

新規事業採択時評価結果一覧
(平成29年3月末現在)

【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) | | | |
| | | 便益の内訳及び主な根拠 | | 費用の内訳 | | | B/C |
| 鳴瀬川床上浸水対策特別 緊急事業(吉田川) 東北地方整備局 | 128 | 155 | 108 | 1.4 | <p>・平成27年9月関東・東北豪雨と同規模の洪水が発生した場合、吉田川(大臣管理区間)では、浸水区域内人口は約1,700人と想定されるが、事業実施により約500人に軽減される。同様に、最大孤立者数(避難率40%)は約400人から約300人、浸水区域内の災害時要援護者数は約600人から約200人に軽減される。</p> <p>・また、主要交通網である国道4号では、浸水による道路途絶によって影響を受ける通行台数が約5,800台と想定されるが、事業実施により国道4号の浸水は解消される。</p> | 水管理・国土保全局治水課 (課長 泊 宏) | |
| 大井川総合水系環境整備 事業 中部地方整備局 | 6.7 | 65 | 6.8 | 9.5 | <p>(水辺整備)</p> <p>・河川敷地占用許可準則の緩和規定等を活用し、物産展やオープンカフェ、イベントなどの開催により、地域を含めた流域の活性化が期待される。</p> | 水管理・国土保全局河川環境課 (課長 小俣 篤) | |

【砂防事業等】
 (砂防事業(直轄))

| 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 | | | | |
| 紀伊山系直轄砂防事業 近畿地方整備局 | 820 | 1080 | 【内訳】 被害防止便益:1,070億円 残存価値:10億円 【主な根拠】 想定氾濫面積:141,975ha 世帯数:17,118世帯 重要公共施設:77施設 主要交通機関:国道42号、国 道168号、国道311号、JR紀勢 本線 等 | 558 | 【内訳】 建設費 520億円 維持管理費 38億円 | 1.9 | ・平成23年紀伊半島大水害相当の出水により流出する土砂で生じる土砂・洪水氾濫が発生した場合、事業実施により、土砂・洪水氾濫区域内人口が8,651人から981人へ、同区域内の災害時要配慮者数が3,369人から387人へ、電力機能停止による影響人口が985人から549人へ、通信停止による影響人口が1,041人から597人へ軽減される。 | 水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 栗原 淳一) |

【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 | | | 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 | | | | |
| 大分港海岸 直轄海岸保全施設整備事業 九州地方整備局 | 300 | 2,760 | <p>【内訳】 浸水防護便益:2,760億円</p> <p>【主な根拠】 一般資産等被害額: 120億円 公共土木施設被害額: 72億円</p> | 214 | <p>【内訳】 建設費 196億円 維持管理費 18億円</p> | 12.9 | <ul style="list-style-type: none"> ・津波・高潮による浸水被害を防止・軽減することにより、災害時における死傷者数を低減するとともに、地域住民の不安を軽減する効果が期待できる。 ・津波・高潮による浸水被害を防止・軽減することで、我が国の産業・経済を支える企業の災害リスクを軽減することが可能となり、安定的な企業活動により地域経済のみならず、我が国の経済・産業の維持・発展に繋がる効果が期待できる。 ・事業を実施することで、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、国道等の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。 ・事業を実施することで、発生頻度の高い津波(L1津波)による背後地の浸水被害を防止することが可能となり、家屋や事業所等の資産を守る効果が期待できる。 ・事業を実施することで、最大クラスの津波(L2津波)に関する浸水面積の低減、津波到達時間の遅延、一定の避難時間確保等の減災効果が期待できる。 ・事業を実施することで、コンビナートへの浸水による油火災やガス爆発等の特殊で大規模な災害リスクが軽減される効果が期待できる。 | 港湾局 海岸・防災課 (課長 村岡猛) |

【道路・街路事業】

(直轄事業等)

| 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36号 白老拡幅 北海道開発局 | 40 | 214 | 【内訳】 走行時間短縮便益 182億円 走行経費減少便益 17億円 交通事故減少便益 15億円 【主な根拠】 計画交通量 約22,200台/日 | 138 | 【内訳】 事業費 106億円 維持管理費 33億円 | 1.5 (1.5) [注1] | 効果1 観光期渋滞の解消により地域振興に貢献 ・観光期渋滞の解消により、地域の観光振興に貢献 ・「民族共生象徴空間」へのアクセス道路整備により、アイヌ文化復興の拠点整備等を支援 【白老町～苫小牧市の所要時間】 現況 39分 → 整備後 33分 (約6分短縮) 効果2 円滑で安全な物流の確保により企業活動を支援 ・港湾取扱貨物量も増加傾向にあり、対象区間の整備による円滑で安全な物流ルートの確保により、企業活動を支援 【死傷事故率】 現況 全国平均以上 (2箇所) 94～109件/億台km → 整備後 13件/億台km 【混雑度】 現況 2.17 → 整備後 0.94 (約6割減少) | 道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信) |
| 一般国道13号 (東北中央自動車道) 真室川雄勝道路 東北地方整備局 | 247 | 1,101 | 【内訳】 走行時間短縮便益 873億円 走行経費減少便益 145億円 交通事故減少便益 83億円 【主な根拠】 計画交通量 約6,200台/日 | 691 | 【内訳】 事業費 581億円 維持管理費 110億円 | 1.6 (1.4) [注1] | 効果1 積雪期の交通機能の改善 ・速達性、定時性の確保、広域迂回の解消により、冬期の走行環境が改善され、山形県、秋田県間の生活・産業を支援 ・速達性の向上 (新庄市～湯沢市) 通常期：(現況：62分→整備後：48分) 冬期：(現況：69分→整備後：50分) ・広域迂回の解消 (新庄市～湯沢市) 迂回距離：(現況：115km→整備後：60km) 迂回時間：(現況：120分→整備後：48分) 効果2 地域連携強化による冬期周遊観光を支援 ・インバウンド観光の推進(外国人のべ宿泊者数) 秋田県：(現況：6.0万人泊→整備後：10万人泊) 山形県：(現況：7.6万人泊→整備後：18万人泊) <道路ネットワークの防災機能評価結果 [注2]> ・改善ペア数：9 (3) ・脆弱度 [防災評価ランク]： 1.00 [D] → 0.31 [B] (0.92 [C] → 0.58 [C]) ・累積脆弱度の変化量：▲46.02 (▲1.97) ・改善度：通常時0.11 (0.01)、災害時0.78 (0.67) | 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 金ケ崎拡幅 東北地方整備局 | 95 | 256 | <p>【内訳】 走行時間短縮便益 231億円 走行経費減少便益 19億円 交通事故減少便益 6.5億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 約24,300台/日</p> | 80 | <p>【内訳】 事業費 66億円 維持管理費 14億円</p> | 3.2 | <p>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 【旅行速度】 現況：24.7km/h → 整備後：39.8km/h</p> <p>効果2 冬期旅行速度の向上 ・4車線化により堆雪幅の確保、低速走行車両の追い越し可能により、冬期旅行速度が改善 ・冬期旅行速度の改善により、物流における時間ロスが少なくなり、企業の生産性向上を支援 【冬期旅行速度】 現況：17.7km/h → 整備後：31.2km/h</p> | 道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信) |
| 一般国道357号 湾岸千葉地区改良 (蘇我地区) 関東地方整備局 | 265 | 373 | <p>【内訳】 走行時間短縮便益 334億円 走行経費減少便益 30億円 交通事故減少便益 8.1億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 約59,100～78,900台/日</p> | 189 | <p>【内訳】 事業費 180億円 維持管理費 9.6億円</p> | 2.0 | <p>効果1 首都圏のエネルギー供給を支援 ・港湾機能強化等と協調し、定時性の確保 ・輸送エリア・輸送量の増加等が期待され、首都圏へのエネルギー供給を支援 湾岸千葉地区改良(蘇我地区)の混雑度 現況：1.79 → 整備後：1.09 (約4割減少)</p> <p>効果2 完成自動車の物流生産性の向上 ・千葉市道路事業と連携し、輸送台数の効率化 ・輸送コスト削減等が期待、物流生産性が向上 千葉港⇒新車整備工場(茂原)の所要時間 現況：46分 → 整備後：37分 (約9分短縮)</p> <p>効果3 千葉市が進める魅力ある都市づくりを支援 ・年間来訪者数の更なる増加や商圏の拡大、来訪者の安全性の向上等が期待 ・千葉市が目指す魅力的な都市づくりを支援 市原市⇄蘇我副都心の往復時間 現況：60分 → 整備後：45分 (約15分短縮) 蘇我地区の死傷事故率 現況：64.4件/億台km → 整備後：57.6件/億台km (約1割減少)</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20号 日野バイパス(延伸)Ⅱ期 関東地方整備局 | 300 | 3,422 | <p>【内訳】 走行時間短縮便益 3,257億円 走行経費減少便益 140億円 交通事故減少便益 24億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 約24,700~42,800台/日</p> | 574 | <p>【内訳】 事業費 525億円 維持管理費 49億円</p> | 6.0 (2.4) [注1] | <p>効果1 著しい渋滞の緩和 ・3事業整備後、通過交通等の排除により渋滞の緩和が期待 ・八王子市が目指す広域的な交通利便性のポテンシャルを活かした交通体系の整備により、地域経済の活性化を支援 国道20号(八王子市高倉町)の混雑度 現況:1.35 → 整備後:1.04</p> <p>効果2 工業集積地の物流生産性の向上 ・3事業整備後、物流の効率化により、日野市が目指す産業、商業等の立地を支援 平山工業団地 → 高尾山IC 現況:約33分 → 整備後:約16分(約17分短縮)</p> <p>効果3 救急搬送能力及び災害時のアクセス向上 ・3事業整備後、救急搬送の速達性の向上が期待 ・代替路線として災害時のアクセス向上を支援 南多摩医療圏における東京医大八王子医療センターへの所要時間60分カバー人口 現況:125万人(87%) → 整備後:144万人(100%)</p> | 道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信) |
| 一般国道1号 淀川左岸線延伸部 近畿地方整備局 西日本高速道路株式会社 阪神高速道路株式会社 | 4,000 | 2,749 | <p>【内訳】 走行時間短縮便益 2,552億円 走行経費減少便益 160億円 交通事故減少便益 37億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 約40,500台/日</p> | 2,653 | <p>【内訳】 事業費 2,391億円 維持管理費 262億円</p> | 1.04 | <p>効果1 交通円滑化による都心部の活性化 ・都心部に用事のない交通を外周に転換し、交通を円滑化することで、都市中心部の経済活動を支援 大阪都市圏の通過交通(通過交通の割合) 【現況】10万台/日(31%) → 【将来】7万台/日(20%)</p> <p>効果2 臨海部～内陸部の新たな道路ネットワークによる連携の強化 ・臨海部と内陸部間の物流ネットワークが新たに整備されることで、速達性が向上し、物流の効率化に寄与 混雑時の所要時間 枚方市(枚方学研IC)～大阪港(湾岸舞洲) 【現況】48分 → 【整備後】33分(15分短縮)</p> <p>効果3 定時性確保による観光産業の活性化 ・代替路の確保により時間信頼性が高まり、関西の周遊エリア拡大・滞在時間の増加が可能となり、さらなる観光産業の活性化に寄与</p> | 道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信) 高速道路課 (課長 伊勢田 敏) |

| 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 (山陰自動車道) 北条道路 中国地方整備局 | 364 | 1,975 | <p>【内訳】</p> <p>走行時間短縮便益 1,336億円</p> <p>走行経費減少便益 437億円</p> <p>交通事故減少便益 203億円</p> <p>【主な根拠】</p> <p>計画交通量 約23,500～29,400台/日</p> | 646 | <p>【内訳】</p> <p>事業費 564億円</p> <p>維持管理費 82億円</p> | 3.1 (2.3) [注1] | <p>効果1 道路の適正な機能分担による安全性の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・通過交通と生活交通が分離され、安全で円滑な走行環境を形成 <p>効果2 観光地の活性化・企業進出の促進に寄与</p> <ul style="list-style-type: none"> ・観光周瑜ルートが拡大し、鳥取県中部への観光客数の拡大に寄与 ・時間短縮、定時性確保などにより、新たな企業誘致の促進と雇用の確保に寄与 <p>効果3 救急医療アクセスの強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・倉吉市から鳥取大学医学部附属病院までの輸送時間が短縮 倉吉市～鳥取大学医学部附属病院(米子市) 【現況】約58分⇒【整備後】約56分(約2分短縮) ・第3次救急医療施設への60分圏域人口のカバー率が85%から約96%に増加 【現況】約92,300人(約85%)⇒【整備後】約104,800人(約96%) | 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56号 (四国横断自動車道) 佐賀大方道路 四国地方整備局 | 580 | 1,991 | 1,435 | 1.4 (1.02) [注1] | <p>効果1 防災機能の強化・災害に強いまちづくりを支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・南海トラフ地震等災害時、津波浸水する国道56号に代わり、浸水しない高さを確保した佐賀大方道路により円滑な救援活動・物資輸送に寄与 ・黒潮町佐賀～入野間を移動する経路における津波浸水予測区間の延長 【現況】13.5km(国道56号経由)→【整備後】0km(佐賀大方道路経由) ・津波浸水を避けつつ役場や防災拠点、集落と接続し、黒潮町が行う避難道整備や庁舎高台移転などと連携して防災を踏まえたまちづくりに寄与 <p>効果2 観光振興や地域産業支援に寄与</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高知市周辺や高知龍馬空港から、幡多地域の観光地や漁港等への移動時間短縮、定時性を確保 ・高知龍馬空港から四万十市への所要時間 【現況】120分→【整備後】110分(10分短縮) <p>効果3 安全・安心な医療アクセスの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高幡地域南部から高次医療施設への搬送時間短縮や安全搬送により、患者への負担を軽減 ・四万十中央ICから幡多けんみん病院までの搬送時間が短縮 【現況】61分→【整備後】51分(10分短縮) ・高幡地域南部の高次医療施設への60分圏域人口のカバー率の増加 【現況】13,800人(52%)→【整備後】17,500人(66%) ・国道56号(黒潮町佐賀～入野)のR<150mのカーブ区間減少 【現況】31箇所(国道56号)→【整備後】0箇所(佐賀大方道路) <p><道路ネットワークの防災機能評価結果 [注2]></p> <ul style="list-style-type: none"> ・改善ペア数: 74 (13) ・脆弱度[防災機能ランク]: 0.75[C]→0.22[B] (1.00[D]→0.85[C]) ・累積脆弱度の変化量: ▲1320.79 (▲193.05) ・改善度: 通常時0.21 (0.09)、災害時0.58 (0.15) | 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に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 | | | | |
| 仙台塩釜港仙台港区 ふ頭再編改良事業 東北地方整備局 | 125 | 297 | <p>【内訳】 滞船コスト削減便益:21億円 輸送コスト削減便益:268億円 震災時輸送コスト増大回避便益:1.9億円 震災時施設被害回避便益:5.7億円 残存価値:1.3億円 【主な根拠】 年間取扱貨物量:28.4万TEU</p> | 103 | <p>【内訳】 建設費:97億円 管理運営費等:5.8億円</p> | 2.9 | <p>・本事業により、国際海上コンテナ輸送の効率化が図られることで、産業の国際競争力が強化される。加えて、新たな企業の投資が行われることで、雇用が創出され、地域活力の向上や東日本大震災からの復興の促進が期待される。 ・本事業により、国際フィーダー航路の安定的な寄港が可能となるとともに、航路の更なる充実が図られることで、京浜港への集荷が促進され、京浜港の基幹航路の維持・拡大に貢献する。 ・耐震強化岸壁として整備することにより、震災時においても港湾機能の喪失を免れるため、企業の国際競争力低下の回避が図られる。 ・国際フィーダー航路の充実により、トラック輸送から海上輸送へのモーダルシフトの促進が期待される。また、貨物の輸送効率化により、人手不足への対応の促進、さらには、CO2、NOxの排出量が低減される。</p> | 港湾局 計画課 (課長 宮崎祥一) |
| 水島港 国際物流ターミナル整備事業 中国地方整備局 | 259 | 614 | <p>【内訳】 輸送コスト削減便益:611億円 残存価値:3.2億円 【主な根拠】 年間取扱貨物量:309万トン</p> | 264 | <p>【内訳】 建設費:214億円 管理運営費等:50億円</p> | 2.3 | <p>・本事業により、穀物輸入の拠点性が高まることで、穀物から製造される飼料の中国・四国地方等への安定的かつ安価な供給体制が構築され、畜産業の産業競争力が広域的に強化される。なお、本事業が実施されない場合には、民間企業が既に進めている生産拠点の再編・集約化と大型船による効率的な穀物輸送との相乗効果が発揮されず、生産性向上に向けた民間企業の投資効果が大きく制約されることが懸念される。また、我が国が進めている畜産業を含む農林水産業の輸出力強化戦略にも悪影響を及ぼすことも懸念される。 ・貨物の輸送効率化により、CO2、NOxの排出量が低減される。</p> | 港湾局 計画課 (課長 宮崎祥一) |
| 佐世保港 国際クルーズ拠点整備事業 九州地方整備局 | 65 | 557 | <p>【内訳】 国際観光純収入の増加便益:557億円 【主な根拠】 年間外航クルーズ入港隻数:295隻</p> | 67 | <p>【内訳】 建設費:55億円 管理運営費等:12億円</p> | 8.4 | <p>・クルーズ船の寄港隻数が増加やそれに伴う外国人一時上陸者の増加により、地域の観光関連産業の収益が増大し、新たな雇用が創出され、地域活力の向上が見込まれる。また、外国人との交流機会が増加することで、国際交流の促進ひいては我が国に対する国際的な好感度の向上にも繋がることが期待される。 ・クルーズ船の寄港隻数の増加やそれに伴う外国人一時上陸者の増加を契機として、地域住民等による、港の景観向上や地域づくりの取組みなどが促進され、港を通じた地域の振興が期待される。 ・佐世保港近傍の豊富な観光地等を巡るクルーズ観光の拠点となるターミナルが形成されることで、我が国に寄港するクルーズツアーの選択肢が増加し、我が国のクルーズ旅行全体の魅力向上が見込まれる。 ・クルーズ船の一時上陸者や見学者が増加することで、観光地としての地域の魅力や知名度の向上が見込まれる。</p> | 港湾局 計画課 (課長 宮崎祥一) |
| 八代港 国際クルーズ拠点整備事業 九州地方整備局 | 104 | 341 | <p>【内訳】 国際観光純収入の増加便益:339億円 震災時輸送コスト増大回避便益:1.1億円 【主な根拠】 年間外航クルーズ入港隻数:80隻</p> | 103 | <p>【内訳】 建設費:88億円 管理運営費等:15億円</p> | 3.3 | <p>・クルーズ船の寄港隻数が増加やそれに伴う外国人一時上陸者の増加により、地域の観光関連産業の収益が増大し、新たな雇用が創出され、地域活力の向上が見込まれる。また、外国人との交流機会が増加することで、国際交流の促進ひいては我が国に対する国際的な好感度の向上にも繋がることが期待される。 ・クルーズ船の寄港隻数の増加やそれに伴う外国人一時上陸者の増加を契機として、地域住民等による、港の景観向上や地域づくりの取組みなどが促進され、港を通じた地域の振興が期待される。 ・八代港近傍の豊富な観光地等を巡るクルーズ観光の拠点となるターミナルが形成されることで、我が国に寄港するクルーズツアーの選択肢が増加し、我が国のクルーズ旅行全体の魅力向上が見込まれる。 ・クルーズ船の一時上陸者や見学者が増加することで、観光地としての地域の魅力や知名度の向上が見込まれる。 ・貨物船ターミナルにおけるクルーズ船受け入れ時に発生していた貨物の一時的な移動や旅客の安全対策に係る費用が解消される。 ・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。また震災時にも木材チップ等の物流機能の維持が図られ、産業活動の維持に貢献できる。</p> | 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 | | | | 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 | | | | |
| 鹿児島港 臨港道路整備事業 (鴨池中央港区線) 九州地方整備局 | 280 | 577 | 【内訳】 輸送費用削減便益:82億円 輸送時間費用削減便益:472億円 事故損失削減便益:23億円 【主な根拠】 計画交通量:18,700台/日 | 228 | 【内訳】 建設費:223億円 管理運営費等:4.8億円 | 2.5 | <ul style="list-style-type: none"> 道路混雑の改善やアクセスの向上により、周辺地域へ新たな企業が進出することで、雇用が創出され、地域活力の向上が見込まれる。 本事業により、道路混雑が改善することで、貨物の集荷・配送効率が向上し、必要とされる配送車両数の減少など、効率的な物流体制の構築が期待される。また、トラックドライバーの勤務時間の延長回避や、道路混雑による精神的な疲労の緩和など、就労環境の改善も期待される。 本事業により、道路の混雑が改善することで、クルーズ船による来訪者の移動時間の短縮が見込まれ、観光圏の拡大や観光消費の増加などが期待される。 鹿児島市の中心部に近く、風光明媚な鹿児島湾や桜島を望む臨海部に位置することから、周辺環境と一体となった新たな景観の形成や眺望の良い視点場の創出など景観に配慮した道路を整備することで、地域の観光振興にも寄与することが期待される。 貨物の輸送効率化により、CO2、NOxの排出量が低減される。 | 港湾局 計画課 (課長 宮崎祥一) |
| 志布志港 ふ頭再編改良事業 九州地方整備局 | 106 | 362 | 【内訳】 輸送コスト削減便益:359億円 残存価値2.6億円 【主な根拠】 年間取扱貨物量:360万トン | 103 | 【内訳】 建設費:85億円 管理運営費等:18億円 | 3.5 | <ul style="list-style-type: none"> 本事業により、穀物輸入の拠点性が高まることで、穀物から製造される飼料の南九州地方への安定的かつ安価な供給体制が構築され、畜産業の産業競争力が広域的に強化される。なお、本事業が実施されない場合には、大型船による効率的な輸送が実現しないため、畜産業の競争力低下を招くとともに、我が国が進めている畜産業を含む農林水産業の輸出強化戦略にも悪影響を及ぼすことも懸念される。 老朽化が進展している若浜ふ頭の岸壁の機能を再編・集約することで、港湾施設の維持管理費用の縮減が見込まれる。 貨物の輸送効率化により、CO2、NOxの排出量が低減される。 | 港湾局 計画課 (課長 宮崎祥一) |
| 平良港 国際クルーズ拠点整備事業 沖縄総合事務局 | 92 | 842 | 【内訳】 国際観光純収入の増加便益:842億円 【主な根拠】 年間外航クルーズ入港隻数:250隻 | 90 | 【内訳】 建設費:82億円 管理運営費等:8.0億円 | 9.3 | <ul style="list-style-type: none"> クルーズ船の寄港隻数が増加やそれに伴う外国人一時上陸者の増加により、地域の観光関連産業の収益が増大し、新たな雇用が創出され、地域活力の向上が見込まれる。また、外国人との交流機会が増加することで、国際交流の促進については我が国に対する国際的な好感度の向上にも繋がることが期待される。 クルーズ船の寄港隻数の増加やそれに伴う外国人一時上陸者の増加を契機として、地域住民等による、港の景観向上や地域づくりの取組みなどが促進され、港を通じた地域の振興が期待される。 平良港近隣の豊富な観光地等を巡るクルーズ観光の拠点となるターミナルが形成されることで、我が国に寄港するクルーズツアーの選択肢が増加し、我が国のクルーズ旅行全体の魅力向上が見込まれる。 クルーズ船の一時上陸者や見学者が増加することで、観光地としての地域の魅力や知名度の向上が見込まれる。 貨物船ターミナルにおけるクルーズ船受け入れ時に発生していた貨物の一時的な移動や旅客の安全対策に係る費用が解消される。 | 港湾局 計画課 (課長 宮崎祥一) |