

## 再評価結果（令和3年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局国道・技術課  
担当課長名：前佛 和秀

事業名	一般国道56号 <small>さがおおがた</small> 佐賀大方道路		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	白：高知県幡多郡黒潮町佐賀 至：高知県幡多郡黒潮町入野				延長	14.0km
事業概要	一般国道56号は、高知県高知市を起点として、愛媛県松山市に至る全長約336kmの主要幹線道路であり、高知西南地域の産業・経済・生活を支える大動脈である。このうち、佐賀大方道路に並行する現道区間においては、線形不良・災害危険箇所が多く、また、津波浸水時に約75%が浸水する等、様々な課題を抱えている。 一般国道56号佐賀大方道路は、四国8の字ネットワークを形成し、高知県西南地域の交流の促進及び地域活性化を支援する道路である。また、南海トラフ地震による津波発生時に高知県西南地域への信頼性の高い緊急輸送道路の確保などを目的としている。					
H29年度事業化	H28年度都市計画決定		R1年度工事着手		R2年度用地着手	
全体事業費	580億円	事業進捗率 (令和2年3月末時点)	約4%	供用済延長	0.0km	
計画交通量	9,100～9,900台/日					
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.2 (1.3)	総費用 (残事業)/(事業全体) 976/1,241億円 事業費：890/1,155億円 維持管理費：86/86億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 1,453/1,453億円 走行時間短縮便益：1,237/1,237億円 走行経費減少便益：171/171億円 交通事故減少便益：46/46億円	基準年 令和2年		
感度分析の結果	(事業全体)交通量：B/C=1.02～1.3（交通量±10%） (残事業)交通量：B/C=1.3～1.7（交通量±10%） 事業費：B/C=1.1～1.3（事業費±10%） 事業費：B/C=1.4～1.6（事業費±10%） 事業期間：B/C=1.1～1.2（事業期間±20%） 事業期間：B/C=1.4～1.6（事業期間±20%）					
事業の効果等	国道56号の黒潮町における線形不良の解消や災害危険箇所、津波浸水区間を回避するとともに、四国8の字ネットワークの形成による地域の産業・観光振興の支援など、多様な整備効果が期待できる。  ①円滑なモビリティの確保 ・現道等の時間損失の削減が見込まれる ・現道等の路線バス及び高速バスの利便性や快適性向上が見込まれる ・黒潮町から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 ・黒潮町から高知新港へのアクセス向上が見込まれる ・高知県西南部における農林水産品（清水さば等）の流通の利便性の向上が見込まれる ③国土・地域ネットワークの構築 ・高知県内の四国8の字ネットワークの形成に寄与する ・拠点都市間（高知市～四万十市）を高規格幹線道路で連絡する路線を構成する ・日常活動圏中心都市間（須崎市～四万十市）を最短時間で連絡する路線を構成する ・日常活動圏の中心都市（黒潮町～四万十町）へのアクセス向上が見込まれる ④個性ある地域の形成 ・黒潮町が推進するスポーツ合宿を支援する ・観光資源が多くある高知西南地域へのアクセス向上が見込まれる ⑤安全で安心できるくらしの確保 ・二次医療施設（幡多けんみん病院）への搬送時間が短縮し、重篤患者の救命率向上が見込まれる ⑥災害への備え ・唯一の幹線道路である国道56号（現道）を補完し、津波浸水や落石・崩壊等による孤立の解消を支援する ・国道56号は第一次緊急輸送道路に指定されている ・国道56号が通行止めになった場合の代替路を形成する ・国道56号の津波浸水区間など防災危険箇所を回避したルートを形成する ⑦地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる					

⑧生活環境の改善・保全

- ・ N02排出量の削減が見込まれる
- ・ SPM排出量の削減が見込まれる

⑨その他

- ・ 線形不良箇所を回避したルートを形成する
- ・ 黒潮大方IC周辺に配置された防災拠点と連絡することで地域の防災活動の強化が見込まれる

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

- ・ 整備促進期成同盟会などから、本事業の整備推進について、積極的な要望活動が続けられている。(H28. 11, 12、H29. 1, 2, 10, 11、H30. 10, 11, 12、R1. 10, 11、R2. 9, 11)

高知県知事の意見：

- ・ 事業継続に異議はありません。

四国8の字ネットワークを構成する一般国道56号窪川佐賀道路、佐賀大方道路及び大方四万十道路は、県中央部と西部地域を結ぶ唯一の幹線道路である国道56号の代替機能を担い、平時に加え、南海トラフ地震などの大規模災害時に安定的な人流・物流を確保するうえで大変重要な路線です。

このため、国においては、早期の開通に向け、より一層の事業推進をお願いします。

事業評価監視委員会の意見

- ・ 「事業継続」とする事業者の判断は「妥当」である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・ 平成30年11月 片坂バイパス 延長6.1km 開通
- ・ 平成31年 4月 国道56号大方四万十道路 新規事業化
- ・ 令和 2年 7月 国道56号中村宿毛道路（平田IC～宿毛和田IC）延長7.6km 開通

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・ 令和2年3月末で用地取得率0%、事業進捗率約4%。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・ 早期供用に向け、調査設計、用地買収、改良工、橋梁工を推進。

施設の構造や工法の変更等

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

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



※ 費用対効果分析結果は、窪川佐賀道路・佐賀大方道路・大方四万十道路一体での分析結果で、( ) 書きは、佐賀大方道路の分析結果を記している。

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

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

## 再評価結果（令和3年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・技術課  
担当課長名：前佛 和秀

事業名	一般国道56号 <small>おおがたしまんと</small> 大方四万十道路	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： <small>こうちけん はたぐんくろしおちよういりの</small> 高知県幡多郡黒潮町入野 至： <small>こうちけんしまんとしうやま</small> 高知県四万十市右山			延長	7.9km																							
事業概要	<p>一般国道56号は、高知県高知市を起点として、愛媛県松山市に至る全長約336kmの主要幹線道路であり、高知西南地域の産業・経済・生活を支える大動脈である。このうち、大方四万十道路に並行する現道区間においては、津波浸水時に約5割が浸水する等、様々な課題を抱えている。</p> <p>一般国道56号大方四万十道路は、四国8の字ネットワークを形成し、高知県西南地域の交流の促進及び地域活性化を支援する道路である。また、南海トラフ地震による津波発生時に高知県西南地域への信頼性の高い緊急輸送道路の確保などを目的としている。</p>																											
R1年度事業化	H28年度都市計画決定	R-1年度用地着手	R-1年度工事着手																									
全体事業費	約380億円	事業進捗率 (令和2年3月末時点)	約0%	供用済延長	0.0km																							
計画交通量	10,700～11,500台/日																											
費用対効果 分析結果	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; border-bottom: 1px solid black;">B/C</td> <td style="width: 50%; border-bottom: 1px solid black;">総費用</td> </tr> <tr> <td style="border-bottom: 1px solid black;">(事業全体)</td> <td style="border-bottom: 1px solid black;">(残事業)/(事業全体)</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">1.2</td> <td style="text-align: center;">976/1,241億円</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(1.02)</td> <td style="text-align: center;">事業費：890/1,155億円</td> </tr> <tr> <td style="border-bottom: 1px solid black;">(残事業)</td> <td style="border-bottom: 1px solid black;">維持管理費：86/86億円</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">1.5</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(1.04)</td> <td></td> </tr> </table>	B/C	総費用	(事業全体)	(残事業)/(事業全体)	1.2	976/1,241億円	(1.02)	事業費：890/1,155億円	(残事業)	維持管理費：86/86億円	1.5		(1.04)		<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; border-bottom: 1px solid black;">総便益</td> <td style="width: 50%; border-bottom: 1px solid black;">基準年</td> </tr> <tr> <td style="border-bottom: 1px solid black;">(残事業)/(事業全体)</td> <td style="border-bottom: 1px solid black;">令和2年</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">1,453/1,453億円</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">走行時間短縮便益：1,237/1,237億円</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">走行経費減少便益：171/171億円</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">交通事故減少便益：46/46億円</td> <td></td> </tr> </table>	総便益	基準年	(残事業)/(事業全体)	令和2年	1,453/1,453億円		走行時間短縮便益：1,237/1,237億円		走行経費減少便益：171/171億円		交通事故減少便益：46/46億円	
B/C	総費用																											
(事業全体)	(残事業)/(事業全体)																											
1.2	976/1,241億円																											
(1.02)	事業費：890/1,155億円																											
(残事業)	維持管理費：86/86億円																											
1.5																												
(1.04)																												
総便益	基準年																											
(残事業)/(事業全体)	令和2年																											
1,453/1,453億円																												
走行時間短縮便益：1,237/1,237億円																												
走行経費減少便益：171/171億円																												
交通事故減少便益：46/46億円																												
感度分析の結果	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">(事業全体)交通量：B/C=1.02～1.3（交通量±10%）</td> <td style="width: 50%;">(残事業)交通量：B/C=1.3～1.7（交通量±10%）</td> </tr> <tr> <td>事業費：B/C=1.1～1.3（事業費±10%）</td> <td>事業費：B/C=1.4～1.6（事業費±10%）</td> </tr> <tr> <td>事業期間：B/C=1.1～1.2（事業期間±20%）</td> <td>事業期間：B/C=1.4～1.6（事業期間±20%）</td> </tr> </table>					(事業全体)交通量：B/C=1.02～1.3（交通量±10%）	(残事業)交通量：B/C=1.3～1.7（交通量±10%）	事業費：B/C=1.1～1.3（事業費±10%）	事業費：B/C=1.4～1.6（事業費±10%）	事業期間：B/C=1.1～1.2（事業期間±20%）	事業期間：B/C=1.4～1.6（事業期間±20%）																	
(事業全体)交通量：B/C=1.02～1.3（交通量±10%）	(残事業)交通量：B/C=1.3～1.7（交通量±10%）																											
事業費：B/C=1.1～1.3（事業費±10%）	事業費：B/C=1.4～1.6（事業費±10%）																											
事業期間：B/C=1.1～1.2（事業期間±20%）	事業期間：B/C=1.4～1.6（事業期間±20%）																											
事業の効果等	<p>国道56号の黒潮町から四万十市における津波浸水区間を回避するとともに、四国8の字ネットワークの形成による地域の産業・観光振興の支援など、多様な整備効果が期待できる。</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>①円滑なモビリティの確保 <ul style="list-style-type: none"> <li>・現道等の時間損失の削減が見込まれる</li> <li>・現道等の路線バス及び高速バスの利便性や快適性向上が見込まれる</li> <li>・四万十市から高知龍馬空港へのアクセス向上が見込まれる</li> </ul> </li> <li>②物流効率化の支援 <ul style="list-style-type: none"> <li>・四万十市から高知新港へのアクセス向上が見込まれる</li> <li>・高知県西南部における農林水産品（清水さば等）の流通の利便性の向上が見込まれる</li> </ul> </li> <li>③国土・地域ネットワークの構築 <ul style="list-style-type: none"> <li>・高知県内の四国8の字ネットワークの形成に寄与する</li> <li>・拠点都市間（高知市～四万十市）を高規格幹線道路で連絡する路線を構成する</li> <li>・日常活動圏中心都市間（須崎市～四万十市）を最短時間で連絡する路線を構成する</li> <li>・日常活動圏の中心都市（四万十市～黒潮町）へのアクセス向上が見込まれる</li> </ul> </li> <li>④個性ある地域の形成 <ul style="list-style-type: none"> <li>・高知西南中核工業団地、宿毛湾港工業流通団地へのアクセス向上が見込まれる</li> <li>・観光資源が多くある高知西南地域へのアクセス向上が見込まれる</li> </ul> </li> <li>⑤安全で安心できるくらしの確保 <ul style="list-style-type: none"> <li>・二次医療施設（幡多けんみん病院）への搬送時間が短縮し、重篤患者の救命率向上が見込まれる</li> </ul> </li> <li>⑥災害への備え <ul style="list-style-type: none"> <li>・唯一の幹線道路である国道56号（現道）を補完し、津波浸水による孤立の解消を支援する</li> <li>・国道56号は第一次緊急輸送道路に指定されている</li> <li>・国道56号が通行止めになった場合の代替路を形成する</li> <li>・国道56号の津波浸水区などの防災危険箇所を回避したルートを形成する</li> </ul> </li> <li>⑦地球環境の保全 <ul style="list-style-type: none"> <li>・CO2排出量の削減が見込まれる</li> </ul> </li> </ol>																											

⑧生活環境の改善・保全

- ・NO2排出量の削減が見込まれる
- ・SPM排出量の削減が見込まれる

⑨その他

- ・黒潮大方IC周辺に配置された防災拠点と連絡することで地域の防災活動の強化が見込まれる

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

- ・整備促進期成同盟会などから、本事業の整備推進について、積極的な要望活動が続けられている。(H29. 2, 11、H30. 11, 12、H31. 2、R1. 10, 11、R2. 9, 11)

高知県知事の意見：

- ・事業継続に異議はありません。

四国8の字ネットワークを構成する一般国道56号窪川佐賀道路、佐賀大方道路及び大方四万十道路は、県中央部と西部地域を結ぶ唯一の幹線道路である国道56号の代替機能を担い、平時に加え、南海トラフ地震などの大規模災害時に安定的な人流・物流を確保するうえで大変重要な路線です。

このため、国においては、早期の開通に向け、より一層の事業推進をお願いします。

事業評価監視委員会の意見

- ・「事業継続」とする事業者の判断は「妥当」である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・令和2年7月 国道56号中村宿毛道路（平田IC～宿毛和田IC）延長7.6km 開通

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・令和2年3月末で用地取得率0%、事業進捗率約0%。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・早期供用に向け、調査設計を推進。

施設の構造や工法の変更等

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

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



※ 費用対効果分析結果は、窪川佐賀道路・佐賀大方道路・大方四万十道路一体での分析結果で、( ) 書きは、大方四万十道路の分析結果を記している。

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

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

## 再評価結果（令和3年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・技術課

担当課長名：前佛 和秀

<b>事業名</b> 一般国道497号 <small>い ま り ま つ う ら</small> 伊万里松浦道路	<b>事業区分</b> 一般国道	<b>事業主体</b> 国土交通省 九州地方整備局																				
<b>起終点</b> 自：佐賀県伊万里市東山代町長浜 <small>い ま り ひ が し や ま し る ち ょ う な が は ま</small> 至：長崎県松浦市志佐町 <small>ま つ う ら し き ち ょ う</small>	<b>延長</b> 17.2km																					
<b>事業概要</b> 伊万里松浦道路は、西九州自動車道の一部を形成する高規格幹線道路であり、九州北西部の広域的な連携を図り、地域活性化や観光の支援等を目的とした事業である。																						
H9年度事業化	H17年度都市計画決定 (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712億円	事業進捗率 (令和2年3月末時点)																				
	約61%	供用済延長 10.3km																				
<b>計画交通量</b> 9,300～13,900台/日																						
<b>費用対効果分析結果</b>	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 20%;"><b>B/C</b> (事業全体)</td> <td style="width: 20%;">1.4</td> </tr> <tr> <td>(残事業)</td> <td>1.8</td> </tr> </table>	<b>B/C</b> (事業全体)	1.4	(残事業)	1.8	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 30%;"><b>総費用</b> (残事業)/(事業全体)</td> <td style="width: 30%;">225/830億円</td> </tr> <tr> <td>事業費</td> <td>203/764億円</td> </tr> <tr> <td>維持管理費</td> <td>22/66億円</td> </tr> </table>	<b>総費用</b> (残事業)/(事業全体)	225/830億円	事業費	203/764億円	維持管理費	22/66億円	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 30%;"><b>総便益</b> (残事業)/(事業全体)</td> <td style="width: 30%;">398/1,164億円</td> </tr> <tr> <td>走行時間短縮便益</td> <td>362/1,105億円</td> </tr> <tr> <td>走行経費減少便益</td> <td>29/46億円</td> </tr> <tr> <td>交通事故減少便益</td> <td>6.9/14億円</td> </tr> </table>	<b>総便益</b> (残事業)/(事業全体)	398/1,164億円	走行時間短縮便益	362/1,105億円	走行経費減少便益	29/46億円	交通事故減少便益	6.9/14億円	<b>基準年</b> 令和2年
<b>B/C</b> (事業全体)	1.4																					
(残事業)	1.8																					
<b>総費用</b> (残事業)/(事業全体)	225/830億円																					
事業費	203/764億円																					
維持管理費	22/66億円																					
<b>総便益</b> (残事業)/(事業全体)	398/1,164億円																					
走行時間短縮便益	362/1,105億円																					
走行経費減少便益	29/46億円																					
交通事故減少便益	6.9/14億円																					
<b>感度分析の結果</b> 【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=1.6～1.9（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.6～1.9（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=1.6～1.9（事業期間±20%）																						
<b>事業の効果等</b>																						
①広域交通ネットワークの形成 ・九州北西部の地域経済活性化に貢献する道路である。 ・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 ・更なる雇用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 ・松浦IC付近の「道の駅」では利用者・売上が増加しており、伊万里松浦道路の整備が進むことで、周辺観光施設へのアクセスが向上し、沿線地域の観光産業への更なる支援が期待される。																						
④物流の効率化 ・輸送時間の短縮や荷傷み軽減により、水産業では鮮度が重要な鮮魚の輸送に貢献しており、伊万里松浦道路の整備が進むことで、地域産業の更なる活性化が期待される。																						
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 <sub>2</sub> , NO <sub>2</sub> , 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2年10月、②令和2年10月)

県の意見：

(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、広域的な幹線道路網の整備が不可欠であることから、重点的に取り組んでいる。また、令和2年11月には、国土交通省において、西九州自動車道が災害に強い道路網として選定されたが、本県では平成30年7月、令和元年8月、令和2年7月豪雨において、甚大な被害を受けており、災害発生時の避難、救急救援物資の運搬など防災機能を強化した「命をつなぐ道」としての役割も期待されている。今後未整備区間の整備を推進し、防災・減災、国道強靱化に向けた、災害に強い道路網を構築することが重要である。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であり、伊万里港において、コンテナ取扱量が高い水準で推移していることについても、西九州自動車道の整備が大きく寄与しているところである。伊万里松浦道路が整備促進されることにより、さらなる人・物の交流が促進させると期待しており、整備を進めて頂きたい。

(長崎県)

一般国道497号西九州自動車道は、九州西北部の主要都市間の連携強化・一体化を促し、地域経済の発展、活性化に寄与する道路であります。このうち、伊万里松浦道路は県北地域における農水産物等の輸送時間短縮などによる販路拡大、工業団地への企業進出に伴う新たな雇用の拡大などが期待されております。平成30年度には調川ICから松浦ICが完成し、移動時間の短縮などの効果が現れており、地域が持つポテンシャルを最大限発揮させるためにも、早期の全線開通が望まれているところです。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

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福岡県・佐賀県合計及び九州全体を上回っており、自動車交通への依存は高い状況にある。

開通区間を含む断面交通量は約7~8千台/日で推移しており、依然として事業の必要性は高い。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成9年度に事業化、用地進捗率約58%、事業進捗率約61%(令和2年3月末時点)

平成26年度：山代久原IC<sup>やましろうくばら</sup>～今福IC<sup>いまふく</sup>間 延長5.5km(2/2) 部分開通

平成29年度：今福IC<sup>いまふく</sup>～調川IC<sup>つぎのかわ</sup>間 延長2.6km(2/2) 部分開通

平成30年度：調川IC<sup>つぎのかわ</sup>～松浦IC<sup>まつうら</sup>間 延長2.2km(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の事業進捗を図っていく。

施設の構造や工法の変更等

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3年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・技術課

担当課長名：前佛 和秀

<b>事業名</b>	一般国道34号 <small>おおむらいさはや</small> 大村諫早拡幅	<b>事業区分</b>	一般国道	<b>事業主体</b>	国土交通省 九州地方整備局
<b>起終点</b>	自：長崎県大村市久原 <small>おおむら くぼら</small> 至：長崎県諫早市下大渡野町 <small>いさはや しもおわたのまち</small>	<b>延長</b>	4.4km		
<b>事業概要</b> 大村諫早拡幅は、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。					
H30年度事業化	H29年度都市計画決定 (一年度変更)	一年度用地着手	一年度工事着手		
<b>全体事業費</b>	約160億円	<b>事業進捗率</b> (令和2年3月末時点)	2%	<b>供用済延長</b>	0.0km
<b>計画交通量</b>	42,400～43,500台/日				
<b>費用対効果分析結果</b>	<b>B/C</b> (事業全体) 2.4 (残事業) 2.5	<b>総費用</b> (残事業)/(事業全体) 129/135億円 〔事業費：116/122億円〕 〔維持管理費：13/13億円〕	<b>総便益</b> (残事業)/(事業全体) 324/324億円 〔走行時間短縮便益：313/313億円〕 〔走行経費減少便益：9.4/9.4億円〕 〔交通事故減少便益：1.8/1.8億円〕	<b>基準年</b> 令和2年	
<b>感度分析の結果</b>					
<p>【事業全体】交通量：B/C=2.1～2.7（交通量 ±10%） 事業費：B/C=2.2～2.6（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=2.2～2.5（事業期間±20%）</p> <p>【残事業】交通量：B/C=2.2～2.8（交通量 ±10%） 事業費：B/C=2.3～2.8（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=2.3～2.6（事業期間±20%）</p>					
<b>事業の効果等</b>					
<p>①交通混雑の緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・車線数の減少により交通混雑が発生し旅行速度が低下。</li> <li>・大村諫早拡幅の整備により、円滑な車両走行が確保されることで、混雑緩和が期待される。</li> </ul> <p>②交通安全性の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業中区間にある鈴田峠付近には、線形不良箇所が存在しており、積雪時は車両のスタックが発生。</li> <li>・大村諫早拡幅の整備により、線形不良箇所を回避でき、交通安全性の向上が期待される。</li> </ul> <p>③救急医療活動の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・諫早市から長崎医療センターまでの搬送は近年増加傾向であり、約7割が国道34号を利用している。</li> <li>・大村諫早拡幅の整備により、救急車両の円滑な走行が確保され、救急医療活動の支援が期待される。</li> </ul> <p>④生活環境の改善</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・自動車の走行性向上による環境への影響低減（CO<sub>2</sub>, NO<sub>2</sub>, SPM削減）</li> </ul>					
<b>関係する地方公共団体等の意見</b>					
大村市・諫早市の首長及び議会議長等で構成される国道34号大村・諫早間整備促進期成会（会長：大村市長）等により早期整備の要望を受けている。（令和2年11月）					
<b>県の意見</b>					
<p>一般国道34号は本県を南北に横断し、県内各地と長崎空港や福岡県・佐賀県を連絡する重要な幹線道路であります。</p> <p>このうち、大村諫早拡幅は、本県交通の要衝である大村市と諫早市とを結び、県内の経済・文化活動及び市民生活を支える上での大動脈であります。</p> <p>さらに両市においては、九州新幹線西九州ルートとの令和4年開業に合わせた新駅周辺整備が進められ、また積極的な企業誘致も行われており、今後ますます大村諫早拡幅の果たす役目が重要となってまいります。</p> <p>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。</p>					

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（2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30年度に事業化、用地進捗率0%、事業進捗率約2%（令和2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

新幹線工事に伴い市道計画の変更が発生し、市道の変更設計、関係機関協議、交差点修正設計を実施。沿線自治体等からは早期整備の要望があり、今後も引き続き事業進捗を図っていく。

施設の構造や工法の変更等

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3年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・技術課  
担当課長名：前佛 和秀

<b>事業名</b> 一般国道205号 <small>はりお</small> 針尾バイパス	<b>事業区分</b> 一般国道	<b>事業主体</b> 国土交通省 九州地方整備局	
<b>起終点</b> 自：長崎県佐世保市有福町 至：長崎県佐世保市南風崎町	<b>延長</b> 4.6km		
<b>事業概要</b> 針尾バイパスは、国道205号の交通混雑の緩和や西九州自動車道へのアクセス向上等を目的とした事業である。			
H19年度事業化	S52年度都市計画決定 (H26年度変更)	H19年度用地着手	
H19年度工事着手			
全体事業費	約131億円	事業進捗率 (令和2年3月末時点)	
		81%	
		供用済延長	
		2.4km	
<b>計画交通量</b> 21,300～39,800台/日			
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 3.2 (残事業) 1.8	<b>総費用</b> (残事業)/(事業全体) 48/165億円 (事業費：42/144億円) (維持管理費：6.6/21億円)	<b>総便益</b> (残事業)/(事業全体) 87/536億円 (走行時間短縮便益：84/513億円) (走行経費減少便益：2.1/15億円) (交通事故減少便益：1.6/7.3億円)
			<b>基準年</b> 令和2年
<b>感度分析の結果</b> 【事業全体】交通量：B/C=2.7～3.8（交通量 ±10%） 事業費：B/C=3.2～3.3（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=3.3～3.4（事業期間±20%）			
【残事業】交通量：B/C=1.3～2.4（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.7～2.0（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=1.8～1.9（事業期間±20%）			
<b>事業の効果等</b> ①交通混雑の緩和、観光振興の支援 ・交通混雑が緩和され、佐世保市郊外の観光地等との回遊性も高まり、地域一体の観光活性化が期待される。 ②交通安全性の向上 ・交差点の見通しが良くなり、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 <sub>2</sub> , NO <sub>2</sub> , SPM削減）			
<b>関係する地方公共団体等の意見</b> 佐世保市をはじめとする関係首長及び議会議長等で構成される東彼杵道路建設促進期成会（会長：佐世保市長）等により早期整備の要望を受けている。（令和2年11月）			
<b>県の意見</b> 一般国道205号は県北地域と県央・県南地域を結び、「西九州させば広域都市圏」の連携を支える広域道路ネットワークを構成する路線であります。 このうち、針尾バイパスは、佐世保市南部の交通渋滞の緩和、県北地域と長崎空港のアクセス向上及びハウステンボスをはじめとする県内の周遊観光を支える道路として大いに期待しているところです。 令和2年3月には主要渋滞箇所である江上交差点の立体化が完成するなど、これまでの整備により、交通混雑の緩和や定時性の向上などの整備効果が現れており、地元としても早期完成を待ち望んでおります。 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。			
<b>事業評価監視委員会の意見</b> 審議の結果、事業継続。			

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

沿線地域の人口は減少傾向にあるものの、一世帯あたりの自動車保有台数は増加傾向。  
事業中区間の交通量は約2.4~2.5万台/日で推移しており、依然として事業の必要性は高い。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成19年度に事業化、用地進捗率100%、事業進捗率約81%（令和2年3月末時点）  
平成22年度：有福高架橋～小浦橋間 延長1.7km（4/4）部分開通  
平成25年度：小浦橋～江上交差点間 延長0.7km（4/4）部分開通  
令和元年度：江上交差点立体化

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

地盤改良工の追加、補強土壁工の見直し。  
新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策により、着実なコスト縮減に努める。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したものの。  
※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3年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・技術課

担当課長名：前佛 和秀

<b>事業名</b> 一般国道3号 <small>あしきた いずみ</small> 芦北出水道路	<b>事業区分</b> 一般国道	<b>事業主体</b> 国土交通省 九州地方整備局																				
<b>起終点</b> 自：熊本県葦北郡芦北町花岡 <small>あしきたぐんあしきたまちはなおか</small> 至：鹿児島県出水市下知識町 <small>いずみ しもちしきちょう</small>	<b>延長</b> 29.6km																					
<b>事業概要</b> 芦北出水道路は、高規格幹線道路「南九州西回り自動車道」の一部を形成し、災害時の代替路の確保や地域産業の活性化等の支援を目的とした事業である。																						
<b>H5年度事業化</b>	H17, 18年度都市計画決定 （一年度変更）	H11年度用地着手 H20年度工事着手																				
<b>全体事業費</b>	約1,923億円	<b>事業進捗率</b> 約64% <small>（令和2年3月末時点）</small>																				
		<b>供用済延長</b> 13.3km																				
<b>計画交通量</b> 14,100～20,300台/日																						
<b>費用対効果分析結果</b>	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 20%;"><b>B/C</b> <small>（事業全体）</small></td> <td style="width: 20%;">1.02</td> </tr> <tr> <td><small>（残事業）</small></td> <td>1.9</td> </tr> </table>	<b>B/C</b> <small>（事業全体）</small>	1.02	<small>（残事業）</small>	1.9	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 20%;"><b>総費用</b> <small>（残事業）/（事業全体）</small></td> <td style="width: 20%;">570/2,009億円</td> </tr> <tr> <td><b>事業費</b></td> <td>492/1,881億円</td> </tr> <tr> <td><b>維持管理費</b></td> <td>77/128億円</td> </tr> </table>	<b>総費用</b> <small>（残事業）/（事業全体）</small>	570/2,009億円	<b>事業費</b>	492/1,881億円	<b>維持管理費</b>	77/128億円	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 20%;"><b>総便益</b> <small>（残事業）/（事業全体）</small></td> <td style="width: 20%;">1,065/2,041億円</td> </tr> <tr> <td><b>走行時間短縮便益</b></td> <td>861/1,593億円</td> </tr> <tr> <td><b>走行経費減少便益</b></td> <td>140/328億円</td> </tr> <tr> <td><b>交通事故減少便益</b></td> <td>63/120億円</td> </tr> </table>	<b>総便益</b> <small>（残事業）/（事業全体）</small>	1,065/2,041億円	<b>走行時間短縮便益</b>	861/1,593億円	<b>走行経費減少便益</b>	140/328億円	<b>交通事故減少便益</b>	63/120億円	<b>基準年</b> 令和2年
<b>B/C</b> <small>（事業全体）</small>	1.02																					
<small>（残事業）</small>	1.9																					
<b>総費用</b> <small>（残事業）/（事業全体）</small>	570/2,009億円																					
<b>事業費</b>	492/1,881億円																					
<b>維持管理費</b>	77/128億円																					
<b>総便益</b> <small>（残事業）/（事業全体）</small>	1,065/2,041億円																					
<b>走行時間短縮便益</b>	861/1,593億円																					
<b>走行経費減少便益</b>	140/328億円																					
<b>交通事故減少便益</b>	63/120億円																					
<b>感度分析の結果</b> 【事業全体】交通量：B/C= 0.9～1.1（交通量 ±10%） 事業費：B/C=0.99～1.04（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=0.96～1.1（事業期間±20%）																						
【残事業】交通量：B/C=1.7～2.1（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.7～2.0（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=1.7～2.0（事業期間±20%）																						
<b>事業の効果等</b>																						
①広域交通ネットワークの形成 ・八代市から鹿児島市に至る沿岸部の広域ネットワークが形成され、地域間の移動時間の短縮などが期待される。																						
②災害に強いネットワークの構築 ・九州縦貫自動車道の通行止め時の代替機能などの防災機能の強化が期待される。																						
③地域経済の活性化 ・南九州西回り自動車道の整備に伴い、沿線地域では企業進出が増加、新規雇用者数及び有効求人倍率も増加傾向にあり、今後の整備により更なる雇用促進、地域経済の活性化が期待される。																						
④地域産業の支援 ・ブランド養殖ブリの鮮魚輸送範囲（翌日売り）は、関西や北陸圏と中部圏の一部までだが、輸送時間の短縮で中部圏全域が輸送可能となり、地域産業の支援が期待される。																						
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 <sub>2</sub> , NO <sub>2</sub> , SPM削減）																						
<b>関係する地方公共団体等の意見</b> 出水市をはじめとする自治体（9市4町）で構成される南九州西回り自動車道建設促進期成会（会長：出水市長）から早期完成の要望を受けている。（令和2年7月、11月）																						
<b>県の意見</b> 【熊本県】今回意見照会のありました一般国道3号芦北出水道路の事業に関する国の「対応方針（原案）」案については、異存ありません。この道路は、九州南部の高速交通ネットワークを形成する高規格幹線道路「南九州西回り自動車道」の一部を担い、災害時の代替路の確保や地域産業の活性化等を図る重要な道路です。また、水俣病により疲弊した水俣・芦北地域の振興を図るうえでも重要な道路であり、昭和53年の閣議了解を踏まえ第七次にわたり本県が策定している「水俣・芦北地域振興計画」の中においても、「南九州西回り自動車道」の整備促進を重要な施策として掲げています。このような中、本県南部を中心に甚大な被害をもたらした令和2年7月豪雨において、本道路は、通行不能となった国道3号の代替路として大きな役割を果たしたことから、改めてその重要性が認識されたところです。以上のことから、本県としては、本道路の一日も早い全線供用を切望しておりますので、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。																						
【鹿児島県】「対応方針（原案）」案の「継続」については、異存ありません。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いたします。																						

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、事業継続。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

沿線地域の人口は減少傾向にあるが、交通量は約1.9万台/日で推移し、また、自動車保有台数は熊本県・鹿児島県合計及び九州全体を上回っており、自動車交通への依存は高いと考えられる。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成5年度に事業化、用地進捗率約98%、事業進捗率約64%（令和2年3月末時点）  
 平成27年度：芦北IC～津奈木IC間 延長7.7km（2/4）部分開通  
 平成30年度：津奈木IC～水俣IC間 延長5.6km（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

橋梁下部工基礎形式の変更、トンネル支保工構造の変更及び補助工法の追加、現地流用土の盛土材改良、斜面安定工の追加、函渠工の基礎形式の変更、関係機関協議に伴う架設計画の変更、中層混合処理工法の工法見直し

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。

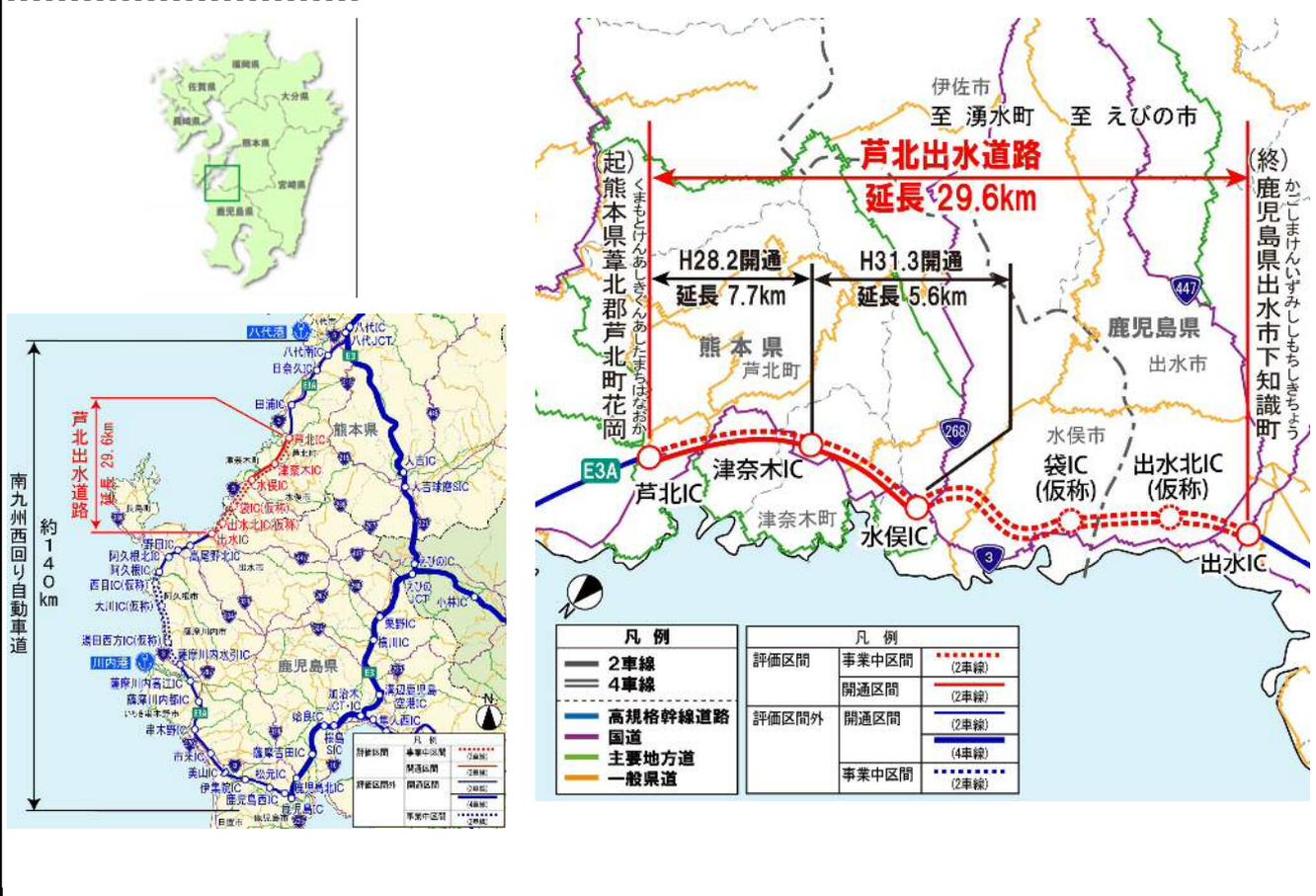
対応方針

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。



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年はほぼ横ばい。

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23%、事業進捗率約12%（令和2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の事業進捗を図っていく。

施設の構造や工法の変更等

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3年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・技術課

担当課長名：前佛 和秀

<b>事業名</b>	東九州自動車道 清武JCT～北郷	<b>事業区分</b>	高速自動車国道	<b>事業主体</b>	国土交通省 九州地方整備局
<b>起終点</b>	自：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	<b>延長</b>	19.0km		
<b>事業概要</b> 東九州自動車道清武JCT～北郷、国道220号日南・志布志道路、油津・夏井道路は、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	一年度都市計画決定 (一年度変更)	H17年度用地着手	H17年度工事着手		
<b>全体事業費</b>	約1,622億円	<b>事業進捗率</b> (令和2年3月末時点)	約84%	<b>供用済延長</b>	1.2km
<b>計画交通量</b>	4,400～19,900台/日				
<b>費用対効果分析結果</b>	<b>B/C</b> (事業全体) 1.1 (1.1) (残事業) 2.5 (9.1)	<b>総費用</b> (残事業)/(事業全体) 1,422/3,261億円 事業費:1,253/3,087億円 維持管理費:169/174億円	<b>総便益</b> (残事業)/(事業全体) 3,543/3,560億円 走行時間短縮便益:2,748/2,765億円 走行経費減少便益:548/549億円 交通事故減少便益:247/247億円	<b>基準年</b> 令和2年	
<b>感度分析の結果</b>					
【事業全体】交通量 : B/C=1.01～1.2 (交通量 ±10%)		【残事業】交通量 : B/C=2.3～2.7 (交通量 ±10%)			
事業費 : B/C= 1.1～1.1 (事業費 ±10%)		事業費 : B/C=2.3～2.7 (事業費 ±10%)			
事業期間 : B/C=1.03～1.2 (事業期間±20%)		事業期間 : B/C=2.3～2.6 (事業期間±20%)			
<b>事業の効果等</b>					
①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、宮崎県南部地域・鹿児島県大隅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 ・災害に強いネットワークの構築が期待される。					
③地域経済の活性化 ・更なる企業進出による地域経済活性化が期待される。					
④観光振興の支援 ・観光地間の速達性向上に伴う広域な周遊観光ルートが形成され、観光振興の支援が期待される。					
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 <sub>2</sub> , NO <sub>2</sub> , SPM削減)					
<b>関係する地方公共団体等の意見</b>					
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2年6月） 宮崎県知事、鹿児島県知事等で構成される東九州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。（令和2年11月）					
<b>県の意見</b> 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、今後発生が懸念される南海トラフ巨大地震など、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を担う「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

沿線地域の近年の人口及び一世帯当たりの自動車保有台数は横ばい。

宮崎市の交通量は約90百台/日で推移しているが、串間市・志布志市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10年度に事業化、用地進捗率100%、事業進捗率約84%（令和2年3月末時点）

平成24年度：清武JCT～清武南IC 延長1.2km（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の事業進捗を図っていく。

施設の構造や工法の変更等

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3年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・技術課

担当課長名：前佛 和秀

<b>事業名</b> 一般国道220号 <small>にちなん しぶし</small> 日南・志布志道路	<b>事業区分</b> 一般国道	<b>事業主体</b> 国土交通省 九州地方整備局		
<b>起終点</b> 日南区間：宮崎県日南市大字 <small>ひがしべんぶんおつ ひらの</small> 弁分乙～平野 志布志区間：鹿児島県志布志市大字志布志 <small>しぶし しぶしちようちよう しぶしちようしぶし</small> 町帖～志布志町志布志		<b>延長</b> 6.9km		
<b>事業概要</b> 東九州自動車道清武JCT～北郷、国道220号日南・志布志道路、油津・夏井道路は、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。				
H28年度事業化	H27年度都市計画決定 (一年度変更)	H30年度用地着手		
R元年度工事着手				
全体事業費	約319億円	事業進捗率 (令和2年3月末時点)		
	約14%	供用済延長		
		0.0km		
<b>計画交通量</b> 5,600～14,200台/日				
<b>費用対効果分析結果</b>	<b>B/C</b> (事業全体) 1.1 (1.3) (残事業) 2.5 (1.6)	<b>総費用</b> (残事業)/(事業全体) 1,422/3,261億円 事業費:1,253/3,087億円 維持管理費:169/174億円	<b>総便益</b> (残事業)/(事業全体) 3,543/3,560億円 走行時間短縮便益:2,748/2,765億円 走行経費減少便益:548/549億円 交通事故減少便益:247/247億円	<b>基準年</b> 令和2年
<b>感度分析の結果</b> 【事業全体】交通量：B/C=1.01～1.2（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.1～1.1（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=1.03～1.2（事業期間 ±20%）			【残事業】交通量：B/C=2.3～2.7（交通量 ±10%） 事業費：B/C=2.3～2.7（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=2.3～2.6（事業期間 ±20%）	
<b>事業の効果等</b>				
①広域交通ネットワークの形成 ・拠点間の所要時間が大幅に短縮、宮崎県南部地域・鹿児島県大隅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 ・災害に強いネットワークの構築が期待される。				
③地域経済の活性化 ・更なる企業進出による地域経済活性化が期待される。				
④観光振興の支援 ・観光地間の速達性向上に伴う広域な周遊観光ルートが形成され、観光振興の支援が期待される。				
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 <sub>2</sub> , NO <sub>2</sub> , 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員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2年6月）  
宮崎県知事、鹿児島県知事等で構成される東九州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。（令和2年11月）

県の意見：

【宮崎県】  
今回意見照会のありました一般国道220号日南・志布志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。  
将来的に東九州自動車道の一部となり、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、今後発生が懸念される南海トラフ巨大地震など、様々な自然災害から県民の暮らしを守るために、人命救助や支援助物の輸送等を担う「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や地元市と連携した用地の先行取得など、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。

【鹿児島県】  
「対応方針（原案）」案の「継続」については、異存ありません。  
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。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

沿線地域の近年の人口及び一世帯当たりの自動車保有台数は横ばい。  
宮崎市の交通量は約90百台/日で推移しているが、串間市・志布志市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28年度に事業化、用地進捗率約35%、事業進捗率約14%（令和2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の事業進捗を図っていく。

施設の構造や工法の変更等

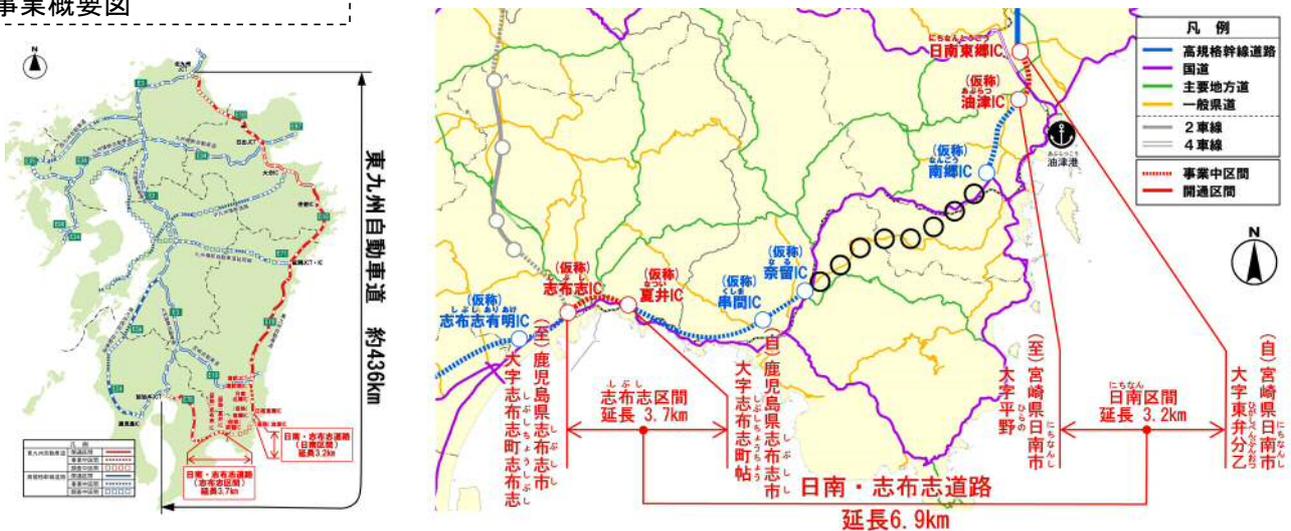
地質及び支障物件等詳細調査結果に基づく増加（日南油津大橋）、地元及び関係機関協議に伴う函渠の追加、盛土構造から橋梁（5橋）への変更、地質調査結果に伴う橋梁構造の見直し、ハーフICのフルIC化に伴う増加。  
新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策により、着実なコスト縮減に努める。

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3年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・技術課

担当課長名：前佛 和秀

<b>事業名</b> 一般国道220号 <small>あぶらつ なついで</small> 油津・夏井道路	<b>事業区分</b> 一般国道	<b>事業主体</b> 国土交通省 九州地方整備局		
<b>起終点</b> 油津区間：宮崎県日南市大字平野 <small>ひらの</small> ～日南市南郷町中村甲 <small>なごうちょうなかむらこう</small> 串間・夏井区間：宮崎県串間市大字串間 <small>くしま</small> ～鹿児島県志布志市大字志布志町帖 <small>しぶし しぶしちようちよう</small>	<b>延長</b> 20.5km			
<b>事業概要</b> 東九州自動車道清武JCT～北郷、国道220号日南・志布志道路、油津・夏井道路は、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。				
R元年度事業化	H27年度都市計画決定 (一年度変更)	一年度用地着手 一年度工事着手		
全体事業費	約771億円	事業進捗率 (令和2年3月末時点) 約1% 供用済延長 0.0km		
<b>計画交通量</b> 4,800～13,400台/日				
<b>費用対効果分析結果</b>	<b>B/C</b> (事業全体) 1.1 (1.03) (残事業) 2.5 (1.04)	<b>総費用</b> (残事業)/(事業全体) 1,422/3,261億円 事業費:1,253/3,087億円 維持管理費:169/174億円	<b>総便益</b> (残事業)/(事業全体) 3,543/3,560億円 走行時間短縮便益:2,748/2,765億円 走行経費減少便益:548/549億円 交通事故減少便益:247/247億円	<b>基準年</b> 令和2年
<b>感度分析の結果</b> 【事業全体】交通量：B/C=1.01～1.2（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.1～1.1（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=1.03～1.2（事業期間±20%）				
<b>感度分析の結果</b> 【残事業】交通量：B/C=2.3～2.7（交通量 ±10%） 事業費：B/C=2.3～2.7（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=2.3～2.6（事業期間±20%）				
<b>事業の効果等</b>				
①広域交通ネットワークの形成 ・拠点間の所要時間が大幅に短縮、宮崎県南部地域・鹿児島県大隅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 ・災害に強いネットワークの構築が期待される。				
③地域経済の活性化 ・更なる企業進出による地域経済活性化が期待される。				
④観光振興の支援 ・観光地間の速達性向上に伴う広域な周遊観光ルートが形成され、観光振興の支援が期待される。				
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 <sub>2</sub> , NO <sub>2</sub> , 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2年6月）  
宮崎県知事、鹿児島県知事等で構成される東九州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。（令和2年11月）

県の意見：

【宮崎県】

今回意見照会のありました一般国道220号油津・夏井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。

将来的に東九州自動車道の一部となり、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、今後発生が懸念される南海トラフ巨大地震など、様々な自然災害から県民の暮らしを守るために、人命救助や支援助物資の輸送等を担う「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や地元市と連携した用地の先行取得など、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。

【鹿児島県】

「対応方針(原案)」案の「継続」については、異存ありません。

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。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

沿線地域の近年の人口及び一世帯当たりの自動車保有台数は横ばい。  
宮崎市の交通量は約90百台/日で推移しているが、串間市・志布志市の交通量は減少傾向。

事業の進捗状況、残事業の内容等

令和元年度に事業化、用地進捗率0%、事業進捗率約1%（令和2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の事業進捗を図っていく。

施設の構造や工法の変更等

ハーフICのフルIC化に伴う増加  
新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策により、着実なコスト縮減に努める。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



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

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

## 再評価結果（令和3年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・技術課

担当課長名：前佛 和秀

事業名	一般国道10号 <small>みやこのじょうどうろ</small> 都城道路(Ⅱ期)	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>みやこのじょう たかぎらよう</small> 都城市高木町 至：宮崎県 <small>みやこのじょう おとぼらちよう</small> 都城市乙房町	延長	5.7km		
事業概要					
都城道路(Ⅱ期)は、地域高規格道路「都城志布志道路」の一部として、都城IC～志布志港を結ぶ広域ネットワークを形成するとともに、都城市街地の交通混雑緩和等を目的とした事業である。					
H19年度事業化	H11年度都市計画決定 (H22年度変更)	H24年度用地着手	H28年度工事着手		
全体事業費	約258億円	事業進捗率 (令和2年3月末時点)	40%	供用済延長	0.0km
計画交通量	19,600～35,200台/日				
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体)  (残事業)	総費用 (残事業)/(事業全体) 152/256億円 事業費：125/229億円 維持管理費：27/27億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 489/489億円 走行時間短縮便益：285/285億円 走行経費減少便益：131/131億円 交通事故減少便益：73/73億円	基準年	令和2年
感度分析の結果					
【事業全体】交通量：B/C=1.7～2.1（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.8～2.0（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=1.8～2.0（事業期間±20%）					
【残事業】交通量：B/C=2.9～3.5（交通量 ±10%） 事業費：B/C=3.0～3.5（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=3.0～3.3（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 ・都城志布志道路の整備により、広域ネットワークが形成され、円滑な輸送が実現し、畜産業の更なる振興が期待される。					
②交通混雑の緩和 ・国道10号の交通が転換することで、都城市街地部の交通混雑の緩和が期待される。					
③交通安全性の向上 ・現道の交通量が転換することで、交通渋滞が緩和され、交通安全の向上が期待される。					
④広域的な医療活動の支援 ・都城志布志道路の全線開通により広域ネットワークが形成され、「都城広域定住自立圏」における、高次医療施設へのアクセス強化や医療連携の強化が期待される。					
⑤リダンダンシーの確保 ・甲斐元地区等の冠水時に迂回ルートが確保され、国道10号を宮崎市方面へ通過する交通の代替路として機能することが期待される。					
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（CO <sub>2</sub> , NO <sub>2</sub> , SPM削減）					
関係する地方公共団体等の意見					
都城市をはじめとする関係首長及び議会議員等で構成される都城志布志道路建設促進協議会(会長：都城市長)により早期整備の要望を受けている。(令和2年6月)					

県の意見：

今回意見照会のありました都城道路（II期）につきましては、九州縦貫自動車道宮崎線都城ICと東九州自動車道志布志IC（仮称）や国際バルク戦略港湾志布志港を連結する地域高規格道路都城志布志道路として広域ネットワークを形成し、宮崎県と鹿児島県との連携が強化されることにより、南九州圏域の経済や地域の活性化などに大きな役割を果たす重要な道路であります。

また、都城市街地の慢性的な交通混雑の緩和や沿道環境の改善、交通安全性の向上にも寄与する大切な道路でもあります。

さらに、大規模災害時や異常気象時における人命救助や物資の輸送を担う機能も有しており、防災や医療の道としても非常に大きな役割を担う道路として、地域住民はもとより、宮崎、鹿児島両県の住民や団体からも早期整備を求める要望がなされていることから、「対応方針（原案）」の「継続」について異論はありません。

なお、周辺では都城志布志道路の全線開通を見越し、新たな工業団地が造成中であり、ストック効果を高める上でも早期に当該区間の供用予定をお示しいただくとともに、早期完成に向けて一層の整備推進をお願いします。

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

都城市の人口は減少傾向にあるが、一世帯あたりの自動車保有台数は、宮崎県・九州全体を上回っており、自動車交通への依存は高い状況にある。

国道10号現道の交通量は減少傾向にあるが、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19年度に事業化、用地進捗率98%、事業進捗率約40%（令和2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の事業進捗を図っていく。

施設の構造や工法の変更等

関係機関協議に伴う橋梁構造見直しによる増加（大淀川橋梁、太郎坊橋梁）、農業用パイプラインの移設延長の増加、地元及び関係機関協議に伴う函渠の追加、盛土材の改良対策に伴う増加

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3年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・技術課

担当課長名：前佛 和秀

<b>事業名</b> 東九州自動車道 志布志 <sup>しぶし</sup> ～末吉財部 <sup>すえよしたからべ</sup>	<b>事業区分</b> 高速自動車国道	<b>事業主体</b> 国土交通省 九州地方整備局														
<b>起終点</b> 自：鹿児島県志布志市志布志町志布志 <sup>しぶし しぶし しぶし</sup> 至：鹿児島県曾於市末吉町深川 <sup>そお すえよしちようぶかがわ</sup>	<b>延長</b> 48.0km															
<b>事業概要</b> 東九州自動車道 志布志～末吉財部は、九州の高速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。																
<b>H9年度事業化</b>	<b>H8年度都市計画決定</b> (H25年度変更)	<b>H12年度用地着手</b>														
<b>H14年度工事着手</b>																
<b>全体事業費</b>	約1,688億円	<b>事業進捗率</b> 約92%														
	(令和2年3月末時点)	<b>供用済延長</b> 28.8km														
<b>計画交通量</b> 9,000～17,700台/日																
<b>費用対効果分析結果</b>	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 15%; text-align: center;"> <b>B/C</b>                      (事業全体)                 </td> <td style="width: 15%; text-align: center;">                     1.2                 </td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">                     (残事業)                 </td> <td style="text-align: center;">                     8.7                 </td> </tr> </table>	<b>B/C</b> (事業全体)	1.2	(残事業)	8.7	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 15%; text-align: center;"> <b>総費用</b>                      (残事業)/(事業全体)                 </td> <td style="width: 15%; text-align: center;">                     109/2,419億円                 </td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">                     事業費：30/2,193億円                      維持管理費：79/227億円                 </td> <td></td> </tr> </table>	<b>総費用</b> (残事業)/(事業全体)	109/2,419億円	事業費：30/2,193億円 維持管理費：79/227億円		<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 15%; text-align: center;"> <b>総便益</b>                      (残事業)/(事業全体)                 </td> <td style="width: 15%; text-align: center;">                     944/2,829億円                 </td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">                     (走行時間短縮便益：838/2,450億円)                      (走行経費減少便益：80/267億円)                      (交通事故減少便益：26/113億円)                 </td> <td></td> </tr> </table>	<b>総便益</b> (残事業)/(事業全体)	944/2,829億円	(走行時間短縮便益：838/2,450億円) (走行経費減少便益：80/267億円) (交通事故減少便益：26/113億円)		<b>基準年</b> 令和2年
<b>B/C</b> (事業全体)	1.2															
(残事業)	8.7															
<b>総費用</b> (残事業)/(事業全体)	109/2,419億円															
事業費：30/2,193億円 維持管理費：79/227億円																
<b>総便益</b> (残事業)/(事業全体)	944/2,829億円															
(走行時間短縮便益：838/2,450億円) (走行経費減少便益：80/267億円) (交通事故減少便益：26/113億円)																
<b>感度分析の結果</b> 【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=7.8～9.6（交通量 ±10%） 事業費：B/C=8.5～8.9（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=8.7～8.7（事業期間±20%）																
<b>事業の効果等</b>																
①広域交通ネットワークの形成 ・拠点間の所要時間が大幅に短縮され、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背後圏の大隅地域や宮崎県など九州各地への円滑・効率的な輸送により、畜産業のさらなる振興が期待される。 ・志布志港から海外へ原木輸出が多く取り扱われており、主な産地である大隅地域、始良・伊佐地域からの円滑・効率的な輸送により、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 ・東九州自動車道の整備に合わせて沿線地域は企業誘致を積極的に展開している。 ・整備の進捗に伴い、さらなる企業立地・新規雇用者の増加が期待できる。																
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 <sub>2</sub> , NO <sub>2</sub> , SPM削減）																
<b>関係する地方公共団体等の意見</b> 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2年7月）																
<b>県の意見</b> 「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。 令和3年夏頃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。																
<b>事業評価監視委員会の意見</b> 審議の結果、事業継続。																

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

沿線地域の人口は減少傾向にあるが、自動車保有台数は鹿児島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と考えられる。

東九州道の開通区間周辺（南北軸）の交通量は微減傾向である。また、未開通区間の平行路線（東西軸）も減少傾向である。

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92%（令和2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

志布志IC(仮)～鹿屋串良JCT間の令和3年夏頃の開通に向け、改良及び舗装工事を推進中。

施設の構造や工法の変更等

令和2年7月豪雨による被災箇所への復旧

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。

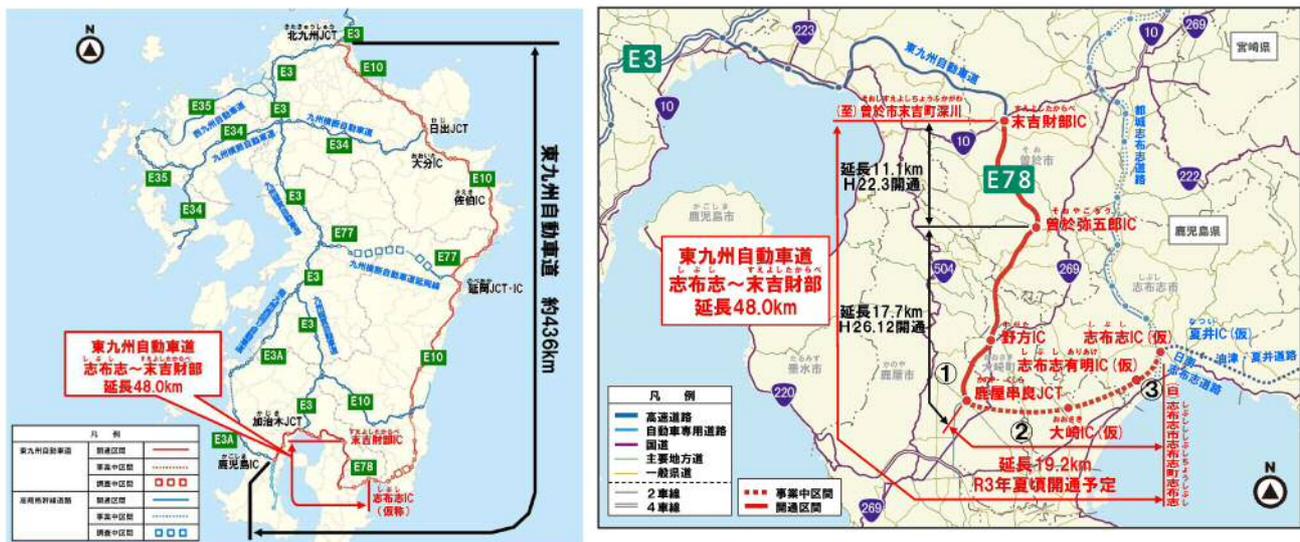
対応方針

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3年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・技術課

担当課長名：前佛 和秀

<b>事業名</b> 一般国道10号 <small>しらほま</small> 白浜拡幅	<b>事業区分</b> 一般国道	<b>事業主体</b> 国土交通省 九州地方整備局		
<b>起終点</b> 自：鹿児島県始良市脇元 至：鹿児島県鹿児島市吉野町字上ノ村		<b>延長</b> 7.3km		
<b>事業概要</b> 白浜拡幅は、国道10号の交通混雑の緩和や交通安全性の向上等を目的とした事業である。				
H19年度事業化	一年度都市計画決定 (一年度変更)	H22年度用地着手 H25年度工事着手		
全体事業費	約150億円	事業進捗率 (令和2年3月末時点)		
		約18%		
		供用済延長		
		3.9km		
計画交通量	24,400~39,500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) 102/131億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 212/221億円	基準年 令和2年
	(残事業)	事業費：94/123億円 維持管理費：7.4/8.2億円	走行時間短縮便益：183/191億円 走行経費減少便益：28/28億円 交通事故減少便益：1.3/1.7億円	
<b>感度分析の結果</b> 【事業全体】交通量：B/C=1.3~2.1（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.6~1.8（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=1.6~1.8（事業期間±20%）				
【残事業】交通量：B/C=1.6~2.6（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.9~2.3（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=1.9~2.3（事業期間±20%）				
<b>事業の効果等</b> ①交通混雑の緩和 ・円滑な車両走行が確保されることで、交通混雑の緩和が期待される。 ②交通安全性の向上 ・国道10号の交通混雑が緩和し、交通安全性の向上が期待される。 ③防災機能の向上 ・事業中区間の整備により、防災機能の向上が期待される。 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 <sub>2</sub> , NO <sub>2</sub> , SPM削減）				
<b>関係する地方公共団体等の意見</b> 始良市より早期完成の要望を受けている。（令和2年7月、11月） 鹿児島県議会議員で構成される鹿児島県議会国道10号整備促進議員連盟より積極的な整備促進の要望を受けている。（令和2年12月）				
<b>県の意見</b> 「対応方針(原案)」案の「継続」については、異存ありません。 一般国道10号は、鹿児島市と霧島市等を結ぶ幹線道路であり、産業・観光の振興や地域の発展に寄与する重要な道路と認識しています。 本事業により、交通混雑の緩和、交通安全性の向上等が図られることから、事業が着実に実施できるよう、所要の予算の確保をお願いします。				
<b>事業評価監視委員会の意見</b> 審議の結果、事業継続。				
<b>事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等</b> 沿線地域の人口及び一世帯当たりの自動車保有台数は、前回評価以降同程度で推移。 交通量は、近年約3万台/日であり、依然として事業の必要性は高い。				



## 再評価結果（令和3年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・技術課

担当課長名：前佛 和秀

<b>事業名</b> 一般国道10号 <small>かごしまきた</small> 鹿児島北バイパス	<b>事業区分</b> 一般国道	<b>事業主体</b> 国土交通省 九州地方整備局															
<b>起終点</b> 自：鹿児島県鹿児島市 <small>よしのちようけくら</small> 吉野町花倉 至：鹿児島県鹿児島市 <small>おがわちよう</small> 小川町	<b>延長</b> 5.3km																
<b>事業概要</b> 鹿児島北バイパスは、国道10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。																	
S50年度事業化	S56年度都市計画決定 (H27年度変更)	S56年度用地着手 H4年度工事着手															
全体事業費	約555億円	事業進捗率 (令和2年3月末時点) 約24%															
		供用済延長 1.2km															
<b>計画交通量</b> 35,800～36,600台/日																	
<b>費用対効果分析結果</b>	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;">B/C</td> <td style="text-align: center;">(事業全体)</td> <td style="text-align: center;">2.3</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(残事業)</td> <td style="text-align: center;">1.4</td> <td></td> </tr> </table>	B/C	(事業全体)	2.3	(残事業)	1.4		<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> <td style="text-align: center;">348/594億円</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(事業費)</td> <td style="text-align: center;">330/571億円</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(維持管理費)</td> <td style="text-align: center;">18/23億円</td> <td></td> </tr> </table>	総費用	(残事業)/(事業全体)	348/594億円	(事業費)	330/571億円		(維持管理費)	18/23億円	
B/C	(事業全体)	2.3															
(残事業)	1.4																
総費用	(残事業)/(事業全体)	348/594億円															
(事業費)	330/571億円																
(維持管理費)	18/23億円																
	<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> <td style="text-align: center;">497/1,371億円</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(走行時間短縮便益)</td> <td style="text-align: center;">458/1,229億円</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(走行経費減少便益)</td> <td style="text-align: center;">32/123億円</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(交通事故減少便益)</td> <td style="text-align: center;">6.3/19億円</td> <td></td> </tr> </table>	総便益	(残事業)/(事業全体)	497/1,371億円	(走行時間短縮便益)	458/1,229億円		(走行経費減少便益)	32/123億円		(交通事故減少便益)	6.3/19億円		<b>基準年</b> 令和2年			
総便益	(残事業)/(事業全体)	497/1,371億円															
(走行時間短縮便益)	458/1,229億円																
(走行経費減少便益)	32/123億円																
(交通事故減少便益)	6.3/19億円																
<b>感度分析の結果</b> 【事業全体】交通量：B/C=2.2～2.3（交通量 ±10%） 事業費：B/C=2.2～2.4（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=2.2～2.4（事業期間±20%）																	
【残事業】交通量：B/C=1.3～1.6（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.3～1.6（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=1.3～1.6（事業期間±20%）																	
<b>事業の効果等</b>																	
①交通混雑の緩和 ・国道10号の交通が転換することで、交通混雑の緩和が期待される。																	
②交通安全性の向上 ・国道10号現道の交通が転換することで、交通混雑が緩和し、交通安全性の向上が期待される。																	
③物流円滑化の支援 ・線形不良箇所等を回避でき、物流円滑化の支援が期待される。																	
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 <sub>2</sub> , NO <sub>2</sub> , SPM削減）																	
<b>関係する地方公共団体等の意見</b> 鹿児島市及び始良市より早期完成の要望を受けている。（令和2年6月） 鹿児島県議会議員で構成される鹿児島県議会国道10号整備促進議員連盟より積極的な整備促進の要望を受けている。（令和2年12月）																	
<b>県の意見</b> 「対応方針(原案)」案の「継続」については、異存ありません。 一般国道10号は、鹿児島市と霧島市等を結ぶ幹線道路であり、産業・観光の振興や地域の発展に寄与する重要な道路と認識しています。 本事業により、交通混雑の緩和、交通安全性の向上等が図られることから、事業が着実に実施できるよう、所要の予算の確保をお願いします。																	
<b>事業評価監視委員会の意見</b> 審議の結果、事業継続。																	
<b>事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等</b> 沿線地域（鹿児島市）の人口及び一世帯あたりの自動車保有台数は近年、同程度で推移している。 交通量は3万台/日前後で推移しており、依然として事業の必要性は高い。																	

事業の進捗状況、残事業の内容等

昭和50年度に事業化、用地進捗率約89%、事業進捗率約24%（令和2年3月末時点）

平成5年度：祇園之洲～浜町間 延長0.9km（2/4）部分開通

平成11年度：浜町～小川町間 延長0.3km（4/4）部分開通

施設の構造や工法の変更等

護岸工の一部を鋼管矢板へ設計変更、工事用仮設構台の構造変更、軟弱地盤対策、工事用仮設盛土の一部を構造変更。

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。



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

・与那原バイパスの西側に接続する一般国道329号南風原バイパスが平成30年度に側道部約1.2km開通。  
 ・「マリンタウンMICEエリアまちづくりビジョン」が平成29年2月に策定され、大型MICE施設の建設が予定されており、付随する宿泊施設や商業施設の計画が予定されている。与那原バイパスの整備により、那覇方面へのアクセス性が強化され、東海岸地域の活性化に寄与することが期待される。

事業の進捗状況、残事業の内容等

・平成4年度に事業化、用地進捗率98%、事業進捗率79%（令和2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、早期の全線開通を目指す。

施設の構造や工法の変更等

・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。

対応方針（原案）

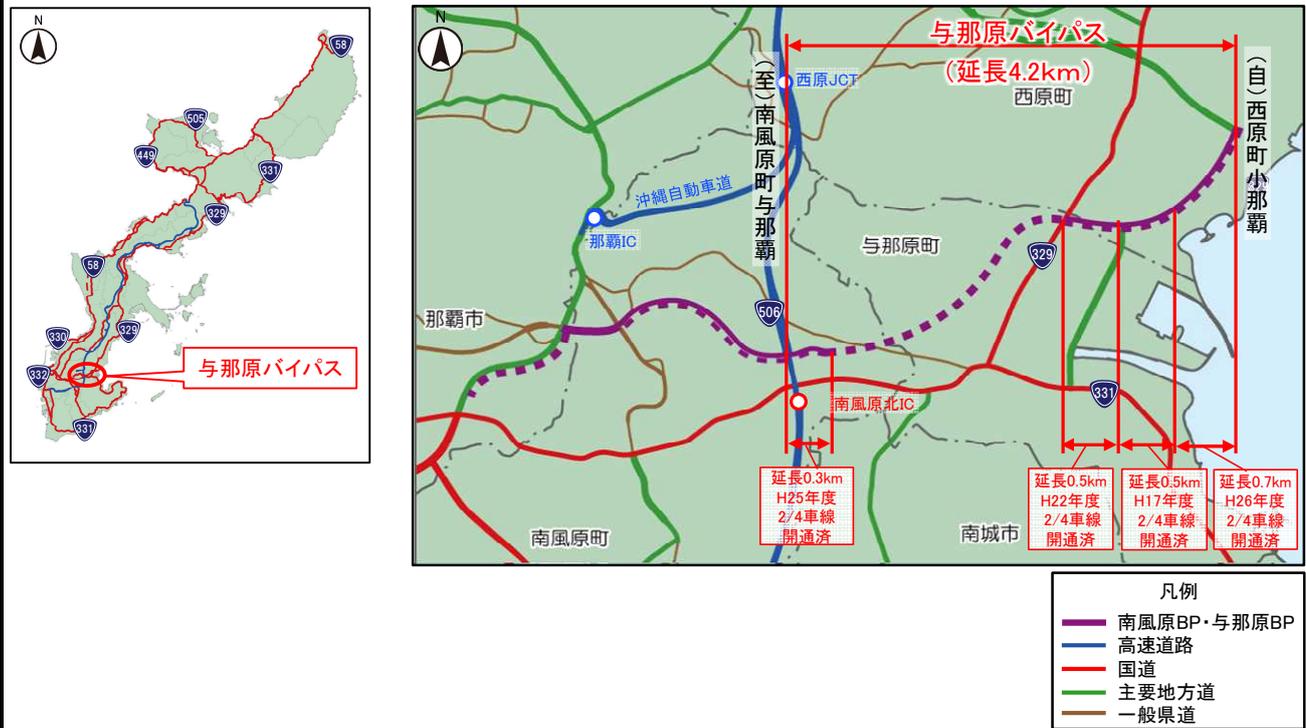
事業継続

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

位置図



※ 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3年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課  
担当課長名：前佛 和秀

事業名	一般国道329号 <small>はえぼる</small> 南風原バイパス		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 はえぼる ちやうよ な は</small> 沖縄県南風原町与那覇 至： <small>おきなわけん な は しやうえま</small> 沖縄県那覇市上間			延長	2.8km																
<b>事業概要</b> 一般国道329号南風原バイパスは、南風原町字与那覇から那覇市上間に至る延長約2.8kmの主要幹線道路である。 沖縄本島のハシゴ道路計画（ネットワーク）において、沖縄自動車道、国道58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いる。また、那覇都市圏において「2環状7放射道路」としても位置付けられている。 南風原バイパスの整備により、南風原町～那覇市間の交通渋滞の緩和を図るとともに、那覇空港自動車道とのアクセス強化による交通の分散化、一般国道329号の交通安全の確保及び沿道環境の改善、関連事業の支援に寄与する道路である。																					
H7年度事業化		H12年度都市計画決定		H14年度用地着手		H15年度工事着手															
全体事業費	450億円		事業進捗率 (令和2年3月末時点)	約59%	供用済延長	2.0km															
計画交通量	31,300台/日																				
費用対効果 分析結果	B/C <small>(事業全体)</small> 1.3  <small>(残事業)</small> 1.8	総費用 <small>(残事業)/(事業全体)</small> 136/498億円 事業費：123/477億円 維持管理費：12/21億円	総便益 <small>(残事業)/(事業全体)</small> 240/631億円 走行時間短縮便益：233/590億円 走行経費減少便益：4.9/31億円 交通事故減少便益：2.6/10億円	基準年 令和2年																	
<b>感度分析の結果</b> <table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 15%;">(事業全体)</td> <td style="width: 15%;">交通量変動</td> <td style="width: 30%;">B/C = 1.3~1.3 (交通量±10%)</td> <td style="width: 15%;">(残事業)</td> <td style="width: 15%;">B/C = 1.7~1.9 (交通量±10%)</td> </tr> <tr> <td></td> <td>事業費変動</td> <td>B/C = 1.2~1.3 (事業費±10%)</td> <td></td> <td>B/C = 1.6~2.0 (事業費±10%)</td> </tr> <tr> <td></td> <td>事業期間変動</td> <td>B/C = 1.3~1.3 (事業期間±20%)</td> <td></td> <td>B/C = 1.6~1.8 (事業期間±20%)</td> </tr> </table>							(事業全体)	交通量変動	B/C = 1.3~1.3 (交通量±10%)	(残事業)	B/C = 1.7~1.9 (交通量±10%)		事業費変動	B/C = 1.2~1.3 (事業費±10%)		B/C = 1.6~2.0 (事業費±10%)		事業期間変動	B/C = 1.3~1.3 (事業期間±20%)		B/C = 1.6~1.8 (事業期間±20%)
(事業全体)	交通量変動	B/C = 1.3~1.3 (交通量±10%)	(残事業)	B/C = 1.7~1.9 (交通量±10%)																	
	事業費変動	B/C = 1.2~1.3 (事業費±10%)		B/C = 1.6~2.0 (事業費±10%)																	
	事業期間変動	B/C = 1.3~1.3 (事業期間±20%)		B/C = 1.6~1.8 (事業期間±20%)																	
<b>事業の効果等</b> ① 円滑なモビリティの確保 ・ 損失時間の削減が見込まれる ・ 那覇空港から西原町役場へのアクセスが向上。 ② 個性ある地域の形成 ・ 那覇空港からマリナーパークへのアクセスが向上。 ③ 安全で安心できるくらしの確保 ・ 第3次医療施設へのアクセス性が向上。 ④ 地球環境の保全 ・ CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑤ 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。																					
<b>関係する地方公共団体等の意見</b> 【沖縄県知事】 南風原バイパスは、沖縄本島のハシゴ道路ネットワークを形成する主要な幹線道路であり、渋滞緩和、交通安全の確保、沿道環境の改善に大きく寄与する重要な幹線道路と認識している。 当該道路の整備により、周辺道路と一体となって広域ネットワークを形成し、マリナタウン等関連事業の支援や地域の活性化に寄与とすることから、早期の整備が必要である。 このため、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

・「マリンタウンMICEエリアまちづくりビジョン」が平成29年2月に策定され、大型MICE施設の建設が予定されており、付随する宿泊施設や商業施設の計画が予定されている。南風原バイパスの整備により、那覇方面へのアクセス性が強化され、東海岸地域の活性化に寄与することが期待される。

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99%、事業進捗率59%（令和2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、早期の全線開通を目指す。

施設の構造や工法の変更等

・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。

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

位置図



凡例	
<span style="color: purple;">—</span>	南風原BP・与那原BP
<span style="color: blue;">—</span>	高速道路
<span style="color: red;">—</span>	国道
<span style="color: green;">—</span>	主要地方道
<span style="color: brown;">—</span>	一般県道

※ 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3年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課、高速道路課

担当課長名：前佛 和秀、長谷川 朋弘

<b>事業名</b>	常磐自動車道（いわき中央～亶理） 一般国道6号 仙台東部道路（亶理～仙台港北）	<b>事業区分</b>	高速自動車国道 一般国道	<b>事業主体</b>	国土交通省 東北地方整備局 東日本高速道路(株)
<b>起終点</b>	自：福島県いわき市好間町北好間（いわき中央IC） 至：宮城県仙台市宮城野区中野（仙台港北IC）	<b>延長</b>	150km		
<b>事業概要</b>	常磐自動車道は、関東地方と東北地方南部の太平洋沿いの主要地方都市を結び、産業、経済、文化の交流発展に重要な役割を果たす道路である。 仙台東部道路は、仙台都市圏高速環状ネットワークの一部を形成するとともに、東北地方の物流拠点である仙台塩釜港、仙台空港へのアクセスの向上、物流ネットワークの機能強化等に重要な役割を果たす道路である。				
<b>S61年度事業化</b>	<b>S60年度都市計画決定</b> (H8年度変更)	<b>S63年度用地着手</b>	<b>S63年度工事着手</b>		
<b>全体事業費</b>	約 6,568億円	<b>事業進捗率</b> (令和2年3月末時点)	96%	<b>供用済延長</b>	150km
<b>計画交通量</b>	9,300～39,400台/日				
<b>費用対効果分析結果</b>	<b>B/C</b> (事業全体) 2.3  (残事業) 4.3	<b>総費用</b> (残事業)/(事業全体) 237 / 12,247億円 事業費：225 / 10,465億円 維持管理費：12 / 1,782億円	<b>総便益</b> (残事業)/(事業全体) 1,011 / 28,439億円 走行時間短縮便益：965 / 25,901億円 走行経費減少便益：34 / 2,207億円 交通事故減少便益：12 / 330億円	<b>基準年</b> 令和2年	
<b>感度分析の結果</b>	残事業について感度分析を実施				
交通量変動	B/C = 3.8 (交通量 -10%)		B/C = 4.7 (交通量 +10%)		
事業費変動	B/C = 4.7 (事業費 -10%)		B/C = 3.9 (事業費 +10%)		
事業期間変動	B/C = - (事業期間-1年)		B/C = 4.1 (事業期間+1年)		
<b>事業の効果等</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・物流効率化の支援（国際拠点港湾（旧特定重要港湾）もしくは国際コンテナ航路の発着港湾へのアクセス向上が見込まれる）</li> <li>・災害への備え（緊急輸送道路が通行止めになった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する）</li> <li>・安全で安心できる暮らしの確保（三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる）</li> </ul> 他 18項目に該当				
<b>関係する地方公共団体等の意見</b>	<p><b>【宮城県知事】</b> 常磐自動車道・仙台東部道路は、産業・経済・文化の発展や物流の効率化、医療の高度化、地域連携軸の形成に不可欠であり、国道6号・東北自動車道の交通分散機能や、事故・災害時におけるリダンダンシー機能を有する重要な道路です。 暫定2車線区間の4車線化を行う本事業は、当該路線に求められる信頼性、安全性、快適性の確保や交通の円滑化などを図り、沿岸地域はもとより県全体の復興を成し遂げるためにも必要な事業であります。 本事業の一日も早い完成に向け、強力に事業を推進するとともに、残る新地～山元間についても早期に4車線化を図られるよう要望します。</p> <p><b>【福島県知事】</b> 常磐自動車道のいわき中央インターチェンジから岩沼インターチェンジ間は暫定2車線であり、交通渋滞の多発や交通事故の発生など、様々な問題が発生しており、本来、高速道路が備えるべき定時性や安全性などの確保が大きな課題となっております。 常磐自動車道は、東北自動車道と共に、首都圏と東北地方南部の主要都市を繋ぐ、ダブルネットワークを形成する大動脈であるとともに、東日本大震災及び東京電力福島第一原子力発電所事故からの復興・再生の加速、さらには、企業立地増加・雇用拡大や交流人口拡大などによる地域経済の振興に大きな役割を果たしており、いわき中央から広野間について目標通り令和3年度に完成を図るとともに、残る広野から山元間についても一日も早く全線4車線化を図るよう強く要望します。</p>				

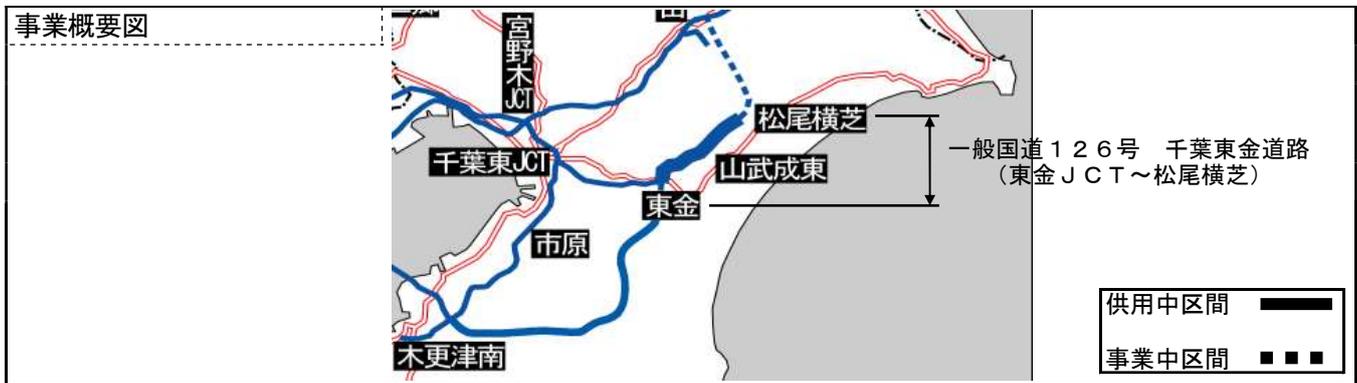


## 再評価結果(令和3年度事業継続箇所)

担当課：道路局 高速道路課

担当課長名：長谷川 朋弘

事業名	一般国道126号 千葉東金道路 (東金JCT～松尾横芝)		事業区分	一般国道	事業主体	東日本高速道路(株)
起終点	白：千葉県東金市丹尾 至：千葉県山武市松尾町谷津			延長	16km	
事業概要	千葉東金道路 東金JCTから松尾横芝ICは首都圏中央連絡自動車道の一部となって高規格道路ネットワークを形成する有料道路である。					
H2年度事業化	H4年度用地着手		H5年度工事着手			
全体事業費	約1,271億円	事業進捗率(令和2年3月末時点)	87%	供用済延長	16km	
計画交通量	14,400～15,400台/日					
費用対効果分析結果	B/C (事業全体)  2.9  (残事業)  2.2	総費用 (残事業)/(事業全体) 103 / 2,792億円 事業費 : 84/2,499億円 維持管理費 : 19/ 293億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 229 / 8,225億円 走行時間短縮便益 : 223 / 7,549億円 走行経費減少便益 : 3 / 573億円 交通事故減少便益 : 4 / 103億円	基準年 令和2年		
感度分析の結果	残事業について感度分析を実施					
交通量変動	: B/C = 2.0 (交通量 -10%)		B/C = 2.5 (交通量 +10%)			
事業費変動	: B/C = 2.4 (事業費 -10%)		B/C = 2.1 (事業費 +10%)			
事業期間変動	: B/C = 2.3 (事業期間-1年)		B/C = 2.2 (事業期間+1年)			
事業の効果等	<ul style="list-style-type: none"> <li>・都市の再生(三大都市圏の環状道路を形成する)</li> <li>・災害への備え(緊急輸送道路が通行止めになった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する)</li> <li>・安全で安心できる暮らしの確保(三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる)</li> </ul> <p style="text-align: right;">他 7項目に該当</p>					
関係する地方公共団体等の意見	<p>千葉県知事の意見：一般国道126号千葉東金道路は、東京湾アクアラインと一体となって、東日本と西日本を結ぶ大動脈となる圏央道として機能するとともに、災害時には、都心部の高速道路の代替路としても極めて重要な道路である。</p> <p>特に、東金JCTから松尾横芝IC間は、成田空港と羽田空港を結ぶ高速ネットワークの一部として機能する重要な役割を担っている。</p> <p>一方で、東金JCTから松尾横芝IC間は暫定2車線であり、低速車両による速度低下、重大な事故の発生時や大規模災害時の交通機能確保などの課題があることから、安全で円滑な交通の確保や、防災力の向上を図るためにも、早期の4車線化が必要である。</p> <p>については、事業の継続が必要であり、早期に4車線化工事に着手し、一日も早い開通に向け、事業の促進を図りたい。</p>					
事業評価監視委員会の意見	対応方針(原案)のとおり了承。					
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	令和元年の平均交通量は10,800台/日である。					
事業の進捗状況、残事業の内容等	平成10年4月に東金JCT～松尾横芝IC間が暫定供用。 残事業の内容は4車線化工事。					
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	暫定2車線供用であるが、既に4車線分の用地取得が完了している。					
施設の構造や工法の変更等	新技術・新工法や現地の状況変化も確認しながら積極的にコスト削減を図っていく。					
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、当初からの事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。					



- ※ 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3年度事業継続箇所）

担当課：道路局 高速道路課

担当課長名：長谷川 朋弘

事業名	中国横断自動車道 姫路鳥取線 (播磨新宮～宍粟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、相生市を経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経由して鳥取市に至る延長約86km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741億円		事業進捗率（令和2年3月末時点）		51% 供用済延長 -km
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) 1.04 (残事業) 4.2	総費用 (残事業)/(事業全体) 189/767億円 事業費：134/712億円 維持管理費：55/55億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 794/794億円 走行時間短縮便益：758/758億円 走行経費減少便益：26/26億円 交通事故減少便益：11/11億円	基準年 令和2年		
感度分析の結果						
残事業について感度分析を実施						
交通量変動		B/C=4.6 (交通量+10%)		B/C=3.8 (交通量-10%)		
事業費変動		B/C=4.5 (事業費-10%)		B/C=3.9 (事業費+10%)		
事業期間変動		B/C=4.2 (事業期間-1年)		B/C=4.0 (事業期間+1年)		
事業の効果等						
<ul style="list-style-type: none"> <li>円滑なモビリティの確保(新幹線駅へのアクセス向上が見込まれる)</li> <li>国土・地域ネットワークの構築(当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する)</li> <li>災害への備え(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</li> </ul>						
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し、新型コロナウイルス感染症により県民生活が大きな変化を受ける中、高速道路ネットワークは、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、景気回復や経済成長、安全・安心な暮らしに繋がる社会基盤である。このうち、中国横断自動車道姫路鳥取線では、全線86kmのうち播磨新宮～宍粟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						
昨年、中国横断自動車道姫路鳥取線鳥取ICで接続する山陰自動車道鳥取西道路が開通し、中国自動車道と山陰自動車道が連結した。本区間の完成により、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経済活動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、本区間の完成により、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は、交通結節点となるバスターミナルの整備を進めており、本区間の完成に向け、高速バスの乗り入れを誘導し、岡山、神戸、大阪方面との利便性の向上を図っていきたく考えている。						
さらに、同科学公園都市にある西播磨広域防災拠点と中国自動車道沿線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、引き続き安全に工事を進めるとともに、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>

- ・令和2年7月豪雨によるのり面崩落対策追加のため、事業費が増額となるが、間接的・直接的といった多様な定性的効果があるため、道路の重要性は変わらない。

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

- ・播磨新宮～宍粟JCTの事業進捗率は約51%、用地取得率は100%。（令和2年3月末）
- ・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。

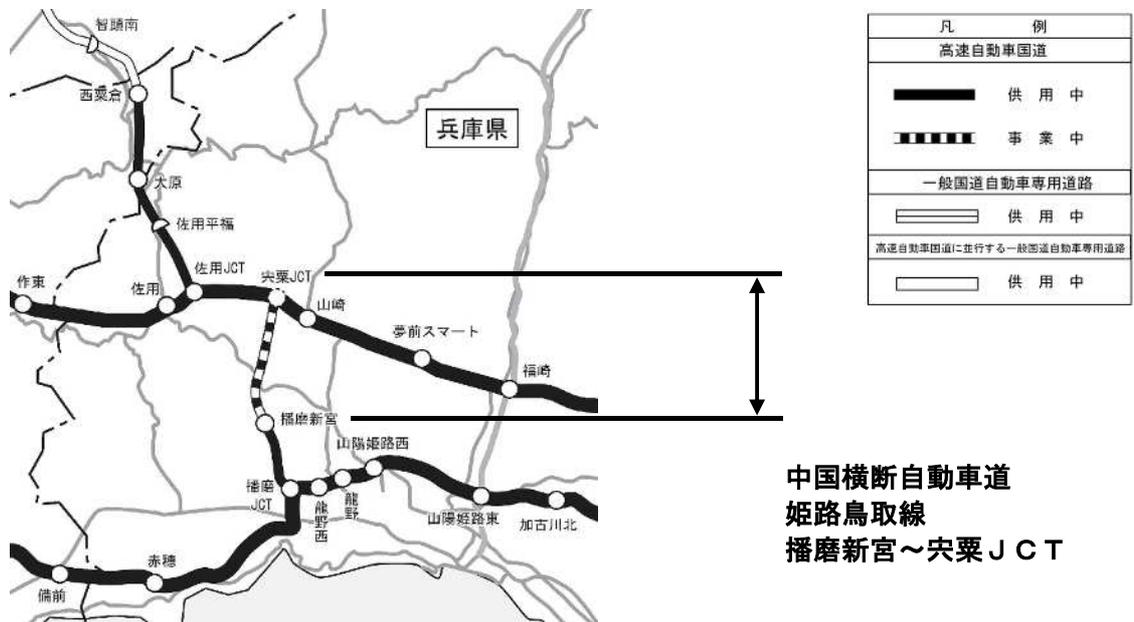
対応方針

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3年度事業継続箇所）

担当課：道路局 高速道路課

担当課長名：長谷川 朋弘

<b>事業名</b> 一般国道42号 <small>ゆあさごぼう</small> 湯浅御坊道路（4車線化）	<b>事業区分</b>	一般国道	<b>事業主体</b>	西日本高速道路(株)
<b>起終点</b> 自) 和歌山県御坊市野口 至) 和歌山県有田郡有田川町天満		<b>延長</b>		19 km
<b>事業概要</b> 一般国道42号湯浅御坊道路は、和歌山県御坊市から和歌山県有田郡有田川町天満に至る延長19kmの高規格幹線道路であり、紀伊半島北西部における地域の連携強化や交流を促進するとともに、紀伊半島中南部地域と京阪神地域を結ぶネットワークを形成する自動車専用道路である。				
H25年度事業化		H22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 1,091億円		
事業進捗率（令和2年3月末時点）		44%		供用済延長 19 km
計画交通量 約13,300～約20,600台/日				
<b>費用対効果分析結果</b>	B/C (事業全体) 1.02  (残事業) 3.3	<b>総費用</b> (残事業)/(事業全体) 244/788億円 (事業費：220/764億円) (維持管理費：24/24億円)	<b>総便益</b> (残事業)/(事業全体) 807/807億円 (走行時間短縮便益：756/756億円) (走行経費減少便益：41/41億円) (交通事故減少便益：10/10億円)	<b>基準年</b> 令和2年
<b>感度分析の結果</b> 残事業について感度分析を実施				
交通量変動： B/C=3.6（交通量+10%） B/C=3.0（交通量-10%） 事業費変動： B/C=3.6（事業費-10%） B/C=3.0（事業費+10%） 事業期間変動： B/C=3.3（事業期間-1年） B/C=3.3（事業期間+1年）				
<b>事業の効果等</b> ・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) ・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) ・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) 他11項目に該当				
<b>関係する地方公共団体等の意見</b> [和歌山県] 湯浅御坊道路は、暫定2車線区間として全国有数の交通量を有し、慢性的な渋滞や対面交通による重大事故の発生が問題となっているとともに、南海トラフ巨大地震など大規模災害時の緊急輸送道路となることから、4車線化は不可欠です。  このため、今回意見照会がありました「対応方針（原案）」のとおり、事業実施を継続し、湯浅御坊道路を令和3年内に完成させていただきますよう、よろしく願いいたします。  なお、4車線化事業に着手されている近畿自動車道松原那智勝浦線印南～みなべ間を早期に供用されるよう、着実な事業推進をお願い致します。  また、優先整備区間に選定されている、みなべ～南紀田辺間についても、早期に4車線化の事業実施をして頂きますよう、併せてお願いいたします。				
<b>事業評価監視委員会の意見</b> 「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> ・紀南地方にとって、東京へのアクセスには南紀白浜空港は重要であり、空港と道路を一体として考える上で当該道路の時間信頼性向上が必要である。 ・地方分散型社会の実現や企業にとって、地方と首都圏との往来は不可欠であり、当該道路の4車線化は、域内の観光振興、活性化だけでなく、道路と地方空港の一体化のためにも重要である。 ・直接効果以外にも災害時の役割、観光への振興、物流の安定化などその他の効果の発現も期待される。 ・生活の安全を守る上で、非常に大きな役割を持った道路である。 ・当該事業の完成により、観光への更なる貢献が期待される。また環境保全対策も十分に行っている。				
<b>事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等</b> ・当該区間は、平成8年に完成2車線として全線開通。 ・隣接する阪和自動車道（御坊～南紀田辺）の4車線化事業が事業中。				

**事業の進捗状況、残事業の内容等**

- ・有田～御坊の事業進捗率は約44%、用地取得率は100%。（令和2年3月末）
- ・4車線の用地取得が完了し、暫定2車線にて供用中。残る2車線について本線工事を進めている。

**事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等**

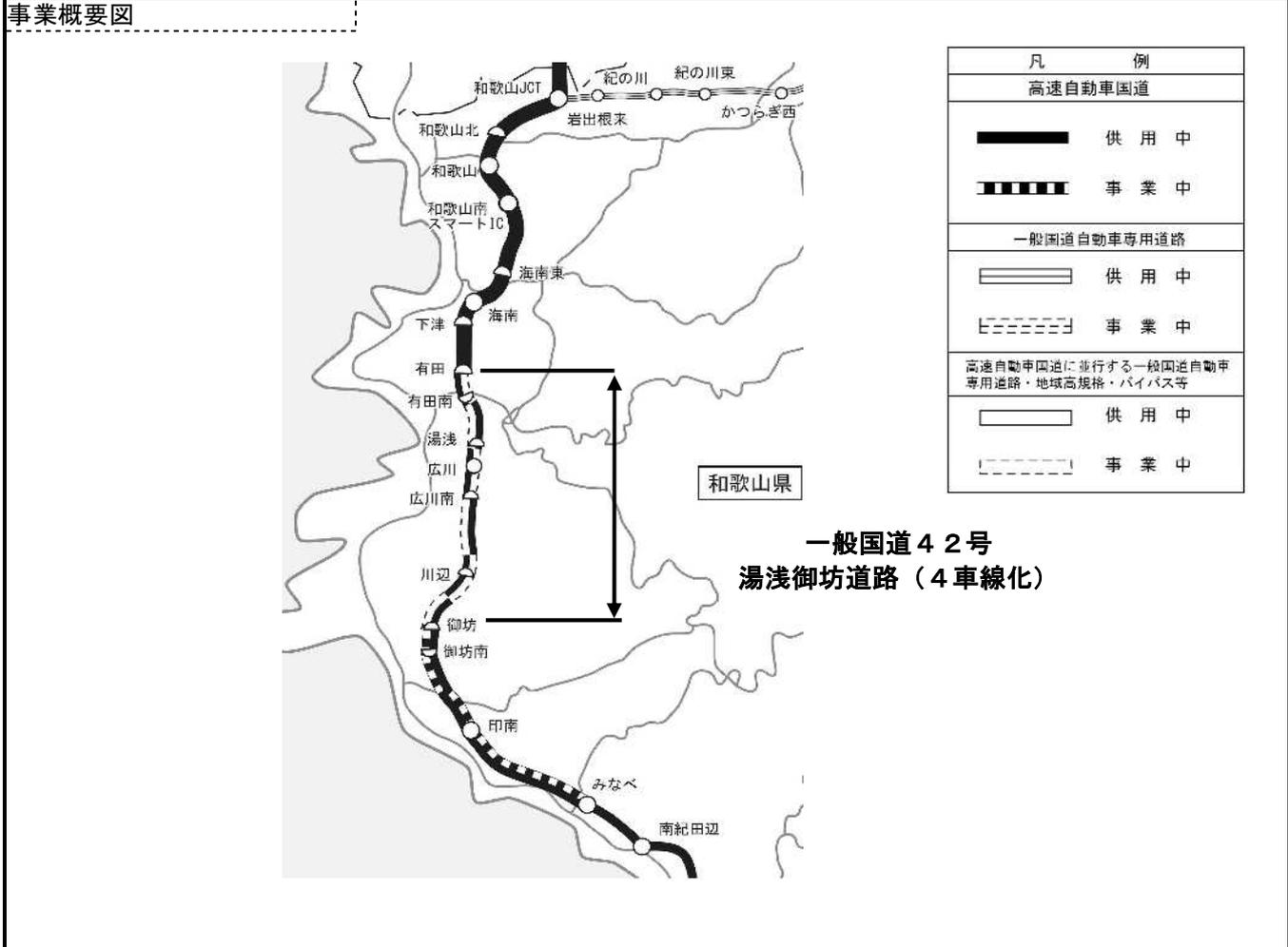
- ・暫定2車線にて供用中であり、残る2車線について本線工事の進捗を図る。

**施設の構造や工法の変更等**

- ・事業の進捗に合わせ、設計並びに施工計画等の精度を上げていくとともに、現地の状況変化を確認しながら、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。



※ 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3年度事業継続箇所）

担当課：道路局 高速道路課

担当課長名：長谷川 朋弘

<b>事業名</b>	きんきじどうしゃどう まつばらなちかつうらせん 近畿自動車道 松原那智勝浦線 ごぼう なんきたなべ （御坊～南紀田辺）	<b>事業区分</b>	高速自動車国道	<b>事業主体</b>	西日本高速道路(株)
<b>起終点</b>	自) 和歌山県御坊市野口 至) 和歌山県田辺市稲成町			<b>延長</b>	27km
<b>事業概要</b>					
「近畿自動車道松原那智勝浦線」は、大阪府松原市を起点として和歌山市、田辺市、新宮市、尾鷲市を經由し、三重県多気郡多気町に至る国土開発幹線自動車道であり、紀伊半島中南部地域と京阪神地域を結ぶネットワークを形成することにより、地域の連携を強化し、産業、経済、文化の交流発展に資する路線である。					
H5年度事業化		都市計画決定		—	
H8年度用地着手		—		H8年度工事着手	
<b>全体事業費</b>		2,044億円		<b>事業進捗率（令和2年3月末時点）</b>	
		—		60%	
<b>計画交通量</b>		約11,100～12,800台/日			
<b>費用対効果分析結果</b>	B/C	<b>総費用</b>	(残事業)/(事業全体) 345/3,150億円 事業費：324/2,782億円 維持管理費：21/367億円	<b>総便益</b>	(残事業)/(事業全体) 531/7,119億円 走行時間短縮便益：468/5,975億円 走行経費減少便益：50/925億円 交通事故減少便益：13/218億円
	(事業全体) 2.3				
<b>感度分析の結果</b>					
残事業について感度分析を実施					
交通量変動		B/C=1.7（交通量+10%）		B/C=1.4（交通量-10%）	
事業費変動		B/C=1.7（事業費-10%）		B/C=1.4（事業費+10%）	
事業期間変動		B/C=1.6（事業期間-1年）		B/C=1.5（事業期間+1年）	
<b>事業の効果等</b>					
<ul style="list-style-type: none"> <li>・円滑なモビリティの確保（並行区間等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線が存在する）</li> <li>・個性ある地域の形成（IC等からアクセスが向上する主要な観光地が存在する）</li> <li>・災害への備え（県の地域防災計画で緊急輸送道路として位置づけあり）</li> </ul>					
他11項目に該当					
<b>関係する地方公共団体等の意見</b>					
[和歌山県]					
近畿自動車道松原那智勝浦線御坊～南紀田辺間は、暫定2車線区間として全国有数の交通量を有し、慢性的な渋滞や対面交通による重大事故の発生が問題となっているとともに、南海トラフ巨大地震など大規模災害時の緊急輸送道路となることから、4車線化は不可欠です。					
このため、今回意見照会がありました「対応方針（原案）」のとおり、事業実施を継続し、近畿自動車道松原那智勝浦線御坊～印南間を令和3年内に完成させていただきますよう、よろしく願いいたします。					
なお、4車線化事業に着手されている近畿自動車道松原那智勝浦線印南～みなべ間を早期に供用されるよう、着実な事業推進をお願い致します。					
また、優先整備区間に選定されている、みなべ～南紀田辺間についても、早期に4車線化の事業実施をして頂きますよう、併せてお願いいたします。					
<b>事業評価監視委員会の意見</b>					
御坊ICから印南ICまでの事業実施の必要性については了承する。					
<委員からの主な意見>					
<ul style="list-style-type: none"> <li>・紀南地方にとって、東京へのアクセスには南紀白浜空港は重要であり、空港と道路を一体として考える上で当該道路の時間信頼性向上が必要である。</li> <li>・地方分散型社会の実現や企業にとって、地方と首都圏との往来は不可欠であり、当該道路の4車線化は、域内の観光振興、活性化だけでなく、道路と地方空港の一体化のためにも重要である。</li> <li>・直接効果以外にも災害時の役割、観光への振興、物流の安定化などその他の効果の発現も期待される。</li> <li>・生活の安全を守る上で、非常に大きな役割を持った道路である。</li> <li>・当該事業の完成により、観光への更なる貢献が期待される。また環境保全対策も十分に行っている。</li> </ul>					

**事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等**

- ・当該区間は、平成19年に南紀田辺ICまで開通し、平成27年には南紀田辺～すさみ南（新直轄）が開通。
- ・隣接する湯浅御坊道路の4車線化事業が事業中。

**事業の進捗状況、残事業の内容等**

- ・御坊～南紀田辺の事業進捗率は約60%、用地取得率は100%。（令和2年3月末）
- ・4車線の用地取得が完了し、暫定2車線にて供用中。御坊～印南について逐次4車線化の工事を再開する。

**事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等**

- ・暫定2車線にて供用中であり、残る2車線について本線工事の進捗を図る。

**施設の構造や工法の変更等**

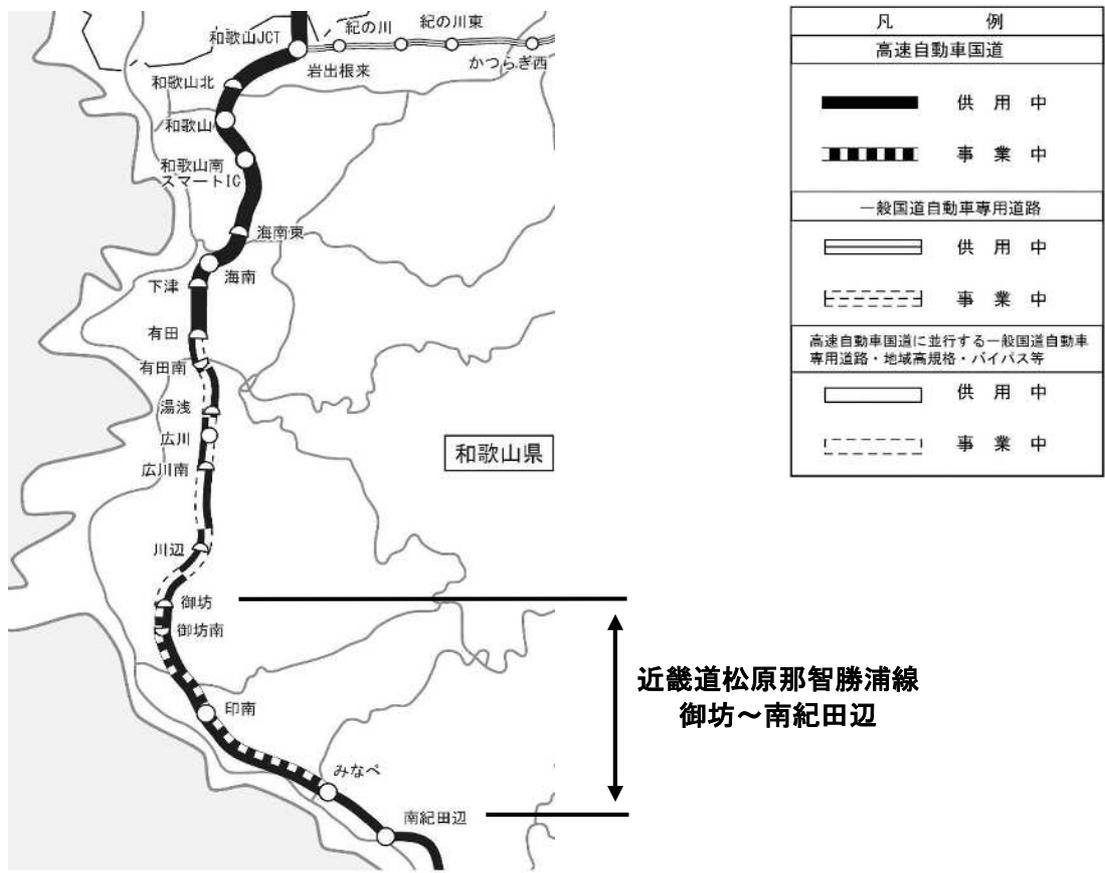
- ・事業の進捗に合わせ、設計並びに施工計画等の精度を上げていくとともに、現地の状況変化を確認しながら、コスト削減を図っていく。

**対応方針** 事業継続

**対応方針決定の理由**

以上のことを勘案すれば、4車線化工事の必要性・重要性は十分認められると考えられる。

**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3年度事業継続箇所）

担当課：道路局 高速道路課

担当課長名：長谷川 朋弘

事業名	しこくおうだんじどうしゃどう あなんしまんとせん 四国横断自動車道 阿南四万十線 とくしまおきのす とくしま （徳島沖洲～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 至) 徳島県徳島市川内町富久			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1,200億円		事業進捗率（令和2年3月末時点）		48%
計画交通量		約9,000台/日				
費用対効果分析結果	B/C	総費用		総便益		基準年
	(事業全体) 1.03	(残事業)/(事業全体) 386/1,168億円		(残事業)/(事業全体) 1,203/1,203億円		令和2年
	(残事業) 3.1	(事業費：359/1,141億円) (維持管理費：27/27億円)		走行時間短縮便益：1,118/1,118億円 走行経費減少便益：73/73億円 交通事故減少便益：12/12億円		
感度分析の結果 残事業について感度分析を実施						
交通量変動： B/C=3.4（交通量+10%） B/C=2.8（交通量-10%） 事業費変動： B/C=3.4（事業費-10%） B/C=2.9（事業費+10%） 事業期間変動： B/C=3.1（事業期間-1年） B/C=3.0（事業期間+1年）						
事業の効果等 ・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） ・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） ・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（徳島沖洲IC～徳島JCT）」の事業を継続するという「対応方針（原案）」については、異議ありません。  「四国横断自動車道 阿南四万十線」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「徳島沖洲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> ・吉野川の河口は、洪水による土砂移動と高波に伴う土砂流入により河床が常に変動しているため、河床変動の予測が非常に難しい。昨年の土砂移動に関しては、県南の立派な松林を有する大里海岸においても大量の土砂が流入・堆積し、松林の8割近くが枯死するというような状況であった。県内のほとんどの海岸部で大量の土砂堆積が起こったような非常に特殊な事態が発生したため、事業費増についてはやむを得ないものとする。 ・浸食海岸として徳島県内で有名な今津坂野海岸の養浜事業に当該浚渫土が活用され、コスト縮減という点に加え、地域の防災、災害危険度を減ずるといった点でも非常に有効な対応がなされた。 ・徳島県民にとっては、まさに命の道であり、当該道路の整備を待望している。						

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・高松自動車道全線は平成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。
- ・高松自動車道鳴門IC～高松市境は平成31年3月に4車線化完了。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・徳島沖洲～徳島JCTの事業進捗率は約48%、用地取得率は100%。（令和2年3月末）
- ・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、コスト縮減を図っていく。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、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3年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課  
担当課長名：前佛 和秀

<b>事業名</b> 一般国道47号 <small>しんじょうふるくち</small> 新庄古口道路	<b>事業区分</b>	一般国道	<b>事業主体</b>	国土交通省 東北地方整備局
<b>起終点</b> 自： <small>やまがた しんじょう もとあいかい</small> 山形県新庄市大字本合海 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			<b>延長</b>	10.6 km
<b>事業概要</b> 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。 新庄古口道路は、新庄酒田道路の一部を形成し、異常気象時通行規制区間及び特殊通行規制区間の解消や冬期交通障害の解消を目的とした延長約10.6kmの事業である。				
H13年度事業化		— 都市計画決定	H19年度用地着手	H20年度工事着手
<b>全体事業費</b>	約558億円	<b>事業進捗率</b> (令和2年3月末時点)	約61%	<b>供用済延長</b> 4.6km
<b>地域の防災面の課題</b> ・現道の国道47号では異常気象時通行規制区間が1区間（連続雨量150mm）、特殊通行規制区間が1箇所（河川氾濫により危険が予想される場合）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69回発生。 ・周辺に代替路線がなく、災害等による通行止めが発生した場合、迂回に要する距離は通常期の約3倍を要する。 ・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。				
<b>課題を踏まえた対策・事業内容</b> ・通行規制区間解消のため、約10.6km区間を別線整備。 ・全線で現道対策を行う場合、大規模な法面対策、現道嵩上げ、線形改良が必要となるほか、集落部を通過しており用地買収に多額の費用を伴うことから、コスト高となるため別線による整備とした。				
<b>事業の効果等</b>			<b>費用</b> (残事業)/(事業全体)	
①災害等による迂回解消を含めた走行時間の短縮等 (640億円(残事業=492億円))			239/659 億円  (事業費：178/576 億円 維持管理費：60/83 億円)	
②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 (渋滞損失時間：15.8万人時間/年、渋滞損失削減率：約10割削減)				
③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 (新庄市～日本海総合病院 現況68分⇒整備後64分)				
④災害への備え ・災害による1～2箇所の道路寸断で孤立化する集落を解消する (孤立の恐れのある地区：戸沢村蔵岡地区) ・現道等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間を解消する (異常気象時通行規制：1.0km(連続雨量150mm)、特殊通行規制：0.9km(河川氾濫)、運搬排雪区間に伴う通行規制：上り合計4.4km、下り合計4.1km)				
他12項目に該当				
<b>関係する地方公共団体等の意見</b>				
○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号新庄古口道路は、地域高規格道路「新庄酒田道路」を形成するものであり、災害時のリダンダンシーを確保し、国土強靱化に資するとともに、物流の効率化や産業の振興、観光交流の促進、救急医療活動への支援などに寄与する極めて重要な路線であり、コンテナ貨物の取扱数量が増加傾向にあ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、「第4次山形県総合発展計画」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、事業期間である令和4年度までの開通に向け、着実な予算の確保をお願いします。				

○以下の団体等から新庄古口道路の整備促進について要望あり

- ・山形県知事、国道47号・新庄酒田地域高規格道路整備促進期成同盟会、山形地区国道協議会
- ・山形県道路整備促進協議会、山形県開発推進協議会、山形県町村議会議長会、最上開発協議会
- ・戸沢村・庄内町地域連携フォーラム実行委員会
- ・高速道路のミッシングリンクを解消し日本の再生を実現する10県知事会議

事業評価監視委員会の意見

対応方針（原案）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

- ・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13年度新規事業化、用地進捗率100%、事業進捗率約61%（令和2年3月末時点）
- ・平成27年11月：新庄市大字本合海～新庄市大字升形間 延長2.4km（2/4）部分開通
- ・平成30年7月：戸沢村大字津谷～戸沢村大字古口間 延長2.2km（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

- ・事業の進捗に係る問題はない。
- ・令和4年度の全線供用（2/4）を目指して事業を実施中。

施設の構造や工法の変更等

- ・トンネル内の水路形式の見直しを行うことでコスト縮減を図っている。

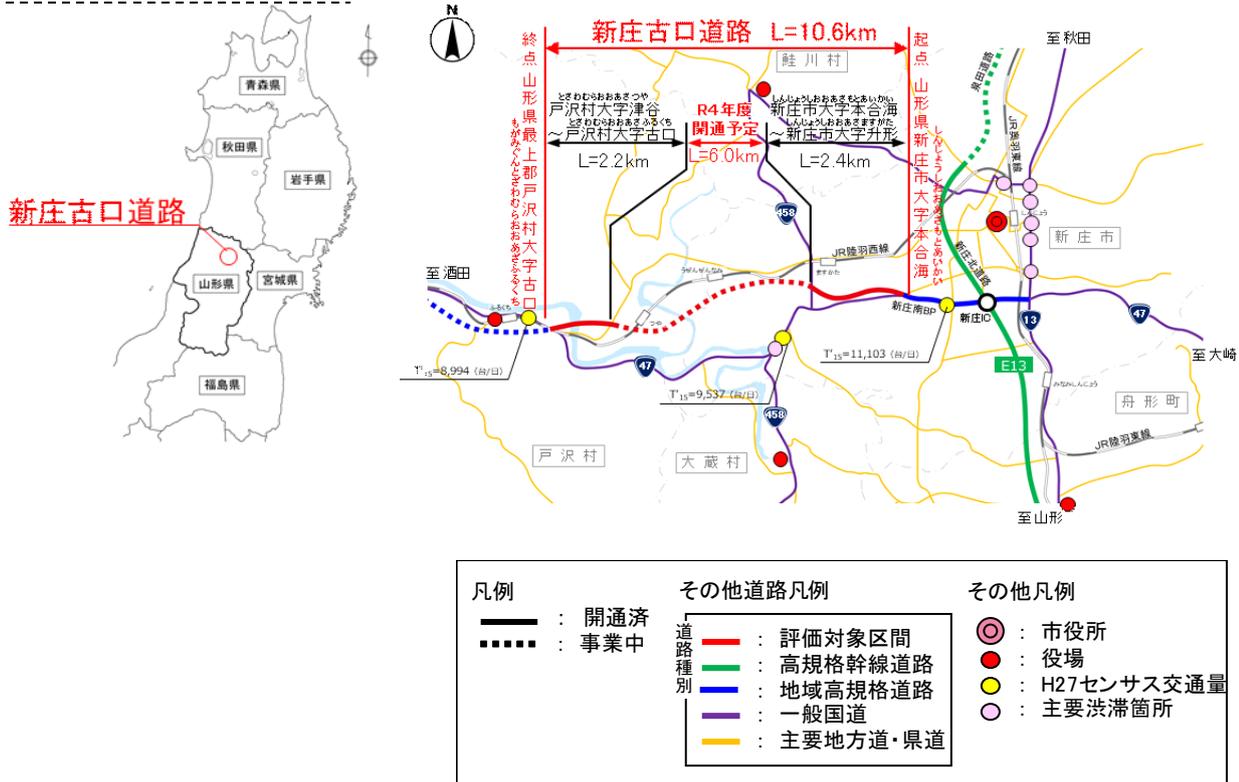
対応方針

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、災害発生時の信頼性向上、搬送時間の短縮による重篤患者の救命率の向上、冬期の走行性・速達性の確保等のため、早期整備の必要性が高い。

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3年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局国道・技術課

担当課長名：前佛 和秀

事業名：一般国道17号 浦佐バイパス <small>うらさ</small>	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：新潟県南魚沼市市野江甲 <small>みなみうおぬま いちのえこう</small> 至：新潟県魚沼市虫野 <small>うおぬま むしの</small>		延長：6.6km
<b>事業概要</b> 一般国道17号浦佐バイパスは、幹線道路ネットワークの強化、冠水・濃霧区間の回避、冬期除雪障害の解消などを目的とした延長6.6kmのバイパス事業である。		
S63年度事業化	H3年度都市計画決定	H5年度用地着手
全体事業費	約230億円	事業進捗率 (令和2年3月末時点)
		83%
		供用済延長 4.0km
<b>地域の防災面の課題</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・浦佐バイパスは、新潟県国土強靱化地域計画（H30年3月修正）にて、大規模災害時のリダンダンシー確保のための日本海国土軸の形成に必要な道路として位置づけられている。</li> <li>・魚野川沿いの現道区間は、魚野川が氾濫すると冠水し通行止めとなることや、春先には濃霧による交通阻害があるため、魚沼市、南魚沼市から要望が出されており地域の喫緊の課題となっている。</li> <li>・浦佐バイパス現道区間には、JR上越線と魚野川に挟まれた路肩狭小区間が存在し、道路除雪により側方に寄せられた雪は車道の一部に堆雪するため、運搬排雪による通行障害が生じている。</li> <li>・運搬排雪作業は平均で年間46時間実施され、冬期間の道路交通に大きな影響を与えている。</li> </ul>		
<b>課題を踏まえた対策・事業内容</b> ・現道区間の魚野川氾濫での道路冠水による通行止め、濃霧の発生、幅員狭小区間の冬期除排雪作業による通行障害を別線での浦佐バイパスの整備により、課題箇所を回避する。		
<b>事業の効果等</b> ①災害時の迂回解消を含めた走行時間の短縮等 （197億円（残事業=132億円）） ②道路ネットワークの強化（冠水・濃霧区間の回避） ・浦佐バイパスの整備により、現道区間の道路冠水及び濃霧の通行障害が回避されるとともに、道路構造の改善による安全な走行環境の確保が期待される。 ③冬期除雪障害の解消 ・雪を堆雪する路肩幅員が2m確保されることで、冬期間における円滑な交通が確保され、安全性・信頼性が向上する。 ④第三次医療施設へのアクセス向上 ・浦佐バイパス沿線の魚沼基幹病院（三次医療施設）への搬送時間が短縮し、救急搬送の効率化が期待される。 ⑤地域の産業集積支援と生産性向上 ・浦佐バイパス沿線の水の郷工業団地へのアクセス性が向上し、魚沼市・南魚沼市の産業集積を支援するとともに、進出企業の生産性向上に寄与する。	<b>費用</b> ：（残事業） / （事業全体） 49 / 386 億円 〔 事業費：36 / 329 億円 維持管理費：13 / 57 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：2市（南魚沼市、魚沼市）で構成される、一般国道17号浦佐バイパス整備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：県民の安全・安心を確保し、活力のある新潟県を創るため、事業の継続を望みます。本事業は、道路冠水区間の回避や冬期除雪障害の解消により、道路ネットワークが強化されるとともに、魚沼基幹病院や工業団地へのアクセスが向上することから、当県にとって重要な事業と認識しております。今後も早期完成に向けて、着実な整備をお願いします。

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時までの周辺環境変化等

前回再評価以降、周辺に大きな社会情勢の変化はない。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・事業の進捗状況：事業進捗率83%、用地進捗率99.9%（令和2年3月末時点）
- ・残事業の内容：道路改良工事、橋梁工事、舗装工事

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・魚沼市大浦～魚沼市虫野間について令和3年の2車線開通に向けて事業を推進する。
- ・南魚沼市市野江甲～南魚沼市浦佐間についても順次事業を推進する。

施設の構造や工法の変更等

- ・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



※ 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。