

再評価結果(令和8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 北海道横断自動車道 網走線 足寄～北見	事業区分	高速自動車国道	事業主体	国土交通省 北海道開発局	
起終点 自: 北海道足寄郡足寄町郊南 至: 北海道北見市北上	延長	79.0km			
事業概要 北海道横断自動車道は、黒松内町を起点とし、小樽市、本別町等を経由して、根室市及び網走市に至る高規格道路である。 足寄～北見は、十勝圏とオホーツク圏の連携機能の強化を図り、災害に強い道路ネットワークの構築、安全性や輸送効率の高い物流ネットワーク形成による地域産業の活性化、観光拠点への速達性向上による観光振興等を目的とした延長79.0kmの事業である。					
H15年度事業化 (新直轄方式)	—	H17年度用地補償着手	H18年度工事着手		
全体事業費	約1,210億円	事業進捗率 (令和7年3月末時点)	約77%	供用済延長	28.0km
計画交通量		3,500～7,300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) 1,589/5,539億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 3,384/6,815億円	基準年
	1.2(0.9)	5.0%(3.5%)	(事業費: 1,410/4,899億円 維持管理費: 180/560億円 更新費: -/80億円)	(走行時間短縮便益: 2,895/5,705億円 走行経費減少便益: 391/889億円 交通事故減少便益: 99/221億円)	
	1.7(1.4) [2%]				
	2.1(1.7) [1%]				
	(残事業)	(残事業)	感度分析		
2.1(3.1)	9.5%(15.1%)	(事業全体)		(残事業)	
3.1(4.1) [2%]		交通量	B/C=1.1～1.4(±10%)	交通量	B/C=1.8～2.4(±10%)
3.8(4.8) [1%]		事業費	B/C=1.2～1.3(±10%)	事業費	B/C=2.0～2.3(±10%)
		事業期間	B/C=1.2～1.3(±20%)	事業期間	B/C=2.1～2.2(±20%)
事業の効果等					
事業の必要性及び効果					
① 農水産品の流通利便性向上 ・物流ルート ^の 速達性・安全性が向上することで、農水産品の流通利便性向上が期待される。					
② 救急搬送の速達性・安定性向上 ・高次医療施設への搬送時間の短縮や安定走行による患者負担軽減など、救急搬送の速達性・安定性向上が期待される。					
③ 災害時の緊急輸送ルートの強化 ・洪水浸水想定区域や地吹雪発生箇所を回避するルートが確保され、災害時の緊急輸送ルートの強化が期待される。					
④ 冬期都市間バス運行の利便性向上 ・日常生活の移動に加え、流氷観光など観光需要があるオホーツクと道央間の代替機能が強化される。					
⑤ 広域周遊観光の活性化 ・オホーツク圏の主要観光地への速達性が向上することで、広域周遊観光の活性化が期待される。					

関係する地方公共団体等の意見

地域から頂いた主な意見等:

帯広市、本別町など1市10町の首長等で構成される「北海道横断自動車道十勝地区早期建設促進期成会」等から、早期整備の要望を受けている。

知事の意見:

「北海道横断自動車道 網走線 足寄～北見」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、高規格道路網の構築によるオホーツク圏と道央・十勝・釧路圏の連絡強化を図り、災害に強い道路ネットワークの構築、安全性や輸送効率の高い物流ネットワーク形成による地域産業の活性化、観光拠点への速達性向上による観光振興等の支援に寄与することから、早期供用を図るようお願いいたします。

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

- ・平成15年 6月 北海道横断自動車道 池田IC～足寄IC開通
- ・平成18年 3月 北見市、端野町、留辺蘂町、常呂町が「北見市」となる
女満別町、東藻琴町が「大空町」となる
- ・平成19年10月 北海道横断自動車道 トナムIC～十勝清水IC開通
- ・平成21年10月 北海道横断自動車道 占冠IC～トナム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(道央圏と道東圏が直結)
- ・平成25年 3月 北海道横断自動車道 北見西IC～北見東IC開通
- ・平成27年 6月 道東地域が広域観光周遊ルート「アジアの宝悠久の自然美への道ひがし北・海・道」に認定
- ・平成27年11月 北海道横断自動車道 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 陸別小利別～訓子府IC開通
- ・平成31年 3月 北海道横断自動車道 トナムIC～十勝清水IC間 付加車線設置(約9.5km)事業許可
- ・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 北海道横断自動車道 占冠IC～トナムIC間 4車線化事業化
- ・令和 3年 3月 北海道横断自動車道 トナムIC～十勝清水IC間 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 4車線化事業化
- ・令和 6年12月 北海道横断自動車道 阿寒IC～釧路西IC開通
- ・令和 7年 3月 国道238号紋別防雪全線開通

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成18年度に工事着手して、用地進捗率約73%、事業進捗率約77%となっている。

(令和7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

不良土対策の進捗を図り、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。

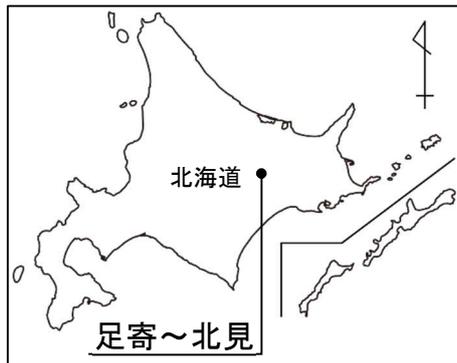
対応方針

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



凡 例	
	開 通 区 間
	再 評 価 区 間
	開 通 区 間



※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)
 ※B/Cの値は、本別JCT～網走を対象とした場合、()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8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39号 <small>たんのたかの</small> 端野高野道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 北海道開発局	
起終点	自: <small>ほっかいどうきたみ たんのかわむかい</small> 北海道北見市端野町字川向 至: <small>ほっかいどうあほしり びほろ たかの</small> 北海道網走郡美幌町字高野			延長	14.3km	
事業概要						
<p>北海道横断自動車道は、黒松内町を起点とし、小樽市、本別町等を経由して、根室市及び網走市に至る高規格道路である。</p> <p>端野高野道路は、十勝圏とオホーツク圏の連携機能の強化を図り、災害に強い道路ネットワークの構築、安全性や輸送効率の高い物流ネットワーク形成による地域産業の活性化、観光拠点への速達性向上による観光振興等を目的とした延長14.3kmの事業である。</p>						
H31年度事業化	—	R3年度用地補償着手		R3年度工事着手		
全体事業費	約589億円	事業進捗率 (令和7年3月末時点)	約25%	供用済延長	0.0km	
計画交通量	16,300~18,700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) 1,589/5,539億円		総便益 (残事業)/(事業全体) 3,384/6,815億円	
	1.2(2.9)		(事業費: 1,410/4,899億円 維持管理費: 180/560億円 更新費: -/80億円)		(走行時間短縮便益: 2,895/5,705億円 走行経費減少便益: 391/889億円 交通事故減少便益: 99/221億円)	
	1.7(4.3) [2%]	5.0%(10.9%)				基準年
	2.1(5.4) [1%]					令和7年
	(残事業)	(残事業)	感度分析 (事業全体)		(残事業)	
2.1(4.0)		交通量	B/C=1.1~1.4(±10%)	交通量	B/C=1.8~2.4(±10%)	
3.1(5.8) [2%]	9.5%(15.9%)	事業費	B/C=1.2~1.3(±10%)	事業費	B/C=2.0~2.3(±10%)	
3.8(7.2) [1%]		事業期間	B/C=1.2~1.3(±20%)	事業期間	B/C=2.1~2.2(±20%)	
事業の効果等						
事業の必要性及び効果						
<p>① 農水産品の流通利便性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・物流ルート¹の速達性・安全性が向上することで、農水産品の流通利便性向上が期待される。 <p>② 救急搬送の速達性・安定性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高次医療施設への搬送時間の短縮や安定走行による患者負担軽減など、救急搬送の速達性・安定性向上が期待される。 <p>③ 災害時の緊急輸送ルートの強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・洪水浸水想定区域や地吹雪発生箇所を回避するルートが確保され、災害時の緊急輸送ルートの強化が期待される。 <p>④ 冬期都市間バス運行の利便性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・日常生活の移動に加え、流水観光など観光需要があるオホーツクと道央間の代替機能が強化される。 <p>⑤ 広域周遊観光の活性化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・オホーツク圏の主要観光地への速達性が向上することで、広域周遊観光の活性化が期待される。 						

関係する地方公共団体等の意見

地域から頂いた主な意見等:

北見市、本別町など1市6町の首長等で構成される「北海道横断自動車道北見地区早期建設促進期成会」等から、早期整備の要望を受けている。

知事の意見:

「一般国道39号(北海道横断自動車道 網走線)端野高野道路」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、高規格道路網の構築による圏域中心都市の北見市と物流・観光拠点間の連絡強化により、地域産業の活性化、観光拠点への速達性向上による観光振興等の支援に貢献するとともに、災害に強い道路ネットワークの構築に寄与することから、早期供用を図るようお願いいたします。

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

- ・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 北海道横断自動車道 占冠IC～トナムIC間 4車線化事業化
- ・令和 3年 3月 北海道横断自動車道 トナムIC～十勝清水IC間 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 4車線化事業化
- ・令和 6年12月 北海道横断自動車道 阿寒IC～釧路西IC開通
- ・令和 7年 3月 国道238号紋別防雪全線開通

事業の進捗状況、残事業の内容等

令和3年度に工事着手して、用地進捗率約45%、事業進捗率約25%となっている。

(令和7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。

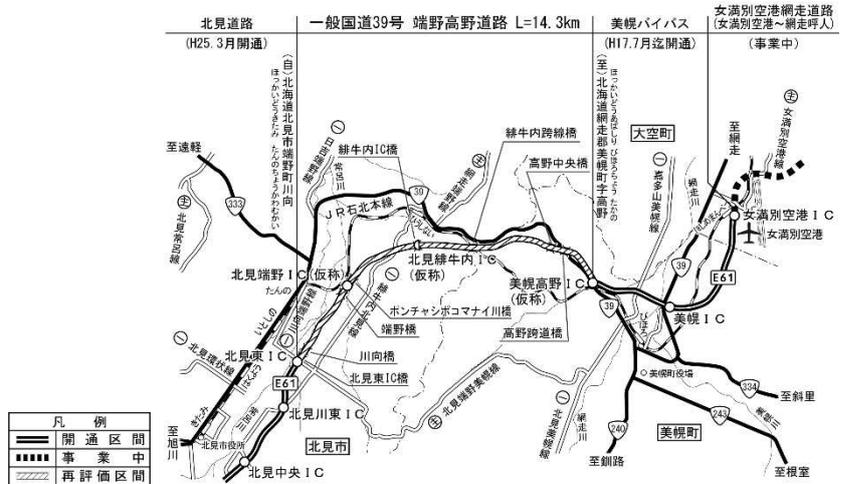
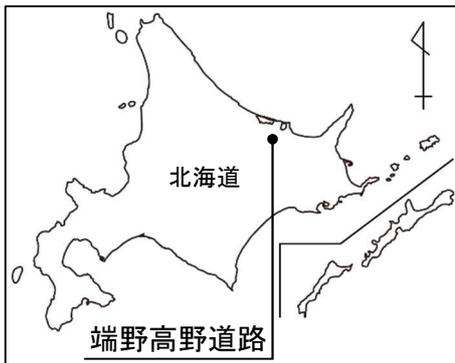
対応方針

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～網走を対象とした場合、()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8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39号 女満別空港網走道路 (女満別空港～網走呼人)	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: 北海道網走郡大空町女満別中央 至: 北海道網走市字呼人			延長	10.9km	
事業概要						
<p>北海道横断自動車道は、黒松内町を起点とし、小樽市、本別町等を経由して、根室市及び網走市に至る高規格道路である。</p> <p>女満別空港網走道路(女満別空港～網走呼人)は、十勝圏とオホーツク圏の連携機能の強化を図り、災害に強い道路ネットワークの構築、安全性や輸送効率の高い物流ネットワーク形成による地域産業の活性化、観光拠点への速達性向上による観光振興等を目的とした延長10.9kmの事業である。</p>						
R6年度事業化	—	用地補償未着手	工事未着手			
全体事業費	約570億円	事業進捗率 (令和7年3月末時点)	約1%	供用済延長	0.0km	
計画交通量	11,200～12,500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) 1,589/5,539億円		総便益 (残事業)/(事業全体) 3,384/6,815億円	
	1.2(1.1)		(事業費: 1,410/4,899億円) (維持管理費: 180/560億円) (更新費: -/80億円)		(走行時間短縮便益: 2,895/5,705億円) (走行経費減少便益: 391/889億円) (交通事故減少便益: 99/221億円)	
	1.7(1.9) [2%]	5.0%(4.6%)				基準年
	2.1(2.4) [1%]					令和7年
	(残事業)	(残事業)	感度分析 (事業全体)		(残事業)	
2.1(1.2)		交通量	B/C=1.1～1.4(±10%)	交通量	B/C=1.8～2.4(±10%)	
3.1(1.9) [2%]	9.5%(4.6%)	事業費	B/C=1.2～1.3(±10%)	事業費	B/C=2.0～2.3(±10%)	
3.8(2.4) [1%]		事業期間	B/C=1.2～1.3(±20%)	事業期間	B/C=2.1～2.2(±20%)	
事業の効果等						
事業の必要性及び効果						
<p>① 農水産品の流通利便性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・物流ルート of 速達性・安全性が向上することで、農水産品の流通利便性向上が期待される。 <p>② 救急搬送の速達性・安定性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高次医療施設への搬送時間の短縮や安定走行による患者負担軽減など、救急搬送の速達性・安定性向上が期待される。 <p>③ 災害時の緊急輸送ルートの強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・洪水浸水想定区域や地吹雪発生箇所を回避するルートが確保され、災害時の緊急輸送ルートの強化が期待される。 <p>④ 冬期都市間バス運行の利便性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・日常生活の移動に加え、流氷観光など観光需要があるオホーツクと道央間の代替機能が強化される。 <p>⑤ 広域周遊観光の活性化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・オホーツク圏の主要観光地への速達性が向上することで、広域周遊観光の活性化が期待される。 						

関係する地方公共団体等の意見

地域から頂いた主な意見等:

網走市、北見市など2市6町の首長等で構成される「北海道横断自動車道北見・網走間建設促進期成会」等から、早期整備の要望を受けている。

知事の意見:

「一般国道39号(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)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、農水産物をはじめとする物流やオホーツク地域唯一の第3次医療機関がある北見市への救急搬送において速達性や安全性の向上、また広域周遊観光の促進、さらには異常気象時の通行機能の確保などに寄与することから、早期供用を図るようお願いいたします。

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、徹底したコスト縮減を図り、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 6年12月 北海道横断自動車道 阿寒IC～釧路西IC開通
- ・令和 7年 3月 国道238号紋別防雪全線開通

事業の進捗状況、残事業の内容等

令和6年度に事業化して、用地進捗率0%、事業進捗率約1%となっている。

(令和7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。

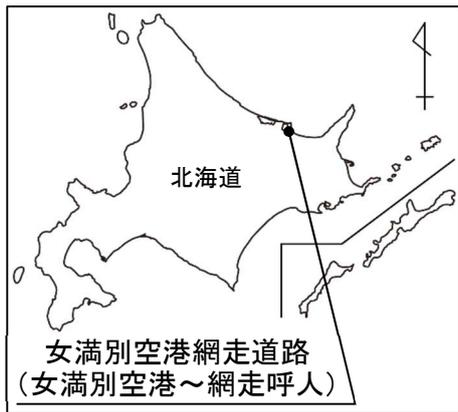
対応方針

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)
 ※B/Cの値は、本別JCT～網走を対象とした場合、()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8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	ひだか あつがしずない 日高自動車道(一般国道235号) 厚賀静内道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 北海道開発局			
起終点	自: 北海道沙流郡日高町字美原 至: 北海道日高郡新ひだか町静内神森			延長	16.2km			
事業概要								
<p>日高自動車道は、苫小牧市を起点とし、浦河町に至る高規格道路である。</p> <p>厚賀静内道路は、高速ネットワークの拡充による近隣都市間の連絡機能の強化を図り、地域間交流の活性化及び国際拠点港湾苫小牧港、拠点空港新千歳空港等への物流効率化等の支援を目的とした延長16.2kmの事業である。</p>								
H7年度事業化		—		H23年度用地補償着手				
全体事業費		約985億円		事業進捗率 (令和7年3月末時点)				
				約83%				
				供用済延長				
				9.1km				
計画交通量								
10,000～11,400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)			
	(事業全体)	(事業全体)	895/8,732億円		1,871/10,770億円			
	1.2 (0.9)		(事業費: 813/8,015億円 維持管理費: 77/ 553億円 更新費: 4.8/ 165億円)		(走行時間短縮便益: 1,628/9,272億円 走行経費減少便益: 204/1,187億円 交通事故減少便益: 40/ 310億円)			
	1.6 (1.5) [2%]	5.0%(3.7%)					基準年	
	1.8 (2.0) [1%]							
(残事業)	(残事業)	感度分析 (事業全体)		感度分析 (残事業)				
2.1 (5.1)		交通量 B/C=1.1～1.4(±10%)		交通量 B/C=1.8～2.4(±10%)				
3.0 (7.1) [2%]	8.9%(18.4%)	事業費 B/C=1.2～1.2(±10%)		事業費 B/C=1.9～2.3(±10%)				
3.7 (8.5) [1%]		事業期間 B/C=1.2～1.2(±20%)		事業期間 B/C=2.0～2.2(±20%)				
事業の効果等								
事業の必要性及び効果								
<p>① 畜産品の流通利便性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・速達性及び安定性の高い輸送ルートが確保され、畜産品の流通利便性向上が期待される。 <p>② 農産品の流通利便性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・物流拠点への速達性及び安定性の高い輸送ルートが確保され、農産品の流通利便性向上が期待される。 <p>③ 緊急輸送ルートの強化による迅速な道路啓開の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・津波浸水想定区域を回避するルートが確保されるなど、災害時の緊急輸送ルートが強化され、迅速な道路啓開の支援が期待される。 <p>④ 救急搬送の速達性・安定性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・並行する国道235号の信号交差点を回避し、高次医療施設までの所要時間が短縮され、救急搬送の速達性・安定性向上が期待される。 <p>⑤ 移住・交流人口の拡大による地域活性化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・速達性の高い道路ネットワークが確保されることで、移住・交流人口が拡大し、地域活性化の支援が期待される。 								

関係する地方公共団体等の意見

地域から頂いた主な意見等:

浦河町など1市11町の首長等で構成される「高規格道路日高自動車道早期建設促進期成会」等より整備促進の要望を受けている。

知事の意見:

「日高自動車道(一般国道235号)厚賀静内道路」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、高速ネットワークの拡充による近隣都市間の連絡機能の強化を図り、地域間交流の活性化及び国際拠点港湾苫小牧港、拠点空港新千歳空港等への物流効率化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

- ・平成10年 3月 日高自動車道 苫小牧東IC～沼ノ端西IC開通
- ・平成10年 7月 日高自動車道 沼ノ端西IC～厚真IC開通
- ・平成15年 8月 日高自動車道 厚真IC～鶴川IC開通
- ・平成18年 3月 日高自動車道 鶴川IC～日高富川IC開通
- ・平成18年 3月 鶴川町、穂別町が合併し、「むかわ町」となる
日高町、門別町が合併し、「日高町」となる
静内町、三石町が合併し、「新ひだか町」となる
- ・平成20年 8月 苫小牧港 国際コンテナターミナルが東港区へ移転
- ・平成22年 3月 新千歳空港 国際線ターミナル運用開始
- ・平成23年 4月 苫小牧港 国際拠点港湾に指定(特定重要港湾から名称変更)
- ・平成24年 3月 日高自動車道 日高富川IC～日高門別IC開通
- ・平成27年 9月 様似町 アポイ岳ジオパークが世界ジオパークに認定
- ・平成30年 4月 日高自動車道 日高門別IC～日高厚賀IC開通
- ・令和 2年 3月 新千歳空港国際線ターミナルビル拡張工事完了
- ・令和 2年 7月 白老町 ウポポイ(民族共生象徴空間)開業
- ・令和 2年 12月 北海道縦貫自動車道 苫小牧中央IC開通
- ・令和 6年 6月 日高山脈襟裳十勝国立公園に指定
- ・令和 7年度 日高自動車道 日高厚賀IC～新冠IC 開通予定

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成23年度に工事着手して、用地進捗率約96%、事業進捗率約83%となっている。

(令和7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

埋蔵文化財発掘調査の進捗を図り、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。

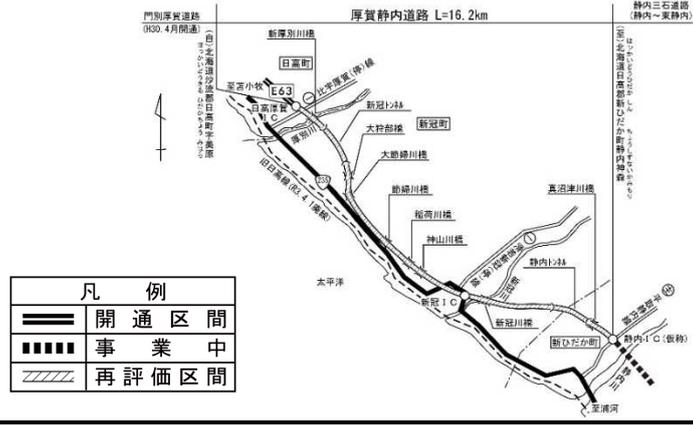
対応方針

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、苫小牧東IC～浦河を対象とした場合、()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8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	ひだか 日高自動車道(一般国道235号) しずないみつし 静内三石道路(静内～東静内)		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	ほっかいどう ひだか しん 自: 北海道日高郡新ひだか町静内神森 しずないかみもり 至: 北海道日高郡新ひだか町東静内			延長	8.0km	
事業概要	<p>日高自動車道は、苫小牧市を起点とし、浦河町に至る高規格道路である。</p> <p>静内三石道路(静内～東静内)は、高速ネットワークの拡充による近隣都市間の連絡機能の強化を図り、地域間交流の活性化及び国際拠点港湾苫小牧港、拠点空港新千歳空港等への物流効率化等の支援を目的とした延長8.0kmの事業である。</p>					
R4年度事業化	-		R6年度用地補償着手	工事未着手		
全体事業費	約520億円	事業進捗率 (令和7年3月末時点)	約3%	供用済延長	0.0km	
計画交通量	7,700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)
	(事業全体)	(事業全体)	895/8,732億円		1,871/10,770億円	
	1.2 (1.1)		事業費: 813/8,015億円		走行時間短縮便益: 1,628/9,272億円	
	1.6 (1.6) [2%]	5.0%(4.4%)	維持管理費: 77/ 553億円		走行経費減少便益: 204/1,187億円	
	1.8 (2.0) [1%]		更新費: 4.8/ 165億円		交通事故減少便益: 40/ 310億円	
(残事業)	(残事業)	感度分析	(事業全体)	(残事業)		
2.1 (1.1)		交通量	B/C=1.1~1.4(±10%)	交通量	B/C=1.8~2.4(±10%)	
3.0 (1.7) [2%]	8.9%(4.7%)	事業費	B/C=1.2~1.2(±10%)	事業費	B/C=1.9~2.3(±10%)	
3.7 (2.1) [1%]		事業期間	B/C=1.2~1.2(±20%)	事業期間	B/C=2.0~2.2(±20%)	
事業の効果等	<p>事業の必要性及び効果</p> <ol style="list-style-type: none"> 畜産品の流通利便性向上 <ul style="list-style-type: none"> 速達性及び安定性の高い輸送ルートが確保され、畜産品の流通利便性向上が期待される。 農産品の流通利便性向上 <ul style="list-style-type: none"> 物流拠点への速達性及び安定性の高い輸送ルートが確保され、農産品の流通利便性向上が期待される。 緊急輸送ルートの強化による迅速な道路啓開の支援 <ul style="list-style-type: none"> 津波浸水想定区域を回避するルートが確保されるなど、災害時の緊急輸送ルートが強化され、迅速な道路啓開の支援が期待される。 救急搬送の速達性・安定性向上 <ul style="list-style-type: none"> 並行する国道235号の信号交差点を回避し、高次医療施設までの所要時間が短縮され、救急搬送の速達性・安定性向上が期待される。 移住・交流人口の拡大による地域活性化 <ul style="list-style-type: none"> 速達性の高い道路ネットワークが確保されることで、移住・交流人口が拡大し、地域活性化の支援が期待される。 					

関係する地方公共団体等の意見

地域から頂いた主な意見等:

浦河町など1市11町の首長等で構成される「高規格道路日高自動車道早期建設促進期成会」等より整備促進の要望を受けている。

知事の意見:

「日高自動車道(一般国道235号)静内三石道路(静内～東静内)」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、軽種馬及び農水産物の輸送をはじめとする物流の効率化、救急搬送時間の短縮、大規模地震・津波発生時の避難及び緊急車両の確保、日高・十勝を巡る周遊観光等の振興など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、徹底したコスト削減を図り、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 6年 6月 日高山脈襟裳十勝国立公園に指定
- ・令和 7年度 日高自動車道 日高厚賀IC～新冠IC 開通予定

事業の進捗状況、残事業の内容等

令和6年度に用地補償着手して、用地進捗率約1%、事業進捗率約3%となっている。

(令和7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

引き続きコスト削減に取り組んでいく。

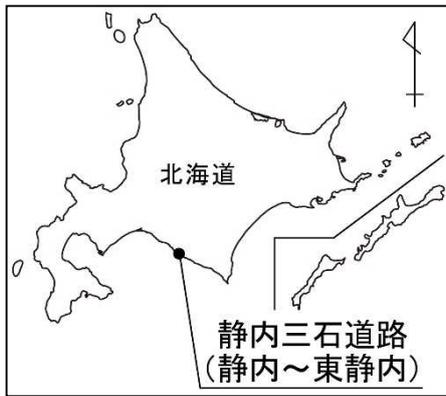
対応方針

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、苫小牧東IC～浦河を対象とした場合、()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8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	帯広・広尾自動車道(一般国道236号) 大樹広尾道路(忠類大樹～豊似)	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: 北海道広尾郡大樹町字大樹 至: 北海道広尾郡広尾町字紋別			延長	15.1km		
事業概要							
<p>帯広・広尾自動車道は、芽室町を起点とし、広尾町に至る高規格道路である。</p> <p>大樹広尾道路(忠類大樹～豊似)は、高速ネットワークの拡充による近隣都市間の連絡機能の強化を図り、災害時の信頼性の高い道路ネットワークの構築及び重要港湾十勝港の利便性向上等の支援を目的とした延長15.1kmの事業である。</p>							
H28年度事業化	-	H30年度用地補償着手	H30年度工事着手				
全体事業費	約267億円	事業進捗率 (令和7年3月末時点)	約69%	供用済延長	0.0km		
計画交通量	4,500～5,500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) 514/5,264億円		総便益 (残事業)/(事業全体) 547/5,730億円		基準年
	1.1(1.5)		事業費: 453/4,748億円		走行時間短縮便益: 466/4,614億円		令和7年
	参考 1.3(2.2) [2%]	4.4%(6.1%)	維持管理費: 61/445億円		走行経費減少便益: 63/875億円		
	1.5(2.8) [1%]		更新費: -/71億円		交通事故減少便益: 18/241億円		
	(残事業)	(残事業)	感度分析 (事業全体)		(残事業)		
1.1(3.4)		交通量	B/C=0.96～1.2(±10%)	交通量	B/C=0.9～1.2(±10%)		
参考 1.5(4.5) [2%]	4.4%(16.2%)	事業費	B/C=1.1～1.1(±10%)	事業費	B/C=0.98～1.2(±10%)		
1.8(5.2) [1%]		事業期間	B/C=1.1～1.1(±20%)	事業期間	B/C=1.03～1.1(±20%)		
事業の効果等							
事業の必要性及び効果							
<ol style="list-style-type: none"> ① 災害時の信頼性の高い道路ネットワークの構築 <ul style="list-style-type: none"> ・災害発生時の孤立回避や救急活動及び被災地外からの救援物資等の輸送ルートが形成されるなど、災害時の信頼性の高い道路ネットワークの構築が期待される。 ② 農畜産物の流通利便性向上 <ul style="list-style-type: none"> ・十勝・オホーツク管内と十勝港間、大樹町・広尾町と乳製品工場間の輸送ルートが強化されるなど、農畜産物の流通利便性の向上が期待される。 ③ 道路交通の安全性向上 <ul style="list-style-type: none"> ・隣接する供用区間では、開通後に死傷事故が約7割減少していることから、隣接区間同様に死傷事故が減少するなど、道路交通の安全性向上が期待される。 ④ 救急搬送・地域医療の安定性向上 <ul style="list-style-type: none"> ・救急搬送や通院時間が短縮し、走行時の患者負担が軽減されることから、救急搬送・地域医療の安定性向上が期待される。 ⑤ 宅配サービスの効率化・日常生活の利便性向上 <ul style="list-style-type: none"> ・所要時間が短縮され、宅配サービスの効率化・日常生活の利便性向上が期待される。 ⑥ 観光地への移動利便性向上 <ul style="list-style-type: none"> ・移動時間が短縮することで、観光地での滞在時間の増加や立ち寄り箇所の拡充が可能となるなど、観光地への移動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:

帯広市など1市12町2村の首長等で構成される「北海道横断自動車道十勝地区早期建設促進期成会」、「高規格道路帯広・広尾自動車道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:

「帯広・広尾自動車道(一般国道236号)大樹広尾道路(忠類大樹～豊似)」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、高速ネットワークの拡充による近隣都市間の連絡機能の強化を図り、災害時の信頼性の高い道路ネットワークの構築及び重要港湾十勝港の利便性向上等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

- ・平成30年 4月 日高自動車道 日高門別IC～日高厚賀IC開通
- ・平成31年 3月 北海道横断自動車道(道東道) トマムIC ～十勝清水IC間付加車線設置(約9.5km) 事業許可
- ・令和 2年 3月 北海道横断自動車道(道東道) 占冠IC～トマムIC間 4車線化事業化
- ・令和 3年 3月 北海道横断自動車道(道東道) トマムIC ～十勝清水IC間 4車線化事業化
- ・令和 4年度 日高自動車道 静内IC(仮称)～東静内IC(仮称) 新規事業化
- ・令和 6年 3月 北海道横断自動車道(道東道) 追分町IC～夕張IC間 4車線化事業化
- ・令和 6年 5月 十勝港 コンテナ船定期航路 新規就航
- ・令和 6年 6月 日高山脈襟裳十勝国立公園に指定
- ・令和 7年度 日高自動車道 日高厚賀IC～新冠IC開通予定
- ・令和 7年 3月 十勝港 農林水産物・食品輸出促進の「産直港湾」に認定
- ・令和 13年度 十勝港 十勝港内港地区国際物流ターミナル事業 完了予定

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成30年度に着工して、用地進捗率約85%、事業進捗率約69%となっている。

(令和7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

不良土対策の進捗を図り、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。

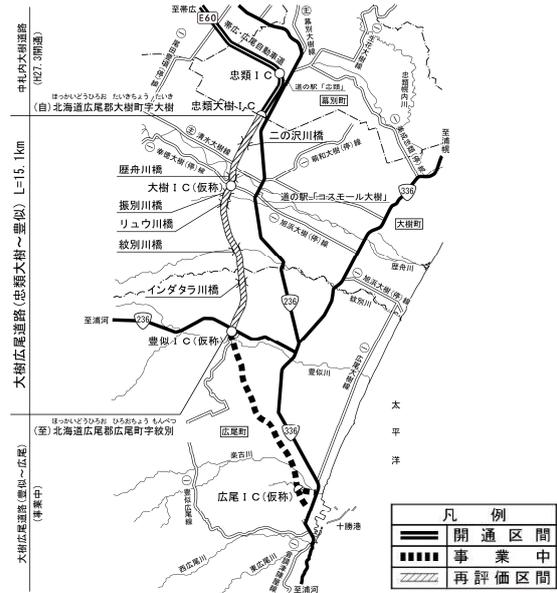
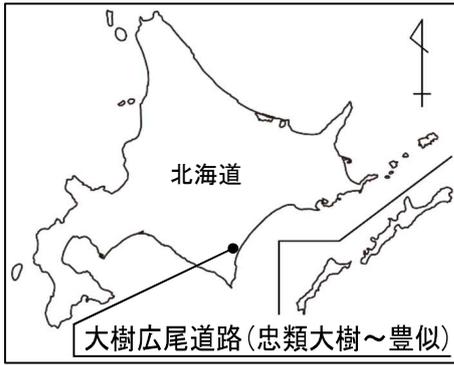
対応方針

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、帯広JCT～広尾を対象とした場合、()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8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	帯広・広尾自動車道(一般国道236号) 大樹広尾道路(豊似～広尾)	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: 北海道広尾郡広尾町字紋別 至: 北海道広尾郡広尾町字ラッコベツ			延長	12.3km		
事業概要							
<p>帯広・広尾自動車道は、芽室町を起点とし、広尾町に至る高規格道路である。</p> <p>大樹広尾道路(豊似～広尾)は、高速ネットワークの拡充による近隣都市間の連絡機能の強化を図り、災害時の信頼性の高い道路ネットワークの構築及び重要港湾十勝港の利便性向上等の支援を目的とした延長12.3kmの事業である。</p>							
R4年度事業化	—	R6年度用地補償着手	工事未着手				
全体事業費	約480億円	事業進捗率 (令和7年3月末時点)	約2%	供用済延長	0.0km		
計画交通量	4,100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) 514/5,264億円		総便益 (残事業)/(事業全体) 547/5,730億円		基準年
	1.1(0.8)		事業費: 453/4,748億円		走行時間短縮便益: 466/4,614億円		令和7年
	参考 1.3(1.1) [2%]	4.4%(2.7%)	維持管理費: 61/445億円		走行経費減少便益: 63/875億円		
	参考 1.5(1.4) [1%]		更新費: -/71億円		交通事故減少便益: 18/241億円		
	(残事業)	(残事業)	感度分析 (事業全体)		感度分析 (残事業)		
1.1(0.8)		交通量	B/C=0.96~1.2(±10%)		交通量	B/C=0.9~1.2(±10%)	
参考 1.5(1.2) [2%]	4.4%(2.9%)	事業費	B/C=1.1~1.1(±10%)		事業費	B/C=0.98~1.2(±10%)	
参考 1.8(1.4) [1%]		事業期間	B/C=1.1~1.1(±20%)		事業期間	B/C=1.03~1.1(±20%)	
事業の効果等							
事業の必要性及び効果							
<p>① 災害時の信頼性の高い道路ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・災害発生時の孤立回避や救急活動及び被災地外からの救援物資等の輸送ルートが形成されるなど、災害時の信頼性の高い道路ネットワークの構築が期待される。 <p>② 農畜産物の流通利便性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・十勝・オホーツク管内と十勝港間、大樹町・広尾町と乳製品工場間の輸送ルートが強化されるなど、農畜産物の流通利便性の向上が期待される。 <p>③ 道路交通の安全性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・隣接する供用区間では、開通後に死傷事故が約7割減少していることから、隣接区間同様に死傷事故が減少するなど、道路交通の安全性向上が期待される。 <p>④ 救急搬送・地域医療の安定性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・救急搬送や通院時間が短縮し、走行時の患者負担が軽減されることから、救急搬送・地域医療の安定性向上が期待される。 <p>⑤ 宅配サービスの効率化・日常生活の利便性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・所要時間が短縮され、宅配サービスの効率化・日常生活の利便性向上が期待される。 <p>⑥ 観光地への移動利便性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・移動時間が短縮することで、観光地での滞在時間の増加や立ち寄り箇所の拡充が可能となるなど、観光地への移動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:

帯広市など1市12町2村の首長等で構成される「北海道横断自動車道十勝地区早期建設促進期成会」、「高規格道路帯広・広尾自動車道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:

「帯広・広尾自動車道(一般国道236号)大樹広尾道路(豊似～広尾)」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、高速ネットワークの拡充による近隣都市間の連絡機能の強化を図り、災害時の信頼性の高い道路ネットワークの構築及び重要港湾十勝港の利便性向上等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、徹底したコスト縮減を図り、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 4年度 日高自動車道 静内IC(仮称)～東静内IC(仮称) 新規事業化
- ・令和 6年 3月 北海道横断自動車道(道東道) 追分町IC～夕張IC間 4車線化事業化
- ・令和 6年 5月 十勝港 コンテナ船定期航路 新規就航
- ・令和 6年 6月 日高山脈襟裳十勝国立公園に指定
- ・令和 7年度 日高自動車道 日高厚賀IC～新冠IC開通予定
- ・令和 7年 3月 十勝港 農林水産物・食品輸出促進の「産直港湾」に認定
- ・令和 13年度 十勝港 十勝港内港地区国際物流ターミナル事業 完了予定

事業の進捗状況、残事業の内容等

令和4年度に事業化して、用地進捗率約1%、事業進捗率約2%となっている。

(令和7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。

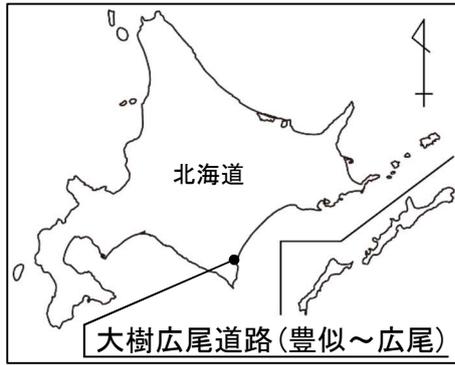
対応方針

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)
 ※B/Cの値は、帯広JCT～広尾を対象とした場合、()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8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	旭川・紋別自動車道(一般国道450号) 遠軽上湧別道路	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: 北海道紋別郡遠軽町豊里 至: 北海道紋別郡湧別町南兵村一区			延長	13.8km	
事業概要						
<p>旭川・紋別自動車道は、比布町を起点とし、遠軽町を經由して紋別市に至る高規格道路である。</p> <p>遠軽上湧別道路は、高速ネットワークの拡充による道央圏・道北圏とオホーツク圏の連絡機能強化を図り、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延長13.8kmの事業である。</p>						
R3年度事業化	—	R5年度用地補償着手		R5年度工事着手		
全体事業費	約375億円	事業進捗率 (令和7年3月末時点)	約14%	供用済延長	0.0km	
計画交通量: 2,400~9,100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) 281/10,111億円		総便益: (残事業)/(事業全体) 502/11,417億円	基準年
	1.1(1.5)	4.6%(6.4%)	(事業費: 250/9,000億円)		(走行時間短縮便益: 446/9,695億円)	令和7年
	(参考) 1.4(2.2) [2%]		(維持管理費: 30/858億円)		(走行経費減少便益: 44/1,415億円)	
	1.5(2.7) [1%]		(更新費: -/253億円)		(交通事故減少便益: 13/307億円)	
	(残事業)	(残事業)	感度分析 (事業全体)		(残事業)	
1.8(1.8)	8.0%(8.0%)	交通量	B/C=0.98~1.3(±10%)	交通量	B/C=1.6~2.0(±10%)	
(参考) 2.6(2.6) [2%]		事業費	B/C=1.1~1.1(±10%)	事業費	B/C=1.6~2.0(±10%)	
3.1(3.1) [1%]		事業期間	B/C=1.1~1.1(±20%)	事業期間	B/C=1.7~1.8(±20%)	
事業の効果等						
事業の必要性及び効果						
<p>① 水産品の流通利便性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・オホーツク海で漁獲された活ほたてやほたて玉冷の市場や物流拠点への定時性及び速達性の高い輸送ルートが確保され、水産品の流通利便性向上が期待される。 <p>② 農産品物流ルート安全性・速達性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・遠軽市街地を回避する安全性の高い物流ルートが確保され、速達性向上が期待される。 <p>③ 周遊観光の活性化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・遠紋地域と網走・知床を連絡する観光ルートとして主要観光地へのアクセス性が向上し、オホーツク圏の広域観光の活性化が期待される。 <p>④ 救急搬送の速達性・安定性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・救急搬送時の速達性向上や走行安定性向上による患者への負担軽減が期待される。 <p>⑤ 異常気象時の確実性・信頼性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・耐災害性が強化され、基幹道路の確実性・信頼性の向上が期待される。 						

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:

紋別市、旭川市など2市9町1村の首長等で構成される「高規格道路旭川・紋別自動車道早期建設促進期成会」等から、早期整備の要望を受けている。

知事の意見:

「旭川・紋別自動車道(一般国道450号)遠軽上湧別道路」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、農水産物の輸送をはじめとする物流の効率化、オホーツク地域の周遊観光等の振興、安全で確実な交通の確保、救急搬送時間の短縮などに寄与することから、早期供用を図るようお願いいたします。

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、徹底したコスト削減を図り、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 3年 4月 シーニックバイウェイ「秀逸な道」「美幌峠と屈斜路湖を風のように吹き抜ける道」認定
- ・令和 5年 6月 「北海道白滝遺跡群出土品」が国宝指定
- ・令和 6年 4月 北海道横断自動車道 女満別空港網走道路(女満別空港～網走呼人) 新規事業化
- ・令和 6年12月 シーニックバイウェイ「秀逸な道」「並木のウエルカムゲートを抜けて絶景へと至る道」認定
- ・令和 7年 3月 国道238号紋別防雪全線開通
- ・令和 7年 5月 道の駅「遠軽 森のオホーツク」が防災道の駅選定

事業の進捗状況、残事業の内容等

令和3年度に事業化して、用地進捗率約6%、事業進捗率約14%となっている。

(令和7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

引き続きコスト削減に取り組んでいく。

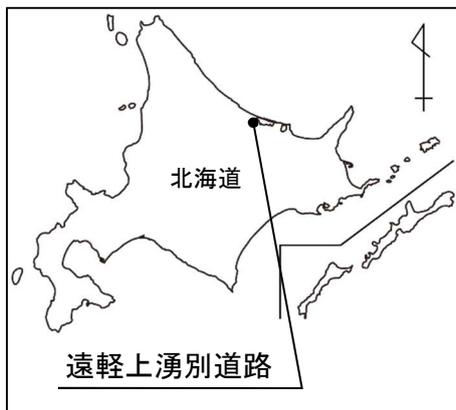
対応方針

事業継続

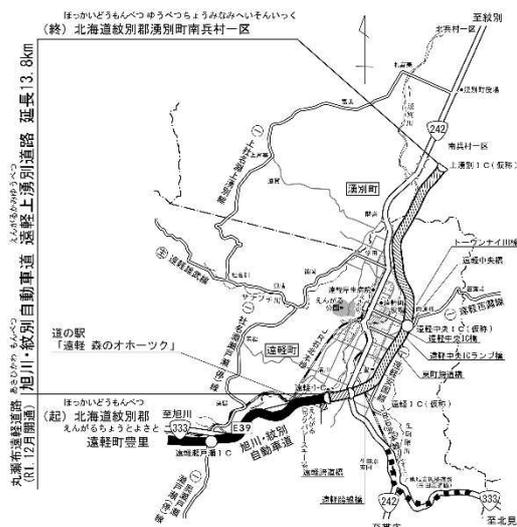
対応方針決定の理由

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



凡 例	
	開通区間
	事業中
	再評価区間



※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価格に社会的割引率(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、比布JCT～紋別を対象とした場合、()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8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	旭川十勝道路(一般国道237号)富良野北道路			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: 北海道空知郡中富良野町字中富良野 至: 北海道富良野市字学田三区				延長	5.7km	
事業概要	旭川十勝道路は、旭川市を起点とし、富良野市を経由して占冠村に至る高規格道路である。 富良野北道路は、高速ネットワークの拡充による上川圏と十勝圏の連絡機能の強化を図り、地域間交流の活性化及び物流の効率化等の支援をするとともに、富良野市街における交通混雑、交通事故の低減を図り、道路交通の定時性、安全性の向上を目的とした延長5.7kmの事業である。						
H20年度事業化	—			H22年度用地着手	H22年度工事着手		
全体事業費	約286億円		事業進捗率 (令和7年3月末時点)	約86%	供用済延長	0.0km	
計画交通量	5,800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)	116/2,128億円		383/2,867億円		令和7年
	1.3(0.9)	5.7%(3.5%)	(事業費: 87/2,004億円 維持管理費: 23/ 80億円 更新費: 6.1/ 44億円)		(走行時間短縮便益: 324/2,606億円 走行経費減少便益: 41/ 205億円 交通事故減少便益: 17/ 56億円)		
	(参考) 1.6(1.4) [2%] 1.9(1.7) [1%]		(残事業)	感度分析 (事業全体)		感度分析 (残事業)	
3.3(4.6)	17.1%(22.1%)	交通量	B/C=1.2~1.5 (±10%)		交通量	B/C=2.9~3.7(±10%)	
(参考) 4.1(6.0) [2%] 4.5(6.9) [1%]		事業費	B/C=1.3~1.4 (±10%)		事業費	B/C=3.1~3.6(±10%)	
		事業期間	B/C=1.3~1.4 (±20%)		事業期間	B/C=3.2~3.4(±20%)	
事業の効果等	事業の必要性及び効果 ① 交通混雑の緩和 ・開通済の富良野道路と一体的に機能することで、物流などの通過交通と生活交通の分担が図られ、交通混雑の緩和が期待される。 ② 主要な観光地への利便性向上 ・観光シーズンに集中する富良野市街地の交通が分散され、主要観光地へのアクセスや周遊観光の利便性向上が期待される。 ③ 道路交通の安全性向上 ・物流などの広域交通と生活交通が分散されることで、市街地における事故の発生リスクが低減され、道路交通の安全性向上が期待される。 ④ 農産品の流通利便性向上 ・観光シーズン等における農産品の輸送において、交通量の多い市街地を回避できるようになり、輸送の定時性および速達性の向上が期待される。 ⑤ 災害時の緊急輸送ルート強化 ・災害時の避難及び救援等に必要な緊急輸送ルートが強化される。 ⑥ 救急搬送の速達性・安定性向上 ・搬送時間の短縮や、揺れなどによる患者の負担軽減が図られ、速達性・安定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:

富良野市、旭川市など4市17町2村の首長等で構成される「北海道上川地方総合開発期成会」等 から整備促進の要望を受けている。

知事の意見:

「旭川十勝道路(一般国道237号)富良野北道路」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、高速ネットワークの拡充による上川圏と十勝圏の連絡機能の強化を図り、地域間交流の活性化及び物流の効率化等を支援するとともに、富良野市街における交通混雑、交通事故の低減が期待されるなど経済・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、平成11年10月7日付け環政第550号「地域高規格道路旭川十勝道路(中富良野町～富良野市間)に係る環境影響評価準備書について」の知事意見を遵守するとともに、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

- ・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間開通
- ・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11月 旭川十勝道路 北の峰IC～布部IC開通
旭川空港新国際ターミナル開業
- ・令和元年 5月 庭園間交流連携促進計画「北海道ガーデン街道」登録
- ・令和 2年 1月 北海道7空港民間運営開始
- ・令和 4年 1月 十勝岳ジオパーク(美瑛・上富良野エリア)認定
- ・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4車線化事業化
- ・令和 5年 4月 富良野・美瑛観光圏整備実施計画認定
- ・令和 6年 3月 北海道横断自動車道 追分町IC～夕張IC間4車線化事業化

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成22年度に工事着手して、用地進捗率100%、事業進捗率約86%となっている。

(令和7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

切土工の進捗を図り、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。

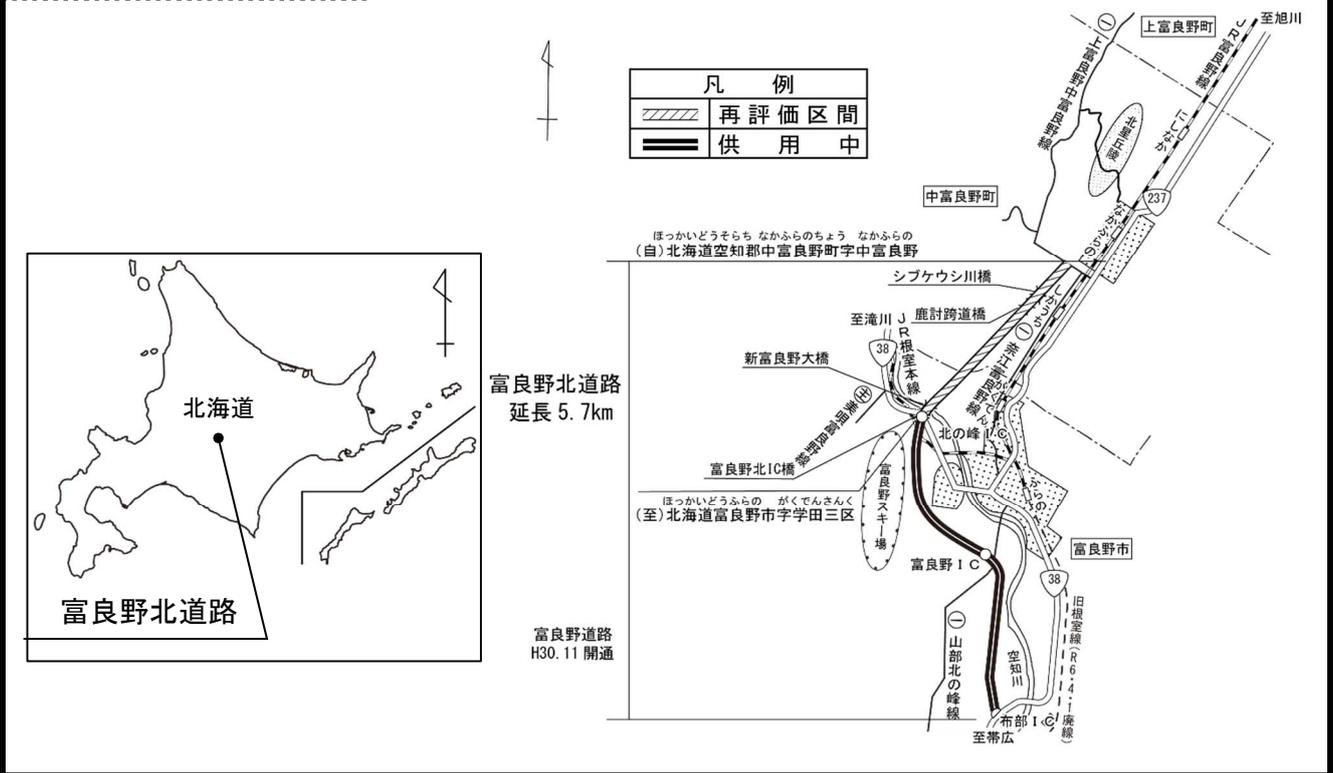
対応方針

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、旭川北IC～占冠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8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	道央圏連絡道路(一般国道337号) 長沼南幌道路		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: 北海道夕張郡長沼町東10線 至: 北海道空知郡南幌町南15線			延長	14.6km	
事業概要	<p>道央圏連絡道路は、千歳市を起点とし、小樽市に至る高規格道路である。 長沼南幌道路は、中樹林道路、泉郷道路と接続し、高速ネットワークの拡充による札幌圏の連絡機能の強化を図り、地域間交流の活性化及び拠点空港新千歳空港、国際拠点港湾苫小牧港等への物流効率化等の支援を目的とした長沼町東10線から南幌町南15線に至る延長14.6kmの事業である。</p>					
H23年度事業化	-		H25年度用地補償着手	H29年度工事着手		
全体事業費	約554億円		事業進捗率 (令和7年3月末時点)	約73%	供用済延長	0.0km
計画交通量	11,700~16,900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
	1.1		240/579億円	630/630億円		
	1.7 [2%]	4.4%	事業費: 190/529億円	走行時間短縮便益: 480/480億円		令和7年
	2.2 [1%]		維持管理費: 50/50億円	走行経費減少便益: 123/123億円		
	(残事業)	(残事業)	更新費: -/1億円	交通事故減少便益: 27/27億円		
2.6		感度分析 (事業全体)	(残事業)			
3.7 [2%]	10.7%	交通量 B/C=0.95~1.2(±10%)	交通量 B/C=2.3~3.0(±10%)			
4.3 [1%]		事業費 B/C=1.1~1.1(±10%)	事業費 B/C=2.4~2.9(±10%)			
		事業期間 B/C=1.02~1.2(±20%)	事業期間 B/C=2.6~2.8(±20%)			
事業の効果等	<p>事業の必要性及び効果</p> <ol style="list-style-type: none"> ① 物流拠点の利便性向上 <ul style="list-style-type: none"> ・新千歳空港、石狩湾新港及び苫小牧港への所要時間が短縮され、物流輸送の効率化が期待される。 ② 農産品の流通利便性向上 <ul style="list-style-type: none"> ・農産品の道外出荷を担う新千歳空港や苫小牧港等の物流拠点への定時性が確保され、農産品の流通利便性向上が期待される。 ③ 拠点空港新千歳空港への利便性向上 <ul style="list-style-type: none"> ・定時性・速達性が改善されることにより、都市間バスの運行ルートの転換が生じ、新千歳空港との連絡強化による利便性の向上が期待される。 ④ 道路交通の安全性向上 <ul style="list-style-type: none"> ・大型車を含む並行路線を通過する交通の転換が見込まれ、周辺住民の道路交通の安全性向上が期待される。 ⑤ 異常気象時や冬期間の安全性向上 <ul style="list-style-type: none"> ・冬期視程障害の緩和や浸水エリアを回避したルートとなり、安全性向上が期待される。 ⑥ 企業立地の促進 <ul style="list-style-type: none"> ・空港や港湾など主要拠点間への速達性が向上し、周辺の工業団地等での企業立地が期待される。 					

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：

江別市など5市3町の首長等で構成される「道央圏連絡道路整備促進期成会」等から整備促進の要望を受けている。

知事の意見：

「道央圏連絡道路（一般国道337号）長沼南幌道路」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、中樹林道路、泉郷道路と接続し、高速ネットワークの拡充による札幌圏の連絡機能の強化を図り、地域間交流の活性化及び拠点空港新千歳空港、国際拠点港湾苫小牧港等への物流効率化等を支援するとともに、道路交通の安全性向上や企業立地の促進が期待されるなど、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。

なお、事業の実施に当たっては、平成21年1月地域高規格道路道央圏連絡道路（長沼町～江別市間）に係る環境影響評価書に記載の「準備書についての知事意見及びそれに対する事業者の見解」を遵守するとともに、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

- ・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24年12月 石狩湾新港石狩LNG基地稼働
- ・平成25年 8月 北海道縦貫自動車道 新千歳空港IC開通
- ・平成28年 1月 道央圏連絡道路 当別バイパス 全線開通
- ・平成29年 9月 北欧の風道の駅とうべつオープン
- ・平成30年12月 新千歳空港国際線ターミナル前エプロン拡張部暫定供用
- ・平成31年 2月 石狩湾新港発電所 営業開始
- ・令和 2年 3月 道央圏連絡道路 泉郷道路 全線開通
- ・令和 2年12月 北海道縦貫自動車道 苫小牧中央IC開通
- ・令和 3年 7月 「北海道・北東北の縄文遺跡群」世界遺産に登録
- ・令和 5年 3月 北海道ボールパークFビレッジ開業
- ・令和 6年 3月 北海道横断自動車道追分IC～夕張IC間暫定2車線区間における4車線化事業化
- ・令和 6年 4月 札幌北広島環状線 角山工区新規事業化
- ・令和 7年 3月 道央圏連絡道路 中樹林道路 全線開通

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成29年度に工事着手して、用地進捗率約93%、事業進捗率約73%となっている。

（令和7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

軟弱地盤対策の進捗を図り、引き続き、コスト縮減に取り組んでいく。

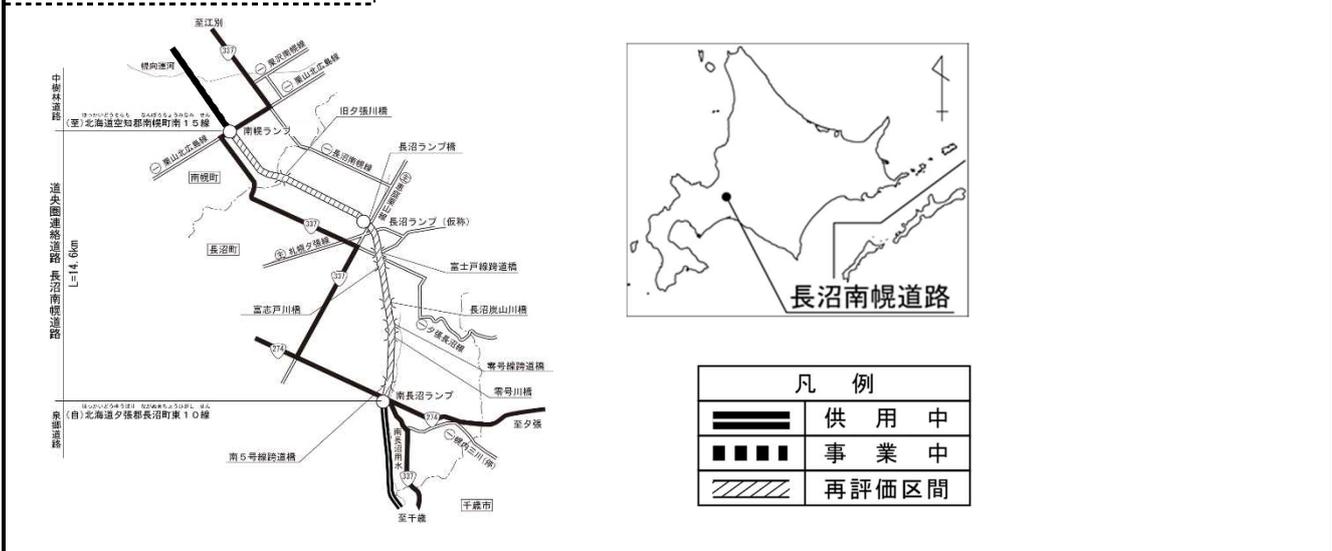
対応方針

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)

再評価結果(令和8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5号 創成川通 <small>そうせいかわどおり</small>		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 北海道開発局
起終点	自：北海道札幌市東区北37条東1丁目 <small>ほっかいどうさっぽろ ひかし きた しゅうひかし ちようめ</small> 至：北海道札幌市中央区大通東1丁目 <small>ほっかいどうさっぽろ ちゆうおう おおどおりひがし ちようめ</small>			延長	4.8km	
事業概要 一般国道5号は、函館市を起点とし長万部町及び小樽市を経て、札幌市に至る幹線道路である。 創成川通は、札幌都心部と札幌自動車道の区間を地下トンネルで結ぶことによって、札幌都心部と高速道路のアクセス強化を図り、時間信頼性の向上や都心部への物流交通の安全性向上を目的とした北37条東1丁目から大通東1丁目に至る延長4.8kmの事業である。						
R3年度事業化		R2年度都市計画決定		R5年度用地補償着手		R7年度工事着手
全体事業費	約1,809億円		事業進捗率 (令和7年3月末時点)	約8%	供用済延長	0.0km
計画交通量：27,500～65,600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) 1,235/1,736億円		総便益 (残事業)/(事業全体) 1,450/2,025億円	
	1.2(1.04)		事業費：1,218/1,716億円		走行時間短縮便益：1,258/1,759億円	
	参考 1.7(1.6) [2%]	4.9%(4.2%)	維持管理費：17/20億円		走行経費減少便益：158/202億円	
	2.1(2.0) [1%]		更新費：-/-1億円		交通事故減少便益：34/63億円	
	(残事業)	(残事業)	感度分析 (事業全体)		(残事業)	
	1.2(1.2)		交通量 B/C=1.02～1.3(±10%)		交通量 B/C=1.03～1.3(±10%)	
	参考 1.8(1.8) [2%]	4.9%(4.9%)	事業費 B/C=1.1～1.3(±10%)		事業費 B/C=1.1～1.3(±10%)	
	2.3(2.3) [1%]		事業期間 B/C=1.1～1.2(±20%)		事業期間 B/C=1.1～1.2(±20%)	
事業の効果等						
事業の必要性及び効果						
① 札幌都心部と高速道路のアクセス強化 ・所要時間のばらつきの改善による定時性確保と主要渋滞箇所・信号交差点の回避による札幌都心部と高速道路のアクセス強化が期待される。						
② 道路交通の安全性向上 ・整備済み区間では、整備前に比べ7割の追突事故減少が確認されており、当該道路の整備による道路交通の安全性向上が期待される。						
③ 物流交通の速達性向上 ・所要時間のばらつきが改善し、定時性が向上することで、物流交通の速達性向上が期待される。						
④ 高次医療機関への速達性向上 ・救急搬送における速達性が向上することで、広域にわたる高次医療体制の確保が期待される。						
⑤ 沿線における交通環境の向上 ・並行現道の交通が創成川通の地下部に転換することで、創成川通や周辺道路の混雑が緩和され、安全性の向上が期待される。						
⑥ 冬期におけるバス利便性向上 ・定時性が確保され、路線バスの利便性向上が期待される。						

関係する地方公共団体等の意見

地域から頂いた主な意見等：

石狩市など6市1町1村の首長等で構成される「北海道石狩地方開発促進期成会」等より整備促進の要望を受けている。

市長の意見：

「一般国道5号 創成川通」は、本市の骨格道路網を形成する重要路線のひとつとして位置づけられており、札幌都心と北海道全域が繋がる広域的な道路ネットワークの強化に資するとともに、市民生活の向上や経済・社会活動の活性化に寄与することから、当該事業の「対応方針（原案）」案のとおり「継続」とすることについて異議はございません。

なお、事業の実施にあたっては、適切な迂回路の運用や発生土の管理、騒音対策等を行い市民生活への影響を最小限に抑えるとともに、新技術の活用や他事業事例を参考とし、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。併せて、段階的な供用を含めた整備効果の早期発現、及び、計画的なまちづくりを促進するための開通予定の早期公表など、特段のご配慮をお願いいたします。

事業評価監視委員会の意見

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

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3月 国道230号 定山溪拡幅4車線開通
- ・ 令和5年3月 北海道ボールパークFビレッジ開業
- ・ 令和5年4月 札幌駅交通ターミナル整備事業化
- ・ 令和5年8月 国道275号 江別北道路4車線開通
- ・ 令和6年4月 札幌北広島環状線 角山工区新規事業化
- ・ 令和7年3月 道央圏連絡道路 中樹林道路開通

事業の進捗状況、残事業の内容等

令和7年度に工事着手して、事業進捗率約8%となっている。

(令和7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

地下水対策の進捗を図り、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。

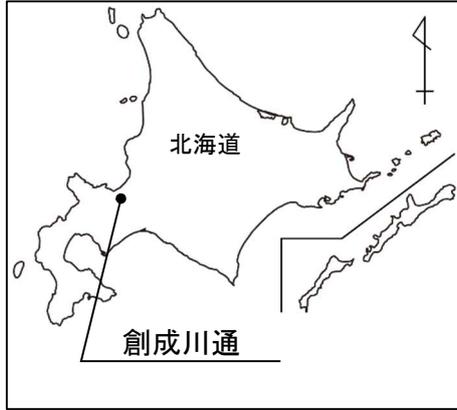
対応方針

事業継続

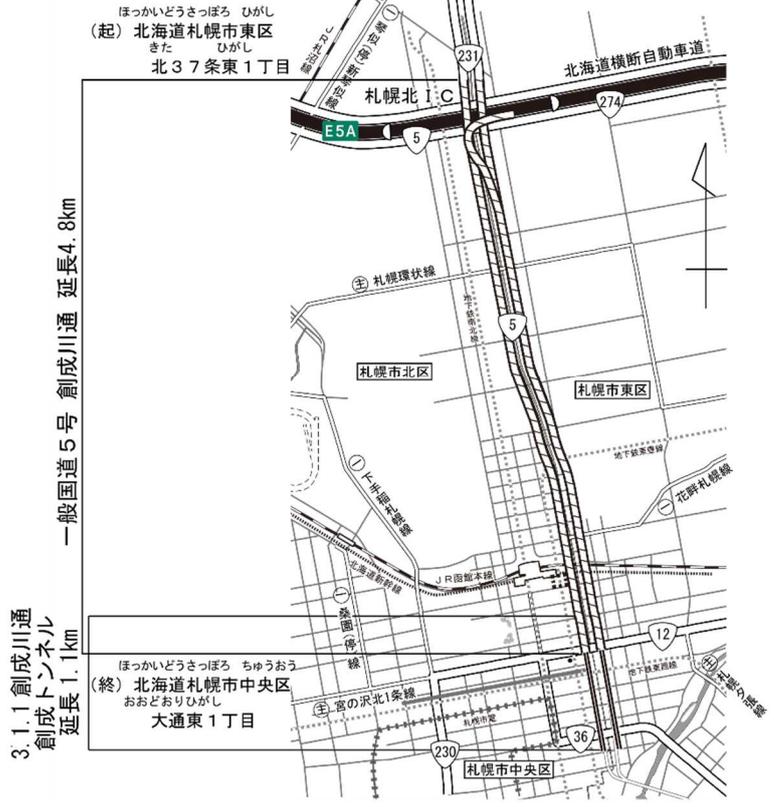
対応方針決定の理由

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



凡例	
	供用中
	事業中
	再評価区間



※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価格に社会的割引率(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、創成川通～創成トンネルを対象とした場合、()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8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12号 <small>みねのぶ</small> 峰延道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 北海道開発局		
起終点	自: <small>ほっかいどういわみざわ</small> 北海道岩見沢市岡山町 至: <small>ほっかいどうびばい</small> 北海道美唄市進徳町			延長	6.3km		
事業概要 一般国道12号は、札幌市を起点とし、旭川市に至る幹線道路である。 峰延道路は、札幌～滝川間における唯一の2車線区間で、岩見沢～美唄間の交通混雑緩和及び交通事故減少による、走行の定時性及び安全性の向上を目的とした延長6.3kmの4車線拡幅事業である。							
H19年度事業化	—	H20年度用地補償着手	H23年度工事着手				
全体事業費	約226億円	事業進捗率 (令和7年3月末時点)	約86%	供用済延長	2.1km		
計画交通量	23,400～24,900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) 68/279億円		総便益 (残事業)/(事業全体) 163/229億円		基準年
	0.8		(事業費: 56/259億円)		(走行時間短縮便益: 156/208億円)		令和7年
	1.1 [2%]	3.0%	(維持管理費: 12/20億円)		(走行経費減少便益: 5.3/15億円)		
	1.4 [1%]		(更新費: —/—億円)		(交通事故減少便益: 1.9/6.1億円)		
	(残事業)	(残事業)	(事業全体)		(残事業)		
2.4		感度分析	交通量 B/C= 0.7～0.9(±10%)	交通量 B/C= 2.2～2.6(±10%)			
3.3 [2%]	10.4%		事業費 B/C= 0.8～0.8(±10%)	事業費 B/C= 2.2～2.6(±10%)			
4.0 [1%]			事業期間 B/C= 0.8～0.8(±20%)	事業期間 B/C= 2.4～2.5(±20%)			
事業の効果等 事業の必要性及び効果							
① 交通混雑の緩和 ・交通容量が拡大し、混雑が緩和され、走行環境改善が期待される。 ② 冬期異常気象時の走行性確保 ・交通容量が増加し、異常気象時における幹線道路としての機能確保が期待される。 ③ 道路交通の安全性向上 ・道路交通の安全性向上が期待される。 ④ 救急搬送の安定性向上 ・追越し困難な2車線区間が解消され、通年の救急搬送の安定性向上が期待される。 ⑤ 日常生活の利便性向上 ・交通混雑が解消され、日常生活の利便性向上が期待される。 ⑥ 農産品の流通利便性向上 ・交通混雑の解消や安全性が向上し、農産品の流通の利便性向上が期待される。							

関係する地方公共団体等の意見

地域から頂いた主な意見等：

岩見沢市を始めとする10市14町の首長等で構成される「北海道空知地方総合開発期成会」から早期整備の要望を受けている。

知事の意見：

「一般国道12号 峰延道路」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、現道の4車線化による市街地の周辺における交通混雑及び交通事故の低減が図られ、道路交通の定時性や安全性の向上が期待されるなど、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。

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

- ・平成23年12月 国道12号 美唄拡幅全線開通
- ・平成25年 3月 深川・留萌自動車道 留萌幌糠IC～留萌大和田IC開通
- ・平成27年 8月 北海道縦貫自動車道 砂川SAスマートIC開通
- ・平成28年 1月 一般国道12号 峰延道路部分4車線開通
- ・令和元年 5月 「炭鉄港」が日本遺産に認定
- ・令和元年11月 一般国道12号 峰延道路部分4車線開通
- ・令和 2年 3月 道央圏連絡道路 泉郷道路 全線開通
- ・令和 2年 3月 深川・留萌自動車道 留萌大和田IC～留萌IC 開通
- ・令和 3年 5月 一般国道12号 峰延道路部分4車線開通
- ・令和 6年12月 シーニックバイウェイ北海道「空知シーニックバイウェイ-体感未来道-」指定
- ・令和 7年 3月 道央圏連絡道路 中樹林道路 全線開通

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成23年度に工事着手して、用地進捗率約99%、事業進捗率約86%となっている。

(令和7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

こ線橋架替の進捗を図り、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。

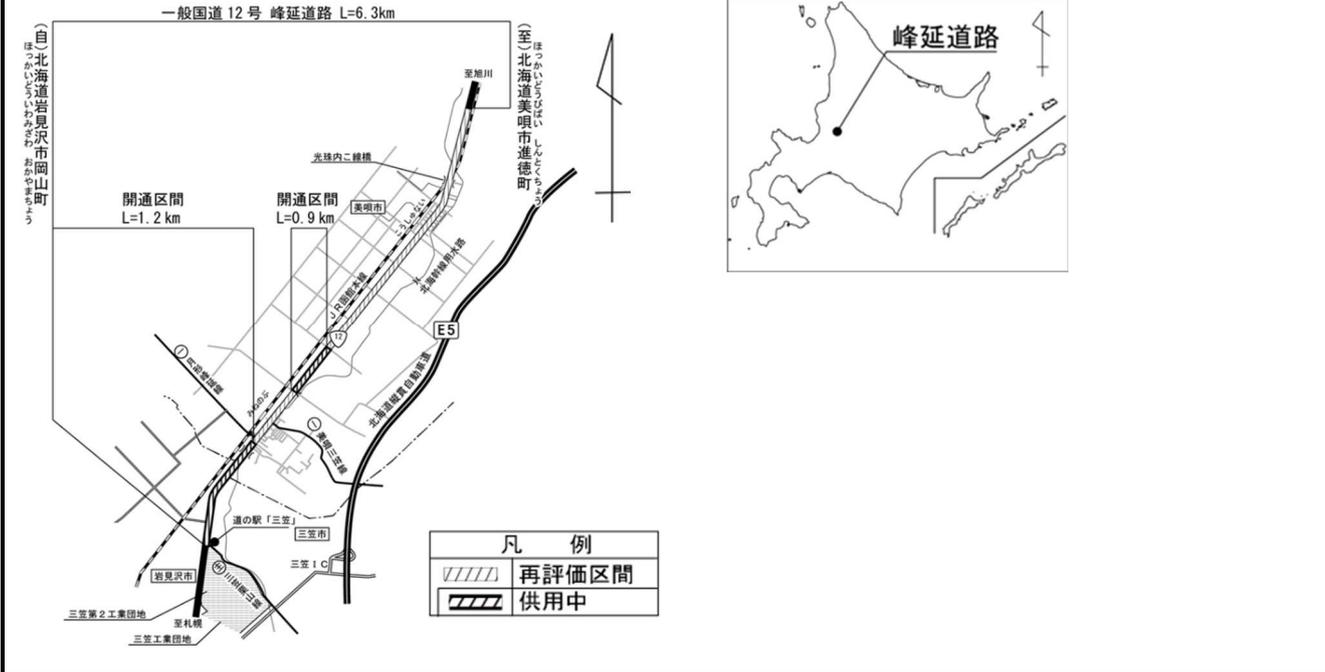
対応方針

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と。

※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8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103号 奥入瀬(青檜山)バイパス		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: 青森県十和田市青檜山 至: 青森県十和田市子ノ口			延長	5.2km		
事業概要							
<p>一般国道103号は、青森県青森市を起点に十和田湖を經由し、秋田県大館市に至る一般国道である。 一般国道103号奥入瀬(青檜山)バイパスは、青森県十和田市青檜山から同市子ノ口に至る延長5.2kmの2車線道路である。</p>							
H25年度事業化(直轄権限代行)		-		H29年度用地着手		H26年度工事着手	
全体事業費	約316億円		事業進捗率 (令和7年3月末時点)	約65%	供用済延長	-km	
計画交通量	1,900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)		総便益 (残事業)/(事業全体)		基準年 令和7年
	0.4		127/320億円		133/133億円		
	0.7 [2%]	0.6%	事業費:	121/314億円	走行時間短縮便益:	109/109億円	
	0.8 [1%]		維持管理費:	6.1/6.1億円	走行経費減少便益:	22/22億円	
	(残事業)		更新費:	-/-億円	交通事故減少便益:	2.4/2.4億円	
1.1	EIRR (残事業)	(事業全体)		(残事業)			
1.5 [2%]		交通量	B/C=0.4~0.5(±10%)	交通量	B/C=0.97~1.1(±10%)		
1.9 [1%]		事業費	B/C=0.4~0.4(±10%)	事業費	B/C=0.96~1.2(±10%)		
		事業期間	B/C=0.4~0.5(±20%)	事業期間	B/C=0.96~1.1(±20%)		
事業の効果等							
<p>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: 4.5万人・時間/年、渋滞損失削減率: 10割削減)</p> <p>②災害への備え ・青森県緊急輸送道路ネットワーク計画において第2次緊急輸送道路に指定 ・現道等の防災点検要対策箇所(17箇所)</p> <p>③生活環境の改善・保全 ・国立公園の特別保護地区の自然環境を保全 ・NOx排出削減量(3.3t/年)、SPM排出削減量(0.2t/年) 他8項目に該当</p>							
関係する地方公共団体等の意見							
<p>○青森県知事の意見 令和7年12月8日付け国東整企画第106号で意見照会のあったことについて、事業の継続に異存ありません。 一般国道103号奥入瀬(青檜山)バイパスは、自然災害から人命を守り、かつ広域的な連携・交流を支えるとともに、青森県が世界に誇る観光地「奥入瀬溪流」沿いの豊かな自然環境を保護するためにも極めて重要な路線であります。 このため本県では、平成30年6月に策定された「奥入瀬ビジョン」に基づき、産学官民が連携しながらバイパス開通後の自然環境保護と観光振興の両立を目指した取組を推進しており、バイパス開通後は現道をトレッキングなど観光客の歩行用に特化することで、滞在人口が増加するなどのストック効果も期待されます。 引き続き、可能な限りのコスト縮減に努めるとともに、早期に整備が図られるよう特段の配慮をお願いいたします。</p> <p>○以下の団体等から、奥入瀬(青檜山)バイパスの整備促進について要望あり ・青森県、青森県高規格道路建設促進期成会、青森県道路整備促進期成同盟会、 青森県市町村道整備促進期成同盟会、青森県街路事業促進協議会、 青森県東北縦貫自動車道八戸線建設促進期成同盟会、国道103号青檜山バイパス建設促進期成同盟会、 青森地区国道協議会、青森県道路利用者会議</p>							

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年度事業化(直轄権限代行)、用地進捗率100%、事業進捗率約65%(令和7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

・トンネル管理設備の見直しにより、コスト縮減を図っている。

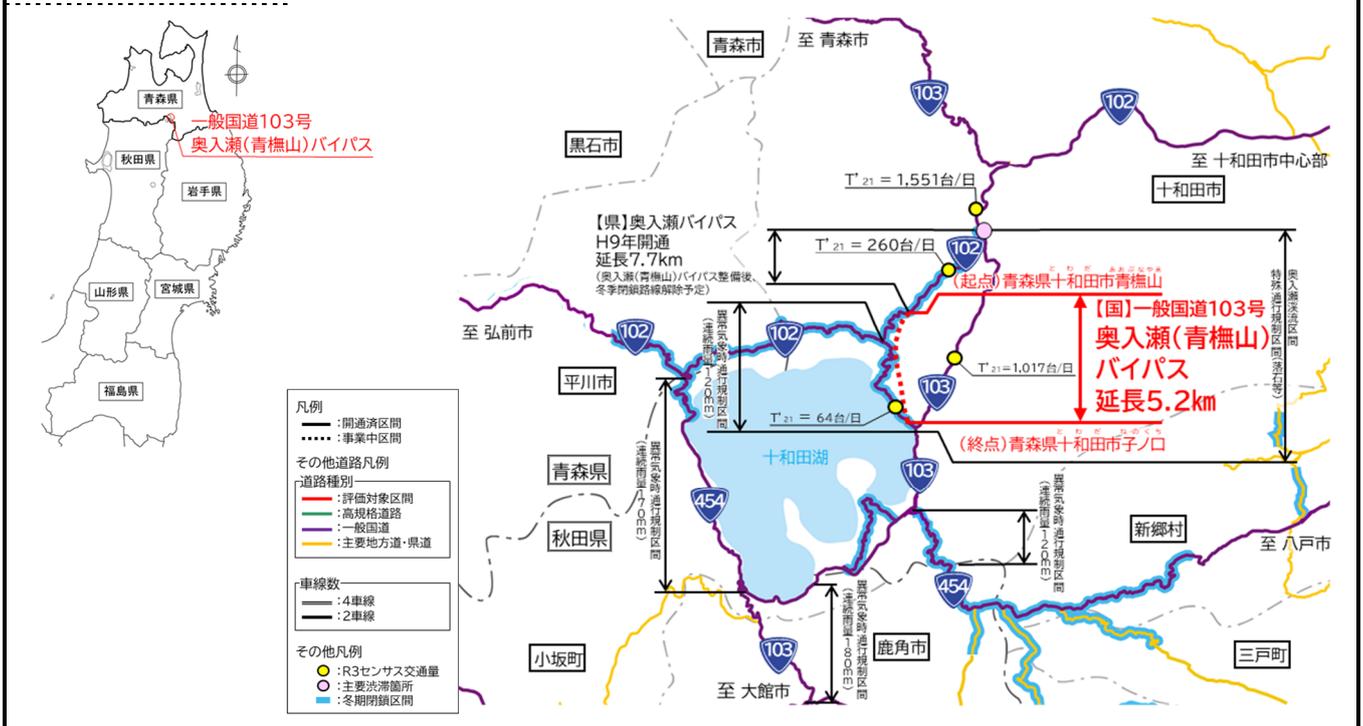
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

・通行止め時の信頼性確保、観光・地域交流支援、沿道環境改善、冬期の走行性向上等のため、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8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>かねがさき</small> 金ヶ崎拡幅	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局
起終点	自: 岩手県胆沢郡金ヶ崎町西根土橋上 至: 岩手県胆沢郡金ヶ崎町六原東町	延長	5.2km		
事業概要					
<p>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。</p> <p>一般国道4号金ヶ崎拡幅は、岩手県胆沢郡金ヶ崎町西根土橋上から同町六原東町に至る延長5.2kmの4車線道路である。</p>					
H29年度事業化		H28年度都市計画決定		H31年度用地着手	
R2年度工事着手					
全体事業費	約140億円	事業進捗率 (令和7年3月末時点)	約42%	供用済延長	-km
計画交通量	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)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	2.0		89/138億円	281/281億円	
	3.1 [2%]	7.6%	事業費: 70/119億円	走行時間短縮便益: 263/263億円	令和7年
	3.9 [1%]		維持管理費: 18/18億円	走行経費減少便益: 18/18億円	
	(残事業)	(残事業)	更新費: -/-億円	交通事故減少便益: 0.07/0.07億円	
3.2		感度分析 (事業全体)		(残事業)	
4.5 [2%]	11.9%	交通量	B/C=1.7~2.2(±10%)	交通量	B/C=2.6~3.4(±10%)
5.3 [1%]		事業費	B/C=1.9~2.2(±10%)	事業費	B/C=2.9~3.4(±10%)
		事業期間	B/C=1.9~2.2(±20%)	事業期間	B/C=2.9~3.4(±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及び削減率 (渋滞損失時間: 35.6万人・時間/年、渋滞損失削減率: 約9割削減) <p>②国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる (金ヶ崎町～北上市 現況25分→整備後21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緊急輸送道路(第1次路線)に指定 <p style="text-align: right;">他5項目に該当</p>					
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号金ヶ崎拡幅は、自動車産業など東北有数の産業集積地である北上・金ヶ崎地域の渋滞区間の緩和・解消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>また、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。</p> <p>○以下の団体等から、金ヶ崎拡幅の整備促進について要望あり</p> <ul style="list-style-type: none"> ・岩手県、金ヶ崎町、北上市 ・一般国道4号金ヶ崎区間4車線拡幅整備事業促進期成同盟会 ・国道4号岩手県南地域拡幅整備促進期成同盟会 					

事業評価監視委員会の意見

・対応方針(原案)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年度事業化、用地進捗率約80%、事業進捗率約42%(令和7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

・道路構造(擁壁構造)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

・混雑緩和・事故減少、地域産業支援・物流支援、冬期の走行性向上等のため、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8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108号 <small>いしのまきかなん</small> 石巻河南道路	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: 宮城県石巻市蛇田 <small>いしのまき へびた</small> 至: 宮城県石巻市北村 <small>いしのまき きたむら</small>	延長	7.8km		
事業概要					
<p>一般国道108号は、宮城県石巻市を起点に宮城県・秋田県を横断し、秋田県由利本荘市に至る主要幹線道路である。</p> <p>一般国道108号石巻河南道路は、宮城県石巻市蛇田から同市北村に至る延長7.8kmの2車線道路(一部現道拡幅4車線)である。</p>					
R3年度事業化		R2年度都市計画決定		R5年度用地着手	
全体事業費	約210億円	事業進捗率 (令和7年3月末時点)	約6%	供用済延長	—km
計画交通量		11,400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
	1.5	6.4%	178/196億円	286/286億円	令和7年
	2.1 [2%]		事業費: 155/173億円	走行時間短縮便益: 239/239億円	
	2.6 [1%]		維持管理費: 23/23億円	走行経費減少便益: 38/38億円	
	(残事業)	(残事業)	更新費: -/-億円	交通事故減少便益: 10/10億円	
1.6	7.2%	感度分析			
2.3 [2%]		交通量	B/C=1.3~1.6(±10%)	交通量	B/C=1.5~1.8(±10%)
2.9 [1%]		事業費	B/C=1.3~1.6(±10%)	事業費	B/C=1.5~1.8(±10%)
		事業期間	B/C=1.4~1.5(±20%)	事業期間	B/C=1.5~1.7(±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及び削減率 (渋滞損失時間: 25.8万人・時間/年、渋滞損失削減率: 約5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向上が見込まれる (涌谷町役場~石巻赤十字病院 現況34分 ⇒ 整備後28分) <p>③災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・宮城県緊急輸送道路ネットワーク計画において第1次緊急輸送道路に指定 <p style="text-align: right;">他5項目に該当</p>					
関係する地方公共団体等の意見					
<p>○宮城県知事の意見</p> <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>○以下の団体等から、石巻河南道路の整備促進について要望あり</p> <ul style="list-style-type: none"> ・宮城県、石巻市、石巻市議会 ・東北市長会、「みちのくウエストライン」建設促進沿線市町村議会連携会議 ・石巻・新庄地域高規格道路建設促進期成同盟会、石巻・酒田間地域連携軸強化促進協議会 ・宮城国道協議会 					

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

・令和3年度事業化、用地進捗率約19%、事業進捗率約6%(令和7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

・道路交通の円滑性確保、救急医療支援、地域産業支援・物流支援のため、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)

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に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。						
一般国道7号遊佐象潟道路は、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1,308億円	事業進捗率 (令和7年3月末時点)	約63%	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)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年	
	1.6(0.9)	7.3%	491/5,757億円	1,234/9,099億円	令和7年	
	(参考) 1.9(1.3) [2%]	(3.4%)	事業費: 389/4,964億円	走行時間短縮便益: 895/7,676億円		
	2.2(1.6) [1%]		維持管理費: 94/725億円	走行経費減少便益: 280/1,103億円		
	(残事業)	(残事業)	更新費: 8.3/68億円	交通事故減少便益: 59/321億円		
2.5(2.5)	15.1%	感度分析 (事業全体)		(残事業)		
(参考) 3.2(3.3) [2%]	(15.1%)	交通量	B/C=1.5~1.7(±10%)	交通量	B/C=2.5~2.8(±10%)	
3.7(3.8) [1%]		事業費	B/C=1.6~1.6(±10%)	事業費	B/C=2.3~2.7(±10%)	
		事業期間	B/C=1.6~1.6(±20%)	事業期間	B/C=2.4~2.5(±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及び削減率 (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が見込まれる (にかほ市～酒田港 現況43分⇒整備後36分)						
③災害への備え						
・秋田県緊急輸送道路ネットワーク計画において第1次緊急輸送道路に指定						
・山形県緊急輸送道路ネットワーク計画において第1次緊急輸送道路に指定						
						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・連携を図ることを目的とした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、通常予算に加え第1次国土強靱化実施中期計画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

- 1 「対応方針(原案)」案については、事業継続の方針に同意いたしますが、更なるコスト縮減に努めるようお願いいたします。
- 2 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、高規格道路の未整備区間の解消や暫定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、医療支援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・秋田県境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、広域周遊観光の拡大など、多様な整備効果が期待されております。
また、本県では、記録的な大雨による災害が4年連続して発生しており、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構築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8年度内の出来る限り早期の完成と、(仮)吹浦IC～(仮)小砂川IC間における早期の開通見通し公表をお願いいたします。
併せて、本県は、厳しい財政状況のもと、毎年度における投資的経費を公債費の発行額と実負担額の両面で管理していることから、事業の実施にあたっては、第1次国土強靱化実施中期計画に基づく予算の優先的な充当などにより、今回の増額により生じる県負担の軽減を図る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

- ・秋田県、にかほ市、遊佐町、その他沿線市町村等
- ・日本海沿岸東北自動車道早期建設期成同盟会
- ・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
- ・日本海沿岸東北自動車道建設促進新潟地区期成同盟会
- ・日本海沿岸東北自動車道建設促進庄内地区期成同盟会
- ・日本海沿岸東北自動車道建設促進秋田地区期成同盟会
- ・高速道路3同盟会(東中道、日沿道、山形道)

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年度事業化、用地進捗率約99%、事業進捗率約63%(令和7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

- ・工事用道路の構造見直しにより、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

- ・通行止め時の信頼性の確保、地域産業支援・物流支援、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)

※B/Cの値は、日本海沿岸東北自動車道 酒田～由利本荘を対象とした場合、()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8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	新庄酒田道路 (一般国道47号 戸沢立川道路)		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: 山形県最上郡戸沢村古口 至: 山形県東田川郡庄内町狩川			延長	5.8km		
事業概要	<p>新庄酒田道路は、山形県新庄市から同県酒田市に至る延長約50kmの高規格道路である。</p> <p>一般国道47号戸沢立川道路は、山形県最上郡戸沢村古口から同県東田川郡庄内町狩川に至る延長5.8km、2車線の自動車専用道路である。</p>						
	R3年度事業化		-		R5年度用地着手		R7年度工事着手
全体事業費	約370億円		事業進捗率 (令和7年3月末時点)	約3%	供用済延長	-km	
計画交通量	11,500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) 443/3,136億円		総便益 (残事業)/(事業全体) 742/3,879億円		基準年
	1.2(0.8)	5.2%	事業費: 389/2,754億円		走行時間短縮便益: 610/3,134億円		令和7年
	1.6(1.2) [2%] 1.9(1.5) [1%]	(2.8%)	維持管理費: 54/363億円		走行経費減少便益: 115/623億円		
	(残事業)	(残事業)	更新費: 0.17/19億円		交通事故減少便益: 17/122億円		
	1.7(0.8)	7.6%	感度分析 (事業全体)		感度分析 (残事業)		
2.4(1.2) [2%] 2.9(1.5) [1%]	(2.9%)	交通量 B/C=0.96~1.4(±10%)		交通量 B/C=1.4~1.9(±10%)			
		事業費 B/C=1.2~1.3(±10%)		事業費 B/C=1.5~1.8(±10%)			
		事業期間 B/C=1.2~1.2(±20%)		事業期間 B/C=1.5~1.8(±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及び削減率 (渋滞損失時間: 7.5万人・時間/年、渋滞損失削減率: 約9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向上が見込まれる (戸沢村~日本海総合病院 現況45分⇒整備後41分) <p>③災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・山形県緊急輸送道路ネットワーク計画において第1次緊急輸送道路に指定 <p style="text-align: right;">他10項目に該当</p>						
関係する地方公共団体等の意見	<p>○山形県知事の意見</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 「対応方針(原案)」案のとおり、「継続」で異議ありません。 2 戸沢立川道路は、新庄酒田道路の一部を構成し、高規格道路と一体となって広域道路ネットワークを形成し、物流・産業・観光・文化等の連携・交流の促進、災害に備えた道路ネットワークの強靱化を図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、通常予算に加え第1次国土強靱化実施中期計画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、戸沢立川道路の整備促進について要望あり</p> <ul style="list-style-type: none"> ・山形県、宮城県、大崎市、最上町、大蔵村、大蔵村議会 ・東北市議会議長会、山形県町村議会議長会、みちのくウエストライン建設促進沿線市町村議会連携会議 ・国道47号・新庄酒田地域高規格道路整備促進期成同盟会、石巻・新庄地域高規格道路建設促進期成同盟会、石巻・酒田間地域連携軸強化促進協議会 						

・山形地区国道協議会、山形県庄内地区道路協議会、庄内開発協議会、山形県開発推進協議会

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

・令和3年度事業化、用地進捗率約14%、事業進捗率約3%(令和7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

・トンネル照明器具の見直しにより、コスト縮減を図っている。

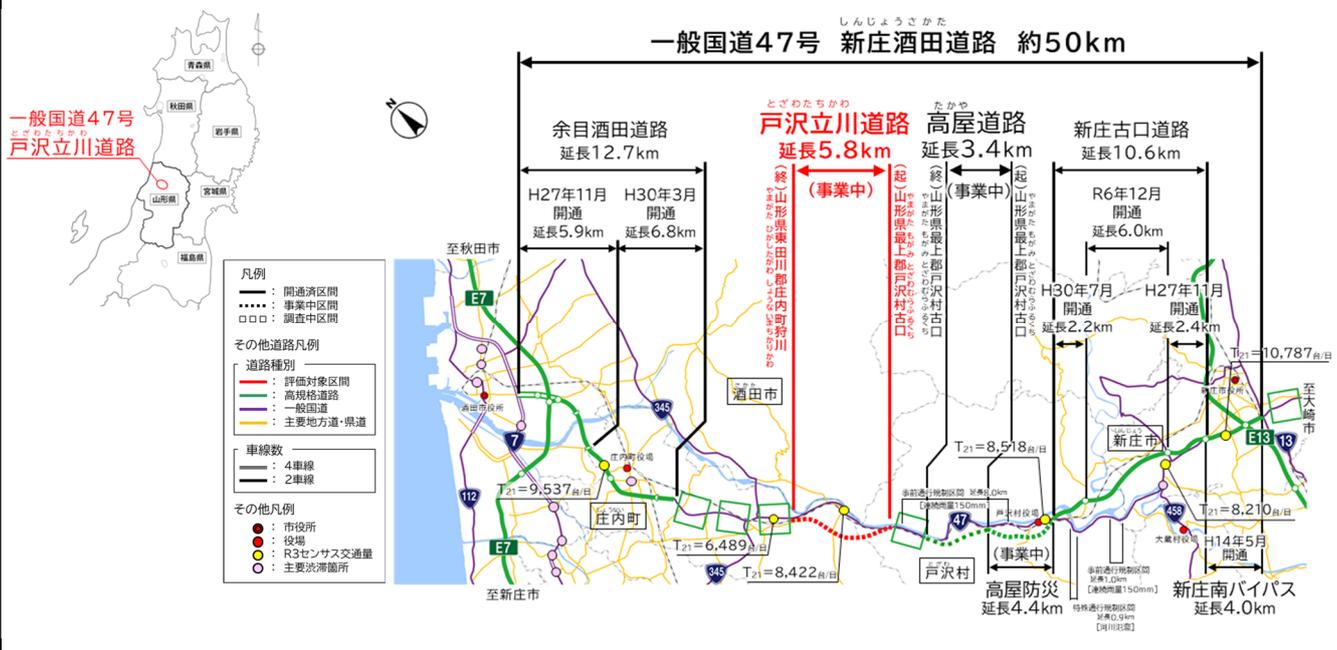
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

・通行止め時の信頼性確保、救急医療支援、観光・地域交流支援のため、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)

※B/Cの値は、新庄酒田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8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	福島西道路 (一般国道13号 福島西道路(Ⅱ期))		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:福島県福島市松川町浅川 至:福島県福島市大森			延長	6.3km	
事業概要	一般国道13号は、福島県福島市から秋田県秋田市に至る主要幹線道路である。 一般国道13号福島西道路(Ⅱ期)は、福島県福島市松川町浅川から同市大森に至る延長6.3kmの4車線道路である。					
H24年度事業化	H23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730億円	事業進捗率 (令和7年3月末時点)	約68%	供用済延長	-km	
計画交通量	26,500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) 295/2,780億円		総便益 (残事業)/(事業全体) 526/4,579億円	
	1.6(0.8)	6.0%	事業費: 266/2,556億円		走行時間短縮便益: 506/4,151億円	
	2.1(1.3) [2%]	(2.9%)	維持管理費: 29/193億円		走行経費減少便益: 3.5/327億円	
	2.4(1.7) [1%]		更新費: -/31億円		交通事故減少便益: 17/100億円	
	(残事業)	(残事業)	感度分析 (事業全体)		(残事業)	
1.8(1.8)	7.3%	交通量	B/C=1.5~1.8(±10%)		交通量	B/C=1.6~1.9(±10%)
2.7(2.7) [2%]	(7.3%)	事業費	B/C=1.6~1.7(±10%)		事業費	B/C=1.6~2.0(±10%)
3.3(3.3) [1%]		事業期間	B/C=1.6~1.7(±20%)		事業期間	B/C=1.6~2.0(±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:54.8万人・時間/年、渋滞損失削減率:約4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 (福島市西部(テレビュー福島前)~福島県立医科大学附属病院 現況28分⇒整備後19分) ③災害への備え ・福島県地域防災計画において第1次緊急輸送道路に指定					
						他8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)案については、異議ありません。 なお、本県の地方創生に資するよう、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、福島西道路(Ⅱ期)の整備促進について要望あり						
・福島県、福島市、4市町合同(福島市、伊達市、桑折町、国見町) ・福島県道路整備促進協議会、福島西部環状道路建設促進期成同盟会、福島県道路利用者会議						

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24年度事業化、用地進捗率約99%、事業進捗率約68%(令和7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

・道路構造(擁壁構造)の見直しにより、コスト縮減を図っている。

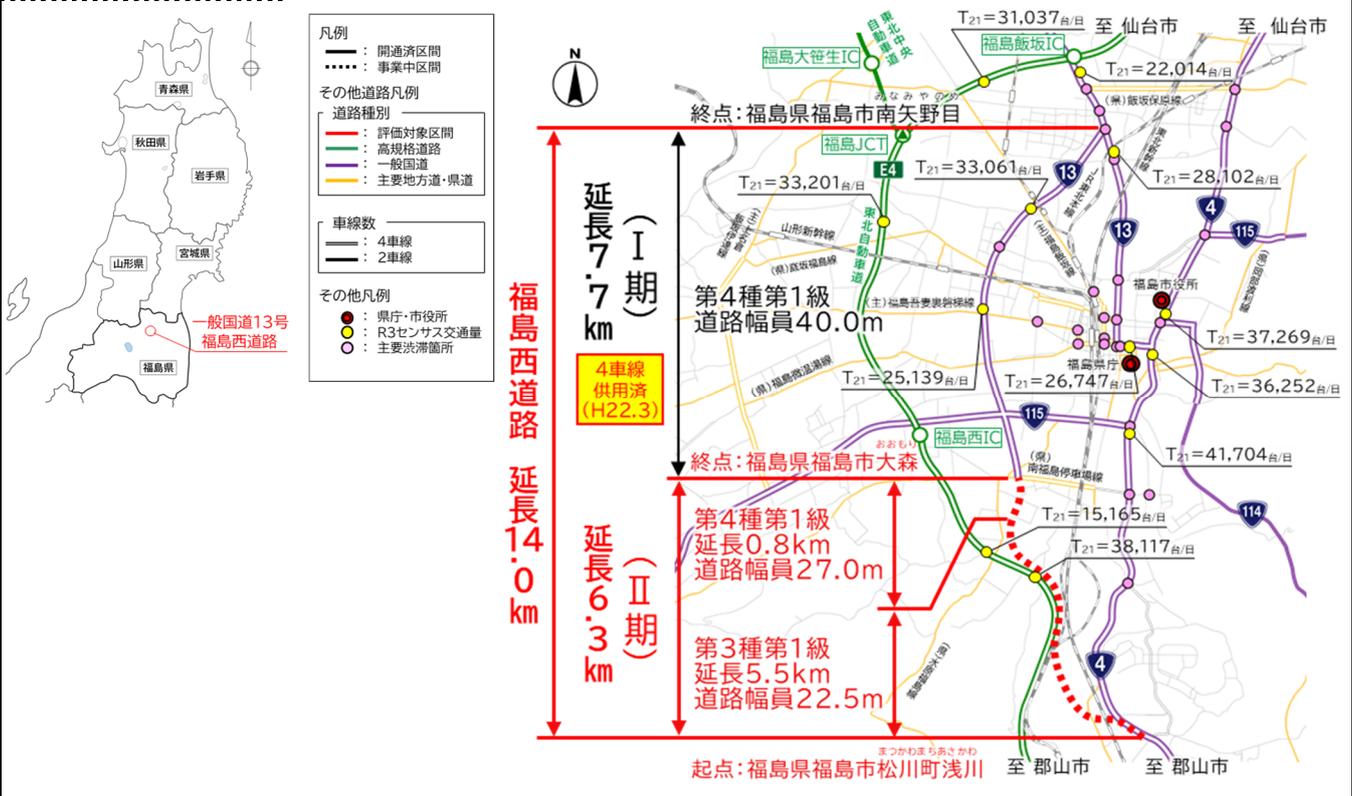
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

・交通混雑の緩和・交通事故の減少、通行止め時の信頼性の確保、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、福島西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8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 牛久土浦バイパス	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:茨城県牛久市遠山町 至:茨城県牛久市城中町	自:茨城県つくば市西大井 至:茨城県土浦市中村西根	延長	5.2km	
事業概要					
<p>一般国道6号は、東京都中央区から宮城県仙台市に至る主要幹線道路である。</p> <p>牛久土浦バイパスは、一般国道6号(現道)の渋滞緩和や地域活性化の支援、圏央道へのアクセス強化を目的とした田園地帯の平野部を通過する道路であり、牛久市遠山町から同市城中町及びつくば市西大井から土浦市中村西根までの延長5.2km、4車線のバイパス事業である。</p>					
H4年度事業化		H6年度都市計画決定		H10年度用地着手	
H11年度工事着手		約388億円		事業進捗率	
全体事業費		約84%		供用済延長	
		(令和7年3月末時点)		5.2km	
計画交通量 31,000~43,900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(1.5)	4.7%	446/1,385億円	1,375/1,749億円	
	2.1(2.5) [2%]	(4.9%)	事業費:385/1,314億円	走行時間短縮便益:1,189/1,512億円	令和7年
	2.8(3.5) [1%]		維持管理費:61/71億円	走行経費減少便益:148/197億円	
(残事業)	(残事業)	感度分析	(事業全体)	(残事業)	
3.1(8.7)	12.3%	交通量	B/C=1.1~1.4(±10%)	交通量	B/C=2.8~3.4(±10%)
4.4(12.1) [2%]	(24.6%)	事業費	B/C=1.2~1.3(±10%)	事業費	B/C=2.8~3.4(±10%)
5.3(14.3) [1%]		事業期間	B/C=1.2~1.3(±20%)	事業期間	B/C=2.8~3.1(±20%)
事業の効果等					
<p>(1)交通渋滞の緩和・地域間の移動性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> 通過交通が牛久土浦バイパスへ転換し、国道6号現道の渋滞が緩和され、地域間の所要時間が短縮。 <p>(2)安全性の向上(事故の削減効果)</p> <ul style="list-style-type: none"> 国道6号現道及び周辺路線の死傷事故件数が低下し、安全性の向上に寄与。 <p>(3)救急医療活動の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> 龍ヶ崎市 松葉地区から筑波メディカルセンター病院(第3次救急医療)の所要時間が約9分短縮し、救急搬送の速達性が向上。 信号連担(現道区間の信号交差点箇所は32箇所)による速度低下や緊急走行時の追い越しによる横揺れなどが改善され、患者への負担が軽減。 <p>(4)物流への寄与</p> <ul style="list-style-type: none"> 高速道路へのアクセスが向上し、物流の効率化が図られることが期待される。 沿道では、本事業の整備を見据えた新たな土地区画整理事業も計画されており、地域の活性化にも寄与することが期待される。 <p>(5)地域観光の活性化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> 沿線観光地へのアクセス性が向上し、周遊観光の促進に寄与。 					
関係する地方公共団体等の意見					
<p>茨城県知事からの意見</p> <p>一般国道6号牛久土浦バイパスの整備により牛久市、つくば市及び土浦市内の交通渋滞の緩和、首都圏中央連絡自動車道へのアクセス向上などが見込まれることから、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。</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

- ・令和4年3月 都市計画道路 城中・田宮線 全線開通

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・用地進捗率は約99%（令和7年3月末時点）。
- ・令和3年度までに、延長約5.2km（つくば市区間：3.9km、牛久市区間：1.3km）が2/4車線で開通。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・用地買収に時間を要しているが、引き続き調査設計、用地買収（土地収用含む）、工事を推進し、早期開通を目指す。

施設の構造や工法の変更等

- ・物流機能の強化、材料単価・労務費の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。

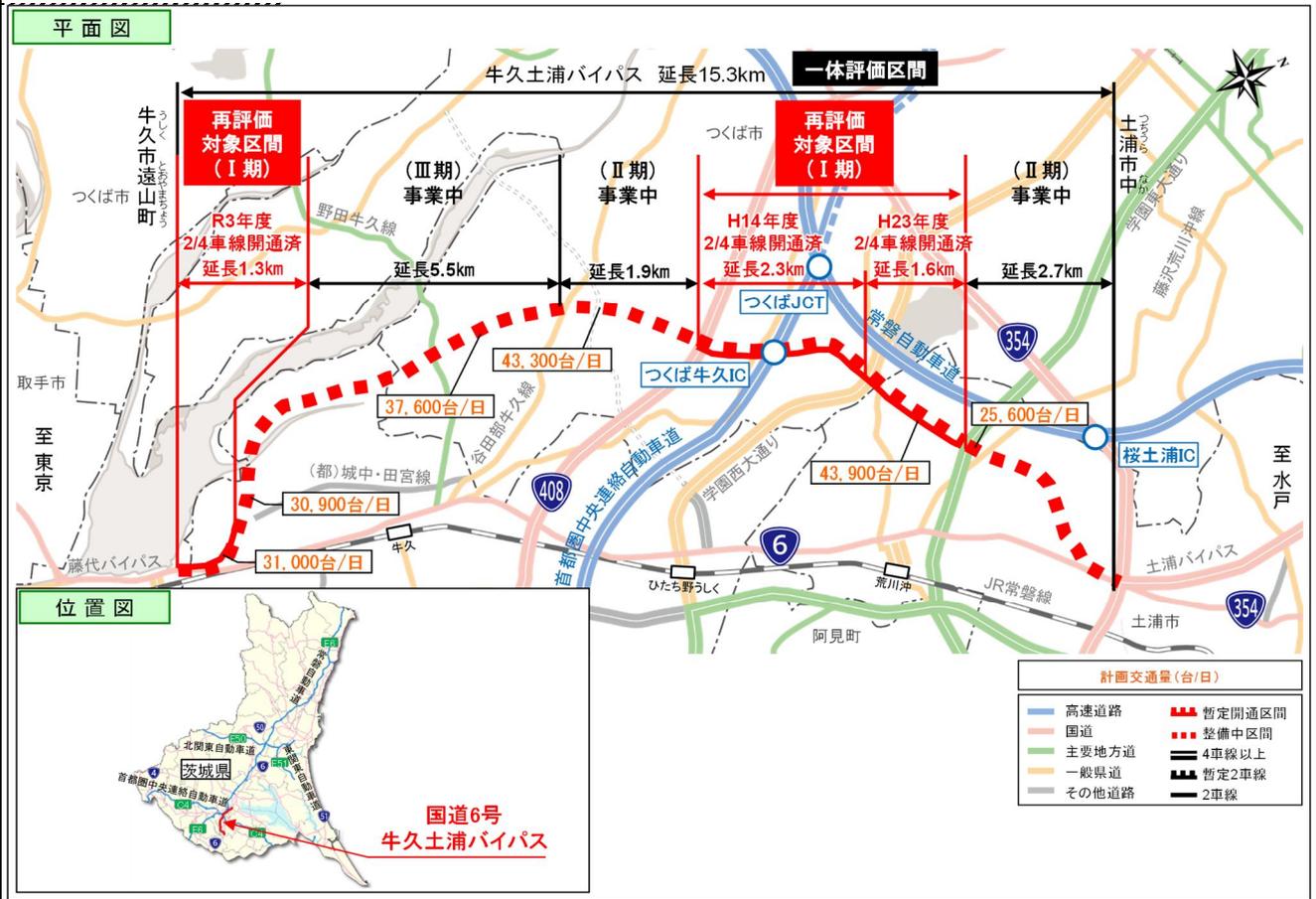
対応方針

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、牛久土浦バイパス～牛久土浦バイパス(Ⅲ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8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 牛久土浦バイパス(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:茨城県つくば市高崎 至:茨城県つくば市西大井		自:茨城県土浦市中村西根 至:茨城県土浦市中		延長	4.6km	
事業概要							
<p>一般国道6号は、東京都中央区から宮城県仙台市に至る主要幹線道路である。</p> <p>牛久土浦バイパス(Ⅱ期)は、一般国道6号(現道)の渋滞緩和や地域活性化の支援、圏央道へのアクセス強化を目的とした田園地帯の平野部を通過する道路であり、つくば市高崎から同市西大井及び土浦市中村西根から同市中までの延長4.6km、4車線のバイパス事業である。</p>							
H26年度事業化		H6年度都市計画決定		H28年度用地着手		H30年度工事着手	
全体事業費		約289億円		事業進捗率 (令和7年3月末時点)		約91% 供用済延長 —	
計画交通量 25,600~43,300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)	446/1,385億円		1,375/1,749億円		令和7年
	1.3(2.0)	4.7%	(事業費:385/1,314億円 維持管理費:61/71億円)		(走行時間短縮便益:1,189/1,512億円 走行経費減少便益:148/197億円 交通事故減少便益:38/41億円)		
	2.1(3.5) [2%]	(6.9%)					
	2.8(4.7) [1%]						
(残事業)	(残事業)	(事業全体)		(残事業)			
3.1(8.4)	12.3%	交通量	B/C=1.1~1.4(±10%)	交通量	B/C=2.8~3.4(±10%)		
4.4(11.4) [2%]	(22.2%)	事業費	B/C=1.2~1.3(±10%)	事業費	B/C=2.8~3.4(±10%)		
5.3(13.2) [1%]		事業期間	B/C=1.2~1.3(±20%)	事業期間	B/C=2.8~3.1(±20%)		
事業の効果等							
<p>(1)交通渋滞の緩和・地域間の移動性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> 通過交通が牛久土浦バイパスへ転換し、国道6号現道の渋滞が緩和され、地域間の所要時間が短縮。 <p>(2)安全性の向上(事故の削減効果)</p> <ul style="list-style-type: none"> 国道6号現道及び周辺路線の死傷事故件数が低下し、安全性の向上に寄与。 <p>(3)救急医療活動の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> 龍ヶ崎市 松葉地区から筑波メディカルセンター病院(第3次救急医療)の所要時間が約9分短縮し、救急搬送の速達性が向上。 信号連担(現道区間の信号交差点箇所は32箇所)による速度低下や緊急走行時の追い越しによる横揺れなどが改善され、患者への負担が軽減。 <p>(4)物流への寄与</p> <ul style="list-style-type: none"> 高速道路へのアクセスが向上し、物流の効率化が図られることが期待される。 沿道では、本事業の整備を見据えた新たな土地区画整理事業も計画されており、地域の活性化にも寄与することが期待される。 <p>(5)地域観光の活性化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> 沿線観光地へのアクセス性が向上し、周遊観光の促進に寄与。 							
関係する地方公共団体等の意見							
<p>・茨城県知事からの意見</p> <p>一般国道6号牛久土浦バイパスの整備により牛久市、つくば市及び土浦市内の交通渋滞の緩和、首都圏中央連絡自動車道へのアクセス向上などが見込まれることから、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。</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

- ・令和4年3月 牛久土浦バイパス（Ⅰ期）（牛久市遠山町～牛久市城中町） 暫定2車線開通
- ・令和4年3月 都市計画道路 城中・田宮線 全線開通

事業の進捗状況、残事業の内容等

用地進捗率は約99%（令和7年3月末時点）。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・用地買収及び埋蔵文化財調査に時間を要しているが、引き続き調査設計、用地買収（土地収用含む）、埋蔵文化財調査、工事を推進し、早期開通を目指す。

施設の構造や工法の変更等

- ・排水施設（調整池、雨水管）の追加、既設道路との交差部の構造変更、埋蔵文化財調査面積の増加及び材料単価・労務費の上昇により事業費増加。
- ・排水構造物の見直しによりコスト縮減を実施。

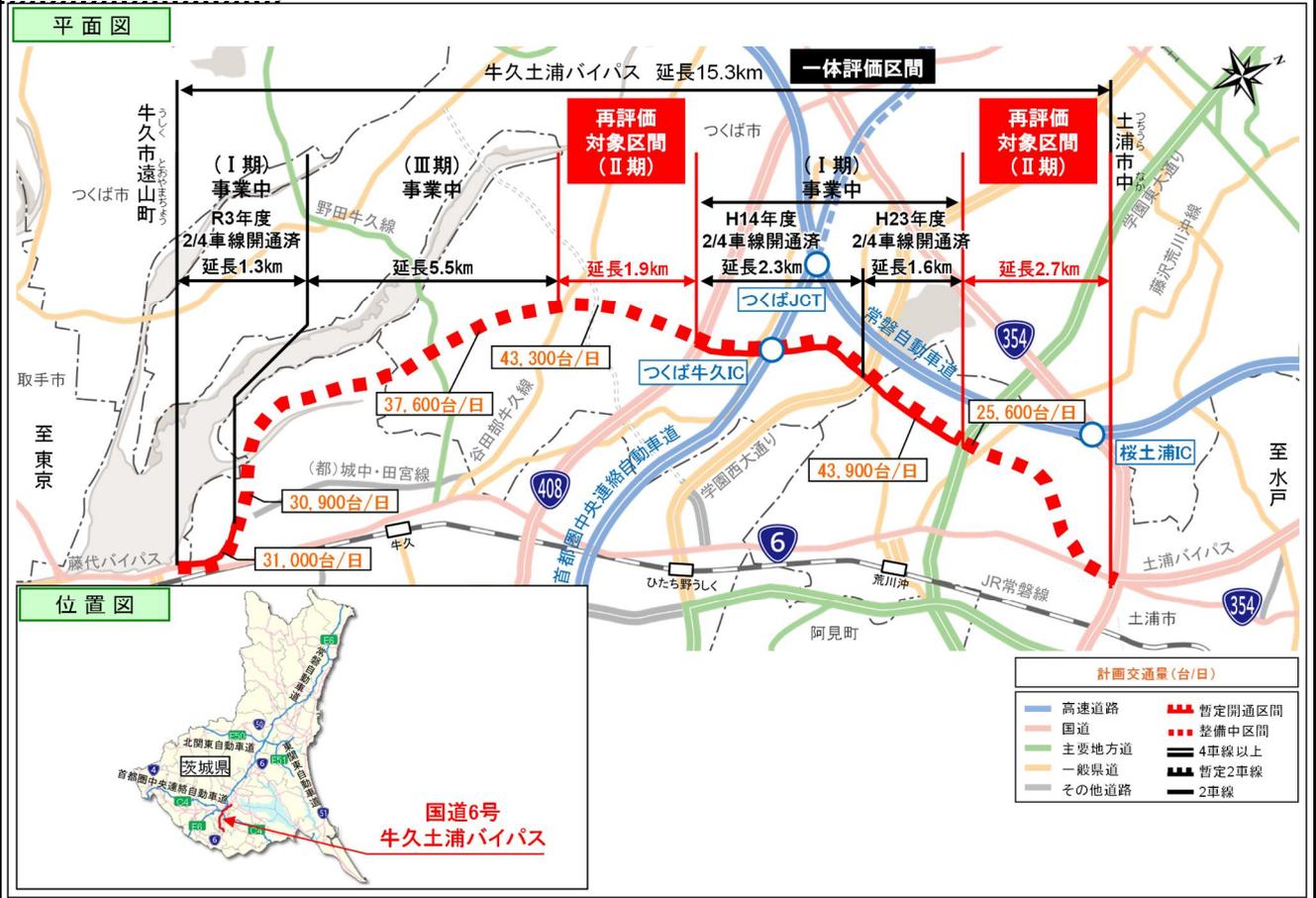
対応方針

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



※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、牛久土浦バイパス～牛久土浦バイパス(Ⅲ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8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 牛久土浦バイパス(Ⅲ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:茨城県牛久市城中町 至:茨城県つくば市高崎			延長	5.5km	
事業概要						
一般国道6号は、東京都中央区から宮城県仙台市に至る主要幹線道路である。 牛久土浦バイパス(Ⅲ期)は、一般国道6号(現道)の渋滞緩和や地域活性化の支援、圏央道へのアクセス強化を目的とした田園地帯の平野部を通過する道路であり、牛久市城中町からつくば市高崎までの延長5.5km、4車線のバイパス事業である。						
H30年度事業化		H6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434億円		事業進捗率 (令和7年3月末時点)		約11% 供用済延長 -
計画交通量 30,900~37,600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)	
	(事業全体)	(事業全体)	446/1,385億円		1,375/1,749億円	
	1.3(1.5)	4.7%	(事業費:385/1,314億円)		(走行時間短縮便益:1,189/1,512億円)	
	2.1(2.2) [2%]	(6.1%)	(維持管理費:61/71億円)		走行経費減少便益:148/197億円	
	2.8(2.8) [1%]				交通事故減少便益:38/41億円	
(残事業)	(残事業)	感度分析 (事業全体)		感度分析 (残事業)		
3.1(1.7)	12.3%	交通量 B/C=1.1~1.4(±10%)		交通量 B/C=2.8~3.4(±10%)		
4.4(2.6) [2%]	(7.6%)	事業費 B/C=1.2~1.3(±10%)		事業費 B/C=2.8~3.4(±10%)		
5.3(3.2) [1%]		事業期間 B/C=1.2~1.3(±20%)		事業期間 B/C=2.8~3.1(±20%)		
事業の効果等						
(1)交通渋滞の緩和・地域間の移動性向上 ・通過交通が牛久土浦バイパスへ転換し、国道6号現道の渋滞が緩和され、地域間の所要時間が短縮。 (2)安全性の向上(事故の削減効果) ・国道6号現道及び周辺路線の死傷事故件数が低下し、安全性の向上に寄与。 (3)救急医療活動の支援 ・龍ヶ崎市 松葉地区から筑波メディカルセンター病院(第3次救急医療)の所要時間が約9分短縮し、救急搬送の速達性が向上。 ・信号連担(現道区間の信号交差点箇所は32箇所)による速度低下や緊急走行時の追い越しによる横揺れなどが改善され、患者への負担が軽減。 (4)物流への寄与 ・高速道路へのアクセスが向上し、物流の効率化が図られることが期待される。 ・沿道では、本事業の整備を見据えた新たな土地区画整理事業も計画されており、地域の活性化にも寄与することが期待される。 (5)地域観光の活性化の支援 ・沿線観光地へのアクセス性が向上し、周遊観光の促進に寄与。						
関係する地方公共団体等の意見						
・茨城県知事からの意見 一般国道6号牛久土浦バイパスの整備により牛久市、つくば市及び土浦市内の交通渋滞の緩和、首都圏中央連絡自動車道へのアクセス向上などが見込まれることから、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4年3月 牛久土浦バイパス（Ⅰ期）（牛久市遠山町～牛久市城中町） 暫定2車線開通
- ・令和4年3月 都市計画道路 城中・田宮線 全線開通

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・用地進捗率は約81%（令和7年3月末時点）。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・用地買収に時間を要しているが、引き続き調査設計、用地買収、埋蔵文化財調査を推進し、早期開通を目指す。
- ・稻荷川並行区間については、将来的に高水敷として河川区域となることが見込まれる箇所であり、道路構造について関係機関協議中であるため、協議等の条件が整った段階で事業費への影響を確定する。

施設の構造や工法の変更等

- ・材料単価・労務費の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。

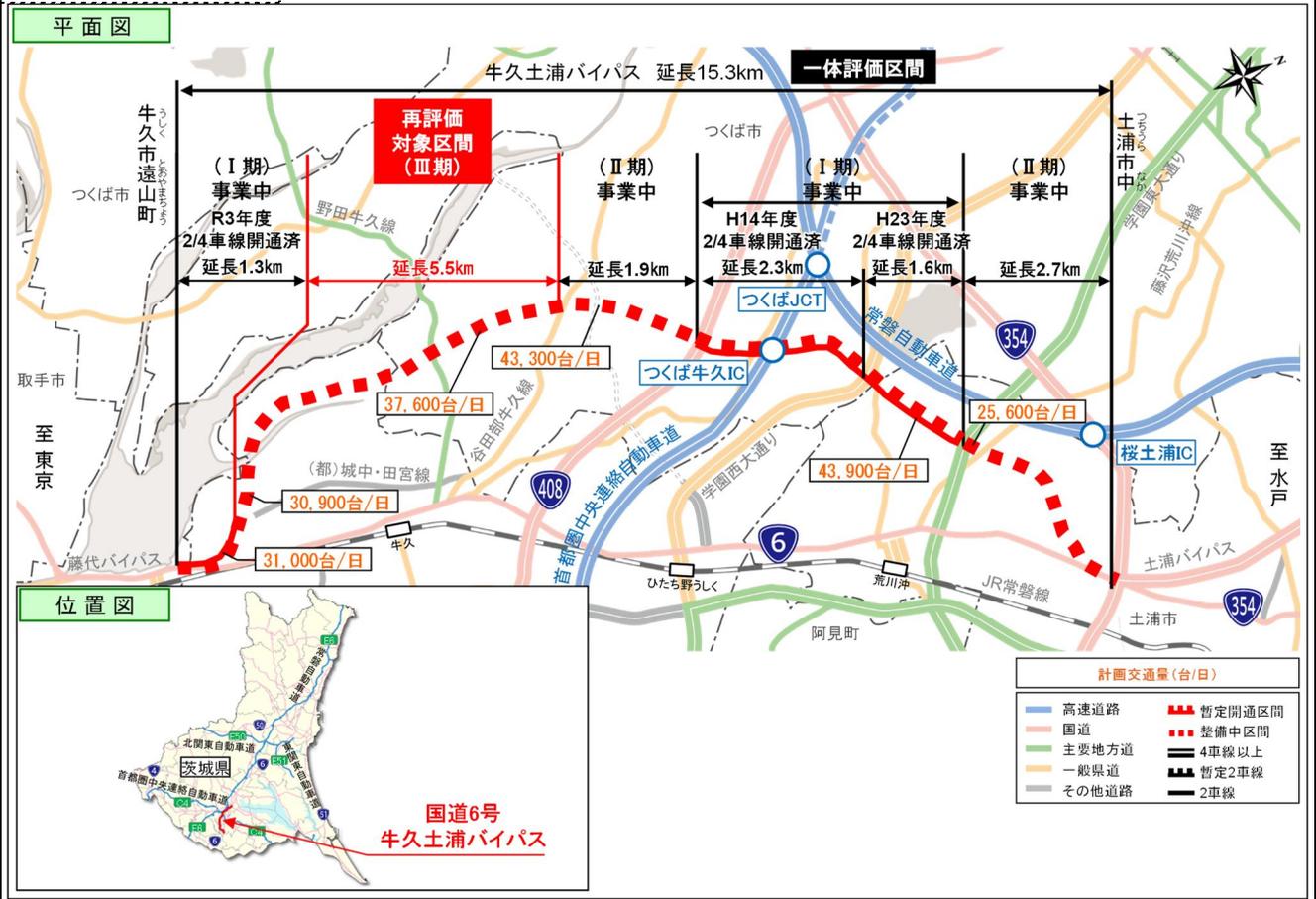
対応方針

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、牛久土浦バイパス～牛久土浦バイパス(Ⅲ期)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8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 酒門町交差点立体	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: 茨城県水戸市住吉町 至: 茨城県水戸市酒門町	延長	1.1km		
事業概要					
<p>一般国道6号は、東京都中央区から仙台市に至る主要幹線道路である。</p> <p>酒門町交差点立体は、水戸市内の交通渋滞の緩和、地域の安全性の確保を目的とした延長1.1kmの立体交差事業である。</p>					
R3年度事業化		S63年度都市計画決定		R7年度工事着手	
全体事業費	約81億円	事業進捗率 (令和7年3月末時点)	約8%	供用済延長	—
計画交通量	26,300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) 61/68億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 77/77億円	基準年
	1.1	4.8%	事業費: 59/65億円 維持管理費: 2.6/2.6億円	走行時間短縮便益: 69/69億円 走行経費減少便益: 6.5/6.5億円 交通事故減少便益: 0.91/0.91億円	令和7年
	1.7 [2%] 2.0 [1%]				
	(残事業)	(残事業)	感度分析		
	1.3	5.4%	交通量	B/C=1.01~1.3(±10%)	交通量
1.8 [2%] 2.2 [1%]	事業費		B/C=1.05~1.2(±10%)	事業費	B/C=1.1~1.4(±10%)
		事業期間	B/C=1.1~1.2(±20%)	事業期間	B/C=1.2~1.3(±20%)
事業の効果等					
<p>(1) 交通渋滞の緩和・安全性の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> 酒門町交差点(主要渋滞箇所)は、東西の基幹道路である国道50号と交差しており、終日速度低下が発生。 酒門町交差点立体区間の事故類型別事故発生状況は、車両相互の追突事故が約4割と最も多いほか、車両相互の右左折時の事故も約4割弱を占める。 酒門町交差点立体の整備により、立体部に国道6号の直進交通が分離されることで、交差点の交通円滑化が図られ、交通渋滞の緩和や交通事故の減少が期待される。 <p>(2) 地域の安全性の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> 酒門町交差点では、交通混雑による速度低下のため事故が多発しており、死傷事故件数(21件/4年)は、茨城県内の交差点の中でワースト1位。 酒門町交差点の混雑を避けた車両が周辺の生活道路に流入しており、生活道路での事故が複数発生。 酒門町交差点立体の整備に伴う混雑緩和により、国道6号・50号及び周辺の生活道路での交通事故削減が期待される。 <p>(3) 物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> 国道6号沿線のひたちなか市には多数の工場が立地しており、製造品出荷額等(茨城県内3位)が増加傾向。 酒門町交差点立体の整備により、北関東自動車道等から工場へのアクセス性が向上するなど、物流の効率化や企業活動の活性化に寄与する。 					
関係する地方公共団体等の意見					
<p>茨城県知事の意見:</p> <p>一般国道6号酒門町交差点が立体化することで、交差点の慢性的な渋滞の緩和、交通事故の減少などが見込まれることから、本事業の必要性は高く、事業を継続することは妥当と考える。</p> <p>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。</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

・工事中の迂回路として設定する周辺都市計画道路は令和7年2月までに開通。

事業の進捗状況、残事業の内容等

・昭和63年度に都市計画決定、令和3年度に事業化、令和7年度に工事着手。
・道路用地内の事業であり、用地進捗率は100%（令和7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

・歩行者の利便性向上に向けた横断歩道形状等の合意形成や、工事中の交通への影響を小さくするための切回し道路計画に関する関係機関調整に時間を要した。
・切回し道路の整備にあたり、排水側溝の付替えの追加や上下線分離施工への変更により、施工に時間を要する見込みであるが、引き続き早期供用を目指し工事を推進。

施設の構造や工法の変更等

・排水側溝の付替え、材料単価・労務費の上昇により事業費増加。
・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軽減。

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8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 <small>おおわだ</small> 大和田拡幅	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: 茨城県日立市 <small>ひたち かんだちょう</small> 神田町 至: 茨城県日立市 <small>ひたち おお</small> 大みか町	延長	3.3km		
事業概要					
<p>一般国道6号は、東京都中央区から仙台市に至る主要幹線道路である。</p> <p>大和田拡幅は、日立市南部における交通渋滞の緩和、安全性の確保、地域連携および地域産業の発展を目的とした延長3.3kmの拡幅事業である。</p>					
H18年度事業化		S59年度都市計画決定		H22年度用地着手	
H23年度工事着手					
全体事業費	約224億円	事業進捗率 (令和7年3月末時点)	約68%	供用済延長	—
計画交通量	28,400~42,100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) 49/239億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 272/272億円	基準年
	1.1	4.5%	事業費: 42/232億円 維持管理費: 7.0/ 7.0億円	走行時間短縮便益: 251/251億円 走行経費減少便益: 18/ 18億円 交通事故減少便益: 2.6/ 2.6億円	令和7年
	1.9 [2%] 2.5 [1%]	(残事業)			
	5.5	18.2%	感度分析 (事業全体)	(残事業)	
	7.9 [2%] 9.6 [1%]		交通量 B/C=1.001~1.3(±10%)	交通量 B/C=4.9~6.3(±10%)	
		事業費 B/C=1.1~1.2(±10%)	事業費 B/C=5.1~6.1(±10%)		
		事業期間 B/C=1.1~1.2(±20%)	事業期間 B/C=5.3~5.8(±20%)		
事業の効果等					
<p>(1) 交通渋滞の緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> 大和田拡幅区間の日立南太田IC東交差点、大和田町交差点、石名坂東交差点、大みか町6丁目交差点は主要渋滞箇所に特定されており、速度低下が発生。 大和田拡幅の整備により、交通の円滑化が図られ、交通渋滞の緩和が期待される。 <p>(2) 安全性の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> 大和田拡幅区間の事故類型別事故発生状況は、車両相互の追突事故が多い状況。 大和田拡幅の整備により、交通の円滑化が図られ、交通事故の減少が期待される。 <p>(3) 地域連携および地域産業の発展</p> <ul style="list-style-type: none"> 日立市と隣接市町村を跨ぐ通勤や茨城港(日立港区)及び周辺工場から常磐自動車道の日立南太田ICへのアクセス性向上などが図られ、地域産業の発展に寄与する。 					
関係する地方公共団体等の意見					
<p>・茨城県知事の意見:</p> <p>一般国道6号大和田拡幅は、日立市内の交通渋滞の緩和、常磐自動車道へのアクセス向上による物流機能の強化及び地域産業の発展に大きく寄与することなどから、本事業の必要性は高く、事業を継続することは妥当と考える。</p> <p>なお、段階的な供用により事業効果を発現しつつ、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。</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					
令和元年度に東海拡幅が新規事業化。					

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・昭和59年度に都市計画決定、平成18年度に事業化。
- ・平成22年度に用地着手、平成23年度に工事着手。
- ・用地進捗率は約83%（令和7年3月末時点）。
- ・暫定的な渋滞対策として、石名坂交差点の移設（H29.11）、大みか6丁目交差点の改良（H30.5）を実施。
- ・茂宮川橋、石名坂橋の橋梁工事等を重点的に実施中。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・用地取得に一定の時間を要しているところ。
- ・引き続き、用地取得、橋梁工事等を推進し、早期開通を目指す。

施設の構造や工法の変更等

- ・材料単価・労務費の上昇より事業費増加。
- ・電線共同溝の管路材の見直しによりコストを縮減。

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8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 <small>なかむら</small> 中村交差点立体	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 <small>しぶかわ なかむら</small> 渋川市中村 至: 群馬県 <small>しぶかわ なかむら</small> 渋川市中村	延長	0.8km		
事業概要					
<p>一般国道17号は東京都中央区から新潟県新潟市に至る主要幹線道路である。 中村交差点立体は、観光ピーク時をはじめとした慢性的な渋滞の緩和と、交通円滑化による事故の削減を目的とした立体交差事業である。</p>					
R4年度事業化	S30年度都市計画決定 S57年度都市計画変更	—		R5年度工事着手	
全体事業費	約50億円	事業進捗率 (令和7年3月末時点)	約35%	供用済延長	—
計画交通量	28,300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) 32/51億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 57/57億円	基準年
	1.1	4.7%	(事業費: 25/44億円 維持管理費: 6.7/6.7億円)	(走行時間短縮便益: 45/45億円 走行経費減少便益: 6.3/6.3億円 交通事故減少便益: 4.8/4.8億円)	令和7年
	(参考) 1.6 [2%] 1.9 [1%]				
	(残事業)	(残事業)	感度分析		
	1.8	8.8%	(事業全体)		(残事業)
(参考) 2.4 [2%] 2.8 [1%]	交通量		B/C=1.1~1.2(±10%)	交通量	B/C=1.7~1.9(±10%)
		事業費	B/C=1.1~1.2(±10%)	事業費	B/C=1.7~1.9(±10%)
		事業期間	B/C=1.1~1.1(±20%)	事業期間	B/C=1.7~1.8(±20%)
事業の効果等					
<p>(1) 救急医療アクセスの向上</p> <ul style="list-style-type: none"> 中村交差点立体の整備により、新たに約2,000人が第3次医療施設(群馬大学医学部附属病院)の30分圏域に入る。 第3次医療施設(群馬大学医学部附属病院)へのアクセスが向上し、約3.2万人の搬送時間が短縮。 <p>(2) 観光期の渋滞緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> 県内有数の観光地である草津・伊香保温泉へのアクセスが向上し、観光振興を支援。 <p>(3) 円滑な輸送の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> 既存ネットワークと一体となって企業活動の活性化に寄与。 					
関係する地方公共団体等の意見					
<p>群馬県知事の意見:</p> <p>中村交差点は、国道17号と上信自動車道渋川西バイパスが交わる極めて重要な交通結節点であるが、通勤時間帯や観光シーズンには慢性的な渋滞が発生し、社会経済活動に大きな支障をきたしている。特に、交通混雑は追突事故の増加を招くとともに、物流の停滞や観光振興の妨げにもなっており、地域からは早期の抜本的な解決を求める声が日に日に高まっている。</p> <p>本事業は、こうした交通課題の抜本的な解消はもとより、伊香保温泉や草津温泉など本県を代表する観光地へのアクセス向上、さらには地域産業の発展にも大きく寄与するものである。</p> <p>群馬県としては、地域の切実な要望に応えるためにも、一刻も早い事業の完成を強く要望する。あわせて、効率的かつ効果的な事業執行を通じたコスト縮減にもご配慮いただきたい。</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

- ・群馬県渋川市と長野県東御市を結ぶ「上信自動車道」の一部を形成する渋川西バイパス(L=1.9km)が令和7年度に開通予定。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・用地進捗率は100%(令和7年3月末現在)。
- ・令和5年度から立体化工事に着手。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・場所打杭の施工にあたり1mを超える転石発生への対応に時間を要しているが、早期開通に向けて引き続き、改良工事及び橋梁上下部工事を推進。

施設の構造や工法の変更等

- ・地質条件を踏まえた構造変更、転石発生への対応に伴う変更、材料単価・労務費の上昇により事業費増加。
- ・橋梁上部構造を上下線で分離構造から一体構造へ見直したことで、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



※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8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 <small>たかさきあんなか</small> 高崎安中拡幅	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: 群馬県高崎市上豊岡町 至: 群馬県安中市安中四丁目	延長	6.0km		
事業概要					
<p>一般国道18号は、群馬県高崎市から新潟県上越市に至る主要幹線道路である。 高崎安中拡幅は、高崎市から安中市間の交通混雑の緩和と、交通安全の向上を目的とした、延長6.0kmのバイパス及び現道拡幅事業である。</p>					
S58年度事業化		S59年度都市計画決定		S60年度用地着手	
H元年度工事着手					
全体事業費	約427億円	事業進捗率 (令和7年3月末時点)	約97%	供用済延長	5.4km
計画交通量	30,300~47,300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) 6.8/1,256億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 103/1,397億円	基準年
	1.1	4.2%	事業費: 4.6/1,228億円 維持管理費: 2.2/28億円	走行時間短縮便益: 86/1,191億円 走行経費減少便益: 15/182億円 交通事故減少便益: 1.7/24億円	令和7年
	参考 2.2 [2%] 2.5 [1%]				
	(残事業)	(残事業)	感度分析		
	15.3	54.9%	(事業全体)	(残事業)	
参考 19.6 [2%] 22.3 [1%]		交通量 B/C=1.1~1.2(±10%) 事業費 B/C=1.1~1.1(±10%) 事業期間 B/C=1.02~1.2(±20%)	交通量 B/C=14.6~16.3(±10%) 事業費 B/C=14.3~16.4(±10%) 事業期間 B/C=14.3~15.8(±20%)		
事業の効果等					
<p>(1) 交通混雑の緩和、交通安全の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・安中～高崎間を通行する交通の利用が多く、混雑や追突事故等の交通事故による交通課題が発生していた。 ・これまでの整備により、交通混雑の緩和や交通安全の向上が図られてきたが、残る区間の整備により更なる改善が期待される。 <p>(2) 救急医療の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・安中市では、年間2,000件以上の救急搬送があるが、第三次医療施設は、高崎市内の高崎総合医療センターのみ。 ・高崎安中拡幅の整備により、高崎総合医療センター(第三次医療施設)への30分圏域が拡大。 ・安中市人口のうち、高崎総合医療センターへの30分圏域に含まれる人口が約1.9万人(安中市人口の約3割)増加。 <p>(3) 経済活性化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・安中市の主要な製造品はシリコン製品等の化学製品であり、製造品出荷額は増加傾向にある。 ・化学製品を製造する工場等では、高崎安中拡幅区間を利用した輸送が全体の約5割。 ・高崎安中拡幅の整備により、更なる物流の効率化が図られ、地域産業への支援が期待される。 					
関係する地方公共団体等の意見					
<p>・群馬県知事からの意見:</p> <p>高崎安中拡幅は、国道18号の交通渋滞の解消と交通安全確保に資する重要な事業であるため、一刻も早い事業の完成をお願いしたい。</p> <p>事業中区間より西側では主要渋滞箇所が点在し、慢性的な渋滞が発生している状況であることから、事業区間の延伸等について検討をお願いしたい。</p> <p>事業の実施にあたっては、効率的かつ効果的な事業執行を通じたコスト縮減にもご配慮いただきたい。</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

- ・平成21年度、国立病院機構高崎総合医療センターの新病棟が完成。
- ・平成26年度、精密機器工場が竣工。
- ・令和2年度、西毛広域幹線道路 安中工区(県道下里見安中線から国道18号までの延長約1.9キロメートル)が開通。
- ・令和4年度以降、横野平工業団地の拡張とともに、化学製品製造工場が増設中。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・平成27年度に久芳橋・中宿高架橋が完成し、バイパス部全区間(延長3.2km)が4車線で開通(全体の9割が完成)。
- ・用地進捗率は約99%(令和7年3月末時点)。
- ・事業中の現道拡幅部(延長0.6km)は、用地取得及び調査設計を推進し、令和5年度より工事に着手。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・現道拡幅部(延長0.6km)の一部において、用地買収に時間を要しているが、早期開通に向けて引き続き、地元、関係機関等と調整し、調査設計、用地買収、工事の促進を図る。

施設の構造や工法の変更等

- ・材料単価・労務費上昇により事業費増加。
- ・電線共同溝の管路材の見直しによりコストを縮減。

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8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、渡邊 良一

事業名	一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道(大栄～横芝)			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:千葉県成田市吉岡 至:千葉県山武市松尾町谷津				延長	18.5km			
事業概要	<p>首都圏中央連絡自動車道(圏央道)は、東京都心から半径およそ40～60km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。</p> <p>大栄～横芝間は、圏央道(つくば～大栄)に接続し、千葉東金道路、東関東自動車道水戸線と連絡することにより、千葉県と茨城県等を結ぶ広域的な高速交通ネットワークを形成するものであり、首都圏の道路交通の円滑化、沿道環境の改善、沿線都市間の連絡強化、企業活動・地域づくり支援、災害時の代替路確保を目的とした延長18.5kmの自動車専用道路である。</p>								
H20年度事業化		H19年度都市計画決定		H25年度用地着手		H27年度工事着手			
全体事業費	約2,140億円		事業進捗率	約46%		供用済延長	-km		
			(令和7年3月末時点)						
計画交通量	16,000～23,700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)				
	1.1		1,006/2,361億円		2,640/2,640億円				
	1.7 [2%]	4.6%	事業費: 773/ 2,128億円		走行時間短縮便益: 2,469/2,469億円		令和7年		
	2.1 [1%]		維持管理費: 234/ 234億円		走行経費減少便益: 118/ 118億円				
(残事業)	(残事業)	感度分析		(残事業)					
2.6		(事業全体)		(残事業)					
3.5 [2%]	12.6%	交通量	B/C=1.01～1.2(±10%)		交通量	B/C=2.4～2.9(±10%)			
4.1 [1%]		事業費	B/C=1.1～1.2(±10%)		事業費	B/C=2.4～2.8(±10%)			
		事業期間	B/C=1.1～1.2(±20%)		事業期間	B/C=2.5～2.7(±20%)			
事業の効果等	<p>(1)交通混雑の緩和・交通安全の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・並行する(主)成田松尾線の文化センター入口交差点は主要渋滞箇所を選定。周辺には他にも主要渋滞箇所が点在。並行する(主)成田小見川鹿島港線及び(主)成田松尾線の交通事故類型は車両相互の追突事故が多く、全体の約4割を占める。 ・圏央道(大栄～横芝)の整備により現道からの転換が図られ、交通渋滞の緩和、交通事故の減少が見込まれる。 <p>(2)企業活動・地域づくりへの貢献</p> <ul style="list-style-type: none"> ・成田国際空港は、国内空港での航空貨物取扱量第1位であり、全国の航空貨物取扱量の約4割を占める重要拠点。 ・圏央道(大栄～横芝)の開通により、成田国際空港へのアクセス性が向上し、産業集積に寄与。 ・ミッシングリンクの解消による輸送範囲の拡大など、産業のポテンシャル発揮に寄与。 <p>(3)農林水産物の輸出への貢献</p> <ul style="list-style-type: none"> ・令和4年1月に新生成田市場が新たに開場。新生成田市場は「ワンストップ輸出拠点機能」を備えた日本初の物流拠点であり、農林水産物の輸出拡大に貢献。 ・圏央道の整備によって市場へのアクセスが向上し、産業の活性化に寄与。 								
関係する地方公共団体等の意見	<ul style="list-style-type: none"> ・千葉県知事の意見: <p>圏央道は、東京湾アクアラインと一体となって、首都圏の各都市と成田空港などの拠点間を環状につなぎ、首都圏の広域道路ネットワークを形成し、また、第3滑走路の新設など「第2の開港プロジェクト」が進む成田空港のポテンシャルを最大限に生かす上でも、大変重要な道路である。</p>								

県内では、全線開通を見越して、成田空港周辺での大型国際物流施設の開発が表明されるとともに、圏央道沿線での企業の立地が進むなど、地域の活性化等の大きな経済効果が表れているところであり、県民や県内の経済団体からも、開通に対する期待は非常に大きい。

県内唯一の未開通区間である大栄・横芝間については、令和8年度までの確実な開通に向け、強力に事業を推進してほしい。

なお、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、コスト縮減を図りながら、効率的に事業を実施されたい。

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

- ・圏央道「東金JCT～木更津東IC間」が暫定2車線供用(平成25年4月27日)。
- ・圏央道「神崎IC～大栄JCT間」が暫定2車線供用(平成27年6月7日)。
- ・令和元年度に成田国際空港の更なる機能強化(B滑走路延伸・C滑走路新設等)に係る施設変更を国土交通省が許可、令和10年度の供用開始に向け工事が進捗。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・平成19年度に都市計画決定し、平成20年度に事業化、平成25年度に用地着手、平成27年度に工事着手。
- ・用地進捗率は100%(令和7年3月末時点)。
- ・現在は、改良工事、トンネル工事、橋梁工事、舗装工事等を実施。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・引き続き、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

- ・地質条件を踏まえた対策工法の追加、産業廃棄物処理工の追加、横断管路、架空線管理者との協議による対策工法の追加、材料単価・労務費の上昇により事業費増加。
- ・下層路盤をセメント安定処理から鉄鋼スラグへ変更することによりコスト縮減を実施。

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



※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8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51号 成田 ^{なりた} 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: 千葉県 ^{なりた} 成田市 ^{いいなか} 飯仲 至: 千葉県 ^{なりた} 成田市 ^{ひがしかなやま} 東金山	延長	5.8km		
事業概要					
<p>一般国道51号は、千葉県千葉市から茨城県水戸市に至る主要幹線道路である。 成田拡幅は、国道51号の交通混雑の緩和、安全で快適な生活環境の確保を目的とした延長5.8kmの現道拡幅事業である。</p>					
S45年度事業化		S43年度都市計画決定(5.0km) H17年度都市計画決定(0.8km)		S46年度用地着手	
S46年度工事着手					
全体事業費	約273億円	事業進捗率 (令和7年3月末時点)	約96%	供用済延長	4.6km
計画交通量	18,300~40,900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
	1.03		15/1,295億円	104/1,338億円	
	1.7 [2%] 2.3 [1%] (残事業)	4.1%	事業費: 10/1,275億円 維持管理費: 4.2/20億円	走行時間短縮便益: 92/1,232億円 走行経費減少便益: 10/94億円 交通事故減少便益: 1.6/12億円	令和7年
	7.1 9.2 [2%] 10.5 [1%] (参考)	31.2%	感度分析 (事業全体)	(残事業)	
			交通量 B/C=0.93~1.1(±10%) 事業費 B/C=1.03~1.03(±10%) 事業期間 B/C=0.99~1.1(±20%)	交通量 B/C=6.4~7.8(±10%) 事業費 B/C=6.6~7.6(±10%) 事業期間 B/C=6.8~7.3(±20%)	
事業の効果等					
(1) 物流交通の支援					
<ul style="list-style-type: none"> 成田市の製造品出荷額等はコロナ禍で減少したものの、近年は再び増加傾向に転じている。 成田拡幅区間を利用している企業からは開通に期待する意見があり、当該区間の整備により、物流の効率化が図られ、産業への支援が期待される。 					
(2) 災害時のリダンダンシー効果					
<ul style="list-style-type: none"> 国道51号と並行する東関東自動車道では、災害や事故に伴い、毎年数回程度の通行止めが発生。 「令和元年房総半島台風(台風15号)」が千葉県に襲来した際にも、東関東自動車道で約16時間にわたる通行止めが発生し、並行する国道51号が代替路として機能。交通需要が一時的に増加する中、成田拡幅による交通容量の増大が災害時の移動負担の軽減に寄与。 成田空港の機能強化に伴う交通需要の変化にも対応できるよう、引き続き成田拡幅の事業推進が必要。 					
(3) 電線共同溝の整備による効果					
<ul style="list-style-type: none"> 国道51号成田拡幅区間は第一次緊急輸送道路に指定されており、千葉県道路啓開計画における啓開候補路線にも指定されている。無電柱化により電柱倒壊による交通阻害を 방지、迅速な道路啓開を支援し防災に寄与する。 電線共同溝の整備によって歩行者通行空間の安全性・快適性が確保されるうえ、景観向上にも寄与する。 救命活動を行うスペースと緊急輸送を円滑に行うための幅員確保により、緊急輸送道路ネットワークが強化される。 					
関係する地方公共団体等の意見					
<ul style="list-style-type: none"> 千葉県知事の意見: 国道51号成田拡幅は、交通混雑の緩和や安全で快適な生活環境を確保し、道路ネットワーク機能の強化を図るうえで重要な事業である。また、「成田空港第2の開港プロジェクト」により、成田空港周辺では更なる交通需要の増加が見込まれており、事業の推進が急務である。 については、早期完成に向けて、残る用地の取得や工事を推進するとともに、コスト縮減を図るなど、効率的に事業を実施されたい。 					

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

- ・昭和53年に新東京国際空港(現:成田国際空港)が開港。
- ・平成3年に成田空港駅が開業。
- ・令和元年度に成田国際空港の更なる機能強化(B滑走路延伸・C滑走路新設等)に係る施設変更を国土交通省が許可、令和10年度の供用開始に向け工事が進捗。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・昭和43年度に都市計画決定し、昭和45年度に事業化、昭和46年度に用地・工事着手。
- ・用地進捗率は約99%(令和7年3月末時点)。
- ・平成13年度までに成田市並木～成田市寺台間の延長4.6kmの4車線整備を行い、開通済み。
- ・残事業区間のうち、起点側の飯仲区間については平成25年度から工事着手。終点側の寺台～東金山区間については、令和3年度までに用地買収が完了、舗装工事等を実施し、早期開通を目指す。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・飯仲区間については、用地買収に時間を要しており、引き続き用地取得に向けた交渉を進める。
- ・引き続き、用地取得、工事の促進を図り、早期開通を目指す。

施設の構造や工法の変更等

- ・河川協議、物流機能の強化、材料単価・労務費の上昇により事業費増加。
- ・機能補償道路の構造変更によりコスト縮減。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の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8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、渡邊 良一

事業名	関越自動車道新潟線 中央自動車道富士吉田線 東京外かく環状道路(関越～東名)	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) 中日本高速道路(株)		
起終点	自:東京都練馬区大泉町 至:東京都世田谷区宇奈根	延長	16.2km				
事業概要							
東京外かく環状道路は、都心から約15kmの圏域を環状に連絡する延長約85kmの道路であり、首都圏の渋滞緩和、環境改善や円滑な道路ネットワークを実現する上で重要な道路である。関越～東名間は、関越自動車道、中央自動車道、東名高速道路を結ぶ延長約16kmの事業である。							
H21年度事業化	S41年度都市計画決定 (H19年度、H26年度変更)	H22年度用地着手	H23年度工事着手				
全体事業費	2兆7,625億円	事業進捗率 (令和7年3月末時点)	約51%	供用済延長	—		
計画交通量	74,700～94,600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) 12,847/82,744億円		総便益 (残事業)/(事業全体) 34,574/363,108億円		基準年
	4.4(1.2)	20.3%	(事業費:11,876/77,069億円 維持管理費:971/4,574億円 更新費:0/1,102億円)		(走行時間短縮便益:31,587/334,732億円 走行経費減少便益:2,536/24,519億円 交通事故減少便益:451/3,857億円)		令和7年
	(参考) 5.2(1.9) [2%] 5.9(2.4) [1%]	(4.8%)	(事業全体)		(残事業)		
	(残事業) 2.7(2.7)	(残事業) 11.7%	感度分析	(事業全体)	(残事業)		
	(参考) 3.9(3.9) [2%] 4.8(4.8) [1%]	(11.7%)	交通量	B/C=4.3～4.5(±10%)	交通量	B/C=2.0～3.3(±10%)	
			事業費	B/C=4.4～4.5(±10%)	事業費		B/C=2.5～3.0(±10%)
			事業期間	B/C=4.4～4.4(±20%)	事業期間		B/C=2.6～2.8(±20%)
事業の効果等							
(1) 交通混雑の緩和 ・外環(関越～東名)の整備により、関越自動車道、中央自動車道、東名高速道路といった放射方向の高速道路を結ぶ高規格道路ネットワークが形成され、所要時間の短縮等が見込まれる。 ・都心を通過する交通の流入を抑制し、交通渋滞の緩和が見込まれる。							
(2) 交通安全の確保 ・外環(関越～東名)の整備により、環状8号線などを利用していた通過交通が外環に転換され、生活道路等の交通量が転換し、生活道路の交通事故減少が見込まれる。							
(3) 災害時の迂回機能の確保 ・災害や事故などにより道路ネットワークの一部区間が不通になっても、外環(関越～東名)の整備が速やかに移動できる迂回機能に寄与するものと期待される。							
(4) 臨海部(羽田空港等)とアクセス性向上 ・外環(関越～東名)の整備により、関越自動車道方面と羽田空港、京浜港と背後圏を結ぶ広域ネットワークが形成され、輸送時間短縮、定時性の向上等により、企業活動の支援、物資流動の円滑化、国際観光の発展へ寄与。							
関係する地方公共団体等の意見							
・東京都知事の意見 首都東京の都市活動や都民生活を支えていくため、交通インフラの更なるレベルアップを図り、世界一の交通ネットワークを構築していくことが重要である。 外環道(関越道～東名高速)は首都圏における交通・物流の根幹を成し、防災力向上にも資する極めて重要な道路である。引き続き、安全を最優先に工事を進め、早期開通に向け事業を推進されたい。 特に、令和2年10月に調布市で発生した陥没・空洞事故を踏まえ、再発防止対策等の確実な実施、住民の不安払拭に向けた丁寧な説明や、きめ細かな対応を実施されたい。							

事業費については、都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。

事業の実施に当たっては、引き続き、都と十分に調整を図るとともに、地域住民の意見や要望に対する「対応の方針」を国の責任において確実に履行されたい

事業評価監視委員会の意見

前回の付帯意見への対応は、陥没事故への対応にも該当することから、引き続き行うものとし、原案通り了承とする。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・本事業の用地進捗率は約94%(令和7年7月末時点)。
- ・東名側については平成29年2月にシールドマシンが発進し、約4.4km、大泉側についても平成31年1月にシールドマシンが発進し、約4.3km掘進中(令和7年7月末時点)。
- ・東名側本線トンネル(南行)の直上にて令和2年10月に陥没・空洞事故が発生し、現在地盤補修等を実施中。
- ・各JCTにおいては改良工事等を実施中。
- ・合意形成については、構想段階からPI(パブリックインボルブメント)の取組を導入し、計画を具体化させ、事業を進捗させており、引き続きPI手法を活用し、事業への理解をいただく取組を継続。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・東名側シールドトンネル工事において生じた、陥没・空洞事故を受け現在地盤補修を行っていることや、他のシールドトンネル工事や地中拡幅工事においても安全を最優先にした施工が必要であることから、現時点において全体事業工程を正確に把握することは困難な状況。

施設の構造や工法の変更等

- ・材料単価・労務費の上昇、陥没・空洞事故を踏まえた再発防止対策等の履行、発生土における産業廃棄物及び改質材添加量の増加、換気所における換気ダクト等の設計変更、換気所における躯体容量の変更、地下水位の上昇による換気所における地盤改良等の追加により事業費増加。
- ・パイプルーフ接続方法の見直し、仮設部の構造変更によりコスト削減を実施。

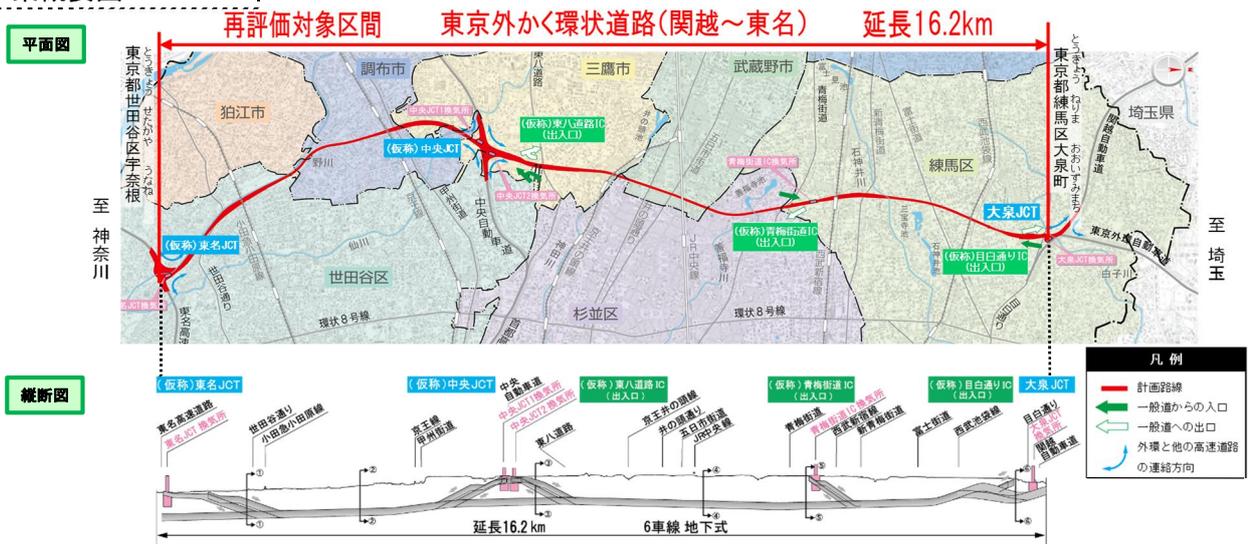
対応方針

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



※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、高谷JCT～(仮称)東名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8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14号 <small>かめいどこまつがわ</small> 亀戸小松川立体	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: 東京都江東区 <small>こうとうかめいど</small> 亀戸9丁目 至: 東京都江戸川区 <small>えどがわおおすぎ</small> 大杉1丁目	延長	2.5km		
事業概要					
<p>一般国道14号は東京都中央区から千葉県千葉市に至る主要幹線道路である。</p> <p>亀戸小松川立体は、東京都江東区から江戸川区までの延長2.5kmを対象に、慢性的な交通渋滞の緩和、交通事故の削減、良好な沿道環境の確保及び大規模震災時の緊急輸送路の確保を目的とした、6車線拡幅および立体化事業である。</p>					
S60年度事業化 (亀戸地区) H1年度事業化 (小松川地区)		S20年度都市計画決定 S38年度都市計画変更 (亀戸地区) H3年度都市計画変更 (小松川地区)		S62年度用地着手 (亀戸地区) H14年度用地着手 (小松川地区)	
H11年度工事着手 (亀戸地区)		H27年度工事着手 (小松川地区)			
全体事業費	約456億円	事業進捗率 (令和7年3月末時点)	約46%	供用済延長	1.3km
計画交通量	37,900~60,400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) 188/633億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 403/730億円	基準年
	1.2	4.4%	事業費: 177/619億円 維持管理費: 11/14億円	走行時間短縮便益: 361/666億円 走行経費減少便益: 37/61億円 交通事故減少便益: 5.5/3.2億円	令和7年
	(参考) 1.9 [2%] 2.5 [1%]				
	(残事業)	(残事業)	感度分析	(事業全体)	(残事業)
2.1	9.4%	交通量	B/C=1.1~1.4(±10%)	交通量	B/C=2.1~2.3(±10%)
(参考) 3.2 [2%] 4.0 [1%]		事業費	B/C=1.1~1.2(±10%)	事業費	B/C=2.0~2.4(±10%)
		事業期間	B/C=1.1~1.2(±20%)	事業期間	B/C=2.0~2.2(±20%)
事業の効果等					
(1) 交通混雑の緩和					
<ul style="list-style-type: none"> 当該区間は、荒川や中川の渡河部であるため、河川を渡る交通が集中しており、東小松川交差点は主要渋滞箇所に位置付けられている。特に、現道拡幅が未整備である小松川地区で交通渋滞が発生している。 亀戸小松川立体(特に小松川地区の拡幅)の整備により、交通の円滑化が図られ渋滞の緩和が見込まれる。 					
(2) 安全安心な通行の確保					
<ul style="list-style-type: none"> 事故類型では、追突事故が約3割を占めている。 特に現道拡幅の未整備区間である小松川地区は連続して死傷事故率が高い傾向。 亀戸小松川立体(特に小松川地区の拡幅)の整備により、現道の交通の円滑化が図られ、交通事故の減少が見込まれる。 					
(3) 良好な沿道環境の確保					
<ul style="list-style-type: none"> 亀戸小松川立体の整備により、地中に電線共同溝や上下水道、ガスなどのライフラインを收容し、障害物のない良好な沿道環境の確保を図る。 未整備区間である小松川地区 I 期においては自転車事故件数が整備区間である亀戸地区の約4倍と高く、当該区間を整備することで安全性の向上が図られる。 					
(4) 防災ネットワークの機能強化					
<ul style="list-style-type: none"> 国道14号は、首都直下地震対策(八方向作戦)の北東方向啓開ルートに選定されている。 亀戸小松川立体の整備により、震災等の際に緊急輸送道路として、消防車や救急車などが消火活動、救命活動を行うスペースと緊急輸送を円滑に行うための幅員が確保される。 また、無電柱化により、緊急輸送道路における電柱倒壊による交通障害を防ぎ、速やかな道路啓開が可能となる。 					

関係する地方公共団体等の意見

・東京都知事の意見：

本事業は、主要渋滞箇所となっている東小松川交差点付近をはじめとした交通渋滞の緩和、事故減少、また災害時に首都の中核機能を堅持するための緊急輸送道路の確保の観点から、事業の必要性は極めて高い。

このため、必要な財源を確保し、早期完成に向けて事業を推進されたい。用地取得に重点的に取り組みながら、橋梁工事に引き続き、現在実施中の道路拡幅工事についても推進されたい。

さらに、事業実施にあたってはコスト縮減を図るなど、より効率的な事業推進に努めること。

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

・亀戸・大島・小松川地区市街地再開発事業が完了。(H25年度未完了)

事業の進捗状況、残事業の内容等

・昭和60年度(亀戸地区)、平成元年(小松川地区)に事業化、用地進捗率は約46%(令和7年3月末時点)。

・亀戸地区(延長1.3km)は、平成22年度に現道拡幅(6車線)が開通。

・小松川地区は、I期区間の用地取得を推進中であり、平成27年度より『境川橋』の架け替え工事に着手。

・また、令和3年度には東小松川交差点(上り線)左折専用車線を先行整備し運用を開始。

・起点(都心側)から東小松川交差点間の用地取得、現道拡幅(6車線)の整備を先行的に進め、整備効果の早期発現を図る。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

・電線共同溝の追加により整備に時間を要する見込みであるが、早期開通に向けて引き続き、調査設計、用地買収及び工事の推進を図る。

・亀戸地区及び小松川地区の立体整備にあたっては、交通状況を鑑みながら順次整備を行っていく。

施設の構造や工法の変更等

・電線共同溝の追加、材料単価・労務費の上昇により事業費増加。

・プレキャストボックスカルバート構造とRC現場打ちボックスカルバート構造の併用から、全線プレキャストボックスカルバート構造へ変更することでコストを縮減。

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8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20号 <small>ひの</small> 日野バイパス(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:東京都日野市川辺堀之内 至:東京都日野市西平山三丁目			延長	3.8km	
事業概要						
<p>一般国道20号は、東京都中央区から長野県塩尻市に至る主要幹線道路である。</p> <p>日野バイパス(延伸)は、日野市域を東西につなぐ幹線道路で、八王子南バイパス・日野バイパス(延伸)Ⅱ期と一体となり圏央道と両市域を結ぶアクセス道路としての機能や、国道20号(甲州街道)や並行する北野街道等の交通混雑の緩和及び交通事故の減少に伴う地域の安全性の向上を目的とした、日野市川辺堀之内から日野市西平山三丁目までを結ぶ延長3.8kmのバイパス事業である。</p>						
H17年度事業化		S36年度都市計画決定 (H2年度変更)		H18年度用地着手		H29年度工事着手
全体事業費	約355億円	事業進捗率 (令和7年3月末時点)	約94%	供用済延長	—	
計画交通量	28,400~39,900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(1.5)	4.6%	842 / 3,693 億円	3,988 / 4,427 億円	令和7年	
	2.0(2.6) [2%] 2.8(3.7) [1%]	(5.2%)	事業費: 761/3,598億円 維持管理費: 81/95億円	走行時間短縮便益: 3,914/4,339億円 走行経費減少便益: 50/61億円 交通事故減少便益: 24/27億円		
	(残事業)	(残事業)	感度分析	(残事業)		
4.7(17.1)	16.5%	(事業全体)	交通量	交通量	B/C=4.4~5.1(±10%)	
7.1(20.3) [2%] 8.9(21.9) [1%]	(45.3%)	事業費	事業費	事業費	B/C=4.3~5.2(±10%)	
		事業期間	事業期間	事業期間	B/C=4.5~4.9(±20%)	
事業の効果等						
(1) 国道20号の渋滞の緩和						
<ul style="list-style-type: none"> ・国道20号日野バイパス(現道)が、平成19年に全線供用したものの、沿線の市街化が進み、日野市街や八王子市街において渋滞が発生し、車両事故の約3割が追突事故。 ・事業の整備により、交通の円滑化が図られ、交通渋滞の緩和及び交通事故の減少が期待。 						
(2) 救急医療施設への速達性向上						
<ul style="list-style-type: none"> ・事業の整備により、日野市役所から南多摩医療圏の第三次救急医療施設かつDMAT指定医療機関である東京医大八王子医療センターまでの所要時間が約24分短縮され、圏域内の30分カバー人口が約1.5倍(約101万人→約150万人)に増加することが期待。 ・搬送時の利用ルートが国道20号からバイパスに変化することで、通過する信号交差点数が約5割(44箇所→21箇所)に減少し、傷病者の負担軽減が期待。 						
(3) 主要観光地へのアクセス性向上						
<ul style="list-style-type: none"> ・高尾山の登山客数は、年間約190万人の観光客が来訪。 ・事業の整備により、日野駅から高尾山までの所要時間が短縮され、高尾山へのアクセス性が向上し、観光入込客数の増加が期待。 						
(4) 中央道通行止め時の代替路確保						
<ul style="list-style-type: none"> ・中央道(八王子JCT~国立府中IC)では、豪雨・強風・雪や災害等により、過去10年で11回通行止めが発生。 ・事業の整備により、中央道の通行止めが発生した際の代替路が確保され、並行する国道20号への交通集中が抑制され、交通の円滑化が期待。 						
(5) 路線バスの定時性向上						
<ul style="list-style-type: none"> ・国道20号は、複数の路線バスが利用しており、朝ピーク時間帯において平均で約13分、最大で約21分の遅延が発生。 ・事業の整備により、路線バスの定時性が向上し、地域住民の利便性向上が期待。 						
(6) 災害発生時の復旧支援						
<ul style="list-style-type: none"> ・国道20号は第一次緊急輸送道路に指定されており、八方向作戦において道路啓開候補路線に選定。 ・発災時には救命活動や支援物資輸送等の復旧活動を行うため、幅員の確保が必要。 ・事業の整備により、十分な幅員が確保されることで、支援物資輸送の円滑化による復旧支援を期待。 						

関係する地方公共団体等の意見

・東京都知事の意見

本事業は、並行する現道国道20号及び北野街道の渋滞緩和や、救急医療施設までの所要時間短縮、圏央道へのアクセス性の向上に資する重要な事業である。

このため、必要な財源を確保し、早期完成に向け、事業を推進されたい。加えて、接続する国道16号の整備に向けた検討も併せて実施されたい。

さらに、事業実施にあたっては、コスト縮減を図るなど、より効率的な事業推進に努めること。

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めぐ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17年度に事業化、平成18年度に用地着手、平成29年度に工事着手。
 ・用地進捗率は約99%(令和7年3月末時点)。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

・引き続き、用地取得、工事を推進する。

施設の構造や工法の変更等

・材料単価・労務費の上昇、バリアフリー対策及び地下排水溝の追加により事業費増加。
 ・引き続きコスト縮減に取り組んでいく。

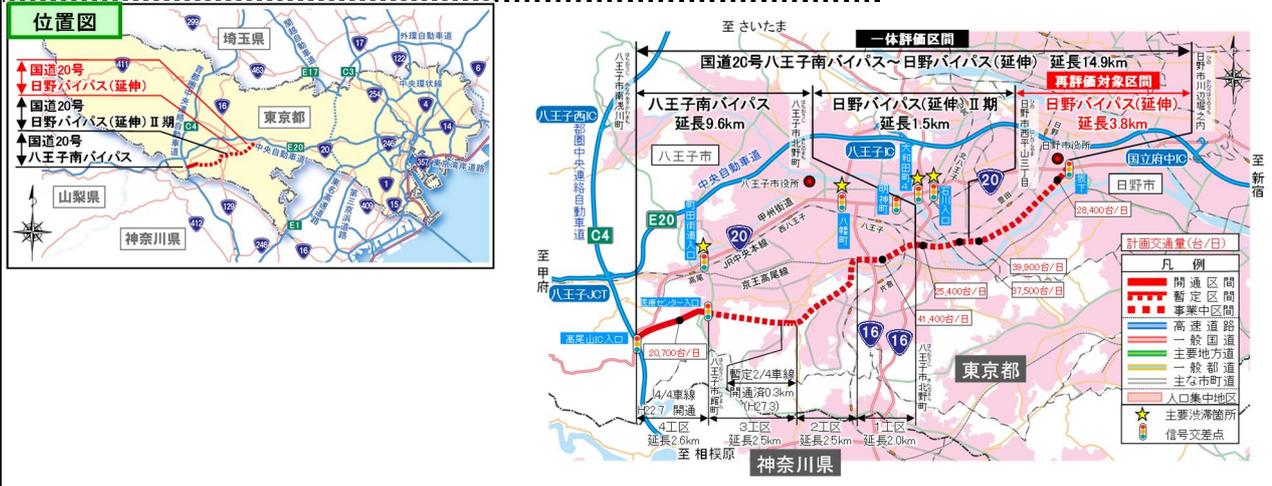
対応方針

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、日野バイパス(延伸)～八王子南バイパスを対象とした場合、()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8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20号 <small>ひの</small> 日野バイパス(延伸)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:東京都日野市西平山三丁目 至:東京都八王子市北野町				延長	1.5km	
事業概要							
<p>一般国道20号は、東京都中央区から長野県塩尻市に至る主要幹線道路である。</p> <p>日野バイパス(延伸)Ⅱ期は、日野市及び八王子市域を東西につなぐ幹線道路で、八王子南バイパス・日野バイパス(延伸)と一体となり圏央道と両市域を結ぶアクセス道路としての機能や、国道20号(甲州街道)や並行する北野街道等の交通混雑の緩和及び交通事故の減少に伴う地域の安全性の向上を目的とした、日野市西平山三丁目から八王子市北野町までを結ぶ延長1.5kmのバイパス事業である。</p>							
H29年度事業化		S36年度都市計画決定 (H27年度変更)		R1年度用地着手		工事未着手	
全体事業費	約300億円	事業進捗率 (令和7年3月末時点)	約7%	供用済延長	—		
計画交通量	25,400~37,500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) 842 / 3,693 億円		総便益 (残事業)/(事業全体) 3,988 / 4,427 億円		基準年
	1.2(2.5)	4.6%	事業費: 761/3,598億円 維持管理費: 81/95億円		走行時間短縮便益: 3,914/4,339億円 走行経費減少便益: 50/61億円 交通事故減少便益: 24/27億円		令和7年
	2.0(3.8) [2%] 2.8(5.0) [1%]	(9.6%)					
	(残事業)	(残事業)	感度分析 (事業全体)		(残事業)		
	4.7(2.8)	16.5%	交通量	B/C=1.08~1.4(±10%)	交通量	B/C=4.4~5.1(±10%)	
7.1(4.3) [2%] 8.9(5.5) [1%]	(11.2%)	事業費	B/C=1.2~1.2(±10%)	事業費	B/C=4.3~5.2(±10%)		
		事業期間	B/C=1.1~1.3(±20%)	事業期間	B/C=4.5~4.9(±20%)		
事業の効果等							
<p>(1) 国道20号の渋滞の緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国道20号日野バイパス(現道)が、平成19年に全線供用したものの、沿線の市街化が進み、日野市街や八王子市街において渋滞が発生し、車両事故の約3割が追突事故。 ・事業の整備により、交通の円滑化が図られ、交通渋滞の緩和及び交通事故の減少が期待。 <p>(2) 救急医療施設への速達性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業の整備により、日野市役所から南多摩医療圏の第三次救急医療施設かつDMAT指定医療機関である東京医大八王子医療センターまでの所要時間が約24分短縮され、圏域内の30分カバー人口が約1.5倍(約101万人→約150万人)に増加することが期待。 ・搬送時の利用ルートが国道20号からバイパスに変化することで、通過する信号交差点数が約5割(44箇所→21箇所)に減少し、傷病者の負担軽減が期待。 <p>(3) 主要観光地へのアクセス性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高尾山の登山客数は、年間約190万人の観光客が来訪。 ・事業の整備により、日野駅から高尾山までの所要時間が短縮され、高尾山へのアクセス性が向上し、観光入込客数の増加が期待。 <p>(4) 中央道通行止め時の代替路確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・中央道(八王子JCT~国立府中IC)では、豪雨・強風・雪や災害等により、過去10年で11回通行止めが発生。 ・事業の整備により、中央道の通行止めが発生した際の代替路が確保され、並行する国道20号への交通集中が抑制され、交通の円滑化が期待。 <p>(5) 路線バスの定時性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国道20号は、複数の路線バスが利用しており、朝ピーク時間帯において平均で約13分、最大で約21分の遅延が発生。 ・事業の整備により、路線バスの定時性が向上し、地域住民の利便性向上が期待。 <p>(6) 災害発生時の復旧支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国道20号は第一次緊急輸送道路に指定されており、八方向作戦において道路啓開候補路線に選定。 ・発災時には救命活動や支援物資輸送等の復旧活動を行うため、幅員の確保が必要。 ・事業の整備により、十分な幅員が確保されることで、支援物資輸送の円滑化による復旧支援を期待。 							

関係する地方公共団体等の意見

・東京都知事の意見

本事業は、並行する現道国道20号及び北野街道の渋滞緩和や、救急医療施設までの所要時間短縮、圏央道へのアクセス性の向上に資する重要な事業である。

このため、必要な財源を確保し、早期完成に向け、事業を推進されたい。加えて、接続する国道16号の整備に向けた検討も併せて実施されたい。

さらに、事業実施にあたっては、コスト縮減を図るなど、より効率的な事業推進に努めること。

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めぐ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29年度に事業化、令和元年度に用地着手。
- ・用地進捗率は約36%(令和7年3月末時点)。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・引き続き、用地の取得を推進するとともに、用地進捗状況を踏まえて順次工事着手予定。
- ・今後の進捗に応じて材料単価・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。

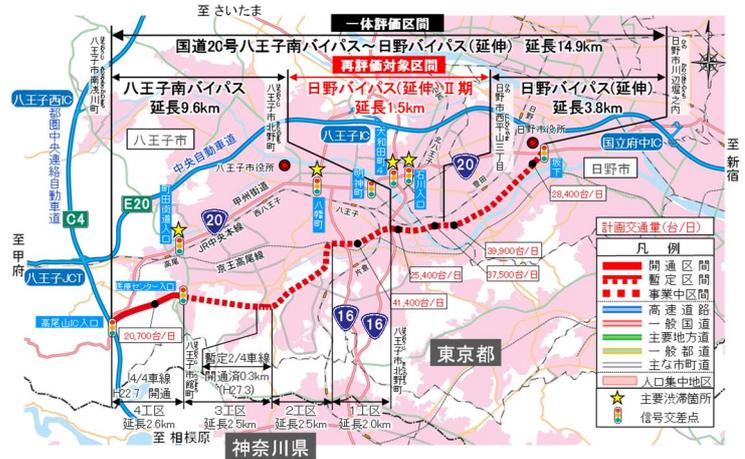
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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



※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)

※B/Cの値は、日野バイパス(延伸)～八王子南バイパスを対象とした場合、() 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8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20号 <small>はちおうじみなみ</small> 八王子南バイパス		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:東京都八王子市北野町 <small>はちおうじ きたのまち</small> 至:東京都八王子市南浅川町 <small>はちおうじ みなみあさかわまち</small>			延長	9.6km		
事業概要							
<p>一般国道20号は、東京都中央区から長野県塩尻市に至る主要幹線道路である。</p> <p>八王子南バイパスは、八王子市域を東西につなぐ幹線道路で、日野バイパス(延伸)、日野バイパス(延伸)Ⅱ期と一体となり、圏央道と八王子市域や日野市域を結ぶアクセス道路としての機能や、国道20号(甲州街道)や並行する北野街道等の交通混雑の緩和及び交通事故の減少に伴う地域の安全性の向上を目的とした、八王子市北野町から同市南浅川町までを結ぶ延長9.6kmのバイパス事業である。</p>							
H9年度事業化		H8年度都市計画決定		H10年度用地着手		H13年度工事着手	
全体事業費	約2,257億円	事業進捗率 (令和7年3月末時点)	約68%	供用済延長	2.9km		
計画交通量	20,700~41,400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	
	1.2(1.02)	4.6%	842 / 3,693 億円	3,988/4,427 億円		令和7年	
	参考 2.0(1.7) [2%] 2.8(2.3) [1%]	(4.1%)	事業費:761/3,598億円 維持管理費:81/95億円	走行時間短縮便益:3,914/4,339億円 走行経費減少便益:50/61億円 交通事故減少便益:24/27億円			
	(残事業)	(残事業)	感度分析 (事業全体)	(残事業)			
4.7(4.4)	16.5%	交通量 B/C=1.08~1.4(±10%)	交通量 B/C=4.4~5.1(±10%)				
参考 7.1(6.6) [2%] 8.9(8.4) [1%]	(15.3%)	事業費 B/C=1.2~1.2(±10%)	事業費 B/C=4.3~5.2(±10%)				
		事業期間 B/C=1.1~1.3(±20%)	事業期間 B/C=4.5~4.9(±20%)				
事業の効果等							
(1) 国道20号の渋滞の緩和							
<ul style="list-style-type: none"> ・国道20号日野バイパス(現道)が、平成19年に全線供用したものの、沿線の市街化が進み、日野市街や八王子市街において渋滞が発生し、車両事故の約3割が追突事故。 ・事業の整備により、交通の円滑化が図られ、交通渋滞の緩和及び交通事故の減少が期待。 							
(2) 救急医療施設への速達性向上							
<ul style="list-style-type: none"> ・事業の整備により、日野市役所から南多摩医療圏の第三次救急医療施設かつDMAT指定医療機関である東京医大八王子医療センターまでの所要時間が約24分短縮され、圏域内の30分カバー人口が約1.5倍(約101万人→約150万人)に増加することが期待。 ・搬送時の利用ルートが国道20号からバイパスに変化することで、通過する信号交差点数が約5割(44箇所→21箇所)に減少し、傷病者の負担軽減が期待。 							
(3) 主要観光地へのアクセス性向上							
<ul style="list-style-type: none"> ・高尾山の登山客数は、年間約190万人の観光客が来訪。 ・事業の整備により、日野駅から高尾山までの所要時間が短縮され、高尾山へのアクセス性が向上し、観光入込客数の増加が期待。 							
(4) 中央道通行止め時の代替路確保							
<ul style="list-style-type: none"> ・中央道(八王子JCT~国立府中IC)では、豪雨・強風・雪や災害等により、過去10年で11回通行止めが発生。 ・事業の整備により、中央道の通行止めが発生した際の代替路が確保され、並行する国道20号への交通集中が抑制され、交通の円滑化が期待。 							
(5) 路線バスの定時性向上							
<ul style="list-style-type: none"> ・国道20号は、複数の路線バスが利用しており、朝ピーク時間帯において平均で約13分、最大で約21分の遅延が発生。 ・事業の整備により、路線バスの定時性が向上し、地域住民の利便性向上が期待。 							
(6) 災害発生時の復旧支援							
<ul style="list-style-type: none"> ・国道20号は第一次緊急輸送道路に指定されており、八方向作戦において道路啓開候補路線に選定。 ・発災時には救命活動や支援物資輸送等の復旧活動を行うため、幅員の確保が必要。 ・事業の整備により、十分な幅員が確保されることで、支援物資輸送の円滑化による復旧支援を期待。 							

関係する地方公共団体等の意見

・東京都知事の意見

本事業は、並行する現道国道20号及び北野街道の渋滞緩和や、救急医療施設までの所要時間短縮、圏央道へのアクセス性の向上に資する重要な事業である。

このため、必要な財源を確保し、早期完成に向け、事業を推進されたい。加えて、接続する国道16号の整備に向けた検討も併せて実施されたい。

さらに、事業実施にあたっては、コスト縮減を図るなど、より効率的な事業推進に努めること。

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めぐ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9年度に事業化、平成10年度に用地着手、平成13年度に工事着手。

・用地取得率は約98%(令和7年3月末時点)。

・現在3工区(八王子市大船町～館町)を重点的に工事推進中。

・残る区間についても、引き続き調査・設計や用地取得、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

・引き続き、用地取得、工事を推進する。

施設の構造や工法の変更等

・材料単価・労務費の上昇、現場条件の変更により事業費増加。

・発生土の有効活用・再利用によりコスト縮減。

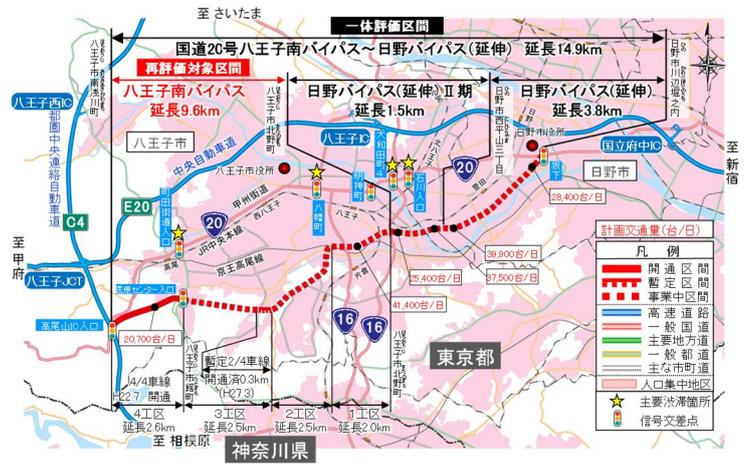
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の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、日野バイパス(延伸)～八王子南バイパスを対象とした場合、() 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8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15号 <small>かまた</small> 蒲田駅周辺整備		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: 東京都大田区南蒲田1丁目 至: 東京都大田区東六郷1丁目			延長	0.98km		
事業概要							
<p>一般国道15号は東京都中央区から神奈川県横浜市に至る主要幹線道路である。</p> <p>蒲田駅周辺整備は、国道15号と環状8号線が交差する南蒲田交差点を立体化し、並行して進められている京浜急行電鉄の連続立体交差事業による踏切の除却と合わせて蒲田地区の渋滞緩和を図るとともに、沿道環境の改善、京急蒲田駅東口駅前広場の整備と連携して公共交通機関の利便性向上・利用促進及び空港アクセス機能の強化等を目的とする事業である。</p>							
H13年度事業化		S20年度都市計画決定 H13年度都市計画変更		H13年度用地着手		H16年度工事着手	
全体事業費	約331億円		事業進捗率 (令和7年3月末時点)	約98%	供用済延長	0.5km	
計画交通量	35,100~47,800 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) - / 635億円		総便益 (残事業)/(事業全体) - / 857億円		基準年
	1.4	5.4%	事業費: - / 623億円		走行時間短縮便益: - / 717億円		令和7年
	1.7 [2%] 2.0 [1%]		維持管理費: - / 11億円		走行経費減少便益: - / 106億円 交通事故減少便益: - / 34億円		
	(残事業)	(残事業)	感度分析 (事業全体)		感度分析 (残事業)		
-	-	交通量	B/C=1.3~1.4 (±10%)	交通量	B/C=	-	
- [2%]	-	事業費	B/C=1.3~1.4 (±10%)	事業費	B/C=	-	
- [1%]	-	事業期間	B/C=1.4~1.4 (±20%)	事業期間	B/C=	-	
事業の効果等							
<p>(1) 交通渋滞の緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国道15号の通過交通が立体部に転換し、環状8号線と交差する南蒲田交差点の混雑が緩和。 ・立体開通後、主要渋滞箇所であった南蒲田交差点付近の速度は20 km/h以上に改善。 <p>(2) 歩行者及び自転車利用者の安全性・快適性が向上、交通結節点の機能強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・無電柱化の実施や自転車通行帯の整備により、歩行者と自転車の通行空間が分離され、歩行者及び自転車利用者の安全性・快適性が向上。 ・京急蒲田駅東口駅前広場と連携した横断歩道橋の整備により、京急蒲田駅の交通結節点機能が強化。 <p>(3) 防災ネットワークの機能強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国道15号は、首都直下地震対策(八方向作戦)の南方向啓開ルートに選定されている。 ・蒲田駅周辺整備の整備により、震災等の際に緊急輸送道路として、消防車や救急車などが消火活動、救命活動を行うスペースと緊急輸送を円滑に行うための幅員が確保される。 ・また、無電柱化により、緊急輸送道路における電柱倒壊による交通阻害を防ぎ、速やかな道路啓開が可能となる。 							
関係する地方公共団体等の意見							
<p>・東京都知事の意見:</p> <p>本事業の実施により、京急蒲田駅周辺の交通渋滞の緩和が期待される。</p> <p>また、沿道環境の改善や駅周辺のまちづくりとの連携による利便性向上に加え、災害時の緊急輸送道路に指定されていることから、事業の必要性は極めて高い。</p> <p>このため、必要な財源を確保し、早期完成に向け、事業を推進されたい。</p> <p>さらに、事業実施にあたっては、コスト削減を図るなど、より効率的な事業推進に努めること。</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

- ・令和5年1月:羽田エアポートガーデン(大型複合施設)が開業。
- ・令和7年10月:新空港線(蒲蒲線)の具体的な事業計画を盛り込んだ「速達性向上計画」を国土交通省が認定。
- ・令和12年度:京急川崎駅周辺でアリーナシティプロジェクトが開業予定。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・用地進捗率は100%(令和7年3月末時点)。
- ・地下立体部(延長約0.5km)は、平成24年12月に4車線開通済み。
- ・地下立体部開通後は、電線共同溝、夫婦橋、歩道整備等の工事を実施。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・電線共同溝工事に時間を要しているが、早期完成に向けて引き続き工事を推進。

施設の構造や工法の変更等

- ・擁壁施工時の支障物撤去による変更、自転車通行帯の追加及び道路照明の変更、材料単価・労務費の上昇により事業費増加。
- ・電線共同溝の管路材の見直しによりコストを縮減。

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8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: 中部横断自動車道(富沢～六郷)	事業区分: 高速自動車国道	事業主体: 国土交通省	関東地方整備局		
起終点: 自: 山梨県南巨摩郡南部町 至: 山梨県西八代郡市川三郷町	延長: 28.3km				
事業概要 中部横断自動車道は、日本列島の中央部を南北に結ぶ延長約132kmの高速自動車国道である。 富沢～六郷間は、広域的な高速道路ネットワークを形成し、物流の効率化や救急活動の支援、災害時の代替路の確保等を図ることを目的とした、南巨摩郡南部町から西八代郡市川三郷町までの延長28.3kmの事業である。					
H17年度事業化(整備計画変更)	H18年度用地着手	H20年度工事着手	R3年度全線開通		
全体事業費	約3,222億円	事業進捗率(令和7年3月末時点)	約99%		
計画交通量	12,000～15,200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)	総便益(残事業)/(事業全体)	基準年
	1.5(0.7)	6.1%	-/11,093億円	-/16,249億円	
	参考 1.9(0.97) [2%]	(2.5%)	事業費: -/10,375億円	走行時間短縮便益: -/14,424億円	令和7年
	参考 2.2(1.2) [1%]		維持管理費: -/633億円	走行経費減少便益: -/1,565億円	
	(残事業)	(残事業)	更新費: -/85億円	交通事故減少便益: -/260億円	
(参考)	(参考)	感度分析(事業全体)	感度分析(残事業)		
-(-)	-	交通量 B/C=1.4～1.6(±10%)	交通量 B/C=	-	
参考 -(-) [2%]	(-)	事業費 B/C=1.5～1.5(±10%)	事業費 B/C=	-	
参考 -(-) [1%]		事業期間 B/C=1.5～1.5(±20%)	事業期間 B/C=	-	
事業の効果等 (1) 物流の効率化 ・中部横断自動車道の開通により、移動・輸送時間が短縮され、山梨県を中心に経済活動が活性化。 ・経済効果は、全体で約367億円/年。 (2) 地域産業の活性化 ・開通により、沿線での企業立地が、直近6カ年で9件、今後5カ年の計画として5件あり、地域の雇用を創出。					
関係する地方公共団体等の意見 ・山梨県知事の意見 中部横断自動車道は、新東名高速道路と中央自動車道、上信越自動車道を結び、太平洋と日本海を連絡する新たな物流の大動脈となる、重要な高速道路です。 既に開通における事業効果や更なる利用促進にむけた広報など積極的に情報発信を行うとともに、高速道路ネットワークを生かした本県へのアクセスを広くPRすることにより、企業誘致や観光振興などに努め、開通効果を最大限発揮できるよう様々な施策を推進しております。 このため、国は県や沿線市町村と連携しながら、引き続きコスト縮減などを図るとともに、事業を継続し一日も早い事業完了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	・地元情勢の変化や事業を巡る社会経済情勢等に変化は見られない。
事業の進捗状況、残事業の内容等	・用地進捗率は100%(令和7年3月末時点)。 ・令和3年8月29日に全線開通済。 ・工用道路の撤去及び建設発生土の対応等を実施中。
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	・要対策土は処分先を変更して封じ込め対策を実施しており、工用道路は本線開通後に不要となった箇所から優先して撤去を進めているところ。
施設の構造や工法の変更等	・要対策土の処分及び流出対策、工用道路の撤去、材料単価・労務費の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、新清水JCT～双葉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8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138号 新屋 ^{あらや} 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: 山梨県富士吉田市上吉田七丁目 至: 山梨県富士吉田市上吉田東七丁目				延長	2.6km
事業概要						
<p>一般国道138号は、山梨県富士吉田市から神奈川県小田原市に至る主要幹線道路である。 新屋拡幅は、慢性的な渋滞の緩和、交通安全の向上、観光産業等地域経済への貢献、地域生活の快適性向上を目的とした、富士吉田市上宿交差点から同市富士見公園前交差点までの延長2.6km、4車線の現道拡幅事業である。</p>						
H24年度事業化		S41年度都市計画変更 H21年度都市計画変更		H27年度用地着手		H31年度工事着手
全体事業費	約107億円	事業進捗率 (令和7年3月末時点)	約47%	供用済延長	—	
計画交通量 21,100~29,000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	
	2.0		47/92億円	186/186億円		
	(参考) 3.6 [2%]	6.9%	事業費: 40/85億円 維持管理費: 6.6/6.6億円	走行時間短縮便益: 177/177億円 走行経費減少便益: 5.5/5.5億円 交通事故減少便益: 3.3/3.3億円	令和7年	
	5.0 [1%]					
	(残事業)	(残事業)	感度分析	(事業全体)	(残事業)	
4.0			交通量 B/C=1.8~2.3(±10%)	交通量 B/C=3.6~4.5(±10%)		
(参考) 6.6 [2%]	12.0%		事業費 B/C=1.9~2.1(±10%)	事業費 B/C=3.7~4.4(±10%)		
9.0 [1%]			事業期間 B/C=1.8~2.2(±20%)	事業期間 B/C=3.5~4.3(±20%)		
事業の効果等						
(1) 周遊観光の支援						
<ul style="list-style-type: none"> 富士吉田周辺には山梨県全体の観光客の約3割が集中。国道138号は観光周遊バスの走行ルートになっている。 優れた観光資源を連携させた自転車による国際観光促進のため、安全で快適な自転車走行空間の整備が検討されている。 新屋拡幅の整備により、周遊バスや自転車の走行環境が向上し、富士北麓地域における更なる周遊観光が期待。 						
(2) 救急医療アクセスの向上						
<ul style="list-style-type: none"> 安全で円滑な搬送が可能となり地域の救急活動を支援。 						
(3) 災害時の支援						
<ul style="list-style-type: none"> 中央道河口湖ICや富士吉田忍野スマートICから富士山アリーナへの救援物資集積後、富士山アリーナから指定避難所への円滑なアクセスを確保。 						
関係する地方公共団体等の意見						
<ul style="list-style-type: none"> 山梨県知事の意見 一般国道138号新屋拡幅区間は、富士吉田忍野スマートIC交差点の整備が完了したが、依然として平日の通勤時間帯や休日を中心に慢性的に渋滞が発生しており、観光客のみならず地域住民の日常生活に支障をきたしている。 当区間の整備により、渋滞の緩和だけではなく、渋滞に起因する交通事故の減少や、世界遺産富士山とその周辺観光施設へのアクセス性向上により、観光振興や地域経済の活性化にもつながる。 また当区間は、富士山火山避難基本計画において広域避難路に指定されるなど、必要性の高い事業であることから、引き続き、早期完成に向けて事業の進捗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

- ・富士吉田市内では、東富士五湖道路の富士吉田忍野スマートICが令和4年7月24日に開通。
- ・国道138号新屋拡幅では、富士吉田忍野スマートIC開通に先駆け、令和3年11月2日に富士吉田忍野スマートIC入口交差点の改良が完成。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・用地進捗率は約23%(令和7年3月末現在)。
- ・平成31年3月に富士見バイパス南交差点～富士見公園前交差点間において工事着手。
- ・令和3年度に富士吉田忍野スマートIC入口交差点改良が完成。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・電線共同溝の追加等により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。

施設の構造や工法の変更等

- ・電線共同溝の追加、材料単価・労務費の上昇により事業費増加。
- ・複数箇所での横断水路を整備予定であったが、横断箇所を集約することによりコストを縮減。

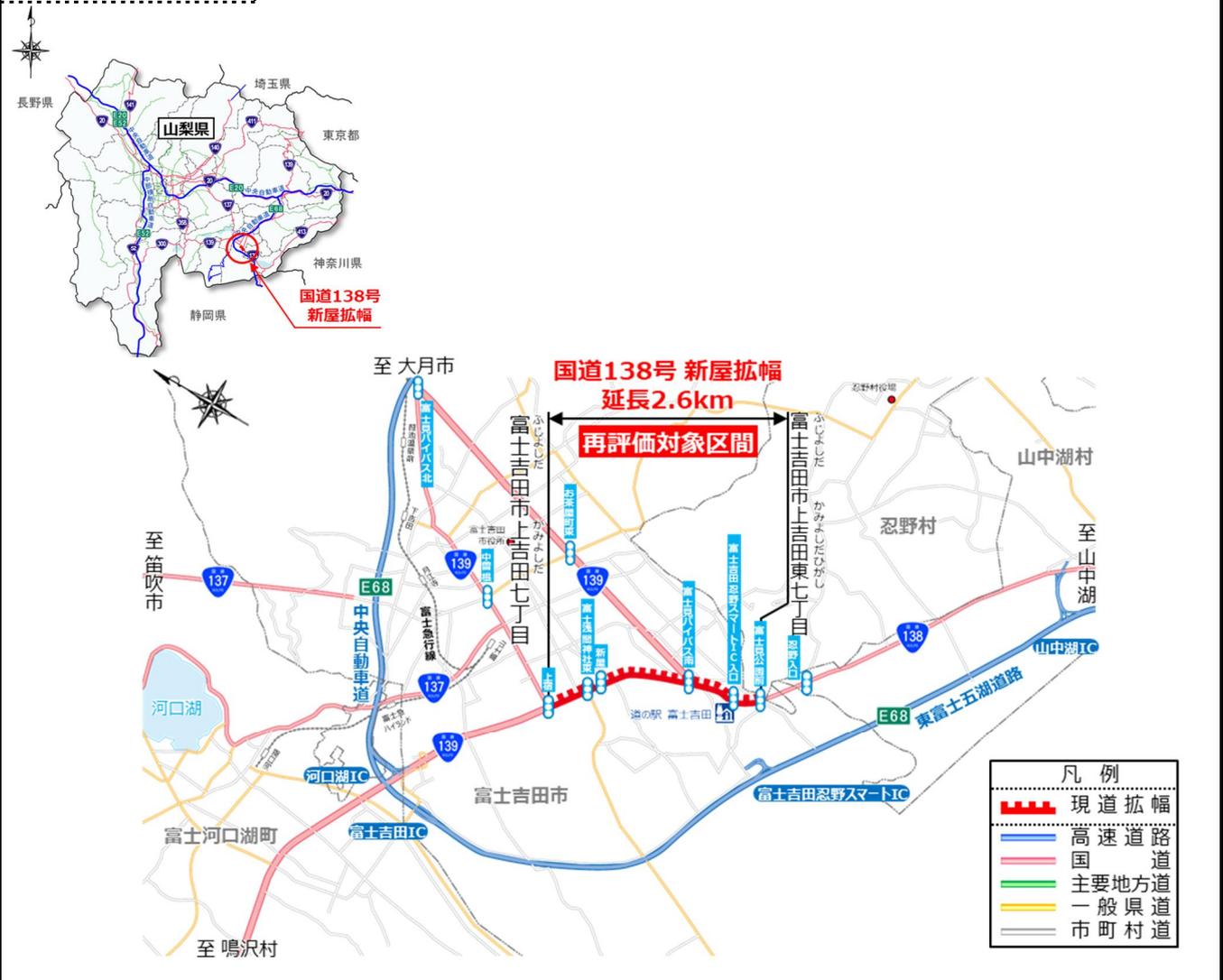
対応方針

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8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 <small>ながのひがし</small> 長野東バイパス	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:長野県長野市北長池 至:長野県長野市柳原			延長	2.8km
事業概要					
<p>一般国道18号は、群馬県高崎市から新潟県上越市へ至る主要幹線道路である。</p> <p>長野東バイパスは、長野市中心部の交通渋滞の緩和及び交通安全の確保を目的とした、長野市北長池から同市柳原までの延長2.8km、4車線のバイパス事業である。</p>					
H12年度事業化		H2年度都市計画決定		H16年度用地着手	
H23年度工事着手					
全体事業費	約260億円	事業進捗率 (令和7年3月末時点)	約81%	供用済延長	2.8km(暫定)
計画交通量	30,300~34,200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) 54/344億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 287/436億円	基準年 令和7年
	1.3	4.8%	事業費: 45/327億円 維持管理費: 8.5/17億円	走行時間短縮便益: 271/391億円 走行経費減少便益: 14/40億円 交通事故減少便益: 1.6/5.2億円	
	(参考) 2.1 [2%]				
	(参考) 2.8 [1%]				
	(残事業)	(残事業)			
5.3	19.4%				
(参考) 7.4 [2%]					
(参考) 8.9 [1%]					
事業の効果等					
(1)交通安全性の向上					
<ul style="list-style-type: none"> 暫定2車線開通により、柳原北交差点・エムウェーブ交差点間を通過する交通について、生活道路を利用した抜け道交通の約9割が長野東バイパスに転換。 長野東バイパスと国道18号現道との抜け道での死傷事故発生件数は、暫定2車線整備前後で年度平均11件から平均5.5件に減少。 今後の4車線整備および柳原北交差点の立体化により、交通の転換が更に促進され、並行する国道道や生活道路の安全性向上に期待。 					
(2)農産物の物流効率化の支援					
<ul style="list-style-type: none"> 長野東バイパスの沿線および北側の国道18号沿線は、りんごを主とした果樹園が多く、集荷場も点在。 長野東バイパスの暫定2車線整備により、須坂長野東ICへのアクセス性が向上。 長野東バイパスの完成により、周辺のりんご農家から集荷場や集荷場から集出荷場へのアクセス性の向上や定時性の確保、更には首都圏等への出荷時の須坂長野東ICへのアクセス性の向上など、効率的な輸送の支援が期待。 					
(3)環状道路ネットワークの構築					
<ul style="list-style-type: none"> 長野東バイパスは、長野市街地の通過交通を排除し、交通混雑の緩和、円滑な交通確保、地域間連携の強化、都市の活性化などを目的とした長野環状道路の一部を構成。 上信越自動車道では(仮称)若穂スマートインターチェンジが事業中であり、令和8年には五輪大橋の無料化、合わせて(一)三才大豆島中御所線の4車線化が予定されていることから、長野東バイパスの完成による環状道路ネットワークとしてのさらなる機能強化に期待。 					
(4)電線共同溝の整備効果					
<ul style="list-style-type: none"> 当該路線は、第一次緊急輸送道路に指定。 電線共同溝の整備により災害発生時における通行止めリスクが低下し、速やかな道路啓開が可能となるとともに、安全で快適な通行空間や良好な景観を確保。 					

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、長野東バイパスは、地域における交通の安全・円滑化、救急医療施設へのアクセス性向上、観光の活性化に必要な事業です。

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

・平成2年度都市計画決定、平成12年度事業化、平成16年度より用地着手、平成23年度より工事着手。

・用地進捗率は約98%(令和7年3月末時点)。

・令和3年3月に暫定2車線で開通。

・令和4年3月に柳原北交差点の上越方面から須坂方面への左折導流路を改良。

・令和6年3月に柳原北交差点の上越方面から須坂方面への左折レーンを設置し、左折車両を分離。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

・地下横断函渠の液状化対策の調査設計に時間を要した。対策工の施工にも時間を要する見込みであるが、引き続き、用地買収、工事を実施し、早期完成を目指す。

施設の構造や工法の変更等

・地下横断函渠の液状化対策、材料単価・労務費の上昇により事業費増加。

・他事業からの流用土の活用によりコスト縮減。

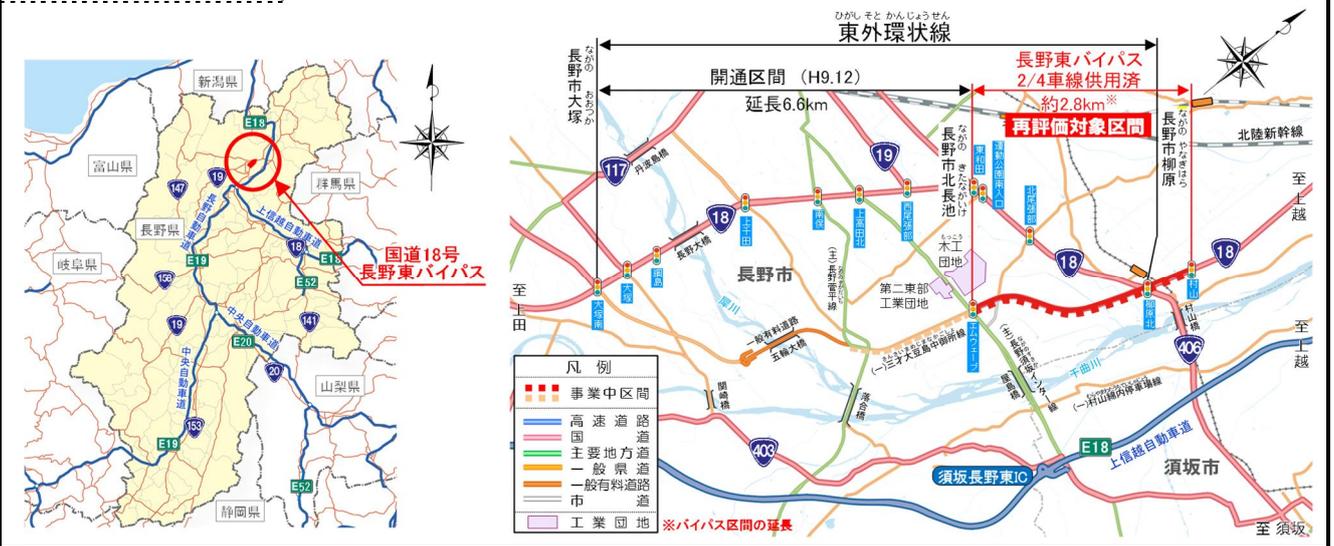
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の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8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20号 <small>きかむろ</small> 坂室バイパス	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:長野県茅野市金沢 至:長野県茅野市宮川			延長	3.7km
事業概要					
<p>一般国道20号は、東京都中央区から長野県塩尻市に至る主要幹線道路である。</p> <p>坂室バイパスは、交通渋滞の緩和、交通安全の確保、沿道環境の改善、自然災害に強い道路網の形成を目的とした、長野県茅野市金沢から同市宮川までの延長3.7km、4車線のバイパス事業である。</p>					
H10年度事業化		H9年度都市計画決定		H12年度用地着手	
H14年度工事着手					
全体事業費	約244億円	事業進捗率 (令和7年3月末時点)	約78%	供用済延長	3.0km(暫定)
計画交通量	17,100~36,200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)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	2.4(1.2)	30.7%	1,401/3,132億円	2,383/7,656億円	
	参考 3.1(2.0) [2%]	(4.5%)	事業費:1,356/2,950億円	走行時間短縮便益:2,278/7,124億円	令和7年
	参考 3.6(2.7) [1%]		維持管理費:41/173億円	走行経費減少便益:95/503億円	
(残事業)	(残事業)	更新費:3.3/8.0億円	交通事故減少便益:9.0/29億円		
1.7(5.7)	7.1%	感度分析			
参考 2.6(7.6) [2%]	(21.5%)	交通量	B/C=2.2~2.7(±10%)	交通量	B/C=1.5~1.8(±10%)
参考 3.2(8.9) [1%]		事業費	B/C=2.3~2.6(±10%)	事業費	B/C=1.6~1.9(±10%)
		事業期間	B/C=2.3~2.4(±20%)	事業期間	B/C=1.5~1.7(±20%)
事業の効果等					
<p>(1) 地域を支える信頼性の高い道路ネットワークの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・諏訪地域の幹線道路周辺には、観光・工業・生活を支える主要な拠点が集積。 ・一方で、諏訪地域の幹線道路は災害に対する信頼性が低く、集中豪雨による道路冠水発生時は通行止めとなり、地域の分断・孤立が発生。 ・バイパスの一体整備により、観光・工業・生活の拠点を支える、災害に対する信頼性の高い道路ネットワークを確保。 <p>(2) 産業の輸送円滑化に寄与</p> <ul style="list-style-type: none"> ・諏訪地域には、精密機械業や非鉄金属製造業を中心とする工場が数多く立地しており、第二次産業の就業人口は、長野県平均を上回る割合。 ・バイパスの一体整備により、高速ICへの10分アクセス圏域が拡大し、製造業の更なる輸送の円滑化に寄与。 <p>(3) 観光活性化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・諏訪地域には、上諏訪温泉・諏訪湖・諏訪大社など、長野県における主要観光地が集積。 ・山梨県方面や愛知県方面からの来訪者が多く、観光地へのアクセスには国道20号(現道)を利用。 ・バイパスの一体整備により、主要観光地までのアクセス性が向上し、観光活性化を支援。 					
関係する地方公共団体等の意見					
<ul style="list-style-type: none"> ・長野県知事の意見 <p>一般国道20号は、本県及び国土の骨格となる重要な道路であり、下諏訪岡谷バイパス・諏訪バイパス・坂室バイパスは、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。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
 ・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9年度に都市計画決定、平成10年度に事業化、平成12年度に用地着手、平成14年度に工事着手。
 ・平成23年度までに全線が暫定2車線で開通済。
 ・バイパス区間の用地取得は完了し、用地進捗率は約98%(令和7年3月末時点)。
 ・拡幅区間の用地取得を推進中。

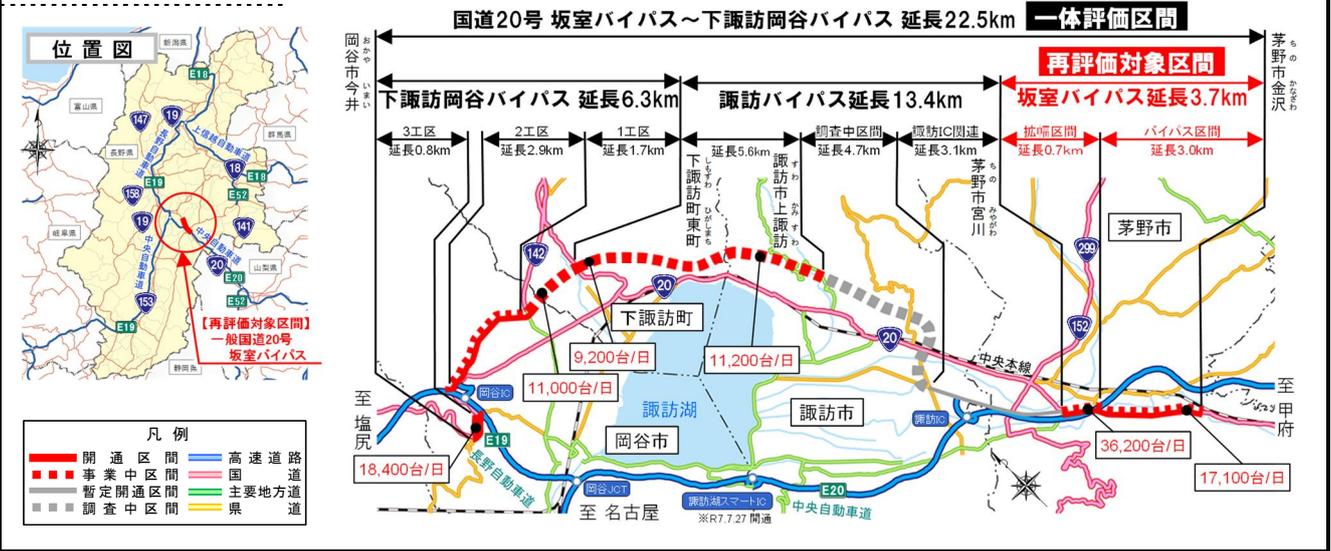
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等
 ・引き続き早期完成を目指し、用地取得、工事を推進する。

施設の構造や工法の変更等
 ・材料単価・労務費の上昇により事業費増加。
 ・電線共同溝の管路材の見直しによりコストを縮減。

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)
 ※B/Cの値は、下諏訪岡谷バイパス～坂室バイパスを対象とした場合、()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8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20号 諏訪バイパス	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:長野県諏訪市上諏訪 至:長野県諏訪郡下諏訪町東町	延長	5.6km		
事業概要					
<p>一般国道20号は、東京都中央区から長野県塩尻市に至る主要幹線道路である。</p> <p>諏訪バイパスは、交通渋滞の緩和、交通安全の確保、沿道環境の改善、自然災害に強い道路網の形成を目的とした、長野県諏訪市上諏訪から諏訪郡下諏訪町東町までの延長5.6km、4車線のバイパス事業である。</p>					
R5年度事業化	S47年度都市計画決定 R4年度都市計画変更	用地未着手	工事未着手		
全体事業費	約900億円	事業進捗率 (令和7年3月末時点)	約1%	供用済延長	—
計画交通量	9,200~11,200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)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年 令和7年
	2.4(0.9)	30.7%	1,401/3,132億円	2,383/7,656億円	
	参考 3.1(1.5) [2%] 3.6(1.9) [1%]	(3.7%)	(事業費:1,356/2,950億円 維持管理費: 41/173億円 更新費: 3.3/8.0億円)	(走行時間短縮便益:2,278/7,124億円 走行経費減少便益: 95/ 503億円 交通事故減少便益: 9.0/29億円)	
	(残事業)	(残事業)	感度分析 (事業全体)	(残事業)	
1.7(0.9)	7.1%	交通量 B/C=2.2~2.7(±10%)	交通量 B/C=1.5~1.8(±10%)		
参考 2.6(1.5) [2%] 3.2(1.9) [1%]	(3.7%)	事業費 B/C=2.3~2.6(±10%)	事業費 B/C=1.6~1.9(±10%)		
		事業期間 B/C=2.3~2.4(±20%)	事業期間 B/C=1.5~1.7(±20%)		
事業の効果等					
<p>(1) 地域を支える信頼性の高い道路ネットワークの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・諏訪地域の幹線道路周辺には、観光・工業・生活を支える主要な拠点が集積。 ・一方で、諏訪地域の幹線道路は災害に対する信頼性が低く、集中豪雨による道路冠水発生時は通行止めとなり、地域の分断・孤立が発生。 ・バイパスの一体整備により、観光・工業・生活の拠点を支える、災害に対する信頼性の高い道路ネットワークを確保。 <p>(2) 産業の輸送円滑化に寄与</p> <ul style="list-style-type: none"> ・諏訪地域には、精密機械業や非鉄金属製造業を中心とする工場が数多く立地しており、第二次産業の就業人口は、長野県平均を上回る割合。 ・バイパスの一体整備により、高速ICへの10分アクセス圏域が拡大し、製造業の更なる輸送の円滑化に寄与。 <p>(3) 観光活性化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・諏訪地域には、上諏訪温泉・諏訪湖・諏訪大社など、長野県における主要観光地が集積。 ・山梨県方面や愛知県方面からの来訪者が多く、観光地へのアクセスには国道20号(現道)を利用。 ・バイパスの一体整備により、主要観光地までのアクセス性が向上し、観光活性化を支援。 					
関係する地方公共団体等の意見					
<ul style="list-style-type: none"> ・長野県知事の意見 <p>一般国道20号は、本県及び国土の骨格となる重要な道路であり、下諏訪岡谷バイパス・諏訪バイパス・坂室バイパスは、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。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。					

再評価結果(令和8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20号 <small>しもすわおかや</small> 下諏訪岡谷バイパス	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:長野県諏訪郡下諏訪町東町 至:長野県岡谷市今井			延長	5.4km
事業概要					
<p>一般国道20号は、東京都中央区から長野県塩尻市に至る主要幹線道路である。</p> <p>下諏訪岡谷バイパスは、交通渋滞の緩和、交通安全の確保、沿道環境の改善、自然災害に強い道路網の形成を目的とした、長野県諏訪郡下諏訪町東町から岡谷市今井までの延長5.4km、2～4車線のバイパス事業である。</p>					
H4年度事業化		H2年度都市計画決定		H6年度用地着手	
H10年度工事着手					
全体事業費	約569億円	事業進捗率 (令和7年3月末時点)	約78%	供用済延長	0.8km(完成) 2.9km(暫定)
計画交通量	11,000～18,400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 令和7年
	2.4(1.2)	30.7%	1,401/3,132億円	2,383/7,656億円	
	参考 3.1(2.0) [2%]	(4.4%)	事業費:1,356/2,950億円	走行時間短縮便益:2,278/7,124億円	
	参考 3.2(2.8) [1%]		維持管理費: 41/173億円	走行経費減少便益: 95/ 503億円	
	(残事業)	(残事業)	更新費: 3.3/8.0億円	交通事故減少便益: 9.0/29億円	
1.7(5.6)	7.1%	(事業全体)		(残事業)	
参考 2.6(8.1) [2%]	(17.6%)	交通量	B/C=2.2～2.7(±10%)	交通量	B/C=1.5～1.8(±10%)
参考 3.2(9.8) [1%]		事業費	B/C=2.3～2.6(±10%)	事業費	B/C=1.6～1.9(±10%)
		事業期間	B/C=2.3～2.4(±20%)	事業期間	B/C=1.5～1.7(±20%)
事業の効果等					
<p>(1) 地域を支える信頼性の高い道路ネットワークの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> 諏訪地域の幹線道路周辺には、観光・工業・生活を支える主要な拠点が集積。 一方で、諏訪地域の幹線道路は災害に対する信頼性が低く、集中豪雨による道路冠水発生時は通行止めとなり、地域の分断・孤立が発生。 バイパスの一体整備により、観光・工業・生活の拠点を支える、災害に対する信頼性の高い道路ネットワークを確保。 <p>(2) 産業の輸送円滑化に寄与</p> <ul style="list-style-type: none"> 諏訪地域には、精密機械業や非鉄金属製造業を中心とする工場が数多く立地しており、第二次産業の就業人口は、長野県平均を上回る割合。 バイパスの一体整備により、高速ICへの10分アクセス圏域が拡大し、製造業の更なる輸送の円滑化に寄与。 <p>(3) 観光活性化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> 諏訪地域には、上諏訪温泉・諏訪湖・諏訪大社など、長野県における主要観光地が集積。 山梨県方面や愛知県方面からの来訪者が多く、観光地へのアクセスには国道20号(現道)を利用。 バイパスの一体整備により、主要観光地までのアクセス性が向上し、観光活性化を支援。 					
関係する地方公共団体等の意見					
<ul style="list-style-type: none"> 長野県知事の意見 <p>一般国道20号は、本県及び国土の骨格となる重要な道路であり、下諏訪岡谷バイパス・諏訪バイパス・坂室バイパスは、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。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

- ・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2年度に都市計画決定し、平成4年度に事業化、平成6年度に用地着手、平成10年度に工事着手。
- ・用地進捗率は約96%(令和7年3月末時点)。
- ・平成16年3月に、2工区(2.9km)を暫定2車線で開通済。
- ・平成29年10月に、3工区(0.8km)を完成2車線で開通済。
- ・用地取得、改良工、橋梁下部工を推進中。

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

- ・仮設工の追加、材料単価・労務費の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、下諏訪岡谷バイパス～坂室バイパスを対象とした場合、()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8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7号 <small>にほんかいえんがんとくじどうしやどう</small> 朝日温海道路 <small>あさひあつみ</small>		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局 北陸地方整備局	
起終点	自:新潟県村上市川端 <small>むらかみかわぼた</small> 至:山形県鶴岡市大岩川 <small>つるおかおおいわがわ</small>				延長	40.8km	
事業概要							
一般国道7号朝日温海道路は、災害時における広域的な緊急物資輸送のリダンダンシーの確保、救急医療施設への搬送時間の短縮、安定的な物流ルートの確保に資する道路ネットワークの強化などを目的とした延長40.8kmの自動車専用道路整備事業である。							
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3,100億円		事業進捗率 (令和7年3月末時点)		約51% 供用済延長 -km	
計画交通量 約10,000~14,700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)	1,524/7,625億円		2,091/7,163億円		令和7年
	0.9(0.7)	3.7%(2.7%)	(事業費:1,292/6,523億円 維持管理費:232/1,062億円 更新費:0/40億円)		(走行時間短縮便益:1,750/5,749億円 走行経費減少便益:270/1,073億円 交通事故減少便益:70/341億円)		
	(参考) 1.3(1.2) [2%] 1.6(1.6) [1%]		(残事業)	(事業全体)		(残事業)	
	1.4(1.4)		5.5%(5.5%)	感度分析		感度分析	
	(参考) 2.1(2.1) [2%] 2.6(2.6) [1%]	交通量		B/C=0.9~1.02 (±10%)	交通量	B/C=1.2~1.5(±10%)	
		事業費	B/C=0.9~0.96 (±10%)	事業費	B/C=1.3~1.5(±10%)		
		事業期間	B/C=0.9~0.97 (±20%)	事業期間	B/C=1.3~1.5(±20%)		
事業の効果等							
<p>①現道区間の課題回避によるリダンダンシーの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> 朝日温海道路の整備により、迂回のリスクが解消されることで、地域防災力の向上が期待される。 <p>②救急医療の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> 朝日温海道路の整備により、現道の急カーブ区間等の改善が図られることで、救急搬送時間の短縮や走行環境の改善が図られる。 <p>③安定的な物流ルートの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> 朝日温海道路の整備により、安定的な物流ルートが確保されることで、輸送時間の短縮等が期待される。 <p>④観光振興の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> 朝日温海道路の整備により、観光客の移動円滑化等が実現することで、観光振興への寄与が期待される。 <p>⑤時間信頼性の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> 朝日温海道路が整備され日本海沿岸東北自動車道としてのネットワークが強化されることにより、OD間の所要時間のばらつきが小さくなり、時間信頼性の向上が期待される。 <p>⑥カーボンニュートラル実現への貢献</p> <ul style="list-style-type: none"> 朝日温海道路が整備され日本海沿岸東北自動車道としてのネットワークが強化されることにより、OD間の時間効率化を通して便益エリア全体においてCO₂排出量を年間約32,000トン削減することが期待される。 							
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							
沿線自治体首長等で構成される日本海沿岸東北自動車道建設促進 新潟・山形県境地区期成同盟会等から整備促進の要望を受けている。							
知事の意見(新潟県)							
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。							

一般国道7号朝日温海道路は、地域経済の発展や産業振興に寄与することに加え、大規模災害時には広域救援活動を支える道路整備として、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、着実な整備を進めるとともに、引き続き早期に事業の効果を発現できるよう部分供用をお願いします。

併せて、当県は、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。

知事の意見(山形県)

「対応方針(原案)」案のとおり、「継続」で異議ありません。

朝日温海道路は、日本海沿岸東北自動車道の一部を構成し、災害時の緊急輸送路の確保、高速ネットワーク形成による第三次救急医療施設へのアクセス性の向上、日本海側における交流・連携強化を図ることを目的とした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、通常予算に加え第1次国土強靱化実施中期計画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。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、再評価および対応方針(原案)のとおり事業継続することが妥当。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

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

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・事業の進捗状況: 事業進捗率約51%、用地進捗率約82%(令和7年3月末時点)
- ・残事業の内容: 用地取得、埋蔵文化財調査、道路設計、改良工事

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

早期完成2車線開通を目指して整備を進める。

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、コスト縮減を図る。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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ます。

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、荒川胎内IC~鶴岡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分析結果。

再評価結果(令和8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8号 <small>かしわざき</small> 柏崎バイパス		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:新潟県柏崎市長崎 <small>かしわざき</small> <small>ながさき</small> 至:新潟県柏崎市長崎 <small>かしわざき</small> <small>くじらなみ</small>				延長	11.0km	
事業概要							
国道8号柏崎バイパスは、柏崎市街地の交通混雑を解消し円滑な交通を確保、広域幹線道路ネットワークの強化などを目的とした延長11.0kmのバイパス事業である。							
S62年度事業化		H元年度都市計画決定		H3年度用地着手		H5年度工事着手	
全体事業費		約949億円		事業進捗率 (令和7年3月末時点)		約82% 供用済延長 6.7km 暫定2車	
計画交通量		約11,400～30,500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) 289/1,813億円		総便益 (残事業)/(事業全体) 759/1,525億円		基準年 令和7年
	0.8	3.2%	事業費: 198/1,645億円 維持管理費: 90/168億円		走行時間短縮便益: 623/1,307億円 走行経費減少便益: 111/181億円 交通事故減少便益: 25/37億円		
	参考 1.0 [2%] 1.2 [1%]						
	(残事業)	(残事業)					
	2.6	16.1%					
参考 3.3 [2%] 3.7 [1%]							
事業の効果等							
①地域産業の支援 ・柏崎バイパスの整備により、物流円滑化が期待され、地域産業の更なる発展を支援する。							
②観光支援 ・柏崎バイパスの整備により、海水浴場や周辺観光施設等へのアクセス性向上が期待される。							
③災害時における交通の確保 ・整備により第1次緊急輸送道路としての機能向上が図られ、災害時の交通確保に寄与する。							
④時間信頼性の向上 ・柏崎バイパスの整備により、所要時間のばらつきが小さくなり時間信頼性が向上する。							
⑤カーボンニュートラル実現への貢献緊急輸送道路の機能強化 ・整備による時間効率化を通して、便益エリア全体において CO2排出量を年間約9,200トン削減することが期待される。							
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 「国道8号柏崎バイパス事業促進協議会」から事業促進の要望を受けている。							
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。 一般国道8号柏崎バイパスは、柏崎市街地の交通混雑の解消や広域幹線道路ネットワークの強化に寄与するなど、当県にとって重要な事業と認識しております。 また、本路線は、原子力災害時の住民避難を円滑にするための避難路の整備促進に向けた協議の枠組みにおいて、優先して整備すべき事業に位置付けられていることから、今後もコスト縮減に努めつつ、関係機関と連携しながら、早期の整備をお願いします。							
事業評価監視委員会の意見 審議の結果、再評価および対応方針(原案)のとおり事業継続することが妥当。							
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 前回再評価以降、周辺に大きな社会経済情勢等の変化はない。							

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・事業の進捗状況: 事業進捗率約82%、用地進捗率約95%(令和7年3月末時点)
- ・残事業の内容: 用地取得、道路設計、埋蔵文化財調査、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

早期の暫定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

- ・トンネル掘削残土の再利用や、関係機関及び地元との調整による横断ボックスの集約など、事業の省力化・効率化を図りながら事業を進めている。
- ・今後も各施工段階において、他事業・他機関からの建設発生土の再利用や、技術の進展に伴う新技術・新工法の採用など、コスト縮減の可能性を検討し、事業を進める。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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

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8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17号 <small>むいかまち</small> 六日町バイパス		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:新潟県南魚沼市竹俣 至:新潟県南魚沼市庄之又		延長	5.1km			
事業概要							
一般国道17号六日町バイパスは、「市街地部の交通混雑緩和と死傷事故の削減」、「道路ネットワーク整備による地域活性化」、「救急医療体制の支援」などを目的とした延長5.1kmのバイパス事業である。							
H6年度事業化		H5年度都市計画決定		H10年度用地着手		H12年度工事着手	
全体事業費		約377億円		事業進捗率 (令和7年3月末時点)		約74%	
				供用済延長		2.5km	
						暫定2車	
計画交通量		約10,100～14,700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) 116/614 億円		総便益 (残事業)/(事業全体) 232/319 億円		基準年 令和7年
	0.5	1.8%	事業費: 96/566億円		走行時間短縮便益: 178/251億円		
	0.6 [2%]		維持管理費: 21/48億円		走行経費減少便益: 40/53億円		
	0.7 [1%]				交通事故減少便益: 13/14億円		
	(残事業)	(残事業)	感度分析 (事業全体)		感度分析 (残事業)		
2.0	9.3%	交通量	B/C=0.5～0.6(±10%)	交通量	B/C=1.8～2.2(±10%)		
2.7 [2%]		事業費	B/C=0.5～0.5(±10%)	事業費	B/C=1.8～2.2(±10%)		
3.3 [1%]		事業期間	B/C=0.5～0.5(±20%)	事業期間	B/C=2.0～2.0(±20%)		
事業の効果等							
①観光産業と中心市街地の活性化支援 ・六日町バイパスの整備により、観光地へのアクセス性が向上するほか、通過交通がバイパスへ転換することで中心市街地の賑わい創出に寄与する。							
②定住自立圏の都市間交流を支援 ・六日町バイパスの整備により、持続可能な地域社会の確立を充実させ、市民の利便性向上に寄与する。							
③救急医療施設へのアクセス向上 ・六日町バイパスの整備により、救急医療施設への更なるアクセス向上が期待される。							
④冬期降雪時の円滑な交通確保 ・六日町バイパスの整備により、路肩の広いバイパスでは運搬排雪が不要になり、冬期間における円滑な交通の確保が期待されるとともに、安全性・時間信頼性が向上する。							
⑤緊急輸送道路の機能強化 ・六日町バイパスの整備により道路冠水リスクが低減し、緊急輸送道路の機能強化が期待される。							
⑥時間信頼性の向上 ・六日町バイパスの整備により、所要時間のばらつきが小さくなり時間信頼性が向上する。							
⑦カーボンニュートラル実現への貢献 ・六日町バイパスの整備による時間効率化を通して、便益エリア全体においてCO2排出量を年間約2,700トン削減することが期待される。							
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 「一般国道17号六日町バイパス促進対策協議会」から整備促進の要望を受けている。							
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。 一般国道17号六日町バイパスは、市街地部の混雑緩和と死傷事故の削減、道路ネットワーク整備による地域活性化、救急医療体制の支援となるなど、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つつ、着実な整備をお願いします。							

併せて、当県は、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、周辺に大きな社会経済情勢等の変化はない。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・事業の進捗状況: 事業進捗率約74%、用地進捗率約90%(令和7年3月末時点)
- ・残事業の内容: 埋蔵文化財調査、道路設計

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

南魚沼市竹俣～南魚沼市小栗山、南魚沼市余川～南魚沼市庄之又の暫定2車線整備。

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、コスト縮減を図る。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価格に社会的割引率(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8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18号 上新バイパス <small>じょうしん</small>		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 北陸地方整備局	
起終点	自:新潟県上越市中郷区市屋 <small>じょうえつ なかごう いちや</small> 至:新潟県上越市下源入 <small>じょうえつ しもげんにゅう</small>			延長	24.6km		
事業概要 一般国道18号上新バイパスは、交通渋滞の緩和、交通事故の低減、広域幹線ネットワークの強化、防災機能の向上などを目的とした延長24.6kmの4車線のバイパス事業である。							
S50年度事業化		S50～58年度都市計画決定		S50年度用地着手		H53年度工事着手	
全体事業費	約944億円		事業進捗率 (令和7年3月末時点)	約63%	供用済延長	12.5km 暫定2車 12.1km 完成4車	
計画交通量		約14,400～51,200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) 321/3,283 億円		総便益 (残事業)/(事業全体) 426/4,407億円		基準年
	1.3	4.9%	事業費:272/2,892億円 維持管理費:49/391 億円		走行時間短縮便益:377/3,782億円 走行経費減少便益:40/528億円 交通事故減少便益:9/98億円		令和7年
	1.7 [2%] 2.0 [1%]						
	(残事業)	(残事業)	感度分析 (事業全体)		感度分析 (残事業)		
	1.3	5.9%	交通量	B/C=1.1～1.6(±10%)	交通量	B/C=1.1～1.4(±10%)	
1.9 [2%] 2.3 [1%]	事業費		B/C=1.3～1.4(±10%)	事業費	B/C=1.2～1.5(±10%)		
		事業期間	B/C=1.3～1.4(±20%)	事業期間	B/C=1.3～1.4(±20%)		
事業の効果等							
<p>①緊急輸送道路としての信頼性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国道18号上新バイパスは、上越地域の防災拠点を上信越道及び北陸道とのダブルネットワークで連絡する。 ・上新バイパスに接続している道の駅あたりは、災害時の円滑な物資輸送、救援活動の拠点となっており、上新バイパスの整備により広域的な防災機能の強化、緊急輸送道路としての信頼性が向上する。 <p>②冬期間における基幹的な道路ネットワークの強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・近年多発する集中的な大雪の影響回避のため、上新バイパスの整備により基幹的な道路ネットワークが強化される。 <p>③救急医療施設への命の道としてのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・上新バイパスの整備により、国道18号沿いに立地している県立中央病院までのアクセス性が向上し、上越地域の救急救命活動への寄与が期待される。 <p>④重要港湾直江津港へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・新潟一長野県間における物流の軸となる上新バイパスの4車線化により、物流の速達性、安全性、信頼性が向上し、更なる物流効率化が期待される。 							

関係する地方公共団体等の意見

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、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に配慮をお願いします。

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、周辺に大きな社会経済情勢等の変化はない。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・事業の進捗状況: 事業進捗率約63%、用地進捗率約72%(令和7年3月末時点)
- ・残事業の内容: 道路改良工事等

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

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

施設の構造や工法の変更等

新技術の積極的な活用、建設発生土の有効活用、コンクリート二次製品の活用等によりコスト縮減に努める。

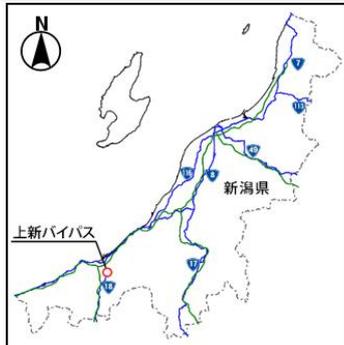
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価格に社会的割引率(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8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8号 <small>にゅうぜんくろべ</small> 入善黒部バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 北陸地方整備局	
起終点	自: 富山県下新川郡入善町 <small>しもにかわ にゅうぜんまくらぎやま</small> 櫛山 至: 富山県魚津市 <small>うおづ えぐち</small> 江口	延長	16.1km			
事業概要	一般国道8号入善黒部バイパスは、交通渋滞の緩和、広域幹線ネットワーク充実強化などを目的とした延長16.1kmのバイパス事業である。					
	H2年度事業化	H2年度都市計画決定	H5年度用地着手	H6年度工事着手		
全体事業費	約959億円	事業進捗率 (令和7年3月末時点)	約88%	供用済延長	14.0km 暫定2車	
計画交通量	約19,300～34,000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) 179/1,846億円		総便益 : (残事業)/(事業全体) 262/2,001億円	
	1.1	4.3%	(事業費: 108/1,648億円 維持管理費: 71/198 億円)		(走行時間短縮便益: 225/1,752億円 走行経費減少便益: 18/ 230億円 交通事故減少便益: 18/ 20億円)	
	1.4 [2%]					
	1.7 [1%]					
	(残事業)	(残事業)	(事業全体)		(残事業)	
1.5	7.4%	交通量	B/C=1.07～1.10 (±10%)	交通量	B/C=1.3～1.5(±10%)	
1.8 [2%]		事業費	B/C=1.08～1.09 (±10%)	事業費	B/C=1.4～1.6(±10%)	
2.0 [1%]		事業期間	B/C=1.07～1.10 (±20%)	事業期間	B/C=1.4～1.5(±20%)	
事業の効果等	<p>①国際拠点港湾(伏木富山港)へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> 入善黒部バイパスの4車線化により、工業施設(入善町周辺)から国際拠点港湾伏木富山港へのアクセス向上が期待される。 <p>②地域産業の活性化・物流効率化</p> <ul style="list-style-type: none"> 入善黒部バイパスの4車線化により、バイパス区間の交通混雑が緩和。所要時間の短縮効果により、地域産業の活性化や物流の効率化が期待される。 <p>③救急医療施設へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> 入善黒部バイパスの整備後は、バイパスの利用による時間短縮が図られた他、市街地内の混雑緩和によりスムーズな搬送が可能になるなど、地域の救急活動が効率化。 入善黒部バイパスの4車線化により、出勤・病院搬送時間が短縮し、更なる救急活動の支援効果が期待される。 <p>④夜間騒音の低減</p> <ul style="list-style-type: none"> 入善黒部バイパスの4車線化により、バイパスへ交通が転換し、事業区間周辺地域の騒音が低減。 					

関係する地方公共団体等の意見

事業継続に同意する。なお、今後ともコスト縮減に努め、早期に効果が発現されるよう整備促進に格段の配慮をお願いしたい。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、再評価および対応方針(原案)のとおり事業継続することが妥当。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

前回再評価以降、周辺に大きな社会経済情勢等の変化はない。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・事業の進捗状況: 事業進捗率約88%、用地進捗率約99%(令和7年3月末時点)
- ・残事業の内容: 道路改良・橋梁工事

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・現道拡幅区間である入善町桐山～入善町上野間の改良工事を推進し、令和8年春供用を目指して整備を進める。
- ・バイパス区間の4車線整備については、暫定2車線供用区間における主要渋滞箇所の解消に向けて整備中。

施設の構造や工法の変更等

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

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

事業概要図



※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価格に社会的割引率(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8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8号 豊田新屋立体		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 北陸地方整備局	
起終点	自:富山県富山市小西 至:富山県富山市栗島町			延長	2.9km		
事業概要							
一般国道8号豊田新屋立体は、「富山外郭環状道路」の一部区間を構成しており、交通渋滞の解消、交通事故の削減、幹線ネットワークの強化などを目的とした延長2.9kmの交差点立体化事業である。							
H21年度事業化		H20年度都市計画決定		H26年度用地着手		H29年度工事着手	
全体事業費		約510億円		事業進捗率 (令和7年3月末時点)		約85% 供用済延長 -km	
計画交通量		約56,600～72,800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)		総便益 (残事業)/(事業全体)		基準年 令和7年
	1.6(1.5)	6.1%(5.6%)	539/ 917億円		1,451/1,451億円		
	参考 2.5(2.5) [2%] 3.2(3.2) [1%]		事業費:488/ 867億円 維持管理費: 51 / 51億円		走行時間短縮便益:1,327/1,327億円 走行経費減少便益: 105/ 105億円 交通事故減少便益: 19/ 19億円		
	(残事業)	(残事業)	感度分析 (事業全体)		(残事業)		
2.7(4.9)	11.0%(16.7%)	交通量	B/C=1.5～1.7(±10%)		交通量	B/C=2.6～2.9(±10%)	
参考 3.9(7.1) [2%] 4.9(8.7) [1%]		事業費	B/C=1.5～1.7(±10%)		事業費	B/C=2.5～3.0(±10%)	
		事業期間	B/C=1.4～1.7(±20%)		事業期間	B/C=2.5～2.8(±20%)	
事業の効果等							
①国際拠点港湾(伏木富山港)へのアクセス向上 ・豊田新屋立体及び中島本郷立体の整備により、国道8号沿線の工業団地等から伏木富山港へのアクセス向上が期待される。							
②第三次医療施設へのアクセス向上 ・豊田新屋立体及び中島本郷立体の整備により、和合地区から第三次医療施設である富山県立中央病院への搬送時間を短縮するなど、円滑な救命救急活動の支援が期待される。							
③日常活動圏中心都市へのアクセス向上 ・豊田新屋立体及び中島本郷立体の整備により、富山市街地～滑川、富山市街地～高岡市街地間の走行時間が短縮し、日常活動圏中心都市へのアクセス向上が期待される。							
④CO ₂ 排出量減少による環境負荷の低減 ・豊田新屋立体及び中島本郷立体の整備による時間効率化を通して、便益エリア全体においてCO ₂ 排出量を年間約1.1万トン削減することが期待される。							
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 富山市等から整備促進の要望を受けている。							
知事の意見 事業継続に同意する。なお、今後ともコスト縮減に努め、早期に効果が発現されるよう整備促進に格段の配慮をお願いしたい。							
事業評価監視委員会の意見 審議の結果、再評価および対応方針(原案)のとおり事業継続することが妥当。							
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 前回再評価以降、周辺に大きな社会経済情勢等の変化はない。							
事業の進捗状況、残事業の内容等 ・事業の進捗状況:事業進捗率約85%、用地進捗率約99%(令和7年3月末時点) ・残事業の内容: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

早期開通を目指して事業を推進する。

施設の構造や工法の変更等

新技術の活用等により、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

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

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、富山市小西～射水市白石を対象とした場合、()書きの値は事業化区間を対象にした場合の費用分析結果。

再評価結果(令和8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8号(富山外郭環状道路) 中島本郷立体		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 北陸地方整備局	
起終点	自:富山県富山市中島 至:富山県射水市白石			延長	7.4km		
事業概要							
一般国道8号中島本郷立体は、「富山外郭環状道路」の一部区間を構成しており、交通渋滞の解消、交通事故の削減、幹線ネットワークの強化などを目的とした延長7.4kmの交差点立体化事業である。							
R3年度事業化		R2年度都市計画決定		-年度用地着手		-年度工事着手	
全体事業費		約450億円	事業進捗率 (令和7年3月末時点)	約1%	供用済延長	-km	
計画交通量		約49,900~71,600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) 539/ 917億円		総便益 (残事業)/(事業全体) 1,451/1,451億円		基準年 令和7年
	(参考) 2.5(2.5) [2%] 3.2(3.1) [1%]	6.1%(7.2%)	(事業費:488/ 867億円 維持管理費: 51/ 51億円)		(走行時間短縮便益: 1,327/1,327億円 走行経費減少便益: 105/ 105億円 交通事故減少便益: 19/ 19億円)		
	(残事業)	(残事業)	感度分析 (事業全体)		(残事業)		
	2.7(1.7)		交通量	B/C=1.5~1.7(±10%)	交通量	B/C=2.6~2.9(±10%)	
	(参考) 3.9(2.5) [2%] 4.9(3.1) [1%]	11.0%(7.4%)	事業費	B/C=1.5~1.7(±10%)	事業費	B/C=2.5~3.0(±10%)	
			事業期間	B/C=1.4~1.7(±20%)	事業期間	B/C=2.5~2.8(±20%)	
事業の効果等							
①国際拠点港湾(伏木富山港)へのアクセス向上 ・豊田新屋立体及び中島本郷立体の整備により、国道8号沿線の工業団地等から伏木富山港へのアクセス向上が期待される。							
②第三次医療施設へのアクセス向上 ・豊田新屋立体及び中島本郷立体の整備により、和合地区から第三次医療施設である富山県立中央病院への搬送時間を短縮するなど、円滑な救命救急活動の支援が期待される。							
③日常活動圏中心都市へのアクセス向上 ・豊田新屋立体及び中島本郷立体の整備により、富山市街地~滑川、富山市街地~高岡市街地間の走行時間が短縮し、日常活動圏中心都市へのアクセス向上が期待される。							
④CO ₂ 排出量減少による環境負荷の低減 ・豊田新屋立体及び中島本郷立体の整備による時間効率化を通して、便益エリア全体においてCO ₂ 排出量を年間約1.1万トン削減することが期待される。							
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 富山市等から整備促進の要望を受けている。							
知事の意見 事業継続に同意する。なお、今後ともコスト縮減に努め、早期に効果が発現されるよう整備促進に格段の配慮をお願いしたい。							
事業評価監視委員会の意見 審議の結果、再評価および対応方針(原案)のとおり事業継続することが妥当。							
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 前回再評価以降、周辺に大きな社会経済情勢等の変化はない。							
事業の進捗状況、残事業の内容等 ・事業の進捗状況:事業進捗率約1%、用地進捗率0%(令和7年3月末時点) ・残事業の内容:道路設計、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

早期開通を目指して事業を推進する。

施設の構造や工法の変更等

新技術の活用等により、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

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

事業概要図



※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価格に社会的割引率(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)

※B/Cの値は、富山市小西～射水市白石を対象とした場合、()書きの値は事業化区間を対象にした場合の費用分析結果。

再評価結果(令和8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8号 <small>こまつ</small> 小松バイパス		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 北陸地方整備局	
起終点	自:石川県能美市大長野町 至:石川県加賀市箱宮町				延長	15.6km	
事業概要							
一般国道8号小松バイパスは、交通混雑の解消、交通事故の低減、広域幹線ネットワークの強化などを目的とした、延長約15.6kmの4車線化事業である。							
H19年度事業化		S49年度都市計画決定		-年度用地着手		H21年度工事着手	
全体事業費	約130億円		事業進捗率 (令和7年3月末時点)	約95%	供用済延長	3.7km 暫定2車 11.9km 完成4車	
計画交通量		約34,400～56,500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) 24/288 億円		総便益 (残事業)/(事業全体) 120/1,884億円		基準年
	6.5	16.3%	事業費:4.8/181億円 維持管理費:20/107 億円		走行時間短縮便益:76/1,580億円 走行経費減少便益:33/237億円 交通事故減少便益:11/67億円		令和7年
	8.1 [2%] 9.0 [1%]						
	(残事業)	(残事業)	感度分析 (事業全体)		感度分析 (残事業)		
	4.9	109.7%	交通量	B/C=6.1～7.2(±10%)	交通量	B/C=4.3～5.5(±10%)	
5.1 [2%] 5.2 [1%]	事業費		B/C=6.5～6.6(±10%)	事業費	B/C=4.8～5.0(±10%)		
		事業期間	B/C=6.5～6.5(±20%)	事業期間	B/C=4.9～4.9(±20%)		
事業の効果等							
<p>①物流の円滑化</p> <ul style="list-style-type: none"> 暫定2車線供用区間(粟津～箱宮)の整備により、物流ネットワークの強化を図ることで、企業誘致を促進するとともに、工業をはじめとした地域産業の更なる活性化が期待。 <p>②災害に強いネットワークの向上</p> <ul style="list-style-type: none"> 石川県の第一次緊急輸送道路に位置付けられている小松バイパスは、高盛土構造のため、浸水被害を受けない。令和4年8月豪雨では北陸自動車道通行止め発生後に利用が増加していることから、暫定2車線供用区間(粟津～箱宮)の整備により緊急時の道路ネットワークのさらなる強化が期待。 <p>③迅速な人命救助活動の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> 暫定2車線区間(粟津～箱宮)の整備により、緊急輸送道路としての機能を向上させ、円滑な救急活動を支援。 <p>④日常生活圏の各都市間の連携強化</p> <ul style="list-style-type: none"> 暫定2車線供用区間(粟津～箱宮)の整備により、交通混雑が緩和され、加賀市と小松市・金沢方面間の通勤に要する時間が短くなることで、地域間の連携強化が期待できる。 小松バイパスの全線整備により、並行道路である国道305号の交通が小松バイパスに転換することで、並行道路でも交通混雑の緩和による通勤時間の短縮が期待される。 <p>⑤カーボンニュートラル実現への貢献</p> <ul style="list-style-type: none"> 暫定2車線供用区間(粟津～箱宮)の整備による時間効率化を通して、便益エリア全体においてCO₂排出量を年間約8,771トン削減することが期待。 <p>⑥地域連携プロジェクト(石川県長期構想)の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> 暫定2車線供用区間(粟津～箱宮)の整備により、加賀地域における南北の幹線ネットワークの強化が図られ、「ダブルラダー輝きの美知」整備構想の実現に大きく貢献。 							

関係する地方公共団体等の意見

国道8号は本県における物流や広域交流を支える大動脈であり、加賀地域の物流の円滑化や観光産業の振興を図る上でも、極めて重要な路線である。このうち、小松バイパスについては、南加賀地域の交通の円滑化や産業・経済の発展に大きく寄与するとともに、交通安全対策にもつながることから、早期全線4車線化が不可欠である。このため、コスト縮減に努めつつ、事業を継続し、北陸新幹線県内全線開業に伴う経済効果が更に波及するよう、早期の4車線化を図っていただきたい。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、再評価および対応方針(原案)のとおり事業継続することが妥当。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

前回再評価以降、周辺に大きな社会経済情勢等の変化はない。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・事業の進捗状況: 事業進捗率約95%、用地進捗率100%(令和7年3月末時点)
- ・残事業の内容: 橋梁工事

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

残る区間について、今年度橋梁工事を推進。早期の4車線化に向けて事業を推進する。

施設の構造や工法の変更等

新技術の積極的な活用により、コスト縮減を図る。

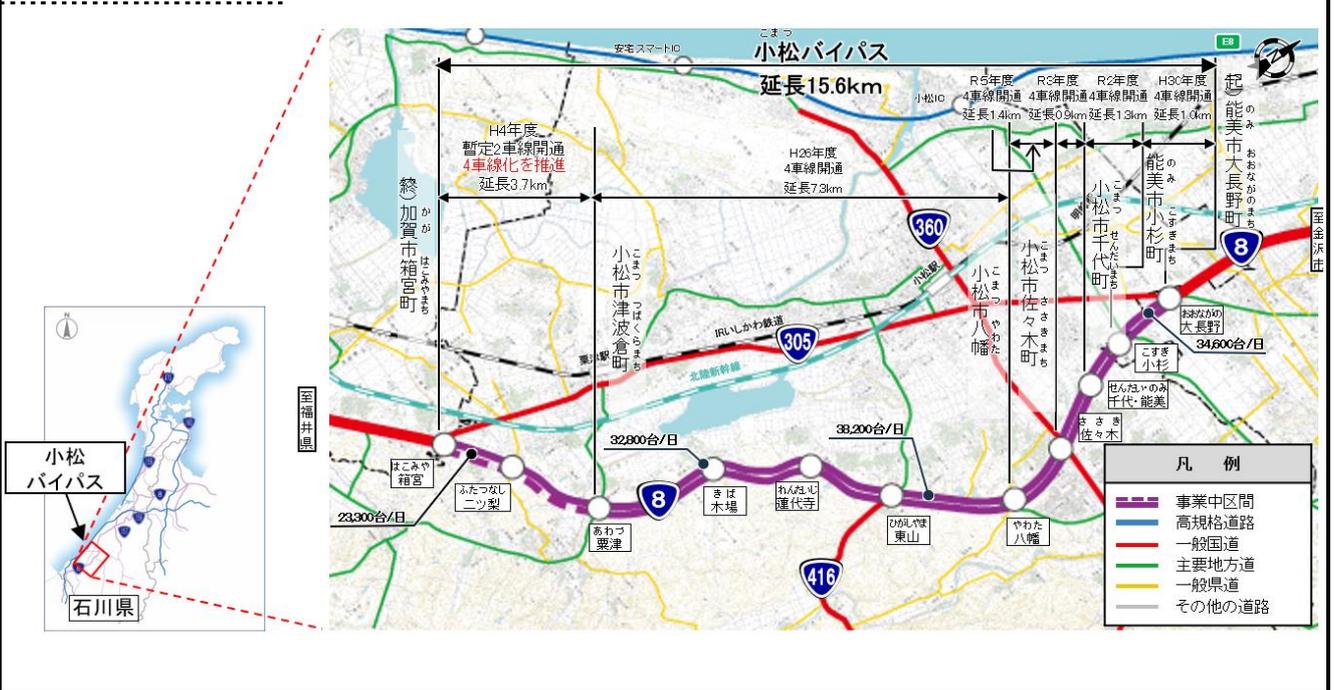
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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

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8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470号(能越自動車道) 輪島道路(Ⅱ期)		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:石川県輪島市杉平町 至:石川県輪島市三井町本江				延長	6.8km	
事業概要							
国道470号輪島道路(Ⅱ期)は、能越自動車道の一部を構成し、高規格幹線道路網の形成、災害に強いネットワークの形成、第三次医療施設へのアクセス向上、地域の発展・観光の活性化などを目的とした延長6.8kmのバイパス事業である。							
H24年度事業化		H11年度都市計画決定		H27年度用地着手		H29年度工事着手	
全体事業費		約650億円		事業進捗率 (令和7年3月末時点)		約71% 供用済延長 -km	
計画交通量		約7,600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) 485/15,836 億円		総便益 (残事業)/(事業全体) 497/15,482億円		基準年
	0.98(0.5)	3.8%(0.8%)	事業費:438/13,081億円		走行時間短縮便益:402/12,768億円		令和7年
	1.1(0.7) [2%]	4.1%(3.4%)	維持管理費:47/2,643億円		走行経費減少便益:73/2,002億円		
	1.2(0.9) [1%]		更新費:0/111億円		交通事故減少便益:22/713億円		
(残事業)	(残事業)	(事業全体)		(残事業)			
1.03(0.9)		感度分析	交通量	B/C=0.8~1.1(±10%)	交通量	B/C=0.9~1.2(±10%)	
1.5(1.3) [2%]			事業費	B/C=0.97~0.98(±10%)	事業費	B/C=0.9~1.1(±10%)	
1.8(1.6) [1%]			事業期間	B/C=0.98~0.98(±20%)	事業期間	B/C=1.01~1.1(±20%)	
事業の効果等							
<p>①観光資源豊富な能登地域へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> 能越自動車道の交通量は震災前の約9割まで回復しており、当事業の整備により、災害にも強い広域的なネットワークを構築することで、観光地までのアクセス性を向上させ、観光産業を道路整備の面から支援。 <p>②時間信頼性の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> 能越自動車道の整備により、同様に所要時間のばらつきが小さくなり、時間信頼性が向上する。 <p>③カーボンニュートラル実現への貢献</p> <ul style="list-style-type: none"> 能越自動車道の整備による時間効率化を通して、便益エリア全体においてCO2排出量を年間約12,431トン削減することが期待される。 <p>④災害時の不安感軽減への貢献</p> <ul style="list-style-type: none"> 能越自動車道の整備により、災害時の不安感便益が期待される。 <p>⑤能登地域における生産性向上への貢献</p> <ul style="list-style-type: none"> 能越自動車道の整備により、労働力や企業の集積等による財・サービスの生産性の向上が期待される。 <p>⑥幹線道路ネットワークの強化(石川県成長戦略)の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> 石川県成長戦略(令和5年9月策定)において、能越自動車道は、人やものの交流を一層盛んにすることを目的とした、幹線道路ネットワークに位置付けられている。 細長い県土のさらなる一体化・高速化の促進につながるるとともに、緊急時の救急・支援活動を支える骨太で多重な幹線道路ネットワークの強化に貢献する。 							

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

- ・能越自動車道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。
- ・能越自動車道輪島区間建設促進協議会から早期開通に向けた要望をいただいている。
- ・能越自動車道七尾区間建設促進協議会から早期開通に向けた要望をいただいている。

知事の意見

国道470号能越自動車道は、北陸自動車道及び東海北陸自動車道と連結し、全国各地との広域交流ネットワークを構築するとともに、災害時には緊急輸送道路として避難・救援活動を支援する役割を担っており、能登地域の活性化および安全・安心に寄与する大変重要な道路である。

また、令和6年能登半島地震・奥能登豪雨では、本道路を含めた多くの道路が被災し、三方を海に囲まれた能登半島における能越自動車道の重要性が浮き彫りとなったところである。

石川県内においては、令和5年に輪島道路が開通したところであるが、引き続き、現在事業中の輪島道Ⅱ期、田鶴浜七尾道路についても、災害に強い強靱な道路として、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

令和6年1月に能登半島地震が発生

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・事業の進捗状況：事業進捗率約71%、用地進捗率約87%(令和7年3月末時点)
- ・残事業の内容：改良工事、橋梁工事、トンネル工事、舗装工事等

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

全線暫定2車線に向けて事業を推進する。

施設の構造や工法の変更等

隣接施設との調整による法面对策縮減や横断施設統合、地すべり対策の回避、構造の見直しにより、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

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

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、(仮)輪島IC~小矢部砺波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分析結果。

再評価結果(令和8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470号(能越自動車道) 田鶴浜七尾道路		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:石川県七尾市赤浦町 至:石川県七尾市千野町			延長	3.4km	
事業概要						
国道470号田鶴浜七尾道路は、能越自動車道の一部を構成し、高規格幹線道路網の形成、災害に強いネットワークの形成、第三次医療施設へのアクセス向上、地域の発展・観光の活性化などを目的とした延長3.4kmのバイパス事業である。						
H28年度事業化		H23年度都市計画決定		H30年度用地着手		R2年度工事着手
全体事業費		約235億円	事業進捗率 (令和7年3月末時点)	約42%	供用済延長	-km
計画交通量		約7,800~10,200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	
	0.98(0.8)	3.8%(3.1%)	485/15,836 億円	497/15,482億円	令和7年	
	1.1(1.2) [2%]		事業費:438/13,081億円	走行時間短縮便益:402/12,768億円		
	1.2(1.5) [1%]		維持管理費:47/2,643億円	走行経費減少便益:73/2,002億円		
	1.5(1.8) [2%]		更新費:0/111億円	交通事故減少便益:22/713億円		
(残事業)	(残事業)		(事業全体)	(残事業)		
1.03(1.3)			交通量	交通量	B/C=0.9~1.2(±10%)	
1.5(1.8) [2%]	4.1%(5.6%)		事業費	事業費	B/C=0.9~1.1(±10%)	
1.8(2.1) [1%]			事業期間	事業期間	B/C=1.01~1.1(±20%)	
			(±10%)			
			(±20%)			
事業の効果等						
<p>①観光資源豊富な能登地域へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> 能越自動車道の交通量は震災前の約9割まで回復しており、当事業の整備により、災害にも強い広域的なネットワークを構築することで、観光地までのアクセス性を向上させ、観光産業を道路整備の面から支援。 <p>②時間信頼性の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> 能越自動車道路の整備により、同様に所要時間のばらつきが小さくなり、時間信頼性が向上する。 <p>③カーボンニュートラル実現への貢献</p> <ul style="list-style-type: none"> 能越自動車道の整備による時間効率化を通して、便益エリア全体においてCO2排出量を年間約12,431トン削減することが期待される。 <p>④災害時の不安感軽減への貢献</p> <ul style="list-style-type: none"> 能越自動車道の整備により、災害時の不安感便益が期待される。 <p>⑤能登地域における生産性向上への貢献</p> <ul style="list-style-type: none"> 能越自動車道の整備により、労働力や企業の集積等による財・サービスの生産性の向上が期待される。 <p>⑥幹線道路ネットワークの強化(石川県成長戦略)の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> 石川県成長戦略(令和5年9月策定)において、能越自動車道は、人やものの交流を一層盛んにすることを目的とした、幹線道路ネットワークに位置付けられている。 細長い県土のさらなる一体化・高速化の促進につながるるとともに、緊急時の救急・支援活動を支える骨太で多重な幹線道路ネットワークの強化に貢献する。 						

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

- ・能越自動車道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。
- ・能越自動車道輪島区間建設促進協議会から早期開通に向けた要望をいただいている。
- ・能越自動車道七尾区間建設促進協議会から早期開通に向けた要望をいただいている。

知事の意見

国道470号能越自動車道は、北陸自動車道及び東海北陸自動車道と連結し、全国各地との広域交流ネットワークを構築するとともに、災害時には緊急輸送道路として避難・救援活動を支援する役割を担っており、能登地域の活性化および安全・安心に寄与する大変重要な道路である。

また、令和6年能登半島地震・奥能登豪雨では、本道路を含めた多くの道路が被災し、三方を海に囲まれた能登半島における能越自動車道の重要性が浮き彫りとなったところである。

石川県内においては、令和5年に輪島道路が開通したところであるが、引き続き、現在事業中の輪島道Ⅱ期、田鶴浜七尾道路についても、災害に強い強靱な道路として、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

令和6年1月に能登半島地震が発生

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・事業の進捗状況：事業進捗率約42%、用地進捗率約97%(令和7年3月末時点)
- ・残事業の内容：埋蔵文化財、橋梁工事、舗装工事等

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

全線暫定2車線に向けて事業を推進する。

施設の構造や工法の変更等

隣接施設との調整による法面对策縮減や横断施設統合、地すべり対策の回避、構造の見直しにより、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

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

事業概要図



※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価格に社会的割引率(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)

※B/Cの値は、(仮)輪島IC~小矢部砺波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分析結果。

再評価結果(令和8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 153号 飯田南バイパス <small>いいたみなみ</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:長野県飯田市竹佐 <small>いいたけさ</small> 至:長野県飯田市北方 <small>いいたきたがた</small>			延長	4.5km	
事業概要						
<p>一般国道153号飯田南バイパスは、長野県飯田市竹佐から長野県飯田市北方に至る延長4.5kmの主要幹線道路である。</p> <p>本事業は、一般国道153号現道の交通渋滞の緩和、交通安全の確保、観光振興の支援等を目的に計画された事業である。</p>						
R5年度事業化		R4年度都市計画決定		用地取得未着手		
全体事業費	約404億円	事業進捗率 (令和7年3月末時点)	約1%	供用済延長	0km	
計画交通量	26,500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) 291/293億円		総便益 (残事業)/(事業全体) 441/441億円	基準年
	1.5	6.4%	(事業費: 261/263億円 維持管理費: 30/30億円 更新費: 0/0億円)		(走行時間短縮便益: 394/394億円 走行経費減少便益: 38/38億円 交通事故減少便益: 9.4/9.4億円)	令和7年
	2.2 [2%]		(事業全体)		(残事業)	
	2.7 [1%]	6.5%	感度分析	交通量 B/C=1.4~1.7(±10%)	交通量 B/C=1.4~1.7(±10%)	
	(残事業) 1.5			事業費 B/C=1.4~1.5(±10%)	事業費 B/C=1.4~1.5(±10%)	
(参考) 2.2 [2%]			事業期間 B/C=1.3~1.7(±20%)	事業期間 B/C=1.3~1.7(±20%)		
2.8 [1%]						
事業の効果等						
<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・特急停車駅(JR飯田駅)へのアクセス向上が見込まれる。 ・新幹線駅(リニア長野県(仮称)駅)へのアクセス向上が見込まれる。 <p>②個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・アジアNo.1航空宇宙産業クラスター形成特区の支援をする。 ・主要な観光地(昼神温泉)へのアクセス向上が見込まれる。 <p>③安全で安心できる暮らしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・三次医療施設(飯田市立病院)へのアクセス向上が見込まれる。 <p>④災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・並行する中央自動車道の代替路線として機能する。 <p>⑤地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出量の削減が見込まれる。 <p>⑥生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。 						
関係する地方公共団体等の意見						
<p>【長野県知事】</p> <p>飯田南バイパスは地域における交通の安全・円滑化、リニア駅から観光地へのアクセス性向上、観光の活性化に必要な事業です。</p> <p>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。</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

・一般国道153号現道の速度低下が発生している。特に主要渋滞箇所指定されている飯田IC西交差点付近の速度低下が顕著に発生している。

事業の進捗状況、残事業の内容等

・事業進捗率は約1%、用地取得率は0%。(令和7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5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

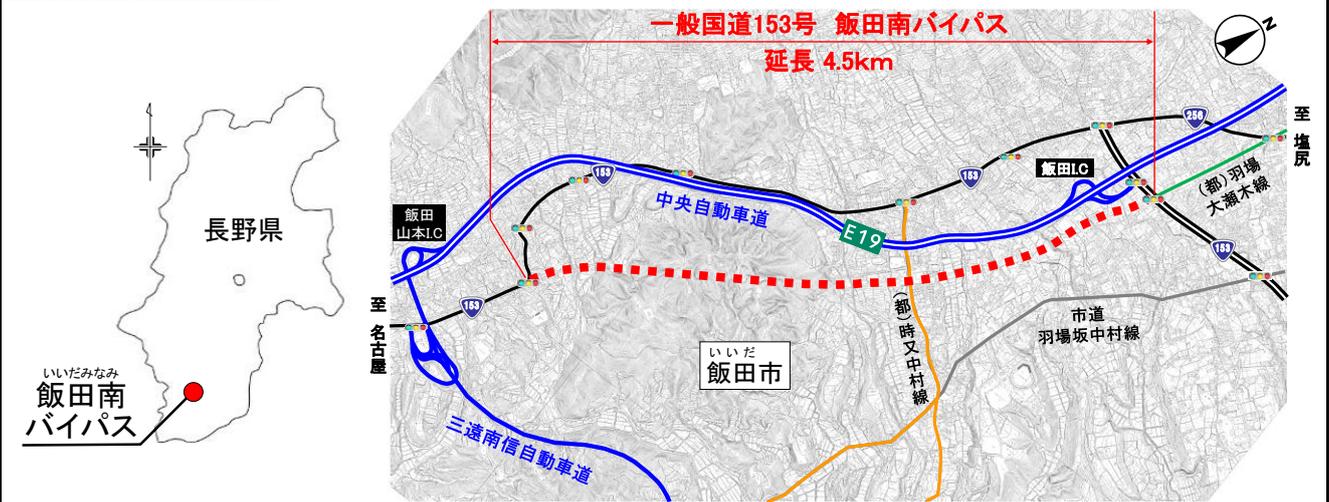
・UAVレーザー測量を用いて、3次元モデル(BIM/CIM)を構築・活用することで事業効率化・高度化を図る。
・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進する。

対応方針

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8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41号 石浦バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中部地方整備局		
起終点	自: 岐阜県高山市久々野町久々野 至: 岐阜県高山市千島町			延長	9.2km		
事業概要							
<p>一般国道41号石浦バイパスは、岐阜県高山市久々野町久々野から同市千島町に至る延長9.2kmの道路である。</p> <p>石浦バイパスは、高規格道路高山下呂連絡道路の一部を構成し、急カーブや急勾配区間を回避することによる冬期交通の安全性・信頼性の向上、交通渋滞の緩和、交通安全の確保、救急医療活動の支援を主な目的としたバイパス事業である。</p>							
H12・H15年度事業化		H12年度都市計画決定		H16年度用地着手			
H27年度工事着手							
全体事業費	約490億円	事業進捗率(令和7年3月末時点)	約49%	供用済延長	4.7km		
計画交通量	13,400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) 242/563億円		総便益 (残事業)/(事業全体) 352/636億円		基準年
	1.1	4.7%	(事業費: 205/503億円) (維持管理費: 36/60億円) (更新費: 0/0億円)		(走行時間短縮便益: 324/583億円) (走行経費減少便益: 24/46億円) (交通事故減少便益: 4.1/6.7億円)		
	(参考) 1.5 [2%]		6.9%	(事業全体) 交通量 B/C=1.02~1.2(±10%) 事業費 B/C=1.1~1.2(±10%) 事業期間 B/C=1.1~1.2(±20%)		(残事業) 交通量 B/C=1.3~1.6(±10%) 事業費 B/C=1.3~1.6(±10%) 事業期間 B/C=1.3~1.5(±20%)	
	(参考) 1.8 [1%]						
	(残事業)						
1.5							
(参考) 2.0 [2%]							
(参考) 2.3 [1%]							
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(人・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(濃飛バス 高山・下呂線)が存在する。 ・特急停車駅(JR高山駅)へのアクセス向上が見込まれる。 <p>② 物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・農林水産業を主体とする地域において農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる。 <p>③ 国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高規格道路「高山下呂連絡道路」の一部として、全区間が指定されている。 ・日常活動圏の中心都市(高山市)へのアクセス向上が見込まれる。 <p>④ 個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・主要な観光地(高山市等)へのアクセス向上が見込まれる。 <p>⑤ 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(高山赤十字病院)へのアクセス向上が見込まれる。 <p>⑥ 災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・第一次緊急輸送道路(岐阜県地域防災計画)に位置づけられている。 ・緊急輸送道路(国道41号)が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する。 ・現道等の防災点検箇所における通行規制等の解消が見込まれる。 <p>⑦ 地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出量の削減が見込まれる。 <p>⑧ 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	
地域から頂いた主な意見等： <ul style="list-style-type: none"> ・一般国道41号石浦バイパスは、飛騨地域の連携強化、活性化に寄与する重要な道路と認識していることから、引き続き着実な事業の推進をお願いします。 ・事業費の増額は、建設資材価格や人件費の高騰といった社会的要因の変化によるものが大きく止むを得ないが、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。 ・また、計画的な予算の執行にご配慮いただきたい。 	
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	
<ul style="list-style-type: none"> ・国道41号現道は、平面・縦断ともに道路線形が厳しいため、積雪時には大型車のスタックの危険性が高い。(H28～R1年の間に17回発生) ・国道41号現道は、急勾配・急カーブが連続しており、特にヘアピンカーブを中心に事故が多発。 ・一之宮地区から高山市街地への主要幹線道路は、国道41号しか無く、国道361号へ迂回する場合、約8分の遅れが発生する。 	
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49%、用地取得率は約72%。(令和7年3月末時点) ・高山市久々野町久々野～高山市一之宮町間(延長4.7km)が令和2年12月12日開通。 	
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	
・高山市一之宮町～同市千島町間(延長4.5km)は、早期供用に向け、調査設計、用地買収を推進する。	
施設の構造や工法の変更等	
<ul style="list-style-type: none"> ・ICTによる法面整形や転圧管理を行うことで、起工測量や出来形管理に係る作業時間を短縮するなど、作業の効率化を図る。 ・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	以上の状況を勘案すれば、当初からの事業の必要性、重要性は変わらないものと考えられる。
事業概要図	<p> (起点) 岐阜県高山市久々野町久々野 (延長 1.9 km) 令和2年12月12日開通 (延長 4.7 km) 岐阜県高山市一之宮町 (延長 4.5 km) 岐阜県高山市千島町 (終点) 至 高山市 至 富山 </p> <p> <事業中> ■■■ : 4車線 ■■■ : 一般国道 (2車線) ■■■ : 主要地方道 ■■■ : JR高山本線 ■■■ : 一般国道 (2車線) ■■■ : 市道 ■■■ : 一般県道 ■■■ : 河川 </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8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 中部縦貫自動車道 高山清見道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中部地方整備局
起終点	自: 岐阜県高山市清見町夏厩 至: 岐阜県高山市丹生川町坊方			延長	24.7km
事業概要					
<p>一般国道158号中部縦貫自動車道は、長野県松本市を起点とし、岐阜県高山市の主要都市を経て、福井県福井市に至る延長約160kmの高規格道路である。</p> <p>本事業の一般国道158号中部縦貫自動車道高山清見道路は、岐阜県高山市清見町夏厩から同市丹生川町坊方に至る延長24.7kmの道路であり、高速アクセス性の向上(効率的な物流網の構築、観光の周遊性向上)や並行する国道158号現道の交通渋滞の緩和、救急医療活動の支援、地域安全保障として高山地域生活圏の人口の維持を目的に計画された道路である。</p>					
H4年度事業化		H3年度都市計画決定		H6年度用地着手	
H8年度工事着手					
全体事業費	約2,568億円	事業進捗率(令和7年3月末時点)	約62%	供用済延長	15.2km
計画交通量	12,800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)	3,538/9,680億円	5,154/16,714億円	
(参考)	1.7(1.2)	6.9%	事業費: 3,132/ 8,914億円 維持管理費: 386/ 716億円 更新費: 21/ 50億円	走行時間短縮便益: 4,624/14,730億円 走行経費減少便益: 470/ 1,846億円 交通事故減少便益: 60/ 138億円	令和7年
	2.3(1.8) [2%]	(4.6%)			
	2.8(2.3) [1%]				
(残事業)	(残事業)	(残事業)	感度分析	(残事業)	
(参考)	1.5(2.2)	7.0%	交通量	交通量	
	2.0(3.0) [2%]	(12.1%)	B/C=1.6~1.9(±10%)	B/C=1.4~1.7(±10%)	
	2.4(3.4) [1%]		事業費	事業費	
			B/C=1.6~1.9(±10%)	B/C=1.3~1.6(±10%)	
			事業期間	事業期間	
			B/C=1.7~1.7(±20%)	B/C=1.4~1.5(±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"> ・並行区間等の年間渋滞損失時間(人・時間)の削減が見込まれる。 ・並行区間等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される。 ・並行区間等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線(濃飛バス 白川郷線等)が存在する。 ・第一種空港(中部国際空港)、第三種空港(富山空港・松本空港)へのアクセス向上が見込まれる。 <p>② 物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国際拠点港湾(名古屋港)へのアクセス向上が見込まれる。 <p>③ 国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・日常活動圏の中心都市(高山市)へのアクセス向上が見込まれる。 <p>④ 個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・IC等からのアクセスが向上する主要な観光地(高山市古い町並み等)が存在する。 <p>⑤ 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(高山赤十字病院)へのアクセス向上が見込まれる。 <p>⑥ 災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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158号)が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する。 <p>⑦ 地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出量の削減が見込まれる。 <p>⑧ 生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。 					

関係する地方公共団体等の意見	
<p>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>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。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・中部縦貫自動車道は、北陸と関東を最短距離で結ぶ高規格道路であり、当県をはじめ中部内陸地域の一体的な発展を図るうえで極めて重要な役割を果たす道路です。 ・高山清見道路及び未事業化区間を含む高山東道路の早期開通に向け、着実な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	
<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"> ・高山清見道路は、休日交通量が経年的に増加傾向で主に距離の長い交通が利用している。 ・高山市街地の国道158号は主要渋滞箇所が3箇所存在し、観光期には慢性的な渋滞が発生している。 ・高齢化社会の進展により、救急搬送人員が増加している。 	
事業の進捗状況、残事業の内容等	
<ul style="list-style-type: none"> ・事業進捗率は約62%、用地取得率は100%。(令和7年3月末時点) ・飛騨清見IC～高山西IC間(延長8.7km)は、平成16年度に暫定2車線供用済み。 ・高山西IC～高山IC間(延長6.5km)は、平成19年度に暫定2車線供用済み。 	
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"> ・高山IC～丹生川IC(仮称)間(延長9.5km)について、早期暫定2車線供用を目指し、橋梁上部工やトンネル工等の工事を推進する。 ・坊方地区では、切土法面の施工中にクラック等の変状が発生したため、応急対策として押え盛土を実施した上で、有識者を交えて恒久対策工法の検討を行っている。 	
施設の構造や工法の変更等	
<ul style="list-style-type: none"> ・残土受入地の変更を行い、運搬費の削減を行うことで、コスト縮減を図っている。 ・BIM/CIMの活用を行い、施工時の干渉チェックや品質管理情報を付与することで維持管理にも活用し、事業全体の円滑化・効率化を図っている。 ・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、松本JCT～飛騨清見IC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8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 中部縦貫自動車道 高山東道路(平湯～久手)	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中部地方整備局	
起終点	自: 岐阜県高山市奥飛騨温泉郷平湯 至: 岐阜県高山市丹生川町久手			延長	5.6km	
事業概要						
<p>一般国道158号中部縦貫自動車道は、長野県松本市を起点とし、岐阜県高山市の主要都市を経て、福井県福井市に至る延長約160kmの高規格道路である。</p> <p>本事業の一般国道258号中部縦貫自動車道高山東道路(平湯～久手)は、岐阜県高山市奥飛騨温泉郷平湯から同市丹生川町久手に至る延長5.6kmの道路であり、高速アクセス性の向上(効率的な物流網の構築、観光の周遊性向上)や並行する国道158号現道の交通渋滞の緩和、救急医療活動の支援、地域安全保障として高山地域生活圏の人口の維持を目的に計画された道路である。</p>						
R6年度事業化		-		用地未着手		
全体事業費		約1,076億円	事業進捗率(令和7年3月末時点)	約1%	供用済延長	
計画交通量		8,400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	
	(事業全体)	(事業全体)	3,538/9,680億円	5,154/16,714億円	令和7年	
	1.7(1.04)	6.9%	事業費: 3,132/ 8,914億円 維持管理費: 386/ 716億円 更新費: 21/ 50億円	走行時間短縮便益: 4,624/14,730億円 走行経費減少便益: 470/ 1,846億円 交通事故減少便益: 60/ 138億円		
	(参考) 2.3(1.5) [2%]	(4.2%)				
(参考) 2.8(1.9) [1%]						
(残事業)	(残事業)		感度分析			
1.5(1.04)	7.0%		交通量	B/C=1.6~1.9(±10%)	交通量	B/C=1.4~1.7(±10%)
(参考) 2.0(1.5) [2%]	(4.2%)		事業費	B/C=1.6~1.9(±10%)	事業費	B/C=1.3~1.6(±10%)
(参考) 2.4(1.9) [1%]			事業期間	B/C=1.7~1.7(±20%)	事業期間	B/C=1.4~1.5(±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"> ・並行区間等の年間渋滞損失時間(人・時間)の削減が見込まれる。 <p>② 物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 <p>③ 個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・IC等からのアクセスが向上する主要な観光地(奥飛騨温泉郷等)が存在する。 <p>④ 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(高山赤十字病院)へのアクセス向上が見込まれる。 <p>⑤ 災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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158号)が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する。 <p>⑥ 地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出量の削減が見込まれる。 <p>⑦ 生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。 						
関係する地方公共団体等の意見						
<p>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>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。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・中部縦貫自動車道は、北陸と関東を最短距離で結ぶ高規格道路であり、当県をはじめ中部内陸地域の一体的な発展を図るうえで極めて重要な役割を果たす道路です。 ・高山清見道路及び未事業化区間を含む高山東道路の早期開通に向け、着実な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」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

・特になし。

事業の進捗状況、残事業の内容等

・事業進捗率は約1%、用地取得率は0%。(令和7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

・平湯IC～久手IC(仮)間(延長5.6km)については、調査及び測量を推進する。

施設の構造や工法の変更等

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

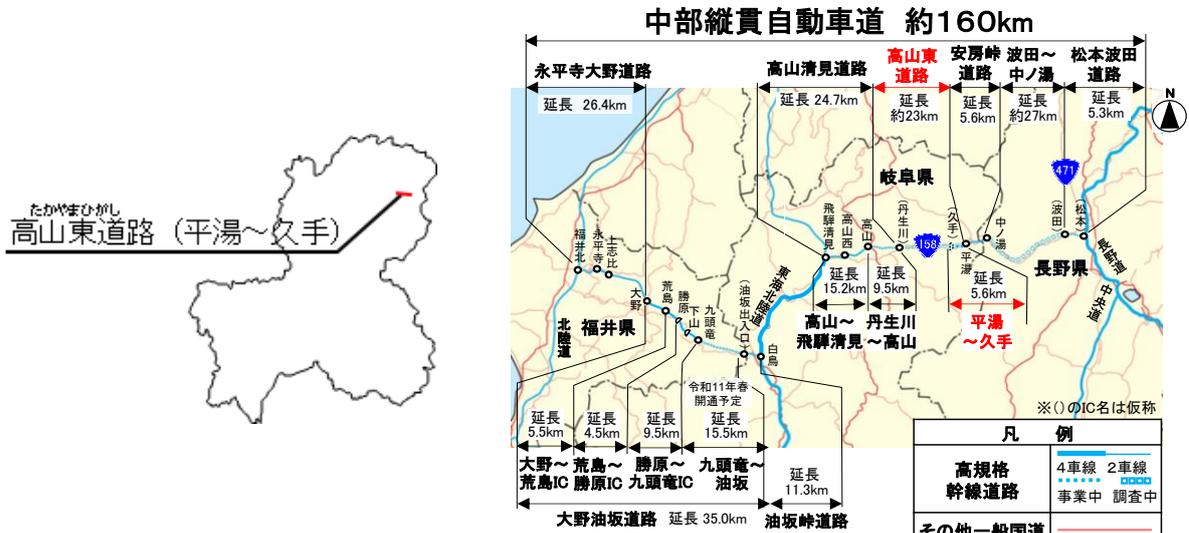
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価格に社会的割引率(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、松本JCT～飛騨清見IC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8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256号 堀越峠道路			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: 岐阜県郡上市八幡町初納 至: 岐阜県郡上市八幡町入間					延長	5.9km		
事業概要 一般国道256号・257号濃飛横断自動車道は、岐阜県郡上市を起点とし、岐阜県中津川市に至る延長約80kmの高規格道路です。 本事業の一般国道256号堀越峠道路は、岐阜県郡上市八幡町初納を起点とし、郡上市八幡町入間に至る延長5.9kmの道路であり、東海北陸自動車道・国道41号を東西で結び、災害時等における代替性の確保を図るとともに、山間地域の暮らしを支える信頼性の高い道路機能の確保、リニア中央新幹線の観光活性化効果を広域に波及させるためのアクセス強化を目的に計画された道路です。									
令和5年度事業化		令和3年度都市計画決定		用地取得未着手			工事未着手		
全体事業費		約448億円		事業進捗率 (令和7年3月末時点)		約1%		供用済延長 0.0km	
計画交通量		約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) 757/1,617億円			総便益 (残事業)/(事業全体) 1,642/2,401億円			基準年
	1.5(0.8)	5.9%(2.6%)	(事業費: 672/1,517億円)			(走行時間短縮便益: 1,531/2,223億円)			令和7年
	(参考) 2.2(1.1) [2%] 2.7(1.4) [1%]		(維持管理費: 51/61億円)			(走行経費減少便益: 105/171億円)			
	(残事業) 2.2(0.8)	(残事業) 10.7%(2.6%)	(更新費: 34/39億円)			(交通事故減少便益: 5.6/6.9億円)			
(参考) 3.1(1.1) [2%] 3.7(1.4) [1%]		感度分析 (事業全体)		(残事業)					
		交通量	B/C=1.3~1.6(±10%)		交通量	B/C=2.0~2.4(±10%)			
		事業費	B/C=1.4~1.5(±10%)		事業費	B/C=2.0~2.4(±10%)			
		事業期間	B/C=1.4~1.5(±20%)		事業期間	B/C=2.0~2.2(±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(人・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(八幡観光バス 和良線)が存在する。 ・特急停車駅(JR下呂駅)、新幹線駅(リニア岐阜県駅(仮称))へのアクセス性向上が見込まれる。 ②国土・地域ネットワークの構築 ・高規格道路「濃飛横断自動車道」の一部として、高規格道路に位置づけられている。 ・隣接した日常活動圏中心都市間(郡上市、下呂市)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(和良地区~郡上市)へのアクセス向上が見込まれる。 ③個性ある地域の形成 ・拠点開発プロジェクト(和良地域振興施設基本構想)を支援する。 ・主要な観光地(下呂温泉等)へのアクセス向上が期待される。 ・新規整備の公共公益施設(新「道の駅 和良」)へ直結する道路である。 ④災害への備え ・近隣市へのルートが1つしかなく、災害による道路寸断で孤立化する集落(和良地区)の解消が見込まれる。 ・第二次緊急輸送道路(岐阜県地域防災計画)に位置づけられている。 ・緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する。 ・現道等の事前通行規制区間の解消が見込まれる。 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・SPM排出量の削減が見込まれる。 ⑦他プロジェクトとの関係 ・岐阜県の「第2次岐阜県リニア中央新幹線活用戦略」(R5.3)において、岐阜県駅へのアクセス道路(第二次整備計画道路)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:

・濃飛横断自動車道事業促進期成同盟会より、濃飛横断自動車道の早期整備の要望を受けている。

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。
- ・一般国道256号堀越峠道路は、標高差が大きかつづら折れで交通の難所となっている堀越峠を回避し、県中央部における東西交通軸の強化を図るうえで極めて重要な役割を果たす道路です。
- ・堀越峠道路の早期開通に向け、着実な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

- ・一般国道256号 和良工区が令和5年度に新規事業化。
- ・郡上市・下呂市・中津川市では、令和2年・令和3年の新型コロナウイルス感染拡大により観光入込客数が減少したが、新規事業採択時評価実施時の令和4年度以降、令和5年にかけて観光入込客数が回復傾向。

事業の進捗状況、残事業の内容等

・事業進捗は約1%、用地取得率は0%。(令和7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5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

- ・3次元モデルを用いて構造を視覚的にイメージしやすくすることで、地元や関係者と円滑な協議の推進を図っている。
- ・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。

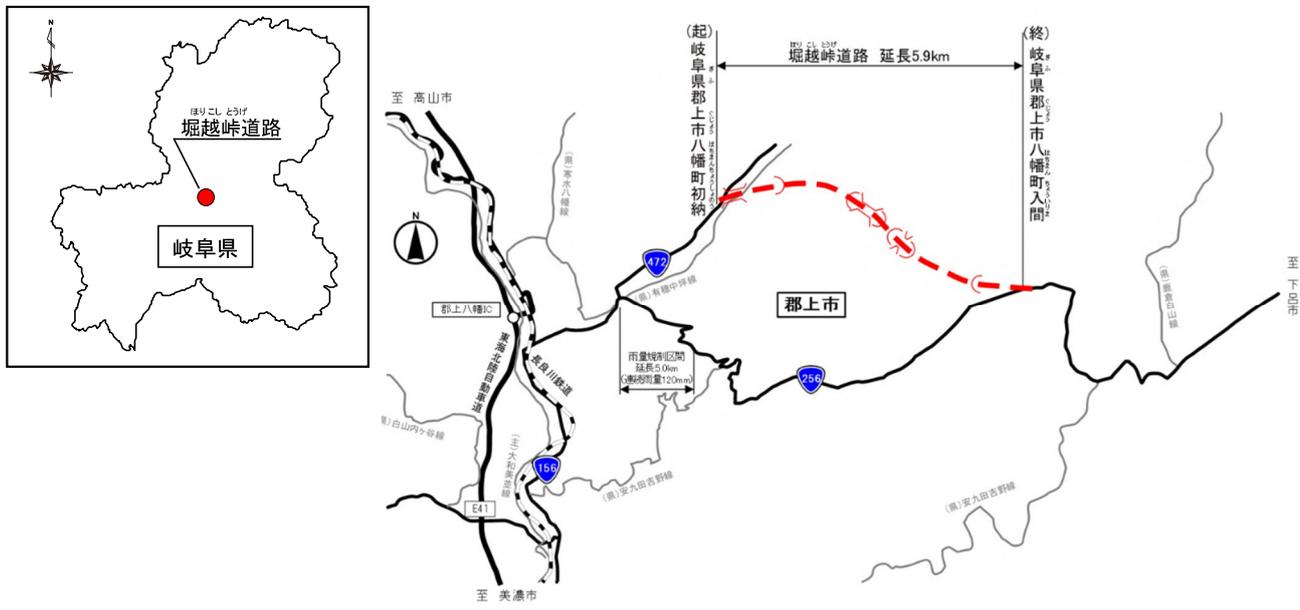
対応方針

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、郡上～中津川を対象とした場合、()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8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 静岡バイパス			事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中部地方整備局	
起終点	自: 静岡県静岡市清水区興津東町 至: 静岡県静岡市駿河区丸子二軒家					延長	24.2km	
事業概要								
一般国道1号静岡バイパスは、静岡県静岡市清水区興津東町から同市駿河区丸子二軒家に至る延長24.2kmのバイパスで、地域高規格道路静岡東西道路の一部を構成している。本事業は、静岡市の環状道路の一部として、交通渋滞の緩和、交通事故の削減、物流効率化の支援、災害に強い道路機能の確保を主な目的とした事業である。								
S43年度事業化		S49年度都市計画決定		S45年度用地着手		S46年度工事着手		
全体事業費		約1,865億円		事業進捗率 (令和7年3月末時点)		約88%		供用済延長 24.2km
計画交通量 60,400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)				
	1.2		190/3,446億円	812/4,120億円				
	1.9 [2%]	4.5%	(事業費: 174/3,343億円)	(走行時間短縮便益: 667/3,709億円)	令和7年			
	2.5 [1%]		(維持管理費: 16/103億円)	(走行経費減少便益: 112/327億円)				
(残事業)	(残事業)	更新費: 0/0億円	(交通事故減少便益: 34/85億円)					
4.3		感度分析	(事業全体)	(残事業)				
6.1 [2%]	16.9%	交通量	B/C=1.1~1.3(±10%)	交通量	B/C=3.8~4.7(±10%)			
7.5 [1%]		事業費	B/C=1.2~1.2(±10%)	事業費	B/C=3.9~4.7(±10%)			
		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								
①円滑なモビリティの確保								
<ul style="list-style-type: none"> ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・現道等に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(静鉄バス中部国道線等)が存在する。 								
②物流効率化の支援								
<ul style="list-style-type: none"> ・国際拠点港湾 清水港へのアクセス性向上が見込まれる。 								
③都市の再生								
<ul style="list-style-type: none"> ・中心市街地で行う事業である。 								
④国土・地域ネットワークの構築								
<ul style="list-style-type: none"> ・「静岡東西道路」の一部として高規格道路に位置づけられている。 								
⑤個性ある地域の形成								
<ul style="list-style-type: none"> ・拠点開発プロジェクト(清水港長期構想)を支援する。 								
⑥安全で安心できる暮らしの確保								
<ul style="list-style-type: none"> ・三次医療施設である静岡県立総合病院へのアクセス向上が見込まれる。 								
⑦災害への備え								
<ul style="list-style-type: none"> ・第一次緊急輸送道路として位置づけられている。 ・緊急輸送道路(国道149号、国道150号(清水駅前交差点~中島交差点)が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する。 								
⑧地球環境の保全								
<ul style="list-style-type: none"> ・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。 								
⑨生活環境の改善・保全								
<ul style="list-style-type: none"> ・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

静岡市長の意見:

- ・対応方針(原案)のとおり、事業の継続について、異存ありません。
- ・一般国道1号静岡バイパスは、慢性的な交通渋滞の緩和、物流機能の効率化、交通安全性の向上に加え、国際拠点港湾清水港への円滑なアクセス確保や、大規模災害時の緊急輸送路としての役割を担うなど、本市にとって極めて重要な路線であります。
- ・本事業区間は、依然として平面交差が残る唯一の区間であり、全線の機能を最大限に発揮させるためには早期立体が不可欠であることから、先行して上り線の供用開始など、事業効果を速やかに発現させる取組をお願いします。
- ・また、必要な予算の確保や徹底した安全な工事施工に努め、引き続き事業を推進するようお願いいたします。

事業評価監視委員会の意見

- ・「事業継続」することは「妥当」である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

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

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・事業進捗率は約88%、用地取得率は約99%(令和7年3月末)
- ・牧ヶ谷IC～丸子IC間(延長3.0km)が、平成30年度に4車線化が完了したことにより、全線4車線供用済み。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・残る清水立体の早期開通を目指し、工事を推進していく。

施設の構造や工法の変更等

- ・地盤改良工において、深層混合処理工法を採用することで、施工効率を向上させ、作業時間短縮を図る。
- ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト削減に努めながら事業を推進する。

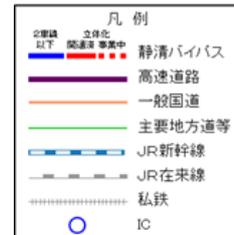
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価格に社会的割引率(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8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153号 豊田北バイパス		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中部地方整備局
起終点	自: 愛知県豊田市逢妻町 至: 愛知県豊田市勘八町			延長	5.7km	
事業概要						
<p>一般国道153号豊田北バイパスは、愛知県豊田市逢妻町を起点とし、同市勘八町に至る延長約5.7kmのバイパスであり、豊田外環状道路の一部を構成し、豊田市街地の交通渋滞の緩和、交通安全の確保及び東海環状自動車道豊田勘八ICへのアクセスの確保を目的に計画された道路です。</p> <p>豊田市は自動車産業の集積地となっており、豊田市中心部や周辺路線には、主要渋滞箇所や、死傷事故率の高い箇所が多数存在するなど多くの課題があり、本事業は、課題解決のために豊田北バイパスを整備することで、交通渋滞の緩和や交通事故の削減、物流効率化の支援などの効果を見込んでいます。</p>						
H18,H20年度事業化		S60年度都市計画決定 (H2年度都市計画変更)		H21年度用地着手		H25年度工事着手
全体事業費		約460億円	事業進捗率 (令和7年3月末時点)	約64%	供用済延長	0.8km
計画交通量		42,000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)
	(事業全体)	(事業全体)	326/2, 922億円		3, 458/7, 787億円	
	2.6(3.3)	6.3%	事業費: 235/2, 786億円	走行時間短縮便益: 3, 135/7, 158億円		
	4.2(5.4) [2%] 5.5(7.3) [1%]	(8.5%)	維持管理費: 84/ 187億円	走行経費減少便益: 300/ 597億円		
(残事業)	(残事業)	更新費: 6.5/ 19億円	交通事故減少便益: 23/ 32億円			
10.6(12.6)	48.8%					
13.7(16.9) [2%] 15.3(19.8) [1%]	(41.6%)	感度分析	(事業全体)	(残事業)		
		交通量	B/C=2.3~2.9 (±10%)	交通量	B/C=9.6~11.7 (±10%)	
		事業費	B/C=2.6~2.6 (±10%)	事業費	B/C=9.9~11.5 (±10%)	
		事業期間	B/C=2.5~2.9 (±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						
<ul style="list-style-type: none"> ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・現道等に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(とよたおいでんバス等)が存在する。 						
②都市の再生						
<ul style="list-style-type: none"> ・区画整理(豊田浄水特定土地区画整理事業)の沿道まちづくりとの連携あり。 						
③国土・地域ネットワークの構築						
<ul style="list-style-type: none"> ・一般広域道路「衣浦豊田道路」の一部として、全区間が指定されている。 						
④個性ある地域の形成						
<ul style="list-style-type: none"> ・主要な観光地(香嵐渓等)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						
<ul style="list-style-type: none"> ・厚生連豊田厚生病院およびヨタ記念病院(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						
<ul style="list-style-type: none"> ・既開通区間の平戸大橋が第1次緊急輸送道路に位置づけられ、未開通区間も第1次緊急輸送道路(計画路線)に位置づけられる。 ・第1次緊急輸送道路である国道153号(現道)が通行止めになった場合の代替路線を形成する。 						
⑦地球環境の保全						
<ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出量の削減が見込まれる。 						
⑧生活環境の改善・保全						
<ul style="list-style-type: none"> ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。 						
⑨他のプロジェクトとの関係						
<ul style="list-style-type: none"> ・関連する大規模道路(一般国道155号 豊田南バイパス)と一体的に整備する必要がある。 						

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：

- ・豊田市幹線道路整備促進協議会が早期整備を要望。
- ・6市から構成される衣浦豊田道路建設推進協議会が未開通区間の早期整備を要望。

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153号豊田北バイパスは、豊田市市街地の外側を取り巻く豊田外環状線の一部として、東名・新東名高速道路、東海環状自動車道と一体となって広域的なネットワークを形成する大変重要な道路である。

本道路が整備されることで、市街地の渋滞緩和や高速道路へのアクセス性向上により、定時性の確保、物流の効率化が図られる。また、災害時の緊急輸送道路としての機能も有しており、国土強靱化の観点からも重要な幹線道路である。

さらに、本道路周辺では、本県の基幹産業である自動車産業の新たな生産拠点の整備が進んでおり、これに伴い物流や通勤を含む交通需要のさらなる増加が見込まれる。

そのため、未開通区間の工事を推進し、早期に開通時期を明確にするとともに、一日も早い開通をお願いしたい。なお、事業実施にあたっては、安全に配慮して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。

事業評価監視委員会の意見

・「事業継続」することは「妥当」である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

・豊田市中心部を通過する国道153号等は、朝夕の通勤時などに交通が集中し、豊田市中心部が地域の主要渋滞箇所(豊田エリア)として選定され、また周辺路線も多数の区間・箇所が主要渋滞箇所として選定されており、交通混雑が著しい状況。

・豊田市中心市街地および周辺の国道や並行路線では、死傷事故率の高い区間が存在。

・豊田市の製造品出荷額等は全国1位であり、とりわけ自動車産業の一大集積地。豊田市周辺には自動車組立工場が多数立地しており、部品工場からの輸送や、港・国内への完成車の輸送が多いほか、海外生産用自動車部品の輸送も多く、物流の効率化が必要。

・豊田市内には、愛知県の第3次救急医療施設(救命救急センター)に指定されている「厚生連豊田厚生病院」と「トヨタ記念病院」の2つが存在。豊田市内最大規模である厚生連豊田厚生病院では、外来患者の約7割が豊田地区から来訪。豊田市には市街地であっても、多量出血の死亡率が上昇する15分以内で到達できていない地域が存在。

事業の進捗状況、残事業の内容等

・事業の進捗率は約64%(令和7年3月末時点)。用地取得率は約93%(令和7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

・豊田市逢妻町から同市平戸橋町間(延長4.9km)の早期開通に向けて、用地買収及び工事を推進。

施設の構造や工法の変更等

・今後、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)
 ※B/Cの値は、豊田北バイパス～豊田南バイパスを対象とした場合、() 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8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155号 豊田南バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中部地方整備局		
起終点	自: 愛知県豊田市駒場町 至: 愛知県豊田市逢妻町			延長	12.9km		
事業概要							
<p>一般国道155号豊田南バイパスは、愛知県豊田市駒場町から同市逢妻町に至る延長12.9kmのバイパスであり、豊田外環状道路の一部を構成し、現道155号の交通渋滞の緩和、交通安全の確保及び東名・新東名ICへのアクセスの確保を目的に計画された道路です。</p> <p>豊田市は自動車産業の集積地となっており、豊田市中心部や周辺路線には、主要渋滞箇所や、死傷事故率の高い箇所が多数存在するなど多くの課題があり、本事業は、課題解決のために豊田南バイパスを整備することで、交通渋滞の緩和や交通事故の削減、物流効率化の支援などの効果を見込んでいます。</p>							
S48年度事業化		S39年度都市計画決定 (S47年度都市計画変更)		S50年度用地着手			
S58年度工事着手							
全体事業費	約1,012億円	事業進捗率 (令和7年3月末時点)	約85%	供用済延長	9.2km		
計画交通量	45,600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)	326/2,922億円		3,458/7,787億円		
	2.6(2.6)	6.3%	事業費: 235/2,786億円	走行時間短縮便益: 3,135/7,158億円			
	(参考) 4.2(3.9) [2%]	(6.3%)	維持管理費: 84/187億円	走行経費減少便益: 300/597億円			
	(参考) 5.5(4.9) [1%]		更新費: 6.5/19億円	交通事故減少便益: 23/32億円			
(残事業)	(残事業)	感度分析	(事業全体)	(残事業)			
10.6(12.6)	48.8%	感度分析	交通量	B/C=2.3~2.9(±10%)	交通量	B/C=9.6~11.7(±10%)	
(参考) 13.7(15.0) [2%]	(133.7%)		事業費	B/C=2.6~2.6(±10%)	事業費	B/C=9.9~11.5(±10%)	
(参考) 15.3(16.3) [1%]			事業期間	B/C=2.5~2.9(±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							
<ul style="list-style-type: none"> ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・現道等に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(高岡ふれあいバス等)が存在する。 ・中部国際空港(第一種空港)へのアクセス向上が見込まれる。 							
②物流効率化の支援							
<ul style="list-style-type: none"> ・名古屋港(国際拠点港湾)、衣浦港(重要港湾)へのアクセス向上が見込まれる。 							
③都市の再生							
<ul style="list-style-type: none"> ・区画整理(豊田土橋土地区画整理事業等)の沿道まちづくりとの連携あり。 							
④国土・地域ネットワークの構築							
<ul style="list-style-type: none"> ・一般広域道路(衣浦豊田道路)の一部として全区間が指定されている。 							
⑤個性ある地域の形成							
<ul style="list-style-type: none"> ・主要な観光地(香嵐渓等)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							
<ul style="list-style-type: none"> ・厚生連豊田厚生病院およびトヨタ記念病院(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							
<ul style="list-style-type: none"> ・既開通区間が第1次緊急輸送道路に位置づけられ、未開通区間も第1次緊急輸送道路(計画路線)に位置づけられる。 ・第1次緊急輸送道路(愛知県地域防災計画)である国道55号(現道)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							
<ul style="list-style-type: none"> ・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"> ・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。 							
⑩他のプロジェクトとの関係							
<ul style="list-style-type: none"> ・関連する大規模道路(一般国道153号豊田北バイパス)と一体的に整備する必要がある。 							

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:

- ・豊田市幹線道路整備促進協議会が早期整備を要望。
- ・6市から構成される衣浦豊田道路建設推進協議会が未開通区間の早期整備を要望。

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155号豊田南バイパスは、豊田市市街地の外側を取り巻く豊田外環状線の一部として、東名・新東名高速道路、東海環状自動車道と一体となって広域的なネットワークを形成する大変重要な道路である。

本道路が整備されることで、市街地の渋滞緩和や高速道路へのアクセス性向上により、定時性の確保、物流の効率化が図られる。また、災害時の緊急輸送道路としての機能も有しており、国土強靱化の観点からも重要な幹線道路である。

さらに、本道路周辺では、本県の基幹産業である自動車産業の新たな生産拠点の整備が進んでおり、これに伴い物流や通勤を含む交通需要のさらなる増加が見込まれる。

そのため、令和8年度中の一日も早い開通とさらなる交通の円滑化に向けた4車線化の早期実現をお願いした。なお、事業実施にあたっては、安全に配慮して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。

事業評価監視委員会の意見

- ・「事業継続」することは「妥当」である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

・豊田市中心部を通過する国道155号等は、朝夕の通勤時などに交通が集中し、豊田市中心部が地域の主要渋滞箇所(豊田エリア)として選定され、また周辺路線も多数の区間・箇所が主要渋滞箇所として選定されており、交通混雑が著しい状況。

・豊田市中心市街地および周辺の国道や並行路線では、死傷事故率の高い区間が存在。

・豊田市の製造品出荷額等は全国1位であり、とりわけ自動車産業の一大集積地。豊田市周辺には自動車組立工場が多数立地しており、部品工場からの輸送や、港・国内への完成車の輸送が多いほか、海外生産用自動車部品の輸送も多く、物流の効率化が必要。

・豊田市内には、愛知県の第3次救急医療施設(救命救急センター)に指定されている「厚生連豊田厚生病院」と「トヨタ記念病院」の2つが存在。豊田市内最大規模である厚生連豊田厚生病院では、外来患者の約7割が豊田地区から来訪。豊田市には市街地であっても、多量出血の死亡率が上昇する15分以内で到達できていない地域が存在。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・事業の進捗率は約85%(令和7年3月末時点)。用地取得率は100%(令和7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

- ・豊田市東新町から同市逢妻町間(延長3.7km)について、工事を推進。

施設の構造や工法の変更等

・支承と橋梁伸縮装置において使用する製品の経済性、施工性、走行性を考慮して設計段階において比較を実施し、コンパクト沓、荷重支持型(鋼製)の伸縮装置の採用などで工期やコストの縮減を図る。

・今後、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
 ※B/Cの値は、豊田北バイパス～豊田南バイパスを対象とした場合、()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8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 松阪多気バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中部地方整備局
起終点	自: 三重県松阪市古井町 至: 三重県多気郡多気町仁田			延長	11.9km
事業概要	一般国道42号松阪多気バイパスは、三重県松阪市古井町から多気郡多気町仁田に至る延長11.9kmのバイパスで、松阪市街地の環状機能を併せ持ち、交通渋滞の緩和、交通事故の削減、沿線地域の産業支援を目的に計画された道路。				
S62年度事業化	S59年度都市計画決定 S61年度都市計画決定	S63年度用地着手	H3年度工事着手		
全体事業費	約563億円	事業進捗率(令和7年3月末時点)	約90%	供用済延長	11.9km
計画交通量	25,800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) 101/1,313億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 701/3,159億円	基準年 令和7年
	2.4 参考 3.2 [2%] 3.7 [1%] (残事業)	6.9%	事業費: 47/1,197億円 維持管理費: 54/116億円 更新費:	走行時間短縮便益: 680/2,967億円 走行経費減少便益: 10/181億円 交通事故減少便益: 11/11億円	
感度分析	6.9 参考 8.0 [2%] 8.6 [1%]	(残事業) 34.3%	(事業全体)	(残事業)	
	交通量		B/C=2.2~2.6(±10%)	交通量	B/C=6.2~7.6(±10%)
	事業費		B/C=2.4~2.4(±10%)	事業費	B/C=6.6~7.3(±10%)
事業期間	B/C=2.4~2.5(±20%)	事業期間	B/C=6.6~7.2(±20%)		
事業の効果等	<p>① 円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・現道等に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(三重交通 飯南松阪高校線等)が存在する <p>② 物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・重要港湾(津松阪港)へのアクセス向上が見込まれる。 <p>③ 都市の再生</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 ・DID区域内の都市計画道路整備であり、市街地の都市計画道路網密度が向上する。 <p>④ 個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・鉄道(JR紀勢線)により一体的発展が阻害されている地区を解消する。 <p>⑤ 災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・第一次緊急輸送道路として位置付けられている <p>⑥ 地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出量の削減が見込まれる。 <p>⑦ 生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。 				
関係する地方公共団体等の意見	<p>地域から頂いた主な意見等: 一般国道42号松阪多気バイパス整備促進期成同盟会より立体工事の早期完成及び全線4車線化の早期実現の要望を受けている。</p> <p>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。</p>				

本事業は、国道42号及び松阪市中心市街地部の交通渋滞緩和や交通事故の削減、さらには地域経済活性化の支援を図るための重要なバイパス事業です。

今後も引き続き、本県と十分な調整をしていただき、朝田町南交差点立体化について一日も早く供用するとともに、4車線化の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

- ・松阪市街地を迂回する松阪多気バイパスが、平成29年度に全線暫定2車線開通（現道拡幅区間含む）。
- ・松阪多気バイパスの並行区間（旧国道42号）の死傷事故率は、県内直轄国道の約3倍と高い状況であったが、全線暫定2車線開通後には、整備前の6割以下となり大幅に減少。
- ・多気町に、宿泊施設・温浴施設・飲食店・製造販売店・物販店・産直市場・農園等を有する「VISON」が2021年春に開業予定。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・事業進捗率は約90%、用地進捗率は100%（令和7年3月末時点）。平成29年度に全線暫定2車線開通。
- ・朝田立体区間について、改良工や橋梁上部工を推進。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・朝田立体区間の早期供用を目指し、工事を推進。

施設の構造や工法の変更等

- ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト削減に努めながら事業を推進。
- ・橋梁上部工事において、狭隘な現場での架設計画にBIM/CIMモデルを活用することで、作業性を向上し、作業時間の短縮を図る。

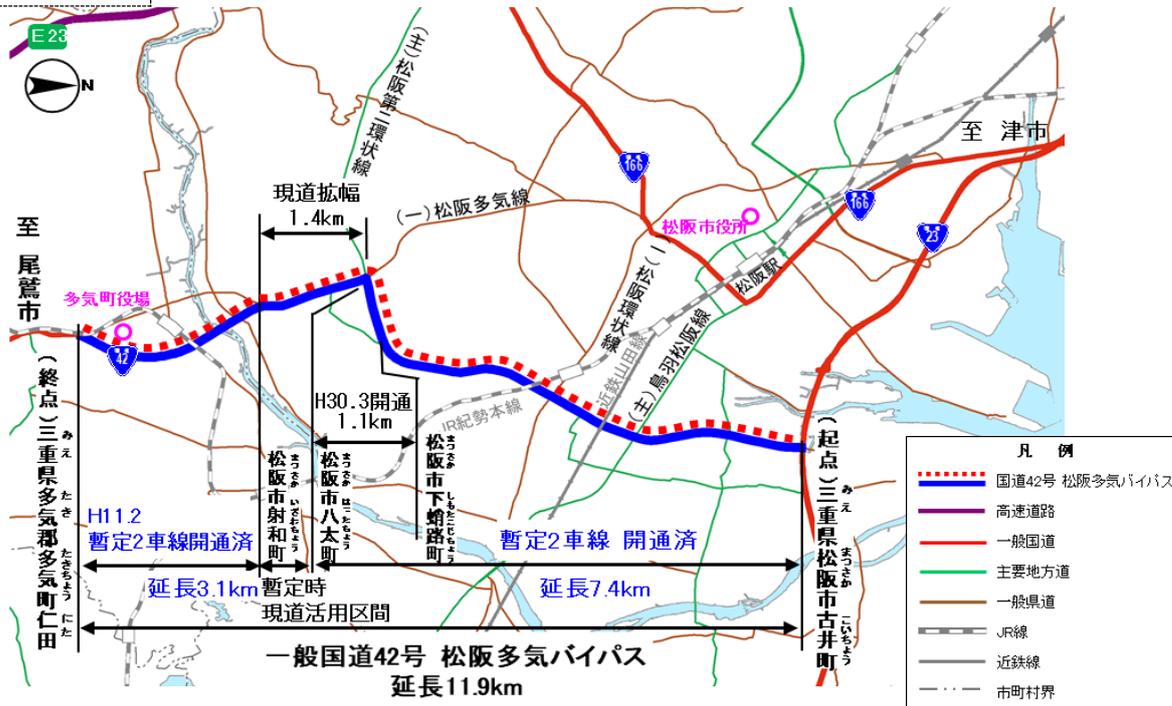
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額に社会的割引率(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8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 北勢バイパス		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中部地方整備局	
起終点	自: 三重県三重郡川越町南福崎 至: 三重県四日市市采女町				延長	21.0km	
事業概要							
<p>一般国道1号北勢バイパスは、三重県三重郡川越町南福崎から四日市市采女町に至る延長21.0kmのバイパスであり、交通渋滞の緩和、地域経済活性化の支援や災害に強い道路機能の確保を目的に計画された道路です。</p> <p>北勢バイパスに並行する現道1号、23号には、主要渋滞区間(2区間)や南海トラフによる巨大地震発生時に津波浸水が予測される区間が存在するなどの多くの課題があり、本事業は、課題解決のために別線バイパスを整備することで、交通の円滑化および物流の効率化等の効果を見込んでいます。</p>							
H4年度事業化	H2年度都市計画決定 (H17年度、R5年度、R7年度変更)		H7年度用地取得着手		H11年度工事着手		
全体事業費	約1,763億円	事業進捗率 (令和7年3月末時点)	約77%	供用済延長	12.6km		
計画交通量	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)	基準年
	(事業全体)	(事業全体)	1,173/7,791億円		8,120/15,980億円		
	2.1(1.9)	5.8%	事業費: 913/7,235億円	走行時間短縮便益: 6,846/13,510億円			令和7年
	3.6(3.8) [2%] 4.9(5.5) [1%]	(5.4%)	維持管理費: 260/ 507億円 更新費: 0/ 49億円	走行経費減少便益: 1,024/ 2,037億円 交通事故減少便益: 250/ 433億円			
(残事業)	(残事業)	感度分析	(事業全体)	(残事業)			
6.9(8.2)	19.9%	交通量	B/C=1.8~2.3(±10%)	交通量	B/C=6.2~7.6(±10%)		
9.8(11.6) [2%] 11.7(13.9) [1%]	(16.8%)	事業費	B/C=2.0~2.1(±10%)	事業費	B/C=6.4~7.5(±10%)		
		事業期間	B/C=1.9~2.2(±20%)	事業期間	B/C=6.3~7.5(±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"> ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・現道等の旅行速度の改善が期待される。 ・現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線(三重交通)が存在する。 <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国際拠点港湾(四日市港)へのアクセス向上が見込まれる。 <p>③個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・みえリニア戦略プラン(仮称)に位置付けられている。 ・主要な観光地(鈴鹿サーキット)へのアクセス向上が期待される。 <p>④安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・県立総合医療センターへのアクセス向上が期待される。 <p>⑤災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・三重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として位置付けられている。 ・緊急輸送道路(国道1号、国道23号)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 <p>⑥地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出量の削減が見込まれる。 <p>⑦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

【三重県知事】

- ・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、並走する現道一般国道1号、一般国道23号の交通渋滞緩和や、災害時の復旧・支援ルートの確保、さらには地域活性化の支援を図るための重要なバイパス事業です。
- ・今後も引き続き、当県と十分な調整をしていただき、一般国道477号バイパス～四日市市采女町間の事業の確実な推進とともに、早期全線完成に向けた事業の推進をお願いいたします。
- ・なお、事業費については、最新の技術の活用も含め徹底したコスト縮減をお願いいたします。

事業評価監視委員会の意見

- ・「事業継続」することは「妥当」である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・新名神高速道路(三重県区間)の開通(H31.3)及び四日市インターアクセス道路の開通(H30.10)。
- ・大山田スマートICが令和7年度に新規事業化。
- ・国道1号の交通量は約128～129百台/日、国道23号の交通量は263百台/日(令和3年度全国道路・街路交通情勢調査)と高い値であり、四日市港等への定時性を確保するためにも、交通円滑化、物流の効率化等が重要となっている。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・事業進捗率は約77%、用地取得率は約82%(令和7年3月末時点)
- ・みえ川越IC～国道477号BP間(L=12.6km)は、暫定2車線(一部完成)開通済み。
- ・国道477号BP～四日市市采女間(L=8.4km)は調査設計を推進。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・国道477号BP～四日市市采女間(L=8.4km)は、早期の工事着手に向けて、調査設計を推進する。

施設の構造や工法の変更等

- ・当初計画は、沿道とのアクセス性を考慮し、市道川島松本線と北勢バイパスが平面交差点で計画していた。
- ・地元調整の結果、生活道路への交通流入を回避するため、平面交差点をアンダーボックス交差に構造を見直し、コスト縮減が図られた。

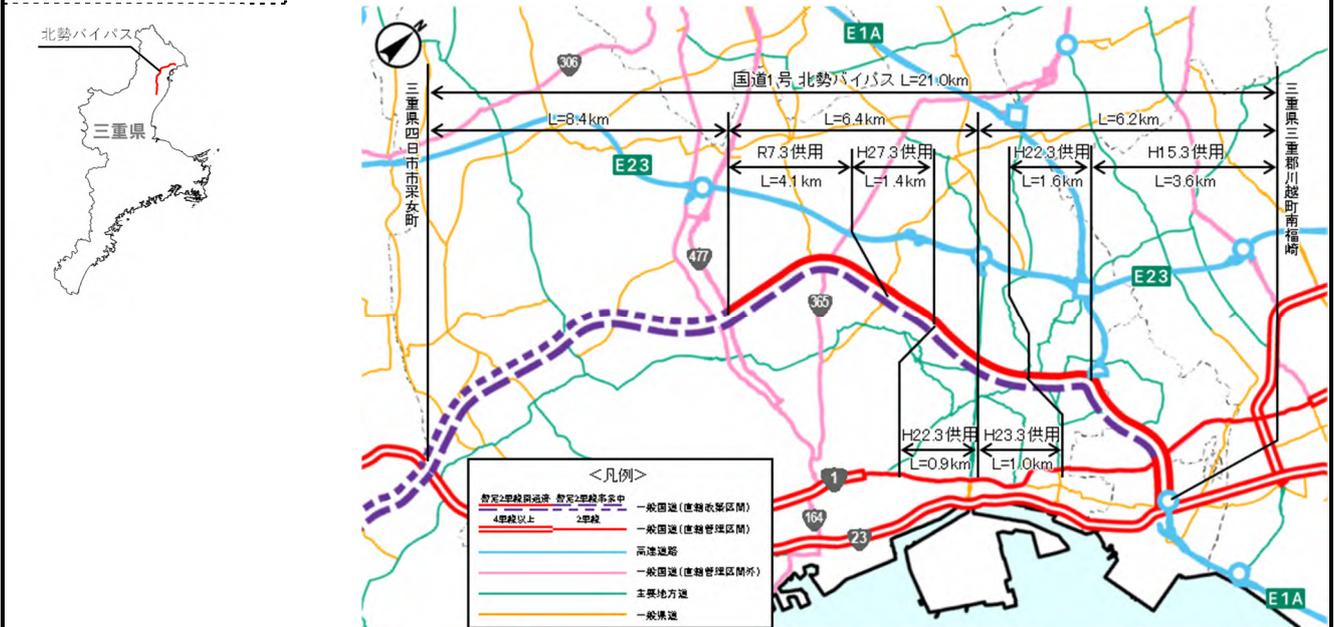
対応方針

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、北勢バイパス～中勢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8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 23号 鈴鹿四日市道路 <small>すずかよっかいち</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: 三重県四日市市采女町 <small>よっかいち うねめ</small> 至: 三重県鈴鹿市稲生町 <small>すずか いのう</small>				延長	7.5km		
事業概要								
<p>一般国道23号鈴鹿四日市道路は、三重県四日市市采女町から鈴鹿市稲生町に至る延長7.5kmの主要幹線道路である。</p> <p>一般国道23号鈴鹿四日市道路は、北勢バイパス(事業中)や中勢道路(事業中)と連続し、三重県北勢・中勢地域の幹線道路がダブルネットワーク化され、四日市港への物流を支援するほか、大規模災害発生時のリダンダンシーの確保に寄与するものである。</p>								
R2年度事業化	H2年度都市計画決定 (R元年度、R5年度変更)		用地未着手		工事未着手			
全体事業費	約910億円		事業進捗率	約2%	供用済延長	0km		
			(令和7年3月末時点)					
計画交通量	46,500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)			
	2.1(3.4)		1,173/7,791億円		8,120/15,980億円			
	3.6(5.2) [2%]	5.8%	(事業費: 913/7,235億円)		(走行時間短縮便益: 6,846/13,510億円)			
	4.9(6.3) [1%]	(11.9%)	維持管理費: 260/ 507億円		走行経費減少便益: 1,024/ 2,037億円			
(残事業)	(残事業)	更新費: 0/ 49億円		交通事故減少便益: 250/ 433億円		令和7年		
6.9(3.6)		感度分析 (事業全体)		感度分析 (残事業)				
9.8(5.4) [2%]	19.9%	交通量	B/C=1.8~2.3(±10%)		交通量		B/C=6.2~7.6(±10%)	
11.7(6.5) [1%]	(12.8%)	事業費	B/C=2.0~2.1(±10%)		事業費		B/C=6.4~7.5(±10%)	
事業の効果等								
<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線(三重交通)が存在する <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国際拠点港湾(四日市港)へのアクセス向上が見込まれる。 <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・日常活動圏中心都市間(四日市市~津市)のアクセス向上が見込まれる。 <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・みえリニア戦略プラン(仮称)に位置付けられている。 ・主要な観光地(鈴鹿サーキット)へのアクセス向上が期待される。 <p>⑤災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・緊急輸送道路(国道23号)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 <p>⑥地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出量の削減が見込まれる。 <p>⑦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

【三重県知事】

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、並走する現道一般国道23号の交通渋滞緩和や、災害時の復旧・支援ルート確保、さらには地域活性化の支援を図るための重要なバイパス事業です。
 今後も引き続き、当県と十分な調整をしていただき、早期全線完成に向けた事業の確実な推進をお願いいたします。
 なお、事業費については、最新の技術の活用も含め徹底したコスト縮減をお願いいたします。

事業評価監視委員会の意見

・「事業継続」することは「妥当」である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

・周辺環境に大きな変化はありません。

事業の進捗状況、残事業の内容等

・事業進捗率は約2%、用地取得率は0%(令和7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

・早期の工事着手に向けて調査・設計を推進。

施設の構造や工法の変更等

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

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、当初から事業の必要性、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、北勢バイパス～中勢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8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 23号 中勢道路	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: 三重県鈴鹿市北玉垣町 至: 三重県松阪市小津町	延長	33.8km		
事業概要					
<p>一般国道23号中勢道路は、三重県鈴鹿市北玉垣町から松阪市小津町に至る延長33.8kmのバイパスであり、一般国道23号現道の交通渋滞の緩和、災害に強い道路機能の確保、地域産業の支援を目的に計画された道路である。</p> <p>並行する現道23号には主要渋滞箇所(2区間・9箇所)が存在するほか、巨大地震による津波浸水が予測されるなど、多くの課題が存在している。</p> <p>本事業は、課題解決のため、バイパスを整備することで、現道の渋滞緩和、リダンダンシーの確保等の効果を見込んでいる。</p>					
S59年度～H19年度 (順次事業化)		S58年度都市計画決定		S61年度用地着手	
S63年度工事着手					
全体事業費	約2,068億円	事業進捗率 (令和7年3月末時点)	約96%	供用済延長	33.8km
計画交通量 47,800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) 1,173/7,791億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 8,120/15,980億円	基準年
	2.1(3.0)	5.8%	事業費: 913/7,235億円 維持管理費: 260/ 507億円 更新費: 0/ 49億円	走行時間短縮便益: 6,846/13,510億円 走行経費減少便益: 1,024/ 2,037億円 交通事故減少便益: 250/ 433億円	令和7年
	参考 3.6(4.3) [2%] 4.9(5.5) [1%]	(7.3%)			
	(残事業)	(残事業)			
6.9(14.3)	19.9%	感度分析 (事業全体)	(残事業)		
参考 9.8(16.2) [2%] 11.7(17.2) [1%]	(34.1%)	交通量 B/C=1.8~2.3(±10%)	交通量 B/C=6.2~7.6(±10%)		
		事業費 B/C=2.0~2.1(±10%)	事業費 B/C=6.4~7.5(±10%)		
		事業期間 B/C=1.9~2.2(±20%)	事業期間 B/C=6.3~7.5(±20%)		
事業の効果等					
①円滑なモビリティの確保					
<ul style="list-style-type: none"> ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・現道等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(三重交通)が存在する。 					
②物流効率化の支援					
<ul style="list-style-type: none"> ・国際拠点港湾(四日市港)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					
<ul style="list-style-type: none"> ・日常活動圏中心都市間(四日市市～津市)のアクセス向上が見込まれる。 					
④個性ある地域の形成					
<ul style="list-style-type: none"> ・みえリニア戦略プラン(仮称)に位置付けられている。 ・主要な観光地(鈴鹿サーキット)へのアクセス向上が期待される。 					
⑤災害への備え					
<ul style="list-style-type: none"> ・三重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として位置付けられている。 ・緊急輸送道路(国道23号)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					
<ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出量の削減が見込まれる。 					
⑦生活環境の改善・保全					
<ul style="list-style-type: none"> ・NO2排出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

【三重県知事】

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、並走する現道一般国道23号の交通渋滞緩和や、災害時の復旧・支援ルート確保、さらには地域活性化の支援を図るための重要なバイパス事業です。
 今後も引き続き、当県と十分な調整をしていただき、既供用区間の立体化や4車線化等の渋滞対策の推進をお願いいたします。
 なお、事業費については、最新の技術の活用も含め徹底したコスト縮減をお願いいたします。

事業評価監視委員会の意見

・「事業継続」することは「妥当」である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

・新名神高速道路(三重県区間)の開通(H31.3)。
 ・国道23号の交通量は約336~466百台/日(令和3年度全国道路・街路交通情勢調査)で依然として高い値であり、中部国際空港に連絡する海上アクセス港(津なぎさまち)への定時性を確保するためにも交通混雑の緩和が重要となっている。

事業の進捗状況、残事業の内容等

・事業進捗率は約96%、用地取得率は100%(令和7年3月末時点)
 ・令和6年度までに延長33.8kmが暫定2車線開通済み。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

・完成4車線開通に向けて調査・設計を推進。

施設の構造や工法の変更等

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

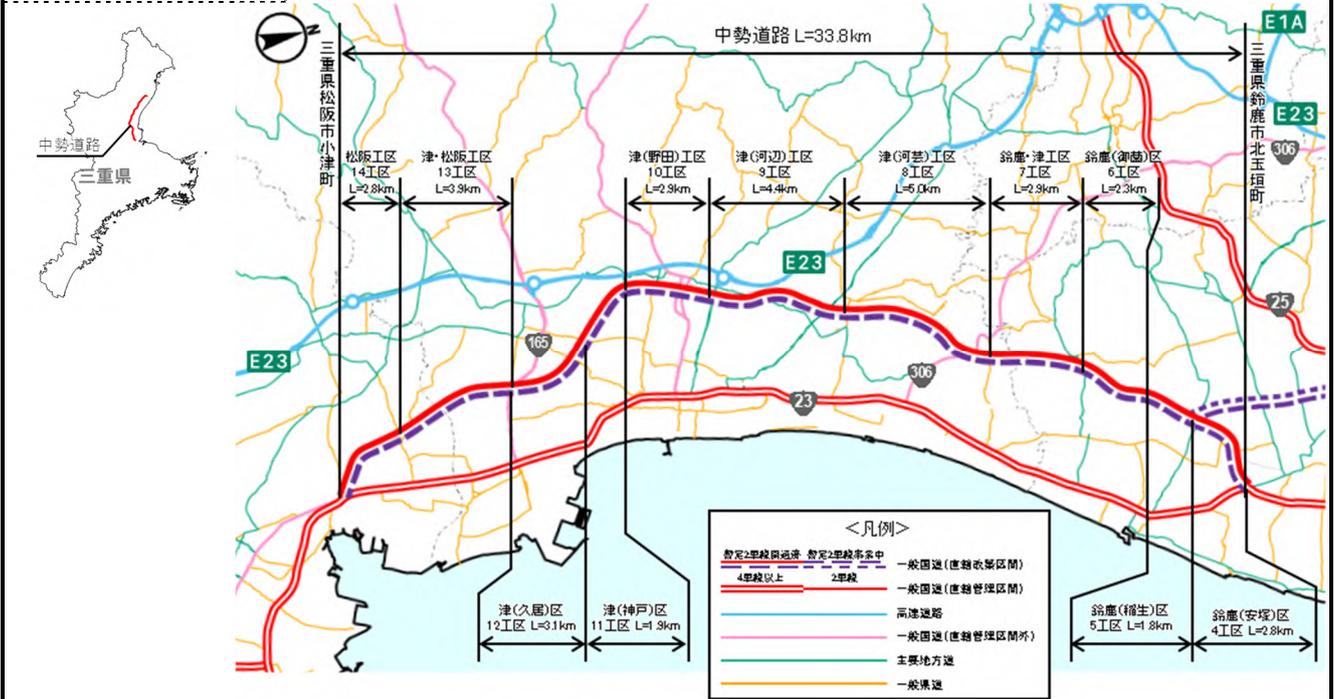
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、当初から事業の必要性、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、北勢バイパス～中勢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8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 <small>おおのあぶらさかどうろ おおのひがし いずみ</small> 大野油坂道路(大野東・和泉区間)	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: 福井県大野市下唯野 <small>おおの しもゆいの</small> 至: 福井県大野市貝皿 <small>おおの かいざら</small>			延長	14.0km
事業概要					
<p>中部縦貫自動車道は、長野県松本市を起点に飛騨、奥越地方を通過し、福井県に至る約160kmの高規格道路であり、中央自動車道長野線、東海北陸自動車道、北陸自動車道を相互に連絡して広域交通の円滑化を図ることを目的としています。</p> <p>「大野油坂道路」は、中部縦貫自動車道の福井県域を構成し、高速道路ネットワークの形成、災害時の代替路の確保、異常気象時の交通の確保、観光周遊機能の向上、高度医療機関へのアクセス向上を目的とした自動車専用道路です。</p>					
H20年度事業化		—		H24年度用地着手	
H26年度工事着手		—		—	
全体事業費	約1,083億円	事業進捗率 (令和7年3月末時点)	約99%	供用済延長	14km
計画交通量	11,200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)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	1.2(2.3)	4.9(9.4)%	537/9,221億円	1,505/11,284億円	
	1.6(3.3) [2%] 1.9(4.0) [1%]		事業費: 449/8,557億円 維持管理費: 88/522億円 更新費: 0/142億円	走行時間短縮便益: 1,354/10,504億円 走行経費減少便益: 125/632億円 交通事故減少便益: 26/148億円	令和7年
	(残事業)	(残事業)	感度分析	(残事業)	
	2.8(0.0) 3.9(0.0) [2%] 4.6(0.0) [1%]	12.8(0.0)%	交通量 B/C=1.1~1.3(±10%) 事業費 B/C=1.2~1.2(±10%) 事業期間 B/C=1.2~1.2(±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=2.7~2.9(±20%)	
事業の効果等					
<p>①旅行速度の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> 大野油坂道路の未開通区間の国道158号には、線形不良箇所が多くあり旅行速度が低い。 中部縦貫自動車道の開通済区間では、並行する国道158号に対して旅行速度が向上、福井～岐阜間の所要時間も短縮しており、大野油坂道路の全線開通により、更なる所要時間の短縮が期待される。 <p>②交通安全の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> 未開通区間の国道158号では、線形不良が起因すると想定される車両単独事故の割合が約5割を占める。 中部縦貫自動車道の開通に伴い、国道158号の死傷事故は減少。大野油坂道路の全線開通により、更なる交通事故の減少が期待される。 <p>③高速道路ネットワークの形成</p> <ul style="list-style-type: none"> 中部縦貫自動車道の整備により、大野市と中京圏の新たな高速ルートが形成され、物流搬送等の信頼性が向上。 既存ネットワーク(東海北陸自動車道、中央自動車道)を相互に連絡する高速道路ネットワークが新たに形成され、福井市と首都圏とのアクセスが大幅に向上。 <p>④災害時の代替路の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> 北陸自動車道では、豪雨や豪雪等による通行止めが、過去5年間で252回発生している。 中部縦貫自動車道の整備により、北陸自動車道が通行止めとなった場合、中部縦貫自動車道～東海北陸自動車道経由のルートが機能することにより、災害時の代替路が確保される。 <p>⑤異常気象時の交通の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> 大野油坂道路区間内には、線形不良箇所が74箇所存在する。 また、開通済区間では交通遮断(国道158号と大野油坂道路の同時通行止め)が約9割減少している一方未開通区間では約389時間/年の交通遮断が依然として発生。 大野油坂道路の整備により、異常気象時事前通行規制区間や平面線形の厳しい現道の通行を避けると 					

もに、事業区間内における異常気象時の交通の確保が期待される。

⑥観光周遊機能の向上

- ・大野油坂道路(大野IC～勝原IC、勝原IC～九頭竜IC)の開通に伴い、沿線地域の観光客数が近年最大。
- ・沿線にある道の駅「恐竜溪谷かつやま」「かつやま恐竜の森」では、多方面から観光客が来訪し、大野油坂道路の開通に伴って県外観光客の割合が増加。
- ・大野油坂道路の全線開通により、東西の周遊機能が向上し、沿線の観光施設等への観光客数の増加が期待。

⑦高度医療機関へのアクセス向上

- ・大野市和泉地域交流センターから第三次救急医療施設の福井県立病院には、中部縦貫自動車道を利用して救急搬送。大野～九頭竜間の開通により、和泉地区の全人口が第三次救急医療機関に1時間で到達可能。
- ・大野油坂道路の開通により、搬送時間の短縮、走行時の揺れの減少による患者、救急隊員の負担軽減が期待。

関係する地方公共団体等の意見

福井県知事:

一般国道158号大野油坂道路の対応方針(原案)案「事業継続」については、異存ない。大野油坂道路は、太平洋側と日本海側を連結する広域道路ネットワークの一部であり、災害時には広域的な迂回路として大きな効果を発揮するとともに、関東圏・中京圏・関西圏と北陸圏を結び、産業・観光振興等に大きく寄与する極めて重要な道路である。令和11年春と示された全線開通に対する県民の期待は極めて高いため、安全確保を前提に、県内全線開通を一日でも早く実現していただきたい。

なお、事業費増は県の財政運営に与える影響が大きいことから、コスト縮減を図り可能な限り事業費がかからないよう事業費等の監理を徹底いただくとともに、交付税措置率の高い「国土強靱化予算」を活用するなど、地方負担の最大限の軽減をお願いしたい。

大野市長:

中部縦貫自動車道は、大野市と関東圏・中京圏を最短で結ぶ広域ネットワークであり、地域産業の発展や、観光・文化の交流を促進するとともに、住民の生活を支える大変重要な道路です。昨年1月に発生した能登半島地震では、多くの幹線道路が寸断され、救助活動や救援物資輸送の妨げとなりました。このことから、住民の命を守り、被災地の早期復旧・復興を図るためには、高規格道路をはじめとした強固な道路ネットワークが欠かせないと改めて認識しています。今後、激甚化・頻発化する風水害や、発生が危惧される南海トラフ地震に対する備えとして、高規格道路ネットワークの機能強化や東西の国土軸としての代替性確保は、国土強靱化の観点から極めて重要であり、早期の整備が必要です。

<中部縦貫自動車道の1日も早い全線開通>

・中部縦貫自動車道の福井県区間は、大野油坂道路の令和11年春の開通に向けて鋭意工事を進めていただいています。未開通区間は全て大野市であり、この区間の早期開通は地域の悲願です。

・本年3月の岐阜県境付近の大野市上半原で起きた斜面崩壊により、並行する現道である国道158号が通行止めとなった際は、貨物輸送ルート および観光ルートが寸断され、中京圏との物流や観光に大きな影響がありました。大野油坂道路の早期開通の必要性を改めて痛感しています。

・本市としても、工事に伴う地元調整や機運醸成など、事業推進に最大限協力してまいります。一日も早い全線開通を切にお願いします。

<中部縦貫自動車道に対する期待>

中部縦貫自動車道が県内全線開通すると、大野市は福井県の東の「玄関口」として、岐阜県などとの観光連携により、交流人口の増加が見込まれます。また、北陸自動車道や東海北陸自動車道等と一体的に機能することで、隣県や大都市へのアクセスが向上し、安定した物流ルートが確保され、農産物などの出荷量の増加、企業立地の促進や市場の拡大、働く場の確保が期待されます。

<中部縦貫自動車道の整備効果>

①中部縦貫自動車道は、令和4年8月の大雨、令和6年1月の大雪による国道8号の通行止めなど、災害発生時に広域迂回ルートとして機能しました。

②令和3年4月に開駅した「越前おおの 荒島の郷」は、福井北ICから九頭竜ICまでの区間が開通したことにより交通量が増加し、累計来場者数が本年9月に300万人を突破し、売り上げが開通前の1年間と比較して約1割増加しました。

③荒島IC周辺の富田産業団地では、令和5年3月に株式会社モンベルの物流拠点が操業を開始し、市内外に多くの雇用が新たに創出されました。来年6月には2棟目となる物流センターの操業が予定され、更なる雇用が期待されます。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果「一般国道158号大野油坂道路(大野東・和泉区間)」は、事業の必要性等に関する視点、事業の進捗の見込みの視点から継続が妥当と判断できる。
引き続き事業を推進し、早期の開通を目指すことが適切である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

沿線地域の人口は近年減少傾向にあるが、世帯数は増加傾向、自動車保有台数は事業化後に増加、近年横ばい傾向にある。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成20年度事業化、用地取得進捗率100%、事業進捗率約99%(令和7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

九頭竜IC～油坂出入口間の延長15.5kmを令和11年春開通予定

施設の構造や工法の変更等

今後も技術の進展に伴う新技術・新工法の採用など、コスト削減に努めながら事業を推進していきます。

対応方針

対応方針決定の理由

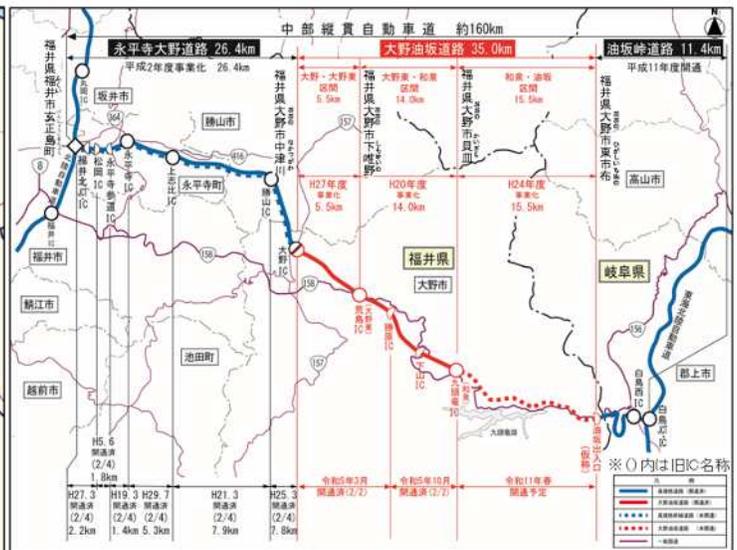
以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

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

※B/Cの値は、福井北JCT～白鳥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8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 <small>おおの あぶらさか どうろ いずみ あぶらさか</small> 大野油坂道路(和泉・油坂区間)	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: 福井県大野市貝皿 至: 福井県大野市東市布			延長	15.5km
事業概要					
<p>中部縦貫自動車道は、長野県松本市を起点に飛騨、奥越地方を通過し、福井県に至る約160kmの高規格道路であり、中央自動車道長野線、東海北陸自動車道、北陸自動車道を相互に連絡して広域交通の円滑化を図ることを目的としています。</p> <p>「大野油坂道路」は、中部縦貫自動車道の福井県域を構成し、高速道路ネットワークの形成、災害時の代替路の確保、異常気象時の交通の確保、観光周遊機能の向上、高度医療機関へのアクセス向上を目的とした自動車専用道路です。</p>					
H24年度事業化		—		H26年度用地着手	
H29年度工事着手					
全体事業費	約1,959億円	事業進捗率 (令和7年3月末時点)	約72%	供用済延長	—km
計画交通量	10,300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) 537/9,221億円		総便益 (残事業)/(事業全体) 1,505/11,284億円
	1.2(0.7)	4.9(2.6)%	(事業費: 449/8,557億円) (維持管理費: 88/522億円) (更新費: 0/142億円)		(走行時間短縮便益: 1,354/10,504億円) (走行経費減少便益: 125/632億円) (交通事故減少便益: 26/148億円)
	1.6(1.1) [2%] 1.9(1.4) [1%]		感度分析 (事業全体)		基準年
	(残事業) 2.8(2.8)	(残事業) 12.8(12.8)%			令和7年
	3.9(3.9) [2%] 4.6(4.6) [1%]		交通量 B/C=1.1~1.3(±10%) 事業費 B/C=1.2~1.2(±10%) 事業期間 B/C=1.2~1.2(±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=2.7~2.9(±20%)	
事業の効果等					
<p>①旅行速度の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> 大野油坂道路の未開通区間の国道158号には、線形不良箇所が多くあり旅行速度が低い。 中部縦貫自動車道の開通済区間では、並行する国道158号に対して旅行速度が向上、福井～岐阜間の所要時間も短縮しており、大野油坂道路の全線開通により、更なる所要時間の短縮が期待される。 <p>②交通安全の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> 未開通区間の国道158号では、線形不良が起因すると想定される車両単独事故の割合が約5割を占める。 中部縦貫自動車道の開通に伴い、国道158号の死傷事故は減少。大野油坂道路の全線開通により、更なる交通事故の減少が期待される。 <p>③高速道路ネットワークの形成</p> <ul style="list-style-type: none"> 中部縦貫自動車道の整備により、大野市と中京圏の新たな高速ルートが形成され、物流搬送等の信頼性が向上。 既存ネットワーク(東海北陸自動車道、中央自動車道)を相互に連絡する高速道路ネットワークが新たに形成され、福井市と首都圏とのアクセスが大幅に向上。 <p>④災害時の代替路の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> 北陸自動車道では、豪雨や豪雪等による通行止めが、過去5年間で252回発生している。 中部縦貫自動車道の整備により、北陸自動車道が通行止めとなった場合、中部縦貫自動車道～東海北陸自動車道経由のルートが機能することにより、災害時の代替路が確保される。 <p>⑤異常気象時の交通の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> 大野油坂道路区間内には、線形不良箇所が74箇所存在する。 また、開通済区間では交通遮断(国道158号と大野油坂道路の同時通行止め)が約9割減少している一方未開通区間では約389時間/年の交通遮断が依然として発生。 大野油坂道路の整備により、異常気象時事前通行規制区間や平面線形の厳しい現道の通行を避けると 					

もに、事業区間内における異常気象時の交通の確保が期待される。

⑥観光周遊機能の向上

- ・大野油坂道路(大野IC～勝原IC、勝原IC～九頭竜IC)の開通に伴い、沿線地域の観光客数が近年最大。
- ・沿線にある道の駅「恐竜溪谷かつやま」「かつやま恐竜の森」では、多方面から観光客が来訪し、大野油坂道路の開通に伴って県外観光客の割合が増加。
- ・大野油坂道路の全線開通により、東西の周遊機能が向上し、沿線の観光施設等への観光客数の増加が期待。

⑦高度医療機関へのアクセス向上

- ・大野市和泉地域交流センターから第三次救急医療施設の福井県立病院には、中部縦貫自動車道を利用して救急搬送。大野～九頭竜間の開通により、和泉地区の全人口が第三次救急医療機関に1時間で到達可能。
- ・大野油坂道路の開通により、搬送時間の短縮、走行時の揺れの減少による患者、救急隊員の負担軽減が期待。

関係する地方公共団体等の意見

福井県知事：

一般国道158号大野油坂道路の対応方針(原案)案「事業継続」については、異存ない。大野油坂道路は、太平洋側と日本海側を連結する広域道路ネットワークの一部であり、災害時には広域的な迂回路として大きな効果を発揮するとともに、関東圏・中京圏・関西圏と北陸圏を結び、産業・観光振興等に大きく寄与する極めて重要な道路である。令和11年春と示された全線開通に対する県民の期待は極めて高いため、安全確保を前提に、県内全線開通を一日でも早く実現していただきたい。

なお、事業費増は県の財政運営に与える影響が大きいことから、コスト縮減を図り可能な限り事業費がかからないよう事業費等の監理を徹底いただくとともに、交付税措置率の高い「国土強靱化予算」を活用するなど、地方負担の最大限の軽減をお願いしたい。

大野市長：

中部縦貫自動車道は、大野市と関東圏・中京圏を最短で結ぶ広域ネットワークであり、地域産業の発展や、観光・文化の交流を促進するとともに、住民の生活を支える大変重要な道路です。昨年1月に発生した能登半島地震では、多くの幹線道路が寸断され、救助活動や救援物資輸送の妨げとなりました。このことから、住民の命を守り、被災地の早期復旧・復興を図るためには、高規格道路をはじめとした強固な道路ネットワークが欠かせないと改めて認識しています。今後、激甚化・頻発化する風水害や、発生が危惧される南海トラフ地震に対する備えとして、高規格道路ネットワークの機能強化や東西の国土軸としての代替性確保は、国土強靱化の観点から極めて重要であり、早期の整備が必要です。

＜中部縦貫自動車道の1日も早い全線開通＞

・中部縦貫自動車道の福井県区間は、大野油坂道路の令和11年春の開通に向けて鋭意工事を進めていただいています。未開通区間は全て大野市であり、この区間の早期開通は地域の悲願です。

・本年3月の岐阜県境付近の大野市上半原で起きた斜面崩壊により、並行する現道である国道158号が通行止めとなった際は、貨物輸送ルート および観光ルートが寸断され、中京圏との物流や観光に大きな影響がありました。大野油坂道路の早期開通の必要性を改めて痛感しています。

・本市としても、工事に伴う地元調整や機運醸成など、事業推進に最大限協力してまいります。一日も早い全線開通を切にお願いします。

＜中部縦貫自動車道に対する期待＞

中部縦貫自動車道が県内全線開通すると、大野市は福井県の東の「玄関口」として、岐阜県などとの観光連携により、交流人口の増加が見込まれます。また、北陸自動車道や東海北陸自動車道等と一体的に機能することで、隣県や大都市へのアクセスが向上し、安定した物流ルートが確保され、農産物などの出荷量の増加、企業立地の促進や市場の拡大、働く場の確保が期待されます。

＜中部縦貫自動車道の整備効果＞

①中部縦貫自動車道は、令和4年8月の大雨、令和6年1月の大雪による国道8号の通行止めなど、災害発生時に広域迂回ルートとして機能しました。

②令和3年4月に開駅した「越前おおの 荒島の郷」は、福井北ICから九頭竜ICまでの区間が開通したことにより交通量が増加し、累計来場者数が本年9月に300万人を突破し、売り上げが開通前の1年間と比較して約1割増加しました。

③荒島IC周辺の富田産業団地では、令和5年3月に株式会社モンベルの物流拠点が操業を開始し、市内外に多くの雇用が新たに創出されました。来年6月には2棟目となる物流センターの操業が予定され、更なる雇用が期待されます。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果「一般国道158号大野油坂道路(和泉・油坂区間)」は、事業の必要性等に関する視点、事業の進捗の見込みの視点から継続が妥当と判断できる。

引き続き事業を推進し、早期の開通を目指すことが適切である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

沿線地域の人口は近年傾向にあるが、世帯数は増加傾向、自動車保有台数は事業化後に増加、近年横ばい傾向にある。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成24年度事業化、用地取得進捗率100%、事業進捗率約72%(令和7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

九頭竜IC～油坂出入口間の延長15.5kmを令和11年春開通予定。

施設の構造や工法の変更等

今後も、技術の進展により新技術・新工法の採用など、コスト縮減に努めながら事業を推進していきます。

対応方針

対応方針決定の理由

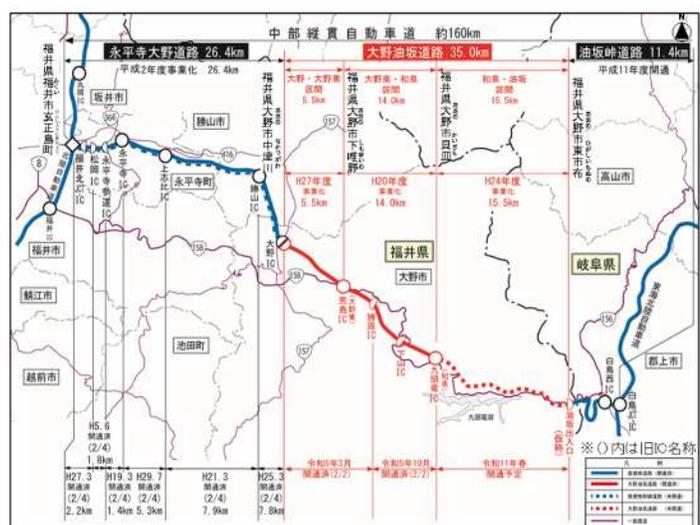
以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

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、福井北JCT～白鳥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8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307号 信楽道路 <small>しがらきどうろ</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:滋賀県甲賀市信楽町黄瀬 至:滋賀県甲賀市信楽町勅旨 <small>こうか しがらまちうまのせ こうか しがらまちうちやくし</small>	延長	2.9km		
事業概要					
<p>一般国道307号は、滋賀県彦根市を起点とし、滋賀県甲賀地域を経て大阪府枚方市に至る延長約110kmの幹線道路であり、沿線市町間を連携する重要な路線である。</p> <p>信楽道路は、一般国道307号の交通混雑の緩和、交通安全の確保を図るとともに、新名神高速道路へのアクセス強化や、観光振興の支援を目的とした延長2.9kmの道路である。</p>					
H12年度事業化(1工区)	H-年度都市計画決定	H17年度用地着手	H19年度工事着手		
H16年度事業化(2工区)	(H-年度変更)				
全体事業費	約97億円	事業進捗率 (令和7年3月末時点)	約18%	供用済延長	0.08km
計画交通量	13,800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)	
	1.5		67/100億円	152/153億円	
	2.3 [2%]	5.8%	事業費: 56/90億円	走行時間短縮便益: 145/146億円	
	2.9 [1%]		維持管理費: 11/11億円	走行経費減少便益: 5.1/5.2億円	
	(残事業)	(残事業)	更新費: 0/0億円	交通事故減少便益: 1.3/1.4億円	
2.3	10.9%	感度分析		令和7年	
3.2 [2%]		(事業全体)	(残事業)		
3.8 [1%]		交通量 B/C=1.4~1.7(±10%)	交通量 B/C=2.1~2.5(±10%)		
		事業費 B/C=1.4~1.6(±10%)	事業費 B/C=2.1~2.5(±10%)		
		事業期間 B/C=1.4~1.6(±20%)	事業期間 B/C=2.1~2.4(±20%)		

事業の効果等

- ① 交通混雑の緩和
 - ・国道307号の交通量は、交通容量の約1.6倍となっており、ピーク時間帯には交差点部などで交通混雑が発生している。
 - ・信楽道路の整備後は、交通容量が拡大され交通混雑の緩和による旅行速度の向上や所要時間の短縮が期待される。
- ② 交通安全の確保
 - ・国道307号では、滋賀県内の一般国道と比較して、正面衝突事故の発生割合が高い。また、人对車両事故の発生割合が高く、歩行者等の安全確保が課題となっている。
 - ・信楽道路の整備後は、中央帯の設置や歩道整備により、交通事故の減少が期待される。
- ③ 観光振興の支援
 - ・甲賀市信楽町は、年間100万人を超える外国人を含む観光客が来訪するなど、多くの観光資源が立地している。
 - ・信楽道路の整備により、新名神高速道路へのアクセス性の向上、交通の円滑化が図られ、観光入込客数の増加など、地域の活性化が期待される。

関係する地方公共団体等の意見

滋賀県知事の意見:

「対応方針(原案)」のとおり「事業継続」で異論はありません。

なお、当該区間は交通容量を超過しており、特に朝夕の通勤時間帯や観光客が増加する休日に著しい交通混雑が発生し、沿道地域の経済活動、社会活動に大きな支障をきたすとともに、正面衝突事故の割合が高く、歩道未整備区間も多いため、地域住民の安全確保に課題があります。

また、地域活性化のため、日本の大動脈である新名神高速道路へのアクセスの強化が強く望まれています。これらのことから、一日も早く事業効果が発現するよう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、事業進捗のため必要な地元調整等、甲賀市と協力して最大限の努力をしております。

甲賀市長の意見

(期待する効果)

①企業立地

・信楽道路の整備により、新名神高速道路のICへのアクセス性が向上し、京阪神圏・中部圏・北陸圏への広域物流網を活かした地場産業の販路拡大と、産業立地の促進が期待される。

②地域の活性化

・新名神高速道路の開通に伴い、京阪神・中部の大都市圏から約1時間程度でアクセスすることが可能になり、また、交通渋滞の解消により、観光施設への速達性、定時性が確保されることから、観光入込客数も更なる増加が期待される。

(取り組み)

①企業立地

・甲賀市では、「甲賀市固定資産税特別措置条例」による企業立地支援・優遇制度として、製造業等の企業の投資に対して、固定資産税の優遇措置を実施している。

②地域の活性化

・甲賀市では、「甲賀市観光振興計画」を基に、「忍者」と「信楽焼」を軸とし、国内外からの観光誘客を図り、多様なビジネスチャンスにつなげることで、市内への経済の好循環を生み出します。日本遺産である忍者及び日本六古窯の信楽焼の活用を図るとともに、紫香楽宮跡、水口岡山城跡等の国史跡を活かした拠点整備等、公民連携による取組を重点的に支援している。

③甲賀市都市計画マスタープランでの位置付け

・甲賀市都市計画マスタープランにおいて、水口地域と信楽地域との地域拠点を結ぶ幹線道路および周辺都市との広域連携軸に位置付けている。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、「一般国道 307 号信楽道路」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	沿線地域の人口は近年減少傾向であるが、世帯数、自動車保有台数は増加傾向である。
事業の進捗状況、残事業の内容等	平成12年度に1工区を事業化、平成16年度に2工区を事業化、用地取進捗率約26%、事業進捗率約18%(令和7年3月末時点)
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	引き続き事業を推進し、早期の開通を目指す。
施設の構造や工法の変更等	事業の実施にあたり、新技術・新工法の活用等によりコスト縮減に努める。
対応方針	
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8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、渡邊 良一

事業名	一般国道312号 <small>おおみやみやま</small> 大宮峰山道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 京都府道路公社
起終点	自: 京都府京丹後市峰山町新町 至: 京都府京丹後市大宮町森本			延長	5.0km
事業概要 山陰近畿自動車道は、鳥取県東部、但馬、京都府北部の各地方生活圏を連絡するとともに、中国横断自動車道姫路鳥取線、北近畿豊岡自動車道及び京都縦貫自動車道等との連携により広域的なネットワークの形成を図る延長約120kmの路線です。 そのうち、城崎道路と大宮峰山道路は、ミッシングリンクの解消により、災害に強い道路ネットワークの確保、走行時間短縮による救急医療活動、観光振興の支援を目的とした道路であり、国による直轄権限代行により整備を行っています。					
H27年度事業化		H11年度都市計画決定 (H18年、H26年度変更)		H29年度用地着手	
R元年度工事着手					
全体事業費	約305億円	事業進捗率 (令和7年3月末時点)	約33%	供用済延長	-km
計画交通量	6,400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)
	(事業全体)	(事業全体)	1,754/6,846億円		1,042/10,811億円
	1.6(0.8)	6.8(3.0)%	(事業費: 1,688/6,551億円)		(走行時間短縮便益: 938/9,479億円)
	2.0(1.2) [2%]		(維持管理費: 66/221億円)		(走行経費減少便益: 91/1,122億円)
	2.4(1.5) [1%]		(更新費: 0/73億円)		(交通事故減少便益: 13/210億円)
	(残事業)	(残事業)	(事業全体)		(残事業)
0.6(1.4)	1.2(6.3)%	感度分析	(事業全体)		(残事業)
0.8(2.0) [2%]		交通量	B/C=1.4~1.7(±10%)		交通量 B/C=0.53~0.65(±10%)
1.05(2.3) [1%]		事業費	B/C=1.5~1.6(±10%)		事業費 B/C=0.54~0.66(±10%)
		事業期間	B/C=1.6~1.6(±20%)		事業期間 B/C=0.56~0.62(±20%)
事業の効果等 ①交通混雑の緩和 ・城崎道路及び大宮峰山道路の並行区間である国道178号・国道312号では、沿道施設の開発や交差道路が多く信号交差点が多いことにより交通混雑が発生している。 ・本事業の整備後は、城崎道路及び大宮峰山道路を利用した新たなルートが確保され、旅行速度の向上や所要時間の短縮が期待される。 ②交通安全性の向上 ・城崎道路及び大宮峰山道路の並行する国道178号・国道312号では、交通事故の発生割合が高く、交通混雑に起因すると考えられる追突事故が約6割を占めている。 ・本事業の整備後は、城崎道路及び大宮峰山道路への交通の転換による交通混雑の緩和により、交通事故の減少が期待される。 ③救急医療体制の支援 ・与謝野町の京都府立医科大学附属北部医療センターが平成21年より医療機能を充実・強化し、町内以外の広域的な受け入れを開始。京丹後市からの救急搬送数は約2倍に増加。豊岡病院への救急搬送数も増加傾向。 ・城崎道路及び大宮峰山道路の整備により、救急搬送時間の短縮、搬送患者の負担軽減が期待。 ④ミッシングリンクの解消 ・城崎道路及び大宮峰山道路の整備により、北近畿豊岡自動車道や京都縦貫自動車道に接続し、日本海側のミッシングリンク解消に寄与し災害時等の代替路の確保や被災時の道路啓開のための基幹ルートの確保、主要拠点への進出に貢献。 ⑤観光資源へのアクセス強化 ・但馬・丹後・中丹地域には、城崎温泉や玄武洞公園、天橋立や琴引浜をはじめとする魅力的な観光資源を有し、年間1,500万人を超える観光客が来訪している。 ・城崎道路・大宮峰山道路の整備により日本海沿岸地域の観光資源へのアクセス性が向上し、観光振興への支援が					

期待される。

関係する地方公共団体等の意見

京都府知事：

山陰近畿自動車道につきましては、府の新広域道路交通計画において、高規格道路に位置づけているとともに、重要物流道路に指定された極めて重要な道路であります。

また、山陰近畿自動車道の早期全線開通は、府民からも大きな期待が寄せられていることから、京都府では、国土交通省にも多大な御支援をいただいた有料道路事業の導入や文化財調査の外部委託活用による早期調査完了の促進等、山陰近畿自動車道の早期全線開通に向けて全力で取り組んでおります。

国土交通省におかれましては、府の悲願である早期全線開通を達成するため、当該大宮峰山道路事業についてその重要性に鑑み、直轄権限代行により事業推進いただいていることに感謝いたします。

一方、この度の大幅な事業費増は、社会情勢の変化や計画段階では予見することができなかった事柄に起因する等、やむを得ないものと判断しておりますが、引き続き、道路構造や施工方法について十分検討の上、コスト縮減を徹底いただくとともに、所要の事業費確保に最大限努めていただきますようお願いいたします。

また、工程・安全管理は、地域のまちづくりや有料道路事業に影響することから、より一層適切に実施され、一日も早い開通及び開通時期の公表に向けて、全力で取り組んでいただきますようお願いいたします。

以上の意見を付したうえで、事業継続という対応方針(原案)に賛成します。

京丹後市長：

(大宮峰山道路の令和8年度完成に向けた最大限の整備加速化)

①宮津天橋立～大宮峰山(予定)までの間の有料化については、その事業計画の申請の中で大宮峰山道路の令和8年度完成、同9年度から供用開始を内容に含められ、申請・承認が行われており、その前提の中で、宮津天橋立～京丹後大宮までの有料化が予定どおり本年4月からスタートされている。一方、有料化を巡っては、当時、先線も含めた整備の最大限の加速化を前提として、地元としてギリギリの受け止め・判断をさせていただいており、大宮峰山インターの令和8年度完成を背景条件として申請・承認のうえ有料化のスタートが既になされている以上、令和8年度完成に向け、最大限の事業加速化を強く要請

②このため、課題となっている埋蔵文化財調査の更なる体制強化を京都府と国が全面的に連携して行い、工事区間の最大限の早期調査完了を強く要請

(期待する効果)

①高速道路網の形成

- ・全国的にも数少ない日本海側唯一の「ミッシングリンク」の早期解消
- ・京丹後市第3次総合計画(令和7年～令和10年)に掲げる「大動脈と直結する大動脈のまちづくり」の実現への期待
- ・代替路となる高速道路網を形成することによる災害時の活動支援
- ・京阪神地域と日本海沿岸地域間における地域連携の強化による地方創生の加速前進
- ・半島地域におけるリダンダンシー確保のための道路ネットワークの根幹。万一の南海沖地震の際の避難とバックアップのための近畿と山陰の連結

②交通混雑の緩和・移動時間の短縮

- ・観光シーズンを中心とした国道312号の交通混雑の緩和
- ・救急車両の搬送時間の短縮

③高速道路のアクセス向上のストック効果

- ・京丹後大宮IC開通(平成28年10月)以降、京丹後市内に新たに7社が企業立地
- ・周遊性の向上により、立寄り可能となる「海の京都」の魅力ある観光施設が増加し、観光客の選択肢増加による地域全体の魅力向上(京丹後市観光消費額:令和6年度は約94億円で過去最高)
- ・峰山町市街地から京都府立医科大学付属北部医療センターまでの救急搬送時間の短縮による「命の道」の早期整備

(取り組み)

・山陰近畿自動車道の早期全線整備を促進する地元の促進大会を毎年開催

(国会議員をはじめ国・府・地元関係者約400人が出席)

・山陰近畿自動車道の整備を促進するため地籍調査事業を推進(全体の約6割完了)

・京都府北部7市町の連携(海の京都DMO)による観光誘客事業の推進(マネジメント、マーケティング、プロモーション)

事業評価監視委員会の意見

審議の結果「一般国道312号大宮峰山道路」は、事業の必要性等に関する視点、事業の進捗の見込みの視点から継続が妥当と判断できる。

引き続き事業を推進し、早期の開通を目指すことが適切である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等
沿線地域の人口は近年減少傾向、世帯数・自動車保有台数は横ばい傾向であるものの、過去10年間に通行止めが7回発生するなどの課題が生じている。

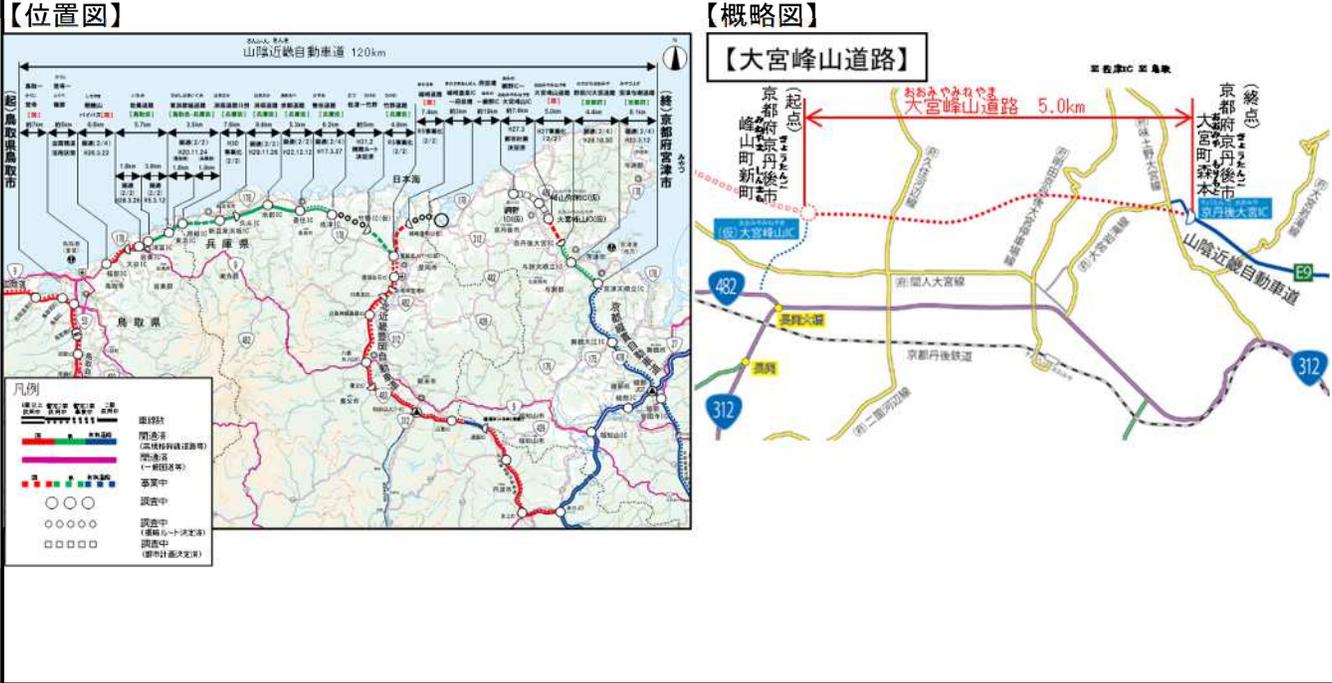
事業の進捗状況、残事業の内容等
平成27年度事業化、用地取得進捗率約99%、事業進捗率約33%(令和7年3月末時点)

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等
引き続きコスト縮減を図るとともに、事業費の管理徹底に努め、事業を推進し早期開通を目指します。

施設の構造や工法の変更等
今後も、技術の進展により新技術・新工法の採用など、コスト縮減に努めながら事業を推進していきます。

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



※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、鳥取西IC付近～宮津天橋立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分析結果。

再評価結果(令和8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178号 <small>きのさき</small> 城崎道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 近畿地方整備局	
起終点	自: 兵庫県豊岡市城崎町飯谷 至: 兵庫県豊岡市新堂	延長	7.4km			
事業概要						
<p>山陰近畿自動車道は、鳥取県東部、但馬、京都府北部の各地方生活圏を連絡するとともに、中国横断自動車道姫路鳥取線、北近畿豊岡自動車道及び京都縦貫自動車道等との連携により広域的なネットワークの形成を図る延長約120kmの路線です。</p> <p>そのうち、城崎道路と大宮峰山道路は、ミッシングリンクの解消により、災害に強い道路ネットワークの確保、走行時間短縮による救急医療活動、観光振興の支援を目的とした道路であり、国による直轄権限代行により整備を行っています。</p>						
R5年度事業化		R3年度都市計画決定		用地未着手		
全体事業費	約1,150億円	事業進捗率 (令和7年3月末時点)	約1%	供用済延長	-km	
計画交通量	4,700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)		総便益: (残事業)/(事業全体)	
	1.6(0.3)	6.8(0.0)%	1,754/6,846億円		1,042/10,811億円	
	2.0(0.4) [2%]	6.8(0.0)%	事業費: 1,688/6,551億円		走行時間短縮便益: 938/9,479億円	
	2.4(0.6) [1%]		維持管理費: 66/221億円		走行経費減少便益: 91/1,122億円	
	(残事業)	(残事業)	更新費: 0/73億円		交通事故減少便益: 13/210億円	
	0.6(0.3)	1.2(0.0)%	感度分析 (事業全体)		(残事業)	
0.8(0.4) [2%]	1.2(0.0)%	交通量	B/C=1.4~1.7(±10%)		交通量	B/C=0.53~0.65(±10%)
1.05(0.6) [1%]		事業費	B/C=1.5~1.6(±10%)		事業費	B/C=0.54~0.66(±10%)
		事業期間	B/C=1.6~1.6(±20%)		事業期間	B/C=0.56~0.62(±20%)
事業の効果等						
①交通混雑の緩和						
<ul style="list-style-type: none"> 城崎道路及び大宮峰山道路の並行区間である国道178号・国道312号では、沿道施設の開発や交差道路が多く信号交差点が多いことにより交通混雑が発生している。 本事業の整備後は、城崎道路及び大宮峰山道路を利用した新たなルートが確保され、旅行速度の向上や所要時間の短縮が期待される。 						
②交通安全性の向上						
<ul style="list-style-type: none"> 城崎道路及び大宮峰山道路の並行する国道178号・国道312号では、交通事故の発生割合が高く、交通混雑に起因すると考えられる追突事故が約6割を占めている。 本事業の整備後は、城崎道路及び大宮峰山道路への交通の転換による交通混雑の緩和により、交通事故の減少が期待される。 						
③救急医療体制の支援						
<ul style="list-style-type: none"> 与謝野町の京都府立医科大学附属北部医療センターが平成21年より医療機能を充実・強化し、町内以外の広域的な受け入れを開始。京丹後市からの救急搬送数は約2倍に増加。豊岡病院への救急搬送数も増加傾向。 城崎道路及び大宮峰山道路の整備により、救急搬送時間の短縮、搬送患者の負担軽減が期待。 						
④ミッシングリンクの解消						
<ul style="list-style-type: none"> 城崎道路及び大宮峰山道路の整備により、北近畿豊岡自動車道や京都縦貫自動車道に接続し、日本海側のミッシングリンク解消に寄与し災害時等の代替路の確保や被災時の道路啓開のための基幹ルートの確保、主要拠点への進出に貢献。 						
⑤観光資源へのアクセス強化						
<ul style="list-style-type: none"> 但馬・丹後・中丹地域には、城崎温泉や玄武洞公園、天橋立や琴引浜をはじめとする魅力的な観光資源を有し、年間1,500万人を超える観光客が来訪している。 城崎道路・大宮峰山道路の整備により日本海沿岸地域の観光資源へのアクセス性が向上し、観光振興への支援が期待される。 						

関係する地方公共団体等の意見

兵庫県知事：

一般国道178号 城崎道路の「事業継続」の方針に同意する。

山陰近畿自動車道は日本海国土軸を形成し、北近畿豊岡自動車道と直結することで、環日本海地域の交流促進だけでなく、阪神間等との観光・物流・経済の交流を一層促進させ、地域の発展に大きく寄与する道路である。

城崎道路は、山陰近畿自動車道の一部区間であり、大規模災害発生時におけるリダンダンシーの確保、3次救急医療病院や多様な観光拠点・観光資源へのアクセス向上など、重要な役割を担っている。

令和5年度に事業着手し、これまで着実に調査・設計が進められているところであり、早期工事着手に向けて事業推進に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。

豊岡市長：

(期待する効果)

山陰近畿自動車道が整備されることによって、危機管理、命、大交流の道として、但馬地域の安全・安心、地域活性化に多大な効果を発揮します。また、第3次救急医療機関へのアクセス向上や、災害に強い安心で安全な道路ネットワーク機能が確保されます。あわせて、広域的な道路ネットワークが形成されることで、観光振興や人々の交流を促進することができ、地域活性化の原動力になることが期待されます。

道路整備に期待される効果の一日も早い発現のため、早期開通をお願い致します。

①危機管理の道(災害に強い道路ネットワークの確保)

・日本海側のミッシングリンク解消に寄与し、災害時等の代替路、道路啓開のための基幹ルートの確保、および復旧や復興を促す輸送路として期待

②いのちの道(第3次救急医療機関へのアクセス向上)

・広大な但馬地域唯一の第3次救急医療機関である公立豊岡病院への搬送時間を短縮でき、生存率を高め後遺症を軽減させる道路として期待

③大交流の道(広域的な道路ネットワークによる観光振興・地域活性化)

・城崎温泉など但馬地域には魅力的な観光資源が点在しており、観光資源への集客や交流人口の増加に伴う観光産業への支援、物流の利便性向上、効率化による地場産業の活性化に期待

(取り組み)

①危機管理の道

・豊岡市道路整備計画に基づき、防災や交通安全の機能を高めると共に、地域ネットワーク充実のための市道整備

②いのちの道

・医療介入までの時間を大幅に短縮するドクターカーの運用。(平成22年度に公立豊岡病院に導入)

③大交流の道

・「観光イノベーション」により、地域の関係者の力を結集し、地域経済の活性化を推進

事業評価監視委員会の意見

審議の結果「一般国道178号城崎道路」は、事業の必要性等に関する視点、事業の進捗の見込みの視点から継続が妥当と判断できる。

引き続き事業を推進し、早期の開通を目指すことが適切である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等
 沿線地域の人口は近年減少傾向、世帯数・自動車保有台数は横ばい傾向であるものの、過去10年間に通行止めが7回発生するなどの課題が生じている。

事業の進捗状況、残事業の内容等
 令和5年度事業化、用地取得進捗率0%、事業進捗率約1%（令和7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
 今後も、技術の進展により新技術・新工法の採用など、コスト削減に努めながら事業を推進していきます。

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



- ※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)
- ※B/Cの値は、鳥取西IC付近～宮津天橋立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分析結果。

再評価結果(令和8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165号 <small>かしぼかしわら</small> 香芝柏原改良		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 近畿地方整備局
起終点	自: 奈良県香芝市穴虫 <small>かしぼ あなむし</small> 至: 大阪府柏原市田辺 <small>かしわら たなべ</small>			延長	2.8km	
事業概要						
<p>一般国道165号は、大阪市北区を起点とし、奈良県大和平野地域の南部を經由して三重県津市に至る全長約125kmの主要幹線道路です。</p> <p>香芝柏原改良は、一般国道165号、大和高田バイパス、中和幹線から集中する交通を円滑に処理するとともに、交通事故の危険性が高い厳しい線形を改良することによる交通事故の削減、異常気象時通行規制区間の回避等を目的とした延長2.8kmの道路です。</p>						
H23年度事業化		S37年度都市計画決定(大阪府側) S41年度都市計画決定(奈良県側) H22年都市計画変更	H25年度用地着手		工事未着手	
全体事業費	約178億円	事業進捗率	約32%	供用済延長	-km	
計画交通量		22,700台/日				
費用対効果分析	B/C	EIRR	総費用 (事業)/(事業全体)		総便益 (事業)/(事業全体)	
	(事業全体)	(事業全体)	91/164億円		241/241億円	
	1.5		事業費: 74/147億円		走行時間短縮便益: 224/224億円	
	2.4 [2%]	5.6%	維持管理費: 17/17億円		走行経費減少便益: 16/16億円	
	3.1 [1%]		更新費: 0/0億円		交通事故減少便益: 1.4/1.4億円	
	(残事業)	(残事業)				
2.7		感度分析	(事業全体)		(残事業)	
3.7 [2%]	11.8%	交通量	B/C=1.3~1.6(±10%)		交通量 B/C=2.4~2.9(±10%)	
4.4 [1%]		事業費	B/C=1.4~1.5(±10%)		事業費 B/C=2.5~2.9(±10%)	
		事業期間	B/C=1.4~1.6(±20%)		事業期間 B/C=2.5~2.7(±20%)	
事業の効果等						
①交通の円滑化						
<ul style="list-style-type: none"> 国道165号の奈良・大阪府県境付近では、奈良県側で3路線(8車線)が合流するため、2車線の香芝柏原改良区間では、交通容量の不足により交通混雑が発生。 香芝柏原改良区間を4車線に拡幅することで、交通容量が拡大され、交通混雑の緩和による旅行速度の向上や所要時間の短縮が期待される。 						
②交通事故削減						
<ul style="list-style-type: none"> 国道165号の奈良・大阪府県境付近では、見通しの悪い急カーブや急勾配箇所が連続し、大阪・奈良の一般国道と比較して正面衝突・すれ違い時の車両接触や追突事故の発生割合が高い。 香芝柏原改良の整備後は、急カーブ・急勾配箇所の解消や中央帯の設置や交通混雑の緩和により交通事故の減少が期待される。 						
③異常気象時通行規制区間の回避						
<ul style="list-style-type: none"> 国道165号は奈良と大阪を結ぶ主要幹線道路であるが、防災点検要対策箇所等が多数存在し、災害発生による通行止めや大雨の際の事前通行規制などにより、人流・物流の停滞のリスクがある。 香芝柏原改良の整備により、事前通行規制区間が解消し幹線道路の信頼性が確保される。 						
関係する地方公共団体等の意見						
奈良県知事の意見:						
<p>香芝柏原改良は、大阪府から三重県をつなぐ主要な広域幹線道路である一般国道165号の一部をなし、本県の中和地域と大阪府を結ぶ、中和地域の地方創生を支える重要な幹線道路となっています。</p> <p>県としても、道路ネットワークが強化されることで、企業立地などが進み、新たな雇用が創出され、地域経済の活性化が進むことを期待しており、中和地域の地方創生のためにも香芝柏原改良は必要と考えております。</p> <p>以上のことから、対応方針(案)のとおり、事業継続が妥当と考えます。</p> <p>なお、事業実施にあたっては、本県と速やかな情報共有を図っていただくとともに、より一層のコスト縮減に努</p>						

めていただきたいと考えております。

県としては、引き続き円滑な事業推進のための環境整備等に努めますので、早期の供用に向けた確実な事業推進をお願いします。

大阪府知事の意見：

1. 一般国道165号香芝柏原改良の「対応方針(原案)」案については異存ありません。用地取得率が9割となっていることも踏まえ、周辺的环境に配慮しつつ、工事の安全対策に万全を期した上で、早期供用に向けて事業を推進していただきたい。なお、予算、工程等に関して、本府と十分な調整をお願いしたい。
2. 工事の実施にあたっては、物価上昇により事業費が増加している中、より一層のコスト縮減を図るために、施工方法等について検討していただきたい。
3. 事業の推進にあたり、本府側の受けとなる国道165号および国道25号において、今後、渋滞悪化等の影響が出る際は、必要な対応をお願いしたい。

香芝市長からの意見：

(期待する効果)

① 渋滞緩和・地域間の交流促進

- ・中和幹線、国道165号、大和高田バイパスが合流するボトルネック区間の解消により、慢性的な渋滞の緩和。
- ・大阪から市内へのアクセス性向上による地域間の交流促進。

② 安全性の向上

- ・歩道整備による歩行者の安全確保、急カーブ等の解消による交通事故の低減。

③ 交通の円滑化

- ・緊急輸送道路である国道の整備による、異常気象時通行規制区間の解消及び災害時の円滑な避難活動や防災活動の実施。

(取り組み)

① 地域の活性化

- ・香芝柏原改良の整備に合わせて、自然とのふれあいや地域交流の核となる拠点施設として、香芝総合公園の整備を推進する。
- ・地域計画制度等を活用した計画的な商業施設等の誘導を図る。

② 大規模災害に備えた避難地の確保

- ・国道165号に結節する香芝総合公園は、香芝市地域防災計画において、大規模災害時に広域避難地として利用できる防災機能を備えた公園として整備することとしており、緊急輸送道路に位置づけられる国道165号と連携した防災体制の構築を推進する。

柏原市長からの意見：

① 異常気象時における通行規制区間の解消

- ・異常気象時通行規制区間の回避により、緊急輸送路としての防災機能の向上に期待。
- ※平成29年の台風21号時には国道165号だけでなく国道25号や西名阪自動車道も同時に通行止めとなり、市民生活及び水防活動に大きな影響を与えた。

② 安全性の向上

- ・見通しの悪い急カーブの解消による事故の減少、歩道整備による歩行者の安全向上に期待。

③ 交通の円滑化

- ・交通容量が拡大することで、当該区間の慢性的な交通混雑の緩和、定時制の確保に期待
- ※引き続き大阪府域側の国道165号、国道25号の渋滞緩和の対応をお願いしたい。

(取り組み)

○ 道路ネットワークの整備・交通渋滞の緩和

- ・国道165号や国道25号が結節する国分交差点付近の渋滞解消のため都市計画道路田辺旭ヶ丘線の整備、(仮称)柏原スマートICの検討を進めている。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果「一般国道165号香芝柏原改良」は、事業の必要性等に関する視点、事業の進捗の見込みの視点から継続が妥当と判断できる。

引き続き事業を推進し、早期の開通を目指すことが適切である。

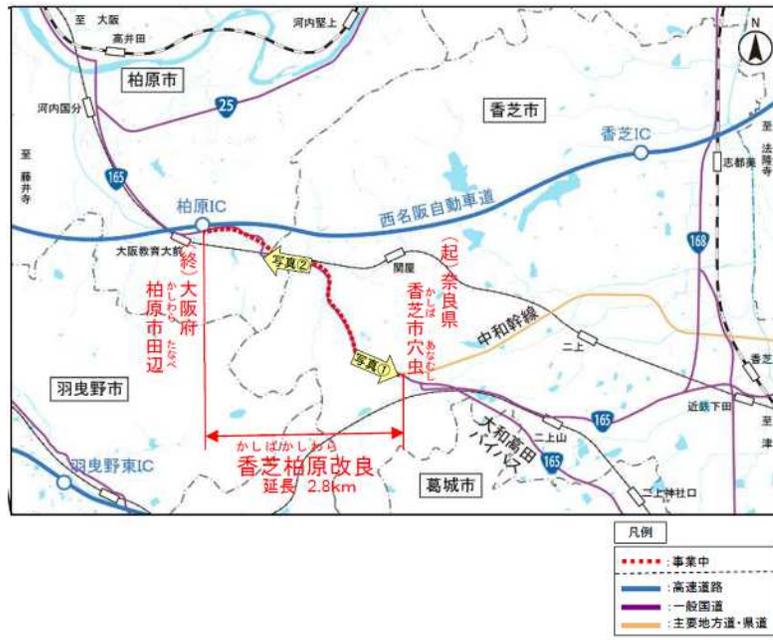
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	沿線地域の人口は事業化後減少傾向にあるが、世帯数、自動車保有台数は事業化後増加傾向である。
事業の進捗状況、残事業の内容等	平成23年度事業化、用地取得進捗率約90%、事業進捗率約32%(令和7年3月末時点)
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	引き続き事業を推進し、早期の開通を目指します。
施設の構造や工法の変更等	今後も、技術の進展により新技術・新工法の採用など、コスト縮減に努めながら事業を推進していきます。
対応方針	
対応方針決定の理由	以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

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8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>あいおい うね どうろ</small> 相生有年道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 近畿地方整備局
起終点	自:兵庫県若狭野町入野 至:兵庫県赤穂市東有年			延長	8.6km
事業概要					
<p>一般国道2号は、大阪市北区を起点とし、兵庫県、岡山県、広島県、山口県を経て北九州市門司区に至る延長約685kmの主要幹線道路である。バイパス整備や現道拡幅を東側から進めてきており、順次多車線化が完了。</p> <p>相生有年道路は、相生市及び赤穂市の一般国道2号における交通混雑の緩和、交通安全の確保、沿道騒音の改善等を目的とした延長8.6kmの道路である。</p>					
S60年度事業化	H元年度都市計画決定 (H11年度変更)	H4年度用地着手	H8年度工事着手		
全体事業費	約505億円	事業進捗率 (令和7年3月末時点)	約73%	供用済延長	3.7km
計画交通量	23,500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)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	1.4	5.1%	106 / 736億円	518 / 1,060億円	令和7年
	(参考) 2.4 [2%] 3.2 [1%]		(事業費: 88/692億円 維持管理費: 18/43億円 更新費: 0/0億円)	(走行時間短縮便益: 502/998億円 走行経費減少便益: 11/ 51億円 交通事故減少便益: 5.1/ 11億円)	
	(残事業)	(残事業)	感度分析	(残事業)	
4.9	17.8%	(事業全体)	(残事業)		
(参考) 7.0 [2%] 8.4 [1%]		交通量	交通量		
		B/C=1.3~1.6(±10%)	B/C=4.4~5.4(±10%)		
		事業費	事業費		
		B/C=1.4~1.5(±10%)	B/C=4.5~5.4(±10%)		
		事業期間	事業期間		
		B/C=1.4~1.5(±20%)	B/C=4.8~5.0(±20%)		
事業の効果等					
<p>①交通混雑の緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> 未開通区間の交通量は交通容量の約1.3倍となっており、ピーク時間帯には交差点部などでは渋滞が発生している。 整備後は、交通容量が拡大され交通混雑の緩和による旅行速度の向上や所要時間の短縮が期待される。 <p>②交通安全の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> 未開通区間の国道2号では、兵庫県内の直轄国道と比較し正面衝突の発生割合が高く、渋滞に起因すると想定される追突事故が50%を占めている。また歩道未整備区間の歩行者等の安全確保が課題。 整備後は、中央帯の設置や交通混雑の緩和により、交通事故の減少が期待される。 <p>③沿道騒音の改善</p> <ul style="list-style-type: none"> 未開通区間の国道2号では、大型車混入率が高く、昼間・夜間ともに沿道騒音が環境基準を超過している。 整備後は、遮音壁の整備により沿道騒音の改善が期待される。 					
関係する地方公共団体等の意見					
兵庫県知事の意見:					
<p>当該区間は、西播磨地域における物流交通の大動脈であるとともに、沿道住民の日常生活や災害時の緊急輸送を支えるなど、重要な役割を担っている。</p> <p>当該区間は、2車線にもかかわらず交通量が約20,000 台/日で交通容量を大幅に超えており、朝・夕を中心として慢性的な渋滞が発生していること、幅員が狭く、歩道未設置区間があり、自動車、自転車及び歩行者の安全な通行が阻害されていること、沿道騒音が環境基準を超過していることが課題となっている。</p> <p>また、令和5年9月に発生した山陽自動車道尼子山トンネル内火災事故による通行止め(R5.9.5~R5.12.15)の影響で、国道2号等において渋滞が発生した。本事業の整備により事故・災害に強いダブルネットワークを早期に形成する必要がある。</p> <p>本事業8.6km のうち、相生市若狭野町八洞~相生市若狭野町若狭野1.5kmは令和4年10月に供用されたもの</p>					

の、相生市若狭野町若狭野～赤穂市東有年は未供用となっている。引き続き、安全で円滑な交通確保と環境改善を図るため、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。

赤穂市長からの意見：

国道2号の4車線整備により、交通混雑の緩和・通過交通の安全・騒音の改善に期待。

相生市長からの意見：

国道2号の4車線整備により、交通混雑の緩和・通過交通の安全・騒音の改善に期待。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果「一般国道2号相生有年道路」は、事業の必要性等に関する視点、事業の進捗の見込みの視点から継続が妥当と判断できる。

引き続き事業を推進し、早期の開通を目指すことが適切である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等
 沿線地域の人口は減少傾向にあるが、世帯数、自動車保有台数は事業化後増加し近年は横ばい傾向である。

事業の進捗状況、残事業の内容等
 昭和60年度事業化、用地取得進捗率約89%、事業進捗率約73%(令和7年3月末時点)
 平成21年4月:相生市若狭野町鶴亀～上松間 延長0.4km部分開通
 平成28年3月:相生市若狭野町上松～若狭野間 延長1.8km部分開通
 令和4年10月:相生市若狭野町八洞～相生市若狭野町若狭野間 延長1.5km部分開通

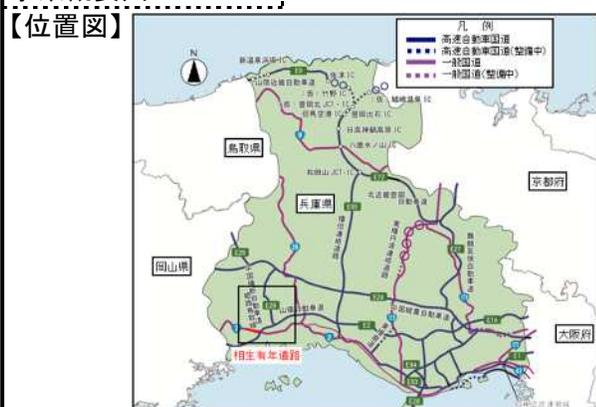
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等
 引き続き事業を推進し、早期の開通を目指します。

施設の構造や工法の変更等
 今後も、技術の進展により新技術・新工法の採用など、コスト縮減に努めながら事業を推進していきます。

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



※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8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29号 <small>ひめじきた</small> 姫路北バイパス		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:兵庫県姫路市相野 <small>ひめじ あいの</small> 至:兵庫県姫路市林田町六九谷 <small>ひめじ はやしだちやうむくだに</small>				延長	6.2km
事業概要						
国道29号は、兵庫県姫路市と鳥取県鳥取市を結ぶ約118kmの主要幹線道路であり、播磨地域の南北方向の交通を担う道路です。姫路北バイパスは、姫路市域の国道29号の交通混雑の緩和、交通安全の確保、沿道環境の改善等を目的とした延長約6.2kmのバイパスです。						
H2年度事業化		H2年度都市計画決定		H9年度用地着手		H15年度工事着手
全体事業費	約281億円	事業進捗率	約57%	供用済延長	1.5km	
(令和7年3月末時点)						
計画交通量	21,800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)	126/468億円		337/558億円	
	1.2		事業費: 94/428億円	走行時間短縮便益: 313/524億円		
	1.9 [2%]	4.5%	維持管理費: 31/40億円	走行経費減少便益: 16/ 24億円		
	2.4 [1%]		更新費: 0/0億円	交通事故減少便益: 8/ 10億円		
(残事業)	(残事業)					
2.7		感度分析	(事業全体)	(残事業)		
3.8 [2%]	12.3%	交通量	B/C=1.1~1.3(±10%)	交通量	B/C=2.4~2.9(±10%)	
4.5 [1%]		事業費	B/C=1.2~1.2(±10%)	事業費	B/C=2.5~2.9(±10%)	
		事業期間	B/C=1.1~1.2(±20%)	事業期間	B/C=2.6~2.7(±20%)	
事業の効果等						
①交通混雑の緩和						
<ul style="list-style-type: none"> 未開通区間の交通量は交通容量の約1.5倍となっており、ピーク時間帯には交差点部などでは渋滞が発生している。 姫路北バイパスの整備により、交通が転換し交通混雑の緩和による旅行速度の向上や所要時間の短縮が期待される。 						
②交通安全の確保						
<ul style="list-style-type: none"> 未開通区間の国道29号では、兵庫県内の直轄国道と比較し渋滞に起因すると想定される追突事故の割合が高い。 姫路北バイパスの開通済区間では、死傷事故件数が減少。姫路北バイパスの整備後は、交通混雑の緩和により交通事故の減少が期待される。 						
③沿道環境の改善						
<ul style="list-style-type: none"> 未開通区間の国道29号(下伊勢交差点、下伊勢ランプ交差点)では、家屋が近接し沿道騒音が環境基準を超過している。 姫路北バイパスの開通済区間では、現道の交通がバイパスに転換し、沿道周辺の騒音レベルが低下。姫路北バイパスの整備による交通の転換により、沿道騒音の改善が期待される。 						
関係する地方公共団体等の意見						
兵庫県知事の意見:						
姫路北バイパスは、姫路西バイパスや山陽自動車道姫路西に直結し、播磨地域の広域的な交流・連携に資する重要な道路である。						
本事業6.2kmのうち、これまで南側約1.5kmは平成23年3月に暫定2車線で供用されたものの、残る4.7km区間の現道部分では、ピーク時間帯における交差点部での渋滞発生や沿道騒音の環境基準超過などの課題が残っている。引き続き、安全で円滑な交通確保と環境改善を図るため、開通の見通しを示しつつ早期の全線供用に向けて積極的に取り組んで頂きたい。						
なお、事業の実施にあたっては、資材価格や人件費が高騰している状況であるので、より一層のコスト縮減に努めて頂きたい。						

姫路市長からの意見:

(期待する効果)

① 観光

- ・姫路市と宍粟市、また本市と姉妹都市である鳥取市をはじめとする国道29号沿線市町とのアクセス向上に伴う周遊観光の実現による広域観光の振興
- ・兵庫県指定重要有形文化財である三木家住宅やはやしだ交流センター「ゆたりん」や鹿ヶ壺、奥播磨かかしの里をはじめ、国道29号の沿線市町の温泉やスキー場等の観光施設へのアクセス向上による観光客数の増加

② 産業振興

- ・工場立地・設備投資の拡大による、新たな雇用の創出や地域の稼ぐ力の強化

③ 医療

- ・第三次救急医療施設である県立はりま姫路総合医療センターへのアクセス向上による、搬送時間の短縮

④ 災害に強い道路ネットワーク

- ・バイパス整備によりダブルネットワークが形成されることで、災害発生等により現道が通行止めとなった場合の交通機能の確保

(市の取組)

① 観光

- ・「国道29号周辺兵庫・鳥取地域振興協議会」をはじめ、播磨圏域連携中枢都市圏構成市町や西播磨5市6町(西播磨観光協議会)での広域的な観光促進事業の実施

② 産業振興

- ・工場用地ライブラリー(国道29号沿線の物件情報も登録)を活用したマッチング制度や各優遇制度、ワンストップサービスなど進出企業のサポート
- ・製造業のほか、地域特性を活かした6次産業化企業などの企業誘致活動

事業評価監視委員会の意見

審議の結果「一般国道29号姫路北バイパス」は、事業の必要性等に関する視点、事業の進捗の見込みの視点から継続が妥当と判断できる。

引き続き事業を推進し、早期の開通を目指すことが適切である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	沿線地域の人口は減少傾向にあるが、世帯数、自動車保有台数は事業化後増加し近年は横ばい傾向である。
事業の進捗状況、残事業の内容等	平成2年度事業化、用地取得進捗率約67%、事業進捗率約57%(令和7年3月末時点) 平成23年3月:延長1.5km部分開通
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	引き続き事業を推進し、早期の開通を目指します。
施設の構造や工法の変更等	今後も、技術の進展により新技術・新工法の採用など、コスト縮減に努めながら事業を推進していきます。
対応方針	
対応方針決定の理由	以上の状況を勧案すれば、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8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、渡邊 良一

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名谷町 至: 兵庫県明石市大久保町	延長	専用部: 12.5km 一般部: 8.5km			
事業概要						
<p>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。</p> <p>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。</p>						
S63年度事業化		S62年度都市計画決定		H元年度用地着手		
H3年度工事着手						
全体事業費	約2,970億円	事業進捗率 (令和7年3月末時点)	約60%	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 (事業全体)	EIRR (事業全体)	総費用 (残事業)/(事業全体) 945/5,605億円		総便益 (残事業)/(事業全体) 4,228/6,025億円	
	1.1	4.2%	事業費: 830/5384億円		走行時間短縮便益: 3874/5515億円	
	1.8 [2%]		維持管理費: 115/221億円		走行経費減少便益: 324/465億円	
	2.4 [1%]		更新費: 0/0億円		交通事故減少便益: 31/45億円	
	(残事業)	(残事業)	(事業全体)		(残事業)	
4.5	15.1%	交通量	B/C=0.97~1.2(±10%)	交通量	B/C=4.0~4.9(±10%)	
6.5 [2%]		事業費	B/C=1.06~1.09(±10%)	事業費	B/C=4.1~4.9(±10%)	
8.0 [1%]		事業期間	B/C=0.99~1.2(±20%)	事業期間	B/C=4.3~4.7(±20%)	
事業の効果等						
①交通混雑の緩和						
<ul style="list-style-type: none"> 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、旅行速度の向上に期待される。 						
②交通安全の確保						
<ul style="list-style-type: none"> 神戸西バイパス未整備区間と並行する第二神明道路は、整備済区間と並行する第二神明道路と比べ死傷事故が高く、交通混雑に起因すると考えられる追突事故が約8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、事故の減少が期待される。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される。 						
③物流の効率化						
<ul style="list-style-type: none"> 兵庫県の製造品出荷額等は全国5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、所要時間のばらつきが緩和する等、東西方向の物流の効率化が期待される。 						
関係する地方公共団体等の意見						
神戸市長:						
<p>一般国道2号神戸西バイパスは、第二神明道路や国道2号の慢性的な渋滞を緩和し、播磨から神戸・大阪までのネットワークが構築されることによる、物流機能の強化、市民生活の向上などに資する効果の高い事業です。更には災害時及び第二神明道路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必要不可欠な路線です。</p> <p>今回の事業費増については、現地条件等をふまえた詳細設計による構造見直しや、物価上昇に伴う資機材・労務費の増加などやむを得ないものと理解しますが、出来る限りのコスト縮減に努めるとともに、引き続き有料道路事業を積極的に活用し、早期供用を図っていただくようお願いいたします。</p>						

事業評価監視委員会の意見

審議の結果「一般国道2号神戸西バイパス」は、事業の必要性等に関する視点、事業の進捗の見込みの視点から継続が妥当と判断できる。

引き続き事業を推進し、早期の開通を目指すことが適切である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

沿線地域の人口は事業化後増加、近年横ばい傾向であり、世帯数、自動車保有台数は増加傾向を示している。

事業の進捗状況、残事業の内容等

昭和63年度事業化、用地取得進捗率約99%、事業進捗率約60%(令和7年3月末時点)

平成10年4月:垂水JCT~永井谷JCT 延長5.6km(専用部)部分開通

:神戸市垂水区小束山地区~西区伊川谷町別府 延長4.4km(一般部)部分開通

平成30年12月:神戸市西区櫛谷町菅野地区 延長4.4km(一般部)部分開通

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

引き続きコスト縮減を図るとともに、事業費の管理徹底に努め、早期開通を目指す。

施設の構造や工法の変更等

今後も、技術の進展により新技術・新工法の採用など、コスト縮減に努めながら事業を推進していきます。

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8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 <small>すもと 洲本</small> 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 <small>すもと たけのくち</small> 洲本市炬口 至:兵庫県 <small>すもと おさめ</small> 洲本市納			延長	6.0km
事業概要					
<p>一般国道28号は、神戸市を起点として徳島市に至る約195kmの幹線道路で、淡路島内の経済、産業活動を支援するほか地域の生活道路として大きな役割を担っている。</p> <p>洲本バイパスは、神戸淡路鳴門自動車道洲本ICへのアクセス道路としての役割を担うとともに、洲本市内の国道28号の交通混雑の緩和、交通安全の確保及び災害時の代替路の確保等を目的とした延長6.0kmのバイパスである。</p>					
S60年度事業化		S57年度都市計画決定		S63年度用地着手	
H元年度工事着手					
全体事業費	約535億円	事業進捗率 (令和7年3月末時点)	約77%	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 (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
	0.90		89/1075億円	212/972億円	
	(参考) 1.4 [2%]	3.7%	事業費: 77/1,045億円	走行時間短縮便益: 189/916億円	令和7年
	1.8 [1%]		維持管理費: 11/29億円	走行経費減少便益: 19/52億円	
	(残事業) 2.4	(残事業)	更新費: 0/0億円	交通事故減少便益: 2.7/3.8億円	
(参考) 3.3 [2%]	11.5%	感度分析	(事業全体)	(残事業)	
3.9 [1%]		交通量	B/C=0.8~0.99(±10%)	交通量	B/C=2.1~2.6(±10%)
		事業費	B/C=0.9~0.91(±10%)	事業費	B/C=2.2~2.6(±10%)
		事業期間	B/C=0.9~0.94(±20%)	事業期間	B/C=2.3~2.5(±20%)

事業の効果等

①交通混雑の緩和

- 未開通区間の交通量は交通容量の約1.4倍となっており、交差点部などで渋滞が発生している。
- 洲本バイパスの整備により交通が転換し交通混雑の緩和による旅行速度の向上や所要時間の短縮が期待される。

②交通安全の確保

- 未開通区間の国道28号では、渋滞に起因すると想定される追突事故の割合が50%を占めている
- 洲本バイパスの開通済区間では、死傷事故件数が減少。未開通区間の整備後は交通の転換が図られ、交通混雑の緩和により交通事故の減少が期待される。

③災害時の代替路の確保

- 未開通区間の国道28号の一部は、南海トラフ巨大地震に伴う津波による浸水が想定される。
- 洲本バイパスの計画高さは、想定津波高さよりも高く、災害時の避難路及び緊急輸送道路として地域の災害対応力の向上に寄与。

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分まで短縮される。
- 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が期待される。

関係する地方公共団体等の意見

兵庫県知事:

一般国道28号洲本バイパスの「事業継続」の方針に同意する。

一般国道28号は、淡路島を南北に通過し、高速道路のICや淡路島内3市の中心市街地をつなぐ幹線道路であり、洲本バイパスは洲本市域の日常生活や経済活動を支えるなど、重要な役割を担っている。

本事業6.0kmのうち、これまで洲本ICと洲本市街地を直結する西側3.6kmは供用されたものの、残る2.4km区間が未供用となっている。このため、未供用区間と並行する現国道では約15,000台/日と交通が集中し、青雲橋北詰交差点や新潮橋北詰交差点では交通混雑が発生するなど課題が残っている。引き続き、早期の全線

供用に向け、取り組んでいただきたい。

なお、旧道引き受けに係る事務手続きや道路管理体制などの協議に時間を要するため、早期に開通予定時期を明らかにしていただきたい。

また、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。

洲本市長：

(期待する効果)

①安全で快適な生活のまちづくり

- ・洲本市の道路インフラ整備の要である洲本バイパスの整備により、通過交通の転換による現道の交通混雑の緩和や、整備に伴う洲本市立第一小学校及び洲本市立洲浜中学校の通学路における、児童・生徒などの歩行者並びに近年急増しているサイクリストの安全確保に期待。

②防災

- ・大規模地震による津波が発生した場合、兵庫県立洲本実業高等学校など高台の避難所へ速やかに安全に避難できるルートとして期待。
- ・大規模災害発生後においても、災害時の緊急輸送路として確保され、迅速な救助や支援が受けられる。

③観光

- ・洲本ICと洲本市街のアクセス向上に伴う洲本温泉等観光地の観光客数の増加。

(取り組み)

①安全で快適な生活のまちづくり

- ・教育委員会、学校関係者、警察、道路管理者が一体となって、通学路交通安全点検を実施し、さらなる児童など歩行者の安全確保の向上を図る。

②防災

- ・各集落(約1,019世帯)から国道28号洲本バイパスへのアクセスルートの点検・改良を推進。

③観光

- ・淡路島をめぐる広域観光ルートづくりや淡路島の三市が一体となった広域的なPR活動を推進。

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」は、事業の必要性等に関する視点、事業の進捗の見込みの視点から継続が妥当と判断できる。

引き続き事業を推進し、早期の開通を目指すことが適切である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等
 沿線地域の人口、自動車保有台数は近年減少傾向、世帯数は横ばいである。

事業の進捗状況、残事業の内容等
 昭和60年度事業化、用地取得進捗率100%、事業進捗率約77%(令和7年3月末時点)
 平成10年5月:洲本市大野~納口 延長0.7km部分開通
 平成12年4月:洲本市宇山~大野間 延長2.9km部分開通

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等
 引き続きコスト削減を図るとともに、一層厳格な事業費等の管理に努め、早期開通に向け事業を推進します。

施設の構造や工法の変更等
 今後も、技術の進展により新技術・新工法の採用など、コスト削減に努めながら事業を推進していきます。

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】



※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8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、渡邊 良一

事業名	一般国道24号 <small>やまときた</small> 大和北道路(奈良北～奈良)	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: 奈良県奈良市 <small>うたひめちやう</small> 歌姫町 至: 奈良県奈良市 <small>はちじやうさんちやうめ</small> 八条三丁目			延長	6.1km
事業概要					
<p>京奈和自動車道は、京都、奈良、和歌山の都市間の連携強化を図る延長約120kmの高規格道路です。</p> <p>大和北道路、大和御所道路は、京奈和自動車道の一部として高速道路ネットワークを形成し、交通混雑の緩和、交通安全の向上、広域的なアクセス性向上などを通じ、地域の活性化を図ることを目的とした道路です。</p>					
H30年度事業化		H19年度都市計画決定		R2年度用地着手	
R5年度工事着手					
全体事業費	約2,050億円	事業進捗率	約2%	供用済延長	-km
		(令和7年3月末時点)			
計画交通量 19,600台/日					
費用対効果分析	B/C (事業全体)	EIRR (事業全体)	総費用 (事業費)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	2.3(1.7)	10.1(7.2)%	3,145/30,100億円	7,736/69,758億円	令和7年
	(参考) 2.8(2.5) [2%] 3.2(3.2) [1%]		事業費: 3,004/27,653億円 維持管理費: 140/1,912億円 更新費: 0/534億円	走行時間短縮便益: 7,194/64,171億円 走行経費減少便益: 474/4,899億円 交通事故減少便益: 68/688億円	
	(残事業)	(残事業)	感度分析 (事業全体)	(残事業)	
	2.5(1.8)	9.6(7.7)%	交通量 B/C=2.1~2.5(±10%)	交通量 B/C=2.2~2.7(±10%)	
(参考) 3.8(2.6) [2%] 4.8(3.3) [1%]		事業費 B/C=2.3~2.3(±10%)	事業費 B/C=2.2~2.7(±10%)		
		事業期間 B/C=2.2~2.4(±20%)	事業期間 B/C=2.3~2.8(±20%)		
事業の効果等					
<p>①交通混雑の緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国道24号(現道)の交通量は交通容量を超過しており、26箇所の交差点が主要渋滞箇所とされるなど交通混雑が発生している。 ・事業の整備後は、事業区間への交通の転換により、旅行速度の向上や所要時間の短縮が期待される。 <p>②交通安全の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・未開通区間に並行する国道24号(現道)では、渋滞を起因とすると想定される追突事故の発生割合が6割を占めている。 ・事業区間の整備により交通混雑が緩和し、開通済み区間と同様に交通事故の減少が期待される。 <p>③企業立地への支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・京奈和自動車道の周辺には多くの工業団地が位置し、道路整備に伴い企業立地が進展している。 ・奈良県の工場立地件数は過去19年で約490件増加しており、今後の道路開通による利便性の向上により、さらなる企業立地の進展が期待される。 <p>④救急医療体制への支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・H29年度に開通した区間(御所南IC～五條北IC)により、五條市内から第三次救急医療施設である奈良県立医科大学附属病院への救急搬送時間が約6分短縮、患者への負担軽減に繋がっている。 ・大和御所道路の残る区間の開通により、第三次救急医療施設へのさらなる所要時間の短縮や患者への負担軽減など救急医療への支援が期待される。 <p>⑤周遊観光の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・京奈和自動車道沿線地域は、世界遺産「東大寺」「平城宮跡」など多くの観光資源を有し、奈良県内では外国人を含む年間3,000万人を超える観光客が来訪している。 ・今後、京奈和自動車道の整備の進展により、交通の円滑化による周遊性の向上が図られ、観光入り込み客数の増加など、地域観光の活性化が期待される。 					
関係する地方公共団体等の意見					
奈良県知事:					
京奈和自動車道は奈良県にとって経済活性化、地方創生・地域振興、防災面などあらゆる面で非常に大きな効果をもたらす道路として県民の期待も大きいことから、対応方針(原案)のとおり、事業の継続は妥当と考えます。					

ただし、事業の継続においては以下に配慮して頂きますようよろしくお願いします。

- ①物価上昇に伴う資機材費や労務費での増額、地質条件の変更による増額については理解しますが、今後の事業推進にあたり、更なるコスト縮減の検討を積極的に実施し、地方負担の軽減に努めていただくようお願いいたします。
- ②早期に整備効果を発現するために、更なるスピードアップを図るなど、積極的に事業推進に取り組むようお願いいたします。(仮称)大和郡山北IC(南側ランプ)～郡山下ツ道JCT 区間については、第1次国土強靱化実施中期計画の期間内に供用を開始し、令和13年開催予定の国民スポーツ大会に活用できるよう最大限の努力をお願いいたします。
- ③また、本線整備を最優先に進めて頂いているところではありますが、工程上可能な範囲で、(仮称)田原本ICの整備、御所南ICのフルIC化(南行きオンランプの設置)、未開通となっている側道整備についても事業の推進をお願いいたします。
- ④引き続き、連絡調整会議等を活用し、事業に大幅な変更などが発生する場合は事前に情報共有していただくなど、これまで以上に密な連携を図っていただきますようお願いいたします。

京都府知事：

事業継続という対応方針(原案)に賛成します。

大和北道路(奈良北～奈良)は、京奈和自動車道の一部として高速道路ネットワークを形成し、交通混雑の緩和、交通安全の向上、広域的なアクセス性向上に資する道路です。

なお、当該事業を継続するに際しましては、コスト管理及び早期着工・早期供用に向けた取り組みを強化されますよう、お願いします。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果「一般国道24号大和北道路(奈良～奈良北)」は、事業の必要性等に関する視点、事業の進捗の見込みの視点から継続が妥当と判断できる。

引き続き事業を推進し、早期の開通を目指すことが適切である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

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、自動車保有台数は横ばい傾向である。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成30年度事業化、用地取得進捗率約1%、事業進捗率約2%(令和7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

引き続きコスト削減を図るとともに、厳格な事業費等の管理に努め、早期の開通に向け事業を推進する。

施設の構造や工法の変更等

今後も、技術の進展により新技術・新工法の採用など、コスト削減に努めながら事業を推進する。

対応方針

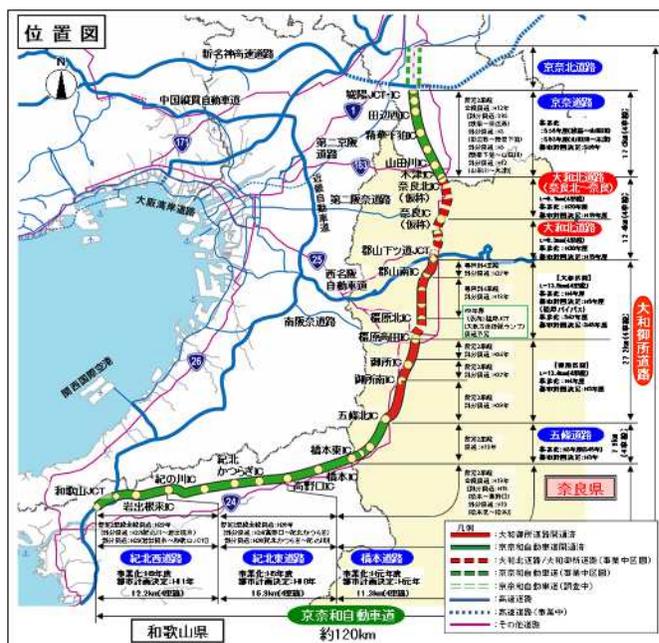
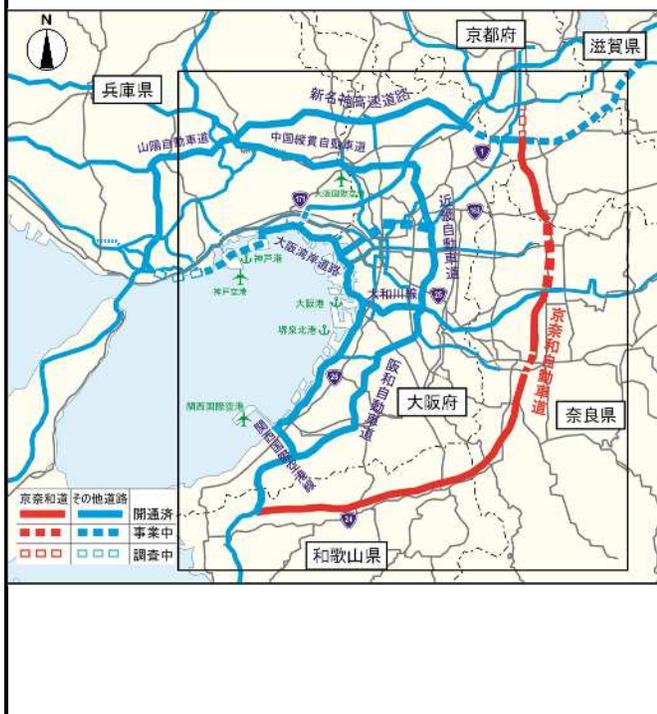
対応方針決定の理由

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

※B/Cの値は、城陽JCT・IC～和歌山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分析結果。

再評価結果(令和8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、渡邊 良一

事業名	一般国道24号 <small>やまときた</small> 大和北道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 近畿地方整備局 西日本高速道路株式会社
起終点	自:奈良県奈良市八条三丁目 至:奈良県大和郡山市横田町			延長	6.3km
事業概要					
<p>京奈和自動車道は、京都、奈良、和歌山の都市間の連携強化を図る延長約120kmの高規格道路です。</p> <p>大和北道路、大和御所道路は、京奈和自動車道の一部として高速道路ネットワークを形成し、交通混雑の緩和、交通安全の向上、広域的なアクセス性向上などを通じ、地域の活性化を図ることを目的とした道路です。</p>					
H20年度事業化		H19年度都市計画決定		H25年度用地着手	
H30年度工事着手					
全体事業費	約1,430億円	事業進捗率 (令和7年3月末時点)	約45%	供用済延長	-km
計画交通量	24,300台/日				
費用対効果分析	B/C (事業全体) 2.3(3.2)	EIRR (事業全体) 10.1(10.6)%	総費用 (残事業)/(事業全体) 3,145/30,100億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 7,736/69,758億円	基準年
	(参考) 2.8(5.0) [2%] 3.2(6.4) [1%]		事業費: 3,004/27,653億円 維持管理費: 140/1,912億円 更新費: 0/534億円	走行時間短縮便益: 7,194/64,171億円 走行経費減少便益: 474/4,899億円 交通事故減少便益: 68/688億円	令和7年
	(残事業) 2.5(6.8)	(残事業) 9.6(24.1)%	感度分析 (事業全体)	(残事業)	
	(参考) 3.8(9.8) [2%] 4.8(11.9) [1%]		交通量 B/C=2.1~2.5 (±10%) 事業費 B/C=2.3~2.3 (±10%) 事業期間 B/C=2.2~2.4 (±20%)	交通量 B/C=2.2~2.7 (±10%) 事業費 B/C=2.2~2.7 (±10%) 事業期間 B/C=2.3~2.8 (±20%)	
事業の効果等					
<p>①交通混雑の緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国道24号(現道)の交通量は交通容量を超過しており、26箇所の交差点が主要渋滞箇所とされるなど交通混雑が発生している。 ・事業の整備後は、事業区間への交通の転換により、旅行速度の向上や所要時間の短縮が期待される。 <p>②交通安全の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・未開通区間に並行する国道24号(現道)では、渋滞を起因とすると想定される追突事故の発生割合が6割を占めている。 ・事業区間の整備により交通混雑が緩和し、開通済み区間と同様に交通事故の減少が期待される。 <p>③企業立地への支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・京奈和自動車道の周辺には多くの工業団地が位置し、道路整備に伴い企業立地が進展している。 ・奈良県の工場立地件数は過去19年で約490件増加しており、今後の道路開通による利便性の向上により、さらなる企業立地の進展が期待される。 <p>④救急医療体制への支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・H29年度に開通した区間(御所南IC~五條北IC)により、五條市内から第三次救急医療施設である奈良県立医科大学附属病院への救急搬送時間が約6分短縮、患者への負担軽減に繋がっている。 ・大和御所道路の残る区間の開通により、第三次救急医療施設へのさらなる所要時間の短縮や患者への負担軽減など救急医療への支援が期待される。 <p>⑤周遊観光の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・京奈和自動車道沿線地域は、世界遺産「東大寺」「平城宮跡」など多くの観光資源を有し、奈良県内では外国人を含む年間3,000万人を超える観光客が来訪している。 ・今後、京奈和自動車道の整備の進展により、交通の円滑化による周遊性の向上が図られ、観光入り込み客数の増加など、地域観光の活性化が期待される。 					
関係する地方公共団体等の意見					
奈良県知事:					
<p>京奈和自動車道は奈良県にとって経済活性化、地方創生・地域振興、防災面などあらゆる面で非常に大きな効果をもたらす道路として県民の期待も大きいことから、対応方針(原案)のとおり、事業の継続は妥当と考えます。</p>					

ただし、事業の継続においては以下に配慮して頂きますようよろしくお願いします。

- ① 物価上昇に伴う資機材費や労務費での増額、地質条件の変更による増額については理解しますが、今後の事業推進にあたり、更なるコスト縮減の検討を積極的に実施し、地方負担の軽減に努めていただくようお願いいたします。
- ② 早期に整備効果を発現するために、更なるスピードアップを図るなど、積極的に事業推進に取り組むようお願いいたします。(仮称)大和郡山北IC(南側ランプ)～郡山下ツ道JCT 区間については、第1次国土強靱化実施中期計画の期間内に供用を開始し、令和13年開催予定の国民スポーツ大会に活用できるよう最大限の努力をお願いいたします。
- ③ また、本線整備を最優先に進めて頂いているところではありますが、工程上可能な範囲で、(仮称)田原本ICの整備、御所南IC のフルIC化(南行きオンランプの設置)、未開通となっている側道整備についても事業の推進をお願いいたします。
- ④ 引き続き、連絡調整会議等を活用し、事業に大幅な変更などが発生する場合は事前に情報共有していただくなど、これまで以上に密な連携を図っていただきますようお願いいたします。

京都府知事：

事業継続という対応方針(原案)に賛成します。

大和北道路(奈良北～奈良)は、京奈和自動車道の一部として高速道路ネットワークを形成し、交通混雑の緩和、交通安全の向上、広域的なアクセス性向上に資する道路です。

なお、当該事業を継続するに際しましては、コスト管理及び早期着工・早期供用に向けた取り組みを強化されますよう、お願いします。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果「一般国道24号大和北道路」は、事業の必要性等に関する視点、事業の進捗の見込みの視点から継続が妥当と判断できる。

引き続き事業を推進し、早期の開通を目指すことが適切である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等
 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、自動車保有台数は横ばい傾向である。

事業の進捗状況、残事業の内容等
 平成20年度事業化、用地取得進捗率約98%、事業進捗率約45%(令和7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
 引き続きコスト縮減を図るとともに、厳格な事業費等の管理に努め、早期の開通に向け事業を推進する。

施設の構造や工法の変更等
 今後も、技術の進展により新技術・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

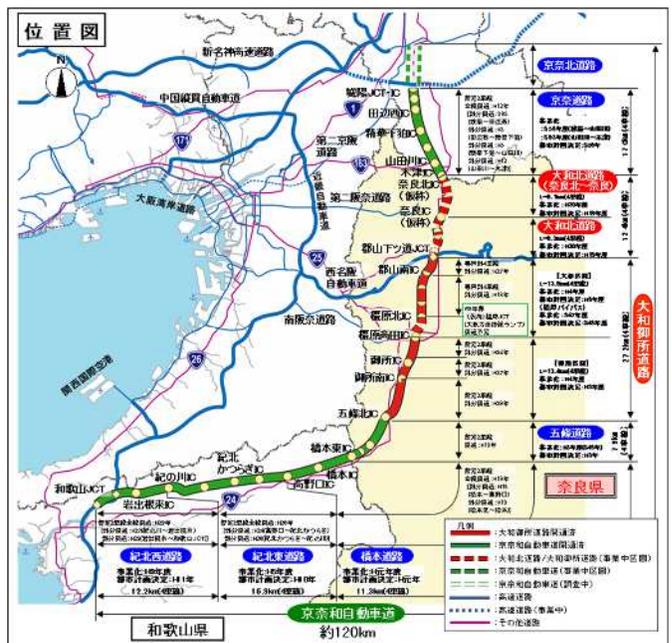
対応方針決定の理由
 以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

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、城陽JCT・IC～和歌山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分析結果。

再評価結果(令和8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 <small>やまとごせ</small> 大和御所道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 近畿地方整備局	
起終点	自: 奈良県 <small>やまと</small> 大和郡 <small>やま</small> 山氏 <small>い</small> 伊豆 <small>ず</small> 七条町 至: 奈良県 <small>ごじょう</small> 五條市 <small>いでちょう</small> 居傳町			延長	専用部: 27.2km 一般部: 20.7km	
事業概要						
<p>京奈和自動車道は、京都、奈良、和歌山の都市間の連携強化を図る延長約120kmの高規格道路です。</p> <p>大和北道路、大和御所道路は、京奈和自動車道の一部として高速道路ネットワークを形成し、交通混雑の緩和、交通安全の向上、広域的なアクセス性向上などを通じ、地域の活性化を図ることを目的とした道路です。</p>						
S47年度事業化 (橿原バイパス) H4年度事業化 (大和御所道路)	S48年事業計画決定 (橿原バイパス) H3年事業計画決定 (大和御所道路) (H8年度変更(大和御所道路(大和区間)))	S50年度用地着手 (橿原バイパス) H4年度用地着手 (大和御所道路)	S53年度工事着手 (橿原バイパス) H6年度工事着手 (大和御所道路)			
全体事業費	約6,136億円	事業進捗率 (令和7年3月末時点)	約78%	供用済延長	専用部: 22.8km 一般部: 12.7km	
計画交通量	28,700台/日					
費用対効果分析 <small>(参考)</small>	B/C (事業全体) 2.3(0.95) 2.8(1.8) [2%] 3.2(2.5) [1%]	EIRR (事業全体) 10.1(3.9)%	総費用 (残事業)/(事業全体) 3,145/30,100億円 事業費: 3,004/27,653億円 維持管理費: 140/1,912億円 更新費: 0/534億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 7,736/69,758億円 走行時間短縮便益: 7,194/64,171億円 走行経費減少便益: 474/4,899億円 交通事故減少便益: 68/688億円	基準年 令和7年	
	(残事業) 2.5(3.8) 3.8(6.0) [2%] 4.8(7.7) [1%]	(残事業) 9.6(11.5)%	感度分析 (事業全体)	(残事業)		
			交通量	B/C=2.1~2.5(±10%)	交通量	B/C=2.2~2.7(±10%)
			事業費	B/C=2.3~2.3(±10%)	事業費	B/C=2.2~2.7(±10%)
			事業期間	B/C=2.2~2.4(±20%)	事業期間	B/C=2.3~2.8(±20%)
事業の効果等						
<p>①交通混雑の緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> 国道24号(現道)の交通量は交通容量を超過しており、26箇所の交差点が主要渋滞箇所とされるなど交通混雑が発生している。 事業の整備後は、事業区間への交通の転換により、旅行速度の向上や所要時間の短縮が期待される。 <p>②交通安全の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> 未開通区間に並行する国道24号(現道)では、渋滞を起因とすると想定される追突事故の発生割合が6割を占めている。 事業区間の整備により交通混雑が緩和し、開通済み区間と同様に交通事故の減少が期待される。 <p>③企業立地への支援</p> <ul style="list-style-type: none"> 京奈和自動車道の周辺には多くの工業団地が位置し、道路整備に伴い企業立地が進展している。 奈良県の工場立地件数は過去19年で約490件増加しており、今後の道路開通による利便性の向上により、さらなる企業立地の進展が期待される。 <p>④救急医療体制への支援</p> <ul style="list-style-type: none"> H29年度に開通した区間(御所南IC~五條北IC)により、五條市内から第三次救急医療施設である奈良県立医科大学附属病院への救急搬送時間が約6分短縮、患者への負担軽減に繋がっている。 大和御所道路の残る区間の開通により、第三次救急医療施設へのさらなる所要時間の短縮や患者への負担軽減など救急医療への支援が期待される。 <p>⑤周遊観光の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> 京奈和自動車道沿線地域は、世界遺産「東大寺」「平城宮跡」など多くの観光資源を有し、奈良県内では外国人を含む年間3,000万人を超える観光客が来訪している。 今後、京奈和自動車道の整備の進展により、交通の円滑化による周遊性の向上が図られ、観光入り込み客数の増加など、地域観光の活性化が期待される。 						

関係する地方公共団体等の意見

奈良県知事：

京奈和自動車道は奈良県にとって経済活性化、地方創生・地域振興、防災面などあらゆる面で非常に大きな効果をもたらす道路として県民の期待も大きいことから、対応方針(原案)のとおり、事業の継続は妥当と考えます。

ただし、事業の継続においては以下に配慮して頂きますようよろしくお願い致します。

- ①物価上昇に伴う資機材費や労務費での増額、地質条件の変更による増額については理解しますが、今後の事業推進にあたり、更なるコスト縮減の検討を積極的に実施し、地方負担の軽減に努めていただくようお願い致します。
- ②早期に整備効果を発現するために、更なるスピードアップを図るなど、積極的に事業推進に取り組むようお願い致します。(仮称)大和郡山北IC(南側ランプ)～郡山下ツ道JCT 区間については、第1次国土強靱化実施中期計画の期間内に供用を開始し、令和13年開催予定の国民スポーツ大会に活用できるよう最大限の努力をお願い致します。
- ③また、本線整備を最優先に進めて頂いているところではありますが、工程上可能な範囲で、(仮称)田原本ICの整備、御所南IC のフルIC化(南行きオンランプの設置)、未開通となっている側道整備についても事業の推進をお願い致します。
- ④引き続き、連絡調整会議等を活用し、事業に大幅な変更などが発生する場合は事前に情報共有していただくなど、これまで以上に密な連携を図っていただきますようお願い致します。

京都府知事：

事業継続という対応方針(原案)に賛成します。

大和北道路(奈良北～奈良)は、京奈和自動車道の一部として高速道路ネットワークを形成し、交通混雑の緩和、交通安全の向上、広域的なアクセス性向上に資する道路です。

なお、当該事業を継続するに際しましては、コスト管理及び早期着工・早期供用に向けた取り組みを強化されますようお願い致します。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果「一般国道24号大和御所道路」は、事業の必要性等に関する視点、事業の進捗の見込みの視点から継続が妥当と判断できる。

引き続き事業を推進し、早期の開通を目指すことが適切である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

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、自動車保有台数は横ばい傾向である。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- 平成4年度事業化、用地取得進捗率100%、事業進捗率約78% (令和7年3月末時点)
- 平成15年度: 奈良県橿原市曾我町～新堂町 延長1.3km(一般部)部分開通
- 平成18年度: 奈良県天理市二階堂北菅田町～橿原市小槻町 延長7.8km(専用部)部分開通
 奈良県大和郡山市伊豆七条町～天理市二階堂北菅田町 延長1.7km(一般部)部分開通
 奈良県天理市二階堂北菅田町～天理市二階堂南菅田町 延長0.5km(一般部)暫定2車線開通
 奈良県橿原市小槻町～橿原市土橋町 延長0.7km(一般部)4車線拡幅
- 平成23年度: 橿原高田IC～御所IC 延長3.7km(専用部)暫定2車線開通
- 平成26年度: 奈良県大和郡山市伊豆七条町～天理市二階堂北菅田町 延長1.6km(専用部)部分開通
 奈良県磯城郡川西町大字結崎～同郡田原本町大字十六面延長3.5km(一般部)暫定2車線開通
 御所IC～御所南IC 延長2.5km(専用部)暫定2車線開通
- 平成29年度: 御所南IC～五條北IC 延長7.2km(専用部)暫定2車線開通

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

引き続きコスト縮減を図るとともに、厳格な事業費等の管理に努め、早期の開通に向け事業を推進する。

施設の構造や工法の変更等

今後も、技術の進展により新技術・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

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

※B/Cの値は、城陽JCT・IC～和歌山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分析結果。

再評価結果(令和8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 <small>ふくみつ あさり</small> 福光・浅利道路	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: <small>しまね おおだ ゆのつちょうふくみつ</small> 島根県大田市温泉津町福光 至: <small>しまね こうつ まつかわちょうかみかわど</small> 島根県江津市松川町上河戸			延長	6.5km
事業概要					
<p>一般国道9号は、京都府京都市から山口県下関市までを結ぶ延長約770kmの主要幹線道路である。</p> <p>福光・浅利道路は、島根県大田市温泉津町福光から江津市松川町上河戸を結ぶ延長6.5kmの自動車専用道路である。</p> <p>事業目的は、企業進出の促進や、港湾アクセスの強化、救急医療施設アクセスの強化を図ることである。</p>					
H28年度事業化		H27年度都市計画決定		H30年度用地着手	
R2年度工事着手					
全体事業費	約490億円	事業進捗率 (令和7年3月末時点)	約34%	供用済延長	0.0km
計画交通量	16,500~16,700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) 275/7,822億円		総便益 (残事業)/(事業全体) 561/16,016億円
	2.0(1.2)		(事業費:237/7,022億円) (維持管理費:34/498億円) (更新費:4.0/302億円)		(走行時間短縮便益:425/14,133億円) (走行経費減少便益:112/1,554億円) (交通事故減少便益:24/328億円)
	参考 2.6(1.7) [2%]	8.4%(4.8%)			
	参考 2.9(2.2) [1%]				
	(残事業)	(残事業)	感度分析 (事業全体)		(残事業)
2.0(2.0)		交通量	B/C=1.9~2.2(±10%)	交通量	B/C=1.7~2.4(±10%)
参考 2.8(2.9) [2%]	9.6%(9.5%)	事業費	B/C=2.0~2.1(±10%)	事業費	B/C=1.9~2.2(±10%)
参考 3.3(3.4) [1%]		事業期間	B/C=2.0~2.0(±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 ・渋滞損失時間の削減が期待される ②物流効率化の支援 ・出雲市から浜田港(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 ・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 ・江津地域拠点工業団地へのアクセスが向上し、企業進出等による民間投資の拡大が期待される ・島根県西部から石見銀山(R6 観光入込み客数 26.6 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(島根県立中央病院、島根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する ⑦地球環境の保全 ・CO2 排出量の削減が期待される【816 千 t-CO2/年→810 千 t-CO2/年】 ⑧生活環境の改善・保全 ・NOx 排出量の削減が期待される【1665t-NOx/年→1653t-NOx/年】 ・SPM 排出量の削減が期待される【88t/年→87t/年】 ⑨他のプロジェクトとの関係 ・一般県道浅利渡津線と一体的に整備する必要がある ・「中国ブロックにおける社会資本整備重点計画(R3.8)」「第2次大田市総合計画(R5.2)」「第6次江津市総合振興計画(R2.3)」に位置づけられている					

関係する地方公共団体等の意見

島根県知事の意見：継続するとの対応方針（原案）については異存ありません。

一般国道9号福光・浅利道路は、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事業である。

人口減少に歯止めをかけ、希望と活力に満ちた新時代にふさわしい「島根創生」の実現を目指すためにも、その基盤となる山陰道の早期全線開通は県民の悲願である。特に、福光浅利間が開通することで県東部から益田まで高規格道路で繋がることとなる。そのため、事業中区間の早期開通と未事業化区間の早期事業化を行っていただきたい。

加えて、上記事業化区間については工事を鋭意進められているところであるが、開通見通しが示されていない。企業誘致や観光振興の後押しになることから、開通見通しを積極的に公表していただきたい。

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

H28 年度に福光・浅利道路が事業化	H28 年度に浜田・三隅道路が全線開通
H29 年度に朝山・大田道路が全線開通	H30 年度に多伎・朝山道路が全線開通
H30 年度に一般県道浅利渡津線が全線開通	R2 年度に益田西道路が新規事業化
R3 年度に安来道路(米子西IC～安来IC間)が新規事業化	R5 年度に益田道路(久城～高津間)が新規事業化
R5 年度に大田・静間道路が全線開通	R5 年度に静間・仁摩道路が全線開通
R6 年度に湖陵・多伎道路が全線開通	R6 年度に出雲・湖陵道路が全線開通

事業の進捗状況、残事業の内容等

令和6年度末時点で、事業全体の進捗率は約34%、用地の進捗率は約99%である。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

現在は工事を進捗しており、早期開通を目指し事業を推進している。

施設の構造や工法の変更等

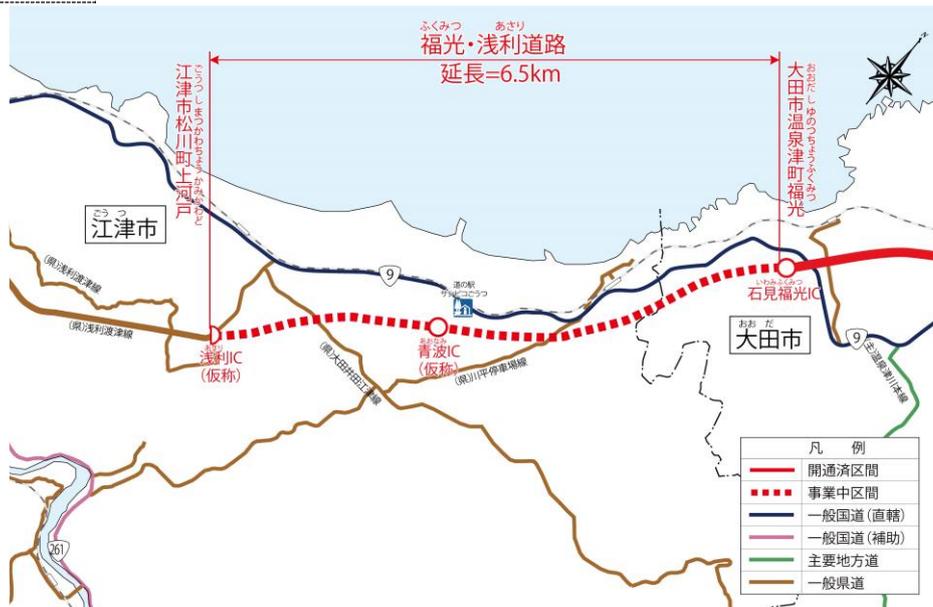
今後の事業実施にあたっては、コスト縮減に努めていく。

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～宍道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8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 <small>そうじょ いちのみや</small> 総社・一宮バイパス	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 おかやま きた ならづ</small> 岡山県岡山市北区櫛津 至: <small>おかやま そうじや いじりの</small> 岡山県総社市井尻野			延長	15.9km		
事業概要							
<p>一般国道180号は、岡山県岡山市から鳥根県松江市までを結ぶ延長約180kmの主要幹線道路である。</p> <p>総社・一宮バイパスは、岡山県南部の中央に位置し、岡山市北区櫛津と総社市井尻野を結ぶ延長15.9kmのバイパス事業である。</p> <p>事業目的は、一般国道180号の岡山市北区櫛津から総社市井尻野の交通混雑の緩和及び交通安全の確保等である。</p>							
S48年度事業化		S63年度都市計画決定		H元年度用地着手			
H元年度工事着手							
全体事業費	約 750億円	事業進捗率 (令和7年3月末時点)	約47%	供用済延長	6.8km		
計画交通量	20,500～53,800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) 358/ 993 億円		総便益 (残事業)/(事業全体) 2,140/2,412億円	基準年	
	2.4	6.6%	(事業費: 298/908億円) (維持管理費: 60/ 85億円) (更新費: -/- 億円)		(走行時間短縮便益: 1,858/2,120億円) (走行経費減少便益: 231/ 238億円) (交通事故減少便益: 51/ 54億円)		令和7年
	3.9 [2%]						
	5.0 [1%]						
	(残事業)	(残事業)	感 (事業全体)		(残事業)		
6.0	20.9%	度	交通量	B/C=2.0～3.0(±10%)	交通量	B/C=4.8～7.5(±10%)	
8.5 [2%]		分	事業費	B/C=2.4～2.5(±10%)	事業費	B/C=5.5～6.5(±10%)	
10.3 [1%]		析	事業期間	B/C=2.2～2.7(±20%)	事業期間	B/C=5.5～6.5(±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期待される ・国道180号現道を利用するバスの定時性向上が期待される ・高梁市から岡山駅(新幹線駅)へのアクセス向上が期待される ・総社市から岡山空港(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 ・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付けのある環状道路(岡山環状道路)の一部を形成する ④国土・地域ネットワークの構築 ・地域高規格道路(岡山環状道路)に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(総社市ー岡山市) ⑤個性ある地域の形成 ・吉備路・備中国分寺(R6観光入込客数:約132万人)、総社・宝福寺(R6年観光入込客数:約36万人)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に位置付けられている。 ・緊急輸送道路である国道180号が通行止めになった場合の代替路線を形成する ⑦地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が期待される【3,561千t-CO2/年→3,547千t-CO2/年】 ⑧生活環境の改善・保全 ・NOX排出量の削減が期待される【8,256t-NO/年→8,217t-NO/年】 ・SPM排出量の削減が期待される【424t/年→421t/年】							

⑨他プロジェクトとの関係

- ・国道180号岡山西バイパス(西長瀬～榑津)(R2年度事業化)、岡山環状南道路(H21年度事業化・R8年度開通予定)と一体的に整備する必要がある。
- ・第4次晴れの国おかやま生き生きプラン(R7.3)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」に位置づけられている。
- ・岡山市第六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」に位置づけられている。
- ・総社市第二次総合計画後期基本計画(R3.3)において「住宅・都市基盤・公共交通等」の整備として位置づけられている。

関係する地方公共団体等の意見

◇岡山県知事の意見:対応方針(原案)は妥当である。

本事業は、一般国道180号の交通渋滞の緩和、交通事故の減少、高速道路ICへのアクセス性の向上などが期待されることから、早期完成が必要である。コスト縮減に取り組み、効率的に事業を進めていただきたい。

◇岡山市長の意見:対応方針(原案)に異議ありません。

一般国道180号 総社・一宮バイパスは、現道の一般国道180号の渋滞を緩和し、緊急輸送道路である現道の代替路線を形成するとともに、数多くの観光資源が分布する吉備路エリアへのアクセス向上など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

一般国道180号総社・一宮バイパス(総社市総社～小寺)延長1.9kmが令和4年度に開通
岡山総社インターチェンジ流通センターでは大型物流倉庫GLP岡山総社Ⅲが令和4年3月に竣工

事業の進捗状況、残事業の内容等

令和6年度末時点で、事業全体の進捗率は約47%、用地進捗率は約51%である。

現在までに岡山市北区高松田中～総社市小寺までの5.3kmおよび、岡山市北区榑津～岡山市北区一宮山崎までの1.5kmが開通している。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

投資効果の早期発現を図るため段階的に整備しており、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

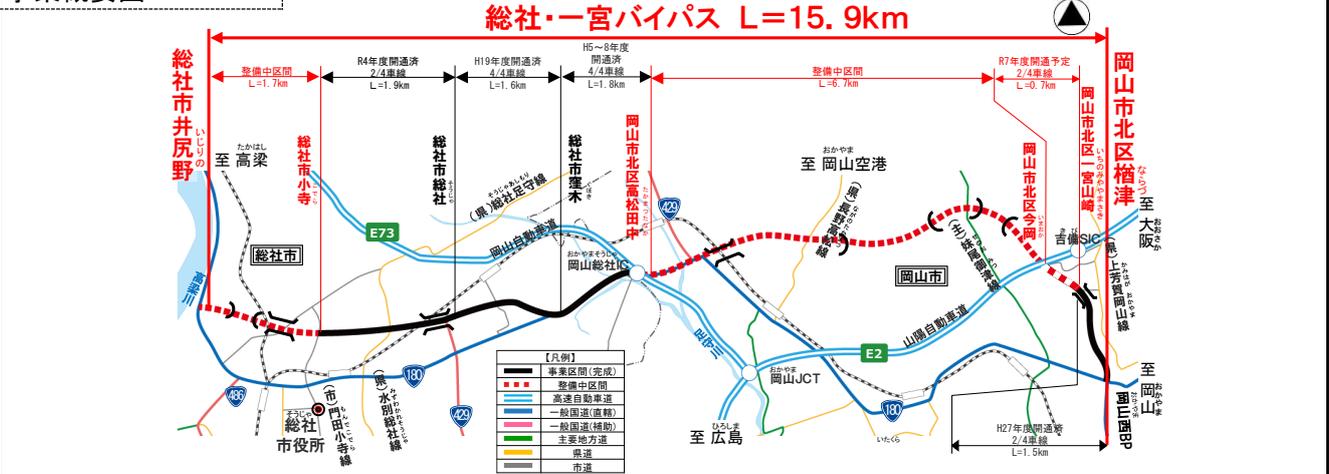
今後の事業実施にあたっては、コスト縮減に努めていく。

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8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>ふくやまどうろ</small> 福山道路	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: <small>ひろしま ふくやま せとちやうながわ</small> 広島県福山市瀬戸町長和 至: <small>ひろしま ふくやま あかさかちやうあかさか</small> 広島県福山市赤坂町赤坂			延長	3.3km
事業概要					
<p>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。 一般国道2号 福山道路は、広島県福山市瀬戸町から赤坂町を結ぶ延長約3.3kmのバイパスである。 事業目的は、福山都市圏の交通混雑の緩和及び交通安全の確保、物流の効率化支援や周辺地域との連携強化である。</p>					
H13年度事業化		H12年度都市計画決定		H18年度用地着手	
令和元年度工事着手					
全体事業費	約751億円	事業進捗率 (令和7年3月末時点)	約38%	供用済延長	0.0km
計画交通量	29,700 ~ 37,800 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)/(事業全体)	総便益 (事業)/(事業全体)	基準年
	3.9(1.5)		2,674 / 10,668億円	8,640 / 41,778億円	令和7年
	参考 4.8(2.3) [2%] 5.5(2.9) [1%]	11.9%(5.7%)	事業費: 2,493/9,745億円 維持管理費: 177/709億円 更新費: 3.6/214億円	走行時間短縮便益: 7,309/36,460億円 走行経費減少便益: 1,006/4,272億円 交通事故減少便益: 325/1,046億円	
	(残事業)	(残事業)	感度分析 (事業全体)	(残事業)	
	3.2(3.1)		交通量 B/C=3.2~4.6(±10%)	交通量 B/C=2.6~3.9(±10%)	
参考 4.6(4.4) [2%] 5.6(5.3) [1%]	23.5%(13.4%)	事業費 B/C=3.8~4.0(±10%)	事業費 B/C=3.0~3.6(±10%)		
		事業期間 B/C=3.9~4.0(±20%)	事業期間 B/C=3.0~3.4(±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"> ・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。 ・広島空港へのアクセス向上が期待される。 <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・福山西ICから福山港(重要港湾)へのアクセス向上が期待される。 <p>③都市の再生</p> <ul style="list-style-type: none"> ・広域道路整備基本計画に位置づけのある福山環状道路の一部を形成する。 <p>④国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・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。(福山市～三原市) ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる。(尾道市～福山市) <p>⑤個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・鞆の浦(R6観光客数: 約48万人/年)等へのアクセス向上が期待される。 <p>⑥災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・第一次緊急輸送道路である国道2号の代替路線を形成する。 <p>⑦地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出量の削減が期待される。【4,443千t-CO2/年→4,440千t-CO2/年】 <p>⑧生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・NOx排出量の削減が期待される。【10,638t-NO/年→10,627t-NO/年】 ・SPM排出量の削減が期待される。【537t/年→536t/年】 <p>⑨他のプロジェクトとの関係</p> <ul style="list-style-type: none"> ・同時に都市計画決定された「福山沼隈道路」、「福山西環状線」などと一体的に整備する必要がある。 ・福山市都市マスタープラン(H20.8)において、「広域連携軸」に位置づけられている。 					

・福山みらい創造ビジョン(R3.3)において、「交流・物流ネットワーク機能の強化」の取組に位置づけられている。

関係する地方公共団体等の意見

◇広島県知事の意見: 継続とする対応方針については妥当である。

高規格道路「倉敷福山道路」の一部を構成する一般国道2号福山道路は、本県で整備を進める福山沼隈道路等と連携し、国道2号渋滞ワーストランキングで上位を占める福山市内の著しい交通混雑の緩和や広域連携の強化、物流機能の効率化、また、災害時のリダンダンシー確保の観点からも早期整備が求められる重要な道路です。

引き続き、コスト削減を徹底していただきながら、早期完成に向けて確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

・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3月に福山港ふ頭再編改良事業の箕沖地区が完了。

令和4年9月に福山道路と一体的に都市計画決定された福山沼隈道路の側道橋(草戸大橋)が開通。

令和6年8月に福山沼隈道路整備事業に併せて整備された芦田川左岸2号幹線の土手下の道路が開通。

令和7年3月に鞆未来トンネルが開通。

その他、産業団地の造成完了、商業施設の開業等。

事業の進捗状況、残事業の内容等

・令和6年度末で、事業全体の進捗率は約38%、用地の進捗率は約99%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、引き続き用地買収、改良工事、橋梁上下部工事等を推進していく。

施設の構造や工法の変更等

今後の事業実施にあたっては、コスト削減に努めていく。

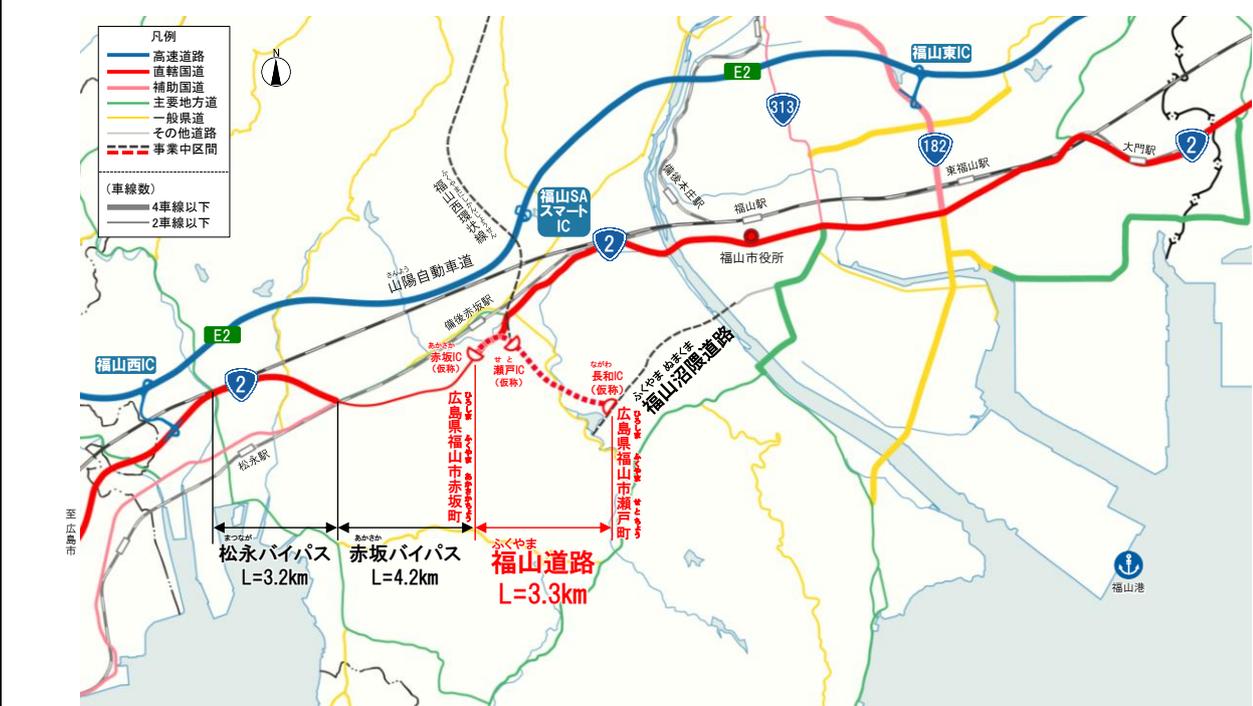
対応方針

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、倉敷福山道路を対象とした場合、()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8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>ひろしまみなみ</small> 広島南道路	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: <small>ひろしま あき かいたちょうひ のでまち</small> 広島県安芸郡海田町日の出町 至: <small>ひろしま ひろしま にし しょうこう</small> 広島県広島市西区商工センター4丁目			延長	14.8km
事業概要					
<p>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670kmの主要幹線道路である。</p> <p>一般国道2号 広島南道路は、広島県安芸郡海田町日の出町と広島市西区商工センター4丁目を結ぶ延長14.8kmの道路である。</p> <p>事業目的は、広島市中心部の通過交通を適切に処理し、渋滞緩和・交通安全の確保を図るとともに、港湾を拠点とする物流の効率化を図るものである。</p>					
H元年度事業化		S63年度都市計画決定 (H19年度変更)		H2年度用地着手	
H10年度工事着手					
全体事業費	約4,574億円	事業進捗率 (令和7年3月末時点)	約73%	供用済延長	13.5km
計画交通量	8,600台/日～67,400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
	(事業全体)	(事業全体)	2,144/15,319億円	5,204/20,985億円	
	(参考)	(参考)	事業費: 1,915/14,191億円 維持管理費: 228/ 887億円 更新費: 0.96/ 241億円	走行時間短縮便益: 4,646/18,030億円 走行経費減少便益: 490/ 2,467億円 交通事故減少便益: 68/ 488億円	令和7年
	(残事業)	(残事業)	感度分析 (事業全体)	(残事業)	
	2.4(2.2)	12.2% (9.0%)	交通量 B/C=1.3～1.5(±10%)	交通量 B/C=2.1～2.8(±10%)	
	3.4(3.3) [2%]		事業費 B/C=1.4～1.4(±10%)	事業費 B/C=2.2～2.7(±10%)	
	4.1(4.1) [1%]		事業期間 B/C=1.4～1.4(±20%)	事業期間 B/C=2.3～2.6(±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"> ・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号を利用するバスの定時性向上が期待される ・廿日市市から広島駅へのアクセス向上が見込まれる ・廿日市市から広島空港へのアクセス向上が見込まれる <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・広島港(国際拠点港湾)から廿日市ICへの所要時間が1分短縮【29分→28分】される <p>③都市の再生</p> <ul style="list-style-type: none"> ・中心市街地(人口集中地区)内で行う事業。 ・市街地の都市計画道路網密度が向上【1.59km/km²→1.62km/km²】 <p>④国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域高規格道路「東広島廿日市道路」の一部として位置づけ <p>⑤個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・宮島(R6来島者数: 485万人/年)へのアクセス向上が期待される <p>⑥安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・廿日市市役所から三次救急医療機関(県立広島病院)への所要時間が2分【27分→25分】短縮される <p>⑦災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・災害直後から、避難・救助をはじめ、物資供給等の応急活動のために、緊急車両の通行を確保する第1次緊急輸送道路として機能する <p>⑧地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出量が1.6%削減される【3,261.7千t-CO2/年→3,210.3千t-CO2/年】 					

⑨生活環境の改善・保全

- ・NOX排出量が2.2%削減される【7,558.8t-NO/年→7,389.5t-NO/年】
- ・SPM排出量が2.6%削減される【391.9t/年→381.6t/年】

⑩その他プロジェクトとの関係

・「第6次広島市基本計画(令和2年6月)」、「広島県道路整備計画2021(令和3年3月)」等、に位置づけられている

関係する地方公共団体等の意見

◇広島県知事の意見:継続とする対応方針については妥当である。

一般国道2号広島南道路は、工業・物流拠点が集中する広島湾臨海部を東西に貫く路線であり、物流機能の強化をはじめとして、広島都市圏の交通渋滞の緩和や、安全性・利便性の向上、さらには都市機能の向上に資する重要な道路であると認識しています。近年は広島西飛行場跡地利用計画など新たな交通需要が予想されており、商工センター～木材港西の未事業化区間を含めた広域的ネットワークの早期形成が必要です。

引き続きコスト縮減に努めながら、早期完成に向け、計画的に整備を進めていただきたい。

◇広島市長の意見:対応方針(原案)については異存ありません。

事業の執行に当っては、事業化区間である明神高架橋や木材港西～廿日市間等の着実な事業推進を図られるとともに、未事業化区間である商工センター四丁目～木材港西間の整備方針を決定し、早急に事業化を実現するなど、広島南道路全線の早期完成を図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

- ・広島市中心部は、商業活動において中国地方の中心的役割を果たしており、日常生活活動及び経済活動の活性化により自動車交通が増大し、慢性的な交通混雑を引き起こしている。
- ・広島南道路の隣接区間である東広島バイパス(瀬野西IC～海田東IC)や安芸バイパス(八本松西IC～瀬野西IC)、広島高速2号が開通するなど、広域道路ネットワークの整備が進んでいる。
- ・広島港が国際拠点港湾に認定され、国際貿易港としての機能強化を図るため岸壁整備等が進められている。

事業の進捗状況、残事業の内容等

令和6年度末時点で、事業全体の進捗率は約73%、用地の進捗率は約98%である。

現在までに自動車専用道路部「東部流通西～商工センター(L=11.3km)」、一般道路部(L=6.8km)が開通済み。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

投資効果の早期発現を図るため段階的に整備しており、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

今後の事業実施にあたっては、コスト縮減に努めていく。

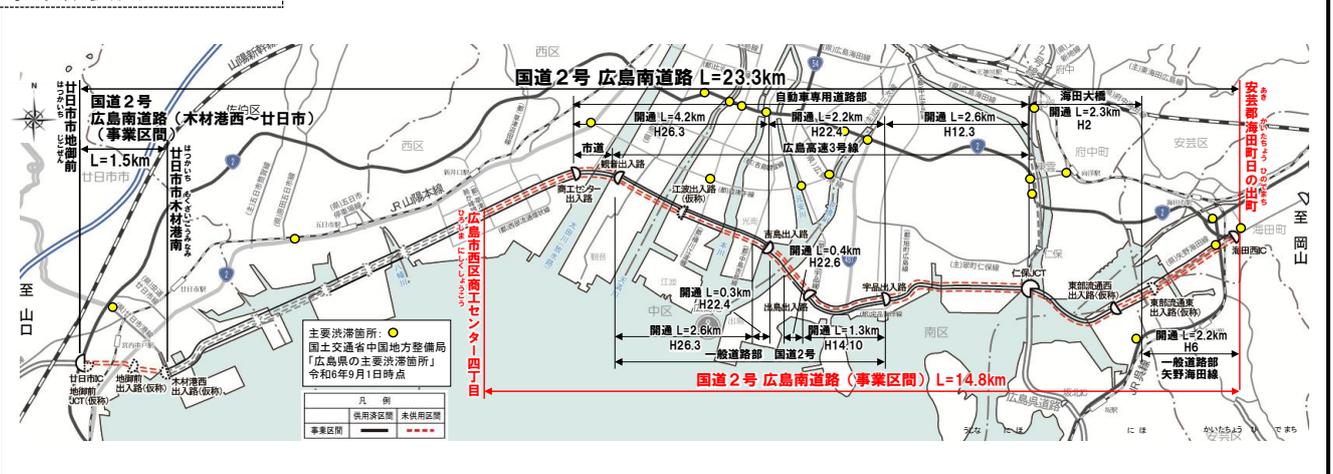
対応方針

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、東広島廿日市道路を対象とした場合、()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8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>ひろしまみなみ もくざいこうにし はつかいち</small> 広島南道路(木材港西～廿日市)	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>ひろしまはつかいち もくざいこうみなみ</small> 広島廿日市市木材港南 至: <small>ひろしま はつかいち じごぜんきた</small> 広島県廿日市市地御前北一丁目			延長	1.5km
事業概要					
<p>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670kmの主要幹線道路である。</p> <p>一般国道2号 広島南道路(木材港西～廿日市)は、広島県廿日市市木材港南から廿日市市地御前北一丁目に至る延長約1.5kmの道路である。</p> <p>事業目的は、地域高規格道路「東広島廿日市道路」の一部を形成し、広島都市圏の交通混雑の緩和及び交通安全の確保、地域経済活動の支援等を図るものである。</p>					
R4年度事業化		H9年度都市計画決定 (H19年度変更)		R6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7年3月末時点)	約2%	供用済延長	0.0km
計画交通量	4,600台/日～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)	基準年
	(事業全体)	(事業全体)	2,144/15,319億円	5,204/20,985億円	
	1.4(0.4)	5.0%	事業費: 1,915/14,191億円	走行時間短縮便益: 4,646/18,030億円	令和7年
	1.9(0.6) [2%]	(-0.4%)	維持管理費: 228/ 887億円	走行経費減少便益: 490/ 2,467億円	
2.4(0.7) [1%]		更新費: 0.96/ 241億円	交通事故減少便益: 68/ 488億円		
(残事業)	(残事業)	感度分析	(事業全体)	(残事業)	
2.4(0.5)	12.2%	感度分析	交通量	交通量	
3.4(0.6) [2%]	(-0.2%)		B/C=1.3～1.5(±10%)	B/C=2.1～2.8(±10%)	
4.1(0.8) [1%]			事業費 B/C=1.4～1.4(±10%)	事業費 B/C=2.2～2.7(±10%)	
			事業期間 B/C=1.4～1.4(±20%)	事業期間 B/C=2.3～2.6(±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"> ・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号を利用するバスの定時性向上が期待される <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・廿日市ICから広島港(国際拠点港湾)への所要時間が9分短縮【29分→20分】される <p>③都市の再生</p> <ul style="list-style-type: none"> ・中心市街地(人口集中地区)内で行う事業 ・市街地の都市計画道路網密度が向上【2.01km/km²→2.08km/km²】 <p>④国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域高規格道路「東広島廿日市道路」の一部として位置づけ <p>⑤個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・宮島(R6来島者数:485万人/年)へのアクセス向上が期待される <p>⑥安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・広島市役所から三次救急医療機関(広島総合病院)への所要時間が3分【37分→34分】短縮される <p>⑦安全な生活環境の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・死傷事故率の削減が期待される <p>⑧災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・災害直後から、避難・救助をはじめ、物資供給等の応急活動のために、緊急車両の通行を確保する第1次緊急輸送道路として機能する <p>⑨地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出量が0.1%削減される【1,851.3千t-CO2/年→1,849.1千t-CO2/年】 					

⑩生活環境の改善・保全

- ・NOX排出量が0.2%削減される【4,106.1t-NO/年→4,097.6t-NO/年】
- ・SPM排出量が0.2%削減される【215.3t/年→214.9t/年】

⑪その他プロジェクトとの関係

・「第6次広島市基本計画(令和2年6月)」、「広島県道路整備計画2021(令和3年3月)」等、に位置づけられている

関係する地方公共団体等の意見

◇広島県知事の意見:継続とする対応方針については妥当である。

一般国道2号広島南道路は、工業・物流拠点が集中する広島湾臨海部を東西に貫く路線であり、物流機能の強化をはじめとして、広島都市圏の交通渋滞の緩和や、安全性・利便性の向上、さらには都市機能の向上に資する重要な道路であると認識しています。近年は広島西飛行場跡地利用計画など新たな交通需要が予想されており、商工センター～木材港西の未事業化区間を含めた広域的ネットワークの早期形成が必要です。

引き続きコスト縮減に努めながら、早期完成に向け、計画的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

- ・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

- ・広島港出島地区国際海上コンテナターミナル整備事業 令和4年度新規事業化。
- ・西条バイパス(下三永～八本松)4車線化 令和5年度新規事業化。
- ・令和5年3月19日に、東広島廿日市道路の一部である東広島・安芸バイパスが全線開通し、広域道路ネットワークの整備が進んでいる。

事業の進捗状況、残事業の内容等

令和6年度末時点で、事業全体の進捗率は約2%、用地の進捗率は約1%である。
現在までに自動車専用道路部「東部流通西～商工センター(L=11.3km)」、一般道路部(L=6.8km)が開通済み。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

投資効果の早期発現を図るため段階的に整備しており、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

今後の事業実施にあたっては、コスト縮減に努めていく。

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、東広島廿日市道路を対象とした場合、()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8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 <small>ますだ たまがわ</small> 益田・田万川道路	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: <small>やまぐち はぎ しもたま</small> 山口県萩市下田万 至: <small>しまね ますだ とだちょう</small> 島根県益田市戸田町	延長	7.1km			
事業概要						
<p>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290kmの主要幹線道路である。</p> <p>一般国道191号 益田・田万川道路は、山口県萩市下田万から益田市戸田町に至る延長7.1kmの自動車専用道路である。</p> <p>事業目的は、安全性・走行性の向上、信頼性の高い道路ネットワークの確保により、救急医療活動の支援や物流効率化による地域産業の支援、周遊向上による地域振興の支援を目的とした事業である。</p>						
R3年度事業化		—		R5年度用地着手		
全体事業費	約370億円	事業進捗率 (令和7年3月末時点)	約6%	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)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年	
	1.3(0.7)	6.4% (2.0%)	2,784/10,348億円	4,460/13,910億円	令和7年	
(参考) 1.7(1.0) [2%] 2.0(1.2) [1%]		事業費: 2,486/9,534億円 維持管理費: 285/759億円 更新費: 13/55億円	走行時間短縮便益: 3,603/11,204億円 走行経費減少便益: 690/2,145億円 交通事故減少便益: 168/562億円			
感度分析	(残事業)	(残事業)	(事業全体)		(残事業)	
	1.6(0.7)		交通量	B/C=1.1~1.6(±10%)	交通量	B/C=1.4~1.9(±10%)
	(参考) 2.3(1.1) [2%] 2.8(1.3) [1%]	7.4% (2.4%)	事業費	B/C=1.3~1.4(±10%)	事業費	B/C=1.5~1.8(±10%)
			事業期間	B/C=1.3~1.4(±20%)	事業期間	B/C=1.5~1.7(±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"> 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 石見空港へのアクセス向上が期待される <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 九州方面から浜田港までのアクセス向上が期待される <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> 当該事業沿線及び沿線周辺に位置する観光施設へのアクセス向上が期待される <p>⑤災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> 第一次緊急輸送道路に位置づけされている 第一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(2箇所) <p>⑥地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> CO2排出量の削減が期待される。 <p>⑦生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> NOX排出量削減が期待される。 SPM排出量削減が期待される。 <p>⑧他のプロジェクトとの関係</p> <ul style="list-style-type: none"> 大規模事業(一般国道191号 益田西道路、一般国道9号 益田道路)と一体的に整備する必要がある 「中国圏広域地方計画(H28.3)」、「島根県国土強靱化計画(R4.3改訂)」、「山口県国土強靱化地域計画(R2.3改訂)」に位置づけられている 						

関係する地方公共団体等の意見

◇島根県知事の意見: 妥当である

一般国道 191 号 益田・田万川道路は、線形不良や幅員狭小などの現道の課題を解消し、災害時等にも機能する信頼性の高い道路ネットワークの構築による国土強靱化を推進する上で重要な基盤だけでなく、県境を越えた経済交流や連携を図るうえでも、早期整備が不可欠である。

人口減少に歯止めをかけ、希望と活力に満ちた新時代にふさわしい「島根創生」の実現を目指すためにも、その基盤となる山陰道の早期全線開通は県民の悲願である。そのため、事業中区間の早期開通と未事業化区間の早期事業化を行っていただきたい。

加えて、上記事業区間については用地買収を鋭意進められているところであるが、開通見通しが示されていない。企業誘致や観光振興の後押しになることから、開通見通しを積極的に公表していただきたい。

◇山口県知事の意見: 異存なし

引き続き、コスト縮減を考慮の上、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

R5年度に三隅・長門道路新規事業化

R5年度に益田道路(久城～高津)が新規事業化

事業の進捗状況、残事業の内容等

令和6年度末時点で、事業全体の進捗率は約6%、用地の進捗率は約52%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

今後の事業実施にあたっては、コスト縮減に努めていく。

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、山陰自動車道(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8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 <small>おおい はぎ</small> 大井・萩道路	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: <small>やまぐち はぎ つばき</small> 山口県萩市 椿 至: <small>やまぐち はぎ おおい</small> 山口県萩市 大井			延長	11.1km
事業概要					
<p>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290kmの主要幹線道路である。</p> <p>一般国道191号 大井・萩道路は、一般国道191号の萩市椿から萩市大井に至る延長11.1kmの道路であり、萩市中心部に位置し、高速ネットワークを形成することを目的とした事業である。</p>					
R3年度事業化		R2年度都市計画決定		R5年度用地着手	
工事未着手					
全体事業費	約660億円	事業進捗率 (令和7年3月末時点)	約3%	供用済延長	0.0km
計画交通量	11,700 ~ 12,600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)	2,784/10,348億円	4,460/13,910億円	令和7年
	1.3(1.3)	6.4% (5.6%)	事業費: 2,486/9,534億円 維持管理費: 285/759億円 更新費: 13/55億円	走行時間短縮便益: 3,603/11,204億円 走行経費減少便益: 690/2,145億円 交通事故減少便益: 168/562億円	
	(参考) 2.0(2.4) [1%]				
(残事業)	(残事業)	感度分析	(事業全体)	(残事業)	
1.6(1.3)	7.4% (5.9%)		交通量 B/C=1.1~1.6(±10%)	交通量 B/C=1.4~1.9(±10%)	
(参考) 2.3(2.0) [2%]			事業費 B/C=1.3~1.4(±10%)	事業費 B/C=1.5~1.8(±10%)	
(参考) 2.8(2.4) [1%]			事業期間 B/C=1.3~1.4(±20%)	事業期間 B/C=1.5~1.7(±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"> ・石見空港へのアクセス向上が期待される <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 ・萩市場から九州方面等への流通の利便性向上が期待される <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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（阿武町～萩市間）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 <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当該事業沿線及び沿線周辺に位置する観光施設へのアクセス向上が期待される <p>⑤災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・第一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（10箇所） <p>⑥地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・CO2 排出量の削減が期待される。 <p>⑦生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・NOX 排出量削減が期待される。 ・SPM 排出量削減が期待される。 <p>⑧他のプロジェクトとの関係</p> <ul style="list-style-type: none"> ・大規模事業（三隅・長門道路）と一体的に整備する必要がある ・「中国圏広域地方計画（H28.3）」、「山口県国土強靱化地域計画（R2.3改訂）」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>◇山口県知事の意見: 異存なし</p> <p>引き続き、コスト削減を考慮の上、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。</p>					

再評価結果(令和8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491号 俵山・豊田道路	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: 山口県下関市豊田町八道 至: 山口県長門市俵山小原			延長	13.9km
事業概要					
<p>一般国道491号は、山口県下関市から長門市までを結ぶ延長約60kmの主要幹線道路である。</p> <p>一般国道491号 俵山・豊田道路は、山口県下関市豊田町八道と長門市俵山小原を結び山陰自動車道の一部を構成する延長13.9kmの道路である。</p> <p>事業目的は、要防災対策箇所、異常気象時通行規制区間を回避し、緊急時の代替路線の確保や、観光・救急医療活動の支援、生活圈域間の連携促進である。</p>					
H28年度事業化		—		H30年度用地着手	
R1年度工事着手					
全体事業費	約1,110億円	事業進捗率 (令和7年3月末時点)	約23%	供用済延長	0.0km
計画交通量 10,300 ~ 10,400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) 2,784/10,348億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 4,460/13,910億円	基準年
	1.3(0.7)		事業費: 2,486/9,534億円	走行時間短縮便益: 3,603/11,204億円	令和7年
	1.7(1.2) [2%]	6.4% (2.7%)	維持管理費: 285/759億円	走行経費減少便益: 690/2,145億円	
	2.0(1.6) [1%]		更新費: 13/55億円	交通事故減少便益: 168/562億円	
(残事業)	(残事業)	感度分析	(事業全体)	(残事業)	
1.6(1.1)			交通量 B/C=1.1~1.6(±10%)	交通量 B/C=1.4~1.9(±10%)	
2.3(1.7) [2%]	7.4% (4.4%)		事業費 B/C=1.3~1.4(±10%)	事業費 B/C=1.5~1.8(±10%)	
2.8(2.1) [1%]			事業期間 B/C=1.3~1.4(±20%)	事業期間 B/C=1.5~1.7(±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"> ・渋滞損失時間の削減が期待される <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・長門市水産品の主要出荷先である下関市・九州方面への流通の利便性向上が見込まれる。 <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・新たに拠点都市間(長門市~下関市)を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する。 ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる。(長門市俵山地区~長門市中心部) <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・山口県南部から湯本温泉(R4 観光入込客数: 56.1万人/年)・俵山温泉(R4 観光入込客数: 13.1万人/年)等へのアクセス向上が期待される。 <p>⑤安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・長門市から第三次救急医療機関(関門医療センター(下関市))へのアクセス向上が期待される。 <p>⑥災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・災害により孤立化する集落を解消する。(長門市俵山地区) ・第一次緊急輸送道路である(主)下関長門線の代替路線を形成する。 ・現道区間の要防災対策箇所(41箇所)による通行規制等が解消される。 ・現道区間である(主)下関長門線の事前通行規制区間(俵山大石~俵山大羽山)を回避できる。 <p>⑦地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出量の削減が期待される。 <p>⑧生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・NOX排出量削減が期待される。 ・SPM排出量削減が期待される。 <p>⑨他のプロジェクトとの関係</p> <ul style="list-style-type: none"> ・長門・俵山道路(R1.9.8 開通)と一体となって山陰自動車道を形成する。 ・「中国圏広域地方計画(H28.3)」「山口県国土強靱化地域計画(R2.3)」として位置付けられている。 					

関係する地方公共団体等の意見

◇山口県知事の意見: 異存なし

引き続き、コスト縮減を考慮の上、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

- R5年度に三隅・長門道路新規事業化
- R5年度に益田道路(久城～高津)が新規事業化

事業の進捗状況、残事業の内容等

令和6年度末時点で、事業全体の進捗率は約23%、用地の進捗率は約82%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

早期開通を目指し、現在は用地買収および工事を推進している。

施設の構造や工法の変更等

今後の事業実施にあたっては、コスト縮減に努めていく。

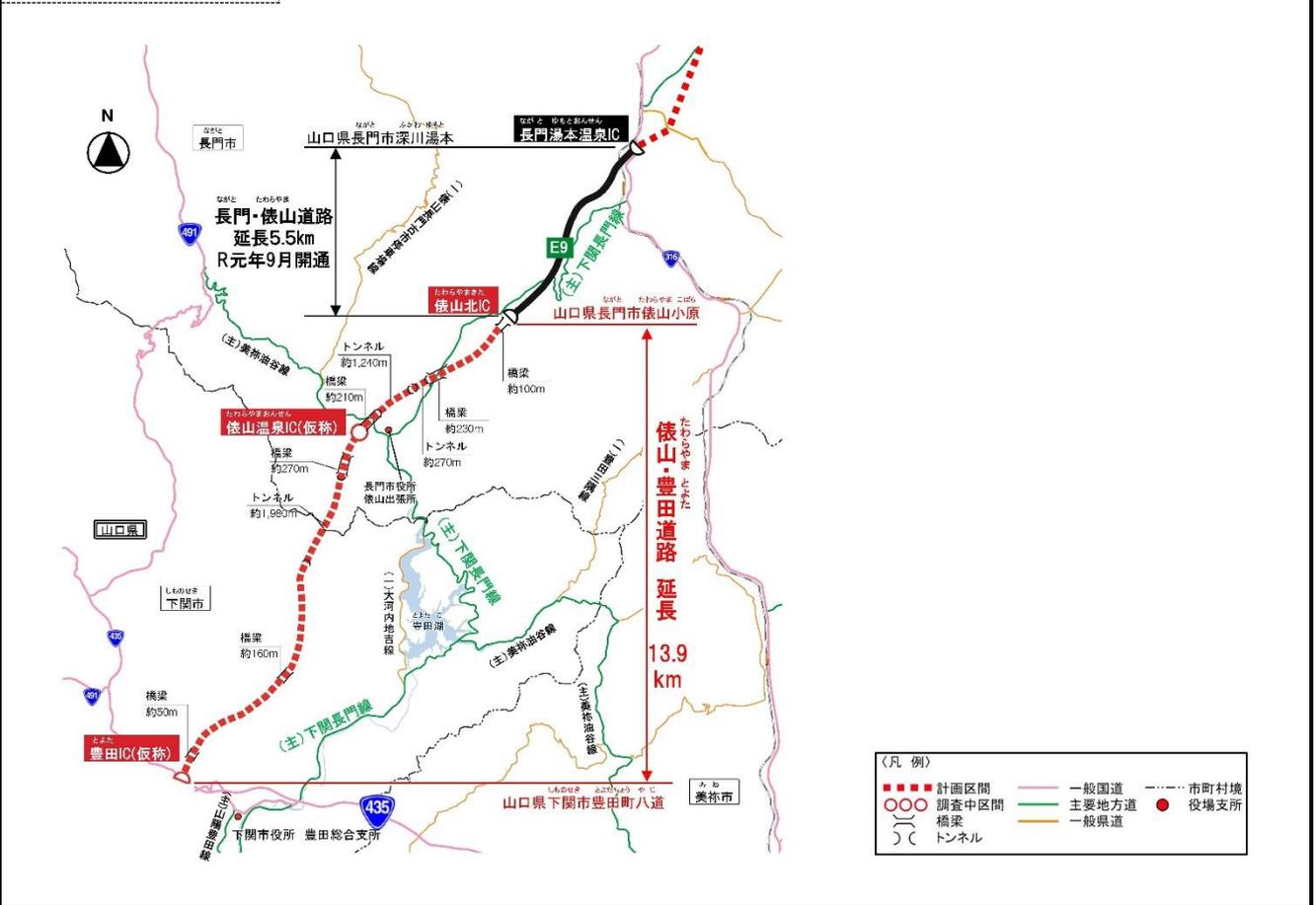
対応方針

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、山陰自動車道(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8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	<small>しこくおうだん</small> 四国横断自動車道 <small>あなんしまんと</small> 阿南四万十線 <small>あなん とくしまひがし</small> 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: <small>とくしま あなん しもおのちやうわた あが</small> 徳島県阿南市下大野町渡り上り 至: <small>とくしま とくしま ひがしおきのす</small> 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2,245億円		事業進捗率 (令和7年3月末時点)		約81% 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 (事業費)/(事業全体)		総便益 (残事業)/(事業全体)		基準年
	1.1(1.5)	4.3%	3,765/15,035億円		6,882/16,088億円		
	参考 1.5(2.2) [2%] 1.8(2.8) [1%]	(5.6%)	事業費: 3,401/14,106億円 維持管理費: 319/675億円 更新費: 45/254億円		走行時間短縮便益: 5,924/13,885億円 走行経費減少便益: 760/1,766億円 交通事故減少便益: 198/437億円		令和7年
	(残事業)	(残事業)	感度分析 (事業全体)		(残事業)		
1.8(9.0)	8.2%	交通量 B/C=1.01～1.1(±10%)		交通量 B/C=1.6～2.1(±10%)			
参考 2.6(12.3) [2%] 3.1(14.5) [1%]	(43.5%)	事業費 B/C=1.04～1.1(±10%)		事業費 B/C=1.7～2.0(±10%)			
		事業期間 B/C=1.03～1.1(±20%)		事業期間 B/C=1.7～1.8(±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(国際コンテナ航路の発着港湾:韓国航路)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、大渦新浜工業団地、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
- ・並行する徳島自動車道の代替路線としての機能が見込まれる

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

- ・徳島小松島港津田地区地域活性化計画と連携
- ・マリニ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、四国国道協会、徳島県南部地区四国横断自動車道建設促進期成同盟会、一般国道55号・阿南安芸自動車道整備促進期成同盟会、国道493号整備促進期成同盟会、徳島県道路整備促進期成同盟会、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6年度11月、12月、1月、2月、令和7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、人口減少下にあるからこそ求められる生産性向上を図ることで、本県はもとより、高知東部をはじめとする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」や豪雨などの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。
- ・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と早期の全線開通をお願いします。
- ・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
- ・令和7年2月 一般国道493号北川道路2-2工区(和田トンネル区間)延長2.7km 開通
- ・令和7年3月 高知東部自動車道(高知龍馬空港IC～香南のいちIC)延長3.5km 2車線開通

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81%(令和7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)
 ※B/Cの値は、徳島JCT～高知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8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 <small>くわの</small> 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 (R7年度変更)		H27年度用地着手	
R2年度工事着手					
全体事業費	約512億円	事業進捗率 (令和7年3月末時点)	約30%	供用済延長	0.0km
計画交通量	15,100~19,400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) 3,765/15,035億円		総便益 (残事業)/(事業全体) 6,882/16,088億円
	1.1(2.0)	4.3%	事業費: 3,401/14,106億円		走行時間短縮便益: 5,924/13,885億円
	1.5(3.0) [2%]	(7.9%)	維持管理費: 319/675億円		走行経費減少便益: 760/1,766億円
	1.8(3.9) [1%]		更新費: 45/254億円		交通事故減少便益: 198/437億円
	(残事業)	(残事業)			
1.8(3.4)	8.2%	感度分析 (事業全体)		感度分析 (残事業)	
2.6(4.9) [2%]	(14.6%)	交通量	B/C=1.01~1.1(±10%)	交通量	B/C=1.6~2.1(±10%)
3.1(5.9) [1%]		事業費	B/C=1.04~1.1(±10%)	事業費	B/C=1.7~2.0(±10%)
		事業期間	B/C=1.03~1.1(±20%)	事業期間	B/C=1.7~1.8(±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 ・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 ・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安全な生活環境の確保 ・死傷事故率が500件/億台キロ以上である国道55号・津乃峰筒崎線交差点において、交通量の減少により、当該区間の安全性の向上が期待できる。					

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
- ・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

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

- ・四国横断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
- ・「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、四国国道協会、徳島県南部地区四国横断自動車道建設促進期成同盟会、一般国道55号・阿南安芸自動車道整備促進期成同盟会、国道493号整備促進期成同盟会、徳島県道路整備促進期成同盟会、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6年度11月、12月、1月、2月、令和7年度5月、6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、人口減少下にあるからこそ求められる生産性向上を図ることで、本県はもとより、高知東部をはじめとする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」や豪雨などの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。
- ・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と早期の全線開通をお願いします。
- ・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
- ・令和7年2月 一般国道493号北川道路2-2工区(和田トンネル区間)延長2.7km 開通
- ・令和7年3月 高知東部自動車道(高知龍馬空港IC～香南のいちIC)延長3.5km 2車線開通

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87%、事業進捗率約30%(令和7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。

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、徳島JCT～高知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8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。 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 (R7年度変更)		H28年度用地着手		R4年度工事着手	
全体事業費		約460億円	事業進捗率 (令和7年3月末時点)	約20%	供用済延長	0.0km	
計画交通量		6,800~11,900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) 3,765/15,035億円		総便益 (残事業)/(事業全体) 6,882/16,088億円		基準年
	1.1(0.7)	4.3%	事業費: 3,401/14,106億円		走行時間短縮便益: 5,924/13,885億円		令和7年
	1.5(1.1) [2%]	(2.3%)	維持管理費: 319/675億円		走行経費減少便益: 760/1,766億円		
	1.8(1.3) [1%]	(残事業)	更新費: 45/254億円		交通事故減少便益: 198/437億円		
感度分析	(事業全体)	(残事業)	(事業全体)		(残事業)		
交通量	B/C=1.01~1.1(±10%)	交通量	B/C=1.6~2.1(±10%)				
事業費	B/C=1.04~1.1(±10%)	事業費	B/C=1.7~2.0(±10%)				
事業期間	B/C=1.03~1.1(±20%)	事業期間	B/C=1.7~1.8(±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 ・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 ・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

・「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、四国国道協会、徳島県南部地区四国横断自動車道建設促進期成同盟会、一般国道55号・阿南安芸自動車道整備促進期成同盟会、国道493号整備促進期成同盟会、徳島県道路整備促進期成同盟会、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6年度11月、12月、1月、2月、令和7年度5月、6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、人口減少下にあるからこそ求められる生産性向上を図ることで、本県はもとより、高知東部をはじめとする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」や豪雨などの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。

・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と早期の全線開通をお願いします。

・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

・令和7年2月 一般国道493号北川道路2-2工区(和田トンネル区間)延長2.7km 開通

・令和7年3月 高知東部自動車道(高知龍馬空港IC～香南のいちIC)延長3.5km 2車線開通

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90%、事業進捗率約20% (令和7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。

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、徳島JCT～高知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8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 <small>かいふのね</small> 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: <small>とくしま</small> 徳島県 <small>かいふ</small> 海部郡 <small>かいようちやうたら</small> 海陽町多良 至: <small>こうち</small> 高知県 <small>あま</small> 安芸郡 <small>とうようちやうのね</small> 東洋町野根			延長	14.3km	
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。</p> <p>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。</p>						
H31年度事業化		H30年度都市計画決定		R3年度用地着手		
全体事業費	約775億円	事業進捗率 (令和7年3月末時点)	約7%	供用済延長	0.0km	
計画交通量	3,800~4,900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) 3,765/15,035億円		総便益 (残事業)/(事業全体) 6,882/16,088億円	
	1.1(0.3)	4.3%	事業費: 3,401/14,106億円		走行時間短縮便益: 5,924/13,885億円	
	1.5(0.5) [2%]	(-0.8%)	維持管理費: 319/675億円		走行経費減少便益: 760/1,766億円	
	1.8(0.6) [1%]	(残事業)	更新費: 45/254億円		交通事故減少便益: 198/437億円	
感度分析	(残事業)	(残事業)	(事業全体)		(残事業)	
	1.8(0.4)	8.2%	交通量	B/C=1.01~1.1(±10%)	交通量	B/C=1.6~2.1(±10%)
	2.6(0.5) [2%]	(-0.6%)	事業費	B/C=1.04~1.1(±10%)	事業費	B/C=1.7~2.0(±10%)
3.1(0.7) [1%]		事業期間	B/C=1.03~1.1(±20%)	事業期間	B/C=1.7~1.8(±20%)	
事業の効果等						
<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる ・現道等の路線バス及び高速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 <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 <p>⑤安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 <p>⑥災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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

・「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、四国国道協会、徳島県南部地区四国横断自動車道建設促進期成同盟会、一般国道55号・阿南安芸自動車道整備促進期成同盟会、国道493号整備促進期成同盟会、徳島県道路整備促進期成同盟会、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6年度11月、12月、1月、2月、令和7年度5月、6月、7月、8月)

徳島県知事意見

・「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、人口減少下にあるからこそ求められる生産性向上を図ることで、本県はもとより、高知東部をはじめとする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」や豪雨などの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。

・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と早期の全線開通をお願いします。

・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、県東部では高度医療や救急医療、産科医はもとより、日常受療時においても長距離・長時間移動を余儀なくされており、人々が等しく医療サービスを受け、安全・安心に子どもを産み育て、暮らしていくためには、「命の道」としての道路整備が急務です。

・さらに、県中央部と東部地域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、国におかれましては、資材価格高騰等の影響を適切に反映した上で、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

- ・令和7年2月 一般国道493号北川道路2-2工区(和田トンネル区間)延長2.7km 開通
- ・令和7年3月 高知東部自動車道(高知龍馬空港IC～香南のいちIC)延長3.5km 2車線開通

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41%、事業進捗率約7%(令和7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。

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、徳島JCT～高知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8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	<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>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。</p>				
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265億円	事業進捗率 (令和7年3月末時点)	約1%	供用済延長	0.0km
計画交通量	4,400～9,100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)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	1.1(0.8)	4.3%	3,765/15,035億円	6,882/16,088億円	
	参考 1.5(1.1) [2%] 1.8(1.4) [1%]	(2.6%)	事業費: 3,401/14,106億円 維持管理費: 319/675億円 更新費: 45/254億円	走行時間短縮便益: 5,924/13,885億円 走行経費減少便益: 760/1,766億円 交通事故減少便益: 198/437億円	令和7年
	(残事業)	(残事業)	感度分析 (事業全体)	(残事業)	
1.8(0.8)	8.2%	交通量 B/C=1.01～1.1(±10%)	交通量 B/C=1.6～2.1(±10%)		
参考 2.6(1.2) [2%] 3.1(1.5) [1%]	(2.7%)	事業費 B/C=1.04～1.1(±10%)	事業費 B/C=1.7～2.0(±10%)		
		事業期間 B/C=1.03～1.1(±20%)	事業期間 B/C=1.7～1.8(±20%)		
事業の効果等	<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる ・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 <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域高規格道路 阿南安芸自動車道の一部を構成する ・日常生活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 <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「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 <p>⑤安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 <p>⑥災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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
 - ・「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、四国国道協会、一般国道55号・阿南安芸自動車道整備促進期成同盟会、国道493号整備促進期成同盟会、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6年度11月、12月、1月、2月、令和7年度5月、6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、県東部では高度医療や救急医療、産科医はもとより、日常受療時においても長距離・長時間移動を余儀なくされており、人々が等しく医療サービスを受け、安全・安心に子どもを産み育て、暮らしていくためには、「命の道」としての道路整備が急務です。
- ・さらに、県中央部と東部地域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、国におかれましては、資材価格高騰等の影響を適切に反映した上で、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7年2月 一般国道493号北川道路2-2工区(和田トンネル区間)延長2.7km 開通
- ・令和7年3月 高知東部自動車道(高知龍馬空港IC～香南のいちIC)延長3.5km 2車線開通

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1%(令和7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



※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、徳島JCT～高知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8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							
<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>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。</p>							
R4年度事業化		都市計画決定なし		R6年度用地着手		工事未着手	
全体事業費		約522億円	事業進捗率	約2%	供用済延長	0.0km	
			(令和7年3月末時点)				
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)		総便益 (残事業)/(事業全体)		基準年
	1.1(0.4)	4.3%	3,765/15,035億円		6,882/16,088億円		令和7年
	参考 1.5(0.6) [2%]	(-0.03%)	事業費: 3,401/14,106億円		走行時間短縮便益: 5,924/13,885億円		
	参考 1.8(0.8) [1%]		維持管理費: 319/675億円		走行経費減少便益: 760/1,766億円		
	(残事業)	(残事業)	更新費: 45/254億円		交通事故減少便益: 198/437億円		
参考 1.8(0.4)	8.2%	感度分析 (事業全体)		感度分析 (残事業)			
参考 2.6(0.7) [2%]	(0.1%)	交通量	B/C=1.01~1.1(±10%)		交通量	B/C=1.6~2.1(±10%)	
参考 3.1(0.8) [1%]		事業費	B/C=1.04~1.1(±10%)		事業費	B/C=1.7~2.0(±10%)	
		事業期間	B/C=1.03~1.1(±20%)		事業期間	B/C=1.7~1.8(±20%)	
事業の効果等							
<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる ・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 <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域高規格道路 阿南安芸自動車道の一部を構成する ・日常生活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 <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「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 <p>⑤安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 <p>⑥災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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

・「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、四国国道協会、一般国道55号・阿南安芸自動車道整備促進期成同盟会、国道493号整備促進期成同盟会、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6年度11月、12月、1月、2月、令和7年度5月、6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、県東部では高度医療や救急医療、産科医はもとより、日常受療時においても長距離・長時間移動を余儀なくされており、人々が等しく医療サービスを受け、安全・安心に子どもを産み育て、暮らしていくためには、「命の道」としての道路整備が急務です。

・さらに、県中央部と東部地域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、発生時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、国におかれましては、資材価格高騰等の影響を適切に反映した上で、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

・令和7年2月 一般国道493号北川道路2-2工区(和田トンネル区間)延長2.7km 開通

・令和7年3月 高知東部自動車道(高知龍馬空港IC～香南のいちIC)延長3.5km 2車線開通

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1%、事業進捗率約2%(令和7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



※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、徳島JCT～高知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8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	自: 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426億円		事業進捗率 (令和7年3月末時点)		約62% 供用済延長 0.0km	
計画交通量		11,200～11,900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
	1.1(0.96)	4.3%	3,765/15,035億円		6,882/16,088億円		令和7年
	参考 1.5(1.5) [2%] 1.8(1.9) [1%]	(3.8%)	事業費: 3,401/14,106億円 維持管理費: 319/675億円 更新費: 45/254億円		走行時間短縮便益: 5,924/13,885億円 走行経費減少便益: 760/1,766億円 交通事故減少便益: 198/437億円		
	(残事業)	(残事業)	感度分析 (事業全体)		(残事業)		
1.8(2.6)	8.2%	交通量 B/C=1.01～1.1(±10%)		交通量 B/C=1.6～2.1(±10%)			
参考 2.6(3.7) [2%] 3.1(4.4) [1%]	(10.8%)	事業費 B/C=1.04～1.1(±10%)		事業費 B/C=1.7～2.0(±10%)			
		事業期間 B/C=1.03～1.1(±20%)		事業期間 B/C=1.7～1.8(±20%)			
事業の効果等							
<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる ・現道等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 <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「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 <p>⑤安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 <p>⑥災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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

・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、四国国道協会、一般国道55号・阿南安芸自動車道整備促進期成同盟会、国道493号整備促進期成同盟会、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6年度11月、12月、1月、2月、令和7年度5月、6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、県東部では高度医療や救急医療、産科医はもとより、日常受療時においても長距離・長時間移動を余儀なくされており、人々が等しく医療サービスを受け、安全・安心に子どもを産み育て、暮らしていくためには、「命の道」としての道路整備が急務です。

・さらに、県中央部と東部地域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、国におかれましては、資材価格高騰等の影響を適切に反映した上で、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

・令和7年2月 一般国道493号北川道路2-2工区(和田トンネル区間)延長2.7km 開通

・令和7年3月 高知東部自動車道(高知龍馬空港IC～香南のいちIC)延長3.5km 2車線開通

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99%、事業進捗率約62%(令和7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。

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、徳島JCT～高知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8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								
<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。</p> <p>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。</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、地域産業の支援などを目的としている。</p>								
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608億円	事業進捗率 (令和7年3月末時点)	約64%	供用済延長	0.0km			
計画交通量	14,600～16,500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) 3,765/15,035億円		総便益: (残事業)/(事業全体) 6,882/16,088億円			
	1.1(1.6)	4.3%	事業費: 3,401/14,106億円		走行時間短縮便益: 5,924/13,885億円			
	1.5(2.6) [2%]	(5.8%)	維持管理費: 319/675億円		走行経費減少便益: 760/1,766億円			
	1.8(3.4) [1%]		更新費: 45/254億円		交通事故減少便益: 198/437億円			
感度分析	(残事業)	(残事業)	(事業全体)		(残事業)			
	1.8(4.7)	8.2%	交通量	B/C=1.01～1.1(±10%)		交通量	B/C=1.6～2.1(±10%)	
	2.6(6.9) [2%]	(14.9%)	事業費	B/C=1.04～1.1(±10%)		事業費	B/C=1.7～2.0(±10%)	
	3.1(8.4) [1%]		事業期間	B/C=1.03～1.1(±20%)		事業期間	B/C=1.7～1.8(±20%)	
事業の効果等								
<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる ・現道等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 <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高知港(国際コンテナ航路の発着港湾: 韓国航路)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 <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「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 <p>⑤安全で安心できる暮らしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 <p>⑥災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 ・並行する高知自動車道の代替路線としての機能が見込まれる 								

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

・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、四国国道協会、一般国道55号・阿南安芸自動車道整備促進期成同盟会、国道493号整備促進期成同盟会、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6年度11月、12月、1月、2月、令和7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、県東部では高度医療や救急医療、産科医はもとより、日常受療時においても長距離・長時間移動を余儀なくされており、人々が等しく医療サービスを受け、安全・安心に子どもを産み育て、暮らしていくためには、「命の道」としての道路整備が急務です。

・さらに、県中央部と東部地域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、国におかれましては、資材価格高騰等の影響を適切に反映した上で、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
- ・令和7年2月 一般国道493号北川道路2-2工区(和田トンネル区間)延長2.7km 開通
- ・令和7年3月 高知東部自動車道(高知龍馬空港IC～香南のいちIC)延長3.5km 2車線開通

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64%(令和7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。

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、徳島JCT~高知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8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							
<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。</p> <p>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。</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、地域産業の支援などを目的としている。</p>							
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712億円		事業進捗率 (令和7年3月末時点)		約82%	
計画交通量		17,300~26,800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)		
	1.1(3.3)	4.3%	3,765/15,035億円		6,882/16,088億円		
	1.5(3.9) [2%] 1.8(4.3) [1%]	(15.7%)	事業費: 3,401/14,106億円 維持管理費: 319/675億円 更新費: 45/254億円		走行時間短縮便益: 5,924/13,885億円 走行経費減少便益: 760/1,766億円 交通事故減少便益: 198/437億円		
(残事業)	(残事業)	感度分析		(残事業)		令和7年	
1.8(1.03)	8.2%	(事業全体)		(残事業)			
2.6(1.4) [2%] 3.1(1.6) [1%]	(4.2%)	交通量 B/C=1.01~1.1(±10%) 事業費 B/C=1.04~1.1(±10%) 事業期間 B/C=1.03~1.1(±20%)		交通量 B/C=1.6~2.1(±10%) 事業費 B/C=1.7~2.0(±10%) 事業期間 B/C=1.7~1.8(±20%)			
事業の効果等							
<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる ・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 <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高知港(国際コンテナ航路の発着港湾:韓国航路)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 <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「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 <p>⑤安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 <p>⑥災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 ・並行する高知自動車道の代替路線としての機能が見込まれる 							

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

・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、四国国道協会、一般国道55号・阿南安芸自動車道整備促進期成同盟会、国道493号整備促進期成同盟会、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6年度11月、12月、1月、2月、令和7年度5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、県東部では高度医療や救急医療、産科医はもとより、日常受療時においても長距離・長時間移動を余儀なくされており、人々が等しく医療サービスを受け、安全・安心に子どもを産み育て、暮らしていくためには、「命の道」としての道路整備が急務です。

・さらに、県中央部と東部地域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、国におかれましては、資材価格高騰等の影響を適切に反映した上で、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
- ・令和7年2月 一般国道493号北川道路2-2工区(和田トンネル区間)延長2.7km 開通
- ・令和7年3月 高知東部自動車道(高知龍馬空港IC～香南のいちIC)延長3.5km 2車線開通

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82%(令和7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。

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

※B/Cの値は、徳島JCT～高知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8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 あまき とうようちやうのね</small> 高知県安芸郡東洋町野根 至: <small>こうち あまき またがわむらあぐら</small> 高知県安芸郡北川村安倉	延長	8.5km		
事業概要					
<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>					
R2年度事業化		都市計画決定なし		R4年度用地着手	
全体事業費	約538億円	事業進捗率 (令和7年3月末時点)	約4%	供用済延長	0.0km
計画交通量	3,700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)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	1.1(0.5)	4.3%	3,765/15,035億円	6,882/16,088億円	令和7年
	参考 1.5(0.8) [2%] 1.8(1.1) [1%]	(1.3%)	事業費: 3,401/14,106億円 維持管理費: 319/675億円 更新費: 45/254億円	走行時間短縮便益: 5,924/13,885億円 走行経費減少便益: 760/1,766億円 交通事故減少便益: 198/437億円	
	(残事業)	(残事業)	感度分析 (事業全体)	(残事業)	
	参考 1.8(0.6) 2.6(0.9) [2%] 3.1(1.1) [1%]	8.2% (1.4%)	交通量 B/C=1.01~1.1(±10%) 事業費 B/C=1.04~1.1(±10%) 事業期間 B/C=1.03~1.1(±20%)	交通量 B/C=1.6~2.1(±10%) 事業費 B/C=1.7~2.0(±10%) 事業期間 B/C=1.7~1.8(±20%)	
事業の効果等					
<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる ・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 <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 <p>⑤安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 <p>⑥災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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
- ・「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、四国国道協会、一般国道55号・阿南安芸自動車道整備促進期成同盟会、国道493号整備促進期成同盟会、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6年度11月、12月、1月、2月、令和7年度5月、6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、県東部では高度医療や救急医療、産科医はもとより、日常受療時においても長距離・長時間移動を余儀なくされており、人々が等しく医療サービスを受け、安全・安心に子どもを産み育て、暮らしていくためには、「命の道」としての道路整備が急務です。
- ・さらに、県中央部と東部地域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、国におかれましては、資材価格高騰等の影響を適切に反映した上で、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
- ・令和7年2月 一般国道493号北川道路2-2工区(和田トンネル区間)延長2.7km 開通
- ・令和7年3月 高知東部自動車道(高知龍馬空港IC～香南のいちIC)延長3.5km 2車線開通

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28%、事業進捗率約4%(令和7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



※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、徳島JCT～高知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8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 黒崎バイパス			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: 福岡県北九州市八幡東区西本町 至: 福岡県北九州市八幡西区陣原					延長	5.8km		
事業概要 高規格道路である黒崎バイパスは国道3号の交通混雑緩和等を図るとともに、都市高速道路と接続した広域的なネットワークを形成し、地域産業活性化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 (H14年度、H25年度変更)		H5年度用地着手		H10年度工事着手			
全体事業費		約955億円		事業進捗率		約97%		供用済延長	5.8km
計画交通量		33,200～53,500台/日							
費用対効果分析 <small>(参考)</small>	B/C	EIRR		総費用		総便益		基準年 令和7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	5.0%		23/1,845億円		95/2,278億円			
	(参考) 1.5 [2%]	(残事業)		(事業費: 21/1,798億円)		(走行時間短縮便益: 80/2,137億円)			
	(参考) 1.7 [1%]	20%		(維持管理費: 2.0/ 47億円)		(走行経費減少便益: 14/ 133億円)			
(参考) 4.2	感度分析		(事業全体)		(残事業)				
(参考) 5.9 [2%]	(事業全体)		交通量		交通量				
(参考) 7.0 [1%]	(残事業)		B/C=1.2～1.2(±10%)		B/C=3.6～4.8(±10%)				
			事業費		事業費				
			B/C=1.2～1.2(±10%)		B/C=3.9～4.6(±10%)				
			事業期間		事業期間				
			B/C=1.2～1.2(±20%)		B/C=4.0～4.4(±20%)				
事業の効果等 ①交通混雑の緩和 ・黒崎バイパスの整備により、現道区間の更なる交通混雑の緩和や走行性の向上が期待される。 ②生活道路の安全性向上 ・黒崎バイパスの整備により、国道3号以南の黒崎・八幡地区における通過交通が排除され、交通安全性の向上が期待される。 ③地域活力の向上 ・黒崎バイパスの部分供用以降、企業進出や宅地開発、世帯数の増加など、地域活力の向上に寄与。北九州市が誘致活動中の遊休地が点在しており、今後も更なる地域活力の向上が期待される。 ④地域産業の支援 ・高速道路等との一体的なネットワーク構築により、半導体関連企業等の更なる誘致など地域産業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 北九州市をはじめとする一般会員26団体、特別会員30名で構成される国道3号黒崎バイパス建設促進期成会(会長:(株)安川電機特別顧問)により早期整備の要望を受けている。(令和6年11月)									
市の意見: 一般国道3号黒崎バイパスの道路事業は、企業活動を支援する物流の効率化や交通混雑の緩和など本市の産業振興や安全で快適な地域環境の改善に必要不可欠な事業です。 本バイパスが全線供用することにより、その効果が最大限発揮されることから、事業を継続していただくとともに、早期全線供用に向けて整備の促進をお願いします。									
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

北九州市の人口は減少傾向にあるが、一世帯あたりの自動車保有台数は増加傾向にあり、令和2年時点では福岡県と概ね同程度となっている。

交通量は黒崎バイパスの開通以降、増加傾向にあり、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

平成3年度に事業化、用地進捗率100%、事業進捗率約97%(令和7年3月末時点)

平成20年度:黒崎北ランプ～陣原ランプ間 延長2.9km (2/4) 部分開通

平成23年度:前田ランプ～皇后崎ランプ間 延長2.9km (4/4) 開通

平成24年度:東田ランプ～前田ランプ間 延長0.9km (2/4) 部分開通

令和4年度:春の町ランプ～前田ランプ間 延長1.5km (2/2) (4/4) 開通

令和4年度:陣原オンランプ (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

【施工条件の変更、社会情勢の変化による増減】

黒崎西ランプ橋下部工の湧水対策の追加、物価上昇による資機材単価・労務単価の増。

【コスト縮減】

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

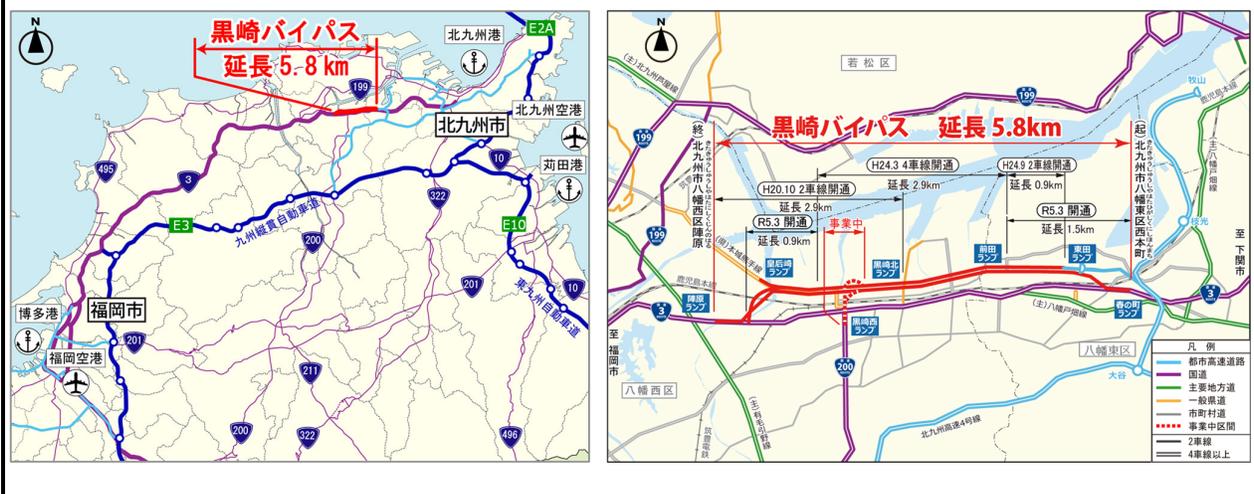
対応方針

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8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 <small>かわらかくふく</small> 香春拡幅			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: 福岡県田川郡香春町大字鏡山 至: 福岡県田川郡香春町大字鏡山					延長	2.1km	
事業概要 香春拡幅は、国道201号の交通混雑の緩和や交通安全性の向上、物流の効率化による地域産業の支援等を目的とした事業である。								
H20年度事業化			-	H24年度用地着手		H28年度工事着手		
全体事業費		約110億円		事業進捗率		約91%	供用済延長	
								0.0km
計画交通量 : 28,200~29,000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)		
	1.04			15/ 134億円		139/ 139億円		
	(参考) 1.6 [2%]	4.2%		(事業費: 7.6/ 126億円)		(走行時間短縮便益: 114/ 114億円)		令和7年
	(参考) 2.0 [1%]			(維持管理費: 7.6/ 7.6億円)		(走行経費減少便益: 23/ 23億円)		
	(残事業)	(残事業)		(事業全体)		(残事業)		
	9.1			交通量	B/C=0.9~1.2(±10%)	交通量	B/C=7.6~10.7(±10%)	
	(参考) 10.7 [2%]	51%		事業費	B/C=0.9~1.1(±10%)	事業費	B/C=8.7~9.6(±10%)	
	(参考) 11.6 [1%]			事業期間	B/C=0.995~1.1(±20%)	事業期間	B/C=8.7~9.9(±20%)	
事業の効果等 ①地域産業の支援 ・香春拡幅の整備により、速達性・定時性の向上が図られ、物流強化・産業支援に寄与。 ②交通混雑の緩和 ・香春拡幅の整備とともに、交差道路が4車線化されることで、交通容量が拡大し、交差点処理能力の向上が図られ、鏡山東交差点における混雑緩和が期待される。 ③交通安全性の向上 ・香春拡幅の整備により、交通混雑が緩和されることで、渋滞に起因する事故の減少が見込まれ、交通安全性向上が期待される。 ④信頼性の高いネットワークの構築 ・香春拡幅の整備により、通行止めリスクを回避でき、信頼性の高い道路ネットワークの構築が期待される。 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 香春町をはじめとする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7年8月、②令和7年8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。 香春拡幅の整備により、速達性・定時性の向上が図られ、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、今後も事業の実施にあたり、更なるコスト削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(香春町、みやこ町)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や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。 交通量は微増傾向にあり、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	
平成20年度に事業化、用地進捗率100%、事業進捗率約91%(令和7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	
【施工条件の変更、社会情勢の変化による増額】 既設橋台撤去の工法変更、地盤改良の追加、物価上昇による資機材単価・労務単価の増	
【コスト縮減】 仮設構造物の見直し。 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8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208号 (有明海沿岸道路)荒尾道路		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:熊本県荒尾市荒尾 至:熊本県荒尾市大島			延長	2.2km	
事業概要	荒尾道路、有明海沿岸道路(大牟田～大川)、大川佐賀道路は、高規格道路「有明海沿岸道路」の一部を形成し、地域間の連携及び交流の促進を支援するとともに、並行する国道208号の交通混雑の緩和等を目的とした事業である。					
	R5年度事業化	H27年度都市計画決定	用地未着手	工事未着手		
全体事業費	約230億円		事業進捗率 (令和7年3月末時点)	約3%	供用済延長	0.0km
計画交通量	11,100 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)	総便益 (残事業)/(事業全体)		基準年
	1.9(0.7)	7.0%	1,617/6,734億円	5,288/12,646億円		令和7年
	2.6(1.1) [2%] 3.2(1.4) [1%]	(2.5%)	事業費: 1,264/6,213億円 維持管理費: 206/ 375億円 更新費: 147/ 147億円	走行時間短縮便益: 4,798/11,116億円 走行経費減少便益: 384/ 1,210億円 交通事故減少便益: 106/ 320億円		
	(残事業)	(残事業)	感度分析	(残事業)		
3.3(0.8)	16%	(事業全体)	交通量	B/C=1.7~2.0(±10%)		
4.3(1.2) [2%] 4.9(1.5) [1%]	(2.7%)	交通量	事業費	B/C=2.9~3.6(±10%)		
		事業期間	事業費	B/C=3.0~3.5(±10%)		
			事業期間	B/C=2.9~3.5(±20%)		
事業の効果等	<p>①広域交通ネットワークの形成</p> <ul style="list-style-type: none"> 有明海沿岸道路の整備により、熊本市～鹿島市の所要時間が約1時間短縮。沿岸9都市間の連携・交流促進、広域拠点とのアクセス性向上による物流効率化などが期待される。 <p>②交通混雑の緩和・安全性の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> 有明海沿岸道路の整備により、並行現道からの交通転換が図られ、交通混雑が緩和するとともに、死傷事故件数が減少することが期待される。 <p>③広域的な観光活動の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> 有明海沿岸道路の整備により、沿線地域の観光周遊性向上や国内外からの更なる観光客数増加による地域活性化が期待される。 <p>④地域防災の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> 有明海沿岸道路の整備により、災害時に代替路としての機能が確保され、迅速な救命活動や周辺地域との円滑な連携等を支援することが期待される。 <p>⑤生活環境の改善</p> <ul style="list-style-type: none"> 自動車の走行性向上による環境への影響低減(CO₂,NO₂,SPM削減) 					
関係する地方公共団体等の意見	<p>熊本市をはじめとする4市1町等で構成される①有明海沿岸道路建設促進熊本県期成会(会長:熊本市長)や福岡県、佐賀県、熊本県の県議会議員で構成される②有明海沿岸インフラ整備3県議会連絡会議、荒尾市、玉名市、玉東町の商工会及び商工会議所で構成される③有明海沿岸道路「荒尾・玉名地域」整備促進期成会等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7年7月、③令和7年6月)</p> <p>県の意見: (熊本県)</p> <p>今回意見照会のありました一般国道208号荒尾道路および有明海沿岸道路(大牟田～大川)に関する国の「対応方針(原案)」案については、異存ありません。</p> <p>有明海沿岸道路は、佐賀、福岡、熊本の3県にまたがる広域的な経済交流圏を創出するとともに、荒尾・玉名地域はもとより、県全体の発展のために重要な道路です。</p>					

平成28年熊本地震では、九州縦貫自動車道をはじめとする幹線道路の被災・寸断により深刻な交通渋滞が発生するなど、災害時における道路ネットワークの必要性を改めて認識したところです。激甚化、頻発化する大規模災害に対応するため、救助活動や支援物資の輸送路となり、「命の道」としての役割も果たす本道路の整備は非常に重要です。

また、本県では、TSMC進出を契機とした「よき流れ」が生まれており、沿線地域においても、本道路の整備を見据え、関連企業の進出や官民連携による産業団地の分譲が進んでいます。この「よき流れ」をさらに加速化し、本県のみならず九州全体の産業や地域の活性化、観光振興に資するとともに、地域間の安定的な物流を確保するためにも、本道路の早期整備が不可欠です。

つきましては、現在事業中の三池港IC連絡路や荒尾道路の整備推進と併せて、荒尾市～長洲町間の早期事業化、長洲町～玉名市間の計画段階評価の早期完了、玉名市～熊本市間の早期整備に向けた取組みを推進していただきますよう、特段の配慮をお願いします。

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

沿線地域の人口は減少傾向にあるが、一世帯あたりの自動車保有台数も熊本県・福岡県・佐賀県合計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と考えられる。
平行現道(国道208号)の交通量は横ばい傾向で、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

令和5年度に事業化、用地進捗率0%、事業進捗率約3%(令和7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

施設の構造や施工等に変化はないが、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。

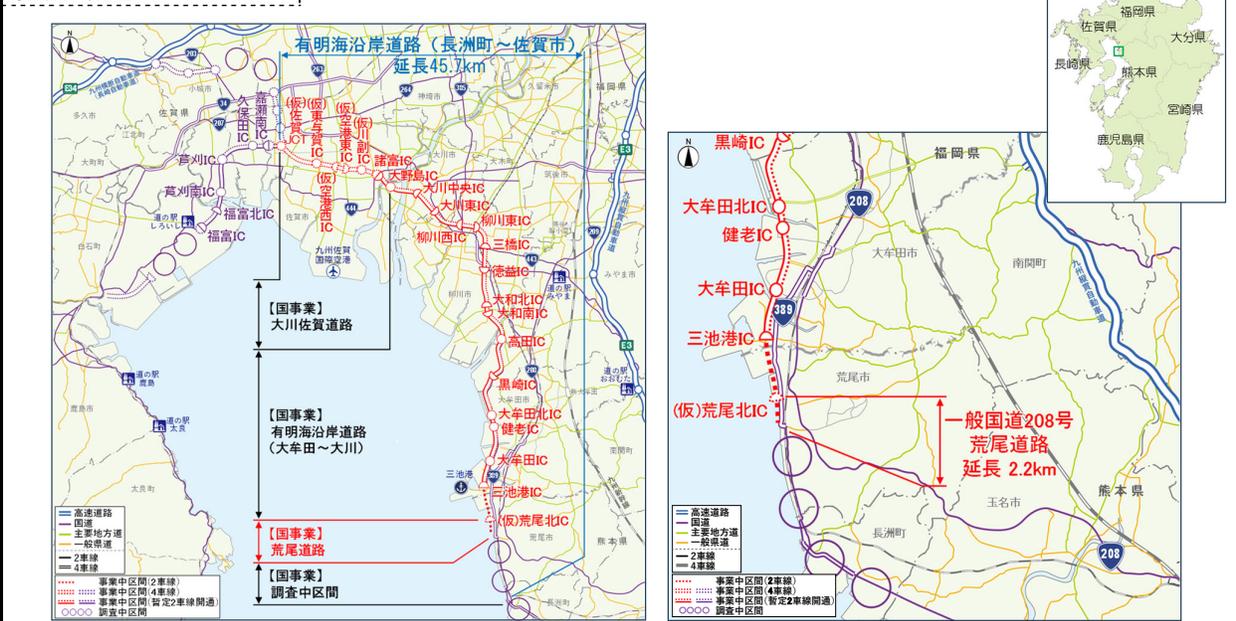
対応方針

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
 (※B/Cの値は、長洲町～佐賀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8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208号 有明海沿岸道路(大牟田～大川)		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:福岡県大牟田市新港町 至:福岡県大川市大野島			延長	27.5km	
事業概要	荒尾道路、有明海沿岸道路(大牟田～大川)、大川佐賀道路は、高規格道路「有明海沿岸道路」の一部を形成し、地域間の連携及び交流の促進を支援するとともに、並行する国道208号の交通混雑の緩和等を目的とした事業である。					
S63年度事業化	H10年度都市計画決定 (H19年度変更)		H2年度用地着手		H12年度工事着手	
全体事業費	約2,673億円		事業進捗率 (令和7年3月末時点)	約84%	供用済延長	27.5km
計画交通量	15,500 ～ 43,200 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)	1,617/6,734億円		5,288/12,646億円	
	1.9(1.8)	7.0%	事業費:	1,264/6,213億円	走行時間短縮便益:	4,798/11,116億円
	2.6(2.2) [2%]	(7.0%)	維持管理費:	206/ 375億円	走行経費減少便益:	384/ 1,210億円
参考	3.2(2.5) [1%]		更新費:	147/ 147億円	交通事故減少便益:	106/ 320億円
参考	(残事業)	(残事業)	感度分析 (事業全体)		(残事業)	
3.3(6.5)			交通量	B/C=1.7～2.0(±10%)	交通量	B/C=2.9～3.6(±10%)
4.3(8.9) [2%]	16%		事業費	B/C=1.8～1.9(±10%)	事業費	B/C=3.0～3.5(±10%)
4.9(10.5) [1%]	(22%)		事業期間	B/C=1.8～2.0(±20%)	事業期間	B/C=2.9～3.5(±20%)
事業の効果等	<p>①広域交通ネットワークの形成</p> <ul style="list-style-type: none"> 有明海沿岸道路の整備により、熊本市～鹿島市の所要時間が約1時間短縮。沿岸9都市間の連携・交流促進、広域拠点とのアクセス性向上による物流効率化などが期待される。 <p>②交通混雑の緩和・安全性の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> 有明海沿岸道路の整備により、並行現道からの交通転換が図られ、交通混雑が緩和するとともに、死傷事故件数が減少することが期待される。 <p>③広域的な観光活動の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> 有明海沿岸道路の整備により、沿線地域の観光周遊性向上や国内外からの更なる観光客数増加による地域活性化が期待される。 <p>④地域防災の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> 有明海沿岸道路の整備により、災害時に代替路としての機能が確保され、迅速な救命活動や周辺地域との円滑な連携等を支援することが期待される。 <p>⑤生活環境の改善</p> <ul style="list-style-type: none"> 自動車の走行性向上による環境への影響低減(CO₂,NO₂,SPM削減) 					
関係する地方公共団体等の意見	<p>大牟田市をはじめとする4市で構成される①有明海沿岸道路建設促進福岡県期成会(会長:大牟田市長)や福岡県、佐賀県、熊本県の県議会議員で構成される②有明海沿岸インフラ整備3県議会連絡会議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7年7月)</p> <p>県の意見: (福岡県)</p> <p>有明海沿岸道路(大牟田～大川)は、重要港湾三池港、九州佐賀国際空港などの広域交通拠点及び有明海沿岸の都市群を連携する高規格道路であり、有明地域の県境を越えた交流や流通拡大に加え、物流の効率化や周辺道路の混雑緩和等への寄与が期待される。</p> <p>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。</p>					

今回、事業費の見直しにより増額となっているが、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、三池港IC連絡路の早期完成及び三池港IC～大野島IC間における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。

(熊本県)

今回意見照会のありました一般国道208号荒尾道路および有明海沿岸道路(大牟田～大川)に関する国の「対応方針(原案)」案については、異存ありません。

有明海沿岸道路は、佐賀、福岡、熊本の3県にまたがる広域的な経済交流圏を創出するとともに、荒尾・玉名地域はもとより、県全体の発展のために重要な道路です。

平成28年熊本地震では、九州縦貫自動車道をはじめとする幹線道路の被災・寸断により深刻な交通渋滞が発生するなど、災害時における道路ネットワークの必要性を改めて認識したところです。激甚化、頻発化する大規模災害に対応するため、救助活動や支援物資の輸送路となり、「命の道」としての役割も果たす本道路の整備は非常に重要です。

また、本県では、TSMC進出を契機とした「よき流れ」が生まれており、沿線地域においても、本道路の整備を見据え、関連企業の進出や官民連携による産業団地の分譲が進んでいます。この「よき流れ」をさらに加速化し、本県のみならず九州全体の産業や地域の活性化、観光振興に資するとともに、地域間の安定的な物流を確保するためにも、本道路の早期整備が不可欠です。

つきましては、現在事業中の三池港IC連絡路や荒尾道路の整備推進と併せて、荒尾市～長洲町間の早期事業化、長洲町～玉名市間の計画段階評価の早期完了、玉名市～熊本市間の早期整備に向けた取組みを推進していただきますよう、特段の配慮をお願いします。

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

沿線地域の人口は減少傾向にあるが、一世帯あたりの自動車保有台数も熊本県・福岡県・佐賀県合計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と考えられる。

平行現道(国道208号)の交通量は開通した有明海沿岸道路への交通転換で減少傾向であるが、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63年度に事業化、用地進捗率約98%、事業進捗率約84%(令和7年3月末時点)

令和2年度までに、三池港IC～大野島IC間 延長27.5km(自専部2/4)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

詳細な用地調査等の結果による用地補償費の増、三池港ICの南向きIC整備による増、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。

再評価結果(令和8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208号 (有明海沿岸道路)大川佐賀道路			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: 福岡県大川市大字大野島 至: 佐賀県佐賀市嘉瀬町				延長	9.0km	
事業概要							
荒尾道路、有明海沿岸道路(大牟田～大川)、大川佐賀道路は、高規格道路「有明海沿岸道路」の一部を形成し、地域間の連携及び交流の促進を支援するとともに、並行する国道208号の交通混雑の緩和等を目的とした事業である。							
H13年度事業化		H19年度都市計画決定		H24年度用地着手		H27年度工事着手	
全体事業費	約986億円		事業進捗率 (令和7年3月末時点)	約54%	供用済延長	1.7km	
計画交通量	29,600 ～ 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)		
	1.9(1.6)	7.0%	1,617/6,734億円		5,288/12,646億円		
	2.6(2.4) [2%]	(6.2%)	事業費:	1,264/6,213億円	走行時間短縮便益:	4,798/11,116億円	
	3.2(3.0) [1%]		維持管理費:	206/ 375億円	走行経費減少便益:	384/ 1,210億円	
(残事業)	(残事業)	更新費:	147/ 147億円	交通事故減少便益:	106/ 320億円	令和7年	
			感度分析	(事業全体)		(残事業)	
				交通量	B/C=1.7～2.0(±10%)	交通量	B/C=2.9～3.6(±10%)
				事業費	B/C=1.8～1.9(±10%)	事業費	B/C=3.0～3.5(±10%)
				事業期間	B/C=1.8～2.0(±20%)	事業期間	B/C=2.9～3.5(±20%)
事業の効果等							
①広域交通ネットワークの形成 ・有明海沿岸道路の整備により、熊本市～鹿島市の所要時間が約1時間短縮。沿岸9都市間の連携・交流促進、広域拠点とのアクセス性向上による物流効率化などが期待される。							
②交通混雑の緩和・安全性の向上 ・有明海沿岸道路の整備により、並行現道からの交通転換が図られ、交通混雑が緩和するとともに、死傷事故件数が減少することが期待される。							
③広域的な観光活動の支援 ・有明海沿岸道路の整備により、沿線地域の観光周遊性向上や国内外からの更なる観光客数増加による地域活性化が期待される。							
④地域防災の支援 ・有明海沿岸道路の整備により、災害時に代替路としての機能が確保され、迅速な救命活動や周辺地域との円滑な連携等を支援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							
佐賀市をはじめとする3市2町等で構成される①有明海沿岸道路建設促進佐賀県期成会(会長:佐賀市長)や大牟田市をはじめとする4市で構成される②有明海沿岸道路建設促進福岡県期成会(会長:大牟田市長)や福岡県、佐賀県、熊本県の県議会議員で構成される③有明海沿岸インフラ整備3県議会連絡会議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11月、③令和7年7月)							
県の意見: (福岡県)							
大川佐賀道路は、重要港湾三池港、九州佐賀国際空港などの広域交通拠点及び有明海沿岸の都市群を連携する高規格道路であり、福岡県と佐賀県の連携強化及び交流促進に加え、並行する国道208号の交通混雑の緩和等への寄与が期待される。							
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、適切な調査及び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。							

(佐賀県)

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、有明海沿岸道路をはじめとした広域幹線道路ネットワークの整備が不可欠となっています。

有明海沿岸道路は、熊本市から鹿島市に至る重要な道路であり、県として佐賀唐津道路と接続するエリア(Tゾーン)の整備を重点的に取り組んでいるところです。

また、有明海沿岸地域では、民間団体による「ありあけ海道盛り上げ隊」が設立し、令和7年3月には「ありあけ海道～トレジャーロード」が日本風景街道に登録される等、地域も盛り上がりを見せております。

大川佐賀道路の整備が促進され、有明海沿岸地域が1つにつながることで、人・モノの交流が更に促進されると期待しており、大川佐賀道路の全線について、早期に整備を進めていただきたい。

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

沿線地域の人口は減少傾向にあるが、一世帯あたりの自動車保有台数も熊本県・福岡県・佐賀県合計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と考えられる。
平行現道(国道208号)の交通量は横ばい傾向で、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13年度に事業化、用地進捗率約82%、事業進捗率約54%(令和7年3月末時点)

令和4年度までに、大野島IC～諸富IC間 延長1.7km(自専部2/4)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化はないが、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。

再評価結果（令和8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 伊万里松浦道路		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	白：佐賀県伊万里市東山代町長浜 至：長崎県松浦市志佐町				延長	17.2km		
事業概要 伊万里松浦道路は、西九州自動車道の一部を形成する高規格幹線道路であり、九州北西部の広域的な連携を図り、地域活性化や観光の支援等を目的とした事業である。								
H9年度事業化		H17年度都市計画決定 (一年度変更)		H19年度用地着手		H20年度工事着手		
全体事業費		約712億円		事業進捗率 (令和7年3月末時点)		約64%		
計画交通量		7,100～12,800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)		総便益: (残事業)/(事業全体)	
	1.1		4.8 %		225/ 1,030億円		405/ 1,177億円	
	(参考) 1.5 [2%]				事業費: 202/ 950 億円		走行時間短縮便益: 346/ 991 億円	
	1.7 [1%]				維持管理費: 24/ 80 億円		走行経費減少便益: 42/ 138 億円	
	(残事業)		(残事業)				交通事故減少便益: 16/ 48 億円	
1.8		7.7 %		感度分析 (事業全体)		感度分析 (残事業)		
(参考) 2.6 [2%]				交通量 B/C= 1.1～1.3 (±10%)		交通量 B/C= 1.7～1.9 (±10%)		
3.2 [1%]				事業費 B/C= 1.1～1.2 (±10%)		事業費 B/C= 1.6～2.0 (±10%)		
				事業期間 B/C= 1.1～1.2 (±20%)		事業期間 B/C= 1.6～1.9 (±20%)		
事業の効果等								
① 広域交通ネットワークの形成 ・福岡～佐世保間をはじめとした沿線地域の所要時間短縮や定時性確保が図られることで、九州北西部の地域経済活性化への貢献が期待。 ・ダブルネットワークの構築によって災害時の速やかな復旧・復興に寄与。								
② 地域経済の活性化 ・伊万里松浦道路の整備によって、更なる雇用創出による地域経済の活性化が期待される。								
③ 観光振興の支援 ・伊万里松浦道路(山代久原IC～(仮称)伊万里西IC)の整備によって、周辺観光施設へのアクセスが向上、沿線地域の観光産業への更なる貢献が期待される。								
④ 物流の効率化 ・輸送時間の短縮や荷傷みが軽減、さらに社会問題化しているトラックドライバーの負担軽減にも繋がるなど、地域産業の更なる活性化が期待される。								
⑤ 災害時の代替路確保 ・伊万里松浦道路(山代久原IC～(仮称)伊万里西IC)の整備が進むことで、災害時における国道204号の代替機能が拡充する。								
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

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7年5月、②令和6年11月)

県の意見:
(佐賀県)

伊万里松浦道路の事業を継続することについては、異議ありません。

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。

まずは、現在、工事を進められている伊万里道路の伊万里東府招IC～(仮称)伊万里中央IC間の早期開通を強く望みます。

(長崎県)

一般国道497号西九州自動車道は、九州西北部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あります。

このうち、伊万里松浦道路は県北地域における農水産物等の輸送時間短縮などによる販路拡大、工業団地への企業進出に伴う新たな雇用の拡大などが期待されております。

さらに、国道204号とのダブルネットワークの構築により、災害時の代替路の確保という観点からも、早期の全線開通が望まれているところです。

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佐賀県・長崎県合計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。

開通区間を含む断面交通量は約7～9千台/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9年度に事業化、用地進捗率約68%、事業進捗率約64%(令和7年3月末時点)

平成26年度 : ^{やましるくばら}山代久原IC～^{いまふく}今福IC間 延長5.5km (2/2) 部分開通

平成29年度 : ^{いまふく}今福IC～^{つきのかわ}調川IC間 延長2.6km (2/2) 部分開通

平成30年度 : ^{つきのかわ}調川IC～^{まつうら}松浦IC間 延長2.2km (2/2) 部分開通

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

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。

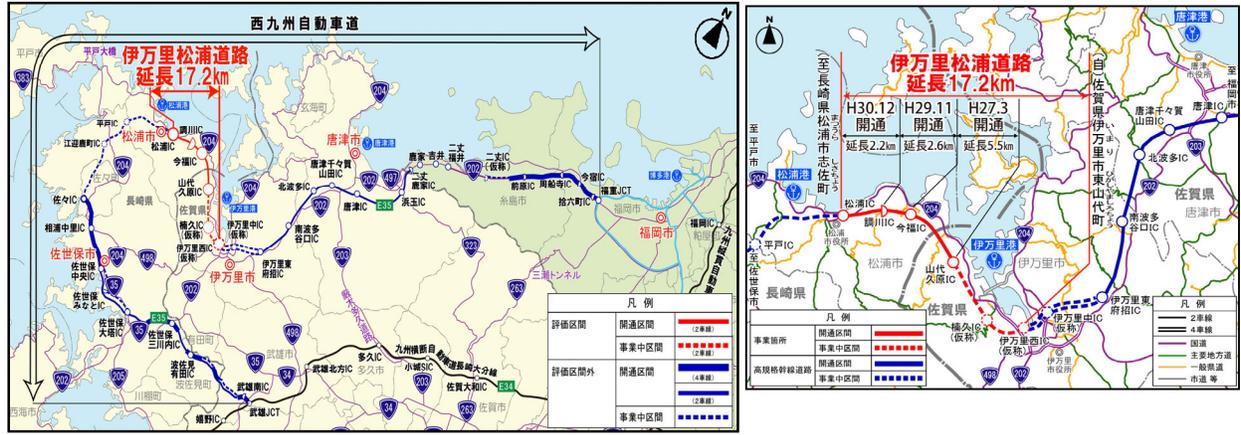
対応方針

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8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>おおむらいさはや</small> 大村諫早拡幅	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:長崎県大村市久原 至:長崎県諫早市下大渡野町			延長	4.4km	
事業概要						
大村諫早拡幅は、国道34号の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。						
H30年度事業化		H29年度都市計画決定		R3年度用地着手		
H30年度事業化		R7年度工事着手				
全体事業費	約160億円	事業進捗率	約11%	供用済延長	0.0km	
		(令和7年3月末時点)				
計画交通量 : 32,500~44,000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)	
	(事業全体)	(事業全体)	131/154億円		436/436億円	
	2.8		事業費:114/137億円 維持管理費:17/17億円		走行時間短縮便益:420/420億円	
	(参考) 4.1 [2%]	12%			走行経費減少便益:8.3/8.3億円	
	5.0 [1%]		交通事故減少便益:8.1/8.1億円		基準年	
(残事業)	(残事業)			令和7年		
3.3		感度分析				
(参考) 4.6 [2%]	15%	(事業全体)		(残事業)		
5.6 [1%]		交通量 B/C=2.7~3.6(±10%)		交通量 B/C=3.2~4.2(±10%)		
		事業費 B/C=2.6~3.1(±10%)		事業費 B/C=3.1~3.7(±10%)		
		事業期間 B/C=2.5~3.1(±20%)		事業期間 B/C=3.2~3.5(±20%)		
事業の効果等						
①交通混雑の緩和						
・大村諫早拡幅の整備により、円滑な車両走行が確保されることで、混雑緩和が期待される。						
②交通安全性の向上						
・大村諫早拡幅の整備により、線形不良箇所を回避でき、交通安全性の向上が期待される。						
③救急医療活動の支援						
・大村諫早拡幅の整備により、救急車両の円滑な走行が確保され救急医療活動の支援が期待される。						
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・諫早市の首長及び議会議長等で構成される国道34号・大村諫早間整備促進期成会(会長:大村市長)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34号は本県の大動脈と言える重要な路線であり、県内の産業・経済活動や県民の生活を支える基盤として重要な役割を果たしています。						
このうち、大村諫早拡幅は、大村市から諫早市間の慢性的な交通渋滞の緩和をはじめ、地域間の交流・連携の促進、交通安全性の向上に寄与する道路として大いに期待しているところです。						
さらに、両市では現在、半導体関連企業の進出が進んでおり、渋滞の緩和や物流の効率化が喫緊の課題となっていることから、早期整備を強く望んでおります。						
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にあるが、交通量は約2.7万台/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	
平成30年に事業化、用地進捗率約41%、事業進捗率約11%（令和7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	
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8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 <small>あしきたいずみ</small> 芦北出水道路			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	<small>あしきたぐんあしきたまちはなおか</small> 自:熊本県葦北郡芦北町花岡 <small>いずみ しもちしきちょう</small> 至:鹿児島県出水市下知識町					延長	29.6km		
事業概要 芦北出水道路は、南九州西回り自動車道の一部を形成し、災害時の代替路の確保や地域産業の活性化等の支援を目的とした事業である。									
H5年度事業化		H17,18年度都市計画決定 (一年度変更)			H11年度用地着手		H20年度工事着手		
全体事業費		約2,179億円		事業進捗率 (令和7年3月末時点)		約81%		供用済延長 13.3km	
計画交通量		14,200～21,700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) 504/2,881億円		総便益 (残事業)/(事業全体) 1,589/3,081億円		基準年
	1.1		4.4%		(事業費:405/2,708億円 維持管理費: 99/ 173億円)		(走行時間短縮便益:1,212/2,209億円 走行経費減少便益: 299/ 709億円 交通事故減少便益: 79/ 162億円)		令和7年
	1.4 [2%] 1.7 [1%]								令和7年
	(残事業)		(残事業)		感度分析		(残事業)		
	3.2		16%		交通量 B/C=0.96～1.2(±10%)		交通量 B/C=2.8～3.5(±10%)		
4.2 [2%] 4.9 [1%]				事業費 B/C=1.1～1.1(±10%)		事業費 B/C=2.9～3.4(±10%)			
				事業期間 B/C=1.03～1.1(±20%)		事業期間 B/C=3.0～3.3(±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、地域間の移動時間の短縮などが期待。 ②災害に強いネットワークの構築 ・九州縦貫自動車道の通行止め時の代替機能を果たすなど災害に強いネットワークの構築に寄与。 ③防災機能の強化 ・芦北出水道路の整備により、豪雨災害などによる交通途絶を回避。 ④地域経済の活性化 ・南九州西回り自動車道の整備に伴い、沿線地域では企業立地が増加しており、新規雇用者数も増加。今後の整備により、更なる企業立地の増加・雇用促進による地域経済の活性化が期待。 ⑤地域産業の支援 ・ブランド養殖ブリの鮮魚輸送範囲(翌日売り)は、関西や北陸圏と中部圏の一部までだが、輸送時間の短縮で中部圏全域が輸送可能となり、地域産業の支援が期待。 ⑥交通混雑の緩和 ・芦北出水道路(芦北IC～水俣IC)の開通により、並行する国道3号の交通混雑が緩和。今後の整備により、水俣IC～出水ICの並行現道においても交通混雑の緩和が期待。 ⑦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

出水市をはじめとする自治体(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)から早期完成の要望を受けている。(令和7年6月)

熊本県の意見:

今回意見照会のありました一般国道3号 芦北出水道路の事業に関する国の「対応方針(原案)」案については、異存ありません。

本道路は、九州縦貫自動車道と一体となって九州南部の高速交通ネットワークを形成する「南九州西回り自動車道」の一部を担い、南九州西岸地域の産業発展や地域の活性化等を図るとともに、災害時等における信頼性のあるネットワークとしての機能を発揮する重要な道路です。

南九州西回り自動車道については、八代から水俣までが開通し、令和6年度は、エコパーク水俣の利用者数が、開通前の2倍以上となる53万人を2年連続で達成するなど、大きな効果を発揮しています。

また、熊本地震や令和2年7月豪雨では国道3号等の代替路としての機能を発揮するなど、「命の道」として大きな役割を果たしたことから、改めてその重要性が認識されたところ です。

本県では、令和6年12月に策定した県政の基本方針である「くまもと新時代共創基本方針」において、南九州西回り自動車道の整備促進を掲げており、地域の資源を活用し、環境と共生する持続可能な地域づくりを実現するために、本路線の整備は大きな役割を果たすと考えています。

さらに、沿線では、工業団地等の整備が進んでおり、熊本と鹿児島が結ばれることで、県境を越えた観光・経済交流の更なる増大、ひいては九州全体の発展に繋がるものと考えております。

以上のことから、本県としては、本道路の一日も早い全線供用を切望しておりますので、今後ともなお一層の整備推進とともに、引き続き、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。

鹿児島県の意見:

「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、所用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

沿線地域の人口は減少傾向にあるが、一世帯あたりの自動車保有台数は熊本県・鹿児島県合計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と考えられる。並行現道(国道3号)の交通量は、約1.7万台/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5年度に事業化、用地進捗率100%、事業進捗率約81%(令和7年3月末時点)

平成27年度:芦北IC~津奈木IC間 延長7.7km(2/4) 部分開通

平成30年度:津奈木IC~水俣IC間 延長5.6km(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

【施工条件の変更、社会情勢の変化による増額】

現地流用土の盛土材改良の追加、橋梁構造の見直し、地質調査結果に伴う仮設工法の見直し、橋梁下部工施工時の仮設土留めの追加、物価上昇による資機材及び労務費等の増

【コスト縮減】

余剰土処理に伴う運搬計画の見直し。

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。

再評価結果(令和8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 <small>なかきゅうしゅう</small> (中九州横断道路) <small>たけた あそ</small> 竹田阿蘇道路	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: 大分県竹田市大字会々 至: 熊本県阿蘇市波野大字小地野			延長	22.5km
事業概要					
竹田阿蘇道路、滝室坂道路、大津道路、大津熊本道路(大津西～合志)、大津熊本道路(合志～熊本)、熊本環状連絡道路は、高規格道路「中九州横断道路」の一部を形成し、大分市～熊本市間の広域交通ネットワークを形成するとともに、沿線地域の産業発展や防災機能の向上等を目的とした事業である。					
H31年度事業化		—		R3年度用地着手	
R4年度工事着手					
全体事業費	約769億円	事業進捗率 (令和7年3月末時点)	約14%	供用済延長	0.0km
計画交通量	7,500～12,700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)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	1.6(1.2)	6.3%	3,584/7,791億円	7,693/12,227億円	令和7年
	(参考) 2.3(1.8) [2%] 3.0(2.3) [1%]	(4.9%)	事業費: 3,341/7,250億円 維持管理費: 243/ 506億円 更新費: - / 34億円	走行時間短縮便益: 6,748/10,604億円 走行経費減少便益: 681/ 1,192億円 交通事故減少便益: 265/ 431億円	
	(残事業)	(残事業)	感度分析	(残事業)	
2.1(1.5)	9.3%	交通量	交通量		
(参考) 3.2(2.2) [2%] 4.0(2.7) [1%]	(6.4%)	事業費	事業費		
		事業期間	事業期間		
		B/C=1.4～1.7(±10%)	B/C=1.9～2.4(±10%)		
		B/C=1.5～1.6(±10%)	B/C=2.0～2.4(±10%)		
		B/C=1.4～1.8(±20%)	B/C=1.7～2.6(±20%)		
事業の効果等					
①広域交通ネットワークの形成 ・中九州横断道路の整備により、広域交通ネットワークが形成され、大分～熊本間の連携強化に寄与。					
②物流効率化の支援(工業製品) ・中九州横断道路の整備により、大分県と熊本県間で輸送されている石油製品や半導体関連部品等の物流効率化が期待。					
③物流効率化の支援(農産品) ・中九州横断道路の整備により、農産品の物流効率化による販路拡大など、地域産業の活性化が期待。					
④災害に強いネットワークの構築 ・緊急輸送ルートとして代替路が確保され、災害時の救命活動や復旧・復興を支える、信頼性が高いネットワークの構築に寄与。					
⑤観光振興の支援 ・中九州横断道路の整備により、阿蘇くじゅう観光圏への所要時間が短縮し、観光の振興を支援。					
⑥救急医療アクセスの向上 ・大分市や熊本市の第三次救急医療施設への搬送時間が短縮し、沿線の救命サービス向上に寄与。					
⑦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					
阿蘇市長、竹田市長、合志市長等で構成される①中九州・地域高規格道路促進期成会(会長:阿蘇市長)、②熊本・大分県知事・議会議長等で構成される中九州横断道路建設促進協議会(会長:熊本県知事)等により早期整備の要望を受けている。(①令和7年6,11月、②令和7年10月)					

大分県の意見:

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たい。

本路線は、九州全体の産業や地域の活性化、観光振興に資するとともに地域間の物流を担う重要な路線であり、平常時、災害時を問わない安全かつ円滑な輸送を確保する必要があるため、「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縮減に努めていただきながら、沿線住民の長年の悲願であります中九州横断道路全線の完成に向け、引き続き事業の推進をお願いします。

熊本県の意見:

今回意見照会のありました一般国道57号竹田阿蘇道路、一般国道57号滝室坂道路、一般国道57号大津道路、一般国道57号大津熊本道路(大津西～合志)、一般国道57号大津熊本道路(合志～熊本)および一般国道57号熊本環状連絡道路の事業に関する国の「対応方針(原案)」案については、異存ありません。

「中九州横断道路」は、九州の横軸として大分県大分市と熊本県熊本市を結ぶ重要な高規格道路であり、大規模災害に対応できる「命の道」、九州全体の経済を支える「経済の道」、そして沿線市町村の「地方創生の道」として、大きな効果が期待される道路です。

特に沿線では、世界的半導体企業であるTSMC関連のJASMの第1工場が本格稼働し、また、第2工場についても年内の着工が予定されるなど、更なる企業集積の進展が見込まれており、国家プロジェクトであるTSMCの進出を契機に「新生シリコンアイランド九州」の実現、さらには、日本の「経済安全保障」へとしっかりつなげていくためにも、本道路の早期整備が不可欠です。

つきましては、コスト縮減に配慮しつつ、現在事業中の竹田阿蘇道路、滝室坂道路、大津道路、大津熊本道路(大津西～合志)、大津熊本道路(合志～熊本)および熊本環状連絡道路の整備推進と併せて、「大津西IC～下硯川IC」間の早期整備に向けた有料道路事業の導入に特段の御配慮をお願いいたします。

事業評価監視委員会の意見

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に比べ非常に多く、自動車交通への依存度は高いと考えられる。並行現道(国道57号)の交通量は、竹田阿蘇道路の並行区間で約5.7千台/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、用地進捗率約30%、事業進捗率約14%(令和7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

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



凡 例	
開通区間	(2車線)
中九州横断道路	(暫定2車線)
事業中区間	(2車線)
調査中区間	(2車線)
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、大分宮河内IC～下砥川IC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8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 <small>なかきゅうしゅう</small> (中九州横断道路) <small>たきむらざか</small> 滝室坂道路	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: 熊本県阿蘇市波野大字小地野 至: 熊本県阿蘇市一の宮町坂梨			延長	6.3km
事業概要					
竹田阿蘇道路、滝室坂道路、大津道路、大津熊本道路(大津西～合志)、大津熊本道路(合志～熊本)、熊本環状連絡道路は、高規格道路「中九州横断道路」の一部を形成し、大分市～熊本市間の広域交通ネットワークを形成するとともに、沿線地域の産業発展や防災機能の向上等を目的とした事業である。					
H25年度事業化		-		H29年度用地着手	
H30年度工事着手					
全体事業費	約661億円	事業進捗率 (令和7年3月末時点)	約88%	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)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	1.6(0.8)	6.3%	3,584/7,791億円	7,693/12,227億円	令和7年
	(参考) 2.3(1.3) [2%] 3.0(1.6) [1%]	(3.2%)	(事業費: 3,341/7,250億円 維持管理費: 243/506億円 更新費: - / 34億円)	(走行時間短縮便益: 6,748/10,604億円 走行経費減少便益: 681/1,192億円 交通事故減少便益: 265/431億円)	
	(残事業)	(残事業)	感度分析	(残事業)	
	2.1(24.6)	9.3%	交通量	交通量	
(参考) 3.2(29.0) [2%] 4.0(31.3) [1%]	(233%)	事業費	事業費		
		事業期間	事業期間		
事業の効果等					
①広域交通ネットワークの形成 ・中九州横断道路の整備により、広域交通ネットワークが形成され、大分～熊本間の連携強化に寄与。					
②物流効率化の支援(工業製品) ・中九州横断道路の整備により、大分県と熊本県間で輸送されている石油製品や半導体関連部品等の物流効率化が期待。					
③物流効率化の支援(農産品) ・中九州横断道路の整備により、農産品の物流効率化による販路拡大など、地域産業の活性化が期待。					
④災害に強いネットワークの構築 ・緊急輸送ルートとして代替路が確保され、災害時の救命活動や復旧・復興を支える、信頼性が高いネットワークの構築に寄与。					
⑤観光振興の支援 ・中九州横断道路の整備により、阿蘇くじゅう観光圏への所要時間が短縮し、観光の振興を支援。					
⑥救急医療アクセスの向上 ・大分市や熊本市の第三次救急医療施設への搬送時間が短縮し、沿線の救命サービス向上に寄与。					
⑦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					
阿蘇市長、竹田市長、合志市長等で構成される①中九州・地域高規格道路促進期成会(会長:阿蘇市長)、②熊本・大分県知事・議会議長等で構成される中九州横断道路建設促進協議会(会長:熊本県知事)等により早期整備の要望を受けている。(①令和7年6,11月、②令和7年10月)					

熊本県の意見:

今回意見照会のありました一般国道57号竹田阿蘇道路、一般国道57号滝室坂道路、一般国道57号大津道路、一般国道57号大津熊本道路(大津西～合志)、一般国道57号大津熊本道路(合志～熊本)および一般国道57号熊本環状連絡道路の事業に関する国の「対応方針(原案)」案については、異存ありません。

「中九州横断道路」は、九州の横軸として大分県大分市と熊本県熊本市を結ぶ重要な高規格道路であり、大規模災害に対応できる「命の道」、九州全体の経済を支える「経済の道」、そして沿線市町村の「地方創生の道」として、大きな効果が期待される道路です。

特に沿線では、世界的半導体企業であるTSMC関連のJASMの第1工場が本格稼働し、また、第2工場についても年内の着工が予定されるなど、更なる企業集積の進展が見込まれており、国家プロジェクトであるTSMCの進出を契機に「新生シリコンアイランド九州」の実現、さらには、日本の「経済安全保障」へとしっかりつなげていくためにも、本道路の早期整備が不可欠です。

つきましては、コスト縮減に配慮しつつ、現在事業中の竹田阿蘇道路、滝室坂道路、大津道路、大津熊本道路(大津西～合志)、大津熊本道路(合志～熊本)および熊本環状連絡道路の整備推進と併せて、「大津西IC～下硯川IC」間の早期整備に向けた有料道路事業の導入に特段の御配慮をお願いいたします。

事業評価監視委員会の意見

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、一世帯あたりの自動車保有台数は、熊本県・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。並行現道(国道57号)の交通量は、滝室坂道路の並行区間で約7.5千台/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25年度に事業化、用地進捗率100%、事業進捗率約88%(令和7年3月末時点)
令和8年度開通予定

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

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。

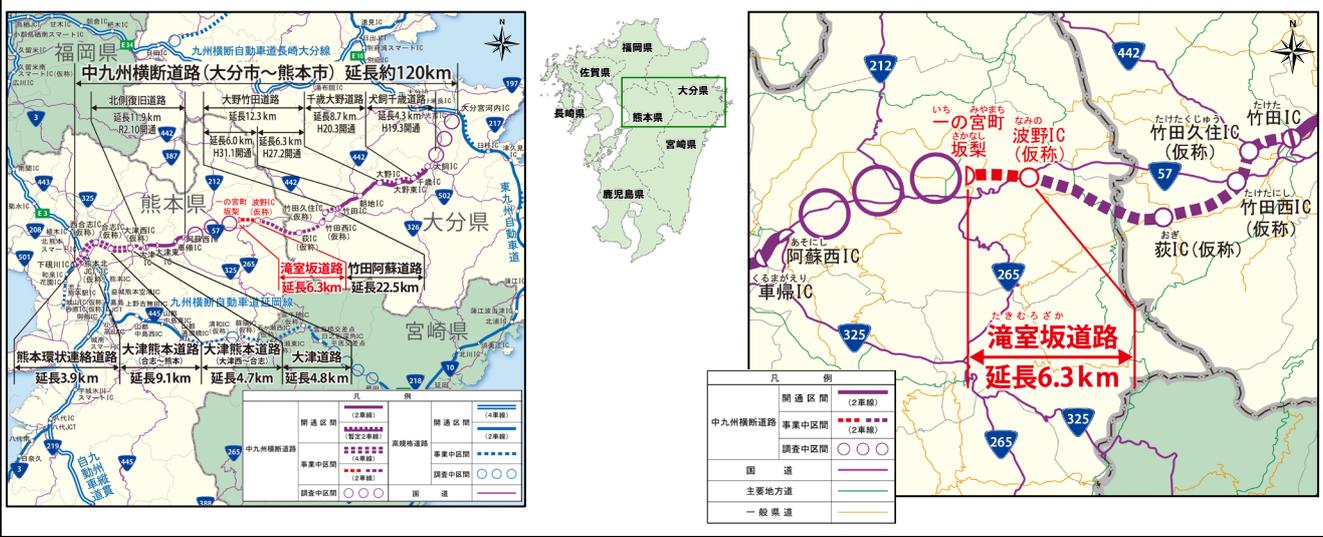
対応方針

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、大分宮河内IC～下硯川IC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8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 <small>なかきゅうしゅう</small> (中九州横断道路) <small>おおつ</small> 大津道路	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: 熊本県菊池郡大津町大字高尾野 至: 熊本県菊池郡大津町大字杉水			延長	4.8km
事業概要					
竹田阿蘇道路、滝室坂道路、大津道路、大津熊本道路(大津西～合志)、大津熊本道路(合志～熊本)、熊本環状連絡道路は、高規格道路「中九州横断道路」の一部を形成し、大分市～熊本市間の広域交通ネットワークを形成するとともに、沿線地域の産業発展や防災機能の向上等を目的とした事業である。					
R6年度事業化		-		用地未着手	
全体事業費		約340億円		事業進捗率 (令和7年3月末時点)	
				約1%	
				供用済延長	
				0.0km	
計画交通量		13,900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)	
	1.6(2.2)	6.3%	3,584/7,791億円	7,693/12,227億円	
	(参考) 2.3(3.3) [2%]	(8.5%)	事業費: 3,341/7,250億円	走行時間短縮便益: 6,748/10,604億円	令和7年
	3.0(4.2) [1%]		維持管理費: 243/506億円	走行経費減少便益: 681/1,192億円	
(残事業)	(残事業)	更新費: - / 34億円	交通事故減少便益: 265/431億円		
2.1(2.2)	9.3%	感度分析	(事業全体)	(残事業)	
(参考) 3.2(3.3) [2%]	(8.6%)	交通量	B/C=1.4~1.7(±10%)	交通量	B/C=1.9~2.4(±10%)
4.0(4.2) [1%]		事業費	B/C=1.5~1.6(±10%)	事業費	B/C=2.0~2.4(±10%)
		事業期間	B/C=1.4~1.8(±20%)	事業期間	B/C=1.7~2.6(±20%)
事業の効果等					
①広域交通ネットワークの形成 ・中九州横断道路の整備により、広域交通ネットワークが形成され、大分～熊本間の連携強化に寄与。					
②物流効率化の支援(工業製品) ・中九州横断道路の整備により、大分県と熊本県間で輸送されている石油製品や半導体関連部品等の物流効率化が期待。					
③物流効率化の支援(農産品) ・中九州横断道路の整備により、農産品の物流効率化による販路拡大など、地域産業の活性化が期待。					
④災害に強いネットワークの構築 ・緊急輸送ルートとして代替路が確保され、災害時の救命活動や復旧・復興を支える、信頼性が高いネットワークの構築に寄与。					
⑤観光振興の支援 ・中九州横断道路の整備により、阿蘇くじゅう観光圏への所要時間が短縮し、観光の振興を支援。					
⑥救急医療アクセスの向上 ・大分市や熊本市の第三次救急医療施設への搬送時間が短縮し、沿線の救命サービス向上に寄与。					
⑦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					
阿蘇市長、竹田市長、合志市長等で構成される①中九州・地域高規格道路促進期成会(会長:阿蘇市長)、 ②熊本・大分県知事・議会議長等で構成される中九州横断道路建設促進協議会(会長:熊本県知事)等により 早期整備の要望を受けている。(①令和7年6,11月、②令和7年10月)					

熊本県の意見:

今回意見照会のありました一般国道57号竹田阿蘇道路、一般国道57号滝室坂道路、一般国道57号大津道路、一般国道57号大津熊本道路(大津西～合志)、一般国道57号大津熊本道路(合志～熊本)および一般国道57号熊本環状連絡道路の事業に関する国の「対応方針(原案)」案については、異存ありません。

「中九州横断道路」は、九州の横軸として大分県大分市と熊本県熊本市を結ぶ重要な高規格道路であり、大規模災害に対応できる「命の道」、九州全体の経済を支える「経済の道」、そして沿線市町村の「地方創生の道」として、大きな効果が期待される道路です。

特に沿線では、世界的半導体企業であるTSMC関連のJASMの第1工場が本格稼働し、また、第2工場についても年内の着工が予定されるなど、更なる企業集積の進展が見込まれており、国家プロジェクトであるTSMCの進出を契機に「新生シリコンアイランド九州」の実現、さらには、日本の「経済安全保障」へとしっかりつなげていくためにも、本道路の早期整備が不可欠です。

つきましては、コスト縮減に配慮しつつ、現在事業中の竹田阿蘇道路、滝室坂道路、大津道路、大津熊本道路(大津西～合志)、大津熊本道路(合志～熊本)および熊本環状連絡道路の整備推進と併せて、「大津西IC～下硯川IC」間の早期整備に向けた有料道路事業の導入に特段の御配慮をお願いいたします。

事業評価監視委員会の意見

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増加傾向。並行現道(国道57号)の交通量は、大津道路の並行区間で約2.8万台/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6年度に事業化、用地進捗率0%、事業進捗率約1%(令和7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

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。

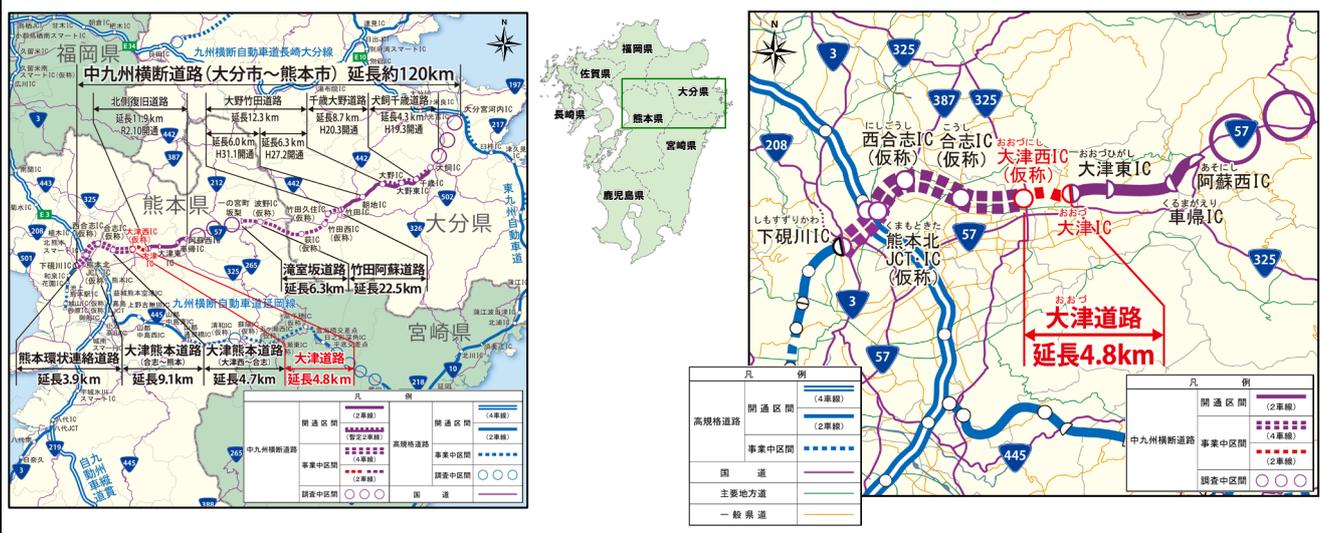
対応方針

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、大分宮河内IC～下硯川IC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8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 なかきゅうしゅう (中九州横断道路) おおづくもと おおづにし こうし (大津熊本道路(大津西～合志))		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:熊本県菊池郡大津町大字杉水 至:熊本県合志市上庄			延長	4.7km	
事業概要						
竹田阿蘇道路、滝室坂道路、大津道路、大津熊本道路(大津西～合志)、大津熊本道路(合志～熊本)、熊本環状連絡道路は、高規格道路「中九州横断道路」の一部を形成し、大分市～熊本市間の広域交通ネットワークを形成するとともに、沿線地域の産業発展や防災機能の向上等を目的とした事業である。						
R4年度事業化	R1年度都市計画決定 (R5年度変更)		R6年度用地着手		R7年度工事着手	
全体事業費	約310億円	事業進捗率 (令和7年3月末時点)	約3%	供用済延長	0.0km	
計画交通量	24,800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)	3,584/7,791億円		7,693/12,227億円	
	1.6(5.6)	6.3%	事業費:3,341/7,250億円	走行時間短縮便益:6,748/10,604億円		
	(参考) 2.3(8.7) [2%] 3.0(11.1) [1%]	(15%)	維持管理費:243/506億円	走行経費減少便益:681/1,192億円		
	(残事業)	(残事業)	更新費:-/34億円	交通事故減少便益:265/431億円		
2.1(5.9)	9.3%	(事業全体)		(残事業)		
(参考) 3.2(9.2) [2%] 4.0(11.6) [1%]	(16%)	感度分析	交通量	B/C=1.4~1.7(±10%)	交通量	B/C=1.9~2.4(±10%)
			事業費	B/C=1.5~1.6(±10%)	事業費	B/C=2.0~2.4(±10%)
			事業期間	B/C=1.4~1.8(±20%)	事業期間	B/C=1.7~2.6(±20%)
事業の効果等						
①広域交通ネットワークの形成 ・中九州横断道路の整備により、広域交通ネットワークが形成され、大分～熊本間の連携強化に寄与。						
②物流効率化の支援(工業製品) ・中九州横断道路の整備により、大分県と熊本県間で輸送されている石油製品や半導体関連部品等の物流効率化が期待。						
③物流効率化の支援(農産品) ・中九州横断道路の整備により、農産品の物流効率化による販路拡大など、地域産業の活性化が期待。						
④災害に強いネットワークの構築 ・緊急輸送ルートとして代替路が確保され、災害時の救命活動や復旧・復興を支える、信頼性が高いネットワークの構築に寄与。						
⑤観光振興の支援 ・中九州横断道路の整備により、阿蘇くじゅう観光圏への所要時間が短縮し、観光の振興を支援。						
⑥救急医療アクセスの向上 ・大分市や熊本市の第三次救急医療施設への搬送時間が短縮し、沿線の救命サービス向上に寄与。						
⑦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						
阿蘇市長、竹田市長、合志市長等で構成される①中九州・地域高規格道路促進期成会(会長:阿蘇市長)、②熊本・大分県知事・議会議長等で構成される中九州横断道路建設促進協議会(会長:熊本県知事)等により早期整備の要望を受けている。(①令和7年6,11月、②令和7年10月)						

熊本県の意見:

今回意見照会のありました一般国道57号竹田阿蘇道路、一般国道57号滝室坂道路、一般国道57号大津道路、一般国道57号大津熊本道路(大津西～合志)、一般国道57号大津熊本道路(合志～熊本)および一般国道57号熊本環状連絡道路の事業に関する国の「対応方針(原案)」案については、異存ありません。

「中九州横断道路」は、九州の横軸として大分県大分市と熊本県熊本市を結ぶ重要な高規格道路であり、大規模災害に対応できる「命の道」、九州全体の経済を支える「経済の道」、そして沿線市町村の「地方創生の道」として、大きな効果が期待される道路です。

特に沿線では、世界的半導体企業であるTSMC関連のJASMの第1工場が本格稼働し、また、第2工場についても年内の着工が予定されるなど、更なる企業集積の進展が見込まれており、国家プロジェクトであるTSMCの進出を契機に「新生シリコンアイランド九州」の実現、さらには、日本の「経済安全保障」へとしっかりつなげていくためにも、本道路の早期整備が不可欠です。

つきましては、コスト縮減に配慮しつつ、現在事業中の竹田阿蘇道路、滝室坂道路、大津道路、大津熊本道路(大津西～合志)、大津熊本道路(合志～熊本)および熊本環状連絡道路の整備推進と併せて、「大津西IC～下硯川IC」間の早期整備に向けた有料道路事業の導入に特段の御配慮をお願いいたします。

事業評価監視委員会の意見

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増加傾向。並行現道(国道57号)の交通量は、大津熊本道路(大津西～合志)の並行区間で約2.8万台/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、用地進捗率約1%、事業進捗率約3%(令和7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

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。

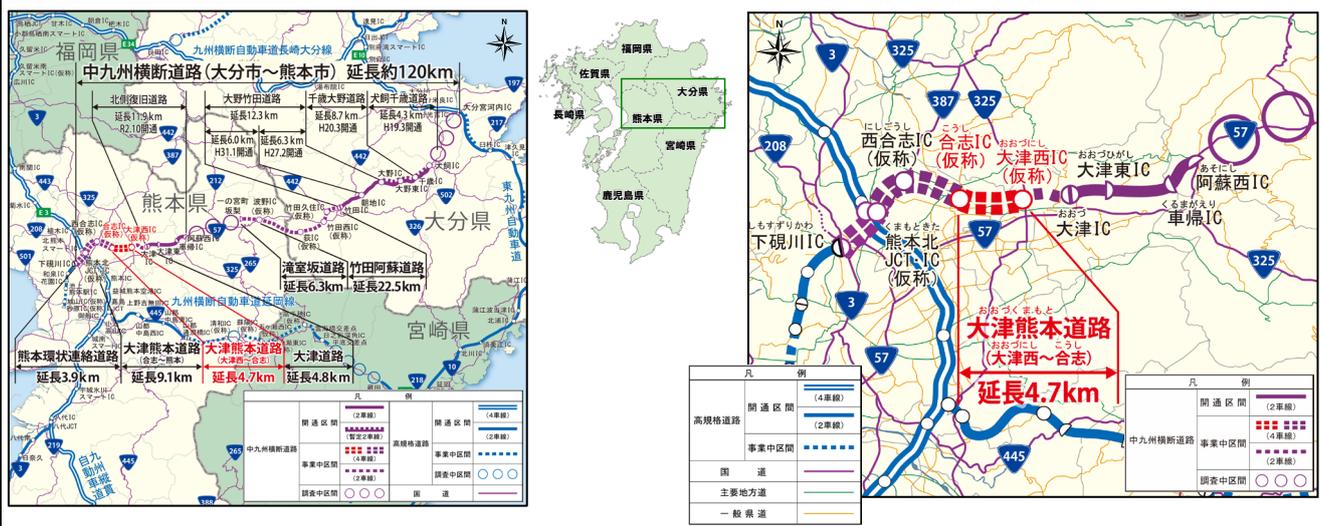
対応方針

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、大分宮河内IC～下硯川IC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8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 <small>なかきゅうしゅう</small> (中九州横断道路) <small>おおつくもと</small> 大津熊本道路(合志～熊本) <small>こうし</small> <small>くもと</small>			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:熊本県合志市上庄 至:熊本県熊本市北区大鳥居町				延長	9.1km	
事業概要							
竹田阿蘇道路、滝室坂道路、大津道路、大津熊本道路(大津西～合志)、大津熊本道路(合志～熊本)、熊本環状連絡道路は、高規格道路「中九州横断道路」の一部を形成し、大分市～熊本市間の広域交通ネットワークを形成するとともに、沿線地域の産業発展や防災機能の向上等を目的とした事業である。							
R2年度事業化		R1年度都市計画決定 (R4年度変更)		R4年度用地着手		R5年度工事着手	
全体事業費		約875億円		事業進捗率 (令和7年3月末時点)		約27% 供用済延長 0.0km	
計画交通量 40,700～43,300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) 3,584/7,791億円		総便益 (残事業)/(事業全体) 7,693/12,227億円		基準年
	1.6(3.5)	6.3%	(事業費:3,341/7,250億円)		(走行時間短縮便益:6,748/10,604億円)		令和7年
	2.3(5.6) [2%]	(11%)	維持管理費: 243/ 506億円		走行経費減少便益: 681/ 1,192億円		
	3.0(7.3) [1%]		更新費: - / 34億円		交通事故減少便益: 265/ 431億円		
	(残事業)	(残事業)	(事業全体)		(残事業)		
2.1(4.6)	9.3%	交通量	B/C=1.4～1.7(±10%)		交通量	B/C=1.9～2.4(±10%)	
3.2(7.2) [2%]	(14%)	事業費	B/C=1.5～1.6(±10%)		事業費	B/C=2.0～2.4(±10%)	
4.0(9.2) [1%]		事業期間	B/C=1.4～1.8(±20%)		事業期間	B/C=1.7～2.6(±20%)	
事業の効果等							
①広域交通ネットワークの形成 ・中九州横断道路の整備により、広域交通ネットワークが形成され、大分～熊本間の連携強化に寄与。							
②物流効率化の支援(工業製品) ・中九州横断道路の整備により、大分県と熊本県間で輸送されている石油製品や半導体関連部品等の物流効率化が期待。							
③物流効率化の支援(農産品) ・中九州横断道路の整備により、農産品の物流効率化による販路拡大など、地域産業の活性化が期待。							
④災害に強いネットワークの構築 ・緊急輸送ルートとして代替路が確保され、災害時の救命活動や復旧・復興を支える、信頼性が高いネットワークの構築に寄与。							
⑤観光振興の支援 ・中九州横断道路の整備により、阿蘇くじゅう観光圏への所要時間が短縮し、観光の振興を支援。							
⑥救急医療アクセスの向上 ・大分市や熊本市の第三次救急医療施設への搬送時間が短縮し、沿線の救命サービス向上に寄与。							
⑦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							
阿蘇市長、竹田市長、合志市長等で構成される①中九州・地域高規格道路促進期成会(会長:阿蘇市長)、②熊本・大分県知事・議会議長等で構成される中九州横断道路建設促進協議会(会長:熊本県知事)等により早期整備の要望を受けている。(①令和7年6,11月、②令和7年10月)							

熊本県の意見:

今回意見照会のありました一般国道57号竹田阿蘇道路、一般国道57号滝室坂道路、一般国道57号大津道路、一般国道57号大津熊本道路(大津西～合志)、一般国道57号大津熊本道路(合志～熊本)および一般国道57号熊本環状連絡道路の事業に関する国の「対応方針(原案)」案については、異存ありません。

「中九州横断道路」は、九州の横軸として大分県大分市と熊本県熊本市を結ぶ重要な高規格道路であり、大規模災害に対応できる「命の道」、九州全体の経済を支える「経済の道」、そして沿線市町村の「地方創生の道」として、大きな効果が期待される道路です。

特に沿線では、世界的半導体企業であるTSMC関連のJASMの第1工場が本格稼働し、また、第2工場についても年内の着工が予定されるなど、更なる企業集積の進展が見込まれており、国家プロジェクトであるTSMCの進出を契機に「新生シリコンアイランド九州」の実現、さらには、日本の「経済安全保障」へとしっかりつなげていくためにも、本道路の早期整備が不可欠です。

つきましては、コスト縮減に配慮しつつ、現在事業中の竹田阿蘇道路、滝室坂道路、大津道路、大津熊本道路(大津西～合志)、大津熊本道路(合志～熊本)および熊本環状連絡道路の整備推進と併せて、「大津西IC～下硯川IC」間の早期整備に向けた有料道路事業の導入に特段の御配慮をお願いいたします。

熊本市の意見:

今回意見照会のあった一般国道57号 大津熊本道路(合志～熊本)および一般国道57号 熊本環状連絡道路の事業に関する「対応方針(原案)」案について、異存ありません。

大津熊本道路(合志～熊本)及び熊本環状連絡道路は大分市と熊本市を結ぶ中九州横断道路の一部を構成する重要な路線であり、本道路周辺地域にはTSMCを始めとする半導体関連企業の集積が進んでおり、熊本都市圏における地域経済活性化に大きく寄与するものと期待される。また、令和6年12月に本格稼働を開始したTSMC第1工場の周辺では、関連企業等の進出が相次ぎ、第2工場の着工も令和7年中に予定されていることから、企業集積に伴う交通渋滞への対策とアクセス性の向上が喫緊の課題となっており、本道路の早期整備が強く望まれている。

特に、中九州横断道路と熊本西環状道路の連結により、半導体関連企業集積地域と物流拠点である熊本港間の移動時間が約60分短縮するなど、アクセス性の向上に大きな効果が見込まれることから、本路線の一日も早い完成に向け、今後ともなお一層の事業推進に取り組む必要がある。また、更なるコスト縮減に配慮しつつ、「大津西IC～下硯川IC」間の早期整備に向けた有料道路事業の導入に特段の御配慮をお願いしたい。

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	
沿線地域の人口及び一世帯あたりの自動車保有台数は増加傾向。並行現道(国道57号)の交通量は、大津熊本道路(合志～熊本)の並行区間で約4.4万台/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2年度に事業化、用地進捗率約78%、事業進捗率約27%(令和7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	
【施工条件の変更、社会情勢の変化による増額】 地質調査実施による擁壁部・函渠部の軟弱地盤対策工の見直し、地質調査実施による橋梁基礎工の見直し、物価上昇による資機材及び労務費等の増 【コスト縮減】 関係機関協議による盛土構造への変更、関係機関協議による橋長短縮。 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。	

再評価結果(令和8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 <small>なかきゅうしゅう</small> (中九州横断道路) <small>くまもとかんじょうれんらく</small> 熊本環状連絡道路	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: 熊本県合志市野々島 至: 熊本県熊本市北区下硯川町	延長	3.9km		
事業概要					
<p>竹田阿蘇道路、滝室坂道路、大津道路、大津熊本道路(大津西～合志)、大津熊本道路(合志～熊本)、熊本環状連絡道路は、高規格道路「中九州横断道路」の一部を形成し、大分市～熊本市間の広域交通ネットワークを形成するとともに、沿線地域の産業発展や防災機能の向上等を目的とした事業である。</p>					
R7年度事業化		R5年度都市計画決定		用地未着手	
R7年度事業化		R5年度都市計画決定		用地未着手	
全体事業費	約920億円	事業進捗率 (令和7年3月末時点)	0%	供用済延長	0.0km
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) 3,584/7,791億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 7,693/12,227億円	基準年
	1.6(3.9)	6.3%	事業費: 3,341/7,250億円	走行時間短縮便益: 6,748/10,604億円	令和7年
	参考 2.3(5.9) [2%] 3.0(7.4) [1%]	(14%)	維持管理費: 243/506億円	走行経費減少便益: 681/1,192億円	
	(残事業)	(残事業)	更新費: - / 34億円	交通事故減少便益: 265/431億円	
	2.1(3.9)	9.3%	感度分析 (事業全体)	(残事業)	
参考 3.2(5.9) [2%] 4.0(7.5) [1%]	(14%)	交通量 B/C=1.4~1.7(±10%)	交通量 B/C=1.9~2.4(±10%)		
		事業費 B/C=1.5~1.6(±10%)	事業費 B/C=2.0~2.4(±10%)		
		事業期間 B/C=1.4~1.8(±20%)	事業期間 B/C=1.7~2.6(±20%)		
事業の効果等					
<p>①広域交通ネットワークの形成 ・中九州横断道路の整備により、広域交通ネットワークが形成され、大分～熊本間の連携強化に寄与。</p> <p>②物流効率化の支援(工業製品) ・中九州横断道路の整備により、大分県と熊本県間で輸送されている石油製品や半導体関連部品等の物流効率化が期待。</p> <p>③物流効率化の支援(農産品) ・中九州横断道路の整備により、農産品の物流効率化による販路拡大など、地域産業の活性化が期待。</p> <p>④災害に強いネットワークの構築 ・緊急輸送ルートとして代替路が確保され、災害時の救命活動や復旧・復興を支える、信頼性が高いネットワークの構築に寄与。</p> <p>⑤観光振興の支援 ・中九州横断道路の整備により、阿蘇くじゅう観光圏への所要時間が短縮し、観光の振興を支援。</p> <p>⑥救急医療アクセスの向上 ・大分市や熊本市の第三次救急医療施設への搬送時間が短縮し、沿線の救命サービス向上に寄与。</p> <p>⑦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(CO₂, NO₂, SPM削減)</p>					
関係する地方公共団体等の意見					
<p>阿蘇市長、竹田市長、合志市長等で構成される①中九州・地域高規格道路促進期成会(会長:阿蘇市長)、②熊本・大分県知事・議会議長等で構成される中九州横断道路建設促進協議会(会長:熊本県知事)等により早期整備の要望を受けている。(①令和7年6,11月、②令和7年10月)</p>					

熊本県の意見:

今回意見照会のありました一般国道57号竹田阿蘇道路、一般国道57号滝室坂道路、一般国道57号大津道路、一般国道57号大津熊本道路(大津西～合志)、一般国道57号大津熊本道路(合志～熊本)および一般国道57号熊本環状連絡道路の事業に関する国の「対応方針(原案)」案については、異存ありません。

「中九州横断道路」は、九州の横軸として大分県大分市と熊本県熊本市を結ぶ重要な高規格道路であり、大規模災害に対応できる「命の道」、九州全体の経済を支える「経済の道」、そして沿線市町村の「地方創生の道」として、大きな効果が期待される道路です。

特に沿線では、世界的半導体企業であるTSMC関連のJASMの第1工場が本格稼働し、また、第2工場についても年内の着工が予定されるなど、更なる企業集積の進展が見込まれており、国家プロジェクトであるTSMCの進出を契機に「新生シリコンアイランド九州」の実現、さらには、日本の「経済安全保障」へとしっかりつなげていくためにも、本道路の早期整備が不可欠です。

つきましては、コスト縮減に配慮しつつ、現在事業中の竹田阿蘇道路、滝室坂道路、大津道路、大津熊本道路(大津西～合志)、大津熊本道路(合志～熊本)および熊本環状連絡道路の整備推進と併せて、「大津西IC～下硯川IC」間の早期整備に向けた有料道路事業の導入に特段の御配慮をお願いいたします。

熊本市の意見:

今回意見照会のあった一般国道57号 大津熊本道路(合志～熊本)および一般国道57号 熊本環状連絡道路の事業に関する「対応方針(原案)」案について、異存ありません。

大津熊本道路(合志～熊本)及び熊本環状連絡道路は大分市と熊本市を結ぶ中九州横断道路の一部を構成する重要な路線であり、本道路周辺地域にはTSMCを始めとする半導体関連企業の集積が進んでおり、熊本都市圏における地域経済活性化に大きく寄与するものと期待される。また、令和6年12月に本格稼働を開始したTSMC第1工場の周辺では、関連企業等の進出が相次ぎ、第2工場の着工も令和7年中に予定されていることから、企業集積に伴う交通渋滞への対策とアクセス性の向上が喫緊の課題となっており、本道路の早期整備が強く望まれている。

特に、中九州横断道路と熊本西環状道路の連結により、半導体関連企業集積地域と物流拠点である熊本港間の移動時間が約60分短縮するなど、アクセス性の向上に大きな効果が見込まれることから、本路線の一日も早い完成に向け、今後ともなお一層の事業推進に取り組む必要がある。また、更なるコスト縮減に配慮しつつ、「大津西IC～下硯川IC」間の早期整備に向けた有料道路事業の導入に特段の御配慮をお願いしたい。

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横ばいにあるが、一世帯あたりの自動車保有台数は増加傾向にあり、自動車交通への依存は高いと考えられる。並行現道(国道57号)の交通量は、熊本環状連絡道路の並行区間で約4.4万台/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7年度に事業化、用地進捗率0%、事業進捗率0%(令和7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

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。

再評価結果(令和8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220号 (東九州自動車道) 日南・志布志道路	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	【日南区間】 自: 宮崎県日南市大字東弁分乙 至: 宮崎県日南市大字平野 【志布志区間】 自: 鹿児島県志布志市大字志布志町帖 至: 鹿児島県志布志市大字志布志町志布志			延長	6.9km
事業概要	日南・志布志道路、油津・夏井道路、南郷奈留道路は、九州東部の広域的な連携を図る高規格道路である東九州自動車道の一部を形成し、物流の効率化及び地域の発展、災害に強いネットワークの構築等を目的とした事業である。				
H28年度事業化	H27年度都市計画決定 (R2年度変更)	H30年度用地着手	R年度工事着手		
全体事業費	約732億円	事業進捗率 (令和7年3月末時点)	約69%	供用済延長	0.0km
計画交通量	7,700~13,700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)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	1.4(0.6)	6.9%	1,982/13,515億円	2,054/19,317億円	令和7年
	(参考) 1.8(0.98) [2%] 2.1(1.3) [1%]	(2.0%)	事業費: 1,878/11,720億円 維持管理費: 105/1,534億円 更新費: / 261億円	(走行時間短縮便益: 1,839/16,644億円) (走行経費減少便益: 163/2,043億円) (交通事故減少便益: 51/630億円)	
	(残事業)	(残事業)	(事業全体)	(残事業)	
1.04(1.8)	4.2%	交通量 B/C=1.3~1.6(±10%) 事業費 B/C=1.4~1.4(±10%) 事業期間 B/C=1.4~1.5(±20%)	交通量 B/C=0.97~1.1(±10%) 事業費 B/C=0.95~1.1(±10%) 事業期間 B/C=0.9~1.2(±20%)		
(参考) 1.6(2.6) [2%] 2.0(3.2) [1%]	(7.5%)				
事業の効果等	①広域交通ネットワークの形成 ・東九州自動車道の整備によって、拠点間の所要時間が大幅に短縮、宮崎県南部地域・鹿児島県大隅地域の連携強化や経済活性化が期待される。 ②災害に強いネットワークの構築 ・東九州自動車道の整備により、災害に強いネットワークの構築が期待される。 ③地域経済の活性化 ・東九州自動車道の整備が進むことで、企業立地の促進による地域経済活性化が期待される。 ④観光振興の支援 ・東九州自動車道の整備により、観光地間の速達性向上に伴う広域な周遊観光ルートが形成され、観光振興の支援が期待される。 ⑤医療施設へのアクセス性向上 ・東九州自動車道の整備により、患者負担の軽減や救急搬送時間の短縮などが期待される。 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	日南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東九州自動車道建設促進日南・串間・志布志地区協議会(会長:日南市長)等により早期整備の要望を受けている。(令和7年10月) 宮崎県知事、鹿児島県知事等で構成される東九州自動車道建設促進協議会(会長:宮崎県知事)等により早期整備の要望を受けている。(令和7年8月)				

県の意見

【宮崎県】

今回意見照会のありました一般国道220号 日南・志布志道路及び油津・夏井道路、南郷奈留道路につきましては、将来的に東九州自動車道の一部となり、九州縦貫自動車道等と一体となって九州における循環型高速交通ネットワークを形成し、本県の更なる経済発展はもとより、九州全体の一体的浮揚を図るために必要不可欠な道路であります。

加えて、本路線の整備により、並行する現一般国道220号とのダブルネットワークが形成されるとともに、今後発生が懸念される南海トラフ地震など、様々な自然災害から県民の暮らしを守るために、人命救助や支援物資の輸送等を担う「命の道」として機能するなど、防災上大変重要な道路であります。

以上のことから、「対応方針（原案）」の「継続」について異論はありません。

なお、県としましても、建設発生土の受入等の有効活用に関する調整、地元市と連携した用地の先行取得など、引き続き最大限協力してまいります。

今後とも、本路線の早期供用に向けて、より一層の整備促進を図るとともに、更なるコスト縮減に努めて頂きますようお願いいたします。

【鹿児島県】

「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、九州東部の広域的な連携を図る東九州自動車道の一部を形成し、物流の効率化及び地域の発展、災害に強いネットワークの構築等を目的とした重要な道路と認識しています。

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

沿線地域の近年の人口は減少傾向。

宮崎県の一世帯当たりの自動車保有台数は横ばいだが、鹿児島県・沿線地域は増加傾向。

日南市・串間市・志布志市の交通量は減少傾向であるが、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28年度に事業化、用地進捗率約97%、事業進捗率約69%（令和7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

【施工条件の変更、社会情勢の変化による増額】

軟弱地盤対策に伴う地盤改良の追加、盛土材改良の追加、建設発生土受け入れ地の変更、地盤条件の見直しによる橋梁構造等の変更、橋梁の仮設工法の見直し、日南油津大橋上部工工事の安全対策等追加、埋蔵文化財調査費用の増加、物価上昇による資機材及び労務費等の増加。

【コスト縮減】

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です。

※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、清武JCT～加治木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8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220号 <small>ひがしきゅうしゅう</small> (東九州自動車道)	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	【油津区間】 自: 宮崎県日南市大字平野 至: 宮崎県日南市南郷町中村甲 【串間・夏井区間】 自: 宮崎県串間市大字串間 至: 鹿児島県志布志市大字志布志町帖			延長	20.5km
事業概要	日南・志布志道路、油津・夏井道路、南郷奈留道路は、九州東部の広域的な連携を図る高規格道路である東九州自動車道の一部を形成し、物流の効率化及び地域の発展、災害に強いネットワークの構築等を目的とした事業である。				
R元年度事業化	H27年度都市計画決定 (R3年度変更)	R3年度用地着手	R4年度工事着手		
全体事業費	約1,287億円	事業進捗率 (令和7年3月末時点)	約19%	供用済延長	0.0km
計画交通量	7,100~13,400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 令和7年
	1.4(0.6)	6.9%	1,982/13,515億円	2,054/19,317億円	
	(参考) 1.8(0.996) [2%]	(2.0%)	事業費: 1,878/11,720億円	走行時間短縮便益: 1,839/16,644億円	
	2.1(1.3) [1%]		維持管理費: 105/1,534億円	走行経費減少便益: 163/2,043億円	
(残事業)	(残事業)	感度分析	(事業全体)	(残事業)	
1.04(0.7)	4.2%	交通量 B/C=1.3~1.6(±10%)	交通量 B/C=0.97~1.1(±10%)		
(参考) 1.6(1.2) [2%]	(2.6%)	事業費 B/C=1.4~1.4(±10%)	事業費 B/C=0.95~1.1(±10%)		
2.0(1.5) [1%]		事業期間 B/C=1.4~1.5(±20%)	事業期間 B/C=0.9~1.2(±20%)		
事業の効果等	①広域交通ネットワークの形成 ・東九州自動車道の整備によって、拠点間の所要時間が大幅に短縮、宮崎県南部地域・鹿児島県大隅地域の連携強化や経済活性化が期待される。 ②災害に強いネットワークの構築 ・東九州自動車道の整備により、災害に強いネットワークの構築が期待される。 ③地域経済の活性化 ・東九州自動車道の整備が進むことで、企業立地の促進による地域経済活性化が期待される。 ④観光振興の支援 ・東九州自動車道の整備により、観光地間の速達性向上に伴う広域な周遊観光ルートが形成され、観光振興の支援が期待される。 ⑤医療施設へのアクセス性向上 ・東九州自動車道の整備により、患者負担の軽減や救急搬送時間の短縮などが期待される。 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	日南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東九州自動車道建設促進日南・串間・志布志地区協議会(会長:日南市長)等により早期整備の要望を受けている。(令和7年10月) 宮崎県知事、鹿児島県知事等で構成される東九州自動車道建設促進協議会(会長:宮崎県知事)等により早期整備の要望を受けている。(令和7年8月)				

県の意見

【宮崎県】

今回意見照会のありました一般国道220号 日南・志布志道路及び油津・夏井道路、南郷奈留道路につきましては、将来的に東九州自動車道の一部となり、九州縦貫自動車道等と一体となって九州における循環型高速交通ネットワークを形成し、本県の更なる経済発展はもとより、九州全体の一体的浮揚を図るために必要不可欠な道路であります。

加えて、本路線の整備により、並行する現一般国道220号とのダブルネットワークが形成されるとともに、今後発生が懸念される南海トラフ地震など、様々な自然災害から県民の暮らしを守るために、人命救助や支援物資の輸送等を担う「命の道」として機能するなど、防災上大変重要な道路であります。

以上のことから、「対応方針（原案）」の「継続」について異論はありません。

なお、県としましても、建設発生土の受入等の有効活用に関する調整、地元市と連携した用地の先行取得など、引き続き最大限協力してまいります。

今後とも、本路線の早期供用に向けて、より一層の整備促進を図るとともに、更なるコスト縮減に努めて頂きますようお願いいたします。

【鹿児島県】

「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、九州東部の広域的な連携を図る東九州自動車道の一部を形成し、物流の効率化及び地域の発展、災害に強いネットワークの構築等を目的とした重要な道路と認識しています。

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

沿線地域の近年の人口は減少傾向。

宮崎県の一世帯当たりの自動車保有台数は横ばいだが、鹿児島県・沿線地域は増加傾向。

日南市・串間市・志布志市の交通量は減少傾向であるが、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

令和元年度に事業化、用地進捗率約40%、事業進捗率約19%（令和7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

【施工条件の変更、社会情勢の変化による増額】

災害リスク回避を目的にした道路構造見直し、軟弱地盤対策に伴う地盤改良の追加、物価上昇による資機材及び労務単価の増加

【コスト縮減】

函渠の集約。

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です。

※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、清武JCT～加治木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8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220号 ひがしきゅうしゅう (東九州自動車道) 南郷奈留道路 <small>なんごうなる</small>		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:宮崎県日南市南郷町中村甲 <small>にちなん なんごうちょうなかむらごう</small> 至:宮崎県串間市大字串間 <small>くしま ぐしま</small>			延長	13.3km	
事業概要						
日南・志布志道路、油津・夏井道路、南郷奈留道路は、九州東部の広域的な連携を図る高規格道路である東九州自動車道の一部を形成し、物流の効率化及び地域の発展、災害に強いネットワークの構築等を目的とした事業である。						
R6年度事業化	H27年度都市計画決定 (R3年度変更)		用地未着手		工事未着手	
全体事業費	約650億円		事業進捗率	約1%	供用済延長	0.0km
			(令和7年3月末時点)			
計画交通量	8,600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)	
	(事業全体)	(事業全体)	1,982/13,515億円		2,054/19,317億円	
	1.4(0.9)	6.9%	事業費: 1,878/11,720億円		走行時間短縮便益: 1,839/16,644億円	
	(参考) 1.8(1.3) [2%]	(3.3%)	維持管理費: 105/1,534億円		走行経費減少便益: 163/2,043億円	
	2.1(1.6) [1%]		更新費: / 261億円		交通事故減少便益: 51/630億円	
(残事業)	(残事業)	(事業全体)		(残事業)		
1.04(0.9)	4.2%	交通量	B/C=1.3~1.6(±10%)	交通量	B/C=0.97~1.1(±10%)	
(参考) 1.6(1.3) [2%]	(3.3%)	事業費	B/C=1.4~1.4(±10%)	事業費	B/C=0.95~1.1(±10%)	
2.0(1.6) [1%]		事業期間	B/C=1.4~1.5(±20%)	事業期間	B/C=0.9~1.2(±20%)	
事業の効果等						
①広域交通ネットワークの形成						
・東九州自動車道の整備によって、拠点間の所要時間が大幅に短縮、宮崎県南部地域・鹿児島県大隅地域の連携強化や経済活性化が期待される。						
②災害に強いネットワークの構築						
・東九州自動車道の整備により、災害に強いネットワークの構築が期待される。						
③地域経済の活性化						
・東九州自動車道の整備が進むことで、企業立地の促進による地域経済活性化が期待される。						
④観光振興の支援						
・東九州自動車道の整備により、観光地間の速達性向上に伴う広域な周遊観光ルートが形成され、観光振興の支援が期待される。						
⑤医療施設へのアクセス性向上						
・東九州自動車道の整備により、患者負担の軽減や救急搬送時間の短縮などが期待される。						
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						
日南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東九州自動車道建設促進日南・串間・志布志地区協議会(会長:日南市長)等により早期整備の要望を受けている。(令和7年10月)						
宮崎県知事、鹿児島県知事等で構成される東九州自動車道建設促進協議会(会長:宮崎県知事)等により早期整備の要望を受けている。(令和7年8月)						

県の意見

【宮崎県】

今回意見照会のありました一般国道220号 日南・志布志道路及び油津・夏井道路、南郷奈留道路につきましては、将来的に東九州自動車道の一部となり、九州縦貫自動車道等と一体となって九州における循環型高速交通ネットワークを形成し、本県の更なる経済発展はもとより、九州全体の一体的浮揚を図るために必要不可欠な道路であります。

加えて、本路線の整備により、並行する現一般国道220号とのダブルネットワークが形成されるとともに、今後発生が懸念される南海トラフ地震など、様々な自然災害から県民の暮らしを守るために、人命救助や支援物資の輸送等を担う「命の道」として機能するなど、防災上大変重要な道路であります。

以上のことから、「対応方針（原案）」の「継続」について異論はありません。

なお、県としましても、建設発生土の受入等の有効活用に関する調整、地元市と連携した用地の先行取得など、引き続き最大限協力してまいります。

今後とも、本路線の早期供用に向けて、より一層の整備促進を図るとともに、更なるコスト縮減に努めて頂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

沿線地域の近年の人口は減少傾向。

宮崎県の一帯当たりの自動車保有台数は横ばいだが、鹿児島県・沿線地域は増加傾向。

日南市・串間市・志布志市の交通量は減少傾向であるが、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

令和6年度に事業化、用地進捗率0%、事業進捗率約1%（令和7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

施設の構造や施工等に変化はないが、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）
（※B/Cの値は、清武JCT～加治木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8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 鹿児島東西道路 <small>かごしまとうざい 鹿児島東西道路</small>			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:鹿児島県鹿児島市田上八丁目 <small>かごしま たがみ</small> 至:鹿児島県鹿児島市上荒田町 <small>かごしま うえあらかちよう</small>					延長	3.4km			
事業概要										
鹿児島東西道路は、中心市街地へのアクセス機能の強化、鹿児島市内の幹線道路の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。										
H13年度事業化			H12年度都市計画決定 (H25年度変更)		H14年度用地着手		H17年度工事着手			
全体事業費		約1,559億円		事業進捗率 (令和7年3月末時点)		約69%		供用済延長 2.2km		
計画交通量		20,700~46,400 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) 464 / 1,696億円		総便益 (残事業)/(事業全体) 755 / 1,458億円		基準年			
	0.9	2.9%	(事業費: 457 / 1,676億円) 維持管理費: 6.5 / 21億円		(走行時間短縮便益: 654 / 1,278億円) 走行経費減少便益: 81 / 135億円 交通事故減少便益: 20 / 46億円		令和7年			
	1.1 [2%] 1.2 [1%]	2.9%	感度分析		(事業全体)		(残事業)			
	(残事業)	(残事業)			交通量	B/C=0.8~0.9(±10%)		交通量	B/C=1.4~1.7(±10%)	
	1.6 <small>(参考)</small>	6.8%			事業費	B/C=0.8~0.9(±10%)		事業費	B/C=1.5~1.8(±10%)	
2.5 [2%] 3.1 [1%]	6.8%	事業期間	B/C=0.8~0.9(±20%)		事業期間	B/C=1.4~1.9(±20%)				
事業の効果等										
<p>① 広域ネットワークの形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・鹿児島東西道路の整備により、鹿児島港や鹿児島市中心市街地と周辺地域のアクセス機能強化により、広域交流・物流効率化の支援が期待される。 <p>② 交通混雑の緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> ・鹿児島東西道路の整備により交通が分散され、交通混雑の緩和が期待される。 <p>③ 交通安全性の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・鹿児島東西道路の整備により交通が分散され、交通混雑が緩和し、交通安全性の向上が期待される。 <p>④ 救急医療活動の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・鹿児島東西道路の整備により、鹿児島市方面との速達性が向上し、安定的な救急活動の支援が期待される。 <p>⑤ 生活環境の改善</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自動車の走行性向上による環境への影響低減(CO₂,NO₂,SPM削減)。 										
関係する地方公共団体等の意見										
鹿児島市長や鹿児島商工会議所、鹿児島経済同友会等で構成される「鹿児島東西・南北幹線道路建設促進期成会(会長:鹿児島市長)」等により早期整備の要望を受けている。(令和7年6月)										
<p>県の意見:</p> <p>「対応方針(原案)」案の「継続」については、異存ありません。</p> <p>当該道路は、鹿児島インターから鹿児島市街地への交通アクセス機能を強化するとともに、交通混雑の緩和や交通安全性の向上等を目的とした重要な道路と認識しています。</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、所要の予算の確保をお願いします。</p> <p>なお、事業の実施にあたっては、さらなるコスト削減に努めていただくようお願いいたします。</p>										
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(鹿児島市)の人口及び一帯あたりの自動車保有台数は近年、同程度で推移している。
 交通量は4万台/日前後で推移しており、依然として事業の必要性は高い。

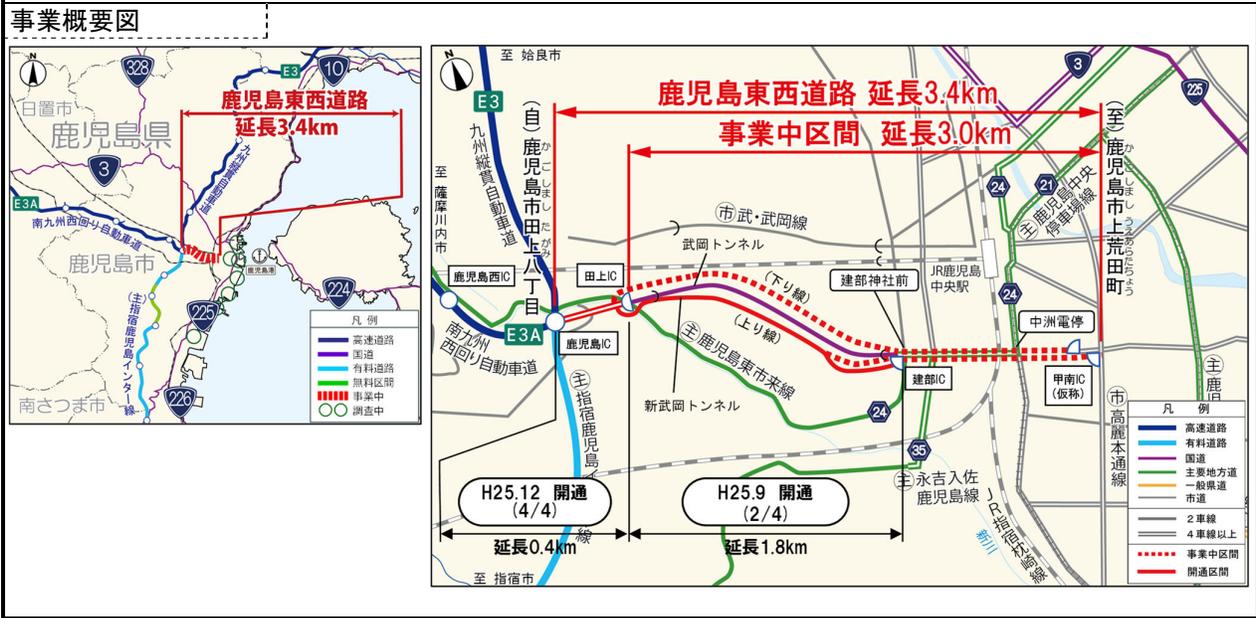
事業の進捗状況、残事業の内容等
 平成13年度に事業化、用地進捗率約99%、事業進捗率約69%(令和7年3月末時点)
 平成21年度:鹿児島IC~田上IC間ランプ 延長0.4km(2/4)開通
 平成25年度:鹿児島IC~田上IC間ランプ 延長0.4km(4/4)開通
 田上IC~建部IC間 延長1.8km(2/4)開通

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
【施工条件の変更、基準・ガイドラインの改定等、社会情勢の変化による増額】
 田上坑口部急傾斜法面防護対策等の追加、シールド掘進に伴う作泥材の変更、トンネル掘削土の仮置き、二次運搬等の追加、東雲川調整池の地盤改良範囲の見直しおよびセグメントの変更(RC⇒ST)、設計基準改定を踏まえた路下避難ボックスカルバートの追加、物価上昇による資機材及び労務費等の増。
【コスト縮減】
 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。



※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8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>しらほま</small> 白浜拡幅			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:鹿児島県始良市脇元 <small>あいら わきもと</small> 至:鹿児島県鹿児島市吉野町字上ノ村 <small>よしのちよう うえのむら</small>					延長	7.3km		
事業概要	白浜拡幅は、国道10号の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。								
H19年度事業化	一年度都市計画決定 (一年度変更)			H22年度用地着手		H25年度工事着手			
全体事業費	約246億円		事業進捗率 (令和7年3月末時点)	約62%		供用済延長	3.9km		
計画交通量	31,600~45,900 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) 119 / 237億円		総便益 (残事業)/(事業全体) 284 / 318億円		基準年		
	1.3	5.8%	事業費: 111 / 228億円 維持管理費: 7.7 / 8.3億円		走行時間短縮便益: 252 / 282億円 走行経費減少便益: 31 / 34億円 交通事故減少便益: 1.3 / 2.4億円		令和7年		
	(参考) 1.9 [2%] 2.3 [1%]								
	(残事業)	(残事業)	感度分析 (事業全体)		感度分析 (残事業)				
	2.4	8.9%	交通量	B/C=1.1~1.6(±10%)		交通量	B/C=1.9~2.8(±10%)		
(参考) 3.7 [2%] 4.7 [1%]		事業費	B/C=1.3~1.4(±10%)		事業費	B/C=2.2~2.6(±10%)			
		事業期間	B/C=1.2~1.5(±20%)		事業期間	B/C=2.2~2.6(±20%)			
事業の効果等	① 交通混雑の緩和 ・白浜拡幅の整備により、円滑な車両走行が確保されることで、交通混雑の緩和が期待される。 ②交通安全性の向上 ・白浜拡幅の整備により、国道10号の交通混雑が緩和し、交通安全性の向上が期待される。 ③防災機能の向上 ・白浜拡幅の整備により、防災機能の向上が期待され、災害に強いネットワークの構築を図る。 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	鹿児島市、始良市より早期整備の要望を受けている。(令和7年5月) 鹿児島県議会議員で構成される鹿児島県議会国道10号整備促進議員連盟より積極的な整備促進の要望を受けている。(令和6年11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、鹿児島市と霧島市等を結ぶ幹線道路であり、産業・観光の振興や地域の発展に寄与するとともに、交通混雑の緩和や交通安全性の向上等を目的とした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きますようお願いします。								
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	
沿線地域の人口及び一世帯あたりの自動車保有台数は、前回評価以降同程度で推移している。 交通量は3万台/日前後で推移しており、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19年度に事業化、用地進捗率100%、事業進捗率約62%(令和7年3月末時点) 平成27年度:大崎地区 延長0.3km(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	
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	
【施工条件の変更、社会情勢の変化による増額】 基礎形式、基礎形状等の変更、地盤条件の変更に伴う仮設工法見直し、物価上昇による資機材及び労務費等の増。 【コスト縮減】 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8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>かごしまきた</small> 鹿児島北バイパス			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:鹿児島県鹿児島市吉野町花倉 <small>よしのちようけくら</small> 至:鹿児島県鹿児島市小川町 <small>おがわらよう</small>					延長	5.9km	
事業概要								
鹿児島北バイパスは、国道10号の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。								
S50年度事業化		S56年度都市計画決定 (H27年度、R5年度変更)		S56年度用地着手		H4年度工事着手		
全体事業費		約817億円		事業進捗率 (令和7年3月末時点)		約28%		供用済延長 1.2km
計画交通量		40,100~40,800 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) 463 / 836億円		総便益 (残事業)/(事業全体) 747 / 1,304億円		基準年	
	1.6	12%	事業費: 446 / 815億円 維持管理費: 17 / 22億円		走行時間短縮便益: 701 / 1,158億円 走行経費減少便益: 38 / 129億円 交通事故減少便益: 7.9 / 18億円		令和7年	
	(参考) 1.6 [2%] 1.6 [1%]	(残事業) 6.4%					(事業全体)	
	1.6	6.4%	感 度 分 析	交通量	B/C=1.5~1.5(±10%)	交通量	B/C=1.3~1.6(±10%)	
	(参考) 2.5 [2%] 3.2 [1%]			事業費	B/C=1.5~1.6(±10%)	事業費	B/C=1.5~1.8(±10%)	
			事業期間	B/C=1.5~1.8(±20%)	事業期間	B/C=1.5~1.9(±20%)		
事業の効果等								
<p>①交通混雑の緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> ・鹿児島北バイパスの整備により、国道10号の交通が転換することで、交通混雑の緩和が期待される。 <p>②交通安全性の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・鹿児島北バイパスの整備により、国道10号の交通混雑が緩和し、交通安全性の向上が期待される。 <p>③物流円滑化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・鹿児島北バイパスの整備により、国道10号は幅員狭小区間や線形不良箇所が改善され、物流円滑化の支援が期待される。 <p>④地域間交流の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・鹿児島北バイパスの整備により、円滑なアクセスが図られ、地域間交流の支援が期待される。 <p>⑤生活環境の改善</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自動車の走行性向上による環境への影響低減(CO₂,NO₂,SPM削減)。 								
関係する地方公共団体等の意見								
<p>鹿児島市及び始良市より早期完成の要望を受けている。(令和7年6月)</p> <p>鹿児島県議会議員で構成される鹿児島県議会国道10号整備促進議員連盟より積極的な整備促進の要望を受けている。(令和6年11月)</p> <p>県の意見:</p> <p>「対応方針(原案)」案の「継続」については、異存ありません。</p> <p>当該道路は、鹿児島市と霧島市等を結ぶ幹線道路であり、産業・観光の振興や地域の発展に寄与するとともに、交通混雑の緩和や交通安全性の向上等を目的とした重要な道路であると認識しています。</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、所要の予算の確保をお願いします。</p> <p>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きますようお願いいたします。</p>								
事業評価監視委員会の意見								
審議の結果、事業継続。								

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58号 恩納バイパス	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: 沖縄県恩納村字瀬良垣 至: 沖縄県恩納村字南恩納			延長	5.1km
事業概要					
<p>国道58号は、沖縄本島西部を縦貫する主要幹線道路であり、沖縄自動車道、国道329号とともに「3本の柱」として、ハシゴ道路ネットワークに位置付けられている。</p> <p>恩納バイパスは、リゾートホテルやビーチなどが集中している本県有数のリゾート地である恩納村内に位置し、交通渋滞の緩和、周辺観光施設へのアクセス向上に寄与するとともに、観光産業を支援する延長5.1kmの道路である。</p>					
H元年度事業化		H一年度都市計画決定		H7年度用地着手	
H9年度工事着手					
全体事業費	約450億円	事業進捗率 (令和7年3月末時点)	約88%	供用済延長	5.1km
計画交通量	27,900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)	88/ 1,719億円	838/ 4,531億円	令和7年
	2.6(2.7)	8.7%(8.4%)	事業費: 70/1,580億円 維持管理費: 18 /115億円 更新費: / 23億円	走行時間短縮便益: 786/ 4,268億円 走行経費減少便益: 41/ 226億円 交通事故減少便益: 11/ 37億円	
	(残事業)	(残事業)	感度分析	(残事業)	
9.5(5.4)	45.2%(22.2%)	交通量 B/C=1.8~3.4(±10%) 事業費 B/C=2.6~2.6(±10%) 事業期間 B/C=2.6~2.6(±20%)	交通量 B/C=6.3~12.7(±10%) 事業費 B/C=8.8~10.3(±10%) 事業期間 B/C=9.4~9.5(±20%)		
12.6(7.6) [2%] 14.7(9.1) [1%]					
事業の効果等					
<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・現道の路線バスの利便性向上が期待される。 ・那覇空港(第二種空港)へのアクセス向上が見込まれる。 <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・那覇港(重要港湾)へのアクセス向上が見込まれる。 ・北部地域で生産される農林水産品(花卉)流通の利便性が向上する。 <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・北部地域の中心都市(名護市)へのアクセス向上が見込まれる。 <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・沖縄科学技術大学院大学(OIST)へのアクセスが向上。 ・観光2次交通結節点である北谷ゲートウェイから万国津梁館までのアクセスが向上。 <p>⑤災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 <p>⑥地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出量の削減が見込まれる。 <p>⑦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】

一般国道58号恩納バイパス、恩納南バイパスは、沖縄ブロック新広域道路交通計画において、ハシゴ道路ネットワークを形成する主要な幹線道路であり、県内屈指のリゾート地域における渋滞緩和や交通事故削減、観光振興等に大きく寄与する重要な幹線道路と認識しております。

平成23年4月に恩納バイパス、平成30年3月に恩納南バイパスが全線暫定2車線供用されたことにより、現道区間の交通量減少等の整備効果が発現されているものの、交通量は依然として増加傾向であり、更なる観光需要等の高まりに対応することなどから、県としても早期の全線供用は急務と考えております。

以上により、対応方針(原案)に異存ありません。

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

- ・平成23年4月29日に恩納バイパスが全線暫定供用(延長5.1km)。平成30年3月8日に恩納南バイパスが全線暫定供用(延長6.5km)。
- ・科学技術の振興を目的とした沖縄科学技術大学院大学が開学(H24.9)している。
- ・恩納村は県内有数のリゾート地であり、周辺地域のホテルや各種観光施設の整備も進んでおり、宿泊者数においても依然として増加傾向にある。
- ・恩納バイパス、恩納南バイパスの暫定開通により、現道国道58号の混雑は緩和されているが、年々交通量は増加している。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・平成元年度に事業化、用地進捗率約99%、事業進捗率約88%(令和7年3月末時点)。
- ・平成23年度:恩納村字瀬良垣～恩納村字南恩納 延長5.1km(2/4)暫定供用

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

・平成23年4月29日に暫定2車線で開通し、一定の効果も発揮されている。今後は4車線化に向けて、鋭意事業の進捗を図る。

施設の構造や工法の変更等

・中央分離帯の植栽の設置計画の見直しにより、コスト縮減に取り組む。

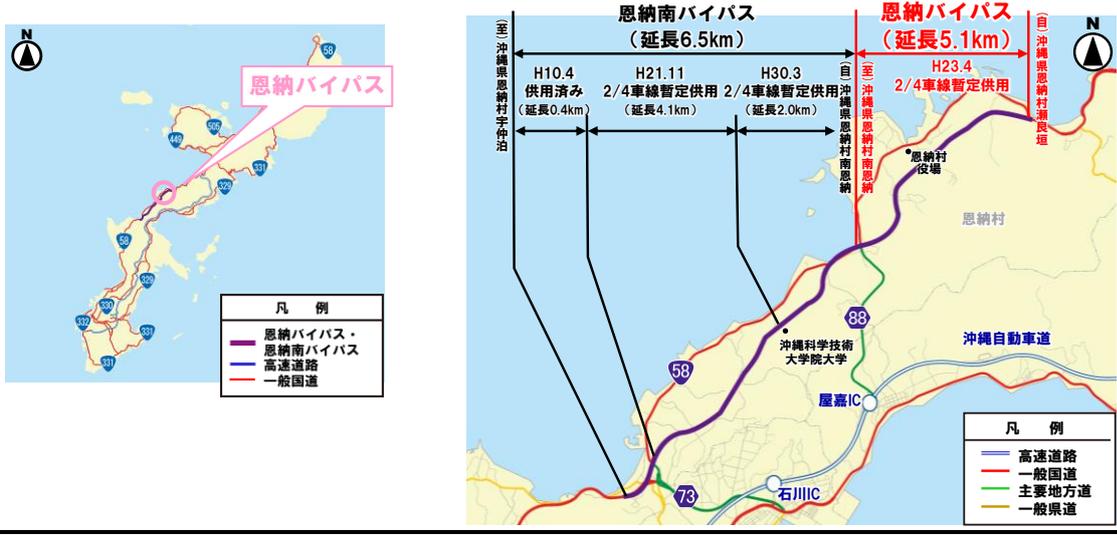
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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、沖縄県恩納村字瀬良垣～沖縄県恩納村字仲泊を対象とした場合、() 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58号 <small>おんなみなみ</small> 恩納南バイパス	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: 沖縄県恩納村字南恩納 至: 沖縄県恩納村字仲泊			延長	6.5km
事業概要					
<p>国道58号は、沖縄本島西部を縦貫する主要幹線道路であり、沖縄自動車道、国道329号とともに「3本の柱」として、ハシゴ道路ネットワークに位置付けられている。</p> <p>恩納南バイパスは、リゾートホテルやビーチなどが集中している本県有数のリゾート地である恩納村内に位置し、交通渋滞の緩和、周辺観光施設へのアクセス向上に寄与するとともに、観光産業を支援する延長6.5kmの道路である。</p>					
H2年度事業化		H1年度都市計画決定		H5年度用地着手	
H7年度工事着手					
全体事業費	約417億円	事業進捗率 (令和7年3月末時点)	約97%	供用済延長	6.5km
計画交通量	30,300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)	88/1,719億円	838/4,531億円	令和7年
	2.6(3.2)	8.7%(10.4%)	事業費: 70/1,580億円	走行時間短縮便益: 786/4,268億円	
	3.4(3.9) [2%]		維持管理費: 18/115億円	走行経費減少便益: 41/226億円	
	4.0(4.4) [1%]	(残事業)	更新費: / 23億円	交通事故減少便益: 11/37億円	
(残事業)	(残事業)	感度分析	(事業全体)	(残事業)	
9.5(12.8)	45.2%(80.6%)	交通量	B/C=1.8~3.4(±10%)	交通量	B/C=6.3~12.7(±10%)
12.6(15.2) [2%]		事業費	B/C=2.6~2.6(±10%)	事業費	B/C=8.8~10.3(±10%)
14.7(16.5) [1%]		事業期間	B/C=2.6~2.6(±20%)	事業期間	B/C=9.4~9.5(±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"> ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・現道の路線バスの利便性向上が期待される。 ・那覇空港(第二種空港)へのアクセス向上が見込まれる。 <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・那覇港(重要港湾)へのアクセス向上が見込まれる。 ・北部地域で生産される農林水産品(花卉)流通の利便性が向上する。 <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・北部地域の中心都市(名護市)へのアクセス向上が見込まれる。 <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・沖縄科学技術大学院大学(OIST)へのアクセスが向上。 ・観光2次交通結節点である北谷ゲートウェイから万国津梁館までのアクセスが向上。 <p>⑤災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 <p>⑥地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出量の削減が見込まれる。 <p>⑦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】

一般国道58号恩納バイパス、恩納南バイパスは、沖縄ブロック新広域道路交通計画において、ハシゴ道路ネットワークを形成する主要な幹線道路であり、県内屈指のリゾート地域における渋滞緩和や交通事故削減、観光振興等に大きく寄与する重要な幹線道路と認識しております。

平成23年4月に恩納バイパス、平成30年3月に恩納南バイパスが全線暫定2車線供用されたことにより、現道区間の交通量減少等の整備効果が発現されているものの、交通量は依然として増加傾向であり、更なる観光需要等の高まりに対応することなどから、県としても早期の全線供用は急務と考えております。

以上により、対応方針(原案)に異存ありません。

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

- ・平成23年4月29日に恩納バイパスが全線暫定供用(延長5.1km)。平成30年3月8日に恩納南バイパスが全線暫定供用(延長6.5km)。
- ・科学技術の振興を目的とした沖縄科学技術大学院大学が開学(H24.9)している。
- ・恩納村は県内有数のリゾート地であり、周辺地域のホテルや各種観光施設の整備も進んでおり、宿泊者数においても依然として増加傾向にある。
- ・恩納バイパス、恩納南バイパスの暫定開通により、現道国道58号の混雑は緩和されているが、年々交通量は増加している。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・平成2年度に事業化、用地進捗率100%、事業進捗率約97%(令和7年3月末時点)。
- ・平成10年度:恩納村字仲泊付近 延長0.4km 部分供用
- ・平成21年度:恩納村谷茶～恩納村仲泊間 延長4.1km(2/4)部分供用
- ・平成30年度:恩納村字南恩納～恩納村字谷茶 延長2.0km(2/4)部分供用

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

・平成30年3月8日に暫定2車線で開通し、一定の効果も発揮されている。今後は4車線化に向けて、鋭意事業の進捗を図る。

施設の構造や工法の変更等

・中央分離帯の植栽の設置計画の見直しにより、コスト縮減に取り組む。

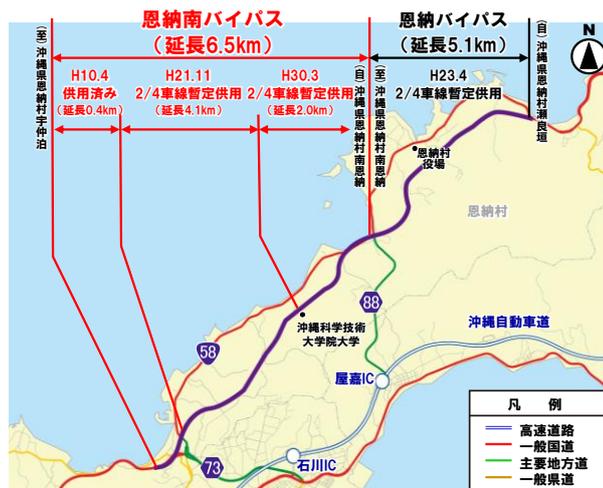
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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、沖縄県恩納村字瀬良垣～沖縄県恩納村字仲泊を対象とした場合、()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8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58号 浦添北道路Ⅱ期線	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: 沖縄県宜野湾市宇地泊 至: 沖縄県浦添市港川			延長	2.0km
事業概要					
<p>一般国道58号「浦添北道路Ⅱ期線」は、宜野湾市宇地泊から浦添市港川に至る延長2.0kmの主要幹線道路である。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おり、沖縄本島北部及び中南部から那覇空港間の定時性・高速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>					
H31年度事業化		H17年度都市計画決定		—	
R2年度工事着手		—		—	
全体事業費	約520億円	事業進捗率 (令和7年3月末時点)	約17%	供用済延長	2.0km
計画交通量	55,700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) 2,838/11,849億円	(残事業)/(事業全体) 5,646/18,776億円	
	1.6(1.8)		(事業費: 2,719/11,292億円 維持管理費: 107/318億円 更新費: 12/239億円)	(走行時間短縮便益: 4,727/16,201億円 走行経費減少便益: 721/2,128億円 交通事故減少便益: 199/447億円)	令和7年
	2.2(2.7) [2%]	6.4(7.3%)			
2.6(3.4) [1%]					
(残事業)	(残事業)	感度分析	(事業全体)	(残事業)	
2.0(2.1)		交通量	B/C=1.4~1.7(±10%)	交通量	B/C=1.8~2.2(±10%)
3.0(3.2) [2%]	8.6(9.1%)	事業費	B/C=1.5~1.6(±10%)	事業費	B/C=1.8~2.2(±10%)
3.7(4.0) [1%]		事業期間	B/C=1.5~1.6(±20%)	事業期間	B/C=1.7~2.2(±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"> 浦添北道路Ⅱ期線区間の交通容量の拡大(2車線から6車線)により、浦添北道路Ⅱ期区間、及び並行する国道58号の混雑が緩和。 <p>② 物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> 浦添北道路Ⅱ期線を含む沖縄西海岸道路の整備により、読谷村方面の産業拠点から那覇港への円滑な輸送ルートを確保することで、物流効率化を支援。 <p>③ 地域経済・観光活動の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> 浦添北道路Ⅱ期線を含む沖縄西海岸道路の整備により、那覇市内～西海岸地域間のアクセス性が強化されることで、観光地・商業施設等の活性化を支援。 <p>④ 地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> CO2排出量の削減が見込まれる。 <p>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】					
<p>一般国道58号浦添北道路Ⅱ期線は、沖縄西海岸道路の一部を担っており、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し、那覇都市圏の渋滞緩和に資する極めて重要な道路と認識しております。</p> <p>本道路は現在暫定2車線で供用されておりますが、前後区間が4車線であり、ボトルネックとなっております。また、本道路の現道区間である国道58号では慢性的な交通渋滞が生じていることに加え、那覇港での取扱貨物量の増加等により、今後も交通負荷の増大が予想されることから、県としても本道路の整備は急務と考えております。</p> <p>以上により、対応方針(原案)に異存ありません。</p>					

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"> ・国道58号浦添北道路Ⅱ期線の位置する浦添市の人口の伸び率は、全国平均を上回る伸び率を示しており、今後沿線開発等が進むことで更なる人口の増加が期待される。 ・沖縄県の走行台キロは、全国を大きく上回る伸び率である。 	
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99%、事業進捗率約17% (令和7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	
・全線開通に向けて整備を推進中。	
施設の構造や工法の変更等	
・今後も、技術の進展に伴う新技術・新工法の採用など、コスト縮減に努めながら事業を推進する。	
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)

※B/Cの値は、沖縄県読谷村～沖縄県糸満市を対象とした場合、()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8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329号 南風原バイパス		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:沖縄県南風原町与那覇 至:沖縄県那覇市上間				延長	2.8km	
事業概要							
<p>一般国道329号南風原バイパスは、南風原町字与那覇から那覇市上間に至る延長2.8kmの主要幹線道路である。</p> <p>沖縄ブロック新広域道路交通計画において、広域交通の拠点となる都市や、空港・港湾を高規格道路等と効率的かつ効果的に連絡する「一般広域道路」として位置付けられている。また、那覇都市圏において「2環状7放射道路」としても位置付けられている。</p> <p>南風原バイパスの整備により、南風原町～那覇市間の交通渋滞の緩和を図るとともに、那覇空港自動車道とのアクセス強化による交通の分散化、一般国道329号の交通安全の確保及び沿道環境の改善、関連事業の支援に寄与する道路である。</p>							
H7年度事業化		H12年度都市計画決定		H14年度用地着手		H15年度工事着手	
全体事業費		約520億円		事業進捗率 (令和7年3月末時点)		約68% 供用済延長 2.0km	
計画交通量		32,000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)	139/689億円		364/974億円		
	1.4	6.1%	(事業費:129/662億円 維持管理費:10/27億円 更新費:-/-億円)		(走行時間短縮便益:337/903億円 走行経費減少便益:23/66億円 交通事故減少便益:3.9/5.1億円)		令和7年
	(参考) 1.8 [2%]	16.3%	感度分析 (事業全体)		(残事業)		
	2.1 [1%]		交通量	B/C=1.3~1.6(±10%)	交通量	B/C=2.4~2.9(±10%)	
(残事業)	2.6	事業費	B/C=1.4~1.4(±10%)	事業費	B/C=2.4~2.9(±10%)		
(参考) 3.6 [2%]	事業期間	B/C=1.4~1.4(±20%)	事業期間	B/C=2.4~2.7(±20%)			
4.3 [1%]	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"> ・損失時間の削減が見込まれる。 ・那覇空港から西原町役場へのアクセスが向上。 <p>② 個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・那覇空港からマリンパークへのアクセス性が向上。 <p>③ 安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・第3次医療施設へのアクセス性が向上。 <p>④ 地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出量の削減が見込まれる。 <p>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】							
<p>一般国道329号南風原バイパスは、沖縄ブロック新広域道路交通計画において、広域交通の拠点となる都市や、空港・港湾を高規格道路等と効率的かつ効果的に連絡する「一般広域道路」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。</p> <p>令和4年3月に、隣接する国道329号与那原バイパスが全線暫定開通したことで、国道329号から南風原バイパスへの交通転換が図られているものの、依然として国道329号に主要渋滞箇所が連続しており、死傷事故率も県全体の約2倍となっていることから、県としても本道路の整備は急務と考えております。</p> <p>以上により、対応方針(原案)に異存ありません。</p>							

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

・南風原バイパスの東側に接続する一般国道329号与那原バイパスが令和3年度に全線暫定2車線開通。
 ・「沖縄県マリンタウンMICEエリア形成事業基本計画」が令和4年8月に策定され、大型MICE施設や、付随する宿泊施設や商業施設の建設が予定されている。南風原バイパスの整備により、那覇方面へのアクセス性が強化され、東海岸地域の活性化に寄与することが期待される。

事業の進捗状況、残事業の内容等

・平成7年度に事業化、用地進捗率約86%、事業進捗率約68% (令和7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、早期の全線開通を目指す。

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。

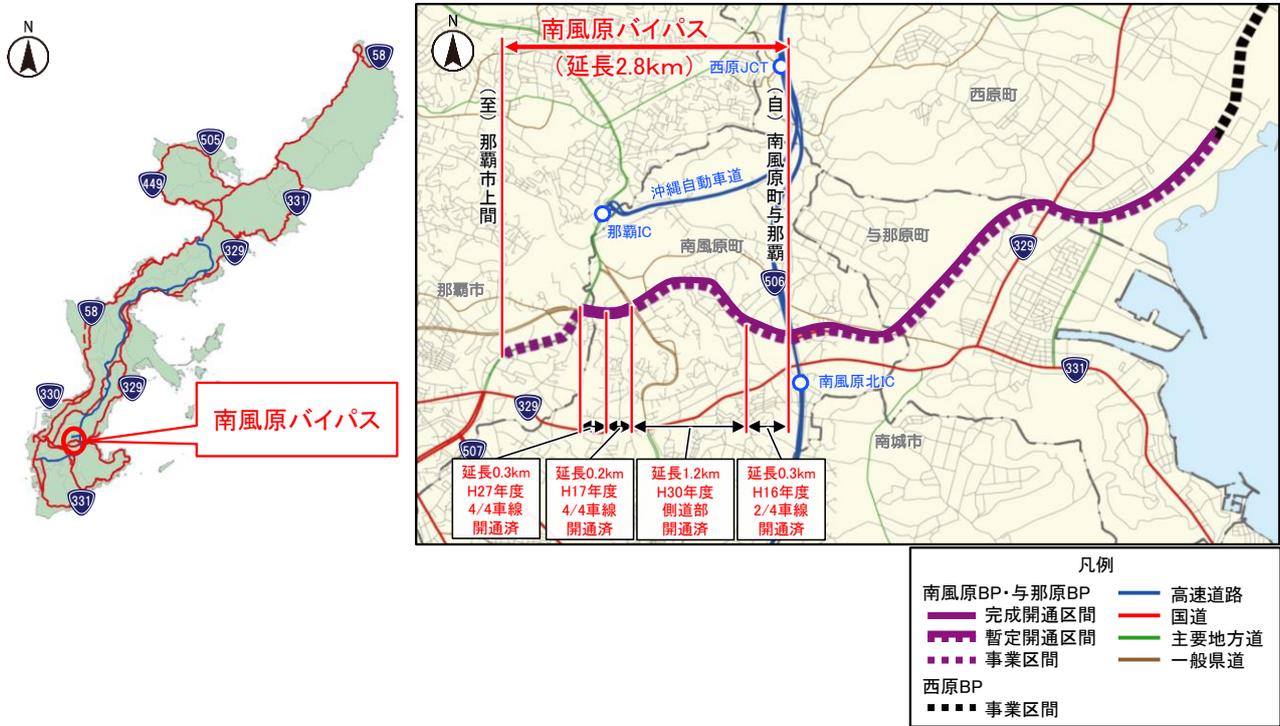
対応方針

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8年度事業継続箇所)

担 当 課: 道路局高速道路課

担当課長名: 渡邊 良一

事業名 一般国道126号 千葉東金道路 (東金JCT～松尾横芝)	事業区分	一般国道	事業主体	東日本高速道路株式会社	
起終点 自: 千葉県東金市丹尾 至: 千葉県山武市松尾町谷津			延長	16km	
事業概要 千葉東金道路 東金JCTから松尾横芝ICは首都圏中央連絡自動車道の一部となって高規格道路ネットワークを形成する有料道路である。					
平成2年度事業化	平成4年度用地着手	平成5年度工事着手			
全体事業費	約1,271億円	事業進捗率	約90%	供用済延長 16km	
計画交通量		15,400～15,600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)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	3.5		68 / 3,736億円	231 / 12,962億円	
	3.7 [2%]	14.2%	(事業費: 48 / 3,350億円)	(走行時間短縮便益: 243 / 11,580億円)	令和7年
	3.9 [1%]		(維持管理費: 21 / 384億円)	(走行経費減少便益: -15 / 1,241億円)	
	(残事業)	(残事業)	(更新費: 0 / 2億円)	(交通事故減少便益: 3 / 141億円)	
	3.4		(事業全体)	(残事業)	
4.4 [2%]	15.2%	感 度 分 析	交通量	B/C=3.0～3.7(±10%)	
5.1 [1%]			事業費	B/C=3.6～3.2(±10%)	
			事業期間	B/C=3.7～3.2(±20%)	
事業の効果等 ・都市の再生(三大都市圏の環状道路を形成する) ・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) ・安全で安心できる暮らしの確保(三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる) 他 7項目に該当					
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126号千葉東金道路は、東京湾アクアラインと一体となって、東日本と西日本を結ぶ大動脈となる圏央道として機能するとともに、災害時には緊急輸送道路となるなど、平常時、災害時を問わず安定した人・モノの流れを確保する上でも大変重要な道路である。 特に、東金JCTから松尾横芝IC間は、第3滑走路の新設など「第2の開港プロジェクト」が進む成田空港と羽田空港を結ぶ連携軸を形成し、高規格道路ネットワークの一部として機能する重要な役割を担っている。 一方で、東金JCTから松尾横芝IC間は暫定2車線であり、低速車両による速度低下、重大な事故の発生時や大規模災害時の交通機能確保などの課題を抱え、さらには、令和8年度に圏央道の千葉県区間が全線開通することによる交通量の増加が見込まれることから、安全で円滑な交通の確保や、防災力の向上を図るためにも、早期の4車線化が必要である。 ついては、事業の継続が必要であり、一日も早い完成に向け、4車線化工事の着実な推進を図られたい。					
事業評価監視委員会の意見 対応方針(原案)のとおり了承。					

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 令和6年の平均交通量は10,000～11,500台/日である。	
事業の進捗状況、残事業の内容等 平成10年4月に東金JCT～松尾横芝IC間が暫定供用。 残事業の内容は4車線化工事。	
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等 暫定2車線供用であるが、既に4車線分の用地取得が完了している。	
施設の構造や工法の変更等 新技術・新工法や現地の状況変化も確認しながら積極的にコスト縮減を図っていく。	
対応方針	事業継続
対応方針決定の理由	以上の状況を勘案すれば、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8年度事業継続箇所)

担当課： 道路局高速道路課
 担当課長名： 渡邊 良一

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(株)
起終点	自) 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8,787億円		事業進捗率		約65%
計画交通量		約46,200台/日～約50,000台/日		供用済延長		7.1km
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	
	1.5(1.8)		3,807/19,918億円	30,257/30,257億円		
	2.2(2.7) [2%]	5.9%	事業費: 2,946/18,997億円	走行時間短縮便益: 30,059/30,059億円	令和7年	
	2.8(3.2) [1%]		維持管理費: 371/432億円	走行経費減少便益: 81/81億円		
	8.9(8.2) [2%]		更新費: 489/489億円	交通事故減少便益: 117/117億円		
(残事業)	(残事業)	感度分析	(事業全体)	(残事業)		
7.9(6.3)		交通量	B/C=1.4～1.7(±10%)	交通量	B/C=7.2～8.7(±10%)	
10.1(5.1) [1%]	44.1%	事業費	B/C=1.5～1.5(±10%)	事業費	B/C=7.4～8.6(±10%)	
		事業期間	B/C=1.4～1.6(±2年)	事業期間	B/C=7.1～8.5(±2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) 他14項目に該当 						
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>開通済区間の周辺では、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いる中、より一層の生産性の向上や観光振興、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、早期に開通予定時期を示すとともに、工事の安全を最優先として、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>現在工事が進められている新秦野ICから新御殿場IC間が開通した場合には、より大きな効果が期待されることから、御殿場市や小山町、民間事業者が地域活性化に向けた取組を進めております。このため、高松トンネルの掘進状況を踏まえつつ早期に開通予定時期を示すとともに、工事の安全を最優先として、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、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、予定していた2027年度から少なくとも1年以上遅延する見込み。

施設の構造や工法の変更等

- ・トンネル内のケーブルラック形状の見直しによりコスト縮減

対応方針 事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勧案すれば、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、海老名南JCT～御殿場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8年度事業継続箇所）

担当課：道路局 高速道路課

担当課長名：渡邊 良一

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	4.1 km		
事業概要					
<p>「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174kmの国土開発幹線自動車道である。</p> <p>本事業は、このうち亀山西JCTから大津JCT間4.1km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。</p>					
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6,593億円	事業進捗率	約74%	供用済延長	41km
		(令和7年3月末時点)			
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)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	4.3	15.0%	1,928/14,867億円	2,723/63,622億円	令和7年
	(参考) 5.0 [2%] 5.4 [1%]		事業費: 1,518/12,221億円 維持管理費: 409/2,646億円 更新費: 0/0億円	走行時間短縮便益: 2,525/52,597億円 走行経費減少便益: 138/9,639億円 交通事故減少便益: 60/1,385億円	
	(残事業)	(残事業)	感度分析		
	1.4	6.2%	(事業全体)		(残事業)
(参考) 2.0 [2%] 2.4 [1%]		交通量 B/C=3.9～4.7(±10%)	交通量 B/C=1.3～1.6(±10%)		
		事業費 B/C=4.0～4.7(±10%)	事業費 B/C=1.3～1.5(±10%)		
		事業期間 B/C=3.6～3.6(±1年)	事業期間 B/C=1.4～1.4(±1年)		
事業の効果等					
<ul style="list-style-type: none"> ・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					
<p><三重県></p> <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>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。</p> <p>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。</p> <p><滋賀県></p> <p>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。</p> <p>当該区間の6車線化は、物流の効率化による生産性の向上や、安定した交通機能の確保に資するものであり、モノづくり県である当県としても大いに期待しているところです。</p> <p>安全対策に十分配慮のうえ、早期開通をお願いします。</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

- ・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

- ・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

- ・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

- ・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。

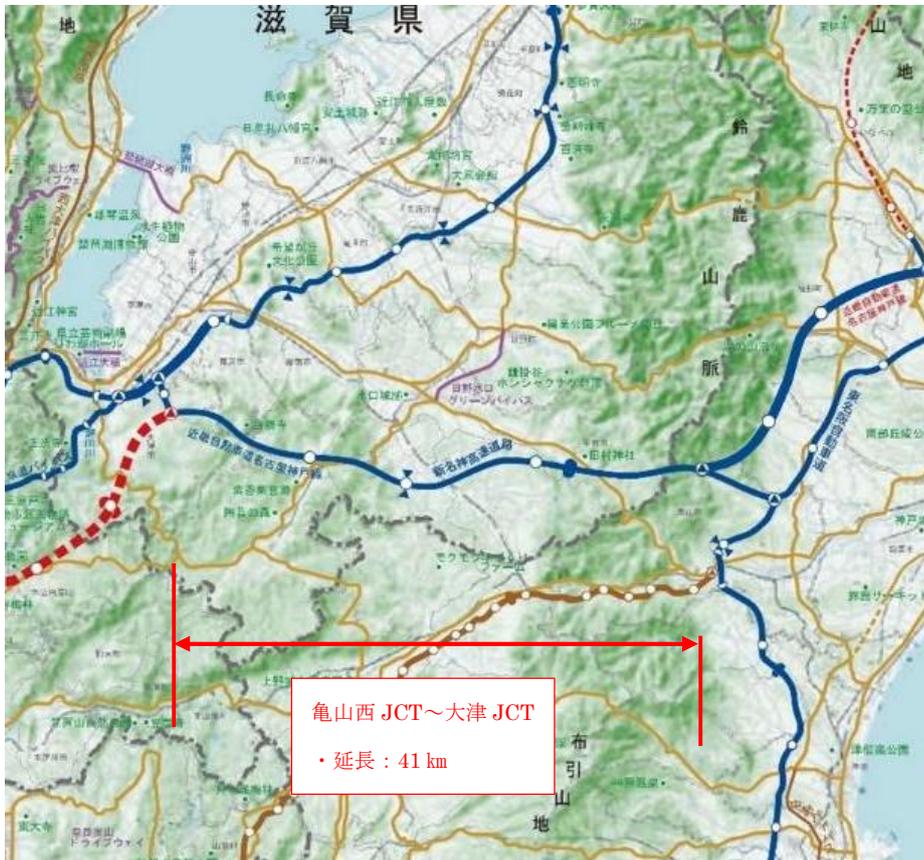
対応方針

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



亀山西 JCT～大津 JCT
 ・延長：41 km

凡例	
——	開通済
----	事業中

※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8年度事業継続箇所)

担当課: 道路局 高速道路課

担当課長名: 渡邊 良一

事業名	近畿自動車道名古屋神戸線 大津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	<p>「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。</p> <p>本事業は、このうち大津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。</p>						
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9,349億円		事業進捗率	約55%	供用済延長	—km	
			(令和7年3月末時点)				
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 (事業全体)	(残事業)/(事業全体)	総便益 (事業全体)	(残事業)/(事業全体)	基準年
	1.4		4,439/10,097 億円		13,714/13,714億円		
	2.1 [2%]	5.5 %	事業費: 3,530/9,189億円		走行時間短縮便益: 12,328/12,328億円		令和7年
	2.6 [1%]		維持管理費: 909/909億円		走行経費減少便益: 1,268/1,268億円		
	(残事業)	(残事業)	更新費: 0/0億円		交通事故減少便益: 118/118億円		
3.1		感度分析 (事業全体)	(残事業)				
4.3 [2%]	13.8 %	交通量	B/C=1.2～1.5(±10%)	交通量	B/C=2.8～3.4(±10%)		
5.2 [1%]		事業費	B/C=1.2～1.5(±10%)	事業費	B/C=2.9～3.4(±10%)		
		事業期間	B/C=1.3～1.4(±1年)	事業期間	B/C=3.0～3.2(±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において農林水産品の流通の利便性が向上) ・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20項目に該当							
関係する地方公共団体等の意見	<p>[滋賀県の意見]</p> <p>近畿自動車道名古屋神戸線(大津 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。</p> <p>本道路は、日本における人・モノの流れを支える大動脈であるとともに、東名・名神等との交通機能の適切な分担や混雑緩和に資するものであり、地域活性化や観光・産業振興にも大きく貢献するものと期待しています。</p> <p>当県としても、スマート IC や関連道路の整備を進めていますので、事業完成予定時期を早期に示していただくとともに、引き続き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。</p> <p>[京都府の意見]</p> <p>事業継続という対応方針(原案)に異論ありません。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>まちづくりや企業活動への影響を出来るだけ小さくする観点から、ネクスコ西日本におかれましては、一日も早い開通をお願いするとともに、工程精査を実施し、早期に開通時期を明らかにさ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	<p>「事業継続」とする対応方針(原案)については、了承。</p>						

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・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

- ・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。

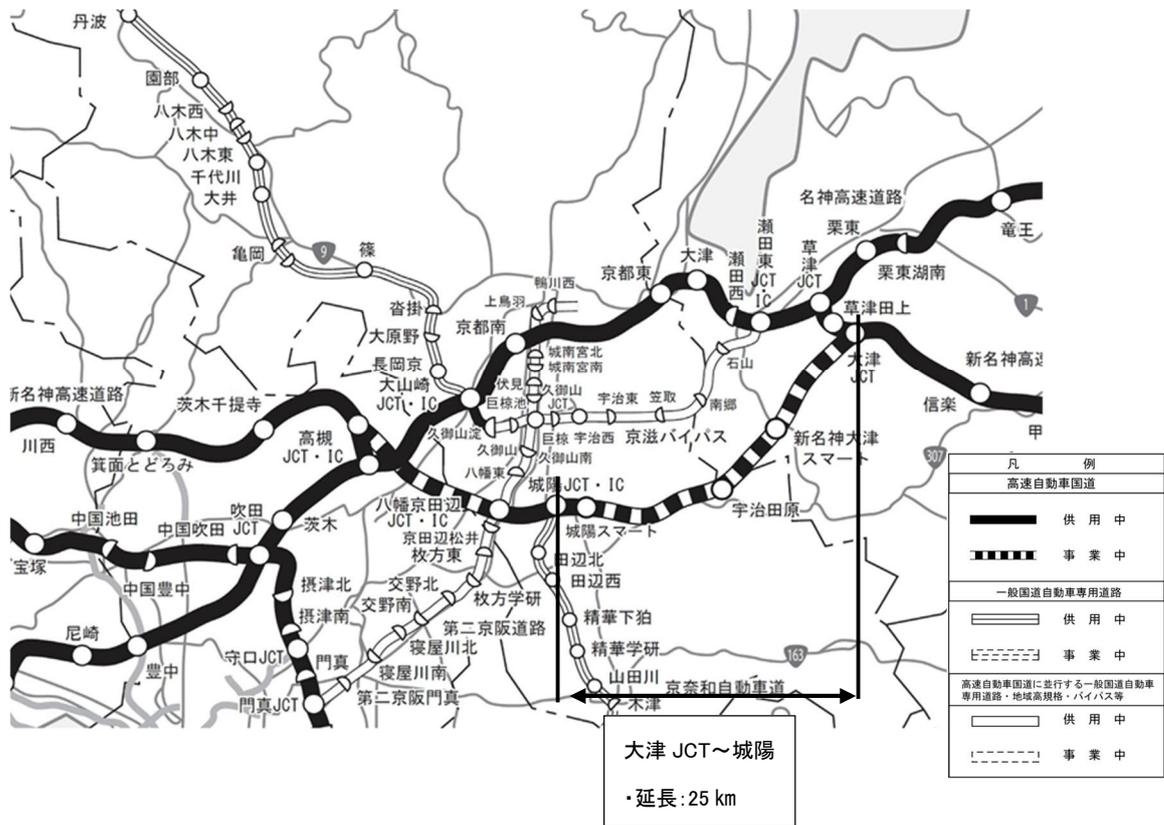
対応方針

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、R7再評価後の事業費に対する進捗率。(令和7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8年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局 高速道路課

担当課長名：渡邊 良一

事業名 近畿自動車道名古屋神戸線 城陽～高槻JCT	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) 京都府城陽市寺田金尾 至) 大阪府高槻市原			延長	1.4 km	
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17.4kmの国土開発幹線自動車道である。 本事業は、このうち八幡京田辺から高槻JCT間1.1km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。					
城陽～八幡京田辺：H9年度事業化 八幡京田辺～高槻JCT：H10年度事業化		H7年度都市計画決定	城陽～八幡京田辺：H10年度用地着手 八幡京田辺～高槻JCT：H12年度用地着手		
全体事業費		約9,251億円	事業進捗率		
			約45%	供用済延長	
				3 km	
計画交通量		約50,600～71,400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)	
	1.2	4.8%	2,608/10,659 億円	13,294/13,294億円	
	2.0 [2%]		(事業費：2,059/10,110億円)	(走行時間短縮便益：12,538/12,538億円)	令和7年
2.6 [1%]		(維持管理費：410/410億円)	(走行経費減少便益：691/691億円)		
(残事業)	(残事業)	(更新費：139/139億円)	(交通事故減少便益：65/65億円)		
5.1	17.1%	(事業全体)	(残事業)		
7.1 [2%]		交通量	交通量		
8.0 [1%]		B/C=1.1～1.4 (±10%)	B/C=4.6～5.6 (±10%)		
		事業費	事業費		
		B/C=1.1～1.4 (±10%)	B/C=4.7～5.5 (±10%)		
		事業期間	事業期間		
		B/C=1.2～1.3 (±1年)	B/C=4.9～5.3 (±1年)		
事業の効果等 ・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が向上) ・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20項目に該当					
関係する地方公共団体等の意見 [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。 まちづくりや企業活動への影響を出来るだけ小さくする観点から、ネクスコ西日本におかれましては、一日も早い開通をお願いするとともに、工程精査を実施し、早期に開通時期を明らかにされるようお願いいたします。 [大阪府の意見] 「対応方針(原案)」案に異存ありません。 新名神高速道路は大阪の成長を支えるとともに、首都機能のバックアップとしても重要な交通基盤であり、早期開通に対する期待は非常に高い。 工事の安全と周辺環境に十分配慮した上で、早期の開通時期の明確化と一日も早い全線開通に努めるとともに、まず令和8年度冬の枚方トンネルの掘削開始を確実に履行すること。 枚方トンネルは住宅や企業団地が立地している真下を通過することとなるため、シールドトンネル工事のガイドラインを踏まえ、安全を確保した施工に努めること。 また、大阪府・京都府が行うアクセス道路の整備等についても、引き続き十分な協議調整に努めること。					

再評価結果(令和8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	新庄酒田道路 (一般国道47号 高屋道路)		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:山形県最上郡戸沢村大字古口 至:山形県最上郡戸沢村大字古口			延長	3.4km	
事業概要	<p>新庄酒田道路は、山形県新庄市から同県酒田市に至る延長約50kmの高規格道路である。 一般国道47号高屋道路は、山形県最上郡戸沢村古口地区を結ぶ延長3.4km、2車線の自動車専用道路である。</p>					
H18年度事業化	-		H22年度用地着手	H25年度工事着手		
全体事業費	約320億円	事業進捗率 (令和7年3月末時点)	約85%	供用済延長	-km	
地域の防災面の課題	<p>・現道の国道47号では事前通行規制区間(連続雨量150mm以上)が存在。また自然災害等による全面通行止めは過去10年間(H27.4~R7.3)で11回発生。 ・周辺に代替路線がなく、災害等による通行止が発生した場合、迂回に要する距離は通常期の約3倍を要する。 ・線形不良箇所が多数存在し、特に冬期の死傷事故率は、新庄酒田道路並行現道で最も高い。 ・このため、戸沢村の日常生活を営む上で重大な障害及び不安要素となっており、地元自治体等からも改善の要望も出されているなど地域の喫緊の課題となっている。</p>					
事業の効果等	<p>①災害等による迂回解消を含めた走行時間の短縮等 ・新庄市から酒田港(現況76分⇒整備後70分)へのアクセス向上が見込まれる。 ②災害への備え ・現道等の防災点検要対策4箇所が解消される。 ③高次救急医療施設へのアクセス性向上 ・草薙温泉地区(戸沢村)から県立新庄病院(現況36分⇒整備後32分)へのアクセス向上が見込まれる。</p>			費用	(残事業)/(事業全体)	
			57/388億円			
			<p>(事業費 : 39/370億円 維持管理費: 18/18億円)</p>			
関係する地方公共団体等の意見	<p>○山形県知事の意見</p> <p>1 「対応方針(原案)」案のとおり、「継続」で異議ありません。 2 高屋道路は、新庄酒田道路の一部を構成する一般国道の自動車専用道路で、落石等災害発生個所の回避、通行止め発生時の代替路確保等を目的とした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、通常予算に加え第1次国土強靱化実施中期計画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> <p>○以下の団体等から高屋道路の整備促進について要望あり</p> <ul style="list-style-type: none"> ・山形県、宮城県、大崎市、最上町、大蔵村、大蔵村議会 ・東北市議会議長会、山形県町村議会議長会、みちのくウエストライン建設促進沿線市町村議会連携会議 ・国道47号・新庄酒田地域高規格道路整備促進期成同盟会、石巻・新庄地域高規格道路建設促進期成同盟会、石巻・酒田間地域連携軸強化促進協議会 ・山形地区国道協議会、山形県庄内地区道路協議会 ・庄内開発協議会、山形県開発推進協議会 					

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18年度事業化、用地進捗率100%、事業進捗率約85%(令和7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

・トンネル照明器具の見直しにより、コスト縮減を図っている。

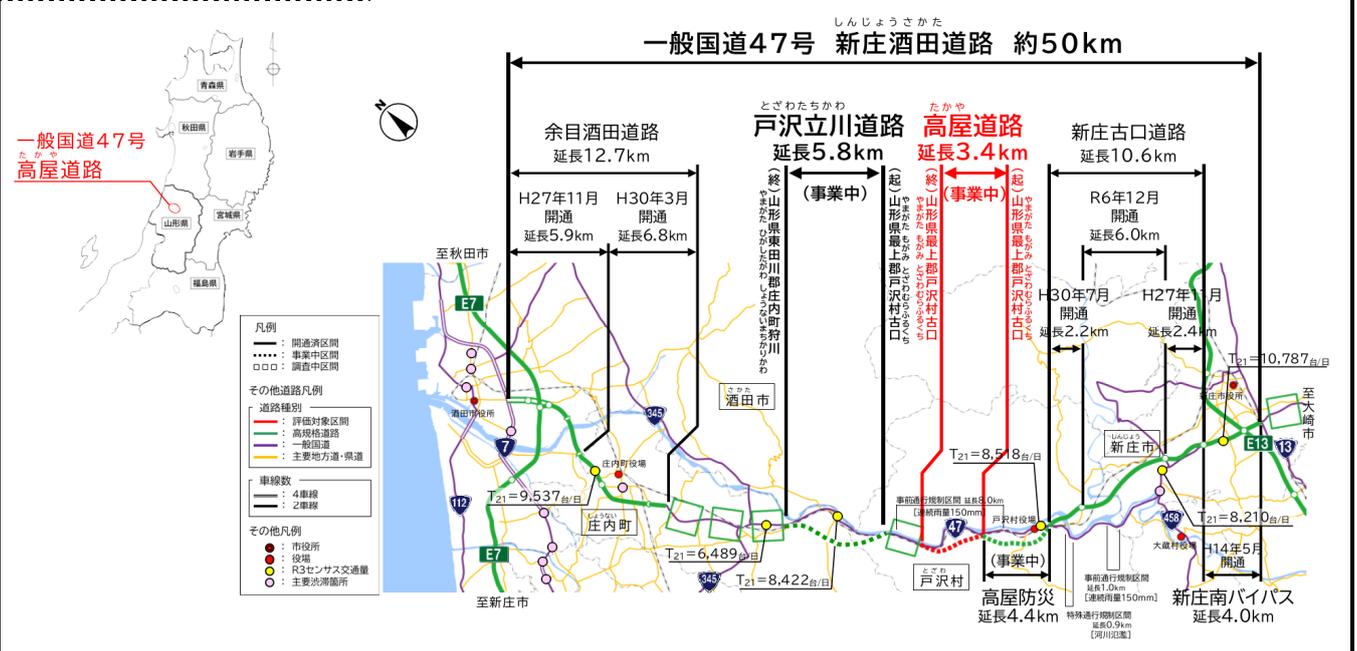
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

・通行止め時の信頼性確保、救急医療支援、観光・地域交流支援のため、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。

再評価結果(令和8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17号 浦佐バイパス	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:新潟県南魚沼市市野江甲 至:新潟県魚沼市虫野	延長	6.6km		
事業概要	一般国道17号浦佐バイパスは、幹線道路ネットワークの強化、冠水・濃霧区間の回避、冬期除雪障害の解消などを目的とした延長6.6kmのバイパス事業である。				
S63年度事業化	H3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280億円	事業進捗率 (令和7年3月末時点)	約92%	供用済延長	5.0km 完成2車
地域の防災面の課題	<ul style="list-style-type: none"> 浦佐バイパスは第1次緊急輸送道路に指定されており、新潟県国土強靱化地域計画アクションプログラム2024にて「大規模災害発生時の多重性確保のための日本海国土軸等の強化に必要な道路」に位置付けられている。 一方で現道部は道路冠水のリスクがあるなど、ネットワークとしての課題を抱えている。 現道区間にはJR上越線と魚野川に挟まれた路肩狭小区間が存在し、除雪により側方に寄せられた雪は車線の一部に堆雪するため、片側交互通行による運搬排雪作業が必要となっている。 運搬排雪作業は年間で平均約53時間、特にR2年度の大雪時には179時間実施され、冬期間の道路交通に大きな影響を与えている。 				
課題を踏まえた対策・事業内容	<ul style="list-style-type: none"> 現道区間の魚野川氾濫での道路冠水による通行止め、濃霧の発生、幅員狭小区間の冬期除排雪作業による通行障害を別線での浦佐バイパスの整備により、課題箇所を回避する。 				
事業の効果等	<p>費用 (残事業) / (事業全体)</p> <p>58/529</p> <p>〔 事業費:50/467 維持管理費: 8/ 62 〕</p> <ol style="list-style-type: none"> 道路ネットワークの強化(冠水の回避) <ul style="list-style-type: none"> 浦佐バイパスの整備により、道路冠水リスクが低減し、災害に強い道路ネットワークの構築に寄与。 冬期除雪障害の解消 <ul style="list-style-type: none"> 浦佐バイパスの整備により、路肩幅員を2m確保できるようになり、冬期間における円滑な交通が確保され、安全性・信頼性が向上。 第三次医療施設へのアクセス向上 <ul style="list-style-type: none"> 浦佐バイパス沿線の第三次医療施設「魚沼基幹病院」へのアクセス性が向上。 地域の産業集積支援と生産性向上 <ul style="list-style-type: none"> 浦佐バイパス沿線の水の郷工業団地へのアクセス性が向上。 地域の産業集積を支援するとともに、進出企業の生産性向上に寄与。 浦佐バイパスを活用した観光周遊・イベント支援 <ul style="list-style-type: none"> 浦佐バイパスを軸とする利便性の高い観光周遊の形成による地域全体の滞在時間増加が期待。 浦佐バイパス既開通区間は、「雪国魚沼Golden Cycle Route」の一部を形成しており、サイクルイベント等の地域活性化支援に寄与。 				
関係する地方公共団体等の意見	一般国道17号浦佐バイパス事業は、冬期除雪障害の解消、冠水・濃霧区間の回避による災害に強い道路				

ネットワークの形成、第三次救急医療機関へのアクセス向上となるなど、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に配慮をお願いします。

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、周辺に大きな社会経済情勢等の変化はない。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・事業の進捗状況: 事業進捗率約92%、用地進捗率約99%(令和7年3月末時点)
- ・残事業の内容: 浦佐地区の道路設計、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

早期の完成2車線化を目指して整備を進める。

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、コスト縮減を図る。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価格に社会的割引率(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)