

新規事業採択時評価結果一覧
(平成30年3月末現在)

別添3

【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		費用の内訳				
荒川直轄河川改修事業(荒川第二・三調節池) 関東地方整備局	1,670	14,920	【内訳】 被害防止便益:14,867億円 残存価値:53億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:3,292戸 年平均浸水軽減面積:45ha	1,275	【内訳】 建設費 1,148億円 維持管理費 127億円	11.7	<ul style="list-style-type: none"> 戦後の主な洪水は、これまで昭和22年9月(カスリーン台風)、昭和33年9月、昭和49年8月、昭和57年7月、昭和57年9月、平成11年8月、平成19年9月洪水がある。平成11年8月洪水では、浸水戸数2,363戸の甚大な浸水被害が発生している。 河川整備計画規模の洪水が発生した場合、最大孤立者数(避難率40%)は約66.4万人と想定されるが、事業実施により約26.5万人に軽減される。 同様に、河川整備計画規模の洪水が発生した場合、電力停止による影響人口は約110.6万人と想定されるが、事業実施により約44.2万人に軽減される。 このため浸水被害の早期解消が必要である。 	水管理・国土保全局治水課 (課長 小平 卓)

【砂防事業】
 (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				
阿蘇山直轄砂防事業 九州地方整備局	150	667	【内訳】 被害防止便益:663億円 残存価値:3.3億円 【主な根拠】 想定氾濫面積:2,101 ha 人家:2,918戸 事業所:495施設 重要公共施設:37施設 高速道路:0m 国道:3,521m 県道:5,615m 市町村道:1,971m 等	126	【内訳】 建設費 116億円 維持管理費 10億円	5.3	・年超過確率1/100規模の出水により流出する土砂等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4,979人から4,711人へ、災害時要配慮者数が2,000人から1,914人へ、電力機能停止による影響人口が1,996人から1,866人へ、通信停止による影響人口が2,036人から1,922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 今井 一之)

【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					
一般国道101号 (津軽自動車道) 柏浮田道路 東北地方整備局	380	382	309	1.2 (1.2) [注1]	<p>効果1 冬期交通環境の改善</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高盛土と防雪柵の連続設置や主風向に対応可能な別線が整備されることにより、地吹雪による視程障害の減少に期待 <p>効果2 主要な交通拠点からのアクセス向上で周遊観光を支援、地域産業を活性化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・最大の交通拠点である青森市方面からの周遊観光の広域化が見込まれ、西津軽地域の観光振興を支援 ・津軽自動車道の整備により速度向上や事故率低減など、交通環境の改善・輸送効率向上により、地域の産業振興に貢献 <p>効果3 救急搬送の速達性の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・搬送時間の短縮により救急医療を支援 <p>鱒ヶ沢町から県立中央病院(青森市)の所要時間</p> <p>[通常期] 現況 約62分 → 整備後 約55分(約7分短縮)</p> <p>[冬期] 現況 約72分 → 整備後 約60分(約12分短縮)</p> <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: 6(4) ・脆弱度[防災評価ランク]: 0.88 [C] → 0.18 [B] (1.00 [D] → 0.02 [B]) ・累積脆弱度の変化量: ▲91.09 (▲87.31) ・改善度: 通常時0.07 (0.08)、災害時0.72 (1.00) 	<p>道路局 国道・防災課 (課長 村山 一弥)</p>	

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13号 (東北中央自動車道) 金山道路 東北地方整備局	130	959	【内訳】 走行時間短縮便益 754億円 走行経費減少便益 163億円 交通事故減少便益 42億円 【主な根拠】 計画交通量 約8,000台/日	696	【内訳】 事業費 591億円 維持管理費 104億円	1.4 (1.3) [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・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：63分→整備後：50分) 冬期：(現況：71分→整備後：52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：134分→整備後：50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：6.7万人泊→整備後：10万人泊) 山形県：(現況：8.8万人泊→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]： 0.90[C]→0.19[B](0.62[C]→0.07[B]) ・累積脆弱度の変化量：▲45.61(▲1.48) ・改善度：通常時0.11(0.02)、災害時0.80(0.62)	道路局 国道・防災課 (課長 村山 一弥)

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6号 牛久土浦バイパス (Ⅲ期) 関東地方整備局	380	1,213	【内訳】 走行時間短縮便益 1,128億円 走行経費減少便益 59億円 交通事故減少便益 26億円 【主な根拠】 計画交通量 約20,500台/日～42,100台/日	461	【内訳】 事業費 411億円 維持管理費 50億円	2.6 (1.4) [注1]	効果1 物流の円滑化による生産性の向上 ・国道6号の混雑緩和による、トラック輸送の効率化やドライバーの負担軽減により、企業の生産性が向上 ビール工場(取手市)⇒配送先(石岡市)の所要時間 現況 100分 → 整備後 80分(約20分短縮) 混雑度(国道6号 牛久区間) 現況 1.10 → 整備後 0.85(約2割減少) 効果2 地域住民の安全性の向上 ・当該区間の整備により、バイパスと現道の利用用途が明確化。渋滞が緩和され、追突事故が減少 ・沿道地域の生活環境が改善 追突事故件数 (牛久市遠山町～学園都市南入口交差点) 現況 37件/年 → 整備後 29件/年(約2割減少)	道路局 国道・防災課 (課長 村山 一弥)
一般国道19号 瑞浪恵那道路(恵那工区) 中部地方整備局	170	684	【内訳】 走行時間短縮便益 657億円 走行経費減少便益 17億円 交通事故減少便益 9.8億円 【主な根拠】 計画交通量 23,800台/日	350	【内訳】 事業費 296億円 維持管理費 54億円	2.0 (1.9) [注1]	・国道19号の物流の速達性が確保され、沿線地域の生活・産業活動を支援。 【平均旅行速度の変化】 現況36km/h → 整備後48km/h ・国道19号の安全性が確保され、沿線地域の生活・産業活動を支援。 【正面衝突事故率の変化】 現況3.02件/億台年 → 整備後0.60件/億台年 ・定時性確保等の円滑な企業活動路支援。 【中央道通行止時の最大所要時間の変化 (恵那西工業団地⇒瑞浪IC)】 現況123分 → 整備後40分 ・リニア岐阜県駅(仮称)からの東西アクセス強化による観光支援。 【中山道宿場町(大井宿～大湫宿)間の 所要時間】 現況26分 → 整備後19分	道路局 国道・防災課 (課長 村山 一弥)

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24号 (京奈和自動車道) 大和北道路(奈良北 ~奈良) 近畿地方整備局 西日本高速道路株式 会社	2,050	3,329	【内訳】 走行時間短縮便益 3,037億円 走行経費減少便益 244億円 交通事故減少便益 49億円 【主な根拠】 計画交通量 約19,800台/日	1,899	【内訳】 事業費 1,835億円 維持管理費 64億円	1.8 (1.5) [注1]	効果1 通過交通量転換により地域の混雑緩和 ・当該区間から通過交通が自動車専用道路に転換することで交通量が減少し、地域の交通混雑が緩和 奈良市内を通る南北幹線道路の通過交通 【現況】23千台/日 ⇒ 【将来】10千台/日 効果2 広域的な周遊性向上による観光行動の支援 ・京奈和自動車道のミッシングリンクが解消し、京都・奈良・和歌山間の移動性が向上すれば、これまで各地域の観光のみだった観光客が他地域へも周遊が可能 京都(清水寺)~和歌山(金剛峯寺)の所要時間 【現況】170分 ⇒ 【将来】140分(30分短縮)	道路局 国道・防災課 (課長 村山 一 弥) 高速道路課 (課長 伊勢田 敏)
一般国道42号 (近畿自動車道紀勢 線) 串本太地道路 近畿地方整備局	900	4,304	【内訳】 走行時間短縮便益 3,867億円 走行経費減少便益 339億円 交通事故減少便益 98億円 【主な根拠】 計画交通量 約9,000台/日	3,001	【内訳】 事業費 2,754億円 維持管理費 247億円	1.4 (0.7) [注1]	効果1 災害に対する強靱な道路ネットワークの確保 ・全区間、南海トラフ巨大地震の津波予測高さ以上を確保。 ・越波による通行規制(過去10年間で58回)の解消。 効果2 医療アクセスの改善 ・古座川町から南和歌山医療センターまでの搬送時間を短縮。 古座川町役場~南和歌山医療センター 【現況】約70分⇒【将来】約49分(約21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約30%から約53%に増加 南和歌山医療センター60分圏域内人口 【現況】約11.3千人(約30%) ⇒ 【将来】約20.1千人(約53%) 効果3 観光産業の活性化 ・和歌山・三重を結ぶ広域観光周遊ルートを構築することにより、今後の観光客の増加に期待。	道路局 国道・防災課 (課長 村山 一 弥)

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33号 松山外環状道路インター東線 四国地方整備局	370	1,436	【内訳】 走行時間短縮便益 1,288億円 走行経費減少便益 96億円 交通事故減少便益 53億円 【主な根拠】 計画交通量 29,300~48,000台/日	620	【内訳】 建設費 600億円 維持管理費20億円	2.3 (2.7) [注1]	効果1 松山臨海部への物流効率化により経済活動を支援 ・松山臨海部と県東部方面の工業団地等を結ぶ交通を外環状道路に転換させ、物流効率化により経済活動を支援 西条臨海工業用地から松山空港までの所要時間(平日混雑時) 【整備前】104分 ⇒ 【整備後】81分(約23分短縮) 効果2 松山市中心部に向かう交通の分散により速達性が向上 ・松山中心部への新たなルート形成による交通の分散により、松山市中心部への速達性が向上 松山IC入口交差点から愛媛県庁までの所要時間(平日混雑時) 【整備前】23分 ⇒ 【整備後】19分(4分短縮)	道路局 国道・防災課 (課長 村山 一弥)
一般国道3号 岡垣バイパス 九州地方整備局	50	109	【内訳】 走行時間短縮便益 83億円 走行経費減少便益 16億円 交通事故減少便益 9.0億円 【主な根拠】 計画交通量 約41,100~43,300台/日	49	【内訳】 事業費 39億円 維持管理費 9.3億円	2.2	効果1 ボトルネック解消による円滑な物流確保により地域活動を支援 ・片側2車線の信頼性の高いネットワーク構築による円滑な物流の確保により、地域活動を支援 【九州自動車道通行止め時における対象区間の旅行速度】 現況 17km/h → 整備後 46km/h 効果2 対面通行区間等の解消により、安全・安心を確保 ・対面通行区間や絞り込み区間の解消に伴う交通事故の減少により、道路利用者の安全・安心を確保 【死傷事故率の削減】 現況 77件/億台キロ → 整備後 63件/億台キロ(約2割削減)	道路局 国道・防災課 (課長 村山 一弥)

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34号 大村諫早拡幅 九州地方整備局	160	288	【内訳】 走行時間短縮便益 278億円 走行経費減少便益 8.3億円 交通事故減少便益 1.6億円 【主な根拠】 計画交通量 約42,400～43,500台/日	113	【内訳】 事業費 104億円 維持管理費 9.2億円	2.5	効果1 円滑な移動の確保による地方創生 ・大村市～諫早市間の円滑な物流を確保 【旅行速度】 現況 約27km/h → 整備後 約46km/h(約7割向上) 効果2 地域医療サービスの向上 ・第3次救急医療施設(長崎医療センター)までの救急搬送時間が短縮 ・医師同乗システムによる救急活動圏域を確保 【消防本部(諫早市)～長崎医療センターの所要時間】 現況 約31分 → 整備後 約24分(約7分短縮) 効果3 安全安心なまちづくりに貢献 ・線形不良区間の解消により、死傷事故が減少 【死傷事故率】 現況 81.8件/億台キロ → 整備後 約53.3件/億台キロ	道路局 国道・防災課 (課長 村山 一弥)

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218号 (九州横断自動車道延岡線) 五ヶ瀬高千穂道路 九州地方整備局	470	2,021	855	2.4 (1.1) [注1]	効果1 防災機能向上 ・現道の線形が厳しい箇所や防災点検要対策箇所等を回避し、災害時の救援活動等においても機能する信頼性の高い高速ネットワークを形成。 【現道課題箇所の回避】 平面線形が厳しい箇所: 現況29箇所→整備後0箇所 縦断線形が厳しい箇所: 現況31箇所→整備後0箇所 防災点検要対策箇所: 現況5箇所→整備後0箇所 効果2 救急医療アクセスの向上 ・第3次救急医療施設までの搬送時間短縮(最大22分短縮)により、60分以内に到達可能なカバー人口が増加。 【第3次救急医療施設への60分圏域人口カバー率】 現況 約17,500人(55%)→整備後 約26,600人(84%) 効果3 広域観光ルート形成による観光振興 ・五ヶ瀬町と高千穂町の移動時間短縮と走行性向上により、東九州道等からの観光圏域が広がり、観光客の増加が期待され、五ヶ瀬、高千穂地域の観光振興を支援。 【五ヶ瀬⇄高千穂の移動時間】 現況16分→整備後8分(8分短縮)	道路局 国道・防災課 (課長 村山 一弥)		

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58号 浦添拡幅 沖縄総合事務局	150	253	119	2.1	効果1 都市間のアクセス向上による連携強化により経済活動を支援 ・県内経済を牽引している那覇市と浦添市の都市間連携の強化により経済活動を支援 【平均旅行速度】 現況：25.5km/h → 整備後：34.3km/h 効果2 交通渋滞緩和による朝夕ピーク時の通勤通学の利便性向上 ・整備による交通容量の拡大により浦添地区の交通混雑が緩和 【混雑度】 現況：1.51 → 整備後：1.18	道路局 国道・防災課 (課長 村山 一弥)	

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

(H29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			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				
福山港 ふ頭再編改良事業 中国地方整備局	142	358	【内訳】 輸送コスト削減便益:344億円 滞船コスト削減便益:13億円 残存価値:1.8億円 【主な根拠】 鋼材:157万t/年 造船関連資材:7.5万t/年 コンテナ貨物:1.3万TEU/年	106	【内訳】 建設費:114億円 管理運営費:-8.6億円	3.4	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地域産業の国際競争力強化が図られるとともに、国内ものづくり産業の安定的な生産活動を支えることができ、雇用を含めた地域全体の活力向上が図られる。 ・ 国際フィーダー航路の充実が図られることにより、阪神港への集貨が促進され、阪神港の基幹航路の維持・拡大に貢献する。 ・ 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。 ・ 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 堀田 治)
鹿児島港 国際クルーズ拠点整備事業 九州地方整備局	89	249	【内訳】 国際観光収益の増加便益:248億円 残存価値:0.4億円 【主な根拠】 年間外航クルーズ入港隻数:228隻	87	【内訳】 建設費:79億円 管理運営費:7.6億円	2.9	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地域の観光収益や旅客対応ターミナル関連事業者の内部収益が増大するとともに、雇用を含めた地域全体の活力向上が図られる。 ・ 旅客の満足度が高まるとともに、寄港するクルーズ船の停泊や航行の景観を楽しむことができるようになり、良好な景観の形成としての効果がある。 	港湾局 計画課 (課長 堀田 治)

【都市公園等事業】

(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				
国営追悼・祈念施設 (仮称)＜福島県双葉郡浪江町＞ 東北地方整備局	74	270	<p>【内訳】 直接利用価値 206億円 間接利用価値 64億円</p> <p>【主な根拠】 誘致圏:福島県復興祈念公園から100km圏 誘致圏人口:約340万人</p>	97	<p>【内訳】 建設費 75億円 維持管理費 21億円</p>	2.8	<p>当該事業を実施することにより、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・静謐な広場空間等において、東日本大震災による犠牲者への追悼と鎮魂のための式典や各種活動が可能となる。 ・原子力災害の教訓・知見の継承、世界への情報発信等を行うためのアーカイブ拠点施設等と連携するとともに、福島県内の自治体が予定する震災遺構を活用した伝承活動と連携し、震災の記憶と教訓の後世への伝承を行う各種活動が可能となる。 ・震災以前からの地域の歴史・文化を継承、市民活動の拠点を形成し、ふるさとの記憶を想起させ、人々が支え合い助け合うための心の拠り所となる場を整備するとともに、人々がこの地域に戻り、あるいはこの地域を訪れ、地域が再生していくプロセスに関わることにより、国内外に向けた復興に対する強い意志の発信が可能となる。 	都市局 公園緑地・景観課 (課長 町田誠)

※総事業費及び費用便益分析については、地方公共団体が整備する復興祈念公園を含む。