

新規事業採択時評価結果（平成31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：東川 直正

事業の概要

| | | | | | |
|-----------|---|-------|------------|------|-----------------|
| 事業名 | 一般国道39号（北海道横断自動車道網走線） 端野高野道路 | 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：北海道北見市端野町字川向 至：北海道網走郡美幌町字高野 | 延長 | 14.3 km | | |
| 事業概要 | 端野高野道路は、北海道横断自動車道網走線の一部を構成する道路で、北見市端野町字川向から網走郡美幌町字高野に至る延長約14 kmの自動車専用道路である。（北海道横断自動車道網走線は、黒松内町を起点として札幌市、帯広市、北見市等を経由し、網走市へ至る延長約493 kmの高規格幹線道路である。） | | | | |
| 事業の目的、必要性 | 当該区間の整備により、冬季災害に強い道路ネットワークを構築し、圏域中心都市と物流・観光拠点間のミッシングリンクを解消し、観光振興や地域産業の活性化に貢献するとともに、高次医療施設への速達性向上により、地域の安心できる暮らしを確保するものである。 | | | | |
| 全体事業費 | 約480億円 | 計画交通量 | 約13,400台/日 | | |
| 事業概要図 | | | | | |

関係する地方公共団体等の意見
【北海道知事】
新規事業採択時評価に係る「一般国道39号（北海道横断自動車道網走線）端野高野道路」を予算化することについて同意します。
「一般国道39号（北海道横断自動車道網走線）端野高野道路」の整備は、女満別空港へのアクセス強化による広域周遊観光への貢献、地元農水産物の輸送をはじめとする物流の効率化、冬季の安全で確実な交通の確保、北見市の高次医療施設への救急搬送時間の短縮など多くの効果を発揮するものと考えています。
このため、道としても、沿線の自治体と連携し、アクセス機能の強化などストック効果を最大限に発揮させる取組の推進に努めるとともに、地元調整など事業が円滑に推進されるよう取り組んでまいりますので、是非とも平成31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、早期の事業完成に向けて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（H30.12）

事業評価結果

| | | | | | |
|--------|-------------|--------------------|---|--|-----------|
| 費用便益分析 | B/C | 1.2 (1.4) | 総費用：909億円 （事業費：758億円 維持管理費：150億円） | 総便益：1,045億円 （走行時間短縮便益：827億円 走行経費減少便益：172億円 交通事故減少便益：47億円） | 基準年：平成30年 |
| | 感度分析の結果 | 交通量変動 | B/C=1.001（交通量 -10%） | B/C=1.3（交通量 +10%） | |
| | | 事業費変動 | B/C=1.1（事業費 +10%） | B/C=1.3（事業費 -10%） | |
| | 事業期間変動 | B/C=1.1（事業期間 +20%） | B/C=1.2（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 | ◎ | 別線整備により事故危険箇所を回避する。 ・事故危険区間の回避 【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 | ◎ | 北見市の高次医療施設への速達性が向上。 ・北見市高次医療施設60分圏 網走市カバー人口 冬季【現況】13.4千人（34%） → 【整備後】38.2千人（98%） 夏季【現況】26.3千人（67%） → 【整備後】38.7千人（99%） | |
| | | 地域経済 | ◎ | ミッシングリンクの解消により、拠点都市と空港のアクセスが向上され、所要時間が短縮することで、オホーツク管内の観光周遊性が向上。 ・女満別空港～北見市の所要時間 冬季【現況】42分 → 【整備後】30分（12分短縮） | |
| | | 災害 | ◎ | 地吹雪多発箇所を回避し、安全で信頼性の高い道路ネットワークを確保。 ・地吹雪多発箇所の回避 【現況】6箇所 → 【整備後】0箇所 | |
| 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。 | | |
| 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、個別評価で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農水産物の輸送などに物流効率化、冬季の安全で確実な交通確保、女満別空港へのアクセス強化による広域周遊観光支援、北見市の高次医療施設への速達性向上などが期待でき、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の上段は本別JCT～網走を対象とした場合、下段（ ）書きの値は事業化区間を対象にした場合の費用便益分析結果。

新規事業採択時評価結果（平成31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、冬季災害に強い道路ネットワークを構築し、圏域中心都市と空港間のミッシングリンクが解消され、全国の食を支える地域産業や観光振興の活性化するとともに、高次医療施設への速達性向上により地域の安心できる暮らし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"> オホーツク圏は吹雪等の発生頻度が道内でも特に高い地域であり、現道の国道39号では冬季災害による通行止めが多発。 冬季は地吹雪等により走行環境が悪化し、旅行速度が低下。 | <ul style="list-style-type: none"> ※新たな北海道総合開発計画(H28.3閣議決定) ・冬期災害に備えた安全な道路交通やライフラインの確保等により被害軽減を図るため、代替性確保のための高規格幹線道路の整備、防雪柵の整備を行う。 ※北見網走都市圏総合都市交通体系調査(H27) ・災害時にも強い道路づくり。 |
| 住民生活 | <ul style="list-style-type: none"> 北見市はオホーツク圏で唯一第3次医療施設を有するが、カバー面積は全国平均の8倍と広く、網走市の人口3割が60分以内に到達できない。冬季は旅行速度は著しく低下し、網走市の人口約7割が到達できなく、救急搬送における速達性の確保が急務。 | <ul style="list-style-type: none"> ※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降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。 ※北見網走都市圏総合都市交通体系調査(H27) ・救急搬送や通院など超高齢社会に対応した安全な道路づくりを目指す。 |
| 地域経済 地域社会 | <ul style="list-style-type: none"> 当地域は全国の「食」を支える生産空間であるが、出荷ピークが冬季のため、冬季走行環境の悪化や、通過交通と生活交通の混在による大型車事故率の高さ等、安全安心な輸送ルートの確保に課題。 オホーツク圏は、世界自然遺産知床や流氷などの観光資源が多いが、高規格幹線道路の開通地域で観光客が増加する中、オホーツク圏は伸び悩んでおり、観光拠点間の周遊性向上が課題。 | <ul style="list-style-type: none"> ※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。 ※北見網走都市圏総合都市交通体系調査(H27) ・都市圏内生産地と道内物流拠点を結ぶ高規格道路などによる物流網の強化。 ・都市圏内観光拠点のアクセス向上に寄与する高速交通ネットワークの整備促進 |
| その他 | | |

| 事業の有効性 ・当該事業の実施により、主要拠点間のリンクの評価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、冬季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、拠点都市と空港間のミッシングリンクが解消され、地域産業や観光振興の活性化、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 | 網走市 | 23 (15) | 0.11 〔B〕 (0.08) 〔B〕 | 0.02 〔B〕 (0.03) 〔B〕 | ▲2.71 (▲0.42) | 0.09 (0.09) | 0.16 (0.13) | ○ |

| | | | | | | | | | |
|---------------------------------------|--|--|--|--|--|--|--|--|--|
| 事業の効率性 ・計画段階評価手続き完了（H30.12） | | | | | | | | | |
|---------------------------------------|--|--|--|--|--|--|--|--|--|

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

新規事業採択時評価結果（平成31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：東川 直正

事業の概要

| | | | | | |
|-----------|--|-------|-----------|--------|-----------------|
| 事業名 | 一般国道44号（北海道横断自動車道根室線） 尾幌糸魚沢道路 | 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：北海道厚岸郡厚岸町尾幌 至：北海道厚岸郡厚岸町糸魚沢 | | 延長 | 24.7km | |
| 事業概要 | 尾幌糸魚沢道路は、北海道横断自動車道根室線の一部を構成する道路で、厚岸郡厚岸町尾幌から厚岸郡厚岸町糸魚沢に至る延長約25kmの自動車専用道路である。（北海道横断自動車道根室線は、黒松内町を起点として札幌市、帯広市、釧路市等を経由し、根室市へ至る延長約538kmの高規格幹線道路である。） | | | | |
| 事業の目的、必要性 | 当該区間の整備により、津波浸水被害などの災害時の救援活動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し、物流効率化や観光周遊性の支援、第3次救急医療施設へのアクセス性向上により救急搬送などの救急医療活動を支援するものである。 | | | | |
| 全体事業費 | 約650億円 | 計画交通量 | 約8,200台/日 | | |
| 事業概要図 | <p>北海道横断自動車道 根室線 L=199km</p> <p>本別～釧路 65.0km 釧路外環状道路 16.8km 対象区間 尾幌糸魚沢道路 24.7km 根室道路 7.1km</p> <p>調査中 事業中</p> <p>開通 H21年度 H27年度 H28年度 H26年度 H31.3.9</p> <p>凡例 開通区間 事業中区間 調査中区間 対象区間</p> | | | | |

事業評価結果

| | | | | | |
|--------|-------------|---|---|---|--------------|
| 費用便益分析 | B/C | 1.7 (1.1) | 総費用 790億円 （事業費：652億円 維持管理費：138億円） | 総便益 1,376億円 （走行時間短縮便益：1229億円 走行経費減少便益：108億円 交通事故減少便益：39億円） | 基準年 平成30年 |
| | 感度分析の結果 | 交通量変動 | B/C=1.6 (交通量 -10%) | B/C=1.9 (交通量 +10%) | |
| | | 事業費変動 | B/C=1.6 (事業費 +10%) | B/C=1.9 (事業費 -10%) | |
| | 事業期間変動 | B/C=1.7 (事業期間 +20%) | B/C=1.8 (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 | ◎ | 別線整備により事故危険箇所を回避する。 ・事故危険箇所の回避 【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 | ◎ | 第3次救急医療施設への速達性が向上。 ・第3次救急医療施設（市立釧路総合病院）60分 厚岸町カバー人口 冬季 【現況】 3.8千人(39%) → 【整備後】 8.9千人(91%) 冬季悪天候時 【現況】 0.5千人(5%) → 【整備後】 3.9千人(40%) | |
| | | 地域経済 | ◎ | 釧路市～根室市間の時間短縮により周遊観光を支援。 夏季 【現況】 131分 → 【整備後】 121分(10分短縮) | |
| | | 災害 | ◎ | 津波浸水予測範囲を回避し災害時の救援活動等においても機能する信頼性の高い道路ネットワークを構築できる。 | |
| 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。 | | | |
| 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1.7、個別評価で1.1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津波浸水予測範囲を回避し災害時に機能する信頼性の高い道路ネットワークを構築し、物流効率化や観光周遊性の支援、アクセス向上による救急搬送などの救急医療活動を支援するなど、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。
 ※B/Cの上段は本別JCT～根室IC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

【北海道知事】
 新規事業採択時評価に係る「一般国道44号（北海道横断自動車道根室線）尾幌糸魚沢道路」を予算化することについて同意します。
 「一般国道44号（北海道横断自動車道根室線）尾幌糸魚沢道路」の整備は、大規模地震・津波発生時の避難・復旧活動への貢献、地元農水産物の輸送をはじめとする物流の効率化、安全で確実な交通の確保、釧路市の高次医療施設への救急搬送時間の短縮など多くの効果を発揮するものと考えています。
 このため、道としても、沿線の自治体と連携し、地域防災力の向上などストック効果を最大限に発揮させる取組の推進に努めるとともに、地元調整など事業が円滑に推進されるよう取り組んでまいりますので、是非とも平成31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、早期の事業完成に向けて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（H31.1）

新規事業採択時評価結果（平成31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、交通機能の分担が図られることによる安全な物流ルート確保、全国屈指の生産空間を支援するとともに、釧路市高次医療施設への救急搬送時間短縮による地域医療サービスの向上、釧路市～根室市間の所要時間短縮による周遊観光支援、津波浸水予測範囲の回避による被災時の避難路・支援路確保に貢献するものである。</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"> 国道44号の現道区間は、湿地帯を通過するため冠水による通行止めが発生しやすく、冬季には吹雪による視程障害が発生。 国道44号の現道区間には、津波浸水予測範囲が存在し、災害時の道路ネットワーク寸断により、救援物資の輸送や災害復旧に大きな支障。 | <ul style="list-style-type: none"> ※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。 ※第5期厚岸町総合計画(2010～2019) ・北海道横断自動車道(別保～温根沼間)の効率的な手法による早期整備要 ・国道44号の幅員拡幅や冬期路面对策、冠水対策等、交通安全対策の整備要望 |
| 住民生活 | <ul style="list-style-type: none"> 釧路根室地域の第3次救急医療施設は市立釧路総合病院のみであり、当該施設の3次救急医療カバー面積は全国1位の広さ。 ・冬季悪天候時には搬送時間が増加し、厚岸町人口の9割以上が60分以内に到達できない。 | <ul style="list-style-type: none"> ※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降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。 ※第9期根室市総合計画(2015～2024) ・市内医療機関相互の連携や広域的な医療ネットワークの推進 |
| 地域経済 地域社会 | <ul style="list-style-type: none"> 釧路根室地域は、さんまや生乳の全国屈指の生産地だが、輸送経路となる国道44号では市街地部の速度低下や貨物車の重大事故が発生。 ・高規格道路延伸に伴い、釧路地域は観光入込が増加傾向にある一方、高規格道路ネットワークのない根室地域は観光周遊性が低く停滞。 | <ul style="list-style-type: none"> ※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。 ※厚岸町未来創生総合戦略 ・地域資源の魅力向上と広域連携による観光の推進 |
| 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。</p> <p>・また、本事業において、交通機能の分担が図られることにより安全な物流ルートを確保し、全国の食を支える地域産業を支援するとともに、救急搬送時の所要時間および連絡速度が改善することにより高次医療施設へのアクセスが向上し、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。</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 | |
| | 釧路市 | 根室市 | 17 (5) | 1.00 (D) | 1.00 (D) | ▲235.08 (▲63.57) | 0.08 (0.04) | 0.06 (0.00) | ○ |

| 事業の効率性 | |
|----------------------------|--|
| <p>・計画段階評価手続き完了(H31.1)</p> | |

※道路ネットワークの防災機能の上段の値は本別JCT～根室IC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防災機能評価結果。

新規事業採択時評価結果（平成31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：東川 直正

事業の概要

| | | | | | |
|--|-------------------------------------|------|--------|-----------|-----------------------------|
| 事業名 | 一般国道113号（新潟山形南部連絡道路） 小国道路 | 事業区分 | 一般国道 | 事業主体 | 国土交通省 東北地方整備局 北陸地方整備局 |
| 起終点 | 自：新潟県岩船郡関川村大字金丸 至：山形県西置賜郡小国町大字松岡 | 延長 | 12.7km | | |
| <p>事業概要</p> <p>新潟山形南部連絡道路は、新潟県村上市から山形県東置賜郡高島町に至る延長約80kmの地域高規格道路である。</p> <p>小国道路は、新潟山形南部連絡道路の一部を構成する延長12.7kmの自動車専用道路である。</p> | | | | | |
| <p>事業の目的、必要性</p> <p>積雪による交通障害の影響を受けにくい信頼性の高い道路ネットワークが確保されるほか、県境を跨いだ広域観光連携の推進を支援する幹線道路ネットワークが強化される。</p> | | | | | |
| 全体事業費 | 約350億円 | | 計画交通量 | 約5,300台/日 | |
| <p>事業概要図</p> | | | | | |
| <p>関係する地方公共団体等の意見</p> <p>【山形県知事】</p> <p>予算化に同意する。物流、産業振興、観光振興、交流人口の拡大、さらには大規模災害に備えたりダンダンシー機能の確保の観点から不可欠な道路である。</p> | | | | | |

学識経験者等の第三者委員会の意見

・新規事業化については妥当である。

事業採択の前提条件

■費用対便益：便益が費用を上回っている。
■手続きの完了：計画段階評価手続き完了（H30.10.31）

事業評価結果

| | | | | | | |
|--------|-------------|--------|---|---|--------------|--|
| 費用対便益 | B/C | 1.1 | 総費用：287億円 （事業費：243億円 維持管理費：44億円） | 総便益：320億円 （走行時間短縮便益：261億円 走行経費減少便益：51億円 交通事故減少便益：8.5億円） | 基準年 平成30年 | |
| | 感度分析の結果 | 交通量変動 | B/C=1.01（交通量 -10%） | B/C=1.3（交通量 +10%） | | |
| | | 事業費変動 | B/C=1.03（事業費変動 +10%） | B/C=1.2（事業費変動 -10%） | | |
| | | 事業期間変動 | B/C=1.03（事業期間変動+20%） | B/C=1.18（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 | ◎ | 積雪による車道幅員の減少や冬期の交通規制を回避し、走行環境を改善する ・冬期速達性の向上（村上市～南陽市） 【現況】116分 ⇒ 【整備後】101分 | | |
| | | 事故対策 | - | 注目すべき影響はない。 | | |
| | | 歩行空間 | - | 注目すべき影響はない。 | | |
| | 社会全体への影響 | 住民生活 | - | 注目すべき影響はない。 | | |
| | | 地域経済 | ◎ | 幹線道路ネットワークの強化により広域観光連携を支援する | | |
| | | 災害 | ◎ | 通行止め発生時の広域迂回を回避し、緊急時の避難等においても機能する信頼性の高い高速ネットワークが形成される ・広域迂回の解消（村上市～南陽市） 【現況】広域迂回時218km、289分 ⇒ 【整備後】小国道路利用95km、94分 | | |
| 環境 | | - | 注目すべき影響はない。 | | | |
| | 地域社会 | ◎ | 速達性、定時性の確保、広域迂回の解消により、冬期の走行環境が改善され、山形県、秋田県間の生活・産業を支援する ・速達性の向上（村上市～南陽市） 【現況】106分 ⇒ 【整備後】94分 | | | |
| 事業実施環境 | | ○ | ・整備に対する要望が強い | | | |

採択の理由

費用便益比が1.1と便益が費用を上回っているとともに、計画段階評価手続きが完了し、事業採択の前提条件が確認できる。

また、通行止め発生時（事故等）における代替性の確保、広域観光連携の推進等、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。

新規事業採択時評価結果（平成31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、積雪による交通障害の影響を受けにくい信頼性の高い道路ネットワークが確保されるほか、広域観光連携の推進を支援する幹線道路ネットワークが強化されるものである。 | | |
| 評価項目 | 地域の課題 | 関連する計画 |
| 救助活動等 | ・特別豪雪地帯である小国町を通過する国道113号は、積雪で更に狭くなった道路を広げる運搬排雪作業が不定期に行われ、交通規制に伴う速度低下が発生 | ※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。 ・道路と港湾の連結強化等による効率的な物流体系の構築を図るため、主要な都市や生産拠点と港湾・空港を結ぶ高規格幹線道路等の格子状骨格道路ネットワークの形成を目指し、東北縦貫自動車道八戸線、日本海沿岸東北自動車道、東北中央自動車道等のほか、新潟南北道路やバイパス・環状道路・スマートインターチェンジ等の必要な整備を推進する。 |
| 住民生活 | ・当該区間は雪崩や冬期間の事故による通行止めが発生しており、通行止め時に代替路がなく広域迂回（通常の約2倍）や立ち往生を強いられ、地域の主要産業である製造業の物流を阻害するなど、日常生活や経済活動への影響が大きい | ※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。 ・投資効果を最大限発揮するため、ミッシングリンクの解消等を進め、日本海側と太平洋側が連携した格子状骨格道路ネットワークの強化を図る。 |
| 地域経済・地域社会等 | ・山形県は新潟県、福島県との共同誘客事業や、冬期観光資源を活かしたインバウンド観光など、県を跨いだ広域観光連携が推進され、外国人旅行客は3県共に増加傾向だが、両県に隣接する置賜地域は低迷 ・置賜地域を通過する国道113号は脆弱なため地域間交流を阻害しており、広域観光連携の推進には幹線道路ネットワークの強化が必要 | ※おもてなし山形県観光計画（H27.3） ・道路網の整備促進による移動時間の短縮など、複数県に跨る広域的な観光流動の創出に追い風となる環境整備が着実に進んでいる。 ・この機会を好機と捉え、広域連携の推進を図り、訴求力の高い各県それぞれの魅力ある地域資源を組み合わせた新しい広域周遊ルートの開発に積極的に取り組んでいく必要がある。 ・交流人口の更なる拡大に向けて、県内各地域や隣接各県を結ぶ高速道路網等の整備を一層推進していく。 |
| 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に変化はないものの、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。</p> <p>・また、積雪による交通障害の影響を受けにくい信頼性の高い道路ネットワークが確保されるとともに、幹線道路ネットワークが強化されることで、県境を跨いだ広域観光連携を支援するなど、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 | |
| | 村上市 | 米沢市 | 3 | 0.74 (C) | 0.75 (C) | ▲19.28 | 0.03 | 0.00 | ○ |

| 事業の効率性 |
|----------------------|
| ・計画段階評価手続き完了（H30.10） |

新規事業採択時評価結果（平成31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：東川 直正

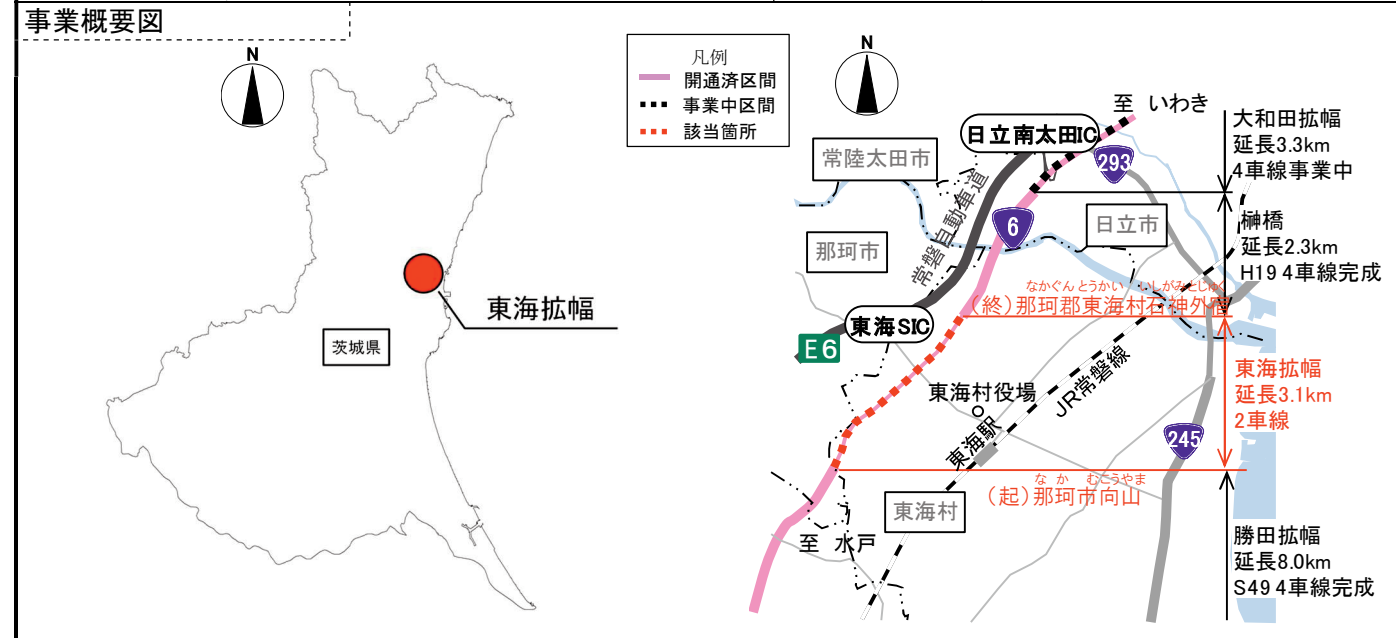
事業の概要

| | | | | | |
|-----|---|------|-------|------|------------------|
| 事業名 | 一般国道6号 とうかいかくふく 東海拡幅 | 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：茨城県那珂市向山 いばらき なか むこうやま 至：茨城県那珂郡東海村石神外宿 いばらき なか とうかい いしがみとじゆく | 延長 | 3.1km | | |

事業概要
 一般国道6号東海拡幅は、那珂市及び東海村内の交通混雑緩和と交通安全の確保及び物流生産性向上を目的とした茨城県那珂市向山から茨城県那珂郡東海村石神外宿までの延長3.1kmの現道拡幅事業である。

事業の目的、必要性
 当該区間整備により容量を確保し幹線道路の速達性向上及び産業活動の支援、渋滞ボトルネックの解消により著しい速度低下に起因する交通事故の減少、平常時・災害時を問わない物流を確保し物流生産性の向上に寄与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35,500～42,300台/日



関係する地方公共団体等の意見
【茨城県知事】
 ・予算化について同意する。
 ・当該区間の整備により、交通渋滞の緩和や物流ルートへのアクセス性が向上し、産業振興や地域の活性化が図れるなど、大きな整備効果が期待される。
 ・事業の実施にあたっては、コスト削減を図りながら、早期完成に向けて特段のご配慮をお願いする。

学識経験者等の第三者委員会の意見
 ・新規事業化については妥当である。

事業採択の前提条件
 ・費用対便益：便益が費用を上回っている。
 ・手続きの完了：都市計画決定手続き完了（S60.2）

事業評価結果

| | | | | | | | | | |
|--------|-------------|--|--------------|---|---|-------|-----|-------|--|
| 費用便益分析 | B/C | 2.8 | 総費用 | 79億円 | 総便益 | 223億円 | 基準年 | 平成30年 | |
| | | | | （事業費：73億円 維持管理費：6億円） | （走行時間短縮便益：205億円 走行経費減少便益：17億円 交通事故減少便益：1億円） | | | | |
| | 感度分析の結果 | | 交通量変動 | B/C=2.8（交通量 -10%） | B/C=2.9（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 | B/C=2.5（事業期間 +3年） | B/C=2.9（事業期間 -3年） | | | | |
| 事業の影響 | 評価項目 | 評価 | 根拠 | | | | | | |
| | 自動車や歩行者への影響 | 渋滞対策 | ◎ | ・交通容量の確保により、国道6号の速達性向上に寄与。 【混雑度の改善】 混雑度 現況：2.22 → 整備後：0.96（約6割減少） 【所要時間の短縮】 ：石神十字路差点→孫目十字路交差点 現況：約9分 → 整備後：約5分（約4分短縮） | | | | | |
| | | 事故対策 | ◎ | ・渋滞ボトルネックの解消により、交通事故の減少に寄与。 【死傷事故率の減少】 死傷事故率 現況：115.8件/億台キロ → 整備後：83.5件/億台キロ（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 | — | ・注目すべき影響はない。 | | | | | |
| | | 地域経済 | ○ | ・平常時・災害時を問わない物流を確保し、物流生産性向上の支援に寄与。 | | | | | |
| | | 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（S60.2） ・茨城県知事、日立都市圏幹線道路整備促進期成会、県央地域首長懇話会、東海村長により一般国道6号東海拡幅の早期事業化を要望。 | | | | | | | |

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、都市計画決定手続きが完了し、事業採択の前提条件が確認できる。
 また、当該区間の渋滞緩和や地域経済等への効果が期待でき、事業の必要性・効果は高いと判断できる。
 以上より、本事業の新規事業化については妥当である。

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

新規事業採択時評価結果（平成31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：東川 直正

事業の概要

| | | | | | |
|-----|-----------------------------|------|--------|------|------------------|
| 事業名 | 一般国道4号 矢板大田原バイパス | 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：栃木県矢板市針生 至：栃木県那須塩原市三区町 | 延長 | 7.9 km | | |

事業概要
 一般国道4号矢板大田原バイパスは、交通混雑の緩和による物流生産性の向上、通過交通の転換による現道4号の交通安全確保及び沿道環境の改善等を目的とした、矢板市針生から那須塩原市三区町に至る延長7.9 kmのバイパス及び現道拡幅事業である。

事業の目的、必要性
 当該区間の整備により交通混雑を緩和し、輸送の効率化やドライバーの労働環境改善など物流生産性向上に寄与するとともに、バイパス部へ通過交通を転換することで国道4号現道の交通死亡事故の低減及び沿道環境を改善する他、救急医療施設への速達性向上により救急医療活動を支援することを目的とする。

| | | | |
|-------|--------|-------|-----------------------|
| 全体事業費 | 約400億円 | 計画交通量 | 約28,500台/日～約38,700台/日 |
|-------|--------|-------|-----------------------|



関係する地方公共団体等の意見
【栃木県知事】
 ・予算化について同意する。
 ・国道4号は隣接する矢板拡幅、西那須野道路の整備を進めていただいているところであるが、当該区間の整備により、地域住民の利便性向上や経済産業活動の活性化などの整備効果が、県北地域はもとより県内全域に波及するものと大いに期待している。
 ・事業の実施にあたっては、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します。

学識経験者等の第三者委員会の意見
 ・新規事業化については妥当である。

事業採択の前提条件
 ・費用対便益：便益が費用を上回っている。
 ・手続きの完了：都市計画決定手続き完了（H30.11）

事業評価結果

| | | | | | |
|--------|-------------|--|--|--|-----------|
| 費用対便益 | B/C | 2.0 | 総費用：323億円 （事業費：296億円 維持管理費：27億円） | 総便益：642億円 （走行時間短縮便益：558億円 走行経費減少便益：71.6億円 交通事故減少便益：13億円） | 基準年：平成30年 |
| | 感度分析の結果 | 交通量変動 | B/C=1.9（交通量 -10%） | B/C=2.2（交通量 +10%） | |
| | | 事業費変動 | B/C=1.8（事業費変動 +10%） | B/C=2.2（事業費変動 -10%） | |
| | 事業期間変動 | B/C=1.8（事業期間変動 +2年） | B/C=2.1（事業期間変動 -2年） | | |
| 事業の影響 | 自動車や歩行者への影響 | 評価項目 | 評価 | 根拠 | |
| | | 渋滞対策 | ◎ | バイパス整備により交通混雑が緩和し、トラック輸送の効率化やトラック乗務員の労働環境改善など、物流生産性が向上。 〔工業団地（大田原市）⇒矢板ICの所要時間〕 【現況】22分 → 【整備後】18分（約2割短縮） | |
| | | 事故対策 | ◎ | ・バイパス整備で大型車を含む通過交通が転換され、現道の安全性が向上。 〔死亡事故率〕 【現況】1.2件/億台*。 → 【整備後】0.9件/億台*。（約3割低下） | |
| | 社会全体への影響 | 歩行空間 | ○ | 生活道路や通学路としても利用されている現道の通過交通がバイパスに転換し、沿線住民や通学児童の安全・安心が確保される。 | |
| | | 住民生活 | ◎ | ・バイパス整備により交通混雑が緩和し、第3次救急医療施設への速達性が向上。30分以内に到達する圏域が拡大し、救急医療活動を支援。 〔第3次救急医療施設への30分到達人口〕 【現況】21.1万人 → 【整備後】25.3万人（約4.2万人増加） | |
| | | 地域経済 | ○ | 事業区間には日本トップシェアの企業が立地する工業団地を有しており、物流の効率化が期待される。 | |
| | | 災害 | ○ | 平成10年8月の大雨災害では、野崎橋が5日間通行止めとなり、一般国道4号の交通機能が寸断し、大幅な迂回が発生したが、バイパス整備により代替路が確保される。 | |
| | 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 | ○ | ・都市計画決定手続き完了（H30.11.20） ・栃木県知事、矢板市長、大田原市長、国道4号栃木県北部地域整備促進期成同盟会等により矢板大田原バイパスの早期事業化を要望。 | | | |

採択の理由

費用便益比が2.0と便益が費用を上回っているとともに、都市計画決定手続きが完了し、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削減ならびに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（平成31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：東川 直正

事業の概要

| | | | | | |
|-----------|---|-------|------------|------|------------------|
| 事業名 | 一般国道116号（新潟東西道路） 新潟西道路 | 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：新潟県新潟市西区明田 至：新潟県新潟市西区曾和 | 延長 | 4.2km | | |
| 事業概要 | 一般国道116号新潟西道路は、新潟東西道路の西端にあたり、現況平面2車線区間（延長4.2km）をアクセルコントロールされた4車線道路に整備する事業である。（新潟東西道路は、新潟都市圏を東西に横断する延長約40kmの地域高規格道路であり、これまでに約36kmが供用している。） | | | | |
| 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、信頼性の高いネットワークを構築するとともに、当該地域の抜け道利用が解消し、国道116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300億円 | 計画交通量 | 約50,500台/日 | | |
| 事業概要図 | | | | | |

関係する地方公共団体等の意見
【新潟市長】
国道116号「新潟西道路」を予算化することについて同意。
地域の安心・安全、渋滞緩和や交通事故低減、道路ネットワークの確立及び強化、観光などを含めた地域の活性化に向けて、国道116号新潟西道路の早期完成が必要。

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（H23.11）

事業評価結果

| | | | | | |
|--------|-------------|---|--|--|--------------|
| 費用対便益 | B/C | 2.9 | 総費用 238億円 （事業費：211億円 維持管理費：28億円） | 総便益 697億円 （走行時間短縮便益：552億円 走行経費減少便益：98億円 交通事故減少便益：47億円） | 基準年 平成30年 |
| | 感度分析の結果 | 交通量変動 | B/C=2.2 (交通量 -10%) | B/C=3.3 (交通量 +10%) | |
| | | 事業費変動 | B/C=2.7 (事業費 +10%) | B/C=3.2 (事業費 -10%) | |
| | 事業期間変動 | B/C=2.8 (事業期間 +20%) | B/C=3.1 (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 | ◎ | ・主要交差点立体化により、現道の渋滞が解消 【渋滞損失時間】 現況 33万人時間/年 → 整備後 8万人時間/年 【混雑度】 現況 最大1.71 → 整備後 0.65 【旅行速度】 現況 ピーク時 18km/h → 整備後 70km/h | |
| | | 事故対策 | ◎ | ・当該区間の渋滞解消により、当該地域の抜け道利用が解消し、国道116号及び沿線地域の安全性が向上 【死傷事故件数】 現況 29件/年 → 整備後 6件/年 | |
| | 社会全体への影響 | 歩行空間 | ◎ | ・当該区間の渋滞解消により、当該地域の抜け道利用が解消。国道116号及び沿線地域の安全性が向上 | |
| | | 住民生活 | — | ・注目すべき影響は無い | |
| | | 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 【当該区間（L=4.2km）の所要時間】 現況 8分 → 整備後 3分 | |
| | | 災害 | — | ・注目すべき影響は無い | |
| 環境 | — | ・注目すべき影響は無い | | | |
| 地域社会 | — | ・注目すべき影響は無い | | | |
| 事業実施環境 | ○ | ・都市計画決定済み（H23.11） ・新潟市長や国道116号新潟西道路整備促進期成同盟会等より、「新潟西道路の早期事業化」を要望 | | | |

採択の理由

費用便益比が2.9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、アクセスコントロールされた4車線化整備により、主要渋滞箇所解消による信頼性の高いネットワークの構築、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（平成31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：東川 直正

事業の概要

| | | | | | |
|-----|---------------------------------|------|---------|------|------------------|
| 事業名 | 一般国道253号（上越魚沼地域振興快速道路） 十日町道路 | 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：新潟県十日町市北鑑坂 至：新潟県十日町市八箇 | 延長 | 10.8 km | | |

事業概要
一般国道253号十日町道路は、新潟県十日町市における延長10.8kmの自動車専用道路整備事業であり、上越魚沼地域振興快速道路の一部区間である。
（上越魚沼地域振興快速道路は、新潟県十日町市から同県南魚沼市に至る延長約60kmの地域高規格道路であり、これまでに約14kmが供用している。）

事業の目的、必要性
当該区間の整備により、災害等の交通障害リスクを回避し、信頼性の高い交通ネットワークを形成するとともに、三次医療施設や観光施設へのアクセス性が向上することで、医療サービスの向上、観光振興を支援する。

| | | | |
|-------|--------|-------|------------|
| 全体事業費 | 約620億円 | 計画交通量 | 約10,600台/日 |
|-------|--------|-------|------------|



関係する地方公共団体等の意見
【新潟県知事】
上越魚沼地域振興快速道路は、新潟県上越地域と魚沼地域を結び、北陸自動車道と関越自動車道を連結して、広域的な高速交通ネットワークを形成する極めて重要な地域高規格道路であり、物流・人流の確保、産業や観光の振興、救命救急活動の支援、さらには雪や災害に強い道路交通網の形成の観点からも地域にとって不可欠な幹線道路です。
事業中である一般国道253号八箇峠道路に引き続き、当該区間においても、地域高規格道路として、直轄による権限代行事業の実施をお願いします。

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：新潟県によるルート帯決定（H30.1）

事業評価結果

| | | | | | | |
|--------|-------------|---|--|--|--------------|--|
| 費用対便益 | B/C | 1.1 (0.6) | 総費用：916億円 （事業費：889億円 維持管理費：27億円） | 総便益：985億円 （走行時間短縮便益：833億円 走行経費減少便益：118億円 交通事故減少便益：33億円） | 基準年 平成30年 | |
| | 感度分析の結果 | 交通量変動 | B/C=1.0（交通量 -10%） | B/C=1.2（交通量 +10%） | | |
| | | 事業費変動 | B/C=1.0（事業費 +10%） | B/C=1.2（事業費 -10%） | | |
| | 事業期間変動 | B/C=1.0（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 | | | |
| | 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 | ◎ | 三次医療施設「魚沼基幹病院」への到達時間の短縮と走行環境改善により、医療サービスの向上を支援 ・魚沼基幹病院60分圏域人口 【現況】60.6万人 ⇒ 【整備後】61.2万人（約6千人増加） ・津南町役場から魚沼基幹病院までの所要時間 【現況】56分 ⇒ 【整備後】47分（約9分短縮） | | |
| | | 地域経済 | ◎ | 関越自動車道六日町ICと十日町地区とのアクセス性、冬期の通行しやすさの向上により、観光振興を支援 ・六日町ICから「松之山温泉（日本三大薬湯の一つ）」までの所要時間 【現況】52分 ⇒ 【整備後】44分（約8分短縮） | | |
| | | 災害 | ◎ | 対象区間の現道の事前通行規制区間や防災点検要対策箇所を回避し、道路ネットワークの信頼性が向上 ・事前通行規制区間（連続雨量80mm）：【現況】2区間 ・防災点検要対策箇所：【現況】12箇所 | | |
| 環境 | | — | 注目すべき影響はない | | | |
| | 地域社会 | ◎ | 縦平面線形が厳しい箇所を回避するため、走行性や安全性を確保し、十日町地域と南魚沼地域の地域間連携を強化する ・小曲線区間（曲線半径100m未満）：【現況】7箇所 ・急勾配区間（縦断勾配5%超）：【現況】6箇所 | | | |
| 事業実施環境 | ○ | ・新潟県によるルート帯決定（H30.1） ・新潟県知事、十日町市長より、「十日町道路の早期事業化」を要望 | | | | |

採択の理由

費用便益比が一体評価で1.1と便益が費用を上回っているとともに、新潟県によるルート帯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、安全性・走行性の向上やネットワークの信頼性向上、救急医療の支援、観光振興の促進など、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（平成31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、災害等の交通障害リスクを回避し、信頼性の高い交通ネットワークを形成するとともに、三次医療施設や観光施設へのアクセス性が向上することで、医療サービスの向上、観光振興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 | 南魚沼地域と十日町地域を結ぶ主要幹線道路である国道253号は、丘陵部を通る道路であり、線形不良区間（曲線半径R=100m未満）が7箇所、急勾配区間（縦断5%以上）が6箇所存在する。 また、山間の道路であることから、土砂災害等による通行規制、冬期の交通障害が多発するなど、国道253号自体が被災し、交通ネットワークの脆弱性が課題となっている。 | ※魚沼圏域広域都市計画マスタープラン(H29.3) 冬期間の円滑な交通の確保、災害時の緊急車両の通行や代替機能確保にも配慮した広域的な道路ネットワークの整備を図る。 ※新潟県国土強靱化地域計画(H28.3) 大規模自然災害時には幹線道路が寸断されるリスクがあり、道路ネットワークとしての機能を失わないため、複数の道路ネットワークについて整備を進める。 |
| 住民生活 | 魚沼地域五市町*を圏域とする三次医療施設である「魚沼基幹病院」が平成27年6月に開院するも、十日町市南西部など、到着に60分以上かかる地区が存在し、救急搬送時の速達性に課題がある。 ※魚沼地域五市町：魚沼市、南魚沼市、湯沢町、十日町市、津南町 | ※魚沼圏域広域都市計画マスタープラン(H29.3) 第三次救急医療施設である魚沼基幹病院へのアクセス性の向上を図る。 高次都市機能の集積する他圏域等の多様な都市的サービスを楽しむため、上越魚沼地域振興快速道路の整備促進など、圏域を結ぶ交通ネットワークの充実を図る。 |
| 地域経済 地域社会 | 十日町市は、日本三大薬湯の一つである「松之山温泉」など観光資源が豊富な地域であり、主要産業である観光による地域活性化に力を入れている。 県外観光客の7割が関東方面からの来訪であるが、ネットワークが脆弱のため、六日町ICからのアクセスに課題がある。 | ※魚沼圏域広域都市計画マスタープラン(H29.3) 首都圏に近い立地条件と整備が進む地域高規格道路を含む広域交通ネットワークを活用しながら、各都市拠点や観光拠点など、相互の連携の強化を図り、他圏域や県外との多様な交流と定住の促進、地域経済の活性化を目指す。 ※北陸圏広域地方計画(H28.3) 国内外からの観光客の誘致に向けて、国内外に展開する広域交通ネットワークとこれらの交通結節点と観光地とを連絡する圏域内の地域交通ネットワークを構築することで、利便性の高い交通ネットワークを強化する。 |
| その他 | | |

| 事業の有効性 | | | | | | | | | |
|--|------|------|-----------|--------------------|--------------------|-------------------|----------------|----------------|----|
| <ul style="list-style-type: none"> 当該区間の整備により、主要拠点間のリンクの評価はBランクのままであるものの、脆弱度が0.20から0.04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、災害時や冬期の交通障害時にも機能するネットワークが構築され、救急医療活動や観光振興、地域産業の活性化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 | |
| | 十日町市 | 南魚沼市 | 13 (8) | 0.20[B] 0.27[B] | 0.04[B] 0.09[B] | ▲33.53 (▲9.24) | 0.08 (0.02) | 0.23 (0.22) | ○ |

| 事業の効率性 | | | | | | | | | |
|---|--|--|--|--|--|--|--|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> 新潟県によるルート帯決定（H30.1） | | | | | | | | | |

新規事業採択時評価結果（平成31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：東川 直正

事業の概要

| | | | | | |
|-----------|---|-------|-----------|------|------------------|
| 事業名 | 一般国道8号（高岡環状道路）六家立体 | 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：富山県高岡市石塚 至：富山県高岡市六家 | 延長 | 1.3km | | |
| 事業概要 | <p>一般国道8号は、新潟県新潟市を起点に日本海に沿って北陸地方の主要都市を結び、京都府京都市へ至る主要幹線道路である。</p> <p>このうち、一般国道8号六家立体は、国道8号と能越自動車道、（主）高岡環状線が平面で接続する、高岡インター入口交差点を立体化する延長約1.3kmの事業である。（高岡環状道路は、能越自動車道と一体となって高岡市街地の環状機能を形成する延長約20kmの地域高規格道路である。）</p> | | | | |
| 事業の目的、必要性 | <p>当該交差点の立体化整備により、交通集中により混雑する国道8号から（主）高岡環状線への交通分散を促し、円滑な東西交通ネットワークの形成や、物流効率化による地域産業の支援を図るものである。</p> | | | | |
| 全体事業費 | 約80億円 | 計画交通量 | 14,500台/日 | | |
| 事業概要図 | | | | | |

関係する地方公共団体等の意見

【富山県知事】

六家立体により、当該交差点の渋滞緩和や交通事故削減に大きな効果が期待されるだけでなく、接続する能越自動車道や高岡環状道路と一体となって、飛越能の玄関口である北陸新幹線「新高岡駅」周辺のまちづくりの促進など、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（H7.10）

事業評価結果

| | | | | | |
|--------|-------------|--|---|--|-----------|
| 費用対便益 | B/C | 1.6 | 総費用：71億円 （事業費：65億円 維持管理費：6.1億円） | 総便益：112億円 （走行時間短縮便益：83億円 走行経費減少便益：19億円 交通事故減少便益：10億円） | 基準年：平成30年 |
| | 感度分析の結果 | 交通量変動 | B/C=1.3（交通量 -10%） | B/C=1.9（交通量 +10%） | |
| | | 事業費変動 | B/C=1.4（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=1.6（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 | ◎ | <p>・高岡インター入口交差点の渋滞解消、国道8号の交通環境改善により、日常生活を支援</p> <p>・国道8号等の利用交通が（主）高岡環状線へ分散、国道8号の混雑を緩和し、円滑な東西交通ネットワークを形成</p> <p>【高岡インター入口交差点の交差点需要率】 現況 1.0 → 整備後 0.8</p> <p>【国道8号（四屋交差点～高岡インター入口交差点）の渋滞損失時間】 現況 202万人・時間/年 → 整備後 145万人・時間/年（約3割削減）</p> <p>【国道8号（四屋交差点～高岡インター入口交差点）の旅行速度】 現況 18.4km/h → 整備後 25.8km/h（約4割向上）</p> | |
| | | 事故対策 | — | ・注目すべき影響はない | |
| | | 歩行空間 | — | ・注目すべき影響はない | |
| | 社会全体への影響 | 住民生活 | — | ・注目すべき影響はない | |
| | | 地域経済 | ◎ | <p>・国道8号の渋滞が緩和することで、伏木富山港から産業拠点までの原材料輸送等に係る物流を効率化し、地域産業を支援</p> <p>【伏木富山港（新湊地区）～アルミ関連工場（高岡市福岡）の所要時間】 現況 41分 → 整備後 31分（10分短縮）</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 | ○ | <p>・高岡インター入口交差点の渋滞解消、国道8号の混雑緩和により、能越自動車道と市街地内のアクセス性が向上し、広域観光を支援</p> | | |
| 事業実施環境 | ○ | <p>・都市計画決定手続き完了（H7.10）</p> <p>・富山県知事、高岡市長より、早期事業化を要望</p> | | | |

採択の理由

費用便益比が1.6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、国道8号の渋滞緩和や地域経済等への効果が期待でき、事業の必要性・効果は高いと判断できる。

以上より、本事業の新規事業化については妥当である。

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

新規事業採択時評価結果（平成31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：東川 直正

事業の概要

| | | | | | |
|-----------|--|-------|------------|------|------------------|
| 事業名 | 一般国道8号 松任拡幅 | 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：石川県白山市乾町 至：石川県白山市宮丸町 | 延長 | 3.5 km | | |
| 事業概要 | <p>一般国道8号は、新潟県新潟市を起点に日本海に沿って北陸地方の主要都市を結び、京都府京都市へ至る主要幹線道路である。</p> <p>このうち、一般国道8号松任拡幅は、石川県白山市における日交通量が多く混雑度が高い4～5車線区間（延長3.5 km）の6車線化事業である。</p> | | | | |
| 事業の目的、必要性 | <p>当該事業の整備により渋滞区間を解消し、旅行速度の向上、死傷事故の減少および迂回交通の抑制による交通環境の改善を図るとともに、石川県南部の工業団地から日本海側拠点港である金沢港への速達性向上による物流の効率化を支援する。</p> | | | | |
| 全体事業費 | 約120億円 | 計画交通量 | 約63,100台/日 | | |
| 事業概要図 | | | | | |

関係する地方公共団体等の意見
【石川県知事】
「一般国道8号松任拡幅」事業の予算化については、同意いたします。
国道8号は北陸地域の「人・もの」の広域交流を担う主要幹線道路であるとともに、ものづくり企業が集積する加賀地域と重要港湾金沢港を擁する金沢を結ぶ南北幹線としても重要な役割を担っております。
白山市乾町～宮丸町地先約3.5 kmは、全体が主要渋滞区間に指定されているほか、各交差点が事故危険区間に指定されています。
本事業箇所の早期整備が図られるよう、格段のご高配を賜りますようお願い申し上げます。

学識経験者等の第三者委員会の意見
・新規事業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：都市計画決定済み（S50.3）

事業評価結果

| | | | | | | | | | |
|--------|-------------|---|-------------------------------------|--|---------|---|-----|-------|--|
| 費用対便益 | B/C | 1.2 | 総費用 | 90億円 （事業費：81億円 維持管理費：8.2億円） | 総便益 | 104億円 （走行時間短縮便益：98億円 走行経費減少便益：5.0億円 交通事故減少便益：0.87億円） | 基準年 | 平成30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 +10%） | B/C=1.3 | （事業費 -10%） | | | |
| | | 事業期間変動 | B/C=1.1 | （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 | ◎ | ・拡幅整備により、交通混雑の緩和により混雑度および旅行速度が向上 【混雑度の変化】 [現況] 1.7 → [整備後] 0.96（約4割減少） 【旅行速度の変化】 [現況] 17.4km/h → [整備後] 45.5 km/h（約160%向上） | | | | | |
| | | 事故対策 | ◎ | ・混雑に伴う速度低下の改善により死傷事故が減少 【死傷事故件数】 3車線整備済みの下り車線では、死傷事故件数が減少しており、上り車線においても同様に死傷事故の減少が期待。 下り車線の死傷事故件数： [現況] 54件/4年 → [整備後] 38件/4年（約3割減少） | | | | | |
| | 歩行空間 | ○ | ・市街地へ流入する通過交通抑制により住環境や自転車歩行者の安全性が向上 | | | | | | |
| | 社会全体への影響 | 住民生活 | — | ・注目すべき影響は無い。 | | | | | |
| | | 地域経済 | ○ | ・交通混雑の緩和により金沢港への物流の効率化を支援 【石川県南部の石川工業団地～金沢港の所要時間】 [現況] 約49分 → [整備後] 約41分（8分短縮） | | | | | |
| | | 災害 | — | ・注目すべき影響は無い | | | | | |
| 環境 | | — | ・注目すべき影響は無い | | | | | | |
| 地域社会 | — | ・注目すべき影響は無い | | | | | | | |
| 事業実施環境 | ○ | ・都市計画決定（S50.3） ・白山市長より「一般国道8号松任拡幅の早期事業化」について要望 | | | | | | | |

採択の理由

費用便益比が1.2と便益が費用を上回っているとともに、都市計画決定手続きが完了していることから、事業採択の前提条件が確認できる。
また、松任拡幅の整備により、交通容量の拡大による渋滞解消、死傷事故の減少による安全性向上、さらには物流効率化の支援など、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（平成31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：東川 直正

事業の概要

| | | | | | |
|-----------|--|-------|-----------|---------|------------------|
| 事業名 | 一般国道474号（三遠南信自動車道） 水窪佐久間道路 | 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：静岡県浜松市天竜区水窪町奥領家 至：静岡県浜松市天竜区佐久間町川合 | | 延長 | 14.4 km | |
| 事業概要 | 三遠南信自動車道は、長野県飯田市山本を起点とし、静岡県浜松市北区引佐町に至る延長約100kmの高規格幹線道路である。 水窪佐久間道路は、静岡県浜松市天竜区水窪町奥領家から静岡県浜松市天竜区佐久間町川合に至る延長14.4kmの自動車専用道路で、三遠南信自動車道の唯一の未事業化区間である。 | | | | |
| 事業の目的、必要性 | 水窪佐久間道路は、佐久間道路・三遠道路（事業中）と連続し、災害に対して信頼性の高い道路ネットワークの確保、救急医療サービスの向上及び物流ネットワークの確保による地域間の産業連携に寄与するものである。 | | | | |
| 全体事業費 | 約900億円 | 計画交通量 | 約7,300台/日 | | |
| 事業概要図 | | | | | |

関係する地方公共団体等の意見
 【浜松市長】
 「一般国道474号（三遠南信自動車道）水窪佐久間道路」を予算化することについて同意いたします。
 本市としましては、三遠南信自動車道のネットワーク効果を最大限に発揮するため、本市が担当する国道152号現道改良区間の着実な整備促進及び（市）佐久間中部31号線等のアクセス道路の強化を図って参ります。また、事業が円滑かつ迅速に進められるよう、トンネル工事等により発生する土砂の処分に必要となる土捨て場の確保や地元調整など、実施環境整備に幅広く主体的に取り組んでまいります。
 つきましては、平成31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（H26.3）、環境影響評価手続き完了（H30.11）

事業評価結果

| | | | | | | |
|--------|-------------|---|---|---|--------------|--|
| 費用便益分析 | B/C | 2.3 (1.1) | 総費用：1,324億円 （事業費：1,201億円 維持管理費：124億円） | 総便益：3,061億円 （走行時間短縮便益：2,882億円 走行経費減少便益：144億円 交通事故減少便益：36億円） | 基準年 平成30年 | |
| | 感度分析の結果 | 交通量変動 | B/C=2.1（交通量 -10%） | B/C=2.5（交通量 +10%） | | |
| | | 事業費変動 | B/C=2.1（事業費 +10%） | B/C=2.5（事業費 -10%） | | |
| | 事業期間変動 | B/C=2.2（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 | — | ・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 〔現道の課題箇所の回避〕 線形不良箇所（115箇所）の回避 | | |
| | | 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 | ◎ | ・第三次救急医療施設までの搬送時間短縮により、60分到達可能カバー圏が拡大 〔第三次救急医療施設60分カバー圏〕 佐久間町 事業中区間整備後 66% ⇒ 整備後 81% 水窪町 事業中区間整備後 0% ⇒ 整備後 32% | | |
| | | 地域経済 | ○ | ・物流ネットワークの確保により、地域間の速達性が向上 〔飯田市役所⇄浜松市役所の所要時間〕 現況 約200分 ⇒ 整備後 約150分 | | |
| | | 災害 | ◎ | ・災害に対し信頼性の高い道路ネットワークの確保により、現道の課題箇所を回避 〔現道の課題箇所の回避〕 災害等による通行規制箇所（過去6年13回）の回避 防災点検要対策箇所（27箇所）の回避 線形不良箇所（115箇所）の回避 | | |
| 環境 | | — | ・注目すべき影響はない | | | |
| | 地域社会 | ○ | ・浜松市都市部への速達性が向上し、日常生活の利便性が向上 | | | |
| 事業実施環境 | ○ | ・計画段階評価手続き完了（H26.3）、環境影響評価手続き完了（H30.11） ・浜松市長や三遠南信自動車道建設促進期成同盟会等より早期事業化を要望 | | | | |

採択の理由

費用便益比が2.3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、災害に対し信頼性の高い道路ネットワークの確保、救急医療サービスの向上及び物流ネットワークの確保による地域間の産業連携への寄与などから、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の
 ※B/Cの上段の値は飯田山本IC～浜松いなさJCTを対象とした場合、下段（ ）書きの値は事業化区間を対象にした場合の費用便益分析結果

新規事業採択時評価結果（平成31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 | | |
|---|--|--|
| 水窪佐久間道路は、佐久間道路・三遠道路（事業中）と連続し、災害に対して信頼性の高い道路ネットワークの確保、救急医療サービスの向上及び物流ネットワークの確保による地域間の産業連携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"> 対象区間周辺には第三次救急医療施設がなく、佐久間町や水窪町から最も近い第三次救急医療施設である聖隷三方原病院まで60分以内での搬送が困難な状況。 搬送ルート上には線形不良箇所や狭隘区間が多く、搬送時の患者への負担が大きい。 | <ul style="list-style-type: none"> ※浜松市のみちづくり計画（H30.3） ・災害時の支援、避難や高次医療施設への短時間の搬送等の観点から東名、新東名高速道路のほか、長野方面や日本海側の主要拠点との連携には三遠南信自動車道等の広域のかつ緊急時の道路ネットワークの確保が不可欠です。 |
| 住民生活 | <ul style="list-style-type: none"> 三遠南信地域は、広域的な道路ネットワークの空白地帯であり、現道において、災害による通行止めが多発している。対象区間周辺でも過去6年間（H24-H29）に災害等で通行止めが13回発生、災害に対して非常に脆弱。 ・並行する国道152号には防災点検要対策箇所や線形不良箇所が連続している。 | <ul style="list-style-type: none"> ※三遠南信災害時相互応援協定（H26.11） ・三遠南信地域内に災害が発生したとき、各都市相互の応援による応急措置等を円滑に遂行するため、必要な事項について定める。 ※浜松市のみちづくり計画（H30.3） ・災害時の支援、避難や高次医療施設への短時間の搬送等の観点から東名、新東名高速道路のほか、長野方面や日本海側の主要拠点との連携には三遠南信自動車道等の広域のかつ緊急時の道路ネットワークの確保が不可欠です。 |
| 地域経済 地域社会 | <ul style="list-style-type: none"> 三遠南信地域では航空宇宙産業の特区を形成し、航空関連産業の企業立地が増加、飯田市や浜松市、豊橋市等の産業連携が大幅に増加。 ・飯田市～浜松・豊橋市間の物流は、現況では、狭隘ですれ違い困難な現道ルートを使用しており、輸送時間が産業連携の弊害となっている。 | <ul style="list-style-type: none"> ※第2次三遠南信地域連携ビジョン（案）（H30.10） ・人や物の交流が活発になることで地域が一体的に発展していくために、この地域の交通ネットワークの主軸となる三遠南信自動車道やそれに接続する道路などの整備を推進する。 ※浜松市のみちづくり計画（H30.3） ・南信州・北遠地域から浜松市街地への移動時間が大幅に短縮し、天竜材の輸送効率化や観光周遊性の向上など、産業・観光の活性化が期待されます。 |
| その他 | | |

| 事業の有効性 | | | | | | | | | |
|--|------|--------------|------------|------------------------------|------------------------------|---------------------|----------------|----------------|----|
| <ul style="list-style-type: none"> 当該事業の実施により、主要拠点間のリンクの評価がCランク→Bランクに改善するとともに、災害時の不通リンクの解消により、ネットワーク全体の防災機能が強化される。 ・また、現道の課題箇所を回避し、災害に対し信頼性の高い道路ネットワークが確保されるとともに、救急医療サービスの向上や地域間の速達性の向上が図られるなど、有効性の高い事業と評価できる。 | | | | | | | | | |
| 道路ネットワークの 防災機能 | 主な区間 | | 改善 ペア数 | 脆弱度 (防災機能ランク) | | 累積脆弱度 の変化量 | 改善度 | | 評価 |
| | | | | 整備前 | 整備後 | | 通常時 | 災害時 | |
| | 浜松市 | 水窪協働 センター | 12 (12) | 0.49 [C] 〔0.41〕 [C] | 0.18 [B] 〔0.26〕 [B] | ▲197.90 (▲67.70) | 0.19 (0.15) | 0.42 (0.25) | ◎ |

| 事業の効率性 |
|--|
| 計画段階評価手続き完了（H26.3）、環境影響評価手続き完了（H30.11） |

※道路ネットワークの防災機能の上段の値は飯田山本 IC～浜松いなさ JCT を対象とした場合、
下段（ ）書きの値は事業化区間を対象にした場合の防災機能評価結果

新規事業採択時評価結果（平成31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：東川 直正

事業の概要

| | | | | | |
|-----------|--|-------|------------|------|------------------|
| 事業名 | 一般国道42号（近畿自動車道紀勢線） 紀宝熊野道路 | 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：三重県熊野市久生屋町 至：三重県南牟婁郡紀宝町神内 | 延長 | 15.6km | | |
| 事業概要 | 一般国道42号は、静岡県浜松市を起点とし、紀伊半島の沿岸部を通過して和歌山県和歌山市に至る延長約520kmの主要幹線道路である。 紀宝熊野道路は、一般国道42号のバイパスとして、三重県熊野市久生屋町から三重県南牟婁郡紀宝町神内に至る延長15.6kmの自動車専用道路である。 | | | | |
| 事業の目的、必要性 | 紀宝熊野道路は、熊野道路（事業中）や新宮紀宝道路（事業中）と連続し、紀伊半島沿岸部における愛知県から三重県東紀州地域を結ぶ道路ネットワークの一部を形成。 救急医療活動の支援、地域産業支援に寄与するほか、南海トラフ地震等発生時の津波浸水による孤立リスクの解消に寄与するものである。 | | | | |
| 全体事業費 | 約850億円 | 計画交通量 | 約11,500台/日 | | |
| 事業概要図 | | | | | |

関係する地方公共団体等の意見
 【三重県知事】
 「一般国道42号（近畿自動車道紀勢線）紀宝熊野道路」を予算化することについて同意します。
 県としては、現在沿線の自治体が進めている地籍調査に最大限協力するとともに、沿線自治体と連携して円滑に事業を推進させるよう用地取得や地元調整などの事業実施環境の整備に主体的に取り組みます。
 また、津波被災時にも御浜ICから災害拠点病院である紀南病院にアクセス可能な道路整備に対して御浜町と連携しつつ支援を実施するとともに、観光振興にも寄与する太平洋岸自転車道整備への協力を行ってまいりますので「一般国道42号（近畿自動車道紀勢線）紀宝熊野道路」の新規事業化と早期全線開通が図られるよう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
 ・新規事業化については妥当である。

事業採択の前提条件
 ・費用対便益：便益が費用を上回っている
 ・手続きの完了：計画段階評価手続き完了（H25.4）

事業評価結果

| | | | | | |
|--------|-------------|--|--|--|--------------|
| 費用便益分析 | B/C | 1.4 (0.9) | 総費用 3,445億円 (事業費:3,165億円 維持管理費:279億円) | 総便益 4,672億円 (走行時間短縮便益:4,204億円 走行経費減少便益:357億円 交通事故減少便益:111億円) | 基準年 平成30年 |
| | 感度分析の結果 | 交通量変動 | B/C=1.1 (交通量 -10%) | B/C=1.7 (交通量 +10%) | |
| | | 事業費変動 | B/C=1.2 (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=1.5 (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 | |
| | 自動車や歩行者への影響 | 渋滞対策 | — | ・注目すべき影響はない | |
| | | 事故対策 | — | ・注目すべき影響はない | |
| | | 歩行空間 | — | ・注目すべき影響はない | |
| | 社会全体への影響 | 住民生活 | ◎ | ・第三次救急医療施設への搬送時間短縮 〔紀南病院～伊勢赤十字病院間〕 現況 約103分 ⇒ 整備後 約90分 | |
| | | 地域経済 | ○ | ・紀勢自動車道、熊野尾鷲道路の開通により「南紀みかん」のタイへの出荷量が増加 ・対象区間の整備により、輸送時間の短縮、更に輸送時に揺れによる荷痛みの減少が期待 | |
| 災害 | | ◎ | ・津波浸水区域を回避することを基本とし、最大津波高を考慮した十分な高さを確保することにより、災害時における安全性・信頼性確保 | | |
| 環境 | | — | ・注目すべき影響はない | | |
| 地域社会 | ◎ | ・対象区間の整備により、津波浸水時にも機能する高速道路ネットワークが御浜町まで接続され、南北のアクセス経路が確保可能となり、御浜町および紀宝町の孤立リスクが減少 〔御浜町・紀宝町(人口2.0万人)における災害時の孤立人口〕 現況 7.4千人(37%) ⇒ 整備後 0人(0%) | | | |
| 事業実施環境 | ○ | ・計画段階評価手続き完了（H25.4） ・三重県知事や紀勢自動車道建設促進三重県期成同盟会より早期事業化を要望 | | | |

採択の理由

費用便益費が1.4と便益が費用を上回っているとともに、事業採択の前提条件が確認できる。
 また、南海トラフ地震等の災害時における安全性・信頼性の確保、第三次救急医療施設への速達性の向上等、事業の必要性・効果は高いと判断できる。
 以上により、本事業の新規事業化については妥当である。

※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの
 ※B/Cの上段の値は和歌山JCT～勢和多気JCTを対象とした場合、下段（ ）書きの値は事業化区間を対象とした場合の費用便益分析結果

新規事業採択時評価結果（平成31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>紀宝熊野道路は、熊野道路（事業中）や新宮紀宝道路（事業中）と連続し、三重県東紀州地域の道路ネットワークが強化され、救急医療活動の支援、地域産業支援に寄与するほか、南海トラフ地震発生時の津波浸水による孤立リスクの解消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"> ・国道42号が唯一の幹線道路であり、南海トラフ地震発生時には、津波により国道42号の約8割が浸水し、通行不能となると予測 ・国道42号沿線集落の約7.4千人の人々の災害時の救命・救急活動が課題 ・国道42号の当該区間では、台風による越波や落石により長時間の通行規制が発生 〔H23 台風12号：33時間〕 〔H30 台風24号：16時間〕 | ※紀伊半島地域振興計画（三重県地域）（H28.2） ○交通通信の確保 ・南海トラフ地震に伴う津波により、地域の重要な幹線道路である一般国道42号が浸水することが危惧され、とりわけ熊野大泊から新宮間において、一般国道42号の約7割の浸水が想定されていることから、早期に代替性を確保する道路ネットワークの形成が必要。近畿自動車道紀勢線について、東紀州地域のさらなる安全・安心の向上や活性化をめざし、事業化区間の整備促進を図るとともに、未事業化区間の早期事業化を国等に一層強く働きかけるなど、地域の悲願である紀伊半島のミッシングリンク解消に向けた取組を進めます。 |
| 住民生活 | <ul style="list-style-type: none"> ・三重県東紀州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120km離れた伊勢赤十字病院への搬送が必要 | ※紀伊半島地域振興計画（三重県地域）（H28.2） ○医療の確保等 ・三重県ドクターヘリだけでなく和歌山県ドクターヘリを活用するなど、他地域、他県との広域的な連携を進めることにより医療資源の効率的な活用を図るとともに、当地域における地域医療構想をもとに大学病院と中核的病院、へき地診療所と地域の中核的病院、保健所や福祉事務所と医療機関など関係機関間の連携を図ることで、地域住民に対する包括的な保健・医療を提供する体制の整備を進めます。 |
| 地域経済 地域社会 | <ul style="list-style-type: none"> ・「南紀みかん」をタイに輸出しているが、名古屋港までの輸送時間短縮や輸送コスト縮減に課題 | ※紀伊半島地域振興計画（三重県地域）（H28.2） ○産業の振興及び観光の開発 ・東紀州地域においては、かんきつ産地の強化に向け、輸出の拡大、高品質生産技術の導入及び新品種による新たなブランドづくりに取り組むとともに、地域の風土を生かした特産物など地域特産物の生産振興及び観光業など多様な分野との連携による販路拡大を進めます。 |
| 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D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、救急医療活動の支援、速達性向上による地域産業活性化への貢献など、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 | |
| | 熊野市 | 紀宝町 | 55 (6) | 0.97 [C] 〔1.00〕 [D] | 0.72 [C] 〔0.18〕 [B] | ▲1632.07 (▲83.90) | 0.21 (0.27) | 0.28 (0.83) | ◎ |

| 事業の効率性 |
|--------------------|
| 計画段階評価手続き完了（H25.4） |

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

新規事業採択時評価結果（平成31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：東川 直正

事業の概要

| | | | | | |
|---|------------------------------|-------|------------|------|------------------|
| 事業名 | 一般国道24号 城陽井手木津川バイパス | 事業区分 | 一般国道 | 事業主体 | 国土交通省 近畿地方整備局 |
| 起終点 | 自：京都府城陽市富野 至：京都府木津川市山城町上粕 | 延長 | 11.2km | | |
| <p>事業概要</p> <p>一般国道24号は、京都府京都市を起点とし、奈良県奈良市を經由し、和歌山県和歌山市に至る延長約220kmの主要幹線道路である。</p> <p>城陽井手木津川バイパスは、一般国道24号のバイパスとして、京都府城陽市富野から京都府木津川市山城町上粕に至る延長11.2kmの道路である。</p> | | | | | |
| <p>事業の目的、必要性</p> <p>本道路は、城陽市から木津川市間の一般道路の慢性的な交通混雑緩和と安全性向上を図るとともに、周辺の開発地区を連絡し、地域振興に寄与するものである。</p> | | | | | |
| 全体事業費 | 約300億円 | 計画交通量 | 約12,900台/日 | | |
| <p>事業概要図</p> | | | | | |

関係する地方公共団体等の意見

【京都府知事】
一般国道24号城陽木津川バイパス事業の予算化について、同意します。
本府としましては、円滑な事業進捗にあたり、沿線市町への地籍調査に係る支援、埋蔵文化財調査の推進等に取り組んで参ります。また、新名神高速道路のアクセス道路となる国道307号や一般府道山城総合運動公園城陽線（城陽橋）の整備等、効果的な道路ネットワーク構築を推進すると共に、地域活性化のため、関西文化学術研究都市の整備を推進し、城陽市東部丘陵地の整備等の沿線まちづくりに協力して参ります。将来的には、ネットワークの連続性を考慮しつつ現道移管についても協議を進めて参ります。
事業名については、都市計画道路名にあわせて、「城陽井手木津川バイパス事業」に変更を検討して頂きますようお願いいたします。

学識経験者等の第三者委員会の意見

・新規事業化については妥当である。

事業採択の前提条件

- ・費用対便益：便益が費用を上回っている
- ・手続きの完了：都市計画決定告示（H31.2.26）

事業評価結果

| | | | | | |
|--------|-------------|--|--|--|--------------|
| 費用便益分析 | B/C | 1.3 | 総費用：251億円 （事業費：219億円 維持管理費：32億円） | 総便益：327億円 （走行時間短縮便益：323億円 走行経費減少便益：4.3億円 交通事故減少便益：0.01億円） | 基準年 平成30年 |
| | 感度分析の結果 | 交通量変動 | B/C=1.0（交通量 -10%） | B/C=1.7（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 | 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24号の交通が城陽井手木津川バイパスに転換し、交通混雑の緩和が図られる。 [主要渋滞箇所の回避]【現況】4箇所 → 【整備後】0箇所 | |
| | | 事故対策 | ◎ | ・国道24号の交通が城陽井手木津川バイパスに転換し、渋滞が要因と考えられる死傷事故の減少に寄与できる。 [事故危険区間の回避]【現況】7区間 → 【整備後】0区間 | |
| | | 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 | ○ | ・宇治徳州会病院（第三次救急医療機関）への搬送は、国道24号の渋滞緩和に伴う搬送時間の短縮や定時制確保等、患者への負担軽減が期待される。 | |
| | | 地域経済 | ◎ | ・木津川右岸地区内陸部で進む開発計画ならびに城陽SIC（仮称）のアクセス道路としても役割を發揮し、地域開発やまちづくりを支援。 [城陽SIC（仮称）～（都）東中央線間の所要時間] 【現況】約31分 → 【整備後】約12分（約19分短縮） | |
| | | 災害 | ◎ | ・浸水想定区域内を回避する道路ネットワークとして機能し、災害時の救援活動・物資輸送を支援。 [国道24号（城陽新池～上粕四丁町交差点間）の浸水想定区域区間の延長] 【現況】約11.0km(国道24号経由) → 【整備後】0km | |
| 環境 | | — | ・注目すべき影響はない。 | | |
| | 地域社会 | ○ | ・沿線地域には、地域のまちづくりを牽引する開発計画があり、城陽SIC（仮称）からのアクセス性が向上し、開発計画への支援が期待される。 | | |
| 事業実施環境 | ○ | <ul style="list-style-type: none"> ・都市計画決定告示（H31.2.26） ・京都府知事、井手町長、城陽市長、木津川市長より、国主体による平成31年度事業化を要望 | | | |

採択の理由

費用便益比が1.3と便益が費用を上回っており、事業採択の前提条件が確認できる。
また、城陽井手木津川バイパスの開通により、城陽～木津川間の一般道路の交通負荷が軽減され、交通渋滞や交通事故などの交通課題の緩和が期待でき、河川氾濫時の救助・救護活動等や、周辺地域の開発計画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（平成31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>城陽井手木津川バイパスは、城陽市から木津川市間の地域の道路交通環境を改善し、浸水想定区域を回避するなど、災害時にも機能する信頼性の高い道路ネットワークを形成することで、地域開発・まちづくり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"> 木津川右岸地域の幹線道路である国道24号及び(主)上狛城陽線は、木津川や支流の浸水想定区域を通過しており、幹線道路ネットワークとして脆弱。 河川氾濫時には多くの集落が孤立し、代替路もないため、救助・救護・復旧活動に支障。 | <p>※明日の京都 山城地域振興計画 (H27.4)</p> <ul style="list-style-type: none"> 山城地域の特徴として、天井川が多いこと、低地や山裾にまで住宅地が広がっている状況があり、近年の豪雨災害を見据えて河川の氾濫や土砂崩れを防止するため、古川等の回収や天井川対策、砂防施設の整備等を推進します。 道路の安心・安全を確保するため、落石対策や道路斜面崩壊の防止等の道路防災対策を進めます。また、大地震等の大規模災害に備え、本庁と連携して、防災拠点施設の耐震化を推進します。 |
| 住民生活 | <ul style="list-style-type: none"> 右岸地域における南北方向の交通量は交通容量を超過。 国道24号では、交通混雑による追突事故が多発。死傷事故率は国道24号では府内国道平均の最大2.3倍、また、抜け道利用する(主)上狛城陽線では府道平均の最大4.3倍であり、交通安全の向上が課題 | <p>※明日の京都 山城地域振興計画 (H27.4)</p> <ul style="list-style-type: none"> 山城地域には狭あい箇所や渋滞箇所等も多いことから、だれもが安心して暮らせる地域づくりをめざして、狭あい箇所や交差点等の改良による交通円滑化・渋滞対策や自転車・歩行者の安全対策をはじめ、歩道の段差解消等のバリアフリー対策を促進します。 |
| 地域経済 地域社会 | <ul style="list-style-type: none"> 国道24号沿線では、東部丘陵地区や関西文化学術研究都市木津地区等の多数の開発が予定されており、地域開発・まちづくりを支援する道路ネットワークが不可欠 | <p>※明日の京都 山城地域振興計画 (H27.4)</p> <ul style="list-style-type: none"> 高速道路は、全国とネットワークすることにより地域活性化の効果を発揮すると同時に、一般道路の交通量を高速道路へ転換させ、一般道路の渋滞などを軽減する効果もあります。このため、高速道路へのアクセスをスムーズにする道路の整備を高速道路の開通に合わせて重点的に行います。 新名神高速道路の交流連携効果を木津川右岸地域にも波及させるためには、この地域を南北につなぐ宇治木津線の整備が必要であり、関係機関と協議・調整を進めます。 |
| 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に変化はないものの、多重性や代替性の確保によりネットワーク全体の防災機能が強化される。</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道路ネットワークが形成されるとともに、城陽市～木津川市間の一般道路の交通負荷を軽減し、交通渋滞などの交通問題の緩和を図るとともに、地域開発・まちづくり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 | |
| | 府立山城 総合運動 公園 | 木津川市 | 2 | 0.18 (B) | 0.20 (B) | 0.16 | 0.04 | 0.00 | ○ |

| 事業の効率性 |
|------------------------|
| ・都市計画決定告示 (H31. 2. 26) |

新規事業採択時評価結果（平成31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：東川 直正

事業の概要

| | | | | | |
|---|-------------------------------|--------|------|-----------|------------------|
| 事業名 | 一般国道42号（近畿自動車道紀勢線） 新宮道路 | 事業区分 | 一般国道 | 事業主体 | 国土交通省 近畿地方整備局 |
| 起終点 | 自：和歌山県新宮市あけぼの 至：和歌山県新宮市三輪崎 | | | 延長 | 4.8 km |
| <p>事業概要</p> <p>一般国道42号は、静岡県浜松市を起点とし、紀伊半島の沿岸部を通過して和歌山県和歌山市に至る延長約520kmの主要幹線道路である。 新宮道路は、一般国道42号のバイパスとして、和歌山県新宮市あけぼのから和歌山県新宮市三輪崎に至る延長4.8kmの自動車専用道路である。</p> <p>事業の目的、必要性</p> <p>新宮道路は、新宮紀宝道路（事業中）や那智勝浦新宮道路と連続し、紀伊半島沿岸部における三重県から和歌山県南部地域を結ぶネットワークの一部を形成。 救急医療活動の支援、地域相互の振興と発展に寄与するほか、南海トラフ地震等発生時の津波浸水による道路交通寸断の解消に寄与するものである。</p> | | | | | |
| 全体事業費 | | 約300億円 | | 計画交通量 | |
| | | | | 約9,200台/日 | |
| <p>事業概要図</p> | | | | | |

関係する地方公共団体等の意見

【和歌山県知事】
 一般国道42号（近畿自動車道紀勢線）新宮道路の予算化について同意するとともに、心から感謝申し上げます。
 県としては、すでに事業着手されている区間も含めて、現在沿線の自治体が進めている地籍調査に最大限協力するとともに、これら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幅広く取り組んでいきますので、平成31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

・新規事業化については妥当である。

事業採択の前提条件

・費用対便益：便益が費用を上回っている
 ・手続きの完了：計画段階評価手続き完了（H25.4）

事業評価結果

| | | | | | |
|--------|-------------|---|---|---|--------------|
| 費用便益分析 | B/C | 1.4 (0.7) | 総費用：3,445億円 （事業費：3,165億円 維持管理費：279億円） | 総便益：4,672億円 （走行時間短縮便益：4,204億円 走行経費減少便益：357億円 交通事故減少便益：111億円） | 基準年 平成30年 |
| | 感度分析の結果 | 交通量変動 | B/C=1.1（交通量 -10%） | B/C=1.7（交通量 +10%） | |
| | | 事業費変動 | B/C=1.2（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=1.5（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 | ○ | ・平行する一般国道42号の混雑の緩和が見込まれる。 （一般国道42号の混雑度：現況 1.47 → 整備後 0.76） | |
| | | 事故対策 | - | ・注目すべき影響はない。 | |
| | 歩行空間 | - | ・注目すべき影響はない。 | | |
| | 社会全体への影響 | 住民生活 | ◎ | ・第三次救急医療施設への搬送時間短縮 〔紀南病院～新宮市立医療センター間〕 現況 約23分→整備後 約17分 | |
| | | 地域経済 | ◎ | ・代替路の確保により、災害時における安全性、信頼性が確保され、地域間連携を強化。 | |
| | | 災害 | ◎ | ・津波浸水予測区域を回避することを基本とし、最大津波高を考慮した十分な高さを確保することにより、災害時における安全性・信頼性確保。 ・津波発生時の一時避難場所として活用するため、法面避難階段等を設置し、地域の避難活動を支援。 | |
| 環境 | | - | ・注目すべき影響はない。 | | |
| 地域社会 | ◎ | ・代替路の確保により、災害時における安全性、信頼性が確保され、地域間連携を強化。 ・高速ネットワークの整備により、和歌山・三重を結ぶ広域周遊観光ルートが形成され、地域の観光振興に貢献。 | | | |
| 事業実施環境 | ○ | ・手続きの完了：計画段階評価手続き完了（H25.4） ・和歌山県知事より、近畿自動車道紀勢線（新宮～新宮北間）の早期事業化を要望 | | | |

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、南海トラフ巨大地震等の災害時における安全性・信頼性の確保、高次救急医療施設への速達性の向上等、事業の必要性・効果は高いと判断できる。
 以上により、本事業の新規事業化については妥当である。

※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。
 ※B/Cの上段の値は、和歌山JCT～勢和多気JCTを対象とした場合、下段（ ）書きの値は事業化区間を対象とした場合の費用便益分析結果

新規事業採択時評価結果（平成 31 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>新宮道路は、新宮紀宝道路（事業中）や那智勝浦新宮道路と連続し、紀伊半島沿岸部における三重県から和歌山県南部地域を結ぶネットワークの一部を形成。</p> <p>救急医療活動の支援、地域相互の振興と発展に寄与するほか、南海トラフ地震等発生時の津波浸水による道路交通寸断の解消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"> ・ 県道あけぼの広角線は、約 2.7km のうち約 4 割の区間が南海トラフ巨大地震発生時の津波浸水により通行不能になると予測。 ・ 広域的な救援ルートとなる高速道路ネットワーク確保が課題。 ・ 平成 23 年 9 月の台風 12 号では、熊野川の氾濫により国道 42 号の道路交通が寸断。 | <p>※関西広域地方計画（H28.3）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 災害時には「命の道」となる紀伊半島アンカールートを構成する近畿自動車道紀勢線や五條新宮道路をはじめ、高速道路等の整備を推進し、緊急物資の集積拠点となる港湾の太平洋側・日本海側 2 面活用を見据えた機能強化により、応急復旧対策のための多重性、代替性備えた輸送ルートを確保する。 |
| 住民生活 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 国道 42 号は、熊野川渡河部を中心に交通集中による慢性的な渋滞が発生。 ・ 紀南病院から新宮市立医療センターへの搬送時間の速達性・定時性が課題。 | <p>※関西広域地方計画（H28.3）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ どこにいても高度医療や救急医療を迅速に受けられる環境を構築するため、救急搬送に欠かせない高速道路ネットワークの整備、医療資材や人材確保の連携強化、ドクターヘリの活用を推進する。 |
| 地域経済 地域社会 | <ul style="list-style-type: none"> ・ クルーズ客船は増加しているものの、観光客の移動範囲が限られているため、和歌山・三重県を結ぶ広域周遊観光ルートの形成が課題。 | <p>※和歌山県長期総合計画（H29.4）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 多彩な観光資源をつなぐ周遊ルートの構築により、消費拡大が期待できる長期滞在型観光を推進します。 ・ 大型クルーズ客船に対応した施設改良など受入体制の整備を進めるとともに、外航クルーズ客船の寄港増に向けた誘致活動を進めます。 |
| その他 | — | |

| 事業の有効性 | | | | | | | | | |
|--|-------|-----|-----------|------------------------------|------------------------------|---------------------|----------------|----------------|----|
| <ul style="list-style-type: none"> ・ 当該事業の実施により、主要拠点間のリンクの評価が D ランク→C ランクに改善するとともに、不通リンクの解消によりネットワーク全体の防災機能が強化される。 ・ 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、救急医療活動の支援、広域周遊ルート形成による地域活性化への貢献など、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 | |
| | 和歌山県庁 | 新宮市 | 55 (5) | 0.97 [C] 〔1.00 [D]〕 | 0.72 [C] 〔0.80 [C]〕 | ▲1632.07 (▲5.16) | 0.21 (0.06) | 0.28 (0.20) | ◎ |

| 事業の効率性 |
|--------------------|
| 計画段階評価手続き完了（H25.4） |

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

新規事業採択時評価結果（平成31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：東川 直正

事業の概要

| | | | | | |
|--|---------------------------|-------|-------------------|------|------------------|
| 事業名 | 一般国道188号 藤生長野バイパス | 事業区分 | 一般国道 | 事業主体 | 国土交通省 中国地方整備局 |
| 起終点 | 自：山口県岩国市藤生町 至：山口県岩国市長野 | 延長 | 7.6 km | | |
| <p>事業概要</p> <p>一般国道188号は山口県岩国市から山口県下松市に至る延長約72kmの主要幹線道路である。 一般国道188号藤生長野バイパスは、岩国大竹道路、岩国南バイパスと一体となって岩国市の南北道路ネットワークの一部を形成する、岩国市藤生町から岩国市長野に至る延長7.6kmの道路である。</p> | | | | | |
| <p>事業の目的、必要性</p> <p>一般国道188号藤生長野バイパスは、産業振興を支援するネットワークの強化、交通の円滑化、交通安全の確保、災害時に強いネットワークの確保に寄与するものである。</p> | | | | | |
| 全体事業費 | 約320億円 | 計画交通量 | 約10,600～16,200台/日 | | |
| <p>事業概要図</p> | | | | | |

| | |
|---|--|
| <p>関係する地方公共団体等の意見</p> <p>【山口県知事】 「一般国道188号 藤生長野バイパス」を予算化することについて同意します。 当該区間の整備により、並行現道の渋滞緩和や事故減少、荒天時の通行規制区間の回避が図られ、臨海部の工業団地と高速道路や重要港湾岩国港とのアクセス向上、岩国市南部方面と第3次医療機関である岩国医療センターとのアクセス向上など、物流の効率化や安心・安全の確保が期待され、その早期整備は地元の悲願です。 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、地元岩国市と連携して、事業の円滑な推進に向けた環境整備に努めるとともに、地域の利便性向上に資するアクセス道路の検討・整備に取り組んでまいります。 つきましては、「一般国道188号 藤生長野バイパス」を平成31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。 なお、幹線交通と域内交通などの利用形態を考慮し、並行する現道区間等の今後の管理のあり方については、貴省及び関係市町とともに議論を重ねていきたいと考えております。</p> | |
|---|--|

| |
|---|
| <p>学識経験者等の第三者委員会の意見</p> <p>・新規事業化については妥当である。</p> |
|---|

| |
|--|
| <p>事業採択の前提条件</p> <p>費用便益：便益が費用を上回る。 手続き等：計画段階評価手続き完了（H30.2.28）、都市計画決定手続き完了（H31.2.19）</p> |
|--|

事業評価結果

| | | | | | |
|--------|-------------|---|---|--|--------------|
| 費用便益分析 | B/C | 1.6 | 総費用 246億円 （事業費：229億円 維持管理費：17億円） | 総便益 383億円 （走行時間短縮便益：354億円 走行経費減少便益：26億円 交通事故減少便益：2.6億円） | 基準年 平成30年 |
| | 感度分析の結果 | 交通量変動 | B/C= 1.2 (交通量 -10%) | B/C= 1.9 (交通量 +10%) | |
| | | 事業費変動 | B/C= 1.4 (事業費 +10%) | B/C= 1.7 (事業費 -10%) | |
| | 事業期間変 | B/C= 1.4 (事業期間 +20%) | B/C= 1.7 (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 | ◎ | ・バイパスの整備により、現道と合わせた交通容量が拡大し、渋滞の緩和が期待される。 ・当該区間では主要渋滞箇所が3ヶ所存在しており、通勤時間帯に3kmを超える渋滞が発生しており、交通の円滑化が必要。 【混雑度の改善】現況：1.35 → 整備後：0.89（約3割減少） | |
| | | 事故対策 | ◎ | ・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。 ・当該区間では全国平均死傷事故率（68.3件/億台キロ）を上回る箇所が藤生交差点を始め、多数存在しており、交通安全の確保が必要。 【死傷事故件数の減少】現況：55件/年 → 整備後：39件/年（16件/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 | ◎ | ・第三次救急医療機関までの輸送時間が短縮 【由宇総合支所から岩国医療センターまでの所要時間】 現況：17分 → 整備後：15分（約2分短縮） | |
| | | 地域経済 | ◎ | ・地域の主産業である製造業において速達性の高い輸送道路ネットワークの形成が図られ、時間短縮、定時性確保などにより、産業振興が期待される。 【通津沖工業団地～岩国ICにおける所要時間】 現況：41分 → 整備後：33分（約8分短縮） | |
| | | 災害 | ◎ | ・代替路の確保によって、通行止めになった場合の地域経済活動及び住民生活への影響を最小限にとどめることが期待される。 ・当該区間では越波により過去20年で4回の全面通行止めが発生しており、災害時に強いネットワークの確保が必要。 【由宇地区～岩国市中心部 災害時の迂回ルート】 現況：70分 → 整備後：24分（約46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 | ◎ | ・都市計画決定手続き完了（H31.2.19） ・山口県知事等より早期事業化を要望 | | | |

| |
|--|
| <p>採択の理由</p> <p>費用便益比が1.6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産業振興を支援するネットワークの強化や交通の円滑化、交通安全の確保、災害時に強い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。</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の。

新規事業採択時評価結果（平成31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>現道の通行止め時に機能するネットワーク（代替性）の確保や救急医療の速達性確保による安全・安心の向上、広域的なネットワーク形成による地域産業の活性化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"> 当該区間は、越波による事前通行規制区間や津波浸水想定区域が存在し、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。 | <ul style="list-style-type: none"> ※中国圏広域地方計画（H28.3） <ul style="list-style-type: none"> 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。 ※山口県国土強靱化計画（H28.3） <ul style="list-style-type: none"> 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、山陰道や地域高規格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"> 第三次救急医療機関が存在しない柳井地区広域消防組合では、岩国市の岩国医療センターへの搬送が年間300件以上ある。（H25:236件→H28:314件） | <ul style="list-style-type: none"> ※中国圏広域地方計画（H28.3） <ul style="list-style-type: none"> 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。 ※元気創出やまぐち！未来開拓チャレンジプラン（H27.3） <ul style="list-style-type: none"> 災害支援活動の円滑化を図る、山陰道や地域高規格道路をはじめとした幹線道路の整備。 |
| 地域経済 地域社会 | <ul style="list-style-type: none"> 当該区間の終点部付近には自動車産業を始めとする工場が集約された工業団地が立地しているものの、速達性・定時制の高い道路ネットワークが形成されていない。 | <ul style="list-style-type: none"> ※中国圏広域地方計画（H28.3） <ul style="list-style-type: none"> 整備された高速道路網等を活用し、物流の効率化や地域間の産業連携を進めることで、産業競争力の強化を図る。 |
| その他 | | |


| 事業の有効性 | | | | | | | | | |
|--|--------|----------|-------|------------------|-------------|---------------|------|------|----|
| <ul style="list-style-type: none"> 当該事業の実施により、主要拠点間のリンクの評価に変化はないものの、不通リンクの解消によりネットワーク全体の防災機能が強化される。 また、本事業において、災害時にも機能する信頼性の高い道路ネットワークが形成されるとともに、渋滞緩和による物流の効率化、走行安全性の向上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 | |
| | 周東総合病院 | 岩国医療センター | 1 | 1.00 [D] | 1.00 [D] | ▲2.63 | 0.01 | 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（H31.2.19） | | | | | | | | | |

新規事業採択時評価結果（平成31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：東川 直正

事業の概要

| | | | | | |
|--|--|------|-------|-------------------|------------------|
| 事業名 | 一般国道56号（四国横断自動車道） おおがたしまんと 大方四万十道路 | 事業区分 | 一般国道 | 事業主体 | 国土交通省 四国地方整備局 |
| 起終点 | 自：高知県幡多郡黒潮町入野 至：高知県四万十市右山 | 延長 | 7.9km | | |
| 事業概要 大方四万十道路は、四国横断自動車道の一部を構成する道路で、幡多郡黒潮町入野から四万十市右山に至る延長7.9km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延長約440kmの高規格幹線道路である）。 | | | | | |
| 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」として津波浸水域を避けつつ防災拠点や四万十市中心部を連絡するとともに都市部や空港、第二次救急医療機関へのアクセス向上により、高知県西南部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380億円 | | 計画交通量 | 約10,700～11,500台/日 | |
| 事業概要図  | | | | | |

関係する地方公共団体等の意見

【高知県知事】
 一般国道56号（四国横断自動車道）「大方四万十道路」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は、平常時には、県西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ために不可欠な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。
 本県といたしましては、埋蔵文化財調査や用地買収の早期完了など、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。
 大方四万十道路につきましては、本線の整備と合わせ沿線自治体が計画している防災拠点の整備など、関連する事業の推進に協力していきます。
 今後も、地域産業・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、地域経済の活性化や防災力の向上につなげてまいりますので、「大方四万十道路」を平成31年度の新規事業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27年4月9日）、都市計画決定手続き完了（平成29年1月27日）

事業評価結果

| | | | | | |
|--------|------------------|---------------|--|---|-----------|
| 費用便益分析 | B/C | 1.3 (1.00) | 総費用：1,451億円 （事業費：1,305億円 維持管理費：146億円） | 総便益：1,948億円 （走行時間短縮便益：1,638億円 走行経費減少便益：244億円 交通事故減少便益：67億円） | 基準年：平成30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 +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=1.4（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 | ◎ | 【安全・安心な医療アクセスの確保】 ・四万十町、中土佐町から宿毛市の第二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。 [四万十町中央IC～幡多けんみん病院までの搬送時間が短縮] 現況 約52分 → 整備後 約47分（約5分短縮） [四万十町、中土佐町の第二次救急医療機関への60分圏域人口のカバー率が増加] 現況 約14,100人（58%） → 整備後 約16,300人（67%） | |
| | | 地域経済 | ◎ | 【観光振興や地域産業支援に寄与】 ・高知市周辺や高知龍馬空港から、幡多地域の観光地や漁港等への移動時間短縮、定時制を確保。 [高知龍馬空港から四万十市への所要時間] 現況 約104分 → 整備後 約99分（約5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】 ・津波浸水する国道56号に代わり、浸水しない高さを確保した大方四万十道路により円滑な救護活動・物資輸送に寄与。 [黒潮町入野～四万十市右山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4.2km（国道56号経由） → 整備後 0.0km（大方四万十道路経由） | |
| 環境 | | — | 注目すべき影響はない。 | | |
| | 地域社会 | ◎ | ・防災拠点集約や防災機能を備えた中心市街地の再開発、既存商店街を活用した地域・産業活性化など、まちづくり構想を支援。 | | |
| 事業実施環境 | | ○ | ・計画段階評価手続き完了（H27.4.9）、都市計画決定手続き完了（H29.1.27） ・高知県知事や黒潮町長ら沿線自治体首長より大方四万十道路の早期事業化を要望 | | |

採択の理由

費用便益が一体評価で1.3、個別評価で1.00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、大方四万十道路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、観光振興や地域産業支援、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の上段は高知JCT～いよ小松JCTを対象とした場合、下段（ ）書きの値は事業化区間を対象とした場合の費用便益分析結果。

新規事業採択時評価結果（平成31年度新規事業化箇所）

事業評価結果（防災機能）

| 事業の必要性 | | |
|--|---|---|
| 南海トラフ地震による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マグロ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二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。 | | |
| 評価項目 | 地域の課題 | 関連する計画 |
| 救助活動等 | ・南海トラフ地震は今後30年以内の発生確率が70～80%、四万十市の最大津波高さは最大22mと予測。並行する国道56号は約5割が浸水。 ・津波浸水を受けない四万十IC付近に防災拠点の集約を図るなど防災機能向上の取り組みが行われており、緊急輸送道路の機能の確保が課題。 | ※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。 ・防災上重要な拠点間を結ぶ高規格幹線道路や地域高規格道路等の主要幹線道路、耐震強化岸壁、空港施設等のインフラ整備を推進する。 |
| 住民生活 | ・高知県西部の高度救急医療などを行える第二次救急医療機関は幡多けんみん病院しかなく、高知市内の高次救急医療施設を含めても、四万十町、中土佐町の人口の約4割（約10,100人）が60分以内に到達できない。 | ※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 | ・高知県は平成37年までに県外観光客数470万人を目指しており、幡多地域の四万十川や足摺宇和海国立公園などの地域資源を行かした周遊観光の促進が大きな課題。 ・幡多地域は「日本一の種苗生産（クロマグロ）拠点の形成」として位置づけられているが、高速道路未整備による輸送の効率化が課題。 | ※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3期高知県産業振興計画（H30.3） ・幡多地域に日本一の種苗生産（クロマグロ）拠点を形成 |
| その他 | | |

| 事業の有効性 | | | | | | | | | |
|--|------|------|------------|--------------------------------|--------------------------------|-------------------|----------------|----------------|----|
| ・当該事業の実施により、主要拠点間のリンクの評価がCランク→Bランク（Dランク→Cランク）に改善するとともに、不通リンクの解消によりネットワーク全体の防災機能が強化される。 ・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二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。 | | | | | | | | | |
| 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 | 四万十市 | 72 (14) | 0.73 [C] (1.00) [D] | 0.31 [B] (0.65) [C] | ▲909.8 (▲38.9) | 0.23 (0.04) | 0.46 (0.43) | ◎ |

| 事業の効率性 |
|---|
| ・計画段階評価手続き完了（平成27年4月9日）、都市計画決定手続き完了（平成29年1月27日） |

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

新規事業採択時評価結果（平成31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：東川 直正

事業の概要

| | | | | | |
|-----------|---|-------|-----------------|------|------------------|
| 事業名 | 一般国道55号（阿南安芸自動車道） 海部野根道路 | 事業区分 | 一般国道 | 事業主体 | 国土交通省 四国地方整備局 |
| 起終点 | 自：徳島県海部郡海陽町多良 至：高知県安芸郡東洋町野根 | 延長 | 14.3km | | |
| 事業概要 | 海部野根道路は、阿南安芸自動車道の一部を構成する道路で、徳島県海部郡海陽町多良から高知県安芸郡東洋町野根に至る延長14.3km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延長約110kmの地域高規格道路である）。 | | | | |
| 事業の目的、必要性 | 南海トラフ地震発生時に住民の避難や緊急物資の支援を支える「命の道」として機能するよう津波浸水域を避けつつ役場や防災拠点、集落を連絡し、四国横断自動車道、高知東部自動車道と一体となって四国8の字ネットワークを構成。都市部や空港からのアクセスを改善し四国東南地域における観光振興や地域産業の育成・発展を支援するとともに、高次救急医療機関へのアクセス向上により、緊急搬送など医療活動を支援するものである。 | | | | |
| 全体事業費 | 約730億円 | 計画交通量 | 約1,900～3,200台/日 | | |
| 事業概要図 | | | | | |

| | |
|----------------|--|
| 関係する地方公共団体等の意見 | <p>【徳島県知事】 一般国道55号（阿南安芸自動車道）「海部野根道路」を予算化することについて同意するとともに、心から感謝申し上げます。「海部野根道路」につきましては、県において、穴喰インターチェンジ（仮称）へのアクセス道路である「県道久尾穴喰浦線」の整備を推進するとともに、四国横断自動車道「新直轄区間」や阿南安芸自動車道の事業化区間と同様、用地取得をはじめ事業促進に向けた最大限の支援をして参ります。</p> <p>【高知県知事】 一般国道55号（阿南安芸自動車道）「海部野根道路」事業の予算化に同意いたします。 本県といたしましては、埋蔵文化財調査や用地買収の早期完了など、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。海部野根道路につきましては、本線へのアクセス道路の整備にしっかり取り組み、東洋町をはじめとした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など、観光振興や産業振興の支援につなげてまいります。</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 | <p>・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27年4月9日）、都市計画決定手続き完了（平成30年11月16日）</p> |
|-----------|--|

事業評価結果

| | | | | | |
|--------|-------------|--|---|---|-----------|
| 費用便益分析 | B/C | 1.1 (0.1) | 総費用：3,072億円 （事業費：2,765億円 維持管理費：308億円） | 総便益：3,357億円 （走行時間短縮便益：2,818億円 走行経費減少便益：391億円 交通事故減少便益：148億円） | 基準年：平成30年 |
| | 感度分析の結果 | 交通量変動 | B/C=1.0（交通量 -10%） | B/C=1.2（交通量 +10%） | |
| | | 事業費変動 | B/C=1.0（事業費 +10%） | B/C=1.2（事業費 -10%） | |
| | 事業期間変動 | B/C=1.0（事業期間 +20%） | B/C=1.1（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】 ・四国東南地域から高次医療施設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。 [野根地域から海部病院への所要時間] 現況 32分 ⇒ 整備後 26分（約6分短縮） [野根地域から徳島赤十字病院への所要時間] 現況 95分 ⇒ 整備後 89分（約6分短縮） [国道55号（野根地域～海部病院間）の急カーブ、急勾配箇所の解消] 現況 急カーブ34箇所、急勾配8箇所 ⇒ 整備後 急カーブ5箇所（29箇所減）、急勾配1箇所（7箇所減） | |
| | | 地域経済 | ◎ | 【観光振興や産業振興に寄与】 ・関西圏からのアクセス強化や、広域周遊ルートの形成により、魅力ある四国東南地域の観光振興を支援。 [徳島空港から生見サーフィンビーチへの所要時間] 現況 147分 ⇒ 整備後 141分（約6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】 ・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助活動に寄与。 [阿南安芸自動車道 海部～野根間を移動する経路における津波浸水区間の延長] 現況 約7割（国道55号経由） ⇒ 整備後 0km（阿南安芸自動車道経由） | |
| 環境 | | - | 注目すべき影響はない。 | | |
| 地域社会 | ◎ | ・地域防災公園を中心に、沿線地域間で連携を促進できる防災まちづくりに寄与。 | | | |
| 事業実施環境 | ○ | ・計画段階評価手続き完了（H27.4.9）、都市計画決定手続き完了（H30.11.16） ・徳島県知事や高知県知事ら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1.1と便益が費用を上回っているとともに、都市計画手続きが完了し、事業採択の前提条件が確認できる。
 また、海部野根道路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、観光振興や地域産業支援、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費用便益分析結果。

新規事業採択時評価結果（平成31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55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「阿波尾鶏」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二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"> 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7割が浸水。（最大浸水約19m） 被害軽減に向け、防災公園の整備などの防災まちづくりの検討が進められている。防災拠点施設への円滑な救命・救助部隊のアクセスを確保することが今後の課題。 | <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。 ・防災上重要な拠点間を結ぶ高規格幹線道路や地域高規格道路等の主要幹線道路、耐震強化岸壁、空港施設等のインフラ整備を推進する。 |
| 住民生活 | <ul style="list-style-type: none"> 高齢者の増加や医療サービスへのニーズの高まりから、海部野根道路を通過する救急搬送は増加傾向。ただし、当該地域から最も近い第三次救急医療機関への移動は約95分も要し迅速な治療が受けられない。 ・さらに現道の急カーブや急勾配箇所が多数あり、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"> 観光レジャーなど自然豊かな観光資源が存在するものの、観光入込客数は減少傾向。関西圏からのアクセスや、点在する観光資源を相互に連携し、広域周遊ルート形成が必要。 ・海陽町では全国地鶏出荷量トップの「阿波尾鶏」が生産加工されており、地域の主要産業である。全国へ出荷時や日々の餌の運搬・確保のためには、急カーブ・急勾配箇所による運転者への負担が課題。 | <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。 |
| 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二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 | |
| | 新海部 病院 | 室戸市 | 73 (5) | 0.85 [C] (0.8) [C] | 0.75 [C] (0.8) [C] | 1385.8 (57.3) | 0.21 (0.01) | 0.14 (0.00) | ○ |

| 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27年4月9日）、都市計画決定手続き完了（平成30年11月16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（平成31年度新規事業化箇所）

担当課：道路局 国道・技術課 担当課：道路局 高速道路課
 担当課長名：東川 直正 担当課長名：山本 巧

事業の概要

| | | | | | |
|-----|-----------------------------|------|--------|------|------------------------------|
| 事業名 | 一般国道201号 八木山バイパス | 事業区分 | 一般国道 | 事業主体 | 国土交通省 九州地方整備局 西日本高速道路株式会社 |
| 起終点 | 自：福岡県糟屋郡篠栗町篠栗 至：福岡県飯塚市弁分 | 延長 | 13.3km | | |

事業概要
 一般国道201号は、福岡市と飯塚市、京都郡苅田町を結び、沿線の交流・物流を支えるための重要な幹線道路である。このうち、八木山バイパスは、前後4車線区間に挟まれた2車線区間（延長13.3km）の4車線化事業である。

事業の目的、必要性
 当該事業の整備により、交通ボトルネックが解消され、信頼性の高い道路ネットワークが形成されるとともに、対面通行区間の解消に伴う重大事故等の減少により、道路利用者の安全・安心を確保。また、博多港と物流拠点を結ぶ速達性の高い物流道路を形成し、地域産業を支援。

全体事業費 約360億円 計画交通量 約18,100台/日～約19,300台/日



関係する地方公共団体等の意見 【福岡県知事】
 国道201号八木山バイパスについては、平成26年10月の無料化後、交通量が倍増し、片側1車線であることから、朝夕を中心とした慢性的な渋滞の発生や、事故の急増さらに、事故等による長時間の通行止めの発生など、円滑かつ安全な交通の確保に大きな支障をきたしている状況にあります。
 筑豊地域と福岡都市圏を結ぶ交通の大動脈である八木山バイパスのこのような状況の解消は喫緊の課題であり、これまで、県議会や関係市町村とともに、政府に対し当該区間の4車線化を要望してきたところです。
 つきましては、平成31年度において、新規事業化を行い、早期完成供用が図られますよう、特段のご配慮を賜りますようお願い申し上げます。
 なお、事業の実施にあたり、確実な早期整備の観点から、直轄事業と有料道路事業を組み合わせた整備方式を検討いただき、その料金設定については、平成26年度の無料開放前の料金（普通車：530円）を考慮して、この料金の概ね半額程度といった利用しやすい料金水準となるようお願いいたします。加えて、整備については、筑穂IC以西での交通混雑の実態を考慮し、整備効果を早期に発現させるために、段階的な4車線化の供用を検討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：事業許可（昭和52年度）

事業評価結果

| | | | | | |
|--------|---------|-----|--|---|--------------|
| 費用便益分析 | B/C | 1.4 | 総費用 162億円 (事業費：151億円 維持管理費：11億円) | 総便益 227億円 (走行時間短縮便益：217億円 走行経費減少便益：5.8億円 交通事故減少便益：3.9億円) | 基準年 平成30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 (事業費変動 +10%) | B/C=1.5 (事業費変動 -10%) | |
| | | | 事業期間変動 B/C=1.4 (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 | ◎ |
| 事故対策 | | ◎ | ・対面通行区間の解消による安全・安心の確保 [正面衝突事故率] 現況 3.6件/億台キロ → 整備後 0.0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 | - | ・注目すべき影響はない。 |
| | 地域経済 | ◎ | ・速達性の高い物流道路の形成により、地域産業を支援 [八木山バイパス区間の旅行速度] 現況 33km/h → 整備後 60km/h |
| | 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 | | ○ | ・事業許可（昭和52年度） ・福岡県知事及び飯塚市長等より「一般国道201号（八木山バイパス）4車線化の早期事業化」について要望 |

採択の理由

費用便益比が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、4車線化により、交通ボトルネックが解消し、円滑な物流が確保され、地域産業の発展が期待される。
 さらに、福岡都市圏との交流促進や、重大事故等の減少による安全性の向上など、事業の必要性・効果は高いと判断できる。
 以上より、本事業の新規事業化については妥当である。

※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額に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（平成31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：東川 直正

事業の概要

| | | | | | |
|-----------|--|-------|------------------|------|------------------|
| 事業名 | 一般国道57号 (中九州横断道路) 竹田阿蘇道路 | 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 | 大分県竹田市大字会々～熊本県阿蘇市波野大字小地野 | | | 延長 | 22.5 km |
| 事業概要 | 中九州横断道路は、大分県大分市を起点として、豊後大野市、竹田市、阿蘇市、大津町、熊本市に至る延長約120kmの地域高規格道路である。 そのうち、大分市～豊後大野市犬飼、竹田市～阿蘇市、阿蘇市～熊本市は未事業化区間となっている。 | | | | |
| 事業の目的、必要性 | 本道路は、災害時にも機能する信頼性の高い道路ネットワークの形成による防災機能の強化や、走行性向上による地域産業活動の支援及び第3次救急医療施設へのアクセス性向上による地域医療活動の支援に寄与するものである。 | | | | |
| 全体事業費 | 約690億円 | 計画交通量 | 約7,500～12,000台/日 | | |
| 事業概要図 | | | | | |

関係する地方公共団体等の意見

【大分県知事】
 「一般国道57号（中九州横断道路）竹田阿蘇道路」事業の予算化について同意するとともに、心から感謝申し上げます。
 県といたしましても、事業が円滑に推進されるよう、沿線自治体と連携し、建設発生土の仮置場確保や処分に係る調整、インターチェンジの連結に関連する国道442号や県道穴井追萩線などのアクセス道路の整備等について対応いたします。また、当該道路整備に伴う付け替え道路（跨道橋や横断ボックスなど）の集約化に向け、本県が主体となり、沿線市町村と地元調整を行ってまいります。さらに、ストック効果を最大限発揮させるため、『道の駅竹田』や『道の駅すごう』の地域産業拠点としての利活用について、沿線自治体と連携し、主体的に検討してまいります。

【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）竹田阿蘇道路」事業の予算化について同意いたします。
 県といたしましても、事業が円滑に推進されるよう、沿線自治体と連携し、工事実施に伴い発生する建設発生土の仮置場の確保や土砂処分について協力いたします。また、当該道路整備に伴う、付け替え道路（跨道橋や横断ボックスなど）等につきましても、沿線市町村と一体となり、地元調整を行って参ります。

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（H31.2）

事業評価結果

| | | | | | | |
|--------|-------------|-------------------------------|--|--|--------------|--|
| 費用便益分析 | B/C | 1.7 (1.3) | 総費用 1,382億円 (事業費:1,285億円 維持管理費:97億円) | 総便益 2,347億円 (走行時間短縮便益:2,011億円 走行経費減少便益:253億円 交通事故減少便益:83億円) | 基準年 平成30年 | |
| | 感度分析の結果 | 交通量変動 | B/C=1.5 (交通量 -10%) | B/C=1.9 (交通量 +10%) | | |
| | | 事業費変動 | B/C=1.6 (事業費変動 +10%) | B/C=1.9 (事業費変動 -10%) | | |
| | | 事業期間変動 | B/C=1.5 (事業期間変動 +20%) | B/C=1.9 (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 | - | ・注目すべき影響はない。 | | |
| | | 事故対策 | - | ・注目すべき影響はない。 | | |
| | | 歩行空間 | - | ・注目すべき影響はない。 | | |
| | 社会全体への影響 | 住民生活 | ◎ | ・第3次救急医療施設へのアクセス性向上による60分圏域人口の拡大 〔竹田市における60分圏域人口カバー率〕 現況 約16,400人 (74%) → 整備後 約18,600人 (83%) | | |
| | | 地域経済 | ◎ | ・走行性向上による沿線地域の産業活動を支援 〔野菜集出荷場から卸売市場までの平面線形の厳しい箇所〕 国道57号：現況 7箇所 → 整備後 0箇所 県道：現況 64箇所 → 整備後 0箇所 | | |
| | | 災害 | ◎ | ・国道57号の線形が厳しい箇所や防災点検要対策箇所等を回避し、災害時の救援活動等にも機能する信頼性の高い道路ネットワークを形成 〔縦断線形の厳しい箇所〕 現況 9箇所 → 整備後 0箇所 〔防災点検要対策箇所〕 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 | ○ | ・熊本県知事、大分県知事より竹田～阿蘇間の早期事業化を要望 | | | | |

採択の理由

費用便益比が1.7 (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。
 竹田阿蘇道路の開通により、災害時にも機能する信頼性の高い道路ネットワークの形成による防災機能の強化や、走行性向上による地域産業活動の支援及び第3次救急医療施設へのアクセス性向上による地域医療活動の支援に寄与するなど、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。
 ※B/Cの上段の値は大分米良JCT(仮)～熊本北JCT(仮)を対象とした場合、下段()書きの値は事業化区間を対象とした場合の費用便益分析結果

新規事業採択時評価結果（平成31年度新規事業箇所）

事業評価結果（防災機能）

| 事業の必要性 | |
|--|--|
| <p>本道路は、災害時にも機能する信頼性の高い道路ネットワークの形成による防災機能の強化や、走行性向上による地域産業活動の支援及び第3次救急医療施設へのアクセス性向上による地域医療活動の支援に寄与するものである。</p> | |
| 評価項目 | 地域の課題 |
| 防災 | <ul style="list-style-type: none"> ・国道57号は、政府が定める『緊急輸送ルート』に指定され、『広域防災拠点（熊本空港、大分スポーツ公園）』を結ぶ重要な路線。 ・しかし、対象区間の現道は、縦断線形の厳しい箇所や防災点検要対策箇所が存在し、被災リスクが高い区間。 ・近年の熊本地震（H28.4）をはじめ、九州北部豪雨（H24.7）の大災害や冬季の積雪（H26.2）時には国道57号の通行止めが発生し、救援活動や日常生活等に支障をきたしている。 |
| 産業 | <ul style="list-style-type: none"> ・竹田市は高原野菜の生産が盛んで、農業産出額は大分県内第1位。市内の野菜集出荷場のうち仕切金額が第1位の荻野菜集出荷場については約8割がトマトを占める。 ・しかし、大分市や熊本市の卸売市場までの輸送経路には、線形不良箇所が多く存在し商品の荷傷みが発生するなど、走行性が課題。 |
| 医療 | <ul style="list-style-type: none"> ・竹田市（約22,300人）には、第3次救急医療施設がなく住民の約3割（約5,900人）が60分以内に大分市の第3次救急医療施設へ到達できない医療空白地域であり、アクセス性向上による医療サービス水準の地域間格差の解消が必要。 |
| その他 | |

| 事業の有効性 | | | | | | | | |
|---|-------|--------|--------------|------------------------------|------------------------------|--------------------|----------------|----------------|
| <p>・当該事業の実施により、脆弱度の評価がDランク→Cランクに改善するとともに、災害時の防災機能が強化される。</p> <p>・また、本事業において、災害時にも機能する信頼性の高い道路ネットワークの形成による防災機能の強化や、走行性向上による地域産業活動の支援及び第3次救急医療施設へのアクセス性向上による地域医療活動の支援に寄与するなど、有効性の高い事業と評価する。</p> | | | | | | | | |
| 道路ネットワークの防災機能 | 主な区間 | 改善ペア数 | 脆弱度（防災機能ランク） | | 累積脆弱度の変化量 | 改善度 | | 評価 |
| | | | 整備前 | 整備後 | | 通常時 | 災害時 | |
| | 大分分屯地 | 道の駅すごう | 12 [10] | 1.00 (D) [1.00 (D)] | 0.93 (C) [0.91 (C)] | ▲239.1 [▲105.9] | 0.10 [0.06] | 0.17 [0.20] |

| 事業の効率性 |
|-----------------------------------|
| <p>・手続きの完了：計画段階評価手続き完了（H31.2）</p> |

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

新規事業採択時評価結果（平成31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：東川 直正

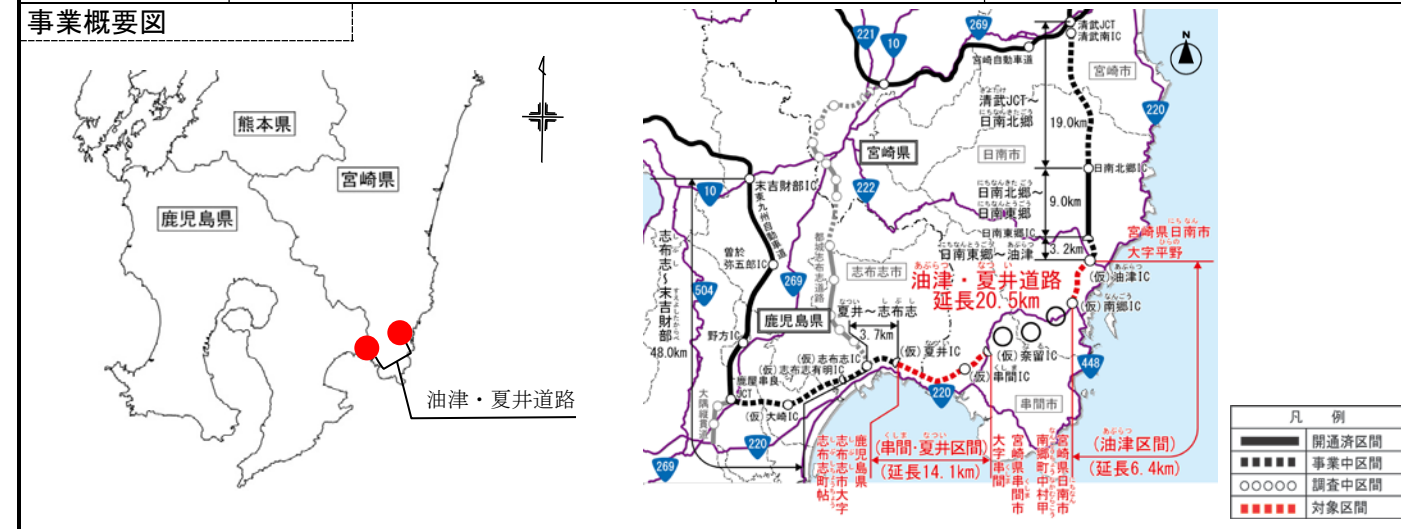
事業の概要

| | | | | | |
|-----|---|------|--------|------|------------------|
| 事業名 | 一般国道220号 (東九州自動車道) 油津・夏井道路 | 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 | 油津区間：宮崎県日南市大字平野～日南市南郷町中村甲 串間・夏井区間：宮崎県串間市大字串間～鹿児島県志布志市大字志布志町帖 | 延長 | 20.5km | | |

事業概要
 東九州自動車道は、福岡県北九州市を起点とし、大分県・宮崎県を經由し、鹿児島県鹿児島市に至る延長約436kmの高規格幹線道路である。そのうち、宮崎県日南市～鹿児島県志布志市は、東九州自動車道で唯一の未事業化区間となっている。平成28年1月には、宮崎県日南市～鹿児島県志布志市約40kmを都市計画決定し、平成28年度には日南・志布志道路（日南東郷～油津、夏井～志布志）6.9kmを事業化。

事業の目的、必要性
 本道路は、南海トラフ地震時の津波浸水域を回避し、災害時の救援活動等にも機能する信頼性の高い高速ネットワークを形成するとともに、宮崎県内有数の木材産地と物流拠点の志布志港を結ぶ重要な物流道路を形成し、地域の主要産業を支援する。また、油津港と連携した広域周遊観光ルートを形成し、観光振興を支援する。

| | | | |
|-------|--------|-------|--------------------------|
| 全体事業費 | 約750億円 | 計画交通量 | 約4,700台/日 ～約13,100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220号（東九州自動車道）油津・夏井道路」事業の予算化について同意いたします。当該道路は、人やモノの交流を促進し、本県の経済活動、物流、企業誘致、観光、医療、防災などあらゆる分野で可能性が大きく広がる重要な路線であるとともに、今後想定される南海トラフ巨大地震などの大規模災害時には、「命の道」として大変重要な役割を担う路線です。
 高速道路はネットワークとしてつながってこそ、その真価が最大限に発揮されるものです。引き続き、事業が円滑に推進されるよう、沿線自治体と連携し、事業中区間も含め、工事実施に伴い発生する建設発生土の仮置場の確保や土砂処分について協力いたします。また、（仮称）串間ICへのアクセス道路となる県道今別府串間線の交差点改良や、県内の東九州道の無料区間において、IC近傍への道の駅等休憩施設の設置に向け、国交省、関係市とともに検討を進めるなど対応いたします。さらに、当該道路整備に伴う、付け替え道路（跨道橋や横断ボックスなど）の集約化に向け、本県としても積極的に関与し、沿線市町村と地元調整を行ってまいります。
 つきましては、平成31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。

【鹿児島県知事】
 新規事業採択時評価に係る「一般国道220号（東九州自動車道）油津・夏井道路」事業の予算化について同意いたします。東九州自動車道は、国内外との物流拠点として整備が進む志布志港や大隅地域から宮崎県や北部九州への物流の効率化、流通拡大による産業の活性化、さらには日南海岸国定公園に指定され、素晴らしい景観で知られるダグリ岬などの観光振興の促進を図る上で、必要不可欠な道路であり、また、南海トラフ地震など巨大津波発生時における防災機能確保の面においても、大きな役割を担うことが期待される道路でもあります。
 鹿児島県としては、東九州自動車道は、地域の企業立地を促進するなどのストック効果をもたらす重要な道路であると強く認識しているところであり、宮崎県奈留から当県夏井までの区間の事業化のあかつきには、当県が主体となって、用地取得への協力や埋蔵文化財調査、土砂処分や付替道路集約化に関する調整など、事業が円滑に推進されるよう、他の道路直轄事業を含め、最大限協力してまいりますので、是非とも平成31年度の新規事業として予算化していただきますようお願いいたします。

学識経験者等の第三者委員会の意見

・新規事業化については妥当である。

| | |
|------------------|---------------------|
| 事業採択の前提条件 | |
| ・費用対便益 | ：便益が費用を上回っている。 |
| ・手続きの完了 | ：都市計画決定手続き完了（H28.1） |

事業評価結果

| | | | | | | | | |
|---------|--------|----------------------|-------|----------------------|--|---------|-----|-------|
| 費用対便益分析 | B/C | 2.4 (1.1) | 総費用 | 1,162億円 | 総便益 | 2,791億円 | 基準年 | 平成30年 |
| | | | 事業費 | 1,053億円 | （走行時間短縮便益：2,155億円 走行経費減少便益：464億円 交通事故減少便益：172億円） | | | |
| | | | 維持管理費 | 109億円 | | | | |
| | | | | | | | | |
| 感度分析の結果 | 交通量変動 | B/C=2.2（交通量 -10%） | | B/C=2.6（交通量 +10%） | | | | |
| | 事業費変動 | B/C=2.2（事業費変動 +10%） | | B/C=2.6（事業費変動 -10%） | | | | |
| | 事業期間変動 | B/C=2.2（事業期間変動 +20%） | | B/C=2.5（事業期間変動 -20%） | | | | |

| | | | | |
|-------|-------------|------|--------------------------------|---|
| 事業の影響 | 評価項目 | 評価 | 根拠 | |
| | 自動車や歩行者への影響 | 渋滞対策 | － | ・注目すべき影響はない |
| | | 事故対策 | － | ・注目すべき影響はない |
| | | 歩行空間 | － | ・注目すべき影響はない |
| | 社会全体への影響 | 住民生活 | － | ・注目すべき影響はない |
| | | 地域経済 | ◎ | ・現道の道路線形が厳しい箇所を回避することにより、走行性、安全性が向上し、物流効率化による地域産業を支援 〔現道課題箇所の回避〕 平面線形が厳しい箇所：現況 33箇所 → 整備後 0箇所 縦断線形が厳しい箇所：現況 7箇所 → 整備後 0箇所 ・油津港から周辺観光地への移動時間短縮等により、広域周遊観光ルートを形成され、観光振興支援 〔油津港～イルカランドの所要時間〕 現況 56分 → 整備後 41分（15分短縮） |
| | | 災害 | ◎ | ・現道の津波浸水区間や防災上危険な箇所を回避し、災害時の救援活動等においても機能する信頼性の高い高速ネットワークを形成。 〔防災機能の向上〕 津波浸水区間延長：現況 9.8km → 整備後 0km 防災点検要対策箇所：現況 4箇所 → 整備後 0箇所 |
| | | 環境 | － | ・注目すべき影響はない |
| | | 地域社会 | － | ・注目すべき影響はない |
| | 事業実施環境 | ○ | ・宮崎県・鹿児島県両知事より、油津～夏井間の早期事業化を要望 | |

採択の理由

費用便益比が2.4（1.1）と便益が費用を上回っており、事業採択の前提条件が確認できる。
 油津・夏井道路の開通により、南海トラフ地震時の津波浸水域を回避し、災害時の救援活動等にも機能する信頼性の高い高速ネットワークを形成するとともに、宮崎県内有数の木材産地と物流拠点の志布志港を結ぶ重要な物流道路を形成し、地域の主要産業を支援する。また、油津港と連携した広域周遊観光ルートを形成し、観光振興を支援するなど、事業の必要性・効果は高いと判断できる。
 以上より、本事業の新規事業化については妥当である。

※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したものの。
 ※B/Cの上段の値は清武JCT～志布志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とした場合の費用便益分析結果

新規事業採択時評価結果（平成31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、南海トラフ地震時の津波浸水域を回避し、災害時の救援活動等にも機能する信頼性の高い高速ネットワークを形成するとともに、宮崎県内有数の木材産地と物流拠点の志布志港を結ぶ重要な物流道路を形成し、地域の主要産業を支援する。また、油津港と連携した広域周遊観光ルートを形成し、観光振興を支援する。</p> | |
| 評価項目 | 地域の課題 |
| 防災 | <ul style="list-style-type: none"> 当該沿線地域では、南海トラフ地震による最大津波高さが、九州で最大の17mと想定されており、並行する現道の国道220号は、津波により約4割が浸水。更には、防災上危険な箇所も存在するなど、被災リスクが高い。 直近では、平成30年9月の台風25号の影響により、串間市で越波による道路冠水で通行止めになるなど、災害に対し非常に脆弱。 |
| 産業 | <ul style="list-style-type: none"> 宮崎県の杉丸太生産量は、27年連続日本一で、そのうち、県の代表ブランド「飢肥杉」は日南市や串間市が主な産地であり、主に志布志港から輸出。 また、志布志港では、原木輸出量が国内シェアの3割を誇る日本一の木材出荷拠点であり、地域の産業にとって重要な物流拠点。 しかし、その主な輸送経路である国道220号は、道路線形が厳しい箇所が多く存在し、輸送効率に影響するなど、走行性、安全性に課題。 |
| 観光 | <ul style="list-style-type: none"> 油津港へ寄港するクルーズ船は、近年、大幅に増加傾向で、また、油津港では世界最大級のクルーズ船（22万トン級）の受け入れ可能な岸壁を整備するなど、観光振興に注力している。 一方で、高速ネットワークがなく、広域移動や定時性の確保が困難な日南市、串間市、志布志市においては、観光客数が伸び悩んでいる状況。 |
| 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、脆弱度の評価がDランク→Bランクに改善するとともに、災害時の防災機能が強化される。 また、本事業において、南海トラフ地震時の津波浸水域を回避し、災害時の救援活動等にも機能する信頼性の高い高速ネットワークを形成するとともに、宮崎県内有数の木材産地と物流拠点の志布志港を結ぶ重要な物流道路を形成し、地域の主要産業を支援する。また、油津港と連携した広域周遊観光ルートを形成し、観光振興を支援するなど、有効性の高い事業と評価する。 | | | | | | | | |
| 道路ネットワークの防災機能 | 主な区間 | 改善ペア数 | 脆弱度（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 | |
| | 宮崎県庁 | 県立日南病院 | 8 〔3〕 | 1.00 (D) 〔1.00〕 (D) | 0.22 (B) 〔0.28〕 (B) | ▲139.92 〔▲22.81〕 | 0.21 〔0.08〕 | 0.88 〔1.00〕 |

| 事業の効率性 | |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> 手続きの完了：都市計画決定（H28.1） | |

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

新規事業採択時評価結果（平成31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：東川 直正

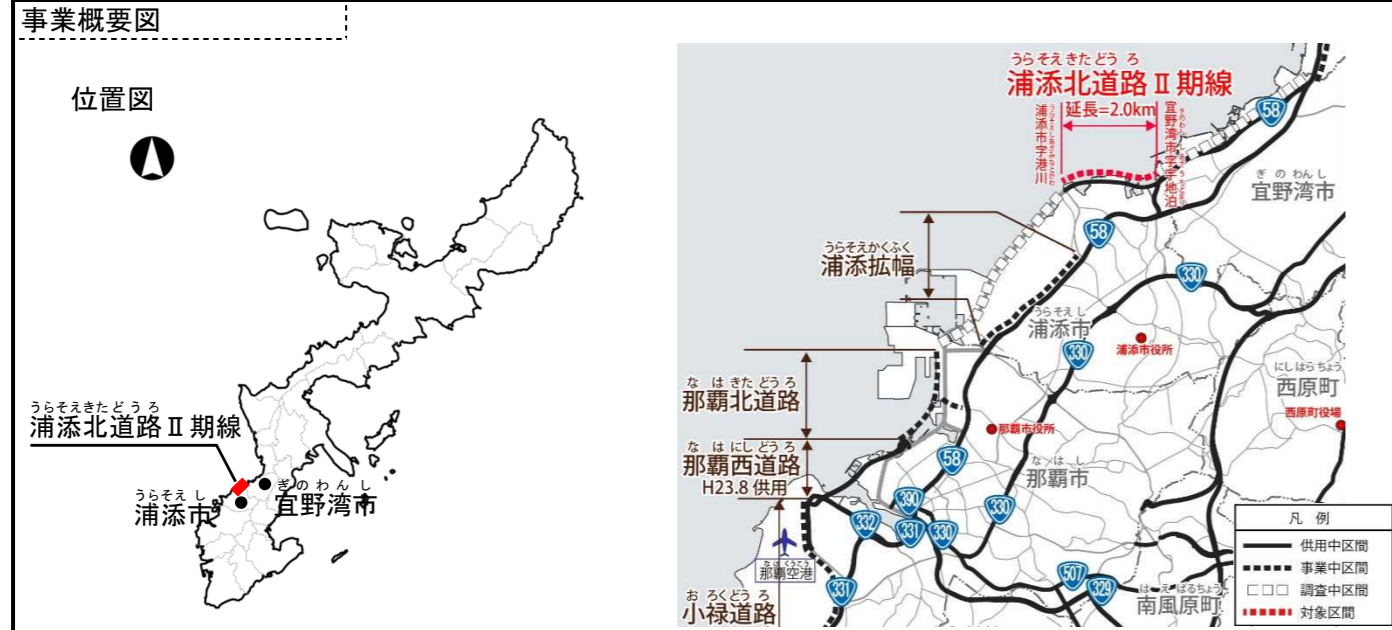
事業の概要

| | | | | | |
|-----|-----------------------------|------|-------|------|----------------|
| 事業名 | 一般国道58号 浦添北道路Ⅱ期線 | 事業区分 | 一般国道 | 事業主体 | 内閣府 沖縄総合事務局 |
| 起終点 | 自：沖縄県宜野湾市宇地泊 至：沖縄県浦添市宇港川 | 延長 | 2.0km | | |

事業概要
浦添北道路は、沖縄西海岸道路（読谷村～糸満市）一部を形成し、宜野湾市宇地泊と浦添市宇港川に至る延長2.0kmの地域高規格道路である。浦添北道路Ⅱ期線は、既に供用している浦添北道路を6車線に拡幅する事業である。

事業の目的、必要性
浦添北道路Ⅱ期線は、並行する国道58号の交通混雑の緩和を図るとともに、地域経済・観光産業の活性化及び、安全快適な観光活動を支援する事業である。

全体事業費：約280億円 計画交通量：約38,700台/日



関係する地方公共団体等の意見
浦添北道路Ⅱ期線は、那覇空港や那覇港等の主要拠点へのアクセス性を向上させ、地域経済の発展に重要な役割を果たすことが期待されており、多くの団体から早期整備の要望を受けている。

学識経験者等の第三者委員会の意見
・新規事業化については妥当である。

事業採択の前提条件
■費用対便益：便益が費用を上回っている。
■手続きの完了：都市計画決定手続き完了（H17年9月）

事業評価結果

| | | | | | |
|--------|-------------|----------------------|---|---|-----------|
| 費用対便益 | B/C | 1.9 | 総費用：212億円 （事業費：206億円 維持管理費：5.4億円） | 総便益：403億円 （走行時間短縮便益：380億円 走行費用減少便益：23億円 交通事故減少便益：0.8億円） | 基準年：平成30年 |
| | 感度分析の結果 | 交通量変動 | B/C=1.7 (交通量 -10%) | B/C=2.1 (交通量 +10%) | |
| | | 事業費変動 | B/C=1.7 (事業費 +10%) | B/C=2.1 (事業費 -10%) | |
| | 事業期間変動 | B/C=1.8 (事業期間 +20%) | B/C=2.1 (事業期間 -20%) | | |
| 事業の影響 | 自動車や歩行者への影響 | 評価項目 | 評価 | 根拠 | |
| | | 渋滞対策 | ◎ | 浦添北道路、国道58号浦添地区の交通混雑が緩和 【浦添北道路の混雑度】 現況 1.57 ⇒ 整備後 0.59 (約6割改善) 【国道58号浦添地区の混雑度】 現況 1.59 ⇒ 整備後 0.97 (約4割改善) | |
| | | 事故対策 | ○ | 交通を分散させることにより国道58号浦添、宜野湾市内の観光交通の事故件数が減少。 現況 92件 ⇒ 整備後 69件 (約3割改善) | |
| | | 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 | ◎ | ・沖縄西海岸地域の交通混雑の緩和や那覇空港・那覇港とのアクセス向上により地域経済や観光産業の活性化を支援する。 【那覇空港～北谷アメリカンビレッジの所要時間の変化】 整備前 46分 ⇒ 整備後 40分 (約6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（H17年9月） | | | |

採択の理由

費用便益比が1.9と、便益が費用を上回っているとともに、都市計画手続きが完了し、事業採択の前提条件が確認できる。
また、那覇都市圏における交通渋滞の緩和や地域経済の活性化も期待できる等、事業効果が高いと判断できる。
以上より、本事業の新規事業については妥当である。

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