

平成28年度予算に向けた新規事業採択時評価結果一覧 (平成28年3月時点)

【公共事業関係費】

【海岸事業】

(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		費用の内訳				
高知港海岸 直轄海岸保全施設整備事業 四国地方整備局	600※	3,243	【内訳】 ・浸水防護便益:3,243億円 【主な根拠】 ・一般資産等被害額: 10,847億円 ・公共土木施設被害額: 6,509億円 (L1津波による津波浸水シ ミュレーションより算出)	448	【内訳】 建設費 413億円 維持管理費 35億円	7.2	<ul style="list-style-type: none"> 事業を実施することにより、災害時における死傷者数を低減することができる。 事業を実施することで津波による背後地への浸水被害を防止・低減することが可能となり、企業が受ける被害リスクを低減することができる。このような環境向上によって、経済・産業活動を維持・発展させることが期待できる。 浸水防護により、発災時の国、県、市の行政・防災機能の維持やエネルギー供給拠点の機能の確保ができる。 また、国道や鉄道といった主要交通施設の機能を維持し、それを利用した物流の継続により災害時における迅速な復旧活動等が可能となる。 ・発生頻度の高い津波(L1津波)を越える津波に対しても、浸水面積等を低減するとともに、津波の到達時間を遅らせることで避難時間を稼ぐ減災効果が期待できる。	港湾局 海岸・防災課 (課長 眞田仁)

※うち、直轄事業は350億円

【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			B / C	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)				
		便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳				
一般国道5号 (北海道横断自動車道) 倶知安余市道路 (倶知安～共和) 北海道開発局	420	3,611	<p>【内訳】 走行時間短縮便益 3,050億円 走行経費減少便益 419億円 交通事故減少便益 142億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 約6,600台/日</p>	2,805	<p>【内訳】 事業費 2,506億円 維持管理費 299億円</p>	1.3 (1.3) [注1]	<p>効果1 国際的観光リゾートの更なる発展 ・インバウンド観光拠点である新千歳空港や札幌市・小樽市周辺からニセへの移動時間短縮、定時性を確保 ・ニセコ地域への更なる観光客増加、通勤圏拡大による雇用の促進が期待 新千歳空港～ニセコ町間の冬期所要時間 現況:約155分 → 整備後:約120分(約35分短縮) 小樽～ニセコ町間の冬期所要時間 現況:約80分 → 整備後:約55分(約25分短縮)</p> <p>効果2 物流ルートの代替性の確保 ・国際コンテナ通行支障区間の解消により、函館方面と札幌・後志地方を結ぶリダンダンシーの向上に寄与</p> <p>効果3 安心して暮らせる地域の形成 ・倶知安から小樽・札幌の高次医療施設への搬送時間短縮や安静搬送により、患者への負担を軽減 ・脳疾患、心疾患の死亡率低下が期待 倶知安～小樽市立病院の所要時間 現況:約68分 → 整備後:約53分(約15分短縮) 小樽市の高次医療施設からの60分カバー圏人口 現況:164,200人(70%) → 整備後:203,900人(87%)</p>	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信)

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		費用の内訳				
一般国道236号 (帯広・広尾自動車道) 大樹広尾道路 (忠類大樹～豊似) 北海道開発局	200	3,496	【内訳】 走行時間短縮便益 2,825億円 走行経費減少便益 444億円 交通事故減少便益 226億円 【主な根拠】 計画交通量 約5,500台/日	3,019	【内訳】 事業費 2,725億円 維持管理費 294億円	1.2 (0.96) [注1]	効果1 地域産業を支える物流の効率性・安全性の向上 ・帯広・広尾道の延伸により十勝港までの輸送時間の短縮が図られ、繁忙期の小麦の往復回数が1回増加するなどの輸送の効率化に寄与し、地域産業を支援 ・交通機能の分担により、大樹町市街をはじめとする現道の交通事故が大幅に減少し、貨物車等の安全な物流ルートを確保 大樹市街における死傷事故率 現況:全国平均以上(7箇所)110.6~331.9件/億台キロ → 整備後:大樹豊似間27.0件/億台キロ 効果2 高次医療施設へのアクセス性向上 ・帯広・広尾道の延伸により救急搬送時の所要時間や連絡速度が改善され、南十勝からの高次医療施設へのアクセスが向上し、人口カバー率が拡大するなど地域の医療サービスの向上に貢献 広尾町～帯広市の高次医療施設間の救急搬送所要時間 現況:73分 → 整備後:65分(8分短縮) 帯広市の高次医療施設からの60分カバー圏人口 現況:12,200人(58%) → 整備後:14,000人(66%)	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信)

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		費用の内訳				
一般国道4号 大衡道路 東北地方整備局	80	124	【内訳】 走行時間短縮便益 112億円 走行経費減少便益 8.0億円 交通事故減少便益 3.8億円 【主な根拠】 計画交通量 約27,300台/日	68	【内訳】 事業費 57億円 維持管理費 11億円	1.8	効果1 円滑な物流確保により企業活動を支援 ・自動車関連企業等は年々増加傾向にあり、道路整備による円滑な物流の確保により、企業立地や雇用拡大等の企業活動を支援 【混雑度】 現況:2.09 → 整備後:0.81 【旅行速度】 現況:37km/h → 整備後:48km/h 効果2 地域住民の安全性が向上 ・中央分離帯の設置により、沿道出入りが制限され死傷事故率が減少 【死傷事故率】 現況:54件/億台キロ → 整備後:33件/億台キロ 効果3 代替路の機能強化 ・交通容量の増加により代替路機能が強化、通勤等や産業活動での時間信頼性を確保 【東北道通行止め時の最大所要時間短縮】 現況:約83分 → 整備後:54分 (大和IC入口交差点～古川IC入口交差点の所要時間)	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信)

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		費用の内訳				
一般国道17号 新大宮上尾道路(与野～上尾南) 関東地方整備局	2,000	2,946	【内訳】 走行時間短縮便益 2,713億円 走行経費減少便益 141億円 交通事故減少便益 92億円 【主な根拠】 計画交通量 約34,200～41,100台/日	1,343	【内訳】 事業費 1,316億円 維持管理費 27億円	2.2	効果1 地域産業活動を支援 ・円滑な物流の確保により、圏央道沿線から都心方面へのアクセス性が向上し、地域の産業活動を支援 圏央道沿線から都心方面への所要時間(桶川東部工業団地～与野JCT) 現況:約46分 → 与野～上尾南整備後:約31分(約15分短縮) 効果2 地域住民の安全性が向上 ・交通容量の増加により、渋滞が緩和され、追突事故が減少。沿線地域の生活環境が改善 追突事故件数【国道17号バイパス(与野～上尾南並行部)】 現況:349件/4年 → 整備後:278件/4年(約2割減少) 効果3 物資輸送等の広域連携が向上 ・防災拠点として機能するために必要なネットワークが整備され、信越、東北方面の主要拠点等からさいたま新都心へのアクセス性が強化。拠点間の物資輸送等の速達性向上に寄与。 東北方面からの所要時間(久喜白岡JCT～さいたま新都心) 現況 約42分 → 与野～上尾南整備後 約22分(約20分短縮) 信越方面からの所要時間(鶴ヶ島JCT～さいたま新都心) 現況 約42分 → 与野～上尾南整備後 約22分(約20分短縮)	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信)

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		費用の内訳				
一般国道20号 新山梨環状道路 (広瀬～桜井) 関東地方整備局	230	257	【内訳】 走行時間短縮便益 217億円 走行経費減少便益 23億円 交通事故減少便益 17億円 【主な根拠】 計画交通量 約16,300～21,000台/日	162	【内訳】 事業費 159億円 維持管理費 3億円	1.6	効果1 対象区間の整備により市街地に用のない通過交通を減少 ・西関東連絡道路や国道20号等から流入する甲府市街地に用のない通過交通を減少 ・都市間交流等の多様な交流を促進し、都市の活力・賑わいの持続などに寄与 国道20号(甲府中心地)の通過交通 現況:約24,900台/日(約44%)→整備後:約23,000台/日(約39%) 効果2 東京都心から1時間圏の拡大や峡東地域の観光客増加に貢献 ・県が進める東京都心から1時間圏を拡大し、峡東地域等の観光客増加に貢献 リニア新駅～峡東地域※の所要時間(混雑時) (※道の駅 花かげの郷まきおかを代表として算出) 現況:約43分→整備後:約26分(約17分の短縮)	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信)
一般国道470号 (能越自動車道) 田鶴浜七尾道路 北陸地方整備局	95	8,537	【内訳】 走行時間短縮便益 6,155億円 走行経費減少便益 1,480億円 交通事故減少便益 902億円 【主な根拠】 計画交通量 約6,600台/日	8,013	【内訳】 事業費 7,402億円 維持管理費 611億円	1.1 (1.2) [注1]	効果1 観光振興と企業活動を支援 ・対象区間の整備と観光地までのアクセス道路との一体的な整備により、周遊観光ネットワークを形成。「H37年の観光入込客数の目標3,000万人」に向けた取組を支援。 ・北陸自動車道や東海北陸自動車道との接続により、能越自動車道を活かした企業誘致の取組や最大都市圏をマーケットとする企業活動を支援。 効果2 安全・安心な地域の形成 北陸管内直轄国道における平均死傷事故率の約3倍である国道159号の七尾市街地部当該区間の現道における事故の減少が見込まれる。 [現況]127.2件/億台キロ→[整備後]92.9件/億台キロ(約3割減少) 通過交通の抜け道となっている道路の安全・安心が確保される。	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信)

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		費用の内訳				
一般国道1号 藤枝バイパス 中部地方整備局	300	864	【内訳】 走行時間短縮便益 608億円 走行経費減少便益 167億円 交通事故減少便益 89億円 【主な根拠】 計画交通量 約57,000台/日	242	【内訳】 事業費 220億円 維持管理費 22億円	3.6	効果1 民間投資拡大と企業活動を支援 ・沿線で計画されている4車線化を見据えた事業規模の拡大や、新たな工業団地の立地等、活発化する企業活動の要として支援。 効果2 安心安全な市民生活の確保 ・市街地部への迂回交通が減少し、通学路をはじめとする、生活道路の安全・安心を確保。 【藤枝市街地の死傷事故率】 現況 234件/億台km → 整備後 185件/億台km (2割減) ※国道を除く一般県道・主要地方道を対象	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信)
一般国道247号 西知多道路 (東海ジャンクション) 中部地方整備局	285	355	【内訳】 走行時間短縮便益 252億円 走行経費減少便益 72億円 交通事故減少便益 30億円 【主な根拠】 計画交通量 約12,000台/日	215	【内訳】 事業費 203億円 維持管理費 12億円	1.7	効果1 物流効率化によるものづくり産業の支援 ・国道247号の物流の安定性が確保されるとともに、自動車産業等、ものづくり産業の円滑な企業活動を支援。 【東海JCT←加家ICのピーク時速度向上】 現況 34km/h → 整備後 51km/h (約17km/h向上) 効果2 代替性機能の確保 ・信頼性の高い空港へのアクセス道路の代替性を確保。 ・インバウンド観光やリニア中央幹線の開通などによる交通需要の増加にも対応。 【中部国際空港～名古屋駅の所要時間】 現況 48分～60分(ばらつき12分) → 整備後 45分～50分(ばらつき5分)	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信)

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	費用便益分析			B / C	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)				
		便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳				
一般国道483号 (北近畿豊岡自動車道) 豊岡道路 近畿地方整備局	130	2,752	【内訳】 走行時間短縮便益 2,262億円 走行経費減少便益 334億円 交通事故減少便益 156億円 【主な根拠】 計画交通量 約13,800台/日	2,494	【内訳】 事業費 2,243億円 維持管理費 251億円	1.1 (2.3) [注1]	効果1 観光地の活性化に貢献 ・速達性の向上により、高速バス網を活用した地域振興策を含め、山陰海岸ジオパーク等の観光客増加に寄与(「ひょうごツーリズム戦略」において、観光入込客数150百万人を目標) 大阪市から但馬地域(城崎)の所要時間短縮 【現況】約175分→【整備後】約155分 20分短縮(H26プローブデータ) 効果2 医療不安の解消に貢献 ・降雪時の搬送円滑化により60分圏人口が拡大し、地域の医療不安の解消に貢献 60分圏カバー人口 【現況】12.5万人(69%) → 【整備後】15万人(83%) ・さらに、ドクターカーの導入により、60分圏域の治療開始時間を約30分に短縮 効果3 災害に強い道路ネットワークの構築 ・災害時に機能する道路ネットワークにより豊岡病院等へのアクセスが確保され、円滑な医療活動・物資輸送に寄与 <道路ネットワークの防災機能評価結果[注2]> ・改善ペア数:18(10) ・脆弱度[防災機能ランク]:1.00[D]→0.53[C](0.40[C]→0.33[B]) ・累積脆弱度の変化量:▲425.44(▲38.21) ・改善度:通常時0.10(0.02)、災害時0.56(0.09)	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信)

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		費用の内訳				
一般国道2号 大阪湾岸道路西伸部 (六甲アイランド北～駒栄) 近畿地方整備局	5,000	3,725	【内訳】 走行時間短縮便益 3,570億円 走行経費減少便益 115億円 交通事故減少便益 39億円 【主な根拠】 計画交通量 約51,000台/日	3,680	【内訳】 事業費 3,407億円 維持管理費 272億円	1.01	効果1 物流効率化による阪神経済の再生 ・地域間の所要時間の短縮により、阪神港等へのアクセス性が向上し、物流効率化が図られる ・これにより、企業立地が更に促進され、阪神経済の再生に寄与(「神戸2020ビジョン(案)※1」においてH31までに企業誘致260社を目標) ※1 H28.3策定予定 地域間の所要時間の短縮 (神戸市西区(玉津IC)～大阪駅) 【現況】96分⇒【整備後】64分(32分短縮) (神戸市西区(玉津IC)～神戸港) 【現況】45分⇒【整備後】31分(14分短縮) 効果2 沿道環境の改善 ・渋滞解消時には、阪神高速3号神戸線の速度が約30km/h向上、大型車種のNOxは約30%減少し、沿道環境が改善 効果3 通行規制時の代替路の確保 ・大阪湾岸道路の延伸により、代替路の確保が可能となり、交通事故等による阪神高速3号神戸線通行規制時の一般道の交通集中の緩和	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信)

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		費用の内訳				
一般国道9号 福光・浅利道路 中国地方整備局	290	4,962	【内訳】 走行時間短縮便益 3,914億円 走行経費減少便益 734億円 交通事故減少便益 314億円 【主な根拠】 計画交通量 約2,800～約17,100台/日	4,127	【内訳】 事業費 3,749億円 維持管理費 378億円	1.2 (1.5) [注1]	効果1 民間投資の促進 ・福光・浅利道路の着手にあわせ江津工業団地の拡張を計画 ・高速ネットワークとアクセス道路(県道)の一体的な整備により、企業進出などの民間投資を促進 効果2 港湾(浜田港)アクセスの強化 ・出雲～浜田間の高速ネットワークを確保し、アクセス性の強化により物流活動を支援 ・出雲市～浜田港の所要時間 現況:107分 → 整備後:91分 効果3 医療アクセスの改善 ・3次救急医療施設60分カバー人口が約1.1千人増加 ・島根県大田市・川本町・美郷町における第3次救急医療機関60分圏域人口 現況:42.7千人 → 整備後:43.8千人 ・島根県西部から島根県立中央病院(出雲市)の搬送時間を短縮 ・江津市から島根県立中央病院(出雲市)の所要時間 現況:85分 ⇒ 整備後:70分(15分短縮)	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信)

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		費用の内訳				
一般国道491号 俵山・豊田道路 中国地方整備局	570	6,003	4,292	1.4 (1.2) [注1]	<p>効果1 高速ネットワークで広域連携強化 ・高速ネットワークの整備により、広域周遊観光ルートを形成</p> <p>効果2 第3次救急医療機関への速達性向上 ・高規格道路の整備により第3次救急医療機関への搬送時間が短縮する ・長門市における第3次救急医療機関 60分圏域人口 現況 10千人 ⇒ 整備後 28千人 ・長門市消防本部～関門医療センター(下関市)間の所要時間 現況 75分 ⇒ 整備後 58分</p> <p>効果3 代替路の確保 ・下関長門線等における災害や異常気象時の代替路が確保され、道路の信頼性が向上</p> <p><道路ネットワークの防災機能評価結果[注2]> ・改善ペア数:19(1) ・脆弱度[防災機能ランク]:0.73[C]→0.28[B](0.34[C]→0.17[B]) ・累積脆弱度の変化量:▲133.72(▲1.74) ・改善度:通常時0.10(0.09)、災害時0.55(0.28)</p>	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信)		
一般国道34号 新日見トンネル 九州地方整備局	44	53	41	1.3	<p>効果1 広域観光周遊ルートの信頼性向上 ・交通アクセスの向上により広域的な観光振興を図る ・渋滞解消により、所要時間が短縮 所要時間 現況:12.8分 → 整備後:7.3分(約6分短縮) 混雑度 現況:2.51 → 整備後:0.73</p> <p>効果2 対面通行区間の解消による安全性向上 ・トンネル対面通行の回避による交通事故の減少 死傷事故率 現況:152件/億台キロ → 整備後:36件/億台キロ</p>	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信)		

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		費用の内訳				
一般国道210号 横瀬拡幅 九州地方整備局	46	70	【内訳】 走行時間短縮便益 66億円 走行経費減少便益 3.0億円 交通事故減少便益 1.5億円 【主な根拠】 計画交通量 約23,600台/日	35	【内訳】 事業費 32億円 維持管理費 3.5億円	2.0	効果1 渋滞解消により企業活動の活性化に寄与 ・企業誘致を支援し、地域産業の発展に寄与 ・渋滞解消による所要時間の短縮 旅行速度 現況:18.6km/h → 整備後:50.0km/h 混雑度 現況:1.83 → 整備後:0.83 効果2 大分自動車道通行止め時の代替機能の強化 ・大分自動車道通行止め時の代替路線としての機能を強化し、湯布院と大分市を結ぶ回遊型観光等を支援	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信)

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)			
		便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳			
一般国道220号 (東九州自動車道) 日南・志布志道路 九州地方整備局	222	2,854	2,383	1.2 (1.5) [注1]	<p>効果1 速達性向上による観光経済活性化</p> <ul style="list-style-type: none"> 観光地間の速達性向上により、周遊観光が増加し、観光経済を活性化 イルカランド～宮崎神宮の所要時間 現況:117分 → 整備後:99分(18分短縮) 広域観光ルートの形成に際して、東九州自動車道の延伸も含めた、南九州や東九州、さらには九州一体となった取組を行う <p>効果2 輸送環境改善による経済活性化</p> <ul style="list-style-type: none"> 志布志市街地や道路構造に課題のある箇所を一部回避する志布志港との輸送ルート形成により、走行性を向上し、経済活動を支援するとともに、市街地の生活環境を改善 縦断線形不良箇所・屈曲箇所 2箇所削減 志布志港から宮崎市までの所要時間 現況:122分 → 整備後:102分(20分短縮) 志布志港の国際物流拠点としての一層の機能向上を図るため、幹線道路の整備を促進する <p>効果3 走行環境改善による円滑性・安全性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> 線形不良箇所や死傷事故率の高い箇所を回避し、安全で円滑な走行環境を形成 日南区間 現況:113.6件/億台キロ → 整備後:46.1件/億台キロ 志布志区間 現況:161.9件/億台キロ → 整備後:97.3件/億台キロ 	<p>【内訳】 走行時間短縮便益 2,076億円 走行経費減少便益 508億円 交通事故減少便益 270億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 約8,200～約20,100台/日</p> <p>【内訳】 事業費 2,239億円 維持管理費 143億円</p>	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信)

注1 B/C及び道路のネットワークの防災機能評価の値は、事業化区間を含むJCT間の区間を対象とした場合、()書きの値は事業化区間を対象とした場合の分析結果

注2 防災機能ランク:道路ネットワークを「耐災害性」、「多重性」の観点からA～Dの評価ランクに等級分け

(H26年度末供用済みおよび事業化済みネットワークによる評価。災害リスクは、地震・津波、豪雨・豪雪、火山を設定)

- A: 災害時も通常時と同じ期待所要時間 C: 災害時は通常時の1.5倍以上の期待所要時間
B: 災害時は通常時の1.5倍未満の期待所要時間 D: 災害時には到達不可能

・累積脆弱度の変化量:各拠点ペア間の脆弱度を最短経路上の災害危険箇所が存在するリンク毎に累積したものに当該リンク延長を乗じて算定した値の整備前後の変化量で評価

・改善度:道路整備が「行われない場合」に対する「行われる場合」の速達性の改善の度合いを計測して評価

【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			B/C	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)				
		便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳				
横浜港 大黒ふ頭地区 ふ頭再編改良事業 関東地方整備局	89	355	<p>【内訳】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・代替港利用解消による輸送コスト削減便益:313億円 ・喫水調整解消による輸送コスト削減便益:29億円 ・沖待ち解消による滞船コスト削減便益:13億円 <p>【主な根拠】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成33年予測取扱貨物量:1,635万t/年 	77	<p>【内訳】</p> <ul style="list-style-type: none"> 建設費 70億円 維持管理費 7億円 	4.6	<ul style="list-style-type: none"> ・産業の国際競争力の強化 横浜港大黒ふ頭地区において、完成自動車の増加や自動車運搬船舶の大型化等に適切に対応することにより、国内で生産される完成自動車の海上輸送コストの削減等が可能となり、関東一円に立地する自動車メーカー等の国際競争力強化が図られる。 また、国内自動車メーカーは、グローバルな生産・供給体制を再編する中で、国内工場の生産余力を活用した輸出強化を図っており、我が国自動車産業の生産性向上に寄与する。 ・雇用の確保、地域の活力向上 本事業の実施により、完成自動車の国内生産機能が維持・拡大し、自動車メーカーのみならず、部品等含めた広範な関連産業の生産体制の維持・拡大にも寄与し、多くの雇用が確保され、地域の活力向上が図られる。 また、国内における生産機能が維持されることに伴い、関連企業による新たな研究開発や増産に向けた設備投資が喚起され、更なる雇用創出や税収の増加が期待される。 ・ふ頭利用の適正化 本事業の実施により、鉄くず・鉄鋼などの一般貨物と完成自動車の利用を分離することができ、鉄くずなどの飛散に伴う完成自動車の汚損が回避され、これまで要していた一般貨物の飛散対策が不要となる。 	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		費用の内訳				
名古屋港 飛島ふ頭地区 ふ頭再編改良事業 中部地方整備局	325	1,371	285	4.8	<ul style="list-style-type: none"> ・産業の国際競争力強化 名古屋港飛島ふ頭地区において、東南アジア方面とのコンテナ貨物の増加等に適切に対応することで、コンテナ貨物船による海上輸送コストの削減が可能となり、我が国の産業を牽引する自動車関連産業の他、工作機械産業等の裾野の広い関連産業の国際競争力強化が図られる。 ・中部圏における雇用の確保、地域の活力向上 本事業の実施により、自動車関連産業等における東南アジア方面への生産拡大を契機として捉え、国内における裾野の広い関連産業の生産体制の強化が図られることで、雇用を含めた地域の活力向上が図られる。 ・地域の安全・安心の確保 東南海地震などの大規模地震の発災時においても、我が国の産業を牽引する自動車関連産業、工作機械産業等の裾野の広い関連産業の物流機能の確保が図られやすくなり、我が国全体の産業活動の維持に貢献ができる。 	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		費用の内訳				
徳山下松港 国際物流ターミナル 整備事業 中国地方整備局	302	1,206	<p>【内訳】</p> <ul style="list-style-type: none"> 海上輸送コスト削減便益: 1,206億円 残存価値: 0.2億円 <p>【主な根拠】</p> <ul style="list-style-type: none"> 平成32年度予測取扱貨物量: 1,704万トン/年 	280	<p>【内訳】</p> <ul style="list-style-type: none"> 建設費 248億円 維持管理費 7億円 再投資費用 25億円 	4.3	<ul style="list-style-type: none"> 産業の国際競争力の強化 徳山下松港及び宇部港において、企業間連携による大型石炭船を活用した共同輸送の進展に対応することで、安定的かつ安価な石炭の輸送が可能となるとともに、電力会社等による安定した電力供給が可能となることにより、港の背後圏のみならず、西日本に立地する企業の国際競争力強化が図られる。 雇用の確保、地域の活力向上 本事業の実施により、西日本地域に立地する企業の生産体制の確保が図られるとともに、雇用を含めた地域全体の活力向上が図られる。また、本事業を実施を前提に、民間企業による新たな投資が検討されており、新たな雇用創出や税収の増加が期待される。 我が国における石炭取扱輸入拠点の形成 東日本地域の石炭輸入拠点となる小名浜港に加え、西日本地域の石炭輸入拠点となる徳山下松港・宇部港の石炭輸送体制が構築されることにより、我が国への石炭の安定的かつ安価な輸送を実現することが可能となる。 	港湾局 計画課 (課長 宮崎祥一)

【都市公園等事業】

(直轄事業)

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	供用後の 維持管理費 (億円)	評 価	担当課 (担当課長名)
国立の民族共生公園（仮称） 北海道開発局	30	10	アイヌの伝統的な儀式・儀礼等を行う場や古式舞踊等のアイヌ文化を体験する施設、自然環境を活かした憩いの場の整備等を行うことにより、アイヌ文化の理解と交流の促進、アイヌ文化の継承や創造発展、地域活性化に寄与する。	都市局公園緑地・景観課 (課長 榎野 良明)

・ 供用後の維持管理費は50年間に掛かる費用を現在価値化したものである。