

新規事業採択時評価結果（令和3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：前佛 和秀

事業の概要

事業名	一般国道5号 創成川通	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 北海道開発局
起終点	自：北海道札幌市東区北37条東1丁目 至：北海道札幌市中央区大通東1丁目	延長	4.8 km		
事業概要	一般国道5号は、函館市を起点とし長万部町及び小樽市を経て、札幌市に至る延長約282kmの主要幹線道路であり、道南圏と道央圏を連絡する重要な路線。このうち創成川通は、高速道路と札幌市都心部を地下トンネル構造でつなぎ、都心アクセス強化による都市機能の最大化を図る延長約4.8kmの事業である。				
事業の目的、必要性	当該区間の整備により、主要渋滞箇所の解消及び信号交差点を回避することで交通混雑解消や定時性が確保され、札幌都心部と高速道路における都心アクセス強化が図られ、物流交通の安定性向上による企業経済活動の支援、高次医療施設への速達性向上による安心できる暮らしの支援に寄与することを目的とする。				
全体事業費	約1,200億円	計画交通量	約65,200台/日		
事業概要図					

関係する地方公共団体等の意見	<p>【札幌市長】</p> <p>一般国道5号創成川通を予算化することについて同意いたします。</p> <p>一般国道5号創成川通の整備は、札幌都心部と札幌自動車道間の速達性、定時性を確保するとともに、2030年度末に札幌延伸予定の北海道新幹線と全道の高規格道路ネットワークが連携し、観光の振興や物流の効率化、高次医療施設への救急搬送時間の短縮など、札幌市内にとどまらず、全道に波及する広域的な整備効果を発揮するものと考えております。</p> <p>事業の実施にあたりましては、コストの縮減に努めていただきますとともに、早期完成に向けて特段のご配慮をお願いいたします。</p>
----------------	--

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

事業採択の前提条件	<p>・費用対便益：便益が費用を上回っている。</p> <p>・手続きの完了：計画段階評価手続き完了（R2.3.6）都市計画決定手続き完了（R3.2.12）</p>
-----------	--

事業評価結果

費用便益分析	B/C	1.3	総費用：865億円 （事業費：846億円 維持管理費：20億円）	総便益：1,144億円 （走行時間短縮便益：1,025億円 走行経費減少便益：91億円 交通事故減少便益：28億円）	基準年 令和2年
	感度分析の結果	交通量変動	B/C=1.1（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=1.2（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	◎	<ul style="list-style-type: none"> 信号交差点の回避による、所要時間のばらつきの改善による定時性確保と主要渋滞箇所の解消 【所要時間のばらつき】現況 夏期14分/冬期36分 → 整備後 夏期5分/冬期6分（現況 夏期6分～20分/冬期8分～44分）（整備後 夏期6分～11分/冬期8分～14分） 【主要渋滞箇所】現況 5箇所 → 整備後 0箇所 	
		事故対策	◎	<ul style="list-style-type: none"> 交通混雑解消、沿道出入り交通との輻輳回避により、交通事故が減少 【交通事故件数】当該区間の事故減少期待数（4ヵ年） 現況 323件⇒256件（67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	◎	<ul style="list-style-type: none"> 救急搬送の速達性向上により、都心部の高次医療施設等への搬送時間が短縮し、速達性が向上。 【札幌都心部の救命救急センターから札幌医療圏の60分カバー圏人口（冬期悪天候時）】 現況 41.3万人 → 42.5万人（約1.2万人増加） 	
		地域経済	◎	<ul style="list-style-type: none"> 物流交通の安定性向上により、企業・経済活動を支援 【所要時間】（大谷地流通業務団地～札幌都心部） 現況 28分 → 整備後 21分（7分短縮） 	
災害		—	注目すべき影響はない。		
環境		—	注目すべき影響はない。		
	地域社会	◎	<ul style="list-style-type: none"> 札幌都心部と高速道路における都心アクセス強化による北海道新幹線札幌延伸に伴う効果を全道に波及させ、都市機能を最大化 		
事業実施環境		○	<ul style="list-style-type: none"> 都市計画決定手続き完了（R3.2.12） 札幌市長、北海道知事、北海道商工会議所連合会、札幌商工会議所、北海道石狩地方開発促進期成会等により一般国道5号創成川通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、当該区間の整備により交通混雑解消や定時性が確保され、並びに地域経済等への効果が期待でき、事業の必要性・効果は高いと判断できる。

以上より、本事業の新規事業化については妥当である。

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

新規事業採択時評価結果（令和3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：前佛 和秀

事業の概要

事業名	一般国道450号（旭川・紋別自動車道） 遠軽上湧別道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 北海道開発局
起終点	自：北海道紋別郡遠軽町豊里 至：北海道紋別郡湧別町南兵村一区	延長	13.8 km		
事業概要	旭川・紋別自動車道は、比布町を起点として愛別町、上川町、遠軽町等を経由し、紋別市へ至る延長約130kmの高規格幹線道路である。このうち、遠軽上湧別道路は、紋別郡遠軽町豊里から紋別郡湧別町南兵村一区に至る延長約13.8km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することで、高次医療施設への救急搬送時における速達性・安定性向上による地域の安心できる暮らしの支援、洪水浸水や暴風雪などの災害時においても機能する信頼性の高い道路ネットワークの構築、輸送時の物流効率化や観光時の周遊性向上の支援が期待される。				
全体事業費	約300億円	計画交通量	約8,400台/日		
事業概要図					

事業評価結果

費用対便益	B/C	1.1 (1.1)	総費用 235億円 事業費：202億円 維持管理費：34億円	総便益 260億円 走行時間短縮便益：237億円 走行経費減少便益：15億円 交通事故減少便益：7.6億円	基準年 令和2年
	感度分析の結果	交通量変動	B/C = 1.002 (交通量 -10%)	B/C = 1.2 (交通量 +10%)	
		事業費変動	B/C = 1.02 (事業費 +10%)	B/C = 1.2 (事業費 -10%)	
事業期間変動	B/C = 1.01 (事業期間 +20%)	B/C = 1.1 (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		信号交差点の回避（現況 30箇所 整備後 0箇所）により、速達性が向上。 【国道242号 遠軽～上湧別間の所要時間】 現況 28分 整備後 12分 [16分短縮]	
		事故対策		線形不良区間の回避により、安全性が向上。 【線形不良箇所】 現況 5箇所 整備後 0箇所 [全て回避]	
	歩行空間	-	注目すべき影響はない。		
	社会全体への影響	住民生活		高次医療施設を有する北見市、遠軽町への速達性及び安定性向上による、安心できる暮らしの支援。 【所要時間（北見市～遠軽町）】現況 80分 整備後 70分 [10分短縮] 【60分圏カバー人口（遠軽町）】現況 55% 整備後 76% [21%増加]	
		地域経済		紋別港～苫小牧港等の物流拠点間的高速ネットワークによる効率的な物流ルートを形成。 【所要時間（紋別港～苫小牧港）】現況 285分 整備後 269分 [16分短縮]	
		災害		洪水浸水想定範囲、地吹雪発生箇所の回避により国道機能を確保するとともに、災害時における代替路を確保。 【洪水浸水区間】現況 4km 整備後 0km [全て回避] 【地吹雪発生箇所】現況 3箇所 整備後 0箇所 [全て回避]	
環境		-	注目すべき影響はない。		
地域社会		遠紋地域における周遊観光時の観光地間の移動時間短縮による、周遊観光の活性化。 【所要時間（遠軽～上湧別）】現況 28分 整備後 12分 [16分短縮]			
事業実施環境		・紋別市長、遠軽町長ら沿線自治体首長、高規格幹線道路旭川・紋別自動車道早期建設促進期成会等より遠軽上湧別道路の早期事業化を要望。			

関係する地方公共団体等の意見
【北海道知事】
一般国道450号（旭川・紋別自動車道）遠軽上湧別道路を予算化することについて同意します。
本道における高規格道路ネットワークは、圏域間の交流拡大や広域観光の振興、地域経済の活性化への貢献のほか、大規模災害における代替路の確保など、道民生活や経済の面で重要な役割を果たすものです。
「一般国道450号（旭川・紋別自動車道）遠軽上湧別道路」の整備は、農水産物の輸送をはじめとする物流の効率化、オホーツク地域の周遊観光等の振興、安全で確実な交通の確保、救急搬送時間の短縮など多くの効果を発揮するものと考えています。
令和3年度の新規事業として予算化していただきますとともに、早期の事業完成に向けて特段のご配慮をお願いいたします。

学識経験者等の第三者委員会の意見
・新規事業化については妥当である。

事業採択の前提条件
費用対便益：便益が費用を上回っている。
手続きの完了：計画段階評価手続き完了（R3.2.24）

採択の理由

費用便益比が1.1と便益が費用を上回っているとともに、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、当該区間の整備により救急医療活動、物流輸送、周遊観光の支援や災害時における道路機能の確保等の効果が期待でき、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、B/Cの上段は比布JCT～紋別市を対象とした場合、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3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		
洪水浸水や暴風雪などの災害時においても機能する信頼性の高いネットワークを構築し、輸送時の物流効率化や観光時の周遊性工場を支援するとともに、高次医療機関への救急搬送時における速達性・安定性向上による、地域の安心できる暮らし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	現道の国道242号は、地吹雪発生箇所が存在し、吹雪による通行止めが発生。また、洪水浸水区間を通過するため、洪水浸水時は、アクセス路の寸断や、大規模な迂回が発生。災害時の道路機能の確保、代替路の確保が課題。	北海道総合開発計画(H28.3閣議決定) ・冬期災害に備えた安全な道路交通やライフラインの確保等による被害軽減を図るため、代替性確保のための高規格道路の整備等を推進する。 オホーツク連携地域政策展開方針(H28) ・防災関係機関や住民などの協働による防災・減災体制の充実・強化。
住民生活	遠紋地域は、高次医療は3次救急医療施設を管内で唯一有する北見市に依存しているが、カバー面積は全国平均の約8倍と広大。また、心疾患を担う病院は遠軽町の医療施設(1施設)であるが、遠軽市街の信号交差点により速達性や安定性が低下し、長距離輸送による死亡率が高い。救急搬送時の速達性・安定性向上が課題。	北海道総合開発計画(H28.3閣議決定) ・基礎圏域中心都市と周辺市街地とのアクセス向上を図り、基礎圏域内外の広域的な交流を支えるため、都市間の時間距離を縮める高規格幹線道路網等の広域交通ネットワークの整備を推進する。 オホーツク連携地域政策展開方針(H28) ・観光や物流、暮らし、地域間交流を促進するための高規格幹線道路等の交通ネットワークの整備促進。
地域経済 地域社会	遠紋地域は、ホタテ漁獲量が全国トップクラスなど日本の食を支える生産地であるが、物流拠点まで遠く、長距離輸送が必要なため、安全かつ効率的な物流ルート確保が課題。また、「花回遊観光」や冬期の「流水観光」など、年間を通じて自然を活かした魅力的な観光資源が豊富であるが、移動時間短縮の改善ニーズが高く、周遊観光時の定時性、速達性の確保が課題。	北海道総合開発計画(H28.3閣議決定) ・広域的な人流・物流を支える交通体系を強化する観点から、生産地や観光地、消費地、空港・港湾等の交通拠点を結ぶ道路ネットワークの整備を推進する。 オホーツク連携地域政策展開方針(H28) ・観光や物流、暮らし、地域間交流を促進するための高規格幹線道路等の交通ネットワークの整備促進。
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は整備前後ともにCランクであるが、脆弱度が0.88→0.50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、冬季においても安全で信頼性の高い道路ネットワークが確保されるとともに、拠点都市と重要港湾間のアクセス向上が図られ地域産業の活性化、地域医療サービスの向上に貢献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	
	遠軽町	紋別市	8 (6)	0.88 〔C〕 (0.63) 〔C〕	0.50 〔C〕 (0.63) 〔C〕	10.98 (0.00)	0.13 (0.07)	0.39 (0.05)	○

事業の効率性
計画段階評価手続き完了（R3.2.24）

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

新規事業採択時評価結果（令和3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：前佛 和秀

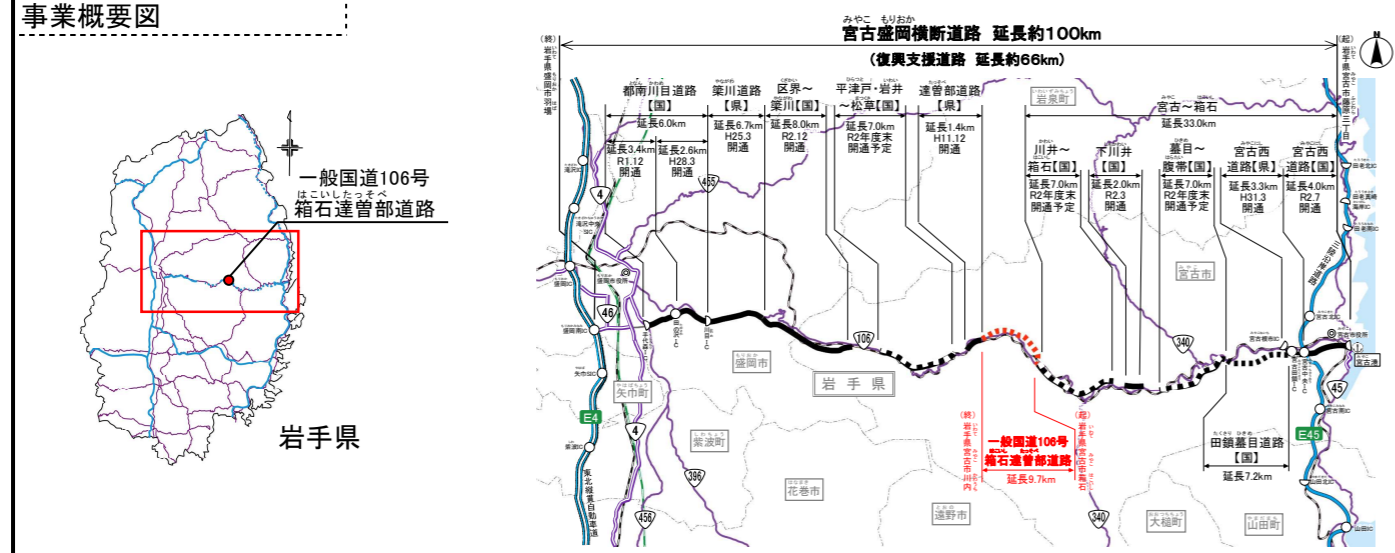
事業の概要

事業名	一般国道106号（宮古盛岡横断道路） 箱石達曽部道路	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：岩手県宮古市箱石 至：岩手県宮古市川内	延長	9.7 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地域高規格道路である。
このうち箱石達曽部道路は、宮古盛岡横断道路の一部を形成し、現道の課題箇所を回避し災害時の広域迂回の解消を目的とした延長9.7 km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、頻発化する豪雨災害等による道路寸断に対し信頼性の高い道路ネットワークが確保され、三次救急医療施設がある盛岡市への救急医療活動を支援するとともに、地域産業である水産業の生産性拡大を支援することを目的とする。

全体事業費：約470億円 計画交通量：約6,400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路線であり、また、救急医療活動及び地域産業の支援、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極めて重要な役割を担う幹線道路です。
平成28年の台風第10号により箱石～達曽部の現道区間等を含む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。
箱石～達曽部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

費用便益分析	B/C	1.2 (0.8)	総費用：549億円 （事業費：543億円 維持管理費：6.3億円）	総便益：638億円 （走行時間短縮便益：586億円 走行経費減少便益：37億円 交通事故減少便益：15億円）	基準年 令和2年
	感度分析の結果		交通量変動 B/C=1.1 (交通量 -10%)	B/C=1.3 (交通量 +10%)	
			事業費変動 B/C=1.1 (事業費 +10%)	B/C=1.3 (事業費 -10%)	
			事業期間変動 B/C=1.1 (事業期間 +20%)	B/C=1.3 (事業期間 -20%)	

事業の影響		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	○	—	・適切な交通分担が図られ、安全で快適な走行環境を確保 【死傷事故件数】 現況：8件/4年 ⇒ 整備後：2件/4年（75%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	◎	—	・宮古地域から盛岡市の三次救急医療施設への搬送時間を短縮 【宮古市役所から岩手医科大学附属病院の搬送時間】 現況：106分 ⇒ 整備後：82分（約24分短縮）
	地域経済	◎	—	・内陸部と沿岸部を結ぶ道路ネットワークの強化 【宮古市魚市場から盛岡市中央卸売市場までの所要時間】 現況：102分 ⇒ 整備後：78分（約24分短縮）
	災害	◎	—	・災害時の交通障害や道路寸断等による広域迂回を解消 【宮古市役所から盛岡市役所間の広域迂回】 現況：213分 ⇒ 整備後（迂回がなければ）：80分
	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	○	—	—	・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1.2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、信頼性の高い道路ネットワークの確保、救急医療活動の支援、水産業の生産性拡大の支援等、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。
※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3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、頻発化する豪雨災害等による道路寸断に対し信頼性の高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地域産業である水産業の生産拡大を支援することを目的とする。		
評価項目	地域の課題	関連する計画
救助活動等	<p>国道 106 号は、宮古市と盛岡市を最短で結ぶ幹線道路であるが、急峻な地形や道路寸断の恐れがある危険箇所（河川と並行する区間）が多数存在し、災害が発生するリスクが高い。</p> <p>平成 28 年 8 月台風 10 号では、道路被災や法面崩落などに伴い最長 1 1 日間の全面通行止めが発生し、当該区間には代替路がないため距離や時間が通常に比べ約 2 倍の広域迂回が発生。</p>	<p>※東北圏広域地方計画（H28.3）</p> <ul style="list-style-type: none"> 災害リスク低減のためにハード対策として、緊急輸送道路の強化、格子状骨格道路ネットワーク整備等を推進。 災害に強い圏土を形成するためには、東北圏全体の交通ネットワークを考慮した代替性・多重性の確保を図ることが重要であり、縦軸ラインと横軸ライン双方が確保された格子状骨格道路ネットワークの着実な整備が必要。 <p>※いわて県民計画（H31.3）</p> <ul style="list-style-type: none"> 災害時などの確実な緊急輸送や代替機能を確保した信頼性の高い道路ネットワークの構築を推進。
住民生活	<p>宮古地域には三次救急医療施設がないため、脳梗塞などの重篤患者は約 100km 離れた盛岡市の三次救急医療施設へ約 2 時間をかけて搬送しており、搬送時間短縮によるアクセス性の確保が課題となっている。</p>	<p>※東北圏広域地方計画（H28.3）</p> <ul style="list-style-type: none"> 患者を医療施設へ搬送するための速達性のある確実な道路ネットワークや救急車退出路等、命を守る道路の整備を促進する。 <p>※宮古市都市マスタープラン（H30.9）</p> <ul style="list-style-type: none"> 地域産業の振興、防災や救急医療への対応の観点で重要な道路は、時間短縮、渋滞緩和、交通の安全確保のため、整備促進に取り組む。
地域経済・地域社会等	<p>宮古市はサケ類の漁獲量、タラの水揚量が共に東北第 1 位であるが、主な輸送ルートである国道 106 号は急峻な山地部を通るため、輸送時間の速達性・安定性の確保が課題となっている。</p> <p>特に出荷のピークを迎える冬期が顕著。</p>	<p>※いわて県民計画（H31.3）</p> <ul style="list-style-type: none"> 県産農林水産物は、販売店や飲食店等と連携した販売促進活動や、復興道路等を活用した高鮮度輸送体制の整備を積極的に進めていく必要があります。 水産業を再生するため、新たな交通ネットワークを生かしながら、流通、加工体制の構築を推進。
その他		

事業の有効性									
<ul style="list-style-type: none"> 当該区間の整備により、主要拠点間のリンクの評価が D ランクから 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、災害時にも機能する信頼性の高い道路ネットワークの確保、救急医療活動の支援や水産業の生産性拡大の支援等、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	
	宮古市	盛岡市	10 (5)	1.00 [D]	0.91 [C]	▲164.3 (▲30.2)	0.18 (0.05)	0.10 (0.00)	◎
			(1.00) [D]	(1.00) [D]					

事業の効率性	
・岩手県によるルート帯決定（R 1. 8）	

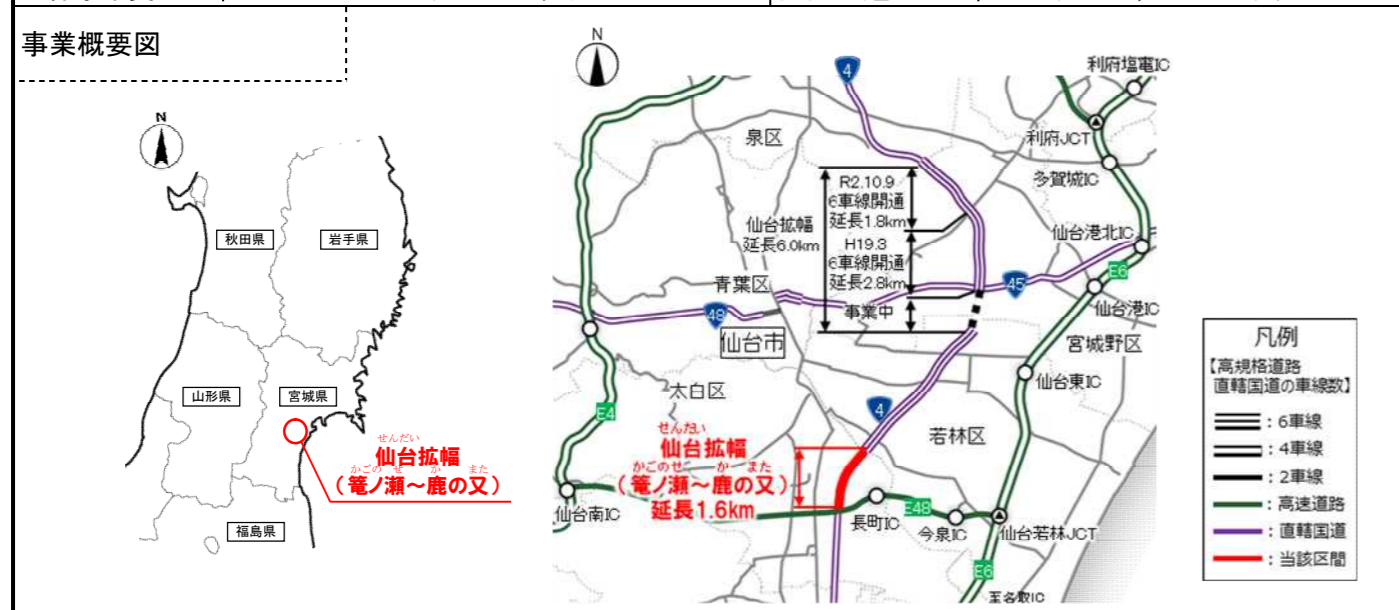
※道路ネットワークの防災機能の上段の値は宮古～盛岡を対象とした場合、下段（ ）書きの値は事業化区間を対象にした場合の防災機能評価結果。

新規事業採択時評価結果（令和3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：前佛 和秀

事業の概要

事業名	一般国道4号 仙台拡幅（籠ノ瀬～鹿の又）	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：宮城県仙台市太白区郡山 至：宮城県仙台市太白区東郡山	延長	1.6 km		
事業概要	一般国道4号は、東京都中央区を起点とし東北地方の主要都市を縦断し青森県青森市へ至る主要幹線道路である。このうち仙台拡幅（籠ノ瀬～鹿の又）は、仙台市太白区郡山地区における渋滞緩和や交通安全の確保を目的とした延長1.6 km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、交通渋滞を緩和し速達性の向上を図り仙台都市圏の産業活動を支援するとともに、交通混雑に起因した交通事故の減少が図られ、道路利用者の安全性を確保。また、交通混雑の緩和により三次救急医療機関への救急搬送活動の迅速化を支援するものである。				
全体事業費	約400億円	計画交通量	約82,600台/日		



関係する地方公共団体等の意見
【仙台市長】
予算化することについて同意いたします。
仙台バイパスは東北でも有数の渋滞箇所であり既に飽和状態になっているなど、物流面などで大きな課題を抱える状況となっております。また、事故危険区間が多数存在しており交差点部における死傷事故率も高く、市民の安全・安心の確保が急務となっております。
今後も一般国道4号仙台拡幅（籠ノ瀬～鹿の又）をはじめ、市内の直轄国道整備に伴う諸課題の解決に向けて、国とともに取組んでまいりますので、令和3年度の新規事業として予算化していただきますとともに、早期の完成に向けて特段の御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：都市計画変更手続き完了（H7.11.10）

事業評価結果

費用便益分析	B/C	1.8	総費用：282億円 （事業費：277億円 維持管理費：4.2億円）	総便益：519億円 （走行時間短縮便益：449億円 走行経費減少便益：60億円 交通事故減少便益：10億円）	基準年：令和2年	
	感度分析の結果	交通量変動	B/C=1.7（交通量 -10%）	B/C=2.0（交通量 +10%）		
		事業費変動	B/C=1.7（事業費 +10%）	B/C=2.0（事業費 -10%）		
	事業期間変動	B/C=1.7（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	◎	・交通容量の拡大により、渋滞緩和が図られ速達性を向上 【混雑度】現況：1.70 ⇒ 整備後：0.86（約5割減少） 【旅行速度】現況：17km/h ⇒ 整備後：43km/h（約26km/h上昇）		
		事故対策	◎	・旅行速度の低下等に起因する交通事故が減少し、安全性が向上 【事故危険区間】現況：2箇所 ⇒ 整備後：0箇所 【死傷事故件数】鹿の又交差点 現況：43件/4年 ⇒ 整備後：26件/4年（約4割減少） 籠ノ瀬交差点 現況：19件/4年 ⇒ 整備後：11件/4年（約4割減少）		
		歩行空間	○	・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。		
	社会全体への影響	住民生活	◎	・搬送時間が短縮し、救急搬送の迅速化を支援 【名取市から仙台市立病院への搬送時間】 現況：28分 ⇒ 整備後：15分（約13分短縮）		
		地域経済	○	・国道4号沿線に立地する産業拠点等から仙台塩釜港や仙台空港などへの円滑な物流ルートの確保により地域産業を支援		
		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	-	・注目すべき影響はない			
事業実施環境	○	・都市計画変更手続き完了（H7.11.10） ・宮城県知事、仙台市長より早期事業化を要望				

採択の理由

費用便益比が1.8と便益が費用を上回っているとともに、都市計画手続きが完了しており、事業採択の前提条件が確認できる。
また、渋滞緩和が図られ仙台都市圏の産業活動を支援するとともに、交通安全性の向上及び救急搬送の迅速化が期待されるため、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3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：前佛 和秀

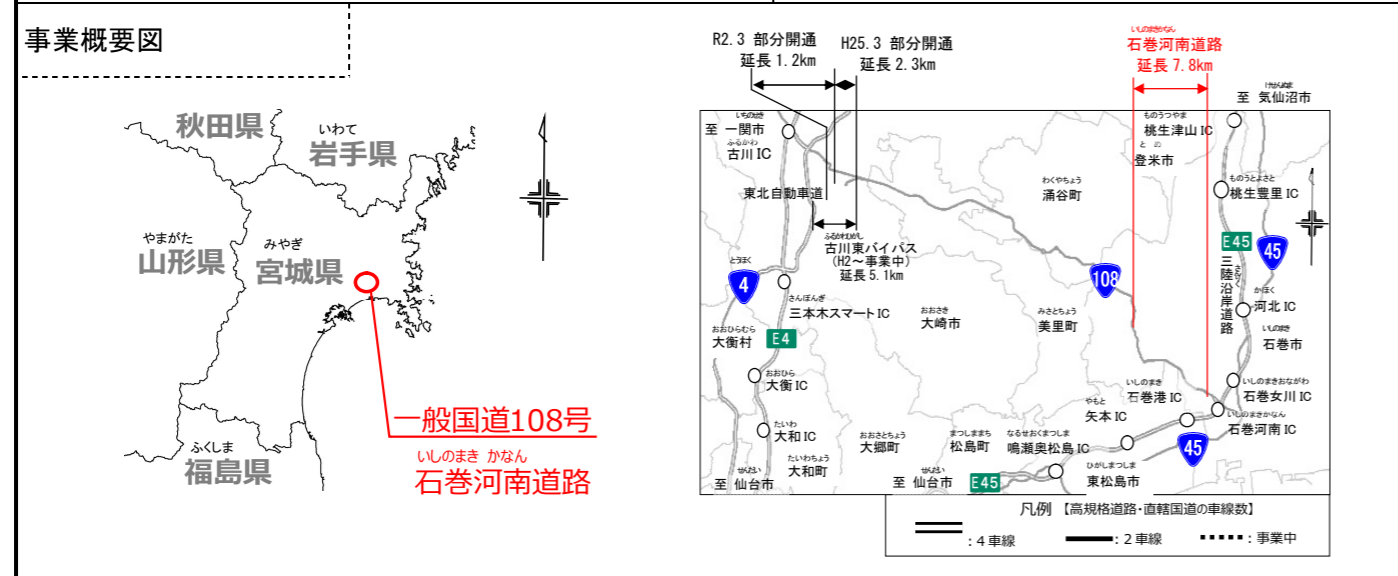
事業の概要

事業名	一般国道108号 石巻河南道路	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：宮城県石巻市蛇田 至：宮城県石巻市北村	延長	7.8km		

事業概要
一般国道108号は、宮城県石巻市を起点に宮城県・秋田県を横断し秋田県由利本荘市へ至る主要幹線道路である。一般国道108号石巻河南道路は、石巻市西部における交通円滑性や交通安全の確保を目的とした延長7.8km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、旅行速度の低下を解消し道路交通の円滑性を確保。さらに、内陸部から石巻方面への速達性の確保による救急搬送の支援や、急カーブや狭小幅員等の道路の課題箇所を解消し、輸送を安定的に支えることにより、地域産業の支援を行うものである。

全体事業費：約210億円 計画交通量：約10,900台/日



関係する地方公共団体等の意見
【宮城県知事】
予算化することについて同意します。
石巻河南道路については、震災以降に工業団地や市街地が沿岸部から内陸部へ移転したため、沿線地域の人口・従業者数が増加し、交通需要は震災前の約3割増となりました。さらに、当該区間は幅員狭小区間が半数を占め、大型車の走行困難な急カーブが多数存在し、交通渋滞や交通事故の多発が課題となっております。産業支援として国際拠点港湾仙台塩釜港石巻港区からの安定輸送や物流効率化に向けたネットワーク強化や、交流人口拡大のためにも石巻河南道路は不可欠な道路です。つきましては、「石巻河南道路」の令和3年度新規事業としての予算化に特段の御配慮をお願いします。

学識経験者等の第三者委員会の意見
・新規事業化については妥当である。

事業採択の前提条件
■費用対便益：便益が費用を上回っている。
■手続きの完了：計画段階評価手続き完了（R2.7.1）、都市計画変更手続き完了（R3.2.12）

事業評価結果

費用便益分析	B/C	1.1	総費用：170億円 （事業費：153億円 維持管理費：17億円）	総便益：192億円 （走行時間短縮便益：159億円 走行経費減少便益：28億円 交通事故減少便益：5.1億円）	基準年：令和2年
	感度分析の結果	交通量変動	B/C= 1.02 (交通量 -10%)	B/C= 1.2 (交通量 +10%)	
		事業費変動	B/C= 1.03 (事業費 +10%)	B/C= 1.2 (事業費 -10%)	
	事業期間変動	B/C= 1.03 (事業期間 +20%)	B/C= 1.2 (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		◎	・幅員狭小を解消させ、道路交通の円滑性確保。 【狭小幅員区間（幅員<8mの区間）】 現況：5.4km ⇒ 整備後：0km 【石巻市河南総合支所から石巻市役所への所要時間】 現況：29分 ⇒ 整備後：24分（約5分短縮）
	事故対策		○	・幅員狭小区間・急カーブなどの線形不良箇所が解消され、安全な走行性を確保。 【事故危険区間】現況：2箇所 ⇒ 整備後：0箇所
	歩行空間		○	・現道拡幅区間は歩道が整備され、またバイパス区間は生活道路や通学路として利用されている現道において、通過交通が石巻河南道路に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		◎	・内陸部から石巻方面への速達性を確保し、救急搬送を支援。 【涌谷町役場から石巻赤十字病院への所要時間】 現況：33分 ⇒ 整備後：28分（約5分短縮）
	地域経済		◎	・急カーブなどを解消し、物流ネットワークの効率化が期待。 【急カーブ（R<150m）の解消】 現況：14箇所 ⇒ 整備後：0箇所
	災害		○	・バイパス整備と現道機能強化により、内陸との輸送確実性を確保。
	環境		—	・注目すべき影響はない。
	地域社会		○	・石巻市街地と内陸方向の経路が強化され、広域観光促進が期待。
事業実施環境			○	・都市計画変更手続き完了（R3.2.12） ・宮城県知事、石巻市長、石巻・新庄地域高規格道路建設促進期成同盟会等により、石巻河南道路の早期事業化を要望。

採択の理由

費用便益比が1.1と便益が費用を上回っているとともに、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、道路交通の円滑性確保、救急搬送の支援、地域産業の支援等、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。

新規事業採択時評価結果（令和3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：前佛 和秀

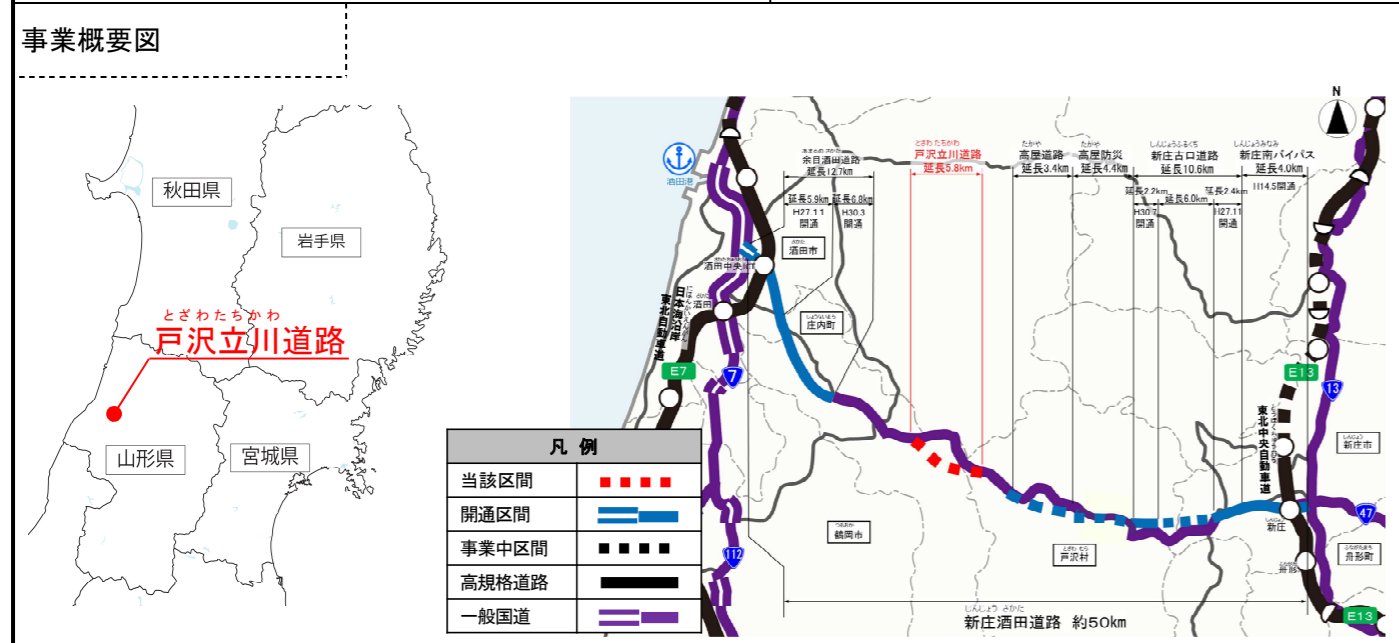
事業の概要

事業名	一般国道47号（新庄酒田道路） 戸沢立川道路	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：山形県最上郡戸沢村古口 至：山形県東田川郡庄内町狩川	延長	5.8 km		

事業概要
新庄酒田道路は、山形県沿岸部の酒田市と内陸部の新庄市を結び、東北中央自動車道と日本海沿岸東北自動車道を連絡する広域ネットワークを形成する地域高規格道路である。
戸沢立川道路は広域迂回の解消や安全かつ快適な移動の実現を目的とした延長5.8 km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通行止めによる広域迂回を解消し、信頼性の高い道路ネットワークを確保する。さらに急カーブ等の道路構造課題を解消し、三次救急医療施設への搬送時における安定性向上を図るとともに、庄内～最上間のアクセス性確保により周遊観光を促進し、地域の観光振興を支援するものである。

全体事業費	約220億円	計画交通量	約12,300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。
新庄酒田道路は、山形県最上地域と庄内地域を結ぶ地域高規格道路で、東北中央自動車道と日本海沿岸東北自動車道と一体となって、広域道路ネットワークを形成し、物流、産業振興、観光振興、交流人口の拡大、さらには、激甚化、頻発化する災害に備えた道路ネットワークの強靱化の観点から不可欠な道路です。
つきましては、「戸沢立川道路」の令和3年度新規事業化と、早期の開通を宜しくお願いいたします。

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（R3.2.12）

事業評価結果

費用便益分析	B/C	1.3	総費用：174億円 （事業費：154億円 維持管理費：20億円）	総便益：232億円 （走行時間短縮便益：188億円 走行経費減少便益：34億円 交通事故減少便益：10億円）	基準年：令和2年	
	感度分析の結果	交通量変動	B/C=1.1（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=1.2（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	—	・注目すべき影響はない		
		事故対策	◎	・事故を起因とした通行止めによる広域迂回を解消 【酒田市役所～新庄市役所間】 現況（迂回時）：164分 ⇒ 整備後（迂回がなければ）：61分		
		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	◎	・道路の構造課題が解消し、最上地域から三次救急医療施設への搬送時における安定性が向上 【急カーブ（R<150m）の解消】 現況：3箇所 ⇒ 整備後：0箇所		
		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	◎	・通行止めリスクを低減することで信頼性を確保し、庄内～最上間の広域的な観光振興を支援 【死傷事故件数】現況：14件/4年 ⇒ 整備後：3件/4年（約8割減少） 【所要時間の短縮 山居倉庫（酒田市）～最上川船下り（戸沢村）間】 現況：49分 ⇒ 整備後：43分（約6分短縮）				
事業実施環境	○	・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等により、一般国道47号（新庄酒田道路）戸沢立川道路の早期事業化を要望				

採択の理由

費用便益費が1.3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、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・効果が高いと判断できる。
以上より、本事業の新規事業化については妥当である。
※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。

新規事業採択時評価結果（令和3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、現道の劣悪な走行条件や信頼性の改善により、安全・安心な走行を確保するとともに、観光交流・連携や高次医療サービスを支援に寄与されるものである。		
評価項目	地域の課題	関連する計画
救助活動等	国道47号は新庄市と酒田市を最短で結ぶ幹線道路であるが、幅員が狭く、急カーブ連続箇所があり、冬期は地吹雪や路面凍結、堆雪により更に走行環境が悪化。また、通行規制時の全面通行止め割合が約6割と高く、全面通行止め時には距離にして約3倍、時間にして約2倍もの迂回が必要となり、走行性が低く、脆弱な道路ネットワークが課題。	※第3次山形県総合発展計画(H29.3) ・高速道路、地域高規格道路等の整備促進 ※第2次庄内町総合計画(H28.4) ・地域高規格道路新庄酒田道路の早期建設に向け、余目酒田道路の早期完成供用と未事業化区間の早期事業化について、沿線自治体などと連携し、関係機関に積極的に要請します。 ※第4次戸沢村総合計画(H23.4) ・高速道路の整備促進、国道47号の改良整備
住民生活	最上地域は心疾患系の医師が少なく、心疾患等の患者の一部は庄内地域（日本海総合病院）へ転院搬送されるが、唯一のアクセス道路である当該区間は、患者の安静搬送や冬期の走行性に課題。	※第3次山形県総合発展計画(H22.3) ・救急搬送、受入体制の強化等、脳卒中や心疾患などの急性期医療が必要な疾患に対する提供体制の充実
地域経済・地域社会等	酒田港のコンテナ貨物取扱量は近年増加傾向で、内陸部を発着地とする貨物のうち約8割が国道47号利用の輸送。酒田港へのコンテナ輸送ルートの変更機能向上において、冬期の走行性低下、幅員狭小による事故の危険性、通行止めの発生リスクが課題。	※第3次山形県総合発展計画(H22.3) ・国際定期コンテナ航路の利用拡大に向けた取り組みの推進
その他		

事業の有効性									
・当該区間の整備により、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、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。									
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	
	新庄市	酒田市	6	1.00 [D]	1.00 [D]	▲14.4	0.02	0.00	○

事業の効率性	
計画段階評価手続き完了（R3.2）	

新規事業採択時評価結果（令和3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：前佛 和秀

事業の概要

事業名	一般国道4号 矢吹鏡石道路	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：福島県西白河郡矢吹町北浦 至：福島県岩瀬郡鏡石町久来石	延長	4.8 km		
事業概要	一般国道4号は、東京都中央区を起点に福島県内を南北に縦断し青森県青森市に至る主要幹線道路である。このうち矢吹鏡石道路は、渋滞解消や交通安全の確保を目的とした延長4.8 km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交通容量を確保し、幹線道路としての速達性が向上するとともに交通混雑の解消により渋滞に起因する交通事故が減少し、幹線道路としての安全性が向上。また、ボトルネックや交通混雑の解消により、物流効率化が図られ医療関連産業の活性化を支援するものである。				
全体事業費	約150億円	計画交通量	約28,500台/日		
事業概要図					
関係する地方公共団体等の意見	<p>【福島県知事】</p> <p>予算化することについて、同意します。</p> <p>当該区間は通過交通に加え、通勤・通学等の日常生活における交通が集中する区間であり、交差点連続区間での交通事故多発が課題となっており、当該区間整備による交通の速達性や安全性の向上が不可欠であることから矢吹鏡石道路の新規事業化と早期開通をお願いいたします。</p>				

学識経験者等の第三者委員会の意見
・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（R1.12.4）、都市計画決定手続き完了（R3.2.12）

事業評価結果

費用便益分析	B/C	1.7	総費用：104億円 （事業費：94億円 維持管理費：9.7億円）	総便益：180億円 （走行時間短縮便益：163億円 走行経費減少便益：12億円 交通事故減少便益：5.0億円）	基準年：令和2年	
	感度分析の結果	交通量変動	B/C=1.7 (交通量 -10%)	B/C=1.7 (交通量 +10%)		
		事業費変動	B/C=1.6 (事業費 +10%)	B/C=1.9 (事業費 -10%)		
	事業期間変動	B/C=1.5 (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	◎	・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：0.71（約5割減少） 【旅行速度】 現況：23km/h ⇒ 整備後：41km/h（約2倍に向上）		
		事故対策	◎	・交通混雑の解消により、交通事故が減少 【交通事故件数】 現況：53件/4年 ⇒ 整備後：12件/4年（約8割減少）		
		歩行空間	○	・不連続で一部狭い歩道が解消され、安全性の向上に寄与		
	社会全体への影響	住民生活	○	・安定した救急搬送が可能となり、救急活動を支援 【矢吹町役場から会田病院までの所要時間】 現況：約9分 ⇒ 整備後：約7分（約2分短縮）		
		地域経済	◎	・物流の効率化が図られ、医療関連産業の活性化を支援 【当該区間の所要時間】 現況：約11分 ⇒ 整備後：約7分（約4分短縮）		
		災害	-	・注目すべき影響はない		
環境		-	・注目すべき影響はない			
	地域社会	-	・注目すべき影響はない			
事業実施環境	○	・都市計画決定手続き完了（R3.2.12） ・福島県知事、矢吹町長、鏡石町長、一般国道4号4車線整備促進期成同盟会等により、矢吹鏡石道路の早期事業化を要望				

採択の理由

費用便益比が1.7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、幹線道路としての速達性及び安全性が向上し、物流効率化が図られ医療関連産業の活性化を支援するなど、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3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： 前佛 和秀

事業の概要

事業名	一般国道6号 さかどちよう 酒門町交差点立体	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：茨城県水戸市住吉町 すみよしちよう いばらき み と さかどちよう 至：茨城県水戸市酒門町	延長	1.1 km		
事業概要	一般国道6号酒門町交差点立体は、水戸市内の交通混雑緩和と交通安全の確保を目的とした茨城県水戸市住吉町から茨城県水戸市酒門町までの延長1.1kmの立体交差事業である。				
事業の目的、必要性	国道6号酒門町交差点立体の整備により、国道6号の速達性向上し、交通混雑の緩和により、速度低下に起因する交通事故の減少、混雑を避ける車両の抜け道利用が減少することによる通学児童の安全性向上に寄与することを目的とする。				
全体事業費	約60億円	計画交通量	約24,900台/日		
事業概要図					

事業評価結果

費用便益分析	B/C	1.2	総費用 50億円 (事業費: 47億円 維持管理費: 2.9億円)	総便益 60億円 (走行時間短縮便益: 53億円 走行経費減少便益: 2.9億円 交通事故減少便益: 3.3億円)	基準年 令和2年		
	感度分析の結果	交通量変動	B/C=1.1 (交通量)	-10%	B/C=1.3 (交通量)	+10%	
		事業費変動	B/C=1.1 (事業費)	+10%	B/C=1.3 (事業費)	-10%	
		事業期間変	B/C=1.2 (事業期間)	+20%	B/C=1.2 (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	◎	・国道6号酒門町交差点立体の整備により、国道6号の速達性向上。 【混雑度の改善】 混雑度 現況：2.34 → 整備後：0.57 (約8割減少) 【旅行速度の改善】 現況：約27km/h → 整備後：約34km/h (約1.3倍に向上)			
		事故対策	◎	・交通混雑の緩和により、速度低下に起因する交通事故の減少。 【追突事故件数の減少】 死傷事故率 現況：46件/4年 → 整備後：39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	◎	・混雑を避ける車両の抜け道利用が減少し、通学児童の安全性が向上。			
		地域経済	○	・全国1位の生産量であり、地域の主要産業である納豆の物流サービス向上により地域経済活動を支援。			
		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	—	・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 (S6 3. 4) ・水戸市長、茨城県央地域首長懇話会により一般国道6号酒門町交差点立体の早期事業化を要望。				

採択の理由

費用便益比が1.2と便益が費用を上回っているとともに、都市計画決定手続きが完了し、事業採択の前提条件が確認できる。
 また、当該区間の渋滞緩和や事故減少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。

関係する地方公共団体等の意見

【茨城県知事】
 「一般国道6号酒門町交差点立体」事業の令和3年度予算化について、同意致します。
 県といたしましては、酒門町交差点立体をはじめ、その他国道6号整備事業に関して、地元市町村との協力体制を整え、事業を進める上で必要となる関係者協議の支援、工事中の施工ヤード・資材置場の確保、迂回等の交通規制に関するご意見窓口の設置や、主体的な迂回誘導等の協力、立体横断施設が地元要望された場合の対応などについても、当事業の促進が図れるよう、最大限の努力をしていくとともに、地元の理解を醸成するための広報活動などにも積極的に協力してまいります。また、県内の直轄国道における将来の道路管理の在り方について、国・県・市の関係者にて協議・検討してまいります。
 事業の実施にあたりましては、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いたします。

学識経験者等の第三者委員会の意見

・新規事業化については妥当である。

事業採択の前提条件

- ・費用対便益 : 便益が費用を上回っている。
- ・手続きの完了 : 都市計画決定手続き完了 (S6 3. 4)

新規事業採択時評価結果（令和3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：前佛 和秀

事業の概要

事業名	一般国道464号 北千葉道路（市川・松戸）	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：千葉県市川市堀之内 至：千葉県市川市大町	延長	3.5 km		
事業概要	一般国道464号北千葉道路（市川・松戸）は、沿線地域の慢性的な交通混雑緩和や交通事故の削減、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を目的とした千葉県市川市堀之内から千葉県市川市大町までの延長3.5km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、周辺道路の渋滞緩和及び東京外環と直結する自専道ネットワークの形成による、首都圏へのアクセス性向上、走行の安全向上、高速道路へのアクセス向上による企業誘致の促進などの地域産業の支援に寄与する。				
全体事業費	約1,900億円	計画交通量	専用部	約15,300台/日	
			一般部	約12,100~33,200台/日	
事業概要図					

事業評価結果

費用便益分析	B/C	3.6	総費用	1,418億円	総便益	5,131億円	基準年	令和2年	
			（事業費：1,346億円 維持管理費：72億円）		（走行時間短縮便益：4,940億円 走行経費減少便益：186億円 交通事故減少便益：4.9億円）				
	感度分析の結果		交通量変動	B/C=3.5（交通量 -10%）	B/C=3.8（交通量 +10%）				
			事業費変動	B/C=3.3（事業費 +10%）	B/C=3.8（事業費 -10%）				
			事業期間変動	B/C=3.3（事業期間 +20%）	B/C=4.0（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	◎	・北千葉道路の全線整備により成田空港と都心方面を結ぶ輸送の安定性が向上。 ・交通が転換し、国道464号の渋滞が緩和。 【混雑度（松戸隧道～高塚十字路）】 現況：1.13⇒整備後：0.89(約2割改善) ・首都圏の各方面とのアクセス性が向上。 【所要時間】 高塚十字路交差点～京葉JCT 現況：20分⇒整備後：6分(14分短縮) 高塚十字路交差点～三郷JCT 現況：21分⇒整備後：10分(11分短縮)					
		事故対策	◎	・渋滞緩和により、渋滞を要因の一つとして発生していた追突事故が減少 【追突事故件数（松戸隧道～高塚十字路）】 現況：38件/4年⇒整備後：32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	◎	・高速道路アクセスが向上し、円滑な移動が図られることで企業誘致を支援。 【企業誘致が期待される地域面積の割合（沿線4市のIC15分圏域）】 現況：41%⇒整備後：54%(13%改善)					
		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（S44）、都市計画変更手続き完了（R3.1） ・千葉県知事等より北千葉道路（市川・松戸）の早期事業化を要望。							

関係する地方公共団体等の意見
 【千葉県知事】
 北千葉道路(市川・松戸)については、本線トンネルは延長約1.1km、最大土被り約18mの2連2層BOXカルバートの大規模断面の施工となること、また、施工に際して、地下水位が高い箇所では、地下水流動阻害対策工が必要となることや国分川との下越し交差施工となり、河川の切り回しが必要となることなどから、高度な技術力を活用することにより事業実施が可能になると取りまとめられたことから、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、本事業を進める上で必要となる関係機関との協議や地元調整、施工ヤードを含めた用地の確保について、関係市との協力体制を整え、積極的に支援してまいります。また、地元住民の理解を醸成するための広報活動などを継続して実施していくとともに、地域の利便性向上につながる施設設備などについては、関係市と調整してまいります。
 事業の実施にあたりましては、可能な限りコスト削減を図り、専用部については、有料道路事業の活用による早期完成を図るとともに、北千葉道路の一日も早い全線開通に向けて、市川市から船橋市までの約11.5kmについても早期に事業化されるよう特段のご配慮をお願いいたします。なお、有料道路事業の活用の際の道路利用者の理解を醸成するための取り組みなどにも協力してまいります。また、北千葉道路は、東京外かく環状道路と成田国際空港を最短で結ぶ道路であることから、全線の直轄編入をお願いいたします。
 北千葉道路の早期整備に向けて、本県として最大限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（S44）、都市計画変更手続き完了（R3.1）

採択の理由

費用便益比が3.6と便益が費用を上回っているとともに、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3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		
北千葉道路（市川・松戸）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"> 災害時には、松戸市と防災協定を締結している松戸駐屯地が地域の防災上重要な施設となるため、人員・物資輸送ルートの途絶や連絡時間の大幅な増加の恐れ。 	※松戸市地域防災計画 震災編（H26 修正） <ul style="list-style-type: none"> 情報・運用支援は、自衛隊の災害派遣要請を依頼した場合、作業計画を作成し、次のような受け入れ態勢を整える。 自衛隊結集候補地 陸上自衛隊松戸駐屯地、江戸川河川敷。
住民生活	<ul style="list-style-type: none"> 国道 464 号(松戸隧道～高塚十字路)の周辺では、国道 298 号や外環道に向かう交通で混雑が発生し、第三次医療施設への救急搬送等の緊急的措置が遅れる恐れ。 	※千葉県移動性向上プロジェクト委員会（R2.8） <ul style="list-style-type: none"> 県内の主要渋滞箇所 247 箇所のうち、国道 464 号(松戸隧道～高塚十字路)に 1 箇所存在。 ※千葉県保健医療計画（H30.4） <ul style="list-style-type: none"> 三次救急医療（重篤救急患者に対して迅速な救命医療を提供する）の体制については、24 時間応需体制の救命救急センター（13 箇所）を整備し、当該路線周辺に 1 箇所立地。
地域経済 地域社会	<ul style="list-style-type: none"> 松戸市や市川市には物流拠点等となる工業団地や工場など、地域産業を支える拠点多く存在しているが、沿線地帯は IC アクセスの空白地帯となっており、産業活動を担う物流交通の高速道路へのアクセス性低下の恐れ。 	※広域道路整備の基本方針（千葉県）（H10.6） <ul style="list-style-type: none"> 高速道路アクセス 30 分構想：県内どこからでも、最寄りの高速道路インターチェンジまでほぼ 30 分で結ぶ道路網の整備構想。
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はBランクのままであるものの、脆弱度の値が改善すること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高速ネットワークが形成されるとともに、幹線道路の渋滞緩和、首都圏の各方面へのアクセス性向上、走行の安全性向上、高速道路へのアクセス向上による企業誘致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	
	松戸 駐屯地	流山 市役所	13	0.33 [B]	0.27 [B]	▲1.12	0.01	0.10	○

事業の効率性
<ul style="list-style-type: none"> 都市計画決定（S44）、都市計画変更手続き完了（R3.1）

新規事業採択時評価結果（令和3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：課長 前佛 和秀

事業の概要

事業名	一般国道8号（富山外郭環状道路） なかじまほんごう 中島本郷立体	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	富山県富山市中島～富山県射水市白石			延長	7.4 km
事業概要	<p>富山外郭環状道路は富山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号中島本郷立体は、富山県富山市中島から富山県射水市白石までの延長7.4 kmを4車線にて本線整備を行うものである。（東側に接する豊田新屋立体事業については、平成21年度に事業化しており、事業を推進中のところ）</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、円滑な交通確保及び交通事故削減を図るとともに、中心市街地からの通過交通排除により、公共交通を軸としたまちづくりを支援する。また、国際拠点港湾伏木富山港へのアクセス性向上により、産業活性化を支援するものである。</p>				
全体事業費	約450億円	計画交通量	約43,900～68,600台/日		
事業概要図					

関係する地方公共団体等の意見	<p>【富山県知事】</p> <ul style="list-style-type: none"> 「一般国道8号（富山外郭環状道路）中島本郷立体」の予算化について、同意いたします。 今回の交差点立体化により、当該区間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、国際拠点港湾伏木富山港へのアクセス性が向上し、河川氾濫時においても緊急輸送道路の通行が確保されるなど、地方創生や国土強靱化にも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	<ul style="list-style-type: none"> 新規事業化については妥当である。
------------------	--

事業採択の前提条件	<p>費用対便益：便益が費用を上回っている</p> <p>手続きの完了：都市計画決定手続き完了（R3.2）</p>
-----------	---

事業評価結果

費用対便益	B/C	1.6	総費用 348億円 事業費：319億円 維持管理費：29億円	総便益 565億円 走行時間短縮便益：349億円 走行経費減少便益：172億円 交通事故減少便益：44億円	基準年 令和2年
	感度分析の結果	交通量変動	B/C=1.1（交通量 -10%）	B/C=2.1（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=1.5（事業期間 +20%）	B/C=1.8（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"> 交差点立体化により渋滞が緩和され、円滑な交通を確保 【渋滞損失時間】 国道8号（中島～本郡）の渋滞損失時間： [現況]約35万人時間/年→[整備有]約12万人時間/年（約7割削減） 	
		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（中島～本郡）の死傷事故件数： [現況]93件/年→[整備有]13件/年（約9割削減） 	
	社会全体への影響	歩行空間	○	<ul style="list-style-type: none"> 中心市街地からの通過交通排除により、歩行者や自転車の安全性が向上 	
		住民生活	○	<ul style="list-style-type: none"> 中心市街地からの通過交通排除により、路線バスの定時性が向上し、また、道路空間の再配分や利活用が可能となり、公共交通を軸としたまちづくりを支援 	
		地域経済	◎	<ul style="list-style-type: none"> 国際拠点港湾伏木富山港へのアクセス性向上により、産業活性化を支援 【伏木富山港～富山県東部企業の所要時間】 [現況]約72分→[整備後]約62分（約10分短縮） 	
		災害	○	<ul style="list-style-type: none"> 交差点立体化により、神通川氾濫時においても、第1次緊急通行確保路線である国道8号の通行を確保 	
	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（R3.2） 			

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の確保、死傷事故の減少による安全性向上、さらには物流円滑化による産業活性化の支援など、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3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：前佛 和秀

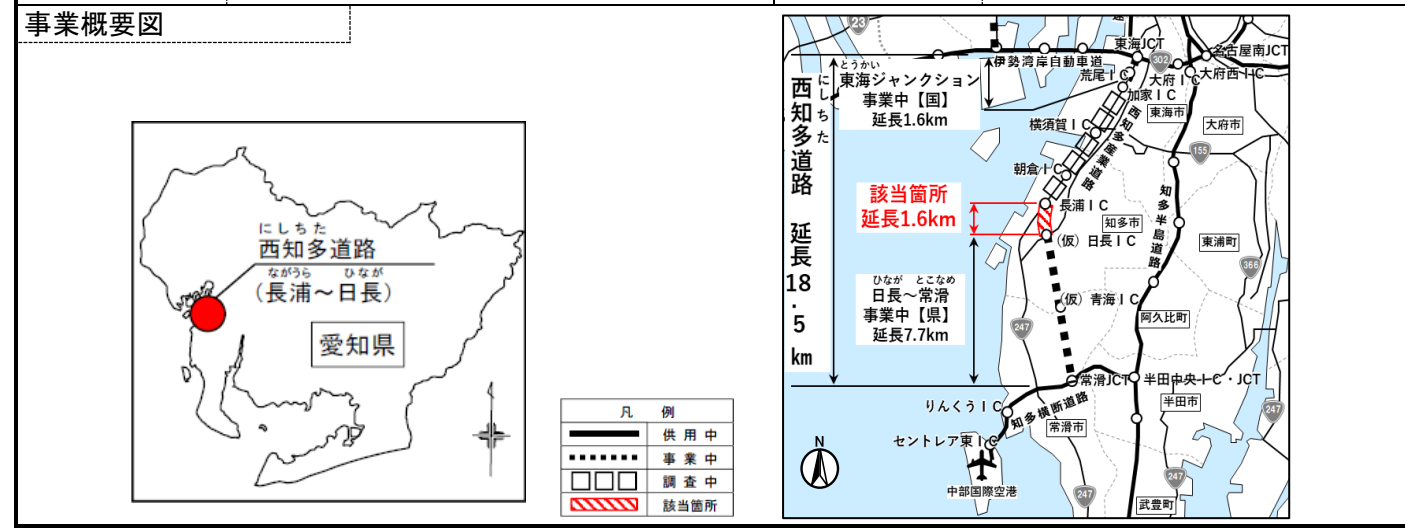
事業の概要

事業名	一般国道247号（西知多道路） 西知多道路（長浦～日長）	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：愛知県知多市南浜町 至：愛知県知多市日長	延長	1.6 km		

事業概要
一般国道西知多道路は、愛知県東海市から愛知県常滑市に至る延長18.5 kmの主要幹線道路である。このうち、長浦～日長は、知多市南浜町から知多市日長に至る1.6 kmのバイパス事業である。

事業の目的、必要性
中部国際空港と伊勢湾岸自動車道を結び広域的な道路ネットワークを形成するとともに、空港とリニア名古屋駅間のアクセス性向上に寄与する路線。空港アクセス道路のダブルネットワーク化による代替性確保、ミッシングリンク解消による空港・鉄道間の円滑なモビリティ確保、安全で確実な物流の支援等の整備効果が期待される。

全体事業費	約300億円	計画交通量	約27,600台/日
-------	--------	-------	------------



関係する地方公共団体等の意見
【愛知県知事】
長浦ICから日長IC（仮称）間は、現道がなく唯一つながっていない区間となっております。該当区間については、鉄道・鉄塔等の重要インフラが近接しており、橋梁上部工を施工する際には、曲線橋送出し架設等の高度な技術力が必要とされることから、直轄事業による実施をお願いいたします。
本県としましては、該当区間及び東海JCTの権限代行事業区間について、工事に必要なヤード・掘削残土受け入れ先への照会、沿線企業及び地元との調整を行っていくとともに、該当区間の用地取得への全面的な協力、南部区間（長浦JCT（仮称）から常滑JCT（仮称））の有料道路事業導入による整備の加速を図り、沿線市とも連携した体制強化、西知多道路に関する知多地域の道路整備を積極的に進めてまいります。

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（H26.4）、環境影響評価手続き完了（H26.4）

事業評価結果

費用便益分析	B/C	1.4 (2.6)	総費用 773億円 (事業費:678億円 維持管理費:95億円)	総便益 1,089億円 (走行時間短縮便益:1,031億円 走行経費減少便益:52億円 交通事故減少便益:5.8億円)	基準年 令和2年
	感度分析の結果		交通量変動 B/C=1.3 (交通量 -10%) 事業費変動 B/C=1.3 (事業費 -10%) 事業期間変動 B/C=1.3 (事業期間 -20%)	B/C=1.6 (交通量 +10%) B/C=1.5 (事業費 +10%) B/C=1.5 (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	○	・自専道ネットワークが構築され、国道247号現道において、生活交通と広域交通の分離が図られる。
	地域経済	◎	・名古屋港周辺企業から中部国際空港への物流交通の円滑化。 〔飛島（自動車部品輸送拠点）から中部国際空港（国道247号経由）の所要時間〕 現況：約46分 ⇒ 整備後：約35分（約2割短縮）
	災害	◎	・事故等により度々通行支障が発生する知多半島道路の代替性確保。 〔国際空港への自動車専用道路アクセス〕 現況：1路線 ⇒ 整備後：2路線
	環境	—	・注目すべき影響はない。
	地域社会	◎	・リニア中央新幹線の開業も見据え、ミッシングリンクの解消により中部国際空港と名古屋駅間の円滑なモビリティの確保。 〔中部国際空港から名古屋市街地（国道247号経由）の所要時間〕 現況：約30分 ⇒ 整備後：約22分（約3割短縮）
事業実施環境		○	・都市計画手続き完了（H26.4）、環境影響評価手続き完了（H26.4） ・西知多道路推進協議会（会長：愛知県知事）に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おり、事業採択の前提条件が確認できる。また、空港アクセス道路のダブルネットワーク化による代替性確保、空港・鉄道間の円滑なモビリティ確保、安全で確実な物流の支援等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
※B/Cの上段の値は長浦～常滑を対象とした場合、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3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>一般国道247号西知多道路（長浦～日長）は、日長～常滑（事業中）と一体で整備することにより、中部国際空港～伊勢湾岸自動車道間のダブルネットワークが形成され、中部国際空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確保に寄与するものである。</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"> 中部国際空港への道路ネットワークは、知多半島道路に依存しているが、事故等による通行規制が233回/年（H23～H30）発生。 知多半島道路に通行支障が発生した場合、国道247号は、南部区間に旅行速度の低下や高い支障事故率、津波浸水想定区域等を通過するため、代替が確保されていない。 	<p>※知多都市計画区域マスタープラン</p> <ul style="list-style-type: none"> 知多半島道路など広域交通ネットワークを最大限活用しつつ、区域内の円滑な交通の確保や各拠点へのアクセス性の強化やリダンダンシーの向上に向けて、質の高い交通環境の形成・充実を図ります。 災害時の救急活動や物資輸送を支える緊急輸送道路を整備するとともに、避難所や防災活動の拠点となる公園の適正な配置を促進し、災害に強い都市構造の構築を目指します。
住民生活	<ul style="list-style-type: none"> 長浦～日長間は、事業区間の整備後も主要渋滞箇所等を経由しており、更なる交通集中の懸念が残る。 国道247号は空港への物流車両も利用しているが、生活交通と輻輳し、知多半島道路ルートと比べて時間定時制、速達性が低い。 	<p>※知多都市計画区域マスタープラン</p> <ul style="list-style-type: none"> 物流・工業機能の集積を高めるとともに、歴史・文化資源やスポーツレクリエーション資源などの地域資源を活用した対流を促進するため、中部国際空港、名古屋港、衣浦港などの交流・物流拠点と本地域を結ぶ西知多道路や名浜道路など広域幹線道路網の充実を推進します。 <p>※知多市マスタープラン</p> <ul style="list-style-type: none"> 都市間を結び、主として広域の交通を処理するとともに、空港アクセス機能等を高める層構成の高い幹線道路として西知多道路、西知多産業道路線、知多西部線を位置付け、その整備を促進します。
地域経済 地域社会	<ul style="list-style-type: none"> 西知多道路（長浦～日長）がミッシングリンクとなっており、東海JCT～常滑JCT間の所要時間短縮効果が限定的。（長浦～日長区間の整備前は約2分の短縮に対し、整備後は約8分） リニア中央新幹線開業の開業も見据え、空港・鉄道間の円滑なモビリティ確保が必要。 	<p>※知多都市計画区域マスタープラン</p> <ul style="list-style-type: none"> 空港・港湾や県内外を連携する広域交通体系を最大限活用するとともに、リニア開業による首都圏との時間短縮効果を全局的に波及させるため、県内都市間、都市内における交通基盤の整備を進め、質の高い交通環境の形成を目指します。世界との直結性を高めるため、リニア名古屋駅と中部国際空港とのアクセス性の向上や広域幹線道路の整備を促進するなど、広域交通体系による名古屋駅との連携強化を目指します。 <p>※あいちビジョン2020</p> <ul style="list-style-type: none"> 名古屋環状2号線、西知多道路など、国際物流・交流拠点へのアクセスの多重化を進める。
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がD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。</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、中部国際空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保するなど、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	
	愛知県庁	中部国際 空港	14 (14)	1.00 [D] (0.34) [C]	0.17 [B] (0.17) [B]	▲137.02 (▲12.39)	0.06 (0.05)	1.00 (0.24)	◎

事業の効率性
<p>・都市計画手続き完了（H26.4）、環境影響評価手続き完了（H26.4）</p>

※道路ネットワークの防災機能の上段の値は長浦～常滑を対象とした場合、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3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：前佛 和秀

事業の概要

事業名	一般国道43号 名神湾岸連絡線	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：兵庫県西宮市今津水波町 至：兵庫県西宮市西宮浜二丁目	延長	2.7 km		
事業概要	一般国道43号名神湾岸連絡線は、兵庫県西宮市今津水波町から兵庫県西宮市西宮浜二丁目を結ぶ延長2.7 kmの地域高規格道路である。				
事業の目的、必要性	一般国道43号名神湾岸連絡線は、名神高速道路、阪神高速3号神戸線(大阪方面)及び阪神高速5号湾岸線を連絡し阪神高速3号神戸線と国道43号に集中している交通を阪神高速5号湾岸線に分散させることにより、周辺地域の交通渋滞の解消や交通安全、沿道環境の改善を図るとともに、名神高速道路と阪神港をスムーズに連絡し、物流ネットワークの形成を図るものである。				
全体事業費	約1,050億円	計画交通量	約17,000台/日		
事業概要図					

事業評価結果

費用便益分析	B/C	1.2	総費用：832億円 (事業費：709億円 維持管理費：124億円)	総便益：994億円 (走行時間短縮便益：908億円 走行経費減少便益：78億円 交通事故減少便益：8.3億円)	基準年：令和2年	
	感度分析の結果	交通量変動	B/C=0.98 (交通量 -10%)	B/C=1.4 (交通量 +10%)		
		事業費変動	B/C=1.1 (事業費 +10%)	B/C=1.3 (事業費 -10%)		
	事業期間変動	B/C=1.1 (事業期間 +20%)	B/C=1.2 (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	◎	・阪神高速5号湾岸線に交通転換することで、阪神高速3号神戸線の渋滞を緩和し、速達性・定時性が向上。 [(仮)西宮JCT・IC⇄第二神明接続部(月見山IC)所要時間] 上り【現況】39分 → 【整備後】25分(14分短縮) 下り【現況】34分 → 【整備後】25分(9分短縮)		
		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	◎	・物流の大動脈である名神高速道路と臨海部の阪神高速5号湾岸線を直結し、大阪湾岸道路西伸部と一体的に整備することで物流ネットワークの強化に寄与。 ・新たなネットワークにより阪神高速3号神戸線等の渋滞が緩和され、速達性が向上することで神戸港の物流効率化に寄与。 [速達性向上：ポートアイランドから(仮)西宮JCT・IC間の所要時間] 【現況】26分 → 【整備後】17分(9分短縮)		
		災害	○	・津波の影響を受けない道路ネットワークの構築により災害時の緊急輸送や速やかな復旧に寄与。 ・事故、災害、緊急時などに阪神東西軸におけるリダンダンシーの確保が可能。		
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	○	・都市計画手続き完了(R3.2)、環境影響評価手続き完了(R3.2) ・兵庫県知事、西宮市長、関西高速道路ネットワーク推進協議会が名神湾岸連絡線の新規事業化を要望				

採択の理由

費用便益比が1.2と便益が費用を上回っているとともに、事業採択の前提条件が確認できる。
 また、名神湾岸連絡線の整備により、阪神高速3号神戸線の渋滞緩和、臨海部と内陸部を結ぶ道路ネットワークが確保されるほか、物資輸送経路の速達性の向上により神戸港及び京阪神の物流活動を支援し、津波の影響を受けない道路ネットワークの構築により地域の防災活動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。

関係する地方公共団体等の意見

【兵庫県知事】
 一般国道43号「名神湾岸連絡線」を予算化することについて、同意します。
 名神湾岸連絡線は、大阪湾ベイエリアと名神高速道路を結び、大阪湾岸道路西伸部と一体となり高速道路ネットワークを形成し、阪神高速3号神戸線等の渋滞緩和や沿道環境の改善、関西3空港の一体運用、阪神港等の物流拠点へのアクセス改善に資する重要な道路です。
 本道路の整備により物流の定時性や速達性が確保され、新型コロナウイルス感染症収束後の地域経済の回復や地域の活性化につながるなど、大きなストック効果が期待できます。
 さらに、激甚化・頻発化する災害に対しても、強靱で信頼性の高い道路ネットワークが構築され、災害に屈しない強靱な県土を構築し、県民の安全・安心の確保につながります。
 事業実施にあたりましては、環境保全措置の着実な実施や引き続きの地元住民に対する丁寧な対応と、有料道路事業導入による早期整備と公共負担の軽減を図っていただくよう、特段のご配慮をお願いします。
 本県としては、事業推進に必要な地元調整や関係機関協議への協力、有料道路事業導入に向けた地元調整、工事に伴う調整等、事業実施環境の整備に積極的に取り組みます。
 つきましては、名神湾岸連絡線の令和3年度の事業化とともに、大阪湾ベイエリアにおける高速道路ネットワークの早期整備に向けた事業中の大阪湾岸道路西伸部の全線での早期着工と、名神湾岸連絡線の大坂湾岸道路西伸部に遅れることのない開通について、重ねてお願いします。

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。

新規事業採択時評価結果（令和3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43号名神湾岸連絡線は、名神高速道路、阪神高速3号神戸線(大阪方面)及び阪神高速5号湾岸線を連絡し阪神高速3号神戸線と国道43号に集中している交通を阪神高速5号湾岸線に分散させることにより、周辺地域の交通渋滞の解消や交通安全、沿道環境の改善を図るとともに、名神高速道路と神戸港をスムーズに連絡し、物流ネットワークの形成を図るものである。		
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"> 南海トラフ巨大地震による津波により、臨海部にある国道43号や県道等の緊急輸送道路が浸水する恐れがある。 災害時の緊急輸送や速やかな復旧のために、広域的な道路ネットワークが必要。 	※兵庫県強靱化計画（R2.3） <ul style="list-style-type: none"> 緊急輸送道路ネットワークの整備・強化のため、県内外の広域的連携を支える基幹道路の整備を図るとともに、その他幹線道路の2車線化や代替性の高い道路網の構築等を推進する。
住民生活	<ul style="list-style-type: none"> 阪神高速3号神戸線は、西宮IC以西で慢性的な渋滞が発生。 全国の都市高速道路における渋滞損失時間が上下線でワースト1位・2位を占めており、定時性の低さが課題。 	※関西広域地方計画（H28.3） <ul style="list-style-type: none"> 日本有数の大渋滞を抱える京阪神都市圏の道路交通状況を改善するとともに、国土の強靱化による安定した国土形成の礎を築くため、ミッシングリンクを解消し、地域産業の発展にも寄与する関西広域の高速道路のネットワークを早期に構築する。
地域経済 地域社会	<ul style="list-style-type: none"> 名神高速道路西宮料金所を利用する商用車の約6割が港湾地域を発着地とする交通である。 西宮料金所を利用し港湾地域を発着地とする交通の約7割が渋滞している阪神高速3号神戸線を利用せざるを得なく、物流の速達性や定時性が課題。 国際コンテナ拠点港に指定されている阪神港の一部を担う、神戸港、尼崎西宮芦屋港があり、両港湾の取扱貨物量は年々増加傾向であるが、港湾発着の物流は名神高速道路西宮ICにアクセスするまでに混雑区間を通過している状況。 	※関西広域地方計画（H28.3） <ul style="list-style-type: none"> 交通がその機能を十全に発揮するためには、道路、鉄道、港湾、空港等がそれぞれの特性に応じて役割分担し、有機的かつ効率的な交通ネットワークを形成する総合的な交通体系を整備する必要がある。 高規格幹線道路、北陸新幹線（整備新幹線）、リニア中央新幹線等の高速交通ネットワーク、国際コンテナ戦略港湾等の早期整備・活用を通じた対流の促進を図る。
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、阪神高速3号神戸線の渋滞緩和、臨海部と内陸部を結ぶ道路ネットワークが確保されるほか、物資輸送経路の速達性の向上により神戸港及び京阪神の物流活動を支援し、津波の影響を受けない道路ネットワークの構築により地域の防災活動を支援するなど事業の必要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	
	尼崎西宮 芦屋港	伊丹市	5	0.06 (B)	0.04 (B)	▲0.78	0.00	0.03	○

事業の効率性
都市計画手続き完了（R3.2） 環境影響評価手続き完了（R3.2）

新規事業採択時評価結果（令和3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：前佛 和秀

事業の概要

事業名	一般国道191号（山陰自動車道） 益田・田万川道路	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：山口県萩市下田万 至：島根県益田市戸田町	延長	7.1km		
<p>事業概要</p> <p>一般国道191号は、山口県下関市から萩市、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・田万川道路は、一般国道191号の萩市下田万から益田市戸田町に至る延長7.1kmの自動車専用道路である。</p> <p>事業の目的、必要性</p> <p>益田・田万川道路は、災害等による通行止め時に対して信頼性の高い道路ネットワークの確保、安全性・走行性の向上、九州から浜田港等へのアクセス性向上により新たな企業の進出や既存企業の活性化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> <p>全体事業費 約370億円 計画交通量 約9,100台/日</p> <p>事業概要図</p>					

<p>関係する地方公共団体等の意見</p> <p>【島根県知事】 一般国道191号（山陰自動車道）「益田・田万川道路」事業の予算化について同意いたします。 島根県では、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おり、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。 特に当該道路は、線形不良や幅員狭小などの現道の課題を解消し、災害時等にも機能する信頼性の高い道路ネットワークの構築による国土強靱化を推進する上で重要な基盤であるだけでなく、県境を越えた経済交流や連携を図るうえでも、早期整備が不可欠です。 島根県としては、当該道路の整備効果を早期かつ確実に発現させるため、山口県や地元益田市、萩市と連携し、事業の円滑な推進に向けた環境整備に努めるとともに、用地取得や地元調整をはじめ、工事に伴い必要となる道路の検討・整備に取り組んでまいります。 さらには、山口県や沿線市町と一体となって、山陰道整備後を見越した広域的な観光や産業の振興を推進してまいります。 つきましては、一般国道191号（山陰自動車道）「益田・田万川道路」の早期整備をお願いいたします。</p> <p>【山口県知事】 「一般国道191号益田・田万川道路」を予算化することについて同意します。 当該道路は、線形不良や幅員狭小に起因した事故に伴う通行規制など、現道が抱える課題を解消するとともに、山陰道の一部区間として、地域の多様な資源を有効に活用した産業・観光の振興や、災害時等にも機能する信頼性の高い道路ネットワークの構築による国土強靱化を推進する上で、重要な基盤であり、その早期整備が不可欠です。 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、島根県や地元萩市と連携して、地元との調整や用地取得への協力など、事業の円滑な推進に向けた環境整備に努めるとともに、地域の利便性の向上などに繋がるよう、アクセス道路の整備に取り組んでまいります。 さらには、島根県や沿線市町と一体となって、山陰道整備後を見越した広域的な観光や産業の振興を推進してまいります。 国においては、山陰道全線の早期完成に向け、引き続き、事業中区間の整備促進及び未着手区間の早期事業化を図られるようお願いいたします。</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：便益が費用を上回っている。 手続き等：計画段階評価手続き完了（R3.2.24）</p>
--

事業評価結果

費用便益分析	B/C	1.3 (0.4)	<p>総費用 2,101億円</p> <p>（事業費：1,902億円 維持管理費：198億円）</p>	<p>総便益 2,787億円</p> <p>（走行時間短縮便益：2,259億円 走行経費減少便益：417億円 交通事故減少便益：111億円）</p>	<p>基準年</p> <p>令和2年</p>
	感度分析の結果	交通量変動	B/C= 1.1 (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	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	-	注目すべき影響はない。
		事故対策	◎	・当該区間では過去10年間に死亡事故が4件発生しており、交通安全の確保が必要。 ・交通の分散により、線形が厳しい箇所等で発生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	◎	・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線形の厳しい箇所が回避され、救急搬送の速達性・確実性が向上。 【救急搬送時に通過する線形の厳しい箇所】 現況：6箇所 → 整備後：0箇所 【二次救急医療機関への30分カバー圏域】 現況：9% → 整備後：13%
		地域経済	◎	・県内唯一の国際港である浜田港に立地する合板生産拠点では、使用する木材の約3割が九州地方から輸送。主な輸送経路である国道191号は線形の厳しい箇所や幅員狭小トンネルが存在し、走行性が悪く、輸送効率等に課題。 ・九州から浜田港へのアクセスが向上することで物流効率化により地域産業を支援。 【中国道小月ICから浜田港までの所要時間】 現況：約190分 → 整備後：約171分（約19分短縮）
		災害	◎	・国道191号（山口県萩市下田万～島根県益田市戸田町）は、急峻な山地を通過し土砂災害警戒区域や河川の浸水想定区域等の災害危険箇所が存在。 ・災害発生時には代替路がないため広域迂回を強いられる状況。 ・災害等による交通障害や道路寸断時の広域迂回を解消することで信頼性の高い道路ネットワークを確保。 【災害区間の迂回】 防災点検要対策箇所2箇所の回避 現況迂回ルート：約112分 → 整備後：約26分（約86分短縮）
		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、山口県知事等より早期事業化を要望	

採択の理由

<p>費用便益比が1.3と便益が費用を上回っていると同時に、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、当該区間の整備により、災害等による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。</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
 ※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3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	
災害等による通行止め時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
救助活動等	<ul style="list-style-type: none"> 当該区間は、急峻な山地を通過し土砂災害警戒区域や河川の浸水想定区域等の災害危険箇所が存在。 災害発生時には代替路がないため広域迂回が強いられる状況。
住民生活	<ul style="list-style-type: none"> 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。
地域経済 地域社会	<ul style="list-style-type: none"> 県内唯一の国際港である浜田港に立地する合板生産拠点では、使用する木材の約3割が九州地方から輸送。主な輸送経路である国道191号は線形の厳しい箇所や幅員狭小トンネルが存在し、走行性が悪く、輸送効率等に課題。
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。 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。 								
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〕〕	0.38 〔C〕 〔0.87〕 〔〔C〕〕	▲202.61 (▲4.68)	0.08 (0.07)	0.70 (0.00)

事業の効率性
<ul style="list-style-type: none"> 計画段階評価手続き完了（R3.2.24）

※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（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防災機能評価結果。

新規事業採択時評価結果（令和3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：前佛 和秀

事業の概要

事業名	一般国道191号（山陰自動車道） おおい 萩 大井・萩道路	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：山口県萩市椿 至：山口県萩市大井	延長	11.1km		
事業概要	一般国道191号は山口県下関市から萩市、島根県益田市を経由し広島県広島市に至る延長約291kmの主要幹線道路である。 大井・萩道路は一般国道191号の萩市椿～萩市大井に至る延長11.1kmの道路である。				
事業の目的、必要性	一般国道191号大井・萩道路は、災害等による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、高次救急医療機関への速達性・確実性の確保、観光振興の促進等に寄与するものである。				
全体事業費	約660億円	計画交通量	12,500～13,800台/日		
事業概要図					

関係する地方公共団体等の意見

「一般国道191号大井・萩道路」を予算化することについて同意します。

当該道路は、荒天時の通行規制や線形不良、幅員狭小に起因した事故に伴う通行規制など、現道が抱える課題を解消するとともに、山陰道の一部区間として、地域の多様な資源を有効に活用した産業・観光の振興や、災害時等にも機能する信頼性の高い道路ネットワークの構築による国土強靱化を推進する上で、重要な基盤であり、その早期整備が不可欠です。

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、地元萩市と連携して、地元との調整や用地取得への協力など、事業の円滑な推進に向けた環境整備に努めるとともに、地域の利便性の向上などに繋がるよう、アクセス道路の整備に取り組んでまいります。

さらには、島根県や沿線市町と一体となって、山陰道整備後を見越した広域的な観光や産業の振興を推進してまいります。

国においては、山陰道全線の早期完成に向け、引き続き、事業中区間の整備促進及び未着手区間の早期事業化を図られるようお願いいたします。

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

費用便益：便益が費用を上回っている。
 手続き等：計画段階評価手続き完了（H31.1.24）、都市計画決定手続き完了（R3.2.12）

事業評価結果

費用便益分析	B/C	1.3 (1.1)	総費用 2,101億円 (事業費:1,902億円 維持管理費:198億円)	総便益 2,787億円 (走行時間短縮便益:2,259億円 走行経費減少便益:417億円 交通事故減少便益:111億円)	基準年 令和2年
	感度分析の結果	交通量変動	B/C= 1.1 (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= 1.2 (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	◎	・萩市街地は信号交差点が連続しており、GW等の観光シーズンには交通集中により速度低下が発生。 ・主要渋滞箇所「萩警察署前交差点」が存在しており、交通の円滑化が必要。 ・当該区間の整備により、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。 【対象区間の通過交通（萩市役所～益田市役所）】 現況：83分 → 整備後：77分（約6分短縮）	
		事故対策	◎	・人家連担区間や交差点部などにおいて、死傷事故率が全国平均を上回る箇所が連続して存在。 ・混在していた生活交通と通過交通が分離され、安全で円滑な走行環境が形成される。	
	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	◎	・高次救急医療機関のない阿武町では、重篤患者の救急搬送を萩市内の二次救急医療機関に依存しているが、交通課題のある国道191号を通過せざるを得ない状況。 ・当該区間の整備により、現道課題箇所を回避し、高次救急医療機関への搬送30分圏域の拡大。 【救急搬送時に通過する線形の厳しい箇所】 現況：20箇所 → 整備後：0箇所 【阿武町における搬送30分圏域の割合】 現況：71% → 整備後：82%	
		地域経済	◎	・時間短縮、定時性の確保などにより、新たな企業誘致の促進と雇用の確保が期待される。 ・豊富な農水産品の出荷経路として、速達性の高い輸送道路ネットワークの形成が図られ、時間短縮、定時性確保などにより産業振興が期待される。	
		災害	◎	・国道191号（山口県萩市椿～萩市大井）は急峻な山地と海岸に挟まれ、越波区間や防災点検要対策箇所、洪水時浸水想定区域が存在し、越波や土砂災害による通行規制が発生。 ・危険箇所の回避により、災害時の交通障害や道路寸断による広域迂回を解消。 【萩市役所～阿武町役場の広域迂回（災害時）】 現況：78分 → 整備後：21分（約57分短縮）	
		環境	-	注目すべき影響はない。	
地域社会	◎	・萩市には5つの世界文化遺産などの観光地が点在。 ・山口県と島根県は、萩市、益田市及び津和野町の連携による広域周遊観光の促進に取り組んでいるが、都市間（観光地間）に速達性のある道路ネットワークが未確保であり、観光客の周遊範囲は拡大していない。 ・当該道路の整備により、周遊観光ネットワークが形成され、アクセス性が向上。 【萩市役所～益田市役所の移動時間の短縮】 現況：83分 → 整備後：77分（約6分短縮）			
事業実施環境	○	山口県知事、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、当該区間の整備により、災害等による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、交通の円滑化、産業の活性化、観光振興の促進、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3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		
災害等による通行止め時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、周辺の観光地へのアクセス性向上により、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"> 当該区間は、急峻な山地と海岸に挟まれ、越波区間や防災点検要対策箇所（11箇所）、洪水時浸水想定区域など、脆弱な区間が存在。 災害等による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。 	<ul style="list-style-type: none"> ※中国圏広域地方計画（H28.3） <ul style="list-style-type: none"> 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。 ※山口県国土強靱化地域計画（R2.3改訂） <ul style="list-style-type: none"> 災害時にも機能する信頼性の高い道路ネットワークを構築するため、地域の課題や利用者ニーズを踏まえながら、山陰道や下関北九州道路など、規格の高い道路をはじめとした幹線道路や、身近な生活道路の整備を推進する。
住民生活	<ul style="list-style-type: none"> 高次救急医療機関が存在しない阿武町では、萩市内の病院への搬送が年間122件あり、搬送時間の速達性及び確実性の向上が必要。 	<ul style="list-style-type: none"> ※中国圏広域地方計画（H28.3） <ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 萩市は世界遺産など主要な観光地を有するが、アクセス性が悪いことから萩・石見空港利用による来訪者が少ない。 山口県と島根県は、萩市及び、益田市、津和野町の連携による広域周遊観光の促進に取り組んでいるが、都市間（観光地間）に速達性のある道路ネットワークが整備されていないため、観光客の周遊範囲は拡大していない状況。 	<ul style="list-style-type: none"> ※中国圏広域地方計画（H28.3） <ul style="list-style-type: none"> 山陰道や小郡萩道路といった高規格幹線道路等の道路ネットワーク、旅客船・フェリー等の航路等、広域観光を支える交通ネットワークの活用・強化を図る。 LCC32やチャーター便誘致を含めた国際航空路線の拡充・充実を図るとともに、空港の機能強化に向け、必要な整備・充実を推進する。港湾や空港と圏域内外の各地域を連絡する幹線道路の整備を推進する。
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はCランクのままであるものの、脆弱度、累積脆弱度の値は改善される。 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、経済活動の活性化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	
	萩・石見 空港	萩土木建築 事務所	23 (4)	0.92 (C) 〔0.93〕 (C)	0.38 (C) 〔0.93〕 (C)	▲202.61 (▲13.54)	0.08 (0.06)	0.70 (0.00)	○

事業の効率性									
<ul style="list-style-type: none"> 計画段階評価手続き完了（H31.1.24）、都市計画決定手続き完了（R3.2.12） 									

※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（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防災機能評価結果。

新規事業採択時評価結果（令和3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：前佛 和秀

事業の概要

事業名	一般国道57号 (熊本天草幹線道路) 宇土三角道路	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	熊本県宇土市上綱田町～熊本県宇城市三角町	延長	13.5km		
事業概要	熊本天草幹線道路は、熊本県熊本市を起点として、宇土市、宇城市、上天草市、天草市に至る計画延長約70kmの地域高規格道路である。当該道路は、熊本県宇土市上綱田町～宇城市三角町に至る延長約13.5kmの道路である。				
事業の目的、必要性	本道路は、現道上の課題箇所の回避、災害時の代替路となる道路ネットワークの形成や、天草・宇城地域の農水産品の品質確保、物流効率化による地域経済活動を支援、交通混雑の解消により、天草・宇城地域への地域観光を支援するものである。				
全体事業費	約750億円	計画交通量	約8,700～13,700台/日		
事業概要図					

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（熊本天草幹線道路）宇土三角道路」事業の予算化について同意いたします。
熊本天草幹線道路は、熊本市と天草市を結ぶ延長約70kmの路線であり、特に宇土三角間においては、集中豪雨による土砂災害や道路冠水が発生するなど、代替路がないため回避が困難な状況にあります。また、天草・宇土半島地域は世界遺産の三角西港や崎津集落など魅力ある観光資源に恵まれ、多くの観光客が訪れていますが、特に観光シーズンにおいては著しい渋滞が発生しています。これらの課題に対応し、代替路の確保や定時性・速達性向上を実現するためには、宇土三角道路の整備が急務であります。県としましても、事業が円滑に推進されるよう、埋蔵文化財調査の体制確保やICアクセス道路の整備及び国道266号へ接続する交差点の改良、三角大矢野道路との接続等について最大限協力いたしますとともに、沿線自治体と一体となり、用地取得やトンネル工事等により発生する建設発生土の処分に関する調整等についても積極的に取り組んで参ります。なお、幹線交通と域内交通及び生活交通などの利用形態を考慮し、並行する現道区間等の今後の管理のあり方については、貴省と議論を重ねていきたいと考えております。つきましては、「一般国道57号（熊本天草幹線道路）宇土三角道路」の令和3年度新規事業としての予算化に特段の配慮をお願いします。

学識経験者等の第三者委員会の意見

・新規事業化については妥当である。

事業採択の前提条件

・費用対便益：便益が費用を上回っている。
・手続きの完了：計画段階評価手続き完了（R3.2）

事業評価結果

費用便益分析	B/C	1.5 (1.1)	総費用	1,205億円 (事業費：1,122億円 維持管理費：83億円)	総便益	1,750億円 (走行時間短縮便益：1,440億円 走行経費減少便益：224億円 交通事故減少便益：86億円)	基準年	令和2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=1.4 (事業期間変動 +20%)		B/C=1.7 (事業期間変動 -20%)			
事業の影響	自動車や歩行者への影響	評価項目	評価	根拠				
		渋滞対策	-	・注目すべき影響はない。				
		事故対策	-	・注目すべき影響はない。				
	歩行空間	-	・注目すべき影響はない。					
	社会全体への影響	住民生活	-	・注目すべき影響はない。				
		地域経済	◎	・物流路線の走行性向上による農水産品の品質確保など、物流効率化により地域経済活動を支援 [平面線形不良箇所 (R≤150m) の回避] 【現況】38箇所 → 【整備後】0箇所 ・熊本市と観光地とのアクセス性・定時性が向上し、地域観光の発展を支援 [熊本市市街地～三角西港の移動時間] 【現況】86分 → 【整備後】67分 (往復38分短縮)				
		災害	◎	・災害時の代替路機能、救援・物資輸送機能が確保され、地域の孤立解消や安心・安全を確保 [宇城・天草地域の孤立の解消] 【現況】約4.9万世帯 → 【整備後】0世帯				
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		○	・熊本県知事より宇土～三角間の早期事業化を要望					

採択の理由

費用便益比が1.5 (1.1) 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。
熊本天草幹線道路 (宇土三角道路) の開通により、現道上の課題箇所の回避、災害時の代替路となる道路ネットワークの形成や、天草・宇城地域の農水産品の品質確保、物流効率化による地域経済活動を支援、交通混雑の解消により、天草・宇城地域への地域観光を支援するなど、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の上段の値は熊本～天草を対象とした場合、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3年度新規事業箇所）

事業評価結果（防災機能）

事業の必要性	
<p>本道路は、現道上の課題箇所の回避、災害時の代替路となる道路ネットワークの形成や、天草・宇城地域の農水産品の品質確保、物流効率化による地域経済活動を支援、交通混雑の解消により、天草・宇城地域への地域観光を支援するものである。</p>	
評価項目	地域の課題
防災	<ul style="list-style-type: none"> 近年頻発している豪雨により、国道57号、266号では、土砂災害や路面冠水による災害が発生。 両路線の同時全面通行止めで天草地域への道路が寸断し孤立（過去15年で3回）が発生。
産業	<ul style="list-style-type: none"> 宇城・天草地域で生産される宿根かすみ草（全国第1位）、洋ラン（全国第2位）は、熊本県が全国有数の出荷量を誇る。また、天草地域は、このしろ（漁獲量：全国第2位）は東京市場での取扱い量が全国第1位など、農水産物は全国各地へ輸送。 一方、国道57号等は道路線形が悪く、揺れにより花びらが落下し価値が低下するなど、地域特産品の物流を阻害。
観光	<ul style="list-style-type: none"> 宇城・天草地域は、自然や歴史・文化、温泉、海の幸など、魅力ある観光資源が豊富にあるが、熊本市から天草地域への移動には2時間以上を要するなど地理的に不利な状況。 さらに、国道57号は、観光シーズンの交通渋滞により、移動に通常の約3倍を要しており、時間が読めず、観光ツアーの計画が立てられないなど、観光地への定時性確保が課題。
その他	

事業の有効性								
<p>当該事業の実施により、脆弱度の評価がDランク→C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。</p> <p>また、本事業において、現道上の課題箇所の回避、災害時の代替路となる道路ネットワークの形成や、天草・宇城地域の農水産品の品質確保、物流効率化による地域経済活動を支援、交通混雑の解消により、天草・宇城地域への地域観光を支援するなど、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	
	熊本県庁 三角港	8 〔6〕	1.00 (D) 〔1.00〕 (D)	0.38 (C) 〔0.67〕 (C)	▲229.7 〔▲46.6〕	0.26 〔0.14〕	0.63 〔0.33〕	◎

事業の効率性
<p>手続きの完了：計画段階評価手続き完了（R3.2）</p>

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

新規事業採択時評価結果（令和3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：前佛 和秀

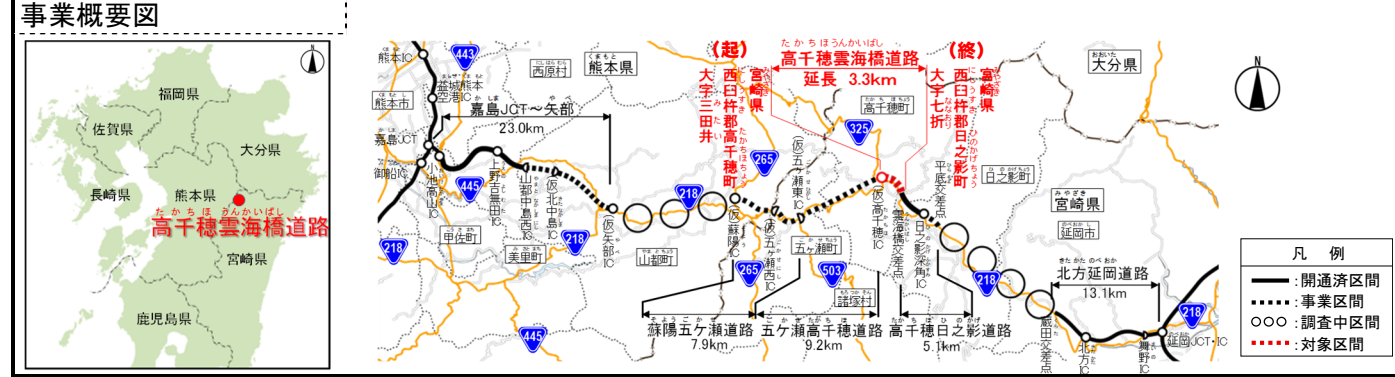
事業の概要

事業名	一般国道218号 (九州横断自動車道延岡線)高千穂雲海橋道路	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	宮崎県西臼杵郡高千穂町大字三田井 ～宮崎県西臼杵郡日之影町大字七折	延長	3.3km		

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て、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。当該道路は、宮崎県西臼杵郡高千穂町～宮崎県西臼杵郡日之影町に至る延長約3.3kmの道路である。

事業の目的、必要性
本道路は、現道の課題箇所や事故多発箇所を回避し、災害時の支援道路として信頼性の高い高速ネットワークを形成するとともに、五ヶ瀬町から第3次救急医療施設までの速達性が向上し、救急医療活動を支援する。また、現道の老朽橋による通行止めリスクを回避し、地域産業を支える木材の安定的な輸送のための代替路を確保するものである。

全体事業費 約160億円 計画交通量 約11,000台/日



関係する地方公共団体等の意見

【宮崎県知事】
一般国道218号は、熊本県熊本市を起点とし、宮崎県高千穂町を経由し、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、当路線の高千穂町付近には、特に平面・縦断線形不良箇所が連続して存在し、また、事故による通行止めなどにより、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、一般国道218号蘇陽五ヶ瀬道路に引き続き、当該区間においても、高速自動車国道に並行する一般国道の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、高千穂IC（仮称）取り付け部に近接する、国道325号と町道猿渡線が接続する交差点の交通安全対策、高千穂IC（仮称）の接続道路である国道325号の平面線形不良箇所（高森側）の視距改良、国道325号と国道218号の交差点である総合公園前交差点のICアクセス強化や町内周遊性向上のための交通対策、周辺自治体と連携した建設残土等の土捨て場（仮置き場）の調整・確保、用地買収における国・県・町で連携した取り組み、埋蔵文化財の調査体制の確保、地籍調査の推進等について地元調整を行って参ります。
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が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（H30.2）

事業評価結果

費用対便益分析	B/C	1.7 (1.2)	総費用 891億円 (事業費: 792億円 維持管理費: 99億円)	総便益 1,526億円 (走行時間短縮便益: 1,297億円 走行経費減少便益: 144億円 交通事故減少便益: 85億円)	基準年 令和2年
	感度分析の結果	交通量変動	B/C=1.5 (交通量 -10%)	B/C=1.9 (交通量 +10%)	
		事業費変動	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	-
事故対策		◎	・現道の線形が厳しい箇所の回避による事故率低減など、災害時等の救急支援活動等における信頼性の高い高速道路ネットワークを形成。 〔現道課題箇所の回避〕 平面線形が厳しい箇所：【現況】4箇所 → 【整備後】0箇所 縦断線形が厳しい箇所：【現況】2箇所 → 【整備後】0箇所 〔交通事故の削減〕 死傷事故率：【現況】273.2件/億台 [※] → 【整備後】38.1件/億台 [※]
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	◎	・五ヶ瀬町から県立延岡病院までが60分圏域内（約58分）となり救急搬送の速達性が向上。 〔搬送時間の短縮〕 五ヶ瀬町役場⇄県立延岡病院：【現況】73分 → 【整備後】58分(15分短縮)
	地域経済	◎	・大規模災害による被災時等の国道218号雲海橋のリダンダンシーを確保。 〔代替路の確保〕 細島港までの迂回距離：【迂回時】L=202km(234分) → 【整備後】L=62km(62分)
	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		○	・宮崎県知事より、高千穂～雲海橋交差点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。
高千穂雲海橋道路の開通により、現道の課題箇所や事故多発箇所を回避し、災害時の支援道路として信頼性の高い高速ネットワークを形成するとともに、五ヶ瀬町から第3次救急医療施設までの速達性が向上し、救急医療活動を支援する。また、現道の老朽橋による通行止めリスクを回避し、地域産業を支える木材の安定的な輸送のための代替路を確保するなど、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

新規事業採択時評価結果（令和3年度新規事業箇所）

事業評価結果（防災機能）

事業の必要性	
<p>本道路は、現道の課題箇所や事故多発箇所を回避し、災害時の支援道路として信頼性の高い高速ネットワークを形成するとともに、五ヶ瀬町から第3次救急医療施設までの速達性が向上し、救急医療活動を支援する。また、現道の老朽橋による通行止めリスクを回避し、地域産業を支える木材の安定的な輸送のための代替路を確保するものである。</p>	
評価項目	地域の課題
防災	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・当該区間は、平面・縦断線形が厳しい箇所が連続するなど走行性が低い上に、死傷事故率が高く（273.2件/億台[※]）、事故による通行止めなど信頼性が低い状況。
医療	<ul style="list-style-type: none"> ・五ヶ瀬町から延岡市にある第3次救急医療施設への救急搬送は、高速ネットワークのミッシングリンクにより60分圏外（約73分）となっている。 ・中山間地域で高次医療サービスが低く、高次医療施設への速達性、アクセス性が課題。
産業	<ul style="list-style-type: none"> ・宮崎県は全国4位、当該地域は県内3位の木材生産地であり、細島港等から全国へ出荷。木材運搬用大型車等の通行により、既設橋梁などへの負荷が著しい状況。 ・雲海橋は建設後50年におよぶことから、大規模災害時には通行止めリスクが高く、代替路もないことから広域迂回が発生するなど、物流ネットワークが課題。
その他	

事業の有効性	
<p>・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。</p> <p>・また、本事業において、現道の課題箇所や事故多発箇所を回避し、災害時の支援道路として信頼性の高い高速ネットワークを形成するとともに、五ヶ瀬町から第3次救急医療施設までの速達性が向上し、救急医療活動を支援する。また、現道の老朽橋による通行止めリスクを回避し、地域産業を支える木材の安定的な輸送のための代替路を確保するなど、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	
	熊本空港	延岡市	25 [18]	0.55 (C) [0.29] (B)	0.21 (B) [0.28] (B)	▲322.7 [▲58.7]	0.21 [0.01]	0.45 [0.01]	◎

事業の効率性	
<p>・手続きの完了：計画段階評価手続き完了（H30.2）</p>	

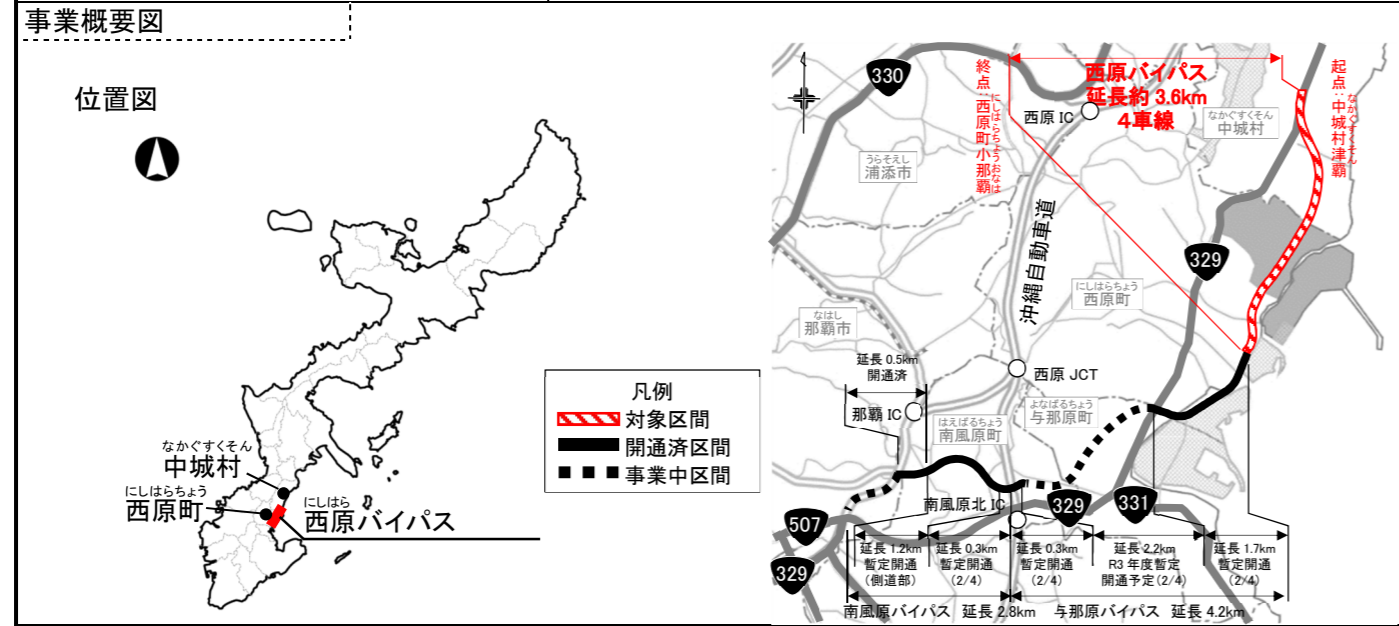
※道路ネットワークの防災機能の上段の値は嘉島JCT～延岡JCT・ICを対象とした場合、
下段（ ）書きの値は事業化区間を対象とした場合の防災機能評価結果

新規事業採択時評価結果（令和3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：前佛 和秀

事業の概要

事業名	一般国道329号 西原バイパス	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：沖縄県中城村津覇 至：沖縄県西原町小那覇	延長	約3.6km		
事業概要	一般国道329号は、沖縄本島東海岸部を南北方向に連絡する幹線道路である。 西原バイパスは一般国道329号の並行区間である、中城村津覇から西原町小那覇に至る延長3.6kmのバイパスである。				
事業の目的、必要性	当該区間の整備により交通容量を確保し、当地域における交通渋滞の緩和、冠水時の代替路、産業振興の支援を目的とする。				
全体事業費	約140億円	計画交通量	約37,200台/日		



関係する地方公共団体等の意見
【沖縄県知事】
新規事業採択時評価に係る一般国道329号西原バイパスの予算化について、直轄事業負担金の負担者として同意いたします。つきましては、令和3年度において、本バイパスの新規事業化を行い、早期完成供用が図られますよう、特段のご配慮を賜りますようお願い申し上げます。
本県としては国道と連携した県道浦添西原線の整備推進及び新広域道路交通計画への宜野湾横断道路の位置づけによる東西ネットワーク形成を図るとともに、防災・減災事業として小波津川改修整備推進も行ってまいります。さらに、MICE 施設共用時に伴う交通対策の検討を行うとともに西原町、中城村と連携し、事業の円滑な推進に向けて用地取得、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（R3年2月）

事業評価結果

費用対便益	B/C	5.8	総費用	117億円 （事業費：98億円 維持管理費：19億円）	総便益	681億円 （走行時間短縮便益：586億円 走行費用減少便益：72億円 交通事故減少便益：24億円）	基準年	令和2年	
	感度分析の結果	交通量変動	B/C=4.7	（交通量 +10%）	B/C=6.8	（交通量 +10%）			
		事業費変動	B/C=5.4	（事業費 +10%）	B/C=6.4	（事業費 -10%）			
	事業期間変動	B/C=5.4	（事業期間 +20%）	B/C=6.3	（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	◎	国道329号の和宇慶地区周辺と小那覇交差点周辺の交通混雑が緩和。 【国道329号和宇慶地区周辺の混雑度の改善】 現況 1.45 ⇒ 整備後 0.51 【国道329号小那覇交差点周辺の混雑度の改善】 現況 1.34 ⇒ 整備後 0.84					
		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	-	代替路の確保により、救急搬送の速達性が向上。					
		地域経済	◎	重要港湾の中城湾港や那覇市までの速達性が向上し、地域産業を支援。 【中城港湾～小那覇工業団地の所要時間の変化】 整備前 40分 ⇒ 整備後 32分（約8分短縮） 【那覇市～小那覇工業団地の所要時間の変化】 整備前 54分 ⇒ 整備後 28分（約26分短縮）					
		災害	◎	冠水箇所を回避するとともに、現道の代替路として道路ネットワークを強化。 【冠水想定箇所通過数の変化】 整備前 1箇所 ⇒ 整備後 0箇所（1箇所減少）					
		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（R3年2月）						

採択の理由

費用便益比が5.8と、便益が費用を上回っているとともに、都市計画手続きが完了し、事業採択の前提条件が確認できる。
また、西原町、中城村における交通渋滞の緩和や地域経済を支援するなど、事業効果が高いと判断できる。
以上より、本事業の新規事業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。