

平成27年度予算に向けた新規事業採択時評価結果一覧 (平成27年3月時点)

【公共事業関係費】

【河川事業】 (直轄事業)

事業名 事業主体	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	担当課 (担当課長名)	
		貨幣換算した便益:B(億円)	費用:C (億円)	B / C			
		便益の内訳及び主な根拠					
信濃川河川改修事業 (大河津分水路) 北陸地方整備局	1,200	1,978	【内訳】 被害防止便益:1,951億円 残存価値:27億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:468戸 年平均浸水軽減面積:689ha	843	2.3	・戦後最大規模の洪水が流下し、堤防が決壊した場合、浸水区域内の災害時要援護者数は約17,500人、最大孤立者数は約13,000人(避難率40%)、電力の停止による影響人口は約18,100人と想定されるが事業の実施により防止される。 ・浸水区域内には燕市役所、長岡市中之島支所、新潟県立吉田病院などの基幹施設や、北陸自動車道、国道8号、116号、289号、403号、460号、JR信越本線、JR越後線、JR弥彦線等の幹線交通網が存在し、浸水被害が発生すると想定されるが事業の実施により防止される。	水管理・国土保全局 治水課 (課長 大西 亘)
由良川床上浸水対策特別緊急事業 (福知山地区) 近畿地方整備局	62	465	【内訳】 被害防止便益:464億円 残存価値:0.4億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:89戸 年平均浸水軽減面積:15ha	60	7.7	・年超過確率1/30規模の降雨が発生した場合、事業実施により浸水区域内の災害時要援護者数が約1,590人から約660人、最大孤立者数は約1,640人から約290人(避難率40%)、電力機能停止による影響人口は約910人から約30人にそれぞれ軽減される。 ・浸水区域内には、広域避難所、福知山終末処理場等の施設や国道9号、府道24号、55号が存在し、浸水被害が発生すると想定されているが、事業実施により被害が軽減される。	水管理・国土保全局 治水課 (課長 大西 亘)
那賀川床上浸水対策特別緊急事業 (加茂地区) 四国地方整備局	64	169	【内訳】 被害防止便益:168億円 残存価値:1.3億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:13戸 年平均浸水軽減面積:18ha	58	2.9	・平成26年8月の台風11号と同規模の洪水が発生した場合、浸水区域内の災害時要援護者数は約110人、最大孤立者数は約140人(避難率40%)と想定されるが事業の実施により防止される。 ・浸水区域内には、避難所である中学校や公民館、駐在所、郵便局等の施設のほか、主要地方道阿南・小松島線、県道282号が存在し、浸水被害が発生すると想定されるが事業実施により防止される。	水管理・国土保全局 治水課 (課長 大西 亘)

事業名 事業主体	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	担当課 (担当課長名)
		貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)	B／C		
		便益の内訳及び主な根拠					
仁淀川床上浸水対策特別緊急事業 (宇治川) 四国地方整備局	15	20	【内訳】 被害防止便益:20億円 残存価値:0.2億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:8戸 年平均浸水軽減面積:0.9ha	15	1.3	・年超過確率1/10規模の降雨が発生した場合、事業実施により浸水区域内の災害時要援護者数が約1,340人から約1,210人、最大孤立者数が約820人から約640人(避難率40%)にそれぞれ軽減され、とさでん交通の停止による影響人口が約350人から約320人に軽減される。 ・浸水区域内には、学校、病院等の施設や国道33号、JR土讃線、とさでん交通が存在し、浸水被害が発生すると想定されるが、事業実施により被害が軽減される。	水管理・国土保全局 治水課 (課長 大西 亘)
仁淀川床上浸水対策特別緊急事業 (日下川) 四国地方整備局	106	145	【内訳】 被害防止便益:143億円 残存価値:1.4億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:25戸 年平均浸水軽減面積:18ha	92	1.6	・年超過確率1/10規模の降雨が発生した場合、事業実施により浸水区域内の災害時要援護者数が約260人から約150人、最大孤立者数が約270人から約90人(避難率40%)にそれぞれ軽減され、道路途絶により影響を受ける通行台数は約7,100台から約2,400台に軽減される。 ・浸水区域内には、役場、学校、農作物集荷場等の施設や国道33号、JR土讃線が存在し、浸水被害が発生すると想定されるが、事業実施により被害が軽減される。	水管理・国土保全局 治水課 (課長 大西 亘)

【道路・街路事業】

(直轄事業)

事業名 事業主体	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	担当課 (担当課長名)
		貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)	B／C		
		便益の内訳及び主な根拠					
一般国13号 (東北中央自動車道) 横堀道路 東北地方整備局	112	107	【内訳】 走行時間短縮便益： 73億円 走行経費減少便益： 26億円 交通事故減少便益： 7.5億円 【主な根拠】 計画交通量 約 4,800台/日	92	1.2	<u>効果1 豪雪地の交通機能の確保</u> ・通過交通の転換により国道13号の交通事故が減少し、地域交通の安全性向上に寄与 〔事故多発箇所〕 現況：2箇所 → 整備後：0箇所 <u>効果2 民間投資の促進</u> ・高速ネットワークの整備により、企業進出などの民間投資を促進 〔早期に高規格道路が整備された横手市の実例〕 H14からH26までに12企業進出 <u>効果3 病院アクセス負担の軽減</u> ・高速ネットワークの整備により、医療施設までの通院時間を短縮 〔湯沢市院内地区～雄勝中央病院（横手市）間の所要時間〕 現況（冬期）の所要時間：平均34分 → 整備後：平均32分（2分短縮）	道路局 国道・防災課 (課長 茅野牧夫)
一般国13号 (東北中央自動車道) 新庄金山道路 東北地方整備局	175	175	【内訳】 走行時間短縮便益：121億円 走行経費減少便益： 38億円 交通事故減少便益： 16億円 【主な根拠】 計画交通量 約 8,400台/日	140	1.3	<u>効果1 積雪期の交通機能の確保</u> ・高速道路ネットワークの整備により、速達性が確保され、日常生活の円滑な移動を確保 〔新庄市役所～国道344号交差点間の所要時間（高規格道を利用）〕 現況（通常期）： 24分 → 整備後：16分（8分短縮） 現況（運搬排雪時）：29分 → 整備後：19分（10分短縮） <u>効果2 企業進出・雇用の喚起</u> ・都市間移動の速達性向上により、工場等の立地条件が改善することで、企業進出と雇用を喚起 〔高規格道路の整備が進む新庄中核工業団地の実例〕 整備前(H10)：28企業 → 整備後(H26)：42企業（約2倍増）	道路局 国道・防災課 (課長 茅野牧夫)

事業名 事業主体	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	担当課 (担当課長名)
		貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)	B／C		
		便益の内訳及び主な根拠					
一般国6号 勿来バイパス 東北地方整備局	185	242	【内訳】 走行時間短縮便益：188億円 走行経費減少便益：45億円 交通事故減少便益：9.4億円 【主な根拠】 計画交通量 約 11,300台/日	143	1.7	<u>効果1 防災機能の強化</u> ・津波浸水区間を回避し、災害時等の避難・救援活動を支えるネットワークを確保 〔国道6号通行止め時〕 現況：迂回距離・迂回時間とも約3倍 → 整備後：ネットワーク寸断回避、迂回解消 <u>効果2 渋滞の緩和、アクセス改善による観光地再生</u> ・通過交通が分散、国道6号の渋滞が緩和 〔当該区間の混雑度〕 現況：1.7 → 整備後：0.8 ・魅力ある観光地の再生を支援 〔バス整備が進むいわき市観光入込客数の実例〕 H10(開通前)：767万人→ H22(現況)：1,077万人【約4割増】 ※常磐バスとの接続により、北茨城市・いわき市の魅力ある観光地の再生を支援 <u>効果3 救急医療活動の支援</u> ・第三次救急医療施設への搬送時間が短縮するなど、地域住民の命を守る救急医療活動を支援 〔北茨城市大津町市街地から総合磐城共立病院までの搬送時間〕 現況：41分→整備後：36分 〔茨城県搬送目標時間(37.4分：全国平均)カバー人口：北茨城市から総合磐城共立病院〕 現況：約3,8千人→整備後：約7,8千人	道路局 国道・防災課 (課長 茅野牧夫)

事業名 事業主体	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	担当課 (担当課長名)
		貨幣換算した便益: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4号 矢板拡幅 関東地方整備局	200	312	【内訳】 走行時間短縮便益：289億円 走行経費減少便益：12億円 交通事故減少便益：11億円 【主な根拠】 計画交通量 18,700～34,400台/日	146	2.1	効果1 交通の安全性と物流の安定性を確保 ・対象区間の整備により、混雑度が約7割減少し、沿線地域の速達性が確保 〔混雑度〕 現況 2.05 → 整備後 0.63 (約7割減少) 〔平均旅行速度〕 現況 32.8km/h → 整備後 45.9km/h (約4割向上) ・渋滞が一因と考えられる死傷事故件数が改善 〔死傷事故率(早川町交差点～土屋交差点)〕 現況 55.2件/億台km → 整備後 49.2件/億台km (約9%減少) ・矢板市内の重篤患者の救急搬送のアクセスルートを強化し救急輸送ネットワークを構築 ・隣接する開通済み区間では、企業立地が進み出荷額等が増加しており、拡幅事業においても企業立地の促進に期待 〔従業員数〕 H21開通前4,157人/105社 → H25開通後4,686人/108社 (約13%増) 〔製造品出荷額〕 H21開通前1,506億円 → H25開通後1,646億円 (約9%増) 効果2 東北道の代替機能の強化 ・交通容量の増加により、災害時等による東北道通行止め時のリダンダンシー機能を強化	道路局 国道・防災課 (課長 茅野牧夫)

事業名 事業主体	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	担当課 (担当課長名)
		貨幣換算した便益: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158号 (中部縦貫自動車道) 大野油坂道路(大野・大野東 区間) 近畿地方整備局	203	319	【内訳】 走行時間短縮便益：243億円 走行経費減少便益：63億円 交通事故減少便益：13億円 【主な根拠】 計画交通量 約8,700台/日	161	2.0	<u>効果1 災害に強い道路ネットワーク</u> ・北陸自動車道・国道8号が通行止めになった場合においても、災害に強い道路ネット ワークの代替機能を確保 <u>効果2 交流人口の拡大による地域活性化</u> ・高速ネットワークの整備により、奥越地域への観光客が増加 ・首都圏、中部圏へのアクセス性が向上し、物流・観光面において活性化 〔大野市～名古屋市間の所要時間〕 現況 2時間45分 → 全線開通時 2時間4分 (41分短縮) 〔大野市～東京都間の所要時間〕 現況 7時間56分 → 全線開通時 6時間6分 (110分短縮) <u>効果3 安全・安心な出産を支える医療アクセス性の確保</u> ・大野市和泉地区から分娩医療施設への移動時間短縮 〔大野市和泉地区から福井大学医学部付属病院の所要時間〕 現況 69分 → 全線開通時 50分 (19分短縮) ・現況の国道158号に障害が発生した際、迂回路として機能し、冬期交通を確保	道路局 国道・防災課 (課長 茅野牧夫)
一般国道19号 瑞浪恵那道路(瑞浪～恵那武 並) 中部地方整備局	245	281	【内訳】 走行時間短縮便益：235億円 走行経費減少便益：33億円 交通事故減少便益：13億円 【主な根拠】 計画交通量 13,800台/日	200	1.4	<u>効果1 交通の安全性と物流の安定性を確保</u> ・国道19号の安全性・物流の安定性が確保され、沿線地域の生活・産業活動を支援 <u>効果2 企業立地など民間投資を促進し雇用を創出</u> ・定時性確保等の円滑な企業活動を支援 ・民間投資を促進し、雇用の創出を支援	道路局 国道・防災課 (課長 茅野牧夫)

事業名 事業主体	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	担当課 (担当課長名)	
		貨幣換算した便益: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1号 東駿河湾環状道路（沼津岡宮～愛鷹） 中部地方整備局	230	226	【内訳】 走行時間短縮便益：187億円 走行経費減少便益：26億円 交通事故減少便益：13億円 【主な根拠】 計画交通量 16,200台/日	155	1.5	効果1 定時性・速達性の向上による住民生活や円滑な企業活動の支援 ・既に開通している東駿河湾環状道路と一体となって環状機能を発揮し、都心部を通過する交通を環状道路に転換 ・都心部での慢性的な渋滞が緩和し、通勤等の定時性・速達性の向上が図られ、住民生活や円滑な企業活動を支援 効果2 災害に強い緊急輸送ネットワークの構築 ・東名、新東名、東駿河湾環状道路が対象区間と有機的に連結されることで、第三次救急医療施設沼津市立病院へのアクセスルートを確認し、災害に強い緊急輸送ネットワークを構築	道路局 国道・防災課 (課長 茅野牧夫)
一般国道161号 湖西道路（真野～坂本北） 近畿地方整備局	89	635	【内訳】 走行時間短縮便益：580億円 走行経費減少便益：37億円 交通事故減少便益：19億円 【主な根拠】 計画交通量 約42,900台/日	89	7.2	効果1 ボトルネック解消による地域の活性化 ・観光施設への速達性、定時性が向上し、広域観光の活性化に貢献 ・4車線化に伴い、十分な交通容量を確保し渋滞を解消 4車線化による所要時間の短縮 〔西大津バイパス（藤尾南ランプ）～湖西道路（真野IC）間の所要時間（混雑時）〕 整備前 28分 → 整備後 16分 （12分短縮） 効果2 渋滞解消による安全性の向上 ・渋滞解消に伴い、渋滞が要因と考えられる死傷事故が減少 ・整備済の西大津バイパスでは、並行する国道161号を含め死傷事故率が減少 〔死傷事故率の減少〕 湖西道路 現況 23件/億台*。 → 整備後 9件/億台*。（14件/億台*。減少） 西大津バイパス 4車線整備前 27件/億台*。 → 整備後（実績）9件/億台*。（18件/億台*。減少） 国道161号 4車線整備前 118件/億台*。 → 整備後（実績）82件/億台*。（36件/億台*。減少） 効果3 安全・安心な医療施設へのアクセス性を確保 ・大津赤十字病院へのアクセスルートの信頼性が向上し、安全・安心な住民生活を確保 ・高島市の第三次医療施設への60分圏域人口が増加 現況 約4.6万人 ⇒ 整備後 約5.1万人 （約5千人増加）	道路局 国道・防災課 (課長 茅野牧夫)

事業名 事業主体	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	担当課 (担当課長名)
		貨幣換算した便益: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312号 大宮峰山道路 近畿地方整備局	160	217	【内訳】 走行時間短縮便益：169億円 走行経費減少便益：36億円 交通事故減少便益：11億円 【主な根拠】 計画交通量 約10,000台/日	133	1.6	<u>効果1 交通集中の解消・緩和</u> ・国道312号の交通転換により旅行速度向上 現況 14km/h → 整備後 35km/h (21km/h向上) ・国道312号の交通事故が減少し、走行安全性が向上 現況 32件/年 → 整備後 24件/年 (8件/年減少) ・大宮峰山道路の利用により救急搬送時間短縮 現況 45分 → 整備後 27分 (18分短縮) <u>効果2 観光資源へのアクセス強化</u> ・山陰近畿自動車道が整備されると、日本海沿岸地域の観光資源を繋ぎ、周遊性が向上 (例：天橋立→城崎が80分→50分) し、観光客数の増加に寄与	道路局 国道・防災課 (課長 茅野牧夫)
一般国道3号 (南九州西回り自動車道) 阿久根川内道路 九州地方整備局	1,050	1,268	【内訳】 走行時間短縮便益：1,013億円 走行経費減少便益：142億円 交通事故減少便益：112億円 【主な根拠】 計画交通量 約19,400台/日	813	1.6	<u>効果1 防災機能の強化</u> ・災害時等の避難路、緊急輸送道路の確保 ・九州縦貫自動車道の通行止時の代替機能を確保 九州縦貫自動車道通行止時の移動時間(八代～鹿児島間) 現況：188分 → 整備後：98分 <u>効果2 医療アクセス負担の軽減</u> ・阿久根市から周産期医療施設(薩摩川内市)へのアクセス時間の短縮 現況：41分 → 整備後：28分 ・阿久根市の第3次救急医療施設60分圏域の拡大 整備前：約1割(約2,500人) → 整備後：約7割(約16,900人) <u>効果3 交流人口の拡大</u> ・九州縦貫自動車道と周遊ネットワークが形成され、交流人口の増大が期待 高速道路沿線の観光周遊ルート移動時間 現況：260分 → 整備後：180分 ＜大規模災害に対するネットワークとしての防災評価＞ ①主要都市・拠点間の防災機能評価 出水市～薩摩川内市の評価 現況D → 整備後B ②市町村等の連結性評価 改善度：1.3 〔(弱点度)整備前：1.1 → 整備後：0.8〕	道路局 国道・防災課 (課長 茅野牧夫)

【港湾整備事業】

(直轄事業)

事業名 事業主体	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	担当課 (担当課長名)	
		貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)			B/C
		便益の内訳及び主な根拠					
茨城港常陸那珂港区 国際物流ターミナル整備事業 関東地方整備局	65	84	【内訳】 ・輸送コストの削減便益:83億円 ・残存価値:1.1億円 【主な根拠】 平成33年度予測取扱貨物量:36万台/年	53	1.6	①北関東地域における首都圏の物流機能の補完 現在整備中の中央ふ頭地区の国際物流ターミナルと連続ターミナルとして運用が可能となることで、茨城港(常陸那珂港区)の効率性が大幅に高まる。これにより同港のプレゼンスが高まることで、首都圏の物流ネットワークの補完・多重化が図られる。 この茨城港を中心とする物流ネットワークは、首都圏との同時被災を免れることができることから、首都直下型地震等におけるリダンダンシーの確保に繋がる。 ②地域産業の国際競争力強化 完成自動車の輸出増加に適切に対応することで、地域産業の国際競争力強化が図られるとともに、国内自動車生産のみならず裾野の広い関連産業の生産体制の確保が図られることで、雇用を含めた地域全体の活力向上が図られる。 ③被災地の復興 茨城港常陸那珂港区における港湾関連企業活動の活性化が図られ、地域の雇用増を通じ、被災地の復興が図られる。 ④陸上輸送従事者の就業環境の緩和 当該事業の実施により、首都圏中心部の通行を回避できるため、勤務時間の延長回避や、道路混雑等による精神的な疲労の緩和など、ドライバーの就業環境の緩和が図られると考えられる。	港湾局 計画課 (課長 宮崎祥一)
名古屋港 ふ頭再編改良事業 中部地方整備局	182	495	【内訳】 ・海上輸送コストの削減:388億円 ・モーターブールの集約化による横持ち輸送の解消:5.7億円 ・モーターブールの集約化による保管費用の削減:75億円 ・地震時の輸送効率化:19億円 ・残存価値:6.2億円 【主な根拠】 平成34年度予測取扱貨物量:394千台/年	149	3.3	①我が国最大の自動車輸出拠点機能の確保と安定 完成自動車の外貨貨物輸出の増加に適切に対応することで、地域産業の国際競争力強化が図られる。 加えて、名古屋港は我が国の4割を占める最大の自動車取扱拠点であり、耐震機能の確保により国内各地及び世界の全方面と結ぶ航路ネットワークの保全が図られる。 これらを通じ、我が国全体の自動車産業の競争力強化、裾野の広い関連産業も含めた雇用の確保等が図られる。 ②港湾機能の集約による効率的な施設管理 ふ頭再編を実施し、老朽化施設の用途廃止と港湾機能の集約を行うことによって、より低コストで効率的なストック管理が可能となる。ふ頭再編を実施せず既存老朽化岸壁を廃止しなかった場合に比べ合計約22億円のコスト縮減が図られる。 ③環境への負荷軽減 港湾貨物の輸送効率化により、CO ₂ の排出量が約26%(38t-C/年)、NO _x の排出量が約29%(2t/年)低減される。	港湾局 計画課 (課長 宮崎祥一)

事業名 事業主体	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	担当課 (担当課長名)	
		貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)			B／C
		便益の内訳及び主な根拠					
境港 ふ頭再編改良事業 中国地方整備局	93	181	【内訳】 ・輸送ルート転換による輸送コストの削減:162億円 ・船舶大型化による輸送コストの削減:14億円 ・震災時における輸送コストの増大回避:3.8億円 ・残存価値:1.6億円 【主な根拠】 平成32年度予測取扱貨物量:37万トン／年	90	2.0	①地域産業の安定・発展 国内幹線物流のミッシングリンクの解消及び物流の輸送効率化により、産業集積が進む境港背後圏をはじめとした山陰地域の活性化・地域産業の発展に寄与し、産業競争力強化が図られる。 ②陸上輸送におけるトラックドライバー不足の緩和 近年、貨物輸送のドライバー不足が生じており、今後も同様の状況が想定される。現行で陸上輸送が行われている貨物が海上輸送にシフトすることにより、将来的な陸上輸送能力不足の軽減に寄与すると考えられる。 ③環境への負荷軽減 モーダルシフトによる内貿陸送貨物(トラック利用)の輸送効率化によりCO ₂ の排出量が約25%(約1,756t-C/年)削減される。 ④港湾機能の集約による効率的な施設管理 ふ頭再編を実施し、老朽化施設の用途廃止と港湾機能の集約を行うことによって、船舶航行安全を確保するとともに、より低コストで効率的なストック管理が可能となる。ふ頭再編を実施せず既存老朽化岸壁の機能維持を行った場合に比べ合計約31億円のコスト縮減が図られる。 ⑤リダンダンシーの確保 耐震強化岸壁の整備と新たな国内海上輸送幹線の形成により、大規模地震時における瀬戸内・太平洋側地域のリダンダンシーの確保が図られる。 ⑥大規模地震時における離島航路の維持 耐震強化岸壁を整備することにより、大規模地震時における離島航路(隠岐の島町:人口14,563人)の確保が図られる。	港湾局 計画課 (課長 宮崎祥一)
広島港 ふ頭再編改良事業 中国地方整備局	62	199	【内訳】 ・陸上輸送コストの削減:61億円 ・船舶大型化による海上輸送コスト削減:109億円 ・滞船コストの削減:1.5億円 ・震災時における輸送費用の増大回避:21億円 ・震災時における施設被害の回避:6.0億円 【主な根拠】 平成31年度予測取扱貨物量:12万台／年	54	3.7	①地域産業の国際競争力強化 完成自動車の外貨貨物輸出の増加に適切に対応することで、地域産業の国際競争力強化が図られるとともに、国内自動車産業のみならず裾野の広い関連産業の生産体制の確保が図られることで、雇用を含めた地域全体の活力向上が図られる。 ②地域の安全・安心の確保 中国地方最大の都市であり、かつ中枢機能を有する広島市(人口119万人)中心部に直結する耐震強化岸壁が整備されることにより、人命被害の回避、地域住民の生活の安全確保が図られる。また震災時にも完成自動車をはじめとした物流機能の維持が図られ、我が国の産業活動の維持に貢献できる。 ③環境への負荷軽減 港湾貨物の輸送効率化により、CO ₂ の排出量が約18%(2,953t-C/年)、NO _x の排出量が約11%(143t/年)低減される。	港湾局 計画課 (課長 宮崎祥一)