

新規事業採択時評価結果（令和2年度新規事業化箇所）

担当課：道路局 国道・技術課
担当課長名：奥村 康博

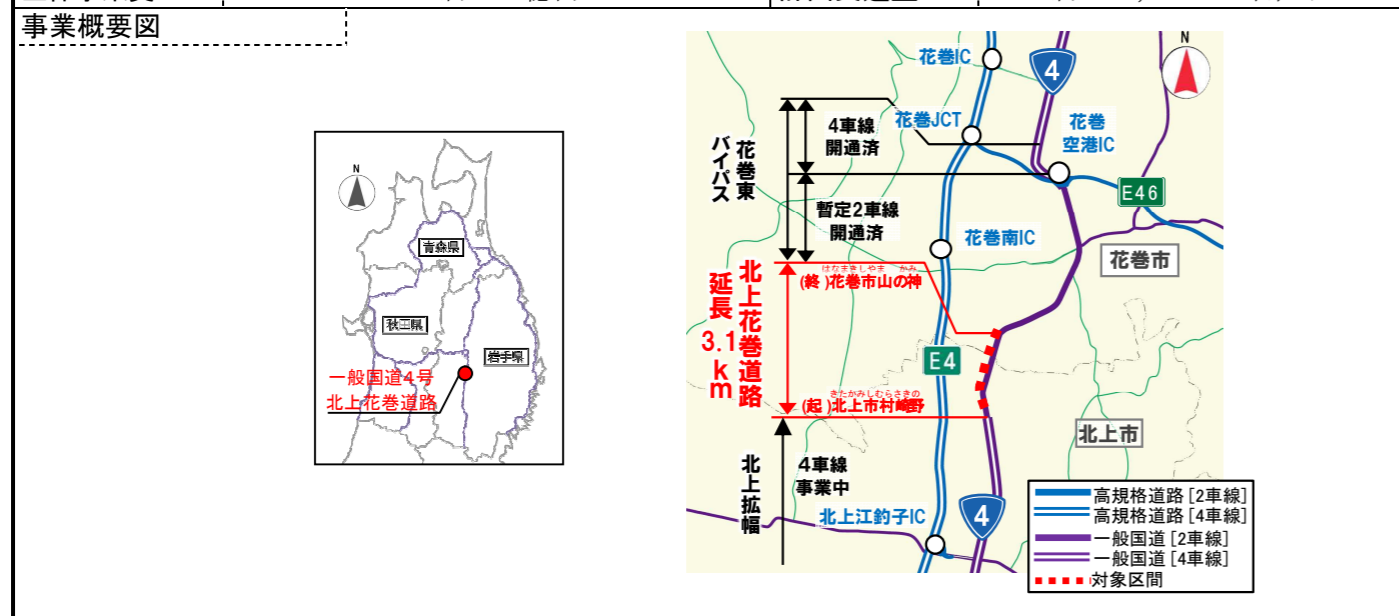
事業の概要

事業名	一般国道4号 北上花巻道路	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：岩手県北上市村崎野 至：岩手県花巻市山の神	延長	3.1 km		

事業概要
一般国道4号は、東京都中央区を基点とし青森県青森市に至る一般国道で、一関市、奥州市、北上市、花巻市、盛岡市、二戸市等を経由して岩手県内を南北に縦貫する道路である。このうち北上花巻道路は北上市と花巻市を連絡する延長3.1 kmの4車線化拡幅事業である。

事業の目的、必要性
対象区間整備により交通容量が確保され、幹線道路としての速達性向上と交通安全性が向上するとともに、交通混雑が解消されることにより、物流効率化が図られ地域経済活動の支援に寄与することを目的とする。

全体事業費	約70億円	計画交通量	約25,700台/日
-------	-------	-------	------------



関係する地方公共団体等の意見
【岩手県知事】
「一般国道4号北上花巻道路」を予算化することについて同意します。
北上市村崎野から花巻市山の神間の国道4号は、前後が4車線やバイパスとして整備された区間に挟まれた2車線道路であり、増大する交通に対するボトルネック区間となっていることから、朝夕の渋滞に加え、緊急車両の走行に支障をきたしているところです。
こうしたことから、国においては、令和元年度に北上市村崎野地区と花巻市山の神地区の2箇所の交差点改良を事業化していただいたところですが、当該区間全体の4車線拡幅による円滑な交通の確保が不可欠なことから、北上花巻道路について、令和2年度に事業化するようお願いします。

学識経験者等の第三者委員会の意見
・新規事業化については妥当である。

事業採択の前提条件
■費用対便益：便益が費用を上回っている。
■手続きの完了：計画段階評価手続き完了（R1.6.14）、都市計画決定手続き完了（R2.2.28）

事業評価結果

費用対便益	B/C	1.5	総費用：64億円 （事業費：54億円 維持管理費：9.3億円）	総便益：9.9億円 （走行時間短縮便益：9.3億円 走行経費減少便益：5.1億円 交通事故減少便益：0.88億円）	基準年：令和元年	
	感度分析の結果	交通量変動	B/C=1.2	（交通量 -10%）	B/C=1.8	（交通量 +10%）
		事業費変動	B/C=1.4	（事業費変動 +10%）	B/C=1.7	（事業費変動 -10%）
		事業期間変動	B/C=1.4	（事業期間変動+2年）	B/C=1.7	（事業期間変動-2年）
事業の影響	評価項目		評価	根拠		
	自動車や歩行者への影響	渋滞対策	◎	<ul style="list-style-type: none"> 交通容量が確保され、速達性が向上。 【混雑度】 現況：1.40 ⇒ 整備後：0.55 【旅行速度】 現況：21.3km/h ⇒ 整備後：49.0km/h（約27.7km/h向上） 		
		事故対策	◎	<ul style="list-style-type: none"> 交通混雑の解消により、交通事故が減少。 【事故危険区間】 現況：1箇所 ⇒ 整備後：0箇所 【交通事故件数】 現況：40件/4年 ⇒ 整備後：16件/4年（約6割減少） 		
		歩行空間	○	<ul style="list-style-type: none"> 通学路として利用されている周辺の生活道路に物流車両が流入しており、当該区間の整備により適切な機能分担が図られ、沿線住民や通学児童の安全・安心に寄与する。 		
	社会全体への影響	住民生活	◎	<ul style="list-style-type: none"> 対象区間の混雑が緩和されることにより、増加傾向にある花巻市～北上市間の通勤・通学の速達性が向上。 花巻市から北上市の県立中央病院への輸送時間が短縮。 【速達性（花巻東BP南口交差点→県立中部病院）】 現況：11分 ⇒ 整備後：6分（約5割短縮） 		
		地域経済	◎	<ul style="list-style-type: none"> 沿線地域では世界有数の半導体企業が進出するなど新設企業も増加しており、物流効率化による地域経済活動を支援。 【速達性（花巻東BP南口交差点 ⇒ 北上工業団地入口交差点）】 現況：9分 ⇒ 整備後：4分（約6割短縮） 		
		災害	○	<ul style="list-style-type: none"> 代替路としての機能が強化されることで、東北自動車道が通行止めになった場合においても、地域経済活動及び住民生活への影響を最小限にとどめることが期待される。 		
環境		-	<ul style="list-style-type: none"> 注目すべき影響はない。 			
	地域社会	◎	<ul style="list-style-type: none"> 混雑の緩和により速達性が向上し、花巻市～北上市間の拠点的な都市を結ぶ道路としての機能を確保。 【速達性（花巻市役所→北上市役所）】 現況：26分 ⇒ 整備後：21分（約2割短縮） 			
事業実施環境		○	<ul style="list-style-type: none"> 都市計画決定手続き完了（R2.2.28） 岩手県知事、花巻市長、北上市長、国道4号岩手県南地域拡幅整備促進期成同盟会等により、北上花巻道路の早期事業化を要望。 			

採択の理由

費用便益比が1.5と便益が費用を上回っているとともに、計画段階評価手続きが完了し、事業採択の前提条件が確認できる。
また、北上花巻道路の整備により、交通容量を確保し、幹線道路としての速達性向上と交通安全性が向上し、物流効率化による地域経済活動を支援するなど、当該事業の整備の必要性・効果は高いと判断できる。
以上より、本事業の新規事業化については妥当である。

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

新規事業採択時評価結果（令和2年度新規事業化箇所）

担当課：道路局 国道・技術課
担当課長名：奥村 康博

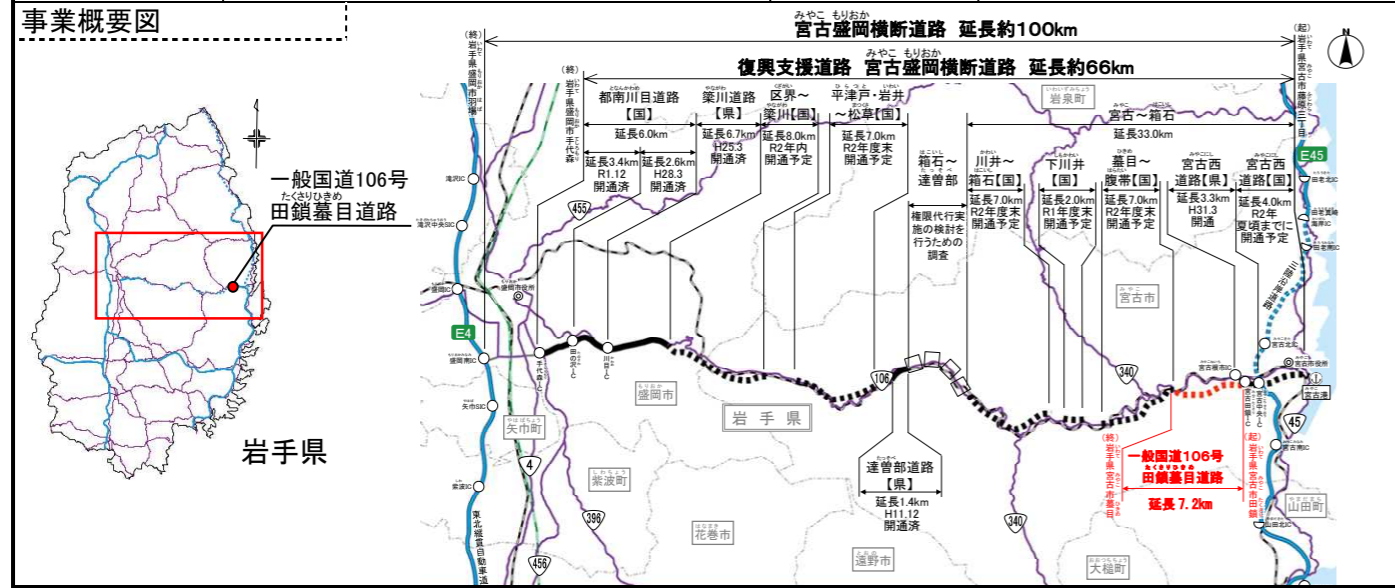
事業の概要

事業名	一般国道106号（宮古盛岡横断道路） たくさりひきめ 田鎖墓目道路	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：岩手県宮古市田鎖 至：岩手県宮古市墓目	延長	7.2 km		

事業概要
宮古盛岡横断道路は、岩手県宮古市から岩手県盛岡市に至る延長約66kmの地域高規格道路である。このうち田鎖墓目道路は、宮古盛岡横断道路の一部を形成し、岩手県宮古市田鎖から宮古市墓目に至る延長7.2kmの自動車専用道路である。

事業の目的、必要性
当該区間の整備により、現道の課題箇所を回避し、災害時の救援活動等においても機能する信頼性の高い道路ネットワークが確保され、第三次救急医療機関がある盛岡市への救急医療活動を支援するとともに、沿岸部と内陸部を結ぶ観光ルート形成により広域周遊観光の拡大を支援することを目的とする。

全体事業費 約300億円 計画交通量 約6,100台/日



関係する地方公共団体等の意見
【岩手県知事】
地域高規格道路である宮古盛岡横断道路（国道106号）は、三陸沿岸道路と東北縦貫自動車道を結ぶとともに、盛岡秋田道路（国道46号）と一体となり、東北地方の連携・交流の骨格となる格子状骨格道路ネットワークを構成する極めて重要な路線であり、救急医療活動の支援、広域周遊観光の拡大、さらには自然災害に強いネットワーク確保の観点からも重要な役割を担う幹線道路です。
平成28年8月の台風第10号により、根市～墓目の現道区間等をはじめ宮古市内の各地で寸断し、長期にわたる広域的な迂回が必要となり、救援活動や県民生活に多大な支障が生じたことから、災害に対する脆弱性の解消を図り、信頼性の高い道路としての整備が急務となっています。
根市～墓目（田鎖墓目）を直轄権限代行事業により、速やかに事業化を図るよう強く要請いたします。

学識経験者等の第三者委員会の意見
・新規事業化については妥当である。

事業採択の前提条件
■費用対便益：便益が費用を上回っている。
■手続きの完了：岩手県によるルート帯決定（R1.8）

事業評価結果

費用対便益	B/C	5.0 (1.002)	総費用：507億円 （事業費：487億円 維持管理費：20億円）	総便益：2,539億円 （走行時間短縮便益：2,330億円 走行経費減少便益：167億円 交通事故減少便益：42億円）	基準年：令和元年	
	感度分析の結果	交通量変動	B/C=4.8 (交通量 -10%)	B/C=5.3 (交通量 +10%)		
		事業費変動	B/C=4.6 (事業費変動 +10%)	B/C=5.5 (事業費変動 -10%)		
	事業期間変動	B/C=4.8 (事業期間変動+2年)	B/C=5.0 (事業期間変動-2年)			
事業の影響	評価項目	評価	根拠			
	自動車や歩行者への影響	渋滞対策	-	注目すべき影響はない。		
		事故対策	-	注目すべき影響はない。		
		歩行空間	-	注目すべき影響はない。		
	社会全体への影響	住民生活	◎	・宮古地域から盛岡市の第三次救急医療機関への搬送時間を短縮。 【宮古市役所～岩手医科大学附属病院の搬送時間】 現況：115分 ⇒ 整備後：85分（約30分短縮）		
		地域経済	-	注目すべき影響はない。		
		災害	◎	・災害時の交通障害や道路寸断による広域迂回が解消。 【宮古市役所～盛岡市役所間の広域迂回（災害時）】 現況：213分 ⇒ 整備後：83分 ・災害時の孤立集落発生を解消 【孤立集落の発生（災害時）】 現況：田鎖～墓目地区間の孤立集落345世帯 ⇒ 整備後：0世帯		
環境		-	注目すべき影響はない。			
	地域社会	◎	岩手県の観光振興施策で利活用が位置づけられている新たな交通ネットワークの一部である沿岸と内陸を結ぶ宮古盛岡横断道路の更なる整備により広域周遊観光の拡大を支援。			
事業実施環境	○	・岩手県によるルート帯決定（R1.8） ・岩手県知事、宮古市長より「宮古盛岡横断道路未整備区間の早期事業化」を要望				

採択の理由

費用便益比が一体評価で5.0、個別評価で1.002と便益が費用を上回っているとともに、岩手県によるルート帯決定手続きが完了し、事業採択の前提条件が確認できる。
また、田鎖墓目道路の整備により、自然災害に強いネットワークの確保、救急医療活動の支援、広域周遊観光支援などが期待でき、当該事業の整備の必要性・効果は高いと判断できる。
以上より、本事業の新規事業化については妥当である。

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

新規事業採択時評価結果（令和2年度新規事業化箇所）

事業評価結果（防災機能）

事業の必要性	
当該区間の整備により、現道区間の道路寸断による孤立発生等を回避する自然災害に強い道路ネットワークが確保されるほか、救急医療活動の支援や広域周遊観光の拡大に寄与されるものである。	
評価項目	地域の課題
救助活動等	<p>国道 106 号は岩手県の宮古市と盛岡市を最短で結ぶ幹線道路であるが、急峻な地形に加え河川が並行し、落石や土砂流出などの危険箇所が存在する。平成 28 年 8 月台風第 10 号では、道路決壊に伴う全面通行止めが発生し、沿線集落が孤立（約 3～5 日間）。全面通行止め終了後も片側交互通行規制が継続、本復旧までに約 2 年半を要し、市民生活や企業活動に影響を与えるなど脆弱な道路ネットワークが課題である。</p>
住民生活	<p>宮古地域には三次救急医療施設がなく、脳梗塞などの重篤患者は約 100km 離れた岩手医科大学附属病院（三次救急医療施設）へ、2 時間をかけて救急搬送が必要である。救急搬送時は速達性及び災害時にも機能する道路ネットワークの確保が課題である。</p>
地域経済・地域社会等	<p>岩手県では観光入込客数が伸び悩む中、復興道路等の新たな交通ネットワークを生かして外国人観光客の誘客や広域周遊観光の拡大による観光消費促進に取り組んでいるが、沿岸と県央間の横断軸観光流動が少なく、観光資源の相互連携が課題である。</p>
その他	

事業の有効性								
<p>・当該区間の整備により、主要拠点間のリンクの評価は D ランクから C ランクに改善し、脆弱度も 1.00 から 0.91 に改善したことで、ネットワーク全体の防災機能が強化される。</p> <p>・また、災害時にも機能する信頼性の高い道路ネットワークが確保されるとともに、救急医療活動や広域観光振興、地域産業の活性化を支援するなど、有効性の高い事業と評価する。</p>								
道路ネットワークの 防災機能	主な区間	改善 ペア数	脆弱度 (防災機能ランク)		累積脆弱度 の変化量	改善度		評価
			整備前	整備後		通常時	災害時	
	宮古市	盛岡市	11 (5)	1.00 [D]	0.91 [C]	▲143.9 (▲12.4)	0.15 (0.04)	0.18 (0.00)

事業の効率性	
<p>・岩手県によるルート帯決定（R 1. 8）</p> <p>※道路ネットワークの防災機能の上段の値は宮古～盛岡を対象とした場合、下段（ ）書きの値は事業化区間を対象にした場合の防災機能評価結果。</p>	

新規事業採択時評価結果（令和2年度新規事業化箇所）

担当課：道路局 国道・技術課
担当課長名：奥村 康博

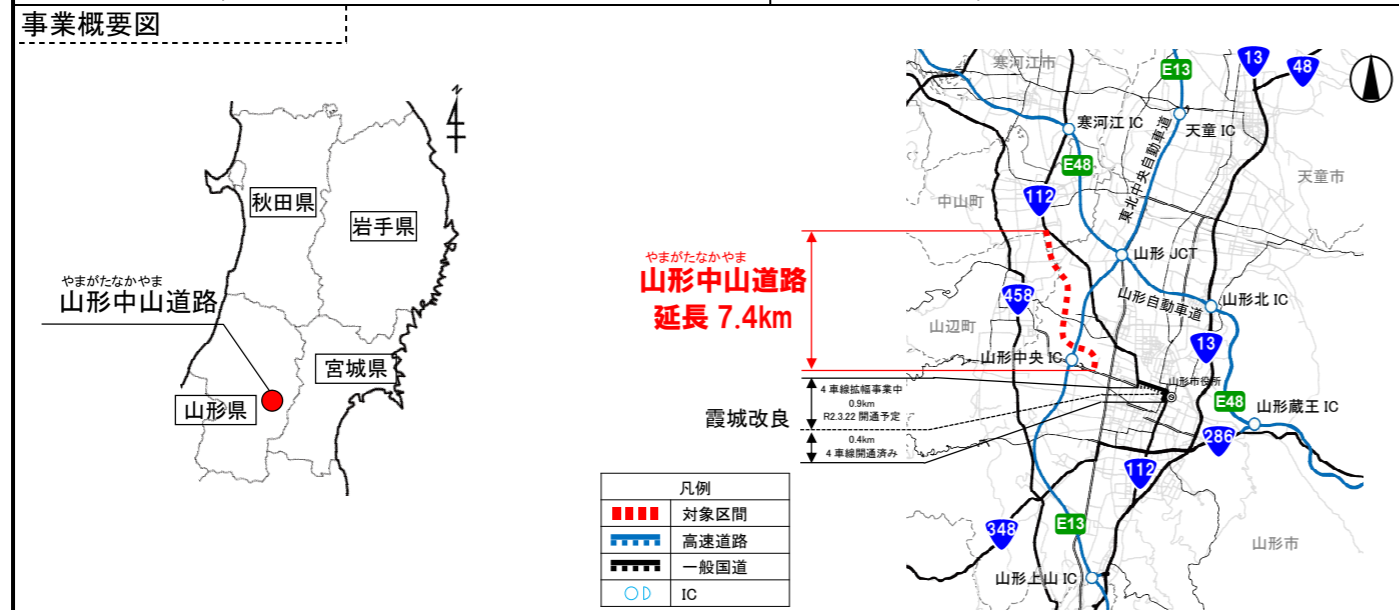
事業の概要

事業名	一般国道112号 やまがたなかやま 山形中山道路	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：山形県山形市西崎 至：山形県東村山郡中山町大字達磨寺	延長	7.4km		

事業概要
一般国道112号は、山形県山形市を起点に山形県内陸部を横断し山形県酒田市へ至る主要幹線道路である。一般国道112号山形中山道路は、山形市西部における渋滞解消や交通安全の確保を目的とした延長7.4kmの道路事業である。

事業の目的、必要性
当該事業の整備により地域間を結ぶ円滑な道路ネットワークを確保することで、交通集中に伴う恒常的な渋滞を解消し、地域連携を支援。さらに、交通転換を図ることで、渋滞や細街路、沿道からの出入りに起因した事故の減少により、安全で快適な走行性を確保するものである。

全体事業費：約250億円 計画交通量：約20,200台/日



関係する地方公共団体等の意見
【山形県知事】
予算化することについて同意します。
山形市周辺の国道112号は、山形市と共に生活圏を形成する近隣の寒河江市、山辺町、中山町を結び、通勤・通学・買い物等の日常生活を支えるとともに、圏域内の経済活動においても非常に重要な役割を担う道路であります。
事業が円滑かつ迅速に促進されるよう、沿線の市町と密に連携しできる限りの協力をさせていただきますので、「山形中山道路」の新規事業化と早期開通を是非ともよろしくお願ひします。

学識経験者等の第三者委員会の意見
・新規事業化については妥当である。

事業採択の前提条件
■費用対便益：便益が費用を上回っている。
■手続きの完了：計画段階評価手続き完了（H31.2.15）、都市計画変更手続き完了（R2.1.14）

事業評価結果

費用対便益	B/C	1.6	総費用：201億円 （事業費：169億円 維持管理費：32億円）	総便益：313億円 （走行時間短縮便益：292億円 走行経費減少便益：13億円 交通事故減少便益：7.8億円）	基準年：令和元年
	感度分析の結果	交通量変動	B/C=1.3（交通量 -10%）	B/C=1.9（交通量 +10%）	
		事業費変動	B/C=1.4（事業費変動 +10%）	B/C=1.7（事業費変動 -10%）	
		事業期間変動	B/C=1.4（事業期間変動+2年）	B/C=1.7（事業期間変動-2年）	

事業の影響	評価項目	評価	根拠
	自動車や歩行者への影響	渋滞対策	◎
事故対策		◎	・交通混雑が緩和され、安全で快適な走行性を確保 【事故危険区間】 現況：7箇所 ⇒ 整備後：0箇所 【死傷事故件数】 現況：186件/4年 ⇒ 整備後：121件/4年（65件/4年（約3割）減少）
歩行空間		○	・生活道路や通学路としても利用されている現道において、通過交通が山形中山道路へ転換することにより、沿線住民や通学児童の安全・安心を確保
社会全体への影響	住民生活	◎	・必要幅員の確保により、医療サービスの向上による地域連携を支援 【中山町役場から山形市立病院済生館への所要時間】 現況：32分 ⇒ 整備後：29分（約3分短縮）
	地域経済	○	・幹線道路ネットワークの強化により、地域連携を支援
	災害	-	・注目すべき影響はない
	環境	-	・注目すべき影響はない
	地域社会	○	・日常生活圏内のネットワークを担う代替路の整備により、山形市と中山町等の周辺市町村との連携を深め、生活・産業を支援
事業実施環境		○	・都市計画変更手続き完了（R2.1.14） ・整備に対する要望が強い

採択の理由

費用便益比が1.6と便益が費用を上回っているとともに、計画段階評価及び都市計画変更手続きが完了し、事業採択の前提条件が確認できる。
また、地域連携を支える道路ネットワークの強化、交通安全の確保等、当該事業の整備の必要性・効果は高いと判断できる。
以上より、本事業の新規事業化については妥当である。

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

新規事業採択時評価結果（令和2年度新規事業化箇所）

担当課：道路局 国道・技術課
担当課長名：奥村 康博

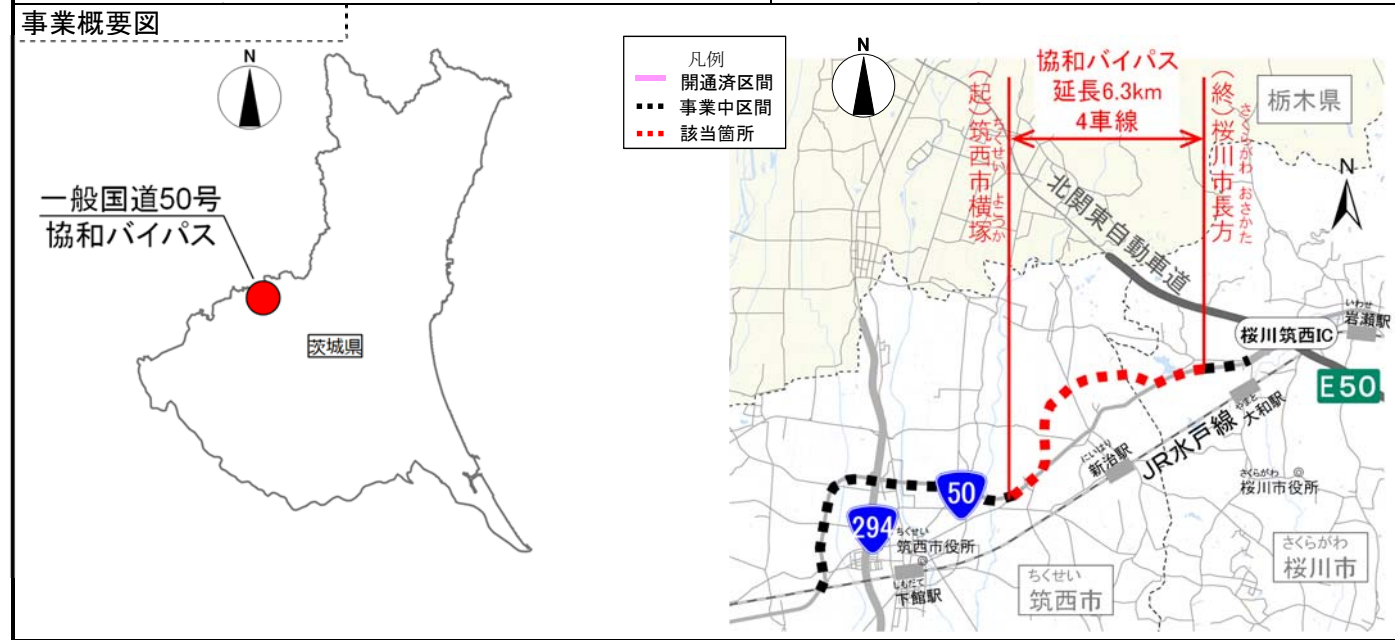
事業の概要

事業名	一般国道50号 協和バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 関東地方整備局
起終点	自：茨城県筑西市横塚 至：茨城県桜川市長方	延長	6.3km		

事業概要
一般国道50号協和バイパスは、筑西市及び桜川市内の交通混雑緩和と交通安全の確保及び物流生産性向上を目的とした茨城県筑西市横塚から茨城県桜川市長方までの延長6.3kmのバイパス事業である。

事業の目的、必要性
当該区間整備により交通容量を確保し、幹線道路の速達性向上、渋滞ボトルネックの解消により、著しい速度低下に起因する交通事故の減少、県内有数の農作物生産から首都圏各所への速達性確保により物流生産性の向上に寄与することを目的とする。

全体事業費：約350億円
計画交通量：約25,800～35,200台/日



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

学識経験者等の第三者委員会の意見
・新規事業化については妥当である。

事業採択の前提条件
・費用対便益：便益が費用を上回っている。
・手続きの完了：都市計画決定手続き完了（H22.7）

事業評価結果

費用便益分析	B/C	1.3	総費用：263億円 （事業費：244億円 維持管理費：19億円）	総便益：352億円 （走行時間短縮便益：344億円 走行経費減少便益：0.57億円 交通事故減少便益：7.5億円）	基準年 令和元年
	感度分析の結果				
	交通量変動	B/C=1.3（交通量 -10%）		B/C=1.4（交通量 +10%）	
	事業費変動	B/C=1.2（事業費 +10%）		B/C=1.5（事業費 -10%）	
	事業期間変	B/C=1.2（事業期間 +20%）		B/C=1.4（事業期間 -20%）	

事業の影響	評価項目	評価	根拠
	自動車や歩行者への影響	渋滞対策	◎
事故対策		◎	・渋滞ボトルネックの解消により、速度低下に起因する交通事故の減少に寄与。 【追突事故件数の減少】 死傷事故率 現況：55件/4年 → 整備後：45件/4年（約2割減少）
歩行空間		—	・注目すべき影響はない。
社会全体への影響	住民生活	—	・注目すべき影響はない。
	地域経済	○	・国道50号の隣接区間や筑西幹線道路との連携強化により、物流生産性の向上に寄与。
	災害	—	・注目すべき影響はない。
	環境	—	・注目すべき影響はない。
	地域社会	—	・注目すべき影響はない。
事業実施環境		○	・都市計画決定手続き完了（H22.7） ・茨城県知事、協和地区懇談会、茨城県トラック協会説明会により一般国道50号協和バイパスの早期事業化を要望。

採択の理由

費用便益比が1.3と便益が費用を上回っているとともに、都市計画決定手続きが完了し、事業採択の前提条件が確認できる。
また、当該区間の渋滞緩和や地域経済等への効果が期待でき、事業の必要性・効果は高いと判断できる。
以上より、本事業の新規事業化については妥当である。

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

新規事業採択時評価結果（令和2年度新規事業化箇所）

事業の概要

事業名	一般国道4号 ひがしさいたま やしお まつぶし 東埼玉道路（八潮～松伏）	事業区分	一般国道
起終点	自：埼玉県八潮市八條 さいたま まつぶし 至：埼玉県北葛飾郡松伏町田島	事業主体	国土交通省 関東地方整備局 東日本高速道路株式会社
延長	9.5 km		
事業概要			
一般国道4号東埼玉道路（八潮～松伏）は、埼玉県東部地域の交通混雑緩和や地域振興を支援する規格の高い道路ネットワークの強化、災害時の代替路確保を目的とした埼玉県八潮市八條から埼玉県北葛飾郡松伏町までの延長9.5kmの道路事業である。			
事業の目的、必要性			
当該区間整備により交通容量を確保し、幹線道路の速達性向上、高速道路へのアクセス向上による産業活動の活性化・生産性向上、災害時にも機能する信頼性の高い道路ネットワークの形成による救援活動・物資輸送に寄与する。			
全体事業費	約2,000億円	計画交通量	約19,800～45,000台/日
事業概要図			

事業評価結果

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

費用便益分析	B/C	1.5	総費用	1,558億円 （事業費：1,391億円 維持管理費：167億円）	総便益	2,282億円 （走行時間短縮便益：2,061億円 走行経費減少便益：163億円 交通事故減少便益：58億円）	基準年	令和元年	
	感度分析の結果	交通量変動	B/C=1.3（交通量	-10%	B/C=1.6（交通量	+10%			
		事業費変動	B/C=1.3（事業費	+10%	B/C=1.6（事業費	-10%			
事業期間変動		B/C=1.4（事業期間	+20%	B/C=1.6（事業期間	-20%				
事業の影響	評価項目	評価	根拠						
	自動車や歩行者への影響	渋滞対策	◎	・交通容量の増加により、渋滞が緩和。 【混雑度の改善】 混雑度 現況：1.28 → 整備後：0.95（約3割減少）					
		事故対策	◎	・渋滞の緩和により、追突事故が約1割減少。 【追突事故件数の減少】 追突事故件数 現況：86件/4年 → 整備後：80件/4年（約1割減少）					
		歩行空間	—	・注目すべき影響はない。					
	社会全体への影響	住民生活	—	・注目すべき影響はない。					
		地域経済	◎	・円滑な物流の確保により、埼玉県東部地域と千葉県湾岸地区方面のアクセス性が向上し、産業活動の生産性が向上。 【所要時間の短縮：東埼玉テクノポリス～高谷JCT】 現況：約55分 → 整備後：約30分（約25分短縮） ・高速道路へのアクセス性が向上し、産業活動の活性化等を支援。 【埼玉県東部地域の高速IC15分カバー圏の拡大】 現況：約44%→整備後：約69%					
		災害	○	・浸水想定区域を回避する道路ネットワークとして機能し、災害時の救援活動・物資輸送に寄与。					
		環境	—	・注目すべき影響はない。					
		地域社会	—	・注目すべき影響はない。					
	事業実施環境	○	・都市計画決定手続き完了（S63.4） ・埼玉県知事等より東埼玉道路（八潮～松伏）の早期事業化を要望。						

関係する地方公共団体等の意見
 【埼玉県知事】
 一般国道4号東埼玉道路（八潮～松伏）事業の予算化することについて同意します。
 本県としましては、東埼玉道路と一体となって当該ネットワークを強化するため、東埼玉道路のアクセス道路について、関係する市町と連携しながら重点的に整備してまいります。また、埼玉県土地公社を活用した用地取得の支援を行うとともに、東埼玉道路沿線では産業団地や大規模商業施設の立地により更なる交通需要の増大や交通集中が見込まれることから、必要に応じ、県としても関係機関と連携して渋滞対策に取り組んでまいります。
 事業の実施にあたっては、可能な限りコスト削減を図るとともに、有料道路事業の活用による早期完成に向けた特段のご配慮をお願いします。

学識経験者等の第三者委員会の意見
 ・新規事業化については妥当である。

事業採択の前提条件
 ・費用対便益：便益が費用を上回っている。
 ・手続きの完了：都市計画決定手続き完了（S63.4）

採択の理由

費用便益比が1.5と便益が費用を上回っているとともに、都市計画決定手続きが完了し、事業採択の前提条件が確認できる。
 また、当該区間の渋滞緩和や地域経済等への効果が期待でき、事業の必要性・効果は高いと判断できる。
 以上より、本事業の新規事業化については妥当である。

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

道路の防災機能の評価

事業評価結果（防災機能）

事業の必要性		
東埼玉道路（八潮～松伏）の整備により、災害時にも機能する信頼性の高い道路ネットワークの形成による救援活動・物資輸送に寄与するものである。		
評価項目	地域の課題	関連する計画
救助活動等	<ul style="list-style-type: none"> 埼玉県東部地域の幹線道路である国道4号は、利根川や中川などの浸水想定区域を通過しており、幹線道路ネットワークとして脆弱。 河川氾濫時には、越谷市と防災協定を締結している越谷レイクタウンの大規模商業施設が地域の防災上重要な施設となるため、高規格道路と連携した物資輸送ルートの構築が必要。 	<ul style="list-style-type: none"> ※越谷市地域防災計画（H27.3） ・災害時の協力協定締結企業・団体については、災害時において罹災者に支給する食料、医療、生活必需品、災害応急対策に必要な資器材の確保、施設及び人材の提供に関すること。
住民生活	<ul style="list-style-type: none"> ・国道4号東埼玉道路一般部では、平日ピーク時の旅行速度が17.4km/hであり、延長約5.3km間における旅行速度の低下が原因と考えられる追突事故は、4年間で86件と多発。 	<ul style="list-style-type: none"> ※第2回埼玉県道路交通環境安全推進連絡会議（H29.3） ・県内の幹線道路で重点的に交通事故対策が必要な区間が121区間選定され、そのうち国道4号東埼玉道路一般部の当該路線並行区間に2区間存在。
地域経済 地域社会	<ul style="list-style-type: none"> ・東北道、常磐道、外環道、圏央道に囲まれた地域には、高速道路へのアクセスで、周辺に比べ時間を要する地域が見られる。 ・埼玉県東部地域においても、既存の工業団地に加え、新規に整備が進むなか、ICから15分圏域外が多く、産業活動を担う物流交通の高速アクセス性が低い状況。 	<ul style="list-style-type: none"> ※埼玉県5か年計画（H29.7） ・本件の充実した高速道路網の強みを生かし、企業立地の促進などを図るため、インターチェンジアクセスの更なる改善のための道路整備などを進めるとともに、新大宮上尾道路や東埼玉道路などの整備を促進します。
その他		

事業の有効性									
<ul style="list-style-type: none"> ・当該事業の実施により、主要拠点間のリンクの評価に変化はないものの、不通リンクの解消によりネットワーク全体の防災機能が強化される。 ・また、本事業において、本事業において、災害時にも機能する信頼性の高い高速ネットワークが形成されるとともに、幹線道路の速達性向上、高速道路へのアクセス向上による産業活動の活性化・生産性向上に寄与するなど、有効性の高い事業と評価できる 									
道路ネットワークの 防災機能	主な区間		改善ペア数	脆弱度 (防災機能ランク)		累積脆弱度 の変化量	改善度		評価
	埼玉 県庁	松伏 町役場		整備前	整備後		通常時	災害時	
					4	0.12 [B]	0.08 [B]	▲ 9.85	0.00

事業の効率性
・都市計画決定（S63.4）

新規事業採択時評価結果（令和2年度新規事業化箇所）

担当課：道路局 国道・技術課
担当課長名：奥村 康博

事業の概要

事業名	一般国道116号 吉田バイパス	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：新潟県燕市熊森 至：新潟県新潟市西蒲区高橋	延長	11.5km		
事業概要	一般国道116号は新潟県柏崎市から新潟県新潟市に至る主要幹線道路である。 このうち、一般国道116号吉田バイパスは、燕市熊森から新潟市西蒲区高橋に至る延長11.5kmのバイパス及び現道拡幅事業である。				
事業の目的、必要性	当該事業の整備により、主要渋滞箇所が解消し、円滑な交通ネットワークを形成するとともに、市街地通過交通がバイパスに転換し、現道の死傷事故率が減少することで、国道116号及び沿線地域の安全性向上を図る。また、物流拠点間の速達性が向上し、地域産業の支援に寄与するものである。				
全体事業費	約350億円	計画交通量	約15,200～35,600台/日		
事業概要図					

関係する地方公共団体等の意見	【新潟県知事】 ・一般国道116号 吉田バイパスを予算化することについて同意します。 ・吉田バイパスの整備により、慢性的な渋滞解消やまちづくりが促進されるなど、地域経済の活性化に大きく寄与するものと期待しております。 【新潟市長】 ・国道116号「吉田バイパス」を予算化することについて同意します。 ・吉田バイパスの完成によって道路ネットワークの強化や物流支援など、多様な効果が期待されます。
----------------	---

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

事業採択の前提条件	費用対便益：便益が費用を上回っている。 手続きの完了：都市計画決定手続き完了（R1.12）
-----------	--

事業評価結果

費用対便益	B/C	1.3	総費用：308億円 （事業費：246億円 維持管理費：62億円）	総便益：406億円 （走行時間短縮便益：306億円 走行経費減少便益：71億円 交通事故減少便益：29億円）	基準年 令和元年	
	感度分析の結果	交通量変動	B/C=1.2	（交通量 -10%）	B/C=1.4	（交通量 +10%）
		事業費変動	B/C=1.2	（事業費 +10%）	B/C=1.4	（事業費 -10%）
		事業期間変動	B/C=1.3	（事業期間 +20%）	B/C=1.4	（事業期間 -20%）
事業の影響	自動車や歩行者への影響	評価項目	評価	根拠		
		渋滞対策	◎	・速度低下区間をバイパスすることにより、現道の渋滞が解消 【混雑度】 [現況] 1.57 → [整備後] 0.87 (約45%改善) 【旅行速度】 [現況] 平均33km/h → [整備後] 平均51km/h (約55%向上)		
		事故対策	◎	・市街地通過交通がバイパスに転換し、現道の死傷事故率が減少 【死傷事故率】 [整備無] 87.7件/億台km → [整備有] 79.1件/億台km (約10%削減)		
	社会全体への影響	歩行空間	○	・市街地へ流入する通過交通抑制により住環境や自転車歩行者の安全性が向上		
		住民生活	—	・注目すべき影響は無い		
		地域経済	◎	・当該区間の渋滞解消により、物流の速達性が向上し、地域産業を支援 【当該区間 (L=11.5km) の所要時間】 [現況 (現道)] 約19分 → [整備後 (バイパス)] 約10分 (約9分短縮)		
		災害	—	・注目すべき影響は無い		
事業実施環境	環境	○	・大型車の通過交通がバイパスに転換し、現道の騒音低減が期待される			
	地域社会	—	・注目すべき影響は無い			
事業実施環境	○	・都市計画決定済み（R1.12）				

採択の理由

費用便益比が1.3と便益が費用を上回っているとともに、都市計画決定手続きが完了し、事業採択の前提条件が確認できる。
 また、主要渋滞箇所解消による円滑な交通ネットワークの形成、交通事故減少による安全性向上、物流拠点間の速達性向上による地域産業の支援など、事業の必要性・効果は高いと判断できる。
 以上より、本事業の新規事業化については妥当である。

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

新規事業採択時評価結果（令和2年度新規事業化箇所）

担当課：道路局 国道・技術課
担当課長名：奥村 康博

事業の概要

事業名	一般国道8号（金沢外環状道路） 海側幹線（今町～鞍月）	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	今町～福久地区：石川県金沢市今町～石川県金沢市千木町 大河端～鞍月地区：石川県金沢市大河端西～石川県金沢市鞍月	延長	5.6 km		
事業概要	<p>金沢外環状道路は金沢都市圏の環状道路ネットワークを構築する地域高規格道路である。</p> <p>このうち、一般国道8号海側幹線（今町～鞍月）は、石川県金沢市今町から千木町及び金沢市大河端西から鞍月までの延長5.6 kmを4車線にて本線整備を行うものである。（これまでに金沢外環状道路は、金沢市大河端西から白山市乾町の延長12.7 kmが側道のみ供用している。）</p>				
事業の目的、必要性	<p>当該事業の整備により、主要渋滞箇所が解消し、円滑な交通ネットワークを形成するとともに、市街地通過交通が海側幹線へ転換し、現道の死傷事故が減少することで、国道8号及び沿線地域の安全性向上を図る。また、金沢港へのアクセス性が向上し、物流の効率化支援に寄与するものである。</p>				
全体事業費	約650億円	計画交通量	約35,900～44,000台/日		
事業概要図					

関係する地方公共団体等の意見

【石川県知事】

- 「一般国道8号（金沢外環状道路）海側幹線（今町～鞍月）」事業の予算化について、同意いたします。
- 海側幹線の事業化により、国道8号の渋滞緩和や交通事故削減に大きな効果が期待されるだけでなく、日本海側の拠点港である金沢港や県庁周辺の駅西副都心への更なるアクセス向上など、地域経済の活性化に大きく寄与するものと期待しております。

学識経験者等の第三者委員会の意見

- 新規事業化については妥当である。

事業採択の前提条件

費用対便益：便益が費用を上回っている
手続きの完了：都市計画決定（H9.7）、一部都市計画変更済み（H24.4）

事業評価結果

費用対便益	B/C	1.6 (1.2)	総費用：1,478億円 事業費：1,336億円 維持管理費：142億円	総便益：2,342億円 走行時間短縮便益：1,645億円 走行経費減少便益：485億円 交通事故減少便益：212億円	基準年 令和元年	
	感度分析の結果	交通量変動	B/C=1.4 (交通量 -10%)	B/C=1.7 (交通量 +10%)		
		事業費変動	B/C=1.5 (事業費 +10%)	B/C=1.7 (事業費 -10%)		
	事業期間変動	B/C=1.6 (事業期間 +20%)	B/C=1.7 (事業期間 -20%)			
事業の影響	評価項目	評価	根拠			
	自動車や歩行者への影響	渋滞対策	◎	<ul style="list-style-type: none"> 国道8号の交通が海側幹線へ転換し、渋滞が緩和され、円滑な交通ネットワークを形成 【国道8号（今町JCT～乾東）の所要時間】 [現況] 約27分→[整備後] 約19分（約8分短縮） 		
		事故対策	◎	<ul style="list-style-type: none"> 渋滞緩和により、国道8号の安全性が向上し、死傷事故が減少 【死傷事故件数】 国道8号（今町JCT～乾東）の死傷事故件数： [整備無] 334.3件/年→[整備有] 320.3件/年（約4%削減） 		
		歩行空間	○	<ul style="list-style-type: none"> 市街地へ流入する通過交通抑制により住環境や自転車歩行者の安全性が向上 		
	社会全体への影響	住民生活	—	<ul style="list-style-type: none"> 注目すべき影響は無い。 		
		地域経済	◎	<ul style="list-style-type: none"> 交通混雑の緩和により金沢港への物流の効率化を支援 【金沢都市圏北部の旭山工業団地～金沢港の所要時間】 [現況] 約31分→[整備後（国道8号経由）] 約23分（約8分短縮） [整備後（海側幹線経由）] 約20分（約11分短縮） 		
		災害	—	<ul style="list-style-type: none"> 注目すべき影響は無い 		
環境		—	<ul style="list-style-type: none"> 注目すべき影響は無い 			
	地域社会	—	<ul style="list-style-type: none"> 注目すべき影響は無い 			
事業実施環境	○	<ul style="list-style-type: none"> 都市計画決定（H9.7）、一部都市計画変更（H24.4） 				

採択の理由

費用便益比が1.6と便益が費用を上回っているとともに、都市計画決定手続きが完了していることから、事業採択の前提条件が確認できる。

また、主要渋滞箇所解消による円滑な交通ネットワークの形成、死傷事故の減少による安全性向上、さらには物流効率化の支援など、事業の必要性・効果は高いと判断できる。

以上より、本事業の新規事業化については妥当である。

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

新規事業採択時評価結果（令和2年度新規事業化箇所）

担当課：道路局 国道・技術課
 担当課長名：奥村 康博

事業の概要

事業名	一般国道153号 伊駒アルプスロード	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：長野県駒ヶ根市赤穂 至：長野県伊那市美篁	延長	11.6 km		
事業概要	一般国道153号伊駒アルプスロードは、長野県駒ヶ根市赤穂から長野県伊那市美篁に至る延長11.6 kmの主要幹線道路である。				
事業の目的、必要性	一般国道153号伊駒アルプスロードは、国道153号現道の渋滞緩和、中央自動車道の代替路確保及びリニア中央新幹線による観光活性化効果の広域波及に寄与するものである。				
全体事業費	約620億円	計画交通量	約13,200台/日		
事業概要図					

事業評価結果

費用便益分析	B/C	1.6 (1.6)	総費用 630億円 (事業費:555億円 維持管理費:75億円)	総便益 1,037億円 (走行時間短縮便益:932億円 走行経費減少便益:97億円 交通事故減少便益:8.1億円)	基準年 令和元年	
	感度分析の結果	交通量変動	B/C=1.4 (交通量 -10%)	B/C=1.9 (交通量 +10%)		
		事業費変動	B/C=1.5 (事業費 +10%)	B/C=1.8 (事業費 -10%)		
	事業期間変動	B/C=1.4 (事業期間 +20%)	B/C=1.9 (事業期間 -20%)			
事業の影響	評価項目	評価	根拠			
	自動車や歩行者への影響	渋滞対策	○	・バイパスと現道の利用用途の明確化により、国道153号現道の混雑が緩和。 [国道153号現道の混雑度] 現況：1.59 ⇒ 整備後：1.13 (約3割減少) [国道153号現道の旅行速度] 現況：約24km/h ⇒ 整備後：約37km/h (約13km/h向上)		
		事故対策	◎	・国道153号現道の渋滞緩和により、交通事故が減少。 [国道153号現道の交通事故件数] 死傷事故件数 現況：133件/4年 → 整備後：107件/4年 (26件減少)		
		歩行空間	—	・注目すべき影響はない。		
	社会全体への影響	住民生活	○	・国道153号現道の天竜川を渡河する交差点に集中する渋滞を回避し、バイパス本線が渡河することで地域生活の利便性が向上。		
		地域経済	◎	・リニア中央新幹線長野県駅と周辺観光地のアクセス強化。 [リニア中央新幹線長野県駅と高遠城址公園間の所要時間] 現況：約79分 ⇒ 整備後：約66分 (約13分減少)		
		災害	◎	・事故等により毎年通行止めが発生する中央自動車道の代替路確保。 [中央道通行止め時の伊那ICと駒ヶ根IC間の所要時間] 現況：約52分 ⇒ 整備後：約42分 (約10分減少)		
環境		—	・注目すべき影響はない。			
	地域社会	—	・渋滞の改善、事故件数の低減など、交通環境の改善・輸送効率向上により地域の経済活動、安全安心な生活環境に寄与。			
事業実施環境	○	・都市計画手続き完了 (H31.2)、環境影響評価手続き完了 (H31.2) ・長野県知事、一般国道153号改良期成同盟会や伊駒アルプスロード整備促進期成同盟会により早期事業化を要望。				

関係する地方公共団体等の意見
【長野県知事】
 伊駒アルプスロードの整備にあたっては、伊那谷特有の田切地形におけるハイピア橋梁の施工、地形制約による曲線橋の送り出し架設、急流河川である天竜川の渡河区間、天竜川浸水想定区域等を通る軟弱地盤の高盛土等、高度な技術力が必要とされる事業であるため、直轄による権限代行事業の実施をお願いします。
 本県としましては、引き続き、工事に必要な盛土材の手配に関する調整、関係機関協議、地元調整及び用地買収への全面的な協力を行うとともに、それらの協力を推進するための沿線市村とも連携した体制強化、伊駒アルプスロードに関連する伊那地域の道路整備を実施してまいります。

学識経験者等の第三者委員会の意見
 ・新規事業化については妥当である。

事業採択の前提条件
 ・費用対便益：便益が費用を上回っている。
 ・手続きの完了：都市計画手続き完了 (H31.2)、環境影響評価手続き完了 (H31.2)

採択の理由

費用便益比が1.6と便益が費用を上回っており、事業採択の前提条件が確認できる。
 また、天竜川渡河による利便性向上、中央自動車道の代替路の確保及びリニア中央新幹線長野県駅とのアクセス性向上による広域観光に寄与することから、事業の必要性・効果は高いと判断できる。
 以上より、本事業の新規事業化については妥当である。

※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を、割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したものの
 ※B/Cの上段の値は伊那バイパス～伊駒アルプスロードを対象とした場合、下段()書きの値は事業化区間を対象とした場合の費用便益分析結果

新規事業採択時評価結果（令和2年度新規事業化箇所）

事業評価結果（防災機能）

事業の必要性		
一般国道153号伊駒アルプスロードは、国道153号現道の渋滞緩和、中央自動車道の代替路確保及びリニア中央新幹線による観光活性化効果の広域波及に寄与するものである。		
評価項目	地域の課題	関連する計画
救助活動等	<ul style="list-style-type: none"> 伊那中央病院への緊急搬送には中央自動車道が利用されるが、中央自動車道では、豪雨災害・積雪に伴う通行止めが91件（H18～H30）発生し、最大71時間の全面通行止め、計約567時間の交通規制が発生。 通行止め時には、並行する幹線道路である国道153号への交通集中により、円滑な交通を阻害。 	<p>※第2次伊那市総合計画</p> <ul style="list-style-type: none"> 市内の主要な道路は、市街地を通過する形態となっており、朝夕に慢性的な交通渋滞が見受けられ、計画的な道路整備が必要となっています。特に国道153号は中央自動車道の代替機能を有し、災害時の緊急輸送路にも指定され、伊那谷地域の生命線ですが、慢性的な渋滞のほか、中央自動車道の通行止めの際は、迂回車両による深刻な渋滞が発生しており、国道153号伊那バイパスの早期完成と、国道153号伊駒アルプスロードの早期事業化が求められています。
住民生活	<ul style="list-style-type: none"> 国道153号現道は、天竜川や太田切川を渡河する限られた道路との交差点において、朝夕の通勤時間帯を中心に交通が集中し、激しい渋滞が発生。 	<p>※伊那都市計画</p> <ul style="list-style-type: none"> 当地域の広域連携を支える主要な交通手段は自動車であり、既存道路の改良とともに広域的な連絡強化と都市内道路の快適性向上や災害時も主要施設間が途絶しない等、災害に強い道路ネットワークづくりが求められる。中央自動車道が当地域の広域連携軸としての役割を担っており、これを踏まえ、南北軸の基幹を成す一般国道153号及び同バイパスをはじめ、一般国道152号、主要地方道伊那箕輪線、伊那辰野停車場線及び伊那生田飯田線などの整備で南北軸の強化を、一般国道361号、伊那インター線などの整備で東西軸の強化に努める。
地域経済 地域社会	<ul style="list-style-type: none"> 沿線地域の観光客数は増加傾向であり、加えて長野県外からの観光客が約6割を占める一方、2027年に開業を予定しているリニア中央新幹線長野県駅と接続する広域交通体系が不足している。 	<p>※第2次伊那市総合計画</p> <ul style="list-style-type: none"> リニア中央新幹線長野県駅へのアクセス道路となる国道153号伊那バイパス、国道153号伊駒アルプスロードをはじめ、市内の移動性を高める国道152号、国道361号、県道伊那インター線（環状北線）、市道環状南線をはじめとする幹線道路網の整備促進を図ります。
その他		

事業の有効性									
<p>・当該事業の実施により、主要拠点間のリンクの評価が0.95→0.63に改善するとともに、災害時の不通リンクの解消により、ネットワーク全体の防災機能が強化される。</p> <p>・また、本事業において、南北の主要幹線道路がダブルネットワーク化され、リニア中央新幹線を見据えた広域観光支援や、中央自動車道の代替路として機能するなど、有効性の高い事業と評価する。</p>									
道路ネットワークの 防災機能	主な区間		改善 ペア数	脆弱度 (防災機能ランク)		累積脆弱度 の変化量	改善度		評価
				整備前	整備後		通常時	災害時	
	伊那市	駒ヶ根市	10 (9)	0.95 [C] 〔1.00〕 [D]	0.63 [C] 〔0.69〕 [C]	10.69 (9.69)	0.03 (0.03)	0.45 (0.44)	◎

事業の効率性
<ul style="list-style-type: none"> 都市計画手続き完了（H31.2）、環境影響評価手続き完了（H31.2）

※道路ネットワークの防災機能の上段の値は伊那バイパス～伊駒アルプスロードを対象とした場合、
下段（ ）書きの値は事業化区間を対象にした場合の防災機能評価結果

新規事業採択時評価結果（令和2年度新規事業化箇所）

担当課：道路局 国道・技術課
担当課長名：奥村 康博

事業の概要

事業名	一般国道23号 鈴鹿四日市道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中部地方整備局
起終点	自：三重県四日市市采女町 至：三重県鈴鹿市稲生町	延長	7.5 km		
事業概要	一般国道23号鈴鹿四日市道路は、三重県四日市市采女町から同県鈴鹿市稲生町に至る延長7.5kmの主要幹線道路である。				
事業の目的、必要性	一般国道23号 鈴鹿四日市道路は、北勢バイパス（事業中）や中勢道路（事業中）と連続し、三重県北勢・中勢地域の幹線道路がダブルネットワーク化され、四日市港への物流を支援するほか、大規模災害発生時のリダンダンシーの確保に寄与するものである。				
全体事業費	約840億円	計画交通量	約43,800台/日		
事業概要図					

事業評価結果

費用便益分析	B/C	8.9 (2.0)	総費用 1,436億円 (事業費:998億円 維持管理費:438億円)	総便益 12,810億円 (走行時間短縮便益:12,010億円 走行経費減少便益:694億円 交通事故減少便益:106億円)	基準年 令和元年	
	感度分析の結果	交通量変動	B/C=8.0 (交通量 -10%)	B/C=9.8 (交通量 +10%)		
		事業費変動	B/C=8.1 (事業費 +10%)	B/C=9.3 (事業費 -10%)		
	事業期間変動	B/C=8.4 (事業期間 +20%)	B/C=9.4 (事業期間 -20%)			
事業の影響	自動車や歩行者への影響	評価	根拠			
	渋滞対策	◎	・バイパス整備により国道23号現道の主要渋滞箇所を回避。 〔主要渋滞箇所〕 現況：18箇所 ⇒ 整備後：4箇所（14箇所回避）			
	事故対策	◎	・国道23号現道の渋滞が緩和され交通事故が減少。 〔国道23号並行区間の交通事故件数〕 現況：1,495件/4年 ⇒ 整備後：1,272件/4年（223件減少）			
	歩行空間	—	・注目すべき影響はない。			
	社会全体への影響	住民生活	○	・四日市市と鈴鹿市間の旅行速度が向上。 〔旅行速度〕 現況：約32km/h ⇒ 整備後：約41km/h（約9km/h向上）		
		地域経済	◎	・四日市港への物流ネットワークの確保により、地域間の速達性が向上。 〔鈴鹿市内から四日市港への所要時間〕 現況：約52分 ⇒ 整備後：約39分（約13分短縮）		
災害		◎	・国道23号のダブルネットワークにより、南海トラフ巨大地震等の大規模災害発生時のリダンダンシーを確保。 〔津波浸水想定区間の延長〕 現況：約30km ⇒ 整備後：約4km（約26km減少）			
環境		—	・注目すべき影響はない。			
	地域社会	○	・速度向上や事故率低減など、日常生活の利便性・安全性が向上。			
事業実施環境	○	・都市計画手続き完了（H2.12決定、R2.1変更）、環境影響評価手続き完了（H2.12） ・三重県知事や鈴鹿四日市道路建設促進期成同盟会より早期事業化を要望。				

採択の理由

費用便益比が8.9と便益が費用を上回っており、事業採択の前提条件が確認できる。
また、四日市港への物流を支援するとともに、ダブルネットワーク形成により南海トラフ巨大地震等の大規模災害発生時の安全性・信頼性の確保等、事業の必要性・効果は高いと判断できる。
以上より、本事業の新規事業化については妥当である。

※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を、割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したものの
※B/Cの上段の値は北勢バイパス～中勢道路を対象とした場合、下段（ ）書きの値は事業化区間を対象にした場合の費用便益分析結果

関係する地方公共団体等の意見

【三重県知事】
「一般国道23号鈴鹿四日市道路」を予算化することについて同意します。
本県としては、事業実施区域における埋蔵文化財調査に全力で取り組むとともに、沿線自治体と連携し円滑に事業を推進させるよう用地取得や地元調整などの事業実施環境の整備に主体的に取り組めます。
さらに、鈴鹿四日市道路のストック効果を最大限発揮するため、沿線自治体と連携し、鈴鹿四日市道路の整備に合わせアクセス道路となる鈴鹿亀山道路の早期事業着手に向けた取組、県道・市道等の都市計画道路の整備を推進します。
つきましては、令和2年度の新規事業としての予算化に特段のご配慮をお願いいたします。

学識経験者等の第三者委員会の意見

・新規事業化については妥当である。

事業採択の前提条件

・費用対便益：便益が費用を上回っている。
・手続きの完了：都市計画手続き完了（H2.12決定、R2.1変更）、環境影響評価手続き完了（H2.12）

新規事業採択時評価結果（令和2年度新規事業化箇所）

事業評価結果（防災機能）

事業の必要性	
一般国道23号 鈴鹿四日市道路は、北勢バイパス（事業中）や中勢道路（事業中）と連続し、三重県北勢・中勢地域の幹線道路がダブルネットワーク化され、四日市港への物流を支援するほか、大規模災害発生時のリダンダンシーの確保に寄与するものである。	
評価項目	地域の課題
救助活動等	・南海トラフ巨大地震を想定した場合、国道23号は広範囲にわたって津波浸水や液状化が予測されているため、大規模災害時に国道23号の通行不能が懸念される。
住民生活	・鈴鹿市消防本部は、三重県立総合医療センターへ救急搬送する割合が最も多い。 ・しかし、鈴鹿市と三重県立総合医療センターを結ぶ幹線道路は国道23号のみであるため、慢性的な渋滞が発生しており、迅速な搬送に課題がある。
地域経済 地域社会	・三重県は製造業が盛んで、1事業所あたりの製造品出荷額等は全国2位である。その中でも、四日市市・鈴鹿市で三重県全体の約4割を占めている。 ・四日市市と鈴鹿市間の旅行速度が県内ワースト1位となっており四日市港への物流の速達性向上が課題となっている。
その他	

事業の有効性	
・当該事業の実施により、主要拠点間のリンクの評価がCランク→Bランクに改善するとともに、災害時の不通リンクの解消により、ネットワーク全体の防災機能が強化される。 ・また、本事業において、南北主要幹線道路がダブルネットワーク化され、四日市港への物流を支援し、地域経済活動の発展に寄与するとともに、大規模災害時の救援救助ルートを確認するなど、有効性の高い事業と評価する。	

道路ネットワークの 防災機能	主な区間		改善 ペア数	脆弱度 (防災機能ランク)		累積脆弱度 の変化量	改善度		評価
				整備前	整備後		通常時	災害時	
	三重県庁	四日市市	20 (6)	0.64 [C] 〔0.33〕 [C]	0.23 [B] 〔0.26〕 [B]	▲69.2 (▲0.37)	0.14 (0.07)	0.50 (0.16)	◎

事業の効率性	
・都市計画手続き完了（H2.12決定、R2.1変更）、環境影響評価手続き完了（H2.12）	

※道路ネットワークの防災機能の上段の値は北勢バイパス～中勢道路を対象とした場合、
 下段（ ）書きの値は事業化区間を対象にした場合の防災機能評価結果

新規事業採択時評価結果（令和2年度新規事業化箇所）

担当課：道路局 国道・技術課
担当課長名：奥村 康博

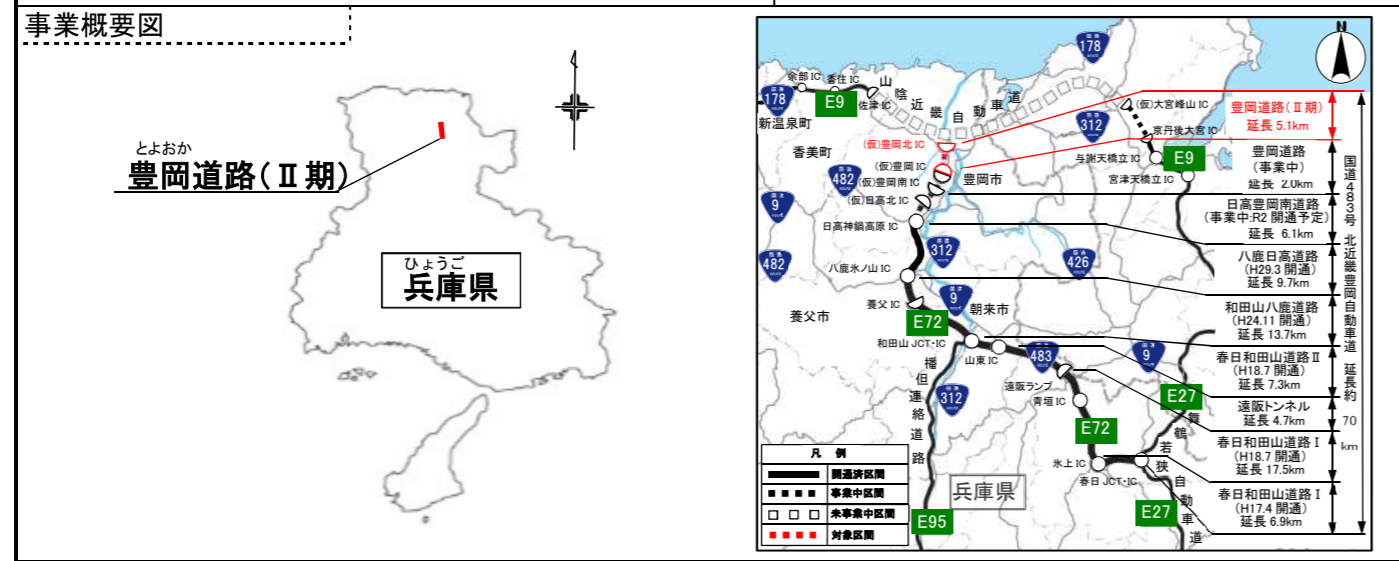
事業の概要

事業名	一般国道483号（北近畿豊岡自動車道） 豊岡道路（Ⅱ期）	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：兵庫県豊岡市新堂 至：兵庫県豊岡市戸牧	延長	5.1 km		

事業概要
一般国道483号北近畿豊岡自動車道は、豊岡市を起点とし丹波市に至る延長約70kmの自動車専用道路である。これまでに約60kmが暫定2車線で開通し、8.1kmが事業中であり、本道路は残された5.1kmの道路である。

事業の目的、必要性
豊岡道路（Ⅱ期）は、災害時でも機能する信頼性の高い道路ネットワークの構築や、第三次緊急医療機関への搬送60分圏域拡大、アクセス改善による観光・地域産業を支援するものである。

全体事業費：約270億円 計画交通量：約7,800台/日



関係する地方公共団体等の意見
【兵庫県知事】
北近畿豊岡自動車道は、「城崎温泉」、「コウノトリの郷公園」、「山陰海岸ジオパーク」等への観光入込客数の増加や、但馬地域唯一の三次救急医療機関「豊岡病院」の医療圏域拡大、災害時における広域防災拠点「コウノトリ但馬空港」等への新たなアクセスの確保など、多大なストック効果を期待しています。
本県としても、埋蔵文化財調査の推進や県有地の売却・借地の協力、事業推進に必要な地元調整、（仮）豊岡北 IC で北近畿豊岡自動車道と接続する国道178号に必要な安全対策、建設発生土の調整など、事業実施環境の整備に積極的に取り組みます。なお、事業箇所周辺の地籍調査は、既に豊岡市により完了しています。
また、令和2年度の開通予定が公表されている日高豊岡南道路（仮）豊岡南 IC と国道426号、及び豊岡病院、コウノトリ但馬空港へのアクセス道路となる県道についても、整備して参ります。
北近畿豊岡自動車道と一体となって効果を発揮する山陰近畿自動車道については、浜坂道路Ⅱ期の整備や、竹野～城崎温泉間の事業化に向けた詳細ルートの検討などを推進し、国とともに但馬地域の高速道路ネットワークの構築に取り組みます。
つきましては、北近畿豊岡自動車道 豊岡道路（Ⅱ期）の令和2年度の事業化をお願いいたします。

学識経験者等の第三者委員会の意見
・新規事業化については妥当である。

事業採択の前提条件
・費用対便益：便益が費用を上回っている
・手続きの完了：都市計画変更手続き完了（R2.2.18）

事業評価結果

費用便益分析	B/C	1.9 (0.5)	総費用：406億円 (事業費：358億円 維持管理費：47億円)	総便益：766億円 (走行時間短縮便益：615億円 走行経費減少便益：121億円 交通事故減少便益：30億円)	基準年：令和元年
	感度分析の結果	交通量変動	B/C=1.7 (交通量 -10%)	B/C=2.1 (交通量 +10%)	
		事業費変動	B/C=1.7 (事業費 +10%)	B/C=2.1 (事業費 -10%)	
		事業期間変動	B/C=1.8 (事業期間 +20%)	B/C=2.0 (事業期間 -20%)	

事業の影響	評価項目	評価	根拠
	自動車や歩行者への影響	渋滞対策	○
事故対策		-	・注目すべき影響はない
歩行空間		-	・注目すべき影響はない
社会全体への影響	住民生活	◎	・救急医療搬送が円滑化し、60分圏域の拡大により地域の安全・安心の確保が期待される。 【現況】約16万人 → 【整備後】約17万人（約1.0万人増加）
	地域経済	○	・輸送の効率化や代替路の確保により、地域産業への支援が期待される。
	災害	◎	・災害時に機能する道路ネットワークにより、第三次救急医療機関等へのアクセスが確保され、円滑な医療活動や物資輸送に寄与。 但馬地域北部から豊岡病院まで搬送する際の道路浸水区間 【現況】約4.3km（約66%（全体6.5km）の区間で浸水） 【整備後】0km（浸水区間0%（全体6.1km））
	環境	-	・注目すべき影響はない。
	地域社会	○	・道路ネットワーク整備により観光地へのアクセスが改善し、観光客の更なる誘客等の観光振興への支援が期待される。
事業実施環境	○	・都市計画変更手続き完了（R2.2.18） ・兵庫県知事や北近畿豊岡自動車道建設促進期成同盟会より、早期事業化を要望	

採択の理由

費用便益比が一体評価で1.9と便益が費用を上回っていると同時に、事業採択の前提条件が確認できる。
また、豊岡道路（Ⅱ期）の整備により、災害時でも機能する信頼性の高い道路ネットワークの構築や、第三次緊急医療機関への搬送60分圏域拡大、アクセス改善による観光・地域産業を支援するなど、事業の必要性・効果は高いと判断できる。
以上より、本事業の新規事業化については妥当である。

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

新規事業採択時評価結果（令和 2 年度新規事業化箇所）

事業評価結果（防災機能）

事業の必要性		
災害時でも機能する信頼性の高い道路ネットワークの構築や、第三次緊急医療機関への搬送 60 分圏域拡大、アクセス改善による観光・地域産業を支援するものである。		
評価項目	地域の課題	関連する計画
救助活動等	<ul style="list-style-type: none"> 平成 16 年の台風 23 号では、円山川の氾濫により豊岡市街地が浸水し、国道 178 号などの幹線道路で通行止めが発生。 災害拠点病院である豊岡病院は浸水区域に立地（平成 16 年当時）しており、病院への搬送ルートが途絶え、患者の搬送など救急医療に支障が発生。 災害時でも機能する信頼性の高い道路ネットワークの構築が課題 	<ul style="list-style-type: none"> ※関西広域地方計画（H28.3） ・災害発生時において、国民の生活に必要な不可欠なライフラインの途絶えによる機能不全をカバーするため、代替経路の確保などにより、災害に対する安全性を高め、災害に強い都市構造を構築する。特に、道路ネットワークのミッシングリンクの解消などにより、多重性・代替性を確保する。
住民生活	<ul style="list-style-type: none"> ・但馬地域の第三次救急医療施設は豊岡病院のみであり、病院到着まで 60 分を超える圏域が存在。 ・降雪時には走行速度が低下することから、更に 60 分圏域が減少。 ・緊急搬送時における医療サービス水準の地域間格差を解消するため、搬送 60 分圏域の拡大が課題。 	<ul style="list-style-type: none"> ※関西広域地方計画（H28.3） ・どこにいても高度医療や救急医療を迅速に受けられる環境を構築するため、救急搬送に欠かせない高速道路ネットワークの整備、医療資材や人材確保の連携強化、ドクターヘリの活用を推進する。
地域経済 地域社会	<ul style="list-style-type: none"> ・但馬地域北部には城崎温泉や山陰海岸ジオパークなどの観光資源や主要産業を支える漁港等が多く存在。しかし、北近畿豊岡自動車道を利用する車両は一旦旅行速度の低い豊岡市街地を通過することになる。 ・京阪神地域から観光地や漁港等までのアクセスの改善が課題。 	<ul style="list-style-type: none"> ※関西広域地方計画（H28.3） ・広域観光を実現するために、府県や圏域間を結ぶ北近畿豊岡自動車道などの整備を推進し、観光ルートの交通アクセス改善を図る。 ※豊岡市マスタープラン（H31.3） ・阪神・播磨方面や丹後・鳥取方面との観光交流の促進、物流効率の向上、災害時の円滑な交通の確保等により市の活性化を図るため、北近畿豊岡自動車道の早期整備を促進します。
その他		

事業の有効性									
<ul style="list-style-type: none"> ・当該事業の実施により、主要拠点間のリンクの評価が D ランク→C ランクに改善するとともに、不通リンクの解消によりネットワーク全体の防災機能が強化される。 ・また、本事業において、災害時でも機能する信頼性の高い道路ネットワークの構築や、第三次緊急医療機関への搬送 60 分圏域拡大、京阪神地域などからのアクセスを改善し、観光・地域産業を支援するなど、有効性の高い事業と評価する。 									
道路ネットワークの 防災機能	主な区間		改善 ペア数	脆弱度 (防災機能ランク)		累積脆弱度 の変化量	改善度		評価
				整備前	整備後		通常時	災害時	
	兵庫県庁	豊岡市	20 (9)	1.00 (D) 〔 1.00 〕 (D)	0.55 (C) 〔 1.00 〕 (D)	▲217.82 (▲35.9)	0.09 (0.04)	0.55 (0.00)	◎

事業の効率性
都市計画変更手続き完了（R 2. 2. 18）

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

新規事業採択時評価結果（令和2年度新規事業化箇所）

担当課：道路局 国道・技術課
担当課長名：奥村 康博

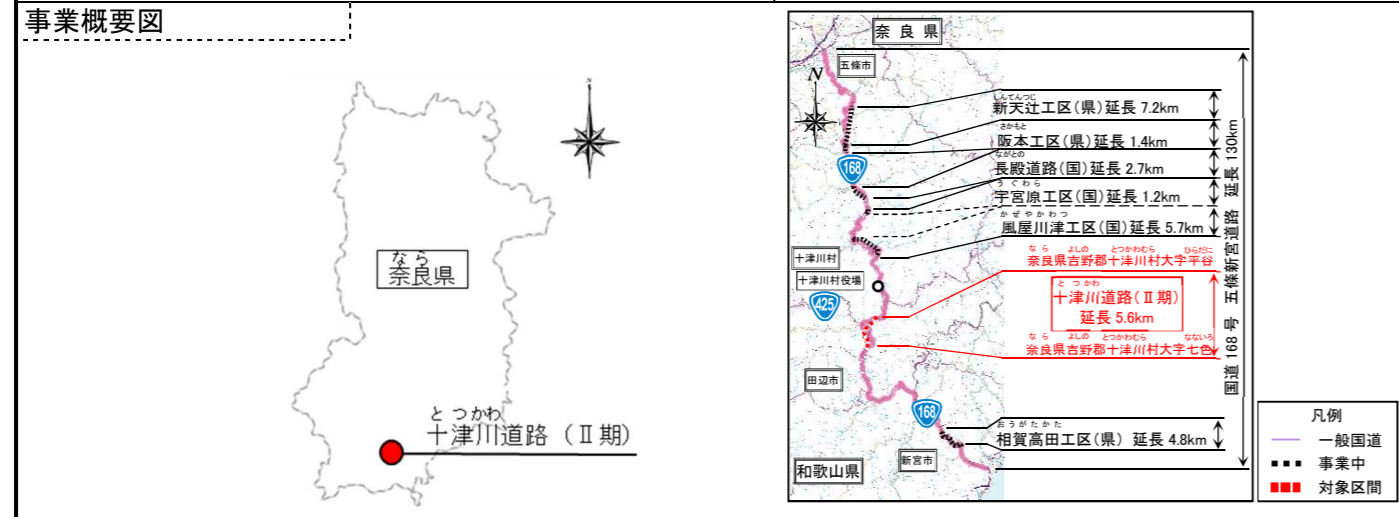
事業の概要

事業名	一般国道168号（五條新宮道路） 十津川道路（Ⅱ期）	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：奈良県吉野郡十津川村大字七色 至：奈良県吉野郡十津川村大字平谷	延長	5.6 km		

事業概要
一般国道168号五條新宮道路は、和歌山県新宮市から奈良県五條市を結ぶ延長約130kmの地域高規格道路であり、「紀伊半島アンカールート」の一部を形成し、高規格幹線道路の空白地帯である紀伊半島内陸部を南北に縦貫する極めて重要な幹線道路であり、十津川道路（Ⅱ期）は、五條新宮道路の一部を構成する延長5.6kmの道路である。

事業の目的、必要性
十津川道路（Ⅱ期）は、十津川村大字七色から平谷間の国道168号の災害発生箇所を回避し、既存集落からもアクセス可能な安全で信頼性の高い幹線道路を確保するほか、第二次救急医療機関への速達性・走行安定性の向上、周辺地域の観光資源間の周遊性向上により地域の観光振興を支援し、木材等の安定した輸送の確保により地域産業を支援するものである。

全体事業費	約380億円	計画交通量	約3,500台/日
-------	--------	-------	-----------



関係する地方公共団体等の意見

【奈良県知事】
国道168号（五條新宮道路）は、京奈和自動車道、国道169号と一体となって紀伊半島アンカールートを構成し、今後発生が危惧される南海トラフ巨大地震などの大規模災害への対応や救急医療を支える「命の道」として、紀伊半島全体の強靱化を図るとともに、本県南部地域の地域創生を推進していく上で、必要不可欠な幹線道路です。
しかしながら、当該区間の現道は、急峻な地形沿いに位置し、幅員狭小や線形不良箇所をかかえており、また、落石や崩土の危険性も高い状況で、事前通行規制や落石・崩土の影響による通行止めもたびたび発生する脆弱な区間となっています。
つきましては、事業中である長殿道路、風屋川津・宇宮原工区とともに、当該区間についても、地域高規格道路として、直轄による権限代行事業の実施をお願いいたします。
本県といたしましては、引き続き、環境調査などの必要な調査、関係機関協議、用地交渉や地元説明など事業への協力を積極的に進めてまいります。特に用地取得については、十津川道路Ⅱ期においても、京奈和自動車道で取り組んでいる国との用地買収共同チームと同様に、国と十津川村とのチーム体制で用地交渉や地元説明にあたっていく所存です。

学識経験者等の第三者委員会の意見

・新規事業化については妥当である。

事業採択の前提条件

・費用対便益：便益が費用を上回っている。

事業評価結果

費用便益分析	B/C	1.3	総費用：274億円 (事業費：255億円 維持管理費：19億円)	総便益：347億円 (走行時間短縮便益：316億円 走行経費減少便益：28億円 交通事故減少便益：3.2億円)	基準年：令和元年
	感度分析の結果	交通量変動	B/C=0.99 (交通量 -10%)	B/C=1.4 (交通量 +10%)	
		事業費変動	B/C=1.2 (事業費 +10%)	B/C=1.4 (事業費 -10%)	
		事業期間変動	B/C=1.2 (事業期間 +20%)	B/C=1.3 (事業期間 -20%)	

事業の影響	評価項目	評価	根拠
	自動車や歩行者への影響	渋滞対策	-
事故対策		-	・注目すべき影響はない。
歩行空間		-	・注目すべき影響はない。
社会全体への影響	住民生活	◎	・第二次救急医療機関（新宮市立医療センター）への搬送時間が短縮し、60分圏内の集落が拡大。走行性の悪い急カーブ区間を回避することで走行安定性が向上し、搬送患者への負担軽減が期待される。 [十津川村内の60分圏内の集落：【現況】2集落 → 【整備後】7集落] [平面線形の厳しい区間（R ≤ 50m）：【現況】94箇所 → 【整備後】0箇所]
	地域経済	○	・移動時間の短縮や走行安定性の向上により、周辺地域の観光資源間の周遊性が向上することで、地域の観光振興を支援。 [新宮市～道の駅十津川郷の所要時間：【現況】約72分 → 【整備後】約63分（約1割短縮）] ・十津川村内で生産される木材の効率的で安定した輸送の確保が期待される。
	災害	◎	・災害発生箇所を回避し、安全で信頼性の高い幹線道路ネットワークを確保。 [既往災害発生箇所（H21.4～H31.3）の通過箇所：【現況】9箇所 → 【整備後】0箇所] [幅員5.5mを満たさない幅員狭小区間：【現況】5箇所 → 【整備後】0箇所] ・南海トラフ巨大地震等の広域的な大規模災害時の代替性及び多重性を向上。
	環境	-	・注目すべき影響はない。
	地域社会	-	・注目すべき影響はない。
事業実施環境		○	・奈良県知事、十津川村長、国道168号（五條・新宮間）整備促進協議会が十津川道路（Ⅱ期）の権限代行による新規事業化を要望

採択の理由

費用便益比が1.3と便益が費用を上回っているとともに、事業採択の前提条件が確認できる。
また、十津川道路（Ⅱ期）の整備により、災害に強い道路ネットワークが確保されるほか、救急医療施設への速達性・走行安定性の向上や、観光資源間の周遊性が向上することにより地域の観光振興を支援、木材等の安定した輸送の確保により地域産業を支援するなど事業の必要性・効果は高いと判断できる。
以上より、本事業の新規事業化については妥当である。

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

新規事業採択時評価結果（令和2年度新規事業化箇所）

事業評価結果（防災機能）

事業の必要性		
<p>十津川道路（Ⅱ期）は、十津川村大字七色から平谷間の国道168号の災害発生箇所を回避し、既存集落からもアクセス可能な安全で信頼性の高い幹線道路を確保するほか、第二次救急医療機関への速達性・走行安定性の向上、周辺地域の観光資源間の周遊性向上により地域の観光振興を支援し、木材等の安定した輸送の確保により地域産業を支援するものである。</p>		
評価項目	地域の課題	関連する計画
救助活動等	<ul style="list-style-type: none"> 紀伊半島内陸部を縦貫する幹線道路である国道168号は、災害や事前通行規制による通行止めが多発するなど、災害に対して脆弱。 平成23年9月の台風12号では、十津川村内で孤立集落が発生する中、国道168号で10箇所が被災し、救命・救急活動に支障。 	<p>※奈良県国土強靱化地域計画（H28.5）</p> <ul style="list-style-type: none"> 災害発生時には、人員や物資、救助・救急、医療活動など緊急輸送に係る交通輸送が確保され、被災後も経済活動を機能不全に陥らせないために、紀伊半島アンカールートを構成する京奈和自動車道、五條新宮道路、国道169号をはじめとする骨格幹線道路ネットワークの整備を進める。
住民生活	<ul style="list-style-type: none"> 災害、豪雨による国道168号の通行止め時の救急活動が懸念されるほか、第二次救急医療機関への救急搬送には60分以上要する状況。 国道168号は多くのカーブが連続し走行安定性が悪いいため、搬送患者への負担が課題。 	<p>※奈良県国土強靱化地域計画（H28.5）</p> <ul style="list-style-type: none"> 災害発生時には、人員や物資、救助・救急、医療活動など緊急輸送に係る交通輸送が確保され、被災後も経済活動を機能不全に陥らせないために、紀伊半島アンカールートを構成する京奈和自動車道、五條新宮道路、国道169号をはじめとする骨格幹線道路ネットワークの整備を進める。
地域経済 地域社会	<ul style="list-style-type: none"> 年間80万人超であった十津川村の観光入込客数が国道168号の災害時には65万人程度まで落ち込むなど、主要な観光ルートである国道168号の災害等による通行止めが、観光入込客数に大きく影響。 十津川村では山づくりから製材・加工・仕上げ、流通・販売までを村内で一貫して実施する「十津川式林業第6次産業化」に取り組んでおり、主要な輸送路である国道168号が災害に対して脆弱であることが課題。 	<p>※奈良県道路整備基本計画（R1.10） （観光の振興）</p> <ul style="list-style-type: none"> 複数の観光地への周遊行動を促すためにも、京奈和自動車道をはじめとする主要な幹線道路の整備が重要と考えられる。 当面重点的に整備を推進する幹線道路として、県土の骨格を形成すべき特に重要な路線網を「骨格幹線道路ネットワーク」と位置づけ、道路政策の最重要課題として、その重点的な整備を推進する。 骨格幹線道路ネットワーク 4) 南部・東部を縦横断する道路 国道168号等
その他		

事業の有効性									
<ul style="list-style-type: none"> 当該事業の実施により、主要拠点間のリンクの評価に変化はないものの、累積脆弱度の減少によりネットワーク全体の防災機能が強化される。 また、本事業において、災害に強い道路ネットワークが確保されるほか、救急医療施設への速達性・走行安定性の向上や、観光資源間の周遊性が向上することにより地域の観光振興を支援、木材等の安定した輸送の確保により地域産業を支援するなど有効性の高い事業と評価する。 									
道路ネットワークの 防災機能	主な区間		改善ペア数	脆弱度 （防災機能ランク）		累積脆弱度 の変化量	改善度		評価
				整備前	整備後		通常時	災害時	
	新宮市	十津川村	1	1.00 (D)	1.00 (D)	▲8.89	0.05	0.00	○

事業の効率性

新規事業採択時評価結果（令和2年度新規事業化箇所）

担当課：道路局 国道・技術課
担当課長名：奥村 康博

事業の概要

事業名	一般国道191号（山陰自動車道） 益田西道路	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：島根県益田市戸田町 至：島根県益田市飯田町	延長	9.1 km		
事業概要	<p>一般国道191号は、山口県下関市から萩、島根県益田市を経由し、広島県広島市に至る約291kmの主要幹線道路である。</p> <p>益田西道路は、一般国道191号の益田市戸田町から益田市飯田町に至る延長9.1kmの自動車専用道路である。</p>				
事業の目的、必要性	<p>益田西道路は、災害時に強い道路ネットワークの確保、安全性・走行性の向上、主要な産業拠点からのアクセス向上により地域産業の活性化や観光振興の促進に貢献するとともに、高次救急医療機関への速達性や確実性の向上に寄与するものである。</p>				
全体事業費	約330億円	計画交通量	約8,500～13,200台/日		
事業概要図					

関係する地方公共団体等の意見

【島根県知事】
一般国道191号（山陰自動車道）「益田西道路」事業の予算化について同意いたします。
本県では、希望と活力に満ちた新時代「人口減少に打ち勝ち、笑顔で暮らせる島根」を目指して島根創生に全力で取り組んでいます。人口減少に歯止めをかけるため、県内の各産業の活性化を図り、所得を引き上げ、若者を増やしていく必要があります。その実現は、県民生活や県内企業の活動に欠かせない社会インフラである山陰道の整備を前提としております。
特に県西部においては、今後も工業団地の整備や企業誘致、空港の利用促進に取り組むこととしております。また、県内唯一の国際貿易港「浜田港」では、引き続き船舶の大型化や貨物需要の増加に対応すべく機能強化を図ることとしております。
つきましては、島根県のこれらの島根創生の取り組みの成果がより早期に発揮できますよう「益田西道路」の早期整備をお願いいたします。
なお、本県としては、インターチェンジにアクセスする道路の整備等の機能強化を図ると共に、地元益田市と連携し、事業の円滑な推進に向けて用地取得や地元調整などの環境整備に取り組んでまいります。

学識経験者等の第三者委員会の意見

・新規事業化については妥当である。

事業採択の前提条件

費用便益：便益が費用を上回る。
手続き等：計画段階評価手続き完了（R2.2.25）

事業評価結果

費用便益分析	B/C	2.0 (0.6)	総費用 972億円 (事業費: 846億円 維持管理費: 125億円)	総便益 1,965億円 (走行時間短縮便益: 1,555億円 走行経費減少便益: 330億円 交通事故減少便益: 79億円)	基準年 令和元年
	感度分析の結果	交通量変動	B/C= 1.7 (交通量 -10%)	B/C= 2.3 (交通量 +10%)	
		事業費変動	B/C= 1.9 (事業費 +10%)	B/C= 2.2 (事業費 -10%)	
	事業期間変	B/C= 1.9 (事業期間 +20%)	B/C= 2.1 (事業期間 -20%)		
事業の影響	自動車や歩行者への影響	評価項目	評価	根拠	
		渋滞対策	◎	<ul style="list-style-type: none"> 当該区間では主要渋滞箇所が2ヶ所存在しており、交通の円滑化が必要。 バイパスの整備により、通過交通が現道からバイパスへ転換し、渋滞の緩和が期待される。 <p>【渋滞損失時間の削減】 現況：19.8万人時間/年 → 整備後：13.8万人時間/年（約3割減少）</p>	
		事故対策	◎	<ul style="list-style-type: none"> 当該区間では全国平均死傷事故率（64.7件/億台キロ）を上回る箇所が萩・石見空港入口交差点をはじめ8箇所存在しており、交通安全の確保が必要。 交通の分散により、渋滞等に起因する事故の減少が見込まれる。 	
		歩行空間	-	注目すべき影響はない	
	社会全体への影響	住民生活	◎	<ul style="list-style-type: none"> 救急医療施設のない萩市東部の旧須佐町、旧田万川町では、重篤患者の救急搬送を益田赤十字病院に依存しているが、交通課題のある国道191号を通過せざるを得ない状況。 対象区間の整備により交通混雑区間が回避され、救急搬送の速達性が向上。 	
		地域経済	◎	<ul style="list-style-type: none"> 益田市の主要な産業拠点である石見臨空ファクトリーパークから、東西方向への電子部品等の物流ルートとなる、国道191号や市道雁丁線は安定した搬送に課題。 工業団地へのアクセスが向上することで新たな企業の進出や既存企業の活性化を支援。 <p>【高津IC交差点から石見臨空ファクトリーパークまでの所要時間】 現況：約13分 → 整備後：約7分（約6分短縮）</p> <p>【田万川総合支所から石見臨空ファクトリーパークまでの所要時間】 現況：約19分 → 整備後：約16分（約3分短縮）</p>	
		災害	◎	<ul style="list-style-type: none"> 国道191号（高津IC交差点～戸田町）は、高津川洪水浸水想定区域、防災点検要対策箇所、飛砂・滞砂区間が存在。 現道の課題箇所を回避し、災害に対し信頼性の高い道路ネットワークを確保。 <p>【災害区間の回避】 高津川洪水浸水想定区域約1,000m、飛砂・滞砂区間約1,000m、防災点検要対策箇所1箇所の回避</p>	
環境		-	注目すべき影響はない		
	地域社会	◎	萩・石見空港と萩市等の観光拠点間のアクセス性が向上し、観光周遊の拡大が期待。		
事業実施環境	◎	島根県知事等より早期事業化を要望			

採択の理由

費用便益比が2.0と便益が費用を上回っていることから、事業採択の前提条件が確認できる。
また、当該区間の整備により、通行止め時に機能する道路ネットワークの確保、安全性・走行性の向上、産業の活性化、観光振興への促進、高次救急医療機関への速達性・確実性の向上が期待でき、事業の必要性・効果は高いと判断できる。
以上より、本事業の新規事業化については妥当である。

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

新規事業採択時評価結果（令和2年度新規事業化箇所）

事業評価結果（防災機能）

事業の必要性		
災害時等に機能する道路ネットワークの確保や高次救急医療機関への速達性や確実性の向上、主要な産業拠点へのアクセス性向上より地域産業の活性化や観光振興に寄与するものである。		
評価項目	地域の課題	関連する計画
救助活動等	・当該区間は、高津川洪水浸水想定区域や、防災点検要対策箇所（1箇所）、飛砂・滞砂区間など、脆弱な区間が存在し、通行止め時には大幅な迂回を強いられるため、地域への緊急物資の円滑な輸送に支障となる恐れ。	※中国圏広域地方計画（H28.3） ・大規模地震災害に対し、圏域内の道路・橋りょうや港湾施設等の社会資本の耐震化を強力に進め、強靱な交通・物流ルートを形成する。 ※島根県国土強靱化計画（H28.3） ・災害時における避難や救急活動および物資の輸送を確保するための緊急輸送道路の軸となる山陰道の整備を促進する。
住民生活	・高次救急医療機関が存在しない萩市（旧須佐町、旧田万川町）では、益田市の益田赤十字病院への搬送が年間約270件あり、搬送時間の速達性及び確実性の向上が必要。	※中国圏広域地方計画（H28.3） ・高次医療施設へのアクセス向上に資する道路の整備を図るとともに、ドクターヘリの導入による救急対応等、広域連携による医療機能の充実を図る。
地域経済 地域社会	・益田市の主要な産業拠点である石見臨空ファクトリーパークはアクセス性が悪いこと等から、企業進出が進まない状況。 ・農作物の主な生産地である国営農地はメロン、ぶどう等の生産を行っているが、九州方面への高速ネットワークが繋がっていないことから販路拡大が進んでいない状況。	※中国圏広域地方計画（H28.3） ・リスク分散等の戦略に基づく企業誘致を推進する。このため、リスク分散等の受け皿となる企業団地や、企業誘致戦略に基づく地域独自の優遇措置等投資環境を整備するとともに、企業誘致を促進させる山陰道、北条湯原道路、美作岡山道路といった高規格幹線道路等の幹線道路ネットワークや港湾等の交通基盤の整備を進める。
その他		

事業の有効性									
<p>・当該事業の実施により、主要拠点間のリンクの評価はCランクのままであるものの、脆弱度の値が改善するとともに、不通リンクの解消によりネットワーク全体の防災機能が強化される。</p> <p>・また、本事業において、災害時にも機能する信頼性の高い道路ネットワークが形成されるとともに、救急医療活動や観光振興、地域産業の活性化に寄与するなど有効性の高い事業と評価する。</p>									
道路ネットワークの 防災機能	主な区間		改善 ペア数	脆弱度 (防災機能ランク)		累積脆弱度の 変化量	改善度		評価
				整備前	整備後		通常時	災害時	
	萩・石見空港	萩土木建築事務所	23 (2)	0.92 〔C〕 〔0.86〕 〔〔C〕〕	0.37 〔C〕 〔0.86〕 〔〔C〕〕	▲216.82 (▲7.70)	0.09 (0.03)	0.70 (0.00)	○

事業の効率性	
・計画段階評価手続き完了（R2.2.25）	

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

新規事業採択時評価結果（令和2年度新規事業化箇所）

担当課：道路局 国道・技術課
担当課長名：奥村 康博

事業の概要

事業名	一般国道180号 岡山西バイパス（西長瀬～檜津）	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：岡山県岡山市北区西長瀬 至：岡山県岡山市北区檜津	延長	3.5 km		
<p>事業概要</p> <p>一般国道180号は、岡山県岡山市北区から島根県松江市に至る延長約170kmの主要幹線道路である。</p> <p>一般国道180号岡山西バイパス（西長瀬～檜津）は、岡山西バイパスのうち、西長瀬交差点～檜津東交差点を立体化する延長約3.5 kmの事業である。</p>					
<p>事業の目的、必要性</p> <p>一般国道180号岡山西バイパス（西長瀬～檜津）は、地域高規格道路「岡山環状道路」の一部を形成し、岡山市中心部の交通混雑の緩和及び交通安全の確保等を目的とした道路である。</p>					
全体事業費	約330億円	計画交通量	約34,300台/日		
<p>事業概要図</p>					

<p>関係する地方公共団体等の意見</p> <p>【岡山市長】 「一般国道180号岡山西バイパス（西長瀬～檜津）」を予算化することについて同意します。 当該区間の整備により、渋滞緩和や事故減少、二次救急医療施設である岡山市立市民病院への救急医療活動の円滑化が期待され、その早期整備は地元の悲願です。 岡山市としては、当該道路の整備効果を早期かつ確実に発現させるため、事業の円滑な推進に向けた環境整備に努めるとともに、市が担当する岡山都市圏環状道路整備の加速化および岡山西バイパスに交差する道路の渋滞対策の実施など、国と一体となって岡山都市圏の渋滞緩和に向けた取り組みを推進してまいります。 つきましては、「一般国道180号岡山西バイパス（西長瀬～檜津）」を令和2年度の新規事業として予算化していただきますようお願いいたします。 なお、並行する現道区間等の今後の管理のあり方については、貴省とともに議論を重ねていきたいと考えております。</p>	
--	--

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

<p>事業採択の前提条件</p> <p>費用便益：便益が費用を上回る。 手続き等：都市計画決定手続き完了（S54.3）、岡山都市圏渋滞対策検討ワーキンググループにて優先整備区間の選定（R2.2.17）</p>

事業評価結果

費用便益分析	B/C	4.7	総費用	244億円	総便益	1,148億円	基準年	令和元年	
			事業費：230億円 維持管理費：14億円		走行時間短縮便益：1,010億円 走行経費減少便益：108億円 交通事故減少便益：30億円				
	感度分析の結果		交通量変動	B/C= 4.2 (交通量 -10%)	B/C= 5.3 (交通量 +10%)				
		事業費変動	B/C= 4.3 (事業費 +10%)	B/C= 5.2 (事業費 -10%)					
		事業期間変	B/C= 4.3 (事業期間 +20%)	B/C= 5.2 (事業期間 -20%)					
事業の影響	評価項目	評価	根拠						
	自動車や歩行者への影響	渋滞対策	◎	・当該区間では主要渋滞箇所が2箇所存在するなど、慢性的に交通混雑が発生。 ・当該区間の4車線整備（立体化）により、主要渋滞箇所2箇所を回避。 【渋滞損失時間の削減】 現況：106万人時間/年 → 整備後：10万人時間/年（約9割減少） 【旅行速度の向上】 現況：16km/h → 整備後：60km/h（約44km/h上昇）					
		事故対策	◎	・当該区間の死傷事故率は全国平均の約2.4倍の153件/億台キロと高い状況。 ・当該区間の交通混雑が解消することで、交通混雑に起因する追突事故が減少。事故危険箇所1箇所を回避。 【死傷事故件数の減少】現況：34件/年 → 整備後：23件/年（11件/年〔約3割〕減少） 【死傷事故率の減少】現況：153.1件/億台キロ → 整備後：50.6件/億台キロ（約7割減少）					
		歩行空間	—	注目すべき影響はない					
社会全体への影響	住民生活	◎	・岡山西消防署管内における緊急搬送の約6割を岡山市立市民病院（第二次救急医療施設）と岡山済生会総合病院（第二次救急医療施設）で担っているが、主要な搬送ルートである岡山西バイパスの交通混雑の影響を受ける等、救急搬送に支障。 ・当該区間の交通混雑が解消することにより、第二次救急医療施設への搬送時間が短縮し、救急医療活動の円滑化に寄与。 【吉備中央町から市立市民病院への搬送時間】 現況：51分 → 整備後：43分（約8分短縮）						
	地域経済	—	注目すべき影響はない						
	災害	—	注目すべき影響はない						
	環境	—	注目すべき影響はない						
	地域社会	—	注目すべき影響はない						
事業実施環境	○	・都市計画決定手続き完了（S54.3） ・岡山県知事等より早期事業化を要望							

<p>採択の理由</p> <p>費用便益比が4.7と便益が費用を上回っているとともに、事業採択の前提条件が確認できる。 また、当該区間の整備により交通の円滑化、交通安全の確保、救急医療の円滑化が期待でき、事業の必要性・効果は高いと判断できる。 以上より、本事業の新規事業化については妥当である。</p>
--

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

新規事業採択時評価結果（令和2年度新規事業化箇所）

担当課：道路局 国道・技術課
担当課長名：奥村 康博

事業の概要

事業名	一般国道188号 柳井・平生バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中国地方整備局
起終点	自：山口県柳井市南町5丁目 至：山口県熊毛郡平生町宇佐木	延長	2.2 km		
<p>事業概要</p> <p>一般国道188号は山口県岩国市から山口県下松市に至る延長約72kmの主要幹線道路である。</p> <p>一般国道188号柳井・平生バイパスは、山口県東部沿岸地域の主要幹線道路ネットワークの役割を担う、山口県柳井市南町5丁目から山口県熊毛郡平生町宇佐木に至る延長2.2kmの道路である。</p>					
<p>事業の目的、必要性</p> <p>一般国道188号柳井・平生バイパスは、柳井・平生地域の交通の円滑化及び交通安全の確保、救急医療機関への速達性向上、地域産業の活動支援に寄与するものである。</p>					
全体事業費	約70億円	計画交通量	約18,200台/日		
<p>事業概要図</p>					

関係する地方公共団体等の意見

【山口県知事】
「一般国道188号 柳井・平生バイパス」を予算化することについて同意します。
当該区間の整備により、朝夕の渋滞解消や交通安全の確保、救急医療機関への速達性・確実性の向上、災害時等における代替機能の確保、さらには、物流の効率化や交流人口の拡大、企業誘致の促進など、住民の安心・安全の確保や地域の活性化が期待され、その早期整備は地元の悲願です。
山口県としては、当該道路の整備効果を早期かつ確実に発現させるため、地元市町と連携して、事業の円滑な推進に向けて用地取得や地元調整等の環境整備、地域の利便性向上に資するアクセス道路の整備等に取り組んでまいります。また、地域の安心・安全の向上につながる土穂石川の河川改修工事についても、引き続き、当該道路事業と調整を図りながら進めてまいります。
つきましては「一般国道188号 柳井・平生バイパス」を令和2年度の新規事業として予算化していただきますようお願いいたします。
なお、幹線交通と域内交通などの利用形態を考慮し、現道区間の今後の整備・管理のあり方については、貴省及び地元市町とともに議論を重ねていきたいと考えております。

学識経験者等の第三者委員会の意見

・新規事業化については妥当である。

事業採択の前提条件

費用便益：便益が費用を上回る。
手続き等：都市計画決定手続き完了（R2.2.21）

事業評価結果

費用便益分析	B/C	1.4	総費用 57億円 (事業費: 49億円 維持管理費: 7.9億円)	総便益 77億円 (走行時間短縮便益: 70億円 走行経費減少便益: 6.2億円 交通事故減少便益: 1.4億円)	基準年 令和元年
	感度分析の結果	交通量変動	B/C= 1.1 (交通量 -10%)	B/C= 1.7 (交通量 +10%)	
		事業費変動	B/C= 1.3 (事業費 +10%)	B/C= 1.5 (事業費 -10%)	
	事業期間変動	B/C= 1.2 (事業期間 +20%)	B/C= 1.5 (事業期間 -20%)		
事業の影響	自動車や歩行者への影響	評価項目	評価	根拠	
		渋滞対策	◎	<ul style="list-style-type: none"> 対象区間は整備済み区間に挟まれた2車線区間となっているため、交通容量不足に起因する著しい交通混雑が発生。混雑度1.25を超え、交通混雑による地域間道路ネットワーク機能が低下。 バイパスの整備及び現道拡幅により、交通混雑が緩和され、地域間を結ぶ円滑な道路ネットワークを確保。 【対象区間の通過時間】 現況：6分 → 整備後：2分（約4分短縮） 	
		事故対策	◎	<ul style="list-style-type: none"> 対象区間の現道は、死傷事故率が高い交差点が連続して存在。全国平均（64.7件/億台キロ）の最大約2.9倍の箇所が存在し、安全性に課題。 バイパスへの通過交通の転換により、現道188号の安全性が向上。 【死傷事故件数の減少】 現況：14件/年 → 整備後：11件/年（3件/年〔約2割〕減少） 【死傷事故率の減少】 現況：93件/億台キロ → 整備後：70件/億台キロ（23件/億台キロ〔約2割〕減少） 	
	歩行空間	◎	<ul style="list-style-type: none"> 安心して利用できる歩行空間が整備され、地域の安全性が向上。 【歩行者交通量108人/朝ピーク3hである区間の歩道幅員】現況：1.6m → 整備後：3.5m 		
	社会全体への影響	住民生活	◎	<ul style="list-style-type: none"> 柳井市・平生町周辺から第二次救急医療施設まで30分以内の搬送が困難な地域が存在。 バイパス整備により、第二次救急医療施設へのアクセス性が向上し、救急医療活動を支援。 【柳井市・平生町周辺地域における救急医療施設への30分カバー圏域】 現況：61.9万人 → 整備後：62.1万人（約0.2万人増加） 【平生町役場から周東総合病院までの所要時間】 現況：9分 → 整備後：7分（約2分短縮） 	
		地域経済	◎	<ul style="list-style-type: none"> 柳井・平生地域は、東西方向の幹線道路が不足しており、交通集中により交通混雑が発生。周辺の工業地域等の企業の物流効率が低下。 バイパス整備により、交通混雑が緩和し、物流効率化が向上。 	
		災害	-	注目すべき影響はない	
環境		-	注目すべき影響はない		
地域社会	-	注目すべき影響はない			
事業実施環境	○	<ul style="list-style-type: none"> 都市計画決定手続き完了（R2.2.21） 山口県知事等より早期事業化を要望 			

採択の理由

費用便益比が1.4と便益が費用を上回っているとともに、都市計画決定手続きが完了し、事業採択の前提条件が確認できる。
また、当該区間の整備により交通の円滑化や交通安全の確保、救急医療機関への速達性向上、地域産業の活動支援が期待でき、事業の必要性・効果は高いと判断できる。
以上より、本事業の新規事業化については妥当である。

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

新規事業採択時評価結果（令和2年度新規事業化箇所）

担当課：道路局 国道・技術課
担当課長名：奥村 康博

事業の概要

事業名	一般国道493号（阿南安芸自動車道） 野根安倉道路	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：高知県安芸郡東洋町野根 至：高知県安芸郡北川村安倉	延長	8.5 km		
事業概要	野根安倉道路は、阿南安芸自動車道の一部を構成する道路で、高知県安芸郡東洋町野根から高知県安芸郡北川村安倉に至る延長8.5kmの自動車専用道路である（阿南安芸自動車道は徳島県阿南市から高知県安芸市に至る延長約110kmの地域高規格道路である）。				
事業の目的、必要性	南海トラフ巨大地震による津波や豪雨等による土砂災害発生時に国道493号及び国道55号の代わりに地域の分断・孤立を解消し、円滑な救命・救急活動のアクセスを確保し、四国横断自動車道、高知東部自動車道と一体となって四国8の字ネットワークを構成。信頼性の高いネットワークを確保することで、地域住民の安全性・利便性の向上や産業・観光振興を支援するものである。				
全体事業費	約450億円	計画交通量	約2,000台/日		
事業概要図					

事業評価結果

費用便益分析	B/C	1.3 (0.4)	総費用 3,290億円 (事業費: 2,924億円 維持管理費: 366億円)	総便益 4,375億円 (走行時間短縮便益: 3,692億円 走行経費減少便益: 496億円 交通事故減少便益: 188億円)	基準年 令和元年
	感度分析の結果	交通量変動	B/C=1.2 (交通量 -10%)	B/C=1.5 (交通量 +10%)	
		事業費変動	B/C=1.2 (事業費 +10%)	B/C=1.5 (事業費 -10%)	
	事業期間変動	B/C=1.3 (事業期間 +20%)	B/C=1.4 (事業期間 -20%)		
事業の影響	者への影響	自動車や歩行	洪水対策	-	注目すべき影響はない。
			事故対策	-	注目すべき影響はない。
			歩行空間	-	注目すべき影響はない。
	社会全体への影響	住民生活	-	注目すべき影響はない。	
		地域経済	◎	【観光振興や産業振興に寄与】 ・市場に向けた計画的且つ円滑な搬送ルートの形成により、高知県東部地域の産業振興を支援。 ・走行性の高い周遊ルートの形成により、高知県東部地域の観光振興を支援。 [JA土佐あき北川支所から鳴門大橋への所要時間] 現況 約4時間12分 ⇒ 整備後 約3時間57分 (約15分短縮) [野根地域から安倉地域間の事前通行規制・平面線形不良・急勾配区間の解消] 現況 12.2km ⇒ 整備後 0km (事前通行規制区間) 現況 107箇所 ⇒ 整備後 0箇所 (平面線形不良箇所 (R<150)) 現況 5.4km ⇒ 整備後 0km (急勾配区間 (i>5%))	
		災害	◎	【信頼性の高いネットワークの確保】 ・豪雨による土砂崩壊や日常的な落石等の影響を受けない当該路線により日常生活を支えるとともに、南海トラフ巨大地震時における円滑な救援活動に寄与。 [野根地域～安倉地域間を移動する経路における落石件数] 現況 月平均約13件 ⇒ 整備後 0件 (約13件減) [野根地域～安倉地域間を移動する経路における防災点検要対策箇所] 現況 61箇所 ⇒ 整備後 0箇所 (61箇所減)	
		環境	-	注目すべき影響はない。	
地域社会	-	注目すべき影響はない。			
事業実施環境	○	・計画段階評価手続き完了（平成31年1月） ・高知県知事や沿線自治体首長より早期事業化を要望			

関係する地方公共団体等の意見	【高知県知事】 国道493号の東洋町野根から北川村柏木に至る現道は、地形が急峻で地質が極めて脆弱なために、落石等の危険箇所が多数あるだけでなく、豪雨時には大規模な地すべりにより道路が崩壊し、長期間の通行止めも発生しています。また、沿岸部を通る国道55号も台風時の事前通行規制や越波により通行止めが度々発生しているだけでなく、南海トラフ地震の発生時には、津波による浸水等で道路が寸断されることが想定されています。 このため、平常時には県東部の地域経済の活性化を支える重要な社会資本として、災害時には円滑な救助活動等を確保するための不可欠な命の道として重要な役割を担う、阿南安芸自動車道野根～安倉について、直轄による権限代行事業の実施をお願いいたします。
----------------	--

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

事業採択の前提条件	・費用対便益：便益が費用を上回っている。 ・手続きの完了：計画段階評価手続き完了（平成31年1月）
-----------	--

採択の理由

費用便益が一体評価で1.3と便益が費用を上回っていることから、事業採択の前提条件が確認できる。また、野根安倉道路の整備により信頼性の高いネットワークを確保し、産業振興や観光振興の支援など事業の必要性・効果は高いと判断できる。以上より、本事業の新規事業化については妥当である。

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

新新規事業採択時評価結果（令和2年度新規事業化箇所）

事業評価結果（防災機能）

事業の必要性		
南海トラフ地震による深刻な被害や豪雨等による事前通行規制や土砂災害発生が予測される地域において、国道493号及び国道55号の代替路として円滑な救援活動・物資搬送を支援するとともに、「ゆず」に代表される地域産業支援や広域観光周遊ルートを活用した地域の観光振興に寄与するものである。		
評価項目	地域の課題	関連する計画
救助活動等	<ul style="list-style-type: none"> ・国道493号は豪雨による事前通行規制や土砂崩壊、日常的な落石が発生。 ・地域の幹線道路である国道55号は南海トラフ地震による津波により約8割が浸水する予測となっている。また、豪雨による事前通行規制や越波による通行止めが発生。 ・信頼性の高いネットワーク確保が課題。 	※四国圏広域地方計画（H28.3） ・圏域の安全・安心を支える基盤として必要不可欠なインフラである四国横断自動車道、高知東部自動車道及び阿南安芸自動車道等の整備の推進による四国8の字ネットワークの形成を目指す。
住民生活	—	—
地域経済 地域社会	<ul style="list-style-type: none"> ・高知県東部地域は全国有数の「ゆず」の産地であるが、出荷時に豪雨による事前通行規制や急カーブ・急勾配による運転者への負担など、計画的且つ円滑な輸送が困難となっている。 ・高知県全体の観光入込客数が増加傾向にあるなか、高知県東部地域は、日本遺産に認定されるなど観光面で注目されているものの、点在する観光地間の走行性や周遊性に課題があり観光客数が伸び悩んでいる。 	※四国圏広域地方計画（H28.3） ・広域観光周遊ルートの形成により複数の県に跨って、テーマ性等を持った一連の魅力あふれる観光地をネットワーク化。 ・圏域内外の交流活性化、物流基盤機能強化等による活力と魅力の向上に必要不可欠なインフラとして、四国8の字ネットワークの形成を目指す。
その他	—	—

事業の有効性									
・当該事業の実施により、主要拠点間のリンクの評価に変化はないものの、不通リンクの解消によりネットワーク全体の防災機能が強化される。 ・また、本事業において、災害時にも機能する信頼性の高いネットワークが形成されるとともに、速達性向上による観光振興や地域産業支援に寄与するなど、有効性の高い事業と評価できる。									
道路ネットワークの 防災機能	主な区間		改善ペア数	脆弱度 (防災機能ランク)		累積脆弱度 の変化量	改善度		評価
				整備前	整備後		通常時	災害時	
	あき総合病院	東洋町	67 (3)	0.89 [C] 〔0.67〕 [C]	0.79 [C] 〔0.67〕 [C]	953.62 (24.31)	0.18 (0.06)	0.13 (0.00)	○

事業の効率性
・計画段階評価手続き完了（平成31年1月）

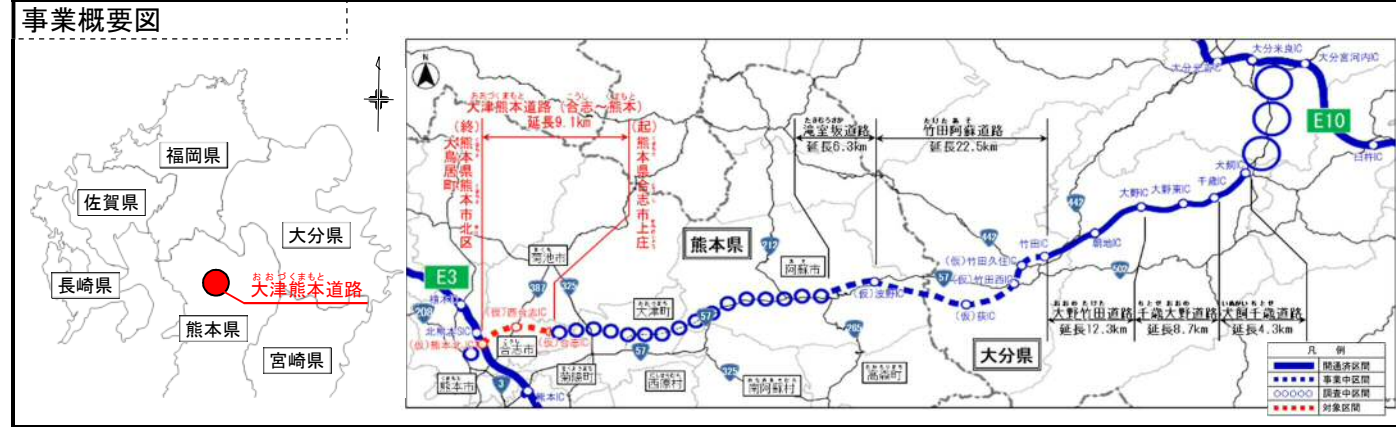
※道路ネットワークの防災機能の上段の値は、徳島JCT～高知JCTを対象とした場合、下段（ ）書きの値は事業化区間を対象にした場合の防災機能評価結果。

新規事業採択時評価結果（令和2年度新規事業化箇所）

担当課：道路局 国道・技術課
担当課長名：奥村 康博

事業の概要

事業名	一般国道57号 (中九州横断道路) 大津熊本道路 (合志～熊本)	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	熊本県合志市上庄～熊本県熊本市北区大鳥居町			延長	9.1km
事業概要	中九州横断道路は、大分県大分市を起点として、豊後大野市、竹田市、阿蘇市、大津町、熊本市に至る計画延長約120kmの地域高規格道路である。 そのうち、大分市～豊後大野市犬飼、阿蘇市～熊本市は未事業化区間となっている。				
事業の目的、必要性	本道路は、九州縦貫自動車道へのアクセス向上により、物流の効率化を図り地域産業を活性化し、災害時において救援・物資輸送時に機能する信頼性の高い道路ネットワークを構築、広域交通アクセスの強化により主要観光都市間の高速度性が向上し、観光振興を支援するものである。				
全体事業費	約530億円	計画交通量	約14,700台/日		



関係する地方公共団体等の意見

【熊本県知事】
新規事業採択時評価に係る「一般国道57号（中九州横断道路）大津熊本道路（合志～熊本）」事業の予算化について同意するとともに、感謝申し上げます。
中九州横断道路は、熊本・大分両県の県庁所在地を結ぶ路線であり、九州の横軸として、熊本県のみならず九州全体の産業や地域の活性化、観光振興に資するとともに、地域間の物流効率化や大規模災害時における代替路機能を担う重要な路線です。
本県といたしましては、事業が円滑に推進されるよう、埋蔵文化財調査や工事実施に伴う土砂の確保等に関する事業間調整、効率的な用地ストック確保のための都市計画手続きに協力いたします。また、付け替え道路（横断ボックス、跨道橋）の集約や用地買収等について、沿線自治体と連携しながら地元調整を行って参ります。
また、当該区間の事業の実施にあたっては、早期整備の観点から、中九州横断道路と一体となって広域交通ネットワークを形成する熊本環状連絡道路を含めた、有料道路制度の活用も有効な手段の一つと考えております。つきましては、国において、是非、ご検討いただきますとともに、県としましては、沿線自治体と連携して、県民の理解が深まるよう努めて参ります。
「一般国道57号（中九州横断道路）大津熊本道路（合志～熊本）」の令和2年度新規事業としての予算化とともに、中九州横断道路の全線整備に向けて切れ目なく事業が推進されるよう、既に計画段階評価が完了している「大津～合志間」の早期事業化につきましても、特段のご配慮をお願いします。
【熊本市長】
新規事業採択時評価に係る「一般国道57号（中九州横断道路）大津熊本道路（合志～熊本）」事業の予算化について同意いたします。
中九州横断道路は、熊本・大分両県の県庁所在地を結ぶ路線であり、熊本県のみならず九州全体の産業や地域の活性化、観光振興に資するとともに、地域間の物流効率化、大規模災害時における代替路機能を担う重要な路線です。
本市としましては、事業が円滑に推進されるよう、地籍調査を早期に完了させ、埋蔵文化財調査の体制を確保し、工事実施に伴い必要となる土砂の確保に関して熊本西環状道路等との事業間調整を行うとともに、事業認可手続き等も想定した効率的な用地ストックの確保について協力いたします。
また、用地買収や当該道路整備に伴う付け替え道路等の集約について、地元調整を行って参ります。
なお、中九州横断道路と熊本西環状道路が、熊本環状連絡道路によって繋がることで、大分都市圏と熊本都市圏の連携がより一層図れるとともに、移動の選択・効率化などの相乗効果生まれ、両路線の重要性はさらに高まっていくものと考えています。
そのため、当該区間の事業の実施にあたっては、確実な早期整備の観点から、熊本環状連絡道路も含めた、有料道路制度の活用も有効であると考えておりますので、国において、ご検討いただきますようお願い申し上げます。
本市においては、今後とも沿線自治体と連携し、市民の理解が深まるよう努めて参ります。
つきましては、令和2年度新規事業としての予算化に特段のご配慮をお願いいたします。

学識経験者等の第三者委員会の意見

・新規事業化については妥当である。

事業採択の前提条件

- ・費用対便益：便益が費用を上回っている。
- ・手続きの完了：計画段階評価手続き完了（H27.9）、環境影響評価手続き完了（R2.1）都市計画決定済み（R2.1）

事業評価結果

費用便益分析	B/C	1.4 (0.8)	総費用 1,271億円 (事業費:1,168億円 維持管理費:103億円)	総便益 1,780億円 (走行時間短縮便益:1,568億円 走行経費減少便益:153億円 交通事故減少便益:59億円)	基準年 令和元年
	感度分析の結果	交通量変動	B/C=1.3 (交通量 -10%)	B/C=1.6 (交通量 +10%)	
		事業費変動	B/C=1.3 (事業費変動 +10%)	B/C=1.6 (事業費変動 -10%)	
	事業期間変動	B/C=1.2 (事業期間変動 +20%)	B/C=1.6 (事業期間変動 -20%)		
事業の影響	自動車や歩行者への影響	評価項目	評価	根拠	
		渋滞対策	◎	・工業団地から九州縦貫自動車道までの所要時間短縮により物流が効率化し、地域産業が活性化 〔工業団地から九州縦貫自動車道への所要時間〕 【現況】26分(北熊本SIC) → 【整備後】17分(9分短縮) (熊本北JCT) 【現況】22分(熊本IC) → 【整備後】17分(5分短縮) (熊本北JCT)	
		事故対策	-	・注目すべき影響はない。	
	社会全体への影響	歩行空間	-	・注目すべき影響はない。	
		住民生活	-	・注目すべき影響はない。	
		地域経済	◎	・九州縦貫自動車道との接続により主要観光都市間の高速度性が向上し、観光経済が活性化 〔高速道路IC～道の駅旭志(菊池市)の所要時間〕 【現況】24分 → 【整備後】13分(11分短縮)	
		災害	◎	・災害時の緊急輸送ルートとして、救援・物資輸送時に機能する信頼性の高い道路ネットワークを構築 〔北熊本駐屯地～道の駅旭志(菊池市)の所要時間〕 【現況】62分 → 【整備後】47分(15分短縮)	
環境	-	・注目すべき影響はない。			
地域社会	-	・注目すべき影響はない。			
事業実施環境	◎	・熊本県知事より大津町～熊本市間の早期事業化を要望			

採択の理由

費用便益比が1.4(0.8)と便益が費用を上回っており、事業採択の前提条件が確認できる。
大津熊本道路(合志～熊本)の開通により、九州縦貫自動車道へのアクセスが向上、物流の効率化を図り地域産業を活性化し、災害時において救援・物資輸送時に機能する信頼性の高い道路ネットワークを構築、広域交通アクセスの強化により主要観光都市間の高速度性が向上し、観光振興を支援するなど、事業の必要性・効果は高いと判断できる。
以上より、本事業の新規事業化については妥当である。

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

新規事業採択時評価結果（令和2年度新規事業箇所）

事業評価結果（防災機能）

評価項目	地域の課題	関連する計画
事業の必要性 本道路は、九州縦貫自動車道へのアクセス向上により、物流の効率化を図り地域産業を活性化し、災害時において救援・物資輸送時に機能する信頼性の高い道路ネットワークを構築、広域交通アクセスの強化により主要観光都市間の高速性が向上し、観光振興を支援するものである。		
産業	・合志・大津地域は、世界的な半導体メーカーや大手自動車メーカーなど、半導体・自動車関連工場が集積する県内第1位の工業地域であり、直近10年で立地企業数が約1.2倍に増加し、新たな工業団地の開発も進んでいる。 ・製造品輸送において、九州縦貫自動車道や熊本港への主要アクセスを担う国道57号は、交通集中により大きく容量超過・速度低下が発生し、速達性が課題。	※熊本復旧・復興4カ年戦略(H28.12) ・企業の広域的かつ効率的な経済活動を支えるため、半導体関連産業や自動車関連企業が立地する工業団地等と新幹線駅、高速道路IC、空港、港湾等の交通結節点を結ぶ道路整備を進めます。また、中九州横断道路をはじめとする幹線道路の整備を促進するとともに、それらを補完する国道325号や国道443号などの道路等の整備・機能強化を行います。
防災	・国道57号は、東九州と西九州の広域防災拠点を結ぶ重要な路線であり、『緊急輸送ルート』であるが、災害時には著しい交通集中により、自衛隊の救急活動に支障が生じており、迅速な救援・物資輸送を担う信頼性の高い道路ネットワークの確保が課題。	※熊本復旧・復興4カ年戦略(H28.12) ・九州の縦軸・横軸の「リガソソ」確保と、循環型高速交通ネットワークの「ミツギ」解消を図るため、「すべての道はくまもとに通じる」という考えのもと、中九州横断道路、九州中央自動車道、南九州西回り自動車道、有明海沿岸道路(Ⅱ期)等の幹線道路ネットワークの整備を促進する。 ※九州圏広域地方計画(H28.3) ・大規模な自然災害に備えるため、ネットワークの多重化・代替性確保等による災害に強い国土構造の構築に向けて取組を推進する。
観光	・国道57号沿線には豊富な自然と観光資源があり、「阿蘇地域」では県内第1位、「菊池地域」では県内第2位の観光客が訪れている。 ・一方で菊池地域は、観光客数が減少傾向にあり、なかでも主に福岡県からの来訪が多い県外客数において減少が著しく、高速ネットワークと接続した広域交通アクセスの強化が課題。	※熊本復旧・復興4カ年戦略(H28.12) ・県内各地域の自然、農林水産物、食、歴史、文化、温泉、良好な景観等の地域資源を活かした取組みや、阿蘇地域と震災被害が比較的少なかった地域とが連携した取組みにより、交流人口の拡大を図ります。 ・九州内外からの観光客を誘客し、周遊性を高め、県内の滞在時間の増加を図るため、阿蘇地域をはじめ被災した県内各地域の道路の早期復旧を図るとともに、主要な観光資源と新幹線駅、高速道路IC、空港、港湾等の交通結節点を結ぶ道路整備を進めます。
その他		

事業の有効性									
・当該事業の実施により、主要拠点間のリンクの評価はCランクのままであるものの、脆弱度が0.86から0.70に改善するとともに、災害時の防災機能が強化される。 ・また、本事業において、九州縦貫自動車道へのアクセス向上により、物流の効率化を図り地域産業を活性化し、災害時において救援・物資輸送時に機能する信頼性の高い道路ネットワークを構築、広域交通アクセスの強化により主要観光都市間の高速性が向上し、観光振興を支援するなど、有効性の高い事業と評価する。									
道路ネットワークの防災機能	主な区間		改善ペア数	脆弱度 (防災機能ランク)		累積脆弱度の 変化量	改善度		評価
				整備前	整備後		通常時	災害時	
	高遊原分屯地	道の駅波野	28 〔2〕	0.86 (C) 〔0.00〕 (A)	0.70 (C) 〔0.00〕 (A)	▲444.5 〔0.00〕	0.11 〔0.03〕	0.25 〔0.03〕	○

事業の効率性
・ 手続きの完了 ：計画段階評価手続き完了（H27.9）、環境影響評価手続き完了（R2.1） 都市計画決定済み（R2.1）

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

新規事業採択時評価結果（令和2年度新規事業化箇所）

担当課：道路局 国道・技術課
担当課長名：奥村 康博

事業の概要

事業名	一般国道218号 (九州横断自動車道延岡線)蘇陽五ヶ瀬道路	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	熊本県上益城郡山都町塩原～宮崎県西臼杵郡五ヶ瀬町大字三ヶ所	延長	7.9 km		
事業概要					
九州横断自動車道延岡線は、熊本県上益城郡御船町を起点とし、宮崎県延岡市に至る計画延長約9.5kmの高規格幹線道路である。 そのうち、熊本県上益城郡山都町～宮崎県西臼杵郡五ヶ瀬町間及び西臼杵郡高千穂町～雲海橋交差点間、平底交差点～延岡市北方町間は、未事業化区間となっている。					
事業の目的、必要性					
本道路は、災害時の救援活動等においても機能する信頼性の高い高速ネットワークの形成による防災機能の強化を図るとともに、現道の課題箇所回避により走行性、安全性が向上し、主要産業である林業の産業振興を支援する。また、九州中央地域の主要な観光地間の移動時間短縮による観光振興の支援に寄与するものである。					
全体事業費	約320億円	計画交通量	約6,400～7,000台/日		
事業概要図					

事業採択の前提条件	
・費用対便益	：便益が費用を上回っている。
・手続きの完了	：計画段階評価手続き完了（H30.2）

事業評価結果

費用対便益分析	B/C	1.7 (1.2)	総費用 875億円 (事業費: 794億円 維持管理費: 80億円)	総便益 1,467億円 (走行時間短縮便益: 1,260億円 走行経費減少便益: 132億円 交通事故減少便益: 75億円)	基準年 令和元年度	
	感度分析の結果	交通量変動	B/C=1.5 (交通量 -10%)	B/C=1.9 (交通量 +10%)		
		事業費変動	B/C=1.6 (事業費変動 +10%)	B/C=1.9 (事業費変動 -10%)		
		事業期間変動	B/C=1.5 (事業期間変動 +20%)	B/C=1.8 (事業期間変動 -20%)		
事業の影響	評価項目	評価	根拠			
	自動車や歩行者への影響	渋滞対策	－	・注目すべき影響はない		
		事故対策	－	・注目すべき影響はない		
		歩行空間	－	・注目すべき影響はない		
	社会全体への影響	住民生活	－	・注目すべき影響はない		
		地域経済	◎	・西臼杵森林組合から八代港、物流集積拠点、福岡、佐伯港、細島港方面までの現道の線形不良箇所を回避でき、走行性、安全性が向上し、産業活動を支援。 ・走行性が向上することで、荷崩・横転などの心配がなくなり、ドライバーの負担が軽減。 [現道課題箇所の回避] 平面線形が厳しい箇所：【現況】14箇所 → 【整備後】0箇所 縦断線形が厳しい箇所：【現況】7箇所 → 【整備後】0箇所 ・周辺の主要な観光地間の移動時間短縮と走行性向上により、観光地間の連携機能が強化され、地域間の観光振興を支援。 [蘇陽⇄五ヶ瀬⇄高千穂の移動時間] 【現況】25分 → 【整備後】13分 (12分短縮)		
		災害	◎	・土砂災害危険箇所等を回避し、災害時の代替路機能、救援活動等における機能確保により信頼性の高い高速ネットワークを形成。 [土砂災害危険箇所の回避] 土砂災害危険箇所数：【現況】10箇所 → 【整備後】0箇所		
環境		－	・注目すべき影響はない			
地域社会	－	・注目すべき影響はない				
事業実施環境	○	・熊本県知事、宮崎県知事より、蘇陽～五ヶ瀬間の早期事業化を要望				

採択の理由

費用便益比が1.7(1.2)と便益が費用を上回っており、事業採択の前提条件が確認できる。
蘇陽五ヶ瀬道路の開通により、災害時の救援活動等においても機能する信頼性の高い高速ネットワークの形成による防災機能の強化を図るとともに、現道の課題箇所回避により走行性、安全性が向上し、主要産業である林業の産業振興を支援する。また、九州中央地域の主要な観光地間の移動時間短縮による観光振興の支援に寄与するなど、事業の必要性・効果は高いと判断できる。
以上より、本事業の新規事業化については妥当である。

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

関係する地方公共団体等の意見

【熊本県知事】
一般国道218号は、熊本市を起点とし、山都町を経由し、宮崎県延岡市を終点とする路線であり、九州横断自動車道延岡線（高速自動車国道）に並行して、九州中央を横断し、九州の東西の産業、経済、文化等の交流連携を担う幹線道路であります。
また、当路線は第1次緊急輸送道路に指定されるなど、地域住民の生活に不可欠な「命の道」として、地域の安全・安心の確保や産業振興を図るうえで重要な役割を担う幹線道路でもあります。
しかし、当路線の山都町付近には、特に平面・縦断線形不良箇所や土砂災害危険箇所が多く存在し、また、豪雨による災害や冬季の積雪などにより、たびたび交通に支障を来しているなど、脆弱な路線でもあります。
加えて、地質的に脆弱な地帯をトンネルや橋梁で通過するため、設計や施工方法の選定、施工管理に高度な技術力が必要とされます。
つきましては、事業中である九州横断自動車道延岡線（山都中島西IC～矢部IC(仮称)）に引き続き、当該区間においても、高速自動車国道に並行する自動車専用道路として、直轄事業による実施をお願い申し上げます。
なお、本県としましては、蘇陽IC(仮称)の接続道路となる国道265号の平面線形不良箇所の改良によるアクセス強化、同じく国道218号へのアクセス道路である県道清和高森線の平面線形不良箇所の改良によるアクセス強化(防災点検要対策箇所の対策含み)や跨道橋や横断ボックスの集約に向けた地元調整、国・県・町で連携した用地買収への取り組みを実施します。また、標記区間の供用後の交通状況の変化を見越して必要となる交差点改良等の対策を実施します。
最後に、開通直後から直ちにストック効果を最大限発揮させるための地域の取り組みを一層推進して参りますので、格段のご高配を賜りますようお願い申し上げます。

【宮崎県知事】
一般国道218号は、熊本県熊本市を起点とし、宮崎県五ヶ瀬町を経由し、宮崎県延岡市を終点とする路線であり、九州横断自動車道延岡線（高速自動車国道）に並行して、九州中央を横断し、九州の東西の産業、経済、文化等の交流連携を担う幹線道路であります。
また、当路線は第1次緊急輸送道路に指定されるなど、地域住民の生活に不可欠な生命線道路として、地域の安全・安心の確保や産業振興を図るうえで重要な役割を担う幹線道路でもあります。
しかし、当路線の五ヶ瀬町付近には、特に平面・縦断線形不良箇所や土砂災害危険箇所が多く存在し、また、豪雨による災害や冬季の積雪などにより、たびたび交通に支障を来しているなど、脆弱な路線でもあります。
加えて、地質的に脆弱な地帯をトンネルや橋梁で通過するため、設計や施工方法の選定、施工管理に高度な技術力が必要とされます。
つきましては、事業中である一般国道218号高千穂日之影道路、一般国道218号五ヶ瀬高千穂道路に引き続き、当該区間においても、高速自動車国道に並行する自動車専用道路として、直轄事業による実施をお願い申し上げます。
なお、本県としましては、五ヶ瀬西IC(仮称)の接続道路である町道岩神西線の平面線形不良箇所の改良や県道への昇格、県北地域の結びつきや連携強化のためにICへのアクセス強化や町内の周遊性向上のための道路整備、事業並行区間である国道218号の橋梁の点検・補修・耐震補強及び防災点検要対策箇所の対策、跨道橋や横断ボックスの集約に向けた地元調整、国・県・町で連携した用地買収への取り組みを実施します。また、標記区間の供用後の交通状況の変化を見越して必要となる交差点改良等の対策を実施します。
最後に、開通直後から直ちにストック効果を最大限発揮させるための地域の取り組みを一層推進してまいりますので、格段のご高配を賜りますようお願い申し上げます。

学識経験者等の第三者委員会の意見

・新規事業については妥当である。

新規事業採択時評価結果（令和２年度新規事業箇所）

事業評価結果（防災機能）

評価項目	地域の課題	関連する計画
事業の必要性 本道路は、災害時の救援活動等においても機能する信頼性の高い高速ネットワークの形成による防災機能の強化を図るとともに、現道の課題箇所回避により走行性、安全性が向上し、主要産業である林業の産業振興を支援する。また、九州中央地域の主要な観光地間の移動時間短縮による観光振興の支援に寄与するものである。		
防災	・当該区間の並行現道である国道２１８号は、政府が定める「緊急輸送ルート」に指定されており南海トラフ地震発生時における宮崎県北部、大分県南部地域の想定被災者数約１４万人を支援する重要な路線。 ・しかし、当該区間の現道は線形不良箇所や土砂災害危険箇所が集中し、冬期には積雪によるチェーン規制が生じるなど、被災リスクの高い区間。	※熊本復旧・復興４カ年戦略(H28.12) ・九州の縦軸・横軸のリガランジ確保と、循環型高速交通ネットワークのミッシングリンク解消を図るため、“すべての道はくまもとに通じる”という考えのもと、中九州横断道路、九州中央自動車道、南九州西回り自動車道、有明海沿岸道路(Ⅱ期)等の幹線道路ネットワークの整備を促進する。 ※宮崎県国土強靱化地域計画(H28.12) ・緊急輸送等のための交通インフラの確保として、東九州自動車道及び九州中央自動車道の事業中区間の早期完成と未事業化区間の早期事業化及び暫定二車線区間の四車線化を要望していく。
産業	・五ヶ瀬町、高千穂町は林業が盛んな地域であり、八代港、物流集積拠点、福岡、佐伯港、細島港方面へ、原木を積載したトラックが国道２１８号を頻繁に通行。 ・原木搬送時に急カーブ、急勾配などによる荷崩れ及び横転を防ぐため、走行性や安全性の確保が課題。	※熊本復旧・復興４カ年戦略(H28.12) ・企業の広域的かつ効率的な経済活動を支えるため、半導体関連産業や自動車関連企業が立地する工業団地等と新幹線駅、高速道路IC、空港、港湾等の交通結節点を結ぶ道路整備を推進する。 ※未来みやざき創造プラン(R1.6改訂) ・産業間や産学官による連携を強化し、本県の特長や地域資源を活かした産業づくりを推進するとともに、交通・物流ネットワークの充実やグローバル展開も図りながら、地域経済の活性化や雇用拡大を目指す。
観光	・九州中央地域（山都町、五ヶ瀬町、高千穂町）には観光地が多数存在するが、高速ネットワークが整備されていないため、観光地間の連携が不十分な状況。 ・沿線市町村の観光連携促進のため、移動時間短縮による連携強化が必要。	※熊本復旧・復興４カ年戦略(H28.12) ・県内各地域の自然、農林水産物、食、歴史、文化、温泉、良好な景観等の地域資源を活かした取組みや、阿蘇地域と震災被害が比較的少なかった地域とが連携した取組みにより、交流人口の拡大を図ります。 ※未来みやざき創造プラン(R1.6改訂) ・ライフスタイルや価値観の変化、交通ネットワークの充実等に伴い、観光形態やニーズは多様化しており、本県の多彩な魅力の更なる磨き上げと発信、観光客に訴求力のある商品開発に加え、このような変化に的確に対応した戦略的な観光を推進。
その他		

事業の有効性

・当該事業の実施により、脆弱度の評価がCランク→Bランクに改善するとともに、災害時の防災機能が強化される。

・また、本事業において、災害時の救援活動等においても機能する信頼性の高い高速ネットワークの形成による防災機能の強化を図るとともに、現道の課題箇所回避により走行性、安全性が向上し、主要産業である林業の産業振興を支援する。また、九州中央地域の主要な観光地間の移動時間短縮による観光振興の支援に寄与するなど、有効性の高い事業と評価する。

道路ネットワークの防災機能	主な区間		改善ペア数	脆弱度 (防災機能ランク)		累積脆弱度の変化量	改善度		評価
				整備前	整備後		通常時	災害時	
	熊本空港	延岡市	19 [9]	0.69 (C) [0.78 (C)]	0.30 (B) [0.42 (C)]	▲334.9 [▲39.3]	0.28 [0.01]	0.52 [0.43]	◎

事業の効率性

・手続きの完了：計画段階評価手続き完了（H30.2）

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