

## 再評価結果（令和4年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課

担当課長名：長谷川 朋弘

事業名	一般国道9号 <small>おおだ しずま</small> 大田・静岡道路		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： <small>しまね おおだ</small> 島根県大田市久手町刺鹿 至： <small>しまね おおだ</small> 島根県大田市静岡町				延長	5.0km
<b>事業概要</b> 一般国道9号は、 <small>きょうと きょうと やまぐち しものせき</small> 京都府京都市から山口県下関市までを結ぶ延長約751kmの主要幹線道路である。 大田・静岡道路は、 <small>しまね おおだ</small> 島根県大田市久手町刺鹿と大田市静岡町を結ぶ延長5.0kmの自動車専用道路である。 事業目的は、緊急時の代替路線の確保、現道の隘路区間の解消、観光・医療・物流活動の支援、地域間広域交流の促進及び地域活性化を図ることである。						
H24年度事業化		H17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360億円		事業進捗率 (令和3年3月末時点)	64%	供用済延長	0.0km
計画交通量	16,200台/日					
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体)	(3便益)	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年	
	1.2		126 / 376 億円 事業費：97/347億円 維持管理費：29/29億円	450 / 450億円 走行時間短縮便益：357/357億円 走行費用減少便益：77/77億円 交通事故減少便益：16/16億円	令和3年	
<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%) (残事業) 交通量:B/C=3.2~4.0 (交通量±10%) 事業費:B/C=1.2~1.2 (事業費±10%) 事業費:B/C=3.3~3.9 (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=3.5~3.7 (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 ・渋滞損失時間の削減が期待される ・利便性の向上が期待できるバス路線が存在する〔石見交通 大田・江津線（大田市立病院・大田バスセンター～仁万駅前・道の駅サンピコ・済生会江津病院）19便/日〕 ・江津市から出雲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 ・大田市から浜田港（重要港湾）へのアクセス向上が見込まれる ・県内大手養鶏会社から県外出荷先へのアクセス向上が期待される ③国土・地域ネットワークの構築 ・高規格道路「山陰自動車道」に並行する自動車専用道路の一部として位置づけられている ・日常生活圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる ④個性ある地域の形成 ・島根県東部から石見銀山（R1 観光入込み客数：26.5万人/年）等へのアクセス向上が期待される ⑤安全で安心できるくらしの確保 ・第三次救急医療機関（島根県立中央病院、島根大学医学部附属病院）へのアクセス向上が期待される ⑥災害への備え ・第1次緊急輸送道路である国道9号の代替路線を形成する ⑦地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が期待される ⑧生活環境の改善・保全 ・NOx排出量の削減が期待される ・SPM排出量の削減が期待される ⑨他のプロジェクトとの関係 ・「中国ブロックにおける社会資本整備重点計画（H28.3）」に位置づけられている ・大規模道路事業（一般国道9号 出雲・湖陵道路、湖陵・多伎道路、静岡・仁摩道路）と一体的に整備する必要あり ・「島根総合発展計画 第三次実施計画（H28.3）」、「大田市総合計画 後期計画改訂版（H29.3）」、「大田市都市計画マスタープラン（H20.3）」に位置づけられている						

関係する地方公共団体等の意見

対応方針（原案）については妥当である。

一般国道9号大田・静間道路については、地域産業の活性化や地域間交流の促進に大きく寄与するとともに、国道9号の事故・災害時の代替道路機能の確保、救急医療活動の支援に必要不可欠な路線である。とりわけ、令和3年8月の大雨により出雲市多伎町小田地内で地すべりが発生し、国道9号が全面通行止めとなっているが、平成31年3月に開通した山陰道「出雲多伎IC～大田朝山IC間」が国道9号の代替路として機能し、ダブルネットワークの効果を大いに発揮しており、あらためて山陰道の必要性が認識された。

人口減少に歯止めをかけ、希望と活力に満ちた新時代にふさわしい「島根創生」の実現を目指すためにも、その基盤となる山陰道の早期全線開通は県民の悲願である。

そのため、島根県内の山陰道事業中区間を一日も早く完成させるとともに、未着手区間にすみやかに着手し、山陰道の早期全線整備を行っていただきたい。

特に、出雲・湖陵道路、湖陵・多伎道路、大田・静間道路、静間・仁摩道路及び三隅・益田道路については開通見通しが公表されているので、一日でも早い開通を図っていただきたい。

事業評価監視委員会の意見

- ・ 事業者から各事業の概要、評価結果及び対応方針（原案）について説明を受け、事業が適切に実施されているか審議を行い、次のとおり意見の取りまとめを行った。
- ・ 審議の結果、再評価対象の事業は適切に実施されており、事業継続とすることとした事業者の判断は妥当であると意見集約した。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・ H21年度に山陰自動車道（斐川IC～出雲IC間）が全線開通。
- ・ H26年度に中国横断自動車道尾道松江線及び仁摩・温泉津道路が全線開通。
- ・ H28年度に福光・浅利道路が事業化。
- ・ H28年度に浜田・三隅道路が全線開通。
- ・ H29年度に朝山・大田道路が全線開通。
- ・ H30年度に多伎・朝山道路が全線開通。
- ・ H30年度に県道浅利渡津線が全線開通。
- ・ R2年度に益田西道路が新規事業化。
- ・ R3年度に益田・田万川道路、松江北道路が新規事業化。安来道路4車線化が新規事業化。

事業の進捗状況、残事業の内容等

令和3年3月末時点で、事業全体の進捗率は64%、用地の進捗率は100%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

引き続き早期全線開通を目指し事業を推進する。

施設の構造や工法の変更等

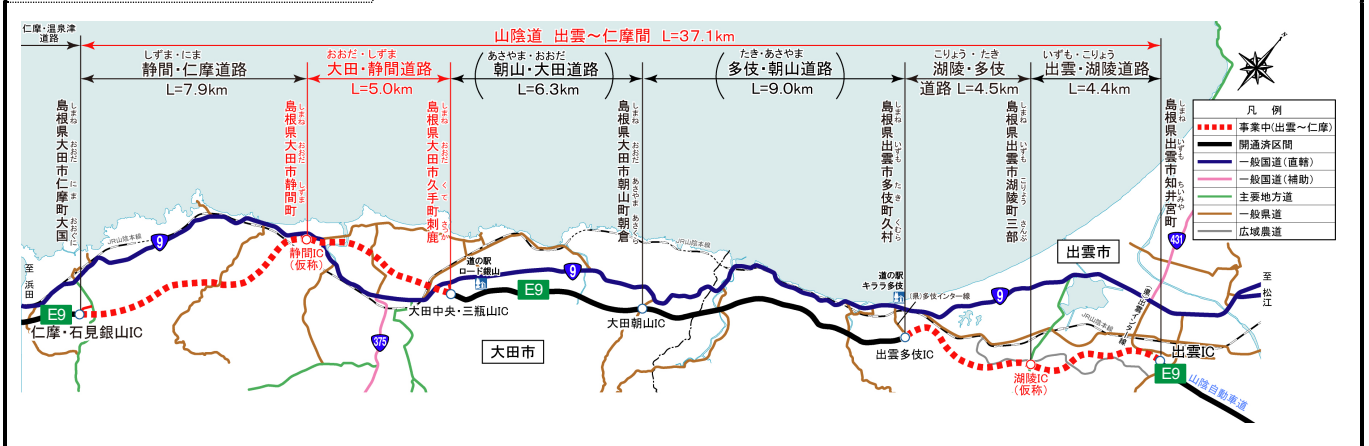
技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進していく。

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

## 再評価結果（令和4年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課

担当課長名：長谷川 朋弘

事業名	一般国道9号 静間・仁摩道路		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中国地方整備局
起終点	自：島根県大田市静間町 至：島根県大田市仁摩町大国				延長	7.9 km
<b>事業概要</b> 一般国道9号は、京都府京都市から山口県下関市までを結ぶ延長約751kmの主要幹線道路である。 静間・仁摩道路は、島根県大田市静間町と大田市仁摩町大国を結ぶ延長7.9kmの自動車専用道路である。 事業目的は、緊急時の代替路線の確保、現道の隘路区間の解消、観光・医療・物流活動の支援、地域間広域交流の促進及び地域活性化を図ることである。						
H20年度事業化		H17年度都市計画決定		H23年度用地着手		H25年度工事着手
全体事業費	約484億円	事業進捗率 (令和3年3月末時点)	85%	供用済延長	0.0 km	
計画交通量	18,800台/日					
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.1  (残事業) 4.8	(3便益) 総費用 (残事業)/(事業全体) 124 / 533 億円 事業費 : 80/490億円 維持管理費 : 44/ 44億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 595 / 595億円 走行時間短縮便益 : 484/484億円 走行費用減少便益 : 91/ 91億円 交通事故減少便益 : 21/ 21億円	基準年  令和3年		
<b>感度分析の結果</b> (事業全体) 交通量:B/C=1.0~1.3 (交通量±10%) (残事業) 交通量:B/C=4.3~5.4 (交通量±10%) 事業費:B/C=1.1~1.1 (事業費±10%) 事業費:B/C=4.5~5.1 (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=4.7~5.0 (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 ・渋滞損失時間の削減が期待される ・利便性の向上が期待できるバス路線が存在する〔石見交通 大田・江津線（大田市立病院・大田バスセンター～仁万駅前・道の駅サンピコ・済生会江津病院）20便/日〕 ・江津市から出雲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 ・大田市から浜田港（重要港湾）へのアクセス向上が見込まれる ・県内大手養鶏会社から県外出荷先へのアクセス向上が期待される ③国土・地域ネットワークの構築 ・高規格道路「山陰自動車道」に並行する自動車専用道路の一部として位置づけられている ・日常生活圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる ④個性ある地域の形成 ・島根県東部から石見銀山（R1 観光入込み客数：26.5万人/年）等へのアクセス向上が期待される ⑤安全で安心できるくらしの確保 ・第三次救急医療機関（島根県立中央病院、島根大学医学部附属病院）へのアクセス向上が期待される ⑥災害への備え ・第1次緊急輸送道路である国道9号の代替路線を形成する ⑦地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が期待される ⑧生活環境の改善・保全 ・NOx排出量の削減が期待される ・SPM排出量の削減が期待される ⑨他のプロジェクトとの関係 ・「中国ブロックにおける社会資本整備重点計画（H28.3）」に位置づけられている ・大規模道路事業（一般国道9号 出雲・湖陵道路、湖陵・多伎道路、大田・静間道路）と一体的に整備する必要あり ・「島根総合発展計画 第三次実施計画（H28.3）」、「大田市総合計画 後期計画改訂版（H29.3）」、「大田市都市計画マスタープラン（H20.3）」に位置づけられている						

関係する地方公共団体等の意見

対応方針（原案）については妥当である。

一般国道9号静岡・仁摩道路については、地域産業の活性化や地域間交流の促進に大きく寄与するとともに、国道9号の事故・災害時の代替道路機能の確保、救急医療活動の支援に必要不可欠な路線である。とりわけ、令和3年8月の大雨により出雲市多伎町小田地内で地すべりが発生し、国道9号が全面通行止めとなっているが、平成31年3月に開通した山陰道「出雲多伎IC～大田朝山IC間」が国道9号の代替路として機能し、ダブルネットワークの効果を大いに発揮しており、あらためて山陰道の必要性が認識された。

人口減少に歯止めをかけ、希望と活力に満ちた新時代にふさわしい「島根創生」の実現を目指すためにも、その基盤となる山陰道の早期全線開通は県民の悲願である。

そのため、島根県内の山陰道事業中区間を一日も早く完成させるとともに、未着手区間にすみやかに着手し、山陰道の早期全線整備を行っていただきたい。

特に、出雲・湖陵道路、湖陵・多伎道路、大田・静岡道路、静岡・仁摩道路及び三隅・益田道路については開通見通しが公表されているので、一日でも早い開通を図っていただきたい。

事業評価監視委員会の意見

- ・事業者から各事業の概要、評価結果及び対応方針（原案）について説明を受け、事業が適切に実施されているか審議を行い、次のとおり意見の取りまとめを行った。
- ・審議の結果、再評価対象の事業は適切に実施されており、事業継続とすることとした事業者の判断は妥当であると意見集約した。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・ H21 年度に山陰自動車道（斐川 IC～出雲 IC 間）が全線開通。
- ・ H26 年度に中国横断自動車道尾道松江線及び仁摩・温泉津道路が全線開通。
- ・ H28 年度に福光・浅利道路が事業化。
- ・ H28 年度に浜田・三隅道路が全線開通。
- ・ H29 年度に朝山・大田道路が全線開通。
- ・ H30 年度に多伎・朝山道路が全線開通。
- ・ H30 年度に県道浅利渡津線が全線開通。
- ・ R2 年度に益田西道路が新規事業化。
- ・ R3 年度に益田・田万川道路、松江北道路が新規事業化。安来道路4車線化が新規事業化。

事業の進捗状況、残事業の内容等

令和3年3月末時点で、事業全体の進捗率は85%、用地の進捗率は100%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

引き続き早期全線開通を目指し事業を推進する。

施設の構造や工法の変更等

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

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

# 再評価結果（令和4年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課  
担当課長名：長谷川 朋弘

事業名	一般国道2号 <small>たましま かきおか</small> 玉島・笠岡道路（Ⅱ期）		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： <small>おかやまけんあさくちしこんこうちようさがた</small> 岡山県浅口市金光町佐方 至： <small>おかやまけんかきおかしにしおおしましんでん</small> 岡山県笠岡市西大島新田			延長	9.4 km	
事業概要	<p>一般国道2号は、<small>おおさかふおおさかしきたく</small> 大阪府大阪市北区を起点とし、<small>ふくおかけんきたきゆうしゆうしもじく</small> 福岡県北九州市門司区までを結ぶ延長約680kmの主要幹線道路である。</p> <p>玉島・笠岡道路（Ⅱ期）は、<small>おかやまけん</small> 岡山県南西部に位置し、<small>おかやまけんあさくちしこんこうちようさがた</small> 岡山県浅口市金光町佐方から <small>かきおかしにしおおしましんでん</small> 笠岡市西大島新田を結ぶ延長9.4kmの地域高規格道路である。</p> <p>事業目的は、岡山県西部地域の交通混雑の緩和及び交通安全の確保、周辺地域の連携強化。</p>					
H20年度事業化	H12年度都市計画決定	H24年度用地着手	H24年度工事着手			
全体事業費	約575億円	事業進捗率 (令和3年3月末時点)	43%	供用済延長	0.0 km	
計画交通量	36,300 ~ 43,600 台/日					
費用対効果分析結果	B/C (3便益) (事業全体) 3.6 (残事業) 7.3	総費用 (残事業)/(事業全体) 287 / 576 億円 事業費：225/514 億円 維持管理費：62/62 億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 2,092 / 2,092 億円 走行時間短縮便益：1,776/1,776億円 走行費用減少便益：241/241 億円 交通事故減少便益：75/75 億円	基準年 令和3年		
感度分析の結果	<p>(事業全体) 交通量：B/C=3.2~4.3(交通量±10%) (残事業) 交通量：B/C=6.5~8.6(交通量±10%)</p> <p>事業費：B/C=3.5~3.8(事業費±10%) 事業費：B/C=6.8~7.9(事業費±10%)</p> <p>事業期間：B/C=3.4~3.9(事業期間±20%) 事業期間：B/C=6.8~7.8(事業期間±20%)</p>					
事業の効果等	<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・損失時間の削減が期待される。</li> <li>・現道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。</li> <li>・国道2号を利用するバスの利便性向上が期待される。</li> <li>・笠岡市から岡山空港（第三種空港）へのアクセスが向上が期待される。</li> </ul> <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・笠岡市から水島港（国際拠点港湾、国際バルク戦略港湾）へのアクセスが向上が期待される。</li> <li>・農林水産業を主体とする地域において農林水産品の流通の利便性向上が期待される。</li> </ul> <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域高規格道路「倉敷福山道路」の一部として位置づけられている。</li> <li>・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる（里庄町～倉敷市）</li> </ul> <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する（浅口市工業団地造成整備事業）。</li> <li>・主要な観光地へのアクセス向上が期待される。【倉敷美観地区の入り込み客数（R1）：3,283千人/年】</li> </ul> <p>⑤安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・周辺ネットワークとの一体的な整備による第三次救急医療機関（川崎医大付属病院）へのアクセス向上が期待される。</li> </ul> <p>⑥災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・山陽自動車道、国道2号が岡山県地域防災計画における第1次緊急輸送道路として位置づけあり。</li> <li>・第1次緊急輸送路の代替路としての機能が期待される。</li> </ul> <p>⑦地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・CO2排出量の減少が期待される。</li> </ul> <p>⑧生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・NOX排出量の減少が期待される。</li> <li>・SPM排出量の減少が期待される。</li> </ul>					

⑨他のプロジェクトとの関係

- ・関連する大規模道路事業（笠岡バイパス）と一体的に整備する必要がある。
- ・「第2次浅口市総合計画（H29.3）」において広域・地域間交流を担う道路網として位置づけられている。
- ・「第7次笠岡市総合計画後期基本計画（H30.4）」において、企業誘致の推進と雇用促進、地域道路ネットワークを形成する道路として位置づけられている。

関係する地方公共団体等の意見

事業を継続する対応方針（原案）は妥当である。  
 本路線は、広島県東部と岡山県西部を連絡する地域高規格道路「倉敷福山道路」の一部を構成する。国道2号の渋滞緩和は、物流の効率化や生産性の向上、さらには新たな企業立地に直結するため、非常に重要である。  
 県西部地域では、令和2年3月の倉敷立体の完成により、渋滞が大きく緩和したところであり、平成27年3月に供用した玉島・笠岡道路（I期）の整備効果を最大限発揮させるためにも、本区間の早期供用が重要である。  
 開通見通しを公表している令和7年度に向けて、県としてもアクセス道路の整備に全力で取り組んでいるところであり、玉島・笠岡道路の整備をより一層加速化し、笠岡バイパスとの同時供用を強く望む。

事業評価監視委員会の意見

- ・事業者から各事業の概要、評価結果及び対応方針（原案）について説明を受け、事業が適切に実施されているか審議を行い、次のとおり意見の取りまとめを行った。
- ・審議の結果、再評価対象の事業は適切に実施されており、事業継続とすることとした事業者の判断は妥当であると意見集約した。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

周辺開発の増進に伴い、慢性的な渋滞や交通事故が多発している。

事業の進捗状況、残事業の内容等

令和3年3月末時点で、事業全体の進捗率は43%、用地の進捗率は100%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、調査設計、用地買収、工事推進を行っており、令和7年度供用を目指し事業を推進する。

施設の構造や工法の変更等

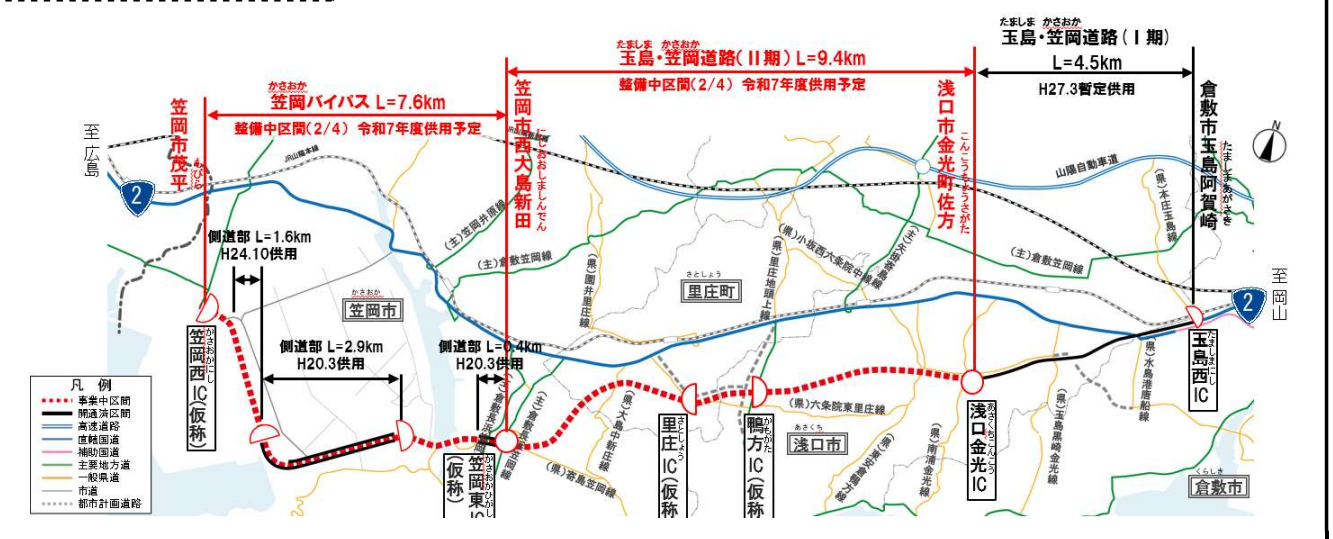
技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進していく。

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

## 再評価結果（令和4年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局 国道・技術課  
担当課長名：長谷川 朋弘

事業名	一般国道2号 <small>かさおか</small> 笠岡バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中国地方整備局
起終点	自： <small>おかやまけんかさおかしにしおおしましんでん</small> 岡山県笠岡市西大島新田 至： <small>おかやまけんかさおかしもびら</small> 岡山県笠岡市茂平	延長	7.6 km		
事業概要	<p>一般国道2号は、<small>おおさかふおおさかしきたく</small> 大阪府大阪市北区を起点とし、<small>ふくおかけんきたきゆうしゆうしもじく</small> 福岡県北九州市門司区までを結ぶ延長約680kmの主要幹線道路である。</p> <p>笠岡バイパスは、<small>おかやまけん</small> 岡山県南西部に位置し、<small>おかやまけんかさおかしにしおおしましんでん</small> 岡山県笠岡市西大島新田から <small>かさおかしもびら</small> 笠岡市茂平を結ぶ位置する延長7.6kmの地域高規格道路である。</p> <p>事業目的は、岡山県西部地域の交通混雑の緩和及び交通安全の確保。</p>				
S63年度事業化	S63年度都市計画決定	H2年度用地着手	H10年度工事着手		
全体事業費	約460億円	事業進捗率 (令和3年3月末時点)	79%	供用済延長	4.9 km
計画交通量	35,000 ~ 37,700 台/日				
費用対効果 分析結果	B/C (3便益) (事業全体) 2.2 (残事業) 5.5	総費用 (残事業)/(事業全体) 183 / 629 億円 (事業費：149/570 億円) (維持管理費：34/59 億円)	総便益 (残事業)/(事業全体) 1,000 / 1,401 億円 (走行時間短縮便益：834/1,198 億円) (走行費用減少便益：121/150 億円) (交通事故減少便益：45/53 億円)	基準年	令和3年
感度分析の結果	<p>(事業全体) 交通量：B/C=1.8~2.7(交通量±10%) (残事業) 交通量：B/C=4.9~6.6(交通量±10%)                  事業費：B/C=2.2~2.3(事業費±10%) 事業費：B/C=5.1~6.0(事業費±10%)                  事業期間：B/C=2.1~2.4(事業期間±20%) 事業期間：B/C=5.1~5.8(事業期間±20%)</p>				
事業の効果等	<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・損失時間の削減が期待される。</li> <li>・国道2号を利用するバスの利便性向上が期待される。</li> <li>・里庄町から福山駅（新幹線駅）へのアクセス向上が期待される。</li> </ul> <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・笠岡港港町地区工業団地から水島港（国際拠点港湾、国際バルク戦略港湾）へのアクセスが向上が期待される。</li> <li>・農林水産品を主体とする地域：笠岡市（笠岡湾干拓地） 主な出荷先：全国</li> </ul> <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域高企画道路「倉敷福山道路」の一部として位置づけられている</li> </ul> <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する（笠岡市笠岡湾干拓地域バイオマスタウン構想）</li> <li>・主要な観光地へのアクセス向上が期待される。（倉敷美観地区の入り込み客数（R1）：3,283千人/年） （笠岡・笠岡諸島の入り込み客数（R1）：1,250千人/年）</li> </ul> <p>⑤無電柱化による美しい町並みの形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・無電柱化推進計画に位置づけられている。</li> </ul> <p>⑥安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・周辺ネットワークとの一体的な整備による第三次救急医療機関（福山市民病院）へのアクセス向上が期待される。</li> </ul> <p>⑦災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・岡山県地域防災計画における第2次緊急輸送道路として位置づけられている。</li> <li>・第1次緊急輸送路（山陽自動車道、国道2号）の代替路としての機能が期待される。</li> </ul> <p>⑧地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・CO2排出量の減少が期待される。</li> </ul> <p>⑨生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・NOX排出量の減少が期待される。</li> <li>・SPM排出量の減少が期待される。</li> </ul>				

⑩他のプロジェクトとの関係

- ・関連する大規模道路事業（玉島・笠岡道路（Ⅱ期））と一体的に整備する必要がある。
- ・「第7次笠岡市総合計画後期基本計画（H30.4）」において、企業誘致の推進と雇用促進、地域道路ネットワークを形成する道路として位置づけられている。

関係する地方公共団体等の意見

事業を継続する対応方針（原案）は妥当である。  
 本路線は、広島県東部地域と岡山県西部地域を連絡する地域高規格道路「倉敷福山道路」の一部を構成する。  
 国道2号の渋滞緩和は、物流の効率化や生産性の向上、さらには新たな企業立地に直結するため、非常に重要である。  
 アクセス道路について、県は整備を終え、笠岡市が全力で整備に取り組んでいる。笠岡港（港町地区）工業用地や笠岡湾干拓地への新たな企業立地や、既に立地している企業の生産性の向上のためにも、開通見通しを公表している令和7年度に向けて、事業をより一層加速化し、玉島・笠岡道路（Ⅱ期）の同時供用を強く望む。

事業評価監視委員会の意見

- ・事業者から各事業の概要、評価結果及び対応方針（原案）について説明を受け、事業が適切に実施されているか審議を行い、次のとおり意見の取りまとめを行った。
- ・審議の結果、再評価対象の事業は適切に実施されており、事業継続とすることとした事業者の判断は妥当であると意見集約した。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

笠岡湾沿岸部工業地帯の産業振興や笠岡湾干拓地域のバイオマスタウン構想等により、沿線地域において更なる交通需要が見込まれる。

事業の進捗状況、残事業の内容等

令和3年3月末時点で、事業全体の進捗率は79%、用地の進捗率は98%である。現在までに、「笠岡市西大島新田～笠岡市入江（L=0.4km）」及び「笠岡市カプト南町～笠岡市港町（L=2.9km）」及び「笠岡市港町～笠岡市鋼管町（L=1.6km）」間の側道部が供用済み。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

投資効果の早期発現を図るため段階的に整備しており、引き続き令和7年度供用を目指し事業を推進する。

施設の構造や工法の変更等

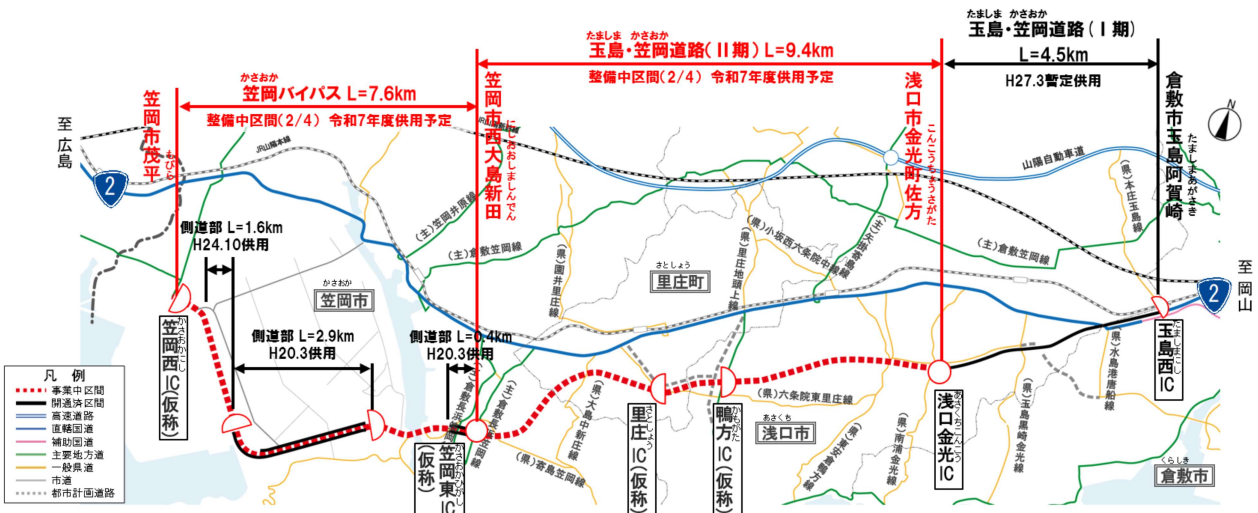
技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進していく。

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



# 再評価結果（令和4年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課  
 担当課長名：長谷川 朋弘

事業名	一般国道53号 <small>つやみなみ</small> 津山南道路		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：岡山県久米郡美咲町打穴中 至：岡山県津山市平福				延長	5.4 km
<b>事業概要</b> 一般国道53号は、岡山県岡山市北区から鳥取県鳥取市までを結ぶ延長約140kmの主要幹線道路である。津山南道路は、岡山県北部に位置し、岡山県美咲町と岡山県津山市を結ぶ延長5.4kmのバイパスであり、地域高規格道路「空港津山道路」の一部を構成するものである。 事業目的は、交通安全の確保、災害や交通事故発生時の代替ルートの確保、救命救急活動等の支援、周辺地域の発展を図るものである。						
H16年度事業化	H15年度都市計画決定	H19年度用地着手		平成26年度工事着手		
全体事業費	約220億円	事業進捗率	48%	供用済延長	0.0km	
計画交通量	16,700 ~ 20,300 台/日					
費用対効果分析結果	B/C：(3便益) (事業全体) 1.1 (残事業) 2.5	総費用：(残事業/事業全体) 110 / 263 億円 (事業費：77/230 億円) (維持管理費：33/33 億円)	総便益：(残事業/事業全体) 278 / 278 億円 (走行時間短縮便益：226/226 億円) (走行費用減少便益：39/39 億円) (交通事故減少便益：13/13 億円)	基準年：令和3年		
<b>感度分析の結果</b> (事業全体) 交通量：B/C=0.9~1.3(交通量±10%) (残事業) 交通量：B/C=2.1~3.0(交通量±10%) 事業費：B/C=1.03~1.1(事業費±10%) 事業費：B/C=2.4~2.7(事業費±10%) 事業期間：B/C=0.97~1.2(事業期間±20%) 事業期間：B/C=2.3~2.7(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 ・損失時間の削減が期待される。 ・国道53号を利用するバスの利便性向上が期待される。 ・津山市から岡山空港（第三種空港）へのアクセスが向上が期待される。 ②物流効率化の支援 ・農林水産業を主体とする地域において農林水産品の流通の利便性が向上が期待される。 ③国土・地域ネットワークの構築 ・地域高規格道路「空港津山道路」の一部としての位置づけ。 ・隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する（津山市～岡山市）。 ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が期待される（美咲町～津山市）。 ④個性ある地域の形成 ・主要な観光地へのアクセス向上が期待される（津山・鶴山公園の入り込み客数（R1）1,316千人/年） ⑤安全で安心できるくらしの確保 ・第三次救急医療機関（津山中央病院救命救急センター）へのアクセス向上が期待される ⑥災害への備え ・国道53号が岡山県地域防災計画における第1次緊急輸送道路として位置づけ ・第1次緊急輸送道路である国道53号が通行止めとなった場合、代替路線として機能する ⑦地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が期待される ⑧生活環境の改善・保全 ・NOX排出量の削減が期待される ・SPM排出量の削減が期待される ⑨他のプロジェクトとの関係 ・「津山市第5次総合計画（H28.3）」において「ひと」や「もの」の交流を促進するための「広域道路網の整備」に位置付けられている ・「美咲町第3次振興計画（R2.3）」において「暮らしやすいまちづくり」を推進するための広域交通網ネットワークに位置付けられている。						

⑩その他

・津山市、美咲町が岡山連携中枢都市圏（中枢都市：岡山市（H28.10））の構成市となり、今後、岡山市との結び付きが強くなるが見込まれる。

関係する地方公共団体等の意見

事業を継続する対応方針（原案）は妥当である。  
県の南北を連携する「地域高規格道路 空港津山道路」の一部を構成する本路線は、津山市が中心市である定住自立圏の人口の維持や、企業の生産性向上、県南部圏域との交流人口の増加に資する大変重要な路線である。

県では、おかやま創生総合戦略や国土強靱化地域計画など上位計画に本路線を含む交通基盤の整備を位置づけており、用地買収率が9割を超えていることから、早期の供用に向け整備促進が必要である。

事業評価監視委員会の意見

- ・事業者から各事業の概要、評価結果及び対応方針（原案）について説明を受け、事業が適切に実施されているか審議を行い、次のとおり意見の取りまとめを行った。
- ・審議の結果、再評価対象の事業は適切に実施されており、事業継続とすることとした事業者の判断は妥当であると意見集約した。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・平成18年9月に津山バイパス（延長1.6km）が開通

事業の進捗状況、残事業の内容等

令和3年3月末時点で、事業全体の進捗率は48%、用地の進捗率は91%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、用地買収及び工事を推進しており早期完成を目指し、事業を推進する。

施設の構造や工法の変更等

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

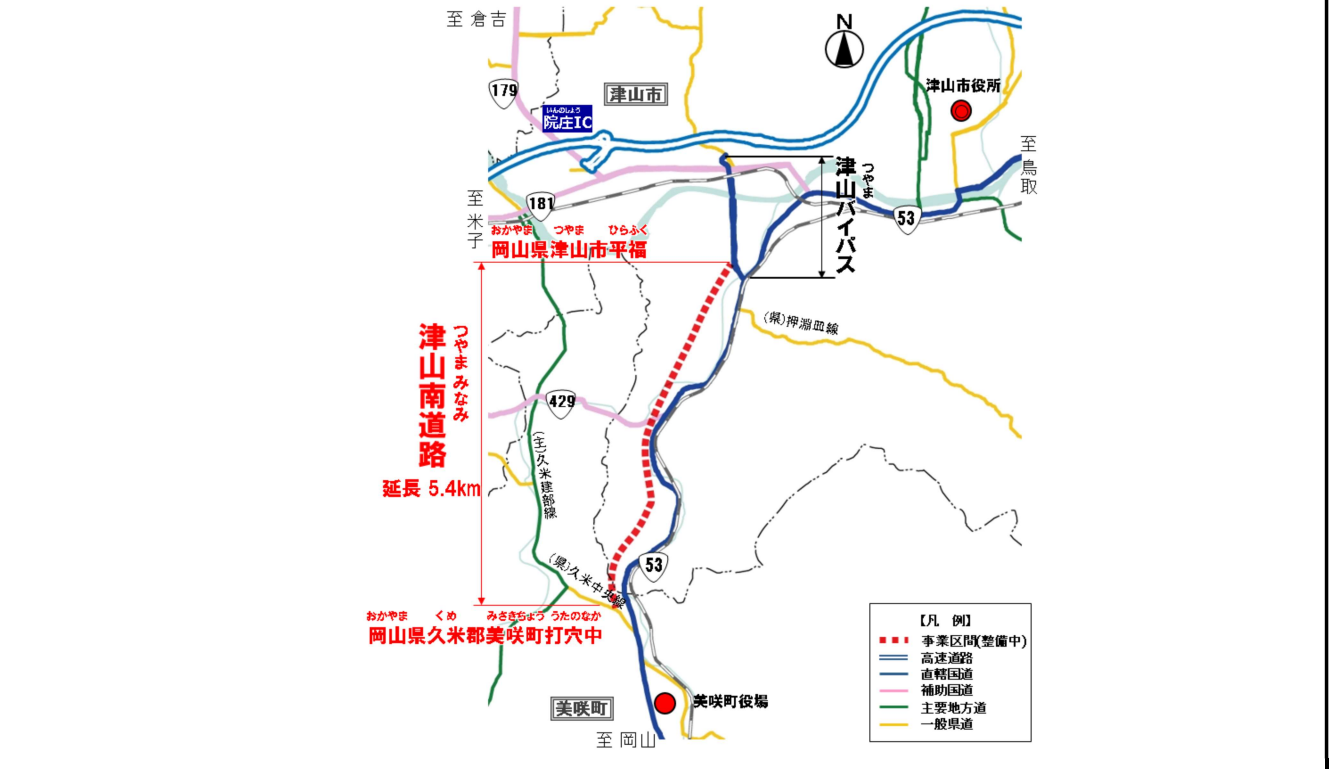
対応方針

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と一致しないことがある。

# 再評価結果（令和4年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課

担当課長名：長谷川 朋弘

事業名	一般国道2号 福山道路		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：広島県福山市瀬戸町長和 至：広島県福山市赤坂町赤坂			延長	3.3 km	
<b>事業概要</b> 一般国道2号は、大阪府大阪市から福岡県北九州市までを結ぶ延長約680 kmの主要幹線道路である。福山道路は、広島県福山市瀬戸町から赤坂町を結ぶ延長約3.3 kmのバイパスである。 事業目的は、福山都市圏の交通混雑の緩和及び交通安全の確保、さらに物流の効率化支援や周辺地域との連携強化である。						
H13年度事業化		H12年度都市計画決定		H18年度用地着手		—
全体事業費		約456億円		事業進捗率 (令和3年3月末時点)	37% 供用済延長 0.0 km	
計画交通量		22,300 ~ 36,200 台/日				
費用対効果 分析結果	B/C (3便益)	総費用 (残事業)/事業全体		総便益 (残事業)/事業全体		基準年 令和3年
	(事業全体) 2.4	262 / 455 億円		1,102 / 1,102 億円		
	(残事業) 4.2	事業費：236/429 億円 維持管理費：26/26 億円		走行時間短縮便益：999/999 億円 走行費用減少便益：82/82 億円 交通事故減少便益：21/21 億円		
<b>感度分析の結果</b> (事業全体) 交通量：B/C=1.8~3.1(交通量±10%) (残事業) 交通量：B/C=3.1~5.4(交通量±10%) 事業費：B/C=2.3~2.6(事業費±10%) 事業費：B/C=3.9~4.6(事業費±10%) 事業期間：B/C=2.3~2.6(事業期間±20%) 事業期間：B/C=4.0~4.4(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 ・渋滞損失時間の削減が期待される ・現道における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される ②物流効率化の支援 ・福山西ICから福山港（重要港湾）へのアクセス向上が期待される ・広島空港へのアクセス向上が期待される ③国土・地域ネットワークの構築 ・地域高規格道路「倉敷福山道路」の一部として位置づけ ・日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成 ④個性ある地域の形成 ・鞆の浦（R1観光入込客数 約67.4万人/年）等へのアクセス向上が期待される ⑤安全な生活環境の確保 ・死傷事故件数の削減が期待される ⑥災害への備え ・第1次緊急輸送道路である一般国道2号の代替路線として機能する ⑦地球環境の保全 ・CO2排出の削減が期待される ⑧生活環境の改善・保全 ・NOX排出の削減が見込まれる ・SPM排出の削減が見込まれる ⑨他のプロジェクトとの関係 ・同時に都市計画決定された「福山沼隈道路」「福山西環状線」などと一体的に整備する必要がある ・福山市都市マスタープランに位置づけ						

関係する地方公共団体等の意見

継続とする対応方針については妥当である。

高規格道路「倉敷福山道路」の一部を構成する一般国道2号福山道路は、本県で整備を進める福山沼隈道路等と連携し、国道2号渋滞ワーストランキングで上位を占める福山市内の著しい交通混雑の緩和や広域連携の強化、物流機能の効率化、また、災害時のリダンダンシー確保の観点からも、早期整備が求められる重要な道路です。

引き続き、コスト縮減を徹底していただきながら、早期完成に向けて確実に整備を進めていただきたい。

事業評価監視委員会の意見

- ・事業者から各事業の概要、評価結果及び対応方針（原案）について説明を受け、事業が適切に実施されているか審議を行い、次のとおり意見の取りまとめを行った。
- ・審議の結果、再評価対象の事業は適切に実施されており、事業継続とすることとした事業者の判断は妥当であると意見集約した。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・平成29年3月に松永道路が4車線で開通。
- ・平成30年3月に福山SAスマートICが開通。
- ・福山道路と接続する「福山沼隈道路」、および「福山西環状線」との一体的な整備が進められている。
- ・平成31年3月に福山港で、基幹産業である鉄鋼業や造船業等の国際競争力の維持強化を目的とした福山港ふ頭再編改良事業が着工。

事業の進捗状況、残事業の内容等

令和3年3月末時点で、事業全体の進捗率は37%、用地の進捗率は93%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、用地買収を行っており早期完成を目指し事業を推進する。

施設の構造や工法の変更等

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

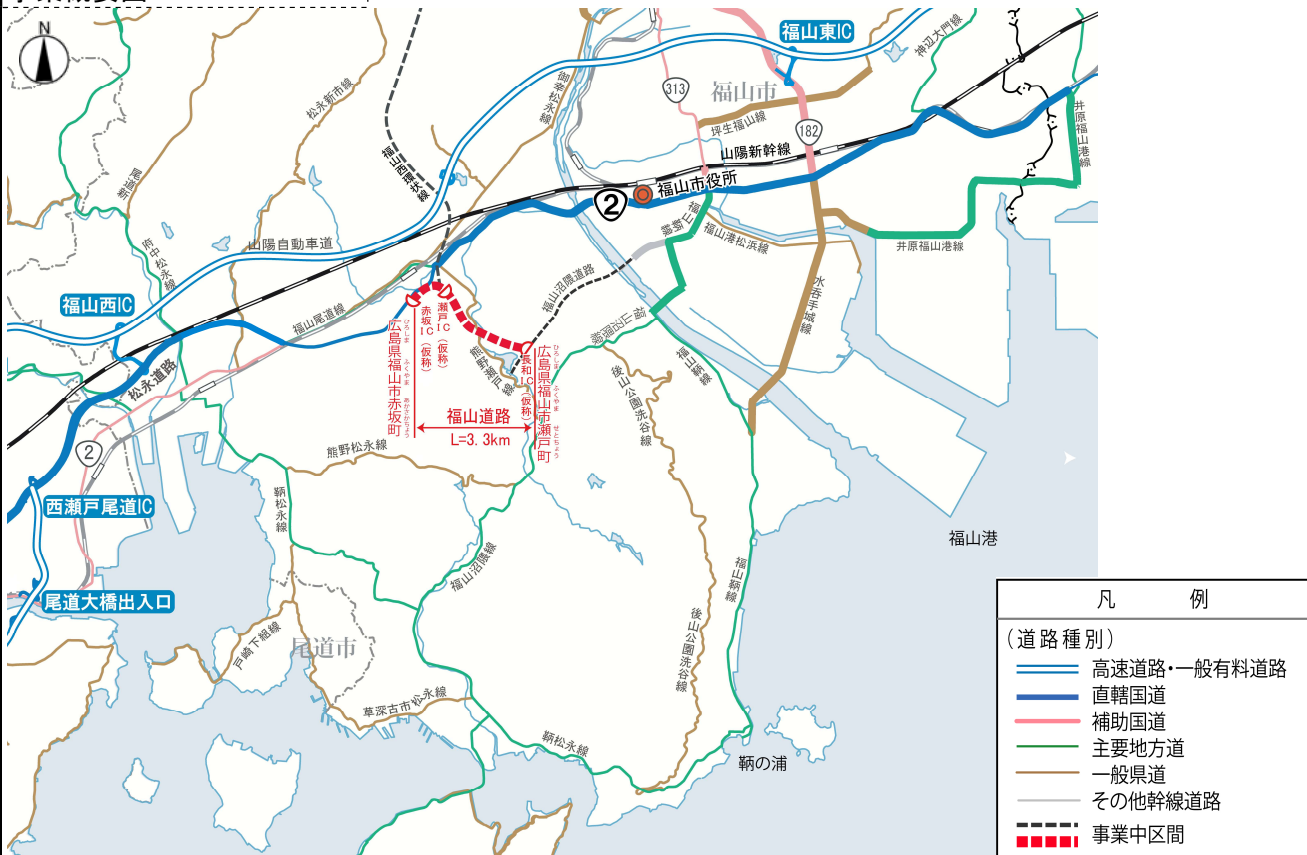
対応方針

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と一致しないことがある。

## 再評価結果（令和4年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課

担当課長名：長谷川 朋弘

事業名	一般国道2号 <small>あき</small> 安芸バイパス		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中国地方整備局						
起終点	自：広島県 <small>ひがしひろしま</small> 広島市 <small>はちほんまつちようむねよし</small> 八本松町 宗吉 至：広島県 <small>ひろしま</small> 広島市 <small>あき</small> 安芸区 <small>かみせのちようかみせの</small> 上瀬野町 上瀬野				延長	7.7 km						
事業概要	<p>一般国道2号は、大阪市から北九州市に至る延長約680kmの主要な幹線道路であり、西日本の大動脈として沿道地域の産業・社会活動や住民の生活に大きな役割を果たす重要な路線である。</p> <p>安芸バイパスは、国道2号の慢性的な交通混雑の緩和、交通安全の確保、周辺地域との連携強化を図ることを目的とした延長7.7kmの4車線道路である。</p>											
	H7年度事業化	S49年度都市計画決定	H9年度用地着手	H12年度工事着手								
全体事業費	約680億円	事業進捗率 (令和3年3月末時点)	65%	供用済延長	0.0 km							
計画交通量	61,000 ～ 64,600台/日											
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 4.1 (残事業) 15.1	(3便益) 総費用 234 / 863 億円 事業費 : 170/799億円 維持管理費 : 63/ 63億円	(残事業)/ (事業全体) 総便益 3,539 / 3,539億円 走行時間短縮便益 : 2,971/2,971億円 走行費用減少便益 : 482/ 482億円 交通事故減少便益 : 86/ 86億円	基準年 令和3年								
感度分析の結果	<table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 50%; border: none;">(事業全体) 交通量 : B/C=3.8~4.4(交通量±10%)</td> <td style="width: 50%; border: none;">(残事業) 交通量 : B/C=14.2~16.2(交通量±10%)</td> </tr> <tr> <td style="border: none;">事業費 : B/C=4.0~4.2(事業費±10%)</td> <td style="border: none;">事業費 : B/C=14.1~16.3(事業費±10%)</td> </tr> <tr> <td style="border: none;">事業期間 : B/C=3.8~4.4(事業期間±20%)</td> <td style="border: none;">事業期間 : B/C=14.2~16.1(事業期間±20%)</td> </tr> </table>						(事業全体) 交通量 : B/C=3.8~4.4(交通量±10%)	(残事業) 交通量 : B/C=14.2~16.2(交通量±10%)	事業費 : B/C=4.0~4.2(事業費±10%)	事業費 : B/C=14.1~16.3(事業費±10%)	事業期間 : B/C=3.8~4.4(事業期間±20%)	事業期間 : B/C=14.2~16.1(事業期間±20%)
(事業全体) 交通量 : B/C=3.8~4.4(交通量±10%)	(残事業) 交通量 : B/C=14.2~16.2(交通量±10%)											
事業費 : B/C=4.0~4.2(事業費±10%)	事業費 : B/C=14.1~16.3(事業費±10%)											
事業期間 : B/C=3.8~4.4(事業期間±20%)	事業期間 : B/C=14.2~16.1(事業期間±20%)											
事業の効果等	<p>① 円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・損失時間の削減が見込まれる【約15,292.1万人・時間/年→約14,721.9万人・時間/年】</li> <li>・利便性の向上が期待できるバス路線が存在する【広島～瀬野～西条 50便/日、志和循環線 11便/日】</li> <li>・広島市安芸区役所から東広島駅（新幹線停車駅）へのアクセスが向上 【広島市安芸区役所～東広島駅：57分⇒44分】</li> <li>・広島市安芸区役所から広島空港へのアクセスが向上【広島市安芸区役所～広島空港：60分⇒53分】</li> </ul> <p>② 物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・東広島市から広島港（国際拠点港湾）までのアクセスが向上【東広島市役所～広島港：67分⇒49分】</li> </ul> <p>③ 国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・高規格道路「東広島廿日市道路」の一部として位置付け</li> <li>・日常活動圏の中心都市へのアクセスが向上【東広島市役所～広島市役所：71分⇒53分】</li> </ul> <p>④ 個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・拠点開発プロジェクトを支援【広島中央テクノポリス】</li> </ul> <p>⑤ 安全で安心できる暮らしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・三次医療施設へのアクセスが向上【東広島市役所～県立広島病院：68分⇒49分】</li> </ul> <p>⑥ 災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・広島県の第1次緊急輸送道路に指定（一般国道2号）</li> </ul> <p>⑦ 地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・CO2排出量が約51.5千t/年(約1.3%)削減【3,996.2千t/年→3,944.7千t/年】</li> </ul> <p>⑧ 生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・NOx排出量が約225.6t/年(約2.3%)削減【9,820.5t/年→9,594.8t/年】</li> <li>・SPM排出量が約12.2t/年(約2.4%)削減【517.7t/年→505.6t/年】</li> <li>・広島市安芸区上瀬野における夜間の騒音が改善される見込み</li> </ul> <p>⑨ 他のプロジェクトの関係</p> <p>「第6次広島市基本計画（令和2年6月）」、「広島県道路整備計画2021」等、に位置づけあり</p>											

関係する地方公共団体等の意見

広島県知事の意見：継続とする対応方針については妥当である。  
 一般国道2号安芸バイパス、東広島バイパスは、広島市と東広島市との広域的な連携を担う路線であり、国道2号の渋滞緩和や円滑な物流機能の強化を図るだけでなく、広島空港へのアクセスや災害時のダブルネットワークとして、山陽自動車道の代替機能を担う重要な道路であり、早期の全線整備が必要です。引き続き、コスト縮減を徹底していただきながら、早期完成に向けて確実に整備を進めていただきたい。

広島市長の意見：事業再評価に係る対応方針（原案）については異存ありません。  
 国道2号の渋滞緩和や広島空港へのアクセス強化、さらに広域連携の強化や地域の産業活動の活性化のためにも、全線の早期供用に向けて、着実に整備を進めていただきたい。

事業評価監視委員会の意見

- ・ 事業者から各事業の概要、評価結果及び対応方針（原案）について説明を受け、事業が適切に実施されているか審議を行い、次のとおり意見の取りまとめを行った。
- ・ 審議の結果、再評価対象の事業は適切に実施されており、事業継続とすることとした事業者の判断は妥当であると意見集約した。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・ 国道2号は広島市街地と東広島市方面を結ぶ唯一の幹線道路であり、慢性的な交通渋滞の発生により、日常生活や経済活動の支障となっている。
- ・ 広島空港への機能集約と広島西飛行場のヘリポート化により、広島市から広島空港へのアクセス向上が求められている。
- ・ 道路線形不良箇所が存在により、交通事故が多く発生している。
- ・ 自動車部品工場が集積している東広島市内では、新たな産業団地の開発が進んでおり、大型車による広島市内への部品輸送が多い。

事業の進捗状況、残事業の内容等

令和3年3月末時点で、事業全体の進捗率は65%、用地の進捗率は100%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

引き続き早期全線開通を目指し事業を推進する。

施設の構造や工法の変更等

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

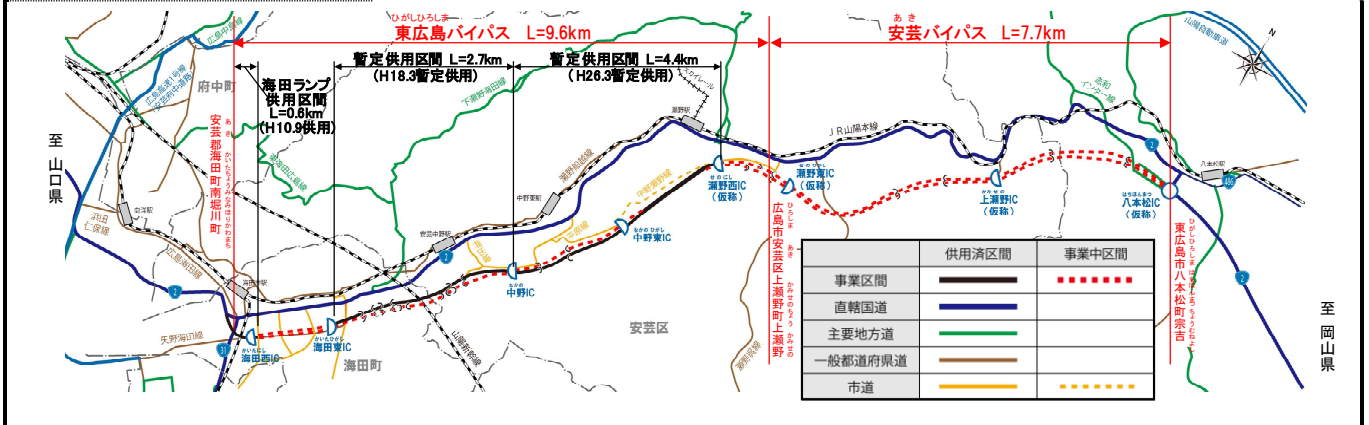
対応方針

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と一致しないことがある。

# 再評価結果（令和4年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課

担当課長名：長谷川 朋弘

事業名	一般国道2号 <sup>ひがしひろしま</sup> 東広島バイパス		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中国地方整備局
起終点	自：広島県広島市安芸区上瀬野町上瀬野 至：広島県安芸郡海田町南堀川町				延長	9.6km
事業概要	<p>一般国道2号は、<sup>おおさか</sup>大阪市から<sup>きたきゅうしゅう</sup>北九州市に至る延長約680kmの主要な幹線道路であり、西日本の大動脈として沿道地域の産業・社会活動や住民の生活に大きな役割を果たす重要な路線である。</p> <p><sup>ひがしひろしま</sup>東広島バイパスは、国道2号の慢性的な交通混雑の緩和、交通安全の確保、周辺地域との連携強化を図ることを目的とした延長9.6kmの4車線道路である。</p>					
S50年度事業化	S49年度都市計画決定	S57年度用地着手	H5年度工事着手			
全体事業費	約1,240億円	事業進捗率 (令和3年3月末時点)	86%	供用済延長	7.7km	
計画交通量	55,200~68,400台/日					
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 2.4 (残事業) 14.5	(3便益) 総費用 184 / 2,167 億円 事業費：135/2,087億円 維持管理費：49/80億円	(残事業)/(事業全体) 総便益 2,678 / 5,180億円 走行時間短縮便益：2,426/4,424億円 走行費用減少便益：214/621億円 交通事故減少便益：37/135億円	基準年 令和3年		
感度分析の結果	<p>(事業全体) 交通量：B/C=2.0~2.9(交通量±10%) 事業費：B/C=2.4~2.4(事業費±10%) 事業期間：B/C=2.2~2.6(事業期間±20%)</p> <p>(残事業) 交通量：B/C=11.4~17.6(交通量±10%) 事業費：B/C=13.5~15.7(事業費±10%) 事業期間：B/C=13.5~15.5(事業期間±20%)</p>					
事業の効果等	<p>① 円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・損失時間の削減が見込まれる【約15,423.6万人・時間/年→約14,721.9万人・時間/年】</li> <li>・利便性の向上が期待できるバス路線が存在する 【広島～瀬野～西条 77便/日（阿戸線、東雲線を含む）、畑賀線 16便/日】</li> <li>・広島市安芸区役所から東広島駅（新幹線停車駅）へのアクセスが向上 【広島市安芸区役所～東広島駅：57分⇒44分】</li> <li>・広島市安芸区役所から広島空港へのアクセスが向上【広島市安芸区役所～広島空港：60分⇒53分】</li> </ul> <p>② 物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・東広島市から広島港（国際拠点港湾）までのアクセスが向上【東広島市役所～広島港：67分⇒49分】</li> </ul> <p>③ 都市の再生</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・当該路線は中心市街地（DID地区内）内の事業</li> <li>・都市計画道路密度が向上【1.0km/km<sup>2</sup>→1.7km/km<sup>2</sup>】</li> </ul> <p>④ 国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・高規格道路「東広島廿日市道路」の一部として位置付け</li> <li>・日常活動圏の中心都市へのアクセスが向上【東広島市役所～広島市役所：71分⇒53分】</li> </ul> <p>⑤ 個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・拠点開発プロジェクトを支援【広島中央テクノポリス】</li> </ul> <p>⑥ 安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・三次医療施設へのアクセスが向上【東広島市役所～県立広島病院：68分⇒49分】</li> </ul> <p>⑦ 災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・広島県の第1次緊急輸送道路に指定（一般国道2号）</li> </ul> <p>⑧ 地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・CO<sub>2</sub>排出量が約59.4千t/年(約1.5%)削減【4,004.1千t/年→3,944.7千t/年】</li> </ul> <p>⑨ 生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・NO<sub>x</sub>排出量が約250.4t/年(約2.5%)削減【9,845.2t/年→9,594.8t/年】</li> <li>・SPM排出量が約13.5t/年(約2.6%)削減【519.1t/年→505.6t/年】</li> <li>・広島市安芸区中野東における昼間および夜間の騒音が改善される見込み</li> </ul> <p>⑩ 他のプロジェクトの関係</p> <p>「第6次広島市基本計画（令和2年6月）」、「広島県道路整備計画2021」等、に位置づけあり</p>					

関係する地方公共団体等の意見

広島県知事の意見：継続とする対応方針については妥当である。  
一般国道2号安芸バイパス、東広島バイパスは、広島市と東広島市との広域的な連携を担う路線であり、国道2号の渋滞緩和や円滑な物流機能の強化を図るだけでなく、広島空港へのアクセスや災害時のダブルネットワークとして、山陽自動車道の代替機能を担う重要な道路であり、早期の全線整備が必要です。引き続き、コスト削減を徹底していただきながら、早期完成に向けて確実に整備を進めていただきたい。

広島市長の意見：東広島バイパスの事業再評価に係る対応方針（原案）については異存ありません。  
国道2号の渋滞緩和や広島空港へのアクセス強化、さらに広域連携の強化や地域の産業活動の活性化のためにも、海田高架橋を含む全線の早期供用に向けて、着実に整備を進めていただきたい。

事業評価監視委員会の意見

- ・ 事業者から各事業の概要、評価結果及び対応方針（原案）について説明を受け、事業が適切に実施されているか審議を行い、次のとおり意見の取りまとめを行った。
- ・ 審議の結果、再評価対象の事業は適切に実施されており、事業継続とすることとした事業者の判断は妥当であると意見集約した。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・ 国道2号は広島市街地と東広島市方面を結ぶ唯一の幹線道路であり、慢性的な交通渋滞の発生により、日常生活や経済活動の支障となっている。
- ・ 広島空港への機能集約と広島西飛行場のヘリポート化により、広島市から広島空港へのアクセス向上が求められている。
- ・ 自動車部品工場が集積している東広島市内では、新たな産業団地の開発が進んでおり、大型車による広島市内への部品輸送が多い。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・ 令和3年3月末時点で、事業全体の進捗率は86%、用地の進捗率は100%である。
- ・ 現在までに「瀬野西IC～海田東IC（L=7.1km）」及び「ランプ部（L=0.6km）」が開通している。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

引き続き早期全線開通を目指し事業を推進する。

施設の構造や工法の変更等

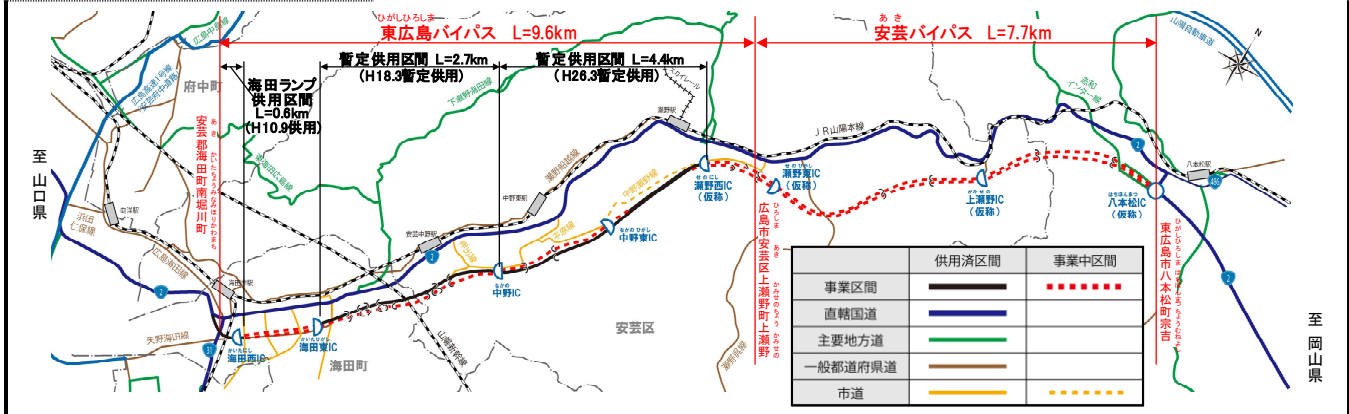
技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト削減に努めながら事業を推進していく。

対応方針 事業継続

対応方針決定の理由

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と一致しないことがある。



# 再評価結果（令和4年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課  
担当課長名：長谷川 朋弘

事業名	一般国道2号 岩国・大竹道路		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：広島県大竹市小方一丁目 至：山口県岩国市山手町			延長	9.8 km	
事業概要	<p>一般国道2号は、大阪府大阪市から、福岡県北九州市までを結ぶ延長約680kmの主要幹線道路である。岩国・大竹道路は、広島県大竹市小方一丁目と山口県岩国市山手町を結ぶ延長9.8kmのバイパスである。事業目的は、一般国道2号の交通混雑の緩和及び交通安全の確保、広島県と山口県の広域的な連携・交流である。</p>					
H13年事業化	H12年度都市計画決定		H15年度用地着手		H26年度工事着手	
全体事業費	約1,330億円		事業進捗率	約26%	供用済延長	0.0km
	(令和3年3月末時点)					
計画交通量	23,200 ~ 31,700台/日					
費用対効果分析結果	B/C (3便益)	総費用	総便益	基準年		
	(事業全体) 1.2	(残事業)/(事業全体) 786/1,279億円	(残事業)/(事業全体) 1,571/1,571億円	令和3年		
	(残事業) 2.0	(事業費：716/1,209億円) 維持管理費：69/69億円	(走行時間短縮便益：1,315/1,315億円) 走行費用減少便益：194/194億円 交通事故減少便益：62/62億円			
感度分析の結果	<p>(事業全体) 交通量：B/C=1.0~1.4 (交通量±10%) (残事業) 交通量：B/C=1.7~2.3 (交通量±10%)                  事業費：B/C=1.2~1.3 (事業費±10%) 事業費：B/C=1.8~2.2 (事業費±10%)                  事業期間：B/C=1.1~1.3 (事業期間±20%) 事業期間：B/C=1.8~2.2 (事業期間±20%)</p>					
事業の効果等	<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>渋滞損失時間の削減が期待される。</li> <li>現道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。</li> <li>現道等に、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>岩国錦帯橋空港（共用飛行場）へのアクセス向上が期待される。</li> </ul> <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>岩国港（重要港湾）へのアクセス向上が期待される</li> </ul> <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>高規格道路「岩国・大竹道路」の一部として位置づけ。</li> <li>日常生活中心都市間を最短時間で連絡するルートを構成する。</li> </ul> <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>錦帯橋（R1観光入込客数：約62万人/年）等へのアクセス向上が期待される。</li> </ul> <p>⑤安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>第三次救急医療機関（岩国医療センター）へのアクセス向上が期待される。</li> </ul> <p>⑥災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>山口県の第一次緊急輸送道路に指定されている（一般国道2号）。</li> <li>山陽自動車道（大竹IC～岩国IC）の代替路線として機能する。</li> </ul> <p>⑦地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>CO2排出量の削減が期待される。</li> </ul> <p>⑧生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>NOx排出量の削減が期待される。</li> <li>SPM排出量の削減が期待される。</li> <li>騒音レベルが夜間要請限度を超過している区間について、要請限度を下回ることが期待される。</li> </ul>					



## 再評価結果（令和4年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・技術課  
担当課長名：長谷川 朋弘

事業名	一般国道55号 桑野道路		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：徳島県阿南市下大野町渡り上り 至：徳島県阿南市内原町桜木				延長	6.5km	
事業概要							
一般国道55号は、徳島市を起点として小松島市、阿南市、美波町、室戸市などを經由し、高知市に至る延長約230kmの主要幹線道路であり、四国広域幹線ネットワークを形成する基幹動脈として、四国東南地域の生活や経済、観光の振興に大きな役割を果たしている。 桑野道路は、地域高規格道路網として整備される「阿南安芸自動車道」の一部であり、四国横断自動車道及び高知東部自動車道と一体的に機能することにより、四国8の字ネットワークを形成し、徳島県南部の広域交流の促進及び地域活性化に大きく寄与する道路である。 また、南海トラフの巨大地震などの災害発生時における緊急輸送道路の確保や、第3次医療施設までの速達性の向上、地域産業（農水産業）の活性化支援などを目的として整備を推進している。							
H23年度事業化		H22年度都市計画決定		H27年度用地着手		R2年度工事着手	
全体事業費	約430億円		事業進捗率 (令和3年3月末時点)	約12%	供用済延長	0.0km	
計画交通量	13,500～14,500 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)	総便益 (残事業)/(事業全体)		基準年		
	1.1 (1.6)	569/663 億円 事業費：537/631 億円 維持管理費：32/32 億円	729/729 億円 走行時間短縮便益：628/628 億円 走行経費減少便益：78/78 億円 交通事故減少便益：24/24 億円		令和3年		
	1.3 (2.0)						
感度分析の結果							
(事業全体) 交通量：B/C= 0.97～1.3 (交通量±10%) (残事業) B/C= 1.1～1.5 (交通量±10%) 事業費：B/C= 1.02～1.2 (事業費±10%) B/C= 1.2～1.4 (事業費±10%) 事業期間：B/C= 0.99～1.2 (事業期間±20%) B/C= 1.1～1.4 (事業期間±20%)							
事業の効果等							
①円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・現道等の当該路線の整備による路線バスの利便性向上が見込まれる。 ・徳島阿波おどり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 ・徳島小松島港（重要港湾）へのアクセス向上が見込まれる。 ・県南部の農林水産品（あわびや伊勢えび、阿波尾鶏等）の流通の利便性向上が見込まれる。 ③国土・地域ネットワークの構築 ・地域高規格道路「阿南安芸自動車道」の一部として四国8の字ネットワークの一部を構成する。 ④個性ある地域の形成 ・「次世代LEDバレイ構想」「地域資源を生かした新たなにぎわいと活力を創出するまちづくり」を支援する。 ・県南地域の主要な観光地（日和佐うみがめ博物館やグリーン・ツーリズム施設等）へのアクセス向上が期待される。 ⑤安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設（徳島赤十字病院）へのアクセス向上が見込まれる。 ⑥安全な生活環境の確保 ・死傷事故率が500件/億台キロ以上である国道55号・津乃峰筒崎線交差点において、交通量の減少により、当該区間の安全性の向上が期待できる。 ⑦災害への備え ・徳島県地域防災計画（令和2年10月）において第1次緊急輸送道路に位置付けられている。 ・緊急輸送道路（現道国道55号）が通行止めになった場合の代替路線を形成し、緊急輸送道路のリダンダンシーを確保する。 ⑧地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。							

⑨生活環境の改善・保全

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

⑩他のプロジェクトとの関係

- ・四国横断自動車道と一体的に整備することで四国8の字ネットワークの一部を構成する。

関係する地方公共団体等の意見

- ・徳島県、阿南市や周辺市町村及び期成同盟会等より、本事業の整備促進について積極的な要望活動が続けられている。
- ・徳島県知事の意見  
「一般国道55号 桑野道路・福井道路」の事業を継続するという「対応方針（原案）」案については、異議ありません。  
「一般国道55号 桑野道路・福井道路」を含む地域高規格道路「阿南安芸自動車道」は、「四国横断自動車道」とともに、「四国8の字ネットワーク」を形成し、安全・安心を確保する「命の道」となることはもとより、経済・産業の発展、観光振興など、地方創生を実現する重要な社会資本であります。  
このため、引き続き、コスト縮減を図り、早期供用に向けた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23年7月 日和佐道路 延長3.1km 2車線 開通
- ・平成24年4月 一般国道55号福井道路事業化
- ・平成25年11月 阿南道路 阿南市津乃峰町西分～阿南市橋町大浦 延長1.7km 開通
- ・平成28年4月 徳島南部自動車道 徳島津田 IC 事業化
- ・平成31年4月 阿南安芸自動車道 海部野根道路事業化
- ・令和2年3月 阿南道路 阿南市那賀川町中島～西路見町江川 延長2.1km 4車線化完成
- ・令和2年4月 徳島南部自動車道 立江櫛淵 IC 事業化
- ・令和2年4月 阿南安芸自動車道 野根安倉道路事業化
- ・令和3年3月 徳島南部自動車道 徳島津田 IC～徳島沖洲 IC 延長2.4km 開通

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・用地進捗率約84%、事業進捗率約12%（令和3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

- ・調査設計及び用地買収を推進中。
- ・また、下大野地区においては、令和2年度より橋梁工事に着手。

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の採用等、総コストの縮減に努めていくこととする。

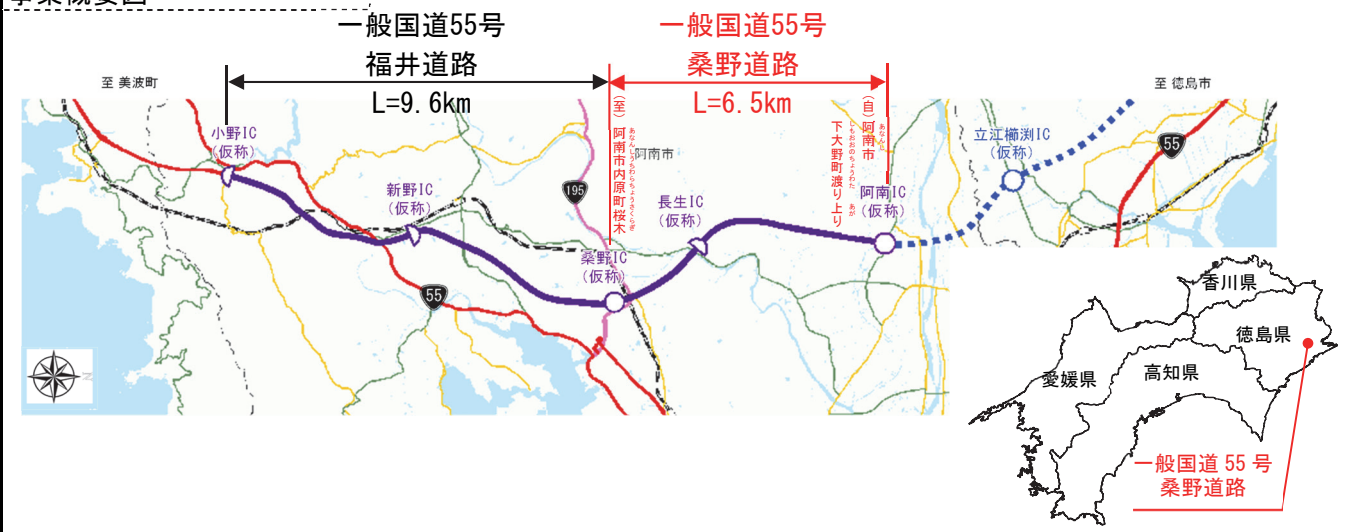
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



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

## 再評価結果（令和4年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・技術課  
担当課長名：長谷川 朋弘

事業名	一般国道55号 福井道路		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：徳島県阿南市内原町桜木 至：徳島県阿南市福井町小野				延長	9.6km	
<b>事業概要</b> 一般国道55号は、徳島市を起点として小松島市、阿南市、美波町、室戸市などを經由し、高知市に至る延長約230kmの主要幹線道路であり、四国広域幹線ネットワークを形成する基幹動脈として、四国東南地域の生活や経済、観光の振興に大きな役割を果たしている。 福井道路は、地域高規格道路網として整備される「阿南安芸自動車道」の一部であり、四国横断自動車道及び高知東部自動車道と一体的に機能することにより、四国8の字ネットワークを形成し、徳島県南部の広域交流の促進及び地域活性化に大きく寄与する道路である。 また、南海トラフの巨大地震などの災害発生時における緊急輸送道路の確保や、第3次医療施設までの速達性の向上、地域産業（農水産業）の活性化支援などを目的として整備を推進している。							
H24年度事業化		H22年度都市計画決定		H28年度用地着手		R-年度工事着手	
全体事業費	約385億円		事業進捗率	約8%	供用済延長	0.0km	
						(令和3年3月末時点)	
計画交通量		8,400～12,700 台/日					
費用対効果分析結果	B/C (事業全体)	総費用	(残事業)/(事業全体)	総便益	(残事業)/(事業全体)	基準年	
	1.1 (0.9)	569/663 億円		729/729 億円		令和3年	
	(残事業)	事業費：537/631 億円		走行時間短縮便益：628/628 億円			
	1.3 (1.02)	維持管理費：32/32 億円		走行経費減少便益：78/78 億円			
				交通事故減少便益：24/24 億円			
<b>感度分析の結果</b> (事業全体) 交通量：B/C= 0.97～1.3 (交通量±10%) (残事業) B/C= 1.1～1.5 (交通量±10%) 事業費：B/C= 1.02～1.2 (事業費±10%) B/C= 1.2～1.4 (事業費±10%) 事業期間：B/C= 0.99～1.2 (事業期間±20%) B/C= 1.1～1.4 (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 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・現道等の当該路線の整備による路線バスの利便性向上が見込まれる。 ・徳島阿波おどり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 ・徳島小松島港（重要港湾）へのアクセス向上が見込まれる。 ・県南部の農林水産品（あわびや伊勢えび、阿波尾鶏等）の流通の利便性向上が見込まれる。 ③国土・地域ネットワークの構築 ・地域高規格道路「阿南安芸自動車道」の一部として四国8の字ネットワークの一部を構成する。 ・隣接した日常活動圏中心都市間（阿南市と高知県安芸市）を最短時間で連絡する路線を構成する。 ・日常生活圏中心都市である阿南市へのアクセス向上が見込まれる。 ④個性ある地域の形成 ・「次世代LEDパレイ構想」「地域資源を生かした新たなにぎわいと活力を創出するまちづくり」を支援する。 ・県南地域の主要な観光地（日和佐うみがめ博物館やグリーン・ツーリズム施設等）へのアクセス向上が期待される。 ⑤安全で安心できる暮らしの確保 ・三次医療施設（徳島赤十字病院）へのアクセス向上が見込まれる。 ⑥災害への備え ・徳島県地域防災計画（令和2年10月）において第1次緊急輸送道路に位置付けられている。 ・緊急輸送道路（現道国道55号）が通行止めになった場合の代替路線を形成し、緊急輸送道路のリダンダンシーを確保する。 ⑦地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。							

⑧生活環境の改善・保全

- ・NOx 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他のプロジェクトとの関係

- ・四国横断自動車道と一体的に整備することで四国8の字ネットワークの一部を構成する。

関係する地方公共団体等の意見

- ・徳島県、阿南市や周辺市町村及び期成同盟会等より、本事業の整備促進について積極的な要望活動が続けられている。
- ・徳島県知事の見解  
「一般国道55号 桑野道路・福井道路」の事業を継続するという「対応方針（原案）」案については、異議ありません。  
「一般国道55号 桑野道路・福井道路」を含む地域高規格道路「阿南安芸自動車道」は、「四国横断自動車道」とともに、「四国8の字ネットワーク」を形成し、安全・安心を確保する「命の道」となることはもとより、経済・産業の発展、観光振興など、地方創生を実現する重要な社会資本であります。  
このため、引き続き、コスト削減を図り、早期供用に向けた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25年11月 阿南道路 阿南市津乃峰町西分～阿南市橋町大浦 延長1.7km 開通
- ・平成28年4月 徳島南部自動車道 徳島津田 IC 事業化
- ・平成31年4月 阿南安芸自動車道 海部野根道路事業化
- ・令和2年3月 阿南道路 阿南市那賀川町中島～西路見町江川 延長2.1km 4車線化完成
- ・令和2年4月 徳島南部自動車道 立江櫛淵 IC 事業化
- ・令和2年4月 阿南安芸自動車道 野根安倉道路事業化
- ・令和3年3月 徳島南部自動車道 徳島津田 IC～徳島沖洲 IC 延長2.4km 開通

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・用地進捗率約58%、事業進捗率約8%（令和3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

- ・調査設計及び用地買収を推進中。

施設の構造や工法の変更等

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

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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

事業概要図



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

## 再評価結果（令和4年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・技術課  
担当課長名：長谷川 朋弘

事業名	一般国道192号 <small>とくしまみなみかんじょう</small> 徳島南環状道路	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：徳島県徳島市国府町観音寺 とくしまけん とくしましこくふちょうかんおんじ 至：徳島県徳島市八万町大野 とくしまけん とくしましはちまんちょうおおの			延長	9.5km
事業概要					
<p>一般国道192号は、愛媛県西条市を起点とし、三好市・美馬市・吉野川市等の吉野川沿岸の各市町を経由して徳島市に至る総延長約99kmの主要幹線道路であり、沿線地域の産業経済を支える大動脈であるとともに、通勤や余暇活動などの日常生活に欠かせない生活道路としての役割も併せ持つ重要な路線である。徳島南環状道路は、「徳島外環状道路」の一部であり、徳島市中心部の通過交通を排除し、市街地流入交通の迂回・分散を図ることで、徳島市内で慢性的に発生している渋滞を緩和し、地域の活性化に大きく寄与する地域高規格道路である。</p>					
S61年度事業化	S60年度都市計画決定 (H16年度変更)	H元年度用地着手	H7年度工事着手		
全体事業費	約1,191億円	事業進捗率 (令和3年3月末時点)	約52%	供用済延長	5.9km
計画交通量	21,000～45,800 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) 475/1,589 億円 事業費：436/1,535 億円 維持管理費：39/ 54 億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 1,333/1,821 億円 走行時間短縮便益：1,065/1,479 億円 走行経費減少便益：193/ 249 億円 交通事故減少便益：75/ 93億円	基準年  令和3年	
感度分析の結果	<p>(事業全体) 交通量：B/C= 1.01～1.2 (交通量±10%) (残事業) B/C= 2.4～3.0 (交通量±10%)                  事業費：B/C= 1.1～1.2 (事業費±10%) B/C= 2.6～3.1 (事業費±10%)                  事業期間：B/C= 1.1～1.2 (事業期間±20%) B/C= 2.6～3.0 (事業期間±20%)</p>				
事業の効果等					
<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現道等の年間渋滞時間損失の削減が見込まれる。</li> <li>・現道等の旅行速度の改善が見込まれる。</li> <li>・徳島市中心部の渋滞緩和による定時性確保など路線バスの利便性向上が見込まれる。</li> <li>・JR 徳島駅（特急停車駅）や徳島阿波おどり空港（共用飛行場）への所要時間短縮が見込まれる。</li> </ul> <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・徳島市以西から徳島小松島港（重要港湾）への所要時間が短縮し物流の効率化を支援。</li> </ul> <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域高規格道路「徳島環状道路」の一部を形成する。</li> <li>・日常活動圏中心都市である徳島市への所要時間短縮が見込まれる。</li> </ul> <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・徳島県を代表する大規模イベントである「阿波おどり」を支援する。</li> <li>・「阿波おどり会館」、「アスティとくしま」などの観光施設へのアクセス向上が期待される。</li> </ul> <p>⑤安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・三次医療施設（徳島大学病院、徳島県立中央病院）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> <p>⑥安全な生活環境の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・徳島市内の交通事故件数の減少が期待される。</li> </ul> <p>⑦災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・徳島南環状道路は津波浸水の被害を受けないことから、津波襲来時においても東西の交通が確保され、第1次緊急輸送道路として、市内中心部や県南地域への迅速な救助救援活動、救助物資の輸送等が可能。</li> </ul> <p>⑧地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・CO2 排出量の削減が見込まれる。</li> </ul> <p>⑨生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・NOX、SPM 排出量の削減が見込まれる。</li> <li>・景観に配慮した整備により、道路機能を確保するだけにとどまらず、道路空間の有効な利活用やまちなみと一体になった空間の形成に寄与する。</li> </ul>					

⑩その他

・県道徳島環状線と一体的に整備することで徳島環状道路を形成する。

関係する地方公共団体等の意見

地域から頂いた主な意見等

・徳島県、徳島市、徳島環状道路建設促進期成同盟会、国道 192 号吉野川市・徳島市間整備促進期成同盟会などより本事業の整備促進について、積極的な要望活動が続けられている。

徳島県知事の見解

・「徳島南環状道路」の事業を継続するという「対応方針（原案）案」については、異議ありません。  
 「徳島南環状道路」は、徳島市の中心部を通過する交通や市街地に流入する交通を円滑に処理し、市街地及びその周辺地域における慢性化した交通渋滞の緩和や地域経済の活性化、日常生活における交通の利便性・安全性の向上に大きく寄与する地域高規格道路であり、本県発展のために、なくてはならない道路であります。  
 既に供用された区間と並行する県道や交差点では、交通量が減少するなどの効果が発現されており、整備による市街地の渋滞緩和や定時性の確保が期待されます。このため、引き続き、コスト縮減に努めつつ、残る未供用区間の早期整備を図り、一日も早い全線供用に向け、事業の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 23 年 3 月 (主) 徳島環状線 川内町大松～平石 延長 1.3km 開通
- ・平成 24 年 4 月 (主) 徳島環状線 川内町平石～住吉 延長 3.7km 開通
- ・平成 27 年 3 月 徳島自動車道 鳴門 JCT～徳島 IC 延長 10.9km 開通
- ・平成 27 年 3 月 徳島自動車道 松茂スマート IC 開通
- ・平成 27 年 3 月 (主) 徳島環状線 安宅 2 丁目～阿波しらさぎ大橋南詰 (南向き) 延長 0.95km 開通
- ・平成 27 年 4 月 四国横断自動車道 徳島津田ハーフ IC 連結許可
- ・平成 28 年 3 月 徳島小松島港津田地区地域活性化計画策定 (徳島県)
- ・平成 28 年 4 月 四国横断自動車道 徳島津田 IC 事業化
- ・平成 31 年 3 月 高松自動車道 (鳴門 JCT～高松市境間) 全線 4 車線化開通
- ・平成 31 年 3 月 (主) 徳島環状線 阿波しらさぎ大橋南詰～安宅 2 丁目 (北向き) 延長 0.94km 開通
- ・令和 1 年 9 月 四国横断自動車道 立江櫛淵 IC (仮称) 連結許可
- ・令和 2 年 10 月 四国横断自動車道 徳島津田フル IC 連結許可
- ・令和 3 年 3 月 (主) 徳島環状線 新浜本町～八万町大野 側道部 4 車線化 延長 2.0km 開通
- ・令和 3 年 3 月 四国横断自動車道 徳島津田 IC～徳島沖洲 IC 延長 2.4km 開通

事業の進捗状況、残事業の内容等

・用地進捗率約 98%、事業進捗率約 52% (令和 3 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

・調査設計、用地買収、工事を推進中

施設の構造や工法の変更等

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

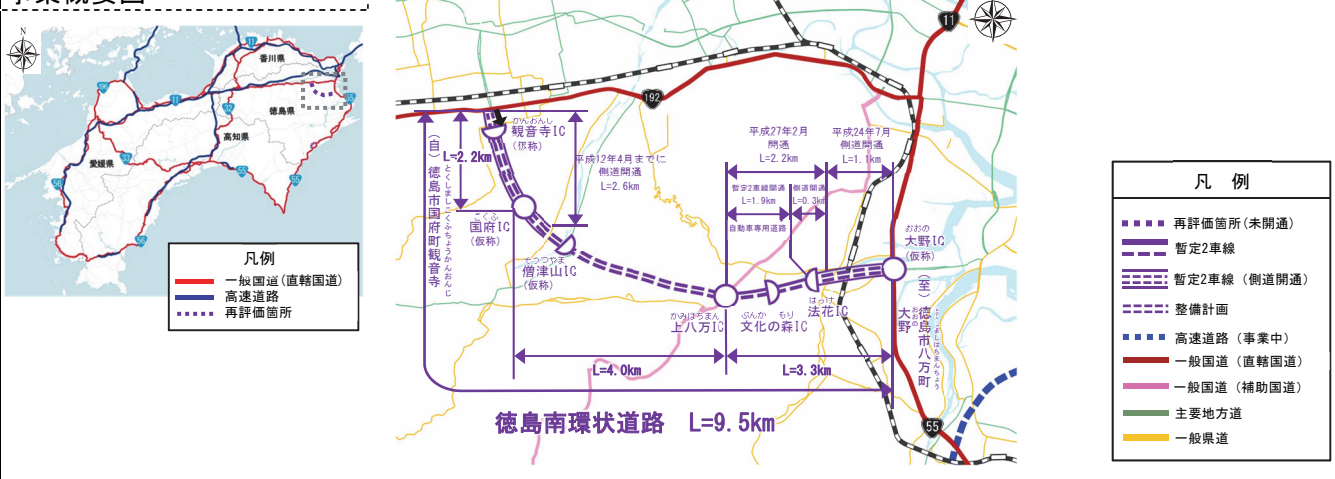
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

・以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



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



## 再評価結果（令和4年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・技術課

担当課長名：長谷川 朋弘

<b>事業名</b> 一般国道3号 <small>おかがき</small> 岡垣バイパス	<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：福岡県 <small>おんが</small> 遠賀郡 <small>おかがき</small> 岡垣町 <small>やまだ</small> 山田 至：福岡県 <small>むなかた</small> 宗像市 <small>たけまる</small> 武丸	<b>延長</b> 4.0km	
<b>事業概要</b> 岡垣バイパスは国道3号の2車線区間を4車線化することにより、交通ボトルネックを解消し、信頼性の高い物流ネットワークの構築、交通安全性の向上等を目的とした事業である。		
H30年度事業化	H49年度都市計画決定 (H一年度変更)	H一年度用地着手
H30年度工事着手		
全体事業費	約87億円	事業進捗率 (令和3年3月末時点)
	約45%	供用済延長
		0.0km
<b>計画交通量</b> 41,900～43,900台/日		
費用対効果 分析結果	<b>B/C</b> (事業全体) 1.4 (残事業) 3.0	<b>総費用</b> (残事業)/(事業全体) 42/89億円 (事業費：32/79億円) (維持管理費：9.7/9.7億円)
		<b>総便益</b> (残事業)/(事業全体) 124/124億円 (走行時間短縮便益：95/95億円) (走行経費減少便益：21/21億円) (交通事故減少便益：8.2/8.2億円)
		<b>基準年</b> 令和3年
<b>感度分析の結果</b> 【事業全体】交通量：B/C=1.2～1.7（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.3～1.4（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=1.3～1.5（事業期間±20%）		
【残事業】交通量：B/C=2.5～3.5（交通量 ±10%） 事業費：B/C=2.8～3.2（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=2.8～3.1（事業期間±20%）		
<b>事業の効果等</b>		
①交通混雑の緩和 ・4車線化に加え、山田・野間の両フルランプ化により、岡垣バイパスへの交通転換が促され、並行する県道区間の交通混雑緩和が期待される。		
②交通安全性の向上 ・岡垣バイパスの4車線化により、対面通行が解消されることで、交通事故の減少が見込まれ、道路利用者の交通安全性の向上が期待される。		
③災害に強い道路ネットワークの構築 ・岡垣バイパスの4車線化により、ボトルネックが解消されるほか、立往生車両発生時でも交通機能が確保されるなど、災害に強い道路ネットワークの構築が期待される。		
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> 岡垣町をはじめとする2市3町で構成される国道3号岡垣バイパス4車線化整備促進期成会（会長：岡垣町長）により早期整備の要望を受けている。（令和3年7月、11月）		
<b>県の意見</b> 一般国道3号は、北九州都市圏と福岡都市圏を結び、北部九州地域の人流・物流を支える重要な幹線道路である。岡垣バイパスの整備は、北部九州地域の発展に大きな弾みをつけ、更には地域全体の経済的な発展に寄与することが期待される。 従って、「対応方針（原案）」のとおり事業を継続すべきと考える。 今後も適切な調査及び事業のコスト縮減に努めていただくとともに、本事業が早期に完了するように事業の推進をお願いしたい。		

<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> 岡垣町の人口は、概ね横ばいで推移。一世帯あたりの自動車保有台数は福岡県・九州全体を上回っており、自動車交通への依存は高いと考えられる。 交通量は約3万台/日で推移しており、依然として事業の必要性は高い。	
<b>事業の進捗状況、残事業の内容等</b> 平成30年度に事業化、用地進捗率100%、事業進捗率約45%（令和3年3月末時点）	
<b>事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等</b> 地元や関係機関との協力体制のもと、今後も引き続き残工事等の事業進捗を図っていく。	
<b>施設の構造や工法の変更等</b> トンネル部の地質状況等による補助工法の追加、地質調査結果に伴う擁壁構造の変更、建設発生土の搬出計画の見直し。 新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策により、着実なコスト縮減に努める。	
対応方針	事業継続
対応方針決定の理由	以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。
事業概要図	

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

## 再評価結果（令和4年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局国道・技術課

担当課長名：長谷川 朋弘

<b>事業名</b> 一般国道201号 <small>かわらかくふく</small> 香春拡幅	<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：福岡県田川郡香春町大字鏡山 至：福岡県田川郡香春町大字鏡山	<b>延長</b> 2.1km	
<b>事業概要</b> 香春拡幅は、国道201号の交通混雑の緩和や交通安全性の向上、物流の効率化による地域産業の支援等を目的とした事業である。		
H20年度事業化	H一年度都市計画決定 (H一年度変更)	H24年度用地着手
H28年度工事着手		
全体事業費	約101億円	事業進捗率 (令和3年3月末時点)
	約79%	供用済延長 0.0km
計画交通量	29,500~34,200台/日	
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.02 (残事業) 2.4	総費用 (残事業)/(事業全体) 44/105億円 (事業費：36/97億円) (維持管理費：8.0/8.0億円)
	総便益 (残事業)/(事業全体) 107/107億円 (走行時間短縮便益：87/87億円) (走行経費減少便益：19/19億円) (交通事故減少便益：1.1/1.1億円)	基準年 令和3年
<b>感度分析の結果</b> 【事業全体】交通量：B/C=0.87~1.2 (交通量 ±10%) 事業費：B/C=0.98~1.1 (事業費 ±10%) 事業期間：B/C=0.97~1.02 (事業期間±20%)		
【残事業】交通量：B/C=2.1~2.8 (交通量 ±10%) 事業費：B/C=2.4~2.5 (事業費 ±10%) 事業期間：B/C=2.3~2.4 (事業期間±20%)		
<b>事業の効果等</b>		
①基幹産業を支える物流道路 ・国際競争力強化に向け、空港・港湾機能の拡充や物流施設の新設などが相次ぎ予定されており、物流道路としての重要性が増していることから、交通ボトルネックとなる脆弱な2車線区間の整備促進が望まれる。		
②交通混雑の緩和 ・香春拡幅の整備により、交通混雑が緩和され、走行性の向上が期待される。		
③交通安全性の向上 ・香春拡幅の整備により、交通混雑が緩和され、交通安全性の向上が期待される。		
④災害に強い道路ネットワークの構築 ・香春拡幅の整備により、救援物資等の円滑な輸送や緊急車両等の早期到着が可能となるなど、災害に強い道路ネットワークの構築が期待される。		
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> 香春町をはじめとする8市20町1村で構成される①筑豊横断道路建設促進期成会 (会長：飯塚市長)、国道201号及び国道322号沿線の1市6町1村で構成される②田川地域国道整備促進期成会 (会長：大任町長)等により早期整備の要望を受けている。(①令和3年7月、12月、②令和3年11月)		
<b>県の意見</b> 一般国道201号は、福岡都市圏と京築地域を結ぶ福岡県北部の横断軸として人流や物流を支える重要な幹線道路である。香春拡幅の整備は、北部九州地域の発展に大きな弾みをつけ、更には地域全体の経済的な発展に寄与することが期待される。 従って、「対応方針 (原案)」のとおり事業を継続すべきと考える。 今後も適切な調査及び事業のコスト縮減に努めていただくとともに、本事業が早期に完了するように事業の推進をお願いしたい。		

<p>事業評価監視委員会の意見 審議の結果、事業継続。</p>	
<p>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。 交通量は横ばい傾向にあり、依然として事業の必要性は高い。</p>	
<p>事業の進捗状況、残事業の内容等 平成20年度に事業化、用地進捗率100%、事業進捗率約79%（令和3年年3月末時点）</p>	
<p>事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等 地元や関係機関との協力体制のもと、今後も引き続き残工事等の事業進捗を図っていく。</p>	
<p>施設の構造や工法の変更等 地質調査結果等に伴う盛土部計画及び仮設計画の見直し、渡河橋部及び跨線橋部の橋梁計画及び仮設計画の見直し、仮設土留工の施工工法の見直し。 新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策により、着実なコスト縮減に努める。</p>	
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	<p>The figure consists of three maps. The top-left map shows the location of the project within Kyushu, with Fukuoka Prefecture highlighted in green. The top-right map shows the project's location within the Kyushu region, with major roads and airports marked. The bottom map is a detailed view of the '香春拡幅 延長 2.1km' (Kasuga Expansion 2.1km extension) section, showing the route from Fukuoka to Kasuga, with various road types and landmarks labeled. A legend in the bottom-left corner identifies road types: 2-lane road (thin grey line), 4-lane road (thick grey line), National Road (blue line), Major Prefectural Road (green line), General Prefectural Road (orange line), and Project Area (red dashed line).</p>

※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したものの。  
 ※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4年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課、高速道路課  
担当課長名：長谷川 朋弘、沓掛 敏夫

<b>事業名</b> 一般国道201号 <small>やきやま</small> 八木山バイパス	<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 西日本高速道路(株)			
<b>起終点</b> 自：福岡県糟屋郡篠栗町篠栗 <small>かすや ささぐりまちささぐり</small> 至：福岡県飯塚市弁分 <small>いづか べんぶん</small>	<b>延長</b> 13.3km				
<b>事業概要</b> 八木山バイパスは、福岡都市圏と筑豊地域を結ぶ国道201号の2車線区間を4車線化することにより、交通ボトルネックを解消し、信頼性の高いネットワークを構築するとともに、対面通行区間を解消し、安全・安心の確保を目的とする事業である。					
H31年度事業化	H一年度都市計画決定 (H一年度変更)	R一年度用地着手	R2 工事着手		
全体事業費	約381億円	事業進捗率 (令和3年3月末時点)	約16%	供用済延長	0.0km
<b>計画交通量（※1）</b> 18,100～19,300台/日					
費用対効果 分析結果 (※1)	<b>B/C</b> (事業全体) 1.4 (残事業) —	<b>総費用</b> (残事業)/(事業全体) —/162億円 (事業費：—/151億円 維持管理費：—/11億円)	<b>総便益</b> (残事業)/(事業全体) —/227億円 (走行時間短縮便益：—/217億円 走行経費減少便益：—/5.8億円 交通事故減少便益：—/3.9億円)	<b>基準年</b> 平成30年	
<b>感度分析の結果（※1）</b> 【事業全体】交通量：B/C=1.3～1.5（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.3～1.5（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=1.4～1.4（事業期間±20%）					
<b>事業の効果等</b> ①基幹産業を支える物流道路 ・国際競争力強化に向け、空港・港湾機能の拡充や物流施設の新設などが相次ぎ予定されており、物流道路としての重要性が増していることから、交通ボトルネックとなる脆弱な2車線区間の整備促進が望まれる。 ②災害に強い道路ネットワークの構築 ・八木山バイパスの4車線化により、ボトルネックが解消されるほか、立往生車両発生時でも交通機能が確保されるなど、災害に強い道路ネットワークの構築が期待される。 ③信頼性の高いネットワークの構築 ・八木山バイパスの4車線化により、事故等による交通規制のリスク軽減が図られ、信頼性の高いネットワークの構築が期待される。 ④交通安全性の向上 ・八木山バイパスの4車線化により、対面通行が解消されることで、交通事故の減少が見込まれ、道路利用者の交通安全性の向上が期待される。 ⑤観光振興・まちづくりの支援 ・八木山バイパスの4車線化により、時間短縮が図られることで、観光振興や新たなまちづくりを支援。 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）					
<b>関係する地方公共団体等の意見</b> 飯塚市をはじめとする8市20町1村で構成される①筑豊横断道路建設促進期成会（会長：飯塚市長）、国道201号及び国道322号沿線の1市6町1村で構成される②田川地域国道整備促進期成会（会長：大任町長）等により早期整備の要望を受けている。（①令和3年7月、12月、②令和3年11月）					

県の意見：

一般国道201号は、福岡都市圏と京築地域を結ぶ福岡県北部の横断軸として人流や物流を支える重要な幹線道路である。八木山バイパスの整備は、北部九州地域の発展に大きな弾みをつけ、更には地域全体の経済的な発展に寄与することが期待される。

従って、「対応方針（原案）」のとおり事業を継続すべきと考える。

今後も適切な調査及び事業のコスト縮減に努めていただくとともに、本事業が早期に完了するように事業の推進をお願いしたい。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、事業継続。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

沿線地域の人口は減少傾向であるものの、一世帯あたりの自動車保有台数は福岡県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。

交通量は増加傾向にあり、依然として事業の必要性は高い。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成31年度に事業化、用地進捗率100%、事業進捗率約16%（令和3年3月末時点）

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

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

令和6年度：篠栗IC～筑穂IC間 延長5.6km(4/4)開通予定

令和11年度：筑穂IC～穂波東IC間 延長7.7km(4/4)開通予定

施設の構造や工法の変更等

橋梁架設計画の見直し、橋梁耐震補強工法の追加・変更、建設発生土の他事業への流用。

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

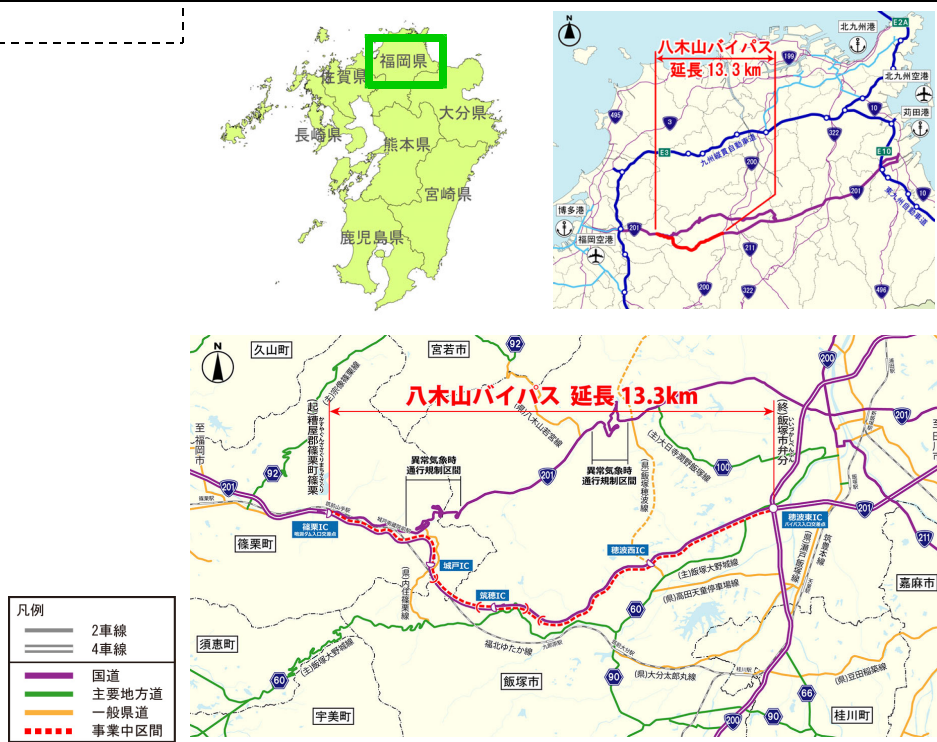
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



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

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

※1 前回評価結果を用いて記載したもの。

## 再評価結果（令和4年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・技術課

担当課長名：長谷川 朋弘

<b>事業名</b>	一般国道3号 鳥栖久留米道路	<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：佐賀県鳥栖市高田町 至：福岡県久留米市東合川五丁目	<b>延長</b>	4.5km		
<b>事業概要</b>					
鳥栖久留米道路は、国道3号の交通混雑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	H18年度都市計画決定 (H一年度変更)	H21年度用地着手	H23年度工事着手		
<b>全体事業費</b>	約387億円	<b>事業進捗率</b> (令和3年3月末時点)	約57%	<b>供用済延長</b>	0.0km
<b>計画交通量</b>	21,400～28,500台/日				
<b>費用対効果分析結果</b>	<b>B/C</b> (事業全体) 1.3 (残事業) 3.1	<b>総費用</b> (残事業/事業全体) 171/393億円 事業費：149/371億円 維持管理費：22/22億円	<b>総便益</b> (残事業/事業全体) 522/522億円 走行時間短縮便益：464/464億円 走行経費減少便益：44/44億円 交通事故減少便益：13/13億円	<b>基準年</b> 令和3年	
<b>感度分析の結果</b>					
【事業全体】交通量：B/C=1.003～1.7（交通量 ±10%） 事業費：B/C= 1.3～1.4（事業費 ±10%） 事業期間：B/C= 1.2～1.5（事業期間±20%）					
【残事業】交通量：B/C=2.3～3.8（交通量 ±10%） 事業費：B/C=2.8～3.4（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=2.7～3.4（事業期間±20%）					
<b>事業の効果等</b>					
①交通混雑の緩和 ・国道3号の通過交通が転換することで、交通混雑が緩和される。					
②交通安全性の向上 ・国道3号の通過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物流効率化の支援 ・所要時間の短縮が図られ、更なる物流効率化の支援に寄与することが期待される。					
④救急医療活動の支援 ・二次医療施設への救急搬送時間の短縮が図られ、救命率向上に寄与することが期待される。					
⑤地域活性化の支援 ・交通転換が図られ、国道3号を含む周辺道路の交通混雑の緩和、交通安全性の向上、防災機能の向上に寄与することで、更なる地域経済の活性化が期待される。					
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）					
<b>関係する地方公共団体等の意見</b>					
久留米市をはじめとする4市2町で構成される一般国道3号改良促進期成会（会長：久留米市長）等により、早期整備の要望を受けている。（令和3年10月）					
<b>県の意見</b>					
【福岡県】一般国道3号は、福岡県の北九州市と八女市を結ぶ縦断軸として人流・物流を支える非常に重要な幹線道路である。鳥栖久留米道路は、久留米市街地の交通混雑の解消を図るだけでなく、県南地域の発展に大きな弾みをつけ、更には県全体の経済的な発展に寄与することが期待される。従って、「対応方針（原案）」のとおり事業を継続すべきと考える。今後もコスト削減に努めていただくとともに、本事業が早期に完了するように事業の推進をお願いしたい。					
【佐賀県】整備を強く望んでいるところであり、継続することについては、異論ありません。小さな都市が分散している当県において、地域や産業の活性化のため、有明海沿岸道路、佐賀唐津道路などの広域幹線道路と、これを補完する国道3号、国道34号などで形成される幹線道路網の整備に取り組んでいます。また、令和3年6月には、本県の現状や将来像を踏まえ佐賀県新広域道路交通計画を策定し、国道3号については一般広域道路に位置付けたところです。国道3号は、県東部地域の主要幹線道路であります。交通混雑が恒常化し、交通事故も多く発生しています。当該整備事業は、交通渋滞の緩和、交通安全性の向上、物流効率化の支援等を目的とされており、交通渋滞や交通事故が解消され、佐賀県の施策にも寄与することから、引き続き整備を進めていただきたいと思います。事業費の増加はやむを得ないものの、今後ともコスト削減に努めていただくとともに、早期整備に努めていただきたいと思います。					

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、事業継続。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

沿線地域の人口は横這いであるが、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に比べ多く、自動車交通への依存は高い。

国道3号現道の交通量に大きな変化はなく、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、用地進捗率約90%、事業進捗率約57%（令和3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

地盤改良対策の見直し、橋梁下部工における基礎杭の見直し、宝満川橋の仮設構造（仮締切堤）決定、工事用道路の見直し、道路排水流末処理の見直し、他事業からの流用土。

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。

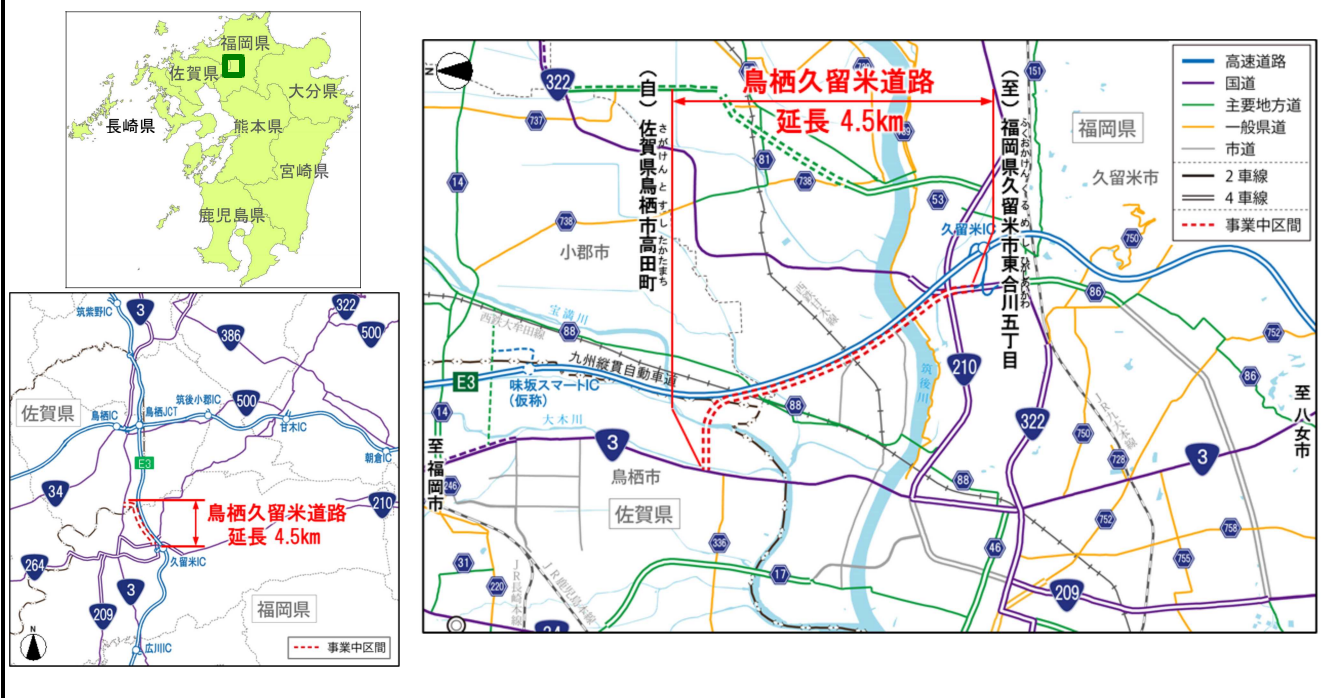
対応方針

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4年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・技術課

担当課長名：長谷川 朋弘

<b>事業名</b> 一般国道3号 <small>とす</small> 鳥栖拡幅	<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：佐賀県鳥栖市姫方町 至：佐賀県鳥栖市酒井西町		<b>延長</b> 2.4km																									
<b>事業概要</b> 鳥栖拡幅は、交通結節点である鳥栖IC付近の交通渋滞の緩和や交通安全性の向上、周辺の開発計画の支援等を目的とした事業である。																											
H20年度事業化	H18年度都市計画決定（H一年度変更）	H25年度用地着手																									
H29年度工事着手																											
全体事業費	約112億円	事業進捗率 (令和3年3月末時点)																									
	約84%	供用済延長																									
		0.0km																									
<b>計画交通量</b> 34,400～44,300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: 15%; text-align: center;">B/C</td> <td style="width: 15%; text-align: center;">(事業全体)</td> <td style="width: 15%; text-align: center;">2.1</td> <td style="width: 15%; text-align: center;">(残事業)</td> <td style="width: 15%; text-align: center;">6.4</td> </tr> </table>	B/C	(事業全体)	2.1	(残事業)	6.4	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 15%; text-align: center;">総費用</td> <td style="width: 15%; text-align: center;">(残事業)/(事業全体)</td> <td style="width: 15%; text-align: center;">40/120億円</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(事業費)</td> <td style="text-align: center;">(維持管理費)</td> <td style="text-align: center;">(事業費)</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">32/112億円</td> <td style="text-align: center;">7.8/7.8億円</td> <td style="text-align: center;">255/255億円</td> </tr> </table>	総費用	(残事業)/(事業全体)	40/120億円	(事業費)	(維持管理費)	(事業費)	32/112億円	7.8/7.8億円	255/255億円	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 15%; text-align: center;">総便益</td> <td style="width: 15%; text-align: center;">(残事業)/(事業全体)</td> <td style="width: 15%; text-align: center;">255/255億円</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(走行時間短縮便益)</td> <td style="text-align: center;">(走行経費減少便益)</td> <td style="text-align: center;">(交通事故減少便益)</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">219/219億円</td> <td style="text-align: center;">29/29億円</td> <td style="text-align: center;">6.9/6.9億円</td> </tr> </table>	総便益	(残事業)/(事業全体)	255/255億円	(走行時間短縮便益)	(走行経費減少便益)	(交通事故減少便益)	219/219億円	29/29億円	6.9/6.9億円	<b>基準年</b> 令和3年
B/C	(事業全体)	2.1	(残事業)	6.4																							
総費用	(残事業)/(事業全体)	40/120億円																									
(事業費)	(維持管理費)	(事業費)																									
32/112億円	7.8/7.8億円	255/255億円																									
総便益	(残事業)/(事業全体)	255/255億円																									
(走行時間短縮便益)	(走行経費減少便益)	(交通事故減少便益)																									
219/219億円	29/29億円	6.9/6.9億円																									
<b>感度分析の結果</b> 【事業全体】交通量：B/C=1.9～2.3（交通量 ±10%） 事業費：B/C=2.1～2.2（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=2.1～2.1（事業期間±20%）																											
【残事業】交通量：B/C=5.8～7.0（交通量 ±10%） 事業費：B/C=5.9～7.0（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=6.2～6.4（事業期間±20%）																											
<b>事業の効果等</b>																											
①交通混雑の緩和 ・交通混雑が緩和され、走行性の向上が期待される。																											
②交通安全性の向上 ・交通混雑が緩和され、交通安全性の向上が期待される。																											
③物流効率化の支援 ・交通混雑が緩和され、物流効率化の支援が期待される。																											
④救急医療活動の支援 ・高次医療施設への搬送時間が短縮し、救命率の向上など救急医療活動の支援が期待される。																											
⑤地域活性化の支援 ・交通転換が図られ、国道3号を含む周辺道路の交通混雑の緩和、交通安全性の向上、防災機能の向上に寄与することで、更なる地域経済の活性化が期待される。																											
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

鳥栖市をはじめとする4市2町で構成される一般国道3号改良促進期成会（会長：久留米市長）等により早期整備の要望を受けている。（令和3年11月）

県の意見：

整備を強く望んでいるところであり、継続することについては、異議ありません。

小さな都市が分散している当県において、地域や産業の活性化のため、有明海沿岸道路、佐賀唐津道路などの広域幹線道路と、これを補完する国道3号、国道34号などで形成される幹線道路網の整備に取り組んでいます。また、令和3年6月には、本県の現状や将来像を踏まえ佐賀県新広域道路交通計画を策定し、国道3号については一般広域道路に位置付けたところです。

国道3号は、県東部地域の主要幹線道路であります。交通混雑が恒常化し、交通事故も多く発生しています。当該整備事業は、交通渋滞の緩和、交通安全性の向上、物流効率化の支援等を目的とされており、交通渋滞や交通事故が解消され、佐賀県の施策にも寄与することから、引き続き整備を進めていただきたい。また、当該事業終点部（商工団地北入口交差点）から鳥栖久留米道路接続部までの区間についても、事業化に向けた検討を進めていただきたい。

事業費の増加はやむを得ないものの、今後ともコスト縮減に努めていただくとともに、早期整備に努めていただきたい。味坂スマートIC(仮称)へのアクセス道路である鳥栖朝倉線の整備を進めており、一体的な整備を図るとともに全線の早期整備に努めていただきたい。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、事業継続。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

鳥栖市の人口は増加傾向にあり、交通量は約2.4万台/日で推移し、また、一世帯あたりの自動車保有台数も九州全体を上回っており、自動車交通への依存は高いと考えられる。

事業化時と比較して社会的情勢の大きな変化は認められない。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成20年度に事業化、用地進捗率約89%、事業進捗率約84%（令和3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

CBR試験結果に伴う路床改良及び舗装構成の見直し、構造物撤去工の変更、構造物基礎における地盤改良の追加、道路附属物追加、横断歩道橋の現況機能復旧、橋台基礎杭深さの変更、舗装構成の見直し。

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

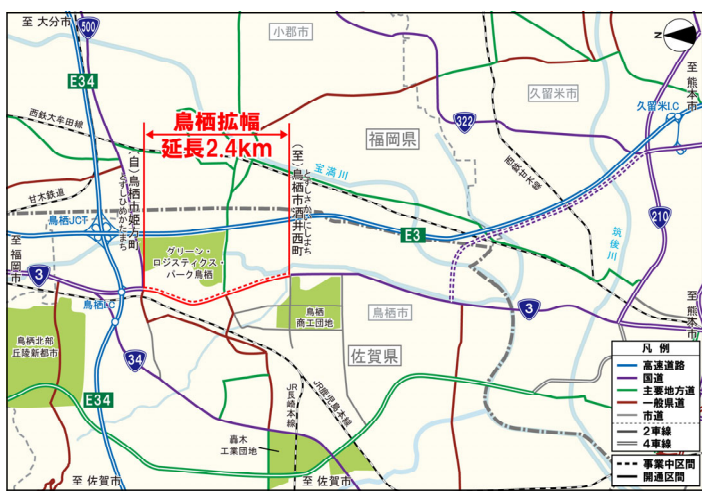
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



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

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

## 再評価結果（令和4年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・技術課

担当課長名：長谷川 朋弘

<b>事業名</b> 一般国道34号 <small>かんざき さ が</small> 神埼佐賀拡幅	<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：佐賀県神埼市神埼町本告牟田 至：佐賀県佐賀市兵庫町大字瀧	<b>延長</b> 5.2km					
<b>事業概要</b> 神埼佐賀拡幅は、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。						
H4年度事業化	H3年度都市計画決定 (H一年度変更)	H7年度用地着手 H12年度工事着手				
全体事業費	約153億円	事業進捗率 約83% (令和3年3月末時点)				
		供用済延長 2.9km				
<b>計画交通量</b> 24,000～38,200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>B/C</b>                      (事業全体)                      1.6                      (残事業)                      5.7                 </td> <td style="text-align: center;"> <b>総費用</b> (残事業)/(事業全体)                      28/259億円                      (事業費：19/232億円)                      (維持管理費：9.3/27億円)                 </td> <td style="text-align: center;"> <b>総便益</b> (残事業)/(事業全体)                      161/420億円                      (走行時間短縮便益：140/361億円)                      (走行経費減少便益：16/42億円)                      (交通事故減少便益：3.8/18億円)                 </td> <td style="text-align: center;"> <b>基準年</b>                      令和3年                 </td> </tr> </table>	<b>B/C</b> (事業全体) 1.6 (残事業) 5.7	<b>総費用</b> (残事業)/(事業全体) 28/259億円 (事業費：19/232億円) (維持管理費：9.3/27億円)	<b>総便益</b> (残事業)/(事業全体) 161/420億円 (走行時間短縮便益：140/361億円) (走行経費減少便益：16/42億円) (交通事故減少便益：3.8/18億円)	<b>基準年</b> 令和3年	
<b>B/C</b> (事業全体) 1.6 (残事業) 5.7	<b>総費用</b> (残事業)/(事業全体) 28/259億円 (事業費：19/232億円) (維持管理費：9.3/27億円)	<b>総便益</b> (残事業)/(事業全体) 161/420億円 (走行時間短縮便益：140/361億円) (走行経費減少便益：16/42億円) (交通事故減少便益：3.8/18億円)	<b>基準年</b> 令和3年			
<b>感度分析の結果</b> 【事業全体】交通量：B/C=1.5～1.8（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.6～1.6（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=1.5～1.7（事業期間±20%） 【残事業】交通量：B/C=5.1～6.2（交通量 ±10%） 事業費：B/C=5.3～6.1（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=5.1～5.9（事業期間±20%）						
<b>事業の効果等</b>						
①交通混雑の緩和 ・交通混雑が緩和され、走行性の向上が期待される。						
②交通安全性の向上 ・交通混雑が緩和され、交通安全性の向上が期待される。						
③救急医療活動の支援 ・高次医療施設までの搬送時間短縮が図られ、救命率の向上が期待される。また円滑な救急搬送が可能となり、患者の負担軽減にもつながる。						
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> 佐賀市をはじめとして構成される国道34号（神埼佐賀拡幅・江北バイパス）整備促進期成会（会長：佐賀市長）により早期整備の要望を受けている。（令和3年7月）						
<b>県の意見</b> 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。 小さな都市が分散している当県において、地域や産業の活性化のため、有明海沿岸道路、佐賀唐津道路などの広域幹線道路と、これを補完する国道3号、国道34号などで形成される幹線道路網の整備に取り組んでいます。また、令和3年6月には、本県の現状や将来像を踏まえ佐賀県新広域道路交通計画を策定し、国道34号については一般広域道路に位置付けたところです。 国道34号は県の東西軸として主要な幹線道路であります。交通渋滞や交通事故が多発しています。当該整備事業は区間に点在する3箇所の主要渋滞箇所の解消、交通混雑の緩和などに寄与し、時間短縮や定時性の確保がなされ、更なる人・モノの交流が促進されると期待していることから、引き続き整備を進めていただきたい。 今後ともコスト削減に努めていただくとともに、早期整備に努めていただきたい。						

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、事業継続。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

沿線地域の人口は減少傾向にあるが、交通量は約2.5台/日で推移し、また、自動車保有台数も九州全体を上回っており、自動車交通への依存は高いと考えられる。

事業化時と比較して社会的情勢の大きな変化は認められない。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成4年度に事業化、用地進捗率約45%、事業進捗率約83%（令和3年3月末時点）

平成17年度：上大童交差点～堀立西交差点間 延長0.8km（4/4）開通

平成22年度：堀立西交差点～下瀬交差点間 延長2.1km（4/4）開通

平成27年度：姉川地区 延長0.5km（2/4）橋架替完了

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

施設の構造や施工等に変化はないが、新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策により、着実なコスト縮減に努める。

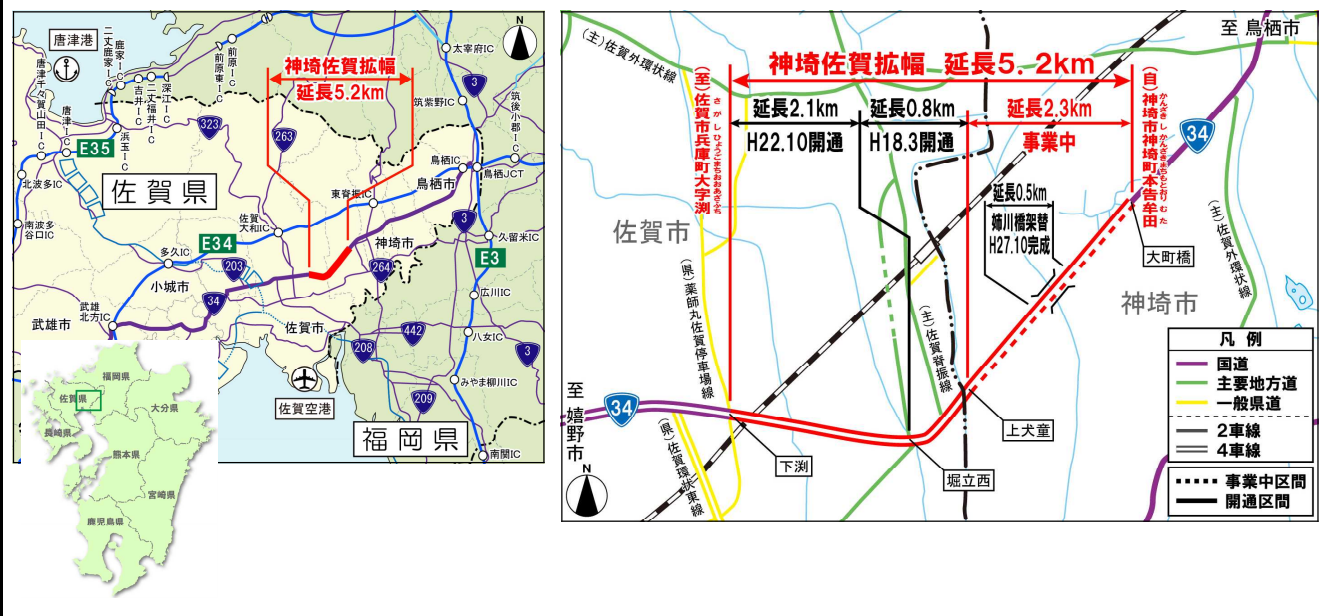
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



※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4年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・技術課

担当課長名：長谷川 朋弘

<b>事業名</b> 一般国道57号 <small>もりやま</small> 森山拡幅	<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 <small>うんぜん</small> 雲仙市 <small>あいのまち</small> 愛野町乙字境ノ尾下 至：長崎県 <small>いさはや</small> 諫早市長野町	<b>延長</b> 7.6km	
<b>事業概要</b> 森山拡幅は高規格道路「島原道路」の一部を構成し、広域ネットワークの形成、国道57号の交通混雑の緩和等を目的とする事業である。		
S63年度事業化	H元年度都市計画決定 (H19年度変更)	H8年度用地着手
H11年度工事着手		
全体事業費	約594億円	事業進捗率 (令和3年3月末時点)
	約88%	供用済延長 1.6km
<b>計画交通量</b> 13,300～30,700台/日		
費用対効果 分析結果	<b>B/C</b> (事業全体) 1.3 (残事業) 4.6	<b>総費用</b> (残事業)/ (事業全体) 85/781億円 (事業費：70/754億円 維持管理費：15/27億円)
	<b>総便益</b> (残事業)/ (事業全体) 393/1,013億円 (走行時間短縮便益：347/944億円 走行経費減少便益：30/52億円 交通事故減少便益：16/17億円)	<b>基準年</b> 令和3年
<b>感度分析の結果</b> 【事業全体】交通量：B/C=1.2～1.4（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.3～1.3（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=1.3～1.3（事業期間±20%）		
【残事業】交通量：B/C=4.1～5.1（交通量 ±10%） 事業費：B/C=4.3～5.0（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=4.4～4.8（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 ・沿線都市と広域交通拠点との所要時間の短縮や高速定時性の確保が図られ、島原地域の観光交流促進や農産物等の物流効率化に貢献することが期待される。		
②地域産業の支援 ・広域ネットワークの形成によって効率的な輸送となることで、地域産業の更なる発展が期待される。		
③交通混雑の緩和 ・事業中区間の自専道整備により、交通の分担が図られ、交通混雑の緩和が期待される。		
④交通安全性の向上 ・事業中区間の自専道整備による交通混雑の緩和により、交通事故が減少し、交通安全性の向上が期待される。		
⑤生活環境の改善 ・自動車の走行性向上による環境への影響低減（CO <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> 諫早市をはじめとする4市で構成される①「一般国道57号等県南地域幹線道路整備促進期成会（会長：諫早市長）」や②「島原半島振興対策協議会（会長：島原市長）」等により早期整備の要望を受けている。 （①令和3年11月、②令和3年11月）		

県の意見：

一般国道57号は、県央地区と島原半島を繋ぐ路線であり、物流の効率化や交流人口の拡大、観光振興などに貢献する重要な幹線道路となっています。

このうち、事業中区間は、九州横断自動車道などと一体となって広域ネットワークを形成する島原道路の一部を構成するものであり、本県としても当該事業の完成に大きな期待を寄せているところです。

現在、橋梁や擁壁工事など、目に見えて進捗が図られていることから、地元においても完成時期の公表が待ち望まれています。

このような状況であることから、「対応方針（原案）」のとおり事業を継続し、早期完成に向けて取り組んでいただきますようお願いいたします。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、事業継続。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

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

事業の進捗状況、残事業の内容等

昭和63年度に事業化、用地進捗率99%、事業進捗率88%（令和3年3月末時点）

平成21年度：尾崎交差点～長野町交差点 延長1.6km（4/4）開通

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

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

施設の構造や工法の変更等

地盤改良長の変更、現場発生土流用計画の変更、近接家屋への影響を考慮した地盤改良の工法の変更  
新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策により、着実なコスト縮減に努める。

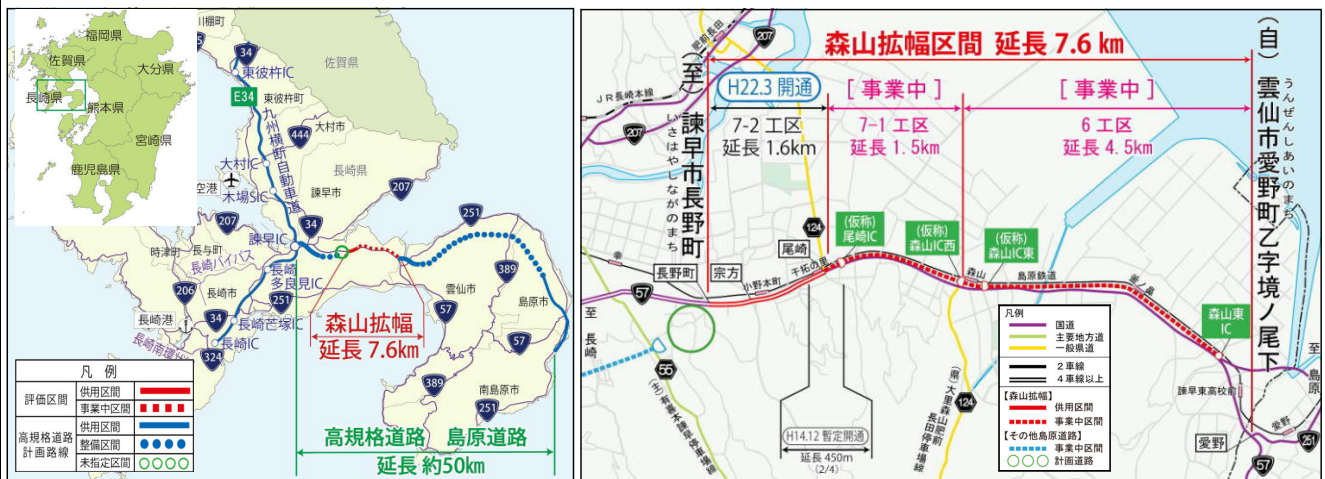
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



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

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

## 再評価結果（令和4年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課

担当課長名：長谷川 朋弘

<b>事業名</b> 九州横断自動車道延岡線 <sup>かしま</sup> 嘉島JCT <sup>やべ</sup> ～矢部	<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：熊本県上益城郡嘉島町大字井寺 至：熊本県上益城郡山都町 城平	<b>延長</b> 23.0km	
<b>事業概要</b> 九州地方中央部を横断する高速道路ネットワークの一部を形成し、熊本県と宮崎県の連携強化や災害に強い広域的なネットワークの構築を目的とした事業である。		
H10年度事業化	H-年度都市計画決定 (H-年度変更)	H17年度用地着手 H17年度工事着手
<b>全体事業費</b>	約1,094億円	<b>事業進捗率</b>
	89%	<b>供用済延長</b>
		12.6km
<b>計画交通量</b>		
	11,700～15,100台/日	
<b>費用対効果分析結果</b>	<b>B/C</b> (事業全体) 1.01 (残事業) 3.1	<b>総費用</b> (残事業)/(事業全体) 150/1,435億円 (事業費：107/1,331億円) (維持管理費：43/104億円)
		<b>総便益</b> (残事業)/(事業全体) 467/1,449億円 (走行時間短縮便益：382/1,180億円) (走行経費減少便益：59/191億円) (交通事故減少便益：27/79億円)
		<b>基準年</b> 令和3年
<b>感度分析の結果</b>		
【事業全体】交通量：B/C=0.84～1.16 (交通量 ±10%)      【残事業】交通量：B/C=2.3～3.8 (交通量 ±10%) 事業費：B/C=1.003～1.02 (事業費 ±10%)                      事業費：B/C=2.9～3.3 (事業費 ±10%) 事業期間：B/C=1.01～1.01 (事業期間±20%)                      事業期間：B/C=3.1～3.3 (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 ・九州横断自動車道延岡線の整備により、熊本市～延岡市間の所要時間短縮に加え、沿線地域住民の生活圏の拡大や生産業や観光業など沿線地域間の交流・連携の促進が期待される。		
②災害に強いネットワークの構築 ・九州横断自動車道延岡線の整備により、災害リスクが回避され、確実な幹線機能を確保した災害に強いネットワークが構築される。		
③防災機能の強化 ・災害に強い道路ネットワークが形成され、大規模災害発生時における救命活動、緊急物資や復旧・復興を迅速かつ確実に輸送するルートとして期待される。		
④定住促進の支援 ・九州横断自動車道延岡線の整備により、山都町～熊本市間の所要時間が短縮し、山都町の定住促進が期待される。		
⑤地域活性化の支援 ・九州横断自動車道延岡線の整備により、沿線地域における施設の整備が進んでおり、地域の活性化が期待される。		
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)		
<b>関係する地方公共団体等の意見</b>		
山都町長、御船町長等で構成される①九州中央自動車道建設促進期成会 (会長：山都町長)、宮崎・熊本県知事や沿線市町長で構成される②九州中央自動車道建設促進協議会 (会長：宮崎県知事) 等により早期整備の要望を受けている。(①令和3年5, 7, 10月、②令和3年10月) 県の意見：今回、意見照会のありました九州横断自動車道延岡線 (嘉島JCT～矢部) 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。 本路線は、九州の横軸として本県と宮崎県が繋がることで、観光客の増加や物流の効率化など様々な波		

及効果が期待され、地域経済の発展や地方創生の実現に不可欠な道路です。

また、「平成28年熊本地震」や「令和2年7月豪雨」等を経験した本県が、大規模災害発生時等に九州を支える広域防災拠点としての役割を担うためにも、「命の道」となる九州横断自動車道延岡線の早期整備により、道路の多重性、代替性を確保することが極めて重要であると考えています。

さらに、本年4月には、本区間の令和5年度開通見通しが公表されたところであり、開通により本県が目指す地方創生の実現や県民生活の安全・安心の向上につながるものと期待されています。

以上のことから、本県としては、一日も早い全線の完成供用を切望しており、今後とも、なお一層の整備推進とともに、更なるコスト縮減に努めて頂きますようお願いいたします。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、事業継続。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

沿線地域の人口は近年減少傾向にあるものの、一世帯あたりの自動車保有台数は増加傾向で、熊本県平均や九州全体を上回っており、自動車交通への依存は高い状況にある。並行現道(一般道)の交通量は増加傾向にあり、依然として事業の必要性は高い。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成10年度に事業化、用地進捗率100%、事業進捗率89% (令和3年3月末時点)

平成25年度：<sup>かしま</sup>嘉島JCT～<sup>おいけたかやま</sup>小池高山IC間 延長1.8km(2/4)開通

平成30年度：<sup>おいけたかやま</sup>小池高山IC～<sup>やまとなしまにし</sup>山都中島西IC間 延長10.8km(2/4)開通

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

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

令和5年度：<sup>やまとなしまにし</sup>山都中島西IC～<sup>やべ</sup>矢部IC(仮称)間 延長10.4km(2/4)開通予定

施設の構造や工法の変更等

豪雨災害による復旧工の追加、岩石小割の追加、土捨て場箇所変更に伴う運搬距離の変更、熊本地震における施工確保対策(復興係数の適用)による追加

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

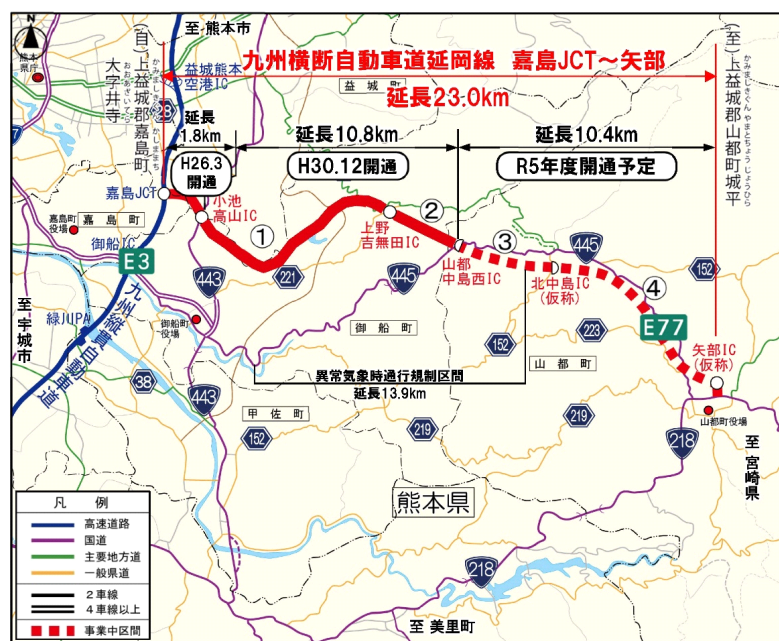
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



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



## 再評価結果（令和4年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課

担当課長名：長谷川 朋弘

<b>事業名</b> 一般国道57号 <small>たきむろざか</small> 滝室坂道路	<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>延長</b> 6.3km
<b>起終点</b> 自：熊本県阿蘇市波野大字小地野 至：熊本県阿蘇市一の宮町坂梨			
<b>事業概要</b> 国道57号滝室坂道路は、高規格道路「中九州横断道路」の一部を形成し、災害発生時の代替路確保、走行性の向上等を目的とした事業である。			
H25年度事業化	H-年度都市計画決定 (H-年度変更)	H29年度用地着手	H30年度工事着手
<b>全体事業費</b> 約636億円		<b>事業進捗率</b> 58%	
<b>供用済延長</b> 0.0km			
<b>計画交通量</b> 7,700台/日			
<b>費用対効果分析結果</b>	<b>B/C</b> (事業全体) 0.7 (残事業) 1.3	<b>総費用</b> (残事業)/事業全体 321/582億円 事業費：307/568億円 維持管理費：14/14億円	<b>総便益</b> (残事業)/事業全体 428/428億円 走行時間短縮便益：377/377億円 走行経費減少便益：42/42億円 交通事故減少便益：9.2/9.2億円
<b>基準年</b> 令和3年			
<b>感度分析の結果</b> 【事業全体】交通量：B/C=0.6~0.8 (交通量 ±10%) 事業費：B/C=0.7~0.8 (事業費 ±10%) 事業期間：B/C=0.7~0.7 (事業期間±20%)			
【残事業】交通量：B/C=1.2~1.5 (交通量 ±10%) 事業費：B/C=1.2~1.5 (事業費 ±10%) 事業期間：B/C=1.3~1.3 (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 ・中九州横断道路の整備により、大分県と熊本県の沿線各都市間の所要時間短縮や定時性確保が図られ、大規模災害発生時における救援ルートの多重化・広域化等に貢献することが期待される。			
②災害に強いネットワークの構築 ・滝室坂道路の整備により、災害時においても広域的な物流を確保する効果及び災害時における代替路を確保し、事前通行規制に影響されない災害に強いネットワークの構築が期待される。			
③交通安全性の向上 ・滝室坂道路の整備により、線形不良箇所の回避が可能となり、交通安全性の向上が期待できる。			
④走行性・信頼性の向上 ・滝室坂道路の整備により、路面凍結箇所をトンネル構造で回避可能となり、走行性及び信頼性の向上が期待される。			
⑤物流効率化の支援 ・中九州横断道路の整備により、災害時の迂回、線形不良等による運転手への負担軽減や所要時間短縮が図られ、物流の効率化を支援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)			
<b>関係する地方公共団体等の意見</b> 合志市長、阿蘇市長等で構成される①中九州・地域高規格道路推進期成会 (会長：合志市長)、②中九州・地域高規格道路促進期成会 (会長：阿蘇市長)、③熊本・大分県知事・議会議長等で構成される中九州横断道路促進協議会 (会長：熊本県知事) 等により早期整備の要望を受けている。(①令和3年5月、②令和3年7,11月、③令和3年10月) 県の意見：今回、意見照会のありました一般国道57号滝室坂道路に関する国の「対応方針(原案)」案に			

については、異存ありません。

本路線は、本県と大分県をつなぐ中九州横断道路の一部となり、九州の横軸として、沿線に連なる観光資源や産業拠点を生かした、経済の発展や地方創生の実現に不可欠な道路です。とりわけ、先般公表された、世界的半導体企業であるTSMC社の進出効果を九州全域に波及させるとともに、熊本が世界の半導体ニーズを支え、日本経済の一翼を担うためには、滝室坂道路をはじめとする事業中区間の整備推進はもとより、計画段階評価が完了している大津町～合志市間や、九州縦貫自動車道と熊本西環状道路をつなぐ区間の早期事業化等による中九州横断道路全線の早期整備が望まれます。

また、「平成28年熊本地震」や「令和2年7月豪雨」等を経験した本県が、大規模災害発生時等に九州を支える広域防災拠点としての役割を担うためにも、「命の道」となる中九州横断道路の早期整備により、道路の多重性、代替性を確保することが極めて重要であると考えています。

以上のことから、本県としては、中九州横断道路の一日も早い全線の完成供用を切望しており、今後とも、なお一層の整備推進とともに、更なるコスト縮減に努めていただきますようお願いいたします。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、事業継続。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

沿線地域の人口は減少傾向にあるが、交通量は7.6千台/日で推移し、また、自動車保有台数は、熊本県、九州全体を上回っており、自動車交通への依存は高いと考えられる。事業化時と比較して、社会的情勢の大きな変化は認められない。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成25年度に事業化、用地進捗率100%、事業進捗率58%（令和3年3月末時点）

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

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

施設の構造や工法の変更等

トンネル工事における支保構造の変更及び補助工法等の追加、トンネル工事における仮設備の追加、軟弱地盤対策に伴う地盤改良の追加、建設発生土受け入れ地の変更、トンネル工事における基準・ガイドラインの改訂による追加、トンネル非常用施設の追加、熊本地震における施工確保対策（復興係数の適用）による追加

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

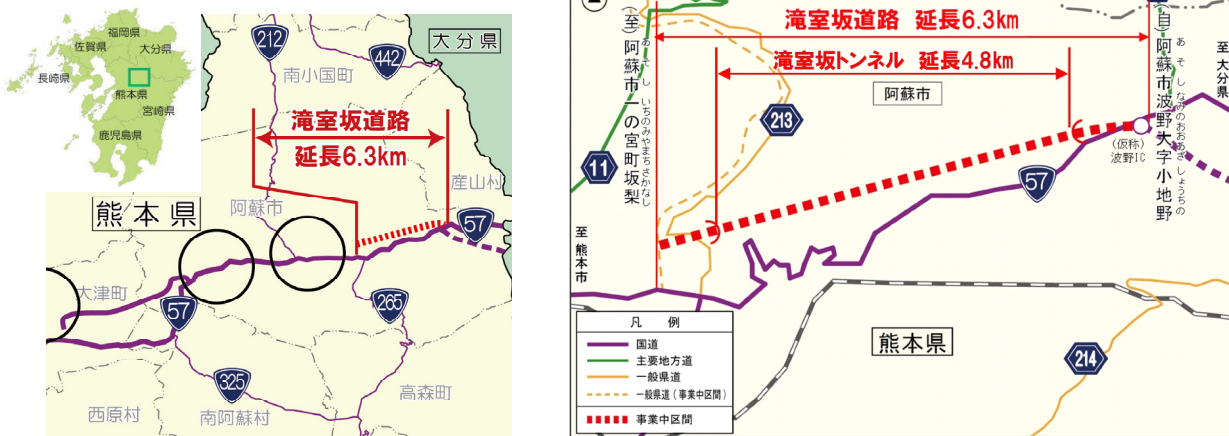
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



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

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

## 再評価結果（令和4年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・技術課

担当課長名：長谷川 朋弘

<b>事業名</b> 一般国道57号 <small>くまもと う と</small> 熊本宇土道路 <small>くまもと し み な み く う じ ぐ ち ま ち</small> <b>起終点</b> 自：熊本県熊本市南区海路口町 至：熊本県宇土市城塚町	<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>事業概要</b> 熊本宇土道路は高規格道路「熊本天草幹線道路」の一部を形成し、熊本地域と天草地域の地域間連携の強化、国道3号、57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。		<b>延長</b> 3.8km																													
H9年度事業化	H一年度都市計画決定 (H一年度変更)	H13年度用地着手																													
H18年度工事着手																															
全体事業費	約404億円	事業進捗率 (令和3年3月末時点)																													
	約35%	供用済延長																													
		0.0km																													
<b>計画交通量</b> 14,200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/C</td> <td style="width: 15%; text-align: center;">(事業全体)</td> <td style="width: 15%; text-align: center;">1.5</td> </tr> <tr> <td></td> <td style="text-align: center;">(残事業)</td> <td style="text-align: center;">3.0</td> </tr> </table>	B/C	(事業全体)	1.5		(残事業)	3.0	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 15%; text-align: center;">総費用</td> <td style="width: 15%; text-align: center;">(残事業)/ (事業全体)</td> <td style="width: 15%; text-align: center;">232/457億円</td> </tr> <tr> <td></td> <td style="text-align: center;">(事業費)</td> <td style="text-align: center;">213/437億円</td> </tr> <tr> <td></td> <td style="text-align: center;">(維持管理費)</td> <td style="text-align: center;">19/19億円</td> </tr> </table>	総費用	(残事業)/ (事業全体)	232/457億円		(事業費)	213/437億円		(維持管理費)	19/19億円	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 15%; text-align: center;">総便益</td> <td style="width: 15%; text-align: center;">(残事業)/ (事業全体)</td> <td style="width: 15%; text-align: center;">692/692億円</td> </tr> <tr> <td></td> <td style="text-align: center;">(走行時間短縮便益)</td> <td style="text-align: center;">565/565億円</td> </tr> <tr> <td></td> <td style="text-align: center;">(走行経費減少便益)</td> <td style="text-align: center;">82/82億円</td> </tr> <tr> <td></td> <td style="text-align: center;">(交通事故減少便益)</td> <td style="text-align: center;">45/45億円</td> </tr> </table>	総便益	(残事業)/ (事業全体)	692/692億円		(走行時間短縮便益)	565/565億円		(走行経費減少便益)	82/82億円		(交通事故減少便益)	45/45億円	<b>基準年</b> 令和3年
B/C	(事業全体)	1.5																													
	(残事業)	3.0																													
総費用	(残事業)/ (事業全体)	232/457億円																													
	(事業費)	213/437億円																													
	(維持管理費)	19/19億円																													
総便益	(残事業)/ (事業全体)	692/692億円																													
	(走行時間短縮便益)	565/565億円																													
	(走行経費減少便益)	82/82億円																													
	(交通事故減少便益)	45/45億円																													
<b>感度分析の結果</b> 【事業全体】交通量：B/C=1.4～1.7（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.4～1.6（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=1.4～1.6（事業期間 ±20%）																															
【残事業】交通量：B/C=2.7～3.3（交通量 ±10%） 事業費：B/C=2.7～3.3（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=2.7～3.1（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 ・熊本市を起点として宇土市、宇城市、上天草市を經由し、天草市に至る広域ネットワークが形成され、観光地への滞在時間増加等による地域経済の活性化が期待される。 ②交通混雑の緩和 ・宇土・宇城・天草方面の交通が並行現道から転換し、交通混雑の緩和が期待される。 ③交通安全性の向上 ・並行現道の交通が転換し、交通安全性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が低減される。(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> 天草市をはじめとする6市町で構成される熊本天草間幹線道路整備促進期成会（会長：天草市長）により早期整備の要望を受けている。(令和3年4月、令和3年7月)																															
<b>熊本県の意見</b> 今回、意見照会のありました一般国道57号熊本宇土道路に関する国の「対応方針（原案）」案については、異存ありません。 本路線は、県内の広域道路ネットワークを形成する「熊本天草幹線道路」の一部を担い、熊本都市圏と県内主要都市を半日行動圏とする「90分構想」の実現と熊本都市圏の拠点性向上の実現のために必要な道路であり、本年6月に策定公表した「熊本県新広域道路交通計画」では、地域や拠点間を連絡し、災害に強い道路ネットワークの形成を担う「高規格道路」として位置付けを行いました。 以上のことから、本県としては、一日も早い全線の完成供用を切望しており、今後とも、なお一層の整備推進をお願いします。																															
<b>熊本市の意見</b> 天草地域と熊本都市圏を結ぶ熊本天草幹線道路の一部を構成する重要な路線であり、本路線の整備により、並行する国道3号や国道57号の渋滞緩和が期待されるほか、県内の主要観光地である天草地域へのアクセス性の向上による観光や経済面での効果も期待されることから、引き続き事業推進を行う必要がある。																															

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、事業継続。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

沿線地域の人口は増加傾向。一世帯当たりの自動車保有台数は熊本県及び九州全体よりも低いと同様の傾向で推移しており、また交通量は約2万台/日で推移している。社会的情勢の大きな変化は認められない。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成9年度に事業化、用地進捗率約99%、事業進捗率約35%（令和3年3月末時点）

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

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

施設の構造や工法の変更等

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。

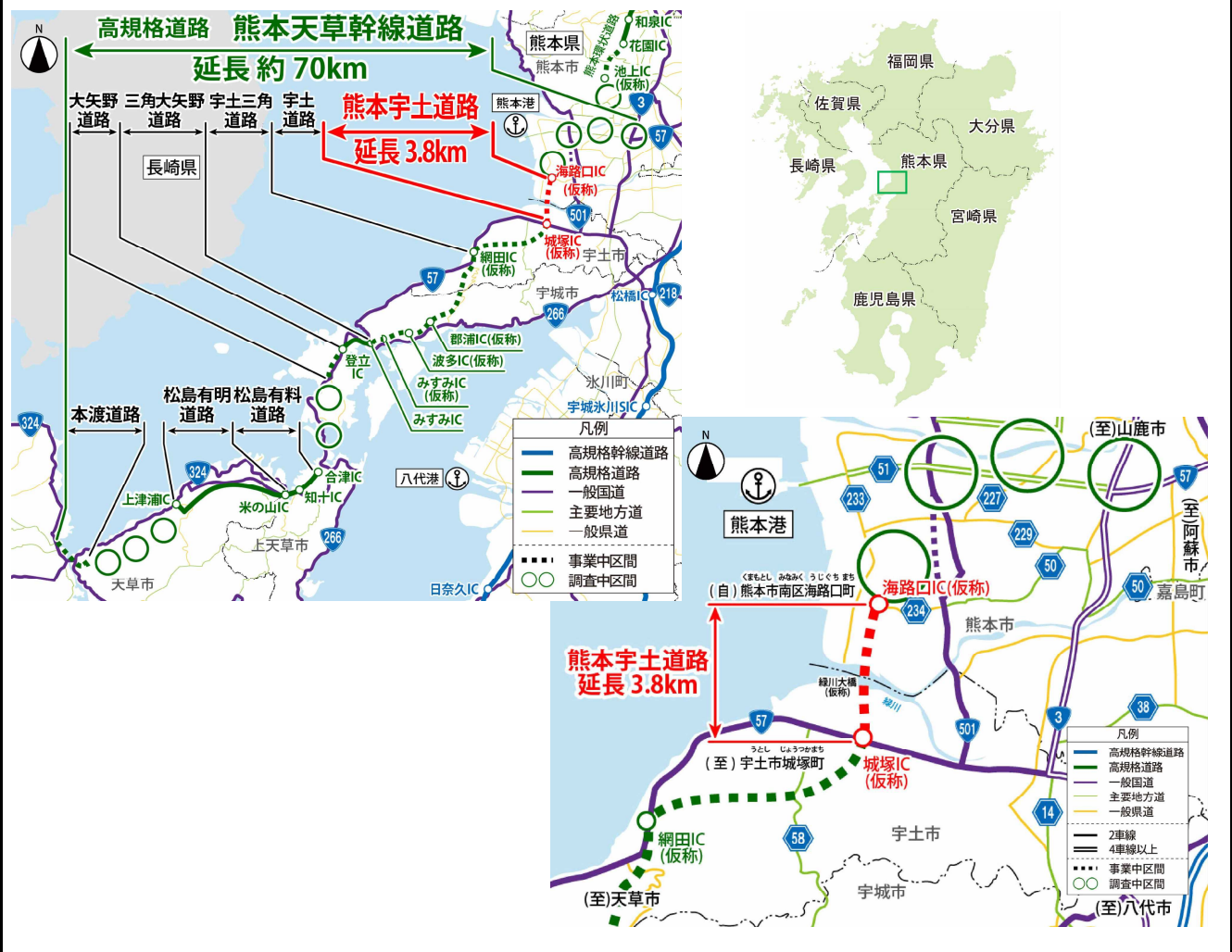
対応方針

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4年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・技術課

担当課長名：長谷川 朋弘

<b>事業名</b> 一般国道3号 <small>くまもときた</small> 熊本北バイパス	<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：熊本県 <small>くまもと</small> 熊本市北 <small>きた</small> 区四方 <small>よもぎまち</small> 寄町 至：熊本県 <small>くまもと</small> 熊本市東 <small>ひがし</small> 区新南部4丁目	<b>延長</b> 7.6km			
<b>事業概要</b> 国道3号熊本北バイパスは、熊本都市圏内の環状道路網の一部であり、熊本市及び沿線地域の交通混雑の緩和や地域間の交流・連携機能の確保等を目的とした事業である。				
S48年度事業化	S49年度都市計画決定 (H-年度変更)	S51年度用地着手		
S60年度工事着手				
<b>全体事業費</b> 約814億円	<b>事業進捗率</b> 99% <small>(令和3年3月末時点)</small>	<b>供用済延長</b> 7.6km		
<b>計画交通量</b> 30,100～48,200台/日				
<b>費用対効果分析結果</b>	<b>B/C</b> (事業全体) 3.8 (残事業) 106	<b>総費用</b> (残事業)/(事業全体) 10/1,919億円 (事業費：2.6/1,761億円 維持管理費：7.5/158億円)	<b>総便益</b> (残事業)/(事業全体) 1,070/7,274億円 (走行時間短縮便益：945/6,527億円 走行経費減少便益：84/612億円 交通事故減少便益：41/136億円)	<b>基準年</b> 令和3年
<b>感度分析の結果</b> 【事業全体】交通量：B/C=3.2～4.7 (交通量 ±10%) 事業費：B/C=3.8 (事業費 ±10%) 事業期間：B/C=3.7～3.8 (事業期間±20%)				
【残事業】交通量：B/C=71～159 (交通量 ±10%) 事業費：B/C=103～108 (事業費 ±10%) 事業期間：B/C=101～110 (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 ・本道路の整備により、熊本市及び沿線地域の交通混雑の緩和ならびに地域間の交流・連携機能の確保等に貢献することが期待される。 ②交通混雑の緩和 ・事業中区間の4車線化により、現道区間の更なる交通混雑の緩和が期待される。 ③交通安全性の向上 ・事業中区間が4車線化されることで、現道交通量の更なる転換により、交通混雑が緩和され、交通安全性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> 熊本市長、合志市長等で構成される地域高規格熊本環状道路建設促進期成会（会長：熊本市長）等により、早期整備の要望を受けている。（令和3年8月） 県の意見： 今回、意見照会のありました一般国道3号熊本北バイパスに関する国の「対応方針(原案)」案については、異存ありません。 本路線は、熊本環状道路の一部として、地域間交流や連携を促進し、熊本都市圏の拠点性向上や交通混雑の緩和に大きな役割を果たす道路であり、「熊本都市圏総合交通戦略(アクションプラン)」においても、骨格幹線道路の1つとして位置付けています。 さらに、本年4月には、本工区の令和4年度開通見通しが公表されたところであり、開通により本県が目指す地方創生の実現や県民生活の安全・安心の向上につながるものと期待されています。 以上のことから、本県としては、一日も早い全線の完成供用を切望しており、今後とも、なお一層の整備推進をお願いします。 市の意見： 熊本都市圏の環状道路を形成する重要な路線であり、4車線化の完成(令和4年度予定)により、熊本市や沿線地域において、更なる交通渋滞の緩和が期待される。また、費用対効果も十分に高い事業と認められるため、引き続き事業推進を行う必要がある。				

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、事業継続。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

沿線地域の人口は増加傾向にあるが、自動車保有台数は1.49台/世帯、交通量は約8.9万台/日で推移している。社会的情勢の大きな変化は認められない。

事業の進捗状況、残事業の内容等

昭和48年度に事業化、用地進捗率100%、事業進捗率約99%（令和3年3月末時点）

平成3年度：新南部～陣内西間 延長1.0km（4/4）開通

平成10年度：陣内西～麻生田間 延長3.2km（2/4）開通

平成13年度：陣内西～陣内橋間 延長1.0km（4/4）開通

平成15年度：陣内橋～麻生田間 延長2.2km（4/4）開通

平成19年度：麻生田～須屋高架橋 延長1.6km（4/4）開通

平成26年度：須屋高架橋～四方寄町間 延長1.8km（2/4）開通

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

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

令和4年度：須屋高架橋～四方寄町間 延長1.8km（4/4）開通予定

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。

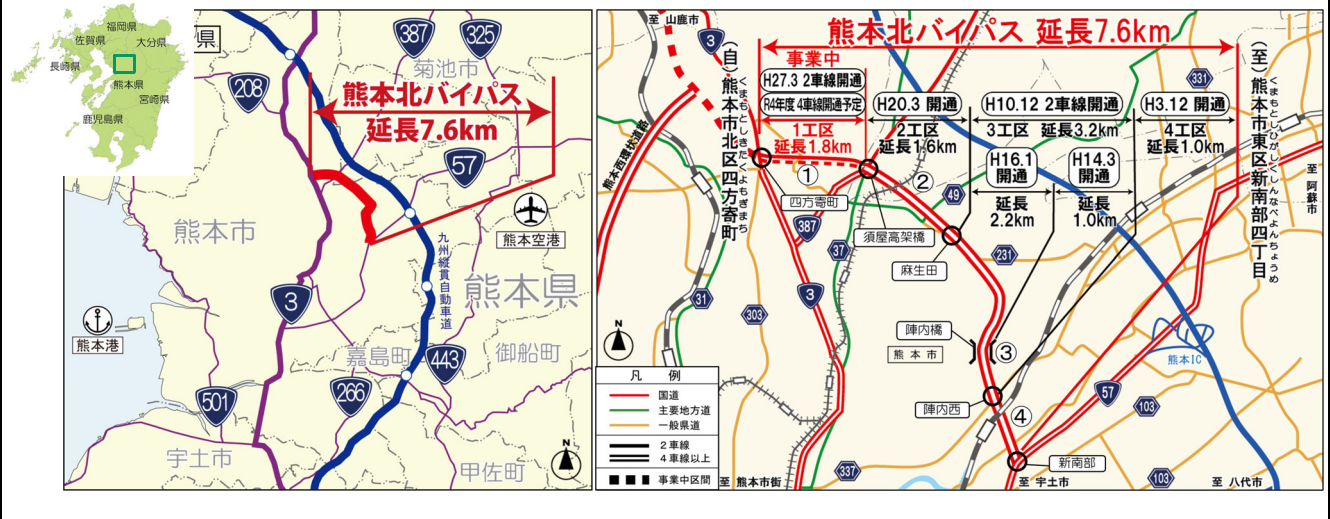
対応方針

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4年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・技術課

担当課長名：長谷川 朋弘

<b>事業名</b> 一般国道212号 <small>さんこうほん や ぼけい</small> 三光本耶馬溪道路	<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：大分県中津市三光西 <small>なかつ さんこうにしまぐさ</small> 至：大分県中津市本耶馬溪町落合 <small>なかつ ほんや ぼけいまちおちあい</small>	<b>延長</b> 12.8km	
<b>事業概要</b> 三光本耶馬溪道路は、高規格道路「中津日田道路」の一部を形成し、災害に強い道路ネットワークの構築や物流の効率化等を目的とした事業である。		
H19年度事業化	H-年度都市計画決定 (H-年度変更)	H21年度用地着手
H22年度工事着手		
全体事業費	約576億円	事業進捗率 (令和3年3月末時点)
	約55%	供用済延長 2.8km
<b>計画交通量</b> 13,800～13,900台/日		
費用対効果 分析結果	<b>B/C</b> (事業全体) 1.1 (残事業) 3.5	<b>総費用</b> (残事業)/(事業全体) 170/581億円 (事業費：157/564億円 維持管理費：12/16億円)
	<b>総便益</b> (残事業)/(事業全体) 591/610億円 (走行時間短縮便益：452/460億円 走行経費減少便益：61/60億円 交通事故減少便益：78/90億円)	<b>基準年</b> 令和3年
<b>感度分析の結果</b> 【事業全体】交通量：B/C= 0.92～1.2（交通量 ±10%） 事業費：B/C= 1.02～1.1（事業費 ±10%） 事業期間：B/C= 0.953～1.1（事業期間±20%）		
【残事業】交通量：B/C=3.2～3.8（交通量 ±10%） 事業費：B/C=3.1～3.8（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=3.2～3.6（事業期間±20%）		
<b>事業の効果等</b> ①災害に強い道路ネットワークの構築 ・本路線の整備により、国道212号の災害時における代替路を確保し、災害に強いネットワークを形成する。 ②地域経済の活性化 ・本路線の整備により、自動車産業拠点である中津市と周辺市町間のアクセス性が改善され、企業誘致や沿道の雇用創出等の経済活動の活性化が期待される。 ③交通安全性の向上 ・本路線の整備により、国道212号の線形不良箇所の回避が可能となり、交通安全性の向上が期待される。 ④地域医療活動の支援 ・本路線の整備により、中津市中心部にある病院への搬送時間短縮と搬送時の患者負担軽減が図られ、地域医療活動の支援が期待される。 ⑤広域観光の振興支援 ・本路線の整備により、中津～日田間のアクセス性が改善され、北九州・福岡等と絡めた新たな観光ルートの形成が可能となり、中津・日田地域の観光振興が期待される。 ⑥生活環境の改善 ・自動車の走行性向上による環境への影響低減(CO2, NO2, SPM削減)		
<b>関係する地方公共団体等の意見</b> 中津市、日田市、宇佐市の3市の首長・議会議長で構成される中津日田間地域高規格道路促進期成会（会長：中津市長）等より早期整備の要望を受けている。（令和2年10月）		
<b>県の意見</b> 「対策方針（原案）」のとおり、事業を継続し、早期完成をお願いしたい。		

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、事業継続。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

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

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成19年度に事業化、用地進捗率99%、事業進捗率55%（令和3年3月末時点）

平成30年度：中津IC～田口IC間 延長2.8km（2/2）開通

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

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

令和5年度：田口IC～青の洞門・羅漢寺IC間 延長5.3km（2/2）開通予定

施設の構造や工法の変更等

トンネル支保構造の変更及び補助工法の追加、土砂運搬先の見直し

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

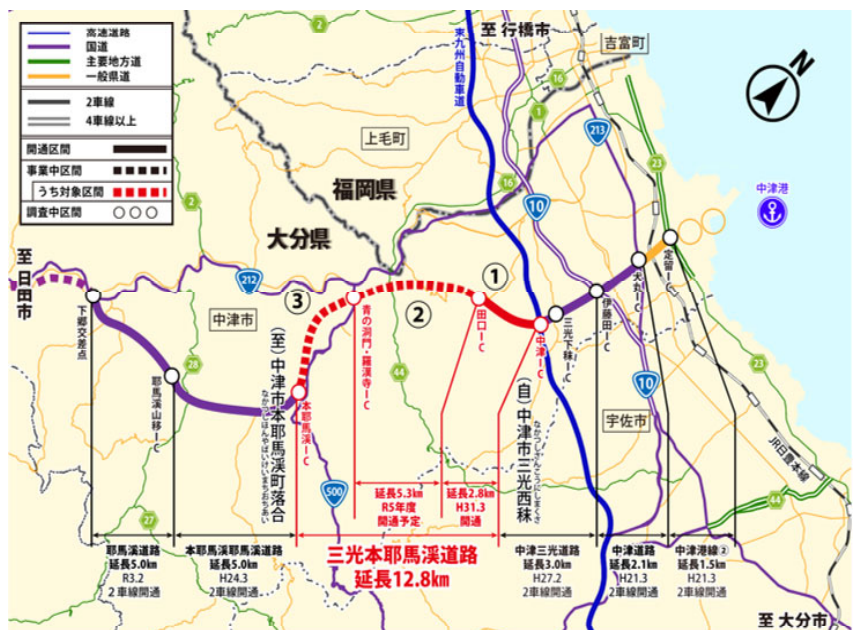
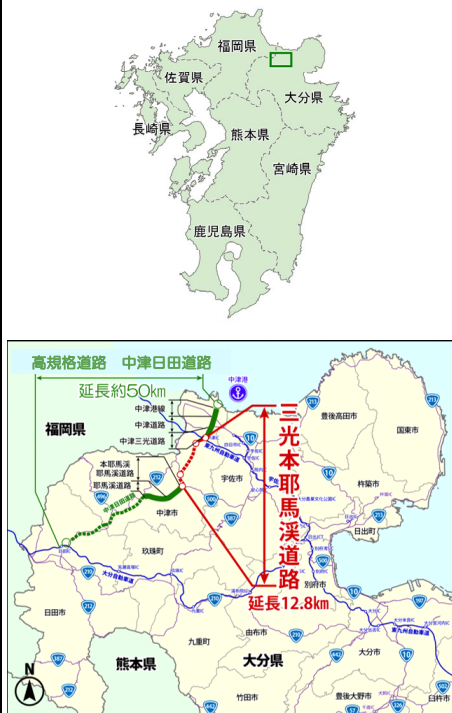
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



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

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



## 再評価結果（令和4年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・技術課

担当課長名：長谷川 朋弘

<b>事業名</b> 一般国道10号 <small>みやこのじょうどうろ</small> 都城道路(Ⅱ期)	<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：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 おとほうちよう</small> 都城市乙房町	<b>延長</b> 5.7km	
<b>事業概要</b> 都城道路(Ⅱ期)は、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356億円	事業進捗率 (令和3年3月末時点)
	約58%	供用済延長
		0.0km
<b>計画交通量</b> 19,600～35,200台/日		
費用対効果 分析結果	<b>B/C</b> (事業全体) 1.4 (残事業) 3.0	<b>総費用</b> (残事業)/(事業全体) 168/358億円 (事業費：135/325億円) (維持管理費：33/33億円)
		<b>総便益</b> (残事業)/(事業全体) 508/508億円 (走行時間短縮便益：296/296億円) (走行経費減少便益：136/136億円) (交通事故減少便益：76/76億円)
		<b>基準年</b> 令和3年
<b>感度分析の結果</b> 【事業全体】交通量：B/C=1.3～1.6（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.4～1.5（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=1.3～1.5（事業期間±20%）		
【残事業】交通量：B/C=2.7～3.3（交通量 ±10%） 事業費：B/C=2.8～3.3（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=2.8～3.1（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 ・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 ・本路線の整備により、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 ・本路線の整備により、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地域産業の活性化 企業立地と新規雇用が増加しており、更なる地域産業の活性化が期待される。		
⑥リダンダンシーの確保 ・冠水時に迂回ルートが確保されることで、国道10号を鹿児島方面から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。		
⑦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> 都城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3年7月)		

県の意見：

今回意見照会のありました一般国道10号都城道路（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」や国際バルク戦略港湾「志布志港」を連結する高規格道路「都城志布志道路」として広域ネットワークを形成し、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緊急物資の輸送など人的・物的支援を支える機能を有しており、現在の国道10号とダブルネットワークを形成することでリダンダンシーが確保され、防災や医療の道として非常に大きな役割を担う道路となることから、「対応方針（原案）」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据え、企業立地件数が増加しており、地域住民はもとより、宮崎、鹿児島両県の関係団体からも早期整備を求める強い要望がなされているところであり、ストック効果を最大限引き出すためにもも早期に供用予定時期を示していただき、前線開通に向けて、より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99%、事業進捗率約58%（令和3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

軟弱地盤対策に伴う地盤改良の追加、液状化対策に伴う地盤改良（函渠部）の追加、盛土法尻への基盤排水層等の追加、橋梁下部工の施工方法変更に伴う増加、他事業からの流用土活用

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

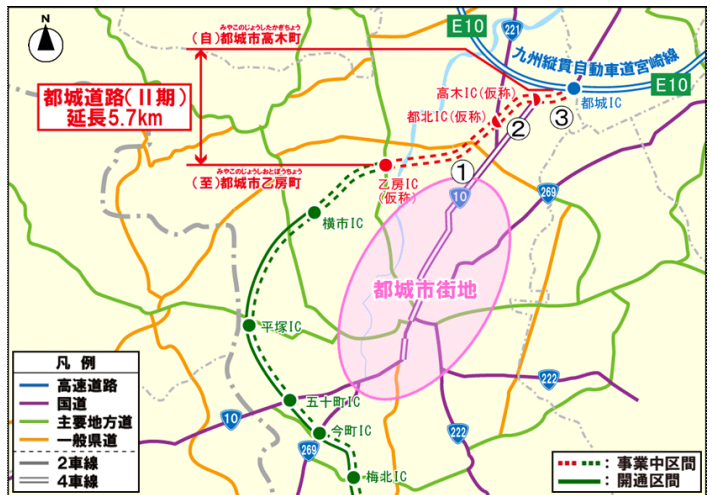
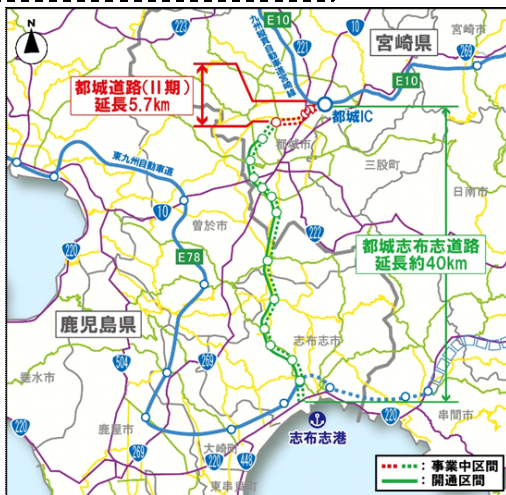
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



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

※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4年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・技術課

担当課長名：長谷川 朋弘

<b>事業名</b> 一般国道10号 <small>かどがわひゅうが</small> 門川日向拡幅	<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：宮崎県 <small>ひがしうずきぐん</small> 東臼杵郡 <small>かどがわらよう</small> 門川町加草 至：宮崎県日向市大字平岩	<b>延長</b> 12.8km					
<b>事業概要</b> 門川日向拡幅は、国道10号の交通渋滞や交通安全性の向上等を図り、沿線地域の発展に貢献することを目的とした事業である。						
S45年度事業化	H8年度都市計画決定 (H20年度変更)	H12年度用地着手	H14年度工事着手			
<b>全体事業費</b> 約314億円	<b>事業進捗率</b> 約95% <small>(令和3年3月末時点)</small>	<b>供用済延長</b> 11.3km				
<b>計画交通量</b> 28,600～36,700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: 50%; text-align: center;"> <b>B/C</b>  <small>(事業全体)</small>                      4.3  <small>(残事業)</small>                      4.2                 </td> <td style="width: 50%; text-align: center;"> <b>総費用</b>  <small>(残事業)/(事業全体)</small>                      17/1,008億円                      (事業費：11/859億円)                      (維持管理費：5.9/149億円)                 </td> </tr> </table>	<b>B/C</b> <small>(事業全体)</small> 4.3 <small>(残事業)</small> 4.2	<b>総費用</b> <small>(残事業)/(事業全体)</small> 17/1,008億円 (事業費：11/859億円) (維持管理費：5.9/149億円)	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; text-align: center;"> <b>総便益</b>  <small>(残事業)/(事業全体)</small>                      70/4,350億円                      (走行時間短縮便益：59/3,933億円)                      (走行経費減少便益：7.4/275億円)                      (交通事故減少便益：3.1/142億円)                 </td> <td style="width: 50%; text-align: center;"> <b>基準年</b>                      令和3年                 </td> </tr> </table>	<b>総便益</b> <small>(残事業)/(事業全体)</small> 70/4,350億円 (走行時間短縮便益：59/3,933億円) (走行経費減少便益：7.4/275億円) (交通事故減少便益：3.1/142億円)	<b>基準年</b> 令和3年
<b>B/C</b> <small>(事業全体)</small> 4.3 <small>(残事業)</small> 4.2	<b>総費用</b> <small>(残事業)/(事業全体)</small> 17/1,008億円 (事業費：11/859億円) (維持管理費：5.9/149億円)					
<b>総便益</b> <small>(残事業)/(事業全体)</small> 70/4,350億円 (走行時間短縮便益：59/3,933億円) (走行経費減少便益：7.4/275億円) (交通事故減少便益：3.1/142億円)	<b>基準年</b> 令和3年					
<b>感度分析の結果</b> 【事業全体】交通量：B/C=4.2～4.4（交通量 ±10%） 事業費：B/C=4.3～4.3（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=4.3～4.3（事業期間±20%） 【残事業】交通量：B/C=3.8～4.7（交通量 ±10%） 事業費：B/C=4.0～4.5（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=3.9～4.4（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号の混雑が緩和し、交通安全性の向上が期待される。						
③地域経済の活性化を支援 ・東九州自動車道へのアクセス性向上を図り、新たな企業立地や事業拡大等雇用の確保と地域経済の活性化が期待される。						
④生活環境の改善 ・自動車の走行性向上による環境への影響低減(CO2, NO2, SPM削減)						
<b>関係する地方公共団体等の意見</b> 日向市長・門川市長・延岡市長等で構成される国道10号整備促進期成会（会長：延岡市長）により早期整備の要望を受けている。（令和3年5月） 県の意見： 一般国道10号門川日向拡幅につきましては、これまで全延長12.8kmのうち、約11.3kmが供用され、交通混雑の緩和や交通安全性の向上などに一定の効果が現れております。また、細島港や東九州自動車道へのアクセス性の向上が図られ、物流の効率化はもとより、更なる企業立地や事業拡大など雇用の確保と地域経済の活性化に大きな役割を果たす重要な道路整備であることから、「対応方針（原案）」案の「継続」について異論はありません。 当該事業につきましては、地元自治体や関係団体からも強い要望がなされているところであり、残る1.5kmの区間につきましても、早期に供用予定時期を示した上で、より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

沿線地域の人口は減少傾向にあるが、交通量は約2万台/日で推移している。一世帯当たりの自動車保有台数は宮崎県や九州全体を上回り高い。社会的情勢の大きな変化は認められない。

事業の進捗状況、残事業の内容等

昭和45年度に事業化、用地進捗率99%、事業進捗率95%（令和3年3月末時点）

平成6年度：門川地区 延長4.9km（4/4）開通

平成9年度：日向地区 延長4.9km（4/4）開通

平成17年度：財光寺地区（新生町～長江北(仮)）延長0.3km（4/4）開通

平成21年度：財光寺地区（長江北(仮)～長江）延長0.4km（4/4）開通

平成25年度：財光寺地区（木原～赤岩新橋）延長0.8km（4/4）開通

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

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

施設の構造や工法の変更等

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4年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局国道・技術課

担当課長名：長谷川 朋弘

<b>事業名</b> 一般国道10号 <small>しんとみ</small> 新富バイパス	<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：宮崎県 <small>こゆ</small> 湯 <small>しんとみ</small> 郡 <small>しんとみ</small> 新富町大字日置 至：宮崎県宮崎市 <small>みやざき</small> 佐土原町下田島		<b>延長</b> 4.8km
<b>事業概要</b> 新富バイパスは、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。		
S41年度事業化	S51年度都市計画決定 (H-年度変更)	S41年度用地着手
全体事業費	約195億円	事業進捗率 (令和3年3月末時点)
		約98%
		供用済延長
		4.1km
<b>計画交通量</b> 25,800～35,500台/日		
費用対効果 分析結果	<b>B/C</b> (事業全体) 4.1 (残事業) 2.7	<b>総費用</b> (残事業)/(事業全体) 20/436億円 (事業費：18/364億円) (維持管理費：2.8/71億円)
		<b>総便益</b> (残事業)/(事業全体) 55/1,807億円 (走行時間短縮便益：46/1,556億円) (走行経費減少便益：8.1/211億円) (交通事故減少便益：0.84/39億円)
		<b>基準年</b> 令和3年
<b>感度分析の結果</b> 【事業全体】交通量：B/C=3.7～4.7（交通量 ±10%） 事業費：B/C=4.1～4.2（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=4.0～4.2（事業期間±20%）		
【残事業】交通量：B/C=2.3～3.0（交通量 ±10%） 事業費：B/C=2.5～2.9（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=2.6～2.8（事業期間±20%）		
<b>事業の効果等</b> ①交通混雑の緩和 ・事業中区間の整備により、円滑な車両走行が確保されることで、国道10号の更なる交通混雑の緩和や走行性の向上が期待される。 ②交通安全性の向上 ・事業中区間の整備により、交通混雑が緩和し、交通安全性の向上が期待される。 ③地域産業の活性化 今後も三納代交差点周辺においてまちづくりが進められる予定となっており更なる地域活性化に寄与することが期待される。 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> 新富町長により早期整備の要望を受けている。（令和3年9月）  県の意見： 今回意見照会のありました新富バイパスにつきましては、全延長4.8kmのうち、これまでに日向大橋地区や田中地区など合わせて4.1kmが供用され、国道10号の交通混雑の緩和や交通安全性の向上などに一定の効果が現れております。 残る三納代地区（0.7km）の周辺におきましては、大規模集客施設であるサッカースタジアムが今年2月に完成したほか、今後、まちづくりの拠点となる交流促進施設などの建設も予定されており、新富バイパスの整備は、渋滞緩和や交通安全の確保はもとより、地域経済の活性化にも大きな役割を果たすことから、「対応方針（原案）」案の「継続」について異論はありません。 なお、当該事業につきましては、地元自治体から早期整備を求める要望がなされているところであり、より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

沿線地域の人口は、事業化後増加傾向にあったが近年横這い状況にあり、一世帯あたりの自動車保有台数は、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

昭和41年度に事業化、用地進捗率99%、事業進捗率約98%（令和3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

液状化対策に伴う地盤改良（擁壁部）工法の変更、現地状況にあわせた舗装構成の見直し、安全対策に伴う横断歩道橋及び道路付属物の追加、関係機関協議に伴う施工時間帯の見直し、付け替え道路の計画見直し、舗装構成の見直し

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

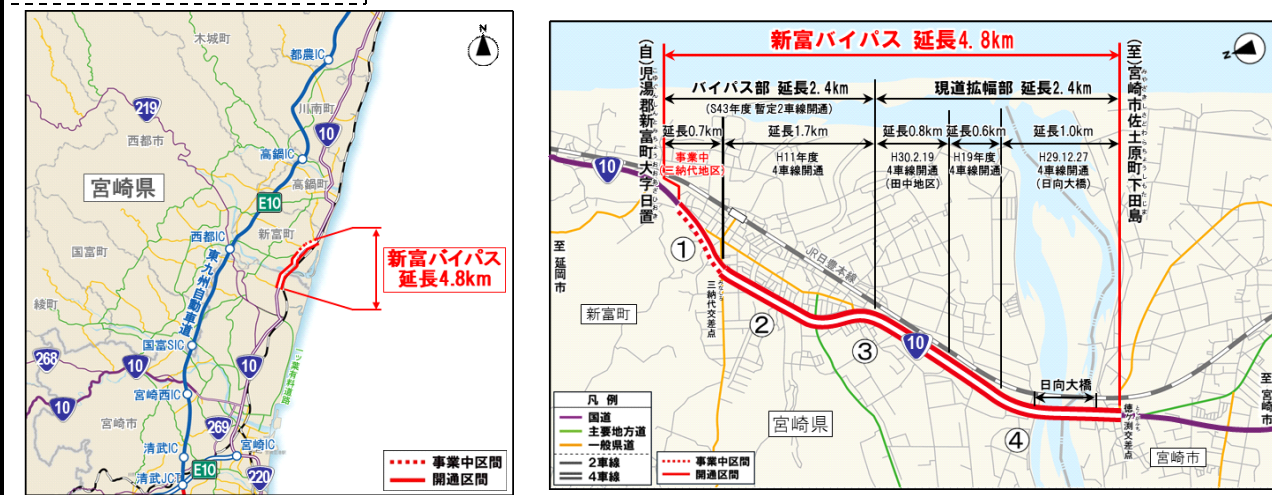
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



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

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

## 再評価結果（令和4年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・技術課

担当課長名：長谷川 朋弘

<b>事業名</b> 一般国道220号 <small>ふるえ</small> 古江バイパス	<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：鹿児島県鹿屋市白水町 <small>かのや しろみずちよう</small> 至：鹿児島県垂水市新城 <small>たるみず しんじよう</small>	<b>延長</b> 7.5km																	
<b>事業概要</b> 古江バイパスは、円滑な走行性の確保、交通安全性の向上、急勾配、急カーブの古江坂の回避等を目的とした事業である。																		
<b>H1年度事業化</b>	H一年度都市計画決定 (H一年度変更)	H4年度用地着手																
<b>全体事業費</b>	約200億円	<b>事業進捗率</b> (令和3年3月末時点)																
	約85%	<b>供用済延長</b> 5.2km																
<b>計画交通量</b> 6,800～9,000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%; text-align: center;"> <b>B/C</b>                      (事業全体)                 </td> <td style="width: 20%; text-align: center;">                     1.3                 </td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">                     (残事業)                 </td> <td style="text-align: center;">                     1.2                 </td> </tr> </table>	<b>B/C</b> (事業全体)	1.3	(残事業)	1.2	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 20%; text-align: center;"> <b>総費用</b>                      (残事業)/(事業全体)                 </td> <td style="width: 20%; text-align: center;">                     47/334億円                 </td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">                     (事業費)                      41/294億円                 </td> <td style="text-align: center;">                     (維持管理費)                      6.6/40億円                 </td> </tr> </table>	<b>総費用</b> (残事業)/(事業全体)	47/334億円	(事業費) 41/294億円	(維持管理費) 6.6/40億円	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 20%; text-align: center;"> <b>総便益</b>                      (残事業)/(事業全体)                 </td> <td style="width: 20%; text-align: center;">                     56/445億円                 </td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">                     (走行時間短縮便益)                      47/392億円                 </td> <td style="text-align: center;">                     (走行経費減少便益)                      6.6/38億円                 </td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">                     (交通事故減少便益)                      2.2/15億円                 </td> <td></td> </tr> </table>	<b>総便益</b> (残事業)/(事業全体)	56/445億円	(走行時間短縮便益) 47/392億円	(走行経費減少便益) 6.6/38億円	(交通事故減少便益) 2.2/15億円		<b>基準年</b> 令和3年
<b>B/C</b> (事業全体)	1.3																	
(残事業)	1.2																	
<b>総費用</b> (残事業)/(事業全体)	47/334億円																	
(事業費) 41/294億円	(維持管理費) 6.6/40億円																	
<b>総便益</b> (残事業)/(事業全体)	56/445億円																	
(走行時間短縮便益) 47/392億円	(走行経費減少便益) 6.6/38億円																	
(交通事故減少便益) 2.2/15億円																		
<b>感度分析の結果</b> 【事業全体】交通量：B/C=1.3～1.4（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.3～1.4（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=1.3～1.4（事業期間±20%）																		
【残事業】交通量：B/C=1.1～1.3（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.1～1.3（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=1.1～1.2（事業期間±20%）																		
<b>事業の効果等</b>																		
①円滑な走行性の確保 ・事業中区間の整備により、国道220号現道の円滑な走行性が確保され、交通混雑の緩和が期待される。																		
②交通安全性の向上 ・事業中区間の整備により、国道220号現道の交通が転換され、混雑緩和による走行性が向上し、交通安全性の向上が期待される。																		
③災害時の代替路確保 ・事業中区間の整備により、冠水箇所を迂回する災害時の代替路確保により、緊急輸送時の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> 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3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。 国道220号は、大隅地域の幹線道路であり、農畜産業など地場産業の更なる活性化や観光の振興等、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、円滑な走行性の確保、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。																		

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、一世帯あたりの自動車保有台数は鹿児島県平均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。国道220号現道の交通量は減少傾向である。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成1年度に事業化、用地進捗率99%、事業進捗率85%（令和3年3月末時点）

平成19年度：花岡町交差点～まさかり交差点間 延長3.9km（2/2）開通

平成22年度：古里町交差点～花岡町交差点間 延長1.3km（2/2）開通

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

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

施設の構造や工法の変更等

切土発生土の盛土流用材等の改良の追加、法面保護工法の変更、補強土壁の地盤改良等の追加、盛土法面保護の見直し。

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

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



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

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



再評価結果（令和4年度事業継続箇所）（原案）

担当課：道路局国道・技術課  
担当課長名：長谷川 朋弘

事業名	一般国道58号 北谷拡幅		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：沖縄県北谷町浜川 至：沖縄県宜野湾市伊佐			延長	4.3km	
事業概要	<p>一般国道58号「北谷拡幅」は、北谷町浜川から宜野湾市伊佐に至る、延長約4.3kmの主要幹線道路であり、沖縄県における幹線道路網計画「ハシゴ道路計画」の一部として位置付けられている。</p> <p>北谷拡幅の整備により、国道58号北谷地区の交通容量が確保され、交通渋滞の緩和及び沿道環境の改善等が図られるとともに、周辺観光施設へのアクセス向上ならびに地域開発プロジェクトの支援が期待されている。</p>					
H24年度事業化	H21年度都市計画決定	H28年度用地着手	H26年度工事着手			
全体事業費	約230億円	事業進捗率 (令和3年3月末時点)	5%	供用済延長	0.0km	
計画交通量	72,100台/日					
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 3.1 (残事業) 3.4	総費用 (残事業)/(事業全体) 158/174億円 事業費：142/158億円 維持管理費：16/16億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 540/540億円 走行時間短縮便益：524/524億円 走行経費減少便益：16/16億円 交通事故減少便益：0.58/0.58億円	基準年 令和3年		
感度分析の結果	<p>(事業全体) 交通量変動 B/C = 2.7~3.9 (交通量±10%) (残事業) B/C = 2.5~4.3 (交通量±10%)</p> <p>事業費変動 B/C = 3.0~3.5 (事業費±10%) B/C = 3.2~3.9 (事業費±10%)</p> <p>事業期間変動 B/C = 2.8~3.6 (事業期間±20%) B/C = 3.1~4.0 (事業期間±20%)</p>					
事業の効果等	<p>① 円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・損失時間の削減が見込まれる。</li> <li>・那覇空港から北谷町役場へのアクセス性が向上。</li> </ul> <p>② 物流効率化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・那覇新港ふ頭から北谷町役場へのアクセス性が向上。</li> </ul> <p>③ 国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・県庁所在地（那覇市）へのアクセス性が向上</li> </ul> <p>④ 個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・那覇空港からアメリカンビレッジへのアクセス性が向上。</li> </ul> <p>⑤ 安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・第3次救急医療機関へのアクセス性が向上。</li> </ul> <p>⑥ 地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・CO2排出量の削減が見込まれる。</li> </ul> <p>⑦ 生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・NO2排出量の削減が見込まれる。</li> <li>・SPM排出量の削減が見込まれる。</li> </ul>					
関係する地方公共団体等の意見	<p>北谷拡幅は、沖縄本島のハシゴ道路ネットワークにおいて、南北を走る強固な「3本の柱」として位置付けられており、極めて重要な道路と認識しております。</p> <p>本道路は、一般国道58号現道部における交通渋滞の緩和や沿道環境の改善を図るとともに、地域の活性化、観光支援及び物流の効率化等を目的とする道路であることから、その整備は急務となっております。</p> <p>以上により、対応方針（原案）のとおり事業継続に同意いたします。</p>					
事業評価監視委員会の意見						

<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul>	
<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> <ul style="list-style-type: none"> <li>・北谷町の人口伸び率は、全国平均及び沖縄県を超える伸び率。</li> <li>・北谷町の自動車保有台数伸び率は、全国平均及び沖縄県を超える伸び率。</li> <li>・沖縄県への観光客数は近年増加傾向で、令和元年には1,016万人と過去最高を更新。 ※ 令和2年は新型コロナウイルス感染症の影響により374万人に減少。</li> <li>・キャンプ瑞慶覧（インダストリアルコリド-等）が令和6年度以降、キャンプ桑江が令和7年度以降の返還予定とされている。</li> </ul>	
<b>事業の進捗状況、残事業の内容等</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・平成24年度に事業化、用地進捗率1%、事業進捗率5%（令和3年3月末時点）。</li> </ul>	
<b>事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・全線開通に向けて、関係機関とも連携しながら、鋭意事業進捗を図る。</li> </ul>	
<b>施設の構造や工法の変更等</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・今後、技術の進展に伴う新技術・新工法の採用など、コスト縮減に努めながら事業を推進する。</li> </ul>	
対応方針（原案）	事業継続
<b>対応方針決定の理由</b> <p>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。</p>	
<b>事業概要図</b>	
 <p>位置図</p> <p>北谷拡幅</p>	 <p>(自) 北谷町浜川</p> <p>北谷町</p> <p>北谷拡幅 L=4.3km</p> <p>(至) 宜野湾市伊佐</p> <p>北中城</p> <p>宜野湾市</p> <p>沖縄南IC</p> <p>北中城IC</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。

※ 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4年度事業継続箇所）（原案）

担当課：道路局国道・技術課  
担当課長名：長谷川 朋弘

事業名	一般国道58号 <small>よみたん</small> 読谷道路	事業区分	一般国道	事業主体	内閣府 沖縄総合事務局
起終点	自： <small>おきなわけんよみたんそんおやし</small> 沖縄県読谷村親志 至： <small>おきなわけんよみたんそんふるげん</small> 沖縄県読谷村古堅			延長	6.0km
事業概要	<p>一般国道58号は、沖縄本島西海岸を南北に走る交通の大動脈であり、沖縄本島中南部の人口集中地域や県都那覇市と、沖縄本島北部の観光・リゾート地域及び農山村地域を結ぶ主要幹線道路である。読谷道路は沖縄西海岸道路の一翼を担い、本島北部と中南部を結ぶ主要幹線道路となり、読谷村、嘉手納町の国道58号の交通混雑の緩和はもとより、地域の産業、観光及び地域振興プロジェクトを支援する道路である。</p>				
H13年度事業化	H-年度都市計画決定 (H-年度変更)	H13年度用地着手	H13年度工事着手		
全体事業費	620億円	事業進捗率 (令和3年3月末時点)	約35%	供用済延長	2.8km
計画交通量	27,700 台/日				
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 2.6 (残事業) 3.1	総費用 (残事業)/(事業全体) 289/694億円 (事業費：270/655億円 維持管理費：20/39億円)	総便益 (残事業)/(事業全体) 884/1838億円 (走行時間短縮便益：790/1646億円 走行経費減少便益：83/126億円 交通事故減少便益：11/66億円)	基準年 令和3年	
感度分析の結果	<p>(事業全体) 交通量変動 B/C = 2.5~3.0 (交通量±10%) (残事業) B/C = 2.9~3.4 (交通量±10%)                  事業費変動 B/C = 2.6~2.8 (事業費±10%) B/C = 2.8~3.4 (事業費±10%)                  事業期間変動 B/C = 2.5~2.7 (事業期間±20%) B/C = 2.8~3.2 (事業期間±20%)</p>				
事業の効果等	<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現道の損失時間の削減が見込まれる。</li> <li>・現道の路線バスの利便性向上が期待される。</li> <li>・那覇空港（第二種空港）へのアクセス性が見込まれる。</li> </ul> <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・那覇湾（重要港湾）へのアクセス性が向上。</li> <li>・読谷村で生産される農林水産品（キク）の流通の利便性が向上する。</li> </ul> <p>③都市の再生</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・大木土地区画整理事業や大木南土地区画整理事業等の計画との連携が期待される。</li> </ul> <p>④国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域高規格道路に指定されている「沖縄西海岸道路」の一部を形成している。</li> <li>・那覇市（中心都市）へのアクセス向上が見込まれる。</li> </ul> <p>⑤個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・読谷村が推進している「読谷補助飛行場跡地利用実施計画」を支援する。</li> <li>・読谷村の主要観光地（座喜味城跡）から近郊の代表的な観光地であるアメリカンビレッジまでのアクセス性向上が見込まれる。</li> </ul> <p>⑥安全で安心できる暮らしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・県立中部病院（第3次医療施設）へのアクセス性向上が見込まれる。</li> </ul> <p>⑦災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・沖縄県緊急輸送道路ネットワーク計画における緊急輸送道路に位置付けられている。</li> </ul> <p>⑧地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・CO2排出量の削減が見込まれる。</li> </ul> <p>⑨生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・NOx排出量の削減が見込まれる。</li> </ul>				

・SPM排出量の削減が見込まれる。

関係する地方公共団体等の意見

読谷道路は、沖縄本島のハシゴ道路ネットワークにおいて、南北を走る強固な「3本の柱」として位置付けられており、極めて重要な道路と認識しております。

本道路は、一般国道58号現道部における交通渋滞の緩和や沿道環境の改善を図るとともに、地域の活性化、観光支援及び物流の効率化等を目的とする道路であることから、その整備は急務となっております。

以上により、対応方針（原案）のとおり事業継続に同意いたします。

事業評価監視委員会の意見

対応方針（原案）に対して審議を行った結果、「事業継続」で了承された。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・平成18年に読谷補助飛行場が返還されており、その中心を通過する読谷道路を中心とした基盤整備、土地区画整理事業が進行中。
- ・読谷村の人口、観光入込客数は増加傾向である。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・平成13年度に事業化、用地進捗率約99%、事業進捗率約35%（R3.3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

周辺の区画整理事業の遅れに伴い、事業の遅れが生じている。今後は全線開通に向けて、鋭意事業の進捗を図る。

施設の構造や工法の変更等

今後も、技術の進展に伴う新技術・新工法の採用検討など、コスト縮減等に努めながら引き続き事業を推進していくこととする。

対応方針（原案）

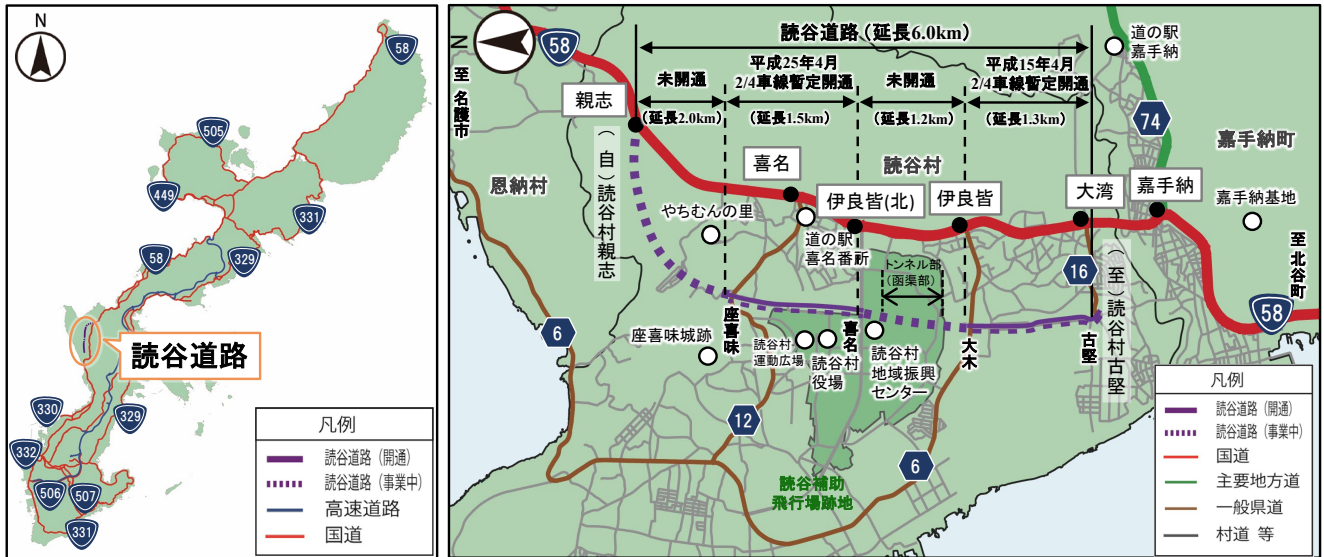
事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図

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。

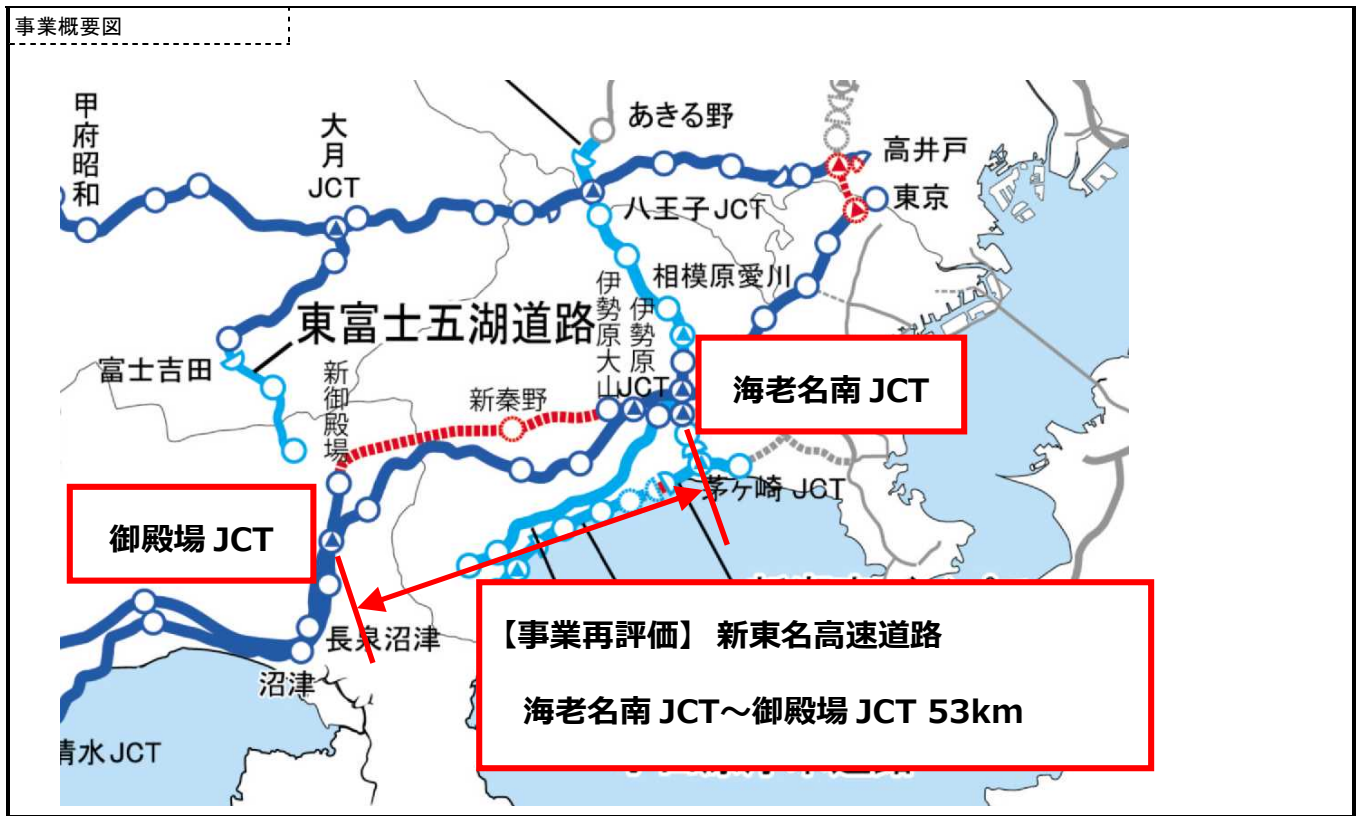
※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

# 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： 沓掛 敏夫

事業名	第二東海自動車道 横浜名古屋線 えびなみなみ ごとんぼ 海老名南 JCT～御殿場 JCT		事業区分	高速自動車国道	事業主体	中日本高速道路(株)
起終点	自) かながわけん えびな しかとさわばし 神奈川県海老名市門沢橋 しずおかけん ごとんぼ しこまかど 至) 静岡県御殿場市駒門			延長	5.3 km	
事業概要						
第二東海自動車道は近畿自動車道名古屋神戸線と一体となって、三大都市圏を相互に結び、人の交流と物流を支える大動脈として、日本経済を牽引するとともに、東名・名神高速道路の代替機能を果たす上で不可欠な路線である。						
H10年度事業化		H8年度都市計画決定		H10年度用地着手		H20年度工事着工
全体事業費	約13,279億円		事業進捗率	約65%	供用済延長	15.3 km
計画交通量	約31,200台/日～63,800台/日					
費用対効果分析結果	B/C	総費用	(残事業)/(事業全体)	総便益	(残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体)1.7 (残事業)5.3	4,672/14,951億円 事業費：4,006/14,285億円 維持管理費：667/667億円		24,726/24,726億円 走行時間短縮便益：23,632/23,632億円 走行経費減少便益：953/953億円 交通事故減少便益：140/140億円		令和3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=5.8 (交通量 +10%)		B/C=4.8 (交通量 -10%)			
事業費変動	B/C=4.6 (事業費 +10%)		B/C=5.5 (事業費 -10%)			
事業期間変動	B/C=5.0 (事業期間 -1年)		B/C=4.8 (事業期間 +1年)			
事業の効果等						
<ul style="list-style-type: none"> <li>物流効率化への支援（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>個性ある地域の形成（IC周辺の土地利用計画立案推進、アクセスが向上する主要な観光地へのアクセス向上が期待される）</li> <li>安全で安心できるくらしの確保（三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる）</li> </ul>						
他14項目に該当						
関係する地方公共団体等の意見						
<p>&lt;神奈川県&gt; 新東名高速道路は、我が国の新たな大動脈として、東名高速道路等と一体となって、交通の混雑を緩和し、高速性・定時性の確保や物流の効率化に大きく貢献するほか、地域の活性化や救急医療体制の強化、災害発生時における緊急輸送など、様々な役割を果たす極めて重要な道路である。 開通区間の周辺では、産業立地に向けたまちづくりが促進されるなど、多様な効果が現れ始めており、より一層の生産性の向上や観光振興などを図り、安全で活力と魅力ある神奈川を実現するためには、早期の全線開通が不可欠である。 県民や企業の期待も非常に大きく、引き続き事業に協力していくので、工事の安全などにも十分配慮し、一日も早い全線開通を目指していただきたい。</p> <p>&lt;静岡県&gt; 対応方針（原案）のとおり、事業の継続について、依存ありません。 新東名高速道路は、我が国の社会経済活動の根幹を担う大動脈であり、東名高速道路との交通機能の分担により高速性・定時性を確保し、予想される南海トラフ巨大地震等の大規模災害発生時には、緊急輸送路としての役割を果たす極めて重要な道路であります。 新東名高速道路の静岡県区間が平成24年に開通して以来、本県内では、観光交流客数が増加し、企業立地件数が開通前に比べ2倍に増加するなど、多様なストック効果が現れております。 加えて、令和2年12月には、御殿場JCT～浜松いなさJCT間の6車線化が完成したことにより、「定時性の確保」や「大型車と小型車の分散による安全性の向上」につながり、より快適な走行が可能になるなど、利便性が向上しています。 これらの効果がさらに発揮されるよう、新御殿場ICより東側の一日も早い開通及び残る区間の完成6車線化をお願いします。</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						
<ul style="list-style-type: none"> <li>平成24年4月の新東名（静岡県区間）開通、及び平成30年1月以降の新東名（神奈川～静岡県区間）部分開通により、平行する現東名の交通量は減少しているが、評価対象区間に平行する現東名（海老名JCT～御殿場JCT）は依然として渋滞・事故が多く発生している。</li> <li>圏央道が順次開通し平成29年2月には茅ヶ崎JCT～大栄ICまで開通。</li> </ul>						
事業の進捗状況、残事業の内容等						
<ul style="list-style-type: none"> <li>海老名南JCT～伊勢原大山IC、新御殿場IC～御殿場JCTは開通済</li> <li>伊勢原大山IC～新御殿場ICは、用地取得が概成し工事を全面展開中</li> </ul>						
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等						
<ul style="list-style-type: none"> <li>伊勢原大山IC～新秦野ICは今年度（2021年度）開通見込み</li> <li>新秦野IC～新御殿場ICはトンネル内空断面の変形や湧水発生による工事難航により、工程精査が必要</li> </ul>						
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、当初から事業の必要性、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。