

新規事業採択時評価結果（平成28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：川崎 茂信

事業の概要

| | | | | | |
|-----------|--|-------|-----------|------|-----------------|
| 事業名 | 一般国道5号（北海道横断自動車道） 倶知安余市道路（倶知安～共和） | 事業区分 | 一般国道 | 事業主体 | 国土交通省 北海道開発局 |
| 起終点 | 自：北海道虻田郡倶知安町字旭 至：北海道岩内郡共和町国富 | 延長 | 11.5km | | |
| 事業概要 | 倶知安余市道路（倶知安～共和）は、北海道横断自動車道の一部を構成する道路で、虻田郡倶知安町字旭から岩内郡共和町国富に至る延長11.5kmの自動車専用道路である。（北海道横断自動車道は、寿都郡黒松内町から根室市、網走市へ至る延長約694kmの高規格幹線道路であり、これまでに延長337km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、新千歳空港から国際的観光リゾートニセコへの速達性を確保し、宿泊施設新設等の民間投資増加により地域経済の発展に寄与、災害時の代替路確保や国際コンテナの通行支障箇所を解消し、物流を効率化、高次医療施設へのアクセス向上により、救急搬送など医療活動を支援するものである。 | | | | |
| 全体事業費 | 約420億円 | 計画交通量 | 約6,600台/日 | | |
| 事業概要図 | | | | | |

関係する地方公共団体等の意見
 【北海道知事】
 新規採択時評価に係る「一般国道5号（北海道横断自動車道）倶知安余市道路（倶知安～共和）」の予算化に同意いたします。
 当該地域では、北海道としても防災対策や地域の観光振興などのため、道道泊共和線や道道岩内洞爺線などの整備を進めており、国においても早期完成に向け、特段のご配慮をお願いいたします。
 また、平成23年度の計画段階評価に係る知事意見に基づき、別線で整備する区間とされた「倶知安～余市間」のうち、今回新規事業採択対象とならなかった「ニセコ・倶知安境界～倶知安間」について早期に着手されるよう、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（H24.1.30）

事業評価結果

| | | | | | |
|--------|----------|---|---|---|--------------|
| 費用便益分析 | B/C | 1.3 (1.3) | 総費用：2,805億円 （事業費：2,506億円 維持管理費：299億円） | 総便益：3,611億円 （走行時間短縮便益：3,050億円 走行経費減少便益：419億円 交通事故減少便益：142億円） | 基準年 平成27年 |
| | 感度分析の結果 | 交通量変動 | B/C=1.1（交通量 -10%） | B/C=1.4（交通量 +10%） | |
| | | 事業費変動 | B/C=1.2（事業費 +10%） | B/C=1.4（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 | 者への影響 | 自動車や歩行 | 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。 | |
| | 社会全体への影響 | 住民生活 | ◎ | 【安心して暮らせる地域の形成】 ・倶知安から小樽・札幌の高次医療施設への搬送時間短縮や安静搬送により、患者への負担を軽減 ・脳疾患、心疾患の死亡率低下が期待 [倶知安～小樽市立病院の所要時間] 現況約68分 → 整備後約53分（約15分短縮） [小樽市の高次医療施設からの60分カバー圏人口] 現況164,200人(70%) → 整備後203,900人(87%) | |
| | | 地域経済 | ◎ | 【国際的観光リゾートの更なる発展】 ・インバウンド観光の拠点である新千歳空港や札幌市・小樽市周辺からニセコへの移動時間短縮、定時性を確保。 ・ニセコ地域への更なる観光客増加、通勤圏拡大による雇用の促進が期待。 [新千歳空港～ニセコ間の冬期所要時間] [小樽～ニセコ間の冬期所要時間] 現況約155分→整備後約120分（約35分短縮） 現況約80分→整備後約55分（約25分短縮） | |
| | | 災害 | ◎ | ・大規模災害時の代替機能の確保 | |
| | | 環境 | - | 注目すべき影響はない。 | |
| 地域社会 | ◎ | 【物流ルートの代替性の確保】 ・国際コンテナ通行支障区間の解消により、函館方面と札幌・後志地方を結ぶリダンダンシーの向上に寄与。 [国際コンテナ通行支障箇所の回避] 現況4箇所 → 整備後0箇所 | | | |
| 事業実施環境 | ○ | ・計画段階評価手続き完了（H24.1.30） ・北海道知事や小樽市長、倶知安町長ら沿線自治体首長より倶知安余市道路（倶知安～共和）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国際的観光リゾートの更なる発展や地域経済への効果、大規模災害時の代替機能の確保、地域の医療活動の支援が期待でき、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。
 ※B/Cの上段は、黒松内JCT～小樽JCT（仮称）を対象とした場合、下段（ ）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。

新規事業採択時評価結果（平成28年度新規事業化箇所）

事業評価結果（防災機能）

| 事業の必要性 | | |
|---|---|--|
| 倶知安市街地における交通混雑の緩和及び交通事故低減による安全性の向上、拠点空港新千歳空港から国際的観光地ニセコへの速達性の向上により、観光振興による地域の活性化支援及び有珠山噴火等の災害時の代替路として寄与するものである。 | | |
| 評価項目 | 地域の課題 | 関連する計画 |
| 救助活動等 | <ul style="list-style-type: none"> 後志地域や隣接する胆振地域には周期的に噴火を繰り返す有珠山（約30年周期）等が存在している。 国道5号は、災害発生時の代替路としての役割があるが、国際コンテナ通行支障箇所を抱えており、特に物流等への影響が懸念される。 | <ul style="list-style-type: none"> ※新たな北海道総合開発計画(H20.7) 噴火等により機能が損なわれた場合、経済社会への影響が極めて大きい中枢的交通基盤等の保全を推進するとともに、代替機能確保のための対策を推進する。 港湾・空港や道内各地の物流拠点・生産拠点と高規格幹線道路とのアクセスを強化するほか、国際標準コンテナ車が支障無く通行できる幹線道路ネットワークを構築する。 |
| 住民生活 | <ul style="list-style-type: none"> 脳疾患や心疾患の死亡率が高く、第2次医療施設のある小樽までの救急搬送は、市街地や峠を通過するため、1時間以上かかる地域が多く、救急搬送患者への負担が大きい。 | <ul style="list-style-type: none"> ※新たな北海道総合開発計画(H20.7) 集約拠点へつながる公共交通ネットワークや、道路ネットワークの強化などを推進する。 ※新・北海道総合計画(道央広域連携地域)(H20.3) 第二次保健医療福祉圏における地域センター病院などを中心に地域の医療機関が連携した安全・安心な医療の確保 |
| 地域経済 地域社会 | <ul style="list-style-type: none"> パウダースノーで人気のスキー場等により、ニセコエリアの外国人宿泊客数は年々増加傾向。 冬期は移動時間のバラツキが多く、余裕時間を見込む必要があり、観光面の課題や、小樽方面からニセコへの通勤負担が大きく雇用低下の要因となっている。 | <ul style="list-style-type: none"> ※新たな北海道総合開発計画(H20.7) 外国人や高齢者等が容易かつ円滑に旅行できるような観光地づくりを進めることが必要。 観光産業の従事者、多様な主体が参画する観光地づくりをマネジメントする人材等の確保・育成と能力の向上を促進する。 ※新・北海道総合計画(道央広域連携地域)(H20.3) 国内外を結び本道経済の発展を支える交通基盤の充実 |
| その他 | | |

| 事業の有効性 | | | | | | | | | |
|---|------|-----|------------|------------------------------|------------------------------|---------------------|----------------|----------------|----|
| ・当該事業の実施により、主要拠点間のリンクの評価はDランク→Cランク（Dランク→C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、有珠山等の火山災害時における代替性の高い輸送ルートを確認し、道央から道南を結ぶ広域物流を支援するとともに、高次医療施設への救急搬送時間短縮による地域医療サービスの向上への貢献、国際観光リゾートニセコへのアクセス向上による観光振興への貢献など、有効性の高い事業と評価する。 | | | | | | | | | |
| 道路ネットワークの 防災機能 | 主な区間 | | 改善ペア数 | 脆弱度 (防災機能ランク) | | 累積脆弱度の変化量 | 改善度 | | 評価 |
| | | | | 整備前 | 整備後 | | 通常時 | 災害時 | |
| | 倶知安町 | 共和町 | 16 (11) | 1.00 [D] (1.00) [D] | 0.58 [C] (0.57) [C] | ▲239.58 (▲82.67) | 0.18 (0.12) | 0.44 (0.45) | ◎ |

| 事業の効率性 |
|------------------------|
| ・計画段階評価手続き完了（H24.1.30） |

※道路ネットワークの防災機能の上段の値は黒松内JCT～小樽JCT（仮称）を対象とした場合、下段（ ）書きの値は事業化区間を対象にした場合の防災機能評価結果。

新規事業採択時評価結果（平成28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：川崎 茂信

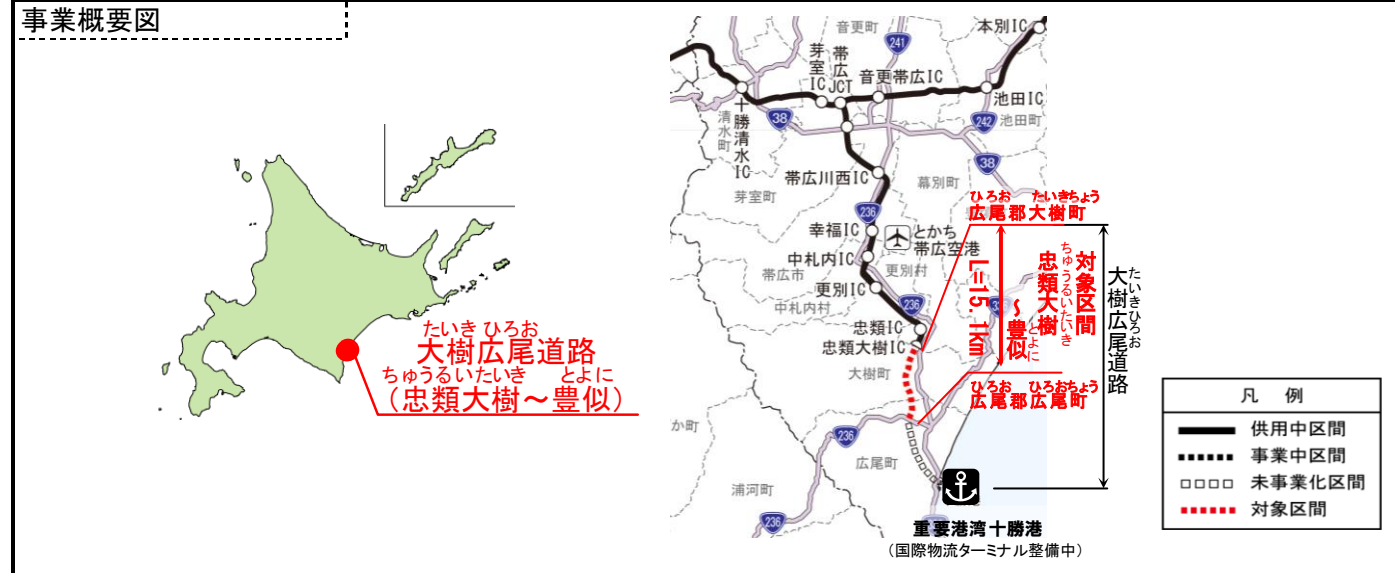
事業の概要

| | | | | | |
|-----|--|------|---------|------|-----------------|
| 事業名 | 一般国道236号（帯広・広尾自動車道） 大樹広尾道路（忠類大樹～豊似） | 事業区分 | 一般国道 | 事業主体 | 国土交通省 北海道開発局 |
| 起終点 | 自：北海道広尾郡大樹町字大樹 至：北海道広尾郡広尾町字紋別 | 延長 | 15.1 km | | |

事業概要
 大樹広尾道路（忠類大樹～豊似）は、帯広・広尾自動車道の一部を構成する道路で、広尾郡大樹町字大樹から広尾郡広尾町字紋別に至る延長約11.5kmの一般国道の自動車専用道路である。（帯広・広尾自動車道は北海道横断自動車道帯広ジャンクションから分岐し、帯広市等を経由し広尾町に至る延長約80kmの高規格幹線道路であり、これまでに延長約59km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、全国の食を支える地域産業を支援するとともに、交通機能の分担が図られることにより安全なルートを確認、救急搬送時の所要時間および連絡速度が改善することにより高次医療施設へのアクセスが向上し、地域医療サービスの向上に貢献するものである

全体事業費 約200億円 計画交通量 約5,500台/日



関係する地方公共団体等の意見
 【北海道知事】
 新規事業採択時評価に係る「一般国道236号（帯広・広尾自動車道）大樹広尾道路（忠類大樹～豊似）」の予算化に同意いたします。
 当該地域では、北海道としても地域の防災対策や農畜産業振興のため、道道音調津陣屋線や道道幕別大樹線などの整備を進めており、国においても早期完成に向け、特段のご配慮をお願いいたします。
 また、当該区間に接続する計画段階評価実施済みの「豊似～広尾間」について早期に着手されるよう、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（H28.3.1）

事業評価結果

| | | | | | | |
|--------|-------------|---|--|---|--------------|--|
| 費用便益分析 | B/C | 1.2 (0.96) | 総費用 3,019億円 (事業費: 2,725億円 維持管理費: 294億円) | 総便益 3,496億円 (走行時間短縮便益: 2,825億円 走行経費減少便益: 444億円 交通事故減少便益: 226億円) | 基準年 平成27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=1.2 (事業費 -10%) | | |
| | 事業期間変 | B/C=1.2 (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 | - | ・注目すべき影響はない。 | | |
| | | 事故対策 | ◎ | ・交通機能の分担により、大樹市街をはじめとする現道の交通事故が大幅に減少し、貨物車等の安全な物流ルートを確認。 【死傷事故率】 [大樹市街における死傷事故率] 現況 全国平均以上(7箇所) 110.6~331.9件/億台キロ ※全国平均: 81件/億台キロ → 整備後 大樹豊似間 27.0件/億台キロ | | |
| | | 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 | ◎ | 【高次医療施設へのアクセス性向上】 ・救急搬送時の所要時間や連絡速度が改善され、南十勝からの高次医療施設へのアクセスが向上し、人口カバー率が拡大するなど地域の医療サービス向上に貢献。 [広尾町～帯広市の高次医療施設間の救急搬送所要時間] 現況 約73分 → 整備後 約65分(約8分短縮) [帯広市の高次医療施設からの60分カバー圏人口] 現況 12,200人(58%) → 整備後 14,000人(66%) | | |
| | | 地域経済 | ◎ | 【地域産業を支える物流の効率化・安全性の向上】 ・十勝港までの輸送時間の短縮が図られ、繁忙期の小麦の往復回数が1回増加するなどの輸送の効率化に寄与し、地域産業を支援。 | | |
| | | 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 | ◎ | ・計画段階評価手続き完了（H28.3.1） ・北海道知事や帯広市長、大樹町長、広尾町長ら沿線自治体首長より帯広・広尾自動車道（大樹～広尾）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、全国の食を支える地域産業を支援するとともに、交通機能の分担が図られることにより安全な物流ルートを確認し、救急搬送時の所要時間および連絡速度が改善することにより高次医療施設へのアクセスが向上し、地域医療サービスの向上に貢献するなど、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。
 ※B/Cの上段は、帯広JCT～広尾IC(仮称)を対象とした場合、下段()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。

新規事業採択時評価結果（平成28年度新規事業化箇所）

事業評価結果（防災機能）

| 事業の必要性 本道路は、交通機能の分担が図られることにより安全な物流ルートを確認し、全国の食を支える地域産業を支援するとともに、救急搬送時の所要時間および連絡速度が改善することにより高次医療施設へのアクセスが向上し、地域医療サービスの向上に貢献するものである。 | | |
|--|--|---|
| 評価項目 | 地域の課題 | 関連する計画 |
| 救助活動等 | | |
| 住民生活 | <ul style="list-style-type: none"> ・南十勝は高次医療の9割を帯広市に依存しており、人口の4割が高次医療施設まで60分以内に到達できない状況。 ・大樹・広尾町からの救急搬送は年間約220件を数え、広域には日高東部からも搬送しているが、冬期には搬送時間がさらに増加するなど、速達性の確保が急務。 | <ul style="list-style-type: none"> ※新たな北海道総合開発計画(H20.7) ・集約拠点へつながる公共交通ネットワークや、道路ネットワークの強化などを推進する。 ※新・北海道総合計画(十勝連携地域)(H20.3) ・第三次保健医療福祉圏における地方センター病院など高度な医療機能を有する病院を中心とした高度医療提供体制の確立。 |
| 地域経済 地域社会 | <ul style="list-style-type: none"> ・十勝港は物流ターミナル整備中の港湾で、高規格道路ミッシングリンク延長が全国で最長。取扱貨物量は増加する一方で、貨物車保有台数は減少傾向。収穫の繁忙期になる秋を中心に輸送トラック不足が課題であり、今後コンテナの増設計画がある中、更なる輸送の効率化が求められている。 ・十勝港を結ぶ唯一の幹線道路である国道236号、336号は、全道平均を上回る貨物車事故が発生し、物流の安全性が確保されていない状況。 | <ul style="list-style-type: none"> ※新たな北海道総合開発計画(H20.7) ・港湾・空港や道内各地の物流拠点・生産拠点と高規格幹線道路とのアクセスを強化するほか、国際標準コンテナ車が支障無く通行できる幹線道路ネットワークを構築する。 ※新・北海道総合計画(十勝連携地域)(H20.3) ・他地域との連携強化や空港・港湾などとのアクセス強化等を進めるための高速道路や域内幹線道路の整備、空港の機能充実など暮らしや産業を支える交通・情報ネットワークの形成 |
| その他 | | |

| 事業の有効性 ・当該事業の実施により、主要拠点間のリンクの評価はC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、交通機能の分担が図られることにより安全な物流ルートを確認し、全国の食を支える地域産業を支援するとともに、救急搬送時の所要時間および連絡速度が改善することにより高次医療施設へのアクセスが向上し、地域医療サービスの向上に貢献するなど有効性の高い事業と評価する。 | | | | | | | | | |
|--|------|-----|-----------|------------------------------|------------------------------|--------------------|----------------|----------------|----|
| 道路ネットワークの 防災機能 | 主な区間 | | 改善 ペア数 | 脆弱度 (防災機能ランク) | | 累積脆弱度の 変化量 | 改善度 | | 評価 |
| | | | | 整備前 | 整備後 | | 通常時 | 災害時 | |
| | 帯広市 | 広尾町 | 9 (2) | 0.67 [C] 〔1.00〕 [D] | 0.33 (B) 〔1.00〕 [D] | ▲61.81 (▲10.49) | 0.06 (0.04) | 0.35 (0.00) | ◎ |

| |
|--|
| 事業の効率性 ・計画段階評価手続き完了（H28.3.1） |
|--|

※道路ネットワークの防災機能の上段の値は帯広JCT～広尾IC（仮称）を対象とした場合、下段（ ）書きの値は事業化区間を対象にした場合の防災機能評価結果。

新規事業採択時評価結果（平成28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：川崎 茂信

事業の概要

| | | | | | |
|-----------|--|-------|------------|------|------------------|
| 事業名 | 一般国道4号 大衡道路 | 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：宮城県黒川郡大衡村大衡柵木 至：宮城県黒川郡大衡村駒場字蕨崎 | 延長 | 4.5 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、白石市と仙台市、大崎市、栗原市を經由して宮城県内を南北に縦貫する道路である。このうち大衡道路は大衡村内を通過する延長約4.5 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、渋滞ボトルネックが解消し、円滑な物流が確保され東北全体の復興・企業活動を支援するとともに、交通事故の減少により、地域住民の安全が向上、東北自動車道の代替路機能強化による時間信頼性の確保が図られる。 | | | | |
| 全体事業費 | 約80億円 | 計画交通量 | 約27,300台/日 | | |
| 事業概要図 | | | | | |

関係する地方公共団体等の意見
 【宮城県知事】（例）一日も早い事業化が図られるよう、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。

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（H28.1）

事業評価結果

| | | | | | | |
|--------|-------------|--------------------|--|---|--------------|--|
| 費用便益分析 | B/C | 1.8 | 総費用 68億円 （事業費：57億円 維持管理費：11億円） | 総便益 124億円 （走行時間短縮便益：112億円 走行経費減少便益：8.0億円 交通事故減少便益：3.8億円） | 基準年 平成27年 | |
| | 感度分析の結果 | 交通量変動 | B/C=1.4（交通量 -10%） | B/C=2.2（交通量 +10%） | | |
| | | 事業費変動 | B/C=1.7（事業費 +10%） | B/C=2.0（事業費 -10%） | | |
| 事業期間変動 | | B/C=1.7（事業期間 +20%） | B/C=2.0（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 | ◎ | 自動車関連企業等は年々増加傾向にあり、道路整備による円滑な物流確保により、企業立地や雇用拡大等の企業活動を支援 【混雑度】 現況 2.09 → 整備後 0.81[約6割減少] 【旅行速度】 現況 37km/h → 整備後 48km/h[約3割向上] | | |
| | | 事故対策 | ○ | 中央分離帯の設置により、沿道出入りが制限され死傷事故件数が減少 【死傷事故率】 現況 54件/億台キロ → 整備後 33件/億台キロ[約4割減少] | | |
| | | 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 | — | 注目すべき影響はない | | |
| | | 地域経済 | ◎ | 隣接する開通区間では、企業立地が進み出荷額が増加しており、拡幅事業においても企業立地や雇用拡大等の企業活動を支援 [富谷大和拡幅(H23.3開通)整備前後(富谷町、大和町、大衡村：3町村)の推移] 製造品出荷額 H22開通前 1,912億円 → H25開通後 5,152億円(約2.7倍増) | | |
| | | 災害 | ○ | 交通容量の増加により代替路機能が強化され、通勤等や産業活動での時間信頼性を確保 [東北道通行止め時の最大所要時間の変化] 現況 約83分 → 整備後 約54分(約4割減少) | | |
| | | 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（H28.1） ・宮城県知事、大崎市長、大衡村長より大衡道路の早期事業化の要望 | | | |

採択の理由

費用便益比が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並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。

新規事業採択時評価結果（平成28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：川崎 茂信

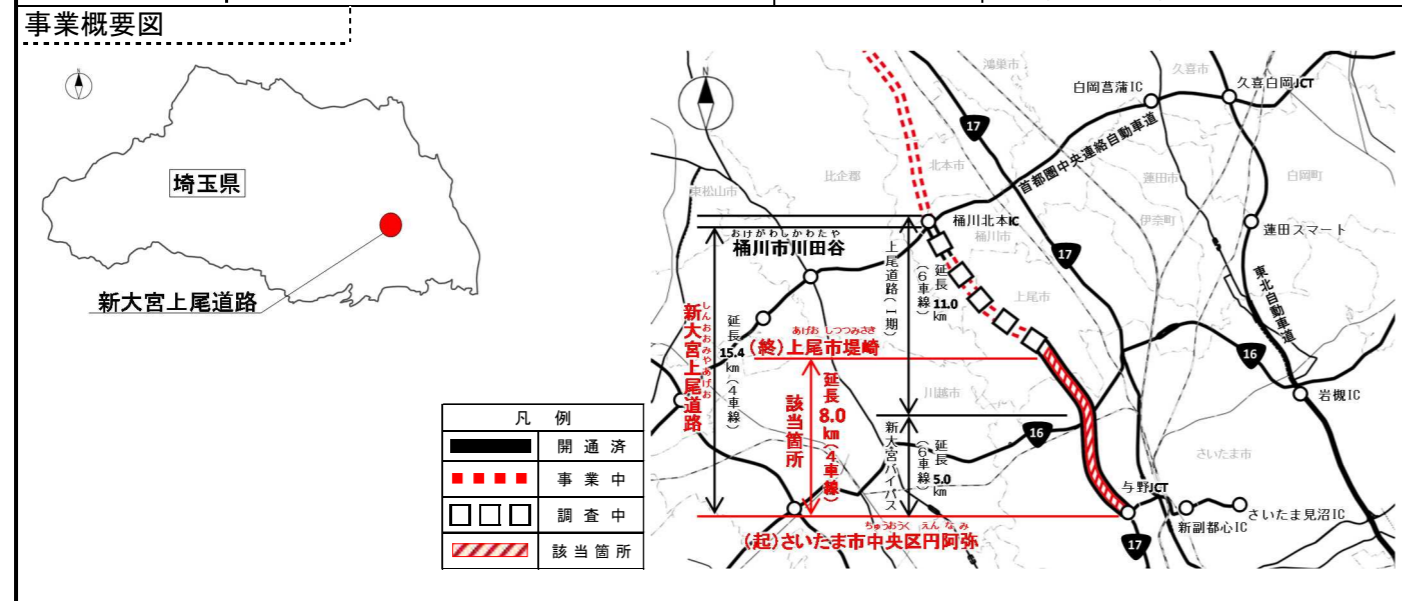
事業の概要

| | | | | | |
|-----|--------------------------------|------|-------|------|------------------|
| 事業名 | 一般国道17号 新大宮上尾道路（与野～上尾南） | 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：埼玉県さいたま市中央区円阿弥 至：埼玉県上尾市堤崎 | 延長 | 8.0km | | |

事業概要
新大宮上尾道路は、国道17号バイパス及び国道17号現道の高速道路未整備区間で慢性的に起きている交通混雑の緩和や沿線道路環境の改善を目的に計画された路線である。

事業の目的、必要性
対象路線の整備により、圏央道沿線から都心へのアクセス性が向上し、地域の産業活動を支援。また、渋滞緩和による追突事故の減少、信越、東北方面との主要拠点間の広域連携強化など、沿線地域の安全で安心な暮らしに寄与する。

| | | | |
|-------|---------|-------|-------------------|
| 全体事業費 | 約2000億円 | 計画交通量 | 約34,200～41,100台/日 |
|-------|---------|-------|-------------------|



関係する地方公共団体等の意見
【埼玉県知事】 予算化について同意。広域防災拠点に指定された「さいたま新都心」の機能を最大限発揮するため、上尾南～圏央道についても早期に事業化されたい。
【さいたま市長】 予算化について同意。可能な限り公共負担の軽減を図っていただきたい。さいたま新都心が有する、首都圏災害に対するバックアップ機能を強化するため、上尾南～圏央道についても早期に事業化されたい。

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（H元. 12）

事業評価結果

| | | | | | | | | |
|----------|-------------|---|--|---------|---|---------|-----|-------|
| 費用便益分析 | B/C | 2.2 | 総費用 | 1,343億円 | 総便益 | 2,946億円 | 基準年 | 平成27年 |
| | | | （事業費：1,316億円 維持管理費：27億円） | | （走行時間短縮便益：2,713億円 走行経費減少便益：141億円 交通事故減少便益：92億円） | | | |
| 感度分析の結果 | 交通量変動 | B/C=2.0 | （交通量 -10%） | B/C=2.4 | （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 | B/C=1.9 | （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 | ◎ | 交通容量の増加により、渋滞が緩和。 | | | | | |
| | 事故対策 | ◎ | 渋滞の緩和により、追突事故が約2割減少。 〔追突事故件数（国道17号バイパス 与野～上尾南並行部）〕 現況349件/4年 ⇒ 整備後 278件/4年 〔約2割減少〕 | | | | | |
| | 歩行空間 | — | 注目すべき影響はない | | | | | |
| | 住民生活 | ◎ | 追突事故が約2割減少する等、沿線地域の生活環境が改善。 | | | | | |
| | 地域経済 | ◎ | 円滑な物流の確保により、圏央道沿線から都心方面へのアクセス性が向上し、地域の産業活動を支援。 〔所要時間（桶川東部工業団地～与野JCT）〕 現況 約46分 ⇒ 整備後 約31分（約15分短縮） | | | | | |
| 社会全体への影響 | ◎ | 防災拠点として機能するために必要なネットワークが整備され、信越、東北方面の主要拠点等から、さいたま新都心へのアクセス性が強化。拠点間の物資輸送等の速達性向上に寄与。 〔所要時間（久喜白岡JCT～さいたま新都心）〕 現況 約42分 ⇒ 整備後 約22分（約20分短縮） 〔所要時間（鶴ヶ島JCT～さいたま新都心）〕 現況 約42分 ⇒ 整備後 約22分（約20分短縮） | | | | | | |
| 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（平成元年12月） 埼玉県知事、さいたま市長より新大宮上尾道路の早期事業化を要望 | | | | | | |

採択の理由

費用便益比が2.2と、便益が費用を上回っていると同時に、都市計画手続きが完了し、事業採択の前提条件が確認できる。
また、埼玉県地域における渋滞緩和や事故削減ならびに地域経済などへの効果が期待でき、事業の必要性・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28年度新規事業化箇所）

事業評価結果（防災機能）

| 事業の必要性 | | |
|---|--|--|
| 当該区間の整備により一般国道17号バイパス及び国道17号現道の渋滞緩和、都心方面へのアクセス性向上による地域の産業活動の支援、住民の安全性向上、信越、東北方面との物資輸送等の速達性向上に寄与するものである。 | | |
| 評価項目 | 地域の課題 | 関連する計画 |
| 救助活動等 | さいたま新都心は、首都圏広域防災拠点に位置付けられているが、圏央道から与野間の広域幹線道路が未整備のため、信越、東北方面の主要拠点等からのアクセスが不十分であり、物資輸送等の速達性に課題。 | ※全国都道府県における災害時等の相互応援に関する協定（H24.5改定） ・全国都道府県で「カバー（支援）県」を設定することとされ、危機管理・防災特別委員会広域応援推進検討ワーキンググループにおいて関東と東北がそれぞれカバー（支援）するものとされている。 ※三県知事会（群馬、埼玉、新潟） ・『群馬県、埼玉県、新潟県の災害時相互応援及び防災協力に関する協定』（H25.1締結） |
| 住民生活 | 国道17号バイパスでは、平日朝の旅行速度が10.6km/hであり、延長約8.0km間における旅行速度の著しい低下が原因と考えられる追突事故は4年間で約350件と多発。 | ※埼玉県道路交通環境安全推進連絡会議（H22.12） ・主な事故危険区間50箇所選定され、そのうち国道17号現道及びバイパスの当該路線並行区間に10箇所とされる。 |
| 地域経済 地域社会 | 圏央道沿線では企業立地が進む中、圏央道開通によるネットワーク化で、さらなる交通需要が見込まれ、物流企業等の都心方面へのアクセス改善が求められる | 田園都市産業ゾーン基本方針（H18） ・圏央道インターチェンジから概ね5kmの範囲を基本に、圏央道と広域幹線道路との結節点、広域幹線道路の沿道などに限定し、田園環境と調和した産業基盤づくりを誘導・支援 |
| その他 | | |

| 事業の有効性 | | | | | | | | | |
|---|-------|-----|-------|--------------|-------------|-----------|------|------|----|
| 本事業の実施により、防災拠点として機能するために必要なネットワークが整備され、信越、東北方面の主要拠点等からさいたま新都心へのアクセス性が強化。拠点間の物資輸送等の速達性が向上するとともに、地域の産業活動支援、住民の安全性向上など有効性の高い事業と評価する。 | | | | | | | | | |
| 道路ネットワークの 防災機能 | 主な区間 | | 改善ペア数 | 脆弱度（防災機能ランク） | | 累積脆弱度の変化量 | 改善度 | | 評価 |
| | | | | 整備前 | 整備後 | | 通常時 | 災害時 | |
| | さいたま市 | 熊谷市 | 0 | 0.00 (A) | 0.00 (A) | 0.00 | 0.05 | 0.03 | — |

| 事業の効率性 |
|-----------------|
| ・都市計画決定（H元. 12） |

新規事業採択時評価結果（平成28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：川崎 茂信

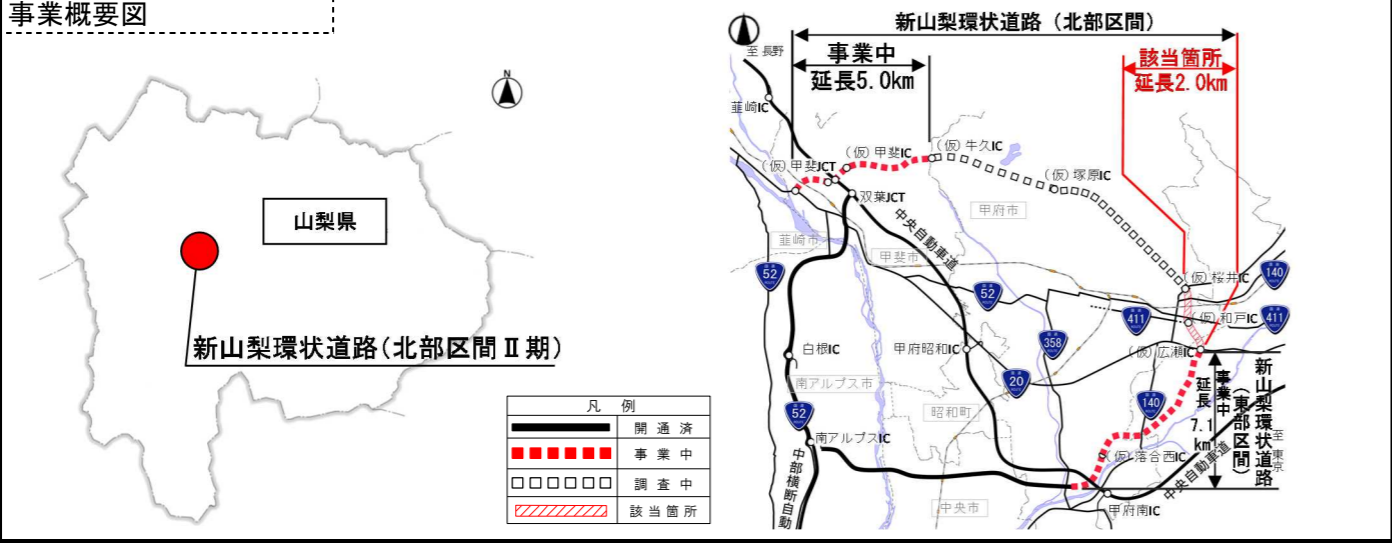
事業の概要

| | | | | | |
|-----|-----------------------------|------|--------|------|------------------|
| 事業名 | 一般国道20号 新山梨環状道路（広瀬～桜井） | 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：山梨県笛吹市石和町広瀬 至：山梨県甲府市桜井 | 延長 | 2.0 km | | |

事業概要
新山梨環状道路は、甲府都市圏における交通の円滑化、甲府市と周辺市町村間の連絡強化などを目的とした全長約43kmの環状道路で、平成6年12月に地域高規格道路の計画路線に指定された北部・南部・東部区間と中部横断自動車道を利用する西部区間によって構成される。
このうち、新山梨環状道路（広瀬～桜井）は、国道20号から西関東連絡道路までを結ぶ延長約2kmの事業である。

事業の目的、必要性
市街地に用いない通過交通が減少し、山梨県が進めるまちづくり推進を支援するとともに、H39年開業予定のリニア中央新幹線新駅と年間560万人の観光客が訪れる峡東地域（笛吹市・甲州市・山梨市）を結ぶことで地方創生を図る。

全体事業費：約230億円 計画交通量：約16,300～21,000台/日



関係する地方公共団体等の意見
【山梨県知事】
山梨県では、平成39年のリニア中央新幹線開業を見据え、まちづくりや観光施策等に取り組んでおり、リニア開業による効果を県全域に波及させるため、道路ネットワークの整備は喫緊の課題です。
特に、当該区間については、県内の主要な観光地である峡東地域との連携が向上するため、新山梨環状道路の中でも最優先で進めていただきたく、特段のご配慮をお願い致します。

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（H25.3）

事業評価結果

| | | | | | |
|--------|-------------|---|---------------------------------------|---|-----------|
| 費用便益分析 | B/C | 1.6 | 総費用：162億円 （事業費：159億円 維持管理費：3億円） | 総便益：257億円 （走行時間短縮便益：217億円 走行経費減少便益：23億円 交通事故減少便益：17億円） | 基準年：平成27年 |
| | 感度分析の結果 | 交通量変動 | B/C=1.5（交通量 -10%） | B/C=1.6（交通量 +10%） | |
| | | 事業費変動 | B/C=1.4（事業費 +10%） | B/C=1.8（事業費 -10%） | |
| | 事業期間変 | B/C=1.4（事業期間 +20%） | B/C=1.6（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 | ◎ | ・西関東連絡道路や国道20号等から流入する甲府市街地に用いない通過交通を減少 【国道20号（甲府中心地）の通過交通】 現況：249百台/日（全体の44%） → 整備後：230百台/日（全体の39%） | |
| | | 事故対策 | — | ・注目すべき影響はない。 | |
| | 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 | ◎ | ・山梨県都市計画マスタープラン（H23.3）にある都市間交流等の多様な交流を促進し、都市の活力・賑わいの持続に寄与し、まちづくり推進を支援。 | |
| | | 地域経済 | ◎ | ・今後、リニア開業で東京から山梨まで約30分で結ばれることを見据え、対象区間の整備により、県が進める東京都心から1時間圏を拡大し、峡東地域等の観光客増加に貢献 【リニア新駅～峡東地域*の所要時間（混雑時）】 （※道の駅 花かげの郷まきおかを代表として算出） 現況：約43分 → 整備後：約26分（約17分の短縮） | |
| | | 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 | ○ | ・都市計画決定・環境影響評価手続き完了（H25.3） ・山梨県知事、甲府市長、笛吹市長より新山梨環状道路の早期事業化を要望。 | | | |

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、都市計画決定・環境影響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、当該区間の渋滞緩和や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。

新規事業採択時評価結果（平成 28 年度新規事業化箇所）

事業評価結果（防災機能）

| 事業の必要性 | | |
|--|--|--|
| 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、医療アクセス負担の軽減や多様な交流の促進、リニア新駅と観光地間の速達性を向上によりさらなる観光振興などの経済成長に寄与するものである。 | | |
| 評価項目 | 地域の課題 | 関連する計画 |
| 救助活動等 | <ul style="list-style-type: none"> 甲府地域の中心部である甲府市、甲斐市などを管轄する消防本部の救急出場件数は県内の約 4 割を占めており、渋滞による遅延は、医療活動に支障をきたす恐れがある。 | <ul style="list-style-type: none"> ※山梨のみちづくりビジョン(H21.3) <ul style="list-style-type: none"> ・高次医療施設まで 30 分以上かかる地域が、まだ多く残されている。 ・安心して暮らせる地域社会の形成や地域経済の活性化を図るため、生活幹線道路ネットワークの形成を図る。 |
| 住民生活 | <ul style="list-style-type: none"> ・甲府市街地周辺では、山梨県内の主要渋滞箇所数の約 8 割が集中 ・国道 20 号を含む幹線道路の渋滞は、山梨県が進めるまちづくりの支障となっており、環状道路の整備による、通過交通の排除が課題 | <ul style="list-style-type: none"> ※山梨県都市計画マスタープラン(H23.3) <ul style="list-style-type: none"> ・様々な都市活動を支え、都市の活力や賑わいを持続させるためには、地域間の広域的な連携を図り、人・物の多様な交流を促進させる都市づくりを進める必要がある。 |
| 地域経済 地域社会 | <ul style="list-style-type: none"> ・山梨県では、「リニア活用基本構想」を策定し、リニア新駅と主要な観光地である峡東地域との連携強化を目指している ・対象区間では、幹線道路の渋滞により近年観光客が増加傾向である峡東地域との連携が阻害され、峡東地域への観光振興が喫緊の課題 | <ul style="list-style-type: none"> ※リニア活用基本構想(H25.3) <ul style="list-style-type: none"> ・リニア新駅と県内各地との円滑な移動を確保するとともに、できる限りの時間短縮に向け、道路整備を推進します。特に、都心と 1 時間程度で結べるよう、リニア新駅と県内各地とを概ね 30 分で連絡可能なアクセス 30 分圏域の拡大を目指す。 |
| その他 | | |

| 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に変化はないものの、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。 | | | | | | | | | |
| 道路ネットワークの 防災機能 | 主な区間 | | 改善 ペア数 | 脆弱度 (防災機能ランク) | | 累積脆弱度 の変化量 | 改善度 | | 評価 |
| | | | | 整備前 | 整備後 | | 通常時 | 災害時 | |
| | 甲府市 | 山梨市 | 2 | 0.51 (C) | 0.50 (C) | ▲6.28 | 0.06 | 0.06 | ○ |

| 事業の効率性 |
|--|
| <ul style="list-style-type: none"> ・都市計画決定・環境影響評価手続き完了（H25.3） |

新規事業採択時評価結果（平成28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：川崎 茂信

事業の概要

| | | | | | |
|-----------|--|-------|-----------|------|------------------|
| 事業名 | 一般国道470号（能越自動車道） 田鶴浜七尾道路 | 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：石川県七尾市赤浦町 至：石川県七尾市千野町 | 延長 | 3.4 km | | |
| 事業概要 | <p>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117kmの高規格幹線道路であり、これまでに約96kmが供用済である。</p> <p>田鶴浜七尾道路は、能越自動車道の一部を構成する道路で、七尾市赤浦町から同市千野町に至る延長3.4kmの自動車専用道路である。</p> | | | | |
| 事業の目的、必要性 | <p>田鶴浜七尾道路は、高規格幹線道路ネットワークの形成による能登地域への企業活動、観光振興、救急搬送を支援し、七尾市内の交通渋滞の緩和に寄与するものである。</p> | | | | |
| 全体事業費 | 約95億円 | 計画交通量 | 約7,300台/日 | | |
| 事業概要図 | | | | | |

関係する地方公共団体等の意見

【石川県】

「一般国道470号（能越自動車道）田鶴浜七尾道路」事業の予算化については、同意いたします。能越自動車道は、北陸自動車道・東海北陸自動車道と連携し、能登地域の広域観光、産業活動等に大きく寄与するとともに、災害時における緊急輸送道路として、県民の安全・安心の確保に大きな役割を担う重要な路線であります。本事業箇所を含む能越自動車道全線の早期整備が図られるよう、格段のご高配を賜りますようお願い申し上げます。

学識経験者等の第三者委員会の意見

一般国道470号（能越自動車道）田鶴浜七尾道路については新規事業として妥当である。

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：都市計画決定済み（平成23年12月13日）であり、事業実施環境が整っている。

事業評価結果

| | | | | | |
|--------|-------------|--|---|---|--------------|
| 費用便益分析 | B/C | 1.1 (1.2) | 総費用：8,013億円 （事業費：7,402億円 維持管理費：611億円） | 総便益：8,537億円 （走行時間短縮便益：6,155億円 走行経費減少便益：1,480億円 交通事故減少便益：902億円） | 基準年 平成27年 |
| | 感度分析の結果 | 交通量変動 | B/C=0.97（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=1.1（事業費 -10%） | |
| | 事業期間変 | B/C=1.1（事業期間 +20%） | B/C=1.1（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 | ○ | 主要渋滞箇所を含む当該区間の現道における渋滞の減少が見込まれる。 | |
| | | 事故対策 | ○ | 北陸管内直轄国道における平均死傷事故率の約3倍である国道159号の七尾市街地部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】 [現況] 127.2件/億台キロ→[整備後] 92.9件/億台キロ（約3割減少） ※当該区間に並行する路線国道159号の七尾市街地部における平均死傷事故率 | |
| | 歩行空間 | ○ | 通過交通の抜け道となっている道路の安全・安心が確保される | | |
| | 社会全体への影響 | 住民生活 | ○ | 第3次救急医療施設（能登総合病院）までの搬送時間短縮による救急医療活動の支援が見込まれる。 【最寄りICからの距離】 [現況] 約5.0km→[整備後] 約1.3km（約3.7km短縮） 【主要渋滞箇所の通過】 [現況] 有→[整備後] 無 | |
| | | 地域経済 | ◎ | 北陸自動車道や東海北陸自動車道との接続により、能越自動車道を活かした企業誘致の取組や最大都市圏をマーケットとする企業活動を支援。 | |
| | | 災害 | - | 注目すべき影響は無い。 | |
| 環境 | | - | 注目すべき影響は無い。 | | |
| 地域社会 | ◎ | 対象区間の整備と観光地までのアクセス道路との一体的な整備により、周遊観光ネットワークを形成。「H37年の観光入込客数の目標3,000万人」に向けた取組を支援。 | | | |
| 事業実施環境 | ○ | <ul style="list-style-type: none"> 都市計画決定 H23.12.13 石川県知事や七尾市長、能越自動車道建設促進期成同盟会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

費用便益が一体評価で1.1、個別評価で1.2と便益が費用を上回っていると同時に、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、住民生活、地域経済、地域社会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28年度予算概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。
※B/Cの上段の値は輪島IC（仮称）～小矢部砺波JCTを対象とした場合、下段（ ）書きの値は事業化区間を対象にした場合の費用便益分析結果

新規事業採択時評価結果（平成28年度新規事業箇所）

事業評価結果（防災機能）

| 事業の必要性 高規格幹線道路ネットワークの形成による能登地域への企業活動、観光振興、救急搬送を支援し、七尾市内の交通渋滞の緩和に寄与するものである。 | | |
|--|--|--|
| 評価項目 | 地域の課題 | 関連する計画 |
| 救助活動等 | 能越自動車道は、災害時における緊急輸送道路として、県民の安全・安心の確保に大きな役割を担う重要な路線であり、当該区間がミッシングリンク区間として「最後のワンピース」となっている。 | ※北陸圏広域地方計画（H21.8） ・地震発生時の救命救急や、応急復旧、さらには、復興に不可欠な交通ネットワークを確保するため、高規格幹線道路網やバイパスの整備を行う。 |
| 住民生活 | 七尾市街地部は事故危険区間が連続し、死傷事故率は、北陸管内直轄国道平均の約3倍である。また、七尾城山ICのアクセス道路が通過交通の抜け道として利用され、住民生活の安全・安心を阻害。 | ※北陸圏広域地方計画（H21.8） ・日常の暮らしにおける通院や3次救急医療施設への交通アクセス等、救急活動に不可欠のちと暮らしを支える地域交通ネットワークを強化するため、能越自動車道や主要都市の環状道路の必要な整備を推進する。 |
| 地域経済 地域社会 | 北陸新幹線開業や能越自動車道の延伸に伴い、企業進出や主要な観光地の入込客が増加。しかし、金沢地域と比べ、能登地域は減少・伸び悩み傾向であり、能登の地域資源を活かした周遊観光の促進が大きな課題。 | ※北陸圏広域地方計画（H21.8） ・北陸圏・中部圏に点在する観光地へのスムーズなアクセスを可能にし、それらを周遊する魅力的な広域観光ルートを構築するため、両圏域を繋ぐ高規格幹線道路を始めとする交通ネットワークの必要な整備を推進する。 |
| その他 | | |

| 事業の有効性 ・当該事業の実施により、能越自動車道全体の主要拠点間のリンクの評価がCランク→Bランクに改善するとともに、事業区間単体においても累積脆弱度の変化量が減少し、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、高規格幹線道路ネットワークの形成による能登地域への企業活動、観光振興、救急搬送支援、七尾市内の交通渋滞の緩和など有効性の高い事業と評価する。 | | | | | | | | | |
|---|--------------|--------------|-----------|------------------------------|------------------------------|--------------------|----------------|----------------|----------|
| 道路ネットワークの 防災機能 | 主な区間 | | 改善 ペア数 | 脆弱度 (防災機能ランク) | | 累積脆弱度の変 化量 | 改善度 | | 評価 |
| | | | | 整備前 | 整備後 | | 通常時 | 災害時 | |
| | 七尾市 (七尾市) | 氷見市 (穴水町) | 22 (2) | 0.57 (C) (0.04) (B) | 0.24 (B) (0.04) (B) | ▲168.59 (▲0.17) | 0.08 (0.04) | 0.41 (0.03) | ◎ (○) |

| | | | | | | | | | |
|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|
| 事業の効率性 都市計画決定済み（平成23年12月13日） | | | | | | | | | |
|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|

※道路ネットワークの防災機能の上段の値は輪島IC（仮称）～小矢部砺波JCTを対象とした場合、下段（ ）書きの値は事業化区間を対象にした場合の防災機能評価結果

新規事業採択時評価結果（平成28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：川崎 茂信

事業の概要

| | | | | | |
|---|--------------------------|-------|------------|------|------------------|
| 事業名 | 一般国道1号藤枝バイパス | 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：静岡県藤枝市仮宿 至：静岡県島田市野田 | 延長 | 10.7km | | |
| 事業概要 一般国道1号藤枝バイパスは、国道1号の交通渋滞の改善により企業活動の支援及び市街地部の交通安全の確保を目的に計画された、静岡県藤枝市仮宿から島田市野田に至る延長10.7kmの道路。 | | | | | |
| 事業の目的、必要性 対象区間の整備により、沿線で計画されている4車線化を見据えた民間投資の拡大など、活発化する企業活動を支援するとともに、市街地部の通学路をはじめとする、生活道路の安心・安全を確保。 | | | | | |
| 全体事業費 | 約300億円 | 計画交通量 | 約57,000台/日 | | |
| 事業概要図 | | | | | |

関係する地方公共団体等の意見
 藤枝バイパスは、藤枝市における内陸フロンティア推進区域や既存工業団地、広域防災拠点である富士山静岡空港とのアクセス道路として重要な路線であることから、藤枝バイパスの円滑な交通を確保することは重要な課題です。静岡県としても上記各拠点へアクセスする道路ネットワークの強化を図るため、地域の南北路線の整備を進めているところであり、藤枝バイパスの4車線化事業に併せて一層の推進をしていきます。地域経済の活性化や災害時の対応強化等、ストック効果が最大限に発揮されるよう、静岡県としても国・市と一体となって広域的な道路ネットワークの整備を進めると共に、藤枝バイパスの事業推進に向けて連携して取り組んでいくためにも、「国道1号 藤枝バイパス全線4車線化」の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。

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(藤枝市:S46.3、島田市:S48.8)

事業評価結果

| | | | | | |
|--------|-------------|---|---|--|--------------|
| 費用便益分析 | B/C | 3.6 | 総費用 242億円 (事業費: 220億円 維持管理費: 22億円) | 総便益 864億円 (走行時間短縮便益: 608億円 走行経費減少便益: 167億円 交通事故減少便益: 89億円) | 基準年 平成27年 |
| | 感度分析の結果 | 交通量変動 | B/C=3.2 (交通量 -10%) | B/C=4.0 (交通量 +10%) | |
| | | 事業費変動 | B/C=3.3 (事業費変動 +10%) | B/C=4.0 (事業費変動 -10%) | |
| | 事業期間変 | B/C=3.3 (事業期間変動 +20%) | B/C=3.9 (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1号の物流の安定性が確保され、沿線地域の企業活動を支援 【渋滞損失時間の改善】 現況 約139万人時間/年 → 整備後 約46万人時間/年 (7割減少) 【1kmあたり渋滞損失時間】 現況 約13万人時間/年・km → 整備後 約4万人時間/年・km (7割減少) ※静岡県平均: 約11万人時間/年・km 【渋滞度曲線】 中部管内直轄路線の4車線化・未事業化区間でワースト1位 | |
| | | 事故対策 | ○ | 国道1号の安全性が確保され、沿線地域の住民生活を支援 【死傷事故率】 現況 約143件/億台km (内谷～広幡間) → 整備後 約29件/億台km (8割減少) ※静岡直轄平均: 85件/億台km 【事故率曲線】 静岡県内直轄路線の専道区間でワースト3位 (事業中区間除く) ※車線あたり死傷事故率 | |
| | 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 | ◎ | 市街地部への迂回交通が減少し、生活道路の安全・安心を確保 [藤枝市街地の死傷事故率] 現況 234件/億台km 整備後 185件/億台km (約2割減) ※国道を除く、一般県道・主要地方道を対象 | |
| | | 地域経済 | - | 注目すべき影響はない。 | |
| 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 | ◎ | 民間投資の拡大、企業活動活性化に貢献 (現在) 藤枝市内への企業進出に対する問合せ企業が近年増加傾向 (今後) 4車線化を見据えた事業規模の拡大や新たな工業団地の立地が見込まれる | | |
| 事業実施環境 | ○ | ・都市計画決定手続き完了 (藤枝市:S46.3、島田市:S48.8) ・国道1号藤枝バイパス整備促進委員会より早期事業化を要望。 | | | |

採択の理由

費用便益比が3.6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1号の国道1号藤枝バイパスの交通の速達性が確保され、藤枝・島田市内の民間投資拡大や企業活動の活性化を支援するとともに、救急搬送時間短縮に伴う医療圏の拡大により、救急医療活動の円滑化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28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：川崎 茂信

事業の概要

| | | | | | |
|---|------------------------------|------|--------|------|------------------|
| 事業名 | 一般国道247号 西知多道路（東海ジャンクション） | 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：愛知県東海市新宝町 至：愛知県東海市東海町 | 延長 | 2.0 km | | |
| <p>事業概要</p> <p>一般国道247号西知多道路（東海ジャンクション）は、中部国際空港と名古屋港及び高規格幹線道路を連絡し、名古屋都市圏自専道網を形成することで、国道247号の渋滞を緩和し物流効率化によるものづくり産業の支援を目的に計画された道路。</p> <p>事業の目的、必要性</p> <p>対象区間の整備により、国道247号の物流の安定性が確保され、自動車産業等、ものづくり産業の円滑な企業活動を支援するとともに、信頼性の高い空港へのアクセス道路の代替性が確保され、さらにインバウンド観光やリニア中央新幹線の開通などによる交通需要の増加にも対応。</p> <p>全体事業費 約285億円 計画交通量 約12,000台/日</p> | | | | | |
| <p>事業概要図</p> <p>西知多道路 延長18.5km 該当箇所 延長2.0km</p> <p>凡例 供用中 事業中 調査中 該当箇所</p> | | | | | |

関係する地方公共団体等の意見

東海JCTについては、JCT形式等の既設互層形式の構造物の隙間に新設構造物を施工することとなりますが、既設構造物との近接施工、管理者間での調整、高度な施工技術といった条件が重なり、高難度な技術力が必要な事業であるため、直轄事業による実施をお願い申し上げます。また、知多地域においては、中部臨空都市への企業進出、新たな工業団地計画などの地域開発、地域の渋滞緩和を図る国道155号東海拡幅などの道路整備を沿線市と一体となって進めているところです。さらに、今後は西知多道路の整備と一体となってストック効果が最大限に発揮されるよう沿線市と連携して取り組んでまいりますので、ご支援いただきますようお願い申し上げます。

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の完了（H26.4）

事業評価結果

| | | | | | |
|--------|-------------|---|--|---|--------------|
| 費用便益分析 | B/C | 1.7 | 総費用 215億円 （事業費：203億円 維持管理費：12億円） | 総便益 355億円 （走行時間短縮便益：252億円 走行経費減少便益：72億円 交通事故減少便益：30億円） | 基準年 平成27年 |
| | 感度分析の結果 | 交通量変動 | B/C=1.4（交通量 -10%） | B/C=1.7（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 | B/C=1.6（事業期間 +20%） | B/C=1.8（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 | ◎ | 国道247号の物流の安定性が確保され、自動車産業等、ものづくり産業の円滑な企業活動を支援。 【混雑度の変化】 現況 2.1 ⇒ 整備後 0.8 | |
| | | 事故対策 | — | 注目すべき影響はない。 | |
| | 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 | ◎ | ピーク時旅行速度の向上等の円滑な企業活動を支援。 【ピーク時旅行速度の変化（東海JCT～加家IC北行き）】 現況 34km/h ⇒ 整備後 51km/h | |
| | | 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 | ◎ | 信頼性の高い空港へのアクセス道路の代替性が確保され、さらにインバウンド観光やリニア中央新幹線の開業などによる交通需要の増加にも対応 【中部国際空港～名古屋駅の所要時間】 現況 48分～60分（ばらつき：12分） ⇒ 整備後 45分～50分（ばらつき：5分） 参考）知多半島道路のばらつき 38分～42分（ばらつき：4分） | |
| 事業実施環境 | ○ | <ul style="list-style-type: none"> 都市計画決定手続きの完了（H26.4） 愛知県知事、名古屋市長、東海市長、知多市長、常滑市長が早期事業化を要望。 | | | |

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247号の物流の安定性が確保され、自動車産業等、ものづくり産業の円滑な企業活動を支援するとともに、信頼性の高い空港へのアクセス道路の代替性が確保され、さらにインバウンド観光やリニア中央新幹線の開通などによる交通需要の増加にも対応することから、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の。

新規事業採択時評価結果（平成28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：川崎 茂信

事業の概要

| | | | | | |
|-----------|--|-------|------------|------|------------------|
| 事業名 | 一般国道483号 (北近畿豊岡自動車道) 豊岡道路 | 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：兵庫県豊岡市戸牧 至：兵庫県豊岡市上佐野 | 延長 | 2.0km | | |
| 事業概要 | 一般国道483号北近畿豊岡自動車道は、豊岡市を起点とし丹波市に至る延長約70kmの自動車専用道路である。これまでに約50kmが暫定2車線で開通し15.8kmが事業中であり、本道路は未事業化区間約7.1kmのうち豊岡～豊岡南間の2.0kmである。 | | | | |
| 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、ネットワーク整備により速達性を向上し観光の活性化に貢献するものである。 | | | | |
| 全体事業費 | 約130億円 | 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
 【兵庫県知事】
 北近畿豊岡自動車道は、山陰近畿自動車道等と高速道路ネットワークを形成し、日本海側高速道路網の空白地帯解消や、但馬地域と阪神都市圏との交流・連携の強化に資する極めて重要な道路です。
 豊岡道路の整備により、「城崎温泉」、「コウノトリの郷公園」、「山陰海岸ジオパーク」等への観光入込客数の増加や、但馬地域唯一の三次救急医療機関「豊岡病院」の医療圏域拡大、災害時における豊岡病院や広域防災拠点「コウノトリ但馬空港」等への新たなアクセスの確保など、大きなストック効果が発揮されると考えています。
 つきましては、北近畿豊岡自動車道 豊岡道路（豊岡南IC～豊岡IC、2km）の平成28年度予算化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・環境影響評価手続き完了（H27.6.23）

事業評価結果

| | | | | | | |
|--------|-------------|---|--|---|-----------|--|
| 費用便益分析 | B/C | 1.1 (2.3) | 総費用：2,494億円 (事業費：2,243億円 維持管理費：251億円) | 総便益：2,752億円 (走行時間短縮便益：2,262億円 走行経費減少便益：334億円 交通事故減少便益：156億円) | 基準年：平成27年 | |
| | 感度分析の結果 | 交通量変動 | B/C=0.99 (交通量 -10%) | B/C=1.2 (交通量 +10%) | | |
| | | 事業費変動 | B/C=1.01 (事業費 +10%) | B/C=1.2 (事業費 -10%) | | |
| | 事業期間変 | B/C=1.11 (事業期間 +20%) | B/C=1.11 (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 | - | ・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 | | |
| | 社会全体への影響 | 住民生活 | ◎ | ・降雪時の搬送円滑化により60分圏人口が拡大し、地域の医療不安の解消に貢献 [60分圏カバー人口] 整備前12.5万人 → 整備後15万人(約2.5万人増加) | | |
| | | 地域経済 | ○ | ・道路ネットワーク整備による速達性の向上に伴い、高速バス網を活用した地域振興策を含め、山陰海岸ジオパーク等の観光客増加による観光地の活性化に貢献 | | |
| | | 災害 | ○ | ・災害時に機能する道路ネットワークにより、豊岡病院等へのアクセスが確保され、円滑な医療活動・物資輸送に寄与 | | |
| 環境 | | - | ・注目すべき影響はない。 | | | |
| | 地域社会 | ○ | ・道路ネットワーク整備による速達性の向上により観光の活性化に貢献 [大阪市から但馬地域(城崎)の所用時間の短縮] 現況 約175分 → 豊岡道路整備後 約155分(20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(H27.6.23) ・兵庫県知事より、豊岡道路の早期事業化を要望 | | | | |

採択の理由

費用便益比が1.1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、豊岡道路の整備により災害時にも機能する道路ネットワークが形成、医療アクセス負担が軽減し地域の安全・安心を確保、速達性の向上による観光の活性化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。
 ※B/Cの上段の値は和田山JCT・IC～豊岡北IC(仮称)を対象とした場合、下段()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

新規事業採択時評価結果（平成28年度新規事業化箇所）

事業評価結果（防災機能）

| 事業の必要性 | | |
|--|--|---|
| 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、ネットワーク整備により速達性を向上し観光の活性化に貢献するものである。 | | |
| 評価項目 | 地域の課題 | 関連する計画 |
| 救助活動等 | ・平成16年の台風23号では、円山川の氾濫により国道312号等の浸水・通行止めが発生し、豊岡市街地が孤立 ・災害拠点病院である豊岡病院等への県南部からの支援ルートが途絶えるなど、災害時に機能する道路ネットワークの構築が課題 | ※近畿圏広域地方計画（H21.8） ・災害時に救援・救助や迅速な復旧・復興活動を円滑に行うため、防災相互通信波等の活用、代替可能な複数の輸送・移動経路の確保や基幹的広域防災拠点等の整備・機能強化を図るとともに、道路、河川、港湾・航路、空港・ヘリポート等の災害時にも機能する輸送路等の整備・保全を推進する。 |
| 住民生活 | ・但馬地域の第三次救急医療施設は豊岡病院のみで、病院到着まで60分を超える圏域が存在 ・さらに、降雪時は速度低下発生により60分圏域が縮小し、救命率の低下が課題 | ※近畿圏広域地方計画（H21.8） ・救急車両により患者所在地から第3次救急医療機関まで概ね30分以内に患者を搬送できる地域又はドクターヘリが待機地から患者所在地まで概ね30分以内に到達できる地域の拡大を図る。 |
| 地域経済 地域社会 | ・北近畿豊岡自動車道は、京阪神地域と兵庫県北部の但馬地域との一体化を図る高規格幹線道路であるが、但馬地域北部ではミッシングリンクが存在 | ※近畿圏広域地方計画（H21.8） ・日本海沿岸地域間や京阪神都市圏と北近畿等との間の交通利便性を高めるため、鳥取豊岡宮津自動車道や北近畿豊岡自動車道等の必要な整備を推進する。 |
| その他 | | |

| 事業の有効性 | | | | | | | | | |
|--|--------------|------|------------|------------------------------|------------------------------|-----------------------|----------------|----------------|----|
| ・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→Cランク（C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、地域の安全・安心の確保、速達性向上による観光の活性化への貢献など有効性の高い事業と評価する。 | | | | | | | | | |
| 道路ネットワークの 防災機能 | 主な区間 | | 改善 ペア数 | 脆弱度 （防災機能ランク） | | 累積脆弱度 の変化量 | 改善度 | | 評価 |
| | | | | 整備前 | 整備後 | | 通常時 | 災害時 | |
| | 三木総合 防災公園 | 但馬空港 | 18 (10) | 1.00 [D] 〔0.40 [C]〕 | 0.53 [C] 〔0.33 [B]〕 | ▲ 425.44 (▲ 38.21) | 0.10 (0.02) | 0.56 (0.09) | ◎ |

| 事業の効率性 |
|------------------------------|
| 都市計画決定、環境影響評価手続き完了（H27.6.23） |

※道路ネットワークの防災機能の上段の値は和田山JCT・IC～豊岡北IC（仮称）を対象とした場合、下段（ ）書きの値は事業化区間を対象にした場合の防災機能評価結果

新規事業採択時評価結果（平成28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：川崎 茂信

事業の概要

| | | | | | |
|-----------|---|-------|------------|------|------------------|
| 事業名 | 一般国道2号 おおさかわんがん せいしんぶ ろつこう 大阪湾岸道路西伸部（六甲アイランド北～駒栄） | 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：兵庫県神戸市東灘区向洋町東 至：兵庫県神戸市長田区南駒栄町 | 延長 | 14.5km | | |
| 事業概要 | 大阪湾岸道路は、神戸淡路鳴門自動車道の垂水JCT から関西国際空港線のりんくうJCT に至る延長約80kmの自動車専用道路である。一般国道2号 大阪湾岸道路西伸部（六甲アイランド北～駒栄）は、大阪湾岸道路の一部を構成する道路で、兵庫県神戸市東灘区から長田区に至る延長14.5kmの自動車専用道路である。 | | | | |
| 事業の目的、必要性 | 本道路は既存の大阪湾岸道路と連続し、阪神臨海地域の交通負荷を軽減し、交通渋滞や沿道環境などの交通課題の緩和を図るとともに、国際戦略港湾である阪神港の機能強化による物流の効率化、災害や事故など緊急時の代替機能確保等に寄与するものである。 | | | | |
| 全体事業費 | 約5,000億円 | 計画交通量 | 約51,000台/日 | | |
| 事業概要図 | | | | | |

関係する地方公共団体等の意見
【神戸市長】
一般国道2号大阪湾岸道路西伸部（六甲アイランド北～駒栄）の予算化につきましては、同意いたします。一般国道2号大阪湾岸道路西伸部の整備により、大阪湾ベイエリアにおける環状道路が形成され、関西三空港を有機的に連携するとともに、国策を進める国際コンテナ戦略港湾・阪神港の機能強化につながります。国におかれましては、事業の推進にあたり、建設コストの縮減や有料道路事業枠の拡大等についてご検討いただきますようお願いいたします。また、本市としましては事業者とともに地域や神戸港利用者の理解や協力を得ながら取り組んで参りますので、大阪湾岸道路西伸部の一日も早い完成に向け、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（H21.3.6）

事業評価結果

| | | | | | | |
|--------|-------------|--|---|--|-----------|--|
| 費用便益分析 | B/C | 1.01 | 総費用：3,680億円 （事業費：3,407億円 維持管理費：272億円） | 総便益：3,725億円 （走行時間短縮便益：3,570億円 走行経費減少便益：115億円 交通事故減少便益：39億円） | 基準年：平成27年 | |
| | 感度分析の結果 | 交通量変動 | B/C=0.8（交通量 -10%） | B/C=1.3（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=0.96（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 | ◎ | ・並行する一般国道2号及び阪神高速3号神戸線の混雑の緩和が見込まれる。 [一般国道2号の混雑度] 現況 1.11 → 整備後 1.02 [阪神高速3号神戸線の混雑度] 現況 1.47 → 整備後 1.08 | | |
| | | 事故対策 | ◎ | ・交通転換が図られ、死傷事故率が高い区間の事故の減少が見込まれる。 [並行する阪神高速3号神戸線のkm当たりの事故件数] 現況 37.6件/km/年 → 整備後 27.4件/km/年 | | |
| | | 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 | ◎ | ・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。 [神戸市西区（玉津IC）から大阪駅へのアクセス時間] 現況 96分 → 整備後 64分（32分短縮） | | |
| | | 地域経済 | ◎ | ・地域間の所要時間の短縮により、神戸港・大阪港へのアクセス性が向上し、阪神港の「集貨」「創貨」促進や「国際競争力の強化」が図られる。 [神戸市西区（玉津IC）から神戸港へのアクセス時間] 現況 45分 → 整備後 31分（14分短縮） | | |
| | | 災害 | ○ | ・大規模地震時の強震域を避け、津波発生時においても通行可能な道路ネットワークが確保され、復興時においても早期の道路啓開や物資輸送等の復興活動を支援。 | | |
| 環境 | | ◎ | ・並行する一般国道2号及び阪神高速3号神戸線の渋滞緩和による沿道環境の改善。 [沿道環境の改善効果（大型車類のNOx排出係数）] 現況 0.39g/km・台 → 整備後 0.27g/km・台 | | | |
| | 地域社会 | ○ | ・神戸市では、ポートアイランドにおいて先端医療技術の研究開発拠点を整備し、21世紀の成長産業である医療関連産業の集積を図る「神戸医療産業都市構想」を推進中。H26.3には「国家戦略特区」に指定されるなど、我が国最大の医療産業クラスターに成長しており、これら構想・計画を更に支援。 | | | |
| 事業実施環境 | ○ | ・都市計画決定、環境影響評価手続き完了（H21.3.6） ・兵庫県知事、神戸市長より、国主体による平成28年度事業化を要望 | | | | |

採択の理由

費用便益比が1.01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、大阪湾岸道路西伸部の開通により阪神臨海地域の交通負荷を軽減し、交通渋滞や沿道環境などの交通課題の緩和が期待でき、国際戦略港湾である阪神港の機能強化による物流の効率化、災害や事故などの緊急時の代替機能確保等に寄与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。

新規事業採択時評価結果（平成28年度新規事業化箇所）

事業評価結果（防災機能）

| 事業の必要性 | | |
|--|---|--|
| 一般国道2号 大阪湾岸道路西伸部（六甲アイランド北～駒栄）は既存の大阪湾岸道路と連続し、阪神臨海地域の交通負荷を軽減し、交通渋滞や沿道環境などの交通問題の緩和を図るとともに、国際戦略港湾である阪神港の機能強化による物流の効率化、災害や事故などの緊急時の代替機能確保等に寄与するものである。 | | |
| 評価項目 | 地域の課題 | 関連する計画 |
| 救助活動等 | ・現在の幹線道路は市街地中心部に集中。兵庫県南部地震の強震域（震度7の帯）の地震発生時に、救助活動を支援するアクセス路の確保が課題 | ※神戸創生戦略（H27.10） ・「神戸市国土強靱化地域計画（仮称）※」に基づき、あらゆる災害等を想定（土砂災害、浸水、地震、津波など）しながら、どんな事が起ころうとも最悪な事態に陥ることが避けられるような「強靱」な行政機能や地域社会をつくりあげます。 |
| 住民生活 | ・並行する国道2号、阪神高速3号神戸線等は、慢性的な渋滞が発生 ・阪神高速3号神戸線の渋滞損失額は全国の都市高速道路の中でワースト1位となっており、通勤等の定時性・速達性が課題 | ※神戸創生戦略（H27.10） ・大阪湾岸道路西伸部の早期事業化や神戸西バイパス等の整備を進めるとともに、高速道路を賢く使う料金体系を実現し、広域幹線道路ネットワークの強化を目指します。 ・事業中・計画路線を選択と集中により効果的に整備するとともに、市内の主要な渋滞の解消を図り、主要幹線道路ネットワークを構築します。 |
| 地域経済 地域社会 | ・大阪湾岸道路は、国際コンテナ戦略港湾阪神港、大阪・関西・神戸の3空港等の重要な物流拠点をつなぐ道路であるが、神戸市六甲アイランド以西が未事業化 ・阪神港の機能強化のため、両港間及び神戸港へのアクセス性向上が課題 | ※神戸創生戦略（H27.10） ・西日本を中心とした広域からの貨物集約等による「集貨」、産業集積による「創貨」、高規格コンテナバース整備による「競争力強化」を軸に、西日本の産業を支えるゲートポートとして国際基幹航路等の維持・拡大を図ります。 ・併せて在来貨物の拡大に向けた取り組みを事業者と協力しながら進めることにより神戸港の港勢拡大を図り、神戸経済の活性化や安定した雇用の創出につなげます。 |
| その他 | | |

| 事業の有効性 | | | | | | | | | |
|---|------|------|-----------|------------------|-------------|---------------|------|------|----|
| <p>・当該事業の実施により、主要拠点間のリンクの評価に変化はないものの、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。</p> <p>・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、阪神臨海地域の交通負荷を軽減し、交通渋滞や沿道環境などの交通問題の緩和を図るとともに、国際戦略港湾である阪神港の機能強化による物流の効率化への貢献など有効性の高い事業と評価する。</p> | | | | | | | | | |
| 道路ネットワークの 防災機能 | 主な区間 | | 改善 ペア数 | 脆弱度 (防災機能ランク) | | 累積脆弱度 の変化量 | 改善度 | | 評価 |
| | | | | 整備前 | 整備後 | | 通常時 | 災害時 | |
| | 神戸空港 | 兵庫県庁 | 5 | 0.62 (C) | 0.53 (C) | ▲ 1.12 | 0.02 | 0.13 | ○ |

| |
|-----------------------------|
| 事業の効率性 |
| 都市計画決定、環境影響評価手続き完了（H21.3.6） |

新規事業採択時評価結果（平成28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：川崎 茂信

事業の概要

| | | | | | |
|---|----------------------------------|------|--------|------|------------------|
| 事業名 | 一般国道9号（山陰自動車道） 福光・浅利道路 | 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：島根県大田市温泉津町福光 至：島根県江津市松川町上河戸 | 延長 | 6.5 km | | |
| <p>事業概要</p> <p>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る。 福光・浅利道路は、山陰自動車道の一部を構成する道路で、大田市温泉津町から江津市松川町に至る延長6.5 kmの自動車専用道路である。</p> <p>事業の目的、必要性</p> <p>福光・浅利道路は、江津市・大田市間における緊急輸送道路の確保、3次医療施設への速達性向上、企業進出などの民間投資の促進等に寄与するものである。</p> <p>全体事業費：約290億円 計画交通量：約15,000台/日</p> <p>事業概要図</p> | | | | | |

| | |
|---|--|
| <p>関係する地方公共団体等の意見</p> <p>【島根県知事】</p> <p>一般国道9号（山陰自動車道）「福光・浅利道路」事業を予算化することについて同意いたします。</p> <p>島根県では、地方創生に向け地域産業の振興や企業立地の促進による雇用の確保につなげることに全力で取り組んでいます。特に人口減少の著しい県西部においては、工業団地や港湾の整備に取り組んできており、これは山陰道の整備が前提となっています。</p> <p>当該道路に隣接する江津地域拠点工業団地では、山陰道のルートが示されたことを契機に急速に企業が進出して概ね売切となり、団地拡大の検討が始まっています。</p> <p>また日本海側拠点港「浜田港」については、対岸諸国に近接する特性を活かした国際貿易の拠点としての機能強化を図るため、来年度策定予定の長期構想に基づき港湾整備の拡充に取り組んでいくこととしています。</p> <p>あわせて当該工業団地のアクセス道路で、かつ山陰道と繋がる県道浅利渡津線を平成30年、浜田港と山陰道をつなぐ臨港道路は平成29年度の完成を目標に整備を進めています。</p> <p>つきましては島根県のこれらの取組みの成果がより早期に発揮できますよう「福光・浅利道路」の早期整備をお願いいたします。</p> <p>なお、全線供用までの当面現道を活用する期間は、道路利用者に対して安全で一貫したサービスを提供する観点から、国による統一的管理方法について検討していただきますようよろしくお願いいたします。</p> | |
|---|--|

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

| |
|--|
| <p>事業採択の前提条件</p> <p>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（H25.7.4） 都市計画決定・環境影響評価手続き完了（H27.9.15）</p> |
|--|

事業評価結果

| | | | | | | |
|--------|-------------|---|---|---|--------------|--|
| 費用対便益 | B/C | 1.2 (1.5) | 総費用 4,127億円 （事業費：3,749億円 維持管理費：378億円） | 総便益 4,962億円 （走行時間短縮便益：3,914億円 走行費用減少便益：734億円 交通事故減少便益：314億円） | 基準年 平成27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=1.2 (事業費 +10%) | B/C=1.2 (事業費 -10%) | | |
| | 事業期間変動 | B/C=1.2 (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 | — | 注目すべき影響はない | | |
| | | 事故対策 | ○ | 交通分散により、半数を占める正面衝突事故等の事故件数の減少が見込まれる。 【交通事故致死率（H22～H25年平均値）】 国道9号福光浅利間：23.1%（全国平均の33倍、中国地方平均の26倍、島根県平均の12倍） 全国平均：0.7%、中国地方平均：0.9%、島根県平均：1.9% （※全国平均、中国地方、島根県はH23～H26平均値） | | |
| | | 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 | ◎ | 3次救急医療機関（島根県立中央病院等）へのアクセス時間の短縮、3次救急医療機関60分圏域の拡大により地域の安全・安心を確保 江津市役所～島根県立中央病院（出雲市）の所要時間：約85分→約70分（15分短縮） 大田市・川本町・美郷町における3次救急医療機関60分圏域人口： 約42.7千人→約43.8千人（約1.1千人増加） | | |
| | | 地域経済 | ○ | 高速ネットワークへのアクセス向上が図られ、企業進出などの民間投資の促進が見込まれる。 | | |
| 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 国道9号通行止め時の移動時間：約63分（県道経由）→約22分（福光・浅利道路経由） | | | |
| 環境 | | — | 注目すべき影響はない | | | |
| | 地域社会 | ○ | 江津市から松江市（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"> 都市計画決定、環境影響評価手続き完了（H27.9.15） 島根県知事より、福光～浅利間の平成28年度新規事業化を要望 | | | | |

採択の理由

費用便益費が1.2(1.5)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、江津市～大田市間における緊急輸送道路の確保、3次救急医療機関への速達性向上、及び企業進出などの民間投資の促進等、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額に換算し累計したもの。
※B/Cの上段の値は宍道JCT～浜田JCTを対象とした場合、下段（）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

新規事業採択時評価結果（平成28年度新規事業化箇所）

事業評価結果（防災機能）

| 事業の必要性 | | |
|---|--|--|
| 現道の課題箇所を回避し、災害時等にも機能する信頼性の高いネットワークを形成し、高速ネットワークへのアクセス向上により民間投資が促進され、地域活性化に寄与するものである | | |
| 評価項目 | 地域の課題 | 関連する計画 |
| 救助活動等 | <ul style="list-style-type: none"> ・国道9号福光～江津間には、防災点検要対策箇所が存在し、過去にも豪雨災害により、洪水のみならず多くの箇所で土砂災害が発生しており、緊急輸送道路としての信頼性に課題。 | ※中国圏広域地方計画（H21.8） ・広域的な防災、危機管理体制の強化を図るため、都市における業務中枢機能の相互ネットワーク化や、交通、情報通信、ライフライン等の社会基盤の広域的な多層化・多元化を進める。 |
| 住民生活 | <ul style="list-style-type: none"> ・医師減少により医療体制が衰退し、県東部（出雲市）の第3次救急医療機関への広域搬送が増加傾向である。 ・浜田・江津・大田圏域には、NICU（新生児集中治療管理室）が無い場合、高度な治療が必要な場合は、県東部への搬送が必要。 | ※中国圏広域地方計画（H21.8） ・人口規模が小さくても現状では、生活サービス機能を提供することが期待される小都市においては、今後の人口減少により医療機能等の維持が困難になることも予想されることから、近隣都市圏との機能連携を進める。 ・中国圏のあらゆる地域で高度な医療サービスや教育の享受を可能にするため、都市圏間をネットワークする高規格幹線道路網の整備や、搬送時間の短縮に資するドクターヘリ等の医療体制の構築を図る。 |
| 地域経済 地域社会 | <ul style="list-style-type: none"> ・高速ネットワーク整備が進む島根県東部では企業進出が進んでいるが、整備が遅れている島根県西部では、企業進出が遅れている。 | ※中国圏広域地方計画（H21.8） ・生活、産業等における都市と中山間地域等の多様な交流を拡大するとともに、圏域内外の地域間交流を支える基幹的な交通機能の整備や、地域特性に応じた高度情報通信ネットワークの強化を促進する。 |
| その他 | | |

| 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Cランク→Bランク（Cランク→Bランク）に改善するとともに、当該地区を通過する拠点間の累積脆弱度が解消し、防災機能の強化が図られる。 ・また、災害時においても機能する道路ネットワークを形成し、医療活動や経済活動を支援する有効性の高い事業と評価する。 | | | | | | | | | |
| 道路ネットワークの 防災機能 | 主な区間 | | 改善ペア数 | 脆弱度（防災機能ランク） | | 累積脆弱度の変化量 | 改善度 | | 評価 |
| | | | | 整備前 | 整備後 | | 通常時 | 災害時 | |
| | 島根県庁 (島根県庁) | 大田市 (浜田市) | 17 (9) | 0.54 (C) | 0.04 (B) | ▲44.81 (▲6.15) | 0.16 (0.02) | 0.58 (0.31) | ◎ |

| 事業の効率性 |
|---|
| <ul style="list-style-type: none"> ・計画段階評価手続き完了（H25.7.4） |

※道路ネットワークの防災機能の上段の値は宍道JCT～浜田JCTを対象とした場合、
下段（）書きの値は事業化区間を対象にした場合の防災機能評価結果

新規事業採択時評価結果（平成28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：川崎 茂信

事業の概要

| | | | | | |
|---|-------------------------------|-------|-----------|------|------------------|
| 事業名 | 一般国道491号（山陰自動車道） 俵山・豊田道路 | 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：山口県下関市豊田町八道 至：山口県長門市俵山小原 | 延長 | 13.9km | | |
| <p>事業概要</p> <p>一般国道491号は、下関市を起点とし、山口県北西部地域の内陸部を通過し長門市に至る延長約50kmの主要な幹線道路である。俵山・豊田道路は、並行する一般国道491号や（主）下関長門線の要防災対策箇所、異常気象時通行規制区間を回避し、地域の安全・安心の確保及び異常気象時の俵山地区の孤立の回避、救急医療活動の支援を目的として計画された山口県下関市豊田町八道から長門市俵山小原に至る延長13.9kmの道路である。</p> | | | | | |
| <p>事業の目的、必要性</p> <p>一般国道491号および（主）下関長門線は、山口県の北西部地域に位置し、当該地域の主要都市である下関市と長門市を結ぶ主要な南北軸である。しかし、当該区間は、平面線形、縦断線形の悪い区間が連続しており、走行性が悪い状況にある。また、当該区間は代替機能を有する路線がないにもかかわらず、要防災対策箇所が集中し、災害や事前通行規制も多いことから、日常生活はもとより、地域の経済活動にも多大な支障をきたしている。このような状況を踏まえ、俵山・豊田道路の整備により、交通障害の回避や、安全で信頼性の高い道路網を構築し、要防災対策箇所や異常気象時通行規制区間の回避、救急医療の向上及び生活圏域間の連携を促進するものである。</p> | | | | | |
| 全体事業費 | 約570億円 | 計画交通量 | 約9,100台/日 | | |
| <p>事業概要図</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="172 961 647 1186"> <p>位置図</p> </div> <div data-bbox="845 919 1246 1220"> </div> </div> | | | | | |

| | |
|--|--|
| <p>関係する地方公共団体等の意見</p> <p>【山口県知事】</p> <p>このたび、俵山～豊田間のルートが決定された山陰道は、本県山陰地域の道路ネットワークの根幹をなすこととなる重要な路線です。これに並行する一般国道491号も、山陽地域と山陰地域を連絡する陰陽連絡道路であり、第2次緊急輸送ルートにも指定されるなど、地域の安全・安心の確保や、産業・観光振興を図る上でも重要な役割を担う基幹道路です</p> <p>しかし、当該区間には未改良区間があり、平面・縦断線形不良区間が多く、要防災対策箇所や事前通行規制区間が存在するなど脆弱です。加えて、この地域における施工には、厳しい地形条件等から長大トンネルなど、高度な技術力が必要とされます。</p> <p>つきまして、一般国道491号長門・俵山道路に引き続き、当該区間においても、高速自動車国道に並行する自動車線用道路として、直轄事業の実施をお願いします。</p> <p>なお、山口県としては、山陰地域において急務となっている地域振興や地域活性化に向け、平成27年に北部九州の施設とともに県北部の萩反射炉等が「明治日本の産業革命遺産」として世界遺産に登録されたことなどを活かし、今後、山陰道を前提とする新たな戦略を策定するとともに、必要なアクセス道路の整備を進めてまいります。</p> | |
|--|--|

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

| |
|---|
| <p>事業採択の前提条件</p> <p>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（H28.3.3）</p> |
|---|

事業評価結果

| | | | | | |
|--------|-------------|--|--|--|--------------|
| 費用対便益 | B/C | 1.4 (1.2) | 総費用 4,292億円 （事業費：4,050億円 維持管理費：242億円） | 総便益 6,003億円 （走行時間短縮便益：4,465億円 走行費用減少便益：1,056億円 交通事故減少便益：482億円） | 基準年 平成27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=1.4 (事業費 +10%) | B/C=1.4 (事業費 -10%) | |
| | 事業期間変動 | B/C=1.4 (事業期間 +20%) | B/C=1.4 (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 | — | 注目すべき影響はない。 | |
| | | 事故対策 | ○ | 線形不良箇所を回避することにより、安全な走行が確保される。 【線形不良箇所の事故（H21～H24）】 ・（主）下関長門線及び国道491号俵山～豊田間では単路部での事故の割合が高い（俵山～豊田間：約9割、全国平均：約4割） ・下関長門線及び国道491号俵山～豊田間では「車両単独」「追突」が多くを占める（俵山～豊田間：約7割、全国平均：約4割） | |
| | | 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 | ◎ | 関門医療センター（第3次救急医療機関）へのアクセス時間の短縮、第3次救急医療機関60分圏域の拡大により地域の安全・安心を確保 [長門市消防本部～関門医療センター（下関市）の所要時間] 現況 約75分 → 整備後 約58分（17分短縮） [長門市における第3次救急医療機関60分圏域人口] 現況 約1万人 → 整備後 約2万8千人：約3倍増加 | |
| | | 地域経済 | ○ | 現道は農水産物の下関方面への主要な流通経路であり、線形隘路区間の解消により、走行性、定時性が向上する。 | |
| | | 災害 | ◎ | 一般国道491号や（主）下関長門線の要防災対策箇所、異常気象時通行規制区間を回避し、地域の安全・安心を確保するとともに、俵山地区の孤立を回避する。 | |
| 環境 | | — | 注目すべき影響はない。 | | |
| | 地域社会 | ○ | 俵山温泉等の当該地域の観光アクセス性が向上する。 | | |
| 事業実施環境 | ○ | <p>・計画段階評価手続き完了（H28.3.3）</p> <p>・山口県知事や長門市長、下関市長より早期事業化を要望</p> | | | |

採択の理由

| |
|---|
| <p>費用便益比が1.4(1.2)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、代替路の確保、及び救急活動支援や物流の効率化が図れる等、事業の必要性・社会全体への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。</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。
※B/Cの上段の値は浜田JCT～小月JCT（仮称）を対象とした場合、下段（）書きの値は事業化区間を対象にした場合の費用便益分析結果

新規事業採択時評価結果（平成28年度新規事業化箇所）

事業評価結果（防災機能）

| 事業の必要性 | | |
|---|---|--|
| 現道の課題箇所を回避し、災害時にも地域が孤立しないネットワークを確保し、第3次救急医療機関へのアクセスが改善し、地域住民の安全・安心の確保に寄与するものである | | |
| 評価項目 | 地域の課題 | 関連する計画 |
| 救助活動等 | ・砂利ヶ峠、豊田湖周辺には防災上脆弱な箇所が集中し、国道491号・下関長門線の小原～俵山地区では通行止めが11件/5年（H22～H26）発生しているため、異常気象時には俵山地区は孤立し、物資輸送などに支障の恐れがある。 | ※中国圏広域地方計画（H21.8） ・広域的な防災、危機管理体制の強化を図るため、都市における業務中枢機能の相互ネットワーク化や、交通、情報通信、ライフライン等の社会基盤の広域的な多重化・多元化を進める。 |
| 住民生活 | ・長門市には第3次救急医療機関がなく、山陽側に立地する第3次救急医療機関への搬送件数は増加傾向にある。 ・搬送経路において、最短経路である下関長門線は道路線形が悪いいため、迂回ルートで搬送しており、搬送時間は1時間以上を要している。 | ※中国圏広域地方計画（H21.8） ・人口規模が小さくても現状では、生活サービス機能を提供することが期待される小都市においては、今後の人口減少により医療機能等の維持が困難になることも予想されることから、近隣都市圏との機能連携を進める。 ・中国圏のあらゆる地域で高度な医療サービスや教育の享受を可能にするため、都市圏間をネットワークする高規格幹線道路網の整備や、搬送時間の短縮に資するドクターヘリ等の医療体制の構築を図る。 |
| 地域経済 地域社会 | ・長門市・萩市地域は豊富な農水産物があり下関長門線は出荷経路として重要な役割を担っているものの、速達性の向上が課題となっている。 | ※中国圏広域地方計画（H21.8） ・生活、産業等における都市と中山間地域等の多様な交流を拡大するとともに、圏域内外の地域間交流を支える基幹的な交通機能の整備や、地域特性に応じた高度情報通信ネットワークの強化を促進する。 |
| その他 | | |

| 事業の有効性 | | | | | | | | | |
|--|------------------|----------------------------|---------------|------------------|-------------|---------------|--------|------|----|
| ・当該事業の実施により、主要拠点間のリンクの評価がCランク→Bランク（Cランク→Bランク）に改善するとともに、当該地区を通過する拠点間の累積脆弱度が解消し、防災機能の強化が図られる。 ・また、災害時においても機能する道路ネットワークを形成し、医療活動や経済活動を支援する有効性の高い事業と評価する。 | | | | | | | | | |
| 道路ネットワークの 防災機能 | 主な区間 | | 改善ペア数 | 脆弱度 (防災機能ランク) | | 累積脆弱度の 変化量 | 改善度 | | 評価 |
| | | | | 整備前 | 整備後 | | 通常時 | 災害時 | |
| | 石見空港 (長門総合病院) | 萩土木 建築事務所 (関門医療センター) | 19 | 0.73 (C) | 0.28 (B) | ▲133.72 | 0.10 | 0.55 | ◎ |
| (1) | | | (0.34) (C) | (0.17) (B) | (▲ 1.74) | (0.09) | (0.28) | | |

| 事業の効率性 |
|-----------------------|
| ・計画段階評価手続き完了（H28.3.3） |

※道路ネットワークの防災機能の上段の値は浜田JCT～小月JCT（仮称）を対象とした場合、
下段（）書きの値は事業化区間を対象にした場合の防災機能評価結果

新規事業採択時評価結果（平成28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：川崎 茂信

事業の概要

| | | | | | |
|---|----------------------------|------|--------|------------|------------------|
| 事業名 | 一般国道34号 新日見トンネル | 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：長崎県長崎市芒塚町 至：長崎県長崎市本河内 | 延長 | 1.6 km | | |
| 事業概要 一般国道34号は長崎市と諫早市、大村市などの周辺都市を連絡する幹線道路である。このうち、新日見トンネルは、長崎市中心部と東長崎地区を結ぶ区間に位置し、前後区間を4車線整備済区間で挟まれた唯一の2車線区間（延長約1.6km）の4車線化事業である。 | | | | | |
| 事業の目的、必要性 当該事業の整備により、交通渋滞が解消され、信頼性の高い広域観光周遊ルート確保により地域観光の発展を支援するとともに、トンネル対面通行区間の解消による交通事故の減少により、道路利用者の安全・安心を確保。 | | | | | |
| 全体事業費 | 約44億円 | | 計画交通量 | 約35,900台/日 | |
| 事業概要図 | | | | | |

関係する地方公共団体等の意見
 【長崎県知事】
 当該区間は、東長崎地区と長崎市中心部とを結び、利用者の移動、物流両面での需要が高い一般国道34号のうち唯一2車線で残された区間であり、渋滞が頻繁に発生し、それに起因する事故も多発しています。また、長崎駅周辺では、長崎新幹線の整備や県庁等の移転に伴う市街地の再開発を予定しています。これらの動きに合わせ、一般国道34号を軸に長崎駅周辺エリアへのアクセス性を強化するとともに、県、市も連携して、公共交通の利便性を高めるための交通結節点機能の強化が大変重要であると認識しています。本県としましても、こうした対策の一環として新日見トンネルの1日も早い事業化を強く望んでいるところであり、事業化のあかつきには円滑に事業促進が図られるよう最大限努力してまいりますので、平成28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：都市計画決定手続き完了（S55.3.31）

事業評価結果

| | | | | | |
|--------|-------------|--------------|---|---|--------------|
| 費用便益分析 | B/C | 1.3 | 総費用 41億円 （事業費：36億円 維持管理費：4.6億円） | 総便益 53億円 （走行時間短縮便益：41億円 走行経費減少便益：7.3億円 交通事故減少便益：4.2億円） | 基準年 平成27年 |
| | 感度分析の結果 | 交通量変動 | B/C=1.2（交通量 -10%） | B/C=1.4（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 | B/C=1.3（事業期間変動 +20%） | B/C=1.3（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 | ◎ | ・渋滞解消により所要時間が短縮 [混雑度] 現況 2.51 → 整備後 0.73（約7割減少） [切通交差点から日見バイパス西口交差点間の所要時間] 現況 12.8分 → 整備後 7.3分（約6分短縮） | |
| | | 事故対策 | ◎ | ・トンネル内対面通行の回避による、交通事故の減少 [死傷事故率] 現況 152件/億台キロ → 整備後 36件/億台キロ（約76%減少） | |
| | 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 | ◎ | ・渋滞解消により、広域観光周遊ルートの信頼性が向上 | |
| | | 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 | | ○ | ・都市計画決定手続き完了（S55.3.31） ・長崎県知事、長崎市長より「一般国道34号（日見バイパス）4車線化の早期着手」について要望 | | |

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、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、4車線化により、交通渋滞の解消による広域観光周遊ルートの信頼性向上、さらに交通事故が減少により安全性が向上するなど、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。

新規事業採択時評価結果（平成28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：川崎 茂信

事業の概要

| | | | | | |
|--|------------------------------|------|-------|------|------------------|
| 事業名 | 一般国道210号 横瀬拡幅 | 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：大分県大分市大字横瀬 至：大分県大分市大字横瀬 | 延長 | 1.5km | | |
| <p>事業概要</p> <p>一般国道210号は、大分市と由布市、日田市などの周辺都市を連絡する幹線道路である。このうち、横瀬拡幅は大分市の郊外に位置し、4車線区間から2車線区間に車線が減少する延長約1.5kmの4車線拡幅事業である。</p> <p>事業の目的、必要性</p> <p>当該事業の整備により、円滑な物流を阻害している交通渋滞が解消され、企業活動の活性化を支援するとともに、大分自動車道通行止め時の代替機能強化により、湯布院～大分市間を含む回遊型観光の発展を支援。</p> <p>全体事業費： 約4.6億円 計画交通量： 約23,600台/日</p> <p>事業概要図</p> | | | | | |

関係する地方公共団体等の意見

【大分県知事】

一般国道210号は、大分市西部や由布市と大分市中心部を結ぶ主要幹線であり、一般国道10号等とともに大分市中心部の基幹的ネットワークを形成し、通勤通学や物流、観光面で大変重要な路線です。しかし、横瀬地区は2車線であるため慢性的な渋滞が発生しており、大分自動車道が霧等で通行止めの際には迂回路となり、さらに激しい渋滞が生じています。

大分市の渋滞対策としては、放射状の道路の機能強化と中心部の通過交通の排除が必要だと考えており、国と県・市が一体となって放射・環状の道路網を構築していくとともに、自転車や公共交通を活かす施策を推進していくことが重要と認識しています。

一般国道210号横瀬拡幅は、こうした渋滞対策の一環として早期整備を強く望んでいるところであり、平成28年度事業着手に向け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（H16.2）

事業評価結果

| | | | | | | |
|---------|-------------|--------|--|--|-----------|--------------|
| 費用対便益分析 | B/C | 2.0 | 総費用：3.5億円 （事業費：3.2億円 維持管理費：0.3億円） | 総便益：7.0億円 （走行時間短縮便益：6.6億円 走行経費減少便益：3.0億円 交通事故減少便益：1.5億円） | 基準年：平成27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 | （事業費変動 +10%） | B/C=2.2 | （事業費変動 -10%） |
| | | 事業期間変動 | B/C=1.8 | （事業期間変動+20%） | B/C=2.1 | （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 | ◎ | ・渋滞解消により所要時間が短縮 [混雑度] 現況 1.83 → 整備後 0.83 (約5割減少) [平均旅行速度] 現況 18.6km/h → 整備後 50.0km/h | | |
| | | 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 | - | ・注目すべき影響はない | | |
| | | 地域経済 | ◎ | ・円滑な物流を阻害している交通渋滞の解消により、企業活動の活性化を支援 | | |
| | | 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 | ○ | ・大分自動車道通行止め時の代替機能を強化し、湯布院～大分市間を含む回遊型観光の発展を支援 | | | |
| 事業実施環境 | | ○ | ・都市計画決定手続き完了（H16.2） ・大分県知事、大分市長より、「横瀬拡幅の早期事業化」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、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、4車線拡幅により、渋滞解消による企業活動の活性化の支援、さらに大分自動車道通行止め時の代替機能の強化など、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。

新規事業採択時評価結果（平成28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：川崎 茂信

事業の概要

| | | | | | |
|-----------|---|-------|-----------------------|------|------------------|
| 事業名 | 一般国道220号 (東九州自動車道) 日南・志布志道路 | 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 | 日南区間：宮崎県日南市大字東弁分乙～平野 志布志区間：鹿児島県志布志市大字志布志町帖～志布志町志布志 | 延長 | 6.9km | | |
| 事業概要 | 東九州自動車道は、福岡県北九州市を起点とし、大分・宮崎県を経由し、鹿児島県鹿児島市に至る計画延長約436kmの高速自動車国道である。 そのうち、宮崎県日南市～鹿児島県志布志市間約40kmは、東九州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、速達性及び周遊性の向上により、地域観光の発展に寄与するとともに、志布志港へのアクセス向上により、飼料輸送などの産業活動を支援し、縦断線形不良箇所や事故率の高い箇所等を回避する事で安全で円滑な高速ネットワーク形成に寄与するものである。 | | | | |
| 全体事業費 | 約222億円 | 計画交通量 | 約5,300 ～約13,700台/日 | | |
| 事業概要図 | | | | | |

関係する地方公共団体等の意見

【宮崎県知事】
新規事業採択時評価に係る「一般国道220号（東九州自動車道）日南・志布志道路」事業の予算化に同意致します。
当該道路は、人やモノの交流を促進し、本県の経済活動、物流、企業誘致、観光、医療、防災などあらゆる分野で可能性が大きく広がる重要な路線であると共に、今後想定される南海トラフ巨大地震などの大規模災害時には、「命の道」として大変重要な役割を担う路線です。
県としましては、今後とも、日南・串間地域の「東九州道利活用促進協議会」を通じて、開通直後から直ちにストック効果を最大限に発揮させるための地域の取組を一層推進してまいりますので、東九州自動車道の早期全線開通が図られるよう特段の御配慮をお願いします。

【鹿児島県知事】
東九州自動車道は、南九州の国際物流拠点港として整備が進む志布志港や大隅地域から宮崎県や北部九州への物流の効率化、流通拡大による産業の活性化、さらには日南海岸国定公園に指定され、すばらしい景観で知られるダグリ岬などの観光振興の促進を図る上で、必要不可欠な道路であり、また、南海トラフ地震など巨大津波発生時における防災機能確保の面においても、大きな役割を担うことが期待される道路です。
当県としては、東九州自動車道は地域の企業立地を促進するなどのストック効果をもたらす重要な道路であると強く認識しているところであり、夏井から志布志間の事業化のあかつきには、事業中区間の埋蔵文化財調査や関係者協議等についても、さらにスピード感をもって進め、一体的に事業促進が図られるよう最大限努力してまいりますので、是非とも平成28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。
また、残る県境から夏井までの区間の早期事業化が図られるよう特段の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。

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（H28.1.15）

事業評価結果

| | | | | | | |
|---------|-------------|--------------|---|--|--------------|--|
| 費用対便益分析 | B/C | 1.2 (1.5) | 総費用 2,383億円 (事業費: 2,239億円 維持管理費: 143億円) | 総便益 2,854億円 (走行時間短縮便益: 2,076億円 走行経費減少便益: 508億円 交通事故減少便益: 270億円) | 基準年 平成27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 (事業費変動 +10%) | B/C=1.3 (事業費変動 -10%) | | |
| | | 事業期間変動 | B/C=1.1 (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 | — | ・注目すべき影響はない | | |
| | | 事故対策 | ◎ | ・現道の課題箇所を回避し、安全で円滑な走行環境を形成 [日南区間に並行する国道220号の死傷事故率] 現況 113.6 件/億台キロ → 整備後 46.1 件/億台キロ [志布志区間に並行する国道220号の死傷事故率] 現況 161.9 件/億台キロ → 整備後 97.3 件/億台キロ | | |
| | | 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 | — | ・注目すべき影響はない | | |
| | | 地域経済 | ◎ | ・観光地間の速達性向上により、周遊観光が増加し、観光経済を活性化 [イルカランド～宮崎神宮の所要時間] 現況 117 分 → 整備後 99 分 (18分短縮) ※事業中区間の短縮も含む ・志布志市街地や道路構造に課題のある箇所を一部回避する志布志港との輸送ルート形成により、走行性を向上し、経済活動を支援するとともに、市街地の生活環境を改善 [縦断線形不良箇所・屈曲箇所] 2箇所削減 [志布志港から宮崎市までの所要時間] 現況 122 分 → 整備後 102 分 (20分短縮) ※事業中区間の短縮も含む | | |
| | | 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 | | ○ | ・都市計画決定（H28.1.15） ・宮崎県知事、鹿児島県知事より、日南～志布志間の早期事業化を要望 | | | |

採択の理由

費用便益比が1.2(1.5)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、日南・志布志道路の開通により、速達性及び周遊性が向上し、地域観光の発展に寄与するとともに、志布志港へのアクセス向上により、飼料輸送などの産業活動の支援や、縦断線形不良箇所や事故率の高い箇所等を回避する事で安全で円滑な高速ネットワークを形成するなど、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。
※B/Cの上段の値は清武JCT～志布志IC(仮称)を対象とした場合、下段()書きの値は事業化区間を対象にした場合の費用便益分析結果

新規事業採択時評価結果（平成28年度新規事業箇所）

事業評価結果（防災機能）

| 事業の必要性 | | |
|--|--|--|
| <p>本道路は、速達性及び周遊性の向上により、地域観光の発展に寄与するとともに、志布志港へのアクセス向上により、飼料輸送などの産業活動を支援し、縦断線形不良箇所や事故率の高い箇所等を回避する事で安全で円滑な高速ネットワーク形成に寄与するものである。</p> | | |
| 評価項目 | 地域の課題 | 関連する計画 |
| 救助活動等 | <ul style="list-style-type: none"> 南海トラフ巨大地震等による津波浸水想定区域や、防災点検要対策箇所が存在し、幹線ネットワークの途絶により、孤立地域の発生が想定される。 | <p>※九州圏広域地方計画(H21.8)</p> <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。 |
| 住民生活 | <ul style="list-style-type: none"> 国道220号には、線形不良箇所や屈曲箇所等があり、日南・志布志市街地で交通事故率が高く、死亡事故発生箇所も存在する。 | <p>※未来みやざき創造プラン(H27.7改訂)</p> <ul style="list-style-type: none"> 安全で円滑・快適な交通環境が整備されること等により交通事故のない安全で安心な社会を目指す。 |
| 地域経済・地域社会等 | <ul style="list-style-type: none"> 県南地域には、鶴戸神宮等の著名な観光地が存在するが、高速道路空白地域のため、地域の観光客数は伸び悩んでいる。一方、油津港への観光クルーズ船寄港実績が近年増加し、寄港時の周辺観光へのニーズが高まっている。 志布志港は、8つの国内外定期航路が就航し、東九州自動車道の延伸等に伴い原木輸出量が増加、飼料用とうもろこし輸入量が全国2位の物流拠点。志布志港と各地域までの間は、現道の国道220号を利用して飼料等を輸送しているが、輸送に不適な勾配・線形箇所による走行性や、輸送車両の市街地通過の課題がある。 | <p>※九州圏広域地方計画(H21.8)</p> <ul style="list-style-type: none"> 世界を巡る外航クルーズ船の寄港地における広域的な寄港地誘致活動や国際定期航路の誘致等を推進する。広域的な連携による観光地の魅力向上を図るため、相互連携による国際的な観光ルートの形成を進めるほか、循環型の高速度交通体系の形成を図りつつ魅力ある地域資源を結ぶ広域観光ルートの形成を進める。 国際物流機能を強化するため、志布志港の多目的ターミナルの整備を推進するとともに、港湾へのアクセス機能を強化するために高規格幹線道路や地域高規格道路等の交通基盤の必要な整備を推進する。 |
| その他 | | |

| 事業の有効性 | | | | | | | | | |
|--|--------------|----------------|-----------|------------------------------|------------------------------|--------------------|----------------|----------------|----------|
| <p>・当該事業の実施により、脆弱度の評価がDランク→Bランクに改善するとともに、災害時の防災機能が強化される。</p> <p>・また、本事業において、速達性及び周遊性が向上し、地域観光の発展に寄与するとともに、志布志港へのアクセス向上により、飼料輸送などの産業活動を支援し、縦断線形不良箇所や事故率の高い箇所等を回避する事で安全で円滑な高速ネットワーク形成に寄与することなど有効性の高い事業と評価する。</p> | | | | | | | | | |
| 道路ネットワークの 防災機能 | 主な区間 | | 改善 ペア数 | 脆弱度 (防災機能ランク) | | 累積脆弱度 の変化量 | 改善度 | | 評価 |
| | | | | 整備前 | 整備後 | | 通常時 | 災害時 | |
| | 宮崎市 〔日南市〕 | 志布志市 〔志布志市〕 | 8 〔4〕 | 1.00 (D) 〔0.62 (C)〕 | 0.25 (B) 〔0.62 (C)〕 | ▲133.01 〔▲0.36〕 | 0.22 〔0.02〕 | 0.88 〔0.01〕 | ◎ 〔○〕 |

| 事業の効率性 |
|--|
| <ul style="list-style-type: none"> 都市計画決定（H28.1.15） |

※道路ネットワークの防災機能の上段の値は清武JCT～志布志IC（仮称）を対象とした場合、
下段（ ）書きの値は事業化区間を対象にした場合の防災機能評価結果