

## 再評価結果（平成31年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・技術課

担当課長名：東川 直正

|                |   |  |  |                  |       |                  |
|----------------|---|--|--|------------------|-------|------------------|
| 事業名            | 一般国道11号 <small>おおちしろとり</small> 大内白鳥バイパス   |  | 事業区分   | 一般国道             | 事業主体  | 国土交通省<br>四国地方整備局 |
| 起終点            | 自：香川県 <small>ひがし</small> 東かがわ市伊座<br>至：香川県 <small>ひがし</small> 東かがわ市小砂  |  |  |                  | 延長    | 9.2km            |
| 事業概要           | <p>一般国道11号は、徳島市を起点として四国北部を瀬戸内海沿いに徳島県、香川県及び愛媛県下の主要都市を経て松山市に至る延長約230kmの主要幹線道路であり、産業・経済の交流を支える大動脈であるとともに、通勤・通学等日常生活に欠かせない生活道路としての役割を持つ重要な道路である。</p> <p>大内白鳥バイパスは、東かがわ市中心部で発生している慢性的な渋滞の緩和や交通安全の確保を図るとともに、高松自動車道 白鳥大内インターチェンジへのアクセス強化を図り、地域経済の発展に寄与することを目的とした事業である。</p>   |  |  |                  |       |                  |
| H12年度事業化       | H16年度都市計画決定   | H18年度用地着手  | H20年度工事着手  |                  |       |                  |
| 全体事業費          | 309億円   | 事業進捗率<br>(平成30年3月末時点)  | 約81%   | 供用済延長            | 4.5km |                  |
| 計画交通量          | 8,800～19,300 台/日  |  |  |                  |       |                  |
| 費用便益<br>分析結果   | B/C<br>(事業全体)<br><br>(残事業)  | 総費用<br>(残事業)/(事業全体)<br>87/382億円<br>事業費：57/342億円<br>維持管理費：30/41億円 | 総便益<br>(残事業)/(事業全体)<br>259/394億円<br>走行時間短縮便益：245/349億円<br>走行経費減少便益：11/38億円<br>交通事故減少便益：3.5/8.0億円 | 基準年<br><br>平成30年 |       |                  |
| 感度分析の結果        | <p>(事業全体) 交通量：B/C= 0.8～1.3 (交通量±10%) (残事業) B/C= 2.2～3.8 (交通量±10%)<br/>                 事業費：B/C= 1.02～1.05 (事業費±10%) B/C= 2.8～3.2 (事業費±10%)<br/>                 事業期間：B/C= 0.98～1.1 (事業期間±20%) B/C= 2.8～3.1 (事業期間±20%)</p>   |  |  |                  |       |                  |
| 事業の効果等         | <p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現道等の年間時間損失の削減が見込まれる。</li> <li>・現道等における混雑時旅行速度20km/h未満である区間の旅行速度の改善が見込まれる。</li> <li>・現道等に当該路線の整備による路線バスの利便性向上が見込まれる。</li> <li>・JR三本松駅へのアクセス向上が見込まれる。</li> <li>・高松空港、徳島阿波おどり空港へのアクセス向上が見込まれる。</li> </ul> <p>②国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・日常生活圏中心都市である高松市やさぬき市へのアクセス向上が見込まれる。</li> </ul> <p>③個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・就業支援事業、定住促進事業等を支援する。</li> <li>・東かがわ市や徳島県北部地域の主要な観光地へのアクセス向上が期待される（讃州井筒屋敷、鳴門の渦潮、渦の道等）。</li> </ul> <p>④安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・三次医療施設（香川大学医学部附属病院）へのアクセス向上が見込まれる。</li> </ul> <p>⑤安全な生活環境の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現道等における安全性の向上が期待される。</li> </ul> <p>⑥災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・第1次緊急輸送確保路線に指定されている現国道11号、高松自動車道が通行止めになった場合の代替路線を形成する。</li> </ul> <p>⑦地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・CO2排出量の削減が見込まれる。</li> </ul> <p>⑧生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・NOX排出量の削減が見込まれる。</li> <li>・SPM排出量の削減が見込まれる。</li> </ul> <p>⑨他のプロジェクトとの関係</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・さぬき東街道（主要地方道高松長尾大内線バイパス）との一体的整備。</li> <li>・物流効率化の支援。</li> </ul> |  |  |                  |       |                  |
| 関係する地方公共団体等の意見 |   |  |  |                  |       |                  |

地域から頂いた主な意見等：

- ・香川県道路協会、東かがわ幹線道路整備促進期成同盟会より、本事業の促進について、積極的な要望活動が続けられている。

香川県知事の意見：

- ・事業継続について異議はありません。

国道11号は、県内を貫き徳島・愛媛両県に通じる本県の重要な幹線道路であり、大内白鳥バイパスの整備は、東かがわ市付近における現道の交通混雑の緩和を図るとともに、高松自動車道白鳥大内インターチェンジへのアクセス強化を図るなど、東讃地域の振興・発展に寄与する重要な事業であることから、早期の全線開通を目指し、より一層の事業推進をお願いします。

事業評価監視委員会の意見

- ・「事業継続」とする事業者の判断は「妥当」である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・平成13年3月 高松自動車道（板野IC～津田東IC）、（三木町・高松市境～高松中央IC）開通
- ・平成14年7月 高松自動車道（鳴門IC～板野IC）開通により神戸淡路鳴門自動車道と接続
- ・平成15年3月 高松自動車道（高松中央IC～高松西IC）開通により高松自動車道全線開通
- ・平成22年5月 県立白鳥病院 新病院が開院

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・平成12年度事業化、用地進捗率約76%、事業進捗率約81%（平成30年3月末時点）
- ・東かがわ市白鳥～東かがわ市松崎間4.5kmは、平成30年7月までに暫定2車線開通済

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・開通に向け用地買収・改良工事を推進中。

施設の構造や工法の変更等

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

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



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

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



⑥災害への備え

- ・第1次緊急輸送道路に位置づけられている現国道56号が通行止めになった場合の代替路線を形成する（南海トラフ地震発生時の津波浸水想定箇所を回避し、緊急輸送道路の代替路線を形成する）。

⑦地球環境の保全

- ・CO2排出量の削減が見込まれる。

⑧生活環境の改善・保全

- ・NO2、SPM排出量の削減が見込まれる。

関係する地方公共団体等の意見

地域から頂いた主な意見等：

- ・愛媛県、宇和島市、西予市、愛南町、宿毛市、黒潮町、四国西南地域道路整備促進協議会、国道56号一本松宇和島間整備促進協議会等より本事業の整備促進について、積極的な要望活動が続けられている。

愛媛県知事の意見：

津島道路は、四国8の字ネットワークの一部を形成するとともに、平成30年7月豪雨でも効果を発揮した大規模災害時等への対応や、南予地域の活性化などにおいて重要な役割を担う、まさに「命の道」・「地方創生の道」であることから、引き続きコスト縮減に努めるとともに、発生確率がより高まっている南海トラフ地震を踏まえ、可能な限り事業期間短縮を検討のうえ、整備促進をお願いします。

事業評価監視委員会の意見

- ・「事業継続」とする事業者の判断は「妥当」である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・平成24年3月 四国横断自動車道（西予宇和～宇和島北IC）延長16.3km 暫定2車線開通
- ・平成27年3月 宇和島道路（津島高田～津島岩松IC）延長3.5km 開通
- ・平成28年3月 「四国広域道路啓開計画」が策定され、国道56号が進出ルートに指定
- ・平成30年1月 四国横断自動車道（宿毛～内海）第2回四国地方小委員会 実施

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・平成24年度に事業化、用地取得率約40%、事業進捗率約11%（平成30年3月末時点）

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・内海IC(仮称)～津島南IC(仮称)間は橋梁工事等に着手しており、早期開通に向け工事推進中。
- ・津島南IC(仮称)～津島岩松IC間は早期の工事着手を目指し、調査・設計を推進中。

施設の構造や工法の変更等

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

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。  
 ※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。



## 再評価結果（平成31年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・技術課  
担当課長名：東川 直正

|              |   |                       |           |        |                  |  |  |       |     |  |     |  |              |  |  |           |  |  |  |               |  |  |  |               |  |  |   |     |  |              |  |  |           |  |  |  |                    |  |  |  |                  |  |  |  |                  |  |  |  |     |  |  |       |
|--------------|---|-----------------------|-----------|--------|------------------|--|--|-------|-----|--|-----|--|--------------|--|--|-----------|--|--|--|---------------|--|--|--|---------------|--|--|---|-----|--|--------------|--|--|-----------|--|--|--|--------------------|--|--|--|------------------|--|--|--|------------------|--|--|--|-----|--|--|-------|
| 事業名          | 一般国道196号 <small>いまぼり</small> 今治道路   | 事業区分                  | 一般国道      | 事業主体   | 国土交通省<br>四国地方整備局 |  |  |       |     |  |     |  |              |  |  |           |  |  |  |               |  |  |  |               |  |  |   |     |  |              |  |  |           |  |  |  |                    |  |  |  |                  |  |  |  |                  |  |  |  |     |  |  |       |
| 起終点          | 自：愛媛県今治市矢田<br>至：愛媛県今治市長沢  |                       |           | 延長     | 10.3km           |  |  |       |     |  |     |  |              |  |  |           |  |  |  |               |  |  |  |               |  |  |   |     |  |              |  |  |           |  |  |  |                    |  |  |  |                  |  |  |  |                  |  |  |  |     |  |  |       |
| 事業概要         | <p>一般国道196号は、松山市を起点とし、今治市を経て、西条市小松町に至る全長約69kmの幹線道路であるとともに、通勤等日常生活を支える生活道路としての役割をもつ重要な路線である。</p> <p>今治道路（今治IC～今治湯ノ浦IC：延長10.3km）は、高規格幹線道路網を構成する一般国道の自動車専用道路である「今治小松自動車道」の一部であり、西瀬戸自動車道（瀬戸内しまなみ海道）及び四国縦貫自動車道（松山自動車道等）と一体となり、産業・文化などの分野における地域間の交流を促し、地域の活性化を図ることを目的として計画された高規格幹線道路である。</p>  |                       |           |        |                  |  |  |       |     |  |     |  |              |  |  |           |  |  |  |               |  |  |  |               |  |  |   |     |  |              |  |  |           |  |  |  |                    |  |  |  |                  |  |  |  |                  |  |  |  |     |  |  |       |
| H13年度事業化     | H3年度都市計画決定  | H15年度用地着手             | H24年度工事着手 |        |                  |  |  |       |     |  |     |  |              |  |  |           |  |  |  |               |  |  |  |               |  |  |   |     |  |              |  |  |           |  |  |  |                    |  |  |  |                  |  |  |  |                  |  |  |  |     |  |  |       |
| 全体事業費        | 726億円   | 事業進捗率<br>(平成30年3月末時点) | 約51%      | 供用済延長  | 0.0km            |  |  |       |     |  |     |  |              |  |  |           |  |  |  |               |  |  |  |               |  |  |   |     |  |              |  |  |           |  |  |  |                    |  |  |  |                  |  |  |  |                  |  |  |  |     |  |  |       |
| 計画交通量        | 16,600～17,000台/日  |                       |           |        |                  |  |  |       |     |  |     |  |              |  |  |           |  |  |  |               |  |  |  |               |  |  |   |     |  |              |  |  |           |  |  |  |                    |  |  |  |                  |  |  |  |                  |  |  |  |     |  |  |       |
| 費用便益<br>分析結果 | <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 10%; text-align: center;">B/C</td> <td style="width: 10%;"></td> <td style="width: 10%; text-align: center;">(事業全体)</td> <td style="width: 10%; text-align: center;">1.01</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td style="text-align: center;">(残事業)</td> <td style="text-align: center;">2.6</td> </tr> </table>   | B/C                   |           | (事業全体) | 1.01             |  |  | (残事業) | 2.6 | <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 10%; text-align: center;">総費用</td> <td style="width: 10%;"></td> <td style="width: 10%; text-align: center;">(残事業)/(事業全体)</td> <td style="width: 10%;"></td> </tr> <tr> <td></td> <td style="text-align: center;">297/755億円</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td style="text-align: center;">事業費：256/714億円</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td style="text-align: center;">維持管理費：41/41億円</td> <td></td> <td></td> </tr> </table> | 総費用 |  | (残事業)/(事業全体) |  |  | 297/755億円 |  |  |  | 事業費：256/714億円 |  |  |  | 維持管理費：41/41億円 |  |  | <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 10%; text-align: center;">総便益</td> <td style="width: 10%;"></td> <td style="width: 10%; text-align: center;">(残事業)/(事業全体)</td> <td style="width: 10%;"></td> </tr> <tr> <td></td> <td style="text-align: center;">766/766億円</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td style="text-align: center;">走行時間短縮便益：669/669億円</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td style="text-align: center;">走行経費減少便益：66/66億円</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td style="text-align: center;">交通事故減少便益：30/30億円</td> <td></td> <td></td> </tr> </table> | 総便益 |  | (残事業)/(事業全体) |  |  | 766/766億円 |  |  |  | 走行時間短縮便益：669/669億円 |  |  |  | 走行経費減少便益：66/66億円 |  |  |  | 交通事故減少便益：30/30億円 |  |  | <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 10%; text-align: center;">基準年</td> <td style="width: 10%;"></td> </tr> <tr> <td></td> <td style="text-align: center;">平成30年</td> </tr> </table> | 基準年 |  |  | 平成30年 |
| B/C          |   | (事業全体)                | 1.01      |        |                  |  |  |       |     |  |     |  |              |  |  |           |  |  |  |               |  |  |  |               |  |  |   |     |  |              |  |  |           |  |  |  |                    |  |  |  |                  |  |  |  |                  |  |  |  |     |  |  |       |
|              |   | (残事業)                 | 2.6       |        |                  |  |  |       |     |  |     |  |              |  |  |           |  |  |  |               |  |  |  |               |  |  |   |     |  |              |  |  |           |  |  |  |                    |  |  |  |                  |  |  |  |                  |  |  |  |     |  |  |       |
| 総費用          |   | (残事業)/(事業全体)          |           |        |                  |  |  |       |     |  |     |  |              |  |  |           |  |  |  |               |  |  |  |               |  |  |   |     |  |              |  |  |           |  |  |  |                    |  |  |  |                  |  |  |  |                  |  |  |  |     |  |  |       |
|              | 297/755億円   |                       |           |        |                  |  |  |       |     |  |     |  |              |  |  |           |  |  |  |               |  |  |  |               |  |  |   |     |  |              |  |  |           |  |  |  |                    |  |  |  |                  |  |  |  |                  |  |  |  |     |  |  |       |
|              | 事業費：256/714億円   |                       |           |        |                  |  |  |       |     |  |     |  |              |  |  |           |  |  |  |               |  |  |  |               |  |  |   |     |  |              |  |  |           |  |  |  |                    |  |  |  |                  |  |  |  |                  |  |  |  |     |  |  |       |
|              | 維持管理費：41/41億円   |                       |           |        |                  |  |  |       |     |  |     |  |              |  |  |           |  |  |  |               |  |  |  |               |  |  |   |     |  |              |  |  |           |  |  |  |                    |  |  |  |                  |  |  |  |                  |  |  |  |     |  |  |       |
| 総便益          |   | (残事業)/(事業全体)          |           |        |                  |  |  |       |     |  |     |  |              |  |  |           |  |  |  |               |  |  |  |               |  |  |   |     |  |              |  |  |           |  |  |  |                    |  |  |  |                  |  |  |  |                  |  |  |  |     |  |  |       |
|              | 766/766億円   |                       |           |        |                  |  |  |       |     |  |     |  |              |  |  |           |  |  |  |               |  |  |  |               |  |  |   |     |  |              |  |  |           |  |  |  |                    |  |  |  |                  |  |  |  |                  |  |  |  |     |  |  |       |
|              | 走行時間短縮便益：669/669億円  |                       |           |        |                  |  |  |       |     |  |     |  |              |  |  |           |  |  |  |               |  |  |  |               |  |  |   |     |  |              |  |  |           |  |  |  |                    |  |  |  |                  |  |  |  |                  |  |  |  |     |  |  |       |
|              | 走行経費減少便益：66/66億円  |                       |           |        |                  |  |  |       |     |  |     |  |              |  |  |           |  |  |  |               |  |  |  |               |  |  |   |     |  |              |  |  |           |  |  |  |                    |  |  |  |                  |  |  |  |                  |  |  |  |     |  |  |       |
|              | 交通事故減少便益：30/30億円  |                       |           |        |                  |  |  |       |     |  |     |  |              |  |  |           |  |  |  |               |  |  |  |               |  |  |   |     |  |              |  |  |           |  |  |  |                    |  |  |  |                  |  |  |  |                  |  |  |  |     |  |  |       |
| 基準年          |   |                       |           |        |                  |  |  |       |     |  |     |  |              |  |  |           |  |  |  |               |  |  |  |               |  |  |   |     |  |              |  |  |           |  |  |  |                    |  |  |  |                  |  |  |  |                  |  |  |  |     |  |  |       |
|              | 平成30年   |                       |           |        |                  |  |  |       |     |  |     |  |              |  |  |           |  |  |  |               |  |  |  |               |  |  |   |     |  |              |  |  |           |  |  |  |                    |  |  |  |                  |  |  |  |                  |  |  |  |     |  |  |       |
| 感度分析の結果      | <p>(事業全体)交通量：B/C=0.9～1.1（交通量±10%）(残事業)交通量：B/C=2.3～2.8（交通量±10%）<br/>                 事業費：B/C=0.98～1.05（事業費±10%）事業費：B/C=2.4～2.8（事業費±10%）<br/>                 事業期間：B/C=0.97～1.1（事業期間±20%）事業期間：B/C=2.5～2.7（事業期間±20%）</p>   |                       |           |        |                  |  |  |       |     |  |     |  |              |  |  |           |  |  |  |               |  |  |  |               |  |  |   |     |  |              |  |  |           |  |  |  |                    |  |  |  |                  |  |  |  |                  |  |  |  |     |  |  |       |
| 事業の効果等       | <p>流通の利便性の向上による産業の振興や、走行性の高い高速道路を利用することで緊急施設へのアクセシビリティが向上するなど、多様な整備効果が期待できる。</p> <p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現道等の時間損失の削減が見込まれる。</li> <li>・現道等における混雑時旅行速度の改善が見込まれる。</li> <li>・高速バスの速達性・定時性が向上し利便性向上が期待できる。</li> <li>・JR今治駅（特急停車駅）へのアクセス向上が見込まれる。</li> <li>・松山空港（第二種空港）へのアクセス向上が見込まれる。</li> </ul> <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・今治港（重要港湾）から新居浜市（臨海工業地）へのアクセス向上が見込まれる。</li> <li>・愛媛県の農水産品の大都市への流通の利便性向上が見込まれる。</li> </ul> <p>③都市の再生</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・今治新都市開発整備事業との連携が見込まれる。</li> </ul> <p>④国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・本州と四国を連絡する高規格幹線道路の一部を構成し、高速道路のミッシングリンクの解消が見込まれる。</li> <li>・隣接した日常生活圏中心都市（西条市）へのアクセス向上が見込まれる。</li> </ul> <p>⑤個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・今治ICに隣接する今治新都市開発事業に進出した企業が四国内外の出荷に活用できるなど地域開発への支援が見込まれる。</li> <li>・本州方面から松山圏域や今治圏域の観光地へのアクセス向上が見込まれる。</li> </ul> <p>⑥安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・三次医療施設（愛媛大学医学部附属病院）へのアクセス向上が見込まれる。</li> </ul> <p>⑦安全な生活環境の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・周辺道路の交通量が減少することで安全性の向上が期待できる。</li> </ul> <p>⑧災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・愛媛県地域防災計画において第一次緊急輸送道路に位置づけられている。</li> <li>・緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成される。</li> </ul> |                       |           |        |                  |  |  |       |     |  |     |  |              |  |  |           |  |  |  |               |  |  |  |               |  |  |   |     |  |              |  |  |           |  |  |  |                    |  |  |  |                  |  |  |  |                  |  |  |  |     |  |  |       |

⑨地球環境の保全

- ・CO2排出量の削減が見込まれる。

⑩生活環境の改善・保全

- ・NOX排出量の削減が見込まれる。
- ・SPM排出量の削減が見込まれる。
- ・環境や景観上の効果が期待される。

⑪その他

- ・近隣市（西条市）から今治市への救急搬送時間の短縮が見込まれる。

関係する地方公共団体等の意見

- ・今治小松自動車道建設促進期成同盟会、道路整備促進既成同盟会愛媛地方協議会等から、本事業の整備促進について、積極的な要望活動が続けられている。
- ・愛媛県知事の意見  
今治道路は、中国やまなみ街道が開通し、しまなみ海道と四国8の字ネットワークを結ぶ南北軸で唯一ミッシングリンクとして残されているため、引き続きコスト縮減に努めるとともに、早期供用に向けた整備促進をお願いします。

事業評価監視委員会の意見

- ・「事業継続」とする事業者の判断は「妥当」である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・平成13年7月 今治小松自動車道（今治湯ノ浦IC～東予丹原IC）延長9.0km 開通
- ・平成18年4月 西瀬戸自動車道（瀬戸内しまなみ海道）大島道路（大島北IC～大島南IC 延長6.3km）及び生口島道路（生口島北IC～生口島南IC 延長6.5km） 暫定2車線開通により瀬戸内しまなみ海道全線開通
- ・平成21年3月 県道今治丹原線 開通
- ・平成26年3月 （都）喜田村新谷線 開通
- （その他）
- ・平成17年3月 大型電気店開店
- ・平成18年9月 今治新都市第1地区分譲受付開始
- ・平成18年10月 今治新都市第2地区分譲受付開始
- ・平成18年11月 大型商業施設開店
- ・平成18年12月 大型商業施設開店
- ・平成25年10月 大型商業施設開店
- ・平成28年4月 大型商業施設開店

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・平成13年度に事業化、用地進捗率約93%、事業進捗率約51%（平成30年3月末時点）

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・今治朝倉IC（仮称）～今治湯ノ浦IC区間は、平成24年度より工事着手し全面展開中。今治IC～今治朝倉IC（仮称）区間は、平成27年度より工事着手し、平成28年度より全地区において用地買収を実施中。

施設の構造や工法の変更等

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

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したものの。  
 ※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

## 再評価結果（平成 31 年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・技術課  
担当課長名：東川 直正

|              |  |  |   |              |                  |
|--------------|--|--|---|--------------|------------------|
| 事業名          | 一般国道55号 <small>こうちなんこくどうろ</small><br>高知南国道路  | 事業区分   | 一般国道  | 事業主体         | 国土交通省<br>四国地方整備局 |
| 起終点          | 自：高知県高知市一宮<br>至：高知県南国市物部   |  |   | 延長           | 15.0km           |
| 事業概要         | <p>一般国道55号は、徳島市を起点に阿南市、海陽町、室戸市、安芸市などを經由し、高知市に至る延長約200kmの主要幹線道路であり、四国広域交通ネットワークを形成する基幹道路として、地域の生活や経済、観光の振興に大きな役割を果たしている。</p> <p>一般国道55号高知南国道路は、高規格幹線道路網を構成する自動車専用道路として整備される高知東部自動車道の一部であり、高知自動車道及び阿南安芸自動車道と一体で機能することにより、四国8の字ネットワークを形成し、高知県東部地域の広域交流の促進及び地域活性化に大きく寄与する道路である。</p> <p>また、南海トラフ巨大地震や津波発生時の緊急輸送道路の確保、現道の渋滞緩和、第3次医療施設への迅速な救急搬送の支援及び高知IC・高知新港・高知龍馬空港間のアクセス向上による地域産業の活性化などの支援を目的としている。</p>   |  |   |              |                  |
| H2年度事業化      | H2年度都市計画決定<br>(H16、21年度変更)   | H4年度用地着手   | H12年度工事着手   |              |                  |
| 全体事業費        | 1,734億円  | 事業進捗率<br>(平成30年3月末時点)  | 約81%  | 供用済延長        | 8.8km            |
| 計画交通量        | 2,500～30,400台/日  |  |   |              |                  |
| 費用便益<br>分析結果 | B/C<br>(事業全体)<br>1.4<br>(0.9)  | 総費用<br>(残事業)/(事業全体)<br>735/3,428億円<br>事業費：634/3,255億円<br>維持管理費：101/173億円 | 総便益<br>(残事業)/(事業全体)<br>1,775/4,787億円<br>走行時間短縮便益：1,531/4,158億円<br>走行経費減少便益：173/472億円<br>交通事故減少便益：71/158億円 | 基準年<br>平成30年 |                  |
| 感度分析の結果      | <p>(事業全体)交通量：B/C=1.3～1.5（交通量±10%）      (残事業)交通量：B/C=2.0～2.9（交通量±10%）<br/>                 事業費：B/C=1.4～1.4（事業費±10%）                      事業費：B/C=2.2～2.6（事業費±10%）<br/>                 事業期間：B/C=1.4～1.4（事業期間±20%）                      事業期間：B/C=2.4～2.5（事業期間±20%）</p>   |  |   |              |                  |
| 事業の効果等       | <p>南海トラフ巨大地震や津波発生時の緊急輸送道路の確保、現道の渋滞緩和、第3次医療施設への迅速な救急搬送の支援及び高知IC・高知新港・高知龍馬空港間のアクセス向上による地域産業の活性化など多様な効果が期待できる。</p> <p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現道等の時間損失の削減が見込まれる。</li> <li>・現道等における混雑時旅行速度の改善が見込まれる。</li> <li>・路線バス等の速達性・定時性が向上し利便性向上が期待できる。</li> <li>・JR高知駅（特急停車駅）へのアクセス向上が見込まれる。</li> <li>・高知龍馬空港（第二種空港）へのアクセス向上が見込まれる。</li> </ul> <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・高知港（重要港湾）へのアクセス向上が見込まれる。</li> <li>・高知県東部における農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる。</li> </ul> <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・高知自動車道及び阿南安芸自動車道と一体で機能し、四国8の字ネットワークの形成に寄与する。</li> <li>・隣接した日常活動圏中心都市間（安芸市と高知市）を最短時間で連絡する路線を構成する。</li> <li>・日常活動圏中心都市（高知市）へのアクセス向上が見込まれる。</li> </ul> <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・「観光振興プロジェクト」、「過疎地域自立促進プロジェクト」、「ゆず振興プロジェクト」を支援。</li> <li>・高知県東部地域の観光地へのアクセス向上が見込まれる。</li> </ul> <p>⑤安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・三次医療施設（高知医療センター）へのアクセス向上が見込まれる。</li> </ul> <p>⑥安全な生活環境の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・周辺道路の交通量が減少することで安全性の向上が見込まれる。</li> </ul> <p>⑦災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・道路寸断で孤立化する集落の解消が見込まれる。</li> <li>・高知県地域防災計画において第一次緊急輸送道路に位置づけられている。</li> <li>・緊急輸送道路が通行止めになった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線が形成される。</li> </ul> |  |   |              |                  |

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

関係する地方公共団体等の意見

- ・地域から頂いた主な意見等  
高知東部自動車道整備促進期成同盟会等より、本事業の整備促進について積極的な要望活動が続けられている。
- ・高知県知事の意見  
事業継続に異議はありません。  
一般国道55号高知南国道路、南国安芸道路は、高知自動車道や高知新港、高知龍馬空港相互の連携を強化し、県東部地域における経済の活性化を図る様々な取り組みを大きく支えるとともに、発生確率が高まる南海トラフ地震や近年激甚化している豪雨災害等が発生した際の円滑な支援部隊の進出や緊急物資の輸送等において、大変重要な役割を担うことから、住民も開通に大きな期待を寄せています。  
このため、開通予定年度が示されている高知南国道路の着実な整備及び南国安芸道路の早期開通に向けた事業推進をお願いします。

事業評価監視委員会の意見

- ・「事業継続」とする事業者の判断は「妥当」である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

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

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・平成2年度に事業化、用地進捗率100%、事業進捗率81%（平成30年3月末時点）

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・早期の全線開通に向けて工事を推進する。

施設の構造や工法の変更等

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

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



※ 費用便益分析結果の ( ) 書きは、高知南国道路の分析結果を記入している。  
 ※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。  
 ※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

## 再評価結果（平成 31 年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局国道・技術課  
担当課長名：東川 直正

|              |  |  |   |       |                  |
|--------------|--|--|---|-------|------------------|
| 事業名          | 一般国道55号 <small>なんこくあまきどうろ</small><br>南国安芸道路  | 事業区分   | 一般国道  | 事業主体  | 国土交通省<br>四国地方整備局 |
| 起終点          | 自：高知県南国市物部<br>至：高知県安芸郡芸西村西分  |  |   | 延長    | 12.5km           |
| 事業概要         | <p>一般国道55号は、徳島市を起点に阿南市、海陽町、室戸市、安芸市などを經由し、高知市に至る延長約200kmの主要幹線道路であり、四国広域交通ネットワークを形成する基幹道路として、地域の生活や経済、観光の振興に大きな役割を果たしている。</p> <p>一般国道55号南国安芸道路は、高規格幹線道路網を構成する自動車専用道路として整備される高知東部自動車道の一部であり、高知自動車道及び阿南安芸自動車道と一体で機能することにより、四国8の字ネットワークを形成し、高知県東部地域の広域交流の促進及び地域活性化に大きく寄与する道路である。</p> <p>また、南海トラフ巨大地震や津波発生時の緊急輸送道路の確保、地域産業（観光振興）の支援、第3次医療施設への迅速な救急搬送の支援などを目的としている。</p>   |  |   |       |                  |
| H12年度事業化     | H11年度都市計画決定<br>(H21年度変更)   | H14年度用地着手  | H15年度工事着手   |       |                  |
| 全体事業費        | 597億円  | 事業進捗率<br>(平成30年3月末時点)  | 約68%  | 供用済延長 | 9.0km            |
| 計画交通量        | 17,300～26,100台/日   |  |   |       |                  |
| 費用便益<br>分析結果 | B/C<br>(事業全体)<br>1.4<br>(2.9)  | 総費用<br>(残事業)/(事業全体)<br>735/3,428億円<br>事業費：634/3,255億円<br>維持管理費：101/173億円 | 総便益<br>(残事業)/(事業全体)<br>1,775/4,787億円<br>走行時間短縮便益：1,531/4,158億円<br>走行経費減少便益：173/472億円<br>交通事故減少便益：71/158億円 | 基準年   | 平成30年            |
| 感度分析の結果      | <p>(事業全体)交通量：B/C=1.3～1.5（交通量±10%）      (残事業)交通量：B/C=2.0～2.9（交通量±10%）<br/>                 事業費：B/C=1.4～1.4（事業費±10%）                      事業費：B/C=2.2～2.6（事業費±10%）<br/>                 事業期間：B/C=1.4～1.4（事業期間±20%）                      事業期間：B/C=2.4～2.5（事業期間±20%）</p>   |  |   |       |                  |
| 事業の効果等       | <p>南海トラフ巨大地震や津波発生時の緊急輸送道路の確保、現道の渋滞緩和、第3次医療施設への迅速な救急搬送の支援及び高知IC・高知新港・高知龍馬空港間のアクセス向上による地域産業の活性化など多様な効果が期待できる。</p> <p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現道等の時間損失の削減が見込まれる。</li> <li>・現道等における混雑時旅行速度の改善が見込まれる。</li> <li>・路線バス等の速達性・定時性が向上し利便性向上が期待できる。</li> <li>・JR高知駅（特急停車駅）へのアクセス向上が見込まれる。</li> <li>・高知龍馬空港（第二種空港）へのアクセス向上が見込まれる。</li> </ul> <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・高知港（重要港湾）へのアクセス向上が見込まれる。</li> <li>・高知県東部における農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる。</li> </ul> <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・高知自動車道及び阿南安芸自動車道と一体で機能し、四国8の字ネットワークの形成に寄与する。</li> <li>・隣接した日常活動圏中心都市間（安芸市と高知市）を最短時間で連絡する路線を構成する。</li> <li>・日常活動圏中心都市（高知市）へのアクセス向上が見込まれる。</li> </ul> <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・「観光振興プロジェクト」、「過疎地域自立促進プロジェクト」、「ゆず振興プロジェクト」を支援。</li> <li>・高知県東部地域の観光地へのアクセス向上が見込まれる。</li> </ul> <p>⑤安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・三次医療施設（高知医療センター）へのアクセス向上が見込まれる。</li> </ul> <p>⑥安全な生活環境の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・周辺道路の交通量が減少することで安全性の向上が見込まれる。</li> </ul> <p>⑦災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・道路寸断で孤立化する集落の解消が見込まれる。</li> <li>・高知県地域防災計画において第一次緊急輸送道路に位置づけられている。</li> <li>・緊急輸送道路が通行止めになった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線が形成される。</li> <li>・国道55号の防災点検箇所を回避したルートが形成される。</li> </ul> <p>⑧地球環境の保全</p> |  |   |       |                  |

- ・CO2排出量の削減が見込まれる。
- ⑨生活環境の改善・保全
  - ・NOX排出量の削減が見込まれる。
  - ・SPM排出量の削減が見込まれる。
- ⑩他のプロジェクトとの関係
  - ・南国市都市計画マスタープランの中で「交通施設の整備方針」として位置づけられている。
- ⑪その他
  - ・「南海トラフ巨大地震」における救援ルートの信頼性向上や自衛隊救援活動ルートの確保が見込まれる。

関係する地方公共団体等の意見

- ・地域から頂いた主な意見等  
高知東部自動車道整備促進期成同盟会等より、本事業の整備促進について積極的な要望活動が続けられている。
- ・高知県知事の意見  
事業継続に異議はありません。  
一般国道55号高知南国道路、南国安芸道路は、高知自動車道や高知新港、高知龍馬空港相互の連携を強化し、県東部地域における経済の活性化を図る様々な取り組みを大きく支えるとともに、発生確率が高まる南海トラフ地震や近年激甚化している豪雨災害等が発生した際の円滑な支援部隊の進出や緊急物資の輸送等において、大変重要な役割を担うことから、住民も開通に大きな期待を寄せています。  
このため、開通予定年度が示されている高知南国道路の着実な整備及び南国安芸道路の早期開通に向けた事業推進をお願いします。

事業評価監視委員会の意見

- ・「事業継続」とする事業者の判断は「妥当」である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

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

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・平成12年度に事業化、用地進捗率92%、事業進捗率68%（平成30年3月末時点）

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・早期の全線開通に向けて用地買収及び工事を推進する。

施設の構造や工法の変更等

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

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



※ 費用便益分析結果の（）書きは、南国安芸道路の分析結果を記入している。  
 ※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。  
 ※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

## 再評価結果（平成 31 年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局国道・技術課  
担当課長名：東川 直正

|              |  |  |   |              |                  |
|--------------|--|--|---|--------------|------------------|
| 事業名          | 一般国道55号 南国安芸道路（芸西西～安芸西）  | 事業区分   | 一般国道  | 事業主体         | 国土交通省<br>四国地方整備局 |
| 起終点          | 自：高知県安芸郡芸西村西分<br>至：高知県安芸市馬ノ丁   |  |   | 延長           | 8.5km            |
| 事業概要         | <p>一般国道55号は、徳島市を起点に阿南市、海陽町、室戸市、安芸市などを經由し、高知市に至る延長約200kmの主要幹線道路であり、四国広域交通ネットワークを形成する基幹道路として、地域の生活や経済、観光の振興に大きな役割を果たしている。</p> <p>一般国道55号南国安芸道路（芸西西～安芸西）は、高規格幹線道路網を構成する自動車専用道路として整備される高知東部自動車道の一部であり、高知自動車道及び阿南安芸自動車道と一体で機能することにより、四国8の字ネットワークを形成し、高知県東部地域の広域交流の促進及び地域活性化に大きく寄与する道路である。</p> <p>また、南海トラフ巨大地震や津波発生時の緊急輸送道路の確保、地域産業（観光振興）の支援、第3次医療施設への迅速な救急搬送の支援などを目的としている。</p>  |  |   |              |                  |
| H23年度事業化     | H11年度都市計画決定<br>(H一年度変更)  | H26年度用地着手  | H28年度工事着手   |              |                  |
| 全体事業費        | 365億円  | 事業進捗率<br>(平成30年3月末時点)  | 約11%  | 供用済延長        | 0.0km            |
| 計画交通量        | 13,600～16,000台/日   |  |   |              |                  |
| 費用便益<br>分析結果 | B/C<br>(事業全体)<br>1.4<br>(2.5)<br>(残事業)<br>2.4<br>(2.9)   | 総費用<br>(残事業)/(事業全体)<br>735/3,428億円<br>事業費：634/3,255億円<br>維持管理費：101/173億円 | 総便益<br>(残事業)/(事業全体)<br>1,775/4,787億円<br>走行時間短縮便益：1,531/4,158億円<br>走行経費減少便益：173/472億円<br>交通事故減少便益：71/158億円 | 基準年<br>平成30年 |                  |
| 感度分析の結果      | <p>(事業全体) 交通量：B/C=1.3～1.5（交通量±10%）      (残事業) 交通量：B/C=2.0～2.9（交通量±10%）<br/>                 事業費：B/C=1.4～1.4（事業費±10%）                      事業費：B/C=2.2～2.6（事業費±10%）<br/>                 事業期間：B/C=1.4～1.4（事業期間±20%）                      事業期間：B/C=2.4～2.5（事業期間±20%）</p>   |  |   |              |                  |
| 事業の効果等       | <p>南海トラフ巨大地震や津波発生時の緊急輸送道路の確保、現道の渋滞緩和、第3次医療施設への迅速な救急搬送の支援及び高知IC・高知新港・高知龍馬空港間のアクセス向上による地域産業の活性化など多様な効果が期待できる。</p> <p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現道等の時間損失の削減が見込まれる。</li> <li>・現道等における混雑時旅行速度の改善が見込まれる。</li> <li>・路線バス等の速達性・定時性が向上し利便性向上が期待できる。</li> <li>・JR高知駅（特急停車駅）へのアクセス向上が見込まれる。</li> <li>・高知龍馬空港（第二種空港）へのアクセス向上が見込まれる。</li> </ul> <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・高知港（重要港湾）へのアクセス向上が見込まれる。</li> <li>・高知県東部における農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる。</li> </ul> <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・高知自動車道及び阿南安芸自動車道と一体で機能し、四国8の字ネットワークの形成に寄与する。</li> <li>・隣接した日常活動圏中心都市間（安芸市と高知市）を最短時間で連絡する路線を構成する。</li> <li>・日常活動圏中心都市（高知市）へのアクセス向上が見込まれる。</li> </ul> <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・「観光振興プロジェクト」、「過疎地域自立促進プロジェクト」、「ゆず振興プロジェクト」を支援。</li> <li>・高知県東部地域の観光地へのアクセス向上が見込まれる。</li> </ul> <p>⑤安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・三次医療施設（高知医療センター）へのアクセス向上が見込まれる。</li> </ul> <p>⑥安全な生活環境の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・周辺道路の交通量が減少することで安全性の向上が見込まれる。</li> </ul> <p>⑦災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・道路寸断で孤立化する集落の解消が見込まれる。</li> <li>・高知県地域防災計画において第一次緊急輸送道路に位置づけられている。</li> </ul> |  |   |              |                  |

- ・緊急輸送道路が通行止めになった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線が形成される。
- ・国道55号の防災点検箇所を回避したルートが形成される。

⑧地球環境の保全

- ・CO2排出量の削減が見込まれる。

⑨生活環境の改善・保全

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

⑩他のプロジェクトとの関係

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

⑪その他

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

関係する地方公共団体等の意見

- ・地域から頂いた主な意見等  
高知東部自動車道整備促進期成同盟会等より、本事業の整備促進について積極的な要望活動が続けられている。
- ・高知県知事の意見  
事業継続に異議はありません。  
一般国道55号高知南国道路、南国安芸道路は、高知自動車道や高知新港、高知龍馬空港相互の連携を強化し、県東部地域における経済の活性化を図る様々な取り組みを大きく支えとともに、発生確率が高まる南海トラフ地震や近年激甚化している豪雨災害等が発生した際の円滑な支援部隊の進出や緊急物資の輸送等において、大変重要な役割を担うことから、住民も開通に大きな期待を寄せています。  
このため、開通予定年度が示されている高知南国道路の着実な整備及び南国安芸道路の早期開通に向けた事業推進をお願いします。

事業評価監視委員会の意見

- ・「事業継続」とする事業者の判断は「妥当」である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

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

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・平成23年度に事業化、用地進捗率30%、事業進捗率11%（平成30年3月末時点）

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・早期の全線開通に向けて用地買収及び工事を推進する。

施設の構造や工法の変更等

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

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



※ 費用便益分析結果の（）書きは、高知南国道路（芸西西～安芸西）の分析結果を記入している。  
 ※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。  
 ※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

## 再評価結果（平成31年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局国道・技術課

担当課長名：東川 直正

|  |  |  |  |                              |                  |  |
|--|--|--|--|------------------------------|------------------|--|
| 事業名  | 一般国道56号 <small>くぼかわき が</small> 窪川佐賀道路            | 事業区分   | 一般国道   | 事業主体                         | 国土交通省<br>四国地方整備局 |  |
| 起終点  | 自：高知県高岡郡四万十町平串<br>至：高知県幡多郡黒潮町佐賀                  | 延長   | 11.2km   |                              |                  |  |
| 事業概要   |  |  |  |                              |                  |  |
| <p>一般国道56号は、高知県高知市を起点として、愛媛県松山市に至る全長約336kmの主要幹線道路であり、高知西南地域の産業・経済・生活を支える大動脈である。このうち、窪川佐賀道路に並行する現道区間においては、線形不良・災害危険箇所が多い等、様々な課題を抱えている。</p> <p>一般国道56号窪川佐賀道路は、四国8の字ネットワークを形成し、高知県西南地域の交流の促進及び地域活性化を支援する道路である。また、高知新港、高知龍馬空港へのアクセス向上による地域産業の活性化、南海トラフ巨大地震や津波発生時の緊急輸送道路の確保などの支援を目的としている。</p> |  |  |  |                              |                  |  |
| H24年度事業化   |  | H16年度都市計画決定<br>(H20年度都市計画変更)   |  | H26年度用地着手                    |                  |  |
| H27年度工事着手  |  |  |  |                              |                  |  |
| 全体事業費  | 416億円  | 事業進捗率  | 約24%   | 供用済延長                        | 0.0km            |  |
|  |  | (平成30年3月末時点)   |  |                              |                  |  |
| 計画交通量  | 6,700～8,500台/日                                   |  |  |                              |                  |  |
| 費用便益<br>分析結果   | B/C<br>(事業全体) 1.2<br>(1.1)<br>(残事業) 1.8<br>(1.5) | 総費用<br>(残事業)/(事業全体)<br>757/1,170億円<br>(事業費：681/1,094億円)<br>(維持管理費：76/76億円) | 総便益<br>(残事業)/(事業全体)<br>1,346/1,346億円<br>(走行時間短縮便益：1,134/1,134億円)<br>(走行経費減少便益：169/169億円)<br>(交通事故減少便益：43/43億円) | 基準年<br>平成30年                 |                  |  |
| 感度分析の結果  |  |  |  |                              |                  |  |
| (事業全体) 交通量変動   |  | : B/C= 1.00～1.3 (交通量±10%)  |  | (残事業) B/C= 1.5～2.0 (交通量±10%) |                  |  |
| 事業費変動  |  | : B/C= 1.1～1.2 (事業費±10%)   |  | B/C= 1.6～2.0 (事業費±10%)       |                  |  |
| 事業期間変動   |  | : B/C= 1.1～1.2 (事業期間±20%)  |  | B/C= 1.7～1.8 (事業期間±20%)      |                  |  |
| 事業の効果等   |  |  |  |                              |                  |  |
| <p>国道56号の四万十町から黒潮町における線形不良の解消や災害危険箇所を回避するとともに、高知西南地域から高知市内へのアクセスの向上による地域の産業・観光振興の支援など、多様な整備効果が期待できる。</p>   |  |  |  |                              |                  |  |
| ①円滑なモビリティの確保   |  |  |  |                              |                  |  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・現道等の時間損失の削減が見込まれる。</li> <li>・現道等の路線バスの利便性や快適性向上。</li> <li>・黒潮町から高知龍馬空港へのアクセス向上。</li> </ul>   |  |  |  |                              |                  |  |
| ②物流効率化の支援  |  |  |  |                              |                  |  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・黒潮町から高知新港へのアクセス向上。</li> <li>・高知県西南部における農林水産品（清水さば等）の流通の利便性の向上が見込まれる。</li> </ul>  |  |  |  |                              |                  |  |
| ③国土・地域ネットワークの構築  |  |  |  |                              |                  |  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・高知県における四国8の字ネットワークの一部を形成。</li> <li>・拠点都市間（高知市～四万十市）を高規格幹線道路で連絡するルートを形成。</li> <li>・日常活動圏中心都市間（須崎市～四万十市）を最短時間で連絡するルートを形成。</li> <li>・日常活動圏中心都市（黒潮町～四万十町）へのアクセス向上。</li> </ul>  |  |  |  |                              |                  |  |
| ④個性ある地域の形成   |  |  |  |                              |                  |  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・拠点開発プロジェクトを支援する。</li> <li>・観光資源が多くある高知西南地域へのアクセス向上。</li> </ul>   |  |  |  |                              |                  |  |
| ⑤安全で安心できるくらしの確保  |  |  |  |                              |                  |  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・二次医療施設（幡多けんみん病院、くぼかわ病院）から三次医療施設（高知赤十字病院、高知医療センター）への搬送時間が短縮し、重篤患者の救命率向上が見込まれる。</li> </ul>   |  |  |  |                              |                  |  |
| ⑥災害への備え  |  |  |  |                              |                  |  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・国道56号が通行止めになった場合の代替路を形成する。</li> <li>・国道56号は第一次緊急輸送道路に指定されている。</li> </ul>   |  |  |  |                              |                  |  |

- ・ 並行する高速ネットワークの代替路線として機能する。
- ・ 国道56号の防災危険箇所を回避したルート形成。

⑦地球環境の保全

- ・ CO2排出量の削減が見込まれる。

⑧生活環境の改善・保全

- ・ NO2排出量の削減が見込まれる。
- ・ SPM排出量の削減が見込まれる。

⑨その他

- ・ 線形不良箇所を回避したルートの形成。

関係する地方公共団体等の意見

地域から頂いた主な意見等

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

高知県知事の意見：

事業継続に異議はありません。

四国8の字ネットワークを構成する一般国道56号窪川佐賀道路及び佐賀大方道路は、県中央部と西部地域をつなぐ唯一の幹線道路である国道56号の代替機能を担い、南海トラフ地震などの大規模災害発生時の円滑な支援部隊の進出や緊急物資の輸送に加え、平常時の効率的で安定した物流や安全で、快適な人流の確保による特産物の商圏や交流人口の拡大等に資する重要な路線です。このため、国においては早期の開通に向け、より一層の事業推進をお願いします。

事業評価監視委員会の意見

- ・ 「事業継続」とする事業者の判断は「妥当」である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・ 平成23年3月 四国横断自動車道（須崎西IC～中土佐IC）L=7.0km 2車線開通
- ・ 平成24年12月 四国横断自動車道（中土佐IC～四万十町中央IC）L=14.8km 2車線開通
- ・ 平成29年4月 国道56号佐賀大方道路 新規事業化
- ・ 平成30年11月 片坂バイパス 延長6.1km 2車線開通

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・ 平成30年3月末で用地取得率36%、事業進捗率約24%。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・ 早期供用に向け、調査設計、用地買収、改良・橋梁下部工事を推進。

施設の構造や工法の変更等

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

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



※ 費用便益分析結果の( )書きは、窪川佐賀道路の分析結果を記入している。

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

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

## 再評価結果（平成31年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局国道・技術課

担当課長名：東川 直正

|  |  |                         |            |                              |                  |       |     |  |       |   |            |              |  |             |       |             |         |         |   |            |              |  |               |            |               |            |           |            |         |                     |  |
|--|--|-------------------------|------------|------------------------------|------------------|-------|-----|--|-------|---|------------|--------------|--|-------------|-------|-------------|---------|---------|---|------------|--------------|--|---------------|------------|---------------|------------|-----------|------------|---------|---------------------|--|
| <b>事業名</b>   | 一般国道56号 <small>さがおおがた</small> 佐賀大方道路   | <b>事業区分</b>             | 一般国道       | <b>事業主体</b>                  | 国土交通省<br>四国地方整備局 |       |     |  |       |   |            |              |  |             |       |             |         |         |   |            |              |  |               |            |               |            |           |            |         |                     |  |
| <b>起終点</b>   | 自： <small>こうちけんはたぐんくろしおちようさか</small> 高知県幡多郡黒潮町佐賀<br>至： <small>こうちけんはたぐんくろしおちよういりの</small> 高知県幡多郡黒潮町入野  | <b>延長</b>               | 14.0km     |                              |                  |       |     |  |       |   |            |              |  |             |       |             |         |         |   |            |              |  |               |            |               |            |           |            |         |                     |  |
| <b>事業概要</b>  |  |                         |            |                              |                  |       |     |  |       |   |            |              |  |             |       |             |         |         |   |            |              |  |               |            |               |            |           |            |         |                     |  |
| <p>一般国道56号は、高知県高知市を起点として、愛媛県松山市に至る全長約336kmの主要幹線道路であり、高知西南地域の産業・経済・生活を支える大動脈である。このうち、佐賀大方道路に並行する現道区間においては、線形不良・災害危険箇所が多い等、様々な課題を抱えている。</p> <p>一般国道56号佐賀大方道路は、四国8の字ネットワークを形成し、高知県西南地域の交流の促進及び地域活性化を支援する道路である。また、高知新港、高知龍馬空港へのアクセス向上による地域産業の活性化、南海トラフ巨大地震や津波発生時の緊急輸送道路の確保などの支援を目的としている。</p> |  |                         |            |                              |                  |       |     |  |       |   |            |              |  |             |       |             |         |         |   |            |              |  |               |            |               |            |           |            |         |                     |  |
| H29年度事業化   |  | H28年度都市計画決定             |            | H-年度用地着手                     |                  |       |     |  |       |   |            |              |  |             |       |             |         |         |   |            |              |  |               |            |               |            |           |            |         |                     |  |
| H-年度工事着手   |  |                         |            |                              |                  |       |     |  |       |   |            |              |  |             |       |             |         |         |   |            |              |  |               |            |               |            |           |            |         |                     |  |
| <b>全体事業費</b>   | 580億円  | <b>事業進捗率</b>            | 約0%        | <b>供用済延長</b>                 | 0.0km            |       |     |  |       |   |            |              |  |             |       |             |         |         |   |            |              |  |               |            |               |            |           |            |         |                     |  |
|  |  | (平成30年3月末時点)            |            |                              |                  |       |     |  |       |   |            |              |  |             |       |             |         |         |   |            |              |  |               |            |               |            |           |            |         |                     |  |
| <b>計画交通量</b>   | 8,800~9,100台/日   |                         |            |                              |                  |       |     |  |       |   |            |              |  |             |       |             |         |         |   |            |              |  |               |            |               |            |           |            |         |                     |  |
| <b>費用便益分析結果</b>  | <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;"><b>B/C</b></td> <td style="text-align: center;">(事業全体) 1.2</td> </tr> <tr> <td></td> <td style="text-align: center;">(1.2)</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(残事業)</td> <td style="text-align: center;">1.8</td> </tr> <tr> <td></td> <td style="text-align: center;">(1.2)</td> </tr> </table> | <b>B/C</b>              | (事業全体) 1.2 |                              | (1.2)            | (残事業) | 1.8 |  | (1.2) | <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;"><b>総費用</b></td> <td style="text-align: center;">(残事業)/(事業全体)</td> </tr> <tr> <td></td> <td style="text-align: center;">757/1,170億円</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(事業費)</td> <td style="text-align: center;">681/1,094億円</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(維持管理費)</td> <td style="text-align: center;">76/76億円</td> </tr> </table> | <b>総費用</b> | (残事業)/(事業全体) |  | 757/1,170億円 | (事業費) | 681/1,094億円 | (維持管理費) | 76/76億円 | <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;"><b>総便益</b></td> <td style="text-align: center;">(残事業)/(事業全体)</td> </tr> <tr> <td></td> <td style="text-align: center;">1,346/1,346億円</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(走行時間短縮便益)</td> <td style="text-align: center;">1,134/1,134億円</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(走行経費減少便益)</td> <td style="text-align: center;">169/169億円</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(交通事故減少便益)</td> <td style="text-align: center;">43/43億円</td> </tr> </table> | <b>総便益</b> | (残事業)/(事業全体) |  | 1,346/1,346億円 | (走行時間短縮便益) | 1,134/1,134億円 | (走行経費減少便益) | 169/169億円 | (交通事故減少便益) | 43/43億円 | <b>基準年</b><br>平成30年 |  |
| <b>B/C</b>   | (事業全体) 1.2   |                         |            |                              |                  |       |     |  |       |   |            |              |  |             |       |             |         |         |   |            |              |  |               |            |               |            |           |            |         |                     |  |
|  | (1.2)  |                         |            |                              |                  |       |     |  |       |   |            |              |  |             |       |             |         |         |   |            |              |  |               |            |               |            |           |            |         |                     |  |
| (残事業)  | 1.8  |                         |            |                              |                  |       |     |  |       |   |            |              |  |             |       |             |         |         |   |            |              |  |               |            |               |            |           |            |         |                     |  |
|  | (1.2)  |                         |            |                              |                  |       |     |  |       |   |            |              |  |             |       |             |         |         |   |            |              |  |               |            |               |            |           |            |         |                     |  |
| <b>総費用</b>   | (残事業)/(事業全体)   |                         |            |                              |                  |       |     |  |       |   |            |              |  |             |       |             |         |         |   |            |              |  |               |            |               |            |           |            |         |                     |  |
|  | 757/1,170億円  |                         |            |                              |                  |       |     |  |       |   |            |              |  |             |       |             |         |         |   |            |              |  |               |            |               |            |           |            |         |                     |  |
| (事業費)  | 681/1,094億円  |                         |            |                              |                  |       |     |  |       |   |            |              |  |             |       |             |         |         |   |            |              |  |               |            |               |            |           |            |         |                     |  |
| (維持管理費)  | 76/76億円  |                         |            |                              |                  |       |     |  |       |   |            |              |  |             |       |             |         |         |   |            |              |  |               |            |               |            |           |            |         |                     |  |
| <b>総便益</b>   | (残事業)/(事業全体)   |                         |            |                              |                  |       |     |  |       |   |            |              |  |             |       |             |         |         |   |            |              |  |               |            |               |            |           |            |         |                     |  |
|  | 1,346/1,346億円  |                         |            |                              |                  |       |     |  |       |   |            |              |  |             |       |             |         |         |   |            |              |  |               |            |               |            |           |            |         |                     |  |
| (走行時間短縮便益)   | 1,134/1,134億円  |                         |            |                              |                  |       |     |  |       |   |            |              |  |             |       |             |         |         |   |            |              |  |               |            |               |            |           |            |         |                     |  |
| (走行経費減少便益)   | 169/169億円  |                         |            |                              |                  |       |     |  |       |   |            |              |  |             |       |             |         |         |   |            |              |  |               |            |               |            |           |            |         |                     |  |
| (交通事故減少便益)   | 43/43億円  |                         |            |                              |                  |       |     |  |       |   |            |              |  |             |       |             |         |         |   |            |              |  |               |            |               |            |           |            |         |                     |  |
| <b>感度分析の結果</b>   |  |                         |            |                              |                  |       |     |  |       |   |            |              |  |             |       |             |         |         |   |            |              |  |               |            |               |            |           |            |         |                     |  |
| (事業全体) 交通量変動   |  | B/C= 1.00~1.3 (交通量±10%) |            | (残事業) B/C= 1.5~2.0 (交通量±10%) |                  |       |     |  |       |   |            |              |  |             |       |             |         |         |   |            |              |  |               |            |               |            |           |            |         |                     |  |
| 事業費変動  |  | B/C= 1.1~1.2 (事業費±10%)  |            | B/C= 1.6~2.0 (事業費±10%)       |                  |       |     |  |       |   |            |              |  |             |       |             |         |         |   |            |              |  |               |            |               |            |           |            |         |                     |  |
| 事業期間変動   |  | B/C= 1.1~1.2 (事業期間±20%) |            | B/C= 1.7~1.8 (事業期間±20%)      |                  |       |     |  |       |   |            |              |  |             |       |             |         |         |   |            |              |  |               |            |               |            |           |            |         |                     |  |
| <b>事業の効果等</b>  |  |                         |            |                              |                  |       |     |  |       |   |            |              |  |             |       |             |         |         |   |            |              |  |               |            |               |            |           |            |         |                     |  |
| <p>国道56号の黒潮町における線形不良の解消や災害危険箇所を回避するとともに、高知西南地域から高知市内へのアクセスの向上による地域の産業・観光振興の支援など、多様な整備効果が期待できる。</p>   |  |                         |            |                              |                  |       |     |  |       |   |            |              |  |             |       |             |         |         |   |            |              |  |               |            |               |            |           |            |         |                     |  |
| ①円滑なモビリティの確保   |  |                         |            |                              |                  |       |     |  |       |   |            |              |  |             |       |             |         |         |   |            |              |  |               |            |               |            |           |            |         |                     |  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・現道等の時間損失の削減が見込まれる。</li> <li>・現道等の路線バスの利便性や快適性向上。</li> <li>・黒潮町から高知龍馬空港へのアクセス向上。</li> </ul>   |  |                         |            |                              |                  |       |     |  |       |   |            |              |  |             |       |             |         |         |   |            |              |  |               |            |               |            |           |            |         |                     |  |
| ②物流効率化の支援  |  |                         |            |                              |                  |       |     |  |       |   |            |              |  |             |       |             |         |         |   |            |              |  |               |            |               |            |           |            |         |                     |  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・黒潮町から高知新港へのアクセス向上。</li> <li>・高知県西南部における農林水産品（清水さば等）の流通の利便性の向上が見込まれる。</li> </ul>  |  |                         |            |                              |                  |       |     |  |       |   |            |              |  |             |       |             |         |         |   |            |              |  |               |            |               |            |           |            |         |                     |  |
| ③国土・地域ネットワークの構築  |  |                         |            |                              |                  |       |     |  |       |   |            |              |  |             |       |             |         |         |   |            |              |  |               |            |               |            |           |            |         |                     |  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・高知県における四国8の字ネットワークの一部を形成。</li> <li>・拠点都市間（高知市～四万十市）を高規格幹線道路で連絡するルートを形成。</li> <li>・日常活動圏中心都市間（須崎市～四万十市）を最短時間で連絡するルートを形成。</li> <li>・日常活動圏中心都市（黒潮町～四万十町）へのアクセス向上。</li> </ul>  |  |                         |            |                              |                  |       |     |  |       |   |            |              |  |             |       |             |         |         |   |            |              |  |               |            |               |            |           |            |         |                     |  |
| ④個性ある地域の形成   |  |                         |            |                              |                  |       |     |  |       |   |            |              |  |             |       |             |         |         |   |            |              |  |               |            |               |            |           |            |         |                     |  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・拠点開発プロジェクトを支援する。</li> <li>・観光資源が多くある高知西南地域へのアクセス向上。</li> </ul>   |  |                         |            |                              |                  |       |     |  |       |   |            |              |  |             |       |             |         |         |   |            |              |  |               |            |               |            |           |            |         |                     |  |
| ⑤安全で安心できるくらしの確保  |  |                         |            |                              |                  |       |     |  |       |   |            |              |  |             |       |             |         |         |   |            |              |  |               |            |               |            |           |            |         |                     |  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・二次医療施設（幡多けんみん病院）への搬送時間が短縮し、重篤患者の救命率向上が見込まれる。</li> </ul>  |  |                         |            |                              |                  |       |     |  |       |   |            |              |  |             |       |             |         |         |   |            |              |  |               |            |               |            |           |            |         |                     |  |
| ⑥災害への備え  |  |                         |            |                              |                  |       |     |  |       |   |            |              |  |             |       |             |         |         |   |            |              |  |               |            |               |            |           |            |         |                     |  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・国道56号が通行止めになった場合の代替路を形成する。</li> <li>・国道56号は第一次緊急輸送道路に指定されている。</li> <li>・並行する高速ネットワークの代替路線として機能する。</li> <li>・国道56号の防災危険箇所を回避したルートの形成。</li> </ul>  |  |                         |            |                              |                  |       |     |  |       |   |            |              |  |             |       |             |         |         |   |            |              |  |               |            |               |            |           |            |         |                     |  |

⑦地球環境の保全

- ・CO2排出量の削減が見込まれる。

⑧生活環境の改善・保全

- ・NO2排出量の削減が見込まれる。
- ・SPM排出量の削減が見込まれる。

⑨その他

- ・線形不良箇所を回避したルート形成。

関係する地方公共団体等の意見

地域から頂いた主な意見等

- ・整備促進期成同盟会などから、本事業の整備促進について、積極的な要望活動が続けられている。(H28. 11, 12、H29. 1, 2, 10, 11、H30. 10, 11)

高知県知事の意見：

事業継続に異議はありません。

四国8の字ネットワークを構成する一般国道56号窪川佐賀道路及び佐賀大方道路は、県中央部と西部地域をつなぐ唯一の幹線道路である国道56号の代替機能を担い、南海トラフ地震などの大規模災害発生時の円滑な支援部隊の進出や緊急物資の輸送に加え、平常時の効率的で安定した物流や安全で、快適な人流の確保による特産物の商圈や交流人口の拡大等に資する重要な路線です。このため、国においては早期の開通に向け、より一層の事業推進をお願いします。

事業評価監視委員会の意見

- ・「事業継続」とする事業者の判断は「妥当」である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・平成30年11月 片坂バイパス 延長6.1km 2車線開通

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・平成30年3月末で用地取得率0%、事業進捗率約0%。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・早期供用に向け、調査設計を推進。

施設の構造や工法の変更等

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

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



※ 費用便益分析結果の( )書きは、佐賀大方道路の分析結果を記入している。

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

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

## 再評価結果（平成31年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・技術課

担当課長名：東川 直正

|  |  |  |        |  |                  |
|--|--|--|--------|--|------------------|
| <b>事業名</b>   | 一般国道56号 <small>なかむらすくも</small> 中村宿毛道路                                    | <b>事業区分</b>  | 一般国道   | <b>事業主体</b>  | 国土交通省<br>四国地方整備局 |
| <b>起終点</b>   | 自：高知県四万十市古津賀 <small>しまんとしこつか</small><br>至：高知県宿毛市和田 <small>すくもしわだ</small> | <b>延長</b>  | 23.2km |  |                  |
| <b>事業概要</b>  |  |  |        |  |                  |
| <p>一般国道56号は、高知県高知市を起点として、愛媛県松山市に至る全長約336kmの主要幹線道路であり、高知県・愛媛県の産業経済活動を支える大動脈であるとともに、日常生活に欠かせない生活道路としての役割を持つ重要な路線である。</p> <p>一般国道56号中村宿毛道路は、自動車専用道路部と一般道路部からなり、四万十市～宿毛市間の円滑な交通確保と道路冠水等による交通遮断の解消、四万十市内の渋滞の解消を目的とする延長23.2kmの道路である。</p> |  |  |        |  |                  |
| <b>S51年度事業化</b>  |  | <b>S50年度都市計画決定</b>                                 |        | <b>S53年度用地着手</b>   |                  |
| <b>全体事業費</b>   |  | 約1,330億円   |        | <b>事業進捗率</b>   |                  |
|  |  | (平成30年3月末時点)                                       |        | 約93%   |                  |
|  |  |  |        | <b>供用済延長</b>   |                  |
|  |  |  |        | 15.6km   |                  |
| <b>計画交通量</b>   |  | 8,400～23,400 台/日                                   |        |  |                  |
| <b>費用便益分析結果</b>  | <b>B/C</b> (事業全体)  | 1.1  |        | <b>総費用</b> (残事業)/事業全体  | 104/2,263億円      |
|  | (残事業)  | 2.8  |        | <b>総便益</b> (残事業)/事業全体  | 291/2,488億円      |
|  |  | <b>事業費</b> : 56/2,140億円<br><b>維持管理費</b> : 48/123億円 |        | <b>走行時間短縮便益</b> : 264/2,190億円<br><b>走行経費減少便益</b> : 18/229億円<br><b>交通事故減少便益</b> : 10/69億円 |                  |
|  |  | <b>基準年</b> : 平成30年                                 |        |  |                  |
| <b>感度分析の結果</b>   |  |  |        |  |                  |
| (事業全体) 交通量 : B/C=0.9～1.4 (交通量 ±10%) (残事業) 交通量 : B/C=2.4～3.2 (交通量 ±10%)   |  |  |        |  |                  |
| 事業費 : B/C=1.1～1.1 (事業費 ±10%) 事業費 : B/C=2.7～3.0 (事業費 ±10%)  |  |  |        |  |                  |
| 事業期間 : B/C=1.1～1.1 (事業期間±20%) 事業期間 : B/C=2.8～2.8 (事業期間±20%)  |  |  |        |  |                  |
| <b>事業の効果等</b>  |  |  |        |  |                  |
| ①円滑なモビリティの確保   |  |  |        |  |                  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・現道等の時間損失の削減が見込まれる。</li> <li>・現道等の旅行速度が改善される。</li> <li>・現道等の路線バスの利便性や快適性の向上が見込まれる。</li> <li>・国見地区から中村駅（特急停車駅）までのアクセス向上が見込まれる。</li> <li>・高知龍馬空港（第二種空港）までのアクセス向上が見込まれる。</li> </ul>            |  |  |        |  |                  |
| ②物流効率化の支援  |  |  |        |  |                  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・宿毛湾港（重要港湾）へのアクセス向上が見込まれる。</li> <li>・農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる。</li> </ul>   |  |  |        |  |                  |
| ③国土・地域ネットワークの構築  |  |  |        |  |                  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・高知県における四国8の字ネットワークの形成に寄与する。</li> <li>・新たに拠点都市間（高知市～宿毛市）を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する。</li> <li>・隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する。</li> <li>・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が期待される。</li> </ul>                    |  |  |        |  |                  |
| ④個性ある地域の形成   |  |  |        |  |                  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・高知西南中核工業団地、宿毛湾港工業流通団地へのアクセス向上が期待される。</li> <li>・主要な観光地（四万十川、足摺海底館、宿毛湾のだるま夕日等）へのアクセス向上が期待される。</li> </ul>   |  |  |        |  |                  |
| ⑤安全で安心できるくらしの確保  |  |  |        |  |                  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・二次医療施設（幡多けんみん病院）へのアクセス向上が期待できる。</li> </ul>   |  |  |        |  |                  |
| ⑥安全な生活環境の確保  |  |  |        |  |                  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・周辺道路の交通量が減少することで安全性の向上が期待される。</li> </ul>   |  |  |        |  |                  |
| ⑦災害への備え  |  |  |        |  |                  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・第一次緊急輸送道路として信頼性が高く災害に強い道路ネットワークを形成する。</li> <li>・現道が冠水等により通行止めになった場合の代替路線を形成する。</li> <li>・並行する高速ネットワークの代替路線として位置づけられている。</li> </ul>   |  |  |        |  |                  |

⑧地球環境の保全

- ・CO2排出量の削減が見込まれる。

⑨生活環境の改善・保全

- ・NO2排出量の削減が見込まれる。
- ・SPM排出量の削減が見込まれる。

関係する地方公共団体等の意見

- ・四国西南地域道路整備促進協議会、四国横断自動車道高知県建設促進期成会、一般国道56号バイパス建設促進期成同盟会等より、本事業の整備促進について、積極的な要望活動が続けられている。

(H28. 2, 4, 5, 7, 8, 10, 11, 12、H29. 1, 2, 4, 11、H30. 10, 11)

- ・高知県知事の意見：

事業継続に異議はありません。

四国8の字ネットワークを構成する一般国道56号中村宿毛道路は、県中央部と西部地域をつなぐ唯一の幹線道路である国道56号の代替機能を担い、南海トラフ地震などの大規模災害発生時の円滑な支援部隊の進出や緊急物資の輸送に加え、平常時の効率的で安定した物流や安全で快適な人流の確保による特産物の商圏や交流人口の拡大等に資する重要な路線です。

残る平田IC～宿毛ICは、幡多地域における自然体験型をはじめとする周遊観光はもとより、近隣工業団地へのアクセスや西部地域で唯一の第二次医療施設への速達性の向上等において重要な区間であることから、国においては平成31年度の供用に向け、着実な事業推進をお願いします。

事業評価監視委員会の意見

- ・「事業継続」とする事業者の判断は「妥当」である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・平成21年3月 須崎道路 延長4.6km 2車線開通
- ・平成22年3月 宇和島道路（津島高田IC～宇和島南IC）延長7.8km 2車線開通
- ・平成23年3月 高知自動車道（須崎西IC～中土佐IC）延長7.0km 2車線開通
- ・平成24年12月 高知自動車道（中土佐IC～四万十町中央IC）延長14.8km 2車線開通
- ・平成27年3月 宇和島道路（津島岩松IC～津島高田IC）延長3.5km 2車線開通（全線開通）
- ・平成29年4月 国道56号佐賀大方道路 新規事業化
- ・平成30年11月 片坂バイパス 延長6.1km 2車線開通

事業の進捗状況、残事業の内容等

- （自動車専用道路部）
  - ・平成14年度：間IC～平田IC間 延長7.0km（2/4）部分開通
  - ・平成16年度：間IC～平田IC間（上の土居地区） 延長2.0km（4/4）部分開通
  - ・平成20年度：四万十IC～間IC間 延長6.1km（2/4）部分開通
- （一般道路部）
  - ・平成21年度まで：四万十市古津賀～四万十IC間 延長2.5km（4/4）部分開通
- ・平成30年3月末で用地進捗率は100%、事業進捗率は約93%。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・平成31年度：平田IC～宿毛IC間 延長7.6km（2/2）開通予定

施設の構造や工法の変更等

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

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



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

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

## 再評価結果（平成31年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局国道・技術課

担当課長名：東川 直正

|                |  |   |  |       |                  |
|----------------|--|---|--|-------|------------------|
| 事業名            | 一般国道208号 <small>ありあけかいえんがんどろう おおむた おおかわ</small><br>有明海沿岸道路（大牟田～大川）   | 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            | 自：福岡県大牟田市新港町<br>至：福岡県大川市大野島  | 延長  | 27.5km   |       |                  |
| 事業概要           | 有明海沿岸道路（大牟田～大川）は、陸海空の広域交通ネットワークを形成し、地域間の連携・交流を促進するとともに、並行する国道等の混雑緩和・安全性を向上する重要な幹線道路である。  |   |  |       |                  |
| S63年度事業化       | H10年度都市計画決定<br>(H19年度変更)   | H2年度用地着手  | H12年度工事着手  |       |                  |
| 全体事業費          | 約2,555億円   | 事業進捗率<br>(平成30年3月末時点)   | 約77%   | 供用済延長 | 23.8km           |
| 計画交通量          | 21,900～46,100台/日   |   |  |       |                  |
| 費用対効果<br>分析結果  | B/C<br>(事業全体)<br>1.8<br>(残事業)<br>5.0   | 総費用<br>(残事業)/(事業全体)<br>463/3,483億円<br>事業費：433/3,340億円<br>維持管理費：30/144億円 | 総便益<br>(残事業)/(事業全体)<br>2,329/6,428億円<br>走行時間短縮便益：1,967/5,418億円<br>走行経費減少便益：203/608億円<br>交通事故減少便益：158/402億円 | 基準年   | 平成30年            |
| 感度分析の結果        | <p>【事業全体】交通量：B/C=1.7～1.9（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.8～1.9（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=1.8～1.9（事業期間±20%）</p> <p>【残事業】交通量：B/C=4.5～5.5（交通量 ±10%） 事業費：B/C=4.6～5.5（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=4.6～5.2（事業期間±20%）</p>   |   |  |       |                  |
| 事業の効果等         | <p>①広域交通ネットワークの形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・大牟田市～鹿島市の所要時間が短縮。沿岸8都市間の連携・交流促進、高速道路や新幹線・港・空港といった広域拠点とのアクセス性改善など、交流圏の拡大や物流の効率化などが期待される。</li> </ul> <p>②沿道立地の効果</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・空港や港湾といった広域交通拠点へのアクセス性が改善されることで沿道の利便性の向上が期待される。</li> </ul> <p>③交通混雑の緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・並行する国道208号から有明海沿岸道路への交通転換によって交通混雑の緩和や旅行速度の向上が期待される。</li> </ul> <p>④交通安全性の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・並行する国道208号から有明海沿岸道路への交通転換によって、死傷事故件数の低下など安全性の向上が期待される。</li> </ul> <p>⑤生活環境の改善</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・自動車の走行性向上による環境への影響低減（CO<sub>2</sub>, NO<sub>2</sub>, SPM削減）</li> </ul> |   |  |       |                  |
| 関係する地方公共団体等の意見 | <p>大牟田市をはじめとする4市で構成される①有明海沿岸道路建設促進福岡県成会（会長：大牟田市長）、有明海沿岸道路沿線市町村で構成される②九州中部商工連合会（会長：大牟田商工会議所）により早期整備の要望を受けている。（①平成30年8月、②平成30年9月）</p>  |   |  |       |                  |
| 県の意見           | <p>（福岡県）</p> <p>有明海沿岸道路は広域的な連携を担う地域高規格道路である。本道路の整備は、県南地域の発展に大きな弾みをつけ、更には県全体の経済的な発展に寄与することが期待される。</p> <p>従って、「対応方針（原案）」案のとおり事業を継続すべきと考える。</p> <p>今回、架設工法の見直しで、事業費が増となっており、今後はコスト削減に努めていただきたい。</p> <p>なお、本事業（4車線）が早期に完了するよう引き続き事業の推進をお願いしたい。</p>   |   |  |       |                  |

(熊本県)

今回意見照会のありました一般国道208号有明海沿岸道路(大牟田~大川)に関する国の「対応方針(原案)」案については、異存ありません。

なお、有明海沿岸道路(大牟田~大川)から連続する有明海沿岸道路(Ⅱ期)は、有明海沿岸部の主要都市や拠点を連絡する地域高規格道路であり、九州自動車道などの高速道路網を補完し、一体となってネットワークを形成する自動車専用道路です。そのため、県としては従来から全線の国直轄による整備をお願いしているところです。

現在事業中の三池港IC連絡路の整備促進と併せて、長洲町までの区間につきましても、国直轄により遅滞なく整備していただきますよう特段の御配慮をお願いします。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、事業継続。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

沿線地域の人口は、減少傾向であるが一世代あたりの自動車保有台数は、福岡県、九州全体に比べ多く、自動車交通への依存度は高い。国道208号現道の交通量は横這いであり、依然として事業の必要性は高い。

事業の進捗状況、残事業の内容等

昭和63年度に事業化、用地進捗率約96%、事業進捗率約77%(平成30年3月末時点)

|        |              |                 |    |
|--------|--------------|-----------------|----|
| 平成19年度 | 大牟田IC~高田IC間  | 延長9.8km(自専部2/4) | 開通 |
|        | 柳川西IC~大川東IC間 | 延長2.4km(自専部2/4) | 開通 |
| 平成20年度 | 高田IC~大和南IC間  | 延長2.0km(自専部2/4) | 開通 |
| 平成23年度 | 三池港IC~大牟田IC間 | 延長1.9km(自専部2/4) | 開通 |
| 平成24年度 | 大和南IC~徳益IC間  | 延長3.2km(自専部2/4) | 開通 |
| 平成29年度 | 徳益IC~柳川西IC間  | 延長4.5km(自専部2/4) | 開通 |

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

地元や関係機関との協力体制のもと、今後も引き続き残工事等の事業進捗を図っていく。

平成32年度:大川東IC~大野島IC間 延長3.7km(自専部2/4)開通予定

施設の構造や工法の変更等

架設工法の見直し、他事業流用土の利活用

新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策により、着実なコスト縮減に努める。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。  
※総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。



事業評価監視委員会の意見

審議の結果、事業継続。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

沿線地域の人口は近年減少傾向にあるものの、一世帯あたりの自動車保有台数は増加傾向で、長崎県平均を上回っている。並行現道（一般道）の交通量は増加傾向。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成26年度に事業化、用地進捗率約20%、事業進捗率約9%（平成30年3月末時点）

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

地元や関係機関との協力体制のもと、今後も引き続き残工事等の事業進捗を図っていく。

施設の構造や工法の変更等

施設の構造や施工等に変更はないが、新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策により、着実なコスト縮減に努める。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



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

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

## 再評価結果（平成31年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局国道・技術課

担当課長名：東川 直正

|   |  |  |
|---|--|--|
| <b>事業名</b><br>九州横断自動車道延岡線 <small>かしま やべ</small> 嘉島JCT～矢部  | <b>事業区分</b><br>高速自動車国道   | <b>事業主体</b><br>国土交通省<br>九州地方整備局  |
| <b>起終点</b><br>自：熊本県上益城郡嘉島町大字井寺<br>至：熊本県上益城郡山都町 城平   | <b>延長</b><br><br>23.0km  |  |
| <b>事業概要</b><br>九州地方中央部を横断する高速道路ネットワークの一部を形成し、熊本県と宮崎県の連携強化や災害に強い広域的なネットワークの構築を目的とした事業である。  |  |  |
| H10年度事業化  | H一年度都市計画決定<br>(H一年度変更)   | H17年度用地着手<br>H17年度工事着手   |
| 全体事業費   | 約904億円   | 事業進捗率<br>(平成30年3月末時点) 約86%   |
|   |  | 供用済延長 1.8km  |
| <b>計画交通量</b> 11,200～14,700台/日   |  |  |
| <b>費用対効果分析結果</b><br>B/C (事業全体) 1.1<br>(残事業) 2.7   | <b>総費用</b> (残事業)/(事業全体) 143/1,104億円<br>事業費：119/1,046億円<br>維持管理費：24/ 58億円 | <b>総便益</b> (残事業)/(事業全体) 382/1,206億円<br>走行時間短縮便益：309/976億円<br>走行経費減少便益：50/ 162億円<br>交通事故減少便益：22/ 68億円 |
| <b>感度分析の結果</b><br>【事業全体】交通量：B/C=1.01～1.2 (交通量 ±10%)<br>事業費：B/C= 1.1～1.1 (事業費 ±10%)<br>事業期間：B/C= 1.1～1.1 (事業期間±20%)  |  |  |
| <b>【残事業】交通量：B/C=2.5～2.8 (交通量 ±10%)</b><br><b>事業費：B/C=2.5～2.9 (事業費 ±10%)</b><br><b>事業期間：B/C=2.5～2.8 (事業期間±20%)</b>   |  |  |
| <b>事業の効果等</b><br>①広域交通ネットワークの形成<br>・熊本市～延岡市間の所要時間短縮に加え、沿線地域住民の生活圏の拡大や生産業や観光業など沿線地域間の交流・連携の促進が期待される。<br>②災害に強いネットワークの構築<br>・災害リスクが回避され、確実な幹線機能を確保した災害に強いネットワークの構築が期待される。<br>③防災機能の強化<br>・災害に強い道路ネットワークが形成され、大規模災害発生時における救命活動、緊急物資や復旧・復興を迅速かつ確実に輸送するルートとして期待される。<br>④生活環境の改善<br>・自動車の走行性向上による環境への影響低減 (CO <sub>2</sub> , NO <sub>2</sub> , SPM削減)       |  |  |
| <b>関係する地方公共団体等の意見</b><br>山都町、御船町長等で構成される①九州中央自動車道建設促進期成会（会長：山都町長）、宮崎・熊本県知事や沿線市町長で構成される②九州中央自動車道建設促進協議会（会長：宮崎県知事）等により早期整備の要望を受けている。（①平成30年8月、②平成30年10月）  |  |  |
| <b>県の意見：</b><br>九州横断自動車道延岡線嘉島JCT～矢部の事業に関する国の「対応方針(原案)」案については、異存ありません。<br>「九州横断自動車道延岡線」は、九州の横軸として熊本・宮崎両県を結ぶ重要な高規格幹線道路であり、九州におけるミッシングリンクを解消することにより九州の一体的な発展を図るために必要不可欠な道路です。<br>また、今後発生が予想されている南海トラフ巨大地震等の大規模災害発生時において、救援物資や医療関係者を円滑かつ迅速に輸送する“命の道”としても早期整備を望んでいます。<br>以上のことから、本県としては、一日も早い全線供用を切望しており、今後ともなお一層の整備推進とともに、引き続き、コスト削減に努めていただきますようお願いいたします。 |  |  |

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、事業継続。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

沿線地域の人口は近年減少傾向にあるものの、一世帯あたりの自動車保有台数は増加傾向で、熊本県平均や九州全体を上回っており、自動車交通への依存は高い状況にある。並行現道（一般道）の交通量は増加傾向。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成10年度に事業化、用地進捗率約99%、事業進捗率約86%（平成30年3月末時点）

平成25年度：嘉島JCTかしま おいけたかやま～小池高山IC間 延長 1.8km (2/2) 開通

平成30年度：小池高山ICおいけたかやま やまとなかしまにし～山都中島西IC間 延長10.8km (2/2) 開通

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

地元や関係機関との協力体制のもと、今後も引き続き残工事等の事業進捗を図っていく。

施設の構造や工法の変更等

法面対策工の見直し

新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策により、着実なコスト縮減に努める。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



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

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

## 再評価結果（平成31年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・技術課  
担当課長名：東川 直正

|   |  |  |  |  |                     |  |
|---|--|--|--|--|---------------------|--|
| <b>事業名</b><br>一般国道3号 <small>あしきた い ずみ</small><br>芦北出水道路   | <b>事業区分</b><br>一般国道  | <b>事業主体</b><br>国土交通省<br>九州地方整備局  |  |  |                     |  |
| <b>起終点</b><br>自：熊本県葦北郡芦北町花岡<br><small>あしきたぐんあしきたまちはなおか</small><br>至：鹿児島県出水市下知識町<br><small>いずみししもちしきちよう</small>  | <b>延長</b><br>29.6km  |  |  |  |                     |  |
| <b>事業概要</b><br>芦北出水道路は、広域ネットワークを形成する事により、災害時の代替路の確保や地域産業の活性化等の支援を目的とした事業である。  |  |  |  |  |                     |  |
| <b>H5年度事業化</b>  | H17, 18年度都市計画決定<br>(H一年度変更)  | H11年度用地着手<br>H20年度工事着手   |  |  |                     |  |
| <b>全体事業費</b>  | 約1,665億円   | <b>事業進捗率</b><br>(平成30年3月末時点)   |  |  |                     |  |
|   | 約55%   | <b>供用済延長</b><br>7.7km  |  |  |                     |  |
| <b>計画交通量</b><br>14,100～20,300台/日  |  |  |  |  |                     |  |
| <b>費用対効果分析結果</b>  | <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;"> <b>B/C</b><br/>                     (事業全体)<br/>                     1.2<br/>                     (残事業)<br/>                     2.6                 </td> <td style="text-align: center;"> <b>総費用</b><br/>                     (残事業)/(事業全体)<br/>                     608/1,745億円<br/>                     (事業費：536/1,644億円)<br/>                     (維持管理費：71/101億円)                 </td> <td style="text-align: center;"> <b>総便益</b><br/>                     (残事業)/(事業全体)<br/>                     1,552/2,138億円<br/>                     (走行時間短縮便益：1,239/1,680億円)<br/>                     (走行経費減少便益：219/329億円)<br/>                     (交通事故減少便益：94/128億円)                 </td> <td style="text-align: center;"> <b>基準年</b><br/>                     平成30年                 </td> </tr> </table> | <b>B/C</b><br>(事業全体)<br>1.2<br>(残事業)<br>2.6  | <b>総費用</b><br>(残事業)/(事業全体)<br>608/1,745億円<br>(事業費：536/1,644億円)<br>(維持管理費：71/101億円) | <b>総便益</b><br>(残事業)/(事業全体)<br>1,552/2,138億円<br>(走行時間短縮便益：1,239/1,680億円)<br>(走行経費減少便益：219/329億円)<br>(交通事故減少便益：94/128億円) | <b>基準年</b><br>平成30年 |  |
| <b>B/C</b><br>(事業全体)<br>1.2<br>(残事業)<br>2.6   | <b>総費用</b><br>(残事業)/(事業全体)<br>608/1,745億円<br>(事業費：536/1,644億円)<br>(維持管理費：71/101億円)   | <b>総便益</b><br>(残事業)/(事業全体)<br>1,552/2,138億円<br>(走行時間短縮便益：1,239/1,680億円)<br>(走行経費減少便益：219/329億円)<br>(交通事故減少便益：94/128億円) | <b>基準年</b><br>平成30年  |  |                     |  |
| <b>感度分析の結果</b><br>【事業全体】交通量：B/C=1.1～1.3（交通量 ±10%）<br>事業費：B/C=1.2～1.3（事業費 ±10%）<br>事業期間：B/C=1.2～1.3（事業期間±20%）<br>【残事業】交通量：B/C=2.6～2.8（交通量 ±10%）<br>事業費：B/C=2.3～2.8（事業費 ±10%）<br>事業期間：B/C=2.3～2.7（事業期間±20%）   |  |  |  |  |                     |  |
| <b>事業の効果等</b><br>①広域交通ネットワークの形成<br>・八代市から鹿児島市に至る沿岸部の広域ネットワークを形成することで、地域間の移動時間の短縮が期待される。<br>②地域間交流の支援<br>・芦北町、津奈木町、水俣市、出水市の通勤・通学・買い物などといった地域間交流の支援が期待される。<br>③企業立地<br>・ICからの10km圏域が拡大し、新たな企業立地が期待される。<br>④災害に強いネットワークの構築<br>・九州縦貫自動車道の通行止め時の代替機能などの防災機能の強化が期待される。<br>⑤生活環境の改善<br>・自動車の走行性向上による環境への影響低減（CO <sub>2</sub> , NO <sub>2</sub> , SPM削減）  |  |  |  |  |                     |  |
| <b>関係する地方公共団体等の意見</b><br>出水市をはじめとする自治体（9市4町）で構成される南九州西回り自動車道建設促進期成会（会長：出水市長）から早期完成の要望を受けている。（平成30年11月）<br><br><b>県の意見：</b><br>（熊本県）今回意見照会のありました一般国道3号芦北出水道路の事業に関する国の「対応方針（原案）」案については、異存ありません。<br>この道路は、九州南部の高速ネットワークを形成する高規格幹線道路「南九州西回り自動車道」の一部を担い、災害時の代替路の確保や地域産業の活性化等を図る重要な道路です。<br>また、水俣病により疲弊した水俣・芦北地域の振興を図るうえで重要な道路であり、昭和53年の閣議了解を踏まえ第六次にわたり県が策定している「水俣・芦北地域振興計画」の中においても、「南九州西回り自動車道」の整備促進を重要な施策として掲げています。<br>以上のことから、本県としては、一日も早い全線供用を切望しており、今後ともなお一層の整備推進とともに、引き続き、コスト縮減に努めていただきますようお願いいたします。<br>（鹿児島県）「対応方針（原案）」案の「継続」については、異存ありません。<br>当該道路は、九州縦貫自動車道などとともに、広域的な高速交通ネットワークを形成し、九州の一体的浮場に寄与するだけでなく、地域間の交流連携の強化、産業や観光の振興のほか、大規模災害発生時における住民の迅速な避難や緊急物資の輸送などに大きな役割を担う極めて重要な道路であることから、事業の継続をお願いするとともに、できる限り早期に整備完了していただきたい。 |  |  |  |  |                     |  |

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、事業継続。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

沿線地域の人口は減少傾向にあるが、交通量は約1.9万台/日で推移し、また、自動車保有台数は熊本県・鹿児島県合計及び九州全体を上回っており、自動車交通への依存は高いと考えられる。事業化と比較して、社会的情勢の大きな変化は認められない。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成5年度に事業化、用地進捗率約89%、事業進捗率約55%。(平成30年3月末時点)

平成27年度：芦北IC～津奈木IC間 延長7.7km (2/4) 開通

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

地元や関係機関との協力体制のもと、今後も引き続き残工事等の事業進捗を図っていく。

平成30年度：津奈木IC～水俣IC間 延長5.6km (2/4) 開通予定

施設の構造や工法の変更等

法面工法の見直し、地盤改良の見直し、トンネル支保工構造の変更

新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策により、着実なコスト縮減に努める。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



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

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

## 再評価結果（平成31年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・技術課

担当課長名：東川 直正

|  |   |  |
|--|---|--|
| <b>事業名</b><br>一般国道10号 <small>たかえかくふく</small><br>高江拡幅   | <b>事業区分</b><br>一般国道                         | <b>事業主体</b><br>国土交通省<br>九州地方整備局  |
| <b>起終点</b><br>自：大分県大分市鴛野 <small>おおいたしおしの</small><br>至：大分県大分市中判田 <small>おおいたしなかはんだ</small>  | <b>延長</b><br>2.8km                          |  |
| <b>事業概要</b><br>高江拡幅は、国道10号の交通混雑の緩和や交通安全性の向上、安全な歩行空間の確保を目的とした事業である。   |   |  |
| H26年度事業化   | S47年度都市計画決定<br>(H17年度変更)                    | H28年度用地着手  |
| H一年度工事着手   |   |  |
| 全体事業費  | 約85億円                                       | 事業進捗率<br>(平成30年3月末時点)  |
|  | 約5%   | 供用済延長<br>0.0km   |
| <b>計画交通量</b> 40,900～41,200台/日  |   |  |
| 費用対効果<br>分析結果  | <b>B/C</b><br>(事業全体)<br>3.0<br>(残事業)<br>3.3 | <b>総費用</b> (残事業)/(事業全体)<br>69/77億円<br>(事業費：63/70億円)<br>(維持管理費：6.6/6.6億円)                                     |
|  |   | <b>総便益</b> (残事業)/(事業全体)<br>230/230億円<br>(走行時間短縮便益：214/214億円)<br>(走行経費減少便益：9.2/9.2億円)<br>(交通事故減少便益：7.4/7.4億円) |
|  |   | <b>基準年</b><br>平成30年  |
| <b>感度分析の結果</b><br>【事業全体】交通量：B/C=2.7～3.3（交通量 ±10%）<br>事業費：B/C=2.8～3.3（事業費 ±10%）<br>事業期間：B/C=2.9～3.1（事業期間 ±20%）  |   |  |
| 【残事業】交通量：B/C=3.0～3.6（交通量 ±10%）<br>事業費：B/C=3.0～3.7（事業費 ±10%）<br>事業期間：B/C=3.2～3.4（事業期間 ±20%）   |   |  |
| <b>事業の効果等</b><br>①交通混雑の緩和<br>・前後を4車線区間に挟まれたボトルネック区間の解消により、走行速度の向上など交通混雑の緩和<br>②交通事故の減少<br>・交通混雑の緩和やスムーズな走行環境への改善による死傷事故の減少<br>③安全な歩行空間の確保<br>・歩道整備による歩行者の安全性向上<br>④生活環境の改善<br>・自動車の走行性向上による環境への影響低減（CO <sub>2</sub> , NO <sub>2</sub> , SPM削減） |   |  |
| <b>関係する地方公共団体等の意見</b><br>大分市長により、早期整備の要望を受けている（平成30年1月）  |   |  |
| <b>県の意見</b><br>「対策方針（原案）案」に異存はありません。早期完成をお願いいたします。   |   |  |
| <b>事業評価監視委員会の意見</b><br>審議の結果、事業継続。   |   |  |
| <b>事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等</b><br>大分市の人口は増加傾向。一世帯あたりの自動車保有台数は大分県平均よりも低いものの九州全体と同程度。交通量は増加傾向。   |   |  |
| <b>事業の進捗状況、残事業の内容等</b><br>平成26年度に事業化、用地進捗率約6%、事業進捗率約5%（平成30年3月末時点）   |   |  |
| <b>事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等</b><br>地元や関係機関との協力体制のもと、今後も引き続き残工事等の事業進捗を図っていく。  |   |  |

施設の構造や工法の変更等

施設の構造や施工等に変更はないが、新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策により、着実なコスト縮減に努める。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。  
※総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

## 再評価結果（平成31年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・技術課  
担当課長名：東川 直正

|   |   |  |
|---|---|--|
| <b>事業名</b><br>一般国道10号 <small>みやこのじょう</small> 都城道路   | <b>事業区分</b><br>一般国道                         | <b>事業主体</b><br>国土交通省<br>九州地方整備局  |
| <b>起終点</b><br>自：宮崎県 <small>みやこのじょう</small> 都城市乙房町<br>至：宮崎県 <small>みやこのじょう</small> 都城市五十町  | <b>延長</b><br><br>7.7km                      |  |
| <b>事業概要</b><br>都城道路は、地域高規格道路「都城志布志道路」の一部として、都城IC～志布志港を結ぶ広域ネットワークを形成するとともに、都城市街地の交通混雑の緩和等を目的とした事業である。  |   |  |
| H12年度事業化  | H11年度都市計画決定<br>(H一年度変更)                     | H13年度用地着手<br>H18年度工事着手   |
| <b>全体事業費</b>  | 約404億円                                      | <b>事業進捗率</b><br>(平成30年3月末時点)   |
|   |   | 約75%   |
|   |   | <b>供用済延長</b><br>1.9km  |
| <b>計画交通量</b>  | 25,900～38,300台/日                            |  |
| <b>費用対効果分析結果</b>  | <b>B/C</b><br>(事業全体)<br>2.5<br>(残事業)<br>9.4 | <b>総費用</b><br>(残事業)/(事業全体)<br>105/474億円<br>(事業費：89/442億円)<br>(維持管理費：16/32億円)                                     |
|   |   | <b>総便益</b><br>(残事業)/(事業全体)<br>990/1,174億円<br>(走行時間短縮便益：742/888億円)<br>(走行経費減少便益：159/186億円)<br>(交通事故減少便益：88/100億円) |
|   |   | <b>基準年</b><br>平成30年  |
| <b>感度分析の結果</b>  |   |  |
| 【事業全体】交通量：B/C=2.4～2.6（交通量 ±10%）<br>事業費：B/C=2.4～2.5（事業費 ±10%）<br>事業期間：B/C=2.4～2.6（事業期間±20%）  |   |  |
| 【残事業】交通量：B/C=9.0～9.9（交通量 ±10%）<br>事業費：B/C=8.7～10.3（事業費 ±10%）<br>事業期間：B/C=8.8～9.8（事業期間±20%）  |   |  |
| <b>事業の効果等</b>   |   |  |
| ①交通混雑の緩和<br>・都城市街地部には主要渋滞箇所が点在するなど渋滞が著しい状況にあるが、国道10号の交通が都城道路へ転換することで、交通混雑の緩和が期待される。   |   |  |
| ②広域交通ネットワークの形成<br>・九州最大飼料ターミナルである志布志港と都城市等の全国有数の畜産地域を結ぶ広域ネットワークが形成され、円滑な輸送が実現、畜産業をはじめとする物流の効率化が期待される。   |   |  |
| ③沿道立地の効果<br>・都城志布志道路を活かした工業団地造成や企業誘致等に都城市が取り組んでおり、道路整備とともに、企業立地の促進や雇用創出など地域活性化に大きな効果が期待される。   |   |  |
| ④生活環境の改善<br>・自動車の走行性向上による環境への影響低減（CO <sub>2</sub> 、NO <sub>2</sub> 、SPM削減）  |   |  |
| <b>関係する地方公共団体等の意見</b>   |   |  |
| 都城市をはじめとする関係首長及び議会議長等で構成される①都城志布志道路建設促進協議会（会長：都城市長）や②都城志布志道路早期完成促進民間協議会（会長：都城商工会議所）等により早期整備の要望を受けている。（①②ともに平成30年5月）                                 |   |  |
| <b>県の意見</b>   |   |  |
| 都城道路につきましては、九州縦貫自動車道宮崎線都城ICと国際バルク戦略港湾志布志港を連結する地域高規格道路都城志布志道路として広域ネットワークを形成し、南九州圏域の経済や地域の活性化などに大きな役割を果たす重要な道路であります。                                  |   |  |
| また、都城市街地の交通混雑の緩和や沿道環境の改善、交通安全性の向上にも寄与する大切な道路でもあります。   |   |  |
| さらに、大規模災害時や異常気象時における人命救助や物資の輸送を担う機能も有しており、防災や医療の道としても非常に大きな役割を担う道路として、地域住民からも早期整備を求める要望がなされていることから、「対応方針（原案）」の「継続」について異論はなく、早期供用に向けて一層の整備推進をお願いします。 |   |  |
| <b>事業評価監視委員会の意見</b>   |   |  |
| 審議の結果、事業継続。   |   |  |

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

都城市の人口は減少傾向にあるが、一世帯あたりの自動車保有台数は、宮崎県・九州全体を上回っており、自動車交通への依存は高い状況にある。国道10号現道の交通量は2.7万台/日前後で推移しており、依然として事業の必要性は高い。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成12年度に事業化、用地進捗率100%、事業進捗率約75%（平成30年3月末時点）

平成23年度：平塚IC～五十町IC間 延長1.9km（2/4）開通

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

地元や関係機関との協力体制のもと、今後も引き続き残工事等の事業進捗を図っていく。

平成30年度：横市IC～平塚IC間 延長2.8km（2/4）開通予定

平成33年度：乙房IC(仮称)～横市IC間 延長3.0km（2/4）開通予定

施設の構造や工法の変更等

軟弱地盤対策の追加、地下水対策及び浸食対策の追加

新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策により、着実なコスト縮減に努める。

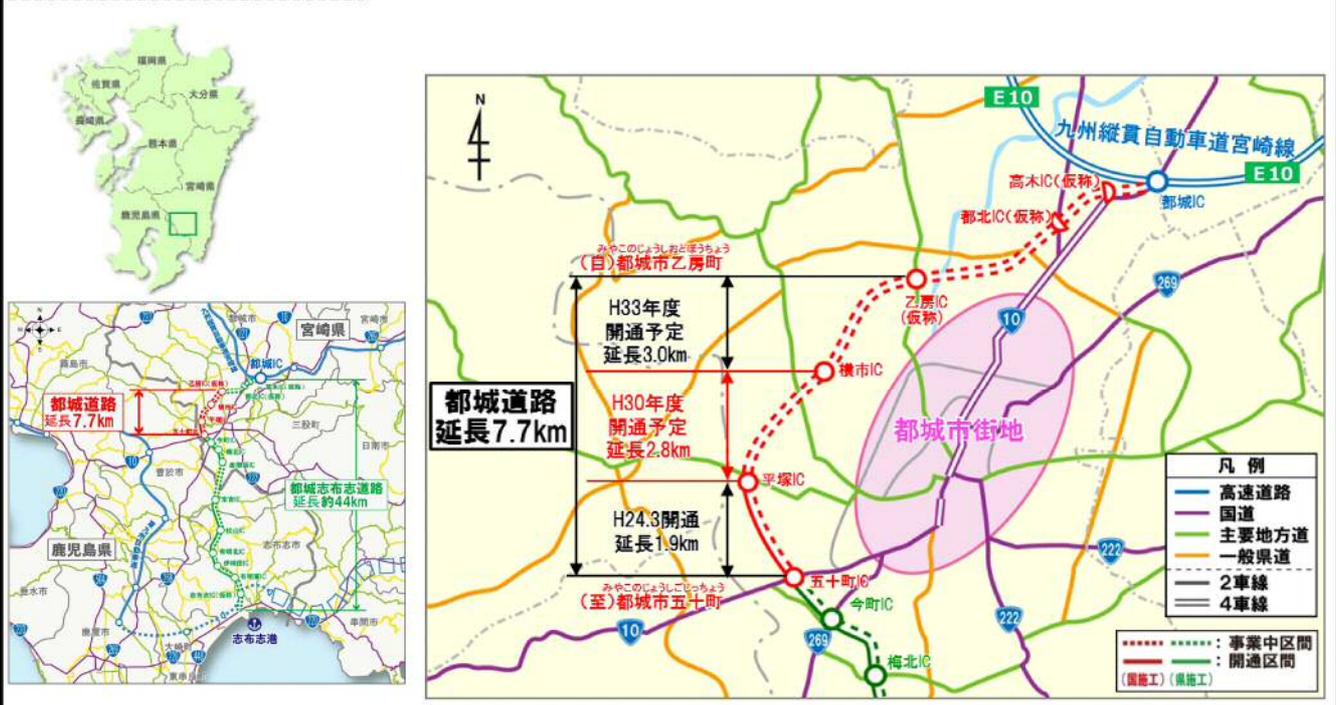
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



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

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

## 再評価結果（平成31年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局国道・技術課

担当課長名：東川 直正

|   |   |  |
|---|---|--|
| <b>事業名</b><br>一般国道3号 <small>かごしまとうざい</small><br>鹿児島東西道路   | <b>事業区分</b><br>一般国道                         | <b>事業主体</b><br>国土交通省<br>九州地方整備局  |
| <b>起終点</b><br>自：鹿児島県鹿児島市田上八丁目<br>至：鹿児島県鹿児島市上荒田町   | <b>延長</b><br>3.4km                          |  |
| <b>事業概要</b><br>鹿児島東西道路は、中心市街地へのアクセス機能の強化、国道3号の交通混雑の緩和や交通安全性の向上等を目的とした事業である。   |   |  |
| H13年度事業化  | H12年度都市計画決定<br>(H25年度変更)                    | H14年度用地着手  |
| H17年度工事着手   |   |  |
| 全体事業費   | 約938億円                                      | 事業進捗率<br>(平成30年3月末時点)  |
|   |   | 約36%   |
|   |   | 供用済延長<br>2.2km   |
| <b>計画交通量</b> 19,800～45,200台/日   |   |  |
| <b>費用対効果<br/>分析結果</b>   | <b>B/C</b><br>(事業全体)<br>1.2<br>(残事業)<br>1.4 | <b>総費用</b> (残事業)/(事業全体)<br>500/911億円<br>(事業費：493/898億円)<br>(維持管理費：7.1/13億円)                                |
|   |   | <b>総便益</b> (残事業)/(事業全体)<br>687/1,048億円<br>(走行時間短縮便益：597/902億円)<br>(走行経費減少便益：62/96億円)<br>(交通事故減少便益：27/51億円) |
|   |   | <b>基準年</b><br>平成30年  |
| <b>感度分析の結果</b><br>【事業全体】交通量：B/C=1.03～1.2 (交通量 ±10%)<br>事業費：B/C=1.1～1.2 (事業費 ±10%)<br>事業期間：B/C=1.1～1.2 (事業期間±20%)  |   |  |
| 【残事業】交通量：B/C=1.3～1.5 (交通量 ±10%)<br>事業費：B/C=1.2～1.5 (事業費 ±10%)<br>事業期間：B/C=1.3～1.4 (事業期間±20%)  |   |  |
| <b>事業の効果等</b>   |   |  |
| ①交通混雑の緩和<br>・幹線道路などとの交差箇所が複数存在し、旅行速度が低下している状況にあるが、鹿児島東西道路の整備によって交通の分担が図られ、交通混雑の緩和が期待される。  |   |  |
| ②交通安全性の向上<br>・交通渋滞などにより、県内の国道と比べても交通事故の発生が多い状況にあるが、鹿児島東西道路の整備により交通が転換することで交通安全性の向上が期待される。   |   |  |
| ③観光振興の支援<br>・鹿児島空港と鹿児島中央駅を結ぶシャトルバスは、暫定2車線開通により鹿児島IC経由にルートを変更している状況にあることから、事業中区間の整備によって定時性がさらに高まることで、より一層の利便性向上が期待される。   |   |  |
| ④生活環境の改善<br>・自動車の走行性向上による環境への影響低減 (CO <sub>2</sub> , NO <sub>2</sub> , SPM削減)   |   |  |
| <b>関係する地方公共団体等の意見</b><br>鹿児島県知事や鹿児島県市長会等で構成される①「鹿児島県開発促進協議会（会長：鹿児島県県議会議長）」、鹿児島商工会議所や鹿児島経済同友会等で構成される②「鹿児島東西・南北幹線道路建設促進期成会（会長：鹿児島市長）」等により早期整備の要望を受けている。(①平成30年11月、②平成30年6月)               |   |  |
| <b>県の意見：</b><br>「対応方針（原案）」案の「継続」については、異存ありません。<br>国道3号鹿児島東西道路は、鹿児島インターから鹿児島市街地への交通アクセス機能を強化するとともに、交通混雑の緩和や交通安全性の向上等を目的とした重要な道路と認識しています。<br>今後とも、事業が着実に実施され、早期完成が図られるよう、所要の予算の確保をお願いします。 |   |  |
| <b>事業評価監視委員会の意見</b><br>審議の結果、事業継続。  |   |  |

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

沿線地域の人口及び自動車保有台数は横ばい傾向にあり、交通量は約4.4万台/日で推移。事業化時と比較して、社会的情勢の大きな変化は認められない。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成13年度に事業化、用地進捗率約98%、事業進捗率約36%（平成30年3月末時点）

平成21年度：鹿児島IC～田上IC間ランプ 延長0.4km（2/4）開通

平成25年度：鹿児島IC～田上IC間ランプ 延長0.4km（4/4）開通

田上IC～建部IC間 延長1.8km（2/4）開通

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

地元や関係機関との協力体制のもと、今後も引き続き残工事等の事業進捗を図っていく。

施設の構造や工法の変更等

軟弱地盤に対する対策の追加

新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策により、着実なコスト縮減に努める。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



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

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

## 再評価結果（平成31年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・防災課  
担当課長名：東川 直正

|                |   |   |  |              |           |                |
|----------------|---|---|--|--------------|-----------|----------------|
| 事業名            | 一般国道58号 <small>なほきたどうろ</small> 那覇北道路  |   | 事業区分   | 一般国道         | 事業主体      | 内閣府<br>沖縄総合事務局 |
| 起終点            | 自： <small>おきなわけん なほしまち</small> 沖縄県那覇市港町<br>至： <small>おきなわけん なほしわかさ</small> 沖縄県那覇市若狭   |   |  | 延長           | 2. 2 km   |                |
| 事業概要           | <p>那覇北道路は、那覇都市圏において慢性的な混雑緩和を図ることを目的に整備を推進している2環状7放射道路の一部を形成し、那覇港及び周辺地域の道路ネットワークと連携し、国道58号の交通混雑の緩和・交通安全性の改善、那覇港・那覇空港へのアクセス向上に寄与する那覇市港町から那覇市若狭に至る延長2.2kmの道路である。</p>   |   |  |              |           |                |
| H26年度事業化       | H25年度都市計画決定   |   | H一年度用地着手   |              | H28年度工事着手 |                |
| 全体事業費          | 約731億円  | 事業進捗率   | 約3%  | 供用済延長        | 0km       |                |
|                | (平成30年3月末時点)  |   |  |              |           |                |
| 計画交通量          | 30,800～51,700台/日  |   |  |              |           |                |
| 費用対効果分析結果      | B/C<br><small>(事業全体)</small><br>1.7<br><small>(残事業)</small><br>1.7  | 総費用<br><small>(残事業)/(事業全体)</small><br>561/576億円<br>事業費：547/562億円<br>維持管理費：14/14億円 | 総便益<br><small>(残事業)/(事業全体)</small><br>973/973億円<br>走行時間短縮便益：799/799 億円<br>走行経費減少便益：132/132 億円<br>交通事故減少便益：42/42 億円 | 基準年<br>平成30年 |           |                |
| 感度分析の結果        | <p>【事業全体】交通量：B/C=1.5～1.8（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.5～1.9（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=1.5～1.7（事業期間±20%）</p> <p>【残事業】交通量：B/C=1.6～1.9（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.6～1.9（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=1.6～1.8（事業期間±20%）</p>  |   |  |              |           |                |
| 事業の効果等         | <p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・損失時間の削減が見込まれる。</li> <li>・現道の路線バスの利便性向上が見込まれる。</li> <li>・那覇空港へのアクセス向上が見込まれる。</li> </ul> <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・重要港湾（那覇港）へのアクセス向上が見込まれる。</li> </ul> <p>③都市の再生</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路を形成する。</li> </ul> <p>④国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・県庁所在地（那覇市）へのアクセス向上が見込まれる。（那覇市～浦添市）</li> </ul> <p>⑤個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・那覇空港から北谷アメリカンビレッジへのアクセス向上が見込まれる。</li> </ul> <p>⑥災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・第1次緊急輸送道路に位置づけられている国道58号の迂回路としての機能が期待される。</li> </ul> <p>⑦地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・CO2排出量の削減が見込まれる。</li> </ul> <p>⑧生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・NO2、SPM排出量の削減が見込まれる。</li> </ul> |   |  |              |           |                |
| 関係する地方公共団体等の意見 | <p>沖縄県知事の意見：一般国道58号那覇北道路は、読谷村から糸満市に至る地域高規格道路沖縄西海岸道路の一部であるとともに、2環状7放射道路の一部を形成し、那覇都市圏の渋滞緩和や那覇空港、那覇港へのアクセス向上に資する、本県の県民生活や観光振興等を支える極めて重要な道路と認識している。</p> <p>本道路の現道区間である国道58号は、那覇市中心部への交通と那覇市を通過する交通により慢性的な交通渋滞が生じていることに加え、物流センターの整備等による港湾機能の強化や那覇空港第2滑走路の整備により、今後も観光客や貨物量の増加に伴う交通負荷の増大が予想されることから、交通経路の分散を図る本道路の早期整備は急務である。</p>   |   |  |              |           |                |

以上により、対応方針(原案)のとおり事業継続に同意する。

事業評価監視委員会の意見

- ・対応方針(原案)に対して審議を行った結果、「事業継続」で了承された。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・那覇市の一般道の平日混雑時旅行速度は全国ワースト1位。  
また、国道58号の交通量は、交通容量を超過している。
- ・那覇港総合物流センターや那覇空港第二滑走路整備により、更なる交通量の増大が予想される。
- ・那覇港浦添ふ頭西海岸開発計画や大型商業施設等の観光拠点開発が進展している。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・平成26年度に事業化、事業進捗率3% (平成29年度末時点)

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・早期開通に向け、鋭意事業進捗を図る。

施設の構造や工法の変更等

- ・技術の進展に伴う新技術・新工法の積極的な活用により、着実なコスト縮減に努める。

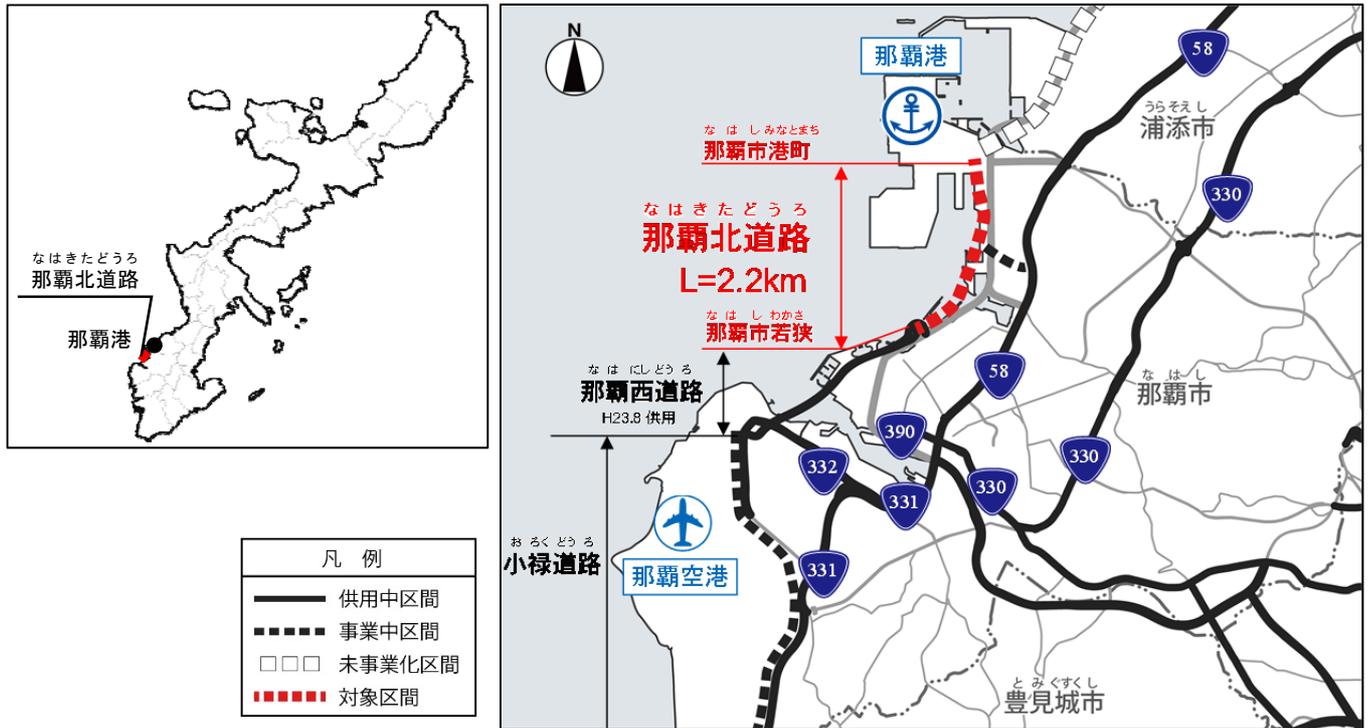
対応方針(原案)

事業継続

対応方針決定の理由

- ・以上の状況を勘案すれば、必要性、重要性は当初から変わらず事業を継続する必要がある。

事業概要図



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。  
※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

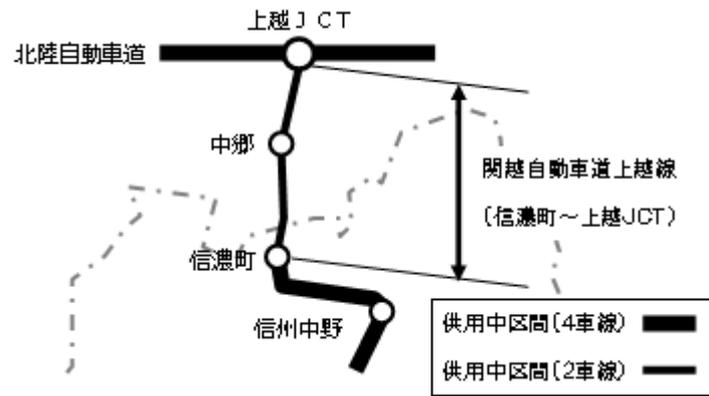
再評価結果(平成31年度事業継続箇所)

担当課:道路局 高速道路課

担当課長名:山本 巧

|                          |  |   |  |              |          |            |
|--------------------------|--|---|--|--------------|----------|------------|
| 事業名                      | 関越自動車道 上越線(信濃町～上越JCT)  |   | 事業区分   | 高速自動車国道      | 事業主体     | 東日本高速道路(株) |
| 起終点                      | 自:長野県上水内郡信濃町大字野尻<br>至:新潟県上越市大字中屋敷  |   |  |              | 延長       | 38 km      |
| 事業概要                     | 関越自動車道 上越線は、長野道・北陸道・関越道とあわせて広域的なネットワークを形成することにより、上信越地方の沿線地域の産業、経済、観光等の発展に重要な役割を果たす道路である。   |   |  |              |          |            |
| S60年度事業化                 | S60年度都市計画決定  |   | H3年度用地着手   |              | H5年度工事着手 |            |
| 全体事業費                    | 約 2,259 億円   | 事業進捗率   | 82% (H 30.3末)  |              | 供用済延長    | 38km       |
| 計画交通量                    | 9,200～10,700 台/日   |   |  |              |          |            |
| 費用対効果分析結果                | B/C<br>(事業全体)<br>1.2<br>(残事業)<br>1.7   | 総費用<br>(残事業)/(事業全体)<br>277 / 4,273 億円<br>事業費:129 / 3,686億円<br>維持管理費:149 / 587億円 | 総便益<br>(残事業)/(事業全体)<br>478 / 5,071億円<br>走行時間短縮便益: 532 / 4,033億円<br>走行経費減少便益: ▲ 55 / 817億円<br>交通事故減少便益: 1 / 220億円 | 基準年<br>平成30年 |          |            |
| 感度分析の結果                  | 残事業について感度分析を実施   |   |  |              |          |            |
| 交通量変動                    | : B/C = 1.9 (交通量 +10%)   |   | B/C = 1.6 (交通量 -10%)   |              |          |            |
| 事業費変動                    | : B/C = 1.6 (事業費 +10%)   |   | B/C = 1.8 (事業費 -10%)   |              |          |            |
| 事業期間変動                   | : B/C = 1.7 (事業期間 +1年)   |   |  |              |          |            |
| 事業の効果等                   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・円滑なモビリティの確保(当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線が存在する又は新たなバス路線が期待できる)</li> <li>・国土・地域ネットワークの構築(当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する)</li> <li>・災害への備え(緊急輸送道路が通行止めになった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する) 他 10項目に該当</li> </ul>  |   |  |              |          |            |
| 関係する地方公共団体等の意見           | <p>新潟県知事の意見:上信越自動車道の信濃町IC～上越JCT間は、暫定2車線の対面通行であることから、反対車線への飛び出しによる痛ましい事故や、豪雪地特有の降雪により安全な交通に支障をきたし、また、工事・事故等に伴う通行止めや行楽期の渋滞が多く発生し、安全性と定時性の確保が問題となっております。本路線は、日本海側と太平洋側の国土軸を繋ぐ高速交通ネットワークを形成しており、大規模な災害が発生した際には、緊急輸送路としての役割を担う重要な道路であります。県民の安全・安心な生活の確保や企業の活発な経済活動を進めるため、物流・人流を担う路線としても重要であり、本年、全体の8割で4車線化が図られますが、残る2割についても一日も早く4車線化が完成されるよう、より一層の事業推進を強く要望します。</p> <p>長野県知事の意見:上信越自動車道は、長野道、北陸道、関越道とあわせて広域的なネットワークを形成する重要な道路です。暫定2車線区間の4車線化を行う本事業は、当該路線に求められる信頼性、安全性、快適性の確保や冬期交通の円滑化などを図り、本県において生産性の向上、経済の好循環、観光の振興など様々なストック効果をもたらす事業です。ついては、事業を継続し早期完成を図るよう強く要望します。</p> |   |  |              |          |            |
| 事業評価監視委員会の意見             | 対応方針(原案)のとおり了承。  |   |  |              |          |            |
| 事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等  | 平成29年の交通量は10,400～11,600台/日であり、過去3年間(H27～H29)に157回の渋滞が発生している。   |   |  |              |          |            |
| 事業の進捗状況、残事業の内容等          | 平成9年10月に信濃町～中郷間、平成11年10月に中郷～上越JCT間が暫定供用。<br>残事業の内容は4車線化工事。   |   |  |              |          |            |
| 事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等 | 暫定2車線供用済み。<br>平成30年12月までに当該区間の8割が4車線化しており、残り2割の4車線化を平成31年度までに完了予定。   |   |  |              |          |            |
| 施設の構造や工法の変更等             | 新技術・新工法や現地の状況変化も確認しながら積極的にコスト縮減を図っていく。   |   |  |              |          |            |
| 対応方針                     | 事業継続   |   |  |              |          |            |
| 対応方針決定の理由                | 以上の状況を勘案すれば、当初からの事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。   |   |  |              |          |            |

事業概要図



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

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

# 再評価結果（平成30年度事業継続箇所）

担当課： 道路局高速道路課

担当課長名： 山本 巧

|  |   |                   |                    |                         |              |            |
|--|---|-------------------|--------------------|-------------------------|--------------|------------|
| 事業名  | 第二東海自動車道 横浜名古屋線<br>御殿場JCT～浜松いなさJCT        |                   | 事業区分               | 高速自動車国道                 | 事業主体         | 中日本高速道路(株) |
| 起終点  | 自) 静岡県御殿場市駒門<br>至) 静岡県浜松市北区引佐町東黒田         |                   |                    | 延長                      | 145km        |            |
| 事業概要   |   |                   |                    |                         |              |            |
| 第二東海自動車道は近畿自動車道名古屋神戸線と一体となって、三大都市圏を相互に結び、人の交流と物流を支える大動脈として、日本経済を牽引するとともに、東名・名神高速道路の代替機能を果たす上で不可欠な路線である。御殿場JCT～浜松いなさJCT間の6車線化により、物流効率化による生産性の向上、東名とのダブルネットワークの安定性向上による交通の確保及び東名リニューアル工事実施時における円滑な交通の確保などの効果が見込まれる。  |   |                   |                    |                         |              |            |
| H5年度事業化  |   | H3年度都市計画決定        |                    | H7年度用地着手                |              | H6年度工事着工   |
| 全体事業費  | 約25,980億円                                 | 事業進捗率             | 約96%               | 供用済延長                   | 145km        |            |
| 計画交通量  | 約53,400台/日～65,400台/日【御殿場JCT～浜松いなさJCT】     |                   |                    |                         |              |            |
| 費用対効果<br>分析結果<br>【御殿場JCT～<br>浜松いなさJCT】   | B/C                                       | 総費用               | (残事業)/(事業全体)       | 総便益                     | (残事業)/(事業全体) | 基準年        |
| (事業全体) 2.3   |   | 968/43,653億円      |                    | 6,535/99,035億円          |              | 平成30年      |
| (残事業) 6.8  |   | 事業費：770/40,913億円  |                    | 走行時間短縮便益：6,644/97,187億円 |              |            |
|  |   | 維持管理費：198/2,740億円 |                    | 走行経費減少便益：-135/1,414億円   |              |            |
| 感度分析の結果：残事業について感度分析を実施【御殿場JCT～浜松いなさJCT】  |   |                   |                    |                         |              |            |
| 交通量変動  | B/C=7.4 (交通量 +10%)                        |                   | B/C=6.1 (交通量 -10%) |                         |              |            |
| 事業費変動  | B/C=6.3 (事業費 +10%)                        |                   | B/C=7.3 (事業費 -10%) |                         |              |            |
| 事業期間変動   | B/C=6.9 (事業期間 -1年)                        |                   | B/C=6.5 (事業期間 +1年) |                         |              |            |
| 事業の効果等   |   |                   |                    |                         |              |            |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>円滑なモビリティの確保（並行区間等の渋滞損失時間削減が期待される。）</li> <li>物流効率化への支援（農林水産業を主体とする地域から大都市圏への農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる）</li> <li>災害への備え（緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する）</li> </ul> <p style="text-align: right;">他7項目に該当</p>   |   |                   |                    |                         |              |            |
| 関係する地方公共団体等の意見   |   |                   |                    |                         |              |            |
| <静岡県>  |   |                   |                    |                         |              |            |
| <p>新東名高速道路は、我が国の東西交通の大動脈として、国際競争力の強化に寄与するとともに、切迫する南海トラフ地震などの大規模災害発生時には、緊急物資の輸送や復旧活動を支える極めて重要な道路である。</p> <p>これまでに御殿場ジャンクション以西が開通し、東名高速道路とのダブルネットワーク化により、高速性や定時性の確保に加え、沿線地域の観光振興や、企業活動の活性化など、大きな効果をもたらしている。</p> <p>一方、生産性向上に対する社会的要請に応えるためには、高速道路でのトラック隊列走行などの実現を見据え、新東名高速道路の6車線化により、ダブルネットワークの安定性・効率性を更に向上させる必要がある。</p> <p>こうした状況の中、御殿場ジャンクション～浜松いなさジャンクション間は、ほぼ全線において6車線運用に対応した構造物で整備済みであることから、早期の6車線化をお願いしたい。</p> |   |                   |                    |                         |              |            |
| 事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等  |   |                   |                    |                         |              |            |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>新東名静岡県区間（御殿場JCT～浜松いなさJCT）が平成24年4月に開通。</li> <li>新東名愛知県区間（浜松いなさJCT～豊田東JCT）が平成28年2月に開通。</li> </ul>   |   |                   |                    |                         |              |            |
| 事業の進捗状況、残事業の内容等  |   |                   |                    |                         |              |            |
| 既に6車線分の用地取得が完了しており、橋梁やトンネル等の構造物についても6車線化対応が完了している。   |   |                   |                    |                         |              |            |
| 事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等   |   |                   |                    |                         |              |            |
| 特になし   |   |                   |                    |                         |              |            |
| 施設の構造や工法の変更等   |   |                   |                    |                         |              |            |
| 新技術・新工法や現地の状況変化も確認しながら積極的にコスト縮減を図っていく。   |   |                   |                    |                         |              |            |
| 対応方針   | 事業継続                                      |                   |                    |                         |              |            |
| 対応方針決定の理由  | 以上の状況を勘案すれば、当初から事業の必要性、重要性が増しているものと考えられる。 |                   |                    |                         |              |            |

第二東海自動車道 横浜名古屋線  
御殿場JCT～浜松いなさJCT



※ 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

再評価結果（平成30年度事業継続箇所）

担当課：道路局 高速道路課

担当課長名：山本 巧

|  |                                |   |   |              |           |            |
|--|--------------------------------|---|---|--------------|-----------|------------|
| 事業名  | 近畿自動車道敦賀線<br>福知山～舞鶴西           |   | 事業区分  | 高速自動車国道      | 事業主体      | 西日本高速道路(株) |
| 起終点  | 自) 京都府福知山市長田野町<br>至) 京都府舞鶴市字堀  |   |   | 延長           | 23km      |            |
| 事業概要   |                                |   |   |              |           |            |
| 近畿自動車道敦賀線は、中国縦貫道、名神高速道路、北陸道と一体となって高速道路ネットワークを形成し、近畿地方の一体的な産業、経済、文化の交流発展に資する路線である。  |                                |   |   |              |           |            |
| S53年度事業化   | 都市計画決定                         |   | —   | S57年度用地着手    | S61年度工事着手 |            |
| 全体事業費  | 約1,078億円                       |   | 事業進捗率   | 86% (H30.末)  | 供用済延長     | 23km       |
| 計画交通量  | 約9,300 ～ 約10,300台/日            |   |   |              |           |            |
| 費用対効果分析結果  | B/C<br>(事業全体) 1.6<br>(残事業) 3.4 | 総費用<br>(残事業)/(事業全体)<br>80/2,604億円<br>事業費：56/2,220億円<br>維持管理費：24/385億円 | 総便益<br>(残事業)/(事業全体)<br>269/4,158億円<br>走行時間短縮便益：243/3,534億円<br>走行経費減少便益：22/512億円<br>交通事故減少便益：4/112億円 | 基準年<br>平成30年 |           |            |
| 感度分析の結果  |                                |   |   |              |           |            |
| 残事業について感度分析を実施   |                                |   |   |              |           |            |
| 交通量変動  | B/C=3.7 (交通量+10%)              |   | B/C=3.0 (交通量-10%)   |              |           |            |
| 事業費変動  | B/C=3.6 (事業費-10%)              |   | B/C=3.2 (事業費+10%)   |              |           |            |
| 事業期間変動   | B/C=3.4 (事業期間-1年)              |   | B/C=3.3 (事業期間+1年)   |              |           |            |
| 事業の効果等   |                                |   |   |              |           |            |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>国土・地域ネットワークの構築(当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する)</li> <li>災害への備え(緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する)</li> <li>災害への備え(並行する高速ネットワークの代替路線として機能する)</li> </ul> <p style="text-align: right;">他8項目に該当</p>           |                                |   |   |              |           |            |
| 関係する地方公共団体等の意見   |                                |   |   |              |           |            |
| [京都府知事の意見]   |                                |   |   |              |           |            |
| <p>近畿自動車道敦賀線については、今年6月の大阪北部地震時には代替路線となるなどリダンダンシー確保とともに、日本海国土軸として物流及び観光において非常に重要であると認識しているところ。</p> <p>福知山から舞鶴西の4車線化事業については、今年11月に綾部から舞鶴西間が先行して4車線運用が開始され、京都舞鶴港を始めとする京都北部の活性化に大きく寄与するものと認識しており、対応方針(原案)のとおり、引き続き事業を推進することで更なる効果が期待されることから、早期の完成に努めていただきたい。</p> |                                |   |   |              |           |            |
| 事業評価監視委員会の意見   |                                |   |   |              |           |            |
| 「事業継続」とする対応方針(原案)については、了承された。  |                                |   |   |              |           |            |
| <委員からの主な意見>  |                                |   |   |              |           |            |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>地域観光あるいは集客数を道路整備と相関させて考えるのは非常に難しいと思われるが、観光は一つの評価項目となり得る要素のため、観光入込客数の計上方法等について確認の上、適切に反映されたい。</li> </ul>   |                                |   |   |              |           |            |
| 事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等  |                                |   |   |              |           |            |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>当該区間は、平成3年に暫定2車線として開通。</li> <li>同路線の小浜～敦賀JCT間が平成26年7月に開通し、舞鶴若狭道が全線開通。</li> <li>京都縦貫道(京丹波わち～丹波)が平成27年7月に開通し、京都縦貫道が全線開通。</li> </ul>   |                                |   |   |              |           |            |
| 事業の進捗状況、残事業の内容等  |                                |   |   |              |           |            |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>4車線の用地取得が完了し、暫定2車線にて供用中。残る2車線について本線工事を進めている。</li> </ul>   |                                |   |   |              |           |            |
| 事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等   |                                |   |   |              |           |            |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>暫定2車線にて供用中であり、残る2車線について本線工事の進捗を図る。</li> </ul>   |                                |   |   |              |           |            |
| 施設の構造や工法の変更等   |                                |   |   |              |           |            |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>事業の進捗に合わせ、施工計画等の精度を上げていくとともに、新技術・新工法の採用や現地の状況変化も確認しながら、コスト削減を図っていく。</li> </ul>  |                                |   |   |              |           |            |

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



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

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

## 再評価結果（平成31年度事業継続箇所）

担当課： 道路局 高速道路課

担当課長名： 山本 巧

|  |   |  |              |  |              |
|--|---|--|--------------|--|--------------|
| 事業名  | <small>こうそくよこはまかんじょうきたせん</small><br>高速横浜環状北線  | 事業区分                                   | 都市高速道路       | 事業主体   | 首都高速道路株式会社   |
| 起終点  | <small>よこはましつづきくかわむこうちよう</small><br>白：横浜市都筑区川向町<br><small>よこはましつるみくなまむぎにちようめ</small><br>至：横浜市鶴見区生麦二丁目 |  |              | 延長   | 8.2 km       |
| 事業概要   |   |  |              |  |              |
| 本路線は、横浜市の交通ネットワークの骨格を形成する「横浜環状道路」の北側区間の一部を担う路線であり、広域的な交通利便性の向上、内陸部と臨海部のアクセス向上による各拠点の活性化、市北部・東部の生活環境改善等に寄与する路線である。  |   |  |              |  |              |
| H13年度事業化   |   | H12年度都市計画決定<br>(H19・H22年度変更)           |              | H13年度用地着手  |              |
| H13年度工事着手  |   |  |              |  |              |
| 全体事業費  | 4,086億円   | 事業進捗率                                  | 96%          | 供用済延長  | 8.2 km       |
| 計画交通量  | 46,600～53,800台/日  |  |              |  |              |
| 費用対効果  | B/C   | 総費用                                    | (残事業)/(事業全体) | 総便益  | (残事業)/(事業全体) |
| 分析結果   | (事業全体)<br>1.7   | 770/5,378億円                            |              | 9,071/9,071億円  | 基準年<br>平成30年 |
|  | (残事業)<br>11.8   | (事業費：159/4,767億円)<br>(維持管理費：611/611億円) |              | (走行時間短縮便益：8,811/8,811億円)<br>(走行経費減少便益：199/199億円)<br>(交通事故減少便益：61/61億円) |              |
| 感度分析の結果  |   |  |              |  |              |
| 【残事業】交通量：B/C=10.7～21.2（交通量 ±10%）<br>事業費：B/C=11.5～12.0（事業費 ±10%）<br>事業期間：B/C=11.7～11.8（事業期間±1年）   |   |  |              |  |              |
| 事業の効果等   |   |  |              |  |              |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・横羽線、湾岸線と第三京浜道路の連携が強化されることにより、新横浜をはじめ、羽田空港や東京湾アクアライン方面等への行き来が便利になる。また、北西線が整備されると、より一層、東名高速道路・市北西部方面への交通利便性の向上が期待される（東名高速道路→横浜港：40～60分→20分）。</li> <li>・首都高ネットワークのリダンダンシーが確保され、首都高速三ツ沢線及び首都高速狩場線の代替路線として機能する。</li> <li>・緊急輸送道路である綱島街道、横浜上麻生道路などの代替路線となる。</li> </ul> |   |  |              |  |              |
| 関係する地方公共団体等の意見   |   |  |              |  |              |
| 神奈川県知事の意見：高速横浜北線は、高速横浜環状北西線と一体となり、我が国の大動脈である東名高速道路と、経済産業活動の拠点である京浜臨海部を結ぶ大変重要な路線である。平成29年3月に本線部が供用したことで、新横浜から横浜港や羽田空港へのアクセス向上、物流輸送時間の短縮に伴う企業活動の効率化、地域医療への貢献など、多くの整備効果が発現している。事業中の馬場出入口については、引き続き、地元対応を丁寧に行い、平成31年度開通を図るようお願いしたい。また、事業費については、更なる増額が生じないよう努めていただきたい。  |   |  |              |  |              |
| 横浜市長の意見：横浜北線は「横浜港」や「羽田空港」の国際競争力向上、防災力の強化などが期待される本市道路ネットワークの骨格となる路線です。横浜北線の整備効果を最大限発揮するため、残る馬場出入口の早期完成に向けて、引き続き事業の推進をよろしく願います。  |   |  |              |  |              |
| 事業評価監視委員会の意見   |   |  |              |  |              |
| 対応方針については原案通り「事業継続」で了承。  |   |  |              |  |              |
| 事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等  |   |  |              |  |              |
| 平成22年8月には京浜港（東京港・川崎港・横浜港）が「国際コンテナ戦略港湾」に選定、平成23年12月には京浜臨海部が「国際戦略総合特別区域」に指定された。東京国際空港（羽田空港）では、新設滑走路・国際線地区の供用開始（平成22年10月末）により、発着容量が1.3倍に増加し、今後も更なる拡充が予定されている。<br>平成24年7月には高速横浜環状北線と東名高速を接続する高速横浜環状北西線が都市計画事業認可を取得し、東京2020オリンピック・パラリンピックまでの開通を目指す。   |   |  |              |  |              |
| 事業の進捗状況、残事業の内容等  |   |  |              |  |              |
| 本線部は平成29年3月に開通済み。現在、馬場出入口の整備及び関連街路の整備を実施しており、馬場出入口工事の事業進捗率は51%（平成30年6月末時点）となっている。  |   |  |              |  |              |
| 事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等   |   |  |              |  |              |
| 平成33年度までの事業完了を目指し事業を推進する。なお、馬場出入口については平成31年度までの供用を目指す。   |   |  |              |  |              |

施設の構造や工法の変更等

馬場出入口の避難経路の見直しに伴い独立避難経路を追加。

対応方針

事業継続

対応方針の決定理由

以上の事業の効果、事業評価監視委員会における審議、知事等の意見を踏まえると、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図

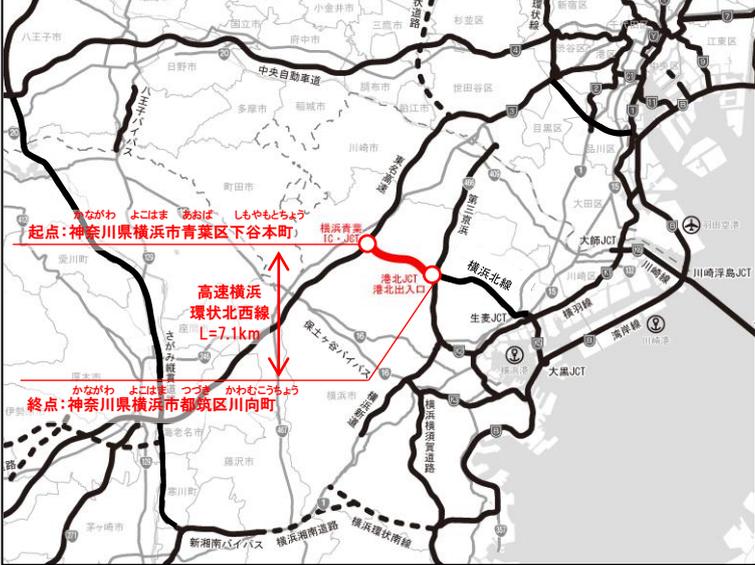


※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。

## 再評価結果（平成31年度事業継続箇所）

担 当 課：都市局 街路交通施設課 道路局 高速道路課  
担当課長名：本田 武志 山本 巧

|   |   |   |              |   |                   |
|---|---|---|--------------|---|-------------------|
| 事業名   | <small>こうそくよこはまかんじょうほくせいせん</small><br>高速横浜環状北西線   | 事業区分  | 街路<br>都市高速道路 | 事業主体  | 横浜市<br>首都高速道路株式会社 |
| 起終点   | 白： <small>かながわけんよこはましあおばくしもやまとちよう</small><br>神奈川横浜青葉区下谷本町<br>至： <small>かながわけんよこはましつづきくかわむこうちよう</small><br>神奈川横浜都筑区川向町 |   |              | 延長  | 7.1km             |
| 事業概要  |   |   |              |   |                   |
| 高速横浜環状北西線は、第三京浜道路と東名高速道路を結ぶ延長7.1kmの路線であり、横浜北線（横羽線～第三京浜）と一体となり、東名高速道路と横浜港を直結することで、国際競争力向上や首都圏南部の防災力強化を図る重要な役割を担う。  |   |   |              |   |                   |
| H24年度事業化  |   | H22年度都市計画決定   |              | H24年度用地着手   |                   |
| H24年度工事着手   |   |   |              |   |                   |
| 全体事業費   | 2,586億円   | 事業進捗率   | 52%          | 供用済延長   | 0km               |
| 計画交通量   | 41,700台/日   |   |              |   |                   |
| 費用対効果   | B/C   | 総費用   | (残事業)/(事業全体) | 総便益   | (残事業)/(事業全体)      |
| 分析結果  | (事業全体)<br>1.5<br>(残事業)<br>4.1   | 1,063/2,884億円<br>(事業費：650/2,471億円)<br>(維持管理費：413/413億円) |              | 4,323/4,323億円<br>(走行時間短縮便益：3,630/3,630億円)<br>(走行経費減少便益：433/433億円)<br>(交通事故減少便益：259/259億円) | 基準年<br>平成30年      |
| 感度分析の結果   |   |   |              |   |                   |
| 【残事業】交通量：B/C=3.2～7.5（交通量 ±10%）<br>事業費：B/C=3.8～4.3（事業費 ±10%）<br>事業期間：B/C=3.9～4.2（事業期間±1年）  |   |   |              |   |                   |
| 事業の効果等  |   |   |              |   |                   |
| ①円滑なモビリティの確保／物流効率化の支援<br>・東名高速道路と羽田空港・横浜港との連携強化、並行する保土ヶ谷バイパスの混雑緩和<br>②災害への備え<br>・緊急輸送道路である一般道路（保土ヶ谷バイパス等）及び高速ネットワーク（東名高速道路等）の代替路線として機能<br>③生活環境の改善・保全<br>・沿線地域の生活道路からの大型車通過交通の転換及び混雑緩和に伴う大気環境の改善                                    |   |   |              |   |                   |
| 関係する地方公共団体等の意見  |   |   |              |   |                   |
| 神奈川県知事の意見：高速横浜環状北西線は、平成29年3月に開通した高速横浜北線と一体となって、我が国の大動脈である東名高速道路と、経済産業活動の拠点である京浜臨海部を結ぶ大変重要な路線である。この道路が完成すると、経済の活性化、災害時のリダンダンシーの強化、保土ヶ谷バイパスの渋滞緩和等の効果が期待される。引き続き、工事の安全に十分配慮しつつ、効率的に事業を推進し、目標としている東京2020オリンピック・パラリンピックまでの開通を図るようお願いしたい。 |   |   |              |   |                   |
| 横浜市長の意見：高速横浜環状北西線は、平成29年3月に開通した横浜北線と一体となることで、横浜港の国際競争力の強化や本市経済の活性化などが期待されます。東京2020オリンピック・パラリンピックまでの開通を目指して、引き続き事業の推進をよろしく願います。  |   |   |              |   |                   |
| 事業評価監視委員会の意見  |   |   |              |   |                   |
| 対応方針については原案通り「事業継続」で了承。   |   |   |              |   |                   |
| 事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等   |   |   |              |   |                   |
| 横浜北線（横羽線～第三京浜）が平成29年3月に開通。<br>また、平成32年オリンピック・パラリンピック競技大会の開催地が東京に決定（平成25年9月）し、好調なインバウンド増加とあわせて、首都圏のみならず日本の経済活性化の期待が高まってきている。   |   |   |              |   |                   |

|   |   |
|---|---|
| 事業の進捗状況、残事業の内容等   |   |
| <p>事業の進捗率（全体）は、52%（平成30年6月末時点）となっている。</p> <p>現在、JCT高架部では上部工に着手しており、トンネル部ではシールドマシンが掘進中。</p>  |   |
| 事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等  |   |
| <p>東京2020オリンピック・パラリンピックまでの開通を目指す。</p>   |   |
| 施設の構造や工法の変更等  |   |
| <p>JCT高架部において、工程遵守及び架設安全対策のため架設工法を変更。</p>   |   |
| 対応方針  | 事業継続  |
| 対応方針の決定理由   | <p>以上の事業の効果、事業評価監視委員会における審議、知事等の意見を踏まえると、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。</p>  |
| 事業概要図   |   |
|  <p>位置図</p> <p>東京都</p> <p>山梨県</p> <p>神奈川県</p> <p>静岡県</p> <p>横浜</p> <p>高速横浜環状北西線</p> |  <p>起点：神奈川県横浜市青葉区下谷本町</p> <p>高速横浜環状北西線 L=7.1km</p> <p>終点：神奈川県横浜市都筑区川向町</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。

## 再評価結果（平成31年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・技術課

担当課長名：東川 直正

|   |             |          |   |                       |  |
|---|-------------|----------|---|-----------------------|--|
| <b>事業名</b> 一般国道113号 鷹ノ巣道路<br><small>たかのすどうろ</small>   | <b>事業区分</b> | 一般国道     | <b>事業主体</b>   | 国土交通省<br>北陸地方整備局      |  |
| <b>起終点</b><br>自：新潟県岩船郡関川村大字下川口<br><small>いわふね せきかわ おおあさしもかわくち</small><br>至：新潟県岩船郡関川村大字片貝<br><small>いわふね せきかわ おおあさかたかい</small>   |             |          |   | <b>延長</b><br>5.0km    |  |
| <b>事業概要</b><br>一般国道113号鷹ノ巣道路は地域高規格道路新潟山形南部連絡道路の一部を形成し、災害に強い幹線道路ネットワークの形成、急カーブ・急勾配区間及び冬期交通障害等の回避、物流や観光、地域経済活動の活性化などを主な目的とした延長5.0kmの道路事業である。  |             |          |   |                       |  |
| H9年度事業化   |             | 都市計画決定なし |   | H13年度用地着手             |  |
| 全体事業費   |             | 約 220億円  |   | 事業進捗率<br>(平成30年3月末時点) |  |
|   |             |          |   | 約38%                  |  |
|   |             |          |   | 供用済延長                 |  |
|   |             |          |   | 0.0km                 |  |
| <b>地域の防災面の課題</b><br><ul style="list-style-type: none"> <li>・ 関川村内の一般国道113号は、山間部を通過する代替路の無い県際道路であり、冠水や災害等による通行止め時には大幅な迂回を強いられる。</li> <li>・ 昭和59年度には融雪を起因とする地すべり災害で約106時間にわたり全面通行止めとなり、近年では平成23年度に集中豪雨に伴う冠水による通行止めが発生。</li> <li>・ 当該区間の防災面の課題は、沿線住民の日常生活や経済活動、そして救命救急活動を営む上で重大な障害や不安要素となっており、関川村をはじめとする関係市町村からも改善要望がだされているなど地域の喫緊の課題となっている。</li> </ul>  |             |          |   |                       |  |
| <b>課題を踏まえた対策・事業内容</b><br>現道は一級河川荒川とJR米坂線に挟まれていることや、現道対策は大規模な法面対策が必要となる等、課題が多いため、5.0kmの別線を整備することにより課題箇所を回避。  |             |          |   |                       |  |
| <b>事業の効果等</b>   |             |          | <b>費用</b> (残事業) / (事業全体)                                  |                       |  |
| ① 走行時間の短縮等 156億円 (残事業156億円)<br>② 災害に強いネットワークの確保<br>・ 防災危険箇所等の災害発生の危険性が高い箇所を回避することで、災害に強い道路ネットワークを形成<br>③ 安全で信頼性の高い道路ネットワークの確保<br>・ 線形不良区間の回避等により安全で円滑な走行空間の確保が図られ、信頼性の高い道路ネットワークを形成<br>④ 広域物流ネットワークの強化・安定した物流経路の確保<br>・ 国道113号は近畿や東海、信州等を起終点とする広域物流を支える役割を担う<br>・ 安定した物流経路が確保されることで半導体や自動車産業分野のサプライチェーンを確保<br>⑤ 広域観光ルート形成による沿道地域活性化支援<br>・ 周辺地域の観光資源を結び付けることで周遊観光や広域的な観光を支援<br>・ 定時性の向上により観光地の滞在時間増加に寄与<br>⑥ 救急医療施設へのアクセス向上<br>・ 救急医療施設への搬送時間の短縮や搬送時の安全性確保など迅速な救命救急活動を支援<br>・ 県境を越える人工透析等の通院者の移動時間短縮や安全性を確保 |             |          | 124 / 233億円<br>( 事業費 : 110 / 218億円<br>維持管理費 : 15 / 15億円 ) |                       |  |
| <b>関係する地方公共団体等の意見</b><br>・ 地域から頂いた主な意見等：<br>新潟山形南部連絡道路建設促進期成同盟会等から整備促進の要望を受けている。  |             |          |   |                       |  |

・新潟県知事の意見：

県民の命と暮らしを守り、豊かな新潟県を創るため事業継続を望みます。本事業は、急カーブ・急勾配区間及び冬期交通障害の回避により災害に強いネットワークを形成するものです。さらに、広域物流機能の強化に資するなどの地域経済活動の活性化に効果があることから、本県にとって重要な事業と認識しています。今後も事業実施により1日も早い完成をお願いします。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、再評価および対応方針（原案）のとおり事業継続することが妥当。

事業採択時より再評価実施までの周辺環境変化等

日本海沿岸東北自動車道の荒川胎内IC～朝日まほろばICが平成23年3月までに開通済み。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・事業の進捗状況：用地進捗率81%、事業進捗率38%（平成30年3月末時点）
- ・残事業の内容：道路設計、改良工事、橋梁工事、トンネル工事

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

道路設計、改良工事及び橋梁工事を推進し、関川村大字下川口～同村大字大内淵間の早期完成2車線供用を目指して整備を進める。

施設の構造や工法の変更等

- ・1号トンネルでは、用地買収完了後に地質調査を追加実施したところ、脆弱な地層があることが判明した他、巨大岩塊が混在する崩積土地山が確認された。その結果を踏まえ、トンネル詳細設計を実施したところ、掘削による地山の緩みや小規模な崩落の危険性があることから、施工時の安全性を確保するために掘削時の補助工法が必要となった。
- ・鷹ノ巣事業の大内淵、下川口地区では、切土で発生する土砂を盛土材として利用することを計画。当該地区の切土材は脆弱であり、盛土材として利用する際は土質改良が必要であることから、地質調査及び室内試験の結果を踏まえ土質改良の添加量を設計していた。施工に際し、現地採取土により配合試験を行ったところ当初想定以上に脆弱であり、土質改良の添加量を増加させる必要があった。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

必要性、重要性は変わっておらず、事業進捗の見込みなどからも、引き続き事業を継続することが妥当。

事業概要図



※1 事業の効果に記載している金額は、防災面の効果を完成後50年間の便益額として現在価値化して算出した値であり、試算値を含む。

※2 費用に記載している金額は、現在価値化して算出した値。

## 再評価結果（平成31年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・技術課  
担当課長名：東川 直正

|   |             |                              |  |                     |
|---|-------------|------------------------------|--|---------------------|
| <b>事業名</b> 一般国道289号 八十里越  | <b>事業区分</b> | 一般国道                         | <b>事業主体</b>  | 国土交通省<br>北陸地方整備局    |
| <b>起終点</b><br>自：新潟県三条市大字塩野淵<br>至：福島県南会津郡只見町大字叶津   |             |                              |  | <b>延長</b><br>11.8km |
| <b>事業概要</b><br>一般国道289号八十里越は、通行不能区間の解消、安全・安心な暮らしの支援などを目的とした延長11.8kmの直轄権限代行による改築事業である。   |             |                              |  |                     |
| S61年度事業化  | 都市計画決定なし    | H2年度用地着手                     | H元年度工事着手   |                     |
| <b>全体事業費</b>  | 約695億円      | <b>事業進捗率</b><br>(平成30年3月末時点) | 約84%   | <b>供用済延長</b>        |
| <b>地域の防災面の課題</b><br><ul style="list-style-type: none"> <li>・急峻な地形を極め日本有数の豪雪地帯でもある八十里越は、現在も19.1kmが通行不能区間となっている。</li> <li>・新潟県三条市笠堀地区、及び福島県只見町入叶津地区は、当該路線が唯一の連絡道路となっており、災害による道路寸断により集落が孤立する恐れがある。</li> <li>・県立南会津病院（最寄りの第二次救急医療機関）で対応できない診療科目、救急疾患や高度医療は、救急救命センターのある会津中央病院、長岡赤十字病院、県央基幹病院（計画）への搬送が必要となるが、最短ルートは国道252号には2箇所の事前通行規制区間や、冬期通行不能区間が存在するため、搬送は天候や季節に大きく左右されてしまう。</li> <li>・冬期間は、国道252号の福島・新潟県境部が冬期通行不能となり、磐越自動車道経由の大きな迂回が生じており、三条市や只見町をはじめとする沿道市町村からも要望が出されているなど地域の喫緊の課題となっている。</li> </ul>  |             |                              |  |                     |
| <b>課題を踏まえた対策・事業内容</b><br>・急峻な地形を通過する、福島～新潟の県境間の現道区間は通行不能区間となっており、11.8kmの別線を整備することにより課題箇所を回避。  |             |                              |  |                     |
| <b>事業の効果等</b><br>①走行時間の短縮等 663億円（残事業663億円）<br>②災害時における緊急輸送道路ネットワークの形成<br><ul style="list-style-type: none"> <li>・八十里越の整備により、災害時における避難路が確保され、沿線集落の孤立の危険性を解消する。</li> <li>・福島、新潟両県の第2次緊急輸送道路を接続しリダンダンシーの機能の向上を図ることで、通行止めによる日常生活や産業活動の損失を減少する。</li> </ul> ③救急医療施設への「命の道」としてのアクセス向上<br><ul style="list-style-type: none"> <li>・新潟県三条市に第三次医療施設である県央基幹病院が平成35年度に開院予定となっている。</li> <li>・八十里越の整備により、高度医療機能を有する病院への所用時間が約19分短縮され、救命救急体制が向上する。</li> </ul> ④国道252号の冬期通行不能に伴う迂回の回避<br><ul style="list-style-type: none"> <li>・冬期間は国道252号の福島、新潟県境部が約5ヶ月間冬期通行不能となる。</li> <li>・八十里越の整備により、冬期間における迂回が不要となり、通年において、三条市を含む新潟県央地域と福島県只見町との道路ネットワークが確保される。</li> </ul> |             |                              | <b>費用</b> (残事業) / (事業全体)<br><br>123 / 951 億円<br><br>( 事業費 : 110 / 938 億円<br>維持管理費 : 13 / 13 億円 ) |                     |
| <b>関係する地方公共団体等の意見</b><br><ul style="list-style-type: none"> <li>・地域から頂いた主な意見等：<br/>                     三条市や只見町をはじめとする、国道289号沿道市町村（4市6町3村）で構成される国道289号線建設期成同盟会から整備促進要望を受けている。</li> <li>・福島県知事の意見：<br/>                     国の対応方針（原案）については、異議ありません。なお、本事業は通行不能区間を解消するとともに、災害時における緊急輸送道路ネットワークの形成や緊急医療施設へのアクセス向上などの効果もあ</li> </ul>   |             |                              |  |                     |

り、本県にとって安全で安心な暮らしを支えるためにも、重要な事業と認識しています。本事業区間は急峻な地形であり、冬期の降雪により施工期間は限られる等、技術的に困難であることから、引き続き権限代行での事業実施により、1日も早い完成をお願いします。

・新潟県知事の意見：

県民の命と暮らしを守り、豊かな新潟県を創るため事業継続を望みます。本事業は、通行不能区間を解消するとともに、新たな安全性・信頼性の高い道路ネットワークを形成するものです。さらに、災害時における物資の輸送や福島県と連携した広域観光ルートの構築、福島県からの救急医療施設へのアクセス向上など地域連携の効果があることから、本県にとって重要な事業と認識しております。また、本事業区間は急峻な地形であり、冬期の降雪により施工期間が限られるなど、技術的に困難であることから、引き続き権限代行による事業実施により1日も早い完成をお願いします。

事業評価監視委員会の意見

・審議の結果、再評価および対応方針（原案）のとおり事業継続することが妥当。

事業採択時より再評価実施までの周辺環境変化等

・当該道路の沿線市町村は、少子高齢化及び過疎化が顕著であり、交流人口及び定住人口の増加を図ることが課題となっている。

事業の進捗状況、残事業の内容等

・事業の進捗状況：用地進捗率77%、事業進捗率84%（平成30年3月末時点）  
 ・残事業の内容：改良工事、橋梁工事、トンネル工事

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

・引き続き、全線完成開通を目指し事業を推進する。  
 ・また、繁殖が確認されている猛禽類について、工事開始前に確認等を十分に行い、「八十里越道路環境検討委員会」からの指導・助言を得ながら、慎重にモニタリングや調査・工事を進める。

施設の構造や工法の変更等

・6号、7号トンネルでは、トンネル掘削を進めたところ、当初想定と異なる脆弱な地層が連続する区間や著しく軟弱化した粘土層が混在する区間があり、掘削面等の崩落の恐れがあることが判明したため、掘削時の脆弱な地層等の崩落を防ぐための補助工法による対策が必要となった。  
 ・5号橋A1橋台施工にあたり、平成29年10月に現地を調査したところ、以前にはなかった側方斜面に変状を確認され、A1橋台施工位置にも影響することが判明した。橋台施工の掘削に伴う斜面の不安定化や橋台への影響を防ぐため、アンカー、法枠等による斜面对策が必要となった。  
 ・3号トンネル新潟側坑口付近の地すべり地形が確認されていた箇所について、歪み観測を実施し変状が確認された場合、対策を検討する計画としていた。平成28年の観測において変位が確認され、追加地質調査を行ったところ地すべりは進行中であることが判明したため、地すべり対策として抑止杭による地滑りの抑止及び横ボーリングによる地下水の排除の対が必要となった。  
 ・4号トンネル計画位置において土壌調査を行った結果、有害物質である自然由来の「鉛」が環境基準値を超えて検出された。トンネル掘削で排出される対象土砂について、周辺環境へ影響を及ぼさないよう対策を実施する必要が生じた。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

必要性、重要性は変わっておらず、事業進捗の見込みなどからも、引き続き事業を継続することが妥当。

事業概要図



※1 事業の効果に記載している金額は、防災面の効果を完成後50年間の便益額として現在価値化して算出した値であり、試算値を含む。  
 ※2 費用に記載している金額は、現在価値化して算出した値。

## 再評価結果（平成31年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局 国道・技術課

担当課長名：東川 直正

|                       |  |                       |                |             |                  |  |
|-----------------------|--|-----------------------|----------------|-------------|------------------|--|
| <b>事業名</b>            | 一般国道156号 <small>やまと</small> 大和改良   | <b>事業区分</b>           | 一般国道           | <b>事業主体</b> | 国土交通省<br>中部地方整備局 |  |
| <b>起終点</b>            | 白：岐阜県郡上市大和町 <small>くじょう やまとちようつるぎ</small> 剣<br>至：岐阜県郡上市白鳥町 <small>くじょう しるとりちようなかつや</small> 中津屋   |                       |                | 延長          | 2.6 km           |  |
| <b>事業概要</b>           | <p>一般国道156号 <small>やまと</small> 大和改良は、岐阜県郡上市大和町<small>くじょう やまとちようつるぎ</small> 剣から同市白鳥町<small>しるとりちようなかつや</small> 中津屋に至る延長2.6kmのバイパスであり、現道の要対策箇所の回避や冬期の交通安全の確保を目的に計画された道路である。</p> <p>現道区間には、要対策箇所が2箇所あるほか、河川増水時の道路決壊の危険性、冬期において発生する線形不良区間の交通事故等の課題がある。</p> <p>本事業は、課題解決のために別線整備することで、要対策箇所を回避するもの。</p>                                    |                       |                |             |                  |  |
| H元年度事業化               | —  | H13年度用地着手             | H20年度工事着手      |             |                  |  |
| 全体事業費                 | 81億円   | 事業進捗率<br>(平成30年3月末時点) | 約93%           | 供用済延長       | 1.6 km           |  |
| <b>地域の防災面の課題</b>      | <ul style="list-style-type: none"> <li>・当該区間には、防災上の課題である箇所として、道路災害に直接結びつく可能性の高い要対策箇所が2箇所存在し、過去には豪雨により道路決壊、土石流が発生するなど災害の発生しやすい地域である。</li> <li>・特に、要対策箇所（落石・崩壊）においては、新たな表層崩壊地があり、拡大・進行により、土砂や浮石が既設の落石防護柵を破り道路へ流出する恐れがあるなど、抜本的な対応が早急に必要である。</li> </ul> <p style="text-align: center;">（中部防災技術専門委員会（平成25年10月18日））</p>                      |                       |                |             |                  |  |
| <b>課題を踏まえた対策・事業内容</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>・対策内容は、現状の課題（防災上の課題、過去の災害、線形不良）を解決する対策検討の視点として、要対策箇所や線形不良区間での冬期交通の安全性向上及び経済性など総合的に検討しており、現在の計画案が技術的に適切な対策案であると判断出来る。</li> <li>・事業の対策内容のコストについて、土工区間、橋梁等について、現時点での調査結果（地質調査等）及び類似事業対策から決定しており、適正コストが計上されているため妥当だと判断出来る。</li> </ul> <p style="text-align: center;">（中部防災技術専門委員会（平成25年10月18日））</p> |                       |                |             |                  |  |
| <b>事業の効果等</b>         | <p>① 走行時間の短縮等<br/>(126億円(残事業=117億円))</p> <p>② 災害による被災の回避等</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・救急医療活動への影響の回避</li> <li>・冬期の広域交通への影響の解消</li> </ul>  |                       |                | <b>費用</b>   | (残事業)/(事業全体)     |  |
|                       |  |                       | 11 / 118 億円    |             |                  |  |
|                       |  |                       | 事業費：6.8/107億円  |             |                  |  |
|                       |  |                       | 維持管理費：4.6/10億円 |             |                  |  |
| <b>関係する地方公共団体等の意見</b> | <p>岐阜県知事の意見：</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・対応方針（原案）のとおり、事業の継続について異存ありません。</li> <li>・なお、事業費については、最新技術の活用も含めて、徹底したコスト縮減をお願いします。</li> </ul>   |                       |                |             |                  |  |
| <b>事業評価監視委員会の意見</b>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・「事業継続」することは「妥当」である。</li> </ul>   |                       |                |             |                  |  |

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・平成9年11月に東海北陸自動車道が白鳥ICまで開通（平成20年度全線開通）。
- ・平成16年3月に沿線の大和町や白鳥町、八幡町などが合併し「郡上市」が誕生。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・事業進捗率は約93%、用地進捗率は100%。（平成30年3月末時点）

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・郡上市大和町剣から郡上市大和町万場（延長1.6km）は、平成27年11月25日に開通。
- ・残る、郡上市大和町万場から郡上市白鳥町中津屋（延長1.0km）は、2020年度開通に向けて工事を推進していく。

施設の構造や工法の変更等

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

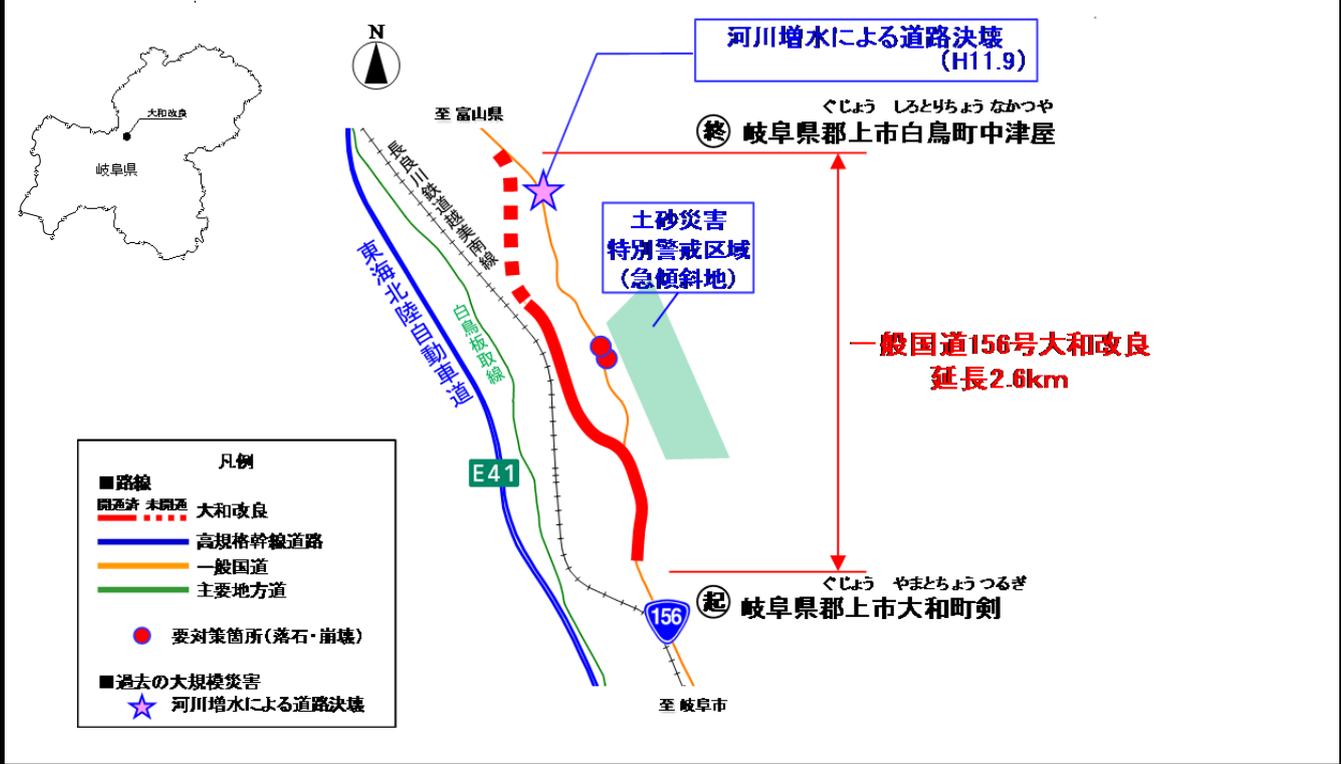
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

- ・事業の必要性は変化なく、防災面の効果が見込まれるため。

事業概要図



※1 事業の効果に記載している金額は、防災面の効果を完成後50年間の便益額として現在価値化して算出した値であり、試算値を含む。

※2 費用に記載している金額は、現在価値化して算出した値。

## 再評価結果（平成31年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課

担当課長名：東川 直正

|  |  |                      |      |  |                  |
|--|--|----------------------|------|--|------------------|
| 事業名  | 一般国道491号 <small>ながと たわらやま</small> 長門・俵山道路  | 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： <small>やまぐち ながと たわらやまこぼら</small> 山口県長門市俵山小原<br>至： <small>やまぐち ながと ふかわゆもと</small> 山口県長門市深川湯本 |                      |      | 延長   | 5.5km            |
| 事業概要   |  |                      |      |  |                  |
| 一般国道491号は、山口県下関市から山口県長門市までを結ぶ延長約50kmの主要幹線道路である。<br>長門・俵山道路は、長門市俵山小原と長門市深川湯本を結び山陰自動車道の一部を構成する延長5.5kmの高規格幹線道路である。<br>事業目的は、線形不良の解消、救急医療活動の支援、災害時の代替ルートの確保、地域産業の支援、地域の観光活性化支援等である。  |  |                      |      |  |                  |
| H20年度事業化   |  | —                    |      | H24年度用地着手  |                  |
| H26年度工事着手  |  |                      |      |  |                  |
| 全体事業費  | 約297億円   | 事業進捗率<br>(H30年3月末時点) | 約83% | 供用済延長  | 0.0km            |
| 地域の防災面の課題  |  |                      |      |  |                  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・長門市俵山地区と長門市中心部を結ぶ（主）下関長門線の大寧寺峠周辺では、要防災対策箇所（5箇所）や異常気象時通行規制区間（1.9km）が存在するほか、急カーブ・急勾配など道路線形不良箇所が連続している。</li> <li>・さらに、俵山地区へ通じる主要な道路網には異常気象時通行規制区間（4区間、延べ14.4km）が存在しているため、豪雨時には俵山地区（419世帯、1,110人）で孤立の恐れがある。</li> <li>・平成21年7月中国・九州北部豪雨をはじめ、俵山地区と長門市内を結ぶ（主）下関長門線の大寧寺峠では平成20年～29年の10年間で約1,699時間（約70日）の通行止めが発生し、大幅な迂回を強いられた。</li> </ul> |  |                      |      |  |                  |
| 課題を踏まえた対策・事業内容   |  |                      |      |  |                  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・並行する（主）下関長門線の大寧寺峠周辺は急峻な地形を通過しており、異常気象時通行規制区間（1.9km）、要防災対策箇所（5箇所）、急カーブ（R&lt;150m：46箇所）、急勾配（i&gt;5%：5箇所）の区間が連続しており、これらの課題を解消するためにはバイパスによる整備が必要となる。</li> </ul>  |  |                      |      |  |                  |
| 事業の効果等   |  |                      |      | 費用<br>(残事業)/(事業全体)                                     |                  |
| ○災害等の被害の軽減<br>・災害時の通行止め時に迂回する交通の損失解消効果<br>・災害による片側交通規制を解消する効果<br>・通行止め時の救命率が向上する効果<br>○災害等に対する不安感の解消<br>・災害時の迂回ルートの確保による不安解消効果<br>・通行止め時の医療サービスが享受できなくなる不安解消効果<br>・線形不良箇所の走行に伴う精神的疲労の軽減効果<br>○走行時間の短縮等   |  |                      |      | 49 / 313 億円<br>〔 事業費： 31/ 295 億円<br>維持管理費： 18/ 18 億円 〕 |                  |

関係する地方公共団体等の意見

山口県知事の意見：

一般国道 491 号長門・俵山道路の「対応方針（原案）」案である「継続」に対して、異存なし。引き続き、コスト縮減等を考慮の上、平成31年度の供用に向け、より一層の事業促進に努めていただきたい。

事業評価監視委員会の意見

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

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・平成 29 年 12 月に、俵山・豊田道路に接続が予定されている国道 435 号美祢豊田バイパスが全線開通。
- ・平成 30 年 4 月に、長門市に道の駅「センザキッチン」が県内 24 箇所目の道の駅としてグランドオープン。
- ・平成30年4月に、元乃隅稻成神社の駐車場拡張と観光交流施設オープン。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成 30 年度末で事業全体の進捗率は 88%となる見込みである。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

平成31年度に長門市俵山小原～長門市深川湯本間で全線開通の見通しである。

施設の構造や工法の変更等

耐久性の高いコンクリート舗装を採用することで、維持管理費縮減を図る。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

事業の必要性に変化はなく、防災面の効果が見込まれるため。

事業概要図



- ※ 1 事業の効果に記載している金額は、防災面の効果を完成後 50 年間の便益額として現在価値化して算出した値であり、試算値を含む。
- ※ 2 費用に記載している金額は、現在価値化して算出した値。