

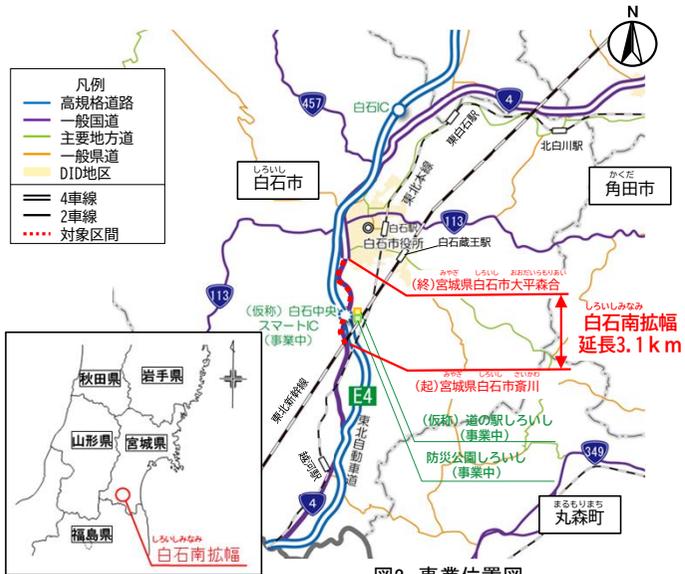
# 令和8年度 新規事業化候補箇所説明資料

## 【一般国道(拡幅・バイパス)】

- ① 一般国道4号 白石南拡幅
- ② 一般国道4号 古川高清水拡幅
- ③ 一般国道21号 宮浦拡幅
- ④ 一般国道8号 彦根東近江バイパス (I期)
- ⑤ 一般国道2号 福山道路 (笠岡西～長和)
- ⑥ 一般国道55号 牟岐海部道路

# 一般国道4号 白石南拡幅に係る新規事業採択時評価

## 1. 事業概要



- 起終点: 宮城県白石市斎川～宮城県白石市大平森合
- 延長等: 3.1km
- 第3種第2級、4車線、設計速度60km/h)
- 全体事業費: 約110億円 ・計画交通量: 約18,300台/日

乗用車	小型貨物	普通貨物
約9,400台/日	約2,600台/日	約6,300台/日

### ①路線概要

国道4号は東京都中央区を起点に、青森県青森市に至る延長約839キロの主要幹線道路。このうち白石南拡幅は、宮城県白石市斎川から宮城県白石市大平森合に至る延長3.1キロの拡幅事業

### ②事業目的

- 当該区間の拡幅により、交通安全の確保や歩行環境を確保、東北自動車道の代替道路としての機能向上
- 幹線道路の強化による物流・地域産業の支援及び安定した救急搬送ルートの確保による救急医療の支援

### ③事業実施に向けた検討状況

- 当該区間は上位計画として第二次白石市都市計画マスタープラン(R4.12月)、東北地方新広域道路交通計画(R3.7月)に位置づけ
- 地域課題等をふまえ、計画段階評価(R5.2月～R7.2月)において以下の政策目標を設定し、ルート構造を検討

- 代替道路としての機能向上
- 交通安全の確保
- 安全・安心な歩行環境の確保
- 物流・地域産業を支える幹線道路の強化
- 安定した救急搬送ルートの確保

## 2. 評価結果

### 費用便益分析

■費用便益分析結果(貨幣換算可能な効果のみを金銭化し、費用と比較したもの)

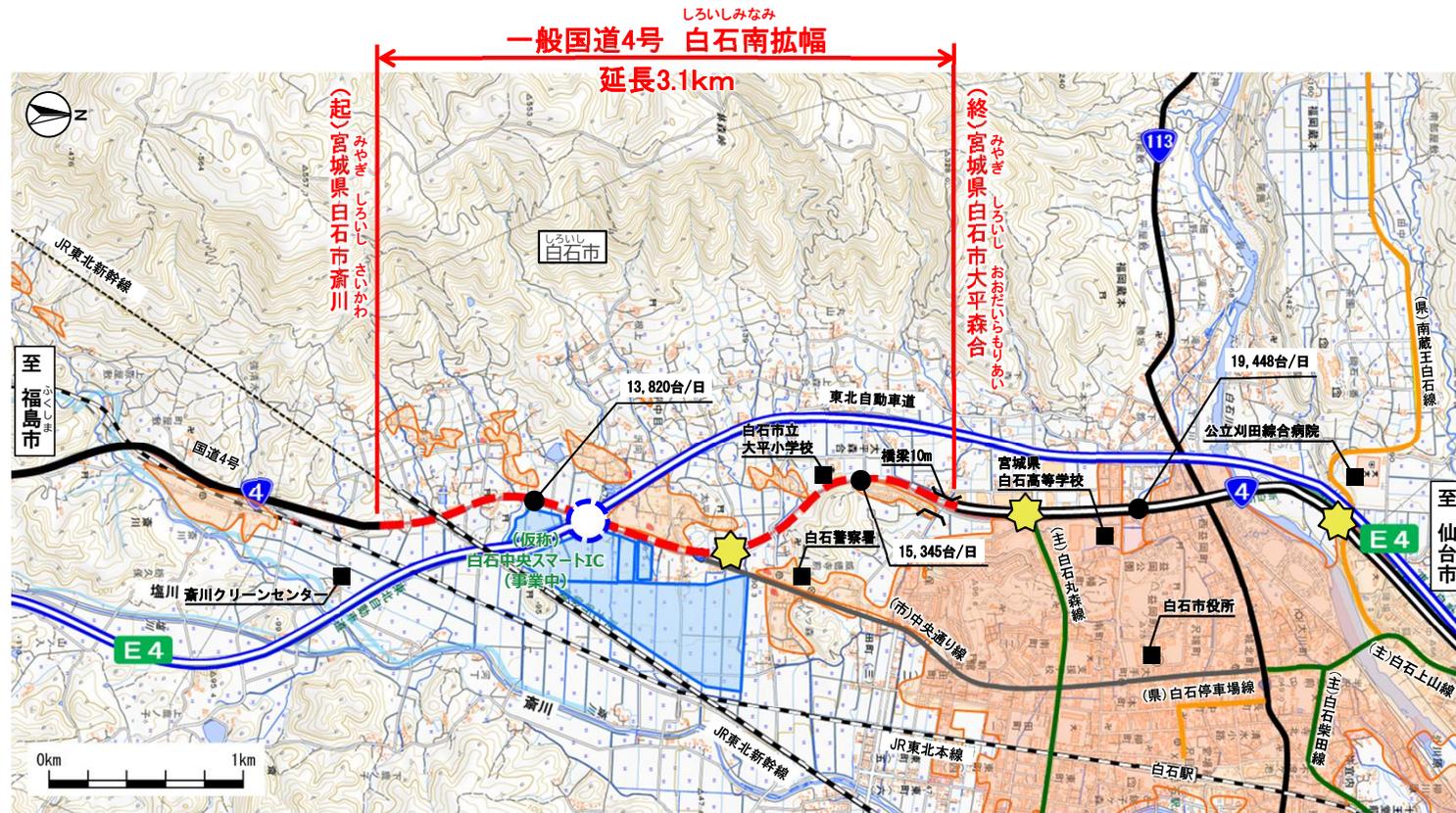
	B/C	(参考)※4	EIRR※1	総費用	総便益
	1.3	1.4	5.7%	76億円※2	99億円※2
	[2%]※3	1.9			走行時間信頼性向上便益: 6.7億円 CO2排出削減便益: 0.07億円
	[1%]※3	2.3	2.5		

※1: EIRR-経済的内部収益率  
 ※2: 基準年(令和7年)における現在価値を記載(現在価値算出のための社会的割引率: 4%)  
 ※3: 比較のために参考とすべき値として設定した社会的割引率  
 ※4: 参考として多様な便益を算出

### 事業の影響

評価項目	評価	内容
自動車や歩行者への影響	○	<b>渋滞対策</b> 交通容量の確保による混雑緩和 ○混雑度の改善【現況】1.25→【整備後】0.59(約5割減少) ※【現況】令和3年度全国道路・街路交通情勢調査、【整備後】将来交通量推計結果(R22)を基に算定  <b>交通安全性向上</b> 【課題】対象区間は沿道出入り箇所が連続しており、単路部での追突事故が発生しやすい状況(写真1、図3、図4) 【効果】中央分離帯の設置により、沿道出入りに起因する事故が抑制され、走行時の安全性を確保 ○死傷事故率 【現況】47件/億台キロ → 【整備後】12件/億台キロ(約7割削減) ※【現況】イタルデータ(H30～R3)、【整備後】将来交通量推計結果(R22)を基に算定  図3 対象区間の追突事故類型別発生割合 図4 対象区間単路部の死傷事故率(H30～R3) 写真1 対象区間の沿道出入り箇所
社会全体への影響	◎	<b>救急搬送における安定性と速達性の向上を支援</b> 【課題】大型車混入率が県内国道4号2車線区間平均の2倍と大型車が多く、救急車が搬送しづらい状況(写真2、図5、図6) 【効果】4車線化により救急車両が走行できる車線が確保されるため、救急搬送における安定性と速達性が向上 ○白石市斎川からみやぎ県南中核病院までの所要時間 通常時 【現況】27分 → 【整備後】26分(1分短縮) 東北自動車道通行止め時 【現況】36分 → 【整備後】30分(6分短縮) ※通常時【現況】ETC2.0プローブデータ(R4.9～11.11時台)、【整備後】将来交通量推計結果(R22)を基に算定 ※東北自動車道通行止め時【現況】ETC2.0プローブデータ(R4.6.7.8時台)、【整備後】将来交通量推計結果(R22)を基に算定  写真2 救急車走行状況 図5 対象区間の大型車混入率 図6 対象区間を通行する救急搬送の状況
地域経済	◎	<b>物流・地域産業を支える幹線道路の強化</b> 【課題】東北自動車道通行止め時等の対象区間の混雑により、製品等の入出荷や工場稼働等に支障が生じており、安定した物流環境の確保が課題。また、スマートIC等の周辺開発に伴い、対象区間の利用増加も想定(図7) 【効果】幹線道路の混雑が緩和し、安定した物流ルートが確保され、物流・地域産業を支援 ○電子機器製造メーカーから物流拠点までの所要時間 通常時 【現況】12分 → 【整備後】11分(1分短縮) 東北自動車道通行止め時 【現況】120分 → 【整備後】14分(6分短縮) ※通常時【現況】ETC2.0プローブデータ(R4.9～11.11時台)、【整備後】将来交通量推計結果(R22)を基に算定 ※東北自動車道通行止め時【現況】ETC2.0プローブデータ(R4.6.7.8時台)、【整備後】将来交通量推計結果(R22)を基に算定  図7 電子機器に関する原材料や製品の輸送ルートの例
災害	◎	<b>代替道路としての機能向上</b> 【課題】東北自動車道(国見IC～白石IC間)の通行止め時は、国道4号に交通が集中し、20km/h未満となる速度低下が発生(図8) 【効果】交通容量を確保し、東北自動車道通行止め時における代替道路としての機能を向上 ○国道4号現道の旅行速度 東北自動車道通行止め時 【現況】21km/h → 【整備後】150km/h(29km/h向上) ※【現況】ETC2.0プローブデータ(R4.6.7.8時台)、【整備後】将来交通量推計結果(R22)を基に算定 図8 東北道通行止め時の旅行速度 出典: 地理院図を加工して作成、ETC2.0プローブデータ(通行止め時: R4.6.7.8時台) ※累積以上
環境	○	環境の改善(CO <sub>2</sub> 排出削減量480.7t-CO <sub>2</sub> /年 [CO <sub>2</sub> 排出削減便益: 0.07億円])
地域社会	○	当該事業区間である白石市と周辺市町村との連携を深め、生活・産業を支援

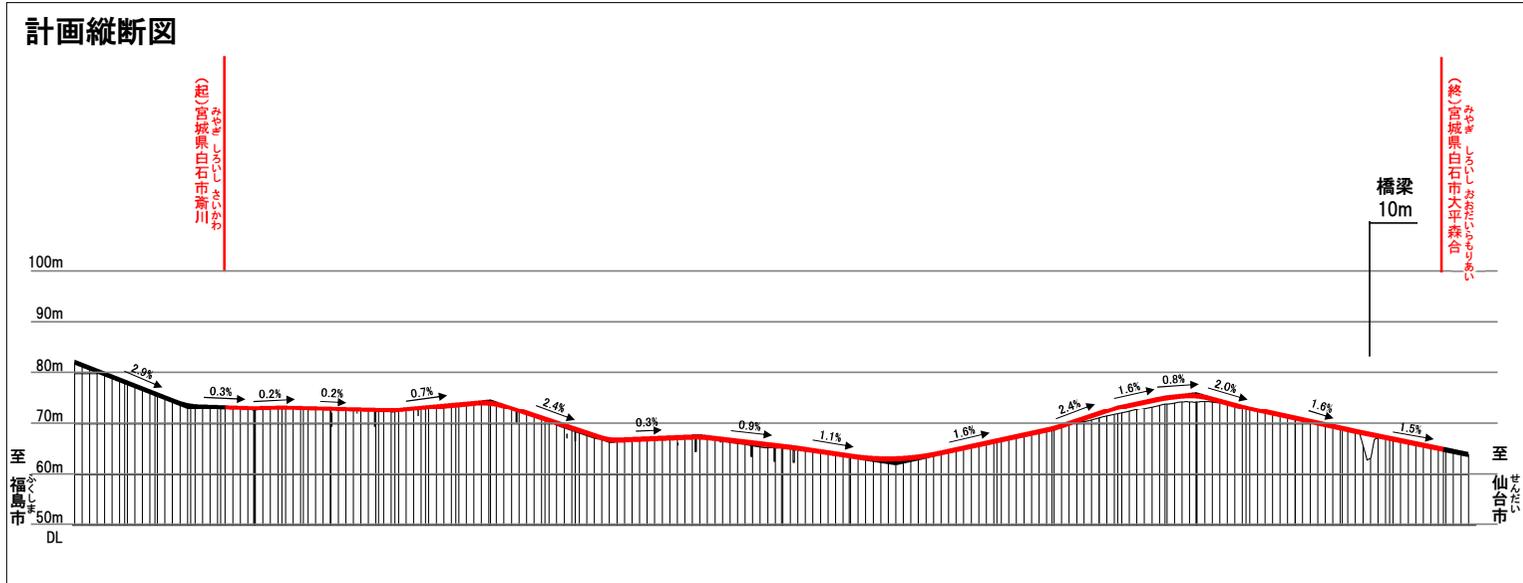
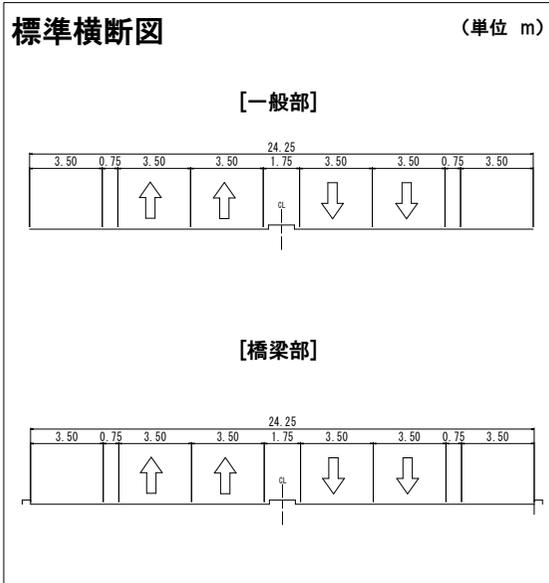
# 一般国道4号 白石南拡幅に係る新規事業採択時評価



凡 例	
--- (Red dashed line)	対象区間
--- (Blue dashed line)	高速道路
--- (Black solid line)	一般国道(4車線)
--- (Black solid line)	一般国道(2車線)
--- (Green solid line)	主要地方道
--- (Orange solid line)	一般県道
--- (Grey solid line)	その他道路
--- (Black dashed line)	橋梁構造
--- (Orange oval)	集落・市街地
■ (Black square)	主要施設
★ (Yellow star)	事故危険区間
□ (Blue square)	(仮称)白石中央スマートIC周辺整備エリア
● (Black dot)	交通量 (R3全国道路・街路交通情勢調査)

全体延長	: 3.1km
土工延長	: 3.09km (99%)
橋梁延長	: 0.01km (1%)

出典：地理院地図を加工して作成



# 一般国道4号 古川高清水拡幅に係る新規事業採択時評価

ふるかわたかしみず

## 1. 事業概要



図1 広域図

図2 事業位置図

- ・起終点：宮城県大崎市古川荒谷～宮城県栗原市高清水豊田
- ・延長等：5.2km
- ・(第3種第1級、4車線、設計速度80km/h)
- ・全体事業費：約200億円 ・計画交通量：約25,200台/日

乗用車	小型貨物	普通貨物
約16,200台/日	約4,100台/日	約4,900台/日

### ①路線概要

・国道4号は東京都中央区を起点に、青森県青森市に至る延長約839キロの主要幹線道路。このうち古川高清水拡幅は、宮城県大崎市古川荒谷から宮城県栗原市高清水豊田に至る延長5.2キロの拡幅事業

### ②事業目的

- ・当該区間の拡幅により、交通安全の確保や歩行環境を確保、東北自動車道の代替道路としての機能向上
- ・幹線道路の強化による物流・地域産業の支援及び安定した救急搬送ルートの確保による救急医療の支援

### ③事業実施に向けた検討状況

- ・当該区間は上位計画として大崎市都市計画マスタープラン(中間見直し)(R4.3月)、東北地方新広域道路交通計画(R3.7月)に位置づけ
- ・地域課題等をふまえ、計画段階評価(R5.2月～R7.2月)において以下の政策目標を設定し、ルート構造を検討

- ①代替道路としての機能向上
- ②交通安全の確保
- ③安全・安心な歩行環境の確保
- ④物流・地域産業を支える幹線道路の強化
- ⑤安定した救急搬送ルートの確保

## 2. 評価結果

### 費用便益分析

■費用便益分析結果(貨幣換算可能な効果のみを金銭化し、費用と比較したもの)

	B/C	(参考)※4	EIRR※1	総費用	総便益
	1.6	1.6		125億円※2	199億円※2
[2%]※3	2.4	2.5	6.5%		
[1%]※3	3.1	3.1			

※1: EIRR: 経済的內部収益率  
 ※2: 基準年(令和7年)における現在価値を記載(現在価値算出のための社会的割引率: 4%)  
 ※3: 比較のために参考とすべき値として設定した社会的割引率  
 ※4: 参考として多様な便益を算出

### 事業の影響

評価項目	評価	内容
自動車が歩行者への影響	○	<p><b>渋滞対策</b></p> <p>○交通容量の確保による混雑緩和 ○混雑度の改善【現況】1.49→【整備後】0.78(約5割減少)</p> <p>※【現況】令和3年度全国道路・街路交通情勢調査、【整備後】将来交通量推計結果(R22)を基に算定</p> <p><b>事故対策(政策目標②)</b></p> <p>○交通安全の向上</p> <p>【課題】交通混雑時の前方不注意等を要因とした追突事故が全体の約7割と、追突事故が多く発生(図3、図4)</p> <p>【効果】交通混雑の緩和により、混雑に起因する追突事故等の発生を抑制</p> <p>○死傷事故率</p> <p>【現況】82件/億台キロ → 【整備後】57件/億台キロ(約3割削減)</p> <p>※【現況】イタルデータ(H30～R3)、【整備後】将来交通量推計結果(R22)を基に算定</p> <p><b>歩行空間(政策目標③)</b></p> <p>○通学路で歩道未整備区間に歩道が整備され、歩行者の安全性が向上</p>
社会全体への影響	◎	<p><b>救急搬送における安定した走行と速達性の向上を支援</b></p> <p>【課題】対象区間は県内国道4号の2車線区間において最も交通量が多く、救急車が搬送しづらい状況(写真1、図5)</p> <p>【効果】4車線化により救急車両が走行できる車線が確保されるため、救急搬送における安定した走行と速達性が向上</p> <p>○栗原市高清水豊田から大崎市民病院までの所要時間</p> <p>通常時 【現況】19分 → 【整備後】17分(2分短縮)</p> <p>東北自動車道通行止め時 【現況】34分 → 【整備後】20分(14分短縮)</p> <p>※通常時【現況】ETC2.0プローブデータ(R4.9～11.7時台)、【整備後】将来交通量推計結果(R22)を基に算定</p> <p>※東北自動車道通行止め時【現況】ETC2.0プローブデータ(R3.1.29.20時台)、【整備後】将来交通量推計結果(R22)を基に算定</p>
地域経済	◎	<p><b>物流・地域産業を支える幹線道路の強化</b></p> <p>【課題】東北自動車道通行止め時等の対象区間の混雑により、農産物や製造品の配送遅延や農産物の商品価値の低下リスクが発生する等、安定した物流環境の確保が課題(図6)</p> <p>【効果】幹線道路の混雑が緩和し、安定した物流ルートが確保され、物流・地域産業を支援</p> <p>○自動車部品製造工場から物流倉庫までの所要時間</p> <p>通常時 【現況】13分 → 【整備後】11分(2分短縮)</p> <p>東北自動車道通行止め時 【現況】35分 → 【整備後】21分(14分短縮)</p> <p>※通常時【現況】ETC2.0プローブデータ(R4.9～11.7時台)、【整備後】将来交通量推計結果(R22)を基に算定</p> <p>※東北自動車道通行止め時【現況】ETC2.0プローブデータ(R3.1.29.20時台)、【整備後】将来交通量推計結果(R22)を基に算定</p>
災害	◎	<p><b>代替道路としての機能向上</b></p> <p>【課題】東北自動車道(古川IC～築館IC間)の通行止め時は国道4号に交通が集中し、20km/h未満の速度低下が発生(図7)</p> <p>【効果】交通容量を確保し、東北自動車道通行止め時における代替道路としての機能を向上</p> <p>○国道4号現道の旅行速度</p> <p>東北自動車道通行止め時 【現況】16km/h → 【整備後】49km/h(33km/h向上)</p> <p>※【現況】ETC2.0プローブデータ(R3.1.29.20時台)、【整備後】将来交通量推計結果(R22)を基に算定</p>
環境	○	<p>○環境の改善(CO<sub>2</sub>排出削減量1,814.7t-CO<sub>2</sub>/年【CO<sub>2</sub>排出削減便益: 0.60億円】)</p>
地域社会	○	<p>○当該事業区間である大崎市及び栗原市、周辺市町村との連携を深め、生活・産業を支援</p>



図3 対象区間の死傷事故類型別発生割合(H30～R3) 出典:イタルデータ(H30～R3)



図5 対象区間を通行する救急搬送の状況



図6 自動車部品製造工場輸送状況例 出典:自動車部品製造企業ヒアリング結果(R5.6)、企業HP

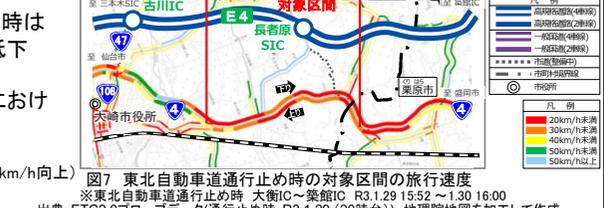
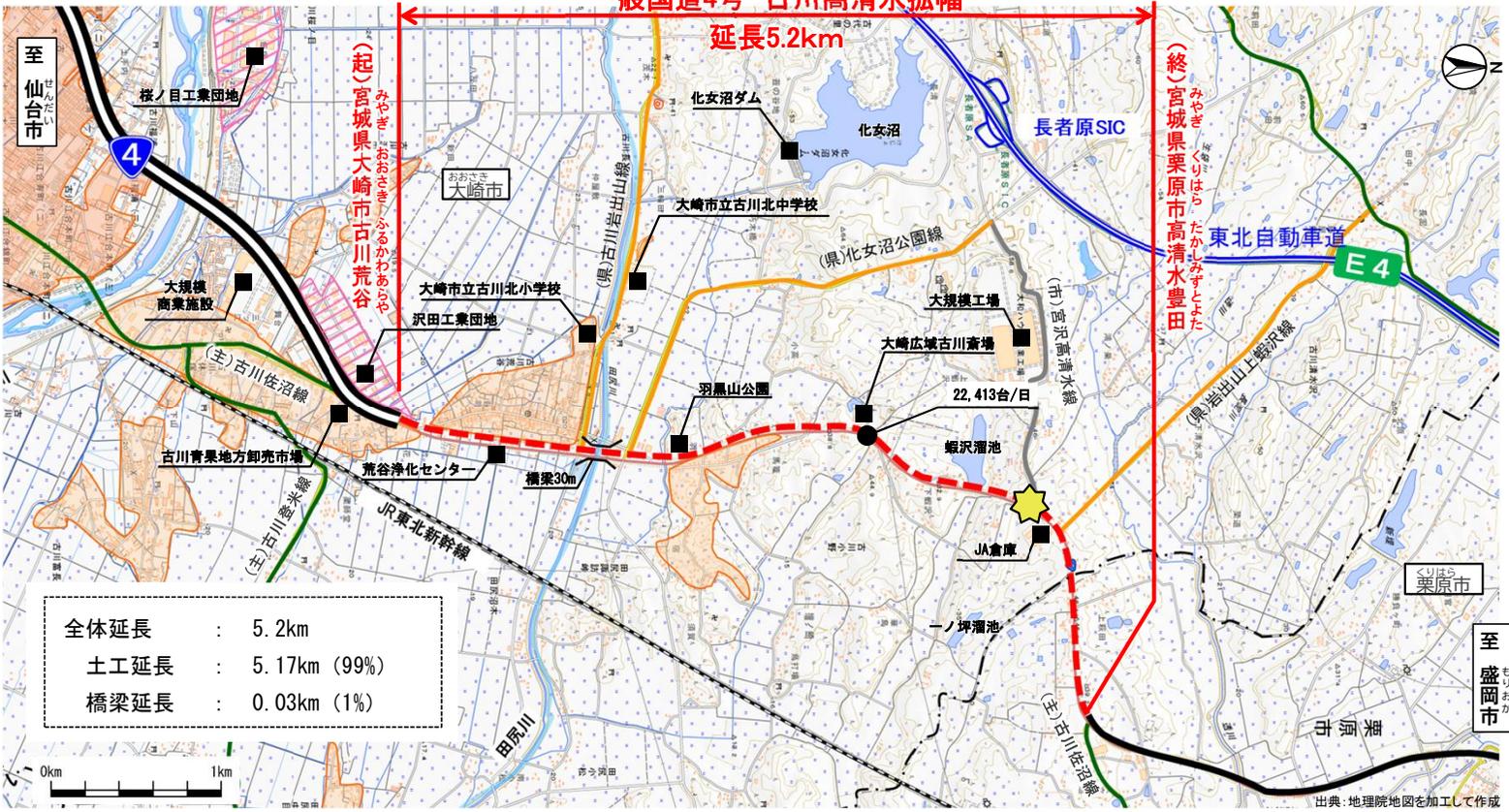


図7 東北自動車道通行止め時の対象区間の旅行速度 出典:ETC2.0プローブデータ通行止め時:R3.1.29(20時台)、地理院地図を加工して作成

# 一般国道4号 古川高清水拡幅に係る新規事業採択時評価

ふるかわ たかしみず

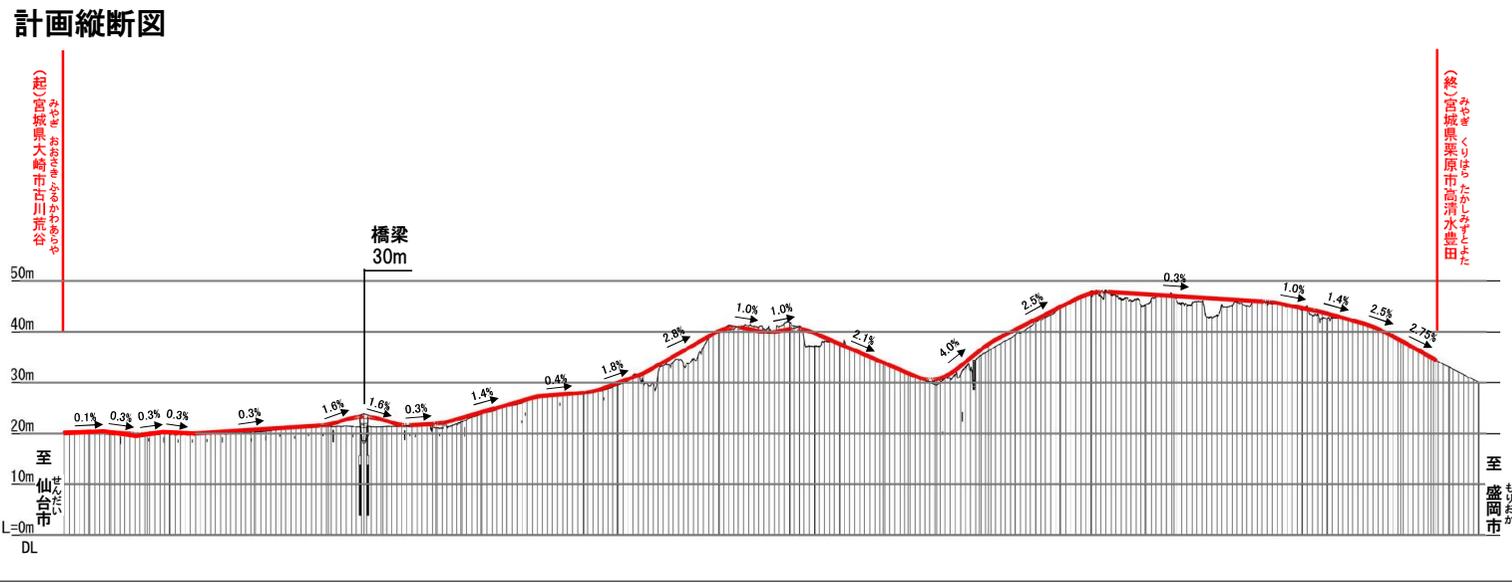
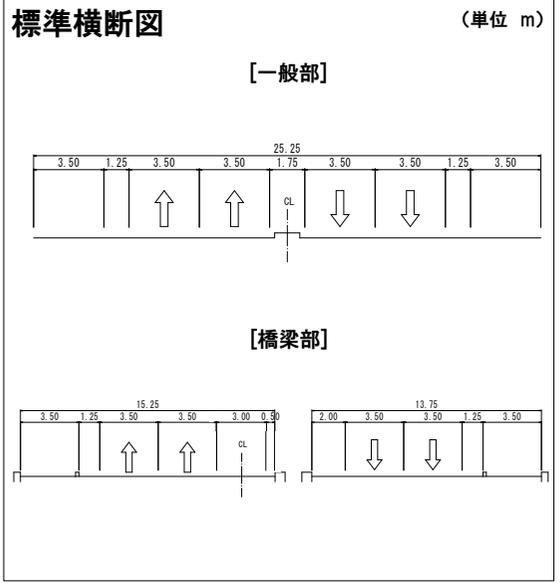
## 一般国道4号 古川高清水拡幅 延長5.2km



全体延長 : 5.2km  
 土工延長 : 5.17km (99%)  
 橋梁延長 : 0.03km (1%)



凡 例	
<span style="color:red">---</span>	対象区間
<span style="color:blue">---</span>	高速道路
<span style="color:blue">---</span>	一般国道(4車線)
<span style="color:blue">---</span>	一般国道(2車線)
<span style="color:green">---</span>	主要地方道
<span style="color:orange">---</span>	一般県道
<span style="color:gray">---</span>	その他道路
	橋梁構造
	集落・市街地
	工業団地
	主要施設
	事故危険区間
	交通量 (R3全国道路・街路交通情勢調査)



# 一般国道21号 宮浦拡幅に係る新規事業採択時評価

みやうら

## 1. 事業概要



図1 事業位置図

- ・起終点: 岐阜県美濃加茂市御門町～岐阜県美濃加茂市市島町
- ・延長等: 1.4km(第3種1級、4車線、設計速度80km/h)
- ・全体事業費: 約170億円
- ・計画交通量: 約25,400台/日

乗用車	小型貨物	普通貨物
約20,300台/日	約2,600台/日	約2,500台/日

### ①路線概要

一般国道21号は、岐阜県瑞浪市から滋賀県米原市に至る延長97kmの主要幹線道路。このうち、国道21号宮浦拡幅は、岐阜県美濃加茂市御門町から岐阜県美濃加茂市市島町に至る延長1.4kmの拡幅事業

### ②事業目的

- ・国道21号の交通量の確保により、交通渋滞が緩和し、円滑な交通を確保し、沿線地域の産業、日常生活を支援
- ・バイパス機能の強化により、市街地への通過交通の抜け道利用を抑制し、市街地の交通環境を改善

### ③事業実施に向けた検討状況

- ・国道21号宮浦高架橋は上位計画として新広域道路交通計画中部ブロック版(R3.3月)、美濃加茂市都市計画マスタープラン2020～2040(R2.3)に位置づけ
- ・地域課題等をふまえ、以下の政策目標を設定し、ルート構造を検討

- ①ボトルネック解消による物流・生活交通の円滑化
- ②バイパス機能強化による市街地の交通環境改善
- ③地域の産業活動を支援

## 2. 評価結果

### 費用便益分析

■費用便益分析結果(貨幣換算可能な効果のみを金銭化し、費用と比較したもの)

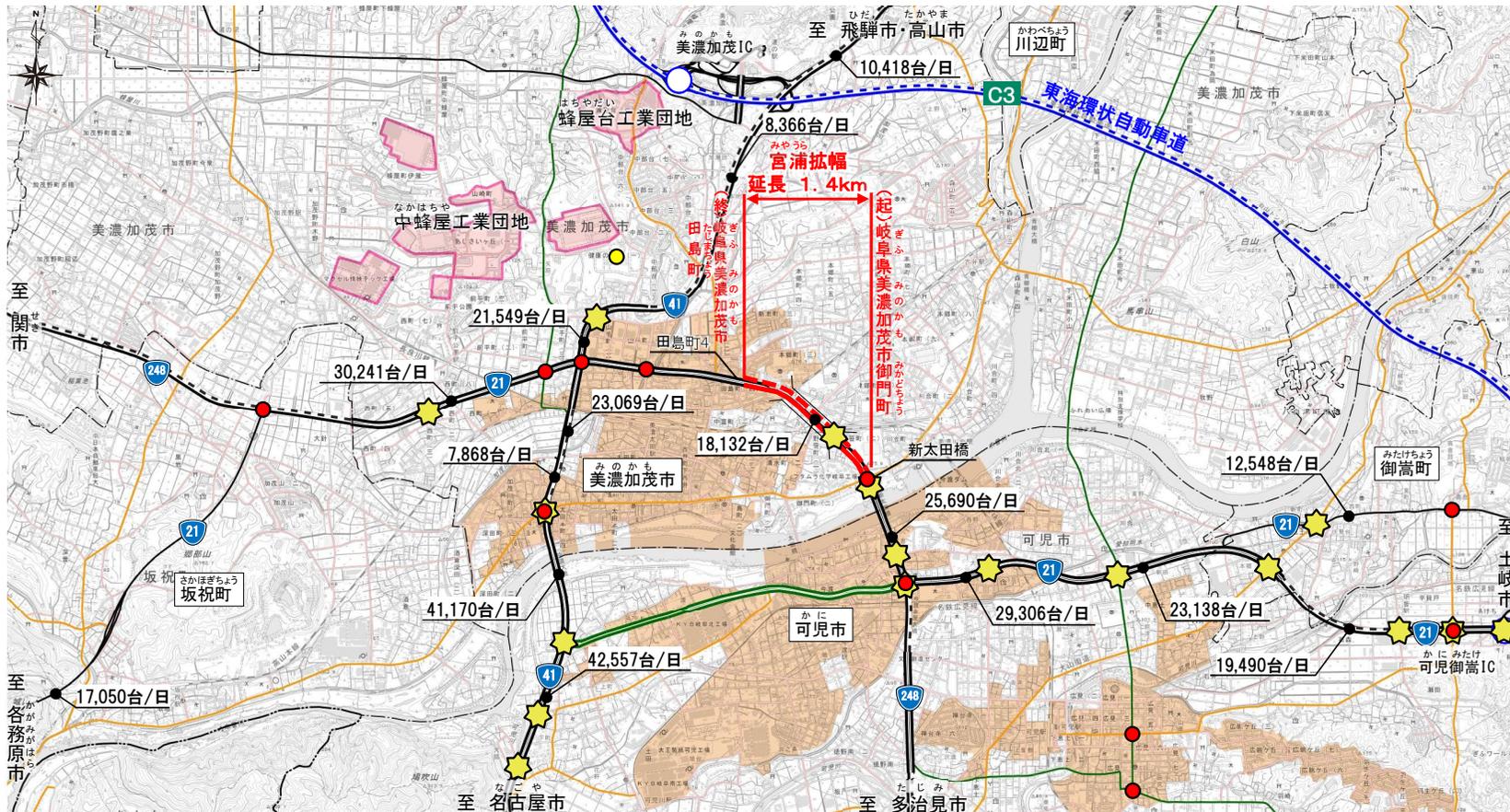
	B/C	(参考)※4	EIRR※1	総費用	総便益
	1.2	1.4	4.9%	111億円※2	132億円※2
	[2%]※3	1.9			走行時間信頼性向上便益: 19億円 CO2排出削減便益: 0.30億円
	[1%]※3	2.4			

※1: EIRR: 経済的內部収益率  
 ※2: 基準年(令和7年)における現在価値を記載(現在価値算出のための社会的割引率: 4%)  
 ※3: 比較のために参考とすべく値として設定した社会的割引率  
 ※4: 参考として多様な便益を算出

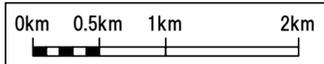
### 事業の影響

評価項目	評価	内容
自動車や歩行者への影響	◎	<p><b>渋滞対策</b> (政策目標①)</p> <p><b>ボトルネック対策による道路交通の円滑化</b> 【課題】 ・当該区間は2車線であり、交通容量の不足により新太田橋交差点を起点として国道21号下り線で朝夕ピーク時を中心に渋滞が発生(写真1・図2)。 【効果】 ・交通容量の確保により、交通渋滞を緩和。 ○混雑度(平日)【現況】1.26 →【整備後】0.47(約6割減少) ○平均旅行速度【現況】33km/h →【整備後】40km/h(約7km/h向上) ※【現況】ETC2.0プローブ情報(R6.10平日ピーク時7時台平均) 【整備後】ETC2.0プローブ情報(R6.10平日オフピーク時12時台平均) 図2 国道21号下り線の速度 出典: ETC2.0プローブ情報(R6.10平日)</p>
事故対策	◎	<p><b>通過交通の市街地流入抑制による安全性の向上</b> 【課題】 ・当該前後区間は渋滞のため並行路線と同等以下の所要時間となり、バイパス機能を発揮できず、美濃加茂・可児市街地に交通が流入(図3)。 【効果】 ・国道21号の適正な利用が図られることで、細街路の抜け道利用が減り、交通の安全性が向上。 ○美濃加茂・可児市市街地の死傷事故件数 【現況】14件/年 → 【整備後】13件/年(約7%減少) ※【現況】ITARDA事故データ(R2～5)、【整備後】将来交通量推計結果(R22)を基に算定</p>
歩行空間	○	JR太多線北側への歩道橋新設に伴い、歩行者の利便性が向上
社会全体への影響	○	<p><b>商業施設・医療施設への速達性向上による生活環境の改善や安定した救急医療活動を支援</b></p>
地域経済	◎	<p><b>円滑な物流活動の支援</b> 【課題】 ・美濃加茂市・可児市の製造品出荷額は岐阜県内で7位、3位と多く、産業が盛んな都市で、両都市の結びつきも強い(図4・5)。しかし、製品輸送等における速達性の確保が課題(図6)。 【効果】 ・国道21号の通過にかかる時間が短縮されることで、地域の産業活動を支援。 ○可児御嵩IC～中蜂屋工業団地の所要時間 【現況】約24分 → 【整備後】約22分(約2分減少) ※【現況】ETC2.0プローブ情報(R6.10平日ピーク時7時台平均) 【整備後】渋滞発生方向の速度をETC2.0プローブ情報(R6.10平日オフピーク時12時台平均)で計算 出典: 経済センサス-活動調査(R3)</p>
災害	○	暫定2車線区間の解消により、ネットワークの通行止めリスクを低減
環境	○	環境(CO2排出量)の改善【CO2排出削減便益: 0.30億円】
地域社会	○	当該事業区間である美濃加茂市と周辺自治体との連携を深め、生活・産業を支援

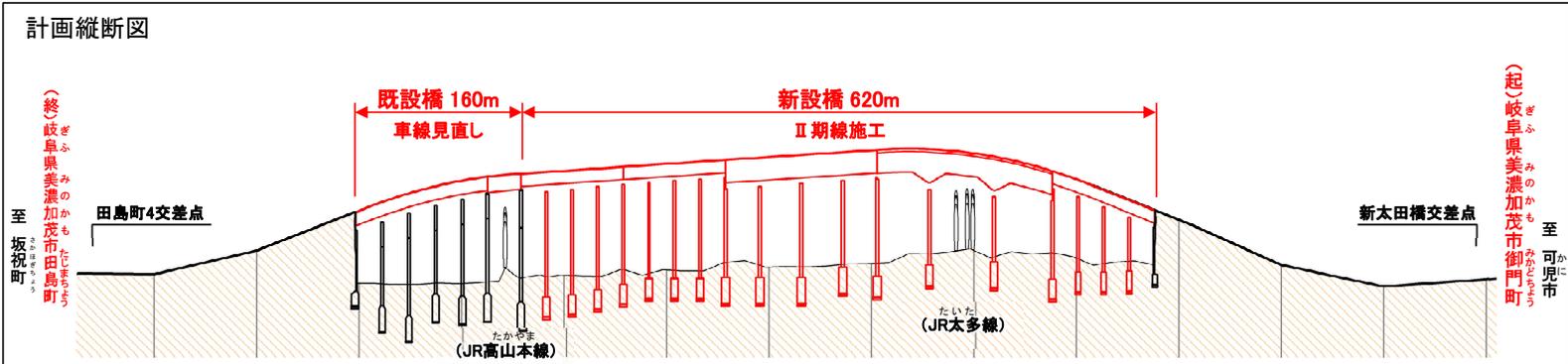
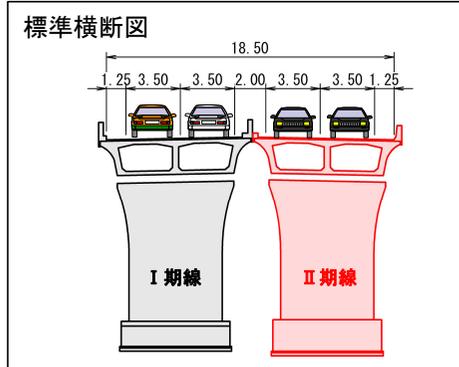
# 一般国道21号 宮浦拡幅に係る新規事業採択時評価



凡例	
	対象区間
	高速道路
	一般国道
	主要地方道
	一般都道府県道
	橋梁構造
	主要渋滞箇所
	事故危険区間
	交通量台/日 (R3全国道路・街路交通情勢調査)
	市街地(集落)
	工業団地
	第2次救急医療施設
	市町村境界線
	車線数 (2車線/4車線)



全体延長: 1.4km  
 土工延長: 0.6km(43%)  
 橋梁延長: 0.8km(57%)



# 一般国道8号 彦根東近江バイパス(Ⅰ期)に係る新規事業採択時評価

## 1. 事業概要

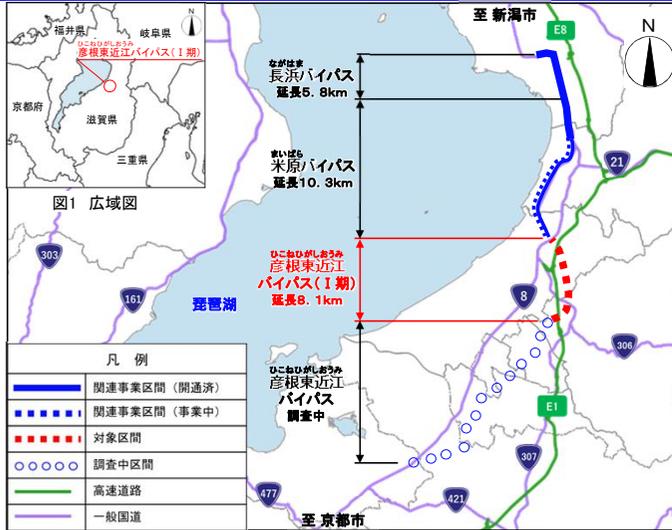


図2 事業位置図

- 起終点：滋賀県彦根市佐和山町  
～滋賀県犬上郡多賀町敏満寺
- 延長等：8.1km  
(第3種第1級、暫定2車線、設計速度80km/h)
- 全体事業費：約860億円
- 計画交通量：約6,400台/日～9,500台/日

乗用車	小型貨物	普通貨物
約4,700台/日 ～約6,700台/日	約900台/日 ～約1,400台/日	約800台/日 ～約1,500台/日

### ① 路線概要

国道8号は、新潟県新潟市から京都府京都市に至る延長約600キロの主要幹線道路。このうち、彦根東近江バイパス(Ⅰ期)は、滋賀県彦根市から滋賀県犬上郡多賀町に至る延長8.1キロのバイパス事業。

### ② 事業目的

- 当該道路の整備により、交通混雑の緩和や交通の安全性を確保
- 湖東地域の円滑な物流ルートを確認し、地域の産業振興を支援
- 観光地へのアクセス向上により、地域の観光振興を支援

### ③ 事業実施に向けた検討状況

彦根東近江バイパスは上位計画として、彦根市都市計画マスタープラン(R6.3月)、多賀町都市計画マスタープラン(R3.3月)、新広域道路交通計画(R3.7月)に位置づけ

地域課題等を踏まえ、計画段階評価(H28.12月～R1.6月)において、以下の政策目標を設定し、ルート構造を検討

- ① 産業振興の促進
- ② 渋滞の緩和
- ③ 交通安全の確保
- ④ 観光振興の促進

## 2. 評価結果

費用便益分析	■費用便益分析結果(貨幣換算可能な効果のみを金銭化し、費用と比較したもの)					防炎機能評価
	B/C	(参考)※4	EIRR※1	総費用	総便益	
	4%	5.4(0.97)	7.3	4,185億円※2 (667億円※2)	22,621億円※2 (648億円※2)	
	[29%]※3	5.6(1.5)	7.5			
	1%	5.9(1.9)	7.8			

注)費用分析結果は、国道8号バイパス全体(長浜市～近江八幡市)を対象とした場合、( )書きの値は事業化区間を対象とした場合  
 ※1: EIRR: 経済的內部収益率  
 ※2: 基準年(令和7年)における現在価値を記載(現在価値算出のための社会的割引率: 4%)  
 ※3: 比較のために参考として置き値として設定した社会的割引率  
 ※4: 参考として多様な便益を算出

改善ペア数	脆弱度(防炎機能ランク)		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	
	7 (1)	0.43 [C] (1.00) [D]		0.29 [B] (0.07) [B]	▲1.67 (▲1.55)	

注)上記の値は、国道8号バイパス全体(長浜市～近江八幡市)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炎機能評価結果※被災する地点の最寄りインターチェンジを拠点とし評価

事業の影響	評価項目	評価	内容
自動車や歩行者への影響	渋滞対策(政策目標②)	◎	<p><b>交通転換による交通渋滞の緩和</b></p> <p>【課題】主要渋滞箇所が5箇所存在し、信号交差点が連続する箇所が多く朝・夕ピーク時を中心に渋滞が発生。</p> <p>【効果】彦根東近江バイパス(Ⅰ期)へ転換し、現道混雑が緩和。</p> <p>○対象区間の平均旅行速度 【現況】平均約19km/h ⇒ 【整備後】平均約42km/h</p> <p>区間: 佐和山交差点～南方交差点                      出典: 【現況】JETCO.0プローブデータ(R7.10-11)の平日朝(7～9時台)及び夕(17～19時台)の平均                      【整備後】上記の彦根東近江バイパス(Ⅰ期)は米原バイパスの規制速度50km/hで算出</p> <p>○国道8号現道の混雑度 【現況】1.19～1.87 ⇒ 【整備後】0.43～1.33                      出典: 【現況】R3全国道路・街路交通情勢調査                      【整備後】将来交通量推計結果(R22)より算出</p>
	事故対策(政策目標③)	◎	<p><b>交通混雑等の緩和により、交通事故が減少</b></p> <p>【課題】主要渋滞箇所などでの追突事故が多く、死傷事故率は県内国道8号平均を上回る状況。</p> <p>【効果】渋滞緩和により、事故が減少</p> <p>○国道8号現道の死傷事故率 【現況】43.4件/億台キロ ⇒ 【整備後】30.1/件億台キロ</p> <p>出典: 【現況】イタルダ事故データ(R2-R5)                      【整備後】将来交通量推計結果(R22)を基に算定</p>
社会全体への影響	歩行空間	○	市街地に歩道を整備し、安全かつ円滑な歩行空間を確保
	住民生活	○	速達性の向上による救急医療活動の支援
	地域経済(政策目標④)	◎	<p><b>速達性・定時性・安全性の高い物流ネットワークを構築し、物流の効率化や地域の産業振興を支援</b></p> <p>【課題】国内シェアが1位の事業所や従業員数が約1,000人以上の大規模な事業所が多数立地。国道8号の渋滞により、製品等の納入時間や通勤時間の遅延リスクが発生し、企業活動に支障。</p> <p>【効果】渋滞緩和により、企業活動を支援</p> <p>○甲良町から彦根ICへの所要時間 【現況】27分 ⇒ 【整備後】17分(10分短縮)</p> <p>出典: 【現況】R3全国道路・街路交通情勢調査 混雑時旅行速度                      【整備後】彦根東近江バイパス(Ⅰ期)区間を50km/hで算出</p>



写真1 国道8号の渋滞状況(R6年10月)

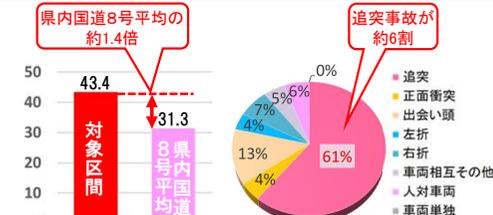


図3 対象区間の死傷事故率 (イタルダ事故データR2-R5) 図4 対象区間の死傷事故類型別発生率(イタルダ事故データR2-R5)

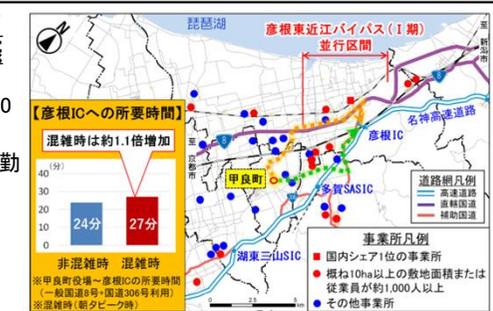
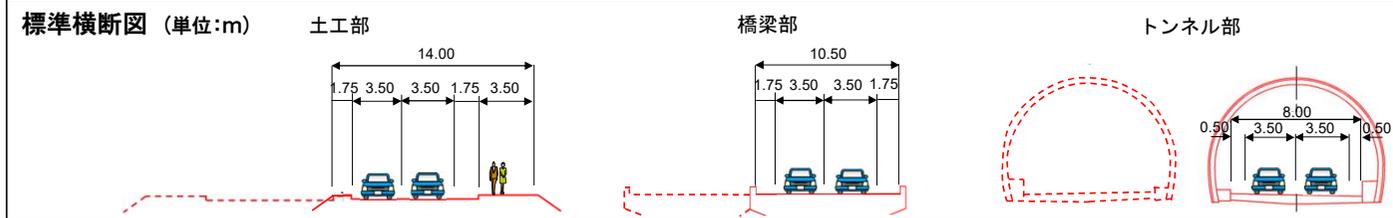
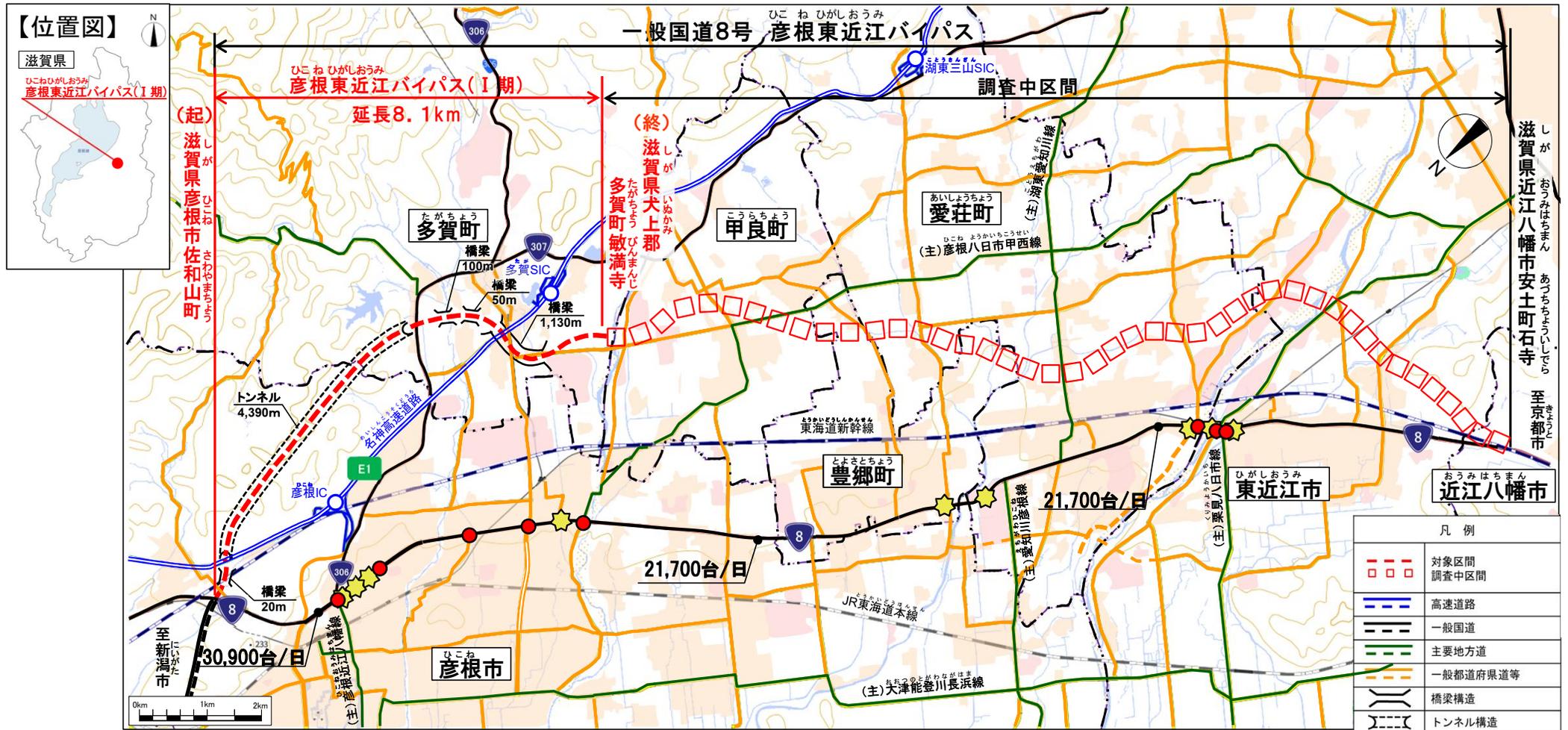
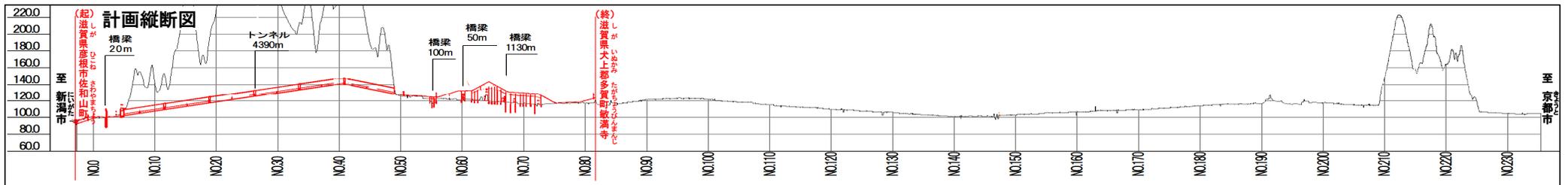


図5 周辺地域の工場立地状況

# 一般国道8号 彦根東近江バイパス(Ⅰ期)に係る新規事業採択時評価



全体延長	: 8.1km
土工延長	: 2.4km (30%)
橋梁延長	: 1.3km (16%)
トンネル延長	: 4.4km (54%)



# 一般国道2号 福山道路(笠岡西～長和)に係る新規事業採択時評価

## 1. 事業概要



・起終点: 岡山県笠岡市茂平～広島県福山市瀬戸町長和  
 ・延長等: 13.2km  
 (第1種第3級、4車線、設計速度80km/h)  
 ・全体事業費: 約3,030億円 ・計画交通量: 約66,900台/日

乗用車	小型貨物	普通貨物
約37,200台/日	約8,100台/日	約21,600台/日

### ① 路線概要

・倉敷福山道路は岡山県倉敷市から広島県福山市に至る延長約55km※の高規格道路。このうち、福山道路(笠岡西～長和)は、岡山県笠岡市茂平から広島県福山市瀬戸町長和に至る延長13.2キロの自動車専用道路。

### ② 事業目的

- 時間信頼性の高い自動車専用道路ネットワークを構築し、道路を階層化することで、国道2号の渋滞を改善するとともに、渋滞に起因して発生する交通事故を削減。
- 災害時、平常時を問わない物流ネットワークの確保により、輸送時間を短縮し、物流生産性を向上。
- 速達性の高い道路ネットワークを形成し、医療機関への緊急搬送時の走行性・信頼性を向上。

### ③ 事業実施に向けた検討状況

- 福山道路(笠岡西～長和)は上位計画として地域高規格道路(H6.12月)、新広域道路交通計画(中国地方ブロック版)(R3.7月)、広島県広域道路交通ビジョン・計画(R3.5月)、福山市都市マスタープラン(H20.8月)に位置づけられる。
- 福山道路は平成13年に都市計画決定され、その内、福山市瀬戸町長和～福山市赤坂町(L=3.3km)が事業化。

・地域課題等をふまえ、以下の政策目標を設定。

- ① 交通の円滑化
- ② 交通安全の確保
- ③ 地域産業の支援
- ④ 救急医療活動の支援
- ⑤ 信頼性の高い道路ネットワークの確保

## 2. 評価結果

### 費用便益分析

■費用便益分析結果(貨幣換算可能な効果のみを金銭化し、費用と比較したもの)

	B/C	(参考)※4	EIRR※1	総費用	総便益
	3.9(1.1)	4.4	11.9%(4.5%)	10,668億円※2 (1,973億円※2)	41,778億円※2 (2,191億円※2)
[2%]※3	4.8(1.8)	5.3			
[1%]※3	5.5(2.3)	6.2			

注)費用便益分析結果は、倉敷市～福山市を対象とした場合、( )書きの値は事業化区間を対象にした場合  
 ※1: EIRR: 経済的内部収益率 ※2: 基準年(令和7年)における現在価値を記載(現在価値算出のための社会的割引率: 4%)  
 ※3: 比較のために参考とすべき値として設定した社会的割引率 ※4: 参考として多様な便益を算出

### 防災機能評価

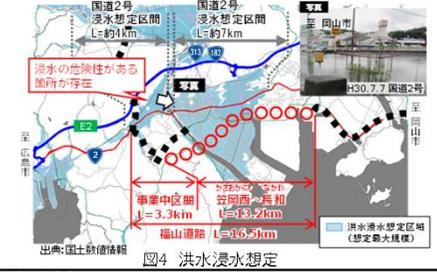
■道路ネットワークの防災機能評価結果

改善ペア数	脆弱度(防災機能ランク)		脆弱度の変化	改善度		評価
	整備前	整備後		通常時	災害時	
3 (1)	1 [D]	1 [D]	▲10.31 (▲6.77)	0.06 (0.11)	0.00 (0.00)	○

注) 上段の値は倉敷市～福山市を対象とした場合、下段( )書きの値は事業区間を対象とした場合の防災機能評価結果

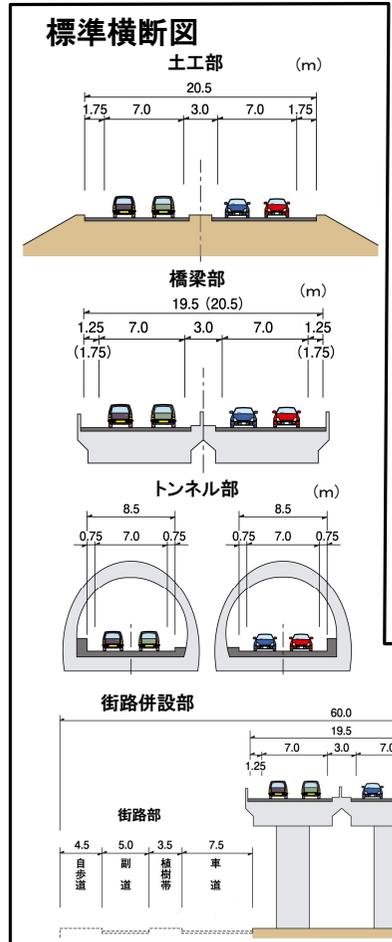
### 事業の影響

評価項目	評価	内容
自動車や歩行者への影響	◎	<b>幹線道路の交通混雑緩和</b> <b>【課題】</b> 国道2号は、福山市内の信号連坦と交通集中により、朝夕ピーク時を中心に速度低下が発生。(写真1) <b>【効果】</b> 広域移動を受け持つ福山道路と、地域交通を受け持つ国道2号とで道路ネットワークが階層化されることで、国道2号の交通が分散され、旅行速度が向上 ○対象区間の平均旅行速度 【現況】平均約23km/h ⇒ 【整備後】平均約63km/h(約40km/h向上) 出典:【現況】ETC2.0プローブデータ(R7.10)平日朝(7～9時台)及び夕(17時～19時台)の平均 【整備後】上記のうち福山道路は70km/hで算出
事故対策(政策目標②)	◎	渋滞緩和により交通混雑に起因する追突事故が減少。 [現況の死傷事故件数【現況】378件/4年 ⇒ 【整備後】265件/4年(約3割削減)]
歩行空間	○	通過交通の転換に伴う現道等の交通量減少により、歩行者・自転車の安全性向上に寄与。
住民生活(政策目標④)	◎	<b>救急医療活動の支援</b> <b>【課題】</b> 福山市には三次救急医療機関である福山市民病院等の高度な医療体制を整える医療機関が複数立地する。福山市民病院は第三次医療施設として、笠岡市や井原市等の隣接市からの救急患者を多く受け入れているが、搬送経路となる国道2号では渋滞が頻発し、搬送に影響が発生。(写真2) <b>【効果】</b> 高次医療機関への緊急搬送時の走行性・信頼性が向上。 ○笠岡地区消防組合消防本部～福山市民病院の所要時間 【現況】約36分 ⇒ 【整備後】約25分(約11分短縮) 出典:【現況】ETC2.0プローブデータ(R7.10)平日朝(7～9時台)及び夕(17時～19時台)の平均 ※国道2号経由【整備後】上記のうち福山道路は70km/hで算出
地域経済(政策目標③)	◎	<b>物流の効率化による地域産業の支援</b> <b>【課題】</b> 福山市は鉄鋼業を始めとした製造業が盛んであり、福山港では工業品関係の数多くの物流が存在するが、国道2号の渋滞により、企業活動に影響を与えている。(図3) <b>【効果】</b> 物流における輸送時間の短縮や時間信頼性の向上により、企業活動を支援。 ○福山港～赤坂ICの所要時間 【現況】約38分 ⇒ 【整備後】約21分(約17分短縮) 出典:【現況】ETC2.0プローブデータ(R7.10)平日朝(7～9時台)及び夕(17時～19時台)の平均 【整備後】上記のうち福山道路は70km/hで算出
災害(政策目標⑤)	◎	<b>信頼性の高い道路ネットワークの確保</b> <b>【課題】</b> 福山都市圏では、国道2号や国道182号、国道313号において、洪水及び津波による浸水危険箇所が存在する。(図4) 特に国道2号では、7km以上にわたる浸水が想定されており、災害時の移動経路の確保が課題。 <b>【効果】</b> 災害による道路寸断時における多重性・代替路の確保。
環境	○	高規格道路への機能分化により、低炭素で持続可能な道路の実現を支援。 (CO2排出削減量 63.1千t-CO2/年[CO2排出削減便益: 87億円])
地域社会	○	主要観光地間の移動時間が短縮し、周遊観光を促進する。[ 鞆の浦～笠岡ベイファームの所要時間 約9分短縮 ]

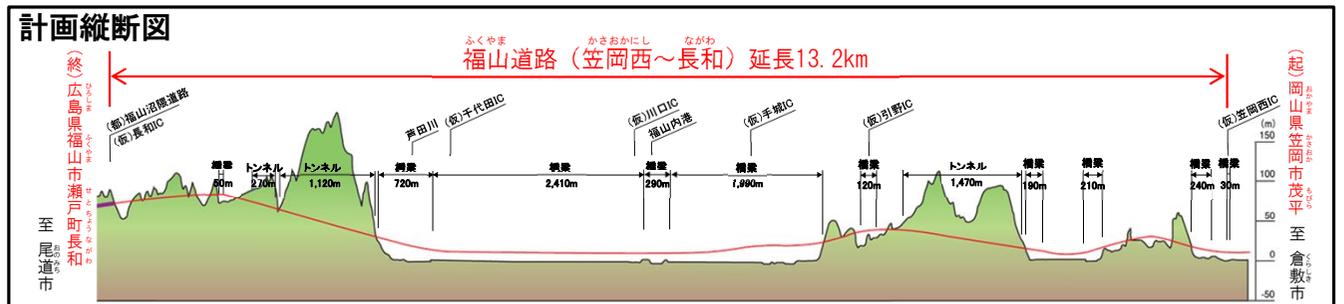


※本事業は、リスク分析を行うとともに、着工前重点準備を実施。

# 一般国道2号 福山道路(笠岡西~長和)に係る新規事業採択時評価



全体延長 : 13.2km  
土工延長 : 4.0km(30%)  
橋梁延長 : 6.3km(48%)  
トンネル延長 : 2.9km(22%)



# 一般国道55号 牟岐海部道路に係る新規事業採択時評価

## 1. 事業概要



- 起終点 徳島県海部郡牟岐町内妻 ~ 徳島県海部郡海陽町多良
  - 延長等: 8.3 km (第1種 第3級、2車線、設計速度 80 km/h)
  - 全体事業費: 約 705 億円
  - 計画交通量: 約 5,400 台/日
- |  | 乗用車       | 小型貨物    | 普通貨物      |
|--|-----------|---------|-----------|
|  | 約3,600台/日 | 約800台/日 | 約1,000台/日 |

**①路線概要**

・阿南安芸自動車道は、徳島県阿南市から高知県安芸市に至る延長約 110 km の高規格道路。このうち、牟岐海部道路は、徳島県海部郡牟岐町内妻から徳島県海部郡海陽町多良に至る延長 8.3 km の自動車専用道路。

**②事業目的**

・当該区間の整備により、四国8の字ネットワークを形成し、南海トラフ地震等の災害に備えた命の道となる信頼性の高いネットワークを形成。

・都市部や空港までの移動時間の短縮により徳島県南部地域における産業・観光振興を支援するとともに、高次救急医療機関へのアクセス向上により緊急搬送など医療活動を支援。

**③事業実施に向けた検討状況**

・阿南安芸自動車道は、上位計画として地域高規格道路(H6.12月)、新広域道路交通計画(R3.6月)、徳島県新広域道路交通計画(R3.6月)、牟岐町総合計画(R3.3月)、第2次海陽町総合計画(R6.3月)に位置づけ

・地域課題等をふまえ、計画段階評価(H25.12月～H27.4月)において以下の政策目標を設定し、ルート構造を検討

- ①南海トラフ地震に備えた信頼性の高いネットワークの確保 (代替路の確保、防災拠点施設や避難路との連携)
- ②救急医療機関への速達性の向上・安静搬送の実現
- ③速達性・走行性の向上により産業振興を支援
- ④地域間の交流促進により広域的な観光振興を支援

## 2. 評価結果

費用便益分析結果(貨幣価値換算可能な効果のみを金銭化し、費用と比較したもの)

	B/C	(参考)※4	EIRR※1	総費用	総便益
	4%	1.1(0.4)	1.2	15,111億円※2 (455億円※2)	16,138億円※2 (176億円※2)
	[2%]※3	1.5(0.6)	1.7		
	[1%]※3	1.9(0.7)	2.1		

注) 費用便益分析結果は、徳島JCT～高知JCTを対象とした場合、( )書きの値は事業化区間を対象とした場合  
 ※1 EIRR: 経済的内部収益率  
 ※2 基準年(令和7年)における現在価値を記載(現在価値算出のための社会的割引率: 4%)  
 ※3 比較のために参考とすべき値として設定した社会的割引率  
 ※4 参考として算出した多様な便益を含めたB/C

道路ネットワークの防災機能評価結果

改善 ベア数	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	
58 (10)	0.97 [C] (0.91) [C]	0.86 [C] (0.77) [C]	▲897.95 (▲50.82)	0.19 (0.09)	0.13 (0.20)	○ (○)

注) 上記の値は、徳島JCT～高知JCTを対象とした場合、  
下段( )書きの値は事業化区間を対象とした場合の防災機能評価

事業の影響	評価項目	評価	内容
自動車や歩行者への影響	渋滞対策	○	当該区間の整備により、速達性、時間信頼性が高いネットワークを確保。 [時間信頼性向上便益: 約1,975億円(約18億円)]
	事故対策	○	高規格道路への交通の転換により、交通安全性が向上。[国道55号の交通量: 約5,100台～約500台]
	歩行空間	○	高規格道路への交通の転換により、歩行者、自転車の安全性向上に寄与。[国道55号の交通量: 約5,100台～約500台]
社会全体への影響	住民生活 (政策目標②)	◎	<p><b>速達性・走行性の向上により医療活動を支援</b> 【課題】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>第二次救急医療機関である県立海部病院への緊急搬送は、当該地域唯一の緊急輸送道路である国道55号を利用しているが、急カーブや急勾配箇所が多数あり、患者の負担となっている。(写真1)</li> <li>さらに、当該地域から第三次救急医療機関への移動は、約93分であり、迅速な治療が受けられない。</li> </ul> <p><b>【効果】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>沿線地域から高次救急医療機関への搬送時間短縮、救急搬送時の走行の安定化により、傷病者・救急隊員の負担軽減が期待される。</li> </ul>
	地域経済 (政策目標③)	◎	<p><b>速達性・走行性の向上により産業振興を支援</b> 【課題】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>海陽町では全国地鶏生産量トップの「阿波尾鶏」が生産・加工されているが、出荷時に利用する国道55号は輸送に時間を要する上、急カーブや急勾配箇所が多数分布しており運転者への負担が大きい。(図3)</li> </ul> <p><b>【効果】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>沿線地域から大阪・東京方面への輸送時間の短縮・走行性の向上により円滑な物流網が構築され、地域産業を支援。</li> </ul>
	災害 (政策目標①)	◎	<p><b>信頼性の高いネットワークの確保</b> 【課題】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>事業区間に並行する国道55号は南海トラフ地震発生時の津波浸水により最大約5割が浸水する。(図4)</li> <li>浅川地区は、「陸」・「海」・「空」の輸送拠点および救助活動拠点が集積しており、徳島県南部における大規模災害時の重要拠点であるが、阿南・安芸方面とのアクセス性が低い。</li> </ul> <p><b>【効果】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>牟岐～海部間の幹線道路における津波浸水予測区間を回避し、幹線道路の寸断による孤立を解消。</li> <li>信頼性の高いネットワークの構築により、災害時の重要拠点へのアクセス性向上、盛土区間を活用した避難路の構築等が期待される。</li> </ul>
環境	○	○	環境の改善 (CO2排出削減量16,215t-CO2/年[CO2排出削減便益: 約109億円 [約1.4億円]])
地域社会 (政策目標④)	◎	◎	<p>空港や関西方面から沿線地域へのアクセス強化や、広域周遊ルートの形成により、観光振興を支援。</p>

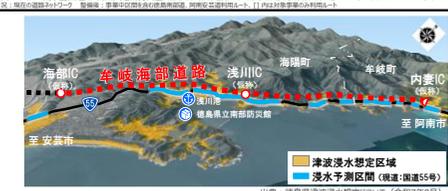
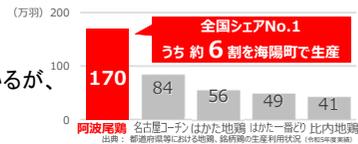


○海陽町～徳島県立海部病院(第二次救急医療機関)の所要時間  
 [現状] 116分 ⇒ 【整備後】 9分(7分短縮) [11分(5分短縮)]

○海陽町～徳島赤十字病院(第三次救急医療機関)の所要時間  
 [現状] 93分 ⇒ 【整備後】 64分(29分短縮) [8分(5分短縮)]

○牟岐～海部間の線形不良箇所  
 [現状] 6箇所 ⇒ 【整備後】 0箇所

出典: 令和3年度 全国道路・道路交通情勢調査(道路中継運行時間) ②  
 ② 徳島県、阿波尾鶏産地(阿波尾鶏産地) ③ 阿波尾鶏、阿波尾鶏産地(阿波尾鶏産地)  
 ④ 阿波尾鶏、阿波尾鶏産地(阿波尾鶏産地) ⑤ 阿波尾鶏、阿波尾鶏産地(阿波尾鶏産地)



○牟岐～海部間の幹線道路における津波浸水予測区間を回避し、幹線道路の寸断による孤立を解消。  
 [現状] 約5.2 km ⇒ 【整備後】 0 km(阿南安芸自動車道(牟岐海部道路)経由)

○徳島阿波おどり空港～海陽町の所要時間  
 [現状] 139分 ⇒ 【整備後】 79分(60分短縮) [134分(5分短縮)]

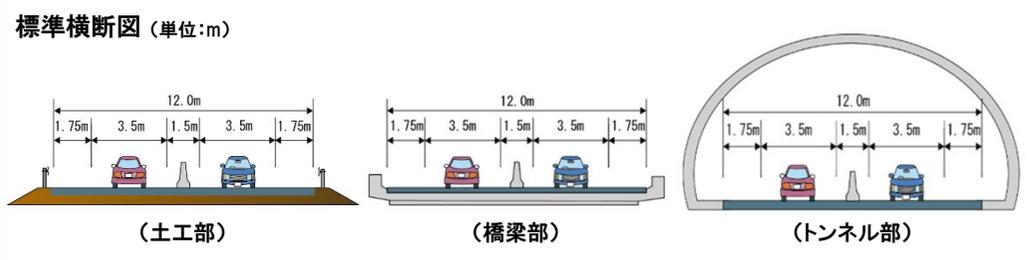
出典: 令和3年度 全国道路・道路交通情勢調査(道路中継運行時間) ② 徳島県立海部病院(第二次救急医療機関) ③ 阿波尾鶏産地(阿波尾鶏産地) ④ 阿波尾鶏産地(阿波尾鶏産地) ⑤ 阿波尾鶏産地(阿波尾鶏産地)

※本事業は、リスク分析を行うとともに、着工前重点準備を実施。

# 一般国道55号 牟岐海部道路に係る新規事業採択時評価



全体延長: 8.3 km  
 土工延長: 5.2 km (63%)  
 橋梁延長: 1.4 km (17%)  
 トンネル延長: 1.7 km (20%)



凡例	■■■■	対象区間	×	通行止め箇所 (H26-R6)
	○ ○ ○	調査中区間	▲	防災点検要対策箇所
	——	一般国道	●	平面線形の厳しい箇所
	——	主要地方道	▲	縦断勾配の厳しい箇所
	——	一般県道	□	市街地(集落)
	——	橋梁構造	○○○台/日	交通量 (R3全国道路・街路交通情勢調査)
	——	トンネル構造	○○施設	主な施設
	★	事故危険区間	---	市町村境界線
	★	死亡事故発生箇所 (R1~R6)		

