

再評価結果(令和8年度事業継続箇所)

担 当 課:道路局国道・技術課

担当課長名:西川 昌宏

事業名	一般国道57号 なかきゅうしゅう (中九州横断道路)			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:熊本県合志市野々島 くまもと きた しもずりかわまち 至:熊本県熊本市北区下硯川町					延長	3.9km
事業概要							
竹田阿蘇道路、滝室坂道路、大津道路、大津熊本道路(大津西～合志)、大津熊本道路(合志～熊本)、熊本環状連絡道路は、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。							
R7年度事業化		R5年度都市計画決定		用地未着手		工事未着手	
全体事業費		約920億円	事業進捗率 (令和7年3月末時点)		0%	供用済延長	0.0km
計画交通量		38,500台／日					
費用対効果分析	B/C	EIRR	総費用		総便益		基準年
	(事業全体)	(事業全体)	(残事業)/(事業全体)		(残事業)/(事業全体)		
	1.6(3.9)		3,584/7,791億円		7,693/12,227億円		
	2.3(5.9) [2%]	6.3%	(事業費:3,341/7,250億円)		(走行時間短縮便益:6,748/10,604億円)		令和7年
	3.0(7.4) [1%]	(14%)	維持管理費: 243/ 506億円		走行経費減少便益: 681/ 1,192億円		
(残事業)	(残事業)	感度分析	(事業全体)		(残事業)		
2.1(3.9)	9.3%		交通量	B/C=1.4～1.7(±10%)	交通量	B/C=1.9～2.4(±10%)	
3.2(5.9) [2%]	(14%)		事業費	B/C=1.5～1.6(±10%)	事業費	B/C=2.0～2.4(±10%)	
参考 4.0(7.5) [1%]			事業期間	B/C=1.4～1.8(±20%)	事業期間	B/C=1.7～2.6(±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、広域交通ネットワークが形成され、大分～熊本間の連携強化に寄与。							
②物流効率化の支援(工業製品)							
・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が期待。							
③物流効率化の支援(農産品)							
・中九州横断道路の整備により、農産品の物流効率化による販路拡大など、地域産業の活性化が期待。							
④災害に強いネットワークの構築							
・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の構築に寄与。							
⑤観光振興の支援							
・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。							
⑥救急医療アクセスの向上							
・大分市や熊本市の第三次救急医療施設への搬送時間が短縮し、沿線の救命サービス向上に寄与。							
⑦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							
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建設促進協議会(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7年6,11月、②令和7年10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号大津道路、一般国道57号大津熊本道路(大津西～合志)、一般国道57号大津熊本道路(合志～熊本)および一般国道57号熊本環状連絡道路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道路です。

特に沿線では、世界的半導体企業であるTSMC関連のJASMの第1工場が本格稼働し、また、第2工場についても年内の着工が予定されるなど、更なる企業集積の進展が見込まれており、国家プロジェクトであるTSMCの進出を契機に「新生シリコンアイランド九州」の実現、さらには、日本の「経済安全保障」へとしっかりつなげていくためにも、本道路の早期整備が不可欠です。

つきましては、コスト縮減に配慮しつつ、現在事業中の竹田阿蘇道路、滝室坂道路、大津道路、大津熊本道路(大津西～合志)、大津熊本道路(合志～熊本)および熊本環状連絡道路の整備推進と併せて、「大津西IC～下硯川IC」間の早期整備に向けた有料道路事業の導入に特段の御配慮をお願いいたします。

熊本市の意見:

今回意見照会のあった一般国道57号 大津熊本道路(合志～熊本)および一般国道57号 熊本環状連絡道路の事業に関する「対応方針(原案)」案について、異存ありません。

大津熊本道路(合志～熊本)及び熊本環状連絡道路は大分市と熊本市を結ぶ中九州横断道路の一部を構成する重要な路線であり、本道路周辺地域にはTSMCを始めとする半導体関連企業の集積が進んでおり、熊本都市圏における地域経済活性化に大きく寄与するものと期待される。また、令和6年12月に本格稼働を開始したTSMC第1工場の周辺では、関連企業等の進出が相次ぎ、第2工場の着工も令和7年中に予定されていることから、企業集積に伴う交通渋滞への対策とアクセス性の向上が喫緊の課題となっており、本道路の早期整備が強く望まれている。

特に、中九州横断道路と熊本西環状道路の連結により、半導体関連企業集積地域と物流拠点である熊本港間の移動時間が約60分短縮するなど、アクセス性の向上に大きな効果が見込まれることから、本路線の一日も早い完成に向け、今後ともなお一層の事業推進に取り組む必要がある。また、更なるコスト縮減に配慮しつつ、「大津西IC～下硯川IC」間の早期整備に向けた有料道路事業の導入に特段の御配慮をお願いしたい。

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

沿線地域の人口は近年横ばいにあるが、一世帯あたりの自動車保有台数は増加傾向にあり、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、熊本環状連絡道路の並行区間で約4.4万台/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

令和7年度に事業化、用地進捗率0%、事業進捗率0%(令和7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

施設の構造や施工等に変更はないが、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)

(※B/Cの値は、大分宮河内IC～下硯川ICを対象とした場合、()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。)