

新規事業採択時評価結果（令和5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20号<br>諏訪バイパス             | 事業区分  | 一般国道             | 事業主体 | 国土交通省<br>関東地方整備局 |
| 起終点   | 自：長野県諏訪市上諏訪<br>至：長野県諏訪郡下諏訪町東町 | 延長    | 5.6 km           |      |                  |
| <p><b>事業概要</b></p> <p>一般国道20号は、東京都中央区を起点とし、長野県塩尻市に至る主要幹線道路である。<br/>このうち本諏訪バイパスは、並行する国道20号の交通混雑緩和と交通安全の確保、災害に強い道路ネットワークの確保を目的とした延長5.6kmのバイパス事業である。</p> |                               |       |                  |      |                  |
| <p><b>事業の目的、必要性</b></p> <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および、災害時の緊急輸送道路として機能する、自然災害に強い道路網を形成することを目的とする。</p>                            |                               |       |                  |      |                  |
| 全体事業費   | 約900億円                        | 計画交通量 | 約9,000~10,600台/日 |      |                  |
| <p><b>事業概要図</b></p>   |                               |       |                  |      |                  |

事業評価結果

|        |             |              |   |  |             |  |
|--------|-------------|--------------|---|--|-------------|--|
| 費用便益分析 | B/C         | 2.3<br>(0.8) | 総費用<br>2,693億円<br>(事業費:2,492億円<br>維持管理費:193億円<br>更新費:8.0億円) | 総便益<br>6,287億円<br>(走行時間短縮便益:5,891億円<br>走行経費減少便益:348億円<br>交通事故減少便益:48億円)            | 基準年<br>令和4年 |  |
|        | 感度分析の結果     | 交通量変動        | B/C=1.9 (交通量 -10%)  | B/C=2.6 (交通量 +10%)   |             |  |
|        |             | 事業費変動        | B/C=2.2 (事業費 +10%)  | B/C=2.5 (事業費 -10%)   |             |  |
|        |             | 事業期間変動       | B/C=2.3 (事業期間 +20%)   | B/C=2.4 (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         | ◎   | ・交通が転換し、国道20号の渋滞が緩和。<br>混雑度（元町交差点～大社通り交差点）<br>現況：1.55 → 整備後：0.97（約4割減少）            |             |  |
|        |             | 事故対策         | ◎   | ・死傷事故件数（元町交差点～大社通り交差点）<br>現況：85件/4年 → 整備後：68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         | —   | ・注目すべき影響はない。   |             |  |
|        |             | 災害           | ◎   | ・諏訪バイパス整備により、南北方向の軸が強化され、災害時の緊急輸送道路として機能<br>・新たな緊急輸送道路が確保され、避難や救援物資の輸送等の広域的な対応が可能。 |             |  |
|        |             | 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（R5.1）。<br>・長野県知事等より諏訪バイパスの早期事業化を要望。                                   |             |  |

採択の理由

費用便益比が2.3（0.8）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、当該区間の渋滞緩和や安全性の向上、また、災害時の輸送路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の上段の値は下諏訪岡谷バイパス～坂室バイパスを対象とした場合、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

【長野県知事】  
「一般国道20号諏訪バイパス」事業の令和5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、これまでと同様、環境への配慮はもとよりコスト削減を図りつつ、地元住民への状況説明などを行いながら、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の実施、沿線の自治体と連携して円滑に事業が推進されるように用地取得のための地元調整などの環境整備に取り組んでまいります。  
また、施工ヤードや工事用道路等の確保協力、トンネル工事での建設発生土の受け入れなどについて、県事業や関係機関の協力を得ながら調整を図ってまいります。  
さらに、主要地方道諏訪白樺湖小諸線など関連する道路整備についても積極的な協力を行ってまいります。  
その他、国道20号整備事業に関しても地元市町との協力体制を整え、積極的に支援していく考えです。  
諏訪バイパスの整備効果をより広く波及させるためには、残る区間の整備が不可欠であるため、沿線自治体と協力しながら地元調整などに取り組んでまいりますので、引き続き、早期事業化が図られるよう必要な調査・検討をお願いいたします。

学識経験者等の第三者委員会の意見

・新規事業化については妥当である。

事業採択の前提条件

・費用対便益：便益が費用を上回っている。  
・手続きの完了：都市計画決定手続き完了（R5.1）。

新規事業採択時評価結果（令和5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414号（伊豆縦貫自動車道）<br>天城峠道路（月ヶ瀬～茅野）  | 事業区分  | 一般国道      | 事業主体 | 国土交通省<br>中部地方整備局 |
| 起終点       | 自：静岡県伊豆市矢熊<br>至：静岡県伊豆市湯ヶ島  | 延長    | 5.7 km    |      |                  |
| 事業概要      | <p>一般国道414号伊豆縦貫自動車道は静岡県沼津市岡宮を起点とし、伊豆の国市、伊豆市等の主要都市を経て下田市へ至る延長約60kmの高規格道路である。</p> <p>このうち、一般国道414号の天城峠道路（月ヶ瀬～茅野）は、伊豆市矢熊を起点とし、伊豆市湯ヶ島に至る延長5.7kmの道路事業である。</p> |       |           |      |                  |
| 事業の目的、必要性 | <p>当事業の整備により、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、第三次救急医療施設へのアクセス改善による救急医療活動の支援、高速ネットワークの確保による観光振興の支援等に寄与することを目的とする。</p>   |       |           |      |                  |
| 全体事業費     | 約900億円   | 計画交通量 | 約9,100台/日 |      |                  |
| 事業概要図     |  |       |           |      |                  |

|                |  |
|----------------|--|
| 関係する地方公共団体等の意見 | <p>【静岡県知事】</p> <p>伊豆縦貫自動車道は、東名高速道路及び新東名高速道路と一体となって高規格幹線道路網を形成するとともに、伊豆半島における道路体系の骨格となり、地域の経済活動や命の道として災害時の復旧活動や、平時の救援救急活動等を支える重要な道路です。「伊豆縦貫自動車道 天城峠道路（月ヶ瀬～茅野）」は、ミッシングリンクとなっている天城峠道路の一部区間であり、伊豆半島の今後の発展に大きく寄与することから、新規事業化と事業推進を強く希望します。</p> <p>静岡県としては、伊豆縦貫自動車道の機能を最大限発揮するため、「伊豆半島の道路網整備実施計画」に基づいて関連する道路整備などを主体的に進めるとともに、伊豆市と一体となって当該事業区間の用地取得に最大限協力してまいります。</p> <p>特に、南海トラフ地震で発生する津波被害を想定した「伊豆版くしの歯作戦」の実効性を高める道路整備や防災拠点としての道の駅「伊豆月ヶ瀬」の機能強化を国土交通省と連携し進めてまいります。</p> <p>また、地域振興の観点から伊豆半島におけるエコツーリズム・サイクルツーリズムや観光周遊の促進に向けて、伊豆縦貫自動車道と並行する現道の走行環境の見直しや、（一社）美しい伊豆創造センターや地元市町等とともに地域間の連携拠点となるよう「道の駅」の活用を進めてまいります。</p> <p>さらに、当該区間の事業を円滑に実施していくため、当該事業区間からの建設発生土については、市町と連携しつつ、可能な限り地域の基盤整備による活用を進めるとともに土質に応じた適正な処理の運用について検討してまいります。</p> |
|----------------|--|

|                  |                          |
|------------------|--------------------------|
| 学識経験者等の第三者委員会の意見 | <p>・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 | <ul style="list-style-type: none"> <li>費用対便益：便益が費用を上回っている。</li> <li>手続きの完了：計画段階評価手続き完了（H30.1）、都市計画手続き完了（R5.1）</li> </ul> |
|-----------|--|

事業評価結果

|        |         |              |  |  |          |
|--------|---------|--------------|--|--|----------|
| 費用便益分析 | B/C     | 1.3<br>(0.8) | 総費用：8,223億円<br>（事業費：7,654億円<br>維持管理費：456億円<br>更新費：114億円） | 総便益：10,314億円<br>（走行時間短縮便益：9,169億円<br>走行経費減少便益：929億円<br>交通事故減少便益：216億円） | 基準年：令和4年 |
|        | 感度分析の結果 |              | 交通量変動 B/C=1.2 (交通量 -10%)                                 | B/C=1.3 (交通量 +10%)   |          |
|        |         |              | 事業費変動 B/C=1.2 (事業費 +10%)                                 | B/C=1.3 (事業費 -10%)   |          |
|        |         |              | 事業期間変動 B/C=1.2 (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        | —  | ・注目すべき影響はない  |
|          | 事故対策        | ◎  | ・平面および縦断線形不良箇所や幅員不足区間の回避により、安全性が向上。<br>〔平面線形不良箇所数〕 現況：23箇所 ⇒ 整備後：0箇所（全て回避）<br>〔縦断線形不良区間〕 現況：0.2km ⇒ 整備後：0km（全て回避）<br>〔幅員不足区間〕 現況：4.6km ⇒ 整備後：0km（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        | ◎  | ・伊豆地域南部から第三次救急医療施設までの救急搬送時間が短縮<br>〔下田市～順天堂大学静岡病院（第三次救急医療施設）までの所要時間〕<br>現況：77分 ⇒ 整備後：51分（26分短縮）   |
|          | 地域経済        | ◎  | ・移動時間短縮により観光圏域が拡大し、観光客の増加が期待されるなど、伊豆地域の観光振興を支援<br>〔下田市の1時間圏域における主要な観光拠点数〕<br>現況：31拠点 ⇒ 整備後：35拠点（4拠点増加）   |
|          | 災害          | ◎  | ・事前通行規制区間を回避し、南海トラフ巨大地震等の災害発生時に信頼性の高い道路ネットワークを確保<br>〔月ヶ瀬IC～下田市までの所要時間〕<br>現況：61分 ⇒ 整備後：36分（25分短縮）  |
|          | 環境          | —  | ・注目すべき影響はない  |
|          | 地域社会        | —  | ・注目すべき影響はない  |
| 事業実施環境   | ○           | <ul style="list-style-type: none"> <li>計画段階評価手続き完了（H30.1）、都市計画手続き完了（R5.1）</li> <li>伊豆縦貫自動車道建設促進期成同盟会（会長：静岡県知事）より早期事業化を要望。</li> </ul> |  |

採択の理由

|  |
|--|
| <p>費用便益が一体評価で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ならびに、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。</p> <p>また、当該区間の整備により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、救急医療施設等への速達性・確実性の向上、高速ネットワークの確保による観光振興の支援など、事業の必要性・効果は高いと判断できる。</p> <p>以上より、本事業の新規事業化については妥当である。</p> |
|--|

※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価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の上段は沼津岡宮IC～（仮称）下田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5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153号 飯田南バイパス         | 事業区分  | 一般国道       | 事業主体 | 国土交通省<br>中部地方整備局 |
| 起終点   | 自：長野県飯田市竹佐<br>至：長野県飯田市北方 | 延長    | 4.5km      |      |                  |
| 事業概要  |                          |       |            |      |                  |
| 一般国道153号飯田南バイパスは、長野県飯田市竹佐から長野県飯田市北方に至る延長4.5kmの道路事業である。  |                          |       |            |      |                  |
| 事業の目的、必要性   |                          |       |            |      |                  |
| 当事業の整備により、生活交通と通過交通の分離による交通混雑の解消、交通混雑の解消による速度低下を起因とする交通事故の減少、リニア駅を中心とした道路網のアクセス強化による物流・観光振興に寄与することを目的とする。 |                          |       |            |      |                  |
| 全体事業費   | 約350億円                   | 計画交通量 | 約26,500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（R2.2）、都市計画手続き完了（R4.11） |

事業評価結果

|        |             |        |  |   |          |  |
|--------|-------------|--------|--|---|----------|--|
| 費用便益分析 | B/C         | 1.4    | 総費用：254億円<br>（事業費：224億円<br>維持管理費：30億円）                                       | 総便益：348億円<br>（走行時間短縮便益：317億円<br>走行経費減少便益：25億円<br>交通事故減少便益：6.0億円）  | 基準年：令和4年 |  |
|        | 感度分析の結果     | 交通量変動  | B/C=1.2（交通量 -10%）  | B/C=1.5（交通量 +10%）   |          |  |
|        |             | 事業費変動  | B/C=1.3（事業費 +10%）  | B/C=1.5（事業費 -10%）   |          |  |
|        |             | 事業期間変動 | B/C=1.2（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   | ◎  | ・現道153号から対象区間へ交通が転換することにより、現道153号の混雑が緩和され、旅行速度が向上。<br>〔中村交差点～飯田IC西交差点の混雑度〕<br>現況：1.56 ⇒ 整備後：0.54（約7割減少） |          |  |
|        |             | 事故対策   | ◎  | ・交通混雑の解消により、速度低下を起因とする交通事故の減少が図られる。<br>〔山本小学校北交差点～飯田IC西交差点の事故件数〕<br>現況：10件/年 ⇒ 整備後：2件/年（約8割減少）          |          |  |
|        |             | 歩行空間   | ◎  | ・現道153号の交通量が減少し、安全性が向上。<br>〔中村交差点～飯田IC西交差点の交通量〕<br>現況：15,300台/日 ⇒ 整備後：5,300台/日（約7割減少）                   |          |  |
|        | 社会全体への影響    | 住民生活   | ○  | ・バイパス整備により、生活交通と通過交通の分離が図られる。   |          |  |
|        |             | 地域経済   | ◎  | ・移動時間の短縮により、リニア駅を中心とした道路網のアクセス強化を図り、物流、観光振興を支援。<br>〔リニア長野県駅（仮称）～昼神温泉の所要時間〕<br>現況：35分 ⇒ 整備後：27分（8分短縮）    |          |  |
|        |             | 災害     | ○  | ・国道153号のダブルネットワークにより、土石流等の大規模災害発生時のリダンダンシーを確保。  |          |  |
|        |             | 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（R2.2）、都市計画手続き完了（R4.11）<br>・飯田南バイパス整備促進期成同盟会（会長：飯田市長）より早期事業化を要望。 |   |          |  |

関係する地方公共団体等の意見

【長野県知事】  
「一般国道153号飯田南バイパス」事業の令和5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、これまでと同様、環境への配慮はもとよりコスト削減を図りつつ、地元住民への状況説明などを行いながら、早期完成に向けて特段のご配慮をお願いいたします。  
当該区間の整備により、広域交通を担う道路として飯田下伊那地域の骨格を形成し、交通の円滑化、沿線住民の安全性の向上を図るとともに、地域の産業・経済等の発展や生活の支援に寄与するなど、大きな整備効果が期待されます。  
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、沿線の自治体と連携して円滑に事業が推進されるように用地取得のための地元調整などに取り組んでまいります。  
また、工事用道路の確保や工事に必要な盛土材の手配などについて、県事業や関係機関の協力を得ながら調整を図ってまいります。  
さらに、一般国道153号飯田南バイパスなど関連する道路整備や完成後の現道移管について飯田市とともに積極的な協力を行うとともに、移管後の現道区間における安全・安心の確保に努めてまいります。今後、リニア中央新幹線の整備効果を波及させるため、飯田南バイパスとともに一般国道153号飯田北改良の整備を着実に推進してまいります。  
その他、現在整備中の三遠南信自動車道整備事業に関して、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。

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、計画段階評価手続きならびに、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、当該区間の整備により、混雑緩和による交通の円滑化、交通安全の確保、物流・観光振興の支援など、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5年度新規事業化箇所）

## 事業評価結果（防災機能）

| 事業の必要性   |  |  |
|--|--|--|
| <p>当事業の整備により、生活交通と通過交通の分離による交通混雑の解消、交通混雑の解消による速度低下を起因とする交通事故の減少、リニア駅を中心とした道路網のアクセス強化による物流・観光振興に寄与することを目的とする。</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"> <li>飯田市は、山岳に囲まれた急流河川、急傾斜地が多く、豪雨に際して土石流、氾濫等の被害に見舞われる。</li> <li>国道153号現道区間は土砂災害警戒区域に含まれている。</li> </ul>  | <p>※飯田市国土強靱化地域計画（R3.9）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>災害に伴う国及び他の都道府県からの応援を迅速かつ円滑に被災地に受け入れるため、災害に際し地域における幹線道路ネットワークが十分に確保されている必要があります。また、救急救援活動に必要な緊急輸送道路やその代替路、補完路等について、国や県と連携を図り整備を推進する必要があります。</li> <li>基幹的交通の分断の態様によっては、代替機能が不足することが想定され、広域的な支援に支障が出るほか、復旧・復興の遅れが想定されます。住民の生活や経済活動の基盤となる道路ネットワークの整備を進めます。</li> </ul>  |
| 住民生活   | <ul style="list-style-type: none"> <li>国道153号現道は、生活交通と通過交通の混在により、交通容量を超過し、通勤交通等が増える朝・夕を中心に渋滞による速度低下が発生。</li> <li>対象区間の死傷事故率は長野県平均の約2倍であるとともに、十分な歩道幅員がないため、歩行者の安全性に課題。</li> </ul>         | <p>※飯田市土地利用基本方針（R3.10）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>中心拠点、地域拠点及び交流拠点並びに広域交通拠点を有機的に連携させるよう道路網や公共交通等の交通体系と、駐車場その他必要な交通施設を整備し、アクセスと結節の強化を図ることで、一体的な都市の形成を図ります。特に広域交通拠点から中心拠点を結ぶアクセスと結節の強化を図るとともに、広域的視点に立って広域交通拠点の利点が十分発揮できるよう国県等の関係機関と連携しながら取り組みます。</li> <li>特に国道153号飯田南道路は、内環状道路の連絡とともに、高規格道路の代替機能を担う重要な路線であり、広域道路ネットワークの一環をなす道路として都市計画道路に位置付けます。</li> </ul>  |
| 地域経済<br>地域社会   | <ul style="list-style-type: none"> <li>飯田市は航空宇宙産業のクラスター形成特区指定企業の集積数が全国2位であり、周辺には豊富な観光資源も存在。</li> <li>リニア中央新幹線の開業により産業振興・観光需要増加が見込まれ、更なる交通の増加が想定されるため、リニア駅を中心とした道路網のアクセス強化が必要。</li> </ul> | <p>※国土利用計画 第3次飯田市計画（H29.3）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>飯田インターチェンジと丘の上を結ぶ「都市計画道路羽場大瀬木線（主要地方道飯島飯田線）」は、全線開通後は、県西南部方面から中心市街地及びリニア駅までのアクセスに寄与するほか、市道路網構想の「内環状」としての利用発展が見込まれます。</li> <li>また、羽場大瀬木線の南端から山本地区までを結ぶ「飯田南道路」は、市内（中心市街地及びリニア駅等）までのアクセスに寄与することが期待されています。</li> </ul> <p>※飯田市 地域経済活性化プログラム 2021</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>航空機産業の集積化促進</li> <li>新産業団地の整備と事業活動に資するインフラ等の向上</li> </ul> |
| その他  |  |  |

| 事業の有効性  |      |     |           |                  |             |               |      |      |    |
|---|------|-----|-----------|------------------|-------------|---------------|------|------|----|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>当該事業の実施により、主要拠点間のリンクの評価に変化はないものの、累積脆弱度の改善により、ネットワーク全体の防災機能が強化される。</li> <li>また、本事業において、混雑緩和による交通の円滑化、交通安全の確保、物流・観光振興の支援など、有効性の高い事業と評価する。</li> </ul> |      |     |           |                  |             |               |      |      |    |
| 道路ネットワークの<br>防災機能   | 主な区間 |     | 改善<br>ペア数 | 脆弱度<br>(防災機能ランク) |             | 累積脆弱度<br>の変化量 | 改善度  |      | 評価 |
|   |      |     |           | 整備前              | 整備後         |               | 通常時  | 災害時  |    |
|   | 飯田市  | 阿智村 | 20        | 0.05<br>[B]      | 0.01<br>[B] | ▲2.45         | 0.06 | 0.10 | ○  |

| 事業の効率性   |
|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>計画段階評価手続き完了（R2.2）、都市計画手続き完了（R4.11）</li> </ul> |

## 新規事業採択時評価結果（令和5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256号 堀越峠道路                 | 事業区分  | 一般国道      | 事業主体 | 国土交通省<br>中部地方整備局 |
| 起終点  | 自：岐阜県郡上市八幡町初納<br>至：岐阜県郡上市八幡町入間 | 延長    | 5.9 km    |      |                  |
| <b>事業概要</b>  |                                |       |           |      |                  |
| 濃飛横断自動車道は、岐阜県郡上市から岐阜県中津川市に至る延長約80 kmの地域高規格道路である。このうち、堀越峠道路は、郡上市八幡町初納から郡上市八幡町入間に至る5.9 kmの道路事業である。                       |                                |       |           |      |                  |
| <b>事業の目的、必要性</b>   |                                |       |           |      |                  |
| 当事業の整備により、東海北陸自動車道、国道41号からなる南北軸のダブルネットワークの代替性を補完する東西軸強化、地域の暮らしを支える信頼性の高い道路の確保、リニア中央新幹線の観光活性化効果を広域に波及するためのアクセス強化を目的とする。 |                                |       |           |      |                  |
| 全体事業費  | 約390億円                         | 計画交通量 | 約4,000台/日 |      |                  |
| <b>事業概要図</b>   |                                |       |           |      |                  |
|  |                                |       |           |      |                  |

### 事業評価結果

|               |                |   |   |  |  |                    |     |      |  |
|---------------|----------------|---|---|--|--|--------------------|-----|------|--|
| 費用便益分析        | B/C            | 1.4<br>(0.7)  | 総費用   | 1,371億円  | 総便益  | 1,897億円            | 基準年 | 令和4年 |  |
|               |                |   | 事業費：1,288億円<br>維持管理費：55億円<br>更新費：28億円                                   |  | 走行時間短縮便益：1,772億円<br>走行経費減少便益：118億円<br>交通事故減少便益：6.2億円 |                    |     |      |  |
|               | <b>感度分析の結果</b> |   | 交通量変動   | B/C=1.2 (交通量 -10%)   |  | B/C=1.5 (交通量 +10%) |     |      |  |
|               |                | 事業費変動   | B/C=1.3 (事業費 +10%)  |  | B/C=1.5 (事業費 -10%)                                   |                    |     |      |  |
|               |                | 事業期間変動  | B/C=1.3 (事業期間 +20%)   |  | B/C=1.4 (事業期間 -20%)                                  |                    |     |      |  |
| 事業の影響         | <b>評価項目</b>    |   | <b>評価</b>   |  | <b>根拠</b>  |                    |     |      |  |
|               | 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  | ◎   | ・現道の線形不良箇所の回避により、事故減少に寄与。<br>[国道256号(郡上市街地～和良地区)の線形不良箇所]<br>現況：24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  | ◎   | ・通行リスクの高い国道256号堀越峠区間を回避するルートが構築され、山間地域の暮らしを支える信頼性の高い道路を確保。<br>[国道256号(郡上市街地～和良地区)の事前通行規制区間]<br>現況：1区間 ⇒ 整備後：0区間    |  |                    |     |      |  |
|               |                | 地域経済  | -   | ・注目すべき影響はない。   |  |                    |     |      |  |
|               |                | 災害  | ◎   | ・ダブルネットワークの代替性を補完する東西軸の強化により、災害等による国道41号通行規制時の下呂市と高山市間の所要時間が短縮。<br>[下呂市～高山市間の迂回所要時間]<br>現況：135分 ⇒ 整備後：123分(約12分短縮) |  |                    |     |      |  |
| 環境            |                | -   | ・注目すべき影響はない。  |  |  |                    |     |      |  |
| 地域社会          | ◎              | ・リニア中央新幹線の開業を見据え、観光名所である郡上市・下呂市・中津川市間のアクセスを強化することで地域観光を支援。<br>[中津川市～郡上市の所要時間]<br>現況：約125分 ⇒ 整備後：約109分(約16分短縮) |   |  |  |                    |     |      |  |
| <b>事業実施環境</b> |                | ○   | ・都市計画手続き完了 (R3.3)<br>・濃飛横断自動車道事業促進期成同盟会・濃飛横断自動車道建設促進議員連盟・岐阜県より早期事業化を要望。 |  |  |                    |     |      |  |

**関係する地方公共団体等の意見**

【岐阜県知事】  
 現道の一般国道256号における最大の難所である堀越峠は、幅員が狭く、つづら折りの険しい山道であることに加え、雨量による事前通行規制区間であるなど多くの課題を有しています。  
 このため、本県では堀越峠を迂回するルートの整備を検討してまいりましたが、計画した迂回ルートには、地すべり面、断層破砕帯、高い地下水位、空洞という4つのリスクが複合的に潜在しており、トンネルを施工するには高度な技術力が必要とされます。ついては、本自動車道の重要性及び整備における困難度を鑑み、国の権限代行事業による整備をお願いいたします。  
 本県としましては、当該区間の事業推進にあたり、残土受け入れ地の確保や郡上市と連携した地元調整、用地取得への最大限の協力、直轄道路事業に必要な予算の確保等、全面的な事業協力を行います。さらには、整備効果を一層向上させるための連携事業として、令和5年度より隣接する和良工区の新規事業化を進めるとともに、本自動車道の残る区間についても、県での事業化を前提に早期全線開通に向けた計画的な調査に努めてまいります。

**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：都市計画手続き完了 (R3.3)

### 採択の理由

費用便益比が一体評価で1.4と便益が費用を上回っており、事業採択の前提条件が確認できる。  
 また、ダブルネットワークの代替性を補完する東西軸強化、地域の暮らしを支える信頼性の高い道路の確保、リニア中央新幹線の観光活性化効果を広域に波及するためのアクセス強化等に寄与することから、事業の必要性・効果は高いと判断できる。  
 以上より、本事業の新規事業化については妥当である。

※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を、割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの  
 ※B/Cの上段の値は郡上～中津川を対象とした場合、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5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   |   |   |
|--|---|---|
| 濃飛横断自動車道整備により、東海北陸自動車道、国道41号からなるダブルネットワークの代替性を補完する東西軸強化、地域の暮らしを支える信頼性の高い道路の確保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  |
| 住民生活   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・国道256号堀越峠区間は雨量規制区間、線形不良、大雪時のスタック等通行リスクの高い路線である。</li> <li>・郡上市和良地区から郡上市街地への交通は、堀越峠の通行止めにより地域が孤立するため、日常生活に支障が発生。（堀越峠の通行止め回数：年平均約8回（H25～R3））</li> </ul>    | <ul style="list-style-type: none"> <li>※第2期岐阜県強靱化計画（R2.3）</li> <li>・県土の8割を山地が占める本県の地形的特性上、孤立予想集落が多く存在しており、大規模災害により集落の孤立が多発した場合には、長期間にわたり孤立状態が続くことが懸念されるため、道路整備等による孤立集落対策及び緊急輸送道路や孤立のおそれのある集落に通じる道路沿いの民有地樹木の伐採を引き続き推進。</li> <li>・県土の8割を山地が占める地形的特性上、本県においては、人・物の移動・輸送手段を車に大きく依存しており、地域を繋ぐ道路ネットワークの確保が非常に重要であるため、歩道整備や防護柵設置といった交通安全対策を含め、道路ネットワークの着実な整備が必要である。</li> </ul> |
| 災害   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・飛騨地域と中濃地域を結ぶ南北軸は、東海北陸自動車道と国道41号のダブルネットワークが確保されているが、東西軸が脆弱。</li> <li>・山間部を通る国道41号は、飛騨川の並走や雨量規制区間を有する等、災害リスクが高く通行止めが頻繁に発生。</li> </ul>                     | <ul style="list-style-type: none"> <li>※第2期岐阜県強靱化計画（R2.3）</li> <li>・広域かつ大規模な災害の際に道路インフラの被災により医療施設や広域防災拠点、県庁、市町村役場等へ到達できず、救助・救急活動や災害対応に支障が生じる事態を回避するため、引き続き緊急輸送道路ネットワーク上の道路整備、橋梁耐震対策及び斜面対策等の整備を着実に進めていく。</li> <li>・災害発生後においても地域社会・経済が迅速に再建・回復できるよう、各地域の復旧・復興に必要な道路として、主要な骨格幹線道路ネットワークの整備や緊急輸送道路ネットワークを確保する。</li> </ul>   |
| 救助活動等  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・郡上市和良地区における救急救命医療が必要な患者は郡上市中心部の郡上市市民病院等へ搬送されており、重症以上の患者の搬送件数は年間平均13人（H30～R3）。</li> <li>・搬送の際には、つづら折れで険しい山道である国道256号堀越峠区間を通行する必要があるため、速達性が低い。</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>※第2期地域医療を守り育てる郡上市ビジョン（H29.3）</li> <li>・郡上地域については郡上市市民病院が急性期医療の中心的な役割を担い、状況に応じて中濃厚生病院も担うとし、特定の診療分野や政策医療分野で貢献している病院、地理的に急性期を要する病院として鷺見病院も状況に応じて急性期医療を担い、上記以外は回復期中心にシフトする。</li> </ul>   |
| その他  |   |   |

| 事業の有効性   |      |     |           |                  |             |                     |                |                |    |
|--|------|-----|-----------|------------------|-------------|---------------------|----------------|----------------|----|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・当該事業の実施により、主要拠点間のリンクの評価がDランク→Bランクに改善するとともに、災害時の不通リンクの解消により、ネットワーク全体の防災機能が強化される。</li> <li>・また、東海北陸自動車道、国道41号からなる南北軸のダブルネットワークの代替性を補完する東西軸が強化されるなど、有効性の高い事業と評価する。</li> </ul> |      |     |           |                  |             |                     |                |                |    |
| 道路ネットワークの<br>防災機能  | 主な区間 |     | 改善<br>ペア数 | 脆弱度<br>(防災機能ランク) |             | 累積脆弱度<br>の変化量       | 改善度            |                | 評価 |
|  |      |     |           | 整備前              | 整備後         |                     | 通常時            | 災害時            |    |
|  | 岐阜県庁 | 下呂市 | 9<br>(9)  | 1.00<br>[D]      | 0.28<br>[B] | ▲147.57<br>(▲94.34) | 0.09<br>(0.03) | 1.00<br>(1.00) | ◎  |

| 事業の効率性   |
|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・都市計画手続き完了（R3.3）</li> </ul> |

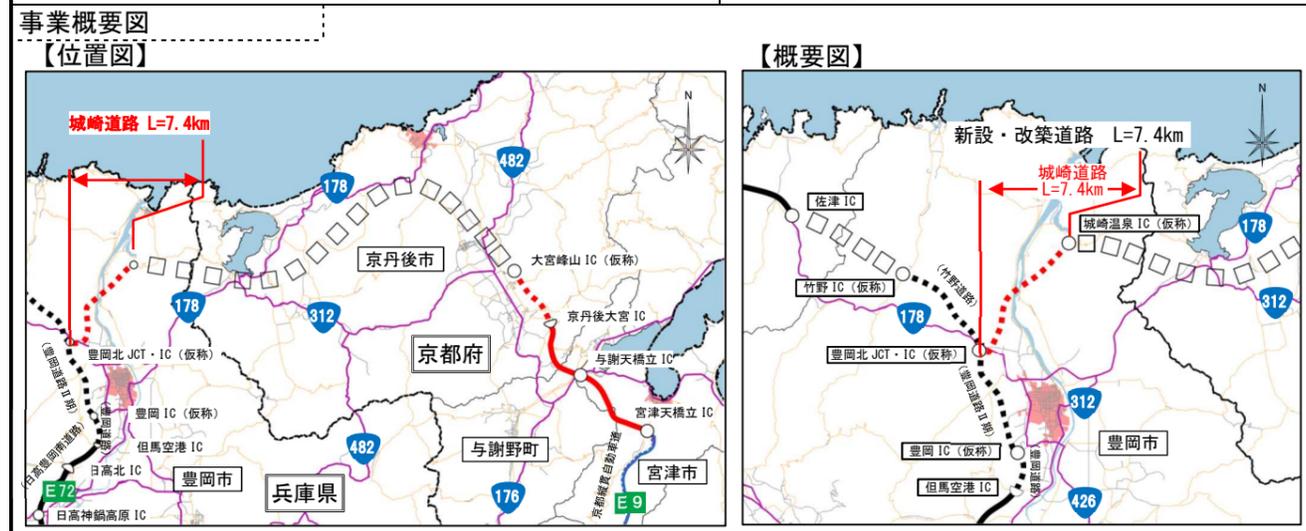
※道路ネットワークの防災機能の上段の値は郡上～中津川を対象とした場合、下段（ ）書きの値は事業化区間を対象にした場合の防災機能評価結果

新規事業採択時評価結果（令和5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178号(山陰近畿自動車道)<br>城崎道路   | 事業区分  | 一般国道      | 事業主体 | 国土交通省<br>近畿地方整備局 |
| 起終点       | 自：兵庫県豊岡市城崎町飯谷<br>至：兵庫県豊岡市新堂  | 延長    | 7.4km     |      |                  |
| 事業概要      | 城崎道路は、並行する国道178号のバイパスとして、山陰近畿自動車道の一部を形成する延長7.4kmの道路である。なお、山陰近畿自動車道は、鳥取県鳥取市を起点とし京都府宮津市に至る延長約120kmの自動車専用道路である。 |       |           |      |                  |
| 事業の目的、必要性 | 城崎道路は、災害時でも機能する信頼性の高い道路ネットワークの構築や、第3次緊急医療機関へのドクターカー15分圏域拡大、移動時間短縮により、観光地間の連携機能を強化し、広域周遊観光振興を促進するものである。       |       |           |      |                  |
| 全体事業費     | 1,150億円  | 計画交通量 | 約4,700台/日 |      |                  |



**関係する地方公共団体等の意見**  
**【兵庫県知事】**  
 山陰近畿自動車道は、城崎温泉・山陰海岸ジオパーク等への観光入込客数の増加、3次医療機関である豊岡病院の医療圏域拡大、南海トラフ巨大地震等の大規模災害時におけるリダンダンシーの確保など、多大なストック効果が期待され、本県にて整備を進めています。  
 一方、豊岡北JCT・ICから城崎温泉ICまでの「城崎道路」区間は、複雑な地質構造による調査・トンネル施工の困難性、近接する水源地の存在、河川内の厚い軟弱地盤の存在、地滑り要因となる地形の存在、地域固有の貴重な自然環境への配慮など、整備にあたり多くの技術的な課題があり、今年度、近畿地方整備局において調査を実施いただき、「本区間は高度な技術力を活用することで事業実施が可能になる」ことが確認されたところです。  
 つきましては、当該「城崎道路」が、豊富な技術的知見を有する直轄による権限代行事業により、速やかな事業化を図られるよう要請いたします。  
 本県としましては、豊岡北JCT・ICを含む竹野道路の計画的な整備に加え、城崎温泉ICのアクセス道路となる（主）豊岡竹野線改良事業や城崎大橋架替事業を着実に実施してまいります。また、「城崎道路」事業が円滑に推進されるよう、用地取得や埋蔵文化財調査、トンネル工事等に伴う建設発生土の受入地の確保等について、沿線自治体と連携して地元や関係機関との調整に積極的に取り組んでまいります。

**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：都市計画決定手続き完了（令和4年2月）

事業評価結果

|        |             |   |  |  |          |  |
|--------|-------------|---|--|--|----------|--|
| 費用便益分析 | B/C         | 1.4<br>(0.2)  | 総費用：2,001億円<br>(事業費：1,770億円<br>維持管理費：221億円<br>更新費：9.4億円) | 総便益：2,771億円<br>(走行時間短縮便益：2,267億円<br>走行経費減少便益：434億円<br>交通事故減少便益：69億円)   | 基準年：令和4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=1.3 (事業費 +10%)                                       | B/C=1.5 (事業費 -10%)   |          |  |
|        | 事業期間変動      | B/C=1.3 (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  | ○  | 平行する国道178号の交通が城崎道路に転換し、混雑の緩和が見込まれる。<br>【国道178号の混雑度】<br>[現況]1.08 → [整備後]0.63  |          |  |
|        |             | 事故対策  | ○  | ・平行する国道178号では死傷事故率100件/億台以上の箇所が存在。<br>・当該区間の交通が城崎道路に転換し、事故の減少が見込まれる。<br>【死傷事故率】207.5件/億台キロ（区間最大）<br>※県内平均死傷事故率：60.7件/億台キロ                              |          |  |
|        |             | 歩行空間  | -  | ・注目すべき影響はない  |          |  |
|        | 社会全体への影響    | 住民生活  | ◎  | ・第3次医療機関（豊岡病院）のドクターカー15分圏域（城崎町・港地区）の拡大により、救急医療活動を支援。<br>【豊岡病院のドクターカー15分圏域人口カバー率】<br>[現況]45.7% → [整備後]62%（16%増加）  |          |  |
|        |             | 地域経済  | ◎  | ・山陰近畿自動車道沿線の主要観光地間の移動時間短縮により、観光地間の連携機能を強化し、地域間の観光振興を支援。<br>【鳥取砂丘～城崎温泉の所要時間】<br>[現況]87分 → [整備後]67分（20分短縮）   |          |  |
|        |             | 災害  | ◎  | ・広域防災拠点（コウノトリ但馬空港）から地域の防災拠点（城崎庁舎）間の移動時間短縮により、災害時の地域連携を支援。<br>【コウノトリ但馬空港～城崎庁舎の所要時間】<br>[現況]140分 → [整備後]22分（約118分短縮）<br>・国道178号、（主）豊岡瀬戸線の通行止め時に代替路として機能。 |          |  |
| 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 | ○           | ・都市計画決定公示（R4.2.25）<br>・兵庫県、山陰近畿自動車道整備推進協議会、但馬・地域高規格道路推進協議会、兵庫但馬地域国道連絡会（但馬3市2町）が、権限代行による早期事業化を要望 |  |  |          |  |

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、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災害時等に強い道路ネットワークの確保、救急医療活動の支援、広域周遊観光の促進など、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5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（山陰自動車道）<br>益田道路（久城～高津）  | 事業区分  | 一般国道       | 事業主体 | 国土交通省<br>中国地方整備局 |
| 起終点       | 自：島根県益田市久城町<br>至：島根県益田市高津  | 延長    | 2.8km      |      |                  |
| 事業概要      | 一般国道9号は、京都府京都市から島根県益田市を経由し、山口県下関市に至る約751kmの主要幹線道路である。<br>益田道路（久城～高津）は、益田市久城町から益田市高津に至る延長2.8kmの自動車専用道路である。                          |       |            |      |                  |
| 事業の目的、必要性 | 益田道路（久城～高津）は、災害等による通行止め時に対して信頼性の高い道路ネットワークの確保、高次救急医療機関への速達性や円滑性の向上、主要な産業拠点間のアクセス性向上により効率的な物流を支援するとともに、益田市と周辺地域の観光交流の活性化に寄与するものである。 |       |            |      |                  |
| 全体事業費     | 約260億円   | 計画交通量 | 約11,800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（山陰自動車道）「益田道路（久城～高津）」事業の予算化について同意いたします。  
島根県では、希望と活力に満ちた新時代「人口減少に打ち勝ち、笑顔で暮らせる島根」を目指して島根創生に全力で取り組んでおり、その実現は、全県的な活力と経済発展に欠くことのできない重要な社会基盤である山陰道の整備を前提としております。  
益田道路（久城～高津間）は、高津川と益田川に挟まれた浸水想定区域にあるため、洪水時に緊急輸送道路ネットワークの途絶が発生することや、益田市街地における交通混雑により物流の効率性が阻害されていることなどの課題があり、当該区間のミッシングリンクの解消が不可欠です。  
島根県としては、地元益田市と連携し、事業推進に向けた地元協力体制の構築や関係機関調整に協力し、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。  
また、益田市においては、当該道路隣接地に防災公園を整備することとしており、県としては、益田市と連携してこの公園へのアクセス向上に寄与する県道益田港線を土地区画整理事業と連携して整備し、国・県・市が一体となった地域防災力の強化に協力してまいります。  
その他、市中心部における賑わいの場として、高架下空間の有効活用を益田市において検討していくこととされており、県としても協力してまいります。  
つきましては、一般国道9号（山陰自動車道）「益田道路（久城～高津）」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（H10.3）、都市計画変更（H15.9）

事業評価結果

|        |             |  |  |   |          |
|--------|-------------|--|--|---|----------|
| 費用便益分析 | B/C         | 1.3<br>(1.1)   | 総費用：8,469億円<br>（事業費：7,685億円<br>維持管理費：780億円<br>更新費：4.9億円）   | 総便益：10,996億円<br>（走行時間短縮便益：8,893億円<br>走行経費減少便益：1,668億円<br>交通事故減少便益：435億円）  | 基準年：令和4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  | 自動車や歩行者への影響 | 評価項目   | 評価   | 根拠  |          |
|        |             | 渋滞対策   | ◎  | ・対象区間には主要渋滞箇所が存在し、朝・夕ピーク時には旅行速度の低下が発生。<br>・当該区間の整備により交通が分散し、旅行速度低下の改善が見込まれる。  |          |
|        |             | 事故対策   | ◎  | ・対象区間には死傷事故率が全国平均を上回る箇所が存在し死亡事故等が発生。<br>・当該区間の整備により事故危険箇所の回避が可能。  |          |
|        | 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   | ◎  | ・高次救急医療機関のない萩市東部や津和野町などの重篤患者の救急搬送は、隣接する益田市の二次救急医療機関に依存。<br>・県道久城インター線を経由するルートが、主要な搬送ルートとなっているが、勾配が厳しく、信号交差点もあることから、緊急車両の速度調整が難しく、患者への負担が懸念。<br>・当該区間の整備により救急医療活動を支援。高次救急医療機関への搬送30分圏域の拡大、救急搬送時の走行性の向上。<br>【医師会病院への30分カバー圏域】 現況：2% → 整備後：7% (+5%)<br>【救急搬送時に通過する勾配の厳しい延長】 現況：370m → 整備後：0m |          |
|        |             | 地域経済   | ◎  | ・三隅発電所は2号機の稼働により、中国地方の電力需要の約3割相当を発電する計画。再生可能エネルギーの普及・拡大のため石炭に加え年間約3万トンの木質チップを燃料として使用。約8割を益田市から輸送。<br>・主な輸送経路の、国道9号や国道191号には、主要渋滞箇所が存在し、速達性や定時性など輸送の効率化が課題。<br>・当該区間の整備により物流効率化により地域産業を支援。主要な拠点施設間の移動時間を短縮。<br>【石見臨空ファクトリーパーク～三隅発電所の移動時間の短縮】 現況：約43分 → 整備後：約23分（約20分短縮）                    |          |
| 災害     |             | ◎  | ・国道9号及び国道191号は、緊急輸送道路に指定された、山口県東部と島根県西部を結ぶ重要な幹線道路。<br>・当該区間は両路線の結節点となっているが、高津川及び益田川の洪水浸水想定区域に位置しており、災害発生時には緊急輸送道路が途絶。代替路がなく広域迂回を強いられる。<br>・過去にも昭和58年豪雨災害においては、当該区間において約12時間の交通の途絶が発生。<br>・当該区間の整備により信頼性の高い道路ネットワークを確保。災害による緊急輸送道路の途絶を回避し、広域迂回を解消。<br>【萩市役所～浜田市役所の広域迂回（災害時）】 現況：約197分 → 整備後：約102分（約95分短縮） |   |          |
| 環境     | -           | 注目すべき影響はない。  |  |   |          |
| 地域社会   | ◎           | ・萩・石見空港と出雲空港間は連絡性が悪く、観光ツアーの空白地となっている。<br>・当該区間を含む山陰道の整備によりアクセス性が向上。地域の観光活性化を支援。<br>【萩・石見空港から出雲縁結び空港までの所要時間】 現況：約161分 → 整備後：約131分（約30分短縮） |  |   |          |
| 事業実施環境 | ○           | ・都市計画決定（H10.3）、都市計画変更（H15.9）<br>・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、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や観光振興の促進、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の上段の値は浜田JCT～小月JCT（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5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、円滑な物流活動や観光周遊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"> <li>当該区間は、河川の浸水想定区域を含む脆弱な区間が存在。</li> <li>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。</li> </ul>  | ※中国圏広域地方計画（H28.3）<br>・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。<br>※島根県国土強靱化計画（R4.3改訂）<br>・災害時における避難や救急活動および物資の輸送を確保するための緊急輸送道路の軸となる山陰道の整備を促進する。       |
| 住民生活  | <ul style="list-style-type: none"> <li>高次救急医療機関が存在しない萩市東部や津和野町などの重篤患者の救急搬送は、益田市の二次救急医療機関に依存しており、搬送時間の速達性及び円滑性の向上が必要。</li> </ul>  | ※中国圏広域地方計画（H28.3）<br>・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<br>地域社会  | <ul style="list-style-type: none"> <li>中国地方の電力需要の約3割相当を発電する計画の三隅発電所では、再生可能エネルギーの普及・拡大のため石炭に加え年間約3万トンの木質チップを燃料として使用しており、約8割を益田市から輸送。主な輸送経路の国道9号や国道191号には主要渋滞箇所が存在し、速達性や定時性など輸送の効率化が課題。</li> </ul> | ※中国圏広域地方計画（H28.3）<br>・リスク分散等の戦略に基づく企業誘致を推進する。このため、リスク分散等の受け皿となる企業団地や、企業誘致戦略に基づく地域独自の優遇措置等投資環境を整備するとともに、企業誘致を促進させる山陰道、北条湯原道路、美作岡山道路といった高規格幹線道路等の幹線道路ネットワークや港湾等の交通基盤の整備を進める。 |
| その他   |  |  |

| 事業の有効性   |      |                       |           |                              |                              |                    |                |                |    |
|--|------|-----------------------|-----------|------------------------------|------------------------------|--------------------|----------------|----------------|----|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>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、脆弱度の値が改善するとともに、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。</li> <li>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、救急医療活動や観光振興、地域産業の活性化に寄与するなど有効性の高い事業と評価する。</li> </ul> |      |                       |           |                              |                              |                    |                |                |    |
| 道路ネットワークの<br>防災機能  | 主な区間 |                       | 改善ペア数     | 脆弱度<br>(防災機能ランク)             |                              | 累積脆弱度の<br>変化量      | 改善度            |                | 評価 |
|  |      |                       |           | 整備前                          | 整備後                          |                    | 通常時            | 災害時            |    |
|  | 島根県庁 | 道の駅<br>津和野温泉<br>なごみの里 | 25<br>(6) | 0.92<br>〔C〕<br>〔0.41〕<br>〔C〕 | 0.35<br>〔C〕<br>〔0.41〕<br>〔C〕 | ▲204.14<br>(▲0.06) | 0.09<br>(0.00) | 0.72<br>(0.00) | ○  |

| 事業の効率性  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|---|--|--|--|--|--|--|--|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>都市計画決定（H10.3）、都市計画変更（H15.9）</li> </ul> |  |  |  |  |  |  |  |  |  |

※道路ネットワークの防災機能の上段の値は、浜田JCT～小月JCT（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5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<br>西条バイパス（下三永～八本松）  | 事業区分  | 一般国道              | 事業主体 | 国土交通省<br>中国地方整備局 |
| 起終点       | 自：広島県東広島市西条町下三永<br>至：広島県東広島市八本松西   | 延長    | 9.2 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号西条バイパス（下三永～八本松）は、広島県東広島市西条町下三永から広島県東広島市八本松西に至る延長約9.2kmの暫定2車線供用中の道路である。</p> |       |                   |      |                  |
| 事業の目的、必要性 | <p>西条バイパス（下三永～八本松）は、広島市・広島港と広島空港間の広域ネットワークの一部を形成し、空港アクセス強化（東西軸リダンダンシー確保）、交通円滑化、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270億円   | 計画交通量 | 約41,100～65,600台/日 |      |                  |
| 事業概要図     |  |       |                   |      |                  |

事業評価結果

|        |             |                      |   |   |          |  |
|--------|-------------|----------------------|---|---|----------|--|
| 費用便益分析 | B/C         | 2.5                  | 総費用：227億円<br>（事業費：192億円<br>維持管理費：35億円<br>更新費：0億円）   | 総便益：574億円<br>（走行時間短縮便益：534億円<br>走行経費減少便益：31億円<br>交通事故減少便益：9億円）  | 基準年：令和4年 |  |
|        | 感度分析の結果     | 交通量変動                | B/C= 1.4（交通量 -10 %）   | B/C= 4.4（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       | 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"> <li>当該区間は、国道としての広域交通機能の他、東広島市街地の生活道路としての役割も担っており、通勤時間帯を中心に速度低下が発生。</li> <li>東広島・安芸BPのR4年度開通による更なる交通集中により、速度低下の悪化が想定。</li> <li>当該区間の整備により速達性や定時性を確保し、交通の円滑化に寄与。</li> </ul> <p>【仁賀口⇄仁保JCTの所要時間】 現況 54分 → 整備後 46分</p> <p>【平均旅行速度】 現況 37km/h → 整備後 43km/h ※所要時間・速度：朝ピーク7時台</p>   |          |  |
|        |             | 事故対策                 | ◎   | <ul style="list-style-type: none"> <li>交差点やランプ付近において、全国平均より高い割合で死傷事故が発生しており、速度低下に起因すると推測される追突事故の発生割合が約8割と非常に高い。</li> <li>当該区間の整備により、渋滞に起因した追突事故が減少するとともに、安全で快適な走行性を確保。</li> </ul> <p>【死傷事故率（下三永～八本松）】 現況 約28件/億台キロ → 整備後 約23件/億台キロ</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"> <li>東広島市方面から広島市内に集積する三次救急医療機関への搬送では、山陽道が利用されるが、山陽道が通行止めの際は混雑する当該区間が代替経路となる。</li> <li>当該区間の整備により、東西方向のアクセス性、山陽道の代替性の強化が図られ、救急救命活動の支援が期待される。</li> </ul> <p>【東広島市役所⇒県立広島病院の所要時間】 現況 65分 → 整備後 60分 ※所要時間：朝ピーク7時台</p>   |          |  |
|        |             | 地域経済                 | ◎   | <ul style="list-style-type: none"> <li>当該区間含む国道2号は、広島市・広島港への重要なアクセスルートだが、混雑により輸送力が低下し、企業の部品輸送や資材調達等の産業・経済活動に影響を与えている。</li> <li>東広島市は、自動車関連の工場・企業が多数立地。自動車関連工場ではジャストオンタイムでの部品出荷が行われており、物流の定時性確保が課題。</li> <li>山陽道では渋滞や通行止めにより、約80便/年の空港バスが運休を余儀なくされるなど空港アクセスが脆弱で、山陽道通行止めの際には国道2号が迂回路となり交通が集中。</li> <li>国道2号円滑化による空港アクセスルートである東西軸道路リダンダンシー確保が課題。</li> <li>当該区間の整備により、広島市中心部や広島港へのアクセスも含めた物流の効率化が見込まれ、沿線都市の商業・産業施設の整備が促進され、更なる都市機能の発展に寄与。</li> <li>また、速達性が向上し、山陽道通行止め時における代替路としての国道2号の機能強化が図られ、空港アクセスルートである東西軸において信頼性の高い道路ネットワークを確保。</li> </ul> <p>【東広島市役所⇒広島港の所要時間】 現況 67分 → 整備後 62分</p> <p>【広島市役所⇄広島空港の所要時間】 現況 86分 → 整備後 78分 ※所要時間：朝ピーク7時台</p> |          |  |
|        |             | 災害                   | ◎   | 交通円滑化により第一次緊急輸送道路である国道2号の機能が強化され、事故等により度々通行支障が発生する山陽道の代替性が確保される。  |          |  |
|        |             | 環境                   | —   | 注目すべき影響はない  |          |  |
|        |             | 地域社会                 | —   | 注目すべき影響はない  |          |  |
|        | 事業実施環境      | ○                    | <ul style="list-style-type: none"> <li>都市計画決定手続き完了（S50.2）</li> <li>広島県知事、東広島市長より事業化を要望</li> </ul> |   |          |  |

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、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確実性の向上、地域経済活動の支援、空港アクセス強化、防災機能向上が期待でき、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。

関係する地方公共団体等の意見（広島県知事）

一般国道2号西条バイパス（下三永～八本松）を予算化することについて、同意します。

一般国道2号西条バイパスは、東広島市を東西に貫き、本年3月19日に全線開通予定の東広島・安芸バイパスや東広島・呉自動車道等の高規格道路と一体となって、広域的な連携強化を図るなど重要な役割を担う幹線道路です。また、広島空港へのアクセスルートにおいて山陽自動車道を經由する高速ルートやJR山陽本線と併せてトリプルウェイの一つに位置付けており、広島空港への高いアクセスシビリティの実現に向けて、空港アクセスの定時性や代替性を強化する上で重要な道路です。更には、広島港など臨海部の物流拠点と東広島市周辺に立地する産業団地等を連絡し企業の生産性向上に資する重要な道路です。

現在、全長11.3kmのうち9.2kmは暫定2車線で供用されている中で、通勤時間帯等に早稲木東交差点などにおいて渋滞が生じています。東広島・安芸バイパスの開通により、西条バイパスの交通需要が更に高まるため、国土交通省において現在事業を進めている道交交差点の立体化に加えて、西条バイパスの4車線化が必要と考えています。

本事業が決定した際には、円滑に事業が推進されるよう、地元調整や周辺企業・工場等への協力要請を通じた工事中の渋滞対策、工事により発生する残土処理への受け入れ調整などの事業実施環境の整備に関して、引き続き、地元市町と連携しながら積極的に取り組んでまいります。また、西条バイパス4車線化の効果が早期かつ最大限に発揮されるよう、西条バイパスと交差する一般国道375号御園宇バイパスの4車線化や交通量が増加するアクセス道路の交差点改良の整備等に関して、東広島市をはじめとする関係機関との連携をより密にして、積極的に取り組んでまいります。

さらに、東広島市において実施される新たな産業用地の調査・検討等をはじめとして、本事業の整備効果が地域へ波及するよう、関係する市町と協力して最大限努力してまいります。

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

費用便益：便益が費用を上回る。

手続き等：都市計画決定（S50.2）、一部都市計画変更（H28.8）

新規事業採択時評価結果（令和5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191号（山陰自動車道）<br>みすみ ながと<br>三隅・長門道路   | 事業区分  | 一般国道             | 事業主体 | 国土交通省<br>中国地方整備局 |
| 起終点       | 自：山口県長門市深川湯本<br>至：山口県長門市三隅中  | 延長    | 10.0 km          |      |                  |
| 事業概要      | <p>一般国道191号は山口県下関市から萩市、島根県益田市を経由し広島県広島市に至る延長約291kmの主要幹線道路である。</p> <p>三隅・長門道路は一般国道191号の長門市深川湯本～長門市三隅中に至る延長10.0kmの道路である。</p> |       |                  |      |                  |
| 事業の目的、必要性 | <p>一般国道191号三隅・長門道路は、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、安心・安全で快適な走行環境の確保、物流効率化による地域産業の活性化、広域化周遊観光の拡大、救急医療活動の支援等に寄与するものである。</p>     |       |                  |      |                  |
| 全体事業費     | 約590億円   | 計画交通量 | 10,100～12,000台/日 |      |                  |
| 事業概要図     |  |       |                  |      |                  |

**関係する地方公共団体等の意見**

令和5年2月28日付け国道評第55号により意見照会のありました「一般国道191号山陰自動車道三隅・長門道路」を予算化することについて同意します。

当該道路は、死傷事故率が全国平均を上回る箇所や、土砂災害や洪水に対し脆弱な箇所があるなど、平行する現道の課題を解消するとともに、山陰道の一部区間として、地域の多様な資源を有効に活用した産業・観光の振興等を図るため、また、災害時等にも機能する信頼性の高い道路ネットワークを構築するためにも、その早期整備が不可欠です。

山口県としては、当該道路の整備効果を早期かつ確実に発現させるため、地元長門市と連携して、関係者との調整や用地取得、建設発生土の処分への協力など、事業の円滑な推進に向けた環境整備に努めるとともに、土砂災害警戒区域内の砂防堰堤の整備や、接続交差点の県道改修、国道191号へアクセスする市道整備や農道の機能復旧など、地域の利便性の向上や、災害に強い道路ネットワークの構築に繋がるよう周辺の整備にも取り組んでまいります。

さらには、島根県や沿線市町と一体となって、山陰道整備後を見越した広域的な観光や産業の振興を推進してまいります。

国においては、山陰道全線の早期完成に向け、今後とも、事業中区間の整備促進や、未着手区間の早期事業化を図られるよう、お願いします。

**学識経験者等の第三者委員会の意見**

・新規事業化については妥当である。

**事業採択の前提条件**

費用便益：便益が費用を上回っている。  
手続き等：計画段階評価手続き完了（R4.7.27）、都市計画決定手続き完了（R5.2.28）

事業評価結果

|        |             |                      |  |   |             |
|--------|-------------|----------------------|--|---|-------------|
| 費用便益分析 | B/C         | 1.3<br>(0.5)         | 総費用：8,469億円<br>（事業費：7,685億円<br>維持管理費：780億円<br>更新費：4.9億円） | 総便益：10,996億円<br>（走行時間短縮便益：8,893億円<br>走行経費減少便益：1,668億円<br>交通事故減少便益：435億円）  | 基準年<br>令和4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  | 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                 | ◎  | <ul style="list-style-type: none"> <li>市街地エリアや交差点部などにおいて、死傷事故率が全国平均を上回る箇所が連続して存在。</li> <li>当該区間の整備により、混在していた生活交通と通過交通が分離され、安全で円滑な走行環境が形成される。</li> <li>【死傷事故率全国平均以上箇所】<br/>現況：14箇所 → 整備後：0箇所（全箇所回避）</li> </ul>   |             |
|        | 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"> <li>長門市では、救急搬送人員の約9割を市内中心部に立地する救急告示医療機関で受け入れているが、市内中心部周辺は交差点が多く、一定の速度で走行できないなど安静搬送の面で課題。</li> <li>当該区間の整備により、救急搬送時の走行性が向上する。</li> <li>【俵山地区（出張所）～長門総合病院における信号交差点数】<br/>現況：13箇所 → 整備後：4箇所（9箇所回避）</li> </ul>   |             |
|        |             | 地域経済                 | ◎  | <ul style="list-style-type: none"> <li>山口県のかまぼこ類生産量は全国第4位で、長門市は多くのかまぼこ工場が立地する生産拠点である。長門市で製造されるかまぼこは、毎日、主に陸路で全国に向けて出荷されているが、納期厳守のため、定時性が重視されている。規制等による遅延は取引先からの信頼低下等、企業活動の支障となる。</li> <li>当該区間の整備により九州方面への輸送時間の短縮や時間信頼性の向上により、企業活動を支援。</li> <li>【下関市～仙崎漁港までの所要時間】<br/>現況：83分 → 整備後：67分（16分短縮）</li> </ul> |             |
|        |             | 災害                   | ◎  | <ul style="list-style-type: none"> <li>並行する現道区間には、土砂災害警戒区域や洪水時浸水想定区域が存在するなど、防災上脆弱な箇所が集中している。緊急輸送道路に指定される国道191号や国道316号で通行止めが発生した場合、救命・救急活動や緊急活動に支障をきたすことが懸念される。</li> <li>現道の代替路として機能する道路が整備され、災害時の交通障害や道路寸断による広域迂回を解消。</li> <li>【長門市役所～湯本地区の迂回時の所要時間（災害時）】<br/>現況：48分 → 整備後：13分（35分短縮）</li> </ul>        |             |
|        |             | 環境                   | -  | 注目すべき影響はない。   |             |
|        |             | 地域社会                 | ◎  | <ul style="list-style-type: none"> <li>山口県北部には、優れた観光資源が多数存在し、長門市・萩市は年間100万人近い県外観光客が来訪している。高速道路がネットワークしていないため、九州方面からの観光客が県北部まで周遊しておらず広域的な観光周遊に課題がある。</li> <li>当該道路が整備されることで、移動時間の短縮により、広域周遊観光の拡大を支援。</li> <li>【下関市～長門市の観光拠点（仙崎）までの所要時間】<br/>現況：83分 → 整備後：67分（16分短縮）</li> </ul>                           |             |
|        | 事業実施環境      | ○                    | 山口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、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、安心・安全で快適な走行環境の確保、物流効率化による地域産業の活性化、広域化周遊観光の拡大、救急医療活動の支援が期待でき、事業の必要性・効果は高いと判断できる。

以上より、本事業の新規事業化については妥当である。

※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価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の上段の値は浜田JCT～小月JCT（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5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、観光拠点間のアクセス向上による広域周遊観光の拡大などの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"> <li>当該区間は、市街地部と山地部などを通過しており、市街地部周辺では洪水浸水想定区域が存在し、山地部では防災点検要対策箇所（1箇所）や土砂災害警戒区域が存在するなど、脆弱な区間となっている。</li> <li>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。</li> </ul>               | ※中国圏広域地方計画（H28.3）<br>・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。<br><br>※山口県国土強靱化地域計画（R2.3改訂）<br>・災害時にも機能する信頼性の高い道路ネットワークを構築するため、地域の課題や利用者ニーズを踏まえながら、山陰道や下関北九州道路など、規格の高い道路をはじめとした幹線道路や、身近な生活道路の整備を推進する。 |
| 住民生活  | <ul style="list-style-type: none"> <li>長門市の救急搬送人員の約9割は、市内中心部に立地する救急告示医療機関に搬送されており、救急搬送時における速達性や確実性の向上、安静な搬送の確保が必要。</li> </ul>   | ※中国圏広域地方計画（H28.3）<br>・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<br>地域社会  | <ul style="list-style-type: none"> <li>下関市、長門市、美祢市、萩市及び各観光協会の連携による山口県西部地区の観光事業の振興に取り組んでいる。</li> <li>長門市や萩市には、歴史文化資源や自然豊かな観光資源など優れた観光地が多く存在しているが、下関市などとの都市間（観光地間）に速達性のある道路ネットワークが整備されていないため、観光客の周遊範囲は拡大していない状況。</li> </ul> | ※中国圏広域地方計画（H28.3）<br>・山陰道や小郡萩道路といった高規格幹線道路等の道路ネットワーク、旅客船・フェリー等の航路等、広域観光を支える交通ネットワークの活用・強化を図る。  |
| その他   |   |  |

| 事業の有効性  |      |           |           |                              |                              |                     |                |                |          |
|---|------|-----------|-----------|------------------------------|------------------------------|---------------------|----------------|----------------|----------|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>浜田JCT～小月JCTの整備により、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、累積脆弱度の値は改善される。</li> <li>また、三隅・長門道路のみの整備の場合、防災機能評価はDランクからBランクに向上する。</li> <li>更に、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、救急医療活動や観光振興、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。</li> </ul> |      |           |           |                              |                              |                     |                |                |          |
| 道路ネットワークの<br>防災機能   | 主な区間 |           | 改善<br>ペア数 | 脆弱度<br>(防災機能ランク)             |                              | 累積脆弱度の<br>変化量       | 改善度            |                | 評価       |
|   |      |           |           | 整備前                          | 整備後                          |                     | 通常時            | 災害時            |          |
|   | 山口県庁 | 長門土木建築事務所 | 25<br>(5) | 0.92<br>(C)<br>〔1.00〕<br>(D) | 0.35<br>(C)<br>〔0.32〕<br>(B) | ▲204.14<br>(▲31.86) | 0.09<br>(0.00) | 0.72<br>(1.00) | ○<br>(◎) |

| 事業の効率性  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|---|--|--|--|--|--|--|--|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>計画段階評価手続き完了（R4.7.27）、都市計画決定手続き完了（R5.2.28）</li> </ul> |  |  |  |  |  |  |  |  |  |

※道路ネットワークの防災機能の上段の値は、浜田JCT～小月JCT（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5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 広川八女バイパス          | 事業区分 | 一般国道  | 事業主体            | 国土交通省<br>九州地方整備局 |
| 起終点  | 福岡県八女郡広川町新代～福岡県八女市立花町下辺春 |      |       | 延長              | 11.4km           |
| 事業概要   |                          |      |       |                 |                  |
| 一般国道3号は、福岡県北九州市を起点とし、鹿児島県鹿児島市に至る延長約515kmの主要な幹線道路であり、九州を南北に縦貫する重要な路線である。このうち、広川八女バイパスは、主要地方道三潴上陽線と国道442号との立体交差を含む延長11.4kmの2車線道路である。                 |                          |      |       |                 |                  |
| 事業の目的、必要性  |                          |      |       |                 |                  |
| 当該区間の整備により、国道3号現道の通過交通を転換させ、沿道施設や接続する道路からの出入り車両による通行障害を緩和することで、適切な機能分担による交通環境の改善と渋滞緩和による安全性の向上を図るとともに、現道の浸水想定区域を回避することで、信頼性の高い道路ネットワークの構築を図るものである。 |                          |      |       |                 |                  |
| 全体事業費  | 約340億円                   |      | 計画交通量 | 約5,500～9,000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                       | 272億円   | 総便益   | 342億円 | 基準年 | 令和4年 |
|         |             |        | （事業費：238億円<br>維持管理費：34億円） |   | （走行時間短縮便益：316億円<br>走行経費減少便益：20億円<br>交通事故減少便益：6.0億円） |       |     |      |
|         | 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=1.4（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=1.4（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   | ◎                         | <ul style="list-style-type: none"> <li>交通転換により、国道3号現道の交通が分散し、渋滞が緩和。〔混雑度（吉田交差点付近）〕<br/>【現況】1.53→【整備後】1.18（約2割減少）</li> <li>交通分散により、国道3号現道の大型車混入率が減少。〔国道3号現道の大型車混入率（馬場交差点付近）〕<br/>【現況】31.5%→【整備後】9.3%</li> </ul>                     |   |       |     |      |
|         |             | 事故対策   | ◎                         | <ul style="list-style-type: none"> <li>渋滞緩和により、追突事故が削減。〔国道3号現道の交通事故件数〕<br/>【現況】77件/年→【整備後】45件/年（約4割減少）</li> </ul>   |   |       |     |      |
|         |             | 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   | ◎                         | <ul style="list-style-type: none"> <li>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、物流交通や沿線企業活動に寄与。〔広川中核工業団地～道の駅たちばなへの所要時間〕<br/>【現況】28分→【整備後】11分（17分短縮）</li> </ul>   |   |       |     |      |
|         |             | 災害     | ◎                         | <ul style="list-style-type: none"> <li>災害時、高速道路通行止めによる国道3号現道への交通集中が発生した場合の代替路を確保。</li> <li>道路の高さを確保することで、国道3号現道の冠水時に別線での通行が可能。〔浸水想定区域の通過延長〕<br/>【現況】3km（国道3号現道）→【整備後】0km（広川八女バイパス※バイパス部は浸水想定区域を通過するが道路の高さを想定浸水深以上とする。）</li> </ul> |   |       |     |      |
|         |             | 環境     | -                         | ・注目すべき影響はない   |   |       |     |      |
|         |             | 地域社会   | -                         | ・注目すべき影響はない   |   |       |     |      |
|         | 事業実施環境      |        | ○                         | <ul style="list-style-type: none"> <li>計画段階評価手続き完了（令和2年5月）、都市計画決定手続き完了（令和4年10月）</li> <li>福岡県知事、八女市長、広川町長、一般国道3号（広川～八女）バイパス整備促進協議会より、広川八女バイパスの早期事業化の要望を受けている。</li> </ul>   |   |       |     |      |

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。  
また、当該区間の整備により、交通容量及び安全性が確保され、交通環境の改善とともに災害時における信頼性の向上が期待でき、事業の必要性・効果は高いものと判断される。  
以上より、本事業は令和5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

【福岡県知事】  
新規事業採択時評価に係る「一般国道3号広川八女バイパス」事業の予算化について同意いたします。  
国道3号は、北九州市と鹿児島市を結ぶ交通の大動脈として九州の人流・物流に欠かせない非常に重要な道路であり、福岡県内においては南北方向の従交通を担う大変重要な幹線道路であり、大規模災害時には、迅速な救急対応や、復旧復興を可能にするなど、緊急輸送道路として機能し、沿線地域住民の安全安心を支える上で大変重要な役割を担っております。しかしながら、広川町から八女市の区間においては、慢性的な交通渋滞による物流コストや交通事故リスクの増加、浸水による避難・防災活動や物流への影響等の課題が顕在化しているところですが、  
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、広川町新産業団地整備計画や奥八女地域の振興に加え、関連する周辺道路の整備推進など、地域経済の発展にも努めてまいります。また、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、引き続き、ご支援いただきますようお願いいたします。  
つきましては、「一般国道3号広川八女バイパス」の令和5年度新規事業としての予算化に特段のご配慮をお願いいたします。

学識経験者等の第三者委員会の意見

・新規事業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（令和2年5月）、都市計画決定手続き完了（令和4年10月）

新規事業採択時評価結果（令和5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208号 荒尾道路     | 事業区分  | 一般国道       | 事業主体  | 国土交通省<br>九州地方整備局 |
| 起終点  | 熊本県荒尾市荒尾～熊本県荒尾市大島 |       | 延長         | 2.2km |                  |
| <p><b>事業概要</b></p> <p>有明海沿岸道路は、熊本市を起点として、長洲町、荒尾市、大牟田市、みやま市、柳川市、大川市、佐賀市、小城市、白石町、鹿島市に至る高規格道路である。このうち荒尾道路は、熊本県荒尾市荒尾～熊本県荒尾市大島に至る延長約2.2kmの自動車専用道路である。</p>               |                   |       |            |       |                  |
| <p><b>事業の目的、必要性</b></p> <p>当該区間の整備により、現道における交通混雑の緩和、洪水・高潮時の避難等においても機能する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、周辺観光施設へのアクセス性向上による滞在時間の確保といった観光振興など地域活性化の支援が期待される。</p> |                   |       |            |       |                  |
| 全体事業費  | 約230億円            | 計画交通量 | 約10,500台/日 |       |                  |
| <p><b>事業概要図</b></p> <p>凡例<br/>         ■ 開通区間<br/>         ■■■ 事業中区間<br/>         ■■■■ 対象区間<br/>         □□□ 未事業化区間 (都市計画決定済)<br/>         □□□□ 未事業化区間</p>         |                   |       |            |       |                  |

事業評価結果

|         |                       |  |                      |  |         |          |         |      |  |
|---------|-----------------------|--|----------------------|--|---------|----------|---------|------|--|
| 費用対便益分析 | B/C                   | 2.0<br>(0.7)   | 総費用                  | 5,844億円  | 総便益     | 11,527億円 | 基準年     | 令和4年 |  |
|         | 感度分析の結果               | 交通量変動  | B/C=1.8 (交通量 -10%)   | 事業費  | 5,339億円 | 走行時間短縮便益 | 9,285億円 |      |  |
|         |                       | 事業費変動  | B/C=1.9 (事業費変動 +10%) | 維持管理費  | 374億円   | 走行経費減少便益 | 1,805億円 |      |  |
| 事業期間変動  | B/C=1.9 (事業期間変動 +20%) | 更新費  | 131億円                | 交通事故減少便益   | 438億円   |          |         |      |  |
| 事業の影響   | 自動車や歩行者への影響           | 評価   | 根拠                   |  |         |          |         |      |  |
|         | 自動車や歩行者への影響           | 渋滞対策   | ◎                    | ・現道の交通量転換により、交通混雑が緩和し、円滑で安全な道路ネットワークが構築される。<br>○主要渋滞箇所 [全て回避]<br>【現況】3箇所 ⇒ 【整備後】0箇所<br>○交通量<br>【現況】16,640台/日 混雑度1.13 ⇒ 【整備後】13,300台/日 混雑度0.90          |         |          |         |      |  |
|         |                       | 事故対策   | ◎                    | ・現道の交通量転換により、事故危険区間が回避され、円滑で安全な道路ネットワークが構築される。<br>○事故危険区間 [全て回避]<br>【現況】12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   | -                    | 注目すべき影響はない。  |         |          |         |      |  |
|         |                       | 地域経済   | ◎                    | ・速達性の向上により、観光振興などを通じた地域活性化を促進。<br>○有明海沿岸道路（三池港IC）～グリーンランド間の所要時間<br>【現況】19分 ⇒ 【整備後】12分（約7分短縮）<br>○有明海沿岸道路（三池港IC）～荒尾干潟間の所要時間<br>【現況】11分 ⇒ 【整備後】6分（約5分短縮） |         |          |         |      |  |
|         |                       | 災害   | ◎                    | ・冠水頻発箇所や土砂災害危険箇所を回避し、洪水・高潮時の避難等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。<br>○冠水頻発箇所及び土砂災害危険箇所 [全て回避]<br>【現況】2箇所 ⇒ 【整備後】0箇所   |         |          |         |      |  |
| 環境      |                       | -  | 注目すべき影響はない。          |  |         |          |         |      |  |
|         | 地域社会                  | -  | 注目すべき影響はない。          |  |         |          |         |      |  |
| 事業実施環境  | ◎                     | ・計画段階評価手続き完了（平成26年6月）、都市計画決定手続き完了（平成27年4月）<br>・熊本県知事より「荒尾市～長洲町」間の早期事業化の要望を受けている。 |                      |  |         |          |         |      |  |

採択の理由

費用便益比が2.0（0.7）と便益が費用を上回っており、また、計画段階評価、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。  
 また、当該区間の整備により、交通混雑の緩和や、災害時における道路機能の確保、観光振興といった地域活性化の支援などが期待でき、事業の必要性・効果は高いと判断される。  
 以上により、本事業は令和5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の上段の値は長洲町～佐賀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。

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208号 荒尾道路」事業の予算化について、同意しますとともに、感謝申し上げます。  
 有明海沿岸道路は、熊本県、福岡県、佐賀県の主要都市を結ぶ重要な経済、物流路線であり、有明海沿岸地域の広域的な経済交流圏を創出するとともに、九州の循環型高速交通ネットワークの形成に不可欠な高規格道路です。  
 「平成28年熊本地震」では、有明海沿岸地域でも国道208号や国道501号に交通が集中し、人や物資の輸送及び緊急車両等の通行に大きな影響が生じ、災害発生時の代替機能強化の観点からも本道路の整備が重要であると再認識したところです。さらに、万田坑や宮原坑、三重津海軍所跡などの世界遺産とともに、ラムサール条約湿地登録の荒尾干潟や柳川川下りなど多くの観光資源を有する沿線地域を繋ぐ広域観光ルートの形成や、熊本港、長洲港、三池港、九州佐賀国際空港などへのアクセス改善による物流の利便性の大幅な向上により、企業進出や沿線経済の発展が期待され、有明海沿岸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、用地取得や土地区画整理事業との調整・協力・事業を進める上で必要となる関係者協議の支援、周辺住民の理解の醸成、さらに、都市計画の変更が生じる場合の必要な手続きなど、地元自治体と連携しながら取り組んでまいります。つきましては、「一般国道208号 荒尾道路」の令和5年度新規事業としての予算化に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。

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26年6月）、都市計画決定手続き完了（平成27年4月）

# 新規事業採択時評価結果（令和5年度新規事業化箇所）

## 事業評価結果（防災機能）

| 事業の必要性   |  |
|--|--|
| <p>当該区間の整備により、現道における交通混雑の緩和、洪水・高潮時の避難等においても機能する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、周辺観光施設へのアクセス性向上による滞在時間の確保といった観光振興など地域活性化の支援が期待される。</p>   |  |
| 評価項目   | 地域の課題  |
| 住民生活   | <ul style="list-style-type: none"> <li>国道208号は、主要渋滞箇所や事故危険区間が存在。混雑度は全区間で1.0を超過。慢性的に速度20km/h以下の区間も存在。また、平均死傷事故件数は県内国道平均の約3.5倍。</li> </ul>   |
| 防災   | <ul style="list-style-type: none"> <li>有明海に面する沿線地域は、高潮や洪水の被害を受ける頻度が高い。国道208号は冠水による通行止めが頻発している上、土砂災害による道路寸断の恐れもあり。</li> </ul>   |
| 地域経済<br>地域社会   | <ul style="list-style-type: none"> <li>対象区間周辺は九州最大級の遊園地、世界遺産の万田坑、荒尾干潟、荒尾市ウェルネス拠点施設（仮称）など多くの観光・レジャー拠点が点在。</li> <li>一方、拠点を結ぶ高速ネットワークがなく、休日には観光目的等の交通が限られたアクセス路に集中するなど観光振興による地域活性化を阻害。</li> </ul> |
| <p>関連する計画</p> <p>※第6次荒尾市総合計画(R2.3)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>有明海沿岸道路の三池港ICを利用すれば、佐賀方面へのアクセスが良い環境にある。有明海沿岸道路の延伸により、本市へのインターチェンジ整備が実現すれば、更なる利便性向上が期待される。</li> <li>令和元年度にはまちづくりのコンセプトや導入機能のイメージ、機能連携の方針などを定めた「南新地地区ウェルネス拠点基本構想」を策定している。JR荒尾駅や地域高規格道路である有明海沿岸道路との近接性や、有明海・荒尾干潟の眺望などを活かしながら、心豊かに健康で快適な暮らしを提供できるようなまちづくりを推進していく。</li> </ul> <p>※熊本県国土強靱化地域計画(R3.12)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>大規模災害時、道路の寸断や渋滞の発生により救助・救急、医療活動のためのエネルギー供給が停止するおそれがあるため、本県と九州各県を結ぶ幹線道路ネットワークの充実・強化、県内各地域を結ぶ道路網の確保が必要である。</li> <li>九州の縦軸・横軸の多重性（リダンダンシー）確保と循環型高速ネットワークのミッシングリンク（高規格道路網等において未整備により途中で途切れている区間）解消を図るため、中九州横断道路、九州中央自動車道、南九州西回り自動車道、有明海沿岸道路、熊本天草幹線道路等の幹線道路ネットワークの整備を進める。</li> </ul> <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"> <li>当該地域は、九州最大のマーケットである福岡に隣接しています。平成27年(2015年)7月に世界文化遺産に登録された「万田坑」や、日本遺産を訪れる旅行者の動態（発地・性別等）に合わせ、周辺観光資源と連携のうえ、面での集客を図り、滞在性や拠点性を強化します。</li> <li>さらに、県内をリードする食糧生産地帯でもあることから、例えば、短期の農作業と組み合わせた観光商品による誘客、菊鹿ワインを軸とした宿泊連動型商品による誘客等、農業や加工業等と連携した地域経済波及効果の高い観光地域づくりを進めます。</li> </ul> <p>＜具体的な取り組み：幹線道路ネットワークの整備＞<br/>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  |            |          |                              |                              |                |                |                |    |
|---|------------|----------|------------------------------|------------------------------|----------------|----------------|----------------|----|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>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0.55から0.38に改善するとともに、災害時の防災機能が強化される。</li> <li>また、本事業により、現道の交通混雑緩和が期待されるとともに、速達性向上による観光振興といった地域活性化を支援する。また、冠水頻発箇所や土砂災害危険箇所の回避による洪水・高潮時の避難等においても機能する信頼性の高い道路ネットワークを形成するなど、有効性の高い事業と評価する。</li> </ul> |            |          |                              |                              |                |                |                |    |
| 道路ネットワーク<br>の<br>防災機能   | 主な区間       | 改善ペア数    | 脆弱度<br>(防災機能ランク)             |                              | 累積脆弱度の<br>変化量  | 改善度            |                | 評価 |
|   |            |          | 整備前                          | 整備後                          |                | 通常時            | 災害時            |    |
|   | 三池港<br>長洲町 | 3<br>〔1〕 | 0.55<br>(C)<br>〔1.00〕<br>(D) | 0.38<br>(C)<br>〔1.00〕<br>(D) | ▲2.5<br>〔▲0.9〕 | 0.08<br>〔0.07〕 | 0.25<br>〔0.00〕 | ○  |

| 事業の効率性   |
|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>手続きの完了：計画段階評価手続き完了（H26.6）、都市計画手続き完了（H27.4）</li> </ul> |

※道路ネットワークの防災機能の上段の値は長洲町～佐賀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5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10号 住吉道路            | 事業区分 | 一般国道  | 事業主体 | 国土交通省<br>九州地方整備局 |
| 起終点 | 宮崎県宮崎市佐土原町下那珂～宮崎県宮崎市新名爪 | 延長   | 6.4km |      |                  |

**事業概要**  
一般国道10号は、北九州市～大分市～宮崎市～鹿児島市などを結び、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、対象区間の現道は、宮崎市北部に位置し、佐土原バイパスと宮崎北バイパスに挟まれた2車線区間である。

**事業の目的、必要性**  
当該事業の整備により国道10号の交通混雑緩和を図るとともに、災害時における信頼性の高いネットワークを形成する。また、速達性・定時性の向上を図り、救急医療活動や物流効率化による産業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19,200～29,200台/日 |
|-------|--------|-------|-------------------|



**関係する地方公共団体等の意見**

【宮崎県知事】  
新規事業採択時評価に係る「一般国道10号住吉道路」事業の予算化について同意いたします。  
当該道路は、宮崎市北部地域と中心市街地を結ぶ基幹軸であり、慢性的な渋滞の緩和や交通事故の低減はもとより、災害時や救急医療における安定的な輸送の確保、また、物流効率化による産業支援や観光振興を図る上で大変重要な道路です。  
本県としましては、事業が円滑に推進されるよう、埋蔵文化財調査の体制確保や付け替え道路（横断ボックス等）の集約、用地取得、関係者（河川管理者、営農者等）協議等の地元調整に宮崎市と協力して取り組むとともに、早期の供用に向け、工事実施に必要な盛土材の確保について、周辺自治体と連携し協力いたします。  
また、関係する道路管理者と旧道移管に係る調整を進めるとともに、事業効果が最大限に発揮されるよう、アクセス道路となる市道次郎ヶ浜別府広原線の整備推進を宮崎市へ働きかけてまいります。  
つきましては、令和5年度新規事業としての予算化に特段の配慮をお願いいたします。

**学識経験者等の第三者委員会の意見**  
・新規事業化は妥当である。

**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2年2月）、環境影響評価手続き完了（令和5年1月）、都市計画決定手続き完了（令和4年12月）

事業評価結果

|        |             |   |   |  |             |
|--------|-------------|---|---|--|-------------|
| 費用便益分析 | B/C         | 1.3   | 総費用<br>370億円<br>（事業費：339億円<br>維持管理費：31億円） | 総便益<br>463億円<br>（走行時間短縮便益：395億円<br>走行経費減少便益：54億円<br>交通事故減少便益：15億円）   | 基準年<br>令和4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=1.1（事業費変動 +10%）                       | B/C=1.4（事業費変動 -10%）  |             |
|        | 事業期間変動      | B/C=1.1（事業期間変動 +20%）  | B/C=1.4（事業期間変動 -20%）                      |  |             |
| 事業の影響  | 自動車や歩行者への影響 | 評価項目  | 評価  | 根拠   |             |
|        |             | 渋滞対策  | ◎   | ・現道からバイパスへの交通転換により、国道10号現道部の混雑緩和<br>〔国道10号(現道部)の混雑度〕【現況】1.44→【整備後】0.70   |             |
|        |             | 事故対策  | ◎   | ・現道からバイパスへの交通転換により、国道10号現道部の事故危険区間の回避<br>〔通過する事故危険区間〕【現況】18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  | ◎   | ・第三次救急医療施設までの搬送時間短縮による救急搬送患者の負担軽減、救急医療活動の支援<br>〔北部救急小隊～第三次救急医療施設の所要時間〕<br>【現況】38分 → 【整備後】27分（11分短縮）<br>最寄り高速ICまでの所要時間短縮による物流の効率化、産業活動の活性化<br>〔(株)ホンダロック宮崎工場～宮崎西ICの所要時間〕<br>【現況】57分 → 【整備後】42分（15分短縮） |             |
|        |             | 地域経済  | -   | ・注目すべき影響はない。   |             |
|        |             | 災害  | ◎   | ・緊急避難時に緊急輸送道路や緊急交通路として信頼性の高い道路ネットワークを構築<br>〔一ツ葉有料道路が浸水途絶した場合の避難路の拡充〕<br>【現況】2車線 → 【整備後】6車線   |             |
| 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2年2月）、環境影響評価手続き完了（令和5年1月）、都市計画決定手続き完了（令和4年12月）<br>・国道10号住吉佐土原間バイパス新設促進期成同盟会、宮崎県知事、宮崎県議会議長、宮崎市長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、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。  
住吉道路の開通により、国道10号の交通混雑緩和を図るとともに、災害時における信頼性の高いネットワークが形成される。また、速達性・定時性の向上を図り、救急医療活動や物流効率化による産業活動を支援するなど、事業の必要性・効果は高いと判断される。  
以上により、本事業は令和5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。