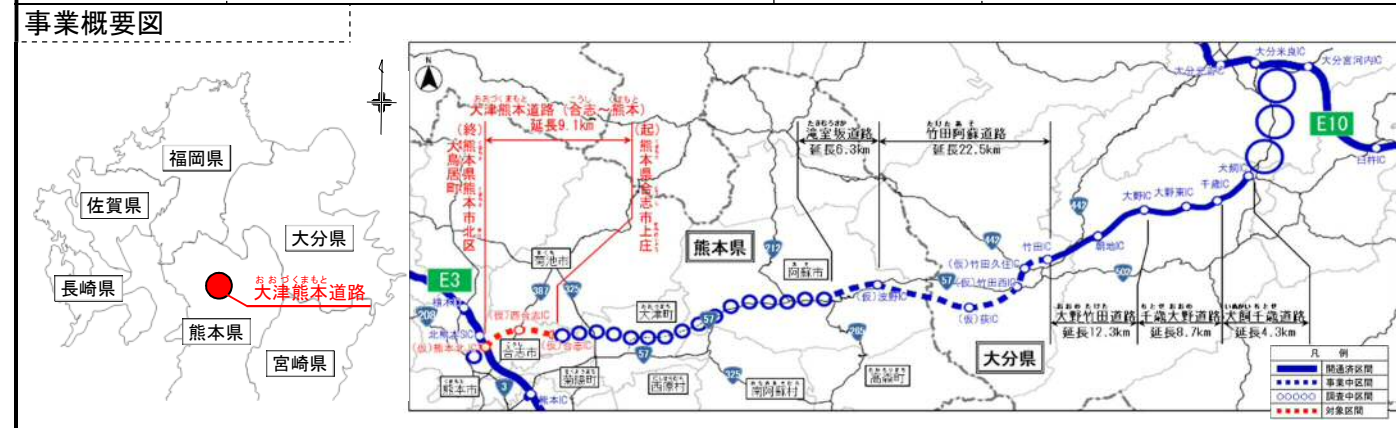


## 新規事業採択時評価結果（令和2年度新規事業化箇所）

担当課：道路局 国道・技術課  
担当課長名：奥村 康博

### 事業の概要

|           |  |       |            |      |                  |
|-----------|--|-------|------------|------|------------------|
| 事業名       | 一般国道57号<br>(中九州横断道路) 大津熊本道路 (合志～熊本)  | 事業区分  | 一般国道       | 事業主体 | 国土交通省<br>九州地方整備局 |
| 起終点       | 熊本県合志市上庄～熊本県熊本市北区大鳥居町  |       |            | 延長   | 9.1km            |
| 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、大津町、熊本市に至る計画延長約120kmの地域高規格道路である。<br>そのうち、大分市～豊後大野市犬飼、阿蘇市～熊本市は未事業化区間となっている。                   |       |            |      |                  |
| 事業の目的、必要性 | 本道路は、九州縦貫自動車道へのアクセス向上により、物流の効率化を図り地域産業を活性化し、災害時において救援・物資輸送時に機能する信頼性の高い道路ネットワークを構築、広域交通アクセスの強化により主要観光都市間の高速度性が向上し、観光振興を支援するものである。 |       |            |      |                  |
| 全体事業費     | 約530億円   | 計画交通量 | 約14,700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）大津熊本道路（合志～熊本）」事業の予算化について同意するとともに、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。  
本県といたしましては、事業が円滑に推進されるよう、埋蔵文化財調査や工事実施に伴う土砂の確保等に関する事業間調整、効率的な用地ストック確保のための都市計画手続きに協力いたします。また、付け替え道路（横断ボックス、跨道橋）の集約や用地買収等について、沿線自治体と連携しながら地元調整を行って参ります。  
また、当該区間の事業の実施にあたっては、早期整備の観点から、中九州横断道路と一体となって広域交通ネットワークを形成する熊本環状連絡道路を含めた、有料道路制度の活用も有効な手段の一つと考えております。つきましては、国において、是非、ご検討いただきますとともに、県としましても、沿線自治体と連携して、県民の理解が深まるよう努めて参ります。  
「一般国道57号（中九州横断道路）大津熊本道路（合志～熊本）」の令和2年度新規事業としての予算化とともに、中九州横断道路の全線整備に向けて切れ目なく事業が推進されるよう、既に計画段階評価が完了している「大津～合志間」の早期事業化につきましても、特段のご配慮をお願いします。  
【熊本市長】  
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）大津熊本道路（合志～熊本）」事業の予算化について同意いたします。  
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、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、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。  
本市といたしましては、事業が円滑に推進されるよう、地籍調査を早期に完了させ、埋蔵文化財調査の体制を確保し、工事実施に伴い必要となる土砂の確保に関して熊本西環状道路等との事業間調整を行うとともに、事業認可手続き等も想定した効率的な用地ストックの確保について協力いたします。  
また、用地買収や当該道路整備に伴う付け替え道路等の集約について、地元調整を行って参ります。  
なお、中九州横断道路と熊本西環状道路が、熊本環状連絡道路によって繋がることで、大分都市圏と熊本都市圏の連携がより一層図れるとともに、移動の選択・効率化などの相乗効果生まれ、両路線の重要性はさらに高まっていくものと考えています。  
そのため、当該区間の事業の実施にあたっては、確実な早期整備の観点から、熊本環状連絡道路も含めた、有料道路制度の活用も有効であると考えておりますので、国において、ご検討いただきますようお願い申し上げます。  
本市においては、今後とも沿線自治体と連携し、市民の理解が深まるよう努めて参ります。  
つきましては、令和2年度新規事業としての予算化に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（H27.9）、環境影響評価手続き完了（R2.1）都市計画決定済み（R2.1）

### 事業評価結果

|        |             |                           |  |   |             |  |
|--------|-------------|---------------------------|--|---|-------------|--|
| 費用便益分析 | B/C         | 1.4<br>(0.8)              | 総費用<br>1,271億円<br>(事業費:1,168億円<br>維持管理費:103億円) | 総便益<br>1,780億円<br>(走行時間短縮便益:1,568億円<br>走行経費減少便益:153億円<br>交通事故減少便益:59億円)   | 基準年<br>令和元年 |  |
|        | 感度分析の結果     | 交通量変動                     | B/C=1.3 (交通量 -10%)                             | B/C=1.6 (交通量 +10%)  |             |  |
|        |             | 事業費変動                     | B/C=1.3 (事業費変動 +10%)                           | B/C=1.6 (事業費変動 -10%)  |             |  |
|        | 事業期間変動      | B/C=1.2 (事業期間変動 +20%)     | B/C=1.6 (事業期間変動 -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                      | ◎  | ・工業団地から九州縦貫自動車道までの所要時間短縮により物流が効率化し、地域産業が活性化<br>〔工業団地から九州縦貫自動車道への所要時間〕<br>【現況】26分(北熊本SIC) → 【整備後】17分(9分短縮) (熊本北JCT)<br>【現況】22分(熊本IC) → 【整備後】17分(5分短縮) (熊本北JCT) |             |  |
|        |             | 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                      | -  | ・注目すべき影響はない。  |             |  |
|        |             | 地域経済                      | ◎  | ・九州縦貫自動車道との接続により主要観光都市間の高速度性が向上し、観光経済が活性化<br>〔高速道路IC～道の駅旭志(菊池市)の所要時間〕<br>【現況】24分 → 【整備後】13分(11分短縮)  |             |  |
|        |             | 災害                        | ◎  | ・災害時の緊急輸送ルートとして、救援・物資輸送時に機能する信頼性の高い道路ネットワークを構築<br>〔北熊本駐屯地～道の駅旭志(菊池市)の所要時間〕<br>【現況】62分 → 【整備後】47分(15分短縮)   |             |  |
| 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 | ○           | ・熊本県知事より大津町～熊本市間の早期事業化を要望 |  |   |             |  |

### 採択の理由

費用便益比が1.4(0.8)と便益が費用を上回っており、事業採択の前提条件が確認できる。  
大津熊本道路(合志～熊本)の開通により、九州縦貫自動車道へのアクセスが向上、物流の効率化を図り地域産業を活性化し、災害時において救援・物資輸送時に機能する信頼性の高い道路ネットワークを構築、広域交通アクセスの強化により主要観光都市間の高速度性が向上し、観光振興を支援するなど、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。  
※B/Cの上段の値は大分米良JCT(仮)～熊本北JCT(仮)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

## 新規事業採択時評価結果（令和2年度新規事業箇所）

### 事業評価結果（防災機能）

| 評価項目   | 地域の課題   | 関連する計画  |
|--|---|---|
| <b>事業の必要性</b><br>本道路は、九州縦貫自動車道へのアクセス向上により、物流の効率化を図り地域産業を活性化し、災害時において救援・物資輸送時に機能する信頼性の高い道路ネットワークを構築、広域交通アクセスの強化により主要観光都市間的高速性が向上し、観光振興を支援するものである。 |   |   |
| 産業   | ・合志・大津地域は、世界的な半導体メーカーや大手自動車メーカーなど、半導体・自動車関連工場が集積する県内第1位の工業地域であり、直近10年で立地企業数が約1.2倍に増加し、新たな工業団地の開発も進んでいる。<br>・製造品輸送において、九州縦貫自動車道や熊本港への主要アクセスを担う国道57号は、交通集中により大きく容量超過・速度低下が発生し、速達性が課題。 | <b>※熊本復旧・復興4カ年戦略(H28.12)</b><br>・企業の広域的かつ効率的な経済活動を支えるため、半導体関連産業や自動車関連企業が立地する工業団地等と新幹線駅、高速道路IC、空港、港湾等の交通結節点を結ぶ道路整備を進めます。また、中九州横断道路をはじめとする幹線道路の整備を促進するとともに、それらを補完する国道325号や国道443号などの道路等の整備・機能強化を行います。  |
| 防災   | ・国道57号は、東九州と西九州の広域防災拠点を結ぶ重要な路線であり、『緊急輸送ルート』であるが、災害時には著しい交通集中により、自衛隊の救急活動に支障が生じており、迅速な救援・物資輸送を担う信頼性の高い道路ネットワークの確保が課題。  | <b>※熊本復旧・復興4カ年戦略(H28.12)</b><br>・九州の縦軸・横軸のリアクタンス確保と、循環型高速交通ネットワークのミッシングリンク解消を図るため、「すべての道はくまもとに通じる」という考えのもと、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(Ⅱ期)等の幹線道路ネットワークの整備を促進する。<br><b>※九州圏広域地方計画(H28.3)</b><br>・大規模な自然災害に備えるため、ネットワークの多重化・代替性確保等による災害に強い国土構造の構築に向けて取組を推進する。 |
| 観光   | ・国道57号沿線には豊富な自然と観光資源があり、「阿蘇地域」では県内第1位、「菊池地域」では県内第2位の観光客が訪れている。<br>・一方で菊池地域は、観光客数が減少傾向にあり、なかでも主に福岡県からの来訪が多い県外客数において減少が著しく、高速ネットワークと接続した広域交通アクセスの強化が課題。                               | <b>※熊本復旧・復興4カ年戦略(H28.12)</b><br>・県内各地域の自然、農林水産物、食、歴史、文化、温泉、良好な景観等の地域資源を活かした取組みや、阿蘇地域と震災被害が比較的少なかった地域とが連携した取組みにより、交流人口の拡大を図ります。<br>・九州内外からの観光客を誘客し、周遊性を高め、県内の滞在時間の増加を図るため、阿蘇地域をはじめ被災した県内各地域の道路の早期復旧を図るとともに、主要な観光資源と新幹線駅、高速道路IC、空港、港湾等の交通結節点を結ぶ道路整備を進めます。             |
| その他  |   |   |

| 事業の有効性  |        |       |           |                              |                              |                  |                |                |    |
|---|--------|-------|-----------|------------------------------|------------------------------|------------------|----------------|----------------|----|
| ・当該事業の実施により、主要拠点間のリンクの評価はCランクのままであるものの、脆弱度が0.86から0.70に改善するとともに、災害時の防災機能が強化される。<br>・また、本事業において、九州縦貫自動車道へのアクセス向上により、物流の効率化を図り地域産業を活性化し、災害時において救援・物資輸送時に機能する信頼性の高い道路ネットワークを構築、広域交通アクセスの強化により主要観光都市間的高速性が向上し、観光振興を支援するなど、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<br>(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            |    |
|   | 高遊原分屯地 | 道の駅波野 | 28<br>〔2〕 | 0.86<br>(C)<br>〔0.00〕<br>(A) | 0.70<br>(C)<br>〔0.00〕<br>(A) | ▲444.5<br>〔0.00〕 | 0.11<br>〔0.03〕 | 0.25<br>〔0.03〕 | ○  |

| 事業の効率性  |
|---|
| ・ <b>手続きの完了</b> ：計画段階評価手続き完了（H27.9）、環境影響評価手続き完了（R2.1）<br>都市計画決定済み（R2.1） |

※道路ネットワークの防災機能の上段の値は大分米良JCT(仮)～熊本北JCT(仮)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