

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57号 <small>たきむろざか</small> 滝室坂道路	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：熊本県阿蘇市波野大字小地野 至：熊本県阿蘇市一の宮町坂梨	延長 6.3km		
事業概要 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			
全体事業費	約636億円	事業進捗率	
		58%	
		供用済延長	
		0.0km	
計画交通量 7,700台/日			
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 0.7 (残事業) 1.3	総費用 (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)	総便益 (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)
基準年 令和3年			
感度分析の結果 【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%)			
事業の効果等			
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 ₂ , NO ₂ , SPM削減)			
関係する地方公共団体等の意見 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

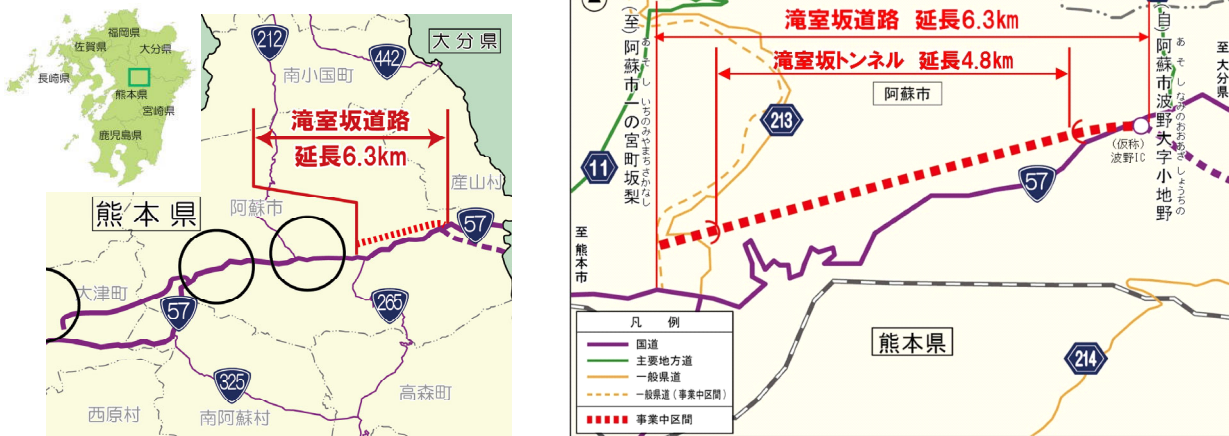
対応方針

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。