

新規事業採択時評価結果（令和2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：奥村 康博

事業の概要

事業名	一般国道218号 (九州横断自動車道延岡線)蘇陽五ヶ瀬道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 九州地方整備局
起終点	熊本県上益城郡山都町塩原～宮崎県西臼杵郡五ヶ瀬町大字三ヶ所	延長	7.9 km		
事業概要					
九州横断自動車道延岡線は、熊本県上益城郡御船町を起点とし、宮崎県延岡市に至る計画延長約9.5kmの高規格幹線道路である。 そのうち、熊本県上益城郡山都町～宮崎県西臼杵郡五ヶ瀬町間及び西臼杵郡高千穂町～雲海橋交差点間、平底交差点～延岡市北方町間は、未事業化区間となっている。					
事業の目的、必要性					
本道路は、災害時の救援活動等においても機能する信頼性の高い高速ネットワークの形成による防災機能の強化を図るとともに、現道の課題箇所回避により走行性、安全性が向上し、主要産業である林業の産業振興を支援する。また、九州中央地域の主要な観光地間の移動時間短縮による観光振興の支援に寄与するものである。					
全体事業費	約320億円	計画交通量	約6,400～7,000台/日		
事業概要図					

事業採択の前提条件	
・費用対便益	：便益が費用を上回っている。
・手続きの完了	：計画段階評価手続き完了（H30.2）

事業評価結果

費用対便益分析	B/C	1.7 (1.2)	総費用 875億円 (事業費: 794億円 維持管理費: 80億円)	総便益 1,467億円 (走行時間短縮便益: 1,260億円 走行経費減少便益: 132億円 交通事故減少便益: 75億円)	基準年 令和元年度	
	感度分析の結果	交通量変動	B/C=1.5 (交通量 -10%)	B/C=1.9 (交通量 +10%)		
		事業費変動	B/C=1.6 (事業費変動 +10%)	B/C=1.9 (事業費変動 -10%)		
		事業期間変動	B/C=1.5 (事業期間変動 +20%)	B/C=1.8 (事業期間変動 -20%)		
事業の影響	評価項目	評価	根拠			
	自動車や歩行者への影響	渋滞対策	－	・注目すべき影響はない		
		事故対策	－	・注目すべき影響はない		
		歩行空間	－	・注目すべき影響はない		
	社会全体への影響	住民生活	－	・注目すべき影響はない		
		地域経済	◎	・西臼杵森林組合から八代港、物流集積拠点、福岡、佐伯港、細島港方面までの現道の線形不良箇所を回避でき、走行性、安全性が向上し、産業活動を支援。 ・走行性が向上することで、荷崩・横転などの心配がなくなり、ドライバーの負担が軽減。 [現道課題箇所の回避] 平面線形が厳しい箇所：【現況】14箇所 → 【整備後】0箇所 縦断線形が厳しい箇所：【現況】7箇所 → 【整備後】0箇所 ・周辺の主要な観光地間の移動時間短縮と走行性向上により、観光地間の連携機能が強化され、地域間の観光振興を支援。 [蘇陽⇄五ヶ瀬⇄高千穂の移動時間] 【現況】25分 → 【整備後】13分 (12分短縮)		
		災害	◎	・土砂災害危険箇所等を回避し、災害時の代替路機能、救援活動等における機能確保により信頼性の高い高速ネットワークを形成。 [土砂災害危険箇所の回避] 土砂災害危険箇所数：【現況】10箇所 → 【整備後】0箇所		
環境		－	・注目すべき影響はない			
地域社会	－	・注目すべき影響はない				
事業実施環境	○	・熊本県知事、宮崎県知事より、蘇陽～五ヶ瀬間の早期事業化を要望				

採択の理由

費用便益比が1.7(1.2)と便益が費用を上回っており、事業採択の前提条件が確認できる。
蘇陽五ヶ瀬道路の開通により、災害時の救援活動等においても機能する信頼性の高い高速ネットワークの形成による防災機能の強化を図るとともに、現道の課題箇所回避により走行性、安全性が向上し、主要産業である林業の産業振興を支援する。また、九州中央地域の主要な観光地間の移動時間短縮による観光振興の支援に寄与するなど、事業の必要性・効果は高いと判断できる。
以上より、本事業の新規事業化については妥当である。

※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。
※B/Cの上段の値は嘉島JCT～延岡JCT・ICを対象とした場合、下段()書きの値は事業化区間を対象にした場合の費用便益分析結果

関係する地方公共団体等の意見

【熊本県知事】
一般国道218号は、熊本市を起点とし、山都町を経由し、宮崎県延岡市を終点とする路線であり、九州横断自動車道延岡線（高速自動車国道）に並行して、九州中央を横断し、九州の東西の産業、経済、文化等の交流連携を担う幹線道路であります。
また、当路線は第1次緊急輸送道路に指定されるなど、地域住民の生活に不可欠な「命の道」として、地域の安全・安心の確保や産業振興を図るうえで重要な役割を担う幹線道路でもあります。
しかし、当路線の山都町付近には、特に平面・縦断線形不良箇所や土砂災害危険箇所が多く存在し、また、豪雨による災害や冬季の積雪などにより、たびたび交通に支障を来しているなど、脆弱な路線でもあります。
加えて、地質的に脆弱な地帯をトンネルや橋梁で通過するため、設計や施工方法の選定、施工管理に高度な技術力が必要とされます。
つきましては、事業中である九州横断自動車道延岡線（山都中島西IC～矢部IC(仮称)）に引き続き、当該区間においても、高速自動車国道に並行する自動車専用道路として、直轄事業による実施をお願い申し上げます。
なお、本県としましては、蘇陽IC(仮称)の接続道路となる国道265号の平面線形不良箇所の改良によるアクセス強化、同じく国道218号へのアクセス道路である県道清和高森線の平面線形不良箇所の改良によるアクセス強化(防災点検要対策箇所の対策含む)や跨道橋や横断ボックスの集約に向けた地元調整、国・県・町で連携した用地買収への取り組みを実施します。また、標記区間の供用後の交通状況の変化を見越して必要となる交差点改良等の対策を実施します。
最後に、開通直後から直ちにストック効果を最大限発揮させるための地域の取り組みを一層推進して参りますので、格段のご高配を賜りますようお願い申し上げます。

【宮崎県知事】
一般国道218号は、熊本県熊本市を起点とし、宮崎県五ヶ瀬町を経由し、宮崎県延岡市を終点とする路線であり、九州横断自動車道延岡線（高速自動車国道）に並行して、九州中央を横断し、九州の東西の産業、経済、文化等の交流連携を担う幹線道路であります。
また、当路線は第1次緊急輸送道路に指定されるなど、地域住民の生活に不可欠な生命線道路として、地域の安全・安心の確保や産業振興を図るうえで重要な役割を担う幹線道路でもあります。
しかし、当路線の五ヶ瀬町付近には、特に平面・縦断線形不良箇所や土砂災害危険箇所が多く存在し、また、豪雨による災害や冬季の積雪などにより、たびたび交通に支障を来しているなど、脆弱な路線でもあります。
加えて、地質的に脆弱な地帯をトンネルや橋梁で通過するため、設計や施工方法の選定、施工管理に高度な技術力が必要とされます。
つきましては、事業中である一般国道218号高千穂日之影道路、一般国道218号五ヶ瀬高千穂道路に引き続き、当該区間においても、高速自動車国道に並行する自動車専用道路として、直轄事業による実施をお願い申し上げます。
なお、本県としましては、五ヶ瀬西IC(仮称)の接続道路である町道岩神西線の平面線形不良箇所の改良や県道への昇格、県北地域の結びつきや連携強化のためにICへのアクセス強化や町内の周遊性向上のための道路整備、事業並行区間である国道218号の橋梁の点検・補修・耐震補強及び防災点検要対策箇所の対策、跨道橋や横断ボックスの集約に向けた地元調整、国・県・町で連携した用地買収への取り組みを実施します。また、標記区間の供用後の交通状況の変化を見越して必要となる交差点改良等の対策を実施します。
最後に、開通直後から直ちにストック効果を最大限発揮させるための地域の取り組みを一層推進してまいりますので、格段のご高配を賜りますようお願い申し上げます。

学識経験者等の第三者委員会の意見

・新規事業については妥当である。

新規事業採択時評価結果（令和２年度新規事業箇所）

事業評価結果（防災機能）

事業の必要性		
<p>本道路は、災害時の救援活動等においても機能する信頼性の高い高速ネットワークの形成による防災機能の強化を図るとともに、現道の課題箇所回避により走行性、安全性が向上し、主要産業である林業の産業振興を支援する。また、九州中央地域の主要な観光地間の移動時間短縮による観光振興の支援に寄与するものである。</p>		
評価項目	地域の課題	関連する計画
防災	<ul style="list-style-type: none"> 当該区間の並行現道である国道218号は、政府が定める「緊急輸送ルート」に指定されており南海トラフ地震発生時における宮崎県北部、大分県南部地域の想定被災者数約14万人を支援する重要な路線。 しかし、当該区間の現道は線形不良箇所や土砂災害危険箇所が集中し、冬期には積雪によるチェーン規制が生じるなど、被災リスクの高い区間。 	<p>※熊本復旧・復興4カ年戦略(H28.12)</p> <ul style="list-style-type: none"> 九州の縦軸・横軸のリガッジー確保と、循環型高速交通ネットワークのミッシングリンク解消を図るため、“すべての道はくまもとに通じる”という考えのもと、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(Ⅱ期)等の幹線道路ネットワークの整備を促進する。 <p>※宮崎県国土強靱化地域計画(H28.12)</p> <ul style="list-style-type: none"> 緊急輸送等のための交通インフラの確保として、東九州自動車道及び九州中央自動車道の事業中区間の早期完成と未事業化区間の早期事業化及び暫定二車線区間の四車線化を要望していく。
産業	<ul style="list-style-type: none"> 五ヶ瀬町、高千穂町は林業が盛んな地域であり、八代港、物流集積拠点、福岡、佐伯港、細島港方面へ、原木を積載したトラックが国道218号を頻繁に通行。 原木搬送時に急カーブ、急勾配などによる荷崩れ及び横転を防ぐため、走行性や安全性の確保が課題。 	<p>※熊本復旧・復興4カ年戦略(H28.12)</p> <ul style="list-style-type: none"> 企業の広域的かつ効率的な経済活動を支えるため、半導体関連産業や自動車関連企業が立地する工業団地等と新幹線駅、高速道路IC、空港、港湾等の交通結節点を結ぶ道路整備を推進する。 <p>※未来みやざき創造プラン(R1.6改訂)</p> <ul style="list-style-type: none"> 産業間や産学官による連携を強化し、本県の特長や地域資源を活かした産業づくりを推進するとともに、交通・物流ネットワークの充実やグローバル展開も図りながら、地域経済の活性化や雇用拡大を目指す。
観光	<ul style="list-style-type: none"> 九州中央地域（山都町、五ヶ瀬町、高千穂町）には観光地が多数存在するが、高速ネットワークが整備されていないため、観光地間の連携が不十分な状況。 沿線市町村の観光連携促進のため、移動時間短縮による連携強化が必要。 	<p>※熊本復旧・復興4カ年戦略(H28.12)</p> <ul style="list-style-type: none"> 県内各地域の自然、農林水産物、食、歴史、文化、温泉、良好な景観等の地域資源を活かした取組みや、阿蘇地域と震災被害が比較的少なかった地域とが連携した取組みにより、交流人口の拡大を図ります。 <p>※未来みやざき創造プラン(R1.6改訂)</p> <ul style="list-style-type: none"> ライフスタイルや価値観の変化、交通ネットワークの充実等に伴い、観光形態やニーズは多様化しており、本県の多彩な魅力の更なる磨き上げと発信、観光客に訴求力のある商品開発に加え、このような変化に的確に対応した戦略的な観光を推進。
その他		

事業の有効性									
<p>当該事業の実施により、脆弱度の評価がCランク→Bランクに改善するとともに、災害時の防災機能が強化される。</p> <p>また、本事業において、災害時の救援活動等においても機能する信頼性の高い高速ネットワークの形成による防災機能の強化を図るとともに、現道の課題箇所回避により走行性、安全性が向上し、主要産業である林業の産業振興を支援する。また、九州中央地域の主要な観光地間の移動時間短縮による観光振興の支援に寄与するなど、有効性の高い事業と評価する。</p>									
道路ネットワークの防災機能	主な区間		改善ペア数	脆弱度(防災機能ランク)		累積脆弱度の変化量	改善度		評価
				整備前	整備後		通常時	災害時	
	熊本空港	延岡市	19 [9]	0.69 (C) [0.78 (C)]	0.30 (B) [0.42 (C)]	▲334.9 [▲39.3]	0.28 [0.01]	0.52 [0.43]	◎

事業の効率性	
・手続きの完了	：計画段階評価手続き完了（H30.2）

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