

再評価結果（令和4年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課
担当課長名：長谷川 朋弘

事業名	一般国道414号 <small>いずじゅうかん</small> 伊豆縦貫自動車道 <small>かわづしもた</small> 河津下田道路（Ⅱ期）	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中部地方整備局																	
起終点	自：静岡県賀茂郡河津町梨本 <small>かもぐんかわづちょうなしもと</small> 至：静岡県下田市箕作 <small>しもだしみつくり</small>	延長	6.8 km																			
事業概要	<p>一般国道414号伊豆縦貫自動車道は静岡県沼津市岡宮を起点とし、伊豆の国市、伊豆市等の主要都市を経て下田市へ至る延長約60kmの高規格道路である。</p> <p>本事業の一般国道414号河津下田道路（Ⅱ期）は、静岡県賀茂郡河津町梨本を起点とし、下田市箕作に至る延長6.8kmの道路であり、観光支援、救急医療への貢献、緊急輸送道路の確保の3点を主な目的とした道路である。</p>																					
H24年度事業化	-	H25年度用地着手	H26年度工事着手																			
全体事業費	559億円	事業進捗率 <small>（令和3年3月末時点）</small>	約63%	供用済延長	0.0 km																	
計画交通量	10,000台/日																					
費用対効果分析結果	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;">B/C</td> <td style="text-align: center;">(事業全体) 1.1 (0.95)</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(残事業)</td> <td style="text-align: center;">2.6 (3.1)</td> </tr> </table>	B/C	(事業全体) 1.1 (0.95)	(残事業)	2.6 (3.1)	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;">総費用</td> <td style="text-align: center;"><small>(残事業)/(事業全体)</small> 580/5,513億円</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">事業費</td> <td style="text-align: center;">455/5,200億円</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">維持管理費</td> <td style="text-align: center;">125/313億円</td> </tr> </table>	総費用	<small>(残事業)/(事業全体)</small> 580/5,513億円	事業費	455/5,200億円	維持管理費	125/313億円	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;">総便益</td> <td style="text-align: center;"><small>(残事業)/(事業全体)</small> 1,489/6,138億円</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">走行時間短縮便益</td> <td style="text-align: center;">1,287/5,524億円</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">走行経費減少便益</td> <td style="text-align: center;">146/466億円</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">交通事故減少便益</td> <td style="text-align: center;">56/148億円</td> </tr> </table>	総便益	<small>(残事業)/(事業全体)</small> 1,489/6,138億円	走行時間短縮便益	1,287/5,524億円	走行経費減少便益	146/466億円	交通事故減少便益	56/148億円	基準年 令和3年
B/C	(事業全体) 1.1 (0.95)																					
(残事業)	2.6 (3.1)																					
総費用	<small>(残事業)/(事業全体)</small> 580/5,513億円																					
事業費	455/5,200億円																					
維持管理費	125/313億円																					
総便益	<small>(残事業)/(事業全体)</small> 1,489/6,138億円																					
走行時間短縮便益	1,287/5,524億円																					
走行経費減少便益	146/466億円																					
交通事故減少便益	56/148億円																					
感度分析の結果	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;"><small>(事業全体)</small> 交通量 : B/C=1.1~1.2(交通量±10%)</td> <td style="width: 50%;"><small>(残事業)</small> 交通量 : B/C=2.4~2.7(交通量±10%)</td> </tr> <tr> <td>事業費 : B/C=1.01~1.2(事業費±10%)</td> <td>事業費 : B/C=2.3~2.8(事業費±10%)</td> </tr> <tr> <td>事業期間 : B/C=1.1~1.2(事業期間±20%)</td> <td>事業期間 : B/C=2.4~2.7(事業期間±20%)</td> </tr> </table>					<small>(事業全体)</small> 交通量 : B/C=1.1~1.2(交通量±10%)	<small>(残事業)</small> 交通量 : B/C=2.4~2.7(交通量±10%)	事業費 : B/C=1.01~1.2(事業費±10%)	事業費 : B/C=2.3~2.8(事業費±10%)	事業期間 : B/C=1.1~1.2(事業期間±20%)	事業期間 : B/C=2.4~2.7(事業期間±20%)											
<small>(事業全体)</small> 交通量 : B/C=1.1~1.2(交通量±10%)	<small>(残事業)</small> 交通量 : B/C=2.4~2.7(交通量±10%)																					
事業費 : B/C=1.01~1.2(事業費±10%)	事業費 : B/C=2.3~2.8(事業費±10%)																					
事業期間 : B/C=1.1~1.2(事業期間±20%)	事業期間 : B/C=2.4~2.7(事業期間±20%)																					
事業の効果等	<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・並行区間等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・並行区間等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線（東海バス）が存在する又は新たなバス路線が期待できる <p>②国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・日常活動圏中心都市（沼津市）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"> ・主要な観光地（下田市、南伊豆町などの南伊豆地域）へのアクセス向上が期待できる。 <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（順天堂大学医学部附属静岡病院）へのアクセス向上が見込まれる。 <p>⑤災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・第一次緊急輸送道路（静岡県緊急輸送路：静岡県交通基盤部）として位置づけられている。 ・緊急輸送道路の代替路線を形成する。 ・並行区間等の特殊通行規制区間（夏季大型車通行規制区間：河津町峰地内(7/20~8/20)）を解消する。 <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	<ul style="list-style-type: none"> ・1県8市8町4団体から構成される伊豆縦貫自動車道路建設促進期成同盟会が早期整備を要望。 ・61団体から構成される伊豆縦貫自動車道建設推進期成同盟会が早期整備を要望。 ・1市5町15団体から構成される伊豆縦貫自動車道「河津下田道路」及びアクセス道路建設促進期成同盟会が早期整備を要望。 																					

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。

伊豆縦貫自動車道は、新東名、東名から、伊豆半島南部までを結ぶ高規格道路であり、日常生活や観光、産業活動の交通手段を自動車に大きく依存している伊豆地域において、「経済の好循環」、「災害時の救援活動の支援」、「救急搬送等の医療活動の支援」など、様々な効果が期待され、伊豆地域全体の発展と安全・安心に寄与する重要な事業です。

本事業の整備効果が早期に発現できるよう、引き続き必要な予算の確保とコスト縮減の徹底に努め、事業を推進するようお願いします。

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

事業評価監視委員会の意見

- ・「事業継続」することは「妥当」である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・伊豆半島の南部の国道414号には、夏季大型車通行規制区間や線形が著しく悪い区間が存在。
- ・下田市には、第二次救急医療施設へ15分以内で到達できていない地区が存在。
- ・国道135号は、南海トラフ巨大地震による津波浸水区域を通過し、複数箇所浸水が想定。
- ・国道414号は、隘路や線形不良区間（夏季大型車規制区間）が存在し、災害時には緊急輸送道路として機能は脆弱。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・事業進捗率は約63%、用地進捗率は約98%（令和3年3月末時点）
- ・河津IC（仮称）～下田北IC（仮称）間（延長6.8km）は、用地買収及び工事を推進する。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・河津IC（仮称）～逆川IC（仮称）間（延長3.0km）は、令和4年度の開通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縮減に努めながら事業を推進していく。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



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

再評価結果（令和4年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課
担当課長名：長谷川 朋弘

事業名 一般国道414号 <small>いずじゅうかん</small> 伊豆縦貫自動車道 <small>かわづしもだ</small> 河津下田道路（I期）	事業区分 一般国道	事業主体 国土交通省 中部地方整備局
起終点 自：静岡県下田市箕作 至：静岡県下田市六丁目		延長 5.7km
事業概要 伊豆縦貫自動車道は静岡県沼津市岡宮を起点とし、伊豆の国市、伊豆市等の主要都市を経て下田市へ至る延長約60kmの高規格道路です。 本事業の一般国道414号河津下田道路（I期）は、下田市箕作を起点とし、下田市六丁目に至る延長5.7kmの道路であり、交通渋滞の緩和、救急医療への貢献、緊急輸送道路の機能強化の3点を主な目的として事業を推進しています。		
H10年度事業化	H26年度都市計画決定	H28年度用地着手
R3年度工事着手		
全体事業費	260億円	事業進捗率 約24% <small>（令和3年3月末時点）</small>
計画交通量	10,000台/日	
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.1 (1.6) (残事業) 2.6 (2.5)	総費用 (残事業)/(事業全体) 580/5,513億円 事業費：455/5,200億円 維持管理費：125/313億円
		総便益 (残事業)/(事業全体) 1,489/6,138億円 走行時間短縮便益：1,287/5,524億円 走行経費減少便益：146/466億円 交通事故減少便益：56/148億円
感度分析の結果 (事業全体) 交通量：B/C=1.1~1.2(交通量±10%) (残事業) 交通量：B/C=2.4~2.7(交通量±10%) 事業費：B/C=1.01~1.2(事業費±10%) 事業費：B/C=2.3~2.8(事業費±10%) 事業期間：B/C=1.1~1.2(事業期間±20%) 事業期間：B/C=2.4~2.7(事業期間±20%)		
事業の効果等 ①円滑なモビリティの確保 ・並行区間等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・並行区間等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線が存在する又は新たなバス路線が期待できる ②都市の再生 ・市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携がある。 ③国土・地域ネットワークの構築 ・日常活動圏中心都市（下田市～沼津市）へのアクセス向上が見込まれる。 ④個性ある地域の形成 ・主要な観光地（下田市、南伊豆町などの南伊豆地域）へのアクセス向上が期待できる。 ⑤安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設（順天堂大学医学部附属静岡病院）へのアクセス向上が見込まれる。 ⑥災害への備え ・第一次緊急輸送道路として位置づけられている。 ・緊急輸送道路の代替路線を形成する。 ⑦地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑧生活環境の改善・保全 ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。		
関係する地方公共団体等の意見 ・1県8市8町4団体から構成される伊豆縦貫自動車道路建設促進期成同盟会が早期整備を要望。 ・61団体から構成される伊豆縦貫自動車道建設推進期成同盟会が早期整備を要望。 ・1市5町15団体から構成される伊豆縦貫自動車道「河津下田道路」及びアクセス道路建設促進期成同盟会が早期整備を要望。		

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。

伊豆縦貫自動車道は、新東名、東名から、伊豆半島南部までを結ぶ高規格道路であり、日常生活や観光、産業活動の交通手段を自動車に大きく依存している伊豆地域において、「経済の好循環」、「災害時の救援活動の支援」、「救急搬送等の医療活動の支援」など、様々な効果が期待され、伊豆地域全体の発展と安全・安心に寄与する重要な事業です。

本事業の整備効果が早期に発現できるよう、引き続き必要な予算の確保とコスト縮減の徹底に努め、事業を推進するようお願いします。

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

事業評価監視委員会の意見

- ・「事業継続」することは「妥当」である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・夏期観光期には観光客が増え、主要渋滞箇所である中島橋交差点等で顕著な渋滞が発生。（中島橋交差点；最大渋滞長2.7km）
- ・下田市には、第二次救急医療施設へ15分以内で到達できていない地区が存在。
- ・国道414号は浸水が想定されており、地域唯一の広域防災拠点への物資搬入や防災拠点から各市町への物資搬送が懸念。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・事業進捗率は約24%、用地進捗率は約29%となっている。（令和3年3月末時点）
- ・下田北IC（仮称）～下田IC（仮称）間（延長5.7km）は、都市計画決定・環境影響評価手続き完了。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・下田市箕作から下田市六丁目（延長5.7km）は、早期開通に向けて用地買収及び工事を推進。

施設の構造や工法の変更等

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

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



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

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

再評価結果（令和4年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課

担当課長名：長谷川 朋弘

事業名 一般国道1号富士由比バイパス	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：静岡県富士市今井 至：静岡県静岡市清水区興津東町	延長 21.4 km								
事業概要 一般国道1号富士由比バイパスは、静岡県富士市今井から静岡市清水区興津東町に至る延長21.4 kmのバイパスであり、交通渋滞の緩和や交通安全の確保を目的に計画された道路である。 現在の平面区間には、主要渋滞箇所（1区間（4箇所））や、事故危険区間（6箇所）などの課題があり、本事業は、課題箇所の立体化を実施することで、時間短縮等の効果が見込まれる。									
S37年度事業化	S45年度都市計画決定 (H4年度変更)	S38年度用地着手	S38年度工事着手						
全体事業費	445億円	事業進捗率 約45% <small>(令和3年3月末時点)</small>	供用済延長 17.5 km						
計画交通量 55,400台/日									
費用対効果分析結果	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 20%; text-align: center;"> B/C <small>(事業全体)</small> </td> <td style="width: 20%; text-align: center;"> 1.6 </td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;"> <small>(残事業)</small> </td> <td style="text-align: center;"> 2.5 </td> </tr> </table>	B/C <small>(事業全体)</small>	1.6	<small>(残事業)</small>	2.5	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; text-align: center;"> 総費用 <small>(残事業)/(事業全体)</small> 211/1,189 億円 事業費：160/1,088億円 維持管理費：51/102億円 </td> <td style="width: 50%; text-align: center;"> 総便益 <small>(残事業)/(事業全体)</small> 521/1,902 億円 走行時間短縮便益：425/1,766億円 走行経費減少便益：79/111億円 交通事故減少便益：18/25億円 </td> </tr> </table>	総費用 <small>(残事業)/(事業全体)</small> 211/1,189 億円 事業費：160/1,088億円 維持管理費：51/102億円	総便益 <small>(残事業)/(事業全体)</small> 521/1,902 億円 走行時間短縮便益：425/1,766億円 走行経費減少便益：79/111億円 交通事故減少便益：18/25億円	基準年 令和3年
B/C <small>(事業全体)</small>	1.6								
<small>(残事業)</small>	2.5								
総費用 <small>(残事業)/(事業全体)</small> 211/1,189 億円 事業費：160/1,088億円 維持管理費：51/102億円	総便益 <small>(残事業)/(事業全体)</small> 521/1,902 億円 走行時間短縮便益：425/1,766億円 走行経費減少便益：79/111億円 交通事故減少便益：18/25億円								
感度分析の結果 【事業全体】 交通量：B/C=1.4~1.9(交通量 ±10%) 事業費：B/C=1.6~1.6(事業費 ±10%) 事業期間：B/C=1.4~1.8(事業期間±20%) 【残事業】 交通量：B/C=2.2~2.7(交通量 ±10%) 事業費：B/C=2.3~2.7(事業費 ±10%) 事業期間：B/C=2.2~2.4(事業期間±20%)									
事業の効果等									
①円滑なモビリティの確保 ・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。									
②物流効率化の支援 ・重要港湾（清水港）へのアクセス向上が見込まれる。 ・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 ・当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する。 ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる。									
④個性ある地域の形成 ・主要な観光地（富士山）へのアクセス向上が期待される。									
⑤災害への備え ・第一次緊急輸送道路として位置付けられている。 ・緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する。									
⑥地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。									
⑦生活環境の改善・保全 ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。									

関係する地方公共団体等の意見

地域から頂いた主な意見等：

- ・富士市より富士立体区間早期着手の要望を受けている。(令和3年8月27日地整要望)

静岡県知事の意見

対応方針(原案)のとおり、事業の継続について、異存ありません。

本事業は、慢性的な交通渋滞の緩和や交通死傷事故の発生件数削減が図られるとともに、物流の効率化などの効果が期待され、当該地域の発展と安全・安心に寄与する重要な事業です。

本事業の整備効果が早期に発現できるよう、引き続き必要な予算の確保とコスト縮減の徹底に努め、事業を推進するようお願いします。

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

事業評価監視委員会の意見

- ・「事業継続」することは「妥当」である

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・富士市内の平面区間は、地域の主要渋滞箇所(区間)となっており、朝夕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。
- ・富士由比バイパスの死傷事故件数は、富士市内の平面区間で多くなっており、同区間においては静岡県事故ゼロプラン(令和2年度)で指定された事故危険区間が6箇所存在。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・事業進捗率は約45%、用地進捗率は約92%。(令和3年3月末時点)
- ・富士由比バイパスは、現在、一部の平面区間を含め全線4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

- ・富士市内の平面区間(延長3.9km)の立体化については、周辺道路の整備状況等を踏まえ整備を実施。

施設の構造や工法の変更等

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

対応方針 事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



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

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

再評価結果（令和4年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課
担当課長名：長谷川 朋弘

事業名	一般国道138号 須走道路 <small>すばしり</small>	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中部地方整備局
起終点	自：静岡県駿東郡小山町須走 <small>すんとう おやまちょうすばしり</small> 至：静岡県御殿場市水土野 <small>ごてんば みどの</small>			延長	3.8 km
事業概要					
一般国道138号須走道路は、静岡県駿東郡小山町須走から静岡県御殿場市水土野に至る延長3.8kmのバイパスです。本バイパスは、東富士五湖道路を經由して中央自動車道と新東名高速道路をつなぎ広域ネットワークを形成するとともに、地域活性化の支援（観光）、交通渋滞の緩和、交通事故の削減、災害に強い道路機能の強化などの効果を見込んでいます。					
H20年度事業化		H6年度都市計画決定 H26年度変更		H24年度用地着手 H24年度工事着手	
全体事業費	208億円	事業進捗率 (令和3年3月末時点)	約78%	供用済延長 (暫定開通含む)	3.8 km
計画交通量	25,500台/日				
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.9 (2.5) (残事業) 4.5 (3.0)	総費用 (残事業)/(事業全体) 158/666億円 事業費：107/604億円 維持管理費：51/61億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 704/1,243億円 走行時間短縮便益：603/1,076億円 走行経費減少便益：89/140億円 交通事故減少便益：12/26億円	基準年 令和3年	
感度分析の結果					
(事業全体) 交通量：B/C=1.8~2.0(交通量±10%) (残事業) 交通量：B/C=4.3~4.7(交通量±10%) 事業費：B/C=1.7~2.1(事業費±10%) 事業費：B/C=4.2~4.8(事業費±10%) 事業期間：B/C=1.8~2.0(事業期間±20%) 事業期間：B/C=4.2~4.8(事業期間±20%)					
事業の効果等					
<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる ・現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される ・現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線（富士急シティバス河口湖線）が存在する <p>②国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間（御殿場市、小山町須走）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（御殿場市、小山町須走）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"> ・拠点開発プロジェクト（富士御殿場工業団地、東富士リサーチパーク）へのアクセスを支援する ・大規模イベント（富士スピードウェイ）のアクセスを支援する ・主要な観光地（御殿場市・小山町、箱根、富士五湖、富士山）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"> ・近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1~2箇所の道路寸断で孤立する集落（小山町須走地区）を解消する ・第一次緊急輸送道路に定められている。 ・緊急輸送道路（東名高速道路・中央自動車道）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>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・SPM排出量の削減が見込まれる <p>⑦他のプロジェクトとの関係</p> <ul style="list-style-type: none"> ・新東名高速道路と一体的に整備する必要あり 					

関係する地方公共団体等の意見

県知事の意見：

対応方針（原案）のとおり、事業の継続について、異存ありません。本事業は、山梨県と静岡県を結ぶ国道138号のバイパス事業であり、東富士五湖道路を經由して中央自動車道と新東名高速道路を結ぶ広域ネットワークを形成します。本年4月に須走道路と御殿場バイパス（西区間）の一部が暫定2車線で供用されたことにより、周辺道路の交通渋滞が緩和されました。さらに、富士山周辺の観光振興や地域活性化、災害に強い道路機能の強化など多様な効果が期待され、当該地域の発展と安全・安心に寄与する重要な事業です。本事業の整備効果が早期に発現できるよう、引き続き必要な予算の確保とコスト縮減の徹底に努め、事業を推進するようお願いいたします。また、各年度の事業実施に当たっては、引き続き本県と十分な調整をお願いいたします。

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

・新東名高速道路の延伸（2021年4月10日新御殿場IC～御殿場JCT開通）、日本最大級となるアウトレットモールの増床（2020年6月）により、更なる観光客の増加が見込まれ、須走道路の開通による地域経済の活性化が期待される。

事業の進捗状況、残事業の内容等

・事業進捗率は約78%、用地進捗率は100%。（令和3年3月末時点）
・新東名高速道路の延伸（2021年4月10日新御殿場IC～御殿場JCT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

・駿東郡小山町須走～御殿場市水土野区間（延長2.7km）は、完成に向けて工事を推進します。

施設の構造や工法の変更等

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

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



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

再評価結果（令和4年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課
担当課長名：長谷川 朋弘

事業名	一般国道138号御殿場バイパス（西区间） <small>ごてんば みどの</small>	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中部地方整備局
起終点	自：静岡県御殿場市水土野 至：静岡県御殿場市萩原 <small>ごてんば はぎはら</small>	延長	4.3 km		
事業概要					
一般国道138号御殿場バイパス（西区间）は、静岡県御殿場市水土野から静岡県御殿場市萩原に至る延長4.3kmのバイパスです。本バイパスは、東富士五湖道路を經由して中央自動車道と新東名高速道路をつなぎ広域ネットワークを形成するとともに、地域活性化の支援（観光）、交通渋滞の緩和、交通事故の削減、災害に強い道路機能の強化などの効果を見込んでいます。					
H11年度事業化		H6年度都市計画決定 H26年度変更		H14年度用地着手	
H24年度工事着手					
全体事業費	388億円	事業進捗率 (令和3年3月末時点)	約86%	供用済延長 (暫定開通含む)	3.4 km
計画交通量	29,500台/日				
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.9 (2.0) (残事業) 4.5 (4.1)	総費用 (残事業)/(事業全体) 158/666億円 事業費：107/604億円 維持管理費：51/61億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 704/1,243億円 走行時間短縮便益：603/1,076億円 走行経費減少便益：89/140億円 交通事故減少便益：12/26億円	基準年	令和3年
感度分析の結果					
(事業全体) 交通量：B/C=1.8~2.0(交通量±10%) (残事業) 交通量：B/C=4.3~4.7(交通量±10%) 事業費：B/C=1.7~2.1(事業費±10%) 事業費：B/C=4.2~4.8(事業費±10%) 事業期間：B/C=1.8~2.0(事業期間±20%) 事業期間：B/C=4.2~4.8(事業期間±20%)					
事業の効果等					
①円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される。 ・現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線(富士急シティバス河口湖)が存在する。 ②都市の再生 ・神場南土地区画整理事業との連携あり ③国土・地域ネットワークの構築 ・当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間(御殿場市、小山町須走)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(御殿場市、小山町須走)へのアクセス向上が見込まれる ④個性ある地域の形成 ・拠点開発プロジェクト(富士御殿場工業団地、東富士リサーチパーク)へのアクセスを支援する ・大規模イベント(富士スピードウェイ)のアクセスを支援する ・主要な観光地(御殿場市・小山町、箱根、富士五湖、富士山)へのアクセス向上が見込まれる ⑤災害への備え ・近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1~2箇所の道路寸断で孤立する集落(小山町須走地区)を解消する ・第一次緊急輸送道路に定められている。 ・緊急輸送道路(東名高速道路・中央自動車道)が通行止めになった場合に、大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する ⑥地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる ⑦生活環境の改善・保全 ・NO2排出量・SPM排出量の削減が見込まれる ・騒音レベルの改善が見込まれる ⑧他のプロジェクトとの関係 ・新東名高速道路と一体的に整備する必要あり。					

関係する地方公共団体等の意見

県知事の意見：

対応方針（原案）のとおり、事業の継続について、異存ありません。本事業は、山梨県と静岡県を結ぶ国道138号のバイパス事業であり、東富士五湖道路を經由して中央自動車道と新東名高速道路を結ぶ広域ネットワークを形成します。本年4月に須走道路と御殿場バイパス（西区間）の一部が暫定2車線で供用されたことにより、周辺道路の交通渋滞が緩和されました。さらに、富士山周辺の観光振興や地域活性化、災害に強い道路機能の強化など多様な効果が期待され、当該地域の発展と安全・安心に寄与する重要な事業です。本事業の整備効果が早期に発現できるよう、引き続き必要な予算の確保とコスト縮減の徹底に努め、事業を推進するようお願いいたします。また、各年度の事業実施に当たっては、引き続き本県と十分な調整をお願いいたします。

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

・新東名高速道路の延伸（2021年4月10日新御殿場IC～御殿場JCT開通）、日本最大級となるアウトレットモールの増床（2020年6月）により、更なる観光客の増加が見込まれ、御殿場バイパス（西区間）の開通による地域経済の活性化が期待されます。

事業の進捗状況、残事業の内容等

・事業進捗率は約86%、用地進捗率は100%。（令和3年3月末時点）
 ・新東名高速道路の延伸（2021年4月10日新御殿場IC～御殿場JCT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

・御殿場市水土野～御殿場市ぐみ沢区間（延長2.9km）は、早期開通に向けて工事を推進します。

施設の構造や工法の変更等

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

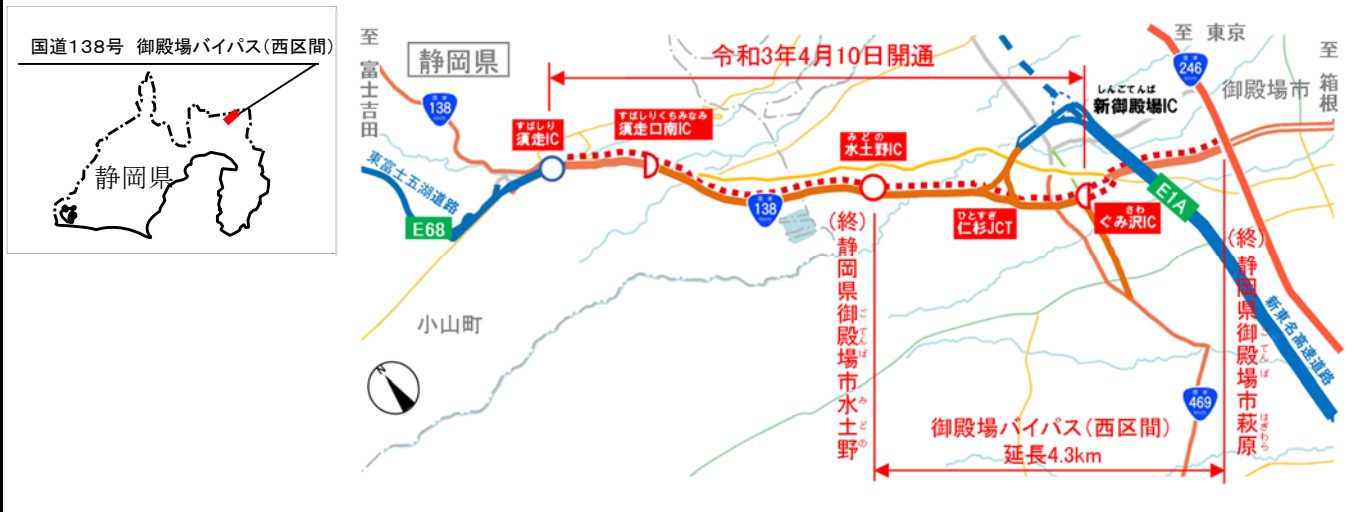
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



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

再評価結果（令和4年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課
担当課長名：長谷川 朋弘

事業名 一般国道153号 豊田西バイパス	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：愛知県名古屋市天白区天白町 至：愛知県豊田市東新町	延長 13.3 km																																							
事業概要 一般国道153号豊田西バイパスは、愛知県名古屋市天白区天白町から愛知県豊田市東新町に至る延長13.3kmのバイパスであり、現道153号の交通渋滞の緩和、交通安全の確保及び地域交通の利用促進を目的に計画された道路です。 豊田西バイパスや並行する現道等には、主要渋滞箇所や死傷事故率の高い区間が多数存在するなどの課題があります。 本事業は、こうした課題解決のためにバイパスを整備するものであり、交通渋滞の緩和、交通事故の削減、地域連携の支援等の効果を見込んでいます。																																								
S42年度事業化	S41、S45、 S47年度 都市計画決定	S46年度用地着手																																						
全体事業費 316億円	事業進捗率 (令和3年3月末時点) 約85%	供用済延長 13.3 km																																						
計画交通量 77,300台/日																																								
費用対効果分析結果	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 15%;">B/C</td> <td style="width: 15%;">(事業全体) 3.2</td> <td style="width: 15%;">総費用</td> <td style="width: 15%;">(残事業)/ (事業全体) 82/1,323億円</td> <td style="width: 15%;">総便益</td> <td style="width: 15%;">(残事業)/ (事業全体) 1,545/4,286億円</td> <td style="width: 15%;">基準年</td> <td style="width: 15%;">令和3年</td> </tr> <tr> <td></td> <td>(残事業) 18.8</td> <td>事業費</td> <td>35/1,122億円</td> <td>走行時間短縮便益</td> <td>1,494/3,997億円</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>維持管理費</td> <td>47/201億円</td> <td>走行経費減少便益</td> <td>50/221億円</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>交通事故減少便益</td> <td>0.25/69億円</td> <td></td> <td></td> </tr> </table>	B/C	(事業全体) 3.2	総費用	(残事業)/ (事業全体) 82/1,323億円	総便益	(残事業)/ (事業全体) 1,545/4,286億円	基準年	令和3年		(残事業) 18.8	事業費	35/1,122億円	走行時間短縮便益	1,494/3,997億円					維持管理費	47/201億円	走行経費減少便益	50/221億円							交通事故減少便益	0.25/69億円			<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">(事業全体) 交通量 : B/C=2.9~3.6(交通量 ±10%)</td> <td style="width: 50%;">(残事業) 交通量 : B/C=17.0~20.8(交通量 ±10%)</td> </tr> <tr> <td>事業費 : B/C=3.2~3.2(事業費 ±10%)</td> <td>事業費 : B/C=18.1~19.7(事業費 ±10%)</td> </tr> <tr> <td>事業期間 : B/C=3.1~3.3(事業期間±20%)</td> <td>事業期間 : B/C=18.0~19.3(事業期間±20%)</td> </tr> </table>	(事業全体) 交通量 : B/C=2.9~3.6(交通量 ±10%)	(残事業) 交通量 : B/C=17.0~20.8(交通量 ±10%)	事業費 : B/C=3.2~3.2(事業費 ±10%)	事業費 : B/C=18.1~19.7(事業費 ±10%)	事業期間 : B/C=3.1~3.3(事業期間±20%)	事業期間 : B/C=18.0~19.3(事業期間±20%)
B/C	(事業全体) 3.2	総費用	(残事業)/ (事業全体) 82/1,323億円	総便益	(残事業)/ (事業全体) 1,545/4,286億円	基準年	令和3年																																	
	(残事業) 18.8	事業費	35/1,122億円	走行時間短縮便益	1,494/3,997億円																																			
		維持管理費	47/201億円	走行経費減少便益	50/221億円																																			
				交通事故減少便益	0.25/69億円																																			
(事業全体) 交通量 : B/C=2.9~3.6(交通量 ±10%)	(残事業) 交通量 : B/C=17.0~20.8(交通量 ±10%)																																							
事業費 : B/C=3.2~3.2(事業費 ±10%)	事業費 : B/C=18.1~19.7(事業費 ±10%)																																							
事業期間 : B/C=3.1~3.3(事業期間±20%)	事業期間 : B/C=18.0~19.3(事業期間±20%)																																							
感度分析の結果 (事業全体) 交通量 : B/C=2.9~3.6(交通量 ±10%) (残事業) 交通量 : B/C=17.0~20.8(交通量 ±10%) 事業費 : B/C=3.2~3.2(事業費 ±10%) 事業費 : B/C=18.1~19.7(事業費 ±10%) 事業期間 : B/C=3.1~3.3(事業期間±20%) 事業期間 : B/C=18.0~19.3(事業期間±20%)																																								
事業の効果等 ①円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・現道等の旅行速度の改善が期待される。 ・現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線（名鉄バス等）が存在する。 ・新幹線駅（名古屋駅）へのアクセス向上が見込まれる。 ・第二種空港（県営名古屋空港）へのアクセス向上が見込まれる。 ②都市の再生 ・区画整理（日進赤池箕ノ手土地区画整理事業等）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 ・当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する。 ④個性ある地域の形を形成 ・主要な観光施設（豊田スタジアム）のアクセス向上が期待される。 ④安全な生活環境の確保 ・現道等に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存する場合において、交通量の減少により、当該区間の安全性の向上が期待できる。 ⑤災害への備え ・第一次緊急輸送路（愛知県地域防災計画より）として位置づけられる。 ・緊急輸送道路（東名高速道路）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。																																								

⑥地球環境の保全

- ・CO2排出量の削減が見込まれる。

⑦生活環境の改善・保全

- ・NO2排出量の削減が見込まれる。
- ・SPM排出量の削減が見込まれる。

関係する地方公共団体等の意見

- ・豊田市幹線道路整備促進協議会が早期整備を要望。
- ・愛知県知事の意見：対応方針（原案）について異論はありません。一般国道153号豊田西バイパスは、名古屋都市圏の広域道路ネットワークの放射状道路として、名古屋市と自動車産業の集積地である豊田市とを結ぶ本県のモノづくり産業の成長に欠かすことの出来ない重要な役割を担っています。沿線の日進市、東郷町、みよし市は、名古屋市近郊かつ自然豊かな丘陵地を有し、大変恵まれた地域特性を活かした市街地整備が進行しており、この地域の交通需要が増加傾向にあり、現在、国道153号豊田西バイパスは平日朝夕のラッシュ時の激しい渋滞のみならず休日にも渋滞が見られる状況にあり、住民生活に大きな支障を来しています。今後、当地域が、さらに発展していくためには、国道153号豊田西バイパスの渋滞対策は必要不可欠であります。

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

豊田西バイパスでは朝夕の通勤時などに交通が集中し、地域の主要渋滞箇所として3区間・9箇所が指定されており、交通混雑が著しい状況。豊田西バイパス及び並行する主要地方道・県道では死傷事故率の高い区間が多数存在。名古屋市と豊田市は地域間のつながりが強く、近年においても通勤流動は増加傾向にあり、名古屋都市圏と近隣市町村との地域連携促進において道路整備が必要。

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3年3月末時点）。用地進捗率は100%（令和3年3月末時点）。
- ・平成18年度までに全線暫定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

- ・豊田市西新町から豊田市東新町間（延長1.0km）は、平成26年1月15日に東新高架橋が供用。
- ・6車線化に向けて周辺道路の整備状況等を踏まえ整備を実施していく。

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する。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



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

再評価結果（令和4年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課
担当課長名：長谷川 朋弘

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 5.7 km														
事業概要 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。 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。															
H18、 H20年度事業化	S60年度 都市計画決定 （計画変更：H2年度）	H21年度用地着手	H25年度工事着手												
全体事業費 449億円	事業進捗率 （令和3年3月末時点）	約62%	供用済延長 0.8 km												
計画交通量 37,000台/日															
費用対効果分析結果	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;">B/C</td> <td style="text-align: center;">総費用</td> <td style="text-align: center;">総便益</td> <td style="text-align: center;">基準年</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(事業全体) 2.0 (2.7)</td> <td style="text-align: center;">(残事業)/事業全体 359/2,374 億円</td> <td style="text-align: center;">(残事業)/事業全体 2,349/4,781 億円</td> <td style="text-align: center;">令和3年</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(残事業) 6.5 (8.1)</td> <td style="text-align: center;">事業費：276/2,190 億円 維持管理費：83/185 億円</td> <td style="text-align: center;">走行時間短縮便益：2,201/4,486 億円 走行経費減少便益：132/272 億円 交通事故減少便益 16/22 億円</td> <td></td> </tr> </table>	B/C	総費用	総便益	基準年	(事業全体) 2.0 (2.7)	(残事業)/事業全体 359/2,374 億円	(残事業)/事業全体 2,349/4,781 億円	令和3年	(残事業) 6.5 (8.1)	事業費：276/2,190 億円 維持管理費：83/185 億円	走行時間短縮便益：2,201/4,486 億円 走行経費減少便益：132/272 億円 交通事故減少便益 16/22 億円			
B/C	総費用	総便益	基準年												
(事業全体) 2.0 (2.7)	(残事業)/事業全体 359/2,374 億円	(残事業)/事業全体 2,349/4,781 億円	令和3年												
(残事業) 6.5 (8.1)	事業費：276/2,190 億円 維持管理費：83/185 億円	走行時間短縮便益：2,201/4,486 億円 走行経費減少便益：132/272 億円 交通事故減少便益 16/22 億円													
感度分析の結果 (事業全体) 交通量 : B/C=1.8~2.2(交通量 ±10%) (残事業) 交通量 : B/C=5.9~7.2(交通量 ±10%) 事業費 : B/C=2.0~2.0(事業費 ±10%) 事業費 : B/C=6.1~7.1(事業費 ±10%) 事業期間 : B/C=1.9~2.2(事業期間±20%) 事業期間 : B/C=6.0~7.1(事業期間±20%)															
事業の効果等 ①円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・現道等に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（名鉄バス等）が存在する。 ②都市の再生 ・区画整理（豊田市豊田平戸橋土地区画整理事業等）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 ・地域高規格道路「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 ・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 ・三次医療施設（豊田厚生病院）へのアクセス向上が見込まれる。 ⑥災害への備え ・現道の架替の必要のある老朽橋梁（平戸橋）における通行規制等が解消される。 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 ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。															

⑨他のプロジェクトとの関係

- ・関連する大規模道路（豊田南バイパス）と一体的に整備する必要がある。
- ・豊田市都市計画マスタープランにて、2環状8放射3名古屋連絡道路を担う路線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

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）」に対して意義はありません。

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。さらに、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。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、一層のコスト縮減を図るなど、より効率的な事業推進に努められるようお願いしたい。

事業評価監視委員会の意見

- ・「事業継続」することは「妥当」である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・豊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、また周辺路線では主要渋滞箇所として、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、愛知県の第三次救急医療施設に指定されている「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。豊田市内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62%（令和3年3月末時点）。用地進捗率は約91%（令和3年3月末時点）。
- ・豊田市逢妻町から平戸橋町間（延長4.9km）について、設計協議、用地買収を推進し、工事に着

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

再評価結果（令和4年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課
担当課長名：長谷川 朋弘

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都市計画決定 S47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	931億円	事業進捗率 (令和3年3月末時点)	約83%	供用済延長	9.2km
計画交通量	43,700台/日				
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 2.0 (2.2) (残事業) 6.5 (9.2)	総費用 (残事業)/(事業全体) 359/2,374億円 事業費：276/2,190億円 維持管理費：83/185億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 2,349/4,781億円 走行時間短縮便益：2,201/4,486億円 走行経費減少便益：132/272億円 交通事故減少便益 16/22億円	基準年 令和3年	
感度分析の結果					
<p>(事業全体) 交通量：B/C=1.8~2.2(交通量±10%) (残事業) 交通量：B/C=5.9~7.2(交通量±10%) 事業費：B/C=2.0~2.0(事業費±10%) 事業費：B/C=6.1~7.1(事業費±10%) 事業期間：B/C=1.9~2.2(事業期間±20%) 事業期間：B/C=6.0~7.1(事業期間±20%)</p>					
事業の効果等					
<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・第一種空港（中部国際空港）へのアクセス向上が見込まれる。 <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・重要港湾（衣浦港）、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都市の再生</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり。 <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（衣浦豊田道路）の一部として全区間が指定されている。 <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（豊田厚生病院）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"> ・第一次緊急輸送路として位置づけられる。 ・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。 <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。 					

⑨他のプロジェクトとの関係

- ・関連する大規模道路（豊田北バイパス）と一体的に整備する必要がある。
- ・豊田市都市計画マスタープランにて、2環状8放射3名古屋連絡道路を担う路線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

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。さらに、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。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、一層のコスト縮減を図るなど、より効率的な事業推進に努められるようお願いしたい。

事業評価監視委員会の意見

- ・「事業継続」することは「妥当」である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・豊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、また周辺路線では主要渋滞箇所として、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、愛知県の第三次救急医療施設に指定されている「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。豊田市内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83%（令和3年3月末時点）。用地進捗率は約99%（令和3年3月末時点）。
- ・豊田市駒場町～生駒町間、豊田市堤町～東新町間の8.3kmについて、用地買収及び工事を推進。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・残る豊田市東新町から逢妻町間（延長3.7km）の、早期暫定2車線開通に向けて、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、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。

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

再評価結果（令和4年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課

担当課長名：長谷川 朋弘

事業名	一般国道247号 西知多道路（長浦～日長）		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中部地方整備局 愛知県道路公社
起終点	自：愛知県知多市南浜町 至：愛知県知多市日長		延長	1.6 km		
事業概要						
<p>一般国道247号西知多道路は、愛知県東海市を起点とし、愛知県常滑市に至る延長約18.5kmの高規格道路である。</p> <p>本事業の一般国道247号西知多道路（長浦～日長）は、愛知県知多市南浜町から知多市日長に至る延長1.6kmの自動車専用道路であり、中部国際空港への道路ネットワークの代替性確保や、空港・鉄道間の円滑なモビリティの確保、中部国際空港への安全で確実な物流の支援を主な目的として事業を推進している。</p>						
R3年度事業化	H26年度 都市計画決定 （R2年度 都市計画変更）		用地未着手	工事未着手		
全体事業費	330億円	事業進捗率 （令和3年3月末時点）	—%	供用済延長	0.0 km	
計画交通量	28,200台/日					
費用対効果 分析結果	B/C （事業全体） 1.2 （2.7） （事業） 1.2 （2.7）	総費用 （残事業）/（事業全体） 1,143/1,202 億円 事業費：1,021/1,080 億円 維持管理費：122/122 億円	総便益 （残事業）/（事業全体） 1,399/1,399 億円 走行時間短縮便益：1,235/1,235 億円 走行経費減少便益：155/155 億円 交通事故減少便益：9.5/9.5 億円	基準年 令和3年		
感度分析の結果						
<p>（事業全体）交通量：B/C=1.1～1.3（交通量 ±10%）（残事業）交通量：B/C=1.1～1.3（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.1～1.3（事業費 ±10%） 事業費：B/C=1.1～1.3（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=1.1～1.2（事業期間 ±20%） 事業期間：B/C=1.1～1.3（事業期間 ±20%）</p>						
事業の効果等						
<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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（知多市コミュニティバス）が存在する。 ・新幹線駅（名古屋駅）へのアクセス向上が見込まれる。 ・第一種空港（中部国際空港）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"> ・特定重要港湾（名古屋港）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"> ・区画整理（太田川駅周辺地区等）の沿道まちづくりとの連携あり。 <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「西知多道路」の一部として全区間指定されている。 ・当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する。 <p>⑤個性ある地域の形を形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・主要な観光施設（めんたいパークとこなめ）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"> ・緊急輸送道路（国道155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

・地域から頂いた主な意見等：愛知県、名古屋市、東海市、知多市、常滑市等から構成される「西知多道路推進協議会」より早期整備の要望を受けている。

・愛知県知事の意見：

対応方針（原案）に対して異議はありません。一般国道247号西知多道路は、国際拠点空港の中部国際空港と伊勢湾岸自動車道を直結するとともに、名古屋高速道路を經由してリニア中央新幹線の名古屋駅とを結び、知多半島道路と一体となってダブルネットワークを形成する国土強靱化に資する大変重要な道路です。

当区間（長浦から日長）の事業化に伴い、伊勢湾岸自動車道から中部国際空港を自動車専用道路で早期につなげることが重要であることから、南部のバイパス区間に有料道路事業を導入し、整備の加速を図る必要があります。

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

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

事業評価監視委員会の意見

・「事業継続」することは「妥当」である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

・令和3年3月に西知多道路日長IC（仮称）～常滑JCT（仮称）間（延長8.0km）が2車線から4車線整備に変更。

・令和3年7月に西知多道路長浦JCT（仮称）～常滑JCT（仮称）間（延長9.0km）で有料道路事業の導入について、愛知県道路公社による同意申請に基づき愛知県が合意し、同8月に社会資本整備審議会道路分科会 事業評価部会に報告。

事業の進捗状況、残事業の内容等

・事業進捗率は一％、用地取得率は一％。（令和3年3月末時点）。

・長浦IC～日長IC（仮称）間（延長1.6km）の調査設計を推進。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

・長浦IC～日長IC（仮称）間（延長1.6km）は、早期完成4車線開通を目指している。

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する。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



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

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

再評価結果（令和4年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課
担当課長名：長谷川 朋弘

事業名	一般国道1号 ^{ほくせい} 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		H7年度用地着手		H11年度工事着手	
全体事業費	1,420億円	事業進捗率 (令和3年3月末時点)	約70%	供用済延長	8.5km	
計画交通量	48,100台/日					
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 2.0 (2.6) (残事業) 7.3 (6.5)	総費用 (残事業)/(事業全体) 1,419/6,499億円 事業費：1,001/5,854億円 維持管理費：418/646億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 10,328/12,967億円 走行時間短縮便益：9,965/12,376億円 走行経費減少便益：308/520億円 交通事故減少便益：55/71億円	基準年 令和3年		
感度分析の結果	<p>(事業全体) 交通量 : B/C=1.8~2.2(交通量 ±10%) (残事業) 交通量 : B/C=6.6~8.0(交通量 ±10%) 事業費 : B/C=2.0~2.0(事業費 ±10%) 事業費 : B/C=6.8~7.8(事業費 ±10%) 事業期間 : B/C=1.9~2.1(事業期間±20%) 事業期間 : B/C=7.2~7.4(事業期間±20%)</p>					
事業の効果等	<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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"> ・国際戦略拠点港湾（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"> ・拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト（みえメディカルバレープロジェクト）を支援する。 ・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安全で安心できる暮らしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・三次医療施設（三重県立総合医療センター）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"> ・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

地域から頂いた主な意見等：

国道1号、国道23号の交通渋滞緩和やダブルネットワーク形成になることによる生産性向上等に期待されており、四日市市、川越町等で形成される「北勢バイパス建設促進期成同盟会」より早期整備の要望を受けている。

三重県知事の意見：対応方針（原案）のとおり、事業の継続について異存ありません。

本事業は、国道1号、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、市道日永八郷線～国道477号バイパス間の令和6年度の開通に向けた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。

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）
- ・四日市港のコンテナ取扱貨物量の増加による交通量の増加

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・事業進捗率は約70%、用地進捗率は約82%（令和3年3月末時点）
- ・みえ川越IC～（市）日永八郷線間（L=8.5km）は、暫定2車線（一部完成）開通済み。
- ・（市）日永八郷線～国道477号BP間（L=4.1km）は工事を推進、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

- ・（市）日永八郷線～国道477号BP間（L=4.1km）は、令和6年度の開通に向けて工事を推進。

施設の構造や工法の変更等

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

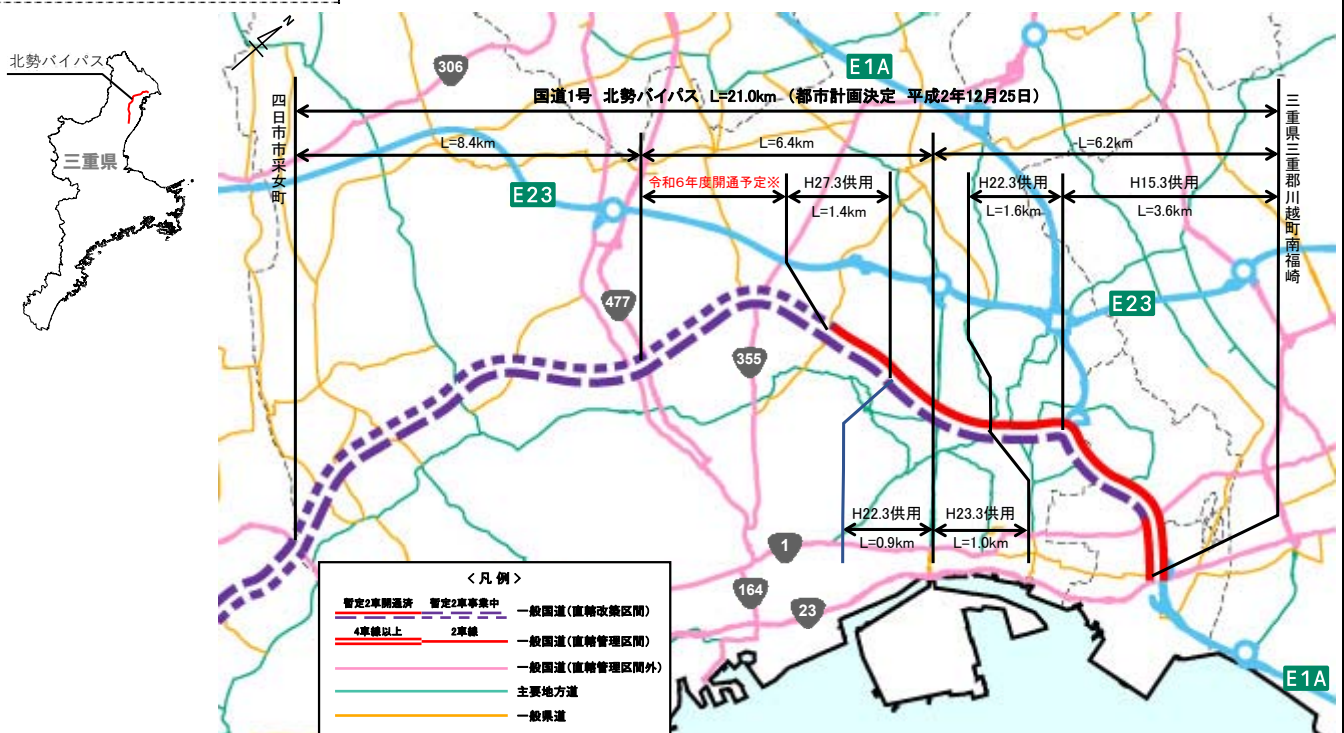
対応方針

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



※トンネル工事が順調に進んだ場合

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

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

再評価結果（令和4年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課
担当課長名：長谷川 朋弘

事業名	一般国道23号 <small>すずかよっかいち</small> 鈴鹿四日市道路	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： <small>みえ</small> 三重県四日市市采女町 至： <small>みえ</small> 三重県鈴鹿市稲生町			延長	7.5 km																			
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	用地未着手	工事未着手																					
全体事業費	840億円	事業進捗率 (令和3年3月末時点)	約1%	供用済延長	0.0km																			
計画交通量	45,200台/日																							
費用対効果分析結果	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;">B/C</td> <td style="text-align: center;">(事業全体) 2.0</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(残事業)</td> <td style="text-align: center;">(2.1)</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(2.1)</td> <td style="text-align: center;">7.3</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(2.1)</td> <td style="text-align: center;">(2.1)</td> </tr> </table>	B/C	(事業全体) 2.0	(残事業)	(2.1)	(2.1)	7.3	(2.1)	(2.1)	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;">総費用</td> <td style="text-align: center;">(残事業)/(事業全体)</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">1,419/6,499億円</td> <td style="text-align: center;">10,328/12,967億円</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">事業費：1,001/5,854億円</td> <td style="text-align: center;">走行時間短縮便益：9,965/12,376億円</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">維持管理費：418/646億円</td> <td style="text-align: center;">走行経費減少便益：308/520億円</td> </tr> <tr> <td></td> <td style="text-align: center;">交通事故減少便益：55/71億円</td> </tr> </table>	総費用	(残事業)/(事業全体)	1,419/6,499億円	10,328/12,967億円	事業費：1,001/5,854億円	走行時間短縮便益：9,965/12,376億円	維持管理費：418/646億円	走行経費減少便益：308/520億円		交通事故減少便益：55/71億円	(残事業)/(事業全体)	(残事業)/(事業全体)	(残事業)/(事業全体)	(残事業)/(事業全体)
B/C	(事業全体) 2.0																							
(残事業)	(2.1)																							
(2.1)	7.3																							
(2.1)	(2.1)																							
総費用	(残事業)/(事業全体)																							
1,419/6,499億円	10,328/12,967億円																							
事業費：1,001/5,854億円	走行時間短縮便益：9,965/12,376億円																							
維持管理費：418/646億円	走行経費減少便益：308/520億円																							
	交通事故減少便益：55/71億円																							
感度分析の結果																								
<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">(事業全体) 交通量 : B/C=1.8~2.2 (交通量 ±10%)</td> <td style="width: 50%;">(残事業) 交通量 : B/C=6.6~8.0 (交通量 ±10%)</td> </tr> <tr> <td>事業費 : B/C=2.0~2.0 (事業費 ±10%)</td> <td>事業費 : B/C=6.8~7.8 (事業費 ±10%)</td> </tr> <tr> <td>事業期間 : B/C=1.9~2.1 (事業期間 ±20%)</td> <td>事業期間 : B/C=7.2~7.4 (事業期間 ±20%)</td> </tr> </table>						(事業全体) 交通量 : B/C=1.8~2.2 (交通量 ±10%)	(残事業) 交通量 : B/C=6.6~8.0 (交通量 ±10%)	事業費 : B/C=2.0~2.0 (事業費 ±10%)	事業費 : B/C=6.8~7.8 (事業費 ±10%)	事業期間 : B/C=1.9~2.1 (事業期間 ±20%)	事業期間 : B/C=7.2~7.4 (事業期間 ±20%)													
(事業全体) 交通量 : B/C=1.8~2.2 (交通量 ±10%)	(残事業) 交通量 : B/C=6.6~8.0 (交通量 ±10%)																							
事業費 : B/C=2.0~2.0 (事業費 ±10%)	事業費 : B/C=6.8~7.8 (事業費 ±10%)																							
事業期間 : B/C=1.9~2.1 (事業期間 ±20%)	事業期間 : B/C=7.2~7.4 (事業期間 ±20%)																							
事業の効果等																								
<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線（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"> ・国際戦略拠点港湾（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"> ・拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト（みえメディカルバレープロジェクト）を支援する。 ・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23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>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>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> <p>本事業は、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。</p> <p>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。</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	
・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1%（令和3年3月末時点）。用地進捗率は0%（令和3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	
・暫定2車線開通に向けて整備を推進。	
施設の構造や工法の変更等	
・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進していく。	
対応方針	事業継続
対応方針決定の理由	
・以上の状況を勘案すれば、当初からの事業の必要性、重要性は変わらないものと考えられる。	
事業概要図	
<p>鈴鹿四日市道路 L=7.5km</p> <p>鈴鹿市稲生町</p> <p>三重県四日市市采女町</p> <p>中勢道路</p> <p>北勢バイパス</p> <p>23</p> <p>23</p> <p>1</p> <p>鈴鹿四日市道路</p> <p>三重県</p> <p>鈴鹿四日市道路</p> <p><凡例></p> <p>暫定2車線開通済 暫定2車線専断中 一般国道(直轄改修区間)</p> <p>4車線以上 2車線 一般国道(直轄管理区間)</p> <p>一般国道(直轄管理区間外)</p> <p>主要地方道</p> <p>一般県道</p>	

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

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

再評価結果（令和4年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課

担当課長名：長谷川 朋弘

事業名	一般国道23号 <small>ちゅうせい</small> 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： <small>みえ すずか きたたまがき</small> 三重県鈴鹿市北玉垣町 至： <small>みえ まつさか おつ</small> 三重県松阪市小津町				延長	33.8 km
事業概要	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。 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。 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。					
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		2,050億円		事業進捗率 （令和3年3月末時点）		約94%
供用済延長		31.0 km				
計画交通量	46,900台/日					
費用対効果 分析結果	B/C	総費用 <small>（残事業）/（事業全体）</small>		総便益 <small>（残事業）/（事業全体）</small>		基準年
	（事業全体） 2.0 （2.6） （残事業） 7.3 （10.6）	1,419/6,499億円 事業費：1,001/5,854億円 維持管理費：418/646億円		10,328/12,967億円 走行時間短縮便益：9,965/12,376億円 走行経費減少便益：308/520億円 交通事故減少便益：55/71億円		令和3年
感度分析の結果						
（事業全体）交通量：B/C=1.8～2.2（交通量 ±10%） （残事業）交通量：B/C=6.6～8.0（交通量 ±10%） 事業費：B/C=2.0～2.0（事業費 ±10%） 事業費：B/C=6.8～7.8（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=1.9～2.1（事業期間 ±20%） 事業期間：B/C=7.2～7.4（事業期間 ±20%）						
事業の効果等						
①円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・現道等の旅行速度の改善が期待される。 ・現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線（三重交通）が存在する。 ②都市の再生 ・区画整理（久居駅周辺地区都市再生整備事業等）の沿道まちづくりとの連携あり。 ③物流効率化の支援 ・国際戦略拠点港湾（四日市港）へのアクセス向上が見込まれる。 ④個性ある地域の形成 ・拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト（みえメディカルバレープロジェクト）を支援する。 ・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 ・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）が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する ⑥地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑦生活環境の改善・保全 ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。						

関係する地方公共団体等の意見

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。

本事業は、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、鈴鹿市北玉垣町～鈴鹿市野町間の令和5年度の開通に向けた事業の確実な推進をお願いいたします。

また、既供用区間の立体化や4車線化等の渋滞対策の推進もお願いいたします。

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442～495（百台/日）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94%、用地進捗率は100%に至っています。（令和3年3月末時点）
- ・平成30年度までに延長31.0km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

- ・鈴鹿市北玉垣町～鈴鹿市野町間（延長2.8km）は、上記の事業進捗を踏まえつつ、令和5年度に全線暫定2車線開通予定である。

施設の構造や工法の変更等

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

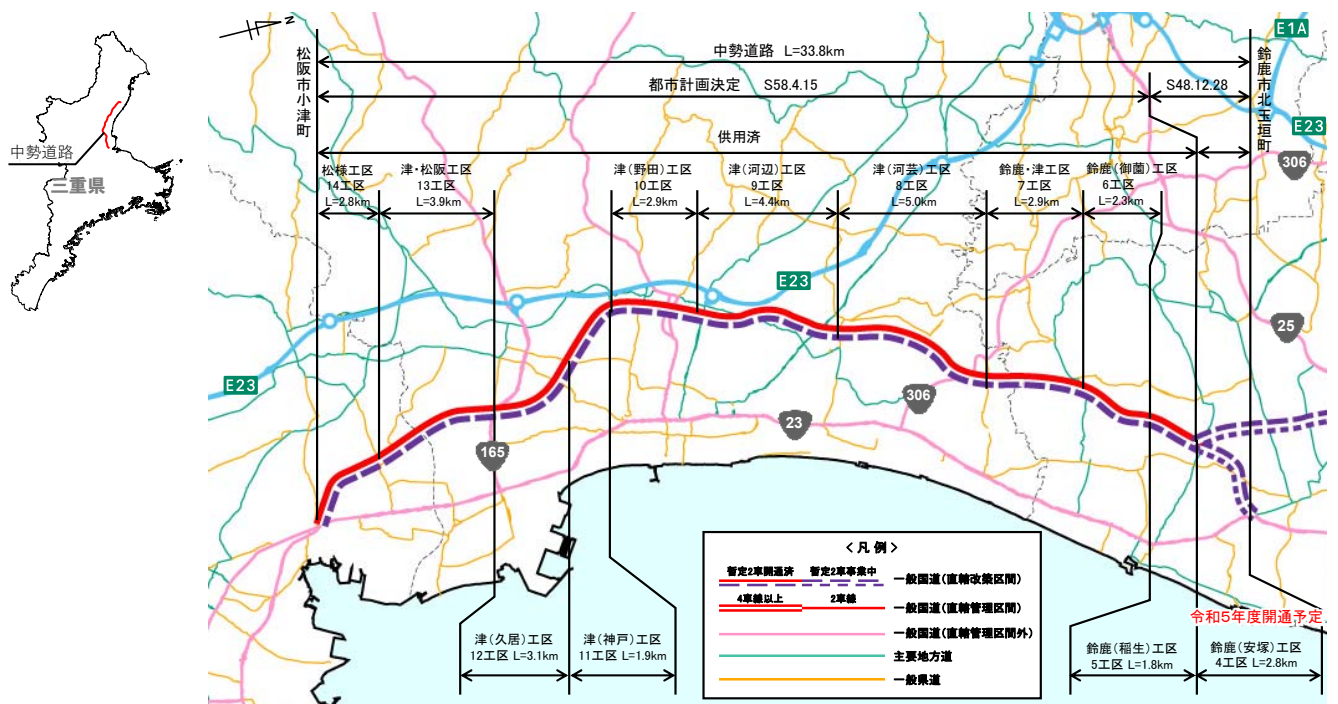
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



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

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

再評価結果（令和4年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課
担当課長名：長谷川 朋弘

事業名	国道1号 <small>せき</small> 関バイパス	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 <small>かめやま</small> 亀山市太岡寺町 至：三重県 <small>かめやま</small> 亀山市 <small>せきちょうわしやま</small> 関町鷺山	延長	2.5 km		
事業概要					
<p>一般国道1号は、東京都中央区を起点とし、静岡県静岡市及び愛知県名古屋市等の主要都市を経て、大阪府大阪市に至る、我が国の東西交通を担う主要幹線道路です。</p> <p>本事業の一般国道1号関バイパスは、三重県亀山市太岡寺町から三重県亀山市関町鷺山に至る名阪国道接続ランプを含む延長2.5 kmのバイパスであり、交通渋滞の緩和、地域経済の支援を主な目的として事業を推進しています。</p>					
H8年度事業化 (L=1.1km)	H8年度都市計画決定	H12年度用地着手	H14年度工事着手		
H15年度事業化 (L=1.4km)					
全体事業費	250億円	事業進捗率 (令和3年度3月末時点)	67%	供用済延長	-km
計画交通量	14,800台/日				
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.4 (残事業) 2.0	総費用 (残事業)/ (事業全体) 88/379億円 事業費：61/352億円 維持管理費：27/27億円	総便益 (残事業)/ (事業全体) 176/523億円 走行時間短縮便益：160/421億円 走行経費減少便益：11/100億円 交通事故減少便益：5.2/2.7億円	基準年 令和3年	
感度分析の結果					
<p>(事業全体) 交通量 : B/C=1.1~1.7 (交通量 ±10%) (残事業) 交通量 : B/C=1.7~2.4 (交通量 ±10%) 事業費 : B/C=1.3~1.5 (事業費 ±10%) 事業費 : B/C=1.9~2.1 (事業費 ±10%) 事業期間 : B/C=1.3~1.4 (事業期間±20%) 事業期間 : B/C=1.9~2.0 (事業期間±20%)</p>					
事業の効果等					
<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・利便性の向上が期待できるバス路線（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都市の再生</p> <ul style="list-style-type: none"> ・幹線都市計画道路網密度が1.5 km/km²以下である市街地内での事業である。 <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・拠点開発プロジェクト（亀山・関テクノヒルズ）を支援する。 ・地域連携プロジェクト（いこか連携推進プロジェクト）を支援する。 ・主要な観光地（重要伝統的建造物群保存地区 関宿）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"> ・三次医療施設（三重県立総合医療センター）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付けられている。 ・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

地方から頂いた主な意見等：

- ・ 亀山市、鈴鹿市から構成される「一般国道1号関バイパス建設促進期成同盟会」より事業化区間の早期建設及び全線にわたる事業化の要望を受けている。

三重県知事の意見：

対応方針（原案）のとおり、事業の継続について異存ありません。

本事業は、地域の交通渋滞の緩和や地域経済の発展に寄与する重要な事業であり、現在、国道25号名阪国道に直結するランプ部が完成しています。

今後も引き続き、同事業区間に隣接する工業団地周辺における交通円滑化や物流効率化に資するバイパス整備の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

- ・ 国道1号の太岡寺町～木崎交差点間の渋滞損失時間は三重県内の直轄国道平均を超過。
- ・ 工業団地への進出が33社に至り、残る区画（10.3ha）の分譲も進行中。災害に備えたりスク分散を要因として進出地を決定する企業動向あり。
- ・ 重要な観光資源「関宿」への観光アクセス道路である現道1号に多くの大型車が流入し観光交通と混在。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・ 事業進捗率は約67%、用地進捗率は約96%。（令和3年3月末時点）
- ・ 国道25号名阪国道と直結するランプ部（延長0.7km）は平成19年度に開通済み。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・ 亀山市太岡寺町～亀山市関町鷺山間（延長2.5km）の関係機関と調整しながら整備を実施。

施設の構造や工法の変更等

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

対応方針 事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



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

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

再評価結果（令和4年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課
担当課長名：長谷川 朋弘

事業名	一般国道8号 福井バイパス		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	白： 福井県あわら市笹岡 至： 福井県越前市塚原町				延長	42.2km
事業概要	<p>一般国道8号は新潟県新潟市を起点とし、北陸3県（富山、石川、福井）の主要都市及び滋賀県湖東地域を経て、京都市に至る延長約570kmの主要幹線道路であり、沿線地域の産業・経済を支えるとともに、北陸自動車道や名神高速道路などとともに広域ネットワークを形成するなど重要な役割を担っている。</p> <p>福井バイパスは、地域産業の活性化、交通安全の確保、災害時の住民避難支援を目的とした延長42.2kmの道路である。</p>					
S41年度事業化 (H2年度延伸)	S45～S55年度都市計画決定 (H3年度、H8年度変更)	S41年度用地着手		S41年度工事着手		
全体事業費	1,005億円	事業進捗率 (令和3年3月末時点)	約98%	供用済延長	36.8km(4/4車線) 5.4km(2/4車線)	
計画交通量	38,300台/日					
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体)	1.8	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)		基準年
	(残事業)	2.0	事業費：62/3,860億円 維持管理費：26/298億円	175/7,410億円 走行時間短縮便益：164/6,728億円 走行経費減少便益：7.4/619億円 交通事故減少便益：3.0/63億円		令和3年
感度分析の結果	<p>【事業全体】交通量：B/C=1.5～2.1(交通量±10%) 事業費：B/C=1.8～1.8(事業費±10%) 事業期間：B/C=1.7～1.9(事業期間±20%)</p> <p>【残事業】交通量：B/C=1.6～2.4(交通量±10%) 事業費：B/C=1.9～2.1(事業費±10%) 事業期間：B/C=2.0～2.0(事業期間±20%)</p>					
事業の効果等	<p>①地域産業の活性化</p> <ul style="list-style-type: none"> 福井バイパスに近い金津中部工業団地周辺では、平成元年以降、企業立地件数は増加している。 暫定2車線開通区間の4車線化による利便性の向上により、さらなる企業進出など地域産業の活性化が期待される。 <p>②交通安全の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> 未整備区間の暫定2車線開通により、並行する県道区間から福井バイパスへ約8割の交通が転換した。 しかし、暫定2車線である県道区間は中央分離帯が無く、4車線開通済区間の人対車両事故の割合が約2%に対し、県道区間では約8%と高い状況となっている。 暫定2車線開通区間の4車線化により、並行する県道区間の交通が転換することで、交通安全が期待される。 <p>③災害時の住民避難支援</p> <ul style="list-style-type: none"> 福井県には、全国で最も多い4ヶ所13基の原子力発電所があり、有事の際には原発30km圏に位置する市町から県内および県外に避難する防災計画が平成25年7月に定められた。 鯖江市及び越前市の避難先は福井県北部や石川県となっており、その避難経路として北陸道や国道8号が指定されていることから、暫定2車線区間の4車線化は円滑な住民避難の支援に貢献することが期待される。 					
関係する地方公共団体等の意見	<p>地域から頂いた主な意見等：</p> <ul style="list-style-type: none"> 令和2年10月に加賀市議会・あわら市議会友好交流議員連盟から福井バイパスの整備促進の要望を受けている。 令和3年8月にあわら市、福井県福井バイパス道路建設促進協議会、国道8号福井バイパス金津地域建設促進期成同盟会から福井バイパスの整備促進の要望を受けている。 					
福井県知事の意見：						

国道8号福井バイパスの対応方針（原案）「事業継続」については異存ありません。

国道8号のあわら市笹岡～坂井市丸岡町玄女間5.4kmについては、平成30年9月に暫定2車線で供用開始し、人流、物流において大きな役割を果たしている。

また、平常時に加え、平成30年2月および令和3年1月の大雪などの災害時における機能強化を図る必要があることから、石川県境部の金津道路、牛ノ谷道路とあわせて、早期に4車線化することは極めて重要である。

引き続き、コスト縮減を図りながら事業を推進し、用地取得が完了していることから、早期の4車線化完成および完成時期の公表をお願いしたい。

事業評価監視委員会の意見

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

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

福井バイパスの沿線地域（あわら市、坂井市、福井市、鯖江市、越前市）では、人口は横ばい傾向、世帯数、自動車保有台数は増加傾向にある。

事業の進捗状況、残事業の内容等

昭和41年度事業化（平成2年度延伸）、用地取得率100%、事業進捗率約98%（令和3年3月末時点）現在までに36.8km(4/4車線)開通済、5.4km(2/4車線)暫定開通済。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

引き続き事業を推進し、早期の開通を目指す。

施設の構造や工法の変更等

事業の実施にあたり、新技術・新工法の活用等によりコスト縮減に努める。

対応方針 事業継続

対応方針決定の理由

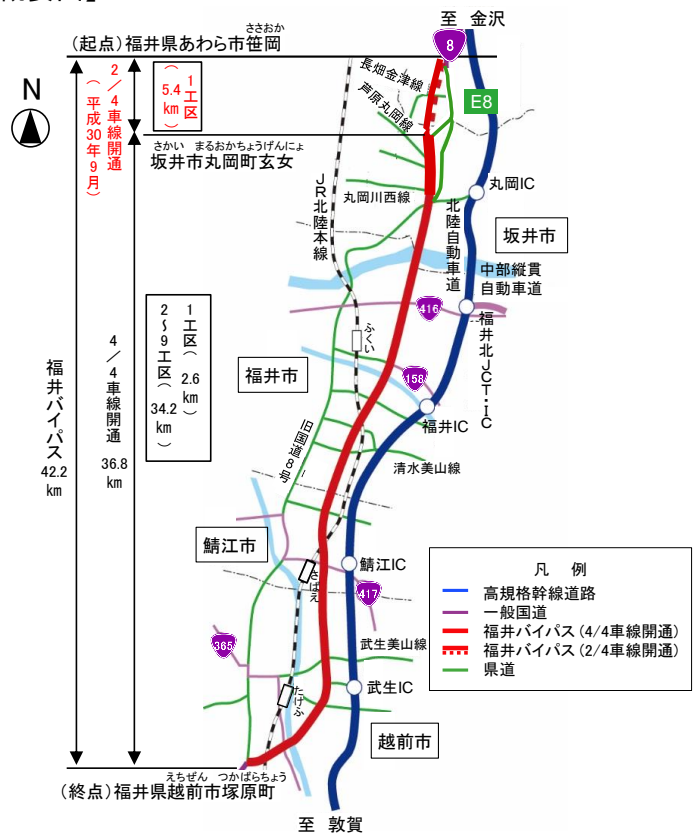
以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図

【位置図】



【概要図】



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

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

再評価結果（令和4年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課
担当課長名：長谷川 朋弘

事業名 一般国道8号 <small>まいばら</small> 米原バイパス	事業区分 一般国道	事業主体 国土交通省 近畿地方整備局					
起終点 自：滋賀県長浜市加田町 至：滋賀県彦根市佐和山町	延長 10.3km						
事業概要 一般国道8号は、新潟県新潟市を起点とし、京都府京都市に至る総延長約600kmの主要幹線道路であり、滋賀県の産業・経済・生活活動を支える重要な路線である。 米原バイパスは、長浜市内・米原市内・彦根市内の交通混雑の緩和、交通安全の確保、冬期の円滑な交通の確保を目的とした延長10.3kmの道路である。							
S41年度事業化	S48年度都市計画決定 (H-年度変更)	S42年度用地着手	S45年度工事着手				
全体事業費	700億円	事業進捗率 (令和3年3月末時点)	約66%	供用済延長	8.1km		
計画交通量	25,000台/日						
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体)	1.1	総費用 (残事業)/(事業全体)	248/1,327億円	総便益 (残事業)/(事業全体)	498/1,447億円	基準年 令和3年
	(残事業)	2.0	事業費 維持管理費	181/1,228億円 67/99億円	走行時間短縮便益 走行経費減少便益 交通事故減少便益	469/1,357億円 22/80億円 7.4/10億円	
感度分析の結果 【事業全体】 交通量 : B/C=0.9~1.3(交通量 ±10%) 事業費 : B/C=1.1~1.1(事業費 ±10%) 事業期間 : B/C=1.05~1.1(事業期間±20%) 【残事業】 交通量 : B/C=1.6~2.5(交通量 ±10%) 事業費 : B/C=1.9~2.2(事業費 ±10%) 事業期間 : B/C=2.0~2.1(事業期間±20%)							
事業の効果等 ①交通混雑の緩和 ・一般国道8号の交通量は、交通容量を上回り、交通混雑が発生している。 ・バイパス整備による交通転換を図ることで交通混雑の緩和が期待される。 ②交通安全の確保 ・一般国道8号は、交通混雑に起因すると考えられる追突事故が全体の7割を占めている。また、歩道未設置区間が多く、通学路が存在することから、市街地等における歩行者等の安全確保が課題となっている。 ・バイパス整備により、通過交通の転換を図ることで、交通事故の減少や歩行者等の安全性向上が期待される。 ③冬期の円滑な交通確保 ・高速道路の通行止め時には、現道の一般国道8号が代替路として重要な役割を担っているが、交通集中や積雪による速度低下により車両の立ち往生が懸念されるなど、円滑な交通に支障をきたしている。 ・バイパスの整備により、堆雪帯が設置され、積雪時の幅員が確保されることで、冬期における交通の円滑化が期待される。 ④地域医療の支援 ・米原バイパスの整備によりアクセス向上が見込まれる三次医療施設として「長浜赤十字病院」がある。 ・バイパス整備により、彦根市～長浜赤十字病院の到着時間が約33分⇒約26分となり約7分短縮され、特に搬送時間の短縮が求められる重症救急患者に対応する三次医療施設における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 地域から頂いた主な意見等： 令和3年7月に国道8号バイパス建設促進期成同盟会が同盟会による要望書に「米原バイパス9工区の早期竣工」の要望が記載されている。 滋賀県知事の意見： 一般国道8号米原バイパスについては、対応方針（原案）で【事業継続】とされているとおり、事業効果の早期発現に向けて更なる整備促進をお願いします。							

地元は、交通混雑、交通事故等の課題解消はもとより、企業立地や観光振興等においても期待しております。9工区については、令和7年秋開通の予定が示されたところですが、一日も早い開通に向けて、コスト縮減に取り組んでいただきながら、より一層の事業推進をお願いします。

なお、滋賀県としても事業推進に最大限の協力と努力をまいります。

事業評価監視委員会の意見

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

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

米原バイパス周辺地域の人口は近年横ばい、世帯数及び自動車保有台数は近年増加傾向である。

事業の進捗状況、残事業の内容等

昭和41年度事業化、用地取進捗率約99%、事業進捗率約66%（令和3年3月末時点）

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

引き続き事業を推進し、早期の開通を目指す。

施設の構造や工法の変更等

事業の実施にあたり、新技術・新工法の活用等によりコスト縮減に努める。

対応方針

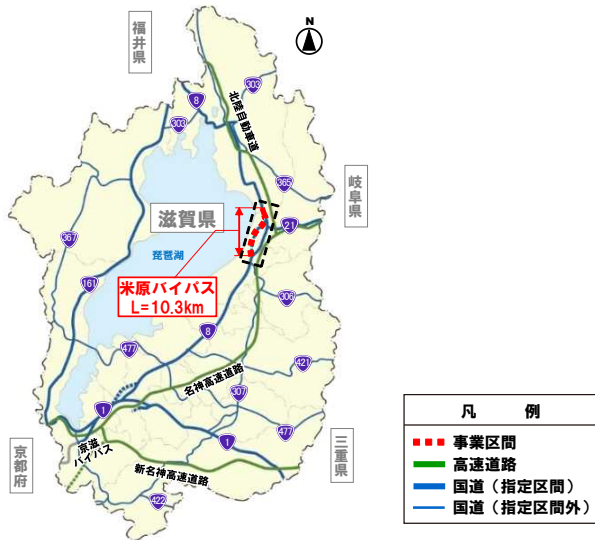
事業継続

対応方針決定の理由

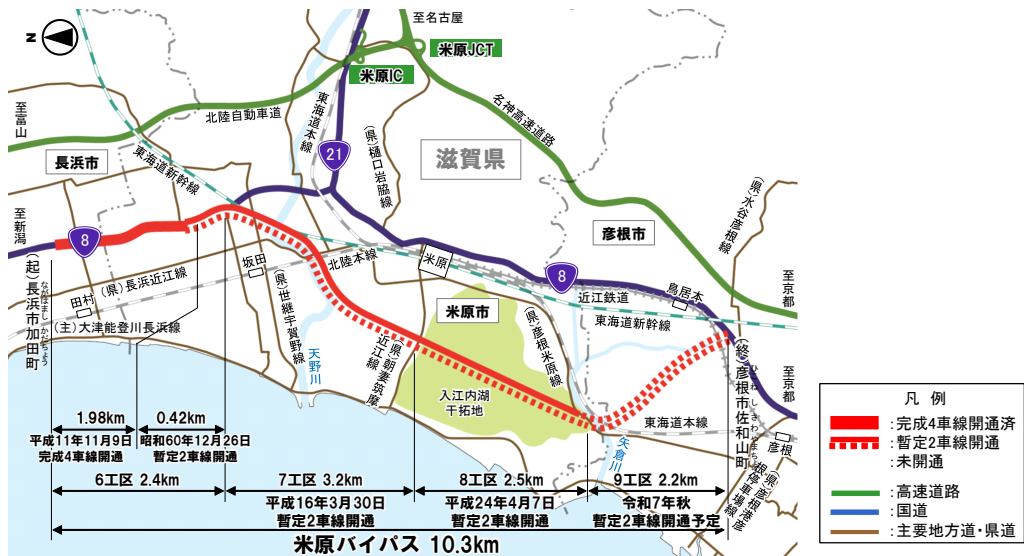
以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図

【位置図】



【概要図】



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

再評価結果（令和4年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課

担当課長名：長谷川 朋弘

事業名	一般国道1号 <small>りつとうみなくち</small> 栗東水口道路 I	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 <small>こなん いしべ</small> 湖南市石部 至：滋賀県 <small>りつとう かみとやま</small> 栗東市上砥山	延長	4.3km		
事業概要 一般国道1号栗東水口道路 I、栗東水口道路 II、水口道路は、一連の整備により国道1号の交通混雑の緩和、交通安全の確保を目的とした道路である。また、高規格道路である甲賀湖南道路の一部として広域ネットワークを形成する道路である。					
H元年度事業化		H元年度都市計画決定 (H-年度変更)		H7年度用地着手	
H13年度工事着手					
全体事業費	534億円	事業進捗率 (令和3年3月末時点)	約88%	供用済延長	3.4km(2車線)
計画交通量	34,800台/日				
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.6 (1.1) (残事業) 1.8 (3.0)	総費用 (残事業)/(事業全体) 293/2,746億円 事業費：242/2,369億円 維持管理費：51/377億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 540/4,378億円 走行時間短縮便益：476/4,104億円 走行経費減少便益：50/227億円 交通事故減少便益：14/47億円	基準年 令和3年度	
感度分析の結果					
【事業全体】交通量：B/C=1.3~2.0 (交通量 ±10%)		【残事業】交通量：B/C=1.5~2.3 (交通量 ±10%)			
事業費：B/C=1.6~1.6 (事業費 ±10%)		事業費：B/C=1.7~2.0 (事業費 ±10%)			
事業期間：B/C=1.6~1.6 (事業期間 ±20%)		事業期間：B/C=1.8~1.9 (事業期間 ±20%)			
事業の効果等					
①交通混雑の緩和					
<ul style="list-style-type: none"> ・栗東水口道路 I に並行する国道1号区間や栗東水口道路 II・水口道路の暫定2車線区間では、速度低下が発生しており、交通混雑が発生している。 ・各事業区間の整備による交通容量の拡大により、交通混雑の緩和が期待される。 					
②交通安全の確保					
<ul style="list-style-type: none"> ・栗東水口道路 I に並行する国道1号区間では、交通混雑に起因する追突事故が全体の約7割を占めており、死傷事故率が県平均より高い区間が存在する。 ・水口道路では4車線開通により死傷事故件数が14%減少しており、各事業区間の整備により、水口道路と同様の効果が期待される。 					
③地域医療の支援					
<ul style="list-style-type: none"> ・各道路の整備により、アクセス向上が見込まれる三次医療施設として「済生会滋賀県病院」がある。 ・各道路の整備により、甲賀市～済生会滋賀県病院までの混雑時の到着時間が約41分⇒約32分となり約9分短縮され、特に搬送時間の短縮が求められる重症救急患者に対応する三次医療施設におけるアクセス向上が期待される。 					
④観光アクセスの支援					
<ul style="list-style-type: none"> ・各道路の沿線地域である湖南地域、甲賀地域の観光客数は、近年増加傾向にある。 ・各道路の整備により、交通混雑が緩和されることで、県内の観光拠点へのアクセス向上が期待される。 					
⑤物流支援					
<ul style="list-style-type: none"> ・各道路の沿線地域である湖南地域、甲賀地域の製造品出荷額は、近年増加傾向にある。 ・各道路の整備により、交通混雑が緩和されることで、工業団地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					
地域から頂いた主な意見等：					
<ul style="list-style-type: none"> ・令和3年8月に地域高規格道路甲賀湖南道路整備促進期成同盟会が要望書に「栗東水口道路 I・II、水口道路の整備促進」の要望を記載。 ・令和3年8月に大津湖南地域幹線道路整備促進協議会が要望書に「栗東水口道路 I・IIの整備促進」の要望を記載。 					

滋賀県知事の意見：

一般国道1号栗東水口道路Ⅰ、栗東水口道路Ⅱおよび水口道路については、対応方針（原案）で【事業継続】とされているとおり、事業効果の早期発現に向けて更なる整備促進をお願いします。

地元は、交通混雑、交通事故等の課題解消はもとより、企業立地や物流の発展など、地域の活性化においても期待しております。栗東水口道路Ⅰの0.9km区間については、令和7年秋開通の予定が示されたところですが、一日も早い開通に向けて、コスト縮減に取り組んでいただきながら、より一層の事業推進をお願いします。残る栗東水口道路Ⅱおよび水口道路についても、事業推進をお願いします。

なお、滋賀県としても事業推進に最大限の協力と努力をまいります。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、「一般国道1号栗東水口道路Ⅰ」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

周辺地域の人口、世帯数及び自動車保有台数は近年増加傾向である。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成元年事業化、用地取進捗率約98%、事業進捗率約88%（令和3年3月末時点）

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

引き続き事業を推進し、早期の開通を目指す。

施設の構造や工法の変更等

事業の実施にあたり、新技術・新工法の活用等によりコスト縮減に努める。

対応方針

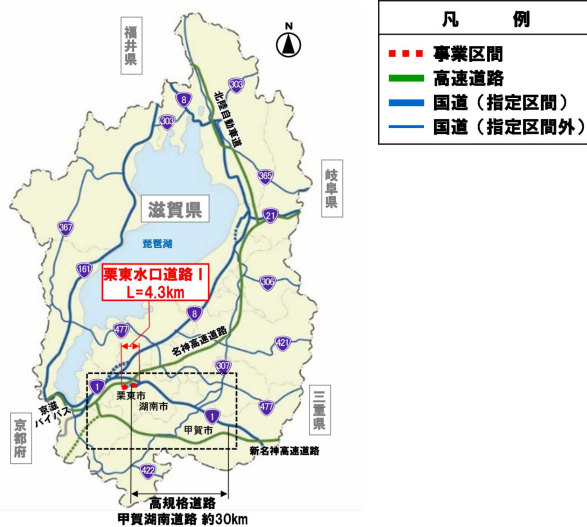
事業継続

対応方針決定の理由

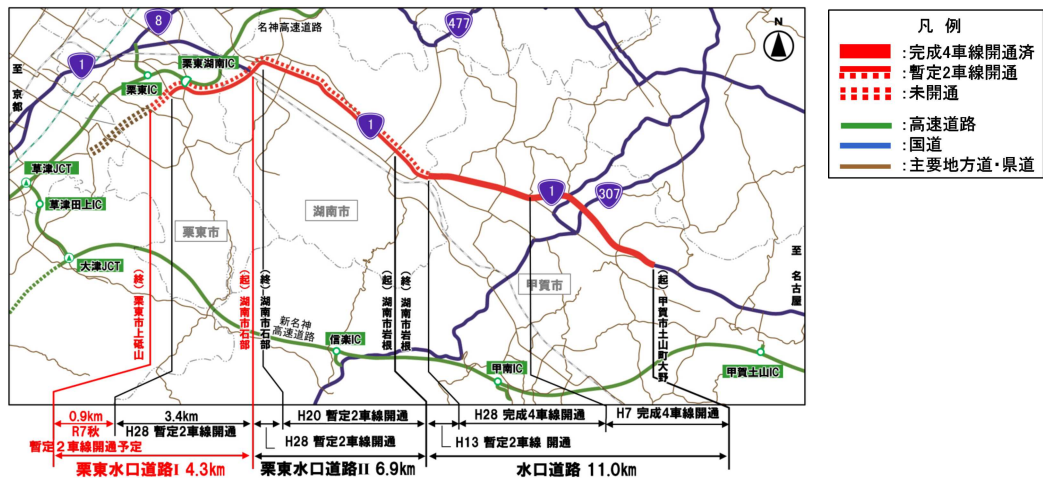
以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図

【位置図】



【概要図】



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

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

※B/Cは一体評価での値で、括弧内は個別評価の値である。

再評価結果（令和4年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課

担当課長名：長谷川 朋弘

事業名	一般国道1号 <small>りつとうみなくち</small> 栗東水口道路Ⅱ	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 <small>こなん いわね</small> 湖南市岩根 至：滋賀県 <small>こなん いしべ</small> 湖南市石部			延長	6.9km
事業概要					
一般国道1号栗東水口道路Ⅰ、栗東水口道路Ⅱ、水口道路は、一連の整備により国道1号の交通混雑の緩和、交通安全の確保を目的とした道路である。また、高規格道路である甲賀湖南道路の一部として広域ネットワークを形成する道路である。					
H12年度事業化		H3年度都市計画決定 (H-年度変更)		H12年度用地着手	
H13年度工事着手					
全体事業費	479億円	事業進捗率 (令和3年3月末時点)	約54%	供用済延長	6.9km(2車線、一部側道)
計画交通量	32,400台/日				
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.6 (2.2) (残事業) 1.8 (1.6)	総費用 (残事業)/(事業全体) 293/2,746億円 事業費：242/2,369億円 維持管理費：51/377億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 540/4,378億円 走行時間短縮便益：476/4,104億円 走行経費減少便益：50/227億円 交通事故減少便益：14/47億円	基準年 令和3年度	
感度分析の結果					
【事業全体】交通量：B/C=1.3~2.0 (交通量 ±10%)		【残事業】交通量：B/C=1.5~2.3 (交通量 ±10%)			
事業費：B/C=1.6~1.6 (事業費 ±10%)		事業費：B/C=1.7~2.0 (事業費 ±10%)			
事業期間：B/C=1.6~1.6 (事業期間 ±20%)		事業期間：B/C=1.8~1.9 (事業期間 ±20%)			
事業の効果等					
①交通混雑の緩和					
<ul style="list-style-type: none"> ・栗東水口道路Ⅰに並行する国道1号区間や栗東水口道路Ⅱ・水口道路の暫定2車線区間では、速度低下が発生しており、交通混雑が発生している。 ・各事業区間の整備による交通容量の拡大により、交通混雑の緩和が期待される。 					
②交通安全の確保					
<ul style="list-style-type: none"> ・栗東水口道路Ⅰに並行する国道1号区間では、交通混雑に起因する追突事故が全体の約7割を占めており、死傷事故率が県平均より高い区間が存在する。 ・水口道路では4車線開通により死傷事故件数が14%減少しており、各事業区間の整備により、水口道路と同様の効果が期待される。 					
③地域医療の支援					
<ul style="list-style-type: none"> ・各道路の整備により、アクセス向上が見込まれる三次医療施設として「済生会滋賀県病院」がある。 ・各道路の整備により、甲賀市～済生会滋賀県病院までの混雑時の到着時間が約41分⇒約32分となり約9分短縮され、特に搬送時間の短縮が求められる重症救急患者に対応する三次医療施設におけるアクセス向上が期待される。 					
④観光アクセスの支援					
<ul style="list-style-type: none"> ・各道路の沿線地域である湖南地域、甲賀地域の観光客数は、近年増加傾向にある。 ・各道路の整備により、交通混雑が緩和されることで、県内の観光拠点へのアクセス向上が期待される。 					
⑤物流支援					
<ul style="list-style-type: none"> ・各道路の沿線地域である湖南地域、甲賀地域の製造品出荷額は、近年増加傾向にある。 ・各道路の整備により、交通混雑が緩和されることで、工業団地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					
地域から頂いた主な意見等：					
<ul style="list-style-type: none"> ・令和3年8月に地域高規格道路甲賀湖南道路整備促進期成同盟会が要望書に「栗東水口道路Ⅰ・Ⅱ、水口道路の整備促進」の要望を記載。 ・令和3年8月に大津湖南地域幹線道路整備促進協議会が要望書に「栗東水口道路Ⅰ・Ⅱの整備促進」の要望を記載。 					

滋賀県知事の意見：

一般国道1号栗東水口道路Ⅰ、栗東水口道路Ⅱおよび水口道路については、対応方針（原案）で【事業継続】とされているとおり、事業効果の早期発現に向けて更なる整備促進をお願いします。

地元は、交通混雑、交通事故等の課題解消はもとより、企業立地や物流の発展など、地域の活性化においても期待しております。栗東水口道路Ⅰの0.9km区間については、令和7年秋開通の予定が示されたところですが、一日も早い開通に向けて、コスト縮減に取り組んでいただきながら、より一層の事業推進をお願いします。残る栗東水口道路Ⅱおよび水口道路についても、事業推進をお願いします。

なお、滋賀県としても事業推進に最大限の協力と努力をまいります。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、「一般国道1号栗東水口道路Ⅱ」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

周辺地域の人口、世帯数及び自動車保有台数は近年増加傾向である。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成12年事業化、用地取進捗率約100%、事業進捗率約54%（令和3年3月末時点）

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

引き続き事業を推進し、早期の開通を目指す。

施設の構造や工法の変更等

事業の実施にあたり、新技術・新工法の活用等によりコスト縮減に努める。

対応方針

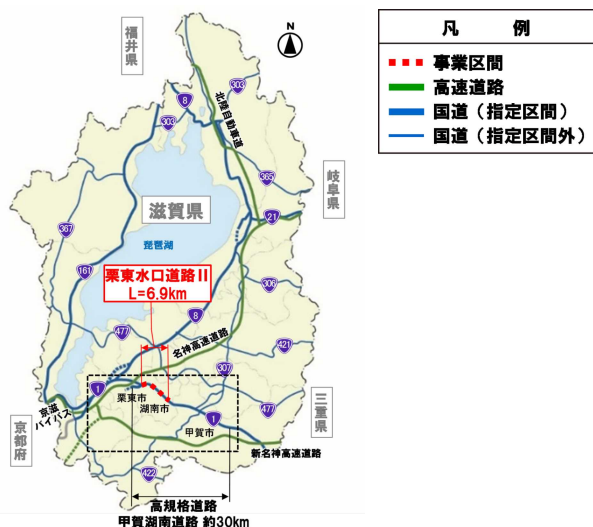
事業継続

対応方針決定の理由

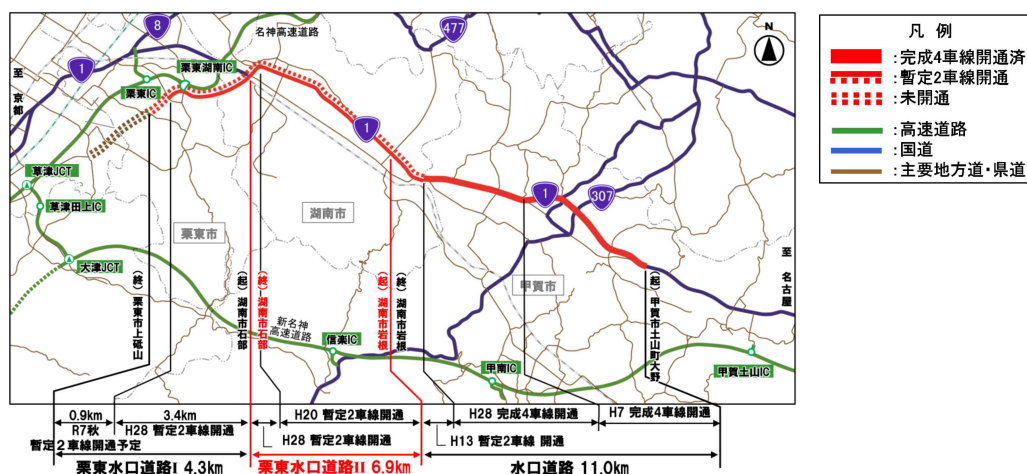
以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図

【位置図】



【概要図】



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

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

※B/Cは一体評価での値で、括弧内は個別評価の値である。

再評価結果（令和4年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課

担当課長名：長谷川 朋弘

事業名	一般国道1号 <small>みなくち</small> 水口道路	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：滋賀県 <small>こうか</small> 甲賀市 <small>つちやま</small> 土山町 <small>ちやま</small> 大野 <small>ようおの</small> 至：滋賀県 <small>こなん</small> 湖南市 <small>いわね</small> 岩根			延長	11.0km
事業概要					
一般国道1号栗東水口道路Ⅰ、栗東水口道路Ⅱ、水口道路は、一連の整備により国道1号の交通混雑の緩和、交通安全の確保を目的とした道路である。また、高規格道路である甲賀湖南道路の一部として広域ネットワークを形成する道路である。					
S41年度事業化（1工区） S63年度事業化（2, 3工区）	S61年度都市計画決定（2工区） H3年度都市計画決定（3工区） （H-年度変更）	S45年度用地着手	S46年度工事着手		
全体事業費	400億円	事業進捗率	約93%	供用済延長	9.3km（4車線） 1.7km（2車線）
（令和3年3月末時点）					
計画交通量	24,400台/日				
費用対効果分析結果	B/C （事業全体） 1.6 (1.1) （残事業） 1.8 (3.0)	総費用 （残事業）/（事業全体） 293/2,746億円 事業費：242/2,369億円 維持管理費：51/377億円	総便益 （残事業）/（事業全体） 540/4,378億円 （走行時間短縮便益：476/4,104億円） （走行経費減少便益：50/227億円） （交通事故減少便益：14/47億円）	基準年 令和3年度	
感度分析の結果					
【事業全体】交通量	：B/C=1.3～2.0（交通量 ±10%）		【残事業】交通量	：B/C=1.5～2.3（交通量 ±10%）	
事業費	：B/C=1.6～1.6（事業費 ±10%）		事業費	：B/C=1.7～2.0（事業費 ±10%）	
事業期間	：B/C=1.6～1.6（事業期間 ±20%）		事業期間	：B/C=1.8～1.9（事業期間 ±20%）	
事業の効果等					
①交通混雑の緩和					
<ul style="list-style-type: none"> ・栗東水口道路Ⅰに並行する国道1号区間や栗東水口道路Ⅱ・水口道路の暫定2車線区間では、速度低下が発生しており、交通混雑が発生している。 ・各事業区間の整備による交通容量の拡大により、交通混雑の緩和が期待される。 					
②交通安全の確保					
<ul style="list-style-type: none"> ・栗東水口道路Ⅰに並行する国道1号区間では、交通混雑に起因する追突事故が全体の約7割を占めており、死傷事故率が県平均より高い区間が存在する。 ・水口道路では4車線開通により死傷事故件数が14%減少しており、各事業区間の整備により、水口道路と同様の効果が期待される。 					
③地域医療の支援					
<ul style="list-style-type: none"> ・各道路の整備により、アクセス向上が見込まれる三次医療施設として「済生会滋賀県病院」がある。 ・各道路の整備により、甲賀市～済生会滋賀県病院までの混雑時の到着時間が約41分⇒約32分となり約9分短縮され、特に搬送時間の短縮が求められる重症救急患者に対応する三次医療施設におけるアクセス向上が期待される。 					
④観光アクセスの支援					
<ul style="list-style-type: none"> ・各道路の沿線地域である湖南地域、甲賀地域の観光客数は、近年増加傾向にある。 ・各道路の整備により、交通混雑が緩和されることで、県内の観光拠点へのアクセス向上が期待される。 					
⑤物流支援					
<ul style="list-style-type: none"> ・各道路の沿線地域である湖南地域、甲賀地域の製造品出荷額は、近年増加傾向にある。 ・各道路の整備により、交通混雑が緩和されることで、工業団地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					
地域から頂いた主な意見等：					
<ul style="list-style-type: none"> ・令和3年8月に地域高規格道路甲賀湖南道路整備促進期成同盟会が要望書に「栗東水口道路Ⅰ・Ⅱ、水口道路の整備促進」の要望を記載。 ・令和3年8月に大津湖南地域幹線道路整備促進協議会が要望書に「栗東水口道路Ⅰ・Ⅱの整備促進」の要望を記載。 					

滋賀県知事の意見：

一般国道1号栗東水口道路Ⅰ、栗東水口道路Ⅱおよび水口道路については、対応方針（原案）で【事業継続】とされており、事業効果の早期発現に向けて更なる整備促進をお願いします。地元は、交通混雑、交通事故等の課題解消はもとより、企業立地や物流の発展など、地域の活性化においても期待しております。栗東水口道路Ⅰの0.9km区間については、令和7年秋開通の予定が示されたところですが、一日も早い開通に向けて、コスト縮減に取り組んでいただきながら、より一層の事業推進をお願いします。残る栗東水口道路Ⅱおよび水口道路についても、事業推進をお願いします。なお、滋賀県としても事業推進に最大限の協力と努力をまいります。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、「一般国道1号水口道路」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

周辺地域の人口、世帯数及び自動車保有台数は近年増加傾向である。

事業の進捗状況、残事業の内容等

昭和41年度（1工区）、昭和63年度（2、3工区）に事業化、用地取進捗率約100%、事業進捗率約93%（令和3年3月末時点）

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

引き続き事業を推進し、早期の開通を目指す。

施設の構造や工法の変更等

事業の実施にあたり、新技術・新工法の活用等によりコスト縮減に努める。

対応方針

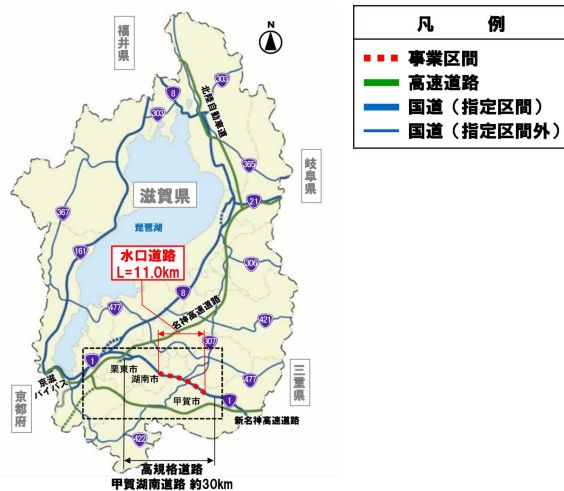
事業継続

対応方針決定の理由

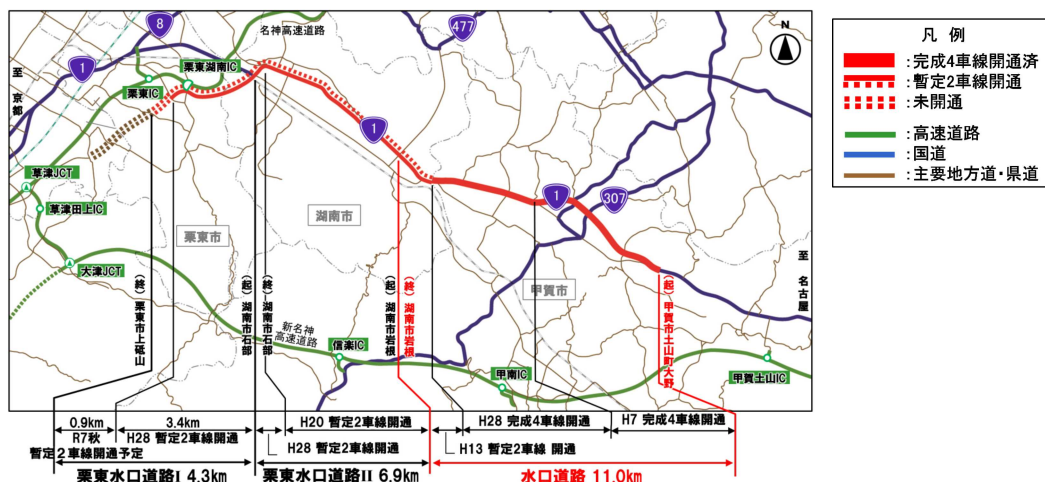
以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図

【位置図】



【概要図】



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

再評価結果（令和4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：長谷川 朋弘、沓掛 敏夫

事業名	一般国道1号 <small>よどがわ さ がんせんえんしん ぶ</small> 淀川左岸線延伸部		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 阪神高速道路株式会社
起終点	自：大阪府門真市ひえ島 至：大阪府大阪市北区豊崎				延長	8.7km
事業概要 淀川左岸線延伸部は、政府の都市再生プロジェクトとして位置づけられた「大阪圏の新たな環状道路（大阪都市再生環状道路）」の一部を構成する道路で、門真市ひえ島町から大阪市北区豊崎を結ぶ延長8.7kmの自動車専用道路である。 第二京阪道路と接続することにより、大阪ベイエリア（阪神港、夢洲・咲洲地区）と名神高速道路などの主要な高速道路を結び、物流の効率化や周辺地域との連絡強化による大阪・関西の経済活性化、競争力強化、災害時の避難・救援活動を支える重要な路線である。						
H29年度事業化		H28年度都市計画決定		用地未着手		R1年度工事着手
全体事業費		4,000億円		事業進捗率		約1% 供用済延長 —km
		(令和3年3月末時点)				
計画交通量		44,400台/日				
費用対効果分析結果	B/C (事業全体)	1.4		総費用 (残事業/事業全体)	3,017/3,109億円	
	(残事業)	1.4		事業費	2,746/2,839億円	
				維持管理費	271/271億円	
				総便益 (残事業/事業全体)	4,254/4,254億円	
				走行時間短縮便益	3,964/3,964億円	
				走行経費減少便益	257/257億円	
				交通事故減少便益	32/32億円	
				基準年	令和3年	
感度分析の結果 【事業全体】 交通量：B/C=1.1~1.9(交通量 ±10%) 事業費：B/C=1.4~1.7(事業費 ±10%) 事業期間：B/C=1.4~1.6(事業期間±20%) 【残事業】 交通量：B/C=1.1~2.0(交通量 ±10%) 事業費：B/C=1.4~1.7(事業費 ±10%) 事業期間：B/C=1.5~1.6(事業期間±20%)						
事業の効果等 ①交通の円滑化 ・大阪都市圏では、阪神高速の環状線に交通が集中し渋滞している。 ・淀川左岸線延伸部の整備により、大阪都市圏の外周をネットワーク化することで、阪神高速の環状線を通過する交通を外周に転換し、交通を円滑にする。 ②迂回機能の確保 ・都市高速道路においては、渋滞時に事故が発生しやすく、東大阪線では渋滞損失時間が全国ワースト4位であり、大阪港線では事故が年間377件発生している。 ・淀川左岸線延伸部の整備により、通行規制時の迂回路としての機能はもちろん、災害時の避難・救護活動を支える広域的な輸送ルートとしての機能が期待される。 ③地域の活性化 ・臨海部と内陸部間の貨物の取扱量が年々増加し、平成5年と比較して約3倍に増加している。 ・淀川左岸線延伸部の整備により、物流が効率化し、沿線地域への新たな企業進出等、地域経済の活性化が期待される。 ④観光産業の支援 ・関西の訪日外国人における観光消費額は年々増加している。さらに、2025年国際博覧会の開催が「夢洲」で予定されており、大阪府・大阪市では並行して統合型リゾート施設の開発計画が進められている。 ・淀川左岸線延伸部の整備により、広域的なネットワークが形成されることで、大阪臨海部や他の観光拠点の時間短縮が図られ、周遊エリア拡大による観光消費の増加が期待される。						
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： ・令和3年11月に関西高速道路ネットワーク推進協議会（H27.6設立、関西経済連合会、大阪商工会議所、神戸商工会議所、奈良商工会議所、関西経済同友会、大阪府、兵庫県、奈良県、大阪市、神戸市で構成）より早期整備の要望を受けている。 大阪府知事からの意見： ・「対応方針（原案）」案については異存ありません。 予算、工程等に関し、本府と十分な調整を図りながら、令和5年度の工事本格化、一日も早い開通に向けて、工事の安全対策に万全を期した上で、コスト削減に努めつつ、着実な事業推進をお願いいたします。						

大阪市長からの意見：

- ・一般国道1号淀川左岸線延伸部は、大阪都市再生環状道路の一部を構成する道路であり、淀川左岸線（1期、2期）や第二京阪道路を介して、関西国際空港や国際コンテナ戦略港湾・阪神港を有する大阪臨海部と名神・新名神高速道路といった国土軸とを直結し、広域的なネットワークを形成する重要な路線であることから、「対応方針（原案）」案のとおり事業を継続し、一日も早い供用に向け、更なる整備推進をお願いいたします。
- 本市としましては、事業者とともに地域の理解や協力を得て、事業が円滑に進むよう協力してまいりますので、工事の安全確保及び地域住民の不安解消に向け、これまでに引き続き、取り組んでいただきますようお願いいたします。
- また、建設コストの縮減等についても、併せてご検討いただきますよう、重ねてお願いいたします。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、「一般国道1号淀川左岸線延伸部」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、おおむね適切に進められており、対応方針(原案)のとおり「事業継続」でよいと判断される。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

淀川左岸線延伸部周辺地域の人口及び自動車保有台数は近年横ばい、世帯数は増加傾向で推移している。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成29年度に事業化、用地進捗率0%、事業進捗率1%（令和3年3月末時点）

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

引き続き事業を推進し、早期の開通を目指す。

施設の構造や工法の変更等

事業実施にあたり、新技術・新工法の活用等によりコスト縮減に努める。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

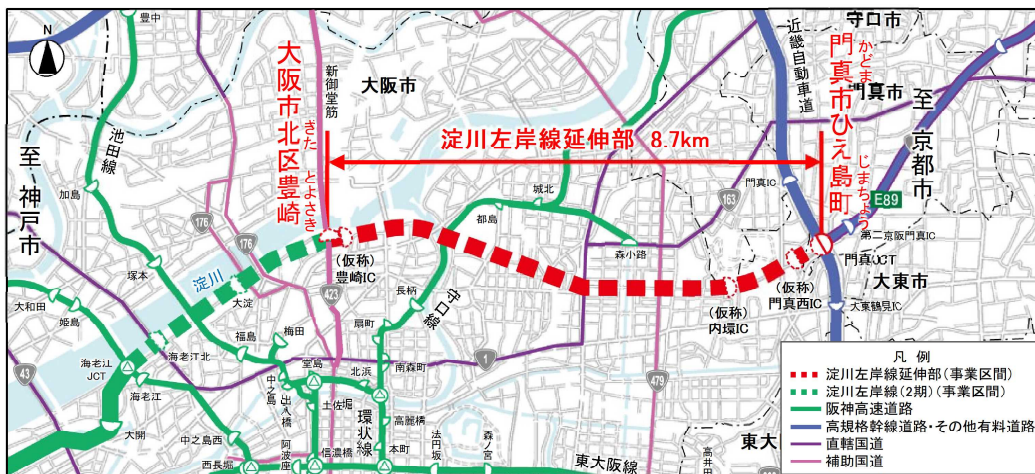
以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図

【位置図】



【概要図】



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

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

再評価結果（令和4年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課
担当課長名：長谷川 朋弘

事業名	一般国道175号 <small>かんて</small> 神出バイパス	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：兵庫県神戸市西 <small>にし</small> 区平野町常本 至：兵庫県神戸市西 <small>にし</small> 区神出町小束野	延長	5.7km		
事業概要					
<p>一般国道175号は、兵庫県明石市を起点に、京都府舞鶴市に至る総延長約130kmの主要幹線道路であり、瀬戸内工業地域と舞鶴港を南北に結び、中国縦貫自動車道、山陽自動車道や第二神明道路などを相互に結ぶ重要な役割を果たしている。</p> <p>神出バイパスは、神戸市西部における交通混雑の緩和、交通安全の確保等を目的とした道路である。</p>					
S61年度事業化	S58年度都市計画決定 (H-年度変更)	S61年度用地着手	H5年度工事着手		
全体事業費	224億円	事業進捗率 (令和3年3月末時点)	約78%	供用済延長	5.1km
計画交通量	24,600台/日				
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.6 (残事業) 4.3	総費用 ： (残事業)/(事業全体) 62/427億円 事業費：37/384億円 維持管理費：26/43億円	総便益 ： (残事業)/(事業全体) 269/675億円 走行時間短縮便益：260/653億円 走行経費減少便益：8.6/20億円 交通事故減少便益：1.1/2.3億円	基準年 ： 令和3年	
感度分析の結果					
<p>【事業全体】交通量：B/C=1.2~2.0(交通量 ±10%) 【残事業】交通量：B/C=3.4~5.4(交通量 ±10%) 事業費：B/C=1.6~1.6(事業費 ±10%) 事業費：B/C=4.1~4.6(事業費 ±10%) 事業期間：B/C=1.5~1.6(事業期間±20%) 事業期間：B/C=4.2~4.4(事業期間±20%)</p>					
事業の効果等					
<p>①交通混雑の緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> 神出バイパスの段階的な部分供用（H25.3及びH27.3）に伴い、小林交差点～北古口交差点間の現道の旅行速度が向上し、田井南交差点の渋滞も解消。 暫定供用したバイパス区間では、交通容量不足により通勤時間帯の渋滞が発生。 残る区間の整備や4車線化により、バイパス部の渋滞解消が期待される。 <p>②交通安全の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> 一般国道175号（事業区間の現道）は一部通学路指定されている区間があるものの、約8割が歩道未整備であり、自転車・歩行者の安全確保が課題。 神出バイパス部分供用（H25.3及びH27.3）に伴い、現道を通る全体交通量の約4割、大型車両の約6割が段階的に減少し、歩行者の安全性が向上。 残る区間の整備や4車線化により、通過交通が神出バイパスに転換することで、現道の交通量がさらに減少し、事故減少や自転車・歩行者の安全性向上が期待される。 <p>③地域活性化への支援</p> <ul style="list-style-type: none"> 神出バイパスが通過する神戸市西区では、産業団地が整備されており、製造品出荷額が増加傾向。 残る区間の整備や4車線化により、産業団地へのアクセス機能が向上し、物流活動が促進され、地域の活性化に寄与することが期待される。 					
関係する地方公共団体等の意見					
<p>地域から頂いた主な意見等：</p> <ul style="list-style-type: none"> 「令和2年度国家予算に対する提案・要望」で神戸市より、神出バイパスの整備促進の要望を受けている。 平成29年11月、平成30年11月、令和元年8月・11月、令和2年9月・11月に一般国道175号整備促進期成同盟会（S41.10設立、神戸市・西脇市・三木市・小野市・丹波市・加東市の市長及び議長）より、神出バイパスの整備促進の要望を受けている。 <p>神戸市長の意見：</p>					

一般国道175号は、神戸市西部地域の経済活動や、災害時の緊急輸送道路、安全な交通の確保など、市民生活を支える上で重要な幹線道路です。その中でも神出バイパスの区間は、県道神戸加古川姫路線や県道六分一神出線と接続し、交通量が非常に多く、慢性的な交通混雑が発生している状況から市民生活への影響は大きいものとなっています。

一般国道175号の機能を最大限発揮させるためにも、効果の高い神出バイパスの整備は非常に重要であることから、未整備0.6km区間並びに暫定2車線4.2km区間の4車線化を早期に完了させる必要があると考えております。

神戸市としても、用地取得に協力し、事業推進に努めております。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、「一般国道175号神出バイパス」の再評価は、当委員会に提出された資料、説明の範囲において、おおむね適切であり、対応方針(原案)のとおり「事業継続」することが妥当と判断される。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

神出バイパス区間が通過する神戸市西区の世帯数や自動車保有台数の伸びは増加傾向。

事業の進捗状況、残事業の内容等

昭和61年度事業化、用地取得率：約89%、事業進捗率：約78%（令和3年3月末時点）

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

引き続き事業を推進し、早期の開通を目指す。

施設の構造や工法の変更等

事業実施にあたり、新技術・新工法の活用等によりコスト縮減に努める。

対応方針

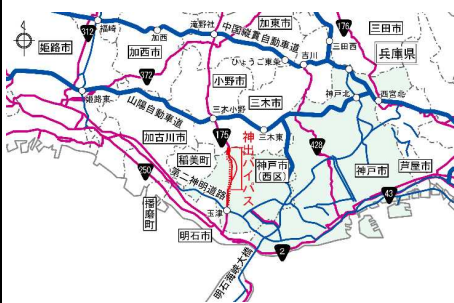
事業継続

対応方針決定の理由

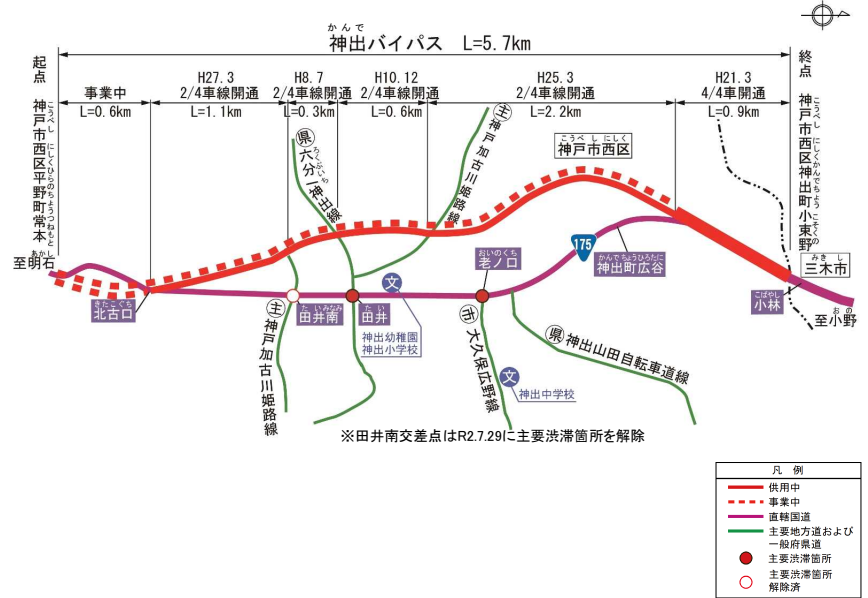
以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図

【位置図】



【概要図】



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

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

再評価結果（令和4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：長谷川 朋弘、沓掛 敏夫

事業名	一般国道2号 <small>こうべにし</small> 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	12.5km
事業概要 神戸西バイパスは、神戸市垂水区から明石市を結ぶ延長約12.5kmの高規格道路であり、交通混雑が著しい神戸西部地域において、第二神明道路のバイパスとして計画された道路である。 第二神明道路と東西の広域交通を分担し、日常生活や経済活動を支える重要な路線であり、神戸淡路鳴門自動車道へのアクセス道路としても機能。						
S63年度事業化	S62年度都市計画決定 (H-年度変更)	H元年度用地着手	H3年度工事着手			
全体事業費	2,250億円	事業進捗率 (令和3年3月末時点)	約75%	供用済延長	専用部 5.6km 一般部 5.4km	
計画交通量	29,200台/日					
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体)	1.1	総費用 (残事業)/(事業全体) 782/4,210億円 事業費：635/3,967億円 維持管理費：147/244億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 2,703/4,628億円 走行時間短縮便益：2,505/4,260億円 走行経費減少便益：171/315億円 交通事故減少便益：27/53億円	基準年 令和3年	
	(残事業)	3.5				
感度分析の結果 【事業全体】交通量：B/C=0.9~1.4(交通量 ±10%) 事業費：B/C=1.1~1.1(事業費 ±10%) 事業期間：B/C=1.1~1.1(事業期間 ±20%)						
感度分析の結果 【残事業】交通量：B/C=2.7~4.4(交通量 ±10%) 事業費：B/C=3.2~3.8(事業費 ±10%) 事業期間：B/C=3.4~3.5(事業期間 ±20%)						
事業の効果等 ①交通混雑の緩和 <ul style="list-style-type: none"> ・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380回の渋滞(令和2年)が発生。 ・神戸西バイパスの整備により、第二神明道路の渋滞回数が減少し、走行性の向上に期待。 ②交通安全の確保 <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、整備済区間に並行する第二神明道路と比べ死傷事故率が高く、交通混雑に起因すると考えられる追突事故が約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物流の効率化支援 <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、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 地域から頂いた主な意見等： <ul style="list-style-type: none"> ・「令和4年度国家予算に対する提案・要望」で神戸市より、神戸西バイパスの整備促進の要望を受けている。 ・過去にも平成29年7月、平成30年7月、令和元年7月、令和2年7月に上記の要望を受けている。 神戸市長の意見： 一般国道2号神戸西バイパスは、交通混雑が著しい神戸市西部地域や、第二神明道路で慢性的に発生している渋滞の緩和に繋がり、緊急時、災害時の迂回路としての機能を果たすと共に、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、観光周遊の促進、市民生活の向上などに資する効果の高い事業です。

平成30年3月には、神戸西バイパスの自動車専用部に西日本高速道路株式会社による有料道路事業が導入され、早期整備のための事業スキームが整いました。神戸西バイパスの早期完成・整備効果の早期発現に向けて、引き続き有料道路制度を活用しながら事業を継続することが必要と考えます。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、「一般国道2号神戸西バイパス」の再評価は、当委員会に提出された資料、説明の範囲において、おおむね適切であり、対応方針(原案)のとおり「事業継続」することが妥当と判断される。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

神戸西バイパス周辺地域の人口及び自動車保有台数は近年横ばい、世帯数の推移は増加傾向である。

事業の進捗状況、残事業の内容等

昭和63年度事業化、用地取得率：約90%、事業進捗率：約75%（令和3年3月末時点）

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

引き続き事業を推進し、早期の開通を目指す。

施設の構造や工法の変更等

事業の実施にあたり、新技術・新工法の活用等によりコスト縮減に努める。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

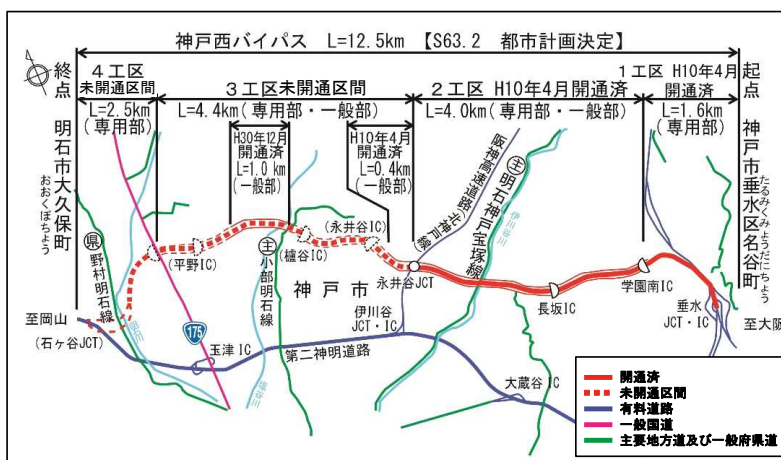
以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図

【位置図】



【概要図】



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

再評価結果（令和4年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課
担当課長名：長谷川 朋弘

事業名	一般国道483号 <small>とよおか</small> 豊岡道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 近畿地方整備局
起終点	自：兵庫県豊岡市戸牧 <small>とよおか とべら</small> 至：兵庫県豊岡市上佐野 <small>とよおか かみきの</small>	延長	2.0km		
事業概要					
<p>北近畿豊岡自動車道は、豊岡市から丹波市に至る延長約73kmの高規格道路であり、兵庫県北部の但馬地域と丹波地域の連携を支援するとともに、舞鶴若狭自動車道等を介して京阪神都市圏と直結することで、地域の活性化を支援する自動車専用道路である。</p> <p>豊岡道路、豊岡道路(Ⅱ期)は、交通混雑の緩和、交通安全の確保、災害時等の交通の確保、第3次救急医療機関へのアクセス向上を目的としている。</p>					
H28年度事業化	H27年度都市計画決定 (H-年度変更)	H29年度用地着手	H30年度工事着手		
全体事業費	190億円	事業進捗率	約72%	供用済延長	—km
計画交通量		18,900台/日			
費用対効果分析結果	B/C	総費用	総便益	基準年	
	(事業全体) 1.1 (1.8)	(残事業)/(事業全体) 295/410億円	(残事業)/(事業全体) 435/435億円	令和3年	
	(残事業) 1.5 (4.5)	事業費：264/379億円 維持管理費：31/31億円	走行時間短縮便益：344/344億円 走行経費減少便益：74/74億円 交通事故減少便益：17/17億円		
感度分析の結果					
【事業全体】交通量：B/C=0.9 ~1.2(交通量 ±10%)		【残事業】交通量：B/C=1.3~1.6(交通量 ±10%)			
事業費：B/C=0.997~1.1(事業費 ±10%)		事業費：B/C=1.4~1.6(事業費 ±10%)			
事業期間：B/C=0.99 ~1.1(事業期間±20%)		事業期間：B/C=1.4~1.6(事業期間±20%)			
事業の効果等					
①交通混雑の緩和					
<ul style="list-style-type: none"> 事業区間と並行する国道は、朝夕の通勤帰宅時や観光シーズンには混雑が発生しているが、豊岡道路、豊岡道路(Ⅱ期)の整備により交通の転換が図られることで、交通混雑の緩和が期待される。 					
②交通安全の確保					
<ul style="list-style-type: none"> 事業区間と並行する国道の平均死傷事故率は、但馬地域内の国道の平均死傷事故率を上回る。また、渋滞の要因と考えられる追突が約7割を占めている。 豊岡道路、豊岡道路(Ⅱ期)の整備により、交通転換が図られることで国道における事故の減少が期待される。 					
③災害時等の交通確保					
<ul style="list-style-type: none"> 平成16年10月の台風23号をはじめ、但馬地域を流れる円山川は大きな氾濫が過去50年で7回起き、市民生活に多大な影響を与えている。 豊岡道路、豊岡道路(Ⅱ期)は、比較的標高の高い位置を通過するため、水害への影響は受けにくく、豊岡病院や但馬空港等へのアクセスが確保でき、災害時にも幹線道路としての機能を発揮できる。 					
④第3次救急医療機関へのアクセス向上					
<ul style="list-style-type: none"> 但馬地域唯一の第3次救急医療機関である豊岡病院では、ドクターカーを派遣し、救急車と連携した独自の救急医療体制を構築している。 北近畿豊岡自動車道の整備により、30分圏域の人口カバー率が91%→98%に拡大し、救急搬送時の時間短縮が期待される。 					
関係する地方公共団体等の意見					
地域から頂いた主な意見等：					
<ul style="list-style-type: none"> 令和3年7月に但馬自治会より早期完成の要望を受けている。 令和2年11月に北近畿豊岡自動車道建設促進期成同盟会より早期完成の要望を受けている。 					
兵庫県知事の意見：					
兵庫県は文化や風土の異なる個性ある五国からなる広い県土を有しており、地域活力や暮らしの利便性を高めるためには、基幹道路八連携軸で構成される基幹道路ネットワークの整備を推進する必要がある。					

る。

特に基幹道路がミッシングリンクとなっている県北部の但馬地域は、温泉や山陰海岸ジオパーク等の多彩な観光資源や豊かな食材、文化芸術など様々なポテンシャルを有しており、これらを伸ばしていくためには、北近畿豊岡自動車道の整備は必要不可欠である。

豊岡道路及び豊岡道路(Ⅱ期)は、第3次救急医療機関である豊岡病院に直結し、円山川の水害の影響も受けにくいことから、救急搬送の時間短縮や災害時の交通確保、さらに豊岡市街中心部の交通混雑の緩和、交通安全の確保が期待される。

このため、「防災・減災、国土強靱化に向けた道路の5か年対策プログラム」において公表された、豊岡道路の令和6年秋の供用、豊岡道路(Ⅱ期)の令和4年の用地取得着手に向け着実に事業推進して頂き、予算の確保と、より一層のコスト縮減に努め、早期の全線供用をお願いしたい。

なお、北近畿豊岡自動車道は豊岡北JCT・ICにおいて山陰近畿自動車道と接続することで、より大きな効果を発揮することから、豊岡北JCT・IC～城崎温泉IC間の直轄権限代行に向けた調査の実施をお願いしたい。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、「一般国道483号豊岡道路」の再評価は、当委員会に提出された資料、説明の範囲において、おおむね適切であり、対応方針(原案)のとおり「事業継続」することが妥当と判断される。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

日高豊岡南道路が令和2年11月に開通し、並行する国道312号の平均速度が向上。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成28年度事業化、用地進捗率約98%、事業進捗率約72%(令和3年3月末時点)

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

引き続き事業を推進し、早期の開通を目指す。

施設の構造や工法の変更等

事業の実施にあたり、新技術・新工法の活用等によりコスト縮減に努める。

対応方針

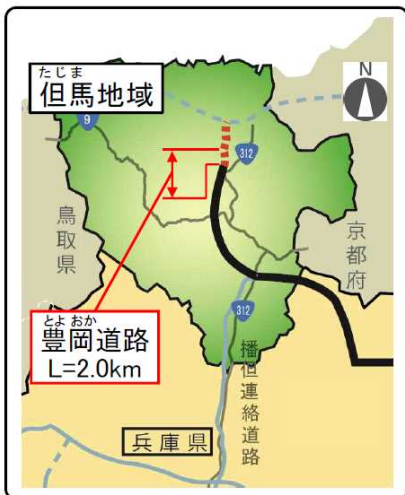
事業継続

対応方針決定の理由

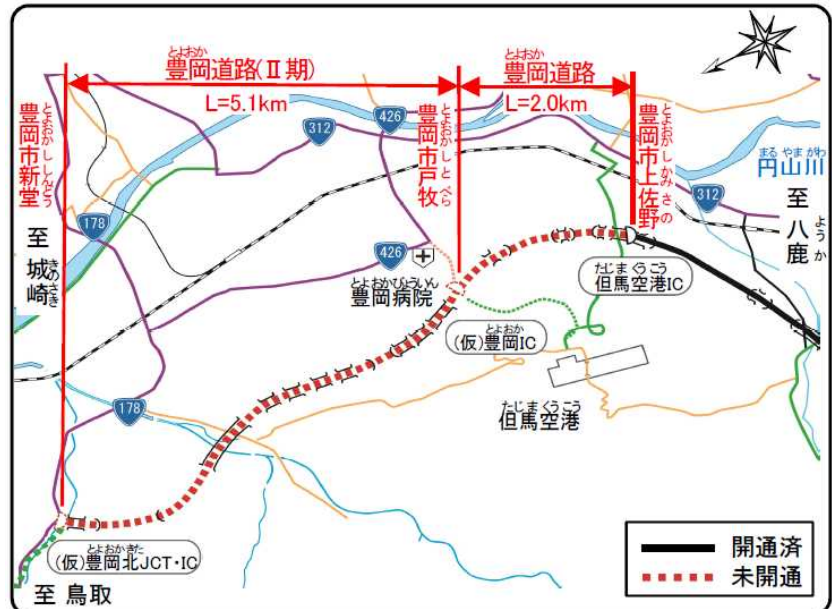
以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図

【位置図】



【概要図】



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

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

※B/Cは一体評価での値で、括弧内は個別評価の値である。

再評価結果（令和4年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課
担当課長名：長谷川 朋弘

事業名 一般国道483号 <small>とよおか</small> 豊岡道路(Ⅱ期)	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>とよおか</small> 豊岡市 <small>しんどう</small> 新堂 至：兵庫県 <small>とよおか</small> 豊岡市 <small>とべら</small> 戸牧		延長 5.1km													
事業概要 北近畿豊岡自動車道は、豊岡市から丹波市に至る延長約73kmの高規格道路であり、兵庫県北部の但馬地域と丹波地域の連携を支援するとともに、舞鶴若狭自動車道等を介して京阪神都市圏と直結することで、地域の活性化を支援する自動車専用道路である。 豊岡道路、豊岡道路(Ⅱ期)は、交通混雑の緩和、交通安全の確保、災害時等の交通の確保、第3次救急医療機関へのアクセス向上を目的としている。															
R2年度事業化	H27年度都市計画決定 (H-年度変更)	用地未着手 工事未着手													
全体事業費	270億円	事業進捗率 (令和3年3月末時点)													
		約1% 供用済延長 —km													
計画交通量 8,700台/日															
費用対効果 分析結果	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 10%;">B/C</td> <td style="width: 10%;">総費用</td> <td style="width: 10%;">総便益</td> <td style="width: 10%;">基準年</td> </tr> <tr> <td>(事業全体) 1.1</td> <td>(残事業)/(事業全体) 295/410億円</td> <td>(残事業)/(事業全体) 435/435億円</td> <td>令和3年</td> </tr> <tr> <td>(残事業) 1.5</td> <td>事業費：264/379億円 維持管理費：31/31億円</td> <td>走行時間短縮便益：344/344億円 走行経費減少便益：74/74億円 交通事故減少便益：17/17億円</td> <td></td> </tr> </table>	B/C	総費用	総便益	基準年	(事業全体) 1.1	(残事業)/(事業全体) 295/410億円	(残事業)/(事業全体) 435/435億円	令和3年	(残事業) 1.5	事業費：264/379億円 維持管理費：31/31億円	走行時間短縮便益：344/344億円 走行経費減少便益：74/74億円 交通事故減少便益：17/17億円			
B/C	総費用	総便益	基準年												
(事業全体) 1.1	(残事業)/(事業全体) 295/410億円	(残事業)/(事業全体) 435/435億円	令和3年												
(残事業) 1.5	事業費：264/379億円 維持管理費：31/31億円	走行時間短縮便益：344/344億円 走行経費減少便益：74/74億円 交通事故減少便益：17/17億円													
感度分析の結果 【事業全体】交通量：B/C=0.9～1.2(交通量±10%) 事業費：B/C=0.997～1.1(事業費±10%) 事業期間：B/C=0.99～1.1(事業期間±20%) 【残事業】交通量：B/C=1.3～1.6(交通量±10%) 事業費：B/C=1.4～1.6(事業費±10%) 事業期間：B/C=1.4～1.6(事業期間±20%)															
事業の効果等 ①交通混雑の緩和 ・事業区間と並行する国道は、朝夕の通勤帰宅時や観光シーズンには混雑が発生しているが、豊岡道路、豊岡道路(Ⅱ期)の整備により交通の転換が図られることで、交通混雑の緩和が期待される。 ②交通安全の確保 ・事業区間と並行する国道の平均死傷事故率は、但馬地域内の国道の平均死傷事故率を上回る。また、渋滞の要因と考えられる追突が約7割を占めている。 ・豊岡道路、豊岡道路(Ⅱ期)の整備により、交通転換が図られることで国道における事故の減少が期待される。 ③災害時等の交通確保 ・平成16年10月の台風23号をはじめ、但馬地域を流れる円山川は大きな氾濫が過去50年で7回起き、市民生活に多大な影響を与えている。 ・豊岡道路、豊岡道路(Ⅱ期)は、比較的標高の高い位置を通過するため、水害への影響は受けにくく、豊岡病院や但馬空港等へのアクセスが確保でき、災害時にも幹線道路としての機能を発揮できる。 ④第3次救急医療機関へのアクセス向上 ・但馬地域唯一の第3次救急医療機関である豊岡病院では、ドクターカーを派遣し、救急車と連携した独自の救急医療体制を構築している。 ・北近畿豊岡自動車道の整備により、30分圏域の人口カバー率が91%→98%に拡大し、救急搬送時の時間短縮が期待される。															
関係する地方公共団体等の意見 地域から頂いた主な意見等： ・令和3年7月に但馬自治会より早期完成の要望を受けている。 ・令和2年11月に北近畿豊岡自動車道建設促進期成同盟会より早期完成の要望を受けている。 兵庫県知事の意見： 兵庫県は文化や風土の異なる個性ある五国からなる広い県土を有しており、地域活力や暮らしの利便性を高めるためには、基幹道路八連携軸で構成される基幹道路ネットワークの整備を推進する必要がある。															

る。

特に基幹道路がミッシングリンクとなっている県北部の但馬地域は、温泉や山陰海岸ジオパーク等の多彩な観光資源や豊かな食材、文化芸術など様々なポテンシャルを有しており、これらを伸ばしていくためには、北近畿豊岡自動車道の整備は必要不可欠である。

豊岡道路及び豊岡道路(Ⅱ期)は、第3次救急医療機関である豊岡病院に直結し、円山川の水害の影響も受けにくいことから、救急搬送の時間短縮や災害時の交通確保、さらに豊岡市街中心部の交通混雑の緩和、交通安全の確保が期待される。

このため、「防災・減災、国土強靱化に向けた道路の5か年対策プログラム」において公表された、豊岡道路の令和6年秋の供用、豊岡道路(Ⅱ期)の令和4年の用地取得着手に向け着実に事業推進して頂き、予算の確保と、より一層のコスト縮減に努め、早期の全線供用をお願いしたい。

なお、北近畿豊岡自動車道は豊岡北JCT・ICにおいて山陰近畿自動車道と接続することで、より大きな効果を発揮することから、豊岡北JCT・IC～城崎温泉IC間の直轄権限代行に向けた調査の実施をお願いしたい。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、「一般国道483号豊岡道路(Ⅱ期)」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

日高豊岡南道路が令和2年11月に開通し、並行する国道312号の平均速度が向上。

事業の進捗状況、残事業の内容等

令和2年度事業化、用地進捗率約0%、事業進捗率約1%(令和3年3月末時点)

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

引き続き事業を推進し、早期の開通を目指す。

施設の構造や工法の変更等

事業の実施にあたり、新技術・新工法の活用等によりコスト縮減に努める。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

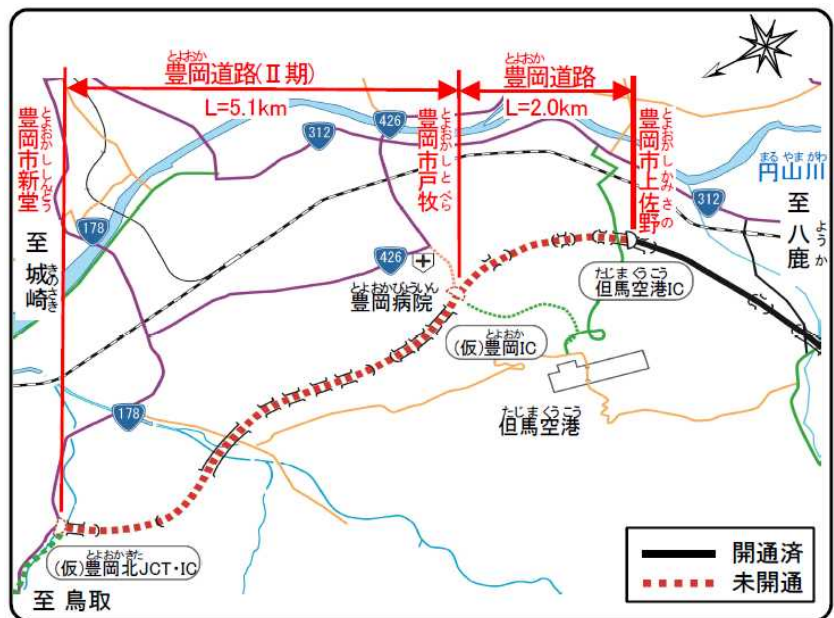
以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図

【位置図】



【概要図】



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

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

※B/Cは一体評価での値で、括弧内は個別評価の値である。

再評価結果（令和4年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課
 担当課長名：長谷川 朋弘

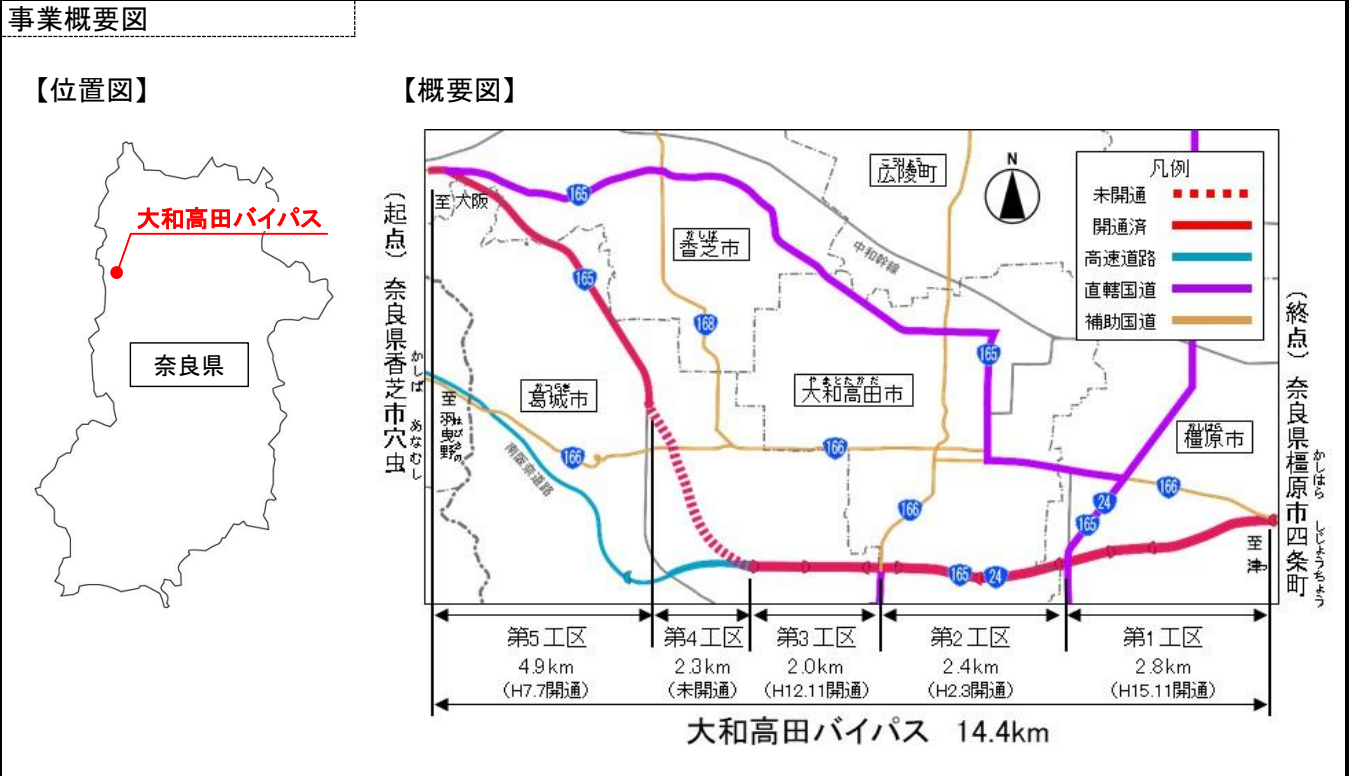
事業名	一般国道165号 <small>やまとたかだ</small> 大和高田バイパス		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 近畿地方整備局
起終点	自：奈良県香芝市穴虫 <small>かしは あなむし</small> 至：奈良県橿原市四条町 <small>かしはら しじょうちょう</small>				延長	14.4km
事業概要	<p>一般国道165号は、大阪市北区を起点とし、奈良県大和平野地域の南部を経由して三重県津市に至る全長約125kmの主要幹線道路である。</p> <p>大和高田バイパスは、奈良県香芝市から橿原市内の一般国道165号における交通混雑の緩和、交通安全の確保を目的とした延長14.4kmの道路である。</p>					
S43年度事業化	S47年度都市計画決定 (S61, H3, H9年度変更)		S47年度用地着手		S48年度工事着手	
全体事業費	930億円	事業進捗率 (令和3年3月時点)	約89%	供用済延長	12.1km	
計画交通量	27,100台/日					
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.1 (残事業) 3.0	総費用 (残事業)/(事業全体) 88/3,074億円 事業費：76/2,973億円 維持管理費：12/100億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 264/3,314億円 走行時間短縮便益：240/2,980億円 走行経費減少便益：17/277億円 交通事故減少便益：7/58億円	基準年 令和3年		
感度分析の結果	<p>【事業全体】 交通量：B/C=0.9~1.3（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.1~1.1（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=1.03~1.1（事業期間±20%）</p> <p>【残事業】 交通量：B/C=2.6~3.4（交通量 ±10%） 事業費：B/C=2.7~3.3（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=2.9~3.1（事業期間±20%）</p>					
事業の効果等	<p>①交通混雑の緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> 大和高田バイパスの整備により交通が転換し、並行する現道165号では交通量が減少するものの、依然として交通容量を超過。 バイパス整備により交通が転換し、交通混雑の緩和が期待。 <p>②交通安全の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> 大和高田バイパスと並行する現道165号で発生する事故は、渋滞等に起因すると考えられる追突が全体の5割を占めており、死傷事故率は奈良県平均の約3.1倍となっている。 バイパス整備により交通転換が図られ、交通混雑が緩和されることで、交通事故の減少が期待。 <p>③観光支援</p> <ul style="list-style-type: none"> 奈良県西部および東部の観光客数は近年増加傾向にある。 バイパス整備により、西名阪自動車道への所要時間短縮など大阪方面からのアクセス向上が見込まれ、観光振興への寄与に期待。 <p>④地域医療の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> 国道165号を通るルートでは、渋滞の影響を受けやすく、救急搬送の定時性が確保できていない。 バイパスの整備により、救急搬送時間の短縮が見込まれ、地域医療支援に寄与。 					
関係する地方公共団体等の意見	<p>地域から頂いた主な意見等</p> <ul style="list-style-type: none"> 令和3年9月、奈良国道連絡会（平成3年7月設立、奈良県内市町村の各首長）から、整備促進の要望を受けている。 <p>奈良県知事の意見：</p> <p>大和高田バイパスは、中間区間が未供用であるため、前後の供用区間の交通が並行する御所香芝線に流入し、當麻寺交差点から太田南交差点間では交通量が容量を超過しており、3箇所の交差点を含む区間が、平成25年に公表された「地域の主要渋滞箇所」となっています。</p> <p>この区間の交通渋滞により、沿線市を含む中和地域の医療の要である奈良県立医療大学付属病院への</p>					

緊急搬送において御所香芝線を通るルート of 速達性が確保できないことなど、地域住民の生活に大きく影響を及ぼしていることから、大和高田バイパスの未供用区間を整備し、御所香芝線の円滑な交通の確保を図ることが必要です。

県としても、平成30年2月に、御所香芝線の太田南交差点において、交差点南側の大和高田バイパスから流出する右折車線の滞留スペースを確保したことで、この方向の渋滞が緩和されましたが、依然、交通渋滞が発生しているため、大和高田バイパスを計画通り完成させることが必要です。

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。

事業評価監視委員会の意見	
審議の結果、「一般国道165号大和高田バイパス」の再評価は、当委員会に提出された資料、説明の範囲において、おおむね適切であり、対応方針(原案)のとおり「事業継続」することが妥当と判断される。	
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	
大和高田バイパス沿線地域の人口は横ばいで推移、世帯数及び自動車保有台数は増加傾向にある。	
事業の進捗状況、残事業の内容等	
昭和43年度事業化、用地進捗率約92%、事業進捗率約89%（令和3年3月末時点）	
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	
引き続き事業を推進し、早期の開通を目指す。	
施設の構造や工法の変更等	
事業の実施にあたり、新技術・新工法の活用等によりコスト縮減に努める。	
対応方針	事業継続
対応方針決定の理由	以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。



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

再評価結果（令和4年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課
担当課長名：長谷川 朋弘

事業名	一般国道25号 <small>いかるが</small> 斑鳩バイパス		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：奈良県生駒郡斑鳩町幸前 至：奈良県生駒郡斑鳩町龍田				延長	4.7km
事業概要	<p>一般国道25号は、三重県四日市市を起点とし、奈良県西和地域を経て、大阪府大阪市に至る延長200kmの主要幹線道路である。</p> <p>斑鳩バイパス（いかるがパークウェイ）は、斑鳩町市街部の交通混雑の緩和、交通安全の確保を目的とした延長4.7kmの道路である。</p>					
S47年度事業化	S42年度都市計画決定 (H15年度変更)	H10年度用地着手	H14年度工事着手			
全体事業費	240億円	事業進捗率 (令和3年3月時点)	約46%	供用済延長	1.5km	
計画交通量	11,700台/日					
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.1 (残事業) 1.8	総費用 (残事業)/(事業全体) 112/288億円 事業費：97/266億円 維持管理費：15/23億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 197/322億円 走行時間短縮便益：181/294億円 走行経費減少便益：15/24億円 交通事故減少便益：1.0/3.3億円	基準年	令和3年	
感度分析の結果	<p>【事業全体】 交通量：B/C=0.96~1.3（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.1~1.2（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=1.1~1.2（事業期間±20%）</p> <p>【残事業】 交通量：B/C=1.5~2.0（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.6~1.9（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=1.7~1.8（事業期間±20%）</p>					
事業の効果等	<p>①交通混雑の緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> 一般国道25号では、終日にわたって、旅行速度が低下し、渋滞が発生。 斑鳩バイパス開通済み区間に並行する区間では交通量の減少が見られるものの、依然として交通容量を超過。 斑鳩バイパスの整備により、更なる交通がバイパスへ転換し、交通混雑の緩和が期待。 <p>②交通安全の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> 一般国道25号で発生する事故は、渋滞等に起因すると考えられる追突が全体の4割を占めており、死傷事故率は奈良県平均の約1.7倍となっている。 バイパス整備により交通転換が図られ、交通混雑が緩和されることで、交通事故の減少が期待。 <p>③地域医療の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> 一般国道25号を通るルートでは、渋滞の影響を受けやすく、救急搬送の定時性が確保できていない。 バイパス整備により、救急搬送時間の短縮が見込まれ、地域医療支援に寄与。 <p>④観光支援</p> <ul style="list-style-type: none"> 法隆寺周辺は斑鳩町の観光拠点となっており、観光客の多くが乗用車や法隆寺駅から路線バスやタクシーを利用して訪れるため、観光シーズンには一般国道25号へ交通が集中。 バイパス整備により交通転換が図られ、交通混雑が緩和されることで、観光拠点へのアクセス向上が見込まれ、観光振興への寄与に期待。 					
関係する地方公共団体等の意見	<p>地域から頂いた主な意見等</p> <ul style="list-style-type: none"> 令和3年8月、奈良県生駒郡斑鳩町長から、整備促進の要望を受けている。 令和3年8月、斑鳩パークウェイ推進協議会（自治会連合会役員、参加希望自治会長、斑鳩町 都市建設部長より構成）から、整備促進の要望を受けている。 令和3年9月、奈良国道連絡会（平成3年7月設立、奈良県内市町村の各首長）から、整備促進の要望を受けている。 					

奈良県知事の意見：

斑鳩バイパスは、国道25号の斑鳩町市街地の交通混雑の緩和を目的に、昭和47年度に延長4.7kmが事業化され、これまでに1.5kmが供用されましたが、依然、国道25号では、斑鳩町から王寺町にかけて慢性的な交通渋滞が発生しています。

この交通渋滞は、国道25号の沿線に立地している世界文化遺産の法隆寺のアクセスや、斑鳩町、王寺町を含む2市・8町からなる西和地域の医療の要である西和医療センターへの緊急車両等の進入にも大きく影響を及ぼしています。

西和地域の円滑な交通を確保し、観光振興や地域住民の安心な暮らしの実現のためには、斑鳩バイパスの早期完成を図る必要があります。

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。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、「一般国道25号斑鳩バイパス」の再評価は、当委員会に提出された資料、説明の範囲において、おおむね適切であり、対応方針（原案）のとおり「事業継続」することが妥当と判断される。

ただし、事業計画に関して、地元の理解が得られるように地元自治体とともに引き続き努めること

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

斑鳩バイパス沿線地域の人口は横ばいで推移、世帯数及び自動車保有台数は増加傾向にある。

事業の進捗状況、残事業の内容等

昭和47年度事業化、用地進捗率約54%、事業進捗率約46%（令和3年3月末時点）

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

引き続き事業を推進し、早期の開通を目指す。

施設の構造や工法の変更等

事業の実施にあたり、新技術・新工法の活用等によりコスト縮減に努める。

対応方針 **事業継続**

対応方針決定の理由

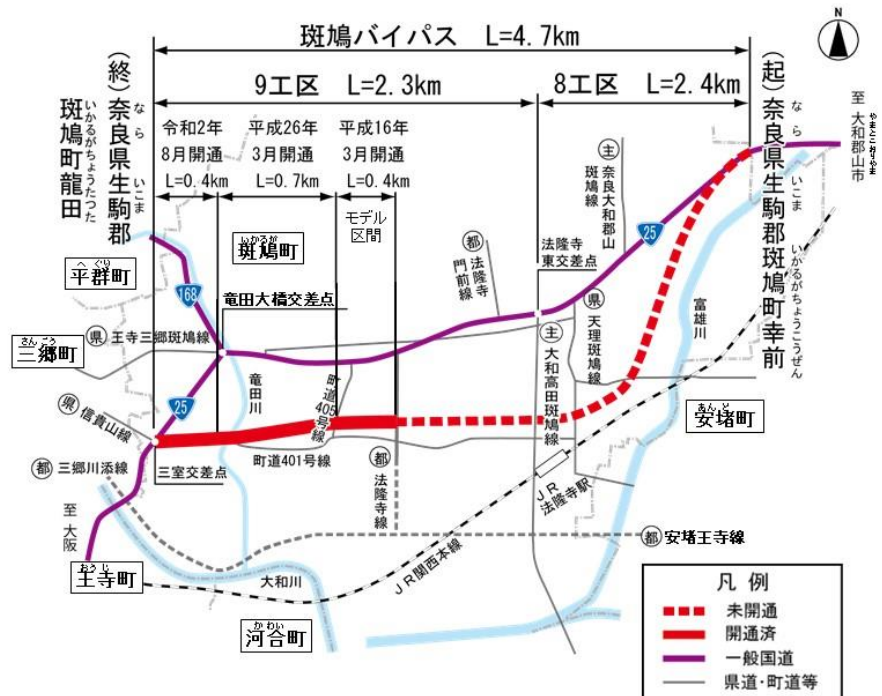
以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図

【位置図】



【概要図】



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

再評価結果（令和4年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課
担当課長名：長谷川 朋弘

事業名	一般国道42号 <small>くしもと</small> すさみ串本道路		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 近畿地方整備局
起終点	自：和歌山県 <small>ひがしむろぐんくしもとちょう</small> 東牟婁郡串本町サンゴ台 至：和歌山県 <small>にしむろぐん</small> 西牟婁郡すさみ町江住				延長	19.2km
事業概要	<p>一般国道42号は静岡県浜松市を起点とし、和歌山県和歌山市に至る総延長521kmの主要幹線道路であり、和歌山県の紀伊半島沿岸部をつなぐ唯一の国道として、産業、経済、生活を支える重要な役割を担っている。</p> <p>一般国道42号すさみ串本道路（串本IC(仮称)～すさみ南IC）は、紀伊半島一周となる幹線道路として、南海トラフ地震等の災害時の交通確保、救急医療活動の支援及び広域周遊観光の支援を目的とした自動車専用道路である。</p>					
H26年度事業化	H-年度都市計画決定 (H-年度変更)		H29年度用地着手	H29年度工事着手		
全体事業費	1,210億円	事業進捗率 (令和3年3月末時点)	約50%	供用済延長	—km	
計画交通量	9,500台/日					
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.1 (1.1) (残事業) 1.5 (2.1)	総費用 (残事業)/(事業全体) 3,228/4,565億円 事業費：2,853/4,191億円 維持管理費：375/375億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 4,860/4,860億円 走行時間短縮便益：4,423/4,423億円 走行経費減少便益：337/337億円 交通事故減少便益：100/100億円	基準年 令和3年		
感度分析の結果	<p>【事業全体】交通量変動：B/C= 0.9～1.3(交通量 ±10%) 【残事業】 B/C=1.2～1.9(交通量 ±10%) 事業費変動：B/C= 1.002～1.1(事業費±10%) B/C=1.4～1.7(事業費 ±10%) 事業期間変動：B/C= 0.8～1.2(事業期間±20%) B/C=1.1～1.7(事業期間±20%)</p>					
事業の効果等	<p>①災害時の交通確保</p> <ul style="list-style-type: none"> 南海トラフ巨大地震に伴う津波により、すさみ串本道路、串本太地道路、新宮道路及び新宮紀宝道路に並行する国道42号の約8割の区間が浸水すると予測されている。 近畿自動車道紀勢線は津波に対して十分な高さを確保した計画路線であり、大規模災害時における緊急輸送道路や一時的な避難場所として活用するため、避難路を設置し、地域の避難活動を支援している。 <p>②救急医療活動の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> 南和歌山医療センター(田辺市)は、和歌山県南部地域唯一の三次医療施設であり、すさみ串本道路、串本太地道路の整備により、南和歌山医療センターの60分圏域人口カバー率は68%から96%まで拡大。 東牟婁郡では、新宮紀宝道路、新宮道路の整備による時間短縮より、地域医療の核である新宮市立医療センターと紀南病院(三重県御浜町)とで実施されている地域医療連携がさらに向上。 災害時においても広域的な救急活動支援が期待できる。 <p>③広域周遊観光の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> 紀勢自動車道(田辺～すさみ)の整備により、開通区間およびその延伸部の沿線市町の観光客数が増加。 未整備区間を整備することにより、和歌山県・三重県の豊富な観光資源を活かした広域周遊観光を支援。 					
関係する地方公共団体等の意見	<p>地域から頂いた主な意見等：</p> <ul style="list-style-type: none"> 令和元年7月に近畿自動車道紀勢線 すさみ・那智勝浦間 建設促進協議会(串本町、すさみ町、太地町、古座川町、那智勝浦町の各首長、議会議員、他)から、早期整備の要望を受けている。 令和2年11月に近畿自動車道紀勢線建設促進協議会(和歌山県知事、三重県知事、他)から、令和7年大阪・関西万博までの全線開通を目指しての整備加速等の要望を受けている。 令和2年11月に近畿自動車道紀勢線(熊野市～新宮市間)建設促進期成同盟会(紀宝町、熊野市、新宮市、田辺市、那智勝浦町、御浜町、北山村の各首長、他)から、未着手区間の早期着手と事業中区間の早期完成等及びそれに必要な予算・人員確保等の要望を受けている。 令和3年7月に高速自動車道紀南延長促進協議会(和歌山県知事、和歌山県副知事、和歌山県議会議員、沿線自治体首長及び議員、他)から、未着手区間の早期着手、事業中区間の早期完成等及びそれに必要な予算確保等の要望を受けている。 令和2年10月に、熊野川河口に橋を架ける会(紀宝町、新宮市、熊野川河口大橋建設促進議員連盟の各首長及び議員、他)から、未着手区間の早期着手、事業中区間の早期完成等及びそれに必要な予算・人員確保等の要望を受けている。 					

・令和2年12月に、高速道路をつなぐ建設促進那智勝浦協議会（那智勝浦町内の民間団体など関係24団体）から、串本太地道路を大阪・関西万博開催（2025年）までに開通するように要望を受けている。

和歌山県知事の意見：

異常気象による災害や南海トラフの巨大地震などの大規模地震に備え、紀伊半島の海岸線を通る唯一の幹線道路である国道42号の代替道路となる近畿自動車道紀勢線等のミッシングリンク解消が急務であることから、「すさみ串本道路」、「串本太地道路」、「新宮道路」及び「新宮紀宝道路」については、対応方針（原案）のとおり事業継続が妥当と考えます。

なお、事業実施に当たっては、より一層のコスト縮減等に努めて頂くとともに、県としては、沿線の自治体と連携し、引き続き、円滑な事業推進に協力して参りますので、1日も早い供用をお願いします。

三重県知事の意見：

一般国道42号新宮紀宝道路は、発生が危惧される南海トラフ地震の救援・救助、復旧・復興において重要な道路であり、また、紀南病院（三重県御浜町）から新宮市立医療センターまでの搬送時間の短縮など安全な救急医療サービスの向上にも寄与する道路です。

今後も引き続き、当県と十分な調整をしていただき、令和6年度の開通に向けた事業の確実な推進をお願いいたします。

事業評価監視委員会の意見

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

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

すさみ串本道路周辺地域の人口、世帯数及び自動車保有台数の推移はほぼ横ばいである。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成26年度事業化、用地進捗率約97%、事業進捗率約50%（令和3年3月末時点）

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

引き続き事業を推進し、早期の開通を目指す。

施設の構造や工法の変更等

事業実施にあたり、新技術・新工法の活用等によりコスト縮減に努める。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図

【位置図】



【概要図】



凡例	
———	：開 通 済
■■■■■	：事 業 中
———	：国 道
———	：主要地方道
———	：一般県道

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

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

※ B/Cは一体評価での値で、括弧内は個別評価の値である。

再評価結果（令和4年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課
担当課長名：長谷川 朋弘

事業名	一般国道42号 <small>くしもとたいじ</small> 串本太地道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 近畿地方整備局																																
起終点	自：和歌山県 <small>ひがしむろぐん</small> 東牟婁郡那智勝浦町 八尺鏡野 至：和歌山県 <small>ひがしむろぐん</small> 東牟婁郡串本町 鬮野川	延長	18.4km																																		
事業概要	<p>一般国道42号は静岡県浜松市を起点とし、和歌山県和歌山市に至る総延長521kmの主要幹線道路であり、和歌山県の紀伊半島沿岸部をつなぐ唯一の国道として、産業、経済、生活を支える重要な役割を担っている。</p> <p>一般国道42号串本太地道路(太地IC(仮称)～串本IC(仮称))は、紀伊半島一周となる幹線道路として、南海トラフ地震等の災害時の交通確保、救急医療活動の支援及び広域周遊観光の支援を目的とした自動車専用道路である。</p>																																				
H30年度事業化	H-年度都市計画決定 (H-年度変更)	令和2年度用地着手	令和3年度工事着手																																		
全体事業費	900億円	事業進捗率 (令和3年3月末時点)	約2%	供用済延長	—km																																
計画交通量	9,500台/日																																				
費用対効果 分析結果	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 10%; text-align: center;">B/C</td> <td style="width: 10%; text-align: center;">1.1</td> <td style="width: 10%; text-align: center;">総費用</td> <td style="width: 10%; text-align: center;">(残事業)/(事業全体) 3,228/4,565億円</td> <td style="width: 10%; text-align: center;">総便益</td> <td style="width: 10%; text-align: center;">(残事業)/(事業全体) 4,860/4,860億円</td> <td style="width: 10%; text-align: center;">基準年</td> <td style="width: 10%; text-align: center;">令和3年</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(事業全体)</td> <td style="text-align: center;">(0.98)</td> <td style="text-align: center;">(事業費)</td> <td style="text-align: center;">2,853/4,191億円</td> <td style="text-align: center;">(走行時間短縮便益)</td> <td style="text-align: center;">4,423/4,423億円</td> <td colspan="2"></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(残事業)</td> <td style="text-align: center;">(1.02)</td> <td style="text-align: center;">(維持管理費)</td> <td style="text-align: center;">375/375億円</td> <td style="text-align: center;">(走行経費減少便益)</td> <td style="text-align: center;">337/337億円</td> <td colspan="2"></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td style="text-align: center;">(交通事故減少便益)</td> <td style="text-align: center;">100/100億円</td> <td colspan="2"></td> </tr> </table>	B/C	1.1	総費用	(残事業)/(事業全体) 3,228/4,565億円	総便益	(残事業)/(事業全体) 4,860/4,860億円	基準年	令和3年	(事業全体)	(0.98)	(事業費)	2,853/4,191億円	(走行時間短縮便益)	4,423/4,423億円			(残事業)	(1.02)	(維持管理費)	375/375億円	(走行経費減少便益)	337/337億円							(交通事故減少便益)	100/100億円						
B/C	1.1	総費用	(残事業)/(事業全体) 3,228/4,565億円	総便益	(残事業)/(事業全体) 4,860/4,860億円	基準年	令和3年																														
(事業全体)	(0.98)	(事業費)	2,853/4,191億円	(走行時間短縮便益)	4,423/4,423億円																																
(残事業)	(1.02)	(維持管理費)	375/375億円	(走行経費減少便益)	337/337億円																																
				(交通事故減少便益)	100/100億円																																
感度分析の結果	<p>【事業全体】 交通量変動：B/C= 0.9～1.3(交通量 ±10%) 【残事業】 B/C=1.2～1.9(交通量 ±10%)</p> <p>事業費変動：B/C= 1.002～1.1(事業費±10%) B/C=1.4～1.7(事業費 ±10%)</p> <p>事業期間変動：B/C= 0.8～1.2(事業期間±20%) B/C=1.1～1.7(事業期間±20%)</p>																																				
事業の効果等	<p>①災害時の交通確保</p> <ul style="list-style-type: none"> 南海トラフ巨大地震に伴う津波により、すさみ串本道路、串本太地道路、新宮道路及び新宮紀宝道路に並行する国道42号の約8割の区間が浸水すると予測されている。 近畿自動車道紀勢線は津波に対して十分な高さを確保した計画路線であり、大規模災害時における緊急輸送道路や一時的な避難場所として活用するため、避難路を設置し、地域の避難活動を支援している。 <p>②救急医療活動の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> 南和歌山医療センター(田辺市)は、和歌山県南部地域唯一の三次医療施設であり、すさみ串本道路、串本太地道路の整備により、南和歌山医療センターの60分圏域人口カバー率は68%から96%まで拡大。 東牟婁郡では、新宮紀宝道路、新宮道路の整備による時間短縮より、地域医療の核である新宮市立医療センターと紀南病院(三重県御浜町)とで実施されている地域医療連携がさらに向上。 災害時においても広域的な救急活動支援が期待できる。 <p>③広域周遊観光の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> 近畿自動車道紀勢線の整備により、沿線市町の観光客数が大きく増加。 未整備区間を整備することにより、和歌山県・三重県の豊富な観光資源を活かした広域周遊観光を支援。 																																				
関係する地方公共団体等の意見	<p>地域から頂いた主な意見等：</p> <ul style="list-style-type: none"> 令和元年7月に近畿自動車道紀勢線 すさみ・那智勝浦間 建設促進協議会(串本町、すさみ町、太地町、古座川町、那智勝浦町の各首長、議会議長、他)から、早期整備の要望を受けている。 令和2年11月に近畿自動車道紀勢線建設促進協議会(和歌山県知事、三重県知事、他)から、令和7年大阪・関西万博までの全線開通を目指しての整備加速等の要望を受けている。 令和2年11月に近畿自動車道紀勢線(熊野市～新宮市間)建設促進期成同盟会(紀宝町、熊野市、新宮市、田辺市、那智勝浦町、御浜町、北山村の各首長、他)から、未着手区間の早期着手と事業中区間の早期完成等及びそれに必要な予算・人員確保等の要望を受けている。 令和3年7月に高速自動車道紀南延長促進協議会(和歌山県知事、和歌山県副知事、和歌山県議会議長、沿線自治体首長及び議長、他)から、未着手区間の早期着手、事業中区間の早期完成等及びそれに必要な予算確保等の要望を受けている。 令和2年10月に、熊野川河口に橋を架ける会(紀宝町、新宮市、熊野川河口大橋建設促進議員連盟の各首長及び議長、他)から、未着手区間の早期着手、事業中区間の早期完成等及びそれに必要な予算・人員確保等の要望を受けている。 																																				

・令和2年12月に、高速道路をつなぐ建設促進那智勝浦協議会（那智勝浦町内の民間団体など関係24団体）から、串本太地道路を大阪・関西万博開催（2025年）までに開通するように要望を受けている。

和歌山県知事の意見：

異常気象による災害や南海トラフの巨大地震などの大規模地震に備え、紀伊半島の海岸線を通る唯一の幹線道路である国道42号の代替道路となる近畿自動車道紀勢線等のミッシングリンク解消が急務であることから、「すさみ串本道路」、「串本太地道路」、「新宮道路」及び「新宮紀宝道路」については、対応方針（原案）のとおり事業継続が妥当と考えます。

なお、事業実施に当たっては、より一層のコスト縮減等に努めて頂くとともに、県としては、沿線の自治体と連携し、引き続き、円滑な事業推進に協力して参りますので、1日も早い供用をお願いします。

三重県知事の意見：

一般国道42号新宮紀宝道路は、発生が危惧される南海トラフ地震の救援・救助、復旧・復興において重要な道路であり、また、紀南病院（三重県御浜町）から新宮市立医療センターまでの搬送時間の短縮など安全な救急医療サービスの向上にも寄与する道路です。

今後も引き続き、当県と十分な調整をしていただき、令和6年度の開通に向けた事業の確実な推進をお願いいたします。

事業評価監視委員会の意見

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

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

串本太地道路周辺地域の人口、世帯数及び自動車保有台数の推移はほぼ横ばいである。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成30年度事業化、用地進捗率約39%、事業進捗率約2%（令和3年3月末時点）

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

引き続き事業を推進し、早期の開通を目指す。

施設の構造や工法の変更等

事業実施にあたり、新技術・新工法の活用等によりコスト縮減に努める。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図

【位置図】



【概要図】



凡例	
— (Blue line)	: 開 通 済
— (Red dashed line)	: 事 業 中
— (Pink line)	: 国 道
— (Green line)	: 主要地方道
— (Yellow line)	: 一般県道

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

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

※ B/Cは一体評価での値で、括弧内は個別評価の値である。

再評価結果（令和4年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課
担当課長名：長谷川 朋弘

事業名	一般国道42号 <small>しんぐう</small> 新宮道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 近畿地方整備局															
起終点	自：和歌山県 <small>しんぐう</small> 新宮市あけぼの 至：和歌山県 <small>しんぐう</small> 新宮市三輪崎	延長	4.8km																	
事業概要	<p>一般国道42号は静岡県浜松市を起点とし、和歌山県和歌山市に至る総延長521kmの主要幹線道路であり、和歌山県の紀伊半島沿岸部をつなぐ唯一の国道として、産業、経済、生活を支える重要な役割を担っている。</p> <p>一般国道42号新宮道路(新宮北IC(仮称)～新宮IC(仮称))は、紀伊半島一周となる幹線道路として、南海トラフ地震等の災害時の交通確保、救急医療活動の支援及び広域周遊観光の支援を目的とした自動車専用道路である。</p>																			
H31年度事業化	H-年度都市計画決定 (H-年度変更)	用地未着手	工事未着手																	
全体事業費	300億円	事業進捗率 (令和3年3月末時点)	約2%	供用済延長	—km															
計画交通量	9,400台/日																			
費用対効果分析結果	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 15%;">B/C</td> <td style="width: 15%;">1.1</td> <td style="width: 15%;">総費用</td> <td style="width: 15%;">(残事業)/事業全体 3,228/4,565億円</td> <td style="width: 15%;">総便益</td> <td style="width: 15%;">(残事業)/事業全体 4,860/4,860億円</td> </tr> <tr> <td>(事業全体)</td> <td>(0.8)</td> <td rowspan="2"> 事業費: 2,853/4,191億円 維持管理費: 375/375億円 </td> <td rowspan="2"> 走行時間短縮便益: 4,423/4,423億円 走行経費減少便益: 337/337億円 交通事故減少便益: 100/100億円 </td> <td rowspan="2"> 基準年: 令和3年 </td> </tr> <tr> <td>(残事業)</td> <td>1.5</td> <td>(0.8)</td> </tr> </table>	B/C	1.1	総費用	(残事業)/事業全体 3,228/4,565億円	総便益	(残事業)/事業全体 4,860/4,860億円	(事業全体)	(0.8)	事業費 : 2,853/4,191億円 維持管理費 : 375/375億円	走行時間短縮便益 : 4,423/4,423億円 走行経費減少便益 : 337/337億円 交通事故減少便益 : 100/100億円	基準年 : 令和3年	(残事業)	1.5	(0.8)					
B/C	1.1	総費用	(残事業)/事業全体 3,228/4,565億円	総便益	(残事業)/事業全体 4,860/4,860億円															
(事業全体)	(0.8)	事業費 : 2,853/4,191億円 維持管理費 : 375/375億円	走行時間短縮便益 : 4,423/4,423億円 走行経費減少便益 : 337/337億円 交通事故減少便益 : 100/100億円	基準年 : 令和3年																
(残事業)	1.5				(0.8)															
感度分析の結果	<p>【事業全体】交通量変動：B/C= 0.9～1.3(交通量 ±10%) 【残事業】 B/C=1.2～1.9(交通量 ±10%)</p> <p>事業費変動：B/C= 1.002～1.1(事業費±10%) B/C=1.4～1.7(事業費 ±10%)</p> <p>事業期間変動：B/C= 0.8～1.2(事業期間±20%) B/C=1.1～1.7(事業期間±20%)</p>																			
事業の効果等	<p>①災害時の交通確保</p> <ul style="list-style-type: none"> 南海トラフ巨大地震に伴う津波により、すさみ串本道路、串本太地道路、新宮道路及び新宮紀宝道路に並行する国道42号の約8割の区間が浸水すると予測されている。 近畿自動車道紀勢線は津波に対して十分な高さを確保した計画路線であり、大規模災害時における緊急輸送道路や一時的な避難場所として活用するため、避難路を設置し、地域の避難活動を支援している。 <p>②救急医療活動の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> 南和歌山医療センター(田辺市)は、和歌山県南部地域唯一の三次医療施設であり、すさみ串本道路、串本太地道路の整備により、南和歌山医療センターの60分圏域人口カバー率は68%から96%まで拡大。 東牟婁郡では、新宮紀宝道路、新宮道路の整備による時間短縮より、地域医療の核である新宮市立医療センターと紀南病院(三重県御浜町)とで実施されている地域医療連携がさらに向上。 災害時においても広域的な救急活動支援が期待できる。 <p>③広域周遊観光の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> 近畿自動車道紀勢線の整備により、沿線市町の観光客数が大きく増加。 未整備区間を整備することにより、和歌山県・三重県の豊富な観光資源を活かした広域周遊観光を支援。 																			
関係する地方公共団体等の意見	<p>地域から頂いた主な意見等：</p> <ul style="list-style-type: none"> 令和元年7月に近畿自動車道紀勢線 すさみ・那智勝浦間 建設促進協議会(串本町、すさみ町、太地町、古座川町、那智勝浦町の各首長、議会議員、他)から、早期整備の要望を受けている。 令和2年11月に近畿自動車道紀勢線建設促進協議会(和歌山県知事、三重県知事、他)から、令和7年大阪・関西万博までの全線開通を目指しての整備加速等の要望を受けている。 令和2年11月に近畿自動車道紀勢線(熊野市～新宮市間)建設促進期成同盟会(紀宝町、熊野市、新宮市、田辺市、那智勝浦町、御浜町、北山村の各首長、他)から、未着手区間の早期着手と事業中区間の早期完成等及びそれに必要な予算・人員確保等の要望を受けている。 令和3年7月に高速自動車道紀南延長促進協議会(和歌山県知事、和歌山県副知事、和歌山県議会議員、沿線自治体首長及び議長、他)から、未着手区間の早期着手、事業中区間の早期完成等及びそれに必要な予算確保等の要望を受けている。 令和2年10月に、熊野川河口に橋を架ける会(紀宝町、新宮市、熊野川河口大橋建設促進議員連盟の各首長及び議長、他)から、未着手区間の早期着手、事業中区間の早期完成等及びそれに必要な予算・人員確保等の要望を受けている。 																			

・令和2年12月に、高速道路をつなぐ建設促進那智勝浦協議会(那智勝浦町内の民間団体など関係24団体)から、串本太地道路を大阪・関西万博開催(2025年)までに開通するように要望を受けている。

和歌山県知事の意見：

異常気象による災害や南海トラフの巨大地震などの大規模地震に備え、紀伊半島の海岸線を通る唯一の幹線道路である国道42号の代替道路となる近畿自動車道紀勢線等のミッシングリンク解消が急務であることから、「すさみ串本道路」、「串本太地道路」、「新宮道路」及び「新宮紀宝道路」については、対応方針(原案)のとおり事業継続が妥当と考えます。

なお、事業実施に当たっては、より一層のコスト縮減等に努めて頂くとともに、県としては、沿線の自治体と連携し、引き続き、円滑な事業推進に協力して参りますので1日も早い供用をお願いします。

三重県知事の意見：

一般国道42号新宮紀宝道路は、発生が危惧される南海トラフ地震の救援・救助、復旧・復興において重要な道路であり、また、紀南病院(三重県御浜町)から新宮市立医療センターまでの搬送時間の短縮など安全な救急医療サービスの向上にも寄与する道路です。

今後も引き続き、当県と十分な調整をしていただき、令和6年度の開通に向けた事業の確実な推進をお願いいたします。

事業評価監視委員会の意見

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

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

新宮道路周辺地域の人口、世帯数及び自動車保有台数の推移はほぼ横ばいである。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成31年度事業化、用地進捗率0%、事業進捗率約2%(令和3年3月末時点)

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

引き続き事業を推進し、早期の開通を目指す。

施設の構造や工法の変更等

事業実施にあたり、新技術・新工法の活用等によりコスト縮減に努める。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

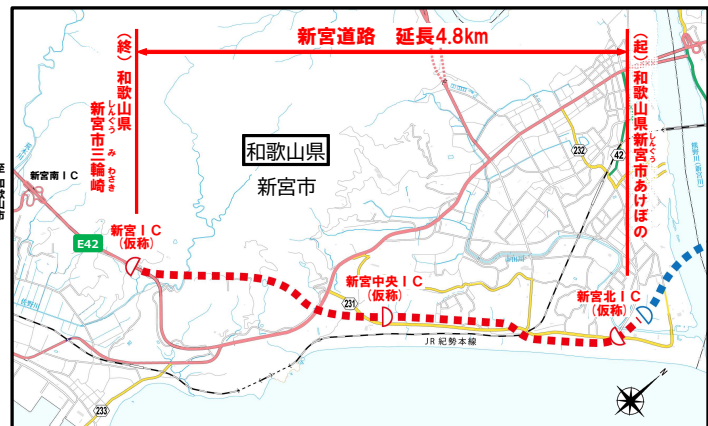
以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図

【位置図】



【概要図】



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

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

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

※ B/Cは一体評価での値で、括弧内は個別評価の値である。

再評価結果（令和4年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課
担当課長名：長谷川 朋弘

事業名	一般国道42号 <small>しんぐうきほう</small> 新宮紀宝道路		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 近畿地方整備局
起終点	自：三重県 <small>みなみむろぐん</small> 南牟婁郡紀宝町神内 至：和歌山県 <small>しんぐうし</small> 新宮市あけぼの				延長	2.4km
事業概要	<p>一般国道42号は静岡県浜松市を起点とし、和歌山県和歌山市に至る総延長521kmの主要幹線道路であり、和歌山県の紀伊半島沿岸部をつなぐ唯一の国道として、産業、経済、生活を支える重要な役割を担っている。</p> <p>一般国道42号新宮紀宝道路（紀宝IC（仮称）～新宮北IC（仮称））は、紀伊半島一周となる幹線道路として、南海トラフ地震等の災害時の交通確保、救急医療活動の支援及び広域周遊観光の支援を目的とした自動車専用道路である。</p>					
H25年度事業化	H-年度都市計画決定 (H-年度変更)		H29年度用地着手		H29年度工事着手	
全体事業費	450億円	事業進捗率 (令和3年3月末時点)	約63%	供用済延長	—km	
計画交通量	15,000台/日					
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.1 (1.3) (残事業) 1.5 (3.8)	総費用 (事業費) 2,853/4,191億円 (維持管理費) 375/375億円	(残事業)/(事業全体) 3,228/4,565億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 4,860/4,860億円 走行時間短縮便益：4,423/4,423億円 走行経費減少便益：337/337億円 交通事故減少便益：100/100億円	基準年 令和3年	
感度分析の結果	<p>【事業全体】 交通量変動：B/C= 0.9～1.3(交通量 ±10%) 【残事業】 B/C=1.2～1.9(交通量 ±10%)</p> <p>事業費変動：B/C= 1.002～1.1(事業費 ±10%) B/C=1.4～1.7(事業費 ±10%)</p> <p>事業期間変動：B/C= 0.8～1.2(事業期間 ±20%) B/C=1.1～1.7(事業期間 ±20%)</p>					
事業の効果等	<p>①災害時の交通確保</p> <ul style="list-style-type: none"> 南海トラフ巨大地震に伴う津波により、すさみ串本道路、串本太地道路、新宮道路及び新宮紀宝道路に並行する国道42号の約8割の区間が浸水すると予測されている。 近畿自動車道紀勢線は津波に対して十分な高さを確保した計画路線であり、大規模災害時における緊急輸送道路や一時的な避難場所として活用するため、避難路を設置し、地域の避難活動を支援している。 <p>②救急医療活動の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> 南和歌山医療センター（田辺市）は、和歌山県南部地域唯一の三次医療施設であり、すさみ串本道路、串本太地道路の整備により、南和歌山医療センターの60分圏域人口カバー率は68%から96%まで拡大。 東牟婁郡では、新宮紀宝道路、新宮道路の整備による時間短縮により、地域医療の核である新宮市立医療センターと紀南病院（三重県御浜町）とで実施されている地域医療連携がさらに向上。 災害時においても広域的な救急活動支援が期待できる。 <p>③広域周遊観光の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> 近畿自動車道紀勢線の整備により、沿線市町の観光客数が大きく増加。 未整備区間を整備することにより、和歌山県・三重県の豊富な観光資源を活かした広域周遊観光を支援。 					
関係する地方公共団体等の意見	<p>地域から頂いた主な意見等：</p> <ul style="list-style-type: none"> 令和元年7月に近畿自動車道紀勢線 すさみ・那智勝浦間 建設促進協議会（串本町、すさみ町、太地町、古座川町、那智勝浦町の各首長、議会議長、他）から、早期整備の要望を受けている。 令和2年11月に近畿自動車道紀勢線建設促進協議会（和歌山県知事、三重県知事、他）から、令和7年大阪・関西万博までの全線開通を目指しての整備加速等の要望を受けている。 令和2年11月に近畿自動車道紀勢線（熊野市～新宮市間）建設促進期成同盟会（紀宝町、熊野市、新宮市、田辺市、那智勝浦町、御浜町、北山村の各首長、他）から、未着手区間の早期着手と事業中区間の早期完成等及びそれに必要な予算・人員確保等の要望を受けている。 令和3年7月に高速自動車道紀南延長促進協議会（和歌山県知事、和歌山県副知事、和歌山県議会議長、沿線自治体首長及び議長、他）から、未着手区間の早期着手、事業中区間の早期完成等及びそれに必要な予算確保等の要望を受けている。 					

- ・令和2年10月に、熊野川河口に橋を架ける会(紀宝町、新宮市、熊野川河口大橋建設促進議員連盟)の各首長及び議長、他)から、未着手区間の早期着手、事業中区間の早期完成等及びそれに必要な予算・人員確保等の要望を受けている。
- ・令和2年12月に、高速道路をつなぐ建設促進那智勝浦協議会(那智勝浦町内の民間団体など関係24団体)から、串本太地道路を大阪・関西万博開催(2025年)までに開通するように要望を受けている。

和歌山県知事の意見：

異常気象による災害や南海トラフの巨大地震などの大規模地震に備え、紀伊半島の海岸線を通る唯一の幹線道路である国道42号の代替道路となる近畿自動車道紀勢線等のミッシングリンク解消が急務であることから、「すさみ串本道路」、「串本太地道路」、「新宮道路」及び「新宮紀宝道路」については、対応方針(原案)のとおり事業継続が妥当と考えます。

なお、事業実施に当たっては、より一層のコスト縮減等に努めて頂くとともに、県としては、沿線の自治体と連携し、引き続き、円滑な事業推進に協力して参りますので、1日も早い供用をお願いします。

三重県知事の意見：

一般国道42号新宮紀宝道路は、発生が危惧される南海トラフ地震の救援・救助、復旧・復興において重要な道路であり、また、紀南病院(三重県御浜町)から新宮市立医療センターまでの搬送時間の短縮など安全な救急医療サービスの向上にも寄与する道路です。

今後も引き続き、当県と十分な調整をしていただき、令和6年度の開通に向けた事業の確実な推進をお願いいたします。

事業評価監視委員会の意見

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

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

新宮紀宝道路周辺地域の人口、世帯数及び自動車保有台数の推移はほぼ横ばいである。

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49%(令和3年3月末時点)

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

引き続き事業を推進し、早期の開通を目指す。

施設の構造や工法の変更等

事業実施にあたり、新技術・新工法の活用等によりコスト縮減に努める。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

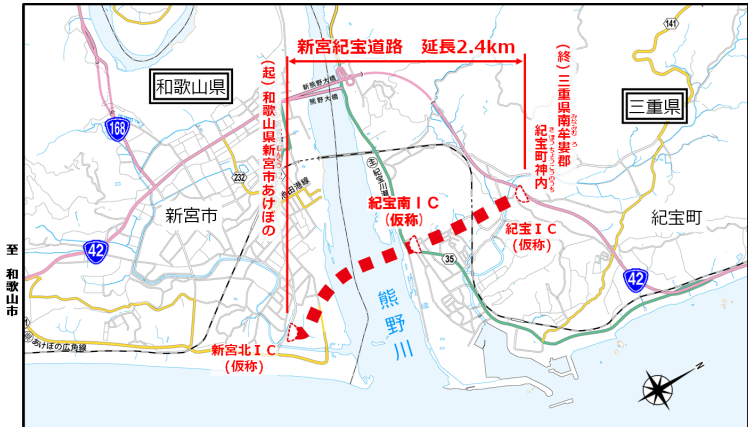
以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図

【位置図】



【概要図】



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

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

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

※ B/Cは一体評価での値で、括弧内は個別評価の値である。

再評価結果（令和4年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課

担当課長名：長谷川 朋弘

事業名	一般国道9号 北条道路		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中国地方整備局
起終点	白：鳥取県東伯郡湯梨浜町はわい長瀬 至：鳥取県東伯郡琴浦町槻下				延長	13.5km
事業概要	一般国道9号は京都府京都市から山口県下関市に至る総延長約751kmの主要幹線道路である。 北条道路は、湯梨浜町はわい長瀬から琴浦町槻下に至る延長13.5kmの道路である。 事業目的は、道路の適正な機能分担による安全性の向上、観光地の活性化や企業進出の促進、救急医療アクセスの強化である。					
	H29年度事業化	H28年度都市計画決定	R2年度用地着手	H30年度工事着手		
全体事業費	約524億円	事業進捗率 (令和3年3月末時点)	20%	供用済延長	0.0km	
計画交通量	21,700 ~ 28,800台/日					
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体)	(3便益)	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 (1.3)		376 / 487 億円 事業費 : 328/440億円 維持管理費 : 48/ 48億円	645 / 645億円 走行時間短縮便益 : 448/448億円 走行費用減少便益 : 144/144億円 交通事故減少便益 : 53/ 53億円	令和3年	
感度分析の結果	(事業全体) 交通量 : B/C=1.2~1.4(交通量±10%) (残事業) 交通量 : B/C=1.6~1.8(交通量±10%) 事業費 : B/C=1.2~1.4(事業費±10%) 事業費 : B/C=1.6~1.9(事業費±10%) 事業期間 : B/C=1.3~1.4(事業期間±20%) 事業期間 : B/C=1.6~1.8(事業期間±20%)					
事業の効果等	①円滑なモビリティの確保 ・渋滞損失の削減が期待される ・バス路線（福岡～米子・倉吉・鳥取線、出雲鳥取線）の利便性向上が期待される ・琴浦町から倉吉駅（特急停車駅）へのアクセス向上が期待される ・湯梨浜町から米子鬼太郎空港（共用空港）へのアクセス向上が期待される ②物流効率化の支援 ・湯梨浜町から境港（重要港湾）までのアクセス向上が期待される ③国土・地域ネットワークの構築 ・高規格道路「山陰自動車道」に並行する自動車専用道路の一部として位置づけ ・隣接した日常活動圏中心都市間（鳥取市～米子市間）を最短時間で連絡する路線を構成する ・日常活動圏中心都市（倉吉市）へのアクセス向上が見込まれる ④個性ある地域の形成 ・主要な観光地（白壁土蔵群）へのアクセス向上が期待される【R2観光入込客数：44万人（白壁土蔵群）】 ⑤安全で安心できるくらしの確保 ・三次救急医療機関（鳥取県立中央病院、鳥取大学医学部附属病院）へのアクセス向上が期待される ⑥災害への備え ・第1次緊急輸送道路である国道9号の代替路線を形成 ⑦地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が期待される ⑧生活環境の改善・保全 ・NOx排出量の削減が期待される ・SPM排出量の削減が期待される ⑨他のプロジェクトとの関係 ・大規模事業（一般国道313号（北条倉吉道路（延伸）））と一体的に整備する必要がある ・「鳥取県の将来ビジョン（R2.10）」「ことうらまちづくりビジョン（H29.3）」「第2次北栄町まちづくりビジョン（R2.9）」「第4次湯梨浜町総合計画」（令和3年3月）に位置づけられている					

関係する地方公共団体等の意見

「一般国道9号 北条道路」の事業「継続」という対応方針（原案）について異存ありません。
 「一般国道9号 北条道路」は、日本海国土軸の一部を形成し国土強靱化に資するとともに、人流・物流を活性化し当県の産業活動及び広域観光に大きく寄与する重要な社会インフラであることから、事業の「継続」について異存ありません。
 平成28年10月に発生した鳥取県中部地震では被災地の復旧・復興を支える高速道路ネットワーク整備の必要性を改めて認識したところであり、地元自治体が一体となって事業進捗に向けた地元調整や埋蔵文化財調査等の協力を行ってまいります。当該事業について、令和8年度開通が公表されているところですが、コスト縮減を図りつつ一日も早い供用開始にご尽力をいただきますようお願いいたします。

事業評価監視委員会の意見

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

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・ H31年4月に湯梨浜地区交差点立体化区間が完成。
- ・ H31年4月に琴の浦ICが開通。
- ・ R元年5月に鳥取西道路が全線開通。
- ・ R元年度に北条道路に接続が予定されている国道179号はわいバイパス、主要地方道倉吉由良線が事業化。

事業の進捗状況、残事業の内容等

令和3年3月末時点で、事業全体の進捗率は20%、用地の進捗率は83%である。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

引き続き早期全線開通を目指し事業を推進する。

施設の構造や工法の変更等

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

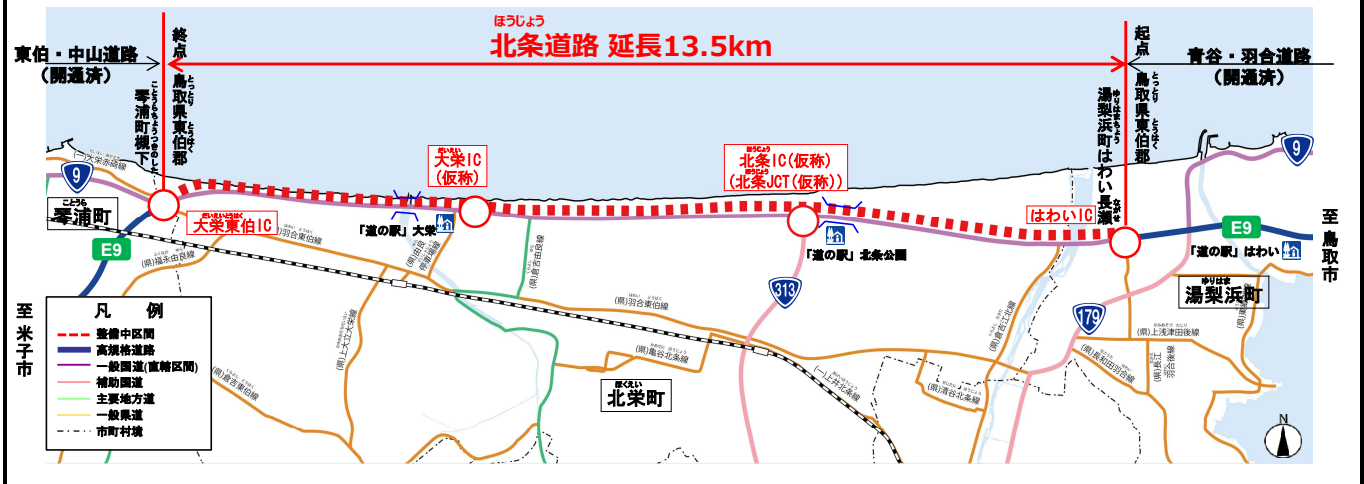
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



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

再評価結果（令和4年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課

担当課長名：長谷川 朋弘

事業名	一般国道9号 出雲・湖陵道路		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中国地方整備局
起終点	白：島根県出雲市知井宮町 至：島根県出雲市湖陵町三部				延長	4.4 km
事業概要						
一般国道9号は、京都府京都市から山口県下関市までを結ぶ延長約751kmの主要幹線道路である。 出雲・湖陵道路は、島根県出雲市知井宮町と出雲市湖陵町三部を結ぶ延長4.4kmの自動車専用道路である。 事業目的は、緊急時の代替路線の確保、現道の隘路区間の解消、観光・医療・物流活動の支援、地域間広域交流の促進及び地域活性化を図ることである。						
H20年度事業化		H17年度都市計画決定		H23年度用地着手		H25年度工事着手
全体事業費	約363億円		事業進捗率 (令和3年3月末時点)	80%	供用済延長	0.0 km
計画交通量	20,200台/日					
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体)	(3便益)	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		108 / 383 億円	518 / 518億円	令和3年	
	(残事業)	4.8	事業費 : 88/363億円 維持管理費 : 20/20億円	走行時間短縮便益 : 421/421億円 走行費用減少便益 : 76/76億円 交通事故減少便益 : 21/21億円		
感度分析の結果						
(事業全体) 交通量:B/C=1.1~1.6 (交通量±10%) (残事業) 交通量:B/C=3.9~5.7 (交通量±10%) 事業費:B/C=1.3~1.4 (事業費±10%) 事業費:B/C=4.5~5.2 (事業費±10%) 事業期間:B/C=1.3~1.4 (事業期間±20%) 事業期間:B/C=4.6~5.0 (事業期間±20%)						
事業の効果等						
①円滑なモビリティの確保 ・渋滞損失時間の削減が期待される ・利便性の向上が期待できるバス路線が存在する [一畑バス小田線(上塩冶車庫~JR出雲市駅~JR小田駅)6便/日] ・大田市から出雲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 ・県内大手養鶏会社から県外出荷先へのアクセス向上が期待される ③国土・地域ネットワークの構築 ・高規格道路「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 ・日常活動圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる ④個性ある地域の形成 ・島根県東部から石見銀山(R1 観光入込み客数:26.5万人/年)等へのアクセス向上が期待される ⑤安全で安心できるくらしの確保 ・第三次救急医療機関(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 ⑧生活環境の改善・保全 ・NOx排出量の削減が期待される ・SPM排出量の削減が期待される ・騒音レベルが新たに要請限度を下回ることが期待される ⑨他のプロジェクトとの関係 ・「中国ブロックにおける社会資本整備重点計画(H28.3)」に位置づけられている ・大規模道路事業(一般国道9号 湖陵・多伎道路、大田・静間道路、静間・仁摩道路)と一体的に整備する必要あり ・「島根総合発展計画 第三次実施計画(H28.3)」、「新たな出雲の国づくり計画 出雲未来図 後期基本計画(H29.3)」、「出雲市都市計画マスタープラン(H22.2)」に位置づけられている						

関係する地方公共団体等の意見

対応方針（原案）については妥当である。

一般国道9号出雲・湖陵道路については、地域産業の活性化や地域間交流の促進に大きく寄与するとともに、国道9号の事故・災害時の代替道路機能の確保、救急医療活動の支援に必要不可欠な路線である。とりわけ、令和3年8月の大雨により出雲市多伎町小田地内で地すべりが発生し、国道9号が全面通行止めとなっているが、平成31年3月に開通した山陰道「出雲多伎IC～大田朝山IC間」が国道9号の代替路として機能し、ダブルネットワークの効果を大いに発揮しており、あらためて山陰道の必要性が認識された。

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、島根県内の山陰道事業中区間を一日も早く完成させるとともに、未着手区間にすみやかに着手し、山陰道の早期全線整備を行っていただきたい。

特に、出雲・湖陵道路、湖陵・多伎道路、大田・静間道路、静間・仁摩道路及び三隅・益田道路については開通見通しが公表されているので、一日でも早い開通を図っていただきたい。

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

- ・ H21年度に山陰自動車道（斐川IC～出雲IC間）が全線開通。
- ・ H26年度に中国横断自動車道尾道松江線及び仁摩・温泉津道路が全線開通。
- ・ 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年度に益田・田万川道路、松江北道路が新規事業化。安来道路4車線化が新規事業化。

事業の進捗状況、残事業の内容等

令和3年3月末時点で、事業全体の進捗率は80%、用地の進捗率は100%である。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

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

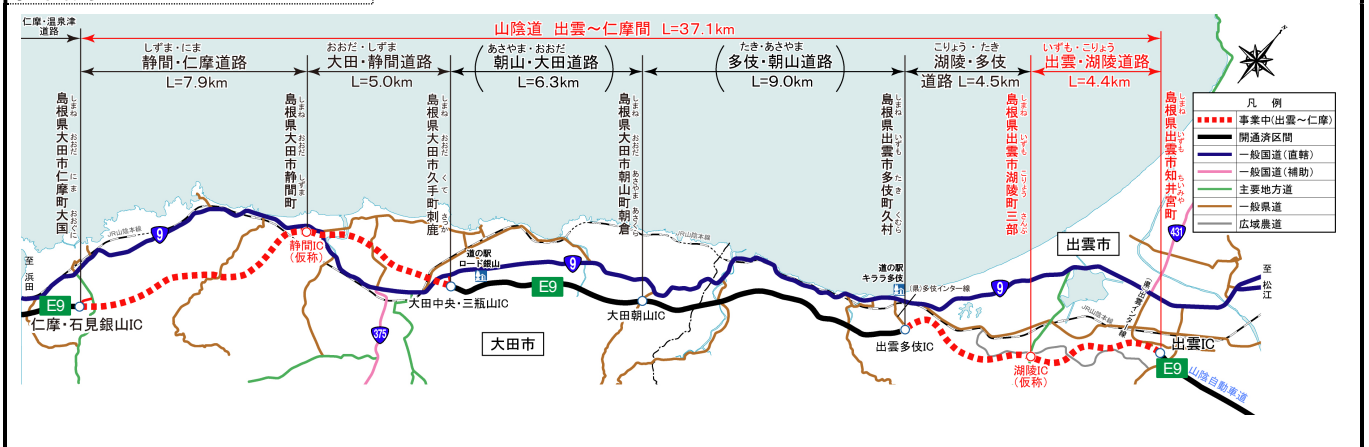
技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進していく。

対応方針 事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



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

再評価結果（令和4年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課

担当課長名：長谷川 朋弘

事業名	一般国道9号 湖陵・多伎道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中国地方整備局
起終点	白：島根県出雲市湖陵町三部 至：島根県出雲市多伎町久村			延長	4.5 km
事業概要 一般国道9号は、京都府京都市から山口県下関市までを結ぶ延長約751kmの主要幹線道路である。 湖陵・多伎道路は、島根県出雲市湖陵町三部と出雲市多伎町久村を結ぶ延長4.5kmの自動車専用道路である。 事業目的は、緊急時の代替路線の確保、現道の隘路区間の解消、観光・医療・物流活動の支援、地域間広域交流の促進及び地域活性化を図ることである。					
H24年度事業化		H17年度都市計画決定		H26年度用地着手	
H27年度工事着手					
全体事業費	約259億円	事業進捗率 (令和3年3月末時点)	79%	供用済延長	0.0 km
計画交通量	19,600台/日				
費用対効果 分析結果	B/C (3便益) (事業全体) 1.9 (残事業) 7.6	総費用 (残事業/事業全体) 71 / 280 億円 事業費 : 48/257億円 維持管理費 : 22/ 22億円	総便益 (残事業/事業全体) 535 / 535億円 走行時間短縮便益 : 430/430億円 走行費用減少便益 : 82/ 82億円 交通事故減少便益 : 23/ 23億円	基準年 令和3年	
感度分析の結果 (事業全体) 交通量:B/C=1.8~2.1 (交通量±10%) (残事業) 交通量:B/C=7.0~8.2 (交通量±10%) 事業費:B/C=1.9~1.9 (事業費±10%) 事業費:B/C=7.1~8.1 (事業費±10%) 事業期間:B/C=1.8~2.0 (事業期間±20%) 事業期間:B/C=7.3~7.8 (事業期間±20%)					
事業の効果等 ①円滑なモビリティの確保 ・渋滞損失時間の削減が期待される ・利便性の向上が期待できるバス路線が存在する [一畑バス小田線(上塩冶車庫~JR出雲市駅~JR小田駅)6便/日] ・大田市から出雲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 ・県内大手養鶏会社から県外出荷先へのアクセス向上が期待される ③国土・地域ネットワークの構築 ・高規格道路「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 ・日常活動圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる ④個性ある地域の形成 ・島根県東部から石見銀山(R1 観光入込み客数:26.5万人/年)等へのアクセス向上が期待される ⑤安全で安心できるくらしの確保 ・第三次救急医療機関(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 ⑧生活環境の改善・保全 ・NOx排出量の削減が期待される ・SPM排出量の削減が期待される ⑨他のプロジェクトとの関係 ・「中国ブロックにおける社会資本整備重点計画(H28.3)」に位置づけられている ・大規模道路事業(一般国道9号 出雲・湖陵道路、大田・静間道路、静間・仁摩道路)と一体的に整備する必要あり ・「島根総合発展計画 第三次実施計画(H28.3)」、「新たな出雲の国づくり計画 出雲未来図 後期基本計画(H29.3)」、「出雲市都市計画マスタープラン(H22.2)」に位置づけられている					

関係する地方公共団体等の意見

対応方針（原案）については妥当である。

一般国道9号湖陵・多伎道路については、地域産業の活性化や地域間交流の促進に大きく寄与するとともに、国道9号の事故・災害時の代替道路機能の確保、救急医療活動の支援に必要不可欠な路線である。とりわけ、令和3年8月の大雨により出雲市多伎町小田地内で地すべりが発生し、国道9号が全面通行止めとなっているが、平成31年3月に開通した山陰道「出雲多伎IC～大田朝山IC間」が国道9号の代替路として機能し、ダブルネットワークの効果を大いに発揮しており、あらためて山陰道の必要性が認識された。

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、島根県内の山陰道事業中区間を一日も早く完成させるとともに、未着手区間にすみやかに着手し、山陰道の早期全線整備を行っていただきたい。

特に、出雲・湖陵道路、湖陵・多伎道路、大田・静間道路、静間・仁摩道路及び三隅・益田道路については開通見通しが公表されているので、一日でも早い開通を図っていただきたい。

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

- ・ H21年度に山陰自動車道（斐川IC～出雲IC間）が全線開通。
- ・ H26年度に中国横断自動車道尾道松江線及び仁摩・温泉津道路が全線開通
- ・ 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年度に益田・田万川道路、松江北道路が新規事業化。安来道路4車線化が新規事業化。

事業の進捗状況、残事業の内容等

令和3年3月末時点で、事業全体の進捗率は79%、用地の進捗率は100%である。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

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

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

対応方針 事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



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