

新規事業採択時評価結果（令和4年度新規事業化箇所）

担当課：道路局 国道・技術課
担当課長名：長谷川 朋弘

事業の概要

事業名	一般国道235号（日高自動車道） 静内三石道路（静内～東静内）	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 北海道開発局
起終点	自：北海道日高郡新ひだか町 静内神森 至：北海道日高郡新ひだか町 東静内	延長	8.0 km		

事業概要
日高自動車道は、苫小牧市を起点として厚真町、むかわ町、日高町等を経由し、浦河町へ至る高規格道路である。このうち、静内三石道路（静内～東静内）は、日高郡新ひだか町 静内神森から日高郡新ひだか町 東静内に至る延長約8.0 kmの自動車専用道路である。

事業の目的、必要性
当該区間の整備により、大規模な地震・津波の発生に備えた信頼性の高い道路ネットワーク確保による住民の安心・安全と国土強靱化の実現、市街地の回避による速度低下や信号交差点による走行中の揺れの回避による全国一の生産を誇る軽種馬産業の支援、高次医療施設へのアクセス向上による救急医療活動の支援が期待される。

全体事業費	約520億円	計画交通量	約7,700台/日
-------	--------	-------	-----------



関係する地方公共団体等の意見
【北海道知事】
一般国道235号（日高自動車道）静内三石道路（静内～東静内）の予算化に同意いたします。
本道における高規格道路ネットワークは、圏域間の交流拡大や広域観光の振興、地域経済の活性化への貢献のほか、大規模災害における代替路の確保など、道民生活や経済活動を支援する重要な役割を果たすものです。
「一般国道235号（日高自動車道）静内三石道路（静内～東静内）」の整備は、全国一の生産を誇る軽種馬や農水産物の輸送をはじめとする物流の効率化、救急搬送時間の短縮、大規模地震・津波発生時の避難及び緊急車両の通行確保、日高・十勝を巡る周遊観光等の振興など多くの効果を発揮するものと考えています。
令和4年度の新規事業として予算化していただきますよう、特段のご配慮をお願いいたします。

学識経験者等の第三者委員会の意見
・新規事業化については妥当である。

事業採択の前提条件
・費用対便益：便益が費用を上回っている。
・手続きの完了：計画段階評価手続き完了（R3.12.7）

事業評価結果

費用便益分析	B/C	1.3 (1.01)	総費用：4,083億円 （事業費：3,724億円 維持管理費：333億円 更新費：26億円）	総便益：5,299億円 （走行時間短縮便益：4,522億円 走行経費減少便益：639億円 交通事故減少便益：139億円）	基準年 令和3年
	感度分析の結果	交通量変動	B/C=1.1（交通量 -10%）	B/C=1.5（交通量 +10%）	
		事業費変動	B/C=1.3（事業費 +10%）	B/C=1.3（事業費 -10%）	
		事業期間変動	B/C=1.3（事業期間 +20%）	B/C=1.3（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	◎	◎	信号交差点の回避により、速達性が向上する。 【信号交差点数】 現況 7箇所 → 整備後 0箇所 [全て回避]
	事故対策	◎	◎	事故危険区間や線形不良区間の回避により、安全性が向上する。 【線形不良箇所】 現況 2箇所 → 整備後 0箇所 [全て回避] 【事故危険区間】 現況 1箇所 → 整備後 0箇所 [全て回避]
	歩行空間	-	-	注目すべき影響はない。
社会全体への影響	住民生活	◎	◎	高次医療施設を有する苫小牧市への速達性及び安定性向上により、安心できる暮らしを支援する。 【所要時間（苫小牧市立病院～新ひだか町（東静内地区））】 現況 72分 → 整備後 59分 [13分短縮] 【60分圏カバー人口（新ひだか町）】 現況 0% → 整備後 61%
	地域経済	◎	◎	函館港へのアクセス向上により、軽種馬輸送の速達性や安全性が向上し、地域の基幹産業である軽種馬産業を支援する。 【所要時間（新ひだか町～函館港）】 現況 271分 → 整備後 255分 [16分短縮]
	災害	◎	◎	津波浸水範囲を回避し、大規模災害発生時に信頼性の高い道路ネットワークを確保する。 【津波浸水区間の回避】 現況 7.8km → 整備後 0.0km [全て回避] 【代替路の確保】 現況 未確保 → 整備後 確保
	環境	-	-	注目すべき影響はない。
	地域社会	◎	◎	速度向上や事故率低減など、交通環境の改善・輸送効率向上により地域の産業振興に貢献する。
事業実施環境			○	日高総合開発期成会、日高自動車道早期建設促進期成会等より静内～三石間の早期事業化を要望されている。

採択の理由

費用便益比が一体評価で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、当該区間の整備により救急医療活動、物流輸送、災害時における道路機能の確保等の効果が期待でき、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。
※B/Cの上段は厚真IC～三石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費用便益分析結果。

新規事業採択時評価結果（令和4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		
大規模な地震・津波などの災害時においても機能する信頼性の高いネットワークを構築し、輸送時の物流効率化を支援するとともに、高次医療機関への救急搬送時における速達性・安定性向上による、地域の安心できる暮らし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	日高地域は、今後30年以内の大規模地震の発生確率が高く、大規模地震の発生により、国道235号（静内～東静内）の約85%が津波により浸水すると想定。津波浸水予測範囲に位置する国道235号が寸断した場合、自衛隊による救援・救助、復旧活動等の遅延が懸念。	※北海道総合開発計画(H28.3閣議決定) ・地震・津波による被害や社会経済的影響を最小限に抑えるため、代替性確保のための高規格幹線道路の整備を促進する。 ※道央広域連携地域政策展開方針(R3) ・防災・減災、国土強靱化に資するインフラの整備や、地域防災マスターや自主防災組織の育成、感染症対策を踏まえた避難所運営などによる地域防災力の強化
住民生活	日高地域には心筋梗塞や脳卒中の急性期医療を担う医療機関がなく、苫小牧市や札幌市の高次医療施設に依存。新ひだか町から苫小牧市への救急搬送は、心筋梗塞の救命効果が期待できる60分での到達が困難。安心して暮らせる地域を形成するには苫小牧市や札幌市への速達性が課題。	※北海道総合開発計画(H28.3閣議決定) ・基礎圏域中心都市と周辺市街地とのアクセス向上を図り、基礎圏域内外の広域的な交流を支えるため、都市間の時間距離を縮める高規格幹線道路網等の広域交通ネットワークの整備を推進する。 ※道央広域連携地域政策展開方針(R3) ・地域生活や産業及び快適な広域観光を支える交通ネットワークの維持・確保及び充実
地域経済 地域社会	日高地域は、全国生産頭数の約8割を占める全国一の軽種馬産地であるが、信号交差点や線形隘路区間で発生する走行中の揺れに起因する輸送熱※を発症しているほか、貨物車の重大事故発生割合が全道平均の約1.8倍と高く、安定かつ安全性の高い輸送路の確保が課題。 ※輸送熱とは、走行中の揺れやストップ&ゴーに起因する馬の呼吸器疾患。	※北海道総合開発計画(H28.3閣議決定) ・広域的な人流・物流を支える交通体系を強化する観点から、生産地や観光地、消費地、空港・港湾等の交通拠点を結ぶ道路ネットワークの整備を推進する。 ※道央広域連携地域政策展開方針(R3) ・地域生活や産業及び快適な広域観光を支える交通ネットワークの維持・確保及び充実
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、安全で信頼性の高い道路ネットワークが確保されるとともに、拠点都市と重要港湾間のアクセス向上が図られ地域産業の活性化、地域医療サービスの向上に貢献するなど有効性の高い事業と評価する。 									
道路ネットワークの 防災機能	主な区間		改善ペア数	脆弱度 (防災機能ランク)		累積脆弱度 の変化量	改善度		評価
				整備前	整備後		通常時	災害時	
	浦河町	新ひだか町	21 (8)	0.95 [C] (1.00) [D]	0.95 [C] (1.00) [D]	▲334.39 (▲77.29)	0.09 (0.06)	0.00 (0.00)	○

事業の効率性
・計画段階評価手続き完了（R3.12.7）

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

新規事業採択時評価結果（令和4年度新規事業化箇所）

担当課：道路局 国道・技術課
担当課長名：長谷川 朋弘

事業の概要

事業名	一般国道236号（帯広・広尾自動車道） 大樹広尾道路（豊似～広尾）	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 北海道開発局
起終点	自：北海道広尾郡広尾町字紋別 至：北海道広尾郡広尾町字ラッコベツ	延長	12.3 km		

事業概要
帯広・広尾自動車道は、北海道横断自動車道帯広ジャンクションから分岐し、帯広市等を経由し広尾町に至る高規格道路である。このうち、大樹広尾道路（豊似～広尾）は、広尾郡広尾町字紋別から広尾郡広尾町字ラッコベツに至る延長約12.3kmの自動車専用道路である。

事業の目的、必要性
当該区間の整備により、災害時においても機能する信頼性の高い道路ネットワークを構築し、重要港湾十勝港とのアクセス向上により全国の食を支える地域産業を支援するとともに、高次医療施設へのアクセス向上により救命救急医療活動を支援するものである。

全体事業費 約480億円 計画交通量 約4,100台/日



関係する地方公共団体等の意見
【北海道知事】
一般国道236号（帯広・広尾自動車道）大樹広尾道路（豊似～広尾）の予算化に同意いたします。本道における高規格道路ネットワークは、圏域間の交流拡大や広域観光の振興、地域経済の活性化への貢献のほか、大規模災害における代替路の確保など、道民生活や経済活動を支援する重要な役割を果たすものです。「一般国道236号（帯広・広尾自動車道）大樹広尾道路（豊似～広尾）」の整備は、国内有数の農業・酪農地域である十勝地域の農産物の輸送をはじめとする物流の効率化、救急搬送時間の短縮、大規模地震・津波発生時の避難及び緊急車両の通行確保、日高・十勝を巡る周遊観光等の振興など多くの効果を発揮するものと考えています。令和4年度の新規事業として予算化していただきますよう、特段のご配慮をお願いいたします。

学識経験者等の第三者委員会の意見
・新規事業化については妥当である。

事業採択の前提条件
・費用対便益：便益が費用を上回っている。
・手続きの完了：計画段階評価手続き完了（H28.3.1）

事業評価結果

費用便益分析	B/C	1.2 (0.7)	総費用：2,641億円 （事業費：2,271億円 維持管理費：359億円 更新費：11億円）	総便益：3,200億円 （走行時間短縮便益：2,574億円 走行経費減少便益：501億円 交通事故減少便益：124億円）	基準年 令和3年
	感度分析の結果	交通量変動	B/C=1.1（交通量 -10%）	B/C=1.4（交通量 +10%）	
		事業費変動	B/C=1.2（事業費 +10%）	B/C=1.2（事業費 -10%）	
	事業期間変動	B/C=1.2（事業期間 +20%）	B/C=1.2（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	◎
事故対策		◎	別線整備により地吹雪発生箇所、事故危険区間を回避する。 【地吹雪発生箇所の回避】 現況 2箇所通過 → 整備後 0箇所通過 [全て回避] 【事故危険区間の回避】 現況 2箇所通過 → 整備後 0箇所通過 [全て回避]
歩行空間		-	注目すべき影響はない。
社会全体への影響	住民生活	◎	帯広市の高次医療施設への速達性が向上する。 【帯広市高次医療施設60分圏冬期南十勝カバー人口】 現況 12,700人 (64%) → 整備後 17,600人 (89%)
	地域経済	◎	十勝港へのアクセス向上により、物流の効率化が図られ、全国の食料供給を支える十勝・オホーツク圏の地域産業を支援する。 【所要時間（帯広市～十勝港）】 現況 83分 → 整備後 74分 [9分短縮]
	災害	◎	津波浸水予測範囲を回避し、災害時の信頼性の高い道路ネットワークを構築する。 【津波浸水予測範囲の回避】 災害時の孤立人口 現況 約6,000人 → 整備後 約200人
	環境	-	注目すべき影響はない。
	地域社会	◎	速度向上や事故率低減など、交通環境の改善・輸送効率向上により地域の産業振興に貢献する。 【所要時間（帯広市～広尾町）】 現況 88分 → 整備後 77分 [11分短縮]
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1.2と便益が費用を上回っているとともに、計画段階評価手続きが完了し、事業採択の前提条件が確認できる。
また、当該区間の整備により、災害時においても機能する信頼性の高い道路ネットワークを構築し、重要港湾十勝港とのアクセス向上により全国の食を支える地域産業を支援するとともに、高次救急医療施設へのアクセス向上により救命救急医療活動を支援するなど、当該事業の整備の必要性・効果は高いと判断できる。
以上より、本事業の新規事業化については妥当である。

※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価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の上段は帯広川西IC～広尾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費用便益分析結果。

新規事業採択時評価結果（令和 4 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		
災害時においても機能する信頼性の高い道路ネットワークを構築し、重要港湾十勝港とのアクセス向上により全国の食を支える地域産業を支援するとともに、高次救急医療施設へのアクセス向上により救命救急医療活動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	・ 現道の国道 336 号は津波浸水予測範囲を通過するため、大規模災害発生時の広尾町の孤立が課題。	※新たな北海道総合開発計画 (H28.3 閣議決定) ・ 地震・津波による被害や社会経済的影響を最小限に抑えるため、代替性の確保のための高規格幹線道路の整備を推進する。 ※北海道総合計画（十勝連携地域）(R3.12) ・ 生命（いのち）と暮らしを守り我が国の食料共有と産業を支える交通・情報ネットワークの形成
住民生活	・ 広尾町の救急搬送先は約 5 割が帯広方面であり、特に十勝圏の高次医療は管内唯一の第三次救急医療施設がある帯広市へ依存。 ・ 広尾町をはじめとする南十勝の人口の約 4 割の方が冬期には 60 分以内に到達できない状況で、速達性の確保が急務。	※新たな北海道総合開発計画 (H28.3 閣議決定) ・ 基礎圏域中心都市と周辺市街地とのアクセス向上を図り、基礎圏域内外の広域的な交流を支えるため、都市間時間距離を縮める高規格幹線道路網等の広域交通ネットワークを整備推進する。 ※北海道総合計画（十勝連携地域）(R3.12) ・ 生命（いのち）と暮らしを守り我が国の食料共有と産業を支える交通・情報ネットワークの形成
地域経済 地域社会	・ 高規格道路延伸や、十勝港の開発計画の進展により、十勝港の貨物量が増加傾向で、十勝地域は、小麦など全国 1 位の農産物を生産する国内有数の農業地域であり、十勝港は生産された小麦の出荷や飼料原料などの輸入を担う全国の食料供給を支える重要拠点。 ・ 現道の国道 336 号では地吹雪区間で重大事故の発生割合が高く安全な輸送ルートの確保が急務。	※新たな北海道総合開発計画 (H28.3 閣議決定) ・ 生産地や観光地、消費地、空港・港湾等の交通拠点を結ぶ道路ネットワークの整備、ミッシングリンク解消等を推進する。 ※北海道総合計画（十勝連携地域）(R3.12) ・ 生命（いのち）と暮らしを守り我が国の食料共有と産業を支える交通・情報ネットワークの形成
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は C ランク→B ランクに改善するとともに、不通リンクの解消によりネットワーク全体の防災機能が強化される。 また、冬期においても安全で信頼性の高い道路ネットワークが確保されるとともに、拠点都市と重要港湾間のアクセス向上が図られ地域産業の活性化、地域医療サービスの向上に貢献するなど有効性の高い事業と評価する。 									
道路ネットワークの 防災機能	主な区間		改善 ペア数	脆弱度 (防災機能ランク)		累積脆弱度の 変化量	改善度		評価
				整備前	整備後		通常時	災害時	
	帯広市	広尾町	10 (5)	0.60 [C] (1.00) [D]	0.30 [B] (0.40) [C]	▲29.53 (▲29.53)	0.05 (0.04)	0.32 (0.60)	◎

事業の効率性
・ 計画段階評価手続き完了 (H28.3.1)

※道路ネットワークの防災機能の上段の値は帯広川西 IC～広尾 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（令和4年度新規事業化箇所）

担当課：道路局 国道・技術課
担当課長名：長谷川 朋弘

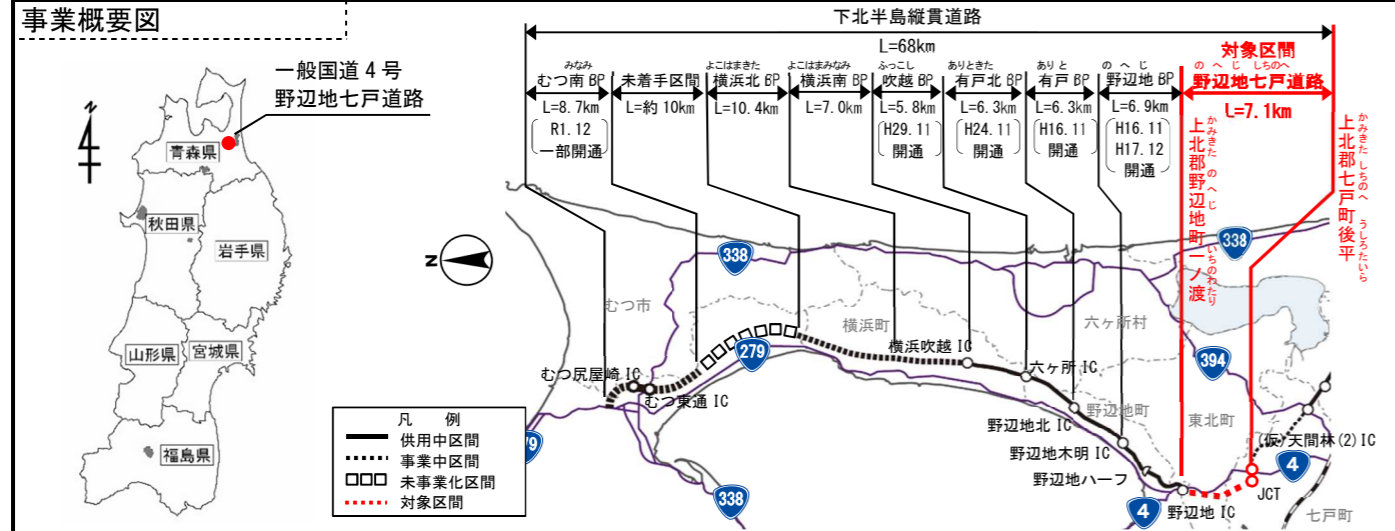
事業の概要

事業名	一般国道4号（下北半島縦貫道路） 野辺地七戸道路	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：青森県上北郡野辺地町一ノ渡 至：青森県上北郡七戸町後平	延長	7.1 km		

事業概要
下北半島縦貫道路は、下北地域の中心都市であるむつ市を起点に、東北縦貫自動車道八戸線と接続する地域高規格道路である。
このうち、野辺地七戸道路は高規格道路ネットワークのミッシングリンクの解消を目的とした延長7.1 kmの道路事業である。

事業の目的、必要性
当該区間の整備により高規格道路ネットワークのミッシングリンクが解消され安定した物流経路を確保。また、新幹線駅から下北地域の観光拠点へのアクセス性向上により周遊観光ルートを構築し、観光振興を支援する。さらに、冬期の走行環境の改善により事故発生リスクを低減させ、安全性向上を図るものである。

全体事業費：約290億円
計画交通量：約15,500台/日



関係する地方公共団体等の意見
【青森県知事】
事業化することについて同意します。
下北半島縦貫道路は、東北縦貫自動車道八戸線と一体となって地域間の連携強化や農林水産業・観光産業等の発展、地域医療の強化等を支援するとともに、災害時における避難路や物資輸送等の機能を有する重要な路線です。
事業化されることになれば、青森・県南・下北の各地域を連結する高規格道路の整備が大きく前進することとなり、県の基本計画で掲げる「生業」と「生活」が好循環する地域の確立に大きく寄与するものと考えております。

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（R3.6.25）

事業評価結果

費用対便益	B/C	1.2 (1.3)	総費用：1922億円 （事業費：1770億円 維持管理費：142億円 更新費：10億円）	総便益：2228億円 （走行時間短縮便益：1826億円 走行経費減少便益：270億円 交通事故減少便益：132億円）	基準年 令和3年	
	感度分析の結果	交通量変動	B/C=1.1（交通量-10%）	B/C=1.3（交通量+10%）		
		事業費変動	B/C=1.1（事業費変動+10%）	B/C=1.2（事業費変動-10%）		
	事業期間変動	B/C=1.1（事業期間変動+20%）	B/C=1.2（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	◎	規格の高い路線の整備により冬期の走行環境の改善とともに、事故リスクの低減 【冬期における死傷事故件数（12月～2月）】 現況：9件/4年 ⇒ 整備後：3件/4年（約7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	—	注目すべき影響はない		
		地域経済	◎	高規格道路ネットワークのミッシングリンクの解消により安定した物流経路の確保 【主要渋滞箇所の回避】 主要渋滞箇所 現況：3箇所 ⇒ 整備後：0箇所 【下北地域（むつ総合卸売市場）から全国（八戸JCT）への所要時間短縮】 現況：104分 ⇒ 整備後：84分（20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	◎	七戸十和田駅から下北地域の観光拠点となるむつ市内への所要時間が短縮 【所要時間の短縮 七戸十和田駅～むつ市内（下北名産センター）の所要時間】 現況：70分 ⇒ 整備後：58分（12分短縮）			
事業実施環境	○	青森県知事、青森県高規格道路網建設促進期成同盟会等により、下北半島縦貫道路未着手区間の早期事業化を要望				

採択の理由

費用便益比が一体評価で1.2と便益が費用を上回っているとともに、計画段階評価及び都市計画変更手続きが完了し、事業採択の前提条件が確認できる。
また、安定した物流輸送の支援、観光振興や走行環境の改善等、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の上段の値はむつIC～（仮）天間林（2）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（令和4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、冬期の走行環境が改善し、災害や事故発生リスクを低減させ安全性の向上を図るとともに、地域の産業振興や観光振興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"> 下北半島縦貫道路は、八戸市～むつ市を連絡する高速ネットワークの一部に位置づけられるが、ミッシングリンクとなっている。 対象路線の並行現道には迂回路がなく、平成24年豪雪時には立ち往生車両による長時間の通行止めが発生するなど、信頼性の低さが課題。 	※東北圏広域地方計画（H28.3） ・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。 ※青森県新広域道路交通ビジョン（R3.6） ・下北半島縦貫道路（中略）等がミッシングリンクとなっており、また、その現道区間は急峻な地形で冬期をはじめとする交通隘路が存在していることから、高規格幹線道路等のネットワークの構築が急務。
住民生活	<ul style="list-style-type: none"> 堆雪による道路幅員減少や路面凍結等、特に冬期に走行環境が悪化する。 冬期は事故件数の増加や正面衝突事故割合が2倍になるなど、冬期の安全性が課題。 	※東北圏広域地方計画（H28.3） ・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。 ※青森県新広域道路交通ビジョン（R3.6） ・県民が道路行政に期待している項目でも「冬場の除雪・排雪の充実」が半数以上で最も多く、（中略）本県における冬期交通環境の改善が重要であり、雪に強い道路交通網の確保が課題となっている。
地域経済・地域社会等	<ul style="list-style-type: none"> 地域の成長産業と高付加価値資源の流通を支える安定した物流ネットワークの拡充と強化が必要。 新幹線を利用する観光客に対し、地域の広域観光拠点へ連絡するネットワーク強化が必要。 	※青森県基本計画「選ばれる青森への挑戦」（H31.3） ・交通・情報通信基盤を効果的に活用し、多様な交通手段の組合せによる目的地へのアクセス向上や交通情報の検索機能の充実などの利便性の向上を促進します。 ※青森県新広域道路交通ビジョン（R3.6） ・全国・東北平均よりも漁獲量の多い三八地域・下北地域の水産物を含め、鮮度・品質の保持が重要な水産物等の更なる流通拡大のため、県産品の販路拡大を支援する円滑な道路網の形成が課題となっている。 ・広域観光を可能とする広域道路網の構築ならびに既存の高規格幹線道路等やスマート IC 等の利用促進が課題となっている。
その他		

事業の有効性									
・当該区間の整備により、主要拠点間のリンクの評価がDランクからC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。 ・また、冬期においても安全で信頼性の高い道路ネットワークが構築され、地域産業や観光振興を支援するなど、有効性の高い事業と評価する。									
道路ネットワークの防災機能	主な区間		改善ペア数	脆弱度（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	
	三沢空港	むつ市	6 (5)	1.00 (D)	0.67 (C)	▲62.7 (▲11.5)	0.11 (0.03)	0.33 (0.01)	◎

事業の効率性
・計画段階評価手続き完了（R3.6.25）

※道路ネットワークの防災機能の上段の値はむつIC～（仮）天間林（2）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（令和4年度新規事業化箇所）

担当課：道路局 国道・技術課
担当課長名：長谷川 朋弘

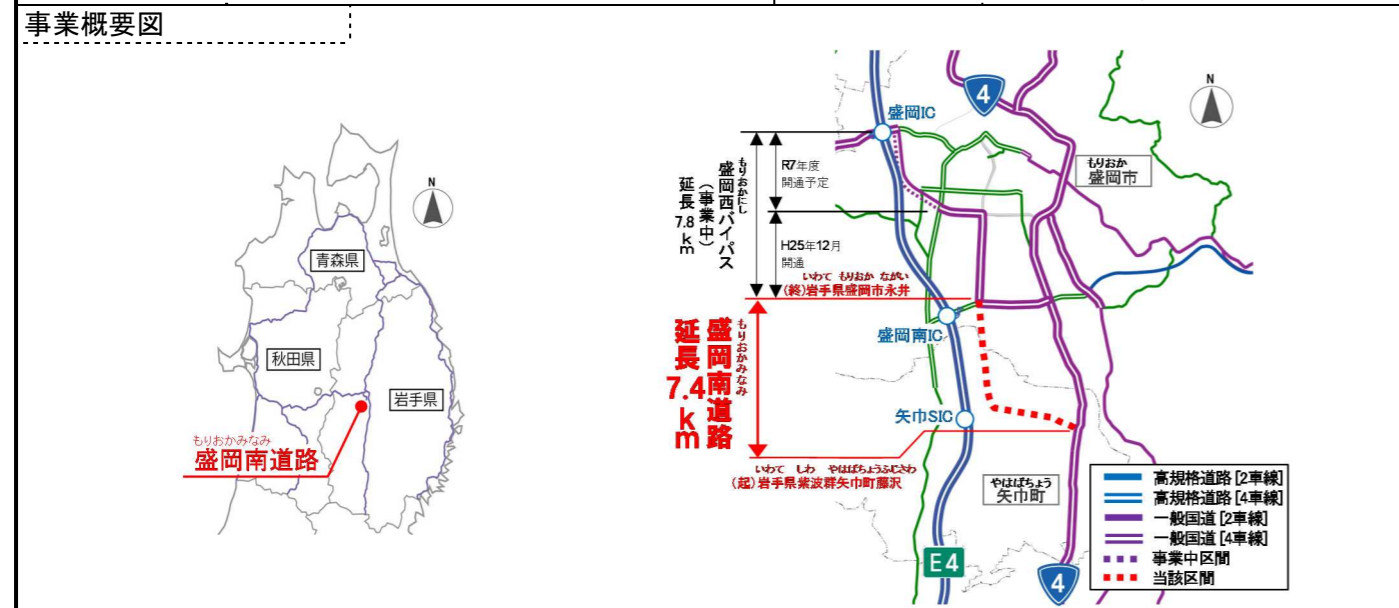
事業の概要

事業名	一般国道4号 盛岡南道路	事業区分	一般国道
事業主体	国土交通省 東北地方整備局		
起終点	自：岩手県紫波郡矢巾町藤沢 至：岩手県盛岡市永井	延長	7.4 km

事業概要
一般国道4号は、東京都中央区を起点に岩手県内を南北に縦断し青森県青森市に至る主要幹線道路である。このうち盛岡南道路は、渋滞緩和や交通安全の確保を目的とした延長7.4 kmの道路事業である。

事業の目的、必要性
当該事業の整備により、交通混雑を緩和し交通の速達性及び安全性を向上。岩手県南地域の産業集積地への円滑な物流を確保し、地域産業の活性化を支援するとともに、三次救急医療機関への円滑な搬送経路を確保し、地域の救急医療活動を支援するものである。

全体事業費：約380億円 計画交通量：約39,100台/日



関係する地方公共団体等の意見
【岩手県知事】
予算化することについて同意します。
国道4号矢巾町藤沢から国道46号盛岡市永井までの区間は、沿線の市街化等に伴う交通量の増加により慢性的な渋滞が発生しているため、幹線道路としての定時性、速達性の確保が大きな課題となっています。
また、盛岡貨物ターミナル駅を中心として、当該区間周辺に集積する岩手流通センター、盛岡市中央卸売市場などの物流拠点との円滑なアクセスの確保や、県内唯一の高度救命救急センターへの安全・安心な搬送ルートの確保が急務であることから、盛岡南道路の令和4年度の予算化について、特段の御配慮をお願いします。

学識経験者等の第三者委員会の意見
・新規事業化については妥当である。

事業採択の前提条件
■費用対便益：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（R2.2.7）、都市計画決定手続き完了（R4.2.18）

事業評価結果

費用便益分析	B/C	2.4	総費用：275億円 （事業費：246億円 維持管理費：29億円）	総便益：654億円 （走行時間短縮便益：641億円 走行経費減少便益：12億円 交通事故減少便益：0.6億円）	基準年 令和3年	
	感度分析の結果	交通量変動	B/C=2.0	（交通量 -10%）	B/C=2.8	（交通量 +10%）
		事業費変動	B/C=2.2	（事業費 +10%）	B/C=2.6	（事業費 -10%）
	事業期間変動	B/C=2.1	（事業期間 +20%）	B/C=2.7	（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	◎	・現道交通の転換により、交通混雑を緩和し、速達性を向上 【旅行速度】 現況：32km/h ⇒ 整備後：43km/h（11km/h向上）		
		事故対策	◎	・現道交通の転換により、交通混雑を緩和し、安全性を向上 【交通事故件数】 現況：127件/4年 ⇒ 整備後：87件/4年（約3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	◎	・三次救急医療機関への円滑な搬送経路を確保し、搬送時間を短縮 【盛岡駅～三次救急医療機関への搬送時間】 現況：27分 ⇒ 整備後：21分（6分短縮）		
		地域経済	◎	・国道4号への円滑な輸送経路を確保し、所要時間を短縮 【盛岡貨物ターミナル～国道4号への所要時間】 現況：24分 ⇒ 整備後：8分（16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		○	・東北自動車道の矢巾スマートICのアクセス性向上が期待される			
事業実施環境	○	・都市計画決定手続き完了（R4.2.18） ・岩手県知事、盛岡市長、岩手県道路整備促進期成同盟会等より、盛岡南道路の事業化を要望				

採択の理由

費用便益比が2.4と便益が費用を上回っているとともに、計画段階評価手続きが完了し、事業採択の前提条件が確認できる。
また、交通の速達性及び安全性の向上、地域産業の活性化や地域の救急医療活動の支援など、当該事業の整備の必要性・効果は高いと判断できる。
以上より、本事業の新規事業化については妥当である。

※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価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（令和4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、交通の速達性及び安全性の向上を図ると共に、地域産業の活性化や地域の救急医療活動を支援することを目的とする。		
評価項目	地域の課題	関連する計画
救助活動等	<p>岩手県内で発生する大規模災害に対応する、「人」「物」「情報」の機能が集約された全県拠点としての「広域支援拠点」が、盛岡・花巻エリアに配置されている。</p> <p>広域支援拠点 12 箇所のうち、「盛岡市総合アリーナ」や「岩手医科大学災害時地域医療支援教育センター」など 4 箇所が盛岡市と矢巾町に配置されており、人員・物資輸送ルートへの途絶や連絡時間の大幅な増加の恐れがある。</p>	<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のハード対策として、緊急輸送道路の強化、格子状骨格道路ネットワーク整備、道路交通網の代替性や多重性の確保を推進する。 災害に強い圏土を形成するために、東北圏全体の交通ネットワークを考慮した代替性・多重性の確保を図る。 <p>※いわて県民計画（H31. 3）</p> <ul style="list-style-type: none"> 災害に強い道路ネットワークを構築するため、県土の縦軸・横軸となる幹線道路の整備、緊急輸送道路や代替機能を有する路線の防災機能の強化などを推進。 <p>※岩手県新広域道路交通ビジョン（R3. 6）</p> <ul style="list-style-type: none"> 今後、起こりうる大規模災害に備え、被災地への支援活動の拠点となる防災拠点等の機能強化が必要。
住民生活	<p>三次救急医療機関への救急搬送は盛岡市中心部からの搬送が最も多い。</p> <p>救急搬送ルートが交通混雑区間を走行する経路となるため、救急搬送が阻害されている。</p>	<p>※東北圏広域地方計画（H28. 3）</p> <ul style="list-style-type: none"> 患者を医療施設へ搬送するための速達性のある確実な道路ネットワークや救急車退出路等、命を守る道路の整備を促進する。 <p>※岩手県新広域道路交通ビジョン（R3. 6）</p> <ul style="list-style-type: none"> 県内各地から第二次救急医療施設や第三次救急医療施設への、速達性及び代替性に優れた救急医療活動を支える道路ネットワークの強化が必要である。
地域経済・地域社会等	<p>岩手県の輸送用機械器具製造品出荷額は東北 1 位であり、当該区間は自動車部品の輸送経路となっている。</p> <p>物流拠点から国道 4 号へのアクセスが悪く、更に混雑区間を走行する輸送となるため、円滑な物流が阻害されている。</p>	<p>※いわて県民計画（H31. 3）</p> <ul style="list-style-type: none"> 物流の効率化など生産性の向上を図るため、内陸部と港湾を結ぶ道路、工業団地や I C へのアクセス道路、港湾などの社会資本の整備・利活用を推進します。 <p>※岩手県新広域道路交通ビジョン（R3. 6）</p> <ul style="list-style-type: none"> 県内各地域の主要工業団地等の物流拠点へのアクセス道路として、速達性を担保できる高規格幹線道路等の早期完成や機能強化が必要である。
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は C ランクから B ランクに改善するため、ネットワーク全体の防災機能が強化される。</p> <p>また、災害時にも機能する信頼性の高い道路ネットワークが確保されるとともに、地域産業の活性化や救急医療活動を支援するなど、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	
	岩手医科大学 附属病院	盛岡市	1	0.59 [C]	0.25 [B]	▲0.3	0.00	0.46	◎

事業の効率性
計画段階評価手続き完了（R 2. 2. 7）、都市計画決定手続き完了（R 4. 2. 18）

新規事業採択時評価結果（令和4年度新規事業化箇所）

担当課：道路局 国道・技術課
担当課長名：長谷川 朋弘

事業の概要

事業名	一般国道398号 いしのまき 石巻バイパス（沢田工区）	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：宮城県石巻市真野 至：宮城県牡鹿郡女川町浦宿浜	延長	5.8km		

事業概要
一般国道398号は、宮城県石巻市を起点に秋田県由利本荘市へ至る主要幹線道路である。このうち石巻バイパス（沢田工区）は、石巻市と女川町を結ぶ唯一の主要幹線道路として、現道の課題箇所を回避し災害時の広域迂回の解消等を目的とした延長5.8kmの道路事業である。

事業の目的、必要性
当該事業の整備により、頻発化する豪雨災害等による道路冠水に対し信頼性の高い道路ネットワークが確保され、三次救急医療機関がある石巻市への救急搬送などの救急医療活動を支援するとともに、地域の水産業や観光振興を支援することを目的とする。

全体事業費	約240億円	計画交通量	約6,000台/日
-------	--------	-------	-----------



関係する地方公共団体等の意見
【宮城県知事】
一般国道398号は、宮城・秋田両県の広域連携の強化をはじめ、東日本大震災により甚大な被害を受けた女川・牡鹿半島と内陸部を直結する唯一の主要幹線道路として、沿線地域の振興と発展、住民の安全で安心な生活を支える極めて重要な路線であります。
未整備となっている「沢田工区」の現道は、幅員が狭小で、急勾配・急カーブが連続するとともに、東日本大震災による津波や令和元年東日本台風による冠水など、近年激甚化・頻発化する気象災害の発生に対して脆弱な区間であり、災害時の安全性確保の観点から機能強化が強く求められています。
「沢田工区」について、直轄権限代行業による、速やかな事業化を図るよう強く要請いたします。

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：都市計画変更手続き完了（R4.2.18）

事業評価結果

費用便益分析	B/C	1.5	総費用：168億円 （事業費：164億円 維持管理費：3.9億円）	総便益：245億円 （走行時間短縮便益：233億円 走行経費減少便益：9.7億円 交通事故減少便益：2.8億円）	基準年 令和3年	
	感度分析の結果	交通量変動	B/C=1.3（交通量 -10%）	B/C=1.6（交通量 +10%）		
		事業費変動	B/C=1.3（事業費 +10%）	B/C=1.6（事業費 -10%）		
	事業期間変動	B/C=1.3（事業期間 +20%）	B/C=1.5（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	○	・急カーブや幅員狭小などの隘路が解消し、安全で快適な走行環境を確保。 【死傷事故件数】 現況：25件/4年 ⇒ 整備後：13件/4年（約50%減少）		
		歩行空間	○	・歩道未整備区間が解消され、地域の安全性の向上に寄与。		
	社会全体への影響	住民生活	◎	・女川町から石巻市内の三次救急医療機関への搬送時間を短縮。 【女川町役場から石巻赤十字病院への搬送時間】 現況：28分 ⇒ 整備後：23分（5分短縮）		
		地域経済	◎	・対象区間の急カーブや幅員狭小などの隘路の解消。 【急カーブ（R<150m）の解消】現況：9箇所 ⇒ 整備後：0箇所 【幅員狭小（W<8.0m）の解消】現況：6.3km ⇒ 整備後：0km		
		災害	◎	・台風等に伴う道路冠水による広域迂回を解消。 【女川町役場から石巻市役所間の広域迂回】 現況：61分（迂回あり） ⇒ 整備後（迂回がない場合）：30分（31分短縮）		
環境		—	・注目すべき影響はない。			
	地域社会	◎	・女川町から三陸沿岸道路への輸送時間や移動時間を短縮。 【女川町役場から石巻女川IC（最寄り）への輸送時間や移動時間】 現況：28分 ⇒ 整備後：23分（5分短縮）			
事業実施環境	○	・都市計画変更手続き完了（R4.2.18） ・宮城県知事、石巻市長、女川町長より「石巻バイパス（沢田工区）の早期事業化」を要望				

採択の理由

費用便益比が1.5と便益が費用を上回っているとともに、宮城県による都市計画変更手続きが完了し、事業採択の前提条件が確認できる。
また、信頼性の高い道路ネットワークの確保、救急医療活動の支援、地域の水産業や観光振興の支援等、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の。

新規事業採択時評価結果（令和4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		
当該事業の整備により、頻発化する豪雨災害等による道路冠水に対し信頼性の高い道路ネットワークが確保されるほか、救急医療活動の支援や地域の水産業や観光振興を支援することを目的とする。		
評価項目	地域の課題	関連する計画
救助活動等	国道 398 号は、女川町と石巻市を結ぶ唯一の幹線道路だが、冠水リスクが高く、令和元年東日本台風では、道路冠水等に伴う全面通行止め（計 17 時間）が発生し、通常時に比べ距離や時間が約 2～3 倍の広域迂回が発生するなど、脆弱な道路ネットワークが課題。	※石巻広域都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（R1.5） ・震災では、三陸縦貫自動車道等広域幹線道路が避難、救急活動、緊急物資輸送の際に大きな役割を果たし、その重要性が認識されたことから、広域幹線道路網を中心とした防災機能を有する新たな広域避難・輸送ネットワークの形成を図る。
住民生活	女川地域の重篤患者は、女川地域医療センターでの受け入れが困難なため、隣接する石巻市内の三次救急医療機関へ搬送されるが、搬送ルートには、線形不良箇所等を通するため、走行性が悪く、患者の安静搬送が困難なことが課題。	※第7次宮城県地域医療計画（H30.4） ・地域医療支援病院である石巻赤十字病院は、石巻～登米～気仙沼医療圏の拠点病院としての機能を果たしていくことが求められます。 ・他医療圏と比較して特に男性の死亡率が高い脳血管疾患、心疾患については、石巻赤十字病院と各拠点病院等との更なる連携体制の強化が求められます。
地域経済・地域社会等	女川町は水産業が盛んであり、養殖ギンザケの収穫量は全国1位を誇り、三陸沿岸道路を經由し輸送されているが、輸送ルートには、狭小幅員区間が存在するため走行性が悪く、一部県道を經由するなどアクセスが悪いことが課題。	※宮城の道づくり基本計画（R3.3） ・広域的な交流・産業の連携・活性化を図るため、重要物流道路及び代替・補完路を中心に、港湾や空港などの交通拠点や工業団地等の物流拠点、高規格幹線道路網へのアクセスを担う道路、地域間連携を担う道路について整備・機能強化を推進します。
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に変化がないものの、累積脆弱度の減少により、ネットワーク全体の防災機能が強化される。 また、災害時にも機能する信頼性の高い道路ネットワークの確保、救急医療活動の支援や地域の水産業や観光振興の支援等、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	
	石巻市	女川町	1	1.00 [D]	1.00 [D]	▲17.9	0.08	0.00	○

事業の効率性
・都市計画変更手続き完了（R4.2.18）

新規事業採択時評価結果（令和4年度新規事業化箇所）

担当課：道路局 国道・技術課
担当課長名：長谷川 朋弘

事業の概要

事業名	一般国道7号 <small>あきたみなみ</small> 秋田南拡幅	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：秋田県秋田市浜田 至：秋田県秋田市川尻町	延長	6.3 km

事業概要
一般国道7号は、新潟県新潟市を起点に日本海沿岸を南北に縦断し青森県青森市へ至る主要幹線道路である。このうち、秋田南拡幅は、渋滞緩和や交通安全の確保を目的とした延長6.3 kmの道路事業である。

事業の目的、必要性
当該事業の整備により交通容量を確保し、幹線道路としての速達性・定時性向上、交通混雑の解消により安全性の向上を図るとともに、円滑な物流ルートの確保により地域産業を支援することを目的とする。

全体事業費	約110億円	計画交通量	約19,500台/日
-------	--------	-------	------------



関係する地方公共団体等の意見
【秋田県知事】
予算化することについて同意いたします。
秋田南バイパスは臨海十字路交差点からの慢性的な渋滞の発生や冬期降雪時には、スタック車両の発生に起因する大規模な滞留が生じており、物流をはじめ地域間の交流や連携、通勤等の日常生活においても支障をきたしています。
今後も、一般国道7号秋田南拡幅をはじめ、県内の直轄国道整備に伴う諸課題の解決に向けて、国とともに取り組んでまいりますので、令和4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、早期の完成に向けて特段の御配慮をお願いします。

学識経験者等の第三者委員会の意見
・新規事業化については妥当である。

事業採択の前提条件
■費用対便益：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（H19.1.23）

事業評価結果

費用便益分析	B/C	2.8	総費用：99億円 （事業費：81億円 維持管理費：18億円）	総便益：277億円 （走行時間短縮便益：263億円 走行経費減少便益：9.6億円 交通事故減少便益：4.4億円）	基準年 令和3年	
	感度分析の結果	交通量変動	B/C=2.5 (交通量 -10%)	B/C=3.1 (交通量 +10%)		
		事業費変動	B/C=2.6 (事業費 +10%)	B/C=3.1 (事業費 -10%)		
	事業期間変動	B/C=2.6 (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	◎	・交通容量の拡大により、交通混雑が緩和され速達性が向上 【旅行速度】現況：30km/h ⇒ 整備後：50km/h (20km/h向上)		
		事故対策	◎	・交通混雑の緩和により、交通事故が減少し安全性が向上 【死傷事故件数】現況：42件/4年 ⇒ 整備後：9件/4年 (約8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	—	・注目すべき影響はない。		
		地域経済	◎	・円滑な物流ルートの確保により地域産業の活性化を支援 【秋田港と本荘工業団地間の所要時間】現況：68分 ⇒ 整備後：65分 (3分短縮)		
		災害	○	・冬期積雪期における定時性向上により、冬期交通機能の信頼性を確保 【当該区間の所要時間】 現況：19分 ⇒ 整備後：13分 (6分短縮)		
		環境	—	・注目すべき影響はない。		
		地域社会	○	・秋田市と由利本荘市等の拠点都市間のアクセス性向上が期待できる。		
	事業実施環境		○	・都市計画変更手続き完了（H19.1.23） ・秋田県知事、秋田市長より早期事業化を要望		

採択の理由

費用便益比が2.8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ており、事業採択の前提条件が確認できる。
また、渋滞緩和が図られ速達性や安全性が向上し、物流効率化が図られ地域産業の活性化を支援するなど、当該事業の整備の必要性・効果は高いと判断できる。
以上より、本事業の新規事業化については妥当である。

※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価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。

新規事業採択時評価結果（令和4年度新規事業化箇所）

担当課：道路局 国道・技術課

担当課長名：長谷川 朋弘

事業の概要

事業名	一般国道17号 なかむら 中村交差点立体	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：群馬県渋川市中村 ぐんま しぶかわ なかむら 至：群馬県渋川市中村 ぐんま しぶかわ なかむら	延長	0.8 km		
事業概要	<p>一般国道17号は、東京都中央区を起点に、新潟県長岡市を經由して、新潟市中央区に至る主要幹線道路である。</p> <p>このうち、中村交差点立体は、地域高規格道路「上信自動車道」の起点であり、慢性的な渋滞緩和と交通安全の確保、工業集積地の輸送確実性の向上を目的とした延長0.8kmの立体交差事業である。</p>				
事業の目的、必要性	<p>当該事業の整備により、国道17号の交通の円滑化が図られ、観光ピーク時における慢性的な渋滞の緩和や渋滞に起因した追突事故の削減、工業集積地の輸送確実性の向上に寄与することを目的とする。</p>				
全体事業費	約30億円	計画交通量	約28,300台/日		
事業概要図					

事業評価結果

費用便益分析	B/C	1.3	総費用 33億円 (事業費: 25億円 維持管理費: 7.9億円)	総便益 43億円 (走行時間短縮便益: 32億円 走行経費減少便益: 7.2億円 交通事故減少便益: 3.6億円)	基準年 令和3年
	感度分析の結果	交通量変動	B/C=1.1 (交通量 -10%)	B/C=1.4 (交通量 +10%)	
		事業費変動	B/C=1.2 (事業費 +10%)	B/C=1.4 (事業費 -10%)	
		事業期間変	B/C=1.3 (事業期間 +20%)	B/C=1.3 (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	◎	・国道17号中村交差点の立体化により、観光ピーク時における慢性的な渋滞が緩和。 【旅行速度の改善】 現況：12km/h ⇒ 整備後：58km/h（約46km/h向上）	
		事故対策	◎	・国道17号の交通の円滑化が図られ、渋滞に起因した追突事故の削減に寄与。 【死傷事故件数の削減】 現況：28件/4年 ⇒ 整備後：18件/4年（約4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	—	・注目すべき影響はない。	
		地域経済	◎	・中村交差点を起点とする渋滞が緩和され、工業集積地の輸送確実性の向上を支援。 【通過時間（関越道下り線出口合流部～中村交差点～工業集積地）】 現況：4分 ⇒ 整備後：2分（約5割減少）	
		災害	—	・注目すべき影響はない。	
		環境	—	・注目すべき影響はない。	
	地域社会	—	・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（S57.10） ・渋川市長、群馬県知事、上信自動車道建設促進期成同盟会により一般国道17号中村交差点立体の早期事業化を要望。		

関係する地方公共団体等の意見

【群馬県知事】
 「一般国道17号中村交差点立体」事業の令和4年度予算化について、同意致します。
 また、事業の実施にあたりましては、コスト削減を図りながら、早期完成に向け特段の御配慮をお願い致します。
 県といたしましては、「中村交差点立体」事業をはじめ、国道17号整備事業に関して、地元市町村との協力体制を整え、積極的に支援していく考えであります。
 さらに、本事業を進める上で必要となる用地取得や関係者協議を円滑に進めるための支援、工事中の交通規制・迂回・渋滞などに関する広報協力、施工ヤード・資材置き場等の確保協力などについても、地元との連携を密にし、当事業の促進が図れるよう、最大限の努力をしていくとともに、事業に対する地元理解醸成のための広報活動などにも協力してまいります。
 また、本事業の整備効果を地域へ波及させるため現在整備中の上信自動車道及び上信自動車道のアクセス道路について関係市町村と連携しながら重点的に整備を進めるとともに、上信自動車道の未事業化区間についても、関係機関と協力し検討を進めてまいります。

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：都市計画変更手続き完了（S57.10）

採択の理由

費用便益比が1.3と便益が費用を上回っているとともに、都市計画変更手続きが完了し、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事故減少、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。

新規事業採択時評価結果（令和4年度新規事業化箇所）

担当課：道路局 国道・技術課
担当課長名：長谷川 朋弘

事業の概要

事業名	一般国道17号 本庄道路（Ⅱ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：埼玉県深谷市岡 至：埼玉県本庄市沼和田	延長	6.1km		
事業概要	<p>一般国道17号は、埼玉県内を縦貫しており沿線地域交通のみならず首都圏と上越・信越方面を結ぶ主要幹線道路である。</p> <p>このうち本庄道路（Ⅱ期）は、並行する国道17号の交通混雑緩和と交通安全の確保、物流の円滑化を目的とした延長6.1kmのバイパス事業である。</p>				
事業の目的、必要性	<p>当該事業の整備により交通容量を確保し、交通混雑の緩和により速度低下に起因する交通事故の減少、バイパスネットワーク形成による円滑な物流活動に寄与することを目的とする。</p>				
全体事業費	約300億円	計画交通量	約18,100～38,400台/日		
事業概要図					

事業評価結果

費用便益分析	B/C	2.2 (2.5)	総費用 538億円 (事業費:474億円 維持管理費:56億円 更新費:8.3億円)	総便益 1,168億円 (走行時間短縮便益:1,101億円 走行経費減少便益:47億円 交通事故減少便益:20億円)	基準年 令和3年	
	感度分析の結果	交通量変動	B/C=2.0 (交通量 -10%)	B/C=2.4 (交通量 +10%)		
		事業費変動	B/C=2.1 (事業費 +10%)	B/C=2.3 (事業費 -10%)		
		事業期間変動	B/C=2.1 (事業期間 +20%)	B/C=2.2 (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	◎	・交通が転換し、国道17号の渋滞が緩和。 【混雑度（国道17号：四拾坂下交差点～若泉2丁目交差点）】 現況：1.13⇒整備後：0.94(約2割減少)		
		事故対策	◎	・交通混雑の緩和により、追突事故が減少。 【追突事故件数（国道17号：四拾坂下交差点～若泉2丁目交差点）】 現況：126件/4年⇒整備後：96件/4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	—	・注目すべき影響はない。		
		地域経済	◎	・広域道路ネットワーク整備により、所要時間の短縮が図られ物流活動や沿線企業活動に寄与。 【深谷市から高崎市への所要時間】 現況：34分⇒整備後：9分(約25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	○	・都市計画決定手続き完了（H21.2） ・埼玉県知事等より本庄道路（Ⅱ期）の早期事業化を要望			

採択の理由

費用便益比が2.2(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、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、各年次の価額に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の上段の値は本庄道路～本庄道路（Ⅱ期）を対象とした場合、下段（ ）書きの値は事業化区間を対象にした場合の費用便益分析結果

関係する地方公共団体等の意見

【埼玉県知事】
 一般国道17号本庄道路（Ⅱ期）を予算化することについて同意します。
 本県では、直轄国道等へアクセスする道路整備を積極的に進めており、本庄道路（Ⅱ期）区間につきましても、当該地域の道路ネットワークを強化するため、関係する市と連携しながらアクセス道路の整備を重点的に進めてまいります。
 また、円滑に事業が推進されるよう、沿線の自治体と連携し、用地取得及び必要な関係機関協議、地元調整など、最大限の支援を行ってまいります。
 なお、事業の実施にあたりましては、可能な限りコスト削減を図り、事業中区間とあわせ一刻も早い全線開通に向けて特段の御配慮をお願いします。

学識経験者等の第三者委員会の意見

・新規事業化については妥当である。

事業採択の前提条件

・費用対便益：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（H21.2）

新規事業採択時評価結果（令和4年度新規事業化箇所）

担当課：道路局 国道・技術課
 担当課長名：長谷川 朋弘

事業の概要

事業名	一般国道19号 塩尻拡幅	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：長野県塩尻市広丘高出 至：長野県塩尻市広丘野村	延長	3.3 km		
<p>事業概要</p> <p>一般国道19号は、愛知県名古屋市を起点に、岐阜県多治見市を經由して長野県長野市に至る主要幹線道路である。</p> <p>このうち、塩尻拡幅は、塩尻市内の交通混雑緩和と交通安全の確保を目的とした長野県塩尻市広丘高出から長野県塩尻市広丘野村までの延長3.3kmの現道拡幅事業である。</p>					
<p>事業の目的、必要性</p> <p>当該事業の整備により容量を確保し、幹線道路の速達性を向上し、速度低下に起因する交通事故の減少、狭隘な歩道の解消により、周辺地域の安全性向上に寄与することを目的とする。</p>					
全体事業費	約310億円	計画交通量	約31,600～46,700台/日		
<p>事業概要図</p>					

関係する地方公共団体等の意見

【長野県知事】
 「一般国道19号塩尻拡幅」事業の令和4年度予算化について、同意いたします。
 なお、事業の実施にあたりましては、コスト縮減を図りながら、早期完成に向けて特段のご配慮をお願いいたします。

県としましては、事業を進める上で必要となる、関係者協議への支援、事業促進が図れるよう、地元理解醸成のための広報活動や地元調整及び沿線の自治体が進める地籍調査にも最大限協力するとともに、沿線の自治体と連携し、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も取り組んでまいります。

また、関連する主要地方道塩尻鍋割穂高線の取付部整備や、事業起点である高出交差点における県管理の国道153号側での積極的な協力などを行ってまいります。

その他国道19号整備事業に関しても、地元市町村との協力体制を整え、積極的に支援していく考えです。

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（S55.10）

事業評価結果

費用便益分析	B/C	1.7	総費用 215億円 (事業費:204億円 維持管理費:11億円)	総便益 356億円 (走行時間短縮便益:327億円 走行経費減少便益:27億円 交通事故減少便益:2.3億円)	基準年 令和3年	
	感度分析の結果					
	交通量変動	B/C=1.6 (交通量)	-10%	B/C=1.7 (交通量)	+10%	
	事業費変動	B/C=1.5 (事業費)	+10%	B/C=1.7 (事業費)	-10%	
	事業期間変動	B/C=1.5 (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	◎	・当該区間整備により容量を確保し、幹線道路の速達性が向上。 【混雑度】 現況：1.35⇒整備後：0.66～0.97（約4割減少） 【混雑時平均旅行速度】 現況：20.4km/h⇒整備後：29.1km/h（約4割向上）		
		事故対策	◎	・ボトルネック解消により、速度低下に起因する交通事故が減少し、安全性が向上。 【死傷事故率】 現況：146件/億台・km⇒整備後：126件/億台・km（約1割減少）		
		歩行空間	○	・歩道の狭隘区間解消により、通学路として利用する小中校生など歩行者の安全性が向上。		
	社会全体への影響	住民生活	○	・事業区間の整備により、三次医療施設への搬送時間の短縮が図られ地域の安全・安心の確保に寄与。		
		地域経済	○	・事業区間の整備により、所要時間の短縮が図られ物流活動や沿線企業活動に寄与。		
		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（S55.10） ・長野県知事等より塩尻拡幅の早期事業化を要望				

採択の理由

費用便益比が1.7と便益が費用を上回っているとともに、都市計画決定手続きが完了し、事業採択の前提条件が確認できる。
 また、当該区間の混雑緩和や事故減少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、各年次の価額に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（令和4年度新規事業化箇所）

担当課：道路局 国道・技術課
担当課長名：課長 長谷川 朋弘

事業の概要

事業名	新潟南北道路 一般国道7号 沼垂道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 北陸地方整備局
起終点	自：新潟県新潟市中央区万代3丁目 至：新潟県新潟市中央区沼垂東2丁目	延長	1.6km		
事業概要	新潟南北道路は、日本海東北自動車道から新潟市中心市街地に至る延長約8kmの高規格道路である。このうち、一般国道7号沼垂道路は、新潟県新潟市中央区万代3丁目から同市同区沼垂東2丁目に至る延長約1.6kmの道路立体化事業である。				
事業の目的、必要性	当該事業の整備により、当該区間及び並行する国道7号の慢性的な交通渋滞の緩和、交通事故削減を図るとともに、新潟都心地区からの交通転換を促し、新潟市の人中心のまちづくり計画を支援する。また、国際拠点港湾新潟港（西港区）へのアクセス性向上により物流の速達性が向上し、地域産業を支援するものである。				
全体事業費	約430億円	計画交通量	約49,500台/日（高架部）		
事業概要図					

事業評価結果

費用対便益	B/C	4.4 (1.2)	総費用 2,336億円 事業費 : 2,095億円 維持管理費 : 204億円 更新費 : 38億円	総便益 10,363億円 走行時間短縮便益 : 8,657億円 走行経費減少便益 : 1,297億円 交通事故減少便益 : 409億円	基準年 令和3年
	感度分析の結果	交通量変動	B/C=4.1 (交通量 -10%)	B/C=5.2 (交通量 +10%)	
		事業費変動	B/C=4.4 (事業費 +10%)	B/C=4.5 (事業費 -10%)	
事業期間変動	B/C=4.4 (事業期間 +20%)	B/C=4.4 (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	◎	・交差点立体化及び交通容量の確保により渋滞が緩和され、円滑な交通を確保 【混雑度】 [現況] 1.31 → [整備有] 0.74 【旅行速度(ピーク)】 [現況] 18km/h → [整備有] 34km/h	
		事故対策	◎	・渋滞緩和により安全性が向上し、死傷事故が減少 【死傷事故件数】 [整備無] 3,140件 → [整備有] 3,063件	
	歩行空間	○	・沿道は住宅地、歩道未設置区間があり、新たに自歩道が確保され、歩行者・自転車の安全性が向上		
	社会全体への影響	住民生活	◎	・新潟都心地区からの交通転換を促し、都心軸における公共交通の定時性確保や道路空間再編等、まちづくり計画を支援	
		地域経済	◎	・国際拠点港湾新潟港（西港区）へのアクセス性向上 【日本海東北自動車道新潟亀田IC～新潟港の所要時間】 [現況] 約11分 → [整備有] 約6分	
		災害	◎	・立体道路整備により、洪水時においても第1次緊急輸送道路である国道7号の通行が確保され、避難・復旧活動を支援	
環境		-	・注目すべき影響はない		
地域社会	◎	・新潟市の「にいがた都市交通戦略プラン(R1.7策定)」に位置づけられた道路であり、都心軸（並行する国道7号）から転換する交通の受け皿として機能			
事業実施環境	○	・都市計画決定済み（平成4年9月）			

関係する地方公共団体等の意見
 【新潟市長】
 ・「一般国道7号 沼垂道路を予算化することについて同意します。
 ・沼垂道路の新規事業化によって、道路ネットワークの強化や物流支援など、都心軸「にいがた2km」のまちづくり支援や主要渋滞箇所・事故危険区間の解消に大きく寄与することが期待されます。」

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（平成4年9月）

採択の理由

費用便益比が4.4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、主要渋滞箇所解消による円滑な交通ネットワークの形成、交通事故減少による安全性向上、物流拠点間の速達性向上による地域産業の支援など、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の上段の値は新潟南北道路全線を対象とした場合、下段（ ）書きの値は事業化区間を対象とした場合の費用便益分析結果

新規事業採択時評価結果（令和4年度新規事業化箇所）

担当課：道路局 国道・技術課
担当課長名：課長 長谷川 朋弘

事業の概要

事業名	一般国道8号 栄 拡幅	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 北陸地方整備局
起終点	自：新潟県三条市一ツ屋敷新田 至：新潟県三条市千把野新田	延長	3.2km		
事業概要	一般国道8号は新潟県新潟市から京都府京都市に至る主要幹線道路である。 このうち、一般国道8号栄拡幅は、三条市一ツ屋敷新田から千把野新田に至る延長3.2kmの現道拡幅事業である。				
事業の目的、必要性	当該事業の整備により、主要渋滞箇所が解消し、円滑な交通ネットワークを形成するとともに、現道の死傷事故が減少することで国道8号及び沿線地域の安全性向上を図る。また、物流拠点間の速達性が向上し、地域産業の支援に寄与するものである。				
全体事業費	約150億円	計画交通量	約26,000～35,000台/日		
事業概要図					

事業評価結果

費用対便益	B/C	1.5	総費用 127億円 事業費 : 106億円 維持管理費 : 20億円	総便益 188億円 走行時間短縮便益 : 169億円 走行経費減少便益 : 17億円 交通事故減少便益 : 1.2億円	基準年 令和3年
	感度分析の結果	交通量変動	B/C=1.3 (交通量 -10%)	B/C=1.6 (交通量 +10%)	
		事業費変動	B/C=1.4 (事業費 +10%)	B/C=1.6 (事業費 -10%)	
	事業期間変動	B/C=1.4 (事業期間 +20%)	B/C=1.6 (事業期間 -20%)		
自動車や歩行者への影響	渋滞対策	◎	・速度低下区間を4車線に拡幅することにより、現道の円滑な交通を確保 【旅行速度】 [現況] 平均 34km/h → [整備後] 平均 46km/h (約 35%向上) 【渋滞損失時間】 [現況] 約 6,218 万人時間/年 → [整備後] 約 6,172 万人時間/年 (約 46 万人時間/年削減)		
	事故対策	◎	・4車線拡幅や付加車線の設置により、速度低下(減速)等が要因の事故が減少 【死傷事故率】 [現況] 120 件/10年 → [整備後] 112 件/10年 (約 6%減少)		
	歩行空間	○	・4車線拡幅に合わせて両側に歩道が整備されることにより、自転車や歩行者の安全性が向上		
	住民生活	○	・救急救命病院へのアクセスが向上し、患者や救急業務の負担を軽減		
	地域経済	○	・当該区間の渋滞解消により、物流の速達性が向上し、地域産業を支援		
	災害	◎	・対象区間の整備により、冬期間におけるスムーズな交通を確保 【当該区間 (L=3.2km) の冬季旅行速度低下率】 [現況] 18% → [整備後] 9% (約 9%向上)		
社会全体への影響	環境	—	・注目すべき影響は無い		
	地域社会	○	・周辺観光地へのアクセスが向上し、産業観光(ものづくり)の活性化を支援		
事業実施環境	○	・都市計画決定済み (平成16年3月)			

関係する地方公共団体等の意見

【新潟県知事】
 ・一般国道8号 栄拡幅を予算化することに同意します。
 ・栄拡幅の整備により、北陸自動車道とのダブルネットワークの機能強化が図られることで、慢性的な渋滞解消による物流効率化や生産性向上など、地域経済の活性化に大きく寄与するものと期待しております。

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 (平成16年3月)

採択の理由

費用便益比が1.5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、主要渋滞箇所解消による円滑な交通ネットワークの形成、交通事故減少による安全性向上、物流拠点間の速達性向上による地域産業の支援など、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。

新規事業採択時評価結果（令和4年度新規事業化箇所）

担当課：道路局 国道・技術課
担当課長名：長谷川 朋弘

事業の概要

事業名	一般国道1号 浜松バイパス (長鶴～中田島)	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：静岡県浜松市東区長鶴町 至：静岡県浜松市南区中田島町	延長	6.4 km		
<p>事業概要</p> <p>一般国道1号浜松バイパスは、静岡県磐田市小立野から静岡県浜松市西区篠原町に至る延長18.3kmの主要幹線道路である。このうち、長鶴町～中田島町は、平面4車線で供用されており、本事業は、当該区間を立体化及び平面6車線化することで交通の円滑化を図る延長6.4kmの道路事業である。</p> <p>事業の目的、必要性</p> <p>当該区間整備により渋滞が緩和され、地域交通の円滑化及び交通安全性の向上とともに、交通混雑が解消されることにより、物流の速達性が向上し、地域産業の活性化支援に寄与することを目的とする。</p> <p>全体事業費 約640億円 計画交通量 約53,900台/日</p> <p>事業概要図</p>					

事業評価結果

費用 便益 分析	B/C	2.5	総費用：488億円 (事業費：455億円 維持管理費：33億円)	総便益：1,235億円 (走行時間短縮便益：1,039億円 走行経費減少便益：183億円 交通事故減少便益：14億円)	基準年 令和3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=2.8 (事業費 -10%)	B/C=2.3 (事業費 +10%)	
事業期間変動		B/C=2.7 (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	◎	<ul style="list-style-type: none"> 立体部では、信号交差点による減速が解消され、旅行速度が向上。 平面部では、交通量減少により、渋滞が緩和。 [当該区間の旅行速度] 現況：約28km/h ⇒ 整備後：約50km/h	
		事故対策	◎	<ul style="list-style-type: none"> 交通渋滞の緩和により、速度の低下に起因する追突事故が減少する等、交通の安全性が向上 [長鶴～中田島砂丘入口の事故件数] 現況90件/年 ⇒ 整備後71件/年 (約2割減少)	
	歩行空間	—	<ul style="list-style-type: none"> 注目すべき影響はない。 		
	社会全体への 影響	住民生活	◎	<ul style="list-style-type: none"> 立体化により通過交通（物流交通）と地域交通の分離が図られる。 	
		地域経済	◎	<ul style="list-style-type: none"> 立体化により通過交通（物流交通）と地域交通が分離され、物流拠点からの速達性が向上することにより、産業の活性化を支援。 [米津（物流拠点）～浜松ICの所要時間] 現況：約26分 ⇒ 整備後：約20分 (約2割短縮)	
災害		—	<ul style="list-style-type: none"> 注目すべき影響はない。 		
	環境	—	<ul style="list-style-type: none"> 注目すべき影響はない。 		
	地域社会	◎	<ul style="list-style-type: none"> 速度向上や交通安全性向上など、交通環境の改善・輸送効率化により、地域の産業振興に貢献 		
事業実施環境		○	<ul style="list-style-type: none"> 計画段階評価手続き完了 (R3.6) 都市計画手続き完了 (R4.2) 国道1号浜松バイパス道路整備促進期成同盟会 (会長：浜松市長) により早期事業化を要望。 		

関係する地方公共団体等の意見

【浜松市長】「一般国道1号浜松バイパス（長鶴～中田島）」を予算化することについて同意いたします。

一般国道1号浜松バイパスは、新広域道路交通計画において「一般広域道路」に位置付けられており、東西の地域間・物流拠点間の連携を支える幹線道路ネットワークの形成や浜松都市圏の環状機能を担う重要な道路です。また、当路線は、第1次緊急輸送路に指定されるなど、国土強靱化の観点からも極めて重要な役割を担う道路です。

しかし、地域内交通と物流交通の混在や、信号交差点の連坦により、朝夕を中心として、国道1号のみならず、様々な交差道路にも渋滞が発生していると共に交通事故も多発している状況にあります。

当該箇所の整備により、速達性向上による産業活性化支援や渋滞緩和による地域交通の円滑化、交通安全の確保など、大きな整備効果が期待されるため、早期整備は本市の悲願です。

本市としましては、地域交通の円滑化を図るため、交差道路の整備を推進するとともに、本事業が円滑かつ迅速に進められるよう、設計及び工事説明会、並びに道路切り回しによる沿道利用者説明など、地元調整等に積極的に協力してまいります。

つきましては、令和4年度の新規事業としての予算化に特段のご配慮をお願いいたします。

学識経験者等の第三者委員会の意見

・新規事業化については妥当である。

事業採択の前提条件

- 費用対便益：便益が費用を上回っている。
- 手続きの完了：計画段階評価手続き完了 (R3.6) 都市計画手続き完了 (R4.2)

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、計画段階評価手続きならびに、都市計画決定手続きが完了し、事業採択の前提条件が確認できる。

また、当該区間の整備により、交通容量を確保し、幹線道路としての速達性・定時性、交通安全性が向上し、物流効率化による産業活性化を支援するなど、事業の必要性・効果は高いと判断できる。

以上より、本事業の新規事業化については妥当である。

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

新規事業採択時評価結果（令和4年度新規事業化箇所）

担当課：道路局 国道・技術課

担当課長名：長谷川 朋弘

事業の概要

事業名	一般国道9号 出雲バイパス (神立～中野東)	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：島根県出雲市斐川町併川 至：島根県出雲市中野町	延長	1.8km		
事業概要	<p>一般国道9号は、京都市から山口県下関市に至る延長約751kmの主要幹線道路である。</p> <p>一般国道9号出雲バイパス（神立～中野東）は、出雲バイパスのうち、神立交差点～中野東交差点を4車線化する延長約1.8kmの事業である。</p>				
事業の目的、必要性	<p>一般国道9号出雲バイパス（神立～中野東）は、出雲市中心部の交通混雑の緩和、地域経済を支える製造業の活性化の支援、高度救命救急センターへの救急医療活動の円滑化等に寄与するものである。</p>				
全体事業費	約140億円	計画交通量	約25,500～26,000台/日		
事業概要図					

関係する地方公共団体等の意見

【島根県知事】
「一般国道9号出雲バイパス（神立～中野東）」事業の予算化について同意いたします。

一般国道9号は、細長い島根県を東西方向に結ぶ唯一の国道であり、山陰道とともにダブルネットワークを構成する重要な幹線道路となっています。

このうち、出雲バイパスは出雲市街地の骨格道路ですが、そのほとんどが暫定2車線での供用であるため慢性的に交通渋滞が発生しており、とりわけ「からさで大橋」を含む神立交差点から姫原東交差点の区間は、特に、朝夕の渋滞が激しくなっております。

当該区間は、出雲大社や出雲縁結び空港などを結ぶ観光ルートとして、都市機能が集積する市街地へ通じる基盤ルートとして、3次医療機関への救急搬送ルートとして、さらには、近年頻発化している豪雨災害等により山陰道が通行止めとなった際の代替道路として、その役割を十分に果たすためにも、当該道路の4車線化が極めて重要です。

島根県としては、当該事業の整備効果を早期かつ確実に発現させるため、地元出雲市と連携して、関係機関や地元との調整、事業効果を広く周知する広報活動を積極的に行うとともに、県道出雲平田線等の事業効果を高める周辺の道路整備を進めるなど、事業の円滑な推進に向けた環境整備に努めてまいります。

つきましては、「一般国道9号出雲バイパス（神立～中野東）」の早期整備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

費用便益：便益が費用を上回っている。
手続き等：都市計画決定（S55.5）、一部都市計画変更（H13.4）

事業評価結果

費用便益分析	B/C	1.3	総費用 113億円 (事業費：103億円 維持管理費：11億円)	総便益 145億円 (走行時間短縮便益：136億円 走行経費減少便益：4.3億円 交通事故減少便益：4.5億円)	基準年 令和3年		
	感度分析の結果	交通量変動	B/C= 1.2 (交通量 -10%)	B/C= 1.4 (交通量 +10%)			
		事業費変動	B/C= 1.2 (事業費 +10%)	B/C= 1.4 (事業費 -10%)			
	事業期間変動	B/C= 1.2 (事業期間 +20%)	B/C= 1.4 (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	◎	<ul style="list-style-type: none"> 当該区間は斐伊川渡河部を通過しており、市街地に流入する数少ない経路であるため、周辺道路から交通が集中して交差点を先頭に渋滞が発生しており、交通の円滑化が必要。 当該区間の4車線整備により、朝ピークの容量超過による渋滞の解消が期待。 <p>【所要時間の短縮】 現況：約8分 → 整備後：約2分</p> <p>【平均旅行速度の向上】 現況：約14km/h → 整備後：60km/h</p>			
		事故対策	◎	<ul style="list-style-type: none"> 当該区間では死傷事故率が100件/億台キロ以上の交差点が存在。 当該区間の交通混雑が解消することで、交通混雑に起因する追突事故の減少が見込まれる。 			
		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	◎	<ul style="list-style-type: none"> 出雲バイパス沿線に立地する島根県立中央病院は、年間約4,000件もの救急搬送を受け入れているが、搬送時の速達性確保が課題。 当該区間の交通混雑が解消することにより、三次救急医療機関への搬送時間が短縮し、救急医療活動の円滑化に寄与 <p>【斐川消防署から島根県立中央病院への搬送時間】 現況：約22分 → 整備後：16分</p>			
		地域経済	◎	<ul style="list-style-type: none"> 出雲市は電子部品等の製造品出荷額等が中国地方第2位であり、出雲バイパス周辺に製造業事業所が多数立地しているが、当該区間の混雑により物流への支障が発生。 当該区間の交通混雑の解消により旅行速度が向上。物流効率化により地域の経済活動を支援。 <p>【出雲バイパス東側の工業集積地から大田市内関連工場への所要時間】 現況：約69分 → 整備後：約59分</p>			
		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		◎	当該区間の交通混雑の解消により、出雲大社へのアクセス性が向上。				
事業実施環境	○	<ul style="list-style-type: none"> 都市計画決定（S55.5）、一部都市計画変更（H13.4） 島根県知事等より早期事業化を要望 					

採択の理由

費用便益比が1.3と便益が費用を上回っているとともに、都市計画決定手続きが完了し、事業採択の前提条件が確認できる。

また、当該区間の整備により、交通の円滑化及び交通安全の確保、高次救急医療への速達性・確実性の向上、産業の活性化、観光振興の促進が期待でき、事業の必要性・効果は高いと判断できる。

以上より、本事業の新規事業化については妥当である。

※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価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。

新規事業採択時評価結果（令和4年度新規事業化箇所）

担当課：道路局 国道・技術課
担当課長名：長谷川 朋弘

事業の概要

事業名	一般国道2号 岡山倉敷立体（I期）	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	古新田～無津地区：岡山県岡山市南区古新田～岡山県都窪郡早島町早島 加須山地区：岡山県倉敷市加須山～岡山県倉敷市加須山	延長	5.6km		
事業概要	<p>一般国道2号は、大阪府大阪市から福岡県北九州市に至る延長約680kmの主要幹線道路である。</p> <p>一般国道2号 岡山倉敷立体（I期）は、岡山県岡山市南区古新田から都窪郡早島町早島及び倉敷市加須山から倉敷市加須山に至る延長約5.6kmの道路である。</p>				
事業の目的、必要性	<p>一般国道2号岡山倉敷立体（I期）は、岡山市～倉敷市間における交通の円滑化及び交通安全の確保、産業の活性化等に寄与するものである。</p>				
全体事業費	約430億円	計画交通量	約63,200～76,200台/日		
事業概要図					

関係する地方公共団体等の意見

【岡山県知事】
「一般国道2号 岡山倉敷立体（I期）」における予算化について、同意します。
一般国道2号は、瀬戸内海沿岸部を東西に縦貫し、日常生活や産業活動を支える大動脈です。特に当該区間は、慢性的な渋滞により、定時性や安全性、企業活動の生産性が著しく低下しております。当該区間の整備により、慢性的な渋滞や交通事故等の問題が解消し、日常生活の利便性向上や産業の支援及び災害時にも機能することから、早期整備は地元の悲願です。つきましては、当該区間を早期に整備していただきますよう、特段の御配慮をお願いいたします。
なお、当県としましては、当該区間の整備効果を早期かつ最大限に発現させるため、用地の先行取得や埋蔵文化財調査の実施等、事業の円滑な推進に向けた環境整備を行ってまいります。
また、工事中における渋滞緩和に資する道路として事業を進めている、県道箕島高松線、県道早島松島線、県道倉敷妹尾線を重点的に整備するとともに、地元調整等についても沿線自治体と連携し、国に協力してまいります。
国においては、事業実施において、コスト縮減に最大限努めていただきますよう、お願いいたします。

【岡山市長】
「一般国道2号岡山倉敷立体（I期）（岡山市古新田～早島町無津及び倉敷市加須山）」を予算化することについて同意します。
今回手続きに着手される箇所は、中国地方でトップクラスの交通量で慢性的な渋滞が発生している区間であり、市民生活にも多大な影響を与えており、渋滞対策の実現は岡山市民の長年の悲願です。
岡山市としては、事業を円滑に推進し、当該区間の整備効果を早期かつ確実に実現させるため、用地取得に向けた地元協議等の調整を積極的に行うとともに、工事中における渋滞対策等の調整・検討を行います。また、環状道路の整備など、国と一体となって岡山都市圏の渋滞緩和に向けて取り組んでまいります。
つきましては、「一般国道2号岡山倉敷立体（I期）（岡山市古新田～早島町無津及び倉敷市加須山）」を令和4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
費用便益：便益が費用を上回っている。
手続き等：計画段階評価手続き完了（R2.11.18）、都市計画決定手続き完了（R4.2.18）

事業評価結果

費用便益分析	B/C	2.5	総費用：348億円 （事業費：302億円 維持管理費：46億円）	総便益：879億円 （走行時間短縮便益：647億円 走行経費減少便益：199億円 交通事故減少便益：33億円）	基準年 令和3年
	感度分析の結果	交通量変動	B/C= 2.3（交通量 -10 %）	B/C= 2.7（交通量 +10 %）	
		事業費変動	B/C= 2.3（事業費 +10 %）	B/C= 2.8（事業費 -10 %）	
	事業期間変動	B/C= 2.3（事業期間 +20 %）	B/C= 2.7（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	◎	<ul style="list-style-type: none"> 対象区間は交通量が多く信号交差点が連続し、通勤・帰宅時間を中心に慢性的に激しい渋滞が発生しており、主要渋滞箇所が3箇所存在。 当該区間の整備により、慢性的な交通混雑が解消され、速達性が向上。 <p>【対象区間の所要時間】 現況：約22分 → 整備後：約12分</p> <p>【対象区間の平均旅行速度】 現況：25km/h → 整備後：約46km/h</p>	
		事故対策	◎	<ul style="list-style-type: none"> 対象区間の死傷事故率は、全国平均の最大約5倍と非常に高い交差点が存在。 速度低下に起因する追突事故の割合が約8割であり、安全性に課題。 当該区間の整備により、速度低下に起因する事故等が減少し、安全性が向上。 <p>【死傷事故率】 現況：42.4件/億台キロ → 整備後：30.6件/億台キロ</p> <p>【事故危険区間】 現況：3箇所 → 整備後：0箇所</p>	
	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	◎	<ul style="list-style-type: none"> 当該区間周辺には三次救急医療施設が集積しており、当該区間の整備により渋滞が緩和され、円滑な救急救命活動の支援が期待される。 	
		地域経済	◎	<ul style="list-style-type: none"> 対象区間沿線の物流活動は、渋滞を避けた早朝輸送を行っており、倉庫周辺での指定時間待ち駐車が発生するなど、効率的な物流活動が阻害。 交通円滑化により、物流の効率化が図られ、地域経済活動を支援。 <p>【水島港～大樋橋西交差点の所要時間】 現況：約61分 → 整備後：約51分</p>	
		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	◎	<ul style="list-style-type: none"> 岡山市及び倉敷市には、県内観光客数トップの倉敷美観地区、後楽園などが立地。 主要観光地間の移動において、所要時間のばらつきが大きく、周遊性が低下。 当該道路の整備により、定時性・速達性が確保され、周遊観光の促進が期待される。 <p>【倉敷美観地区～後楽園の所要時間】 現況：約58分 → 整備後：約48分</p>		
事業実施環境	○	<ul style="list-style-type: none"> 都市計画決定手続き完了（R4.2.18） 岡山県知事等より早期事業化を要望 			

採択の理由

費用便益比が2.5と便益が費用を上回っていると同時に、都市計画決定手続きが完了し、事業採択の前提条件が確認できる。
また、当該区間の整備により、交通の円滑化及び交通安全の確保、高次救急医療機関への速達性・確実性の向上、産業の活性化、観光振興の促進が期待でき、事業の必要性・効果は高いと判断できる。
以上より、本事業の新規事業化については妥当である。

※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価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。

新規事業採択時評価結果（令和4年度新規事業化箇所）

担当課：道路局 国道・技術課
担当課長名：長谷川 朋弘

事業の概要

事業名	一般国道2号 広島南道路（木材港西～廿日市）	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：広島県廿日市市木材港南 至：広島県廿日市市地御前北一丁目	延長	1.5 km		
事業概要	<p>一般国道2号は、大阪府大阪市から福岡県北九州市に至る延長約680kmの主要幹線道路である。</p> <p>一般国道2号広島南道路（木材港西～廿日市）は、広島県廿日市市木材港南から広島県廿日市市地御前北一丁目に至る延長約1.5kmの道路である。</p>				
事業の目的、必要性	<p>一般国道2号広島南道路（木材港西～廿日市）は、地域高規格道路「東広島廿日市道路」の一部を形成し、広島都市圏の交通混雑の緩和及び交通安全の確保、地域経済活動支援等を目的とした道路である。</p>				
全体事業費	約400億円	計画交通量	約6,100～69,300台/日		
事業概要図					

事業評価結果

費用便益分析	B/C	1.4 (0.4)	総費用 12,294億円 (事業費:11,306億円 維持管理費:790億円 更新費:198億円)	総便益 17,530億円 (走行時間短縮便益:15,322億円 走行経費減少便益:1,827億円 交通事故減少便益:381億円)	基準年 令和3年
	感度分析の結果	交通量変動	B/C= 1.3 (交通量 -10%)	B/C= 1.5 (交通量 +10%)	
		事業費変動	B/C= 1.4 (事業費 +10%)	B/C= 1.4 (事業費 -10%)	
	事業期間変	B/C= 1.4 (事業期間 +20%)	B/C= 1.5 (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	◎	<ul style="list-style-type: none"> 廿日市ICのアクセス経路では、主要渋滞箇所を中心とした速度低下が発生。特にピーク時は、廿日市市中心部の周辺道路で1kmを超える速度低下が多数発生。 当該区間の整備により、高速道路のアクセス経路における速度低下区間を回避することで、速達性、定時性を確保し、交通の円滑化に寄与。 【木材港西～廿日市ICの所要時間】 現況 6分 → 整備後 1分 【平均旅行速度】 現況 25km/h → 整備後 70km/h 	
		事故対策	◎	<ul style="list-style-type: none"> 廿日市ICアクセス経路上には事故危険区間（3箇所）が指定され、宮内交差点や上平良交差点などは全国平均を大きく上回る死傷事故率である。 当該区間の整備により、高速道路のアクセス経路における事故危険区間を回避。また、交通の転換により事故危険区間の交通量が減少し安全性が向上する。 【死傷事故件数（木材港西～廿日市IC）】 現況 44件/4年 → 整備後 40件/4年 【事故危険区間数（木材港西～廿日市IC）】 現況 3箇所 → 整備後 0箇所 	
		歩行空間	-	注目すべき影響はない	
	社会全体への影響	住民生活	◎	<ul style="list-style-type: none"> 県立広島病院への搬送では廿日市港線等の慢性的な渋滞により、アクセス性に課題がある。 当該区間の整備により、円滑な救急救命活動の支援が期待される。 	
		地域経済	◎	<ul style="list-style-type: none"> 産業施設が集積する臨海部では近年産業用地開発が進み企業が進出。加えて、更なる開発が計画されており将来的な交通需要の増加が見込まれる。 木材港と廿日市IC間は高規格道路のミッシングリンク箇所であり、アクセス経路は渋滞による所要時間のばらつきが大きく、物流活動の阻害が発生。 当該区間の整備により、高速道路へのアクセス性が向上し、速達性、定時性が確保されることで物流活動を支援し、地域産業の活性化に寄与。 【広島都市圏西部臨海部のIC10分圏域】 現況 34% → 整備後 58% 	
		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	◎	<ul style="list-style-type: none"> 大型クルーズ客船寄港時にはツアーバスで周辺観光地を訪れており周遊性の向上には交通混雑が課題 当該区間の整備により、交通混雑の緩和が期待され、観光産業の活性化に寄与。 		
事業実施環境	◎	<ul style="list-style-type: none"> 都市計画決定手続き完了（H9.5） 広島県知事等より早期事業化を要望 			

採択の理由

費用便益比が1.4と便益が費用を上回っているとともに、事業採択の前提条件が確認できる。また、当該区間の整備により交通の円滑化、交通安全の確保、高次救急医療機関への速達性・確実性の向上、地域経済活動の支援、観光振興への促進が期待でき、事業の必要性・効果は高いと判断できる。以上より、本事業の新規事業化については妥当である。

※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価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の上段の値は東広島廿日市道路を対象とした場合、下段（ ）書きの値は事業化区間を対象にした場合の費用便益分析結果

関係する地方公共団体等の意見

【広島県知事】
一般国道2号 広島南道路（木材港西～廿日市）を予算化することについて、同意します。
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す。
このうち、商工センター以西の自動車専用道路部につきましては、事業着手されておらず、広島岩国道路との接続による広域的な交通の定時性・速達性の強化や、商業施設の立地が進む沿線地域への円滑なアクセスなど、広島南道路に期待される本来の機能が十分に発揮できない状況であります。特に、木材港西から廿日市までの区間については、平面街路も含め整備されていないことから、最優先での事業化が必要です。
これまで広島都市圏の広域道路ネットワークの強化につきましては、国土交通省をはじめ、県や広島市、広島高速道路公社などの関係機関が役割分担のもとで、国道2号バイパスや広島高速道路、関連する周辺道路の整備を進めてきたところであり、現在も臨港道路廿日市草津線広島はつかいち大橋の4車線化の早期完成に取り組んでおります。本事業が事業化された際には、引き続き、関連道路の整備や、地元調整・用地取得などの事業実施環境の整備について、廿日市市をはじめとする関係機関で連携して取り組んでまいりますので、国におかれましても、早期の事業効果の発現に向けて、有料道路事業も含めた効率的な整備手法を検討するとともに、コストにも留意されながら、着実に事業を推進していただきますよう、よろしくお願いたします。

学識経験者等の第三者委員会の意見

・新規事業化については妥当である。

事業採択の前提条件

費用便益：便益が費用を上回る。
手続き等：都市計画決定手続き完了（H9.5）

新規事業採択時評価結果（令和4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		
災害等による通行止め時に機能する道路ネットワークの確保や高次救急医療機関への速達性や確実性の向上、並びに観光周遊や円滑な物流活動の支援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"> 当該区間は、高潮・津波浸水想定区域を含む脆弱な区間が存在。 災害等による通行止め時には大幅な迂回を強いられるため、地域への緊急物資の円滑な輸送に支障となる恐れ。 	※中国圏広域地方計画（H28.3） ・大規模地震災害に対し、圏域内の道路・橋りょうや港湾施設等の社会資本の耐震化を強力に進め、強靱な交通・物流ルートを形成する。
住民生活	<ul style="list-style-type: none"> 事案発生現場や傷病人の状況によっては廿日市市内から広島市内の三次救急医療施設へ搬送する場合があります、速達性及び確実性の向上が必要。 	※中国圏広域地方計画（H28.3） ・高次医療施設へのアクセス向上に資する道路の整備を図るとともに、ドクターヘリの導入による救急対応等、広域連携による医療機能の充実を図る。
地域経済 地域社会	<ul style="list-style-type: none"> 広島都市圏を訪れる観光客は増加傾向にあり、大型クルーズ船の寄港も増加している。また宮島や平和記念公園といった観光地を周遊するツアーのバスルートが混雑する課題。 近年開発が進む、広島都市圏西部の臨海部から高規格道路へのアクセスに課題があり、円滑な物流活動を阻害。 	※広島広域都市圏発展ビジョン（R3.3） ・原爆ドームや宮島の厳島神社、岩国の錦帯橋等の歴史的建造物に加え、伝統芸能や海・山の幸など圏域内の様々な観光資源を結び付け、個々の魅力を相乗的に高めることにより、圏域全体として誘客の促進を図るとともに、圏域内に広域的な観光ルートを創出し、滞在型観光客の拡大に取り組む。 ・圏域内の各市町間を結び、人流・物流を支える都市基盤施設である広域幹線道路ネットワークの充実・強化に向けて、圏域内市町が一体的に取り組む。
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はDランクのままであるものの、累積脆弱度の値が改善すること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道路ネットワークが形成されるとともに、交通の円滑化、交通安全の確保および経済活動の活性化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	
	広島港湾・ 空港整備 事務所	廿日市市	13 (1)	1.00 (D) 〔1.00〕 (D)	1.00 (D) 〔1.00〕 (D)	▲22.26 (▲0.30)	0.07 (0.06)	0.00 (0.00)	○

事業の効率性									
<ul style="list-style-type: none"> 都市計画決定手続き完了（H9.5） 									

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

新規事業採択時評価結果（令和4年度新規事業化箇所）

担当課：道路局 国道・技術課
担当課長名：長谷川 朋弘

事業の概要

事業名	一般国道56号 四国横断自動車道 宿毛内海道路（御荘～内海）	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 四国地方整備局
起終点	自：愛媛県南宇和郡愛南町御荘平城 至：愛媛県南宇和郡愛南町 柏	延長	7.6 km		
<p>事業概要</p> <p>宿毛内海道路（御荘～内海）は、四国横断自動車道の一部を構成する道路で、愛媛県南宇和郡愛南町御荘平城から同町柏に至る延長7.6kmの自動車専用道路である（四国横断自動車道は徳島県阿南市から高知県四万十市に至る阿南四万十線と愛媛県宇和郡愛南町から愛媛県大洲市に至る愛南大洲線で構成される高規格道路である）。</p>					
<p>事業の目的、必要性</p> <p>当該区間の整備により、南海トラフ地震発生時に住民の避難や緊急物資の輸送を支える「命の道」として機能する信頼性の高い道路ネットワークを形成するとともに、都市部や空港、高次救急医療機関等へのアクセス向上により、愛南町の観光振興や地域産業、緊急搬送などの医療活動を支援するものである。</p>					
全体事業費	約430億円	計画交通量	約4,600台/日		
<p>事業概要図</p>					

事業評価結果

費用便益分析	B/C	1.4 (0.3)	総費用 14,124億円 (事業費: 12,961億円 維持管理費: 923億円 更新費: 241億円)	総便益 19,603億円 (走行時間短縮便益: 16,738億円 走行経費減少便益: 2,305億円 交通事故減少便益: 560億円)	基準年 令和3年	
	感度分析の結果	交通量変動	B/C=1.4 (交通量 -10%)	B/C=1.4 (交通量 +10%)		
		事業費変動	B/C=1.4 (事業費 +10%)	B/C=1.4 (事業費 -10%)		
		事業期間変動	B/C=1.4 (事業期間 +20%)	B/C=1.4 (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	◎		<p>【安全・安心な医療アクセスの確保】</p> <ul style="list-style-type: none"> 愛南町から第三次救急医療機関への搬送時間短縮や安静搬送により、患者への負担を軽減。 [愛南町役場から市立宇和島病院までの搬送時間が短縮] 現況 39分 ⇒ 整備後 37分 (約2分短縮) [愛南町、高知県宿毛市の第三次救急医療圏域の60分圏域人口カバー率が増加] 現況 約21,300人 (50%) ⇒ 整備後 約22,600人 (53%) [国道56号（愛南町御荘平城～柏）のR<150mのカーブ区間減少] 現況 29箇所 ⇒ 整備後 0箇所 	
		地域経済	◎		<p>【観光振興や産業振興に寄与】</p> <ul style="list-style-type: none"> 移動時間短縮が図られ、都市部との広域ネットワークの拡大により、販路拡大、観光振興に寄与。 [松山空港から愛南町役場までの所要時間が短縮] 現況 116分 ⇒ 整備後 114分 (約2分短縮) 	
		災害	◎		<p>【防災機能の強化・災害に強いまちづくりを支援】</p> <ul style="list-style-type: none"> 津波浸水する国道56号に代わり、浸水しない当該路線が円滑な救助活動に寄与。 [愛南町御荘平城～柏間を移動する経路における津波浸水予測区間の延長] 現況 約2.3km (国道56号経由) ⇒ 整備後 0km (宿毛内海道路（御荘～内海）経由) 	
環境		-		注目すべき影響はない。		
地域社会	◎		御荘IC周辺の防災拠点を中心に、沿線地域間の連携を強化し、防災まちづくりの促進に寄与。			
事業実施環境	○		<ul style="list-style-type: none"> 計画段階評価手続き完了 (H31.2.28) 都市計画決定手続き完了 (R3.12.10) 愛媛県知事や沿線自治体首長より早期事業化を要望 			

採択の理由

費用便益が一体評価で1.4と便益が費用を上回っているとともに、都市計画手続きが完了し、事業採択の前提条件が確認できる。
また、宿毛内海道路（御荘～内海）の整備により防災機能の強化・災害に強いまちづくりを支援し、観光振興や産業振興支援、安全・安心な医療アクセスの確保など事業の必要性・効果は高いと判断できる。
以上より、本事業の新規事業化については妥当である。

※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価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の上段はいよ小松 JCT～高知 JCT を対象とした場合、下段（ ）書きの値は事業化区間を対象にした場合の費用便益分析結果。

<p>関係する地方公共団体等の意見</p> <p>【愛媛県知事】 事業の予算化に同意するとともに、下記のとおり回答します。 一般国道56号（四国横断自動車道）「宿毛内海道路」は、南海トラフ地震時等の大規模災害発生時における広域避難や迅速な救援活動、円滑な緊急輸送などを支える「命の道」として、産業や観光の振興を図る上で重要な役割を果たす「地方創生の道」であることから、県民一同、早期完成を待ち望んでいます。 本県としましては、埋蔵文化財調査の体制確保や、用地取得、トンネル工事等に伴い発生する建設発生土の処分に係る調整等に最大限協力いたしますとともに、愛南町の御荘IC（仮称）ではアクセス道路の整備を推進することとしており、事業が円滑に推進されるよう、地元沿線自治体である愛南町と連携し取り組みます。 また、御荘IC（仮称）付近への防災休憩施設を計画するなど、高速道路を活かす地方の取組を加速させています。 つきましては、「宿毛内海道路」の「御荘～内海」間の令和4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。</p>
--

<p>学識経験者等の第三者委員会の意見</p> <ul style="list-style-type: none"> 新規事業化については妥当である。

<p>事業採択の前提条件</p> <ul style="list-style-type: none"> 費用対便益：便益が費用を上回っている。 手続きの完了：計画段階評価手続き完了（平成31年2月28日）、都市計画決定手続き完了（令和3年12月10日）

新規事業採択時評価結果（令和4年度新規事業化箇所）

事業評価結果（防災機能）

事業の必要性		
<p>南海トラフ地震による深刻な被害が予測される地域において、国道56号の代替路として円滑な救援活動・物資搬送を支援するとともに、広域観光周遊ルートを活用した地域の観光振興や養殖マダイに代表される地域産業支援、高度救急医療などを行える第三次救急医療機関への搬送時間短縮などに寄与するものである。</p>		
評価項目	地域の課題	関連する計画
救助活動等	<ul style="list-style-type: none"> 当該道路に並行する国道56号は南海トラフ地震の津波（最大津波高9m）により約3割が浸水。 愛南町が整備する防災休憩施設は、隣接する松軒山公園と連携し、津波一時避難場所や災害時の進出・活動拠点として位置づけられており、拠点からいち早く国道56号を啓開し愛南町全体へ救援活動・物資輸送を行うため、防災休憩施設へ接続する緊急輸送道路の確保が必要。 	<ul style="list-style-type: none"> ※四国圏広域地方計画（H28.3） ・圏域の安全・安心を支える基盤として必要不可欠なインフラである四国横断自動車道、高知東部自動車道及び阿南安芸自動車道等の整備の推進による四国8の字ネットワークの形成を目指す。 ※四国地域新広域道路交通計画（R3.6） ・規格の高い道路と一般国道等の一般道とのダブルネットワークを構築、規格の高い道路のミッシングリンクの解消を進めて多重性・代替性を確保する。
住民生活	<ul style="list-style-type: none"> 愛南町には高度救急医療などを行える救急医療機関がなく、重篤患者の救急搬送は隣接する宇和島市、宿毛市の高次救急医療機関に依存。 当該地域唯一の緊急輸送道路である国道56号を利用しているが、御荘IC～内海ICの並行区間には、急カーブが多数あり、患者の負担となっている。 	<ul style="list-style-type: none"> ※四国圏広域地方計画（H28.3） ・自然災害発災後の救助・救急、医療活動等やサプライチェーンの寸断回避を図るため、四国8の字ネットワークの形成を目指す。 ・地域に即した「コンパクト+ネットワーク」の構築を図るため、都市の生活を支える都市機能（医療・福祉・子育て支援・教育文化・商業）をまちの拠点となるエリアへ誘導する。
地域経済 地域社会	<ul style="list-style-type: none"> 愛媛県全体の観光客数は増加傾向であるが、愛南町の観光客数は減少傾向であり、県都松山市からの周遊観光促進には速達性・定時性の確保が必要。 愛南町では全国生産量トップの「河内晩柑」等の農産業や全国生産量2位の「養殖マダイ」等の水産業が盛んだが、急カーブや縦断勾配など線形不良区間を通過するため、速達性などの輸送効率が課題。 	<ul style="list-style-type: none"> ※四国圏広域地方計画（H28.3） ・広域観光周遊ルートの形成により複数の県に跨って、テーマ性等を持った一連の魅力あふれる観光地をネットワーク化。 ※えひめ農林水産業振興プラン2021（R3.3） ・マダイ、柑橘類等のブランド化、販売促進、持続的な農林水産業の発展を目指す。
その他		

事業の有効性									
<p>・当該事業の実施により、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、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、速達性向上による観光振興や地域産業支援、高度救急医療などが行える高次救急医療機関への搬送時間短縮に寄与するなど、有効性の高い事業と評価できる。</p>									
道路ネットワークの 防災機能	主な区間		改善 ペア数	脆弱度 (防災機能ランク)		累積脆弱度 の変化量	改善度		評価
				整備前	整備後		通常時	災害時	
	愛媛県庁	愛南町	72 (5)	0.72 [C] 〔0.81〕 [C]	0.31 [B] 〔0.81〕 [C]	932.32 (27.33)	0.21 (0.05)	0.46 (0.00)	◎ (○)

事業の効率性
<p>・計画段階評価手続き完了（平成31年2月28日）、都市計画決定手続き完了（令和3年12月10日）</p>

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

新規事業採択時評価結果（令和4年度新規事業化箇所）

担当課：道路局 国道・技術課
 担当課長名：長谷川 朋弘

事業の概要

事業名	一般国道56号 四国横断自動車道 宿毛内海道路（宿毛新港～一本松）	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 四国地方整備局
起終点	自：高知県宿毛市樺 至：愛媛県南宇和郡愛南町中川	延長	4.7km		
事業概要 宿毛内海道路（宿毛新港～一本松）は、四国横断自動車道の一部を構成する道路で、高知県宿毛市樺から愛媛県南宇和郡愛南町中川に至る延長4.7kmの自動車専用道路である（四国横断自動車道は徳島県阿南市から高知県四万十市に至る阿南四万十線と愛媛県宇和郡愛南町から愛媛県大洲市に至る愛南大洲線で構成される高規格道路である）。					
事業の目的、必要性 当該区間の整備により、南海トラフ地震発生時に住民の避難や緊急物資の輸送を支える「命の道」として機能する信頼性の高い道路ネットワークを形成するとともに、都市部や空港、高次救急医療機関等へのアクセス向上により、四国西南地域における観光振興や地域産業、緊急搬送などの医療活動を支援するものである。					
全体事業費	約270億円	計画交通量	約3,500台/日		
事業概要図 					

事業評価結果

費用便益分析	B/C	1.4 (0.3)	総費用 14,124億円 (事業費: 12,961億円 維持管理費: 923億円 更新費: 241億円)	総便益 19,603億円 (走行時間短縮便益: 16,738億円 走行経費減少便益: 2,305億円 交通事故減少便益: 560億円)	基準年 令和3年	
	感度分析の結果	交通量変動	B/C=1.4 (交通量 -10%)	B/C=1.4 (交通量 +10%)		
		事業費変動	B/C=1.4 (事業費 +10%)	B/C=1.4 (事業費 -10%)		
	事業期間変動	B/C=1.4 (事業期間 +20%)	B/C=1.4 (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	-	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	◎	【安全・安心な医療アクセスの確保】 ・宿毛市から第三次救急医療機関への搬送時間短縮や安静搬送により、患者への負担を軽減。 [宿毛市役所新庁舎から市立宇和島病院への所要時間] 現況 64分 ⇒ 整備後 50分 (約14分短縮) [宿毛市の第三次救急医療圏域の60分圏域人口カバー率が増加] 現況 約300人(1%) ⇒ 整備後 約3,100人(15%) [国道56号(高知県宿毛市樺～愛媛県南宇和郡愛南町中川)のR<150mのカーブ区間減少] 現況 16箇所 ⇒ 整備後 0箇所		
		地域経済	◎	【観光振興や産業振興に寄与】 ・都市部から県境を跨いだ地域へのアクセス強化により、観光地への移動時間短縮や工業流通団地等への輸送効率化に寄与。 [高知市から愛南町役場への所要時間] 現況 123分 ⇒ 整備後 120分 (約3分短縮) [松山空港から宿毛市役所新庁舎への所要時間] 現況 142分 ⇒ 整備後 128分 (約14分短縮)		
災害		◎	【防災機能の強化・災害に強いまちづくりを支援】 ・長期浸水で孤立する要救助者の救出、長期浸水解消に向けた止水・排水作業のアクセス確保に寄与。 [宿毛市長期浸水地区(深浦・池島地区)における要救助者救出日数の短縮] 現況 最大20日 ⇒ 整備後 最大1日(19日短縮) [宿毛市長期浸水地区(深浦・池島地区)における長期浸水解消日数の短縮] 現況 最大41日 ⇒ 整備後 最大33日(8日短縮)			
環境		-	注目すべき影響はない。			
地域社会	◎	・宿毛新港IC周辺の防災拠点を中心とする防災まちづくりや、愛媛県方面からの宿毛市中心市街地への救援ルート確保に寄与。				
事業実施環境	◎	・計画段階評価手続き完了 (H31.2.28) 都市計画決定手続き完了 (R3.12.10) ・高知県知事、愛媛県知事や沿線自治体首長より早期事業化を要望				

関係する地方公共団体等の意見
 【愛媛県知事】
 事業の予算化に同意するとともに、下記のとおり回答します。
 一般国道56号(四国横断自動車道)「宿毛内海道路」は、南海トラフ地震時等の大規模災害発生時における広域避難や迅速な救援活動、円滑な緊急輸送などを支える「命の道」であるとともに、産業や観光の振興を図る上で重要な役割を果たす「地方創生の道」であることから、県民一同、早期完成を待ち望んでいます。
 本県としましては、埋蔵文化財調査の体制確保や、用地取得、トンネル工事等に伴い発生する建設発生土の処分に係る調整等に最大限協力することとしており、事業が円滑に推進されるよう、地元沿線自治体である愛南町と連携し取り組みます。
 つきましては、「宿毛内海道路」の「宿毛新港～一本松」間の令和4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。
 【高知県知事】
 一般国道56号(四国横断自動車道)「宿毛内海道路(宿毛新港～一本松)」事業の予算化に同意いたします。
 四国地方の高速道路網の骨格をなす四国8の字ネットワークを構成する四国横断自動車道と阿南安芸自動車道は、平常時には、県西部並びに東部の地域経済の活性化を支える重要な社会資本として、災害時には、円滑な救援活動を確保する命の道として重要な役割を担うことから、県民一同、早期完成を待ち望んでいます。
 この区間が事業化され整備が進めば、県西部では宿毛湾の養殖マグロやブリ、足摺沖の清水サバなど水産物の販路拡大や観光スポットへの愛媛県側からの誘客促進に向けて大きく前進します。
 これら「命の道」「産業振興や観光振興」は現在の評価指標以上の大きな効果があり、地域の安全・安心を早期に確保することが可能となります。大規模地震発生時の避難・救援などの効果等についても考慮いただきますようお願いいたします。
 本県としましては、埋蔵文化財調査や用地買収(地籍調査含む)の早期完了、建設発生土の有効利用に係る調整など、事業が円滑に推進できる環境を早期に整えられるよう、沿線自治体や関係機関と連携し最大限努力するとともに、スピード感を持って取り組んでまいります。
 宿毛内海道路(宿毛新港～一本松)につきましては、本線の事業進捗に合わせた宿毛新港IC(仮称)へのアクセス道路の整備を行うとともに、宿毛市が進めている防災拠点の整備など、関連する事業の推進に取り組んでまいります。
 今後も、地域の産業・観光振興や災害時の備えを高めるための取り組みを後押しし、地域経済の活性化や地域防災力の向上につなげてまいりますので、「宿毛内海道路(宿毛新港～一本松)」を令和4年度の新規事業箇所として着手していただきますようお願いいたします。

学識経験者等の第三者委員会の意見
 ・新規事業化については妥当である。

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

採択の理由

費用便益が一体評価で1.4と便益が費用を上回っているとともに、都市計画手続きが完了し、事業採択の前提条件が確認できる。
 また、宿毛内海道路(宿毛新港～一本松)の整備により防災機能の強化・災害に強いまちづくりを支援し、観光振興や産業振興支援、安全・安心な医療アクセスの確保など事業の必要性・効果は高いと判断できる。
 以上より、本事業の新規事業化については妥当である。

※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価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の上段はいよ小松JCT～高知JCTを対象とした場合、下段()書きの値は事業化区間を対象にした場合の費用便益分析結果。

新規事業採択時評価結果（令和4年度新規事業化箇所）

事業評価結果（防災機能）

事業の必要性		
<p>南海トラフ地震による深刻な被害が予測される地域において、国道56号の代替路として円滑な救援活動・物資搬送を支援するとともに、広域観光周遊ルートを活用した地域の観光振興や養殖マダイに代表される地域産業支援、高度救急医療などを行える第三次救急医療機関への搬送時間短縮などに寄与するものである。</p>		
評価項目	地域の課題	関連する計画
救助活動等	<ul style="list-style-type: none"> ・宿毛市では、南海トラフ地震により広範囲で地盤沈下が発生し、中心市街地周辺で長期浸水被害が発生すると想定される。市内中心部へ向かう主要な幹線道路は国道56号に限定されており、道路啓開や救助・救出、長期浸水の解消に時間を要する。 ・宿毛新港IC付近は、行政機関の高台移転先や長期浸水復旧のアクセスルートとなるなど防災拠点が集中しており、緊急輸送道路の機能の確保が課題。 	<ul style="list-style-type: none"> ※四国圏広域地方計画（H28.3） ・圏域の安全・安心を支える基盤として必要不可欠なインフラである四国横断自動車道、高知東部自動車道及び阿南安芸自動車道等の整備の推進による四国8の字ネットワークの形成を目指す。 ※四国地域新広域道路交通計画（R3.6） ・規格の高い道路と一般国道等の一般道とのダブルネットワークを構築、規格の高い道路のミッシングリンクの解消を進めて多重性・代替性を確保する。
住民生活	<ul style="list-style-type: none"> ・高知県西南地域には第三次救急医療施設が存在しないため、重篤患者は約60km以上離れた市立宇和島病院へ救急搬送が必要。 ・当該地域唯一の緊急輸送道路である国道56号を利用しているが、宿毛新港IC～一本松ICの並行区間には、急カーブが多数あり、患者の負担となっている。 	<ul style="list-style-type: none"> ※四国圏広域地方計画（H28.3） ・自然災害発災後の救助・救急、医療活動等やサプライチェーンの寸断回避を図るため、四国8の字ネットワークの形成を目指す。 ・地域に即した「コンパクト+ネットワーク」の構築を図るため、都市の生活を支える都市機能（医療・福祉・子育て支援・教育文化・商業）をまちの拠点となるエリアへ誘導する。
地域経済 地域社会	<ul style="list-style-type: none"> ・高知県、愛媛県全体の観光入込客数は増加傾向。一方、宿毛市が位置する幡多地域、及び愛南町は観光入込客数は減少傾向。なお、四国広域観光周遊ルートは地域の観光資源を活かした周遊観光の促進に取り組んでおり、幡多地域・南予地域の広域周遊のための移動時間短縮が課題。 ・当該地域は全国上位の養殖マダイの生産地であり、特に宿毛市・愛南町は、産地加工や地域ブランド戦略による高付加価値化に力を入れている。販路拡大に向けて、生産地や加工場から県外の大消費地や便数が多く最終便も遅い松山空港まで急カーブや縦断勾配など線形不良区間を通過するため、速達性などの輸送効率の改善が課題。 	<ul style="list-style-type: none"> ※四国圏広域地方計画（H28.3） ・広域観光周遊ルートの形成により複数の県を跨がって、テーマ性・ストーリー性を持った一連の魅力ある観光地をネットワーク化。 ・圏域内外の交流活性化、物流基盤機能強化等による活力と魅力の向上に必要不可欠なインフラとして、四国8の字ネットワークの形成を目指す。 ※第4期高知県産業振興計画 ver.2（R3.3） ・宿毛湾産の水産物（養殖ブリ、直七マダイ等）を活用した商品開発及び販路拡大
その他		

事業の有効性									
<p>・当該事業の実施により、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、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、速達性向上による観光振興や地域産業支援、高度救急医療などが行える高次救急医療機関への搬送時間短縮に寄与するなど、有効性の高い事業と評価できる。</p>									
道路ネットワークの 防災機能	主な区間		改善ペア数	脆弱度 (防災機能ランク)		累積脆弱度 の変化量	改善度		評価
				整備前	整備後		通常時	災害時	
	愛媛県庁	宿毛市	72 (2)	0.72 [C] 〔0.52〕 [C]	0.31 [B] 〔0.54〕 [C]	932.32 (4.18)	0.21 (0.06)	0.46 (0.00)	◎ (○)

事業の効率性
<p>・計画段階評価手続き完了（平成31年2月28日）、都市計画決定手続き完了（令和3年12月10日）</p>

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

新規事業採択時評価結果（令和4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：長谷川 朋弘

事業の概要

事業名	一般国道55号 奈半利安芸道路（安田～安芸）	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：高知県安芸郡安田町東島 至：高知県安芸市伊尾木	延長	9.1km		
事業概要					
奈半利安芸道路（安田～安芸）は、阿南安芸自動車道の一部を構成する道路で、高知県安芸郡安田町東島から高知県安芸市伊尾木に至る延長9.1kmの自動車専用道路である（阿南安芸自動車道は徳島県阿南市から高知県安芸市に至る高規格道路である）。					
事業の目的、必要性					
当該区間の整備により、南海トラフ地震発生時に住民の避難や緊急物資の輸送を支える「命の道」として機能する信頼性の高い道路ネットワークを形成するとともに、物流拠点や空港、高次救急医療機関等へのアクセス向上により、高知県東部地域における産業振興や観光振興、緊急搬送など医療活動を支援するものである。					
全体事業費	約490億円	計画交通量	約9,300台/日		
事業概要図					

事業評価結果

費用便益分析	B/C	1.1 (0.4)	総費用 10,474億円 (事業費: 9,765億円 維持管理費: 503億円 更新費: 207億円)	総便益 11,041億円 (走行時間短縮便益: 9,460億円 走行経費減少便益: 1,244億円 交通事故減少便益: 337億円)	基準年 令和3年	
	感度分析の結果	交通量変動	B/C=0.98 (交通量 -10%)	B/C=1.2 (交通量 +10%)		
		事業費変動	B/C=1.02 (事業費 +10%)	B/C=1.1 (事業費 -10%)		
		事業期間変動	B/C=1.02 (事業期間 +20%)	B/C=1.1 (事業期間 -20%)		
事業の影響	評価項目		評価	根拠		
	者への影響	自動車や歩行者	渋滞対策	-	注目すべき影響はない。	
			事故対策	-	注目すべき影響はない。	
			歩行空間	-	注目すべき影響はない。	
	社会全体への影響	住民生活	住民生活	◎	【速達性・アクセス性の向上により医療活動を支援】 ・高知東部地域から第三次救急医療機関への搬送時間を短縮し、第三次救急医療機関の60分圏域人口が拡大。 [室戸市市境～高知医療センターの所要時間] 現況 60分 ⇒ 整備後 56分(約4分短縮) [高知県東部地域(安田町以东)の第三次救急医療機関の60分圏域人口カバー率が増加] 現況 9,300人(34%) ⇒ 整備後 約10,600人(39%)(約1,300人増加(5%増加)) [室戸市消防本部管内の第三次救急医療機関の60分圏域人口カバー率が増加] 現況 0人(0%) ⇒ 整備後 約1,100人(7%)(約1,100人増加(7%増加))	
			地域経済	◎	【産業振興や観光振興に寄与】 ・通行止めが発生する国道55号に代わり、災害に強い当該路線が安定的な出荷を支援。 [安田～安芸間を移動する経路における通行止め箇所及び防止点検要対策箇所] 現況 4箇所(国道55号経由)⇒整備後 0箇所(奈半利安芸道路(安田～安芸)経由) ・高知龍馬空港からのアクセス向上により、高知県東部地域の観光振興を支援。 [高知龍馬空港から安田町以东(北川村役場)間の所要時間の短縮] 現況 50分 ⇒ 整備後 47分(約3分短縮)	
災害		◎	【信頼性の高いネットワークの確保】 ・津波浸水する国道55号に代わり、浸水しない当該路線が円滑な救援活動に寄与。 [安田～安芸間を移動する経路における津波浸水区間の延長] 現況 約6.8km(国道55号経由)⇒整備後 0km(奈半利安芸道路(安田～安芸)経由)			
環境		-	注目すべき影響はない。			
地域社会	-	注目すべき影響はない。				
事業実施環境		◎	・計画段階評価手続き完了 (H31.2.28) ・高知県知事や沿線自治体首長より早期事業化を要望			

関係する地方公共団体等の意見

【高知県知事】
 一般国道55号(阿南安芸自動車道)「奈半利安芸道路(安田～安芸)」事業の予算化に同意いたします。
 四国地方の高速道路網の骨格をなす四国8の字ネットワークを構成する四国横断自動車道と阿南安芸自動車道は、平常時には、県西部並びに東部の地域経済の活性化を支える重要な社会資本として、災害時には、円滑な救援活動等を確保する命の道として重要な役割を担うことから、県民一同、早期完成を待ち望んでいます。
 この区間が事業化され整備が進めば、県東部では、現道とのダブルネットワークが構築されることにより、大規模自然災害への備えが高まるとともに、移動の定時性が確保され救急搬送の速達性向上などにつながります。これら「命の道」「産業振興や観光振興」は現在の評価指標以上の大きな効果があり、地域の安全・安心を早期に確保することが可能となります。大規模地震発生時の避難・救援などの効果等についても考慮いただきますようお願いいたします。
 本県といたしましては、埋蔵文化財調査や用地買収(地籍調査含む)の早期完了、建設発生土の有効利用に係る調整など、事業が円滑に推進できる環境を早期に整えられるよう、沿線自治体や関係機関と連携し最大限努力するとともに、スピード感を持って取り組んでまいります。
 奈半利安芸道路(安田～安芸)につきましては、周辺地域の観光拠点への誘客拡大や農林水産物の販路拡大、防災力の向上などを後押しするために、本線と地域の観光や産業、防災の拠点をつなぐ県道の整備を行い、観光振興や産業振興の支援、防災機能の強化につなげてまいります。
 今後も、地域の産業・観光振興や災害時の備えを高めるための取り組みを後押しし、地域経済の活性化や地域防災力の向上につなげてまいりますので、「奈半利安芸道路(安田～安芸)」を令和4年度の新規事業箇所として着手していただきますようお願いいたします。

学識経験者等の第三者委員会の意見

・新規事業化については妥当である。

事業採択の前提条件

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

採択の理由 ※《 》内の値は事業中区間を整備済みとした場合の所要時間・短縮効果・60分圏域人口カバー率

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

※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価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である。
 ※B/Cの上段は徳島JCT～高知JCTを対象とした場合、下段()書きの値は事業化区間を対象とした場合の費用便益分析結果。

新規事業採択時評価結果（令和4年度新規事業化箇所）

事業評価結果（防災機能）

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

事業の有効性									
<p>・当該事業の実施により、主要拠点間のリンクの評価に変化はないものの、不通リンクの解消及び累積脆弱度の改善によりネットワーク全体の防災機能が強化される。</p> <p>・また、本事業において、災害時にも機能する信頼性の高い高速ネットワークが形成されるとともに、速達性向上による観光振興や地域産業支援、高度救急医療などが行える第三次救急医療機関への搬送時間短縮に寄与するなど、有効性の高い事業と評価できる。</p>									
道路ネットワークの 防災機能	主な区間		改善ペア数	脆弱度（防災機能ランク）		累積脆弱度の変化量	改善度		評価
				整備前	整備後		通常時	災害時	
	高知県庁	安田町	66 (4)	0.88 [C] 〔1.00〕 [D]	0.78 [C] 〔0.81〕 [C]	927.41 (31.37)	0.18 (0.04)	0.12 (0.25)	○ (◎)

事業の効率性
<ul style="list-style-type: none"> 計画段階評価手続き完了（平成31年2月28日）

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

新規事業採択時評価結果（令和4年度新規事業化箇所）

担当課：道路局 国道・技術課
担当課長名：長谷川 朋弘

事業の概要

事業名	一般国道3号 博多バイパス（下臼井～空港口）	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	福岡県福岡市東区二又瀬新町～福岡県福岡市博多区榎田	延長	1.6 km		
事業概要	<p>一般国道3号博多バイパスは、福岡市東区下原を起点とし、福岡市東区二又瀬に至る延長7.7kmの道路である。</p> <p>このうち、評価対象区間は一般国道3号博多バイパスの南側区間を含めた箇所位置する延長約1.6kmの道路である。</p>				
事業の目的、必要性	<p>本道路は、主要交差点の立体化により、交通渋滞の改善、道路利用者の安全性向上を図るとともに、混雑緩和による速達性・定時性の確保による物流拠点への物資輸送や第三次医療施設への救急搬送活動を支援するものである。</p>				
全体事業費	約360億円	計画交通量	約68,600～80,100台/日		
事業概要図					

事業評価結果

費用対便益分析	B/C	1.3	総費用：257億円 （事業費：253億円 維持管理費：4.4億円）	総便益：336億円 （走行時間短縮便益：291億円 走行経費減少便益：35億円 交通事故減少便益：11億円）	基準年：令和3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=1.2（事業費変動 +10%）	B/C=1.5（事業費変動 -10%）		
	事業期間変動	B/C=1.2（事業期間変動 +20%）	B/C=1.4（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	◎	・対象区間が部分立体化されることで通過交通が転換し、混雑緩和が見込まれる。 〔平均旅行速度：【現況】12km/h → 【整備後】39km/h（約27km/h向上）〕		
		事故対策	◎	・渋滞緩和により、対象区間の交通事故減少が見込まれる。 〔死傷事故率：【現況】227件/億台キロ・年 → 【整備後】135件/億台キロ・年（約4割削減）〕		
		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	◎	・交通混雑が緩和されることで救急搬送時の速達性が向上。 〔東消防署～済生会病院間の所要時間：【現況】40分 → 【整備後】35分（約5分短縮）〕		
		地域経済	◎	・対象区間が部分立体化されることで通過交通との機能分担が図られ、定時性・速達性が向上。 〔信号交差点を通過する数：【現況】7箇所 → 【整備後】0箇所〕 〔千早駅～福岡空港間の所要時間：【現況】25分 → 【整備後】20分（約5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	○	<p>・計画段階評価手続き完了（令和3年9月）、都市計画決定手続き完了（令和4年2月）</p> <p>・福岡市長、福岡市道路利用者会議などから、博多バイパス（下臼井～空港口）の早期事業化の要望を受けている。</p>				

採択の理由

費用便益比が1.3と便益が費用を上回っており、また、計画段階評価及び都市計画決定の手続きを完了しており、事業採択の前提条件が確認できる。

一般国道3号博多バイパス（下臼井～空港口）の立体化整備により、交通環境（渋滞）の改善、道路利用者の安全性向上が図られ、物流や救急搬送時の定時性・速達性向上により、経済活動や住民生活を支援するなど、事業の必要性・効果は高いものと判断される。

以上により、本事業は令和4年度新規事業箇所として妥当であると考えられる。

※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。

関係する地方公共団体等の意見

【福岡市長】
新規事業採択時評価に係る「一般国道3号博多バイパス（下臼井～空港口）」事業の予算化について同意いたします。

一般国道3号博多バイパスは、福岡空港や博多港など広域的な交通・物流拠点が集積する本市東部地域において、交通の円滑化や物流の効率化に極めて重要な役割を担っております。

平成30年3月の博多バイパス全線開通により、周辺道路の交通渋滞は解消されたものの、交通の要衝である下臼井交差点～空港口交差点間においては、現在、著しい交通渋滞が発生しており、市民の日常的な移動や、物流、医療施設への救急搬送等に支障が生じております。さらに、今後、福岡空港の機能強化に伴う交通需要の増加が見込まれ、より一層の渋滞悪化が懸念されます。

これらの課題に対応し、定時性や速達性向上を実現するためには、博多バイパス立体化（下臼井～空港口）の整備が急務であります。

福岡市としても、周辺住民や地域団体の理解を醸成するための取組みや用地取得に最大限協力するとともに、福岡高速3号線延伸事業との調整を図りながら、関係機関との協議や道路占用物件の円滑な移設等に積極的に取り組んで参ります。

つきましては、「一般国道3号博多バイパス（下臼井～空港口）」の令和4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（令和3年9月）、都市計画決定手続き完了（令和4年2月）

新規事業採択時評価結果（令和4年度新規事業化箇所）

担当課：道路局 国道・技術課
担当課長名：長谷川 朋弘

事業の概要

事業名	一般国道201号 仲哀拡幅	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	福岡県田川郡香春町大字鏡山～福岡県京都郡みやこ町勝山松田	延長	2.2km		
<p>事業概要</p> <p>一般国道201号は、福岡市と飯塚市、田川市、行橋市、京都郡苅田町などを結び、沿線の物流・交流を支える重要な幹線道路である。このうち、仲哀拡幅は、香春町とみやこ町の行政境に位置する2車線区間における交通混雑緩和や交通安全の確保等を目的とした延長2.2kmの4車線化事業である。</p> <p>事業の目的、必要性</p> <p>当該事業の整備により、交通容量が確保され、幹線道路としての速達性や安全性が向上するとともに、片側2車線の走行環境を確保することで、交通事故や故障車等による通行止め時の広域迂回が解消されるなど、沿線地域の物流を支える幹線道路の強化が図られ、地域産業を支援するものである。</p> <p>全体事業費 約84億円 計画交通量 約24,900台/日</p>					
<p>事業概要図</p> <p>事業概要図は、福岡県北部の横断軸として人流や物流に欠かせない非常に重要な幹線道路であり、県内の未整備区間の解消は本県にとっても喫緊の課題です。しかしながら当該区間は、トンネル内で対面通行となっていることから、重大事故となる可能性が高くなっているとともに、国道201号が当該地域唯一の幹線道路のため、事故や故障車等による通行止めが発生した際には、大きな迂回が必要となるなど、安全で円滑な交通に支障を来している状況です。本県としましては、周辺自治体と連携して、事業の円滑な推進に向けた環境整備に取り組むとともに、国道322号香春大任バイパスや嘉麻バイパスの整備推進など、福岡県の縦断軸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、令和4年度の新規事業としての予算化に特段のご配慮をお願いいたします。</p>					

関係する地方公共団体等の意見

【福岡県知事】
新規事業採択時評価に係る「一般国道201号仲哀拡幅」事業の予算化について同意いたします。国道201号は、福岡市と京都郡苅田町を結ぶ福岡県北部の横断軸として人流や物流に欠かせない非常に重要な幹線道路であり、県内の未整備区間の解消は本県にとっても喫緊の課題です。しかしながら当該区間は、トンネル内で対面通行となっていることから、重大事故となる可能性が高くなっているとともに、国道201号が当該地域唯一の幹線道路のため、事故や故障車等による通行止めが発生した際には、大きな迂回が必要となるなど、安全で円滑な交通に支障を来している状況です。本県としましては、周辺自治体と連携して、事業の円滑な推進に向けた環境整備に取り組むとともに、国道322号香春大任バイパスや嘉麻バイパスの整備推進など、福岡県の縦断軸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、令和4年度の新規事業としての予算化に特段のご配慮をお願いいたします。

学識経験者等の第三者委員会の意見

・新規事業化は妥当である。

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。

事業評価結果

費用便益分析	B/C	1.3	総費用 74億円 （事業費：66億円 維持管理費：7.7億円）	総便益 98億円 （走行時間短縮便益：90億円 走行経費減少便益：5.6億円 交通事故減少便益：2.4億円）	基準年 令和3年	
	感度分析の結果	交通量変動	B/C=1.1（交通量 -10%）	B/C=1.5（交通量 +10%）		
		事業費変動	B/C=1.2（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 +20%）	B/C=1.4（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	◎	・交通容量の確保により速達性の向上と交通混雑の解消 〔混雑度〕 【現況】1.52 → 【整備後】0.67		
		事故対策	◎	・交通容量の確保により速達性の向上と交通混雑の解消による交通事故が減少 〔死傷事故率〕 【現況】83件/億台キロ・年 → 【整備後】31件/億台キロ・年（約6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	-	・注目すべき影響はない。		
		地域経済	◎	・交通事故等に伴う通行止めによる広域迂回の解消、地域産業を支援 〔香春町役場～行橋市役所間の迂回〕 【現況】約47分 → 【整備後】約20分（約6割減少）		
		災害	-	・注目すべき影響はない。		
環境		-	・注目すべき影響はない。			
	地域社会	-	・注目すべき影響はない。			
事業実施環境		○	・筑豊横断道路建設促進期成会、田川地域国道整備促進期成会、みやこ町国道201号整備改良促進期成会などから早期事業着手の要望を受けている。			

採択の理由

費用便益比が1.3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、4車線化により交通容量が確保されることで、幹線道路としての速達性や安全性の向上が期待される。さらに、片側2車線の走行環境を確保することで、交通事故や故障車等による通行止め時の広域迂回が解消できるなど、沿線地域の物流を支える幹線道路の強化が図られ、地域産業を支援するなど、事業の必要性・効果は高いものと判断される。以上により、本事業は令和4年度新規事業箇所として妥当であると考えられる。

※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（令和4年度新規事業化箇所）

担当課：道路局 国道・技術課
担当課長名：長谷川 朋弘

事業の概要

事業名	一般国道202号 唐津バイパス	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	佐賀県唐津市鏡～佐賀県唐津市和多田大土井			延長	1.3km
事業概要					
一般国道202号唐津バイパスは、佐賀県唐津市浜玉町大字大江を起点とし、佐賀県唐津市養母田に至る延長10.6kmの道路である。 当該道路は、一般国道202号唐津バイパスの4車線区間に挟まれた唯一の2車線区間となる、佐賀県唐津市鏡を起点とし、佐賀県唐津市和多田大土井に至る延長約1.3kmの道路である。					
事業の目的、必要性					
本道路は、交通渋滞の改善、道路利用者の安全性向上を図るとともに、周辺生活道路への通過交通の進入を抑制し、通学路指定区間の安全性向上を図る。 また、並行する県道虹の松原線の通行規制に伴う代替路を確保することにより、地域住民の生活を支援するものである。					
全体事業費	約60億円		計画交通量	約28,600～29,100台/日	
事業概要図					

事業評価結果

費用対便益分析	B/C	2.7	総費用：47億円 （事業費：43億円 維持管理費：3.9億円）	総便益：129億円 （走行時間短縮便益：124億円 走行経費減少便益：4.0億円 交通事故減少便益：0.9億円）	基準年：令和3年	
	感度分析の結果	交通量変動	B/C=1.8（交通量 -10%）	B/C=3.3（交通量 +10%）		
		事業費変動	B/C=2.5（事業費変動 +10%）	B/C=3.0（事業費変動 -10%）		
	事業期間変動	B/C=2.5（事業期間変動 +20%）	B/C=2.9（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	◎	・当該区間整備により、容量を確保し国道202号の速度向上。 【ピーク時における対象区間の旅行速度】 現況 20km/h → 整備後 54km/h（約34km/h向上）		
		事故対策	◎	・渋滞ボトルネックの解消により、速度低下に起因する交通事故の減少。 【死傷事故率】 現況 91件/億台キロ・年 → 整備後 71件/億台キロ・年（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	◎	・周辺生活道路への通過交通流入が抑制され、通学路指定区間の安全を確保。 ・幹線道路の容量拡大、速度向上を図り代替道路としての機能向上。		
		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（昭和48年7月） ・佐賀県知事、佐賀県整備促進期成会佐賀県地方連絡協議会などから、唐津バイパス4車化促進の要望を受けている。				

採択の理由

費用便益比が2.7と便益が費用を上回っており、また、都市計画決定の手続きを完了しており、事業採択の前提条件が確認できる。
一般国道202号唐津バイパスの4車線整備により、交通渋滞の改善、道路利用者の安全性向上が図られ、幹線道路の容量拡大・速達性向上により、周辺生活道路への通過交通流入を抑制し、通学路指定区間の安全を確保する。また、並行する県道虹の松原線の通行規制時における代替路としての機能向上により、沿線地域の日常生活を支援するなど、事業の必要性・効果は高いものと判断される。
以上により、本事業は令和4年度新規事業箇所として妥当であると考えられる。

※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。

関係する地方公共団体等の意見

【佐賀県知事】
新規事業採択時評価に係る「一般国道202号唐津バイパス（4車線化）」事業の予算化について同意いたします。
一般国道202号唐津バイパスは、佐賀県北部地域の産業、経済、文化、観光の振興に必要不可欠な機能を果たし、また、緊急時、災害時における避難・物流輸送路としての役割も担っている重要な幹線道路です。
しかしながら当該区間は、唐津バイパスで唯一2車線となっており、交通事故や交通渋滞の要因となっています。特に、朝夕の通勤ラッシュ時や観光客が訪れる週末、休日には、交通渋滞が慢性化している状況であることから、国道202号の機能強化が望まれています。
本県としましては、事業が円滑に進むよう地元住民・関係機関との協議・調整について地元唐津市と一体となって最大限の努力をいたします。また、唐津バイパス4車線化の効果が発揮されるよう、主要渋滞箇所である大土井交差点の対策についても唐津市と連携して取り組んでまいります。
工事期間中の交通規制に伴う迂回路等を含めた渋滞対策の取組についても国・県・市で連携して取り組んでまいります。
つきましては、令和4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（昭和48年7月）

新規事業採択時評価結果（令和4年度新規事業化箇所）

担当課：道路局 国道・技術課
担当課長名：長谷川 朋弘

事業の概要

事業名	一般国道57号（中九州横断道路） 大津熊本道路（大津西～合志）	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	熊本県菊池郡大津町杉水～熊本県合志市上庄			延長	4.7km
事業概要	中九州横断道路は、大分県大分市を起点として、豊後大野市、竹田市、阿蘇市、大津町、合志市、熊本市に至る地域高規格道路である。当該道路は、熊本県菊池郡大津町杉水～合志市上庄に至る延長約4.7kmの道路である。大津熊本道路のうち、合志～熊本（延長約9.1km）は、令和2年度に事業化している。				
事業の目的、必要性	本道路は、九州縦貫自動車道へのアクセス性向上による物流の効率化により、地域経済を牽引する製造業等の支援や、広域救急医療を支援する信頼性の高い高速ネットワークを形成する。また、安全で円滑な高速ネットワークの形成による観光地へのアクセス性の向上、それに伴う地域活性化・復興を支援するものである。				
全体事業費	約310億円	計画交通量	約14,600台/日		
事業概要図					

事業評価結果

費用対便益分析	B/C	1.2 (1.3)	総費用	4,575億円 (事業費: 4,135億円 維持管理費: 411億円 更新費: 29億円)	総便益	5,633億円 (走行時間短縮便益: 4,921億円 走行経費減少便益: 516億円 交通事故減少便益: 196億円)	基準年	令和3年	
	感度分析の結果	交通量変動	B/C=1.1 (交通量 -10%)	B/C=1.4 (交通量 +10%)					
		事業費変動	B/C=1.2 (事業費変動 +10%)	B/C=1.3 (事業費変動 -10%)					
事業期間変動	B/C=1.2 (事業期間変動 +20%)	B/C=1.3 (事業期間変動 -20%)							
事業の影響	評価項目	評価	根拠						
	自動車や歩行者への影響	渋滞対策	◎	・工業団地から最寄りのICまでの所要時間短縮により物流の効率化、産業活動を支援 〔菊池・大津地域の高速IC15分カバー圏の拡大〕 【現況】約12%→【整備後】約44%					
		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	◎	・搬送時間の短縮により患者負担を軽減し、阿蘇地域からの管外救急搬送を支援 〔消防署～第三次救急医療機関の所要時間〕 【現況】68分→【整備後】60分（8分短縮）					
		地域経済	◎	・来訪者の移動時間の短縮により観光地間の周遊性が向上し、地域観光の活性化に寄与 〔熊本駅～阿蘇地域の所要時間〕 【現況】93分→【整備後】69分（24分短縮）					
		災害	-	・注目すべき影響はない。					
環境		-	・注目すべき影響はない。						
地域社会	-	・注目すべき影響はない。							
事業実施環境	○	・計画段階評価手続き完了（平成27年9月）、環境影響評価手続き完了（令和2年1月）、都市計画決定手続き完了（令和2年1月） ・熊本県知事より大津町～熊本市間の早期事業化の要望を受けている。							

関係する地方公共団体等の意見

【熊本県知事】
新規事業採択時評価に係る「一般国道57号（中九州横断道路）大津熊本道路（大津西～合志）」事業の予算化について、同意しますとともに、感謝申し上げます。
中九州横断道路は、熊本・大分両県の県庁所在地を結ぶ路線であり、九州の横軸として、熊本県のみならず九州全体の産業や地域の活性化、観光振興に資するとともに、地域間の物流効率化や大規模災害時における代替路機能を担う重要な路線です。
加えて、沿線では世界的半導体企業であるTSMC社とソニー、デンソーによる新工場建設が発表されたところであり、今後、産業の脳と言われる半導体関連産業の集積により、シリコンアイランド九州の復活につなげ、本県が日本の「経済の安全保障」の一翼を担うためにも、中九州横断道路の重要性は益々高まっています。
本県といたしましては、事業が円滑に推進されるよう、埋蔵文化財調査の体制確保や工事実施に伴う土砂の確保等に関する事業間調整、大津西IC（仮称）へのアクセス道路である国道325号の道路整備等について最大限協力いたします。また、付け替え道路（横断ボックス、跨道橋）の集約や用地買収等について、沿線自治体と連携しながら地元調整を行って参ります。
また、当該区間の事業実施にあたっては、早期整備の観点から、事業中の大津熊本道路（合志～熊本）や九州縦貫自動車道と熊本西環状道路とを結ぶ区間を含めた、有料道路制度の活用も有効な手段の一つと考えております。つきましては、国において、是非、ご検討いただきますとともに、県としましても、沿線自治体と連携して、県民の理解が深まるよう努めて参ります。
つきましては、「一般国道57号（中九州横断道路）大津熊本道路（大津西～合志）」の令和4年度新規事業としての予算化とともに、中九州横断道路の全線整備に向けて切れ目なく事業が推進されるよう、既に計画段階評価が完了している「大津～大津西間」の早期事業化につきましても、特段のご配慮をお願いします。

学識経験者等の第三者委員会の意見

・新規事業化は妥当である。

採択の理由

費用便益比が1.2（1.3）と便益が費用を上回っており、また、計画段階評価、環境影響評価、都市計画決定の手続きを完了しており、事業採択の前提条件が確認できる。
大津熊本道路（大津西～合志）の開通により、九州縦貫自動車道へのアクセス性が向上、物流の効率化による地域経済を牽引する製造業等の支援や、広域救急医療を支援する信頼性の高い高速ネットワークが形成される。
また、安全で円滑な高速ネットワークの形成による観光地へのアクセス性の向上、それに伴う地域活性化・復興を支援するなど、事業の必要性・効果は高いものと判断される。
以上により、本事業は令和4年度新規事業箇所として妥当であると考えられる。

※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の上段の値は大分市～熊本市を対象とした場合、下段（ ）書きの値は事業化区間を対象とした場合の費用便益分析結果

新規事業採択時評価結果（令和4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>本道路は、九州縦貫自動車道へのアクセス性向上による物流の効率化により、地域経済を牽引する製造業等の支援や、広域救急医療を支援する信頼性の高い高速ネットワークを形成する。また、安全で円滑な高速ネットワークの形成による観光地へのアクセス性の向上、それに伴う地域活性化・復興を支援するものである。</p>	
評価項目	地域の課題
産業	<ul style="list-style-type: none"> ・菊池・大津地域は、世界有数の半導体メーカーや国内有数の二輪工場の他、それら関連企業が多く集積。 ・製造品出荷額が県内第1位の地域であるが、最寄りのICや熊本港など物流拠点までの輸送ルートは混雑が著しく、また工業地域はICから15分圏域外に多く立地し、部品調達や製造品の搬出入に時間を要するなど速達性・定時性に課題
医療	<ul style="list-style-type: none"> ・阿蘇地域には第三次救急医療施設がなく、高次医療を必要とする患者は管外（熊本市）の医療施設に依存、また管外搬送比率は増加傾向。 ・阿蘇地域から熊本赤十字病院までの所要時間は約70分（全国平均の約2倍）を要するなど、患者への負担も多く、救急搬送時の速達性が課題。
観光	<ul style="list-style-type: none"> ・国道57号沿線には豊富な自然と観光資源が立地、特に、主要観光地が数多く点在する「阿蘇地域」への所要時間は熊本駅から90分以上を要し、熊本県が目指す『熊本都市圏から主要都市まで90分構想』は未達成、また移動時間に対して県外観光客の約3割が不満。 ・熊本市を訪れた観光客が足を延ばす観光地として「阿蘇地域」が最多、観光の周遊性を高めるためには、速達性の強化が課題
<p>※熊本県産業成長ビジョン(R2.12)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通、通信、工業団地等の産業インフラは企業活動の基盤をなすものであり、今後予定されている中九州横断道路、南九州西回り自動車道や、検討が進められている空港アクセス鉄道の整備をはじめ、広域的に人やモノの移動を支える交通ネットワークの充実が求められる。 ・陸上・海上・航空の広域交通の更なる充実や工業団地の着実な整備など、企業が活動しやすい環境づくりを推進する。 <p>※熊本県国土強靱化地域計画(R2.3一部改訂)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・大規模災害時、道路の寸断や渋滞の発生により医療活動の支援が停滞するおそれがあるため、本県と九州各県を結ぶ幹線道路ネットワークの充実・強化、県内各地を結ぶ道路網の確保が必要である。 ・九州の縦軸・横軸の多重性(リダンダンシー)確保と、循環型高速ネットワークのミッシングリンク(高規格道路網等において未整備により途中で途切れている区間)解消を図るため、中九州横断道路、九州中央自動車道、南九州西回り自動車道、有明海沿岸道路(Ⅱ期)、熊本天草幹線道路等の幹線道路ネットワークの整備を進める。 <p>※ようこそくまもと観光立県推進計画(2021年度～2023年度)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自動車による移動について、阿蘇へのアクセスルートの復旧・開通をはじめ、幹線道路の整備が進んでおり、県内各地へのアクセスが向上しています。 ・高まる集客力、情報発信力を活用し、ゲートから目的地までの移動の利便性を確保しながら、熊本のさまざまな魅力を楽しんでいただけるよう、周遊型商品の開発等を推進します。 <p>＜具体的な取り組み：幹線道路ネットワークの整備＞ 九州中央自動車道、南九州西回り自動車道、中九州横断道路、熊本天草幹線道路、有明海沿岸道路</p>	

事業の有効性

- ・当該事業の実施により、主要拠点間のリンクの評価はCランクのままであるものの、脆弱度が0.77から0.69に改善するとともに、災害時の防災機能が強化される。
- ・また、九州縦貫自動車道へのアクセス性向上による物流の効率化により、地域経済を牽引する製造業等の支援や、広域救急医療を支援する信頼性の高い高速ネットワークが形成され、安全で円滑な高速ネットワークの形成による観光地へのアクセス性の向上、それに伴う地域活性化・復興を支援するなど、有効性の高い事業と評価する。

道路ネットワークの防災機能	主な区間		改善ペア数	脆弱度(防災機能ランク)		累積脆弱度の変化量	改善度		評価
				整備前	整備後		通常時	災害時	
	高遊原分屯地	波野	27 〔1〕	0.77 (C) 〔0.00〕 (A)	0.69 (C) 〔0.00〕 (A)	▲331.53 〔0.00〕	0.15 〔0.00〕	0.13 〔0.05〕	○

事業の効率性

- ・手続きの完了：計画段階評価手続き完了(H27.9)、環境影響評価手続き完了(R2.1)都市計画手続き完了(R2.1)

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

新規事業採択時評価結果（令和4年度新規事業化箇所）

担当課：道路局 国道・技術課
担当課長名：長谷川 朋弘

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) 矢部清和道路	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	熊本県上益城郡山都町城平～熊本県上益城郡山都町大平	延長	10.3km		
事業概要					
九州横断自動車道延岡線は、熊本県上益城郡御船町を起点とし、宮崎県延岡市に至る計画延長約9.5kmの高規格幹線道路である。当該道路は、熊本県上益城郡山都町城平～大平に至る延長約10.3kmの道路である。					
事業の目的、必要性					
本道路は、現道の課題箇所を回避し、災害時の代替路機能、救急支援活動における機能確保により、信頼性の高い道路ネットワークを形成するとともに、山都町から熊本市内の第三次救急医療施設への速達性が確保され、円滑な救急医療活動を支援する。また、並行する現道の線形が厳しい箇所の回避により走行性が向上し、地域産業を支える木材の円滑な輸送を実現するものである。					
全体事業費	約740億円	計画交通量	約11,400台/日		
事業概要図					

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（令和4年1月）

事業評価結果

費用対便益分析	B/C	1.3 (1.1)	総費用	4,001億円 (事業費: 3,621億円 維持管理費: 353億円 更新費: 26億円)	総便益	5,255億円 (走行時間短縮便益: 4,487億円 走行経費減少便益: 597億円 交通事故減少便益: 172億円)	基準年	令和3年	
	感度分析の結果	交通量変動	B/C=1.3 (交通量 -10%)	B/C=1.4 (交通量 +10%)					
		事業費変動	B/C=1.3 (事業費変動 +10%)	B/C=1.4 (事業費変動 -10%)					
		事業期間変動	B/C=1.3 (事業期間変動 +20%)	B/C=1.4 (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	◎	・現道の課題箇所を回避し、災害時の代替路機能が確保され、救急活動においても信頼性の高い道路ネットワークを確保。 〔国道218号における土砂災害危険区域の回避〕 【現況】8箇所→【整備後】0箇所 〔国道218号における浸水想定区域の回避〕 【現況】6箇所→【整備後】0箇所					
		歩行空間	-	・注目すべき影響はない					
	社会全体への影響	住民生活	◎	・山都町から熊本市内の第三次救急医療施設への速達性が確保され、円滑な救急医療活動を支援。 〔山都町役場清和支所～済生会熊本病院の搬送時間〕 【現況】60分→【整備後】47分(約13分短縮)					
		地域経済	◎	・並行する国道218号の線形が厳しい箇所の回避により走行性が向上し、円滑な輸送の実現による地域産業の振興を支援。 〔輸送経路である国道218号の線形が厳しい箇所〕 【現況】25箇所<平面: 18箇所、縦断: 7箇所>→【整備後】0箇所 〔阿蘇森林組合 清和加工所～八代港の輸送時間〕 【現況】75分→【整備後】64分(約11分短縮)					
		災害	-	・注目すべき影響はない					
		環境	-	・注目すべき影響はない					
		地域社会	-	・注目すべき影響はない					
	事業実施環境	○	・計画段階評価手続き完了（令和4年1月） ・熊本県知事より、矢部～蘇陽間の早期事業化の要望を受けている。						

関係する地方公共団体等の意見

【熊本県知事】
一般国道218号は、熊本市を起点とし、山都町を經由し、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す。
また、当路線は第1次緊急輸送道路に指定されるなど、地域住民の生活に不可欠な「命の道」として地域の安全・安心を確保するとともに、産業振興を図るために重要な役割を担っています。
しかし、当路線の山都町付近には、特に平面・縦断線形不良箇所や土砂災害危険箇所が集中しているうえ、交通事故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、脆弱な区間が多く存在している路線でもあります。
加えて、当該区間は脆弱な地質の発現が想定されており、橋梁や低土被りのトンネルの施工には構造等に関する安定対策の検討など高度な判断・技術力が必要とされます。
つきましては、令和5年度の開通に向け整備が進められている九州横断自動車道延岡線（山都中島西IC～矢部IC(仮称)）及び一般国道218号蘇陽五ヶ瀬道路に引き続き、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、事業が円滑に推進されるよう、埋蔵文化財調査の体制確保や清和IC(仮称)と国道218号との接続部の交差点改良等について最大限協力いたします。また、町と一体となり、用地取得や付け替え道路（横断ボックス、跨道橋）の集約、地籍調査の推進に向けた地元調整を行うとともに、工事により発生する建設発生土の処分に関する調整等についても積極的に取り組んで参ります。
一般国道218号（熊本県上益城郡山都町城平～同県上益城郡山都町大平）の国直轄による事業化とともに、九州横断自動車道延岡線の全線整備に向けて切れ目なく事業が推進されるよう、既に計画段階評価が完了している「清和～蘇陽間」についても引き続き直轄調査を実施していただき、早期事業化について検討していただきますようお願い申し上げます。

学識経験者等の第三者委員会の意見

・新規事業化は妥当である。

採択の理由

費用便益比が1.3(1.1)と便益が費用を上回っており、また、計画段階評価の手続きを完了しており、事業採択の前提条件が確認できる。
矢部清和道路の開通により、現道の課題箇所を回避し、災害時の代替路機能、救急支援活動における機能確保により、信頼性の高い道路ネットワークを形成するとともに、山都町から熊本市内の第三次救急医療施設への速達性が確保され、円滑な救急医療活動を支援する。また、並行する現道の線形が厳しい箇所の回避により走行性が向上し、地域産業を支える木材の円滑な輸送の実現など、事業の必要性・効果は高いものと判断される。
以上により、本事業は令和4年度新規事業箇所として妥当であると考えられる。

※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（令和4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、現道の課題箇所を回避し、災害時の代替路機能、救急支援活動における機能確保により、信頼性の高い道路ネットワークを形成するとともに、山都町から熊本市内の第三次救急医療施設への速達性が確保され、円滑な救急医療活動を支援する。また、並行する現道の線形が厳しい箇所の回避により走行性が向上し、地域産業を支える木材の円滑な輸送を実現するものである。</p>	
評価項目	地域の課題
防災	<ul style="list-style-type: none"> ・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数約14万人を支援する重要な路線。 ・当該区間がある山都町は、河川の氾濫や土砂災害等の自然災害が県内で最も多く、土砂災害危険区域、浸水想定区域が集中し、被災リスクの高い脆弱な区間が存在。
医療	<ul style="list-style-type: none"> ・山都町の救急搬送は管外搬送が約7割を占め、熊本市内の第三次救急医療施設へ搬送。 ・熊本市内の第三次救急医療施設への搬送に60分以上を要する医療サービスの低い地域にあり、速達性が課題。
産業	<ul style="list-style-type: none"> ・熊本県の木材生産額は全国5位、山都町は県内3位の林業素材生産量を誇る地域。 ・原木は国道218号を利用して山都町から八代港へ輸送し、中国、韓国など海外へ輸出。 ・輸送経路である国道218号は、道路線形の厳しい箇所が多く存在し、大型車の横転事故が発生するなど、輸送効率が低下しており、走行性に課題。
<p>※熊本県国土強靱化地域計画(R2.3一部改訂) (円滑な避難のための道路整備) ・津波・高潮時、台風や集中豪雨時、道路の浸水や交通渋滞等による逃げ遅れにより、多数の死傷者が発生するおそれがあるため、浸水しにくく、円滑な避難に資する道路の整備が必要である。 (救助・救急、物資輸送ルートへの確保に向けた道路整備) ・九州の縦軸・横軸の多重性(リダンダンシー)確保と循環型高速ネットワークのミッシングリンク(高規格道路網等において未整備により途中で途切れている区間)解消を図るため、中九州横断道路、九州中央自動車道、南九州西回り自動車道、有明海沿岸道路(Ⅱ期)、熊本天草幹線道路等の幹線道路ネットワークの整備を進める。</p> <p>※熊本県国土強靱化地域計画(R2.3一部改訂) (医療活動の支援ルートへの確保に向けた道路整備) ・大規模災害時、道路の寸断や渋滞の発生により医療活動の支援が停滞するおそれがあるため、本県と九州各県を結ぶ幹線道路ネットワークの充実・強化、県内各地域を結ぶ道路網の確保が必要である。 ・九州の縦軸・横軸の多重性(リダンダンシー)確保と循環型高速ネットワークのミッシングリンク(高規格道路網等において未整備により途中で途切れている区間)解消を図るため、中九州横断道路、九州中央自動車道、南九州西回り自動車道、有明海沿岸道路(Ⅱ期)、熊本天草幹線道路等の幹線道路ネットワークの整備を進める。</p> <p>※やつしろ物流拠点構想(H29.9) ・八代市内には八代IC、八代南IC、日奈久ICと3か所の高速道路のインターチェンジがあり、九州各方面へのアクセスも容易です。さらに、南九州西回り自動車道(八代JCT～鹿児島市)、九州中央自動車道(嘉島JCT～延岡市)の整備も進められていることから、八代地域の物流拠点としての必要性はますます大きくなるものと考えられます。 ・企業の広域的かつ効率的な経済活動を支えるため、南九州西回り自動車道、九州中央自動車道のほか、八代港と高速道路IC、新八代駅等の交通結節点を結ぶ都市計画道路南部幹線等の幹線道路の整備を促進します。</p>	

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、現道の課題箇所を回避し、災害時の代替路機能、救急支援活動における機能確保により、信頼性の高い道路ネットワークを形成するとともに、山都町から熊本市内の第三次救急医療施設への速達性が確保され、円滑な救急医療活動を支援する。また、並行する現道の線形が厳しい箇所の回避により走行性が向上し、地域産業を支える木材の円滑な輸送を実現するなど、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	25 [18]	0.50 (C) [0.36 (C)]	0.19 (B) [0.35 (C)]	▲284.3 [▲4.3]	0.17 [0.03]	0.39 [0.04]	◎

事業の効率性
<p>・手続きの完了 : 計画段階評価手続き完了 (R4.1)</p>

※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