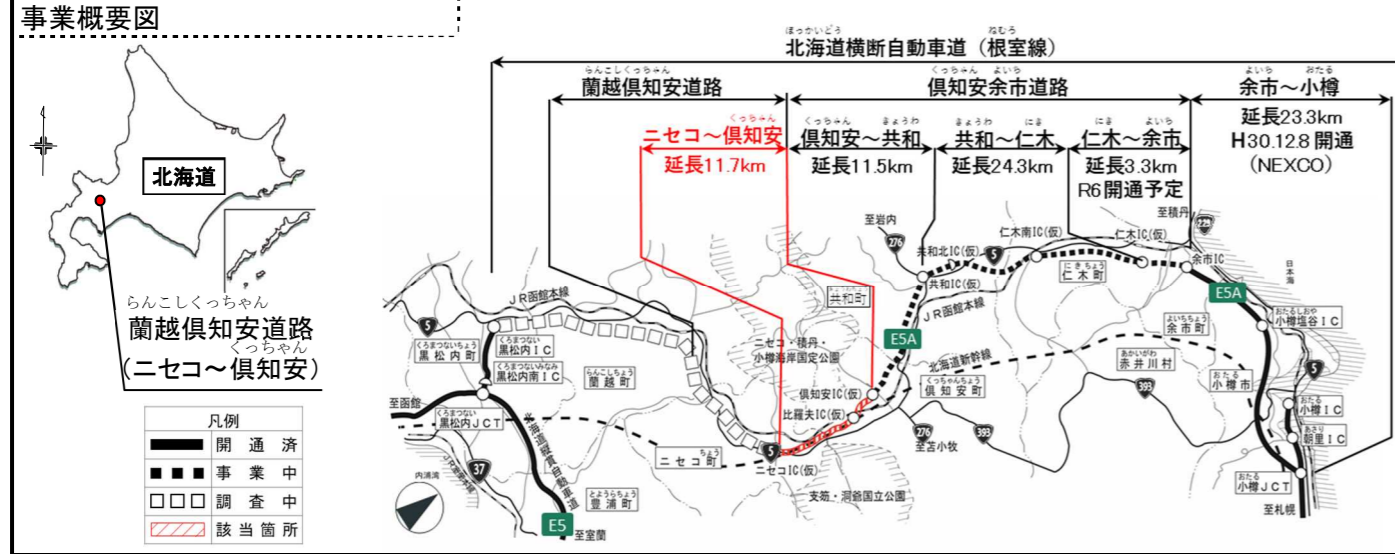


新規事業採択時評価結果(令和6年度新規事業化箇所)

担当課: 道路局 国道・技術課
 担当課長名: 高松 諭

事業の概要

事業名	一般国道5号(北海道横断自動車道) 蘭越倶知安道路(ニセコ～倶知安)	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 北海道開発局
起終点	自: 北海道虻田郡ニセコ町元町 至: 北海道虻田郡倶知安町字旭	延長	11.7km		
事業概要	蘭越倶知安道路(ニセコ～倶知安)は、北海道横断自動車道根室線の一部を構成する道路で、虻田郡ニセコ町元町から虻田郡倶知安町字旭に至る延長約11.7kmの自動車専用道路である。(北海道横断自動車道根室線は、黒松内町を起点として、札幌市、帯広市、釧路市を経由し根室市へ至る高規格道路である。)				
事業の目的、必要性	当該区間の整備により、倶知安市街地等における交通事故低減による安全性の向上、拠点空港新千歳空港から国際的観光地ニセコへの速達性の向上により、観光振興による地域の活性化支援及び有珠山噴火等の災害時の代替路として寄与するものである。				
全体事業費	約640億円	計画交通量	約9,100台/日		



関係する地方公共団体等の意見
 【北海道知事】
 一般国道5号(北海道横断自動車道)蘭越倶知安道路(ニセコ～倶知安)事業の予算化に同意します。
 本道における高規格道路ネットワークは、圏域間の交流拡大や広域周遊観光及び社会経済活動の活性化への貢献のほか、円滑な救急搬送を支え、大規模災害における代替路の確保など、道民生活や経済の面で重要な役割を果たすものです。
 北海道横断自動車道(ニセコ～倶知安)の整備は、ニセコ観光圏へのアクセスや医療拠点である倶知安町への救急搬送において速達性や安定性の向上、また大規模災害時や異常気象時の通行機能の確保など多くの効果を発揮するものと考えています。
 令和6年度の新規事業として予算化していただきますよう、特段のご配慮をお願いいたします。

学識経験者等の第三者委員会の意見
 ・新規事業化については妥当である。

事業採択の前提条件
 ・費用対便益 : 便益が費用を上回っている。
 ・手続きの完了 : 計画段階評価手続き完了 (R5.12.19)

事業評価結果

費用便益分析	B/C	1.4(0.8)	EIRR	5.9%	総費用	2,474億円	総便益	3,576億円	基準年	令和5年
	(参考)	2.2(1.2) [2%]	(2.9%)		事業費	2,306億円	走行時間短縮便益	3,070億円		
		2.8(1.6) [1%]			維持管理費	159億円	走行経費減少便益	421億円		
					更新費	8.9億円	交通事故減少便益	86億円		
事業の影響	自動車や歩行者への影響	渋滞対策	○	信号交差点の回避により、速達性が向上する。 【信号交差点の通過】現況 16箇所 → 整備後 9箇所 [7箇所回避]						
		事故対策	◎	別線整備により、事故危険区間を回避する。 【事故危険区間の回避】現況 3箇所 → 整備後 0箇所 [全て回避]						
		歩行空間	—	注目すべき影響はない。						
	社会全体への影響	住民生活	◎	高次医療施設を有する倶知安町への速達性及び安定性向上により、安心できる暮らしを支援する。 【ニセコ町から倶知安厚生病院への冬期搬送時間】 現況 23分 → 整備後 19分 [4分短縮]						
		地域経済	◎	道外観光客や外国人観光客の拠点である新千歳空港や札幌市から国際的観光リゾート「ニセコ」への移動時間を短縮する。 【新千歳空港～ニセコ観光圏への冬期所要時間】 現況 168分 → 整備後 136分 [32分短縮] 整備後: 事業中含む倶知安余市道路+蘭越倶知安道路(ニセコ～倶知安)利用ルート						
		災害	◎	洪水浸水想定区域の回避により、有珠山噴火等の災害時の代替路として信頼性の高い道路機能を確保する。 【洪水浸水想定区域の回避】 現況 3.5km → 整備後 0km [全て回避]						
		環境	—	注目すべき影響はない。						
	地域社会	◎	速度向上や事故率低減など、交通環境の改善・輸送効率向上により地域の産業振興に貢献する。							
事業実施環境	○	北海道横断自動車道黒松内・小樽建設促進期成会、後志総合開発期成会などから、蘭越～倶知安間の早期事業化の要望を受けている。								

採択の理由

費用便益比が一体評価で1.4と便益が費用を上回っているとともに、計画段階評価手続きが完了し、事業採択の前提条件が確認できる。
 また、当該区間の整備により、倶知安市街地等における交通事故低減による安全性の向上、拠点空港新千歳空港から国際的観光地ニセコへの速達性の向上により、観光振興による地域の活性化支援及び有珠山噴火等の災害時の代替路の確保などの効果が期待されるなど、当該事業の整備の必要性・効果は高いと判断できる。
 以上より、本事業の新規事業化については妥当である。

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

新規事業採択時評価結果(令和6年度新規事業化箇所)

事業評価結果(防災機能)

事業の必要性		
<p>倶知安市街地等における交通事故低減による安全性の向上、拠点空港新千歳空港から国際的観光地ニセコへの速達性の向上により、観光振興による地域の活性化支援及び有珠山噴火等の災害時の代替路として寄与するものである。</p>		
評価項目	地域の課題	関連する計画
救助活動等	<ul style="list-style-type: none"> 道南～道中間の貨物輸送を担う幹線道路や鉄道は太平洋側に位置しているが、約30年周期で噴火を繰り返す有珠山や樽前山が存在。 国道5号は、災害発生時の代替路となるが、洪水浸水想定区域が存在するため、災害発生時でも通行可能な道路機能の確保が課題。 	<ul style="list-style-type: none"> ※北海道総合開発計画(H28.3閣議決定) <ul style="list-style-type: none"> 地震等による被害や社会経済的影響を最小限に抑えるため、代替性確保のための高規格幹線道路の整備。 ※第6次倶知安町総合計画(R2) <ul style="list-style-type: none"> 地震、台風、火山噴火などの自然災害に対し、万が一に備えて、日頃から災害への備え予防、応急、復旧などの防災対策を全力で実施。
住民生活	<ul style="list-style-type: none"> ニセコ町内で診療できない循環器科・脳神経外科・産婦人科の診療や救急搬送は、第2次救急医療施設がある倶知安町に依存。 ニセコ町から倶知安町までの救急搬送ルートである国道5号には、信号交差点での速度低下や縦断勾配隘路区間などがあり、速達性・安定性の高い救急搬送ルートの確保が課題。 	<ul style="list-style-type: none"> ※北海道総合開発計画(H28.3閣議決定) <ul style="list-style-type: none"> 医療における基礎圏域中心都市と周辺市街地とのアクセス向上を図り、基礎圏域内外の広域的な交流を支えるため、都市間時間距離を縮める高規格幹線道路網等の広域交通ネットワークの整備を推進。 ※第5次ニセコ町総合計画(H24) <ul style="list-style-type: none"> 倶知安厚生病院との連携や夜間救急医療体制の安定等、いざという時のための医療体制構築。
地域経済 地域社会	<ul style="list-style-type: none"> 国際的観光リゾート「ニセコ」では、コロナ禍においても宿泊施設などのリゾート開発は依然として増加しているが、新千歳空港や札幌市からニセコ観光圏への移動に時間がかかり、速達性の確保が課題。 	<ul style="list-style-type: none"> ※北海道総合開発計画(H28.3閣議決定) <ul style="list-style-type: none"> 観光地への交通アクセスの改善を図るため、高速交通体系の整備を推進する。 ※第6次倶知安町総合計画(R2) <ul style="list-style-type: none"> インターチェンジとのアクセスとなる道路の整備など、広域ネットワーク拠点としての機能を強化する取り組みを実施。
その他		

事業の有効性									
<ul style="list-style-type: none"> 主要拠点間のリンクの評価はDランク→Cランクに改善するとともに、不通リンクの解消によりネットワーク全体の防災機能が強化される。 また、洪水浸水想定区域の回避により信頼性の高い道路機能を確保するとともに、拠点都市と拠点空港間のアクセス向上が図られ地域産業の活性化、地域医療サービスの向上に貢献するなど有効性の高い事業と評価する。 									
道路ネットワークの 防災機能	主な区間		改善 ペア数	脆弱度 (防災機能ランク)		累積脆弱 度の変化 量	改善度		評価
				整備前	整備後		通常時	災害時	
	倶知安町 役場	蘭越町 役場	18 (6)	1.00 [D] 0.95 [C]	0.65 [C] 0.95 [C]	▲120.3 (▲0.0)	0.15 (0.05)	0.39 (0.00)	◎ (-)

事業の効率性
<ul style="list-style-type: none"> 計画段階評価手続き完了(R5.12.9)

※道路ネットワークの防災機能の上段の値は、黒松内～余市を対象とした場合、下段() 下記の値は事業化区間を対象にした場合の防災機能評価結果。

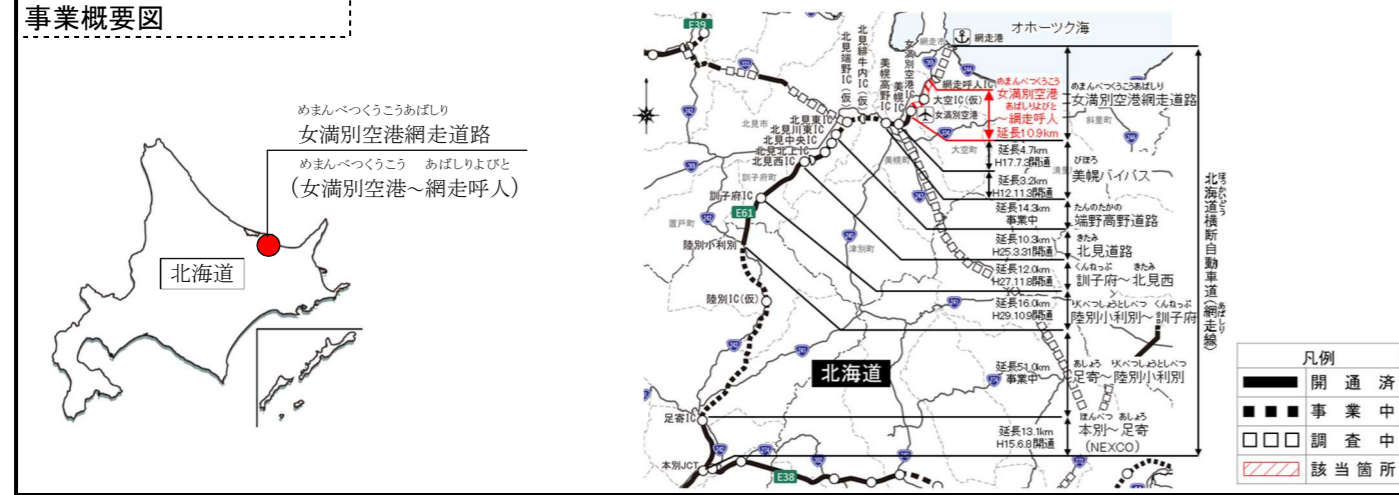
新規事業採択時評価結果(令和6年度新規事業化箇所)

担当課:道路局 国道・技術課
担当課長名:高松 諭

事業の概要

事業名	一般国道39号(北海道横断自動車道) 女満別空港網走道路(女満別空港～網走呼人)	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 北海道開発局
起終点	自:北海道網走郡大空町女満別中央 至:北海道網走市字呼人	延長	10.9km		
事業概要	女満別空港網走道路(女満別空港～網走呼人)は、北海道横断自動車道網走線の一部を構成する道路で、網走郡大空町女満別中央から網走市字呼人に至る延長約10.9kmの自動車専用道路である。(北海道横断自動車道網走線は、黒松内町を起点として札幌市、帯広市、北見市を経由し網走市へ至る高規格道路である)				
事業の目的、必要性	当該区間の整備により、洪水浸水や地吹雪などの災害時においても機能する信頼性の高い道路ネットワークを構築し、安全性や輸送効率の高い物流ネットワークを形成することによる地域産業の活性化、女満別空港から観光拠点への速達性の向上による観光振興等を支援するものである。				

全体事業費 : 約570億円 計画交通量 : 約12,400台/日



関係する地方公共団体等の意見
【北海道知事】
一般国道39号(北海道横断自動車道)女満別空港網走道路(女満別空港～網走呼人)事業の予算化に同意します。
本道における高規格道路ネットワークは、圏域間の交流拡大や広域周遊観光及び社会経済活動の活性化への貢献のほか、円滑な救急搬送を支え、大規模災害における代替路の確保など、道民生活や経済の面で重要な役割を果たすものです。
北海道横断自動車道(女満別空港～網走呼人)の整備は、小麦・馬鈴薯・鮭などの農水産物をはじめとする物流やオホーツク地域唯一の第3次医療機関がある北見市への救急搬送において速達性や安定性の向上、また広域周遊観光の促進、さらには異常気象時の通行機能の確保など多くの効果を発揮するものと考えています。
令和6年度の新規事業として予算化していただきますよう、特段のご配慮をお願いいたします。

学識経験者等の第三者委員会の意見
・新規事業化については妥当である。

事業採択の前提条件
・費用対便益 : 便益が費用を上回っている。
・手続きの完了 : 計画段階評価手続き完了 (R5. 12. 19)

事業評価結果

費用便益分析 (参考)	B/C	EIRR	総費用	4,747億円	総便益	5,746億円	基準年
	1.2(1.01)	4.9%	事業費: 4,235億円 維持管理費: 446億円 更新費: 66億円		走行時間短縮便益: 4,781億円 走行経費減少便益: 783億円 交通事故減少便益: 183億円	令和5年	
	1.7(1.7) [2%]	(4.0%)	感度分析				
	2.0(2.2) [1%]		交通量変動	B/C=1.1~1.4 (変動ケース:±10%)			
			事業費変動	B/C=1.2~1.2 (変動ケース:±10%)			
			事業期間変動	B/C=1.2~1.2 (変動ケース:±20%)			

事業の影響	評価項目	評価	根拠
	自動車や歩行者への影響	渋滞対策	◎
事故対策		◎	別線整備により、事故危険区間を回避する。 【事故危険区間の回避】 現況 1箇所 → 整備後 0箇所[全て回避]
歩行空間		—	注目すべき影響はない。
社会全体への影響	住民生活	◎	北見市の高次医療施設への速達性が向上する。 【北見市高次医療施設網走市60分カバー圏人口(冬期)】 現況 5.7千人(16%)→整備後 35.0千人(98%) 整備後:事業中含む端野高野道路+女満別空港網走道路(女満別空港～網走呼人)利用ルート
	地域経済	◎	速達性、安全性の高い物流ネットワークを形成し、地域産業の活性化を支援する。 【網走港～美幌バイパス(女満別空港)の所要時間】 現況 29分 → 整備後 26分 [3分短縮]
	災害	◎	災害時の代替性確保により、信頼性の高い道路ネットワークを確保する。 【洪水浸水想定区域の回避】 現況 4.8km → 整備後 0km[全て回避] 【地吹雪発生区間の回避および防雪対策による解消】 現況 2区間 → 整備後 0区間 [全て解消]
	環境	—	注目すべき影響はない。
	地域社会	◎	速度向上や事故率低減など、交通環境の改善・輸送効率向上により地域の産業振興に貢献する。
事業実施環境		○	北海道横断自動車道北見・網走間建設促進期成会などから、女満別空港～網走呼人の早期事業化の要望を受けている。

採択の理由

費用便益比が一体評価で1.2と便益が費用を上回っているとともに、計画段階評価手続きが完了し、事業採択の前提条件が確認できる。
また、当該区間の整備により、洪水浸水や地吹雪などの災害時においても機能する信頼性の高い道路ネットワークを構築し、安全性や輸送効率の高い物流ネットワークを形成することによる地域産業の活性化、女満別空港から観光拠点への速達性の向上による観光振興等を支援が期待されるなど、当該事業の整備の必要性・効果は高いと判断できる。
以上より、本事業の新規事業化については妥当である。

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

新規事業採択時評価結果(令和6年度新規事業化箇所)

事業評価結果(防災機能)

事業の必要性		
洪水浸水や地吹雪などの災害時においても機能する信頼性の高い道路ネットワークを構築し、安全性や輸送効率の高い物流ネットワークを形成することによる地域産業の活性化、女満別空港から観光拠点への速達性の向上による観光振興等を支援が期待される。		
評価項目	地域の課題	関連する計画
救助活動等	<ul style="list-style-type: none"> 当該区間と並行する国道39号は網走川流域の洪水浸水想定区域や地吹雪発生区間が存在し、地吹雪による通行止めは過去10年間で110時間以上発生しており、災害発生時でも通行可能な道路機能の確保が課題。 	<ul style="list-style-type: none"> ※北海道総合開発計画(H28.3閣議決定) <ul style="list-style-type: none"> 冬季災害に備えた安全な道路交通や代替性確保のための高規格幹線道路の整備を推進。 ※北見網走都市圏総合都市交通体系調査(H27) <ul style="list-style-type: none"> 災害から人命を守り、安定した物流・人流を支える道路網の形成。
住民生活	<ul style="list-style-type: none"> オホーツク圏の第3次救急医療施設は北見市にしかなく、カバー面積は全国平均の約9倍。 特に、冬期は網走市の人口の約8割が、北見市へ心筋梗塞の救命効果が期待できる60分以内に到達できず、救急搬送の速達性確保が急務。 	<ul style="list-style-type: none"> ※北海道総合開発計画(H28.3閣議決定) <ul style="list-style-type: none"> 医療における基礎圏域中心都市と周辺市街地とのアクセス向上を図り、基礎圏域内外の広域的な交流を支えるため、都市間時間距離を縮める高規格幹線道路網等の広域交通ネットワークの整備を推進 ※北見網走都市圏総合都市交通体系調査(H27) <ul style="list-style-type: none"> 救急搬送や通院など超高齢社会に対応した安全な道路づくりを目指す
地域経済 地域社会	<ul style="list-style-type: none"> 北網地域は日本の食を支える生産空間であるが、物流ルートである国道39号の市街地では、信号交差点での速度低下や事故が多発しており、速達性・安全性の高い物流ルートの確保が課題。 	<ul style="list-style-type: none"> ※北海道総合開発計画(H28.3閣議決定) <ul style="list-style-type: none"> 物流を支える交通体系を強化する観点から、生産地や観光地、消費地、空港・港湾等の交通拠点を結ぶ道路ネットワークの整備を推進 ※北見網走都市圏総合都市交通体系調査(H27) <ul style="list-style-type: none"> 都市圏内の各産業流通拠点と道内各地の流通基地を結ぶ広域的な「物流軸」の速達性・安定性の向上を図る
その他		

事業の有効性									
<ul style="list-style-type: none"> 当該事業の実施により、主要拠点間のリンクの評価に変化はないものの、主要拠点間のリンクの脆弱度が改善し、ネットワーク全体の防災機能が強化される。 また、冬期においても安全で信頼性の高い道路ネットワークが確保されるとともに、重要港湾や空港へのアクセス向上が図られ地域産業の活性化、地域医療サービスの向上に貢献するなど有効性の高い事業と評価する。 									
道路ネットワークの 防災機能	主な区間		改善 ペア数	脆弱度 (防災機能ランク)		累積脆弱度の 変化量	改善度		評価
				整備前	整備後		通常時	災害時	
	網走市	美幌町	22 (2)	0.58 [C]	0.47 [C]	▲4.7 (▲0.83)	0.11 (0.06)	0.17 (0.41)	○ (◎)

事業の効率性
<ul style="list-style-type: none"> 計画段階評価手続き完了 (R5.12.9)

※道路ネットワークの防災機能の上段の値は、本別～網走を対象とした場合、下段()下記の値は事業化区間を対象にした場合の防災機能評価結果。

新規事業採択時評価結果(令和6年度新規事業化箇所)

担当課:道路局 国道・技術課
担当課長名:高松 諭

事業の概要

事業名	一般国道4号 みずさわかねがさき 水沢金ヶ崎道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局
起終点	自:岩手県奥州市水沢佐倉河字竈堂 至:岩手県胆沢郡金ヶ崎町西根土橋上	延長	3.1km		
事業概要	一般国道4号は、東京都中央区を起点に岩手県内を南北に縦断し青森県青森市に至る主要幹線道路である。このうち水沢金ヶ崎道路は、交通混雑の緩和や地域産業支援等を目的とした延長3.1kmの道路事業である。				
事業の目的、必要性	対象区間整備により交通容量が確保され、交通混雑を緩和し交通の速達性を確保するとともに、県南地域の工業団地をはじめとした産業集積地への円滑な物流経路を確保し、地域産業支援や救急医療活動を支援することを目的とする。				
全体事業費	約150億円	計画交通量	約30,200台/日		
事業概要図					

事業評価結果

費用 便益 分析	B/C	1.9	EIRR	8.5%	総費用	111億円	総便益	214億円	基準年	令和5年	
	(参考)	2.8 [2%] 3.4 [1%]			事業費	102億円	走行時間短縮便益	205億円			
					維持管理費	8.2億円	走行経費減少便益	8.7億円			
				感度分析		交通量変動	B/C=1.8~2.0	(変動ケース:±10%)			
						事業費変動	B/C=1.8~2.1	(変動ケース:±10%)			
						事業期間変動	B/C=1.8~2.1	(変動ケース:±20%)			
事業の 影響	評価項目	評価	根拠								
	自動車や 歩行者への 影響	渋滞対策	◎	・交通容量の確保により東北道が通行止めとなった場合でも一定の速達性を確保 【旅行速度】 現況:37km/h → 整備後:48km/h(11km/h向上) 【東北自動車道通行止め時の旅行速度】 現況:14km/h → 整備後:43km/h(29km/h向上)							
		事故対策	○	・速度低下に起因するとされる追突事故の発生割合が約9割と高い ・当該区間の整備により、混雑に起因した追突事故が減少するとともに、安全で快適な走行性を確保 【死傷事故率】現況:12件/億台キロ → 整備後:10件/億台キロ(約2割減少)							
		歩行空間	—	・注目すべき影響はない							
	社会全体への 影響	住民生活	◎	・二次救急医療施設への円滑な搬送経路を確保し、搬送時間を短縮。 【時間短縮 金ヶ崎町～二次救急医療機関(県立胆沢病院)への搬送時間】 現況:18分 → 整備後:16分(2分短縮)							
		地域経済	◎	・交通混雑の解消により、対象区間付近の工業団地をはじめとした道路利用者の産業活動を支援 【混雑度】現況:1.41 → 整備後:0.69(約5割減少)							
災害		—	・注目すべき影響はない								
環境		—	・注目すべき影響はない								
		地域社会	○	・東北自動車道の水沢ICのアクセス性向上が期待される							
事業実施環境		・都市計画決定手続き完了(S51.3.16) ・岩手県知事、奥州市長、国道4号岩手県南地域拡幅整備促進期成同盟会等により早期事業化を要望									

採択の理由

費用便益比が1.9と便益が費用を上回っているとともに、都市計画手続きが完了し、事業採択の前提条件が確認できる。
 また、交通の速達性及び安全性の向上、地域産業の活性化や地域の救急医療活動の支援など、当該事業の整備の必要性・効果は高いと判断できる。
 以上より、本事業の新規事業化については妥当である。

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

関係する地方公共団体等の意見
【岩手県知事】
 予算化することについて同意します。
 国道4号は県内陸部を南北に縦断する主要幹線道路であり、うち奥州市及び金ヶ崎町を含む県南地域は、自動車関連産業や半導体関連企業などの産業集積地であり、企業立地の安定的な生産活動や円滑な物流を支えるために、国道4号の整備が極めて重要です。
 この奥州市水沢佐倉河字竈堂から胆沢郡金ヶ崎町西根土橋上間の国道4号は、前後が4車線やバイパスとして事業中の区間に挟まれた2車線道路であり、増大する交通に対するボトルネック区間となっていることから、速度低下に加え、併走する東北自動車道の事故等による通行止め時による国道4号への交通集中が課題となっております。
 このため、対象区間の円滑な交通確保が急務であることから水沢金ヶ崎道路の令和6年度の新規事業化について、特段のご配慮をお願いいたします。

学識経験者等の第三者委員会の意見
 ・新規事業化については妥当である。

事業採択の前提条件
 ■費用対便益 : 便益が費用を上回っている。
 ■手続きの完了 : 都市計画決定手続き完了(S51.3.16)

新規事業採択時評価結果(令和6年度新規事業化箇所)

担当課:道路局 国道・技術課
担当課長名:高松 諭

事業の概要

事業名	一般国道20号 新山梨環状道路(桜井～塚原)	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 関東地方整備局
起終点	自:山梨県甲府市桜井町 至:山梨県甲府市塚原町	延長	5.5km		
<p>事業概要</p> <p>国道20号は、東京都中央区から長野県塩尻市に至る幹線道路である。新山梨環状道路(桜井～塚原)は、甲府都市圏の交通渋滞の緩和、地域間の連絡強化による連携・交流の促進、中央自動車道とのアクセス・ネットワーク効果の発現等を図ることを目的とした、甲府市桜井町から甲府市塚原町までの延長5.5kmの4車線のバイパス事業である。</p>					
<p>事業の目的、必要性</p> <p>当該事業の整備により、甲府都市圏の通過交通の排除や流入交通の分散を図り、慢性的な交通混雑の緩和や交通事故を削減することを目的とする。また、高規格道路を利用した観光客のアクセス性の向上により、観光振興に寄与することを目的とする。</p>					
全体事業費	約1,220億円	計画交通量	約10,600台/日		
<p>事業概要図</p>					

事業評価結果

費用便益分析	B/C	2.4 (1.7)	EIRR 10.8% (6.8%)	総費用	1,898億円	総便益	4,573億円	基準年	令和5年
	(参考)	[2%] [1%]		事業費	1,814億円	走行時間短縮便益	4,316億円	令和5年	
				維持管理費	85億円	走行経費減少便益	203億円		
				更新費	億円	交通事故減少便益	53億円		
感度分析		交通量変動	B/C=2.3~2.5 (変動ケース:±10%)						
		事業費変動	B/C=2.2~2.7 (変動ケース:±10%)						
		事業期間変動	B/C=2.2~2.6 (変動ケース:±20%)						
事業の影響	自動車や歩行者への影響	評価項目	評価	根拠					
		渋滞対策	◎	・交通が転換し、甲府圏域の東西方向道路の渋滞が緩和。 【甲府圏域の国道及び県道の混雑時速度20km/hを下回る割合】 現況:約5割 → 整備後:約3割					
		事故対策	◎	・東西方向道路の交通の円滑化が図られ、渋滞に起因した追突事故の削減に寄与。					
		歩行空間	—	・注目すべき影響はない。					
	社会全体への影響	住民生活	—	・注目すべき影響はない。					
		地域経済	◎	・リニア中央新幹線との連携強化及び市街地中心部の混雑緩和により、観光地への所要時間が減少。 【品川駅～昇仙峡間の所要時間】現況:143分 → 整備後:58分(約85分短縮)					
		災害	◎	・災害時のリダンダンシーが強化され、人命救助や物資輸送、復旧支援が迅速化。 【東京から長野へのルート数】現況:9ルート → 整備後:24ルート					
		環境	—	・注目すべき影響はない。					
		地域社会	◎	・甲府圏域の渋滞緩和により、観光振興を支援。 【山梨県駅からの30分圏内の観光地数】現況:40箇所 → 整備後:49箇所					
		事業実施環境	○	・都市計画決定手続き完了(H25.3) ・山梨県知事、甲府市長より新山梨環状道路の早期事業化を要望。					

採択の理由

費用便益比が2.4(1.7)と便益が費用を上回っているとともに、都市計画決定手続きが完了し、事業採択の前提条件が確認できる。
また、当該区間の渋滞緩和や地域経済等への効果が期待でき、事業の必要性・効果は高いと判断できる。
以上より、本事業の新規事業化については妥当である。

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

関係する地方公共団体等の意見

【山梨県知事】
「一般国道20号 新山梨環状道路(桜井～塚原)」事業の令和6年度予算化について同意いたします。
新山梨環状道路は、甲府都市圏における交通の円滑化や周辺地域の連携強化及び、リニア中央新幹線開業による効果を県全域に波及させるために必要不可欠な道路であります。
当該区間は、国が事業を進めている広瀬～桜井間及び県で整備中の東部区間や西関東連絡道路と一体となって道路ネットワークを形成し、強靱化や生産性向上に大きく寄与することから、事業を進めていただきたく、特段のご配慮をお願いいたします。
県といたしましては、関係者協議への支援や沿線自治体と連携した用地取得のための各種地元調整など、事業を円滑に進める上で必要となる環境整備に取り組んで参ります。
また、アクセス道路の整備や施工ヤード・工事用道路等の確保協力、トンネル工事での建設発生土の受け入れなどについて、県や沿線自治体の事業をはじめ、関係機関の協力を得ながら調整を図って参ります。
新山梨環状道路の整備効果をより広く波及させるためには、事業中区間の整備推進及び残る区間の早期事業化が不可欠であるため、沿線自治体と協力しながら地元調整などに取り組んで参りますので、引き続き、コストや環境に配慮しつつ、北部区間の早期全線整備が図られるようお願いいたします。

学識経験者等の第三者委員会の意見

・新規事業化については妥当である。

事業採択の前提条件

・費用対便益 : 便益が費用を上回っている。
・手続きの完了 : 都市計画決定手続き完了(H25.3)

新規事業採択時評価結果(令和6年度新規事業化箇所)

担当課:道路局 国道・技術課
担当課長名:高松 諭

事業の概要

事業名	一般国道158号(中部縦貫自動車道) 高山東道路(平湯～久手)	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中部地方整備局
起終点	自:岐阜県高山市奥飛騨温泉郷平湯 至:岐阜県高山市丹生川町久手	延長	5.6km		
事業概要	<p>一般国道158号中部縦貫自動車道は長野県松本市を起点として、岐阜県高山市を経て福井県福井市に至る延長約160kmの高規格幹線道路である。</p> <p>このうち、一般国道158号の高山東道路(平湯～久手)は、高山市奥飛騨温泉郷平湯を起点とし、高山市丹生川町久手に至る延長5.6kmの道路事業である。</p>				
事業の目的、必要性	<p>当事業の整備により、北陸圏と中部圏、関東地域を最短で結び、効率的な物流網を構築するとともに、観光振興に寄与することで日本の経済活動を支援する。また、地方部における平常時・災害時の生活を維持し、地域安全保障として高山地域生活圏人口の維持に貢献することを目的とする。</p>				
全体事業費	約1,000億円	計画交通量	約8,400台/日		
事業概要図					

事業評価結果

費用便益分析 (参考)	B/C	1.6 (0.8)	EIRR 6.3% (3.1%)	総費用	8,648億円	総便益	13,877億円	基準年	令和5年	
		2.1 (1.3) [2%]			事業費: 7,879億円 維持管理費: 729億円 更新費: 40億円	走行時間短縮便益: 12,263億円 走行経費減少便益: 1,486億円 交通事故減少便益: 128億円				
	感度分析	2.6 (1.6) [1%]			交通量変動	B/C=1.4~1.8 (変動ケース: ±10%)				
					事業費変動	B/C=1.5~1.8 (変動ケース: ±10%)				
				事業期間変動	B/C=1.5~1.7 (変動ケース: ±20%)					
事業の影響	者への影響	自動車や歩行者への影響	渋滞対策	—	・注目すべき影響はない。					
			事故対策	◎	・線形不良区間の回避により、冬期をはじめとした通年の走行性、安全性が向上し、安全な生活が営める環境を支援。 〔線形不良箇所〕 現況: 11箇所 ⇒ 整備後: 0箇所					
			歩行空間	—	・注目すべき影響はない。					
	社会全体への影響	住民生活	◎	・上宝・奥飛騨温泉郷地域から第三次救急医療施設までの救急搬送の速達性が向上し、地域で生活が営める環境の維持を支援。 〔上宝・奥飛騨温泉郷地域～高山赤十字病院(第三次救急医療施設)までの所要時間〕 現況: 69分 ⇒ 整備後: 59分 (10分短縮)						
		地域経済	◎	・首都圏と北陸圏との速達性が向上し、効率的な物流網を構築。 〔北陸圏(氷見漁港)～東京(豊洲市場)の輸送距離〕 現況: 470km ⇒ 整備後: 410km (60km短縮)						
		災害	◎	・災害時の通行止めに伴う広域迂回の解消により、災害に対し信頼性の高い道路ネットワークが構築され、地域で生活が営める環境の維持を支援。 〔上宝・奥飛騨温泉郷地域～高山市街地の広域迂回(災害時)〕 現況: 93分 ⇒ 整備後: 57分 (36分短縮)						
		環境	—	・注目すべき影響はない。						
	地域社会	◎	・高山市街地と県境を跨ぐ上高地等の主要な観光資源間の移動時間短縮により、観光周遊性の高いネットワークを構築。 〔周遊ルート(高山市街地→新穂高ロープウェイ→上高地→乗鞍高原→高山市街地)の所要時間〕 現況: 260分 ⇒ 整備後: 240分 (20分短縮)							
事業実施環境	○	<ul style="list-style-type: none"> 計画段階評価手続き完了(R5.2) 中部縦貫自動車道飛騨・高山道路建設促進協議会、中部縦貫自動車道上宝・奥飛騨建設促進協力会、中部縦貫自動車道丹生川町建設促進協力会などより早期事業化を要望。 								

採択の理由

費用便益が一体評価で1.6と便益が費用を上回っているとともに、計画段階評価手続きが完了しており、事業採択の前提条件が確認できる。

また、当該区間の整備により速達性・定時性の向上による産業活性化の支援、救急搬送時の速達性・安定性の確保、交通安全・積雪時の走行性向上、被災時にも機能する信頼性の高いネットワークの確保など、事業の必要性・効果は高いと判断できる。

以上より、本事業の新規事業化については妥当である。

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

関係する地方公共団体等の意見

【岐阜県知事】
一般国道158号 中部縦貫自動車道 高山東道路(平湯～久手)の令和6年度予算化について同意します。

中部縦貫自動車道は、長野自動車道、東海北陸自動車道等を相互に連絡することで物流改善による地域産業の活性化、国内有数の観光地へのアクセス強化による旅行客の増加などが見込まれます。また、関東、中部及び北陸地方の広域的かつ一体的発展を促進するとともに、積雪や災害など有事における広域的な支援、受援及び救急搬送において有効に機能する重要な道路であることから、ミッシングリンクとなっている当該区間の新規事業化と事業推進を強く希望します。

本県としましては、当該区間の事業推進にあたり、高山市と連携し、残土受入地の確保、地元調整及び用地取得への最大限の協力をを行うとともに、直轄道路事業負担金の予算確保に努めてまいります。

さらには、整備効果を一層向上させるための連携事業として、アクセス道路となる国道471号の整備や、災害により通行止となっている乗鞍スカイラインの早期復旧、国道158号のうち当面の現道活用区間における交通安全対策や適切な維持管理など、地域の利便性の向上や、災害に強い道路ネットワークの構築につながるよう周辺道路の整備に取り組んでまいります。

なお、優先整備区間のうち残る久手～日面間についても、速やかに新規事業化されるよう引き続き検討をお願いします。

今後も、長野県をはじめ沿線自治体と連携を密にして、本自動車道の整備促進に向け、国とともに取り組んでまいりますので、引き続き御支援いただきますようお願い申し上げます。

学識経験者等の第三者委員会の意見

・新規事業化については妥当である。

事業採択の前提条件

・費用対便益 : 便益が費用を上回っている。
 ・手続きの完了: 計画段階評価手続き完了(R5.2)

新規事業採択時評価結果（令和6年度新規事業化箇所）

事業評価結果（防災機能）

事業の必要性		
当事業の整備により、北陸圏と中部圏、関東地域を最短で結び、効率的な物流網を構築するとともに、観光振興に寄与することで日本の経済活動を支援する。また、地方部における平常時・災害時の生活を維持し、地域安全保障として高山地域生活圏人口の維持に貢献することを目的とする。		
評価項目	地域の課題	関連する計画
救助活動等	<ul style="list-style-type: none"> 一般国道158号は、災害発生時には、土砂流出等により通行止めが発生するなど災害に対して脆弱。 災害等による通行止め時には、上宝・奥飛騨温泉郷地域から高山市街地までに広域迂回が必要となり、地域への救助活動に支障となる恐れ。 	※高山市国土強靱化地域計画（R2.12） <ul style="list-style-type: none"> 広域的な大規模災害時に救援・復旧活動の拠点等の役割を果たすことができるよう、基幹的な道路交通ネットワークの確保を図る必要がある。 東海北陸自動車道や中部縦貫自動車道、国道41号石浦バイパスの整備を促進する。
住民生活	<ul style="list-style-type: none"> 上宝・奥飛騨温泉郷地域の重篤患者については、高山市街地の高次救急医療施設に全て救急搬送しており、高山市内で唯一60分以内で到達できない地域。 	※高山市都市基本計画（R3.1） <ul style="list-style-type: none"> 都市拠点や地域拠点間、地域拠点と周辺を効率的・効果的に結ぶ地域公共交通システムの構築により、アクセスの向上を図ります。 中部縦貫自動車道の整備促進により、広域交通の更なる利便性向上や各種産業の活性化、災害時の輸送道路としての機能向上などを図ります。
地域経済 地域社会	<ul style="list-style-type: none"> 富山県、石川県、福井県の北陸3県の貨物輸送量は、3大都市圏への輸送が約6割を占めており、中でも首都圏は北陸3県との結びつきが最も強いが、最短経路の高規格道路ネットワークが未整備のため、輸送距離が長く、非効率な輸送となっている。 	※高山市第八次総合計画（R2.3） <ul style="list-style-type: none"> 将来都市構造を踏まえた生活や交流の地域拠点の形成、産業や景観など地域特性を生かした土地利用の推進を図るとともに、利便性の高い交通や情報のネットワーク構築など、将来を見据えた効果的な都市施設の整備をすすめます。 中部縦貫自動車道や国道41号石浦バイパスなど将来を見据えた広域道路網の整備を促進します。
その他		

事業の有効性									
<ul style="list-style-type: none"> 当該事業の実施により、主要拠点間のリンクの評価に変化はないものの、累積脆弱度の改善により、ネットワーク全体の防災機能が強化される。 また本事業において、速達性・定時性の向上による産業活性化の支援、救急搬送時の速達性・安定性の確保、交通安全・積雪時の走行性向上、被災時にも機能する信頼性の高いネットワークの確保など、有効性の高い事業と評価する。 									
道路ネットワークの 防災機能	主な区間		改善ペア数	脆弱度 (防災機能ランク)		累積脆弱度 の変化量	改善度		評価
				整備前	整備後		通常時	災害時	
	高山市	平湯	4 (2)	0.63 [C] 〔0.74〕 〔C〕	0.39 [C] 〔0.26〕 〔B〕	▲12.88 (▲11.76)	0.15 (0.13)	0.28 (0.50)	○ (◎)

事業の効率性
<ul style="list-style-type: none"> 計画段階評価手続き完了（R5.2）

※道路ネットワークの防災機能の上段は(仮称)松本JCT～飛騨清見ICを対象とした場合、下段()下記の値は事業化区間を対象とした場合の防災機能評価結果。

新規事業採択時評価結果(R6年度新規事業化箇所)

担当課: 道路局 国道・技術課
 担当課長名: 高松 諭

事業の概要

事業名	一般国道29号 津ノ井バイパス (広岡～西大路)	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中国地方整備局
起終点	自: 鳥取県鳥取市広岡 至: 鳥取県鳥取市西大路	延長	2.8km		
事業概要 一般国道29号は、兵庫県姫路市から鳥取県鳥取市に至る延長約120kmの主要な幹線道路である。 一般国道29号津ノ井バイパス(広岡～西大路)は鳥取市東部に位置する延長2.8kmの道路である。					
事業の目的、必要性 一般国道29号津ノ井バイパス(広岡～西大路)は、鳥取市東部の混雑緩和による円滑な物流の確保、幹線道路の安全性の向上、救急医療活動の支援等を目的とした道路である。					
全体事業費	約90億円	計画交通量	約14,200台/日～25,000台/日		
事業概要図 					

関係する地方公共団体等の意見 一般国道29号津ノ井バイパス(広岡～西大路)を予算化することについて同意します。 一般国道29号は鳥取県東部を南北に貫く主要な幹線道路であり、そのうち津ノ井バイパスは、昭和60年に高架による全線4車線化計画で都市計画決定され、平成22年までの間に順次整備されて暫定供用を開始しています。 その後、沿線では工場等が多数立地し、主要渋滞箇所が2箇所存在するなど、渋滞対策が大きな課題となっています。 地元市町(鳥取市、八頭町、若桜町)からも「『地域創生』の実現へ向け、産業振興による地域経済の活性化、地域間交流の促進、防災・医療体制の充実を図るために対策が必要」、「八頭町・若桜町から鳥取市内への通勤時に支障となる渋滞箇所を解消し、両町への移住定住の促進を図るために対策が必要」などの意見が出ており、地域住民の安全・安心を守り、近年観光客が増加している鳥取県東部の更なる地域振興を図るため、ボトルネックとなっている津ノ井バイパスの早期の渋滞解消が必要です。 本事業が決定した際には、事業実施に伴う地元及び関係機関調整への協力、工事中の渋滞対策への協力のほか、西大路交差点と交差する、鳥取市道中大路雲山線、富安大路線の改良についても、鳥取市と協力して積極的に取り組んでまいります。 つきましては、津ノ井バイパスの令和6年度新規事業としての予算化について、特段の御配慮をお願いします。
--

学識経験者等の第三者委員会の意見 ・新規事業化については妥当である。
--

事業採択の前提条件 費用便益: 便益が費用を上回る。 手続き等: 都市計画決定(S60. 1)、一部都市計画変更(H6. 7)、 鳥取県道路交通渋滞対策部会にて優先整備区間の選定(R6. 2. 27)
--

事業評価結果

費用便益分析 (参考)	B/C	1.4	EIRR	6.2%	総費用	75億円	総便益	105億円	基準年	令和5年
		2.0 [2%]			事業費	67億円	走行時間短縮便益	69億円		
		2.4 [1%]			維持管理費	8.4億円	走行経費減少便益	29億円		
		感度分析		更新費	-億円	交通事故減少便益	7.0億円			
		交通量変動	B/C=1.2～1.6 (変動ケース: ±10%)							
		事業費変動	B/C=1.3～1.5 (変動ケース: ±10%)							
		事業期間変動	B/C=1.3～1.5 (変動ケース: ±20%)							
事業の影響	自動車や歩行者への影響	評価項目	評価	根拠						
		渋滞対策	○	・津ノ井バイパス周辺は沿線の開発が進み、店舗や工場等が進出。また、新津ノ井工業団地、若葉台南工業団地、若葉台北工業団地等の複数の工業団地が立地している。 ・対象区間では、主要渋滞箇所が2箇所(南栄町、西大路)存在しており、旅行速度の低下による物流の速達性・定時性の低下が生じている。 ・当該区間の整備により交通混雑が緩和され、若葉台南工業団地～鳥取ICの速達性・定時性が向上。 【所要時間の短縮】 現況:17分 → 整備後:13分 【旅行速度の向上】 現況:27km/h → 整備後:35km/h						
		事故対策	○	・対象区間では死傷事故が12件(H30～R3の4年間)発生しており、渋滞に起因する追突事故をはじめ、歩行者横断中、出合い頭による事故が発生。 ・南栄町交差点においては、死傷事故率が235件/億台キロと高く、安全性に課題。 ・混雑による旅行速度の低下が解消し、交通事故が減少。 【死傷事故件数】 現況:12件/4年 → 整備後:9件/4年						
	歩行空間	—	注目すべき影響はない							
	社会全体への影響	住民生活	○	・鳥取県東部では、第三次救急医療施設は鳥取県立中央病院のみ。 ・八頭町、若桜町方面から、鳥取県立中央病院へは、国道29号が唯一の幹線道路であるが、朝夕ピーク時の交通混雑により、地域医療の円滑性を阻害。 ・当該区間の整備により第三次救急医療施設への速達性・定時性が向上し医療活動の円滑化に寄与 【鳥取県立中央病院～鳥取市・八頭町境の所要時間】 現況:32分 → 整備後:28分						
		地域経済	○	・当該区間を含む国道29号は、鳥取市・鳥取港への重要なアクセスルートだが、混雑により輸送力が低下し、企業の部品輸送や資材調達の産業・経済活動に影響を与えている。 ・当該区間の整備により、鳥取市中心部や鳥取港へのアクセスも含めた物流の効率化が見込まれ、沿線都市の商業・産業施設の整備が促進され、更なる都市機能の発展に寄与。 【若葉台工業団地～鳥取港の所要時間】 現況:32分 → 整備後28分						
		災害	○	交通円滑化により第一次緊急輸送道路である国道29号の機能が強化される。						
		環境	—	注目すべき影響はない						
地域社会		○	・当該区間は、鳥取県東部の主要な観光地である鳥取砂丘と、近年観光客数が増加している八頭地区を結ぶルートであり、混雑により、速達性・定時性が阻害され、周遊性に影響を与えている。 ・当該区間の整備により、主要な観光地へのアクセスが向上し、鳥取県東部地域を訪れた観光客の周遊性が向上する。 【鳥取砂丘(鳥取市)～船岡竹林公園(八頭町)の所要時間】 現況:57分 → 整備後53分							
事業実施環境	○	・都市計画決定手続き完了(S60. 1) ・鳥取県知事等より早期事業化を要望								

採択の理由

費用便益比が1.4と便益が費用を上回っていると同時に、事業採択の前提条件が確認できる。
 また、当該区間の整備により円滑な物流の確保、幹線道路の安全の向上、救急医療活動の支援が期待でき、事業の必要性・効果は高いと判断できる。
 以上より、本事業の新規事業化については妥当である。

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

新規事業採択時評価結果(令和6年度新規事業化箇所)

担当課:道路局 国道・技術課
担当課長名:高松 諭

事業の概要

事業名	一般国道2号 台道・鑄銭司拡幅	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中国地方整備局
起終点	自:山口県防府市台道 至:山口県山口市鑄銭司	延長	2.8 km		
事業概要	<p>一般国道2号は、大阪府大阪市から福岡県北九州市に至る延長約680kmの主要幹線道路である。</p> <p>一般国道2号 台道・鑄銭司拡幅は、山口県防府市台道から山口市鑄銭司に至る延長2.8kmの道路である。</p>				
事業の目的、必要性	<p>一般国道2号 台道・鑄銭司拡幅は、防府市～山口市における幹線道路の速達性の向上、道路ネットワークの信頼性向上による経済活動支援救急医療活動支援に寄与するものである。</p>				
全体事業費	約240億円	計画交通量	約36,800台/日		
事業概要図					

事業評価結果

費用 便益 分析	B/C	1.2	EIRR	5.2%	総費用	177億円	総便益	218億円	基準年	令和5年
		1.8 [2%]				事業費: 164億円 維持管理費: 13億円 更新費: -億円	走行時間短縮便益: 202億円 走行経費減少便益: 10億円 交通事故減少便益: 5.0億円			
		2.2 [1%]				感度分析	交通量変動 事業費変動 事業期間変動	B/C=1.1~1.4 (変動ケース:±10%) B/C=1.1~1.4 (変動ケース:±10%) B/C=1.1~1.3 (変動ケース:±20%)		
事業の 影響	自動車や 歩行者への 影響	評価項目	評価	根拠						
		渋滞対策	◎	<ul style="list-style-type: none"> 対象区間は4車線区間に挟まれた2車線区間であるため、車線の絞り込み等により旅行速度が低下し、混雑が発生している。 当該区間の整備により、交通混雑が緩和され、速達性が向上する。 【対象区間の平均旅行速度】 現況:約28km/h ⇒ 整備後:約52km/h 【混雑度】 現況:2.09 ⇒ 整備後:0.70 						
		事故対策	◎	<ul style="list-style-type: none"> 死傷事故率は全国平均を上回る箇所が多く、対象区間を含む速度低下範囲には事故危険区間・箇所が2箇所存在。 追突事故の発生割合は、全国平均の約2.1倍である約7割を占めている。 車線絞り込みや沿道出入り等による旅行速度低下が解消し、安全性の向上が見込まれる。 【死傷事故件数】 現況:68件/4年 ⇒ 整備後:約37件/4年 						
	社会全体への 影響	歩行空間	◎	<ul style="list-style-type: none"> 安心して利用できる歩行空間が整備され、地域の安全性が向上する。 【歩道未整備区間延長】 現況:約2.7km(上下計) ⇒ 整備後:0km 						
		住民生活	◎	<ul style="list-style-type: none"> 山口・防府保健医療圏で唯一の三次救急医療施設へのアクセスが向上する。 【山口市南消防署～山口県立総合医療センターの所要時間】 現況:約28分 ⇒ 整備後:約25分 						
		地域経済	◎	<ul style="list-style-type: none"> 対象地域には、中国地方を代表する自動車完成工場や自動車製造関連企業をはじめとする多くの工場等が立地しており、ジャストオンタイムで稼働しているが、交通混雑や交通規制によって、部品供給の遅れ等が発生している。 交通円滑化により、物流の効率化が図られ、地域の経済活動支援が見込まれる。 【鑄銭司団地～自動車完成工場の所要時間】 現況:約21分 ⇒ 整備後:約18分 						
		災害	◎	<ul style="list-style-type: none"> 対象区間付近において広域防災広場が整備中であり、災害時には円滑な物資輸送や避難等が求められる。 ダブルネットワークが強化され、並行する山陽自動車道等が通行止めの際にも、円滑な交通機能の確保が見込まれる。 						
環境	-	注目すべき影響はない。								
地域社会	◎	<ul style="list-style-type: none"> 山口県内観光客数第1位の防府天満宮(年間観光入込客数約119万人)へのアクセスが向上し、周遊性の向上が見込まれる。 								
事業実施環境	○	<ul style="list-style-type: none"> 都市計画決定手続き完了(令和6年2月) 山口県知事等より早期事業化を要望 								

関係する地方公共団体等の意見

【山口県知事】
「一般国道2号台道・鑄銭司拡幅」を予算化することについて同意します。
当該区間の整備により、慢性的な渋滞が解消するとともに安全な交通が確保されることで、物流の円滑化、企業誘致の促進、交流人口の拡大、救急医療機関への速達性・確実性の向上、災害時等における代替機能の強化など、産業力・観光力の強化や地域住民の安心・安全の確保が期待され、その早期整備は地元の悲願です。
山口県としては、当該道路の整備効果を早期かつ確実に発現させるため、山口市・防府市と連携して、関係者との調整、用地取得への協力など、事業の円滑な推進に向けた環境整備や、関連道路の整備に努めるとともに、周辺地域において広域防災広場や産業団地等の整備を進めるなど、当該区間の整備を見越した地域づくりや産業・観光振興に取り組んでまいります。
国においては、国道2号の早期整備に向け、今後とも、事業中区間の整備促進や、当該区間の早期事業化を図られるようお願いいたします。

学識経験者等の第三者委員会の意見

・新規事業化については妥当である。

事業採択の前提条件

費用便益:便益が費用を上回っている。
手続き等:都市計画決定手続き完了(令和6年2月)

採択の理由

費用便益比が1.2と便益が費用を上回っているとともに、都市計画決定手続きが完了し、事業採択の前提条件が確認できる。
また、当該区間の整備により、幹線道路の速達性や安全性の向上、道路ネットワークの信頼性向上による地域経済活動・救急医療活動の支援災害等に強い道路ネットワークの確保、観光振興の促進が期待でき、事業の必要性・効果は高いと判断できる。
以上より、本事業の新規事業化については妥当である。

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

新規事業採択時評価結果(令和6年度新規事業化箇所)

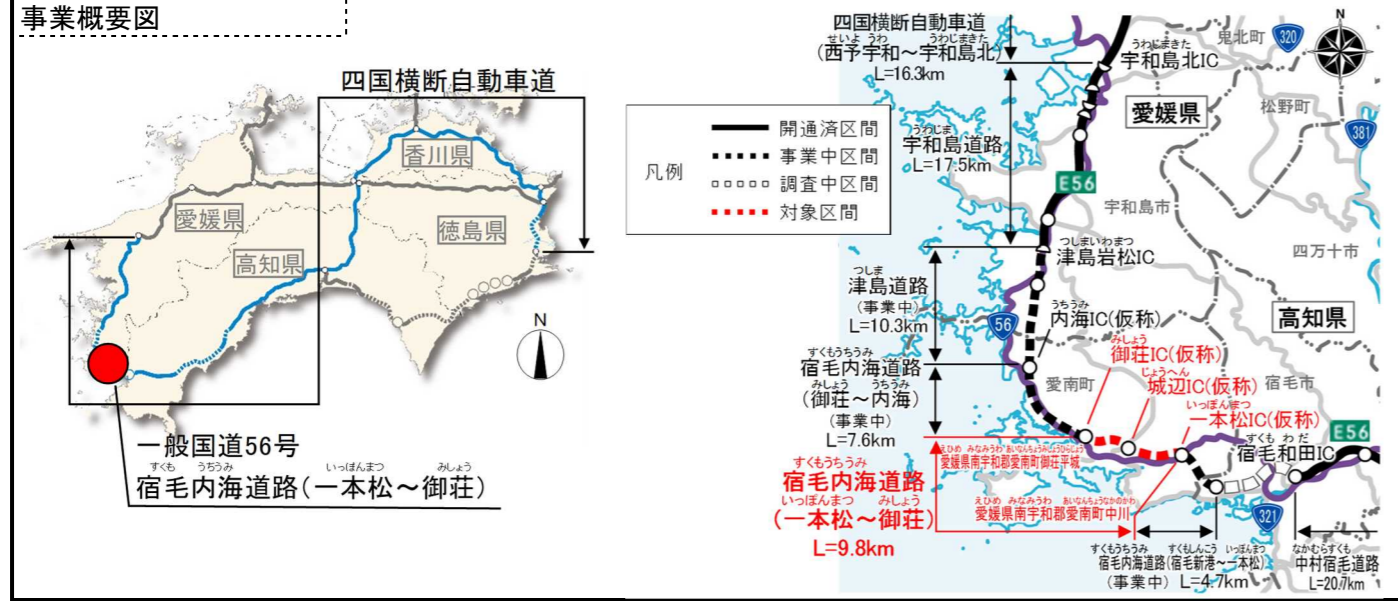
事業の概要

事業名	一般国道56号(四国横断自動車道) 宿毛内海道路(一本松～御荘)	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 四国地方整備局
起終点	自:愛媛県南宇和郡愛南町中川 至:愛媛県南宇和郡愛南町御荘平城	延長	9.8km		

事業概要
宿毛内海道路(一本松～御荘)は、四国横断自動車道の一部を構成する道路で、愛媛県南宇和郡愛南町中川から同町御荘平城に至る延長9.8kmの自動車専用道路である(四国横断自動車道は徳島県阿南市から高知県四万十市に至る阿南四万十線と愛媛県南宇和郡愛南町から愛媛県大洲市に至る愛南大洲線で構成される高規格道路)。

事業の目的、必要性
当該区間の整備により、南海トラフ地震発生時に住民の避難や緊急物資の輸送を支える「命の道」として機能する信頼性の高い道路ネットワークを形成するとともに、都市部や空港、高次救急医療機関等へのアクセス向上により、四国西南地域における観光振興や地域産業、緊急搬送などの医療活動を支援するものである。

全体事業費 : 約450億円 計画交通量 : 約4,600台/日



関係する地方公共団体等の意見
【愛媛県知事】
一般国道56号(四国横断自動車道)「宿毛内海道路(一本松～御荘)」の予算化について同意します。
宿毛内海道路は、南海トラフ地震等の大規模災害発生時に迅速かつ円滑な救援活動や緊急輸送を支える「命の道」であり、県民の安全・安心な暮らしの確保に寄与するほか、交流人口の拡大による賑わいの創出、主要産品である柑橘、水産物等の物流効率化など、地域経済の活性化を図るうえでも重要な役割を担うことから、県民一同、早期完成を待ち望んでいます。本県としましては、事業が円滑に推進されるよう、埋蔵文化財調査や用地買収、建設発生土の有効利用に係る調整等に最大限協力するとともに、御荘IC(仮称)や城辺IC(仮称)へのアクセス道路、高速道路と一体となって機能する防災休憩施設など、関連する事業の推進に、沿線自治体である愛南町と連携して取り組んでまいります。
つきましては、「宿毛内海道路(一本松～御荘)」の令和6年度新規事業としての予算化に特段の配慮をお願いします。

学識経験者等の第三者委員会の意見
・新規事業化については妥当である。

事業採択の前提条件
・費用対便益 : 便益が費用を上回っている。
・手続きの完了 : 計画段階評価手続き完了(平成31年2月28日)、都市計画決定手続き完了(令和3年12月10日)

事業評価結果

担当課:道路局 国道・技術課
担当課長名:高松 諭

費用便益分析 (参考)	B/C	1.9 (0.4)	EIRR	8.2% (-0.7%)	総費用	34,641億円	総便益	67,364億円	基準年	令和5年
		2.3 (0.5) [2%]			事業費: 29,743億円 維持管理費: 4,498億円 更新費: 400億円		走行時間短縮便益: 58,830億円 走行経費減少便益: 6,906億円 交通事故減少便益: 1,628億円			
		2.6 (0.7) [1%]			感度分析	交通量変動	B/C=1.7~2.2 (変動ケース:±10%)			
						事業費変動	B/C=1.9~2.0 (変動ケース:±10%)			
						事業期間変動	B/C=1.9~1.9 (変動ケース:±20%)			

事業の影響	評価項目	評価	根拠
	者への影響 自動車や歩行	渋滞対策	-
事故対策		-	注目すべき影響はない。
歩行空間		-	注目すべき影響はない。
社会全体への影響	住民生活	◎	【速達性・アクセス性の向上により医療活動を支援】 ・愛南町から第三次救急医療機関までの搬送時間が短縮され、地域で生活が営める環境を維持。 [愛南町役場から市立宇和島病院までの搬送時間が短縮] 現況 50分 ⇒ 整備後 33分 (約17分短縮) [愛南町、高知県宿毛市の第三次救急医療圏域の60分圏域人口カバー率が増加] 現況 約17,000人 ⇒ 整備後 約32,900人 (15,900人増) [国道56号(愛南町中川～御荘平城)の事故危険区間] 現況 2箇所(国道56号) ⇒ 整備後 0箇所(宿毛内海道路(一本松～御荘))
	地域経済	◎	【観光振興や産業振興に寄与】 移動時間短縮が図られ、都市部との広域ネットワークの拡大により、円滑な物流網の構築や愛媛県南予地域の魅力を向上。 [松山空港から愛南町役場までの所要時間が短縮] 現況 131分 ⇒ 整備後 111分 (約20分短縮)
	災害	◎	【信頼性の高いネットワークの確保・災害に強いまちづくりを支援】 ・浸水しない信頼性の高いネットワークの構築により、持続可能な地域生活圏を維持。 [愛南町中川～御荘平城間を移動する経路における津波浸水予測区間の延長] 現況 約3.1km(国道56号経由) ⇒ 整備後 0km(宿毛内海道路(一本松～御荘)経由)
	環境	-	注目すべき影響はない。
	地域社会	◎	・城辺IC周辺の防災拠点を中心に、沿線地域間の連携を強化し、防災まちづくりの促進に寄与。
事業実施環境		○	・計画段階評価手続き完了(H31.2.28) 都市計画決定手続き完了(R3.12.10) ・愛媛県知事や沿線自治体首長より早期事業化を要望

採択の理由

費用便益が一体評価で1.9と便益が費用を上回っているとともに、都市計画手続きが完了し、事業採択の前提条件が確認できる。
また、宿毛内海道路(一本松～御荘)の整備により防災機能の強化・災害に強いまちづくりを支援し、観光振興や産業振興支援、安全・安心な医療アクセスの確保など事業の必要性・効果は高いと判断できる。
以上より、本事業の新規事業化については妥当である。

※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価格に社会的割引率(4%)を用いて基準年の価値に換算し集計したもの。
※B/Cの上段はいよ小松JCT～高知JCTを対象とした場合、下段()書きの値は事業化区間を対象にした場合の費用便益分析結果。
※B/Cの値は、社会的割引率4%を用いて計算した場合の費用便益分析結果。また、比較のために参考とすべき値として1%及び2%を設定し、それに対応する費用便益分析結果を参考として併記している。()内は社会的割引率の値)

新規事業採択時評価結果(令和6年度新規事業化箇所)

事業評価結果(防災機能)

事業の必要性		
<p>南海トラフ地震による深刻な被害が予測される地域において、国道 56 号の代替路として円滑な救援活動・物資搬送を支援するとともに、広域観光周遊ルートを活用した地域の観光振興や養殖マダイに代表される地域産業支援、高度救急医療などを行える第三次救急医療機関への搬送時間短縮などに寄与するものである。</p>		
評価項目	地域の課題	関連する計画
救助活動等	<ul style="list-style-type: none"> 当該道路に並行する国道 56 号は南海トラフ地震の津波により約 3 割が浸水。 城辺地区は、災害時の広域的な防災活動の中心施設が集積しており、いち早く国道 56 号を啓開し愛南町全体へ救援活動・物資輸送を行うため、城辺地区へ接続する緊急輸送道路の確保が課題。 	<ul style="list-style-type: none"> ※四国圏広域地方計画(H28.3) ・圏域の安全・安心を支える基盤として必要不可欠なインフラである四国横断自動車道、高知東部自動車道及び阿南安芸自動車道等の整備の推進による四国8の字ネットワークの形成を目指す。 ※四国地域新広域道路交通計画(R3.6) ・規格の高い道路と一般国道等の一般道とのダブルネットワークを構築、規格の高い道路のミッシングリンクの解消を進めて多重性・代替性を確保する。
住民生活	<ul style="list-style-type: none"> 愛南町には高度救急医療などを行える救急医療機関がなく、重篤患者の救急搬送は隣接する宇和島市、宿毛市の高次救急医療機関に依存。 当該地域唯一の緊急輸送道路である国道 56 号を利用しているが、一本松 IC～御荘 IC の並行区間には、事故危険区間が 2 箇所、急カーブ箇所が 1 箇所あり、患者の負担が課題。 	<ul style="list-style-type: none"> ※四国圏広域地方計画(H28.3) ・自然災害発災後の救助・救急、医療活動等やサプライチェーンの寸断回避を図るため、四国8の字ネットワークの形成を目指す。 ・地域に即した「コンパクト+ネットワーク」の構築を図るため、都市の生活を支える都市機能(医療・福祉・子育て支援・教育文化・商業)のあるエリアへ誘導する。
地域経済 地域社会	<ul style="list-style-type: none"> 愛媛県全体の観光客数は増加傾向であるが、愛南町の観光客数は減少傾向であり、県都松山市からの周遊観光促進には移動時間の短縮が課題。 愛南町では全国生産量トップの「河内晩柑」等の農産業や全国生産量 2 位の「養殖マダイ」等の水産業が盛んだが、急カーブや縦断勾配など線形不良区間を通過するため、速達性などの輸送効率が課題。 	<ul style="list-style-type: none"> ※四国圏広域地方計画(H28.3) ・広域観光周遊ルートの形成により複数の県に跨って、テーマ性・ストーリー性等を持った一連の魅力あふれる観光地をネットワーク化。 ・圏域内外の交流活性化、物流基盤機能強化等による活力と魅力の向上に必要不可欠なインフラとして、四国8の字ネットワークの形成を目指す。 ※えひめ農林水産業振興プラン 2021(R3.3) ・マダイ、柑橘類等のブランド化、販売促進、持続的な農林水産業の発展を目指す。
その他		

事業の有効性									
<ul style="list-style-type: none"> 当該事業の実施により、防災機能ランクの評価に変化はないものの、不通リンクの解消や累積脆弱度の改善によりネットワーク全体の防災機能が強化される。 また、本事業において、災害時にも機能する信頼性の高い高速ネットワークが形成されるとともに、速達性向上による観光振興や地域産業支援、高度救急医療などが行える第三次救急医療機関への搬送時間短縮に寄与するなど、有効性の高い事業と評価できる。 									
道路ネットワークの 防災機能	主な区間		改善ペア数	脆弱度(防災機能ランク)		累積脆弱度の 変化量	改善度		評価
				整備前	整備後		通常時	災害時	
	愛媛県庁	愛南町	75 (5)	0.61 [C]	0.37 [C]	838.24 (17.51)	0.20 (0.06)	0.30 (0.60)	○ (◎)

事業の効率性
<ul style="list-style-type: none"> 計画段階評価手続き完了(平成 31 年 2 月 28 日)、都市計画決定手続き完了(令和 3 年 12 月 10 日)

※道路ネットワークの防災機能の上段の値は、いよ小松JCT～高知JCTを対象とした場合、下段()書きの値は事業化区間を対象にした場合の防災機能評価結果。

新規事業採択時評価結果(令和6年度新規事業化箇所)

担当課:道路局 国道・技術課
担当課長名:高松 諭

事業の概要

事業名	一般国道56号(四国横断自動車道) 宿毛内海道路(宿毛和田～宿毛新港)	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 四国地方整備局
起終点	自:高知県宿毛市和田 至:高知県宿毛市榑	延長	7.1km		
事業概要	宿毛内海道路(宿毛和田～宿毛新港)は、四国横断自動車道の一部を構成する道路で、高知県宿毛市和田から高知県宿毛市榑に至る延長7.1kmの自動車専用道路である(四国横断自動車道は徳島県阿南市から高知県四万十市に至る阿南四万十線と愛媛県南宇和郡愛南町から愛媛県大州市に至る愛南大洲線で構成される高規格道路)。				
事業の目的、必要性	当該区間の整備により、南海トラフ地震発生時に住民の避難や緊急物資の輸送を支える「命の道」として機能する信頼性の高い道路ネットワークを形成するとともに、都市部や空港、高次救急医療機関等へのアクセス向上により、四国西南地域における観光振興や地域産業、緊急搬送などの医療活動を支援するものである。				
全体事業費	約510億円	計画交通量	約2,900台/日		
事業概要図					

事業評価結果

費用 便益 分析	B/C	EIRR	総費用	34,641億円	総便益	67,364億円	基準年
	1.9(0.1)	8.2%	事業費:	29,743億円	走行時間短縮便益:	58,830億円	令和5年
	(参考)	(-4.0%)	維持管理費:	4,498億円	走行経費減少便益:	6,906億円	
			更新費:	400億円	交通事故減少便益:	1,628億円	
感度分析			交通量変動	B/C=1.7~2.2 (変動ケース:±10%)			
	2.3(0.2) [2%]		事業費変動	B/C=1.9~2.0 (変動ケース:±10%)			
	2.6(0.2) [1%]		事業期間変動	B/C=1.9~1.9 (変動ケース:±20%)			
事業の 影響	自動車や歩行者への影響	評価項目	評価	根拠			
		渋滞対策	-	注目すべき影響はない。			
		事故対策	-	注目すべき影響はない。			
	歩行空間	-	注目すべき影響はない。				
	社会全体への影響	住民生活	◎	【速達性・アクセス性の向上により医療活動を支援】 ・愛南町から高次救急医療機関までの搬送時間が短縮され、地域で生活が営める環境を維持。 [愛南町役場から幡多けんみん病院までの搬送時間が短縮] 現況:40分 ⇒ 整備後:29分(約11分短縮) [愛南町の高次救急医療圏域の30分圏域人口カバー率が増加] 現況:約1,100人 ⇒ 整備後:約6,400人(約5,300人増) [国道56号(宿毛市和田～宿毛市宿毛)のR<150mのカーブ区間減少] 現況:1箇所(国道56号) ⇒ 整備後:0箇所(宿毛内海道路)			
		地域経済	◎	【観光振興や産業振興に寄与】 ・移動時間短縮が図られ、都市部との広域ネットワークの拡大により、円滑な物流網の構築や、高知県幡多地域の魅力を向上。 [高知龍馬空港から宿毛市までの所要時間が短縮] 現況:158分 ⇒ 整備後:126分(約32分短縮)			
		災害	◎	【信頼性の高いネットワークの確保・災害に強いまちづくりを支援】 ・浸水しない信頼性の高いネットワークの構築により、持続可能な地域生活圏を維持。 [宿毛市和田～宿毛市宿毛間を移動する経路における津波浸水予測区間の延長] 現況:2.6km(国道56号経由) ⇒ 整備後:0km(宿毛内海道路経由) ・長期浸水で孤立する要救助者の救出および長期浸水解消に向けた排水作業のアクセス確保に寄与。			
環境		-	注目すべき影響はない。				
地域社会	◎	・高台移転した宿毛市役所と連携し、宿毛新港IC周辺の防災拠点を中心とする防災まちづくりに寄与。					
事業実施環境	○	・計画段階評価手続き完了(H31.2.28) 都市計画決定手続き完了(R3.12.10) ・高知県知事や沿線自治体首長より早期事業化を要望					

関係する地方公共団体等の意見

【高知県知事】
一般国道56号 四国横断自動車道 宿毛内海道路(宿毛和田～宿毛新港)事業の予算化に同意します。
四国地方の高速道路網の骨格を成す「四国8の字ネットワーク」の一部を構成する四国横断自動車道と阿南安芸自動車道は、平常時には、本県西部及び東部地域の経済活性化を支える重要な社会資本として、災害時には、円滑な救援活動等を確保する「命の道」として重要な役割を担うことから、県民一同、早期完成を待ち望んでいます。今回の能登半島地震で、土砂崩れ等に伴う道路の寸断により、救助活動や物流輸送に多大な影響を及ぼしたことは、南海トラフ地震においても共通する課題であり、「緊急輸送道路」の根幹を成す四国8の字ネットワークの整備を急ぐ必要があります。この区間が事業化され整備が進めば、南海トラフ地震等の大規模災害発生時における「命の道」として、また、四国内や関西圏などとの連携強化が図られ、商圏や交流人口がさらに拡大し、本県のみならず、四国全体の経済活性化に大きく寄与するものと期待しております。本県といたしましては、本年度より新設した高規格道路用地室による用地買収への協力や埋蔵文化財発掘調査の早期完了、高規格道路全般の調整に関わる専属職員の配置、建設発生土の有効利用に係る調整など、事業が円滑に推進できる環境を早期に整えられるよう、沿線自治体や関係機関とも連携し最大限努力するとともに、スピード感を持って取り組んでまいります。宿毛内海道路(宿毛和田～宿毛新港)につきましては、本線の事業進捗に合わせ、宿毛新港IC(仮称)へのアクセス道路の整備にしっかりと取り組むとともに、宿毛市が進めている防災拠点の整備など、関連する事業を促進してまいります。今後も、高規格道路の事業化を見据えた地域の防災や産業・観光振興の取り組みを後押しし、地域防災力の向上や地域経済の活性化につなげてまいりますので、宿毛内海道路(宿毛和田～宿毛新港)を令和6年度の新規事業箇所として着手していただきますようお願いいたします。

学識経験者等の第三者委員会の意見

・新規事業化については妥当である。

事業採択の前提条件

- ・費用対便益 : 便益が費用を上回っている。
- ・手続きの完了 : 計画段階評価手続き完了(平成31年2月28日)、都市計画決定手続き完了(令和3年12月10日)

採択の理由

費用便益が一体評価で1.9と便益が費用を上回っていると同時に、都市計画手続きが完了し、事業採択の前提条件が確認できる。
また、宿毛内海道路(宿毛和田～宿毛新港)の整備により防災機能の強化・災害に強いまちづくりを支援し、観光振興や産業振興支援、安全・安心な医療アクセスの確保など事業の必要性・効果は高いと判断できる。
以上より、本事業の新規事業化については妥当である。

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

新規事業採択時評価結果(令和6年度新規事業化箇所)

事業評価結果(防災機能)

事業の必要性		
<p>南海トラフ地震による深刻な被害が予測される地域において、国道 56 号の代替路として円滑な救援活動・物資搬送を支援するとともに、広域観光周遊ルートを活用した地域の観光振興や養殖マダイに代表される地域産業支援、高度救急医療などを行える第三次救急医療機関への搬送時間短縮などに寄与するものである。</p>		
評価項目	地域の課題	関連する計画
救助活動等	<ul style="list-style-type: none"> 宿毛市では、南海トラフ地震により広範囲で地盤沈下が発生し、中心市街地周辺で長期浸水被害が発生すると想定される。宿毛市役所へ向かう主要な幹線道路は国道 56 号に限定されており、道路啓開や救助・救出、長期浸水の解消に時間を要することが課題。 宿毛新港 IC 付近は高台移転した宿毛市役所や宿毛新港などの防災拠点が集中しており、緊急輸送道路の機能の確保が課題。 	<ul style="list-style-type: none"> ※四国圏広域地方計画(H28.3) ・圏域の安全・安心を支える基盤として必要不可欠なインフラである四国横断自動車道、高知東部自動車道及び阿南安芸自動車道等の整備の推進による四国8の字ネットワークの形成を目指す。 ※四国地域新広域道路交通計画(R3.6) ・規格の高い道路と一般国道等の一般道とのダブルネットワークを構築、規格の高い道路のミッシングリンクの解消を進めて多重性・代替性を確保する。
住民生活	<ul style="list-style-type: none"> ・愛南町には高度救急医療などを行える救急医療機関がなく、重篤患者の救急搬送は隣接する宇和島市、宿毛市の高次救急医療機関に依存。 ・当該地域唯一の緊急輸送道路である国道 56 号を利用しているが、宿毛和田 IC～宿毛新港 IC の並行区間には、事故危険区間が 2 箇所、急カーブ箇所が 1 箇所あり、患者の負担が課題。 	<ul style="list-style-type: none"> ※四国圏広域地方計画(H28.3) ・自然災害発災後の救助・救急、医療活動等やサプライチェーンの寸断回避を図るため、四国8の字ネットワークの形成を目指す。 ・地域に即した「コンパクト+ネットワーク」の構築を図るため、都市の生活を支える都市機能(医療・福祉・子育て支援・教育文化・商業)のあるエリアへ誘導する。
地域経済 地域社会	<ul style="list-style-type: none"> ・コロナ禍前は、高知県、愛媛県全体の観光入込客数は増加傾向。一方、宿毛市が位置する幡多地域、及び愛南町は減少傾向。なお、四国西南地域は地域の観光資源を活かした周遊観光の促進に取り組んでおり、幡多地域・南予地域の広域周遊のための移動時間短縮が課題。 ・当該地域は全国上位の養殖マダイの生産地であり、特に宿毛市・愛南町は、産地加工や地域ブランド戦略による高付加価値化に力を入れている。販路拡大に向けて、生産地や工場から県外の大消費地や便数が多く最終便も遅い松山空港まで急カーブや縦断勾配など線形不良区間を通過するため、速達性などの輸送効率の改善が課題。 	<ul style="list-style-type: none"> ※四国圏広域地方計画(H28.3) ・広域観光周遊ルートの形成により複数の県を跨がって、テーマ性・ストーリー性を持った一連の魅力ある観光地をネットワーク化。 ・圏域内外の交流活性化、物流基盤機能強化等による活力と魅力の向上に必要不可欠なインフラとして、四国8の字ネットワークの形成を目指す。 ※第4期高知県産業振興計画 ver.2(R3.3) ・宿毛湾産の水産物(養殖ブリ、直七マダイ 等)を活用した商品開発及び販路拡大
その他		

事業の有効性									
<ul style="list-style-type: none"> ・当該事業の実施により、防災機能ランクの評価に変化はないものの、不通リンクの解消や累積脆弱度の改善によりネットワーク全体の防災機能が強化される。 ・また、本事業において、災害時にも機能する信頼性の高い高速ネットワークが形成されるとともに、速達性向上による観光振興や地域産業支援、高度救急医療などが行える第三次救急医療機関への搬送時間短縮に寄与するなど、有効性の高い事業と評価できる。 									
道路ネットワークの 防災機能	主な区間		改善 ペア数	脆弱度 (防災機能ランク)		累積脆弱 度の変化 量	改善度		評価
				整備前	整備後		通常時	災害時	
	愛媛県庁	宿毛市	75 (2)	0.61 [C]	0.37 [C]	838.24 (7.56)	0.20 (0.05)	0.30 (0.00)	○ (○)

事業の効率性
<ul style="list-style-type: none"> ・計画段階評価手続き完了(平成 31 年 2 月 28 日)、都市計画決定手続き完了(令和 3 年 12 月 10 日)

※道路ネットワークの防災機能の上段の値は、いよ小松JCT～高知JCTを対象とした場合、下段()書きの値は事業化区間を対象にした場合の防災機能評価結果。

新規事業採択時評価結果(令和6年度新規事業化箇所)

担当課:道路局 国道・技術課
担当課長名:高松 諭

事業の概要

事業名	一般国道55号 奈半利安芸道路(奈半利～安田)	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 四国地方整備局
起終点	自:高知県安芸郡奈半利町字芝崎 至:高知県安芸郡安田町東島	延長	4.0km		
事業概要	奈半利安芸道路(奈半利～安田)は、阿南安芸自動車道の一部を構成する道路で、高知県安芸郡奈半利町字芝崎から高知県安芸郡安田町東島に至る延長4.0kmの自動車専用道路である(阿南安芸自動車道は徳島県阿南市から高知県安芸市に至る高規格道路)。				
事業の目的、必要性	当該区間の整備により、南海トラフ地震発生時に住民の避難や緊急物資の輸送を支える「命の道」として機能する信頼性の高い道路ネットワークを形成するとともに、物流拠点や空港、高次救急医療機関等へのアクセス向上により、高知県東部地域における産業振興や観光振興、緊急搬送など医療活動を支援するものである。				
全体事業費	約260億円	計画交通量	約8,000台/日		
事業概要図					

事業評価結果

費用 便益 分析	B/C	EIRR	総費用	12,927億円	総便益	14,159億円	基準年	
	1.1(0.8)	4.4%	事業費: 12,106億円 維持管理費: 582億円 更新費: 238億円		走行時間短縮便益: 12,289億円 走行経費減少便益: 1,481億円 交通事故減少便益: 388億円		令和5年	
	(参考) 1.5(1.1) [2%] 1.9(1.4) [1%]	(2.6%)	感度分析	交通量変動	B/C=1.02~1.2 (変動ケース:±10%)			
事業の 影響	者への 影響	自動車や歩行	渋滞対策	—	注目すべき影響はない。			
		事故対策	—	注目すべき影響はない。				
		歩行空間	—	注目すべき影響はない。				
	社会全体への 影響	住民生活	◎	【速達性・アクセス性の向上により医療活動を支援】 ・高知県東部地域から第三次救急医療機関までの搬送時間が短縮され、地域で生活が営める環境を維持。 [室戸市市境～高知医療センターの所要時間] 現況 93分 ⇒ 整備後 51分(約42分短縮) [高知県東部地域(安田町以東)の第三次救急医療機関の60分圏域人口カバー率] 現況 0人(0%) ⇒ 整備後 約10,500人(44%) [室戸市消防本部管内の第三次救急医療機関の60分圏域人口カバー率] 現況 0人(0%) ⇒ 整備後 約1,700人(12%)				
		地域経済	◎	【産業振興や観光振興に寄与】 ・幅員狭小区間が存在する国道493号に代わり、当該路線が円滑な物流網を構築。 [奈半利～安田間を移動する経路における幅員狭小区間] 現況 1区間(国道493号経由)⇒整備後 0区間(奈半利安芸道路(奈半利～安田)経由) ・高知龍馬空港からのアクセスを強化し、高知県東部地域の魅力を向上。 [高知龍馬空港から安田町以東(北川村役場)間の所要時間] 現況 80分 ⇒ 整備後 38分(約42分短縮)				
		災害	◎	【信頼性の高いネットワークの確保】 ・浸水しない信頼性の高いネットワークの構築により、持続可能な地域生活圏を維持。 [奈半利～安田間を移動する経路における津波浸水区間の延長] 現況 約3.7km(国道55、493号経由)⇒整備後 0km(奈半利安芸道路(奈半利～安田)経由)				
		環境	—	注目すべき影響はない。				
地域社会	—	注目すべき影響はない。						
事業実施環境	○	・計画段階評価手続き完了(H31.2.28) ・高知県知事や沿線自治体首長より早期事業化を要望						

関係する地方公共団体等の意見

【高知県知事】
一般国道55号 奈半利安芸道路(奈半利～安田)事業の予算化に同意します。
四国地方の高速道路網の骨格を成す「四国8の字ネットワーク」の一部を構成する四国横断自動車道と阿南安芸自動車道は、平常時には、本県西部及び東部地域の経済活性化を支える重要な社会資本として、災害時には、円滑な救援活動等を確保する「命の道」として重要な役割を担うことから、県民一同、早期完成を待ち望んでいます。今回の能登半島地震で、土砂崩れ等に伴う道路の寸断により、救助活動や物流輸送に多大な影響を及ぼしたことは、南海トラフ地震においても共通する課題であり、「緊急輸送道路」の根幹を成す四国8の字ネットワークの整備を急ぐ必要があります。この区間が事業化され整備が進めば、南海トラフ地震等の大規模災害発生時における「命の道」として、また、四国内や関西圏などの連携強化が図られ、商圏や交流人口がさらに拡大し、本県のみならず、四国全体の経済活性化に大きく寄与するものと期待しております。本県といたしましては、本年度より新設した高規格道路用地室による用地買収への協力や埋蔵文化財発掘調査の早期完了、高規格道路全般の調整に関わる専属職員の配置、建設発生土の有効利用に係る調整など、事業が円滑に推進できる環境を早期に整えられるよう、沿線自治体や関係機関とも連携し最大限努力するとともに、スピード感を持って取り組んでまいります。奈半利安芸道路(奈半利～安田)につきましては、本線と地域の観光や産業、防災の拠点をつなぐ県管理道路の整備を行うことで、観光振興や産業振興の支援、防災機能の強化につなげてまいります。今後も、高規格道路の事業化を見据えた地域の防災や産業・観光振興の取り組みを後押しし、地域防災力の向上や地域経済の活性化につなげてまいりますので、奈半利安芸道路(奈半利～安田)を令和6年度の新規事業箇所として着手していただきますようお願いいたします。

学識経験者等の第三者委員会の意見

・新規事業化については妥当である。

事業採択の前提条件

- ・費用対便益 : 便益が費用を上回っている。
- ・手続きの完了 : 計画段階評価手続き完了(平成31年2月28日)

採択の理由

費用便益が一体評価で1.1と便益が費用を上回っているとともに、事業採択の前提条件が確認できる。
また、奈半利安芸道路(奈半利～安田)の整備により信頼性の高いネットワークを確保し、高知県東部地域の産業振興や観光振興を支援するとともに医療活動を支援するなど必要性・効果は高いと判断できる。
以上より、本事業の新規事業化については妥当である。

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

新規事業採択時評価結果（令和6年度新規事業化箇所）

事業評価結果（防災機能）

事業の必要性		
<p>南海トラフ地震発生時に住民の避難や緊急物資の輸送を支える「命の道」として機能する信頼性の高い道路ネットワークを形成。物流拠点や空港からのアクセスが向上することで、高知県東部地域における産業振興や観光振興を支援するとともに高次救急医療機関への速達性・アクセス性の向上により、緊急搬送など医療活動を支援するものである。</p>		
評価項目	地域の課題	関連する計画
救助活動等	<ul style="list-style-type: none"> 南海トラフ地震は今後30年以内の発生確率が70～80%、広範囲で甚大な被害が想定される。並行する国道55、493号は約8割が浸水。また、国道493号には幅員狭小区間が存在。 	<ul style="list-style-type: none"> ※四国圏広域地方計画（H28.3） ・圏域の安全・安心を支える基盤として必要不可欠なインフラである四国横断自動車道、高知東部自動車道及び阿南安芸自動車道等の整備の推進による四国8の字ネットワークの形成を目指す。 ※四国地域新広域道路交通計画（R3.6） ・規格の高い道路と一般国道等の一般道とのダブルネットワークを構築、規格の高い道路のミッシングリンクの解消を進めて多重性・代替性を確保する。
住民生活	<ul style="list-style-type: none"> 高知県東部地域（安田町以東）には高度救急医療などを行える高次救急医療機関がなく、高知市の施設に依存せざるを得ない状況。 	<ul style="list-style-type: none"> ※四国圏広域地方計画（H28.3） ・自然災害発災後の救助・救急、医療活動等やサプライチェーンの寸断回避を図るため、四国8の字ネットワークの形成を目指す。 ・地域に即した「コンパクト+ネットワーク」の構築を図るため、都市の生活を支える都市機能（医療・福祉・子育て支援・教育文化・商業）のあるエリアへ誘導する。
地域経済 地域社会	<ul style="list-style-type: none"> 全国1位の収穫量を誇る高知県産のゆずは、高知市に位置する園芸流通センターで一元集荷・出荷。ゆずで有名な馬路村や北川村など高知県東部地域からの出荷は全国の約2割を占めるが、幅員狭小による離合困難箇所により、円滑な出荷を阻害。 高知東部自動車道沿線地域の観光入込客数は増加傾向であるが、高知県東部地域（安田町以東）への観光では、高知龍馬空港・高知新港からの移動に時間を要するため、観光入込客数は伸び悩み。 	<ul style="list-style-type: none"> ※四国圏広域地方計画（H28.3） ・広域観光周遊ルートの形成により複数の県に跨がって、テーマ性等を持った一連の魅力あふれる観光地をネットワーク化。 ・圏域内外の交流活性化、物流基盤機能強化等による活力と魅力の向上に必要な不可欠なインフラとして、四国8の字ネットワークの形成を目指す。 ※第4期高知県産業振興計画 ver. 4（R5.3） ・安芸地域のユズを中心とした中山間振興
その他		

事業の有効性									
<p>・当該事業の実施により、防災機能ランクの評価に変化はないものの、不通リンクの解消及び累積脆弱度の改善によりネットワーク全体の防災機能が強化される。</p> <p>・また、本事業において、災害時にも機能する信頼性の高い高速ネットワークが形成されるとともに、速達性向上による観光振興や地域産業支援、高度救急医療などが行える第三次救急医療機関への搬送時間短縮に寄与するなど、有効性の高い事業と評価できる。</p>									
道路ネットワークの 防災機能	主な区間		改善ペア数	脆弱度（防災機能ランク）		累積脆弱度の変化量	改善度		評価
				整備前	整備後		通常時	災害時	
	高知県庁	安田町	60 (14)	0.93 [C] 〔0.93〕 [C]	0.84 [C] 〔0.88〕 [C]	881.26 (17.34)	0.18 (0.12)	0.13 (0.07)	○ (○)

事業の効率性
<p>・計画段階評価手続き完了（平成31年2月28日）</p>

※道路ネットワークの防災機能の上段の値は、徳島JCT～高知JCTを対象とした場合、下段（ ）書きの値は事業化区間を対象にした場合の防災機能評価結果。

新規事業採択時評価結果(令和6年度新規事業化箇所)

担当課:道路局 国道・技術課
担当課長名:高松 諭

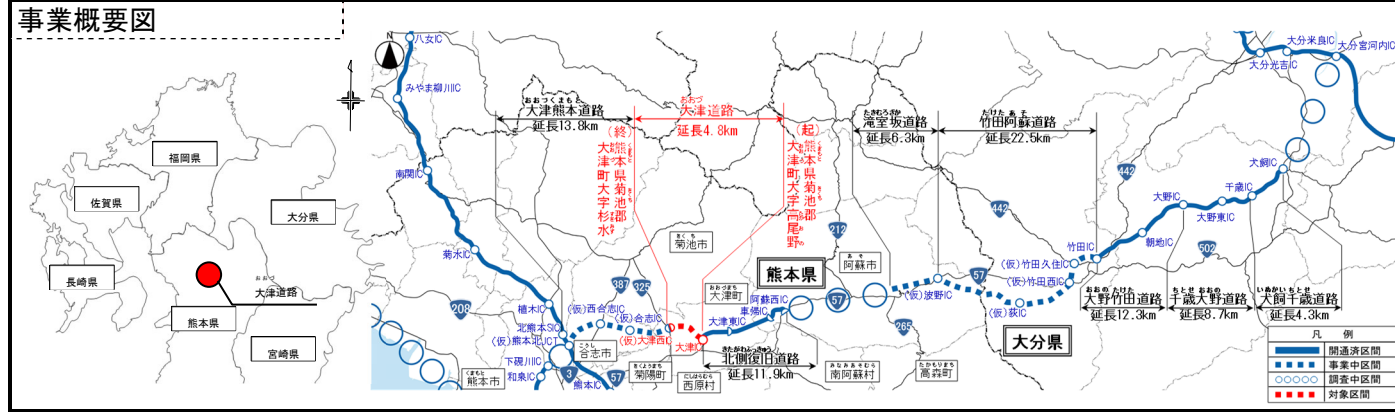
事業の概要

事業名	一般国道57号 大津道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 九州地方整備局
起終点	自:熊本県菊池郡大津町大字高尾野 至:熊本県菊池郡大津町大字杉水		延長	4.8km	

事業概要
中九州横断道路は、大分県大分市を起点として、豊後大野市、竹田市、阿蘇市、菊池郡大津町、合志市、熊本県熊本市に至る高規格道路である。このうち、大津道路は、熊本県菊池郡大津町大字高尾野から菊池郡大津町大字杉水に至る延長約4.8kmの道路である。

事業の目的、必要性
当該区間の整備により、安定した物流網の構築による日本の経済安全保障に資する半導体関連企業等の産業活動や第三次救急医療施設への速達性の向上による救急搬送などの救急医療活動、交通拠点からの高速性・定時性向上に伴う周遊性の高い道路ネットワークの構築による観光産業の活性化を支援するものである。

全体事業費 約340億円 計画交通量 約10,800台/日



関係する地方公共団体等の意見

【熊本県知事】
新規事業採択時評価に係る「一般国道57号(中九州横断道路)大津道路」事業の予算化について、同意しますとともに、感謝申し上げます。
中九州横断道路は、熊本・大分両県の県庁所在地を結ぶ路線であり、九州の横軸として熊本県のみならず九州全体の産業や地域の活性化、観光振興に資するとともに、地域間の物流効率化や大規模災害時における代替路機能を担う重要な路線です。
沿線では世界的半導体企業であるTSMC社の関連工場が2月24日に開所し、年内の本格稼働に向け準備が進められ、さらに、第2工場の建設地が本県に決定しました。国家プロジェクトによるこの進出の波及効果を最大限に高め、半導体関連企業の集積を図ることにより、「新生シリコンアイランド九州」の実現を目指すとともに、本県が日本の「経済安全保障」の一翼を担うためにも、中九州横断道路の重要性は益々高まっています。加えて、本路線は、半導体関連企業の集積に伴い新たに発生する交通需要に対し、物流の効率化などの効果を発揮することが期待されます。
本県といたしましては、事業が円滑に推進されるよう、地元自治体と連携した用地取得のための体制確保や埋蔵文化財調査、工事实施に伴う土砂の確保等に係る関係機関との調整について最大限協力いたします。また、付け替え道路(横断ボックス、跨道橋)の集約等、事業を進める上で必要となる関係者協議の支援並びに周辺住民の理解の醸成に取り組んで参ります。さらに、半導体関連産業の企業進出に伴う交通渋滞対策について、国、地元自治体と連携した取り組みを推進して参ります。
「一般国道57号(中九州横断道路)大津道路」の令和6年度新規事業としての予算化はもとより、熊本都市圏の円滑な人流・物流機能を確保する観点から、大津熊本道路の供用に遅れることのないよう、大津熊本道路と一体不可分の熊本環状連絡道路の早期整備につきましても、特段のご配慮をお願いします。

学識経験者等の第三者委員会の意見

・新規事業化については妥当である。

事業採択の前提条件

- ・便益が費用を上回っている。
- ・計画段階評価手続き完了(平成29年6月)

事業評価結果

費用 便益 分析 (参考)	B/C	1.2(1.7)	EIRR	5.2%(7.2%)	総費用	6,662億円	総便益	8,266億円	基準年	令和5年
		1.8(2.5) [2%]				(事業費:6,122億円 維持管理費:508億円 更新費:32億円)	(走行時間短縮便益:7,164億円 走行経費減少便益:789億円 交通事故減少便益:312億円)			
		2.2(3.2) [1%]				感度分析	交通量変動 事業費変動 事業期間変動	B/C=1.2~1.3 (変動ケース:±10%) B/C=1.2~1.3 (変動ケース:±10%) B/C=1.2~1.3 (変動ケース:±20%)		

事業の影響	評価項目	評価	根拠
	自動車や歩行者への影響	渋滞対策	◎
事故対策		-	注目すべき影響はない。
歩行空間		-	注目すべき影響はない。
社会全体への影響	住民生活	◎	阿蘇地域から第三次救急医療施設までの搬送時間短縮により、地域で生活が営める環境を維持。 :阿蘇市役所~熊本赤十字病院の所要時間【現況】77分 ⇒【整備後】64分(約13分短縮)
	地域経済	◎	熊本駅等のゲートウェイから観光施設への移動時間の短縮により、周遊性の高い道路ネットワークを構築し、観光産業の活性化を支援。 :熊本駅~阿蘇市役所の所要時間【現況】102分 ⇒【整備後】89分(約13分短縮)
	災害	-	注目すべき影響はない。
	環境	-	注目すべき影響はない。
	地域社会	-	注目すべき影響はない。
事業実施環境		○	・計画段階評価手続き完了(平成29年6月) ・熊本県知事、中九州・地域高規格道路促進期成会、中九州・地域高規格道路推進期成会、中九州横断道路建設促進協議会、大津町長から早期事業化の要望を受けている。

採択の理由

費用便益比が1.2と便益が費用を上回っており、また、計画段階評価の手続きを完了しており、事業採択の前提条件が確認できる。
また、当該区間の整備により、安定した物流網の構築による日本の経済安全保障に資する半導体関連企業等の産業活動や第三次救急医療施設への速達性の向上による救急搬送などの救急医療活動、交通拠点からの高速性・定時性向上に伴う周遊性の高い道路ネットワークの構築による観光産業の活性化を支援するなど、事業の必要性・効果は高いと判断される。
以上より、本事業の新規事業化については妥当である。

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

新規事業採択時評価結果(令和6年度新規事業化箇所)

事業評価結果(防災機能)

事業の必要性		
<p>当該区間の整備により、安定した物流網の構築による日本の経済安全保障に資する半導体関連企業等の産業活動や第三次救急医療施設への速達性の向上による救急搬送などの救急医療活動、交通拠点からの高速性・定時性向上に伴う周遊性の高い道路ネットワークの構築による観光産業の活性化を支援するものである。</p>		
評価項目	地域の課題	関連する計画
救助活動等	<ul style="list-style-type: none"> 熊本県は、南海トラフ地震時の政府現地対策本部に選定されており、熊本市周辺に位置する防災拠点と九州全域との速達性が重要であるが、災害時には、国道57号の交通集中により、迅速な救援活動、物資輸送に支障が生じる恐れがある。 	<p>第2期熊本県まち・ひと・しごと創生総合戦略(R3.3)</p> <ul style="list-style-type: none"> 南海トラフ地震が発生した際など、本県が九州における広域防災拠点としての役割を担えるよう、道路などインフラの整備や、他県への広域的な応援機能の充実を図るとともに、平時からの国や他都道府県、企業、民間団体等との連携を強化します。 九州圏内のリダンダンシー確保に向けて、規格の高い幹線道路である九州中央自動車道、中九州横断道路、熊本天草幹線道路、南九州西回り自動車道、有明海沿岸道路の整備を促進します。
住民生活	<ul style="list-style-type: none"> 第三次救急医療施設が立地していない阿蘇地域では、搬送件数の約3割が管外搬送で、そのうち約5割が熊本市内の第三次救急医療施設へ搬送されている。 主要アクセスを担う国道57号の交通渋滞に巻き込まれ、搬送に時間がかかっており、速達性の確保が課題。 	<p>熊本県国土強靱化地域計画(R3.12)</p> <ul style="list-style-type: none"> 大規模災害時、道路の寸断や渋滞の発生により救助・救急、医療活動のためのエネルギー供給が停止するおそれがあるため、本県と九州各県を結ぶ幹線道路ネットワークの充実・強化、県内各地域を結ぶ道路網の確保が必要である。 九州の縦軸・横軸の多重性(リダンダンシー)確保と循環型高速ネットワークのミッシングリンク(高規格道路網等において未整備により途中で途切れている区間)解消を図るため、中九州横断道路、九州中央自動車道、南九州西回り自動車道、有明海沿岸道路、熊本 天草幹線道路等の幹線道路ネットワークの整備を進める。
地域経済 地域社会	<ul style="list-style-type: none"> 中九州横断道路沿線には、半導体関連企業等が立地しており、今後の更なる企業進出も予定。 合志市、菊陽町、大津町の半導体関連企業等では、製品・部品等を熊本港や九州縦貫自動車道等から全国へ輸送しているが、主要アクセスを担う国道57号の交通渋滞により約3割の時間ロスが生じており、円滑な物流交通や生産活動等を阻害。 	<p>熊本県新広域交通計画(R2.6)</p> <ul style="list-style-type: none"> 産業活動を支援するための物流拠点と港湾や空港、高速道路IC等の交通拠点間のアクセス機能の強化。 <ul style="list-style-type: none"> ○主な物流拠点と熊本港、八代港、三角港を効率的に結ぶ道路 ○主な物流拠点と熊本空港を効率的に結ぶ道路 ○主な物流拠点と高速道路 IC を効率的に結ぶ道路

事業の有効性	
<ul style="list-style-type: none"> 当該事業の実施により、脆弱度の評価がCランクのままであるものの、脆弱度の値が改善するとともに、災害時の防災機能が強化される。 また、本事業により、安定した物流網の構築による日本の経済安全保障に資する半導体関連企業等の産業活動や第三次救急医療施設への速達性の向上による救急搬送などの救急医療活動、交通拠点からの高速性・定時性向上に伴う周遊性の高い道路ネットワークの構築による観光産業の活性化を支援するなど、有効性の高い事業と評価する。 	

道路ネットワークの 防災機能	主な区間		改善 ペア数	脆弱度 (防災機能ランク)		累積脆弱 度の変化 量	改善度		評価
	高遊原 分屯地	道の駅 波野		整備前	整備後		通常時	災害時	
					28 (1)	0.67 [C] 1.00 [D]	0.56 [C] 1.00 [D]	▲306.58 (▲0.00)	0.17 (0.01)

事業の効率性	
<ul style="list-style-type: none"> 計画段階評価手続き完了(H29. 6) 	

※道路ネットワークの防災機能の値は、大分市～熊本市を対象とした場合、()書きの値は事業化区間を対象とした場合の防災機能評価結果。

新規事業採択時評価結果(令和6年度新規事業化箇所)

担当課:道路局 国道・技術課
担当課長名:高松 諭

事業の概要

事業名	一般国道220号(東九州自動車道)南郷奈留道路	事業区分	一般国道
事業主体	国土交通省九州地方整備局	延長	13.3 km
起終点	自:宮崎県日南市南郷町中村甲 至:宮崎県串間市大字串間		
事業概要	東九州自動車道は、福岡県北九州市を起点とし、大分県・宮崎県を経由し、鹿児島県鹿児島市に至る延長約436kmの高規格幹線道路である。このうち、南郷奈留道路は、宮崎県日南市南郷町中村甲から宮崎県串間市大字串間に至る延長13.3kmの自動車専用道路である。		
事業の目的、必要性	当該区間の整備により、防災上危険な箇所を回避し防災機能の向上による信頼性の高い道路ネットワークを形成するとともに、現道の線形不良箇所を回避することで移動の走行性・速達性の向上により、生活環境を改善する。また、宮崎空港と連携した広域周遊観光ルートを形成し、観光振興を支援する。		
全体事業費	約650億円	計画交通量	約8,600台/日
事業概要図			

事業採択の前提条件
<ul style="list-style-type: none"> ・便益が費用を上回っている。 ・計画段階評価手続き完了(平成26年7月)、都市計画決定手続き完了(平成28年1月)

事業評価結果

費用 便益 分析	B/C	1.002(0.8)	EIRR	4.0%(2.7%)	総費用	4,370億円	総便益	4,379億円	基準年	令和5年		
	(参考)	1.4(1.2)	[2%]		事業費	4,098億円	走行時間短縮便益	3,761億円				
		1.7(1.4)	[1%]		維持管理費	246億円	走行経費減少便益	499億円				
					更新費	26億円	交通事故減少便益	119億円				
					感度分析	交通量変動	B/C=0.98~1.04(変動ケース:±10%)					
						事業費変動	B/C=0.97~1.03(変動ケース:±10%)					
						事業期間変動	B/C=0.98~1.003(変動ケース:±20%)					
事業の 影響	評価項目	評価	根拠									
	歩行者への影響	自動車や	歩行者	渋滞対策	-	注目すべき影響はない。						
		事故対策	-	注目すべき影響はない。								
		歩行空間	-	注目すべき影響はない。								
	社会全体への影響	住民生活	◎	医療施設への走行性および速達性向上により医療活動を支援し、地域で生活が営める環境を維持。 :平面線形が厳しい箇所:【現況】7箇所 → 【整備後】0箇所 :縦断線形が厳しい箇所:【現況】9箇所 → 【整備後】0箇所								
		地域経済	◎	周遊ルートの形成および、観光地間の移動時間短縮による県南地域の一体的な観光振興の支援。 :宮崎空港⇄ダグリ岬の所要時間:【現況】82分 → 【整備後】64分(18分短縮)								
		災害	◎	現道の道路寸断時に発生する広域迂回の解消、災害時の救援活動に機能する信頼性の高い高速ネットワークの形成。 :防災点検要対策箇所:【現況】3箇所 → 【整備後】0箇所 :津波浸水区間延長 :【現況】0.3km → 【整備後】0km								
環境		-	注目すべき影響はない。									
地域社会	-	注目すべき影響はない。										
事業実施環境	○	<ul style="list-style-type: none"> ・計画段階評価手続き完了(平成26年7月)、都市計画決定手続き完了(平成28年1月) ・宮崎県知事、東九州自動車道建設促進協議会などから、南郷~奈留間の早期事業化・整備の要望を受けている。 										

採択の理由

<p>費用便益比が1.002と便益が費用を上回っており、計画段階評価、都市計画決定の手続きが完了し、事業採択の前提条件が確認できる。</p> <p>また、当該区間の整備により、防災上危険な箇所を回避し防災機能の向上による信頼性の高い高速ネットワークを形成するとともに、現道の線形不良箇所を回避することで移動の走行性・速達性の向上により、生活環境を改善する。また、宮崎空港と連携した広域周遊観光ルートを形成し、観光振興を支援するなど、当該事業の整備の必要性・効果は高いものと判断される。</p> <p>以上より、本事業の新規事業化については妥当である。</p>

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

関係する地方公共団体等の意見

【宮崎県知事】
 新規事業採択時評価に係る「一般国道220号(東九州自動車道)南郷奈留道路」事業の予算化について同意いたします。

当該道路は、県南地域の高速道路ネットワークの一部を形成し、かつ、この地域の主要都市である日南市と串間市を結ぶ重要な道路であり、南海トラフ地震などの大規模災害時や救急医療における安定的な輸送の確保、また、物流効率化による産業支援や広域周遊観光ルート形成による観光振興を図る上で、不可欠な高規格道路です。

本県としましては、事業が円滑に推進されるよう、土地開発公社の活用も想定した用地買収等を日南市・串間市と最大限協力して取り組むとともに、埋蔵文化財調査の体制確保や県道北方南郷線等からの工事中道路設置等を含めた地元調整への協力、掘削土等の仮置き場や建設残土の土捨て場の確保について周辺自治体と連携し協力いたします。

また、事業促進のため、関係者(河川管理者等)協議等が円滑に進むよう本県としても積極的に協力し、日南市・串間市とともに地元調整を行ってまいります。

さらに、将来の県内の道路ネットワークのあり方について、県南地域の状況等を踏まえ、今後目指すべき広域道路ネットワークの検討についても、積極的に実施してまいります。

つきましては、令和6年度新規事業としての予算化に特段の配慮をお願いいたします。

学識経験者等の第三者委員会の意見

・新規事業化については妥当である。

新規事業採択時評価結果(令和6年度新規事業化箇所)

事業評価結果(防災機能)

事業の必要性		
<p>当該区間の整備により、防災上危険な箇所を回避し防災機能の向上による信頼性の高い道路ネットワークを形成するとともに、現道の線形不良箇所を回避することで移動の走行性・速達性の向上により、生活環境を改善する。また、宮崎空港と連携した広域周遊観光ルートを形成し、観光振興への支援が図られる。</p>		
評価項目	地域の課題	関連する計画
救助活動等	<ul style="list-style-type: none"> ・ 並行する現道区間には、防災上危険な箇所(防災点検要対策箇所:3箇所)があり、南海トラフ地震発生時に津波被害が発生する区間が約0.3km想定されているなど、防災上脆弱な箇所が存在。 ・ 緊急輸送道路(重要物流道路)である国道220号で災害による通行止が発生した場合は、大きな迂回を強いられ、救命・救援活動に支障をきたすことが懸念される。 	<p>宮崎県国土強靱化地域計画 (R5.3)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 緊急輸送等のための交通インフラの確保として、東九州自動車道及び九州中央自動車道の事業中区間の早期完成と未事業化区間の早期事業化及び暫定二車線区間の四車線化を要望する。
住民生活	<ul style="list-style-type: none"> ・ 串間市民病院では受け入れができない重篤患者は県立日南病院(第二次救急医療施設)へ搬送されている。その割合は全体の約2割を占めるが、救急搬送路となる国道220号は道路線形が厳しく、搬送時に救急患者に負担がかかる等、搬送環境に課題が生じている。 ・ また、令和4年には串間市から宮崎大学医学部付属病院(第三次救急医療施設)へ10件の救急搬送があり、年間延べ約4千人が通院しているが、高規格幹線道路が未整備のため、救急搬送、通院に時間を要し、患者に対する負担が生じている。 	<p>未来みやざき創造プラン (R1.6)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 緊急輸送や救急医療の観点による社会資本整備と適正な維持管理のうち、地域に必要な道路等の整備・維持管理として、災害時における広域的な救命・救助活動及び緊急物資輸送ルートの確保や救急医療への対応に必要な不可欠な高速道路ネットワークの早期整備を促進する。
地域経済 地域社会	<ul style="list-style-type: none"> ・ 新型コロナウイルス感染症の影響で、宮崎空港利用客数は減少したが、R4年から国内線利用客数が回復傾向にあり、令和5年9月には国際線(韓国)が就航再開するなど観光産業の回復に期待。 ・ 一方で、高速ネットワークがなく、広域移動や定時性の確保が困難な日南市、串間市においては、コロナ禍で大幅に観光客数が減少したが、現在は増加傾向となっており、開通区間の整備効果も確認されるなど、今後の道路整備に期待。 	<p>宮崎県観光振興計画 (R5.6)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 利便性と満足度向上のための基盤整備のうち、移動環境の利便性向上として、東九州自動車道や九州中央自動車道の早期整備、暫定2車線区間の早期4車線化等に向けた取組を推進する。

事業の有効性									
<p>・ 当該事業の実施により、脆弱度の評価がDランク→Bランクに改善するとともに、災害時の防災機能が強化される。</p> <p>・ また、本事業により、防災上危険な箇所を回避し防災機能の向上による信頼性の高い道路ネットワークを形成するとともに、現道の線形不良箇所を回避することで移動の走行性・速達性の向上により、生活環境を改善する。また、宮崎空港と連携した広域周遊観光ルートを形成し、観光振興の支援が図られるなど、有効性の高い事業と評価する。</p>									
道路ネットワークの 防災機能	主な区間		改善ペア数	脆弱度(防災機能ランク)		累積脆弱度の 変化量	改善度		評価
	県立日南病院	串間市		整備前	整備後		通常時	災害時	
			8 (1)	1.00 [D] (0.67) [C]	0.25 [B] (0.00) [A]	▲142.35 (▲4.94)			0.22 (0.29)

事業の効率性
計画段階評価手続き完了(H26.7)、都市計画決定手続き完了(H28.1)

※道路ネットワークの防災機能の値は、清武JCT～志布志ICを対象とした場合、()書きの値は事業化区間を対象にした場合の防災機能評価結果。