

再評価結果一覧

【公共事業関係費】
【道路・街路事業】
【直轄事業等】

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析		費用:C (億円)	B/C	貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長 名)
			便益の内訳及び主な根拠							
一般国道6号 土浦バイパス 関東地方整備局	その他	338	1,287	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：1,010億円 走行経費減少便益：218億円 交通事故減少便益：59億円 【主な根拠】 計画交通量： 39,600～48,700台/日</p>	1,007	1.3	<p>(1) 土浦バイパス区間の 渋滞損失 ・昭和56年度までに全線暫 定2車線で供用し、平成元 年度までに約2.9kmが4車線 供用。 ・土浦バイパスにおいて、 交通渋滞が発生し、多くの区 間で県平均を上回る。 (2) 地域産業の支援 ・土浦バイパス周辺には、 工業団地や商業施設が立地 し、近年では製造品出荷額 や商業年間販売額が増加傾 向。 ・土浦バイパスの整備によ り、アクセス性が向上し、 地域産業の振興に期待。 土浦バイパス起点部～土 浦千代田工業団地までの所 要時間が短縮</p>	<p>・昭和56年度までに全線暫定2車線で 供用し、平成元年度までに約2.9kmが 4車線供用済。 ・茨城県の骨格を形成する主要幹線道 路である国道6号の土浦バイパスにお いては、交通渋滞が多くの区間で発生 しており、より一層の交通円滑化、安 全性の確保が必要。 ・土浦バイパスの整備により、アクセ ス性が向上し、地域産業（工業や商 業）の振興などを支援。 ・全区間の用地取得は既に完了して おり、計画的に工事の推進が可能。 ・今後は、暫定供用区間の4車線化を 図り、全区間の早期供用を目指す。</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 深澤淳 志)
一般国道34号 武雄バイパス 九州地方整備局	その他	210	894	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：781億円 走行経費減少便益：85億円 交通事故減少便益：28億円 【主な根拠】 計画交通量 17,300台/日～32,700台/日</p>	383	2.3	<p>・現道における渋滞損失時 間の削減が見込まれる。 ・武雄温泉へのアクセス向 上期待される。 ・現道に死傷事故率が500 件/億台キロ以上の区間、 箇所が存在し、交通量の減 少により安全性の向上が期 待される。</p>	<p>・現道（国道34号）における渋滞解消 を図る。 ・今後は、未供用区間における早期供 用に向け事業を推進していく。 ・設計の総点検を含め構造形式の見直 しを実施し、新技術・新工法の積極的 活用、建設副産物対策により、着実な コスト削減を図っている。</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 深澤淳 志)
関越自動車道上越 線 (信濃町～上越 JCT) 関東地方整備局・ 北陸地方整備局・ 東日本高速道路株	その他	1,950	4,638	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：4,228億円 走行経費減少便益：212億円 交通事故減少便益：197億円 【主な根拠】 計画交通量：9,600～ 10,400台/日</p>	2,996	1.5	<p>・利便性の向上が期待でき るバス路線又は新たなバス 路線が期待できる。 ・新たに拠点都市間を高規 格幹線道路で連絡するルー トを構成する。 ・緊急輸送道路が通行止め になった場合の代替路線を 形成する。</p>	<p>・中央道、北陸道とあわせて広域的な ネットワークを形成することにより、 上越地方の沿線地域の産業、経済、 文化、観光等の発展に重要な役割を果 たす。 ・山岳地形や冬期間の厳しい気候、行 業シーズンの渋滞が、時間短縮や安定 かつ定時輸送に大きな支障となってい る。 ・暫定2車供用であるが、既に4車線 分の用地取得が完了している。</p>	継続	道路局 有料道路課 (課長 上野達 一郎)
東関東自動車道館 山線 (木更津南JCT～富 津竹岡) 関東地方整備局・ 東日本高速道路株	その他	1,290	5,449	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：4,767億円 走行経費減少便益：485億円 交通事故減少便益：198億円 【主な根拠】 計画交通量：13,200～ 19,600台/日</p>	1,643	3.3	<p>・利便性の向上が期待でき るバス路線又は新たなバス 路線が期待できる。 ・三次医療施設へのアクセ ス向上が見込まれる。 ・緊急輸送道路が通行止め になった場合の代替路線を 形成する。</p>	<p>・京葉道路、東京湾アクアライン、富 津館山道路と連絡し、房総半島の高規 格道路ネットワークを形成する高速道 路で、沿線地域の産業、経済、文化、 観光等の発展に重要な役割を果たす。 ・南房総地域の半島性を解消すると ともに、災害時におけるライフラインの 確保で重要な役割を果たす路線であ り、観光シーズンの休日等における交 通量の大幅な増加への対応が急務であ る。 ・暫定2車供用であるが、既に4車線 分の用地取得が完了している。</p>	継続	道路局 有料道路課 (課長 上野達 一郎)

東海北陸自動車道 (白鳥～飛騨清見) 中部地方整備局・ 中日本高速道路㈱	その他	2,630	5,376	【内訳】 走行時間短縮便益：4,124億円 走行経費減少便益：941億円 交通事故減少便益：310億円 【主な根拠】 計画交通量：12,500～ 14,000台/日	3,679	1.5	・日常生活圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる。 ・主要な観光地へのアクセス向上が期待される。 ・三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる。	・中部圏を南北に縦断し、かつ名神高速道路と北陸自動車道を結び、中部圏における骨格的交通網の中核を成し、東海地域・北陸地域の一体的発展に大きく寄与する路線である。 ・暫定的な2車線は、走行性・安全性に問題があることから、4車線化事業の整備促進が必要である。 ・暫定2車供用であるが、既に4車線分の用地取得が完了している。	継続	道路局 有料道路課 (課長 上野進一郎)
近畿自動車道紀勢線 (御坊～南紀田辺) 近畿地方整備局・ 西日本高速道路㈱	その他	1,970	3,035	【内訳】 走行時間短縮便益：2,485億円 走行経費減少便益：380億円 交通事故減少便益：171億円 【主な根拠】 計画交通量：9,900～ 13,100台/日	2,266	1.3	・主要な観光地へのアクセス向上が期待される。 ・三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる。 ・緊急輸送道路が通行止めになった場合の代替路線を形成する。	・近畿自動車道尾鷲勢和線と一体になり紀伊半島を一周して大阪と名古屋を結ぶ幹線道路として沿線地域の産業・経済・文化の発展に重要な役割を果たす。 ・東南海・南海地震の備えや救急医療活動の観点から重要な役割を果たす。 ・暫定2車供用であるが、既に4車線分の用地取得が完了している。	継続	道路局 有料道路課 (課長 上野進一郎)
四国横断自動車道 (鳴門～高松市境) 四国地方整備局・ 西日本高速道路㈱	その他	2,280	9,141	【内訳】 走行時間短縮便益：7,941億円 走行経費減少便益：844億円 交通事故減少便益：357億円 【主な根拠】 計画交通量：12,900～ 17,900台/日	4,502	2.0	・利便性の向上が期待できるバス路線が存在する。 ・三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる。 ・緊急輸送道路が通行止めになった場合の代替路線を形成する。	・沿線地域の振興とともに、四国縦貫道とあわせ四国の一体化を図る道路である。 ・暫定2車線であることから、渋滞や事故が多く発生しており、安全確保と交通の円滑化を図ることが必要である。 ・暫定2車供用であるが、既に4車線分の用地取得が完了している。	継続	道路局 有料道路課 (課長 上野進一郎)
九州横断自動車道 長崎大分線 (長崎～長崎多良見) 九州地方整備局・ 西日本高速道路㈱	その他	1,000	1,729	【内訳】 走行時間短縮便益：1,672億円 走行経費減少便益：27億円 交通事故減少便益：30億円 【主な根拠】 計画交通量：12,600～ 14,800台/日	1,194	1.4	・長崎空港へのアクセス向上が見込まれる。 ・長崎港へのアクセス向上が見込まれる。 ・緊急輸送道路が通行止めになった場合の代替路線を形成する。	・ながさき出島道路とともに長崎市内の渋滞緩和に大きな役割を果たしている。 ・暫定2車供用であるが、既に4車線分の用地取得が完了している。	継続	道路局 有料道路課 (課長 上野進一郎)