

# 新規事業採択時評価結果(令和8年度新規事業化箇所)

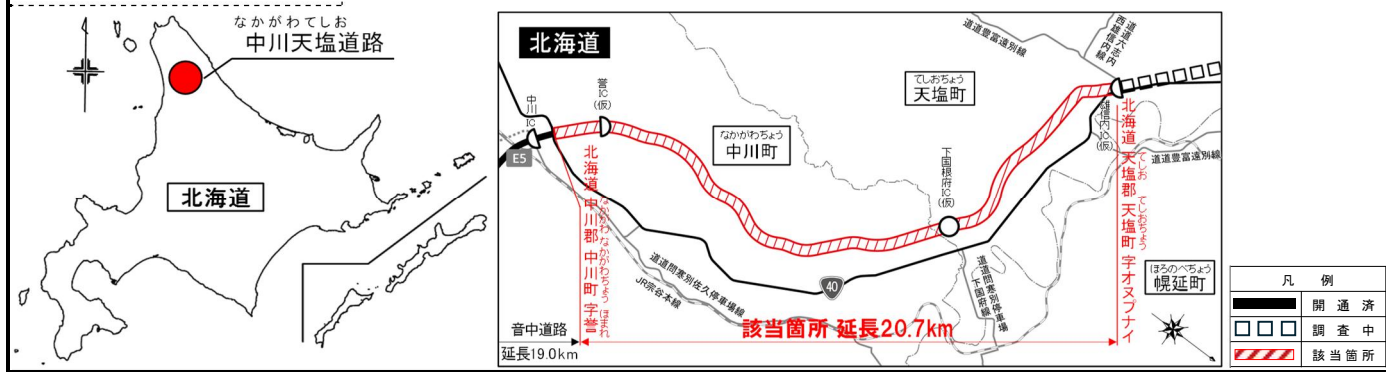
担当課: 道路局 国道・技術課

担当課長名: 西川 昌宏

## 事業の概要

事業名	一般国道40号(北海道縦貫自動車道) 中川天塩道路	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:北海道中川郡中川町字譽 至:北海道天塩郡天塩町字オヌプナイ	延長	20.7km		
事業概要	中川天塩道路は、北海道縦貫自動車道の一部を構成する道路で、北海道中川郡中川町字譽から北海道天塩郡天塩町字オヌプナイに至る延長20.7kmの自動車専用道路である。(北海道縦貫自動車道は北海道函館市から北海道稚内市に至る延長約681km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、洪水浸水や暴風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道北地域における農水産業等の産業振興、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3,000台/日		

### 事業概要図



## 関係する地方公共団体等の意見

新規事業採択時評価に係る「一般国道40号 北海道縦貫自動車道 中川天塩道路」事業の予算化に同意します。  
 当該事業は、ほたて・乳製品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名寄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8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 1.3 と便益が費用を上回っているとともに、計画段階評価手続きが完了し、事業採択の前提条件が確認できる。  
 また、当該区間の整備により、洪水浸水や暴風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、道北地域における農水産業等の産業振興、救急搬送などの医療活動の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	10,405億円	総便益	13,372億円	(参考) 時間信頼性向上便益: 1,110億円 CO2排出削減便益: 44億円	感度分析		基準年  令和7年
	[4%]	1.3 (0.2)	1.4	6.0% (-2.1%)	事業費: 8,812億円 維持管理費: 1,510億円 更新費: 84億円	走行時間短縮便益: 11,051億円 走行経費減少便益: 1,931億円 交通事故減少便益: 390億円	交通量変動	B/C=1.1~1.4 (変動ケース: ±10%)				
	[2%]	1.5 (0.3)	1.7				事業費変動	B/C=1.3~1.3 (変動ケース: ±10%)				
	[1%]	1.7 (0.4)	1.9				事業期間変動	B/C=1.3~1.3 (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は札幌JCT～稚内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。  
 ※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	-	
社会全体への影響	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:2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。	
	住民生活	◎	救急搬送時間の短縮により、救命率向上が期待され、地域医療サービスレベルの向上に貢献する。 【稚内市立病院～名寄市の高次医療施設の搬送時間】 現況:145分 → 整備後:141分(約4分短縮)	
	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。 【稚内港～美深北ICの所要時間】 現況:121分 → 整備後:117分(約4分短縮) 【事故危険区間の回避】 現況:2区間 → 整備後:0区間(全て回避) 【狭小トンネル・狭小橋梁】 現況:4箇所 → 整備後:0箇所(全て回避) 【狭小幅員】 現況:17.1km → 整備後:0.0km(全て回避)	
	災害	◎	地吹雪や洪水浸水等の災害リスクを回避した別線整備により代替性を確保し、災害発生時の道路機能を確保する。 【地吹雪発生区間】 現況:13区間 → 整備後:0区間(全て回避) 【洪水浸水想定区域】 現況:9.1km → 整備後:0.0km(全て回避)	
	環境	○	環境を改善する。 CO2排出削減量31,144t-CO2/年(CO2排出削減便益:44億円)	
地域社会	○	当該事業区間の中川町と天塩町を含む道北地域における地域間連携を深め、生活・産業を支援する。 【稚内港～美深北ICの所要時間】 現況:121分 → 整備後:117分(約4分短縮)		

事業実施環境	・一般国道40号名寄・稚内間整備促進期成会などから、中川～天塩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		
<p>洪水浸水や暴風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道北地域における農水産業等の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。</p>		
評価項目	地域の課題	関連する計画
救助活動等	道北地域では、冬期悪天候による国道通行止めが増加。天塩川上流域の上川北部地域では、洪水・警報注意報の発令日数が増加傾向。現道の地吹雪発生区間や洪水浸水想定区域の存在が課題。	<p>※第9期北海道総合開発計画(R6.3 閣議決定)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul> <p>※中川町国土強靱化地域計画(R3)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・大規模自然災害において、町民の避難、救急救護活動、物資の供給などが迅速に行えるよう、国道とのアクセス道路や町内の幹線道路及び生活関連道路の整備を進め、安全で信頼性の高い道路ネットワークを確保することが必要。</li> </ul> <p>※天塩町強靱化計画(R7)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・災害時の広域交通の分断を回避し、防災拠点間を結ぶ移動の代替性を確保するため、稚内一士別剣淵区間の高規格幹線道路の整備や市街地をつなぐアクセス道路、緊急輸送道路及び避難路等のネットワーク化を北海道と連携して推進</li> </ul>
住民生活	道北地域では、三次救急医療機関や心疾患の急性期治療を担う医療施設が名寄市のみであり、道北圏の心疾患死亡率は全国平均の約1.3倍と高く、稚内市から名寄市への搬送時間は全道ワースト1位。	<p>※第9期北海道総合開発計画(R6.3 閣議決定)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul> <p>※第8次中川町総合開発計画(R7)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・センター病院である名寄市立総合病院や関係医療機関と連携し、救急医療の強化と適切な医療を受けられる環境づくりに努める。</li> </ul> <p>※第7期天塩町総合振興計画(R6)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域で安心して医療を受けられるよう医療体制確保に努める。</li> <li>・近隣医療機関との連携推進</li> </ul>
地域経済 地域社会	道北地域は、ほたてなどの水産品の漁獲量や生乳・乳製品の生産量が全国トップクラスであり、現道には、狭小幅員区間の連続や冬期悪天候による速度低下や死傷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。	<p>※第9期北海道総合開発計画(R6.3 閣議決定)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul> <p>※第8次中川町総合開発計画(R7)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・救急救命や物流など、増大する交通需要に対処し、都市間交流の促進を図るため、高規格道路の建設促進と国道・道道の整備を積極的に要請。</li> </ul> <p>※天塩町強靱化計画(R7)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・災害時においても集送乳などの陸路における農水産物等の円滑な輸送や物流機能の維持を図るため、平時より流通経路となる道路設備等の点検と機能強化を実施。</li> </ul>
その他		

事業の有効性									
<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・本事業により、三次救急医療機関への速達性が向上するほか、稚内港等へのアクセス向上、道北地域における都市間交流の促進、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。</li> </ul>									
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	
	旭川市	稚内市	20 (7)	0.80 [C] (1.00) [D]	0.47 [C] (0.86) [C]	▲499.4 (▲59.7)	0.12 (0.07)	0.37 (0.14)	○ (◎)

事業の効率性
<ul style="list-style-type: none"> <li>・計画段階評価手続き完了(R7.12.11)</li> </ul>

※道路ネットワークの防災機能の値は、旭川鷹栖～稚内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8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4号 白石南拡幅	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局
起終点	自：宮城県白石市斎川 至：宮城県白石市大平森合			延長	3.1km

### 事業概要

一般国道4号は、東京都中央区を起点に、青森県青森市に至る延長約839kmの主要幹線道路である。このうち白石南拡幅は、交通混雑の緩和や地域産業支援等を目的とした延長3.1km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、交通安全の確保や歩行環境を確保するとともに、幹線道路の強化による物流・地域産業の支援や安定した救急搬送ルートの確保による救急医療の支援並びに東北自動車道の代替道路としての機能向上を目的とする。

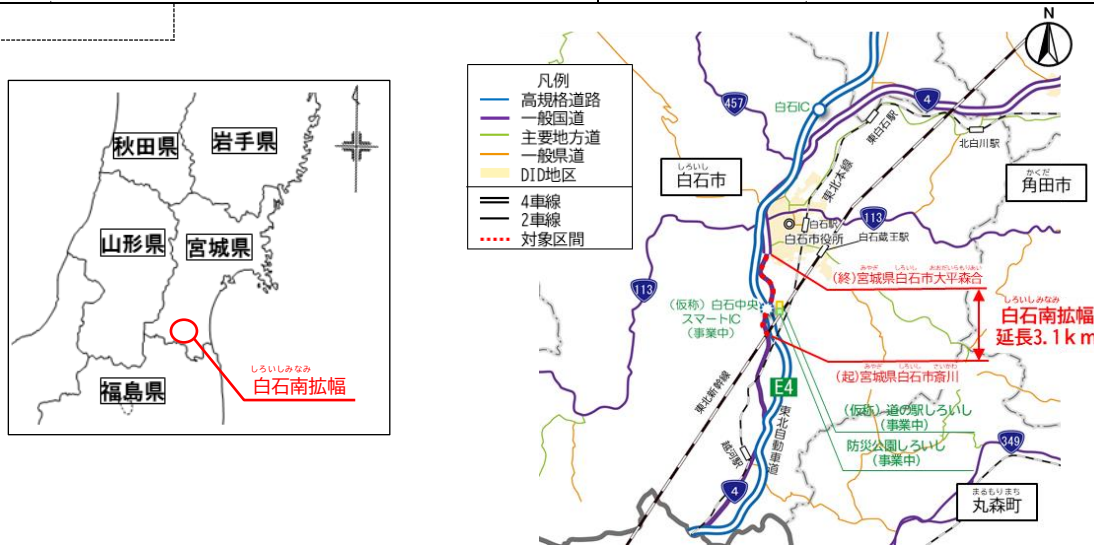
### 全体事業費

約110億円

### 計画交通量

約18,300台/日

### 事業概要図



## 関係する地方公共団体等の意見

### 【宮城県知事】

予算化することについて同意します。

一般国道4号は、東北地方と首都圏を結ぶ大動脈であり、東北自動車道とダブルネットワークを形成し、経済活動の活性化などの効果を発揮するとともに、災害発生時等には東北自動車道を代替する極めて重要な役割を担っております。

当該区間と並行する東北自動車道の国見ICから白石IC間では、交通事故や大雨による通行止め発生回数が県内最多となっており、東北自動車道の通行止め時には、代替道路となる当該区間に車両が集中して渋滞が発生し、物流や緊急車両等の通行に支障をきたしております。一方、当該区間内では、(仮称)白石中央スマートICや道の駅、工業団地、防災公園等の拠点整備が進められ、さらなる地域経済の発展や防災機能の強化などが期待されております。代替道路としての機能を十分に確保し、強靱な道路ネットワークを構築するためには、「一般国道4号白石南拡幅」による機能強化は必要不可欠となります。

つきましては、令和8年度新規事業としての予算化に特段の御配慮をお願いします。

## 学識経験者等の第三者委員会の意見

・新規事業化については妥当である。

## 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同時に、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、交通混雑の緩和や安全性の向上、地域の救急医療活動及び物流・地域産業の支援、代替道路としての機能向上など、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"> <li>■ 便益が費用を上回っている</li> <li>■ 事業実施環境が整っている</li> </ul>

費用便益分析 (参考)	B/C		(参考)	EIRR	総費用	76億円	総便益	99億円	感度分析		基準年
	[4%]	1.3	1.4	5.7%	事業費: 67億円 維持管理費: 8.8億円	走行時間短縮便益: 91億円 走行経費減少便益: 4.6億円 交通事故減少便益: 4.4億円	(参考) 時間信頼性向上便益: 6.7億円 CO2排出削減便益: 0.07億円	交通量変動	B/C= 1.1 ~ 1.4 (変動ケース: ±10%)	令和7年	
	[2%]	1.9	2.0					事業費変動	B/C= 1.2 ~ 1.4 (変動ケース: ±10%)		
	[1%]	2.3	2.5					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		◎	・中央分離帯の設置により、沿道出入りに起因する事故が抑制され、走行時の安全性を確保 【死傷事故率】 現況: 47件/億台キロ ⇒ 整備後: 12件/億台キロ (約7割削減)
歩行空間		◎	・通学路で歩道未整備区間に歩道が整備され、歩行者の安全性が向上
社会全体への影響	住民生活	◎	・4車線化により救急車両が走行できる車線が確保されるため、救急搬送における安定性と速達性が向上 【白石市斎川からみやぎ県南中核病院までの所要時間】 通常時 現況: 27分 ⇒ 整備後: 26分 (1分短縮) 東北自動車道通行止め時 現況: 36分 ⇒ 整備後: 30分 (6分短縮)
	地域経済	◎	・幹線道路の混雑が緩和し、安定した物流ルートが確保され、物流・地域産業を支援 【電子機器製造メーカーから物流拠点までの所要時間】 通常時 現況: 12分 ⇒ 整備後: 11分 (1分短縮) 東北自動車道通行止め時 現況: 20分 ⇒ 整備後: 14分 (6分短縮)
	災害	◎	・交通容量を確保し、東北自動車道通行止め時における代替道路としての機能を向上 【国道4号現道の旅行速度】 東北自動車道通行止め時 現況: 21km/h ⇒ 整備後: 50km/h (29km/h向上)
	環境	○	・環境の改善* (CO2排出削減量480.7t-CO2/年[CO2排出削減便益: 0.07億円])
	地域社会	○	・当該事業区間である白石市と周辺市町村との連携を深め、生活・産業を支援

事業実施環境
<ul style="list-style-type: none"> <li>・都市計画決定手続き完了 (R8.2.17)</li> <li>・宮城県知事、国道4号拡幅改良(4車線)建設促進期成同盟会により早期事業化を要望</li> </ul>

# 新規事業採択時評価結果(令和8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4号 古川高清水拡幅	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局
起終点	自：宮城県大崎市古川荒谷 至：宮城県栗原市高清水豊田	延長	5.2km		
事業概要	一般国道4号は、東京都中央区を起点に、青森県青森市に至る延長約839kmの主要幹線道路である。 このうち古川高清水拡幅は、交通混雑の緩和や地域産業支援等を目的とした延長5.2km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、交通安全の確保や歩行環境を確保するとともに、幹線道路の強化による物流・地域産業の支援や安定した救急搬送ルートの確保による救急医療の支援並びに東北自動車道の代替道路としての機能向上を目的とする。				
全体事業費	約200億円	計画交通量	約25,200台/日		
事業概要図					

## 関係する地方公共団体等の意見

### 【宮城県知事】

予算化することについて同意します。

一般国道4号は、東北地方と首都圏を結ぶ大動脈であり、東北自動車道とダブルネットワークを形成し、経済活動の活性化などの効果を発揮するとともに、災害発生時等には東北自動車道を代替する極めて重要な役割を担っております。

当該区間と並行する東北自動車道の古川ICから築館IC間において、令和3年1月に130台以上が絡む多重事故が発生し、長時間にわたる通行止めが生じた際には、代替道路となる当該区間に車両が集中して渋滞が発生し、緊急車両等の通行に支障をきたしました。さらに、当該区間を含む一般国道4号周辺には、「富県宮城」を推進する自動車関連企業などの集積が進み、製品の出荷量も増加していることから、物流の円滑性や安定性の確保も重要となります。そのため、代替道路としての機能や安定した物流環境を十分に確保し、強靱な道路ネットワークを構築するためには、「一般国道4号古川高清水拡幅」による機能強化は必要不可欠となります。

つきましては、令和8年度新規事業としての予算化に特段の御配慮をお願いします。

## 学識経験者等の第三者委員会の意見

・新規事業化については妥当である。

## 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、交通混雑の緩和や安全性の向上、地域の救急医療活動及び物流・地域産業の支援、代替道路としての機能向上など、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
■ 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	125億円	総便益	199億円	感度分析		基準年		
	[4%]	1.6	1.6	6.5%	事業費: 維持管理費:	113億円 12億円	走行時間短縮便益: 走行経費減少便益: 交通事故減少便益:	185億円 9.1億円 5.1億円	(参考) 時間信頼性向上便益: CO2排出削減便益:	4.9億円 0.60億円	交通量変動	B/C= 1.4 ~ 1.8 (変動ケース:±10%)	令和7年
	[2%]	2.4	2.5								事業費変動	B/C= 1.5 ~ 1.7 (変動ケース:±10%)	
	[1%]	3.1	3.1								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		◎	・交通混雑の緩和により、混雑に起因する追突事故等の発生を抑制 【死傷事故率】 現況:82件/億台キロ ⇒ 整備後:57件/億台キロ(約3割削減)
歩行空間		◎	・通学路で歩道未整備区間に歩道が整備され、歩行者の安全性が向上
社会全体への影響	住民生活	◎	・4車線化により救急車両が走行できる車線が確保されるため、救急搬送における安定性と速達性が向上 【栗原市高清水豊田から大崎市民病院までの所要時間】 通常時 現況:19分 ⇒ 整備後:17分(2分短縮) 東北自動車道通行止め時 現況:34分 ⇒ 整備後:20分(14分短縮)
	地域経済	◎	・幹線道路の混雑が緩和し、安定した物流ルートが確保され、物流・地域産業を支援 【自動車部品製造工場から物流倉庫までの所要時間】 通常時 現況:13分 ⇒ 整備後:11分(2分短縮) 東北自動車道通行止め時 現況:35分 ⇒ 整備後:21分(14分短縮)
	災害	◎	・交通容量を確保し、東北自動車道通行止め時における代替道路としての機能を向上 【国道4号現道の旅行速度】 東北自動車道通行止め時 現況:16km/h ⇒ 整備後:49km/h(33km/h向上)
	環境	○	・環境の改善*(CO2排出削減量1,814.7t-CO2/年[CO2排出削減便益:0.60億円])
	地域社会	○	・当該事業区間である大崎市及び栗原市、周辺市町村との連携を深め、生活・産業を支援

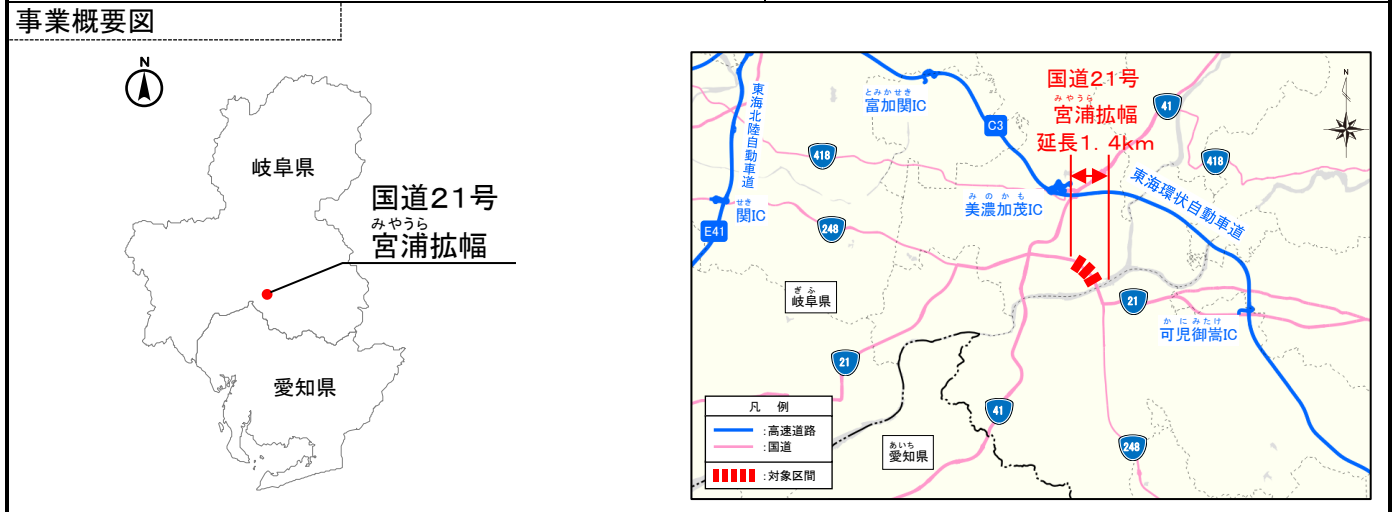
事業実施環境
・都市計画決定手続き完了(R8.1.20)
・宮城県知事、国道4号拡幅改良(4車線)建設促進期成同盟会により早期事業化を要望

# 新規事業採択時評価結果(令和8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21号宮浦拡幅	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: 岐阜県美濃加茂市御門町 至: 岐阜県美濃加茂市田島町	延長	1.4km		
事業概要					
一般国道21号は、岐阜県瑞浪市から滋賀県米原市に至る延長97kmの主要幹線道路である。このうち、国道21号宮浦拡幅は、岐阜県美濃加茂市御門町から岐阜県美濃加茂市田島町に至る延長1.4kmの拡幅事業である。					
事業の目的、必要性					
当事業の整備により、国道21号の交通容量が確保され、交通渋滞が緩和し、円滑な交通を確保し、沿線地域の産業、日常生活を支援する。また、バイパス機能の強化により、市街地への通過交通の抜け道利用を抑制し、市街地の交通環境を改善することを目的とする。					
全体事業費	約 170 億円	計画交通量	約 25,400 台/日		



## 関係する地方公共団体等の意見

### 【岐阜県知事】

国道21号は可児市、美濃加茂市、坂祝町を横断し、国道41号及び国道248号、さらには東海環状自動車道と一体となって広域道路網を形成する重要な道路です。

このうち、可児市内の住吉南交差点から坂祝町内の大針ICまでの区間は、平日、休日を問わず慢性的に渋滞が発生し、複数の交差点が主要渋滞箇所を選定されています。また、当該地域は多治見市等の東濃地域と、岐阜市、関市等を繋ぐ交通の要衝でもあり、慢性的な渋滞は県内各地への移動に大きな支障となっています。

つきましては、観光振興、経済活動の促進及び県民生活の質向上に大きく寄与する当該地区の主要渋滞箇所の早期解消を図るため、一般国道21号 宮浦拡幅の新規事業化及び事業推進を強く希望します。本県といたしましては、当該区間の事業推進に必要な道路事業予算の確保はもとより、県内の直轄道路事業負担金の予算確保に努め、残土受け入れ地の確保や美濃加茂市、可児市、坂祝町と連携した地元調整や関係者協議に最大限の協力を行います。さらには、整備効果を一層向上させるため、当該区間に接続する国道248号における4車線化を推進してまいります。

今後も、県内の道路行政の推進と諸課題の解決に向け、国とともに取り組んでまいりますので、令和8年度新規事業としての予算化と、早期完成に向けて特段のご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)

宮浦拡幅の整備により、国道21号の交通容量が確保され、交通渋滞の緩和と円滑な交通の確保が図られ、沿線地域の産業活動や日常生活を支援するとともに、バイパス機能の強化による市街地の交通環境の改善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	(参考)	B/C	(参考)	EIRR	総費用	111億円	総便益	132億円	(参考)	感度分析	基準年
		[2%]	1.2	1.4	4.9%	事業費: 108億円 維持管理費: 3.2億円	走行時間短縮便益: 117億円 走行経費減少便益: 13億円 交通事故減少便益: 2.2億円	時間信頼性向上便益: 19億円 CO2排出削減便益: 0.30億円			
[1%]	1.9	2.1	事業費変動	B/C= 1.1~1.3 (変動ケース: ±10%)							
		2.4	2.7	事業期間変動	B/C= 1.04~1.3 (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	渋滞対策	◎	
	事故対策	◎	・国道21号の適正な利用が図られることで、細街路の抜け道利用が減り、交通の安全性が向上。 【美濃加茂・可児市市街地の死傷事故件数】 現況:14件/年 ⇒ 整備後:13件/年(約7%減少)	
	歩行空間	○	・JR太多線北側への歩道橋新設に伴い、歩行者の利便性が向上。	
社会全体への影響	住民生活	○	・当該区間含む国道21号は多車線道路で幅員が広く、可児市から中部国際医療センターへの救急搬送時の主経路として利用されている。しかしながら、当該区間は暫定2車線区間のため、救急搬送車両が一般車両を追越し走行する際の走行性・安定性が低い。 ・国道21号の交通渋滞が緩和することで、救急搬送にかかる所要時間が短縮。 ・車線拡幅により、救急搬送時の追越しがしやすくなることで、走行性・安定性が向上。 【可児市役所～中部国際医療センターの所要時間】現況:約18分 ⇒ 整備後:約16分(約2分減少) 【中部国際医療センターの15分圏人口カバー率】現況:約6.1万人 ⇒ 整備後:約6.5万人(約7%増加)	
	地域経済	◎	・美濃加茂市・可児市の製造品出荷額は岐阜県内で7位、3位と多く、産業が盛んな都市で、両都市の結びつきも強い。しかしながら、製品輸送等における速達性の確保が課題。 ・国道21号の通過にかかる時間が短縮されることで、地域の産業活動を支援。 【可児御嵩IC～中蜂屋工業団地の所要時間】現況:約24分 ⇒ 整備後:約22分(約2分減少)	
	災害	○	・国道21号は第1次緊急輸送道路に指定されており、災害直後の救助・救急・緊急物資の供給等を担う重要な道路である。しかしながら、当該区間は現在暫定2車線供用であるため、災害発生時、走行速度が低下するとともに復旧工事時に通行止又は片側交互通行が必要。 ・4車線化により、ネットワークの通行止めリスクを低減。	
	環境	○	・宮浦拡幅の整備によって渋滞が緩和し、CO2排出量削減に貢献。 CO2排出削減量262t-CO <sub>2</sub> /年[CO2排出削減便益:0.30億円]	
	地域社会	○	・美濃加茂市・可児市の人口は増加傾向で、両都市間の結びつきも非常に強い。しかしながら、製品輸送や通勤等において利用される国道21号は、朝・夕ピーク時を中心とした混雑が課題。 ・国道21号の交通渋滞が緩和することで、速達性が向上。 【可児市役所～中蜂屋工業団地の所要時間】現況:約22分 ⇒ 整備後:約20分(約2分減少)	

事業実施環境
<ul style="list-style-type: none"> <li>・都市計画決定手続き完了(S49.10.25)</li> <li>・美濃加茂市・可児市・坂祝町が国道21号大針IC～住吉南交差点区間における渋滞対策の早期事業化、特に宮浦高架橋の4車線事業化を要望</li> <li>・岐阜県道路交通渋滞対策推進協議会可茂エリアWGIにおいて、特に交通課題がみられる新太田橋交差点について、「宮浦高架橋の4車線化」を優先対策箇所に位置づけ(R8.3.6)</li> </ul>

# 新規事業採択時評価結果(令和8年度新規事業化箇所)

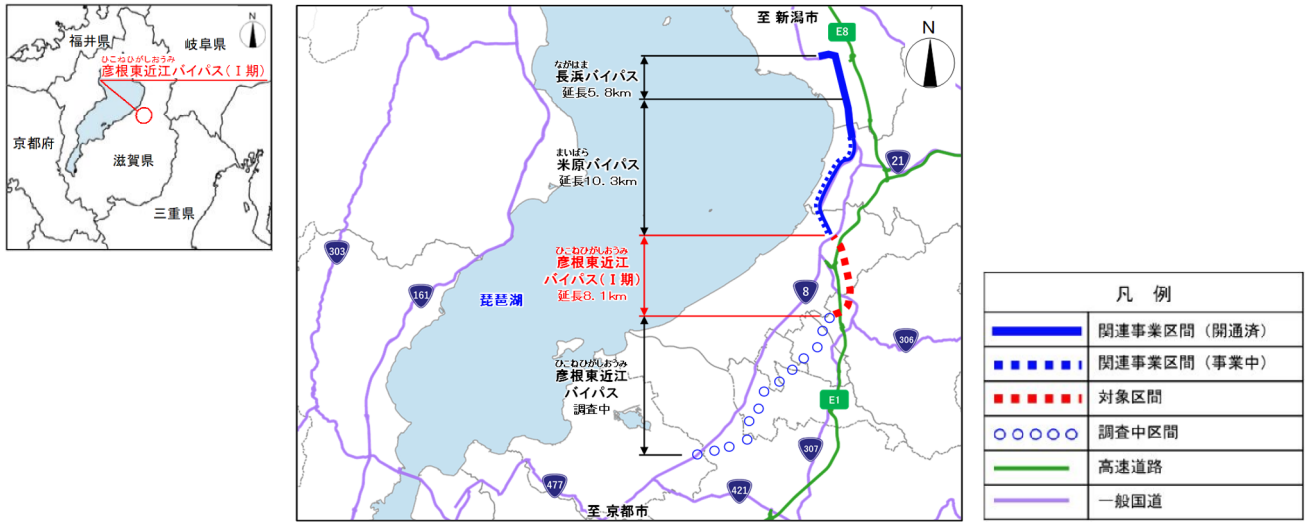
担当課： 道路局 国道・技術課

担当課長名： 西川 昌宏

## 事業の概要

事業名	一般国道8号 彦根東近江バイパス(Ⅰ期)	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 近畿地方整備局
起終点	自：滋賀県彦根市佐和山町 至：滋賀県犬上郡多賀町敏満寺	延長	8.1km		
事業概要	国道8号は、新潟県新潟市から京都府京都市に至る延長約600kmの主要幹線道路である。 このうち、彦根東近江バイパス(Ⅰ期)は、滋賀県彦根市から滋賀県犬上郡多賀町に至る延長8.1kmのバイパス事業である。				
事業の目的、必要性	当該道路の整備により、交通混雑の緩和や交通の安全性を確保する。また、湖東地域の円滑な物流ルート確保による地域の産業振興、観光地へのアクセス向上による地域の観光振興を支援することを目的とする。				
全体事業費	約860億円	計画交通量	約6,400～9,500台/日		

### 事業概要図



## 関係する地方公共団体等の意見

### 【滋賀県知事】

新規事業採択時評価に係る一般国道8号 彦根東近江バイパス(Ⅰ期)の予算化について同意いたします。

一般国道8号は、新潟市を起点とし京都市までを結ぶ重要な路線でありながら、滋賀県内では、依然として大部分の区間で2車線の構造が続いています。さらに沿道の土地利用の高度化も相まって、生活交通と物流交通が混在することで、複数の箇所で交通渋滞が発生しています。そのため、交通事故が多発し、産業振興および観光振興の阻害など多くの課題を抱えています。

そのような中で、国においては、令和7年9月23日に全線供用を迎えた米原バイパスをはじめ、令和8年度末に部分供用を目標とすることが公表された野洲栗東バイパスなど、改築事業を順次進めているところであり、それらに続く彦根東近江バイパスの事業着手には多くの期待を寄せているところです。

とりわけ、主要渋滞箇所が連続し、すでに供用されている長浜バイパス・米原バイパスと接続する彦根市佐和山町から多賀町敏満寺の延長8.1kmの区間から事業化されることは最も効果的であると考えます。

本県としては、事業が円滑に進むよう、沿線7市町と連携し、道路整備の円滑化に資する地籍調査を含め用地取得や地元調整等に最大限協力してまいります。また本事業の進捗にあわせて、アクセス道路の整備に向けた検討を進めるとともに、道路整備の推進に不可欠な建設発生土の受け入れ先の調整にも協力してまいります。

彦根東近江バイパスの早期完成に向け、沿線市町と協力して取り組んでまいりますので、整備を推進いただき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)

彦根東近江バイパス(Ⅰ期)の整備により、交通混雑の緩和や交通の安全性を確保し、円滑な物流ルート確保による産業振興、観光地へのアクセス向上による観光振興など必要性・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	4,185億円	総便益	22,621億円	(参考) 時間信頼性向上便益: 7,764億円 CO2排出削減便益: 54億円	感度分析		基準年
	[4%]	5.4 (0.97)	7.3	41.6% (3.9%)	事業費: 3,257億円 維持管理費: 883億円 更新費: 45億円	走行時間短縮便益: 21,588億円 走行経費減少便益: 1,020億円 交通事故減少便益: 12億円	交通量変動	B/C= 4.9~5.9 (変動ケース: ±10%)		令和7年		
	[2%]	5.6 (1.5)	7.5				事業費変動	B/C= 5.3~5.6 (変動ケース: ±10%)				
	[1%]	5.9 (1.9)	7.8				事業期間変動	B/C= 5.4~5.4 (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は、国道8号バイパス全体(長浜市~近江八幡市)を対象とした場合の値、( )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、交通渋滞が緩和。 【対象区間の平均旅行速度】 現況: 平均約19km/h ⇒ 整備後: 平均約42km/h 【国道8号の混雑度】 現況: 1.19~1.87 ⇒ 整備後: 0.43~1.33
事故対策		◎	・交通混雑の緩和等により、交通事故が減少。 【国道8号の死傷事故率】 現況: 43.4件/億台キロ ⇒ 整備後: 30.1件/億台キロ	
歩行空間		○	・市街地に歩道を整備することにより、安全かつ円滑な歩行空間を確保。	
社会全体への影響	住民生活	○	・速達性の向上により、救急医療活動を支援。	
	地域経済	◎	・速達性・定時性・安全性の高い物流ネットワークの構築により、物流の効率化や地域の産業振興を支援。 【甲良町から彦根ICへの所要時間】 [現況]27分 → [整備後]17分(10分短縮)	
	災害	○	・積雪寒冷地の区間において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	○	・環境の改善。(CO2排出削減量3,148t-CO2/年〔CO2排出削減便益:1.2億円〕)	
	地域社会	◎	・点在する観光地間の連携(ネットワーク)を強化し、観光振興を支援。	

事業実施環境 ・計画段階評価手続き完了(R1.6.14) ・都市計画決定公示(R7.12.19) ・環境影響評価書縦覧完了(R8.1.19) ・滋賀県、国道8号バイパス建設促進期成同盟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		
当該道路の整備により、交通混雑の緩和や交通の安全性を確保する。また、湖東地域の円滑な物流ルート確保による地域の産業振興、観光地へのアクセス向上による地域の観光振興を支援することを目的とする。		
評価項目	地域の課題	関連する計画
救助活動等	<ul style="list-style-type: none"> <li>大規模災害が発生した場合に救援活動、物資輸送に支障が生じる可能性があるため、迅速で円滑な応急対策活動を支援するための通行可能な道路の確保が必要。</li> </ul>	※近畿ブロック新広域道路交通ビジョン(R3.7) ・域内外・地域・国内外との対流を促進する重層的かつ強靱な 広域道路 ネットワーク の整備を推進する。 ※彦根市都市計画マスタープラン(R6.3) ・円滑な通行の確立とともに防災機能の向上のために、地域の幹線道路の役割を果たす道路の整備・充実を図ります。 ※多賀町都市計画マスタープラン(R3.3) ・地域間の交流・連携を促進するとともに、災害時における輸送の多重性・代替性を確保し、町土の有効利用および安全・安心な生活・生産基盤の整備を進める。
住民生活	<ul style="list-style-type: none"> <li>信号交差点が連続する箇所が多く、朝夕ピーク時を中心に渋滞が発生。</li> <li>主要渋滞箇所などで事故が多く、死傷事故率は大半の区間で県内直轄国道平均値を上回る状況。</li> </ul>	※彦根市都市計画マスタープラン(R6.3) ・国道8号の渋滞解消を図るため、国道8号バイパスの整備が求められており、国などの関係機関と連携し、国道8号バイパスの整備促進を図ります。 ※多賀町都市計画マスタープラン(R3.3) ・国道8号の渋滞解消を図るため、国道8号バイパスの整備が求められており、国などの関係機関と連携し、国道8号バイパスの整備促進を図ります。 ※彦根市総合計画前期基本計画(R4.3) ・市民生活、経済活動、観光交流における都市の基盤として道路の整備を進めます。
地域経済 地域社会	<ul style="list-style-type: none"> <li>彦根城、多賀大社などの歴史文化資源や自然豊かな観光資源が多数存在するが、観光地間の連携(ネットワーク)が不足。</li> <li>対規模な事業所が多数立地しており、国道8号の渋滞により企業活動に支障をきたしているため、速達性・定時性・安全性の高い物流ネットワークの構築が課題。</li> </ul>	※湖東定住自立圏共生ビジョン(R7.4) 彦根市 ・多賀スマートインターチェンジを活用して、湖東圏域全体の地域振興につなげていくため、アクセス道路を整備し、企業誘致や観光開発に努める。 ※彦根市都市計画マスタープラン(R6.3) ・幹線道路の整備をはじめとした各施設への移動がしやすい環境づくりを進めます。 ・地域の強みを高めるため、工業地域内の適切な土地利用の誘導と必要に応じた用地の確保、国道8号バイパスの整備などを更に進めます。
その他		

事業の有効性									
<ul style="list-style-type: none"> <li>当該事業の整備により、脆弱度の評価がCランクからBランクに改善され、災害時における住民避難や救助活動、緊急輸送等の円滑化に貢献する。</li> <li>また、本事業により、多数立地する大規模事業所から名神高速道路への速達性が向上するほか、物流の効率化や地域の産業振興への支援、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する。</li> </ul>									
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	
	滋賀県庁	甲良町	7 (1)	0.43[C] (1.00[D])	0.29[B] (0.07[B])	▲1.67 (▲1.55)	0.04 (0.00)	0.19 (1.00)	◎ (◎)

事業の効率性
<ul style="list-style-type: none"> <li>計画段階評価手続き完了(R1.6.14)</li> <li>都市計画決定公示(R7.12.19)</li> <li>環境影響評価書縦覧完了(R8.1.19)</li> </ul>

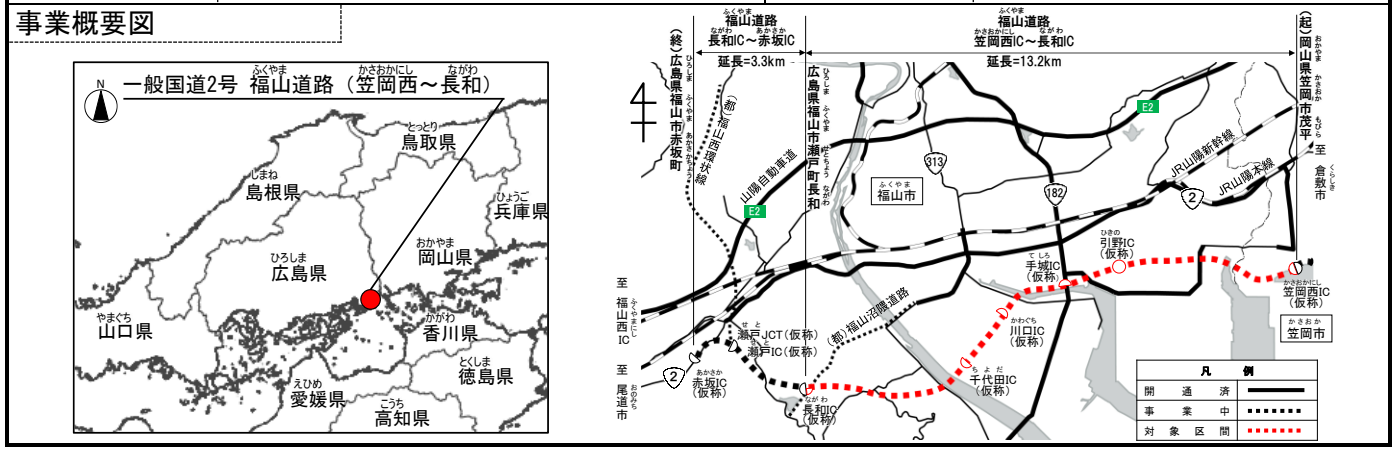
※道路ネットワークの防災機能の値は、国道8号バイパス全体(長浜市～近江八幡市)を対象とした場合の値、( )書きの値は事業化区間を対象にした場合の費用便益分析結果。

# 新規事業採択時評価結果(令和8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2号 福山道路(笠岡西～長和)	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：岡山県笠岡市茂平 至：広島県福山市瀬戸町長和	延長	13.2km		
事業概要					
倉敷福山道路は、岡山県倉敷市から広島県福山市に至る延長約55kmの高規格道路である。このうち、福山道路(笠岡西～長和)は、岡山県笠岡市茂平から広島県福山市瀬戸町長和に至る延長13.2km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、時間信頼性の高い自動車専用道路ネットワークを構築し、道路を階層化することで、国道2号の渋滞を改善するとともに、渋滞に起因して発生する交通事故を削減する。また、速達性の高い道路ネットワークを形成し、物流の効率化や救急医療活動を支援することを目的とする。					
全体事業費	約3,030億円		計画交通量	約43,900～66,900台/日	



## 関係する地方公共団体等の意見

### 【岡山県知事】

「一般国道2号福山道路(笠岡西～長和)」における予算化について、同意します。

一般国道2号福山道路は、玉島・笠岡道路及び笠岡バイパス等と一体となり、岡山県西部と広島県東部を連絡する高規格道路倉敷福山道路を構成する重要な路線であり、倉敷福山道路の整備により、物流の効率化や生産性の向上、さらには新たな企業立地など大きな効果が期待されております。

岡山県内では、玉島・笠岡道路及び笠岡バイパスの整備が進められておりますが、倉敷福山道路の整備効果を最大限発揮するためには、全線の早期供用が必要です。

本事業が事業化された際には、用地の先行取得や埋蔵文化財調査の早期実施、地元及び関係機関調整、工事実施に伴う残土受け入れ及び調整といった事業実施環境の整備について、広島県や笠岡市と連携して取り組んでまいります。また、完成後は一般国道2号の現道管理・利活用に向けて適切に対応してまいります。国におかれましても、早期の事業効果の発現に向けて、コスト削減を図りながら、着実に事業を推進していただきますよう、よろしくお祈いします。つきましては、令和8年度新規事業としての予算化に特段の御配慮をお願いします。

### 【広島県知事】

一般国道2号福山道路(笠岡西～長和)を予算化することについて、同意します。

一般国道2号福山道路は、備後圏域の東西方向の著しい交通混雑を緩和し、物流の効率化を図るとともに、広域連携の強化等に資する重要な役割を担う幹線道路です。

全長16.5kmのうち福山市瀬戸町長和以東の13.2kmは事業着手されておらず、朝夕ピーク時を中心に明神町交差点～神島橋西詰交差点などにおいて著しい交通混雑が生じています。現在事業が進められております、玉島・笠岡道路及び笠岡バイパス(笠岡東IC～カブト南IC)の開通により、福山都市圏の一般国道2号の交通需要が更に高まるため、一般国道2号福山道路(笠岡西～長和)の最優先での事業化が必要です。

これまで福山都市圏の広域道路ネットワークの強化につきましては、国土交通省をはじめ、広島県や福山市などの関係機関が役割分担のもとで、一般国道2号福山道路や福山沼隈道路、福山西環状線など関連する周辺道路の整備

を進めているところであり、早期完成に取り組んでおります。

本事業が事業化された際には、一般国道2号福山道路(笠岡西～長和)と一体となって効果を発揮する都市計画道路神辺水呑線などの関連路線の整備を新たに行うとともに、地元調整、用地取得の推進、工事により発生する残土の受け入れ調整などの事業実施環境の整備について岡山県及び福山市と取り組んでまいります。また、完成後は一般国道2号の現道管理・利活用に取り組むこととしています。国におかれましても、早期の事業効果の発現に向けて、コスト削減を図りながら、着実に事業を推進していただきますよう、よろしくお願いいたします。

つきましては、令和8年度新規事業としての予算化に特段のご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 3.9 であることに加え、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。また、福山道路の整備により、交通の円滑化、交通安全の確保、地域産業の支援、救急医療活動の支援、信頼性の高いネットワークの確保等、必要性・効果が高く見込まれる。

以上より、本事業は令和8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	10,668 億円	総便益	41,778億円	(参考) 時間信頼性向上便益: 5,134 億円 CO2排出削減便益: 87 億円	感度分析		基準年
	[4%]	3.9 (1.1)	4.4	11.9% (4.5%)	事業費: 9,745億円 維持管理費: 709億円 更新費: 214億円	走行時間短縮便益: 36,460億円 走行経費減少便益: 4,272億円 交通事故減少便益: 1,046億円	交通量変動	B/C= 3.2 ~ 4.6 (変動ケース: ±10%)		令和7年		
	[2%]	4.8 (1.8)	5.3				事業費変動	B/C= 3.8 ~ 4.0 (変動ケース: ±10%)				
	[1%]	5.5 (2.3)	6.2				事業期間変動	B/C= 3.9 ~ 4.0 (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は倉敷市～福山市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。  
 ※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	◎	<ul style="list-style-type: none"> <li>・広域移動を受け持つ福山道路と、地域交通を受け持つ国道2号とで道路ネットワークが階層化されることで、国道2号の交通が分散され、旅行速度が向上。</li> </ul> 【対象区間(用之江交差点～赤坂IC)の平均旅行速度】 現況: 平均約23km/h ⇒ 整備後: 平均約63km/h
事故対策		◎	<ul style="list-style-type: none"> <li>・渋滞緩和により交通混雑に起因する追突事故が減少。</li> </ul> 【国道2号の死傷事故件数】 現況: 378件/4年 ⇒ 整備後: 265件/4年 (約3割削減)	
歩行空間		○	通過交通の転換に伴う現道等の交通量減少により、歩行者・自転車の安全性向上に寄与。	
社会全体への影響	住民生活	◎	<ul style="list-style-type: none"> <li>・福山市には三次救急医療機関である福山市民病院等の高度な医療体制を整える医療機関が複数立地する。</li> <li>・福山市民病院は第三次医療施設として、笠岡市や井原市等の隣接市からの救急患者を多く受け入れているが、搬送経路となる国道2号では渋滞が頻発し、搬送に影響が発生。</li> <li>・高次医療機関への緊急搬送時の走行性・信頼性が向上。</li> </ul> <貨幣換算困難な効果> [笠岡地区消防組合消防本部～福山市民病院の所要時間] 現況: 約36分 ⇒ 整備後: 約25分 (約11分短縮)	
	地域経済	◎	<ul style="list-style-type: none"> <li>・福山市は製造業が盛んであり、福山港では工業品関係の数多くの物流が存在するが、国道2号の渋滞により、企業活動に影響を与えている。</li> <li>・物流における輸送時間の短縮や時間信頼性の向上により、企業活動を支援。</li> </ul> <貨幣換算困難な効果> [福山港～赤坂ICの所要時間] 現況: 約38分 ⇒ 整備後: 約21分 (約17分短縮)	
	災害	◎	<ul style="list-style-type: none"> <li>・福山都市圏では、国道2号や国道182号、国道313号において、洪水及び津波による浸水危険箇所が存在する。</li> <li>・特に国道2号では、7km以上にわたる浸水が想定されており、災害時の移動経路の確保が課題。</li> <li>・災害による道路寸断時における多重性・代替路の確保。</li> </ul> <貨幣換算困難な効果> [笠岡西IC～赤坂ICの所要時間] 現況: 約172分 ⇒ 整備後: 約14分 (約158分短縮)	
	環境	○	<ul style="list-style-type: none"> <li>・高規格道路への機能分化により、低炭素で持続可能な道路の実現を支援。</li> </ul> [CO2排出削減量 63.1千t-CO2/年 [CO2排出削減便益: 87億円]]	
	地域社会	○	<ul style="list-style-type: none"> <li>・備後圏域には鞆の浦や、千光寺公園、倉敷美観地区等の多様な観光地が立地しており、圏域内の市町の魅力を活かした広域観光等の推進を計画している一方で、福山市中心部に主要渋滞箇所が密集し、周遊観光を阻害している。</li> <li>・主要観光地間の移動時間が短縮し、周遊観光を促進。</li> </ul> <貨幣換算困難な効果> [鞆の浦～笠岡ベイファームの所要時間] 現況: 約43分 ⇒ 整備後: 約34分 (約9分短縮)	

事業実施環境
都市計画決定手続き完了(H13.3)
広島県知事、福山市長、福山道路期成同盟会、福山商工会議所、中国国道協会、福山道路・神辺線期成同盟会などから早期事業化の要望を受けている。

## 事業評価結果(防災機能)

<b>事業の必要性</b> 幹線道路の交通混雑緩和や、交通安全の確保、物流の効率化、救急医療活動の支援、信頼性の高い道路ネットワークの確保に寄与するものである。		
評価項目	地域の課題	関連する計画
救助活動等	<ul style="list-style-type: none"> <li>福山都市圏では、国道2号や国道182号、国道313号において、洪水浸水想定区域や津波浸水想定区域を含む脆弱な区間が存在。</li> <li>災害時は道路寸断によって緊急物資の円滑な輸送に支障となる恐れ。</li> <li>災害や事故等による山陽道通行規制時は、国道2号に集中的に迂回交通が流入し、著しい旅行速度の低下が発生。</li> </ul>	※中国圏広域地方計画(H28.3) ・被災時に隣接圏域との交通ネットワーク機能を果たすために、港湾・道路等の一体的な整備・充実、道路斜面や盛土等の防災対策等、信頼性の高い交通機能・空間機能を確保することにより、災害時におけるバックアップ体制の強化を図る。
住民生活	<ul style="list-style-type: none"> <li>福山には三次救急医療機関である福山市民病院等の高度な医療体制を整える医療機関が複数立地する。福山市民病院は三次救急医療機関として笠岡市や井原市等の隣接市からの救急患者を多く受け入れているが、搬送経路となる国道2号では渋滞が頻発し、搬送に影響が発生。</li> </ul>	※中国圏広域地方計画(H28.3) ・高次医療施設へのアクセス向上に資する道路の整備を図るとともに、ドクターヘリの導入による救急対応等、広域連携による医療機能の充実を図る。
地域経済 地域社会	<ul style="list-style-type: none"> <li>福山は鉄鋼業を始めとした製造業が盛んであり、福山港では工業品関係の数多くの物流が存在するが、国道2号の渋滞により、企業活動に影響を与えている。</li> </ul>	※中国圏広域地方計画中間報告(R4.2) ・ものづくり産業の国際競争力の強化に向けて、世界水準の国際物流機能の確立を目指して、港湾機能の充実と港湾と高規格道路等のアクセス強化、陸海空による円滑な貨物輸送を実現するシームレスで競争力あるサービスの提供等の取組に一層取り組んでいく。
その他		

<b>事業の有効性</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>当該事業の実施により、主要拠点間のリンクの評価はDランクのままであるものの、累積脆弱度の値が改善することによりネットワーク全体の防災機能が強化される。</li> <li>また、本事業において、洪水浸水等の災害時に機能する信頼性の高い道路ネットワークが形成されるとともに、救急医療活動の支援および物流の効率化に寄与するなど有効性の高い事業と評価する。</li> </ul>									
---	--	--	--	--	--	--	--	--	--

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	
	福山 市民病院	日本鋼管 福山病院	3 (1)	1.00 (D)	1.00 (D)	▲10.31 (▲6.77)	0.06 (0.11)	0.00 (0.00)	○ (○)

<b>事業の効率性</b> ・都市計画決定手続き完了(H13.3)									
--------------------------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--

※道路ネットワークの防災機能の値は倉敷市～福山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。

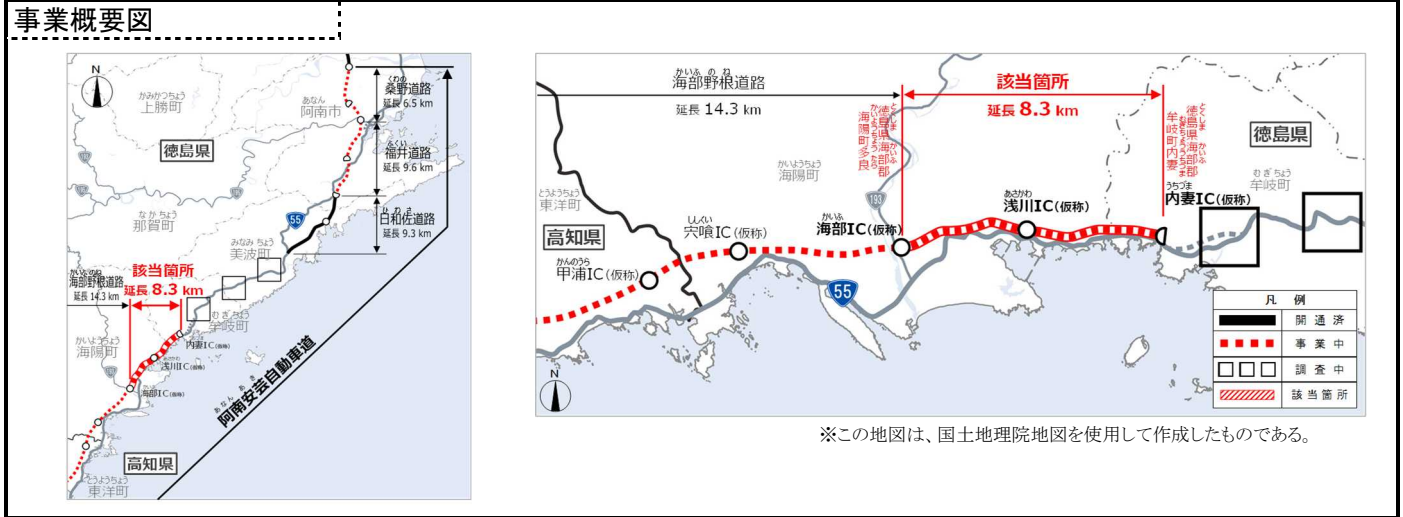
# 新規事業採択時評価結果(令和8年度新規事業化箇所)

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55号 牟岐海部道路	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：徳島県海部郡牟岐町内妻 至：徳島県海部郡海陽町多良			延長	8.3 km	
<b>事業概要</b> 牟岐海部道路は、阿南安芸自動車道の一部を構成する道路で、徳島県海部郡牟岐町内妻から徳島県海部郡海陽町多良に至る延長8.3kmの自動車専用道路である(阿南安芸自動車道は徳島県阿南市から高知県安芸市に至る延長約110kmの高規格道路である)。						
<b>事業の目的、必要性</b> 当該区間の整備により、四国8の字ネットワークを形成し、南海トラフ地震等の災害に備えた命の道となる信頼性の高いネットワークを形成するとともに、都市部や空港までの移動時間の短縮により、徳島県南部地域における産業・観光振興を支援し、高次救急医療機関へのアクセス向上により、緊急搬送など医療活動を支援するものである。						
全体事業費			： 約 705 億円	計画交通量		： 約 5,400 台/日



## 関係する地方公共団体等の意見

### 【徳島県知事】

一般国道55号(阿南安芸自動車道)「牟岐海部道路」を予算化することについて同意しますとともに、心から感謝申し上げます。

阿南安芸自動車道は、「四国8の字ネットワーク」を形成し、人口減少下にあるからこそ求められる生産性向上を図り、徳島南部や高知東部はもとより、四国全域や関西圏の観光、農林水産、運輸といった様々な産業を支える「活力の道」になるとともに、災害を迎え撃つ「命の道」にもなることから、「魅力度」や「安心度」の向上、ひいては「地方創生」に資する大変重要な社会基盤であります。

特に県南地域は、切迫する南海トラフ巨大地震で甚大な被害が想定されており、県や地元の牟岐町、海陽町においては、病院や学校、役場、消防本部の高台移転、防災公園の整備など、防災機能強化に向け、全力を挙げて取り組んでおります。

これらを有効に機能させ、ストック効果を高めるには、強靱で津波を回避できる「牟岐海部道路」を一刻も早く整備することが何よりも必要となります。

以上の観点から、是非とも、令和8年度の新規事業として予算化していただきますとともに、早期整備が図られますよう、特段の御配慮をお願いいたします。

県といたしましては、事業の円滑な推進に向けて、既に完了している地籍調査の成果を最大限に活用し、早期に用地取得できるよう、専門職員を的確に配置して体制を整えるとともに、埋蔵文化財調査の迅速な進行、残土処理場や工事用道路の確保といった現地の環境整備についても、周辺自治体や関係機関と一丸となって、最大限の協力・支援を行って参ります。

## 学識経験者等の第三者委員会の意見

新規事業化については妥当である。

## 対応方針(採択理由)

費用便益比が一体評価で1.1と便益が費用を上回っているとともに、計画段階評価手続き、都市計画決定手続きが完了するなど、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。

また、当該区間の整備により、南海トラフ地震等の災害に備えた信頼性の高いネットワークを形成することができ、都市部や空港までの移動時間短縮により、徳島県南部地域における産業・観光振興を支援するとともに、高次救急医療機関へのアクセス向上により、緊急搬送など医療活動を支援するなど、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	15,111億円	総便益	16,138億円	感度分析  交通量変動 B/C= 1.01~1.1 (変動ケース:±10%) 事業費変動 B/C= 1.04~1.1 (変動ケース:±10%) 事業期間変動 B/C= 1.03~1.1 (変動ケース:±20%)	基準年  令和7年			
	[4%]	1.1 (0.4)	1.2	事業費: 維持管理費: 更新費:	14,178億円 680億円 254億円	走行時間短縮便益: 走行経費減少便益: 交通事故減少便益:	13,911億円 1,786億円 440億円			(参考) 時間信頼性向上便益: CO2排出削減便益:	1,975億円 109億円	
	[2%]	1.5 (0.6)	1.7									4.3% (-0.2%)
	[1%]	1.9 (0.7)	2.1									

※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は徳島JCT~高知JCT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。  
 ※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)  
 ※費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

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		○	高規格道路への交通の転換により、交通安全性が向上。[国道55号の交通量:約5,100台→約500台]
歩行空間		○	高規格道路への交通の転換により、歩行者、自転車の安全性向上に寄与。[国道55号の交通量:約5,100台→約500台]
社会全体への影響	住民生活	◎	・沿線地域から高次救急医療機関への搬送時間短縮、救急搬送時の走行の安定化により、傷病者・救急隊員の負担軽減が期待される。 【海陽町~徳島赤十字病院の所要時間】 現況 93分 ⇒ 整備後 64分(29分短縮) 【牟岐~海部間の線形不良箇所】 現況 6箇所 ⇒ 整備後 0箇所
	地域経済	◎	・沿線地域から大阪・東京方面への輸送時間の短縮・走行性の向上により円滑な物流網が構築され、地域産業を支援。 【海陽町~鳴門JCTの所要時間】 現況 132分 ⇒ 整備後 72分(60分短縮)
	災害	◎	・牟岐~海部間の幹線道路における津波浸水予測区間を回避し、幹線道路の寸断による孤立を解消。 ・信頼性の高いネットワークの構築により、災害時の重要拠点へのアクセス性向上、盛土区間を活用した避難路の構築等が期待される。 【牟岐~海部を移動する経路における津波浸水区間延長】 現況 約5.2km⇒ 整備後 0km(阿南安芸自動車道(牟岐海部道路)経由)
	環境	○	・環境の改善 (CO2排出削減量16,215t-CO2/年 [CO2排出削減便益:約109億円])
	地域社会	◎	・空港や関西方面から沿線地域へのアクセス強化や、広域周遊ルートの形成により、観光振興を支援。 【徳島阿波おどり空港~海陽町の所要時間】 現況 139分 ⇒ 整備後 79分(60分短縮)

事業実施環境
・計画段階評価手続き完了(平成 27 年 4 月)
・都市計画決定手続き完了(平成 30 年 11 月)
・四国 8 の字ネットワーク整備促進四国東南部連盟、徳島県南部地区四国横断自動車道建設促進期成同盟会、一般国道 55 号・阿南安芸自動車道整備促進期成同盟会、徳島県道路整備促進期成同盟会などから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		
<p>四国8の字ネットワークを形成し、南海トラフ地震等の災害に備えた命の道となる信頼性の高いネットワークを形成するとともに、都市部や空港までの移動時間の短縮により、徳島県南部地域における産業・観光振興を支援し、高次救急医療機関へのアクセス向上により、緊急搬送など医療活動を支援するものである。</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"> <li>事業区間に並行する国道55号は南海トラフ地震発生時の津波浸水により最大約5割が浸水する。</li> <li>浅川地区は、「陸」・「海」・「空」の輸送拠点および救助活動拠点が集積しており、徳島県南部における大規模災害時の重要拠点であるが、阿南・安芸方面とのアクセス性が低い。</li> </ul>	<p>新広域道路交通計画 (R3.6)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>広域道路ネットワークを強化することにより、巨大災害や頻発・激甚化する自然災害に備えたリダンダンシーの確保や国土強靱化を推進する。</li> </ul> <p>徳島県新広域道路交通計画 (R3.6)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>災害時における多重性・代替性を確保するネットワークについても、高規格幹線道路及び一般国道(指定区間)などの広域道路ネットワークの基幹となる道路を基本とします。災害時における多重性を確保するため、「代替路」を確保します。</li> </ul>
住民生活	<ul style="list-style-type: none"> <li>第二次救急医療機関である県立海部病院への緊急搬送は、当該地域唯一の緊急輸送道路である国道55号を利用しているが、急カーブや急勾配箇所が多数あり、患者の負担となっている。</li> <li>さらに、当該地域から第三次救急医療機関(徳島赤十字病院)への移動は、約93分であり、迅速な治療が受けられない。</li> </ul>	<p>徳島県新広域道路交通計画 (R3.6)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>高規格道路の整備により地域間ネットワークが形成されるとともに、幅員5.5m未満の未改良道路の効果的な整備や、小型モビリティ・ICT技術の活用による旅行速度の改善により、地方中核都市までのアクセス時間が改善されます。</li> </ul>
地域経済 地域社会	<ul style="list-style-type: none"> <li>海陽町では全国地鶏生産量トップの「阿波尾鶏」が生産・加工されているが、出荷時に利用する国道55号は輸送に時間を要する上、急カーブや急勾配箇所が多数分布しており運転者への負担が大きい。</li> </ul>	<p>第2次海陽町総合計画 (R6.3)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>生産性の高い経済活動を支える安定的な物流ネットワークは、地域経済根幹の基盤となります。国・県、関係機関と連携し、地域高規格道路並びに一般国道、県道などの主要幹線道路の整備に協力します。</li> </ul> <p>牟岐町総合計画 (R3.3)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>町全体の交通利便性・安全性の向上と発展可能性の拡大に向けて、阿南・安芸地域高規格道路の早期実現や、一般国道55号牟岐バイパスの早期完成、主要地方道牟岐・海南線及び日和佐・牟岐線の整備を関係機関に積極的に要望していくとともに、町道網・橋梁の整備及び維持管理、地域公共交通の確保を図ります。</li> </ul>
その他		

事業の有効性									
<ul style="list-style-type: none"> <li>当該事業の実施により、防災機能ラ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するため、ネットワーク全体の防災機能が強化される。</li> <li>また、本事業は、代替路の形成に加え、速達性・定時性・走行性・安全性の向上を通じて、医療機関への緊急搬送、産業・観光振興、地域間の円滑な移動に寄与するものであり、有効性の高い事業と評価できる。</li> </ul>									
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	
	徳島県庁	海陽町	58 (10)	0.97 [C]	0.86 [C]	▲897.95 (▲50.82)	0.19 (0.09)	0.13 (0.20)	○ (○)

事業の効率性
<ul style="list-style-type: none"> <li>計画段階評価手続き完了(平成27年4月9日)、都市計画決定手続き完了(平成30年11月16日)</li> </ul>

※道路ネットワークの防災機能の上段の値は徳島JCT～高知JCT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。