

新規事業採択時評価結果一覧

【道路・街路事業】
（直轄事業）

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	便益 (B)		費用 (C) (億円)	B/C	その他の指標による評価	担当課 (担当課長名)
		総便益 (億円)	便益の主な根拠				
北海道横断自動車道 相室線 (余市～小樽) 東日本高速道路株式会社	1,062	1,873	計画交通量:9,500～ 9,900台/日	793	2.4	<ul style="list-style-type: none"> ・指標3（高次医療施設までの搬送時間が短縮される） → 安全で安心できるくらしの確保（三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる（余市町⇄市立札幌病院）） ・指標4（拠点都市間を連絡し、相互の連携が図られる） → 国土・地域ネットワークの構築（当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する（倶知安町⇄札幌市）） ・指標8（農林水産品の物流利便性が向上する） → 物流効率化の支援（農林水産業を主体とする地域から大都市圏への農林水産品の流通の利便性が向上（積丹町（ウニ）、余市町（サクランボ、エビ等）） 	本省道路局 有料道路課 (課長 木村昌司)
東北中央自動車道 相 馬尾花沢線 (南陽高島～山形上山) 東日本高速道路株式会社	1,080	2,612	計画交通量:9,700台/日	805	3.2	<ul style="list-style-type: none"> ・指標2（新幹線・空港へのアクセスが向上する） → 円滑なモビリティの確保（第二種空港へのアクセス向上が見込まれる（米沢市⇄山形空港）） ・指標3（高次医療施設までの搬送時間が短縮される） → 安全で安心できるくらしの確保（三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる（米沢市⇄山形中央病院）） ・指標4（拠点都市間を連絡し、相互の連携が図られる） → 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築する（山形市⇄米沢市）） 	本省道路局 有料道路課 (課長 木村昌司)
常磐自動車道 (新地～山元) 東日本高速道路株式会社	467	1,125	計画交通量:6,800台/日	413	2.7	<ul style="list-style-type: none"> ・指標2（新幹線・空港へのアクセスが向上する） → 円滑なモビリティの確保（新幹線駅へのアクセス向上が見込まれる（相馬市⇄仙台駅）、第二種空港へのアクセス向上が見込まれる（相馬市⇄仙台空港）） ・指標3（高次医療施設までの搬送時間が短縮される） → 安全で安心できるくらしの確保（三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる（相馬市⇄国立仙台病院）） ・指標4（拠点都市間を連絡し、相互の連携が図られる） → 国土・地域ネットワークの構築（当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する（いわき市⇄仙台市）） 	本省道路局 有料道路課 (課長 木村昌司)
第二東海自動車道 横 浜名古原線 (秦野～御殿場) 中日本高速道路株式会社	5,056	13,832	計画交通量:55,600～ 57,600台/日	3,432	4.0	<ul style="list-style-type: none"> ・指標7（物流拠点（主要な空港・港湾）へのアクセスが向上する） → 円滑なモビリティの確保（御殿場市から羽田空港への所要時間が短縮） ・指標12（並行道路の交通量減少により、CO2排出量が減少する） → 地球環境の保全（自動車からのCO2排出量が削減） ・指標15（高速道路ネットワークの代替経路となる） → 災害への備え（東名高速道路の代替路線） 	本省道路局 有料道路課 (課長 木村昌司)
近畿自動車道 名古屋 神戸線 (益野～亀山) 中日本高速道路株式会社	1,798	7,569	計画交通量:42,600台/日	1,343	5.6	<ul style="list-style-type: none"> ・指標6（主要観光地へのアクセスが向上する） → 個性ある地域の形成（湯ノ山温泉などの観光地への支援） ・指標9（地域振興プロジェクトに資する） → 個性ある地域の形成（三重ハイテクプラネット21構想） ・指標15（高速道路ネットワークの代替経路となる） → 災害への備え（名神高速、東名阪道の代替路線） 	本省道路局 有料道路課 (課長 木村昌司)

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	便益 (B)		費用 (C) (億円)	B/C	その他の指標による評価	担当課 (担当課長名)
		総便益 (億円)	便益の主な根拠				
中国横断自動車道 姫路鳥取線 播磨新宮～山崎JCT 西日本高速道路株式会社	598	1,344	計画交通量：7,400台/日	403	3.3	<ul style="list-style-type: none"> ・指標2（新幹線・空港へのアクセスが向上する） ・円滑なモビリティの確保（新幹線駅へのアクセス向上が見込まれる（相生駅⇔山崎町）） ・指標9（地域振興プロジェクトに資する） ・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を支援する（西播磨テクノポリス（播磨科学公園都市）、エコ・キャンパス「しその森」）） ・指標15（高速道路ネットワークの代替経路となる） ・災害への備え（並行する高速ネットワークの代替路線として機能する（神戸市⇔岡山市 中国横断+中国道+中国横断）） 	本省道路局 有料道路課 (課長 木村昌司)
東九州自動車道 椎田～宇佐 西日本高速道路株式会社	1,030	1,902	計画交通量：7,900～ 9,400台/日	828	2.3	<ul style="list-style-type: none"> ・指標2（新幹線・空港へのアクセスが向上する） ・円滑なモビリティの確保（新幹線駅へのアクセス向上が見込まれる（小倉駅⇔大分市）） ・指標11（並行道路の交通量減少により、騒音レベルが低減される） ・生活環境の改善・保全（並行区間等で騒音レベルが夜間基準限度を超過している区間について、新たに要請限度を下回ることが期待されている（一般国道10号）） ・指標13（緊急輸送道路の代替路として、現況の迂回路より短縮が図られる） ・災害への備え（緊急輸送道路が通行止めになった場合に大幅な迂回を強いられた区間の代替路線を形成する（一般国道10号）） 	本省道路局 有料道路課 (課長 木村昌司)
中央環状品川線 東京都 首都高速道路株式会社	4,000	17,377	計画交通量：51,000～ 70,000台/日	3,499	5.0	<ul style="list-style-type: none"> ・首都高の渋滞をほぼ解消（渋滞損失約2,400万人時/年減） ・空港へのアクセス向上（新宿～羽田40分⇔20分など） ・緊急輸送路の都心環状線が通行止めになった場合の代替 ・CO2排出削減量：約9万t-CO2/年 ・都市再生プロジェクト（第二次）の首都圏三環状の一部 	本省 都市・地域整備局 街路課 (課長 松谷春敏) 道路局有料道路課 (課長 木村昌司)

再評価結果一覧

【道路・街路事業】
(直轄事業)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	便益 (B)		費用 (C) (億円)	B / C	その他の指標による評価	対応方針	担当課 (担当課長名)
			総便益 (億円)	便益の主な根拠					
国道468号 首都圏中央連絡自動車道 (川島～五霞) 関東地方整備局・東日本高速道路(株)	10年 継続中	4,862	9,388	計画交通量：39,100～50,500 台/日	4,550	2.1	・都市の再生（都市再生プロジェクトを支援する事業である） ・災害への備え（緊急輸送道路が通行止めになった場合に代替路線を形成）	継続	本省道路局 国道・防災課 (課長 鈴木克宗)

完了後の事後評価結果一覧

【道路・街路事業】

(直轄事業)

事業名 (事業実施期間) 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
北関東自動車道 (高崎JCT～伊勢崎) (H5年～H13年) 日本道路公園 (東日本高速道路株式会社)	5年以内	1,310	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 交通量 推計値 14,000台/日 → 実績 12,000台/日 全体事業費 当初計画 1,478億円 → 実績 1,310億円 B/C 事後評価時 6.7 [B:11,373億円、C:1,698億円] (事業の効果の発現状況) 死傷事故率 供用前 134.5件/億台*。 → 供用後 104.8件/億台*。 (事業実施による環境の変化) 環境保全目標に対し、必要な環境保全対策は実施済み、あるいは必要に応じて実施予定 (社会経済情勢の変化) 群馬県内の県内総生産は、平成5年の事業開始後平成11年度までは増加、その後は減少傾向 (今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性) 費用対効果分析の結果や利用状況、事業の効果発現から一定の整備効果が得られており、今後の事後評価の必要性はないものとする。 なお、今回は部分開通であり、北関東道全線開通後、現在の利用状況に変化が生じるため、今後は部分開通ごとの事後評価は実施せず、北関東道全線開通後に全線をまとめて事後評価する。	対応なし	東日本高速道路株式会社 計画設計チーム (TL 大越良記)
北関東自動車道 (栃木都賀JCT～宇都宮上三川) (H5年～H12年) 日本道路公園 (東日本高速道路株式会社)	5年以内	1,162	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 交通量 推計値 14,900台/日 → 実績 7,800台/日 全体事業費 当初計画 1,487億円 → 実績 1,162億円 B/C 事後評価時 4.9 [B:7,696億円、C:1,575億円] (事業の効果の発現状況) 死傷事故率 供用前 64.2件/億台*。 → 供用後 40.1件/億台*。 (事業実施による環境の変化) 環境保全目標に対し、必要な環境保全対策は実施済み、あるいは必要に応じて実施予定 (社会経済情勢の変化) 栃木県内の県内総生産は、平成5年の事業開始後増減を繰り返し、平成11年以降は増加傾向 (今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性) 費用対効果分析の結果や利用状況、事業の効果発現から一定の整備効果が得られており、今後の事後評価の必要性はないものとする。 なお、今回は部分開通であり、北関東道全線開通後、現在の利用状況に変化が生じるため、今後は部分開通ごとの事後評価は実施せず、北関東道全線開通後に全線をまとめて事後評価する。	対応なし	東日本高速道路株式会社 計画設計チーム (TL 大越良記)
山陽自動車道 宇部JCT～下関JCT (H5年度～H12年度) 西日本高速道路株式会社	5年以内	991	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 交通量 推計値 6,600台/日 → 実績 4,700台/日 (平成13年度) 全体事業費 当初計画 1,094億円 → 実績 991億円 B/C → 事後評価時 1.3 (B:1,971億円、C:1,537億円) (事業の効果の発現状況) 旅行速度 供用前 25km/h → 供用後 55km/h 死傷事故率 供用前 88件/億台*。 → 供用後 77件/億台*。 (事業実施による環境の変化) 環境アセスメントの記載事項に関して、環境保全目標値を上回る変化はない。 (社会経済情勢の変化) 山口県の県内総生産は、平成8年をピークに、その後はほぼ横ばいが続いている。 (今後の事後評価の必要性) 事業の効果が発現しており、再事後評価の必要はない。	対応なし	西日本高速道路株式会社 計画設計チーム (9-9' 大西宣二)
四国縦貫自動車道 伊予～大洲 (H2年度～H12年度) 西日本高速道路株式会社	5年以内	1,264	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 交通量 推計値 9,600台/日 → 実績 9,500台/日 (平成13年度) 全体事業費 当初計画 1,050億円 → 実績 1,264億円 B/C → 事後評価時 3.1 (B:5,819億円、C:1,877億円) (事業の効果の発現状況) 旅行速度 供用前 48km/h → 供用後 66km/h 死傷事故率 供用前 94件/億台*。 → 供用後 52件/億台*。 (事業実施による環境の変化) 環境アセスメントの記載事項に関して、環境保全目標値を上回る変化はない。 (社会経済情勢の変化) 愛媛県の県内総生産は、平成8年をピークに、その後は横ばいにある。 (今後の事後評価の必要性) 事業の効果が発現しており、再事後評価の必要はない。	対応なし	西日本高速道路株式会社 計画設計チーム (9-9' 大西宣二)
東九州自動車道 西都～清武JCT (H5年度～H12年度) 西日本高速道路株式会社	5年以内	938	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 交通量 推計値 3,000台/日 → 実績 2,300台/日 (平成13年度) 全体事業費 当初計画 963億円 → 実績 938億円 B/C → 事後評価時 1.7 (B:1,957億円、C:1,186億円) (事業の効果の発現状況) 旅行速度 供用前 27km/h → 供用後 78km/h 死傷事故率 供用前 34件/億台*。 → 供用後 21件/億台*。 (事業実施による環境の変化) 環境アセスメントの記載事項に関して、環境保全目標値を上回る変化はない。 (社会経済情勢の変化) 宮崎県の県内総生産は、平成12年をピークに、その後は横ばいにある。 (今後の事後評価の必要性) 事業の効果が発現しており、再事後評価の必要はない。	対応なし	西日本高速道路株式会社 計画設計チーム (9-9' 大西宣二)

事業名 (事業実施期間) 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
一般国道24号 京奈和自動車道 (京奈道路) (S58年度～H12年 度) 近畿地方整備局 西日本高速道路網	5年以内	1,260	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)</p> <p>交通量 推計値 23,500台/日 → 実績 14,900台/日 (平成12年)</p> <p>全体事業費 当初計画 744億円 → 実績 1,260億円</p> <p>B/C → 事後評価時 3.6 (B: 9,478億円、C: 2,624億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況)</p> <p>旅行速度 供用前 37km/h → 供用後 78km/h</p> <p>死傷事故率 供用前 93件/万台*。 → 供用後 73件/万台*。</p> <p>(事業実施による環境の変化)</p> <p>環境アセスメントの記載事項に関して、環境保全目標値を上回る変化はない。</p> <p>(社会経済情勢の変化)</p> <p>京都府の府内総生産は、平成3年以降、明確な増加傾向にはない。</p> <p>(今後の事後評価の必要性)</p> <p>事業の効果が発現しており、再事後評価の必要はない。</p>	対応なし	西日本高速道路網 建設事業統括チーム (9-9'- 高倉照 正)
一般国道9号 安東道路 (S61年度～H12年 度) 中国地方整備局 西日本高速道路網	5年以内	1,073	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)</p> <p>交通量 推計値 5,900台/日 → 実績 7,300台/日 (平成13年度)</p> <p>全体事業費 当初計画 1,100億円 → 実績 1,073億円</p> <p>B/C → 事後評価時 2.2 (B: 3,548億円、C: 1,597億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況)</p> <p>旅行速度 供用前 38km/h → 供用後 55km/h</p> <p>死傷事故率 供用前 99件/万台*。 → 供用後 71件/万台*。</p> <p>(事業実施による環境の変化)</p> <p>環境アセスメントの記載事項に関して、環境保全目標値を上回る変化はない。</p> <p>(社会経済情勢の変化)</p> <p>鳥取県の県内総生産は、全国より大きく伸び、近年も増加傾向。</p> <p>(今後の事後評価の必要性)</p> <p>事業の効果が発現しており、再事後評価の必要はない。</p>	対応なし	西日本高速道路網 建設事業統括チーム (9-9'- 高倉照 正)