

再評価結果（令和6年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・技術課

担当課長名：高松 諭

事業名	一般国道57号 （中九州横断道路） 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	竹田阿蘇道路、滝室坂道路、大津熊本道路（大津西～合志）、大津熊本道路（合志～熊本）は、高規格道路「中九州横断道路」の一部を形成し、大分市～熊本市間の広域交通ネットワークを形成するとともに、沿線地域の産業発展や防災機能の向上等を目的とした事業である。					
H25年度事業化	—		H29年度用地着手	H30年度工事着手		
全体事業費	約661億円		事業進捗率 （令和5年3月末時点）	約60%	供用済延長	0.0km
計画交通量	8,400台／日					
費用対効果 分析結果	B/C （事業全体）  1.2 (0.8)  (残事業)  1.4 (3.0)	総費用 （残事業）/（事業全体） 2,054/5,416億円  事業費：1,863/4,952億円 維持管理費：191/432億円 更新費：0/32億円	総便益 （残事業）/（事業全体） 2,897/6,659億円  走行時間短縮便益：2,546/5,791億円 走行経費減少便益：206/592億円 交通事故減少便益：145/277億円	基準年 令和5年		
感度分析の結果	【事業全体】交通量：B/C=1.1～1.3（交通量±10%） 事業費：B/C=1.2～1.3（事業費±10%） 事業期間：B/C=1.2～1.3（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=1.3～1.6（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	<p>①広域交通ネットワークの形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・大分市から熊本市の所要時間が短縮され、広域交通ネットワークの形成により、大分～熊本間の連携強化に寄与する。</li> </ul> <p>②物流効率化の支援（工業製品）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・中九州横断道路の整備により、大分県と熊本県間で輸送されている石油製品や半導体関連部品等の物流効率化に寄与する。</li> </ul> <p>③物流効率化の支援（農業）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・中九州横断道路の整備により、農産物の物流効率化による販路拡大など地域産業の活性化に寄与する。</li> </ul> <p>④災害に強いネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・緊急輸送ルートとして代替路が確保され、災害時の救命活動や復旧・復興を支える、信頼性が高いネットワーク構築に寄与する。</li> </ul> <p>⑤観光振興の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・中九州横断道路の整備により、阿蘇くじゅう観光圏への所要時間が短縮し、観光の振興を支援する。</li> </ul> <p>⑥救急医療アクセスの向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・大分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。</li> </ul> <p>⑦生活環境の改善</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・自動車の走行性向上による環境への影響低減（CO<sub>2</sub>, NO<sub>2</sub>, SPM削減）</li> </ul>					
関係する地方公共団体等の意見	阿蘇市長、竹田市長、合志市長等で構成される①中九州・地域高規格道路促進期成会（会長：阿蘇市長）、②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5年6,11月、②令和5年11月）					

【熊本県の意見】

今回意見照会のありました一般国道57号竹田阿蘇道路、一般国道57号滝室坂道路、一般国道57号大津熊本道路（大津西～合志）および一般国道57号大津熊本道路（合志～熊本）の事業に関する国の「対応方針（原案）」案については、異存ありません。

「中九州横断道路」は、九州の横軸として大分県大分市と熊本県熊本市を結ぶ重要な高規格道路であり、大規模災害に対応できる「命の道」、九州全体の経済を支える「経済の道」、そして沿線市町村の「地方創生の道」として、大きな効果が期待される、必要不可欠な道路です。

特に沿線地域では、世界的半導体企業であるTSMC関連工場の建設が来年中の稼働に向け急ピッチで進められており、この進出を契機とした新生シリコンアイランド九州の実現を目指すとともに、日本の「経済の安全保障」の一翼を担うためにも、本道路の早期整備が不可欠です。

つきましては、現在事業中の、竹田阿蘇道路、滝室坂道路、大津熊本道路（大津西～合志）および大津熊本道路（合志～熊本）の整備推進と併せて、「熊本北～下硯川」間（熊本環状連絡道路）および「大津～大津西」間の早期事業化に特段の御配慮をお願いいたします。

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、一世帯あたりの自動車保有台数は、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。並行現道(国道57号)の交通量は、滝室坂道路の並行区間で約7.5千台/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25年度に事業化、用地進捗率100%、事業進捗率約60%（令和5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

物価上昇による資機材及び労務費等の増、本坑脆弱区間の覆工構造変更及び中流動コンクリートへの変更。

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。

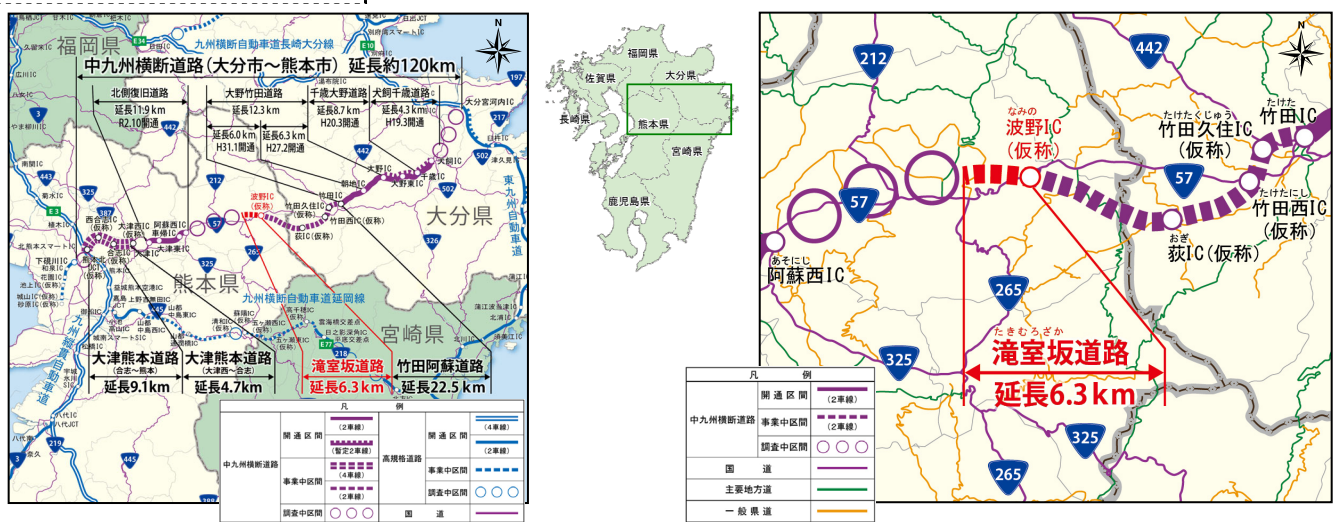
対応方針

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。