

新規事業採択時評価結果（平成29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36号 白老拡幅	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：北海道苫小牧市樽前 至：北海道白老郡白老町社台	延長	4.8 km		
事業概要	一般国道36号は、札幌市から室蘭市に至る延長約130kmの主要幹線道路である。このうち白老拡幅は、苫小牧市樽前と白老町社台に至る延長約4.8kmの4車線拡幅事業である。				
事業の目的、必要性	当該区間の整備により、観光期の渋滞ボトルネックが解消され、新千歳空港からの周遊観光やアイヌ文化復興の拠点整備等を支援するとともに、国際拠点港湾である苫小牧港と室蘭港間の円滑で安全な物流ルートの確保により、企業活動を支援するものである。				
全体事業費	約40億円	計画交通量	約22,200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】
 新規事業採択時評価に係る「一般国道36号 白老拡幅」事業の予算化に同意いたします。
 白老町のポロト湖畔では、民族共生象徴空間の整備が閣議決定され、平成32年の一般公開へ向けて取組を推進しているところです。これに併せて、北海道では地域と一丸となって象徴空間周辺の道路、鉄道など交通アクセス全体の改善に取り組む推進体制を構築し、年間100万人の来場者を受け入れるために必要となる準備を着実に進めてまいります。更に、関係者協議等につきましては、民族共生象徴空間の一般公開に向け、国道の事業が円滑かつ迅速に進められるよう最大限努力してまいりますので、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。

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（S41.12）

事業評価結果

費用便益分析	B/C	1.5 (1.5)	総費用 138億円 (事業費：106億円 維持管理費：33億円)	総便益 214億円 (走行時間短縮便益：182億円 走行経費減少便益：17億円 交通事故減少便益：15億円)	基準年 平成28年
	感度分析の結果	交通量変動	B/C=1.2 (交通量 -10%)	B/C=1.9 (交通量 +10%)	
		事業費変動	B/C=1.4 (事業費 +10%)	B/C=1.7 (事業費 -10%)	
	事業期間変動	B/C=1.5 (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	◎	交通容量の増加により、観光期の渋滞の解消。 【混雑度】 現況 2.17 → 整備後 0.94 [約6割減少]	
		事故対策	◎	車線数の増加により、物流交通と生活交通が分断され安全性が向上。 【死傷事故率】 現況 全国平均以上2箇所 94~109件/億台キロ 整備後 13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	◎	新千歳空港から国道36号沿線の観光拠点に立ち寄り登別温泉等へ周遊する観光を支援。 [白老町～苫小牧市の所要時間（観光期）] 現況 39分 → 整備後 33分 [約6分短縮]	
		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	◎	「民族共生象徴空間」へのアクセス道路整備により、アイヌ文化復興の拠点整備等を支援。			
事業実施環境	○	・都市計画決定手続き完了（S41.12） ・北海道知事や苫小牧市長、白老町長ら沿線自治体首長より国道36号の2車線区間の4車線化を要望			

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、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観光期の渋滞解消や事故減少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。
 ※B/Cの上段は苫小牧市～室蘭市を対象とした場合、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29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

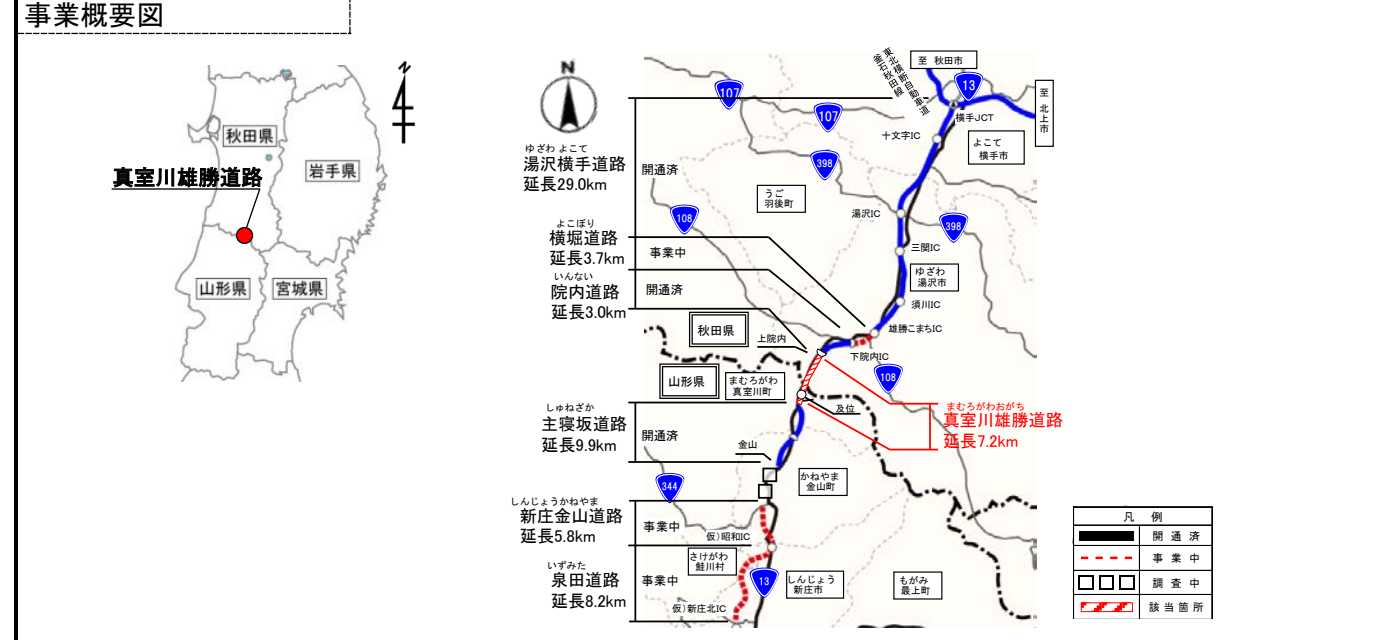
事業の概要

事業名	一般国道13号 まむろがわおがち 真室川雄勝道路	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：山形県最上郡真室川町大字及位 至：秋田県湯沢市上院内	延長	7.2km		

事業概要
真室川雄勝道路は、東北中央自動車道の一部を構成する道路で、山形県最上郡真室川町大字及位から秋田県湯沢市上院内に至る延長7.2km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268kmの高規格幹線道路であり、これまでに102kmが供用している。）

事業の目的、必要性
当該区間の整備により、不定期に頻発する雪崩や落雪予防作業による交通機能低下が改善され雪に強いネットワークが構築されるとともに、信頼性の高い道路ネットワークが延伸されることで、速達性や定時性が確保され、地域連携強化による周遊観光を支援する。

全体事業費	約247億円	計画交通量	約6,200台/日
-------	--------	-------	-----------



関係する地方公共団体等の意見
【秋田県知事】 予算化に同意する。産業の発展や観光の振興に大きく寄与するとともに、災害時における代替機能を有する重要な路線である。
【山形県知事】 予算化に同意する。物流や観光の大動脈としての機能や、災害時におけるリダンダンシーの機能を有する重要な路線である。

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。

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）

事業評価結果

費用対便益	B/C	1.6 (1.4)	総費用 691億円 (事業費: 581億円 維持管理費: 110億円)	総便益 1,101億円 (走行時間短縮便益: 873億円 走行経費減少便益: 145億円 交通事故減少便益: 83億円)	基準年 平成28年	
	感度分析の結果		交通量変動 B/C=1.4 (交通量 -10%) 事業費変動 B/C=1.5 (事業費変動 +10%) 事業期間変動 B/C=1.5 (事業期間変動+20%)	B/C=1.8 (交通量 +10%) B/C=1.7 (事業費変動 -10%) 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	◎	積雪による車道幅員の減少や路面状況の悪化による渋滞区間を回避する ・主要渋滞箇所の回避 【現況】 主要渋滞箇所 1区間 ⇒ 【整備後】 0区間		
		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	◎	地域連携強化により冬期周遊観光を支援する ・インバウンド観光の推進（外国人の宿泊者数） 【現況】 秋田県6.0万人泊、山形県7.6万人泊 ⇒ 【整備後】 秋田県10万人泊、山形県18万人泊		
災害		◎	現道の雪害箇所等を回避し、緊急時の避難等において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 ・雪崩・落雪予防作業による片側通行規制時間 【現況】 片側通行規制時間 年158時間 ⇒ 【整備後】 年0時間			
環境		-	注目すべき影響はない			
	地域社会	◎	速達性、定時性の確保、広域迂回の解消により、冬期の走行環境が改善され、山形県、秋田県間の生活・産業を支援する ・速達性の向上（新庄市～湯沢市） 【現況】 通常期62分、冬期69分 ⇒ 【整備後】 通常期48分、冬期50分 ・広域迂回の解消（新庄市～湯沢市） 【現況】 広域迂回時115km、120分 ⇒ 【整備後】 真室川雄勝道路利用60km、48分			
事業実施環境		○	整備に対する要望が強い			

採択の理由

費用便益比が一体評価で1.6、個別評価で1.4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、災害時（雪崩等）における代替性の確保、冬期周遊観光支援等、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の上段の値は新庄IC～横手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29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、不定期に頻発する雪崩や落雪予防作業による交通機能低下が改善され、雪に強いネットワークが構築されるとともに、信頼性の高い道路ネットワークが延伸されることで、速達性や定時性が確保され、地域連携強化による周遊観光を支援するものである。	
評価項目	地域の課題
救助活動等	<ul style="list-style-type: none"> ・当地域は、全域が特別豪雪地帯に指定される東北有数の豪雪地帯 ・当区間は東北管内で 112 号月山に次ぎ、雪崩・落雪予防作業の交通規制等を実施しており、移動時間の遅れやばらつきが発生（年間 52 回、延べ 158 時間発生） ・平成 27 年 2 月には、雪崩の発生により県境部の国道 13 号が 63 時間にわたり通行止めとなった
住民生活	<ul style="list-style-type: none"> ・通常期の新庄市～湯沢市間の移動時間は平均 62 分だが、冬期は旅行速度の低下により、平均 69 分と移動に時間を要する ・移動時間のばらつきは通常期の 2 分に対して冬期には 15 分と拡大し、幹線道路の信頼性が低下
地域経済・地域社会等	<ul style="list-style-type: none"> ・秋田県は冬期観光が低迷しており、近隣県と連携し、冬の魅力をテーマとした観光誘客に取り組んでいるが、主要な経路である国道 13 号は、冬期の定時性が確保できず、旅行行程の遅延に懸念
その他	

事業の有効性								
<ul style="list-style-type: none"> ・当該区間の整備により、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、災害時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、雪に強いネットワークが構築されるとともに、信頼性の高い道路ネットワークが延伸されることで、地域連携強化による周遊観光を支援するなど、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	
	湯沢市 新庄市	9 (3)	1.00 (D)	0.31 (B)	▲46.02 (▲1.97)	0.11 (0.01)	0.78 (0.67)	◎

事業の効率性
<ul style="list-style-type: none"> ・計画段階評価手続き完了（H27.1）

※道路ネットワークの防災機能の上段の値は新庄IC～横手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29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 金ケ崎拡幅	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：岩手県 胆沢郡 金ケ崎町 西根 土橋上 至：岩手県 胆沢郡 金ケ崎町 六原 東町	延長	5.2 km		
事業概要	一般国道4号は、東京都中央区を基点とし青森県青森市に至る一般国道で、一関市、奥州市、北上市、花巻市、盛岡市、二戸市等を経由して岩手県内を南北に縦貫する道路である。このうち金ケ崎拡幅は金ケ崎町内を通過する延長約5.2kmの4車線化拡幅事業である。				
事業の目的、必要性	前後区間の拡幅・バイパス整備と併せて当該区間が整備されることにより、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、冬期旅行速度の改善による時間信頼性の向上が図られる。				
全体事業費	約9.5億円	計画交通量	約24,300台/日		
事業概要図					

関係する地方公共団体等の意見	<p>【岩手県知事】</p> <p>予算化に同意する。一般国道4号は、地域間の交流連携、産業振興等を支える交通の大動脈であり、沿線の中でも当該地域は、自動車関連産業を中心とした岩手県の「ものづくり」を牽引する東北最大級の産業集積地となっている。「金ケ崎拡幅」事業は、国道4号の中でもボトルネックとなっている当該地域の深刻な渋滞を解消し、物流の効率化による生産性の向上、更なる企業立地、雇用の拡大など、高いストック効果を引き出すことが出来る極めて重要な事業である。</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：都市計画変更手続き完了（H29.1）</p>
-----------	---

事業評価結果

費用便益分析	B/C	3.2	総費用 80億円 （事業費：66億円 維持管理費：14億円）	総便益 256億円 （走行時間縮減便益：231億円 走行経費減少便益：19億円 交通事故減少便益：6.5億円）	基準年 平成28年
	感度分析の結果	交通量変動	B/C= 2.8（交通量 -10%）	B/C= 3.7（交通量 +10%）	
		事業費変動	B/C= 3.0（事業費 +10%）	B/C= 3.5（事業費 -10%）	
		事業期間変動	B/C= 3.0（事業期間 +20%）	B/C= 3.4（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	◎	自動車関連企業をはじめ各種企業が岩手県南地域に集積している中、道路整備によって円滑な物流の確保を支援 【混雑度】 現況 1.54 → 整備後 0.82 【旅行速度】 現況 24.7km/h → 整備後 39.8km/h	
		冬期旅行速度	◎	堆雪幅の確保、低速車両の追越し可能により、冬期旅行速度が改善される 【冬期旅行速度】 現況 17.7km/h → 整備後 31.2km/h	
		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率が減少 【死傷事故率】 現況 51件/億台キロ → 整備後 22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	○	岩手県南地域(花巻市、北上市、金ケ崎町、奥州市、平泉町、一関市)では、東北横断道等の整備促進に伴い企業進出が進んでおり、今後の国道4号の拡幅・バイパス事業や補助国道・県道の整備により、企業立地や設備投資のさらなる拡大、雇用拡大等の企業活動を支援 【県南地域に進出・増設した企業数】 H24年 5社 → H28年 49社（※累計）	
		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	○	<p>・都市計画変更手続き完了（H29.1）</p> <p>・岩手県知事、金ケ崎町長より金ケ崎拡幅の早期事業化の要望</p>			

採択の理由

費用便益比が3.2と便益が費用を上回っていると同時に、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冬期速度低下の改善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、各年時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29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357号 湾岸千葉地区改良（蘇我地区）	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：千葉県千葉市中央区塩田町 至：千葉県千葉市中央区間屋町	延長	5.0km		
<p>事業概要</p> <p>国道357号は、東京湾に面する千葉・東京・神奈川の各都市を結び、交通混雑緩和や湾岸地域の物流の効率化等を図ることを目的とした全長約75kmの幹線道路である。千葉地区においては、地域高規格道路である千葉中環状道路の一翼を形成し、千葉都市圏の環状道路計画の一端を担う重要路線となっている。</p> <p>このうち、湾岸千葉地区改良（蘇我地区）は、H28年度に全線開通した湾岸千葉地区改良区間と千葉市が事業中の都市計画道路塩田町菅田町線を結ぶ延長約5.0kmの事業である。</p>					
<p>事業の目的、必要性</p> <p>湾岸千葉地区の慢性的な渋滞ボトルネックを解消し、首都圏へのエネルギー供給や完成自動車輸送等の物流の円滑性確保を目指すとともに、年間2000万人規模が来訪する蘇我副都心の大型商業施設・スポーツ施設群へのアクセス性向上により多様な都市機能の集積・魅力ある拠点形成を支援。</p>					
全体事業費	約265億円	計画交通量	約59,100～78,900台/日		
<p>事業概要図</p>					

関係する地方公共団体等の意見

【千葉市長】

- ・予算化について同意する。
- ・当該区間に隣接する湾岸千葉地区改良区間が全線開通したことによる整備効果が実感されているところだが、整備効果を最大限発揮させるためにも、延伸区間となる当該区間の渋滞対策は、喫緊の課題であり、平成29年度新規事業化と事業の実施にあたっ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したい。

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（S44.5）

事業評価結果

費用便益分析	B/C	2.0	総費用：189億円 （事業費：180億円 維持管理費：9.6億円）	総便益：373億円 （走行時間短縮便益：334億円 走行経費減少便益：30億円 交通事故減少便益：8.1億円）	基準年：平成28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=1.7（事業期間 +20%）	B/C=2.0（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	◎	<ul style="list-style-type: none"> ・車線幅幅（4車線⇒6車線）し、交通容量の増加・旅行速度向上により、主要渋滞ポイントが解消。 【主要渋滞ポイント（5箇所）の解消】 混雑時旅行速度 現況：20km/h → 整備後：60km/h 	
		事故対策	○	<ul style="list-style-type: none"> ・中央分離帯の設置により、死傷事故率が約1割低減。 【死傷事故率の低減】 死傷事故率 現況：64.4件/億台km → 整備後：57.6件/億台km 	
	歩行空間	○	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車専用レーンの設置により、歩行者導線との分離による歩行者の安全性向上に寄与。 		
	社会全体への影響	住民生活	◎	<ul style="list-style-type: none"> ・千葉都市計画※に位置付けられた千葉市蘇我スポーツ公園への主要なアクセス道路であり、大規模スポーツイベント等を支援。 ※千葉都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（H28.2） 	
		地域経済	◎	<ul style="list-style-type: none"> ・物流の定時性の確保により、千葉港（国際拠点港湾）の石油精製企業群から、首都圏への安定的なエネルギー供給に寄与。 ・円滑な物流の確保により、千葉港（国際拠点港湾）に陸揚げされた完成自動車の新車整備工場への物流輸送の速達性向上に寄与。 【所要時間の短縮：千葉港モータープール⇒新車整備工場（茂原）】 現況：約46分 → 整備後：約37分（約9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	○	<ul style="list-style-type: none"> ・千葉都市計画※に位置付けられた蘇我副都心へのアクセス性が向上し、大型商業施設群来訪者の利便性向上と沿線地域住民の生活環境が改善。 ※千葉都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（H28.2） 			
事業実施環境	○	<ul style="list-style-type: none"> ・都市計画決定手続き完了（S44.5） ・千葉県知事、千葉市長より湾岸千葉地区改良（蘇我地区）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29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 日野バイパス（延伸）Ⅱ期	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：東京都日野市西平山三丁目 至：東京都八王子市北野町	延長	1.5km		
事業概要					
<p>国道20号日野バイパス（延伸）は、日野市及び八王子市域を東西につなぐ幹線道路で、八王子南バイパスと一体となり圏央道と両市域を結ぶアクセス道路としての機能や、国道20号（甲州街道）や並行する北野街道等の交通混雑の緩和及び交通事故の減少に伴う地域の安全性の向上を目的とした、延長約3.8kmのバイパス事業である。日野バイパス（延伸）Ⅱ期は、日3・4・24号線から国道16号までを結ぶ延長1.5kmの事業である。</p>					
事業の目的、必要性					
<p>市街地に用いない通過交通が減少し、交通渋滞の緩和により、工業集積地の物流生産の向上を支援するとともに、高度医療施設への救急搬送の速達性の向上、代替路線として災害時のアクセス向上を図る。</p>					
全体事業費	約300億円	計画交通量	約24,700～42,800台/日		
事業概要図					

関係する地方公共団体等の意見
<p>【東京都知事】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・予算化について同意する。 ・東京都多摩地域は災害時の救急救援活動を担う幹線道路の整備が緊急の課題であり、当該区間は、並行する道路の渋滞緩和、物流生産性向上、災害時のアクセス性向上等の効果が期待される。 ・また、土地区画整理事業との連携によりまちづくりの支援を図るとともに、八王子南バイパスと一体となり、圏央道へのアクセス道路として、重要な役割を果たすため、都の取組と一体となって、これらのストック効果がより大きく発現できるよう、当該事業化区間に加え、日野バイパス、八王子南バイパスについても、必要な予算を確保し、整備推進を図るとともに、コスト削減に努めるようお願いする。

学識経験者等の第三者委員会の意見
<ul style="list-style-type: none"> ・新規事業化については妥当である。

事業採択の前提条件
<ul style="list-style-type: none"> ・費用対便益：便益が費用を上回っている。 ・手続きの完了：都市計画変更手続き完了（H27.12）

事業評価結果

費用便益分析	B/C	6.0 (2.4)	総費用 574億円 (事業費:525億円 維持管理費:49億円)	総便益 3,422億円 (走行時間短縮便益:3,257億円 走行経費減少便益:140億円 交通事故減少便益:24億円)	基準年 平成28年	
	感度分析の結果	交通量変動	B/C=5.5 (交通量 -10%)	B/C=6.7 (交通量 +10%)		
		事業費変動	B/C=5.5 (事業費 +10%)	B/C=6.6 (事業費 -10%)		
事業期間変動		B/C=5.9 (事業期間 +20%)	B/C=6.0 (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	◎	・通過交通の排除により、渋滞の緩和に寄与。		
		事故対策	○	・死傷事故率が軽減し、交通事故が減少。		
		歩行空間	○	・自転車専用レーンの設置により、歩行者導線との分離による歩行者の安全性向上に寄与。		
	社会全体への影響	住民生活	◎	・救急搬送の速達性の向上に寄与。		
		地域経済	◎	<p>・物流の効率化により、日野市が目指す産業、商業等の立地等地域経済の活性化を支援。</p> <p>【平山工業団地→高尾山ICの所要時間（混雑時）】 現況：約33分 → 整備後：約16分（約17分の短縮）</p>		
		災害	◎	<p>・代替路線として、災害時のアクセス向上を支援。</p> <p>【南多摩医療圏における東京医大八王子位医療センターへの所要時間60分カバー人口】 ※南多摩医療圏→144万人（H22国勢調査より） 現況：125万人（87%）→ 整備後：144万人（全域をカバー）</p>		
		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"> ・都市計画変更手続き完了（H27.12） ・八王子市長、日野市長により一般国道20号日野バイパス（延伸）Ⅱ期の早期事業化を要望。 				

採択の理由

費用便益比が6.0(2.4)と便益が費用を上回っているとともに、都市計画変更手続きが完了し、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。
※B/Cの上段の値は日野市川辺堀之内から八王子市南浅川町を対象とした場合、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29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		
・交通渋滞の緩和や地域間交流が促進され、物流機能の強化や地域産業活動の活性化および、地域の安心・安全性の確保に貢献するとともに、首都圏災害における緊急輸送道路の確保や高度医療施設との連携強化など、地域の防災機能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	・沿線周辺は新たな拠点「みなみ野シティ」等が開発されているが、未事業化区間がミッシングリンクとなり、緊急時や災害に強い幹線道路ネットワークの構築が課題。 ・八王子市や立川市の第三次救急医療施設や、多摩地域の「こども救命センター」への救急搬送の速達性が低下。	※（都市づくりビジョン八王子・八王子交通マスタープラン（H27.3） ・沿線周辺は新たな拠点「みなみ野シティ」等が開発されているが、未事業化区間がミッシングリンクとなり、緊急時や災害に強い幹線道路ネットワークの構築が課題。 ・八王子市や立川市の第三次救急医療施設や、多摩地域の「こども救命センター」への救急搬送の速達性が低下。
住民生活	・国道20号の八王子市街地では、交通渋滞の発生による原因の追突事故が約4割。 ・通過交通が生活道路に流入することが懸念され、地域の安全性が低下。	※多摩部19都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（H26.12） ・日野バイパス（延伸）の整備にともない、土地区画事業などの基盤整備による利便性の向上により、広域的な連携が図られるとともに、地域における交通環境の改善や産業の連携強化により計画的な市街地を形成。
地域経済 地域社会	・国道20号の八王子市街地（八幡町～明神町）では、慢性的な渋滞（混雑度1.38）が発生しており、物流の効率化と速達性が低下。 ・八王子南バイパスや日野バイパス（延伸）の事業化区間が整備されても未事業化区間がミッシングリンクとなり、交通渋滞は改善されない。	※多摩部19都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（H26.12） ・首都圏をつなぐ環状方向の幹線道路や中央自動車道のアクセス向上により、広域的な連携が図られるとともに、地域における交通環境の改善や産業の連携強化により計画的な市街地を形成。
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、救急医療施設への速達性が向上するとともに、渋滞緩和による物流の効率化や地域の交通環境の改善に寄与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	
	八王子市	日野市	1 (1)	1.00 [D] (1.00) [D]	1.00 [D] (1.00) [D]	▲0.29 (▲0.20)	0.09 (0.06)	0.00 (0.00)	○

事業の効率性	
・都市計画変更手続き完了（H27.12）	

※道路ネットワークの防災機能の上段の値は日野市川辺堀之内から八王子市南浅川町を対象とした場合、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29年度新規事業化箇所）

担当課：道路局 国道・防災課 道路局 高速道路課
 担当課長名：川崎 茂信 伊勢田 敏

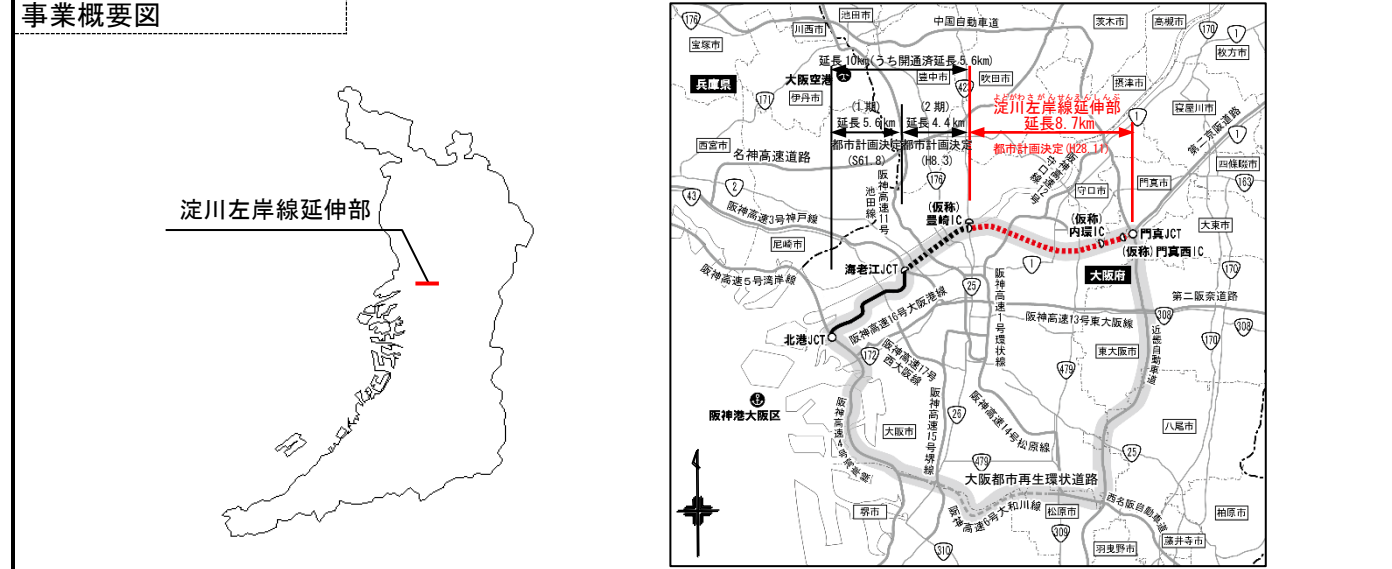
事業の概要

事業名	一般国道1号 淀川左岸線延伸部	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 近畿地方整備局 西日本高速道路株式会社 阪神高速道路株式会社
起終点	自：大阪府門真市葺島 至：大阪府大阪市北区豊崎	延長	8.7km		

事業概要
 淀川左岸線延伸部は、政府の都市再生プロジェクトとして位置づけられた「大阪圏の新たな環状道路（大阪都市再生環状道路）」の一部を構成する延長8.7kmの自動車専用道路である。

事業の目的、必要性
 本道路は、第二京阪道路と接続することにより、大阪ベイエリア（阪神港、夢洲・咲洲地区）と名神高速道路などの主要な高速道路を結び、物流の効率化や周辺地域との連絡強化による大阪・関西の経済活性化、競争力強化に資する重要な路線である。

全体事業費 約4,000億円 計画交通量 約40,500台/日



関係する地方公共団体等の意見

【大阪府知事】
 一般国道1号淀川左岸線延伸部の予算化について、同意します。本事業の推進にあたっては、本府として事業が円滑に進むよう協力致しますので、大阪・関西のさらなる成長のため、早期整備に取り組みれるとともに、円滑な交通処理や沿道環境に配慮することとあわせ、コスト縮減にも努めていただきますようお願い致します。

【大阪市長】
 一般国道1号淀川左岸線延伸部（大阪市北区豊崎～大阪府門真市葺島）事業の予算化については、同意致します。本市としましては、事業者とともに地域の理解や協力を得て、事業が円滑に進むよう協力することはもとより、平面街路ネットワークの整備にも取り組んでまいりますので、淀川左岸線延伸部の早期の完成に向けて、取り組んでいただきますようお願い致します。

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（H28.11.25）

事業評価結果

費用便益分析	B/C	1.04	総費用	2,653億円	総便益	2,749億円	基準年	平成28年
			事業費：2,391億円 維持管理費：262億円		走行時間短縮便益：2,552億円 走行経費減少便益：160億円 交通事故減少便益：37億円			
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=0.95（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		—	・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	○	・都心部での交通を円滑化し、住民生活や円滑な企業活動における定時性・速達性の向上が図られる。 [大阪市鶴見区役所から新大阪駅へのアクセス時間] 現況 35分 → 整備後 20分（15分短縮）
	地域経済	◎	・都心部に用事のない交通を外周に転換し、交通を円滑化することで、都市中心部の経済活動を支援。 [大阪都市圏の通過交通（通過交通の割合）] 現況 10万台/日（31%） → 整備後 7万台/日（20%） ・地域間の所要時間の短縮により、阪神港（大阪区）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。 [枚方学研ICから阪神港（大阪区）（湾岸舞洲）へのアクセス時間] 現況 48分 → 整備後 33分（15分短縮）
	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	○	・代替路の確保により時間信頼性が高まり、関西の周遊エリア拡大・滞在時間の増加が可能となり、さらなる観光産業の活性化に寄与
	事業実施環境	○	・都市計画決定、環境影響評価手続き完了（H28.11.25） ・大阪府知事、大阪市長より、国主体による平成29年度事業化を要望

採択の理由

費用便益比が1.04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、淀川左岸線延伸部の開通により、物流の効率化や周辺地域との連絡強化による大阪・関西の経済活性化、競争力強化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29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		
<p>一般国道1号淀川左岸線延伸部は、ミッシングリンクの解消により都心に流入する交通を周辺に分散させることによって、都心部の渋滞緩和、移動利便性の向上、事故及び災害時等の迂回機能の確保を行うとともに、第二京阪道路と接続することにより、大阪ベイエリア（阪神港、夢洲・咲洲地区）と名神高速道路などの主要な高速道路を結び、物流の効率化や周辺地域との連絡強化による大阪・関西の経済活性化、競争力強化に資する重要な路線である。</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"> ・並行する阪神高速16号大阪港線では交通事故が年間441件発生、規制時間は271時間に及ぶ。 ・事故や災害等により大阪港線が通行止めの場合、自動車専用道路の代替路が無く、避難・救急活動に支障の恐れがある。 	<p>※大阪の成長戦略（H27.2）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・大阪の成長の基盤となる世界最高水準の安全・安心を確保するとともに、既存の公的資産・民間資産を活用した都市の再構築により、持続的に発展する都市を実現する。このため、南海トラフ巨大地震対策をはじめとした災害対策に取り組むとともに、地域に眠るあらゆる既存資源を活かした地域独自のまちづくりを進め、都市の成長を加速する。
住民生活	<ul style="list-style-type: none"> ・並行する阪神高速13号東大阪線等は、慢性的な渋滞が発生。 ・阪神高速13号東大阪線の渋滞損失時間は全国の都市高速道路の中でワースト5位となっており、住民生活や企業活動における定時性・速達性が課題。 	<p>※大阪の成長戦略（H27.2）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・東西二極の一極である大阪が、海外と日本各地をつなぐ中継拠点としての機能を果たすため、高速道路機能を強化する。 ・このため、東西二極を結ぶ複数の高速道路網の早期整備や、高速道路の未整備区間（ミッシングリンク）の早期解消への取組みを進めるとともに、利用しやすい料金体系への一元化など、「都市圏高速道路等の一体的運営構想（ハイウェイオーソリティ構想）」の実現に向けた取組みを進める。
地域経済 地域社会	<ul style="list-style-type: none"> ・阪神港は国際コンテナ戦略港湾に指定（H22）され、船舶大型化に対応した航路・岸壁整備に取り組むなどしており、陸送されるコンテナ貨物量も増加。 ・また、新名神高速道路の整備等により、内陸部にも国際貨物の45フィートコンテナトレーラーが着車できる大型物流施設等の立地が進展。 ・さらなる交通需要が見込まれ、臨海部と内陸部のアクセス改善が課題。 	<p>※大阪の成長戦略（H27.2）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・アジアの成長力を取り込み、日本各地へと繋げる中継拠点をめざすとともに、世界との交流機能の東西二極化を進めるため、国際コンテナ戦略港湾である阪神港の物流機能強化を図る。 ・このため、経営統合による効率的なターミナル経営、効果的な集貨施策やポートセールスなど、国際コンテナ戦略港湾としての機能強化を着実に進める。
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、大阪都市圏の交通負荷を軽減し、交通渋滞などの交通問題の緩和が図られる。さらに、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に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	
	寝屋川市	守口市	8	0.03 (B)	0.03 (B)	▲0.07	0.02	0.01	○

事業の効率性
<ul style="list-style-type: none"> ・都市計画決定（H28.11）

新規事業採択時評価結果（平成29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）北条道路	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：鳥取県東伯郡湯梨浜町はわい長瀬 至：鳥取県東伯郡琴浦町楓下	延長	13.5 km		
事業概要	<p>一般国道9号は京都府京都市から山口県下関市に至る総延長約781kmの主要幹線道路である。北条道路は、一般国道9号の自動車専用道路であり、湯梨浜町はわい長瀬から琴浦町楓下に至る延長13.5kmの道路である。</p>				
事業の目的、必要性	<p>北条道路は、道路の適正な機能分担による安全性の向上、観光地の活性化や企業進出の促進、救急医療アクセスの強化に寄与するものである。</p>				
全体事業費	約364億円	計画交通量	約23,500～29,400台/日		
事業概要図					

関係する地方公共団体等の意見

「一般国道9号（山陰自動車道）北条道路」事業の予算化に同意します。

「一般国道9号（山陰自動車道）北条道路」は、日本海国土軸の一部を形成し国土強靱化に資するとともに、人流・物流を活性化し生産性の向上による当県の広域観光及び産業活動に大きく寄与する重要な社会インフラであることから、事業の予算化について異論はありません。

平成28年10月21日に発生した鳥取県中部地震では、大規模災害時のリダンダンシーを確保し、被災地の復旧・復興を支える高速道路ネットワーク整備の必要性を改めて認識したところであり、災害時における緊急輸送道路としても県民の安全・安心の確保に大きな役割を担う重要な幹線道路であります。

本県では、「鳥取県観光振興指針」や「鳥取県地域産業活性化基本計画」に高速道路ネットワークの整備を位置付けており、北条道路の整備による広域観光周遊ネットワークの形成を前提とした中部圏域への観光プランの造成や、物流の効率化や環境整備、新たな産業の立地や企業誘致等を進めることとしています。

また、地元自治体では新設されるインターチェンジへのアクセス道路の整備を行うとともに、県では北条道路を活用した中部圏域の観光地へのアクセス強化を図るための道路整備を行うこととしており、2015年日本遺産第一号に認定された三徳山・三朝温泉等では県道鳥取鹿野倉吉線バイパスが平成29年度には部分供用しますが、引き続き新たな区間の整備に着手することとしています。さらに、北条道路と一体となって中部地域の活性化に資する、小さな拠点としての機能を発揮するよう道の駅リニューアル事業について、設置者とともに道路管理者も一体となって検討を行うこととしています。

今後、北条道路整備事業を進めるにあたっては、地元との調整や、事業進捗に影響を及ぼす可能性のある保安林解除と代替施設の整備、埋蔵文化財調査とそれに伴う環境整備等、円滑に事業が進めていけるよう地元自治体が一体となって取り組んでいくこととしておりますので、早期全線供用に向けてご尽力を頂きますようお願いいたします。

なお、広域交通と域内交通などの利用形態を考慮し、災害に強いネットワークの確保を図るため、今後の管理のあり方について、貴省とともに議論を重ねていきたいと考えておりますので、ご配慮いただく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

費用便益：便益が費用を上回る。
手続き等：計画段階評価手続き完了（H27.12.15）、都市計画決定手続き完了（H29.2.17）

事業評価結果

費用便益分析	B/C	3.1 (2.3)	総費用：646億円 （事業費：564億円 維持管理費：82億円）	総便益：1,975億円 （走行時間短縮便益：1,336億円 走行経費減少便益：437億円 交通事故減少便益：203億円）	基準年：平成28年	
	感度分析の結果	交通量変動	B/C= 2.7 (交通量 -10%)	B/C= 3.4 (交通量 +10%)		
		事業費変動	B/C= 2.8 (事業費 +10%)	B/C= 3.3 (事業費 -10%)		
	事業期間変	B/C= 2.9 (事業期間 +20%)	B/C= 3.2 (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	◎	・混在していた生活交通と通過交通が分離され、安全で円滑な走行環境が形成される。 ・当該区間では死亡事故が1件/年の頻度で発生。死亡事故率は1.49件/億台キロと全国平均(0.58件/億台キロ)の約3倍、山陰道未事業化区間でワースト1位であり、道路の機能分担が必要。		
		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	◎	・鳥取大学医学部附属病院までの輸送時間が短縮 倉吉市から鳥取大学医学部附属病院 現況：約58分 ⇒ 約56分（約2分短縮） ・第3次救急医療施設への60分圏人口のカバー率が約85%から約96%に増加 鳥取県中部地域における第3次救急医療機関60分圏人口 現況：92.3千人 ⇒ 整備後：104.8千人（12.5千人増）		
		地域経済	○	・時間短縮、定時性確保などにより、新たな企業誘致の促進と雇用の確保が期待される。		
		災害	○	・代替路の確保によって、通行止めになった場合の事業活動への影響を最小限にとどめることが期待される。		
環境		-	注目すべき影響はない			
	地域社会	◎	・観光周遊ルートが拡大し、鳥取県中部への観光客数の拡大が期待される。			
事業実施環境	○	・計画段階手続き完了 ・鳥取県知事等より早期事業化を要望				

採択の理由

費用便益比が3.1(2.3)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、当該区間の整備により観光周遊ルートの拡大や企業活動の更なる発展や地域経済への効果、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の上段の値は鳥取ICから米子JCTを対象とした場合、下の()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29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		
<p>現道の交通事故の低減や救急医療の速達性確保による安全・安心の向上、東西の高速道路と一体となった広域的なネットワーク形成による地域産業の活性化、観光振興の促進、及び通行止め時に機能するネットワーク（代替性）の確保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"> 鳥取市～湯梨浜町間の国道9号には、津波浸水想定区域や地震時や豪雨時に落石、土砂崩れ等の発生が懸念される区間が存在し、鳥取県庁から倉吉市や米子市などの県西部への緊急物資の円滑な輸送に支障となる恐れ。 	<ul style="list-style-type: none"> ※中国圏広域地方計画（H28.3） <ul style="list-style-type: none"> 大規模地震災害に対し、圏域内の道路・橋りょうや港湾施設等の社会資本の耐震化を強力に進め、強靱な交通・物流ルートを形成する。 ※鳥取県国土強靱化計画（H28.3） <ul style="list-style-type: none"> 大規模自然災害発生時に、物資輸送や救助・救援、その後の復旧活動のため、「命の道」となる高速道路の整備促進によるミッシングリンク解消。
住民生活	<ul style="list-style-type: none"> 第三次医療施設が存在しない鳥取県中部地域では、約16,800人が第三次医療施設60分到達圏外に居住しており、一刻を争う救命措置が遅れる恐れ。 	<ul style="list-style-type: none"> ※中国圏広域地方計画（H28.3） <ul style="list-style-type: none"> 高次医療施設へのアクセス向上に資する道路の整備を図るとともに、ドクターヘリの導入による救急対応等、広域連携による医療機能の充実を図る。 ※鳥取県保健医療計画[中部保健医療圏]（H25.4） <ul style="list-style-type: none"> 高速道路整備等による災害時救急搬送経路の確保。
地域経済 地域社会	<ul style="list-style-type: none"> 鳥取県中部地域には観光資源や、工業団地が存在するものの、東部・西部地域と比較して伸び悩んでいる。 	<ul style="list-style-type: none"> ※中国圏広域地方計画（H28.3） <ul style="list-style-type: none"> リスク分散等の戦略に基づく企業誘致を促進させる山陰道、北条湯原道路、美作岡山道路といった高規格幹線道路等の幹線道路ネットワークや港湾等の交通基盤の整備を進める。 整備された高速道路網等を活用し、物流の効率化や地域間の産業連携を進めることで、産業競争力の強化を図る。 山陰道や小郡萩道路といった高規格幹線道路等の道路ネットワーク、旅客船・フェリー等の航路等、広域観光を支える交通ネットワークの活用・強化を図る。
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、災害時に機能する信頼性の高い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	
	鳥取市	米子市	21 (10)	0.44 [C] (0.10) [B]	0.10 [B] (0.10) [B]	▲94.30 (▲0.00)	0.13 (0.03)	0.42 (0.02)	◎

事業の効率性
<ul style="list-style-type: none"> 計画段階評価手続き完了（H27.12.15）

※道路ネットワークの防災機能の上段の値は鳥取IC～米子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29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56号（四国横断自動車道） 佐賀大方道路	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：高知県幡多郡黒潮町佐賀 至：高知県幡多郡黒潮町入野	延長	14.0km		
事業概要	佐賀大方道路は、四国横断自動車道の一部を構成する道路で、幡多郡黒潮町佐賀から黒潮町入野に至る延長14.0km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高知県四万十市に至る阿南四万十線と愛媛県宇和郡愛南町から愛媛県大洲市に至る愛南大洲線で構成される延長約440kmの高規格幹線道路である）。				
事業の目的、必要性	当該区間の整備により、南海トラフ地震発生時に住民の避難や緊急物資の輸送を支える「命の道」として津波浸水域を避けつつ役場や防災拠点、集落を連絡するとともに、都市部や空港、高次医療施設へのアクセス向上により、高知県西部における観光振興や地域産業、緊急搬送などの医療活動を支援するものである。				
全体事業費	約580億円	計画交通量	約8,000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】</p> <p>一般国道56号（四国横断自動車道）「佐賀大方道路」事業を予算化することについて同意いたします。</p> <p>四国横断自動車道は、四国8の字ネットワークを構成する幹線道路であり、県西部地域の経済の活性化や観光振興などを支える重要な社会基盤として、また、南海トラフ地震時には、救命・救援活動や物資輸送のための「命の道」として、県民一同、その完成を待ち望んでいます。</p> <p>本県といたしましては、四国横断自動車道を核として、地域の発展のために一体的に機能するアクセス道路等の整備を促進し、観光振興や地域産業の支援に結びつけてまいります。</p> <p>また、佐賀から大方間の事業化のあかつきには、沿線の黒潮町とも協力しながら、埋蔵文化財調査や用地買収などが円滑に進むよう最大限努力いたします。さらに、当区間の沿線には保安林等もあり、事業を進める上で必要となる関係機関協議についてはスピード感を持って進め、一体的に事業促進が図られるよう取り組んでまいりますので、是非とも平成29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> <p>併せて、同時に都市計画決定がなされた大方から四万十までの区間（8km）についても、早期事業化が図ら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：計画段階評価手続き完了（平成27年4月9日）、都市計画決定手続き完了（平成29年1月27日）</p>
-----------	---

事業評価結果

費用便益分析	B/C	1.4 (1.02)	総費用：1,435億円 （事業費：1,298億円 維持管理費：137億円）	総便益：1,991億円 （走行時間短縮便益：1,661億円 走行経費減少便益：243億円 交通事故減少便益：88億円）	基準年：平成28年	
	感度分析の結果	交通量変動	B/C=1.2（交通量 -10%）	B/C=1.5（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			
	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	◎	<p>【安全・安心な医療アクセスの確保】</p> <p>・高幡地域南部から宿毛市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。</p> <p>[四万十町中央IC～幡多けんみん病院までの搬送時間] 現況 約61分 → 整備後 約51分（約10分短縮） [高幡地域南部の高次医療施設への60分圏域人口のカバー率] 現況 約13,800人（52%） → 整備後 約17,500人（66%）</p>		
		地域経済	◎	<p>【観光振興や地域産業支援に寄与】</p> <p>・高知市周辺や高知龍馬空港から、高知県西部に位置する幡多地域の観光地や漁港等への移動時間短縮、定時制を確保。</p> <p>[高知龍馬空港から四万十市への所要時間] 現況 約120分 → 整備後 約110分（約10分短縮）</p>		
災害		◎	<p>【防災機能の強化・災害に強いまちづくりを支援】</p> <p>・南海トラフ地震等災害時、津波浸水する国道56号に代わり、浸水しない高さを確保した佐賀大方道路により円滑な救急活動・物資輸送を支援。</p> <p>[黒潮町佐賀～入野間を移動する経路における津波浸水予測区間の延長] 現況 約13.5km（国道56号経由） → 整備後 0.0km（佐賀大方道路経由）</p>			
環境		－	注目すべき影響はない。			
	地域社会	◎	<p>・津波浸水域を避けつつ役場や防災拠点、集落と接続し、黒潮町が行う避難道整備や庁舎高台移転などと連携して、防災を踏まえたまちづくりを支援。</p>			
事業実施環境	○	<p>・計画段階評価手続き完了（H27.4.9）、都市計画決定手続き完了（H29.1.27）</p> <p>・高知県知事や黒潮町長ら沿線自治体首長より佐賀大方道路の早期事業化を要望</p>				

採択の理由

<p>費用便益が一体評価で1.4、個別評価で1.02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。</p> <p>また、佐賀大方道路の整備により防災機能の強化・災害に強いまちづくりを支援し、観光振興や地域産業支援、安全・安心な医療アクセスの確保など事業の必要性・効果は高いと判断できる。</p> <p>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の上段は高知JCT～いよ小松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 29 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		
<p>南海トラフ地震による深刻な被害が予測される地域において、国道 56 号の代替路として円滑な救援活動・物資搬送を支援するとともに、広域観光周遊ルートを活用した地域の観光振興やマグロに代表される地域産業支援、高度救急医療などを行える高次医療施設への搬送時間短縮など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"> 南海トラフ地震は今後 30 年以内の発生確率が 70%、黒潮町の最大津波高さは日本最大の 34m と予測。並行する国道 56 号は約 75% が浸水。 黒潮町役場（平成 29 年高台移転）は周辺浸水により孤立し、周辺地域の救助活動、地域外への支援拠点としての機能が発揮できない。 	<ul style="list-style-type: none"> ※四国圏広域地方計画（H28.3） 圏域の安全・安心を支える基盤として必要不可欠なインフラである四国横断自動車道、高知東部自動車道及び阿南安芸自動車道等の整備の推進による四国 8 の字ネットワークの形成を目指す。 防災上重要な拠点間を結ぶ高規格幹線道路や地域高規格道路等の主要幹線道路、耐震強化岸壁、空港施設等のインフラ整備を推進する。
住民生活	<ul style="list-style-type: none"> 高知県西部の高度救急医療などを行える高次医療施設は宿毛市の幡多けんみん病院しかなく、約 12,600 人（高幡地域南部の人口の約 5 割）が高次医療施設まで 60 分以内に到達できない。 	<ul style="list-style-type: none"> ※四国圏広域地方計画（H28.3） 自然災害発災後の救助・救急、医療活動等やサプライチェーンの寸断回避を図るため、四国 8 の字ネットワークの形成を目指す。 地域に即した「コンパクト+ネットワーク」の構築を図るため、都市の生活を支える都市機能（医療・福祉・子育て支援・教育文化・商業）をまちの拠点となるエリアへ誘導する。
地域経済 地域社会	<ul style="list-style-type: none"> 高知県は平成 37 年までに県外観光客数 470 万人を目指しており、幡多地域の四万十川や足摺宇和海国立公園などの地域資源を行かした観光周遊の促進が大きな課題。 幡多地域は「日本一の種苗生産（クロマグロ）拠点の形成」として位置づけられているが、高速道路未整備による流通の速達性が課題。 	<ul style="list-style-type: none"> ※四国圏広域地方計画（H28.3） 広域観光周遊ルートの形成により複数の県に跨がって、テーマ性等を持った一連の魅力あふれる観光地をネットワーク化。 圏域内外の交流活性化、物流基盤機能強化等による活力と魅力の向上に必要なインフラとして、四国 8 の字ネットワークの形成を目指す。 ※第 3 期高知県産業振興計画（H28.3） 幡多地域に日本一の種苗生産（クロマグロ）拠点を形成
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が C ランク→B 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。</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、速達性向上による観光振興や地域産業支援、高度救急医療などが行える高次救急医療施設への搬送時間短縮に寄与するなど、有効性の高い事業と評価できる。</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	
	高知県庁	黒潮町	74 (13)	0.75 [C] 1.00 [D]	0.22 [B] 0.85 [C]	▲1320.79 (▲193.05)	0.21 (0.09)	0.58 (0.15)	◎

事業の効率性
<p>・計画段階評価手続き完了（平成 27 年 4 月 9 日）、都市計画決定手続き完了（平成 29 年 1 月 27 日）</p>

※道路ネットワークの防災機能の上段の値は、いよ小松 JCT～高知 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。