

新規事業採択時評価結果（平成30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、発生頻度の高い地吹雪や積雪による交通機能の低下が改善され、信頼性の高いネットワークを構築し、西津軽地域と主要な交通拠点との高速道路網を確保し、観光振興・地域産業の活性化、高次救急医療施設への搬送時間の短縮・より安定した搬送の実現により、救急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"> 当該区間は県都青森市と日本海側地域を結ぶ、唯一の緊急輸送道路。 西津軽地域周辺は第三次救急医療施設がなく、重篤患者は青森市内や弘前市内へ搬送しているが、県内でも搬送時間を要している。 	<p>※東北圏広域地方計画（H28.3）</p> <ul style="list-style-type: none"> 災害リスク低減のためにハード対策として、緊急輸送道路の強化、格子状骨格道路ネットワーク整備等を推進。 第三次救急医療機関の60分到達圏から外れる地域が多い圏域内の救急搬送を支援するため、津軽自動車道、上越魚沼地域振興快速道路等の必要な整備を始めとする格子状骨格道路ネットワークの構築やインターチェンジ・救急車退出路・アクセス道路等の整備を推進する。
住民生活	<ul style="list-style-type: none"> 当該区間は、東北の日本海側の中でも吹雪の発生頻度が高い区間で冬期（吹雪時）は旅行速度が20km/h台まで低下。 冬期交通環境の悪化により地域住民は、通勤・通学時間の遅れなど、日常生活に支障をきたしている。 	<p>※東北圏広域地方計画（H28.3）</p> <ul style="list-style-type: none"> 東北圏においては、東北圏特有の地勢や冬期間を含めた厳しい自然環境等が都市の連携や交流を阻害する要因となっており、圏域内外の交流や人々の暮らしに大きな影響を与えている。 投資効果を最大限発揮するため、ミッシングリンクの解消等を進め、日本海側と太平洋側が連携した格子状骨格道路ネットワークの強化を図る。
地域経済・地域社会等	<ul style="list-style-type: none"> 冬期交通環境の悪化により企業は、製造品等の輸送が困難になるなど、経済活動に支障をきたしている。 青森県は周遊観光に向け津軽自動車道を主軸とした津軽半島周遊道路ネットワークを策定しており、観光振興を支援する道路ネットワークが必要。 	<p>※津軽半島周遊道路ネットワーク（H29.2）</p> <ul style="list-style-type: none"> 津軽自動車道は、最大の交通拠点となる青森市方面から速達性を担う最重要路線。 道路ネットワークの機能強化により、観光・交流を通じた津軽半島地域の持続的な発展に期待。
その他		

事業の有効性									
<p>当該区間の整備により、主要拠点間のリンクの評価がCランク→Bランクに改善するとともに、ネットワーク全体の防災機能が強化される。</p> <p>また、冬期の交通環境悪化時にも機能するネットワークが構築され、観光振興や地域産業、救急医療活動の活性化を支援するなど、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
				整備前	整備後		通常時	災害時	
	五所川原市	西津軽郡 鱒ヶ沢町	6 (4)	0.88 (C) [1.00 (D)]	0.18 (B) [0.02 (B)]	▲91.09 (▲87.31)	0.07 (0.08)	0.72 (1.00)	◎

事業の効率性
<ul style="list-style-type: none"> 計画段階評価手続き完了（H29.3）

※道路ネットワークの防災機能の上段の値は浪岡IC～鱒ヶ沢IC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（平成30年度新規事業化箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：村山 一弥

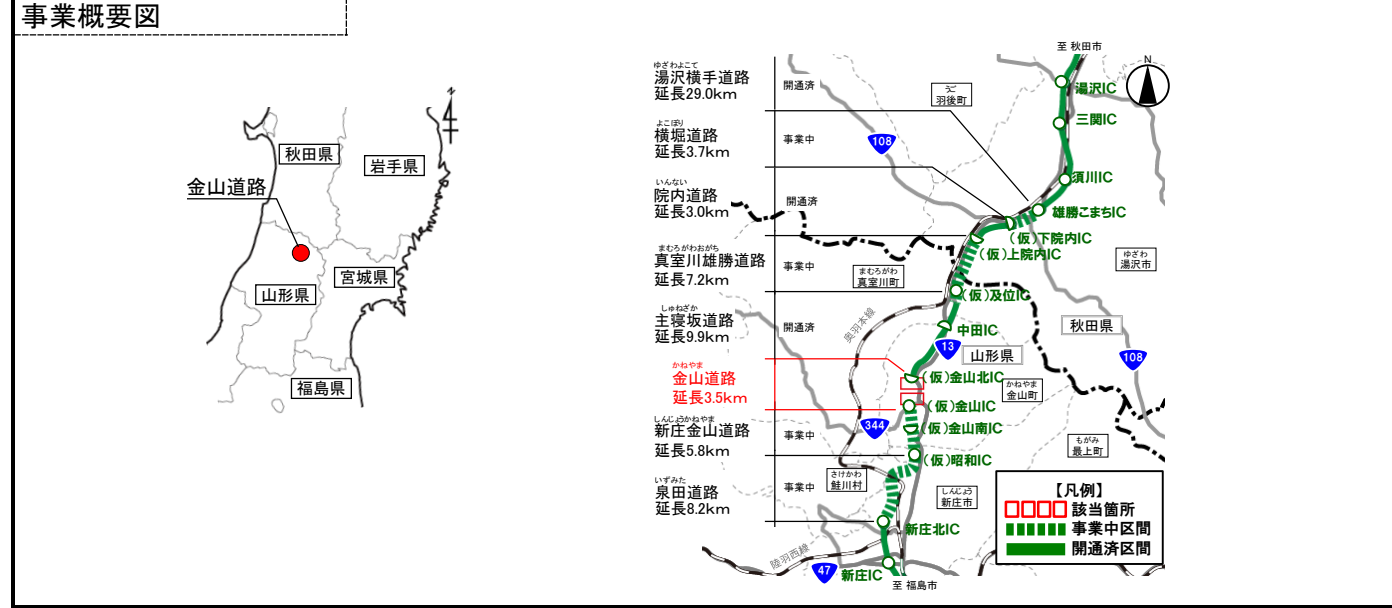
事業の概要

事業名	一般国道13号（東北中央自動車道） かねやま 金山道路	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：山形県最上郡金山町大字朴山 至：山形県最上郡金山町大字飛ノ森	延長	3.5km		

事業概要
金山道路は、東北中央自動車道の一部を構成する道路で、最上郡金山町大字朴山から最上郡金山町大字飛ノ森に至る延長3.5kmの自動車専用道路である。（東北中央自動車道は、福島県相馬市から福島市、山形県山形市、秋田県横手市に至る延長約268kmの高規格幹線道路であり、これまでに約166kmが開通している。）

事業の目的、必要性
冬期の交通規制や路面凍結による交通事故、信頼性低下等の課題を抱える豪雪地域において、雪に強いネットワークが確保されるほか、東北中央自動車道の最後の区間である当該区間の整備により、周遊観光を支援する高速道路ネットワークが形成される。

全体事業費	約130億円	計画交通量	約6,000台/日
-------	--------	-------	-----------



関係する地方公共団体等の意見
【山形県知事】
予算化に同意する。物流や観光の大動脈としての機能や、災害時におけるリダンダンシーの機能を有する重要な路線である。

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（H26.11）

事業評価結果

費用対便益	B/C	1.4 (1.3)	総費用 696億円 (事業費:591億円 維持管理費:104億円)	総便益 959億円 (走行時間短縮便益:754億円 走行経費減少便益:163億円 交通事故減少便益:42億円)	基準年 平成29年	
	感度分析の結果	交通量変動	B/C=1.2 (交通量 -10%)	B/C=1.5 (交通量 +10%)		
		事業費変動	B/C=1.3 (事業費変動 +10%)	B/C=1.5 (事業費変動 -10%)		
	事業期間変動	B/C=1.3 (事業期間変動+2年)	B/C=1.5 (事業期間変動-2年)			
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	◎	積雪による車道幅員の減少や冬期の交通規制を回避し、走行環境を改善する ・冬期速達性の向上（新庄市～湯沢市） 【現況】71分 ⇒ 【整備後】52分		
		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	◎	地域連携強化により冬期周遊観光を支援する ・インバウンド観光の推進（外国人のべ宿泊者数） 【現況】秋田県6.7万人泊、山形県8.8万人泊 ⇒ 【整備後】秋田県10万人泊、山形県18万人泊		
		災害	◎	通行止め発生時の広域迂回を回避し、緊急時の避難等において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 ・広域迂回の解消（新庄市～湯沢市） 【現況】広域迂回時115km、134分 ⇒ 【整備後】金山道路利用60km、50分		
環境		—	注目すべき影響はない			
地域社会	◎	速達性、定時性の確保、広域迂回の解消により、冬期の走行環境が改善され、山形県、秋田県間の生活・産業を支援する ・速達性の向上（新庄市～湯沢市） 【現況】63分 ⇒ 【整備後】50分				
事業実施環境	○	・整備に対する要望が強い				

採択の理由

費用便益比が一体評価で1.4、個別評価で1.3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、通行止め発生時（事故等）における代替性の確保、冬期周遊観光支援等、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。
※B/Cの上段の値は新庄IC～横手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

新規事業採択時評価結果（平成30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		
当該区間の整備により、冬期の交通規制や路面凍結による交通事故、信頼性低下等の課題が改善され、雪に強いネットワークが構築されるとともに、信頼性の高い道路ネットワークが延伸されることで、速達性や定時性が確保され、地域連携強化による周遊観光を支援するものである。		
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"> ・当地域は、全域が特別豪雪地帯に指定される東北有数の豪雪地帯 ・当該区間は幅員が狭く、冬期は豪雪に伴う運搬排雪作業や雪庇処理作業、路面凍結に起因する交通事故等により、交通規制が多く実施され、移動時間の遅れが発生 	※東北圏広域地方計画（H28.3） <ul style="list-style-type: none"> ・災害リスク低減のためにハード対策として、緊急輸送道路の強化、格子状骨格道路ネットワーク整備等を推進。 ・道路と港湾の連結強化等による効率的な物流体系の構築を図るため、主要な都市や生産拠点と港湾・空港を結ぶ高規格幹線道路等の格子状骨格道路ネットワークの形成を目指し、東北縦貫自動車道八戸線、日本海沿岸東北自動車道、東北中央自動車道等のほか、新潟南北道路やバイパス・環状道路・スマートインターチェンジ等の必要な整備を推進する。
住民生活	<ul style="list-style-type: none"> ・当該区間では冬期間の事故等による通行止めが発生しているが、代替路がないため、通行止め時には広域迂回（通常約2倍）や立ち往生を強いられ、地域の社会経済活動への影響が非常に大きい 	※東北圏広域地方計画（H28.3） <ul style="list-style-type: none"> ・東北圏においては、東北圏特有の地勢や冬期間を含めた厳しい自然環境等が都市の連携や交流を阻害する要因となっており、圏域内外の交流や人々の暮らしに大きな影響を与えている。 ・投資効果を最大限発揮するため、ミッシングリンクの解消等を進め、日本海側と太平洋側が連携した格子状骨格道路ネットワークの強化を図る。
地域経済・地域社会等	<ul style="list-style-type: none"> ・山形・秋田両県では、豊富な冬期観光資源を活かし、県境を跨ぐインバウンドの拡大に向けた取り組みを推進しているが、秋田県では冬期外国人宿泊者数が低迷 ・冬期の定時性が課題と指摘されており、両県を跨ぐ冬期周遊観光を支援するため、道路ネットワークの強化が必要 	※東北中央自動車道の利活用促進による横手・湯沢・最上地域活性化協議会（H29.2） <ul style="list-style-type: none"> ・東北中央自動車道は、東北自動車道、日本海沿岸東北自動車道と並び、東北の縦軸を形成する3つの重要な高規格道路の1つ。 ・全線開通すれば、沿線における企業等の立地競争力の強化や、民間投資の誘発による需要の拡大などのストック効果、生産性の向上などに大きな役割を果たすとともに、大規模な災害時におけるリダンダンシー機能も確実に確保される。
その他		

事業の有効性									
<ul style="list-style-type: none"> ・当該区間の整備により、主要拠点間のリンクの評価がCランク→Bランクに改善するとともに、災害時の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、雪に強いネットワークが構築されるとともに、信頼性の高い道路ネットワークが延伸されることで、地域連携強化による周遊観光を支援するなど、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
				整備前	整備後		通常時	災害時	
	湯沢市	新庄市	9 (3)	0.90 (C)	0.19 (B)	▲45.61 (▲1.48)	0.11 (0.02)	0.80 (0.62)	◎

事業の効率性
・計画段階評価手続き完了（H26.11）

※道路ネットワークの防災機能の上段の値は新庄IC～横手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（平成30年度新規事業化箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：村山 一弥

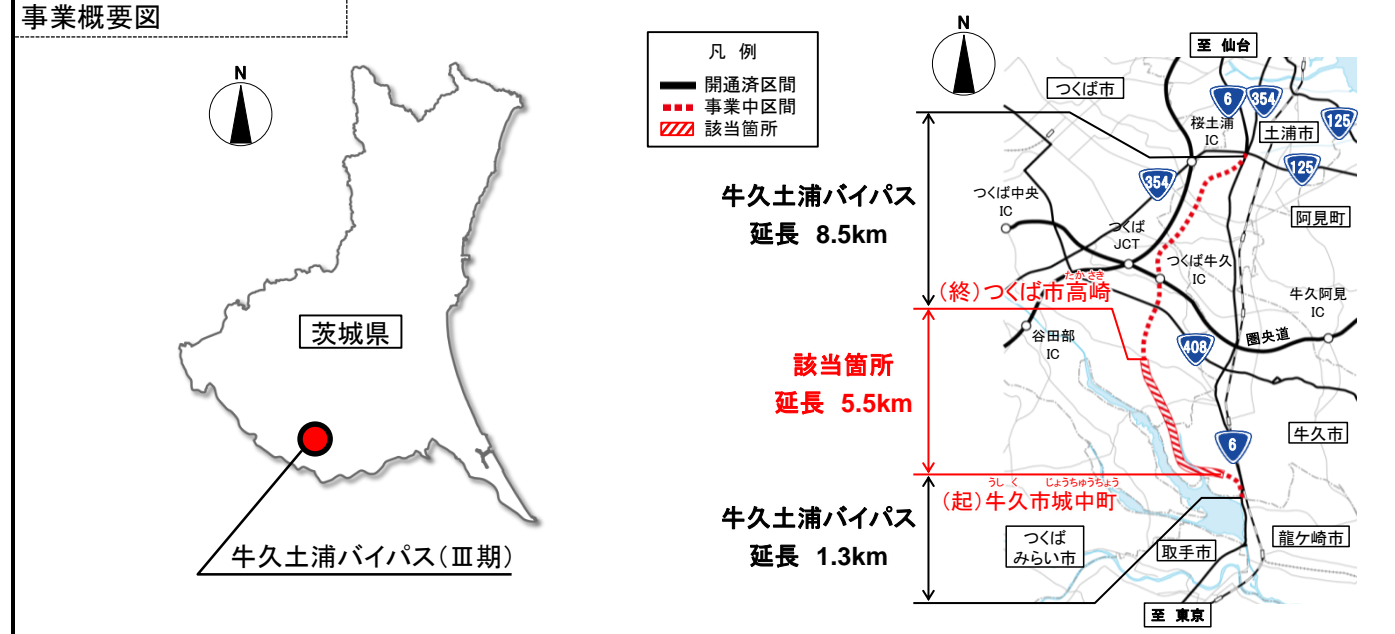
事業の概要

事業名	一般国道6号 牛久土浦バイパス（Ⅲ期）	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：茨城県牛久市城中町 至：茨城県つくば市高崎	延長	5.5 km		

事業概要
国道6号牛久土浦バイパスは、牛久市・つくば市・土浦市域を南北につなぐ幹線道路で、国道6号の牛久駅から荒川沖駅周辺の市街地で慢性的におきている渋滞を解消し、道路交通機能を回復させることを目的とした、延長約15.3kmのバイパス事業である。
牛久土浦バイパス（Ⅲ期）は、茨城県牛久市城中町から茨城県つくば市高崎に至る延長約5.5kmの事業である。

事業の目的、必要性
円滑な物流の確保により、輸送の効率化やドライバーの負担が軽減される等、生産性の向上を支援するとともに、国道6号の現道において課題となっている交通渋滞緩和による交通事故の減少など、沿線地域の安全で安心な暮らしに寄与することを目的とする。

全体事業費	約380億円	計画交通量	約20,500～25,200台/日
-------	--------	-------	-------------------



関係する地方公共団体等の意見
・予算化について同意する。
・当該区間の整備により、並行する国道6号現道の交通渋滞の緩和や物流の生産性が向上し、圏央道へのさらなるアクセス強化が図れるなど、大きな整備効果が期待される。
・事業の実施にあたっては、コスト削減を図りながら、早期完成をお願いする。

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（H6.4）

事業評価結果

費用便益分析	B/C	2.6 (1.4)	総費用 461億円 (事業費:411億円 維持管理費:50億円)	総便益 1,213億円 (走行時間短縮便益:1,128億円 走行経費減少便益:59億円 交通事故減少便益:26億円)	基準年 平成29年
	感度分析の結果	交通量変動	B/C=2.6 (交通量 -10%)	B/C=2.7 (交通量 +10%)	
		事業費変動	B/C=2.4 (事業費 +10%)	B/C=2.9 (事業費 -10%)	
		事業期間変動	B/C=2.5 (事業期間 +3年)	B/C=2.7 (事業期間 -3年)	
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	◎	・並行する国道6号現道の混雑の緩和に寄与。 【混雑度の改善】 混雑度 現況：1.10 → 整備後：0.85（約2割減少）	
		事故対策	◎	・バイパスと現道の利用用途の明確化により、渋滞が緩和され、追突事故の減少に寄与。 【追突事故件数の減少】 追突事故件数 現況：37件/年 → 整備後：29件/年（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	○	・救急搬送の速達性の向上に寄与。	
		地域経済	◎	・交通容量の増加によって渋滞が緩和し、トラック輸送の効率化やドライバーの負担軽減により、企業の生産性の向上に寄与。 【所要時間の短縮：取手市内の工場⇒石岡市内の配送先】 現況：100分 → 整備後：80分（約20分の短縮） 【所要時間の短縮：取手市内の工場⇒つくば牛久IC】 現況：40分 → 整備後：26分（約15分の短縮）	
		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	○	・都市計画決定手続き完了（H6.4） ・牛久市長、つくば市長、つくばみらい市長により一般国道6号牛久土浦バイパス（Ⅲ期）の早期事業化を要望。		

採択の理由

費用便益比が2.6（1.4）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の上段の値は牛久市遠山町から土浦市中を対象とした場合、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。

新規事業採択時評価結果（平成30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>国道6号の渋滞緩和により、円滑な物流が確保され、企業の生産性が向上するとともに、国道6号現道（2車線区間）における交通事故の減少など、地域の安全・安心な暮らし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"> 牛久土浦バイパス（I期）区間が、緊急輸送道路に指定されているが、未事業化区間がミッシングリンクとなり緊急時や災害に強い道路ネットワークの構築が課題。 	<ul style="list-style-type: none"> ※牛久市都市計画マスタープラン（H23.10） ・幹線道路網の整備と連携した緊急用幹線道路の確保、生活道路の計画的な整備による災害時の避難経路及び補給品の輸送経路の確保に努める。 ※つくば市都市計画マスタープラン（H28.2） ・つくば市内の国道や主要地方道等の一部を緊急輸送道路として指定。
住民生活	<ul style="list-style-type: none"> 茨城県の国道6号現道（2車線区間）における区間別・死傷事故率ワースト5のうち3区間が当該事業の並行部に存在。 ・著しい速度低下が原因と考えられる追突事故が約7割。 	<ul style="list-style-type: none"> ※牛久市都市計画マスタープラン（H23.10） ・近隣の都市等との広域間のネットワークや、牛久市の地域内、地域間の交流を支える道路網の骨格となる幹線道路を整備。 ※つくば市都市計画マスタープラン（H28.2） ・歩行者・自転車の安全と円滑な自動車交通を確保するため、交通量の多い路線のバイパス整備を進める。
地域経済 地域社会	<ul style="list-style-type: none"> ・国道6号の牛久駅西口周辺では、慢性的な渋滞（混雑度1.10）が発生しており、物流の効率化と速達性が低下。 ・食品関連企業の工場が複数立地しており、国道6号の交通混雑により、物流活動に支障。 	<ul style="list-style-type: none"> ※牛久市都市計画マスタープラン（H23.10） ・各市街地間及び地域間の連携を強める道路交通体系を整備・強化。国道6号の渋滞対策として、国道6号牛久・土浦バイパスの早期整備を促進。 ※つくば市都市計画マスタープラン（H28.2） ・国道6号のバイパス等の主要幹線道路の整備を促進。
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、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、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、渋滞緩和による物流の効率化や地域の交通環境の改善に寄与するなど、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	
	土浦 市役所	龍ヶ崎 市役所	7 (5)	0.16 [B] (0.15) [B]	0.10 [B] (0.09) [B]	▲1.72 (▲1.47)	0.02 (0.01)	0.10 (0.08)	○

事業の効率性
<ul style="list-style-type: none"> ・都市計画決定手続き完了（H6.4）

※道路ネットワークの防災機能の上段の値は牛久市遠山町から土浦市中を対象とした場合、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（平成30年度新規事業化箇所）

事業の概要

事業名	一般国道19号 瑞浪恵那道路（恵那工区）	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：岐阜県恵那市武並町 至：岐阜県恵那市長島町	延長	4.3km		
事業概要	瑞浪恵那道路（恵那工区）は、国道19号の交通混雑の緩和及び交通安全の確保ならびに、沿線の地域開発支援を目的に計画された、恵那市武並町から恵那市長島町に至る延長4.3kmの道路である。				
事業の目的、必要性	対象区間の整備により、国道19号の交通の安全性と物流の安定性が確保され、沿線地域における生活・産業活動を支援するとともに、速達性・定時性の確保等により、リニア開業を見据えた広域観光連携や、円滑な企業活動、新たな企業立地の進展による民間投資の促進、新たな雇用の創出等を支援する。				
全体事業費	約170億円	計画交通量	約23,800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19号瑞浪恵那道路（恵那工区）」を予算化することについては同意します。今後、リニア中央新幹線の開業により、当地域の道路の重要性はますます高くなっていくことが想定され、県、県内全市町村、産業経済団体等からなる岐阜県リニア中央新幹線活用戦略研究会では、平成26年にリニア中央新幹線活用戦略を策定し、「瑞浪恵那道路」は、リニア岐阜県駅（仮称）の東西アクセス軸を強化する路線として、第一次整備計画道路に位置付けています。瑞浪恵那道路のストック効果を最大限に発揮させる、アクセス道路の整備に対する支援など、東濃地域の市とも密に連携し、事業が円滑かつ迅速に促進されるよう努力して参りますので、「瑞浪恵那道路（恵那工区）」の新規事業化と早期全線開通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(H26.4.25)

事業評価結果

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：村山 一弥

費用便益分析	B/C	2.0 (1.9)	総費用 350億円 (事業費：296億円 維持管理費：54億円)	総便益 684億円 (走行時間短縮便益：657億円 走行経費減少便益：17億円 交通事故減少便益：9.8億円)	基準年 平成29年	
	感度分析の結果	交通量変動	B/C=1.8 (交通量 -10%)	B/C=2.2 (交通量 +10%)		
		事業費変動	B/C=1.8 (事業費 +10%)	B/C=2.1 (事業費 -10%)		
	事業期間変	B/C=1.8 (事業期間 +20%)	B/C=2.1 (事業期間 -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	◎	国道19号の物流の速達性が確保され、沿線地域の生活・産業活動を支援。 【平均旅行速度の変化】 現況 36km/h ⇒ 整備後 48km/h		
		事故対策	◎	国道19号の安全性が確保され、沿線地域の生活・産業活動を支援。 【正面衝突事故率の変化】 現況 3.02件/億台km ⇒ 整備後 0.60件/億台km		
		歩行空間	—	注目すべき影響はない。		
		住民生活	—	注目すべき影響はない。		
	社会全体への影響	地域経済	◎	定時性確保等の円滑な企業活動を支援。 [中央道通行止時の最大所要時間の変化(恵那西工業団地～瑞浪IC)] 現況 123分 ⇒ 整備後 40分		
		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	○	リニア岐阜県駅(仮称)からの東西アクセス強化による観光支援。 [中山道宿場町(大井宿～大湫宿)間の所要時間の変化] 現況 26分 ⇒ 整備後 19分			
事業実施環境	○	<ul style="list-style-type: none"> 都市計画決定手続き完了(H26.4.25) 瑞浪市長、恵那市長より早期事業化を要望。 				

採択の理由

費用便益比が2.0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ていることから、事業採択の前提条件が確認できる。
また、国道19号の交通の安全性と物流の安定性が確保され、沿線地域における生活・産業活動を支援するとともに、速達性・定時性の確保等により、リニア開業を見据えた広域観光連携や、円滑な企業活動、新たな企業立地の進展による民間投資の促進、新たな雇用の創出等を支援することから、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。
※B/Cの上段の値は、瑞浪恵那道路全線を対象とした場合、下段()書きの値は恵那工区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（平成30年度新規事業化箇所）

担当課：道路局 国道・防災課 担当課：道路局 高速道路課
 担当課長名：村山 一弥 担当課長名：伊勢田 敏

事業の概要

事業名	一般国道24号 京奈和自動車道 大和北道路（奈良北～奈良）	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：奈良県奈良市歌姫町 至：奈良県奈良市八条三丁目	延長	6.1 km		
<p>事業概要</p> <p>京奈和自動車道は、新名神高速道路、西名阪自動車道及び阪和自動車道を相互に連絡し、京都市、奈良市、和歌山市を結ぶ延長約120kmの高規格幹線道路であり、現在までに約88kmを供用中である。</p> <p>大和北道路（奈良北～奈良）は、京奈和自動車道の一部を構成する一般国道24号の奈良市歌姫町から八条三丁目に至る延長6.1kmの道路である。</p>					
<p>事業の目的、必要性</p> <p>本道路は、奈良市周辺部における一般道路の慢性的な交通混雑緩和を図るとともに、京都・奈良・和歌山間の広域的な観光周遊性向上に寄与するものである。</p>					
全体事業費	約2,050億円	計画交通量	約19,800台/日		
<p>事業概要図</p>					

関係する地方公共団体等の意見

【奈良県知事】
 一般国道24号京奈和自動車道大和北道路を予算化することについて、同意いたします。本県では大和北道路のアクセス道路となる(都)西九条佐保線を同時に整備する等、事業の効率化、コスト縮減への協力を行います。今後、大和北道路整備事業を進めるにあたっては事業進捗に影響を及ぼす可能性のある埋蔵文化財調査等に協力し、円滑に事業が進められるよう地元自治体と一体となって取り組んでいくこととしております。

【京都府知事】
 一般国道24号（京奈和自動車道）大和北道路（奈良北～奈良）事業の予算化について、同意いたします。なお、事業実施にあたっては、円滑な交通処理や沿道環境に配慮することとあわせ、コスト縮減にも努めていただきますとともに、新名神高速道路の全線開通や大和北道路の進捗状況を見据えながら、府域の京奈和自動車道の4車線化について、今後検討を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：都市計画決定・環境影響評価手続き完了（奈良県域：H20.3、京都府域：H20.4）

事業評価結果

費用便益分析	B/C	1.8 (1.5)	総費用 1,899億円 (事業費:1,835億円 維持管理費:64億円)	総便益 3,329億円 (走行時間短縮便益:3,037億円 走行経費減少便益:244億円 交通事故減少便益:49億円)	基準年 平成29年	
	感度分析の結果	交通量変動	B/C=1.4 (交通量 -10%)	B/C=2.1 (交通量 +10%)		
		事業費変動	B/C=1.6 (事業費 +10%)	B/C=1.9 (事業費 -10%)		
		事業期間変動	B/C=1.6 (事業期間 +20%)	B/C=1.8 (事業期間 -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	◎	・並行する一般国道24号をはじめとする奈良市内を通る南北幹線道路の混雑の緩和が見込まれる。 [国道24号・国道169号・奈良大和郡山斑鳩線・木津横田線の奈良市内の混雑度] 現況 1.17 → 整備後 0.67		
		事故対策	◎	・交通転換が図られ、現道における交通事故の減少が見込まれる。 [国道24号並行区間の死傷事故発生件数] 現況 333件/4年 → 整備後 251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	◎	・奈良市域を通過する時間が短縮され、住民生活や企業活動の支援が期待される。 [京都府・奈良県境から西名阪自動車道への移動時間] 現況 26分 → 整備後 9分 (15分短縮)		
		地域経済	◎	・京都～奈良～和歌山間の移動時間の短縮により、世界遺産間の広域的な観光周遊性の向上が図られる。 [世界遺産間（清水寺（京都）～金剛峯寺（和歌山））の移動時間] 現況 170分 → 整備後 140分 (30分短縮)		
		災害	—	・注目すべき影響はない。		
環境		○	・シールドトンネル構造の採用など、地下水モニタリング検討委員会の検討結果を踏まえた対策の実施等により、環境への影響は事業者の実行可能な範囲で回避又は低減が図られている。引き続き、文化財の保全の観点から、地下水モニタリング等について適切に対応していく。			
地域社会		○	・京都府南部地域と奈良県中和地域生活圈間の連携強化を支援。			
事業実施環境		○	・都市計画決定、環境影響評価手続き完了（奈良県域：H20.3、京都府域：H20.4） ・奈良県より、西日本高速道路との合併施行方式による平成30年度中の新規事業化を要望			

採択の理由

費用便益比が1.8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。
 また、大和北道路の開通により奈良市周辺の一般道路の交通負荷が軽減され、交通渋滞や交通事故などの交通課題の緩和が期待でき、広域的な観光周遊性が向上するなど事業の必要性・効果は高いと判断できる。
 （加えて、環境については、文化財の保全の観点から、地下水モニタリング等の適切な対応がとられるものと判断できる。）
 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。
 ※B/Cの上段の値は、和歌山JCT～勢和多気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。

新規事業採択時評価結果（平成30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		
大和北道路（奈良北～奈良）は新名神等の国土開発幹線自動車道と連携する京奈和自動車道の一部として、奈良市周辺の一般道路の交通負荷を軽減し、交通渋滞や交通事故などの交通問題の緩和を図るとともに、広域的な観光周遊性の向上に寄与するものである。		
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"> 京都・奈良間に自動車専用道路の第一次緊急輸送路が存在せず、災害発生時に、救助活動を支援するネットワークの多重性や代替路確保が課題 	※奈良県道路整備基本計画（H26.7） <ul style="list-style-type: none"> 幹線道路は、災害時における避難路や、緊急物資の輸送路、救援活動の経路として、重要な役割を果たしている。特に、ネットワークとしての多重性や代替性を確保することで、地域の防災力が大幅に向上する。
住民生活	<ul style="list-style-type: none"> 京奈和自動車道は、奈良市域の大和北道路がミッシングリンクとなっており、そのため奈良市周辺の一般道路では、地域交通に加え、奈良市内に用事のない通過交通が混在し、特に、南北幹線道路においては、交通容量の超過、慢性的な走行速度の低下により、渋滞が発生している 	※奈良県道路整備基本計画（H26.7） <ul style="list-style-type: none"> 本県においては、通勤・通学交通のうち、約5割を自動車が行っており、幹線道路の整備は、これら通勤・通学時の交通の円滑化や定時性の向上に資することとなる。また、幹線道路の整備により、生活道路等へ流入する通過交通が軽減することにより、生活環境の改善や、買い物、飲食やレジャーなど外出利便の向上も期待される。
地域経済 地域社会	<ul style="list-style-type: none"> 奈良県は、世界遺産をはじめ主要な観光資源が豊富にあり、来訪者数が増加傾向にある等、観光のポテンシャルが高いが、広域的な周遊性が十分でないことから、同じ京奈和自動車道沿線府県と比較して、観光資源数に対する来訪者が少なく、その高いポテンシャルが十分活かしきれていない 	※奈良県道路整備基本計画（H26.7） <ul style="list-style-type: none"> 本県は、豊富な歴史文化遺産と豊かな自然風景を有し、これらが一体となった本県特有の風土は、国内外から数多くの観光客を惹きつけている。一方、宿泊客数は低迷し、観光消費も低い水準に留まるなど、豊富な地域資源を地域の活性化に十分に活かしてきれていない状況にある。複数の観光地への周遊行動を促すためにも、京奈和自動車道をはじめとする主要な幹線道路の整備が重要と考えられる。
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、多重性や代替性の確保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、奈良市周辺部の一般道路の交通負荷を軽減し、交通渋滞や沿道環境などの交通問題の緩和を図るとともに、広域的な観光周遊性が向上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	
	祝園分屯地	木津川市	34 (4)	0.42 [C] (0.25 [B])	0.42 [C] (0.25 [B])	▲16.35 (▲0.00)	0.03 (0.01)	0.04 (0.00)	○

事業の効率性
都市計画決定、環境影響評価手続き完了（奈良県域：H20.3、京都府域：H20.4）

※道路ネットワークの防災機能の上段の値は城陽 JCT・IC～郡山下ッ道 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（平成30年度新規事業化箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
 担当課長名：村山 一弥

事業の概要

事業名	一般国道42号（近畿自動車道紀勢線） 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：和歌山県東牟婁郡那智勝浦町八尺鏡野 至：和歌山県東牟婁郡串本町鬮野川	延長	18.4km		
<p>事業概要</p> <p>一般国道42号は、静岡県浜松市を起点とし、紀伊半島の沿岸部を通過して和歌山県和歌山市に至る延長約520kmの主要幹線道路である。</p> <p>串本太地道路は、一般国道42号のバイパスとして、和歌山県東牟婁郡那智勝浦町八尺鏡野から和歌山県東牟婁郡串本町鬮野川に至る延長18.4kmの自動車専用道路である。</p>					
<p>事業の目的、必要性</p> <p>串本太地道路は、すさみ串本道路（事業中）や那智勝浦道路と連続し、紀伊半島沿岸部における大阪府から和歌山県南部地域を結ぶネットワークの一部を形成。</p> <p>救急医療活動の支援、地域相互の振興と発展に寄与するほか、台風時の越波による通行規制箇所の回避、南海トラフ巨大地震等の災害時における救命・救急活動に寄与するものである。</p>					
全体事業費	約900億円	計画交通量	約9,000台/日		
<p>事業概要図</p>					

関係する地方公共団体等の意見

【和歌山県知事】
 一般国道42号（近畿自動車道紀勢線）串本太地道路の予算化について同意するとともに、心から感謝申し上げます。県としては、現在沿線の自治体が進めている地籍調査に最大限努力するとともに、これら沿線の自治体と連携して、円滑に事業が推進されるよう用地取得や地元調整などの環境整備に幅広く主体的に取り組んでいきますので、平成30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（H25.4.16）

事業評価結果

費用便益分析	B/C	1.4 (0.7)	総費用 3,001億円 （事業費：2,754億円 維持管理費：247億円）	総便益 4,304億円 （走行時間短縮便益：3,867億円 走行経費減少便益：339億円 交通事故減少便益：98億円）	基準年 平成29年
	感度分析の結果	交通量変動	B/C=1.2（交通量 -10%）	B/C=1.7（交通量 +10%）	
		事業費変動	B/C=1.3（事業費 +10%）	B/C=1.6（事業費 -10%）	
		事業期間変動	B/C=1.1（事業期間 +20%）	B/C=1.6（事業期間 -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	—	・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	◎	・第3次救急医療施設への搬送時間を短縮するとともに60分圏域が拡大 古座川町役場～南和歌山医療センター間：約70分→約49分（21分短縮） 東牟婁地域の南和歌山医療センターへの60分圏域人口 ：約11.3千人→約20.1千人（8.8千人増）	
		地域経済	◎	・代替路の確保により、災害時における安全性、信頼性が確保され、地域間連携を強化	
		災害	◎	・津波浸水予測区域を回避することを基本とし、最大津波高を考慮した十分な高さを確保することにより、災害時における安全性・信頼性確保 ・津波発生時の一時避難場所として活用するため、法面避難階段等を設置し、地域の避難活動を支援	
環境		—	・注目すべき影響はない。		
地域社会	◎	・線形が厳しい箇所、防災点検要対策箇所を回避するため、安定した交通を確保し、和歌山県南部の地域間連携を強化 線形が厳しい箇所：（現況）45箇所 →（整備後）0箇所 防災対策要対策箇所：（現況）27箇所 →（整備後）0箇所			
事業実施環境	○	・手続きの完了：計画段階評価手続き完了（H25.4.16） ・和歌山県知事より、近畿自動車道紀勢線（串本～太地間、新宮～新宮北間）の新規事業化を要望			

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ともに、事業採択の前提条件が確認できる。
 また、南海トラフ巨大地震等の災害時における安全性・信頼性の確保、第3次救急医療施設への速達性の向上等、事業の必要性・効果は高いと判断できる。
 以上により、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。
 ※B/Cの上段の値は、和歌山JCT～勢和多気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

新規事業採択時評価結果（平成30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>串本太地道路は、那智勝浦道路や事業中のすさみ串本道路と連続し、和歌山県南部地域の道路ネットワークが強化され、救急医療活動の支援、地域相互の振興と発展に寄与するほか、台風時の越波による通行規制箇所の回避、南海トラフ巨大地震等の災害時における救命・救急活動に寄与するものである。</p>	
評価項目	地域の課題
救助活動等	<ul style="list-style-type: none"> ・国道42号が唯一の幹線道路であり、南海トラフ巨大地震の発生時には、津波が約3分で来襲することにより、約8割の区間が浸水し、通行不能となると予測 ・国道42号沿線集落の方々（約1.1万人）の災害時の救命・救助活動が課題 ・国道42号は、台風などによる越波や大雨による通行規制が過去10年間（H18～H27）で61回発生
住民生活	<ul style="list-style-type: none"> ・和歌山県南部地域から最寄りの第3次救急医療施設へ60分以内に到達できる人口は、現況で約3割（11.3千人）であり、古座川町役場から70分かかるなど、搬送時間の短縮が課題
地域経済 地域社会	<ul style="list-style-type: none"> ・国道42号は線形の厳しい箇所や防災点検要対策箇所が多く、安定した交通が確保されていないため、和歌山県南部の地域間連携に支障
その他	—

事業の有効性								
<p>・当該事業の実施により、主要拠点間のリンクの評価が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。</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、医療アクセス負担の軽減、地域の安全・安心の確保、速達性向上による観光の活性化への貢献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
			整備前	整備後		通常時	災害時	
	和歌山県庁 新宮市	49 (11)	0.95 [C] 〔1.00 [D]〕	0.77 [C] 〔0.83 [C]〕	▲1610.87 (▲258.80)	0.20 (0.09)	0.22 (0.18)	○

事業の効率性
計画段階評価手続き完了（H25.4.16）

※道路ネットワークの防災機能の上段の値は和歌山JCT～勢和多気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（平成30年度新規事業化箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
 担当課長名：村山 一弥

事業の概要

事業名	一般国道33号 松山外環状道路インター東線	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：愛媛県松山市北土居 至：愛媛県松山市来住町	延長	2.0km		
事業概要					
松山外環状道路インター東線は、松山外環状道路の一部を構成する道路で、自動車専用道路部と一般道路部で構成される延長2.0kmの道路である（松山外環状道路は、愛媛県松山市来住町の国道11号から愛媛県松山市平田町の国道196号までの延長約20kmの地域高規格道路である）。					
事業の目的、必要性					
松山臨海部と県東部方面の工業団地等を結ぶ交通を外環状道路に転換させ、物流効率化により経済活動を支援するとともに、松山中心部への新たなルート形成による交通の分散により、松山市中心部への速達性の向上に寄与するものである。					
全体事業費	約370億円		計画交通量	約29,300～48,000台/日	
事業概要図					

関係する地方公共団体等の意見	
【愛媛県知事】	
<p>県内最多の交通量がある国道11号・33号や松山環状線の渋滞を緩和するにはまだまだ不十分であり、本県の最重要課題である地域経済の活性化を図るためには、生産性の向上や国内外からの交流人口の拡大等を推し進める社会インフラとして、松山都市圏の東西軸で、唯一のミッシングリンクとなる本区間の早期整備が急務となっており、県民は一日も早い完成を待ち望んでおります。</p> <p>県といたしましては、側道部の事業予定者である松山市とともに、埋蔵文化財調査をはじめ、用地買収等について、これまで以上に事業が円滑に進むよう最大限協力するほか、インター東線完成後における国道33号の現道区間は県が、また、合わせて、松山都市圏の道路網再編の一環として、松山環状線の国道196号国管理区間については県及び市が管理するなど、引き続き、3者で検討を進めてまいりたいと考えております。</p> <p>また、県では、平成27年度に「愛媛県高規格道路等利活用検討会」を設置し、学識経験者や地元経済界が一緒になって策定した、松山外環状道路の利活用に向けた取組方針に基づき、ストック効果を最大限に発揮させるよう取り組んでいるところです。</p> <p>つきましては、松山外環状道路インター東線を是非とも平成30年度の新規事業として予算化していただきますとともに、早期の完成供用に向けて整備をお願いいたします。</p>	

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：都市計画変更手続き完了（平成29年10月13日）

事業評価結果

費用便益分析	B/C	2.3 (2.7)	総費用 620億円 (事業費: 600億円 維持管理費: 20億円)	総便益 1,436億円 (走行時間短縮便益: 1,288億円 走行経費減少便益: 96億円 交通事故減少便益: 53億円)	基準年 平成29年	
	感度分析の結果	交通量変動	B/C=2.2 (交通量 -10%)	B/C=3.3 (交通量 +10%)		
		事業費変動	B/C=2.5 (事業費 +10%)	B/C=3.0 (事業費 -10%)		
	事業期間変動	B/C=2.5 (事業期間 +20%)	B/C=3.0 (事業期間 -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	◎	通過交通の分散・転換により渋滞の緩和に寄与。		
		事故対策	○	通過交通が自動車線専用道路に転換するため、安全性が向上。		
		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	◎	【松山市中心部に向かう交通の分散により速達性が向上】 ・松山市中心部への新たなルート形成による交通の分散により、松山市中心部への速達性が向上。 [松山IC入口交差点から愛媛県庁までの所要時間（平日混雑時）] 整備前 約23分 → 整備後 約19分（約4分短縮）		
		地域経済	◎	【松山臨海部への物流の効率化により経済活動を支援】 ・松山臨海部と県東部方面の工業団地等を結ぶ交通を外環状道路に転換させ、物流効率化により経済活動を支援。 [西条臨海工業用地から松山空港までの所要時間（平日混雑時）] 整備前 約104分 → 整備後 約81分（約23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	○	・都市計画変更手続き完了(H29.10.13) ・愛媛県知事や道路整備促進期同盟会愛媛地方協議会等よりインター東線の早期事業化を要望				

採択の理由

費用便益が一体評価で2.3、個別評価で2.7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、松山外環状道路インター東線の整備により、松山臨海部への物流効率化による経済活動の支援や松山市中心部への速達性向上など、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。
 ※B/Cの上段は、松山外環状道路国道11号～国道196号を対象とした場合、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。

新規事業採択時評価結果（平成30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		
南海トラフ地震による被害が予測される地域において、ネットワーク全体の防災機能を強化し、松山臨海部への物流効率化による経済活動支援や松山市中心部への速達性向上に寄与するものである。		
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"> 松山都市圏では、南海トラフ地震などの大規模災害発生時において、迅速な他の地域との広域的相互支援のため、玄関口となる「松山港」及び「松山空港」と、「陸上自衛隊松山駐屯地」や「愛媛大学医学部附属病院」、さらには「県総合運動公園」などの防災拠点の間で、確実かつ円滑な移動・輸送が確保されることが必要不可欠。 	<ul style="list-style-type: none"> ※松山外環状道路の利活用に関する取組方針（H29.3） ・県や市町の「地域防災計画」等各種計画へ緊急輸送道路として位置付けるなど、災害時における松山外環状道路の果たす役割や機能を明確にするとともに、関係機関である警察や消防、自衛隊等とも積極的に連携し、非常時にもその機能を最大限に発揮できるよう体制強化を支援。
住民生活	<ul style="list-style-type: none"> ・四国最大の都市である松山市において、企業や官公庁に勤める人の約半数が松山市中心部に通勤。 ・松山 IC 付近から松山市内中心部に向かう唯一の幹線道路である国道 33 号は、交通の集中により、県内の直轄国道で最も混雑しており、速達性を阻害。 	<ul style="list-style-type: none"> ※松山広域都市計画区域マスタープラン（H29.4） ・市街地の混雑解消に向けた松山外環状道路整備等による道路ネットワークの形成、地域公共交通網計画の策定。
地域経済 地域社会	<ul style="list-style-type: none"> ・四国 1 位を誇る松山空港の取扱貨物の約 3 割は県東部方面であるが、西条市にある電子部品生産世界シェア 2 位の事業所等は国道 11 号経由で松山空港まで輸送するなど物流交通の約 5 割が松山市中心部を通過。 ・松山市中心部への交通集中により、四国で最も主要渋滞箇所数が多く、物流の効率化を阻害。 	<ul style="list-style-type: none"> ※松山広域都市計画区域マスタープラン（H29.4） ・区域内外の交流・連携を進めるための空港、港湾、インターチェンジへのアクセス向上に向けた松山外環状道路整備等による道路ネットワークの形成、地域公共交通網計画の策定。
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が B ランク→A ランクに改善され、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ネットワークが形成されるとともに、松山臨海部への物流効率化による経済活動の支援や松山市中心部への速達性向上など、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	
	松山 駐屯地	アイテム えひめ	13 (5)	0.01 [B] (0.004 [B])	0.00 [A] (0.00 [A])	▲0.21 (▲0.02)	0.06 (0.08)	0.09 (0.09)	◎

事業の効率性
・都市計画変更手続き完了（平成29年10月13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（平成30年度新規事業化箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：村山 一弥

事業の概要

事業名	一般国道3号 岡垣バイパス	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：福岡県遠賀郡岡垣町山田 至：福岡県宗像市武丸	延長	4.0 km		
事業概要 一般国道3号は北九州市と福岡市を結び、遠賀町、岡垣町、宗像市などの周辺都市を連絡する幹線道路である。このうち、岡垣バイパスは、前後4車線区間に挟まれた2車線区間（延長4.0km）の4車線化事業である。					
事業の目的、必要性 当該事業の整備により、交通ボトルネックが解消し信頼性の高いネットワークが構築されることで物流等の地域活動を支援するとともに、対面通行区間や絞り込み区間の解消に伴う交通事故の減少により、道路利用者の安全・安心を確保。					
全体事業費	約50億円	計画交通量	約43,300台/日		
事業概要図 					

関係する地方公共団体等の意見
 【福岡県知事】
 一般国道3号は、北九州都市圏と福岡都市圏を結び、北部九州地域の人流・物流を支える重要な幹線道路です。しかしながら当該区間は、北九州・福岡間で唯一2車線のまま残されており、ボトルネックによる交通混雑や交通事故による立ち往生など、安全で円滑な交通に支障を来していることから、これまで、県議会とともに、政府に対し当該区間の4車線化を要望してきたところです。
 福岡県としましては、周辺自治体と連携しトンネル工事により発生する土砂処分についてご協力するとともに、県道岡垣宗像線、原海老津線の整備など、アクセス道路の強化を図ってまいりたいと考えております。
 つきましては、平成30年度の新規事業として予算化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：都市計画決定手続き完了（S49.12）

事業評価結果

費用便益分析	B/C	2.2	総費用 49億円 (事業費：39億円 維持管理費：9.3億円)	総便益 109億円 (走行時間短縮便益：83億円 走行経費減少便益：16億円 交通事故減少便益：9.0億円)	基準年 平成29年
	感度分析の結果	交通量変動	B/C=2.0 (交通量 -10%)	B/C=2.5 (交通量 +10%)	
		事業費変動	B/C=2.1 (事業費変動 +10%)	B/C=2.4 (事業費変動 -10%)	
		事業期間変動	B/C=2.1 (事業期間変動 +20%)	B/C=2.3 (事業期間変動 -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	◎	・交通ボトルネックの解消により旅行速度が向上 [九州自動車道通行止め時における対象区間の旅行速度] 現況 17km/h → 整備後 46km/h	
		事故対策	◎	・対面通行区間等の解消により交通事故が減少 [死傷事故率] 現況 77件/億台キロ → 整備後 63件/億台キロ (約2割削減)	
	社会全体への影響	歩行空間	-	・注目すべき影響はない。	
		住民生活	-	・注目すべき影響はない。	
		地域経済	○	・交通ボトルネック解消により、物流等の地域活動を支援。	
		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	○	・都市計画決定手続き完了（S49.12） ・岡垣町長及び関連2市・2町長等より「一般国道3号（岡垣バイパス）4車線化の早期事業化」について要望			

採択の理由

費用便益比が2.2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、4車線化により、交通ボトルネックの解消により、信頼性の高いネットワークが構築されることで、地域活動の支援、さらに交通事故の減少により安全性が向上するなど、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。

新規事業採択時評価結果（平成30年度新規事業化箇所）

事業の概要

事業評価結果

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：村山 一弥

事業名	一般国道34号 大村諫早拡幅	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：長崎県大村市久原 至：長崎県諫早市下大渡野町	延長	4.4km		
事業概要	一般国道34号は長崎市と諫早市、大村市などの周辺都市を連絡する幹線道路である。このうち、大村諫早拡幅は、前後4車線区間に挟まれた2車線区間（延長4.4km）の4車線化事業である。				
事業の目的、必要性	当該事業の整備により、交通ボトルネックが解消し交通混雑の緩和や旅行速度の向上によって県内主要産業の円滑な物流が確保するとともに、救急医療施設への速達性向上による医療活動の支援など安全・安心な生活環境の確保を図る。				
全体事業費	約160億円	計画交通量	約43,500台/日		
事業概要図					

費用 便益 分析	B/C	2.5	総費用：113億円 （事業費：104億円 維持管理費：9.2億円）	総便益：288億円 （走行時間短縮便益：278億円 走行経費減少便益：8.3億円 交通事故減少便益：1.6億円）	基準年：平成29年	
	感度分析の結果	交通量変動	B/C=2.3（交通量 -10%）	B/C=2.8（交通量 +10%）		
		事業費変動	B/C=2.3（事業費変動 +10%）	B/C=2.8（事業費変動 -10%）		
		事業期間変動	B/C=2.3（事業期間変動 +20%）	B/C=2.8（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	◎	・交通混雑の緩和により旅行速度が向上 [旅行速度] 現況 約27km/h → 整備後 約46km/h（約7割向上）		
		事故対策	◎	・線形不良区間の解消により死傷事故が減少 [死傷事故率] 現況 81.8件/億台キロ → 整備後 約53.3件/億台キロ（約3割減少）		
		歩行空間	○	・歩道未設置区間や幅員狭小箇所の解消による歩行者等の安全性向上		
	社会全体への影響	住民生活	◎	・第三次救急医療施設への所要時間が短縮 [消防本部（諫早市）～長崎医療センターの所要時間] 現況 約31分 → 整備後 約24分（約7分短縮）		
		地域経済	-	・注目すべき影響はない		
		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	○	・都市計画決定手続き完了（H30.1） ・長崎県知事、大村市長、諫早市長より、「国道34号大村諫早拡幅の平成30年度事業化」について要望			

関係する地方公共団体等の意見

【長崎県知事】
大村諫早拡幅は、交通の要衝となっている大村市と諫早市とを結び、県内の経済・文化活動および市民生活を支える上で重要な道路となっておりますが、2車線区間であることから、一日3万台にもおよぶ交通に対応できず、通勤時間帯を中心に混雑が恒常化するなど、社会・経済活動の支障となっております。このような中、両市においては、九州新幹線長崎ルートとの整備とあわせて駅周辺の整備が進められるとともに、企業立地を進めるなどの取り組みも進められており、今後ますます大村諫早拡幅の果たす役割が重要となってまいります。このため、当面はソフト対策による渋滞緩和に向けて、国、県、市で連携した取り組みを行ってまいりたいと考えておりますが、課題解決のためには抜本的な対策が不可欠であることから、本県としましても、大村諫早拡幅の1日も早い四車線化を強く望んでいるところであり、平成30年度の新規事業として予算化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：都市計画決定手続き完了（H30.1）

採択の理由

費用便益比が2.5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、大村諫早拡幅の整備により、交通混雑の緩和による円滑な物流の確保、地域医療サービスの向上、さらに死傷事故の減少により安全性が向上するなど、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。

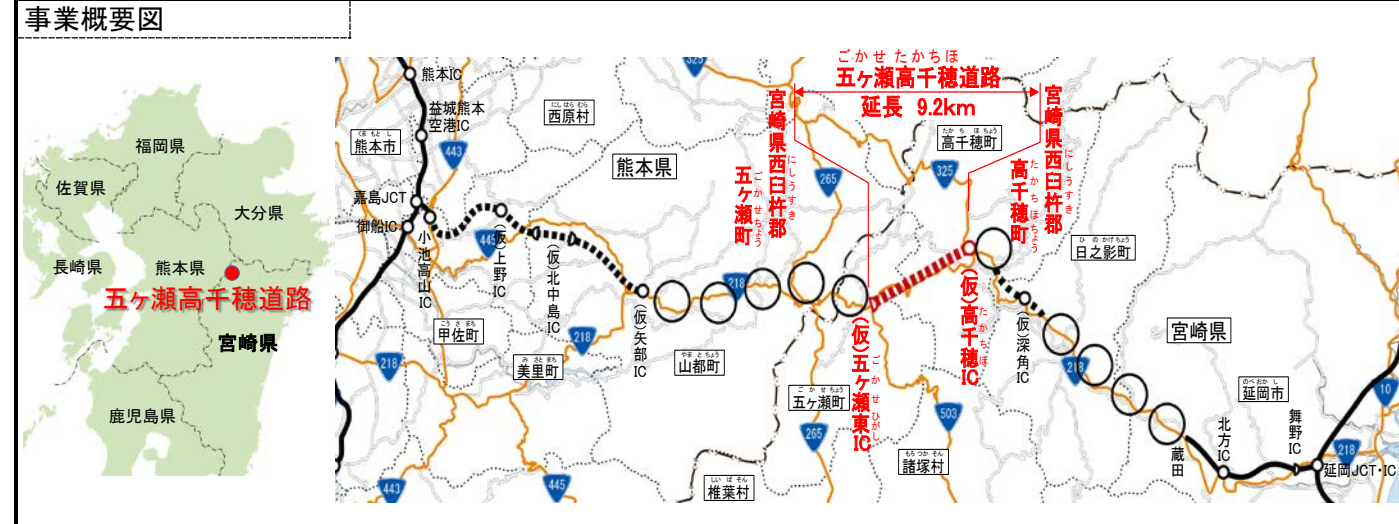
※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したものの。

新規事業採択時評価結果（平成30年度新規事業化箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
 担当課長名：村山 一弥

事業の概要

事業名	一般国道218号 (九州横断自動車道延岡線)五ヶ瀬高千穂道路	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	宮崎県西臼杵郡五ヶ瀬町～西臼杵郡高千穂町		延長	9.2km	
事業概要	九州横断自動車道延岡線は、熊本県御船町を起点とし、宮崎県五ヶ瀬町、高千穂町、延岡市に至る計画延長約95kmの高速自動車国道である。 そのうち、熊本県上益城郡山都町～宮崎県西臼杵郡五ヶ瀬町間及び西臼杵郡高千穂町～末市交差点間、西臼杵郡日之影町～延岡市北方町間は、未事業化区間となっている。				
事業の目的、必要性	本道路は、災害時の救援活動等においても機能する信頼性の高い高速ネットワークの形成による防災機能の強化や第3次救急医療施設へのアクセス性向上による医療活動等の支援など安全・安心な生活環境の確保を図る。また、東九州自動車道等と連携した広域観光ルートの形成により観光振興の支援に寄与するものである。				
全体事業費	約470億円	計画交通量	約7,200台/日		



関係する地方公共団体等の意見
 一般国道218号は、熊本県熊本市を起点とし、宮崎県高千穂町を経由し、宮崎県延岡市を終点とする路線であり、九州横断自動車道延岡線(高速自動車国道)に並行して、九州中央を横断し、九州の東西の産業、経済、文化等の交流連携を担う幹線道路であります。
 また、当路線は第1次緊急輸送ルートに指定されるなど、地域住民の生活に不可欠な生命線道路として、地域の安全・安心の確保や産業振興を図るうえで重要な役割を担う幹線道路でもあります。
 しかし、当路線の五ヶ瀬町、高千穂町付近には、特に平面・縦断線形不良箇所や防災対策が必要な箇所が多く存在し、また、豪雨による災害や冬季の積雪などにより、たびたび交通に支障を来しているなど、脆弱な路線でもあります。
 加えて、地質的に脆弱な地帯をトンネルで通過するため、設計や施工方法の選定、施工管理に高度な技術力が必要とされます。
 つきましては、事業中である一般国道218号高千穂日之影道路に引き続き、当該区間においても、高速自動車国道に並行する自動車専用道路として、直轄事業による実施をお願い申し上げます。
 なお、本県としましては、国が調査中の日之影～蔵田間に並行する現道部は幅員や勾配に課題がありますが、サービス水準を向上させるため、法面防災箇所の対策、長大橋や特殊橋の点検・補修、橋梁の耐震化等を実施します。
 また、高千穂町三田井から末市交差点間の現道部においても、標記区間の供用後の交通状況の変化を見越して必要となる交差点改良等の対策を実施します。
 最後に、開通直後から直ちにストック効果が最大限発揮させるための地域の取り組みを一層推進してまいりますので、格段のご高配を賜り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(H30.2)

事業評価結果

費用対便益分析	B/C	2.4 (1.1)	総費用 855億円 (事業費: 755億円 維持管理費: 100億円)	総便益 2,021億円 (走行時間短縮便益: 1,729億円 走行経費減少便益: 220億円 交通事故減少便益: 72億円)	基準年 平成29年	
	感度分析の結果	交通量変動	B/C=2.1 (交通量 -10%)	B/C=2.6 (交通量 +10%)		
		事業費変動	B/C=2.2 (事業費変動 +10%)	B/C=2.6 (事業費変動 -10%)		
		事業期間変動	B/C=2.1 (事業期間変動 +20%)	B/C=2.5 (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	-	・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	◎	・第3次救急医療施設までの搬送時間短縮による60分以内の到達可能カバー人口増加 [60分圏域人口カバー率] 山都町：現況 約7,500人(49%) → 整備後 約13,100人(86%) 五ヶ瀬町：現況 0人(0%) → 整備後 約2,000人(53%) 高千穂町：現況 約10,000人(78%) → 整備後 約11,500人(90%) 合計：現況 約17,500人(55%) → 整備後 約26,600人(84%)		
		地域経済	◎	・五ヶ瀬町と高千穂町の移動時間短縮と走行性向上、東九州道等と連携した広域ネットワークの形成による観光振興支援 [五ヶ瀬～高千穂の移動時間] 現況 16分 → 整備後 8分(8分短縮)		
		災害	◎	・現道の線形が厳しい箇所や防災点検要対策箇所等を回避し、災害時の救援活動等においても機能する信頼性の高い高速ネットワークを形成。 [現道課題箇所の回避] 平面線形が厳しい箇所：現況 29箇所 → 整備後 0箇所 縦断線形が厳しい箇所：現況 31箇所 → 整備後 0箇所 防災点検要対策箇所：現況 5箇所 → 整備後 0箇所		
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	○	・宮崎県知事より、五ヶ瀬～高千穂間の早期事業化を要望				

採択の理由

費用便益比が2.4(1.1)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。
 五ヶ瀬高千穂道路の開通により、災害時の救援活動等においても機能する信頼性の高い高速ネットワークの形成による防災機能の強化や第3次救急医療施設へのアクセス性向上による医療活動等の支援など安全・安心な生活環境の確保を図る。また、東九州自動車道等と連携した広域観光ルートの形成により観光振興の支援に寄与するものであるなど、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。
 ※B/Cの上段の値は嘉島JCT～延岡JCT・IC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

新規事業採択時評価結果（平成30年度新規事業箇所）

事業評価結果（防災機能）

事業の必要性	
<p>本道路は、災害時の救援活動等においても機能する信頼性の高い高速ネットワークの形成による防災機能の強化や第3次救急医療施設へのアクセス性向上による医療活動等の支援など安全・安心な生活環境の確保を図る。また、東九州自動車道等と連携した広域観光ルートの形成により観光振興の支援に寄与するものである。</p>	
評価項目	地域の課題
防災	<ul style="list-style-type: none"> 当該区間の並行現道である国道218号は、政府が定める「緊急輸送ルート」に指定されており、南海トラフ地震発生時における宮崎県北部、大分県南部地域の想定被災者約14万人を支援する重要な路線。 しかし、当該区間の現道は、九州横断道延岡線の未事業化区間の中でも平面及び縦断線形の厳しい箇所や防災点検要対策箇所が最も集中して存在し、特に被災リスクが高い区間。 そのため、当該区間の現道では、過去10年で、片側通行止め2回、冬季のチェーン規制が43回発生するなど、災害に対して非常に脆弱。
医療	<ul style="list-style-type: none"> 山都町、五ヶ瀬町、高千穂町には第3次救急医療施設がなく、3町総人口の約5割にのぼる約1.4万人が60分以内に熊本市、延岡市の第3次救急医療施設へ到達できない状況。 第3次救急医療施設へのアクセス性向上による医療サービス水準の地域間格差の解消が必要。
観光	<ul style="list-style-type: none"> 宮崎県一の観光客数を誇る高千穂町は、東九州道等の開通の影響などにより、観光客数が年々増加傾向で、平成27年には過去最高の162万人に達している。 一方で、五ヶ瀬町の観光地においては、東九州道等からの移動時間を要するため、観光客が十分に取込みおらず、観光客数は伸び悩んでいる状況。
その他	

事業の有効性								
<p>・当該事業の実施により、脆弱度の評価がC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、本事業において、災害時の救援活動等においても機能する信頼性の高い高速ネットワークの形成による防災機能の強化や第3次救急医療施設へのアクセス性向上による医療活動等の支援など安全・安心な生活環境の確保を図る。また、東九州自動車道等と連携した広域観光ルートの形成により観光振興の支援に寄与するなど、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
			整備前	整備後		通常時	災害時	
	熊本空港 延岡市	26 [8]	0.50 (C) [0.88 (C)]	0.20 (B) [0.61 (C)]	▲283.4 [▲130.3]	0.12 [0.06]	0.36 [0.38]	◎

事業の効率性
・手続きの完了 : 計画段階評価手続き完了 (H30.2)

※道路ネットワークの防災機能の上段の値は嘉島JCT～延岡JCT・IC（仮称）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（平成30年度新規事業化箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：村山 一弥

事業の概要

事業名	国道58号 浦添拡幅	事業区分	一般国道	事業主体	内閣府 沖縄総合事務局
起終点	自：沖縄県浦添市城間 至：沖縄県那覇市安謝	延長	2.9 km		
<p>事業概要</p> <p>国道58号は、沖縄西海岸に沿って南北に走る大動脈で、沖縄本島中南部の人口集中地域と、北部の観光・リゾート地域を結ぶ主要幹線道路である。このうち、浦添拡幅は、浦添市城間と那覇市安謝に至る延長2.9 kmの8車線拡幅事業である。</p>					
<p>事業の目的、必要性</p> <p>本拡幅区間は、県都那覇市のある南部地域と中部地域を結ぶ位置にあり、あらゆる交通が集中する国道58号の交通混雑の緩和を図るとともに、都市間連携の強化による経済活性化を支援する事業である。</p>					
全体事業費	約150億円	計画交通量	約64,500台/日～約70,900台/日		
<p>事業概要図</p>					

関係する地方公共団体等の意見
【沖縄県知事】
予算化に同意する。本道路は沖縄本島中南部の人口集中地域と北部の観光・リゾート地域を結び、交通及び物流の基軸を担っており、生活・産業・観光に係るあらゆる交通が集中することから、国道58号の区間の中でも特に慢性的な渋滞が発生している状況にある。現在、本区間の並行路線となる沖縄西海岸道路の整備が進められており、全線開通には相当な時間を要するため、渋滞緩和の早期発現の観点から本道路の拡幅事業は急務である。

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（H30.3）

事業評価結果

費用対便益	B/C	2.1	総費用：119億円 （事業費：109億円 維持管理費：9.5億円）	総便益：253億円 （走行時間短縮便益：245億円 走行費用減少便益：8.9億円 交通事故減少便益：-1.1億円）	基準年 平成29年	
	感度分析の結果	交通量変動	B/C=1.9	（交通量 -10%）	B/C=2.3	（交通量 +10%）
		事業費変動	B/C=1.9	（事業費 +10%）	B/C=2.3	（事業費 -10%）
		事業期間変動	B/C=1.9	（事業期間 +20%）	B/C=2.3	（事業期間 -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	◎	浦添拡幅整備による交通容量の拡大により、浦添地区の交通混雑が緩和 【国道58号浦添地区の混雑度】 現況 1.51 ⇒ 整備後 1.18 （約2割改善）		
		事故対策	-	注目すべき影響はない。		
	社会全体への影響	歩行空間	○	自転車が新たに整備されることで、歩行者の安全性が向上。		
		住民生活	○	国道58号の旅行速度の向上により、那覇市と浦添市の通勤・通学の速達性が向上。		
		地域経済	◎	県内経済を牽引している那覇市と浦添市の都市間連携の強化により経済活性化を支援。 【国道58号の旅行速度】 整備前 25.5km/h ⇒ 整備後 34.3km/h （約3割向上）		
		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	○	・都市計画決定手続き完了（H30.3） ・浦添市長より国道58号の渋滞緩和を要望		

採択の理由

費用便益比が2.1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、那覇都市圏における交通渋滞の緩和や地域経済の活性化も期待できる等、事業効果が高いと判断できる。
以上より、本事業の新規事業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。