

## 再評価結果（平成30年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課  
担当課長名：村山 一弥

事業名	一般国道2号 倉敷立体		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中国地方整備局
起終点	自：岡山県倉敷市新田 至：岡山県倉敷市船穂町船穂				延長	7.7km
事業概要						
一般国道2号は、大阪府大阪市から福岡県北九州市までを結ぶ延長約670kmの主要幹線道路である。 倉敷立体は、岡山県倉敷市新田と倉敷市船穂町船穂を結び、地域高規格道路「倉敷福山道路」の一部を構成する延長7.7kmの道路である。 事業目的は、一般国道2号の倉敷市新田から倉敷市船穂町船穂の交通混雑の緩和及び沿道環境の改善等である。						
H19年度事業化		S43年度都市計画決定 S47年度都市計画決定		-		H19年度工事着手
全体事業費	約209億円	事業進捗率 (H29年度末見込)	74%	供用済延長	5.0km	
計画交通量	57,200 ~ 76,900台/日					
費用対効果 分析結果	B/C (3便益) (事業全体) 2.7 (残事業) 5.5	総費用 (残事業)/(事業全体) 56 / 251 億円 事業費： 47 / 226 億円 維持管理費： 9.4 / 24 億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 309 / 686 億円 走行時間短縮便益： 257 / 572 億円 走行費用減少便益： 33 / 78 億円 交通事故減少便益： 18 / 35 億円	基準年 平成29年		
感度分析の結果						
(事業全体) 交通量：B/C=2.4~3.2 (交通量±10%) (残事業) 交通量：B/C=4.7~6.5 (交通量±10%) 事業費：B/C=2.7~2.8 (事業費±10%) 事業費：B/C=5.1~6.0 (事業費±10%) 事業期間：B/C=2.6~2.8 (事業期間±20%) 事業期間：B/C=5.3~5.7 (事業期間±20%)						
事業の効果等						
①円滑なモビリティの確保 ・渋滞損失時間の削減が期待される。 ・混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される。 ・倉敷市から新倉敷駅（新幹線駅）へのアクセス向上が期待される。 ②物流効率化の支援 ・水島港（特定重要港湾）から岡山市へのアクセス向上が期待される。 ③国土・地域ネットワークの構築 ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が期待される。（浅口市－倉敷市） ④個性ある地域の形成 ・倉敷美観地区（平成28年間観光入込客数 約385万人）へのアクセス向上が期待される。 ⑤災害への備え ・岡山県の地域防災計画における第1次緊急輸送道路として機能する。（国道2号） ⑥地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が期待される。 ⑦生活環境の改善・保全 ・NOx排出量の削減が期待される。 ・SPM排出量の削減が期待される。						

**関係する地方公共団体等の意見**

倉敷立体事業は、渋滞の著しい一般国道2号の交通混雑の緩和等に重要な役割を果たすことが期待されており、倉敷市長をはじめ、関係する市町等より早期整備の要望（平成26年7月9日）を受けている。

**岡山県知事の意見：**

一般国道2号の交通渋滞の緩和が図られるとともに、交通事故件数の削減、円滑な物流による経済活動の支援、倉敷美観地区周辺へのアクセス性の向上が期待される重要な事業である。

平成27年3月に倉敷福山道路の一部を構成する玉島・笠岡道路の1期区間が開通し企業立地が進んでおり、利用者から渋滞緩和やアクセス性の向上などに対する期待が高まっているため、平成31年度での確実な供用を図っていただきたい。

**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27年3月29日に、玉島・笠岡道路の1期区間（倉敷市玉島阿賀崎から浅口市金光町佐方までの延長4.5km）が暫定2車線で開通。
- ・H28年度末に、水島港では国際物流ターミナルの整備が事業化

**事業の進捗状況、残事業の内容等**

- ・平成29年度末で事業全体の進捗率は74%見込みである。
- ・現在までに倉敷市新田～倉敷市片島町までの5.0kmが完成している。

**事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等**

投資効果の早期発現を図るため段階的に整備しており、残る区間についても平成31年度の全線完成を目指し、事業を推進する。

**施設の構造や工法の変更等**

今後の実施にあたっては、コスト削減を図りつつ事業を推進していく。

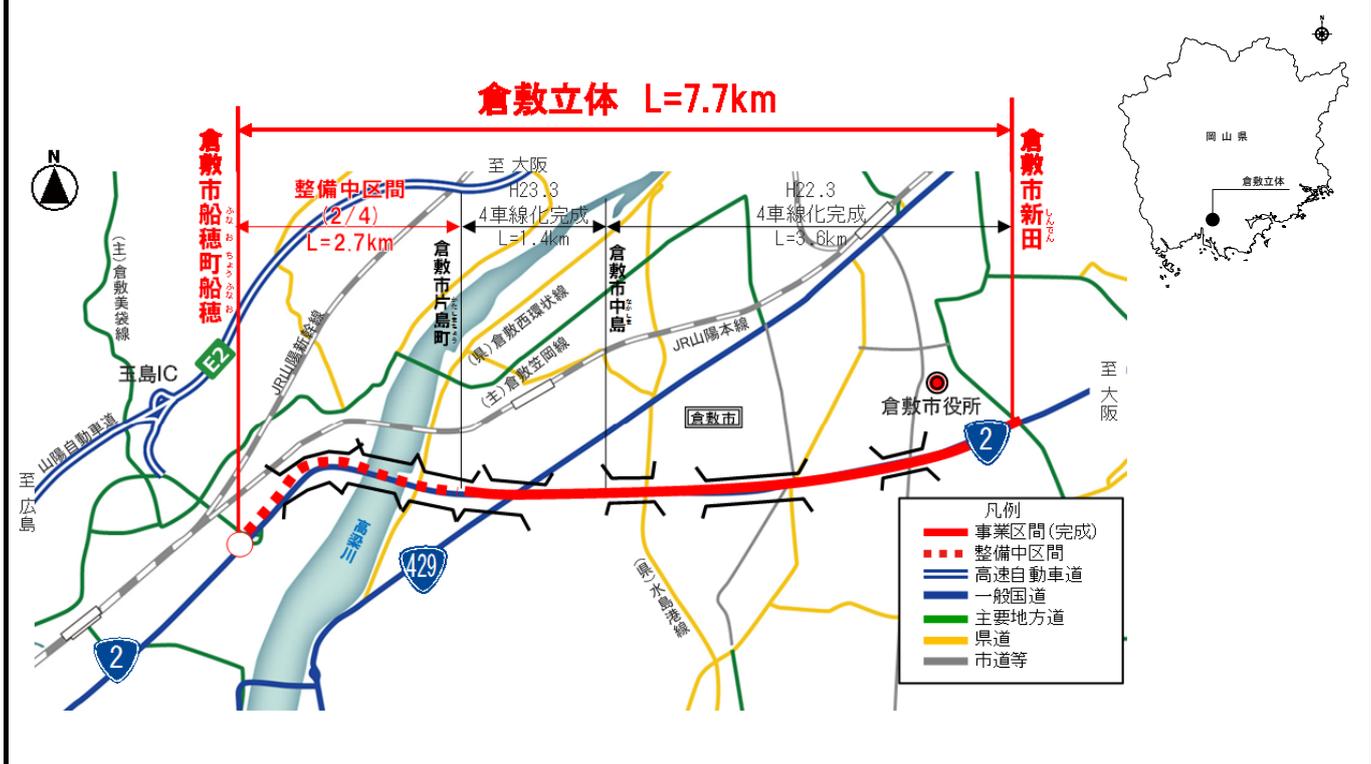
**対応方針**

事業継続

**対応方針決定の理由**

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。

## 再評価結果（平成30年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課  
担当課長名：村山 一弥

事業名	一般国道180号 <small>そうじゃ いちのみや</small> 総社・一宮バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中国地方整備局
起終点	自： <small>おかやま おかやま</small> 岡山県岡山市北区榑津 至： <small>おかやま そうじゃ いじりの</small> 岡山県総社市井尻野			延長	15.9km
事業概要					
<p>一般国道180号は、岡山県岡山市から島根県松江市までを結ぶ延長約170kmの主要幹線道路である。          総社・一宮バイパスは、岡山県南部の中央に位置し、岡山市北区榑津と総社市井尻野を結ぶ延長15.9kmのバイパス事業である。          事業目的は、一般国道180号の岡山市北区榑津から総社市井尻野の交通混雑の緩和及び交通安全の確保等である。</p>					
S48年度事業化		S63年度都市計画決定		H元年度用地着手	
S48年度事業化		S63年度都市計画決定		H元年度工事着手	
全体事業費	約530億円	事業進捗率 (H29年度末見込)	47%	供用済延長	4.9km
計画交通量	14,700 ～ 35,300台/日				
費用対効果 分析結果	B/C (3便益) (事業全体) 2.5 (残事業) 5.1	総費用 (残事業)/(事業全体) 273/ 554 億円 事業費：228/ 495 億円 維持管理費：45/ 59 億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 1,387 / 1,405 億円 走行時間短縮便益：1,148/1,165億円 走行費用減少便益：160/159億円 交通事故減少便益：79/ 81億円	基準年	平成26年
感度分析の結果					
<p>(事業全体) 交通量：B/C=2.2～2.9（交通量±10%）（残事業） 交通量：B/C=4.3～5.8（交通量±10%）          事業費：B/C=2.4～2.6（事業費±10%） 事業費：B/C=4.7～5.5（事業費±10%）          事業期間：B/C=2.3～2.8（事業期間±20%） 事業期間：B/C=4.7～5.5（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>・渋滞損失時間の削減が期待される。</li> <li>・混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される。</li> <li>・国道180号現道を利用するバスの定時性向上が期待される。</li> <li>・総社市から岡山駅（新幹線駅）へのアクセス向上が期待される。</li> </ul> <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・総社市から岡山港（重要港湾）へのアクセス向上が期待される。</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>・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が期待される。（総社市一岡山市）</li> </ul> <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・吉備路・備中国分寺（H27観光入込客数：約51万人）、総社・宝福寺（H27年観光入込客数：約31万人）へのアクセス向上が期待される。</li> </ul> <p>⑤安全な生活環境の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・死傷事故件数の削減が期待される。</li> </ul> <p>⑥災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・緊急輸送道路である国道180号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>・CO<sub>2</sub>排出量の削減が期待される。</li> </ul> <p>⑧生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・NO<sub>x</sub>排出量の削減が期待される。</li> <li>・SPM排出量の削減が期待される。</li> </ul>					

**関係する地方公共団体等の意見**

総社・一宮バイパスの整備により、交通流動の多い総社岡山間の渋滞緩和、交通安全の確保及び沿道環境の改善が期待されており、岡山市をはじめとする関係4市の首長等で構成される一般国道180号岡山県整備促進期成会より早期整備の要望を受けている。

**岡山県知事の意見：**

一般国道180号の交通渋滞の緩和が図られるとともに、交通事故件数の削減や安全な歩行空間の形成、高速ICアクセス改善による物流効率化支援等にも資する重要な道路であることから、本事業の早期完成が必要である。

**岡山市長の意見：**

異議ありません。

一般国道180号 総社・一宮バイパスは、岡山市の外環状線の一部を構成するとともに、山陽自動車道吉備SICへのアクセス道路となり、岡山市街地の渋滞緩和や地域活性化に大きく寄与する重要な道路であるため、早期供用に向けて整備促進を要望します。

**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**

- ・近年、総社市への企業進出が相次いでおり、地域の雇用が増加している。
- ・総社・一宮バイパス沿線に中四国、近畿の広範囲をカバーする中国地方最大級の物流倉庫が完成。

**事業の進捗状況、残事業の内容等**

- ・平成30年度末で用地買収の進捗率は48%見込みである。
- ・平成30年度末で事業全体の進捗率は47%見込みである。
- ・現在までに岡山市北区門前～総社市総社までの3.4km および、岡山市北区榎津～岡山市北区一宮山崎までの1.5kmが開通。

**事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等**

投資効果の早期発現を図るため段階的に整備しており、引き続き早期全線開通を目指し事業を推進する。

**施設の構造や工法の変更等**

今後の事業の実施にあたっては、コスト縮減に努力しつつ、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**

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。

## 再評価結果（平成30年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課  
担当課長名：村山 一弥

事業名	一般国道54号 <small>かべ</small> 可部バイパス		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中国地方整備局
起終点	自： <small>ひろしま ひろしま あさきた かべみなみ</small> 広島県広島市安佐北区可部南一丁目 至： <small>ひろしま ひろしま あさきた おおはやしちょう</small> 広島県広島市安佐北区大林町				延長	9.7km
事業概要						
一般国道54号は、広島県広島市から島根県松江市までを結ぶ延長約180kmの主要幹線道路である。 可部バイパスは、広島県広島市安佐北区可部南一丁目と広島市安佐北区大林町を結ぶ延長9.7kmの道路である。 事業目的は、広島市可部周辺の慢性的な交通混雑の緩和、安全・円滑な交通の確保を図るものである。						
S56年度事業化		S56年度都市計画決定		S58年度用地着手		H2年度工事着手
全体事業費	約736億円	事業進捗率 (H29年度末見込)	84%	供用済延長	8.2km	
計画交通量	16,700 ～ 50,700台/日					
費用対効果 分析結果	B/C (3便益) (事業全体) 2.2 (残事業) 3.6	総費用 (残事業)/(事業全体) 121 / 1,072 億円 事業費：93/ 1,018 億円 維持管理費：28/ 53 億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 433 / 2,383 億円 走行時間短縮便益：404/2,170億円 走行費用減少便益：12/155億円 交通事故減少便益：17/ 58億円	基準年 平成26年		
感度分析の結果						
(事業全体) 交通量：B/C=1.9～2.5 (交通量±10%) (残事業) 交通量：B/C=3.0～4.5 (交通量±10%) 事業費：B/C=2.2～2.2 (事業費±10%) 事業費：B/C=3.3～3.9 (事業費±10%) 事業期間：B/C=2.2～2.3 (事業期間±20%) 事業期間：B/C=3.3～3.8 (事業期間±20%)						
事業の効果等						
①円滑なモビリティの確保 ・渋滞損失時間の削減が期待される。 ・現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される。 ・現道（旧国道54号）を利用するバスの定時性向上が期待される。 ②物流効率化の支援 ・日常活動圏安芸高田市から中心都市の広島市への所要時間が6分短縮【103分→97分】された。今後更なるアクセス向上が期待される。 ③個性ある地域の形成 ・ガラスの里資料館（H28観光入込客数：5.9万人/年）へのアクセス向上が期待される。 ④災害への備え ・第三次救急医療機関（広島市民病院）への所要時間が1分短縮【50分→49分】された。今後更なるアクセス向上が期待される。 ・広島県の地域防災計画における第1次緊急輸送道路として機能する。 ⑤地球環境の保全 ・CO <sub>2</sub> 排出量の削減が期待される。 ⑥生活環境の改善・保全 ・NO <sub>x</sub> 排出量の削減が期待される。 ・SPM排出量の削減が期待される。						

関係する地方公共団体等の意見

広島市長の意見：

一般国道 54 号可部バイパスの事業再評価に係る対応方針（原案）については異存ありません。可部バイパスは、広島広域都市圏の連携強化に欠かせない道路であるとともに、新安佐市民病院（仮称）へのアクセス道路の一つとして位置付けられるなど、安佐北区のまちづくりにとっても重要な道路であることから、引き続き着実な事業展開が図られるようお願いいたします。特に、国道 191 号との交差点では、平成 26 年の暫定供用後においても依然として交通渋滞が生じていることから、その緩和のためにも、早期に国道 191 号以南の 4 車線化を図られるようお願いいたします。

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

- ・広島市北部地域は、宅地化が進み、人口増加による通勤・通学交通の増加や広島都心部への交通等により、慢性的な交通混雑や交通事故が発生している。
- ・また、可部バイパス周辺では、平成 29 年 3 月に J R 可部線の延伸区間が開業し、平成 34 年春には安佐市民病院の建替えが予定されている。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・平成 29 年度末で用地買収の進捗率は 99%見込みである。
- ・平成 29 年度末で事業全体の進捗率は 84%見込みである。
- ・現在までに広島市安佐北区可部南 1 丁目から大林ランプ間までの約 8.2km が暫定開通済み。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

投資効果の早期発現を図るため段階的に整備しており、暫定 2 車線開通後の残る課題に対し、早期に改善・緩和するよう事業を推進する。

施設の構造や工法の変更等

今後の事業実施にあたっては、コスト削減を図りつつ事業を推進していく。

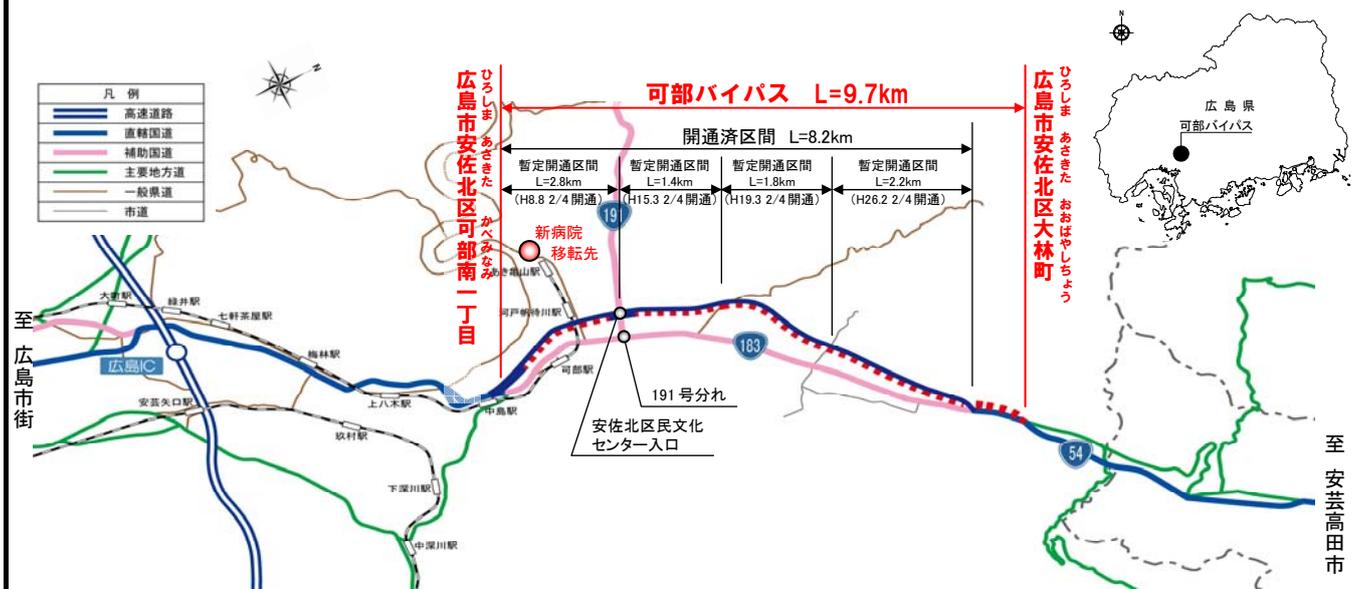
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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。

## 再評価結果（平成30年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課  
担当課長名：村山 一弥

事業名	一般国道9号 多伎・朝山道路		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中国地方整備局
起終点	自：島根県出雲市多伎町久村 至：島根県大田市朝山町朝倉				延長	9.0km
事業概要						
<p>一般国道9号は、京都府京都市から山口県下関市までを結ぶ延長約730kmの主要幹線道路である。多伎・朝山道路は、島根県出雲市多伎町久村と大田市朝山町朝倉を結ぶ延長9.0kmの自動車専用道路である。事業目的は、緊急時の代替路線の確保、現道の隘路区間の解消、観光・医療・物流活動の支援、地域間交流の促進及び地域活性化を図ることである。</p>						
H18年度事業化		H17年度都市計画決定		H20年度用地着手		H20年度工事着手
全体事業費	約472億円	事業進捗率 (H29年度末見込)	82%	供用済延長	0.0km	
計画交通量	17,000台/日					
費用対効果 分析結果	B/C (3便益) (事業全体) 1.6 (残事業) 8.1	総費用 (残事業)/(事業全体) 104 / 522 億円 事業費： 77 / 495 億円 維持管理費： 28 / 28 億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 845 / 845 億円 走行時間短縮便益： 662/662億円 走行費用減少便益： 128/128億円 交通事故減少便益： 54/ 54億円	基準年 平成29年		
感度分析の結果						
<p>(事業全体) 交通量：B/C=1.4~1.9 (交通量±10%) (残事業) 交通量：B/C=6.8~9.5 (交通量±10%)          事業費：B/C=1.6~1.6 (事業費±10%) 事業費：B/C=7.6~8.7 (事業費±10%)          事業期間：B/C=1.6~1.7 (事業期間±20%) 事業期間：B/C=7.9~8.3 (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 ・大田市から出雲空港へのアクセス向上が期待される。</p> <p>②物流効率化の支援 ・JFしまね大田水産物地方卸売市場から大阪府中央卸売市場へのアクセス向上が期待される。</p> <p>③国土・地域ネットワークの構築 ・高規格幹線道路「山陰自動車道」に並行する自動車専用道路の一部として位置づけ。</p> <p>④個性ある地域の形成 ・島根県東部から石見銀山（H28 観光入込み客数：31.4万人/年）等へのアクセス向上が期待される。</p> <p>⑤安全で安心できるくらしの確保 ・第三次救急医療機関（島根県立中央病院、島根大学医学部付属病院）へのアクセス向上が期待される。</p> <p>⑥災害への備え ・第1次緊急輸送道路である国道9号の代替路線として機能する。</p> <p>⑦地球環境の保全 ・CO<sub>2</sub>排出量の削減が期待される。</p> <p>⑧生活環境の改善・保全 ・NO<sub>x</sub>排出量の削減が期待される。 ・SPM排出量の削減が期待される。</p> <p>⑨他のプロジェクトとの関係 ・「中国ブロックにおける社会資本整備重点計画（H28.3）」に位置づけられている。 ・大規模事業（一般国道9号 出雲・湖陵道路、湖陵・多伎道路、朝山・大田道路、大田・静間道路、静間・仁摩道路）と一体的に整備する必要がある。 ・「島根県総合発展計画（H28.3）」、「新たな出雲の国づくり計画 出雲未来図 後期基本計画（H29.3）」、「大田市総合計画後期計画 改訂版（H29.3）」に位置づけられている。</p>						

**関係する地方公共団体等の意見**

大田市長など3市4町の首長で構成される出雲・江津間高規格道路建設促進期成同盟会など複数の団体から出雲・湖陵道路の早期完成の要望を受けている。

島根県知事の意見：対応方針（原案）については妥当である。

一般国道9号多伎・朝山道路は、地域産業の活性化や地域間交流の促進に大きく寄与するとともに、国道9号の事故・災害時の代替道路機能の確保、救急医療活動の支援に不可欠な事業である。既に示されている平成30年度の供用を確実に図るとともに、その他の事業についても、早期完成を図っていただきたい。

また、山陰道の未着手区間の早期事業着手、特に計画段階評価中の須子～田万川間については早期の新規事業化を行うとともに、事業中区間の事業促進を図り、2020年を目処に山陰道全線の開通を図っていただきたい。なお、道路利用者の利便性向上のため、休憩施設等への案内標識の設置について配慮願いたい。

**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**

- ・H21年度に山陰自動車道（斐川IC～出雲IC間）が開通。
- ・H26年度に中国横断自動車道尾道松江線及び仁摩・温泉津道路が全線開通。
- ・H28年度に福光・浅利道路が事業化、平成28年12月に浜田・三隅道路が全線開通。

**事業の進捗状況、残事業の内容等**

- ・平成29年度末で用地買収の進捗率は100%見込みである。
- ・平成29年度末で事業全体の進捗率は82%見込みである。
- ・平成30年度開通予定である。

**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30年度の開通を目指し、工事を推進する。

**施設の構造や工法の変更等**

今後の事業の実施にあたっては、コスト縮減を図りつつ事業を推進していく。

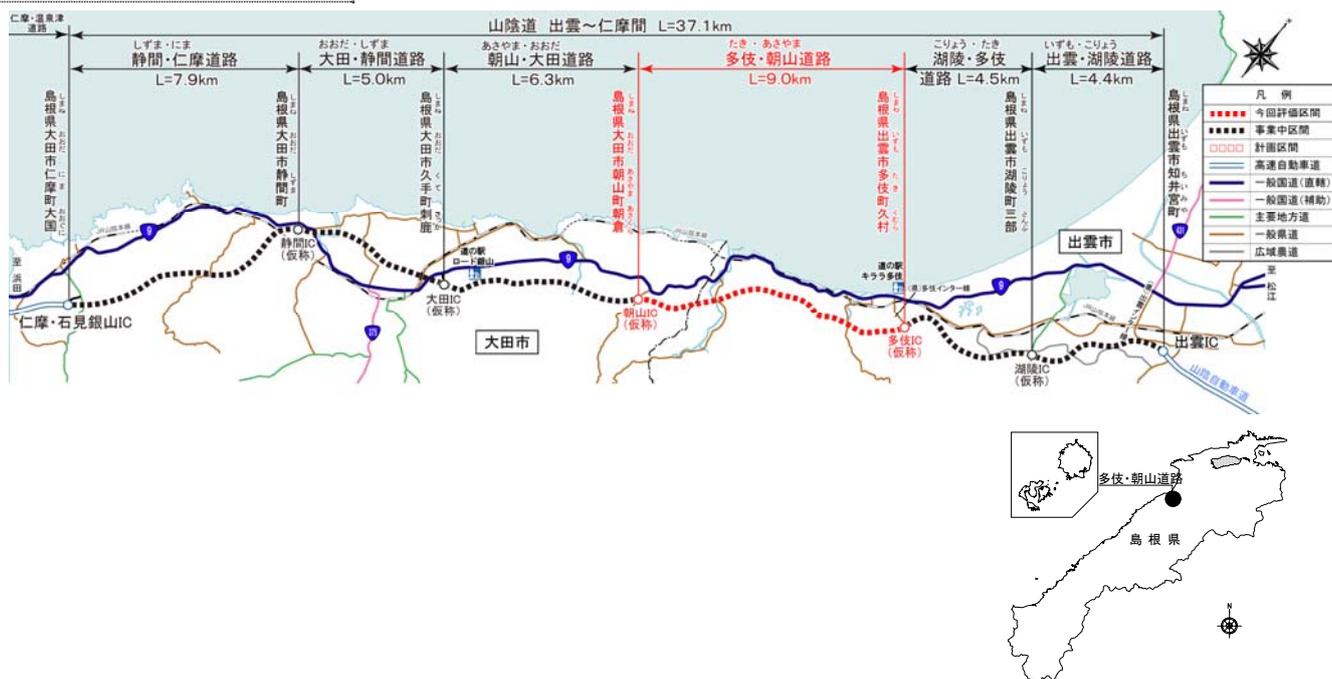
**対応方針**

事業継続

**対応方針決定の理由**

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。

## 再評価結果（平成30年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課  
担当課長名：村山 一弥

事業名	一般国道2号 <small>にしひろしま</small> 西広島バイパス		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中国地方整備局
起終点	自： <small>ひろしま</small> 広島県広島市中区平野町 <small>ひろしま</small> 至：広島県廿日市市地御前				延長	19.4km
事業概要						
一般国道2号は、大阪府大阪市から福岡県北九州市までを結ぶ延長約670kmの主要幹線道路である。西広島バイパスは、広島県広島市中区平野町と広島県廿日市市地御前を結ぶ延長19.4kmの道路である。事業目的は、慢性的な交通混雑の緩和を図り、広域幹線道路ネットワークの整備による圏域経済の活性化に資するとともに、沿道環境の改善を図るものである。						
S40年度事業化		S45年度都市計画決定 (H6・9年度変更)		S42年度用地着手		S42年度工事着手
全体事業費	約1,022億円	事業進捗率 (H29年度末見込)	68%	供用済延長	17.1km	
計画交通量	17,700 ～ 92,000台/日					
費用対効果 分析結果	B/C (3便益) (事業全体) 7.8 (残事業) 1.5	総費用 (残事業)/(事業全体) 241 / 3,704 億円 事業費：235/3,414 億円 維持管理費：6.5/ 289億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 369 / 28,989 億円 走行時間短縮便益：223/24,482億円 走行費用減少便益：93/3,147億円 交通事故減少便益：53/1,360億円	基準年 平成26年		
感度分析の結果						
(事業全体) 交通量：B/C=7.5～8.2 (交通量±10%) (残事業) 交通量：B/C=1.4～1.6 (交通量±10%) 事業費：B/C=7.8～7.9 (事業費±10%) 事業費：B/C=1.4～1.7 (事業費±10%) 事業期間：B/C=7.8～7.8 (事業期間±20%) 事業期間：B/C=1.4～1.7 (事業期間±20%)						
事業の効果等						
①円滑なモビリティの確保 ・渋滞損失時間の削減が期待される ・現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される ・国道2号を利用するバスの定時性向上が期待される ②国土・地域ネットワークの構築 ・地域高規格道路「広島西道路」の一部として位置づけ ③個性ある地域の形成 ・宮島（H28年間観光入込客数520万人/年）、平和記念資料館（H28年度観光入込客数174万人/年）等へのアクセス向上が期待される ④安全で安心できる暮らしの確保 ・広島市西部方面から第三次救急医療機関（広島市民病院、広島大学病院、広島県立病院）へのアクセス向上が期待できる ⑤安全な生活環境の確保 ・死傷事故件数の削減が期待される。 ⑥災害への備え ・広島県緊急輸送道路ネットワーク計画における第1次緊急輸送道路として機能する。（国道2号） ⑦地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が期待される。 ⑧生活環境の改善・保全 ・NOx排出量の削減が期待される。 ・SPM排出量の削減が期待される。 ・騒音レベルが要請限度を超過している区間において、要請限度を下回ることが期待される。 ⑨その他プロジェクトとの関係 ・広島南道路と一体整備により機能分担を図れる。 ・「第5次広島市基本計画（平成21年10月）」に位置づけられている。						

関係する地方公共団体等の意見

広島県知事の意見：対応方針については妥当である。

一般国道2号西広島バイパスは、広島市西部方面から広島市中心部へ流入する交通を円滑に分散・導入させ、慢性的な交通渋滞の緩和を図り、広島市の都市機能を強化するとともに、広域的な地域連携強化による周辺都市との一体的な発展に資する路線であると認識しております。

したがって、引き続き環境対策を行いながら、全線供用に向けて計画的に整備を進めていただきたい。

広島市長の意見：

西広島バイパスは、本市の都心部の渋滞緩和や沿道環境の改善、さらに本市の中枢性向上のためにも重要な事業です。しかしながら、これまでは、本市の厳しい財政状況等を理由に、中区平野町から西区観音本町までの区間（未整備区間）の事業実施について、慎重な対応をお願いしてきたところです。

このような中、広島広域都市圏の経済の活性化と圏域内人口200万人超の維持を目指す「200万人広島都市圏構想」の実現に向けて、「広島広域都市圏協議会」を構成する圏域内の24市町においては、西広島バイパスをはじめとする圏域内の広域幹線道路ネットワークが不可欠であるとの意見で一致しており、今年度末に改訂を予定している「広島広域都市圏発展ビジョン」に具体的な取組を位置付ける等、広域幹線道路ネットワークの充実・強化に向けて各市町が連携して取り組んでいくこととしています。

また、地元経済界においても、この度、「西広島バイパス都心部延伸事業促進協議会（仮称）」の設立が表明される等、西広島バイパスの早期事業再開の要請が高まっている状況です。

本市としても、主体的な地元対応や事業再開時の負担金予算の確保を含め、事業実施環境の整備に全力で取り組んでまいりますので、国におかれましては、本市の取組状況を踏まえて、未整備区間の早期事業再開が図られるよう検討をお願いします。

なお、環境対策についても、引き続き実施していただくようお願いします。

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

- ・西広島バイパス沿線地域である広島市西区、佐伯区、廿日市市では、西広島バイパスや山陽自動車道の供用、多数の住宅団地整備などにより急速な発展をとげており、これに伴う交通量の増加が、広島市都心流入部における西広島バイパスを中心に慢性的な交通混雑を引き起こしている。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・平成29年度末で用地買収の進捗率は100%見込みである。
- ・平成29年度末で事業全体の進捗率は68%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

関係機関と調整を図りつつ、事業を継続する。

施設の構造や工法の変更等

今後の事業の実施にあたっては、コスト縮減に努力しつつ事業を推進していく。

対応方針

環境対策を継続。  
未整備区間については、広島県及び広島市からの意見等を踏まえ、引き続き総合的に対応を検討

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。

## 再評価結果（平成30年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：村山 一弥

事業名	四国横断自動車道 阿南 <small>あなん</small> 四万十 <small>しまんと</small> 線 阿南 <small>あなん</small> ～徳島東 <small>とくしまひがし</small>			事業区分	高速自動車 国道	事業主体	国土交通省 四国地方整備局
起終点	自：徳島県阿南市下大野町 至：徳島県徳島市北沖洲					延長	17.7km
事業概要	<p>四国横断自動車道は、阿南市を起点に、徳島市、高松市を経て四国中央市において四国縦貫自動車道と交差し、高知市、四万十市を経て大洲市に至る延長約 440km の高規格幹線道路である。この路線は、四国の東南地域、西南地域のミッシングリンク（高速ネットワーク空白地帯）を解消し「四国8の字ネットワーク」を形成することで、四国における信頼性の高い道路ネットワークの確保や地域の閉塞感の解消など、広域交流と地域の「安心」と「活力」を支える重要な路線である。</p> <p>阿南～徳島東間は、新直轄方式により整備される区間であり、徳島東南地域のミッシングリンク解消のために計画されている地域高規格道路「阿南安芸自動車道」と相まって、徳島東南地域の発展に重要な役割を果たすことが期待されている。</p>						
阿南～小松島：H15年度事業化	阿南～小松島：H8年度都市計画決定	阿南～小松島：H19年度用地着手	阿南～小松島：H19年度工事着手	小松島～徳島東：H10年度事業化	小松島～徳島東：H6年度都市計画決定	小松島～徳島東：H20年度用地着手	小松島～徳島東：H27年度工事着手
全体事業費	約1,404億円	事業進捗率	36%	供用済延長	0.0km		
計画交通量	16,800～22,100 台/日						
費用対効果 分析結果	B/C	総費用	総便益	基準年			
	(事業全体)  (残事業)	(残事業)/(事業全体) 705/1,359 億円 事業費：660/1,315 億円 維持管理費：45/45 億円	(残事業)/(事業全体) 1,790/1,790 億円 走行時間短縮便益：1,495/1,495 億円 走行経費減少便益：208/208 億円 交通事故減少便益：86/86 億円	平成29年			
感度分析の結果	<p>(事業全体) 交通量：B/C= 1.1～1.4（交通量±10%） 事業費：B/C= 1.3～1.4（事業費±10%） 事業期間：B/C= 1.2～1.4（事業期間±20%）</p> <p>(残事業) B/C= 2.2～2.8（交通量±10%） B/C= 2.3～2.8（事業費±10%） B/C= 2.4～2.7（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>・徳島阿波おどり空港（第三種空港）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>・徳島市から徳島小松島港（重要港湾）へのアクセス向上が見込まれる</li> <li>・県南部における農林水産品（阿波尾鶏、キュウリ、太刀魚、アワビ、伊勢エビ等）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>・地方拠点都市「徳島東部」～「なんごく・こうち」を連結する8の字ネットワークの一部を構成する</li> <li>・日常活動圏中心都市間を最短時間で連結する路線を構成する</li> </ul> <p>④ 個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・辰巳工業団地、大湊新浜工業団地、わじき工業団地、徳島県南部運動公園の整備や展開を支援する</li> <li>・徳島県LEDバレイ構想を支援する</li> <li>・主要な観光地へのアクセス向上が期待される（室戸阿南海岸国定公園、室戸ジオパーク等）</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（徳島赤十字病院）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>・現道等における安全性の向上が期待される</li> </ul> <p>⑦ 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、55号が通行止めになった場合の代替路線を形成する</li> </ul> <p>⑧ 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>						

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

- ・ 徳島小松島港津田地区地域活性化計画と連携
- ・ マリンピア沖洲整備計画と連携

関係する地方公共団体等の意見

- ・ 徳島県、徳島市、小松島市、阿南市、阿南市高規格道路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。
- ・ 徳島県知事の意見  
 「四国横断自動車道 阿南四万十線 阿南～徳島東」の事業を継続するという「対応方針（原案）」については、異議ありません。  
 「四国横断自動車道 阿南四万十線 阿南～徳島東」は、「地域高規格道路 阿南安芸自動車道」とともに、「四国8の字ネットワーク」を形成し、安全・安心を確保する「命の道」となることはもとより、経済・産業の発展、観光振興など「地域創生の礎」となる重要な道路であります。  
 このため、引き続き、コスト縮減を図り、平成32年度の「津田～徳島東」区間の開通に向けた事業推進と残る区間の早期供用をお願いします。

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 (主) 徳島環状線 川内町大松～平松 延長1.3km 開通
- ・ 平成23年 4月 桑野道路事業化
- ・ 平成23年 7月 日和佐道路 延長3.1km 2車線 開通
- ・ 平成24年 4月 阿南安芸自動車道 福井道路 延長9.6km 事業化、松茂スマート IC 許可
- ・ 平成24年 12月 (主) 徳島環状線 川内町平松～住吉 延長3.7km 開通
- ・ 平成27年 2月 徳島南環状道路 上八万 IC～法花 IC 延長1.9km 開通
- ・ 平成27年 3月 徳島自動車道 鳴門 JCT～徳島 IC 延長10.9km 開通
- ・ 平成27年 7月 津田 IC(仮称) 連結許可

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・ 用地進捗率79%、事業進捗率36% (平成29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

- ・ 阿南 IC(仮称)～小松島 IC(仮称)間は、トンネル、橋梁工事等に着手しており早期開通に向け工事推進中。
- ・ 小松島 IC(仮称)～津田 IC(仮称)間は、用地買収推進中。
- ・ 津田 IC(仮称)～徳島東 IC(仮称)間は、橋梁工事等に着手しており、H32年度開通目標。

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。

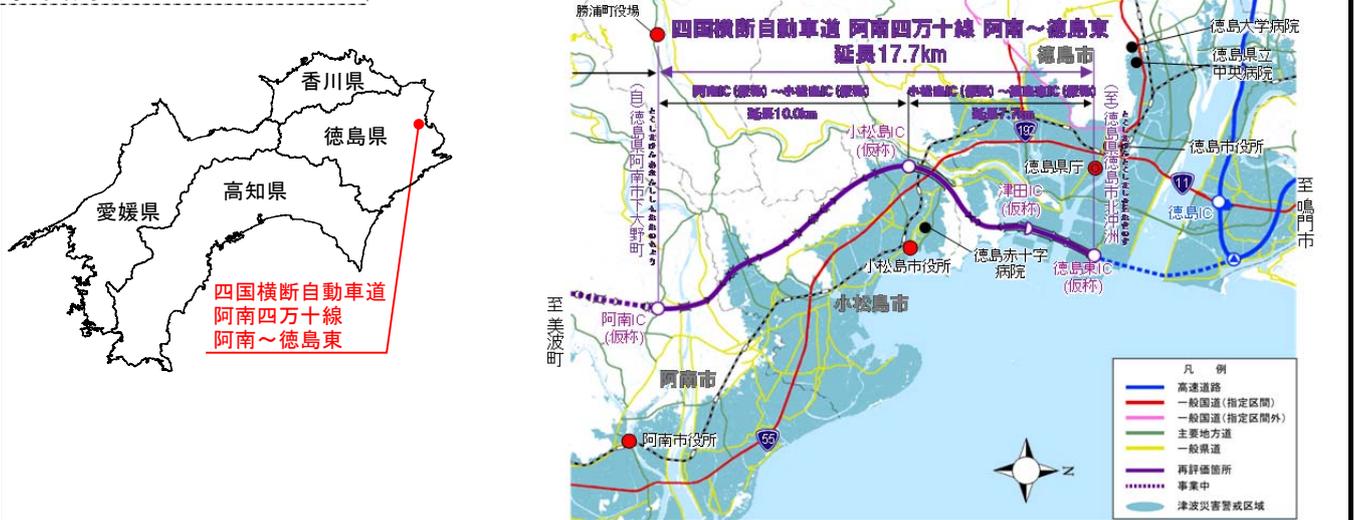
対応方針

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30年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：村山 一弥

事業名	一般国道55号 福井道路		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 四国地方整備局
起終点	自：徳島県阿南市内原町桜木 至：徳島県阿南市福井町小野				延長	9.6km
事業概要	<p>一般国道55号は、徳島市を起点として小松島市、阿南市、美波町、室戸市などを經由し、高知市に至る延長約230kmの主要幹線道路であり、四国広域幹線ネットワークを形成する基幹動脈として、四国東南地域の生活や経済、観光の振興に大きな役割を果たしている。</p> <p>福井道路は、地域高規格道路網として整備される「阿南安芸自動車道」の一部であり、四国横断自動車道及び高知東部自動車道と一体的に機能することにより、四国8の字ネットワークを形成し、徳島県南部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、南海トラフの巨大地震などの災害発生時における緊急輸送道路の確保や、第3次医療施設までの速達性の向上、地域産業（農水産業）の活性化支援などを目的として整備を推進している。</p>					
H24年度事業化	H22年度都市計画決定	H28年度用地着手	H一年度工事着手			
全体事業費	約366億円	事業進捗率	約4%	供用済延長	0.0km	
計画交通量	8,100～13,300 台/日					
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体)	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)		基準年	
	1.1 (残事業) 1.1	270/278 億円 事業費：255/262 億円 維持管理費：15/15 億円	300/300 億円 走行時間短縮便益：252/252 億円 走行経費減少便益：31/31 億円 交通事故減少便益：17/17 億円		平成26年	
感度分析の結果	<p>(事業全体) 交通量：B/C=0.9～1.3（交通量±10%）      (残事業) B/C=0.95～1.3（交通量±10%）                  事業費：B/C=0.99～1.2（事業費±10%）                      B/C=1.03～1.2（事業費±10%）                  事業期間：B/C=0.97～1.2（事業期間±20%）                      B/C=1.01～1.3（事業期間±20%）</p>					
事業の効果等	<p>南海トラフ巨大地震における緊急輸送道路の確保、第3次医療施設への速達性向上、地域産業（農水産業）の活性化支援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>・現道等の年間時間損失の削減が見込まれる</li> <li>・現道等の混雑緩和による定時制の確保など路線バスの利便性向上が見込まれる</li> <li>・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物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・重要港湾徳島小松島港への時間短縮が見込まれる</li> <li>・近畿圏や徳島中心部への地場産品（阿波尾鶏、伊勢エビ、アワビ）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>・地域高規格道路「阿南安芸自動車道」の一部を形成し、四国8の字ネットワークの形成に寄与する</li> <li>・日常生活圏中心都市（阿南市）への県南市町や隣接生活圏中心都市から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>・「広域連携推進プロジェクト」を支援（第5次阿南市総合計画）</li> <li>・徳島県南部地域への観光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（徳島赤十字病院）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> <p>⑥災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・国道55号が通行止めになった場合の代替路を形成する</li> <li>・福井道路は国道55号とともに第一次緊急輸送道路に指定されている</li> <li>・南海トラフ巨大地震発生時の津波浸水想定箇所を回避し、緊急輸送道路のリダンダンシーを確保する</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、SPM排出量の削減が見込まれる</li> </ul>					

⑨他のプロジェクトとの関係

- ・四国横断自動車道と一体的に整備することで四国8の字ネットワークを形成

関係する地方公共団体等の意見

- ・徳島県、阿南市、美波町、海部郡町村議会議長会、阿南市高規格道路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。
- ・徳島県知事の意見  
「一般国道55号 福井道路」の事業を継続するという「対応方針(原案)」については、異議ありません。  
「一般国道55号 福井道路」を含む「地域高規格道路 阿南安芸自動車道」は、「四国横断自動車道」とともに、「四国8の字ネットワーク」を形成し、安全・安心を確保する「命の道」となることはもとより、経済・産業の発展、観光振興など、「地方創生の礎」となる重要な道路であります。  
このため、引き続き、コスト縮減を図り、早期供用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25年11月 阿南道路 阿南市津乃峰町西分～橋町大浦 延長1.7km 開通
- ・平成27年3月 四国横断自動車道 徳島IC～鳴門JCT間 L=10.9km 開通
- ・平成27年4月 国道55号(小松島市大林町字宮ノ本～阿南市津乃峰町東分間 L=13.5km) 徳島県へ移管

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・用地取得率1%、事業進捗率4% (平成29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

- ・早期の工事着手を目指し、調査・設計を進め事業を推進する。

施設の構造や工法の変更等

- ・今後も実施設計を進める中で、新技術、新工法を積極的に活用し、工事コストの一層の縮減を図るとともに、ライフサイクルコストに留意して、総コストの縮減に努めていく。

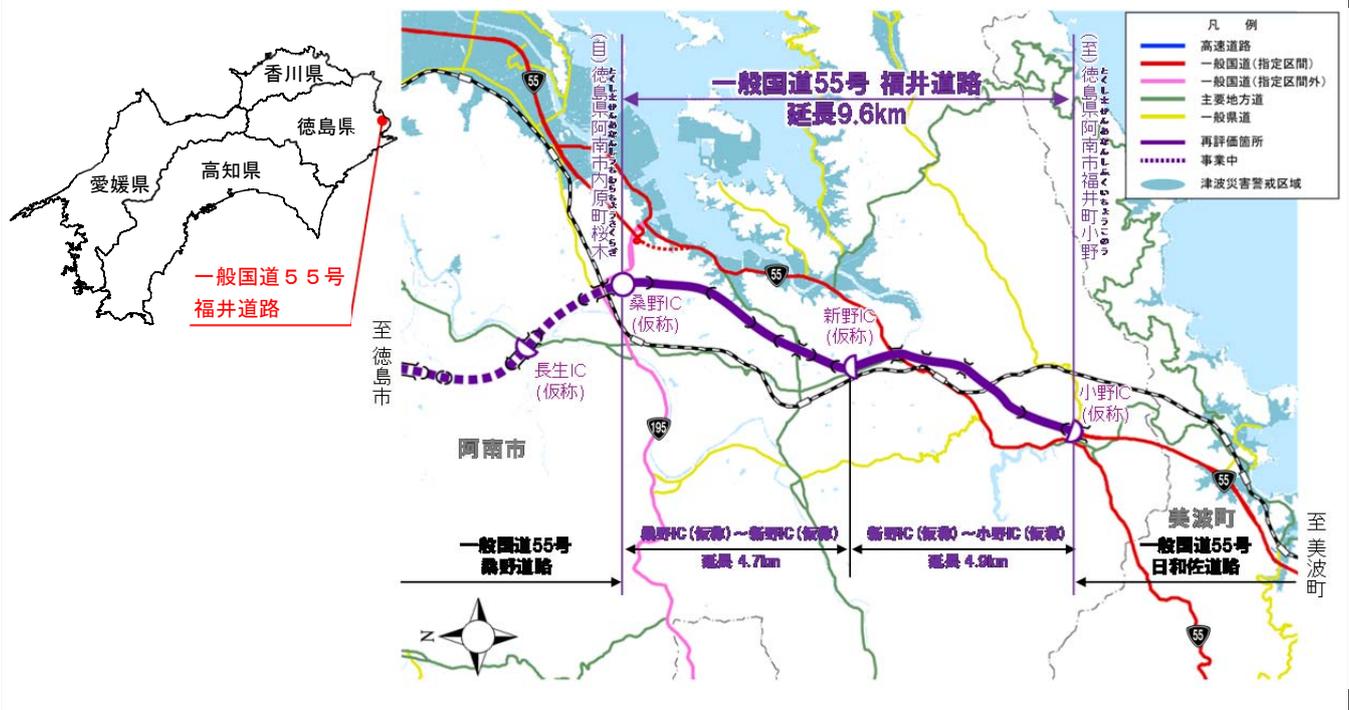
対応方針

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。
- ※ 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。
- ※ 費用対効果分析結果及び感度分析の結果の欄に係る数値は平成26年度評価時点。

## 再評価結果（平成30年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：村山 一弥

事業名	一般国道55号 <small>あなん</small> 阿南道路		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 四国地方整備局
起終点	自：徳島県小松島市大林町森ノ本 至：徳島県阿南市橘町青木				延長	18.4km
事業概要	<p>一般国道55号は、徳島市を起点として小松島市、阿南市、美波町、室戸市などを經由し、高知市に至る延長約230kmの主要幹線道路であり、四国広域幹線ネットワークを形成する基幹動脈として、四国東南地域の生活や経済、観光の振興に大きな役割を果たしている。</p> <p>阿南道路は、小松島市大林町を起点とし、阿南市橘町に至る全長18.4kmの国道バイパスであり、小松島市及び阿南市中心部における交通混雑の解消と交通安全の確保を図るとともに、周辺道路網と一体となつて、阿南市以南から県都徳島市方面への交通を円滑に導くことを目的としている。</p>					
S48年度事業化	S52年度都市計画決定 (H15年度変更)	S57年度用地着手	S62年度工事着手			
全体事業費	約846億円	事業進捗率	約80%	供用済延長	17.2km	
計画交通量	7,700~18,100 台/日					
費用対効果 分析結果	B/C	総費用	総便益	基準年		
	(事業全体)	(残事業)/(事業全体)	(残事業)/(事業全体)	平成29年		
	2.0	126/1,606 億円	245/3,142 億円			
	(残事業) 1.9	事業費：111/1,445 億円 維持管理費：14/161 億円	走行時間短縮便益：200/2,632 億円 走行経費減少便益：33/388 億円 交通事故減少便益：12/123 億円			
感度分析の結果	<p>(事業全体) 交通量：B/C=1.8~2.1 (交通量±10%) (残事業) B/C=1.5~2.5 (交通量±10%)                  事業費：B/C=1.9~2.0 (事業費±10%) B/C=1.8~2.1 (事業費±10%)                  事業期間：B/C=1.9~2.0 (事業期間±20%) B/C=1.9~2.1 (事業期間±20%)</p>					
事業の効果等	<p>阿南道路は四国広域幹線ネットワークの基幹動脈を形成することにより、地域の活性化を支援するとともに都市間の所要時間短縮や救急医療や災害時の代替路形成、県南部の観光支援など重要な役割を担う。</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>・所要時間の短縮により路線バスの利便性向上が見込まれる</li> <li>・徳島阿波おどり空港（第3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>・重要港湾徳島小松島港へのアクセス向上が見込まれる</li> <li>・県南部における農林水産品（阿波尾鶏、ニンジン、キュウリ、アワビ、伊勢エビ等）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>・徳島地方生活圏（徳島市）から南部地方生活圏（阿南市）を最短時間で連絡する路線を構成する</li> <li>・美波町から日常生活圏中心都市である阿南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>・辰巳工業団地、大湊新浜工業団地、わじき工業団地、徳島県南部運動公園の整備や展開を支援する</li> <li>・徳島県LEDバレイ構想を支援する</li> <li>・観光資源が多くある県南部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>・県南部の三次医療施設（徳島赤十字病院）カバー圏の拡大が見込まれる</li> </ul> <p>⑥安全な生活環境の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・歩道が無い区間への歩道設置が見込まれる</li> </ul> <p>⑦災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現国道55号は第一次緊急輸送道路に位置づけられている</li> <li>・現国道55号が通行止めになった場合の代替路線を形成する</li> </ul> <p>⑧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>					

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

⑩その他

- ・ 阿南道路への交通転換により、現道区間における交通安全性の向上が見込まれる

関係する地方公共団体等の意見

・ 徳島県、阿南市、国道 55 号バイパス建設促進県議会議員協議会等より、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。

・ 徳島県知事の意見

「一般国道 55 号 阿南道路」の事業を継続するという「対応方針（原案）」については、異議ありません。「一般国道 55 号 阿南道路」は、四国広域幹線ネットワークを形成する基幹動脈として、四国東南地域の生活や経済、観光の振興に大きな役割を果たしております。このうち阿南道路は、小松島市及び阿南市中心部における交通混雑の解消と交通安全の確保を図るとともに、周辺道路網と一体となって、広域的な交通ネットワークを形成する重要な道路であります。

このため、引き続き、コスト縮減を図り、平成 31 年度の「那賀川大橋」区間の 4 車線化完成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 23 年 7 月 日和佐道路 全線開通
- ・ 平成 12 年 12 月 橋湾火力発電所全機運転開始

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・ 昭和 48 年度に事業化、用地進捗率 87%、事業進捗率 80%（平成 29 年 3 月末時点）
- ・ 平成 5 年度：阿南市那賀川町中島～阿南市西路見町江川 延長 2.1km（2/4）部分開通
- ・ 平成 12 年度まで：小松島市大林町森ノ本～阿南市那賀川町中島 延長 6.9km（4/4）部分開通
- ・ 平成 19 年度まで：阿南市西路見町江川～阿南市津乃峰町西分 延長 6.5km（2/4、4/4）部分開通
- ・ 平成 25 年度：阿南市津乃峰町西分～阿南市橋町大浦 延長 1.7km（2/4）部分開通
- ・ 平成 27 年 3 月：四国横断自動車道 徳島 IC～鳴門 JCT 間 L=10.9km 開通
- ・ 平成 27 年 4 月：国道 55 号（小松島市大林町字宮ノ本～阿南市津乃峰町東分間 L=13.5km）徳島県へ移管

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：阿南市那賀川町中島～阿南市西路見町江川間 延長 2.1km（4/4）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。

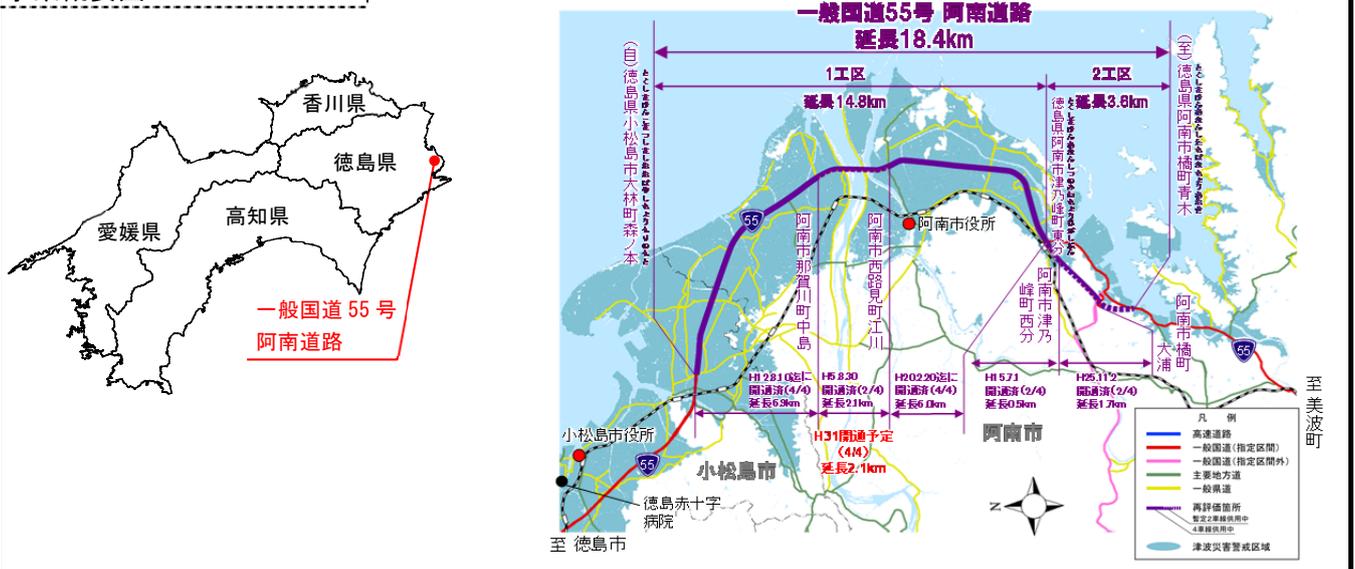
対応方針

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30年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：村山 一弥

事業名	一般国道11号 <small>かわのえみしま</small> 川之江三島バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 四国地方整備局							
起終点	自：愛媛県四国中央市川之江町 至：愛媛県四国中央市中之庄町			延長	10.1km							
事業概要	<p>一般国道11号は、徳島市を起点に四国の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・経済を支える大動脈であるとともに、通勤・日常生活を支える生活道路としての役割を持つ重要な道路である。</p> <p>国道11号川之江三島バイパスは、現国道11号の交通混雑の緩和及び交通安全の確保を図るとともに、松山自動車道三島川之江インターと接続することで、四国中央市における交通ネットワークの基盤となる道路として地域経済に大きく寄与することを目的とした事業である。</p>											
S47年度事業着手	S53年度都市計画決定	S55年度用地着手	S57年度工事着手									
全体事業費	690億円	事業進捗率	60%	供用済延長	6.5km							
計画交通量	7,000～34,600台/日 [現況+事業化済み箇所を考慮したネットワークによるもの]											
費用対効果 分析結果	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; border-bottom: 1px solid black;">B/C (事業全体) 3.8</td> <td style="width: 50%; border-bottom: 1px solid black;">総費用 (残事業)/(事業全体) 197/1,038億円</td> </tr> <tr> <td style="border-bottom: 1px solid black;">(残事業) 6.1</td> <td style="border-bottom: 1px solid black;">事業費：186/987億円 維持管理費：11/52億円</td> </tr> </table>	B/C (事業全体) 3.8	総費用 (残事業)/(事業全体) 197/1,038億円	(残事業) 6.1	事業費：186/987億円 維持管理費：11/52億円	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; border-bottom: 1px solid black;">総便益 (残事業)/(事業全体) 1,204/3,898億円</td> <td style="width: 50%; border-bottom: 1px solid black;">基準年 平成29年</td> </tr> <tr> <td style="border-bottom: 1px solid black;">走行時間短縮便益：1,140/3,649億円</td> <td style="border-bottom: 1px solid black;">走行経費減少便益：56/196億円</td> </tr> <tr> <td style="border-bottom: 1px solid black;">交通事故減少便益：8.5/53億円</td> <td></td> </tr> </table>	総便益 (残事業)/(事業全体) 1,204/3,898億円	基準年 平成29年	走行時間短縮便益：1,140/3,649億円	走行経費減少便益：56/196億円	交通事故減少便益：8.5/53億円	
B/C (事業全体) 3.8	総費用 (残事業)/(事業全体) 197/1,038億円											
(残事業) 6.1	事業費：186/987億円 維持管理費：11/52億円											
総便益 (残事業)/(事業全体) 1,204/3,898億円	基準年 平成29年											
走行時間短縮便益：1,140/3,649億円	走行経費減少便益：56/196億円											
交通事故減少便益：8.5/53億円												
感度分析の結果	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">(事業全体) 交通量：B/C=3.5～3.9 (交通量 ±10%)</td> <td style="width: 50%;">(残事業) 交通量：B/C=4.9～7.9 (交通量 ±10%)</td> </tr> <tr> <td>事業費：B/C=3.7～3.8 (事業費 ±10%)</td> <td>事業費：B/C=5.6～6.7 (事業費 ±10%)</td> </tr> <tr> <td>事業期間：B/C=3.6～3.9 (事業期間 ±20%)</td> <td>事業期間：B/C=5.4～6.7 (事業期間 ±20%)</td> </tr> </table>					(事業全体) 交通量：B/C=3.5～3.9 (交通量 ±10%)	(残事業) 交通量：B/C=4.9～7.9 (交通量 ±10%)	事業費：B/C=3.7～3.8 (事業費 ±10%)	事業費：B/C=5.6～6.7 (事業費 ±10%)	事業期間：B/C=3.6～3.9 (事業期間 ±20%)	事業期間：B/C=5.4～6.7 (事業期間 ±20%)	
(事業全体) 交通量：B/C=3.5～3.9 (交通量 ±10%)	(残事業) 交通量：B/C=4.9～7.9 (交通量 ±10%)											
事業費：B/C=3.7～3.8 (事業費 ±10%)	事業費：B/C=5.6～6.7 (事業費 ±10%)											
事業期間：B/C=3.6～3.9 (事業期間 ±20%)	事業期間：B/C=5.4～6.7 (事業期間 ±20%)											
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>・現道等の時間損失の削減が見込まれる。</li> <li>・並行区間の混雑時旅行速度の向上が期待される。</li> <li>・並行する現道を運行している路線バスの所要時間が短縮し、定時性の向上が見込まれる。</li> <li>・JR伊予三島駅（特急停車駅）へのアクセス向上が期待される。</li> <li>・高松、松山、高知龍馬空港（第二種空港）へのアクセス向上が期待される。</li> </ul> <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・三島川之江港（重要港湾）へのアクセス向上が期待される。</li> </ul> <p>③都市の再生</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・区画整理等の沿道まちづくりと連携している。</li> <li>・四国中央市人口集中地区（DID地区）での事業である。</li> <li>・幹線都市計画道路網密度の向上が見込まれる。</li> <li>・DID地区内で行う事業であり、市街地の道路網密度の向上が見込まれる。</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>・日常活動圏中心都市へのアクセス向上が期待される。</li> </ul> <p>⑤個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・拠点開発プロジェクトである「国際物流ターミナル整備事業」「四国ロジサイト整備」を支援している。</li> <li>・主要観光地へのアクセス向上が期待される。</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>・三次医療施設へのアクセス向上が期待される。</li> </ul> <p>⑦安全な生活環境の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・自動車交通が1,000台/12h以上かつ歩行者交通量が100人/日以上以上の区間での歩道が整備される。</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めとなった場合に大幅な迂回を強いられる路線の代替路が形成される。</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。
- ・夜間要請限度の超過区間が改善される。

⑪その他

- ・公共交通の乗り継ぎ利便性の向上が期待される。

関係する地方公共団体等の意見

- ・四国中央市等より、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

現国道11号の交通混雑の緩和及び、三島川之江ICとのアクセス強化を図り、地域経済の発展のための重要な道路であることから、引き続き全船供用に向けた整備の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

- ・昭和60年3月 松山自動車道（三島川之江IC～土居IC） 開通
- ・昭和62年12月 松山自動車道（川之江JCT～三島川之江IC） 開通
- ・平成17年4月 松山自動車道（川之江JCT～新宮IC） 4車線化開通
- ・平成20年7月 松山自動車道（新宮IC～大豊IC） 4車線化開通

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・昭和47年度に事業化、用地進捗率78%、事業進捗率約60%（平成29年3月末時点）
- ・平成20年度まで：四国中央市上分町～四国中央市中之庄町 延長6.5km（2/4、4/4）部分開通

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・四国中央市川之江町には、四国最大級の長方形墳である「宇摩向山古墳」が存在しており、平成23年度に国史跡に指定されたことから、計画ルートの変更について関係機関と調整中。

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

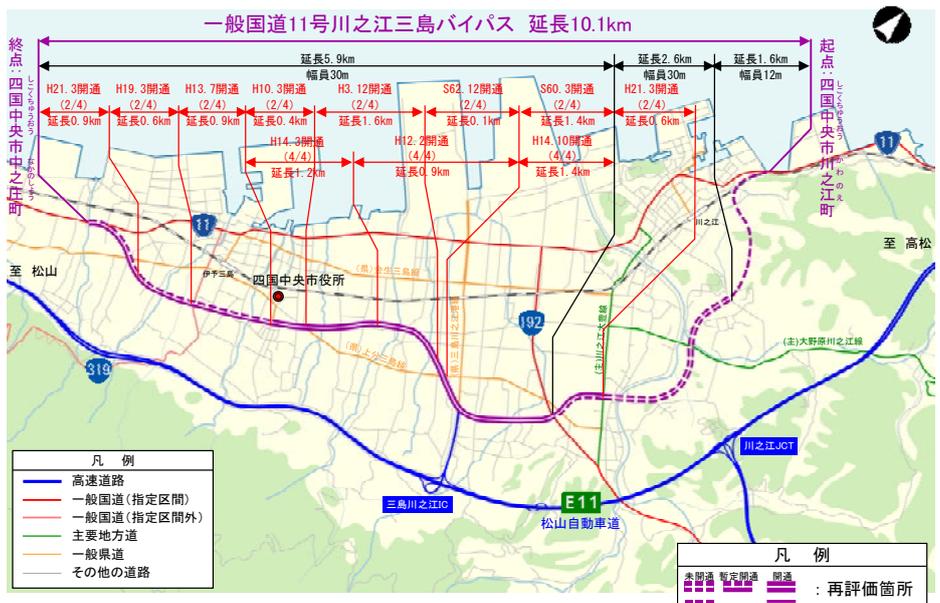
事業継続

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

一般国道11号  
川之江三島バイパス



※ 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 国道・防災課

担当課長名：村山 一弥

事業名	一般国道11号 <small>にいほま</small> 新居浜バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 四国地方整備局							
起終点	自： <small>にいほま</small> 愛媛県新居浜市船木 至： <small>にいほま</small> 愛媛県新居浜市大生院			延長	9.3km							
事業概要	<p>一般国道11号は、徳島市を起点に四国の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・経済を支える大動脈であるとともに、通勤・日常生活を支える生活道路としての役割を持つ重要な道路である。</p> <p>国道11号新居浜バイパスは、交通混雑の緩和及び交通安全の確保を図るとともに、松山自動車道新居浜インターと市街地をアクセスさせることで、新居浜市における交通ネットワークの基盤となる道路として地域経済に大きく寄与することを目的とした事業である。</p>											
S62年度事業着手	S60年度都市計画決定	H2年度用地着手	H2年度工事着手									
全体事業費	609億円	事業進捗率	63%	供用済延長	4.4km							
計画交通量	18,400～29,500台/日											
費用対効果 分析結果	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; border-bottom: 1px solid black;">B/C (事業全体) 1.3</td> <td style="width: 50%; border-bottom: 1px solid black;">総費用 (残事業)/(事業全体) 188/769億円</td> </tr> <tr> <td style="border-bottom: 1px solid black;">(残事業) 3.7</td> <td style="border-bottom: 1px solid black;">事業費：158/717億円 維持管理費：30/53億円</td> </tr> </table>	B/C (事業全体) 1.3	総費用 (残事業)/(事業全体) 188/769億円	(残事業) 3.7	事業費：158/717億円 維持管理費：30/53億円	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; border-bottom: 1px solid black;">総便益 (残事業)/(事業全体) 695/1,031億円</td> <td style="width: 50%; border-bottom: 1px solid black;">基準年 平成29年</td> </tr> <tr> <td style="border-bottom: 1px solid black;">走行時間短縮便益：622/942億円</td> <td style="border-bottom: 1px solid black;">走行経費減少便益：60/74億円</td> </tr> <tr> <td style="border-bottom: 1px solid black;">交通事故減少便益：13/16億円</td> <td></td> </tr> </table>	総便益 (残事業)/(事業全体) 695/1,031億円	基準年 平成29年	走行時間短縮便益：622/942億円	走行経費減少便益：60/74億円	交通事故減少便益：13/16億円	
B/C (事業全体) 1.3	総費用 (残事業)/(事業全体) 188/769億円											
(残事業) 3.7	事業費：158/717億円 維持管理費：30/53億円											
総便益 (残事業)/(事業全体) 695/1,031億円	基準年 平成29年											
走行時間短縮便益：622/942億円	走行経費減少便益：60/74億円											
交通事故減少便益：13/16億円												
感度分析の結果	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">(事業全体) 交通量：B/C=1.1～1.5 (交通量 ±10%)</td> <td style="width: 50%;">(残事業) 交通量：B/C=3.1～4.4 (交通量 ±10%)</td> </tr> <tr> <td>事業費：B/C=1.3～1.4 (事業費 ±10%)</td> <td>事業費：B/C=3.4～4.0 (事業費 ±10%)</td> </tr> <tr> <td>事業期間：B/C=1.3～1.4 (事業期間 ±20%)</td> <td>事業期間：B/C=3.4～3.9 (事業期間 ±20%)</td> </tr> </table>					(事業全体) 交通量：B/C=1.1～1.5 (交通量 ±10%)	(残事業) 交通量：B/C=3.1～4.4 (交通量 ±10%)	事業費：B/C=1.3～1.4 (事業費 ±10%)	事業費：B/C=3.4～4.0 (事業費 ±10%)	事業期間：B/C=1.3～1.4 (事業期間 ±20%)	事業期間：B/C=3.4～3.9 (事業期間 ±20%)	
(事業全体) 交通量：B/C=1.1～1.5 (交通量 ±10%)	(残事業) 交通量：B/C=3.1～4.4 (交通量 ±10%)											
事業費：B/C=1.3～1.4 (事業費 ±10%)	事業費：B/C=3.4～4.0 (事業費 ±10%)											
事業期間：B/C=1.3～1.4 (事業期間 ±20%)	事業期間：B/C=3.4～3.9 (事業期間 ±20%)											
事業の効果等	<p>新居浜バイパスは、新居浜市内における慢性的な渋滞の緩和やそれにともなう地域経済の活性化、日常生活における交通利便性の向上、救急医療や災害時の緊急輸送を支援するなど、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>・並行区間の混雑時旅行速度の向上が期待される。</li> <li>・並行する現道を運行している路線バスの所要時間が短縮し、定時性の向上が見込まれる。</li> <li>・JR新居浜駅（特急停車駅）へのアクセス向上が期待される。</li> <li>・松山空港（第二種空港）へのアクセス向上が期待される。</li> </ul> <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・新居浜港（重要港湾）へのアクセス向上が期待される。</li> </ul> <p>③都市の再生</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・新居浜市人口集中地区（DID地区）での事業であり、市街地の道路網密度の向上が見込まれる。</li> <li>・連絡道路がない住宅地開発（美しが丘にいほま）（28.1ha）への連絡道路となる。</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>・隣接した日常生活圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する。 【新居浜西条地方生活圏～今治地方生活圏】 【新居浜西条地方生活圏～松山地方生活圏】</li> <li>・日常活動圏中心都市へのアクセス向上が期待される。</li> </ul> <p>⑤個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・大規模イベントである「新居浜太鼓まつり」を支援している。</li> <li>・主要観光地へのアクセス向上が期待される。</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>・三次医療施設へのアクセス向上が期待される。</li> </ul> <p>⑦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めとなった場合に大幅な迂回を強いられる路線の代替路が形成される。</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

- ・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。
- ・夜間要請限度の超過区間が改善される。

⑩その他

- ・周辺道路の交通量が減少することで交通事故の減少が期待される。

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：

- ・新居浜市、新居浜市主要幹線道路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。

愛媛県知事の意見：

- ・市内の交通混雑の緩和および新居浜ICと中心市街地、西条市とのアクセス向上のための重要な道路であり引き続き、早期全線開通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

周辺道路の整備状況

- ・平成 3年 3月 松山自動車道（土居IC～いよ西条IC）開通
- ・平成 6年 11月 松山自動車道（いよ西条IC～川内IC）開通
- ・平成 11年 7月 今治小松自動車道（東予丹原IC～いよ小松JCT）開通

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・昭和62年度に事業化、用地進捗率68%、事業進捗率63%（平成29年3月末時点）
- ・平成19年度まで：新居浜市東田～新居浜市西喜光地町 延長2.4km（2/4、4/4）部分開通
- ・平成23年度：新居浜市本郷一丁目～新居浜市萩生 延長2.0km（2/4）部分開通

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・新居浜市西喜光地～新居浜市本郷間は、工事に着手している。
- ・新居浜市萩生～新居浜市大生院間は、用地買収を完了し、平成30年度 延長1.5km（4/4）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

一般国道11号

新居浜バイパス



※ 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30年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：村山 一弥

事業名	一般国道56号 <small>つしま</small> 津島道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 四国地方整備局
起終点	自：愛媛県南宇和郡愛南町柏 <small>みなみうわぐんあいなんちょうかしわ</small> 至：愛媛県宇和島市津島町岩松 <small>うわじましつしまちょういわまつ</small>			延長	10.3km
<b>事業概要</b> 一般国道56号は、高知市を起点に、四万十市、宿毛市、宇和島市、大洲市を経由して松山市に至る延長約332kmの主要幹線道路である。南予地域を南北に縦貫するこの路線は、松山方面と南予、高知西南地域を結ぶ四国西南部の動脈で、県民の生活基盤として重要な役割を果たしている。 また、四国、中国、近畿経済圏との広域連携を目指した「四国8の字ネットワーク」は、高規格幹線道路等のネットワーク効果を四国内の隅々まで波及させるとともに、南海トラフの巨大地震などの災害発生時における緊急輸送道路の確保や、第3次医療施設までの速達性の向上、地域産業（農水産業）の活性化支援などを目的として整備を推進している。					
H24年度事業化		H-年度都市計画決定		H27年度用地着手	
H27年度工事着手					
全体事業費	約422億円	事業進捗率	7%	供用済延長	0km
計画交通量	6,800台/日				
費用対効果 分析結果	B/C	総費用	総便益	基準年	
	(事業全体) 1.1	(残事業)/(事業全体) 354/394億円 事業費：325/364億円 維持管理費：30/30億円	(残事業)/(事業全体) 435/435億円 走行時間短縮便益：367/367億円 走行経費減少便益：48/48億円 交通事故減少便益：20/20億円	平成29年	
<b>感度分析の結果</b> 【事業全体】 交通量：B/C=0.96~1.2（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.02~1.2（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=1.1~1.1（事業期間 ±20%） 【残事業】 交通量：B/C=1.1~1.4（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.1~1.4（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=1.2~1.3（事業期間 ±20%）					
<b>事業の効果等</b> 南海トラフの巨大地震発生時における緊急輸送道路の確保、第3次医療施設への速達性向上、地域産業（農水産業）の活性化支援など多様な効果が期待できる					
①円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間時間損失の削減が見込まれる ・現道等の路線バス（宇和島バス）及び高速バスの利便性の向上が見込まれる ・愛南町役場からJR宇和島駅（特急停車駅）への所要時間の短縮が見込まれる ・愛南町から松山空港（第二種空港）への所要時間の短縮が見込まれる					
②物流効率化の支援 ・愛南町から宇和島港（重要港湾）への所要時間の短縮が見込まれる ・深浦港から松山市への水産品流通の利便性向上が見込まれる					
③国土・地域ネットワークの構築 ・四国横断自動車道と並行する自専道として位置づけられる ・四国8の字ネットワークの一部を構成する路線として位置づけられる。 ・八幡浜大洲地方生活圏～宇和島地方生活圏～幡多地方生活圏の中心都市間を連絡する等、日常生活圏中心都市への最短時間連絡する路線を構成する。 ・日常活動圏中心都市（愛南町役場～宇和島市役所）間の所要時間の短縮が見込まれる。					
④個性ある地域の形成 ・主要観光地へのアクセス性の向上が見込まれる。					
⑤安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設（市立宇和島病院）へのアクセス向上が見込まれる。					
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、四国西南地域道路整備促進協議会、愛媛県四国縦貫・横断自動車道建設促進協議会、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、南予地域の活性化や大規模災害発生時の対応においても重要な役割を担うまさに「地方創生の道」「命の道」であるため、早期供用に向けさらなる事業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28年9月 四国横断自動車道（宿毛～内海）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26%、事業進捗率7%（平成29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

- ・今後も実施設計を進める中で、新技術、新工法を積極的に活用し、工事コストの一層の縮減を図るとともに、ライフサイクルコストに留意して、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。

※ 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 国道・防災課  
担当課長名：村山 一弥

<b>事業名</b> 一般国道33号 <small>こうちにし</small> 高知西バイパス	<b>事業区分</b> 一般国道	<b>事業主体</b> 国土交通省 四国地方整備局
<b>起終点</b> 自：高知県高知市鴨部 <small>こうちけんこうちしがもべ</small> 至：高知県吾川郡いの町波川 <small>こうちけんあがわぐん ちようはかわ</small>	<b>延長</b> 9.8km	
<b>事業概要</b> 一般国道33号は、高知県高知市を起点とし、愛媛県松山市に至る全長約124kmの幹線道路であり、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。このうち、高知西バイパスに並行する現道区間では、慢性的な渋滞が発生し、大型車のすれ違いが困難な幅員狭小区間や歩道未設置区間が存在するなど、様々な課題を抱えている。 高知西バイパスは、これらの課題を解決し、渋滞緩和や交通安全の確保を図るとともに、地域高規格道路高知松山自動車道の一部を形成する道路として、地域経済に大きく寄与することを目的として計画されたものである。		
S49年度事業化	S57年度都市計画決定 (H13年度変更)	S59年度用地着手
		S62年度工事着手
全体事業費	約919億円	事業進捗率
		約81%
		供用済延長
		8.3km
<b>計画交通量</b> 12,300～34,100台/日		
費用対効果 分析結果	<b>B/C</b> (事業全体) 1.6 (残事業) 4.0	<b>総費用</b> (残事業)/(事業全体) 134/1,435億円 (事業費：116/1,379億円 維持管理費：18/56億円)
		<b>総便益</b> (残事業)/(事業全体) 529/2,357億円 (走行時間短縮便益：494/2,170億円 走行経費減少便益：22/144億円 交通事故減少便益：13/42億円)
		<b>基準年</b> 平成29年
<b>感度分析の結果</b> (事業全体) 交通量：B/C= 1.6～1.8 (交通量±10%) (残事業) B/C= 3.2～4.8 (交通量±10%) 事業費：B/C= 1.6～1.7 (事業費±10%) B/C= 3.6～4.3 (事業費±10%) 事業期間：B/C= 1.6～1.7 (事業期間±20%) B/C= 3.5～4.3 (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 ・現道等の時間損失の削減が見込まれる。 ・混雑時旅行速度20km/h未満である区間の旅行速度が改善される。 ・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。 ・JR伊野駅（特急停車駅）までのアクセス向上が見込まれる。 ・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。 ②物流効率化の支援 ・高知港（重要港湾）へのアクセス向上が見込まれる。 ・いの町や日高村等からの青果物、花き等の農産物の出荷場への所要時間の短縮が見込まれる。 ③国土・地域ネットワークの構築 ・地域高規格道路「高知松山自動車道」の一部として位置づけられている。 ・松山市から高知市を最短時間で連絡する路線を構成する。 ・大型車すれ違い困難区間（仁淀川橋）が解消される。 ・いの町や日高村等から高知市へのアクセス向上が期待される。 ④個性ある地域の形成 ・紙こいのぼり、土佐和紙工芸村、いの町紙の博物館などの観光地へのアクセス向上が期待される。 ⑤安全で安心できるくらしの確保 ・第三次救急医療施設へのアクセス向上が期待される。 ⑥災害への備え ・第一次緊急輸送道路に指定されている現国道33号が通行止めになった場合の代替路を形成する。 ・冠水による特殊通行規制区間を回避する。 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 ・NOx、SPM排出量の削減が見込まれる。		

⑨その他

・高知西バイパスへの交通転換により、現道区間における交通安全性の向上が期待される。

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

・一般国道33号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33号高知西バイパスは、市街地の慢性的な渋滞を緩和するとともに、周辺道路の交通安全の確保やアクセス向上につながる重要な路線であり、平成28年3月の枝川IC～天神IC間の開通により、いの町市街地の渋滞が緩和され、地域住民もストック効果を実感しています。残る鎌田IC～波川間が開通することによって、仁淀川流域へのアクセスがさらに向上し、地域の産業振興や交流人口の拡大などにも寄与すると期待されることから、国においては、平成32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14年 4月 一般国道439号大峠バイパス 開通
- ・平成14年 9月 高知自動車道：伊野IC～須崎東IC 開通
- ・平成19年 3月 一般国道494号佐川～吾桑バイパス：須崎2工区 開通
- ・平成19年 6月 一般国道33号越知道路：3工区 開通
- ・平成21年 3月 一般国道56号須崎道路：須崎東IC～須崎西IC 開通
- ・平成21年12月 高知自動車道：土佐スマートIC 供用開始
- ・平成23年 3月 高知自動車道（新直轄）須崎西IC～中土佐IC 開通
- ・平成23年 4月 一般国道494号佐川～吾桑バイパス：佐川工区 開通
- ・平成24年12月 高知自動車道（新直轄）中土佐IC～四万十中央IC 開通

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・平成9年度まで：高知市鴨部～枝川IC 延長4.3km (2/4、6/6) 暫定開通
- ・平成24年度：天神IC～鎌田IC 延長1.1km (2/4) 暫定開通
- ・平成27年度：枝川IC～天神IC 延長2.9km (2/4) 暫定開通
- ・平成29年3月末で用地進捗率は100%、事業進捗率は約81%。

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32年度：鎌田IC～吾川郡いの町波川 延長1.5km (2/4) 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。

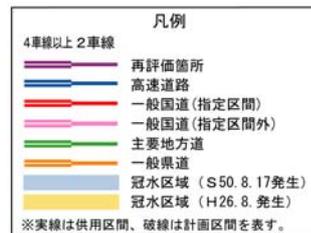
対応方針

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。

※ 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 国道・防災課

担当課長名：村山 一弥

<b>事業名</b> ：一般国道55号 <small>あきどうろ</small> 安芸道路 <b>起終点</b> ：自：高知県安芸市伊尾木 至：高知県安芸市馬ノ丁	<b>事業区分</b> ：一般国道	<b>事業主体</b> ：国土交通省 四国地方整備局 <b>延長</b> ：5.8km
<b>事業概要</b> ： <p>一般国道55号は、徳島市を起点に小松島市、阿南市、室戸市、安芸市、南国市などを經由し、高知市に至る延長約200kmの主要幹線道路であり、四国広域幹線ネットワークを形成する基幹動脈として、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号安芸道路は、地域高規格道路網として整備される「阿南安芸自動車道」の一部であり、四国横断自動車道及び高知東部自動車道と一体的に機能することにより、四国8の字ネットワークを形成し、高知県東部の広域交流の促進及び地域の活性化に大きく寄与する道路である。</p> <p>また、南海トラフの巨大地震などの災害発生時における緊急輸送道路の確保や、第三次医療施設までの速達性の向上、安芸市内の慢性的な渋滞の緩和、地域産業（農水産業）の活性化支援などを目的として整備を推進している。</p>		
<b>H24年度事業化</b>		<b>H23年度都市計画決定</b>
<b>H24年度事業化</b>		<b>H28年度用地着手</b>
<b>H24年度事業化</b>		<b>H一年度工事着手</b>
<b>全体事業費</b>	約252億円	<b>事業進捗率</b>
<b>全体事業費</b>	約4%	<b>供用済延長</b>
<b>全体事業費</b>	約4%	0.0km
<b>計画交通量</b>	7,100～9,900台/日	
<b>費用対効果分析結果</b>	<b>B/C</b> (事業全体) 1.5 (残事業) 1.6	<b>総費用</b> (残事業)/(事業全体) 197/206億円 事業費：188/198億円 維持管理費：8.5/8.5億円
		<b>総便益</b> (残事業)/(事業全体) 310/310億円 走行時間短縮便益：271/271億円 走行経費減少便益：26/26億円 交通事故減少便益：13/13億円
		<b>基準年</b> ：平成26年
<b>感度分析の結果</b>		
(事業全体) 交通量変動：B/C= 1.3～1.6 (交通量 ±10%) (残事業) B/C= 1.3～1.7 (交通量 ±10%) 事業費変動：B/C= 1.4～1.7 (事業費 ±10%) B/C= 1.4～1.7 (事業費 ±10%) 事業期間変動：B/C= 1.4～1.6 (事業期間±20%) B/C= 1.5～1.7 (事業期間±20%)		
<b>事業の効果等</b>		
南海トラフの巨大地震発生時における緊急輸送路の確保、第3次医療施設への速達性の向上、現道（国道55号）の渋滞緩和、地域産業（農水産業）の活性化を支援など多様な効果が期待できる。		
<b>①円滑なモビリティの確保</b> <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>・現道等の旅行速度の向上が見込まれる</li> <li>・現道等の混雑緩和による定時制の確保など路線バスの利便性向上が見込まれる</li> <li>・JR後免駅（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>		
<b>②物流効率化の支援</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・JA土佐あき唐浜集出荷と高知園芸流通センター間の時間短縮が見込まれる</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>		
<b>③国土・地域ネットワークの構築</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域高規格道路「阿南安芸自動車道」の一部を形成し、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へのアクセス向上が見込まれる</li> </ul>		
<b>④個性ある地域の形成</b> <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>・高知県東部地域への観光アクセス向上</li> </ul>		
<b>⑤安全で安心できるくらしの確保</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・三次医療施設（高知医療センター）への搬送時間が短縮し、60分圏域が拡大する。</li> </ul>		

⑥災害への備え

- ・道路寸断で孤立化する集落の解消が見込まれる
- ・国道55号が通行止めになった場合の代替路を形成する
- ・安芸道路は国道55号とともに第一次緊急輸送道路に指定されている
- ・南海トラフ巨大地震発生時の津波浸水想定箇所を回避し、緊急輸送道路のリダンダンシーを確保する

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

- ・NOX、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

- ・高知県安芸市議会、四国8の字ネットワーク整備促進東南部連盟、四国8の字ネットワーク整備・利用促進を考える会等より、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

- ・四国8の字ネットワークを構成する一般国道55号安芸道路は、県中央部と東部地域をつなぐ唯一の幹線道路の代替機能を担い、南海トラフ地震などの大規模災害発生時の着実で円滑な支援物資の輸送などや、中芸地域の日本遺産をはじめとする貴重な観光資源を活かした交流人口の拡大など、地域経済の活性化に資する重要な路線です。

このため、国に於いては早期の供用を目指し、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25年2月 | 南国安芸道路（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 | 南国安芸道路（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 | 高知南国道路（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 | 高知南国道路（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24年度に事業化、用地取得率1%、事業進捗率4%（平成29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

- ・早期の工事着工を目指し、調査・設計、用地買収を進め事業を推進する。

施設の構造や工法の変更等

- ・今後も実施設計を進める中で、新技術、新工法を積極的に活用し、工事コストの一層の縮減を図るとともに、ライフサイクルコストに留意して、総コストの縮減に努めていく。

対応方針

事業継続

- ・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。  
 ※ 費用対効果分析結果及び感度分析結果の欄に係る数値は平成26年度評価時点。

## 再評価結果（平成30年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：村山 一弥

<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 四国地方整備局
<b>起終点</b> 自：高知県 <small>しまんとしごつか</small> 四万十市古津賀 至：高知県 <small>すくもしわだ</small> 宿毛市和田	<b>延長</b> 23.2km	
<b>事業概要</b> 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。 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。		
S51年度事業化	S50年度都市計画決定	S53年度用地着手
S54年度工事着手		
全体事業費	約1,320億円	事業進捗率
計画交通量	7,900～20,500 台/日	約91%
供用済延長	15.6km	
費用対効果分析結果	<b>B/C</b> (事業全体) 1.2 (残事業) 2.5	<b>総費用</b> (残事業)/(事業全体) 113/2,159億円 (事業費：71/2,050億円) (維持管理費：43/109億円)
	<b>総便益</b> (残事業)/(事業全体) 282/2,690億円 (走行時間短縮便益：266/2,365億円) (走行経費減少便益：7.0/240億円) (交通事故減少便益：9.2/84億円)	<b>基準年</b> 平成29年
<b>感度分析の結果</b> (事業全体) 交通量：B/C=1.1～1.4 (交通量 ±10%) (残事業) 交通量：B/C=1.6～3.8 (交通量 ±10%) 事業費：B/C=1.2～1.2 (事業費 ±10%) 事業費：B/C=2.3～2.7 (事業費 ±10%) 事業期間：B/C=1.2～1.3 (事業期間±20%) 事業期間：B/C=2.3～2.6 (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 ・現道等の時間損失の削減が見込まれる。 ・現道等の旅行速度が改善される。 ・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。 ・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。 ・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。 ②物流効率化の支援 ・宿毛湾港（重要港湾）へのアクセス向上が見込まれる。 ・農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる。 ③国土・地域ネットワークの構築 ・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。 ・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。 ・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。 ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が期待される。 ④個性ある地域の形成 ・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。 ・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。 ⑤安全で安心できるくらしの確保 ・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。 ⑥災害への備え ・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。 ・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。 ・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。 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。

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。
- ・高知県知事の意見：  
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着実で円滑な支援物資の輸送、地域間交流や商圏の拡大による地域経済の活性化に資する重要な路線です。  
残る平田IC～宿毛IC間が開通することによって、西部地域で唯一の第二次医療施設への速達性が向上するとともに、近隣工業団地へのアクセス向上による地域経済の活性化などにも寄与すると期待される事から、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）

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29年3月末で用地進捗率は100%、事業進捗率は約91%。

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。  
 ※ 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：道路局国道・防災課

担当課長名：村山 一弥

<b>事業名</b> 一般国道497号 <small>いまじゆくどうろ</small> 今宿道路	<b>事業区分</b> 一般国道	<b>事業主体</b> 国土交通省 九州地方整備局																				
<b>起終点</b> 自：福岡県福岡市西区拾六町 至：福岡県糸島市二丈福井		<b>延長</b> 23.3km																				
<b>事業概要</b> 今宿道路は、西九州自動車道の一部を形成し、九州北西部の地域経済の活性化、高速定時性を確保するとともに、沿線地域の交通混雑を緩和し、地域開発の支援等を目的とした事業である。																						
S45年度事業化	S46、53、58、61年度都市計画決定 (H4、13年度変更)	S47年度用地着手																				
S47年度工事着手																						
全体事業費（※1）	約2,746億円	事業進捗率 77%																				
		供用済延長 (自専部) 14.5km (一般部) 20.3km																				
計画交通量（※1）	(自専部) 17,400～32,800台/日、(一般部) 4,100～50,300台/日																					
費用対効果 分析結果 (※1)	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;">B/C (事業全体)</td> <td style="text-align: center;">3.8</td> </tr> <tr> <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)	3.8	(残事業)	2.6	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;">総費用 (残事業)/(事業全体)</td> <td style="text-align: center;">313/4,907億円</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(事業費)</td> <td style="text-align: center;">294/4,569億円</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(維持管理費)</td> <td style="text-align: center;">19/338億円</td> </tr> </table>	総費用 (残事業)/(事業全体)	313/4,907億円	(事業費)	294/4,569億円	(維持管理費)	19/338億円	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;">総便益 (残事業)/(事業全体)</td> <td style="text-align: center;">809/18,876億円</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(走行時間短縮便益)</td> <td style="text-align: center;">733/16,974億円</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(走行経費減少便益)</td> <td style="text-align: center;">60/1,455億円</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(交通事故減少便益)</td> <td style="text-align: center;">16/447億円</td> </tr> </table>	総便益 (残事業)/(事業全体)	809/18,876億円	(走行時間短縮便益)	733/16,974億円	(走行経費減少便益)	60/1,455億円	(交通事故減少便益)	16/447億円	<b>基準年</b> 平成26年
B/C (事業全体)	3.8																					
(残事業)	2.6																					
総費用 (残事業)/(事業全体)	313/4,907億円																					
(事業費)	294/4,569億円																					
(維持管理費)	19/338億円																					
総便益 (残事業)/(事業全体)	809/18,876億円																					
(走行時間短縮便益)	733/16,974億円																					
(走行経費減少便益)	60/1,455億円																					
(交通事故減少便益)	16/447億円																					
<b>感度分析の結果（※1）</b> 【事業全体】交通量：B/C=3.7～4.1（交通量 ±10%） 事業費：B/C=3.8～3.9（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=3.8～3.9（事業期間±20%）																						
【残事業】交通量：B/C=2.3～3.0（交通量 ±10%） 事業費：B/C=2.4～2.9（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=2.3～2.8（事業期間±20%）																						
<b>事業の効果等</b> ①広域交通ネットワークの形成：沿線各都市間の所要時間短縮による地域経済活性化及び高速定時性の確保 ②地域経済活動の支援：重要湾港(伊万里港、唐津港)等からの輸送時間短縮に伴う物流活動の円滑化及び活性化 ③交通混雑の緩和：並行する国道202号現道の交通混雑の緩和及び旅行速度の向上 ④産業振興の支援：前原IC周辺への進出企業数の増加、沿線まちづくりとの連携 観光地までの移動円滑化に伴う観光入込客数の増加 ⑤医療施設までのアクセス改善：第三次救急医療施設(福岡大学病院)への救急搬送の支援及び救命率の向上 ⑥公共交通の利便性向上：高速バス(伊万里～唐津～福岡、唐津～福岡)の所要時間の短縮 ⑦生活環境の改善：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> 福岡県内28市で構成される①福岡県市長会(会長：久留米市長)、福岡市をはじめとする9市8町で構成される②福岡都市圏広域行政推進協議会(会長：福岡市長)、西九州自動車道沿線の8市4町で構成される③西九州自動車道建設促進期成会(会長：伊万里市長)により早期整備の要望を受けている。(①平成29年6月、②平成29年8月、③平成29年11月)																						
<b>県の意見</b> 西九州自動車道 今宿道路は、九州横断自動車道などと連携し、九州北西部の広域交通ネットワークを担うとともに、糸島地域を中心とした九州大学学術研究都市構想をはじめ、地域の活性化に大きく寄与する道路であるため、継続して整備すべきと考える。																						
<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

沿線地域の人口は増加傾向。沿線地域の一世帯あたりの自動車保有台数は近年減少傾向。並行する国道202号現道の交通量は横這い。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- 昭和45年度に事業化、用地進捗率95%、事業進捗率77%（平成29年3月末時点）
- 昭和58年度：上深江交差点～糸島市二丈福井間 延長5.8km（一般部2/4）部分開通
- 昭和63年度：真方交差点～東交差点間 延長0.5km（一般部2/2）部分開通
- 平成4年度：波多江交差点～有田中央交差点間 延長2.2km（一般部2/4）部分開通
- 平成10～15年度：福重JCT～東交差点間 延長14.5km（自専部4/4）部分開通
- 平成16年度：東交差点～上深江交差点間 延長3.0km（一般部2/2）部分開通
- 平成18年度：青果市場入口交差点～飯氏交差点間 延長7.4km（一般部4/4）部分開通
- 平成25年度：飯氏交差点～波多江交差点間 延長1.7km（一般部4/4）部分開通
- 平成26年度：波多江交差点～有田中央交差点間 延長2.2km（一般部4/4）部分開通

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

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。

※1 前回評価結果を用いて記載したもの。

## 再評価結果（平成30年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・防災課

担当課長名：村山 一弥

<b>事業名</b>	一般国道208号 <small>ありあけかいえんがんどろ</small> 有明海沿岸道路（大牟田～大川） <small>おおむた おおかわ</small>	<b>事業区分</b>	一般国道	<b>事業主体</b>	国土交通省 九州地方整備局
<b>起終点</b>	自：福岡県大牟田市新港町 至：福岡県大川市大野島	<b>延長</b>	27.5km		
<b>事業概要</b>					
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・安全性の向上を図る重要な幹線道路である。					
S63年度事業化	S10年度都市計画決定 (H19年度変更)	H2年度用地着手	H12年度工事着手		
<b>全体事業費（※1）</b>	約2,525億円	<b>事業進捗率</b>	73%	<b>供用済延長</b>	23.8km
<b>計画交通量（※1）</b> ：22,000～43,700台/日					
<b>費用対効果分析結果（※1）</b>	<b>B/C</b> (事業全体) 2.0 (残事業) 3.6	<b>総費用</b> ： (残事業)/(事業全体) 669/2,845億円 〔事業費：624/2,723億円〕 〔維持管理費：45/123億円〕	<b>総便益</b> ： (残事業)/(事業全体) 2,410/5,669億円 〔走行時間短縮便益：1,979/4,731億円〕 〔走行経費減少便益：241/607億円〕 〔交通事故減少便益：191/332億円〕	<b>基準年</b> ： 平成26年	
<b>感度分析の結果（※1）</b>					
【事業全体】交通量：B/C=1.8～2.2（交通量 ±10%）		【残事業】交通量：B/C=3.2～4.0（交通量 ±10%）			
事業費：B/C=1.9～2.0（事業費 ±10%）		事業費：B/C=3.3～4.0（事業費 ±10%）			
事業期間：B/C=2.0～2.0（事業期間±20%）		事業期間：B/C=3.6～3.7（事業期間±20%）			
<b>事業の効果等</b>					
①広域交通ネットワークの形成：沿岸8都市を高速でつなぎ、所要時間を短縮					
②地域の活性化：広域交通拠点及び物流拠点の三池港へのアクセス改善、地域開発計画の支援					
③交通混雑の緩和：並行する国道208号の交通混雑の緩和					
④交通安全性の向上：並行する国道208号の交通死傷事故発生件数の減少					
⑤災害時の移動経路確保：国道208号の代替路となり、災害時の緊急輸送道路としての機能					
⑥医療施設までのアクセス改善：第三次救急医療施設（佐賀県医療センター好生館）への救急搬送の支援及び救急搬送時間短縮による救命率の向上					
⑦生活環境の改善：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>					
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期成会（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29年8月、②平成29年9月）					
<b>県の意見</b>					
（福岡県）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。					
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。					
（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、異存はありません。					
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

沿線地域の人口は減少傾向。沿線地域の一世帯あたりの自動車保有台数は福岡県及び九州全体よりも多い。国道208号現道の交通量は横這い。

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96%、事業進捗率73%（平成29年3月末時点）

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

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

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。

※1 前回評価結果を用いて記載したもの。

## 再評価結果（平成30年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・防災課

担当課長名：村山 一弥

<b>事業名</b> 一般国道3号 鳥栖久留米道路 <small>とすくくめどうろ</small>	<b>事業区分</b> 一般国道	<b>事業主体</b> 国土交通省 九州地方整備局			
<b>起終点</b> 自：佐賀県鳥栖市高田町 <small>とすしたかたまち</small> 至：福岡県久留米市東合川五丁目 <small>くくめしひがしあいかわ</small>	<b>延長</b> 4.5km				
<b>事業概要</b> 鳥栖久留米道路は、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。					
H19年度事業化	H18年度都市計画決定 (H一年度変更)	H21年度用地着手	H23年度工事着手		
全体事業費(※1)	約304億円	事業進捗率	36%	供用済延長	0.0km
計画交通量(※1)	20,400~28,700台/日				
<b>費用対効果分析結果</b> (※1)	B/C (事業全体)	総費用 (残事業)/(事業全体) 185/274億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 494/494億円	基準年 平成26年	
	1.8 (残事業) 2.7	事業費：168/257億円 維持管理費：17/17億円	走行時間短縮便益：434/434億円 走行経費減少便益：46/46億円 交通事故減少便益：15/15億円		
<b>感度分析の結果(※1)</b> 【事業全体】交通量：B/C=1.6~2.0(交通量±10%) 事業費：B/C=1.7~1.9(事業費±10%) 事業期間：B/C=1.7~2.0(事業期間±20%) 【残事業】交通量：B/C=2.4~2.9(交通量±10%) 事業費：B/C=2.4~2.9(事業費±10%) 事業期間：B/C=2.4~2.9(事業期間±20%)					
<b>事業の効果等</b> ①交通混雑の緩和：現道の交通が転換することにより、交通混雑が緩和され、旅行速度が向上 ②交通安全性の向上：現道の交通が転換することにより、交通混雑が緩和され、交通安全性が向上 ③物流効率化の支援：所要時間短縮による物流効率化の支援 ④医療施設までのアクセス改善：第二次救急医療施設(古賀病院21)への救急搬送時間短縮による救命率の向上 ⑤生活環境の改善：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> 久留米市をはじめとする4市2町で構成される一般国道3号改良促進期成会(会長：久留米市長)等により早期整備の要望を受けている。(平成29年10月)					
<b>県の意見</b> (福岡県)一般国道3号は、北九州市から福岡市や久留米市など福岡県内の主要な都市を緊密に結ぶ道路であるとともに、熊本市を経て鹿児島市に至る九州でも有数の幹線道路である。 鳥栖久留米道路は久留米市中心部を迂回する環状道路の一部を形成し、久留米市街地の交通混雑緩和に大きな役割を果たす事業である。 交通混雑緩和により、久留米市を中心とした県南地域の地域間交流の促進や産業振興に寄与する。 以上のことから、対応方針案(原案)のとおり事業を継続すべきものとする。 なお、今後とも国道322号との取り付け協議等、県、久留米市と調整を図りつつ、事業を推進して頂きたい。 (佐賀県)整備を強く望んでいるところであり、継続することについては、異議ありません。 小さな都市が分散している当県において、地域や産業の活性化のため、有明海沿岸道路、佐賀唐津道路などの広域幹線道路と、これを補完する国道3号、国道34号などで形成される幹線道路ネットワークの整備に取り組んでいる。 国道3号は、県東部地域の主要幹線道路であるが、交通混雑が恒常化し、交通事故も多く発生している。当該整備事業は、交通渋滞の緩和、交通安全性の向上、物流効率化の支援等を目的とされており、交通渋滞や交通事故が解消され、また佐賀県の施策にも寄与することから、引き続き整備を進めていきたい。					

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

沿線地域の人口は横這い。沿線地域の一世帯あたりの自動車保有台数は福岡県・佐賀県合計及び九州全体よりも多い。国道3号現道の交通量は横這い。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成19年度に事業化、用地進捗率69%、事業進捗率36%（平成29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。

※1 前回評価結果を用いて記載したもの。

## 再評価結果（平成30年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局国道・防災課

担当課長名：村山 一弥

事業名 一般国道201号 <small>いづかしょうない たがわ</small> 飯塚庄内田川バイパス	事業区分 一般国道	事業主体 国土交通省 九州地方整備局		
起終点 自：福岡県 <small>いづかし べんぶん</small> 飯塚市弁分 至：福岡県 <small>たがわし おおあぎゆ げ た</small> 田川市大字弓削田	延長 9.7km			
事業概要 飯塚庄内田川バイパスは、国道201号の交通混雑の緩和、 <small>からすお</small> 烏尾峠における通行規制区間の解消等を目的とした事業である。				
S56年度事業化	S44年度都市計画決定 (H一年度変更)	H元年度用地着手	H3年度工事着手	
全体事業費(※1)	約686億円	事業進捗率	99%	
		供用済延長	9.7km(2/4) 6.2km(4/4)	
計画交通量(※1)	35,100～44,200台/日			
費用対効果 分析結果 (※1)	B/C (事業全体) 2.2 (残事業) 4.0	総費用 (残事業)/(事業全体) 43/953億円 (事業費：32/885億円) (維持管理費：11/68億円)	総便益 (残事業)/(事業全体) 172/2,094億円 (走行時間短縮便益：143/1,661億円) (走行経費減少便益：26/349億円) (交通事故減少便益：2.1/84億円)	基準年 平成26年
感度分析の結果(※1) 【事業全体】交通量：B/C=2.1～2.3(交通量±10%) 事業費：B/C=2.2～2.2(事業費±10%) 事業期間：B/C=2.2～2.2(事業期間±20%)				
【残事業】交通量：B/C=3.1～5.0(交通量±10%) 事業費：B/C=3.7～4.3(事業費±10%) 事業期間：B/C=3.8～4.2(事業期間±20%)				
事業の効果等 ①交通混雑の緩和 ・並行する国道201号現道の交通混雑の緩和及び旅行速度の向上 ②産業振興の支援 ・北部九州自動車産業の生産性向上を支援 ③医療施設までのアクセス改善 ・第三次救急医療施設(飯塚病院)への救急搬送の支援及び救急搬送時間短縮による救命率の向上 ④生活環境の改善 ・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)				
関係する地方公共団体等の意見 飯塚市をはじめとする8市20町1村で構成される①筑豊横断道路建設促進期成会(会長：飯塚市長)や田川市をはじめとする1市6町1村で構築される②田川地域国道整備促進期成会(会長：大任町長)等により早期整備の要望を受けている。(①平成29年8月、10月、②平成29年8月)				
県の意見： 一般国道201号は、福岡市から筑豊地域を東西に横断し、京都郡苅田町に至る、福岡県の東西軸として県土の骨格となる非常に重要な幹線道路であり、福岡県北部地域の交流・物流の一翼を担う重要な道路である。 飯塚庄内田川バイパスの整備は筑豊地域と他地域との交流促進や産業支援及び飯塚市街地における混雑緩和の効果が大きいため、残る区間の早期供用にむけ、計画の通り事業を継続すべきと考える。				
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

沿線地域の人口は減少傾向。沿線地域の一世帯あたりの自動車保有台数は福岡県及び九州全体よりも多い。国道201号（バイパス・現道）の交通量は増加傾向。

事業の進捗状況、残事業の内容等

昭和56年度に事業化、用地進捗率100%、事業進捗率99%（平成29年3月末時点）

平成20年度：バイパス入口交差点～見立入口交差点間 延長9.7km（2/4）全線開通

平成21～28年度：バイパス入口交差点～<sup>みたて</sup>県道415号<sup>くちのほらいなつき</sup>原稲築線間 延長6.2km（4/4）部分開通

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29年度：<sup>みたて</sup>県道415号<sup>くちのほらいなつき</sup>原稲築線間～見立入口交差点間 延長3.5km（4/4）開通予定

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。

※1 前回評価結果を用いて記載したもの。

## 再評価結果（平成30年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・防災課

担当課長名：村山 一弥

<b>事業名</b> 一般国道201号 <small>かわらかくふく</small> 香春拡幅	<b>事業区分</b> 一般国道	<b>事業主体</b> 国土交通省 九州地方整備局
<b>起終点</b> 自：福岡県田川郡香春町大字鏡山字カラ川 至：福岡県田川郡香春町大字鏡山字荒堀		<b>延長</b> 2.1km
<b>事業概要</b> 香春拡幅は、国道201号の交通混雑の緩和や交通安全性の向上、物流の効率化による地域産業の支援等を目的とした事業である。		
H20年度事業化	H一年度都市計画決定 (H一年度変更)	H24年度用地着手
H28年度工事着手		
全体事業費	約61億円	事業進捗率 26%
計画交通量	22,800～26,900台/日	
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) : 1.1 (残事業) : 1.8	総費用 (残事業)/(事業全体) : 37/59億円 (事業費 : 32/54億円) (維持管理費 : 5.2/5.2億円)
	総便益 (残事業)/(事業全体) : 68/68億円 (走行時間短縮便益 : 52/52億円) (走行経費減少便益 : 15/15億円) (交通事故減少便益 : 0.88/0.88億円)	基準年 : 平成29年
<b>感度分析の結果</b> 【事業全体】交通量 : B/C=1.1～1.2 (交通量 ±10%) 事業費 : B/C=1.1～1.2 (事業費 ±10%) 事業期間 : B/C=1.1～1.2 (事業期間±20%)		
【残事業】交通量 : B/C=1.7～2.0 (交通量 ±10%) 事業費 : B/C=1.7～2.0 (事業費 ±10%) 事業期間 : B/C=1.7～1.9 (事業期間±20%)		
<b>事業の効果等</b> ①交通混雑の緩和 ・走行性の向上による交通混雑の緩和及び旅行速度の向上 ②交通安全性の向上 ・交通混雑の緩和による交通安全性の向上 ③産業振興の支援 ・北部九州自動車産業の生産性向上を支援 ④医療施設までのアクセス改善 ・第三次救急医療施設（飯塚病院）への救急搬送の支援及び救急搬送時間短縮による救命率の向上 ⑤生活環境の改善 ・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> 香春町をはじめとする8市20町1村で構成される①筑豊横断道路建設促進期成会（会長：飯塚市長）、国道201号及び国道322号沿線の1市6町1村で構成される②田川地域国道整備促進期成会（会長：大任町長）等により早期整備の要望を受けている。（①平成29年8月、10月、②平成29年8月）		
<b>県の意見</b> 一般国道201号は、福岡市から筑豊地域を東西に横断し、京都郡苅田町に至る広域的な幹線道路であり、福岡県北部地域の交流、物流の一翼を担う道路である。 香春拡幅は、現在福岡県が実施している一般国道322号香春大任バイパスの整備と相まって、筑豊地域と他地域との交流促進や産業支援の効果が大きい。 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。  今回、構造形式の見直し等で、事業費が増となっており、今後はコスト縮減に努めていただきたい。 なお、今後とも、一般国道322号香春大任バイパス事業と調整を図りながら、安全かつ円滑な事業推進をお願いしたい。		

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。沿線地域の一世帯あたりの自動車保有台数は福岡県及び九州全体よりも多い。当該区間の交通量は横ばい。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成20年度に事業化、用地進捗率70%、事業進捗率26%（平成29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

- ・ 橋梁構造の見直し、歩道橋の現況機能復旧、地盤条件の変更による構造見直し
- ・ 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30年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・防災課

担当課長名：村山 一弥

<b>事業名</b> 一般国道210号 <small>うきは</small> 浮羽バイパス	<b>事業区分</b> 一般国道	<b>事業主体</b> 国土交通省 九州地方整備局				
<b>起終点</b> 自：福岡県久留米市田主丸町上原 至：福岡県うきは市浮羽町山北	<b>延長</b> 14.0km					
<b>事業概要</b> 浮羽バイパスは、国道210号の交通混雑の緩和や交通安全の確保ならびに地域間の交流支援等を目的とした事業である。						
S48年度事業化	H一年度都市計画決定 (H一年度変更)	S52年度用地着手				
S54年度工事着手						
<b>全体事業費（※1）</b> 約276億円	<b>事業進捗率</b> 88%	<b>供用済延長</b> 12.9km				
<b>計画交通量（※1）</b> 9,100～26,100台/日						
<b>費用対効果分析結果（※1）</b>	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;"> <b>B/C</b>                      (事業全体)                      1.4                      (残事業)                      5.5                 </td> <td style="text-align: center;"> <b>総費用</b>                      (残事業)/(事業全体)                      49/482億円                      (事業費：27/409億円)                      (維持管理費：22/73億円)                 </td> </tr> </table>	<b>B/C</b> (事業全体) 1.4 (残事業) 5.5	<b>総費用</b> (残事業)/(事業全体) 49/482億円 (事業費：27/409億円) (維持管理費：22/73億円)	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;"> <b>総便益</b>                      (残事業)/(事業全体)                      272/694億円                      (走行時間短縮便益：198/558億円)                      (走行経費減少便益：69/114億円)                      (交通事故減少便益：5.0/22億円)                 </td> <td style="text-align: center;"> <b>基準年</b>                      平成26年                 </td> </tr> </table>	<b>総便益</b> (残事業)/(事業全体) 272/694億円 (走行時間短縮便益：198/558億円) (走行経費減少便益：69/114億円) (交通事故減少便益：5.0/22億円)	<b>基準年</b> 平成26年
<b>B/C</b> (事業全体) 1.4 (残事業) 5.5	<b>総費用</b> (残事業)/(事業全体) 49/482億円 (事業費：27/409億円) (維持管理費：22/73億円)					
<b>総便益</b> (残事業)/(事業全体) 272/694億円 (走行時間短縮便益：198/558億円) (走行経費減少便益：69/114億円) (交通事故減少便益：5.0/22億円)	<b>基準年</b> 平成26年					
<b>感度分析の結果（※1）</b> 【事業全体】交通量：B/C=1.3～1.6（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.4～1.4（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=1.4～1.5（事業期間±20%） 【残事業】交通量：B/C=5.0～6.1（交通量 ±10%） 事業費：B/C=5.2～5.8（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=4.8～6.0（事業期間±20%）						
<b>事業の効果等</b>						
①交通混雑の緩和 ・現道の交通が転換することにより、交通混雑が緩和され、旅行速度が向上 ②交通安全性の向上 ・現道の交通が転換することにより、交通混雑が緩和され、交通安全性が向上 ③救急医療活動の支援 ・第三次救急医療施設（久留米大学病院）への救急搬送時間短縮による救命率の向上 ④産業振興の支援 ・当該事業区間沿線に大規模小売店舗が立地 ⑤生活環境の改善 ・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> 久留米市、うきは市で構成される一般国道210号改良促進期成会（会長：久留米市長）等により早期整備の要望を受けている。（平成29年10月）						
<b>県の意見</b> 一般国道210号は、久留米市から筑後北部地域を東西に横断し、大分市に至る広域的な幹線道路であるとともに、沿線地域の生活基盤である。 浮羽バイパスの整備により、地域間交流促進や産業支援の効果が期待されるため、今後も必要な区間の供用を図りながら、計画のとおり事業を継続すべきと考える。						
<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

沿線地域の人口は近年減少傾向。沿線地域の一帯あたりの自動車保有台数は福岡県及び九州全体よりも多い。国道210号現道の交通量は横這い。

事業の進捗状況、残事業の内容等

昭和48年度に事業化、用地進捗率95%、事業進捗率88%（平成29年3月末時点）

昭和58年度～平成19年度：板町北交差点～田主丸中学校北交差点間 延長0.4km（2/4）部分開通

船越小学校北交差点～今川通交差点間 延長8.3km（2/4）部分開通

今川通交差点～百堂坂交差点間 延長1.7km（2/2）部分開通

平成21～25年度：田主丸中学校北交差点～船越小学校北交差点間 延長2.5km（2/4）部分開通

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

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。

※1 前回評価結果を用いて記載したもの。

## 再評価結果（平成30年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局国道・防災課

担当課長名：村山 一弥

<b>事業名</b> 一般国道203号 <small>たくさがどうろ</small> 多久佐賀道路（Ⅰ期）	<b>事業区分</b> 一般国道	<b>事業主体</b> 国土交通省 九州地方整備局		
<b>起終点</b> 自：佐賀県 <small>たくしひがしたくまらおおあざべふ</small> 多久市 東 多久町大字別府 至：佐賀県 <small>おぎし み かつきちょうちようかんだ</small> 小城市 三日月 町 長 神田	<b>延長</b> 5.3km			
<b>事業概要</b> 多久佐賀道路(Ⅰ期)は、広域ネットワークを形成する事により、地域活性化や観光活性化を支援するとともに、交通混雑の緩和等を目的とした事業である。				
H15年度着工準備	H一年度都市計画決定 (H一年度変更)	H一年度用地着手 H一年度工事着手		
全体事業費(※1)	約280億円	事業進捗率 3% 供用済延長 0.0km		
計画交通量(※1)	13,800～22,300台/日			
<b>費用対効果分析結果</b> (※1)	<b>B/C</b> (事業全体) 1.6 (残事業) 1.7	<b>総費用</b> (残事業)/(事業全体) 193/202億円 (事業費：178/187億円) (維持管理費：14/14億円)	<b>総便益</b> (残事業)/(事業全体) 329/329億円 (走行時間短縮便益：267/267億円) (走行経費減少便益：40/40億円) (交通事故減少便益：23/23億円)	<b>基準年</b> 平成26年
<b>感度分析の結果(※1)</b> 【事業全体】交通量：B/C=1.4～1.8 (交通量 ±10%) 事業費：B/C=1.5～1.8 (事業費 ±10%) 事業期間：B/C=1.4～1.9 (事業期間±20%) 【残事業】交通量：B/C=1.5～1.9 (交通量 ±10%) 事業費：B/C=1.6～1.9 (事業費 ±10%) 事業期間：B/C=1.5～2.0 (事業期間±20%)				
<b>事業の効果等</b> ①広域交通ネットワークの形成：周辺の高規格道路（西九州自動車道、九州横断自動車道、有明海沿岸道路）をつなぎ、佐賀県の主要都市である佐賀市と唐津市間の所要時間の短縮 ②交通混雑の緩和：国道203号現道の交通混雑の緩和及び旅行速度の向上 ③交通安全性の向上：国道203号現道の交通が転換することにより、交通混雑が緩和され、交通安全性が向上 ④医療施設までのアクセス改善：第三次救急医療施設（佐賀大学医学部付属病院）への救急搬送の支援及び救急搬送時間短縮による救命率の向上 ⑤生活環境の改善：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> ①佐賀唐津道路多久・佐賀間整備促進期成会（会長：小城市長）、②国道203号佐賀・唐津幹線道路整備促進期成会（会長：唐津市長）により早期整備の要望を受けている。(①、②平成29年11月)				
<b>県の意見</b> 早期整備を強く望んでいるところであり、継続することについては、異議ありません。 佐賀県では、道路整備の方針として、「佐賀県総合計画2015」において、地域や産業の活性化、災害発生時の避難道路、救急搬送道路及び防災機能などの重要な役割を担う「広域幹線道路ネットワークの整備」を重点項目に掲げ、最優先に取り組んでいる。 今回、再評価される多久佐賀道路（Ⅰ期）は、西九州自動車道や有明海沿岸道路と連結する佐賀唐津道路の一部区間であり、広域幹線道路ネットワークを形成する道路と位置付けており、本県の将来の発展に必要な不可欠な道路であり、早期に整備を進めて頂きたい。 引き続き早期整備に向けて、事業促進をお願いしたい。 また、多久佐賀道路（Ⅰ期）と同様に、佐賀唐津道路の一部区間を形成する佐賀道路については、平成28年度に補助事業として新規事業化されたことから、佐賀道路の事業主体である本県と、より一層の調整・連携を深めていただきたい。				
<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

沿線地域の人口は減少傾向。沿線地域の一世帯あたりの自動車保有台数は佐賀県及び九州全体よりも多い。国道203号現道の交通量は横這い。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成15年度に着工準備、用地進捗率0%、事業進捗率3%(平成29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。

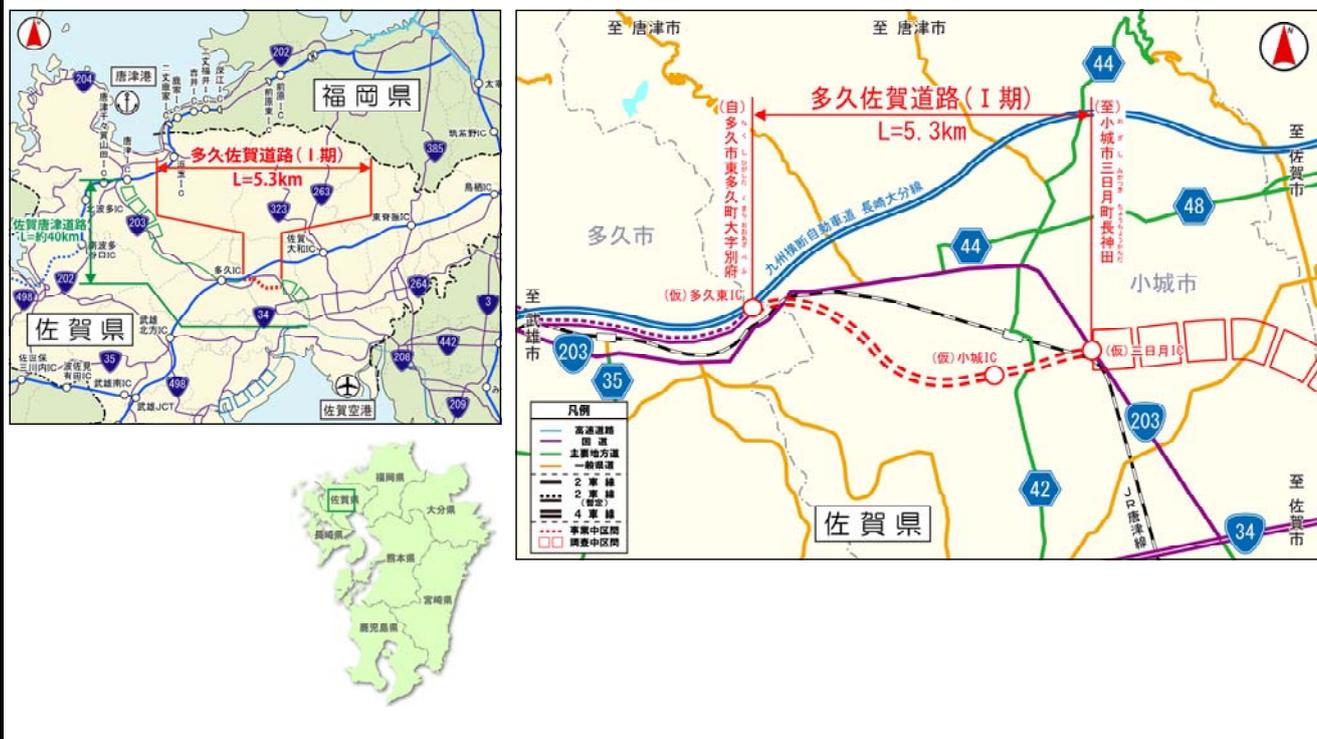
対応方針

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。

※ 1 前回評価結果を用いて記載しているもの。

## 再評価結果（平成30年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・防災課

担当課長名：村山 一弥

<b>事業名</b> 一般国道3号 <small>とすかくふく</small> 鳥栖拡幅	<b>事業区分</b> 一般国道	<b>事業主体</b> 国土交通省 九州地方整備局
<b>起終点</b> 自：佐賀県鳥栖市姫方町 <small>とすしひめかたまち</small> 至：佐賀県鳥栖市酒井西町 <small>とすしきかいにしまち</small>		<b>延長</b> 2.4km
<b>事業概要</b> 鳥栖拡幅は、交通結節点である鳥栖IC付近の交通渋滞の緩和や交通安全性の向上、周辺の開発計画の支援等を目的とした事業である。		
H20年度事業化	H19年度都市計画決定 (H一年度変更)	H25年度用地着手
<b>全体事業費(※1)</b> 約77億円		<b>事業進捗率</b> 33%
		<b>供用済延長</b> 0.0km
<b>計画交通量(※1)</b> 33,000～45,400台/日		
<b>費用対効果分析結果(※1)</b>	<b>B/C</b> (事業全体) 3.3 (残事業) 3.9	<b>総費用</b> (残事業)/(事業全体) 56/66億円 (事業費：52/61億円) (維持管理費：4.9/4.9億円)
		<b>総便益</b> (残事業)/(事業全体) 218/218億円 (走行時間短縮便益：191/191億円) (走行経費減少便益：18/18億円) (交通事故減少便益：9.5/9.5億円)
<b>基準年</b> 平成26年		
<b>感度分析の結果(※1)</b> 【事業全体】交通量：B/C=3.1～3.6 (交通量 ±10%) 事業費：B/C=3.1～3.6 (事業費 ±10%) 事業期間：B/C=3.3～3.3 (事業期間 ±20%)		
【残事業】交通量：B/C=3.6～4.2 (交通量 ±10%) 事業費：B/C=3.5～4.3 (事業費 ±10%) 事業期間：B/C=3.9～3.9 (事業期間 ±20%)		
<b>事業の効果等</b>		
①交通混雑の緩和 ・国道3号の交通混雑の緩和及び旅行速度の向上 ②交通安全性の向上 ・現道の交通混雑が緩和することにより、交通事故が減少し、交通安全性が向上 ③物流効率化の支援 ・交通渋滞の緩和により、当該区間を利用する物流交通の効率化を支援 ④産業振興の支援 ・沿線のグリーン・ロジスティクス・パーク鳥栖に対する企業の進出および雇用の創出 ⑤医療施設までのアクセス改善 ・第三次救急医療施設(久留米大学病院)への救急搬送の支援及び救急搬送時間短縮による救命率の向上 ⑥生活環境の改善 ・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> 鳥栖市をはじめとする4市3町で構成される一般国道3号改良促進期成会(会長：久留米市長)等により早期整備の要望を受けている。(平成29年10月)		
<b>県の意見</b> 早期整備を強く望んでいるところであり、継続することについては、異議ありません。 小さな都市が分散している当県において、地域や産業の活性化のため、有明海沿岸道路、佐賀唐津道路などの広域幹線道路と、これを補完する国道3号、国道34号などで形成される幹線道路ネットワークの整備に取り組んでいる。 国道3号は、県東部地域の主要幹線道路であるが、交通混雑が恒常化し、交通事故も多く発生している。当該整備事業は、交通渋滞の緩和、交通安全性の向上、物流効率化の支援等を目的とされており、交通渋滞や交通事故が解消され、また佐賀県の施策にも寄与することから、引き続き整備を進めていただきたい。 引き続き早期供用に向けて、整備促進をお願いしたい。		

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

沿線地域の人口は増加傾向。沿線地域の一世帯あたりの自動車保有台数は九州全体よりも多い。国道3号現道の交通量は横這い。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成20年度に事業化、用地進捗率39%、事業進捗率33%(平成29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。

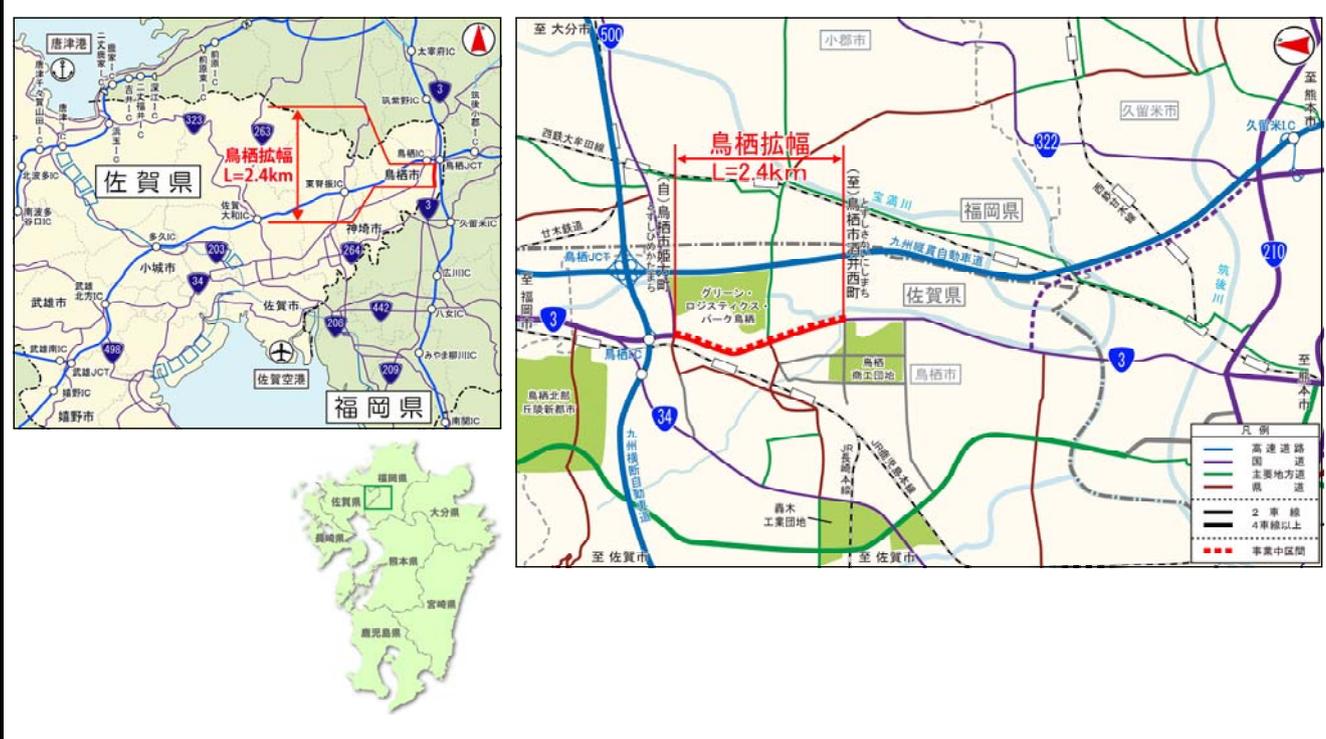
対応方針

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。

※1 前回評価結果を用いて記載しているもの。

## 再評価結果（平成30年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・防災課

担当課長名：村山 一弥

<b>事業名</b> 一般国道34号 <small>たけお</small> 武雄バイパス	<b>事業区分</b> 一般国道	<b>事業主体</b> 国土交通省 九州地方整備局
<b>起終点</b> 自：佐賀県 <small>たけお</small> 武雄市 <small>きたがたちょう</small> 北方町大字志久 至：佐賀県 <small>たけお</small> 武雄市 <small>たけおちょう</small> 武雄町武雄	<b>延長</b> 7.6km	
<b>事業概要</b> 武雄バイパスは、武雄市街地の通過交通を排除し、沿線地域の交通環境の改善等を目的とする事業である。		
S49年度事業化	S55年度都市計画決定 (H一年度変更)	S55年度用地着手
S57年度工事着手		
<b>全体事業費</b> 約250億円	<b>事業進捗率</b> 70%	<b>供用済延長</b> 4.9km
<b>計画交通量</b> 21,600～29,900台/日		
<b>費用対効果分析結果</b> B/C (事業全体) : 2.3 (残事業) : 3.3	<b>総費用</b> (残事業)/(事業全体) 52/540億円 (事業費 : 44/497億円) (維持管理費 : 7.5/42億円)	<b>総便益</b> (残事業)/(事業全体) 169/1,264億円 (走行時間短縮便益 : 145/1,129億円) (走行経費減少便益 : 16/102億円) (交通事故減少便益 : 8.9/33億円)
<b>基準年</b> 平成29年		
<b>感度分析の結果</b> 【事業全体】交通量 : B/C=2.1～2.6 (交通量 ±10%) 事業費 : B/C=2.3～2.4 (事業費 ±10%) 事業期間 : B/C=2.3～2.4 (事業期間±20%)		
【残事業】交通量 : B/C=2.9～3.6 (交通量 ±10%) 事業費 : B/C=3.0～3.6 (事業費 ±10%) 事業期間 : B/C=2.9～3.6 (事業期間±20%)		
<b>事業の効果等</b> ①交通混雑の緩和 ・並行する国道34号現道交通の転換による交通混雑の緩和及び旅行速度の向上 ②交通安全性の向上 ・現道の交通が転換することにより、交通事故が減少し、交通安全性が向上 ③医療施設までのアクセス改善 ・第二次救急医療施設（新武雄病院）への救急搬送の支援及び救急搬送時間短縮による救命率の向上 ④生活環境の改善 ・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> 江北町、大町町、旧北方町（現武雄市）で構成される国道34号（江北町、大町町、武雄市北方町間）バイパス建設促進期成会（会長：大町町長）等により早期整備の要望を受けている。（平成29年11月）		
<b>県の意見</b> 一般国道34号武雄バイパスについては、整備を強く望んでいるところであり、継続することに異議ありません。 小さな都市が分散している当県において、地域や産業の活性化のため、有明海沿岸道路、佐賀唐津道路などの広域幹線道路と、これを補完する国道3号、国道34号などで形成される幹線道路ネットワークの整備に取り組んでいる。 国道34号武雄バイパスと並行する現道については、交通混雑が恒常化し、交通事故も多く発生している。 当該整備箇所は、交通渋滞の緩和、交通安全性の向上等を目的とされており、交通渋滞や交通事故が解消され、また佐賀県の施策にも寄与されることから、引き続き整備を進めていただきたい。 事業の実施にあたっては、コスト削減に努めていただきたい。		
<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

沿線地域の人口は減少傾向。沿線地域の一世帯あたりの自動車保有台数は佐賀県及び九州全体よりも多い。並行する国道34号現道の交通量は約2.3万台/日で推移。

事業の進捗状況、残事業の内容等

昭和49年度に事業化、用地進捗率77%、事業進捗率70%（平成29年度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。  
平成29年度：北方町大崎地先 延長1.4km（2/4）開通予定

施設の構造や工法の変更等

- ・連絡路整備に伴う増
- ・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。

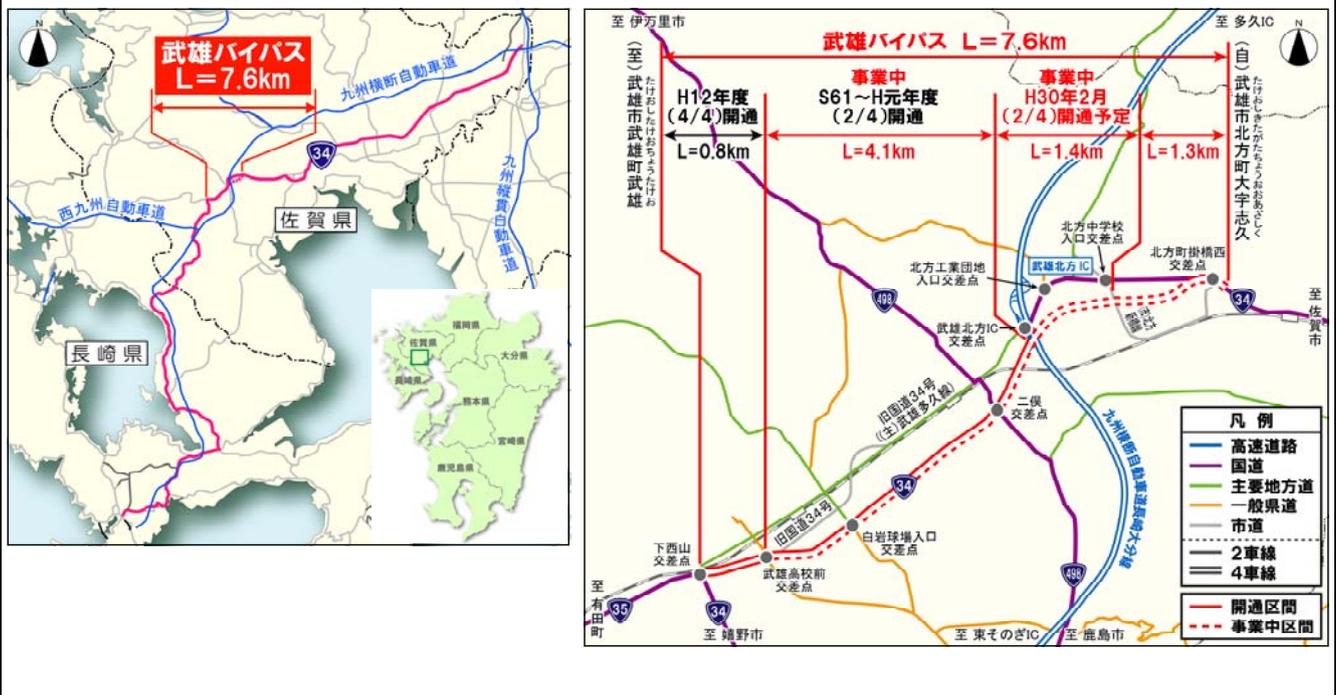
対応方針

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30年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・防災課

担当課長名：村山 一弥

<b>事業名</b> 一般国道205号 <small>はりお</small> 針尾バイパス	<b>事業区分</b> 一般国道	<b>事業主体</b> 国土交通省 九州地方整備局
<b>起終点</b> 自：長崎県佐世保市有福町 至：長崎県佐世保市南風崎町		<b>延長</b> 4.6km
<b>事業概要</b> 針尾バイパスは、交通混雑の緩和や交通安全性の向上、西九州自動車道と佐世保市南部の主要な観光地とのアクセス向上等を目的とした事業である。		
H19年度事業化	S52年度都市計画決定 (H26年度変更)	H19年度用地着手
H19年度工事着手		
全体事業費（※1）	約96億円	事業進捗率 66%
計画交通量（※1）	18,800～33,000台/日	
費用対効果分析結果（※1）	B/C： 事業全体 2.3 残事業 1.7	総費用： 45/109億円 事業費：39/93億円 維持管理費：5.8/16億円
		総便益： 78/248億円 走行時間短縮便益：71/226億円 走行経費減少便益：1.8/9.3億円 交通事故減少便益：5.6/12億円
<b>感度分析の結果（※1）</b> 【事業全体】交通量：B/C=1.8～2.8（交通量 ±10%） 事業費：B/C=2.2～2.4（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=2.3～2.3（事業期間±20%）		
【残事業】交通量：B/C=1.4～2.1（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.6～1.9（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=1.7～1.8（事業期間±20%）		
<b>事業の効果等</b> ①交通混雑の緩和 ・国道205号の交通混雑の緩和及び旅行速度の向上 ②交通安全性の向上 ・当該事業区間の交通死傷事故発生件数の減少 ③観光の支援 ・西九州自動車道（佐世保大塔IC）と観光拠点間及び観光拠点間相互のアクセス性向上 ・観光地までの移動が円滑になり、来訪者の利便性が向上（観光客数の増加、移動の快適性・安全性向上） ④医療施設までのアクセス改善 ・第三次救急医療施設（佐世保市立総合病院）への救急搬送の支援及び救急搬送時間短縮による救命率の向上 ⑤生活環境の改善 ・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> 佐世保市をはじめとする3市4町で構成される東彼杵道路建設促進期成会（会長：佐世保市長）等により早期整備の要望を受けている。（平成29年11月）		
<b>県の意見</b> 一般国道205号は、県北地域と県央・県南地域とを最短距離で結び、一般国道34号などと一体となって本県の幹線ネットワークを構成する重要な路線です。 このうち、針尾バイパスは、佐世保市南部の交通混雑の緩和及び長崎空港と県北地域とのアクセス向上など、物流の効率化や交流人口の拡大、観光振興などに貢献する道路として大いに期待しているところであります。 これまでの整備により、交通混雑の緩和や定時性の向上など整備効果が現れており、地元としても早期の全線完成を待ち望んでいます。 このような状況であることから、事業を継続し、早期の完成に向けて取り組んで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

沿線地域の人口は減少傾向。沿線地域の一世帯あたりの自動車保有台数は増加傾向。事業中区間の交通量は横這い。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成19年度に事業化、用地進捗率99%、事業進捗率66%(平成29年3月末時点)

平成22年度:有福高架橋～小浦橋間 延長1.7km(4/4)部分開通

平成25年度:小浦橋～江上交差点間 延長0.7km(4/4)部分開通

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

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。

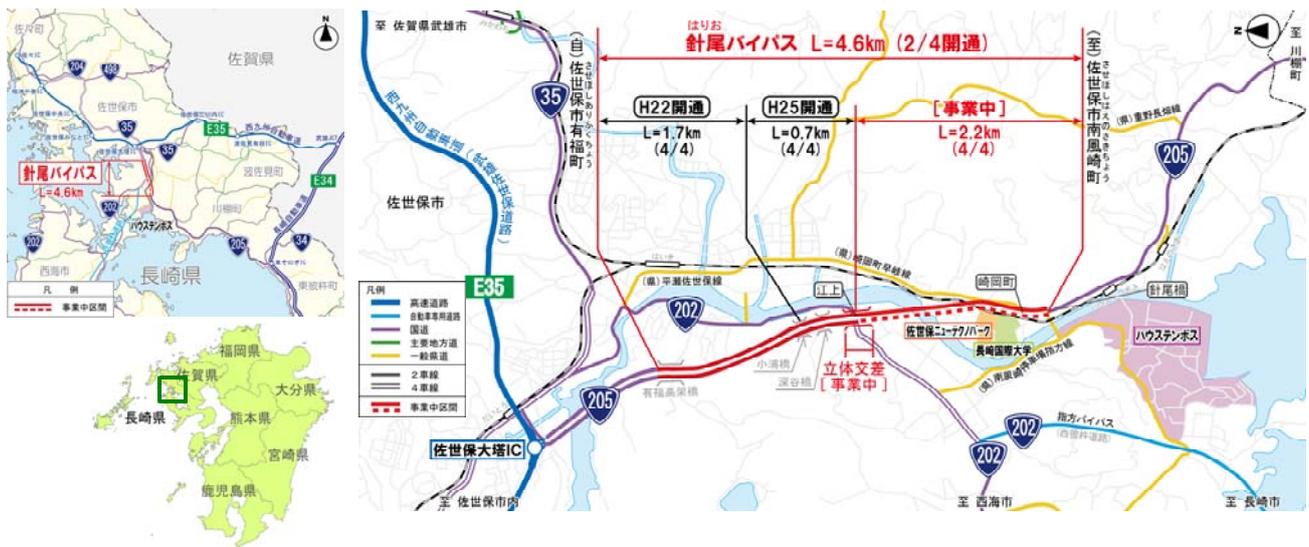
対応方針

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。

※1 前回評価結果を用いて記載したもの。

## 再評価結果（平成30年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・防災課

担当課長名：村山 一弥

<b>事業名</b> 一般国道57号 宇土道路 <small>うとどうろ</small>	<b>事業区分</b> 一般国道	<b>事業主体</b> 国土交通省 九州地方整備局			
<b>起終点</b> 自：熊本県宇土市城塚町 <small>うとしじょうつかまち</small> 至：熊本県宇土市上網田町 <small>うとしかみおうだまち</small>		<b>延長</b> 6.7km			
<b>事業概要</b> 宇土道路は、熊本地域と天草地域の地域間連携の強化、災害に強いネットワークの形成等を目的とした事業である。					
H21年度事業化	H一年度都市計画決定 (H一年度変更)	H26年度用地着手			
<b>全体事業費(※1)</b> ：約257億円		<b>事業進捗率</b> ：7%			
<b>計画交通量(※1)</b> ：13,900台/日		<b>供用済延長</b> ：0.0km			
<b>費用対効果分析結果(※1)</b>	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;"> <b>B/C</b>                      (事業全体)                      1.3                      (残事業)                      1.3                 </td> <td style="text-align: center;"> <b>総費用</b>：(残事業)/(事業全体)                      198/203億円                      (事業費：187/192億円)                      (維持管理費：11/11億円)                 </td> <td style="text-align: center;"> <b>総便益</b>：(残事業)/(事業全体)                      264/264億円                      (走行時間短縮便益：188/188億円)                      (走行経費減少便益：44/44億円)                      (交通事故減少便益：33/33億円)                 </td> </tr> </table>	<b>B/C</b> (事業全体) 1.3 (残事業) 1.3	<b>総費用</b> ：(残事業)/(事業全体) 198/203億円 (事業費：187/192億円) (維持管理費：11/11億円)	<b>総便益</b> ：(残事業)/(事業全体) 264/264億円 (走行時間短縮便益：188/188億円) (走行経費減少便益：44/44億円) (交通事故減少便益：33/33億円)	<b>基準年</b> 平成26年
<b>B/C</b> (事業全体) 1.3 (残事業) 1.3	<b>総費用</b> ：(残事業)/(事業全体) 198/203億円 (事業費：187/192億円) (維持管理費：11/11億円)	<b>総便益</b> ：(残事業)/(事業全体) 264/264億円 (走行時間短縮便益：188/188億円) (走行経費減少便益：44/44億円) (交通事故減少便益：33/33億円)			
<b>感度分析の結果(※1)</b> 【事業全体】交通量：B/C=1.1~1.5 (交通量 ±10%) 事業費：B/C=1.2~1.5 (事業費 ±10%) 事業期間：B/C=1.2~1.4 (事業期間±20%)					
<b>【残事業】交通量</b> ：B/C=1.1~1.6 (交通量 ±10%) <b>事業費</b> ：B/C=1.2~1.6 (事業費 ±10%) <b>事業期間</b> ：B/C=1.2~1.5 (事業期間±20%)					
<b>事業の効果等</b> ①広域交通ネットワークの形成 ・熊本県の「90分構想」実現に貢献するとともに、地域高規格道路熊本天草幹線道路の一部を形成 ②観光産業の支援 ・観光施設へのアクセス向上により、滞在時間の増加や観光客の増加など観光産業の活性化を支援 ③災害に強いネットワークの構築 ・特殊通行規制区間(越波)が存在する国道57号現道の代替機能を確保し、災害に強いネットワークを形成 ④医療施設までのアクセス改善 ・第三次救急医療施設(済生会熊本病院)への救急搬送の支援及び救急搬送時間短縮による救命率の向上 ⑤生活環境の改善 ・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> 天草市をはじめとする5市1町で構成される①熊本天草幹線道路整備促進期成会(会長：天草市長)、宇土市長等により構成される②宇土市長、宇土市議会及び同地域高規格道路促進等対策特別委員会(会長：宇土市長)等により早期整備の要望を受けている。(①平成29年8月、②平成29年11月)					
<b>県の意見</b> 今回意見照会のありました一般国道57号宇土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。 この道路は、県が進める「90分構想」の実現や、災害に強い道路ネットワークの形成等に大きく寄与するものです。 今後、より一層事業を推進し、一日も早い完成をお願いします。					
<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

沿線地域の人口は横這い。沿線地域の一世帯あたりの自動車保有台数は横這い。国道57号（現道）の交通量は横這い。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成21年度に事業化、用地進捗率34%、事業進捗率7%（平成29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。

※1 前回評価結果を用いて記載したものの。