

平成24年度予算要求に係る新規事業採択時評価

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：三浦 真紀

事業の概要

事業名	一般国道45号 天間林道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局
起終点	自：青森県上北郡七戸町字附田向 至：青森県上北郡七戸町字後平	延長	8.3km		
<p><b>事業概要</b></p> <p>天間林道路は、東北縦貫自動車道八戸線の一部を構成する青森県上北郡七戸町字附田向から青森県上北郡七戸町字後平に至る延長8.3kmの自動車専用道路である。(東北縦貫自動車道八戸線は、岩手県八幡平市の安代から青森県青森市に至る延長約167kmの高規格幹線道路であり、これまでに約97kmが供用済み)</p> <p><b>事業の目的、必要性</b></p> <p>当該区間の整備により、並行する一般国道4号、45号の交通が転換し、交通混雑が緩和されるとともに、東北縦貫自動車道八戸線の一部を形成することにより、第3次救急医療施設への到達性の向上や広域防災に資する道路ネットワークの強化等が図られる。</p> <p>全体事業費 約260億円      計画交通量 約11,000台/日</p> <p><b>事業概要図</b></p>					

**関係する地方公共団体等の意見**

【青森県知事】・予算化に同意  
・東日本大震災の復興支援や地域活性化に不可欠な道路であるため、早期整備をお願いする。

**学識経験者等の第三者委員会の意見**

- ・新規事業化については妥当である。
- ・防災上のニーズや最新の技術を踏まえ、防災面で使いやすく、コストのかからない道路構造と運用を目指し、最大限の工夫に努めること。

**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：都市計画決定手続き完了(平成17年3月18日)

事業評価結果

費用対便益	B/C	2.6	総費用：224億円 (事業費：200億円 維持管理費：24億円)	総便益：588億円 (走行時間短縮便益：510億円 走行経費減少便益：57億円 交通事故減少便益：21億円)	基準年：平成23年	
	感度分析の結果	交通量変動	B/C=2.1 (交通量 -10%)	B/C=3.0 (交通量 +10%)		
		事業費変動	B/C=2.4 (事業費変動 +10%)	B/C=2.9 (事業費変動 -10%)		
		事業期間変動	B/C=2.3 (事業期間変動+20%)	B/C=2.9 (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	◎	並行する国道4号、45号の混雑の緩和が見込まれる。 上北横断道路の並行区間(国道4号、45号)の混雑度 混雑度1.0以上延長 現況 33.8km → 整備後 0km		
		事故対策	○	青森県平均死傷事故率の約11倍の箇所を含む区間の事故の減少が見込まれる。 【死傷事故率】 523.3件/億台キロ(現況) [死傷事故率(県内平均)=49.1件/億台キロ] (10.7倍) ※ 当該区間に並行する一般国道45号における最大死傷事故率		
		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	◎	第3次医療施設への到達性向上 東北町から第3次救急医療施設(八戸市民病院)へのアクセス時間が短縮(89分→53分) 上北地域(人口約19.3万人)における第3次救急医療施設60分圏域の人口(カバー率) 現況 約14.8万人(76%) → 整備後 約18.2万人(94%) (3.4万人増)		
		地域経済	○	青森県内陸に立地する輸出関連企業と八戸港の連絡時間を短縮し、産業活動の効率・活性化に伴う雇用の創出等を促進するとともに、東日本大震災からの復興の支援が期待される。		
災害		◎	緊急支援物資の円滑輸送 救援物資輸送の拠点となる青森港、八戸港までの連絡時間を短縮 (148分→122分：青森港-八戸港間) 東北地方全体のネットワークのリダンダンシーが向上			
環境		-	注目すべき影響はない。			
	地域社会	○	ミッシングリンクが解消するとともに、県都青森市と県内第2の都市八戸市とを連絡する路線であり、青森市~八戸市の所要時間127分→101分(青森市役所-八戸市役所間)と改善し、各地域の広域的な連携に貢献			
事業実施環境		○	整備に対する要望が強い。			

採択の理由

費用便益比が2.6と便益が費用を上回っているとともに、都市計画手続きが完了し、事業採択の前提条件が確認できる。  
また、第3次救急医療施設への到達性の確保や、国道4号、45号の混雑緩和などが図られるほか、高速ネットワークの形成により地域間交流・連携の促進に寄与する等、当該事業の必要性・効果は高いと判断できる。  
以上より、本事業を平成24年度予算要求の新規事業箇所として要求する。

※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。



平成24年度予算要求に係る新規事業採択時評価

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：三浦 真紀

事業の概要

事業名	一般国道13号 泉田道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局
起終点	自：山形県新庄市十日町 至：山形県新庄市大字昭和	延長	8.2 km		
事業概要	泉田道路は、東北中央自動車道の一部を構成する山形県新庄市十日町から同市大字昭和に至る延長8.2 kmの自動車専用道路である。(東北中央自動車道は、福島県相馬市から秋田県横手市に至る延長約268 kmの高規格幹線道路であり、これまでに約95 kmが供用済み)				
事業の目的、必要性	泉田道路は、一般国道13号の交通混雑の緩和等を図るとともに、東北中央自動車道の一部を形成し、3次救急医療施設への速達性向上や地域間の広域的な交流・連携の促進等を支援する道路である。				
全体事業費	約190億円	計画交通量	約10,400台/日		
事業概要図					

関係する地方公共団体等の意見  
 【山形県知事】・予算化に同意  
 ・東日本大震災の復興支援や地域活性化に不可欠な道路であるため、早期整備をお願いする。

学識経験者等の第三者委員会の意見  
 ・新規事業化については妥当である。  
 ・防災上のニーズや最新の技術を踏まえ、防災面で使いやすく、コストのかからない道路構造と運用を目指し、最大限の工夫に努めること。

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：H17～18に構想段階PI、H18～20に環境影響調査、H21.3に概略ルートを公表済

事業評価結果

費用対便益	B/C	1.4	総費用：161億円 事業費：135億円 維持管理費：26億円	総便益：227億円 走行時間短縮便益：194億円 走行費用減少便益：5億円 交通事故減少便益：28億円	基準年 平成23年	
	感度分析の結果	交通量変動	B/C=1.1 (交通量 -10%)	B/C=1.7 (交通量 +10%)		
		事業費変動	B/C=1.3 (事業費 +10%)	B/C=1.5 (事業費 -10%)		
		事業期間変動	B/C=1.3 (事業期間 +20%)	B/C=1.5 (事業期間 -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	◎	泉田道路の並行区間の渋滞緩和が見込まれる 【混雑度の改善】混雑度1.80 (20,900台/日) ⇒混雑度0.95 (11,000台/日) (並行区間最大値) (既事業区間の供用効果を含む)		
		事故対策	○	山形県内平均死傷事故率の約8倍の箇所を含む当該区間の事故の減少が見込まれる 【死傷事故率】約511件/億台キロ (現況) [山形県平均：約62件/億台キロ (8.2倍)] ※当該区間に並行現道における最大死傷事故		
		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	◎	第3次医療施設への速達性向上 金山町から3次救急医療施設(県立中央病院)へのアクセス時間が短縮(69分→53分*) 最上地方(人口約9.1万人)における第3次医療施設60分圏内の人口が拡大(約5.5万人(61%)⇒約7.9万人(87%)2.4万人増*) *事業中区間の供用を含む		
		地域経済	○	広域的な観光拠点間の連携強化 山形県では秋田県内・山形県内の空港を利用した観光ルートを海外に提案。 観光拠点となる山形空港～秋田空港の所要時間が短縮(180分→151分*) *当該区間の東北中央自動車道が整備された場合		
		災害	◎	緊急輸送道路の確保 新庄市～湯沢市間の国道13号には災害に対し脆弱な区間が存在。国道13号山形-秋田県境部での通行止め発生時、大規模な迂回を回避(走行距離113km→60km*、所要時間132分→48分*) *当該区間の東北中央自動車道が整備された場合		
環境		-	注目すべき影響はない			
地域社会	○	日常活動圏中心城市へのアクセス向上 金山町から生活圏中心城市である新庄市へのアクセス向上が見込まれる路線である。 金山町～新庄市までの所要時間が短縮(19分→15分)				
事業実施環境	○	整備に対する要望が強い				

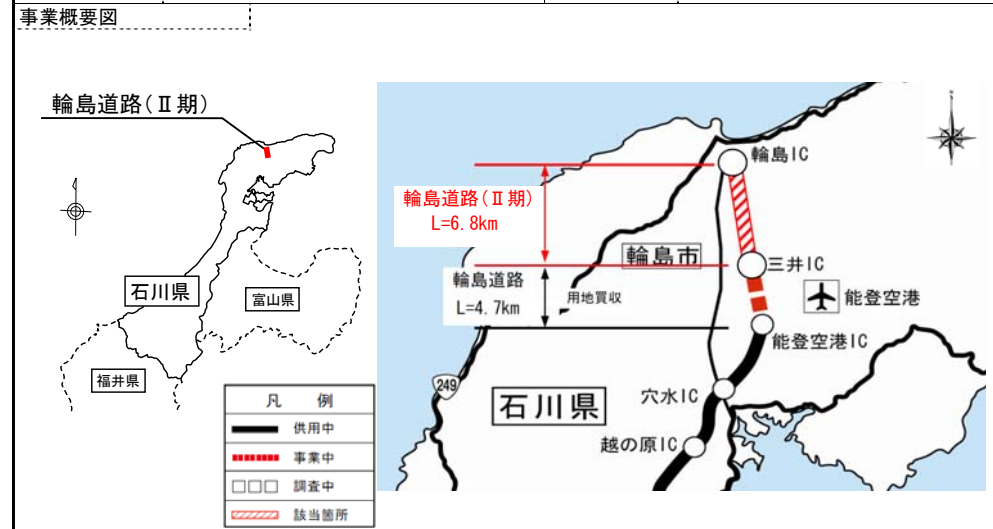
採択の理由

費用便益比が1.4と便益が費用を上回っていることから、事業採択の前提条件が確認できる。  
 また、3次救急医療施設への速達性向上、国道13号の混雑緩和などが図られるほか、高速ネットワークの形成により秋田県と山形県との地域間交流・連携の促進に寄与する等、当該事業の整備の必要性・効果は高いと判断できる。  
 以上より、本事業を平成24年度予算要求の新規事業箇所として要求する。

※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。

事業の概要

事業名	一般国道470号 輪島道路(Ⅱ期)	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 北陸地方整備局
起終点	自：石川県輪島市杉平町 至：石川県輪島市三井町本江	延長	6.8km		
事業概要	輪島道路(Ⅱ期)は、能越自動車道の一部を構成する輪島市杉平町から同市三井町本江に至る延長6.8kmの自動車専用道路である。(能越自動車道は、石川県輪島市から北陸自動車道小矢部砺波ジャンクションに至る延長約100kmの高規格幹線道路であり、これまでに約71kmが供用済み)				
事業の目的、必要性	当該区間の整備により、災害時の緊急輸送路と速達性の確保、高速ネットワークの形成による第3次医療施設へのアクセス性の向上等が図られる。				
全体事業費	約240億円	計画交通量	9,100台/日		



関係する地方公共団体等の意見  
 【石川県知事】・予算化に同意  
 ・当該道路の早期供用が図られるよう、格段のご高配をお願いします。

学識経験者等の第三者委員会の意見  
 ・新規事業化については妥当である。  
 ・防災上のニーズや最新の技術を踏まえ、防災面で使いやすく、コストのかからない道路構造と運用を目指し、最大限の工夫に努めること。

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：都市計画決定手続き完了(平成11年5月14日)

事業評価結果

費用対便益	B/C	1.8	総費用	189億円	総便益	336億円	基準年	平成23年
			事業費	165億円	走行時間短縮便益	279億円		
			維持管理費	24億円	走行経費減少便益	36億円		
感度分析の結果	交通量変動	B/C=1.6 (交通量 -10%)	B/C=1.9 (交通量 +10%)					
	事業費変動	B/C=1.6 (事業費 +10%)	B/C=1.9 (事業費 -10%)					
	事業期間変動	B/C=1.7 (事業期間 +20%)	B/C=1.9 (事業期間 -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	滞り	注目すべき影響は無い。					
	事故対策	○	石川県内の平均死傷事故率の約3倍の箇所を含む当該区間の現道における事故の減少が見込まれる。 【死傷事故率】約231件/億台キロ(現況) [死傷事故率(県内平均) = 79.1件/億台キロ] ※当該区間に並行する主要地方道七尾輪島線における最大死傷事故率					
	歩行空間	-	注目すべき影響は無い。					
	住民生活	◎	・高速ネットワークの延伸によるアクセス性の向上により、第3次医療施設(能登総合病院)への搬送時間が短縮し、60分圏域人口が拡大する。 【輪島市役所～第3次医療施設への搬送時間】 [現況] 63分 ⇒ [整備後] 53分 (10分短縮) ※事業中区間の供用を含む 【輪島市における60分圏域人口(カバー率: 輪島市人口3.3万人比)】 [現況] 約0.8万人(約3割) ⇒ [整備後] 約2.6万人(約8割) (約1.8万人拡大) ※事業中区間の供用を含む					
	地域経済	◎	・高速ネットワークの形成により、能登空港や輪島港へのアクセス性が向上し、物流の効率化による地域振興が期待される。 【輪島市役所～能登空港までの所要時間】 [現況] 24分 ⇒ [整備後] 14分 (10分短縮) ※事業中区間の供用を含む ・高速ネットワークの形成により、輪島朝市や輪島港等の主要観光地へのアクセスが向上し、観光振興に寄与。					
災害	◎	・災害に強い高速ネットワークの形成により、並行する路線の特殊通行規制区間や急傾斜地崩壊区域、土石流危険区域等の災害危険区域を回避する。 ・災害に強い高速ネットワークの形成により、災害時に緊急輸送道路やバス路線を確保することで、地域の安全性、信頼性を確保する。						
環境	-	注目すべき影響はない。						
地域社会	○	・当該路線の整備により県都金沢市との地域連携強化が図られ、半島振興法に基づく「能登地域半島振興計画」の目的である当該地域の自立的発展及び地域住民の生活向上を支援する。						
事業実施環境	○	・都市計画決定 H11.5.14 ・石川県知事や輪島市長、能越自動車道建設促進期成同盟会等より積極的な要望活動が行われており、地元の期待は大きい。						

採択の理由

費用対便益比が1.8と便益が費用を上回っているとともに、都市計画手続きが完了し、事業採択の前提条件が確認できる。  
 また、災害対応、住民生活、地域経済など事業効果は高いと判断できる。  
 以上より、本事業を平成24年度予算要求の新規事業箇所として要求する。

※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。

平成24年度予算要求に係る新規事業採択時評価

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：三浦 真紀

事業の概要

事業名	一般国道414号 河津下田道路（Ⅱ期）	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中部地方整備局
起終点	自：静岡県賀茂郡河津町梨本 至：静岡県下田市箕作	延長	6.8km		
事業概要	河津下田道路（Ⅱ期）は、伊豆縦貫自動車道の一部を構成する河津町梨本から下田市箕作へ至る延長約6.8kmの自動車専用道路である。（伊豆縦貫自動車道は、静岡県沼津市から下田市に至る延長約60kmの高規格幹線道路であり、これまでに約12kmが供用済み）				
事業の目的、必要性	当該区間の整備により、東海地震時における緊急輸送道路の確保、第3次医療施設への搬送時間の短縮、速達性の向上による広域な観光交流の支援、国道414号の未改良区間・夏季大型車通行規制区間の解消等が図られる。				
全体事業費	約310億円	計画交通量	約8,800台/日		
事業概要図					

関係する地方公共団体等の意見
【静岡県知事】・予算化に同意 ・地域の発展に寄与するとともに、防災上、住民の安全安心に不可欠な「命の道」であることから、新規事業化と事業推進を強く希望します。

学識経験者等の第三者委員会の意見
・新規事業化については妥当である。 ・防災上のニーズや最新の技術を踏まえ、防災面で使いやすく、コストのかからない道路構造と運用を目指し、最大限の工夫に努めること。

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：環境影響評価の手続き完了（平成23年6月13日）

事業評価結果

費用対便益	B/C	1.2	総費用：229億円 （事業費：212億円 維持管理費：17億円）	総便益：271億円 （走行時間短縮便益：212億円 走行経費減少便益：44億円 交通事故減少便益：14億円）	基準年：平成23年	
	感度分析の結果	交通量変動	B/C=1.1（交通量-10%）	B/C=1.3（交通量+10%）		
		事業費変動	B/C=1.1（事業費+10%）	B/C=1.3（事業費-10%）		
	事業期間変動	B/C=1.0（事業期間+20%）	B/C=1.3（事業期間-20%）			
事業の影響	自動車や歩行者への影響	評価項目	評価			根拠
		渋滞対策	○	河津下田道路（Ⅱ期）の並行区間の渋滞緩和が見込まれる。（約3割削減） 【渋滞損失時間の改善】 並行区間：整備前 約59.5万人時間/年 ⇒ 43.5万人時間/年 【1kmあたり（台kmあたり）渋滞損失時間】 約2.7万人時/年km、約5.8万人時/年万台km（現況） 〔静岡県平均：約4.0万人時間/年km（約0.4倍）〕		
		事故対策	○	交通を分散させることにより事故件数の減少を図る事業である。 【死傷事故率】 約383件/億台キロ（現況）（死傷事故率比（県内平均比）4.3（現況）） 〔静岡県平均：約89.3件/億台キロ（約4.3倍）〕		
	歩行空間	-				
	社会全体への影響	住民生活	◎	高速ネットワークを延伸することで、第3次医療施設への搬送時間が短縮するとともに60分圏域が拡大。 〔下田市～第3次医療施設（順天堂大学静岡病院）：69分⇒60分（9分短縮）〕 〔伊豆南部地域における60分圏域人口：約0.8万人⇒約3.3万人（2.5万人増）〕 線形不良箇所、未改良区間などを回避でき、時間短縮も図れることから、賀茂地域支援局（下田市）への利便性が向上。		
	地域経済	○	夏季大型車通行規制区間が解消されるとともに、他地域からも伊豆観光圏への速達性の向上が図られ、地域産業（観光）の活性化が期待。			
	災害	◎	東海地震に伴う津波浸水区域や線形不良区間や隘路を回避する緊急輸送路を確保することにより、災害時における安全性・信頼性を確保。 津波浸水区域 4箇所 ⇒ 0箇所			
	環境	-				
	地域社会	○	河津町と下田市の所要時間短縮や国道414号における未改良区間（隘路や線形不良区間）解消による安全性の向上により、地域間連携を強化。			
事業実施環境	○	・平成23年6月13日 環境影響評価 評価書公告縦覧済み ・河津下田道路（Ⅰ期）と一体的な整備が必要。				

採択の理由

費用便益分析が1.2と、便益が費用を上回っているとともに、環境影響評価の手続きが完了し、事業採択の前提条件が確認できる。  
また、東海地震時における緊急輸送道路の確保、第3次医療施設への搬送時間の短縮、伊豆観光圏への速達性の向上による地域産業（観光）の活性化、当該事業箇所である国道414号における未改良区間（隘路や線形不良区間）や夏季大型車通行規制区間が解消等、当該事業の必要性・効果は高いと判断できる。  
以上より、本事業を平成24年度予算要求の新規事業箇所として要求する。

※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の。

平成24年度予算要求に係る新規事業採択時評価(防災機能の評価)

1. 事業の概要

事業名	一般国道414号 河津下田道路(Ⅱ期)	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中部地方整備局
起終点	静岡県賀茂郡河津町梨本 ～静岡県下田市箕作	延長	6.8km		
事業概要	一般国道414号河津下田道路(Ⅱ期)は、河津町梨本から下田市箕作を結び、現在事業中の河津下田道路(Ⅰ期)とあわせて、伊豆縦貫自動車道の一部を構成する延長約6.8kmの高規格幹線道路である。				
目的	本事業は、東海地震時における緊急輸送物資の円滑な輸送の確保、救急医療施設への速達性の向上、周辺市町村と連携強化等、広域的防災に資する道路ネットワークの強化に資する事業である。				
事業費	約310億円	3便益B/C	1.2		

2. 必要性の評価

(1)課題の整理

評価項目	当該事業地域の課題・上位計画等	
防災・災害時の救助活動等	<p>【i】緊急輸送物資の円滑な輸送の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>幹線道路(国道135号等)が、東海地震(今後30年で87%の発生確率)に伴う津波浸水区域を通過し、4箇所浸水。</li> <li>現道(国道414号)は、隘路や線形不良区間が存在し、災害時に緊急輸送道路として十分な機能の発現が見込めない。(緊急輸送道路が未確保)</li> </ul>	<p>※高速道路のあり方検討有識者委員会・緊急提言</p> <p>「広域的な幹線道路ネットワークについては、地域の孤立化や多重性の欠如など災害面からの弱点を再点検し、その克服に向けて、ミッシングリンクの解消や隘路区間の改良など効果的な手法を選択し、緊急性の高い箇所から重点的に強化を行う必要がある。」</p> <p>※中部圏広域地方計画(H21.8)</p> <p>「発災時における代替補完機能を考慮した広域交通体系の構築を推進し、迅速な復旧を目指したリダンダンシーを確保することにより、災害に強く、人々が安心して生活することのできる地域づくりを進める。」</p> <p>※静岡県地域防災計画(H22.6)</p> <p>「地震発生時に予想される陸路の寸断に備え、緊急輸送のためにルートの多重化や代替性を考慮し、海路、空路を含めた緊急輸送ネットワークを構築する。緊急輸送道路として、1次ルート、2次ルート、3次ルートを指定し、道路を整備し事前に交通障害の防止または軽減措置を図る。」</p>
住民生活	<p>【i】救急医療施設への速達性の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>伊豆南部地域には、60分で到達できる第3次医療施設がないことから、高次医療施設への速やかな搬送ルートが必要不可欠。</li> </ul> <p>【ii】公共公益施設等への利便性の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>伊豆南部地域では、「県の広域行政サービス」を賀茂地域支援局(下田市)が担っているが、河津町～下田市の現道区間は、線形不良箇所(54箇所)や未改良区間(約6km)が存在し、広域行政サービスに支障をきたしている。</li> </ul>	<p>※中部圏広域地方計画(H21.8)</p> <p>「中山間地域を始めとした地理的、社会的条件が不利な地域や、災害等で地域が分断・孤立するおそれのある地域においては、急病人発生時や災害時等における救急体制の構築や緊急輸送手段・経路や避難路を確保する。」</p> <p>※静岡県総合計画・ふじのくにグランドデザイン(H23.2)</p> <p>「救急医療機関への迅速かつ安全に搬送できる道路網の整備。」</p> <p>※静岡県社会資本整備重点計画(H21.3)[伊豆半島地域において伊豆縦貫自動車道河津下田道路の位置づけ]</p> <p>「高規格幹線道路の整備を促進して、高度な医療機関への搬送時間を短縮します。」</p>
地域社会 地域経済	<p>【i】地域産業(観光)の活性化支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>伊豆地域では、第3次産業従事者の割合が多いが、近年、伊豆南部地域は観光客数が減少傾向にあり、地域振興が必要。</li> <li>観光地域である下田市街地周辺は、春や夏のシーズンに東海岸沿線や中島橋交差点を中心として5km以上の渋滞が発生。観光交流を阻害し、観光産業に支障。</li> </ul> <p>【ii】周辺市町村の連携の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>河津町と下田市を結ぶ主要路線である国道414号は、夏季大型車通行規制区間のうち約6kmが未改良であり、線形不良区間が存在し、地域間連携に支障。</li> </ul>	<p>※ふじのくに観光アクションプラン(H23.3)</p> <p>「富士山静岡空港の利用者増大や高規格幹線道路の供用拡大など広域交通ネットワークの充実により、広域交流が一層拡大し、観光交流客数の増大を図る。」</p> <p>※静岡県社会資本整備重点計画(H21.3)[伊豆半島地域において伊豆縦貫自動車道河津下田道路の位置づけ]</p> <p>「産業立地、雇用拡大、観光振興など、本県の活力を維持向上し、県民経済の持続的な発展と県民生活の利便性の向上に資するため、快適に人やものが行き交い国内外との多様な交流・連携の促進が図られるよう、陸・海・空のネットワークの形成を進め本県の優位性を高めます。」</p>
その他	—	

(2)事業の必要性

東海地震発生時の緊急輸送道路の確保、平常時も含めた救急搬送のための速達性の確保、地域産業(観光)の活性化の支援といった様々な課題に対応するため、事業の必要性があるものと評価する。

担当課:道路局 国道・防災課  
担当課長名:三浦 真紀

3. 有効性の評価

(1)ネットワーク上のリンクとしての評価

①主要都市・拠点間の防災機能の向上				
区間	リンクの評価		効果	評価
	現状(整備前)	(目標)整備後		
三島市 下田市 (振興局所在)	D	(B) B	<ul style="list-style-type: none"> <li>現道は東海地震による津波により寸断される可能性から、地域の孤立化を招く恐れがあり、近傍の迂回路も脆弱であり、災害危険性が高い(Dランク)。</li> <li>津波浸水地域を避けて計画されている本道路は、三島市以北～下田市間の最短時間経路となり、津波被害が想定されないことから、当該リンクの災害危険性の低いBランクに改善され、地域の孤立も解消。</li> </ul>	◎
②ネットワーク全体の防災機能の向上				
リンクの評価			効果	評価
弱点度(整備前)	弱点度(整備後)	改善度		
当該リンクが遮断され不通(∞)	0.8	当該リンクの整備により不通が解消(∞)	当該リンクの整備により、河津町から下田市間の災害時の迂回が解消することにより、ネットワーク全体の防災機能向上。	◎

(2)当該事業としての評価

評価項目	事業による効果	評価
防災・災害時の救助活動等	<p>【i】緊急輸送物資の円滑な輸送の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>東海地震に伴う津波浸水区域や線形不良区間や隘路を回避する第1次緊急輸送路を確保することにより、災害時における安全性・信頼性を確保。</li> </ul>	◎
住民生活	<p>【i】救急医療施設への速達性の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>高速ネットワークを延伸することで、第3次医療施設への搬送時間が短縮するとともに60分圏が拡大。 下田市～順天堂大学静岡病院:69分→60分(9分短縮) 伊豆南部地域における60分圏人口:約0.8万人→約3.3万人(2.5万人増)</li> </ul> <p>【ii】公共公益施設等への利便性の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>線形不良箇所、未改良区間などを回避でき、時間短縮も図られることから、賀茂地域支援局(下田市)への利便性が向上。</li> </ul>	◎
地域経済 地域社会	<p>【i】地域産業(観光)の活性化支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>当該事業により、夏季大型車通行規制区間が解消されるとともに、他地域からも伊豆観光圏への速達性の向上が図られ、地域産業(観光)の活性化が期待。 周辺道路(国道414号、135号、136号)の渋滞損失時間:59.5万人時間/年→43.5万人時間/年(16.0万人時間/年減)</li> </ul> <p>【ii】周辺市町村との連携の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>河津町と下田市の所要時間短縮や国道414号における未改良区間(隘路や線形不良区間)解消による安全性の向上により、地域間連携を強化。</li> </ul>	◎
その他	—	

(3)事業の有効性

当該事業の実施により、ネットワーク上のリンクの評価がDランク→Bランクに改善するとともに、不通リンクの解消によりネットワーク全体の防災機能が強化される。  
また、本事業において、津波への適応性が改善するとともに、速達性の向上による救急搬送の改善や地域間の連携が促進されるなど、有効性の高い事業と評価する。

#### 4. 事業実施環境・第三者意見

事業実施環境	<ul style="list-style-type: none"><li>・平成16年に構想段階PIを実施(計画道路の必要性と望ましいルート帯を提言)</li><li>・平成23年6月に環境影響評価を実施済みである。</li><li>・静岡県をはじめ関係市町は、「命の道」として当該区間の早期事業着手を要望している。</li></ul>
--------	---

静岡県	「当該区間の新規事業化と事業推進を強く希望します。」との意見を頂いた。
-----	-------------------------------------

社会資本整備審議会 道路分科会 事業評価部会	「新規事業化については妥当である。」との意見を頂いた。
------------------------------	-----------------------------

社会資本整備審議会 地方小委員会	「新規事業化については妥当である。」との意見を頂いた。
---------------------	-----------------------------

#### 5. 対応方針

・当該事業により、河津町～下田市間における幹線道路の信頼性や速達性が向上することや、緊急輸送等の円滑化が可能となること、さらに救急搬送の改善や各地域の広域的な連携、貢献等が認められることから、防災機能の評価を踏まえ、当該事業の必要性・有効性は高いと判断できる。  
以上より、本事業を平成24年度予算要求の新規事業箇所として要求する。

事業の概要

事業名	一般国道42号 熊野尾鷲道路(Ⅱ期)	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中部地方整備局
起終点	自：三重県尾鷲市坂場西町 至：三重県尾鷲市南浦	延長	5.4km		
事業概要	熊野尾鷲道路(Ⅱ期)は、近畿自動車道紀勢線の一部を構成する尾鷲市坂場西町から尾鷲市南浦に至る延長約5.4kmの自動車専用道路である。(近畿自動車道紀勢線は、大阪府松原市から三重県多気郡多気町に至る延長約33.5kmの高規格幹線道路であり、これまでに約167kmが供用済み)				
事業の目的、必要性	当該区間の整備により、東海・東南海地震時における緊急輸送路の確保、救急医療施設への速達性の向上、アクセス性の向上に資するミッシングリンクの解消、東紀州地域の広域的な連携の促進が図られる。				
全体事業費	約260億円	計画交通量	約5,700台/日		
事業概要図					

関係する地方公共団体等の意見  
【三重県知事】・予算化に同意  
(東紀州地域の振興、台風による豪雨や東海・東南海・南海地震などの災害発生時の救援、復旧、復興や、救急医療において地域の生命を支える「新たな命の道」として、重要な路線であるため、平成24年度の新規事業化に同意)

学識経験者等の第三者委員会の意見  
・新規事業化については妥当である。  
・防災上のニーズや最新の技術を踏まえ、防災面で使いやすく、コストのかからない道路構造と運用を目指し、最大限の工夫に努めること。

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：都市計画決手続き完了(平成11年6月11日)

事業評価結果

費用対便益	B/C	1.2	総費用：215億円 事業費：200億円 維持管理費：15億円	総便益：252億円 走行時間短縮便益：201億円 走行費用減少便益：49億円 交通事故減少便益：2.6億円	基準年 平成23年
	感度分析の結果	交通量変動	B/C= 0.93 (交通量-10%)	B/C= 1.4 (交通量+10%)	
		事業費変動	B/C= 1.1 (事業費+10%)	B/C= 1.3 (事業費-10%)	
事業期間変動		B/C= 1.1 (事業期間+20%)	B/C= 1.3 (事業期間-20%)		
事業の影響	自動車や歩行者への影響	評価項目	評価	根拠	
		渋滞対策	-		
		事故対策	○	交通を分散させることにより事故件数の減少を図る事業である。 【死傷事故数】 約441件/億台キロ(現況) (死傷事故率比(県内平均)6.5(現況)) [三重県平均：約68.2件/億台キロ(約6.5倍)]	
	歩行空間	-			
	社会全体への影響	住民生活	○	高速ネットワークを延伸することで、第2次医療施設への搬送時間が短縮するとともに60分圏域が拡大。 〔紀南病院～紀北町役場：53分→49分(4分短縮) 東紀州北部地域における60分圏域人口 約2.4万人→：約2.5万人(0.1万人増)〕 熊野市から国際空港輸送網の拠点となる中部国際空港へのアクセス港(松阪港)までの時間距離が短縮し、利便性が向上。 〔熊野市役所～松阪港間：105分→101分(4分短縮)〕	
		地域経済	-		
		災害	◎	東海・東南海地震に伴う津波浸水区域を回避する緊急輸送路を確保することにより、災害時における安全性・信頼性を確保。 津波浸水区域 2箇所→0箇所	
環境		-			
地域社会	○	熊野市から伊勢市間において高速道路が連続するとともに、線形不良箇所を回避でき、伊勢志摩地域と東紀州地域とのアクセス性が向上し、地域間の広域的な連携に貢献。 〔熊野市役所～伊勢神宮間：90分→86分(4分短縮)〕			
事業実施環境	○	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成11年6月11日付け、都市計画決定済み。環境影響評価実施済み。</li> <li>近畿自動車道紀勢線、熊野尾鷲道路と一体的な整備が必要。</li> </ul>			

採択の理由

費用対便益が1.2と便益が費用を上回っているとともに、都市計画手続きが完了し、事業採択の前提条件が確認できる。  
また、東海・東南海地震時における緊急輸送路の確保、第2次医療施設への搬送時間の短縮、周辺市町村との連携の強化等、当該事業の必要性・効果は高いと判断できる。  
以上より、本事業を平成24年度予算要求の新規事業箇所として要求する。

※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。



平成24年度予算要求に係る新規事業採択時評価(防災機能の評価)

担当課:道路局 国道・防災課  
担当課長名:三浦 真紀

1. 事業の概要

事業名	一般国道42号 熊野尾鷲道路(Ⅱ期)	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中部地方整備局
起終点	三重県尾鷲市坂場西町 ～三重県尾鷲市南浦	延長	5.4km		
事業概要 目的	一般国道42号熊野尾鷲道路(Ⅱ期)は、尾鷲市坂場西町から尾鷲市南浦を結び、現在事業中の熊野尾鷲道路とあわせて、近畿自動車道紀勢線の一部を構成する延長約5.4kmの高規格幹線道路である。 ・本事業は、東海・東南海地震時における緊急輸送物資の円滑な輸送の確保、救急医療施設への到達性の向上、他の交通機関への利便性の向上等、広域的防災に資する道路ネットワークの強化に資する事業である。				
事業費	約260億円	3受益B/C	1.2		

2. 必要性の評価

(1)課題の整理

評価項目	当該事業地域の課題・上位計画等	
防災・災害時の救助活動等	<p><b>【 i 】緊急輸送物資の円滑な輸送の確保</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現道(国道42号)が東海・東南海地震(今後30年で東海地震87%、東南海地震60～70%の発生確率)に伴う津波浸水区間を通過し、2箇所で浸水。</li> <li>・大紀町以南については、災害時に機能する迂回路が近傍にない。(緊急輸送道路が未確保)</li> </ul>	<p>※高速道路のあり方検討有識者委員会・緊急提言 「広域的な幹線道路ネットワークについては、地域の孤立化や多重性の欠如など災害面からの弱点を再点検し、その克服に向けて、ミッシングリンクの解消や隘路区間の改良など効果的な手法を選択し、緊急性の高い箇所から重点的に強化を行う必要がある。」</p> <p>※中部圏広域地方計画(H21.8) 「発災時における代替補充機能を考慮した広域交通体系の構築を推進し、迅速な復旧を目指したリダンダンシーを確保することにより、災害に強く、人々が安心して生活することのできる地域づくりを進める。」</p> <p>※三重県「県民しあわせプラン」(H16.4) 「災害発生後の速やかな復旧・復興に向けた体制づくりや緊急輸送ルートの整備を進めます。」</p>
住民生活	<p><b>【 i 】救急医療施設への到達性の向上</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・紀勢大内山IC以南は、高速道路が未整備のため、第2次医療施設への到達性の確保が困難。</li> <li>・東紀州北部地域は、第2次医療施設が緊急性、専門性の高い医療を担っているが、第2次医療施設まで60分で到達できない地域が広く存在。</li> </ul> <p><b>【 ii 】他の交通機関への利便性の向上</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・東紀州地域から国際空港輸送網の拠点となる中部国際空港へのアクセス港である松阪港までの時間距離が長く、利便性が課題。</li> </ul>	<p>※中部圏広域地方計画(H21.8) 「中山間地域を始めとした地理的、社会的条件が不利な地域や、災害等で地域が分断・孤立するおそれのある地域においては、急病人発生時や災害時等における救急体制の構築や緊急輸送手段・経路や避難路を確保する。」</p> <p>※三重県「県民しあわせプラン」(H16.4) 「多様な地域の交流・連携を広げるため、第二名神高速道路や近畿自動車道紀勢線などの高速道路や中部国際空港への交通アクセス、新幹線など高速交通網の整備を促進します。」</p>
地域社会 地域経済	<p><b>【 i 】周辺市町村との連携の強化</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・平成25年の伊勢神宮式年遷宮を控え、熊野古道を抱える東紀州地域と伊勢志摩地域のさらなる連携の強化が課題。</li> <li>・東紀州地域への観光入込者数は伸び悩んでいる状況。</li> </ul>	<p>※三重県観光振興プラン(第2期戦略) 「紀勢自動車道の延伸を機に、伊勢志摩からの誘客を促進するためにも東紀州と伊勢志摩の間に位置する奥伊勢地域とも広く連携し南三重として熊野古道の文化的価値や地域資源を活用した統一イメージで情報発信し、広域で観光戦略を展開します。」</p>
その他	—	

(2)事業の必要性

・東海・東南海地震発生時の緊急輸送路の確保、平常時も含めた救急搬送のための到達性の確保やアクセス性の向上に資するミッシングリンクの解消といった様々な課題に対応するため、事業の必要性があるものと評価する。

3. 有効性の評価

(1)ネットワーク上のリンクとしての評価

①主要都市・拠点間の防災機能の向上					
区間		リンクの評価		効果	評価
		現状(整備前)	(目標)整備後		
熊野市 (振興局所在)	尾鷲市 (重要港湾)	D	(B) B	・現道は東海・東南海地震による津波により寸断される可能性から、地域の孤立化を招く恐れがあり、近傍の迂回路も脆弱であり、災害危険性が高い(Dランク)。 ・津波浸水地域を避けて計画されている本道路は、熊野市以南～尾鷲市以北間の最短時間経路となり、津波被害が想定されないことから、当該リンクの災害危険性の低いBランクに改善され、地域の孤立も解消。	◎

②ネットワーク全体の防災機能の向上

リンクの評価			効果	評価
弱点度(整備前)	弱点度(整備後)	改善度		
当該リンクが遮断され不通(∞)	0.6	当該リンクの整備により不通が解消(∞)	当該リンクの整備により、熊野市から尾鷲市間の災害時の迂回が解消することにより、ネットワーク全体の防災機能向上。	◎

(2)当該事業としての評価

評価項目	事業による効果	評価
防災・災害時の救助活動等	<p><b>【 i 】緊急輸送物資の円滑な輸送の確保</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・東海・東南海地震に伴う津波浸水区域を回避する第1次緊急輸送路を確保することにより、災害時における安全性・信頼性を確保。</li> </ul>	◎
住民生活	<p><b>【 i 】救急医療施設への到達性の向上</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・高速ネットワークを延伸することで、第2次医療施設への搬送時間が短縮するとともに60分圏域が拡大。紀北町役場～紀南病院間:53分→49分(4分短縮)</li> </ul> <p><b>【 ii 】他の交通機関への利便性の向上</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・熊野市から国際空港輸送網の拠点となる中部国際空港へのアクセス港(松阪港)までの時間距離が短縮し、利便性が向上。 熊野市役所～松阪港間:105分→101分(4分短縮)</li> </ul>	○
地域社会 地域経済	<p><b>【 i 】周辺市町村との連携の強化</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・熊野市から伊勢市間において高速道路が連続するとともに線形不良箇所を回避でき、伊勢志摩地域と東紀州地域とのアクセス性が向上し、地域間の広域的な連携に貢献。 熊野市役所～伊勢神宮間:90分→86分(4分短縮)</li> </ul>	○
その他	—	

(3)事業の有効性

・当該事業の実施により、ネットワーク上のリンクの評価がDランク→Bランクに改善するとともに、不通リンクの解消によりネットワーク全体の防災機能が強化される。  
・また、本事業において、津波への適応性が改善するとともに、到達性の向上による救急搬送の改善や地域間の連携が促進されるなど、有効性の高い事業と評価する。

#### 4. 事業実施環境・第三者意見

事業実施環境	<ul style="list-style-type: none"><li>・平成11年6月に都市計画決定済み、環境影響評価も実施済みである。</li><li>・三重県をはじめ関係市町は、「命の道」として当該区間の早期事業着手を要望している。</li></ul>
三重県	「平成24年度に係る予算化をお願いします。」との意見を頂いた。
社会資本整備審議会 道路分科会 事業評価部会	「新規事業化については妥当である。」との意見を頂いた。
社会資本整備審議会 地方小委員会	「新規事業化については妥当である。」との意見を頂いた。

#### 5. 対応方針

・当該事業により、熊野市～尾鷲市間における幹線道路の信頼性や速達性が向上することや、緊急輸送等の円滑化が可能となること、さらにミッシングリンクの解消や各地域の広域的な連携、貢献等が認められることから、防災機能の評価を踏まえ、当該事業の必要性・有効性は高いと判断できる。  
以上より、本事業を平成24年度予算要求の新規事業箇所として要求する。

平成24年度予算要求に係る新規事業採択時評価

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：三浦 真紀

事業の概要

事業名	一般国道158号 大野油坂道路(和泉・油坂区間)	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 近畿地方整備局
起終点	自: 福井県大野市貝皿 至: 福井県大野市東市布	延長	15.5km		
事業概要	大野油坂道路は、中部縦貫自動車道の一部を構成する大野市中津川から大野市東市布に至る延長約3.2kmの自動車専用道路である。(中部縦貫自動車道は、長野県松本市から福井県福井市を結ぶ延長約16.0kmの高規格幹線道路であり、これまでに約43kmが供用済み)				
事業の目的、必要性	当該区間の整備により、災害・豪雪時におけるリダンダンシーが確保されるとともに、第三次救急医療施設への定時性・速達性の向上、地域間交流の促進が図られる。				
全体事業費	約59.5億円	計画交通量	約4,500台/日		
事業概要図					

関係する地方公共団体等の意見  
 【福井県知事】・予算化に同意  
 ・中部縦貫自動車道の日も早い全線開通に向け、特段のご配慮をお願いします。

学識経験者等の第三者委員会の意見  
 ・新規事業化については妥当である。  
 ・防災上のニーズや最新の技術を踏まえ、防災面で使いやすく、コストのかからない道路構造と運用を目指し、最大限の工夫に努めること。

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：PI実施(平成17年2月)

事業評価結果

費用対便益	B/C	1.2	総費用：452億円 事業費：405億円 維持管理費：47億円	総便益：521億円 走行時間短縮便益：416億円 走行費用減少便益：97億円 交通事故減少便益：8億円	基準年：平成23年
	感度分析の結果	交通量変動	B/C=1.0 (交通量 -10%)	B/C=1.2 (交通量 +10%)	
		事業費変動	B/C=1.1 (事業費 +10%)	B/C=1.3 (事業費 -10%)	
		事業期間変動	B/C=1.0 (事業期間 +20%)	B/C=1.2 (事業期間 -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	滞り	-		
	事故対策	○	平面線形の厳しい箇所が点在する現国道158号から交通を転換させることにより、死傷事故率の減少を図る事業である。 【死傷事故率】約48.1件/億台キロ(現況) (死傷事故率比(県内平均比)0.92(現況)) (福井県平均:約44.3件/億台キロ(約1.09倍)) (全国平均:約102.6件/億台キロ(約0.50倍))		
	歩行空間	-	-		
	住民生活	○	高速道路ネットワークの整備により60分圏域が拡大し、三次救急医療施設への速達性・走行安定性が向上する。 (第三次医療施設数：0箇所(整備前)→2箇所(整備後))		
	地域経済	○	名古屋都市圏からの日帰り圏域(2時間圏)が拡大するとともに、奥越地域を含む広域の周遊観光ルートが形成されることで、観光振興が期待できる。		
社会全体への影響	災害	◎	防災点検要対策箇所をすべて回避し、災害に強い安全・信頼性が高い道路が確保されることで、災害時の地域住民の孤立を防ぐとともに、第一次緊急輸送道路である国道158号のリダンダンシーが確保できる。 (大野市～郡上市へのアクセス時間の短縮：87分(整備前)→55分(整備後))		
	環境	○	地形改変量を最小限とすることで、自然環境・猛禽類等への影響を最小限にしたルート・構造である。		
	地域社会	◎	現道区間は線形が厳しい箇所が連続するなど、地域間の連携に支障をきたしている。 (線形が厳しい箇所：10箇所(整備前)→0箇所(整備により全て回避))		
	事業実施環境	○	・平成17年2月に中部縦貫自動車道 大野油坂道路についてPIを実施(約8割が高規格幹線道路の道路整備が必要と回答) ・福井県知事、大野市長、大野市商工会議所などが中部縦貫自動車道の整備促進を要望 ・自然環境・猛禽類については、委員会において検討		

採択の理由

費用便益比が1.2と、便益が費用を上回っていると同時に、アンケート調査(PI)、自然環境・猛禽類等の調査及び影響評価を実施し第三者意見等の聴取も完了していることから、事業採択の前提条件が確認できる。また、高速道路ネットワークを形成し、リダンダンシーを確保することにより、定時性・速達性・走行安定性が向上するほか、救急医療活動支援や、地域間交流の促進、観光振興による地域経済の活性化などの整備効果が高いと判断できる。以上より、本事業を平成24年度予算要求の新規事業箇所として要求する。

※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。

平成24年度予算要求に係る新規事業採択時評価

担当課：道路局 国道防災課

担当課長名：三浦 真紀

事業の概要

事業名	一般国道9号 湖陵・多伎道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中国地方整備局
起終点	自：島根県出雲市湖陵町三部 至：島根県出雲市多伎町久村	延長	4.5km		
<p><b>事業概要</b></p> <p>湖陵・多伎道路は、山陰自動車道の一部を構成する出雲市湖陵町から出雲市多伎町に至る延長4.5kmの自動車専用道路である。(山陰自動車道は、鳥取県鳥取市から山口県美祢市に至る延長約380kmの高規格幹線道路であり、これまでに約134kmが供用済み)</p> <p><b>事業の目的、必要性</b></p> <p>当該区間の整備により、出雲・大田地域における緊急輸送道路の確保、第3次医療施設への速達性向上、広域的な観光ルートの形成、島根県内の拠点都市へのアクセス性向上等が図られる。</p> <p>全体事業費：約200億円      計画交通量：約16,700台/日</p> <p><b>事業概要図</b></p>					
<p><b>位置図</b></p>					

**関係する地方公共団体等の意見**

【島根県知事】・予算化に同意

- ・残る未事業化区間についても早期に事業着手し、一日も早い山陰道の本線供用をお願いします。

**学識経験者等の第三者委員会の意見**

- ・新規事業化については妥当である。
- ・防災上のニーズや最新の技術を踏まえ、防災面で使いやすく、コストのかからない道路構造と運用を目指し、最大限の工夫に努めること。

**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：都市計画決定の手続き完了(平成18年3月14日)

事業評価結果

費用対便益	B/C	2.2	総費用：160億円 事業費：149億円 維持管理費：11億円	総便益：349億円 走行時間短縮便益：277億円 走行費用減少便益：43億円 交通事故減少便益：30億円	基準年：平成23年	
	感度分析の結果	交通量変動	B/C=1.9 (交通量 -10%)	B/C=2.5 (交通量 +10%)		
		事業費変動	B/C=2.0 (事業費 +10%)	B/C=2.4 (事業費 -10%)		
		事業期間変動	B/C=2.0 (事業期間 +20%)	B/C=2.4 (事業期間 -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	○	交通分散により観光シーズン時の渋滞緩和が見込まれる。 【渋滞長】約6,000m(現況：ポータルリンク等)「出雲市多伎町」		
		事故対策	○	交通分散により事故件数の減少が見込まれる。 【死傷事故率(H18～H21年の平均値)】 約214.8件/億台キロ(現況) (死傷事故率比「全国平均比」2.2(現況)) 全国平均：約98.8件/億台キロ(約2.2倍)		
		歩行空間	—			
	社会全体への影響	住民生活	◎	第3次医療施設(県立中央病院等)への速達性が向上 大田市役所～県立中央病院の所要時間：約50分→約39分(11分短縮) 大田市、美郷町における60分圏域人口：約38.8千人→約41.0千人(2.2千人増加)		
		地域経済	○	点在する観光地の連携が図られ、広域的な観光ルートの形成が見込まれる。		
災害		◎	国道9号(現道)が災害等による通行止め時においても、緊急輸送道路が確保され道路の安全性や信頼性が向上			
環境		—				
		地域社会	○	大田市から松江市(県庁所在地)への連絡時間が短縮し、地域間のアクセス向上が見込まれる。		
事業実施環境		○	<ul style="list-style-type: none"> <li>・平成18年3月14日付け、都市計画決定済み。</li> <li>・隣接する出雲・湖陵道路及び多伎・朝山道路等は事業中であり、一体的な整備が必要。</li> </ul>			

採択の理由

費用対便益が2.2と、便益が費用を上回っていると同時に、都市計画手続が完了し、事業採択の前提条件が確認できる。

また、出雲・大田地域における緊急輸送道路の確保、第3次医療施設への速達性向上及び広域的な観光ルートの形成など地域経済活動に寄与する等、当該事業の必要性・効果は高いと判断できる。

以上より、本事業を平成24年度予算要求の新規事業箇所として要求する。

※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。

平成24年度予算要求に係る新規事業採択時評価

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：三浦 真紀

事業の概要

事業名	一般国道9号 大田・静間道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中国地方整備局
起終点	自：島根県大田市久手町刺鹿 至：島根県大田市静間町	延長	5.0 km		
事業概要	大田・静間道路は、山陰自動車道の一部を構成する大田市久手町から大田市静間町に至る延長5.0 kmの自動車専用道路である。(山陰自動車道は、鳥取県鳥取市から山口県美祢市に至る延長約380 kmの高規格幹線道路であり、これまでに約134 kmが供用済み)				
事業の目的、必要性	当該区間の整備により、出雲・大田地域における緊急輸送道路の確保、第3次医療施設への速達性向上、広域的な観光ルートの形成、島根県内の拠点都市へのアクセス性向上等が図られる。				
全体事業費	約205億円	計画交通量	約14,500台/日		
事業概要図					
位置図					

関係する地方公共団体等の意見  
 【島根県知事】・予算化に同意  
 ・残る未事業化区間についても早期に事業着手し、一日も早い山陰道の本線供用をお願いします。

学識経験者等の第三者委員会の意見  
 ・新規事業化については妥当である。  
 ・防災上のニーズや最新の技術を踏まえ、防災面で使いやすく、コストのかからない道路構造と運用を目指し、最大限の工夫に努めること。

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：都市計画決定の手続き完了(平成18年3月14日)

事業評価結果

費用対便益	B/C	2.0	総費用：168億円 事業費：156億円 維持管理費：12億円	総便益：330億円 走行時間短縮便益：247億円 走行費用減少便益：62億円 交通事故減少便益：22億円	基準年：平成23年
	感度分析の結果	交通量変動	B/C=1.7 (交通量 -10%)	B/C=2.3 (交通量 +10%)	
		事業費変動	B/C=1.8 (事業費 +10%)	B/C=2.2 (事業費 -10%)	
	事業期間変動	B/C=1.8 (事業期間 +20%)	B/C=2.1 (事業期間 -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		交通分散により事故件数の減少が見込まれる。		
	事故対策	◎	【死傷事故率(H18~H21年の平均値)】 約714.5件/億台キロ(現況) (死傷事故率比「全国平均比」7.2(現況)) 全国平均：約98.8件/億台キロ(約7.2倍)		
	歩行空間	-			
	住民生活	◎	第3次医療施設(県立中央病院等)への速達性が向上 大田市役所~県立中央病院の所要時間：約50分→約39分(11分短縮) 大田市、美郷町における60分圏域人口：約38.8千人→約41.0千人(2.2千人増加)		
	地域経済	○	点在する観光地の連携が図られ、広域的な観光ルートの形成が見込まれる。		
社会全体への影響	災害	◎	国道9号(現道)における土砂災害危険箇所等の回避、及び災害等による通行止め時においても、緊急輸送道路が確保され道路の安全性や信頼性が向上		
	環境	-			
	地域社会	○	大田市から松江市(県庁所在地)への連絡時間が短縮し、地域間のアクセス向上が見込まれる。		
	事業実施環境	○	・平成18年3月14日付け、都市計画決定済み。 ・隣接する朝山・大田道路及び静間・仁摩道路等は事業中であり、一体的な整備が必要。		

採択の理由

費用便益費が2.0と、便益が費用を上回っていると、都市計画手続が完了し、事業採択の前提条件が確認できる。  
 また、出雲・大田地域における緊急輸送道路の確保、第3次医療施設への速達性向上及び広域的な観光ルートの形成など地域経済活動に寄与する等、当該事業の必要性・効果は高いと判断できる。  
 以上より、本事業を平成24年度予算要求の新規事業箇所として要求する。

※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。

平成24年度予算要求に係る新規事業採択時評価

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：三浦 真紀

事業の概要

事業名	一般国道9号 三隅・益田道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中国地方整備局
起終点	自：島根県浜田市三隅町 至：島根県益田市遠田町	延長	15.2km		
事業概要	三隅・益田道路は、山陰自動車道の一部を構成する浜田市三隅町から益田市遠田町に至る延長15.2kmの自動車専用道路である。(山陰自動車道は、鳥取県鳥取市から山口県美祢市に至る延長約380kmの高規格幹線道路であり、これまでに約134kmが供用済み)				
事業の目的、必要性	当該区間の整備により、浜田・益田地域における緊急輸送道路の確保、第3次医療施設への速達性向上、広域的な観光ルートの形成、島根県内の拠点都市へのアクセス性向上等が図られる。				
全体事業費	約660億円	計画交通量	約16,200台/日		
事業概要図					

関係する地方公共団体等の意見  
 【島根県知事】・予算化に同意  
 ・残る未事業化区間についても早期に事業着手し、一日も早い山陰道の実線供用をお願いします。

学識経験者等の第三者委員会の意見  
 ・新規事業化については妥当である。  
 ・防災上のニーズや最新の技術を踏まえ、防災面で使いやすく、コストのかからない道路構造と運用を目指し、最大限の工夫を努めること。

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：都市計画決定の手続き完了(平成22年10月19日)

事業評価結果

費用対便益	B/C	1.4	総費用：533億円 事業費：494億円 維持管理費：39億円	総便益：744億円 走行時間短縮便益：532億円 走行費用減少便益：156億円 交通事故減少便益：55億円	基準年：平成23年
	感度分析の結果	交通量変動	B/C=1.2 (交通量 -10%)	B/C=1.6 (交通量 +10%)	
		事業費変動	B/C=1.3 (事業費 +10%)	B/C=1.5 (事業費 -10%)	
事業の影響	自動車や歩行者への影響	歩行空間	-		
		住民生活	◎	第3次医療施設(浜田医療センター)への速達性が向上 益田市役所～浜田医療センターの所要時間：約46分→約38分(8分短縮) 益田市、津和野町、吉賀町における60分圏域人口：約47.4千人→約52.1千人(4.7千人増加)	
		地域経済	○	点在する観光地の連携が図られ、広域的な観光ルートの形成が見込まれる。	
	社会全体への影響	災害	◎	国道9号(現道)における土砂災害危険箇所等の回避、及び災害等による通行止め時においても、緊急輸送道路が確保され道路の安全性や信頼性が向上	
		環境	-		
		地域社会	○	益田市から松江市(県庁所在地)への連絡時間が短縮し、地域間のアクセス向上が見込まれる。	
		事業実施環境	○	平成22年10月19日付け、都市計画決定済み。 隣接する浜田・三隅道路は事業中及び益田道路は平成22年3月に暫定供用済みであり、一体的な整備が必要。	

採択の理由

費用対便益が1.4と、便益が費用を上回っていると同時に、都市計画決定が完了し、事業採択の前提条件が確認できる。  
 また、浜田・益田地域における緊急輸送道路の確保、第3次医療施設への速達性向上及び広域的な観光ルートの形成など地域経済活動に寄与する等、当該事業の必要性・効果は高いと判断できる。  
 以上より、本事業を平成24年度予算要求の新規事業箇所として要求する。

※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の。

平成24年度予算要求に係る新規事業採択時評価

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：三浦 真紀

事業の概要

事業名	一般国道56号 津島道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 四国地方整備局
起終点	自：愛媛県宇和郡愛南町 柏 至：愛媛県宇和島市津島町 岩松	延長	10.3 km		
事業概要	津島道路は、四国横断自動車道の一部を構成する南宇和郡愛南町柏から宇和島市津島町岩松に至る延長10.3 kmの自動車専用道路である。(四国横断自動車道は、徳島県阿南市から愛媛県大洲市に至る延長約44.0 kmの高規格幹線道路であり、これまでに約27.7 kmが供用済み)				
事業の目的、必要性	当該区間の整備により、東南海・南海地震による津波浸水被害に対するリダンダンシーが確保されるとともに、第三次医療施設等への第三次医療施設への速達性の向上等が図られる。				
全体事業費	約42.0億円	計画交通量	約6,700台/日		
事業概要図					

関係する地方公共団体等の意見	<p>【愛媛県知事】・予算化に同意</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域活性化はもとより、救命・緊急医療、大規模災害や原発事故等における避難や緊急輸送など防災・減災に大きな役割を担うため津島道路の整備推進が必要。</li> </ul>
----------------	---

学識経験者等の第三者委員会の意見	<ul style="list-style-type: none"> <li>・新規事業化については妥当である。</li> <li>・防災上のニーズや最新の技術を踏まえ、防災面で使いやすく、コストのかからない道路構造と運用を目指し、最大限の工夫に努めること。</li> </ul>
------------------	--

事業採択の前提条件	<p>費用対便益：便益が費用を上回っている。</p> <p>手続きの完了：PI実施済み(平成16年3月)</p>
-----------	--

事業評価結果

費用対便益	B/C	1.1	総費用：309億円 事業費：293億円 維持管理費：16億円	総便益：338億円 走行時間短縮便益：281億円 走行費用減少便益：40億円 交通事故減少便益：17億円	基準年：平成23年
	感度分析の結果	交通量変動	B/C=1.0 (交通量 -10%)	B/C=1.2 (交通量 +10%)	
		事業費変動	B/C=1.0 (事業費 +10%)	B/C=1.2 (事業費 -10%)	
		事業期間変動	B/C=1.0 (事業期間 +20%)	B/C=1.2 (事業期間 -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	-			
	事故対策	○	<ul style="list-style-type: none"> <li>・交通を分散させることにより事故件数の減少を図る事業である。(宇和島市津島町嵐付近、宇和島市津島町上畑地付近)</li> <li>【死傷事故率】237.7件/億台キロ(H18~H21平均値) 死傷事故率比(県内平均比)3.4倍 全国平均(H20) 79.4件/億台キロ(県道以上) 愛媛県平均(H20) 69.6件/億台キロ(県道以上)</li> </ul>		
	歩行空間	○	<ul style="list-style-type: none"> <li>・当該区間は、通学路にも指定されているものの、幅員2m未満または歩道未設置区間も存在。当事業により、通過交通や大型車交通が転換され、歩行者・自転車等交通弱者への安全性が向上する。</li> </ul>		
	住民生活	○	<ul style="list-style-type: none"> <li>・第三次医療施設(市立宇和島病院)への速達性が向上し、緊急車両による搬送等の向上が見込まれる。</li> <li>【第三次救急医療施設60分圏域の人口(愛南町を対象)】 【現況】約2.0万人→【既事業完了時】約2.1万人→【津島道路整備後】約2.6万人</li> </ul>		
	社会全体への影響				
地域経済	○	<ul style="list-style-type: none"> <li>・物流の拠点となる関西方面、関東方面と愛媛県南部地域の連絡時間を短縮し、現在事業中の宇和島道路と連結することにより水産・農産物等の物流活性化及び南予レクリエーション施設などの観光振興が期待される。</li> </ul>			
災害	◎	<ul style="list-style-type: none"> <li>・当該路線の現道は愛媛県南部唯一の第一次緊急輸送道路に位置づけられており、当該路線の整備により、地震時の津波浸水等により分断される現道に対してリダンダンシーが確保される。</li> </ul>			
環境	-				
地域社会	○	<ul style="list-style-type: none"> <li>・愛南町から経済中心地である県都松山市や日常生活の結びつきが強い宇和島市へ交流や連携を促進するための地域連携強化が図られるなど交流圏の拡大が期待される。</li> </ul>			
事業実施環境	○	<ul style="list-style-type: none"> <li>・平成15年度(H15年6月~H16年3月)にPIを実施</li> <li>・愛媛県知事や宇和島市長、愛南町長、愛媛県四国縦貫・横断自動車道建設促進協議会等より積極的な要望活動が行われており、「命の道」として地元の期待は大きい</li> </ul>			

採択の理由

費用対便益比が1.1と、便益が費用を上回っているとともに、PIが完了し、事業採択の前提条件が確認できる。また、東南海・南海地震など災害発生時における緊急輸送道路の確保、医療施設等拠点への速達性向上、産業支援に寄与するほか、当該事業区間の並行区間における線形不良箇所等を回避し、円滑かつ安全な走行を可能とする等、当該事業の必要性・効果は高いと判断できる。以上より、本事業を平成24年度予算要求の新規事業箇所として要求する。

※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。

平成24年度予算要求に係る新規事業採択時評価(防災機能の評価)

担当課:道路局 国道・防災課  
担当課長名:三浦 真紀

1. 事業の概要

事業名	一般国道56号 津島道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 四国地方整備局
起終点	愛媛県南宇和郡愛南町柏 ～愛媛県宇和島市津島町岩松	延長	10.3km		
事業概要	・四国横断自動車道は、徳島県阿南市から愛媛県大洲市を結ぶ総延長約440Kmの高規格道路であり、これまでに約277kmが供用済みである。 ・津島道路は、四国横断自動車道の一部を構成する道路で南宇和郡愛南町と宇和島市間を連絡し、今後30年以内に60%で発生が予想されている東南海・南海地震による被害発生時の救助・救援活動の支援や緊急物資の輸送、孤立地域の解消を支える基幹経路となるなど、広域的防災に資する道路ネットワークの強化に資する事業である。				
目的					
事業費	約420億円	3便益B/C	1.1		

2. 必要性の評価

(1) 課題の整理

評価項目	当該事業地域の課題・上位計画等	
防災・災害時の救助活動等	<p>【i】緊急輸送物資の円滑な輸送の確保】 ・愛媛県南予地区は東南海・南海地震の想定被害の大きな地域(震度6強、津波高さ約5m)であり、当該区間内でも延長3.6Kmが浸水の影響を受けると想定。 ・近傍に災害時に機能する迂回路が無く現道の寸断による代替路の確保が課題。</p> <p>【ii】減災対策への取り組み】 ・愛南町から宇和島市間において3.6Kmが津波浸水の恐れがあり、愛南町・宇和島市において津波襲来時の避難路となる道路が無い。</p>	<p>※四国圏広域地方計画 「四国圏は、地形的特性や台風常襲地帯に位置していることなどから、毎年のように水害、土砂災害、高潮災害が発生しているとともに、近い将来、東南海・南海地震とこれによる津波の発生が想定されており、これらの災害に対応する防災力の向上が急務となっている。」</p> <p>※高速道路のありかた検討有識者委員会・緊急提言 「広域的な幹線道路ネットワークについては、地域の孤立化や多重性の欠如など災害面からの弱点を再点検し、その克服に向けて、ミッシングリンクの解消や隘路区間の改良など効果的な手法を選択し、緊急性の高い箇所から重点的に強化を行う必要がある。」</p>
住民生活	<p>【i】救急医療施設への速達性の向上】 ・宇和島市以南には、三次医療施設が宇和島市のみであり、高次医療施設への速やかな搬送ルート確保が必要不可欠。</p> <p>【ii】他の交通機関への利便性の向上】 ・沿線地域から広域交通拠点である松山空港等への時間距離が長く連絡性向上が課題。</p> <p>【iii】公共公益施設等への利便性の向上】 ・愛南町から地域の防災拠点となる南予地方局がある宇和島市への距離が長く連絡性向上が課題。</p>	<p>※四国圏広域地方計画 「一部の中山間地域等では婦人課医や小児科医が地域に存在しないといった状況も生じてきており、医療サービス、公共交通サービスの維持・確保が困難となってきているなど、圏域内において格差が生じてきている。」 「交通ネットワーク基盤の強化や他圏域へのアクセス性の向上等を通じて、さらなる交流の活性化を推進する取組を重点的に進めることが重要である。」</p>
地域社会 地域経済	<p>【i】周辺市町村との連携の強化】 ・宇和島市から愛南町間の現道区間は津波浸水区間に加え線形不良などの課題により地域間連携に支障をきたす。</p> <p>【ii】産業拠点の分断防止】 ・宇和島市・愛南地区は水産業が基幹産業であり、中でも養殖マダイは県内産の95%を占めているが、安定的な供給が出来なくなることや線形不良箇所による連携時の揺れが鮮度低下につながり、水産物市場間の競争力が低下。</p>	<p>※四国圏広域地方計画 「四国圏が自立し持続的に発展していくためには、交流人口を増やすとともに、住みやすい、住みたくなる地域とすることが重要であり、そのためには、圏域の活力や魅力を高め、地域力を向上させる必要がある」 「四国が一体となって圏域内の結びつきを強化し、他圏域や国外とも交流を促進しないと活力向上は望めない」</p> <p>※高速道路のありかた検討有識者委員会・緊急提言 「主要な市街地や交通拠点と高速道路のアクセス強化、簡易なICの増設等による地域との連絡強化などのネットワーク機能の向上」</p>
その他	-	

(2) 事業の必要性

東南海・南海地震における緊急輸送道路の確保、地域産業(水産業)の活性化の支援、平常時も含めた救急搬送のための速達性確保といった様々な課題に対応するため、事業の必要性があるものと評価する。

3. 有効性の評価

(1) ネットワーク上のリンクとしての評価

①主要都市・拠点間の防災機能の向上					
区間	リンクの評価	リンクの評価		効果	評価
		現状(整備前)	(目標)整備後		
愛南町(主要都市)	宇和島市(重要港湾) (3次救急医療)	D	(B) B	・現道は津波浸水区域が存在し、津波浸水により通行止めとなる可能性が高い。(Dランク) ・津波浸水区域を避けて計画されている本道路は、大規模地震時の通行止めを回避できることから、当該リンクの災害危険性のないBランクに改善され、地域の孤立も解消。	◎
②ネットワーク全体の防災機能の向上					
弱強度(整備前)	弱強度(整備後)	リンクの評価		効果	評価
		改善度			
当該リンクが遮断され不通(∞)	0.5	当該リンクの整備により不通が解消(∞)		当該リンクの整備により、愛南町から宇和島市間の災害時の不通が解消することにより、ネットワーク全体の防災機能向上。	◎

(2) 当該事業としての評価

評価項目	事業による効果	評価
防災・災害時の救助活動等	<p>【i】緊急輸送物資の円滑な輸送の確保】 ・救援物資輸送の拠点となる宇和島港や松山空港までの連絡時間を短縮。 愛南町～宇和島港:64分→49分(15分短縮)うち当該事業64分→52分(12分短縮)</p> <p>【ii】減災対策への取り組み】 ・津波の影響を受けない位置に計画しており、津島町浦知～嵐地区の避難場所や避難路として活用可能。(孤立人口:約2.4万人→約2.2万人)</p>	◎
住民生活	<p>【i】救急医療施設への速達性の向上】 ・負傷者受け入れの拠点となる市立宇和島病院への救急搬送の速達性が向上。 愛南町～市立宇和島病院70分→55分(15分短縮)うち当該事業67分→55分(12分短縮) ・三次救急医療施設の60分カバー圏人口:約5,000人増加</p> <p>【ii】他の交通機関への利便性の向上】 ・愛南町から宇和島市間において高速道路が連続し時間短縮が図られ、広域交通拠点との連携が強化。 愛南町～松山空港:181分→166分(15分短縮)うち当該事業181分→169分(12分短縮)</p>	◎
地域社会 地域経済	<p>【iii】公共公益施設等への利便性の向上】 ・愛南町から宇和島市間において高速道路が連続し時間短縮が図られ地域の防災拠点である南予地方局への連携が強化。 愛南町～愛媛県南予地方局:67分→52分(15分短縮)うち当該事業67分→55分(12分短縮)</p> <p>【i】周辺市町村との連携の強化】 ・愛南町から松山市及び地域経済の中心地である宇和島市との輸送が安定的にできることや連絡時間を短縮し、流通の利便性が向上することで流通の強化が期待される。 愛南町～津島高田IC:40分→25分(15分短縮)うち当該事業40分→28分(12分短縮)</p>	◎
その他	-	

(3) 事業の有効性

・当該事業の実施により、ネットワーク上のリンクの評価がDランク→Bランクに改善するとともに、不通リンクの解消によりネットワーク全体の防災機能が強化される。  
 ・孤立箇所の削減など津波への適応性が改善するとともに、速達性の向上により、救急搬送の改善(三次救急医療施設60分圏域人口が0.5万人増)や地域間の連携が促進されるなど、有効性の高い事業と評価する。



#### 4. 事業実施環境・第三者意見

事業実施環境	<ul style="list-style-type: none"><li>・平成15年度(H15年6月～H16年3月)にPIを実施</li><li>・愛媛県知事や宇和島市長、愛南町長、愛媛県四国縦貫・横断自動車道建設促進協議会等より積極的な要望活動が行われており、「命の道」として地元の期待は大きい</li></ul>
--------	--

愛媛県	当該区間の新規事業化と事業推進を強く希望します。
社会資本整備審議会 道路分科会 事業評価部会	「新規事業化については妥当である。」との意見を頂いた。
社会資本整備審議会 地方小委員会	「新規事業化については妥当である。」との意見を頂いた。

#### 5. 対応方針

<p>・当該事業により、愛媛県西南地域のネットワークが強化され、愛南町～宇和島市における幹線道路の信頼性や速達性が向上することや、緊急輸送等の円滑化が可能となり、迅速な復旧活動や被災地域の復興を支援すること、さらにミッシングリンクの解消や各地域の広域的な連携に貢献等が認められることから、防災機能の評価結果も踏まえ当該事業の必要性・有効性は高いと判断できる。</p> <p>以上より、本事業を平成24年度予算要求の新規事業箇所として要求する。</p>
---

平成24年度予算要求に係る新規事業採択時評価

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：三浦 真紀

事業の概要

事業名	一般国道56号 窪川佐賀道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 四国地方整備局
起終点	自：高知県高岡郡四万十町平串 至：高知県幡多郡黒潮町佐賀	延長	11.2km		
事業概要	窪川佐賀道路は、四国横断自動車道の一部を構成する高岡郡四万十町平串から幡多郡黒潮町佐賀に至る延長11.2kmの自動車専用道路である。(四国横断自動車道は徳島県阿南市から愛媛県大洲市に至る延長約440kmの高規格幹線道路であり、これまでに約277kmが供用済み)				
事業の目的、必要性	当該区間の整備により、東南海・南海地震等の災害時における緊急輸送道路が確保されるとともに、第三次医療施設までの到達性の向上や、地域産業(水産業)の活性化等が図られる。				
全体事業費	約370億円	計画交通量	約6,800台/日		
事業概要図					

関係する地方公共団体等の意見	<p>【高知県知事】・予算化に同意</p> <p>・南海地震への備えとして、救急救命や緊急輸送及び地域住民の生活を支える基盤として窪川佐賀道路の整備促進が必要。</p>
----------------	--

学識経験者等の第三者委員会の意見	<p>・新規事業化については妥当である。</p> <p>・防災上のニーズや最新の技術を踏まえ、防災面で使いやすく、コストのかからない道路構造と運用を目指し、最大限の工夫に努めること。</p>
------------------	---

事業採択の前提条件	<p>費用対便益：便益が費用を上回っている</p> <p>手続きの完了：都市計画決定手続き完了(平成16年12月7日)</p>
-----------	---

事業評価結果

費用対便益	B/C	1.0	総費用：259億円 事業費：244億円 維持管理費：15億円	総便益：265億円 走行時間短縮便益：213億円 走行費用減少便益：40億円 交通事故減少便益：12億円	基準年：平成23年
	感度分析の結果	交通量変動	B/C=0.9 (交通量 -10%)	B/C=1.1 (交通量 +10%)	
		事業費変動	B/C=0.9 (事業費 +10%)	B/C=1.1 (事業費 -10%)	
		事業期間変動	B/C=0.9 (事業期間 +20%)	B/C=1.1 (事業期間 -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	-			
	事故対策	○	<p>・交通を分散させることにより事故件数の減少を図る事業である。 (古市町交差点、古市町南交差点)</p> <p>【死傷事故率512件/億台キロ(H18~H21平均値)】</p> <p>死傷事故率比(県内平均比) 9.1倍                  全国平均(H20) 79.4件/億台キロ(県道以上)                  高知県平均(H20) 56.5件/億台キロ(県道以上)</p>		
	歩行空間	○	<p>・当該区間は、通学路にも指定されているものの、幅員2m未満或いは歩道未設置区間も存在。当該事業により、通過交通や大型車交通が転換され、歩行者・自転車等交通弱者への安全性が向上する。</p>		
	住民生活	○	<p>・第三次医療施設(高知赤十字病院等)への到達性が向上。 【第三次医療施設60分圏内の人口(四万十町及び黒潮町)】 【現況】1.8千人(5%)→【既事業完了時】9.2千人(27%)→【整備後】9.4千人(28%)</p>		
	地域経済	○	<p>・線形不良箇所回避により、基幹産業である水産業において運搬時の揺れが原因となる鮮度低下を解消。</p>		
	災害	◎	<p>・東南海・南海地震において、落石や法面崩壊等の災害の危険性が高い土砂災害危険箇所を回避し、災害時に機能する第一次緊急輸送道路を確保。</p>		
環境	-				
地域社会	○	<p>・四万十町と黒潮町間の線形不良箇所や急勾配箇所を回避することにより、所要時間が短縮され、県都高知市とのアクセス性が向上し、交流圏の拡大が期待される。</p>			
事業実施環境	○	<p>・平成16年12月7日付 都市計画決定済み。</p> <p>・高知県知事や黒潮町長、四国横断自動車道高知県建設促進期成会等より積極的な要望活動が行われており、「命の道」として地元の期待は大きい。</p>			

採択の理由

<p>費用対便益比が1.0と、便益が費用を上回るとともに、都市計画手続が完了し、事業採択の前提条件が確認できるまた、災害時における緊急輸送道路の確保や、第三次医療施設への到達性が向上されるなど事業効果が高いと判断できる。</p> <p>以上より、本事業を平成24年度予算要求の新規事業箇所として要求する。</p>
--

※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。

平成24年度予算要求に係る新規事業採択時評価(防災機能の評価)

担当課:道路局 国道・防災課  
担当課長名:三浦 真紀

1. 事業の概要

事業名	一般国道56号 窪川佐賀道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 四国地方整備局
起終点	高知県高岡郡四万十町平串 ～高知県幡多郡黒潮町佐賀	延長	11.2km		
事業概要	・四国横断自動車道は、徳島県阿南市から愛媛県大洲市を結ぶ総延長約440kmの高規格道路であり、これまでに約277kmが供用済みである。 ・窪川佐賀道路は、四国横断自動車道の一部を構成する道路で四万十町と黒潮町間を連絡し、今後30年以内に60%で発生が予想されている東南海・南海地震による被害発生時の救助・救援活動の支援や緊急物資の輸送、孤立地域の解消等、広域的防災に資する道路ネットワークの強化に資する事業であり、あわせて第三次医療施設までの到達性向上や、四国西南地域の地域振興、新たなまちづくりの骨格をなす事業である。				
目的					
事業費	約370億円	3便益B/C	1.0		

2. 必要性の評価

(1) 課題の整理

評価項目	当該事業地域の課題・上位計画等		評価	
防災・災害時の救助活動等	<p><b>【 i 】緊急輸送物資の円滑な輸送の確保</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・東南海・南海地震(今後30年で60%発生確率)に伴う津波浸水により現道(国道56号)が寸断</li> <li>・窪川IC～佐賀IC間の現道は土砂災害危険箇所<sup>※1</sup>が18箇所<sup>※2</sup>と多く、地震時の落石、土砂崩れ等により、救助・救援活動の拠点施設への連絡が途絶</li> <li>※1 土砂災害危険箇所は現道に影響があると考える土砂流危険渓流を対象としている</li> <li>※2 片坂バイパス区間を除く</li> </ul> <p><b>【 ii 】減災対策への取り組み</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・黒潮町佐賀地区～大方地区は津波浸水の恐れがあるが、当該地区は避難施設が僅少</li> </ul>	<p>※四国圏広域地方計画</p> <p>「四国圏は、地形的特性や台風常襲地帯に位置していることなどから、毎年のように水害、土砂災害、高潮災害等が発生しているとともに、近い将来、東南海・南海地震とこれによる津波の発生が想定されており、これらの災害に対応しうる防災力の向上が急務となっている。」</p> <p>※高速道路のあり方検討有識者委員会・緊急提言</p> <p>「広域的な幹線道路ネットワークについては、地域の孤立化や多重性の欠如など災害面からの弱点を再点検し、その克服に向けて、ミッシングリンクの解消や隘路区間の改良など効果的な手法を選択し、緊急性の高い箇所から重点的に強化を行う必要がある。」</p>		◎
住民生活	<p><b>【 i 】救急医療施設への到達性の向上</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・沿線の三次救急医療施設は高知市のみであり、高次医療施設への速やかな搬送ルートが必要不可欠</li> </ul> <p><b>【 ii 】他の交通機関への利便性の向上</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・沿線地域から広域交通拠点である高知龍馬空港等への時間距離が長く、連絡性向上が課題</li> </ul>	<p>※四国圏広域地方計画</p> <p>「一部の中山間地域等では婦人課医や小児科医が地域に存在しないといった状況も生じてきており、医療サービス、公共交通サービスの維持・確保が困難となってきたり、圏域内において格差が生じてきている。」</p> <p>「交通ネットワーク基盤の強化や他圏域へのアクセス性の向上等を通じて、さらなる交流の活発化を推進する取組を重点的に進めることが重要である。」</p>		◎
地域社会 地域経済	<p><b>【 i 】周辺市町村との連携の強化</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・四万十町～黒潮町間の現道区間は、津波浸水区間に加え、線形不良箇所(57箇所<sup>※</sup>)、急勾配箇所(13箇所<sup>※</sup>)、交通事故危険箇所(2箇所<sup>※</sup>)が存在し、地域間連携に支障をきたしている</li> <li>※四万十町役場～黒潮町役場間で算出</li> <li>※片坂バイパス区間の現道も除く数値</li> </ul> <p><b>【 ii 】産業拠点の分断防止</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・四国西南地域は水産業が基幹産業であるが、安定的な供給ができなくなることや線形不良箇所等による運搬時の揺れが鮮度が低下につながり、水産物市場間の競争力が低下</li> </ul>	<p>※四国圏広域地方計画</p> <p>「四国圏が自立し持続的に発展していくためには、交流人口を増やすとともに、住みやすい、住みたくな地域とすることが重要であり、そのためには、圏域の活力や魅力を高め、地域力を向上させる必要がある」</p> <p>「四国が一体となって圏域内の結びつきを強化し、他圏域や国内外とも交流を促進しないと活力向上は望めない」</p> <p>※高速道路のあり方検討有識者委員会・緊急提言</p> <p>「主要な市街地や交通拠点と高速道路のアクセス強化、簡易なICの増設等による地域との連絡強化などのネットワーク機能の向上」</p>		◎
その他	-			

(2) 事業の必要性

・東南海・南海地震における緊急輸送道路の確保、地域産業(水産業)の活性化の支援、平常時も含めた救急搬送のための到達性の確保といった様々な課題に対応するため、事業の必要性があるものと評価する。

3. 有効性の評価

(1) ネットワーク上のリンクとしての評価

①主要都市・拠点間の防災機能の向上					評価
区間		リンクの評価		効果	
		現状(整備前)	(目標)整備後		
須崎市(重要港湾)	四万十市(主要都市)	D	(B) B	・現道は、津波浸水区域(土砂崩落)が存在し、近傍の迂回路も脆弱であり災害危険性が高い(Dランク) ・本道路は、須崎市～四万十市間の最短時間経路となり、災害による通行止めが想定されないことから、当該リンクの災害危険性の低いBランクに改善され、地域の孤立も解消。	◎

②ネットワーク全体の防災機能の向上					評価
リンクの評価			効果		
弱点度(整備前)	弱点度(整備後)	改善度			
当該リンクが遮断され不通(∞)	0.4	当該リンクの整備により不通が解消(∞)	当該リンクの整備により、須崎市から四万十市間の災害時の不通が解消することにより、ネットワーク全体の防災機能向上。	◎	

(2) 当該事業としての評価

評価項目	事業による効果	評価
防災・災害時の救助活動等	<p><b>【 i 】緊急輸送物資の円滑な輸送の確保</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・救援物資輸送の拠点となる須崎港～黒潮町間の連絡時間を短縮。(須崎市～四万十市:83分→65分(18分短縮)、うち当該事業:83分→79分(4分短縮))(須崎港～黒潮町役場:71分→53分(18分短縮)、うち当該事業:71分→67分(4分短縮))</li> <li>・東南海・南海地震において、落石や法面崩壊等の災害の危険性が高い土砂災害危険箇所を回避し、災害時に機能を第1次緊急輸送路を確保。</li> </ul> <p><b>【 ii 】減災対策への取り組み</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・津波の影響を受けない位置に計画しており、黒潮町佐賀地区において、避難路や避難場所としての活用が可能(孤立人口:2.5千人減少)</li> </ul>	◎
住民生活	<p><b>【 i 】救急医療施設への到達性の向上</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・負傷者受け入れの拠点となる高知赤十字病院への救急搬送の到達性が向上(黒潮町～高知赤十字病院:74分→58分(16分短縮)、うち当該事業:60分→58分(2分短縮))(四万十町～黒潮町の3次救急医療施設60分圏域内人口:1,800人(カバー率5%)→9,400人(カバー率28%、7,600人増加)</li> </ul> <p><b>【 ii 】他の交通機関への利便性の向上</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・黒潮町から広域交通拠点である高知龍馬空港への時間距離が短縮し、連絡性が向上</li> </ul>	◎
地域経済 地域社会	<p><b>【 i 】周辺市町村との連携の強化</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・高速道路が連続するとともに、線形不良箇所(30箇所)、急勾配箇所(12箇所)、交通事故危険箇所(2箇所)などを回避でき、所要時間短縮も図れることから、各地域の広域的な連携に貢献</li> </ul> <p><b>【 ii 】産業拠点の分断防止</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・黒潮町から高知県の経済中心地である高知市への安定的な供給が可能となることや連絡時間の短縮、定時性が確保され、産業に必要な流通の強化が期待される(須崎市～四万十市:83分→65分(18分短縮)、うち当該事業:83分→79分(4分短縮))(黒潮町役場～窪川IC(四万十町):40分→32分(8分短縮)、うち当該事業:40分→36分(4分短縮))</li> </ul>	◎
その他	-	

(3) 事業の有効性

・当該事業の実施により、ネットワーク上のリンクの評価がDランク→Bランクに改善するとともに、不通リンクの解消によりネットワーク全体の防災機能が強化される。  
 ・地震時の救助・救援活動の拠点施設への分断解消、到達性の向上による救急搬送の改善(三次救急医療施設60分圏域人口が7.6千人増)や、線形不良などの解消による地域間の連携が促進されるなど、有効性の高い事業と評価する。

#### 4. 事業実施環境・第三者意見

事業実施環境	<ul style="list-style-type: none"><li>・平成16年12月7日付 都市計画決定済み。</li><li>・高知県知事や黒潮町長、四国横断自動車道高知県建設促進期成会等より積極的な要望活動が行われており、「命の道」として地元の期待は大きい。</li></ul>
--------	--

高知県	当該区間の新規事業化と事業推進を強く希望します。
社会資本整備審議会 道路分科会 事業評価部会	「新規事業化については妥当である。」との意見を頂いた。
社会資本整備審議会 地方小委員会	「新規事業化については妥当である。」との意見を頂いた。

#### 5. 対応方針

・当該事業により、高知県西南地域のネットワークが強化され、須崎市～四万十市における幹線道路の信頼性や速達性が向上することや、緊急輸送等の円滑化が可能となり、迅速な復旧活動や被災地域の復興を支援すること、さらにミッシングリンクの解消や各地域の広域的な連携に貢献等が認められることから、防災機能の評価結果も踏まえ当該事業の必要性・有効性は高いと判断できる。  
以上より、本事業を平成24年度予算要求の新規事業箇所として要求する。

平成24年度予算要求に係る新規事業採択時評価

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：三浦 真紀

事業の概要

事業名	一般国道55号 福井道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 四国地方整備局
起終点	自：徳島県阿南市内原町桜木 至：徳島県阿南市福井町小野	延長	9.6km		
<p><b>事業概要</b></p> <p>福井道路は、阿南安芸自動車道の一部を構成する阿南市内原町から同市福井町に至る延長約9.6kmの自動車専用道路である。(阿南安芸自動車道は、徳島県阿南市から高知県安芸市に至る延長約110kmの地域高規格道路であり、これまでに約14kmが供用済み)</p>					
<p><b>事業の目的、必要性</b></p> <p>当該区間の整備により、東南海・南海地震による津波浸水被害に対するリダンダンシーが確保されるとともに、第三次医療施設等への救急搬送や、近畿圏或いは徳島中心部への地場産品の輸送における速達性の向上等が図られる。</p>					
全体事業費	約360億円	計画交通量	約12,500台/日		
<p><b>事業概要図</b></p>					

**関係する地方公共団体等の意見**

【徳島県知事】・予算化に同意

- 近い将来に予想される「東海・東南海・南海」三連動地震による津波被害を受けない緊急輸送道路確保などを図るために福井道路の整備促進が必要。

**学識経験者等の第三者委員会の意見**

- 新規事業化については妥当である。
- 防災上のニーズや最新の技術を踏まえ、防災面で使いやすく、コストのかからない道路構造と運用を目指し、最大限の工夫に努めること。

**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：都市計画決定手続きの完了(平成22年4月30日)

事業評価結果

費用対便益	B/C	1.0	総費用：252億円 事業費：241億円 維持管理費：11億円	総便益：254億円 走行時間短縮便益：209億円 走行費用減少便益：30億円 交通事故減少便益：15億円	基準年：平成23年	
	感度分析の結果	交通量変動	B/C=0.8 (交通量 -10%)	B/C=1.1 (交通量 +10%)		
		事業費変動	B/C=0.9 (事業費 +10%)	B/C=1.1 (事業費 -10%)		
	事業期間変動	B/C=0.9 (事業期間 +20%)	B/C=1.1 (事業期間 -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	○	<ul style="list-style-type: none"> <li>・現道等の時間損失の削減が見込まれる。</li> <li>【渋滞損失時間の改善】 約202万人時間/年 ⇒ 約156万人時間/年</li> <li>【1kmあたり渋滞損失時間】 約2.3万人時間/年km (H17現況) [センサス区間]</li> <li>全国平均：約1.9万人時間/年km (約1.2倍)</li> <li>徳島県平均：約1.6万人時間/年km (約1.4倍)</li> </ul>		
		事故対策	—			
	社会全体への影響	歩行空間	○	<ul style="list-style-type: none"> <li>・当該区間は、通学路に指定されているものの、幅員2m未満或いは歩道未設置の区間も存在。当事業により、通過交通や大型車交通が転換され、歩行者・自転車等交通弱者への安全性が向上する。</li> </ul>		
		住民生活	○	<ul style="list-style-type: none"> <li>・第三次医療施設(徳島赤十字病院等)への速達性が向上し、緊急車両による搬送等の向上が見込まれる。</li> <li>【第三次医療施設60分圏カバー人口(徳島県県南地域)】</li> <li>(整備前) 約1.0万人 ⇒ (既事業完了時) 約1.6万人 ⇒ (整備後) 約2.0万人</li> </ul>		
		地域経済	○	<ul style="list-style-type: none"> <li>・徳島市、京阪神方面等と県南地域との連絡時間を短縮し、地域の特産品である農産物、海産物等の流通利便性が向上。</li> </ul>		
		災害	◎	<ul style="list-style-type: none"> <li>・東南海・南海地震による津波浸水区域、冠水箇所及び災害危険箇所を回避することにより通行止めの危険性が解消し、災害時に機能する緊急輸送道路が確保される。</li> </ul>		
環境		—				
地域社会	○	<ul style="list-style-type: none"> <li>・関西圏等との大消費地や徳島市中心部から県南地域を、高速道路と自専道で連絡することにより、地場産品の輸送向上等地域の活性化、交流圏の拡大が期待される。</li> </ul>				
事業実施環境	○	<ul style="list-style-type: none"> <li>・平成22年4月30日付け、都市計画決定済み。</li> <li>・徳島県知事や阿南市長等により積極的な要望活動が行われており、「命の道」として地元の期待は大きい。</li> </ul>				

採択の理由

費用便益比が1.0と、便益が費用を上回っていると、都市計画手続きが完了し、事業採択の前提条件が確認できる。

また、住民生活や災害対応など、事業効果は高いと判断できる。

以上より、本事業を平成24年度予算要求の新規事業箇所として要求する。

※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。

平成24年度予算要求に係る新規事業採択時評価(防災機能の評価)

担当課:道路局 国道・防災課  
担当課長名:三浦 真紀

1. 事業の概要

事業名	一般国道55号 福井道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 四国地方整備局
起終点	徳島県阿南市内原町桜木 ～徳島県阿南市福井町小野	延長	9.6km		
事業概要	・阿南安芸自動車道は、徳島県阿南市から高知県安芸市に至る延長約110kmの地域高規格道路であり、これまでに約14kmが供用済みである。 ・福井道路は、阿南安芸自動車道の一部を構成する道路で阿南市内原町と阿南市福井町を連絡し、今後30年以内に60%で発生が予想されている東南海・南海地震による津波浸水被害が予測される地域に対し、リダンダンシーを確保すると共に、第三次医療施設等への救急搬送や、近畿圏或いは徳島中心部への地場産品の輸送について、速達性の向上が期待される。				
目的					
事業費	約360億円	3便益B/C	1.0		

2. 必要性の評価

(1) 課題の整理

評価項目	当該事業地域の課題・上位計画等	
防災・災害時の救助活動等	<p><b>【i】緊急輸送物資の円滑な輸送の確保</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>阿南市内の国道55号が津波浸水想定区域に含まれるため、浸水する可能性があり、孤立・迂回が発生</li> <li>徳島小松島港(重要港湾)への連絡が途絶するなど緊急輸送物資が送れない恐れ</li> </ul> <p><b>【ii】減災対策への取り組み</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>現道は津波浸水や、落石、土砂崩れ等の恐れがあり、災害時に機能する緊急輸送道路が未確保</li> </ul>	<p>※四国圏広域地方計画</p> <p>「四国圏は、地形的特性や台風常襲地帯に位置していることなどから、毎年のように水害、土砂災害、高潮災害等が発生しているとともに、近い将来、東南海・南海地震とこれによる津波の発生が想定されており、これらの災害に対応しうる防災力の向上が急務となっている。」</p> <p>※高速道路のあり方検討有識者委員会・緊急提言</p> <p>「広域的な幹線道路ネットワークについては、地域の孤立化や多重性の欠如など災害面からの弱点を再点検し、その克服に向けて、ミッシングリンクの解消や隘路区間の改良など効果的な手法を選択し、緊急性の高い箇所から重点的に強化を行う必要がある。」</p>
住民生活	<p><b>【i】救急医療施設への速達性の向上</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>沿線の三次救急医療施設は徳島市、小松島市のみであり、高次医療施設への速やかな搬送ルート確保が必要不可欠</li> </ul> <p><b>【ii】他の交通機関への利便性の向上</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>沿線地域から広域交通拠点である徳島阿波おどり空港等への時間距離が長く、連絡性向上が課題</li> </ul> <p><b>【iii】公共公益施設等への利便性の向上</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>徳島県南地域から防災拠点等となる南部総合県民局がある阿南市への距離が長く、連絡性向上が課題</li> </ul>	<p>※四国圏広域地方計画</p> <p>「一部の中山間地域等では婦人課医や小児科医が地域に存在しないといった状況も生じてきており、医療サービス、公共交通サービスの維持・確保が困難となってきたり、圏域内において格差が生じてきている。」</p> <p>「交通ネットワーク基盤の強化や他圏域へのアクセス性の向上等を通じて、さらなる交流の活性化を推進する取組を重点的に進めることが重要である。」</p>
地域社会 地域経済	<p><b>【i】周辺市町村との連携の強化</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>阿南市～美波町間の現道区間は、線形不良などの課題により地域間の連携に支障をきたす</li> </ul> <p><b>【ii】産業拠点の分断防止</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>農業・漁業等の拠点である徳島県南地域から大規模消費地への供給が安定的にできなくなることや線形不良区間を通行することによる荷傷み等商品価値が低下する恐れ</li> </ul>	<p>※四国圏広域地方計画</p> <p>「四国圏が自立し持続的に発展していくためには、交流人口を増やすとともに、住みやすい、住みたくなる地域とすることが重要であり、そのためには、圏域の活力や魅力を高め、地域力を向上させる必要がある」</p> <p>「四国が一体となって圏域内の結びつきを強化し、他圏域や国外とも交流を促進しなると活力向上は望めない」</p> <p>※高速道路のあり方検討有識者委員会・緊急提言</p> <p>「主要な市街地や交通拠点と高速道路のアクセス強化、簡易なICの増設等による地域との連絡強化などのネットワーク機能の向上」</p>
その他	—	

(2) 事業の必要性

東南海・南海地震における緊急輸送道路の確保、地域産業(観光)の活性化の支援、平常時も含めた救急搬送のための速達性の確保といった様々な課題に対応するため、事業の必要性があるものと評価する。

3. 有効性の評価

(1) ネットワーク上のリンクとしての評価

①主要都市・拠点間の防災機能の向上				
区間	リンクの評価		効果	評価
	現状(整備前)	(目標)整備後		
阿南市(重要港湾)	美波町(主要都市)	D	(B) B	◎

・現道は津波浸水区域が存在し、津波浸水により通行止めとなる可能性が高い。(Dランク)  
・津波浸水区域を避けて計画されている本道路は、大規模地震時の通行止めを回避できることから、当該リンクの災害危険性のないBランクに改善され、地域の孤立も解消。

②ネットワーク全体の防災機能の向上

リンクの評価			効果	評価
弱点度(整備前)	弱点度(整備後)	改善度		
当該リンクが遮断され不通(oo)	0.5	当該リンクの整備により不通が解消(oo)	当該リンクの整備により、阿南市から美波町間の災害時の不通が解消することにより、ネットワーク全体の防災機能向上。	◎

(2) 当該事業としての評価

評価項目	事業による効果	評価
防災・災害時の救助活動等	<p><b>【i】緊急輸送物資の円滑な輸送の確保</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>津波浸水箇所を回避し、緊急時の救援物資輸送の拠点となる徳島市までの連絡時間を短縮。 徳島市～美波町役場：75分→49分(26分短縮) うち当該事業：75分→68分(7分短縮)</li> </ul> <p><b>【ii】減災対策への取り組み</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>津波浸水や冠水区間の影響を受けない位置に計画するなど、緊急輸送道路としてのリダンダンシーを確保</li> </ul>	◎
住民生活	<p><b>【i】救急医療施設への速達性の向上</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>負傷者受け入れの拠点となる徳島赤十字病院への救急搬送の速達性が向上し、60分カバー圏人口が拡大 牟岐町役場～徳島赤十字病院(災害拠点病院)：78分→57分(21分短縮) うち当該事業：64分→57分(7分短縮) 三次救急医療施設の60分カバー圏人口：約4,000人増加</li> </ul> <p><b>【ii】他の交通機関への利便性の向上</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>徳島県南地域から広域交通拠点へのアクセス向上 美波町～徳島阿波おどり空港：98分→51分(47分短縮) うち当該事業：98分→91分(7分短縮)</li> </ul> <p><b>【iii】公共公益施設等への利便性の向上</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>徳島県南地域から公共公益施設へのアクセス向上 南部総合県民局～美波町役場：32分→30分(2分短縮) うち当該事業：32分→30分(2分短縮)</li> </ul>	○
地域経済 地域社会	<p><b>【i】周辺市町村との連携の強化</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>阿南市から美波町間において高速道路が連続するとともに線形不良箇所(14箇所※)等を回避でき所要時間短縮が図られることから各地域の広域的な連携に貢献 ※日和佐道路並行区間の現道を除く数値</li> </ul> <p><b>【ii】産業拠点の分断防止</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>徳島市、京阪神方面等への地域の特産品である農産物、海産物を安定的に供給することが可能となることや連絡時間を短縮し流通の利便性が向上</li> </ul>	○
その他	—	

(3) 事業の有効性

・当該事業の実施により、ネットワーク上のリンクの評価がDランク→Bランクに改善するとともに、不通リンクの解消によりネットワーク全体の防災機能が強化される。  
・孤立箇所の削減など津波への適応性が改善するとともに、速達性の向上により、救急搬送の改善(三次救急医療施設60分圏域人口が0.4万人増)や地域間の連携が促進されるなど、有効性の高い事業と評価する。

#### 4. 事業実施環境・第三者意見

事業実施環境	・平成22年4月30日付け、都市計画決定済み。 ・徳島県知事や阿南市長等により積極的な要望活動が行われており、「命の道」として地元の期待は大きい。
--------	--

徳島県	当該区間の新規事業化と事業推進を強く希望します。
社会資本整備審議会 道路分科会 事業評価部会	「新規事業化については妥当である。」との意見を頂いた。
社会資本整備審議会 地方小委員会	「新規事業化については妥当である。」との意見を頂いた。

#### 5. 対応方針

・当該事業により、徳島県県南地域のネットワークが強化され、阿南市～美波町における幹線道路の信頼性や速達性が向上することや、緊急輸送等の円滑化が可能となり、迅速な復旧活動や被災地域の復興を支援すること、さらにミッシングリンクの解消や各地域の広域的な連携に貢献等が認められることから、防災機能の評価結果も踏まえ当該事業の必要性・有効性は高いと判断できる。  
以上より、本事業を平成24年度予算要求の新規事業箇所として要求する。

平成24年度予算要求に係る新規事業採択時評価

担当課：都市局 街路交通施設課 道路局 高速道路課

担当課長名： 西植 博 縄田 正

事業の概要

事業名	高速横浜環状北西線	事業区分	街路 都市高速道路	事業主体	横浜市 首都高速道路株式会社
起終点	自：神奈川県横浜市青葉区下谷本町 至：神奈川県横浜市都筑区川向町	延長	7.1km		
事業概要	<p>高速横浜環状北西線は、高速横浜環状北線及び第三京浜道路と東名高速道路を結ぶ延長7.1kmの路線。事業中の高速横浜環状北線と一体となり、東名高速道路と横浜港を直結することで、国際競争力向上や首都圏南部の「防災力」強化を図る重要な役割。現在、隣接する高速横浜環状北線の約8.2kmを首都高速道路株式会社が事業中。</p>				
事業の目的、必要性	<p>高速横浜環状北西線は、横浜港と背後圏との結びつきの強化による国際競争力向上及び保土ヶ谷バイパス等の交通渋滞の改善、道路ネットワークの信頼性向上、北西線沿線地域の交通環境の改善に寄与するものである。</p>				
全体事業費	約2,200億円	計画交通量	44,700台/日		
事業概要図					
関係する地方公共団体等の意見	<p>【神奈川県知事】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・予算化に同意</li> <li>・早期整備が図られるようお願いします</li> </ul> <p>【横浜市長】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・予算化に同意</li> <li>・早期に供用するため、街路事業とあわせて有料道路事業を実施することなど、事業の推進に対する特段の配慮をお願いします</li> </ul>				

学識経験者等の第三者委員会の意見	新規事業化については妥当である。
------------------	------------------

事業採択の前提条件	<p>費用対便益：便益が費用を上回っている。</p> <p>手続きの完了：都市計画決定済み（H23.3.15）であり、円滑な事業執行の状況が整っている。</p>
-----------	--

事業評価結果

費用対便益	B/C	1.8	総費用：1,873億円 （事業費：1,578億円 維持管理費：294億円）	総便益：3,321億円 （走行時間短縮便益：2,753億円 走行費用減少便益：374億円 交通事故減少便益：194億円）	基準年 平成23年
	感度分析の結果	交通量変動	B/C=1.7 (交通量 -10%)	B/C=1.8 (交通量 +10%)	
		事業費変動	B/C=1.6 (事業費 +10%)	B/C=1.9 (事業費 -10%)	
	事業期間変動	B/C=1.6 (事業期間 +20%)	B/C=1.9 (事業期間 -20%)		
事業の影響	自動車や歩行者への影響	評価項目	評価	根拠	
		渋滞対策	◎	<p>保土ヶ谷バイパス等の渋滞緩和が見込まれる。</p> <p>【渋滞損失時間の改善】保土ヶ谷バイパス：整備前 約100万人・時間/年 ⇒ 約90万人・時間/年 横浜市域：整備前 約8,690万人・時間/年 ⇒ 約8,443万人・時間/年</p> <p>【1kmあたり渋滞損失時間】約10.3万人・時間/年・km（現況）（保土ヶ谷バイパス） 〔神奈川県平均：約10.2万人・時間/年・km（約1.0倍）〕 〔全国平均：約2.6万人・時間/年・km（約4.0倍）〕</p>	
		事故対策	○	<p>交通事故件数の減少を図る事業である。</p> <p>【死傷事故率】約493.1件/億台・km（現況）（八王子街道） 〔神奈川県平均：約183.5件/億台・km（約2.7倍）〕 〔全国平均：約102.6件/億台・km（約4.8倍）〕</p>	
	社会全体への影響	歩行空間	—	注目すべき影響はない。	
		住民生活	◎	一般道路の通過交通を排除し、北西線沿線地域の交通環境を改善。	
		地域経済	◎	横浜港と東名高速道路を直結し、背後圏との結びつきを強化することにより、地域経済の活性化が期待される。 東名高速道路～横浜港までの移動時間：約40～60分⇒約20分	
災害	◎	東名高速道路や保土ヶ谷バイパスが寸断された場合の迂回路が確保され、道路ネットワークの信頼性が向上。			
環境	○	北西線沿線地域の交通環境の改善：CO <sub>2</sub> 約45,000t/年削減、NOx約60t/年削減、SPM約3t/年削減。			
地域社会	○	横浜市北西部と横浜都心とのアクセスが向上する。			
事業実施環境	○	<ul style="list-style-type: none"> <li>・都市再生プロジェクトに位置づけられた横浜環状道路の一部。</li> <li>・平成23年3月15日付け、都市計画決定済み。</li> <li>・整備に対する要望が強い。</li> </ul>			

採択の理由

費用対便益比が1.8と便益が費用を上回っているとともに、都市計画手続が完了し、事業採択の前提条件が確認できる。
また、保土ヶ谷バイパス等において慢性的な渋滞が発生しており、当該事業実施による改善効果は大きく、横浜港等の国際競争力向上、道路ネットワークの信頼性向上、北西線沿線地域の交通環境改善の観点からも当該事業の必要性・効果は高いと判断できる。
以上より、本事業を平成24年度予算要求の新規事業箇所として要求する。

※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の。



平成24年度予算要求に係る新規事業採択時評価

担当課：道路局環境安全課

担当課長名：安藤 淳

事業の概要

事業名	地域高規格道路 金沢外環状道路 海側幹線IV期	事業区分	地方道	事業主体	石川県・金沢市
起終点	起点：石川県金沢市大河端町 終点：石川県金沢市福久町	延長	3.2 km		
事業概要	<p>金沢外環状道路は、金沢都市圏の外縁を形成する環状道路であり、国道8号より海側の海側幹線と山側の山側幹線により構成される地域高規格道路である。</p> <p>海側幹線のIV期区間は、既供用区間や事業区間と一体となって環状機能を発揮し、金沢都市圏の渋滞緩和及び地域活性化に大きく寄与する道路である。</p>				
事業の目的、必要性	<p>金沢外環状道路 海側幹線IV期は、</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>金沢都市圏の交通渋滞の緩和ならびに交通事故の軽減</li> <li>重点港湾金沢港へのアクセス向上</li> </ul> <p>等に資する道路である。</p>				
全体事業費	270億円	計画交通量	31,700台/日		
事業概要図					

**関係する地方公共団体等の意見**  
 金沢地区外環状道路海側幹線等整備促進協議会（会長：金沢市長）、金沢外環状道路（海側幹線）整備促進期成同盟会（会長：白山市長）及び地元住民などからの要望あり。

**学識経験者等の第三者委員会の意見**  
 -

**事業採択の前提条件**  
 便益が費用を上回っている。  
 地元自治体から早期整備の要望をうけており、円滑な事業執行の環境が整っている。

事業評価結果

費用対便益	B/C	4.8	総費用：220億円 （事業費：216億円 維持管理費：4億円）	総便益：1,048億円 （走行時間短縮便益：856億円 走行費用減少便益：126億円 交通事故減少便益：66億円）	基準年：平成23年
	感度分析の結果	交通量変動	B/C=4.3 (交通量 -10%)	B/C=5.5 (交通量 +10%)	
		事業費変動	B/C=5.3 (事業費 -10%)	B/C=4.3 (事業費 +10%)	
		事業期間変動	B/C=4.9 (事業期間 -1年)	B/C=4.5 (事業期間 +1年)	
事業の影響	自動車や歩行者への影響	評価項目	評価	根拠	
		渋滞対策	◎	金沢市街地部を迂回する環状道路の一部であり、通過交通の排除や流入交通の分散により、市街地部の渋滞の緩和が見込まれる。 【渋滞損失時間の削減】 並行路線：約5,109万人時間/年 削減量：約164万人時間/年（約5,109→約4,945万人時間/年） 【その他の特徴】 主要渋滞ポイントの解消（諸江交差点）	
		事故対策	◎	金沢市街地部における通過交通の排除や流入交通の分散により、通過交通等に起因する交通事故の減少が見込まれる。 【安全性の向上（事故の減少）】 ・死傷事故率 約98.8件/億台km（現況） ※県内平均死傷事故率 71.6件/億台キロの約1.4倍	
	社会全体への影響	歩行空間	-		
		住民生活	○	第3次救急医療施設（石川県立中央病院）へのアクセス向上	
		地域経済	○	重点港湾金沢港へのアクセス向上、定時性の確保	
		災害	○	並行路線（一次緊急輸送道路）の災害等による通行規制時の代替道路を形成	
環境	-				
地域社会	○	県都金沢市と能登地域のアクセス向上（年間観光客入り込み数 約1,430万人）			
事業実施環境	○	「ダブルラダー結いの道」整備構想（H19.3:石川県）に位置づけ有り。			

採択の理由

事業主体である石川県・金沢市が実施した評価結果に基づけば、費用便益比が4.8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。  
 また、交通渋滞の緩和、交通事故の軽減、金沢港へのアクセス向上など、当該事業の整備の必要性、社会全体への効果は高いと判断される。  
 以上より、本事業を平成24年度予算要求の新規事業箇所として要求する。

※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。