

新規事業採択時評価結果(令和7年度新規事業化箇所)

担当課： 道路局 国道・技術課

担当課長名： 西川 昌宏

事業の概要

事業名	一般国道44号(北海道横断自動車道) 別保尾幌道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 北海道開発局
起終点	自：北海道釧路郡釧路町字別保原野 至：北海道厚岸郡厚岸町尾幌	延長	21.2km		
事業概要	別保尾幌道路は、北海道横断自動車道根室線の一部を構成する道路で、北海道釧路郡釧路町字別保原野から北海道厚岸郡厚岸町尾幌に至る延長21.2kmの自動車専用道路である。(北海道横断自動車道根室線は、北海道寿都郡黒松内町から北海道根室市へ至る延長538kmの高規格道路である。)				
事業の目的、必要性	当該区間の整備により、大規模地震、洪水浸水や地吹雪などの災害発生時における住民の避難や復旧活動を支える「命の道」として機能する信頼性の高い道路ネットワークを形成し、物流拠点、空港、港湾、高次救急医療施設等へのアクセス向上により、釧路・根室地域における産業振興や観光振興、救急搬送などの医療活動を支援するものである。				
全体事業費	約1,250億円	計画交通量	約9,800台/日		
事業概要図					

関係する地方公共団体等の意見

【北海道知事】

新規事業採択時評価に係る「一般国道44号 北海道横断自動車道 別保尾幌道路」事業の予算化に同意いたします。

当該事業は、さんまなどの農水産物をはじめとする物流の効率化や、第3次救急医療機関のある釧路市への救急搬送における速達性・安定性の向上、異常気象時の道路機能の確保、広域観光の振興など、多くの効果を発揮するものと考えています。

つきましては、当該区間を令和7年度の新規事業として予算化していただきますよう、特段のご配慮をお願いいたします。

学識経験者等の第三者委員会の意見

・新規事業化については妥当である。

対応方針(採択理由)

費用便益比が一体評価で1.4と便益が費用を上回っているとともに、計画段階評価手続きが完了し、事業採択の前提条件が確認できる。

また、当該区間の整備により、大規模地震、洪水浸水や地吹雪などの災害発生時における住民の避難や復旧活動を支える「命の道」として機能する信頼性の高い道路ネットワークを形成し、物流拠点、空港、港湾、高次救急医療施設等へのアクセス向上により、釧路・根室地域における産業振興や観光振興、救急搬送などの医療活動を支援が期待できるなど、当該事業の必要性・効果は高いと判断できる。

以上より、本事業の新規事業化については妥当である。

事業評価結果(総合評価)

事業採択の前提条件
<input checked="" type="checkbox"/> 便益が費用を上回っている
<input checked="" type="checkbox"/> 事業実施環境が整っている

費用便益分析 (参考)	B/C		(参考)	EIRR	総費用	7,948億円	総便益	11,109億円	感度分析	基準年		
	[4%]	1.4 (1.1)	1.6	5.6% (4.5%)	事業費: 7,401億円 維持管理費: 401億円 更新費: 146億円	走行時間短縮便益: 8,933億円 走行経費減少便益: 1,801億円 交通事故減少便益: 376億円	時間信頼性向上便益: 1,309億円 CO2排出削減便益: 41億円	交通量変動			B/C=1.2~1.6(変動ケース:±10%)	令和6年
	[2%]	1.9 (1.7)	2.1					事業費変動			B/C=1.4~1.4(変動ケース:±10%)	
	[1%]	2.3 (2.2)	2.6					事業期間変動			B/C=1.4~1.4(変動ケース:±20%)	

※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価格に社会的割引率(4%)を用いて基準年の価値に換算し集計したものである。
 ※B/Cは本別JCT～根室ICを対象とした場合の値、()書きの値は事業化区間を対象とした場合の費用便益分析結果。
 ※B/Cの値は、社会的割引率4%を用いて計算した場合の費用便益分析結果。また、比較のために参考とすべき値として1%及び2%を設定し、それに対応する費用便益分析結果を参考として併記している。()内は社会的割引率の値

事業の影響	評価項目		評価	根拠
	自動車や歩行者への影響	渋滞対策	—	・注目すべき影響はない。
事故対策		◎	・別線整備により事故危険区間を回避し、安全性の高いネットワークを構築する。 【事故危険区間】 現況:3区間 → 整備後:0区間(全て回避)	
歩行空間		○	・通過交通の転換に伴う、現道等の交通量減少により、歩行者、自転車の安全性向上に寄与する。	
社会全体への影響	住民生活	◎	・高次医療施設への速達性の向上による生活環境を改善する。 【釧路市高次医療施設厚岸町・浜中町 60分カバー圏人口】 現況:8.1千人(56%) → 整備後:9.9千人(69%) 整備後:事業中含む尾幌糸魚沢道路+別保尾幌間利用ルート	
	地域経済	◎	・速達性・安全性の高い物流ネットワークを構築し、物流の効率化や地域の産業振興を支援する。 【釧路空港～根室市間の所要時間】 現況:125分 → 整備後:118分(約7分短縮) 【事故危険区間の回避】 現況:3区間 → 整備後:0区間(全て回避) 【貨物車の死亡・重大事故発生箇所の回避】 現況:3箇所 → 整備後:0箇所(全て回避)	
	災害	◎	・災害時における信頼性の高いネットワークを構築する。 【土砂災害発生箇所の回避】 現況:11箇所 → 整備後:0区間(全て回避) 【洪水浸水想定区域の回避】 現況:0.9km → 整備後:0km(全て回避) 【地吹雪発生区間の回避】 現況:3区間 → 整備後:0区間(全て回避)	
	環境	○	・環境(CO2排出量)を改善する。 CO2排出削減便益:41億円	
	地域社会	○	・広域周遊観光ルートの速達性向上による観光振興を支援する。 【釧路空港～根室市間の所要時間】 現況 125分 → 整備後 118分(約7分短縮)	

事業実施環境
・北海道横断自動車道釧路・根室間建設促進期成会などから、別保～尾幌間の早期事業化の要望を受けている。

事業評価結果(防災機能)

事業の必要性		
大規模地震、洪水浸水や地吹雪などの災害発生時における住民の避難や復旧活動を支える「命の道」として機能する信頼性の高い道路ネットワークを形成し、物流拠点、空港、港湾、高次救急医療施設等へのアクセス向上により、釧路・根室地域における産業振興や観光振興、救急搬送などの医療活動を支援するものである。		
評価項目	地域の課題	関連する計画
救助活動等	<ul style="list-style-type: none"> 釧路根室地域は 30 年以内の大規模地震発生確率が高く、地震発生時には土砂災害等が発生するなど、被災時の国道機能の確保が課題。 	<ul style="list-style-type: none"> ※北海道総合開発計画(R6.3 閣議決定) <ul style="list-style-type: none"> ・災害時における代替性確保のための高規格道路整備や基幹的な道路ネットワークを強化。 ※第 6 次釧路町総合計画(R4) <ul style="list-style-type: none"> ・国土強靱化計画に基づく社会資本整備を推進するとともに、地域の防災拠点整備を推進。 ※厚岸町地域強靱化計画(R6) <ul style="list-style-type: none"> ・救急救援活動等に必要な緊急輸送道路や避難路の計画的な整備を推進。
住民生活	<ul style="list-style-type: none"> 釧路根室地域の第3次救急医療施設は釧路市にしかなく、カバー面積は全国平均の約 12 倍であり、救急搬送に時間を要している。また、心疾患患者の死亡率が高い。 	<ul style="list-style-type: none"> ※北海道総合開発計画(R6.3 閣議決定) <ul style="list-style-type: none"> ・北海道の価値を生み出す生産空間での生活を維持するため、広域分散型社会を支える交通ネットワークの形成を図る。 ※第 2 次釧路町都市計画マスタープラン及び緑の基本計画(R5) <ul style="list-style-type: none"> ・都市の日常生活を支える主要な道路交通網として、広域的幹線道路を補完し、周辺市町間や市街地間交通の効率化を図る。 ※厚岸町都市計画マスタープラン(R6) <ul style="list-style-type: none"> ・高次医療機会等の確保等、町の発展に資する道路として広域幹線道路の機能強化。
地域経済 地域社会	<ul style="list-style-type: none"> 釧路根室地域は、全国のさんまの漁獲量の約 4 割を占めるなど、日本の食を支えているが、全国へ出荷する釧路空港や釧路港等までの物流ルート上において、カーブ連続かつ急勾配区間等で速度低下や貨物車の死亡・重大事故が発生しているため、速達性・安全性の高い物流ルートの確保が課題。 	<ul style="list-style-type: none"> ※北海道総合開発計画(R6.3 閣議決定) <ul style="list-style-type: none"> ・農水産物等の輸送を支える高規格道路の整備を推進し、産業を支える物流基盤の整備と物流システムの維持・効率化を図る。 ※第 2 次釧路町都市計画マスタープラン及び緑の基本計画(R5) <ul style="list-style-type: none"> ・まちの発展に資する、広域交通(高速)ネットワークの構築を推進。 ※第 6 期厚岸町総合計画(R2) <ul style="list-style-type: none"> ・尾幌糸魚沢道路の早期着工、別保～尾幌間の早期整備を要望し、道東自動車道の整備促進に努める。
その他		

事業の有効性									
<ul style="list-style-type: none"> 当該事業の実施により、主要拠点間のリンクの評価に変化はないものの、主要都市間のリンクの脆弱度が改善し、ネットワーク全体の防災機能が強化される。 また、本事業により、釧路根室地域から釧路市の高次医療施設等への速達性が向上するほか、釧路空港や釧路港へのアクセス向上が図られ、日本の食を支える地域の産業振興を支援するなど有効性の高い事業と評価する。 									
道路ネットワークの 防災機能	主な区間		改善 ペア数	脆弱度 (防災機能ランク)		累積脆弱度 の変化量	改善度		評価
				整備前	整備後		通常時	災害時	
	釧路市	根室市	17 (3)	0.95 [C] (1.00) [D]	0.91 [C] (1.00) [D]	▲210.8 (0.00)	0.06 (0.09)	0.04 (0.00)	○ (-)

事業の効率性
<ul style="list-style-type: none"> 計画段階評価手続き完了 (R6.12.25)

※道路ネットワークの防災機能の値は、本別～根室を対象とした場合の値、()書きの値は事業化区間を対象にした場合の費用便益分析結果

新規事業採択時評価結果(令和7年度新規事業化箇所)

担当課： 道路局 国道・技術課

担当課長名： 西川 昌宏

事業の概要

事業名	一般国道36号 白老西拡幅	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 北海道開発局
起終点	自：北海道白老郡白老町萩野 至：北海道白老郡白老町竹浦	延長	8.3km		

事業概要

一般国道36号は、北海道札幌市から室蘭市に至る延長134kmの主要幹線道路である。このうち白老西拡幅は、北海道白老郡白老町萩野と北海道白老郡白老町竹浦に至る延長8.3kmの拡幅事業である。

事業の目的、必要性

当該区間の整備により、物流・救急医療・観光の主要ルートにおいて、旅行速度の向上・交通混雑の緩和や観光期渋滞を解消し、地域産業・救急医療活動・地域の観光振興やウポポイ誘客促進戦略を支援するものである。

全体事業費： 約165億円

計画交通量： 約16,400台/日

事業概要図



関係する地方公共団体等の意見

【北海道知事】

新規事業採択時評価に係る「一般国道36号 白老西拡幅」事業の予算化に同意いたします。
 当該事業は、前後が4車線で整備された2車線のボトルネックの解消により交通混雑を緩和し、ウポポイへの誘客促進の支援、医療施設への速達性の向上、物流の効率化や地域の観光振興など、多くの効果を発揮するものと考えています。
 つきましては、当該区間を令和7年度の新規事業として予算化していただきますよう、特段のご配慮をお願いいたします。

学識経験者等の第三者委員会の意見

・新規事業化については妥当である。

対応方針(採択理由)

費用便益比が1.4と便益が費用を上回っているとともに、都市計画決定手続きが完了し、事業採択の前提条件が確認できる。
 また、当該区間の整備により、物流・救急医療・観光の主要ルートにおいて、旅行速度の向上・交通混雑の緩和や観光期渋滞を解消し、地域産業・救急医療活動・地域の観光振興やウポポイ誘客促進戦略等への効果が期待でき、事業の必要性・効果は高いと判断できる。
 以上より、本事業の新規事業化については妥当である。

事業評価結果(総合評価)

事業採択の前提条件 <input checked="" type="checkbox"/> 便益が費用を上回っている <input checked="" type="checkbox"/> 事業実施環境が整っている

費用便益分析 <small>(参考)</small>	B/C		(参考)	EIRR	総費用	128億円	総便益	172億円	(参考) 時間信頼性向上便益: 40億円 CO2排出削減便益: 1.0億円	感度分析		基準年	
	[4%]	1.4	1.7	5.8%	事業費: 113億円 維持管理費: 14億円 更新費: 0億円	走行時間短縮便益: 167億円 走行経費減少便益: 1.2億円 交通事故減少便益: 4.1億円				交通量変動	B/C= 1.2~1.5	(変動ケース: ±10%)	令和6年
	[2%]	2.0	2.4							事業費変動	B/C= 1.2~1.5	(変動ケース: ±10%)	
	[1%]	2.4	3.0							事業期間変動	B/C= 1.2~1.4	(変動ケース: ±20%)	

※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価格に社会的割引率(4%)を用いて基準年の価値に換算し集計したもの。
 ※B/Cの値は、社会的割引率4%を用いて計算した場合の費用便益分析結果。また、比較のために参考とすべき値として1%及び2%を設定し、それに対応する費用便益分析結果を参考として併記している。([]内は社会的割引率の値)

事業の影響	評価項目	評価	根拠
	自動車や歩行者への影響	渋滞対策	◎
事故対策		◎	・中央分離帯の整備により、正面衝突事故を抑制し死傷事故率減少による安全性の高いネットワークを構築する。 【事故危険区間】 現況: 4区間 → 整備後: 0区間(4区間対策) 【死傷事故率(当該事業区間の最大)】 [単路] 現況: 31件/億台km → 整備後: 5件/億台km(約8割減少) [交差点] 現況: 109件/億台km → 整備後: 11件/億台km(約9割減少)
歩行空間		○	・市街地に歩道を整備し安全かつ円滑な歩行者空間を確保する。 【用途地域内の歩道整備率】 現況: 63% → 整備後: 100%
社会全体への影響	住民生活	◎	・医療施設への速達性の向上による生活環境の改善や迅速な救急医療活動を支援する。 【白老町～二次医療救急機関(JCHO登別病院)への搬送時間】 現況: 34.5分 → 整備後: 25.2分(約9分短縮)
	地域経済	○	・速達性・定時性・安全性の高い物流ネットワークを構築し、物流の効率化や地域の産業振興を支援する。 【死傷事故率(当該事業区間の最大)】 [単路] 現況: 31件/億台km → 整備後: 5件/億台km(約8割減少) [交差点] 現況: 109件/億台km → 整備後: 11件/億台km(約9割減少)
	災害	○	・樽前山噴火や千島海溝沿い地震時の避難経路を機能強化し、迅速な避難及び救援・物資輸送を支援する。
	環境	○	・環境(CO2排出量)を改善する。 CO2排出削減便益: 1.0億円
	地域社会	◎	・観光期の渋滞緩和による、地域の観光振興、ウポポイへの誘客促進を支援する。 【ウポポイ～登別温泉の所要時間】 現況: 50.3分 → 整備後: 39.0分(約11分短縮)

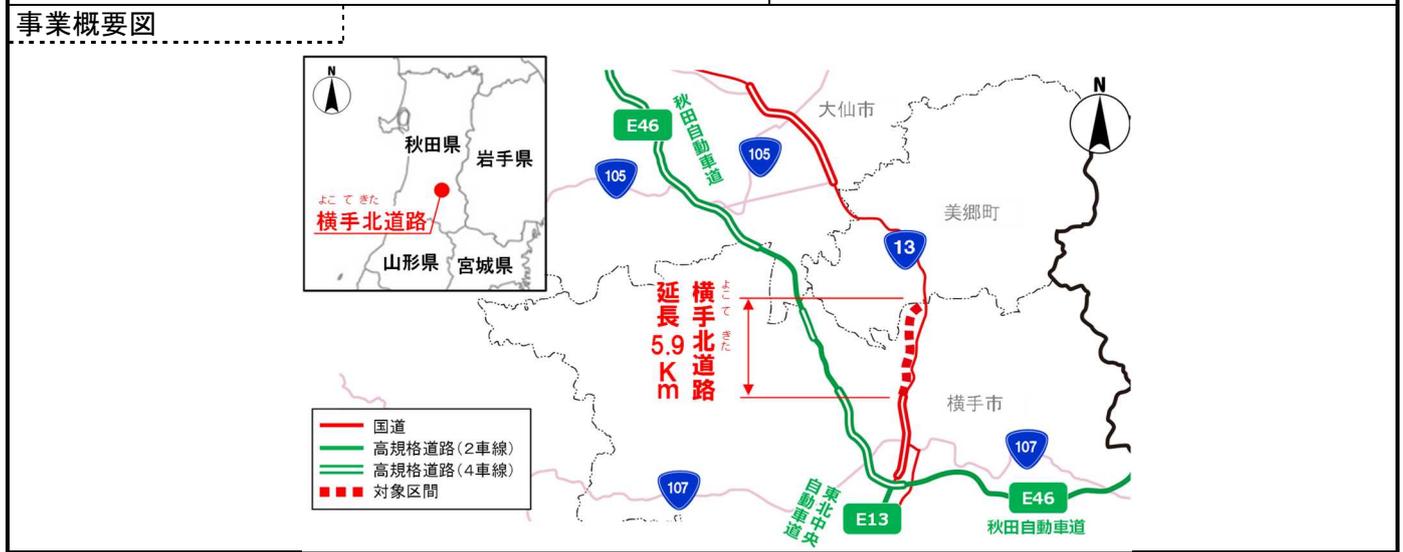
事業実施環境 ・都市計画決定手続き完了(S.57.5.13) ・登別市長、白老町長などから、国道36号白老町北吉原地区の4車線化の要望を受けている。
--

新規事業採択時評価結果(令和7年度 新規事業化箇所)

担当課： 道路局 国道・技術課
 担当課長名： 西川 昌宏

事業の概要

事業名	一般国道13号 横手北道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局
起終点	自：秋田県横手市八幡 至：秋田県仙北郡美郷町金沢	延長	5.9km		
事業概要 一般国道13号は、福島県福島市を起点に山形県内主要都市、秋田県横手市等を経由し秋田県秋田市に至る延長約387kmの主要幹線道路である。このうち横手北道路は、交通混雑の緩和や安全な交通環境等の確保を目的とした延長5.9kmの道路事業である。					
事業の目的、必要性 当該道路の整備により、特に冬期の走行環境を改善し、交通渋滞を緩和することで、交通の安全性向上や安定した救急医療活動と円滑な物流活動の支援を目的とする。					
全体事業費	約300億円	計画交通量	約18,500台/日		



関係する地方公共団体等の意見

【秋田県知事】
 予算化することについて同意いたします。
 一般国道13号は、東北地方の内陸部を縦貫する主要幹線道路であり、緊急時に東北中央自動車道及び秋田自動車道を補完する重要な役割を担っております。
 一方、横手から大曲間は片側1車線であり、特に当該区間は、交通渋滞に加え、冬期堆雪時には幅員減少による旅行速度の低下が著しく、物流をはじめ地域間の交流・連携、通勤等の日常生活や救急医療活動に支障をきたしています。
 このため、新規事業として予算化していただきますとともに、早期の完成に向けて特段の御配慮をお願いします。

学識経験者等の第三者委員会の意見

・新規事業化については妥当である。

対応方針(採択理由)

費用便益比が1.3と便益が費用を上回っているとともに、都市計画手続きが完了し、事業採択の前提条件が確認できる。
 また、交通混雑の緩和や走行環境の改善、地域の救急医療活動及び円滑な物流活動の支援など、当該事業の整備の必要性・効果は高いと判断できる。
 以上より、本事業の新規事業化については妥当である。

事業評価結果(総合評価)

事業採択の前提条件	
<ul style="list-style-type: none"> ■ 便益が費用を上回っている ■ 事業実施環境が整っている 	

費用 便益 分析 (参考)	B/C		(参考)	EIRR	総費用	222億円	総便益	291億円	(参考) 時間信頼性向上便益: 11億円 CO2排出削減便益: 1.6億円	感度分析		基準年	
	[4%]	1.3	1.4	5.7%	事業費: 195億円 維持管理費: 27億円	走行時間短縮便益: 264億円 走行経費減少便益: 23億円 交通事故減少便益: 4.5億円				交通量変動	B/C=1.2~1.4(変動ケース:±10%)		令和6年
	[2%]	1.9	1.9							事業費変動	B/C=1.2~1.4(変動ケース:±10%)		
	[1%]	2.3	2.4							事業期間変動	B/C=1.2~1.4(変動ケース:±20%)		

※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価格に社会的割引率(4%)を用いて基準年の価値に換算し集計したものである。
 ※B/Cの値は、社会的割引率4%を用いて計算した場合の費用便益分析結果。また、比較のために参考とすべき値として1%及び2%を設定し、それに対応する費用便益分析結果を参考として併記している。()内は社会的割引率の値

事業の影響	評価項目	評価	根拠
	自動車や歩行者への影響	渋滞対策	◎
事故対策		◎	・走行環境の改善により、交通事故が減少 【死傷事故件数】 現況:15件/4年 ⇒ 整備後:11件/4年(約3割減少)
歩行空間		○	・必要な道路幅員が確保され、冬期においても歩行者の安全性が向上
社会全体への影響	住民生活	◎	・幅員狭小区間を解消することで、救急搬送時間の安定性・速達性が確保され、地域の救急医療活動を支援 【大仙市役所⇒平鹿総合病院への所要時間】 [通常時] 現況:32分 ⇒ 整備後:30分(2分短縮) [堆雪時] 現況:40分 ⇒ 整備後:36分(4分短縮) 【大仙市・美郷町から平鹿総合病院までの30分圏人口カバー率】 [通常時] 現況:約16.4万人(59%) ⇒ 整備後:約16.5万人(60%)(1,000人、1%増加) [堆雪時] 現況:約13.8万人(39%) ⇒ 整備後:約14.1万人(42%)(3,000人、3%増加)
	地域経済	◎	・幹線道路の混雑緩和により、速達性が向上し、円滑な物流活動を支援 【当該区間の所要時間】 [通常時] 現況:8分 ⇒ 整備後:6分(2分短縮) [堆雪時] 現況:11分 ⇒ 整備後:7分(4分短縮)
	災害	○	・国道13号が浸水途絶した場合に、信頼性の高い道路ネットワークを構築 ・堆雪幅を考慮した路肩幅員の確保により、緊急車両の通行を支援
	環境	○	・環境(CO ₂ 排出量)の改善 [CO ₂ 排出削減便益:1.6億円]
	地域社会	○	・当該事業区間である横手市と周辺市町との連携を深め、生活・産業を支援

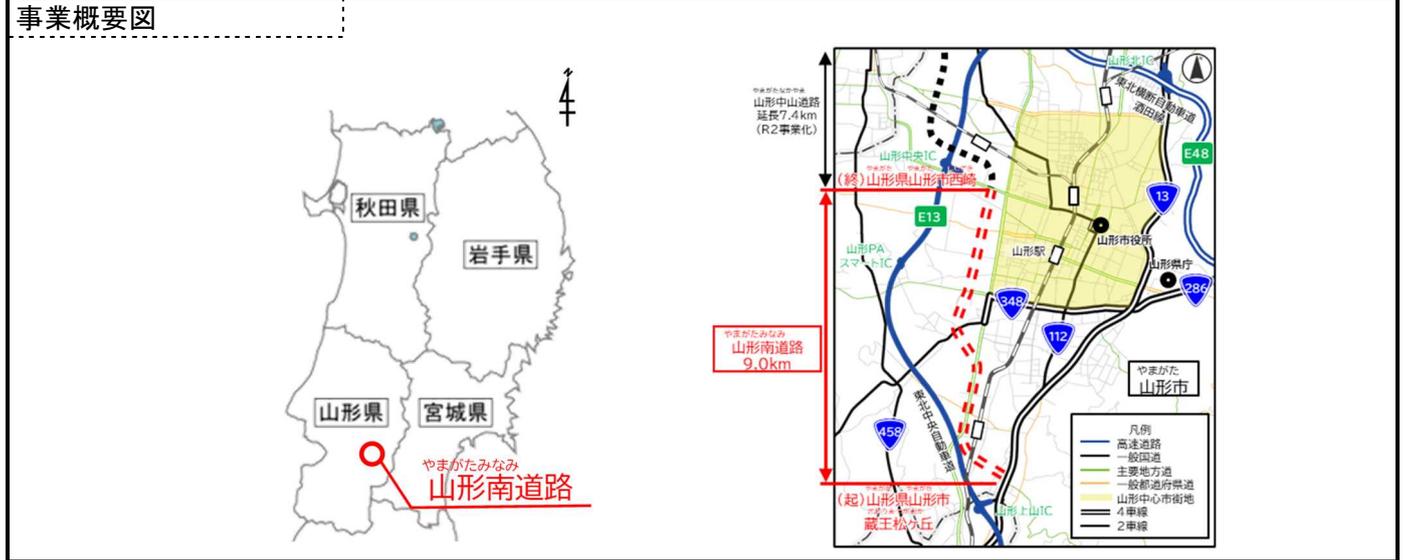
事業実施環境	
<ul style="list-style-type: none"> ・都市計画決定手続き完了(R5.12.15) ・秋田県知事、国道13号横手・大曲間整備促進期成同盟会等により早期事業化を要望 	

新規事業採択時評価結果(令和7年度新規事業化箇所)

担当課： 道路局 国道・技術課
 担当課長名： 西川 昌宏

事業の概要

事業名	一般国道112号 <small>やまがたみなみ</small> 山形南道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局
起終点	自： <small>やまがた やまがた さおうまつがおか</small> 山形県山形市蔵王松ヶ丘 至： <small>やまがた やまがた にしぎき</small> 山形県山形市西崎	延長	9.0km		
事業概要 一般国道112号は、 <small>やまがた やまがた</small> 山形市から <small>やまがた さかた</small> 山形県酒田市に至る延長約166kmの主要幹線道路である。 このうち <small>やまがたみなみ</small> 山形南道路は、交通混雑の緩和や救急医療活動の支援等を目的とした延長9.0kmの道路事業である。					
事業の目的、必要性 当該道路の整備により、利用交通の分担が図られ、幹線道路ネットワークの機能を確保するとともに、交通渋滞を緩和し、交通の安全性向上や安定した救急医療活動と円滑な物流活動の支援を目的とする。					
全体事業費	約740億円	計画交通量	約30,700台/日		



関係する地方公共団体等の意見

【山形県知事】
 予算化することについて、同意します。
 山形市周辺の一般国道112号は、山形市と共に生活圏を形成する近隣の寒河江市、山辺町、中山町を結び、通勤・通学・買い物等の日常生活を支えるとともに、圏域内の経済活動においても重要な役割を担う道路であります。
 山形市内の国道112号をはじめとする主要幹線道路は、信号交差点が連続し、主要渋滞箇所が複数存在しており、通過交通と発着交通の混在による速度低下に加え、渋滞に起因する交通事故が発生しやすい状況にあり、幹線道路の機能確保が課題となっております。
 このため、必要な交通容量の確保や交通の分担による交通渋滞の緩和や、安全な交通環境の確保、円滑な物流ルート確保や安定した救急搬送ルートの確保が急務であることから、「山形南道路」の令和7年度の予算化が望まれるところです。

学識経験者等の第三者委員会の意見

・新規事業化については妥当である。

対応方針(採択理由)

費用便益比が1.6と便益が費用を上回っているとともに、都市計画手続きが完了し、事業採択の前提条件が確認できる。
 また、交通の速達性及び安全性の向上、地域の救急医療活動や物流の支援など、当該事業の整備の必要性・効果は高いと判断できる。
 以上より、本事業の新規事業化については妥当である。

事業評価結果(総合評価)

事業採択の前提条件	
<ul style="list-style-type: none"> ■ 便益が費用を上回っている ■ 事業実施環境が整っている 	

費用 便益 分析 (参考)	B/C		(参考)	EIRR	総費用	523億円	総便益	852億円	感度分析	基準年		
	[4%]	1.6	2.1	6.6%	事業費: 474億円 維持管理費: 49億円 更新費: -億円	走行時間短縮便益: 788億円 走行経費減少便益: 46億円 交通事故減少便益: 17億円	(参考) 時間信頼性向上便益: 250億円 CO2排出削減便益: 1.6億円	交通量変動			B/C= 1.4~1.8 (変動ケース: ±10%)	令和6年
	[2%]	2.5	3.2					事業費変動			B/C= 1.5~1.8 (変動ケース: ±10%)	
	[1%]	3.1	4.0					事業期間変動			B/C= 1.4~1.8 (変動ケース: ±20%)	

※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価格に社会的割引率(4%)を用いて基準年の価値に換算し集計したもの。
 ※B/Cの値は、社会的割引率4%を用いて計算した場合の費用便益分析結果。また、比較のために参考とすべき値として1%及び2%を設定し、それに対応する費用便益分析結果を参考として併記している。([]内は社会的割引率の値)

事業の 影響	評価項目	評価	根拠
	自動車や歩行者への影響	渋滞対策	◎
事故対策		◎	・利用交通の分担が図られ、交通渋滞が緩和することにより、交通の安全性が向上 【国道112号の死傷事故率】 現況:104件/億台キロ ⇒ 整備後:85件/億台キロ(約2割減少)
歩行空間		—	・注目すべき影響はない
社会全体への影響	住民生活	◎	・利用交通の分担が図られ、交通渋滞が緩和することにより、救急医療活動を支援 【時間短縮 山形市西消防署周辺～三次救急医療機関への搬送時間】 現況:16分 ⇒ 整備後:11分(5分短縮)
	地域経済	◎	・利用交通の分担が図られ、交通渋滞が緩和することにより、物流活動を支援 【時間短縮 製菓工場～物流拠点への所要時間】 現況:26分 ⇒ 整備後:18分(8分短縮)
	災害	○	・堆雪幅を考慮した路肩幅員の確保により、緊急車両の通行を支援
	環境	○	・環境(CO2排出量)の改善(CO2排出削減便益:1.6億円)
	地域社会	○	・当該事業区間である山形市と周辺市町との連携を深め、生活・産業を支援

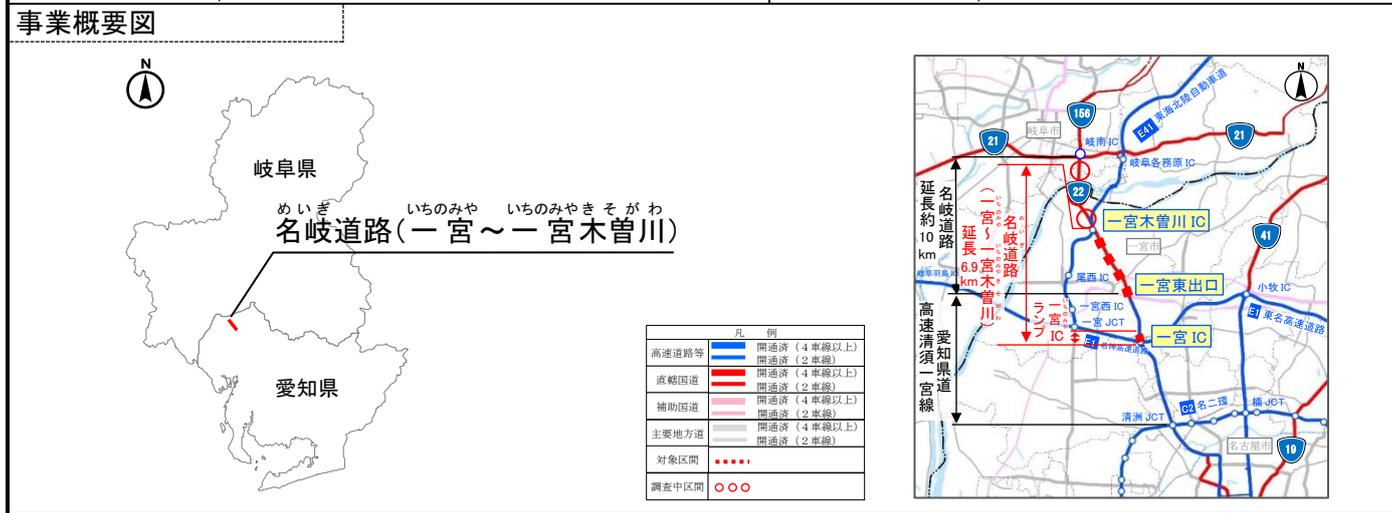
事業実施環境	
<ul style="list-style-type: none"> ・都市計画決定手続き完了(R7. 1. 24) ・山形市長、一般国道112号(山形市・寒河江市間)整備促進期成同盟会等により早期事業化を要望 	

新規事業採択時評価結果(令和7年度新規事業化箇所)

担当課： 道路局 国道・技術課
 担当課長名： 西川 昌宏

事業の概要

事業名	一般国道22号 名岐道路(一宮～一宮木曾川)	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中部地方整備局
起終点	自：愛知県一宮市丹陽町九日市場 至：愛知県一宮市大毛	延長	6.9km		
事業概要 名岐道路は、愛知県一宮市から岐阜県岐阜市に至る延長約10kmの高規格道路である。 このうち、名岐道路(一宮～一宮木曾川)は、愛知県一宮市丹陽町九日市場から愛知県一宮市大毛の区間における延長6.9kmの自動車専用道路である。 また、名岐道路の機能を最大限発現させるために一宮ICをJCT化し、名神高速道路との相互利用を可能にする。					
事業の目的、必要性 当事業の整備により、名古屋と岐阜地域を最短で結ぶ時間信頼性の高い自専道ネットワークが構築され、日本の航空宇宙産業等の地域経済の発展に寄与する。また、現道国道22号の渋滞緩和による地域交通の円滑化、世界に誇る観光地へのアクセス向上による観光産業の活性化を支援することを目的とする。					
全体事業費	約 2,700 億円	計画交通量	約 46,700 台/日		



関係する地方公共団体等の意見

【愛知県知事】

「一般国道22号名岐道路(一宮～一宮木曾川)」の令和7年度予算化について同意します。
 名岐道路は、名神高速道路や東海北陸自動車道とネットワークを形成するとともに、名古屋高速道路と直結して名古屋駅へと繋がることで、リニア中央新幹線の開業によるインパクトを中部圏全体へと広く波及させ、名古屋圏域と岐阜圏域の連携を促進する大変重要な道路であります。
 また、本道路の整備により、都市間の移動時間の短縮や国道22号を始めとする周辺道路の交通混雑緩和が図られるとともに、災害時の緊急輸送道路として機能することで、国土強靱化の観点からも大きく寄与するものであります。
 本県としましては、本道路の整備が進むよう地域一丸となって取り組むとともに、インターチェンジへのアクセス強化につながる国道155号など関連道路整備についても全力で取り組んでまいります。
 つきましては、令和7年度新規事業としての予算化に特段のご配慮をお願いするとともに、本道路の早期整備に向け、有料道路事業の活用についてご検討いただきますようよろしくお願いいたします。

学識経験者等の第三者委員会の意見

・新規事業化については妥当である。

対応方針(採択理由)

名岐道路(一宮～一宮木曾川)の整備により時間信頼性の高い自専道ネットワークを構築し、日本の航空宇宙産業等の地域経済の発展や渋滞緩和による地域交通の円滑化、世界に誇る観光地へのアクセス向上による観光産業の活性化など必要性・効果が高く見込まれる。また、事業採択の前提条件を満たしており、本事業の新規事業化については妥当である。

事業評価結果(総合評価)

事業採択の前提条件	
<input checked="" type="checkbox"/> 便益が費用を上回っている <input checked="" type="checkbox"/> 事業実施環境が整っている	

費用 便益 分析 (参考)	B/C		(参考)	EIRR	総費用	6,107億円	総便益	28,168億円	(参考) 時間信頼性向上便益: 6,413億円 CO2排出削減便益: 31億円	感度分析		基準年
	[4%]	4.6 (1.1)	5.7	22.8% (4.3%)	事業費: 4,884億円 維持管理費: 1,033億円 更新費: 189億円	走行時間短縮便益: 26,571億円 走行経費減少便益: 1,292億円 交通事故減少便益: 305億円	交通量変動	B/C= 4.2~5.1 (変動ケース: ±10%)		令和6年		
	[2%]	5.1 (1.6)	6.3				事業費変動	B/C= 4.5~4.7 (変動ケース: ±10%)				
	[1%]	5.5 (2.0)	6.7				事業期間変動	B/C= 4.6~4.6 (変動ケース: ±20%)				

※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価格に社会的割引率(4%)を用いて基準年の価値に換算し集計したもの。
 ※B/Cは清洲JCT～一宮木曾川ICを対象とした場合の値、()書きの値は事業化区間を対象とした場合の費用便益分析結果。
 ※B/Cの値は、社会的割引率4%を用いて計算した場合の費用便益分析結果。また、比較のために参考とすべき値として1%及び2%を設定し、それに対応する費用便益分析結果を参考として併記している。([]内は社会的割引率の値)

事業の影響	評価項目		評価	根拠
	自動車や歩行者への影響	渋滞対策	◎	・道路ネットワークの階層化により、現道国道22号の渋滞が緩和し、旅行速度が向上。 【国道22号の旅行速度】 現況: 平均14km/h ⇒ 整備後: 平均32km/h
事故対策		○	・速度低下に起因する追突事故等が減少し、交通安全性が向上。 【国道22号の死傷事故率】 現況: 60件/億台キロ ⇒ 整備後: 48件/億台キロ(約2割減少)	
歩行空間		○	・幅員の拡幅により、歩行者の安全性が向上。	
社会全体への影響	住民生活	○	・電柱の倒壊等により道路が寸断し、緊急輸送路としての機能が喪失する可能性。 ・無電柱化により、道路の防災性の向上に貢献。 ※中部圏広域地方計画 中間とりまとめ(素案)「強靱な国土の構築」に対応 ※中部ブロックにおける社会資本整備重点計画「防災・減災が主流となる社会の実現」に対応	
	地域経済	◎	・当該地域は日本の航空宇宙産業の拠点であり、岐阜地域で製造された部品等の多くが名古屋周辺まで運搬されているが、速達性に課題。 ・名古屋と岐阜地域を結ぶ最短距離の自専道ネットワークの整備により、速達性や時間信頼性が向上し、日本の航空宇宙産業等の地域経済の発展に寄与。 <貨幣換算困難な効果> 【岐阜地域(部品工場)～名古屋周辺(組立工場)までの所要時間】 現況: 79分 ⇒ 整備後: 65分(約14分短縮) ※中部圏広域地方計画 中間とりまとめ(素案)「ものづくりを礎に世界をリードし続ける産業への進化」に対応 ※中部ブロックにおける社会資本整備重点計画「経済の好循環を支える基盤整備」に対応	
	災害	○	・当該道路に並行する高速ネットワークは東海北陸自動車道のみであり、災害等におけるリダンダンシーが確保されていない。 ・高速ネットワークの構築により、太平洋側と日本海側を結ぶ南北軸の多重性・代替性が確保され、住民の避難や復旧活動、緊急輸送道路の強化に貢献。 ※中部圏広域地方計画 中間とりまとめ(素案)「強靱な国土の構築」に対応 ※新広域道路交通ビジョン 広域ネットワーク基本方針「多重性・代替性の確保」に対応	
	環境	○	・本事業により、年間24,128tのCO2排出削減が期待され、カーボンニュートラル等に貢献。	
	地域社会	◎	・北陸圏・中部圏では、広域観光周遊ルートである昇龍道プロジェクト等にて、インバウンド観光を促進しており、リニア開業により更なる需要増加が見込まれるが、交通拠点から世界遺産の白川郷をはじめとする観光地へのアクセスには、高速ネットワーク上にボトルネック箇所が存在しているため、渋滞時間を考慮したツアー計画となり、観光地の滞在時間減少等が課題。 ・高速ボトルネック箇所を通過しない時間信頼性の高い自専道ネットワークの構築により、ゲートウェイとなるリニア駅等から観光地へのアクセスが向上し、観光産業の活性化に貢献。 <貨幣換算困難な効果> 【高速ボトルネック箇所(一宮IC⇄一宮木曾川IC)の最大所要時間】 現況: 33分 ⇒ 整備後: 7分(約26分短縮) ※中部ブロックにおける社会資本整備重点計画「経済の好循環を支える基盤整備」に対応 ※新広域道路交通計画 中部ブロック版「空港・港湾等の交通拠点へのアクセス強化」に対応	

事業実施環境
・計画段階評価手続き完了(R1.12)、都市計画手続き完了(R6.10) ・名岐道路整備促進期同盟会、名岐道路整備促進期協議会などより早期事業化を要望

事業評価結果(防災機能)

事業の必要性		
<p>当事業の整備により、名古屋と岐阜地域を最短で結ぶ時間信頼性の高い自専道ネットワークが構築され、日本の航空宇宙産業等の地域経済の発展に寄与する。また、現道国道22号の渋滞緩和による地域交通の円滑化、世界に誇る観光地へのアクセス向上による観光産業の活性化を支援することを目的とする。</p>		
評価項目	地域の課題	関連する計画
救助活動等	<ul style="list-style-type: none"> 当該道路に並行する高速ネットワークは東海北陸自動車道のみであり、リダンダンシーが確保されていない。 	<ul style="list-style-type: none"> ※一宮市地域強靱化計画 (R2.6) <ul style="list-style-type: none"> 災害時の多様な代替性を確保するため、名岐道路の実現に向けた取組を進めるとともに、北尾張中央道等のインターチェンジへのアクセス道路の整備、リニア中央新幹線駅へのアクセス性向上を検討する必要がある。
住民生活	<ul style="list-style-type: none"> 国道22号は、交通集中と一宮市内の信号連坦により、朝夕ピーク時に慢性的に速度低下が発生。 災害時において、災害拠点病院への迅速な輸送を可能とする高速道路ネットワークが必要。 	<ul style="list-style-type: none"> ※第7次一宮市総合計画 (H30.3) <ul style="list-style-type: none"> 一宮ジャンクションや国道22号の渋滞対策として、名岐道路の早期整備が必要です。 市としての一体感をもたらし、地域間の活発な交流を生むとともに、災害時には周辺市町との緊急輸送が可能な道路ネットワークの構築が必要です。
地域経済 地域社会	<ul style="list-style-type: none"> 災害時においても安定的な物流輸送を確保するため、名古屋と岐阜地域を最短で結ぶ高速道路ネットワークが必要。 	<ul style="list-style-type: none"> ※一宮市都市計画マスタープラン (R2.6) <ul style="list-style-type: none"> 名岐道路延伸区間を広域幹線道路に位置づけ、産業振興などに資する重要な路線として関係機関との整備促進に向けた調整を行います。
その他		

事業の有効性									
<ul style="list-style-type: none"> 当該事業の実施により、太平洋側と日本海側を結ぶ南北軸の多重性及び代替性が確保され、災害時における住民の避難や復旧活動、緊急輸送道路の強化に貢献する。 また、本事業において、日本の航空宇宙産業等の地域経済の発展や渋滞緩和による地域交通の円滑化、世界に誇る観光地へのアクセス向上による観光産業の活性化に寄与するなど、有効性の高い事業と評価できる。 									
道路ネットワークの防災機能	主な区間		改善ペア数	脆弱度 (防災機能ランク)		累積脆弱度の変化量	改善度		評価
				整備前	整備後		通常時	災害時	
	岐阜県庁	愛知県庁	1 (1)	0.00[A] (0.00[A])	0.00[A] (0.00[A])	0.00 (0.00)	0.09 (0.02)	0.09 (0.02)	○ (○)

事業の効率性
計画段階評価手続き完了 (R1.12)、都市計画手続き完了 (R6.10)

※道路ネットワークの防災機能の値は、清州JCT～宮木曾川ICを対象とした場合の値、()書きの値は事業化区間を対象とした場合の費用便益分析結果。

新規事業採択時評価結果(令和7年度新規事業化箇所)

担当課： 道路局 国道・技術課

担当課長名： 西川 昌宏

事業の概要

事業名	一般国道201号 みやこ行橋バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 九州地方整備局
起終点	自：福岡県京都郡みやこ町勝山松田 至：福岡県行橋市吉国			延長	7.4km
事業概要	国道201号は福岡県福岡市東区から福岡県荊田町に至る延長91kmの主要幹線道路である。このうち、みやこ行橋バイパスは、福岡県京都郡みやこ町勝山松田から福岡県行橋市吉国に至る延長7.4kmのバイパス事業である。				
事業の目的、必要性	当該区間の整備により、隣接区間と一体となったバイパス機能の確保による交通渋滞の緩和および交通事故の減少が期待されるなど、円滑で安全な道路ネットワークを構築するとともに、産業拠点や港湾、救急医療施設等へのアクセス向上により、地域の産業活動の活性化や救急医療活動を支援するものである。				
全体事業費	約610億円	計画交通量	約17,000～28,300台/日		
事業概要図					

関係する地方公共団体等の意見

【福岡県知事】

新規事業採択時評価に係る「一般国道201号みやこ行橋バイパス」事業の予算化について同意いたします。

国道201号は、福岡市と京都郡荊田町を結ぶ福岡県北部の横断軸として県内の人流や物流に欠かせない非常に重要な幹線道路であり、交通需要の増加等の課題に対応するため、未整備区間の解消は本県にとっても喫緊の課題です。

本区間は、未整備区間として唯一残っており、大型車混入率が約25%と高く、勝山新町交差点などで朝夕を中心に激しい渋滞が発生し、事故も多発しています。

本区間の整備により、「重要物流道路」としての機能が強化され、産業活動への支援が図られるほか、救急医療施設への搬送時間の短縮、通過交通の分離による現道の渋滞緩和や交通事故の減少などが期待されます。

本県としましては、県内の直轄国道整備に伴う諸課題の解決に向けて、周辺自治体と連携して、事業の円滑な推進に向けた環境整備に取り組むとともに、地域経済の発展に資する道路ネットワークの整備に、国とともに取り組んでまいります。

つきましては、令和7年度の新規事業として、特段のご配慮をお願いいたします。

学識経験者等の第三者委員会の意見

・新規事業化については妥当である。

対応方針(採択理由)

費用便益比が1.5であることに加え、信頼性の高い道路ネットワークの構築が期待されるなど、便益が費用を上回っており、また、計画段階評価、都市計画決定、環境影響評価書の縦覧が完了するなど、事業実施環境が整っており、事業採択の前提条件が確認できる。

みやこ行橋バイパスの整備により円滑で安全な道路ネットワークを構築し、地域の産業活動の活性化や救急医療活動を支援するなど必要性・効果が高いものと判断される。

以上より、本事業は令和7年度新規事業箇所として妥当である。

事業評価結果(総合評価)

事業採択の前提条件	
<input checked="" type="checkbox"/>	便益が費用を上回っている
<input checked="" type="checkbox"/>	事業実施環境が整っている

費用 便益 分析 <small>(参考)</small>	B/C		(参考)	EIRR	総費用	470億円	総便益	692億円	(参考) 時間信頼性向上便益: 29億円 CO2排出削減便益: 0.53億円	感度分析		基準年	
	[4%]	1.5	1.5	6.3%	事業費: 維持管理費:	431億円 39億円	走行時間短縮便益: 走行経費減少便益: 交通事故減少便益:	626億円 49億円 17億円		交通量変動	B/C= 1.3~1.6 (変動ケース:±10%)		令和6年
	[2%]	2.2	2.3							事業費変動	B/C= 1.3~1.6 (変動ケース:±10%)		
	[1%]	2.8	2.9							事業期間変動	B/C= 1.3~1.6 (変動ケース:±20%)		

※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価格に社会的割引率(4%)を用いて基準年の価値に換算し集計したものである。
 ※B/Cの値は、社会的割引率4%を用いて計算した場合の費用便益分析結果。また、比較のために参考とすべき値として1%及び2%を設定し、それに対応する費用便益分析結果を参考として併記している。()内は社会的割引率の値

事業の影響	評価項目	評価	根拠
	自動車や歩行者への影響	渋滞対策	◎
事故対策		◎	交通混雑等の緩和により、交通事故が減少。 【国道201号現道の死傷事故件数】 現況: 30件/年 → 整備後: 8件/年(約7割減少)
歩行空間		◎	歩道・自転車道整備により、安全性の高い交通環境を形成。
社会全体への影響	住民生活	◎	・みやこ町勝山地区の第二次救急医療施設10分圏人口カバー率は3割と、周辺市町に比べ低い水準。 ・第二次救急医療施設の10分圏人口が増加。 <貨幣換算が可能な効果> ・速達性向上による救急医療施設へのアクセス向上効果:約53億円/50年 <貨幣換算困難な効果> [みやこ町勝山地区の10分圏人口カバー率] 現況 32% ⇒ 整備後 43% (11%増加)
	地域経済	◎	・苅田港の移出貨物量は、セメントが全国1位、完成自動車は九州3位。セメントや自動車関連企業は国道201号沿道に集積しており、製品や部品等を苅田港から全国へ輸送。 ・対象区間は2車線であるため、交通が集中するピーク時には所要時間に差が生じるなど、定時性が確保出来ておらず、物流活動に支障。 ・所要時間短縮による物流の効率化、産業活動の活性化。 <貨幣換算が可能な効果> ・アクセス性向上による販路・取引先拡大・生産性の向上効果:約270億円/50年 ・アクセス性向上による新たな雇用創出効果:約10億円/50年 <貨幣換算困難な効果> [香春町セメント工場～苅田港の所要時間] 現況 43分 ⇒ 整備後 36分 (約7分短縮)
	災害	◎	・国道201号現道が浸水途絶した場合にも緊急輸送道路として機能。 <貨幣換算困難な効果> [国道201号現道の浸水区域の通過延長] 整備前 1.7km ⇒ 整備後 0km
	環境	○	・環境(CO ₂ 排出量)の改善。 [CO ₂ 排出削減便益] 0.53億円
	地域社会	○	・大型車等の通過交通の転換により地域の交通環境の改善や輸送効率が向上。 ・観光資源および中核都市である行橋市など近隣市町村へのアクセス性が向上。 <貨幣換算が可能な効果> ・アクセス性向上による観光産業活性化効果:約77億円/50年

事業実施環境	
・計画段階評価手続き完了(令和4年3月)	
・都市計画決定手続き完了(令和6年12月)	
・環境影響評価書縦覧完了(令和7年1月)	
・福岡県や筑豊横断道路建設促進期成会、田川地域国道整備促進期成会、みやこ町国道201号整備改良促進期成会などから早期事業化の要望を受けている。	

新規事業採択時評価結果(令和7年度新規事業化箇所)

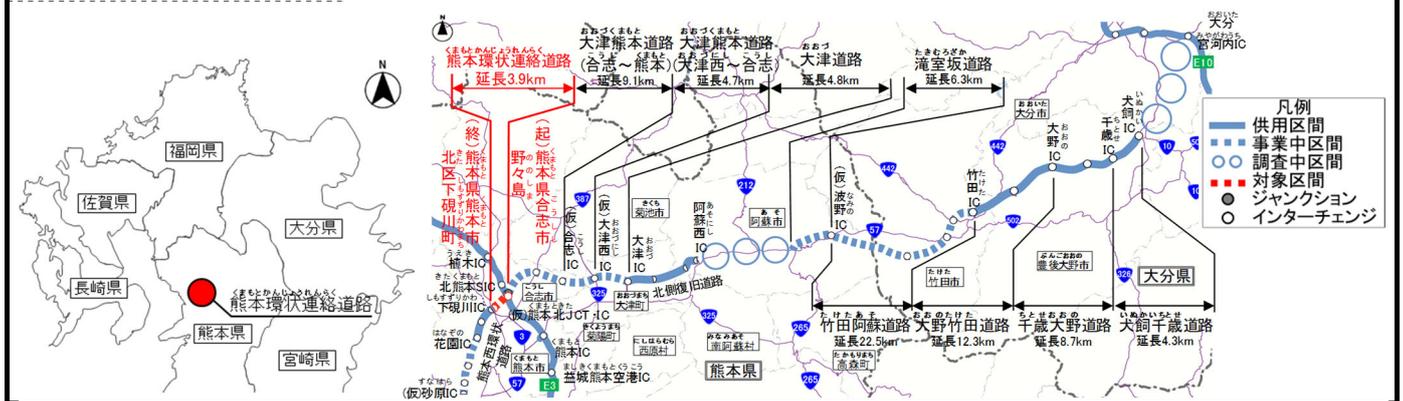
担当課： 道路局 国道・技術課

担当課長名： 西川 昌宏

事業の概要

事業名	一般国道57号 熊本環状連絡道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 九州地方整備局
起終点	自：熊本県合志市野々島 至：熊本県熊本市北区下硯川町	延長	3.9km		
事業概要	中九州横断道路は大分県大分市から熊本県熊本市に至る延長約120kmの高規格道路である。このうち、熊本環状連絡道路は、熊本県合志市野々島から熊本県熊本市北区下硯川町に至る延長3.9kmの自動車専用道路である。				
事業の目的、必要性	当該区間の整備により、北の福岡方面と東の大分方面の玄関口となり、都市の骨格を形成し、国道3号や国道57号をはじめとする熊本都市圏の渋滞緩和や、半導体関連企業等の集積地と熊本中心部、交通拠点等を結び、安定した物流網を構築して地域経済を牽引し、日本の経済安全保障に貢献するとともに、速達性・高速性・定時性の向上により、救急医療活動や観光産業の活性化を支援するものである。				
全体事業費	約920億円	計画交通量	約38,500台/日		

事業概要図



関係する地方公共団体等の意見

【熊本県知事】

新規事業採択時評価に係る「一般国道57号(中九州横断道路)熊本環状連絡道路」事業の予算化について、同意しますとともに、感謝申し上げます。

中九州横断道路は、熊本・大分両県の県庁所在地を結ぶ路線であり、九州の横軸として、熊本県のみならず九州全体の産業や地域の活性化、観光振興に資するとともに、地域間の物流効率化や大規模災害時における代替路機能を担う重要な路線です。

沿線では、国家プロジェクトである TSMC 関連の JASM 第1工場が本格的に操業を開始され、第2工場についても敷地造成工事が進むなど、更なる企業集積の進展が見込まれます。この進出の波及効果を最大限に高め、「新生シリコンアイランド九州」の実現を目指すとともに、本県が日本の「経済安全保障」の一翼を担うためにも、企業集積エリア周辺の幹線道路ネットワークの中心的な道路である中九州横断道路の重要性は益々高まっています。熊本環状連絡道路の整備により、熊本西環状道路を経由し熊本港と結ばれることで、物流の効率化に資するとともに、熊本都市圏の渋滞緩和にも大きく寄与することが期待されます。

本県といたしましては、事業が円滑に推進されるよう、地元自治体と連携した用地取得のための体制確保や地元調整、埋蔵文化財調査等に係る必要な調整、熊本北IC(仮称)が接続する県道熊本菊鹿線の道路整備について最大限協力いたします。さらに、事業を進める上で必要となる関係者協議の支援並びに周辺住民の理解の醸成に取り組んでまいります。

また、当該区間の事業実施にあたっては、早期整備の観点から、事業中の大津熊本道路を含めた有料道路制度の活用も有効手段の一つと考えております。つきましては、国において、是非、ご検討いただきますとともに、県としましても、沿線自治体と連携し、有料化に伴う利用者や県民の理解促進並びに安定的な有料事業の採算性確保のための利用促進に取り組んでまいります。

つきましては、「一般国道57号(中九州横断道路)熊本環状連絡道路」の令和7年度新規事業化としての予算化はもとより、熊本都市圏の円滑な人流・物流機能を確保する観点から、大津熊本道路の供用に遅れることのないよう、大津熊本道路と一体不可分である本道路の早期整備につきましても、特段のご配慮をお願いします。

【熊本市長】

新規事業採択時評価に係る「一般国道57号熊本環状連絡道路」事業の予算化について同意いたします。

「熊本環状連絡道路」は、「九州縦貫自動車道」、「中九州横断道路(大津熊本道路)」及び「熊本西環状道路」と結ばれることで、TSMC・半導体関連企業が集積する熊本都市圏北東部と物流拠点である熊本港の移動時間が約60分短縮し、移動の選択・物流の効率化等への相乗効果が発揮されるなど、大きな効果が期待される重要な路線です。

中九州横断道路の沿線地域では、令和6年12月に、世界的半導体企業であるTSMC関連の第1工場が本格稼働し、また第2工場の敷地造成工事が進むなど、熊本市をはじめとした熊本都市圏に更なる関連企業の集積が加速化しており、「熊本環状連絡道路」の重要性は益々高まっていることから、「一般国道57号熊本環状連絡道路」の令和7年度新規事業としての予算化について特段のご配慮をお願いいたします。

本市としましては、事業が円滑に推進されるよう、用地取得に向けた協力体制の構築や埋蔵文化財調査の体制確保、支障物件の円滑な移設や圃場整備事業等に係る関係機関との調整及び九州縦貫自動車道と中九州横断道路によって囲まれる土地利用に係る地元調整についての協力や、付け替え道路等の集約及び跨道橋等の自治体管理、工事期間中における地元住民等への理解促進へ協力するとともに、さらに熊本北IC(仮称)へのアクセス向上の市道整備についても取り組みます。

また、当該区間の事業実施にあたっては、早期整備の観点から、事業中の大津熊本道路を含めた有料道路制度の活用も有効な手段の一つと考えております。有料化に伴う利用者や地域住民等への理解促進及び安定的な有料事業の採算性確保のための利用促進に努めてまいります。

引き続き有料道路制度の活用のご検討をお願いするとともに、コスト縮減に配慮しつつ、中九州横断道路全線の早期整備が図られますようお願いいたします。

学識経験者等の第三者委員会の意見

・新規事業化については妥当である。

対応方針(採択理由)

費用便益比が1.6であることに加え、信頼性の高い道路ネットワークの構築が期待されるなど、便益が費用を上回っており、また、計画段階評価、都市計画決定が完了するなど、事業実施環境が整っており、事業採択の前提条件が確認できる。

熊本環状連絡道路の整備により国道3号や国道57号をはじめとする熊本都市圏の渋滞緩和や安定した物流網の構築により日本の経済安全保障に貢献するとともに救急医療活動、観光産業の活性化を支援するなど必要性・効果が高いものと判断される。

以上より、本事業は令和7年度新規事業箇所として妥当である。

事業評価結果(総合評価)

事業採択の前提条件	
<input checked="" type="checkbox"/>	便益が費用を上回っている
<input checked="" type="checkbox"/>	事業実施環境が整っている

費用 便益 分析 (参考)	B/C		(参考)	EIRR	総費用	7,214億円	総便益	11,528億円	感度分析	基準年		
	[4%]	1.6 (4.1)	1.7	6.5% (15%)	事業費: 6,686億円 維持管理費: 495億円 更新費: 33億円	走行時間短縮便益: 10,012億円 走行経費減少便益: 1,079億円 交通事故減少便益: 436億円	時間信頼性向上便益: 943億円 CO2排出削減便益: 79億円	交通量変動			B/C= 1.5 ~ 1.7 (変動ケース:±10%)	令和6年
	[2%]	2.4 (6.1)	2.6					事業費変動			B/C= 1.5 ~ 1.7 (変動ケース:±10%)	
	[1%]	3.0 (7.7)	3.3					事業期間変動			B/C= 1.4 ~ 1.8 (変動ケース:±20%)	

※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価格に社会的割引率(4%)を用いて基準年の価値に換算し集計したものである。
 ※B/Cは中九州横断道路(一体評価区間)を対象とした場合の値、()書きの値は事業化区間を対象とした場合の費用便益分析結果。
 ※B/Cの値は、社会的割引率4%を用いて計算した場合の費用便益分析結果。また、比較のために参考とすべき値として1%及び2%を設定し、それに対応する費用便益分析結果を参考として併記している。([] 内は社会的割引率の値)

事業の 影響	評価項目		評価	根拠
	自動車や歩行者への影響	渋滞対策	◎	交通転換により、渋滞緩和が図られる。 【渋滞損失時間の改善】 現況:5.7万人時間/年・km ⇒ 整備後:5.0万人時間/年・km
事故対策		◎	渋滞緩和により、事故の減少が見込まれる。 【死傷事故率】 現況:45件/億台キロ ⇒ 整備後:33件/億台キロ	
歩行空間		○	通過交通の転換に伴う、現道等の交通量減少により、歩行者、自転車の安全性向上に寄与。	
社会全体への影響	住民生活	◎	・第三次救急医療施設が立地していない阿蘇地域では、管外搬送件数のうち約4割が熊本市内の第三次救急医療施設へ搬送。国道57号の交通渋滞に巻き込まれ、搬送に時間がかかっており、速達性の確保が課題。 ・第三次救急医療施設への搬送時間短縮により、地域で生活が営める環境を維持。 <貨幣換算が可能な効果> ・速達性向上による救急医療施設へのアクセス向上効果:約204億円/50年 <貨幣換算困難な効果> [阿蘇市役所～熊本医療センターの所要時間] 現況 104分 ⇒ 整備後 70分(約34分短縮) [大津町役場～熊本医療センターの所要時間] 現況 67分 ⇒ 整備後 46分(約21分短縮)	
	地域経済	◎	・中九州横断道路沿線には半導体関連企業等が立地し、製品・部品等を熊本港や九州縦貫自動車道等から全国へ輸送。国道57号の交通渋滞により円滑な物流交通等を阻害。 ・交通・物流拠点へのアクセス性向上により安定した物流網を構築。 <貨幣換算が可能な効果> ・中九州横断道路等のインフラ整備による九州全体の経済波及効果:約2.5兆円/10年 <貨幣換算困難な効果> [企業集積地*～熊本港の所要時間] 現況 101分 ⇒ 整備後 36分(約65分短縮) ※熊本中核工業団地(合志市、菊陽町、大津町の企業集積地のうち最東部の箇所)	
	災害	○	・災害時にも機能する信頼性の高い道路ネットワークの構築により、持続可能な地域生活圏を維持。 <貨幣換算が可能な効果> ・災害時の輸送向上の効果:約57億円/50年	
	環境	○	・環境(CO ₂ 排出量)の改善。 ・[CO ₂ 排出削減便益] 79億円	
	地域社会	◎	・阿蘇地域は県内第1位の観光客数を誇り、約6割は県外からの来訪者。熊本駅等のゲートウェイからの来訪時は、国道57号の交通渋滞によりアクセス性が低く、高速性・定時性の確保が課題。 ・観光施設への移動時間短縮により、周遊性の高い道路ネットワークを構築。 <貨幣換算が可能な効果> ・アクセス性向上による観光産業活性化効果:約1,398億円/50年 <貨幣換算困難な効果> [熊本駅～阿蘇市役所の所要時間] 現況 102分 ⇒ 整備後 63分(約39分短縮)	

事業実施環境
・計画段階評価手続き完了(令和5年7月)
・都市計画決定手続き完了(令和6年2月)
・熊本県知事、熊本市長、合志市長、中九州・地域高規格道路促進期成会、中九州・地域高規格道路推進期成会、中九州横断道路建設促進協議会、地域高規格熊本環状道路建設促進期成会などから早期事業化及び有料道路事業の導入の要望を受けている。

事業評価結果(防災機能)

事業の必要性		
<p>当該区間の整備により、北の福岡方面と東の大分方面の玄関口となり、都市の骨格を形成し、国道3号や国道57号をはじめとする熊本都市圏の渋滞緩和や、半導体関連企業等の集積地と熊本中心部、交通拠点等を結び、安定した物流網を構築して地域経済を牽引し、日本の経済安全保障に貢献するとともに、速達性・高速性・定時性の向上により、救急医療活動や観光産業の活性化を支援するものである。</p>		
評価項目	地域の課題	関連する計画
救助活動等	<ul style="list-style-type: none"> 熊本県は、南海トラフ地震時の政府現地対策本部に選定されており、熊本市周辺に位置する防災拠点と九州全域との速達性が重要であるが、災害時には、国道57号の交通集中により迅速な救援活動、物資輸送に支障が生じる恐れがある。 	<p>第2期熊本県まち・ひと・しごと創生総合戦略(R5.10)</p> <ul style="list-style-type: none"> 南海トラフ地震が発生した際など、本県が九州における広域防災拠点としての役割を担えるよう、道路などインフラの整備や、他県への広域的な応援機能の充実を図るとともに、平時からの国や他都道府県、企業、民間団体等との連携を強化します。 九州圏内のリダンダンシー確保に向けて、規格の高い幹線道路である九州中央自動車道、中九州横断道路、熊本天草幹線道路、南九州西回り自動車道、有明海沿岸道路の整備を促進します。
住民生活	<ul style="list-style-type: none"> 第三次救急医療施設が立地していない阿蘇地域では、管外搬送件数のうち約4割が熊本市内の第三次救急医療施設へ搬送。 国道57号の交通渋滞に巻き込まれ、搬送に時間がかかっており、速達性の確保が課題。 	<p>熊本県国土強靱化地域計画(R3.12)</p> <ul style="list-style-type: none"> 大規模災害時、道路の寸断や渋滞の発生により救助・救急、医療活動のためのエネルギー供給が停止するおそれがあるため、本県と九州各県を結ぶ幹線道路ネットワークの充実・強化、県内各地域を結ぶ道路網の確保が必要である。 九州の縦軸・横軸の多重性(リダンダンシー)確保と循環型高速ネットワークのミッシングリンク(高規格道路網等において未整備により途中で途切れている区間)解消を図るため、中九州横断道路、九州中央自動車道、南九州西回り自動車道、有明海沿岸道路、熊本天草幹線道路等の幹線道路ネットワークの整備を進める。
地域経済 地域社会	<ul style="list-style-type: none"> 中九州横断道路沿線には、半導体関連企業等が立地し、製品・部品等を熊本港や九州縦貫自動車道等から全国へ輸送。 国道57号の交通渋滞により、円滑な物流交通等を阻害。 	<p>熊本県新広域道路交通計画(R3.6)</p> <ul style="list-style-type: none"> 産業活動を支援するための物流拠点と港湾や空港、高速道路IC等の交通拠点間のアクセス機能の強化。 <ul style="list-style-type: none"> ○主な物流拠点と熊本港、八代港、三角港を効率的に結ぶ道路 ○主な物流拠点と熊本空港を効率的に結ぶ道路 ○主な物流拠点と高速道路ICを効率的に結ぶ道路
その他		

事業の有効性									
<ul style="list-style-type: none"> 当該事業の実施により、脆弱度の評価がCランクのままであるものの、脆弱度の値が改善するとともに、災害時の防災機能が強化される。 また、本事業により、北の福岡方面と東の大分方面の玄関口となり、都市の骨格を形成し、国道3号や国道57号をはじめとする熊本都市圏の渋滞緩和や、半導体関連企業等の集積地と熊本中心部、交通拠点等を結び、安定した物流網を構築して地域経済を牽引し、日本の経済安全保障に貢献するとともに、速達性・高速性・定時性の向上により、救急医療活動や観光産業の活性化を支援するなど、有効性の高い事業と評価する。 									
道路ネットワークの 防災機能	主な区間		改善 ペア数	脆弱度 (防災機能ランク)		累積脆弱度 の変化量	改善度		評価
				整備前	整備後		通常時	災害時	
	熊本県庁	大分県庁	26 (5)	0.68 [C] 〔0.00〕 [A]	0.57 [C] 〔0.00〕 [A]	▲307.61 (▲0.00)	0.13 (0.07)	0.17 (0.10)	○ (-)

事業の効率性	
<ul style="list-style-type: none"> 計画段階評価手続き完了(令和5年7月) 都市計画決定手続き完了(令和6年2月) 	

※道路ネットワークの防災機能の値は、中九州横断道路(一休評価区間)を対象とした場合の値、()書きの値は事業化区間を対象とした場合の防災機能評価結果。

新規事業採択時評価結果(令和7年度新規事業化箇所)

担当課： 道路局 国道・技術課
 担当課長名： 西川 昌宏

事業の概要

事業名	一般国道 宜野湾道路	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：沖縄県中頭郡北谷町北谷 至：沖縄県宜野湾市宇地泊			延長	5.8 km
事業概要	沖縄西海岸道路は読谷村から糸満市に至る延長約50kmの高規格道路である。このうち、宜野湾道路は沖縄県中頭郡北谷町北谷から沖縄県宜野湾市宇地泊に至る延長5.8kmの自動車専用道路である。				
事業の目的、必要性	国道58号北谷町から宜野湾市の交通混雑の緩和、交通事故減少に伴う安全性の確保を図るとともに、中南部西海岸の連結による那覇港・那覇空港とのアクセス強化や物流の効率化、観光産業を支援するものである。				
全体事業費	約 1,710 億円	計画交通量	約 56,800 台/日		

事業概要図



関係する地方公共団体等の意見

【沖縄県知事】

新規事業採択時評価に係る一般国道58号宜野湾道路の予算化について、直轄事業の負担者として、同意いたします。

一般国道58号宜野湾道路は、読谷村から糸満市に至る高規格道路沖縄西海岸道路の一部を構成し、中南部都市圏の渋滞緩和や、那覇空港及び那覇港へのアクセス向上に資する極めて重要な道路であると認識しております。

本道路の現道である国道58号及び宜野湾バイパスは、沖縄本島中南部の人口集中地域と、北部の観光リゾート地域を結び人流及び物流の基軸を担っており、生活・産業・観光に係るあらゆる交通が集中することから、慢性的な渋滞が発生しております。

さらに宜野湾道路の前後区間では、浦添北道路の暫定2車線開通や北谷拡幅整備着手などの幹線道路網の整備が進捗するなど、本区間整備の重要性は増々高まっているものと認識しております。

本県としましては、事業が円滑に推進されるよう、完成後の現道移管について、沖縄西海岸道路の整備状況も踏まえて、調整するとともに、基幹バスシステム導入等、公共交通の利便性向上と交通の円滑化を図るための取組を推進してまいります。

つきましては、令和7年度において、本道路の新規事業化を行い、早期完成供用が図られますよう、特段のご配慮を賜りますようお願い申し上げます。

学識経験者等の第三者委員会の意見

・新規事業化については妥当である。

対応方針(採択理由)

費用便益比が一体評価で1.6と便益が費用を上回っていると同時に、計画段階評価、都市計画変更の手続きが完了し、事業採択の前提条件が確認できる。

また、当該区間の整備により国道58号や号宜野湾バイパスの渋滞緩和、安全性の向上、緊急医療活動の支援、所要時間短縮による産業活動及び観光産業支援の効果が期待されるなど、当該事業の整備の必要性・効果は高いと判断出来る。

以上より、本事業の新規事業化については妥当である。

事業評価結果(総合評価)

事業採択の前提条件	
<ul style="list-style-type: none"> ■ 便益が費用を上回っている ■ 事業実施環境が整っている 	

費用便益分析 (参考)	B/C		(参考)	EIRR	総費用	11,007 億円	総便益	17,342 億円	感度分析	基準年	
	[4%]	1.6 (1.4)	2.2	6.4% (5.6%)	事業費: 10,475 億円 維持管理費: 302 億円 更新費: 230 億円	走行時間短縮便益: 14,849 億円 走行経費減少便益: 2,093 億円 交通事故減少便益: 401 億円	(参考) 時間信頼性向上便益: 6,566 億円 CO2排出削減便益: 46 億円	交通量変動		B/C= 1.5~1.7 (変動ケース: ±10%)	令和6年度
	[2%]	2.1 (2.1)	3.0					事業費変動		B/C= 1.5~1.6 (変動ケース: ±10%)	
	[1%]	2.6 (2.6)	3.6					事業期間変動		B/C= 1.6~1.6 (変動ケース: ±20%)	

※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価格に社会的割引率(4%)を用いて基準年の価値に換算し集計したもの。
 ※B/Cは沖縄西海岸道路全体(読谷村～糸満市)を対象とした場合の値、()書きの値は事業化区間を対象とした場合の費用便益分析結果。
 ※B/Cの値は、社会的割引率4%を用いて計算した場合の費用便益分析結果。また、比較のために参考とすべき値として1%及び2%を設定し、それに対応する費用便益分析結果を参考として併記している。〔 〕内は社会的割引率の値

事業の影響	評価項目	評価	根拠	
	自動車や歩行者への影響	渋滞対策 ◎ 事故対策 ○ 歩行空間 ○	◎ 交通転換により、渋滞緩和が図られる。 【混雑度の改善】 現況 1.46 → 整備後 1.08(3割減少) ○ 交通渋滞の緩和により、死傷事故が減少し、安全性が向上。 【死傷事故件数の減少】 現況 79件/年 → 整備後 62件/年(約2割減少) ○ 通過交通の転換に伴う、現道等の交通量減少により、歩行者、自転車の安全性向上に寄与。	
社会全体への影響	住民生活	◎	交通転換、渋滞緩和による緊急医療活動の支援。 【課題】 ・基地返還後の西普天間地住宅跡地では、救命救急センターを有する琉球大学病院等、沖縄健康医療拠点として整備が推進。 ・浦添方面から琉球大学病院へのルートは、国道58号及び宜野湾バイパスがあるが、ピーク時の旅行速度低下による交通渋滞により、緊急搬送を阻害。 【効果】 ・宜野湾道路への交通転換、渋滞緩和により、救急医療活動を支援。 【混雑度(国道58号・宜野湾バイパス)】 宜野湾バイパス 現況 2.00 → 整備後 1.10(5割減少)、国道58号 現況 1.33 → 整備後 1.11(2割減少) 【琉球大学病院(宜野湾市)への30分到達圏域人口】 現況 92.4万人 → 整備後 94.1万人(約1.7万人増加)	
	地域経済	◎	所要時間短縮による産業活動の支援。 【課題】 ・中北部から那覇港や那覇空港への農産物の搬送ルートとして当該地域周辺の道路が利用されているが渋滞により円滑な輸送を阻害。 【効果】 ・所要時間の短縮等により、空港・港と物流施設間のアクセス強化や物流の効率化に寄与。 【所要時間(菊の集荷場(読谷村)→那覇港(那覇市))】 現況 61分 → 整備後 50分(約11分短縮)	
	災害	○	当該地域において、災害時の緊急輸送道路として、迅速な道路啓開に寄与。	
	環境	○	沿道環境(CO2排出量)の改善。 【CO2排出削減便益】 約46億円	
	地域社会	◎	所要時間短縮による観光産業の支援。 【課題】 ・観光施設が多数立地している中部西海岸への観光客への立ち寄りが多いものの、ピーク時の交通渋滞により、那覇空港等からのアクセス強化が課題。 【効果】 ・所要時間の短縮等により、空港・港と主要観光移設のアクセス強化や観光振興に寄与。 【所要時間(那覇空港(那覇市)→アメリカンビレッジ(北谷町))】 現況 51分 → 整備後 38分(約13分短縮)	

事業実施環境
<ul style="list-style-type: none"> ・計画段階評価手続き完了(令和4年12月20日)、都市計画決定手続き完了(令和6年2月27日) ・宜野湾市長、北谷町長、中部市町村会、中部振興会、沖縄県道路利用者会議などから、北谷～宜野湾の早期事業化を要望。

事業評価結果(防災機能)

事業の必要性		
国道 58 号北谷町から宜野湾市の交通混雑の緩和、交通事故減少に伴う安全性の確保を図るとともに、中南部西海岸の連結による那覇港・那覇空港とのアクセス強化や物流の効率化、観光産業を支援		
評価項目	地域の課題	関連する計画
救助活動等	・北谷町と宜野湾市の一部西海岸地域は、津波浸水想定区域内に含まれており、津波災害時や発災直後に通行可能な道路の確保が課題	※沖縄県ブロック新広域道路交通ビジョン(R3.3) ・災害時に道路ネットワークの連続性を確保するために、津波に対して脆弱な箇所の機能強化を進めていく。 ※沖縄県における社会資本整備重点計画(R3.8) ・災害に強い国土幹線道路ネットワークの機能を確保するため、高規格道路のミッシングリンクの解消及び暫定2車線区間の4車線化、高規格道路と代替え機能を発揮する直轄国道とのダブルネットワークの強化等を推進。
住民生活	・基地返還後の西普天間住宅地区跡地では、救急救命センターを有する琉球大学病院等、沖縄健康医療拠点として整備が推進。 ・浦添方面から琉球大学病院へのルートは、国道58号及び宜野湾バイパスがあるが、ピーク時の旅行速度低下による交通混雑により、救急搬送の阻害が課題	※新・沖縄21世紀ビジョン基本計画(R4.5) ・陸上交通については、拠点都市間の移動の円滑化、慢性的な交通渋滞の緩和を図るため、沖縄西海岸道路の整備を促進するとともに、体系的な幹線道路網の構築を図ります。
地域経済 地域社会	・中北部から那覇港や那覇空港への農産物の搬送ルートとして当該地域周辺の道路が利用されているが渋滞により円滑な輸送の阻害が課題 ・観光施設が多数立地している中部西海岸へ観光客の立ち寄りが多いものの、ピーク時の交通渋滞により、那覇空港からのアクセス強化が課題	※沖縄県ブロック新広域道路交通ビジョン(R3.3) ・他都道府県と比較して港湾・空港は、物流の観点から非常に重要であり、那覇港・那覇空港と本島内の拠点を結ぶ道路ネットワークの強化を進める。 ・本島を訪れる観光客の多くが那覇空港・那覇港から観光拠点へ向かうことから、那覇地域から沖縄県へ広く分布する各観光拠点へのアクセス性の向上を支援するハジゴ道路ネットワークの整備を推進する。
その他		

事業の有効性									
・当該事業の実施により、災害時の主要拠点間のリンク評価に変化はないものの、当該地域において、災害時の緊急輸送道路として、迅速な道路啓開に寄与する。 ・また、本事業により、中南部海岸地域の連結による那覇港・那覇空港とのアクセス強化や物流の効率化、観光産業の支援、渋滞緩和による救急医療活動の支援など有効性の高い事業と評価する。									
道路ネットワークの 防災機能	主な区間		改善 ペア数	脆弱度 (防災機能ランク)		累積脆弱度 の変化量	改善度		評価
				整備前	整備後		通常時	災害時	
	那覇駐屯地	北谷町	9 (3)	1.00 [D] (1.00) [D]	1.00 [D] (1.00) [D]	4.40 (7.14)	0.08 (0.05)	0.00 (0.00)	○ (○)

事業の効率性
・計画段階評価手続きの完了(R4.12.20)、都市計画決定手続き完了(R6.2.27)

※道路ネットワークの防災機能の値は、親志～真栄里を対象とした場合の値、()書きの値は事業化区間を対象とした場合の防災機能評価結果。