

再評価結果一覧

【公共事業関係費】
【道路・街路事業】
【直轄事業等】

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、 事業の進捗の見込み、コスト縮 減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			便益: B (億円)		費用: C (億円)					B/C
			便益の内訳及び主な根拠							
地域高規格道路 一般国道230号 国縫道路 北海道開発局	その他	46	51	48	3便益のB/C 1.0	<ul style="list-style-type: none"> ・ 救急医療へのアクセス向上効果（救急医療アクセスが最大で28分→25分と約3分短縮したことにより、救急救命率が5%程度増加。【約0.1億円※】） ・ 狭小幅員や線形不良区間で、走行環境の向上が期待される。（曲線半径規定値外区間の解消：12箇所） ・ 農林水産品の運送方面への流通利便性向上が見込まれる。（稚山北部の水琴峠峠：約25億円（H19）） ・ 主要な幹線道路が通行止めになった場合の代替路線として、機能強化が見込まれる。（国道6号の通行止実績：7回/10年） ・ 高速交通ネットワークが形成され、地域のくらし、産業や観光の利便性向上に大きな役割を果たすことが期待される。（地域高規格道路の位置付け有り） ・ 常設医療施設へのアクセス向上が見込まれる。（八雲町・函館市への救急搬送：25件/年（H19）） ・ 鉄道廃止により、地域にとって重要な路線となっている。 <p>※は、供用後50年間の便益額として試算した値（参考値）</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 現道等における狭小幅員、道路線形の改良により、交通隘路区間が解消し、安全性や走行環境の向上が見込まれる。 ・ 引き続き事業が順調に進んだ場合、平成20年代前半の事業完了を予定している。 <p>【コスト縮減】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 法面植生への新技術の採用（現場発生材を利用した法面植生）、擁壁形式の変更、橋梁から函渠への構造変更によりコスト縮減を図っている。 	見直し継続	道路局 国道・防災課 (課長 深澤 淳志)	
一般国道232号 天塩バイパス 北海道開発局	その他	51	83	82	3便益のB/C 1.0	<ul style="list-style-type: none"> ・ 救急医療へのアクセス向上効果（救急医療アクセスが最大で17分→12分と約5分短縮したことにより、救急救命率が7%程度増加。【約2.5億円※】） ・ 冬期視程障害解消による走行性向上効果（防雪林による視程障害解消効果により、現道に比較し、バイパスでは走行速度の低減率が減少。【約1.0億円※】） ・ 地吹雪による、通行止め解消や視程障害の解消による走行環境の向上が期待される。（地吹雪による通行止実績：3回/10年） ・ 農林水産品の道北方面への流通利便性向上が見込まれる。（生乳生産量：天塩町 約51,000t/年、遠別町 約14,000t/年） ・ 日常生活圏中心城市である稚内市へのアクセス向上が見込まれる、生活利便性の向上が期待される。（天塩町の稚内市への依存度：購買率30%、通院率44%） ・ 旧国鉄羽幌線が昭和62年に廃止され、路線バスが地域の唯一の公共交通機関として住民の生活を担っている。 ・ 教育・行政の広域化により、地域にとって重要な路線となっている。 <p>※は、供用後50年間の便益額として試算した値（参考値）</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 旧国鉄羽幌線跡地の鉄道防雪林有効活用により、地吹雪による視程障害解消が見込まれる。 ・ 引き続き事業が順調に進んだ場合、平成20年代前半の事業完了を予定している。 <p>【コスト縮減】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 縦断配見直しによる現道へのすり付け延長等の削減によりコスト縮減を図っている。 	見直し継続	道路局 国道・防災課 (課長 深澤 淳志)	

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、 事業の進捗の見込み、コスト縮 減等)	対応方針	担当課 (担当課長 名)	
			便益: B (億円)		費用: C (億円)				B/C
			便益の内訳及び主な根拠						
一般国道278号 鹿部道路 北海道開発局	その他	59	80	75	3便益のB/C 1.1	<ul style="list-style-type: none"> ・ 救急医療へのアクセス向上効果 (救急医療アクセスが最大で27分→22分と約5分短縮したことにより、救急死亡率が9%程度増加) 【約3.4億円※】 ・ 火山噴火後の交通機能の早期回復効果 (鹿部道路では、現道と比較して火山噴火後の除雪除去作業が効率的に実施できることから、交通機能が20日間早期回復し、迂回損失時間が削減) 【約1.1億円※】 ・ 児童・生徒の安全な通学路の確保が期待される。(鹿部町児童数: 524人 (H19)) ・ 狭小幅員や線形不良区間の解消で、走行環境の向上が期待される。(国道: 車道幅員5.5m区間約5箇所) ・ 火山噴火時の緊急避難路として、地域の安全・安心な暮らしに役立つことが期待される。(火山噴火に伴う避難時間: 94分短縮) ・ 水産品の道南、道東方面への流通の利便性向上が見込まれる。(鹿部町周辺地域のマグロ漁獲量: 全道の約5割) ・ 高次医療施設へのアクセス向上が見込まれる。 ・ 鹿部町のまちづくり計画は、鹿部道路を想定し策定されており、鹿部町のまちづくりに大きな影響を与えている。 ・ 地域の産業において利便性向上が見込まれる。 ※は、供用後50年間の便益額として試算した値 (参考値) 	見直し継続	道路局 国道・防災課 (課長 深澤 淳志)	
一般国道17号 綾戸バイパス 関東地方整備局	その他	156	128	123	3便益のB/C 1.0	<ul style="list-style-type: none"> ・ 綾戸地区は、急峻な地形のため落石等の災害及び線形不良等を要因とする交通事故が発生。 ・ 評価対象区間と並行する開越自動車道は、落石及び積雪による通行止めが毎年発生しており、開越自動車道通行止め時の代替路の確保が必要。 ・ 地元は、「安全確保のためにも必要な道路」として事業継続を要望。 ・ コスト削減・事業計画の見直しによる3便益でのB/Cは1.0(1.04)。 ・ 事業執行見合わせ後、地元から安全確保の観点からの意見や要望が寄せられており、事業実施に地元の理解と協力が得られると考えられる。 【コスト削減】 ・ 以下のコスト削減により、全体事業費を164億円から156億円に削減【削減額約8億円】 ①車道幅員(下り線)の見直し ・ 下り線について、道路幅員の見直し(幅員3.5m→3.25mへ縮小)を行い、トンネル、橋梁、土工の工事量などを削減【削減額約4.2億円】 ②トンネル断面の見直し ・ トンネル技術基準の改訂(H20)により、トンネル内の煤煙排出量が削減され、ジェットファンの設置が不要となったため、上半断面から上半3心円断面に変更し、掘削断面を縮小(約1m2)【削減額約1.9億円】 ③橋梁構造の見直し ・ 交差点の位置を移動することで視認性を確保し、加速車線を省略することで、橋梁上部工面積を縮小(242m2)【削減額約1.6億円】 	見直し継続	道路局 国道・防災課 (課長 深澤 淳志)	
一般国道17号 浦佐バイパス 北陸地方整備局	その他	210 【残事業 =107】	227 【残事業 =214】	238 【残事業 =102】	3便益のB/C 1.0 【残事業 =2.1】	<ul style="list-style-type: none"> ①冬の除雪障害の解消 ・ 冬の走行速度低下(13%)を考慮【約7億円※】 ・ 冬の運搬排雪による通行規制の回避(運搬排雪時間: 113時間/年) ②病院開院による「命の道」 ・ バイパス整備と魚沼基幹病院(仮称)の開院による救命救急アクセスエリアの拡大(時間短縮エリア人口: 6,629人)【約15億円※】 ③沿線施設へのアクセス向上 ・ 魚沼基幹病院(仮称)の開院や水の郷工業団地の分譲による雇用の拡大(工業団地: 500人) ・ 水の郷工業団地への企業誘致による生産額の増加 ④道路冠水等の災害回避 ・ 現道区間の洪水時の冠水や濃霧の影響を回避 ⑤沿道環境の改善効果 ・ 夜間騒音の改善(夜間71db→65db) ※は、供用後50年間の便益額として試算した値(参考値) * 全体B/C: 1.0、残事業B/C: 2.2 	見直し継続	道路局 国道・防災課 (課長 深澤 淳志)	

* 3便益に費用便益分析マニュアルに規定のある便益の試算値を加え、費用で除した場合のB/Cの値

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、 事業の進捗の見込み、コスト縮 減等)	対応方針	担当課 (担当課長 名)	
			便益: B (億円)		費用: C (億円)				B/C
			便益の内訳及び主な根拠						
地域高規格道路 一般国道113号 鹿ノ島道路 北陸地方整備局	その他	153 【残事業 =117】	102 【残事業 =102】	150 【残事業 =110】	3便益のB/C 0.7 【残事業=0.9】	<p>①広域的な観光ルートを形成 ・沿線の観光入り込み客数(年間1,200万人) ・休日の交通が多く5月の休日交通量は平日の1.3倍【約2億円※】</p> <p>②地域の唯一の幹線道路 ・現道の通行止め時は約3倍の迂回時間が必要【約4~12億円※】 ・災害発生により、4集落(219人)が孤立する恐れ ・孤立時の鹿ノ島温泉の経営や地域の経済活動への影響【約1~3億円※】</p> <p>③冬期の安全・安心な走行 ・冬期の積雪量や降雪日数が多い地域 ・現道の冬期は平均30%の速度低下【約3億円※】</p> <p>④隣県山形県小国町にとって「命の道路」 ・県境を越え、新潟県で6人/年が出生、5人/年が人工透析で通院 ・5集落(352人)が救急医療アクセス向上【約0.2億円※】</p> <p>⑤広域的な物流ルートを形成 ・仙台と新潟を結ぶ最短・コスト最小ルートとして、国道7号とほぼ同等の13,000トン/日の物流が利用 ・道路整備を前提に長井北工業団地で86.2%の分譲実績 ※は、供用後50年間の便益額として試算した値(参考値) *全体B/C:0.7~0.8、残事業B/C:1.0~1.1</p>	見直し継続	道路局 国道・防災課 (課長 深澤 淳志)	
一般国道148号 小谷道路 北陸地方整備局	その他	224 【残事業 =36】	238 【残事業 =38】	298 【残事業 =33】	3便益のB/C 0.8 【残事業 =1.2】	<p>①冬期の安全・安心な走行 ・冬期における走行性の向上(降雪日実績:年平均112日)【約12億円※】 ・冬期の登坂不能車による通行止めの回避(通行止め実績:年平均7.4回)【約4億円※】</p> <p>②観光・交流を支える道路 ・スキー場や夏山の北北地域へ年間725万人、海水浴場等の糸魚川市へ年間185万人の観光入り込み客(外国人客の増加が著しい) ・部分供用後、国道148号を利用するバスが休日1日当たり58台増(観光消費額:約2億円増/年(参考値)) ・休日の交通が多く10月の休日交通量は平日の1.3倍【約4億円※】</p> <p>③災害時における交通確保 ・地域の経済活動への影響を軽減(影響延べ人数:約500人)【約4億円※】</p> <p>④救急医療機関への命の道 ・北部消防署から北小谷地区へのアクセス向上(所要時間短縮約2分、97人)、救急医療機関へのアクセス向上(時間短縮エリア人口:359人)【約0.5億円※】</p> <p>⑤地域の唯一の生活道路 ・通学バスを兼ねる村営バスが1日11便運行(乗車人数33人)</p> <p>⑥北陸と関東を結ぶ物流幹線 ・富山・石川県から関東方面への物流は約6割が国道148号を利用 ・冬期は国道148号の不確実性から約4割が他ルートへ転換 ※は、供用後50年間の便益額として試算した値(参考値) *全体B/C:0.9、残事業B/C:1.2</p>	見直し継続	道路局 国道・防災課 (課長 深澤 淳志)	
一般国道54号 三刀屋拡幅 中国地方整備局	その他	144	155	151	3便益のB/C 1.0	<p>①三刀屋拡幅の整備に伴う救命処置が施されるまでの時間の短縮により、救命率が向上。【時間短縮約1分、約35人/年が便益享受】【+11億円※】</p> <p>②尾道松江線の通行止め(約4日/年の通行止めを想定)時に代替路となる国道54号の混雑が緩和【+0.7億円※】</p> <p>③三刀屋拡幅の整備に伴う速度向上により、CO2排出量が減少。【約1,300t/年のCO2削減】【+0.7億円※】</p> <p>④雲南市の魅力あるまちづくり(中心市街地形成や商業集積など)を支援【宅地化等による人口増加(対H10:1.6倍)】</p> <p>⑤その他、歩行空間の確保【歩行者70人/日・自転車140台/日】、観光振興など ※は、供用後50年間の便益額として試算した値(参考値) *全体B/C:1.0、残事業B/C:1.9</p>	見直し継続	道路局 国道・防災課 (課長 深澤 淳志)	

* 3便益に費用便益分析マニュアルに規定のある便益の試算値を加え、費用で除した場合のB/Cの値

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、 事業の進捗の見込み、コスト縮 減等)	対応方針	担当課 (担当課長 名)	
			便益: B (億円)		費用: C (億円)					B/C
			便益の内訳及び主な根拠							
一般国道185号 安芸津バイパス 中国地方整備局	10年継続 中	185	182	175	3便益のB/C 1.0	<p>①安芸津バイパスの整備に伴う救命処置が施されるまでの時間の短縮により、救命率が向上。[時間短縮約1分、約4人/年が便益享受]【+0.5億円※】</p> <p>②安芸津バイパス整備に伴う速度向上により、CO2排出量が減少。[約800t/年のCO2削減]【+0.4億円※】</p> <p>③現道国道185号の通行止め時の代替路となり、交通混雑が緩和。[台風等による越波・冠水による通行止めの回避(通行止め実績H16:約4時間)]【+0.04億円※】</p> <p>④隘路区間や線形不良区間が解消【平面線形3箇所、縦断線形4箇所】</p> <p>⑤国際標準コンテナ車通行不能区間が解消【例】呉港～竹原市間を国道31号・国道2線と比較して約30分短縮</p> <p>⑥その他、通学路などの歩行空間の安全性向上【歩道なし区間:歩行者40人/日、自転車100台/日】</p> <p>※は、供用後50年間の便益額として試算した値(参考値)</p> <p>*全体B/C:1.0、残事業B/C:1.3</p>	<p>・安芸津バイパスの整備により、隘路区間や線形不良区間、国際コンテナ車通行支障区間の解消、交通事故の削減、救命救命への奮与、災害時等における代替路の確保など様々な効果が期待される。</p> <p>・投資効果の早期発現を図るため段階的に整備しており、残る区間についても早期供用を図るため事業を推進する。</p> <p>【コスト削減】</p> <p>・特殊工法の導入やトンネル断面の見直し【約0.3億円の減少】。新たな交通量に基づく道路構造の見直し(4車線→2車線)【約85億円の減少】。</p>	見直し継続	道路局 国道・防災課 (課長 深澤 淳志)	
高知東部自動車道 一般国道55号 高知南国道路 四国地方整備局	その他	1,288 【残事業 =576】	1,077 【残事業 =1,077】	1,244 【残事業 =392】	3便益のB/C 0.9 【残事業 =2.7】	<p>・安芸市が第3次医療施設(高知医療センター)60分圏域に入る。(約2万人拡大)</p> <p>・第2次医療施設への所要時間短縮による効果【約210億円/約450億円※】</p> <p>例)高知県東部地域から医療施設への救急搬送時間が短縮され、重症患者の救命率向上が見込まれる。(香南市～高知市:約31分→約19分:12分短縮)</p> <p>・東南海・南海地震等の災害時に、緊急輸送ネットワークを補強し、リダンダンシーを確保する。</p> <p>・安芸市～園芸流通センターへのアクセス性の向上により農業を支援。(約68分→53分:15分短縮)</p> <p>・室戸市漁港～高知JCTへのアクセス性の向上により漁業を支援。(約137分→121分:約16分短縮)</p> <p>※は、供用後50年間の便益額として試算した値(参考値)</p>	<p>・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>・用地買収が9割以上完了しており円滑な事業進捗が見込まれる。</p> <p>・3便益でのコスト削減後の残事業B/Cが1以上となっている。</p> <p>【コスト削減】</p> <p>・高知中央1-Cの形状をトランペット型から出入り口を分離した構造にするなど、事業内容の見直しにより約12億円のコスト削減を図る。</p>	見直し継続	道路局 国道・防災課 (課長 深澤 淳志)	
一般国道440号 地方道路 四国地方整備局	その他	464 【残事業 =33】	284 【残事業 =280】	543 【残事業 =49】	3便益のB/C 0.5 【残事業 =5.7】	<p>・国道440号の事前通行規制等による通行止めが解消される。(6～68日/年→解消)【約0～2億円※】</p> <p>例) 橋原町～久万高原町国道197号迂回の場合:約109分→約71分:38分短縮</p> <p>・国道440号の冬期チェーン規制を解消する。(33～61日/年→解消)【約1～2億円※】</p> <p>例) 橋原町～久万高原町 速度低下により116分→71分:45分短縮</p> <p>・国道33号の事前通行規制等による通行止時の迂回路機能確保する。(2～19日/年→解消)【約10～140億円※】</p> <p>・県境を跨ぐ医療施設への所要時間が短縮し、アクセス性が向上する。(西谷地区→二次医療施設 48分→22分:26分短縮)</p> <p>・線形不良解消やアクセス向上により輸送効率が向上し、農林水産業を支援する。(10トラック運搬→25トントレラー運搬可能)</p> <p>・四国カルストへのアクセス性が向上し観光客の増加が見込まれる。</p> <p>※は、供用後50年間の便益額として試算した値(参考値)</p> <p>*全体B/C:0.5～0.8、残事業B/C:5.9～8.6</p>	<p>・現道の交通障害解消、国道33号の迂回路、県境を越えた医療、消防体制の確立等に重要な役割を担う。</p> <p>・平成20年度までに4.6kmが供用済みであり、引き続き工事の推進を図り、平成20年代前半の全線供用を目指す。</p> <p>・3便益でのコスト削減後の残事業B/Cが1以上となっている。</p> <p>【コスト削減】</p> <p>・非常用電源設備の変更や電気室建築の見直し、トンネルコンクリート舗装工法の見直しなど、事業内容の見直しを行い、約2.3億円のコスト削減を図る。</p>	見直し継続	道路局 国道・防災課 (課長 深澤 淳志)	

* 3便益に費用便益分析マニュアルに規定のある便益の試算値を加え、費用で除した場合のB/Cの値

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、 事業の進捗の見込み、コスト縮 減等)	対応方針	担当課 (担当課長 名)	
			便益:日(億円)		費用:C (億円)				B/C
			便益の内訳及び主な根拠						
一般国道329号 与那原バイパス 沖縄総合事務局	その他	470	495	437	3便益のB/C 1.1	<p>○円滑なモビリティの確保 ・並行する現道部の渋滞損失時間削減 ・CO2排出の削減 64,515 t-c/50年【2.1億円※】</p> <p>○個性ある地域の形成(拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントの支援) ・西原町、与那原町ではこれまで町に核となる地区がなく、県内の知名度も低かったため、与那原バイパス整備と一体となったマリンタウンプロジェクトを推進。バイパスの開通を見据えて企業誘致や住宅分譲等を進めており、既に大型商業施設等の立地、その他海浜公園の整備が行われ、地域経済の発展並びに地域の利便性向上が期待 ○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が見込まれる) ・南部医療センター・こども医療センターなど高度医療施設へのアクセス向上(「命の道」)。 ・国道329号等の幹線道路の慢性的な渋滞により、通過交通が地域の生活道路へ進入しており、与那原バイパスの整備により、集落内の通過交通が減少し、日常的な生活空間の安全に寄与することが期待されている。 ※は、供用後50年間の便益額として試算した値(参考値)</p>	見直し継続	道路局 国道・防災課 (課長 深澤 淳志)	
一般国道329号 南風原バイパス 沖縄総合事務局	その他	450	386	378	3便益のB/C 1.0	<p>○円滑なモビリティの確保(並行する現道部の渋滞損失時間、CO2排出の削減 60,457 t-c/50年【1.9億円※】)</p> <p>○個性ある地域の形成(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) ・南風原町のまちづくりは南風原バイパス整備を前提に計画され、既に大型商業施設、高次医療センター、バスターミナル等がバイパス沿いに立地しており、地域経済の発展や地域住民の利便性向上に寄与。 ○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が見込まれる)。 ・南部医療センター、こども医療センターなど高度医療施設へのアクセス向上(「命の道」)。約30名の救命効果【19.4億円※】 ・南風原バイパスの整備により、国道329号等の幹線道路の慢性的な渋滞により、集落内の生活道路へ進入している通過交通の減少、南風原バイパス整備に日常的な生活空間の安全に寄与することが期待されている。 ※は、供用後50年間の便益額として試算した値(参考値)</p>	見直し継続	道路局 国道・防災課 (課長 深澤 淳志)	
一般国道331号 中山改良 沖縄総合事務局	その他	82 【残事業 =23】	66 【残事業 =66】	96 【残事業 =23】	3便益のB/C 0.7 【残事業 =2.9】	<p>○国土・地域ネットワークの構築(一般国道331号[現道]における大型車のすれ違い困難区間の解消) ・道路構造令に合わない箇所があり、カーブがきつく歩道などが未整備。大型バスなどのすれ違いができない状況である。中山改良の整備により、地域交通の安全に寄与することが期待されている。【約3.5億円※】</p> <p>○個性ある地域の形成(主要な観光地へのアクセス向上が期待) ・国道331号は、南部観光ルートの拠点となる路線で、周辺には世界遺産の斎場御嶽、新原ビーチ、あざまんサンビーチ、奥武島、玉泉洞など多くの観光地やカフェ等が点在しており、中山改良の整備により、観光の活性化が期待されている。(観光客の増加:270万人→300万人)【約7.7億円※】</p> <p>○休日(平日)の交通量が、平日の交通量に比べて約2割(年間約14万台)多い。【約5.1億円※】</p> <p>○災害への備え(一般国道331号[現道]における通行止め時の迂回路の形成) ・南城市の国道331号は、唯一の幹線道路となっている。 ・しかしながら、国道331号中山改良周辺は地すべり危険箇所となっており、道路利用者はもとより地域住民において、災害への不安がある。実際、平成20年6月に国道沿い斜面の大きな岩が崩れ、約8ヶ月間の通行止めとなった。そのため、中山改良は、災害に強い道路として期待されている。【約19.4億円※】</p> <p>・さらに、大雨時には、周辺の山側及び海側の市道は冠水する状況。 そのため、緊急時の消防車及び救急車の通行ができないこともあり、中山改良は代替路線として期待されている。 【約7.5億円※】 ※は、供用後50年間の便益額として試算した値(参考値) *全体B/C:0.9、残事業B/C:4.0</p>	見直し継続	道路局 国道・防災課 (課長 深澤 淳志)	

* 3便益に費用便益分析マニュアルに規定のある便益の試算値を加え、費用で除した場合のB/Cの値