

新規事業採択時評価結果（平成26年度新規事業化箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：茅野 牧夫

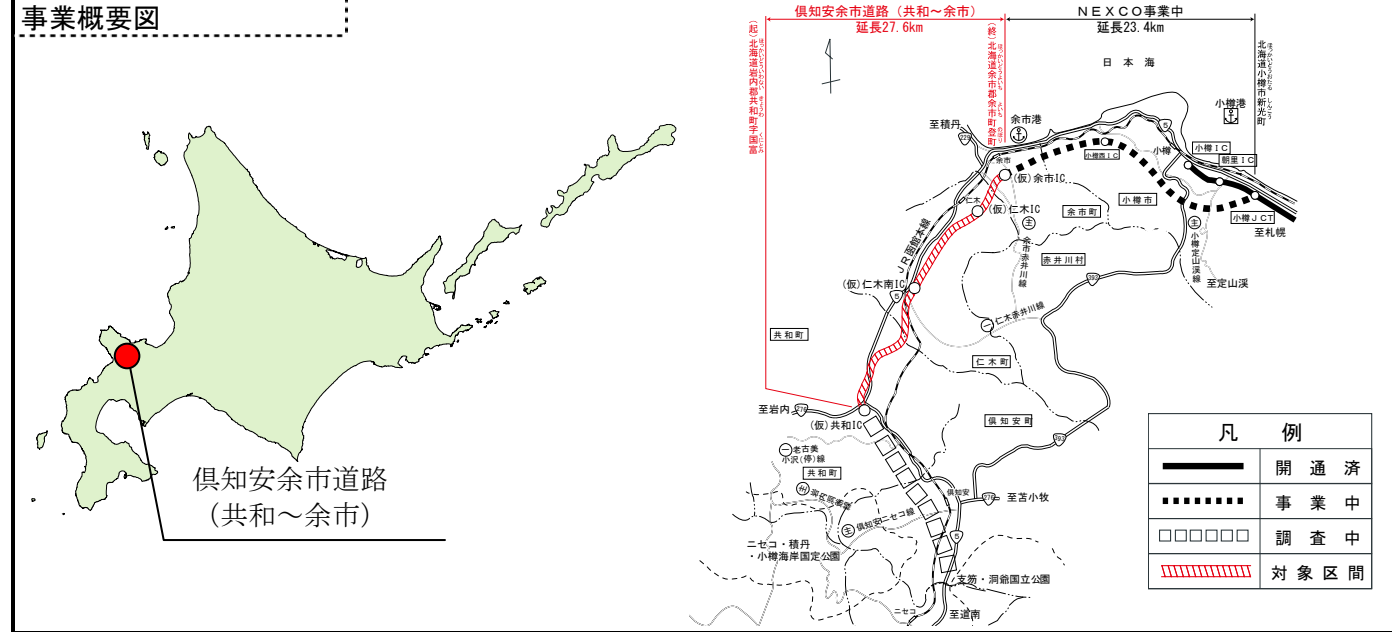
事業の概要

事業名	一般国道5号（北海道横断自動車道） 倶知安余市道路（共和～余市）	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 北海道開発局
起終点	自：北海道岩内郡共和町字国富 至：北海道余市郡余市町登町	延長	27.6 km		

事業概要
倶知安余市道路（共和～余市）は、北海道横断自動車道の一部を構成する道路で、岩内郡共和町字国富から余市郡余市町登町に至る延長27.6 kmの自動車専用道路である。（北海道横断自動車道は、寿都郡黒松内町から根室市、網走市へ至る延長約690 kmの高規格幹線道路であり、これまでに275 kmが開通している。）

事業の目的、必要性
当該区間の整備により、新千歳空港や札幌から国際的な観光地であるニセコへの速達性向上、高速ネットワークの構築による災害・緊急時の迅速な救援・避難、高次医療施設への搬送時間短縮、国際コンテナ通行支障箇所の解消による物流の効率化が図られる。

全体事業費：約1,090億円 計画交通量：約12,100台/日



関係する地方公共団体等の意見
【北海道知事】
新規採択時評価に係る「一般国道5号（北海道横断自動車道）倶知安余市道路（共和～余市）」事業の予算化に同意いたします。
また、当該区間に接続する計画段階評価実施済みの「倶知安～共和間」については早期に着手されるよう特段のご配慮をお願いいたします。

学識経験者等の第三者委員会の意見
・新規事業化については妥当である。

事業採択の前提条件
・費用対便益：便益が費用を上回っている。
・手続きの完了：計画段階評価手続き完了（H24.1.30）

事業評価結果

費用対便益	B/C	1.8	総費用：854億円 〔事業費：782億円 維持管理費：73億円〕	総便益：1,520億円 〔走行時間短縮便益：1,338億円 走行経費減少便益：131億円 交通事故減少便益：50億円〕	基準年 平成25年
	感度分析の結果		交通量変動 B/C=1.6（交通量 -10%）	B/C=2.0（交通量 +10%）	
			事業費変動 B/C=1.6（事業費変動 +10%）	B/C=1.9（事業費変動 -10%）	
			事業期間変動 B/C=1.6（事業期間変動 +20%）	B/C=1.9（事業期間変動 -20%）	

事業の影響	評価項目	評価	根拠
	自動車や歩行者への影響	渋滞対策	○
事故対策		—	注目すべき影響はない。
歩行空間		—	注目すべき影響はない。
社会全体への影響	住民生活	◎	【高次医療施設への速達性向上】 ・倶知安・岩内方面から小樽・札幌市内の高次医療施設への搬送時間が短縮、また、安静搬送により患者の負担軽減が期待される等、救急医療を支援。 岩内～小樽間の所要時間 現況70分 → 整備後58分(12分短縮) 倶知安～小樽間の所要時間 現況67分 → 整備後57分(10分短縮) 岩内～札幌間の所要時間 現況106分 → 整備後81分(25分短縮) 倶知安～札幌間の所要時間 現況103分 → 整備後80分(23分短縮)
	地域経済	◎	【物流効率化の支援】 ・通行支障箇所の解消等により、物流の効率化及び代替機能の向上が図られ、函館方面と小樽港など道央圏との交流を支援。 物流効率化に資する大型車通行支障箇所の解消 現況2箇所 → 整備後0箇所 物流の支障となる峠や市街地の通行を回避 現況（峠）1区間 → 整備後0区間 現況（市街地）3区間 → 整備後0区間
	災害	◎	【リダンダンシーの確保】 ・高速ネットワークの構築により、有珠山噴火など災害・緊急時の迅速な救援・避難に貢献。
	環境	—	注目すべき影響はない。
	地域社会	◎	【観光の支援】 ・新千歳空港や札幌からニセコエリアへの速達性が向上し、観光立国の推進に貢献。 新千歳空港～ニセコエリア間の所要時間 札幌～ニセコエリア間の所要時間 現況約170分 → 整備後約135分(約35分短縮) 現況約140分 → 整備後約105分(約35分短縮)
事業実施環境	○	・計画段階評価手続き完了（H24.1.30） ・北海道知事から圏域間の交流・連携の強化、地域経済の活性化、地域医療の充実に加え、大規模災害時の代替ルートの確保に関する要望がある。	

採択の理由

費用便益比が1.8と便益が費用を上回っており、事業採択の前提条件が確認できる。
また、当該区間の整備により地域経済への効果、大規模災害時の代替機能等が期待でき、事業の必要性・効果は高いと判断できる。
以上より、本事業の新規事業化については妥当である。

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

新規事業採択時評価結果（平成26年度新規事業化箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：茅野 牧夫

事業の概要

事業名	一般国道6号 牛久土浦バイパス（Ⅱ期）	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 関東地方整備局
起終点	つくば区間 自：茨城県つくば市高崎 至：茨城県つくば市西大井 土浦区間 自：茨城県土浦市中村西根 至：茨城県土浦市中	延長	4.6km (つくば区間：1.9km、 土浦区間：2.7km)		
事業概要	牛久土浦バイパスは、国道6号の牛久駅～荒川沖駅周辺の市街地で慢性的におきている渋滞を解消し、道路交通機能を回復させることを目的に計画された路線である。				
事業の目的、必要性	当該区間の整備により、事業中区間と一体となり、圏央道つくば牛久ICへのアクセス路が形成され、一般国道6号の渋滞緩和、事故減少を図るとともに、アクセス向上による茨城県内の企業活動の活性化に寄与するものである。				
全体事業費	約175億円	計画交通量	つくば区間：約21,700台/日 土浦区間：約29,600台/日		
事業概要図					

関係する地方公共団体等の意見
【茨城県知事】
一般国道6号牛久土浦バイパス（Ⅱ期）の平成26年度予算化については、異議ありません。
また、本バイパスは、一般国道6号の交通渋滞の緩和に寄与するとともに、首都圏中央連絡自動車道への主要なアクセス道路でありますことから、事業実施にあたりましては、より一層のコスト縮減を図りながら、早期完成に向けて特段のご配慮をお願いいたします。

学識経験者等の第三者委員会の意見
・新規事業化については妥当である。

事業採択の前提条件
・費用対便益：便益が費用を上回っている。
・手続きの完了：都市計画決定手続き完了（H6.4.21）

事業評価結果

費用対便益	B/C	3.6	総費用：145億円 （事業費：128億円 維持管理費：17億円）	総便益：519億円 （走行時間短縮便益：433億円 走行経費減少便益：58億円 交通事故減少便益：27億円）	基準年 平成25年		
	感度分析の結果	交通量変動	B/C=3.2（交通量 -10%）	B/C=3.9（交通量 +10%）			
		事業費変動	B/C=3.3（事業費変動 -10%）	B/C=3.9（事業費変動 +10%）			
	事業期間変動	B/C=3.2（事業期間変動 -20%）	B/C=3.8（事業期間変動 +20%）				
事業の影響	評価項目	評価	根拠				
	自動車や歩行者への影響	渋滞対策	◎	城中田宮線及び谷田部牛久線を介した国道6号のバイパス機能が発揮され、学園東大通り入口交差点の交通量が約5割減少することで、渋滞が緩和。 [交通量の減少（一般国道6号 学園東大通り交差点）] 現況 271百台/日 ⇒ 整備後 147百台/日 [約5割減少] [平均旅行速度の向上（一般国道6号 土浦市中付近（上り））] 現況 18.3km/h ⇒ 整備後 25.9km/h [約4割向上]			
		事故対策	◎	学園東大通り入口交差点の交通量が約5割減少する。渋滞緩和によって追突事故も減少し、走行の安全性が向上。 [追突事故件数（一般国道6号 田宮町交差点～中村陸橋下交差点間）] 現況 272件/4年 ⇒ 整備後 167件/4年 [約4割減少]			
		歩行空間	—	注目すべき影響はない			
	社会全体への影響	住民生活	—	注目すべき影響はない			
		地域経済	◎	土浦バイパスと一体となることで、土浦市等の工業団地等から圏央道へのアクセス性が向上する等、さらなる茨城県内の企業活動の活性化が期待。 [所要時間の変化（例 神立工業団地⇒圏央道・つくば牛久IC：約14km）] 現況 30分 ⇒ 整備後 20分 [約10分短縮]			
		災害	—	注目すべき影響はない			
環境		—	注目すべき影響はない				
	地域社会	—	注目すべき影響はない				
事業実施環境	○	・都市計画決定手続き完了（H6.4.21） ・土浦市長、牛久市長、つくば市長、つくばみらい市長より牛久土浦バイパスの早期事業着手の要望有り。					

採択の理由

費用便益比が3.6と、便益が費用を上回っていると同時に、都市計画決定手続きが完了し、事業採択の前提条件が確認できる。
また、当該区間の渋滞緩和や事故削減ならびに地域経済等への効果が期待でき、事業の必要性・効果が高いと判断できる。以上より、本事業の新規事業化については妥当である。

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

新規事業採択時評価結果（平成26年度新規事業化箇所）

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：茅野 牧夫

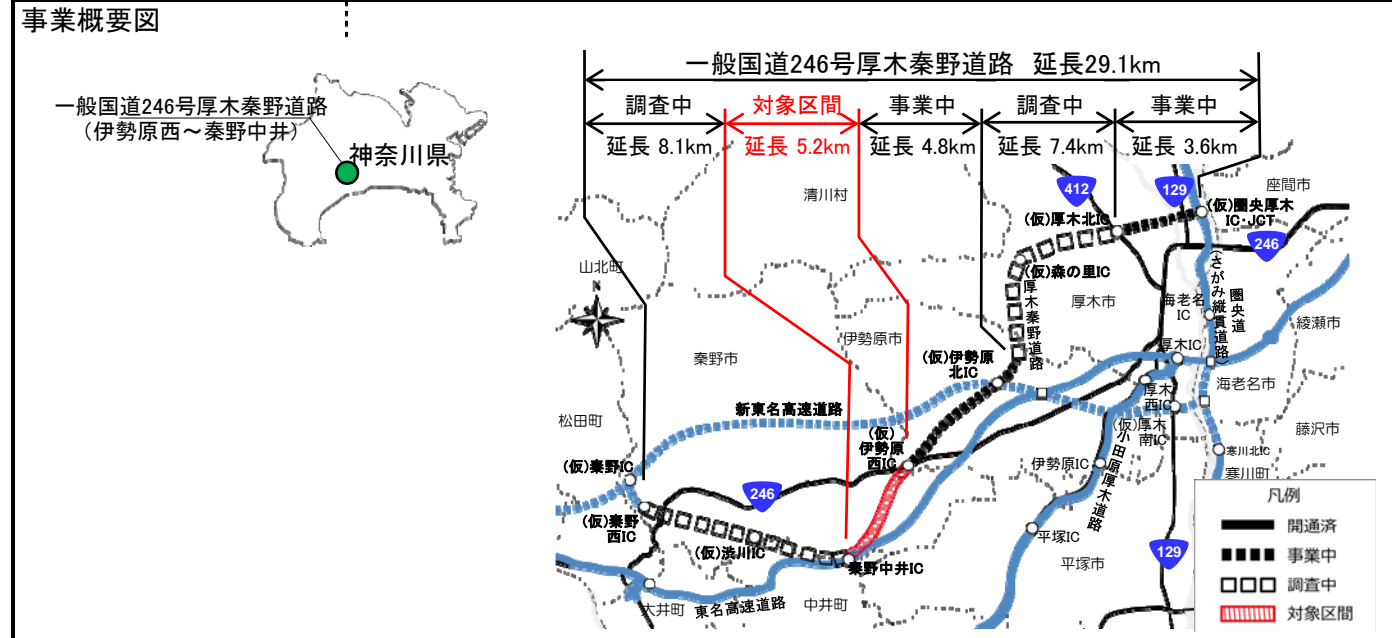
事業の概要

事業名	一般国道246号 あつぎはだの 厚木秦野道路（伊勢原西～秦野中井）	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 関東地方整備局
起終点	自：神奈川県伊勢原市善波 至：神奈川県秦野市西大竹	延長	5.2km		

事業概要
厚木秦野道路は、国道246号のバイパスとして現道の交通混雑緩和を図るとともに、東名高速、新東名高速、さがみ縦貫道路と相互に連絡し、神奈川県県央地域において広域的なネットワークを構成する、厚木市中依知から秦野市八沢に至る全長約29kmの地域高規格道路である。

事業の目的、必要性
当該区間の整備により、事業中区間と一体となり、国道246号、東名高速、新東名高速を結ぶネットワークが形成され、国道246号の交通渋滞緩和及び交通事故減少等が図られる。

全体事業費：約200億円 計画交通量：約8,200台/日



関係する地方公共団体等の意見
【神奈川県知事】
一般国道246号厚木秦野道路は、東名高速道路や新東名高速道路、さがみ縦貫道路と一体となって、広域的な利便性の向上や地域活性化などに寄与する大変重要な地域高規格道路である。
並行する国道246号の交通混雑の緩和や交通安全性の向上などが期待されることから、地元自治体からの整備促進要望も大変強く、一般国道246号厚木秦野道路（伊勢原西～秦野中井）の新規事業採択・予算化について強く要望するとともに、早期整備が図られるようお願いする。

学識経験者等の第三者委員会の意見
・新規事業化については妥当である。

事業採択の前提条件
・費用対便益：便益が費用を上回っている。
・手続きの完了：都市計画決定手続き完了（H8.6.11）

事業評価結果

費用対便益	B/C	1.6	総費用：154億円 （事業費：139億円 維持管理費：14億円）	総便益：249億円 （走行時間短縮便益：246億円 走行経費減少便益：2億円 交通事故減少便益：1億円）	基準年 平成25年
	感度分析の結果	交通量変動	B/C=1.5（交通量 -10%）	B/C=1.8（交通量 +10%）	
		事業費変動	B/C=1.5（事業費変動 -10%）	B/C=1.8（事業費変動 +10%）	
		事業期間変動	B/C=1.4（事業期間変動 -20%）	B/C=1.8（事業期間変動 +20%）	
事業の影響	自動車や歩行者への影響	評価項目	評価	根拠	
		渋滞対策	◎	国道246号、東名高速、新東名高速をつなぐ新たなバイパスが形成され、国道246号（現道）の交通量が約3割減少し、渋滞が緩和。 〔混雑度の減少（一般国道246号 桜坂交差点）〕 現況 1.61（22,200台/日）→ 整備後 1.13（15,500台/日）〔約3割減少〕	
		事故対策	◎	交通量が約3割減少し、渋滞が一因で発生していた追突事故が約6割減少し、走行の安全性が向上。 〔追突事故件数（一般国道246号 桜坂交差点～堀川入口交差点間）〕 現況 236件/4年 → 整備後 90件/4年〔約6割減少〕	
	社会全体への影響	歩行空間	—	注目すべき影響はない	
		住民生活	—	注目すべき影響はない	
		地域経済	◎	国道246号、東名高速、新東名高速をつなぐ新たなバイパスが形成され、国道246号の交通量が約3割減少し、渋滞緩和されることで秦野地域からの自動車部品などの物資輸送の定時性や速達性が向上。 〔都心方向への物資輸送の所要時間短縮（秦野市内工業団地→下糟屋交差点）〕 現況 40分 → 整備後 33分〔約7分短縮〕	
		災害	○	東名、新東名をつなぎ新たなネットワークを構築することで、大規模災害時の救助・救援ルートとしての重要な役割を担う。	
		環境	— 注目すべき影響はない		
		地域社会	— 注目すべき影響はない		
事業実施環境		○	・都市計画決定手続き完了（H8.6.11） ・神奈川県知事、厚木市長、伊勢原市長、秦野市長より厚木秦野道路の早期事業化の要望の有り。		

採択の理由

費用便益比が1.6と便益が費用を上回っているとともに、都市計画決定手続きが完了し、事業採択の前提条件が確認できる。
また、当該区間の渋滞緩和や事故削減ならびに地域経済等への効果が期待でき、事業の必要性・効果は高いと判断できる。以上より、本事業の新規事業化については妥当である。

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

新規事業採択時評価結果（平成26年度新規事業化箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：茅野 牧夫

事業の概要

事業名	一般国道41号 おおさわのとやまのみみ 大沢野富山南道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 北陸地方整備局
起終点	自：富山県富山市楡原 至：富山県富山市栗山	延長	12.0km		
事業概要	大沢野富山南道路は、地域高規格道路富山高山連絡道路の一部を構成する道路で、富山県富山市楡原から富山市栗山に至る延長12.0kmの道路である。				
事業の目的、必要性	本事業の整備により、交通渋滞の緩和、交通事故の減少、冬期における安全・円滑な交通の確保、企業団地計画の促進に資する輸送の効率化、並びに災害危険箇所の回避により地域の産業を支える物流の信頼性向上を図る。				
全体事業費	約380億円	計画交通量	約10,900～22,800台/日		
事業概要図					

関係する地方公共団体等の意見

【富山県知事】
「一般国道41号 大沢野富山南道路」の予算化について、同意します。当該道路は、地域高規格道路 富山高山連絡道路の一部となることから、本道路の整備によって、本県と岐阜県との結びつきがさらに強まり、物流や地域経済の活性化、人の交流が活性化するものと期待しております。また、現国道41号の交通渋滞や交通事故、災害危険箇所を抜本的に解消し、道路交通の円滑化や災害時における緊急輸送路の確保、救急医療体制の充実に大きく寄与するものと考えております。つきましては、本道路の新規事業化と早期完成に向けて、特段のご配慮をお願いいたします。

学識経験者等の第三者委員会の意見

- 新規事業化については妥当である。

事業採択の前提条件

- 費用対便益：便益が費用を上回っている。
- 手続きの完了：都市計画決定手続き完了（H23.12.9）

事業評価結果

費用対便益	B/C	1.8	総費用 312億円 (事業費：261億円 維持管理費：51億円)	総便益 552億円 (走行時間短縮便益：437億円 走行経費減少便益：71億円 交通事故減少便益：44億円)	基準年 平成25年
	感度分析の結果		交通量変動 B/C=1.5 (交通量 -10%)	B/C=1.9 (交通量 +10%)	
事業の影響	自動車や歩行者への影響		事業費変動 B/C=1.6 (事業費 +10%)	B/C=1.9 (事業費 -10%)	
			事業期間変動 B/C=1.6 (事業期間 +20%)	B/C=2.0 (事業期間 -20%)	
	評価項目	評価	根拠		
	渋滞対策	◎	通過交通がバイパスへ転換し、現国道41号の渋滞が緩和する。 【国道41号の混雑度】 現況 1.32(平日) → 整備後 0.93(平日)		
	事故対策	◎	渋滞の緩和等により、交通事故が減少する。 【国道41号の事故件数】 現況 51件/年 → 整備後 42件/年		
	歩行空間	—	注目すべき影響はない。		
社会全体への影響	住民生活	◎	冬期における安全・円滑な交通が確保される。		
	地域経済	◎	交通混雑の緩和、交通事故の減少により、沿線に集積する企業の輸送が効率化され、企業団地計画の促進等、地域の更なる発展に寄与する。		
	災害	◎	国道41号の災害危険箇所を回避する。		
	環境	—	注目すべき影響はない。		
	地域社会	○	災害危険箇所の回避により安定的な輸送経路が確保され、医薬品製造業等の地域の産業を支える物流の信頼性が向上する。		
事業実施環境		○	<ul style="list-style-type: none"> 都市計画決定手続き完了（H23.12.9） 富山県知事より新規採択について強い要望を受けている。 		

対応方針

費用便益比が1.8と便益が費用を上回っているとともに、都市計画決定手続きが完了していることから、事業採択の前提条件が確認できる。
また、通過交通がバイパスに転換することで渋滞の緩和及び交通事故の減少が期待できるほか、冬期における安全・円滑な交通の確保、企業団地計画の促進に資する輸送の効率化が図られ、更に災害危険箇所の回避により物流の信頼性が向上する等、事業の必要性・効果は高いと判断できる。
以上より、本事業の新規事業化については妥当である。

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

新規事業採択時評価結果（平成26年度新規事業化箇所）

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：茅野 牧夫

事業の概要

事業名	一般国道42号（近畿自動車道紀勢線） 熊野道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中部地方整備局
起終点	自：三重県熊野市大泊町 至：三重県熊野市久生屋町	延長	6.7km		
事業概要	近畿自動車道紀勢線は、大阪府松原市から三重県多気郡多気町に至る約335kmの高規格幹線道路である。一般国道42号（近畿自動車道紀勢線）熊野道路は、近畿自動車道紀勢線の一部を構成する道路で、三重県熊野市大泊町から久生屋町に至る延長6.7kmの自動車専用道路である。				
事業の目的、必要性	熊野道路は、供用済みの熊野尾鷲道路と連続し、近畿自動車道紀勢線の一部として、高速道路ネットワークを形成。 南海トラフ巨大地震時の津波による地域孤立の危機を回避するほか、代替路がないリスクポイントである鬼ヶ城トンネル区間を強化するものである。				
全体事業費	約270億円	計画交通量	約6,900台/日		
事業概要図					

関係する地方公共団体等の意見
【三重県知事】
 一般国道42号（近畿自動車道紀勢線）熊野道路は、地域の防災機能の向上を図り、有事の際の代替路となるなど重要な道路であるから平成26年度に係る予算化をお願いします。
 また、近畿自動車道紀勢線は、東紀州地域の振興、台風による豪雨や南海トラフ巨大地震などの災害発生時の救援・復旧・復興や、救急医療において地域の生命を支える「新たな命の道」と考えており、残る未事業化区間の早期事業化、早期全線開通が図られるよう特段の配慮をお願いします。

学識経験者等の第三者委員会の意見
 ・新規事業化については妥当である。

事業採択の前提条件
 ・費用対便益：便益が費用を上回っている。
 ・手続きの完了：計画段階評価手続き完了（H25.4.16）

事業評価結果

費用対便益	B/C	1.1	総費用：181億円 （事業費：166億円 維持管理費：14億円）	総便益：190億円 （走行時間短縮便益：182億円 走行経費減少便益：5.1億円 交通事故減少便益：2.9億円）	基準年 平成25年	
	感度分析の結果	交通量変動	B/C=0.95（交通量 -10%）	B/C=1.2（交通量 +10%）		
		事業費変動	B/C=0.96（事業費変動 +10%）	B/C=1.2（事業費変動 -10%）		
	事業期間変動	B/C=1.0（事業期間変動 +20%）	B/C=1.1（事業期間変動 -20%）			
事業の影響	評価項目	評価	根拠			
	自動車や歩行者への影響	渋滞対策	—	注目すべき影響はない。		
		事故対策	—	注目すべき影響はない。		
		歩行空間	—	注目すべき影響はない。		
	社会全体への影響	住民生活	◎	高速ネットワークの整備により第二次救急医療施設への搬送時間が短縮。 （東紀州（紀南）広域防災拠点～尾鷲総合病院間 34分→24分（10分短縮））		
		地域経済	○	代替路の確保により、事故等による道路の寸断が回避され、東紀州地域間の連携が強化。		
災害		◎	東紀州（紀南）広域防災拠点が、津波浸水時にも機能する高速道路ネットワークと接続され、本来の拠点機能を発揮。 熊野道路が整備されると、津波浸水時に名古屋側からの救援ルートが確保され、東紀州南部地域の孤立の危機を回避。			
	環境	—	注目すべき影響はない。			
	地域社会	○	代替路の確保により、事故等による道路の寸断が回避され、東紀州地域間の連携が強化。 熊野古道をはじめ東紀州南部地域の観光地への安定的な経路が確保され、観光産業に寄与。			
事業実施環境		○	<ul style="list-style-type: none"> 計画段階評価手続き完了（H25.4.16） 三重県知事より近畿自動車道紀勢線（新宮～大泊間（新宮紀宝道路平成25年度新規事業化済み））の新規事業化を要望 			

採択の理由

費用便益比が1.1と便益が費用を上回っているとともに、事業採択の前提条件が確認できる。
 また、南海トラフ巨大地震時の津波による地域孤立の危機を回避、代替路がないリスクポイントである鬼ヶ城トンネル区間が強化される等、事業の必要性・効果は高いと判断出来る。
 以上より、本事業の新規事業化については妥当である。

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

1. 事業の概要

事業名	一般国道42号(近畿自動車道紀勢線)熊野道路		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中部地方整備局
起終点	三重県熊野市大泊町 ～三重県熊野市久生屋町		延長	6.7km		
事業概要 目的	一般国道42号(近畿自動車道紀勢線)熊野道路は、近畿自動車道紀勢線の一部を構成する道路で、三重県熊野市大泊町から久生屋町に至る延長6.7kmの自動車専用道路である。 熊野道路は、供用済みの熊野尾鷲道路と連続し、近畿自動車道紀勢線の一部として、高速道路ネットワークを形成。南海トラフ巨大地震時の津波による地域孤立の危機を回避するほか、代替路がないリスクポイントである鬼ヶ城トンネル区間を強化するものである。					
事業費	約270億円	3便益 B/C	1.1			

2. 必要性の評価

(1) 課題の整理

評価項目	当該事業地域の課題・上位計画等	
防災・災害時の救助活動等	<ul style="list-style-type: none"> 南海トラフ巨大地震発生時には、対象区間と並行する国道42号の7割を越える区間が浸水し、そのうち鬼ヶ城トンネル区間には代替路が無い場合、東紀州南部地域が孤立する恐れがある。 	<p>※高速道路のあり方検討有識者委員会・緊急提言 「広域的な幹線道路ネットワークについては、地域の孤立化や多重性の欠如など災害面からの弱点を再点検し、その克服に向けて、ミッシングリンクの解消や隘路区間の改良など効果的な手法を選択し、緊急性の高い箇所から重点的に強化を行う必要がある。」</p> <p>※中部圏広域地方計画(H21.8) 「大規模地震時等の災害時におけるリダンダンシー機能等を担う近畿自動車道紀勢線等の必要な整備を推進する。」</p> <p>※三重県「みえ県民カビジョン(H24.4) 「県民生活や地域の経済活動等を支え、防災機能を備えた安全な交通を確保するために、高規格幹線道路、直轄国道および県管理道路と一体となった道路網の整備、緊急輸送道路ネットワークの形成を推進します。」</p>
住民生活	<ul style="list-style-type: none"> 尾鷲総合病院は、東紀州南部地域の重篤患者を受け入れており、搬送時間の速達性確保が課題。 	<p>※中部圏広域地方計画(H21.8) 「中山間地域を始めとした地理的、社会的条件が不利な地域や、災害等で地域が分断・孤立するおそれのある地域においては、急病人発生時や災害時等における救急体制の構築や緊急輸送手段・経路や避難路を確保する。」</p> <p>※三重県「みえ県民カビジョン(H24.4) 「県民生活や地域の経済活動等を支え、防災機能を備えた安全な交通を確保するために、高規格幹線道路、直轄国道および県管理道路と一体となった道路網の整備、緊急輸送道路ネットワークの形成を推進します。」</p>
地域社会 地域経済	<ul style="list-style-type: none"> 国道42号は、熊野市内の唯一の幹線道路であり、鬼ヶ城トンネルには代替路が無い場合、東紀州地域が熊野市で分断し、観光産業等への影響も大。 	<p>※三重県「みえ県民カビジョン(H24.4) 「県民生活や地域の経済活動等を支え、防災機能を備えた安全な交通を確保するために、高規格幹線道路、直轄国道および県管理道路と一体となった道路網の整備、緊急輸送道路ネットワークの形成を推進します。」</p>
その他	-	

(2) 事業の必要性

<ul style="list-style-type: none"> 津波浸水時における地域孤立の危機を回避、救急搬送の速達性の向上や通行止めによる地域分断が回避される等、当該事業の必要性・効果は高いと判断出来るため、事業の必要性があるものと評価する。

3. 有効性の評価

(1) ネットワーク上のリンクとしての評価

①主要都市・拠点間の防災機能の向上					
区間	リンクの評価		効果	評価	
	現状(整備前)	(目標)整備後			
新宮市(振興局所在)	熊野市(振興局所在)	D	(B) B (一部事業化)	<ul style="list-style-type: none"> 主経路(国道42号)に津波浸水想定区域があるため、評価レベルはDになる。 当該事業のルートが津波浸水想定区域を避けて計画しているため、災害危険性はなく、評価レベルはBに改善される。 	◎
②ネットワーク全体の防災機能の向上					
リンクの評価			効果	評価	
弱点度(整備前)	弱点度(整備後)	改善度			
37.5	16.4	2.3	当該リンクの整備により、熊野市から御浜町間の災害時の迂回が解消することにより、ネットワーク全体の防災機能が向上。	◎	

(2) 当該事業としての評価

評価項目	事業による効果	評価
防災・災害時の救助活動等	<ul style="list-style-type: none"> 東紀州(紀南)広域防災拠点が、津波浸水時にも機能する高速道路ネットワークと接続され、本来の拠点機能を発揮。 熊野道路が整備されると、津波浸水時に名古屋側からの救援ルートが確保され、東紀州南部地域の孤立の危機を回避。 	◎
住民生活	<ul style="list-style-type: none"> 高速ネットワークの整備により第二次救急医療施設への搬送時間が短縮。 東紀州(紀南)広域防災拠点～尾鷲総合病院間 34分 ⇒ 24分(10分短縮) 	◎
地域社会 地域経済	<ul style="list-style-type: none"> 代替路の確保により、事故等による道路の寸断が回避され、東紀州地域間の連携が強化。 熊野古道をはじめ東紀州南部地域の観光地への安定的な経路が確保され、観光産業に寄与。 	○
その他	-	

(3) 事業の有効性

<ul style="list-style-type: none"> 当該事業の実施により、ネットワーク上のリンクの評価がDランク→Bランクに改善するとともに、不通リンクの解消によりネットワーク全体の防災機能が強化される。 また、本事業において、津波における地域孤立の危機を回避するとともに、速達性の向上による救急搬送の改善や道路の分断が回避されることによる地域間の連携が促進されるなど、有効性の高い事業と評価する。
--

4. 事業実施環境・第三者意見

事業実施環境	<ul style="list-style-type: none">・計画段階評価手続き完了（H25. 4. 16）・三重県知事より近畿自動車道紀勢線（新宮～大泊間（新宮紀宝道路平成25年度新規事業化済み））の新規事業化を要望
--------	--

三重県	「一般国道42号(近畿自動車道紀勢線)熊野道路は、地域の防災機能の向上を図り、有事の際の代替路となるなど重要な道路であるから平成26年度に係る予算化をお願いします。また、近畿自動車道紀勢線は、東紀州地域の振興、台風による豪雨や南海トラフ巨大地震などの災害発生時の救援・復旧・復興や、救急医療において地域の生命を支える「新たな命の道」であると考えており、残る未事業化区間の早期事業化、早期全線開通が図られるよう特段の配慮をお願いします。」との意見を頂いた。
社会資本整備審議会 道路分科会 事業評価部会	「新規事業化については妥当である。」との意見を頂いた。
社会資本整備審議会 地方小委員会	「新規事業化については妥当である」との意見を頂いた。 「東紀州（紀南）広域防災拠点まで高速道路ネットワークが接続され、救援時の陸上ルートが確保される効果は、非常に大きい。」「熊野道路の整備により、伊勢地域（伊勢神宮等）を越え、東紀州地域まで足を伸ばす観光客が増え、観光面に資する。」「熊野道路だけでなく、残りの熊野から紀宝まで未事業化区間をつなげることの意義は十分あるので、是非整備すべき。」「熊野道路だけで、これだけの効果があるので、残りの未事業化区間を整備し、ネットワーク効果を発現できるようにすべき。」等の意見を頂いた。

5. 対応方針

<ul style="list-style-type: none">・当該事業により、熊野市～御浜町間における幹線道路の信頼性や速達性が向上することで、津波浸水時の地域孤立の危機を回避できることや緊急輸送等の円滑化が可能となること、さらにミッシングリンクの改善や地域間の連携の強化が認められることから、防災機能の評価を踏まえ、当該事業の必要性・有効性は高いと判断できる。 以上より、本事業を平成26年度予算要求の新規事業箇所として要求する。
--

平成26年度予算要求に係る新規事業採択時評価

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：茅野 牧夫

事業の概要

事業名	一般国道42号（近畿自動車道紀勢線） すさみ串本道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 近畿地方整備局
起終点	自：和歌山県東牟婁郡串本町サンゴ台 至：和歌山県西牟婁郡すさみ町江住	延長	19.2 km		
事業概要	<p>一般国道42号は、静岡県浜松市を起点とし、紀伊半島をひとまわりして和歌山県和歌山市に至る延長約540kmの主要幹線道路である。</p> <p>すさみ串本道路は、一般国道42号のバイパスとして、和歌山県東牟婁郡串本町サンゴ台から和歌山県西牟婁郡すさみ町江住に至る延長19.2kmの自動車専用道路である。</p>				
事業の目的、必要性	<p>すさみ串本道路は、現在事業中の紀勢線（田辺～すさみ間）と連続し、紀伊半島沿岸部における大阪府から和歌山県南部地域を結ぶネットワークの一部を形成。</p> <p>救急医療活動の支援、地域相互の振興と発展に寄与するほか、台風等による土砂災害や南海トラフの巨大地震等の災害時における救命・救急活動や地域復興支援に寄与するものである。</p>				
全体事業費	約710億円	計画交通量	約7,400台/日		
事業概要図					

関係する地方公共団体等の意見	<p>【和歌山県知事】</p> <p>一般国道42号すさみ串本道路の予算化については同意すると同時に、心から感謝します。当該道路は、企業立地や観光振興、農林水産業の振興はもとより、台風など異常気象時の脆弱性を解消し、災害時の救助・救援活動のために必要な道路であり、一日も早い事業着手をお願いします。紀伊半島一周高速道路は、南海トラフの巨大地震により甚大な被害が想定される本県においては、人命救助はもとより迅速な復旧・復興のために不可欠な命の道として、また、医療・教育機会の平等や、経済活動に対する県民のチャンスを保障するものとして、不可欠かつ急務であり、早期整備に特段のご配慮をお願いします。</p>
----------------	--

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

事業採択の前提条件	<p>・費用対便益：便益が費用を上回っている。</p> <p>・手続きの完了：計画段階評価手続き完了（H25.4.16）</p>
-----------	--

事業評価結果

費用対便益	B/C	1.2	総費用：520億円 （事業費：478億円 維持管理費：42億円）	総便益：629億円 （走行時間短縮便益：521億円 走行経費減少便益：76億円 交通事故減少便益：32億円）	基準年 平成25年	
	感度分析の結果	交通量変動	B/C=1.1（交通量 -10%）	B/C=1.3（交通量 +10%）		
		事業費変動	B/C=1.1（事業費 +10%）	B/C=1.3（事業費 -10%）		
	事業期間変動	B/C=1.1（事業期間 +20%）	B/C=1.3（事業期間 -20%）			
事業の影響	自動車や歩行者への影響	評価	根拠			
	渋滞対策	—	注目すべき影響はない			
	事故対策	—	注目すべき影響はない			
	歩行空間	—	注目すべき影響はない			
	社会全体への影響	住民生活	◎	第3次救急医療施設への搬送時間を短縮するとともに60分圏域が拡大 （串本町役場～南和歌山医療センター間：約60分→約49分（11分短縮） 和歌山県南部地域の南和歌山医療センターへの60分圏域内人口 ：約1.7万人→約2.5万人（0.8万人増）		
		地域経済	◎	代替路の確保により、災害時における安全性・信頼性が確保され、地域間連携を強化		
災害		◎	津波浸水予測区域を回避することを基本とし、最大津波高を考慮した十分な高さを確保することにより、災害時における安全性・信頼性を確保 津波発生時の一時避難場所として活用するため、法面に避難階段等を設置し、地域の避難活動を支援			
環境		—	注目すべき影響はない			
	地域社会	◎	線形が厳しい箇所、災害リスクが高い箇所を回避し、安定した交通を確保し和歌山県南部の地域間連携を強化 （線形が厳しい箇所：（現況）67箇所 →（整備後）0箇所） （災害リスクの高い箇所：（現況）23箇所 →（整備後）0箇所）			
事業実施環境	○	<p>・手続きの完了：計画段階評価手続き完了（H25.4.16）</p> <p>・和歌山県知事より近畿自動車道紀勢線（すさみ～太地間、新宮～大泊間（新宮紀宝道路除く））の新規事業化を要望</p>				

採択の理由

<p>費用便益比が1.2と便益が費用を上回っているとともに、事業採択の前提条件が確認できる。</p> <p>また、南海トラフ巨大地震等の災害時における安全性・信頼性の確保、第3次救急医療施設への速達性の向上等、事業の必要性・効果は高いと判断できる。</p> <p>以上より、本事業の新規事業化については妥当である。</p>

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

参考：平成26年度予算要求に係る新規事業採択時評価（防災機能の評価）

1. 事業の概要

事業名	一般国道42号(近畿自動車道紀勢線) すすみ串本道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 近畿地方整備局
起終点	和歌山県東牟婁郡串本町サンゴ台 ～和歌山県西牟婁郡すすみ町江住	延長	19.2km		
事業概要	<ul style="list-style-type: none"> ・すすみ串本道路は、一般国道42号のバイパスとして、和歌山県東牟婁郡串本町サンゴ台から西牟婁郡すすみ町江住に至る延長19.2kmの自動車専用道路である。 ・救急医療活動の支援、地域相互の振興と発展に寄与するほか、台風等による土砂災害や南海トラフの巨大地震等の災害時における救命・救急活動や地域復興支援に寄与する事業である。 				
事業費	約710億円	3便益 B/C	1.2		

2. 必要性の評価

(1) 課題の整理

評価項目	当該事業地域の課題・上位計画等	
防災・災害時の救助活動等	<ul style="list-style-type: none"> ・国道42号が唯一の幹線道路であり、南海トラフ巨大地震の発生時には、津波が3分で襲来することにより、約6割の区間が浸水し、通行不能になると予測 ・国道42号沿線集落の方々(約1.4万人)の災害時の救命・救急活動が課題 ・国道42号は、台風などによる越波や大雨による法面崩落等によって通行規制が過去10年間(H15～H24)で29回発生 	<p>※高速道路のあり方検討有識者委員会・緊急提言 「広域的な幹線道路ネットワークについては、地域の孤立化や多重性の欠如など災害面からの弱点を再点検し、その克服に向けて、ミッシングリンクの解消や隘路区間の改良など効果的な手法を選択し、緊急性の高い箇所から重点的に強化を行う必要がある。」</p> <p>※近畿圏広域地方計画(H21.8) 「被災による地域の孤立化を防ぎ、迅速な救援活動を実施するため、近畿自動車道紀勢線や五條新宮道路等の必要な整備を推進する。」</p> <p>※和歌山県長期総合計画(H20.4) 「道路は、商工業・観光・防災・医療など、あらゆる活動の基礎となるインフラであり、ナショナルミニマムを保障する根本です。グローバルな交流を支える高速道路(近畿自動車道紀勢線、京奈和自動車道)ネットワークを形成するとともに、高速道路を補完する内陸部骨格道路や府県間道路など道路網の整備を早期に図ることにします」</p>
住民生活	<ul style="list-style-type: none"> ・和歌山南部地域から最寄りの第3次救急医療施設へ60分以内に到達できる人口は、事業中のすすみまで開通しても約4割(約1.7万人)であり、串本町役場から約60分かかると、搬送時間の短縮が課題 	<p>※近畿圏広域地方計画(H21.8) 「兵庫県北部や、和歌山県紀南地域等、第3次救急医療機関までの搬送に時間を要する地域において、鳥取豊岡宮津自動車道や近畿自動車道紀勢線等の必要な整備を推進する。」</p> <p>※和歌山県長期総合計画(H20.4) 「道路は、商工業・観光・防災・医療など、あらゆる活動の基礎となるインフラであり、ナショナルミニマムを保障する根本です。グローバルな交流を支える高速道路(近畿自動車道紀勢線、京奈和自動車道)ネットワークを形成するとともに、高速道路を補完する内陸部骨格道路や府県間道路など道路網の整備を早期に図ることにします」</p>
地域社会 地域経済	<ul style="list-style-type: none"> ・国道42号は線形の厳しい箇所や災害リスクの高い箇所が多く、安定した交通が確保されていないため、和歌山県南部の地域間連携に支障 	<p>※和歌山県長期総合計画(H20.4) 「道路は、商工業・観光・防災・医療など、あらゆる活動の基礎となるインフラであり、ナショナルミニマムを保障する根本です。グローバルな交流を支える高速道路(近畿自動車道紀勢線、京奈和自動車道)ネットワークを形成するとともに、高速道路を補完する内陸部骨格道路や府県間道路など道路網の整備を早期に図ることにします」</p>
その他	—	

(2) 事業の必要性

<ul style="list-style-type: none"> ・南海トラフ巨大地震等の災害時における安全性・信頼性の確保、第3次救急医療施設への速達性の向上等、当該事業の必要性・効果は高いと判断できるため、事業の必要性があるものと評価する。

3. 有効性の評価

(1) ネットワーク上のリンクとしての評価

①主要都市・拠点間の防災機能の向上					
区間	リンクの評価		効果	評価	
	現状(整備前)	(目標)整備後			
串本町(振興局所在)	白浜町(地方管理空港所在)	D	(B) B	<ul style="list-style-type: none"> ・主経路(国道42号)に事前通行規制区間等があるため、評価レベルはDとなる。 ・当該事業のルートが事前通行規制区間等を避けて計画しているため、災害危険性はなく、評価レベルはBランクに改善され、地域の孤立も解消。 	◎
②ネットワーク全体の防災機能の向上					
リンクの評価			効果	評価	
弱点度(整備前)	弱点度(整備後)	改善度			
48.5	0.88	55.1	当該リンクの整備により、串本町から白浜町間の災害時の迂回が解消することにより、ネットワーク全体の防災機能が向上。	◎	

(2) 当該事業としての評価

評価項目	事業による効果	評価
防災・災害時の救助活動等	<ul style="list-style-type: none"> ・津波浸水予測区域を回避することを基本とし、最大津波高を考慮した十分な高さを確保することにより、災害時における安全性・信頼性を確保 ・津波発生時の一時避難場所として活用するため、法面に避難階段等を設置し、地域の避難活動を支援 	◎
住民生活	<ul style="list-style-type: none"> ・第3次救急医療施設への搬送時間を短縮するとともに60分圏域が拡大 〔串本町役場～南和歌山医療センター間〕 約60分 ⇒ 約49分(11分短縮) 〔和歌山県南部地域の南和歌山医療センターへの60分圏域内人口〕 約1.7万人 ⇒ 約2.5万人(0.8万人増) 	◎
地域社会 地域経済	<ul style="list-style-type: none"> ・線形が厳しい箇所、災害リスクが高い箇所を回避し、安定した交通を確保し和歌山県南部の地域間連携を強化 〔線形が厳しい箇所〕 現況 67箇所 ⇒ 整備後 0箇所 〔災害リスクの高い箇所〕 現況 23箇所 ⇒ 整備後 0箇所 	◎
その他	—	

(3) 事業の有効性

<ul style="list-style-type: none"> ・当該事業の実施により、ネットワーク上のリンクの評価がDランク→Bランクに改善するとともに、不通リンクの解消によりネットワーク全体の防災機能が強化される。 ・また、本事業において、津波への適応性が改善するとともに、速達性の向上による救急搬送の改善や地域間の連携が促進されるなど、有効性の高い事業と評価する。
--

4. 事業実施環境・第三者意見

事業実施環境	<ul style="list-style-type: none"> ・手続きの完了：計画段階評価手続き完了（H25. 4. 16） ・和歌山県知事より近畿自動車道紀勢線（すさみ～太地間、新宮～大泊間（新宮紀宝道路除く））の新規事業化を要望
和歌山県	<p>「一般国道42号すさみ串本道路の予算化については同意すると同時に、心から感謝します。当該道路は、企業立地や観光振興、農林水産業の振興はもとより、台風など異常気象時の脆弱性を解消し、災害時の救助・救援活動のために必要な道路であり、一日も早い事業着手をお願いします。紀伊半島一周高速道路は、南海トラフの巨大地震により甚大な被害が想定される本県においては、人命救助はもとより迅速な復旧・復興のために不可欠な命の道として、また、医療・教育機会の平等や、経済活動に対する県民のチャンスを保障するものとして、不可欠かつ急務であり、早期整備に特段のご配慮をお願いします。」との意見を頂いた。</p>
社会資本整備審議会 道路分科会 事業評価部会	<p>「新規事業化については妥当である。」との意見を頂いた。</p>
社会資本整備審議会 地方小委員会	<p>「新規事業化については妥当である。」との意見を頂いた。</p> <p>「南海トラフ巨大地震等の災害時において、いのちを守る道路として緊急性が極めて高い道路。」「津波発生時などに緊急的な避難場所としての効果も大きい。完成までの間も、避難場所として活用できる様、工事の順番を工夫すべき。」「和歌山県は、高齢化率の高い地域であり、福祉や医療水準を上げていくためにも、この道路の効果は非常に高い。」「大阪、和歌山の中心市街地からも遠い地理的な問題がある中で、高齢化をどう食い止め、若者が帰って来てくれるのか、地域の活性化のためにも道路が必要。」「高速道路整備と合わせて、高台移転など新たな街づくり、災害後の復興を行っていく上で、重要な道路。」「津波高は確保されているが、山岳地域を通過することから、法面崩落、土砂災害、地震の揺れ等によって、通行出来ない様なことにならないよう、構造に配慮して整備すべき。」「大阪都市圏、中部都市圏と繋がる近畿全体の広域ネットワークとしても重要な道路。」「高速ネットワークは、繋がってこそ意味がある。紀勢線全体に対して効果を期待しており、残る区間の早期完成に向けて努力すべき。」との意見を頂いた。</p>

5. 対応方針

<ul style="list-style-type: none"> ・当該事業により、災害時における安全性・信頼性の確保、救急医療施設への速達性の向上が図られるほか、高速ネットワークの形成により広域的な地域間交流・連携の促進等の効果が認められることから、防災機能の評価結果を踏まえ、事業の必要性・有効性は高いと判断できる。 以上より、本事業を平成26年度予算要求の新規事業箇所として要求する。

新規事業採択時評価結果（平成26年度新規事業化箇所）

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：茅野 牧夫

事業の概要

事業名	一般国道497号 (西九州自動車道) 松浦佐々道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 九州地方整備局
起終点	自：長崎県松浦市志佐町浦免 至：長崎県北松浦郡佐々町沖田免	延長	19.1km		
事業概要	一般国道497号西九州自動車道は福岡県福岡市を起点とし、佐賀県唐津市・伊万里市、長崎県松浦市・佐世保市を經由して佐賀県武雄市で九州横断自動車道長崎大分線に接続する延長約150kmの自動車専用道路である。 現在、約95kmが供用済であり、松浦～佐々間約19kmは、西九州自動車道唯一の未事業化区間となっている。				
事業の目的、必要性	本道路は九州北西部の救急医療アクセスの向上、緊急時の避難、救助活動の信頼性確保、観光産業・地域経済の活性化に大きく寄与するものである。				
全体事業費	約800億円	計画交通量	約11,600台/日		
事業概要図					

関係する地方公共団体等の意見	<p>【長崎県知事】</p> <p>西九州自動車道は、九州北西部の主要都市間の連携強化、交流促進を促す道路であり、特に本県の県北地域にとっては、地域経済の発展、活性化に欠くことのできない重要な道路です。 当道路の全延長150kmのうち、松浦から佐々間の19kmについては、残された唯一の未着手区間となっています。 高速道路ネットワークは全線つながってこそ最大限の効果が発揮されるものであり、当該区間の開通により観光業をはじめとした地域産業の競争力強化や救急医療体制の強化などに非常に大きな効果が期待されます。 本県としては当該箇所の事業化を待望しているところであり、事業化のあかつきには円滑に事業促進が図れるよう最大限努力してまいりますので、平成26年度の新規事業として予算化していただきますようお願いいたします。</p>
----------------	--

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

事業採択の前提条件	<p>・費用対便益：便益が費用を上回っている</p> <p>・手続きの完了：都市計画決定手続き完了（H25.7.30）</p>
-----------	---

事業評価結果

費用対便益	B/C	1.3	総費用：621億円 （事業費：585億円 維持管理費：36億円）	総便益：782億円 （走行時間短縮便益：656億円 走行経費減少便益：69億円 交通事故減少便益：58億円）	基準年 平成25年
	感度分析の結果	交通量変動	B/C=1.1（交通量 -10%）	B/C=1.4（交通量 +10%）	
		事業費変動	B/C=1.2（事業費変動 +10%）	B/C=1.4（事業費変動 -10%）	
		事業期間変動	B/C=1.2（事業期間変動 +20%）	B/C=1.4（事業期間変動 -20%）	
事業の影響	自動車や歩行者への影響	評価項目	評価	根拠	
		渋滞対策	—	・注目すべき影響はない。	
		事故対策	—	・注目すべき影響はない。	
		歩行空間	—	・注目すべき影響はない。	
	社会全体への影響	住民生活	◎	・第3次救急医療施設までの救急搬送時間短縮による救命率の向上 [平戸市の60分圏内人口（離島除く）] 現況 52% → 整備後 71%（2割増加）	
		地域経済	◎	・佐世保～平戸～松浦を周遊する観光ルートが強化され、観光振興による地域活性化に寄与 [平戸市～佐世保市間所要時間] 現況 56分 → 整備後 40分（16分短縮） ・平戸市が福岡市から2時間圏（日帰り圏）となることにより新たな集客が見込まれ、観光振興による地域活性化に寄与	
		災害	◎	・現道の線形不良箇所や災害箇所等を回避し、緊急時の避難等においても機能する信頼性の高い高速ネットワークが形成される。	
環境		—	・注目すべき影響はない		
	地域社会	—	・注目すべき影響はない		
事業実施環境	○	・都市計画決定手続き完了（H25.7.30） ・長崎県知事、関係市町長より、松浦～佐々間の一括での平成26年度新規事業化について要望			

採択の理由

費用便益比が1.3と便益が費用を上回っており、事業採択の前提条件が確認できる
 また、松浦佐々道路の開通により救急医療施設への速達性向上、観光振興による地域活性化、緊急時にも機能する信頼性の高い高速ネットワークの形成など事業の必要性・効果は高いと判断できる。
 以上より、本事業の新規事業化については妥当である。

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

参考：平成26年度予算要求に係る新規事業採択時評価（防災機能の評価）

担当課：道路局 国道・防災課
 担当課長名：茅野 牧夫

1. 事業の概要

事業名	一般国道497号 (西九州自動車道) 松浦佐々道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 九州地方整備局
起終点	自：長崎県松浦市志佐町浦免 至：長崎県北松浦郡佐々町沖田免	延長	19.1km		
事業概要 目的	一般国道497号西九州自動車道は福岡県福岡市を起点とし、佐賀県唐津市・伊万里市、長崎県松浦市・佐世保市を經由して佐賀県武雄市で九州横断自動車道長崎大分線に接続する延長約150kmの自動車専用道路であり、現在、約95kmが供用済である。 そのうち、松浦～佐々間約19kmは、西九州自動車道唯一の未事業化区間となっており、九州北西部の救急医療アクセスの向上、緊急時の避難、救助活動の信頼性確保、観光産業・地域経済の活性化に大きく寄与するものである。				
事業費	約800億円	3便益B/C	1.3		

2. 必要性の評価

(1) 課題の整理

評価項目	当該事業地域の課題・上位計画等	
防災・災害時の救助活動等	・松浦市全域や平戸市・佐世保市の一部において原発災害時の避難経路に指定されている現道は線形不良箇所等の課題を抱える箇所が多数存在しており、緊急時の避難・救助活動に支障が生じる恐れ。	※九州圏広域地方計画(H21.8) ・大規模災害時においても、救援・救護、災害復旧等に的確に対応できるよう、災害時における確実な避難・緊急輸送等を図るための迂回ルート等の余裕性(リダンダンシー)に優れた交通網の整備を推進する。 ※長崎県「規格の高い道路の成果目標」(H23.12) ・災害発生時に重要な役割を果たす緊急輸送道路や代替ルートの確保
住民生活	・平戸市の約1.6万人は第3次救急医療施設への救急搬送時間が60分以上かかり、一刻を争う緊急的措置が遅れる恐れ。	※九州圏広域地方計画(H21.8) ・災害時・緊急時の救急医療等を受けられる生活環境を構築するため、基幹都市圏等に集積した高次医療サービスの広域的な享受を可能とする搬送手段、交通基盤等を形成していく。 ※長崎県「規格の高い道路の成果目標」(H23.12) ・半島部・離島部における高次救急医療施設などへの搬送時間の短縮
地域社会 地域経済	・平戸市～佐世保市間には線形不良区間や幅員狭小区間が多数存在し、スムーズなアクセスを確保できず、周遊する観光ルートが形成されていないため、平戸・松浦では佐世保(ハウステンボス等)の近年における観光客増の需要を取り込めていない。	※九州圏広域地方計画(H21.8) ・広域的な連携による観光地の魅力向上を図るため、循環型の高次交通体系の形成を図りつつ、歴史・文化、健康・癒し等の魅力ある地域資源を結ぶ広域観光ルートの形成を進める。 ※長崎県「規格の高い道路の成果目標」(H23.12) ・所要時間の短縮や定時性の確保による、産業振興や観光振興の支援
その他		

(2) 事業の必要性

本道路は九州北西部の救急医療アクセスの向上、緊急時の避難、救助活動の信頼性確保、観光産業・地域経済の活性化に大きく寄与するものである。

3. 有効性の評価

(1) ネットワーク上のリンクとしての評価

①主要都市・拠点間の防災機能の向上				
区間	リンクの評価		効果	評価
	現状(整備前)	(目標)整備後		
平戸市 (地域の生活の中心となる都市)	佐世保市 (地域の生活の中心となる都市) (重要港湾) (三次救急医療) (自衛隊駐屯地)	D → (B) B	・現道は津波浸水区域及び未改良区間を通過しており寸断される可能性があるため、災害危険性が高い。また、近傍の迂回路も脆弱である(Dランク)。 ・当該事業のルートは津波浸水区域及び未改良区間を避けて計画しており災害危険性の低いBランクに改善される。	◎
②ネットワーク全体の防災機能の向上				
リンクの評価			効果	評価
弱点度(整備前)	弱点度(整備後)	改善度		
1.5	0.9	1.7	・当該リンクの整備により、平戸市～佐世保市間の災害時の迂回が解消することにより、ネットワーク全体の防災機能が向上。	◎

(2) 当該事業としての評価

評価項目	事業による効果	評価
防災・災害時の救助活動等	・現道の線形不良箇所や災害箇所等を回避し、緊急時の避難等においても機能する信頼性の高い高速ネットワークが形成される。	◎
住民生活	・第3次救急医療施設までの救急搬送時間短縮による救命率の向上 [平戸市の60分圏内人口(離島除く)] 現況 52% → 整備後 71% (2割増加)	◎
地域社会 地域経済	・佐世保～平戸～松浦を周遊する観光ルートが強化され、観光振興による地域活性化に寄与 [平戸市～佐世保市間所要時間] 現況 56分 → 整備後 40分 (16分短縮) ・平戸市が福岡市から2時間圏(日帰り圏)となることにより新たな集客が見込まれ、観光振興による地域活性化に寄与	◎
その他		

(3) 事業の有効性

・当該事業の実施により、主要拠点間のリンクの評価がDランク→Bランクに改善するとともに、不通リンクの解消によりネットワーク全体の防災機能が強化される。
 ・また、本事業において、緊急時の避難・救助活動において機能する信頼性の高い高速ネットワークが形成されるとともに、速達性の向上による救急搬送の改善や地域間の連携が促進されるなど有効性の高い事業と評価する。

4. 事業実施環境・第三者意見

事業実施環境	<ul style="list-style-type: none"> ・都市計画決定手続き完了（H25.7.30） ・長崎県知事、関係市町長より、松浦～佐々間の一括での平成26年度新規事業化について要望
長崎県	<p>西九州自動車道は、九州北西部の主要都市間の連携強化、交流促進を促す道路であり、特に本県の県北地域にとっては、地域経済の発展、活性化に欠くことのできない重要な道路です。</p> <p>当道路の全延長150kmのうち、松浦から佐々間の19kmについては、残された唯一の未着手区間となっています。</p> <p>高速道路ネットワークは全線つながってこそ最大限の効果が発揮されるものであり、当該区間の開通により観光業をはじめとした地域産業の競争力強化や救急医療体制の強化などに非常に大きな効果が期待されます。</p> <p>本県としては当該箇所の事業化を待望しているところであり、事業化のあかつきには円滑に事業促進が図れるよう最大限努力してまいりますので、平成26年度の新規事業として予算化していただきますようお願いいたします。</p>
社会資本整備審議会 道路分科会 事業評価部会	<p>「新規事業化については妥当である。」との意見を頂いた。</p>
社会資本整備審議会 九州地方小委員会	<ul style="list-style-type: none"> ・「新規事業化については妥当である。」との意見を頂いた。 ・B/Cに現れない効果が大きい。松浦佐々道路により、福岡から松浦・平戸、佐世保・ハウステンボスとつながってくると新しい大きな魅力ができ、大きな経済効果も期待できる。 ・国防の観点からも有事の際に大きく貢献すると思われる。 ・平戸市の一部の教会は、世界遺産登録に向けて準備を進めているところであり、松浦佐々道路は大きく貢献すると思われる。

5. 対応方針

<p>・当該事業により、九州北西部の救急医療アクセスの向上、緊急時の避難・救助活動の信頼性確保、観光産業・地域経済の活性化等の効果が認められることから、防災機能の評価結果も踏まえ、当該事業の必要性・有効性は高いと判断できる。</p> <p>以上より、本事業を平成26年度予算要求の新規事業箇所として要求する。</p>
--

新規事業採択時評価結果（平成26年度新規事業化箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：茅野 牧夫

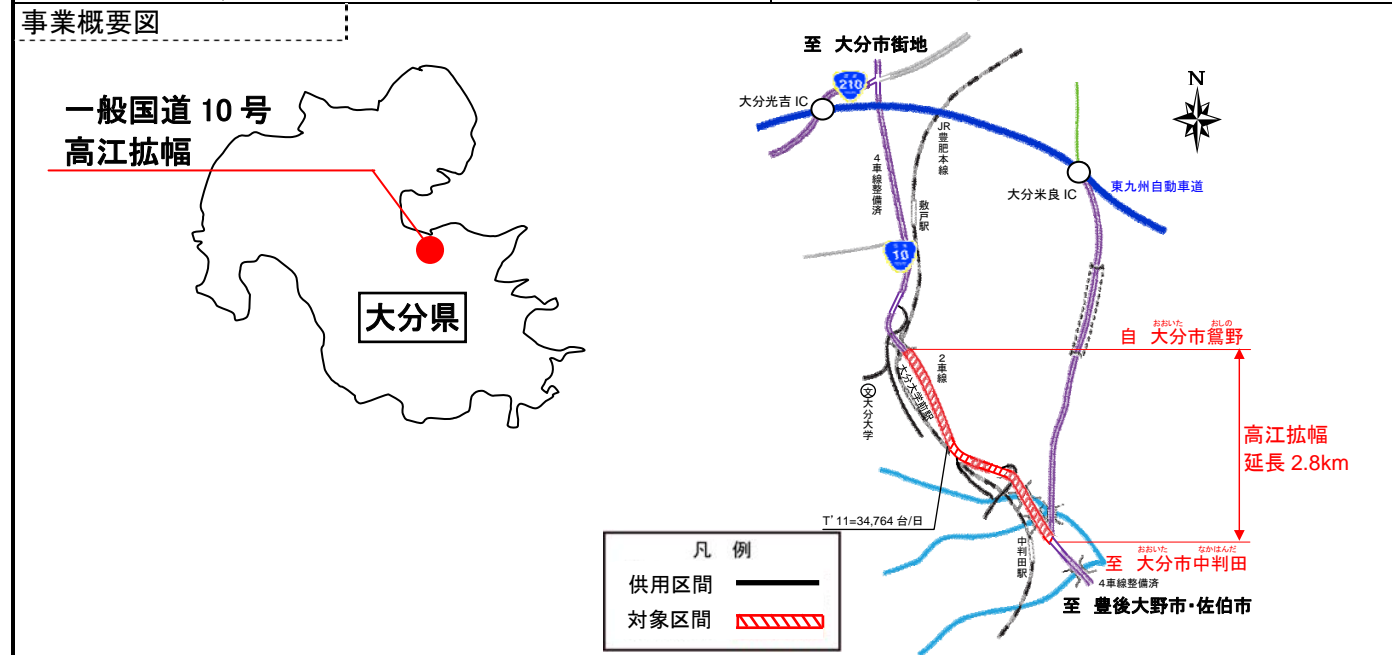
事業の概要

事業名	一般国道10号 高江拡幅	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 九州地方整備局
起終点	自：大分県大分市鷺野 至：大分県大分市中判田	延長	2.8km		

事業概要
一般国道10号は、大分市と佐伯市、豊後大野市などの周辺都市を連絡し、大分市内を縦断する幹線道路である。このうち、高江拡幅は、大分市の郊外に位置し前後区間を4車線整備済区間で挟まれ2車線区間となっている延長2.8kmの4車線拡幅事業である。

事業の目的、必要性
当該事業の整備により、交通渋滞を緩和し速達性の向上を図るとともに、交通事故の削減を図る。

全体事業費 約85億円 計画交通量 約44,300台/日



関係する地方公共団体等の意見
【大分県知事】
国道10号の当該区間は大分市の中心部に位置し、通過交通や沿線の大型団地からの多くの車両等が流入しています。
また、この区間は唯一4車線化が残されており、慢性的な交通渋滞が発生しています。これにより、住民生活や経済活動に大きな支障を来すと同時に、付近には第三次救急医療機関もあることから、救命救急医療活動にとっても、大きな隘路になっています。
このようなことから、早期整備を強く望んでいるところであり、新規事業採択時評価に係る同事業の予算化を行い、特段のご配慮をお願いいたします。

学識経験者等の第三者委員会の意見
・新規事業化については妥当である。

事業採択の前提条件
・費用対便益：便益が費用を上回っている。
・手続きの完了：都市計画決定手続き完了（S48.3.9）

事業評価結果

費用対便益	B/C	3.1	総費用：65億円 （事業費：59億円 維持管理費：6.1億円）	総便益：204億円 （走行時間短縮便益：189億円 走行経費減少便益：8.1億円 交通事故減少便益：6.8億円）	基準年 平成25年
	感度分析の結果				
	交通量変動	B/C=2.8	（交通量 -10%）	B/C=3.4	（交通量 +10%）
	事業費変動	B/C=2.9	（事業費変動 +10%）	B/C=3.4	（事業費変動 -10%）
	事業期間変動	B/C=2.9	（事業期間変動+20%）	B/C=3.3	（事業期間変動-20%）

事業の影響	評価項目	評価	根拠
	自動車や歩行者への影響	渋滞対策	◎
事故対策		◎	<ul style="list-style-type: none"> 渋滞緩和により、渋滞が一因で発生していた死傷事故の減少が期待される。 【死傷事故率】 現況 2車線 110件/億台*。 → 整備後 4車線 83件/億台*。（約3割減少）
歩行空間		—	・注目すべき影響はない。
社会全体への影響	住民生活	◎	<ul style="list-style-type: none"> 速達性が向上し、第三次救急医療施設への搬送時間が短縮。（搬送時間の変化：現況約54分 → 整備後約48分（約6分短縮）） ※搬送時間は豊後大野消防本部からアルメイダ病院（第三次救急医療施設）間で算出。
	地域経済	—	・注目すべき影響はない。
	災害	—	・注目すべき影響はない。
	環境	—	・注目すべき影響はない。
	地域社会	—	・注目すべき影響はない。

事業実施環境
○ 都市計画決定手続き完了（S48.3.9）
・大分県知事、大分市長より「一般国道10号の旦の原～中判田間拡幅（4車線化）の早期着工について」要望

採択の理由

・費用便益比が3.1と便益が費用を上回っているとともに、都市計画決定手続きが完了し、事業採択の前提条件が確認できる。
・また、4車線に拡幅することで渋滞の緩和及び救急医療施設への速達性向上、さらに交通事故が削減するなど、事業の必要性・効果は高いと判断できる。
以上より、本事業の新規事業化については妥当である。

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

新規事業採択時評価結果（平成26年度新規事業化箇所）

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：茅野 牧夫

事業の概要

事業名	一般国道58号 那覇北道路	事業区分	一般国道	事業主体	内閣府 沖縄総合事務局
起終点	自：沖縄県那覇市港町 至：沖縄県那覇市若狭	延長	2.2 km		
事業概要	那覇北道路は、沖縄西海岸道路（読谷村～糸満市）のうち那覇市港町から那覇市若狭に至る延長2.2 kmの地域高規格道路であり、また、那覇港の臨港道路としての2つの側面を有する道路である。				
事業の目的、必要性	本道路は、那覇都市圏の環状道路を形成し、一般国道58号の那覇市街部及び周辺部の交通混雑の緩和を図るとともに、那覇港・那覇空港へのアクセス性向上による物流の効率化、観光振興を支援する道路である。				
全体事業費	約731億円	計画交通量	約42,100台/日		
事業概要図					

関係する地方公共団体等の意見	<p>【沖縄県知事】</p> <p>那覇北道路の予算化について、直轄事業負担金の負担者として、同意いたします。</p> <p>本道路は、那覇都市圏の渋滞緩和や那覇空港、那覇港へのアクセス性向上に資する、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であります。また、那覇空港への所要時間が大幅に短縮される本道路の早期整備は急務であります。つきましては、平成26年度において、本道路の新規事業化を行い早期完成供用が図られますよう、特段のご配慮を賜りますようお願い申し上げます。</p>
----------------	---

学識経験者等の第三者委員会の意見	<ul style="list-style-type: none"> 新規事業化については妥当である。 整備にあたっては、可能な限り周辺の景観に配慮すべき。
------------------	--

事業採択の前提条件	<ul style="list-style-type: none"> 費用対便益：便益が費用を上回っている。 手続きの完了：都市計画決定手続き完了（H25.4.26）
-----------	---

事業評価結果

費用対便益	B/C	2.0	総費用：541億円 （事業費：529億円 維持管理費：12億円）	総便益：1,104億円 （走行時間短縮便益：857億円 走行費用減少便益：157億円 交通事故減少便益：89億円）	基準年 平成25年	
	感度分析の結果	交通量変動	B/C=1.8 (交通量 -10%)	B/C=2.6 (交通量 +10%)		
		事業費変動	B/C=1.9 (事業費 +10%)	B/C=2.3 (事業費 -10%)		
	事業期間変動	B/C=1.9 (事業期間 +20%)	B/C=2.2 (事業期間 -20%)			
事業の影響	自動車や歩行者への影響	評価項目	評価	根拠		
		渋滞対策	◎	<p>・那覇市内に環状道路の一部が形成されることで、那覇市街地内の通過交通を転換し、定時性・速達性の確保、渋滞緩和が期待される。</p> <p>【那覇市中心部を通過する国道58号の交通量が減少】 現況 316百台/日 ⇒ 整備後 196百台/日 (約4割減少)</p> <p>【国道58号の交通量が減少】 現況 704百台/日 ⇒ 整備後 518百台/日 (約3割減少)</p> <p>【臨港道路の交通量が減少】 現況 451百台/日 ⇒ 整備後 197百台/日 (約6割減少)</p>		
		事故対策	—	注目すべき影響はない。		
		歩行空間	—	注目すべき影響はない。		
	社会全体への影響	住民生活	—	注目すべき影響はない。		
		地域経済	○	<p>・那覇市北西部の渋滞が緩和されるとともに、物流拠点の那覇港と県南地域のつながりが強化され、地域経済の発展に寄与することが期待される。</p> <p>・また、沖縄では観光振興を推進しており、近年着実に観光客が増加している。渋滞が緩和されるとともに、更なる観光客の増加が期待される。</p>		
		災害	—	注目すべき影響はない。		
		環境	—	注目すべき影響はない。		
	地域社会	—	注目すべき影響はない。			
事業実施環境	○	<p>・都市計画決定手続き完了（H25.4.26）</p> <p>・沖縄県知事より、沖縄西海岸道路（那覇北道路）の早期完成供用に向けた整備促進並びに新規事業化について要望あり。</p>				

採択の理由

<ul style="list-style-type: none"> 費用便益比が2.0と、便益が費用を上回っているとともに、都市計画決定手続きが完了し、事業採択の前提条件が確認できる。 また、那覇都市圏における交通渋滞の緩和や地域経済の活性化も期待できる等、事業の必要性・効果は高いと判断できる。 <p>以上より、本事業の新規事業化については妥当である。</p>
--

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