

再評価結果（平成22年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
 担当課長名：深澤 淳志

事業名	一般国道176号 <small>なほ</small> 名塩道路		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：兵庫県西宮市山口町上山口 至：兵庫県宝塚市栄町3丁目				延長	10.6km
事業概要	一般国道176号は、京都府宮津市から阪神北部地域を經由して大阪府に至る延長約180kmの主要幹線道路である。名塩道路は、延長10.6kmの4車線道路であり、現道の交通混雑の緩和及び交通安全の確保、異常気象時通行規制区間解消などを目的に計画された道路である。					
S60年度事業化	S59年度都市計画決定	S61年度用地着手	S61年度工事着手			
S63年度事業化						
全体事業費	850億円	事業進捗率	約79%	供用済延長	5.5km	
計画交通量	30,500～47,000台/日					
費用対効果分析結果	B/C： <small>(事業全体)</small> 1.4 <small>(事業)</small> 9.1	総費用： <small>(事業)</small> 148/1,095億円 <small>(事業費)</small> 125/1,054億円 <small>(維持管理費)</small> 23/41億円	総便益： <small>(事業)</small> 1,350/1,513億円 <small>(走行時間短縮便益)</small> 1,253/1,445億円 <small>(走行経費減少便益)</small> 81/66億円 <small>(交通事故減少便益)</small> 17/2.3億円	基準年： 平成21年		
感度分析の結果	残事業について感度分析を実施 交通量変動：B/C=11.3(交通量+10%) B/C=7.2(交通量-10%) 事業費変動：B/C=8.4(事業費+10%) B/C=10.0(事業費-10%) 事業期間変動：B/C=8.7(事業期間+20%) B/C=9.7(事業期間-20%)					
事業の効果等	①交通の円滑化 ・一般国道176号の線形不良区間の解消により、交通安全の確保や交通事故の低減が期待。 ・大型車のすれ違い困難区間(西宮市名塩東久保地区)を解消。 ②交通安全の確保 ・一般国道176号は交通量が多く線形不良のため、歩道設置により通学児童や地域住民の安全確保が期待。 ③異常気象時通行規制区間の解消 ・一般国道176号の異常気象時通行規制区間(連続降雨量160mm)の代替路を形成。 ④災害時の交通確保 ・台風時等に一般国道176号が通行止となった場合の代替路を形成。 ・中国自動車道が通行止となった場合の代替路を形成。 ⑤沿道環境の改善 ・現道のバイパス並行区間では騒音レベルが要請限度を超過。(西宮市塩瀬町名塩：夜間75dB) ⑥地域の活性化 ・沿線への店舗の進出等、生活利便性の向上が期待され、沿線への人口増加や開発促進に寄与。 ⑦特急停車駅へのアクセス向上 ・西宮市名塩～JR宝塚駅、阪急電鉄宝塚駅の所要時間が短縮。(15分→8分：7分短縮) ⑧大阪国際空港へのアクセス向上 ・西宮市名塩～大阪国際空港の所要時間が短縮。(30分→23分：7分短縮) ⑨高度医療施設へのアクセス向上 ・西宮市名塩～第三次医療施設(兵庫医科大学病院)の所要時間が短縮。(57分→49分：8分短縮) ⑩防災点検要対策箇所の解消 ・一般国道176号の防災点検要対策箇所(西宮市塩瀬町名塩他16箇所)が解消。					
関係する地方公共団体等の意見	地域から頂いた主な意見等： ・平成21年11月、一般国道176号整備促進期成同盟会(西宮市、宝塚市、川西市より構成)より早期整備の要望を受けている。					

<p>県知事の意見：</p> <ul style="list-style-type: none"> 一般国道176号名塩道路は、県にとって重要な路線・区間の整備であり、対応方針(案)のとおり、事業継続が妥当と考えます。事業の早期完成に向け、平成22年度予算の確保をお願いします。 <p>なお、事業実施にあたっては、コスト縮減を図るなど、効率性に配慮願います。</p>	
<p>事業評価監視委員会の意見</p> <p>審議の結果、「国道176号名塩道路」の再評価は、事業評価監視委員会に提出された資料、説明の範囲において、おおむね適切に進められており、対応方針(原案)のとおり継続でよいと判断される。</p>	
<p>事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等</p> <p>一般国道176号沿線地域における人口及び自動車保有台数は増加しており、未改良区間では交通渋滞が発生している。</p>	
<p>事業の進捗状況、残事業の内容等</p> <p>現在までに5.5km(暫定2車線供用含む)供用済みであり、用地取得は約63%完了。今後残る区間の工事進捗を図る。</p>	
<p>事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等</p> <p>引き続き事業を推進し、早期の供用を目指す。</p>	
<p>施設の構造や工法の変更等</p> <p>事業実施にあたり、橋梁形式の見直しや新技術・新工法の活用等によりコスト縮減に努める。</p>	
対応方針	事業継続
<p>対応方針決定の理由</p> <p>以上の状況を勘案すれば、当初から事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。</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。

再評価結果(平成22年度事業継続箇所)

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：深澤 淳志

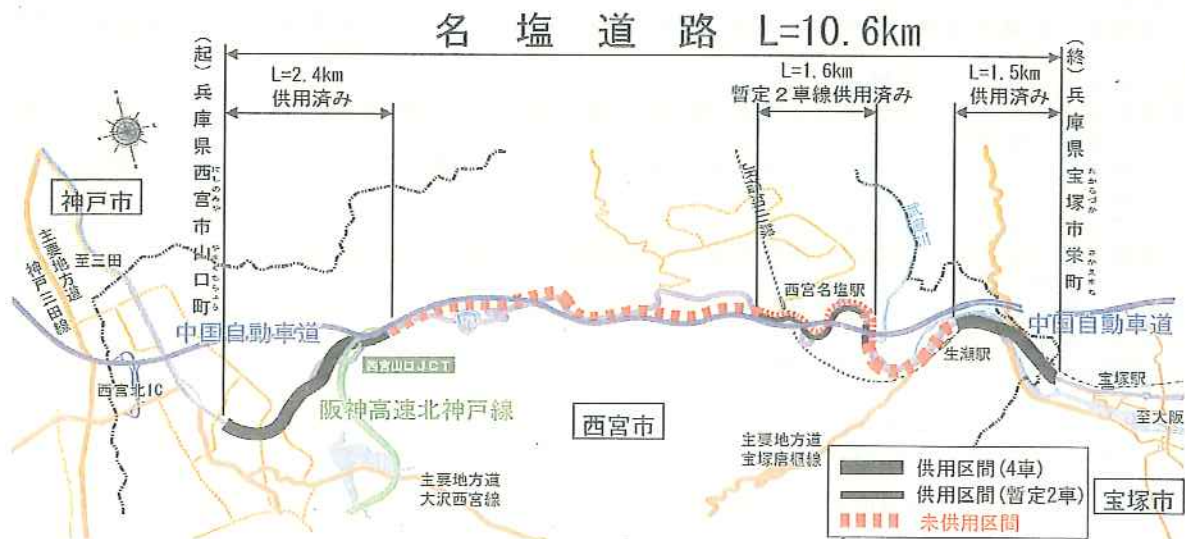
事業名 一般国道176号 <small>なほ</small> 名塩道路	事業区分 一般国道	事業主体 国土交通省 近畿地方整備局
起終点 自：兵庫県西宮市山口町上山口 至：兵庫県宝塚市栄町3丁目		延長 10.6km

事業概要図

【位置図】



【概要図】



再評価結果（平成22年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課長
 担当課長名：深澤 淳志

事業名	一般国道180号 岡山西バイパス		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：岡山県岡山市南区古新田 至：岡山県岡山市北区楯津			延長	5.6km	
事業概要	一般国道180号は、岡山市を起点として、松江市へ至る延長約170kmの主要幹線道路である。岡山西バイパスは、岡山市内の交通混雑の緩和及び交通安全の確保を目的とした延長5.6kmの道路である。また、地域高規格道路「岡山環状道路」の一部を構成するものである。					
S54年度事業化	S53年度都市計画決定	S57年度用地着手	S59年度工事着手			
全体事業費	約910億円	事業進捗率	70%	供用済延長	2.5km	
計画交通量	56,200 ~ 77,800 台/日					
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.4 (事業) 5.0	総費用 (事業) / (事業全体) 189 / 1,096 億円 事業費：167 / 1,066 億円 維持管理費：21 / 29 億円	総便益 (事業) / (事業全体) 947 / 1,528 億円 走行時間短縮便益：698 / 1,210 億円 走行経費減少便益：164 / 191 億円 交通事故減少便益：85 / 127 億円	基準年：平成21年		
感度分析の結果	残事業について感度分析を実施 交通量変動：B/C= 6.3 (交通量+10%) B/C= 4.2 (交通量-10%) 事業費変動：B/C= 4.6 (事業費+10%) B/C= 5.5 (事業費-10%) 事業期間変動：B/C= 4.7 (事業期間+20%) B/C= 5.4 (事業期間-20%)					
事業の効果等	①円滑なモビリティの確保 ・渋滞損失時間の削減が見込まれる (33,278千人・時間/年⇒31,515千人・時間/年 約5%削減) ・現道における混雑時旅行速度の改善 (16.2km/h⇒27.8km/h) ・バス路線の新設による利便性向上や総社駅、倉敷駅から岡山市方面に向かうバス路線の定時性が確保されるなど利便性が向上 ・総社市から岡山駅（新幹線駅）へのアクセスが向上（総社市役所～岡山駅：65分⇒55分） ・玉野市から岡山空港へのアクセスが向上（玉野市役所～岡山空港：110分⇒85分） ②物流効率化の支援 ・総社市から西岡山駅へのアクセスが向上（総社市役所～西岡山駅：50分⇒40分） ・総社市から岡山港（重要港湾）へのアクセスが向上（総社市～岡山港：90分⇒65分） ・農林水産品を主体とする地域：岡山市（桃、ぶどう）、主な出荷先：岡山県内、京阪神方面 ③都市の再生 ・土地区画整理事業と連携（西部第4地区土地区画整理事業（49.0ha）、西部第5地区土地区画整理事業（18.2ha）） ④国土・地域ネットワークの構築 ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上（倉敷市～岡山市：75分⇒60分、総社市～岡山市：70分⇒50分） ⑤個性ある地域の形成 ・主要な観光地へのアクセス向上（吉備津神社等、岡山市・吉備路エリアの入り込み客数（H19）：1,760千人/年） ⑥安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設へのアクセス向上（総社市役所⇒岡山赤十字病院：35分⇒30分） ⑦安全な生活環境の確保 ・死傷事故件数の削減（4,753件/年⇒4,700件/年 約1%削減） ⑧地球環境の保全 ・CO2排出量が約10千t/年（約0.4%）削減（2,548千t/年⇒2,539千t/年） ⑨生活環境の改善・保全 ・NOX排出量が約4t/年（約0.4%）削減（10,729t/年⇒10,682t/年） ・SPM排出量が約4t/年（約0.5%）削減（911t/年⇒907t/年） ⑩救急医療を考慮した効果 ・時間短縮約2分、約2人/年が便益享受【59億円※】 ⑪環境への影響を考慮した効果 ・約10千t/年のCO2削減【5億円※】					
※は、供用後50年間の便益額として試算した値（参考値）						

関係する地方公共団体等の意見
 「岡山西バイパスは岡山市中心部への通過交通の流入を抑制するとともに、中心部へアクセスする交通を適切に分散処理するための環状道路（外環状線）の一部として位置づけられております。また岡山操車場跡地等に新たな広域都市機能を集積させる「西部新拠点」地区整備事業においても欠くことのできないものとなっており、早期完成を望みます。」
 一般国道180号岡山県整備促進期成会（岡山市長・岡山市議会議員・総社市長・総社市議会議員・高梁市長・高梁市議会議員・新見市長・新見市議会議員）

岡山市長の意見：
 一般国道180号岡山西バイパスの再評価に係る対応方針（案）について、異議ありません。
 なお、地域高規格道路「岡山環状道路」は、岡山市街地の渋滞緩和や街づくりにおいて非常に重要な道路であると考えており、その一部を構成する一般国道180号岡山西バイパスについては、引き続き整備促進が図られるよう要望します。

事業評価監視委員会の意見
 事業者から各事業の概要、評価結果及び対応方針（原案）について説明を受け、事業が適切に実施されているか審議を行い、審議の結果、再評価対象の事業は適切に実施されており、事業継続とすることとした事業者の判断は、妥当であると意見集約した。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等
 ・周辺開発の増進や人口増加に伴い、慢性的な渋滞や交通事故が多発している。
 ・国道180号総社一宮バイパスや国道180号岡山環状南道路が事業中であり、また、（県）岡山倉敷線、（県）川入厳井線の4車線化など、岡山西バイパスとの一体的整備が進められている。

事業の進捗状況、残事業の内容等
 平成20年度末で用地買収については概成しており、現在までに古新田～西長瀬間の街路部（4車線）2.5kmが暫定供用済み。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等
 平成21年度末に西長瀬～北長瀬間の街路部（2車線）1.2kmの暫定供用を予定しており、残る区間の工事も実施している。

施設の構造や工法の変更等
 機能分離型支承の採用により、コスト縮減を図っている。【約0.7億円の減少】

対応方針 事業継続

対応方針決定の理由
 以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価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。

再評価結果（平成22年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課長
担当課長名：深澤 淳志

事業名	一般国道185号 休山改良		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：広島県呉市本通6丁目 至：広島県呉市阿賀中央6丁目			延長	2.6km	
<p>事業概要</p> <p>一般国道185号は、広島県呉市から広島県三原市に至る延長約7.2kmの主要幹線道路である。 休山改良は、呉市の東西を連絡するバイパスであり交通渋滞の緩和や交通安全の確保等を目的とした延長2.6kmの道路である。</p>						
S61年度事業化		S61年度都市計画決定		H1年度用地着手		H6年度工事着手
全体事業費	約450億円		事業進捗率	71%	供用済延長	2.6km
計画交通量	26,100~52,600台/日					
費用対効果分析結果	B/C	総費用	総便益	基準年		
	(事業全体) 4.6	(事業費) 103 / 527 億円	(事業全体) 252 / 2,405 億円	平成21年		
	(事業) 2.4	事業費 : 98/516億円 維持管理費 : 5.4/11億円	走行時間短縮便益 : 241 / 1,964億円 走行経費減少便益 : 6.4 / 290億円 交通事故減少便益 : 4.6 / 150億円			
<p>感度分析の結果</p> <p>残事業について感度分析を実施</p> <p>交通量変動 : B/C= 2.8 (交通量+10%) B/C= 2.1 (交通量-10%) 事業費変動 : B/C= 2.2 (事業費+10%) B/C= 2.7 (事業費-10%) 事業期間変動 : B/C= 2.2 (事業期間+20%) B/C= 2.7 (事業期間-20%)</p>						
<p>事業の効果等</p> <p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道等の渋滞損失時間の削減が見込まれる(約55,855千人・時間/年→約53,767千人・時間/年 約4%削減) ・現道における混雑時旅行速度の改善(13.1km/h→28.7km/h) ・旧国道185号の混雑緩和によるバスの定時制の確保が見込まれる ・呉駅から新幹線駅(東広島駅)へのアクセス向上が期待される(82分→67分) ・呉駅から広島空港へのアクセス向上が期待される(110分→95分) <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・郷原工業団地から呉港(重要港湾)までの所要時間の短縮が見込まれる(48分→33分) ・虹村工業団地から呉港(重要港湾)までの所要時間の短縮が見込まれる(32分→17分) <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・呉市と竹原市を最短で連絡(86分→71分) ・呉市川尻町及び安浦町から呉市へのアクセス向上が期待される(川尻支所~呉市役所:44分→29分、安浦支所~呉市役所:55分→40分) <p>④安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・呉市阿賀・広、川尻町、安浦地区等(東消防所管内人口約11万人)から高次医療機関(国立呉医療センター)までの所要時間が2分短縮 <p>⑤安全な生活環境の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道等の死傷事故件数の削減が見込まれる(約7,336件/年→約7,257件/年 約1%削減) <p>⑥災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・広島県緊急輸送道路ネットワーク計画(H19年3月策定)において第一次緊急輸送道路に位置付けられている ・旧国道185号(呉越峠) 呉市西畑町~東畑町が通行規制時において、代替路線を形成する <p>⑦地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出量が約11千t/年(約0.4%)削減(2,713千t/年→2,702千t/年) <p>⑧生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・NOx排出量が約37t/年(約0.3%)削減(11,037t/年→10,999t/年) ・SPM排出量が約4t/年(約0.4%)削減(944t/年→940t/年) <p>⑨環境への影響を考慮した効果</p> <ul style="list-style-type: none"> ・約11千t/年のCO2削減【8億円※】 <p>⑩通行止めを考慮した効果</p> <ul style="list-style-type: none"> ・旧国道185号が通行止め時の迂回時間短縮効果【0.3億円※】 <p>⑪歩行空間における急勾配区間が解消</p> <ul style="list-style-type: none"> ・暫定2車線供用前の歩行者・自転車数:810人/日、暫定2車線供用後の歩行者・自転車:1,980人/日 <p>※は、供用後50年間の便益額として試算した値(参考値)</p>						

関係する地方公共団体等の意見

休山改良は、国道185号の交通混雑の解消並びに呉周辺地域の東西連携の強化、圏域の一体的な発展に大きな役割を果たすことが期待されており、呉市、東広島市、竹原市、江田島市、熊野町の首長で構成される「休山新道建設促進期成同盟会」から早期整備要望を受けている。

県知事の意見：

中国地方整備局事業評価監視委員会において、一般国道185号休山改良の”事業継続が妥当”と意見集約されたことにつきましては、県として評価できるものと考えています。

休山改良は、平成13年度に暫定2車線供用しておりますが、その後も交通量が増加傾向にあり、朝夕のピーク時には渋滞が発生している状況があります。また、現在整備が進められている東広島呉自動車道との連携による呉市と山陽自動車道とのネットワーク機能の強化も期待されており、今後、東広島呉自動車道の進捗を見極めながら、休山改良の4車線化を図っていく必要があると考えております。

つきましては、今後も事業を継続し、計画的な整備を進めて頂くようお願い致します。

事業評価監視委員会の意見

事業者から各事業の概要、評価結果及び対応方針（原案）について説明を受け、事業が適切に実施されているか審議を行い、審議の結果、再評価対象の事業は適切に実施されており、事業継続とすることとした事業者の判断は、妥当であると意見集約した。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

平成13年度に暫定供用したことで、旧国道185号（呉越峠）の渋滞緩和とともに交通事故が減少している。しかし、休山改良の周辺では、沿道開発などの周辺状況の変化により、交通量の増加による混雑が生じている。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成12年度に用地買収については完了しており、平成13年度に全線暫定供用済み。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

用地買収については完了しており、トンネル等の調査・設計を実施している。

施設の構造や工法の変更等

・トンネル掘削量の削減によりコスト削減を行っている。【約1.9億円の減少】。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



事業区間	
供用区間	———
未供用区間	-----
その他
高速道路	
普通国道	———
補助国道	———
主要地方道	———
県道	———
その他道路	———

※ 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。

再評価結果（平成22年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課長
担当課長名：深澤 淳志

事業名	一般国道191号 下関北バイパス		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：山口県下関市筋川町 至：山口県下関市安岡駅前二丁目		延長	6.8 km		
<p>事業概要</p> <p>一般国道191号は、山口県下関市から広島県広島市に至る延長約296kmの主要幹線道路である。 下関北バイパスは、朝夕の渋滞の解消や交通安全の確保、広域交通ネットワーク形成による観光地へのアクセス性の向上等を目的とした延長約6.8kmのバイパスである。</p>						
H2年度事業化		H2年度都市計画決定		H5年度用地着手		H9年度工事着手
全体事業費	約720億円		事業進捗率	約61%		供用済延長 2.1 km
計画交通量	21,300～32,800台/日					
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.3 (概算) 4.3	総費用 (概算)/(事業全体) 220 / 778 億円 事業費 : 204 / 759億円 維持管理費 : 16 / 19億円	総便益 (概算)/(事業全体) 949 / 1,048億円 走行時間短縮便益 : 716 / 790億円 走行経費減少便益 : 149 / 164億円 交通事故減少便益 : 85 / 95億円	基準年 平成21年		
<p>感度分析の結果</p> <p>残事業について感度分析を実施</p> <p>交通量変動 : B/C= 5.1 (交通量+10%) B/C= 3.5 (交通量-10%) 事業費変動 : B/C= 4.0 (事業費+10%) B/C= 4.8 (事業費-10%) 事業期間変動 : B/C= 4.2 (事業期間+20%) B/C= 4.5 (事業期間-20%)</p>						
<p>事業の効果等</p> <p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道等の渋滞損失時間の削減が見込まれる (約11,294千人・時間/年→約10,073千人・時間/年 約11%削減) ・現道における混雑時旅行速度の改善 (13.3km/h→28.4km/h) ・現道国道191号の混雑緩和によりバスの定時制の確保が見込まれる <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・特定重要港湾である下関沖合人工島へのアクセス向上が見込まれる (下関沖合人工島～下関IC : 10分→7分) <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・旧豊北町・旧豊浦町から旧下関市へのアクセス向上が期待される (下関市役所～豊浦総合支所 : 48分→41分) <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・川棚温泉等、主要な観光地へのアクセス向上が期待される (川棚温泉 : H20入込客数約29万人、下関IC～川棚温泉 : 47分→37分) <p>⑤安全な生活環境の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・死傷事故件数の削減 (約1,527件/年→約1,432件/年 約6%削減) <p>⑥災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道国道191号は第一次緊急輸送道路に位置付けられている <p>⑦地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出量が約6千t/年(約0.8%) 削減 (800千t/年→794千t/年) <p>⑧生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・NOx排出量が約25t/年(約0.7%) 削減 (3,626t/年→3,601t/年) ・SPM排出量が約2t/年(約0.7%) 削減 (299t/年→297t/年) ・環境基準を超過する騒音レベルの低下 (武久町 : 昼間74dB→67dB、夜間70dB→60dB、稗田中町 : 昼間76dB→70dB、夜間71dB→64dB) <p>⑨高次医療施設への救急搬送</p> <ul style="list-style-type: none"> ・吉見地区や安岡地区、垢田地区等から下関厚生病院までの搬送時間が約2分短縮 <p>⑩環境への影響を考慮した効果</p> <ul style="list-style-type: none"> ・約6千t/年のCO2削減【3億円※】 <p>※は、供用後50年間の便益額として試算した値 (参考値)</p>						

関係する地方公共団体等の意見

下関北バイパスは、慢性的な渋滞の解消や交通事故対策をはじめ、地域を支え、救急活動に不可欠な道路網として重要な役割を果たすことが期待されており、下関市長等から構成される「下関市一般国道191号建設整備期成同盟会」により、早期整備の要望を受けている。

県知事の意見：

平成22年度予算に向けた道路事業の再評価にかかる対応方針（案）については、異存ありません。

事業評価監視委員会の意見

事業者から各事業の概要、評価結果及び対応方針（原案）について説明を受け、事業が適切に実施されているか審議を行い、審議の結果、再評価対象の事業は適切に実施されており、事業継続とすることとした事業者の判断は、妥当であると意見集約した。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

国道191号（筋川町～安岡駅前二丁目）の沿道地域には区画整理事業等の開発が進められ、朝夕ピーク時の渋滞や交通事故が多発している。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成20年度末で用地買収については95%完了しており、平成17年度までに2.1kmの区間で暫定供用済み。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

平成20年度末で用地買収については95%完了しており、残る区間の工事を実施している。

施設の構造や工法の変更等

機能分離型支承の採用【約1.0億円の減少】。

軽量盛土工法の採用【約0.3億円の減少】。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価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。

再評価結果（平成22年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：深澤 淳志

事業名	一般国道11号 徳島インター関連		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 四国地方整備局	
起終点	自：徳島県徳島市川内町鈴江北 至：徳島県徳島市川内町竹須賀		延長	0.2km			
<p>事業概要</p> <p>徳島インター関連は、四国横断自動車道（徳島IC～鳴門JCT）の整備にあわせ、四国横断自動車道と一般国道11号を接続する事業であり、本インターは、京阪神地方の拠点都市（神戸など）から徳島市に直結される初のインターチェンジとなる。</p> <p>本インターは、徳島中心部などから西日本広域への工業製品や農水産物などの物流効率化や観光振興、救急医療における搬送時間の短縮、緊急輸送道路の機能強化、さらに、並行する一般国道11号等の交通流の円滑化、沿道環境の改善など重要な役割を担う道路である。</p>							
H6年度都市計画決定		H14年度事業化		H18年度用地着手		H21年度工事着手	
全体事業費	約83億円		事業進捗率	約72%		供用済延長	0.0km
計画交通量	3,900 台/日						
費用対効果 分析結果	B/C	総費用		総便益		基準年 平成21年	
	(事業全体) 1.7	(事業費/事業全体) 19/75億円		(事業費/事業全体) 126/126億円			
	(事業) 6.5	事業費：19/75億円 維持管理費：0.32/0.32億円		走行時間短縮便益：104/104億円 走行経費減少便益：16/16億円 交通事故減少便益：5.8/5.8億円			
<p>感度分析の結果：残事業について感度分析を実施</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通量変動：B/C= 6.9（交通量+10%） B/C= 6.2（交通量-10%） ・事業費変動：B/C= 5.9（事業費+10%） B/C= 7.2（事業費-10%） ・事業期間変動：B/C= 6.2（事業期間+1年） B/C= 6.8（事業期間-1年） 							
<p>事業の効果等</p> <p>徳島インターは、国道11号と四国縦貫自動車道・四国横断自動車道が直結することで徳島中心部および、業務系都市機能拠点から西日本広域へのアクセス性向上、ならびに国道11号等の交通流の円滑化、救急医療や災害時の緊急輸送を支える重要な役割を担う。</p> <p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国道11号の混雑度の削減が見込まれる【混雑度 1.9→0.96 約50%削減】 ・国道11号の渋滞緩和によるバスの定時制向上が見込まれる <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・配送計画性の精度向上など農林水産品の流通の利便性が向上 ・業務系都市機能拠点から鳴門IC間のアクセス向上が期待される【17分→10分】 <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・京阪神の拠点都市（神戸など）～徳島市間のアクセス向上が期待される【1時間46分→1時間39分】 <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・業務系都市機能拠点（平石流通センター、今切工業団地等が集積）の発展を支援する ・主要観光地（阿波十郎兵衛屋敷、阿波おどり会館、眉山など）へのアクセス向上が期待される <p>⑤安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・鳴門市内から三次医療施設（県立中央病院）へのアクセス向上が見込まれる【34分→30分】 <p>⑥災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・緊急輸送道路である国道11号の代替路線が拡充することが期待される <p>⑦地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出量が約0.5千t/年削減（約0.1%）削減【648.6千t/年→648.1千t/年】 <p>⑧生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・NOx排出量が約0.8t/年削減（約0.03%）削減【2,489.6t/年→2,488.8t/年】 ・SPM排出量が約0.3t/年削減（約0.1%）削減【207.0t/年→206.7t/年】 							

再評価結果（平成22年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：深澤 淳志

事業名	地域高規格道路 阿南安芸自動車道 一般国道55号 日和佐道路		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 四国地方整備局
起終点	自：徳島県阿南市福井町小野 至：徳島県海部郡美波町北河内			延長	9.3km	
<p>事業概要</p> <p>一般国道55号は、徳島市を起点に室戸阿南海岸国定公園を経て、高知市に至る延長約201kmの幹線道路であり、高知県、徳島県の産業経済を支える大動脈であるとともに、通勤等、日常生活に欠かせない生活道路としての役割を持つ重要な路線である。</p> <p>日和佐道路は国道55号の異常気象時における通行規制を解消し、地域の利便性向上などを図り、地域活性化を支援するものである。また、高規格幹線道路網の空白地帯である四国東南地域にとって重要な役割を担う地域高規格道路・阿南安芸自動車道の一画を構成する道路であり、交流連携を支援し、高速性、安全性の確保に資するものである。</p>						
H7年度事業化		H11年度用地着手		H11年度工事着手		
全体事業費	約494億円		事業進捗率	約99%	供用済延長	6.2km
計画交通量	12,100～13,400台/日					
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.6 (限事業) 47.7	総費用 (限事業)/(事業全体) 12/584 億円 事業費：5.5/566億円 維持管理費：6.2/18億円	総便益 (限事業)/(事業全体) 555/957 億円 走行時間短縮便益：481/831億円 走行経費減少便益：57/90億円 交通事故減少便益：16/36億円	基準年 平成21年		
<p>感度分析の結果：残事業について感度分析を実施</p> <p>交通量変動： B/C=53.7(交通量+10%) B/C=42.2(交通量-10%) 事業費変動： B/C=45.5(事業費+10%) B/C=50.1(事業費-10%)</p>						
<p>事業の効果等</p> <p>日和佐道路は広域交流基盤となる地域高規格道路「阿南安芸自動車道」を形成することにより、地域の活性化を支援するとともに、都市間の所要時間の短縮や、事前通行規制区間の解消、救急医療や災害時の緊急輸送を支えるなど重要な役割を担う。</p> <p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道等の渋滞損失時間の削減が見込まれる【約577千人・時間/年→約28千人・時間/年 約95%削減】 ・所要時間の短縮により高速バスの利便性が向上する ・特急停車駅へのアクセス向上が見込まれる【阿南市福井町～由岐駅：11分→8分】 ・美波町から徳島空港へのアクセス向上が見込まれる【102分→96分】 <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・美波町から橘港・徳島小松島港へのアクセス向上が見込まれる【美波町～橘港：25分→18分、美波町～徳島小松島港：66分→60分】 ・海部郡における農水産品（阿波尾鶏、伊勢エビ、アワビなど）の流通の利便性の向上が見込まれる <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域高規格道路阿南安芸自動車道として四国8の字ネットワークの形成に寄与する ・日常生活圏中心都市間（阿南市と安芸市）を最短時間で連絡する路線を構成（阿南安芸道路全線供用後）【175分→80分】 ・美波町から日常生活圏中心都市である阿南市へのアクセス向上が見込まれる【25分→18分】 <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・徳島県南部運動公園の整備や展開を支援する ・観光資源が多くある県南地域へのアクセス向上が期待される <p>⑤安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる【美波町～徳島赤十字病院：66分→60分】 <p>⑥災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現国道55号は第一次緊急輸送道路に指定されている ・現国道55号が通行止になった場合の代替路線を形成する 						

<ul style="list-style-type: none"> ・現国道55号の防災点検要対策箇所を回避する ・現国道55号の事前通行規制を解消する
<p>⑦地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出量が約1.6千t/年(約1.4%)削減【約117.2千t/年⇒約115.6千t/年】
<p>⑧生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・NOX排出量が約58t/年(約94%)削減【約61t/年⇒約4t/年】 ・SPM排出量が約5.6t/年(約94%)削減【約5.9t/年⇒約0.3t/年】
<p>⑨他のプロジェクトとの関係</p> <ul style="list-style-type: none"> ・日和佐道路利用により交通安全性の向上が期待できる
<p>関係する地方公共団体等の意見</p> <p>地域から頂いた主な意見等：</p> <ul style="list-style-type: none"> ・徳島県や阿南市など周辺の自治体等から、積極的な整備促進について要望活動が続けられている。 <p>県知事の意見：</p> <ul style="list-style-type: none"> ・この事業は、地域高規格道路・阿南安芸自動車道の一部を構成し、県南の高速道路空白地帯を解消するものであり、県南地域の発展や活性化、また、南海地震対策や救急救命医療のため、本県にとってなくてはならない道路であることから、引き続き、事業を継続し早期供用を図っていただきたい。
<p>事業評価監視委員会の意見</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「事業継続」とする事業者の判断は「妥当」である。 ・残事業の12億円に対して、完成までに今後2年かかるというのは、事業費と事業期間が非常にアンバランス。用地の問題とはいえ、効率的な事業展開について今後検討すべきではないか。
<p>事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成18年3月 日和佐町と由岐町の合併により美波町が発足、海南町と海部町及び穴喰町の合併により海陽町が発足 ・平成19年9月 県南地域唯一の分娩可能病院の産科が休止、また土曜日の救急患者受け入れも休止となり、医療面の深刻な課題となっている。
<p>事業の進捗状況、残事業の内容等</p> <p>平成19年5月に2工区(由岐IC～美波町北河内間)を部分供用。用地取得率はH21.4で約99%。</p>
<p>事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等</p> <p>未供用区間の完成に向け、引き続き用地・工事の推進を図る。</p>
<p>施設の構造や工法の変更等</p> <p>PCコンボ橋、プレキャスト製品の積極的な採用等によりコスト縮減を図っている</p>
<p>対応方針</p> <p>事業継続</p>
<p>対応方針決定の理由</p> <p>以上の事業効果及びコスト縮減等の内容、事業評価監視委員会における審議、知事等の意見を踏まえると、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。</p>
<p>事業概要図</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。

再評価結果（平成22年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：深澤 淳志

事業名	一般国道11号 <small>おおちしりと</small> 大内白鳥バイパス		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：香川県東かがわ市伊座 至：香川県東かがわ市小砂			延長	9.2km	
事業概要	<p>一般国道11号は、徳島市を起点とし高松市を経て松山市に至る四国の3県都を瀬戸内沿いに連絡する延長約231kmの主要幹線道路であり、経済の交流と地域発展の大動脈であるとともに、通勤・通学等日常生活に欠かせない生活道路としての役割も持つ重要な路線である。</p> <p>大内白鳥バイパスは、現道（一般国道11号）で発生している慢性的な交通渋滞や、それに伴う事故多発区間の解消、さらに交通流の円滑化による都市及び病院等の公共施設のアクセス性の向上などにより、地域の文化・経済・産業の発展に資することを目的とした延長約9.2kmのバイパス道路である。</p>					
H12年度事業化	H16年度都市計画決定	H18年度用地買収着手	H20年度工事着手			
全体事業費	約230億円	事業進捗率	約28%	供用済延長	0.0km	
計画交通量	5,200~23,200台/日					
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.8 (事業費) 2.8	総費用 (事業費)/ (事業全体) 116 / 180億円 事業費：107/171億円 維持管理費：9.0/9.0億円	総便益 (事業費)/ (事業全体) 325/325億円 走行時間短縮便益：286/286億円 走行経費減少便益：33/ 33億円 交通事故減少便益：5.5/5.5億円	基準年	平成21年	
感度分析の結果	<p>感度分析の結果：残事業について感度分析を実施</p> <ul style="list-style-type: none"> 交通量変動：B/C= 3.1 (交通量+10%) B/C = 2.5 (交通量-10%) 事業費変動：B/C= 2.6 (事業費+10%) B/C = 3.1 (事業費-10%) 事業期間変動：B/C= 2.6 (事業期間+2年) B/C = 3.0 (事業期間-2年) 					
事業の効果等	<p>大内白鳥バイパスは、東かがわ市街地の交通混雑を解消し、交通安全を確保することや、都市間のアクセスを向上し、日常生活の利便性向上を支援するとともに、救急医療や災害時の緊急輸送を支えるなど重要な役割を担う。</p> <p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> 現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる【902千人・時間/年⇒222千人・時間/年 約75%削減】 現道等において旅行速度の大幅な向上が見込まれる【混雑時：5.0km/h⇒21.0km/h】 現道等における混雑緩和により定時制が見込まれるバス路線が複数存在する 現道等における混雑緩和によりJR三本松駅への所要時間短縮が見込まれる【10⇒6分】 東かがわ市から高松空港への所要時間短縮が見込まれる【54⇒49分】 <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> 東かがわ市から重要港湾高松港への所要時間短縮が見込まれる【44⇒39分】 東かがわ市から高松卸売市場や京阪神方面への所要時間短縮が見込まれることから、特産品(引田鱒、冬レタス等)の流通向上、鮮度維持による市場価値向上、市場拡大による地場産業発展が期待できる <p>③国土地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> 東かがわ市から日常活動圏中心都市高松市への所要時間短縮が見込まれる【41⇒37分】 <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> 東かがわ市が計画している新しいまちづくり計画(シビックコア整備事業、三本松駅周辺整備事業など)を支援 東かがわ市内の観光施設(ベッセルおおち(22万人/年)、讃州井筒屋敷(11万人/年)等)へのアクセス向上が見込まれることから、地域観光活性化が期待できる <p>⑤安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> 東かがわ市から三次医療施設香川大学医学部付属病院やその他の高次救急医療施設への所要時間短縮が見込まれる【9⇒5分】 <p>⑥災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> 災害時等に第1次輸送確保路線に指定されている一般国道11号、高松自動車道の代替路線として機能する <p>⑦地球環境の保全</p>					

<ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出量が約18,491t/年(約7.6%)削減【244,063t/年⇒225,572t/年】 	
⑧生活環境の改善・保全 <ul style="list-style-type: none"> ・NO2排出量が約105.4t/年(約47%)削減【225.3t/年⇒119.9t/年】 ・SPM排出量が約9.8t/年(約46%)削減【21.5t/年⇒11.7t/年】 ・現道の交通量減少、周辺地域の交通円滑化により、騒音レベルの改善が見込まれる 	
⑨その他 <ul style="list-style-type: none"> ・さぬき東街道(県道高松長尾大内線)との一体的整備により、東讃の大動脈としてのネットワーク機能が期待できる 	
関係する地方公共団体等の意見 地域から頂いた主な意見等： <ul style="list-style-type: none"> ・本事業の推進にあたっては、東かがわ幹線道路整備促進期成同盟会等から積極的な要望活動を受けている。 県知事の意見： <ul style="list-style-type: none"> ・一般国道11号は本県を東西に貫き、徳島・愛媛両県に通じる本県の幹線道路であり、経済の交流と地域発展の大動脈であるとともに、生活道路としての役割を持つ重要な路線である。しかし、東かがわ市付近においては、交通混雑をきたし、日常生活にも影響を及ぼしている。(H17センサス交通量：約24,000台/日) ・大内・白鳥バイパスは、慢性的な交通渋滞を緩和するとともに、生活環境の向上や東かがわ市の振興を図る上で、重要な事業となっており、現在、国道318号から県道水主三本松線間の第2工区(L=3.3km)を中心に事業が進められている。 ・今回の事業評価監視委員会において、大内・白鳥バイパスについては、必要性が認められ「事業継続」となっており、その評価に基づき、早期に全線供用が図られることをお願いしたい。 	
事業評価監視委員会の意見 <ul style="list-style-type: none"> ・「事業継続」とする事業者の判断は「妥当」である。 ・国の予算が限られる中、事業期間の短縮に向けた検討や取り組みが必要ではないか。 	
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 <ul style="list-style-type: none"> ・平成13年 3月：高松自動車道(板野IC～津田東IC)が開通 ・平成14年 4月：津田町・大川町・志度町・寒川町・長尾町の5町が合併して「さぬき市」となる ・平成14年 7月：高松自動車道(鳴門IC～板野IC)が開通し、神戸淡路鳴門自動車道と接続 ・平成15年 4月：引田町・白鳥町・大内町の3町が合併して「東かがわ市」となる ・平成17年 9月：高松市に塩江町を編入し、新「高松市」となる 	
事業の進捗状況、残事業の内容等 今後の見通し：用地買収・工事等を推進	
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等 供用に向けて、工事・用地の推進を図る	
施設の構造や工法の変更等 プレキャスト製品の採用やトンネル内側溝構造の見直し等によりコスト縮減を図る	
対応方針	事業継続
対応方針決定の理由 以上の事業効果及びコスト縮減等の内容、事業評価監視委員会における審議、知事等の意見を踏まえると、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。	
事業概要図	

※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価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。

再評価結果（平成22年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：深澤 淳志

事業名	地域高規格道路 阿南安芸自動車道 一般国道55号 大山道路	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：高知県安芸市下山 至：高知県安芸市河野	延長	2.0km		
事業概要 一般国道55号は、徳島市を起点に室戸阿南海岸国立公園を経て、高知市に至る延長約216kmの幹線道路であり、高知県、徳島県の産業経済を支える大動脈であるとともに、通勤等、日常生活に欠かせない生活道路としての役割を持つ重要な路線である。 大山道路は、現国道の災害多発箇所を迂回することで災害時の交通途絶を回避するとともに、高規格幹線道路網等の空白地帯である四国東南地域にとって重要な役割を担う地域高規格道路・阿南安芸自動車道の一部として、地域連携を支援し、高速性、安全性の確保に資するものである。					
H16年度事業化		H18年度用地着手		H20年度工事着手	
全体事業費	約63億円	事業進捗率	約15%	供用済延長	0.0km
計画交通量	11,100台/日				
費用対効果分析結果	B/C (傳業全効) 1.1 (傳業) 1.3	総費用 (傳業全効) 48/58億円 事業費：45/54億円 維持管理費：3.5/3.5億円	総便益 (傳業全効) 64/64億円 走行時間短縮便益：46/46億円 走行経費減少便益：13/13億円 交通事故減少便益：5.1/5.1億円	基準年	平成21年
感度分析の結果 ：残事業について感度分析を実施 ・交通量変動：B/C= 1.4 (交通量+10%) B/C= 1.2 (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= 1.3 (事業期間+1年) B/C= 1.3 (事業期間-1年)					
事業の効果等 大山道路は広域交流基盤となる地域高規格道路「阿南安芸自動車道」を形成することにより、地域の活性化を支援するとともに、現国道の災害多発箇所を迂回することで災害時の交通途絶を回避し、救急医療や災害時の緊急輸送を支えるなど重要な役割を担う。 ①円滑なモビリティの確保 ・現道等の渋滞損失時間の削減が見込まれる。【125千人・時間/年→0千人・時間/年 100%削減】 ②物流効率化の支援 ・高知県東部地域において農林水産品の流通の利便性が向上。 【なす出荷量県内7位 安芸市1位、安田町3位】 ③国土・地域ネットワークの構築 ・地域高規格道路の位置づけがなされている。(阿南安芸自動車道) ④災害への備え ・近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1～2箇所の道路寸断で孤立化する集落を解消する。 (約13,000人(安田町、田野町、奈半利町、北川村、馬路村)) ・現国道55号は第1次緊急輸送路に指定されている。 ・現国道55号は高知県東部地域唯一の幹線道路でありその代替路線を形成。 ・現道等の防災点検要対策箇所が解消される。 ⑤地球環境の保全 ・CO2排出量が約0.7千t/年(1.8%)削減【約36,514t/年⇒約35,853t/年】 ⑥生活環境の改善・保全 ・NOx排出量が約16.3t/年(約10割)削減【約16.3t/年⇒約0t/年】 ・SPM排出量が約1.6t/年(約10割)削減【約1.6t/年⇒約0t/年】					
関係する地方公共団体等の意見 県知事等の意見： ・大山道路をはじめとする阿南安芸自動車道は、四国8の字ネットワークを形成し地域間連携・物流強化を図るうえで、重要な社会基盤であるとともに、災害時の交通遮断を回避するなど、緊急時の災害輸送等の役割を担う「命の道」となることから、引き続き事業を継続し、早期全線供用を目指すべきである。					

事業評価監視委員会の意見

「事業継続」とする事業者の判断は「妥当」である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

平成20年7月に四国横断自動車道（高知自動車道）の川之江JCT～高知IC間の4車線化事業が全て完了。

事業の進捗状況、残事業の内容等

今後の見通し：工事等を推進

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

供用に向けて、工事の推進を図る

施設の構造や工法の変更等

トンネル断面の縮小やトンネル内路側排水構造の変更等によりコスト縮減を図る。

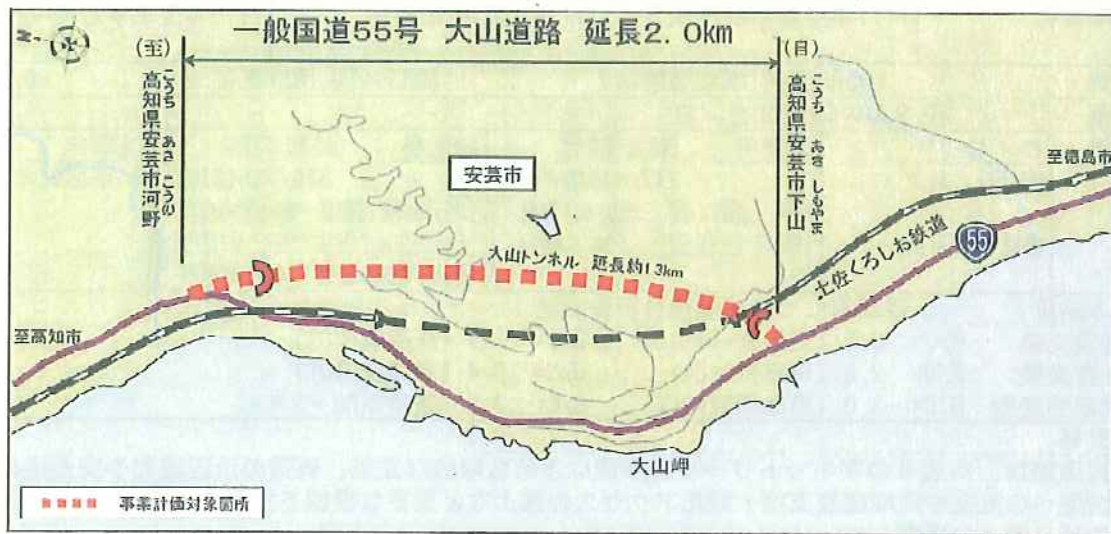
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の事業効果及びコスト縮減等の内容、事業評価監視委員会における審議、知事等の意見を踏まえると、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価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。

再評価結果（平成22年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：深澤 淳志

事業名	高知東部自動車道 一般国道55号 南国安芸道路	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：高知県南国市物部 至：高知県安芸郡芸西村西分	延長	12.5km			
<p>事業概要</p> <p>一般国道55号は、徳島市を起点に室戸阿南海岸国定公園を経て、高知市に至る延長約216kmの幹線道路であり、高知県、徳島県の産業経済を支える大動脈であるとともに、通勤等、日常生活に欠かせない生活道路としての役割を持つ重要な路線である。</p> <p>南国安芸道路は、高規格幹線道路網を構成する一般国道の自動車専用道路である高知東部自動車道の一部であり、四国横断自動車道と一体的に機能することにより、陸・海・空の玄関口が効果的にネットワークする高速交通体系が形成され、県内外の広域的交通の高速性、安全性の確保に資するものである。</p>						
H12年度事業化		H11年度都市計画決定		H14年度用地着手		
				H15年度工事着手		
全体事業費	約596億円	事業進捗率	約33%	供用済延長	0.0km	
計画交通量	10,900～19,400台/日					
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体)	1.7	総費用 (事業費/事業全体)	277/479億円	総便益 (事業費/事業全体)	836/836億円
	(事業)	3.0	事業費 維持管理費	258/19億円	走行時間短縮便益 走行経費減少便益 交通事故減少便益	698/97/41億円
<p>感度分析の結果：残事業について感度分析を実施</p> <ul style="list-style-type: none"> 交通量変動：B/C= 3.3 (交通量+10%) B/C= 2.7 (交通量-10%) 事業費変動：B/C= 2.8 (事業費+10%) B/C= 3.4 (事業費-10%) 事業期間変動：B/C= 3.0 (事業期間+2年) B/C= 3.0 (事業期間-2年) 						
<p>事業の効果等</p> <p>南国安芸道路は、四国8の字ネットワークの形成による広域的な交流、現道の渋滞緩和や安全性の向上、救急医療への支援や地域産業支援・観光アクセスの向上など重要な役割を担う。</p> <p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> 現道等の渋滞損失時間の削減が見込まれる。【1,283千人・時間/年→29千人・時間/年 98%削減】 現道国道55号の混雑緩和によるバスの定時性の向上が期待される。 特急停車駅へのアクセス向上が見込まれる。【安芸市～後免駅、51分⇒38分】 高知龍馬空港へのアクセス向上が見込まれる。【安芸市～高知龍馬空港、44分⇒30分】 <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> 高知県東部地域において農林水産品の流通の利便性が向上。【なす：全国シェア（高知県：14%（国内1位）平成19年度）、ゆず：全国シェア（高知県：49%（国内1位）平成18年度）（安芸市～園芸流通センター、68分⇒55分）】 <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> 中央地方生活圏～安芸地方生活圏間を高規格幹線道路で連絡する。 高知県庁～安芸市役所を最短で連絡する。【78分⇒65分】 香南市主要地域から日常生活圏中心都市である高知市へのアクセス向上が期待される。【香南市⇒県庁：44分⇒41分、香南市赤岡町⇒県庁：45分⇒42分、香南市香我美町⇒県庁：55分⇒45分、香南市夜須町⇒県庁：54分⇒43分】 <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する。【室戸市：ディープシーワールドを核とした産業・観光、奈半利町・安芸市・芸西村：観光振興プロジェクト、北川村：ゆず振興プロジェクト、南国市：企業誘致・立地促進プロジェクト】 主要な観光地へのアクセス向上が期待される。【馬路温泉、阪神キャンプ地、モネの庭マルモッタン、室戸岬、ホエールウォッチング】 <p>⑤安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる。 【高知医療センター：60分圏カバー人口（62.5万人⇒64.5万人）、安芸市～医療センター（66分⇒53分）】 <p>⑥災害への備え</p>						

・災害時に香南市夜須町、芸西村付近における集落の孤立の解消が期待できる。

【人口：香南市夜須町4,100人、芸西村4,200人】

・現国道55号は第1次緊急輸送路に指定されている。

・現国道55号は高知県東部地域唯一の幹線道路でありその代替路線を形成。

⑦地球環境の保全

・CO2排出量が約6.1千t/年(1.5%)削減【約396.6千t/年⇒約390.5千t/年】

⑧生活環境の改善・保全

・NOX排出量が約74.2t/年(約6割)削減【約122.6t/年⇒約48.4t/年】

・SPM排出量が約7.0t/年(約6割)削減【約11.7t/年⇒約4.7t/年】

関係する地方公共団体等の意見

地域から頂いた主な意見等：

・本事業の推進にあたっては、高知東部自動車道整備促進期成同盟会(高知東部自動車道沿線13市町村で構成)、四国の道を考える会(高知県東部、徳島県南部の地元住民代表者)、四国8の字ネットワーク整備促進四国東南部連盟(四国東南部の4期成同盟会)より積極的な整備促進要望を受けている。

高知県知事の意見：

・南国芸芸道路をはじめとする高知東部自動車道は、四国8の字ネットワークを形成し地域間連携・物流機能の強化を図るうえで、重要な社会基盤であるとともに、日常の安全・安心な暮らしを支え、災害時には緊急輸送等の役割を担う「命の道」となることから、引き続き事業を継続し、早期全線供用を目指すべきである。

事業評価監視委員会の意見

「事業継続」とする事業者の判断は「妥当」である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

平成20年7月に四国横断自動車道(高知自動車道)の川之江JCT~高知IC間の4車線化事業が全て完了。

事業の進捗状況、残事業の内容等

2~4工区は現在供用に向けて施工を全面展開で実施。用地取得率はH21年度9月末で約66%である。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

夜須IC(仮称)~芸西西IC(仮称)の区間は暫定2車線供用に向け、引き続き工事の推進を図る。

施設の構造や工法の変更等

インターチェンジの形状及び構造の変更等によりコスト縮減を図る。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の事業効果及びコスト縮減等の内容、事業評価監視委員会における審議、知事等の意見を踏まえると、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価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。

再評価結果（平成22年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：深澤 淳志

事業名	一般国道56号 土佐道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 四国地方整備局
起終点	自：高知県高知市棧橋通3丁目 至：高知県高知市朝倉	延長	8.1km		
<p>事業概要</p> <p>国道56号は、高知県高知市を起点に、四万十市、宿毛市、愛媛県宇和島市を経由して松山市に至る、延長約320kmの幹線道路である。高知県、愛媛県の商業・経済を支える大動脈であるとともに、通勤など日常生活に欠かさない生活道路としての役割を持つ重要な路線である。</p> <p>その大動脈の一部を担う「土佐道路」は、高知市中心部の一極集中型のネットワークによる交通混雑や、中心市街地における路面電車との並走による交通事故を解消するため、県都高知市を流れる鏡川以南の市街地を貫く環状道路として新たに整備された、延長8.1kmの4車線道路である。広域交通を分担し、市街地の交通円滑化を図るとともに、地域間交流の活性化や路面電車と並走する区間の道路混雑による事故の解消など、地域生活の質的向上に欠くことができない道路である。</p>					
S46年度事業化	S46年度都市計画決定 (S51・H7年度変更)	S47年度用地着手	S51年度工事着手		
全体事業費	約527億円 事業進捗率		約99%	供用済延長	8.1km
計画交通量	9,300~39,700台/日				
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.3 (事業) 1.2	総費用 (事業) / (事業全体) 2.4 / 1,188億円 事業費：1.8 / 1,159億円 維持管理費：0.60 / 29億円	総便益 (事業) / (事業全体) 2.9 / 1,586億円 走行時間短縮便益：3.3 / 1,367億円 走行経費減少便益：-0.40 / 170億円 交通事故減少便益：0.00 / 49億円	基準年	平成21年
<p>感度分析の結果：残事業について感度分析を実施</p> <ul style="list-style-type: none"> 交通量変動：B/C= 1.4 (交通量+10%) B/C= 1.0 (交通量-10%) 事業費変動：B/C= 1.1 (事業費+10%) B/C= 1.3 (事業費-10%) 					
<p>事業の効果等</p> <p>土佐道路は、高知市街地の交通混雑緩和や安全性の向上、救急医療への支援や地域産業支援、観光アクセス向上等の地域活性化等、重要な役割を担う。</p> <p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> 現道等の渋滞損失時間の削減が見込まれる。【約1,146千人時間/年→約570千人時間/年 約50%削減】 現道等における旅行速度の改善が期待される。【高知市朝倉～はりまや1丁目 17.6km/h→18.9km/h】 現道等の混雑緩和による路線バスの利便性向上が見込まれる。 高知市西部から高知駅までの所要時間の短縮が見込まれる。【35分→23分】 高知市西部から高知龍馬空港までの所要時間の短縮が見込まれる。【64分→47分】 <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> 高知市西部から高知新港までの所要時間の短縮が見込まれる。【53分→36分】 <p>③都市の再生</p> <ul style="list-style-type: none"> 広域道路整備基本計画に位置づけのある高知環状道路を形成する。 潮江西部土地区画整理事業との連携が図られている。 <p>④国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> 土佐市から日常生活圏中心都市である高知市へのアクセス向上が期待される。【44分→32分】 <p>⑤個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> 大規模イベント(土佐・龍馬であい博)を支援する。 【高知市西部→土佐・龍馬であい博パビリオン会場：35分→23分】 高知城、桂浜、五台山などの主要な観光地へのアクセス向上が期待される。 公共公益施設(はりまや橋観光バスターミナル)へスムーズにアクセスできる。 【高知市西部→はりまや橋観光バスターミナル：32分→20分】 <p>⑥安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> 高知市西部から三次救急医療施設へのアクセス向上が期待できる。 【高知市西部→高知赤十字病院：35分→23分、高知市西部→高知医療センター：47分→29分】 <p>⑦災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> 高知県緊急輸送道路ネットワーク計画(平成9年3月策定)において、第一次緊急輸送道路に位置づけられている。 沿線住民による自主防災組織の立ち上げなど防災意識の向上に寄与している。 					

⑧地球環境の保全

・CO2排出量が約7.7千t-CO2/年(約2.2%)削減【347.2千t-CO2/年→339.5千t-CO2/年】

⑨生活環境の改善・保全

・NO2排出量が約29.5t-NO2/年(約39%)削減【76.2t-NO2/年→46.7t-NO2/年】

・SPM排出量が約2.7t-SPM/年(約38%)削減【7.1t-SPM/年→4.4t-SPM/年】

⑩他のプロジェクトとの関係

・高知県が実施している「みち再生事業」と連携し、一体的な景観形成が図られる。

⑪安全性の向上

・土佐道路周辺の生活道路における交通事故の減少に寄与する。

関係する地方公共団体等の意見

地域から頂いた主な意見等：

・本事業の推進にあたっては、一般国道56号バイパス建設促進期成同盟会より積極的な整備促進要望を受けている。

県知事の意見：

・土佐道路は、高知市街地の交通混雑を解消し、交通安全の確保や都市間のアクセス性の向上につながる、住民の日常生活に直結する重要な路線であることから、引き続き事業を継続し、早期全線供用を目指すべきである。

事業評価監視委員会の意見

「事業継続」とする事業者の判断は「妥当」である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

・平成9年12月 高知西バイパス（I期区間）暫定供用

・平成17年1月1日に高知市、土佐山村、鏡村が合併

・平成20年1月1日に高知市、春野町が合併

事業の進捗状況、残事業の内容等

全線4車線（一部暫定4車線）供用済（H20.3）。用地進捗率はH21.10月末で約99%。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

残事業区間の供用に向け、引き続き用地・工事を推進する。

施設の構造や工法の変更等

新工法（急速施工）を採用し、工事規制による社会的損失を削減。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の事業効果及びコスト縮減等の内容、事業評価監視委員会における審議、知事等の意見を踏まえると、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価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。

再評価結果（平成22年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・防災課
担当課長名：深澤 淳志

事業名	一般国道201号 行橋インター関連	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	起点：福岡県行橋市吉国 終点：福岡県京都郡苅田町二崎	延長	4.5km		
事業概要	国道201号行橋インター関連は、国道201号の終点部に位置し、国道10号と連絡しており、行橋市及び苅田町の市街地部の交通混雑緩和並びに事業中の東九州自動車道や北九州空港と筑豊地域とを連絡する延長4.5kmの道路である。				
H8年度都市計画決定	H12年度事業化	H17年度用地着手	H21年度工事着手		
全体事業費	約121億円	事業進捗率	約34%	供用済延長	0km
計画交通量	4,200～22,900台/日				
費用対効果分析結果	B/C： (事業全体) 2.6 (機轉費) 5.3	総費用： (機轉費)/(事業全体) 60/123億円 事業費：51/115億円 維持管理費：8.6/8.6億円	総便益： (機轉費)/(事業全体) 318/318億円 走行時間短縮便益：285/285億円 走行経費減少便益：29/29億円 交通事故減少便益：4.1/4.1億円	基準年： 平成21年	
感度分析の結果	残事業について感度分析を実施 交通量変動：B/C=5.8（交通量 +10%） B/C=5.2（交通量 -10%） 事業費変動：B/C=4.9（事業費 +10%） B/C=5.8（事業費 -10%） 事業期間変動：B/C=5.2（事業期間+20%） B/C=5.5（事業期間-20%）				
事業の効果等	<p>①交通円滑化の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・渋滞損失時間の減少(110万人時間/年→70万人時間/年) ・並行区間(吉国～行事交差点)の旅行速度(18.8km/h→36km/h) ・筑豊地域から行事交差点方面の最大渋滞長(1,150m→410m) ・所要時間の信頼性の向上による便益【約21億円※】 ・沿線に立地する企業活動の円滑化 <p>②地域産業の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・広域的な物流搬送の効率が向上 ・苅田港～行橋IC(仮称)間の所要時間の短縮(約6分の短縮) ・筑豊地域～苅田港間の所要時間の短縮(約6分の短縮) <p>③救急活動の迅速化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通渋滞の緩和等により救急活動が迅速化 <p>④交通安全性の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・通過交通の生活道路への流入減少による安全性の向上 <p>⑤生活環境の改善</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道部の夜間大型車交通量の変化(1,324台/日→879台/日) ・現道部の夜間騒音値の低減(71dB→70dB) 				
※は、供用後50年間の便益額として試算した値(参考値)					
関係する地方公共団体等の意見	行橋市をはじめとする2市5町で構成される東九州自動車道福岡県北東部建設促進協議会(会長：行橋市長)等により早期整備の要望を受けている。(平成21年7月)				
県知事の意見	一般国道201号行橋インター関連事業について、再評価の結果「当該事業区間の暫定供用に向けて事業を継続すること」とされたことについて、特段の意見はありません。 当該道路は本県の東部地域の主軸となる東九州自動車道行橋インターに直接連絡する道路であり、計画的な事業実施により、行橋インターの完成までには供用をはかること。さらに必要に応じ適切な時期に4車線化の事業を実施されたい。				

事業評価監視委員会の意見
審議の結果、事業継続。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

苅田港周辺での企業立地の増大に伴い、大型貨物車が増加しており、苅田港を連絡する国道201号の2車線区間では慢性的な交通混雑が発生している。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成20年度末の事業進捗率は事業費ベースで約34%であり、そのうち用地進捗率は約43%に達している。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

地元や関連機関との協力体制のもと、東九州自動車道の整備に合わせ事業効果を早期発現できるよう、用地買収や工事等の推進を図っていく。

施設の構造や工法の変更等

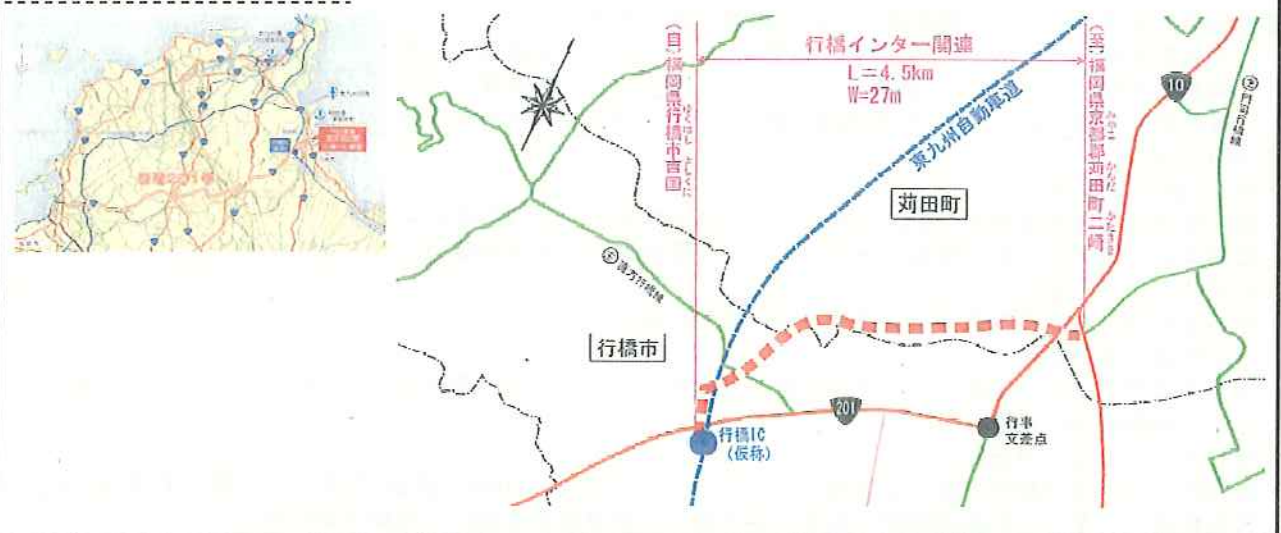
- ・ 当面2車線整備に必要な事業費に見直し【約99億円】
- ・ 幅員の精査見直し
- ・ 橋梁等構造物と高盛土区間の延長比較によるコスト精査、新技術・新工法の積極的活用の検討及び建設副産物対策等によるコスト縮減

対応方針 事業継続

対応方針決定の理由

以上事業の効果、事業評価監視委員会における審議、知事等の意見を踏まえると、事業の必要性、重要性は高いと考えられる。

事業概要図



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価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。

再評価結果（平成22年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・防災課

担当課長名：深澤 淳志

事業名	西九州自動車道 一般国道497号 伊万里道路		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	起点：佐賀県伊万里市南波多町府招 終点：佐賀県伊万里市東山代町長浜				延長	6.6km
事業概要 国道497号伊万里道路は、唐津伊万里道路や伊万里松浦道路などとともに西九州自動車道の一区間を構成する延長6.6kmの自動車専用道路であり、伊万里市中心市街地の交通混雑の緩和や、物流拠点である伊万里港とのアクセス確保、及び九州北西部の地域振興に寄与するものである。						
H7年度事業化		H18年度都市計画決定		H一年度用地着手		H一年度工事着手
全体事業費	約249億円		事業進捗率	6%		供用済延長 一 km
計画交通量	20,000～22,000台/日					
費用対効果 分析結果	B/C	総費用		総便益		基準年 平成21年
	(事業全体) 2.0 (機専業) 2.2	(機専業)/(事業全体) 165/182億円 (事業費：153/171億円) 維持管理費：11/11億円		(機専業)/(事業全体) 367/367億円 (走行時間短縮便益：257/257億円) (走行経費減少便益：57/57億円) (交通事故減少便益：53/53億円)		
感度分析の結果 残事業について感度分析を実施						
交通量変動：B/C=2.5（交通量+10%） B/C=2.0（交通量-10%）						
事業費変動：B/C=2.0（事業費+10%） B/C=2.5（事業費-10%）						
事業期間変動：B/C=1.9（事業期間+20%） B/C=2.6（事業期間-20%）						
事業の効果等						
①物流効率化の支援						
・伊万里港湾地区と福岡方向を結ぶネットワークが概成し、物流効率化を支援						
・松浦港より出荷される「旬あじ」、「旬さば」の販路拡大、商品価値の向上（約30分短縮）						
②地域間交流の支援						
・伊万里地域における高速公共交通サービス水準の向上						
③地域開発計画の支援						
・重要港湾伊万里港へと結ぶアクセス道路と有機的に結合し、港の南側玄関口となることによる、港湾エリアの開発計画の支援						
④安心できる暮らしの支援						
・災害時における信頼性の高い緊急輸送ネットワークの形成（H18年：国道202号が7日間全面通行止め）						
・救命救急センターへの搬送時間の短縮（伊万里市－唐津赤十字病院：短縮時間約20分）						
⑤交通混雑の緩和						
・国道204号の混雑度の低下（1.33→0.72）						
・伊万里市街地の渋滞損失時間の減少（41.6万人時間/年→13.9万人時間/年）						
⑥交通安全性の確保						
・周辺道路の交通事故削減（214.4件/億台年→106.5件/億台年）						
関係する地方公共団体等の意見						
福岡市、唐津市、伊万里市等関係8市8町の首長・議会議長で構成される西九州自動車道建設促進期成会や伊万里市西九州自動車道建設促進期成会（会長：伊万里市長）等より、早期整備の要望を受けている。						
県知事の意見						
佐賀県では、地域や産業の活性化のため、地域間の移動時間や距離を短縮するとともに、予定している時間どおりに移動・輸送ができるようになることを目指しており、このため、県内の主要都市を結ぶ走行性の高い広域幹線道路ネットワークの整備が必要です。						
今回、再評価がなされた伊万里道路も広域幹線道路ネットワークを形成する道路となっており、引き続き整備を進めていただくようお願いします。						

事業評価監視委員会の意見
審議の結果、事業継続。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

臨海部の工業団地への企業進出等により、製造品出荷額や伊万里市への通勤者の増加が著しい。また重要港湾伊万里港のコンテナ取扱量も急激な伸びを見せており、伊万里市の求心力は高まっている。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成20年度末の事業進捗率は事業費ベースで約6%であり、今年度より設計協議に着手。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

事地元や関係機関との協力体制のもと、事業効果を早期発現できるように、早期に用地買収に着手し工事等の進捗を図っていく。

施設の構造や工法の変更等

設計において縦断計画の見直し等のコスト縮減に取組むとともに、新技術・新工法の積極的活用、建設副産物対策により、着実なコスト縮減

対応方針 事業継続

対応方針決定の理由

以上事業の効果、事業評価監視委員会における審議、知事等の意見を踏まえると、事業の必要性、重要性は高いと考えられる。

事業概要図



凡例	
	西九州自動車道(4車線)
	西九州自動車道(2車線)
	一般国道
	主要地方道
	一般県道
	その他道路
	林間道路
	4車線
	2車線



※ 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。

再評価結果（平成22年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・防災課
担当課長名：深澤 淳志

事業名	地域高規格道路 中九州横断道路 一般国道57号 阿蘇大津道路	事業	一般国道	事業	国土交通省	
起終点	起点：熊本県阿蘇市車 帰 終点：熊本県菊池郡大津町大字 古城	区分		主体	九州地方整備局	
					延長	5.3km

事業概要
国道57号阿蘇大津道路は、地域高規格道路である中九州横断道路の一部を担う延長5.3kmの道路であり、並行する国道57号の交通混雑緩和を図り、国際観光拠点である「阿蘇」地域へのアクセスを強化し、活力ある地域づくりに寄与するものである。

H12年度事業化	H一年度都市計画決定	H16年度用地着手	H一年度工事着手
全体事業費	約252億円	事業進捗率	6%
計画交通量	15,700台/日	供用済延長	0km

費用対効果 分析結果	B/C	総費用	総便益	基準年 平成21年
	(事業全体)	(機専割)/ (専総割)	(機専割)/ (専総割)	
	1.7	185/204億円	345/345億円	
	(機専割) 1.9	事業費：176/195億円 維持管理費：8.5/8.5億円	走行時間短縮便益：236/236億円 走行経費減少便益：76/76億円 交通事故減少便益：32/32億円	

感度分析の結果 残事業について感度分析を実施
 交通量変動：B/C=2.1（交通量 +10%） B/C=1.6（交通量 -10%）
 事業費変動：B/C=1.7（事業費 +10%） B/C=2.1（事業費 -10%）
 事業期間変動：B/C=1.8（事業期間+20%） B/C=2.0（事業期間-20%）

- 事業の効果等
- ①交通混雑の緩和
 - ・国道57号の交通量の減少（H17：281百台/日→H42推計値：187百台/日）
 - ②観光による地域活性化
 - ・休日に増大する観光交通の円滑な流れ（H17休日：307百台/日→H42推計値196百台/日）
 - ・休日の交通円滑化の便益【約5.2億円※】
 - ③物流の支援
 - ・広域化する農産品、製造品輸送の支援
 - ④救急医療の支援
 - ・救急医療活動のアクセス時間の短縮とアクセスが向上する人口（約43,163人、約14分）
 - ・救急医療活動のアクセス向上便益【約8.2億円※】
 - ⑤交通事故の削減
 - ・国道57号の死傷事故件数の減少（68件→45件）
 - ⑥リダンダンシーの確保
 - ・地域住民の安全・安心な暮らしの確保、貨物輸送の安定化

※は、供用後50年間の便益額として試算した値（参考値）

関係する地方公共団体等の意見
阿蘇市をはじめとする4市8町村で構成される「中九州・地域高規格道路推進期成会（熊本県側）[会長：阿蘇市長]」により早期整備の要望を受けている（平成21年7月）。

県知事の意見：

今般、再評価の対象とされた一般国道57号阿蘇大津道路は、地域高規格道路に指定された中九州横断道路の一部を形成する道路です。

この中九州横断道路は、九州縦貫自動車道及び東九州自動車道とつながり、九州の循環型高速交通ネットワークを形成する路線であるとともに、交通の円滑化、物流の効率化及び地域の活性化等、中九州地域の発展に不可欠な道路です。

そのため、今後とも中九州横断道路について、早期整備に努めて頂きますようお願い申し上げます。

さて、対応方針（案）の「見直し継続（休止）」についてですが、本県としては、平成16年7月の本県提言をはじめ一貫して阿蘇大津道路の事業推進を求めてきたところであり、了承しかねますので、再度ご検討をお願いいたします。

再評価結果（平成22年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・防災課
担当課長名：深澤 淳志

事業名	地域高規格道路 中九州横断道路 一般国道57号 大野竹田道路		事業	一般国道	事業	国土交通省
起終点	自：大分県豊後大野市大野町田中 至：大分県竹田市大字会々		区分		主体	九州地方整備局
延長						12.3km
事業概要	<p>国道57号大野竹田道路は、地域高規格道路である中九州横断道路の一部を担う延長12.3kmの道路であり、交通利便性の向上や、地域間の連携・交流の支援を図るとともに、沿線地域の産業発展や地域活性化に寄与するものがある。</p>					
H18年度事業化	都市計画決定		H19年度用地着手	H19年度工事着手		
全体事業費	約272億円		事業進捗率	24%	供用済延長	0km
計画交通量	11,800~13,900台/日					
費用対効果分析結果	B/C	総費用	総便益	基準年		
	(事業全体) 1.3	(概算) / (事業全体) 148/253億円	(概算) / (事業全体) 322/322億円	平成21年		
	(概算) 2.2	事業費：128/233億円 維持管理費：20/20億円	走行時間短縮便益：231/231億円 走行経費減少便益：55/55億円 交通事故減少便益：36/36億円			
感度分析の結果	<p>残事業について感度分析を実施 交通量変動：B/C=2.6（交通量 +10%） B/C=1.8（交通量 -10%） 事業費変動：B/C=2.0（事業費 +10%） B/C=2.4（事業費 -10%） 事業期間変動：B/C=2.0（事業期間+20%） B/C=2.3（事業期間-20%）</p>					
事業の効果等	<p>①リダンダンシーの確保 ・災害に強い道路ネットワークが形成され、広域なりダンダンシーが確保 ②交通安全性の向上 ・国道57号の平均死傷事故率の減少（現況36.9件/億台和→将来5.7件/億台和） ③医療活動の支援 ・竹田市、豊後大野市から第三次救急医療施設への救急搬送を支援 ・救急医療活動のアクセス時間の短縮とアクセスが向上する人口（約23,400人、約9分） ・救急医療活動のアクセス向上便益【約3.3億円※】 ・産科・婦人科がなく不安な気持ちで出産を待っている状況（地元の声） ④地域産業の振興 ・輸送における時間コストの削減や生体の品質の確保に寄与 ⑤生活利便性や定住魅力の向上 ・沿線地域から大分市までの所要時間が短縮され日常生活における利便性や定住魅力が向上 ⑥観光産業の支援 ・観光地間のアクセス性が向上し、観光周遊の可能性の拡大および地域の観光産業の進展を支援</p>					
※は供用後50年間の便益額として試算した値（参考値）						
関係する地方公共団体等の意見	<p>豊後大野市をはじめとする7市5町3村で構成される中九州・地域高規格道路促進期成会（会長：竹田市長）等により早期整備の要望を受けている。（平成21年11月）</p>					
県知事の意見	<p>（事業継続という対応方針（案）に対し）意見等はありません。</p>					
事業評価監視委員会の意見	<p>審議の結果、事業継続。</p>					
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	<p>中九州横断道路（犬飼IC～大野IC）の供用に伴い、沿線地域から大分市への所要時間は短縮しているものの、医療や通勤など大分市との繋がりの強い竹田市においては依然として1時間圏域に達していない状況にある。</p>					
事業の進捗状況、残事業の内容等	<p>平成20年度末の事業進捗率は事業費ベースで約24%であり、そのうち、用地進捗率は約70%に達している。</p>					

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

地元や関係機関との協力体制のもと、事業効果を早期発現できるように、用地買収および工事等の進捗を図っていく。

施設の構造や工法の変更等

- ・当面2車線整備に必要な事業費に見直し【約59億円】
- ・軟弱な地盤の層が予想以上に深いことが確認されたことによる地盤改良の増加【約6億円増】
- ・インター形式の変更に伴う減【約1.4億円】
- ・橋梁構造の比較検討及び新技術の採用によるコスト縮減【約0.6億円】
- ・用地測量等の実施による精査の結果を踏まえた見直しに伴う用地補償費の減【約4億円】

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上事業の効果、事業評価監視委員会における審議、知事等の意見を踏まえると、事業の必要性、重要性は高いと考えられる。

事業概要図



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価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。

再評価結果（平成22年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・防災課

担当課長名：深澤 淳志

事業名	地域高規格道路 <small>みやこのじょうぶし</small> 都城志布志道路 一般国道10号 <small>みやこのじょう</small> 都城道路		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	起点：宮崎県都城市乙房町 終点：宮崎県都城市五十町				延長	7.7km
事業概要 ： 国道10号都城道路は、地域高規格道路である都城志布志道路の一部を担う延長7.7kmの道路であり、都城市市街地の交通混雑の緩和や、九州縦貫道や東九州道や物流拠点である志布志港と連結しアクセス性の向上による都城・志布志地域の地域振興に寄与するものである。						
H12年度事業化		H11年度都市計画決定		H13年度用地着手		H18年度工事着手
全体事業費		約250億円		事業進捗率	34%	供用済延長 0km
計画交通量		17,700~22,400台/日				
費用対効果 分析結果	B/C	総費用		総便益		基準年 平成21年
	(事業全体)	(事業費)		(事業全体)		
	1.9	120/227億円		439/439億円		
	(事業)	事業費：107/214億円 維持管理費：13/13億円		走行時間短縮便益：298/298億円 走行経費減少便益：84/84億円 交通事故減少便益：57/57億円		
感度分析の結果 ： 交通量変動：B/C=4.2（交通量 +10%） B/C=3.1（交通量 -10%） 事業費変動：B/C=3.4（事業費 +10%） B/C=4.0（事業費 -10%） 事業期間変動：B/C=3.4（事業期間+20%） B/C=4.0（事業期間-20%）						
事業の効果等 ： ①交通混雑の緩和 ・国道10号の交通量の減少（H17：26,803台/日→H42推計値：18,538台/日） ②救急医療活動の支援 ・都城市から3次医療施設（宮崎市）への救急搬送の支援 ・救急医療活動のアクセス時間の短縮とアクセスが向上する人口（約11,141人、約5分） ・救急医療活動のアクセス向上便益【約13億円※】 ③沿道環境の改善 ・都城道路の並行区間（国道10号）の騒音レベルが環境基準を満足（昼間 整備前(H20)：71dB→整備後(H42)：69dB） （夜間 整備前(H20)：66dB→整備後(H42)：64dB） ④交通安全性の向上 ・国道10号（都城道路並行区間）の死傷事故率の減少（整備前(H19)：185.4件/億台キロ→整備後(H42)：84.4件/億台キロ） ⑤リダンダンシーの確保 ・甲斐元地区の冠水時の迂回ルートの確保 ・H17年冠水による被害額（約13億円）						
※は、供用後50年間の便益額として試算した値（参考値）						
関係する地方公共団体等の意見 ： 都城市をはじめとする関係首長及び議会議員等で構成される都城志布志道路建設促進会議（会長：都城市長）等により早期整備の要望を受けている。（平成20年7月）						
県知事の意見 ： （事業継続という対応方針（案）に対し）特に意見はありません。						
事業評価監視委員会の意見 ： 審議の結果、事業継続。						

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・市町村合併により地域が拡大、旧都城市から三股町・曾於市への通勤通学人口も増加している。
- ・並行する国道10号の交通量は増加している。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成20年度末の事業進捗率は事業費ベースで約34%であり、そのうち用地進捗率は約38%に達している。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

地元や関係機関との協力体制のもと、引き続き残工事等の事業進捗を図っていく。

施設の構造や工法の変更等

- ・当面2車線整備に必要な事業費に見直し【約56億円】
- ・構造形式の見直し等を実施し、新技術・新工法の積極的活用、建設副産物対策などにより、着実なコスト縮減

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上事業の効果、事業評価監視委員会における審議、知事等の意見を踏まえると、事業の必要性、重要性は高いと考えられる。

事業概要図



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価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。

再評価結果（平成22年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・防災課
担当課長名：深澤 淳志

事業名	南九州西回り自動車道 一般国道3号 川内隈之城道路		事業	一般国道	事業	国土交通省
			区分		主体	九州地方整備局
起終点	起点：鹿児島県薩摩川内市水引町 終点：鹿児島県薩摩川内市都町				延長	10.2km
事業概要	<p>国道3号川内隈之城道路は、南九州西回り自動車道の一部を担う延長10.2kmの自動車専用道路であり、新たな広域交通を担う高規格幹線道路網として、高速定時性の確保とともに、産業・文化・経済等の発展に寄与するものがある。</p>					
H7年度事業化	H17年度都市計画決定		H18年度用地着手		H19年度工事着手	
全体事業費	約284億円		事業進捗率	28%	供用済延長	0km
計画交通量	14,900～19,100台/日					
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.6 (候事業) 2.8	総費用 (候事業)/(事業全体) 156/268億円 事業費：137/250億円 維持管理費：18/18億円	総便益 (候事業)/(事業全体) 439/439億円 走行時間短縮便益：318/318億円 走行経費減少便益：77/77億円 交通事故減少便益：45/45億円	基準年 平成21年		
感度分析の結果	<p>残事業について感度分析を実施</p> <p>交通量変動：B/C=3.5（交通量+10%） B/C=2.3（交通量-10%） 事業費変動：B/C=2.6（事業費+10%） B/C=3.1（事業費-10%） 事業期間変動：B/C=2.7（事業期間+20%） B/C=3.0（事業期間-20%）</p>					
事業の効果等	<p>①地域産業の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・時間短縮による農産品、水産品の販売圏域の拡大 ・共同集荷時の農産品の輸送時間短縮（現況：約185分→将来：約125分） ・輸送時間の短縮により、将来的なブリのデイワン市場が拡大（現在：関西市場→将来：名古屋市場、東町漁協のブリ：年間約650t分が拡大） ・製造業企業における高速ネットワークの利活用および物流の円滑化 <p>②交通安全性の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当該区間に並行する国道3号の事故発生件数（約3割減少） <p>③交通混雑の緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国道3号の渋滞損失時間の削減（H19：7.5万人時間/年→H42推計値4.6万人時間/年） ・所要時間の信頼性の向上による便益【29億円※】 <p>④災害に強いネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・緊急輸送ネットワークの確保 ・地域住民の安全・安心の確保 <p>⑤救急医療活動の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・第三次救急医療施設への救急医療活動の支援 ・救急医療活動のアクセス時間の短縮とアクセスが向上する人口（約75,600人、約8分） ・救急医療活動のアクセス向上便益【0.9億円※】 					
	※は、供用後50年間の便益額として試算した値（参考値）					
関係する地方公共団体等の意見	<p>出水市をはじめとする10市3町で構成される南九州西回り自動車道建設促進期成会（会長：出水市長）等により早期整備の要望を受けている。（平成21年8月）</p>					
県知事の意見	<p>今回、事業評価委員会において事業継続とされた事業は、当県にとって必要な道路整備であり、早期に整備すべき事業である。</p> <p>については、本県の道路整備の状況を踏まえ、早急に対応方針（案）に基づき方針を決定し、事業の整備</p>					

促進に努められるよう、次の事項について意見する。

- ・一般国道3号川内隈之城道路は、地域経済の活性化や高速定時性の確保に大きく寄与することから、早期整備に努め、南九州西回り自動車道全線の早期供用を図ること。
- ・なお、南九州西回り自動車道について、4車線化の整備を行う必要が生じた場合には、速やかにその整備に着手すること。
- ・今後、再評価に係る意見聴取を行う場合は、貴局の対応方針（原案）を作成する段階で行うこと。

事業評価監視委員会の意見
 審議の結果、事業継続。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等
 当該事業の沿線地区の薩摩川内市は平成16年に合併し、周辺都市（阿久根市、鹿児島市）との結びつきが強まっている。薩摩川内市内の国道3号は、依然として混雑している。

事業の進捗状況、残事業の内容等
 平成20年度末の事業進捗率は事業費ベースで約28%であり、そのうち用地進捗率は約51%に達している。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等
 地元や関係機関との協力体制のもと、事業効果を早期発現できるよう、用地買収および工事等の事業進捗を図っていく。

施設の構造や工法の変更等

- ・当面2車線整備に必要な事業費に見直し【92億円】
- ・発生土の有効利用として他工区の盛土へ流用するための運搬に伴う増加【約2億円増】
- ・盛土部基礎地盤の強度が不足するため、地盤改良の必要が生じたことによる増加【約24億円増】
- ・橋梁の支持地盤位置の変更に伴う基礎形式の見直しによる増加【約6億円増】
- ・埋蔵文化財調査の追加による増加【約2億円増】
- ・用地測量等の実施による精査の結果に伴う用地補償費の増加【約8億円増】
- ・道路設計においてもコスト縮減に取り組むとともに、新技術・新工法の積極的活用、建設副産物対策等により、着実なコスト低減

対応方針 事業継続

対応方針決定の理由
 以上事業の効果、事業評価監視委員会における審議、知事等の意見を踏まえると、事業の必要性、重要性は高いと考えられる。



※ 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。

再評価結果（平成22年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・防災課
担当課長名：深澤 淳志

事業名	一般国道10号 <small>しらほま</small> 白浜拡幅	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	起点：鹿児島県始良郡始良町大字脇元 終点：鹿児島県鹿児島市吉野町字上ノ村	延長	7.3km		
事業概要	国道10号白浜拡幅は、交通混雑の緩和及び交通安全の確保等を目的とした延長7.3kmの現道拡幅事業（現2車線→計画：4車線）である。				
H19年度事業化	H一年度都市計画決定	H一年度用地着手	H一年度工事着手		
全体事業費	約57億円	事業進捗率	0.7%	供用済延長	3.6km
計画交通量	33,600~47,200台/日				
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体)	総費用 (事業費/事業全体) 41/42億円	総便益 (事業費/事業全体) 123/123億円	基準年 平成21年	
	(事業)	事業費：41/42億円 維持管理費：0.00/0.00億円	走行時間短縮便益：120/120億円 走行経費減少便益：0.38/0.38億円 交通事故減少便益：3.0/3.0億円		
感度分析の結果	残事業について感度分析を実施				
交通量変動	B/C=3.1（交通量 +10%）		B/C=2.4（交通量 -10%）		
事業費変動	B/C=2.7（事業費 +10%）		B/C=3.3（事業費 -10%）		
事業期間変動	B/C=2.7（事業期間+20%）		B/C=3.3（事業期間-20%）		
事業の効果等	<p>①交通混雑の緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国道10号の混雑度が低下（H17平日1.99 → 4車線整備後1.33） ・国道10号の渋滞損失時間の削減（30.0万人時間/年→14.0万人時間/年削減） ・所要時間の信頼性の向上による便益【約0.6億円※】 <p>②救急医療活動の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・始良町から鹿児島市の第三次医療施設への救急搬送の支援 ・救急医療活動のアクセスが向上する人口とアクセス時間の短縮（約113,000人、約6分） ・救急医療活動のアクセス向上便益【約11億円※】 <p>③リダンダンシーの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・降雪による九州縦貫自動車道等の通行止時のリダンダンシーを確保（九州縦貫自動車道の栗野IC～鹿児島IC間：平成22年1月13日～14日 約32時間全面通行止め） <p>④防災機能の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・整備による防災機能の向上により、安心して安全な交通機能を確保 <p>⑤交通安全性の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通混雑の緩和や中央分離帯の設置により交通安全性が向上 <p>⑥物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通混雑の緩和により、重要港湾「鹿児島港」までのアクセス性が向上し、物流の効率化を支援 				
※は、供用後50年間の便益額として試算した値（参考値）					
関係する地方公共団体等の意見	鹿児島県議会議長をはじめとし構成される鹿児島県議会国道10号整備促進議員連盟より積極的な整備促進の要望を受けている。（平成21年1月22日）				
県知事の意見	<p>今回、事業評価監視委員会において事業継続とされた一般国道10号白浜拡幅事業は、先般の降雪時において通行止めとなった九州縦貫自動車道の代替道路として大きな役割を果たした国道10号にあって、計画区間に2車線区間が残されており、慢性的な交通渋滞による多大な渋滞損失が発生している。また、異常気象時の通行規制区間や特殊通行規制区間があるなど、県民の安全安心を確保するため、早期に整備すべき事業である。</p> <p>については、本県の道路整備の状況を踏まえ、早急に対応方針（案）に基づき方針を決定し、早期完成を</p>				

図るべきである。

事業評価監視委員会の意見
審議の結果、事業継続。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

霧島市や始良町をはじめとする当該路線の周辺地域について、人口及び自動車保有台数は増加傾向にある。当該区間の国道10号は依然として混雑している。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成20年度末の事業進捗率は、事業費ベースで約0.7%である。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

地元や関係機関との協力体制のもと、引き続き環境調査や道路詳細設計等を行い、事業進捗を図る。

施設の構造や工法の変更等

道路設計においてコスト縮減に取り組むとともに、護岸構造等に新技術・新工法の積極的な活用による着実なコスト縮減

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上事業の効果、事業評価監視委員会における審議、知事等の意見を踏まえると、事業の必要性、重要性は高いと考えられる。

事業概要図



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価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。

再評価結果（平成22年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・防災課
担当課長名：深澤 淳志

事業名	一般国道220号 新城拡幅 <small>しんじょうかくかく</small>	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	起点：鹿児島県垂水市 新城 終点：鹿児島県垂水市 終原 <small>かごしまけんたるみずしんじょう かごしまけんたるみずしゅくめさばる</small>	延長	5.8km		
事業概要	国道220号新城拡幅は、現道拡幅や歩道設置により交通安全性の向上や沿道環境の改善を図ることを目的とした延長5.8kmの道路である。				
S58年度事業化	S61年度都市計画決定	S60年度用地着手	S62年度工事着手		
全体事業費	約155億円	事業進捗率	90%	供用済延長	5.1km
計画交通量	6,800～9,000台/日				
費用対効果 分析結果	B/C： (事業全体) 1.4 (機事業) 1.3	総費用： (機事業)/ (事業全体) 9.9/205億円 （事業費：9.9/205億円 維持管理費：0.00/0.00億円）	総便益： (機事業)/ (事業全体) 13/283億円 （走行時間短縮便益：12/253億円 走行費用減少便益：0.89/25億円 交通事故減少便益：0.12/5.1億円）	基準年： 平成21年	
感度分析の結果	交通量変動：B/C=1.7（交通量 +10%） B/C=1.1（交通量 -10%） 事業費変動：B/C=1.2（事業費 +10%） B/C=1.5（事業費 -10%） 事業期間変動：B/C=1.2（事業期間+20%） B/C=1.4（事業期間-20%）				
事業の効果等	①交通事故の減少 ・交通事故減少による安心感の創出 ・未整備区間では、歩道も車道も狭く、歩行時も自動車通行時も危険を感じる（地元の声） ②安全な通学路の確保 ・歩行者（通学者）の安全性向上 ・子供たちが安心して通行できるようになった（地元の声） ・新城拡幅沿線の小中学生の通学人数（141人） ③交通の円滑化 ・歩道未整備の区間では、自転車・歩行者への配慮のため、速度低下が生じている（地元の声） ④産業活動の支援（観光） ・平日と比較した休日交通量の増加割合（1.02倍） ・垂水市の観光客数（3.3倍） ・休日の交通円滑化の便益【約2.1億円※】 ⑤歩道の整備 ・歩道整備率の増加（H1：5%→H20末：88%） ⑥環境改善（騒音の低減） ・国道220号（垂水市終原）の騒音レベルが環境基準を満足（昼間 整備前（H17）：72dB→整備後（H42）：70dB）（夜間 整備前（H17）：67dB→整備後（H42）：65dB） ⑦良好な歩行空間の確保（植栽帯設置） ・学校周辺の緑が増えてウォーキングする人が増えている（地元の声） ・街路樹が植えられ緑が増え、町並みがきれいになった（地元の声）				
※は、供用後50年間の便益額として試算した値（参考値）					
関係する地方公共団体等の意見	垂水市をはじめとする関係首長及び議会議員等で構成される大隅総合開発期成会（会長：鹿屋市長）等により早期整備の要望を受けている。（平成20年7月）				
県知事の意見	今回、事業評価委員会において事業継続とされた事業は、当県にとって必要な道路整備であり、早期に				

整備すべき事業である。

については、本県の道路整備の状況を踏まえ、早急に対応方針（案）に基づき方針を決定し、事業の整備促進に努められるよう、次のように意見する。

- ・一般国道220号新城拡幅は、交通混雑の緩和や交通安全の確保など、県民の安心・安全を確保する観点から、早期に完成供用を図ること。
- ・今後、再評価に係る意見聴取を行う場合は、貴局の対応方針（原案）を作成する段階で行うこと。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、事業継続。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

垂水市の自動車保有台数は年々増加、さらに、垂水市から鹿屋市への通勤通学人口も増加している。また、事業区間の交通量は年々増加している

事業の進捗状況、残事業の内容等

これまでに、5.1kmを供用しており、平成20年度末の事業進捗率は事業費ベースで約90%であり、そのうち用地進捗率は約96%に達している。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

地元や関係機関との協力体制のもと、終原地区及び宮脇地区の早期整備を進める。

施設の構造や工法の変更等

- ・用地測量等の実施結果を踏まえた見直し【約15億円】

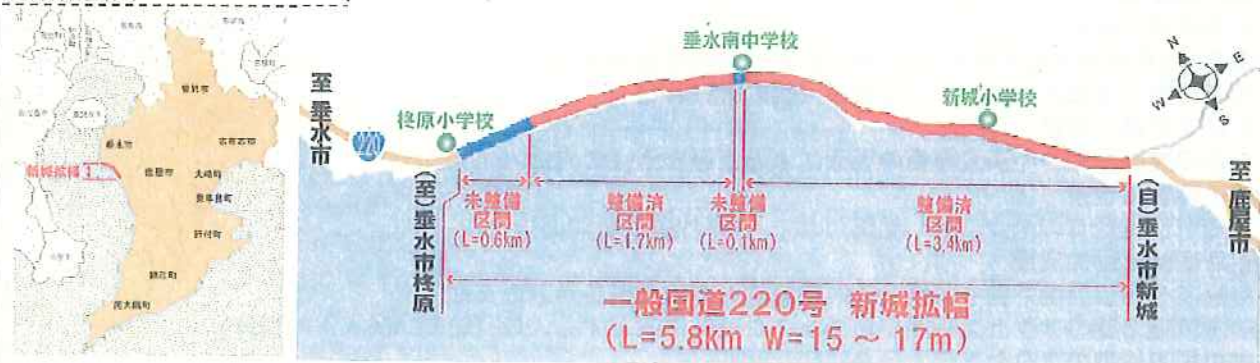
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上事業の効果、事業評価監視委員会における審議、知事等の意見を踏まえると、事業の必要性、重要性は高いと考えられる。

事業概要図



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価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。

再評価結果（平成22年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・防災課
担当課長名：深澤 淳志

事業名	一般国道226号 <small>ひらかわ</small> 平川道路	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	起点：鹿児島県鹿児島市平川町字高落 終点：鹿児島県鹿児島市平川町字瀧ノ下	延長	2.3km		
事業概要 国道226号平川道路は、平川交差点から産業道路南入口交差点における交通混雑の緩和等を目的とした延長2.3kmの現道拡幅事業である。					
H9年度事業化	H12年度都市計画決定	H13年度用地着手	H13年度工事着手		
全体事業費	約117億円	事業進捗率	66%	供用済延長	0km
計画交通量	19,100～21,700台/日				
費用対効果分析結果	B/C： (事業全体) 1.4 (事業費) 6.0	総費用： (事業費/事業全体) 28/118億円 事業費：28/118億円 維持管理費：0.00/0.00億円	総便益： (事業費/事業全体) 166/166億円 走行時間短縮便益：156/156億円 走行経費減少便益：6.8/6.8億円 交通事故減少便益：3.8/3.8億円	基準年： 平成21年	
感度分析の結果 ： 残事業について感度分析を実施 交通量変動：B/C=7.2（交通量 +10%） B/C=5.0（交通量 -10%） 事業費変動：B/C=5.5（事業費 +10%） B/C=6.7（事業費 -10%） 事業期間変動：B/C=5.7（事業期間+20%） B/C=6.4（事業期間-20%）					
事業の効果等 ①交通混雑の緩和 ・国道226号の混雑度が低下（H17平日2.5 → 4車線整備後0.9） ・所要時間の信頼性の向上による便益【約9.8億円※】 ②交通安全性の確保 ・交通混雑の緩和や中央分離帯の設置による交通安全性の向上 ③沿道環境の改善 ・自動車交通騒音の減少（H16 昼間76dB → 4車線整備後69dB） ④救急医療活動の支援 ・指宿市から鹿児島方向への第三次医療施設への救急医療活動の支援 ・救急医療活動のアクセス時間の短縮とアクセスが向上する人口（約22,500人、約12分） ・救急医療活動のアクセス向上便益【約2.3億円※】 ⑤産業活動の支援 ・日本一のかごしまブランド（指宿市のオクラや南九州市のお茶など）の物流を支援 ⑥観光支援 ・指宿市へのアクセス向上による観光行動を支援					
※は、供用後50年間の便益額として試算した値（参考値）					
関係する地方公共団体等の意見 鹿児島商工会議所会頭をはじめとし構成される国道226号整備促進協議会や、指宿市長をはじめとし構成される指宿地区総合開発期成会より積極的な整備促進が要望されている。（平成21年10月）					
県知事の意見 ： 今回、事業評価委員会において事業継続とされた事業は、当県にとって必要な道路整備であり、早期に整備すべき事業である。 ついては、本県の道路整備の状況を踏まえ、早急に対応方針（案）に基づき方針を決定し、事業の整備促進に努められるよう、次のように意見する。 ・一般国道226号平川道路は、交通混雑の緩和や交通安全の確保など、県民の安心・安全を確保する観点から、早期に完成供用を図ること。 ・今後、再評価に係る意見聴取を行う場合は、貴局の対応方針（原案）を作成する段階で行うこと。					

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、事業継続。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

平川道路の区間内の平川交差点改良に伴い、平川交差点における指宿方向の交通混雑の緩和は図られているものの、平川交差点(鹿児島市内方向)や産業道路南入口交差点では依然として慢性的な交通混雑を引き起こしている。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成20年度末の事業進捗率は事業費ベースで約66%であり、そのうち用地進捗率は約96%に達している。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

地元や関係機関との協力体制のもと、今後は、終点から約1.0km区間の暫定供用に向け事業の推進を図る。

施設の構造や工法の変更等

- ・建設発生土の有効利用【約0.3億円】
- ・新技術・新工法の積極的活用による、着実なコスト低減

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上事業の効果、事業評価監視委員会における審議、知事等の意見を踏まえると、事業の必要性、重要性は高いと考えられる。

事業概要図



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価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。

再評価結果（平成22年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：深澤 淳志

事業名	一般国道58号 恩納南バイパス		事業区分	一般国道	事業主体	沖縄総合事務局
起終点	自：沖縄県恩納村字南恩納 至：沖縄県恩納村字仲泊			延長	6.5km	
事業概要	国道58号は、沖縄本島西側を南北に走る大動脈で、本島中南部の人口集中地域と北部の観光・リゾート地域及び農山村地域を結ぶ主要幹線道路である。恩納南バイパスは、美しい海岸線が続き、リゾートホテル、ビーチなどが集中している本県有数のリゾート地である恩納村内の観光シーズンにおける交通渋滞緩和、国道58号の交通安全確保及び沿道環境の改善、観光産業の支援に大きく寄与する道路である。					
H2年度事業化	都市計画決定不要		H5年度用地着手	H7年度工事着手		
全体事業費	360億円		事業進捗率	55%	供用済延長	4.5km
計画交通量	32,300台/日					
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 4.6 (残事業) 5.6	総費用 (残事業)/ (事業全体) 136/387億円 事業費：111/360億円 維持管理費：25/27億円	総便益 (残事業)/ (事業全体) 763/1,789億円 走行時間短縮便益：723/1,687億円 走行経費減少便益：29/82億円 交通事故減少便益：11/20億円	基準年 平成21年		
感度分析の結果	残事業について感度分析を実施 交通量変動：B/C=7.3（交通量+10%） B/C=4.1（交通量-10%） 事業費変動：B/C=5.2（事業費+10%） B/C=6.1（事業費-10%） 事業期間変動：B/C=5.4（事業期間+20%） B/C=5.8（事業期間-20%）					
事業の効果等	①円滑なモビリティの確保 ・現道（南恩納～仲泊間）の年間渋滞損失時間の削減（約8割削減） （現況：54万人時間/年→将来（整備あり）：12万人時間/年） ②個性ある地域の形成（観光産業の支援） ・沖縄県へ来訪する入域観光客数（年間604万人）、恩納村内への宿泊者数（年間216万人） ・レンタカー交通量の増加等により、観光シーズンの交通量が通常期に比べて約1割増加【約16億円※】 ・恩納村内のリゾートホテルや各種観光施設間の所要時間が短縮（恩納村リゾート～万座毛間で所要時間が約2割短縮（約4分）） ③安全かつ快適な暮らしの支援 ・現道（南恩納～仲泊間）の年間交通事故死傷者数の削減（約4割削減） （現況：40件/年→将来（整備あり）：26件/年） ・地球環境の保全（CO2排出量の削減：H42時：20.8千t-CO2/年）【約7億円※】 ・地球環境の保全（NO2排出量の削減：H42時：70.9t-NO2/年） ・地球環境の保全（SPM排出量の削減：H42時：6.6t-SPM/年） ※は、供用後50年間の便益額として試算した値（参考値）					
関係する地方公共団体等の意見	恩納南バイパスの整備により、交通渋滞の緩和、交通安全の確保、地域交流の促進、幹線道路としての機能向上が期待されており、地元恩納村等から早期整備の要望を受けている。 県知事の意見： 国道58号恩納南バイパスの再評価につきましては、県といたしましても事業継続することが望ましいと考えています。恩納南バイパスの完成により、恩納村内の交通安全や沿道環境の改善はもとより、開学を予定している沖縄科学技術大学院大学や観光リゾート地への連絡機能が強化され、さらには移動時間の短縮や交通混雑の緩和など、本県の地域活性化及び観光振興に大きく貢献するものと考えています。 つきましては、恩納南バイパスの全線完成供用に向け、整備の促進に特段の配慮をお願いいたします。					
事業評価監視委員会の意見	本事業については、恩納村の交通渋滞緩和を目的としており、必要であることは承知した。事業の投資効果についてもB/Cの全体、残事業とも問題ない					

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・年々交通量が増加し、特にレンタカー交通の増加が顕著な夏季観光シーズンをはじめとして、近年、激しい渋滞が発生している。
⇒交通渋滞の緩和
- ・恩納村における延長あたりの死者数は全国的にも多く、国道58号沿道に民家が密集している中、大型車交通も多く、交通安全上や住民の利便性、沿道環境の悪化等の課題がますます深刻になっている。
⇒交通安全の確保・沿道環境の改善
- ・恩納村は県内屈指のリゾート地であり、来訪する観光客の年々の増加に伴い、ホテルや各種観光施設の整備も進んでおり、さらなる観光支援が必要である。
⇒観光産業の支援

事業の進捗状況、残事業の内容等

全体事業費での進捗率は約55%、用地買収の進捗率は約93%である。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

平成21年11月1日に一部区間暫定2車線で開通し、部分暫定開通の一定の効果も発揮されている。今後は早期事業効果発現を図るため、全線2車線暫定供用に向けて、鋭意事業の進捗を図る。

施設の構造や工法の変更等

- ・道路幅員や構造形式の見直し【約38億円減】
- ・地質調査の結果、法面对策の追加及び小動物保護の為の環境保護対策の追加等道路構造の部分見直し【約22.5億増】
- ・残土処分の計画変更等施工方法の見直し【約25億増】

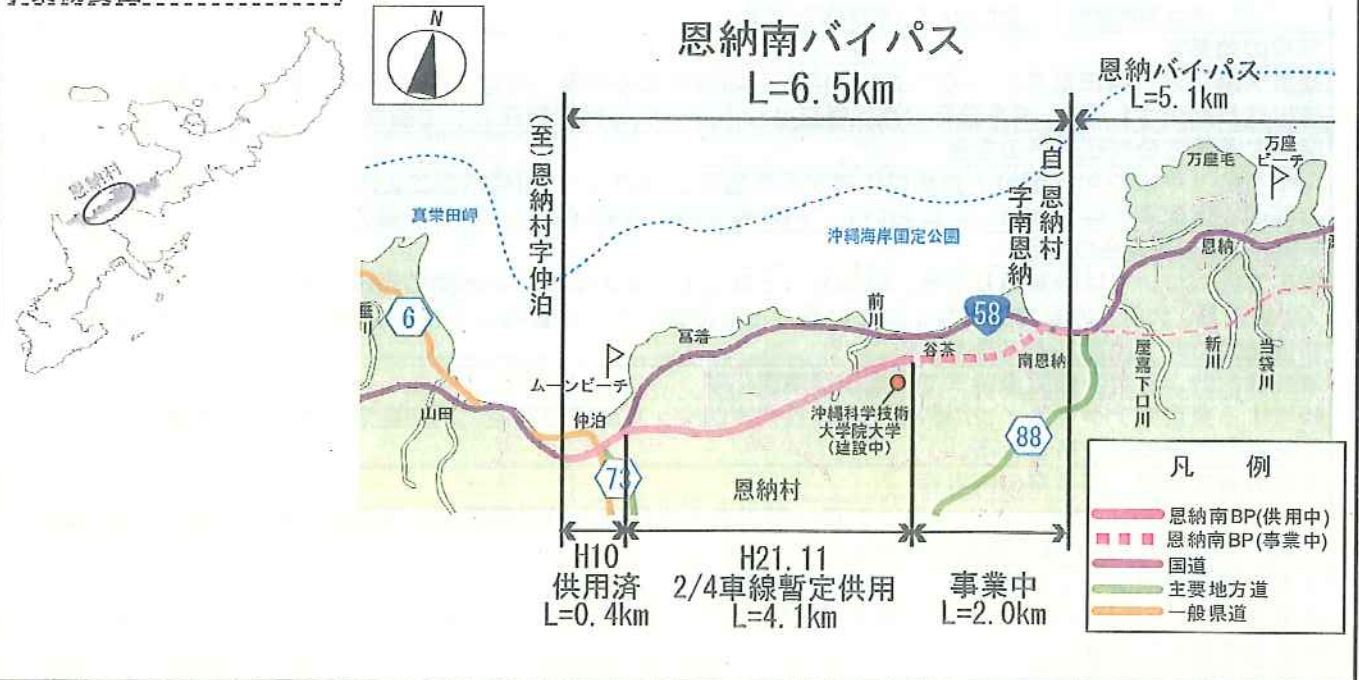
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の事業の効果及びコスト縮減等の内容、事業評価監視委員会における審議等を踏まえると、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価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。

再評価結果（平成22年度事業継続箇所）

担当課： 有料道路課
担当課長名： 森 昌文

事業名	高速川崎縦貫線	事業区分	都市高速道路	事業主体	首都高速道路株式会社
起終点	自：川崎市川崎区大師河原 至：同市同区浮島町地先	延長	5.5km		
事業概要 本路線は川崎市を縦貫し、川崎市内各地を相互に連絡するとともに、横浜羽田空港線、東京湾岸道路、東京湾アクアライン等の幹線道路と一体となったネットワークを形成する。これにより、業務核都市川崎の育成を図り、川崎市南部地域の環境改善のためにも重要な役割を担う。					
H2年度事業化	H2年度都市計画決定 (H21年度変更)	H2年度用地着手	H2年度工事着手		
全体事業費	5,244億円	事業進捗率	98% (H21年度末見込み)	供用済延長	3.5km
計画交通量	16,000台/日				
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.1 (残事業) 14.7	総費用 (残事業)/(事業全体) 190/7,653億円 （事業費：92/7,398億円 維持管理費：98/255億円）	総便益 (残事業)/(事業全体) 2,799/8,573億円 （走行時間短縮便益：2,217/7,225億円 走行経費減少便益：460/1,020億円 交通事故減少便益：122/328億円）	基準年 平成21年	
感度分析の結果 【残事業】交通量変動：B/C=13.2~16.2（交通量±10%） 事業費変動：B/C=14.0~15.5（事業費±10%） 事業期間変動：B/C=14.5（事業期間+1年）					
事業の効果等 東京国際空港（羽田空港）へのアクセス向上。地球環境の保全（対象道路の整備により自動車からのCO2排出量が削減される）。湾岸線等の高速道路ネットワークの代替路線として機能。					
関係する地方公共団体等の意見 川崎市の「平成22年度国の予算編成に対する要望書」（H21.7）、川崎市商工会議所の「川崎市の幹線道路の整備を促進する会」（H21.7）において、川崎縦貫線の整備促進について要望されている。					
事業評価監視委員会の意見 対応方針については原案通り了承。B/Cが1.1となっているのは、この区間の両端に大きなジャンクション（川崎浮島、大師）の事業費が含まれていることも影響していると考えられる。開通後の利用促進を図り、事業効果の向上に努めるべきである。					
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 隣接する東京湾アクアラインの料金引下げ社会実験や、東京国際空港（羽田空港）の再拡張事業など、周辺交通量の増加が見込まれる。					
事業の進捗状況、残事業の内容等 平成21年3月29日に大師ジャンクションの一部である大師出入口が開通し、現在は残事業である大師～殿町間2.0kmについて工事を実施中である。					
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等 高架部・半地下部及びトンネル部の本体構造物はほぼ完成しており、平成22年度の供用に向け、事業は最終段階を迎えている。					
施設の構造や工法の変更等 設計VE提案による換気所の基礎構造・規模の見直し等によりコスト縮減を図った。					
対応方針	事業継続				
対応方針決定の理由	以上より、当初からの事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。				
事業概要図					

※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価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である。

再評価結果（平成22年度事業継続箇所）

担当課： 有料道路課
担当課長名： 森 昌文

事業名 ： 京都市道高速道路1・2号線（油小路線）	事業区分 ： 都市高速道路	事業主体 ： 阪神高速道路株式会社、京都市
起終点 ： 自：京都市伏見区深草 至：京都市伏見区向島	延長 ： 7.4km	
事業概要 ： 京都市道高速道路1・2号線（油小路線）は、京都市伏見区深草（新十条通）から伏見区向島（第二京阪道路）までの延長7.4kmの自動車専用道路である。本路線は、京都府南部及び第二京阪道路等の広域幹線道路と京都都心方面との連絡を強化するとともに、並行する国道1号など沿線地域の交通混雑の緩和が期待される路線である。		
H11年度事業化	H4年度都市計画決定（H19年度変更）	H11年度用地着手
		H12年度工事着手
全体事業費	1,105億円 事業進捗率 89% (H21年度末見込)	供用済延長 5.5km
計画交通量	31,300台/日	
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 3:0 (残事業) 7.3	総費用 (残事業)/ (事業全体) 122/1,274 億円 (事業費 : 103/1,168億円 維持管理費 : 19 / 106億円)
		総便益 (残事業)/ (事業全体) 890/3,855億円 (走行時間短縮便益 : 747/3,288億円 走行経費減少便益 : 114/ 430億円 交通事故減少便益 : 29/ 137億円)
		基準年 : 平成21年
感度分析の結果 ・残事業のB/Cは 交通量(±10%) 6.6~8.0, 事業費(±10%) 6.7~7.9, 事業期間(+1年) 7.2		
事業の効果等 ・第二京阪道路との接続による京阪間の連携強化と国道1号等の並行路線の混雑緩和。 ・都市再生緊急整備地域である京都南部油小路沿道地域、京都駅南地域の開発を支援。		
関係する地方公共団体等の意見 京都市の「平成22年度国家予算要望」(H21.6)、京都府の「平成22年度政府予算に関する要望書」(H21.6)において、油小路線を含む京都高速道路の整備促進について要望されている。		
事業評価監視委員会の意見 ・斜久世橋区間の暫定2車線整備については、計画の見直しであり、結果としてコストが削減されたとの整理を行うこと。 ・油小路線と新十条通が接続されることによる効果について追記すること。		
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 ・第二京阪道路巨椋池~枚方東間が平成15年3月に、新十条通が平成20年6月に供用。 ・京滋バイパス久御山JCT~大山崎JCT間が平成15年8月に供用。		
事業の進捗状況、残事業の内容等 上鳥羽~第二京阪間については平成20年1月に供用。現在は残事業である鴨川東~上鳥羽間（斜久世橋工区）について工事を実施中である。		
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等 今後工事を進め、H22年度に完成予定である。		
施設の構造や工法の変更等 斜久世橋区間について、京都高速道路の全線整備まで2車線暫定整備とすることとし、コストが削減された。		
対応方針	事業継続	
対応方針決定の理由	・当初からの事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。	
事業概要図		

※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価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。

再評価結果（平成22年度事業継続箇所）

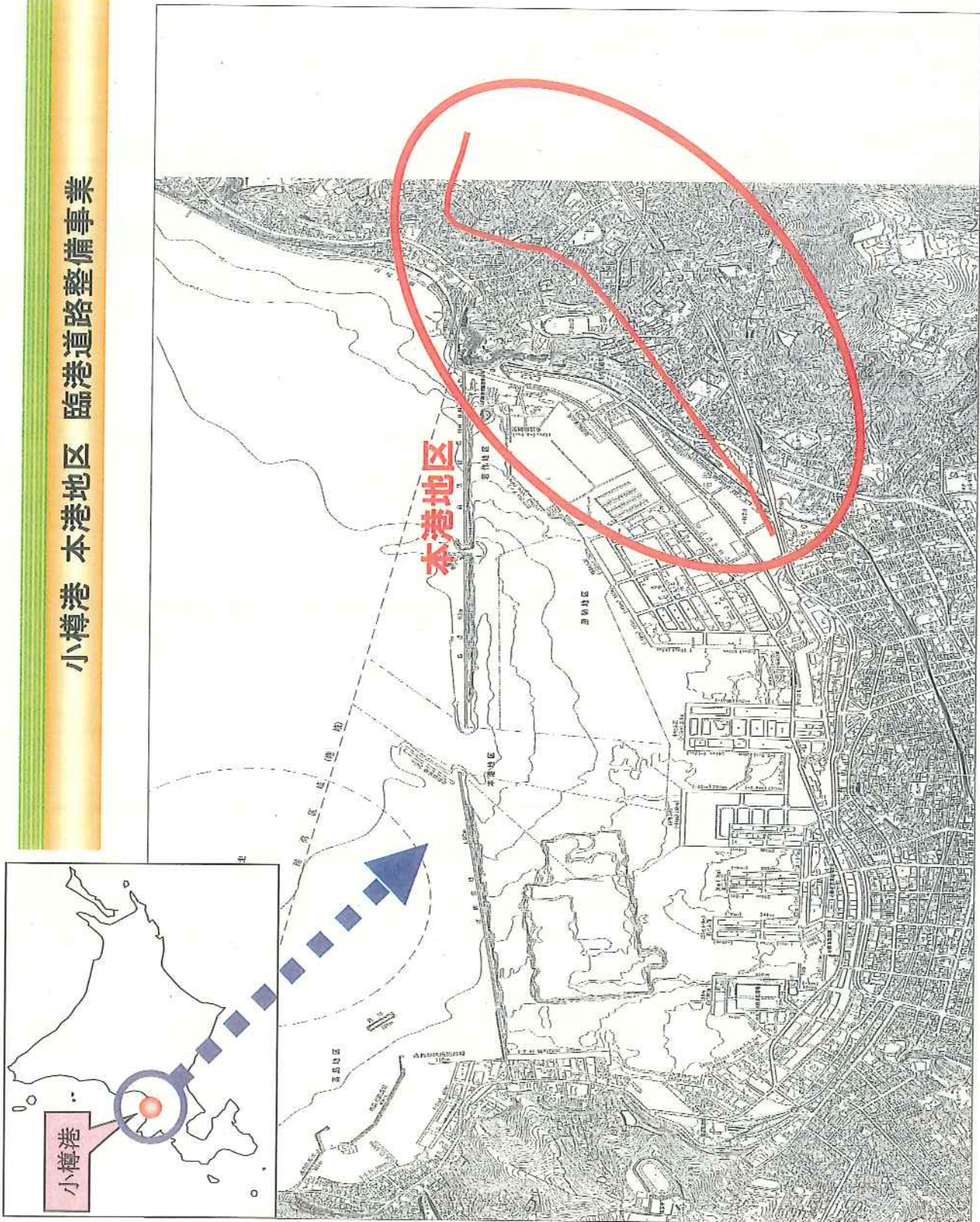
担当課： 有料道路課
担当課長名： 森 昌文

事業名 ： 大阪府道高速大和川線	事業区分 ： 都市高速道路	事業主体 ： 阪神高速道路株式会社、大阪府、堺市
起終点 ： 自：堺市堺区築港八幡町 至：松原市三宅中	延長 ： 9.7km	
事業概要 ： 大和川線は、堺市堺区築港八幡町（4号湾岸線）から松原市三宅中（14号松原線）までの延長9.7kmの自動車専用道路である。本路線は、大阪都市再生環状道路の一部を形成し、臨海部と内陸部との連絡を強化するとともに、都心部に流入する通過交通の分散化を図り、都心地域の交通混雑の緩和が期待される路線である。		
H11年度事業化	H7年度都市計画決定 (H16・19年度変更)	H11年度用地着手
全体事業費	4,393億円	事業進捗率
計画交通量	31,200台/日	44% (H21年度未見込)
費用対効果分析結果	B/C： (事業全体) 2.0 (残事業) 3.7	総費用 ： (残事業)/ 事業全体 2,426/4,428 億円 (事業費：2,120/4,122億円 維持管理費：306/306億円)
		総便益 ： (残事業)/ 事業全体 9,018/9,018億円 (走行時間短縮便益：8,314/8,314億円 走行経費減少便益：619/619億円 交通事故減少便益：85/85億円)
		基準年 ： 平成21年
感度分析の結果		
残事業のB/Cは 交通量(±10%) 3.3~4.1, 事業費(±10%) 3.4~4.1, 事業期間(±1年) 3.6~3.8		
事業の効果等		
<ul style="list-style-type: none"> ・都市の再生（都市再生プロジェクトで大阪圏における環状道路の一部として位置づけ） ・臨海部の開発（新工場進出等）を支援 		
関係する地方公共団体等の意見		
大阪府の「平成22年度国の予算ならびに施策に関する提案・要望書」（H21.6）において、大和川線を含む大阪都市再生環状道路の整備について要望されている。また、堺市の「平成22年度国の施策・予算に関する提案・要望書」（H21.7）において、大和川線の円滑な事業推進について要望されている。		
事業評価監視委員会の意見		
<ul style="list-style-type: none"> ・三宝JCTの本線規格からランプ規格への変更が交通需要の変化に対応可能であることを示すこと。 ・事業全体での感度分析についても必要ではないか。 		
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等		
常磐西ランプ付近～三宅JCT間の延長4.3kmの区間について事業区分の見直しを行い、有料道路事業から切り離し、一般道路事業に位置付けられた。その後、平成18年度より大阪府・堺市の街路事業と阪神高速道路株式会社との合併施行により整備を進めることとなった。		
事業の進捗状況、残事業の内容等		
用地取得、開削トンネル・シールドトンネル工事を実施中。		
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等		
今後工事を進め、三宅西～三宅JCT間についてはH24年度に、残る三宝JCT～三宅西間についてもH26年度に完成予定である。		
施設の構造や工法の変更等		
三宝JCT・鉄砲ランプの線形変更、大和川第二ジャンクション（大阪泉北線）との連絡路の廃止。		
対応方針	事業継続	
対応方針決定の理由	・当初からの事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。	
事業概要図		

※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価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。

事業名 (箇所名)	臨港道路整備事業 (小樽港本港地区)			担当課	本省港湾局計画課			事業 主体	北海道開発局	
				担当課長名	高橋 浩二					
実施箇所	北海道小樽市									
該当基準	再評価実施後5年間に経過している事業									
主な事業の諸元	臨港道路縦貫線									
事業期間	事業採択	平成7年度	完了	平成29年度						
総事業費(億円)	147		残事業費(億円)		22					
目的・必要性	当港では、マリーナや大型商業施設を利用する一般車輛の増加により、港湾貨物車輛と一般車輛との幅狭が著しく、渋滞が発生し、港湾貨物の円滑な輸送や一般車輛の交通に支障をきたしている状況にある。これらの問題を解決し、港湾貨物の効率的な輸送を図るため、臨港道路の整備を実施する。									
便益の主な根拠	陸上輸送コストの削減 (平成20年代後半予測交通量：15,736台/日)									
事業全体の投資効率性	基準年度		平成21年度							
	B:総便益(億円)	288	C:総費用(億円)		188	全体B/C	1.5	B-C	100	EIRR (%)
残事業の投資効率性	B:総便益(億円)	23	C:総費用(億円)		18	継続B/C	1.3			
感度分析			事業全体のB/C		残事業のB/C					
	需要 (-10%~+10%)		1.4~1.7		1.1~1.4					
	建設費 (+10%~-10%)		1.5~1.6		1.1~1.4					
	建設期間 (+10%~-10%)		1.5~1.5		1.2~1.3					
事業の効果等	臨港道路の整備に伴い、整備区間における通過所要時間が短縮され、貨物輸送及び旅客移動に要する輸送コストや交通事故損失が削減される。									
社会経済情勢等の変化	特になし									
主な事業の進捗状況	平成16年7月に一部2車線で暫定供用を開始した。 平成21年度末現在 事業進捗率85% 交差点における安全性の対策について、本事業に関わる関係機関と調整を行っている。									
主な事業の進捗の見込み	事業が順調に進んだ場合には、平成20年代後半の完了を予定している。									
コスト削減や代替案立案等の可能性	建設副産物の活用によるコスト削減に取り組んでいる。 ・事業間調整により、建設発生土を本プロジェクトの盛土材に活用。 ・本プロジェクトで発生したコンクリート塊を凍上抑制層等に活用。									
対応方針	継続									
対応方針理由	事業の必要性や要請が高く、十分な事業の投資効果及び進捗の目途が確認されたため。									
その他	(その他の指標による評価) ・通行車輛の安全性・快適性の向上 ・歩行者の安全性の向上 ・観光拠点へのアクセス向上									

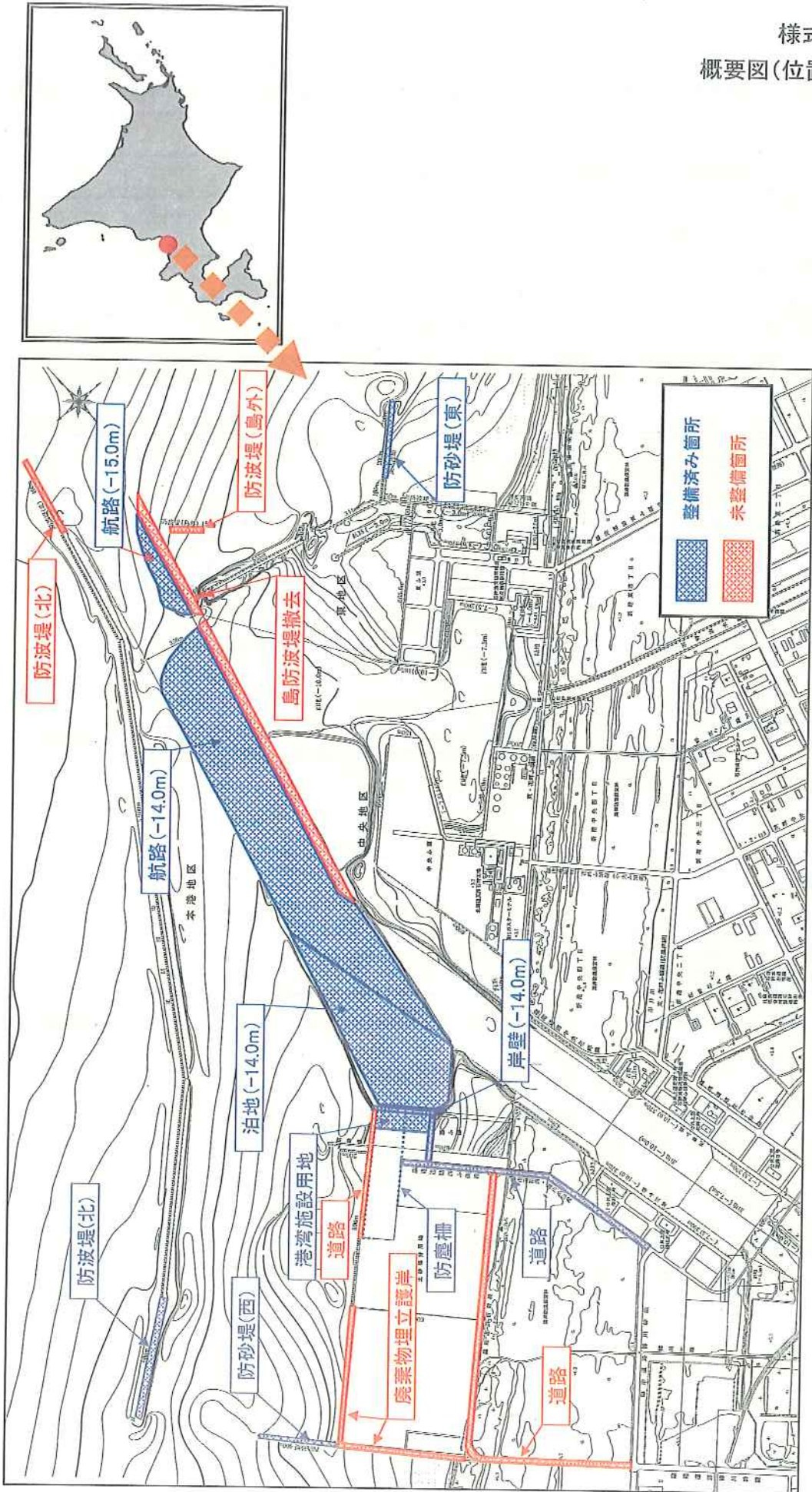
小樽港 本港地区 臨港道路整備事業



事業名 (箇所名)	多目的国際ターミナル整備事業 (石狩湾新港 西地区)		担当課	本省港湾局計画課	事業 主体	北海道開発局				
			担当課長名	高橋 浩二						
実施箇所	北海道小樽市・石狩市									
該当基準	事業採択後10年間の経過した時点で継続中の事業									
主な事業の諸元	防波堤(北)、防砂堤(西)、防砂堤(東)、防波堤(島外)、航路(-14m)、泊地(-14m)、航路(-15m)、岸壁(-14m)、港湾施設用地、廃棄物物理立護岸、防塵柵、道路									
事業期間	事業採択	平成12年度	完了	平成26年度						
総事業費(億円)	500		残事業費(億円)		172					
目的・必要性	多目的国際ターミナルの整備により、大型バルク船が入港可能となり、物流コストの削減が図られる。									
便益の主な根拠	輸送コストの削減 平成20年代後半予測貨物量：1,475千トン/年 海難事故の減少 避泊可能回数：3隻									
事業全体の投資効率性	基準年度		平成21年度							
	B:総便益(億円)	696	C:総費用(億円)	552	全体B/C	1.3	B-C	144	EIRR(%)	5.2
残事業の投資効率性	B:総便益(億円)	248	C:総費用(億円)	146	継続B/C	1.7				
感度分析			事業全体のB/C		残事業のB/C					
	需要(-10%~+10%)	1.2~1.4			1.5~1.9					
	建設費(+10%~+10%)	1.2~1.3			1.6~1.9					
	建設期間(+10%~+10%)	1.2~1.3			1.7~1.7					
事業の効果等	本プロジェクトの実施により、大型船舶の入港に伴う陸上輸送コストや海上輸送コストの削減が図られる。また、航路・泊地の維持浚渫コストの削減のほか、海難事故の減少が図られる。									
社会経済情勢等の変化	特になし									
主な事業の進捗状況	平成18年12月に岸壁(-14.0m)が供用を開始した。 平成21年度末現在 事業進捗率66%									
主な事業の進捗の見込み	・本事業に係る関係機関との調整は整っている。事業が順調に進んだ場合には、平成20年代後半の完了を予定している。									
コスト削減や代替案立案等の可能性	建設副産物の活用によるコスト削減に取り組んでいる。 ・事業間調整により、浚渫土砂を他事業の建設資材として活用。 ・本プロジェクトで発生した被覆ブロックや石かご等を、防砂堤(東)の建設資材として活用。									
対応方針	継続									
対応方針理由	事業の必要性や要請が高く、十分な事業の投資効果及び進捗の目途が確認されたため。									
その他	(その他の指標による評価) ・事業間連携による物流の効率化 ・LNG基地の立地支援 ・港内航行安全性の向上									

石狩湾新港 西地区 多目的国際ターミナル整備事業

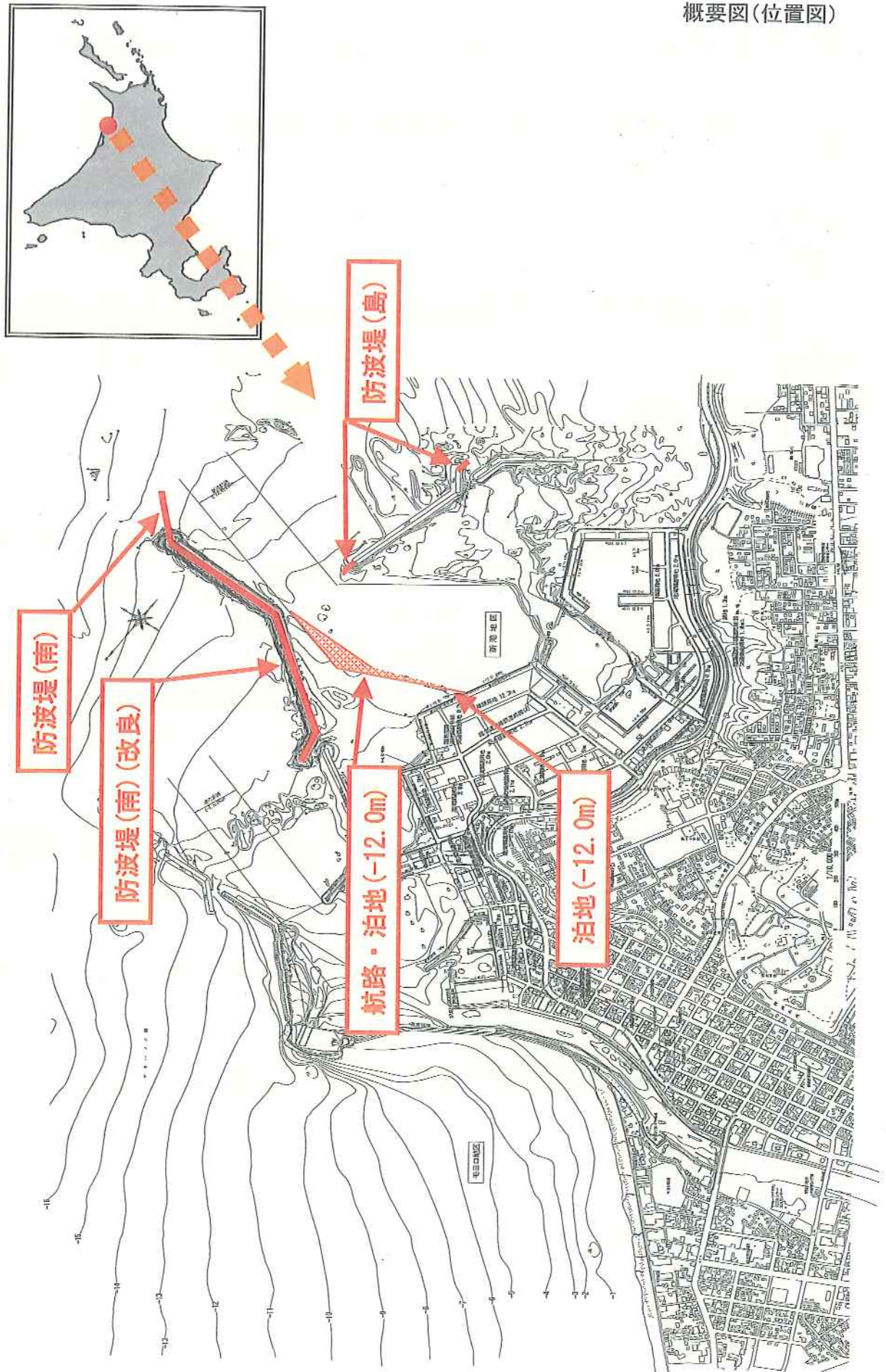
様式-3
概要図(位置図)



事業名 (箇所名)	防波堤改良事業 (網走港 新港地区)		担当課	本省港湾局計画課		事業 主体	北海道開発局				
			担当課長名	高橋 浩二							
実施箇所	北海道網走市										
該当基準	社会経済情勢の急激な変化、技術革新等により再評価の実施の必要が生じた事業										
主な事業の諸元	防波堤(南)(改良)、防波堤(南)、防波堤(島) 等										
事業期間	事業採択	平成20年度	完了	平成34年度							
総事業費(億円)	130		残事業費(億円)		108						
目的・必要性	当該地区の岸壁は、網走港の主要な貨物である石油製品、重油、石炭、原木、石灰石などを取り扱っているが、港内擾乱により利用に支障をきたしていることから防波堤改良によりこれを改善し、利用効率を高め船舶航行の安全性向上を図るものである。										
便益の主な根拠	陸上輸送コストの削減 平成30年代前半予測貨物量：6.0万トン/年 海難事故の減少 避泊可能隻数：2隻										
事業全体の投資効率性	基準年度		平成21年度								
	B:総便益(億円)	159	C:総費用(億円)		103	全体B/C	1.5	B-C	55	EIRR(%)	5.8
残事業の投資効率性	B:総便益(億円)	158	C:総費用(億円)		82	継続B/C	1.9				
感度分析			事業全体のB/C		残事業のB/C						
	需要(-10%~+10%)		1.4~1.7		1.7~2.1						
	建設費(+10%~-10%)		1.4~1.7		1.8~2.2						
事業の効果等			1.5~1.6		1.9~2.0						
	防波堤の整備により港内擾乱を抑制することで待避コスト削減および陸上輸送コストが削減されるとともに、船舶の係留の安全性向上および背後港湾関連施設等の被害が解消される。また、避難船の避泊水域を確保することで海難事故の損失を回避し、港湾利用の安全性が向上する。										
社会経済情勢等の変化	平成21年7月に、網走港の港湾計画が改定され、荒天時における船舶の安全性にも配慮した防波堤の配置が見直された。同一の目的である防波堤(南)(改良)事業とともに、一体的に実施することが、より高い効果を発揮することが明確であり、関係機関との調整も整ったことから、事業規模を変更した。										
主な事業の進捗状況	平成21年度末現在 事業進捗率17%										
主な事業の進捗の見込み	本事業にかかる関係機関との調整は整っている。事業が順調に進んだ場合には、平成30年代前半の完了を予定している。										
コスト削減や代替案立案等の可能性	建設副産物の活用によるコスト削減に取り組んでいる。 ・本プロジェクトで発生した消波ブロックを、防波堤(南)及び防波堤(島)の建設資材として活用。										
対応方針	継続										
対応方針理由	事業の必要性や要請が高く、十分な事業の投資効果及び進捗の目的が確認されたため。										
その他	(その他の指標による評価) ・事業間連携による物流の効率化 ・荷役安全性の向上 ・港内航行安全性の向上										

網走港 新港地区 防波堤改良事業

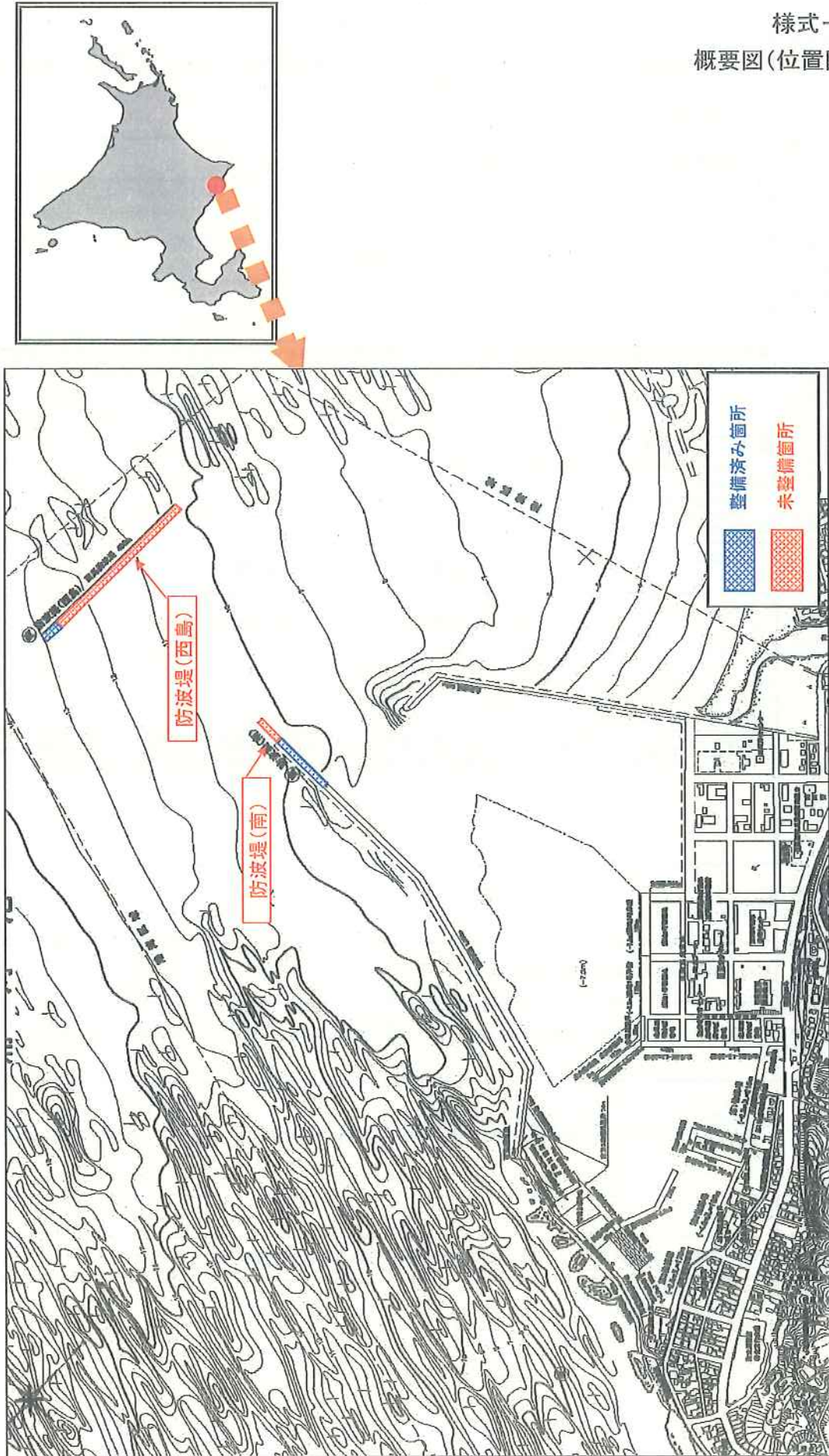
様式-3
概要図(位置図)



事業名 (箇所名)	防波堤整備事業 (浦河港本港地区)		担当課	北海道開発局港湾空港部 港湾計画課		事業 主体	北海道開発局			
			担当課長名	笹島 隆彦						
実施箇所	北海道浦河郡浦河町									
該当基準	再評価実施後5年間が経過している事業									
主な事業の諸元	防波堤(西島)、防波堤(南)									
事業期間	事業採択	平成7年度	完了	平成27年度						
総事業費(億円)	129		残事業費(億円)		63					
目的・必要性	本港は十分な港内静穏度が確保されていないため、港湾利用に種々の支障が生じている。このため、防波堤整備により港内静穏度の向上を図り、岸壁の安全かつ効率的な利用や荒天時における貨物船の安全避泊を可能にする。									
便益の主な根拠	輸送コストの削減 平成20年代後半予測貨物量：131千トン/年 海難の減少 避泊可能隻数：1隻									
事業全体の投資効率性	基準年度		平成21年度							
	B:総便益(億円)	228	C:総費用(億円)	133	全体B/C	1.7	B-C	95	EIRR(%)	6.2
残事業の投資効率性	B:総便益(億円)	111	C:総費用(億円)	52	継続B/C	2.1				
感度分析	事業全体のB/C		残事業のB/C							
	需要(-10%~+10%)	1.5~1.9	1.9~2.3							
	建設費(+10%~-10%)	1.7~1.8	1.9~2.4							
	建設期間(+10%~-10%)	1.7~1.8	2.1~2.2							
事業の効果等	防波堤整備により静穏度を確保することで、背後地域の需要に対応した貨物量を取り扱うことが可能となる。また、港内に静穏水域が整備されることで、荒天時の安全な避泊が可能となり、船舶の航行安全性が向上する。									
社会経済情勢等の変化	特になし									
主な事業の進捗状況	平成21年度末現在 事業進捗率51%									
主な事業の進捗の見込み	本事業にかかる関係機関との調整は整っている。事業が順調に進んだ場合には、平成20年代後半の完了を予定している。									
コスト縮減や代替案立案等の可能性	建設副産物の活用によるコスト縮減に取り組んでいる。 ・港内の他プロジェクトで発生した消波ブロックや建設発生土を、防波堤(西島)及び防波堤(南)の建設資材として活用。									
対応方針	継続									
対応方針理由	事業の必要性や要請が高く、十分な事業の投資効果及び進捗の目途が確認されたため。									
その他	(その他の指標による評価) ・荷役安全性の向上 ・港内航行安全性の向上 ・クルーズ船による観光振興 ・漁業資源の回復									

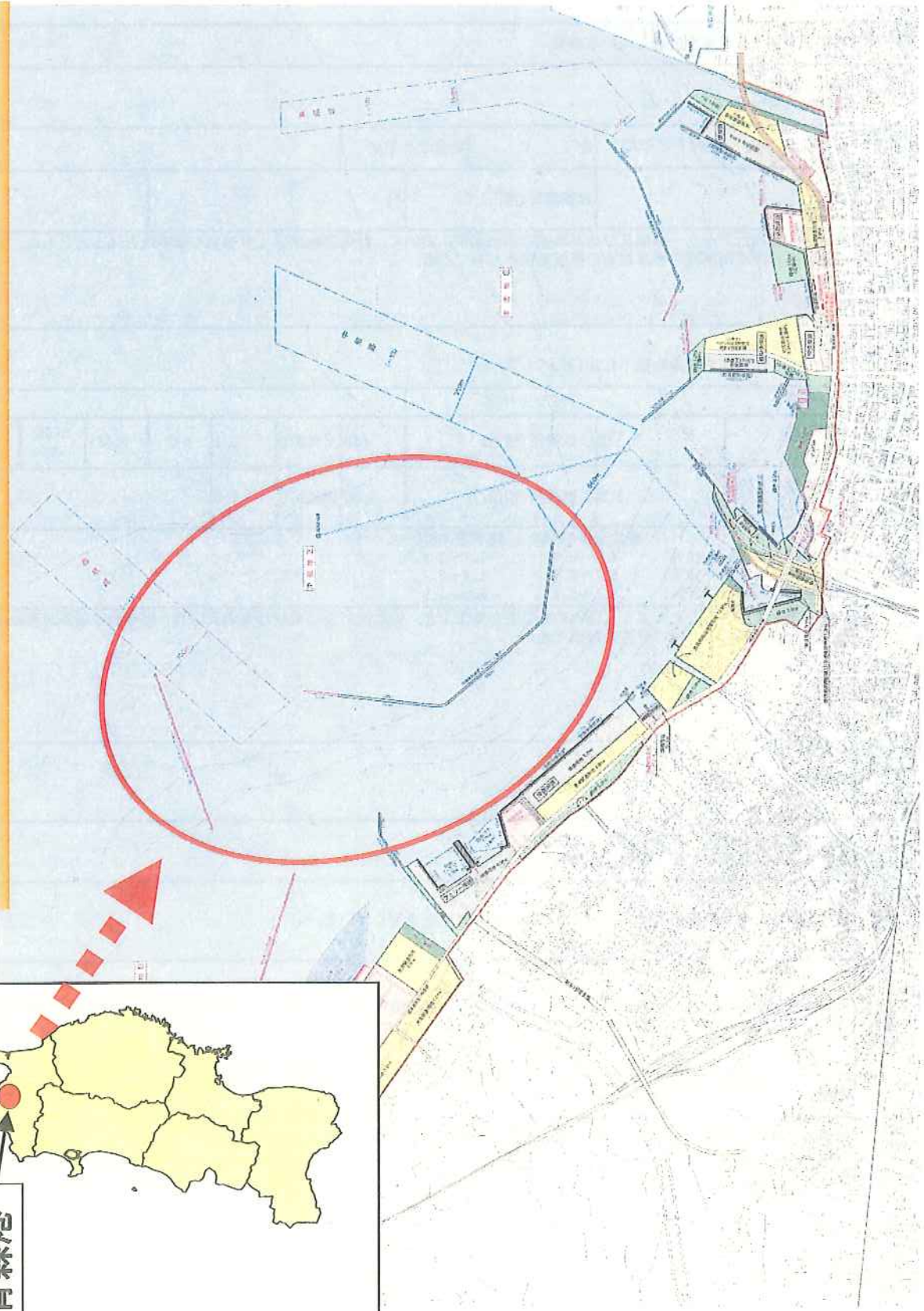
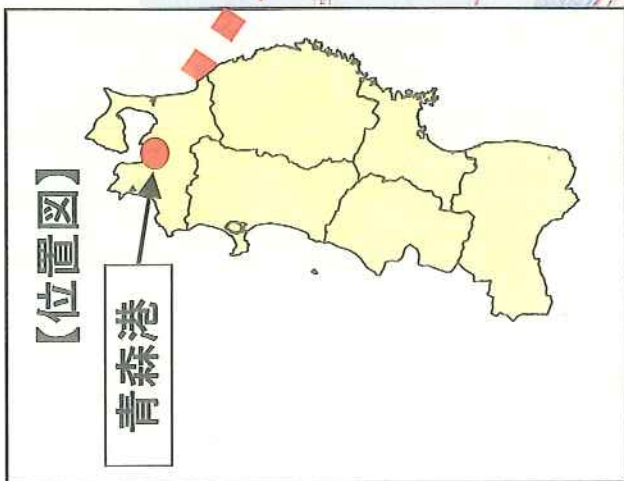
浦河港 本港地区 防波堤整備事業

様式-3
概要図(位置図)



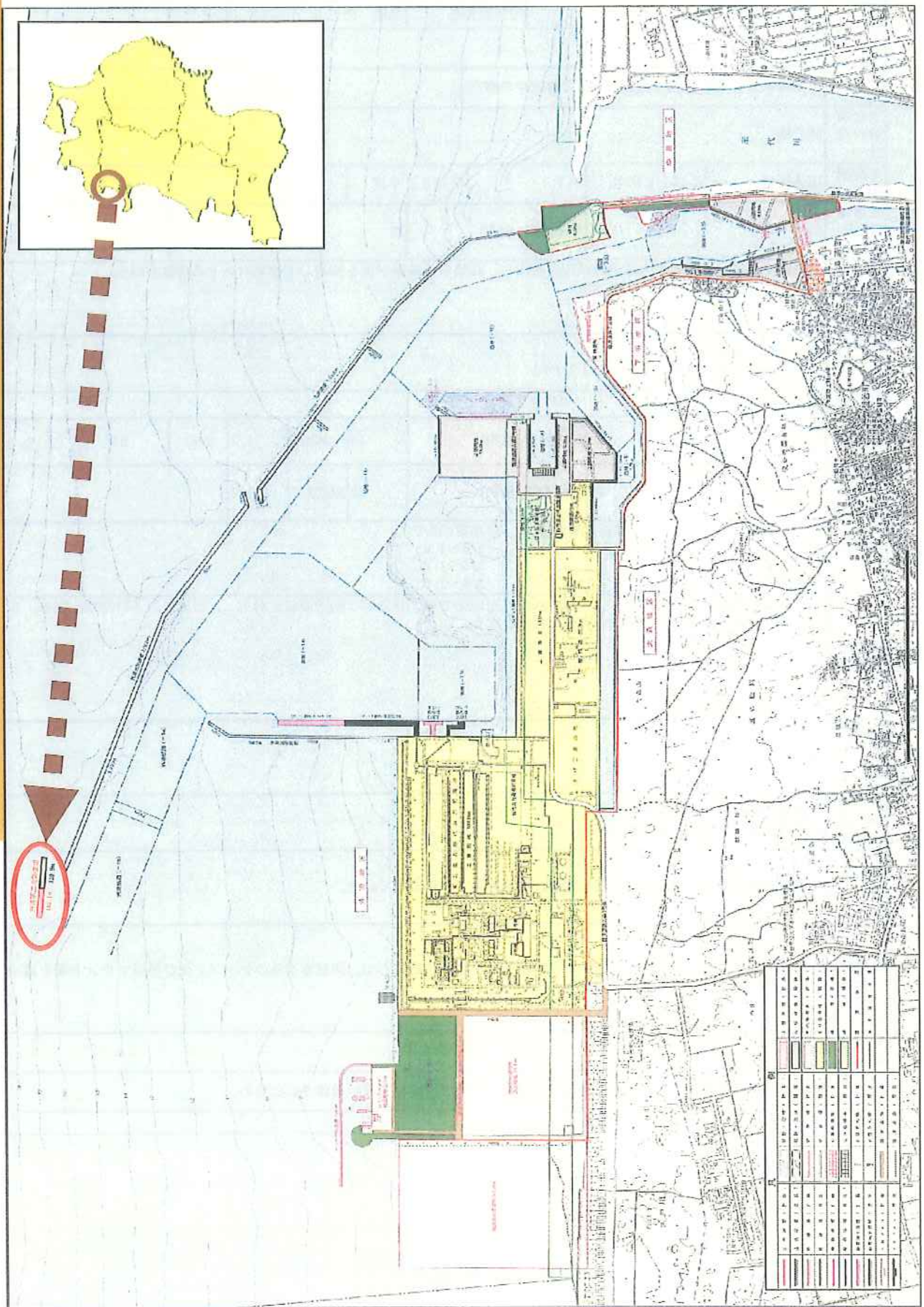
事業名 (箇所名)	防波堤整備事業 (青森港沖館地区・油川地区)		担当課	本省港湾局計画課		事業 主体	東北地方整備局			
			担当課長名	高橋 浩二						
実施箇所	青森県青森市									
該当基準	再評価実施後5年間が経過している事業									
主な事業の諸元	防波堤(東) 防波堤(第一北)									
事業期間	事業採択	昭和57年度	完了	平成27年度						
総事業費(億円)	393		残事業費(億円)		71					
目的・必要性	青森港沖館地区フェリー埠頭及び公共埠頭の前面水域において、静穏度確保により物流の効率化を図るとともに、同地区背後における高潮時の浸水被害の軽減を図るものである。									
便益の主な根拠	輸送コスト削減 (平成28年予測取扱貨物量:1,204万トン/年)									
事業全体の投資効率性	基準年度		平成21年度							
	B:総便益(億円)	3,170	C:総費用(億円)	619	全体B/C	5.1	B-C	2,551	EIRR(%)	43.6
残事業の投資効率性	B:総便益(億円)	115	C:総費用(億円)	60	継続B/C	1.9				
感度分析			事業全体のB/C	残事業のB/C						
	需 要 (-10%~+10%)		4.9~5.4	1.7~2.1						
	建 設 費 (+10%~-10%)		5.1~5.2	1.7~2.1						
	建設期間 (+10%~-10%)		5.1~5.1	1.9~1.9						
事業の効果等	当該事業を実施することにより、港内の静穏度を確保でき、船舶航行及び荷役作業の安全性と効率性の確保が可能となる。また、越波による浸水被害を軽減できる。									
社会経済情勢等の変化	特になし									
主な事業の進捗状況	総事業費393億円、既投資額322億円 平成21年度末現在 事業進捗率82%									
主な事業の進捗の見込み	事業が順調に進んだ場合には、平成20年代後半の完了を予定している。									
コスト削減や代替案立案等の可能性	地盤改良工法をサンドコンパクションパイル工法から床掘置換工法へ変更したことにより、コスト削減に取り組んでいる。									
対応方針	継続									
対応方針理由	事業の必要性や要請が高く、十分な事業の投資効果及び進捗の目的が確認されたため。									
その他	特になし									

青森港 沖館地区・油川地区 防波堤整備事業



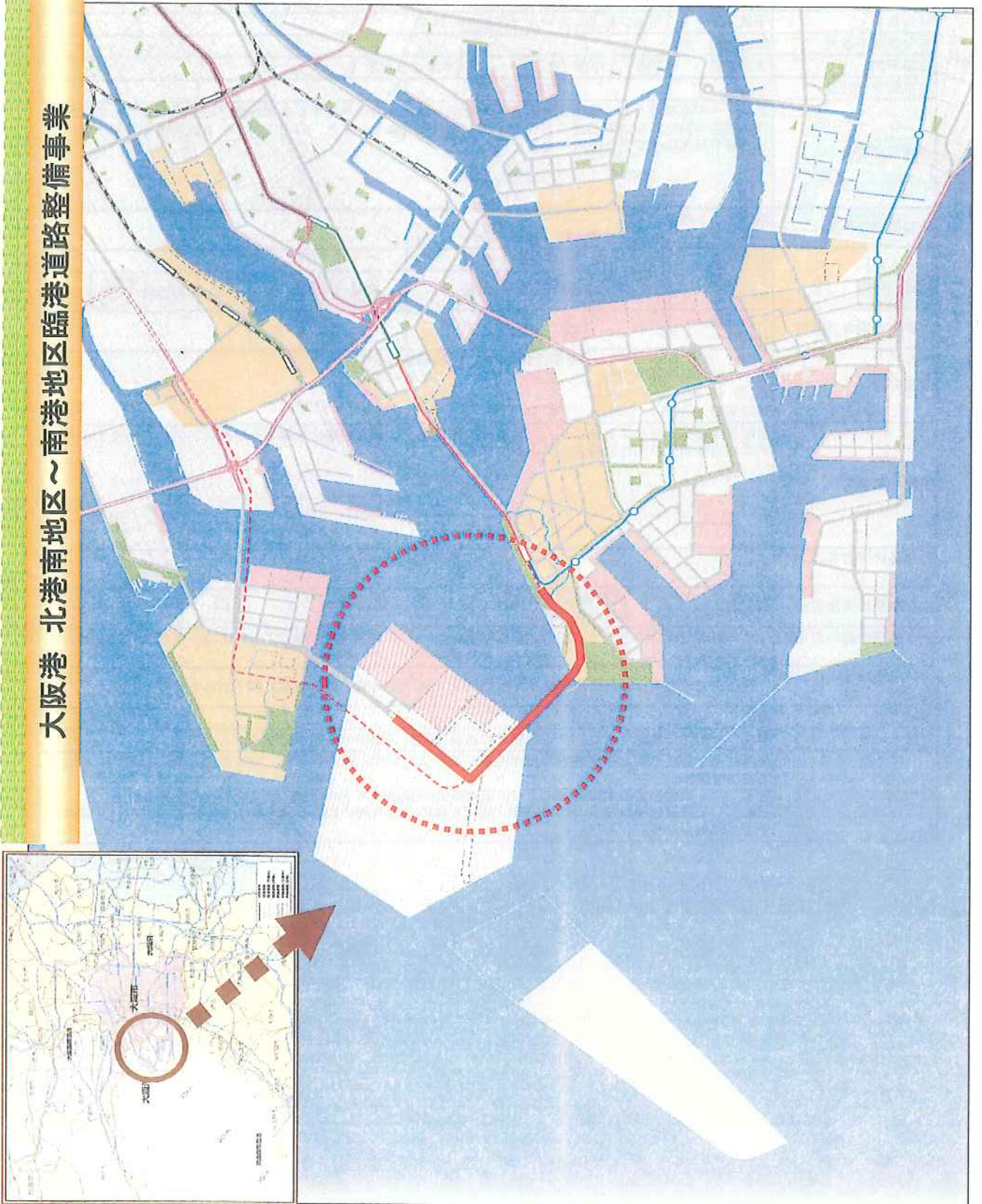
事業名 (箇所名)	防波堤整備事業 (能代港 外港地区)		担当課	本省港湾局計画課		事業 主体	東北地方整備局			
			担当課長名	高橋 浩二						
実施箇所	秋田県能代市									
該当基準	事業採択後10年間の経過した時点で継続中の事業									
主な事業の諸元	防波堤									
事業期間	事業採択	平成12年度	完了	平成28年度						
総事業費(億円)	80		残事業費(億円)		28					
目的・必要性	能代港において、不足する港内静穏度を確保し、非効率な輸送形態を解消して物流コストの削減を図る。									
便益の主な根拠	輸送コスト削減 (平成29年予測取扱貨物量：21万トン/年)									
事業全体の投資効率性	基準年度		平成21年度							
	B:総便益(億円)	100	C:総費用(億円)	79	全体B/C	1.3	B-C	21	EIRR(%)	5.1
残事業の投資効率性	B:総便益(億円)	40	C:総費用(億円)	23	継続B/C	1.7				
感度分析			事業全体のB/C		残事業のB/C					
	需要(-10%~+10%)		1.1~1.4		1.6~1.9					
	建設費(+10%~-10%)		1.2~1.3		1.6~1.9					
事業の効果等			1.3~1.2		1.8~1.6					
	当該事業を実施することにより、港内の静穏度を確保でき、非効率な輸送形態を解消し、物流コストの削減を図る。また、荷役作業の安全性と効率性の確保が可能となる。									
社会経済情勢等の変化	特になし									
主な事業の進捗状況	総事業費80億円、既投資額52億円 平成21年度末現在 事業進捗率65%									
主な事業の進捗の見込み	事業が順調に進んだ場合には、平成20年代後半の完了を予定している。									
コスト削減や代替案立案等の可能性	防波堤上部工に後部パラベット型スポットリーフを採用することで、防波堤本体のケーソン及び捨石マウンド幅を縮小することにより、コスト削減に取り組んでいる。									
対応方針	継続									
対応方針理由	事業の必要性や要請が高く、十分な事業の投資効果及び進捗の目途が確認されたため。									
その他	環境：CO ₂ 、NO _x 等の排出量削減									

能代港 外港地区防波堤整備事業



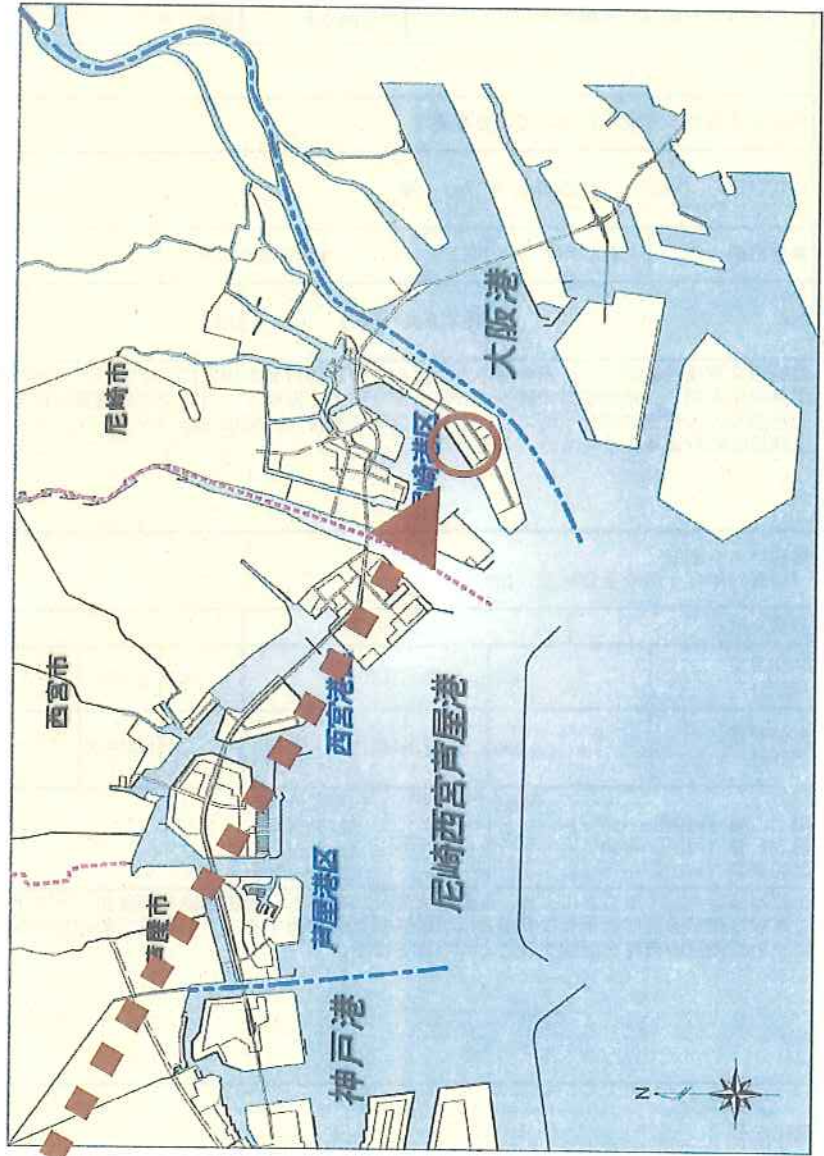
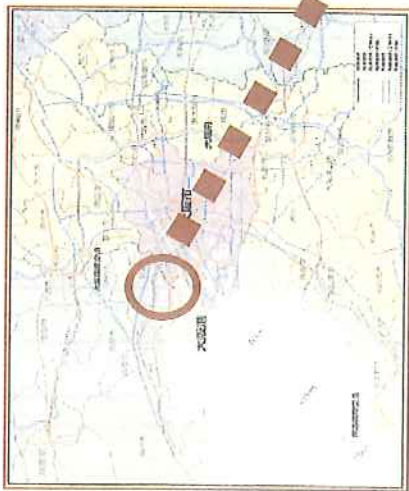
事業名(箇所名)	臨港道路整備事業 (大阪港 北港南地区～南港地区)	担当課 担当課長名	本省港湾局計画課 高橋 浩二	事業 主体	近畿地方整備局
実施箇所	大阪府大阪市				
該当基準	事業採択後10年間の経過した時点で継続中の事業				
主な事業の諸元	臨港道路 等				
事業期間	事業採択	平成12年度	完了	平成23年度	
総事業費(億円)	1,066		残事業費(億円)	26	
目的・必要性	スーパー中核港湾として整備を進める夢洲地区と海貨企業が集積する咲洲地区を結ぶアクセスの整備は、物流機能の強化において必要不可欠なインフラ施設である。また、みなとのネットワークを形成する上でも必要不可欠なインフラ施設である。				
便益の主な根拠	輸送コスト削減 (平成54年度予測交通量:39,710台/日)				
事業全体の投資効率性	基準年度	平成21年度			
	B:総便益(億円)	3,344	C:総費用(億円)	1,328	全体B/C 2.5 B-C 2,016 EIRR(%) 8.1
残事業の投資効率性	B:総便益(億円)	793	C:総費用(億円)	24	継続B/C 33.6
感度分析		事業全体のB/C	残事業のB/C		
	需 要 (-10%～+10%)	2.3～2.8	30.2～36.9		
	建 設 費 (+10%～-10%)	2.5～2.5	30.6～37.2		
	建設期間 (+10%～-10%)	2.5～2.5	34.0～32.6		
事業の効果等	当該事業を実施することにより、港湾物流の高機能化・集約効率化を進める夢洲コンテナターミナルのアクセス機能強化が図られ輸送コストが削減される。				
社会経済情勢等の変化	特になし				
主な事業の進捗状況	総事業費1,066億円、既投資額1,040億円 平成21年度末現在 事業進捗率98%				
主な事業の進捗の見込み	今後の事業進捗を図る上での制約となる要因はない。事業が順調に進んだ場合には、平成20年代前半の完了を予定している。				
コスト縮減や代替案立案等の可能性	・現在までに様々な、新技術の開発や活用によりコスト縮減・工期短縮に取り組んでいる。				
対応方針	継続				
対応方針理由	事業の必要性や要請が高く、十分な事業の投資効果及び進捗の目途が確認されたため。				
その他	地域社会：背後の荷主等事業者の物流機能の高度化・効率化が促進され、地域産業の競争力の向上を図ることができる。 安全：周辺道路の混雑緩和により、既存道路の輸送コストの削減、安全性の向上が図られる。 環境：港湾貨物の輸送の効率化等、通行車輛の移動時間の短縮が図られることにより、NOx等の排出量が軽減される。				

大阪港 北港南地区～南港地区臨港道路整備事業



事業名 (箇所名)	多目的国際ターミナル整備事業 (尼崎西宮芦屋港 尼崎地区)		担当課	本省港湾局計画課		事業 主体	近畿地方整備局		
			担当課長名	高橋 浩二					
実施箇所	兵庫県尼崎市								
該当基準	再評価実施後5年間が経過している事業								
主な事業の諸元	岸壁(-12m)(耐震)、航路泊地(-12m)等								
事業期間	事業採択	平成1年度	完了	平成26年度					
総事業費(億円)	204		残事業費(億円)	30					
目的・必要性	尼崎西宮芦屋港において、貨物船の大型化および貨物需要の増大に対応するため同港最大水深となる岸壁を整備し、物流効率化を図り、地域産業の競争力の向上を目指す。併せて、当該岸壁の耐震強化を図ることで、切迫する東南海・南海地震等の大規模地震発生時における物流機能を維持し、地域住民の安全・安心な生活を確保することおよび経済活動を継続的に進められるようにすることを目指す。								
便益の主な根拠	輸送コスト削減 (平成27年度予測取扱貨物量：168万トン)								
事業全体の投資効率性	基準年度	平成21年度							
	B:総便益(億円)	453	C:総費用(億円)	309	全体B/C	1.5	B-C	145	EIRR(%)
残事業の投資効率性	B:総便益(億円)	396	C:総費用(億円)	32	継続B/C	12.6			
感度分析			事業全体のB/C	残事業のB/C					
	需 要 (-10%~+10%)		1.3~1.6	11.3~13.8					
	建設費 (+10%~-10%)		1.5~1.5	11.5~14.5					
	建設期間 (+10%~-10%)		1.4~1.5	12.8~12.9					
事業の効果等	当該事業を実施することにより、船舶の大型化に対応し、物流機能の高度化、効率化が図られる。更に、地震時において周辺岸壁が被災した場合に幹線貨物の輸送機能を確保することで経済活動を継続的に進められることが可能となるとともに、当該施設の被害を回避することが可能となる。								
社会経済情勢等の変化	特になし								
主な事業の進捗状況	総事業費204億円、既投資額175億円 平成21年度末現在 事業進捗率86%								
主な事業の進捗の見込み	今後の事業進捗を図る上での制約となる要因はない。事業が順調に進んだ場合には、平成20年代後半の完了を予定している。								
コスト削減や代替案立案等の可能性	・岸壁の耐震化工事にあたって、浚渫土砂を活用することでコスト削減に取り組んできており、今後も、廉価な荷役機械を設置すること等により、コスト削減に取り組んでいくこととしている。								
対応方針	継続								
対応方針理由	事業の必要性や要請が高く、十分な事業の投資効果及び進捗の目的が確認されたため。								
その他	地域社会：騒音、振動の被害軽減								

尼崎西宮芦屋港 尼崎地区多目的国際ターミナル整備事業



事業名 (箇所名)	エネルギー港湾整備事業 (和歌山下津港 北港地区)		担当課	本省港湾局計画課		事業 主体	近畿地方整備局		
			担当課長名	高橋 浩二					
実施箇所	和歌山県和歌山市								
該当基準	事業採択後10年間の経過した時点で継続中の事業								
主な事業の諸元	防波堤、岸壁(-10m)等								
事業期間	事業採択	平成12年度	完了	平成31年度					
総事業費(億円)	303		残事業費(億円)		160				
目的・必要性	和歌山下津港北港地区においては、安定した電力の供給に寄与するため、関西電力和歌山発電所の立地が計画されており、LNG船の寄港にあたり港内の静穏度確保が求められている。大型船舶が入港できることにより、輸送コストの削減が行え、地域産業にとっての効果は大きい。								
便益の主な根拠	輸送コスト削減 (平成48年度予測取扱貨物量：413万トン)								
事業全体の投資効率性	基準年度		平成21年度						
	B:総便益(億円)	1,105	C:総費用(億円)	314	全体B/C	3.5	B-C	791	EIRR(%)
残事業の投資効率性	B:総便益(億円)	850	C:総費用(億円)	122	継続B/C	7.0			
感度分析			事業全体のB/C	残事業のB/C					
	需要(-10%~+10%)		3.2~3.9	6.3~7.7					
	建設費(+10%~-10%)		3.4~3.7	6.3~7.7					
事業の効果等			建設期間(+10%~-10%)	3.4~3.7	6.5~7.3				
	当該事業を実施することにより、大型船舶が入港できることにより、輸送コストの削減が可能となる。また、港内の静穏度を確保でき、荷役作業の安全性と効率性の確保が可能となる。								
社会経済情勢等の変化	特になし								
主な事業の進捗状況	総事業費303億円、既投資額143億円 平成21年度末現在 事業進捗率47%								
主な事業の進捗の見込み	今後の事業進捗を図る上での制約となる要因はない。事業が順調に進んだ場合には、平成30年代前半の完了を予定している。								
コスト削減や代替案立案等の可能性	・防波堤の構造形式の工夫によるコスト削減に取り組んできたところであるが、今後とも、効率的な施工法の検討等により事業費の削減に取り組んでいくこととしている。								
対応方針	継続								
対応方針理由	事業の必要性や要請が高く、十分な事業の投資効果及び進捗の目途が確認されたため。								
その他	地域社会：近畿圏への安定的な電力の供給、企業の進出等による生産拡大、雇用創出 物流効率化：物流機能の効率化・高度化								

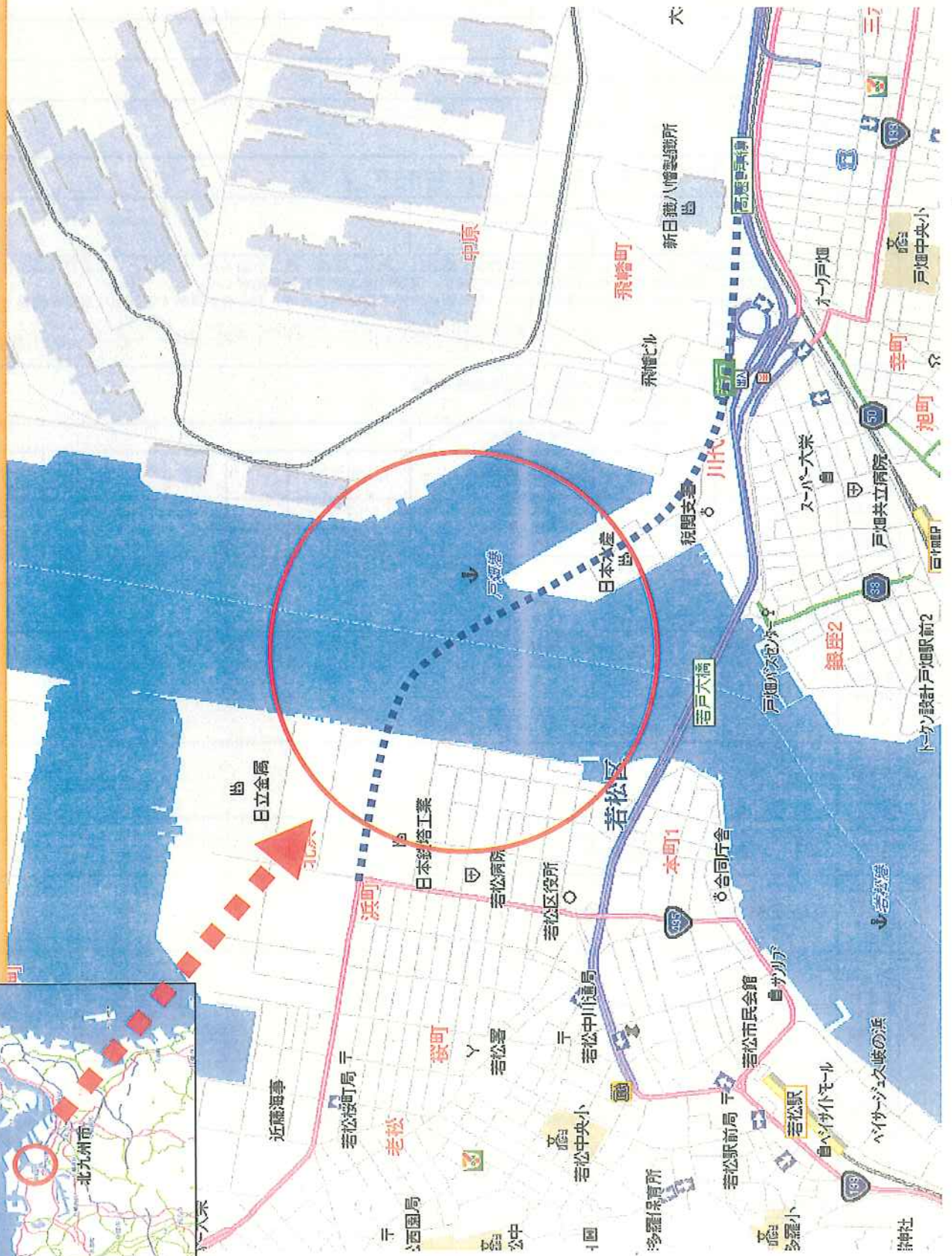
事業名 (箇所名)	多目的国際ターミナル整備事業 (岩国港 室の木地区)		担当課	本省港湾局計画課	事業 主体	中国地方整備局				
			担当課長名	高橋 浩二						
実施箇所	山口県岩国市									
該当基準	再評価実施後5年間が経過している事業									
主な事業の諸元	岸壁(-12m)、泊地(-12m)等									
事業期間	事業採択	平成1年度	完了	平成23年度						
総事業費(億円)	102		残事業費(億円)	5						
目的・必要性	岩国港において、既存岸壁の水深・延長不足及び背後スペース不足に伴う非効率な輸送を改善し、輸送効率の向上を図ることが必要である。									
便益の主な根拠	輸送コスト削減 (平成24年予測取扱貨物量：石炭13.6万トン/年、原木17万トン/年)									
事業全体の投資効率性	基準年度		平成21年度							
	B:総便益(億円)	175	C:総費用(億円)	155	全体B/C	1.1	B-C	20	EIRR(%)	4.7
残事業の投資効率性	B:総便益(億円)	174	C:総費用(億円)	14	継続B/C	12.3				
感度分析	事業全体のB/C		残事業のB/C							
	需要：(-10%~+10%)	1.0~1.2	11.1~13.6							
	建設費：(+10%~-10%)	1.1~1.1	12.0~12.7							
	建設期間：(+10%~-10%)	1.1~1.1	12.3~12.3							
事業の効果等	当該事業を実施することにより、船舶の大型化への対応が可能となり、既存施設の能力不足による非効率な輸送が改善され、地域産業の国際競争力の向上が図られる。									
社会経済情勢等の変化	特になし									
主な事業の進捗状況	総事業費102億円、既投資額97億円 平成21年度末現在 事業進捗率95%									
主な事業の進捗の見込み	事業が順調に進んだ場合には、平成20年代前半の供用開始を予定している。									
コスト縮減や代替案立案等の可能性	地盤改良工の改良材の代替材として銅水砕スラグの有効活用によりコスト縮減に取り組んできたところである。また、埋立材に災害発生土を使用することにより、コスト縮減に取り組んでいくこととしている。									
対応方針	継続									
対応方針理由	事業の必要性や要請が高く、十分な事業の投資効果及び進捗の目途が確認されたため。									
その他	環境： 陸上輸送距離の短縮に伴い、Nox排出量や沿道騒音、振動、交通渋滞の軽減が図られる。 地域社会： 物流の効率化により、背後立地企業の製造コストの削減に寄与することができ、ひいては地域産業の安定・発展が期待される。 国際競争力強化・物流効率化： 背後立地企業の原油から石炭へのエネルギー転換が進み、企業のエネルギーコスト削減に寄与することができ、企業の国際競争力の強化に貢献することができる。									

岩国港室の木地区 多目的国際ターミナル整備事業



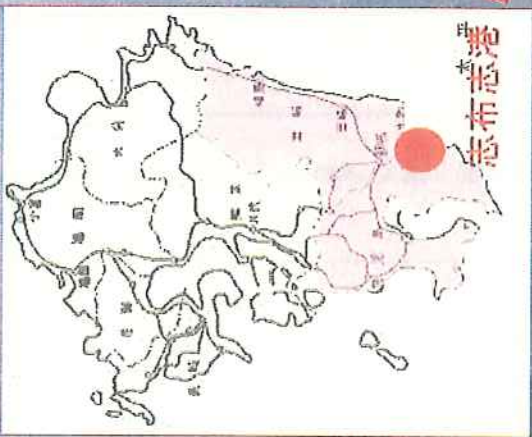
事業名 (箇所名)	新若戸道路整備事業 (北九州港 洞海地区)		担当課	本省港湾局計画課		事業 主体	九州地方整備局			
			担当課長名	高橋 浩二						
実施箇所	福岡県北九州市									
該当基準	事業採択後10年間の経過した時点で継続中の事業									
主な事業の諸元	臨港道路 延長2.3km、4車線									
事業期間	事業採択	平成12年度	完了	平成24年度						
総事業費(億円)	1,000		残事業費(億円)		103					
目的・必要性	当該地区では洞海湾によって若松区側と戸畑区側が分断されており、現在、両区を結ぶ唯一の路線として若戸大橋が存在する。しかし、本路線は慢性的な渋滞が発生しており、円滑な港湾関連交通を阻害している。よって、本事業は若戸断面の交通渋滞を緩和し、港湾物流の円滑化を図るため、洞海湾を横断する新たな道路を整備するものである。									
便益の主な根拠	・走行時間短縮便益、走行経費減少便益、交通事故減少便益 (平成42年予測： 予測交通量 34,800台/日)									
事業全体の投資効率性	基準年度		平成21年度							
	B:総便益(億円)	1,420	C:総費用(億円)	1,078	全体B/C	1.3	B-C	342	EIRR(%)	5.3
残事業の投資効率性	B:総便益(億円)	1,420	C:総費用(億円)	97	継続B/C	14.6				
感度分析	事業全体のB/C		残事業のB/C							
	需要(-10%~+10%)	1.2~1.4	13.2~16.1							
	建設費(+10%~-10%)	1.2~1.5	13.4~16.2							
	建設期間(+10%~-10%)	-	-							
事業の効果等	当該事業を実施することにより、走行時間の短縮、走行経費減少、交通事故減少が図られる。									
社会経済情勢等の変化	特になし									
主な事業の進捗状況	総事業費1,000億円、既投資額897億円 平成21年度末現在 事業進捗率89.7%									
主な事業の進捗の見込み	事業が順調に進んだ場合には、平成20年代前半の完了を予定している。									
コスト削減や代替案立案等の可能性	・新技術・新工法の積極的活用によりコスト削減に取り組んでいる。									
対応方針	継続									
対応方針理由	事業の必要性や要請が高く、十分な事業の投資効果及び進捗の目途が確認されたため。									
その他	地域社会 : 背後の荷主等事業者の物流機能の高度化・効率化が促進され、 地域産業の競争力の向上を図ることができる。 環境 : CO ₂ 、NO _x 等の排出量削減、沿道騒音の軽減 信頼性向上 : リダンタンシーの確保、安定的な港湾物流に寄与									

北九州港 洞海地区 新若戸道路整備事業



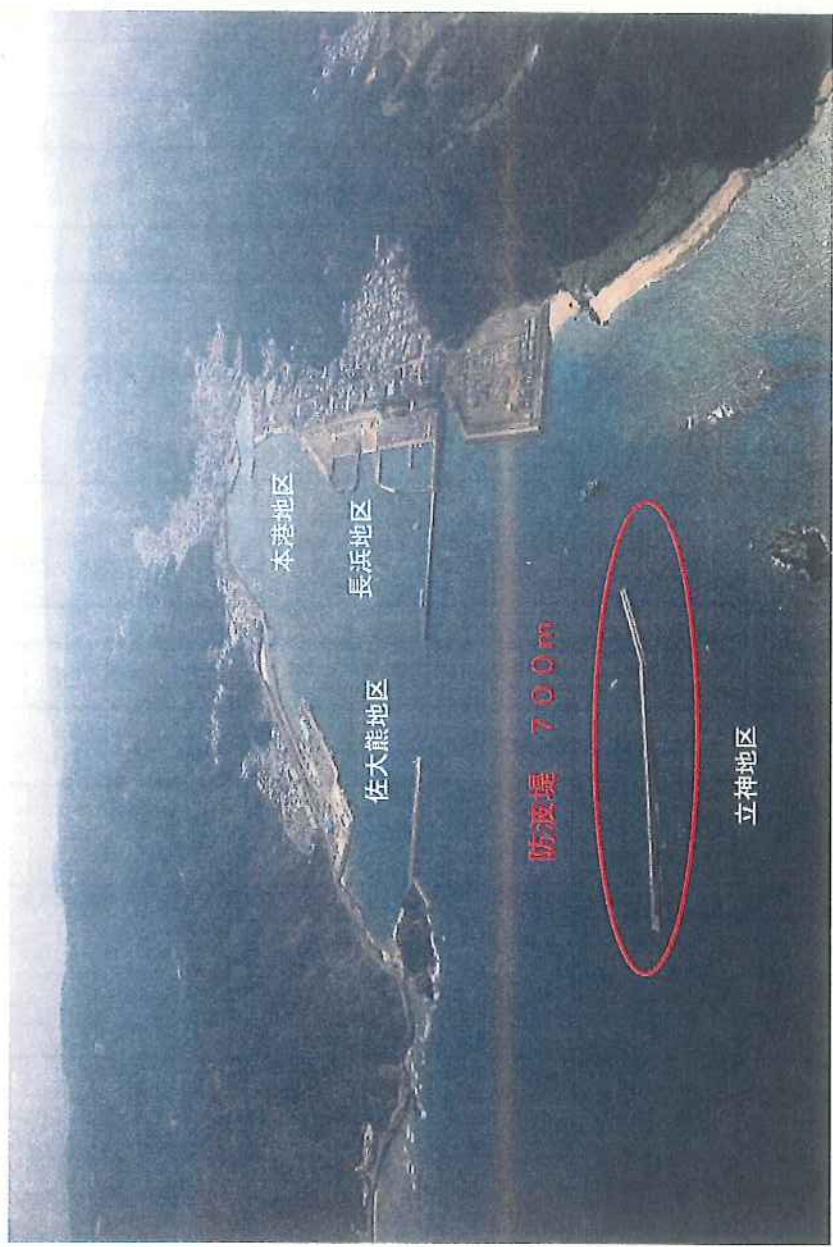
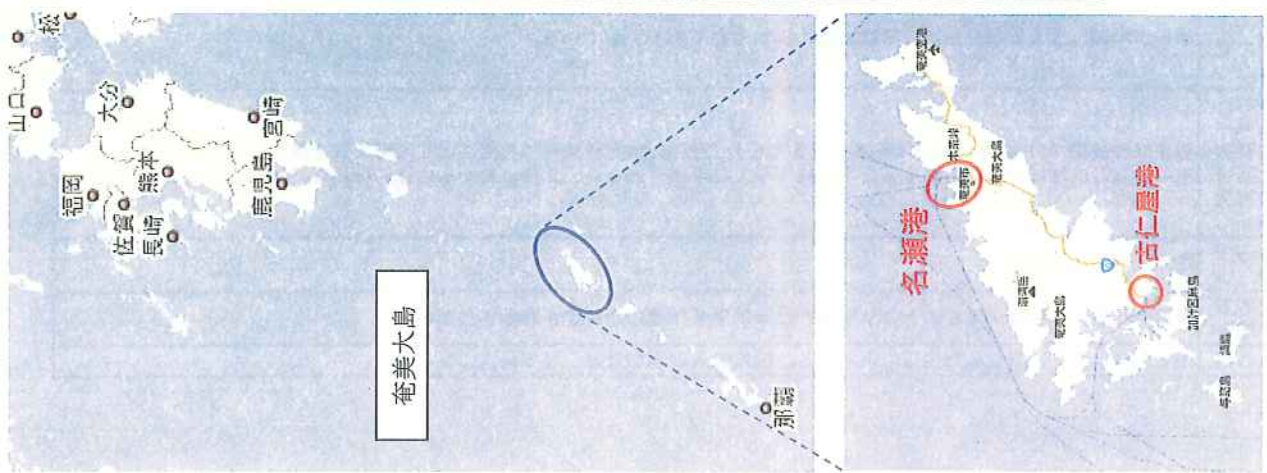
事業名 (箇所名)	多目的国際ターミナル整備事業 (志布志港新若浜地区)		担当課	本省港湾局計画課		事業 主体	九州地方整備局		
			担当課長名	高橋 浩二					
実施箇所	鹿児島県志布志市								
該当基準	再評価実施後5年間が経過している事業								
主な事業の諸元	岸壁(-14m)、航路・泊地(-14m)、防波堤、ふ頭用地、臨港道路 等								
事業期間	事業採択	平成7年度	完了	平成26年度					
総事業費(億円)	675		残事業費(億円)		162				
目的・必要性	志布志港新若浜地区において、増大するコンテナ貨物需要及び船舶の大型化に対応するために多目的国際ターミナルを整備し、輸送コストの削減、パース待ちの解消や物流の効率化を図り、志布志港背後圏における地域産業の国際競争力の向上を目指す。 また、防波堤の整備に伴う港内静穏度の向上により、港内を航行する船舶や荷役中の船舶の安全確保および荷役作業の効率化を図り、志布志港背後圏の立地企業の物流コスト削減に資する。								
便益の主な根拠	輸送コスト削減 (平成26年予測取扱貨物量(実入り): 67,720TEU/年) 滞船コスト削減 (平成26年予測滞船隻数: 19隻) 海難減少に伴う損失の回避 (平成26年避難可能隻数: 3隻)								
事業全体の投資効率性	基準年度		平成21年度						
	B:総便益(億円)	997	C:総費用(億円)	812	全体B/C	1.2	B-C	185	EIRR(%)
残事業の投資効率性	B:総便益(億円)	604	C:総費用(億円)	165	継続B/C	3.7			
感度分析			事業全体のB/C		残事業のB/C				
	需 要 (-10%~+10%)		1.1~1.3		3.3~4.0				
	建設費 (-10%~+10%)		1.2~1.2		3.9~3.4				
	建設期間 (-10%~+10%)		1.2~1.1		3.8~3.6				
事業の効果等	当該事業を実施することにより、コンテナ貨物の増大及び船舶の大型化に対応し、物流機能の効率化が図られる。また、港内の静穏度不足の解消により、航行船舶及び荷役作業の安全性と効率性が確保されるとともに、船舶の海難被害を回避することが可能となる。								
社会経済情勢等の変化	特になし								
主な事業の進捗状況	総事業費675億円、既投資額513億円 平成20年度末現在 事業進捗率76%								
主な事業の進捗の見込み	事業が順調に進んだ場合には、平成20年代後半の完了を予定している。								
コスト削減や代替案立案等の可能性	建設コスト削減に向け、新形式防波堤(上部斜面型消波ブロック被覆堤)の導入、同防波堤のケーソン中詰材変更によるコスト削減に取り組んでいる。								
対応方針	継続								
対応方針理由	事業の必要性や要請が高く、十分な事業の投資効果及び進捗の目途が確認されたため。								
その他	地域社会: 物流機能の効率化、輸送コストの削減、地域産業の国際競争力の向上 安全: 長周期波の影響による荷役障害(係留ロープの切断、防舷材・船体の損傷等)の抑制 環境: CO2、NOx等の排出量削減								

志布志港 新若浜地区 多目的国際ターミナル整備事業



事業名 (箇所名)	防波堤整備事業 (名瀬港立神地区)		担当課	本省港湾局計画課		事業 主体	九州地方整備局		
			担当課長名	高橋 浩二					
実施箇所	鹿児島県奄美市								
該当基準	再評価実施後5年間が経過している事業								
主な事業の諸元	防波堤								
事業期間	事業採択	平成3年度	完了	平成25年度					
総事業費(億円)	251		残事業費(億円)		19				
目的・必要性	名瀬港において、不足する港内静穏度を確保し、旅客及び貨物の待ち時間を解消し安全性や利便性を向上させるとともに、船舶の接岸時作業や荷役作業の安全性を向上させる。								
便益の主な根拠	フェリー旅客待ち時間解消(平成25年予測旅客数:約20万人/年) フェリー貨物(コンテナ)待ち時間解消(平成25年予測取扱貨物量:約32万ト/年) フェリー貨物(自動車)待ち時間解消(平成25年予測取扱貨物量:約57万ト/年) RORO貨物(本港地区・佐大熊地区)待ち時間解消(平成25年予測取扱貨物量:約15万ト/年) 船舶の損傷事故回避(本港地区・佐大熊地区それぞれ)(平成25年:0.4億円/年)								
事業全体の投資効率性	基準年度		平成21年度						
	B:総便益(億円)	508	C:総費用(億円)	350	全体B/C	1.5	B-C	158	EIRR(%)
残事業の投資効率性	B:総便益(億円)	14	C:総費用(億円)	12	継続B/C	1.2			
感度分析	事業全体のB/C		残事業のB/C						
	需要(-10%~+10%)	1.3~1.6	1.1~1.2						
	建設費(+10%~-10%)	1.4~1.5	1.1~1.3						
事業の効果等	建設期間(+10%~-10%)		1.5~1.5		1.1~1.2				
	当該事業を実施することにより、港内の静穏度を確保でき、旅客及び貨物の待ち時間解消コストを削減できる。また、船舶航行及び荷役作業の安全性と効率性の確保が可能となる。								
社会経済情勢等の変化	特になし								
主な事業の進捗状況	総事業費251億円、既投資額232億円 平成21年度末現在 事業進捗率92%								
主な事業の進捗の見込み	事業が順調に進んだ場合には、平成20年代後半の完了を予定している。								
コスト削減や代替案立案等の可能性	堤頭部の基礎マウンド造成における形状の見直しやケツ仮置きマウンド材料の流用により石材の量を減らした。 本プロジェクトは地域の経済活動を支える必要不可欠な事業であるが、これに替わる合理的な代替案はないものとする。								
対応方針	継続								
対応方針理由	事業の必要性や要請が高く、十分な事業の投資効果及び進捗の目途が確認されたため。								
その他	地域経済:島民の安定した生活に寄与する。観光収入の増加など、地域経済に寄与する。								

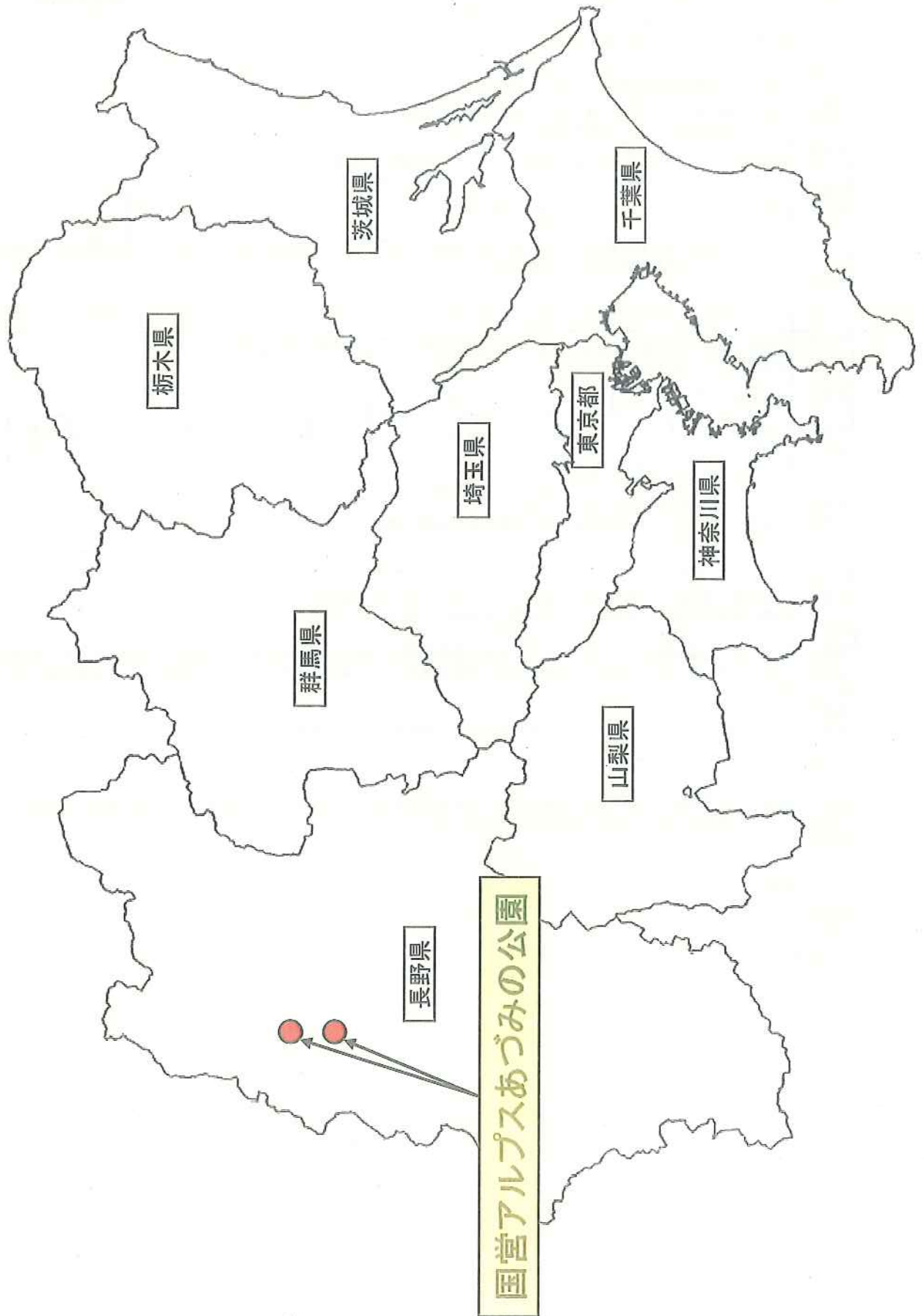
名瀬港 立神地区 防波堤整備事業



平成21年度再評価(都市整備)

事業名 (箇所名)	国営アルプスあづみの公園	担当課 担当課長名	都市・地域整備局公園緑地・景観課 小林 昭	事業主体	国土交通省 関東地方整備局				
実施箇所	安曇野市、大町市、北安曇郡松川村								
該当基準	再評価実施後10年間が経過している事業								
事業諸元	国営公園整備 : 計画面積 356ha、供用面積105.6ha 国営公園維持管理 : 供用面積105.6ha								
事業期間	事業採択	平成2年度	完了	平成27年度					
総事業費(億円)	600	残事業費(億円)		36					
目的・必要性	「自然と文化に抱かれた豊かな自由区間活動の実現」をテーマに、長野県内をはじめ広く三大都市圏の人々の多様なレクリエーション需要に対応することを目的。								
便益の主な根拠	誘致圏 概ね200km圏内に含まれる都県のうち、利用実態をふまえた圏域を設定 誘致圏人口 4,125万人								
事業全体の投資効率性	基準年度	平成21年度							
	B:総便益(億円)	1,565	C:総費用(億円)	1,014	全体B/C	1.54	B-C	550	EIRR (%)
事業の効果等	<ul style="list-style-type: none"> ・土地所有による永続的な保全 ・保全・復元手法やイベントのモデルとして、先導的役割 ・都市近郊の緑を保全するモデルを提示 ・都市公園として、安心して遊べる・散策できる空間の提供 								
社会経済情勢等の変化	入園者数 平成16年度(7月開園) : 188千人→平成20年度 : 280千人 公園利用者の半数は長野県内、残り半数は首都圏、中京圏などが占めている。								
事業の進捗状況	平成2年に事業着手し、平成16年には堀金・穂高地区の一部約27haを供用、平成21年7月には大町・松川地区の一部約79haを供用。平成20年度末までに全体事業費600億円のうち、約94%にあたる564億円を執行している。								
事業の進捗の見込み	森林・溪流を中心としたエリアの整備に移行し、全国開園に向けた整備を進めていく。								
コスト削減や代替案立案等の可能性	既存の樹林や地形を活かした整備費の抑制、環境負荷の低減や、間伐などで発生する植物性廃棄物をチップ化により園路などへ活用により、コスト削減に取り組んでいく。								
対応方針	継続								
対応方針理由	-								
その他	-								

【 国営アルプスあづみの公園事業 位置図 】



事業名 (箇所名)	沙流川総合開発事業		担当課	河川局治水課			事業 主体	北海道開発局	
			担当課長名	細見 寛					
実施箇所	沙流郡平取町								
該当基準	社会経済情勢の急激な変化、技術革新等により再評価の実施の必要が生じた事業								
事業諸元	重力式コンクリートダム H=56.5m L=622m 総貯水容量 45,800千m ³ 有効貯水容量 44,500千m ³								
事業期間	昭和48年実施計画調査着手/昭和57年建設事業着手								
総事業費(億円)	約573	残事業費(億円)		約378					
目的・必要性	<p>・洪水調節(沙流川、額平川の洪水防御) 沙流川流域は、昭和37年8月、昭和50年8月、平成4年8月、平成13年9月、平成15年8月、平成18年8月に被害の大きな洪水が発生している。 主な洪水実績 S37.8 浸水面積 860ha 死者 1名 床上浸水 118戸 床下浸水 186戸 H15.8 浸水面積 318ha 死者 3名 床上浸水 79戸 床下浸水 83戸 H18.8 浸水面積 140ha 床上浸水 16戸 床下浸水 94戸</p> <p>・流水の正常な機能の維持 ・水道用水の供給 主な渇水実績 沙流川流域の日高町門別地区の水道は、河川流量不足等による取水量減少が近年5カ年において71日間もあるなど取水が不安定である。</p>								
便益の主な根拠	【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：65戸 年平均浸水軽減面積：90ha								
事業全体の投資効率性	基準年度		平成21年度						
	B:総便益(億円)	839	C:総費用(億円)	634	B/C	1.3	B-C	205	EIRR(%)
事業の効果等	<p>・洪水調節：沙流川流域では、昭和37年8月、昭和50年8月、平成4年8月、平成13年9月、平成15年8月、平成18年8月に被害の大きな洪水が発生している。当該事業の実施により、既設の二風谷ダムとあいまって平取地点において、河川整備計画目標流量6,100m³/sのうち、1,600m³/sを調節し、河道への配分流量を4,500m³/sにする。</p> <p>・流水の正常な機能の維持：既設の二風谷ダムとあいまって平取地点において、おおむね11m³/sを確保する。</p> <p>・水道用水：平取町へ1,200m³/日、日高町へ1,400m³/日を供給する。</p>								
社会経済情勢等の変化	<p>・浸水が想定される区域には、平取町、日高町門別の人口、資産、主要交通機関(JR、国道)などが集積している。</p> <p>・地域市町村等で構成される平取ダム建設促進期成会・日高総合開発期成会は、毎年、平取ダムの建設促進と早期完成を要望している。</p> <p>・平成18年度に「平取ダム地域文化保全対策検討会」を設置し、学識経験者の意見をいただきつつ、アイヌ文化保全対策の具体化に向けた検討を行っている。</p>								
事業の進捗状況	昭和57年4月に建設着手、昭和57年12月に環境影響評価を告示、昭和58年3月に基本計画の策定、その後、平成6年4月に基本計画の一部変更を告示。平成17年11月に河川整備基本方針及び平成19年3月に河川整備計画を変更。平成19年7月に基本計画の一部変更を告示。平成21年3月末、予算執行は進捗率34%である。								
事業の進捗の見込み	平成21年度以降、引き続き付替道路、工事用道路等を進めて、平成28年度に事業完了予定。								
コスト削減や代替案立案等の可能性	堤体の一部構造変更、付替道路橋梁の橋長減、掘削残土の流用などによるコスト削減を図る予定である。								
対応方針	継続								
対応方針理由	本事業の必要性・重要性は変化なく、投資効果も確保されているため、事業を継続することが妥当。								
その他	-								

平成21年8月に評価結果を公表

流域面積 : 沙流川 1,350 km²
 流路延長 : 沙流川 104 km
 流域内市町村 : 沙流川 日高町、平取町の2町

位置図



沙流川流域図

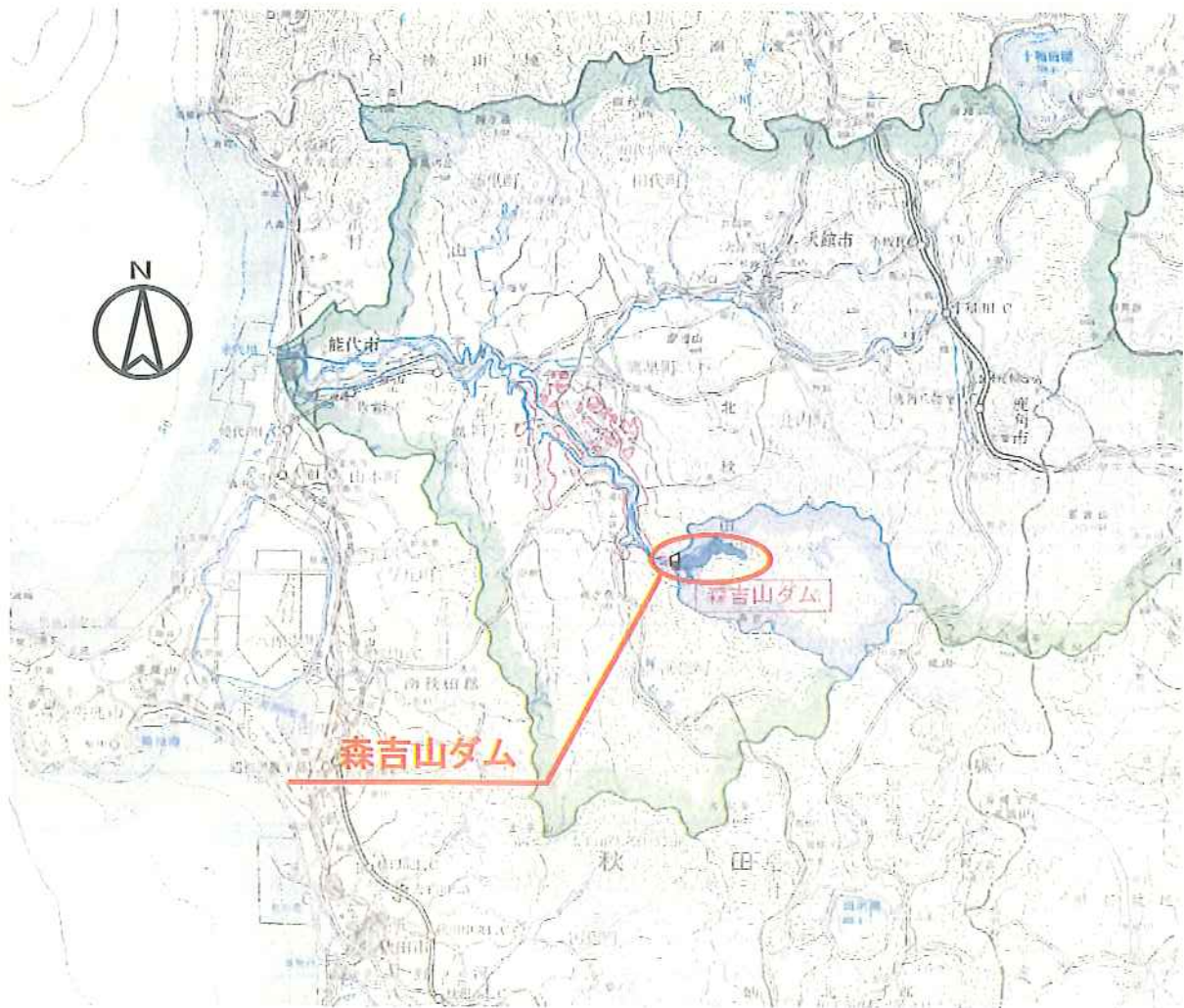
事業名 (箇所名)	森吉山ダム建設事業		担当課	河川局治水課	事業 主体	東北地方整備局					
			担当課長名	細見 寛							
実施箇所	秋田県北秋田市										
該当基準	再評価実施後5年間が経過している事業										
事業諸元	中央コア型ロックフィルダム H=89.9m 堤体積5,850千m ³ 総貯水容量78,100千m ³ 有効貯水容量68,100千m ³										
事業期間	昭和48年度実施計画調査着手/昭和61年度建設事業着手										
総事業費(億円)	約1,750		残事業費(億円)			約88					
目的・必要性	<ul style="list-style-type: none"> ・洪水調節(米代川、阿仁川、小又川の洪水防御) 洪水実績：前線 S22.8.3 家屋流出倒壊112戸、田畑浸水27,973ha、公共被害848カ所 前線 S26.7.21 家屋流出倒壊145戸、田畑浸水10,199ha、公共被害879カ所 前線 S30.6.25 家屋流出倒壊6戸、田畑浸水9,533ha、公共被害416カ所 前線 S47.7.9 家屋流出倒壊10,951戸、田畑浸水8,288ha、公共被害186カ所 融雪 S55.4.6 田畑浸水1,731ha、公共被害439カ所 梅雨前線 H10.6.26 田畑浸水1,347ha、公共被害119カ所 前線 H19.9.17 家屋流出倒壊244戸、田畑浸水2,640ha、公共被害433カ所 ・流水の正常な機能の維持 ・かんがい用水の補給(米代川沿川約200ha) ・水道用水の供給(北秋田市 最大9,500m³/日) 渇水実績：S48.7 7/23～8/2まで給水車による給水(8,749戸)、塩水遡上で上水道に混入 S53.8 8/2～6まで給水車による給水(11,318戸)、海水混入による取水停止 S59.8 8/22～23まで給水車による給水(13,361戸)、海水混入による取水停止 H元.7 能代市では、水田の用水不足3,000ha、亀裂は1,445ha その他、H4.7、H11.8、H19.7にも渇水被害が生じている。 ・発電用水(最大11,000Kw) 										
便益の主な根拠	年平均浸水軽減戸数：285戸 年平均浸水軽減面積：330ha										
事業全体の投資効率性	基準年度		平成21年度								
	B:総便益(億円)	3,739		C:総費用(億円)		2,608	B/C	1.4	B-C	1,131	EIRR(%)
事業の効果等	<ul style="list-style-type: none"> ・昭和47年7月洪水では、浸水戸数6,540戸、家屋流出倒壊10,951戸、田畑浸水8,288haなどの浸水被害が発生し、近年においても、平成10年、平成19年に浸水被害が発生している。 ・当該事業の実施により、森吉山ダム地点で計画高水流量2,300m³/sのうち2,200m³/sを調節する。 ・米代川流域は、水道用水や農業用水等幅広い水利用がされているが、近年も渇水が発生するなど、良好な河川環境の維持、既得用水の安定的取水等が困難となっている。 ・また、当該事業により、かんがい用水、水道用水が確保されるとともに、発電事業が実施可能となる。 										
社会経済情勢等の変化	<ul style="list-style-type: none"> ・地元自治体による治水安全度の向上及び水需要の強い要望が依然存在。 ・森吉山ダムを新規水道水源とする北秋田市の合川・森吉地区の統合簡易水道整備事業は、昭和63年度に事業着手し、平成24年度の水道水の供給を目指している。 ・北秋田市大野台地区に計画される県営担い手育成畑地帯総合整備事業は、農地(約200ha)に対して、かんがい用水(最大取水量0.145m³/s)を供給し、平成25年度取水予定となっている。 ・東北電力(株)は、森吉山ダムの利水容量及び貯水水位を利用し、最大出力11,000kw発電を行う森吉発電所を新設する。平成8年度に事業を着手し、平成24年度完成予定となっている。 										
事業の進捗状況	<p>平成12年度 基本計画変更告示(事業費変更約910億円→約1,750億円、工期：H11→H23)</p> <p>平成14年度 米代川水系河川整備基本方針策定</p> <p>平成16年度 米代川水系河川整備計画策定</p> <p>平成19年度 堤体盛立完了</p>										
事業の進捗の見込み	<p>平成21年度 試験湛水開始(予定)</p> <p>平成23年度 ダム事業完了(予定)</p>										
コスト削減や代替案立案等の可能性	<ul style="list-style-type: none"> ・現計画のほうが、河道掘削案や引堤案、堤防嵩上げ案に比べ、安価に治水安全度の向上を図ることができる。 ・コスト削減の取組み：付替道路のルート変更 約14億円、低品質材の有効活用 約3億円、基礎地盤の再評価による掘削の削減 約6億円 										
対応方針	継続										
対応方針理由	<ul style="list-style-type: none"> ・米代川水系の治水対策として、森吉山ダムの早期完成を実現し、地域住民が安心して暮らせる環境を早急に整える必要がある。 ・北秋田市(旧合川町、旧森吉町)の水道事業は、平成24年度の供給開始が予定され、関連事業についても進捗しており、これらの利水者からも早期完成が求められている。 										
その他	-										

平成21年8月に評価結果を公表

森吉山ダム 位置図



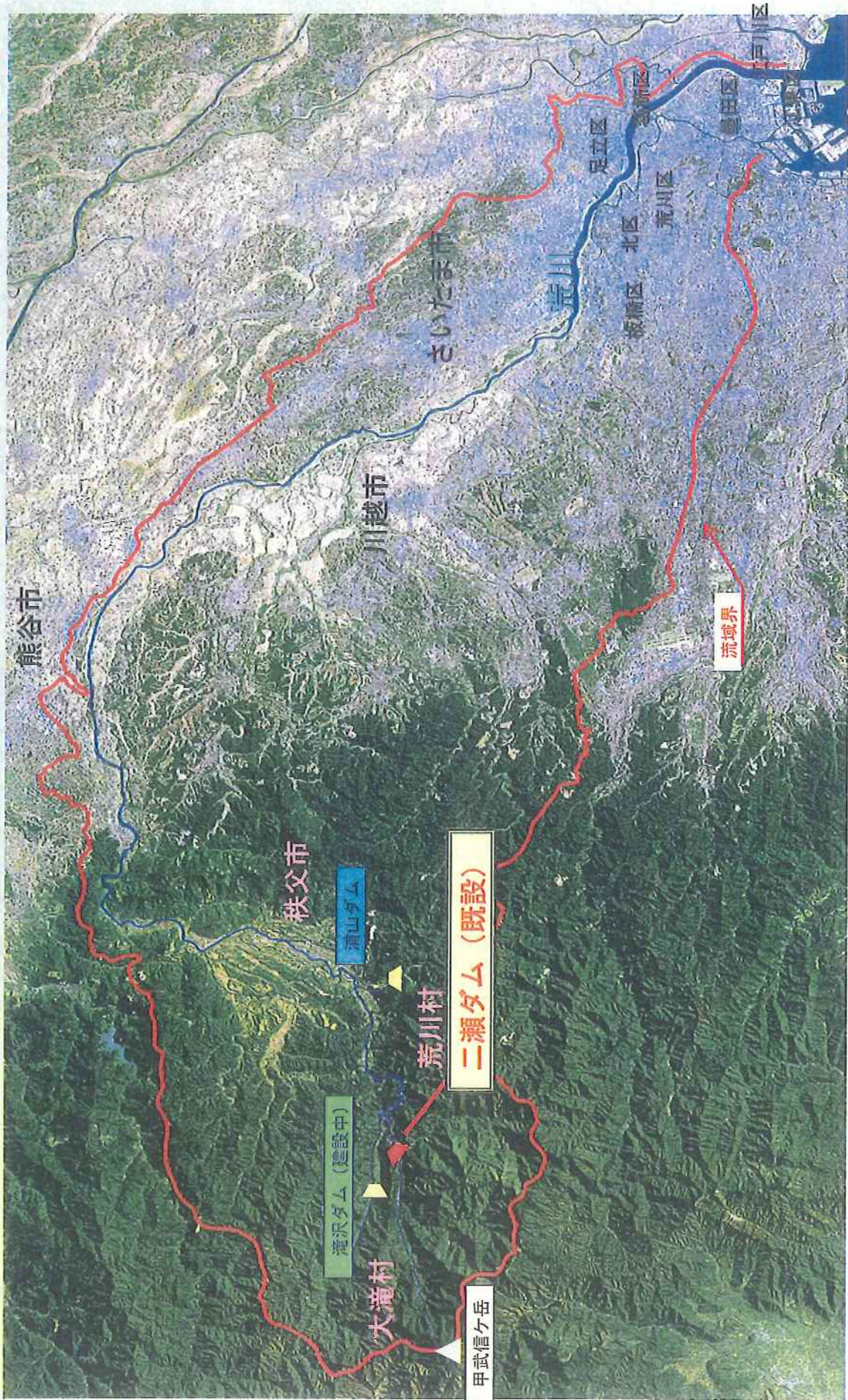
凡 例	
	ダ ム
	集 水 区 域
	貯 水 池
	洪水氾濫防止区域
	かんがい給水区域
	上水道給水区域
	米代川水系流域



事業名 (箇所名)	荒川上流ダム再開発事業		担当課	河川局治水課	事業 主体	関東地方整備局				
			担当課長名	細見寛						
実施箇所	埼玉県秩父市									
該当基準	事業採択後5年間が経過した時点で未着工の事業									
事業諸元	重力式コンクリートダム H=155.0m L=405.0m 総貯水容量33,000千m ³ 有効貯水容量31,500千m ³									
事業期間	平成7年度実施計画調査着手									
総事業費(億円)	約1,500			残事業費(億円)			約1,489			
目的・必要性	<ul style="list-style-type: none"> ・二瀬ダム管理上の課題の解消 ・洪水調節(荒川の洪水防御) ・流水の正常な機能の維持と増進 									
便益の主な根拠	年平均浸水軽減戸数: 2,373戸 年平均浸水軽減面積: 92ha									
事業全体の投資効率性	基準年度		平成21年度							
	B:総便益(億円)	2,001	C:総費用(億円)	942	B/C	2.1	B-C	1,059	EIRR(%)	7.44
事業の効果等	当該事業の実施により、二瀬ダムの容量再編及び二瀬ダムの堆砂対策を実施し、二瀬ダムの管理上の課題を解消しつつ、荒川の洪水調節機能の増強等を図る。									
社会経済情勢等の変化	首都東京など人口密集地を流域に抱えているため治水安全度の向上が急務となっている。									
事業の進捗状況	二瀬ダムの再開発を行うため、二瀬ダム上流の新設ダムの検討(地形地質調査、環境調査等)及び既設ダム群の高上げ・再編成の検討を実施。									
事業の進捗の見込み	現在、事業は実施計画調査中である。また、地元からは早期大洞ダムの建設の促進要望が提出されるなど、本事業への期待が高い。									
コスト削減や代替案立案等の可能性	近年の技術開発の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト削減の可能性や事業手法、最適な施設規模の設定、堆砂対策、環境への影響低減方策を探りながら、今後、事業計画を策定していく方針である。									
対応方針	継続									
対応方針理由	現在の二瀬ダムが抱える管理上の課題を解消しつつ、荒川の洪水調節機能の増強等を図るためには、二瀬ダムの容量再編及び二瀬ダムの堆砂対策を行うことが妥当と考えます。									
その他	-									

平成21年8月に評価結果を公表

概要図(位置図)



事業名 (箇所名)	天竜川ダム再編事業		担当課	河川局治水課			事業 主体	中部地方整備局
			担当課長名	細見 寛				
実施箇所	右岸：愛知県北設楽郡豊根村 左岸：静岡県浜松市天竜区佐久間町							
該当基準	社会経済情勢の急激な変化、技術革新等により再評価の実施の必要が生じた事業							
事業諸元	(既設ダム諸元) 重力式コンクリートダム H=155.5m L=293.5m 総貯水容量 326,848千m3							
事業期間	平成16年度：実施計画調査着手 平成21年度：建設着手							
総事業費(億円)	約790	残事業費(億円)		約755				
目的・必要性	<ul style="list-style-type: none"> 洪水調節 利水専用の佐久間ダムを有効活用し、新たに洪水調節機能を確保して、天竜川中下流部の洪水氾濫から人々の暮らしを守る。 【洪水実績】 昭和58年9月洪水：被災家屋 89棟 浸水面積 56.3ha 平成10年9月洪水：被災家屋 487棟 浸水面積 214.2ha 							
便益の主な根拠	年平均浸水軽減戸数：140戸 年平均浸水軽減面積：23ha							
事業全体の投資効率性	基準年度		平成21年度					
	B:総便益(億円)	1,759	C:総費用(億円)	774	B/C	2.3	B-C	985 EIRR (%) 9.6
事業の効果等	<ul style="list-style-type: none"> 洪水調節 洪水調節方式は、自然調節方式とし、ダム地点における計画洪水流量9,200m³/sのうち、2,900m³/s(ピーク流入時)を調節し、基準地点鹿島地点で約2,000m³/sの流量低減と約1mの水位低下量が見込まれる。 恒久堆砂対策 恒久的な洪水調節機能の維持を図り、ダム地点における土砂移動の連続性を確保し、流域の源頭部から海岸までの一貫した土砂運動領域を「流砂系」という概念で捉え、総合的な土砂管理を推進する。それにより海岸浸食の抑制等が期待される。 							
社会経済情勢等の変化	<ul style="list-style-type: none"> 平成16年度に実施計画調査着手 平成21年度から建設事業着手 平成21年7月 天竜川水系河川整備計画 策定 							
事業の進捗状況	全体事業費 約790億円 平成20年度までの事業費 約35億円(進捗率：約4%)							
事業の進捗の見込み	<ul style="list-style-type: none"> 事業推進のための調査・検討を着実に進めている。 工事着手できるよう、ダム管理者と調整を進めている。 							
コスト削減や代替案立案等の可能性	<ul style="list-style-type: none"> 本事業は、利水者との調整の上、既設の発電専用ダムを活用するため、他の河道整備の代替案と比較し、早期に治水効果を得られ、改変面積が少なく環境に与える負荷が小さいなどの点で優位である。 今後も引き続き、設計段階や工事施工においても工法の工夫や新技術の積極的な採用等によりコスト削減に努める。 							
対応方針	継続							
対応方針理由	天竜川水系河川整備計画に基づき、天竜川ダム再編事業を継続する。							
その他	-							

平成21年8月に評価結果を公表

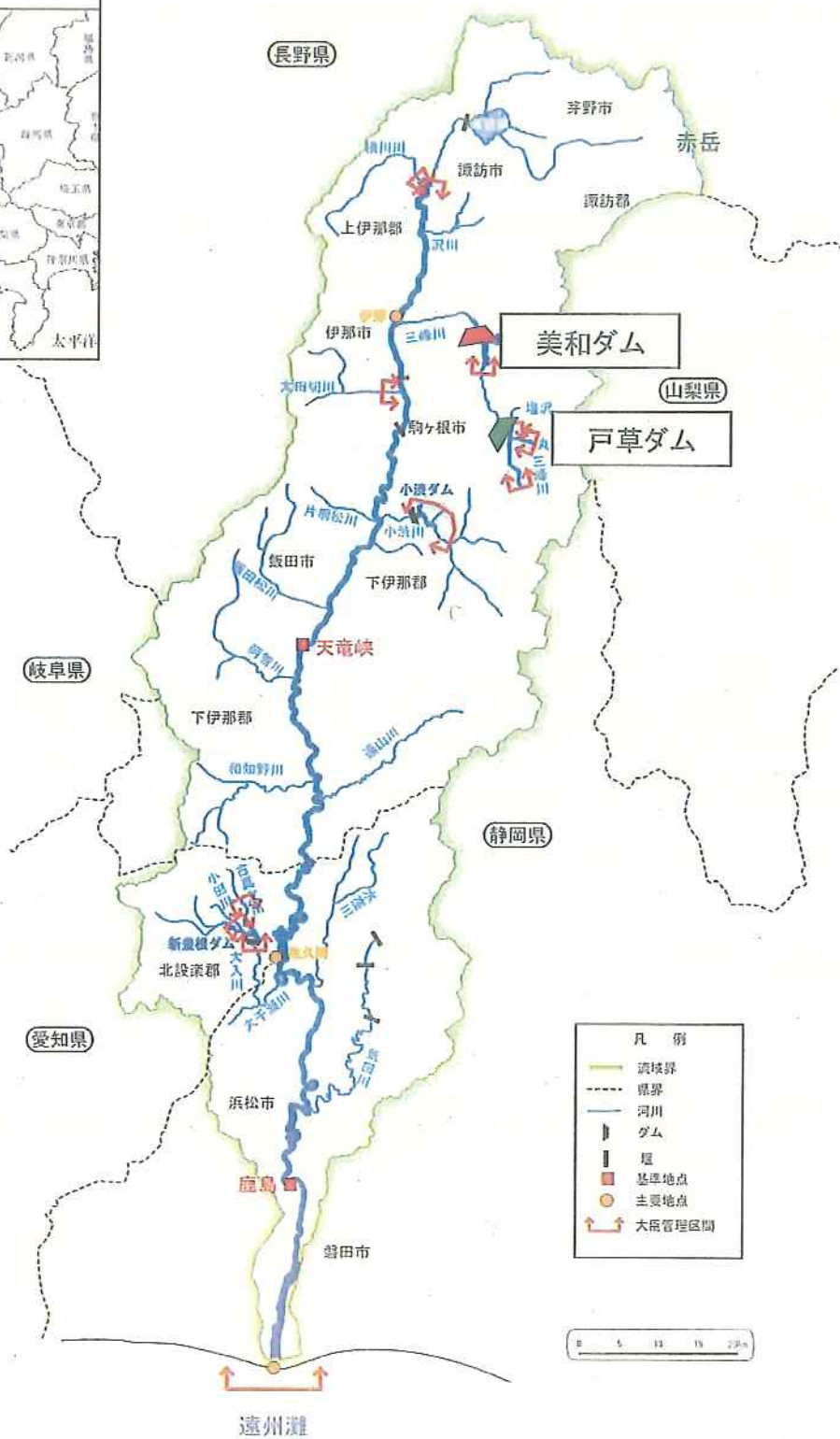
位置図



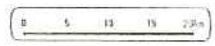
天竜川流域図

事業名 (箇所名)	三峰川総合開発事業		担当課	河川局治水課	事業 主体	中部地方整備局			
			担当課長名	細見 寛					
実施箇所	右岸：長野県伊那市長谷 左岸：長野県伊那市高遠町								
該当基準	社会経済情勢の急激な変化、技術革新等により再評価の実施の必要が生じた事業								
事業諸元	重力式コンクリートダム H=69.1m 総貯水容量 34,300千m ³ 有効貯水容量 25,100m ³								
事業期間	昭和62年度：実施計画調査 着手 平成元年度：建設事業 着手								
総事業費(億円)	約500	残事業費(億円)	約83						
目的・必要性	<ul style="list-style-type: none"> 洪水の調節機能を強化し、天竜川上流部の洪水氾濫から人々の暮らしを守る。 美和ダム貯水池への堆砂を抑制し、ダム機能の保全を図る。 <p>洪水実績 昭和36年6月洪水：被災家屋 13,953棟 浸水面積 534ha 昭和58年9月洪水：被災家屋 1,491棟 浸水面積 289ha</p>								
便益の主な根拠	年平均浸水軽減戸数 104戸 年平均浸水軽減面積 31ha								
事業全体の投資効率性	基準年度		平成21年度						
	B:総便益(億円)	951	C:総費用(億円)	677	B/C	1.4	B-C	274	EIRR (%)
事業の効果等	<ul style="list-style-type: none"> 洪水調節 美和ダム地点において、約360m³/sの洪水調節を行うことにより、基準点天竜峡において、約260m³/sの流量低減効果が見込まれる。 								
社会経済情勢等の変化	<ul style="list-style-type: none"> 平成13年7月利水のダム使用権設定取下 前回の事業評価において、「美和ダム機能の恒久的な維持のために必要な事業は継続と評価。戸草ダム建設等については、河川整備計画の策定をもって対応する」とされ、美和ダム機能の恒久的な維持のために必要な事業継続。 平成21年7月 天竜川水系河川整備計画策定。 								
事業の進捗状況	全体事業費 約500億円 平成20年度までの事業費 約417億円 (進捗率：約83%)								
事業の進捗の見込み	<ul style="list-style-type: none"> 美和ダム機能の恒久的な維持のために必要な事業は着実に進捗している 								
コスト削減や代替案立案等の可能性	<ul style="list-style-type: none"> 今後、湖内堆砂対策施設の設計に際し、コスト削減を考慮し行い、工事の施工に際しても工法の工夫等によりコスト削減に努める。 								
対応方針	継続								
対応方針理由	<ul style="list-style-type: none"> 天竜川水系河川整備計画に基づく、三峰川総合開発事業を継続する。 美和ダムは、利水容量の一部振替により、洪水調節機能の強化を図る。恒久堆砂対策施設の整備を行い、貯水池への堆砂を抑制するとともに、ダム地点における土砂移動の連続性を強化する。 戸草ダムは今後の社会経済情勢等の変化に合わせ、建設実施時期を検討する。 								
その他	-								

平成21年8月に評価結果を公表



凡 例	
	流域界
	県界
	河川
	ダム
	堰
	基準地点
	主要地点
	大規模管理区間

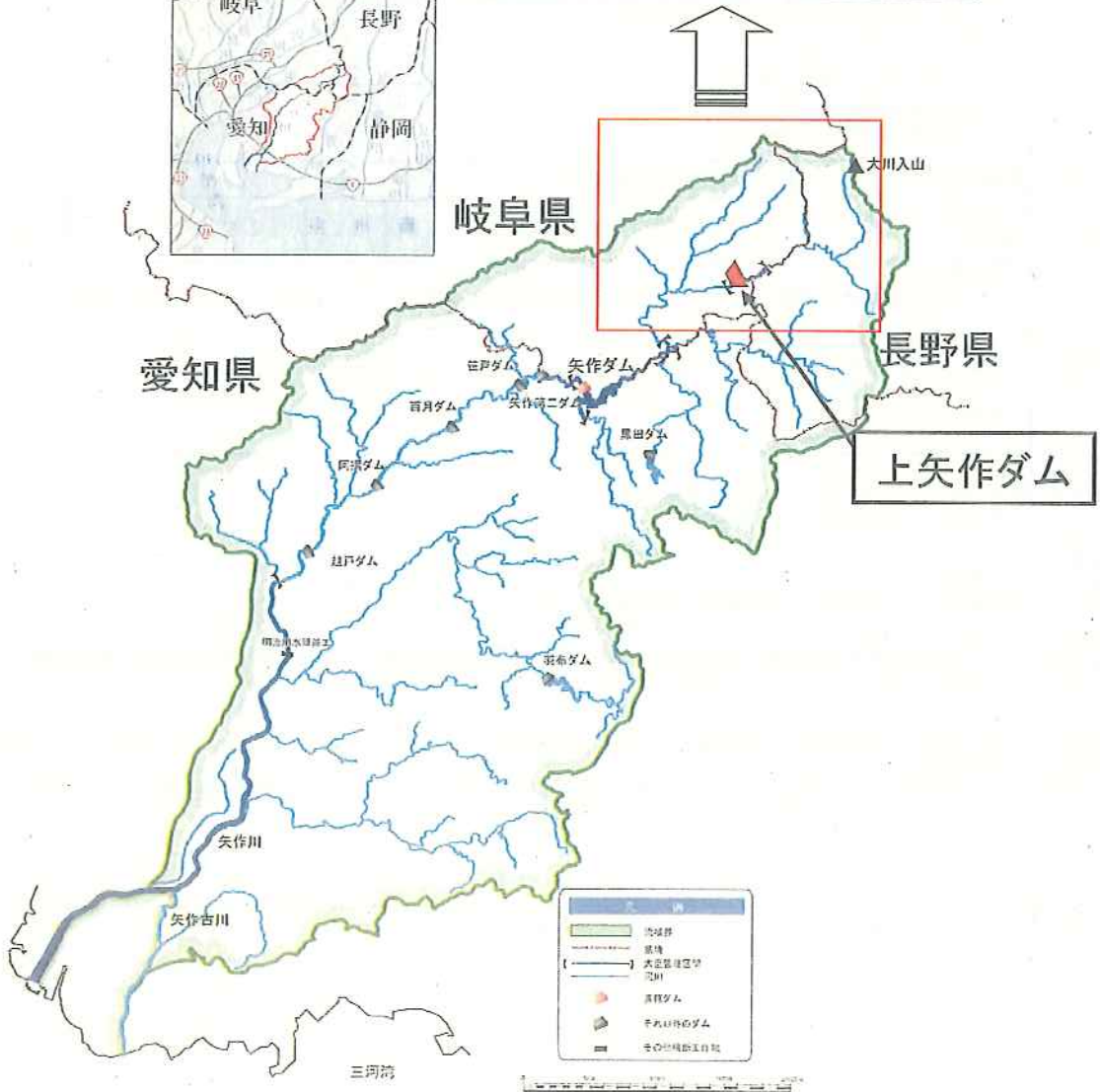


天竜川流域図

事業名 (箇所名)	上矢作ダム建設事業		担当課	河川局治水課			事業 主体	中部地方整備局		
			担当課長名	細見 寛						
実施箇所	岐阜県恵那市上矢作町									
該当基準	社会経済情勢の急激な変化、技術革新等により再評価の実施の必要が生じた事業									
事業諸元	ロックフィルダム H=150m 総貯水容量 54,000千m ³ 有効貯水容量 48,000千m ³									
事業期間	平成5年度 実施計画調査 着手									
総事業費(億円)	約1,000		残事業費(億円)			約986				
目的・必要性	<ul style="list-style-type: none"> ・洪水調節 ダム地点の計画洪水流量1,020m³/sのうち、740m³/sの洪水調節を行い矢作川沿川地域の水害を防除する。 【洪水実績】 昭和47年7月洪水 : 被災家屋 20,728棟、浸水面積 3,004ha 平成12年9月洪水 : 被災家屋 2,801棟、浸水面積 1,798ha ・流水の正常な機能の維持 矢作川の河川流量を確保する等、流水の正常な機能の維持と増進を図る。 ・発電 放流水を利用した発電を行う。 									
便益の主な根拠	年平均浸水軽減戸数 263戸 年平均浸水軽減面積 45ha									
事業全体の投資効率性	基準年度		平成21年度							
	B:総便益(億円)	1,218	C:総費用(億円)	539	B/C	2.3	B-C	679	EIRR(%)	15.1
事業の効果等	<ul style="list-style-type: none"> ・洪水調節 ダム地点の計画洪水流量1,020m³/sのうち、740m³/sの洪水調節を行い、矢作川沿川地域の水害を防除する。 ・流水の正常な機能の維持 矢作川の河川流量を確保する等、流水の正常な機能の維持と増進を図る。 ・発電 放流水を利用した発電を行う。 									
社会経済情勢等の変化	平成18年4月に矢作川水系河川整備基本方針策定 平成21年7月に矢作川水系河川整備計画策定									
事業の進捗状況	全体事業費 約1,000億円 平成20年度までの事業費 約14億円 (進捗率:約1%)									
事業の進捗の見込み	・社会経済上の重要性と財政の制約、治水事業効果の早期発言等を勘案し、戦後最大規模の洪水を整備目標とする矢作川の当面の治水対策として、河道改修と矢作ダムの有効活用が有利である。									
コスト縮減や代替案立案等の可能性	・矢作川水系河川整備計画の目標達成にあたり、河道改修と矢作ダムの有効活用により、河川整備の効果を発現させることが可能。 ・流水の正常な機能の維持については、既存施設の利活用を図るとともに、関係機関と調整連携して水利用の合理化を推進することにより、必要な流量の一部を回復する。									
対応方針	中止									
対応方針理由	矢作川水系河川整備計画に基づき、上矢作ダム建設事業(実施計画調査)については見送る。									
その他	-									

平成21年8月に評価結果を公表

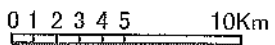
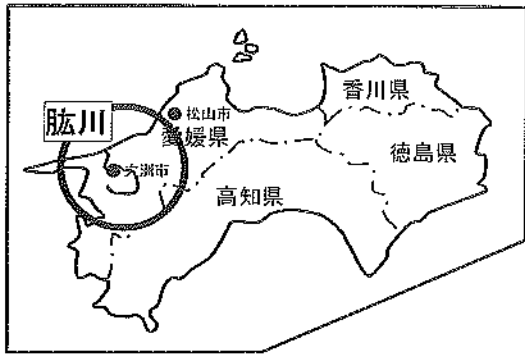
上矢作ダム位置図



事業名 (箇所名)	山鳥坂ダム建設事業		担当課	河川局治水課		事業 主体	四国地方整備局			
			担当課長名	細見 寛						
実施箇所	愛媛県大洲市肱川町									
該当基準	再評価実施後5年間が経過している事業									
事業諸元	重力式コンクリートダム H=約103m L=約282m 総貯水量24,900千m ³									
事業期間	昭和61年度実施計画調査着手/平成4年度建設着手									
総事業費(億円)	850		残事業費(億円)		約681					
目的・必要性	<ul style="list-style-type: none"> ・洪水調節(肱川、河辺川の洪水防御) 洪水実績 <ul style="list-style-type: none"> 平成7年7月: 床上浸水768戸、床下浸水427戸 浸水農地601ha、宅地浸水356ha 平成16年8月: 床上浸水326戸、床下浸水376戸 総浸水戸数916戸、浸水面積742.5ha 平成17年9月: 床上浸水237戸、床下浸水214戸 総浸水戸数703戸、浸水面積564.2ha ・流水の正常な機能の維持 基準地点大洲で概ね6.5m³/s(冬期概ね5.5m³/s)を確保する。 									
便益の主な根拠	年平均浸水軽減戸数: 168(戸) 年平均浸水軽減面積: 28(ha)									
事業全体の投資効率性	基準年度		平成21年度							
	B:総便益(億円)	1,024		C:総費用(億円)	789	B/C	1.3	B-C	235	EIRR(%)
事業の効果等	<ul style="list-style-type: none"> ・平成7年には、大洲市等で床上浸水768戸、床下浸水427戸の被害が発生しているなど、過去10年間に4回の浸水被害が発生している。 ・当該事業を含めた河川整備計画により、基準地点大洲において戦後最大洪水規模5,000m³/sの洪水を安全に流下させる。 ・同様に、基準地点大洲において、濁水時の流量を概ね6.5m³/s(冬期概ね5.5m³/s)を確保する。 									
社会経済情勢等の変化	<ul style="list-style-type: none"> ・平成16年5月に肱川水系河川整備計画を策定している。 ・流域自治体では、肱川流域総合整備推進協議会を組織し、ダムの早期完成を強く要望している。 									
事業の進捗状況	全体事業費 850億円 平成20年度までの事業費 約169億円(進捗率約20%)									
事業の進捗の見込み	平成20年度より付替県道施工のための工事用道路として現道の拡幅工事に着手しており、整備計画中期の完成に向けて順調に事業実施中。									
コスト削減や代替案立案等の可能性	道路工事において、新工法の活用を積極的に行い、コスト削減を図る。									
対応方針	継続									
対応方針理由	事業の必要性、重要性は変わらないため。									
その他	-									

平成21年8月に評価結果を公表

肱川水系流域図



事業名 (箇所名)	鹿野川ダム改造事業		担当課	河川局治水課		事業 主体	四国地方整備局				
			担当課長名	細見 寛							
実施箇所	愛媛県大洲市肱川町										
該当基準	社会経済情勢の急激な変化、技術革新等により再評価の実施の必要が生じた事業										
事業諸元	(既設ダム) 重力式コンクリートダム H=61m L=168m 総貯水量 48,200千m ³ (事業内容) 発電容量の洪水調節容量、河川環境容量への振り替え、クレストゲート改造、トンネル洪水吐新設 選択取水設備設置、曝気装置設置、底泥除去										
事業期間	平成18年度建設着手										
総事業費(億円)	420		残事業費(億円)			約382					
目的・必要性	<ul style="list-style-type: none"> 洪水調節(肱川の洪水防御) 洪水実績 平成7年7月: 床上浸水768戸、床下浸水427戸 浸水農地601ha、宅地浸水356ha 平成16年8月: 床上浸水326戸、床下浸水376戸 総浸水戸数916戸、浸水面積742.5ha 平成17年9月: 床上浸水237戸、床下浸水214戸 総浸水戸数703戸、浸水面積564.2ha 流水の正常な機能の維持 基準地点大洲で概ね6.5m³/s(冬期概ね5.5m³/s)を確保する。 										
便益の主な根拠	年平均浸水軽減戸数: 95(戸) 年平均浸水軽減面積: 17(ha)										
事業全体の投資効率性	基準年度		平成21年度								
	B:総便益(億円)	794		C:総費用(億円)		447	B/C	1.8	B-C	347	EIRR(%)
事業の効果等	<ul style="list-style-type: none"> 平成7年には、大洲市等で床上浸水768戸、床下浸水427戸の被害が発生しているなど、過去10年間に4回の浸水被害が発生している。 当該事業を含めた河川整備計画により、基準地点大洲において戦後最大洪水規模5,000m³/sの洪水を安全に流下させる。 同様に、基準地点大洲において、濁水時の流量を概ね6.5m³/s(冬期概ね5.5m³/s)を確保する。 										
社会経済情勢等の変化	<ul style="list-style-type: none"> 平成16年5月に肱川水系河川整備計画を策定している。 流域自治体では、肱川流域総合整備推進協議会を組織し、ダムの早期完成を強く要望している。 										
事業の進捗状況	全体事業費 420億円 平成20年度までの事業費 約38億円(進捗率約9%)										
事業の進捗の見込み	平成19年度よりクレストゲート改造工事に着手し、整備計画中期の完成に向けて順調に事業実施中。										
コスト削減や代替案立案等の可能性	クレストゲート改造時の仮締切に使用する副ゲートの変更、クレストゲートの架設方法の検討、除去した底泥の有効利用によりコスト削減を図っている。										
対応方針	継続										
対応方針理由	事業の必要性、重要性は変わらないため。										
その他	-										

平成21年8月に評価結果を公表

肱川水系流域図

