考える会、一般国道55号・阿南安芸自動車道整備促進期成同盟会、徳島南部自動車道・阿南安芸自動車道建設促進議員連盟、道路整備促進期成同盟会高知県地方協議会などから、本事業の他、徳島JCT～高知JCT間の他事業とあわせ、整備促進に関する積極的な要望活動が続けられている。

(令和5年度7月、8月、11月、1月、2月 、 令和6年度5月、7月、8月)

徳島県知事の意見

・「事業継続」という「対応方針(原案)」案については、異議ありません。

・「徳島南部自動車道」及び「阿南安芸自動車道」は、「四国8の字ネットワーク」を形成し、本県はもとより四国全体の経済産業の発展や観光振興を支えるとともに、「南海トラフ巨大地震」をはじめ、災害から県民を守り、「魅力度」や「安心度」の向上、ひいては「地方創生」に資する重要な社会基盤であります。

・今回から導入されたJCT間の「一体評価」は、道路ネットワーク全体の機能を評価する上で、非常に効果的であります。道路は、つながってこそ効果を最大限発揮することから、一日も早い全線事業化をお願いします。

・県といたしましても、地元市町としっかりと連携し、用地取得をはじめ、現場の円滑な事業推進に向けた環境整備や、地域活性化インターチェンジの整備等に全力で取り組んで参ります。

・なお、事業の実施にあたっては、物価や労務費の上昇による影響を極力抑えられるよう、引き続き、コスト縮減をお願いします。

高知県知事の意見

・事業継続に異議はありません。

・四国8の字ネットワークを構成する阿南安芸自動車道、高知東部自動車道は経済活力が高まる関西圏と県東部地域の時間距離を短縮し、誘客拡大や農林水産品の出荷など、東部地域における経済活性化を支援する重要な道路です。

・また、県中央部と東部地域とをつなぐ唯一の幹線道路である国道55号の代替機能を担い、発生 of 切迫度が高まる南海トラフ地震をはじめ自然災害への備えを高めるうえでも不可欠な道路です。

・このため、国においては、早期の開通に向け、資材価格などの高騰も加味した上で、所要額の満額確保に努めていただき、より一層の事業進捗をお願いします。

事業評価監視委員会の意見

・「事業継続」とする事業者の判断は「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

・令和2年4月 四国横断自動車道 阿南四万十線 小松島南IC事業化

・令和2年4月 一般国道493号野根安倉道路 延長8.5km 事業化

・令和3年2月 高知東部自動車道(高知JCT～高知南IC)延長6.2km 2車線開通

・令和3年3月 四国横断自動車道 阿南四万十線 徳島津田IC～徳島沖洲IC 延長2.4km 2車線開通

・令和3年4月 一般国道493号北川道路1工区 延長9.0km 事業化

・令和4年3月 四国横断自動車道 阿南四万十線 徳島沖洲IC～徳島JCT 延長4.7km 2車線開通

・令和4年4月 一般国道55号奈半利安芸道路(安田～安芸) 延長9.1km 事業化

・令和6年4月 一般国道55号奈半利安芸道路(奈半利～安田) 延長4.0km 事業化

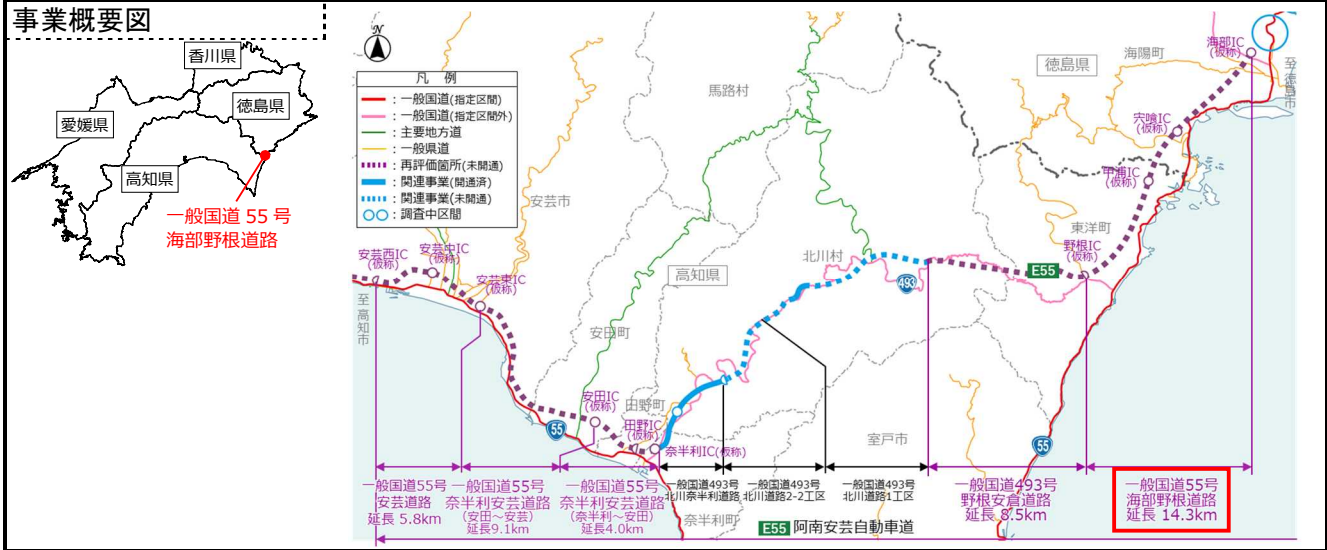
事業の進捗状況、残事業の内容等

・平成31年度に事業化、用地進捗率約33%、事業進捗率約6%(令和6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

・調査設計、用地買収を推進しており、引き続き、早期供用に向けて事業を進める。

施設の構造や工法の変更等	
・想定できない事象に起因する事業費増加等においても、今後も新技術、新工法の採用による工事コストの縮減に加え、施設の長寿命化や維持管理費を考慮した構造の採用等、総コストの縮減に努めていくこととする。	
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、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。	



※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価格に社会的割引率(4%)を用いて基準年の価値に換算し集計したもの。

※B/Cの値は、社会的割引率4%を用いて計算した場合の費用便益分析結果。また、比較のために参考とすべき値として1%及び2%を設定し、それに対応する費用便益分析結果を参考として併記している。(〔 〕内は社会的割引率の値)

再評価結果(令和7年度事業継続箇所)

担 当 課:道路局国道・技術課

担当課長名:西川 昌宏

事業名	一般国道55号 奈半利安芸道路(奈半利～安田)			事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 四国地方整備局
起終点	自: 高知県安芸郡奈半利町字芝崎 至: 高知県安芸郡安田町東島					延長	4.0km
事業概要							
一般国道55号は、徳島市を起点に阿南市、海陽町、室戸市、安芸市などを経由し、高知市に至る延長約238kmの主要幹線道路であり、四国広域交通ネットワークを形成する基幹道路として、地域の生活や経済、観光の振興に大きな役割を果たしている。 奈半利安芸道路(奈半利～安田)は、高規格道路網として整備される「阿南安芸自動車道」の一部であり、四国横断自動車道や阿南安芸自動車道及び高知東部自動車道と一体で機能することにより、四国8の字ネットワークを形成し、南海トラフ地震発生時に住民の避難や緊急物資の輸送を支える「命の道」として機能する信頼性の高い道路ネットワークを形成するとともに、物流拠点や空港、高次救急医療機関等へのアクセス向上により、産業振興や観光振興、緊急搬送など医療活動を支援するものである。							
R6年度事業化		都市計画決定なし		用地未着手		工事未着手	
全体事業費	約260億円		事業進捗率 (令和6年3月末時点)	0%	供用済延長	0.0km	
計画交通量 4,500～9,200台／日							
費用対効果分析	B/C (事業全体)	EIRR (事業全体)	総費用 (残事業)/(事業全体) 3,729/13,845億円		総便益 (残事業)/(事業全体) 7,753/14,661億円		基準年
	1.1(0.8)	4.3%	(事業費: 3,329/12,953億円)		(走行時間短縮便益: 6,723/12,740億円)		令和6年
	1.5(1.1) [2%]	(2.6%)	維持管理費: 347/644億円		走行経費減少便益: 821/1,527億円		
	1.8(1.4) [1%]		更新費: 54/247億円		交通事故減少便益: 210/394億円		
	(残事業)	(残事業)	感度分析	(事業全体)		(残事業)	
	2.1(0.8)	10.3%		交通量	B/C=0.98～1.1(±10%)	交通量	B/C=1.8～2.4(±10%)
2.9(1.1) [2%]	(2.6%)	事業費		B/C=1.03～1.1(±10%)	事業費	B/C=1.9～2.3(±10%)	
(参考)	3.4(1.4) [1%]		事業期間	B/C=1.02～1.1(±20%)	事業期間	B/C=2.0～2.1(±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 ・路線バスの速達性・定時性が向上し利便性向上が見込まれる ・JR後免駅(特急停車駅)へのアクセス向上が見込まれる ・高知龍馬空港(第二種空港)へのアクセス向上が見込まれる ②物流効率化の支援 ・高知港(重要港湾)へのアクセス向上が見込まれる ・高知県東部における農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる ③国土・地域ネットワークの構築 ・地域高規格道路 阿南安芸自動車道の一部を構成する ・日常活動圏中心都市間を最短時間で連結する路線を構成する ・現道の大型車のすれ違い困難区間の解消が見込まれる ・日常生活圏中心都市である安芸市へのアクセス向上が見込まれる ④個性ある地域の形成 ・「観光振興プロジェクト」、「過疎地域自立促進プロジェクト」、「ゆず振興ビジョン」を支援する ・高知県東部の主要な観光地へのアクセス向上が見込まれる ⑤安全で安心できるくらしの確保 ・高知医療センター(三次医療施設)へのアクセス向上が見込まれる ⑥災害への備え ・道路寸断で孤立化する集落の解消が見込まれる ・高知県地域防災計画において第1次緊急輸送道路に位置づけられている							

- ・現道である国道55号が浸水等により通行止めになった場合の代替路を形成する
- ・国道55号の防災点検箇所を回避したルートが形成される
- 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
 - ・NOX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
 - ・四国横断自動車道と一体的に整備することで四国8の字ネットワークの一部を構成する
 - ・「南海トラフ地震」における救援ルートの信頼性向上や自衛隊救援活動ルートの確保が見込まれる

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

- ・四国8の字ネットワーク整備促進四国東南部連盟、四国8の字ネットワーク整備・利用促進を考える会、一般国道55号・阿南安芸自動車道整備促進期成同盟会、徳島南部自動車道・阿南安芸自動車道建設促進議員連盟、道路整備促進期成同盟会高知県地方協議会などから、本事業の他、徳島JCT～高知JCT間の他事業とあわせ、整備促進に関する積極的な要望活動が続けられている。
- (令和5年度7月、8月、11月、1月、2月、令和6年度5月、7月、8月)

高知県知事の意見

- ・事業継続に異議はありません。
- ・四国8の字ネットワークを構成する阿南安芸自動車道、高知東部自動車道は経済活力が高まる関西圏と県東部地域の時間距離を短縮し、誘客拡大や農林水産品の出荷など、東部地域における経済活性化を支援する重要な道路です。
- ・また、県中央部と東部地域とをつなぐ唯一の幹線道路である国道55号の代替機能を担い、発生の切迫度が高まる南海トラフ地震をはじめ自然災害への備えを高めるうえでも不可欠な道路です。
- ・このため、国においては、早期の開通に向け、資材価格などの高騰も加味した上で、所要額の満額確保に努めていただき、より一層の事業進捗をお願いします。

事業評価監視委員会の意見

- ・「事業継続」とする事業者の判断は「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

—

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・令和6年度に事業化、用地進捗率0%、事業進捗率0%(令和6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

- ・調査設計を推進しており、引き続き、早期供用に向けて事業を進める。

施設の構造や工法の変更等

- ・想定できない事象に起因する事業費増加等においても、今後も新技術、新工法の採用による工事コストの縮減に加え、施設の長寿命化や維持管理費を考慮した構造の採用等、総コストの縮減に努めていくこととする。

対応方針

事業継続

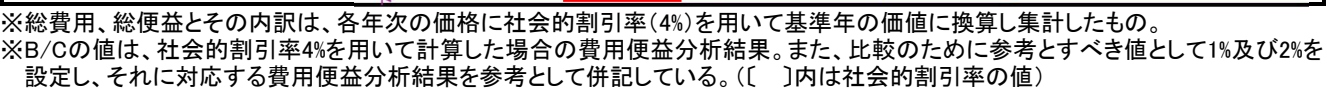
対応方針決定の理由

- ・以上の状況を勘案すれば、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

香川県
徳島県
愛媛県
高知県

一般国道 55 号
奈半利安芸道路
(奈半利～安田)



再評価結果(令和7年度事業継続箇所)

担 当 課:道路局国道・技術課

担当課長名:西川 昌宏

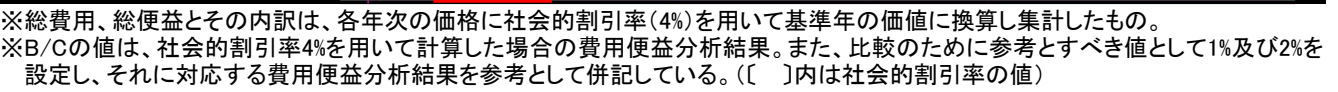
事業名	一般国道55号 奈半利安芸道路(安田～安芸)			事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 四国地方整備局		
起終点	自: 高知県安芸郡安田町東島 至: 高知県安芸市伊尾木					延長	9.1km		
事業概要									
一般国道55号は、徳島市を起点に阿南市、海陽町、室戸市、安芸市などを經由し、高知市に至る延長約238kmの主要幹線道路であり、四国広域交通ネットワークを形成する基幹道路として、地域の生活や経済、観光の振興に大きな役割を果たしている。 奈半利安芸道路(安田～安芸)は、高規格道路網として整備される「阿南安芸自動車道」の一部であり、四国横断自動車道や阿南安芸自動車道及び高知東部自動車道と一体で機能することにより、四国8の字ネットワークを形成し、南海トラフ地震発生時に住民の避難や緊急物資の輸送を支える「命の道」として機能する信頼性の高い道路ネットワークを形成するとともに、物流拠点や空港、高次救急医療機関等へのアクセス向上により、産業振興や観光振興、緊急搬送など医療活動を支援するものである。									
R4年度事業化			都市計画決定なし		用地未着手		工事未着手		
全体事業費		約511億円		事業進捗率 (令和6年3月末時点)		約1%		供用済延長 0.0km	
計画交通量 9,400台／日									
費用対効果分析	B/C (事業全体)	EIRR (事業全体)	総費用 (残事業)/(事業全体) 3,729/13,845億円			総便益 (残事業)/(事業全体) 7,753/14,661億円			基準年
	1.1(0.4)	4.3%	事業費: 3,329/12,953億円			走行時間短縮便益: 6,723/12,740億円			令和6年
	1.5(0.6) [2%]	(-0.1%)	維持管理費: 347/644億円			走行経費減少便益: 821/1,527億円			
	1.8(0.8) [1%]		更新費: 54/247億円			交通事故減少便益: 210/394億円			
	(残事業)	(残事業)	感度分析	(事業全体)			(残事業)		
	2.1(0.4)	10.3%		交通量	B/C=0.98～1.1(±10%)		交通量	B/C=1.8～2.4(±10%)	
2.9(0.6) [2%]	(-0.03%)	事業費		B/C=1.03～1.1(±10%)		事業費	B/C=1.9～2.3(±10%)		
3.4(0.8) [1%]		事業期間	B/C=1.02～1.1(±20%)		事業期間	B/C=2.0～2.1(±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									
・路線バスの速達性・定時性が向上し利便性向上が見込まれる									
・JR後免駅(特急停車駅)へのアクセス向上が見込まれる									
・高知龍馬空港(第二種空港)へのアクセス向上が見込まれる									
②物流効率化の支援									
・高知港(重要港湾)へのアクセス向上が見込まれる									
・高知県東部における農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる									
③国土・地域ネットワークの構築									
・地域高規格道路 阿南安芸自動車道の一部を構成する									
・日常活動圏中心都市間を最短時間で連結する路線を構成する									
・日常生活圏中心都市である安芸市へのアクセス向上が見込まれる									
④個性ある地域の形成									
・「観光振興プロジェクト」、「過疎地域自立促進プロジェクト」、「ゆず振興ビジョン」を支援する									
・高知県東部の主要な観光地へのアクセス向上が見込まれる									
⑤安全で安心できるくらしの確保									
・高知医療センター(三次医療施設)へのアクセス向上が見込まれる									
⑥災害への備え									
・道路寸断で孤立化する集落の解消が見込まれる									
・高知県地域防災計画において第1次緊急輸送道路に位置づけられている									
・現道である国道55号が浸水等により通行止めになった場合の代替路を形成する									

<ul style="list-style-type: none"> ・国道55号の防災点検箇所を回避したルートが形成される 	
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"> ・NOX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"> ・四国横断自動車道と一体的に整備することで四国8の字ネットワークの一部を構成する ・「南海トラフ地震」における救援ルートの信頼性向上や自衛隊救援活動ルートの確保が見込まれる 	
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 <ul style="list-style-type: none"> ・四国8の字ネットワーク整備促進四国東南部連盟、四国8の字ネットワーク整備・利用促進を考える会、一般国道55号・阿南安芸自動車道整備促進期成同盟会、徳島南部自動車道・阿南安芸自動車道建設促進議員連盟、道路整備促進期成同盟会高知県地方協議会などから、本事業の他、徳島JCT～高知JCT間の他事業とあわせ、整備促進に関する積極的な要望活動が続けられている。 (令和5年度7月、8月、11月、1月、2月、令和6年度5月、7月、8月) 	
高知県知事の意見	
<ul style="list-style-type: none"> ・事業継続に異議はありません。 ・四国8の字ネットワークを構成する阿南安芸自動車道、高知東部自動車道は経済活力が高まる関西圏と県東部地域の時間距離を短縮し、誘客拡大や農林水産品の出荷など、東部地域における経済活性化を支援する重要な道路です。 ・また、県中央部と東部地域とをつなぐ唯一の幹線道路である国道55号の代替機能を担い、発生 of 切迫度が高まる南海トラフ地震をはじめ自然災害への備えを高めるうえでも不可欠な道路です。 ・このため、国においては、早期の開通に向け、資材価格などの高騰も加味した上で、所要額の満額確保に努めていただき、より一層の事業進捗をお願いします。 	
事業評価監視委員会の意見	
<ul style="list-style-type: none"> ・「事業継続」とする事業者の判断は「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"> ・令和6年4月 一般国道55号奈半利安芸道路(奈半利～安田) 延長4.0km 事業化 	
事業の進捗状況、残事業の内容等	
<ul style="list-style-type: none"> ・令和4年度に事業化、用地進捗率0%、事業進捗率約1%(令和6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	
<ul style="list-style-type: none"> ・調査設計を推進しており、引き続き、早期供用に向けて事業を進める。 	
施設の構造や工法の変更等	
<ul style="list-style-type: none"> ・想定できない事象に起因する事業費増加等においても、今後も新技術、新工法の採用による工事コストの縮減に加え、施設の長寿命化や維持管理費を考慮した構造の採用等、総コストの縮減に努めていくこととする。 	
対応方針	事業継続
対応方針決定の理由	
<ul style="list-style-type: none"> ・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

香川県
徳島県
愛媛県
高知県

一般国道 55 号
奈半利安芸道路
(安田～安芸)



再評価結果(令和7年度事業継続箇所)

担 当 課:道路局国道・技術課

担当課長名:西川 昌宏

事業名	一般国道55号 安芸道路			事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 四国地方整備局
起終点	白：高知県安芸市伊尾木 至：高知県安芸市馬ノ丁					延長	5.8km
事業概要	<p>一般国道55号は、徳島市を起点に阿南市、海陽町、室戸市、安芸市などを經由し、高知市に至る延長約238kmの主要幹線道路であり、四国広域交通ネットワークを形成する基幹道路として、地域の生活や経済、観光の振興に大きな役割を果たしている。</p> <p>安芸道路は、高規格道路網として整備される「阿南安芸自動車道」の一部であり、四国横断自動車道や阿南安芸自動車道及び高知東部自動車道と一体で機能することにより、四国8の字ネットワークを形成し、広域交流の促進及び地域活性化に大きく寄与する道路である。</p> <p>また、南海トラフ地震や津波発生時の緊急輸送道路の確保、三次医療施設への迅速な救急搬送の支援、安芸市内の慢性的な渋滞の緩和、地域産業の活性化支援などを目的としている。</p>						
H24年度事業化		H23年度都市計画決定 (R2年度変更)		H28年度用地着手		R1年度工事着手	
全体事業費		約336億円		事業進捗率 (令和6年3月末時点)		約46% 供用済延長 0.0km	
計画交通量		11,300～12,000台／日					
費用対効果分析	B/C (事業全体)	EIRR (事業全体)	総費用 (残事業)/(事業全体) 3,729/13,845億円		総便益 (残事業)/(事業全体) 7,753/14,661億円		基準年
	1.1(1.2)	4.3%	(事業費: 3,329/12,953億円)		(走行時間短縮便益: 6,723/12,740億円)		令和6年
	1.5(1.9) [2%]	(4.9%)	維持管理費: 347/644億円		走行経費減少便益: 821/1,527億円		
	1.8(2.4) [1%]		更新費: 54/247億円		交通事故減少便益: 210/394億円		
	(残事業)	(残事業)	感度分析	(事業全体)		(残事業)	
2.1(3.3)	10.3%	交通量		B/C=0.98～1.1(±10%)	交通量	B/C=1.8～2.4(±10%)	
2.9(4.6) [2%]	(13.7%)	事業費		B/C=1.03～1.1(±10%)	事業費	B/C=1.9～2.3(±10%)	
(参考)	3.4(5.5) [1%]		事業期間	B/C=1.02～1.1(±20%)	事業期間	B/C=2.0～2.1(±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							
・現道等の混雑時旅行速度の改善が期待される							
・路線バスの速達性・定時性が向上し利便性向上が見込まれる							
・JR後免駅(特急停車駅)へのアクセス向上が見込まれる							
・高知龍馬空港(第二種空港)へのアクセス向上が見込まれる							
②物流効率化の支援							
・高知港(重要港湾)へのアクセス向上が見込まれる							
・高知県東部における農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる							
③国土・地域ネットワークの構築							
・地域高規格道路 阿南安芸自動車道の一部を構成する							
・日常活動圏中心都市間を最短時間で連結する路線を構成する							
④個性ある地域の形成							
・「観光振興プロジェクト」、「過疎地域自立促進プロジェクト」、「ゆず振興ビジョン」を支援する							
・高知県東部の主要な観光地へのアクセス向上が見込まれる							
⑤安全で安心できるくらしの確保							
・高知医療センター(三次医療施設)へのアクセス向上が見込まれる							
⑥災害への備え							
・道路寸断で孤立化する集落の解消が見込まれる							
・高知県地域防災計画において第1次緊急輸送道路に位置づけられている							

- ・現道である国道55号が浸水等により通行止めになった場合の代替路を形成する
- ・国道55号の防災点検箇所を回避したルートが形成される
- 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
 - ・NOX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
 - ・四国横断自動車道と一体的に整備することで四国8の字ネットワークの一部を構成する
 - ・安芸市都市計画マスタープランに位置付けられている
 - ・「南海トラフ地震」における救援ルートの信頼性向上や自衛隊救援活動ルートの確保が見込まれる

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

- ・四国8の字ネットワーク整備促進四国東南部連盟、四国8の字ネットワーク整備・利用促進を考える会、一般国道55号・阿南安芸自動車道整備促進期成同盟会、徳島南部自動車道・阿南安芸自動車道建設促進議員連盟、道路整備促進期成同盟会高知県地方協議会などから、本事業の他、徳島JCT～高知JCT間の他事業とあわせ、整備促進に関する積極的な要望活動が続けられている。
- (令和5年度7月、8月、11月、1月、2月、令和6年度5月、7月、8月)

高知県知事の意見

- ・事業継続に異議はありません。
- ・四国8の字ネットワークを構成する阿南安芸自動車道、高知東部自動車道は経済活力が高まる関西圏と県東部地域の時間距離を短縮し、誘客拡大や農林水産物の出荷など、東部地域における経済活性化を支援する重要な道路です。
- ・また、県中央部と東部地域とをつなぐ唯一の幹線道路である国道55号の代替機能を担い、発生の切迫度が高まる南海トラフ地震をはじめ自然災害への備えを高めるうえでも不可欠な道路です。
- ・このため、国においては、早期の開通に向け、資材価格などの高騰も加味した上で、所要額の満額確保に努めていただき、より一層の事業進捗をお願いします。

事業評価監視委員会の意見

- ・「事業継続」とする事業者の判断は「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25年2月 高知東部自動車道(香南かがみIC～香南やすIC)延長2.9km 2車線開通
- ・平成25年4月 一般国道493号北川道路2-2工区 延長4.0km 事業化
- ・平成26年3月 高知東部自動車道(香南のいちIC～香南かがみIC)延長2.2km 2車線開通
- ・平成27年3月 高知東部自動車道(高知南IC～なんこく南IC)延長4.7km 2車線開通
- ・平成28年4月 四国横断自動車道 阿南四万十線 徳島津田IC事業化
- ・平成28年4月 高知東部自動車道(なんこく南IC～高知龍馬空港IC)延長4.1km 2車線開通
- ・平成31年4月 一般国道55号海部野根道路 延長14.3km 事業化
- ・令和2年4月 四国横断自動車道 阿南四万十線 小松島南IC事業化
- ・令和2年4月 一般国道493号野根安倉道路 延長8.5km 事業化
- ・令和3年2月 高知東部自動車道(高知JCT～高知南IC)延長6.2km 2車線開通
- ・令和3年3月 四国横断自動車道 阿南四万十線 徳島津田IC～徳島沖洲IC 延長2.4km 2車線開通
- ・令和3年4月 一般国道493号北川道路1工区 延長9.0km 事業化
- ・令和4年3月 四国横断自動車道 阿南四万十線 徳島沖洲IC～徳島JCT 延長4.7km 2車線開通
- ・令和4年4月 一般国道55号奈半利安芸道路(安田～安芸) 延長9.1km 事業化
- ・令和6年4月 一般国道55号奈半利安芸道路(奈半利～安田) 延長4.0km 事業化

事業の進捗状況、残事業の内容等

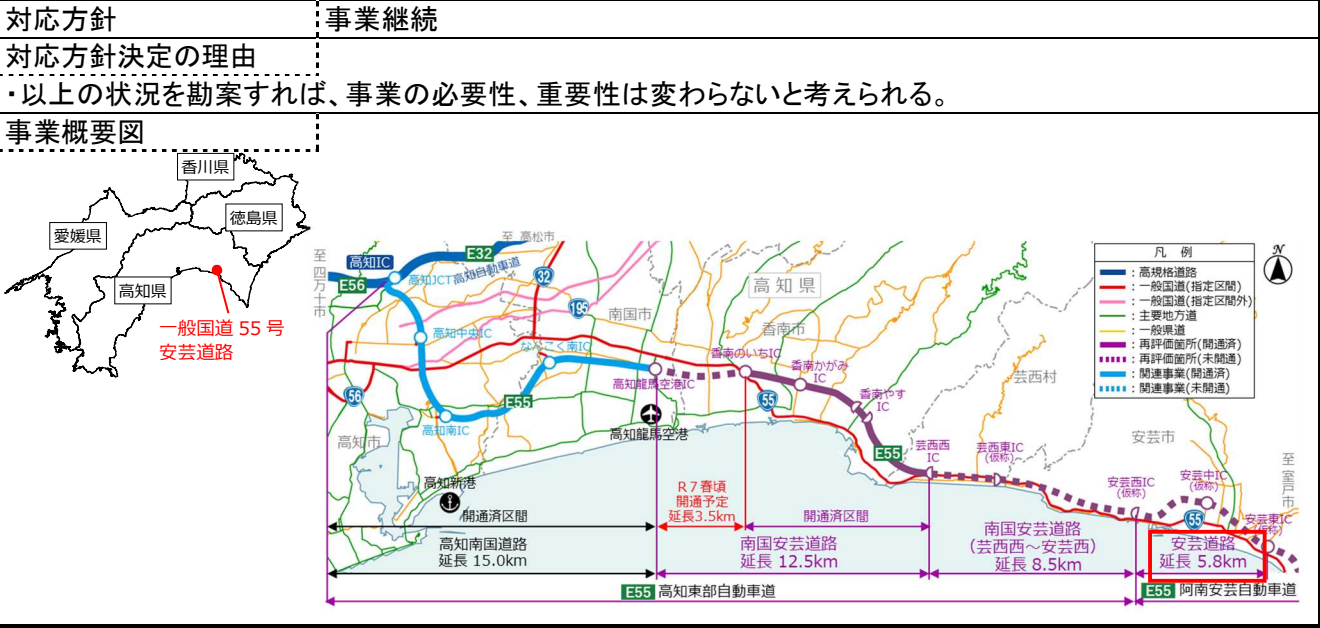
- ・平成24年度に事業化、用地進捗率約98%、事業進捗率約46%(令和6年3月末時点)

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・調査設計、用地買収、工事を推進しており、引き続き、早期供用に向けて事業を進める。

施設の構造や工法の変更等

- ・想定できない事象に起因する事業費増加等においても、今後も新技術、新工法の採用による工事コストの縮減に加え、施設の長寿命化や維持管理費を考慮した構造の採用等、総コストの縮減に努めていくこととする。



※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価格に社会的割引率(4%)を用いて基準年の価値に換算し集計したもの。

※B/Cの値は、社会的割引率4%を用いて計算した場合の費用便益分析結果。また、比較のために参考とすべき値として1%及び2%を設定し、それに対応する費用便益分析結果を参考として併記している。(〔 〕内は社会的割引率の値)

再評価結果(令和7年度事業継続箇所)

担 当 課:道路局国道・技術課

担当課長名:西川 昌宏

事業名	一般国道55号 南国安芸道路(芸西西～安芸西)		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 四国地方整備局	
起終点	自：高知県安芸郡芸西村西分 至：高知県安芸市馬ノ丁				延長	8.5km	
事業概要							
一般国道55号は、徳島市を起点に阿南市、海陽町、室戸市、安芸市などを經由し、高知市に至る延長約238kmの主要幹線道路であり、四国広域交通ネットワークを形成する基幹道路として、地域の生活や経済、観光の振興に大きな役割を果たしている。 南国安芸道路(芸西西～安芸西)は、高規格道路網を構成する自動車専用道路として整備される「高知東部自動車道」の一部であり、高知自動車道、阿南安芸自動車道及び四国横断自動車道と一体で機能することにより、四国8の字ネットワークを形成し、広域交流の促進及び地域活性化に大きく寄与する道路である。 また、南海トラフ地震や津波発生時の緊急輸送道路の確保、三次医療施設への迅速な救急搬送の支援、地域産業の支援などを目的としている。							
H23年度事業化		H11年度都市計画決定		H26年度用地着手		H28年度工事着手	
全体事業費		約518億円		事業進捗率 (令和6年3月末時点)		約52% 供用済延長 0.0km	
計画交通量		14,700～16,600台／日					
費用対効果分析	B/C (事業全体)	EIRR (事業全体)	総費用 (残事業)/(事業全体) 3,729/13,845億円		総便益 (残事業)/(事業全体) 7,753/14,661億円		基準年
	1.1(1.9)	4.3%	事業費：3,329/12,953億円		走行時間短縮便益：6,723/12,740億円		令和6年
	1.5(2.7) [2%]	(7.0%)	維持管理費：347/644億円		走行経費減少便益：821/1,527億円		
	1.8(3.3) [1%]		更新費：54/247億円		交通事故減少便益：210/394億円		
	(残事業)	(残事業)	感度分析 (事業全体)		(残事業)		
	2.1(5.0)	10.3%	交通量 B/C=0.98～1.1 (±10%)		交通量 B/C=1.8～2.4 (±10%)		
2.9(7.2) [2%]	(17.0%)	事業費 B/C=1.03～1.1 (±10%)		事業費 B/C=1.9～2.3 (±10%)			
3.4(8.7) [1%]		事業期間 B/C=1.02～1.1 (±20%)		事業期間 B/C=2.0～2.1 (±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							
・現道等の混雑時旅行速度の改善が期待される							
・路線バスの速達性・定時性が向上し利便性向上が見込まれる							
・高知龍馬空港(第二種空港)へのアクセス向上が見込まれる							
②物流効率化の支援							
・高知港(重要港湾)へのアクセス向上が見込まれる							
・高知県東部における農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる							
③国土・地域ネットワークの構築							
・高規格幹線道路 高知東部自動車道の一部を構成する							
・日常活動圏中心都市間を最短時間で連結する路線を構成する							
・日常生活圏中心都市である安芸市へのアクセス向上が見込まれる							
④個性ある地域の形成							
・「観光振興プロジェクト」、「過疎地域自立促進プロジェクト」、「ゆず振興ビジョン」を支援する							
・高知県東部の主要な観光地へのアクセス向上が見込まれる							
⑤安全で安心できるくらしの確保							
・高知医療センター(三次医療施設)へのアクセス向上が見込まれる							
⑥災害への備え							
・高知県地域防災計画において第1次緊急輸送道路に位置づけられている							
・現道である国道55号が浸水等により通行止めになった場合の代替路を形成する							

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

・NOX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

・安芸市都市計画マスタープランに位置付けられている

・「南海トラフ地震」における救援ルートの信頼性向上や自衛隊救援活動ルートの確保が見込まれる

・阿南安芸自動車道等と一体的に整備することで四国8の字ネットワークの一部を構成する

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

・四国8の字ネットワーク整備促進四国東南部連盟、四国8の字ネットワーク整備・利用促進を考える会、一般国道55号・阿南安芸自動車道整備促進期成同盟会、徳島南部自動車道・阿南安芸自動車道建設促進議員連盟、道路整備促進期成同盟会高知県地方協議会などから、本事業の他、徳島JCT～高知JCT間の他事業とあわせ、整備促進に関する積極的な要望活動が続けられている。

(令和5年度7月、8月、11月、1月、2月、令和6年度5月、7月、8月)

高知県知事の意見

・事業継続に異議はありません。

・四国8の字ネットワークを構成する阿南安芸自動車道、高知東部自動車道は経済活力が高まる関西圏と県東部地域の時間距離を短縮し、誘客拡大や農林水産物の出荷など、東部地域における経済活性化を支援する重要な道路です。

・また、県中央部と東部地域とをつなぐ唯一の幹線道路である国道55号の代替機能を担い、発生 of 切迫度が高まる南海トラフ地震をはじめ自然災害への備えを高めるうえでも不可欠な道路です。

・このため、国においては、早期の開通に向け、資材価格などの高騰も加味した上で、所要額の満額確保に努めていただき、より一層の事業進捗をお願いします。

事業評価監視委員会の意見

・「事業継続」とする事業者の判断は「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23年7月 阿南安芸自動車道 日和佐道路 延長3.1km 2車線開通

・平成24年4月 一般国道55号安芸道路 延長5.8km 事業化

・平成24年4月 一般国道55号福井道路 延長9.6km 事業化

・平成25年2月 高知東部自動車道(香南かがみIC～香南やすIC)延長2.9km 2車線開通

・平成25年4月 一般国道493号北川道路2-2工区 延長4.0km 事業化

・平成26年3月 高知東部自動車道(香南のいちIC～香南かがみIC)延長2.2km 2車線開通

・平成27年3月 高知東部自動車道(高知南IC～なんこく南IC)延長4.7km 2車線開通

・平成28年4月 四国横断自動車道 阿南四万十線 徳島津田IC事業化

・平成28年4月 高知東部自動車道(なんこく南IC～高知龍馬空港IC)延長4.1km 2車線開通

・平成31年4月 一般国道55号海部野根道路 延長14.3km 事業化

・令和2年4月 四国横断自動車道 阿南四万十線 小松島南IC事業化

・令和2年4月 一般国道493号野根安倉道路 延長8.5km 事業化

・令和3年2月 高知東部自動車道(高知JCT～高知南IC)延長6.2km 2車線開通

・令和3年3月 四国横断自動車道 阿南四万十線 徳島津田IC～徳島沖洲IC 延長2.4km 2車線開通

・令和3年4月 一般国道493号北川道路1工区 延長9.0km 事業化

・令和4年3月 四国横断自動車道 阿南四万十線 徳島沖洲IC～徳島JCT 延長4.7km 2車線開通

・令和4年4月 一般国道55号奈半利安芸道路(安田～安芸)延長9.1km 事業化

・令和6年4月 一般国道55号奈半利安芸道路(奈半利～安田)延長4.0km 事業化

事業の進捗状況、残事業の内容等

・平成23年度に事業化、用地進捗率約99%、事業進捗率約52%(令和6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

・調査設計、用地買収、工事を推進しており、引き続き、早期供用に向けて事業を進める。

・想定できない事象に起因する事業費増加等においても、今後も新技術、新工法の採用による工事コストの縮減に加え、施設の長寿命化や維持管理費を考慮した構造の採用等、総コストの縮減に努めていくこととする。

事業継続

・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。

[illegible]

※B/Cの値は、社会的割引率4%を用いて計算した場合の費用便益分析結果。また、比較のために参考とすべき値として1%及び2%を設定し、それに対応する費用便益分析結果を参考として併記している。(〔 〕内は社会的割引率の値)

再評価結果(令和7年度事業継続箇所)

担 当 課:道路局国道・技術課

担当課長名:西川 昌宏

事業名	一般国道55号 南国安芸道路			事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 四国地方整備局
起終点	自：高知県南国市物部 至：高知県安芸郡芸西村西分					延長	12.5km
事業概要							
一般国道55号は、徳島市を起点に阿南市、海陽町、室戸市、安芸市などを經由し、高知市に至る延長約238kmの主要幹線道路であり、四国広域交通ネットワークを形成する基幹道路として、地域の生活や経済、観光の振興に大きな役割を果たしている。 南国安芸道路は、高規格道路網を構成する自動車専用道路として整備される「高知東部自動車道」の一部であり、高知自動車道や阿南安芸自動車道及び四国横断自動車道と一体で機能することにより、四国8の字ネットワークを形成し、広域交流の促進及び地域活性化に大きく寄与する道路である。 また、南海トラフ地震や津波発生時の緊急輸送道路の確保、三次医療施設への迅速な救急搬送の支援、地域産業の支援などを目的としている。							
H12年度事業化		H11年度都市計画決定 (H22年度変更)		H14年度用地着手		H15年度工事着手	
全体事業費		約708億円	事業進捗率 (令和6年3月末時点)		約80%	供用済延長	9.0km
計画交通量 17,400～26,900台／日							
費用対効果分析	B/C	EIRR	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)	(事業全体)	3,729/13,845億円		7,753/14,661億円		
	1.1(2.9)	4.3%	事業費：3,329/12,953億円		走行時間短縮便益：6,723/12,740億円		令和6年
	1.5(3.5) [2%]	(13.0%)	維持管理費：347/644億円		走行経費減少便益：821/1,527億円		
	1.8(3.9) [1%]		更新費：54/247億円		交通事故減少便益：210/394億円		
	(残事業)	(残事業)	感度分析 (事業全体)		(残事業)		
	2.1(4.1)	10.3%	交通量	B/C=0.98～1.1 (±10%)	交通量	B/C=1.8～2.4 (±10%)	
2.9(4.9) [2%]	(66.8%)	事業費	B/C=1.03～1.1 (±10%)	事業費	B/C=1.9～2.3 (±10%)		
3.4(5.5) [1%]		事業期間	B/C=1.02～1.1 (±20%)	事業期間	B/C=2.0～2.1 (±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							
・路線バスの速達性・定時性が向上し利便性向上が見込まれる							
・高知龍馬空港(第二種空港)へのアクセス向上が見込まれる							
②物流効率化の支援							
・高知港(重要港湾)へのアクセス向上が見込まれる							
・高知県東部における農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる							
③国土・地域ネットワークの構築							
・高規格幹線道路 高知東部自動車道の一部を構成する							
・日常活動圏中心都市間を最短時間で連結する路線を構成する							
・日常生活圏中心都市である高知市へのアクセス向上が見込まれる							
④個性ある地域の形成							
・「観光振興プロジェクト」、「過疎地域自立促進プロジェクト」、「ゆず振興ビジョン」を支援する							
・高知県東部の主要な観光地へのアクセス向上が見込まれる							
⑤安全で安心できるくらしの確保							
・高知医療センター(三次医療施設)へのアクセス向上が見込まれる							
⑥災害への備え							
・高知県地域防災計画において第1次緊急輸送道路に位置づけられている							
・現道である国道55号が浸水等により通行止めになった場合の代替路を形成する							
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

・NOX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

・第2次南国市都市計画マスタープランの中で「交通施設の整備方針」として位置づけられている

・「南海トラフ地震」における救援ルートの信頼性向上や自衛隊救援活動ルートの確保が見込まれる

・阿南安芸自動車道等と一体的に整備することで四国8の字ネットワークの一部を構成する

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

・四国8の字ネットワーク整備促進四国東南部連盟、四国8の字ネットワーク整備・利用促進を考える会、一般国道55号・阿南安芸自動車道整備促進期成同盟会、徳島南部自動車道・阿南安芸自動車道建設促進議員連盟、道路整備促進期成同盟会高知県地方協議会などから、本事業の他、徳島JCT～高知JCT間の他事業とあわせ、整備促進に関する積極的な要望活動が続けられている。

(令和5年度7月、8月、11月、1月、2月、令和6年度5月、7月、8月)

高知県知事の意見

・事業継続に異議はありません。

・四国8の字ネットワークを構成する阿南安芸自動車道、高知東部自動車道は経済活力が高まる関西圏と県東部地域の時間距離を短縮し、誘客拡大や農林水産品の出荷など、東部地域における経済活性化を支援する重要な道路です。

・また、県中央部と東部地域とをつなぐ唯一の幹線道路である国道55号の代替機能を担い、発生の切迫度が高まる南海トラフ地震をはじめ自然災害への備えを高めるうえでも不可欠な道路です。

・このため、国においては、早期の開通に向け、資材価格などの高騰も加味した上で、所要額の満額確保に努めていただき、より一層の事業進捗をお願いします。

事業評価監視委員会の意見

・「事業継続」とする事業者の判断は「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20年7月 高知自動車道(南国IC～高知JCT)延長7.6km 4車線化

・平成22年8月 一般国道493号北川奈半利道路 延長5.0km 2車線開通

・平成23年3月 高知東部自動車道(香南やすIC～芸西西IC)延長3.9km 2車線開通

・平成23年4月 一般国道55号桑野道路 延長6.5km事業化

・平成23年4月 一般国道55号南国安芸道路(芸西西IC～安芸西IC) 延長8.5km事業化

・平成23年7月 阿南安芸自動車道 日和佐道路 延長3.1km 2車線開通

・平成24年4月 一般国道55号安芸道路 延長5.8km 事業化

・平成24年4月 一般国道55号福井道路 延長9.6km 事業化

・平成25年2月 高知東部自動車道(香南かがみIC～香南やすIC)延長2.9km 2車線開通

・平成25年4月 一般国道493号北川道路2-2工区 延長4.0km 事業化

・平成26年3月 高知東部自動車道(香南のいちIC～香南かがみIC)延長2.2km 2車線開通

・平成27年3月 高知東部自動車道(高知南IC～なんこく南IC)延長4.7km 2車線開通

・平成28年4月 四国横断自動車道 阿南四万十線 徳島津田IC事業化

・平成28年4月 高知東部自動車道(なんこく南IC～高知龍馬空港IC)延長4.1km 2車線開通

・平成31年4月 一般国道55号海部野根道路 延長14.3km 事業化

・令和2年4月 四国横断自動車道 阿南四万十線 小松島南IC事業化

・令和2年4月 一般国道493号野根安倉道路 延長8.5km 事業化

・令和3年2月 高知東部自動車道(高知JCT～高知南IC)延長6.2km 2車線開通


・令和3年3月 四国横断自動車道 阿南四万十線 徳島津田IC～徳島沖洲IC 延長2.4km 2車線開通

・令和3年4月 一般国道493号北川道路1工区 延長9.0km 事業化

・令和4年3月 四国横断自動車道 阿南四万十線 徳島沖洲IC～徳島JCT 延長4.7km 2車線開通

・令和4年4月 一般国道55号奈半利安芸道路(安田～安芸) 延長9.1km 事業化

・令和6年4月 一般国道55号奈半利安芸道路(奈半利～安田) 延長4.0km 事業化

事業の進捗状況、残事業の内容等	
・平成12年度に事業化、用地進捗率100%、事業進捗率約80%（令和6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	
・調査設計、工事を推進しており、引き続き、早期供用に向けて事業を進める。 ・高知龍馬空港IC～香南のいちIC間 延長3.5kmは令和7年春頃開通予定。	
施設の構造や工法の変更等	
・想定できない事象に起因する事業費増加等においても、今後も新技術、新工法の採用による工事コストの縮減に加え、施設の長寿命化や維持管理費を考慮した構造の採用等、総コストの縮減に努めていくこととする。	
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、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、各年次の価格に社会的割引率(4%)を用いて基準年の価値に換算し集計したもの。
※B/Cの値は、社会的割引率4%を用いて計算した場合の費用便益分析結果。また、比較のために参考とすべき値として1%及び2%を設定し、それに対応する費用便益分析結果を参考として併記している。〔 〕内は社会的割引率の値)

再評価結果(令和7年度事業継続箇所)

担 当 課:道路局国道・技術課

担当課長名:西川 昌宏

事業名	一般国道493号 <small>のねあぐら</small> 野根安倉道路			事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 四国地方整備局	
起終点	自: <small>こうち あき どうようちうのね</small> 高知県安芸郡東洋町野根 至: <small>こうち あき きたがわむらあぐら</small> 高知県安芸郡北川村安倉					延長	8.5km	
事業概要								
一般国道493号は、高知県高知市を起点とし高知県東洋町までを結ぶ全長約104kmの道路であるが、この大半は一般国道55号との重複区間であり、実質的には奈半利町、北川村、東洋町の3町村を連絡する一般国道55号のバイパス経路として機能している。								
野根安倉道路は、高規格道路網として整備される「阿南安芸自動車道」の一部であり、四国横断自動車道や阿南安芸自動車道及び高知東部自動車道と一体で機能することにより、四国8の字ネットワークを形成し、南海トラフ地震による津波や豪雨等による土砂災害発生時に国道493号及び国道55号の代わりに地域の分断・孤立を解消し、円滑な救命・救急活動のアクセスを確保するとともに、信頼性の高いネットワークを確保することで、地域住民の安全性・利便性の向上や産業・観光振興を支援するものである。								
なお、当事業箇所は急峻な地形、脆弱な地質等の様々な技術的な課題があることを踏まえ、直轄権限代行事業として事業を進めている道路である。								
R2年度事業化			都市計画決定なし		R4年度用地着手		工事未着手	
全体事業費		約525億円		事業進捗率 (令和6年3月末時点)		約4%		供用済延長 0.0km
計画交通量		3,800台／日						
費用対効果分析	B/C (事業全体)	EIRR (事業全体)		総費用 (残事業)/(事業全体) 3,729/13,845億円		総便益 (残事業)/(事業全体) 7,753/14,661億円		基準年
	1.1 (0.5)	4.3%		事業費: 3,329/12,953億円		走行時間短縮便益: 6,723/12,740億円		令和6年
	1.5 (0.7) [2%]	(0.8%)		維持管理費: 347/644億円		走行経費減少便益: 821/1,527億円		
	1.8 (0.9) [1%]			更新費: 54/247億円		交通事故減少便益: 210/394億円		
	(残事業)	(残事業)		感度分析	(事業全体)		(残事業)	
	2.1 (0.5)	10.3%			交通量	B/C=0.98～1.1 (±10%)	交通量	B/C=1.8～2.4 (±10%)
2.9 (0.8) [2%]	(0.9%)		事業費		B/C=1.03～1.1 (±10%)	事業費	B/C=1.9～2.3 (±10%)	
3.4 (1.0) [1%]			事業期間	B/C=1.02～1.1 (±20%)	事業期間	B/C=2.0～2.1 (±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								
・高知龍馬空港(第二種空港)へのアクセス向上が見込まれる								
②物流効率化の支援								
・高知港(重要港湾)へのアクセス向上が見込まれる								
・高知県東部における農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる								
・総重量25tの車両の規制またはISO規格背高海上コンテナ輸送車の通行規制の解消が見込まれる								
③国土・地域ネットワークの構築								
・地域高規格道路 阿南安芸自動車道の一部を構成する								
・日常活動圏中心都市間を最短時間で連結する路線を構成する								
・現道の大型車のすれ違い困難区間の解消が見込まれる								
・日常生活圏中心都市である安芸市へのアクセス向上が見込まれる								
④個性ある地域の形成								
・高知県東部の主要な観光地へのアクセス向上が見込まれる								
⑤安全で安心できるくらしの確保								
・高知医療センター(三次医療施設)へのアクセス向上が見込まれる								
⑥災害への備え								
・道路寸断で孤立化する集落の解消が見込まれる								
・高知県地域防災計画において第1次緊急輸送道路に位置づけられている								

- ・現道である国道493号及び国道55号が浸水等により通行止めになった場合の代替路を形成する
- ・国道493号の防災点検箇所を回避したルートが形成される
- ・国道493号の事前通行規制区間を回避したルートが形成される
- 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
 - ・NOX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
 - ・四国横断自動車道と一体的に整備することで四国8の字ネットワークの一部を構成する
 - ・「南海トラフ地震」における救援ルートの信頼性向上や自衛隊救援活動ルートの確保が見込まれる

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

- ・四国8の字ネットワーク整備促進四国東南部連盟、四国8の字ネットワーク整備・利用促進を考える会、一般国道55号・阿南安芸自動車道整備促進期成同盟会、徳島南部自動車道・阿南安芸自動車道建設促進議員連盟、道路整備促進期成同盟会高知県地方協議会などから、本事業の他、徳島JCT～高知JCT間の他事業とあわせ、整備促進に関する積極的な要望活動が続けられている。
- (令和5年度7月、8月、11月、1月、2月、令和6年度5月、7月、8月)

高知県知事の意見

- ・事業継続に異議はありません。
- ・四国8の字ネットワークを構成する阿南安芸自動車道、高知東部自動車道は経済活力が高まる関西圏と県東部地域の時間距離を短縮し、誘客拡大や農林水産物の出荷など、東部地域における経済活性化を支援する重要な道路です。
- ・また、県中央部と東部地域とをつなぐ唯一の幹線道路である国道55号の代替機能を担い、発生 of 切迫度が高まる南海トラフ地震をはじめ自然災害への備えを高めるうえでも不可欠な道路です。
- ・このため、国においては、早期の開通に向け、資材価格などの高騰も加味した上で、所要額の満額確保に努めていただき、より一層の事業進捗をお願いします。

事業評価監視委員会の意見

- ・「事業継続」とする事業者の判断は「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

- ・令和3年2月 高知東部自動車道(高知JCT～高知南IC)延長6.2km 2車線開通
- ・令和3年3月 四国横断自動車道 阿南四万十線 徳島津田IC～徳島沖洲IC 延長2.4km 2車線開通
- ・令和3年4月 一般国道493号北川道路1工区 延長9.0km 事業化
- ・令和4年3月 四国横断自動車道 阿南四万十線 徳島沖洲IC～徳島JCT 延長4.7km 2車線開通
- ・令和4年4月 一般国道55号奈半利安芸道路(安田～安芸) 延長9.1km 事業化
- ・令和6年4月 一般国道55号奈半利安芸道路(奈半利～安田) 延長4.0km 事業化

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・令和2年度に事業化、用地進捗率約12%、事業進捗率約4%(令和6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

- ・調査設計、用地買収を推進しており、引き続き、早期供用に向けて事業を進める。

施設の構造や工法の変更等

- ・想定できない事象に起因する事業費増加等においても、今後も新技術、新工法の採用による工事コストの縮減に加え、施設の長寿命化や維持管理費を考慮した構造の採用等、総コストの縮減に努めていくこととする。

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、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

The map shows the four prefectures of Shikoku: Tokushima, Kagawa, Ehime, and Kochi. The project area is marked with a red dot in Kochi Prefecture, near the border with Ehime Prefecture. A red arrow points to this dot from the text '一般国道 493 号 野根安倉道路'.

香川県
徳島県
愛媛県
高知県

一般国道 493 号
野根安倉道路



※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価格に社会的割引率(4%)を用いて基準年の価値に換算し集計したもの。
※B/Cの値は、社会的割引率4%を用いて計算した場合の費用便益分析結果。また、比較のために参考とすべき値として1%及び2%を設定し、それに対応する費用便益分析結果を参考として併記している。([]内は社会的割引率の値)

再評価結果(令和7年度事業継続箇所)

担 当 課:道路局国道・技術課

担当課長名:西川 昌宏

事業名	一般国道11号 <small>おおしろとり</small> 大内白鳥バイパス			事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 四国地方整備局
起終点	自：香川県 <small>ひがし</small> 東かがわ市伊座 至：香川県 <small>ひがし</small> 東かがわ市小砂 <small>こざれ</small>					延長	9.2km
事業概要 一般国道 11 号は、徳島市を起点に四国北部を瀬戸内海沿いに徳島県、香川県及び愛媛県下の主要都市を経て松山市に至る延長約 265km の主要幹線道路であり、産業・経済の交流を支える大動脈であるとともに、通勤・通学等日常生活に欠かせない生活道路としての役割を持つ重要な道路である。 大内白鳥バイパスは、東かがわ市中心部で発生している慢性的な渋滞の緩和や交通安全の確保を図るとともに、高松自動車道白鳥大内インターチェンジへのアクセス強化を図り、地域経済の発展に寄与することを目的とした事業である。							
H12年度事業化		H16年度都市計画決定 (H18年度変更)		H18年度用地着手		H20年度工事着手	
全体事業費		約393億円		事業進捗率 (令和6年3月末時点)		約92% 供用済延長 5.9km	
計画交通量		7,900～21,500 台／日					
費用対効果分析	B/C	EIRR	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)	(事業全体)	88/570億円		123/600億円		
	1.1		(事業費： 55/ 514億円)		(走行時間短縮便益： 110/ 551億円)		
	1.3 [2%]	4.3%	(維持管理費： 34/ 56億円)		(走行経費減少便益： 7.7/ 43億円)		令和6年
	1.6 [1%]		(更新費： 億円)		(交通事故減少便益： 5.0/ 6.4億円)		
	(残事業)	(残事業)					
感度分析	1.4		(事業全体)		(残事業)		
	1.7 [2%]	7.4%	交通量	B/C=0.9～1.2(±10%)	交通量	B/C=1.3～1.6(±10%)	
	1.9 [1%]		事業費	B/C=1.04～1.1(±10%)	事業費	B/C=1.3～1.5(±10%)	
			事業期間	B/C=1.04～1.1(±20%)	事業期間	B/C=1.4～1.4(±20%)	
事業の効果等 ①円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間時間損失の削減が見込まれる ・現道等に当該路線の整備による路線バスの利便性向上が見込まれる ・高松空港、徳島阿波おどり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 ・東讃地域における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 ・日常活動圏の中心都市である高松市へのアクセス向上が見込まれる ④個性ある地域の形成 ・就業支援事業、移住・定住促進事業等を支援する ・東かがわ市や徳島県北部地域の主要な観光地へのアクセス向上が期待される ・令和6年7月開業の東かがわ市温水プールに直結する ⑤安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設(香川大学医学部附属病院)へのアクセス向上が見込まれる ⑥安全な生活環境の確保 ・現道等における安全性の向上が期待される ⑦災害への備え ・香川県地域防災計画において第1次緊急輸送道路に位置付けられている ・第1次緊急輸送確保路線に指定されている現国道11号、高松自動車道が通行止めになった場合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 ・NOX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

⑩他のプロジェクトとの関係

- ・さぬき東街道(主要地方道高松長尾大内線)との一体的整備
- ・企業立地促進を支援

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:

- ・香川県、香川県道路協会、東かがわ幹線道路整備促進期成同盟会等より、本事業の整備促進について、積極的な要望活動が続けられている。

(令和4年度:10月,11月,1月 令和5年度:5月,6月,8月,10月,11月,1月 令和6年度:5月,6月,8月,10月)

香川県知事の意見:

- ・事業継続について異議はありません。
- ・国道11号は、県内を東西に貫き、徳島・愛媛両県に通じる本県の主要幹線道路であり、大内白鳥バイパスの整備は、東かがわ市付近における現道の交通渋滞の緩和や交通安全の確保とともに、高松自動車道白鳥大内インターチェンジへのアクセス向上により、物流の円滑化、地域経済の活性化を図るなど、東讃地域の振興・発展に寄与する重要な事業であることから、早期の全線開通と4車線化の整備も図られるよう、より一層の事業推進をお願いします。

事業評価監視委員会の意見

- ・「事業継続」とする事業者の判断は「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13年3月 高松自動車道(板野IC～津田東IC)、(三木町・高松市境～高松中央IC) 開通
- ・平成14年7月 高松自動車道(鳴門IC～板野IC) 開通により神戸淡路鳴門自動車道と接続
- ・平成15年3月 高松自動車道(高松中央IC～高松西IC) 開通により高松自動車道全線開通
- ・平成31年3月 高松自動車道 全線4車化
- ・令和1年5月 さぬき東街道(主要地方道高松長尾大内線) 全線4車化
- (その他)
- ・令和2年4月 東かがわ市立白鳥小中学校 開校
- ・令和5年5月 人権センター大内交流館 リニューアルオープン
- ・令和5年8月 三本松コミュニティセンター別館 開館
- ・令和5年8月 湊コミュニティセンター 開館
- ・令和5年9月 引田野球場 リニューアル
- ・令和5年11月 防災物資拠点施設 完成
- ・令和6年7月 東かがわ市温水プール 開業

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・平成12年度事業化、用地進捗率100%、事業進捗率約92%(令和6年3月末時点)
- ・東かがわ市白鳥～東かがわ市土居間5.9kmは、令和3年12月までに暫定2車線開通済

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・開通に向け調査設計・改良工事を推進中。

施設の構造や工法の変更等

- ・想定できない事象に起因する事業費増等においても、今後も新技術・新工法の採用による工事コストの縮減に加え、施設の長寿命化や維持管理費を考慮した構造の採用等、総コストの縮減に努めていくこととする。

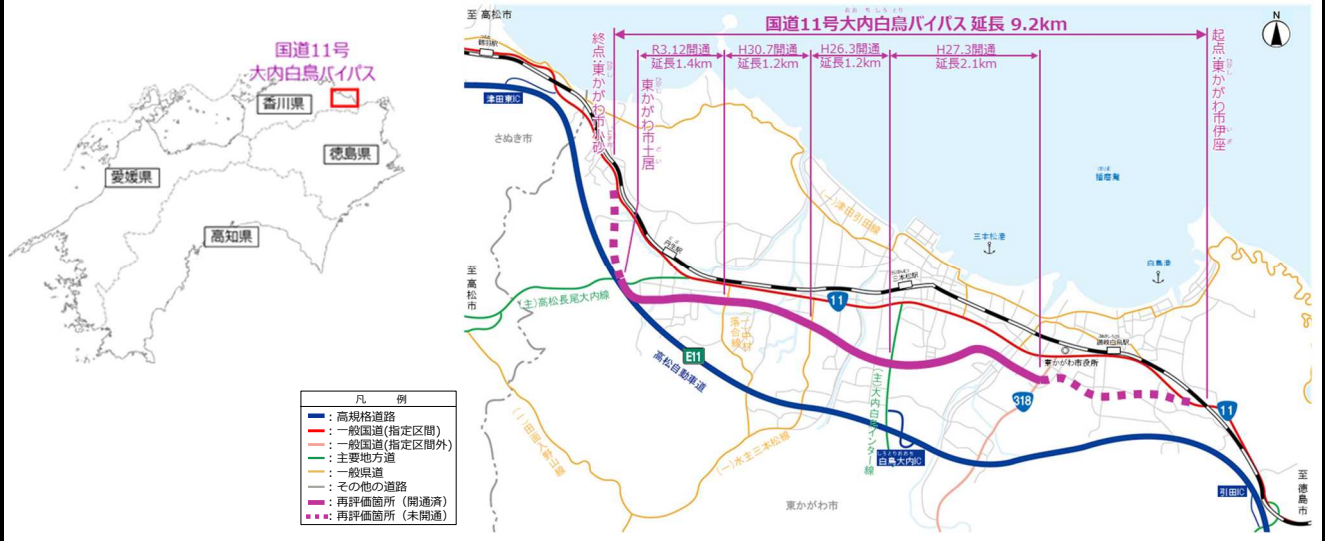
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

- ・以上の状況を勘案すれば、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、各年次の価格に社会的割引率(4%)を用いて基準年の価値に換算し集計したもの。

※B/Cの値は、社会的割引率4%を用いて計算した場合の費用便益分析結果。また、比較のために参考とすべき値として1%及び2%を設定し、それに対応する費用便益分析結果を参考として併記している。〔 〕内は社会的割引率の値

再評価結果(令和7年度事業継続箇所)

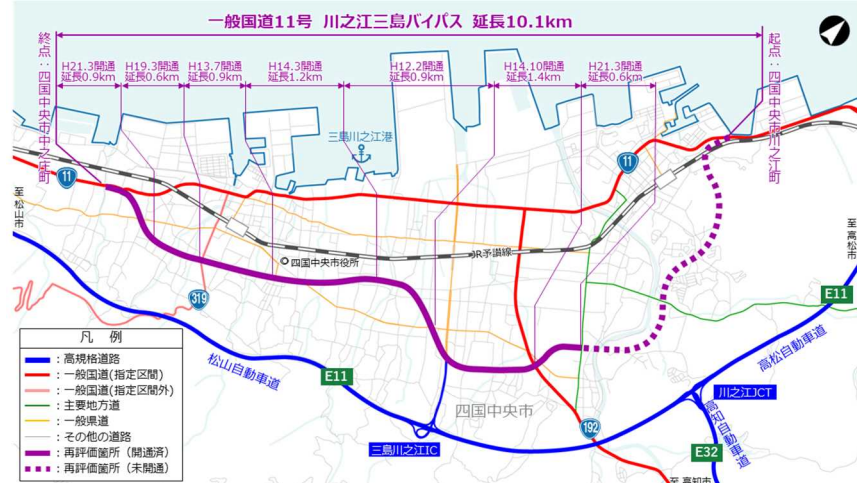
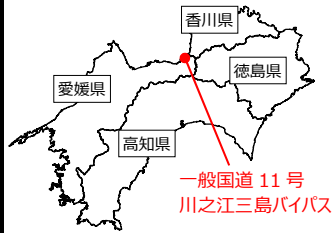
担 当 課:道路局国道・技術課

担当課長名:西川 昌宏

事業名	一般国道11号 川之江三島バイパス				事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 四国地方整備局		
起終点	自：愛媛県四国中央市川之江町 至：愛媛県四国中央市中之庄町						延長	10.1km		
事業概要										
一般国道11号は、徳島市を起点に四国の北部を瀬戸内海沿いに徳島県・香川県及び愛媛県下の主要都市を経て松山市に至る延長約265kmの主要幹線道路であり、産業・経済を支える大動脈であるとともに、通勤・日常生活を支える生活道路としての役割を持つ重要な道路である。 川之江三島バイパスは、現国道11号の交通混雑の緩和及び交通安全の確保を図るとともに、松山自動車道三島川之江インターと接続することで、四国中央市における交通ネットワークの基盤となる道路として地域経済に大きく寄与することを目的とした事業である。										
S47年度事業化			S53年度都市計画決定 (H30、R5年度変更)		S55年度用地着手		S57年度工事着手			
全体事業費		約722億円		事業進捗率 (令和6年3月末時点)		約61%		供用済延長 6.5km		
計画交通量		6,000～30,200台／日								
費用対効果 果分析	B/C (事業全体)	EIRR (事業全体)	総費用：(残事業)/(事業全体) 209/1,379億円			総便益：(残事業)/(事業全体) 251/2,835億円			基準年	
	2.1		事業費：191/1,289億円			走行時間短縮便益：243/2,739億円			令和6年	
	2.2 [2%]		維持管理費：18/ 89億円			走行経費減少便益：4.1/ 80億円				
	2.3 [1%]		更新費： 億円			交通事故減少便益：4.1/ 16億円				
	(残事業)	(残事業)	感度分析	(事業全体)			(残事業)			
	1.2	交通量			B/C=2.0～2.3(±10%)		交通量		B/C=0.9～1.7(±10%)	
1.8 [2%]	事業費			B/C=2.0～2.1(±10%)		事業費		B/C=1.1～1.3(±10%)		
2.2 [1%]	事業期間			B/C=2.1～2.1(±20%)		事業期間		B/C=1.1～1.3(±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の削減が見込まれる										
・現道等の混雑時旅行速度の改善が期待される										
・現道等の路線バスの利便性の向上が見込まれる										
・JR伊予三島駅、JR川之江駅(特急停車駅)へのアクセス向上が見込まれる										
・高松、松山、高知龍馬空港(第二種空港)へのアクセス向上が見込まれる										
②物流効率化の支援										
・三島川之江港(重要港湾)へのアクセス向上が見込まれる										
③都市の再生										
・区画整理等の沿道まちづくりと連携している										
・四国中央市人口集中地区(DID地区)での事業である										
・DID地区内で行う事業であり、市街地の道路網密度の向上が見込まれる										
④国土・地域ネットワークの構築										
・日常活動圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる										
⑤個性ある地域の形成										
・拠点開発プロジェクトである「国際物流ターミナル整備事業」「四国ロジサイト整備」を支援している										
・主要観光地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(東予救命救急センター)へのアクセス向上が見込まれる										
⑦安全な生活環境の確保										
・自動車交通が1,000台/12h以上かつ歩行者交通が100人/日以上以上の区間での歩道が整備される										
⑧災害への備え										

<ul style="list-style-type: none"> ・愛媛県地域防災計画において第一次緊急輸送道路に位置づけられている ・緊急輸送道路が通行止めとなった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路が形成される 	
⑨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 	
⑩生活環境の改善・保全	
<ul style="list-style-type: none"> ・NOX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 ・夜間要請限度の超過区間の改善が見込まれる 	
⑪他のプロジェクトとの関係	
<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通手段(高速バス・鉄道)の乗り継ぎ利便性向上 ・川之江三島バイパスへ交通が転換することにより現道区間の交通安全(歩行者・自動車)向上が期待できる 	
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"> ・愛媛県、国道11号バイパス整備3市合同(四国中央市、新居浜市、西条市)等より、本事業の整備促進について、積極的な要望活動が続けられている。 (R元年度:11月 R2年度:9月 R3年度:6月 R4年度:7月、1月 R5年度:6月、11月、1月 R6年度:5月) 愛媛県知事の意見： <ul style="list-style-type: none"> ・一般国道11号川之江三島バイパスの事業を継続するという「対応方針(原案)」案については異議ありません。 ・国道11号の渋滞緩和や交通安全の確保を図るとともに、交通ネットワークの基盤となる道路として地域経済に大きく寄与する重要な事業であることから、更なるコスト縮減と事業促進に努めるようお願いします。 	
事業評価監視委員会の意見	
<ul style="list-style-type: none"> ・「事業継続」とする事業者の判断は「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"> ・昭和60年3月 松山自動車道(三島川之江IC～土居IC)開通 ・昭和62年12月 松山自動車道(川之江JCT～三島川之江IC)開通 ・平成17年4月 松山自動車道(川之江JCT～新宮IC)4車線化開通 ・平成20年7月 松山自動車道(新宮IC～大豊IC)4車線化開通 (その他) ・平成16年2月 東部臨海土地造成地 完成 ・平成22年7月 金子地区臨海土地造成地 完成 ・令和3年4月 西部臨海土地造成地 完成 ・令和元年8月 四国中央市市民文化ホール(しこちゅ～ホール) 完成 	
事業の進捗状況、残事業の内容等	
<ul style="list-style-type: none"> ・昭和47年度に事業化、用地進捗率約79%、事業進捗率約61%(令和6年3月末時点) ・平成20年度まで 四国中央市上分町～四国中央市中之庄町 延長6.5km(2/4、4/4)部分開通 	
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	
<ul style="list-style-type: none"> ・調査設計、用地買収を推進しており、引き続き、早期供用に向けて事業を進める。 	
施設の構造や工法の変更等	
<ul style="list-style-type: none"> ・想定できない事象に起因する事業費増等においても、今後も新技術、新工法の採用による工事コストの縮減に加え、施設の長寿命化や維持管理費を考慮した構造の採用等、総コストの縮減に努めていくこととする。 	
対応方針	事業継続
対応方針決定の理由	
<ul style="list-style-type: none"> ・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、各年次の価格に社会的割引率(4%)を用いて基準年の価値に換算し集計したもの。
 ※B/Cの値は、社会的割引率4%を用いて計算した場合の費用便益分析結果。また、比較のために参考とすべき値として1%及び2%を設定し、それに対応する費用便益分析結果を参考として併記している。〔 〕内は社会的割引率の値)

再評価結果(令和7年度事業継続箇所)

担当課:道路局国道・技術課

担当課長名:西川 昌宏

事業名	一般国道11号 小松バイパス			事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 四国地方整備局		
起終点	自：愛媛県西条市小松町新屋敷 至：愛媛県西条市小松町安井					延長	7.5km		
事業概要									
一般国道11号は、徳島市を起点に四国の北部を瀬戸内海沿いに徳島県・香川県及び愛媛県下の主要都市を経て松山市に至る延長約265kmの主要幹線道路であり、産業・経済を支える大動脈であるとともに、通勤・日常生活を支える生活道路としての役割を持つ重要な道路である。 小松バイパスは、一般国道11号西条市バイパス及び主要地方道壬生川新居浜野田線と一体となり、一般国道11号のバイパスとして機能し、いよ小松北IC・いよ小松ICと西条臨海工業用地や東予港とのアクセスが向上するなど、地元産業、経済の活性化に寄与する道路である。									
H3年度事業化			H3年度都市計画決定		H4年度用地着手		H10年度工事着手		
全体事業費		約203億円		事業進捗率 (令和6年3月末時点)		約61%		供用済延長 2.4km	
計画交通量		12,900～20,800台／日							
費用対効果 果分析 (参考)	B/C (事業全体)		EIRR (事業全体)		総費用 (残事業)/(事業全体) 79/285億円		総便益 (残事業)/(事業全体) 294/335億円		基準年
	1.2		4.8%		(事業費：57/256億円)		(走行時間短縮便益：276/311億円)		令和6年
	1.5 [2%]				(維持管理費：23/30億円)		(走行経費減少便益：15/19億円)		
	1.8 [1%]				(更新費： 億円)		(交通事故減少便益：3.6/4.9億円)		
	(残事業)		(残事業)		感度分析 (事業全体)		(残事業)		
	3.7		15.1%		交通量 B/C=1.1～1.4(±10%)		交通量 B/C=3.4～4.3(±10%)		
4.9 [2%]		事業費 B/C=1.2～1.2(±10%)			事業費 B/C=3.5～4.0(±10%)				
5.5 [1%]		事業期間 B/C=1.03～1.3(±20%)			事業期間 B/C=3.3～4.0(±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の削減が見込まれる ・現道等の路線バスの利便性の向上が見込まれる ・JR伊予西条駅(特急停車駅)へのアクセス向上が見込まれる ・松山空港(第二種空港)へのアクセス向上が見込まれる ②物流効率化の支援 ・東予港(重要港湾)へのアクセス向上が見込まれる ③都市の再生 ・西条地区の愛媛地域高度技術産業集積活性化計画を支援 ④国土・地域ネットワークの構築 ・日常活動圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる ⑤個性ある地域の形成 ・主要観光地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(東予救命救急センター)へのアクセス向上が見込まれる ⑦災害への備え ・愛媛県地域防災計画において第一次緊急輸送道路に位置づけられている ・緊急輸送道路が通行止めとなった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路が形成される 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 ・NOX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
- ・夜間要請限度の超過区間の改善が見込まれる
- ⑩他のプロジェクトとの関係
- ・現道区間の交通安全(歩行者・自動車)向上が期待できる

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:

- ・愛媛県、国道11号バイパス整備3市合同(四国中央市、新居浜市、西条市)、期成同盟会等より、本事業の整備促進について、積極的な要望活動が続けられている。
- (R元年度:11月、1月 R2年度:9月、10月 R3年度:6月、11月 R4年度:7月、8月、1月 R5年度:6月、8月、11月、1月 R6年度:5月)

愛媛県知事の意見:

- ・一般国道11号小松バイパスの事業を継続するという「対応方針(原案)」案については異議ありません。
- ・国道11号の渋滞緩和や交通安全の確保を図るとともに、交通ネットワークの基盤となる道路として地域経済に大きく寄与する重要な事業であることから、更なるコスト縮減と事業促進に努め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」とする事業者の判断は「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18年5月 (主)壬生川新居浜野田線(東予有料道路)延長3.5km 無料化
- ・平成19年2月 (主)壬生川新居浜野田線 開通
- ・平成20年3月 (一)丹原小松線 開通
- ・平成20年3月 (一)南川壬生川停車場線 開通

(その他)

- ・平成19年4月 大型ショッピングセンター(西条市新田)オープン
- ・平成19年11月 観光エリア(鉄道歴史パークinSAIJO) オープン
- ・平成30年8月 東予港複合一貫輸送ターミナル整備事業(耐震強化岸壁(水深7.5m))暫定供用開始

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・平成3年度に事業化、用地進捗率約66%、事業進捗率約61%(令和6年3月末時点)
- ・平成20年度まで 西条市小松町北川～西条市小松町妙口 延長2.0km(2/4)部分開通
- ・令和5年度 西条市小松町新屋敷 延長0.4km(2/4)部分開通

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・調査設計、用地買収、工事を推進しており、引き続き、早期供用に向けて事業を進める。

施設の構造や工法の変更等

- ・想定できない事象に起因する事業費増等においても、今後も新技術、新工法の採用による工事コストの縮減に加え、施設の長寿命化や維持管理費を考慮した構造の採用等、総コストの縮減に努めていくこととする。

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、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、各年次の価格に社会的割引率(4%)を用いて基準年の価値に換算し集計したもの。

※B/Cの値は、社会的割引率4%を用いて計算した場合の費用便益分析結果。また、比較のために参考とすべき値として1%及び2%を設定し、それに対応する費用便益分析結果を参考として併記している。〔 〕内は社会的割引率の値)

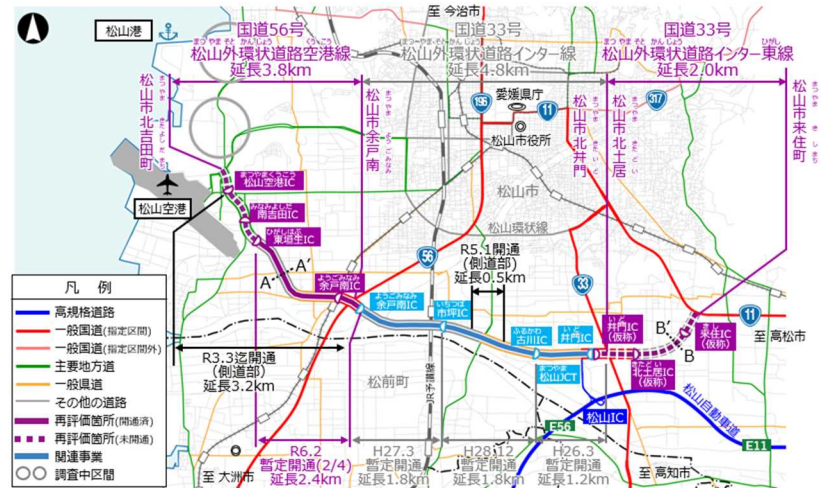
再評価結果(令和7年度事業継続箇所)

担 当 課:道路局国道・技術課

担当課長名:西川 昌宏

事業名		一般国道33号 <small>まつやまとかんじょう</small> 松山外環状道路インター <small>ひがし</small> 東線		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 四国地方整備局	
起終点		自：愛媛県松山市北土居 至：愛媛県松山市来住町 <small>まつやまし きし まち</small>				延長	2.0km	
事業概要								
松山外環状道路は、現在の松山環状線のさらに外側に計画された環状道路のことで、松山IC、松山空港、松山港等の広域交通拠点とのアクセス性向上、市内中心部へ流入する交通を分散することを目的としている。 松山外環状道路の開通により、郊外からは市街地を通過せずに目的地への移動が可能となるため、通過交通の市内流入を減らし、市内の渋滞緩和が期待されている。 国道33号松山外環状道路インター東線は、自動車専用道路部は国土交通省、一般道路部は国土交通省、松山市が協同で整備を推進している。								
H30年度事業化		H2年度都市計画決定 (H15、29年度変更)		R3年度用地着手		—		
全体事業費		約398億円	事業進捗率 (令和6年3月末時点)	約6%	供用済延長	0.0km		
計画交通量		24,700～44,100台／日						
費用対効果分析	B/C (事業全体)	EIRR (事業全体)	総費用 (残事業)/(事業全体) 416/1,614億円		総便益 (残事業)/(事業全体) 1,162/2,295億円		基準年	
	1.4(1.4)	5.8% (5.5%)	(事業費：369/1,503億円) 維持管理費：26/50億円 更新費：20/61億円		走行時間短縮便益：979/1,876億円 走行経費減少便益：136/319億円 交通事故減少便益：47/99億円		令和4年	
	(残事業)	(残事業)	感度分析	(事業全体)		(残事業)		
	2.8(1.5)	18.3% (5.9%)		交通量	B/C=1.3～1.6(±10%)	交通量		B/C=2.2～3.4(±10%)
				事業費	B/C=1.4～1.5(±10%)	事業費		B/C=2.6～3.1(±10%)
事業期間				B/C=1.4～1.5(±20%)	事業期間	B/C=2.7～2.9(±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の削減が見込まれる ・現道等の混雑時旅行速度の改善が期待される ・現道等の路線バスの利便性の向上が見込まれる ・松山空港(第二種空港)へのアクセス向上が見込まれる ②物流効率化の支援 ・松山港(重要港湾)へのアクセス向上が見込まれる ③都市の再生 ・「愛媛県広域道路整備基本計画」で位置付けられた環状道路 ・松山市人口集中地区(DID地区)での事業がある ・幹線都市計画道路網密度の向上が見込まれる ・DID地区内で行う事業であり、市街地の道路網密度の向上が見込まれる ④国土・地域ネットワークの構築 ・地域高規格道路 松山外環状道路の一部を構成 ・日常活動圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる ⑤個性ある地域の形成 ・地域再生計画(道後温泉の賑わい創出 等)に基づく松山市の観光振興施策を支援する ・主要観光地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(愛媛大学医学部附属病院)へのアクセス向上が見込まれる ⑦災害への備え ・愛媛県地域防災計画において第一次緊急輸送道路に位置づけられている 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 ・NOX排出量の削減が見込まれる								

<ul style="list-style-type: none"> ・SPM排出量の削減が見込まれる ・松山外環状道路景観検討委員会において景観検討を展開 ⑩他のプロジェクトとの関係 ・松山広域都市計画区域マスタープラン、第六次愛媛県長期計画「愛媛の未来づくりプラン」に位置付けられている ・FAZへのアクセスを支援する ・南海トラフ地震発生時における迅速な輸送・救援を支援する 	
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： <ul style="list-style-type: none"> ・愛媛県、松山市、期成同盟会等より、本事業の整備促進について、積極的な要望活動が続けられている。（令和4年度：7月、8月、11月、1月、2月 令和5年度：6月、7月、8月、10月、11月、2月 令和6年度：5月、8月） 	
愛媛県知事の意見： <ul style="list-style-type: none"> ・一般国道33号松山外環状道路インター東線の事業を継続するという「対応方針(原案)」案については異議ありません。 ・松山外環状道路は、市内中心部の渋滞緩和や交通安全の確保を図るとともに、交通ネットワークの基盤となり地域経済の活性化に大きく寄与する重要な事業であることから、更なるコスト縮減と事業促進に努めるようお願いします。 	
事業評価監視委員会の意見 ・「事業継続」とする事業者の判断は「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"> ・令和3年3月 松山外環状道路空港線(側道部) 延長0.8km部分開通 ・令和5年1月 松山外環状道路インター線(側道部) 延長0.5km開通 ・令和6年2月 松山外環状道路空港線(余戸南IC～東垣生IC) 延長2.4km暫定開通 (その他) ・松山空港 エプロン新設工事【R5.5完成】 ・松山空港 滑走路端安全区域(RESA)護岸新設【事業中】 ・松山港外港地区新ふ頭 水深13m岸壁の延伸【事業中】 	
事業の進捗状況、残事業の内容等 ・平成30年度に事業化、用地進捗率約17%、事業進捗率約6%(令和6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 ・調査設計、用地買収を推進しており、引き続き、早期供用に向けて事業を進める。	
施設の構造や工法の変更等 ・想定できない事象に起因する事業費増等においても、今後も新技術、新工法の採用による工事コストの縮減に加え、施設の長寿命化や維持管理費を考慮した構造の採用等、総コストの縮減に努めていくこととする。	
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、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

[illegible]

※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価格に社会的割引率(4%)を用いて基準年の価値に換算し集計したもの。
※費用対効果分析結果及び感度分析の結果の欄に係る数値は、令和4年度評価時点

再評価結果(令和7年度事業継続箇所)

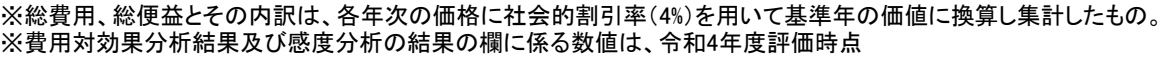
担 当 課:道路局国道・技術課

担当課長名:西川 昌宏

事業名	一般国道56号 松山外環状道路空港線		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 四国地方整備局	
起終点	自：愛媛県松山市余戸南 至：愛媛県松山市北吉田町				延長	3.8km	
事業概要							
松山外環状道路は、現在の松山環状線のさらに外側に計画された環状道路のことで、松山IC、松山空港、松山港等の広域交通拠点とのアクセス性向上、市内中心部へ流入する交通を分散することを目的としている。 松山外環状道路の開通により、郊外からは市街地を通過せずに目的地への移動が可能となるため、通過交通の市内流入を減らし、市内の渋滞緩和が期待されている。 国道56号松山外環状道路空港線は、自動車専用道路部は国土交通省、一般道路部は国土交通省、愛媛県、松山市が協同で整備を推進している。							
H20年度事業化		H19年度都市計画決定		H23年度用地着手		H25年度工事着手	
全体事業費		約672億円	事業進捗率 (令和6年3月末時点)	約79%	供用済延長	2.4km	
計画交通量		17,500～25,500台／日					
費用対効果分析	B/C (事業全体)	EIRR (事業全体)	総費用：(残事業)/(事業全体) 416/1,614億円		総便益：(残事業)/(事業全体) 1,162/2,295億円		基準年
	1.4(1.5)	5.8% (6.7%)	事業費：369/1,503億円 維持管理費：26/ 50億円 更新費：20/ 61億円		走行時間短縮便益：979/ 1,876億円 走行経費減少便益：136/ 319億円 交通事故減少便益：47/ 99億円		令和4年
	(残事業)	(残事業)	感度分析 (事業全体)		(残事業)		
	2.8(3.3)	18.3% (18.4%)	交通量	B/C=1.3～1.6(±10%)	交通量	B/C=2.2～3.4(±10%)	
			事業費	B/C=1.4～1.5(±10%)	事業費	B/C=2.6～3.1(±10%)	
			事業期間	B/C=1.4～1.5(±20%)	事業期間	B/C=2.7～2.9(±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の削減が見込まれる ・現道等の混雑時旅行速度の改善が期待される ・現道等の路線バスの利便性の向上が見込まれる ・松山空港(第二種空港)へのアクセス向上が見込まれる ②物流効率化の支援 ・松山港(重要港湾)へのアクセス向上が見込まれる ③都市の再生 ・「愛媛県広域道路整備基本計画」で位置付けられた環状道路 ・松山市人口集中地区(DID地区)での事業である ・幹線都市計画道路網密度の向上が見込まれる ・DID地区内で行う事業であり、市街地の道路網密度の向上が見込まれる ④国土・地域ネットワークの構築 ・地域高規格道路 松山外環状道路の一部を構成 ・日常活動圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる ⑤個性ある地域の形成 ・地域再生計画(道後温泉の賑わい創出 等)に基づく松山市の観光振興施策を支援する ・主要観光地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(愛媛県立中央病院)へのアクセス向上が見込まれる ⑦災害への備え ・愛媛県地域防災計画において第一次緊急輸送道路に位置づけられている 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							

<ul style="list-style-type: none"> ・NOX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 ・道路景観検討部会等において景観検討を展開 	
⑩他のプロジェクトとの関係 <ul style="list-style-type: none"> ・松山広域都市計画区域マスタープラン、第六次愛媛県長期計画「愛媛の未来づくりプラン」に位置付けられている ・FAZへのアクセスを支援する ・南海トラフ地震発生時における迅速な輸送・救援を支援する 	
関係する地方公共団体等の意見 <div> 地域から頂いた主な意見等： <ul style="list-style-type: none"> ・愛媛県、松山市、期成同盟会等より、本事業の整備促進について、積極的な要望活動が続けられている。 （令和4年度：7月、8月、11月、1月、2月 令和5年度：6月、7月、8月、10月、11月、2月 令和6年度：5月、8月） </div>	
愛媛県知事の意見： <ul style="list-style-type: none"> ・一般国道56号松山外環状道路空港線の事業を継続するという「対応方針(原案)」案については異議ありません。 ・松山外環状道路は、市内中心部の渋滞緩和や交通安全の確保を図るとともに、交通ネットワークの基盤となり地域経済の活性化に大きく寄与する重要な事業であることから、更なるコスト縮減と事業促進に努めるようお願いします。 	
事業評価監視委員会の意見 <div> 「事業継続」とする事業者の判断は「妥当」である。 </div>	
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"> ・令和3年3月 松山外環状道路空港線(側道部) 延長0.8km部分開通 ・令和5年1月 松山外環状道路インター線(側道部) 延長0.5km開通 (その他) ・松山空港 エプロン新設工事【R5.5完成】 ・松山空港 滑走路端安全区域(RESA)護岸新設【事業中】 ・松山港外港地区新ふ頭 水深13m岸壁の延伸【事業中】 	
事業の進捗状況、残事業の内容等 <ul style="list-style-type: none"> ・平成20年度に事業化、用地進捗率約99%、事業進捗率約79%(令和6年3月末時点) ・令和6年2月 松山外環状道路空港線(余戸南IC～東垣生IC) 延長2.4km暫定開通 	
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等 <ul style="list-style-type: none"> ・調査設計、用地買収、工事を推進しており、引き続き、早期供用に向けて事業を進める。 	
施設の構造や工法の変更等 <ul style="list-style-type: none"> ・想定できない事象に起因する事業費増等においても、今後も新技術、新工法の採用による工事コストの縮減に加え、施設の長寿命化や維持管理費を考慮した構造の採用等、総コストの縮減に努めていくこととする。 	
対応方針	事業継続
対応方針決定の理由 <ul style="list-style-type: none"> ・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。 	

愛媛県
香川県
徳島県
高知県
一般国道 56 号
松山外環状道路
空港線



※費用対効果分析結果及び感度分析の結果の欄に係る数値は、令和4年度評価時点

再評価結果(令和7年度事業継続箇所)

担 当 課:道路局国道・技術課

担当課長名:西川 昌宏

事業名	一般国道56号 窪川佐賀道路		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 四国地方整備局	
起終点	自：高知県高岡郡四万十町平串 至：高知県幡多郡黒潮町佐賀				延長	11.2 km	
事業概要							
一般国道 56 号は、高知県高知市を起点に四国西南地域の主要都市を経由し、愛媛県松山市に至る延長約 351km の主要幹線道路であり、沿線地域の産業・経済・生活を支える大動脈である。 窪川佐賀道路は、四国 8 の字ネットワークを形成し、四国西南地域の交流の促進及び地域活性化を支援する道路である。また、南海トラフ地震による津波発生時に四国西南地域への信頼性の高い緊急輸送道路の確保などを目的としている。							
H24年度事業化		H16年度都市計画決定 (H20年度都市計画変更)		H26年度用地着手		H27年度工事着手（佐賀工区） R元年度工事着手（窪川工区）	
全体事業費		約748億円		事業進捗率	約75%	供用済延長 0.0km	
計画交通量		5,700～7,900 台／日					
費用対効果分析	B/C (事業全体)	EIRR (事業全体)	総費用 (残事業)/(事業全体) 2,502/37,092億円		総便益 (残事業)/(事業全体) 2,198/70,071億円		基準年
	1.9(0.7)	8.2%	事業費：2,229/31,371億円		走行時間短縮便益：1,853/61,061億円		令和6年
	(参考) 2.2(1.01) [2%]	(2.2%)	維持管理費：259/5,306億円		走行経費減少便益：268/7,484億円		
	2.5(1.3) [1%]		更新費：13/416億円		交通事故減少便益：76/1,526億円		
	(残事業)	(残事業)					
	0.9(2.9)	3.2%	感度分析 (事業全体)		(残事業)		
(参考) 1.2(3.9) [2%]	(13.4%)	交通量 B/C=1.9～1.9 (±10%)		交通量 B/C=0.8～0.98 (±10%)			
1.5(4.5) [1%]		事業費 B/C=1.9～1.9 (±10%)		事業費 B/C=0.8～0.96 (±10%)			
		事業期間 B/C=1.9～1.9 (±20%)		事業期間 B/C=0.8～0.9 (±20%)			
事業の効果等							
①円滑なモビリティの確保							
・現道等の時間損失の削減が見込まれる							
・現道等の路線バス及び高速バスの利便性向上が見込まれる							
・高知龍馬空港（第二種空港）へのアクセス向上が見込まれる							
②物流効率化の支援							
・高知新港（重要港湾）へのアクセス向上が見込まれる							
・高知県西南部における水産品の流通の利便性向上が見込まれる							
③国土・地域ネットワークの構築							
・四国横断自動車道と並行する一般国道自動車専用道路に位置づけられている							
・拠点都市間（高知市～四万十市）を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する							
・日常活動圏中心都市間（須崎市～四万十市）を最短時間で連絡する路線を構成する							
④個性ある地域の形成							
・黒潮町が推進するスポーツ合宿を支援する							
・幡多地域の観光地へのアクセス向上が見込まれる							
⑤安全で安心できるくらしの確保							
・幡多地域における唯一の高次医療施設（幡多けんみん病院）へのアクセス向上が見込まれる							
⑥災害への備え							
・須崎市、四万十市へのルートを補完し、津波浸水などによる孤立の解消を支援する							
・高知県緊急輸送道路ネットワーク計画において第一次緊急輸送道路に位置づけられている							
・国道 56 号が通行止めになった場合の代替路を形成する							
・国道 56 号の防災点検箇所を迂回するルートを形成する							
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							
・NOX 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と一体となり、四国横断自動車道・四国 8 の字ネットワークを構成する							
・「南海トラフ地震」における救援ルートの信頼性の向上や自衛隊救援活動ルートの確保が期待される							

関係する地方公共団体等の意見

地域から頂いた主な意見等：

- ・ 四国 8 の字ネットワーク整備・利用促進を考える会、四国西南地域道路整備促進協議会、道路整備促進期成同盟会高知県地方協議会、道路整備促進期成同盟会愛媛地方協議会、一般国道 56 号バイパス建設促進期成同盟会、愛媛県四国縦貫・横断自動車道建設促進協議会などから、本事業の整備促進について、積極的な要望活動が続けられている。

(令和 5 年度：11 月、1 月令和 6 年度：7 月、8 月、10 月、11 月)

高知県知事の意見

- ・ 事業継続に異議はありません。
- ・ 四国 8 の字ネットワークを構成する四国横断自動車道は、経済活力が高まる関西圏と県西部地域の時間距離を短縮し、誘客拡大や農林水産品の出荷など、西部地域における経済活性化を支援する重要な道路です。
- ・ また、国道 56 号の代替機能を担い、平時に加え、発生切迫度が高まる南海トラフ地震をはじめとする大規模災害発生時の円滑な支援部隊の進出や緊急物資の輸送を可能とするためにも不可欠な道路です。
- ・ このたびの事業再評価にあたっては、全ての事業中工区において、物価上昇により大幅に事業費が増加しています。国におかれましては、所要額の満額確保に努めていただき、早期の開通に向けてより一層、事業進捗を図っていただくようお願い申し上げます。

事業評価監視委員会の意見

- ・ 「事業継続」とする事業者の判断は「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 24 年 4 月 国道 56 号津島道路 新規事業化
- ・ 平成 24 年 12 月 四国横断自動車道（中土佐 IC～四万十町中央 IC）延長 14.8km 2 車線開通
- ・ 平成 29 年 4 月 国道 56 号佐賀大方道路 新規事業化
- ・ 平成 30 年 11 月 片坂バイパス 延長 6.1km 開通
- ・ 平成 31 年 4 月 国道 56 号大方四万十道路 新規事業化
- ・ 令和 2 年 3 月 松山自動車道 中山スマート IC 開通
- ・ 令和 2 年 7 月 国道 56 号中村宿毛道路（平田 IC～宿毛和田 IC）延長 7.6km 開通
- ・ 令和 4 年 4 月 国道 56 号宿毛内海道路（宿毛新港～一本松、御荘～内海）新規事業化
- ・ 令和 6 年 3 月 松山自動車道 東温スマート IC 開通
- ・ 令和 6 年 4 月 国道 56 号宿毛内海道路（宿毛和田～宿毛新港、一本松～御荘）新規事業化

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・ 用地進捗率約 99%、事業進捗率約 75%（令和 6 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

- ・ 早期供用に向け、調査設計、用地買収、工事を推進。

施設の構造や工法の変更等

- ・ 想定出来ない事象に起因する事業費増等においても、今後も新技術、新工法の採用による工事コストの縮減に加え、施設の長寿命化や維持管理費を考慮した構造の採用等、総コストの縮減に努めていくこととする。

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、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、各年次の価格に社会的割引率(4%)を用いて割引率を用いて基準年の価値に換算し集計したもの。

※B/Cの値は、社会的割引率4%を用いて計算した場合の費用便益分析結果。また、比較のために参考とすべき値として1%及び2%を設定し、それに対応する費用便益分析結果を参考として併記している。([]内は社会的割引率の値)

再評価結果(令和7年度事業継続箇所)

担 当 課:道路局国道・技術課

担当課長名:西川 昌宏

事業名	一般国道56号 佐賀 ^{さ が おおがた} 大方道路			事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 四国地方整備局
起終点	自：高知県幡 ^{は た} 多 ^た 郡黒潮 ^{くろしお} 町 ^{ちやう} 佐賀 ^{さ が} 至：高知県幡 ^{は た} 多 ^た 郡黒潮 ^{くろしお} 町 ^{ちやう} 入野 ^{いりの}					延長	14.0 km
事業概要							
一般国道 56 号は、高知県高知市を起点に四国西南地域の主要都市を経由し、愛媛県松山市に至る延長約 351km の主要幹線道路であり、沿線地域の産業・経済・生活を支える大動脈である。 佐賀大方道路は、四国 8 の字ネットワークを形成し、四国西南地域の交流の促進及び地域活性化を支援する道路である。また、南海トラフ地震による津波発生時に四国西南地域への信頼性の高い緊急輸送道路の確保などを目的としている。							
H29年度事業化		H28年度都市計画決定		R2年度用地着手		R元年度工事着手	
全体事業費		約618億円		事業進捗率		約18% 供用済延長 0.0km	
計画交通量		8,200～9,200 台／日					
費用対効果分析	B/C	EIRR	総費用		総便益		基準年
	(事業全体)	(事業全体)	(残事業)/(事業全体)		(残事業)/(事業全体)		
	1.9(1.2)	8.2%	2,502/37,092億円		2,198/70,071億円		令和6年
	(参考) 2.2(1.7) [2%]	(5.0%)	事業費：2,229/31,371億円		走行時間短縮便益：1,853/61,061億円		
	2.5(2.1) [1%]		維持管理費：259/5,306億円		走行経費減少便益：268/7,484億円		
	(残事業)	(残事業)	更新費：13/416億円		交通事故減少便益：76/1,526億円		
0.9(1.5)	3.2%	感度分析	(事業全体)		(残事業)		
(参考) 1.2(2.1) [2%]	(6.7%)		交通量	B/C=1.9～1.9 (±10%)	交通量	B/C=0.8～0.98 (±10%)	
1.5(2.6) [1%]			事業費	B/C=1.9～1.9 (±10%)	事業費	B/C=0.8～0.96 (±10%)	
			事業期間	B/C=1.9～1.9 (±20%)	事業期間	B/C=0.8～0.9 (±20%)	
事業の効果等							
①円滑なモビリティの確保							
・現道等の時間損失の削減が見込まれる ・現道等の路線バス及び高速バスの利便性向上が見込まれる ・高知龍馬空港（第二種空港）へのアクセス向上が見込まれる							
②物流効率化の支援							
・高知新港（重要港湾）へのアクセス向上が見込まれる ・高知県西南部における水産品の流通の利便性向上が見込まれる							
③国土・地域ネットワークの構築							
・四国横断自動車道と並行する一般国道自動車専用道路に位置づけられている ・拠点都市間（高知市～四万十市）を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する ・日常活動圏中心都市間（須崎市～四万十市）を最短時間で連絡する路線を構成する							
④個性ある地域の形成							
・黒潮町が推進するスポーツ合宿を支援する ・幡多地域の観光地へのアクセス向上が見込まれる							
⑤安全で安心できるくらしの確保							
・幡多地域における唯一の高次医療施設（幡多けんみん病院）へのアクセス向上が見込まれる							
⑥災害への備え							
・須崎市、四万十市へのルートを補完し、津波浸水などによる孤立の解消を支援する ・高知県緊急輸送道路ネットワーク計画において第一次緊急輸送道路に位置づけられている ・国道 56 号が通行止めになった場合の代替路を形成する ・国道 56 号の防災点検箇所を迂回するルートを形成する							
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							
・NOX 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と一体となり、四国横断自動車道・四国 8 の字ネットワークを構成する ・「南海トラフ地震」における救援ルートの信頼性の向上や自衛隊救援活動ルートの確保が期待される							

関係する地方公共団体等の意見	
地域から頂いた主な意見等： <ul style="list-style-type: none"> ・ 四国 8 の字ネットワーク整備・利用促進を考える会、四国西南地域道路整備促進協議会、道路整備促進期成同盟会高知県地方協議会、道路整備促進期成同盟会愛媛地方協議会、一般国道 56 号バイパス建設促進期成同盟会、愛媛県四国縦貫・横断自動車道建設促進協議会などから、本事業の整備促進について、積極的な要望活動が続けられている。 （令和 5 年度：11 月、1 月令和 6 年度：7 月、8 月、10 月、11 月） 	
高知県知事の意見	
<ul style="list-style-type: none"> ・ 事業継続に異議はありません。 ・ 四国 8 の字ネットワークを構成する四国横断自動車道は、経済活力が高まる関西圏と県西部地域の時間距離を短縮し、誘客拡大や農林水産品の出荷など、西部地域における経済活性化を支援する重要な道路です。 ・ また、国道 56 号の代替機能を担い、平時に加え、発生 of 切迫度が高まる南海トラフ地震をはじめとする大規模災害発生時の円滑な支援部隊の進出や緊急物資の輸送を可能とするためにも不可欠な道路です。 ・ このたびの事業再評価にあたっては、全ての事業中工区において、物価上昇により大幅に事業費が増加しています。国におかれましては、所要額の満額確保に努めていただき、早期の開通に向けてより一層、事業進捗を図っていただくようお願い申し上げます。 	
事業評価監視委員会の意見	
<ul style="list-style-type: none"> ・ 「事業継続」とする事業者の判断は「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"> ・ 平成 30 年 11 月 片坂バイパス 延長 6.1km 開通 ・ 平成 31 年 4 月 国道 56 号大方四万十道路 新規事業化 ・ 令和 2 年 3 月 松山自動車道 中山スマート IC 開通 ・ 令和 2 年 7 月 国道 56 号中村宿毛道路（平田 IC～宿毛和田 IC）延長 7.6km 開通 ・ 令和 4 年 4 月 国道 56 号宿毛内海道路（宿毛新港～一本松、御荘～内海）新規事業化 ・ 令和 6 年 3 月 松山自動車道 東温スマート IC 開通 ・ 令和 6 年 4 月 国道 56 号宿毛内海道路（宿毛和田～宿毛新港、一本松～御荘）新規事業化 	
事業の進捗状況、残事業の内容等	
<ul style="list-style-type: none"> ・ 用地進捗率約 7%、事業進捗率約 18%（令和 6 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	
<ul style="list-style-type: none"> ・ 早期供用に向け、調査設計、用地買収、工事を推進。 	
施設の構造や工法の変更等	
<ul style="list-style-type: none"> ・ 想定出来ない事象に起因する事業費増等においても、今後も新技術、新工法の採用による工事コストの縮減に加え、施設の長寿命化や維持管理費を考慮した構造の採用等、総コストの縮減に努めていくこととする。 	
対応方針	事業継続
対応方針決定の理由	
<ul style="list-style-type: none"> ・ 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、各年次の価格に社会的割引率(4%)を用いて割引率を用いて基準年の価値に換算し集計したもの。
 ※B/Cの値は、社会的割引率4%を用いて計算した場合の費用便益分析結果。また、比較のために参考とすべき値として1%及び2%を設定し、それに対応する費用便益分析結果を参考として併記している。〔 〕内は社会的割引率の値)

再評価結果(令和7年度事業継続箇所)

担 当 課:道路局国道・技術課

担当課長名:西川 昌宏

事業名		一般国道56号 <small>おおがたしまんと</small> 大方四万十道路		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 四国地方整備局
起終点		自：高知県幡多郡黒潮町入野 至：高知県四万十市右山				延長	7.9 km
事業概要							
一般国道 56 号は、高知県高知市を起点に四国西南地域の主要都市を経由し、愛媛県松山市に至る延長約 351km の主要幹線道路であり、沿線地域の産業・経済・生活を支える大動脈である。 大方四万十道路は、四国 8 の字ネットワークを形成し、四国西南地域の交流の促進及び地域活性化を支援する道路である。また、南海トラフ地震による津波発生時に四国西南地域への信頼性の高い緊急輸送道路の確保などを目的としている。							
H31年度事業化		H28年度都市計画決定		R4年度用地着手		R-年度工事着手	
全体事業費		約406億円		事業進捗率	約8%	供用済延長	0.0km
計画交通量		9,300～12,400 台／日					
費用対効果分析	B/C	EIRR	総費用		総便益		基準年
	(事業全体)	(事業全体)	(残事業)/(事業全体)		(残事業)/(事業全体)		
	1.9(1.1)	8.2%	2,502/37,092億円		2,198/70,071億円		
	(参考) 2.2(1.5) [2%]	(4.3%)	事業費：2,229/31,371億円		走行時間短縮便益：1,853/61,061億円		
	2.5(1.9) [1%]		維持管理費：259/5,306億円		走行経費減少便益：268/7,484億円		
	(残事業)	(残事業)	更新費：13/416億円		交通事故減少便益：76/1,526億円		
(参考)	0.9(1.2)	3.2%	感度分析	(事業全体)		(残事業)	
	1.2(1.7) [2%]	(5.0%)		交通量	B/C=1.9～1.9 (±10%)	交通量	B/C=0.8～0.98 (±10%)
	1.5(2.0) [1%]			事業費	B/C=1.9～1.9 (±10%)	事業費	B/C=0.8～0.96 (±10%)
				事業期間	B/C=1.9～1.9 (±20%)	事業期間	B/C=0.8～0.9 (±20%)
事業の効果等							
①円滑なモビリティの確保							
・現道等の時間損失の削減が見込まれる ・現道等の路線バス及び高速バスの利便性向上が見込まれる ・高知龍馬空港（第二種空港）へのアクセス向上が見込まれる							
②物流効率化の支援							
・高知新港（重要港湾）へのアクセス向上が見込まれる ・高知県西南部における水産品の流通の利便性向上が見込まれる							
③国土・地域ネットワークの構築							
・四国横断自動車道と並行する一般国道自動車専用道路に位置づけられている ・拠点都市間（高知市～四万十市）を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する ・日常活動圏中心都市間（須崎市～四万十市）を最短時間で連絡する路線を構成する ・日常活動圏中心都市へ（黒潮町～四万十市）のアクセス向上が見込まれる							
④個性ある地域の形成							
・高知西南中核工業団地、宿毛湾港工業流通団地へのアクセス向上が見込まれる ・幡多地域の観光地へのアクセス向上が見込まれる							
⑤安全で安心できる暮らしの確保							
・幡多地域における唯一の高次医療施設（幡多けんみん病院）へのアクセス向上が見込まれる							
⑥災害への備え							
・須崎市、四万十市へのルートを補完し、津波浸水などによる孤立の解消を支援する ・高知県緊急輸送道路ネットワーク計画において第一次緊急輸送道路に位置づけられている ・国道 56 号が通行止めになった場合の代替路を形成する ・国道 56 号の防災点検箇所を迂回するルートを形成する							
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							
・NOX 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と一体となり、四国横断自動車道・四国 8 の字ネットワークを構成する ・「南海トラフ地震」における救援ルートの信頼性の向上や自衛隊救援活動ルートの確保が期待される							

関係する地方公共団体等の意見	
地域から頂いた主な意見等： <ul style="list-style-type: none"> ・ 四国 8 の字ネットワーク整備・利用促進を考える会、四国西南地域道路整備促進協議会、道路整備促進期成同盟会高知県地方協議会、道路整備促進期成同盟会愛媛地方協議会、一般国道 56 号バイパス建設促進期成同盟会、愛媛県四国縦貫・横断自動車道建設促進協議会などから、本事業の整備促進について、積極的な要望活動が続けられている。 （令和 5 年度：11 月、1 月令和 6 年度：7 月、8 月、10 月、11 月） 高知県知事の意見 <ul style="list-style-type: none"> ・ 事業継続に異議はありません。 ・ 四国 8 の字ネットワークを構成する四国横断自動車道は、経済活力が高まる関西圏と県西部地域の時間距離を短縮し、誘客拡大や農林水産品の出荷など、西部地域における経済活性化を支援する重要な道路です。 ・ また、国道 56 号の代替機能を担い、平時に加え、発生 of 切迫度が高まる南海トラフ地震をはじめとする大規模災害発生時の円滑な支援部隊の進出や緊急物資の輸送を可能とするためにも不可欠な道路です。 ・ このたびの事業再評価にあたっては、全ての事業中工区において、物価上昇により大幅に事業費が増加しています。国におかれましては、所要額の満額確保に努めていただき、早期の開通に向けてより一層、事業進捗を図っていただくようお願い申し上げます。 	
事業評価監視委員会の意見	
<ul style="list-style-type: none"> ・ 「事業継続」とする事業者の判断は「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"> ・ 令和 2 年 3 月 松山自動車道 中山スマート IC 開通 ・ 令和 2 年 7 月 国道 56 号中村宿毛道路（平田 IC～宿毛和田 IC）延長 7.6km 開通 ・ 令和 4 年 4 月 国道 56 号宿毛内海道路（宿毛新港～一本松、御荘～内海）新規事業化 ・ 令和 6 年 3 月 松山自動車道 東温スマート IC 開通 ・ 令和 6 年 4 月 国道 56 号宿毛内海道路（宿毛和田～宿毛新港、一本松～御荘）新規事業化 	
事業の進捗状況、残事業の内容等	
<ul style="list-style-type: none"> ・ 用地進捗率約 1%、事業進捗率約 8%（令和 6 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	
<ul style="list-style-type: none"> ・ 早期供用に向け、調査設計、用地買収を推進。 	
施設の構造や工法の変更等	
<ul style="list-style-type: none"> ・ 想定出来ない事象に起因する事業費増等においても、今後も新技術、新工法の採用による工事コストの縮減に加え、施設の長寿命化や維持管理費を考慮した構造の採用等、総コストの縮減に努めていくこととする。 	
対応方針	事業継続
対応方針決定の理由	
<ul style="list-style-type: none"> ・ 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、各年次の価格に社会的割引率(4%)を用いて割引率を用いて基準年の価値に換算し集計したもの。
 ※B/Cの値は、社会的割引率4%を用いて計算した場合の費用便益分析結果。また、比較のために参考とすべき値として1%及び2%を設定し、それに対応する費用便益分析結果を参考として併記している。([]内は社会的割引率の値)

再評価結果(令和7年度事業継続箇所)

担 当 課:道路局国道・技術課

担当課長名:西川 昌宏

事業名	一般国道56号 <small>すくもうちうみ</small> 宿毛内海道路 (宿毛和田 <small>すくもわだ</small> ～宿毛新港 <small>すくもしんこう</small>)			事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 四国地方整備局
起終点	自：高知県宿毛市和田 至：高知県宿毛市樺					延長	7.1 km
事業概要							
一般国道 56 号は、高知県高知市を起点に四国西南地域の主要都市を経由し、愛媛県松山市に至る延長約 351km の主要幹線道路であり、沿線地域の産業・経済・生活を支える大動脈である。 宿毛内海道路(宿毛和田～宿毛新港)は、四国 8 の字ネットワークを形成し、四国西南地域の交流の促進及び地域活性化を支援する道路である。また、南海トラフ地震による津波発生時に四国西南地域への信頼性の高い緊急輸送道路の確保などを目的としている。							
R6年度事業化		R3年度都市計画決定		R-年度用地着手		R-年度工事着手	
全体事業費		約510億円		事業進捗率		0% 供用済延長 0.0km	
計画交通量		2,500 台／日					
費用対効果分析	B/C	EIRR	総費用		総便益		基準年
	(事業全体)	(事業全体)	(残事業)/(事業全体)		(残事業)/(事業全体)		
	1.9(0.2)	8.2%	2,502/37,092億円		2,198/70,071億円		
	(参考) 2.2(0.2) [2%]	(-3.4%)	事業費：2,229/31,371億円		走行時間短縮便益：1,853/61,061億円		
	2.5(0.3) [1%]		維持管理費：259/5,306億円		走行経費減少便益：268/7,484億円		
	(残事業)	(残事業)	更新費：13/416億円		交通事故減少便益：76/1,526億円		
	0.9(0.2)	3.2%					
(参考) 1.2(0.2) [2%]	(-3.4%)	感度分析	(事業全体)		(残事業)		
1.5(0.3) [1%]			交通量	B/C=1.9～1.9 (±10%)	交通量	B/C=0.8～0.98 (±10%)	
			事業費	B/C=1.9～1.9 (±10%)	事業費	B/C=0.8～0.96 (±10%)	
			事業期間	B/C=1.9～1.9 (±20%)	事業期間	B/C=0.8～0.9 (±20%)	
事業の効果等							
①円滑なモビリティの確保							
・現道等の時間損失の削減が見込まれる							
・現道等の路線バスの利便性向上が見込まれる							
・高知龍馬空港（第二種空港）へのアクセス向上が見込まれる							
②物流効率化の支援							
・宿毛新港（重要港湾）へのアクセス向上が見込まれる							
・宿毛湾港工業流通団地における水産品の流通の利便性向上が見込まれる							
③国土・地域ネットワークの構築							
・四国横断自動車道と並行する一般国道自動車専用道路に位置づけられている							
・拠点都市間（四万十市～宇和島市）を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する							
④個性ある地域の形成							
・クルーズ船寄港地から観光地へのアクセス向上が見込まれる							
⑤安全で安心できるくらしの確保							
・幡多地域における唯一の高次医療施設（幡多けんみん病院）へのアクセス向上が見込まれる							
⑥災害への備え							
・四万十市、宇和島市へのルートを補完し、津波浸水などによる孤立の解消を支援する							
・高知県緊急輸送道路ネットワーク計画において第一次緊急輸送道路に位置づけられている							
・国道 56 号が通行止めになった場合の代替路を形成する							
・国道 56 号の防災点検箇所を迂回するルートを形成する							
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							
・NOX 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と一体となり、四国横断自動車道・四国 8 の字ネットワークを構成する							
・「南海トラフ地震」における救援ルートの信頼性の向上や自衛隊救援活動ルートの確保が期待される							

関係する地方公共団体等の意見

地域から頂いた主な意見等：

- ・ 四国 8 の字ネットワーク整備・利用促進を考える会、四国西南地域道路整備促進協議会、道路整備促進期成同盟会高知県地方協議会、道路整備促進期成同盟会愛媛県地方協議会、一般国道 56 号バイパス建設促進期成同盟会、愛媛県四国縦貫・横断自動車道建設促進協議会などから、本事業の整備促進について、積極的な要望活動が続けられている。

(令和 5 年度：11 月、1 月令和 6 年度：7 月、8 月、10 月、11 月)

高知県知事の見解

- ・ 事業継続に異議はありません。
- ・ 四国 8 の字ネットワークを構成する四国横断自動車道は、経済活力が高まる関西圏と県西部地域の時間距離を短縮し、誘客拡大や農林水産品の出荷など、西部地域における経済活性化を支援する重要な道路です。
- ・ また、国道 56 号の代替機能を担い、平時に加え、発生切迫度が高まる南海トラフ地震をはじめとする大規模災害発生時の円滑な支援部隊の進出や緊急物資の輸送を可能とするためにも不可欠な道路です。
- ・ このたびの事業再評価にあたっては、全ての事業中工区において、物価上昇により大幅に事業費が増加しています。国におかれましては、所要額の満額確保に努めていただき、早期の開通に向けてより一層、事業進捗を図っていただくようお願い申し上げます。

事業評価監視委員会の意見

- ・ 「事業継続」とする事業者の判断は「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

- ・ 令和 6 年 4 月 国道 56 号宿毛内海道路（一本松～御荘）新規事業化

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・ 用地進捗率 0%、事業進捗率 0%（令和 6 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

- ・ 早期供用に向け、調査設計を推進。

施設の構造や工法の変更等

- ・ 想定出来ない事象に起因する事業費増等においても、今後も新技術、新工法の採用による工事コストの縮減に加え、施設の長寿命化や維持管理費を考慮した構造の採用等、総コストの縮減に努めていくこととする。

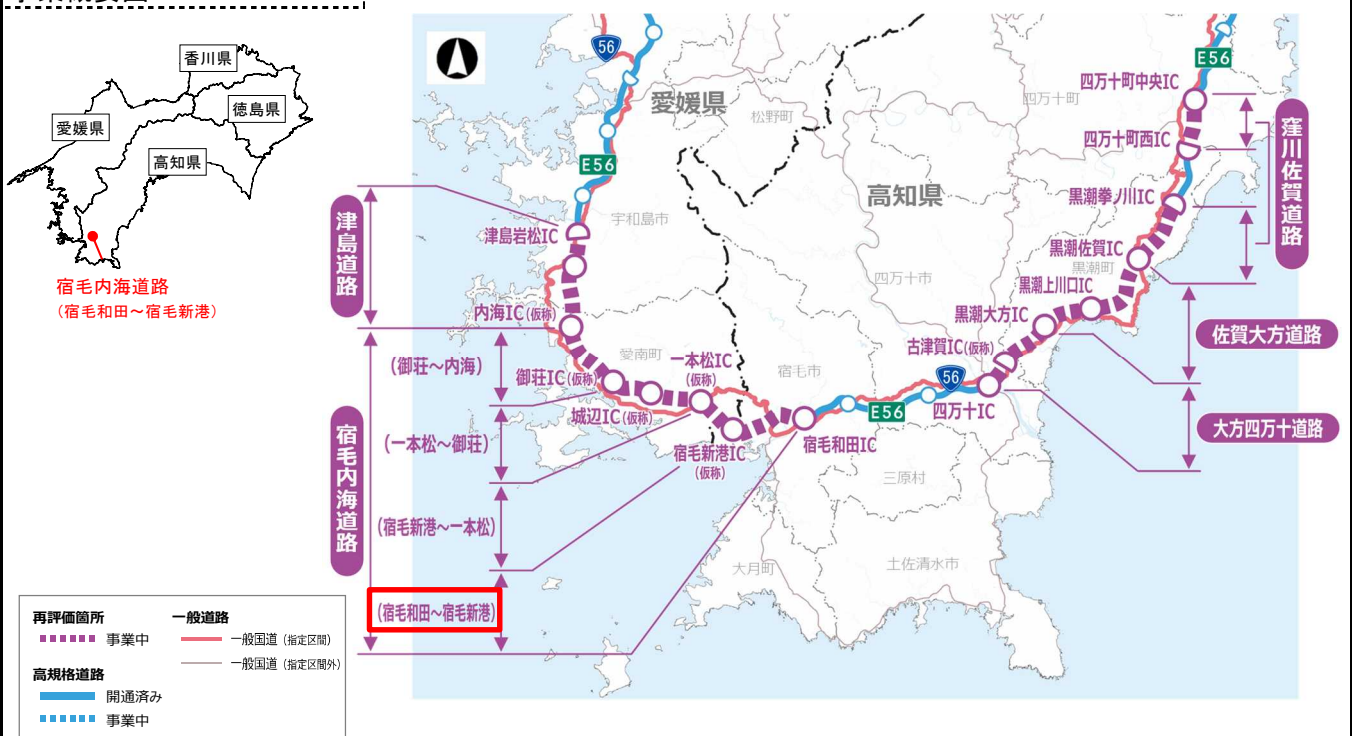
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

- ・ 以上の状況を勘案すれば、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、各年次の価格に社会的割引率(4%)を用いて割引率を用いて基準年の価値に換算し集計したもの。

※B/Cの値は、社会的割引率4%を用いて計算した場合の費用便益分析結果。また、比較のために参考とすべき値として1%及び2%を設定し、それに対応する費用便益分析結果を参考として併記している。〔 〕内は社会的割引率の値)

再評価結果(令和7年度事業継続箇所)

担 当 課:道路局国道・技術課

担当課長名:西川 昌宏

事業名	一般国道56号 <small>すくもうちうみ</small> 宿毛内海道路 (宿毛新港～一本松) <small>すくもしんこう いっぽんまつ</small>	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 四国地方整備局
起終点	自: 高知県宿毛市樺 <small>すくも かば</small> 至: 愛媛県南宇和郡愛南町中川 <small>みなみうわ あいなんちょうなかのかわ</small>	延長	4.7 km		
事業概要					
一般国道 56 号は、高知県高知市を起点に四国西南地域の主要都市を経由し、愛媛県松山市に至る延長約 351km の主要幹線道路であり、沿線地域の産業・経済・生活を支える大動脈である。 宿毛内海道路(宿毛新港～一本松)は、四国 8 の字ネットワークを形成し、四国西南地域の交流の促進及び地域活性化を支援する道路である。また、南海トラフ地震による津波発生時に四国西南地域への信頼性の高い緊急輸送道路の確保などを目的としている。					
R4年度事業化		R3年度都市計画決定		R-年度用地着手	
R-年度工事着手		R-年度用地着手		R-年度工事着手	
全体事業費	約293億円	事業進捗率	約2%	供用済延長	0.0km
計画交通量	3,600 台/日				
費用対効果分析	B/C	EIRR	総費用	総便益	基準年
	(事業全体)	(事業全体)	(残事業)/(事業全体) 2,502/37,092億円	(残事業)/(事業全体) 2,198/70,071億円	
	1.9(0.5)	8.2%	事業費: 2,229/31,371億円	走行時間短縮便益: 1,853/61,061億円	
	(参考) 2.2(0.8) [2%]	(0.7%)	維持管理費: 259/5,306億円	走行経費減少便益: 268/7,484億円	
	2.5(0.9) [1%]		更新費: 13/416億円	交通事故減少便益: 76/1,526億円	令和6年
	(残事業)	(残事業)	感度分析 (事業全体)	(残事業)	
	0.9(0.6)	3.2%	交通量 B/C=1.9~1.9 (±10%)	交通量 B/C=0.8~0.98 (±10%)	
感度分析	(参考) 1.2(0.8) [2%]	(0.8%)	事業費 B/C=1.9~1.9 (±10%)	事業費 B/C=0.8~0.96 (±10%)	
	1.5(0.95) [1%]		事業期間 B/C=1.9~1.9 (±20%)	事業期間 B/C=0.8~0.9 (±20%)	
事業の効果等					
①円滑なモビリティの確保					
・現道等の時間損失の削減が見込まれる					
・現道等の路線バスの利便性向上が見込まれる					
・宿毛駅(特急停車駅)へのアクセス向上が見込まれる					
・松山空港(第二種空港)へのアクセス向上が見込まれる					
②物流効率化の支援					
・宿毛新港(重要港湾)へのアクセス向上が見込まれる					
・宿毛湾港工業流通団地における水産品の流通の利便性向上が見込まれる					
③国土・地域ネットワークの構築					
・四国横断自動車道と並行する一般国道自動車専用道路に位置づけられている					
・拠点都市間(四万十市～宇和島市)を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する					
・日常活動圏中心都市間(四万十市～宇和島市)を最短時間で連絡する路線を構成する					
④個性ある地域の形成					
・クルーズ船寄港地から観光地へのアクセス向上が見込まれる					
⑤安全で安心できるくらしの確保					
・三次医療施設(市立宇和島病院)へのアクセス向上が見込まれる					
⑥災害への備え					
・宿毛市、宇和島市へのルートを補完し、津波浸水などによる孤立の解消を支援する					
・高知県緊急輸送道路ネットワーク計画、愛媛県地域防災計画において第一次緊急輸送道路に位置づけられている					
・国道 56 号が通行止めになった場合の代替路を形成する					
・国道 56 号の防災点検箇所を迂回するルートを形成する					
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					
・NOX 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と一体となり、四国横断自動車道・四国 8 の字ネットワークを構成する					
・「南海トラフ地震」における救援ルートの信頼性の向上や自衛隊救援活動ルートの確保が期待される					

関係する地方公共団体等の意見

地域から頂いた主な意見等

- ・ 四国 8 の字ネットワーク整備・利用促進を考える会、四国西南地域道路整備促進協議会、道路整備促進期成同盟会高知県地方協議会、道路整備促進期成同盟会愛媛地方協議会、一般国道 5 6 号バイパス建設促進期成同盟会、愛媛県四国縦貫・横断自動車道建設促進協議会などから、本事業の整備促進について、積極的な要望活動が続けられている。

(令和 5 年度：11 月、1 月 令和 6 年度：7 月、8 月、10 月、11 月)

愛媛県知事の意見

- ・ 「対応方針(原案)」案については異議ありません。
- ・ 宿毛内海道路、津島道路は四国 8 の字ネットワークを形成し、国土強靱化や地域経済の活性化を図る上で欠かすことのできない重要な道路であることから、一日も早い開通に向けて更なる整備促進をお願いします。なお、整備に当たっては、更なるコスト縮減に努めるようお願いします。

高知県知事の意見

- ・ 事業継続に異議はありません。
- ・ 四国 8 の字ネットワークを構成する四国横断自動車道は、経済活力が高まる関西圏と県西部地域の時間距離を短縮し、誘客拡大や農林水産品の出荷など、西部地域における経済活性化を支援する重要な道路です。
- ・ また、国道 56 号の代替機能を担い、平時に加え、発生切迫度が高まる南海トラフ地震をはじめとする大規模災害発生時の円滑な支援部隊の進出や緊急物資の輸送を可能とするためにも不可欠な道路です。
- ・ このたびの事業再評価にあたっては、全ての事業中工区において、物価上昇により大幅に事業費が増加しています。国におかれましては、所要額の満額確保に努めていただき、早期の開通に向けてより一層、事業進捗を図っていただくようお願い申し上げます。

事業評価監視委員会の意見

- ・ 「事業継続」とする事業者の判断は「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

- ・ 令和 4 年 4 月 国道 56 号宿毛内海道路(御荘～内海)新規事業化
- ・ 令和 6 年 3 月 松山自動車道 東温スマート IC 開通
- ・ 令和 6 年 4 月 国道 56 号宿毛内海道路(宿毛和田～宿毛新港、一本松～御荘)新規事業化

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・ 用地進捗率 0%、事業進捗率約 2% (令和 6 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

- ・ 早期供用に向け、調査設計を推進。

施設の構造や工法の変更等

- ・ 想定出来ない事象に起因する事業費増等においても、今後も新技術、新工法の採用による工事コストの縮減に加え、施設の長寿命化や維持管理費を考慮した構造の採用等、総コストの縮減に努めていくこととする。

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、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、各年次の価格に社会的割引率(4%)を用いて割引率を用いて基準年の価値に換算し集計したもの。
 ※B/Cの値は、社会的割引率4%を用いて計算した場合の費用便益分析結果。また、比較のために参考とすべき値として1%及び2%を設定し、それに対応する費用便益分析結果を参考として併記している。([]内は社会的割引率の値)

再評価結果(令和7年度事業継続箇所)

担 当 課:道路局国道・技術課

担当課長名:西川 昌宏

事業名	一般国道56号 宿毛内海道路（一本松～御荘）			事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 四国地方整備局
起終点	自：愛媛県南宇和郡愛南町中川 至：愛媛県南宇和郡愛南町御荘平城					延長	9.8 km
事業概要							
一般国道 56 号は、高知県高知市を起点に四国西南地域の主要都市を経由し、愛媛県松山市に至る延長約 351km の主要幹線道路であり、沿線地域の産業・経済・生活を支える大動脈である。 宿毛内海道路（一本松～御荘）は、四国 8 の字ネットワークを形成し、四国西南地域の交流の促進及び地域活性化を支援する道路である。また、南海トラフ地震による津波発生時に四国西南地域への信頼性の高い緊急輸送道路の確保などを目的としている。							
R6年度事業化		R3年度都市計画決定		R-年度用地着手		R-年度工事着手	
全体事業費		約450億円		事業進捗率		0% 供用済延長 0.0km	
計画交通量		4,500～6,700 台／日					
費用対効果分析	B/C	EIRR	総費用		総便益		基準年
	（事業全体）	（事業全体）	（残事業）／（事業全体）		（残事業）／（事業全体）		
	1.9(0.4)	8.2%	2,502/37,092億円		2,198/70,071億円		令和6年
	（参考）2.2(0.5)〔2%〕	（-0.6%）	事業費：2,229/31,371億円		走行時間短縮便益：1,853/61,061億円		
	2.5(0.7)〔1%〕		維持管理費：259/5,306億円		走行経費減少便益：268/7,484億円		
	（残事業）	（残事業）	更新費：13/416億円		交通事故減少便益：76/1,526億円		
0.9(0.4)	3.2%	感度分析	（事業全体）		（残事業）		
（参考）1.2(0.5)〔2%〕	（-0.6%）		交通量	B/C=1.9～1.9（±10%）	交通量	B/C=0.8～0.98（±10%）	
1.5(0.7)〔1%〕			事業費	B/C=1.9～1.9（±10%）	事業費	B/C=0.8～0.96（±10%）	
			事業期間	B/C=1.9～1.9（±20%）	事業期間	B/C=0.8～0.9（±20%）	
事業の効果等							
①円滑なモビリティの確保							
・現道等の時間損失の削減が見込まれる							
・現道等の路線バスの利便性向上が見込まれる							
・JR 宇和島駅（特急停車駅）へのアクセス向上が見込まれる							
・松山空港（第二種空港）へのアクセス向上が見込まれる							
②物流効率化の支援							
・宇和島港（重要港湾）へのアクセス向上が見込まれる							
・四国 1 位の水揚げ量を誇る深浦漁港から水産品の流通の利便性向上が見込まれる							
③国土・地域ネットワークの構築							
・四国横断自動車道と並行する一般国道自動車専用道路に位置づけられている							
・拠点都市間（四万十市～宇和島市）を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する							
・日常活動圏中心都市間（四万十市～宇和島市）を最短時間で連絡する路線を構成する							
・日常活動圏中心都市へ（愛南町～宇和島市）のアクセス向上が見込まれる							
④個性ある地域の形成							
・クルーズ船寄港地から観光地へのアクセス向上が見込まれる							
⑤安全で安心できるくらしの確保							
・三次医療施設（市立宇和島病院）へのアクセス向上が見込まれる							
⑥災害への備え							
・宿毛市、宇和島市へのルートを補完し、津波浸水などによる孤立の解消を支援する							
・愛媛県地域防災計画において第一次緊急輸送道路に位置づけられている							
・国道 56 号が通行止めになった場合の代替路を形成する							
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							
・NOX 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と一体となり、四国横断自動車道・四国 8 の字ネットワークを構成する							
・「南海トラフ地震」における救援ルートの信頼性の向上や自衛隊救援活動ルートの確保が期待される							

関係する地方公共団体等の意見	
地域から頂いた主な意見等	
<ul style="list-style-type: none"> ・ 四国 8 の字ネットワーク整備・利用促進を考える会、四国西南地域道路整備促進協議会、道路整備促進期成同盟会高知県地方協議会、道路整備促進期成同盟会愛媛地方協議会、一般国道 5 6 号バイパス建設促進期成同盟会、愛媛県四国縦貫・横断自動車道建設促進協議会などから、本事業の整備促進について、積極的な要望活動が続けられている。 （令和 5 年度：11 月、1 月 令和 6 年度：7 月、8 月、10 月、11 月） 	
愛媛県知事の見解	
<ul style="list-style-type: none"> ・ 「対応方針（原案）」案については異議ありません。 ・ 宿毛内海道路、津島道路は四国 8 の字ネットワークを形成し、国土強靱化や地域経済の活性化を図る上で欠かすことのできない重要な道路であることから、一日も早い開通に向けて更なる整備促進をお願いします。なお、整備に当たっては、更なるコスト縮減に努めるようお願いします。 	
事業評価監視委員会の意見	
<ul style="list-style-type: none"> ・ 「事業継続」とする事業者の判断は「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"> ・ 令和 6 年 4 月 国道 56 号宿毛内海道路（宿毛和田～宿毛新港）新規事業化 	
事業の進捗状況、残事業の内容等	
<ul style="list-style-type: none"> ・ 用地進捗率 0%、事業進捗率 0%（令和 6 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	
<ul style="list-style-type: none"> ・ 早期供用に向け、調査設計を推進。 	
施設の構造や工法の変更等	
<ul style="list-style-type: none"> ・ 想定出来ない事象に起因する事業費増等においても、今後も新技術、新工法の採用による工事コストの縮減に加え、施設の長寿命化や維持管理費を考慮した構造の採用等、総コストの縮減に努めていくこととする。 	
対応方針	事業継続
対応方針決定の理由	
<ul style="list-style-type: none"> ・ 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、各年次の価格に社会的割引率(4%)を用いて割引率を用いて基準年の価値に換算し集計したもの。
※B/Cの値は、社会的割引率4%を用いて計算した場合の費用便益分析結果。また、比較のために参考とすべき値として1%及び2%を設定し、それに対応する費用便益分析結果を参考として併記している。(〔 〕内は社会的割引率の値)

再評価結果(令和7年度事業継続箇所)

担 当 課:道路局国道・技術課

担当課長名:西川 昌宏

事業名	一般国道56号 宿毛内海道路 (御荘～内海)		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 四国地方整備局	
起終点	自：愛媛県南宇和郡愛南町御荘平城 至：愛媛県南宇和郡愛南町 柏				延長	7.6 km	
事業概要							
一般国道 56 号は、高知県高知市を起点に四国西南地域の主要都市を経由し、愛媛県松山市に至る延長約 351km の主要幹線道路であり、沿線地域の産業・経済・生活を支える大動脈である。 宿毛内海道路(御荘～内海)は、四国 8 の字ネットワークを形成し、四国西南地域の交流の促進及び地域活性化を支援する道路である。また、南海トラフ地震による津波発生時に四国西南地域への信頼性の高い緊急輸送道路の確保などを目的としている。							
R4年度事業化		R3年度都市計画決定		R-年度用地着手		R-年度工事着手	
全体事業費		約473億円		事業進捗率	約1%	供用済延長 0.0km	
計画交通量		4,600 台／日					
費用対効果分析	B/C (事業全体)	EIRR (事業全体)	総費用 (残事業)/(事業全体) 2,502/37,092億円		総便益 (残事業)/(事業全体) 2,198/70,071億円		基準年
	1.9(0.3)	8.2%	事業費：2,229/31,371億円		走行時間短縮便益：1,853/61,061億円		令和6年
	(参考) 2.2(0.4) [2%]	(-1.7%)	維持管理費：259/5,306億円		走行経費減少便益：268/7,484億円		
	2.5(0.5) [1%]		更新費：13/416億円		交通事故減少便益：76/1,526億円		
	(残事業)	(残事業)	感度分析 (事業全体)		(残事業)		
	0.9(0.3)	3.2%	交通量	B/C=1.9～1.9 (±10%)		交通量	B/C=0.8～0.98 (±10%)
(参考) 1.2(0.4) [2%]	(-1.7%)	事業費	B/C=1.9～1.9 (±10%)		事業費	B/C=0.8～0.96 (±10%)	
1.5(0.5) [1%]		事業期間	B/C=1.9～1.9 (±20%)		事業期間	B/C=0.8～0.9 (±20%)	
事業の効果等							
①円滑なモビリティの確保							
・現道等の時間損失の削減が見込まれる							
・現道等の路線バスの利便性向上が見込まれる							
・JR 宇和島駅 (特急停車駅) へのアクセス向上が見込まれる							
・松山空港 (第二種空港) へのアクセス向上が見込まれる							
②物流効率化の支援							
・宇和島港 (重要港湾) へのアクセス向上が見込まれる							
・四国 1 位の水揚げ量を誇る深浦漁港から水産品の流通の利便性向上が見込まれる							
③国土・地域ネットワークの構築							
・四国横断自動車道と並行する一般国道自動車専用道路に位置づけられている							
・拠点都市間 (四万十市～宇和島市) を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する							
・日常活動圏中心都市間 (四万十市～宇和島市) を最短時間で連絡する路線を構成する							
・日常活動圏中心都市へ (愛南町～宇和島市) のアクセス向上が見込まれる							
④個性ある地域の形成							
・愛南町西海地区の観光地へのアクセス向上が見込まれる							
⑤安全で安心できるくらしの確保							
・三次医療施設 (市立宇和島病院) へのアクセス向上が見込まれる							
⑥災害への備え							
・宿毛市、宇和島市へのルートを補完し、津波浸水などによる孤立の解消を支援する							
・愛媛県地域防災計画において第一次緊急輸送道路に位置づけられている							
・国道 56 号が通行止めになった場合の代替路を形成する							
・国道 56 号の防災点検箇所を迂回するルートを形成する							
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							
・NOX 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と一体となり、四国横断自動車道・四国 8 の字ネットワークを構成する							
・「南海トラフ地震」における救援ルートの信頼性の向上や自衛隊救援活動ルートの確保が期待される							

関係する地方公共団体等の意見	
地域から頂いた主な意見等	
<ul style="list-style-type: none"> ・ 四国 8 の字ネットワーク整備・利用促進を考える会、四国西南地域道路整備促進協議会、道路整備促進期成同盟会高知県地方協議会、道路整備促進期成同盟会愛媛地方協議会、一般国道 5 6 号バイパス建設促進期成同盟会、愛媛県四国縦貫・横断自動車道建設促進協議会などから、本事業の整備促進について、積極的な要望活動が続けられている。 （令和 5 年度：11 月、1 月 令和 6 年度：7 月、8 月、10 月、11 月） 	
愛媛県知事の意見	
<ul style="list-style-type: none"> ・ 「対応方針（原案）」案については異議ありません。 ・ 宿毛内海道路、津島道路は四国 8 の字ネットワークを形成し、国土強靱化や地域経済の活性化を図る上で欠かすことのできない重要な道路であることから、一日も早い開通に向けて更なる整備促進をお願いします。なお、整備に当たっては、更なるコスト縮減に努めるようお願いします。 	
事業評価監視委員会の意見	
<ul style="list-style-type: none"> ・ 「事業継続」とする事業者の判断は「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"> ・ 令和 4 年 4 月 国道 56 号宿毛内海道路（宿毛新港～一本松）新規事業化 ・ 令和 6 年 3 月 松山自動車道 東温スマート IC 開通 ・ 令和 6 年 4 月 国道 56 号宿毛内海道路（宿毛和田～宿毛新港、一本松～御荘）新規事業化 	
事業の進捗状況、残事業の内容等	
<ul style="list-style-type: none"> ・ 用地進捗率 0%、事業進捗率約 1%（令和 6 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	
<ul style="list-style-type: none"> ・ 早期供用に向け、調査設計を推進。 	
施設の構造や工法の変更等	
<ul style="list-style-type: none"> ・ 想定出来ない事象に起因する事業費増等においても、今後も新技術、新工法の採用による工事コストの縮減に加え、施設の長寿命化や維持管理費を考慮した構造の採用等、総コストの縮減に努めていくこととする。 	
対応方針	事業継続
対応方針決定の理由	
<ul style="list-style-type: none"> ・ 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	

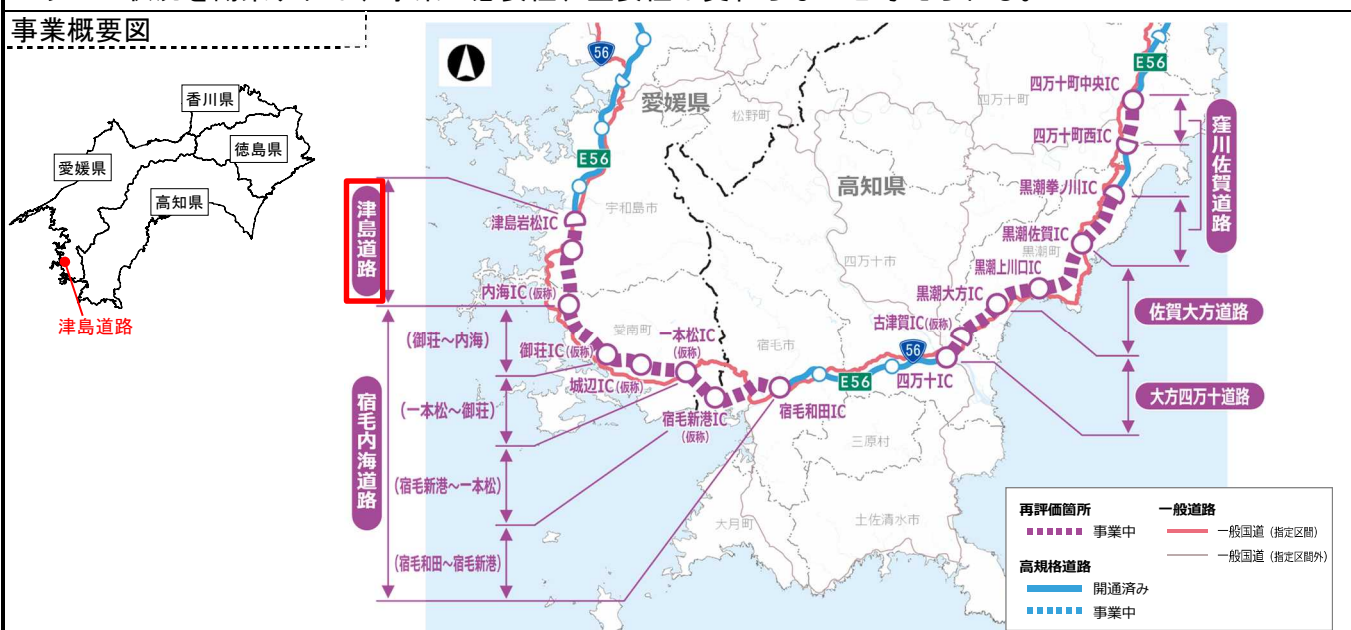
※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価格に社会的割引率(4%)を用いて割引率を用いて基準年の価値に換算し集計したもの。
 ※B/Cの値は、社会的割引率4%を用いて計算した場合の費用便益分析結果。また、比較のために参考とすべき値として1%及び2%を設定し、それに対応する費用便益分析結果を参考として併記している。([]内は社会的割引率の値)

再評価結果(令和7年度事業継続箇所)

担 当 課:道路局国道・技術課

担当課長名:西川 昌宏

事業名	一般国道56号 津島道路		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 四国地方整備局	
起終点	自：愛媛県南宇和郡愛南町 柏 至：愛媛県宇和島市津島町岩松				延長	10.3 km	
事業概要							
一般国道 56 号は、高知県高知市を起点に四国西南地域の主要都市を経由し、愛媛県松山市に至る延長約 351km の主要幹線道路であり、沿線地域の産業・経済・生活を支える大動脈である。 津島道路は、四国 8 の字ネットワークを形成し、四国西南地域の交流の促進及び地域活性化を支援する道路である。また、南海トラフ地震による津波発生時に四国西南地域への信頼性の高い緊急輸送道路の確保などを目的としている。							
H24年度事業化		H-年度都市計画決定		H27年度用地着手		H28年度工事着手	
全体事業費		約491億円		事業進捗率	約48%	供用済延長 0.0km	
計画交通量		4,500～6,100 台／日					
費用対効果分析	B/C	EIRR	総費用		総便益		基準年
	(事業全体)	(事業全体)	(残事業)/(事業全体)		(残事業)/(事業全体)		
	1.9(0.6)	8.2%	2,502/37,092億円		2,198/70,071億円		
	(参考) 2.2(0.9) [2%]	(1.8%)	事業費：2,229/31,371億円		走行時間短縮便益：1,853/61,061億円		
	2.5(1.2) [1%]		維持管理費：259/5,306億円		走行経費減少便益：268/7,484億円		
	(残事業)	(残事業)	更新費：13/416億円		交通事故減少便益：76/1,526億円		
	0.9(1.4)	3.2%	感度分析	(事業全体)		(残事業)	
	(参考) 1.2(2.0) [2%]	(6.8%)		交通量	B/C=1.9～1.9 (±10%)	交通量	B/C=0.8～0.98 (±10%)
1.5(2.3) [1%]		事業費		B/C=1.9～1.9 (±10%)	事業費	B/C=0.8～0.96 (±10%)	
			事業期間	B/C=1.9～1.9 (±20%)	事業期間	B/C=0.8～0.9 (±20%)	
事業の効果等							
①円滑なモビリティの確保							
・現道等の時間損失の削減が見込まれる							
・現道等の路線バスの利便性向上が見込まれる							
・JR 宇和島駅（特急停車駅）へのアクセス向上が見込まれる							
・松山空港（第二種空港）へのアクセス向上が見込まれる							
②物流効率化の支援							
・宇和島港（重要港湾）へのアクセス向上が見込まれる							
・四国 1 位の水揚げ量を誇る深浦漁港から水産品の流通の利便性向上が見込まれる							
③国土・地域ネットワークの構築							
・四国横断自動車道と並行する一般国道自動車専用道路に位置づけられている							
・拠点都市間（四万十市～宇和島市）を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する							
・日常活動圏中心都市間（四万十市～宇和島市）を最短時間で連絡する路線を構成する							
・日常活動圏中心都市へ（愛南町～宇和島市）のアクセス向上が見込まれる							
④個性ある地域の形成							
・愛南町西海地区の観光地へのアクセス向上が見込まれる							
⑤安全で安心できるくらしの確保							
・三次医療施設（市立宇和島病院）へのアクセス向上が見込まれる							
⑥災害への備え							
・宿毛市、宇和島市へのルートを補完し、津波浸水などによる孤立の解消を支援する							
・愛媛県地域防災計画において第一次緊急輸送道路に位置づけられている							
・国道 56 号が通行止めになった場合の代替路を形成する							
・国道 56 号の防災点検箇所を迂回するルートを形成する							
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							
・NOX 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と一体となり、四国横断自動車道・四国 8 の字ネットワークを構成する							
・「南海トラフ地震」における救援ルートの信頼性の向上や自衛隊救援活動ルートの確保が期待される							

関係する地方公共団体等の意見	
地域から頂いた主な意見等	
<ul style="list-style-type: none"> ・ 四国 8 の字ネットワーク整備・利用促進を考える会、四国西南地域道路整備促進協議会、道路整備促進期成同盟会高知県地方協議会、道路整備促進期成同盟会愛媛地方協議会、一般国道 5 6 号バイパス建設促進期成同盟会、愛媛県四国縦貫・横断自動車道建設促進協議会などから、本事業の整備促進について、積極的な要望活動が続けられている。 （令和 5 年度：11 月、1 月 令和 6 年度：7 月、8 月、10 月、11 月） 	
愛媛県知事の意見	
<ul style="list-style-type: none"> ・ 「対応方針（原案）」案については異議ありません。 ・ 宿毛内海道路、津島道路は四国 8 の字ネットワークを形成し、国土強靱化や地域経済の活性化を図る上で欠かすことのできない重要な道路であることから、一日も早い開通に向けて更なる整備促進をお願いします。なお、整備に当たっては、更なるコスト縮減に努めるようお願いします。 	
事業評価監視委員会の意見	
<ul style="list-style-type: none"> ・ 「事業継続」とする事業者の判断は「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"> ・ 平成 24 年 4 月 国道 56 号窪川佐賀 新規事業化 ・ 平成 27 年 3 月 国道 56 号宇和島道路（津島岩松 IC～津島高田 IC）延長 3.5km 開通 ・ 平成 29 年 4 月 国道 56 号佐賀大方道路 新規事業化 ・ 平成 30 年 11 月 片坂バイパス 延長 6.1km 開通 ・ 平成 31 年 4 月 国道 56 号大方四万十道路 新規事業化 ・ 令和 2 年 3 月 松山自動車道 中山スマート IC 開通 ・ 令和 2 年 7 月 国道 56 号中村宿毛道路（平田 IC～宿毛和田 IC）延長 7.6km 開通 ・ 令和 4 年 4 月 国道 56 号宿毛内海道路（宿毛新港～一本松、御荘～内海）新規事業化 ・ 令和 6 年 3 月 松山自動車道 東温スマート IC 開通 ・ 令和 6 年 4 月 国道 56 号宿毛内海道路（宿毛和田～宿毛新港、一本松～御荘）新規事業化 	
事業の進捗状況、残事業の内容等	
<ul style="list-style-type: none"> ・ 用地進捗率約 98%、事業進捗率約 48%（令和 6 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	
<ul style="list-style-type: none"> ・ 早期供用に向け、調査設計、用地買収、工事を推進。 	
施設の構造や工法の変更等	
<ul style="list-style-type: none"> ・ 想定できない事象に起因する事業費増等においても、今後も新技術、新工法の採用による工事コストの縮減に加え、施設の長寿命化や維持管理費を考慮した構造の採用等、総コストの縮減に努めていくこととする。 	
対応方針	事業継続
対応方針決定の理由	
<ul style="list-style-type: none"> ・ 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、各年次の価格に社会的割引率(4%)を用いて割引率を用いて基準年の価値に換算し集計したもの。
 ※B/Cの値は、社会的割引率4%を用いて計算した場合の費用便益分析結果。また、比較のために参考とすべき値として1%及び2%を設定し、それに対応する費用便益分析結果を参考として併記している。([]内は社会的割引率の値)

再評価結果（令和7年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局国道・技術課

担当課：道路局高速道路課

担当課長名：西川 昌宏

担当課長名：松本 健

事業名	一般国道201号 <small>やきやま</small> 八木山バイパス		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 九州地方整備局 西日本高速道路(株)	
起終点	自： <small>かすや</small> 福岡県粕屋郡篠栗町篠栗 <small>いづか</small> 至： <small>ささぐりまちささぐり</small> 福岡県飯塚市弁分				延長	13.3km	
事業概要							
八木山バイパスは、福岡都市圏と筑豊地域を結ぶ国道201号の2車線区間を4車線化することにより、交通ボトルネックを解消し、信頼性の高いネットワークを構築するとともに、対面通行区間を解消し、安全・安心の確保を目的とする事業である。							
H31年度事業化		—		—		R2年度工事着手	
全体事業費		約465億円		事業進捗率 (令和6年3月末時点)	約72%	供用済延長 5.7km	
計画交通量		16,600台／日～17,300台／日					
費用対効果分析	B/C (事業全体)	EIRR: (事業全体)	総費用: (残事業)/(事業全体) 80/ 267億円		総便益: (残事業)/(事業全体) 112/ 314億円		基準年
	(参考) 1.2 1.7 [2%] 2.1 [1%]	4.9 %	(事業費: 72/ 253 億円) 維持管理費: 7.6/ 14 億円		(走行時間短縮便益: 124/ 319 億円) 走行経費減少便益: -12/ -4.6 億円 交通事故減少便益: -0.20/-0.22 億円		令和6年
	(残事業)	(残事業)	感度分析		(残事業)		
	(参考) 1.4 2.0 [2%] 2.3 [1%]	6.3 %	交通量 B/C= 1.1～1.3 (±10%)		交通量 B/C= 1.3～1.5 (±10%)		
			事業費 B/C= 1.1～1.3 (±10%)		事業費 B/C= 1.3～1.5 (±10%)		
			事業期間 B/C= 1.1～1.2 (±20%)		事業期間 B/C= 1.3～1.5 (±20%)		
事業の効果等							
①基幹産業を支える物流道路							
・八木山バイパスの4車線化により、2車線区間の交通ボトルネックが解消し、定時性・速達性の向上が図られ、地域産業の支援が期待される。							
②交通安全性の向上							
・八木山バイパスの4車線化により、対面通行が解消されることで、交通事故の減少が見込まれ、道路利用者の交通安全性の向上が期待される。							
③信頼性の高いネットワークの構築							
・八木山バイパスの4車線化により、事故等による通行止め発生リスク軽減が図られ、信頼性の高いネットワークの構築が期待される。							
④交通混雑の緩和							
・八木山バイパスの4車線化により、交通混雑が緩和され、走行性の向上が期待される。							

関係する地方公共団体等の意見

飯塚市をはじめとする8市20町1村で構成される①筑豊横断道路建設促進期成会（会長：飯塚市長）、国道201号及び国道322号沿線の1市6町1村で構成される②田川地域国道整備促進期成会（会長：大任町長）等により早期整備の要望を受けている。（①令和6年7月、11月、②令和6年9月）

県の意見：

一般国道201号は、福岡都市圏と京築地域を結ぶ福岡北部の横断軸として、人流や物流を支える重要な幹線道路である。

八木山バイパスの4車線化事業は、地域全体の経済的な発展に寄与するとともに、北部九州地域の発展に大きな弾みをつけることが期待される。

従って、「対応方針（原案）」案のとおり事業を継続し、更なるコスト縮減に努めていただくとともに、早期完成に向け、引き続き事業の推進をお願いしたい。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、事業継続。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

沿線地域の人口は減少傾向にあるものの、一世帯あたりの自動車保有台数は福岡県及び九州全体を上回っており、自動車交通への依存は高い状況にある。

当該区間の交通量は約3万台/日で推移。

事業化時と比較して、社会的情勢の大きな変化は認められない。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成31年度に事業化、用地進捗率100%、事業進捗率約72%（令和6年3月末時点）

令和6年度：篠栗IC～筑穂IC 延長5.7km（4/4）完成予定

令和11年度：筑穂IC～穂波東IC 延長7.6km（4/4）完成予定

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

地元や関係機関との協力体制のもと、今後も引き続き残工事等の事業進捗を図っていく。

施設の構造や工法の変更等

橋梁計画の見直し、トンネル工事における支保工の変更及び補助工法の追加、物価上昇による資機材及び労務費等の増、建設発生土の搬出計画の見直し。

新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策により、着実なコスト縮減に努める。

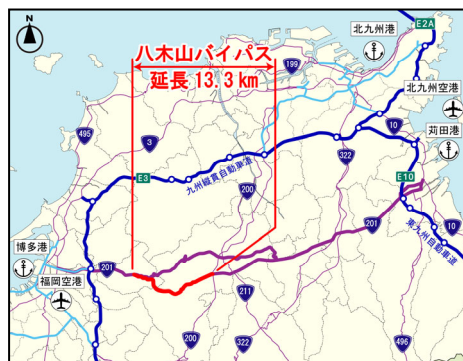
対応方針

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



※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価格に社会的割引率（4%）を用いて基準年の価値に換算し集計したもの。

※B/Cの値は、社会的割引率4%を用いて計算した場合の費用便益分析結果。また、比較のために参考とすべき値として1%及び2%を設定し、それに対応する費用便益分析結果を参考として併記している。（〔 〕内は社会的割引率の値）

再評価結果（令和7年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局国道・技術課

担当課長名：西川 昌宏

事業名		一般国道201号 仲哀 ^{ちゅうあい} 拡幅		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 九州地方整備局
起終点		自：福岡県田川郡香春 ^{たがわ かからまち かがみやま} 町大字鏡山 至：福岡県京都郡みやこ ^{みやこ まちかつやま} 町勝山松田 ^{つだ}				延長	2.2km
事業概要							
仲哀拡幅は、国道201号の交通混雑緩和や交通安全の確保、物流を支える幹線道路の強化による地域産業の支援等を目的とした事業である。							
R4年度事業化		—		用地未着手		R6年度工事着手	
全体事業費		約100億円		事業進捗率 (令和6年3月末時点)		約3% 供用済延長 0.0km	
計画交通量		24,900台／日					
費用対効果分析	B/C (事業全体)	EIRR: (事業全体)	総費用: (残事業)/(事業全体) 81/ 88億円		総便益: (残事業)/(事業全体) 97/ 97億円		基準年
	(参考) 1.1 1.6 [2%] 1.9 [1%]	4.6 %	(事業費: 74/ 81億円 維持管理費: 7.2/ 7.2億円)		(走行時間短縮便益: 89/ 89億円 走行経費減少便益: 5.6/ 5.6億円 交通事故減少便益: 2.3/ 2.3億円)		令和6年
	(残事業)	(残事業)					
	(参考) 1.2 1.7 [2%] 2.1 [1%]	5.1 %	感度分析	(事業全体)		(残事業)	
	交通量	B/C= 1.01～1.2 (±10%)		交通量	B/C= 1.1～1.3 (±10%)		
	事業費	B/C= 1.01～1.2 (±10%)		事業費	B/C= 1.1～1.3 (±10%)		
事業期間	B/C= 1.1～1.1 (±20%)	事業期間	B/C= 1.1～1.2 (±20%)				
事業の効果等							
①基幹産業を支える物流道路 ・仲哀拡幅の整備により、2車線区間の交通ボトルネックが解消し、定時性・速達性の向上が図られ、地域産業を支援する。							
②信頼性の高いネットワークの構築 ・仲哀拡幅の整備により、交通事故や故障車等に伴う通行止めによる広域迂回が解消され、信頼性の高いネットワークの構築が期待される。							
③交通混雑の緩和・交通安全性の向上 ・仲哀拡幅の整備により、交通混雑が解消されることで、交通事故の減少が見込まれ、交通安全性の向上が期待される。							
④観光振興(サイクルツーリズム)の支援 ・自転車道を整備することで、隣接市町を連携したサイクリングルートが設定でき、周遊観光の促進が期待される。							
⑤生活環境の改善 ・自動車の走行性向上による環境への影響低減 (CO ₂ , NO ₂ , SPM削減)							

関係する地方公共団体等の意見

飯塚市をはじめとする関係首長及び議会議長で構成される①筑豊横断道路建設促進期成会（会長：飯塚市長）、田川市をはじめとする関係首長及び議会議長等で構成される②田川地域国道整備促進期成会（会長：田川郡町村会会長）、勝山地区区長会会長等で構成される③みやこ町国道201号整備改良促進期成会（会長：勝山地区区長会会長）等により早期整備の要望を受けている。（①令和6年7月、②令和6年8月、③令和6年6月）

県の意見：

一般国道201号は、福岡都市圏と京築地域を結ぶ福岡北部の横断軸として人流や物流を支える重要な幹線道路である。仲哀拡幅の整備は、地域全体の経済的な発展に寄与し、更には北部九州地域の発展に大きな弾みをつけることが期待される。

従って、「対応方針（原案）」案のとおり事業を継続すべきと考える。

今回、事業費の見直しにより増額となっているが、今後、事業の実施にあたり、コスト縮減に努めていただくとともに、4車線化の早期完成に向け、引き続き事業の推進をお願いしたい。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、事業継続。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

沿線地域の人口は減少傾向にあるものの、一世帯あたりの自動車保有台数は増加傾向。

当該区間の交通量は約2万台/日で推移。

事業化時と比較して、社会的情勢の大きな変化は認められない。

事業の進捗状況、残事業の内容等

令和4年度に事業化、用地進捗率0%、事業進捗率約3%（令和6年3月末時点）

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

地元や関係機関との協力体制のもと、今後も引き続き残工事等の事業進捗を図っていく。

施設の構造や工法の変更等

改築工法の見直し、物価上昇による資機材及び労務費等の増。

新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策により、着実なコスト縮減に努める。

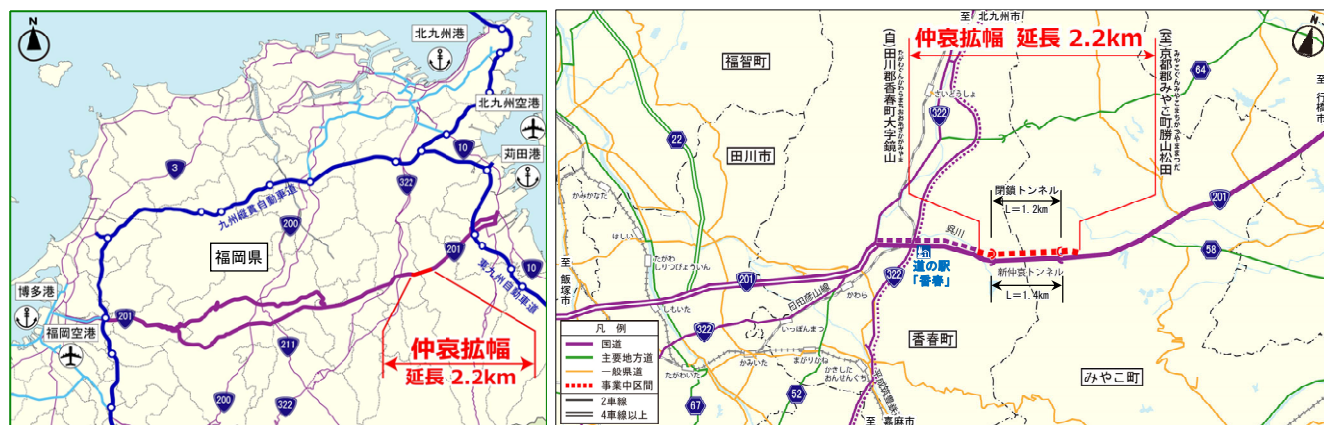
対応方針

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



※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価格に社会的割引率（4%）を用いて基準年の価値に換算し集計したもの。

※B/Cの値は、社会的割引率4%を用いて計算した場合の費用便益分析結果。また、比較のために参考とすべき値として1%及び2%を設定し、それに対応する費用便益分析結果を参考として併記している。（〔 〕内は社会的割引率の値）

再評価結果(令和7年度事業継続箇所)

担 当 課:道路局国道・技術課

担当課長名:西川 昌宏

事業名	一般国道210号 浮羽バイパス				事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 九州地方整備局			
起終点	自：福岡県久留米市田主丸町上原 至：福岡県うきは市浮羽町山北						延長	14.0km			
事業概要											
浮羽バイパスは、交通混雑の緩和や交通安全の確保ならびに地域産業の支援等を目的とした事業である。											
S48年度事業化			-			S52年度用地着手		S54年度工事着手			
全体事業費		約290億円		事業進捗率 (令和6年3月末時点)		約95%		供用済延長 12.9km			
計画交通量		8,400～25,000台／日									
費用対効果分析	B/C	EIRR	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)	(事業全体)			52/ 786億円		420/ 962億円				
	1.2										
	1.5 [2%]	4.8%	事業費： 18/ 659億円		走行時間短縮便益： 382/ 854億円		走行経費減少便益： 30/ 95億円				令和6年
	1.6 [1%]		維持管理費： 34/ 128億円		交通事故減少便益： 7.9/ 13億円						
	(残事業)	(残事業)									
感度分析	8.1										
	8.8 [2%]	48%									
	9.0 [1%]										
事業の効果等											
①交通混雑の緩和											
・浮羽バイパスの整備により、国道210号現道の交通が転換し、交通混雑の緩和が期待される。											
②交通安全性の向上											
・浮羽バイパスの整備により、国道210号現道の交通混雑を緩和し、交通安全性の向上が期待される。											
③観光振興の支援											
・浮羽バイパスの整備により、地域内外のアクセス性が向上され、観光振興の支援、観光周遊の促進が期待される。											
④災害時緊急活動の支援											
・浮羽バイパスの整備により、災害拠点とのアクセス性向上等、緊急活動の支援が期待される。											
⑤生活環境の改善											
・自動車の走行性向上による環境への影響低減(CO ₂ ,NO ₂ ,SPM削減)											
関係する地方公共団体等の意見											
久留米市、うきは市で構成される一般国道210号改良促進期成会(会長：久留米市長)等により早期整備の要望を受けている。(令和6年11月)											
県の意見：											
一般国道210号は、福岡県久留米市と大分県大分市を結ぶ、筑後地域の人流・物流を支える重要な幹線道路である。											
浮羽バイパスの整備は、筑後地域の発展に弾みをつけ、交通混雑の緩和や交通安全の確保はもとより、観光振興の支援や観光周遊の促進、災害拠点とのアクセス性向上による緊急活動の支援等に寄与することが期待される。											
従って、「対応方針(原案)」案のとおり事業を継続すべきと考える。											
今後も事業の実施にあたり、更なるコスト縮減に努めていただくとともに、早期完成に向け、引き続き事業の推進をお願いしたい。											
事業評価監視委員会の意見											
審議の結果、事業継続。											

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

沿線地域の人口は、近年減少傾向であるものの、一世帯あたりの自動車保有台数は、福岡県・九州全体を上回り、自動車交通への依存は高い状況にある。

国道210号現道及び浮羽バイパスの交通量は増加傾向であり、依然として事業の必要性は高い。

事業の進捗状況、残事業の内容等

昭和48年度に事業化、用地進捗率約99%、事業進捗率約95%(令和6年3月末時点)

昭和58年度～平成19年度: ^{いたまちきた}板町北交差点～^{たぬしまるちゅうがっこうきた}田主丸中学校北交差点間 延長0.4km(2/4)部分開通

^{ふなごししょうがっこうきた}船越小学校北交差点～^{いまがわどおり}今川通交差点間 延長8.3km(2/4)部分開通

^{いまがわどおり}今川通交差点～^{ひやくどうざか}百堂坂交差点間 延長1.7km(2/2)部分開通

平成21～25年度: ^{たぬしまるちゅうがっこうきた}田主丸中学校北交差点～^{ふなごししょうがっこうきた}船越小学校北交差点間 延長2.5km(2/4)部分開通

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

地元や関係機関との協力体制のもと、今後も引き続き残工事等の事業進捗を図っていく。

施設の構造や工法の変更等

水路計画の見直し、交差点形状の変更、物価上昇による資機材及び労務費等の増、災害土砂活用。

新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策により、着実なコスト縮減に努める。

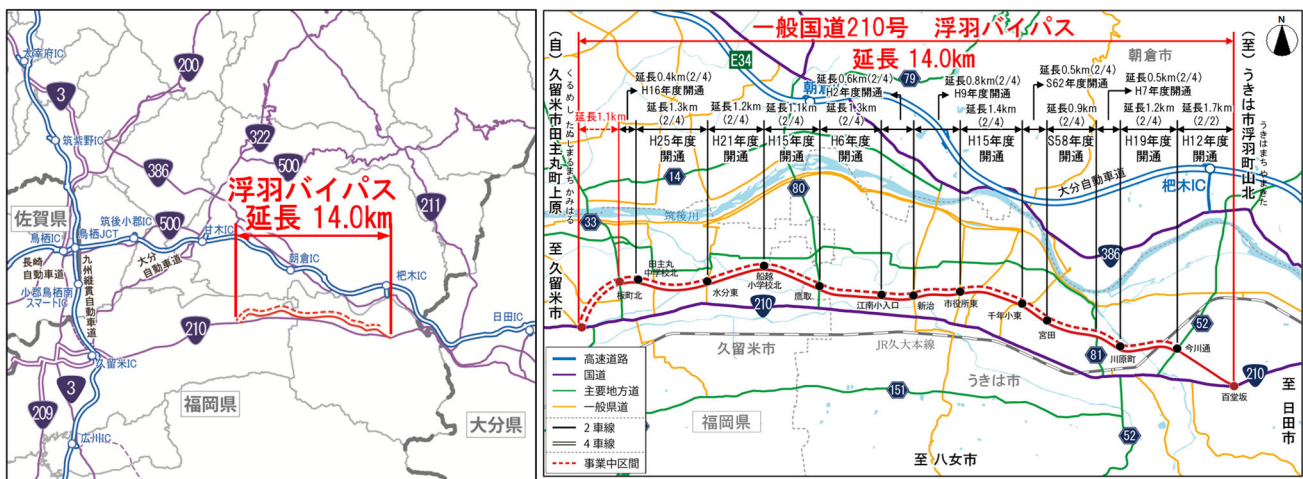
対応方針

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



※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価格に社会的割引率(4%)を用いて基準年の価値に換算し集計したもの。

※B/Cの値は、社会的割引率4%を用いて計算した場合の費用便益分析結果。また、比較のために参考とすべき値として1%及び2%を設定し、それに対応する費用便益分析結果を参考として併記している。〔 〕内は社会的割引率の値)

再評価結果(令和7年度事業継続箇所)

担 当 課：道路局国道・技術課

担当課長名：西川 昌宏

事業名	一般国道3号 鳥栖 ^{とす} 拡幅 ^{ひめかたち}				事業区分	一般国道		事業主体	国土交通省 九州地方整備局	
起終点	自：佐賀県鳥栖市 ^{とす} 姫方町 ^{ひめかたち} 至：佐賀県鳥栖市 ^{とす} 酒井西町 ^{さかいにしまち}							延長	2.4km	
事業概要										
鳥栖拡幅は、交通結節点である鳥栖IC付近の交通渋滞の緩和や交通安全性の向上、周辺の開発計画の支援等を目的とした事業である。										
H20年度事業化			H18年度都市計画決定			H25年度用地買収着手			H29年度工事着手	
全体事業費		約126億円		事業進捗率 (令和6年3月末時点)		約88%		供用済延長		0.0km
計画交通量		33,900～43,200台／日								
費用対効果分析 ^(参考)	B/C (事業全体)		EIRR (事業全体)		総費用 (残事業)/(事業全体)		総便益 (残事業)/(事業全体)		基準年	
	1.9				24/147億円		286/286億円			
	2.9 [2%]		7.3 %		事業費：17/139億円		走行時間短縮便益：268/268億円		令和6年	
	3.7 [1%]				維持管理費：7.8/7.8億円		走行経費減少便益：14/14億円			
	(残事業)		(残事業)				交通事故減少便益：3.7/3.7億円			
	11.7				感度分析		(残事業)			
14.8 [2%]		63 %		交通量 B/C= 1.7～2.2 (±10%)		交通量 B/C= 7.4～15.0 (±10%)				
16.7 [1%]				事業費 B/C= 1.9～2.0 (±10%)		事業費 B/C= 11.0～12.6 (±10%)				
				事業期間 B/C= 1.9～2.0 (±20%)		事業期間 B/C= 11.3～12.2 (±20%)				
事業の効果等										
①交通混雑の緩和										
・事業中区間の整備により、交通混雑の緩和や走行性の向上が期待される。										
②交通安全性の向上										
・事業中区間の整備により、交通混雑が緩和され、交通安全性の向上が期待される。										
③物流効率化の支援										
・事業中区間の整備により、交通混雑が緩和され、物流効率化の支援が期待される。										
④救急医療活動の支援										
・事業中区間の整備により、高次医療施設への搬送時間が短縮し、救命率の向上など救急医療活動の支援が期待される。										
⑤地域活性化の支援										
・事業中区間の整備により、当該地域の交通円滑化が図られるとともに周辺ICへのアクセス性が向上することで企業誘致の促進や雇用拡大など、更なる地域活性化の支援が期待される。										
⑥生活環境の改善										
・自動車の走行性向上による環境への影響低減(CO ₂ , NO ₂ , SPM削減)										

関係する地方公共団体等の意見

鳥栖市をはじめとする4市2町で構成される一般国道3号改良促進期成会（会長：久留米市長）等により早期整備の要望を受けている。（令和6年11月）

県の意見：

整備を強く望んでいるところであり、継続することについては、異議ありません。

小さな都市が各地に点在する分散型県土を形成している当県にとって、県内都市間や隣県都市及び主要な物流拠点等を結ぶ交通ネットワークの強化が必要であるため、有明海沿岸道路をはじめとした広域幹線、それを補完する国道3号などの幹線道路からなる幹線道路ネットワークの整備が不可欠となっています。

国道3号は、県東部地域の主要幹線道路であります。交通混雑が恒常化し、交通事故も多く発生しています。当該整備事業は、交通渋滞の緩和、交通安全性の向上、物流効率化の支援等を目的とされており、人やモノの交流が促進され、生産性の向上や地域振興等にも寄与することから、引き続き整備を進めていただきたい。

また、小郡鳥栖南スマートインターチェンジの開通に伴い、周辺の企業誘致などが進んでおり、国道3号の重要性がさらに高まっていることから、当該事業終点部（商工団地北入口交差点）から鳥栖久留米道路接続部までの区間についても、事業化に向けた検討を進めていただきたい。

事業費の増加はやむを得ないものの、今後ともコスト縮減を図りながら、早期整備に努めていただきたい。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、事業継続。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

沿線地域の人口は増加傾向にあり、交通量は約2.4万台/日で推移し、また、一世帯あたりの自動車保有台数も九州全体を上回っており、自動車交通への依存は高いと考えられる。

事業化時と比較して、社会的情勢の大きな変化は認められない。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成20年度に事業化し、用地進捗率約98%、事業進捗率約88%（令和6年3月末時点）

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

地元や関係機関との協力体制のもと、今後も引き続き残工事等の事業進捗を図っていく。

施設の構造や工法の変更等

仮設工の追加、構造物撤去の追加、物価上昇による資機材及び労務費等の増、土配の見直し。
新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策により、着実な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



※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価格に社会的割引率（4%）を用いて基準年の価値に換算し集計したもの。

※B/Cの値は、社会的割引率4%を用いて計算した場合の費用便益分析結果。また、比較のために参考とすべき値として1%及び2%を設定し、それに対応する費用便益分析結果を参考として併記している。（〔 〕内は社会的割引率の値）

再評価結果（令和7年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局国道・技術課

担当課長名：西川 昌宏

事業名	一般国道497号 伊万里道路				事業区分	一般国道		事業主体	国土交通省 九州地方整備局	
起終点	自：佐賀県伊万里市南波多町府招 至：佐賀県伊万里市東山代町長浜							延長	6.6km	
事業概要										
伊万里道路は、西九州自動車道の一部を構成し、地域間の連携を図り、企業進出や観光振興による地域の活性化に寄与するとともに、物流の効率化を図ることを目的とした事業である。										
H7年度事業化			H18年度都市計画決定			H22年度用地着手			H28年度工事着手	
全体事業費		約429億円		事業進捗率 (令和6年3月末時点)		約57%		供用済延長		0.0km
計画交通量		18,800～21,300台／日								
費用対効果分析	B/C	EIRR		総費用		総便益		基準年		
	(事業全体)	(事業全体)		(事業全体)		(事業全体)		(事業全体)		
	1.1			204/ 448億円		499/ 499億円				
	(参考)			事業費： 174/ 419 億円		走行時間短縮便益： 412/ 412 億円		令和6年		
	1.8 [2%]	4.4 %		維持管理費： 29/ 29 億円		走行経費減少便益： 63/ 63 億円				
	2.3 [1%]					交通事故減少便益： 24/ 24 億円				
	(残事業)	(残事業)								
2.4			感度分析	(事業全体)			(残事業)			
(参考)				交通量	B/C=	0.9～1.3 (±10%)	交通量	B/C=	2.0～2.9 (±10%)	
3.6 [2%]	10 %			事業費	B/C=	1.1～1.2 (±10%)	事業費	B/C=	2.3～2.7 (±10%)	
4.3 [1%]			事業期間	B/C=	0.97～1.2 (±20%)	事業期間	B/C=	2.1～2.7 (±20%)		
事業の効果等										
①広域交通ネットワークの形成										
・九州北西部の地域経済活性化への貢献が期待され、九州横断自動車道とダブルネットワークを形成することにより、災害時の貢献が期待される。										
②物流の効率化										
・伊万里道路の整備により、博多港までの輸送時間短縮や事故のリスク低減など、物資輸送の安定性や安全性の向上が期待される。										
③地域経済の活性化										
・伊万里道路の整備により、更なる企業進出と雇用創出による地域経済の活性化が期待される。										
④観光振興の支援										
・伊万里道路の整備により、市外と伊万里市との連絡や伊万里市内の交通利便性が向上することで、更なる観光振興・観光産業の活性化に寄与することが期待される。										
⑤生活環境の改善										
・自動車の走行性向上による環境への影響低減(CO ₂ , NO ₂ , SPM削減)										

関係する地方公共団体等の意見

唐津市・伊万里市をはじめとする8市4町で構成される①西九州自動車道建設促進期成会(会長：伊万里市長)、西九州自動車道の沿線3県や福岡市及び関係道路管理団体(各県道路公社・西日本高速道路(株))で構成される②西九州自動車道建設推進協議会(会長：長崎県知事)等により、早期整備の要望を受けている。(①令和6年11月、②令和6年11月)

県の意見：

整備を強く望んでいるところであり、継続することについては、異議ありません。

小さな都市が各地に点在する分散型県土を形成している当県にとって、県内都市間や隣県都市及び主要な物流拠点・観光地等を結ぶ交通ネットワークの強化が必要であるため、有明海沿岸道路、佐賀唐津道路、西九州自動車道等の幹線道路ネットワークの整備が不可欠となっています。

また、西九州自動車道の沿線では供用区間の延伸に伴い、立地企業の増加や時間短縮による物流の効率化など、さまざまなストック効果が現れています。立地企業の中には半導体関連企業もあり、県内企業の生産性向上はもとより、「新生シリコンアイランド九州」を実現するためには西九州自動車道の整備が不可欠です。

伊万里道路が整備されることにより、人・モノの交流が更に促進されると期待しており、早期に整備を進めていただきたい。

事業費の増加はやむを得ないものの、今後ともコスト縮減を図りながら、早期整備に努めていただきたい。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、事業継続。

事業採択時より再評価実施までの周辺環境変化等

沿線地域の人口は減少傾向であるものの、一世帯あたりの自動車保有台数は九州全体や佐賀県を上回り、自動車交通への依存は高い状況にある。

並行現道(一般道)の交通量は事業化時に比べて増加しており、依然として事業の必要性は高い。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成7年度に事業化し、用地進捗率約99%、事業進捗率約57%(令和6年3月末時点)

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

地元や関係機関との協力体制のもと、今後も引き続き残工事等の事業進捗を図っていく。

施設の構造や工法の変更等

地盤改良工の追加、掘削土砂のうち中硬岩が増えたことによる工法の変更、物価上昇による資機材及び労務費等の増、仮設工法見直し。

新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策により、着実な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



※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価格に社会的割引率(4%)を用いて基準年の価値に換算し集計したもの。

※B/Cの値は、社会的割引率4%を用いて計算した場合の費用便益分析結果。また、比較のために参考とすべき値として1%及び2%を設定し、それに対応する費用便益分析結果を参考として併記している。〔 〕内は社会的割引率の値)

再評価結果(令和7年度事業継続箇所)

担 当 課:道路局国道・技術課

担当課長名:西川 昌宏

事業名	一般国道34号 <small>おおむら</small> 大村拡幅				事業区分	一般国道	事業主体	国道交通省 九州地方整備局		
起終点	自：長崎県大村市杭出津一丁目 至：長崎県大村市久原二丁目						延長	3.7km		
事業概要										
大村拡幅は、交通混雑の緩和や交通安全性の向上等を目的とした事業である。										
H3年度事業化			H2年度都市計画決定		H9年度用地着手		H11年度工事着手			
全体事業費		147億円		事業進捗率 (令和6年3月末時点)		約99%		供用済延長 3.2km		
計画交通量		33,100～48,700台／日								
費用対効果分析	B/C	EIRR	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)	(事業全体)	1.4/ 294億円		23/ 508億円					
	1.7	7.3%	事業費：0.07/270億円 維持管理費：1.3/ 24億円		走行時間短縮便益：15/ 430億円 走行経費減少便益：5.8/ 73億円 交通事故減少便益：1.8/ 5.4億円		令和6年			
	(参考)									
	2.0 [2%]									
	2.2 [1%]	(残事業)								
	16.3	1,430%	感 度 分 析	(事業全体)		(残事業)				
16.4 [2%]	交通量			B/C=1.6～1.9(±10%)	交通量	B/C=15.1～17.5(±10%)				
16.4 [1%]	事業費			B/C=1.6～1.9(±10%)	事業費	B/C=16.2～16.4(±10%)				
			事業期間	B/C=1.7～1.7(±20%)	事業期間	B/C=16.1～17.4(±20%)				
事業の効果等										
①交通混雑の緩和 ・大村拡幅の整備により、円滑な流動が確保され、交通混雑の緩和が期待される。										
②交通安全性の向上 ・大村拡幅の整備により、円滑な流動が確保され、交通安全性の向上が期待される。										
③救急医療活動の支援 ・大村拡幅の整備により、混雑緩和が想定され、救急医療活動や災害時などの緊急車両の移動円滑化が期待される。										
④生活環境の改善 ・自動車の走行性向上による環境への影響低減（CO ₂ 、NO ₂ 、SPM削減）										
関係する地方公共団体等の意見										
大村市をはじめとする議会、商工会等で構成される「国道34号等大村市内幹線道路整備促進期成会（会長：大村市長）」により早期整備の要望を受けている。（令和6年7月）										
県の意見：										
一般国道34号は、東彼杵町から大村市を經由して長崎市に至る本県の大動脈であり、県内の経済・文化活動および市民生活を支える上で重要な路線となっております。										
このうち、当該事業の開通区間においては、渋滞緩和など効果が現れておりますが、事業中である空港南口交差点から水主町交差点間においては、交通集中に伴う混雑が発生しており、これに起因する事故の危険性も高くなっております。										
このような状況であることから、「対応方針(原案)」のとおり事業を継続し、一日も早い完成に向けて取り組んでいただきますようお願いいたします。										
事業評価監視委員会の意見										
審議の結果、事業継続。										

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

沿線地域の人口は増加傾向にあり、一世帯当たりの自動車保有台数も長崎県や九州全体に比べ多く、自動車交通への依存度は高い。

国道34号（4車線区間）の交通量は約4.3万台/日で推移しており、依然として事業の必要性は高い。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成3年に事業化、用地進捗率100%、事業進捗率約99%（令和6年3月末時点）

平成14年度：市役所前交差点～大村高前交差点 延長0.5km（4/4）開通

平成20年度：大村高前交差点～玖島中入口交差点 延長0.5km（4/4）開通

平成20年度：水主町交差点～市役所前交差点 延長1.0km（4/4）開通

平成21年度：玖島中入口交差点～国立医療センター入口交差点 延長0.3km（4/4）開通

平成22年度：国立医療センター入口交差点～久原2丁目交差点 延長0.2km（4/4）開通

平成23年度：久原2丁目交差点～与崎交差点 延長0.7km（4/4）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

地元や関係機関との協力体制のもと、今後も引き続き残工事等の事業進捗を図っていく。

施設の構造や工法の変更等

施設の構造や施工等に変更はないが、新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策により、着実な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



※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価格に社会的割引率（4%）を用いて基準年の価値に換算し集計したもの。

※B/Cの値は、社会的割引率4%を用いて計算した場合の費用便益分析結果。また、比較のために参考とすべき値として1%及び2%を設定し、それに対応する費用便益分析結果を参考として併記している。（〔 〕内は社会的割引率の値）

再評価結果(令和7年度事業継続箇所)

担 当 課：道路局国道・技術課

担当課長名：西川 昌宏

事業名	一般国道57号 森山拡幅			事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 九州地方整備局	
起終点	自：長崎県雲仙市愛野町乙字 境ノ尾下 至：長崎県諫早市長野町					延長	7.6km	
事業概要								
森山拡幅は、高規格道路「島原道路」の一部を構成し、広域ネットワークの形成、国道57号の交通混雑の緩和等を目的とする事業である。								
S63年度事業化		H元年度都市計画決定 (H19年度変更)		H8年度用地着手		H11年度工事着手		
全体事業費		約649億円		事業進捗率 (令和6年3月末時点)		約96%		供用済延長 4.9km
計画交通量		13,100～32,400台/日						
費用対効果分析	B/C	EIRR	総費用		総便益		基準年	
	(事業全体)	(事業全体)	(残事業)/(事業全体)		(残事業)/(事業全体)			
	1.3		62/ 934億円		285/1,257億円			
	(参考) 1.7 [2%]	5.6 %	事業費： 58/ 907 億円		走行時間短縮便益： 260/1,151 億円		令和6年	
	2.0 [1%]		維持管理費： 4.8/ 27 億円		走行経費減少便益： 22/ 95 億円			
	(残事業)	(残事業)			交通事故減少便益： 2.4/ 10 億円			
(参考)		感度分析	(事業全体)		(残事業)			
4.6		感度分析	交通量	B/C= 1.2～1.5 (±10%)	交通量	B/C= 4.3～4.9 (±10%)		
6.8 [2%]	16 %		事業費	B/C= 1.3～1.4 (±10%)	事業費	B/C= 4.1～5.0 (±10%)		
8.5 [1%]			事業期間	B/C= 1.3～1.4 (±20%)	事業期間	B/C= 4.4～4.7 (±20%)		
事業の効果等								
①広域交通ネットワークの形成								
・島原道路の整備により、沿線都市と広域交通拠点との所要時間の短縮や高速定時性の確保が図られ、島原地域の観光交流促進や農産物等の物流効率化への貢献が期待される。								
②地域産業の支援								
・島原道路の整備により、広域ネットワークの形成によって効率的な輸送が可能となることで、地域産業の更なる発展が期待される。								
③交通混雑の緩和								
・森山拡幅の専道整備により、交通の分担が図られ、交通混雑の緩和が期待される。								
④交通安全性の向上								
・森山拡幅の専道整備による交通混雑の緩和により、交通事故が減少し、交通安全性の向上が期待される。								
⑤生活環境の改善								
・自動車の走行性向上による環境への影響低減(CO ₂ , NO ₂ , SPM削減)								

関係する地方公共団体等の意見

諫早市をはじめとする4市で構成される①「一般国道57号等県南地域幹線道路整備促進期成会（会長：諫早市長）」や②「島原半島振興対策協議会（会長：島原市長）」等により早期整備の要望を受けている。（①令和6年10月、②令和6年11月）

県の意見：

一般国道57号は、県央地区と島原半島を繋ぐ路線であり、物流の効率化や交流人口の拡大、観光振興などに貢献する重要な幹線道路となっております。

このうち、事業中区間は、九州横断自動車道などと一体となって広域ネットワークを形成する島原道路の一部を構成するものであり、本県としては当該事業の完成に大きな期待を寄せているところです。

現在、橋梁工事など目に見えて進捗が図られていることから、地元としても一日も早い完成を待ち望んでおります。

このような状況であることから、「対応方針（原案）」のとおり事業を継続し、早期完成に向けて取り組んでいただきますようお願いいたします。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、事業継続。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

沿線地域の人口は近年減少傾向であるが、交通量は約2.6万台/日で推移し、自動車保有台数も長崎県や九州全体を上回るなど、自動車交通への依存は高いと考えられる。

事業化時と比較して社会的情勢の大きな変化は認められない。

事業の進捗状況、残事業の内容等

昭和63年度に事業化、用地進捗率約99%、事業進捗率約96%（令和6年3月末時点）

平成21年度：尾崎交差点～長野町交差点 延長1.6km（4/4）開通

令和5年度：森山東IC～森山西IC 延長3.3km（2/2）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

地元や関係機関との協力体制のもと、今後も引き続き残工事等の事業進捗を図っていく。

施設の構造や工法の変更等

地盤改良の工法見直し、構造物撤去工の変更、物価上昇による資機材及び労務費等の増、側道計画縮小。新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策により、着実なコスト縮減に努める。

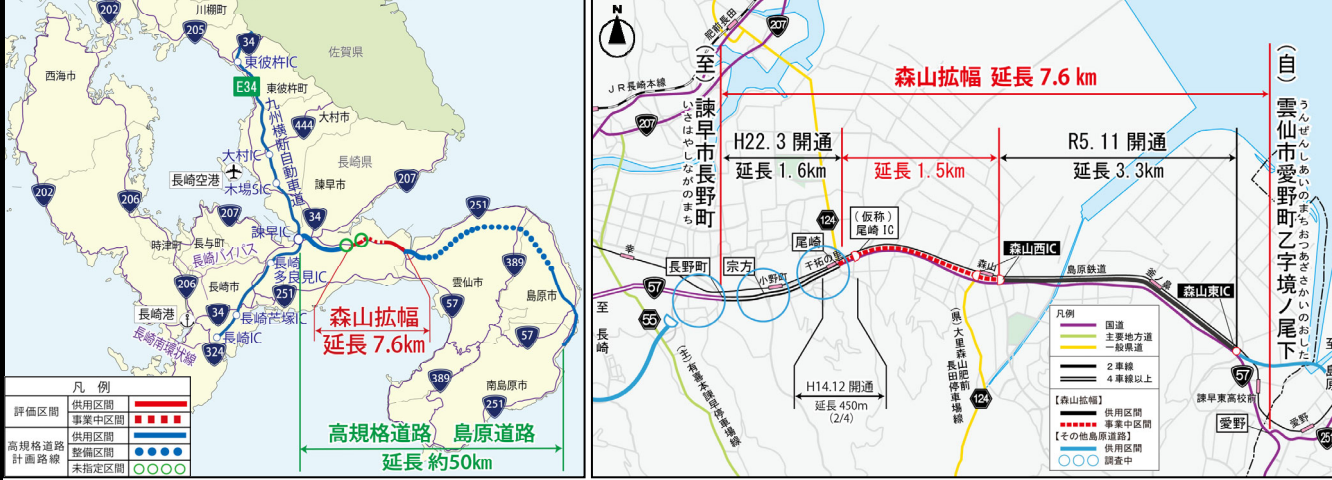
対応方針

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



※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価格に社会的割引率（4%）を用いて基準年の価値に換算し集計したもの。
※B/Cの値は、社会的割引率4%を用いて計算した場合の費用便益分析結果。また、比較のために参考とすべき値として1%及び2%を設定し、それに対応する費用便益分析結果を参考として併記している。（〔 〕内は社会的割引率の値）

再評価結果(令和7年度事業継続箇所)

担 当 課:道路局国道・技術課

担当課長名:西川 昌宏

事業名	一般国道3号 植木バイパス			事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 九州地方整備局		
起終点	自：熊本県熊本市北区植木町鞍掛 至：熊本県熊本市北区四方寄町					延長	5.6km		
事業概要									
植木バイパスは、熊本都市圏の放射道路網の一部となり、熊本市の交通混雑の緩和及び交通安全性の向上等を目的とした事業である。									
H11年度事業化			H11年度都市計画決定 (H24年度変更)		H13年度用地着手		H19年度工事着手		
全体事業費		約389億円		事業進捗率 (令和6年3月末時点)		約81%		供用済延長 3.2km	
計画交通量		27,300～40,800台／日							
費用対効果分析	B/C (事業全体)	EIRR (事業全体)		総費用 (残事業)/(事業全体) 101/476億円		総便益 (残事業)/(事業全体) 295/602億円		基準年	
	1.3								
	1.7 [2%]	5.2%		事業費：90/450億円 維持管理費：11/ 27億円		走行時間短縮便益：271/567億円 走行経費減少便益：18/ 25億円 交通事故減少便益：6.3/ 10億円		令和6年	
	2.0 [1%]								
	(残事業)	(残事業)							
	2.9								
感度分析	(参考)								
	4.4 [2%]	10%							
	5.4 [1%]								
事業の効果等									
①都市圏ネットワークの形成									
・熊本都市圏の放射道路網が形成され、熊本市及び沿線地域の交通混雑の緩和、地域間の交流・連携機能の確保等に貢献することが期待される。									
②交通混雑の緩和									
・植木バイパスの整備により、並行現道の交通がバイパスへ転換することで、現道の交通混雑が緩和され、走行速度の向上など円滑な交通の確保が期待される。									
③交通安全性の向上									
・植木バイパスの整備により、現道の交通がバイパスに転換することで交通混雑が緩和され、交通安全性の向上が期待される。									
④救急医療活動の支援									
・植木バイパスの整備により、第三次救急医療施設等への搬送時間短縮が図られ、救命率の向上など救急医療活動の支援が期待される。									
⑤生活環境の改善									
・自動車の走行性向上による環境への影響低減(CO ₂ ,NO ₂ ,SPM削減)									

関係する地方公共団体等の意見

熊本市をはじめとする3市3町で構成される国道3号植木バイパス建設促進期成会(会長:熊本市長)により早期整備の要望を受けている。(令和6年8月)

熊本市の意見:

事業中区間に並行する国道3号では、慢性的な交通渋滞が深刻な状況であり、渋滞の緩和や円滑な交通の確保を目的とした本バイパスの整備に地域からも期待が寄せられています。

本バイパスは、熊本市圏の放射道路網の一部となることで、熊本市内の交通混雑の緩和や安全性の向上、地域間交流・連携機能確保等が図られ、更には、災害時のダブルネットワーク機能強化等の観点からも効果が期待されるものであります。

市長が会長を務める期成会においても、事業中区間の早期整備促進を要望しており、民間期成会からも同様の要望がされています。

つきましては、地域住民の生活道路としての機能のみならず、都市圏ネットワークとして有効的に機能するものであるため、本バイパスの一日も早い整備に向け、今後ともなお一層の事業推進とともに、更なるコスト縮減に努めていただきますようお願いいたします。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、事業継続。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

沿線地域の人口は増加傾向であるが、自動車保有台数は横ばい傾向。交通量は約3万台/日前後で推移。事業化時と比較して、社会的情勢の大きな変化は認められない。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成11年度に事業化、用地進捗率約99%、事業進捗率約81%(令和6年3月末時点)

平成23年度:熊本市北区植木町^{くらかけ}〜^{あぶみた}鋸田間 延長2.3km(2/4) 部分開通

令和4年度:熊本市北区下^{しもずりかわまち}硯川町〜^{よもぎまち}四方寄町間 延長0.9km(2/4) 部分開通

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

地元や関係機関との協力体制のもと、今後も引き続き残工事等の事業進捗を図っていく。

施設の構造や工法の変更等

盛土材土質改良の追加、軟弱地盤改良の追加、パイプライン移設補償の追加、物価上昇による資機材及び労務費等の増、他事業からの流用土活用。

新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策により、着実な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



※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価格に社会的割引率(4%)を用いて基準年の価値に換算し集計したもの。

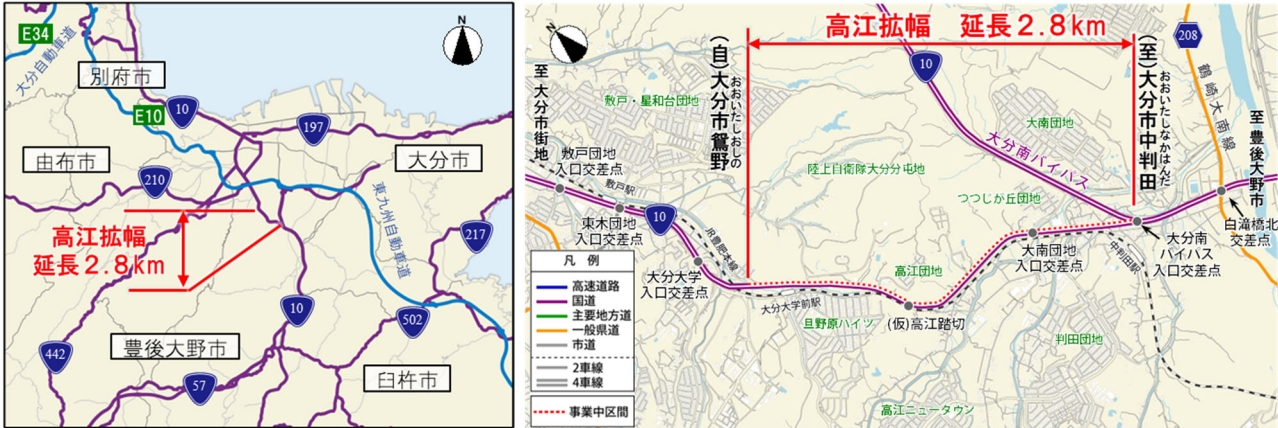
※B/Cの値は、社会的割引率4%を用いて計算した場合の費用便益分析結果。また、比較のために参考とすべき値として1%及び2%を設定し、それに対応する費用便益分析結果を参考として併記している。([]内は社会的割引率の値)

再評価結果(令和7年度事業継続箇所)

担 当 課:道路局国道・技術課

担当課長名:西川 昌宏

事業名	一般国道10号 <small>たかえ</small> 高江拡幅					事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 九州地方整備局	
起終点	自: 大分県大分市 <small>おおいた</small> 鷺野 至: 大分県大分市 <small>おおいた</small> 中判田 <small>なかはん</small>							延長	2.8km	
事業概要										
高江拡幅は、交通混雑の緩和や交通安全性の向上、救急医療活動の支援、安全な歩行空間の確保等を目的とする事業である。										
H26年度事業化			S47年度都市計画決定 (H17年度変更)			H28年度用地着手		R1年度工事着手		
全体事業費		約125億円		事業進捗率 (令和6年3月末時点)		約56%		供用済延長		0.0km
計画交通量		38,100～39,800台／日								
費用対効果分析	B/C	EIRR	総費用		(残事業)/(事業全体)		総便益		(残事業)/(事業全体)	
	(事業全体)	(事業全体)			49/123億円		187/187億円		基準年	
	1.5									
	2.5 [2%]	5.9%	事業費: 42/116億円		走行時間短縮便益: 178/178億円				令和6年	
	3.2 [1%]		維持管理費: 7.3/7.3億円		走行経費減少便益: 4.6/4.6億円					
	(残事業)	(残事業)			交通事故減少便益: 4.4/4.4億円					
	3.8									
(参考)		14%	感度分析	(事業全体)		(残事業)				
	5.4 [2%]			交通量	B/C=1.4～1.7(±10%)		交通量	B/C=3.4～4.3(±10%)		
	6.5 [1%]			事業費	B/C=1.5～1.6(±10%)		事業費	B/C=3.5～4.1(±10%)		
				事業期間	B/C=1.4～1.6(±20%)		事業期間	B/C=3.5～4.0(±20%)		
事業の効果等										
①交通混雑の緩和										
・高江拡幅の整備により、2車線区間の交通ボトルネックが解消し、交通混雑の緩和が期待される。										
②交通安全性の向上										
・高江拡幅の整備により、事故要因の一つと想定される交通混雑が緩和し、交通安全性の向上が期待される。										
③救急医療活動の支援										
・高江拡幅の整備により、大南出張所から第3次救急医療施設である大分市医師会立アルメイダ病院までの所要時間が短縮され、救急医療活動の支援が期待される。										
④安全な歩行空間の確保										
・高江拡幅の整備により、自転車と歩行者が分離され、歩行者の安全性向上が期待される。										
⑤生活環境の改善										
・自動車の走行性向上による環境への影響低減(CO ₂ , NO ₂ , SPM削減)										
関係する地方公共団体等の意見										
大分市長により、早期整備の要望を受けている。(令和6年10月)										
県の意見:										
早期整備を強く望んでいるところであり、事業の継続をお願いします。										
高江拡幅の整備は、物流の効率化や渋滞緩和等、その整備効果は多大なものと期待されます。加えて、交通安全性の確保や救急医療活動の支援に寄与し、「対応方針(原案)」案のとおり事業を継続すべきと考えます。										
今後とも更なるコスト削減に努めていただきながら、4車線化の早期完成に向け、引き続き事業の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、事業継続。										

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	
沿線地域の人口及び一世帯あたりの自動車保有台数は横ばい傾向。 交通量は、約2.9万台／日で推移。 事業化時と比較して、社会情勢の大きな変化は認められない。	
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62%、事業進捗率約56%（令和6年度3月末時点）	
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	
地元や関係機関との協力体制のもと、今後も引き続き残工事等の事業進捗を図っていく。	
施設の構造や工法の変更等	
地質調査結果に伴う橋梁基礎変更及びボックス基礎部の液状化対策による増、物価上昇による資機材及び労務費等の増。 新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策により、着実な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	
	

※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価格に社会的割引率(4%)を用いて基準年の価値に換算し集計したもの。

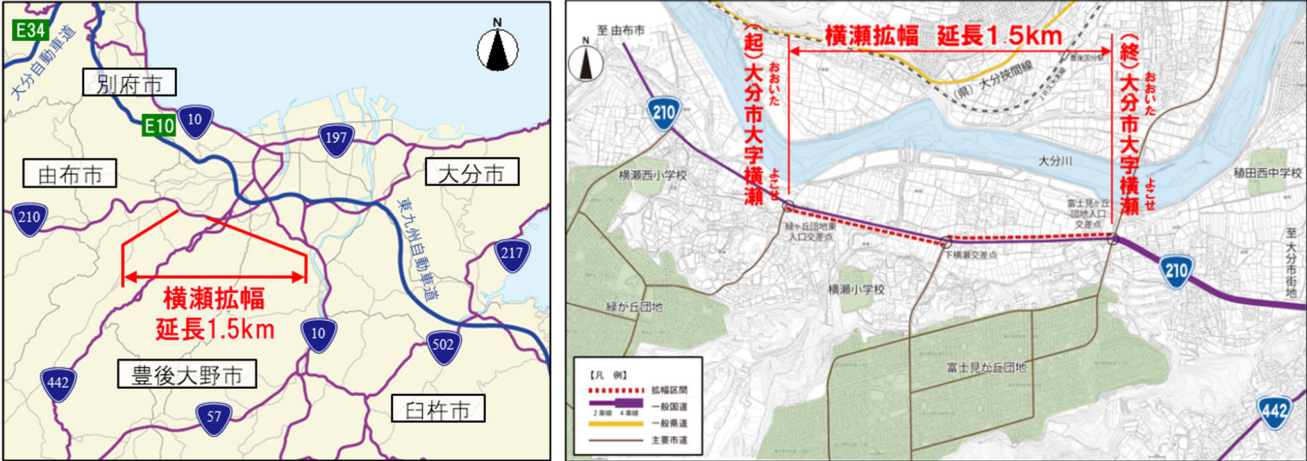
※B/Cの値は、社会的割引率4%を用いて計算した場合の費用便益分析結果。また、比較のために参考とすべき値として1%及び2%を設定し、それに対応する費用便益分析結果を参考として併記している。〔 〕内は社会的割引率の値)

再評価結果(令和7年度事業継続箇所)

担 当 課:道路局国道・技術課

担当課長名:西川 昌宏

事業名	一般国道210号 横瀬拡幅				事業区分	一般国道		事業主体	国土交通省 九州地方整備局		
起終点	自：大分県大分市大字横瀬 至：大分県大分市大字横瀬							延長	1.5km		
事業概要											
横瀬拡幅は、交通混雑の緩和や交通安全の向上等を目的とした事業である。											
H28年度事業化			H15年度都市計画決定			H30年度用地着手			R3年度工事着手		
全体事業費		約81億円		事業進捗率 (令和6年3月末時点)		約52%		供用済延長		0.0km	
計画交通量		26,600台／日									
費用対効果分析	B/C	EIRR		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)	(事業全体)		45/74億円		80/80億円					
	1.1			事業費：40/69億円 維持管理費：4.3/4.3億円		走行時間短縮便益：73/73億円 走行経費減少便益：4.8/4.8億円 交通事故減少便益：2.5/2.5億円		令和6年			
	1.7	4.4%									
	2.2	[1%]									
	(残事業)	(残事業)									
	1.8			感度分析		(事業全体)		(残事業)			
2.6	7.7%		交通量			B/C=0.96～1.2(±10%)		交通量	B/C=1.6～2.0(±10%)		
3.2	[1%]		事業費			B/C=1.03～1.1(±10%)		事業費	B/C=1.6～2.0(±10%)		
				事業期間	B/C=0.99～1.1(±20%)		事業期間	B/C=1.6～1.9(±20%)			
事業の効果等											
①交通混雑の緩和 ・横瀬拡幅の整備により、車両の円滑な走行が確保され、交通混雑の緩和が期待される。 ②交通安全性の向上 ・横瀬拡幅の整備により、交通混雑が緩和され、交通安全性の向上が期待される。 ③救急医療活動の支援 ・横瀬拡幅の整備により、由布市消防本部から大分市への時間短縮や患者搬送時の走行性が確保され、救急医療活動の支援が期待される。 ④安全な歩行空間の確保 ・横瀬拡幅の整備により、自転車と歩行者が分離され、歩行者の安全性向上が期待される。 ⑤生活環境の改善 ・自動車の走行性向上による環境への影響低減(CO ₂ , NO ₂ , SPM削減)											
関係する地方公共団体等の意見											
大分市・由布市の2市の首長・議会議長等で構成される国道210号改修促進協議会(会長：大分市長)等により、早期整備の要望を受けている。(令和6年8月)											
県の意見：											
早期整備を強く望んでいるところであり、事業の継続をお願いします。 横瀬拡幅の整備は、物流の効率化や渋滞緩和等、その整備効果は多大なものと期待されます。加えて、交通安全性の確保や救急医療活動の支援に寄与し、「対応方針(原案)」案のとおり事業を継続すべきと考えます。 今後とも更なるコスト削減に努めていただきながら、4車線化の早期完成に向け、引き続き事業の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、事業継続。											

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	
沿線地域の人口及び一世帯あたりの自動車保有台数は横ばい傾向。 交通量は、約1.6万台／日で推移。 事業化時と比較して、社会情勢の大きな変化は認められない。	
事業の進捗状況、残事業の内容等	
平成28年度に事業化、用地進捗率約80%、事業進捗率約52%（令和6年度3月末時点）	
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	
地元や関係機関との協力体制のもと、今後も引き続き残工事等の事業進捗を図っていく。	
施設の構造や工法の変更等	
電線共同溝の追加、物価上昇による資機材及び労務費等の増、函渠工の計画方針見直し。 新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策により、着実な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	
	

※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価格に社会的割引率(4%)を用いて基準年の価値に換算し集計したもの。

※B/Cの値は、社会的割引率4%を用いて計算した場合の費用便益分析結果。また、比較のために参考とすべき値として1%及び2%を設定し、それに対応する費用便益分析結果を参考として併記している。〔 〕内は社会的割引率の値)

再評価結果(令和7年度事業継続箇所)

担 当 課:道路局国道・技術課

担当課長名:西川 昌宏

事業名	一般国道3号 阿久根川内道路				事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 九州地方整備局	
起終点	自：鹿児島県阿久根市鶴川内 至：鹿児島県薩摩川内市水引町						延長	22.4km	
事業概要									
阿久根川内道路は、南九州西回り自動車道の一部を構成し、災害時にも機能する信頼性の高い高速交通ネットワークの形成、医療アクセス負担を軽減し地域の安心・安全の確保、地域産業の活性化や地域経済の成長に寄与することを目的とした事業である。									
H27年度事業化			H26年度都市計画決定		H29年度用地着手		H30年度工事着手		
全体事業費		約1,185億円		事業進捗率 (令和6年3月末時点)		約18%		供用済延長 0.0km	
計画交通量		17,800～18,900 台／日							
費用対効果分析	B/C (事業全体)	EIRR (事業全体)	総費用 (残事業)/(事業全体) 761 / 981億円			総便益 (残事業)/(事業全体) 1,134 / 1,134億円		基準年	
	1.2	4.7%	事業費：684 / 904億円 維持管理費： 77 / 77億円			走行時間短縮便益： 982 / 982億円 走行経費減少便益： 112 / 112億円 交通事故減少便益： 40 / 40億円		令和6年	
	1.7 [2%]								
	2.1 [1%]								
	(残事業)	(残事業)	感度分析		(残事業)				
	1.5	6.5%	交通量	B/C=1.04～1.3(±10%)		交通量	B/C=1.4～1.7(±10%)		
2.1 [2%]	事業費		B/C=1.1 ～1.2(±10%)		事業費	B/C=1.4～1.6(±10%)			
2.6 [1%]		事業期間	B/C=0.91～1.5(±20%)		事業期間	B/C=1.2～1.9(±20%)			
事業の効果等									
①広域交通ネットワークの形成 ・八代市から鹿児島市に至る沿岸部の広域交通ネットワークが形成され、地域間の連携強化が期待される。									
②防災機能の強化 ・阿久根川内道路の整備により、豪雨災害による交通途絶の回避が期待される。									
③地域経済の支援 ・阿久根川内道路の整備により、地域におけるさらなる雇用の促進、経済活動の支援が期待される。									
④地域医療の支援 ・阿久根川内道路の整備により、救急搬送時の時間短縮や走行環境改善等、地域医療の支援が期待される。									
⑤生活環境の改善 ・自動車の走行性向上による環境への影響低減(CO ₂ , NO ₂ , SPM削減)									
関係する地方公共団体等の意見									
阿久根市をはじめとする9市4町で構成される南九州西回り自動車道建設促進期成会(会長：出水市長)より整備促進の要望を受けている。(令和6年7月)									
県の意見：									
「対応方針(原案)」案の「継続」については、異存ありません。									
当該道路は、九州縦貫自動車道などとともに広域的な高速交通ネットワークを形成し、九州の一体的な浮揚・発展に寄与するだけでなく、地域間の交流連携の強化、物流や観光等の産業振興のほか、原子力災害を含む大規模災害発生時における住民の広域避難や物資の緊急輸送などに大きな役割を担う極めて重要な道路であると認識しています。									
今後とも、事業が着実に実施され、早期完成が図られるよう、所要の予算の確保をお願いします。									
なお、事業の実施にあたっては、さらなるコスト縮減に努めていただくようお願いします。									
事業評価監視委員会の意見									
審議の結果、事業継続。									

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

沿線地域の人口は減少傾向にあるが、交通量は約1.4万台／日で推移し、また、一世帯あたりの自動車保有台数は鹿児島県、九州全体を上回っており、自動車交通への依存は高いと考えられる。

事業化時と比較して、社会的情勢の大きな変化は認められない。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成27年度に事業化、用地進捗率約40%、事業進捗率約18%(令和6年3月末時点)

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

地元や関係機関との協力体制のもと、今後も引き続き残工事等の事業進捗を図っていく。

施設の構造や工法の変更等

盛土材流用に伴う小割の追加、埋蔵文化財調査費用の増、トンネル工事におけるガイドライン改定による追加、物価上昇による資機材及び労務費等の増、交差道路計画の見直し。

新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策により、着実な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



※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価格に社会的割引率(4%)を用いて基準年の価値に換算し集計したもの。

※B/Cの値は、社会的割引率4%を用いて計算した場合の費用便益分析結果。また、比較のために参考とすべき値として1%及び2%を設定し、それに対応する費用便益分析結果を参考として併記している。〔 〕内は社会的割引率の値)

再評価結果(令和7年度事業継続箇所)

担 当 課:道路局国道・技術課

担当課長名:西川 昌宏

事業名	一般国道506号 豊見城東道路			事業区分	一般国道	事業主体	内閣府 沖縄総合事務局	
起終点	自：沖縄県豊見城市名嘉地 至：沖縄県南風原町山川					延長	6.2km	
事業概要 「豊見城東道路」は豊見城市名嘉地から南風原町山川に至る延長約6.2kmの高規格幹線道路である。 那覇空港自動車道の一部を構成し、那覇空港と沖縄自動車道を結び、沖縄本島全域と那覇空港間の定時性・速達性を確保するとともに、沖縄本島中南部・北部の観光産業や地域振興プロジェクトに寄与する道路である。 那覇都市圏の2環状7放射道路にも位置づけられ、那覇市内及び南部地域の交通渋滞の緩和を図るとともに、県内物流拠点を結び、物流の効率化を支援する道路である。								
H3年度事業化			H2年度都市計画決定		H5年度用地着手		H9年度工事着手	
全体事業費		約1,240億円		事業進捗率 (令和6年3月末時点)		約98%		供用済延長 6.2km
計画交通量		32,300台／日						
費用対効果分析	B/C (事業全体)	EIRR (事業全体)	総費用 (残事業)/(事業全体) 362/4,450億円		総便益 (残事業)/(事業全体) 1,264/5,916億円		基準年	
	1.3(1.5)							
	1.7(1.6) [2%]	5.5%(6.0%)	事業費:333/4,213億円		走行時間短縮便益:1,023/4,973億円		令和6年	
	2.1(1.8) [1%]		維持管理費:29/104億円		走行経費減少便益:183/721億円			
	(残事業)	(残事業)	更新費:/132億円		交通事故減少便益:57/222億円			
	3.5(17.1)							
感度分析	5.2(24.5) [2%]	13.0%(37.6%)	交通量		交通量		B/C=3.1～3.9(±10%)	
	6.4(29.8) [1%]		事業費		事業費		B/C=3.2～3.9(±10%)	
			事業期間		事業期間		B/C=3.3～3.5(±20%)	
事業の効果等 ① 円滑なモビリティの確保 ・並行区間等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・那覇空港(第二種空港)へのアクセス向上が見込まれる。 ② 個性ある地域の形成 ・那覇空港(第二種空港)から国営沖縄記念公園(美ら海水族館)へのアクセス向上が見込まれる。 ③ 安全で安心できるくらしの確保 ・沖縄県南部医療センター(第3次医療施設)へのアクセス向上が見込まれる。 ④ 災害への備え ・沖縄県緊急輸送道路ネットワーク計画における第一次緊急輸送道路に位置付けられている。 ⑤ 地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑥ 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 【沖縄県知事】 ・一般国道506号豊見城東道路は、沖縄ブロック新広域道路交通計画において、定住自立圏や重要な拠点、空港・港湾を連絡する「高規格道路」として位置づけられているとともに、2環状7放射道路の一部を形成することから極めて重要な道路と認識しております。 ・本道路は、沖縄自動車道と一体となって、沖縄本島全域と那覇空港間の定時性、高速性を確保し、観光産業や物流の効率化を支援するとともに、那覇都市圏の交通渋滞の緩和を図ることを目的とする道路であることから、その整備は急務となっております。 ・以上より、対応方針(原案)のとおり事業継続に同意する。								

事業評価監視委員会の意見

・対応方針（原案）に対して審議を行った結果、「事業継続」で了承された。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・那覇空港自動車道に接続する那覇西道路が平成23年8月に全線4車線、豊見城・糸満道路が平成29年3月に全線4車線で開通。また豊見城東道路に接続する小禄道路が平成23年度に事業化された。
- ・周辺地域において、国際物流拠点産業集積地域に指定されたとともに、大型商業施設の立地や国内外の観光客の増加等により、交通量の増加が見込まれる。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・平成30年度に事業化、平成26年度に全線4車線供用。
- ・用地進捗率約99%、事業進捗率約98%（令和6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

- ・全線完成に向け事業を推進中。

施設の構造や工法の変更等

- ・今後、技術の進展に伴う新技術・新工法の採用など、コスト縮減に努めながら事業を推進する。

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、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、各年次の価格に社会的割引率(4%)を用いて基準年の価値に換算し集計したもの。

※B/Cの値は、社会的割引率4%を用いて計算した場合の費用便益分析結果。また、比較のために参考とすべき値として1%及び2%を設定し、それに対応する費用便益分析結果を参考として併記している。(〔 〕内は社会的割引率の値)

再評価結果(令和7年度継続箇所)

担 当 課: 道路局国道・技術課

担当課長名: 西川 昌宏

事業名	一般国道506号 小禄道路			事業区分	一般国道	事業主体	内閣府 沖縄総合事務局		
起終点	自: 沖縄県那覇市鏡水 至: 沖縄県豊見城市名嘉地					延長	5.7km		
事業概要									
<p>「小禄道路」は那覇市鏡水から豊見城市名嘉地に至る延長約5.7kmの高規格幹線道路である。</p> <p>那覇空港自動車道の一部を構成し、沖縄本島のハシゴ道路計画（ネットワーク）において、沖縄自動車道、国道58号、329号とともに南北を走る『3本の柱』として位置付けられており、沖縄本島北部及び中南部と那覇空港間の定時性・速達性を確保するとともに物流・観光の効率化を支援する道路である。</p> <p>また、那覇都市圏の2環状7放射道路の一部を形成し、交通経路の分散化による慢性的な混雑緩和を図る道路である。</p>									
H23年度事業化			H21年度都市計画決定		H25年度用地着手		H26年度工事着手		
全体事業費		約1,510億円		事業進捗率 (令和6年3月末時点)		約81%		供用済延長 0.0km	
計画交通量		44,200台／日							
費用対効果分析	B/C	EIRR		総費用	(残事業)/(事業全体)		総便益	(残事業)/(事業全体)	
	(事業全体)	(事業全体)		362/4,450億円		1,264/5,916億円		基準年	
	1.3(0.8)			〔事業費: 333/4,213億円〕		〔走行時間短縮便益: 1,023/4,973億円〕		令和6年	
	(参考) 1.7(1.3) [2%]	5.5%(3.2%)		〔維持管理費: 29/104億円〕		〔走行経費減少便益: 183/721億円〕			
	2.1(1.8) [1%]			〔更新費: /132億円〕		〔交通事故減少便益: 57/222億円〕			
	(残事業)	(残事業)		感度分析	(事業全体)		(残事業)		
	3.5(3.6)				交通量	B/C=1.2～1.4(±10%)		交通量	B/C=3.1～3.9(±10%)
(参考) 5.2(5.4) [2%]	13.0%(13.3%)		事業費		B/C=1.3～1.3(±10%)		事業費	B/C=3.2～3.9(±10%)	
6.4(6.6) [1%]			事業期間		B/C=1.3～1.3(±20%)		事業期間	B/C=3.3～3.5(±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">・那覇空港から北部地域までの所要時間が短縮し、速達性・定時性が向上する。・並行する国道331号の渋滞損失時間の削減による混雑緩和が見込まれる。 <p>② 観光産業の支援</p> <ul style="list-style-type: none">・那覇空港・那覇港から沖縄自動車道へのアクセスが向上し、北部・中部方面や沖縄県全体の観光周遊活性化が期待される。・那覇空港から沖縄本島北部や中部の観光地へのアクセス性が向上され、さらなる観光産業への支援が期待される。 <p>③ 物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none">・北部地域から那覇空港までのアクセス性が向上し、空港貨物の運搬を効率化できることで県内の物流産業の活性化が期待される。 <p>④ 地域環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none">・CO2排出量の削減が見込まれる。 <p>⑤ 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	
【沖縄県知事】	
<ul style="list-style-type: none"> ・一般国道506号小禄道路は、沖縄ブロック新広域道路交通計画において、定住自立圏や重要な拠点、空港・港湾を連絡する「高規格道路」として位置づけられているとともに、2環状7放射道路の一部を形成することから極めて重要な道路と認識しております。 ・本道路は、沖縄自動車道と一体となって、沖縄本島全域と那覇空港間の定時性、高速性を確保し、観光産業や物流の効率化を支援するとともに、那覇都市圏の交通渋滞の緩和を図ることを目的とする道路であることから、その整備は急務となっております。 ・以上より、対応方針(原案)のとおり事業継続に同意する。 	
事業評価監視委員会の意見	
・対応方針(原案)に対して審議を行った結果、「事業継続」で了承された。	
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"> ・小禄道路に接続する那覇西道路が平成23年8月に全線4車線、豊見城東道路が平成27年3月に全線4車線、豊見城・糸満道路が平成29年3月に全線4車線で開通。 ・周辺地域において、人口や観光客の増加等により、交通量の増加が見込まれる。 	
事業の進捗状況、残事業の内容等	
平成23年度に事業化、用地進捗率約99%、事業進捗率約81%（令和6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	
・早期供用に向け事業を推進中。	
施設の構造や工法の変更等	
<ul style="list-style-type: none"> ・アンカーフレームの変更によるコスト縮減。 ・今後、技術の進展に伴う新技術・新工法の採用など、コスト縮減に努めながら事業を推進する。 	
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、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、各年次の価格に社会的割引率(4%)を用いて基準年の価値に換算し集計したもの。

※B/Cの値は、社会的割引率4%を用いて計算した場合の費用便益分析結果。また、比較のために参考とすべき値として1%及び2%を設定し、それに対応する費用便益分析結果を参考として併記している。([]内は社会的割引率の値)

再評価結果(令和7年度事業継続箇所)

担 当 課： 道路局高速道路課

担当課長名： 松本 健

事業名	第二東海自動車道 横浜名古屋線 新秦野～御殿場JCT			事業区分	高速自動車国道	事業主体	中日本高速道路㈱
起終点	白) 神奈川県秦野市柳川 至) 静岡県御殿場市駒門					延長	32km
事業概要							
第二東海自動車道は近畿自動車道名古屋神戸線と一体となって、三大都市圏を相互に結び、人の交流と物流を支える大動脈として、日本経済を牽引するとともに、東名・名神高速道路の代替機能を果たす上で不可欠な路線である。							
H17年度事業化		H8年度都市計画決定		H24年度用地着手		H25年度工事着手	
全体事業費		約8,108億円		事業進捗率		約63% 供用済延長 7.1km	
計画交通量		約51,900台／日～約53,400台／日					
費用対効果分析	B/C (事業全体)	EIRR (事業全体)	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年		
	1.4(1.7)		4,184/18,811億円	25,664/25,664億円			
	2.0(2.5) [2%]	5.8%	事業費: 3,198/17,728億円	走行時間短縮便益: 25,006/25,006億円	令和6年		
	2.5(3.1) [1%]		維持管理費: 516/ 613億円	走行経費減少便益: 507/ 507億円			
	(残事業)	(残事業)	更新費: 471/ 471億円	交通事故減少便益: 150/ 150億円			
感度分析	6.1(4.4)		(事業全体)	(残事業)			
	7.9(5.7) [2%]	28.5%	交通量	B/C=1.2～1.5(±10%)	交通量	B/C=5.5～6.7(±10%)	
	8.9(6.6) [1%]		事業費	B/C=1.3～1.4(±10%)	事業費	B/C=5.7～6.6(±10%)	
			事業期間	B/C=1.3～1.4(±1年)	事業期間	B/C=5.9～6.1(±1年)	
事業の効果等							
<ul style="list-style-type: none"> ・物流効率化への支援(特定重要港湾もしくは国際コンテナ航路の発着港湾へのアクセス向上が見込まれる) ・個性ある地域の形成(IC等からのアクセスが向上する主要な観光地へのアクセス向上が期待される) ・安全で安心できるくらしの確保(三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる) <p>他14項目に該当</p>							
関係する地方公共団体等の意見							
<p>＜神奈川県＞</p> <p>対応方針(原案)のとおり、事業の継続に異存ありません。</p> <p>新東名高速道路は、我が国の新たな大動脈として、東名高速道路等と一体となって、交通の混雑を緩和し、高速性・定時性の確保や物流の効率化に大きく貢献するほか地域の活性化や救急医療体制の強化、災害発生時における緊急輸送など、様々な役割を果たす極めて重要な道路である。</p> <p>開通区間の周辺では、産業立地に向けたまちづくりが促進されるなど、多様な効果が現れ始めており、より一層の生産性の向上や観光振興などを図り、安全で活力と魅力ある神奈川を実現するためには、早期の全線開通が不可欠である。</p> <p>県民や企業の期待も非常に大きく、引き続き事業に協力していくので、工事の安全などにも十分配慮しながら、2027 年度までの全線開通を確実なものとし、一日も早い開通を目指して事業を強力に推進していただきたい。</p> <p>＜静岡県＞</p> <p>対応方針(原案)のとおり、事業の継続に異存ありません。</p> <p>新東名高速道路は、東名高速道路とともにダブルネットワークを形成し、我が国の社会経済活動の根幹を担う大動脈であり、高速性・定時性を確保するとともに、南海トラフ巨大地震等の大規模災害発生時には、緊急輸送路としての役割を果たす極めて重要な道路であります。</p> <p>2012年に新東名高速道路の静岡県区間(御殿場JCT～浜松いなさJCT間)が開通し、更に2020年には6車線化がされたことで、安全で快適な高速移動や、企業立地の増加による地域経済の活性化、観光交流人口の拡大など、大きな効果をもたらしています。</p> <p>これらの効果がさらに発揮されるよう、引き続き安全を最優先にした上で、2027年度に開通が予定されている新秦野ICから新御殿場ICの一日も早い開通をお願いします。</p>							

事業評価監視委員会の意見

- ・事業費の増額は、トンネル工事の進捗で新たに判明した対策費用および労務費高騰や現場の安全確保などの社会的要請に応じた費用であり妥当。
- ・渋滞回数が減れば交通の効率化だけでなくCO2削減にもつながり、環境への影響も緩和されることから、今後の評価項目としても検討されることが望ましい。
- ・新東名と東名のダブルネットワークは「くしの歯作戦」の軸となり、西から東からつなぐ広域支援ルートとして災害に対する強靱性を高める重要な道路である。
- ・定量的に計算可能な便益以外にも多くの効果が見込まれる事業であり、コスト縮減への取り組み以上に、道路の効果や価値を高めるための取り組みも期待される。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・平成24年4月の新東名（静岡県区間）開通、及び平成30年1月以降の新東名（神奈川～静岡県区間）部分開通により、平行する現東名の交通量は減少しているが、評価対象区間に平行する現東名（海老名JCT～御殿場JCT）は依然として渋滞・事故が多く発生している。
- ・圏央道が順次開通し平成29年2月の境古河IC～つくば中央ICの開通により、茅ヶ崎JCT～大栄JCTまで接続。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・海老名南JCT～新秦野IC、新御殿IC～御殿場JCTは開通済
- ・新秦野IC～新御殿場ICは、用地取得が概成し工事を全面展開中

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・新秦野IC～新御殿場ICはトンネル内空断面の変形や湧水発生による工事難航により工程を精査、2027年度(令和9年度)の開通予定に見直し

施設の構造や工法の変更等

- ・橋梁区間の一部を盛土構造へ変更

対応方針

- ・当事業は、事業継続が妥当である。
- ・事業実施にあたっては、社会的要請に応じた取組みを進めるとともに、これまでに得られた知見を活かし、引き続きコスト縮減に取り組む。

対応方針決定の理由

- ・渋滞の解消や物流の効率化など、地域や日本全体にもたらす社会便益なども含め事業の必要性に疑いはないことから、事業継続は妥当。

事業概要図



※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価格に社会的割引率(4%)を用いて基準年の価値に換算し集計したもの。

※B/Cの値は、社会的割引率4%を用いて計算した場合の費用便益分析結果。また、比較のために参考とすべき値として1%及び2%を設定し、それに対応する費用便益分析結果を参考として併記している。(〔 〕内は社会的割引率の値)

再評価結果(令和7年度事業継続箇所)

担 当 課:道路局 高速道路課

担当課長名:松本 健

事業名	近畿自動車道名古屋神戸線 亀山西JCT～大津JCT			事業 区分	高速自動車国道	事業 主体	中日本高速道路(株) 西日本高速道路(株)
起終点	自)三重県亀山市安坂山町 至)滋賀県大津市上田上牧町				延長	41km	
事業概要							
「近畿自動車道 名古屋神戸線」は愛知県名古屋市を起点として、三重県、滋賀県、京都府、大阪府を経由し、兵庫県神戸市へ至る総延長174kmの国土開発幹線自動車道である。 本事業は、このうち亀山西JCTから大津JCT間41kmについて暫定4車線を完成6車線に整備する事業である。							
平成5年度事業化		都市計画決定		平成8年度用地着手		平成8年度工事着手	
全体事業費		約6,368億円	事業進捗率 (令和6年3月末時点)		約74%	供用済延長	41km
計画交通量		約51,700 ～ 約60,600台／日					
費用対効果分析	B/C (事業全体)	EIRR (事業全体)	総費用 (残事業)/(事業全体) 1,485/13,533億円		総便益 (残事業)/(事業全体) 2,725/49,803億円		基準年
	3.7	13.5%	事業費: 1,131/11,323億円		走行時間短縮便益: 2,508/40,941億円		令和6年
	(参考) 4.2 [2%]		維持管理費: 354/ 2,210億円		走行経費減少便益: 156/ 7,764億円		
	(参考) 4.5 [1%]		更新費: 0/ 0億円		交通事故減少便益: 62/ 1,098億円		
	(残事業)	(残事業)	感度分析 (事業全体)		(残事業)		
	1.8	9.6%	交通量	B/C=3.3～4.0(±10%)	交通量	B/C=1.7～2.0(±10%)	
(参考) 2.4 [2%]	事業費		B/C=3.4～4.0(±10%)	事業費	B/C=1.7～2.0(±10%)		
(参考) 2.8 [1%]	事業期間		B/C=3.7～3.7(±1年)	事業期間	B/C=1.8～1.9(±1年)		
事業の効果等							
・国土・地域ネットワークの構築(当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する) ・災害への備え(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) ・災害への備え(並行する高速ネットワークの代替路線として機能する) 他14項目に該当							
関係する地方公共団体等の意見							
[三重県の意見] 近畿自動車道名古屋神戸線(亀山西JCT～大津JCT)は、速達性や定時性の確保により、企業の生産性を向上させるとともに、地域活性化の推進に大きく寄与する重要な道路です。 三重県内では新名神高速道路や東海環状自動車道等の開通により、新たな企業立地や地域間交流が活発化しており、更なる生産性向上、地域活性化を実現するため、また、南海トラフ地震や広域的な雪害などの大規模災害時に県民生活の安全・安心を確保するためにも、亀山西JCTから大津JCT間の6車線化が必要不可欠であることから、残る工事の早期整備をお願いします。							
[滋賀県の意見] 近畿自動車道名古屋神戸線(亀山西JCT～大津JCT)については、「対応方針(原案)」のとおり【事業継続】に異論はありません。 当該区間の6車線化は、物流の効率化による生産性向上や安定的な交通の確保に寄与するものであり、モノづくり県である当県としても大きな期待を寄せています。 引き続き沿線市と連携しながら最大限の協力を行うので、安全に十分配慮しながら一日も早い完成をお願いします。							
事業評価監視委員会の意見							
「事業継続」とする対応方針(原案)については、了承。							

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"> ・当該区間は、平成20年2月に暫定4車線として開通。 ・同路線の城陽～八幡間が平成29年4月に暫定4車線として、高槻第一JCT～神戸JCT間が平成30年3月に暫定4車線として開通。 							
事業の進捗状況、残事業の内容等							
<ul style="list-style-type: none"> ・6車線の用地取得が完了し、暫定4車線にて供用中。残る2車線について本線工事を進める。 ・片側3車線が完成した区間より、順次供用している。 							
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"> ・暫定4車線にて供用中であり、残る2車線について本線工事の進捗を図る 							
施設の構造や工法の変更等							
<ul style="list-style-type: none"> ・事業の進捗に合わせ、施工計画等の精度を上げていくとともに、現地の状況変化を確認しながら、コスト削減を図っていく。 							
対応方針	事業継続						
対応方針決定の理由							
<ul style="list-style-type: none"> 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							
 <div data-bbox="1115 1308 1345 1429"> <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">凡 例</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>——</td> <td>開 通 済</td> </tr> <tr> <td>----</td> <td>事 業 中</td> </tr> </tbody> </table> </div>		凡 例		——	開 通 済	----	事 業 中
凡 例							
——	開 通 済						
----	事 業 中						

※事業進捗率は、R6再評価後の事業費に対する進捗率。(令和6年3月末進捗状況から算出)

※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価格に社会的割引率(4%)を用いて基準年の価値に換算し集計したもの。

※B/Cの値は、社会的割引率4%を用いて計算した場合の費用便益分析結果。また、比較のために参考とすべき値として1%及び2%を設定し、それに対応する費用便益分析結果を参考として併記している。([])内は社会的割引率の値)

再評価結果(令和7年度事業継続箇所)

担 当 課:道路局 高速道路課

担当課長名:松本 健

事業名	近畿自動車道名古屋神戸線 大阪JCT～城陽	事業区分	高速自動車国道	事業主体	西日本高速道路株
起終点	自)滋賀県大津市上田上牧町 至)京都府城陽市寺田金尾			延長	25km
事業概要					
「近畿自動車道 名古屋神戸線」は愛知県名古屋市を起点として、三重県、滋賀県、京都府、大阪府を經由し、兵庫県神戸市へ至る総延長174 kmの国土開発幹線自動車道である。 本事業は、このうち大阪JCTから城陽間25kmについて暫定4車線で整備し、その後完成6車線に整備する事業である。					
平成5年度事業化		H3年度都市計画決定		H25年度用地着手	
平成27年度工事着手					
全体事業費	約8,377億円	事業進捗率 (令和6年3月末時点)	約46%	供用済延長	—km
計画交通量	約62,800～約63,300台／日				
費用対効果 分析	B/C (事業全体)	EIRR (事業全体)	総費用 (残事業)/(事業全体) 2,350/8,717 億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 11,126/11,126億円	基準年
	1.3	5.2 %	事業費：1,635/8,001億円	走行時間短縮便益：10,035/10,035億円	令和6年
	2.0 [2%]		維持管理費：716/716億円	走行経費減少便益：995/995億円	
	2.5 [1%]		更新費：0/0億円	交通事故減少便益：96/96億円	
	(残事業)	(残事業)			
	4.7	21.9 %	(事業全体)		(残事業)
6.3 [2%]	交通量		B/C=1.1～1.4(±10%)	交通量	B/C=4.3～5.2(±10%)
7.4 [1%]	事業費		B/C=1.2～1.4(±10%)	事業費	B/C=4.3～5.0(±10%)
	事業期間	B/C=1.2～1.3(±1年)	事業期間	B/C=4.6～4.9(±1年)	
事業の効果等					
<ul style="list-style-type: none"> ・物流効率化の支援(農林水産業を主体とする地域から大都市圏への農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる) ・国土・地域ネットワークの構築(当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する) ・災害への備え(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) 					
他19項目に該当					
関係する地方公共団体等の意見					
[滋賀県の意見]					
近畿自動車道名古屋神戸線(大阪JCT～城陽)については、「対応方針(原案)」のとおり【事業継続】に異論はありません。					
本道路は、日本経済・社会の大動脈として、名神高速道路とのダブルネットワークを形成する重要な道路であり、地域活性化や産業振興にも大きく寄与するものと期待しています。					
当県としても、大津市と連携し、スマートICや関連道路の整備を進めていくので、安全に十分配慮しながら一日も早い開通をお願いします。					
また、開通までにさらに4年以上の期間を要する見込みを示されましたが、本線の先行開通など整備効果の早期発現に向けた検討も併せてお願いします。					
[京都府の意見]					
事業継続という対応方針(原案)に異論ありません。					
新名神高速道路は、新東名高速道路とともに三大都市圏を結ぶ日本の大動脈であり、名神・東名高速道路の代替機能を担う重要な道路です。					
京都府としても、地域の発展に対し、大きく期待するとともに、関連道路整備や企業誘致等に積極的に取り組んできたところです。					
ネクスコ西日本におかれましては、安全に十分配慮したうえで、一日も早い全線の供用開始が図られるよう工程短縮に努めていただきたい。					

事業評価監視委員会の意見	
「事業継続」とする対応方針(原案)については、了承。	
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"> ・同路線の亀山JCT～草津田上IC間が平成20年2月に供用を開始した。 ・同路線の城陽～八幡間が平成29年4月に暫定4車線として、高槻第一JCT～神戸JCT間が平成30年3月に暫定4車線として開通。 	
事業の進捗状況、残事業の内容等	
・全面的に本線工事に着手しており、引き続き事業を進めていく。	
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"> ・コンクリート殻等の混入状況が不明であること、地中の混入物により、地盤改良の進捗に大きな差が生じたり、機械が故障するなどの事象も発生している状況 ・今後の工事の進捗の確認が必要 	
施設の構造や工法の変更等	
・事業の進捗に合わせ、施工計画等の精度を上げていくとともに、現地の状況変化を確認しながら、コスト削減を図っていく。	
対応方針	事業継続
対応方針決定の理由	
以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。	
事業概要図	

※事業進捗率は、R6再評価後の事業費に対する進捗率。(令和6年3月末進捗状況から算出)

※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価格に社会的割引率(4%)を用いて基準年の価値に換算し集計したもの。

※B/Cの値は、社会的割引率4%を用いて計算した場合の費用便益分析結果。また、比較のために参考とすべき値として1%及び2%を設定し、それに対応する費用便益分析結果を参考として併記している。([]内は社会的割引率の値)

再評価結果(令和7年度事業継続箇所)

担 当 課:道路局 高速道路課

担当課長名:松本 健

事業名	一般国道10号 隼人道路(隼人東～加治木)			事業区分	一般国道	事業主体	西日本高速道路㈱
起終点	自)鹿児島県霧島市隼人町住吉 至)鹿児島県始良市加治木町反土					延長	7.3km
事業概要							
一般国道10号隼人道路は、東九州自動車道と一体となって、九州縦貫自動車道等の高速ネットワークを形成し、九州地方の一体的な産業、経済、文化の交流発展に資する道路である。							
S60年度事業化 (日本道路公団施工区間)		S58年度都市計画決定 (H2年度変更)		S63年度用地着手		S63年度工事着手	
S63年度事業化 (建設省施工区間)		S54年度都市計画決定 (S58年度変更)		S53年度用地着手		S62年度工事着手	
全体事業費		549億円	事業進捗率 (令和6年3月末時点)		約74%	供用済延長	7.3km
計画交通量		約12,600～約13,000台／日					
費用対効果分析	B/C	EIRR	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)	(事業全体)	54/1,443 億円		421/4,583億円		
	3.2		事業費: 50/1,263億円		走行時間短縮便益: 416/3,870億円		
	3.3 [2%]	11.4 %	維持管理費: 3.7/ 180億円		走行経費減少便益: 4.3/617億円		令和6年
	3.4 [1%]		更新費: 0/ 0億円		交通事故減少便益: 0.75/96億円		
感度分析	(残事業)	(残事業)	(事業全体)		(残事業)		
	7.8		交通量	B/C=2.9～3.5(±10%)	交通量	B/C=7.0～8.6(±10%)	
	10.8 [2%]	41.5 %	事業費	B/C=2.9～3.5(±10%)	事業費	B/C=7.1～8.6(±10%)	
	12.9 [1%]		事業期間	B/C=3.2～3.2(±1年)	事業期間	B/C=7.5 (＋1年)	
事業の効果等				事業の効果等			
<ul style="list-style-type: none"> 円滑なモビリティの確保 (鹿児島空港へのアクセス向上が見込まれる) 物流効率化の支援(鹿児島港へのアクセス向上が見込まれる) 安全で安心できるくらしの確保 (三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる) 他14項目に該当 							
関係する地方公共団体等の意見							
<p>[鹿児島県の意見]</p> <p>「対応方針(原案)」「案」の事業継続については、異存ありません。</p> <p>隼人道路は、九州縦貫自動車道鹿児島線及び東九州自動車道と接続する高規格幹線道路であり、鹿児島県内の主要都市間の連携強化・一体化を促し、地域経済の発展、活性化に寄与する道路です。隼人道路の4車線化については、定時性・信頼性・安全性の向上が図られ、地域の活性化や安全・安心の確保に大きく寄与するものと期待しています。</p> <p>今後とも、事業が着実に実施され、早期完成が図られるようお願いします。</p>							
事業評価監視委員会の意見							
「事業継続」とする対応方針(原案)については、了承。							
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"> 当該区間は、平成4年に暫定2車線として開通。 当該区間開通後、東九州道の順次延伸により、広域ネットワークを形成。 							
事業の進捗状況、残事業の内容等							
4車線の用地取得が完了し、暫定2車線にて供用中。残る2車線について本線工事を進める。							
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等							
暫定2車線にて供用中であり、残る2車線について本線工事の進捗を図る。							

施設の構造や工法の変更等

・事業の進捗に合わせ、施工計画等の精度を上げていくとともに、現地の状況変化も確認しながら、コスト削減を図っていく。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価格に社会的割引率(4%)を用いて基準年の価値に換算し集計したもの。

※B/Cの値は、社会的割引率4%を用いて計算した場合の費用便益分析結果。また、比較のために参考とすべき値として1%及び2%を設定し、それに対応する費用便益分析結果を参考として併記している。〔 〕内は社会的割引率の値)

再評価結果（令和7年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局国道・技術課
担当課長名：西川 昌宏

事業名	一般国道 113 号 鷹ノ巣道路		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：新潟県岩船郡関川村大字下川口 至：新潟県岩船郡関川村大字片貝				延長	5.0km
事業概要						
一般国道 113 号鷹ノ巣道路は高規格道路新潟山形南部連絡道路の一部を形成し、災害に強い幹線道路ネットワークの形成、急カーブ・急勾配区間及び冬期交通障害等の回避、物流や観光、地域経済活動の活性化などを主な目的とした延長 5.0km の道路事業である。						
H9 年度事業化		都市計画決定：－		H13 年度用地着手		H13 年度工事着手
全体事業費		284 億円	事業進捗率 (令和 6 年 3 月末時点)		約 57%	供用済延長 －km
地域の防災面の課題						
・関川村内の一般国道 113 号は、山間部を通過する代替路の無い県際道路であり、冠水や災害等による通行止め時には大幅な迂回を強いられる。 ・昭和 59 年度には融雪を起因とする地すべり災害で約 106 時間にわたり全面通行止めとなり、近年では平成 23 年度に集中豪雨に伴う冠水による通行止めが発生。 ・当該区間の防災面の課題は、沿線住民の日常生活や経済活動、そして救命救急活動を営む上で重大な障害や不安要素となっており、関川村をはじめとする関係市町村からも改善要望がだされているなど地域の喫緊の課題となっている。						
課題を踏まえた対策・事業内容						
・現道は一級河川荒川と JR 米坂線に挟まれていることや、現道対策は大規模な法面対策が必要となる等、課題が多いため、5.0km の別線を整備することにより課題箇所を回避。						
事業の効果等				費用	(残事業) / (事業全体)	
① 走行時間の短縮、休日交通の影響、災害等による通行止めの影響、冬季交通の影響を含む等 131 億円 (残事業 131 億円)					95/339 億円	
② 災害に強いネットワークの形成 ・冬期登坂不能車や災害による通行規制の発生及び災害監視が必要な箇所を回避することで、災害に強い道路ネットワークの確保が期待される。				〔 事業費： 77/321 億円 維持管理費： 18/ 18 億円 〕		
③ 安全で快適な道路ネットワークの確保 ・線形不良区間の解消等により安全で円滑な走行空間確保が図られることで、信頼性の高い道路ネットワークの確保が期待される。						
④ 物流活動・地域産業の支援 ・代替路の確保や走行環境が改善により、信頼性の高い道路ネットワークが確保されることで安定した物流経路の確保が期待される。						
⑤ 自然を活かした観光産業を支える道路 ・ダブルネットワークが確保されることで、安定した観光ルートを構築し地域観光の振興支援に寄与することが期待される。						
⑥ 救急医療へのアクセス向上 ・救急医療施設への搬送時間の短縮や搬送時の安全性が確保されるなど、迅速な救命救急活動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：

- ・新潟山形南部連絡道路建設促進期成同盟会等から整備促進の要望を受けている。

新潟県知事の意見：

- ・県民の安全・安心を確保し、活力のある新潟県を創るため、事業の継続を望みます。本事業は、災害に強い幹線道路ネットワークの形成や安全で快適な道路ネットワークの確保につながるとともに、物流や観光を支える機能が強化されるなど、当県にとって重要な事業と認識しております。今後もコスト縮減に努め、着実に整備を進めるとともに、早期に事業の効果を発現できるよう部分的な供用の検討をお願いします。併せて、本県は、厳しい財政状況のもと、公債費負担適正化計画に定めたルールに基づき、毎年度における投資的経費を公債費の実負担で管理していることから、事業の実施に当たっては、地方負担の軽減や直轄事業負担金の平準化などをお願いします。

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

- ・前回再評価以降、大きな社会情勢などの変化はない。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・事業の進捗状況：用地進捗率約 81%、事業進捗率約 57%（令和 6 年 3 月末時点）
- ・残事業の内容：道路設計、改良工事、トンネル工事、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

- ・道路設計、改良工事、トンネル工事を推進し、関川村大字下川口～同村大字大内湊間の早期完成 2 車線供用を目指して整備を進める。

施設の構造や工法の変更等

- ・建設発生土の有効利用や新技術の活用等によりコスト縮減を図る。

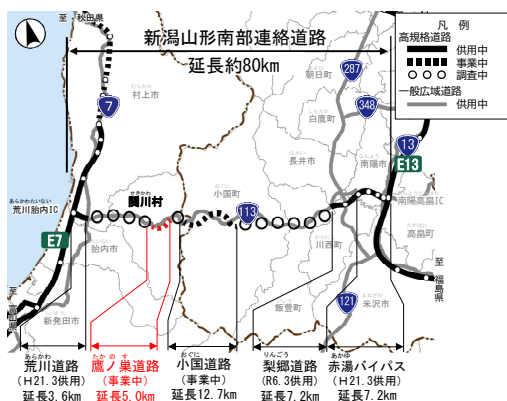
対応方針

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る。

事業概要図



※ 費用に記載している金額は、現在価値化して算出した値。

再評価結果（令和 7 年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局 国道・技術課
担当課長名：西川 昌宏

事業名	一般国道 9 号 笠波峠 除雪拡幅		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 近畿地方整備局
起終点	自：兵庫県美方郡香美町村岡区八井谷 至：兵庫県美方郡香美町村岡区日影				延長	4.6km
事業概要						
一般国道 9 号は、京都府京都市を起点とし、山陰地方の主要都市を經由し、山口県下関市に至る延長約 780km の主要幹線道路である。 笠波峠除雪拡幅は、兵庫県の最高峰氷ノ山（1,510m）に続くハチ北高原の麓に位置する積雪が多い一般国道 9 号の笠波峠付近において、除雪した雪を積んでおく堆雪帯を設けることで、冬期の安全で円滑な交通を確保するとともに、トンネルにより地すべり区間の回避を目的とした事業である。						
S62 年度事業化		H-年度都市計画決定 (H-年度変更)		S63 年度用地着手		H5 年度工事着手
全体事業費		254 億円	事業進捗率 (令和 6 年 3 月末時点)	約 85%	供用済延長	3.9km
地域の防災面の課題						
・但馬北部地域は国内でも有数の豪雪地帯で、笠波峠付近の福岡では累計積雪深さが 2m に迫る。 また、国道 9 号の周辺道路は冬期通行不能箇所が多く、主要交通は国道 9 号が担っている。 ・一般国道 9 号の笠波峠付近には大規模地滑りブロックがあり、その一部は「地滑り地域」に指定されている。また、地滑り末端部に位置し、これまでに地表面の変位や小規模な崩壊が確認されている。						
課題を踏まえた対策・事業内容						
・積雪や地滑りによる通行止めを回避し、災害時の交通確保、線形不良の解消、通行止めによる影響の軽減をするための対策として、現道の拡幅が可能な区間は現道拡幅を計画し、大規模地滑りブロック区間ではトンネルで地滑りブロックの下部を通過するバイパスを整備としている。これにより、急勾配及び線形不良の解消並びに堆雪帯幅が確保され、安心・安全な通行が可能となる。						
事業の効果等				費用 (残事業)/(事業全体)		
①走行時間の短縮等 405 億円 (残事業 62 億円)				31 / 402 億円		
②交通状況の変化 3 ・笠波トンネルを含むバイパス区間が開通し、開通区間では走行速度が 40km/h 以下の車が大幅に減少 ・今後、残る区間の整備により、急線形などの解消による、さらなる効果が期待				〔事業費 28 / 386 億円 維持管理費 3.2 / 15 億円〕		
②走行安定性の向上 ・笠波トンネルを含むバイパス区間の開通により、横揺れ・急制動の発生頻度が約 2/3 に低減、そのうち横揺れは約 1/10 に低減 ・今後、残る区間の整備により、さらなる走行安定性の向上の効果が期待						
③冬期の安全で円滑な交通の確保 ・当該路線の整備により、線形不良の解消並びに堆雪帯幅が確保され、安心・安全な通行が可能						
④地すべり区間の回避 ・当該路線の整備により、地すべりに対する安全性を確保						
関係する地方公共団体等の意見						
地域から頂いた主な意見						
・令和 6 年 7 月に但馬自治会から笠波峠除雪拡幅の整備促進の要望を受けている。 ・令和 6 年 8 月に北近畿豊岡自動車道建設促進期成同盟会から笠波峠除雪拡幅の整備促進の要望を受けている。						

兵庫県知事の意見：

一般国道9号は、日常生活はもとより、産業や観光など地域の活性化を支える上でも、重要な幹線道路である。

但馬地域の香美町村岡区は、国内でも有数の豪雪地帯であることから、国道9号の周辺道路の多くが冬季通行不能となり、地域の交通は国道9号に依存している状況である。

しかしながら、笠波峠付近の現道は急線形・急勾配が連続し、降雪時には車両の立ち往生が発生するなど、特に冬期間における安全で円滑な交通の確保が課題となっている。また、近年短期間の集中的な降雪が増加しており、このような豪雪時の対策の重要性がますます高まっている。

令和5年10月に地元の長年の悲願であった笠波トンネルを含むバイパス区間が開通し峠部における急勾配及び線形不良区間が解消された。また、堆雪帯幅も確保され、積雪時においても安全で円滑な交通に効果を発揮している。引き続き、残る線形不良区間の整備を進め、早期の全線供用に向けて取り組んでいきたい。

なお、事業の実施にあたっては、資材価格が高騰している状況ではあるものの、より一層のコスト縮減に努めていただきたい。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、「一般国道9号笠波峠除雪拡幅」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、概ね適切に進められており、対応方針（原案）のとおり「事業継続」でよいと判断される。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

国道9号笠波峠除雪拡幅の事業区間は、積雪時に大型車等が立ち往生しやすい場所として、優先除雪が必要な予防的通行規制区間に指定。

事業の進捗状況、残事業の内容等

昭和62年度事業化、用地進捗率約97%、事業進捗率約85%（令和6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

技術の進展に伴う新技術・新工法の採用など、コスト縮減を図る。

対応方針

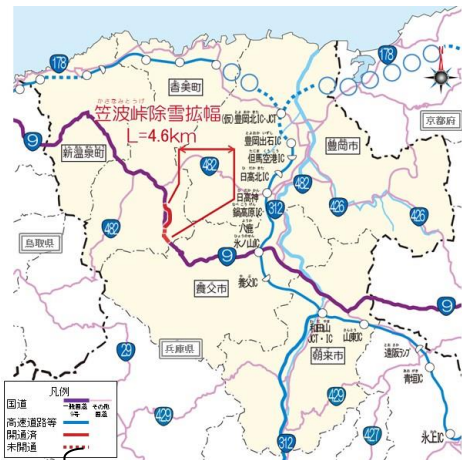
事業継続

対応方針決定の理由

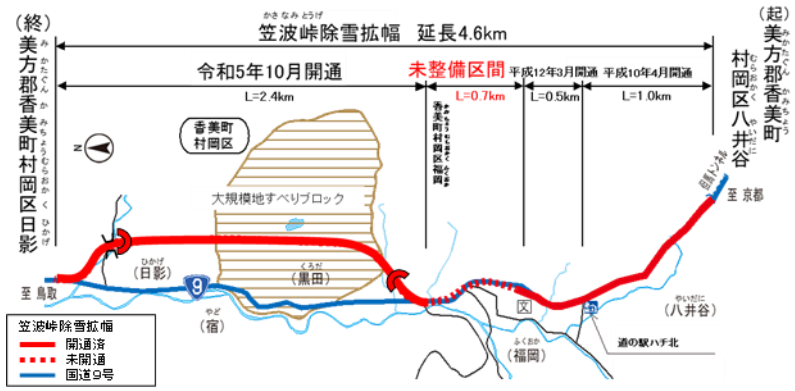
事業の必要性は変化なく、防災面の効果が見込まれるため。

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。

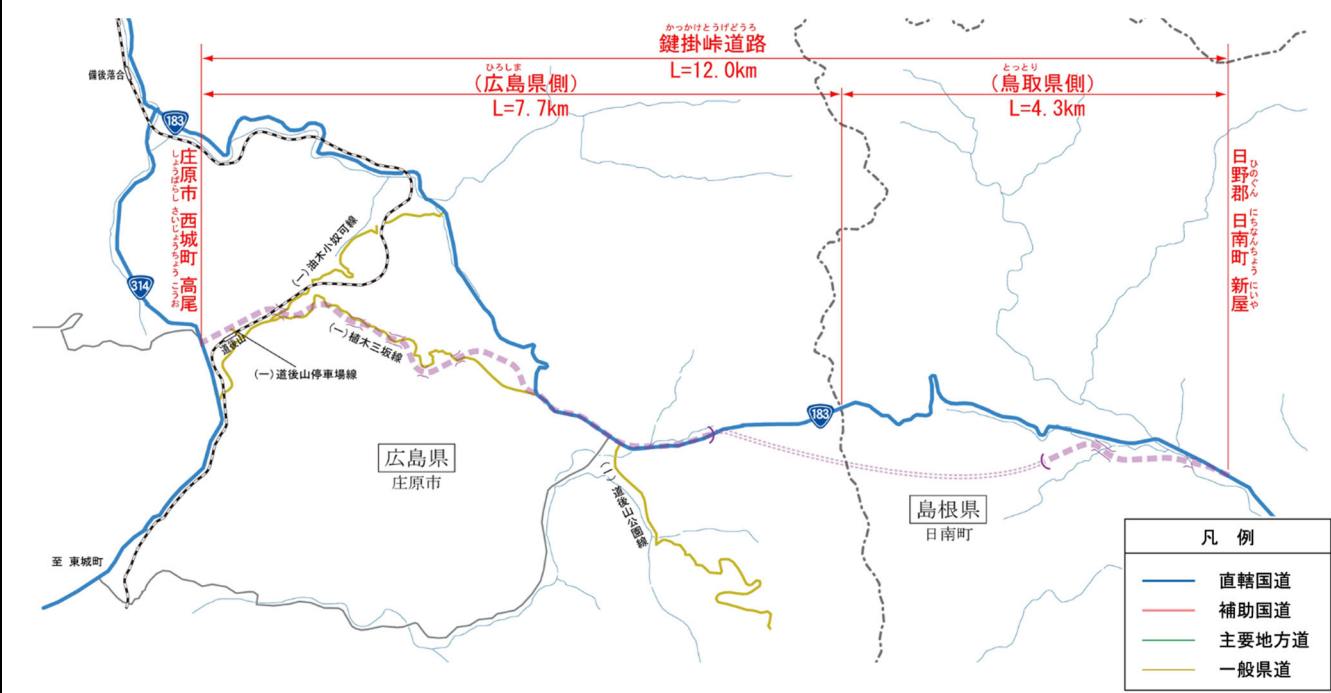
再評価結果(令和7年度事業継続箇所)

担 当 課:道路局 国道・技術課

担当課長名:西川 昌宏

事業名	一般国道 1 8 3 号 鍵掛峠道路		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	自：広島県 庄原市 西城町 高尾 至：鳥取県 日野郡 日南町 新屋				延長	1 2. 0 km
事業概要	一般国道 1 8 3 号は、広島県広島市から鳥取県米子市までを結ぶ延長約 1 4 5 kmの主要幹線道路である。 鍵掛峠道路は、鳥取県と広島県の県境部に位置し、高規格道路江府三次道路の一部を構成する広島県庄原市西城町高尾と鳥取県日野郡日南町新屋を結ぶ延長 1 2. 0 kmの道路である。 事業目的は、線形不良の解消のほか、国土強靱化に伴う災害時の代替ルートの確保、救急医療活動の支援、安定的な物流ネットワークの構築等を図るものである。					
H 1 7 年度事業化		—		H 2 1 年度用地着手		H 2 7 年度工事着手
全体事業費		約523億円		事業進捗率 (令和6年3月末時点)	約53%	供用済延長 0. 0 km
地域の防災面の課題						
・平成 17 年 1 月には、法面崩落により国道 183 号で約 106 時間にわたり通行止めが発生し、大幅な迂回を強いられている。 ・さらに、災害時の通行止めによる孤立や迂回について、「土砂崩れにより三坂地区が封鎖されたこともありアクセス改善が重要」（介護事業者）等の地域の声があり、沿線住民の不安要素となっている。 ・加えて、冬期には積雪によるスリップ事故や大型車の立ち往生が発生し、路線バス及びスクールバス運行への阻害や地域の日常生活・交通安全に課題がある。						
課題を踏まえた対策・事業内容						
・並行する一般国道183号は急峻な地形を通過しており、事前通行規制区間（1.7km）、要防災対策箇所（24箇所）、急カーブ（R<150m：74箇所）、急勾配（i>5%：L=5.0km）の区間が連続しており、これらの課題を解消するためにはバイパスによる整備が必要となる。						
事業の効果等					費用	（残事業） / （事業全体）
○災害等に対する不安感の解消 ・線形不良箇所の走行に伴う精神的疲労の軽減効果 ・通行止め時の医療サービスが享受できなくなる不安解消効果 ・災害時の迂回ルートの確保による不安解消効果					206／475億円 〔 事業費：197/466億円 維持管理費：9.3/9.3億円 〕	
関係する地方公共団体等の意見						
鳥取県知事の意見：「継続」という対応方針（原案）について異存ありません。 事業費の増加は、事業計画段階では予見不可能な内容で、工事の安全性確保と周辺地域への影響を考慮するとやむを得ないものと考えますが、コスト縮減と安全確保を図りつつ、鳥取県側区間の部分開通が大幅に遅延することがないように工程精査をお願いします。 広島県知事の意見：事業継続とする対応方針については妥当である。 一般国道183号鍵掛峠道路は、広島県備北地域と鳥取県西部地域を連結する高規格道路「江府三次道路」の一部を構成し、地域間交流の促進や観光産業の活性化、物流機能の向上に資する幹線道路であるとともに、線形不良区間や異常気象時通行規制区間の解消など、防災上の観点からも特に重要な道路である。 引き続き、地元住民の皆様への丁寧な対応やコスト縮減に努めながら、安全な道路の早期完成に向けて着実に整備を進めていきたい。						

事業評価監視委員会の意見	
<ul style="list-style-type: none"> ・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	
平成17年度に生山道路、平成20年度に高道路が供用したことで、備北地域と鳥取西部地域のアクセス性が向上しており、今後さらに江府三次道路の最大の難所解消のため鍵掛峠道路の早期整備が期待されている。	
事業の進捗状況、残事業の内容等	
令和6年3月末時点で、事業全体の進捗率は約53%、用地の進捗率は約100%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、調査・設計及び改良工事を行っており、早期開通を目指し、事業を推進する。	
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	
事業の必要性に変化はなく、防災面の効果が見込まれるため。	
事業概要図	



※1 費用に記載している金額は、現在価値化して算出した値。

再評価結果(令和7年度事業継続箇所)

担 当 課:道路局国道・技術課

担当課長名:西川 昌宏

事業名	一般国道33号 越知道路(2工区)			事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 四国地方整備局
起終点	自:高知県高岡郡越知町越知丙 至:高知県高岡郡越知町越知丁					延長	3.0km
事業概要							
一般国道 33 号は高知市と松山市を結ぶ延長約 124 kmの主要幹線道路で、代替路線を有しないことから中山間地域にとって日常生活に欠くことのできない重要な路線である。一方、降雨による事前通行規制区間が全区間の 35%を占めているなど、様々な課題を抱えている。 一般国道33号越知道路(2工区)は地すべり地を通過する現道を回避し、一般国道33号の中でも落石など危険な斜面が多い箇所の防災対策と急カーブなど線形不良箇所を解消することで、主要幹線道路としての防災機能の強化や安全性・走行性の向上を図り、災害により孤立化する集落の解消や円滑な交通の確保を図る延長3.0 kmの高規格道路である。							
H20年度事業化		一 年度都市計画決定		H24年度用地着手		H23年度工事着手	
全体事業費		約196億円	事業進捗率 (令和6年3月末時点)		約96%	供用済延長	1.8km
地域の防災面の課題(※1)							
・現道沿いに防災点検における防災ランクⅠが 6 箇所、防災ランクⅡが 13 箇所存在。 →防災ランクⅠ(岩盤崩壊:4 箇所、落石崩壊:2 箇所) →防災ランクⅡ(落石崩壊:12 箇所、地すべり:1 箇所) ・平成 22 年 8 月 16 日 18 時 20 分頃に岩盤崩壊が発生し、約 4 日間の全面通行止めが発生。 ・降雨による事前通行規制区間(L=20.3km)が存在し、平成 21 年度～令和 5 年度に延べ 27 回(約 448 時間)の通行止めにより大幅な迂回が発生。 ・現道は線形不良箇所(R≦150m)が10箇所存在する。							
課題を踏まえた対策・事業内容							
・楠神地すべりは必要な抑止力が非常に大きいことから対策は困難であり、防災ランク箇所も多数あることから、将来的な安全性や経済性も考慮の上、別線トンネルを整備することにより課題箇所を解消。 ・事前通行規制区間短縮のため、現道 1.2km 区間については法面对策を施すことにより課題箇所を解消。 ・別線及び線形改良により線形不良区間を解消。							
事業の効果等(※2)					費用(※2)	(残事業)/(事業全体)	
・災害危険箇所の減少及び地すべり地の回避 ・走行時間の短縮等(災害による通行止めでの迂回の解消を含む) 113 億円(残事業 113 億円) ・異常気象時における事前通行規制区間の短縮 (令和 6 年 4 月 1 日:L=20.3km→L=18.7km へ短縮) ・線形不良箇所の減少による走行性・安全性の向上 ・災害時の通行止めによる孤立地域の経済(営業)損失の解消 (0.50億円)					17/213億円 事業費: 6.9/203 億円 維持管理費: 10/ 10 億円		
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:							
・一般国道 33 号の整備促進に対して、沿線地方公共団体などから積極的に要望活動が続けられている。 (令和元年度:7月、8月、11月 令和2年度:7月、10月、11月 令和3年度:8月、10月、11月、1月) (令和4年度:8月、10月、1月 令和5年度:8月、10月、11月、1月 令和6年度:7月、8月)							
高知県知事の意見:							
事業継続に異議はありません。 一般国道33号は、高知県と愛媛県の県都を結ぶ主要幹線道路であり、沿線地域における産業や観光振興の取り組みを支え、日々の安全・安心な暮らしを守るとともに、近年、激甚化している豪雨や発生							

高まる南海トラフ地震などの自然災害時の緊急輸送を担う「命の道」として大変重要な路線です。

しかしながら、越知道路(2工区)を含む現道は、越知町横倉から県境までの事前通行規制区間において、豪雨による長時間の通行止めがたびたび発生するなど、日常生活にも影響を与えていることから、幹線道路として、安全性・走行性の向上や防災機能の強化が望まれています。

このため、国においては、早期の開通に向け、資材価格などの高騰も加味した上で、所要額の満額確保に努めていただき、より一層の事業進捗をお願いします。

事業評価監視委員会の意見

- ・「事業継続」とする事業者の判断は「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19年 3月 国道494号 佐川・吾桑バイパス(須崎②工区) 延長1.02km開通
- ・平成19年 6月 国道 33号 越知道路(3工区) 延長1.0km開通
- ・平成23年 4月 国道494号 佐川・吾桑バイパス(佐川工区) 延長1.53km開通
- ・平成24年12月 国道 33号 高知西バイパス天神IC～鎌田IC 延長1.1km開通
- ・平成28年 3月 国道 33号 高知西バイパス枝川IC～天神IC 延長2.9km開通
- ・令和 3年 3月 国道494号 佐川・吾桑バイパス(須崎③工区) 延長1.83km開通
- ・令和 3年12月 国道 33号 高知西バイパス鎌田IC～波川 延長1.5km開通
- ・令和 5年 6月 国道 33号 越知道路(2工区) バイパス区間 延長1.8km開通(その他)

- ・佐川町 まきのさんの道の駅・佐川【R5.6開駅】
- ・佐川町 牧野富太郎ふるさと館【R5.2リニューアルオープン】
- ・越知町 体験型観光施設【R1.6開業】

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・用地進捗率100%、事業進捗率約96%(令和6年3月末時点)
- ・残事業の内容(現道拡幅工事等)

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・引き続き、早期供用に向けて調査設計、工事を推進中。

施設の構造や工法の変更等

- ・想定できない事象に起因する事業費増等においても、今後も新技術、新工法の採用による工事コストの縮減に加え、施設の長寿命化や維持管理費を考慮した構造等の採用等、総コストの縮減に努めていくこととする。

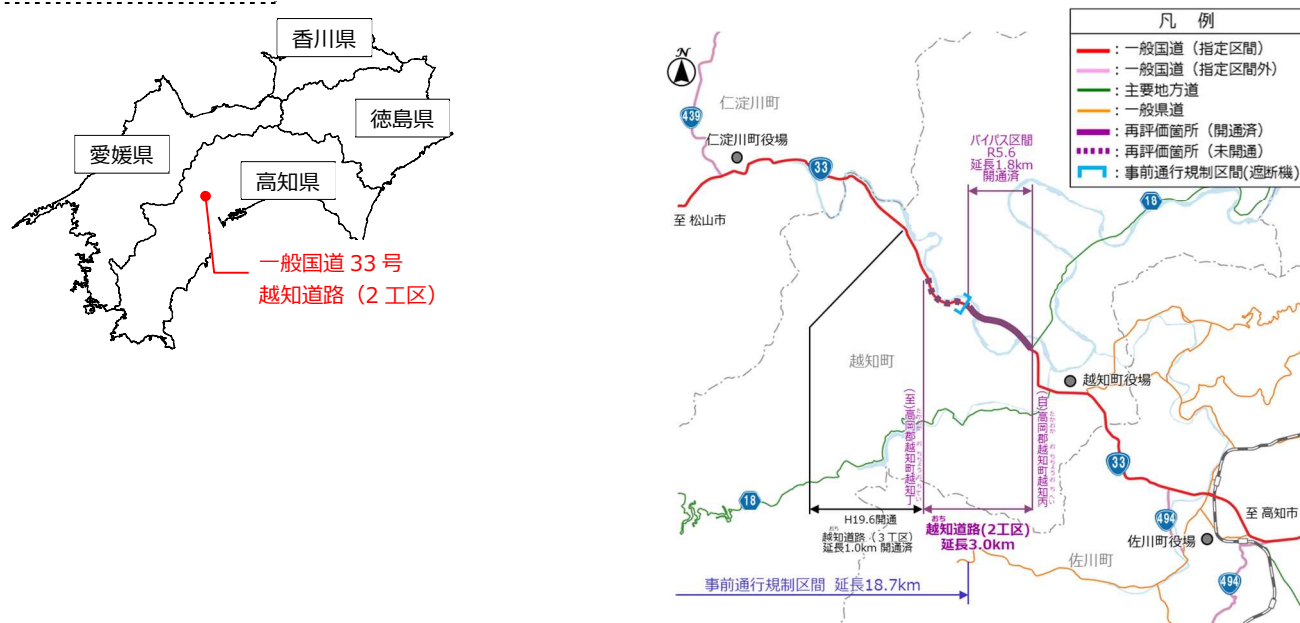
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

- ・以上の状況を勘案すれば、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



※1 課題欄に係る数値及び事前通行規制区間の延長は、令和6年度3月31日時点のものであり、越知町移管済み区間(旧国道33号)に係る数値が含まれている。

※2 事業の効果および費用の欄に係る数値は令和5年度評価時点。