

令和3年度予算に向けた再評価結果一覧

【公共事業関係費】

【ダム事業】
（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)
			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						
川辺川ダム建設事業 九州地方整備局	その他	- (※1)	- (※1)	- (※1)	- (※1)	- (※1)	- (※1)	- (※1)	令和2年7月豪雨が発生し、事業を巡る状況に変化があったことにより再評価を実施。 ①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ＜「かんがい用水の確保」及び「発電」＞ ・参画の有無等を照会した結果を踏まえ、川辺川ダムに水源を求める利水者がいないことを平成19年8月の事業評価監視委員会において報告をしている。 ＜「洪水調節」及び「流水の正常な機能の維持」＞ ・令和2年7月豪雨が発生し、広範囲にわたる浸水や氾濫流による家屋倒壊、更には、球磨川に架かる多くの道路橋・鉄道橋の流出など、流域に甚大な被害をもたらした。今後、道路や鉄道、観光などの生業や住まいの再生など被災地の復興を本格化させるためには、その前提となる球磨川の治水対策を早急に取りまとめる必要がある。このため、国、熊本県及び流域市町村からなる「球磨川流域治水協議会」を立ち上げ、流域のあらゆる関係者が協働して取り組む「流域治水プロジェクト」の策定に向けて検討している。 ・また、熊本県知事は「令和2年7月球磨川豪雨検証委員会」での検証、及び流域住民への意見聴取を経て、令和2年11月に『「緑の流域治水」の1つとして、住民の「命」を守り、さらには、地域の宝である「清流」を守る「新たな流水型のダム」を、国に求める」と表明した。なお、流域内の人口や資産、下流における既得用水の使い方に、前回再評価時以降、大きな変化はない。 ②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて ・令和2年7月豪雨が発生し、熊本県知事から、住民の「命」を守り、さらには、地域の宝である「清流」を守る「新たな流水型のダム」を求められている状況。 ・また、球磨川の根本的な治水対策については、国、熊本県及び流域市町村からなる「球磨川流域治水協議会」において検討し、令和2年度内に取りまとめることとしている。 ③コスト縮減や代替案立案等の可能性について ・「洪水調節」に関する事業目的については、「令和2年7月球磨川豪雨検証委員会」で、これまで「ダムによらない治水を検討する場」や「球磨川治水対策協議会」で検討してきた治水対策案について、令和2年7月洪水に対する効果等を検証した結果、一定の効果は確認されたものの、これらの対策だけでは、計画高水流量や計画高水位は大きく上回る結果となった。 ・「流水の正常な機能の維持」に関する事業目的については、ダムからの補給を前提とせず、当面は川辺川及び球磨川の渇水時に、必要に応じて関係機関と連携し、渇水調整等を実施する。	継続 (令和2年7月豪雨を受け、熊本県知事から「新たな流水型のダム」を求める表明がなされ、「流水型ダムの検討への速やかな着手」を求める意見もいただいている。また、球磨川の根本的な治水対策については、国、熊本県及び流域市町村からなる「球磨川流域治水協議会」において、令和2年度内に取りまとめることとしている。こうした状況を踏まえ、本事業においては、ダム水没予定地及びダム関連施設を、引き続き維持管理するとともに、『「新たな流水型のダム」の検討』を加えて、継続することとする。)	水管理・国土保全局治水課 (課長 藤巻 浩之)

(※1) 今後、「新たな流水型のダム」の検討を行う状況であることから、ダム本体を含む事業全体を対象に費用対効果分析を行うことはできない。

【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)	
			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						
大阪市道高速道路淀川 左岸線 大阪市 阪神高速道路株式会社	その他	5,070	11,728	【内訳】 走行時間短縮便益：11,103億円 走行経費減少便益：557億円 交通事故減少便益：68億円 【主な根拠】 計画交通量 29,800～52,400台/日	7,891	【内訳】 事業費：7,468億円 維持管理費：423億円	1.5	①都市の再生 ・大阪都市再生環状道路の一部を構成する道路であり、大阪都市圏の経済・産業の活性化が期待される。 ②円滑なモビリティの確保 ・交通の分散化による並行路線等の渋滞緩和が期待できる。 ③生活環境の改善及び保全 ・トンネル上部空間が公園等として総合的に整備されることにより生活環境の改善が期待される。 ④防災・減災、国土強靱化 ・ネットワーク機能の強化により災害時などに対するリダンダンシー向上が期待される。 ・実際の現場条件に基づく詳細な設計及び施工方法の見直しに伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・淀川左岸線は、此花区北港（5号湾岸線）から北区豊崎（新御堂筋）までの延長10.0kmの自動車専用道路である。本路線は、大阪都市再生環状道路の一部を形成し、都心部に流入する通過交通の分散化を図り、都心地域の交通混雑の緩和が期待される路線である他、臨海部と都心部との結びつきを強化する路線である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：昭和62年度 ・事業進捗率：69%（うち用地進捗率99%） 【コスト縮減等】 ・工事の施工手順の効率化や汚染土処分量の削減等によるコスト縮減に努める。	継続	都市局 街路交通施設課 （課長 中村 健一） 道路局 高速道路課 （課長 長谷川 朋弘）	