

再評価結果（令和5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218号 <small>きゅうしゅうおうだん のべおか ごか せたかちほ</small> (九州横断自動車道延岡線)五ヶ瀬高千穂道路	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：宮崎県西臼杵郡五ヶ瀬町 至：宮崎県西臼杵郡高千穂町			延長	9.2km
事業概要					
九州横断自動車道延岡線（嘉島JCT～矢部）、矢部清和道路、蘇陽五ヶ瀬道路、五ヶ瀬高千穂道路、高千穂雲海橋道路は、高規格道路の九州縦貫自動車道及び東九州自動車道に接続する広域道路ネットワークの一部を形成するとともに、国道218号の防災機能の向上や救急医療アクセスの向上等を目的とした事業である。					
H30年度事業化	H一年度都市計画決定 (H一年度変更)	R2年度用地着手	R3年度工事着手		
全体事業費	約559億円	事業進捗率 (令和4年3月末時点)	約7%	供用済延長	0.0km
計画交通量	9,600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)	
	1.3 (1.3) (残事業) 1.4 (1.5)	1,687/4,261億円 (事業費：1,524/3,875億円 維持管理費：157/359億円 更新費：5.7/27億円)		2,349/5,368億円 (走行時間短縮便益：2,074/4,604億円 走行経費減少便益：204/587億円 交通事故減少便益：71/176億円)	
感度分析の結果					
【事業全体】交通量：B/C=1.1～1.4（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.2～1.3（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=1.2～1.4（事業期間 ±20%）					
【残事業】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=1.3～1.5（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 ・熊本市から延岡市の所要時間が短縮され、広域道路ネットワークの形成に寄与する。					
②広域物流の支援 ・延岡線の整備により、走行性の向上、輸送時間短縮等による出荷量が増加し、物流効率化を支援。					
③防災機能の向上 ・緊急輸送ルートとして代替路が確保され、大規模災害からの救命活動、復旧・復興を支える強靱なネットワークの構築に寄与する。					
④救急医療アクセスの向上 ・延岡市や熊本市の第三次救急医療施設への救急搬送の圏域が拡大され、沿線の救命サービスの向上に寄与する。					
⑤広域観光ルート形成による観光支援 ・沿線の周遊性向上や阿蘇地域への圏域拡大が図られ、観光の振興を支援。					
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 ₂ , NO ₂ , SPM削減）					
関係する地方公共団体等の意見					
宮崎・熊本県知事や沿線市町長で構成される①九州中央自動車道建設促進協議会（会長：宮崎県知事）、延岡市をはじめとする沿線市町長で構成される②九州中央自動車道建設促進期成会（会長：延岡市長）等により早期整備の要望を受けている。（①令和4年11月、②令和4年7、10月）					
宮崎県の意見					
今回意見照会のありました一般国道218号 蘇陽五ヶ瀬道路・五ヶ瀬高千穂道路・高千穂雲海橋道路につきましては、将来的に九州中央自動車道の一部となり、九州を東西軸に結ぶ道路として、本県経済の					

活性化はもとより、九州の一体的浮揚を図るために必要不可欠な道路であります。

加えて、当路線は、今後発生が懸念される南海トラフ巨大地震等の大規模災害時において、人命救助や救援物資の輸送等を円滑かつ迅速に行うための「命の道」として大変重要な道路であります。

以上のことから、「対応方針（原案）」の「継続」について異論はありません。

なお、県としましても、国や町と連携した用地の先行取得など、引き続き最大限の協力をしてまいりますので、本路線の早期供用に向けて、より一層の整備促進をお願いします。

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一方で、一世帯あたりの自動車保有台数は増加の傾向。並行現道(国道218号)の交通量は、五ヶ瀬高千穂道路の並行区間で約6千台/日で推移。

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30年度に事業化、用地進捗率約16%、事業進捗率約7%（令和4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

縦断勾配変更に伴う道路構造の見直し、トンネル工事における基準・ガイドラインの改定による追加。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。

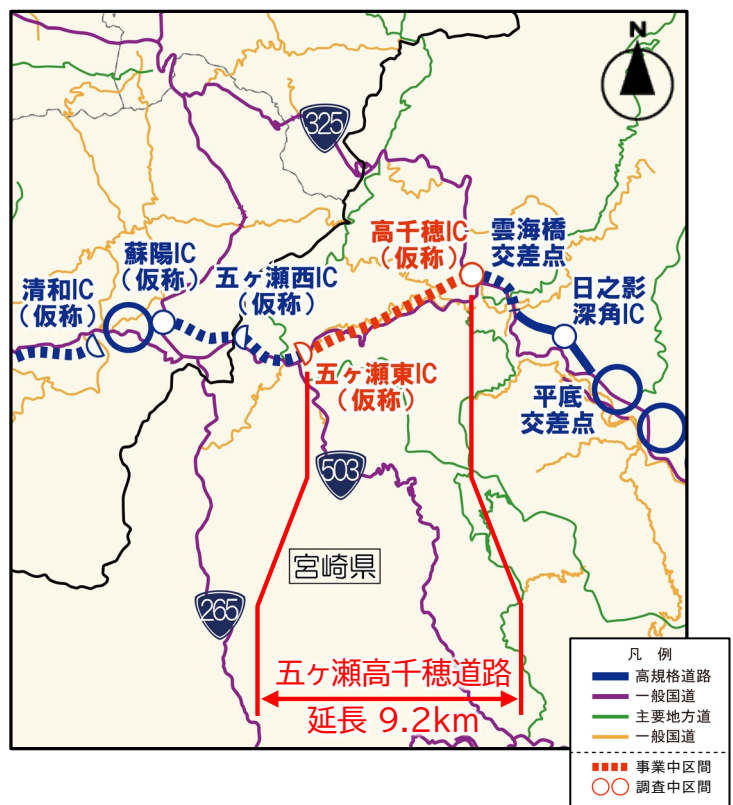
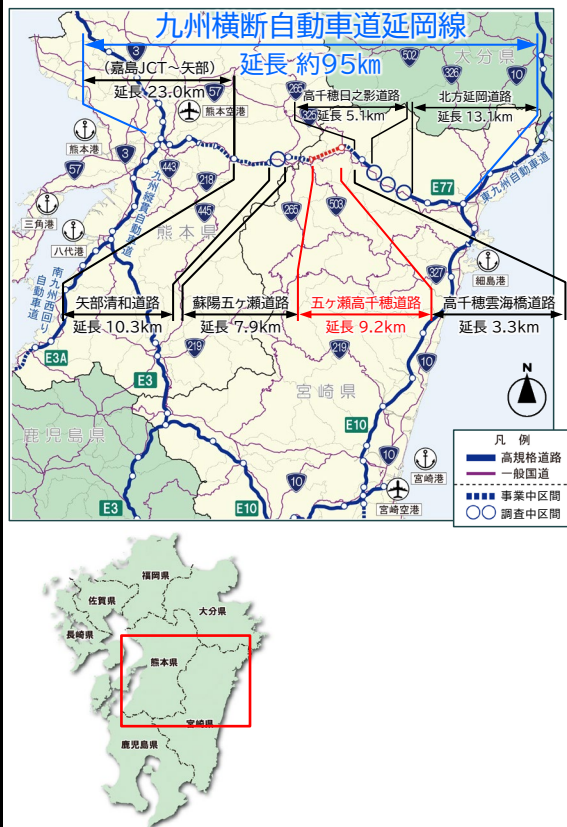
対応方針

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。