

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、「一般国道307号信楽道路」の再評価は、当委員会に提出された資料、説明の範囲において、おおむね適切であり、対応方針(原案)のとおり「事業継続」することが妥当と判断される。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

人口は滋賀県全体は増加傾向、甲賀市は減少傾向であるが、世帯数と自動車保有台数については横ばいである。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成12年度に1工区を事業化、平成16年度に2工区を事業化、用地取進捗率約26%、事業進捗率約21%(令和2年3月末時点)

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

引き続き事業を推進し、早期の開通を目指す。

施設の構造や工法の変更等

事業の実施にあたり、新技術・新工法の活用等によりコスト縮減に努める。

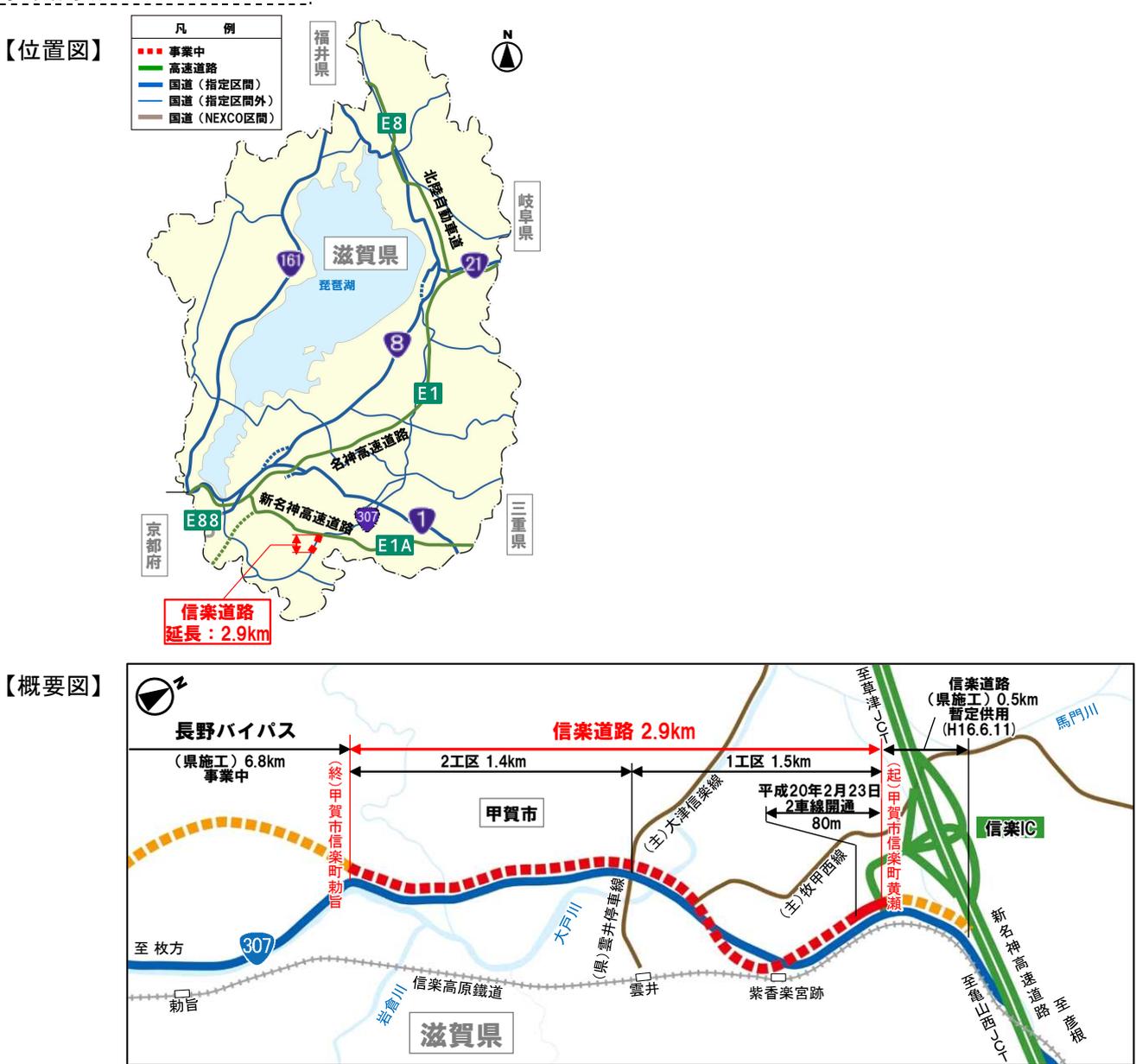
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



※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。
※総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

再評価結果（令和3年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課
担当課長名：前佛 和秀

事業名 一般国道24号 寺田 ^{てらだ} 拡幅	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：京都府 ^{じょうよう} 城陽市 ^{てらだ} 寺田 至：京都府 ^{じょうよう} 城陽市 ^{との} 富野		延長 2.1km											
事業概要 一般国道24号は、京都市下京区を起点に京都府を南北に縦断し、和歌山県和歌山市に至る延長約140kmの主要幹線道路である。 寺田拡幅は、城陽市内における一般国道24号の交通渋滞の緩和、交通事故の減少を目的としており、新名神高速道路と一体的に整備することで周辺開発の支援に寄与する全長2.1kmの道路である。													
H25年度事業化	H3年度都市計画決定 (H28年度変更)	H27年度用地着手											
H28年度工事着手													
全体事業費	168億円	事業進捗率 (令和2年3月末時点)											
	約48%	供用済延長 —km											
計画交通量	23,000台/日												
費用対効果 分析結果	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 10%;">B/C</td> <td style="width: 10%;">総費用</td> <td style="width: 10%;">総便益</td> <td style="width: 10%;">基準年</td> </tr> <tr> <td>(事業全体) 1.3</td> <td>(残事業)/(事業全体) 71/164億円</td> <td>(残事業)/(事業全体) 214/214億円</td> <td rowspan="3">令和2年</td> </tr> <tr> <td>(残事業) 3.0</td> <td>事業費：61/154億円 維持管理費：10/10億円</td> <td>走行時間短縮便益：206/206億円 走行経費減少便益：6.4/6.4億円 交通事故減少便益：1.2/1.2億円</td> </tr> </table>	B/C	総費用	総便益	基準年	(事業全体) 1.3	(残事業)/(事業全体) 71/164億円	(残事業)/(事業全体) 214/214億円	令和2年	(残事業) 3.0	事業費：61/154億円 維持管理費：10/10億円	走行時間短縮便益：206/206億円 走行経費減少便益：6.4/6.4億円 交通事故減少便益：1.2/1.2億円	
B/C	総費用	総便益	基準年										
(事業全体) 1.3	(残事業)/(事業全体) 71/164億円	(残事業)/(事業全体) 214/214億円	令和2年										
(残事業) 3.0	事業費：61/154億円 維持管理費：10/10億円	走行時間短縮便益：206/206億円 走行経費減少便益：6.4/6.4億円 交通事故減少便益：1.2/1.2億円											
感度分析の結果 【事業全体】交通量：B/C=1.03~1.6(交通量 ±10%) 事業費：B/C=1.3~1.4(事業費 ±10%) 事業期間：B/C=1.3~1.3(事業期間±20%) 【残事業】交通量：B/C=2.4~3.7(交通量 ±10%) 事業費：B/C=2.8~3.3(事業費 ±10%) 事業期間：B/C=2.9~3.0(事業期間±20%)													
事業の効果等 ①交通渋滞の緩和 ・事業区間の交通量は約2万2千台、混雑度は1.37で交通混雑が発生している。 ・朝夕の混雑時には、大畔交差点では1,130m、消防本部前交差点では720mの渋滞が発生し、旅行速度が低下。 ・寺田拡幅の整備により、交通容量が拡大され交通混雑の緩和が期待。 ②交通安全の確保 ・事業区間では年平均12.7件の死傷事故が発生。 ・ピーク時における旅行速度は20km/hを下回り、渋滞に起因すると想定される追突事故が多く発生。 ・寺田拡幅の整備により渋滞が緩和され、追突事故の減少が期待。 ③周辺開発の支援 ・事業区間周辺では、市街地整備や大型商業施設の立地が進行中。 ・他の道路事業と一体となって整備することにより、整備が進む東部丘陵地へのアクセス機能が向上し、企業立地の促進、新たな雇用の創出などに期待。													
関係する地方公共団体等の意見 地域から頂いた主な意見等： ・令和2年8月に京都府知事から、国道24号「寺田拡幅」の整備推進の要望を受けている。 ・平成30年11月に京都府国道連絡会から、国道24号「寺田拡幅」の早期完成の要望を受けている。 ・令和元年10月に京都府道路協会から、国道24号「寺田拡幅」の計画的かつ着実な整備推進の要望を受けている。 京都府知事の意見： 一般国道24号寺田拡幅は、周辺地域の渋滞緩和、交通事故の減少やアクセス機能の向上による企業立地の促進が期待されており、対応方針（原案）のとおり、引き続き事業を推進し、並行する新名神高速道路の供用時期と併せ4車線での早期完成をお願いします。 なお、施工に当たっては、より一層のコスト縮減に努められるようお願いいたします。													
事業評価監視委員会の意見 審議の結果、「一般国道24号寺田拡幅」の再評価は、当委員会に提出された資料、説明の範囲において、													

おおむね適切であり、対応方針(原案)のとおり「事業継続」することが妥当と判断される。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

寺田拡幅周辺地域の人口及び自動車保有台数は近年横ばいで推移している。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成25年度事業化、用地取進捗率約89%、事業進捗率約48%(令和2年3月末時点)

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

引き続き事業を推進し、早期の開通を目指す。

施設の構造や工法の変更等

事業の実施にあたり、新技術・新工法の活用等によりコスト縮減に努める。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

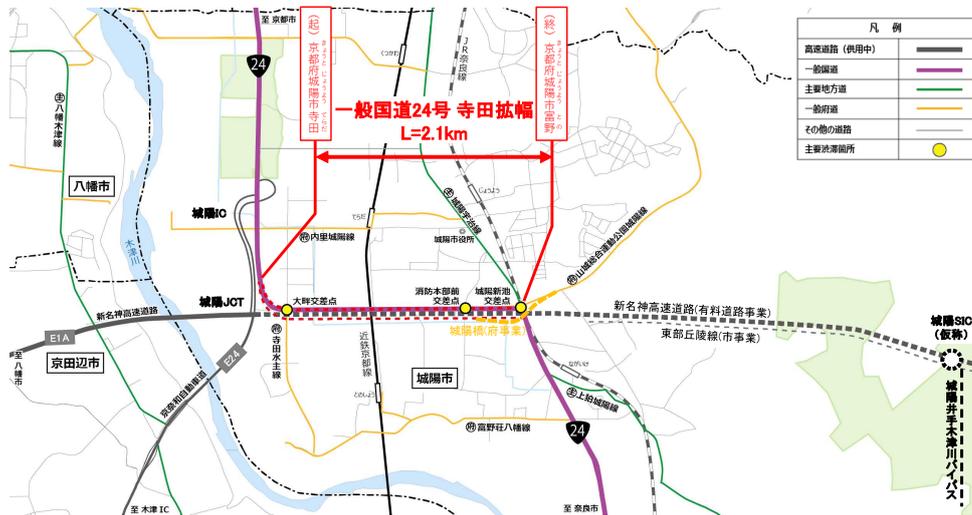
以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図

【位置図】



【概要図】



※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。

※総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

再評価結果（令和3年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課
担当課長名：前佛 和秀

事業名	一般国道29号 <small>ひめじきた</small> 姫路北バイパス		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：兵庫県姫路市相野 <small>ひめじ あいの</small> 至：兵庫県姫路市林田町六九谷 <small>ひめじ はやしだちようむくだに</small>				延長	6.2km
事業概要 一般国道29号は、兵庫県姫路市と鳥取県鳥取市を結ぶ約120kmの主要幹線道路であり、播磨地域の南北方向の交通を担う道路である。 姫路北バイパスは、姫路市域の一般国道29号の交通混雑の緩和、交通安全の確保、沿道環境の改善等を目的とした延長約6.2kmのバイパスである。						
H2年度事業化	H2年度都市計画決定 (H-年度変更)		H9年度用地着手	H15年度工事着手		
全体事業費	250億円	事業進捗率	約61%	供用済延長	1.5km (暫定2車)	
計画交通量	22,800台/日					
費用対効果分析結果	B/C <small>(事業全体)</small> 1.2 <small>(残事業)</small> 2.8	総費用 <small>(残事業)/(事業全体)</small> 103/361億円 事業費：72/322億円 維持管理費：31/39億円	総便益 <small>(残事業)/(事業全体)</small> 285/434億円 走行時間短縮便益：266/407億円 走行経費減少便益：15/22億円 交通事故減少便益：3.9/5.0億円	基準年 令和2年		
感度分析の結果 【事業全体】 交通量：B/C=0.98～1.5(交通量 ±10%) 事業費：B/C=1.2～1.2(事業費 ±10%) 事業期間：B/C=1.2～1.3(事業期間±20%) 【残事業】 交通量：B/C=2.3～3.3(交通量 ±10%) 事業費：B/C=2.6～3.0(事業費 ±10%) 事業期間：B/C=2.7～2.8(事業期間±20%)						
事業の効果等 ①交通混雑の緩和 ・未開通区間の交通量は交通容量の1.4倍の約2.4万台/日であり、下伊勢交差点では最大650mの渋滞が発生している。 ・開通済区間では、現道の交通量が半減し旅行速度が大幅に改善しており、未開通区間の整備により交通混雑の緩和が期待される。 ②交通安全の確保 ・国道29号の未開通区間は、渋滞や線形が悪いことで、兵庫県内の一般国道と比較し、追突事故及び正面衝突の発生割合が高く、また、死傷事故率が兵庫県内平均と比べ高い状況である。 ・姫路北バイパスの開通区間の現道では、死傷事故件数が減少し、安全性が向上している。 ③沿道環境の改善 ・姫路北バイパス一部供用区間では現道交通がバイパスに転換することで、石倉周辺の騒音レベルが低下し、環境基準を達成したことから、整備により沿道環境の改善が期待される。						
関係する地方公共団体等の意見 地域から頂いた主な意見等： 国道29号改良及び姫路北バイパス建設促進協議会(S61.7設立、姫路市長、たつの市長、宍粟市長、太子町長、姫路市議会議員、太子町議会議員、たつの市議会議員、宍粟市議会議員)より早期整備の要望を受けている。 兵庫県知事の意見： 一般国道29号姫路北バイパスの「事業継続」との方針に同意します。 姫路北バイパス(約6.2km)のうち、これまで南側約1.5kmが供用(暫定2車)され、現道の交通量が大幅に減少したことにより、石倉交差点の渋滞解消や沿道の環境が改善されるなどの効果が発現されているが、残る4.7km区間では渋滞などの課題が残っている。 また、姫路北バイパスの開通により、世界文化遺産・国宝姫路城へのアクセスが向上するなど、広域観光振興を図るうえで大きな効果が見込まれている。 こうしたことから、今後ともコスト縮減を図っていただくとともに、開通の見通しを示しつつ、早期全						

線開通に向けてこれまで以上に積極的に取り組んでいただきたい。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、「一般国道29号 姫路北バイパス」の再評価は、当委員会に提出された資料、説明の範囲において、おおむね適切であり、対応方針(原案)のとおり「事業継続」することが妥当と判断される。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

姫路北バイパス沿線の姫路市では、人口は横ばい傾向、世帯数、自動車保有台数は増加傾向にある。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成2年度事業化、用地取進捗率約42%、事業進捗率約61%(令和2年3月末時点)

平成23年3月：姫路市相野～下伊勢間 延長1.5km部分開通(暫定2車線)

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

引き続き事業を推進し、早期の開通を目指す。

施設の構造や工法の変更等

事業の実施にあたり、新技術・新工法の活用等によりコスト縮減に努める。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図

【位置図】



【概要図】



※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。
※総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

再評価結果（令和3年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課

担当課長名：前佛 和秀

事業名	一般国道2号 <small>あひおうねどうろ</small> 相生有年道路	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：兵庫県相生市若狭野町鶴亀 至：兵庫県赤穂市東有年	延長	8.6km		
事業概要					
<p>一般国道2号は、大阪市北区を起点とし、兵庫県、岡山県、広島県、山口県を経て北九州市門司区に至る延長約685kmの主要幹線道路である。バイパス整備や現道拡幅を東側から進めてきており、順次多車線化が完了。</p> <p>相生有年道路は、相生市及び赤穂市の一般国道2号における交通混雑の緩和、交通安全の確保、沿道騒音の改善等を目的とした延長8.6kmの道路である。</p>					
S60年度事業化	H元年度都市計画決定 (H11年度変更)	H4年度用地着手	H8年度工事着手		
全体事業費	429億円	事業進捗率	約66%	供用済延長	2.2km
		(令和2年3月末時点)			
計画交通量	20,600台/日				
費用対効果分析結果	B/C (事業全体)	総費用 (残事業)/(事業全体)		総便益 (残事業)/(事業全体)	
	1.2	144/537億円		504/668億円	
	(残事業) 3.5	事業費 ： 115/494億円 維持管理費 ： 28/ 43億円		基準年 ： 令和2年 走行時間短縮便益 ： 473/629億円 走行経費減少便益 ： 27/ 35億円 交通事故減少便益 ： 3.5/3.7億円	
感度分析の結果					
<p>【事業全体】 交通量：B/C=1.01~1.5(交通量 ±10%) 事業費：B/C=1.2~1.3(事業費 ±10%) 事業期間：B/C=1.2~1.3(事業期間±20%)</p> <p>【残事業】 交通量：B/C=2.9~4.2(交通量 ±10%) 事業費：B/C=3.2~3.8(事業費 ±10%) 事業期間：B/C=3.4~3.6(事業期間±20%)</p>					
事業の効果等					
<p>①交通混雑の緩和、沿道騒音の改善</p> <ul style="list-style-type: none"> 事業区間においては、交通量が約2.5万台/日で、混雑度は1.56となっている。 相生有年道路の整備により、交通混雑の緩和が期待される。 <p>②交通安全の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> 事業区間では、兵庫県内の一般国道と比較し、追突事故及び正面衝突の発生割合が高く、また、未開通区間では車両と歩行者・自転車の通行が接近して危険な状態となっている。 相生有年道路の整備により、中央分離帯の設置による正面衝突の抑制、交通混雑の緩和による追突事故の減少が期待される。また、現道拡幅部における歩道設置、バイパス整備による現道市街地部の車両の減少により、歩行者・自転車の安全確保が期待される。 <p>③沿道騒音の改善</p> <ul style="list-style-type: none"> 大型車混入率は約52%となっており、昼夜間問わず沿道騒音が基準値を超過している。 相生有年道路の整備により、沿道騒音の改善が期待される。 					
関係する地方公共団体等の意見					
<p>地域から頂いた主な意見等：</p> <p>国道2号（姫路市～上郡町）改修促進協議会（S45.5設立、相生市長、赤穂市長、たつの市長、姫路市長、上郡町長、太子町長、姫路市議会議員、たつの市議会議員、相生市議会議員、赤穂市議会議員、太子町議会議員、上郡町議会議員）より早期整備の要望を受けている。</p> <p>兵庫県知事の意見：</p> <p>一般国道2号相生有年道路の「事業継続」との方針に同意します。</p> <p>当該区間は交通混雑が発生していること、幅員が狭く、歩道未設置区間があるため自動車、自転車及び歩行者の安全な通行が阻害されている。加えて、大型車混入率が高いことも原因となり、沿道騒音が環境基準を超過していることが課題となっている。</p> <p>また、このたび事業費が増額することとなるが、相生有年道路は、JR有年駅周辺の区画整理事業の完成と相まって、地域の活性化に寄与する重要な道路である。</p>					

こうしたことから、今後ともコスト縮減を図っていただくとともに、このたびR4年度の部分開通の見通しが示されたところであるが、早期全線開通に向けて開通の見通しを示しつつ、これまで以上に積極的に取り組んでいただきたい。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、「一般国道2号相生有年道路」の再評価は、当委員会に提出された資料、説明の範囲において、おおむね適切であり、対応方針(原案)のとおり「事業継続」することが妥当と判断される。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

相生有年道路沿線の相生市、赤穂市では人口は減少傾向にあるが、世帯数、自動車保有台数は増加傾向にある。

事業の進捗状況、残事業の内容等

昭和60年度事業化、用地取進捗率約87%、事業進捗率約66%(令和2年3月末時点)

平成21年4月：相生市若狭野町鶴亀～上松間 延長0.4km部分開通

平成28年3月：相生市若狭野町上松～若狭野間 延長1.8km部分開通

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

引き続き用地取得、工事を推進し、早期の全線開通を目指す。

施設の構造や工法の変更等

事業の実施にあたり、新技術・新工法の活用等によりコスト縮減に努める。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図

【位置図】



【概要図】



※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。
 ※総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

再評価結果（令和3年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課

担当課長名：前佛 和秀

事業名	一般国道165号 <small>かしばかしわら</small> 香芝柏原改良		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 近畿地方整備局
起終点	自：奈良県香芝市穴虫 <small>かしば あなむし</small> 至：大阪府柏原市田辺 <small>かしわら たなべ</small>				延長	2.8km
事業概要	<p>一般国道165号は、大阪市北区を起点とし、奈良県大和平野地域の南部を経由して三重県津市に至る全長約125kmの主要幹線道路である。</p> <p>香芝柏原改良は、一般国道165号、大和高田バイパス、中和幹線から集中する交通を円滑に処理するとともに、交通事故の危険性が高い厳しい線形を改良することによる交通事故の削減、異常気象時通行規制区間の回避等を目的とした延長2.8kmの道路である。</p>					
H23年度事業化	S37年度(大阪府側)都市計画決定 S48年度(奈良県側)都市計画決定 (H22年度変更)		H25年度用地着手	H-年度工事着手		
全体事業費	110億円	事業進捗率	約35%	供用済延長	—km	
計画交通量	27,300台/日					
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.9 (残事業) 3.4	総費用	(残事業)/(事業全体) 58/106億円 事業費：46/93億円 維持管理費：13/13億円	総便益	(残事業)/(事業全体) 200/200億円 走行時間短縮便益：188/188億円 走行経費減少便益：12/12億円 交通事故減少便益：0.12/0.12億円	基準年 令和2年
感度分析の結果	<p>【事業全体】 交通量：B/C=1.4～2.3（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.8～2.0（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=1.8～2.0（事業期間±20%）</p> <p>【残事業】 交通量：B/C=2.6～4.2（交通量 ±10%） 事業費：B/C=3.2～3.7（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=3.3～3.6（事業期間±20%）</p>					
事業の効果等	<p>①交通の円滑化</p> <ul style="list-style-type: none"> 国道165号の奈良・大阪府県境付近では、奈良県側で3路線（8車線）が合流するため、2車線の香芝柏原改良区間では、交通容量の不足により交通混雑が発生。 香芝柏原改良区間を4車線に拡幅することで、交通容量が拡大し、交通混雑の緩和に期待。 <p>②交通事故削減</p> <ul style="list-style-type: none"> 国道165号の奈良・大阪府県境付近では、見通しの悪い急カーブや急勾配箇所が連続。 センターラインをはみ出した車両による正面衝突が発生するなど交通事故の危険性が高い。 香芝柏原改良の整備により、急カーブ・急勾配箇所を解消することで、安全性向上に期待。 <p>③異常気象時通行規制区間の回避</p> <ul style="list-style-type: none"> 国道165号の奈良・大阪府県境付近では、防災対策が必要な急峻な崖が多数存在。 また、連続雨量200mm以上で通行止めとなる異常気象時通行規制区間に指定。 香芝柏原改良により、切り立った斜面を改良するなど、災害に強い道路に改良することで、異常気象時通行規制区間を回避。 					
関係する地方公共団体等の意見	<p>地域から頂いた主な意見等</p> <p>令和2年10月に奈良国道連絡会（平成3年7月設立、奈良県内市町村の各首長）から、整備促進の要望を受けている。</p> <p>奈良県知事の意見：</p> <p>一般国道165号香芝柏原改良について、事業を推進して頂き、感謝申し上げます。</p> <p>香芝柏原改良は、大阪府から三重県をつなぐ主要な広域幹線道路である一般国道165号の一部をなし、本県の中和地域と大阪府を結ぶ、中和地域の地方創生を支える重要な幹線道路となっています。</p> <p>香芝柏原改良と接続する、中和幹線は、平成24年に桜井市から香芝市までの全線が開通し、その沿</p>					

線市町には、大型小売店舗が出店するなど、都市的な利用が進んでいるところです。

しかしながら、国道165号の田尻交差点から穴虫西交差点は、平成25年に公表された「地域の主要渋滞箇所」であるため、香芝柏原改良を早期に整備することで、交通の円滑化や安全性の向上を図ることが必要です。

県としても、道路ネットワークが強化されると、企業立地などが進み、新たな雇用が創出され、地域経済の活性化が進むことを期待しており、中和地域の地方創生のため、香芝柏原改良の事業継続は必要不可欠です。

以上のことから、対応方針（案）のとおり、事業継続が妥当と考えます。

大阪府知事の意見：

1. 予算、工程等に関し、本府と十分な調整を図りながら、工事の安全対策に万全を期した上で、早期供用に向け、事業を推進していただきたい。
2. 工事の実施にあたっては、沿道環境に配慮するとともに、道路構造や施工方法について十分検討の上、より一層のコスト縮減に努めていただきたい。
3. 事業の推進にあたり、本府側の受けとなる国道165号および国道25号において、今後、渋滞悪化等の影響が出る際は、必要な対応をお願いしたい。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、「一般国道165号香芝柏原道路」の再評価は、当委員会に提出された資料、説明の範囲において、おおむね適切であり、対応方針（原案）のとおり「事業継続」することが妥当と判断される。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

香芝柏原改良沿線において、香芝市の人口及び香芝市、柏原市の世帯数は増加傾向にある。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成23年度に事業化、用地進捗率約75%、事業進捗率約35%（令和2年3月末時点）

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

引き続き事業を推進し、早期の開通を目指す。

施設の構造や工法の変更等

事業の実施にあたり、新技術・新工法の活用等によりコスト縮減に努める。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



【概要図】



※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。

※総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

関係する地方公共団体等の意見

三刀屋拡幅は、円滑な交通と交通安全の確保、まちづくりの支援、地域経済の発展などが期待されており、雲南市長はもとより、商工会、工業団地振興会、J A、消防団、住民による協議会など様々な団体から早期整備の要望を受けている。

島根県知事の意見：対応方針（原案）については妥当である。

三刀屋拡幅は、円滑な交通と交通安全の確保、地域経済の発展などに寄与する事業である。県や市の関連する事業なども実施してきたところであり、雲南市三刀屋町三刀屋から市道要害1号線までの区間の円滑な交通と交通安全の確保を図るため整備を促進していただきたい。

事業評価監視委員会の意見

- ・ 事業者から各事業の概要、評価結果及び対応方針（原案）について説明を受け、事業が適切に実施されているか審議を行い、次のとおり意見の取りまとめを行った。
- ・ 審議の結果、再評価対象の事業は適切に実施されており、事業継続とすることとした事業者の判断は妥当であると意見集約した。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

三刀屋拡幅沿線部では、商業施設等も立地し、市街化が進展しており、人口も増加傾向である。段階的に4車線化しており、ボトルネックとなっていた里熊大橋の渋滞が解消した。

事業の進捗状況、残事業の内容等

令和2年3月末時点で、事業全体の進捗率は78%、用地の進捗率は62%である。現在までに三刀屋木次IC周辺から雲南市木次町里方までの1.7kmが4車線開通している。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

投資効果の早期発現を図るため段階的に整備しており、今後（県）稗原木次線～（市）要害1号線の4車線開通を予定している。

施設の構造や工法の変更等

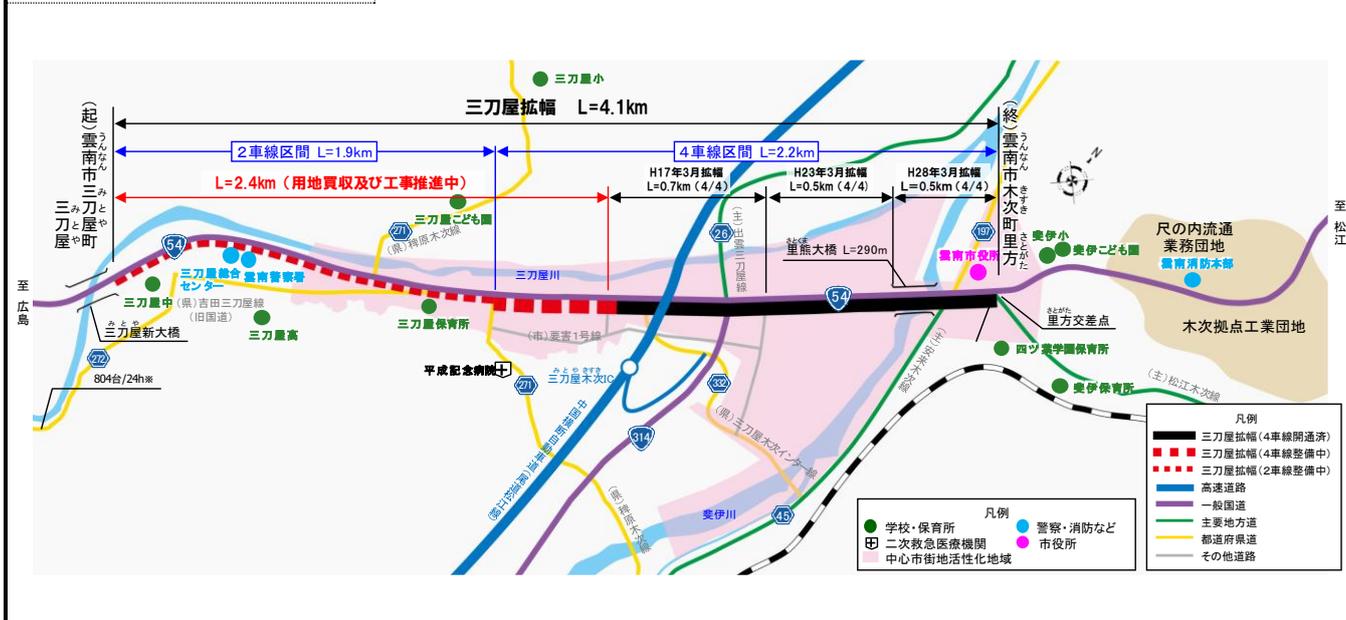
技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進していく。

対応方針 **事業継続**

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



※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。
 ※総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳と一致しないことがある。

再評価結果（令和3年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課

担当課長名：前佛 和秀

事業名	一般国道9号 <small>みすみ ますだ</small> 三隅・益田道路	事業	一般国道	事業主体	国土交通省 中国地方整備局
起終点	自： <small>しまね はまだ みすみちよう</small> 島根県浜田市三隅町 至： <small>しまね ますだ とおだちよう</small> 島根県益田市遠田町			延長	15.2km
事業概要	一般国道9号は、 <small>きょうと しのせき</small> 京都市から下関市までを結ぶ延長約730kmの主要幹線道路である。 三隅・益田道路は、 <small>はまだ みすみちよう ますだ とおだちよう</small> 島根県浜田市三隅町と益田市遠田町を結ぶ延長15.2kmの自動車専用道路である。 事業目的は、緊急輸送道路の確保、三次救急医療機関へのアクセス向上、広域観光ルートの形成を図ることである。				
	H24年度事業化	H22年度都市計画決定	H26年度用地着手	H27年度工事着手	
全体事業費	約860億円	事業進捗率 (令和2年3月末時点)	54%	供用済延長	0.0km
計画交通量	16,100 ～ 18,200台/日				
費用対効果 分析結果	B/C (3便益) (事業全体) 1.3 (残事業) 2.8	総費用 (残事業)/(事業全体) 405/849億円 事業費 : 351/795億円 維持管理費 : 54/54億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 1,131/1,131億円 走行時間短縮便益:928/928億円 走行経費減少便益:165/165億円 交通事故減少便益: 38/38億円	基準年	令和2年
感度分析の結果	(事業全体) 交通量 : B/C=1.1~1.6 (交通量±10%) (残事業) 交通量 : B/C=2.3~3.3 (交通量±10%) 事業費 : B/C=1.3~1.4 (事業費±10%) 事業費 : B/C=2.6~3.1 (事業費±10%) 事業期間 : B/C=1.3~1.4 (事業期間±20%) 事業期間 : B/C=2.7~2.9 (事業期間±20%)				
事業の効果等	①円滑なモビリティの確保 <ul style="list-style-type: none"> ・渋滞損失の削減が期待される ・バス路線（大阪線、浜田益田線、土田線）の利便性向上が期待される ・浜田市から益田駅（特急停車駅）へのアクセス向上が期待される ・浜田市から萩・石見空港（第三種空港）へのアクセス向上が期待される ②物流効率化の支援 <ul style="list-style-type: none"> ・益田市から浜田港（重要港湾）までのアクセス向上が期待される ③国土・地域ネットワークの構築 <ul style="list-style-type: none"> ・高規格幹線道路「山陰自動車道」に並行する自動車専用道路の一部として位置づけられている ・隣接した日常活動圏中心都市間（益田市～浜田市間）を最短時間で連絡する路線を構成する ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が期待される ④個性ある地域の形成 <ul style="list-style-type: none"> ・島根県東部から津和野太鼓谷稲荷神社（R1 観光入込み客数 60.4万人/年）等へのアクセス向上が期待される ⑤安全で安心できるくらしの確保 <ul style="list-style-type: none"> ・三次救急医療機関（浜田医療センター）へのアクセス向上が期待される ⑥災害への備え <ul style="list-style-type: none"> ・第1次緊急輸送路道路である国道9号の代替路を形成する ・並行する現道の要防災対策箇所が回避される（6箇所） ⑦地球環境の保全 <ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出量の削減が期待される ⑧生活環境の改善・保全 <ul style="list-style-type: none"> ・NOx排出量の削減が期待される ・SPM排出量の削減が期待される ⑨他のプロジェクトとの関係 <ul style="list-style-type: none"> ・「中国ブロックにおける社会資本整備重点計画（H28.3）」に位置づけられている ・大規模事業（一般国道9号 浜田・三隅道路）と一体的に整備する必要がある ・「島根県総合発展計画（H28.3）」、「第2次浜田市総合振興計画（H28.3）」、「第5次益田市総合振興計画後期基本計画（H28.3）」に位置づけられている 				

関係する地方公共団体等の意見

対応方針（原案）については妥当である。

一般国道9号三隅・益田道路は、地域産業の活性化や地域間交流の促進に大きく寄与するとともに、国道9号の事故・災害時の代替道路機能の確保、救急医療活動の支援に必要不可欠な路線であり、既に公表されている令和7年度の確実な全線開通を図って頂くとともに、完成した区間から部分的に開通を図って頂きたい。

また、山陰道の優先整備区間となっている「小浜～田万川間」及び「大井～萩間」の令和3年度の新規事業化を行うとともに、事業中区間の事業促進を図り、早期に山陰道の全線開通を図って頂きたい。

事業評価監視委員会の意見

- ・事業者から各事業の概要、評価結果及び対応方針（原案）について説明を受け、事業が適切に実施されているか審議を行い、次のとおり意見の取りまとめを行った。
- ・審議の結果、再評価対象の事業は適切に実施されており、事業継続とすることとした事業者の判断は妥当であると意見集約した。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- H26 年度に中国横断自動車道尾道松江線及び仁摩・温泉津道路が全線開通
- H28 年度に福光・浅利道路が事業化
- H28 年度に浜田・三隅道路が全線開通
- H29 年度に朝山・大田道路が全線開通
- H30 年度に多伎・朝山道路が全線開通
- H30 年度に一般県道浅利渡津線が全線開通
- R2 年度に益田西道路が新規事業化

事業の進捗状況、残事業の内容等

令和2年3月末時点で、事業全体の進捗率は54%、用地の進捗率は99%である。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

現在は工事を進捗しており、早期開通を目指し事業を推進している

施設の構造や工法の変更等

技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進していく。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる

事業概要図



※ 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。

※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳と一致しないことがある。

再評価結果（令和3年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課

担当課長名：前佛 和秀

事業名	一般国道9号 福光・浅利道路	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：島根県大田市温泉津町福光 至：島根県江津市松川町上河戸			延長	6.5km
事業概要	<p>一般国道9号は、京都府京都市から山口県下関市までを結ぶ延長約730kmの主要幹線道路である。 福光・浅利道路は、島根県大田市温泉津町福光から江津市松川町上河戸を結ぶ延長6.5kmの自動車専用道路である。 事業目的は、企業進出の促進や、港湾アクセスの強化、救急医療施設アクセスの強化を図ることである。</p>				
	H28年度事業化	H27年度都市計画決定	H30年度用地着手	R2年度工事着手	
全体事業費	290億円	事業進捗率 (令和2年3月末時点)	7%	供用済延長	0.0km
計画交通量	15,500～15,800台/日				
費用対効果 分析結果	B/C (3便益) (事業全体) 1.3 (1.5) (残事業) 3.6 (1.7)	総費用 (残事業)/(事業全体) 558/1,551億円 (事業費 : 431/1,423億円) 維持管理費 : 128/128億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 2,037/2,037億円 (走行時間短縮便益:1,611/1,611億円) (走行経費減少便益:346/346億円) (交通事故減少便益:81/81億円)	基準年	令和2年
感度分析の結果	(事業全体) 交通量 : B/C=1.2～1.5(交通量±10%) 事業費 : B/C=1.3～1.4(事業費±10%) 事業期間 : B/C=1.3～1.4(事業期間±20%) (残事業) 交通量 : B/C=3.2～4.1(交通量±10%) 事業費 : B/C=3.4～4.0(事業費±10%) 事業期間 : B/C=3.5～3.8(事業期間±20%)				
事業の効果等	①円滑なモビリティの確保 ・渋滞損失時間の削減が期待される。 ②物流効率化の支援 ・大田市から浜田港（重要港湾）までのアクセス向上が期待される。 ③国土・地域ネットワークの構築 ・高規格幹線道路「山陰自動車道」に並行する自動車専用道路の一部として位置づけられている。 ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が期待される。 ④個性ある地域の形成 ・江津地域拠点工業団地へのアクセスが向上し、企業進出等による民間投資の拡大が期待される。 ・島根県西部から石見銀山（R1 観光入込み客数 26.5万人/年）等へのアクセス向上が期待される。 ⑤安全で安心できるくらしの確保 ・三次救急医療機関（島根県立中央病院、島根大学医学部附属病院）へのアクセス向上が期待される。 ⑥災害への備え ・第1次緊急輸送道路である国道9号の代替路線を形成する。 ⑦地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が期待される。 ⑧生活環境の改善・保全 ・NOx排出量の削減が期待される。 ・SPM排出量の削減が期待される。 ⑨他のプロジェクトとの関係 ・「中国ブロックにおける社会資本整備重点計画（H28.3）」に位置づけられている。 ・大規模事業（山陰道 仁摩・温泉津道路、一般県道浅利渡津線）と一体的に整備する必要がある。 ・「島根県総合発展計画（H28.3）」「大田市第2次総合計画（H31.3）」「第6次江津市総合振興計画（R2.3）」に位置づけられている。				

関係する地方公共団体等の意見

対応方針（原案）については妥当である。

一般国道9号福光・浅利道路については、地域産業の活性化や地域間交流の促進に大きく寄与するとともに、国道9号の事故・災害時の代替道路機能の確保、救急医療活動の支援に必要不可欠な事業である。

人口減少に歯止めをかけ、希望と活力に満ちた新時代にふさわしい「島根創生」の実現を目指すためにも、その基盤となる山陰道の早期全線開通は県民の悲願である。そのため、事業中区間の早期開通と未事業化区間の早期事業化を行っていただきたい。

加えて、上記事業区間については用地買収を鋭意進められているところであるが、開通見通しが示されていない。企業誘致や観光振興の後押しに繋がることから、開通見通しを積極的に公表していただきたい。

また、山陰道の優先整備区間となっている「小浜～田万川間」及び「大井～萩間」の令和3年度新規事業化を強く要望する。

事業評価監視委員会の意見

- ・事業者から各事業の概要、評価結果及び対応方針（原案）について説明を受け、事業が適切に実施されているか審議を行い、次のとおり意見の取りまとめを行った。
- ・審議の結果、再評価対象の事業は適切に実施されており、事業継続とすることとした事業者の判断は妥当であると意見集約した。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- H28 年度に福光・浅利道路が事業化
- H28 年度に浜田・三隅道路が全線開通
- H29 年度に朝山・大田道路が全線開通
- H30 年度に多伎・朝山道路が全線開通
- H30 年度に一般県道浅利渡津線が全線開通
- R2 年度に益田西道路が新規事業化

事業の進捗状況、残事業の内容等

令和2年3月末時点で、事業全体の進捗率は7%、用地の進捗率は47%である。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

現在は工事を進捗しており、早期開通を目指し事業を推進している。

施設の構造や工法の変更等

技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進していく。

対応方針 事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



※ 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。

※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳と一致しないことがある。

再評価結果（令和3年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課
担当課長名：前佛 和秀

事業名	一般国道180号 <small>そうじゃ いちのみや</small> 総社・一宮バイパス	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：岡山県岡山市北区櫛津 至：岡山県総社市井尻野	延長	15.9km		
事業概要 一般国道180号は、岡山県岡山市から島根県松江市までを結ぶ延長約170kmの主要幹線道路である。 総社・一宮バイパスは、岡山県南部の中央に位置し、岡山市北区櫛津と総社市井尻野を結ぶ延長15.9kmのバイパス事業である。 事業目的は、一般国道180号の岡山市北区櫛津から総社市井尻野の交通混雑の緩和及び交通安全の確保等である。					
S48年度事業化		S63年度都市計画決定		H元年度用地着手	
H元年度工事着手					
全体事業費	約580億円	事業進捗率	50%	供用済延長	4.9km
		(令和2年3月末時点)			
計画交通量	13,700~37,800台/日				
費用対効果分析結果	B/C:(3便益) <small>(事業全体)</small> 2.1 <small>(残事業)</small> 5.5	総費用: <small>(残事業)/事業全体</small> 280 / 742 億円 事業費 : 212/654億円 維持管理費 : 68/ 88億円	総便益: <small>(残事業)/事業全体</small> 1,545/1,586億円 走行時間短縮便益 : 1,326/1,368億円 走行費用減少便益 : 166/164億円 交通事故減少便益 : 53/ 54億円	基準年 : 令和2年	
感度分析の結果 (事業全体) 交通量変動 : B/C=1.9~2.5(交通量±10%) (残事業) B/C=4.8~6.4(交通量±10%) 事業費変動 : B/C=2.1~2.2(事業費±10%) B/C=5.1~6.0(事業費±10%) 事業期間変動 : B/C=2.0~2.3(事業期間±20%) B/C=5.1~6.0(事業期間±20%)					
事業の効果等 ①円滑なモビリティの確保 ・渋滞損失時間の削減が期待される。 ・混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される。 ・国道180号現道を利用するバスの定時性向上が期待される。 ・総社市から岡山駅（新幹線駅）へのアクセス向上が期待される。 ・総社市から岡山空港（第三種空港）へのアクセス向上が期待される。 ②物流効率化の支援 ・総社市から岡山港（重要港湾）へのアクセス向上が期待される。 ③都市の再生 ・広域道路整備基本計画に位置付けのある環状道路（岡山環状道路）の一部を形成する。 ④国土・地域ネットワークの構築 ・地域高規格道路（岡山環状道路）の位置づけられている。 ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が期待される。（総社市一岡山市） ⑤個性ある地域の形成 ・吉備路・備中国分寺（H30観光入込客数：約148万人）、総社・宝福寺（H30年観光入込客数：約27万人）へのアクセス向上が期待される。 ⑥災害への備え ・第一次緊急輸送道路に位置付けられている。 ・緊急輸送道路である国道180号が通行止めになった場合の代替路線を形成する。 ⑦地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が期待される。					

⑧生活環境の改善・保全

- ・ NOX排出量の削減が期待される。
- ・ SPM排出量の削減が期待される。

⑨他プロジェクトとの関係

- ・ 国道180号岡山西バイパス（西長瀬～檜津）(R2年度事業化)、岡山環状南道路（H21年度事業化・R6年度開通予定）と一体的に整備する必要がある。
- ・ 岡山県新晴れの国おかやま生き生きプラン（H29.3）において「企業誘致・投資促進プログラム」の重点施策「交通基盤整備」に位置づけられている。
- ・ 岡山市第六次総合計画前期中期計画（H29.3）において「人と環境にやさしい交通ネットワークの構築」の重点施策「道路ネットワークの充実・強化」に位置づけられている。
- ・ 総社市第二次総合計画（H28.3）において「地域の均衡ある発展」を図るための路線として位置づけられている。

関係する地方公共団体等の意見

◇岡山県知事の意見：一般国道180号総社・一宮バイパスの対応方針(原案)に対して、妥当である。
一般国道180号の交通渋滞の緩和が図られるとともに、交通事故件数の削減や安全な歩行空間の形成、高速ICアクセス改善による物流効率化支援等にも資する重要な道路であることから、本事業の早期完成が必要である。

◇岡山市長の意見：一般国道180号総社・一宮バイパスの対応方針(原案)に対して、異議ありません。
一般国道180号 総社・一宮バイパスは、岡山市の外環状線の一部を構成するとともに、吉備スマートICを経由し山陽自動車道と接続することにより、岡山市中心市街地の渋滞緩和や産業活動の拡大に大きく寄与する重要な道路であるため、早期供用に向けて整備促進を要望します。

事業評価監視委員会の意見

- ・ 事業者からの各事業の概要、評価結果及び対応方針（原案）について説明を受け、事業が適切に実施されているか審議を行い、次の通り意見の取りまとめを行った。
- ・ 審議の結果、再評価対象の事業は適切に実施されており、事業継続とすることとした事業者の判断は妥当であると意見集約した。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- 事業区間沿線の文化財が日本遺産に認定された。
- 一般国道180号岡山西バイパス（西長瀬～檜津）延長3.5kmが新規事業化。

事業の進捗状況、残事業の内容等

令和2年3月末時点で、事業全体の進捗率は50%、用地の進捗率は45%である。
現在までに岡山市北区福崎～総社市総社までの3.4kmおよび、岡山市北区檜津～岡山市北区一宮山崎までの1.5kmが開通している。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

投資効果の早期発現を図るため段階的に整備しており、引き続き早期全線開通を目指し事業を推進する。

施設の構造や工法の変更等

技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト削減に努めながら事業を推進していく。

対応方針（原案）

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



※ 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。

※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳と一致しないことがある。

再評価結果（令和3年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課
担当課長名：前佛 和秀

事業名 ：一般国道180号 岡山環状南道路 <small>おかやまかんじょうみなみ</small>	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：岡山県岡山市南区藤田 <small>おかやま おかやま みなみ ふじた</small> 至：岡山県岡山市南区古新田 <small>おかやま おかやま みなみ こしんでん</small>	延長 ：2.9km	
事業概要 一般国道180号は、岡山県岡山市北区から島根県松江までを結ぶ延長約174kmの主要幹線道路である。 岡山環状南道路は、岡山県南部の中央に位置し、岡山県岡山市南区藤田と岡山市南区古新田を結ぶ延長2.9kmのバイパスである。 事業目的は、岡山市都市部で発生している交通渋滞の緩和、交通安全の確保、物流ネットワークの形成である。		
H21年度事業化		H20年度都市計画決定
		H23年度用地着手
		H24年度工事着手
全体事業費 ：約353億円	事業進捗率 ：79% <small>（令和2年3月末時点）</small>	供用済延長 ：0.0km
計画交通量 ：23,200 ～ 84,300 台/日		
費用対効果分析結果	総費用 ：(残事業)/事業全体 135/364 億円 事業費：113/342 億円 維持管理費：22/22 億円	総便益 ：(残事業)/事業全体 655 / 655 億円 走行時間短縮便益：605/605 億円 走行費用減少便益：44/44 億円 交通事故減少便益：5.6/5.6億円
感度分析の結果 (事業全体)交通量：B/C=1.8～1.8(交通量±10%) (残事業)交通量：B/C=4.7～4.8(交通量±10%) 事業費：B/C=1.7～1.9(事業費±10%) 事業費：B/C=4.5～5.3(事業費±10%) 事業期間：B/C=1.7～1.9(事業期間±20%) 事業期間：B/C=4.6～5.0(事業期間±20%)		基準年 ：令和2年
事業の効果等 ①円滑なモビリティの確保 ・渋滞損失時間の削減が期待できる ・現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される ・国道30号を利用するバスの定時性向上が期待される ・玉野市から岡山空港へのアクセス向上が期待される ②物流効率化の支援 ・総社市から岡山港（重要港湾）へのアクセス向上が期待される ③都市の再生 ・広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路を形成する ④国土・地域ネットワークの構築 ・地域高規格道路「岡山環状道路」の一部としての位置づけ ⑤個性ある地域の形成 ・玉野・渋川（海水浴場等）（H30観光入込客数：約204万人/年）、岡山市市街地中心部（H30観光入込客数：約417万人）等へのアクセス向上が期待される ⑥地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が期待される ⑦生活環境の改善・保全 ・NOX排出量の削減が期待される ・SPM排出量の削減が期待される ⑧他プロジェクトとの関係 ・一般国道180号岡山西バイパス（西長瀬～檜津）（R2年度事業化）、総社・一宮バイパス（S48年度事業化）、（市）藤田浦安南町線（H21年度事業化）と一体的に整備 ・岡山県新晴れの国おかやま生き生きプラン（H29.3）において「企業誘致・投資促進プログラム」の重点施策「交通基盤整備」に位置づけ ・岡山市第六次総合計画前期中期計画（H29.3）において「人と環境にやさしい交通ネットワークの構築」の重点施策「道路ネットワークの充実・強化」に位置づけ ・中央卸売市場整備計画（H28.4）において、中央卸売市場の「流通圏広域化に伴う大量受入れ・大量出荷に対応する市場機能の強化」を図るための施設改善予定 ・本事業に併せ大樋橋西交差点の立体交差化の予定で、国道2号の渋滞箇所の渋滞緩和が期待できる		

関係する地方公共団体等の意見

「早期整備を望む。」という要望が、一般国道180号岡山県整備促進期成会（岡山市長・岡山市議会議員・総社市長・総社市議会議員・高梁市長・高梁市議会議員・新見市長・新見市議会議員）から出されている。

岡山市長の意見：異議ありません。

一般国道180号 岡山環状南道路は、岡山市の外環状線の一部を構成し、本市整備中の市道藤田浦安南町線と接続することにより、岡山市中心市街地や国道2号の渋滞緩和、物流の効率化による産業振興に大きく寄与する重要な道路であるため、早期供用に向けて整備促進を要望します。

事業評価監視委員会の意見

・事業者からの各事業の概要、評価結果及び対応方針（原案）について説明を受け、事業が適切に実施されているか審議を行い、次の通り意見の取りまとめを行った。
・審議の結果、再評価対象の事業は適切に実施されており、事業継続とすることとした事業者の判断は妥当であると意見集約した。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

・岡山西バイパス側道部の全線開通および国道180号総社・一宮バイパスの部分開通による交通集中や周辺開発の増進、人口増加に伴い、渋滞や交通事故が発生している。
・国道180号総社・一宮バイパスは部分開通し、市道藤田浦安南線が事業中であり、岡山環状道路として一体的整備が進められている。

事業の進捗状況、残事業の内容等

令和2年3月末時点で、事業全体の進捗率は79%、用地の進捗率は99%である。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

現在、用地買収、工事推進を行っており、早期開通を目指し事業を推進する。

施設の構造や工法の変更等

技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト削減に努めながら事業を推進していく。

対応方針（原案）

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



※ 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。
※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳と一致しないことがある。

再評価結果（令和3年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課

担当課長名：前佛 和秀

事業名	一般国道2号 <small>あき</small> 安芸バイパス	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：広島県 <small>ひがしひろしま</small> 東広島市八本松町 <small>はちほんまつちようむねよし</small> 宗吉 至：広島県 <small>ひろしま</small> 広島市安芸区 <small>あき</small> 上瀬野町 <small>かみせのちようかみせの</small> 上瀬野			延長	7.7km						
事業概要	一般国道2号は、 <small>おおさか</small> 大阪市から <small>きたきゆうしゅう</small> 北九州市に至る延長約670kmの主要な幹線道路であり、西日本の大動脈として沿道地域の産業・社会活動や住民の生活に大きな役割を果たす重要な路線である。 <small>あき</small> 安芸バイパスは、国道2号の慢性的な交通混雑の緩和、交通安全の確保、周辺地域との連携強化を図ることを目的とした延長7.7kmの4車線道路である。										
	H7年度事業化	S49年度都市計画決定	H9年度用地着手	H12年度工事着手							
全体事業費	約615億円	事業進捗率 (令和2年3月末時点)	62%	供用済延長	0.0km						
計画交通量	61,000 ～ 64,600台/日										
費用対効果 分析結果	B/C (3便益) <small>(事業全体)</small> 4.9 <small>(残事業)</small> 16.9	総費用 <small>(残事業)/(事業全体)</small> 216 / 755 億円 事業費 : 165/704億円 維持管理費 : 51/ 51億円	総便益 <small>(残事業)/(事業全体)</small> 3,662 / 3,662億円 走行時間短縮便益 : 3,100/3,100億円 走行費用減少便益 : 475/ 475億円 交通事故減少便益 : 87/ 87億円	基準年	令和2年						
感度分析の結果	<table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 50%; border: none;"><small>(事業全体)</small> 交通量 : B/C=4.6~5.2(交通量±10%)</td> <td style="width: 50%; border: none;"><small>(残事業)</small> 交通量 : B/C=15.9~18.0(交通量±10%)</td> </tr> <tr> <td style="border: none;"><small>(事業全体)</small> 事業費 : B/C=4.7~5.0(事業費±10%)</td> <td style="border: none;"><small>(残事業)</small> 事業費 : B/C=15.7~18.3(事業費±10%)</td> </tr> <tr> <td style="border: none;"><small>(事業全体)</small> 事業期間 : B/C=4.4~5.4(事業期間±20%)</td> <td style="border: none;"><small>(残事業)</small> 事業期間 : B/C=15.5~18.5(事業期間±20%)</td> </tr> </table>					<small>(事業全体)</small> 交通量 : B/C=4.6~5.2(交通量±10%)	<small>(残事業)</small> 交通量 : B/C=15.9~18.0(交通量±10%)	<small>(事業全体)</small> 事業費 : B/C=4.7~5.0(事業費±10%)	<small>(残事業)</small> 事業費 : B/C=15.7~18.3(事業費±10%)	<small>(事業全体)</small> 事業期間 : B/C=4.4~5.4(事業期間±20%)	<small>(残事業)</small> 事業期間 : B/C=15.5~18.5(事業期間±20%)
<small>(事業全体)</small> 交通量 : B/C=4.6~5.2(交通量±10%)	<small>(残事業)</small> 交通量 : B/C=15.9~18.0(交通量±10%)										
<small>(事業全体)</small> 事業費 : B/C=4.7~5.0(事業費±10%)	<small>(残事業)</small> 事業費 : B/C=15.7~18.3(事業費±10%)										
<small>(事業全体)</small> 事業期間 : B/C=4.4~5.4(事業期間±20%)	<small>(残事業)</small> 事業期間 : B/C=15.5~18.5(事業期間±20%)										
事業の効果等	①円滑なモビリティの確保 ・損失時間の削減が見込まれる【約15,175.1万人・時間/年→約14,568.6万人・時間/年】 ・利便性の向上が期待できるバス路線が存在する【広島～瀬野～西条 50便/日、志和循環線 11便/日】 ・広島市安芸区役所から東広島駅（新幹線停車駅）へのアクセスが向上 【広島市安芸区役所～東広島駅：57分⇒43分】 ・広島市安芸区役所から広島空港へのアクセスが向上【広島市安芸区役所～広島空港：60分⇒54分】 ②物流効率化の支援 ・東広島市から広島港（国際拠点港湾）までのアクセスが向上【東広島市役所～広島港：65分⇒47分】 ③国土・地域ネットワークの構築 ・地域高規格道路「東広島廿日市道路」の一部として位置付け ・日常活動圏の中心都市へのアクセスが向上【東広島市役所～広島市役所：70分⇒54分】 ④個性ある地域の形成 ・拠点開発プロジェクトを支援【広島中央テクノポリス】 ⑤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が向上【東広島市役所～県立広島病院：66分⇒50分】 ⑥災害への備え ・広島県の第1次緊急輸送道路に指定（一般国道2号） ⑦地球環境の保全 ・CO2排出量が約52.9千t/年(約1.3%)削減【3,985.7千t/年→3,932.7千t/年】 ⑧生活環境の改善・保全 ・NOx排出量が約229.1t/年(約2.3%)削減【9,770.6t/年→9,541.4t/年】 ・SPM排出量が約12.4t/年(約2.4%)削減【514.7t/年→502.3t/年】 ・広島市安芸区上瀬野における夜間の騒音が改善される見込み ⑨他のプロジェクトの関係 「第6次広島市基本計画（令和2年6月）」、「広島県道路整備計画2016」等、に位置づけあり										

関係する地方公共団体等の意見

安芸バイパスは、東広島バイパスと一体となって国道2号の慢性的な交通渋滞解消、地域活動や広域連携の強化、東西軸の形成、広島空港とのアクセス強化、広島広域都市圏の交流促進を果たすことが期待されており、東広島市より「平成26年度主要事業の提案」（平成25年7月19日）において建設促進の要望を受けている。

広島県知事の意見：対応方針（原案）については妥当である。

一般国道2号安芸バイパス、東広島バイパスは、広島市と東広島市との広域的な連携を担う路線であり、国道2号の渋滞緩和や円滑な物流機能の強化を図るだけでなく、広島空港へのアクセス道路として、山陽自動車道の代替機能も有する重要な道路であると認識しています。

また、平成30年7月豪雨災害では、山陽自動車道や国道2号の現道部、JR山陽本線が寸断されるなか、当該バイパスの開通済み区間が緊急輸送道路として有効に機能したところであり、災害時のリダンダンシー強化のためにも、早期の全線整備が必要です。

引き続きコスト縮減に努めながら、早期完成に向け、確実に整備を進めていただきたい。

広島市長の意見：対応方針（原案）については異存ありません。

国道2号の渋滞緩和や広島空港へのアクセス強化、さらに広域連携の強化や地域の産業活動の活性化のためにも、全線の早期供用に向けて、着実に整備を進めていただきたい。

事業評価監視委員会の意見

- ・事業者から各事業の概要、評価結果及び対応方針（原案）について説明を受け、事業が適切に実施されているか審議を行い、次のとおり意見の取りまとめを行った。
- ・審議の結果、再評価対象の事業は適切に実施されており、事業継続とすることとした事業者の判断は妥当であると意見集約した。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・国道2号は広島市街地と東広島市方面を結ぶ唯一の幹線道路であり、慢性的な交通渋滞の発生により、日常生活や経済活動の支障となっている。
- ・広島空港への機能集約と広島西飛行場のヘリポート化により、広島市から広島空港へのアクセス向上が求められている。
- ・道路線形不良箇所が存在により、交通事故が多く発生している。
- ・自動車部品工場が集積している東広島市内では、新たな産業団地の開発が進んでおり、大型車による広島市内への部品輸送が多い。

事業の進捗状況、残事業の内容等

令和2年3月末時点で、事業全体の進捗率は62%、用地の進捗率は100%である。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

引き続き早期全線開通を目指し事業を推進する。

施設の構造や工法の変更等

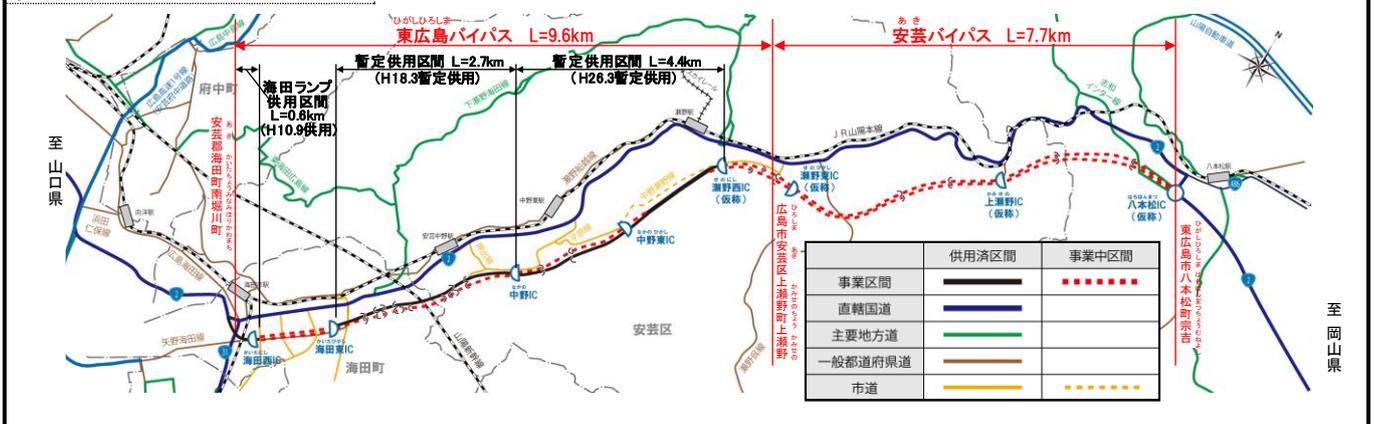
技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進していく。

対応方針 事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



※ 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。
 ※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳と一致しないことがある。

再評価結果（令和3年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課

担当課長名：前佛 和秀

事業名	一般国道2号 <small>ひがしひろしま</small> 東広島バイパス	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：広島県広島市安芸区上瀬野町上瀬野 至：広島県安芸郡海田町南堀川町			延長	9.6 km
事業概要					
<p>一般国道2号は、大阪市から北九州市に至る延長約670kmの主要な幹線道路であり、西日本の大動脈として沿道地域の産業・社会活動や住民の生活に大きな役割を果たす重要な路線である。</p> <p>東広島バイパスは、国道2号の慢性的な交通混雑の緩和、交通安全の確保、周辺地域との連携強化を図ることを目的とした延長9.6kmの4車線道路である。</p>					
S50年度事業化		S49年度都市計画決定		S57年度用地着手	
H5年度工事着手					
全体事業費	約1,205億円	事業進捗率 (令和2年3月末時点)	82%	供用済延長	7.7 km
計画交通量	55,200～68,400台/日				
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 2.6	総費用 (事業費/事業全体) 176 / 2,019 億円	総便益 (事業費/事業全体) 2,780 / 5,251 億円	基準年	
	(残事業) 15.8	事業費 : 137/1,955億円 維持管理費 : 39/64億円	走行時間短縮便益 : 2,532/4,506億円 走行費用減少便益 : 221/ 611億円 交通事故減少便益 : 37/ 134億円	令和2年	
感度分析の結果					
(事業全体) 交通量 : B/C=2.2～3.1(交通量±10%)		(残事業) 交通量 : B/C=12.6～18.9(交通量±10%)			
事業費 : B/C=2.6～2.6(事業費±10%)		事業費 : B/C=14.6～17.1(事業費±10%)			
事業期間 : B/C=2.4～2.8(事業期間±20%)		事業期間 : B/C=14.7～16.9(事業期間±20%)			
事業の効果等					
①円滑なモビリティの確保					
<ul style="list-style-type: none"> ・ 損失時間の削減が見込まれる【約 15,310.2 万人・時間/年→約 14,568.6 万人・時間/年】 ・ 利便性の向上が期待できるバス路線が存在する 【広島～瀬野～西条 72 便/日（阿戸線、東雲線を含む）、畑賀線 17 便/日】 ・ 広島市安芸区役所から東広島駅（新幹線停車駅）へのアクセスが向上 【広島市安芸区役所～東広島駅 : 57 分⇒43 分】 ・ 広島市安芸区役所から広島空港へのアクセスが向上【広島市安芸区役所～広島空港 : 60 分⇒54 分】 					
②物流効率化の支援					
<ul style="list-style-type: none"> ・ 東広島市から広島港（国際拠点港湾）までのアクセスが向上【東広島市役所～広島港 : 65 分⇒47 分】 					
③都市の再生					
<ul style="list-style-type: none"> ・ 当該路線は中心市街地（DID 地区内）内の事業 ・ 都市計画道路密度が向上【1.0km/km2→1.7km/km2】 					
④国土・地域ネットワークの構築					
<ul style="list-style-type: none"> ・ 地域高規格道路「東広島廿日市道路」の一部として位置付け ・ 日常活動圏の中心都市へのアクセスが向上【東広島市役所～広島市役所 : 70 分⇒54 分】 					
⑤個性ある地域の形成					
<ul style="list-style-type: none"> ・ 拠点開発プロジェクトを支援【広島中央テクノポリス】 					
⑥安全で安心できるくらしの確保					
<ul style="list-style-type: none"> ・ 三次医療施設へのアクセスが向上【東広島市役所～県立広島病院 : 66 分⇒50 分】 					
⑦災害への備え					
<ul style="list-style-type: none"> ・ 広島県の第1次緊急輸送道路に指定（一般国道2号） 					
⑧地球環境の保全					
<ul style="list-style-type: none"> ・ CO2 排出量が約 60.5 千 t/年(約 1.5%) 削減【3,993.2 千 t/年→3,932.7 千 t/年】 					
⑨生活環境の改善・保全					
<ul style="list-style-type: none"> ・ NOx 排出量が約 253.4t/年(約 2.6%) 削減【9,794.8t/年→9,541.4t/年】 ・ SPM 排出量が約 13.8t/年(約 2.7%) 削減【516.1t/年→502.3t/年】 ・ 広島市安芸区中野東における昼間および夜間の騒音が改善される見込み 					
⑩他のプロジェクトの関係					
<ul style="list-style-type: none"> ・ 「第6次広島市基本計画（令和2年6月）」、「広島県道路整備計画2016」等、に位置づけあり 					

関係する地方公共団体等の意見

安芸バイパスは、東広島バイパスと一体となって国道2号の慢性的な交通渋滞解消、地域活動や広域連携の強化、東西軸の形成、広島空港とのアクセス強化、広島広域都市圏の交流促進を果たすことが期待されており、東広島市より「平成26年度主要事業の提案」（平成25年7月19日）において建設促進の要望を受けている。

広島県知事の意見：対応方針（原案）については妥当である。

一般国道2号安芸バイパス、東広島バイパスは、広島市と東広島市との広域的な連携を担う路線であり、国道2号の渋滞緩和や円滑な物流機能の強化を図るだけでなく、広島空港へのアクセス道路として、山陽自動車道の代替機能も有する重要な道路であると認識しています。

また、平成30年7月豪雨災害では、山陽自動車道や国道2号の現道部、JR山陽本線が寸断されるなか、当該バイパスの開通済み区間が緊急輸送道路として有効に機能したところであり、災害時のリダンダンシー強化のためにも、早期の全線整備が必要です。

引き続きコスト縮減に努めながら、早期完成に向け、確実に整備を進めていただきたい。

広島市長の意見：対応方針（原案）については異存ありません。

国道2号の渋滞緩和や広島空港へのアクセス強化、さらに広域連携の強化や地域の産業活動の活性化のためにも、全線の早期供用に向けて、着実に整備を進めていただきたい。

事業評価監視委員会の意見

- ・事業者から各事業の概要、評価結果及び対応方針（原案）について説明を受け、事業が適切に実施されているか審議を行い、次のとおり意見の取りまとめを行った。
- ・審議の結果、再評価対象の事業は適切に実施されており、事業継続とすることとした事業者の判断は妥当であると意見集約した。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・国道2号は広島市街地と東広島市方面を結ぶ唯一の幹線道路であり、慢性的な交通渋滞の発生により、日常生活や経済活動の支障となっている。
- ・広島空港への機能集約と広島西飛行場のヘリポート化により、広島市から広島空港へのアクセス向上が求められている。
- ・自動車部品工場が集積している東広島市内では、新たな産業団地の開発が進んでおり、大型車による広島市内への部品輸送が多い。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・令和2年3月末時点で、事業全体の進捗率は82%、用地の進捗率は100%である。
- ・現在までに「瀬野西IC～海田東IC（L=7.1km）」及び「ランプ部（L=0.6km）」が開通している。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

引き続き早期全線開通を目指し事業を推進する。

施設の構造や工法の変更等

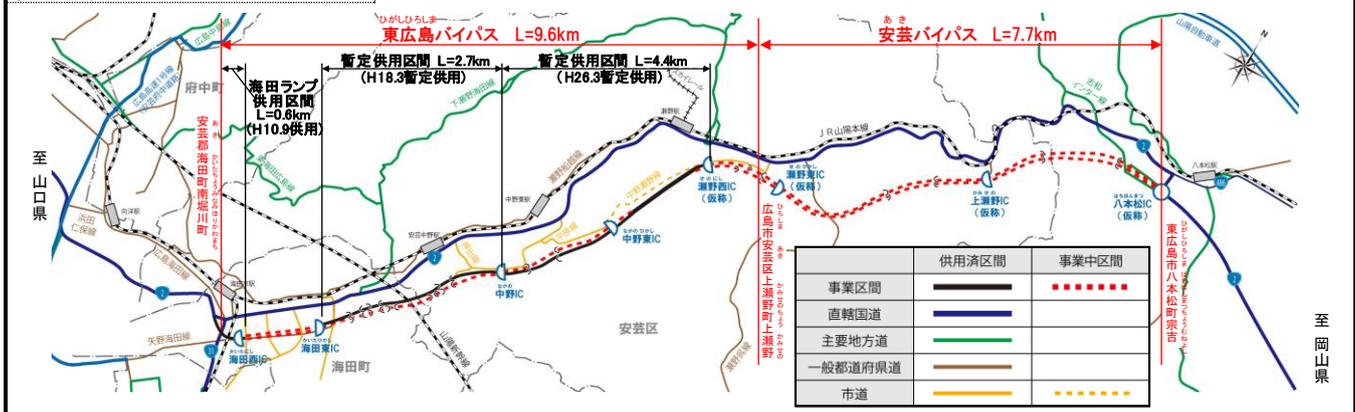
技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進していく。

対応方針 事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



※ 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。
 ※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳と一致しないことがある。

再評価結果（令和3年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課

担当課長名：前佛 和秀

事業名	一般国道2号 <small>ひろしまみなみ</small> 広島南道路	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	白： <small>ひろしま あき かいたちょうひ のでまち</small> 広島県安芸郡海田町日の出町 至： <small>ひろしま ひろしま にし しょうこう</small> 広島県広島市西区商工センター4丁目			延長	14.8km
事業概要	<p>一般国道2号は、<small>おおさか おおさか ふくおか きたきゅうしゅう</small>大阪府大阪市から福岡県北九州市までを結ぶ延長約670kmの主要幹線道路である。</p> <p><small>ひろしまみなみ ひろしま あき かいたちょうひ でまち ひろしま にし しょうこう</small>広島南道路は、広島県安芸郡海田町日の出町と広島市西区商工センター4丁目を結ぶ延長14.8kmの道路である。</p> <p>事業目的は、広島市中心部の通過交通を適切に処理し、渋滞緩和・交通安全の確保を図るとともに、港湾を拠点とする物流の効率化を図るものである。</p>				
H元年度事業化	S63年度都市計画決定 (H19年度変更)	H2年度用地着手	H10年度工事着手		
全体事業費	約4,124億円	事業進捗率 (令和2年3月末時点)	80%	供用済延長	13.5km
計画交通量	5,900~54,300台/日				
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.1 (残事業) 2.0	(3便益) 総費用 (残事業)/(事業全体) 663 / 7,524 億円 事業費：634/7,142億円 維持管理費：29/382億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 1,307 / 8,022億円 走行時間短縮便益：1,145/7,003億円 走行費用減少便益：120/790億円 交通事故減少便益：41/230億円	基準年 令和2年	
感度分析の結果	<p>(事業全体) 交通量：B/C=1.0~1.1(交通量±10%) 事業費：B/C=1.1~1.1(事業費±10%) 事業期間：B/C=1.0~1.1(事業期間±20%)</p> <p>(残事業) 交通量：B/C=1.7~2.3(交通量±10%) 事業費：B/C=1.8~2.2(事業費±10%) 事業期間：B/C=1.8~2.2(事業期間±20%)</p>				
事業の効果等	<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・渋滞損失時間の削減が期待される ・現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される ・国道2号を利用するバスの定時性向上が期待される <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・広島港（国際拠点港湾）から廿日市ICへの所要時間が1分短縮【28分→27分】される。 <p>③都市の再生</p> <ul style="list-style-type: none"> ・中心市街地（DID）内で行う事業 ・市街地の都市計画道路網密度が向上【1.86km/km²→2.19 km/km²】 <p>④国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域高規格道路「東広島廿日市道路」の一部として位置づけ <p>⑤個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・宮島（H30観光入込客数：518万人/年）へのアクセス向上が期待される <p>⑥安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・廿日市市役所から三次救急医療機関（県立広島病院）への所要時間が1分【25分→24分】短縮される。また都市内の渋滞時や緊急時の代替路線として機能する <p>⑦安全な生活環境の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・死傷事故率の削減が期待される <p>⑧災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・災害直後から、避難・救助をはじめ、物資供給等の応急活動のために、緊急車両の通行を確保する第1次緊急輸送道路として機能する。 <p>⑨地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・CO₂排出量が1.5%削減される【3,397.9千t-CO₂/年→3,348.0千t-CO₂/年】 <p>⑩生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・NO_x排出量が2.1%削減される【8,294.0t-NO_x/年→8,116.6t-NO_x/年】 ・SPM排出量が2.3%削減される【440.2t/年→430.3t/年】 ・騒音レベルが夜間要請限度を超過している国道2号の区間において、要請限度を下回ることが期待される 				

①その他プロジェクトとの関係

- ・「第6次広島市基本計画（令和2年6月）」、「広島県道路整備計画2016（平成28年3月）」等、に位置づけられている

関係する地方公共団体等の意見

広島南道路は広島都市圏中心部の交通円滑化を図り、交通混雑の緩和、臨海部における都市活動の推進及び沿道環境の改善等に重要な役割を果たすことが期待されており、広島市、廿日市市、海田町、坂町の首長等で構成される「広島南道路建設促進期成同盟会」により、建設促進について要望（平成28年7月15日）を受けている。広島県知事の見解：対応方針（原案）については妥当である。

一般国道2号広島南道路は、工業・物流拠点が集中する広島湾臨海部を東西に貫く路線であり、物流機能の強化をはじめとして、広島都市圏の交通渋滞の緩和や、安全性・利便性の向上、さらには都市機能の向上に資する重要な道路であると認識しています。近年は大型商業施設の立地などによる新たな交通需要が発生しており、商工センター以西の未事業化区間を含めた広域的ネットワークの早期形成が必要です。

引き続きコスト縮減に努めながら、早期完成に向け、計画的に整備を進めていただきたい。

広島市長の見解：対応方針（原案）については異存ありません。

事業の執行に当っては、事業化区間である明神高架橋等の着実な事業展開を図られるとともに、未事業化区間である商工センター四丁目～廿日市インターチェンジ間の整備方針を決定し、特に、ミッシングリンクとなっている木材港西～廿日市インターチェンジ間を優先整備するなど、広島南道路全線の早期完成を図られるようお願いいたします。

事業評価監視委員会の意見

- ・事業者から各事業の概要、評価結果及び対応方針（原案）について説明を受け、事業が適切に実施されているか審議を行い、次のとおり意見の取りまとめを行った。
- ・審議の結果、再評価対象の事業は適切に実施されており、事業継続とすることとした事業者の判断は妥当であると意見集約した。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・広島市中心部は、商業活動において中国地方の中心的役割を果たしており、日常生活活動及び経済活動の活性化により自動車交通が増大し、慢性的な交通混雑を引き起こしている。
- ・広島南道路の隣接区間である東広島バイパス（瀬野西IC～海田東IC）や広島高速2号が開通するなど、広域道路ネットワークの整備が進んでいる。
- ・広島港が国際拠点港湾に認定され、国際貿易港としての機能強化を図るため岸壁整備等が進められている。

事業の進捗状況、残事業の内容等

令和2年3月末時点で、事業全体の進捗率は80%、用地の進捗率は98%である。

現在までに自動車専用道路部「東部流通西～商工センター（L=11.3km）」、一般道路部（L=6.8km）が開通済み。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

投資効果の早期発現を図るため段階的に整備しており、引き続き早期全線開通を目指し事業を推進する。

施設の構造や工法の変更等

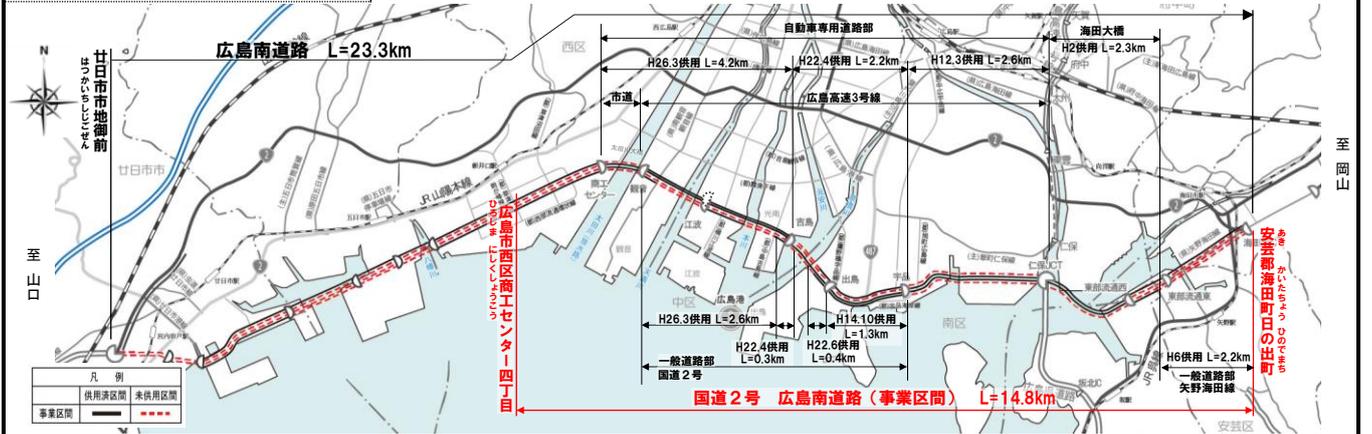
技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進していく。

対応方針（原案） 事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



- ※ 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。
- ※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳と一致しないことがある。

再評価結果（令和3年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課

担当課長名：前佛 和秀

事業名	一般国道2号 ^{とのみ} 富海拡幅	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	白：山口県周南市戸田 ^{やまぐち しゅうなん へた} 至：山口県防府市富海 ^{やまぐち ほうふ とのみ}			延長	3.6 km
事業概要 一般国道2号は、大阪市を起点とし、瀬戸内海沿岸の諸都市を連絡し、北九州市に至る延長約670kmの主要幹線道路である。 富海拡幅は、山口県周南市～防府市間における交通混雑の緩和、交通安全の確保などを目的とした延長3.6kmの道路整備事業である。					
H23年事業化		S48年度都市計画決定 (H22年度変更)		H24年度用地着手	
H26年度工事着手					
全体事業費	約135億円	事業進捗率 (令和2年3月末時点)	約69%	供用済延長	0.0 km
計画交通量	38,400～40,100 台/日				
費用対効果 分析結果	B/C (3便益)	総費用 (残事業)/(事業全体)		総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年 令和2年
	(事業全体) 1.5	36/154億円 事業費：19/137億円 維持管理費：17/17億円		233/233億円 走行時間短縮便益：221/221億円 走行費用減少便益：11/11億円 交通事故減少便益：0.9/0.9億円	
(残事業) 6.5					
感度分析の結果 (事業全体) 交通量：B/C=1.1～1.9 (交通量±10%) (残事業) 交通量：B/C=4.8～8.2 (交通量±10%) 事業費：B/C=1.5～1.5 (事業費±10%) 事業費：B/C=6.2～6.8 (事業費±10%) 事業期間：B/C=1.4～1.6 (事業期間±20%) 事業期間：B/C=6.3～6.7 (事業期間±20%)					
事業の効果等 ①円滑なモビリティの確保 ・渋滞損失時間の削減が期待される。 ・混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が見込める。 ・利便性の向上が期待できるバス路線が存在する。【防長交通(防府駅前・湯田温泉～徳山駅前)24便/日、防長交通(山口市・防府市～広島市/高速バス)8便/日他】 ・利便性の向上が期待できるバス路線が存在する。【徳山駅(新幹線駅)】 ②物流効率化の支援 ・防府市中 関地区から徳山下松港(国際拠点港湾)へのアクセス向上が見込まれる。 ③国土・地域ネットワークの構築 ・日常活動中心都市である防府市へのアクセス向上が見込まれる。 ④個性ある地域の形成 ・道の駅「ソレーネ周南」[周南市](R1:80.8万人)、防府天満宮[防府市](R1:96.6万人)等へのアクセス向上が期待される。 ⑤災害への備え ・山口県の第1次緊急輸送道路に指定。(一般国道2号) ・緊急輸送道路である山陽自動車道(徳山西IC～防府西IC)の通行止め時の代替路線を形成。 ⑥地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が期待される。 ⑦生活環境の改善・保全 ・NOx排出量削減が期待される。 ・SPM排出量削減が期待される。 ⑧他のプロジェクトとの関係 ・関連する大規模道路事業(一般国道2号戸田拡幅)と一体的に整備する必要がある。 ・第四次防府市総合計画において広域交通ネットワーク整備促進区間に位置づけ。(H23.3 防府市) ・やまぐち維新プランにおける重点施策「強みをのばす産業基盤の整備」において幹線道路網の整備として位置づけ。(H30.10 山口県)					

関係する地方公共団体等の意見

山口県知事の意見：一般国道2号富海拡幅の「対応方針(原案)」案である「継続」に対して、異存なし。
当該道路については、昨年、令和7年度の開通見通しが示されたところであるが、引き続き、コスト縮減等を考慮の上、より一層事業を促進していただきたい。

事業評価監視委員会の意見

- ・ 事業者から各事業の概要、評価結果及び対応方針（原案）について説明を受け、事業が適切に実施されているか審議を行い、次のとおり意見の取りまとめを行った。
- ・ 審議の結果、再評価対象の事業は適切に実施されており、事業継続とすることとした事業者の判断は妥当であると意見集約した。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

周南市と防府市を結ぶ国道2号は、沿道地域の開発に伴う交通量の増加により、著しい渋滞や交通事故が発生、東西の移動を担う道路として4車線化整備を計画的に実施してきている。
平成25年5月の戸田拡幅の完成により、周南市と防府市を結ぶ幹線道路のうち富海拡幅区間のみが実質の2車線区間となっている。

事業の進捗状況、残事業の内容等

令和2年3月末時点で、事業全体の進捗率は69%、用地の進捗率は100%である。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

現在は工事を推進しており、早期開通を目指し事業を推進している。

施設の構造や工法の変更等

技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進していく。

対応方針（原案）

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



※ 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。

※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳と一致しないことがある。

再評価結果（令和3年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課
担当課長名：前佛 和秀

事業名	一般国道491号 俵山・豊田道路	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：山口県下関市豊田町八道 至：山口県長門市俵山小原	延長	13.9 km		
事業概要 一般国道491号は、山口県下関市から山口県長門市までを結ぶ延長約50kmの主要幹線道路である。 俵山・豊田道路は、山口県下関市豊田町八道と長門市俵山小原を結び山陰自動車道の一部を構成する延長13.9kmの道路である。 事業目的は、要防災対策箇所、異常気象時通行規制区間を回避し、緊急時の代替路線の確保や、観光・救急医療活動の支援、生活圈域間の連携促進である。					
H28年度事業化	—	H30年度用地着手	R1年度工事着手		
全体事業費	約630億円	事業進捗率 (令和2年3月末時点)	8%	供用済延長	0.0 km
計画交通量	8,300~8,900 台/日				
費用対効果分析結果	B/C : (3便益) (事業全体) 1.1 (1.2) (残事業) 1.6 (1.3)	総費用：(残事業)/(事業全体) 1,326/1,900億円 (事業費：1,178/1,753億円) (維持管理費：147/147億円)	総便益：(残事業)/(事業全体) 2,106/2,106億円 (走行時間短縮便益：1,703/1,703億円) (走行費用減少便益：325/325億円) (交通事故減少便益：78/78億円)	基準年 令和2年	
感度分析の結果 (事業全体) 交通量：B/C=1.0~1.3 (交通量±10%) (残事業) 交通量：B/C=1.4~1.8 (交通量±10%) 事業費：B/C=1.0~1.2 (事業費±10%) 事業費：B/C=1.5~1.7 (事業費±10%) 事業期間：B/C=1.0~1.2 (事業期間±20%) 事業期間：B/C=1.5~1.7 (事業期間±20%)					
事業の効果等 ①円滑なモビリティの確保 ・渋滞損失時間の削減が期待される ②物流効率化の支援 ・長門市水産品の主要出荷先である下関市・九州方面への流通の利便性向上が見込まれる ③国土・地域ネットワークの構築 ・高規格幹線道路「山陰自動車道」に並行する自動車専用道路の一部として位置づけられている ・新たに拠点都市間（長門市～下関市）を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる（長門市俵山地区～長門市中心部） ④個性ある地域の形成 ・山口県南部から湯本温泉(R1観光入込客数:52.9万人/年)・俵山温泉(R1観光入込客数:17.8万人/年)等へのアクセス向上が期待される ⑤安全で安心できるくらしの確保 ・長門市から三次救急医療機関(関門医療センター(下関市))へのアクセス向上が期待される ⑥災害への備え ・災害により孤立化する集落を解消する(長門市俵山地区) ・第一次緊急輸送道路である(主)下関長門線の代替路線を形成する ・現道区間の要防災対策箇所(41箇所)による通行規制等が解消される ・現道区間である(主)下関長門線の事前通行規制区間(俵山大石～俵山大羽山)を回避できる ⑦地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が期待される ⑧生活環境の改善・保全 ・NOX排出量削減が期待される ・SPM排出量削減が期待される					

⑨他のプロジェクトとの関係

- ・長門・俵山道路（R1.9.8開通）と一体となって山陰自動車道を形成する
- ・やまぐち維新プラン（H30.10 山口県）における重点的な施策の推進のうち「強みを伸ばす産業基盤の整備」「広域的な交通インフラの整備」として位置付けられている
- ・第2次長門市総合計画（H29.3 長門市）で「広域・生活道路網の充実」として位置付けられている
- ・第2次下関市総合計画後期基本計画（R2.4 下関市）で「広域交通連絡網の整備」として位置付けられている

関係する地方公共団体等の意見

山口県知事の意見：

一般国道491号俵山・豊田道路の「対応方針（原案）」案である「継続」に対して、異存なし。
引き続き、コスト縮減等を考慮の上、早期完成に向けて、より一層の事業促進に努めていただきたい。

事業評価監視委員会の意見

- ・事業者からの各事業の概要、評価結果及び対応方針（原案）について説明を受け、事業が適切に実施されているか審議を行い、次の通り意見の取りまとめを行った。
- ・審議の結果、再評価対象の事業は適切に実施されており、事業継続とすることとした事業者の判断は妥当であると意見集約した。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・H29.12 俵山・豊田道路の豊田IC(仮称)に接続する国道435号美祢豊田バイパスが全線開通。
- ・H30.4 長門市に道の駅「センザキッチン」が県内24箇所目の道の駅としてグランドオープン。
- ・H30.4 元乃隅神社の駐車場拡張と観光交流施設オープン。
- ・R1.9 E9山陰道 長門・俵山道路が開通。

事業の進捗状況、残事業の内容等

令和2年3月末時点で、事業全体の進捗率は8%、用地の進捗率は20%である。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

早期開通を目指し、現在は用地買収および工事を推進している。

施設の構造や工法の変更等

技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進していく。

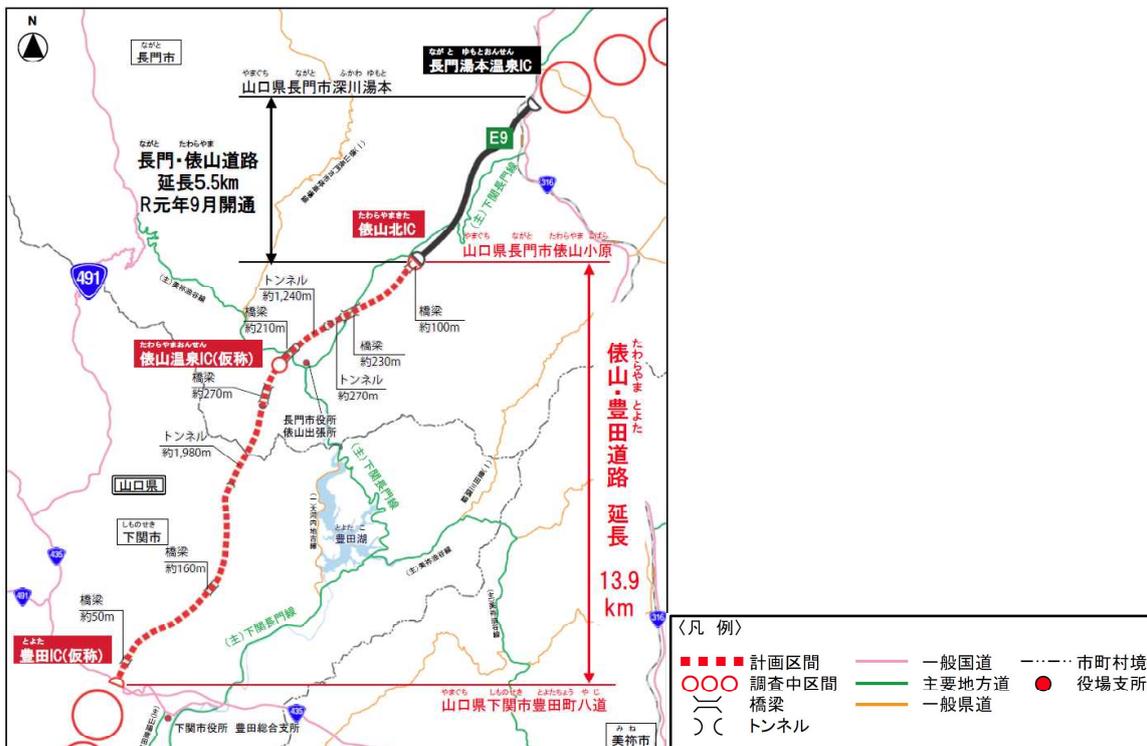
対応方針（原案）

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



※ 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。
 ※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳と一致しないことがある。

再評価結果（令和3年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・技術課

担当課長名：前佛 和秀

事業名	四国横断自動車道 <small>あなんしまんと</small> 阿南四万十線 <small>あなん とくしまがし</small> 阿南～徳島東		事業区分	高速自動車 国道	事業主体	国土交通省 四国地方整備局	
起終点	自：徳島県阿南市下大野町 至：徳島県徳島市北沖洲				延長	17.7km	
事業概要 四国横断自動車道は、阿南市を起点に、徳島市、高松市を経て四国中央市において四国縦貫自動車道と交差し、高知市、四万十市を経て大洲市に至る延長約 440km の高規格幹線道路である。この路線は、四国の東南地域、西南地域のミッシングリンク（高速ネットワーク空白地帯）を解消し「四国8の字ネットワーク」を形成することで、四国における信頼性の高い道路ネットワークの確保や地域格差の解消など、広域交流と地域の「安心」と「活力」を支える重要な路線である。 阿南～徳島東間は、新直轄方式により整備される区間であり、徳島東南地域のミッシングリンク解消のために計画されている地域高規格道路「阿南安芸自動車道」と相まって、徳島東南地域の発展に重要な役割を果たすことが期待されている。							
阿南～小松島：H15年度事業化 小松島～徳島東：H10年度事業化		阿南～小松島：H8年度都市計画決定 (H12、H18年度変更) 小松島～徳島東：H6年度都市計画決定 (H19年度変更)		阿南～小松島：H19年度用地着手 小松島～徳島東：H20年度用地着手		阿南～小松島：H19年度工事着手 小松島～徳島東：H27年度工事着手	
全体事業費		約1,791億円	事業進捗率		約62%	供用済延長	0.0km
		(令和2年3月末時点)					
計画交通量		16,600～23,000 台/日					
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体)	総費用 (残事業)/ (事業全体)		総便益 (残事業)/ (事業全体)		基準年 令和2年	
	(残事業)	581/1,819 億円 事業費：531/1,769 億円 維持管理費：49/ 49 億円		2,062/2,062 億円 走行時間短縮便益：1,756/1,756 億円 走行経費減少便益：234/ 234 億円 交通事故減少便益：72/ 72 億円			
感度分析の結果 (事業全体) 交通量： B/C= 1.0～1.2 (交通量±10%) (残事業) B/C= 3.2～3.9 (交通量±10%) 事業費： B/C= 1.1～1.2 (事業費±10%) B/C= 3.3～3.9 (事業費±10%) 事業期間： B/C= 1.1～1.2 (事業期間±20%) B/C= 3.4～3.7 (事業期間±20%)							
事業の効果等 ① 円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・現道等における混雑時旅行速度 20km/h 未満である区間の旅行速度の改善が見込まれる。 ・現道等に当該路線の整備による路線バスの利便性向上が見込まれる。 ・徳島阿波おどり空港へのアクセス向上が見込まれる。 ② 物流効率化の支援 ・徳島市から徳島小松島港（重要港湾）へのアクセス向上が見込まれる。 ・県南部における農林水産品（阿波尾鶏、生しいたけ、にんじん等）の流通の利便性向上が見込まれる。 ③ 国土・地域ネットワークの構築 ・地方拠点都市「徳島東部」～「なんごく・こうち」を連結する四国8の字ネットワークの一部を構成する。 ・日常活動圏中心都市間を最短時間で連結する路線を構成する。 ④ 個性ある地域の形成 ・辰巳工業団地、大湊新浜工業団地、わじき工業団地、徳島県南部健康運動公園の利活用を支援する。 ・徳島県次世代LEDバレイ構想を支援する。 ・主要な観光地へのアクセス向上が期待される（うみがめ博物館、太龍寺ロープウェイ等）。 ⑤ 安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設（徳島赤十字病院）へのアクセス向上が見込まれる。 ⑥ 安全な生活環境の確保 ・現道等における安全性の向上が期待される。 ⑦ 災害への備え ・第一次緊急輸送確保路線に指定されている現国道11号、55号が通行止めになった場合の代替路線を形成する。 ⑧ 地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。							

⑨ 生活環境の改善・保全

- ・ NOX 排出量の削減が見込まれる。
- ・ SPM 排出量の削減が見込まれる。

⑩ 他のプロジェクトとの関係

- ・ 徳島小松島港津田地区地域活性化計画と連携。
- ・ マリンピア沖洲整備計画と連携。

関係する地方公共団体等の意見

- ・ 徳島県、徳島市、小松島市、阿南市、阿南市高規格道路建設促進期成同盟会等より、本事業の整備促進について、積極的な要望活動が続けられている。
- ・ 徳島県知事の意見
「四国横断自動車道 阿南四万十線 阿南～徳島東」の事業を継続するという「対応方針（原案）」案については、異議ありません。「四国横断自動車道 阿南四万十線 阿南～徳島東」は、「四国8の字ネットワーク」を形成し、南海トラフ巨大地震を迎え撃つ「命の道」はもとより、経済・産業の発展、観光振興など、地方創生を実現する重要な社会資本であります。このため、引き続き、コスト縮減を図るとともに、県といたしましては、立江榑淵地域活性化インターチェンジの整備等に全力で取り組んで参りますので、「立江榑淵・阿南間」の先行供用はもとより、1日も早い全線供用をお願いします。

事業評価監視委員会の意見

- ・ 「事業継続」とする事業者の判断は「妥当」である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・ 平成 23 年 3 月 (主) 徳島環状線 川内町大松～平松 延長 1.3km 開通
- ・ 平成 23 年 4 月 桑野道路事業化
- ・ 平成 23 年 7 月 日和佐道路 延長 3.1km 2車線 開通
- ・ 平成 24 年 4 月 阿南安芸自動車道 福井道路 延長 9.6km 事業化
- ・ 平成 24 年 12 月 (主) 徳島環状線 川内町平松～住吉 延長 3.7km 開通
- ・ 平成 27 年 2 月 徳島南環状道路 上八万 IC～法花 IC 延長 1.9km 開通
- ・ 平成 27 年 3 月 徳島自動車道 鳴門 JCT～徳島 IC 延長 10.9km 開通
- ・ 平成 27 年 7 月 津田 IC(仮称) 連結許可
- ・ 令和元年 9 月 立江榑淵 IC(仮称) 連結許可
- ・ 令和 2 年 3 月 阿南道路 那賀川町中島～西路見町江川 延長 2.1km 4車線化完成

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・ 用地進捗率約 98%、事業進捗率約 62% (令和 2 年 3 月末時点)

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・ 阿南 IC(仮称)～小松島 IC(仮称)間は、トンネル工事等に着手しており早期開通に向け工事推進中。
- ・ 小松島 IC(仮称)～津田 IC(仮称)間は、用地買収推進中。
- ・ 津田 IC(仮称)～徳島東 IC(仮称)間は、橋梁工事等に着手しており、令和 2 年度開通予定。

施設の構造や工法の変更等

- ・ 今後も新技術、新工法の採用による工事コストの縮減に加えて、施設の長寿命化や維持管理費を考慮した構造の採用等、総コストの縮減に努めていくこととする。

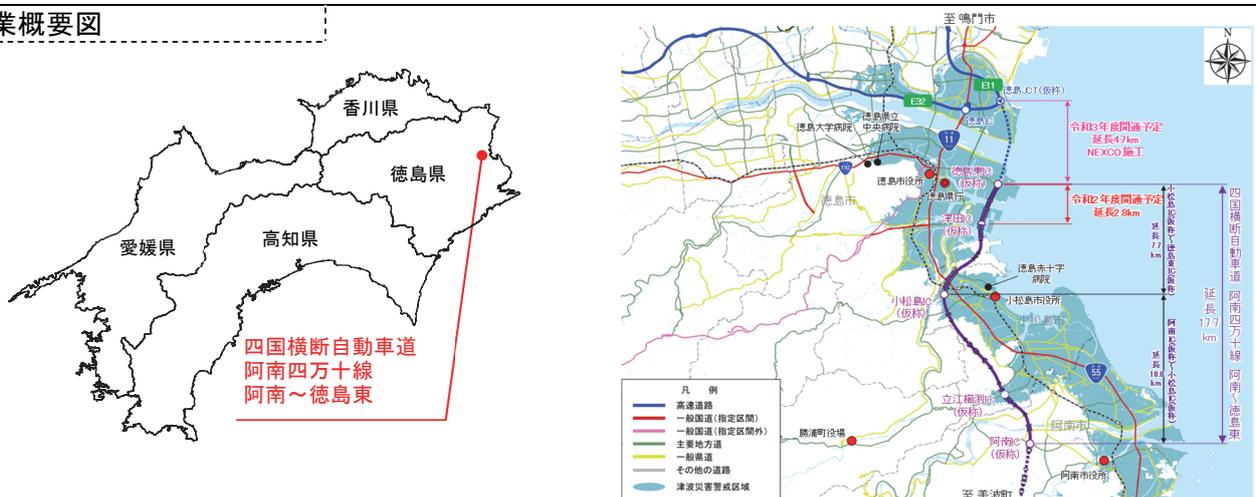
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

- ・ 以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



※ 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。

※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

再評価結果（令和3年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・技術課
担当課長名：前佛 和秀

事業名	一般国道55号 <small>こうちなんこくどうろ</small> 高知南国道路	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：高知県高知市一宮 至：高知県南国市物部			延長	15.0km																																	
事業概要																																						
<p>一般国道55号は、徳島市を起点に阿南市、海陽町、室戸市、安芸市などを經由し、高知市に至る延長約200kmの主要幹線道路であり、四国広域交通ネットワークを形成する基幹道路として、地域の生活や経済、観光の振興に大きな役割を果たしている。</p> <p>一般国道55号高知南国道路は、高規格幹線道路網を構成する自動車専用道路として整備される高知東部自動車道の一部であり、高知自動車道及び阿南安芸自動車道と一体で機能することにより、四国8の字ネットワークを形成し、高知県東部地域の広域交流の促進及び地域活性化に大きく寄与する道路である。</p> <p>また、南海トラフ巨大地震や津波発生時の緊急輸送道路の確保、現道の渋滞緩和、第3次医療施設への迅速な救急搬送の支援及び高知IC・高知新港・高知龍馬空港間のアクセス向上による地域産業の活性化などの支援を目的としている。</p>																																						
H2年度事業化		H2年度都市計画決定 (H16、21年度変更)		H4年度用地着手																																		
				H12年度工事着手																																		
全体事業費	1,740億円	事業進捗率	約91%	供用済延長	8.8km																																	
		(令和2年3月末時点)																																				
計画交通量	2,200～30,800台/日																																					
費用対効果 分析結果	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 10%;">B/C</td> <td style="width: 10%;">(事業全体)</td> <td style="width: 10%;">1.3</td> </tr> <tr> <td></td> <td>(残事業)</td> <td>2.8</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>(0.9)</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>(4.3)</td> </tr> </table>	B/C	(事業全体)	1.3		(残事業)	2.8			(0.9)			(4.3)	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 10%;">総費用</td> <td style="width: 10%;">(残事業)/(事業全体)</td> <td style="width: 10%;">598/3,768億円</td> </tr> <tr> <td>事業費</td> <td></td> <td>487/3,574億円</td> </tr> <tr> <td>維持管理費</td> <td></td> <td>110/193億円</td> </tr> </table>	総費用	(残事業)/(事業全体)	598/3,768億円	事業費		487/3,574億円	維持管理費		110/193億円	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 10%;">総便益</td> <td style="width: 10%;">(残事業)/(事業全体)</td> <td style="width: 10%;">1,671/4,970億円</td> </tr> <tr> <td>走行時間短縮便益</td> <td></td> <td>1,431/4,299億円</td> </tr> <tr> <td>走行経費減少便益</td> <td></td> <td>171/504億円</td> </tr> <tr> <td>交通事故減少便益</td> <td></td> <td>70/167億円</td> </tr> </table>	総便益	(残事業)/(事業全体)	1,671/4,970億円	走行時間短縮便益		1,431/4,299億円	走行経費減少便益		171/504億円	交通事故減少便益		70/167億円	基準年	令和2年
B/C	(事業全体)	1.3																																				
	(残事業)	2.8																																				
		(0.9)																																				
		(4.3)																																				
総費用	(残事業)/(事業全体)	598/3,768億円																																				
事業費		487/3,574億円																																				
維持管理費		110/193億円																																				
総便益	(残事業)/(事業全体)	1,671/4,970億円																																				
走行時間短縮便益		1,431/4,299億円																																				
走行経費減少便益		171/504億円																																				
交通事故減少便益		70/167億円																																				
感度分析の結果																																						
<table style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 50%;">(事業全体)交通量 : B/C=1.3～1.4 (交通量±10%)</td> <td style="width: 50%;">(残事業)交通量 : B/C=2.4～3.2 (交通量±10%)</td> </tr> <tr> <td>事業費 : B/C=1.3～1.3 (事業費±10%)</td> <td>事業費 : B/C=2.6～3.0 (事業費±10%)</td> </tr> <tr> <td>事業期間 : B/C=1.3～1.3 (事業期間±20%)</td> <td>事業期間 : B/C=2.7～2.9 (事業期間±20%)</td> </tr> </table>						(事業全体)交通量 : B/C=1.3～1.4 (交通量±10%)	(残事業)交通量 : B/C=2.4～3.2 (交通量±10%)	事業費 : B/C=1.3～1.3 (事業費±10%)	事業費 : B/C=2.6～3.0 (事業費±10%)	事業期間 : B/C=1.3～1.3 (事業期間±20%)	事業期間 : B/C=2.7～2.9 (事業期間±20%)																											
(事業全体)交通量 : B/C=1.3～1.4 (交通量±10%)	(残事業)交通量 : B/C=2.4～3.2 (交通量±10%)																																					
事業費 : B/C=1.3～1.3 (事業費±10%)	事業費 : B/C=2.6～3.0 (事業費±10%)																																					
事業期間 : B/C=1.3～1.3 (事業期間±20%)	事業期間 : B/C=2.7～2.9 (事業期間±20%)																																					
事業の効果等																																						
<p>南海トラフ巨大地震や津波発生時の緊急輸送道路の確保、現道の渋滞緩和、第3次医療施設への迅速な救急搬送の支援及び高知IC・高知新港・高知龍馬空港間のアクセス向上による地域産業の活性化など多様な効果が期待できる。</p> <p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道等の時間損失の削減が見込まれる。 ・現道等における混雑時旅行速度の改善が見込まれる。 ・路線バス等の速達性・定時性が向上し利便性向上が期待できる。 ・JR高知駅（特急停車駅）へのアクセス向上が見込まれる。 ・高知龍馬空港（第二種空港）へのアクセス向上が見込まれる。 <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高知港（重要港湾）へのアクセス向上が見込まれる。 ・高知県東部における農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる。 <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高知自動車道及び阿南安芸自動車道と一体で機能し、四国8の字ネットワークの形成に寄与する。 ・隣接した日常活動圏中心都市間（安芸市と高知市）を最短時間で連絡する路線を構成する。 ・日常活動圏中心都市（高知市）へのアクセス向上が見込まれる。 <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「観光振興プロジェクト」、「過疎地域自立促進プロジェクト」、「ゆず振興プロジェクト」を支援。 ・高知県東部地域の観光地へのアクセス向上が見込まれる。 <p>⑤安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・三次医療施設（高知医療センター）へのアクセス向上が見込まれる。 <p>⑥安全な生活環境の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・周辺道路の交通量が減少することで安全性の向上が見込まれる。 <p>⑦災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・道路寸断で孤立化する集落の解消が見込まれる。 ・高知県地域防災計画において第一次緊急輸送道路に位置づけられている。 ・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る区間の代替路線が形成される。 ・国道55号の防災点検箇所を回避したルートが形成される。 																																						

⑧地球環境の保全

- ・CO2排出量の削減が見込まれる。

⑨生活環境の改善・保全

- ・NOX排出量の削減が見込まれる。
- ・SPM排出量の削減が見込まれる。

⑩他のプロジェクトとの関係

- ・第2次南国市都市計画マスタープランの中で「交通施設の整備方針」として位置づけられている。

⑪その他

- ・「南海トラフ巨大地震」における救援ルート信頼性向上や自衛隊救援活動ルートの確保が見込まれる。

関係する地方公共団体等の意見

- ・地域から頂いた主な意見等
高知東部自動車道整備促進期成同盟会等より、本事業の整備促進について積極的な要望活動が続けられている。
- ・高知県知事の意見
事業継続に異議はありません。
四国8の字ネットワークを構成する一般国道55号高知南国道路、南国安芸道路は、高知自動車道、高知新港及び高知龍馬空港相互の連携を強化し、県東部地域における経済の活性化を図る様々な取り組みを支えるとともに、発生切迫度が高まる南海トラフ地震や、近年、激甚化・頻発化する自然災害への備えを高め、地域防災力の向上を図るうえでも大変重要な路線です。
このため、国においては、本年度の開通予定が示されている高知南国道路の着実な整備及び南国安芸道路の早期開通に向け、より一層の事業推進をお願いします。

事業評価監視委員会の意見

- ・「事業継続」とする事業者の判断は「妥当」である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・平成20年7月 高知自動車道（南国IC～高知IC）延長7.6km 4車線化
- ・平成22年6月 高速自動車道無料化社会実験（高知IC～須崎東IC）実施
- ・平成23年3月 高知東部自動車道（香南やすIC～芸西西IC）延長3.9km 2車線開通
- ・平成23年度 一般国道55号南国安芸道路（芸西西IC～安芸西IC）延長8.5km事業化
- ・平成23年6月 高速自動車道無料化社会実験（高知IC～須崎東IC）一時凍結
- ・平成24年度 一般国道55号安芸道路 延長5.8km事業化
- ・平成25年2月 高知東部自動車道（香南かがみIC～香南やすIC）延長2.9km 2車線開通
- ・平成26年3月 高知東部自動車道（香南のいちIC～香南かがみIC）延長2.2km 2車線開通
- ・平成27年3月 高知東部自動車道（高知南IC～なんこく南IC）延長4.7km 2車線開通
- ・平成28年4月 高知東部自動車道（なんこく南IC～高知龍馬空港IC）延長4.1km 2車線開通

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・平成2年度に事業化、用地進捗率100%、事業進捗率91%（令和2年3月末時点）

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・早期の全線開通に向けて工事を推進する。

施設の構造や工法の変更等

- ・今後も新技術、新工法の採用による工事コストの縮減に加えて、施設の長寿命化や維持管理費を考慮した構造等の採用等、総コストの縮減に努めていくこととする。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

- ・以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



※ 費用便益分析結果の（）書きは、高知南国道路の分析結果を記入している。
 ※ 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。
 ※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

再評価結果（令和3年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・技術課
担当課長名：前佛 和秀

事業名	一般国道55号 <small>なんこくあまきどうろ</small> 南国安芸道路	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：高知県南国市物部 <small>なんこくしものべ</small> 至：高知県安芸郡芸西村西分 <small>あまぐんげいせいむらにしぶん</small>			延長	12.5km
事業概要	<p>一般国道55号は、徳島市を起点に阿南市、海陽町、室戸市、安芸市などを經由し、高知市に至る延長約200kmの主要幹線道路であり、四国広域交通ネットワークを形成する基幹道路として、地域の生活や経済、観光の振興に大きな役割を果たしている。</p> <p>一般国道55号南国安芸道路は、高規格幹線道路網を構成する自動車専用道路として整備される高知東部自動車道の一部であり、高知自動車道及び阿南安芸自動車道と一体で機能することにより、四国8の字ネットワークを形成し、高知県東部地域の広域交流の促進及び地域活性化に大きく寄与する道路である。</p> <p>また、南海トラフ巨大地震や津波発生時の緊急輸送道路の確保、地域産業（観光振興）の支援、第3次医療施設への迅速な救急搬送の支援などを目的としている。</p>				
H12年度事業化	H11年度都市計画決定 (H21年度変更)	H14年度用地着手	H15年度工事着手		
全体事業費	654億円	事業進捗率 (令和2年3月末時点)	約72%	供用済延長	9.0km
計画交通量	17,800～26,500台/日				
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.3 (2.8)	総費用 (残事業)/(事業全体) 598/3,768億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 1,671/4,970億円	基準年 令和2年	
	(残事業) 2.8 (2.8)	事業費：487/3,574億円 維持管理費：110/193億円	走行時間短縮便益：1,431/4,299億円 走行経費減少便益：171/504億円 交通事故減少便益：70/167億円		
感度分析の結果	<p>(事業全体) 交通量：B/C=1.3～1.4（交通量±10%） (残事業) 交通量：B/C=2.4～3.2（交通量±10%） 事業費：B/C=1.3～1.3（事業費±10%） 事業費：B/C=2.6～3.0（事業費±10%） 事業期間：B/C=1.3～1.3（事業期間±20%） 事業期間：B/C=2.7～2.9（事業期間±20%）</p>				
事業の効果等	<p>南海トラフ巨大地震や津波発生時の緊急輸送道路の確保、現道の渋滞緩和、第3次医療施設への迅速な救急搬送の支援及び高知IC・高知新港・高知龍馬空港間のアクセス向上による地域産業の活性化など多様な効果が期待できる。</p> <p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道等の時間損失の削減が見込まれる。 ・現道等における混雑時旅行速度の改善が見込まれる。 ・路線バス等の速達性・定時性が向上し利便性向上が期待できる。 ・JR高知駅（特急停車駅）へのアクセス向上が見込まれる。 ・高知龍馬空港（第二種空港）へのアクセス向上が見込まれる。 <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高知港（重要港湾）へのアクセス向上が見込まれる。 ・高知県東部における農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる。 <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高知自動車道及び阿南安芸自動車道と一体で機能し、四国8の字ネットワークの形成に寄与する。 ・隣接した日常活動圏中心都市間（安芸市と高知市）を最短時間で連絡する路線を構成する。 ・日常活動圏中心都市（高知市）へのアクセス向上が見込まれる。 <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「観光振興プロジェクト」、「過疎地域自立促進プロジェクト」、「ゆず振興プロジェクト」を支援。 ・高知県東部地域の観光地へのアクセス向上が見込まれる。 <p>⑤安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・三次医療施設（高知医療センター）へのアクセス向上が見込まれる。 <p>⑥安全な生活環境の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・周辺道路の交通量が減少することで安全性の向上が見込まれる。 <p>⑦災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・道路寸断で孤立化する集落の解消が見込まれる。 ・高知県地域防災計画において第一次緊急輸送道路に位置づけられている。 ・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る区間の代替路線が形成される。 ・国道55号の防災点検箇所を回避したルートが形成される。 				

⑧地球環境の保全

- ・CO2排出量の削減が見込まれる。

⑨生活環境の改善・保全

- ・NOX排出量の削減が見込まれる。
- ・SPM排出量の削減が見込まれる。

⑩他のプロジェクトとの関係

- ・第2次南国市都市計画マスタープランの中で「交通施設の整備方針」として位置づけられている。

⑪その他

- ・「南海トラフ巨大地震」における救援ルートの信頼性向上や自衛隊救援活動ルートの確保が見込まれる。

関係する地方公共団体等の意見

- ・地域から頂いた主な意見等
高知東部自動車道整備促進期成同盟会等より、本事業の整備促進について積極的な要望活動が続けられている。
- ・高知県知事の意見
事業継続に異議はありません。
四国8の字ネットワークを構成する一般国道55号高知南国道路、南国安芸道路は、高知自動車道、高知新港及び高知龍馬空港相互の連携を強化し、県東部地域における経済の活性化を図る様々な取り組みを支えるとともに、発生切迫度が高まる南海トラフ地震や、近年、激甚化・頻発化する自然災害への備えを高め、地域防災力の向上を図るうえでも大変重要な路線です。
このため、国においては、本年度の開通予定が示されている高知南国道路の着実な整備及び南国安芸道路の早期開通に向け、より一層の事業推進をお願いします。

事業評価監視委員会の意見

- ・「事業継続」とする事業者の判断は「妥当」である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・平成20年7月 高知自動車道（南国IC～高知IC）延長7.6km 4車線化
- ・平成22年6月 高速自動車道無料化社会実験（高知IC～須崎東IC）実施
- ・平成23年3月 高知東部自動車道（香南やすIC～芸西西IC）延長3.9km 2車線開通
- ・平成23年度 一般国道55号南国安芸道路（芸西西IC～安芸西IC）延長8.5km事業化
- ・平成23年6月 高速自動車道無料化社会実験（高知IC～須崎東IC）一時凍結
- ・平成24年度 一般国道55号安芸道路 延長5.8km事業化
- ・平成25年2月 高知東部自動車道（香南かがみIC～香南やすIC）延長2.9km 2車線開通
- ・平成26年3月 高知東部自動車道（香南のいちIC～香南かがみIC）延長2.2km 2車線開通
- ・平成27年3月 高知東部自動車道（高知南IC～なんこく南IC）延長4.7km 2車線開通
- ・平成28年4月 高知東部自動車道（なんこく南IC～高知龍馬空港IC）延長4.1km 2車線開通

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・平成12年度に事業化、用地進捗率100%、事業進捗率72%（令和2年3月末時点）

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・早期の全線開通に向けて工事を推進する。

施設の構造や工法の変更等

- ・今後も新技術、新工法の採用による工事コストの縮減に加えて、施設の長寿命化や維持管理費を考慮した構造等の採用等、総コストの縮減に努めていくこととする。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

- ・以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



※ 費用便益分析結果の () 書きは、南国安芸道路の分析結果を記入している。

※ 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。

※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

再評価結果（令和3年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・技術課
担当課長名：前佛 和秀

事業名	一般国道55号 南国安芸道路（芸西西～安芸西）		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：高知県安芸郡芸西村西分 至：高知県安芸市馬ノ丁				延長	8.5km
事業概要	<p>一般国道55号は、徳島市を起点に阿南市、海陽町、室戸市、安芸市などを經由し、高知市に至る延長約200kmの主要幹線道路であり、四国広域交通ネットワークを形成する基幹道路として、地域の生活や経済、観光の振興に大きな役割を果たしている。</p> <p>一般国道55号南国安芸道路（芸西西～安芸西）は、高規格幹線道路網を構成する自動車専用道路として整備される高知東部自動車道の一部であり、高知自動車道及び阿南安芸自動車道と一体で機能することにより、四国8の字ネットワークを形成し、高知県東部地域の広域交流の促進及び地域活性化に大きく寄与する道路である。</p> <p>また、南海トラフ巨大地震や津波発生時の緊急輸送道路の確保、地域産業（観光振興）の支援、第3次医療施設への迅速な救急搬送の支援などを目的としている。</p>					
H23年度事業化	H11年度都市計画決定 （H一年度変更）		H26年度用地着手		H28年度工事着手	
全体事業費	435億円		事業進捗率 （令和2年3月末時点）	約20%	供用済延長	0.0km
計画交通量	14,100～16,400台/日					
費用対効果 分析結果	B/C （事業全体）	1.3 (1.9)	総費用 （残事業）/（事業全体）	598/3,768億円	総便益 （残事業）/（事業全体）	1,671/4,970億円
	（残事業）	2.8 (2.6)	事業費	487/3,574億円	走行時間短縮便益	1,431/4,299億円
			維持管理費	110/193億円	走行経費減少便益	171/504億円
					交通事故減少便益	70/167億円
感度分析の結果	<p>（事業全体）交通量：B/C=1.3～1.4（交通量±10%） （残事業）交通量：B/C=2.4～3.2（交通量±10%）</p> <p>事業費：B/C=1.3～1.3（事業費±10%） 事業費：B/C=2.6～3.0（事業費±10%）</p> <p>事業期間：B/C=1.3～1.3（事業期間±20%） 事業期間：B/C=2.7～2.9（事業期間±20%）</p>					
事業の効果等	<p>南海トラフ巨大地震や津波発生時の緊急輸送道路の確保、現道の渋滞緩和、第3次医療施設への迅速な救急搬送の支援及び高知IC・高知新港・高知龍馬空港間のアクセス向上による地域産業の活性化など多様な効果が期待できる。</p> <p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道等の時間損失の削減が見込まれる。 ・現道等における混雑時旅行速度の改善が見込まれる。 ・路線バス等の速達性・定時性が向上し利便性向上が期待できる。 ・JR高知駅（特急停車駅）へのアクセス向上が見込まれる。 ・高知龍馬空港（第二種空港）へのアクセス向上が見込まれる。 <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高知港（重要港湾）へのアクセス向上が見込まれる。 ・高知県東部における農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる。 <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高知自動車道及び阿南安芸自動車道と一体で機能し、四国8の字ネットワークの形成に寄与する。 ・隣接した日常活動圏中心都市間（安芸市と高知市）を最短時間で連絡する路線を構成する。 ・日常活動圏中心都市（高知市）へのアクセス向上が見込まれる。 <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「観光振興プロジェクト」、「過疎地域自立促進プロジェクト」、「ゆず振興プロジェクト」を支援。 ・高知県東部地域の観光地へのアクセス向上が見込まれる。 <p>⑤安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・三次医療施設（高知医療センター）へのアクセス向上が見込まれる。 <p>⑥安全な生活環境の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・周辺道路の交通量が減少することで安全性の向上が見込まれる。 <p>⑦災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・道路寸断で孤立化する集落の解消が見込まれる。 ・高知県地域防災計画において第一次緊急輸送道路に位置づけられている。 					

- ・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る区間の代替路線が形成される。
- ・国道55号の防災点検箇所を回避したルートが形成される。
- ⑧地球環境の保全
 - ・CO2排出量の削減が見込まれる。
- ⑨生活環境の改善・保全
 - ・NOX排出量の削減が見込まれる。
 - ・SPM排出量の削減が見込まれる。
- ⑩他のプロジェクトとの関係
 - ・第2次南国市都市計画マスタープランの中で「交通施設の整備方針」として位置づけられている。
- ⑪その他
 - ・「南海トラフ巨大地震」における救援ルートの信頼性向上や自衛隊救援活動ルートの確保が見込まれる。

関係する地方公共団体等の意見

- ・地域から頂いた主な意見等
高知東部自動車道整備促進期成同盟会等より、本事業の整備促進について積極的な要望活動が続けられている。
- ・高知県知事の意見
 - ・事業継続に異議はありません。
 四国8の字ネットワークを構成する一般国道55号高知南国道路、南国安芸道路は、高知自動車道、高知新港及び高知龍馬空港相互の連携を強化し、県東部地域における経済の活性化を図る様々な取り組みを支えるとともに、発生切迫度が高まる南海トラフ地震や、近年、激甚化・頻発化する自然災害への備えを高め、地域防災力の向上を図るうえでも大変重要な路線です。
このため、国においては、本年度の開通予定が示されている高知南国道路の着実な整備及び南国安芸道路の早期開通に向け、より一層の事業推進をお願いします。

事業評価監視委員会の意見

- ・「事業継続」とする事業者の判断は「妥当」である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・平成24年度 一般国道55号安芸道路 延長5.8km事業化
- ・平成25年2月 高知東部自動車道（香南かがみIC～香南やすIC）延長2.9km 2車線開通
- ・平成26年3月 高知東部自動車道（香南のいちIC～香南かがみIC）延長2.2km 2車線開通
- ・平成27年3月 高知東部自動車道（高知南IC～なんこく南IC）延長4.7km 2車線開通
- ・平成28年4月 高知東部自動車道（なんこく南IC～高知龍馬空港IC）延長4.1km 2車線開通

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・平成23年度に事業化、用地進捗率64%、事業進捗率20%（令和2年3月末時点）

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・早期の全線開通に向けて用地買収及び工事を推進する。

施設の構造や工法の変更等

- ・今後も新技術、新工法の採用による工事コストの縮減に加えて、施設の長寿命化や維持管理費を考慮した構造等の採用等、総コストの縮減に努めていくこととする。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

- ・以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



※ 費用便益分析結果の（）書きは、高知南国道路（芸西西～安芸西）の分析結果を記入している。
 ※ 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。
 ※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

再評価結果（令和3年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・技術課
担当課長名：前佛 和秀

事業名	一般国道56号 <small>くぼかわきが</small> 窪川佐賀道路	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： <small>こうちけんたかおかぐんしまんとちようひらぐし</small> 高知県高岡郡四万十町平串 至： <small>こうちけんほたくんくろしおちようさ</small> 高知県幡多郡黒潮町佐賀			延長	11.2km
事業概要	<p>一般国道56号は、高知県高知市を起点として、愛媛県松山市に至る全長約336kmの主要幹線道路であり、高知西南地域の産業・経済・生活を支える大動脈である。このうち、窪川佐賀道路に並行する現道区間においては、線形不良・災害危険箇所が多い等、様々な課題を抱えている。</p> <p>一般国道56号窪川佐賀道路は、四国8の字ネットワークを形成し、高知県西南地域の交流の促進及び地域活性化を支援する道路である。また、南海トラフ地震による津波発生時に高知県西南地域への信頼性の高い緊急輸送道路の確保などを目的としている。</p>				
H24年度事業化	H16年度都市計画決定 (H20年度都市計画変更)	H26年度用地着手	H27年度工事着手（佐賀工区） R1年度工事着手（窪川工区）		
全体事業費	468億円	事業進捗率 (令和2年3月末時点)	約41%	供用済延長	0.0km
計画交通量	6,800～8,500台/日				
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.2 (1.2) (残事業) 1.5 (2.3)	総費用 (残事業)/(事業全体) 976/1,241億円 事業費：890/1,155億円 維持管理費：86/86億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 1,453/1,453億円 走行時間短縮便益：1,237/1,237億円 走行経費減少便益：171/171億円 交通事故減少便益：46/46億円	基準年	令和2年
感度分析の結果	<p>(事業全体) 交通量：B/C=1.02～1.3（交通量±10%） (残事業) 交通量：B/C=1.3～1.7（交通量±10%） 事業費：B/C=1.1～1.3（事業費±10%） 事業費：B/C=1.4～1.6（事業費±10%） 事業期間：B/C=1.1～1.2（事業期間±20%） 事業期間：B/C=1.4～1.6（事業期間±20%）</p>				
事業の効果等	<p>国道56号の四万十町から黒潮町における線形不良の解消や災害危険箇所を回避するとともに、四国8の字ネットワークの形成による地域の産業・観光振興の支援など、多様な整備効果が期待できる。</p> <p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道等の時間損失の削減が見込まれる ・現道等の路線バス及び高速バスの利便性や快適性向上が見込まれる ・黒潮町から高知龍馬空港へのアクセス向上が見込まれる <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・黒潮町から高知新港へのアクセス向上が見込まれる ・高知県西南部における農林水産品（清水さば等）の流通の利便性の向上が見込まれる <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高知県内の四国8の字ネットワークの形成に寄与する ・拠点都市間（高知市～四万十市）を高規格幹線道路で連絡する路線を構成する ・日常活動圏中心都市間（須崎市～四万十市）を最短時間で連絡する路線を構成する ・日常活動圏の中心都市（黒潮町～四万十町）へのアクセス向上が見込まれる <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・黒潮町が推進するスポーツ合宿を支援する ・観光資源が多くある高知西南地域へのアクセス向上が見込まれる <p>⑤安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・二次医療施設（幡多けんみん病院）への搬送時間が短縮し、重篤患者の救命率向上が見込まれる <p>⑥災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・唯一の幹線道路である国道56号（現道）を補完し、落石・崩壊による孤立の解消を支援する ・国道56号は第一次緊急輸送道路に指定されている ・国道56号が通行止めになった場合の代替路を形成する ・国道56号の防災危険箇所を回避したルートを形成する <p>⑦地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出量の削減が見込まれる 				

⑧生活環境の改善・保全

- ・N02排出量の削減が見込まれる
- ・SPM排出量の削減が見込まれる

⑨その他

- ・線形不良箇所を回避したルートを形成する

関係する地方公共団体等の意見

地域から頂いた主な意見等

- ・整備促進期成同盟会などから、本事業の整備推進について、積極的な要望活動が続けられている。
(H24. 9、H25. 2、H26. 11、H27. 5, 8, 11、H28. 2、H29. 10, 11、H30. 10, 11, 12、R1. 10, 11、R2. 9, 11)

高知県知事の意見：

- ・事業継続に異議はありません。

四国8の字ネットワークを構成する一般国道56号窪川佐賀道路、佐賀大方道路及び大方四万十道路は、県中央部と西部地域を結ぶ唯一の幹線道路である国道56号の代替機能を担い、平時に加え、南海トラフ地震などの大規模災害時に安定的な人流・物流を確保するうえで大変重要な路線です。

このため、国においては、早期の開通に向け、より一層の事業推進をお願いします。

事業評価監視委員会の意見

- ・「事業継続」とする事業者の判断は「妥当」である。

事業採択時より再評価実施までの周辺環境変化等

- ・平成23年 3月 四国横断自動車道（須崎西IC～中土佐IC）延長7.0km 2車線開通
- ・平成24年12月 四国横断自動車道（中土佐IC～四万十町中央IC）延長14.8km 2車線開通
- ・平成29年 4月 国道56号佐賀大方道路 新規事業化
- ・平成30年11月 片坂バイパス 延長6.1km 開通
- ・平成31年 4月 国道56号大方四万十道路 新規事業化
- ・令和 2年 7月 国道56号中村宿毛道路（平田IC～宿毛和田IC）延長7.6km 開通

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・令和2年3月末で用地取得率66%、事業進捗率約41%。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・早期供用に向け、調査設計、用地買収、改良工、橋梁工、トンネル工を推進。

施設の構造や工法の変更等

- ・今後も新技術、新工法の採用による工事コストの縮減に加えて、施設の長寿命化や維持管理費を考慮した構造等の採用等、総コストの縮減に努めていくこととする。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

- ・以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



※ 費用対効果分析結果は、窪川佐賀道路・佐賀大方道路・大方四万十道路一体での分析結果で、() 書きは、窪川佐賀道路の分析結果を記している。

※ 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。

※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。