

再評価結果（令和2年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・技術課
担当課長名：奥村 康博

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>一般国道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年度事業化	S53年度都市計画決定 (H30年度変更)	S55年度用地着手	S57年度工事着手		
全体事業費	約700億円	事業進捗率 (平成31年3月末時点)	約60%	供用済延長	6.5km
計画交通量	7,900~33,700台/日				
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 2.9 (残事業) 2.5	総費用 (残事業)/(事業全体) 217/1,140億円 事業費：196/1,065億円 維持管理費：21/75億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 533/3,288億円 走行時間短縮便益：520/3,155億円 走行経費減少便益：9/119億円 交通事故減少便益：4/13億円	基準年	令和元年
感度分析の結果	<p>(事業全体) 交通量：B/C=2.7~3.1 (交通量 ±10%) (残事業) 交通量：B/C=1.6~3.3 (交通量 ±10%) 事業費：B/C=2.8~2.9 (事業費 ±10%) 事業費：B/C=2.2~2.7 (事業費 ±10%) 事業期間：B/C=2.8~2.9 (事業期間±20%) 事業期間：B/C=2.2~2.7 (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"> ・現道等の時間損失の削減が見込まれる ・並行区間の混雑時旅行速度の向上が期待される ・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 ・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 ・高松、松山、高知龍馬空港へのアクセス向上が期待される <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・三島川之江港（重要港湾）へのアクセス向上が期待される <p>③都市の再生</p> <ul style="list-style-type: none"> ・区画整理等の沿道まちづくりと連携している ・四国中央市人口集中地区（DID地区）での事業である ・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 <p>④国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・日常活動圏中心都市へのアクセス向上が期待される <p>⑤個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 ・主要観光地へのアクセス向上が期待される <p>⑥安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・三次医療施設へのアクセス向上が期待される <p>⑦安全な生活環境の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自動車交通が1,000台/12h以上かつ歩行者交通量が100人/日以上での区間での歩道が整備される <p>⑧災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 ・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 				

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 (H27. 11、H28. 11、H29. 7、H29. 11、H30. 11)

・愛媛県知事の意見

対応方針（原案）については異議ありません。現国道11号の渋滞緩和や交通安全の確保を図り、交通ネットワークの基盤となる道路として、地域経済の発展に大きく寄与する重要な道路であることから、引き続きコスト縮減に努めるとともに、早期の全線供用に向けた整備促進をお願いします。

事業評価監視委員会の意見

- ・「事業継続」とする事業者の判断は「妥当」である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・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

- ・用地進捗率約78%、事業進捗率約60%（平成31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
- ・未供用区間について、平成23年9月に国史跡に指定された四国最大級の長方形墳である「宇摩向山古墳」への影響を回避するため平成30年11月に都市計画を変更

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・測量・道路設計を推進中。

施設の構造や工法の変更等

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

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



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

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

再評価結果（令和2年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・技術課
担当課長名：奥村 康博

事業名	一般国道11号 <small>こまつ</small> 小松バイパス		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：愛媛県西条市小松町新屋敷 至：愛媛県西条市小松町安井				延長	7.5km
事業概要	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全長約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もつ重要路線である。 一般国道11号小松バイパスは、一般国道11号西条市バイパス及び主要地方道壬生川新居浜野田線と一体となり、一般国道11号のバイパスとして機能し、いよ小松北IC・いよ小松ICと西条臨海工業団地や東予港とのアクセスが向上するなど、地元産業、経済の活性化に寄与する道路である。					
H3年度事業化	H3年度都市計画決定	H4年度用地着手	H10年度工事着手			
全体事業費	約183億円	事業進捗率 (平成31年3月末時点)	約61%	供用済延長	2.0km	
計画交通量	14,400～22,500台/日					
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.5 (残事業) 3.2	総費用 (残事業)/(事業全体) 87/ 241億円 (事業費：61/ 209億円) (維持管理費：26/ 32億円)	総便益 (残事業)/(事業全体) 278/359億円 (走行時間短縮便益：252/ 327億円) (走行経費減少便益：19/ 25億円) (交通事故減少便益：6.7/ 6.8億円)	基準年 令和元年		
感度分析の結果	(事業全体)交通量：B/C=1.3～1.8 (交通量 ±10%) (残事業)交通量：B/C=2.9～3.9 (交通量 ±10%) 事業費：B/C=1.5～1.5 (事業費 ±10%) 事業費：B/C=3.0～3.4 (事業費 ±10%) 事業期間：B/C=1.4～1.6 (事業期間±20%) 事業期間：B/C=3.1～3.3 (事業期間±20%)					
事業の効果等	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。 ・並行する現道で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。 ・JR壬生川駅、JR伊予西条駅（特急停車駅）へのアクセス向上が期待される。 ・松山空港へのアクセス向上が期待される。 ②物流効率化の支援 ・東予港（重要港湾）へのアクセス向上が期待される。 ・西条市が目指す総合6次産業都市の実現を支援する。 ③都市の再生 ・西条地区の愛媛地域高度技術産業集積活性化計画を支援 ④国土・地域ネットワークの構築 ・日常活動圏中心都市へのアクセス向上が期待される。 ⑤個性ある地域の形成 ・主要観光地へのアクセス向上が期待される。 ⑥安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設へのアクセス向上が期待される。 ⑦災害への備え ・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。 ・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。 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

- ・愛媛県「道路の整備に関するプログラム2018～2027」に位置づけられている。
- ・現道区間の交通安全（歩行者・自動車）向上が期待できる。

関係する地方公共団体等の意見

- ・周辺の自治体である西条市より、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。(H29. 4、H30. 4、R1. 9)
- ・愛媛県知事の見解
対応方針（原案）については異議ありません。本事業は、西条市内の国道11号のバイパスとして臨海工業団地や東予港と市内ICとのアクセスが向上すること、現国道の渋滞緩和や交通安全の確保につながることなど、地元産業、経済の活性化に寄与する重要な道路であることから、引き続きコスト縮減に努めるとともに、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18年5月（主）壬生川新居浜野田線（東予有料道路）延長3.5km 無料化
- ・平成19年2月（主）壬生川新居浜野田線 開通
- ・平成20年3月（一）丹原小松線 開通
- ・平成20年3月（一）南川壬生川停車場線 開通
- (その他)
- ・平成19年4月 大型ショッピングセンター(西条市新田)オープン
- ・平成19年11月 観光エリア(鉄道歴史パーク inSAIJO) オープン

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・用地進捗率約58%、事業進捗率約61%（平成31年3月末時点）
- ・西条市小松町北川～西条市小松町妙口間（延長2.0km）については、平成20年3月までに部分開通

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・調査設計及び西条市小松町新屋敷地区において用地買収推進中。

施設の構造や工法の変更等

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

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

- ・以上の状況を提案すれば、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（令和2年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・技術課
担当課長名：奥村 康博

事業名	一般国道33号 <small>まつやまとかんじょう</small> 松山外環状道路インター <small>ひがし</small> 東線		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：愛媛県松山市北土居 至：愛媛県松山市来住町				延長	2.0km
事業概要	松山外環状道路は、松山環状線の外側に計画された環状道路で松山IC、松山空港、松山港等の広域交通拠点や地域開発拠点とのアクセス向上、市内中心部へ流入する交通分散を目的とした地域高規格道路である。 松山外環状道路の開通により、郊外からは市街地を通過せずに目的地への移動が可能となるため、通過交通の市内流入を減らし、市内の渋滞緩和が期待されている。 一般国道33号松山外環状道路インター東線は、自動車専用道路部は国土交通省、一般道路部は国土交通省、松山市が協同で整備を推進している。					
H30年度事業化	H2年度都市計画決定 (H15, 29年度変更)		-		-	
全体事業費	約370億円	事業進捗率 (平成31年3月末時点)	約1%	供用済延長	0.0km	
計画交通量	28,600～45,000台/日					
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 2.0 (2.4) (残事業) 2.4 (2.5)	総費用 (残事業)/(事業全体) 537/852億円 (事業費：511/824億円) (維持管理費：25/27億円)	総便益 (残事業)/(事業全体) 1,313/1,689億円 (走行時間短縮便益：1,158/1,483億円) (走行経費減少便益：111/150億円) (交通事故減少便益：44/56億円)	基準年 令和元年		
感度分析の結果	(事業全体) 交通量：B/C=1.6～2.4 (交通量 ±10%) (残事業) 交通量：B/C=1.9～3.0 (交通量 ±10%) 事業費：B/C=1.9～2.1 (事業費 ±10%) 事業費：B/C=2.2～2.7 (事業費 ±10%) 事業期間：B/C=1.9～2.1 (事業期間 ±20%) 事業期間：B/C=2.3～2.6 (事業期間 ±20%)					
事業の効果等	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。 ・現道区間の混雑時旅行速度の向上が期待される。 ・現道を運行している路線バス等の所要時間が短縮し、定時性の向上が見込まれる。 ・松山空港へのアクセス向上が期待される。 ②物流効率化の支援 ・松山港（重要港湾）へのアクセス向上が期待される。 ③都市の再生 ・「愛媛県広域道路整備基本計画」で位置付けられた環状道路。 ④国土・地域ネットワークの構築 ・地域高規格道路 松山外環状道路の一部を構成。 ・日常活動圏中心都市へのアクセス向上が期待される。 ⑤個性ある地域の形成 ・地域再生計画（道後温泉の賑わい創出等）に基づく松山市の観光振興施策を支援する。 ・主要観光地へのアクセス向上が期待される。 ⑥安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設へのアクセス向上が期待される。 ⑦災害への備え ・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。 ⑧地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑨生活環境の改善・保全 ・NOX排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。					

⑩その他

- ・愛媛県「道路の整備に関するプログラム2018～2027」に位置付けられている。
- ・松山広域都市計画区域マスタープラン、第六次愛媛県長期計画「愛媛の未来づくりプラン」に位置付けられている。
- ・南海トラフ地震発生時における迅速な輸送・救援を支援する。

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

・松山都市圏道路整備促進期成同盟会、道路整備促進期成同盟会愛媛地方協議会などから、本事業の整備促進について、積極的な要望活動が続けられている。

愛媛県知事の意見：

・対応方針(原案)については異議ありません。松山外環状道路空港線およびインター東線については、松山ICと国道11号や松山臨海部とのアクセス向上、松山市内の渋滞緩和などにより、人流・物流の効率化が図られ、観光の振興や地域産業の活性化等に資する重要な道路であることから、引き続きコスト縮減に努め、早期供用に向けた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30年8月 (仮称) 東温スマートインターチェンジ新規事業化 (その他)
- ・平成31年3月 松山空港 立体駐車場増設
- ・令和元年7月 松山空港 松山-台北線就航

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・用地進捗率0%、事業進捗率約1% (平成31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

- ・早期の用地買収着手を目指し、調査設計を推進。

施設の構造や工法の変更等

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

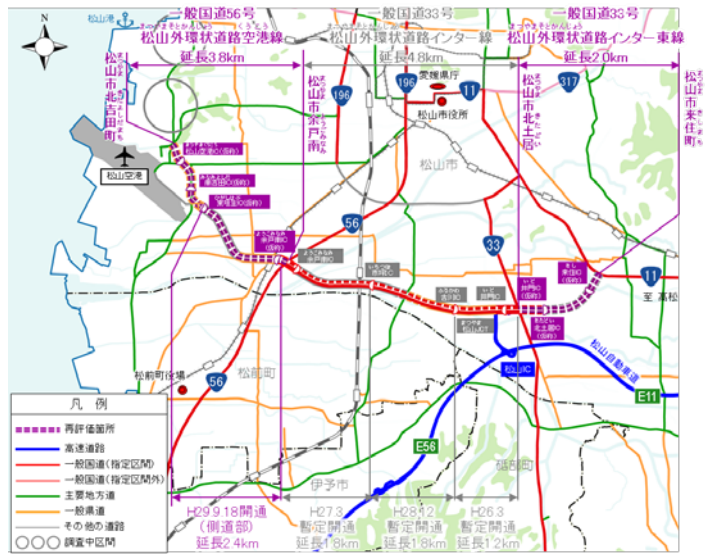
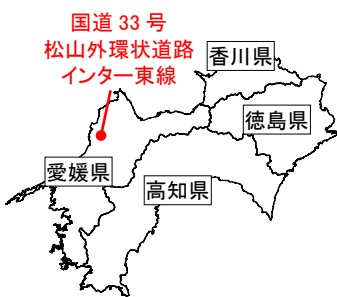
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



※ 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（令和2年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・技術課

担当課長名：奥村 康博

事業名	一般国道56号 <small>まつやまとかんじょう</small> 松山外環状道路空港線 <small>くこう</small>		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：愛媛県松山市余戸南 <small>まつやましようこみなみ</small> 至：愛媛県松山市北吉田町 <small>まつやましきたよしだまち</small>			延長	3.8km	
事業概要	<p>松山外環状道路は、松山環状線の外側に計画された環状道路で松山IC、松山空港、松山港等の広域交通拠点や地域開発拠点とのアクセス向上、市内中心部へ流入する交通分散を目的とした地域高規格道路である。</p> <p>松山外環状道路の開通により、郊外からは市街地を通過せずに目的地への移動が可能となるため、通過交通の市内流入を減らし、市内の渋滞緩和が期待されている。</p> <p>一般国道56号松山外環状道路空港線は、自動車専用道路部は国土交通省、一般道路部は国土交通省、愛媛県、松山市が協同で整備を推進している。</p>					
H20年度事業化	H19年度都市計画決定		H23年度用地着手		H25年度工事着手	
全体事業費	約589億円		事業進捗率	約48%	供用済延長	0.0km
			(平成31年3月末時点)			
計画交通量	18,200～28,100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) 2.0	(残事業)/(事業全体) 537/852億円	(残事業)/(事業全体) 1,313/1,689億円	令和元年		
	(1.9)	事業費：511/824億円	走行時間短縮便益：1,158/1,483億円			
	(残事業) 2.4	維持管理費：25/27億円	走行経費減少便益：111/150億円			
	(2.5)		交通事故減少便益：44/56億円			
感度分析の結果	<p>(事業全体) 交通量：B/C=1.6～2.4 (交通量 ±10%) (残事業) 交通量：B/C=1.9～3.0 (交通量 ±10%)</p> <p>事業費：B/C=1.9～2.1 (事業費 ±10%) 事業費：B/C=2.2～2.7 (事業費 ±10%)</p> <p>事業期間：B/C=1.9～2.1 (事業期間±20%) 事業期間：B/C=2.3～2.6 (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"> ・現道等の時間損失の削減が見込まれる。 ・現道区間の混雑時旅行速度の向上が期待される。 ・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。 ・松山空港へのアクセス向上が期待される。 <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・松山港（重要港湾）へのアクセス向上が期待される。 <p>③都市の再生</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「愛媛県広域道路整備基本計画」で位置付けられた環状道路。 <p>④国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域高規格道路 松山外環状道路の一部を構成。 ・日常活動圏中心都市へのアクセス向上が期待される。 <p>⑤個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域再生計画（道後温泉の賑わい創出等）に基づく松山市の観光振興施策を支援する。 ・主要観光地へのアクセス向上が期待される。 <p>⑥安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・三次医療施設へのアクセス向上が期待される。 <p>⑦災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 <p>⑧地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出量の削減が見込まれる。 <p>⑨生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・松山都市圏幹線道路懇談会において景観検討を展開。 <p>⑩その他</p> <ul style="list-style-type: none"> ・愛媛県「道路の整備に関するプログラム2018～2027」に位置付けられている。 					

- ・松山広域都市計画区域マスタープラン、第六次愛媛県長期計画「愛媛の未来づくりプラン」に位置付けられている。
- ・南海トラフ巨大地震発生時における迅速な輸送・救援を支援する。

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

- ・松山都市圏道路整備促進期成同盟会、道路整備促進期成同盟会愛媛地方協議会などから、本事業の整備促進について、積極的な要望活動が続けられている。

愛媛県知事の意見：

- ・対応方針（原案）については異議ありません。松山外環状道路空港線およびインター東線については、松山ICと国道11号や松山臨海部とのアクセス向上、松山市内の渋滞緩和などにより、人流・物流の効率化が図られ、観光の振興や地域産業の活性化等に資する重要な道路であることから、引き続きコスト縮減に努め、早期供用に向けた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30年8月（仮称）東温スマートインターチェンジ新規事業化（その他）
- ・平成29年4月 松山港外港地区新ふ頭水深13m岸壁 供用開始
- ・平成29年11月 松山空港 松山－ソウル線就航
- ・平成31年3月 松山空港 立体駐車場増設
- ・令和元年7月 松山空港 松山－台北線就航

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・用地進捗率約89%、事業進捗率約48%（平成31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

- ・現在調査設計、用地買収、橋梁工事を推進中。

施設の構造や工法の変更等

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

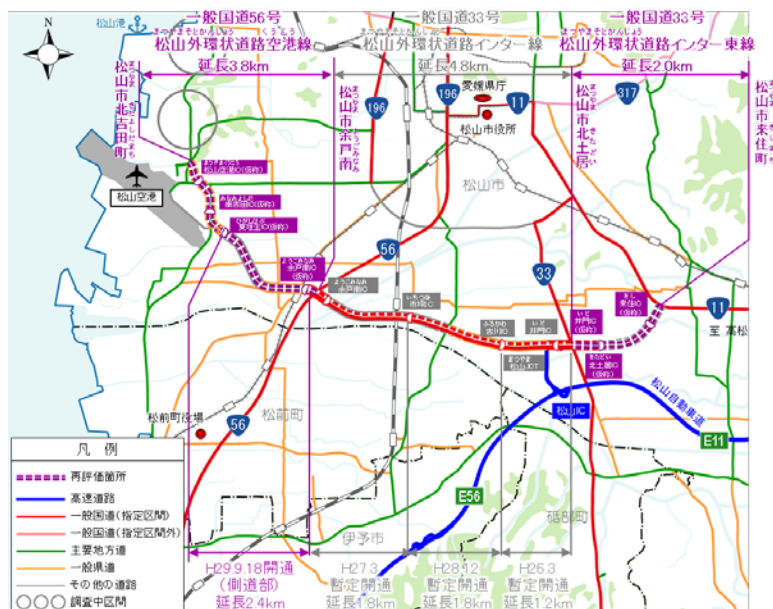
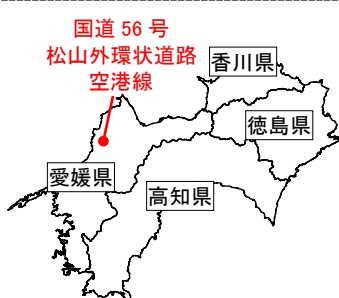
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



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

再評価結果（令和2年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局国道・技術課
担当課長名：奥村 康博

事業名 ：一般国道55号 <small>あきどうろ</small> 安芸道路	事業区分 ：一般国道	事業主体 ：国土交通省 四国地方整備局														
起終点 ：自：高知県安芸市伊尾木 至：高知県安芸市馬ノ丁	延長 ：5.8km															
事業概要 ： <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>																
H24年度事業化	H23年度都市計画決定	H28年度用地着手														
R1年度工事着手																
全体事業費	約279億円	事業進捗率														
	(平成31年3月末時点)	約7%														
		供用済延長														
		0.0km														
計画交通量	8,500～11,200台/日															
費用対効果分析結果	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;">B/C</td> <td style="text-align: center;">1.4</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(事業全体)</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(残事業)</td> <td style="text-align: center;">1.5</td> </tr> </table>	B/C	1.4	(事業全体)		(残事業)	1.5	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;">総費用</td> <td style="text-align: center;">(残事業)/(事業全体)</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">217/243億円</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(事業費)</td> <td style="text-align: center;">200/227億円</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(維持管理費)</td> <td style="text-align: center;">16/16億円</td> </tr> </table>	総費用	(残事業)/(事業全体)	217/243億円		(事業費)	200/227億円	(維持管理費)	16/16億円
B/C	1.4															
(事業全体)																
(残事業)	1.5															
総費用	(残事業)/(事業全体)															
217/243億円																
(事業費)	200/227億円															
(維持管理費)	16/16億円															
	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;">総便益</td> <td style="text-align: center;">(残事業)/(事業全体)</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">333/333億円</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(走行時間短縮便益)</td> <td style="text-align: center;">300/300億円</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(走行経費減少便益)</td> <td style="text-align: center;">22/ 22億円</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(交通事故減少便益)</td> <td style="text-align: center;">11/ 11億円</td> </tr> </table>	総便益	(残事業)/(事業全体)	333/333億円		(走行時間短縮便益)	300/300億円	(走行経費減少便益)	22/ 22億円	(交通事故減少便益)	11/ 11億円	基準年 ：令和元年				
総便益	(残事業)/(事業全体)															
333/333億円																
(走行時間短縮便益)	300/300億円															
(走行経費減少便益)	22/ 22億円															
(交通事故減少便益)	11/ 11億円															
感度分析の結果 ： <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">(事業全体) 交通量変動：B/C= 1.1～1.6 (交通量 ±10%)</td> <td style="width: 50%;">(残事業) B/C= 1.3～1.8 (交通量 ±10%)</td> </tr> <tr> <td>事業費変動：B/C= 1.3～1.5 (事業費 ±10%)</td> <td>B/C= 1.4～1.7 (事業費 ±10%)</td> </tr> <tr> <td>事業期間変動：B/C= 1.3～1.4 (事業期間±20%)</td> <td>B/C= 1.5～1.6 (事業期間±20%)</td> </tr> </table>			(事業全体) 交通量変動：B/C= 1.1～1.6 (交通量 ±10%)	(残事業) B/C= 1.3～1.8 (交通量 ±10%)	事業費変動：B/C= 1.3～1.5 (事業費 ±10%)	B/C= 1.4～1.7 (事業費 ±10%)	事業期間変動：B/C= 1.3～1.4 (事業期間±20%)	B/C= 1.5～1.6 (事業期間±20%)								
(事業全体) 交通量変動：B/C= 1.1～1.6 (交通量 ±10%)	(残事業) B/C= 1.3～1.8 (交通量 ±10%)															
事業費変動：B/C= 1.3～1.5 (事業費 ±10%)	B/C= 1.4～1.7 (事業費 ±10%)															
事業期間変動：B/C= 1.3～1.4 (事業期間±20%)	B/C= 1.5～1.6 (事業期間±20%)															
事業の効果等 ： <p>南海トラフ地震発生時における緊急輸送路の確保、第三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。</p> <ol style="list-style-type: none"> ①円滑なモビリティの確保 <ul style="list-style-type: none"> ・現道等の時間損失の削減が見込まれる ・現道等の旅行速度の向上が見込まれる ・現道等の混雑緩和による定時性の確保など路線バスの利便性向上が見込まれる ・JR後免駅（特急停車駅）へのアクセス向上が見込まれる ・高知龍馬空港へのアクセス向上が見込まれる ②物流効率化の支援 <ul style="list-style-type: none"> ・JA土佐あき安田支所唐浜集出荷場と高知園芸流通センター間の時間短縮が見込まれる ・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 ③国土・地域ネットワークの構築 <ul style="list-style-type: none"> ・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 ・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 ・日常活動圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる ④個性ある地域の形成 <ul style="list-style-type: none"> ・「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 ・高知県東部地域への観光アクセス向上 ⑤安全で安心できるくらしの確保 <ul style="list-style-type: none"> ・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 ⑥災害への備え <ul style="list-style-type: none"> ・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

・事業継続に異議はありません。四国8の字ネットワークを構成する一般国道55号安芸道路は、県中央部と東部地域とをつなぐ唯一の幹線道路の代替機能を担い、県東部地域において災害に強い道路ネットワークを構築し、発生の可能性が高まる南海トラフ地震をはじめ自然災害への備えを高めるために不可欠な道路です。これに加え、中芸地域の日本遺産をはじめとする重要な観光資源を活かした交流人口の拡大等にも資する重要な道路です。このため、国においては早期の開通に向け、より一層の事業進捗をお願いします。

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

- ・用地取得率約39%、事業進捗率約7%（平成31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

- ・早期開通を目指し、調査・設計、用地買収を推進するとともに、今年度より工事に着手する。

施設の構造や工法の変更等

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

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



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

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

再評価結果（令和2年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局国道・技術課

担当課長名：奥村 康博

事業名 一般国道3号 <small>おかがき</small> 岡垣バイパス	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>おんが</small> 遠賀郡 <small>おかがきまちやまだ</small> 岡垣町山田 至：福岡県 <small>むなかつ</small> 宗像市 <small>たけまる</small> 武丸	延長 4.0km																					
事業概要 岡垣バイパスは国道3号の2車線区間を4車線化することにより交通ボトルネックを解消し、信頼性の高い物流ネットワークの構築、交通安全性の向上等を目的とした事業である。																						
H30年度事業化	S49年度都市計画決定 (H-年度変更)	H-年度用地着手																				
H30年度工事着手																						
全体事業費	約67億円	事業進捗率 約7%																				
	(平成31年3月末時点)	供用済延長 0.0km																				
計画交通量 41,900～43,900台/日																						
費用対効果分析結果	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 20%; text-align: center;"> B/C (事業全体) </td> <td style="width: 20%; text-align: center;"> 1.8 </td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;"> (残事業) </td> <td style="text-align: center;"> 2.0 </td> </tr> </table>	B/C (事業全体)	1.8	(残事業)	2.0	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 30%; text-align: center;"> 総費用 (残事業)/(事業全体) </td> <td style="width: 30%; text-align: center;"> 58/66億円 </td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;"> (事業費) </td> <td style="text-align: center;"> 50/58億円 </td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;"> (維持管理費) </td> <td style="text-align: center;"> 8.0/8.0億円 </td> </tr> </table>	総費用 (残事業)/(事業全体)	58/66億円	(事業費)	50/58億円	(維持管理費)	8.0/8.0億円	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 30%; text-align: center;"> 総便益 (残事業)/(事業全体) </td> <td style="width: 30%; text-align: center;"> 115/115億円 </td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;"> (走行時間短縮便益) </td> <td style="text-align: center;"> 88/88億円 </td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;"> (走行経費減少便益) </td> <td style="text-align: center;"> 19/19億円 </td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;"> (交通事故減少便益) </td> <td style="text-align: center;"> 7.6/7.6億円 </td> </tr> </table>	総便益 (残事業)/(事業全体)	115/115億円	(走行時間短縮便益)	88/88億円	(走行経費減少便益)	19/19億円	(交通事故減少便益)	7.6/7.6億円	基準年 令和元年
B/C (事業全体)	1.8																					
(残事業)	2.0																					
総費用 (残事業)/(事業全体)	58/66億円																					
(事業費)	50/58億円																					
(維持管理費)	8.0/8.0億円																					
総便益 (残事業)/(事業全体)	115/115億円																					
(走行時間短縮便益)	88/88億円																					
(走行経費減少便益)	19/19億円																					
(交通事故減少便益)	7.6/7.6億円																					
感度分析の結果																						
【事業全体】交通量 : B/C=1.8～2.1 (交通量 ±10%) 【残事業】交通量 : B/C=2.0～2.1 (交通量 ±10%) 事業費 : B/C=1.6～1.9 (事業費 ±10%) 事業費 : B/C=1.8～2.2 (事業費 ±10%) 事業期間 : B/C=1.7～1.8 (事業期間±20%) 事業期間 : B/C=1.9～2.1 (事業期間±20%)																						
事業の効果等																						
①交通安全性の向上 ・4車線化の整備により、対面通行区間の解消に伴う交通事故が減少し、道路利用者の安全・安心の確保が期待される。																						
②信頼性の高いネットワークの構築 ・片側2車線の信頼性の高いネットワークの構築により、事故等による交通規制のリスクが軽減され、物流の速達性、定時性が確保されることで地域経済活動の支援が期待される。																						
③交通混雑の緩和 ・山田ランプ及び野間ランプのフルランプ化により、バイパスに並行する県道利用から岡垣バイパス利用へ交通の転換が促され、並行する県道区間の混雑緩和が期待される。																						
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(CO2, NO2, SPM削減)。																						
関係する地方公共団体等の意見																						
岡垣町をはじめとする2市3町で構成される国道3号岡垣バイパス4車線化整備促進期成会（会長：岡垣町長）により早期整備の要望を受けている。（令和元年7月、10月）																						
県の意見：																						
一般国道3号は、北九州都市圏と福岡都市圏を結び、北部九州地域の人流・物流を支える重要な幹線道路である。本道路の整備は、北部九州地域の発展に大きな弾みをつけ、更には地域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）」のとおり事業を継続すべきと考える。																						
今後も、関係機関との連絡調整を行い、円滑な事業執行に努めていただくとともに、本事業が早期に完了するように事業の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

岡垣町の人口は横這い。一世帯あたりの自動車保有台数は福岡県・九州全体より高い。交通量は約3万台/日で推移している。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成30年度に事業化、用地進捗率100%、事業進捗率約7%（平成31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

野間ランプ・山田ランプのフルランプ化。トンネル坑口部付近の切羽・天端の安定、前方地山の緩み防止対策の追加。

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

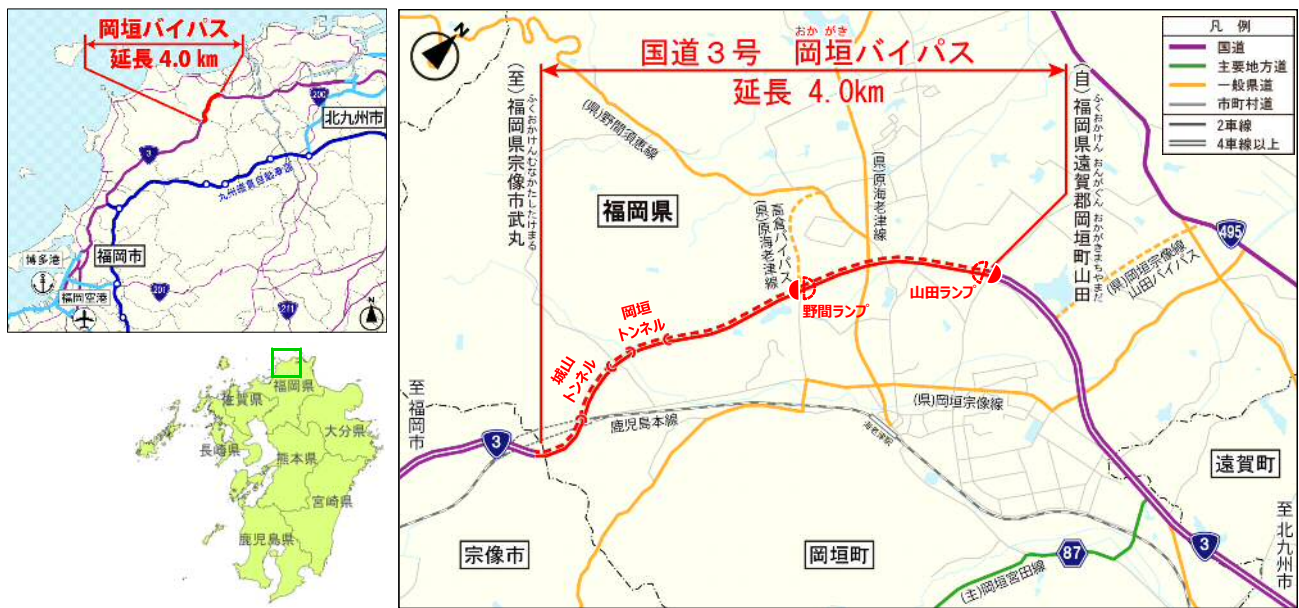
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



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

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

再評価結果（令和2年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・技術課

担当課長名：奥村 康博

事業名 一般国道3号 <small>くろさき</small> 黒崎バイパス	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：福岡県北九州市八幡東区西本町 至：福岡県北九州市八幡西区陣原	延長 5.8km								
事業概要 黒崎バイパスは国道3号の交通混雑緩和等を図るとともに、都市高速道路と接続した広域的なネットワークを形成し、地域産業活性化を目的とした事業である。									
H3年度事業化	H2年度都市計画決定 (H14年度、H25年度変更)	H5年度用地着手							
全体事業費	約875億円	事業進捗率 (平成31年3月末時点)							
	約90%	供用済延長 5.2km							
計画交通量 27,900～53,900台/日									
費用対効果分析結果	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 20%; text-align: center;"> B/C (事業全体) </td> <td style="width: 20%; text-align: center;"> 1.2 </td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;"> (残事業) </td> <td style="text-align: center;"> 8.1 </td> </tr> </table>	B/C (事業全体)	1.2	(残事業)	8.1	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 30%;"> 総費用 (残事業)/ (事業全体) 78/1,302億円 事業費：74/1,273億円 維持管理費：4.2/29億円 </td> <td style="width: 30%;"> 総便益 (残事業)/ (事業全体) 630/1,542億円 走行時間短縮便益：568/1,459億円 走行経費減少便益：58/79億円 交通事故減少便益：3.7/4.0億円 </td> <td style="width: 40%;"> 基準年 令和元年 </td> </tr> </table>	総費用 (残事業)/ (事業全体) 78/1,302億円 事業費：74/1,273億円 維持管理費：4.2/29億円	総便益 (残事業)/ (事業全体) 630/1,542億円 走行時間短縮便益：568/1,459億円 走行経費減少便益：58/79億円 交通事故減少便益：3.7/4.0億円	基準年 令和元年
B/C (事業全体)	1.2								
(残事業)	8.1								
総費用 (残事業)/ (事業全体) 78/1,302億円 事業費：74/1,273億円 維持管理費：4.2/29億円	総便益 (残事業)/ (事業全体) 630/1,542億円 走行時間短縮便益：568/1,459億円 走行経費減少便益：58/79億円 交通事故減少便益：3.7/4.0億円	基準年 令和元年							
感度分析の結果 【事業全体】交通量：B/C=1.2～1.3（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.1～1.3（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=1.2～1.3（事業期間±20%）									
【残事業】交通量：B/C=7.8～8.3（交通量 ±10%） 事業費：B/C=7.4～8.8（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=7.7～8.4（事業期間±20%）									
事業の効果等									
①交通混雑の緩和 ・交通分担が図られ、並行する国道3号の更なる交通混雑の緩和や走行性の向上が期待される。									
②交通安全性の向上 ・並行する国道3号の交通量が転換することで、交通渋滞に起因していると想定される追突事故が減少し、交通安全性の向上が期待される。									
③地域産業の支援 ・都市高速道路と一体的な広域ネットワークを形成する黒崎バイパスの整備は、更なる企業立地の促進や輸送時間の短縮による物流の効率化が図られ、地域産業の活性化が期待される。									
④救急医療活動の支援 ・搬送時間の短縮による救命率の向上など住民の安全・安心の確保が期待される。									
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(CO2, NO2, SPM削減)。									
関係する地方公共団体等の意見 北九州市をはじめとする一般会員27団体、特別会員30名で構成される国道3号黒崎バイパス建設促進期成会（会長：(株)安川電機特別顧問）により早期整備の要望を受けている。（令和元年11月）									
市の意見 一般国道3号黒崎バイパスの道路事業は、企業活動を支援する物流の効率化や交通混雑の緩和など、本市の産業振興や安全で快適な地域環境の改善に必要な事業です。本バイパスが全線供用することにより、その効果が最大限発揮されることから、事業を継続していただくとともに、早期全線供用に向けて整備の促進をお願いします。									
事業評価監視委員会の意見 審議の結果、事業継続。									

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

北九州市の人口は減少傾向。一世帯あたりの自動車保有台数は横這い。国道3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

平成3年度に事業化、用地進捗率約99%、事業進捗率約90%（平成31年3月末時点）

平成20年度：黒崎北ランプ～陣原ランプ間 延長2.9km（2/4）部分開通

平成23年度：前田ランプ～皇后崎ランプ間 延長2.9km（4/4）開通

平成24年度：東田ランプ～前田ランプ間 延長0.9km（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

跨線橋上部工の架設計画変更に伴う機材変更、大型機材導入に伴うクレーン組立・架設ヤード整備の追加、盛土工法の見直し。

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

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



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

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

再評価結果（令和2年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・技術課

担当課長名：奥村 康博

事業名 一般国道208号 <small>おおかわ さ が</small> 大川佐賀道路	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：福岡県大川市大字大野島 至：佐賀県佐賀市嘉瀬町	延長 9.0km		
事業概要 大川佐賀道路は、地域高規格道路「有明海沿岸道路」の一部を形成し、地域間の連携及び交流の促進を支援するとともに、並行する国道208号の交通混雑の緩和等を目的とした事業である。			
H13年度事業化	H19年度都市計画決定 (H一年度変更)	H24年度用地着手	H27年度工事着手
全体事業費 約898億円	事業進捗率 約24% <small>(平成31年3月末時点)</small>	供用済延長 0.0km	
計画交通量 32,500～40,500台/日			
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 2.1 (残事業) 3.1	総費用 (残事業)/(事業全体) 532/796億円 (事業費：505/768億円) (維持管理費：27/27億円)	総便益 (残事業)/(事業全体) 1,659/1,659億円 (走行時間短縮便益：1,349/1,349億円) (走行経費減少便益：192/192億円) (交通事故減少便益：118/118億円)
基準年 令和元年			
感度分析の結果 【事業全体】交通量：B/C=1.9～2.3 (交通量 ±10%) 事業費：B/C=2.0～2.2 (事業費 ±10%) 事業期間：B/C=2.0～2.3 (事業期間±20%)			
【残事業】交通量：B/C=2.8～3.4 (交通量 ±10%) 事業費：B/C=2.8～3.4 (事業費 ±10%) 事業期間：B/C=2.9～3.4 (事業期間±20%)			
事業の効果等			
①広域交通ネットワークの形成 ・三池港IC(福岡県)～(仮)白石IC(佐賀県)間の所要時間の短縮により、沿岸8都市間の連携・交流を促進し、沿岸地域全体の経済活性化を実現			
②交通混雑の緩和 ・国道208号現道の交通混雑緩和及び旅行速度の向上			
③交通安全性の向上 ・国道208号現道の交通が転換することで、交通渋滞が緩和され、交通安全性が向上			
④医療施設までのアクセス改善 ・第三次医療施設(佐賀大学医学部附属病院)への救急搬送時間短縮による救命率の向上			
⑤広域的な観光活動の支援 ・佐賀空港から観光拠点へのアクセス性向上及び観光拠点間の結びつき強化による更なる観光客数の増加			
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(CO2,NO2,SPM削減)			
関係する地方公共団体等の意見 佐賀市をはじめとする3市1町等で構成される有明海沿岸道路建設促進佐賀県期成会(会長：佐賀市長)等により早期整備の要望を受けている。(平成30年8月)			
県の意見 (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。 今後もコスト縮減に努めていただくとともに、本事業が早期に完了するように事業の推進をお願いしたい。			

(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。

小さな都市が各地に点在する分散型県土を形成している当県において、地域資源を活かした産業振興等を推進するためには、広域的な幹線道路ネットワークの整備が不可欠と考えており、有明海沿岸道路、佐賀唐津道路、西九州自動車道、国道498号の4つの幹線道路の整備を重点項目に挙げて、最優先に取り組んでいる。

有明海沿岸道路は、福岡県大牟田市から鹿島市に至る重要な道路と認識しており、供用区間の延伸に伴い、九州佐賀国際空港の利用者数が6年連続で過去最高を更新するなど効果が現れている。

大川佐賀道路の整備が促進されることにより、有明海沿岸地域の連携が強化され、更なる人・モノの交流が促進されると期待しており、また、県としても佐賀唐津道路と接続するエリア(Tゾーン)を重点的に取り組みたいと考えていることから、大川佐賀道路の全線について、早期に整備を進めていただきたい。

今後ともコスト縮減に努めていただくとともに、早期整備に努めていただきたい。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、事業継続。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

沿線地域の人口は減少傾向。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高い。国道208号現道の交通量は約2万台/日で推移。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成13年度に事業化、用地進捗率約51%、事業進捗率約24% (平成31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

橋梁上部工のベント基礎見直し、盛土材料の見直し、用地買収後の追加地質調査による支持層の見直し及び液状化対策の追加、地盤改良における小型改良機の活用

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

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



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

※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（令和2年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・技術課

担当課長名：奥村 康博

事業名	一般国道497号 伊万里道路 <small>い ま り</small>	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：佐賀県伊万里市南波多町府招 至：佐賀県伊万里市東山代町長浜 <small>い ま り み な み は た ち ょ う ふ ま ね き い ま り ひ が し や ま し ろ ち ょ う な が は ま</small>			延長	6.6km
事業概要 西九州自動車道の一部を構成し、地域間の連携を図り、企業進出や観光振興による地域の活性化に寄与するとともに、コンテナ貨物輸送を含めた物流の効率化を図ることを目的とした事業である。					
H7年度事業化	H18年度都市計画決定 (H-年度変更)	H22年度用地着手	H28年度工事着手		
全体事業費	約339億円	事業進捗率 (平成31年3月末時点)	約31%	供用済延長	0.0km
計画交通量	19,500～22,100台/日				
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.6 (残事業) 2.4	総費用 (残事業)/(事業全体) 199/308億円 〔事業費：178/286億円 維持管理費：22/22億円〕	総便益 (残事業)/(事業全体) 488/488億円 〔走行時間短縮便益：407/407億円 走行経費減少便益：54/54億円 交通事故減少便益：27/27億円〕	基準年 令和元年	
感度分析の結果					
【事業全体】交通量：B/C=1.3～1.8（交通量 ±10%）		【残事業】交通量：B/C=2.0～2.8（交通量 ±10%）			
事業費：B/C=1.5～1.7（事業費 ±10%）		事業費：B/C=2.2～2.7（事業費 ±10%）			
事業期間：B/C=1.3～1.7（事業期間 ±20%）		事業期間：B/C=2.1～2.7（事業期間 ±20%）			
事業の効果等					
①広域交通ネットワークの形成					
・九州北西部の地域経済活性化に大きく寄与する。					
・沿線には玄海原子力発電所があり、緊急時の避難路として設定されているほか、災害時には九州横断自動車道とダブルネットワークを形成する。					
②地域経済の活性化					
・更なる企業進出と雇用の創出による地域経済の活性化が期待される。					
③観光振興の支援					
・市外と伊万里市との連絡や伊万里市内の交通利便性が向上することで、更なる観光振興・観光産業の活性化に寄与することが期待される。					
④物流の効率化					
・伊万里市～福岡市の所要時間が短縮し、「シリコンウェーハ」製造で世界2位のシェアを持つ企業の主要工場など、伊万里団地・長浜C団地から福岡方面への物流の効率化が期待される。					
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(CO2, NO2, SPM削減)					

関係する地方公共団体等の意見

唐津市・伊万里市をはじめとする8市4町で構成される①西九州自動車道建設促進期成会(会長：伊万里市長)、西九州自動車道の沿線3県や福岡市及び関係道路管理団体(各県道路公社・西日本高速道路(株))で構成される②西九州自動車道建設推進協議会(会長：長崎県知事)等により早期整備の要望を受けている。(①令和元年10月、②令和元年10月)

県の意見：

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。

小さな都市が各地に点在する分散型県土を形成している当県において、地域資源を活かした産業振興等を推進するためには、広域的な幹線道路ネットワークの整備が不可欠と考えており、有明海沿岸道路、佐賀唐津道路、西九州自動車道、国道498号の4つの幹線道路の整備を重点項目に掲げて、最優先に取り組んでいる。

また、今年8月には本県で豪雨災害が発生し、救援対応等で交通ネットワークの重要性を再認識させられたところであり、広域的な幹線道路ネットワークについては、このような災害発生時において、避難や救急搬送など「命をつなぐ道」としての役割を担うことが期待される。

西九州自動車道は、福岡県から唐津市・伊万里市を結ぶ重要な道路と認識しており、供用区間の延伸に伴い、伊万里港では、国際物流の取扱量も増加し、昨年のコンテナ取扱量が3年連続で過去最高を記録した。この背景には、西九州自動車道の整備が大きく寄与していると考えており、伊万里道路が整備促進されることにより、さらなる人・物の交流が促進されると期待していることから、整備を進めて頂きたい。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、事業継続。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

沿線地域の人口は減少傾向であるものの、一世帯あたりの自動車保有台数は九州全体や佐賀県より高く、自動車交通への依存は高い状況にある。

並行現道(一般道)の交通量は増加傾向にあり、依然として事業の必要性は高い。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成7年度に事業化、用地進捗率約84%、事業進捗率約31%(平成31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

切土法面対策工の見直し、軟岩(砂岩シルト岩)における盛土材利用、土砂搬入・搬出計画の見直し、脇田橋の構造見直し

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（令和2年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・技術課

担当課長名：奥村 康博

事業名 一般国道34号 <small>おおむら</small> 大村拡幅	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：長崎県大村市杭出津一丁目 <small>おおむらしくいでつ</small> 至：長崎県大村市久原二丁目 <small>おおむらしくばら</small>	延長 3.7km				
事業概要 大村拡幅は国道34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。					
H3年度事業化	H2年度都市計画決定 (H一年度変更)	H9年度用地着手			
H11年度工事着手					
全体事業費 約147億円	事業進捗率 約98% <small>(平成31年3月末時点)</small>	供用済延長 3.2km			
計画交通量 38,400～50,500台/日					
費用対効果分析結果	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;"> B/C <small>(事業全体)</small> 1.8 <small>(残事業)</small> 3.8 </td> <td style="text-align: center;"> 総費用 <small>(残事業)/事業全体</small> 4.7/234億円 事業費：3.5/216億円 維持管理費：1.1/17億円 </td> <td style="text-align: center;"> 総便益 <small>(残事業)/事業全体</small> 18/412億円 走行時間短縮便益：14/388億円 走行経費減少便益：2.9/20億円 交通事故減少便益：0.78/3.7億円 </td> </tr> </table>	B/C <small>(事業全体)</small> 1.8 <small>(残事業)</small> 3.8	総費用 <small>(残事業)/事業全体</small> 4.7/234億円 事業費：3.5/216億円 維持管理費：1.1/17億円	総便益 <small>(残事業)/事業全体</small> 18/412億円 走行時間短縮便益：14/388億円 走行経費減少便益：2.9/20億円 交通事故減少便益：0.78/3.7億円	基準年 令和元年
B/C <small>(事業全体)</small> 1.8 <small>(残事業)</small> 3.8	総費用 <small>(残事業)/事業全体</small> 4.7/234億円 事業費：3.5/216億円 維持管理費：1.1/17億円	総便益 <small>(残事業)/事業全体</small> 18/412億円 走行時間短縮便益：14/388億円 走行経費減少便益：2.9/20億円 交通事故減少便益：0.78/3.7億円			
感度分析の結果 【事業全体】交通量：B/C=1.6～1.9（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.8～1.8（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=1.8～1.8（事業期間±20%） 【残事業】交通量：B/C=3.5～4.2（交通量 ±10%） 事業費：B/C=3.6～4.1（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=3.7～4.0（事業期間±20%）					
事業の効果等 ①地域の発展 ・大村拡幅区間の整備とともに人口集中地区が拡大、商業施設等が多数立地している。事業中区間の整備により、利便性が向上し、更なる地域の発展が期待される。 ②交通混雑の緩和・交通安全性の向上 ・追突事故が多く発生している事業中区間について、事業中区間の整備により円滑な流動が確保され、交通混雑の緩和、交通安全性の向上が期待される。 ③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 ₂ , NO ₂ , SPM削減）					
関係する地方公共団体等の意見 大村市をはじめとする議会、商工会等で構成される「国道34号等大村市内幹線道路整備促進期成会（会長：大村市長）」により早期整備の要望を受けている。（令和元年7月）					
県の意見 一般国道34号は、東彼杵町から大村市を經由して長崎市に至る本県の大動脈であり、県内の経済・文化活動および市民生活を支える上で重要な路線です。 このうち、当該事業の開通区間においては、整備が進むにつれ渋滞の緩和など効果が現れておりますが、事業中区間においては、交通量が一日4万台を超え道路の交通容量を大きく上回っている状況であり、交通混雑に起因する事故の危険性も高くなっています。 このような状況であることから、「対応方針(原案)」のとおり事業を継続し、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

大村市の人口は増加傾向にあり、一世帯あたりの自動車保有台数も長崎県や九州全体に比べ多く、自動車交通への依存度は高い。

国道34号（4車線区間）の交通量も増加傾向であり、依然として、事業の必要性は高い。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成3年度に事業化、用地進捗率100%、事業進捗率約98%（平成31年3月末時点）

平成14年度：市役所前交差点～大村高前交差点	延長0.5km（4/4）	開通
平成20年度：大村高前交差点～玖島中入口交差点	延長0.5km（4/4）	開通
平成20年度：主水町交差点～市役所前交差点	延長1.0km（4/4）	開通
平成21年度：玖島中入口交差点～国立医療センター入口交差点	延長0.3km（4/4）	開通
平成22年度：国立医療センター入口交差点～久原2丁目交差点	延長0.2km（4/4）	開通
平成23年度：久原2丁目交差点～与崎交差点	延長0.7km（4/4）	開通

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

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

施設の構造や工法の変更等

橋台工事仮設工の見直し、路床改良工の追加、杭出津橋上部工形式の見直し
 新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策により、着実なコスト縮減に努める。

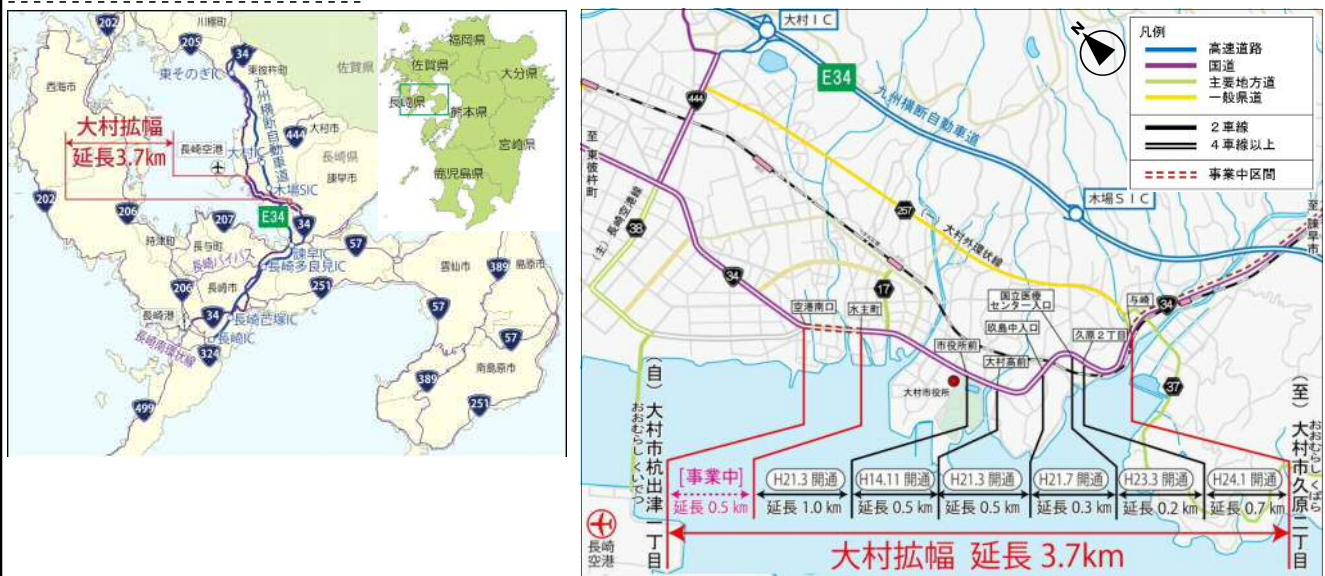
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



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

※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（令和2年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局国道・技術課

担当課長名：奥村 康博

事業名 一般国道34号 <small>しんひみ</small> 新日見トンネル	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：長崎県長崎市芒塚町 至：長崎県長崎市本河内		延長 1.6km
事業概要 新日見トンネルは、国道34号のボトルネック渋滞解消による定時性の向上や、交通事故の減少による安全・安心の確保を目的とする事業である。		
H28年度事業化	S54年度都市計画決定 (H一年度変更)	H一年度用地着手
H29年度工事着手		
全体事業費	約47億円	事業進捗率 (平成31年3月末時点)
	約45%	供用済延長 0.0km
計画交通量 41,600台/日		
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.4 (残事業) 4.5	総費用 (残事業)/(事業全体) 15/49億円 (事業費：9.7/44億円 維持管理費：5.4/5.4億円)
	総便益 (残事業)/(事業全体) 68/68億円 (走行時間短縮便益：53/53億円 走行経費減少便益：10/10億円 交通事故減少便益：4.9/4.9億円)	基準年 令和元年
感度分析の結果 【事業全体】交通量：B/C=1.2~1.5 (交通量 ±10%) 事業費：B/C=1.4~1.4 (事業費 ±10%) 事業期間：B/C=1.3~1.4 (事業期間±20%)		
【残事業】交通量：B/C=4.0~5.0 (交通量 ±10%) 事業費：B/C=4.2~4.8 (事業費 ±10%) 事業期間：B/C=4.4~4.5 (事業期間±20%)		
事業の効果等 ①交通渋滞の緩和 ・対象区間は長崎市中心部と東長崎地区間を結ぶ国道34号のうち、唯一の2車線区間でありボトルネック区間になっている。渋滞緩和により、沿線地域の生活向上が期待される。 ②交通安全性の向上 ・対象区間は対面通行のトンネル区間で、中央分離帯がないため死傷事故率が高く、事故リスクが高い。対面通行の解消や渋滞緩和によって死傷事故の減少が期待される。 ③地域の発展 ・東長崎地区から長崎市中心部へのアクセス性が向上。東長崎地区の人口や事業所数は増加にあり、4車線化による地域間のアクセス性向上から、更なる地域の発展が期待される。 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 ₂ , NO ₂ , SPM削減)		
関係する地方公共団体等の意見 長崎市長を会長とする「一般国道34号道路整備促進協議会」により早期完成の要望を受けている。(令和元年7月)		
県の意見 一般国道34号は、東彼杵町から大村市を經由して長崎市に至る本県の大動脈であり、県内の経済・文化活動および市民生活を支える上で重要な路線です。 このうち事業中区間は、東長崎地区と長崎市中心部とを結び、利用者の移動、物流両面での需要が高い日見バイパスにおいて、唯一2車線で残された区間であり、1日あたり約4万台の交通による渋滞が頻繁に発生し、またそれに起因する事故も多発しています。 このような状況であることから、「対応方針（原案）」のとおり事業を継続し、来年度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

長崎市の人口は減少傾向にあり、一世帯あたりの自動車保有台数は九州全体および長崎県平均より低くなっている。交通量は、平成22年の高速道路無料化社会実験の影響により一時減少したものの、平成27年は増加している。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成28年度に事業化、用地進捗率100%、事業進捗率約45%（平成31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

トンネル支保構造の変更、施工時における防音壁の削減
新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策により、着実なコスト縮減に努める。

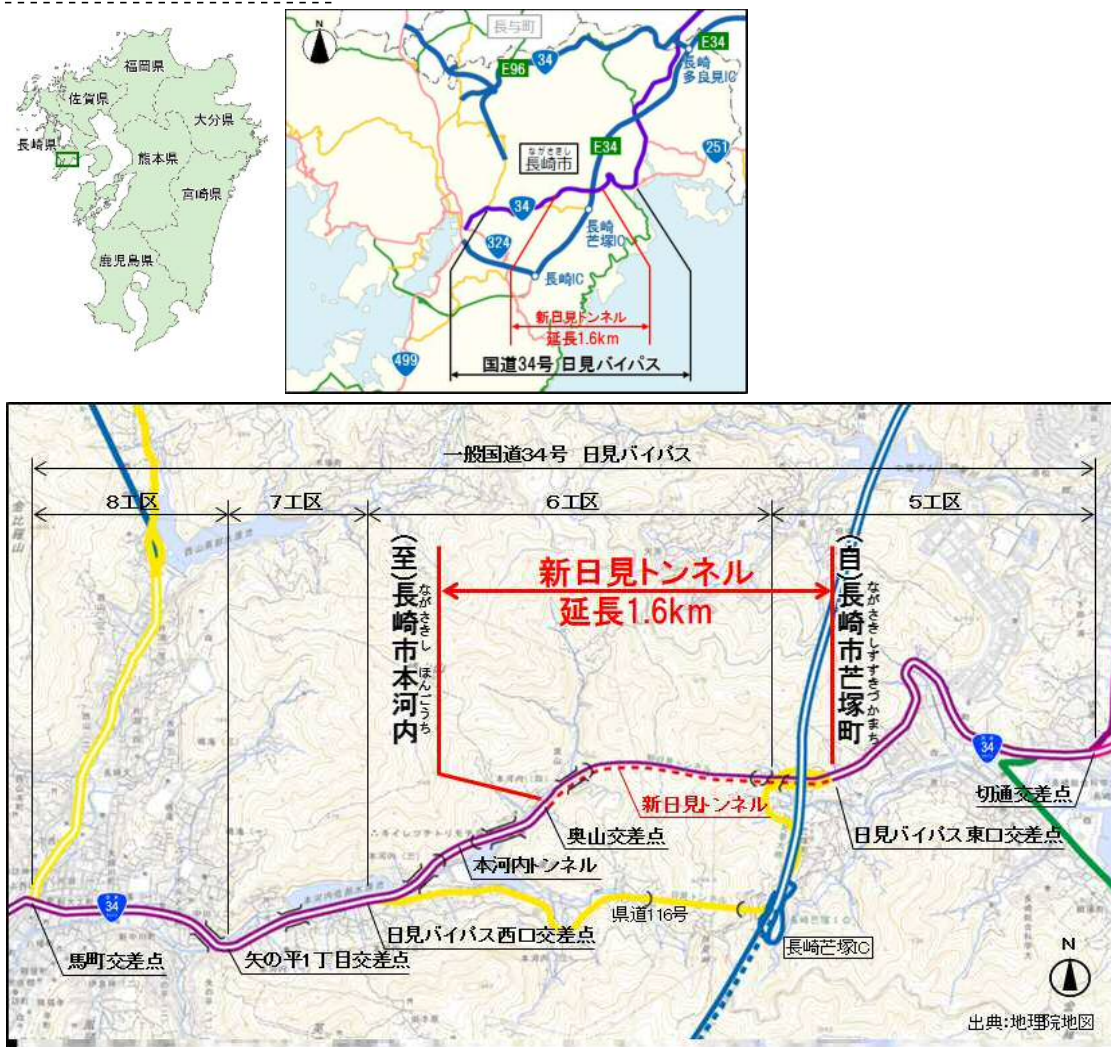
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



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

再評価結果（令和2年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局国道・技術課

担当課長名：奥村 康博

事業名 一般国道57号 <small>もりやま</small> 森山拡幅 <small>うんぜん あいの まちおつあざさかい の おした</small> 起終点 自：長崎県雲仙市愛野町乙字 境ノ尾下 <small>いさはや ながの まち</small> 至：長崎県諫早市長野町	事業区分 一般国道	事業主体 国土交通省 九州地方整備局 延長 7.6km		
事業概要 森山拡幅は地域高規格道路「島原道路」の一部を構成し、広域ネットワークを形成、国道57号の交通混雑の緩和等を目的とする事業である。				
S63年度事業化	H元年度都市計画決定 (H19年度変更)	H8年度用地着手	H11年度工事着手	
全体事業費	約549億円	事業進捗率 (平成31年3月末時点)	約80% 供用済延長 1.6km	
計画交通量	13,200～30,500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 95/678億円 事業費：83/658億円 維持管理費：12/20億円	総便益 (残事業)/事業全体 395/957億円 走行時間短縮便益：351/891億円 走行経費減少便益：28/50億円 交通事故減少便益：16/16億円	基準年 令和元年
	(残事業)	1.4	4.2	
感度分析の結果 【事業全体】交通量：B/C=1.3～1.5（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.4～1.4（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=1.4～1.4（事業期間±20%） 【残事業】交通量：B/C=3.9～4.5（交通量 ±10%） 事業費：B/C=3.8～4.6（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=4.0～4.4（事業期間±20%）				
事業の効果等 ①広域交通ネットワークの形成 ・沿線都市と広域交通拠点との所要時間の短縮や高速定時性の確保が図られ、島原地域の観光交流促進や農産物等の物流効率化に貢献することが期待される。 ②地域産業の支援 ・広域ネットワークの形成によって効率的な輸送となることで、地域産業の更なる発展が期待される。 ③交通混雑の緩和 ・混雑時に渋滞が発生している事業中区間の専ら道整備により、交通の分担が図られることで交通混雑の緩和が期待される。 ④交通安全性の向上 ・追突事故が多く発生している事業中区間について、専ら道整備による交通混雑の緩和により、交通安全性の向上が期待される。 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 ₂ , NO ₂ , SPM削減）				
関係する地方公共団体等の意見 諫早市をはじめとする4市で構成される①「一般国道57号等県南地域幹線道路整備促進期成会（会長：諫早市長）」や②「島原半島振興対策協議会（会長：島原市長）」等により早期整備の要望を受けている。 （①平成30年10月、②平成30年11月） 県の意見： 一般国道57号は、県央地区と島原半島を繋ぐ路線であり、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重要な幹線道路となっています。 このうち、事業中区間は、九州横断自動車道などと一体となって広域ネットワークを形成する島原道路の一部を構成するものであり、本県としても当該事業の完成に大きな期待を寄せているところです。 このような状況であることから、「対応方針（原案）」のとおり事業を継続し、早期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

諫早市の人口は近年減少傾向にあるが、交通量は約2.4万台/日で推移し、また、自動車保有台数も長崎県や九州全体を上回っており、自動車交通への依存は高いと考えられる。

事業の進捗状況、残事業の内容等

昭和63年度に事業化、用地進捗率約99%、事業進捗率約80%（平成31年3月末時点）

平成21年度：尾崎交差点～長野町交差点 延長1.6km（4/4）開通

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

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

施設の構造や工法の変更等

地盤改良工法（範囲・延長）の見直し、橋梁径間の見直し

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

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



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

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

再評価結果（令和2年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・技術課

担当課長名：奥村 康博

事業名 一般国道497号 <small>まつうら さざ</small> 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 西九州自動車道の一部を構成し、九州西北部地域の地域経済の活性化、高速定時性の確保等に寄与するとともに、北松地域の唯一の幹線道路である国道204号の代替機能確保を目的とした事業である。			
H26年度事業化	H25年度都市計画決定 (H一年度変更)	H27年度用地着手	H28年度工事着手
全体事業費 約907億円	事業進捗率 約14% <small>(平成31年3月末時点)</small>	供用済延長 0.0km	
計画交通量 10,100～13,500台/日			
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.04 (残事業) 1.3	総費用 (残事業)/(事業全体) 607/770億円 (事業費：569/732億円) (維持管理費：38/38億円)	総便益 (残事業)/(事業全体) 804/804億円 (走行時間短縮便益：688/688億円) (走行経費減少便益：81/81億円) (交通事故減少便益：34/34億円)
感度分析の結果 【事業全体】交通量：B/C=0.95～1.1（交通量 ±10%） 事業費：B/C=0.97～1.1（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=0.95～1.1（事業期間±20%）			
【残事業】交通量：B/C=1.2～1.4（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%）			
事業の効果等			
①広域交通ネットワークの形成 ・九州北西部の地域経済活性化に大きく寄与する。 ・沿線には玄海原子発電所があり、緊急時の避難路として設定されているほか、災害時には九州横断自動車道とダブルネットワークを形成する。			
②観光振興の支援 ・北松地域には多くの観光施設があり、西九州自動車道の整備に伴い福岡県からの来訪者は増加傾向にある。松浦佐々道路の整備により福岡方面からの来訪者の更なる増加が期待される。			
③地域産業の支援 ・西九州自動車道の整備により、周辺市町へのアクセスが向上することで、新たな企業立地や雇用の創出など、産業や地域の活性化が期待される。 ・平戸産しいたけ等農水産物の輸送効率化など、地域産業の活性化が期待される。			
④広域連携の支援 ・平成31年4月に佐世保市を連携中枢都市（中心市）とした11市町の連携中枢都市圏が形成されており、西九州自動車道の整備により、更なる連携強化が期待される。			
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 ₂ , NO ₂ , SPM削減）			
関係する地方公共団体等の意見 平戸市をはじめとする8市4町で構成される西九州自動車道建設促進期成会（会長：伊万里市長）や、3県1市で構成される西九州自動車道建設推進協議会（会長：長崎県知事）等により早期整備の要望を受けている。（令和元年10月）			
県の意見： 一般国道497号である西九州自動車道は、九州西北部の主要都市間の連携強化を促し、地域経済の発展、地方創生の実現に大きく貢献する重要な幹線道路となっています。 このうち、事業中区間は、福岡方面からのアクセス時間の短縮に伴う観光客の増加や工業団地への企業進出に伴う新たな雇用の拡大、農水産物等の輸送コストの削減など、さまざまな効果が期待される道路であり、その完成に大きな期待を寄せているところです。 このような状況であることから、「対応方針（原案）」のとおり事業を継続し、1日も早い全線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

沿線地域の人口は近年減少傾向にあるものの、一世帯あたりの自動車保有台数は増加傾向で、長崎県や九州全体に比べ多く、自動車交通への依存度は高い。

並行現道（国道204号）の交通量も増加傾向であり、依然として事業の必要性は高い。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成26年度に事業化、用地進捗率約29%、事業進捗率約14%（平成31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

トンネル支保及び補助工法の決定、土砂受け入れ地の変更、橋梁下部工基礎形式の変更、用排水路の統廃合

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。

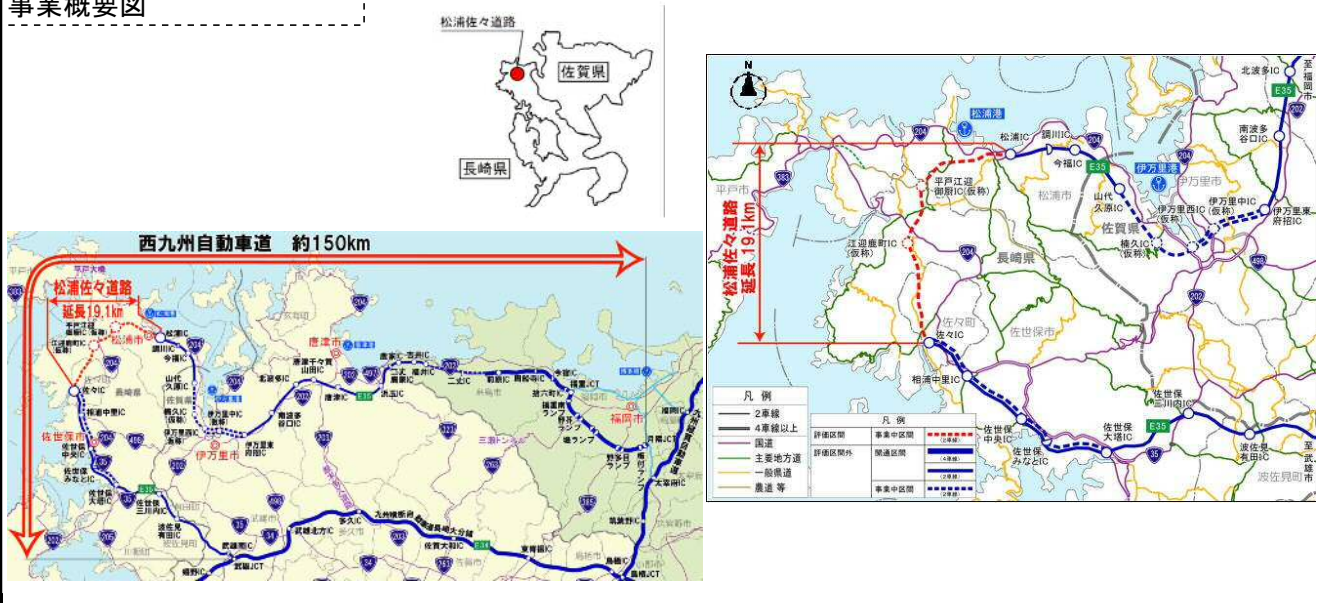
対応方針

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（令和2年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・技術課

担当課長名：奥村 康博

事業名 九州横断自動車道延岡線 嘉島JCT～矢部	事業区分 高速自動車国道	事業主体 国土交通省 九州地方整備局
起終点 自：熊本県上益城郡嘉島町大字井寺 至：熊本県上益城郡山都町城平	延長 23.0km	
事業概要 九州地方中央部を横断する高速道路ネットワークの一部を形成し、熊本県と宮崎県の連携強化や災害に強い広域的なネットワークの構築を目的とした事業である。		
H10年度事業化	H-年度都市計画決定 (H-年度変更)	H17年度用地着手 H17年度工事着手
全体事業費	約1,002億円	事業進捗率 約84% 供用済延長 12.6km (平成31年3月末時点)
計画交通量 11,200～14,700台/日		
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.01 (残事業) 2.2	総費用 (残事業)/(事業全体) 179/1,242億円 (事業費：150/1,172億円) (維持管理費：29/69億円)
		総便益 (残事業)/(事業全体) 397/1,254億円 (走行時間短縮便益：322/1,015億円) (走行経費減少便益：52/169億円) (交通事故減少便益：23/70億円)
基準年 令和元年		
感度分析の結果 【事業全体】交通量：B/C= 0.90～1.1 (交通量 ±10%) 事業費：B/C=0.998～1.02 (事業費 ±10%) 事業期間：B/C= 0.93～1.01 (事業期間±20%)		
【残事業】交通量：B/C=2.1～2.4 (交通量 ±10%) 事業費：B/C=2.0～2.4 (事業費 ±10%) 事業期間：B/C=2.1～2.2 (事業期間±20%)		
事業の効果等		
①広域交通ネットワークの形成 ・熊本市～延岡市間の所要時間短縮に加え、沿線地域住民の生活圏の拡大や生産業や観光業など沿線地域間の交流・連携の促進が期待される。		
②災害に強いネットワークの構築 ・災害リスクが回避され、確実な幹線機能を確保した災害に強いネットワークが構築される。		
③防災機能の強化 ・災害に強い道路ネットワークが形成され、大規模災害発生時における救命活動、緊急物資や復旧・復興を迅速かつ確実に輸送するルートとして期待される。		
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(CO2, NO2, SPM削減)		
関係する地方公共団体等の意見 山都町、御船町長等で構成される①九州中央自動車道建設促進期成会(会長：山都町長)、宮崎・熊本県知事や沿線市町長で構成される②九州中央自動車道建設促進協議会(会長：宮崎県知事)等により早期整備の要望を受けている。(①令和元年8月、②令和元年10月)		
県の意見 今回意見照会のありました九州横断自動車道延岡線 嘉島JCT～矢部の事業に関する国の「対応方針(原案)」案については、異存ありません。 「九州横断自動車道延岡線」は、九州の横軸として熊本・宮崎両県を結ぶ重要な高規格幹線道路であり、ミッシングリンクを解消することにより九州の一体的な発展を図るために必要不可欠な道路です。 今後発生が予想されている南海トラフ巨大地震等の大規模災害発生時において、救援物資や医療関係者を円滑かつ迅速に輸送する“命の道”としても早期整備を望んでいます。 また、昨年12月の小池高山IC～山都中島西ICの開通により、企業進出や観光客の増加などストック効果が早期に発現されており、地元では残る区間の早期開通の期待が高まっております。 以上のことから、本県としては、一日も早い全線供用を切望しており、今後ともなお一層の整備推進とともに、引き続き、コスト縮減に努めていただきますようお願いいたします。		

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、事業継続。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

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

平行現道（一般道）の交通量は増加傾向にあり、依然として事業の必要性は高い。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成10年度に事業化、用地進捗率100%、事業進捗率約84%（平成31年3月末時点）

平成25年度：嘉島JCT～小池高山IC間 延長 1.8km (2/2) 開通

平成30年度：小池高山IC～山都中島西IC間 延長10.8km (2/2) 開通

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

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

施設の構造や工法の変更等

盛土材改良土量の増、排水構造物等の見直し、土砂運搬先の変更

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

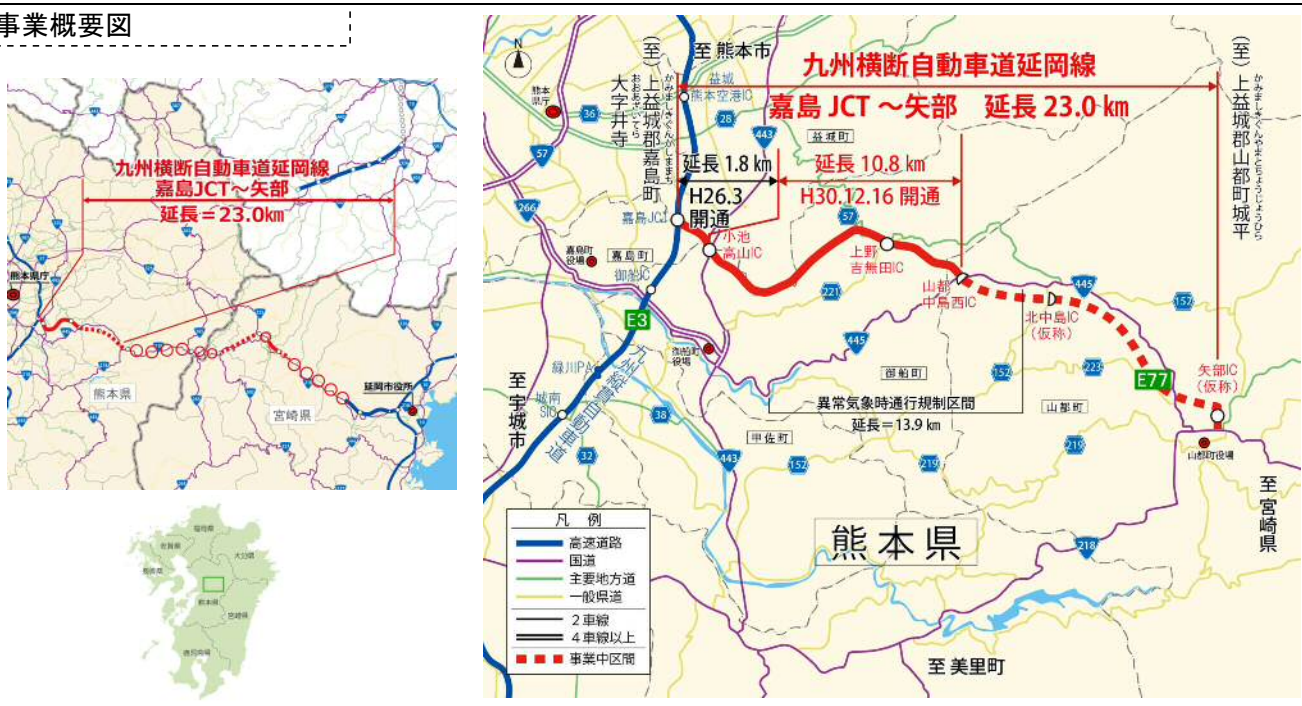
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



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

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

再評価結果（令和2年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・技術課

担当課長名：奥村 康博

事業名 一般国道3号 <small>うえき</small> 植木バイパス	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：熊本県 <small>くまもと</small> <small>きた</small> 熊本市北区植木町大字鞍掛 至：熊本県 <small>くまもと</small> <small>きた</small> 熊本市北区四方寄町	延長 5.6km				
事業概要 植木バイパスは、熊本都市圏の放射道路網の一部となり、熊本市の交通混雑の緩和及び交通安全性の向上等を目的とした事業である。					
H11年度事業化	H11年度都市計画決定 (H24年度変更)	H13年度用地着手			
全体事業費	約308億円	事業進捗率 約53% (平成31年3月末時点)			
		供用済延長 2.3km			
計画交通量 27,400～40,900台/日					
費用対効果分析結果	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;"> B/C (事業全体) 1.8 (残事業) 4.0 </td> <td style="text-align: center;"> 総費用 (残事業)/(事業全体) 122/351億円 (事業費：108/328億円 維持管理費：15/24億円) </td> <td style="text-align: center;"> 総便益 (残事業)/(事業全体) 486/616億円 (走行時間短縮便益：454/567億円 走行経費減少便益：23/37億円 交通事故減少便益：9.1/12億円) </td> </tr> </table>	B/C (事業全体) 1.8 (残事業) 4.0	総費用 (残事業)/(事業全体) 122/351億円 (事業費：108/328億円 維持管理費：15/24億円)	総便益 (残事業)/(事業全体) 486/616億円 (走行時間短縮便益：454/567億円 走行経費減少便益：23/37億円 交通事故減少便益：9.1/12億円)	基準年 令和元年
B/C (事業全体) 1.8 (残事業) 4.0	総費用 (残事業)/(事業全体) 122/351億円 (事業費：108/328億円 維持管理費：15/24億円)	総便益 (残事業)/(事業全体) 486/616億円 (走行時間短縮便益：454/567億円 走行経費減少便益：23/37億円 交通事故減少便益：9.1/12億円)			
感度分析の結果 【事業全体】交通量：B/C=1.6～1.9（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.7～1.8（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=1.7～1.8（事業期間±20%）					
【残事業】交通量：B/C=3.6～4.4（交通量 ±10%） 事業費：B/C=3.7～4.4（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=3.9～4.1（事業期間±20%）					
事業の効果等					
①広域交通ネットワークの形成 ・熊本都市圏の放射道路網が形成され、熊本市及び沿線地域の交通混雑の緩和、地域間の交流・連携機能の確保に貢献することが期待される。					
②交通混雑の緩和 ・並行する国道3号から植木バイパスへ交通転換するため、交通混雑の緩和や旅行速度の向上が期待される。					
③交通安全性の向上 ・並行する国道3号から植木バイパスへ交通転換するため、現道の交通安全性の向上が期待される。					
④救急医療活動の支援 ・救急医療施設までの所要時間短縮が図られ、救命率向上が期待される。					
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(CO2, NO2, SPM削減)					
関係する地方公共団体等の意見 熊本市をはじめとする3市3町で構成される国道3号植木バイパス建設促進期成会（会長：熊本市長）により早期整備の要望を受けている。（令和元年7月）					
市の意見 国道3号植木バイパスは、熊本都市圏の放射道路網の一部であり、熊本市及び沿線地域の交通混雑の緩和、地域間交流・連携の確保等に貢献することが期待されます。 従って、「対応方針（原案）」案の「継続」については異存ありません。 本市としては、一日も早い供用を切望しており、今後ともなお一層の事業推進とともに、引き続きコスト縮減に努めていただきますようお願いいたします。					

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横這い。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11年度に事業化、用地進捗率約78%、事業進捗率約53%（平成31年3月末時点）

平成23年度：熊本市北区植木町大字鞍掛～^{くらかけ} 鏡田間 ^{あぶみだ} 延長2.3km（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

橋梁下部工の基礎杭長変更、軟弱地盤改良の追加、大型クレーン一括架設工法の採用
新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策により、着実なコスト縮減に努める。

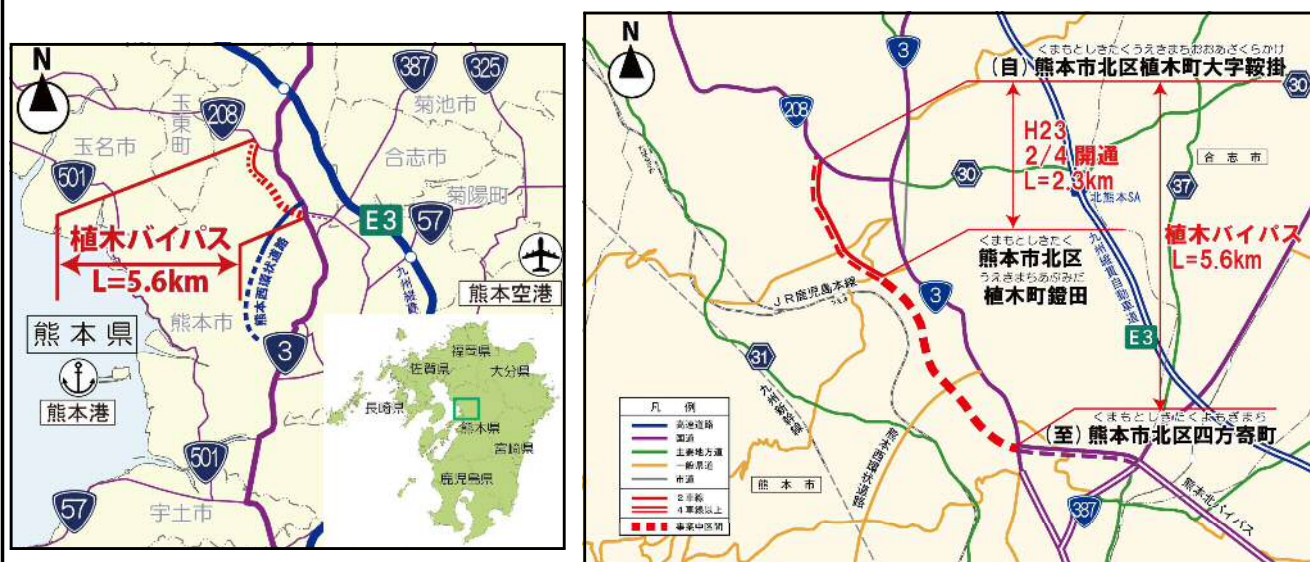
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



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

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

再評価結果（令和2年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局国道・技術課

担当課長名：奥村 康博

事業名 一般国道10号 <small>たかえ</small> 高江拡幅 <small>おおいた おしの</small> 起終点 自：大分県大分市鴛野 <small>おおいた なかほんだ</small> 至：大分県大分市中判田	事業区分 一般国道	事業主体 国土交通省 九州地方整備局 延長 2.8km	
事業概要 高江拡幅は、交通混雑の緩和や交通安全性の向上、救急医療活動の支援、安全な歩行空間の確保を目的とする事業である。			
H26年度事業化	S47年度都市計画決定 (H17年度変更)	H28年度用地着手	
H-年度工事着手			
全体事業費	約110億円	事業進捗率	
		約9%	
		供用済延長	
		0.0km	
計画交通量 40,900～41,200台/日			
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 2.3 (残事業) 2.8	総費用 (残事業)/(事業全体) 80/98億円 (事業費：73/91億円) (維持管理費：6.8/6.8億円)	総便益 (残事業)/(事業全体) 223/223億円 (走行時間短縮便益：208/208億円) (走行経費減少便益：8.4/8.4億円) (交通事故減少便益：6.7/6.7億円)
感度分析の結果 【事業全体】交通量：B/C=2.0～2.5（交通量 ±10%） 事業費：B/C=2.1～2.5（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=2.1～2.3（事業期間±20%）			
【残事業】交通量：B/C=2.5～3.1（交通量 ±10%） 事業費：B/C=2.6～3.1（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=2.6～2.9（事業期間±20%）			
事業の効果等 ①交通混雑の緩和 ・前後を4車線区間に挟まれたボトルネック区間となっている。ボトルネック区間の解消により走行速度の向上など交通混雑の緩和が期待される。 ②交通安全性の向上 ・交通渋滞が緩和され、交通安全性の向上が期待される。 ③救急医療活動の支援 ・救急搬送時間の短縮が図られ、救急医療活動の支援が期待される。 ④安全な歩行空間の確保 ・狭い歩道を自転車と歩行者が錯綜するなど歩行者の安全性に不安も多い。自転車と歩行者の分離により、歩行者の安全性向上が期待される。 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(CO2, NO2, SPM削減)			
関係する地方公共団体等の意見 大分市長により、早期整備の要望を受けている（平成31年1月）			
県の意見 「対策方針（原案）」のとおり、事業を継続し、早期完成をお願いしたい。			
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

大分市の人口は減少傾向にあり、一世帯あたりの自動車保有台数は大分県平均よりも低いものの九州全体と同程度となっている。交通量は、平成22年の高速道路無料化社会実験の影響により一時減少したものの、平成27年は増加している。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成26年度に事業化、用地進捗率約23%、事業進捗率約9%（平成31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

電線共同溝整備の追加

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

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



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

再評価結果（令和2年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局国道・技術課

担当課長名：奥村 康博

事業名	一般国道212号 <small>さんこうほん や ぼけい</small> 三光本耶馬溪道路	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：大分県中津市三光西 <small>なかつ さんこうにしまぐさ</small> 株 至：大分県中津市本耶馬溪町 <small>なかつ ほんや ぼけいまちおちあい</small> 落合	延長	12.8km		
事業概要					
三光本耶馬溪道路は、地域高規格道路「中津日田道路」の一部を形成し、物流の効率化や災害に強い道路ネットワークの構築等を目的とした事業である。					
H19年度事業化	H-年度都市計画決定 (H-年度変更)	H21年度用地着手	H22年度工事着手		
全体事業費	約556億円	事業進捗率 (平成31年3月末時点)	約40%	供用済延長	2.8km
計画交通量	13,700～13,800台/日				
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.1 (残事業) 2.2	総費用 (残事業)/(事業全体) 270/526億円 事業費：258/510億円 維持管理費：12/16億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 581/602億円 走行時間短縮便益：435/445億円 走行経費減少便益：61/68億円 交通事故減少便益：86/90億円	基準年	令和元年
感度分析の結果					
【事業全体】交通量：B/C=1.004～1.3（交通量 ±10%） 事業費：B/C= 1.1～1.2（事業費 ±10%） 事業期間：B/C= 1.04～1.2（事業期間±20%）					
【残事業】交通量：B/C=2.0～2.3（交通量 ±10%） 事業費：B/C=2.0～2.4（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=2.0～2.3（事業期間±20%）					
事業の効果等					
①災害に強い道路ネットワークの構築 ・本路線の整備により、国道212号の災害時における代替路を確保し、災害に強いネットワークを形成する。					
②地域経済の活性化 ・本路線の整備により、自動車産業拠点である中津市と周辺市町間のアクセス性が改善され、企業誘致や沿道の雇用創出等の経済活動の活性化を支援する。					
③交通安全性の向上 ・本路線の整備により、国道212号の線形不良箇所の回避が可能となり、交通安全性の向上が期待される。					
④地域医療活動の支援 ・本路線の整備により、中津市中心部にある病院への搬送時間短縮と搬送時の患者負担軽減が図られ、地域医療活動の支援が期待される。					
⑤広域観光の振興支援 ・本路線の整備により、中津～日田間のアクセス性が改善され、北九州・福岡等と絡めた新たな観光ルートの形成が可能となり、中津・日田地域の観光振興が期待される。					
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(CO2, NO2, SPM削減)					
関係する地方公共団体等の意見					
中津市、日田市、宇佐市の3市の首長・議会議長で構成される中津日田間地域高規格道路促進期成会（会長：中津市長）等より早期整備の要望を受けている。（平成30年11月）。					
県の意見： 「対策方針（原案）」のとおり、事業を継続し、早期完成をお願いしたい。					

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

沿線地域の人口及び交通量、また自動車保有台数は近年、同程度で推移している。事業化時と比較して社会情勢の大きな変化は認められない。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成19年度に事業化、用地進捗率約97%、事業進捗率約40%（平成31年3月末時点）
平成30年度：中津IC～田口IC間 延長2.8km（2/2）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

地層の変化に伴う盛土材改良と路床安定処理の追加、盛土材の流用、土砂運搬距離変更、舗装構成の見直し

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

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



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

再評価結果（令和2年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・技術課
担当課長名：奥村 康博

事業名	東九州自動車道 清武JCT～北郷	事業区分	高速自動車国道	事業主体	国土交通省九州地方整備局
起終点	自：宮崎県宮崎市清武町大字今泉 至：宮崎県日南市北郷町大字郷之原			延長	19.0km
事業概要					
東九州自動車道 清武JCT～北郷は、高速道路ネットワークの一部を形成し、九州東部の広域的な連携を図り、物流の効率化及び地域の発展、災害に強いネットワークの構築等を目的とした事業である。					
H10年度事業化	H-年度都市計画決定 (H-年度変更)	H17年度用地着手	H17年度工事着手		
全体事業費	約1,622億円	事業進捗率 (平成31年3月末時点)	約92%	供用済延長	1.2km
計画交通量	4,400～19,900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 令和元年	
	1.1 (残事業) 8.0	259/1,942億円 事業費：224/1,890億円 維持管理費：34/52億円	2,062/2,078億円 走行時間短縮便益：1,521/1,536億円 走行経費減少便益：371/372億円 交通事故減少便益：170/170億円		
感度分析の結果					
【事業全体】交通量：B/C=1.01～1.1（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.1～1.1（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=1.02～1.1（事業期間 ±20%）					
【残事業】交通量：B/C=7.4～8.5（交通量 ±10%） 事業費：B/C=7.3～8.7（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=7.6～8.0（事業期間 ±20%）					
事業の効果等					
①広域交通ネットワークの形成 ・拠点間の所要時間が大幅に短縮され、県南地域の連携強化や経済活性化が期待される。					
②災害に強いネットワークの構築 ・異常気象時の事前通行規制や災害時の通行止めが非常に多く、日常生活に支障をきたしている。 ・当該区間では南海トラフ等の地震による津波も懸念されていることから、東九州自動車道の整備により、災害に強いネットワークの構築が期待される。					
③観光振興の支援 ・日南市内等の観光地へのアクセス性が向上し、施設滞在時間や立寄り先の増加による立寄り客や観光消費額の増加が期待される。					
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 ₂ , NO ₂ , SPM削減）					
関係する地方公共団体等の意見					
日南市をはじめとする関係首長及び議会議長等で構成される東九州自動車道建設促進日南・串間・志布志地区協議会（会長：日南市長）等により早期整備の要望を受けている。（令和元年10月）					
県の意見：					
今回意見照会のありました東九州自動車道 清武JCT～北郷の再評価に係る対応方針につきましては、原案どおり「継続」で異論ありません。 ・東九州自動車道は、九州縦貫自動車等と一体となって九州における循環型高速交通ネットワークを形成し、本県の更なる経済発展はもとより、九州全体の一体的浮揚を図るために必要不可欠な道路であるため。 ・平成28年4月の熊本地震では、東九州自動車道が被災地への支援ルートとして機能するとともに、九州縦貫自動車道の代替ルートとして産業や暮らしを支えたところである。また、今年5月には日向灘を震源とする震度5弱の地震が発生し、南海トラフ巨大地震への備えの必要性を再認識したところであり、今後発生が懸念される様々な自然災害から県民の暮らしを守るために、人命救助や支援物資の輸送等のための「命の道」として、防災上大変重要な道路であるため。 ・県においても、建設発生土の受入調整など、引き続き最大限協力してまいりますので、本路線の早期供用に向けて、より一層の整備促進をお願いします。					

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、事業継続。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

沿線地域の人口は横這い傾向にあるものの、一世帯あたりの自動車保有台数は増加傾向で、九州全体を上回っており、自動車交通への依存は高い状況にある。

並行現道(一般道)の交通量は横這い傾向にあり、依然として事業の必要性は高い。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成10年度に事業化、用地進捗率100%、事業進捗率約92% (平成31年3月末時点)

平成24年度：清武JCT～清武南IC 延長1.2km (2/2) 開通

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

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

施設の構造や工法の変更等

九平トンネルの堀削補助工法・沈下対策追加、九平トンネルの特定有害物質対策の追加、芳ノ元頭部排土の法面対策・地下水排除工追加、頭部排土の要対策土の最終処分場での処理、トンネル可燃性ガス対策の追加、鏡洲・赤木地区等の大規模切土の法面対策の追加、芳ノ元・九平地区の土石流対策工の追加、頭部排土量の削減

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（令和2年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・技術課

担当課長名：奥村 康博

事業名 一般国道218号 <small>たかちほひのかげ</small> 高千穂日之影道路	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：宮崎県 <small>にしうすきぐんたかちほちようみたい</small> 西臼杵郡高千穂町三田井 至：宮崎県 <small>にしうすきぐんひのかげちようおおあぎななおり</small> 西臼杵郡日之影町大字七折	延長 5.7km	
事業概要 高千穂日之影道路は、熊本市と延岡市を結ぶ広域交通ネットワークを形成することにより、産業振興の支援を図るとともに、国道218号の交通安全性の向上等に貢献する事業である。		
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 H25年度工事着手
全体事業費	約268億円	事業進捗率 (平成31年3月末時点) 約93%
		供用済延長 3.4km
計画交通量 9,800～10,600台/日		
費用対効果分析結果 B/C (事業全体) 1.4 (残事業) 5.4	総費用 (残事業)/(事業全体) 28/296億円 (事業費：20/279億円) (維持管理費：7.5/17億円)	総便益 (残事業)/(事業全体) 148/426億円 (走行時間短縮便益：112/356億円) (走行経費減少便益：24/50億円) (交通事故減少便益：12/21億円)
基準年 令和元年		
感度分析の結果 【事業全体】交通量：B/C=1.3～1.6 (交通量 ±10%) 事業費：B/C=1.4～1.5 (事業費 ±10%) 事業期間：B/C=1.4～1.4 (事業期間±20%)		
【残事業】交通量：B/C=5.0～6.2 (交通量 ±10%) 事業費：B/C=5.2～6.1 (事業費 ±10%) 事業期間：B/C=5.4～5.6 (事業期間±20%)		
事業の効果等 ①交通安全性の向上 ・国道218号の平面線形不良26箇所、縦断線形不良5箇所を回避する事により、重大事故の減少が期待。 ②救急医療活動の支援 ・救急搬送の約4割が、三次救急医療施設のある延岡市への管外搬送であるため、線形不良箇所を回避することにより、安心・安全が向上。 ③広域ネットワークの形成 ・高千穂町への観光客は年間約130万人訪れており、その半数以上が大分市方面や宮崎市方面からとなっており、高千穂日之影道路が整備されることにより、観光の活性化が期待。 ④防災機能の強化 ・高千穂日之影道路は災害を想定した九州東進作戦に欠かせない路線であり、津波被災時に救援・避難の面で東九州道が緊急輸送道路として防災機能を強化。 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 ₂ , NO ₂ , SPM削減)		
関係する地方公共団体等の意見 宮崎県・熊本県知事をはじめとする各関係県・市町の首長等で構成される①九州中央自動車道建設促進協議会（会長：宮崎県知事）や②九州中央自動車道建設促進沿線議会期成会（会長：延岡市議会議長）等により早期整備の要望を受けている。(①平成30年10月、②平成30年8月)		
県の意見 今回意見照会のありました一般国道218号高千穂日之影道路の再評価に係る対応方針につきましては、原案どおり「継続」で異論はありません。 ・将来的に九州中央自動車道の一部となり、九州の東西軸として宮崎・熊本両県を結ぶ大変重要な道路であり、九州におけるミッシングリンクを解消することにより九州の一体的浮揚を図るために必要不可欠な道路であるため。 ・今後発生が懸念される南海トラフ巨大地震等の大規模災害時に、人命救助や救援物資の輸送等を円滑かつ迅速に行うための「命の道」として必要不可欠な道路であるため。		

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、事業継続。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

沿線地域の人口は減少傾向にあるものの、一世帯あたりの自動車保有台数は増加傾向。国道218号の交通量は横這い傾向にあり、依然として事業の必要性は高い。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成20年度に事業化、用地進捗率100%、事業進捗率約93%（平成31年3月末時点）

平成30年度：雲海橋交差点～日之影深角IC間 延長3.4km（2/2）開通

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

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

施設の構造や工法の変更等

トンネル掘削の特殊部の延長増加、トンネルズリ破碎の見直し、用排水路の統廃合
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（令和2年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局国道・技術課

担当課長名：奥村 康博

事業名 東九州自動車道 志布志 ^{しぶし} ～末吉 ^{すえよしたからべ} 財部	事業区分 高速自動車国道	事業主体 国土交通省 九州地方整備局			
起終点 自：鹿児島県志布志市志布志町志布志 ^{しぶし しぶし しぶし} 至：鹿児島県曾於市末吉町深川 ^{そお すえよしちようぶかがわ}	延長 48.0km				
事業概要 東九州自動車道 志布志～末吉財部は、高速道路ネットワークの一部を形成することにより、大隅地域へのアクセス性強化や、物流の効率化による地域産業活性化の支援等を目的とした事業である。					
H9年度事業化	H8年度都市計画決定 (H25年度変更)	H12年度用地着手			
全体事業費	約1,676億円	事業進捗率 約94% (平成31年3月末時点)			
供用済延長	28.8km				
計画交通量 7,500～17,600台/日					
費用対効果分析結果	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;"> B/C (事業全体) 1.2 (残事業) 3.4 </td> <td style="text-align: center;"> 総費用 (残事業)/(事業全体) 264/2,285億円 (事業費：197/2,097億円) (維持管理費：67/189億円) </td> <td style="text-align: center;"> 総便益 (残事業)/(事業全体) 896/2,702億円 (走行時間短縮便益：801/2,338億円) (走行経費減少便益：67/250億円) (交通事故減少便益：28/113億円) </td> </tr> </table>	B/C (事業全体) 1.2 (残事業) 3.4	総費用 (残事業)/(事業全体) 264/2,285億円 (事業費：197/2,097億円) (維持管理費：67/189億円)	総便益 (残事業)/(事業全体) 896/2,702億円 (走行時間短縮便益：801/2,338億円) (走行経費減少便益：67/250億円) (交通事故減少便益：28/113億円)	基準年 令和元年
B/C (事業全体) 1.2 (残事業) 3.4	総費用 (残事業)/(事業全体) 264/2,285億円 (事業費：197/2,097億円) (維持管理費：67/189億円)	総便益 (残事業)/(事業全体) 896/2,702億円 (走行時間短縮便益：801/2,338億円) (走行経費減少便益：67/250億円) (交通事故減少便益：28/113億円)			
感度分析の結果 【事業全体】交通量：B/C=1.1～1.3（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.2～1.2（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=3.1～3.7（交通量 ±10%） 事業費：B/C=3.2～3.7（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=3.3～3.4（事業期間±20%）					
事業の効果等					
①広域交通ネットワークの形成 ・拠点間の所要時間が大幅に短縮し、大隅地域の連携強化や経済活性化が期待される。					
②地域産業の支援 ・志布志港飼料ターミナルからの輸送や志布志港から輸出される木材の輸送について円滑・効率的な輸送により、畜産及び林産業のさらなる振興が期待される。					
③防災機能の強化 ・大規模な自然災害等発生時に避難や救助・支援活動を支える重要路線として機能する。					
④企業立地の促進 ・沿線地域は企業誘致を積極的に展開しており、さらなる企業立地・新規雇用者が増加が期待できる。					
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 ₂ , NO ₂ , SPM削減）					
関係する地方公共団体等の意見 鹿屋市をはじめとする関係首長及び議会議長等で構成される大隅総合開発期成会（会長：鹿屋市長）等により早期整備の要望を受けている。（令和元年7月）					
県の意見 「対応方針（原案）」案の「継続」については、異存ありません。 当該道路は、九州縦貫自動車道などとともに広域的な高速交通ネットワークを形成し、九州の一体的浮揚に寄与するだけでなく、地域間の交流連携の強化のほか、大隅地域における農林・畜産業など地域産業の更なる活性化や観光の振興等に資する重要な道路であると認識しています。また、令和2年度までの供用が示されているところであり、所要の予算の確保を図り、早期供用をお願いします。なお、大幅な事業費の増額が続いていることから、事業の実施にあたっては、更なるコスト削減に努めていただきたい。					
事業評価監視委員会の意見 審議の結果、事業継続。					

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

沿線地域の人口は減少傾向。沿線地域の一世帯あたりの自動車保有台数は鹿児島県及び九州全体よりも多い。国道220号現道の交通量は減少傾向。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成9年度に事業化、用地進捗率100%、事業進捗率約94%（平成31年3月末時点）

平成21年度：曾於弥五郎IC～末吉財部IC間 延長11.1km (2/2) 部分開通

平成26年度：鹿屋串良JCT～曾於弥五郎IC間 延長17.7km (2/2) 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

平成29年度までに用地買収を完了し、全線にわたり工事を進めており、令和2年度に全線開通予定である。

施設の構造や工法の変更等

法面崩壊による対策工法の追加、地盤改良に伴う地下水対策の追加、切土発生土の盛土材改良の追加、土砂運搬経路の見直し、用排水路の統廃合、流末処理の工法等見直し、土砂運搬経路の見直し、補強土壁の追加、路床土の地盤改良の追加、跨道橋周辺の法面保護ブロック構造の見直し、地下排水工の追加、地盤改良工法の見直し、交通量変化に伴う舗装構成見直し、ICT施工の計上、工事用道路の材料の見直し
新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策により、着実なコスト縮減に努める。

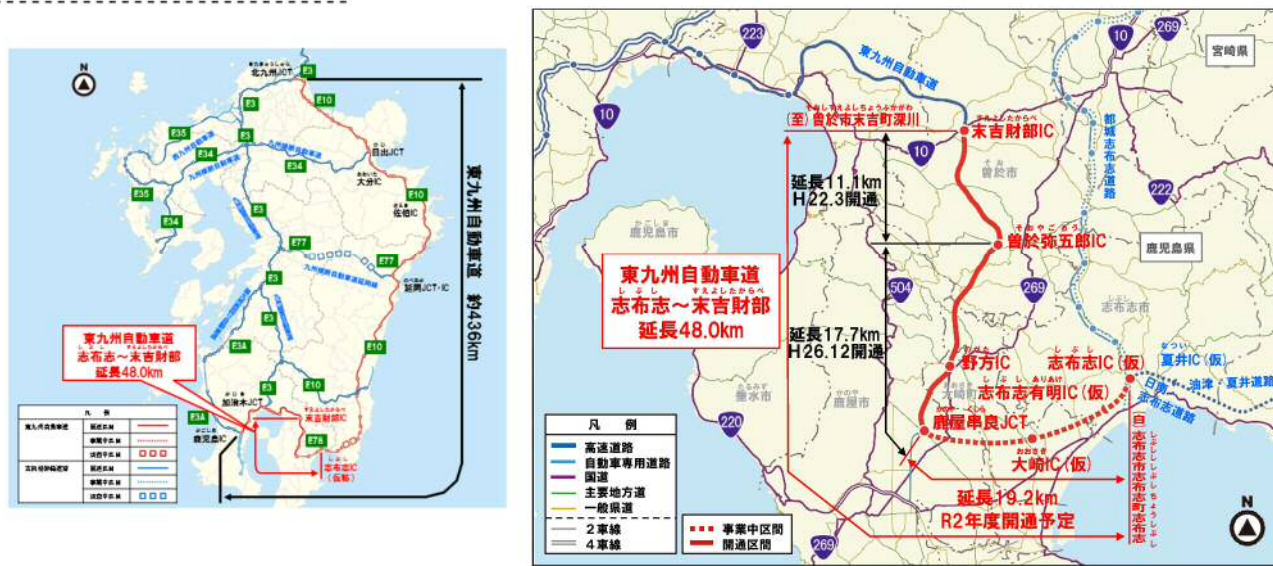
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



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

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

再評価結果（令和2年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局国道・技術課

担当課長名：奥村 康博

事業名	一般国道3号 <small>あくねせんたい</small> 阿久根川内道路	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：鹿児島県阿久根市鶴川内 至：鹿児島県薩摩川内市水引町	延長	22.4km			
事業概要						
阿久根川内道路は、南九州西回り自動車道の一部を構成し、災害時にも機能する信頼性の高い高速交通ネットワークの形成、医療アクセス負担を軽減し地域の安心安全の確保等を目的とした道路である。						
H27年度事業化	H26年度都市計画決定 (H-年度変更)	H29年度用地着手	H30年度工事着手			
全体事業費	約1,050億円	事業進捗率 (平成31年3月末時点)	約2%	供用済延長	0.0km	
計画交通量	14,500～19,000台/日					
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.5 (残事業) 1.5	総費用 (残事業)/(事業全体) 880/915億円 事業費：810/846億円 維持管理費：70/70億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 1,340/1,340億円 走行時間短縮便益：1,127/1,127億円 走行経費減少便益：136/136億円 交通事故減少便益：78/78億円	基準年	令和元年	
感度分析の結果						
【事業全体】交通量：B/C=1.4～1.5（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.3～1.6（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=1.5～1.5（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.4～1.7（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=1.5～1.6（事業期間±20%）						
事業の効果等						
①広域ネットワークの形成 ・八代市から鹿児島市に至る沿岸部の広域ネットワークを形成することで、地域間の移動時間の短縮が期待される。						
②災害に強いネットワークの構築 ・災害時の避難路や緊急輸送道路として機能する信頼性の高い高速ネットワークを形成し、九州縦貫自動車道の通行止め時の代替機能など防災機能の強化が期待される。						
③安全・安全の確保 ・第三次救急医療施設等へのアクセス性が向上し、地域の安全・安心の確保が期待される。						
④物流の支援 ・重要港湾川内港から鹿児島・熊本都市圏への円滑な物流が実現し、地域経済の活性化を支援する。						
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 ₂ , NO ₂ , SPM削減）						
関係する地方公共団体等の意見						
阿久根市をはじめとする9市4町で構成される南九州西回り自動車道建設促進期成会（会長：出水市長）より整備促進の要望を受けている。（平成30年11月）						
県の意見：「対応方針（原案）」案の「継続」については、異存ありません。 当該道路は、九州縦貫自動車道などとともに広域的な高速交通ネットワークを形成し、九州の一体的浮揚に寄与するだけでなく、地域間の交流連携の強化、産業・観光の振興のほか、原子力災害を含む大規模災害発生時における住民の広域避難や物資の緊急輸送などに大きな役割を担う極めて重要な道路であると認識しています。 今後とも、事業が着実に実施され、早期完成が図られるよう、所要の予算の確保をお願いします。						

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、事業継続。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

沿線地域の人口は減少傾向にあるが、交通量は約1.3万台/日で推移し、自動車保有台数は鹿児島県、九州全体を上回っており、自動車交通への依存は高いと考えられる。事業化時と比較して、社会的情勢の大きな変化は認められない。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成27年度に事業化、用地進捗率約4%、事業進捗率約2%（平成31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



凡 例	
高規格幹線道路	
供用区間	——
事業中区間	——
地域高規格道路	
供用区間	——
事業中区間	——
計画区間	□□□□



※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（令和2年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・技術課
担当課長名：奥村 康博

事業名 一般国道506号 豊見城東道路	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：沖縄県豊見城市名嘉地 至：沖縄県南風原町山川			延長	6.2km
事業概要 「豊見城東道路」は豊見城市名嘉地から南風原町山川に至る延長約6.2kmの高規格幹線道路である。那覇空港自動車道の一部を構成し、那覇空港と沖縄自動車道を結び、沖縄本島全域と那覇空港間の定時性・速達性を確保するとともに、沖縄本島中南部・北部の観光産業や地域振興プロジェクトに寄与する道路である。那覇都市圏の2環状7放射道路にも位置づけられ、那覇市内及び南部地域の交通渋滞の緩和を図るとともに、県内物流拠点を結び、物流の効率化を支援する道路である。				
H3年度事業化	H2年度都市計画決定	H5年度用地着手	H9年度工事着手	
全体事業費	1,230億円	事業進捗率 (平成31年3月末時点)	約94%	供用済延長 6.2 km
計画交通量 28,200台/日				
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.4 (1.3) (残事業) 2.3 (3.3)	総費用 (残事業)/(事業全体) 505/3,089億円 事業費：477/2,992億円 維持管理費：29/97億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 1,167/4,233億円 走行時間短縮便益：947/3,584億円 走行経費減少便益：157/469億円 交通事故減少便益：63/180億円	基準年 令和元年
感度分析の結果				
(事業全体)	交通量変動 B/C = 1.2~1.5 (交通量±10%)	(残事業)	B/C = 2.1~2.5 (交通量±10%)	
	事業費変動 B/C = 1.3~1.4 (事業費±10%)		B/C = 2.1~2.6 (事業費±10%)	
	事業期間変動 B/C = 1.4~1.4 (事業期間±20%)		B/C = 2.2~2.4 (事業期間±20%)	
事業の効果等				
① 円滑なモビリティの確保				
・ 並行区間等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。				
・ 那覇空港（第二種空港）へのアクセス向上が見込まれる。				
② 個性ある地域の形成				
・ 那覇空港（第二種空港）から国営沖縄記念公園（美ら海水族館）へのアクセス向上が見込まれる。				
③ 安全で安心できるくらしの確保				
・ 沖縄県南部医療センター（第3次医療施設）へのアクセス向上が見込まれる。				
④ 災害への備え				
・ 沖縄県緊急輸送道路ネットワーク計画における第一次緊急輸送道路に位置付けられている。				
⑤ 地球環境の保全				
・ CO2排出量の削減が見込まれる。				
⑥ 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				
【沖縄県知事】				
・ 一般国道506号豊見城東道路及び小禄道路は、ハシゴ道路ネットワークにおいて南北を走る強固な「3本の柱」として位置付けられているとともに、2環状7放射道路において那覇都市圏の環状道路を形成することから、極めて重要な道路と認識している。				
・ 本道路は、沖縄自動車道と一体となって、沖縄本島全域と那覇空港間の定時性、高速性を確保し、観光産業や物流の効率化を支援するとともに、那覇都市圏の交通渋滞の緩和を図ることを目的とする道路であることから、その整備は急務となっている。				
・ 以上より、対応方針(原案)のとおり事業継続に同意する。				

事業評価監視委員会の意見

・対応方針（原案）に対して審議を行った結果、「事業継続」で了承された。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

・那覇空港自動車道に接続する那覇西道路が平成23年8月に全線4車線、豊見城・糸満道路が平成29年3月に全線4車線で開通。また豊見城東道路に接続する小禄道路が平成23年度に事業化された。
・周辺地域において、国際物流拠点産業集積地域に指定されたとともに、大型商業施設の立地や国内外の観光客の増加等により、交通量の増加が見込まれる。

事業の進捗状況、残事業の内容等

・平成3年度に事業化、平成26年度に全線4車線供用。
・用地進捗率99%、事業進捗率94%（平成31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

・全線完成に向け事業を推進中。

施設の構造や工法の変更等

・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進。

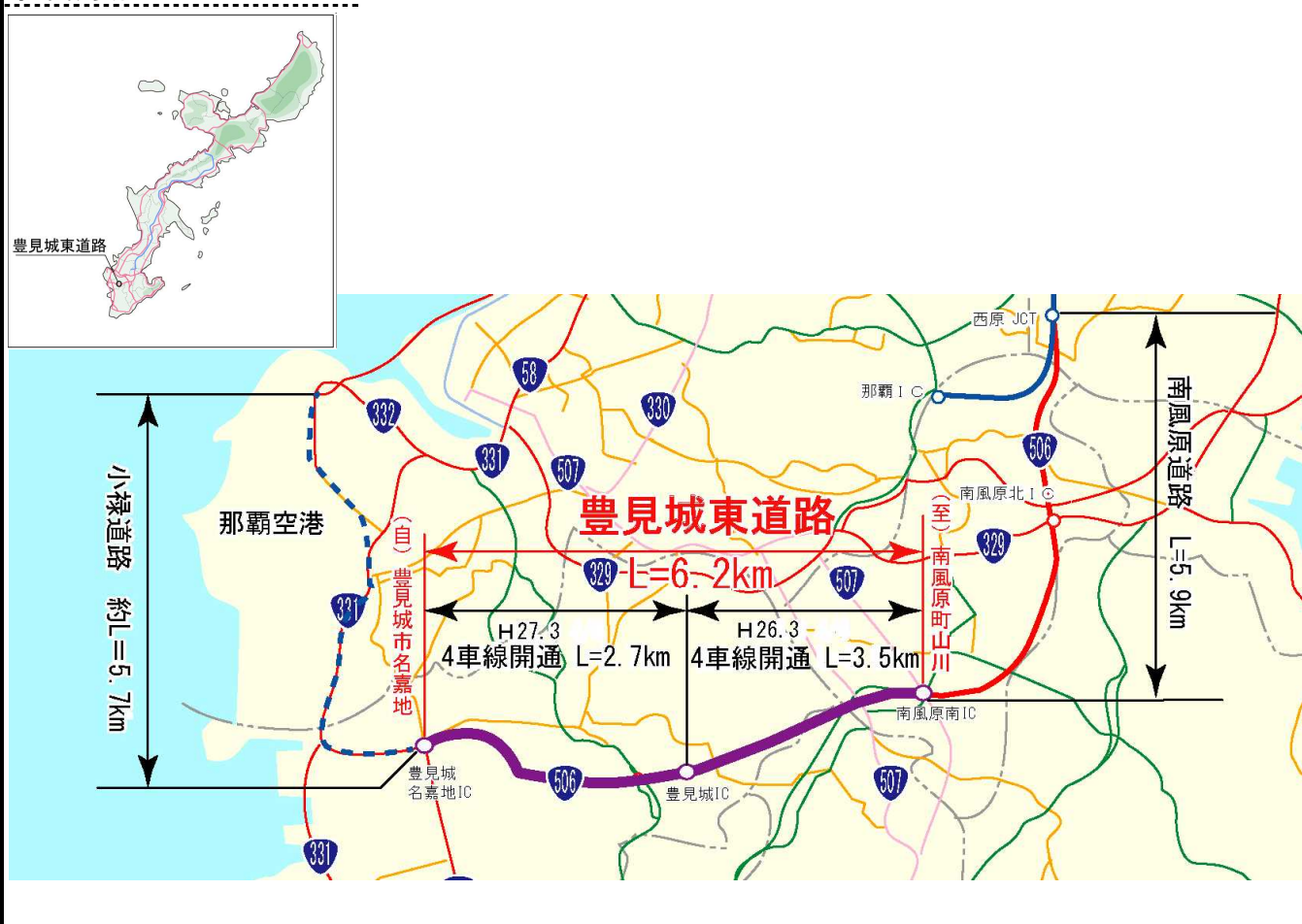
対応方針（原案）

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、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（令和2年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・技術課
担当課長名：奥村 康博

事業名	一般国道506号 <small>おろく</small> 小禄道路		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： <small>おきなわけん な は し かがみず</small> 沖縄県那覇市鏡水 至： <small>おきなわけん とみぐすくしな かし</small> 沖縄県豊見城市名嘉地				延長	5.7km	
事業概要	「小禄道路」は那覇市鏡水から豊見城市名嘉地に至る延長約5.7kmの高規格幹線道路である。 那覇空港自動車道の一部を構成し、那覇空港と沖縄自動車道を結び、沖縄本島全域と那覇空港間の定時性・速達性を確保するとともに、沖縄本島中南部・北部の観光産業や地域振興プロジェクトに寄与する道路である。 那覇都市圏の2環状7放射道路に位置づけられ、那覇市内及び南部地域の交通渋滞の緩和を図るとともに、県内物流拠点を結び、物流の効率化を支援する道路である。						
H23年度事業化	H21年度都市計画決定	H25年度用地着手		H26年度工事着手			
全体事業費	約 970 億円	事業進捗率 (平成31年3月末時点)	約54%	供用済延長	0.0 km		
計画交通量	35,800台/日						
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.4 (1.3) (残事業) 2.3 (2.6)	総費用 (残事業)/(事業全体) 505/3,089億円 事業費：477/2,992億円 維持管理費：29/ 97億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 1,167/4,233億円 走行時間短縮便益：947/3,584億円 走行経費減少便益：157/ 469億円 交通事故減少便益：63/ 180億円	基準年 令和元年			
感度分析の結果	(事業全体) 交通量変動 B/C = 1.2~1.5 (交通量±10%) (残事業) B/C = 2.1~2.5 (交通量±10%) 事業費変動 B/C = 1.3~1.4 (事業費±10%) B/C = 2.1~2.6 (事業費±10%) 事業期間変動 B/C = 1.4~1.4 (事業期間±20%) B/C = 2.2~2.4 (事業期間±20%)						
事業の効果等	① 円滑なモビリティの確保 ・並行区間等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・並行する国道331号の混雑の低減が見込まれる。 ② 物流効率化の支援 ・那覇港（重要港湾）へのアクセス向上が見込まれる。 ③ 個性ある地域の形成 ・那覇空港（第二種空港）から豊見城・名嘉地ICまでの所要時間の短縮、定時性の向上により、沖縄本島中北部に点在する主要観光地へのアクセス向上が見込まれる。 ④ 安全で安心できるくらしの確保 ・沖縄県南部医療センター（第3次医療施設）へのアクセス向上が見込まれる。 ⑤ 地域環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑥ 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	【沖縄県知事】 ・一般国道506号豊見城東道路及び小禄道路は、ハシゴ道路ネットワークにおいて南北を走る強固な「3本の柱」として位置付けられているとともに、2環状7放射道路において那覇都市圏の環状道路を形成することから、極めて重要な道路と認識している。 ・本道路は、沖縄自動車道と一体となって、沖縄本島全域と那覇空港間の定時性、高速性を確保し、観光産業や物流の効率化を支援するとともに、那覇都市圏の交通渋滞の緩和を図ることを目的とする道路であることから、その整備は急務となっている。 ・以上より、対応方針(原案)のとおり事業継続に同意する。						

事業評価監視委員会の意見

・対応方針（原案）に対して審議を行った結果、「事業継続」で了承された。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・小祿道路に接続する那覇西道路が平成23年8月に全線4車線、豊見城東道路が平成27年3月に全線4車線、豊見城・糸満道路が平成29年3月に全線4車線で開通。
- ・周辺地域において、国際物流拠点産業集積地域に指定されたとともに、大型商業施設の立地や国内外の観光客の増加等により、交通量の増加が見込まれる。

事業の進捗状況、残事業の内容等

・平成23年度に事業化、用地進捗率94%、事業進捗率54%（平成31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

・早期供用に向け事業を推進中。

施設の構造や工法の変更等

- ・トンネルの断面形状の見直し
- ・今後、技術の進展に伴う新技術・新工法の採用など、コスト縮減に努めながら事業を推進する

対応方針（原案）

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、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（令和2年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・技術課
担当課長名：奥村 康博

事業名	一般国道58号 恩納バイパス		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：沖縄県恩納村字瀬良垣 至：沖縄県恩納村字南恩納				延長	5.1km
事業概要	国道58号は、沖縄本島西部を縦貫する主要幹線道路であり、沖縄自動車道、国道329号とともに「3本の柱」として、ハシゴ道路ネットワークに位置付けられている。 恩納バイパスは、リゾートホテルやビーチなどが集中している本県有数のリゾート地である恩納村内に位置し、交通渋滞の緩和、周辺観光施設へのアクセス向上に寄与するとともに、観光産業を支援する、延長約5.1kmの道路である。					
H元年度事業化	H一年度都市計画決定		H7年度用地着手		H9年度工事着手	
全体事業費	約395億円		事業進捗率	83%	供用済延長	5.1km（暫定）
			(平成31年3月時点)			
計画交通量	20,400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) 2.0	(残事業)/(事業全体) 151/1,195億円	(残事業)/(事業全体) 469/2,407億円	令和元年		
	(2.0)	事業費：111/1,114億円	走行時間短縮便益：449/2,304億円			
	(残事業) 3.1	維持管理費：41/81億円	走行経費減少便益：14/76億円			
	(2.0)		交通事故減少便益：5.5/27億円			
感度分析の結果	(事業全体) 交通量変動 B/C = 1.8~2.2 (交通量±10%) (残事業) B/C = 2.8~3.4 (交通量±10%) 事業費変動 B/C = 2.0~2.0 (事業費±10%) B/C = 2.9~3.3 (事業費±10%) 事業期間変動 B/C = 2.0~2.0 (事業期間±20%) B/C = 2.9~3.2 (事業期間±20%)					
事業の効果等	①円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・現道の路線バスの利便性向上が期待される。 ・那覇空港（第二種空港）へのアクセス向上が見込まれる。 ②物流効率化の支援 ・那覇港（重要港湾）へのアクセス向上が見込まれる。 ・北部地域で生産される農林水産品（花卉）流通の利便性が向上する。 ③国土・地域ネットワークの構築 ・北部地域の中心都市（名護市）へのアクセス向上が見込まれる。 ④個性ある地域の形成 ・恩納村内の主要観光地（琉球村）から国営沖縄記念公園（沖縄美ら海水族館）までのアクセス向上が見込まれる。 ・沖縄科学技術大学院大学（拠点開発プロジェクト）へのアクセス向上が見込まれる。 ⑤災害への備え ・沖縄県緊急輸送道路ネットワーク計画における第一次緊急輸送道路に位置付けられている。 ⑥地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑦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

【沖縄県知事】

一般国道58号恩納バイパス及び恩納南バイパスは、ハシゴ道路ネットワークにおいて、沖縄自動車道、国道329号とともに南北を走る強固な「3本の柱」として位置付けられており、極めて重要な道路と認識している。

本道路は、恩納村内の交通渋滞の緩和、交通安全の確保及び沿道環境の改善を図るとともに、周辺観光施設へのアクセス性の向上など観光振興に資することを目的とする道路であることから、その整備は急務となっている。

以上により、対応方針（原案）のとおり事業継続に同意する。

事業評価監視委員会の意見

・対応方針（原案）に対して審議を行った結果、「事業継続」で了承された。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・平成23年4月29日に恩納バイパスが全線暫定供用（延長5.1km）。平成30年3月8日に恩納南バイパスが全線暫定供用（延長6.5km）。
- ・科学技術の振興を目的とした沖縄科学技術大学院大学が開学（H24.9）している。
- ・恩納村は県内有数のリゾート地であり、周辺地域のホテルや各種観光施設の整備も進んでおり、宿泊者数においても依然として増加傾向にある。
- ・恩納バイパス、恩納南バイパスの暫定開通により、現道国道58号の混雑は緩和されているが、年々交通量は増加しており、バイパスでは交通容量を超過している。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成元年度に事業化、用地進捗率99%、事業進捗率83%（平成31年3月時点）。

平成23年度：恩納村字瀬良垣～恩納村字南恩納 延長5.1km（2/4）暫定供用

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23年4月29日に暫定2車線で開通し、一定の効果も発揮されている。今後は4車線化に向けて、鋭意事業の進捗を図る。

施設の構造や工法の変更等

・技術の進展に伴う新技術・新工法の採用など、コスト縮減に努めながら事業を推進。

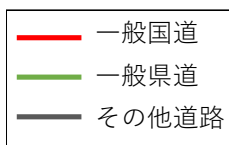
対応方針（原案）

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、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（令和2年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・技術課
担当課長名：奥村 康博

事業名	一般国道58号 <small>おんみなみ</small> 恩納南バイパス		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： <small>おきなわけんおんなそんあざみなみおんな</small> 沖縄県恩納村字南恩納 至： <small>おきなわけんおんなそんあざなかどまり</small> 沖縄県恩納村字仲泊				延長	6.5km
事業概要	国道58号は、沖縄本島西部を縦貫する主要幹線道路であり、沖縄自動車道、国道329号とともに「3本の柱」として、ハシゴ道路ネットワークに位置付けられている。 恩納南バイパスは、リゾートホテルやビーチなどが集中している本県有数のリゾート地である恩納村内に位置し、交通渋滞の緩和、周辺観光施設へのアクセス向上に寄与するとともに、観光産業を支援する延長約6.5kmの道路である。					
H2年度事業化	H-都市計画決定		H5年度用地着手		H7年度工事着手	
全体事業費	約392億円	事業進捗率	95%	供用済延長	6.5km（暫定）	
計画交通量	22,900台/日					
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 2.0 (2.3) (残事業) 3.1 (6.6)	総費用 (残事業)/(事業全体) 151/1,195億円 事業費:111/1,114億円 維持管理費:41/81億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 469/2,407億円 走行時間短縮便益:449/2,304億円 走行経費減少便益:14/76億円 交通事故減少便益:5.5/27億円	基準年 令和元年		
感度分析の結果	(事業全体) 交通量変動 B/C = 1.8~2.2 (交通量±10%) (残事業) B/C = 2.8~3.4 (交通量±10%) 事業費変動 B/C = 2.0~2.0 (事業費±10%) B/C = 2.9~3.3 (事業費±10%) 事業期間変動 B/C = 2.0~2.0 (事業期間±20%) B/C = 2.9~3.2 (事業期間±20%)					
事業の効果等	①円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・現道の路線バスの利便性向上が期待される。 ・那覇空港（第二種空港）へのアクセス向上が見込まれる。 ②物流効率化の支援 ・那覇港（重要港湾）へのアクセス向上が見込まれる。 ・北部地域で生産される農林水産品（花卉）流通の利便性が向上する。 ③国土・地域ネットワークの構築 ・北部地域の中心都市（名護市）へのアクセス向上が見込まれる。 ④個性ある地域の形成 ・恩納村内の主要観光地（琉球村）から国営沖縄記念公園（沖縄美ら海水族館）までのアクセス向上が見込まれる。 ・沖縄科学技術大学院大学（拠点開発プロジェクト）へのアクセス向上が見込まれる。 ⑤災害への備え ・沖縄県緊急輸送道路ネットワーク計画における第一次緊急輸送道路に位置付けられている。 ⑥地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑦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

【沖縄県知事】

一般国道58号恩納バイパス及び恩納南バイパスは、ハシゴ道路ネットワークにおいて、沖縄自動車道、国道329号とともに南北を走る強固な「3本の柱」として位置付けられており、極めて重要な道路と認識している。

本道路は、恩納村内の交通渋滞の緩和、交通安全の確保及び沿道環境の改善を図るとともに、周辺観光施設へのアクセス性の向上など観光振興に資することを目的とする道路であることから、その整備は急務となっている。

以上により、対応方針（原案）のとおり事業継続に同意する。

事業評価監視委員会の意見

・対応方針（原案）に対して審議を行った結果、「事業継続」で了承された。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・平成23年4月29日に恩納バイパスが全線暫定供用（延長5.1km）。平成30年3月8日に恩納南バイパスが全線暫定供用（延長6.5km）。
- ・科学技術の振興を目的とした沖縄科学技術大学院大学が開学（H24.9）している。
- ・恩納村は県内有数のリゾート地であり、周辺地域のホテルや各種観光施設の整備も進んでおり、宿泊者数においても依然として増加傾向にある。
- ・恩納バイパス、恩納南バイパスの暫定開通により、現道国道58号の混雑は緩和されているが、年々交通量は増加しており、バイパスでは交通容量を超過している。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・平成2年度に事業化、用地進捗率100%、事業進捗率95%（平成31年3月時点）。
- ・平成10年度：恩納村字仲泊付近 延長0.4km 部分供用
- ・平成21年度：恩納村谷茶～恩納村仲泊間 延長4.1km（2/4）部分供用
- ・平成30年度：恩納村字南恩納～恩納村字谷茶 延長2.0km（2/4）部分供用

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3月8日に暫定2車線で開通し、一定の効果も発揮されている。今後は4車線化に向けて、鋭意事業の進捗を図る。

施設の構造や工法の変更等

- ・技術の進展に伴う新技術・新工法の採用など、コスト縮減に努めながら事業を推進。

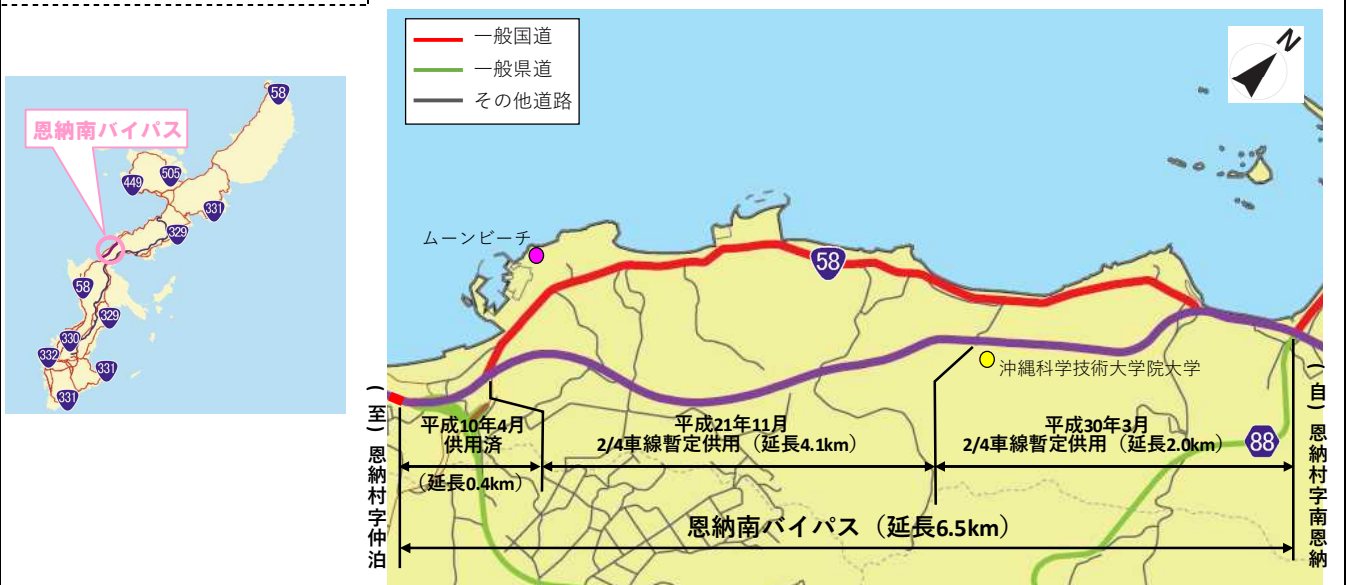
対応方針（原案）

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、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（令和2年度事業継続箇所）

担当課：道路局 高速道路課

担当課長名：山本 巧

事業名	中国横断自動車道 姫路鳥取線 (播磨新宮～山崎JCT)		事業区分	高速自動車国道	事業主体	西日本高速道路(株)
起終点	自) 兵庫県たつの市新宮町角亀 至) 兵庫県宍粟市山崎町市場			延長	1.1 km	
事業概要						
中国横断自動車道姫路鳥取線は、姫路市を起点として、たつの市、相生市を經由して宍粟市で中国自動車道と接続、その後佐用町にて分岐し、美作市及び智頭町を經由して鳥取市に至る延長約8.6kmの高速自動車国道である。						
H17年度事業化		H9年度都市計画決定		H25年度用地着手		H26年度工事着手
全体事業費		約723億円		事業進捗率(平成31年3月末時点)		34%
計画交通量		約6,100台/日				
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.1 (残事業) 2.3	総費用 (残事業)/(事業全体) 327/725億円 事業費: 274/672億円 維持管理費: 53/53億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 764/764億円 走行時間短縮便益: 729/729億円 走行経費減少便益: 25/25億円 交通事故減少便益: 10/10億円	基準年 令和元年		
感度分析の結果						
【事業全体】交通量 : B/C=0.95~1.2 (交通量±10%) 【残事業】交通量 : B/C=2.1~2.6 (交通量±10%) 事業費 : B/C=0.96~1.2 (事業費±10%) 事業費 : B/C=2.2~2.5 (事業費±10%) 事業期間 : B/C=0.99~1.1 (事業期間±1年) 事業期間 : B/C=2.2~2.4 (事業期間±1年)						
事業の効果等						
①円滑なモビリティの確保(新幹線駅へのアクセス向上が見込まれる) ②国土・地域ネットワークの構築(当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する) ③災害への備え(並行する高速ネットワークの代替路線として機能する)						
他8項目に該当						
関係する地方公共団体等の意見						
[兵庫県知事の意見]						
1. 基本認識						
人口減少、少子高齢化が本格化する中において、高速道路ネットワークは、産業の生産性を向上させるとともに、災害発生時の緊急輸送の確保や救急搬送時の速達性強化など、地域の人々の安全・安心な暮らしに繋がる社会基盤である。						
中国横断自動車道姫路鳥取線は、全線86kmのうち播磨新宮IC～(仮称)山崎JCT間(約11km)のみが未だ供用に至っていない。						
2. 事業効果						
1)沿線地域への効果						
本年5月には、姫路鳥取線鳥取ICで接続する山陰自動車道鳥取西道路が開通しており、当区間の完成で、山陽自動車道と中国自動車道、山陰自動車道が連結し、鳥取、岡山から姫路など播磨臨海地域との連携が強化され、地域間交流や地域経済が一層活性化し、沿線地域を始めとする地域創生に大きく寄与するものとする。						
2)播磨科学公園都市への効果						
播磨新宮ICに直結する播磨科学公園都市は、大型放射光施設を核とした研究施設や高度医療施設等が集積しており、ネットワークがつながることで、世界を牽引する科学技術拠点として、さらなる発展・活用が期待できる。また、同科学公園都市中心部に、交通結節点となるバスターミナルの整備を予定しており、高速バスの乗り入れを誘導し、神戸、大阪方面との利便性の向上を図っていきたいと考えている。						
さらに、同科学公園都市にある西播磨広域防災拠点と周辺地域との緊急輸送が強化され、防災面においても大きな効果が発揮される。						
3. 結論						
上記のことから、引き続き安全・環境に配慮し、令和3年度の早い時期の確実な開通を図るよう、一層の事業促進に取り組んでいただきたい。						

事業評価監視委員会の意見

「事業継続」とする対応方針（原案）については、了承された。

＜委員からの主な意見＞

- ・希少猛禽類に対する代替巣設置は国内でも高水準な保全対策である。
- ・当該事業により中国自動車道と山陽自動車道を軸としたラダー型ネットワークが構築されることとなり、長期間の規制が必要な大規模更新工事等を実施する際、迂回路あるいは代替路が確保できるという点で、評価対象区間の重要性は非常に高い。
- ・トンネル工事の安全対策等により事業費は増加するものの、工事を安全に実施し、令和3年度に確実に便益を発現させることは十分に価値がある。
- ・播磨科学公園都市のSPring-8(大型放射光施設)やSACLA（X線自由電子レーザー施設）は近年注目が高まっており、当該事業により一層の活性化が期待される。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・播磨JCT～播磨新宮間は平成15年に暫定2車線として供用を開始した。
- ・佐用JCT～鳥取間は平成25年3月に供用を開始し、当該区間が唯一の未開通区間である。

事業の進捗状況、残事業の内容等

・現在用地取得が完了し、全区間で本線工事に着手しており、引き続き事業を進めていく予定である。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

・現在用地取得が完了し、全区間で本線工事に着手しており、引き続き事業を進めていく予定である。

施設の構造や工法の変更等

・事業の進捗に合わせ、施工計画等の精度を上げていくとともに、現地の状況変化も確認しながら、コスト削減を図っていく。

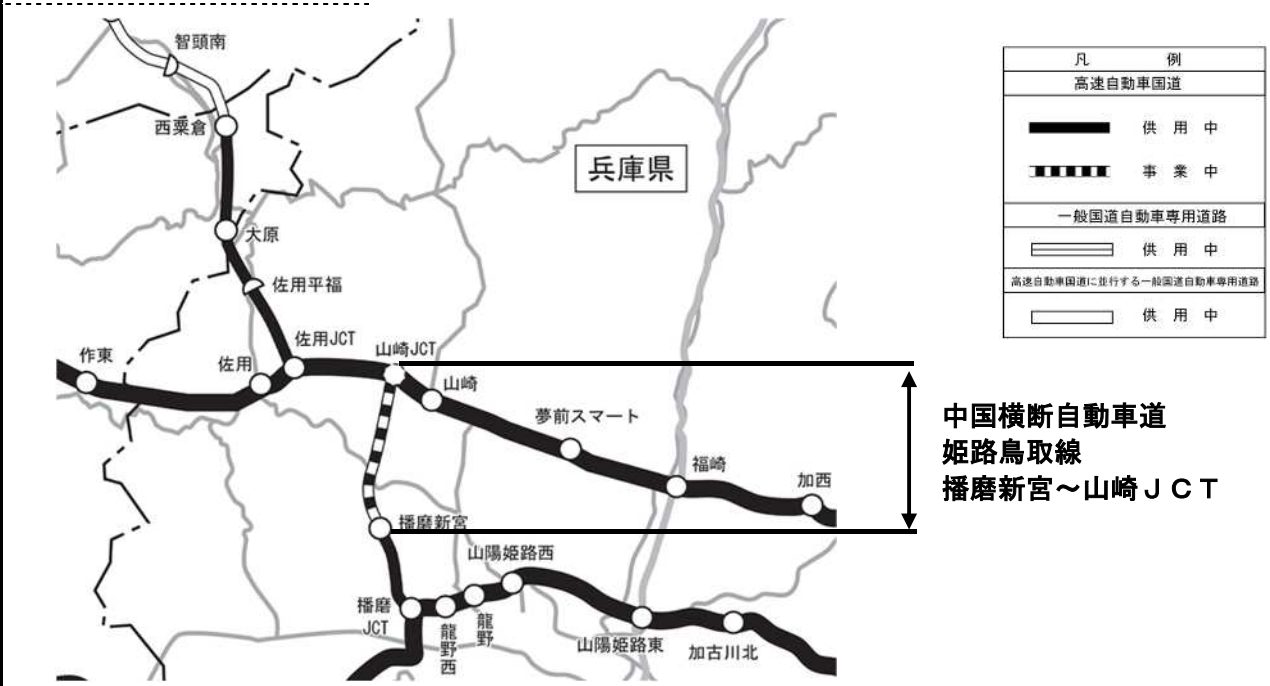
対応方針

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（令和2年度事業継続箇所）

担当課：道路局 高速道路課

担当課長名：山本 巧

事業名	<small>しこくおうだんじどうしゃどう</small> 四国横断自動車道 <small>あなんしまんとせん</small> 阿南四万十線 <small>とくしまがし とくしま</small> (徳島東～徳島JCT)		事業区分	高速自動車国道	事業主体	西日本高速道路(株)																											
起終点	自) 徳島県徳島市北沖洲 <small>きたおきのす</small> 至) 徳島県徳島市川内町富久 <small>かわうちちょうとみひさ</small>		延長	5 km																													
事業概要 四国横断自動車道は、四国縦貫自動車道とともに「四国8の字ネットワーク」の一部を形成し、観光及び物流など地域の活性化に資する重要な路線である。																																	
H10年度事業化		H6年度都市計画決定		H26年度用地着手		H27年度工事着手																											
全体事業費		約1,069億円		事業進捗率（平成31年3月末時点）		40%																											
計画交通量		約8,100台/日																															
費用対効果分析結果	<table border="1"> <tr> <td>B/C</td> <td>事業全体</td> <td>1.1</td> </tr> <tr> <td></td> <td>残事業</td> <td>3.0</td> </tr> </table>	B/C	事業全体	1.1		残事業	3.0	<table border="1"> <tr> <td>総費用</td> <td>(残事業)/(事業全体)</td> <td>355/1,014億円</td> </tr> <tr> <td>事業費</td> <td></td> <td>330/989億円</td> </tr> <tr> <td>維持管理費</td> <td></td> <td>24/24億円</td> </tr> </table>	総費用	(残事業)/(事業全体)	355/1,014億円	事業費		330/989億円	維持管理費		24/24億円	<table border="1"> <tr> <td>総便益</td> <td>(残事業)/(事業全体)</td> <td>1,082/1,082億円</td> </tr> <tr> <td>走行時間短縮便益</td> <td></td> <td>1,006/1,006億円</td> </tr> <tr> <td>走行経費減少便益</td> <td></td> <td>63/63億円</td> </tr> <tr> <td>交通事故減少便益</td> <td></td> <td>12/12億円</td> </tr> </table>	総便益	(残事業)/(事業全体)	1,082/1,082億円	走行時間短縮便益		1,006/1,006億円	走行経費減少便益		63/63億円	交通事故減少便益		12/12億円	基準 令和元年		
B/C	事業全体	1.1																															
	残事業	3.0																															
総費用	(残事業)/(事業全体)	355/1,014億円																															
事業費		330/989億円																															
維持管理費		24/24億円																															
総便益	(残事業)/(事業全体)	1,082/1,082億円																															
走行時間短縮便益		1,006/1,006億円																															
走行経費減少便益		63/63億円																															
交通事故減少便益		12/12億円																															
感度分析の結果 【事業全体】交通量：B/C=0.96～1.2（交通量±10%） 事業費：B/C=0.98～1.2（事業費±10%） 事業期間：B/C=1.03～1.1（事業期間±1年） 【残事業】交通量：B/C=2.7～3.4（交通量±10%） 事業費：B/C=2.8～3.4（事業費±10%） 事業期間：B/C=2.9～3.1（事業期間±1年）																																	
事業の効果等 ①円滑なモビリティの確保（並行区間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） ②物流効率化の支援（農林水産業を主体とする地域から大都市圏への農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる） ③災害への備え（緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する） 他8項目に該当																																	
関係する地方公共団体等の意見 [徳島県知事の意見] 「四国横断自動車道 阿南四万十線（徳島東IC～徳島JCT）」の事業を継続するという「対応方針（原案）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」は、「四国縦貫自動車道」や地域高規格道路「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、「活力の道」として、経済・産業の発展、交流圏の拡大など地方創生の実現に寄与するとともに、平時の救急救命、「南海トラフ巨大地震」などの災害発生時の緊急輸送道路となる「命の道」として、県民の安全・安心の確保に重要な役割を果たす路線であります。 このため、県といたしましては、調整や協力を努めて参りますので、引き続き、コスト縮減を図るとともに、関係機関との調整や最新技術の駆使により、工期短縮を図り、令和3年度供用予定の「徳島東IC～徳島JCT間」の一日も早い供用を強くお願いします。																																	
事業評価監視委員会の意見 「事業継続」とする対応方針（原案）については、了承された。 <委員からの主な意見> ・事業費が増額することとなるが、B/Cが1.1でありかつB/Cには含まれない防災対策面をはじめとする多様な効果が見込まれ、徳島県も期待している。早期の開通を目指していただきたい。 ・底生動物や鳥類の調査において最新の技術レベルの調査を行っている。 ・多自然居住地域の活性化の点において、（徳島県）神山町や上勝町がIT企業のサテライトオフィスを誘致すること等で活性化を図っており、自然が多い地域でのまちづくりの見本となっている。当該事業が更なる地域の活性化が期待される。 ・徳島市内の現在の道路網では、南北の通過交通も市内中心部を通らざるを得ないが、当該事業により、交通の分散が図られ大きな効果が期待される。 ・災害時に阿南など徳島県南部地域に対する緊急輸送路として活用できる。一方で、徳島東IC出口は津波浸水予測範囲内にあることから、発災時に緊急輸送路としての活用方法について地元関係機関と協議調整が必要である。 ・徳島東IC以南は、新直轄区間であるため、今後道路ネットワークとしての評価をどのようにしていくかを、整理していく必要がある。																																	

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・高松道全線は平成15年3月に供用を開始した。
- ・徳島東環状道路の一部は平成24年4月に供用を開始した。
- ・徳島南環状道路の一部は平成27年2月に供用を開始した
- ・徳島～鳴門JCT間は平成27年3月に供用を開始した。

事業の進捗状況、残事業の内容等

・現在用地取得が完了し、全区間で本線工事に着手しており、引き続き事業を進めていく予定である。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

・現在用地取得が完了し、全区間で本線工事に着手しており、引き続き事業を進めていく予定である。

施設の構造や工法の変更等

・事業の進捗に合わせ、施工計画等の精度を上げていくとともに、現地の状況変化も確認しながら、コスト削減を図っていく。

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（令和2年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・技術課

担当課長名：奥村 康博

事業名 一般国道278号 <small>おまつべ</small> 尾札部道路	事業区分 一般国道	事業主体 国土交通省 北海道開発局
起終点 自： <small>ほつかいどうはこだて</small> 北海道函館市尾札部町 至： <small>ほつかいどうはこだて</small> 北海道函館市大船町 <small>おおふね</small>	延長 14.8 km	
事業概要 一般国道278号は、函館市を起点とし、鹿部町を經由して森町に至る延長約115kmの幹線道路である。 尾札部道路は、落石、土砂崩落等の危険箇所及び現道隘路区間の解消を図り、道路の安全な通行の確保を目的とした、函館市尾札部町から大船町に至る延長14.8kmの事業である。		
S61年度事業化	H-年度都市計画決定 (H-年度変更)	S63年度用地着手
H元年度工事着手		
全体事業費	約221億円	事業進捗率 (H31年3月末時点)
	約84%	供用済延長
		11.9 km
地域の防災面の課題 ・現道には、津波浸水想定区域が14.2kmの内13.5kmが存在し、早急な対策が必要。 ・現道には、車道幅員5.5m以下の狭隘区間が全体の約8割、歩道の未設置区間が全体の約8割、急カーブが15箇所存在し、交通事故の危険性が高く避難復旧ルートとして脆弱であり、早急な対策が必要。 ・現道には、防災上の対策必要箇所2箇所（落石・崩壊：1箇所、岩盤崩壊：1箇所）存在し、下部露岩斜面には、崩壊跡や落石が多く見られ、上部自然斜面には法面全体に転石が点在し、斜面全体に湧水が多く、湧水が要因と思われるオーバーハング部が見られ、予想災害規模は高さ35mからの落石（最大Φ0.8m）、高さ20mの表層崩壊（V=10m3程度）となっており、早急な対策が必要。 （北海道開発局道路防災技術専門委員会（H25.10））		
課題を踏まえた対策・事業内容 ・現道は、津波浸水想定区域となるため、災害要因の解消、事故要因除去、現道交通への影響、埋蔵文化財の回避、事業期間及び経済性を防災上の視点から技術的に比較考量した結果、津波浸水想定区域及び線形幅員隘路区間を回避する別線ルートの整備が妥当。また、落石・崩壊箇所を解消する法枠＋グランドアンカー案の整備が妥当。（北海道開発局道路防災技術専門委員会（H25.10）） 別線を整備することにより課題箇所を回避。		
事業の効果等 ○災害時の迂回解消を含む走行時間の短縮等 (191億円 (残事業＝31億円)) ○救急医療の改善効果 (11億円 (残事業＝0.3億円)) ○余裕時間の短縮による効果 (28億円 (残事業＝6億円)) ○CO2排出削減による効果 (0.7億円 (残事業＝0.1億円)) ○津波浸水時人命損失の軽減 (60億円 (残事業＝10億円)) ○地域住民の不安感の解消 (343億円 (残事業＝343億円))	費用 (残事業)/(事業全体) 36/403億円 事業費：27/368億円 維持管理費：9.6/34億円	
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： 函館市など、2市9町の首長で構成される「北海道渡島総合開発期成会」等より早期整備の要望を受けている。 知事の意見： バイパス整備による、落石、土砂崩壊等の危険箇所及び現道隘路区間の回避により、道路交通の安全性向上や災害時における緊急輸送ルートの強化が図られ、道民生活の向上や経済・社会活動の活性化に寄与することから、当該事業の継続について異議はありません。 なお、事業の実施にあたっては、周辺環境への影響を最小限にとどめること。また、徹底したコスト削減を図るとともに、これまで以上に効率的・効果的な執行に努め、早期供用を図るようお願いいたします。		

事業評価監視委員会の意見

当委員会に提出された再評価原案準備書の対応方針については、北海道開発局案を妥当と判断する。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・函館・江差自動車道 北斗中央IC～北斗茂辺地IC間開通
- ・北海道縦貫自動車道 八雲IC～大沼公園IC間開通
- ・一般国道278号 鹿部道路全線開通
- ・函館新外環状道路 函館IC～赤川IC間開通
- ・北海道新幹線 新青森駅～新函館北斗駅間開業
- ・道南いさりび鉄道開業
- ・道の駅「縄文ロマン南かやべ」「しかべ間歌泉公園」開業
- ・函館港若松地区クルーズ船岸壁暫定供用
- ・「北海道・北東北の縄文文化遺跡群」世界文化遺産国内推薦候補選定

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成元年度に工事着手して、用地進捗率約99%、事業進捗率約84%となっている。(平成31年3月末時点)

平成14年度：函館市尾札部町～同市安浦町間 延長6.0km (2/2) 部分開通

平成23年度：函館市安浦町～同市豊崎町間 延長5.9km (2/2) 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

関係者協議結果に基づく施行計画の見直しによる変更
引き続き、早期開通に向けて事業を進める。

施設の構造や工法の変更等

施設の構造、工法等に変更は無いが、引き続きコスト縮減に取り組んでいく。

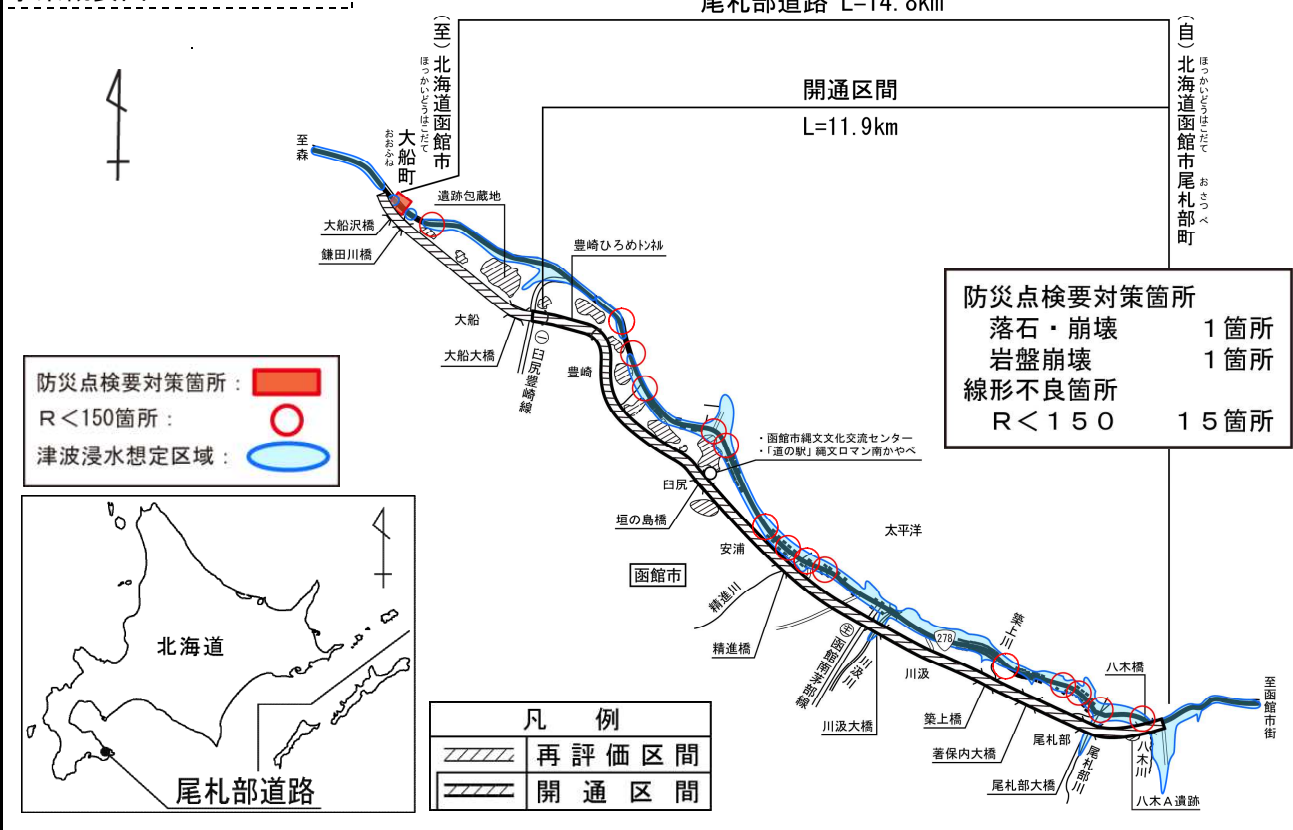
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

事業の必要性・重要性に変化はなく、防災面の効果が見込まれるため。

事業概要図



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

再評価結果（令和2年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課
担当課長名：奥村 康博

事業名 一般国道47号 <small>たかや</small> 高屋道路	事業区分	一般国道 事業主体 国土交通省 東北地方整備局
起終点 自： <small>やまがた もがみ とざわ ふるくち</small> 山形県最上郡戸沢村大字古口 至： <small>やまがた もがみ とざわ ふるくち</small> 山形県最上郡戸沢村大字古口		延長 3.4 km
事業概要 新庄酒田道路は、新庄市から酒田市に至る約50kmの地域高規格道路である。 高屋道路は、新庄酒田道路の一部を形成し、最上郡戸沢村古口地区を結ぶ延長約3.4kmの自動車専用道路である。		
H18年度事業化 全体事業費	ー 都市計画決定 約217億円	H22年度用地着手 事業進捗率 約69% <small>（平成31年3月末時点）</small>
		H25年度工事着手 供用済延長 ー km
地域の防災面の課題 ・現道の国道47号では事前通行規制区間（連続雨量150mm以上）が存在。また自然災害等による全面通行止めは過去30年間で60回発生。 ・周辺に代替路線がなく、災害等による通行止が発生した場合、迂回に要する距離は通常期の約3倍を要する。 ・線形不良箇所が多数存在し、特に冬期の死傷事故率は、新庄酒田道路並行現道で最も高い。 ・このため、戸沢村の日常生活を営む上で重大な障害及び不安要素となっており、地元自治体等からも改善の要望も出されているなど地域の喫緊の課題となっている。		
課題を踏まえた対策・事業内容 ・事前通行規制区間縮小のため、約3km区間を別線整備。 ・全線で現道対策を行う場合、大規模な法面对策、現道嵩上げ、線形改良工事などが必要となることから別線による整備とした。		
事業の効果等 ①災害等による迂回解消を含めた走行時間の短縮 ・新庄市から酒田港（現況67分⇒整備後66分）へのアクセス向上が見込まれる。 ②災害への備え ・現道等の防災点検要対策3カ所等が解消される。 ③高次救急医療施設へのアクセス性向上 ・新庄市から日本海総合病院（現況61分⇒整備後60分）へのアクセス向上が見込まれる。		費用 （残事業）/（事業全体） 84/217億円 〔事業費：70/203億円 維持管理費：14/14億円〕
関係する地方公共団体等の意見 ○山形県知事の意見 1. 「対応方針（原案）」案のとおり「継続」で異議ありません。 2. 一般国道47号高屋道路は、格子状骨格道路ネットワークを形成し、災害時の広域的代替機能の強化や救急医療活動への支援はもとより、産業、経済、観光の振興を図るためにも極めて重要な路線であり、コンテナ貨物の取扱数量や外国クルーズ船の寄港回数が増加する酒田港の利活用の面からも、大きな役割を担うものです。 本県では、「やまがた創生総合戦略」や「山形県道路中期計画2028」において“高速道路・地域高規格道路の整備”の重要性について盛り込んでいるところであり、引き続き、コスト縮減にも十分に配慮しながら、早期完成を目指すとともに、着実な予算の確保をお願いします。また、併せて、一般国道47号の事前通行規制解消に向け、本事業区間前後区間についても、早期に事業に着手するようお願いします。 ○以下の団体等から高屋道路の整備促進について要望あり ・国道47号・新庄酒田地区地域高規格道路整備促進期成同盟会 ・石巻・酒田間地域連携軸強化促進協議会 ・戸沢村・庄内町地域連携フォーラム実行委員会 ・最上地方町村議会議長会、庄内地方町村議会議長会 ・石巻・大崎・新庄・酒田商工会議所		
事業評価監視委員会の意見 対応方針（原案）どおり「継続」が妥当である。		

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・この事業の目的が失われるような道路交通状況の変化及び関連プロジェクト等の変更はない。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・平成18年度新規事業化、事業進捗率 約69%（うち、用地進捗率 約63%）
- ・残事業の内容（トンネルL=3km等）。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・事業の進捗に係る問題はない。

施設の構造や工法の変更等

- ・トンネル湧水処理計画を見直すことによるコスト縮減。

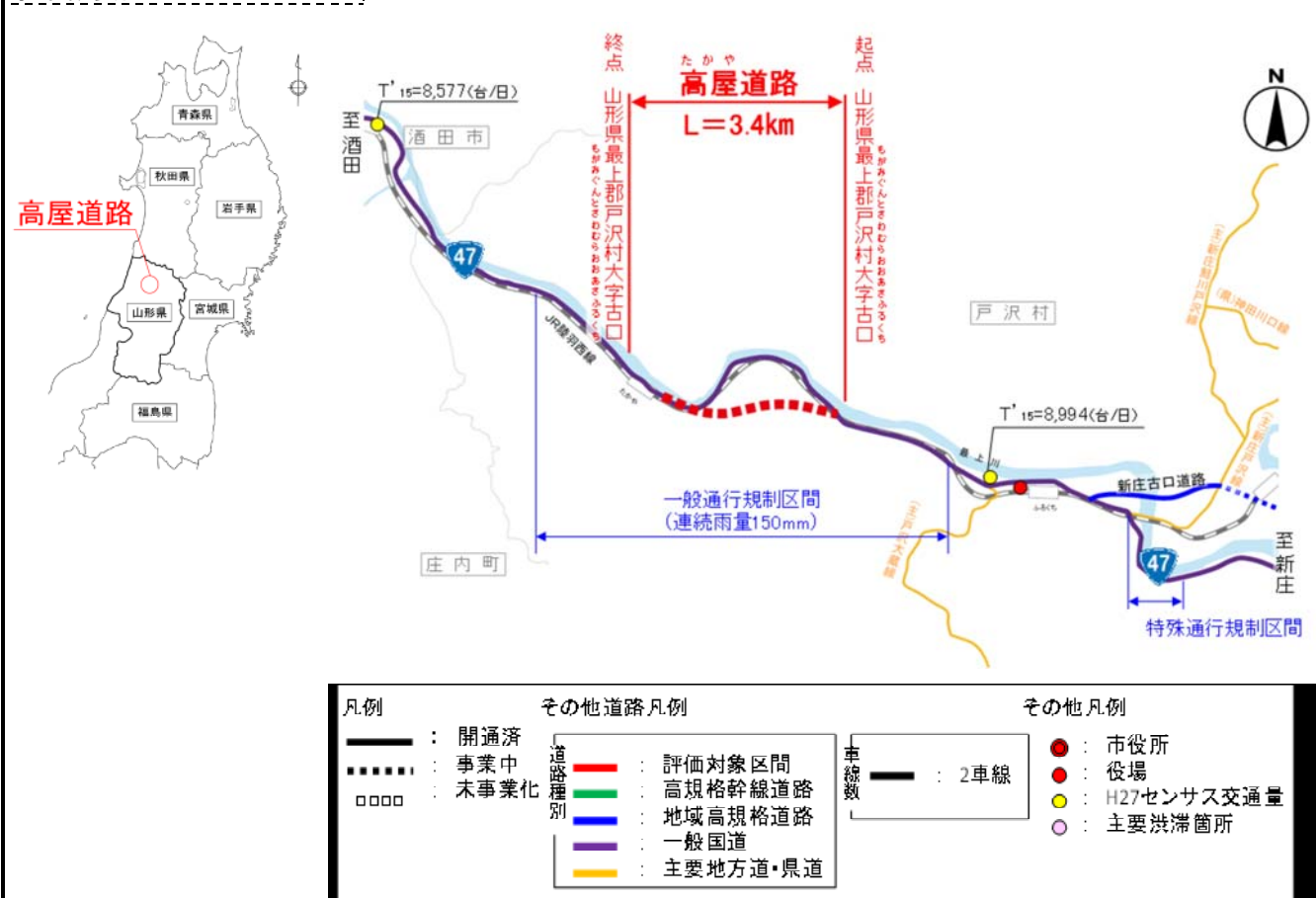
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

最上地域と庄内地域の連携の強化を図るとともに、災害、事故による通行止め時の代替路の確保、冬の安全性向上等のため、早期整備の必要性が高い。

事業概要図



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

※2 費用に記載している金額は、現在価値化して算出した値。

再評価結果（令和2年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局国道・技術課
担当課長名：奥村 康博

事業名 一般国道253号 <small>はつかとうげ</small> 八箇峠道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 北陸地方整備局	
起終点 自：新潟県十日町市八箇 <small>とおかまち はつか</small> 至：新潟県南魚沼市余川 <small>みなみうおぬま よかわ</small>				延長 8.5km	
事業概要 一般国道253号八箇峠道路は、地域高規格道路「上越魚沼地域振興快速道路」の一部を構成し、通行規制区間や交通の難所である「八箇峠」の交通障害の解消、十日町市・南魚沼市間の連携強化及び地域振興支援などを目的とした、延長8.5kmの直轄権限代行による道路事業である。					
H12年度事業化		都市計画決定：－		H13年度用地着手	
H12年度工事着手					
全体事業費	約543億円	事業進捗率 (平成31年3月末時点)	93%	供用済延長	6.6km
地域の防災面の課題 ・十日町地域と南魚沼地域の中心都市を結ぶ主要幹線道路であるが、線形不良区間が連続しており、冬期間をはじめとし大型車通行に支障が生じている。 ・連続雨量80mmで通行止めとなる区間が存在するほか、道路災害や雪崩等による通行止めが発生している。(平成23年7月新潟・福島豪雨では約3,300時間の通行規制が発生) ・通行止めが発生した場合大幅な迂回が必要となり、物流や地域生活に多大な影響を及ぼすことから、地域の喫緊の課題として、抜本的な対策が求められている。					
課題を踏まえた対策・事業内容 ・現道は急峻な地形にあり、全線での現道対策は大規模な改修工事が必要となる等、課題が多いため、8.5kmの別線を整備することにより課題箇所を回避。					
事業の効果等 ①災害時の迂回解消を含めた走行時間の短縮等 (312億円(残事業64億円)) ②緊急輸送道路ネットワークの強化 ・大雨等による土砂崩れや雨量規制に伴う通行止めを回避し、信頼性の高い緊急輸送道路として災害時の緊急活動等を支援する。 ③災害時も日常生活を支える道路 ・関越自動車道・国道17号との接続を強化し、安定的な輸送路を確保することで、災害時においても日常生活を支える道路としての役割が期待される。 ④冬期間におけるスムーズな交通の確保 ・降雪・積雪・凍結の影響による通行規制や雪庇除去に伴う片側交互通行規制を回避する。 ⑤第三次医療を担う魚沼基幹病院へのアクセス向上 ・十日町方面から魚沼基幹病院までの所要時間が約2分短縮し、迅速な救急活動による救命率の向上が期待される。			費用 (残事業) / (事業全体) 56 / 693 億円 (事業費：53 / 679 億円) (維持管理費：2.6 / 15 億円)		
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： 上越市をはじめとし3市2町（十日町市、南魚沼市、湯沢町、津南町）で構成される、上越魚沼地域振興快速道路建設促進期成同盟会から整備促進の要望を受けている。 知事の意見： 県民の命と暮らしを守り、豊かな新潟県を創るため、国道253号八箇峠道路の事業継続を望みます。 本事業は、事前通行規制区間を回避し、緊急輸送道路としての信頼性の高い道路ネットワークを形成するものです。さらに、雇用の拡大などの地域振興の支援、魚沼基幹病院へのアクセス向上、上越地域と魚沼地域を結ぶ連携の効果があることから、本県にとって重要な事業と認識しております。 また、本事業区間には供用中の関越自動車道との横断部があり、施工に高度な技術を必要とするため、引き続き権限代行による事業実施により一日も早い完成をお願いします。					

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、再評価および対応方針（原案）のとおり事業継続することが妥当。

事業採択時より再評価実施までの周辺環境変化等

- ・平成29年度 八箇峠道路（八箇IC～野田IC）部分開通
- ・平成31年度 十日町道路事業化

事業の進捗状況、残事業の内容等

事業の進捗状況：用地進捗率93%、事業進捗率93%
残事業の内容：道路設計、用地取得、改良工事等

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

引き続き、早期供用に向けて事業を進める。

施設の構造や工法の変更等

- ・関越自動車道横断BOX部の工法・施工条件変更及び堰堤工整備箇所法の面崩落復旧及び構造変更、盛土材の土質改良の追加に伴い事業費が増加している。
- ・建設発生土の有効活用や新技術の活用等により、コスト縮減を図る。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

当該事業は、現時点においても、その必要性、重要性は変わっておらず、事業進捗の見込みなどからも、引き続き事業を継続することが妥当であると考えます。

事業概要図



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

※2 費用に記載している金額は、現在価値化して算出した値。

再評価結果（令和2年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局国道・技術課

担当課長名：奥村 康博

事業名 一般国道41号 <small>いのたににれはら</small> 猪谷榆原道路	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：富山県富山市猪谷 至：富山県富山市榆原	延長 7.4km		
事業概要 一般国道41号猪谷榆原道路は、地域高規格道路「富山高山連絡道路」の一部を構成し、富山市猪谷～富山市榆原において、災害に強い道路ネットワークの形成、事前通行規制区間の回避、急カーブ・急勾配区間及び冬期交通障害の回避などを目的とした、延長7.4kmのバイパス事業である。			
H9年度事業化	都市計画決定：—	H13年度用地着手	H14年度工事着手
全体事業費 約390億円	事業進捗率 79% <small>(平成31年3月末時点)</small>	供用済延長 5.8km	
地域の防災面の課題 <ul style="list-style-type: none"> ・ 国道41号は、「富山県地域防災計画」において第1次緊急通行確保路線に指定されているが、事前通行規制区間があり0.3回/年の通行規制が発生しているほか、並行する県道も事前通行規制が多く、規制時の集落孤立化等が懸念される。 ・ 国道41号や神通川対岸の県道東猪谷富山線で災害や雨量規制による全面通行止めが発生した場合、事前通行規制区間に囲まれた集落の孤立化が懸念される。 ・ 飛騨地域は、富山市への買い物利用が多く、都市間相互の結びつきが強い。一方、事業区間は、特別豪雪地帯に指定され、冬期の降雪・積雪により、登坂不能や大型車のスリップ事故による車線閉塞などの冬期交通障害が発生している。 			
課題を踏まえた対策・事業内容 <ul style="list-style-type: none"> ・ 事前通行規制区間等を回避するため、現道のうち4.6km区間を別線整備（橋梁により神通川右岸へのバイパス整備） ・ 現道が存在する左岸は、神通川とJR高山線に挟まれているほか、現道両脇には急峻な斜面が連続しており、左岸側で整備する場合は大規模なトンネル整備が必要となることから、一部右岸へのバイパス整備とした。 			
事業の効果等 <ol style="list-style-type: none"> ①災害時の迂回解消を含めた走行時間の短縮等 （295億円（残事業90億円）） ②災害に強い道路ネットワークの形成 ・ 事前通行規制区間を回避するなど、災害に強い道路ネットワークが形成される。 ③孤立集落の解消 ・ 通行規制時の迂回路が形成されることで、富山市内でも高齢化が進んでいる集落における孤立化が解消し、安全・安心な暮らしが確保される。 ④冬期交通障害の解消 ・ 道路線形の改善や堆雪に必要な幅員が確保され、冬期間においても安全で安定した交通機能が確保され、冬期交通障害の解消が期待される。 		費用 ：（残事業） / （事業全体） 70 / 531 億円 〔 事業費：62 / 489 億円 維持管理費：7.9 / 42 億円 〕	
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： 富山高山連絡道路整備促進期成同盟会や富山・岐阜両県等から整備促進の要望を受けている。 知事の意見： 事業継続に同意する。 今後ともコスト縮減に努め、早期に効果が発現されるよう整備促進に格段の配慮をお願いしたい。			

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、再評価及び対応方針（原案）のとおり事業継続することが妥当。

事業採択時より再評価実施までの周辺環境変化等

前回再評価以降、大きな社会経済情勢などの変化はない。

事業の進捗状況、残事業の内容等

事業の進捗状況：用地進捗率100%、事業進捗率79%
残事業の内容：橋梁工事、改良工事

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

富山市猪谷から富山市片掛間において、猪谷橋（仮称）、片掛橋（仮称）の橋梁工事及び改良工事等を推進し、早期完成2車線供用を目指して整備を進める。

施設の構造や工法の変更等

- ・片掛橋における地盤変動に伴う対策工の追加及び基礎の延伸、猪谷橋における架設用アンカー長の延伸のため、事業費が増加している。
- ・新技術の積極的な活用等により、コスト縮減を図る。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

当該事業は、現時点においても、その必要性、重要性は変わっておらず、事業進捗の見込みなどからも、引き続き事業を継続することが妥当であるとする。

事業概要図



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

再評価結果（令和２年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局 国道・技術課

担当課長名：奥村 康博

事業名	一般国道 19号 桜沢改良 <small>さくらざわ</small>	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：長野県 塩尻市大字 贄川 <small>しおじり にえかわ</small> 至：長野県 塩尻市大字 宗賀 <small>しおじり そうが</small>			延長	2. 1 km
事業概要	一般国道 19号 桜沢改良は、長野県 塩尻市大字 贄川から同市大字 宗賀に至る延長 2. 1 km のバイパスであり、局所的な防災対策事業として現道の防災課題箇所を回避し、利用者の安全・安心な走行を目的に計画された道路である。 現道区間には、要対策箇所が 3 箇所あり、平成 26 年 2 月に雪崩による通行止めが発生、線形不良による交通事故の多発などの課題がある。				
H 19 年度事業化	—	H 21 年度用地着手	H 24 年度工事着手		
全体事業費	105 億円	事業進捗率 (平成31年3月末時点)	約 53%	供用済延長	0. 0 km
地域の防災面の課題	・当該区間には、防災上課題のある箇所として、道路災害に直接結びつく可能性の高い要対策箇所が 3 箇所、過去には雪崩や豪雨により土石流、冠水が発生するなど災害の発生しやすい地域である。 ・特に、要対策箇所（擁壁・落石）においては、空石積擁壁中央付近に、9 cm 程度のせり出し、石の抜け落ちや、新たな落石（平成 25 年 7 月）が発生しており、抜本的な対応が早急に必要である。 （中部防災技術専門委員会（平成 25 年 10 月 18 日））				
課題を踏まえた対策・事業内容	・事業内容は、現状の課題（防災上の課題、過去の災害、線形不良、災害・事故等による通行止め、生活環境）を解決する対策検討の視点として、要対策箇所や線形不良区間での事故懸念及び経済性などを総合的に検討しており、現在の計画案が技術的に適切な対策案であると判断出来る。 ・事業の対策内容のコストについて、土工区間、橋梁、トンネル等について、現時点での調査結果（地質調査等）及び類似事業対策から決定しており、適正コストが計上されているため妥当だと判断出来る。 （中部防災技術専門委員会（平成 25 年 10 月 18 日））				
事業の効果等	① 災害時の迂回解消を含めた走行時間の短縮等 （120 億円（残事業=120 億円）） ② 災害による被害の回避 ・日常生活への影響の回避等 ・通行止めによる迂回避の効果 ・観光への影響の回避 ・孤立集落の発生や復旧活動の遅れの回避			費用	(残事業)/(事業全体)
				30 / 113 億円	
				〔 事業費： 19/ 102 億円 維持管理費： 11/ 11 億円 〕	
関係する地方公共団体等の意見	長野県知事の意見： 一般国道 19号は、本県及び国土の骨格となる重要な道路であり、「桜沢改良」は、地域における日常生活、広域交通の安全・円滑化、観光の活性化に必要な事業です。 ついては、事業を継続し、積極的な予算確保と早期完成に向けた事業の推進を強く要望します。 また、事業の実施にあたっては、一層のコスト縮減に努め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	
・「事業継続」することは「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26年2月、要対策箇所で雪崩が発生し、約27時間の全面通行止め規制を実施。	
事業の進捗状況、残事業の内容等	
・事業進捗率は約53%、用地進捗率100%。(平成31年3月末時点) ・今年度は塩尻市大字贅川～塩尻市大字宗賀(延長2.1km)のトンネル工等を実施。	
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	
・塩尻市大字贅川～塩尻市大字宗賀(延長2.1km)は、早期開通に向けて、工事を推進していく。	
施設の構造や工法の変更等	
・今後、技術の進展に伴う新工法の採用等によるコスト縮減に努めながら事業を推進していく。	
対応方針	事業継続
対応方針決定の理由	事業の必要性は変化なく、防災面の効果が見込まれるため。
事業概要図	<p>事業概要図</p> <p>（起点）長野県塩尻市大字贅川 （終点）長野県塩尻市大字宗賀</p> <p>一般国道19号 桜沢改良 延長2.1km</p> <p>雪崩による通行止め (H26.2)</p> <p>至名古屋 至松本</p> <p>奈良井川 JR中央本線 (主) 樽川岡谷線</p> <p>凡例 開通済 未開通 桜沢改良 一般国道 高規格幹線道路 主要地方道 要対策箇所</p> <p>擁壁 岩石崩壊 雪崩</p>

※1 事業の効果に記載している金額は完成後50年間の便益額として現在価値化して算出した値である。
※2 費用に記載している金額は、現在価値化して算出した値。

再評価結果（令和2年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課

担当課長名：奥村 康博

事業名	一般国道417号冠山峠道路 <small>かんむりやまとうげ</small>		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：岐阜県揖斐郡揖斐川町塚奥山 <small>いび いびがわちようつかおくやま</small>			延長	7.8km	
至：福井県今立郡池田町田代 <small>いまだて いけだちようたしろ</small>						
事業概要	<p>一般国道417号は、岐阜県大垣市を起点とし、福井県南条郡南越前町を終点とする道路であり、このうち、福井県と岐阜県の県境にあたる冠山峠付近は、交通不能区間となっており、代替路として線形不良箇所や冬期通行止のある林道が利用されている。</p> <p>冠山峠道路は、岐阜県揖斐郡揖斐川町塚奥山から福井県今立郡池田町田代を結ぶ7.8km道路で、岐阜県・福井県の交通不能区間の解消を図り、安全・安心な交通を確保することを目的に計画された道路である。</p>					
H15年度事業化	H一年度都市計画決定 (H一年度変更)		H19年度用地着手		H20年度工事着手	
全体事業費	約300億円	事業進捗率 (平成31年3月時点)	約68%	供用済延長	-	
地域の防災面の課題	<ul style="list-style-type: none"> ・ 福井県と岐阜県をつなぐ国道417号のうち冠山峠付近(7.6km)が唯一の自動車通行不能区間。国道の代替路である林道(林道塚線・林道冠山線)は冬期や悪天候時には全面通行止となる。また、周辺道路も通行不能区間が多く、道路ネットワークが脆弱。 ・ 国道の代替路である林道(林道塚線・林道冠山線)は、道幅が狭く、急カーブ・急勾配が連続。急カーブ箇所は73箇所存在し、過去には大型車の脱輪による交通障害が発生。 ・ 当該区間は、急峻で脆弱な地形、地質であり、代替路となっている林道は土砂崩れ等の危険性が高いため、抜本的な対策が早急に必要。また、冠山峠道路は、現道が無いため、道路としての機能が必要な事業であり、隣接自治体とのネットワークを早急に完成が必要。(大災害時における広域陸路に関する有識者会議 H25.10.28)。 					
課題を踏まえた対策・事業内容	<ul style="list-style-type: none"> ・ 自動車交通不能区間、冬期通行止区間を解消するとともに、土砂崩落による通行止を回避する対策としてトンネルを主体とした別線整備で計画。 ・ 当該区間は急峻な地形で、代替路となっている林道には線形不良箇所が多数存在するため、林道を拡幅しても、幹線道路の代替路としての機能は不十分。 ・ 当該事業は、急峻な地形に位置し、既存の林道の拡幅が困難であることから、トンネル、橋梁を主体とした新設ルートで計画し、雪崩等の雪害を受けやすい斜面を避けていることから防災面から見て技術的に妥当である。(大災害時における広域陸路に関する有識者会議 H25.10.28)。 					
事業の効果等	<ul style="list-style-type: none"> ①災害時の迂回解消を含めた走行時間の短縮等 351億円 (残事業 351億円) ②災害による被害の回避 ・ 災害時の代替機能の確保。 ③交通不能区間の解消 ・ 国道417号における交通不能区間(L=7.6km)を解消する。 			費用： (残事業)/(事業全体) 152 / 316 億円 (事業費： 119 / 284 億円) (維持管理費： 33 / 33 億円)		
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： <ul style="list-style-type: none"> ・ 平成30年9月冠山トンネル(国道417号)早期開通促進福井県連絡協議会(鯖江商工会議所会頭、池田町商工会長、越前市商工会長)より整備促進の要望を受けている。 ・ 平成30年9月冠山トンネル(国道417号)早期開通促進期成同盟会(大垣市長、鯖江市長、池田町長、揖斐川町長)より整備促進の要望を受けている。 					
岐阜県知事の意見	<ul style="list-style-type: none"> ・ 対応方針(原案)のとおり、事業の継続について異存ありません。 ・ 岐阜県及び福井県では、東海環状自動車道の開通や北陸新幹線の敦賀開業を控えており、今後更なる 					

交流人口の拡大が見込まれます。岐阜県といたしましては、冠山峠道路は、交通不能区間の解消や両県の交流をより一層活性化する重要な道路と認識していることから、速やかに整備を進めるべき事業であり、引き続き早期供用に向けた事業の推進をお願いします。
 ・事業費については、最新技術の活用も含めて、徹底したコスト縮減をお願いします。

福井県知事の意見：

- ・一般国道417号冠山峠道路の対応方針（原案）「事業継続」について異存ありません。
- ・冠山峠道路は、岐阜県境部の交通不能区間を解消し、中京圏から日本海側を最短で結ぶ道路である。岐阜・福井両県の観光や産業の活性化に大きく寄与し、北陸新幹線福井・敦賀開業の効果を広域に波及させるためにも、十分な予算を確保し、速やかに整備を進めるべき事業である。
- ・引き続き事業を推進し、早期完成に努められるとともに、コスト縮減を図りながら事業を実施していただきたい。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、「国道417号冠山峠道路」の再評価は、当委員会に提出された資料、説明の範囲において、おおむね適切であり、対応方針（原案）のとおり「事業継続」することが妥当と判断される。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

一般国道417号冠山峠付近は、依然として、自動車交通不能区間となっている。
 また、代替路となっている林道では、依然として、土砂崩れが多発し、冬期通行止となっている。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成15年度事業化、用地進捗率100%、事業進捗率約68%（平成31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

引き続き、事業を推進し、早期開通を目指す。

施設の構造や工法の変更等

事業実施にあたり、新技術・新工法の活用等により、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

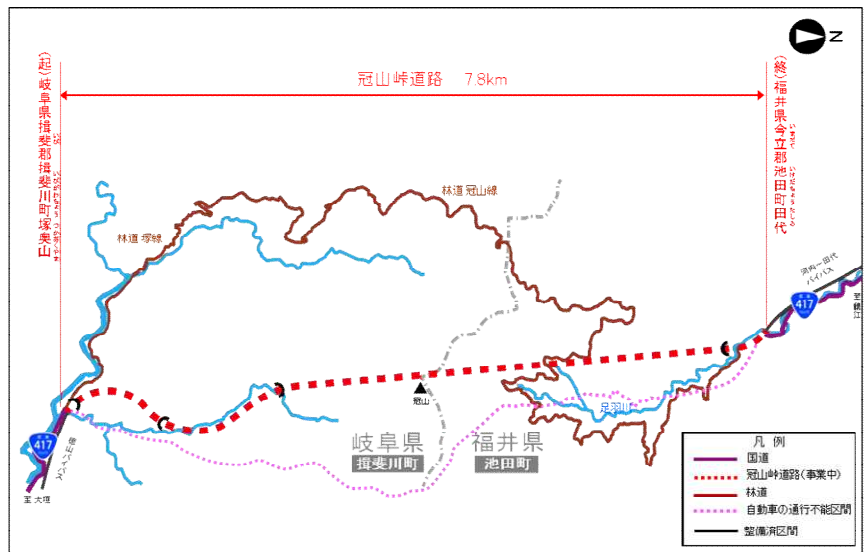
以上の状況を勘案すれば、事業の必要性は変化なく、防災面の効果が見込まれる。

事業概要図

【位置図】



【概要図】



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

再評価結果（令和2年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・技術課
担当課長名：奥村 康博

事業名	一般国道33号 越知道路（2工区）	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 四国地方整備局
起終点	自：高知県高岡郡越知町越知丙 至：高知県高岡郡越知町越知丁			延長	3.0km
事業概要	<p>一般国道33号は高知市と松山市を結ぶ延長約124kmの幹線道路で、代替路線を有しないことから中山間地域にとって日常生活に欠くことのできない重要な路線である。一方、降雨による事前通行規制区間が全区間の37%を占めているなど、様々な課題を抱えている。</p> <p>一般国道33号越知道路（2工区）は地すべり地を通過する現道を回避し、一般国道33号の中でも落石など危険な斜面が多い箇所の防災対策と急カーブなど線形不良箇所を解消することで、幹線道路としての防災機能の強化や安全性・走行性の向上を図り、災害により孤立化する集落の解消や円滑な交通の確保を図る延長3.0kmの地域高規格道路である。</p>				
H20年度事業化	H1年度都市計画決定	H24年度用地着手	H23年度工事着手		
全体事業費	約170億円	事業進捗率 (平成31年3月末時点)	約40%	供用済延長	0.0km
地域の防災面の課題	<ul style="list-style-type: none"> ・ 現道沿いに防災点検における防災ランクⅠが6箇所、防災ランクⅡが14箇所存在。 → 防災ランクⅠ（岩盤崩壊：4箇所、落石崩壊：2箇所） → 防災ランクⅡ（落石崩壊：13箇所、地すべり：1箇所） ・ 平成22年8月16日18時20分頃に岩盤崩落が発生し、約4日間の全面通行止めが発生。 ・ 降雨による事前通行規制区間（L=20.3km）が存在し、平成11年度～平成30年度に延べ38回（777.6時間）の通行止めにより大幅な迂回が発生。 ・ 現道は線形不良箇所（R≤150m）が9箇所存在する。 				
課題を踏まえた対策・事業内容	<ul style="list-style-type: none"> ・ 楠神地すべりは必要な抑止力が非常に大きいことから対策は困難であり、防災ランク箇所も多数あることから、将来的な安全性や経済性も考慮の上、別線トンネルを整備することにより課題箇所を解消。 ・ 事前通行規制区間短縮のため、現道1.5km区間については法面対策を施すことにより課題箇所を解消。 ・ 別線及び線形改良により線形不良区間を解消。 				
事業の効果等	<ul style="list-style-type: none"> ・ 走行時間の短縮等 101億円（残事業101億円） ・ 異常気象時における事前通行規制区間の短縮 ・ 災害時の通行止めによる大幅迂回の解消 ・ 線形不良箇所の回避による走行性・安全性の向上 ・ 災害時の通行止めによる孤立地域の経済（営業）損失（0.42億円） 		費用	（残事業） / （事業全体）	
				94/166億円	
				（事業費：86/158億円 維持管理費：8.3/8.3億円）	
関係する地方公共団体等の意見	<p>地域から頂いた主な意見等：</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 一般国道33号の整備促進に対して、沿線地方公共団体などから積極的に要望活動が続けられている。（H19.7・8, H20.7, H21.11, H22.7, H23.7, H24.7, H25.7, H26.7, H27.8, H28.7, H29.7, H30.7, R1.7） <p>高知県知事の意見：</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 事業継続に異議はありません。一般国道33号は、高知県と愛媛県の県都を結ぶ幹線道路であり、沿線地域における産業や観光振興の取り組みを支える重要な社会資本です。また、近年激甚化している豪雨や発生の可能性が高まる南海トラフ地震などの自然災害発生時の緊急輸送に不可欠な基盤です。越知道路（2工区）の現道は、越知町等から愛媛県や高知市とを結ぶ唯一の幹線道として、広域的な人流・物流を大きく支えています。落石などの防災上危険な箇所が連続しており、大雨の際には、事前通行規制により通行止めとなります。沿線地域の住民の安全で安心な暮らしや効率的で安定した経済活動を確保するためには、災害に強い道路が必要です。このため、国においては早期の開通に向け、より一層の事業進捗をお願いします。 				
事業評価監視委員会の意見	<ul style="list-style-type: none"> ・ 「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 国道439号 新大峠トンネル 開通
- ・平成17年8月 池川町、吾川村、仁淀村が合併し、「仁淀川町」が誕生。
- ・平成19年3月 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 国道33号 越知道路（3工区） 開通
- ・平成21年12月 四国横断自動車道 土佐PAスマートIC 開通
- ・平成23年4月 国道494号 佐川～吾桑バイパス（佐川工区） 開通
- ・平成24年12月 国道33号 高知西バイパス 天神IC～鎌田IC 開通
- ・平成25年2月 国道439号 大峠バイパス 開通
- ・平成26年7月 国道439号 大植バイパス（大植工区） 開通
- ・平成26年11月 国道56号 土佐市バイパス 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33号が進出ルートに指定
- ・平成28年3月 国道33号 高知西バイパス 枝川IC～鎌田IC 開通
- ・令和元年度 橋防災 開通予定

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・用地取得率約93%、事業進捗率約40%（平成31年3月末時点）
- ・残事業の内容（新今成トンネル962m、新横倉橋195m、立花大橋170m等）

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

新横倉橋等の工事を推進しており、引き続き、早期供用に向けて事業を進める。

施設の構造や工法の変更等

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

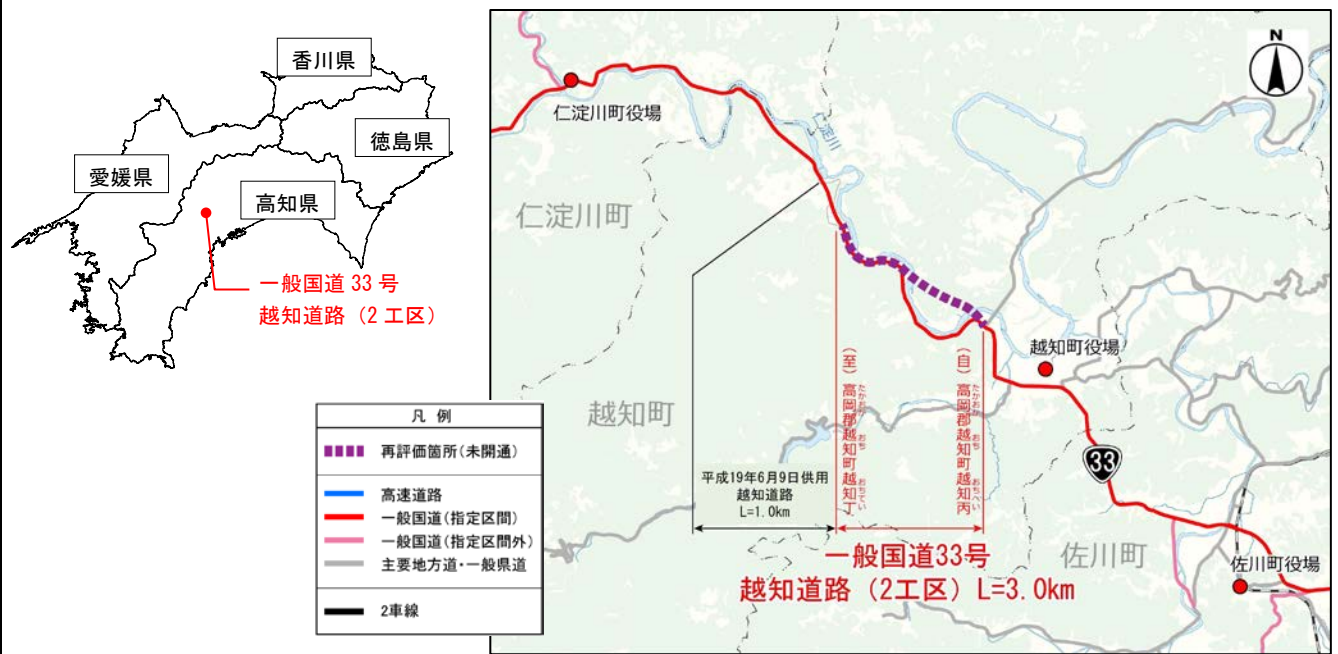
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



- ※ 事業の効果に記載している金額は、防災面の効果を完成後50年間の便益額として現在価値化して算出した値であり、試算値を含む。
- ※ 費用に記載している金額は、現在価値化して算出した値。
- ※ 事業の効果および費用の欄に係る数値は令和元年度評価時点。