

新規事業採択時評価結果（平成27年度新規事業化箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：茅野 牧夫

事業の概要

事業名	一般国道13号（東北中央自動車道） 横堀道路	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：秋田県湯沢市下院内 至：秋田県湯沢市桑崎	延長	3.7km		
事業概要	横堀道路は、東北中央自動車道の一部を構成する道路で、秋田県湯沢市下院内から秋田県湯沢市桑崎に至る延長3.7kmの自動車専用道路である。（東北中央自動車道は、福島県相馬市から福島市、山形県山形市、秋田県横手市に至る延長約268kmの高規格幹線道路であり、これまでに98kmが開通している。）				
事業の目的、必要性	当該区間の整備により、冬期の幅員減少や路面凍結による速度低下などの課題を抱える豪雪地域（湯沢市）において、雪に強いネットワークを確保するとともに、信頼性の高い道路ネットワークが延伸されることで速達性が確保され、企業進出などの民間投資を促進する。				
全体事業費	約112億円	計画交通量	約4,800台/日		
事業概要図					

関係する地方公共団体等の意見
【秋田県知事】
新規事業採択時評価に係わる「横堀道路」の予算化については同意します。
東北中央自動車道は東北の中央を縦断する大動脈であり、東北地方の持続的な復興を進めていくために、また、我が国全体の成長力や災害に強い国土づくりなど、国土強靱化の基盤となるものであることから、残る未事業化区間の早期着手と一日も早い全線開通が図られるよう、ご配慮をお願いいたします。

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。

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：計画段階評価手続き完了（H27.1.19）

事業評価結果

費用対便益	B/C	1.2	総費用：92億円 （事業費：77億円 維持管理費：15億円）	総便益：107億円 （走行時間短縮便益：73億円 走行経費減少便益：26億円 交通事故減少便益：7.5億円）	基準年：平成26年
	感度分析の結果	交通量変動	B/C=1.1（交通量 -10%）	B/C=1.2（交通量 +10%）	
		事業費変動	B/C=1.1（事業費変動 +10%）	B/C=1.3（事業費変動 -10%）	
	事業期間変	B/C=1.1（事業期間変動+20%）	B/C=1.2（事業期間変動-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	○	・国道13号の冬期の幅員減少などによる速度低下を解消し、地域住民の不安を克服	
		事故対策	◎	通過交通の転換が図られることで、交通事故が減少し地域交通の安全に寄与 ・事故多発箇所 現況 2箇所 ⇒ 整備後 0箇所	
	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	○	高速ネットワークの整備により、医療施設までの通院時間を短縮 〔湯沢市院内地区→雄勝中央病院（湯沢市）間の所要時間〕 現況（冬期）平均 約34分 ⇒ 整備後 平均 約32分（約2分短縮）	
		地域経済	◎	高速ネットワークの整備により、企業進出などの民間投資を促進 〔早期に高規格道路が開通された横手市の企業進出の実例〕 ⇒H14からH26までに12企業が進出	
		災害	○	過去に発生した国道13号の通行止め時の広域迂回が解消されることで、信頼性の高い緊急輸送道路を確保	
環境		-	注目すべき影響はない		
地域社会	○	観光地への速達性が向上するとともに定時性が確保されることで、観光地での滞在時間の確保が可能となり、多様な周遊プランの設定が可能となり地域観光産業に貢献			
事業実施環境	○	・計画段階評価手続き完了（H26.11.4） ・秋田県知事や湯沢市長より横堀道路の早期事業化を要望			

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ともに、計画段階評価手続きが完了し、事業採択の前提条件が確認できる。
また、当該区間の整備により地域交通の安全に寄与するほか冬期交通機能の確保、地域への企業進出等が期待でき、事業の必要性・効果は高いと判断できる。
以上より、本事業の新規事業化については妥当である。

※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。

新規事業採択時評価結果（平成27年度新規事業化箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：茅野 牧夫

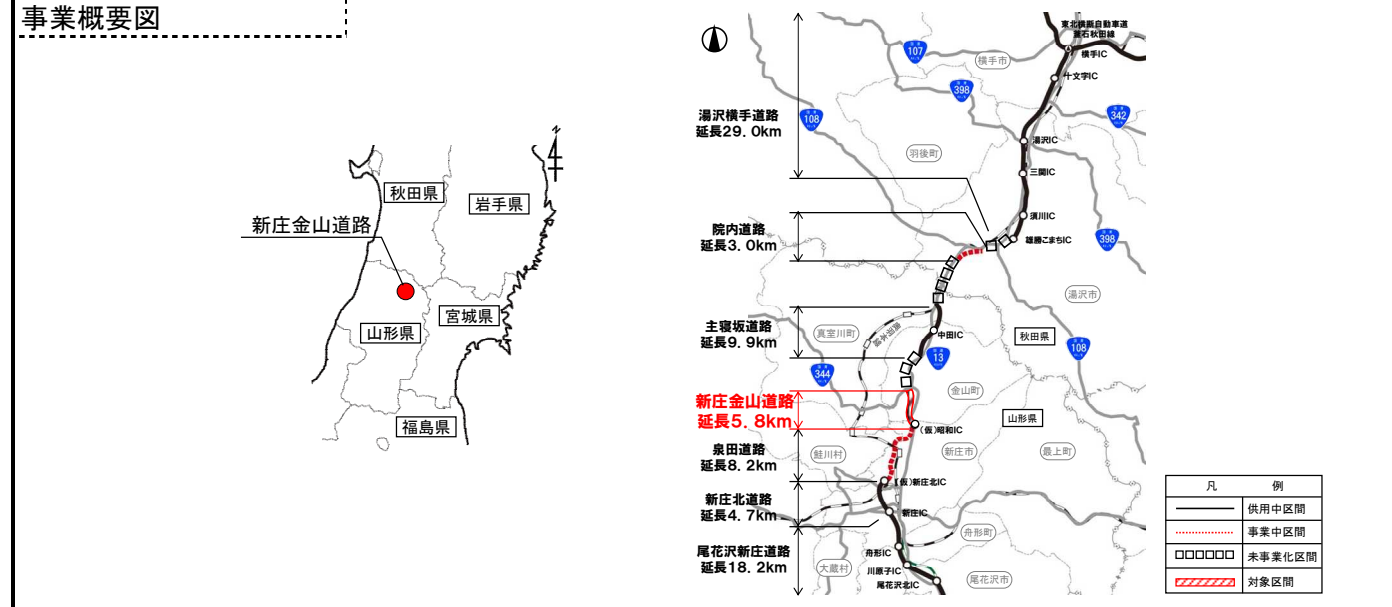
事業の概要

事業名	一般国道13号（東北中央自動車道） 新庄金山道路	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：山形県新庄市大字昭和 至：山形県最上郡金山町大字朴山	延長	5.8km		

事業概要
新庄金山道路は、東北中央自動車道の一部を構成する道路で、新庄市大字昭和から最上郡金山町大字朴山に至る延長5.8kmの自動車専用道路である。（東北中央自動車道は、福島県相馬市から福島市、山形県山形市、秋田県横手市に至る延長約268kmの高規格幹線道路であり、これまでに98kmが開通している。）

事業の目的、必要性
当該区間の整備により、国道13号の不定期に頻発する運搬排雪による交通機能の低下が解消され、日常生活の円滑な移動が確保されるほか、福島県や山形県、秋田県の主要都市を結ぶ高速ネットワークが延伸されることで都市間の連絡速度が向上し、工場等の立地条件が改善、企業進出と雇用の喚起が図られる。

全体事業費：約175億円 計画交通量：約8,400台/日



関係する地方公共団体等の意見
【山形県知事】
一般国道13号（東北中央自動車道）新庄金山道路は、運搬排雪作業による冬期交通への大きな障害などの現道の課題解消に役立ち、広域的な観光、産業・経済の振興等に大きく貢献することから、当該道路を予算化することについて同意します。
福島県、山形県、秋田県を縦断する東北中央自動車道は、東日本大震災からの復興に大きく貢献することが期待され、災害時における緊急輸送道路として大きな役割を担うとともに、地方創生の実現に向けて人材と産業の地方分散を進める基盤となることから、全線が一日でも早く整備されるよう、残りの未事業化区間の早期着手と着実な予算の確保をお願いいたします。

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。

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：計画段階評価手続き完了（H27.1.19）

事業評価結果

費用対便益	B/C	1.3	総費用：140億円 （事業費：121億円 維持管理費：18億円）	総便益：175億円 （走行時間短縮便益：121億円 走行経費減少便益：38億円 交通事故減少便益：16億円）	基準年：平成26年	
	感度分析の結果	交通量変動	B/C=1.0（交通量 -10%）	B/C=1.5（交通量 +10%）		
		事業費変動	B/C=1.2（事業費変動 +10%）	B/C=1.4（事業費変動 -10%）		
		事業期間変動	B/C=1.2（事業期間変動+20%）	B/C=1.3（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	◎	通過交通の転換が図られることで、国道13号での通行規制を伴う運搬排雪による冬期渋滞を解消 〔新庄市役所～国道344号交差点(金山町)間の移動時間（高規格道を利用）〕 現況(運搬排雪時) 約29分 ⇒ 整備後 約19分(約10分短縮)		
		事故対策	—	注目すべき影響はない。		
		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	◎	高速道路ネットワークの整備により、速達性が確保され、隣接市などへの日常生活の円滑な移動を確保 〔新庄市役所～国道344号交差点(金山町)間の移動時間（高規格道を利用）〕 現況(通常期) 約24分 ⇒ 整備後 約16分(約8分短縮)		
		地域経済	◎	高速道路ネットワークの整備により、都市間移動の速達性向上により、工場等の立地条件が改善し、企業進出と雇いを喚起 〔高規格道路の整備が進む新庄中核工業団地の実例〕 整備前(H10) 28企業 ⇒ 整備後(H26) 42企業(約2倍の増加)		
		災害	○	・過去に発生した国道13号の通行止め時の広域迂回が解消されることで、信頼性の高い緊急輸送道路を確保		
環境		—	注目すべき影響はない。			
		地域社会	○	・観光地への速達性が向上するとともに定時性が確保されることで、観光地での滞在時間の確保が可能となり、多種な周遊プランの設定が可能となり地域観光産業に貢献		
事業実施環境			○	・計画段階評価手続き完了（H26.11.4） ・山形県知事や新庄市長、金山町長、真室川町長より新庄金山道路の早期事業化を要望		

採択の理由

費用便益比が1.3と便益が費用を上回っているとともに、計画段階評価手続きが完了し、事業採択の前提条件が確認できる。
また、当該区間の整備により冬期渋滞の解消と日常生活の円滑な移動確保、地域への企業進出や雇用喚起等が期待でき、事業の必要性・効果は高いと判断できる。
以上より、本事業の新規事業化については妥当である。

※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。

新規事業採択時評価結果（平成27年度新規事業化箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：茅野 牧夫

事業の概要

事業名	一般国道6号 勿来バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 東北・関東地方整備局
起終点	自：茨城県北茨城市関本町 関本中 至：福島県いわき市勿来町四沢鍵田	延長	4.4 km		
事業概要	勿来バイパスは、一般国道6号の茨城・福島県境における津波浸水区間の回避と渋滞緩和等を目的とした延長4.4 kmの道路である。				
事業の目的、必要性	当該区間の整備により、常磐バイパスと連続した茨城・福島両県を結ぶ主要幹線道路として、一般国道6号における津波浸水等の災害リスクを回避するネットワークの確保、渋滞の緩和、アクセス改善による観光地再生、第三次救急医療施設への搬送時間短縮等が図られる。				
全体事業費	約185億円	計画交通量	約11,300台/日		
事業概要図					

関係する地方公共団体等の意見

【福島県知事】一般国道6号勿来バイパスは、災害に強く救急搬送等にも役立ち、広域的な地域間交流の拡大にも資する幹線道路ネットワークを担う重要な路線であることから、平成27年度新規事業としての予算化及び早期整備が図られるようお願いいたします。

【茨城県知事】「一般国道6号勿来バイパス」の平成27年度予算化については、異議ありません。

本バイパスは、一般国道6号の交通渋滞の緩和や災害時の緊急輸送に寄与する道路であるとともに、東日本大震災の復興の柱として重要な役割を担うことから、事業の実施にあたりましては、コスト削減を図りながら、早期完成に向けて特段のご配慮をお願いいたします。

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

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：計画段階評価手続き完了（H26.3.5）
都市計画決定手続き完了（茨城県H27.1.22、福島県：H27.1.23）

事業評価結果

費用対便益	B/C	1.7	総費用：143億円 （事業費：132億円 維持管理費：12億円）	総便益：242億円 （走行時間短縮便益：188億円 走行経費減少便益：45億円 交通事故減少便益：9.4億円）	基準年：平成26年		
	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（事業費変動 +10%）	B/C=1.9（事業費変動 -10%）			
	事業期間変動	B/C=1.6（事業期間変動+20%）	B/C=1.8（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	◎	北茨城市～いわき市をつなぐ新たなバイパスが形成され、国道6号の通過交通が分散し、渋滞が緩和。 〔混雑度の減少（国道6号 勿来駅前～四沢交差点）〕 現況 1.7（18,400台/日） → 整備後 0.8（8,700台/日）〔約5割減少〕			
		事故対策	○	国道6号の渋滞の緩和により、交通事故が減少。			
		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	○	第三次救急医療施設への搬送時間が短縮するなど、地域住民の命を守る救急医療活動を支援 〔北茨城市大津町北町から総合磐城共立病院までの搬送時間〕 現況 41分 → 整備後 36分〔約5分短縮〕			
		地域経済	◎	常磐バイパスとの接続により、いわき市・北茨城市の魅力ある観光地の再生を支援。 〔バイパス整備が進むいわき市の観光入込客数の事例〕 バイパス開通前（H10）767万人 → 現況（H22）1,077万人〔4割増加〕			
		災害	◎	津波浸水区間を回避し、災害時等の避難・救援活動を支えるネットワーク確保 〔国道6号通行止め時の迂回距離・迂回時間〕 現況 約3倍 → 整備後 ネットワーク寸断回避、迂回解消			
環境		—	注目すべき影響はない。				
	地域社会	—	注目すべき影響はない。				
事業実施環境	○	・都市計画決定手続き完了（茨城県：H27.1.22、福島県：H27.1.23） ・いわき市長、北茨城市長より勿来バイパスの早期事業化を要望					

採択の理由

費用便益比が1.7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、本事業により、渋滞緩和や事故減少並びに救急医療施設への搬送時間短縮が期待でき、更に災害時等の避難・救援活動を支えるネットワーク確保や、常磐バイパスとの接続により、いわき市・北茨城市の魅力ある観光地の再生を支援する等、当該事業の必要性・効果は高いと判断できる。

以上より、本事業の新規事業化については妥当である。

※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。

新規事業採択時評価結果（平成27年度新規事業化箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：茅野 牧夫

事業の概要

事業名	一般国道4号 矢板拡幅	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 関東地方整備局
起終点	自：栃木県矢板市片岡 至：栃木県矢板市針生	延長	6.5 km		
事業概要	一般国道4号は、東京都中央区を起点とし青森県青森市に至る一般国道で、宇都宮市と矢板市、大田原市、那須塩原市を經由して栃木県内を南北に縦貫する道路である。このうち矢板拡幅は東北自動車道矢板ICと矢板市北部を結ぶ延長約6.5 kmの4車線化拡幅事業である。				
事業の目的、必要性	当該区間の整備により、渋滞が解消し、製造業といった地域の主産業の物流の効率化が図られるとともに、交通事故減少、災害時における東北自動車道との連携強化、救急医療施設への搬送時間短縮が図られる。				
全体事業費	約200億円	計画交通量	約18,700台/日～約34,400台/日		
事業概要図					

関係する地方公共団体等の意見
【栃木県知事】
国道4号は本県の骨格をなす重要な路線であり、特に県北部地域の産業振興や安全安心な住民生活を確保するためには、本事業による慢性的な渋滞の解消や安全性の向上が極めて重要であります。
また本道路の4車線化は長年の悲願であり、本県のさらなる成長と発展に大きく寄与するものと期待していることから、新規事業化と早期完成に向けて特段のご配慮をお願いいたします。

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。

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（S40.3）

事業評価結果

費用対便益	B/C	2.1	総費用：146億円 （事業費：134億円 維持管理費：12億円）	総便益：312億円 （走行時間短縮便益：289億円 走行経費減少便益：12億円 交通事故減少便益：11億円）	基準年：平成26年
	感度分析の結果	交通量変動	B/C=1.6（交通量 -10%）	B/C=2.7（交通量 +10%）	
		事業費変動	B/C=2.0（事業費変動 +10%）	B/C=2.4（事業費変動 -10%）	
	事業期間変動	B/C=1.9（事業期間変動 +20%）	B/C=2.4（事業期間変動 -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	◎	対象区間の整備により、混雑度が約7割減少し、沿道地域の速達性が確保。 〔混雑度〕 現況 2.05 → 整備後 0.63 〔約7割減少〕 〔平均旅行速度〕 現況 32.8km/h → 整備後 45.9km/h 〔約4割向上〕	
		事故対策	○	渋滞が一因と考えられる死傷事故件数が改善。 〔死傷事故率（一般国道4号 早川町交差点～土屋交差点）〕 現況 55.2件/億台キロ → 整備後 49.2件/億台キロ 〔約9%減少〕	
		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	○	矢板市内の重篤患者の救急搬送のアクセスルート強化し、救急輸送ネットワークを構築。	
		地域経済	○	隣接する開通済み区間では、企業立地が進み出荷額等が増加しており、拡幅事業においても企業立地の促進に期待。 〔氏家矢板バイパス整備前後（さくら市内）の推移〕 従業員数 H21開通前 4,157人/105社 → H25開通後 4,686人/108社（約13%増） 製造品出荷額 H21開通前 1,506億円 → H25開通後 1,646億円（約9%増）	
		災害	◎	交通容量の増加により、災害時等における東北自動車道との連携を強化。	
		環境	—	注目すべき影響はない	
地域社会		—	注目すべき影響はない		
事業実施環境	○	<ul style="list-style-type: none"> 都市計画決定手続き完了（S40.3） 栃木県知事、矢板市長、大田原市長より矢板拡幅の早期事業化の要望。 			

採択の理由

費用便益比が2.1と便益が費用を上回っているとともに、都市計画決定手続きが完了し、事業採択の前提条件が確認できる。
また、当該区間の渋滞緩和や事故削減ならびに地域経済等への効果が期待でき、事業の必要性・効果は高いと判断できる。以上より、本事業の新規事業化については妥当である。

※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27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：茅野 牧夫

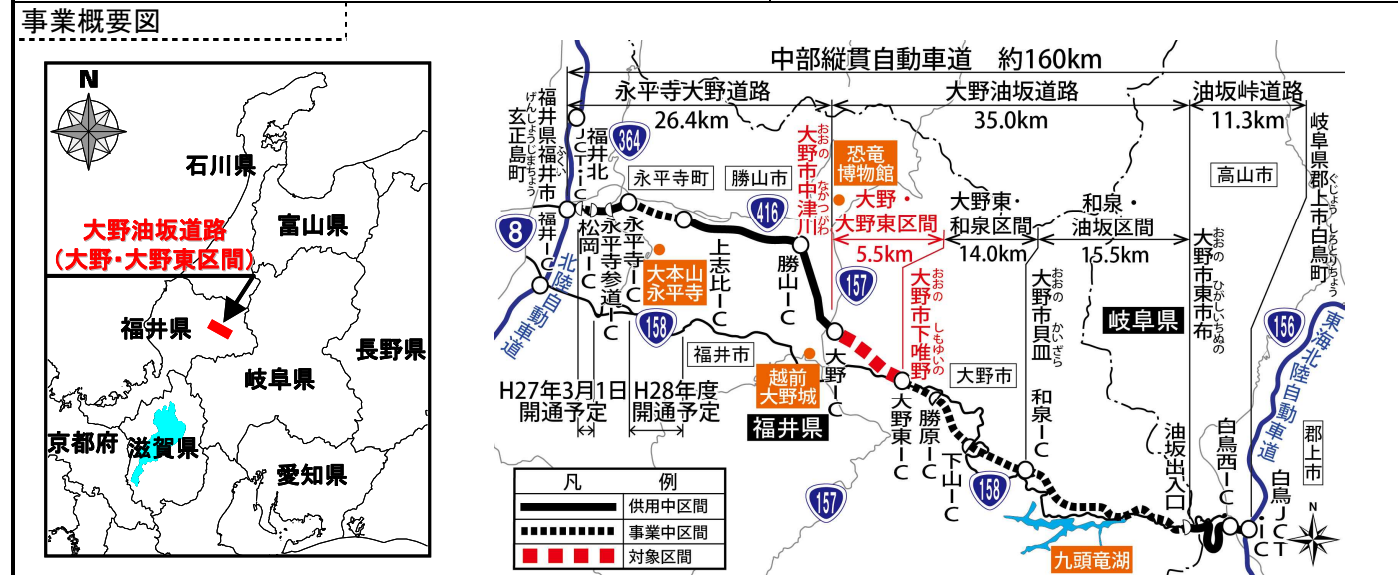
事業の概要

事業名	一般国道158号（中部縦貫自動車道） 大野油坂道路（大野・大野東区間）	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：福井県大野市中津川 至：福井県大野市下唯野	延長	5.5km		

事業概要
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160kmの高規格幹線道路である。大野油坂道路は中部縦貫自動車道の一部を構成する道路で、大野市中津川から大野市東市布に至る延長約3.5kmの一般国道の高規格幹線道路であり、これまでに大野市下唯野から大野市東市布の区間約3.0kmが事業化している。

事業の目的、必要性
大野油坂道路は永平寺大野道路（事業中）を經由し、北陸自動車道と東海北陸自動車道を結ぶネットワークを形成。北陸自動車道の通行止め時における、北陸圏から大阪・名古屋都市圏に至るリダンダンシーネットワークと土砂災害・豪雪時における、国道158号のリダンダンシーネットワークを構築し、定時性・速達性・走行安定性の道路を確保するほか、医療活動支援や地域活性化の促進に寄与するものである。

全体事業費：約205億円 計画交通量：約8,700台/日



関係する地方公共団体等の意見
一般国道158号（中部縦貫自動車道）大野油坂道路（大野・大野東区間）の予算化については、本県も同意するとともに、心から感謝します。
なお、大野油坂道路を一部とする中部縦貫自動車道は、東海・東南海・南海地震など太平洋側で大規模災害が発生した際、日本海側国土軸として代替機能を発揮し、周遊観光ルートによる観光客の増加、アクセス向上や安定した物流ルート構築による企業立地の促進など、地域のさらなる社会・経済活動の発展、安全・安心の確保には大変重要な路線であると考えております。

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。

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：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ており、円滑な事業執行の状況が整っている。

事業評価結果

費用対便益	B/C	2.0	総費用：161億円 （事業費：141億円 維持管理費：20億円）	総便益：319億円 （走行時間短縮便益：243億円 走行経費減少便益：63億円 交通事故減少便益：13億円）	基準年：平成26年
	感度分析の結果	交通量変動	B/C=1.8（交通量 -10%）	B/C=2.2（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=1.9（事業期間 +20%）	B/C=2.1（事業期間 -20%）		
事業の影響	自動車や歩行者への影響	評価	根拠		
	渋滞対策	-	注目すべき影響はない		
	事故対策	-	注目すべき影響はない		
	歩行空間	-	注目すべき影響はない		
	住民生活	○	大野市和泉地区から高次医療施設への移動負担の軽減 大野市和泉地区から福井大学医学部附属病院の所要時間 現況 69分 → 全線開通時 50分（19分短縮）		
	地域経済	◎	高速ネットワークの整備により、奥越地域への観光客が増加 首都圏、中部圏へのアクセス性が向上し、物流・観光面において活性化が期待 大野市～名古屋市間の所要時間 現況 2時間45分 → 全線開通時 2時間4分（41分短縮） 大野市～東京都間の所要時間 現況 7時間56分 → 全線開通時 6時間6分（110分短縮）		
	災害	◎	北陸自動車道・国道8号が通行止めになった場合においても、災害に強い道路ネットワークの代替機能を確保		
環境	-	注目すべき影響はない			
地域社会	○	冬期スリップ多発区間、事故率の高い箇所を回避し、安定した交通を確保することで北陸自動車道と東海北陸自動車道間における地域連携の強化が図られる。			
事業実施環境	○	<ul style="list-style-type: none"> 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） 自然環境・猛禽類については、委員会において検討済 福井県知事より未事業化区間（大野・大野東間）の早期事業化を要望 			

採択の理由

費用便益比が2.0と、便益が費用を上回っているとともに、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、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、本事業の新規事業化については妥当である。

※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。

新規事業採択時評価結果（平成27年度新規事業化箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：茅野 牧夫

事業の概要

事業名	一般国道19号 瑞浪恵那道路（瑞浪～恵那武並）	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：岐阜県瑞浪市土岐町 至：岐阜県恵那市武並町	延長	8.2 km		
事業概要 瑞浪恵那道路（瑞浪～恵那武並）は、国道19号の交通混雑の緩和及び交通安全の確保ならびに、沿線の地域開発支援を目的に計画された、岐阜県瑞浪市土岐町から恵那市武並町に至る延長8.2kmの道路である。					
事業の目的、必要性 対象区間の整備により、国道19号の交通の安全性と物流の安定性が確保され、沿線地域における生活・産業活動を支援するとともに、定時性の確保等により、円滑な企業活動、新たな企業立地の進展による民間投資の促進、新たな雇用の創出を支援する。					
全体事業費	約245億円	計画交通量	約13,800台/日		
事業概要図					

関係する地方公共団体等の意見	<p>【岐阜県知事】</p> <p>一般国道19号瑞浪恵那道路（瑞浪～恵那武並）の平成27年度予算化については、異議ありません。本道路は一般国道19号の交通渋滞の緩和に寄与するとともに、国土強靱化の観点からも大変重要な道路であることから、新規候補箇所を選定いただき、感謝申し上げます。残る未事業化区間についても、早期に事業化を図り、全線が早期整備されるよう特段の配慮をお願いします。</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>
------------------	--------------------------

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(H26.4.25)</p>
-----------	--

事業評価結果

費用対便益	B/C	1.4	総費用：200億円 （事業費：163億円 維持管理費：38億円）	総便益：281億円 （走行時間短縮便益：235億円 走行経費減少便益：33億円 交通事故減少便益：13億円）	基準年：平成26年
	感度分析の結果	交通量変動	B/C=1.3（交通量 -10%）	B/C=1.5（交通量 +10%）	
		事業費変動	B/C=1.3（事業費変動 +10%）	B/C=1.5（事業費変動 -10%）	
	事業期間変動	B/C=1.4（事業期間変動 +20%）	B/C=1.5（事業期間変動 -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	◎	国道19号の物流の安定性が確保され、沿線地域の生活・産業活動を支援。 〔混雑度の変化〕 現況 1.42 ⇒ 整備後 0.68	
		事故対策	◎	国道19号の安全性が確保され、沿線地域の生活・産業活動を支援。 〔正面衝突事故率〕 現況 3.4件/億台km ⇒ 整備後 1.4件/億台km	
	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	—	注目すべき影響はない。	
		地域経済	◎	定時性確保等の円滑な企業活動を支援。 〔平均旅行速度の変化（恵那テクノパーク～瑞浪IC）〕 現況 36km/h ⇒ 整備後 44km/h	
		災害環境	—	注目すべき影響はない。	
地域社会	○	民間投資を促進し、雇用の創出を支援。 （現在）恵那テクノパーク内にリニア関連企業が建設中 （今後）県等が計画している新たな企業立地等の進展が見込まれる			
事業実施環境	○	<ul style="list-style-type: none"> ・都市計画決定手続き完了(H26.4.25) ・瑞浪市長、恵那市長より早期事業化を要望。 			

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とともに、都市計画決定手続きが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、国道19号の交通の安全性と物流の安定性の確保により、沿線地域における生活・産業活動を支援するとともに、定時性確保等により、円滑な企業活動、新たな企業立地の進展による民間投資の促進、新たな雇用の創出を支援することから、事業の必要性・効果は高いと判断出来る。

以上より、本事業の新規事業化については妥当である。

※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

新規事業採択時評価結果（平成27年度新規事業化箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：茅野 牧夫

事業の概要

事業名	一般国道1号 東駿河湾環状道路（沼津岡宮～愛鷹）	事業区分	一般国道	事業主体	国道交通省 中部地方整備局
起終点	自：静岡県沼津市岡宮 至：静岡県沼津市東椎路	延長	2.6km		
事業概要	東駿河湾環状道路（沼津岡宮～愛鷹）は、伊豆縦貫自動車道 東駿河湾環状道路と一体となって沼津・三島都市圏の環状道路を形成し、国道1号等の慢性的な交通混雑の緩和及び南海トラフ巨大地震時における緊急輸送ネットワークの構築を目的に計画された、静岡県沼津市岡宮から沼津市東椎路に至る延長2.6kmの道路である。				
事業の目的、必要性	対象区間の整備により、沼津・三島都市圏において、都心部での慢性的な渋滞が緩和し、定時性・速達性の向上が図られ、住民生活や円滑な企業活動を支援するとともに、第三次救急医療施設へのアクセスルートが確保され、災害に強い緊急輸送ネットワークを構築する。				
全体事業費	約230億円	計画交通量	16,200台/日		
事業概要図					

関係する地方公共団体等の意見	<p>【静岡県知事】</p> <p>東駿河湾環状道路のうち、沼津岡宮インターチェンジから東側区間が開通し、沼津・三島都市圏の東側地域では渋滞の緩和など開通による効果が現れておりますが、西側地域の国道1号では、依然として慢性的な渋滞が発生していることから、そのバイパスとなる「一般国道1号 東駿河湾環状道路（沼津岡宮～愛鷹）」の新規事業化と事業推進を強く希望します。</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>
------------------	--------------------------

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（S62.10.2）</p>
-----------	--

事業評価結果

費用対便益	B/C	1.5	総費用：155億円 （事業費：144億円 維持管理費：11億円）	総便益：226億円 （走行時間短縮便益：187億円 走行経費減少便益：26億円 交通事故減少便益：13億円）	基準年：平成26年
	感度分析の結果		交通量変動 B/C=1.3 (交通量 -10%)	B/C=1.6 (交通量 +10%)	
事業の影響	自動車や歩行者への影響		<p>既に開通している東駿河湾環状道路と一体となって環状機能を発揮することで、都心部を通過する交通が環状道路に転換され、都心部での慢性的な渋滞が緩和。</p> <p>〔混雑度の変化（国道1号）〕 現況 1.34（716百台/日） ⇒ 整備後 0.98（523百台/日）</p>		
	事故対策	—	注目すべき影響はない。		
	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	◎	<p>都心部での慢性的な渋滞が緩和し、通勤等の定時性・速達性の向上が図られ、住民生活や円滑な企業活動を支援。</p> <p>〔所要時間の変化（三島塚原IC～市立病院南交差点）〕 現況 31分 ⇒ 整備後 24分</p>		
	地域経済	—	注目すべき影響はない。		
	災害	◎	東名、新東名、東駿河湾環状道路と有機的に連結されることで、第三次救急医療施設 沼津市立病院へのアクセスルートを確保し、災害に強い緊急輸送ネットワークを構築。		
	環境	—	注目すべき影響はない。		
	地域社会	—	注目すべき影響はない。		
事業実施環境	○	<p>・都市計画決定手続き完了（S62.10.2）</p> <p>・静岡県知事、沼津市長等より早期事業化を要望。</p>			

採択の理由

費用便益比が1.5と便益が費用を上回っているとともに、都市計画決定手続きが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、沼津・三島都市圏において、都心部での慢性的な渋滞が緩和し、定時性・速達性の向上が図られ、住民生活や円滑な企業活動を支援するほか、第三次救急医療施設へのアクセスルートを確保し、災害に強い緊急輸送ネットワークを構築することから、事業の必要性・効果は高いと判断できる。

以上より、本事業の新規事業化については妥当である。

※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。

新規事業採択時評価結果（平成27年度新規事業化箇所）

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：茅野 牧夫

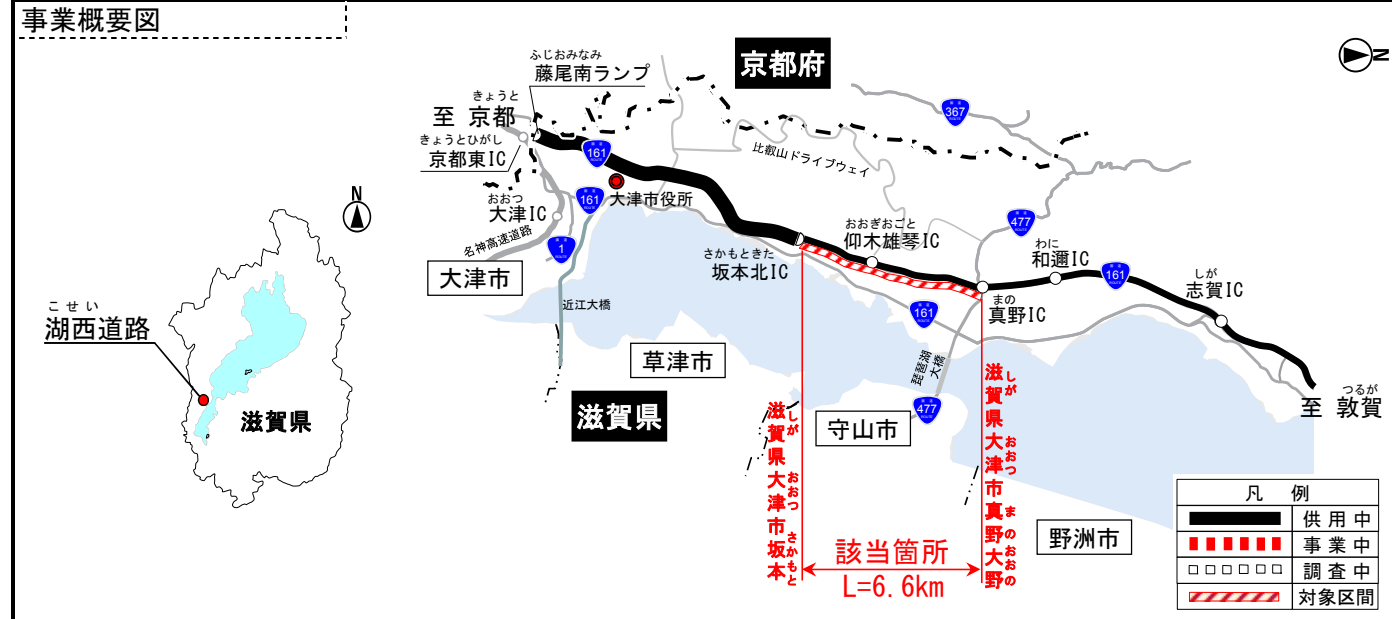
事業の概要

事業名	一般国道161号 湖西道路（真野～坂本北）	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：滋賀県大津市真野大野 至：滋賀県大津市坂本	延長	6.6km		

事業概要
一般国道161号は、福井県敦賀市を起点に滋賀県湖西地域を縦断し、滋賀県大津市に接続する、北陸地方と京阪神を最短距離で結ぶ重要幹線道路である。このうち、湖西道路（真野～坂本北）は、大津市北中部に位置し、国道161号バイパスとして暫定2車線で供用された、琵琶湖西縦貫道路の一部を構成する延長6.6kmの道路である。

事業の目的、必要性
当該区間の4車線化整備により、交通渋滞の緩和、交通事故の減少を図るとともに、速達性、定時性、アクセス信頼性の向上により、観光消費を通じた地域経済活性化及び救急医療活動の支援に寄与するものである。

全体事業費	約90億円	計画交通量	約42,900台/日
-------	-------	-------	------------



関係する地方公共団体等の意見

【滋賀県知事】
一般国道161号湖西道路（真野～坂本北）の予算化については同意します。
国道161号は北陸圏と近畿圏を連携し、大津・湖西地域の生活の向上、経済の活性化、産業の振興、文化の交流等に寄与するとともに、大規模災害時の避難道路や緊急輸送道路として大きな役割を果たす重要な路線であります。
しかしながら、当該事業箇所は、交通事故や交通渋滞等が多発しており、以前から4車線化の新規事業化について強くお願いしているところです。また、地元自治体や住民におきましても、課題解消のため当該事業の新規事業化と早期完成を強く望んでおります。

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。

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。
S49.7 4車線の自動車専用道路として事業許可（日本道路公団）、S56に暫定2車線整備に事業内容変更（用地は4車線分取得）

事業評価結果

費用対便益	B/C	7.2	総費用：89億円 （事業費：71億円 維持管理費：18億円）	総便益：635億円 （走行時間短縮便益：580億円 走行経費減少便益：37億円 交通事故減少便益：19億円）	基準年：平成26年
	感度分析の結果	交通量変動	B/C=5.9（交通量 -10%）	B/C=8.5（交通量 +10%）	
		事業費変動	B/C=6.6（事業費 +10%）	B/C=7.8（事業費 -10%）	
	事業期間変動	B/C=7.0（事業期間 +20%）	B/C=7.3（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	社会全体への影響
自動車や歩行者への影響	渋滞対策	◎	・4車線化に伴い、十分な交通容量を確保し渋滞を解消。 【4車線化による所要時間の短縮】 西大津バイパス（藤尾南ランプ）～湖西道路（真野IC）間の所要時間（混雑時） 整備前 28分 → 整備後 16分（12分短縮）	
	事故対策	◎	・渋滞解消に伴い、渋滞が要因と考えられる死傷事故が減少。 ・整備済の西大津バイパスでは、並行する国道161号を含め死傷事故率が減少 【死傷事故率の減少】 湖西道路 現況 23件/億台 [※] → 整備後 9件/億台 [※] 西大津バイパス 4車線整備前 27件/億台 [※] → 整備後（実績）9件/億台 [※] 国道161号 4車線整備前118件/億台 [※] → 整備後（実績）74件/億台 [※]	
	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	○	・第三次医療施設（大津赤十字病院）へのアクセスルート信頼性が向上し、安心・安全な住民生活を確保。 ・高島市の第三次救急医療施設への60分圏域人口が増加。 【高島市の第三次医療施設への60分圏域人口】 現況（混雑時）約4.6万人 → 整備後 約5.1万人（約5千人増加）	
	地域経済	○	観光施設への速達性、定時性が向上し、広域観光の活性化に貢献。	
	災害	—	注目すべき影響はない。	
	環境	—	注目すべき影響はない。	
	地域社会	—	注目すべき影響はない。	
事業実施環境		○	・完成4車線分用地取得済み ・滋賀県知事、大津市長、高島市長より湖西道路（真野～坂本北）の早期事業化を要望。	

採択の理由

・費用便益比が7.2と便益が費用を上回っているとともに、事業採択の前提条件が確認できる。
・また、当該区間の渋滞緩和や事故削減ならびに地域経済等への効果が期待でき、事業の必要性・効果は高いと判断できる。
以上より、本事業の新規事業化については妥当である。

※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27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：茅野 牧夫

事業の概要

事業名	一般国道312号 おおみやみやま 大宮峰山道路	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：京都府京丹後市峰山町新町 至：京都府京丹後市大宮町森本	延長	5.0km		
事業概要	<p>山陰近畿自動車道は、鳥取県鳥取市を起点とし、兵庫県豊岡市を経由して京都府宮津市に至る延長約120kmの地域高規格道路である。</p> <p>大宮峰山道路は、山陰近畿自動車道の一部として、京都府京丹後市大宮町森本から京丹後市峰山町新町に至る延長5.0kmの自動車専用道路である。</p>				
事業の目的、必要性	<p>大宮峰山道路は、現在事業中の野田川大宮道路と連続し、丹後半島における大阪府から京都府丹後地域を結ぶネットワークの一部を形成。</p> <p>並行する国道312号の交通混雑や交通事故発生件数の低減に寄与するほか、丹後地域の沿岸の観光施設へのアクセス性向上による地域経済に寄与するものである。</p>				
全体事業費	約160億円	計画交通量	約10,000台/日		
事業概要図					

関係する地方公共団体等の意見

【京都府知事】
一般国道312号大宮峰山道路は、日本海国土軸である山陰近畿自動車道の一部であり、本道路の整備により、本府と兵庫県、鳥取県との連携がさらに強まると期待しております。

また、京都府北部地域における観光・地域産業を支援するとともに、一般国道312号の交通渋滞を解消し、交通円滑化に寄与するなど、北部地域の発展には不可欠であり、重要な道路であります。

つきましては、一般国道312号大宮峰山道路を平成27年度の新規事業として予算化し、早期の事業完成をお願いいたします。

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。

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：都市計画手続き完了（平成11年4月当初、平成18年12月変更）

事業評価結果

費用対便益	B/C	1.6	総費用：133億円 （事業費：110億円 維持管理費：24億円）	総便益：217億円 （走行時間短縮便益：169億円 走行経費減少便益：36億円 交通事故減少便益：11億円）	基準年：平成26年
	感度分析の結果	交通量変動	B/C=1.4 (交通量 -10%)	B/C=1.9 (交通量 +10%)	
		事業費変動	B/C=1.5 (事業費 +10%)	B/C=1.8 (事業費 -10%)	
	事業期間変動	B/C=1.5 (事業期間 +20%)	B/C=1.7 (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	◎	並行する国道312号の交通転換により旅行速度向上 三坂交差点～長岡大橋交差点 現況 14km/h → 整備後 35km/h (21km/h短縮)	
		事故対策	◎	並行する国道312号の交通事故が減少し、走行安全性が向上 死傷事故件数の変化 現況 32件/年 → 整備後 24件/年 (8件/年減少)	
	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	◎	大宮峰山道路の利用により、救急搬送時間短縮 現況 45分 → 整備後 27分 (18分短縮)	
		地域経済	◎	山陰近畿自動車道が整備されると、日本海沿岸地域の観光資源を繋ぎ、周遊性が向上し、観光客の増加に寄与 〔天野橋立～城崎温泉の所要時間 現況 80分 → 整備後 (山陰近畿自動車道) 50分 (30分短縮)〕	
		災害	◎	日本海国土軸の形成により災害等に強い道路ネットワークを構築	
		環境	—	注目すべき影響はない	
	地域社会	○	京都府南部地域と日本海沿岸地域間における地域連携の強化が図られる。		
	事業実施環境	○	都市計画決定済み（平成11.4月当初、平成18.12月変更） 京都府知事より当該区間の直轄権限代行による新規事業化を要望		

採択の理由

費用便益比が1.6と便益が費用を上回っているとともに、事業採択の前提条件が確認できる。

また、並行する国道312号の交通渋滞、多発する交通事故の解消・緩和が期待でき、観光資源を周遊するネットワークの形成等、事業の必要性・効果は高いと判断できる。

以上より、本事業の新規事業化については妥当である。

※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。

新規事業採択時評価結果（平成27年度新規事業化箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：茅野 牧夫

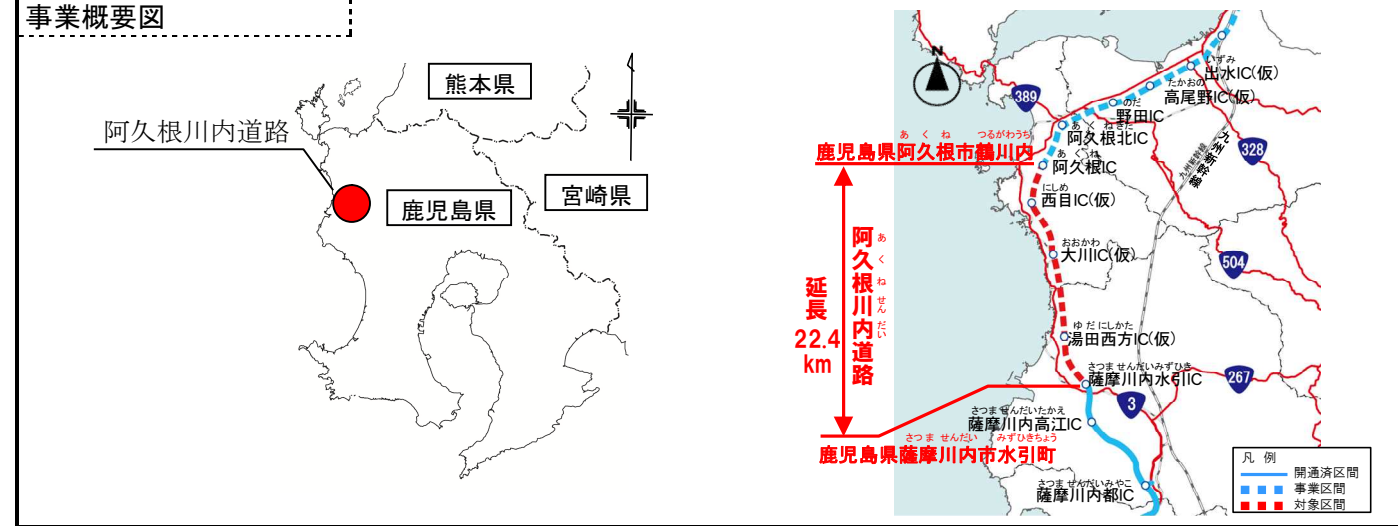
事業の概要

事業名	一般国道3号 (南九州西回り自動車道) 阿久根川内道路	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：鹿児島県阿久根市鶴川内 至：鹿児島県薩摩川内市水引町	延長	22.4 km		

事業概要
一般国道3号南九州西回り自動車道は熊本県八代市を起点とし、水俣市、鹿児島県阿久根市、薩摩川内市などを經由して鹿児島市に至る延長約140kmの自動車専用道路である。
そのうち、阿久根～薩摩川内水引間約22kmは、南九州西回り自動車道唯一の未事業化区間となっている。

事業の目的、必要性
本道路は災害時にも機能する信頼性の高い高速ネットワークの形成、医療アクセス負担を軽減し地域の安全・安心の確保、周遊性向上により交流人口を拡大し観光資源活用により経済成長に寄与するものである。

全体事業費：約1,050億円
計画交通量：約19,400台/日



関係する地方公共団体等の意見
【鹿児島県知事】
南九州西回り自動車道沿線地域は、世界的にも貴重な出水のツル渡来地や優れた自然の風景を有する甌島・阿久根大島、日本三大急潮の黒之瀬戸等のポテンシャルが高い観光資源を多数有する地域です。
北薩地域における高速道路ネットワークの一部を構成する南九州西回り自動車道の整備により、九州縦貫自動車道とネットワークが形成され、観光周遊圏の拡大による交流人口の増大が期待される所です。
当県としては南九州西回り自動車道が、交流人口の増大による地方創生を実現する重要な社会インフラであるものと強く認識している所であり、阿久根から薩摩川内間の事業化のあかつきには円滑に事業促進が図れるよう最大限努力してまいりますので、是非とも平成27年度の新規事業として予算化していただきますようお願いいたします。

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。

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・環境影響評価手続き完了（H26.7.29）

事業評価結果

費用対便益	B/C	1.6	総費用：813億円 (事業費：750億円 維持管理費：63億円)	総便益：1,268億円 (走行時間短縮便益：1,013億円 走行経費減少便益：142億円 交通事故減少便益：112億円)	基準年：平成26年
	感度分析の結果	交通量変動	B/C=1.4 (交通量 -10%)	B/C=1.8 (交通量 +10%)	
		事業費変動	B/C=1.4 (事業費変動 +10%)	B/C=1.7 (事業費変動 -10%)	
		事業期間変動	B/C=1.4 (事業期間変動 +20%)	B/C=1.7 (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	—
事故対策		—	・注目すべき影響はない。
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	◎	・周産期医療施設へのアクセス時間の短縮、第3次救急医療施設60分圏の拡大により地域の安全・安心を確保 [阿久根市から周産期医療施設（薩摩川内市）へのアクセス時間] 現況 41分 → 整備後 28分（13分短縮） [阿久根市の第3次救急医療施設60分圏内人口] 整備前 約1割（約2,500人） → 整備後 約7割（約16,900人）
	地域経済	—	・注目すべき影響はない
	災害	◎	・災害時にも避難路や緊急輸送道路として機能する信頼性の高い高速ネットワークの形成 ・九州縦貫自動車道の通行止時の代替機能を確保 [九州縦貫自動車道通行止時の移動時間（八代～鹿児島間）] 現況 188分 → 整備後 98分（90分短縮）
	環境	—	・注目すべき影響はない
	地域社会	○	・九州縦貫自動車道と周遊ネットワークが形成され、交流人口の増大が期待 [高速道路沿線の観光周遊ルート移動時間] 現況 260分 → 整備後 180分（80分短縮）
事業実施環境	○	・都市計画決定、環境影響評価手続き完了（H26.7.29） ・鹿児島県知事より、阿久根～川内間の一括での平成27年度新規事業化を要望	

採択の理由
費用便益比が1.6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、阿久根川内道路の開通により災害時にも機能する信頼性の高い高速ネットワークの形成、医療アクセス負担を軽減し地域の安全・安心を確保、周遊性向上により交流人口を拡大し地域の観光資源を最大限活用することで経済成長に貢献するなど事業の必要性・効果は高いと判断できる。
以上より、本事業の新規事業化については妥当である。

※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。

1. 事業の概要

事業名	一般国道3号 <small>みなみきゅうしゅうにしわら じどうしゃどう あくねせんたい</small> (南九州西回り自動車道)阿久根川内道路		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：鹿児島県阿久根市鶴川内 至：鹿児島県薩摩川内市水引町		延長	22.4km		
事業概要 目的	一般国道3号南九州西回り自動車道は熊本県八代市を起点とし、水俣市、鹿児島県阿久根市、薩摩川内市などを経由して鹿児島市に至る延長約140kmの自動車専用道路である。 そのうち、阿久根～薩摩川内水引間約22km(鹿児島県阿久根市～鹿児島県薩摩川内市)は、南九州西回り自動車道唯一の未事業化区間となっており、災害時にも機能する信頼性の高い高速ネットワークの形成、医療アクセス負担を軽減し地域の安全・安心の確保、周遊性向上により交流人口を拡大し観光資源活用により経済成長に寄与するものである。					
事業費	約1,050億円	3便益B/C	1.6			

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	<ul style="list-style-type: none"> ・国道3号は、大雨に伴う法面崩壊や路面冠水により通行規制が再三発生。 ・九州縦貫自動車道の通行止時には、国道3号に容量を超える迂回交通が流入し、著しい混雑が発生。 ・国道3号は大規模震災時には津波浸水の恐れがあり、緊急輸送道路としての信頼性に課題。 	<ul style="list-style-type: none"> ※九州圏広域地方計画(H21.8) <ul style="list-style-type: none"> ・大規模災害時においても、救援・救護、災害復旧等に的確に対応できるよう、災害時における確実な避難・緊急輸送等を図るための迂回ルート等の余裕性(リダンダンシー)に優れた交通網の整備を推進する。 ※鹿児島県「かごしま将来ビジョン」(H20.3) <ul style="list-style-type: none"> ・河川災害、土砂災害、高潮被害、農地・農業集落等における災害の未然防止対策、道路や港湾などの緊急輸送ネットワークを形成
住民生活	<ul style="list-style-type: none"> ・出水保健医療圏(出水市・阿久根市・長島町)では、妊産婦の救急対応が困難。緊急時には薩摩川内市等に搬送されるが、周産期死亡率は全国の約2倍。 	<ul style="list-style-type: none"> ※九州圏広域地方計画(H21.8) <ul style="list-style-type: none"> ・災害時・緊急時の救急医療等を受けられる生活環境を構築するため、基幹都市圏等に集積した高次医療サービスの広域的な享受を可能とする搬送手段、交通基盤等を形成していく。特に、受入体制の強化が求められている妊婦・小児への高度救急医療に対応するための取組を進めていく。 ※鹿児島県「かごしま将来ビジョン」(H20.3) <ul style="list-style-type: none"> ・災害時の広域応援体制や医療救護体制の整備を推進
地域社会 地域経済	<ul style="list-style-type: none"> ・高速道路が接続した薩摩川内市で観光客が増加する一方、未接続の出水市・阿久根市ではほぼ横ばい。 ・沿線の魅力ある観光資源を活かしきれていない。 	<ul style="list-style-type: none"> ※九州圏広域地方計画(H21.8) <ul style="list-style-type: none"> ・多自然居住地域間を中心に交流・連携を繰り広げる生活文化交流軸として、熊本、宮崎、鹿児島等の3県にまたがる南九州地域において、重要な食料供給地域としての高付加価値農業地域の形成を図る。 ※鹿児島県「かごしま将来ビジョン」(H20.3) <ul style="list-style-type: none"> ・幹線道路網が整備されることにより、物流の効率化や利便性が向上し、観光客などの交流人口が増え、地域が活性化
その他		

(2) 事業の必要性

<p>災害時にも機能する信頼性の高い高速ネットワークの形成、医療アクセス負担を軽減し地域の安全・安心の確保、周遊性向上により交流人口を拡大し観光資源を最大限活用することで経済成長に寄与するものである。</p>
--

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		
出水市 (地域の生活の中心となる都市)	薩摩川内市 (地域の生活の中心となる都市) (重要港湾) (周産期救急医療) (新幹線駅)	D → (B) B	<ul style="list-style-type: none"> ・現道は津波浸水想定箇所等を通り過ぎており寸断される可能性があるため、災害危険性が高い。また、近傍の迂回路も脆弱である(Dランク)。 ・当該事業のルートは津波浸水想定箇所等を避けて計画しており災害危険性のないBランクに改善される。 	◎
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		
1.1	0.8	1.3	<ul style="list-style-type: none"> ・当該リンクの整備により、阿久根市～薩摩川内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が向上。 	○

(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	<ul style="list-style-type: none"> ・災害時にも避難路や緊急輸送道路として機能する信頼性の高い高速ネットワークの形成 ・九州縦貫自動車道の通行止時の代替機能を確保 [九州縦貫自動車道通行止時の移動時間(八代～鹿児島間)] 現況 188分 → 整備後 98分(90分短縮) 	◎
住民生活	<ul style="list-style-type: none"> ・周産期医療施設へのアクセス時間の短縮、第3次救急医療施設60分圏域の拡大による地域の安全・安心を確保 [阿久根市から周産期医療施設(薩摩川内市)へのアクセス時間] 現況 41分 → 整備後 28分(13分短縮) [阿久根市の第3次救急医療施設60分圏内人口] 整備前 約1割(約2,500人) → 整備後 約7割(約16,900人) 	◎
地域社会 地域経済	<ul style="list-style-type: none"> ・九州縦貫自動車道と周遊ネットワークが形成され、交流人口の増大が期待 [高速道路沿線の観光周遊ルート移動時間] 現況 260分 → 整備後 180分(80分短縮) 	○
その他		

(3) 事業の有効性

<ul style="list-style-type: none"> ・当該事業の実施により、主要拠点間のリンクの評価が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、災害時にも機能する信頼性の高い高速ネットワークが形成されるとともに、医療アクセス負担の軽減、周遊性の向上による交流人口の拡大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"> ・都市計画決定・環境影響評価手続き完了（H26.7.29） ・鹿児島県知事より国土交通大臣に、阿久根～川内間の一括での平成27年度新規事業化について要望
鹿児島県	<p>南九州西回り自動車道沿線地域は、世界的にも貴重な出水のツル渡来地や優れた自然の風景を有する甕島・阿久根大島、日本三大急潮の黒之瀬戸等のポテンシャルが高い観光資源を多数有する地域です。</p> <p>北薩地域における高速道路ネットワークの一部を構成する南九州西回り自動車道の整備により、九州縦貫自動車道とネットワークが形成され、観光周遊圏の拡大による交流人口の増大が期待されることです。</p> <p>当県としては南九州西回り自動車道が、交流人口の増大による地方創生を実現する重要な社会インフラであるものと強く認識しているところであり、阿久根から薩摩川内間の事業化のあかつきには円滑に事業促進が図れるよう最大限努力してまいりますので、是非とも平成27年度の新規事業として予算化していただきますようお願いいたします。</p>
社会資本整備審議会 道路分科会 事業評価部会	<p>「新規事業化については妥当である。」との意見を頂いた。</p>
社会資本整備審議会 九州地方小委員会	<ul style="list-style-type: none"> ・「新規事業化については妥当である。」との意見を頂いた。 ・津波浸水リスクが存在する当該地域において、災害時の緊急輸送道路として有効。 ・観光・交流による経済波及効果が大きい路線と思われる。 ・当該道路の整備により現道交通量の減少が見込まれるため、整備時の地域づくりや道路の使い方を考えておく必要がある。 ・地域活力維持のため、「道の駅」のような集客施設等も合わせて考えるべき。

5. 対応方針

<p>・当該事業により、災害時にも機能する信頼性の高い高速ネットワークの形成、医療アクセス負担を軽減し地域の安全・安心の確保、周遊性向上により交流人口を拡大し観光資源を最大限活用することで経済成長に寄与する効果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27年度予算要求の新規事業箇所として要求する。</p>
--