

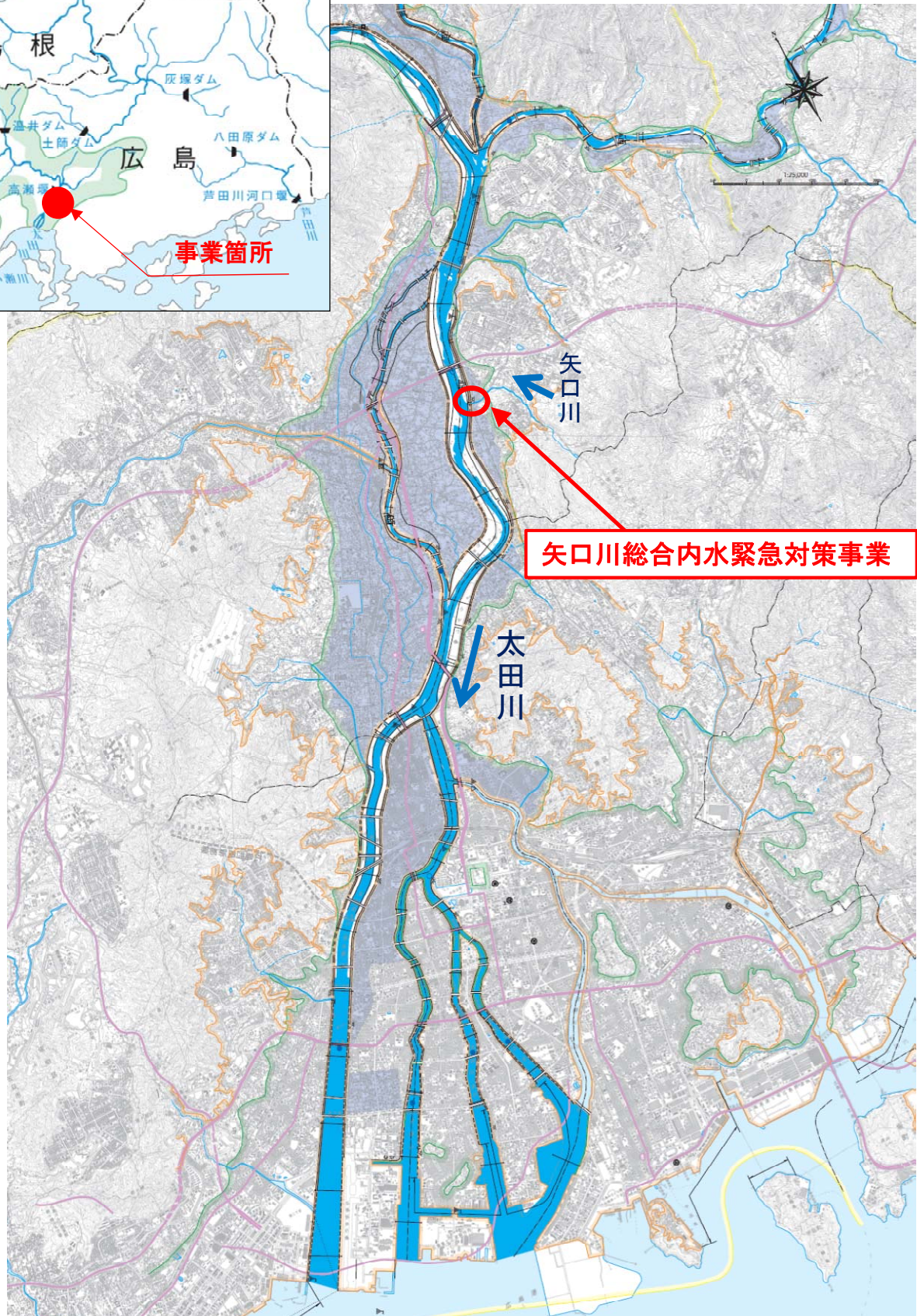
| 事業名 (箇所名) | 矢口川総合内水緊急対策事業 | | 担当課 | 水管理・国土保全局治水課 | | 事業 | 中国地方整備局 | | | | | | | | | | | | | | | |
|-----------------|--|-------|-----------|--------------|-----|-----|---------|-----|---------|-----|--|-----------|--|-----------------|-----|-------|----------------|-----|-------|---------------|-----|-------|
| | | | 担当課長名 | 山田 邦博 | | 主体 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 実施箇所 | 広島県広島市 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 事業諸元 | 排水機場の増設 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 事業期間 | 平成25年度～平成29年度 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 総事業費 (億円) | 約30 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 目的・必要性 | <p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> 現在の内水に対する治水安全度は、概ね1/3程度であり、近年、内水被害が頻発。 近年、平成17年9月(床上浸水5戸、床下浸水12戸、浸水面積 約3ha)、平成22年7月(床上浸水18戸、床下浸水12戸、浸水面積 約4ha)に二度に渡り大規模な内水浸水被害が発生している 年超過確率1/10の降雨量が発生した場合、広島市内への主要交通機関である、JR芸備線軌道及び安芸矢口駅、県道459号が浸水被害を受ける。 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | <p><達成すべき目標></p> <ul style="list-style-type: none"> 年超過確率1/10の洪水に対して、床上浸水被害を解消する。 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | <p><政策体系上の位置付け></p> <ul style="list-style-type: none"> 政策目標:水害等災害による被害の軽減 施策目標:水害・土砂災害の防止・減災を推進する | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 便益の主な根拠 | 年平均浸水軽減戸数:10戸 年平均浸水軽減面積:1.4ha | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 事業全体の投資効率性 | 基準年度 | | 平成24年度 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | B.総便益(億円) | 36 | C.総費用(億円) | 28 | B/C | 1.3 | B-C | 8.3 | EIRR(%) | 5.5 | | | | | | | | | | | | |
| 感度分析 | <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th colspan="2">全体事業(B/C)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>残事業費(+10%~-10%)</td> <td>1.2</td> <td>~ 1.4</td> </tr> <tr> <td>残工期(+10%~-10%)</td> <td>1.3</td> <td>~ 1.3</td> </tr> <tr> <td>資産(-10%~+10%)</td> <td>1.2</td> <td>~ 1.4</td> </tr> </tbody> </table> | | | | | | | | | | | 全体事業(B/C) | | 残事業費(+10%~-10%) | 1.2 | ~ 1.4 | 残工期(+10%~-10%) | 1.3 | ~ 1.3 | 資産(-10%~+10%) | 1.2 | ~ 1.4 |
| | 全体事業(B/C) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 残事業費(+10%~-10%) | 1.2 | ~ 1.4 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 残工期(+10%~-10%) | 1.3 | ~ 1.3 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 資産(-10%~+10%) | 1.2 | ~ 1.4 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 事業の効果等 | <ul style="list-style-type: none"> 年超過確率1/10の洪水に対して、床上浸水被害を解消する。(事業実施前:床上浸水61戸、床下浸水31戸、浸水面積9ha 事業実施後:床上浸水0戸、床下浸水1戸、浸水面積1ha) 年超過確率1/10の洪水に対して、JR芸備線及び県道 矢口・安古市線の浸水が発生するが、事業実施後は浸水は無くなり、交通への影響も解消される。 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| その他 | <p><第三者委員会の意見・反映内容></p> <p>予算化については、妥当である。</p> <p><都道府県の意見・反映内容></p> <p>当流域においては、近年、浸水被害が頻発しており、早期に対策が求められていることから、新規事業採択時評価に係る同事業の予算化に同意いたします。なお、事業の実施にあたっては、コスト削減の徹底に努めるとともに、平成29年度の完成に向けた着実な整備を進めていただきたい。</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

矢口川総合内水緊急対策事業 事業箇所位置図

太田川流域 位置図



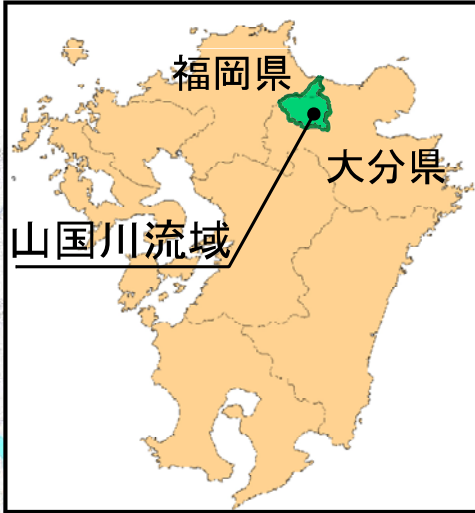
太田川流域図



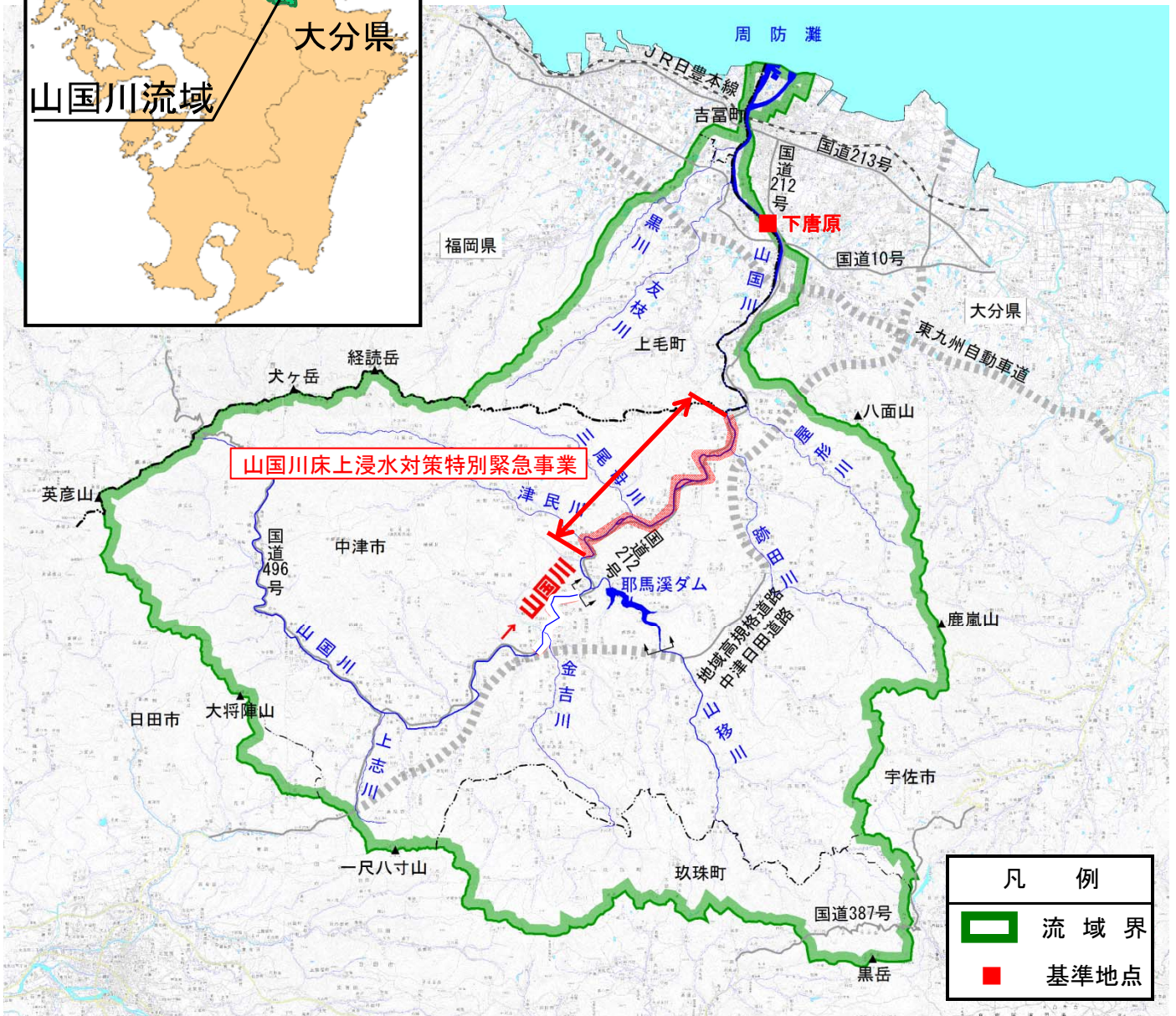
| 事業名 (箇所名) | 山国川床上浸水対策特別緊急事業 | 担当課 | 水管理・国土保全局治水課 | 事業 主体 | 九州地方整備局 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-----------------|--|--------|--------------|----------|---------|-----|-----|----|---------|-----|--|-----------|--|-----------------|-----|-------|----------------|-----|-------|---------------|-----|-------|
| 実施箇所 | 大分県中津市 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 事業諸元 | 河道改修等 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 事業期間 | 平成25年度～平成29年度 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 総事業費 (億円) | 約69 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 目的・必要性 | <p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> 平成24年度に7月3日(浸水戸数193戸)及び7月14日(浸水戸数183戸)と続けて二度に渡り、甚大な浸水被害が発生している。 当該事業区間は、堤防未整備区間が多く河道断面が不十分であり、現況流下能力が低いため、洪水時には氾濫が生じる恐れがある。 <p><達成すべき目標></p> <ul style="list-style-type: none"> 河道掘削、築堤および河積を阻害している横断工作物を改築することにより、流下能力を確保し、平成24年7月3日洪水規模に対して、家屋の床上浸水被害を解消する。 <p><政策体系上の位置付け></p> <ul style="list-style-type: none"> 政策目標:水害等災害による被害の軽減 施策目標:水害・土砂災害の防止・減災を推進する。 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 便益の主な根拠 | 年平均浸水軽減戸数:8戸 年平均浸水軽減面積:7.6ha | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 事業全体の投資効率性 | 基準年度 | 平成24年度 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | B:総便益(億円) | 81 | C:総費用(億円) | 68 | B/C | 1.2 | B-C | 13 | EIRR(%) | 5.2 | | | | | | | | | | | | |
| 感度分析 | <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th colspan="2">全体事業(B/C)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>残事業費(+10%~-10%)</td> <td>1.1</td> <td>~ 1.3</td> </tr> <tr> <td>残工期(+10%~-10%)</td> <td>1.2</td> <td>~ 1.2</td> </tr> <tr> <td>資産(-10%~+10%)</td> <td>1.1</td> <td>~ 1.3</td> </tr> </tbody> </table> | | | | | | | | | | | 全体事業(B/C) | | 残事業費(+10%~-10%) | 1.1 | ~ 1.3 | 残工期(+10%~-10%) | 1.2 | ~ 1.2 | 資産(-10%~+10%) | 1.1 | ~ 1.3 |
| | 全体事業(B/C) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 残事業費(+10%~-10%) | 1.1 | ~ 1.3 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 残工期(+10%~-10%) | 1.2 | ~ 1.2 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 資産(-10%~+10%) | 1.1 | ~ 1.3 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 事業の効果等 | ・山国川中流の河川整備により、山国川中流に甚大な被害をもたらした平成24年7月3日洪水に対して、131戸の床上浸水被害を解消。 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| その他 | <p><第三者委員会の意見・反映内容></p> <p>予算化については、妥当である。</p> <p><都道府県の意見・反映内容></p> <p>新規事業採択時評価に係る同事業の予算化に同意いたします。なお、昨年の梅雨前線豪雨災害からの早期復旧・復興に資するため、事業の新規採択とともに、一日も早い完成を強く望みます。また、事業の実施にあたっては、環境・景観に十分配慮し、コスト縮減の取組により総事業費の縮減に努力願います。</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

山国川床上浸水対策特別緊急事業 事業箇所位置図

山国川流域 位置図



山国川流域図



新規事業採択時評価結果（平成25年度新規事業化箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：三浦 真紀

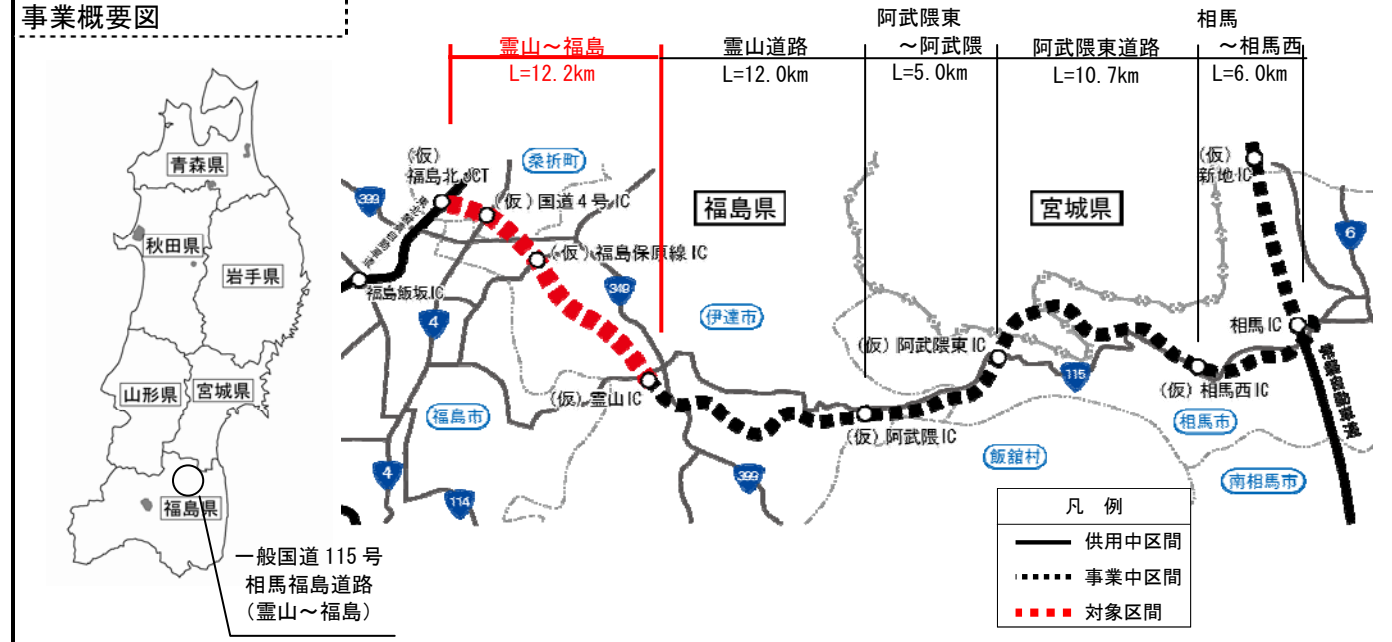
事業の概要

| | | | | | |
|-----|-----------------------------------|------|--------|------|------------------|
| 事業名 | 一般国道115号 相馬福島道路（霊山～福島） | 事業区分 | 一般国道 | 事業主体 | 国土交通省 東北地方整備局 |
| 起終点 | 自：福島県伊達市霊山町下小国 至：福島県伊達郡桑折町大字松原 | 延長 | 12.2km | | |

事業概要
相馬福島道路（霊山～福島）は、東北中央自動車道の一部を構成する道路で、伊達市霊山町下小国から桑折町大字松原に至る延長12.2kmの自動車専用道路である。（東北中央自動車道は、福島県相馬市から秋田県横手市に至る延長268kmの高規格幹線道路であり、これまでに95kmが供用している。）

事業の目的、必要性
当該区間の整備により、災害時における緊急輸送道路の代替性の確保、救急医療施設への速達性の向上、内陸部と沿岸部を結ぶ道路ネットワークが強化されることで、東日本大震災で被災した沿岸地域の復興支援が図られる。

全体事業費：約520億円 計画交通量：約13,500台/日



関係する地方公共団体等の意見
【福島県知事】復興リーディングプロジェクトとして福島県全体の復興に資する重要な路線であるため、早期の予算化と早期完成をお願いします。

学識経験者等の第三者委員会の意見
・新規事業化については妥当である
・東日本大震災の被災地域の復興に寄与するためにも、既に事業化された区間と合わせ、一刻も早く整備がなされるよう努力されたい。

事業採択の前提条件
■費用対便益：便益が費用を上回っている。
■手続きの完了：計画段階評価手続き完了（H24.1.30）
都市計画決定手続き完了（H24.7.20）

事業評価結果

| | | | | | | |
|--------|-------------|---------------------|---|--|--------------|--|
| 費用対便益 | B/C | 1.4 | 総費用：410億円 （事業費：380億円 維持管理費：30億円） | 総便益：555億円 （走行時間短縮便益：478億円 走行経費減少便益：41億円 交通事故減少便益：36億円） | 基準年 平成24年 | |
| | 感度分析の結果 | 交通量変動 | B/C=1.2（交通量 -10%） | B/C=1.6（交通量 +10%） | | |
| | | 事業費変動 | B/C=1.2（事業費変動 +10%） | B/C=1.5（事業費変動 -10%） | | |
| | 事業期間変動 | B/C=1.2（事業期間変動+20%） | B/C=1.5（事業期間変動-20%） | | | |
| 事業の影響 | 評価項目 | 評価 | 根拠 | | | |
| | 自動車や歩行者への影響 | 渋滞対策 | ○ | 福島都市圏の渋滞を回避した高速ネットワークが形成される | | |
| | | 事故対策 | ○ | 死傷事故率の高い13箇所を含む区間の事故の減少が見込まれる ・死傷事故率の高い区間（100件/億台キロ以上） 【現況】13箇所 ※当該区間に並行する一般国道115号における死傷事故率 | | |
| | | 歩行空間 | — | 注目すべき影響はない。 | | |
| | 社会全体への影響 | 住民生活 | ◎ | 第三次救急医療施設（県立医大附属病院）への速達性の向上及び、安静搬送経路の確保 （*事業中区間の効果を含む） ・相馬市（相馬市役所）から県立医大附属病院（福島市）へのアクセス時間 【現況】80分 ⇒ 【整備後】59分（21分短縮） ・相馬市等沿岸部における第三次救急医療施設（県立医大附属病院、東北大学病院等）への60分圏域外人口 【現況】11.4万人 ⇒ 【整備後】9.5万人（1.9万人減少） ・現道問題箇所の回避による安静搬送 【現況】急勾配区間8区間、線形不良箇所112箇所 ⇒ 【整備後】回避 | | |
| | | 地域経済 | ○ | 重要港湾相馬港の利用促進（*事業中区間の効果を含む） ・相馬港から福島、伊達市内の工業団地までの所要時間 【現況】80分 ⇒ 【整備後】56分（24分短縮）※15工業団地の平均値 | | |
| | | 災害 | ○ | 福島都市圏を回避し、災害時には福島市をはじめとする内陸部の支援拠点と相馬市などの沿岸部を結ぶ高速ネットワークが形成（*事業中区間の効果を含む） | | |
| 環境 | | — | 注目すべき影響はない。 | | | |
| | 地域社会 | ○ | 現道隘路区間を回避し、沿岸部と内陸部との交流を支援（*事業中区間の効果を含む） ・相馬ICから東北道福島飯坂ICまでの所要時間 【現況】77分 ⇒ 【整備後】38分（39分短縮） | | | |
| 事業実施環境 | ○ | 整備に対する要望が強い。 | | | | |

採択の理由

費用便益比が1.4と便益が費用を上回っていると同時に、都市計画手続きが完了し、事業採択の前提条件が確認できる。
また、災害時における緊急輸送道路の代替性の確保、救急医療施設への速達性の向上が図られるほか、高速ネットワークの形成により内陸部と沿岸部との地域間交流・連携の促進や、東日本大震災で被災した沿岸地域の復興に寄与する等、当該事業の必要性・効果は高いと判断できる。
以上より、本事業を平成25年度予算要求の新規事業箇所として要求する。
※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。

1. 事業の概要

| | | | | | |
|------------|--|--------|--------|------|---------|
| 事業名 | 一般国道115号 相馬福島道路(霊山～福島) | 事業区分 | 一般国道 | 事業主体 | 東北地方整備局 |
| 起終点 | 福島県伊達市霊山町下小国 ～福島県伊達郡桑折町大字松原 | 延長 | 12.2km | | |
| 事業概要 目的 | ・一般国道115号相馬福島道路(霊山～福島)は、東北中央自動車道の一部を構成する道路で、伊達市霊山町下小国から桑折町大字松原に至る延長12.2kmの自動車専用道路である。 ・本事業は、災害時における緊急輸送道路の代替性の確保、救急医療施設への速達性の向上、内陸部と沿岸部を結ぶ道路ネットワークが強化されることで、東日本大震災で被災した沿岸地域の復興支援を図る事業である。 | | | | |
| 事業費 | 約520億円 | 3便益B/C | 1.4 | | |

2. 必要性の評価

(1) 課題の整理

| 評価項目 | 当該事業地域の課題・上位計画等 | |
|--------------|---|--|
| 防災・災害時の救助活動等 | ・東日本大震災時には「くしの歯作戦」のルートとして自衛隊等も利用したが、福島都市圏の渋滞が迅速な救援活動に支障となった。 ・東日本大震災時には「くしの歯作戦」のルートとして自衛隊等も利用したが、福島都市圏の渋滞が迅速な救援活動に支障となった。 | ※東日本大震災からの復興の基本方針 「以下により、災害に強い交通・物流網を構築する。 ・三陸道等の緊急整備や太平洋沿岸と東北道を繋ぐ横断軸の強化 ・日本海側との連携も含め東北全体のネットワークも考慮したリダンダンシーの確保」 ※今後の高速道路のあり方 中間とりまとめ 「東日本大震災からの教訓 ・広域的な幹線道路ネットワークについては、地域の孤立化や多重性の欠如など災害面からの弱点を再点検し、その克服に向けて、ミッシングリンクの解消や隘路区間の改良など効果的な手法を選択し、緊急性の高い箇所から重点的に強化を行う必要がある。」 ※東北圏広域地方計画 「総合的な災害対策の推進 ・ハード対策として、緊急輸送道路の強化、格子状骨格道路ネットワーク整備、代替性(リダンダンシー)のある道路交通網の整備を推進する。」 |
| 住民生活 | ・相馬市等沿岸部は、第三次救急医療施設がないため市外の福島市へ約8割(84件/年)が搬送されている。 ・線形不良箇所が多く、消防署からは「国道115号は急勾配等の線形不良箇所があり、安定した走行ができず患者の症状が悪化したケースもある。」など搬送時の課題も指摘されている。 | ※東北圏広域地方計画 「広域的な救急医療ネットワークの構築 ・東北圏は、第三次救急医療機関の60分到達圏から外れる地域が多く、救急対応の向上には、地域の医療機関による連携とアクセス整備を行う必要がある。」 ※いきいきふくしま創造プラン 「救命救急センターの機能強化、ドクターヘリの運用や道路整備等による救命救急センターへのアクセスの向上、病院・診療所の連携の強化、情報伝達の迅速化、救急医療従事者の資質向上などにより救急医療の充実を図ります。」 |
| 地域社会 地域経済 | ・急勾配区間や線形不良箇所が多く存在し、相馬～福島間の地域間連携や物資輸送に支障。 | ※福島復興再生基本方針 「避難解除等区域の復興及び再生の推進のために政府が着実に実施すべき施策に関する基本的な事項 ・早々地方の復興に重要な意義を有する東北中央自動車道(相馬市～福島市)の早期整備」 ※いきいきふくしま創造プラン 「七つの生活圏、市町村間を結ぶ交通ネットワーク確保 ・常磐自動車道、東北中央自動車道、会津縦貫道など、七つの生活圏と県外とを結び、縦横6本の連携軸で県土の国幹となる基幹的な道路ネットワークの整備を推進します。」 |
| その他 | — | |

(2) 事業の必要性

・災害時における緊急輸送道路の代替性の確保、救急医療施設への速達性の向上、内陸部と沿岸部を結ぶ道路ネットワークの強化など様々な課題に対応するため、事業の必要性があるものと評価する。

3. 有効性の評価

(1) ネットワーク上のリンクとしての評価

| ①主要都市・拠点間の防災機能の向上 | | | | | |
|--|---------------|---------|---|---|----|
| 区間 | | リンクの評価 | | 効果 | 評価 |
| | | 現状(整備前) | (目標)整備後 | | |
| 福島市 (県庁所在地) (3次救急医療) (自衛隊駐屯地) | 相馬市 (重要港湾) | D | (B) B | ・現道は異常気象時通行規制区間に指定されている事により寸断される可能性があるため、災害危険性が高。また近傍の迂回路も脆弱である(Dランク)。 ・本道路は、相馬市～福島市間の最短時間経路となり、災害による通行止めが想定されないことから、当該リンクの災害危険性の低いBランクに改善される。 | ◎ |
| ②ネットワーク全体の防災機能の向上 | | | | | |
| リンクの評価 | | | 効果 | 評価 | |
| 弱点度(整備前) | 弱点度(整備後) | 改善度 | | | |
| 9.9 | 1.0 | 9.9 | 当該リンクの整備により、福島市から相馬市間の災害時の迂回が解消することにより、ネットワーク全体の防災機能向上。 | ◎ | |

(2) 当該事業としての評価

| 評価項目 | 事業による効果 | 評価 |
|--------------|---|----|
| 防災・災害時の救助活動等 | ・福島都市圏等を回避し、災害時には福島市をはじめとする内陸部の支援拠点と相馬市などの沿岸部を結ぶ高速ネットワークが形成される。 | ○ |
| 住民生活 | ・第三次緊急医療施設(福島市)までの搬送時間が短縮され、安静搬送による患者への負担軽減が期待される。 | ◎ |
| 地域経済 地域社会 | ・現道隘路区間を回避するとともに、高速ネットワークが形成されることで相馬港をはじめとする沿岸部と内陸部との交流を支援する。 | ○ |
| その他 | — | |

(3) 事業の有効性

・当該事業の実施により、ネットワーク上のリンクの評価がDランク→Bランクに改善するとともに、不通リンクの解消によりネットワーク全体の防災機能が強化される。
 ・また、本事業において、災害時における緊急輸送道路の代替性の確保が図られるとともに、速達性の向上による救急搬送の改善や地域間の連携が促進されるなど、有効性の高い事業と評価する。

4. 事業実施環境・第三者意見

| | |
|------------------------------|--|
| 事業実施環境 | <ul style="list-style-type: none">・平成24年1月に計画段階評価手続きが完了している。・平成24年7月に都市計画決定手続きが完了している。・福島県をはじめ関係市町村は、福島県全体の復興に資する重要な路線として当該区間の早期事業着手を要望している。 |
| 福島県 | 「当該事業の早期予算化をお願いします。」との意見を頂いた。 |
| 社会資本整備審議会 道路分科会 事業評価部会 | 「新規事業化については妥当である。なお、東日本震災の被災地域の復興に寄与するためにも、既に事業化された区間と合わせ、一刻も早く整備がなされるよう努力されたい。」との意見を頂いた。 |
| 社会資本整備審議会 地方小委員会 | 「新規事業化については妥当である。」との意見を頂いた。 「太平洋沿岸部と内陸部を結ぶことで物流や人の交流などが活発になり東日本震災からの復興に大きく貢献」、 「原発事故による避難者等の帰宅支援等にも貢献する重要な事業」との意見を頂いた。 |

5. 対応方針

・当該事業により、災害時における緊急輸送道路の代替性の確保、救急医療施設への速達性の向上が図られるほか、高速ネットワークの形成により内陸部と沿岸部との地域間交流・連携の促進や、東日本大震災で被災した沿岸地域の復興に寄与する等、の効果が認められることから、防災機能の評価結果も踏まえ、当該事業の必要性・有効性は高いと判断できる。
以上より、本事業を平成25年度予算要求の新規事業箇所として要求する。

新規事業採択時評価結果（平成25年度新規事業化箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：三浦 真紀

事業の概要

| | | | | | |
|-----------|--|-------|------------|------|------------------|
| 事業名 | 一般国道7号 遊佐象潟道路 | 事業区分 | 一般国道 | 事業主体 | 国土交通省 東北地方整備局 |
| 起終点 | 自山形県飽海郡遊佐町北目 至：秋田県にかほ市象潟町小滝 | 延長 | 17.9 km | | |
| 事業概要 | 遊佐象潟道路は、日本海沿岸東北自動車道の一部を構成する道路で、山形県飽海郡遊佐町北目から秋田県にかほ市象潟町小滝に至る延長17.9 kmの自動車専用道路である。（日本海沿岸東北自動車道は、新潟県新潟市から青森県青森市に至る延長約322 kmの高規格幹線道路であり、これまでに204 kmが供用している。） | | | | |
| 事業の目的、必要性 | 当該区間の整備により、災害時における緊急輸送道路の代替性の確保、救急医療施設への速達性の向上、並びに地域産業の支援に資する道路ネットワークの強化が図られる。 | | | | |
| 全体事業費 | 約520億円 | 計画交通量 | 約11,600台/日 | | |
| 事業概要図 | | | | | |

| | |
|----------------|---|
| 関係する地方公共団体等の意見 | <p>【山形県知事】 予算化に同意する。東日本大震災からの復興に大きく貢献することが期待されるため、一日でも早く整備されるようお願いする。</p> <p>【秋田県知事】 予算化に同意する。東北地方の持続的な復興を進めるため、一日でも早く全線開通されるようお願いする。</p> |
|----------------|---|

| | |
|------------------|--------------------------|
| 学識経験者等の第三者委員会の意見 | <p>・新規事業化については妥当である。</p> |
|------------------|--------------------------|

| | |
|-----------|--|
| 事業採択の前提条件 | <p>■費用対便益：便益が費用を上回っている。</p> <p>■手続きの完了：計画段階評価手続き完了（H24.1.30） 都市計画決定手続き完了（H24.7.27）</p> |
|-----------|--|

事業評価結果

| | | | | | | |
|--------|-------------|--|---|---|--------------|--|
| 費用対便益 | B/C | 2.3 | 総費用：421億円 （事業費：371億円 維持管理費：50億円） | 総便益：982億円 （走行時間短縮便益：685億円 走行費用減少便益：241億円 交通事故減少便益：56億円） | 基準年 平成24年 | |
| | 感度分析の結果 | 交通量変動 | B/C=2.1 （交通量 -10 %） | B/C=2.6 （交通量 +10 %） | | |
| | | 事業費変動 | B/C=2.1 （事業費変動 +10 %） | B/C=2.6 （事業費変動 -10 %） | | |
| | 事業期間変動 | B/C=2.2 （事業期間変動 +20 %） | B/C=2.5 （事業期間変動 -20 %） | | | |
| 事業の影響 | 自動車や歩行者への影響 | 評価 | 根拠 | | | |
| | 渋滞対策 | - | 注目すべき影響はない | | | |
| | 事故対策 | ○ | 死傷事故率の高い箇所を含む区間の事故の減少が見込まれる。 ・死傷事故率の高い区間（100件/億台キロ以上） 【現況】1箇所 ※当該区間に並行する一般国道7号の死傷事故率 | | | |
| | 歩行空間 | - | 注目すべき影響はない | | | |
| | 社会全体への影響 | 住民生活 | ◎ | 第三次救急医療施設（日本海総合病院等）への速達性の向上及び、安静搬送経路の確保 （*事業中区間の効果を含む） ・にかほ市地域から日本海総合病院（酒田市）へのアクセス時間 【現況】73分 ⇒ 【整備後】50分（23分短縮） ・にかほ市地域における第三次救急医療施設（日本海総合病院、秋田赤十字病院）への60分圏域外人口 【現況】約4.5万人 ⇒ 【整備後】約2.5万人（2.0万人減少） ・現道問題箇所の回避による安静搬送 【現況】線形不良箇所2箇所 ⇒ 【整備後】回避 | | |
| | | 地域経済 | ○ | 安定的な物流ルート確保（*事業中区間の効果を含む） ・酒田市～由利本荘市間の広域迂回 【現況】141km/162分 ⇒ 【整備後】70km/65分（広域迂回の解消） | | |
| | | 災害 | ○ | 現道の通行止め区間が回避されるとともに、日本海側に災害に強いネットワークが形成されることで太平洋側ルートと相互補完が可能となり、広域的な緊急物資輸送のリダンダンシーが確保できる（*事業中区間の効果を含む） | | |
| 環境 | | - | 注目すべき影響はない | | | |
| 地域社会 | ○ | 日本海側の拠点都市間や国際海上コンテナ港（新潟港・秋田港）、リサイクル貨物港（酒田港）などの拠点港間を連絡し、地域間交流の支援や港湾間の連携を強化する。 | | | | |
| 事業実施環境 | ○ | 整備に対する要望が強い。 | | | | |

採択の理由

費用便益比が2.3と便益が費用を上回っているとともに、都市計画手続きが完了し、事業採択の前提条件が確認できる。
また、災害時における緊急輸送道路の代替性の確保、第三次救急医療施設への速達性の向上が図られるほか、高速ネットワークの形成により秋田県と山形県との地域間交流・連携の促進に寄与する等、当該事業の整備の必要性・効果は高いと判断できる。
以上より、本事業を平成25年度予算要求の新規事業箇所として要求する。

※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したものの。

1. 事業の概要

| | | | | | |
|------------|---|--------|--------|------|---------|
| 事業名 | 一般国道7号 遊佐象潟道路 | 事業区分 | 一般国道 | 事業主体 | 東北地方整備局 |
| 起終点 | 山形県飽海郡遊佐町北目 ～秋田県にかほ市象潟町小滝 | 延長 | 17.9km | | |
| 事業概要 目的 | ・一般国道7号遊佐象潟道路は、日本海沿岸東北自動車道の一部を構成する道路で、山形県飽海郡遊佐町北目から秋田県にかほ市象潟町小滝に至る延長17.9kmの自動車専用道路である。 ・本事業は、災害時における緊急輸送道路の代替性の確保、救急医療施設への速達性の向上、ならびに地域産業の支援に資する道路ネットワークの強化が図られる事業である。 | | | | |
| 事業費 | 約520億円 | 3受益B/C | 2.3 | | |

2. 必要性の評価

(1) 課題の整理

| 評価項目 | 当該事業地域の課題・上位計画等 | |
|--------------|---|--|
| 防災・災害時の救助活動等 | ・山形県と秋田県の沿岸部では、縦断する主要幹線道路は、国道7号しか存在しない。 ・国道7号では、交通事故による通行止めが過去10年間(H14～H23)で9回発生。 | ※東日本大震災からの復興の基本方針 「以下により、災害に強い交通・物流網を構築する。 ・三陸道等の緊急整備や太平洋沿岸と東北道を繋ぐ横断軸の強化 ・日本海側との連携も含め東北全体のネットワークも考慮したリダンダンシーの確保」 ※今後の高速道路のあり方 中間とりまとめ 「東日本大震災からの教訓 ・広域的な幹線道路ネットワークについては、地域の孤立化や多重性の欠如など災害面からの弱点を再点検し、その克服に向けて、ミッシングリンクの解消や隘路区間の改良など効果的な手法を選択し、緊急性の高い箇所から重点的に強化を行う必要がある。」 ※東北圏広域地方計画 「総合的な災害対策の推進 ・ハード対策として、緊急輸送道路の強化、格子状骨格道路ネットワーク整備、代替性(リダンダンシー)のある道路交通網の整備を推進する。」 |
| 住民生活 | ・にかほ市は第三次救急医療施設がないため、市外の酒田市へ約9割(24件/年)が搬送されている。 ・国道7号の通行止めが発生すると、患者の命に関わる可能性が危惧されている。 | ※東北圏広域地方計画 「広域的な救急医療ネットワークの構築 ・東北圏は、第三次救急医療機関の60分到達圏から外れる地域が多く、救急対応の向上には、地域の医療機関による連携とアクセス整備を行う必要がある。」 ※ふるさと秋田元氣創造プラン 「救急搬送体制の充実 ・救急車退出路の設置を含めた高速道路ネットワークの整備を進め、三次救急医療機能を有する医療機関へのアクセス時間の短縮を図るとともに、隣県の医療機関との県境を越えた広域的な救急搬送体制の構築を検討します。」 |
| 地域社会 地域経済 | ・国道7号の通行止め時には、大きな時間ロスが生じることから、運送会社からは「国道7号は事故の危険性も高く、実際に事故があった時は、広域迂回を強いられ、大幅な時間のロスとなった。」など物資輸送に不安を抱えている。 | ※第3次山形県総合発展計画 「暮らしや産業を支える社会資本の機能強化・長寿命化の推進 ・国内外との人、モノ、資金、情報などの流動・交流を支え、これからの県づくりの最も重要な基盤の一つである高速道路などの交通ネットワークや情報通信ネットワークの整備を進める。」 |
| その他 | — | |

(2) 事業の必要性

・災害時における緊急輸送道路の代替性の確保、救急医療施設への速達性の向上、秋田県と山形県を結ぶ道路ネットワークの強化など様々な課題に対応するため、事業の必要性があるものと評価する。

3. 有効性の評価

(1) ネットワーク上のリンクとしての評価

| ①主要都市・拠点間の防災機能の向上 | | | | | |
|---------------------------|------------------|----------|----------|---|----|
| 区間 | | リンクの評価 | | 効果 | 評価 |
| | | 現状(整備前) | (目標)整備後 | | |
| 酒田市 (重要港湾) (3次救急医療) | 由利本荘市 (主要な都市) | D | (B) B | ・現道は津波浸水区域を通過している事により寸断される可能性があるため、災害危険性が高。また近傍の迂回路も脆弱である(Dランク)。 ・本道路は、酒田市～由利本荘市間の最短時間経路となり、災害による通行止めが想定されないことから、当該リンクの災害危険性の低いBランクに改善される。 | ◎ |
| ②ネットワーク全体の防災機能の向上 | | | | | |
| 弱点度(整備前) | | リンクの評価 | | 効果 | 評価 |
| | | 弱点度(整備後) | 改善度 | | |
| 20.9 | 1.0 | 20.9 | | 当該リンクの整備により、酒田市から由利本荘市間の災害時の迂回が解消することにより、ネットワーク全体の防災機能向上。 | ◎ |

(2) 当該事業としての評価

| 評価項目 | 事業による効果 | 評価 |
|--------------|--|----|
| 防災・災害時の救助活動等 | ・国道7号が通行止めになった場合においても、災害に強いネットワークが形成されるとともに、太平洋側ルートと相互補充が可能となり、広域的な緊急物資輸送のリダンダンシーが確保できる。 | ○ |
| 住民生活 | ・第三次医療施設(酒田市)までの搬送時間の短縮と安静搬送による患者への負担軽減が期待される。 | ◎ |
| 地域経済 地域社会 | ・安定的な物流ルートが確保されるとともに、日本海側拠点都市間や国際海上コンテナ港(新潟港、秋田港)、リサイクル貨物港(酒田港)等の拠点港間を連絡し交流を支援する。 | ○ |
| その他 | — | |

(3) 事業の有効性

・当該事業の実施により、ネットワーク上のリンクの評価がDランク→Bランクに改善するとともに、不通リンクの解消によりネットワーク全体の防災機能が強化される。
 ・また、本事業において、災害時における緊急輸送道路の代替性の確保が図られるとともに、速達性の向上による救急搬送の改善や地域間の連携が促進されるなど、有効性の高い事業と評価する。

4. 事業実施環境・第三者意見

| | |
|--------|--|
| 事業実施環境 | <ul style="list-style-type: none">・平成24年1月に計画段階評価手続きが完了している。・平成24年7月に都市計画決定手続きが完了している。・秋田県や山形県をはじめ関係市町村は、広域的な地域の振興等に大きく貢献するほか、災害時の緊急輸送道路として当該区間の早期事業着手を要望している。 |
|--------|--|

| | |
|------------------------------|---|
| 秋田県 | 「一日でも早く全線開通されるよう、特段のご配慮をお願いいたします。」との意見を頂いた。 |
| 山形県 | 「当該道路が一日でも早く整備されるよう、着実な予算の確保をお願いいたします。」との意見を頂いた。 |
| 社会資本整備審議会 道路分科会 事業評価部会 | 「新規事業化については妥当である。」との意見を頂いた。 |
| 社会資本整備審議会 地方小委員会 | 「新規事業化については妥当である。」との意見を頂いた。 「日本海側のみならず相馬福島道路などとも連携し太平洋側の物流や人との交流促進に大きく寄与」、「機能分担された港湾間を連絡するなど広域的な産業・経済振興等にも貢献する事業」との意見を頂いた。 |

5. 対応方針

・当該事業により、災害時における緊急輸送道路の代替性の確保、救急医療施設への速達性の向上が図られるほか、高速ネットワークの形成により秋田県と山形県との地域間交流・連携の促進に寄与する等、の効果が認められることから、防災機能の評価結果も踏まえ、当該事業の必要性・有効性は高いと判断できる。
以上より、本事業を平成25年度予算要求の新規事業箇所として要求する。

新規事業採択時評価結果（平成25年度新規事業化箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：三浦 真紀

事業の概要

| | | | | | |
|-----------|--|-------|------------|------|---------------------|
| 事業名 | 一般国道7号 朝日温海道路 | 事業区分 | 一般国道 | 事業主体 | 国土交通省 東北・北陸地方整備局 |
| 起終点 | 自：新潟県村上市川端 至：山形県鶴岡市大岩川 | 延長 | 40.8 km | | |
| 事業概要 | 朝日温海道路は、日本海沿岸東北自動車道の一部を構成する道路で、新潟県村上市川端から山形県鶴岡市大岩川に至る延長40.8 kmの自動車専用道路である。（日本海沿岸東北自動車道は、新潟県新潟市から青森県青森市に至る延長約322 kmの高規格幹線道路であり、これまでに204 kmが供用している。） | | | | |
| 事業の目的、必要性 | 当該道路の整備により、災害時における広域的な緊急物資輸送のリダンダンシーの確保、救急医療施設までの搬送時間の短縮、並びに安定的な物流ルートの確保に資する道路ネットワークの強化を図る。 | | | | |
| 全体事業費 | 約1,900億円 | 計画交通量 | 約11,400台/日 | | |
| 事業概要図 | | | | | |

| | |
|----------------|---|
| 関係する地方公共団体等の意見 | <p>【山形県知事】 予算化に同意する。災害時における緊急輸送道路として役割を担うとともに、物流、産業の振興、地域の再生を担う路線であることから、一日でも早く整備されるよう、着実な予算の確保をお願いする。</p> <p>【新潟県知事】 予算化に同意する。「命の道」としての救急医療施設への搬送時間短縮や災害の代替機能の強化とともに、東北地方の復興を図るため大変重要。本道路の早期着工と一日も早い開通に向けて特段の配慮をお願いする。</p> |
|----------------|---|

| | |
|------------------|--------------------------|
| 学識経験者等の第三者委員会の意見 | <p>・新規事業化については妥当である。</p> |
|------------------|--------------------------|

| | |
|-----------|--|
| 事業採択の前提条件 | <p>■費用対便益：便益が費用を上回っている。</p> <p>■手続きの完了：計画段階評価手続き完了（H24.1.30） 都市計画決定手続き完了（山形県：H24.12.25、新潟県：H25.1.18）</p> |
|-----------|--|

事業評価結果

| | | | | | | |
|--------|-------------|--------------------|--|--|--------------|--|
| 費用対便益 | B/C | 1.4 | 総費用：1,536億円 （事業費：1391億円 維持管理費：145億円） | 総便益：2,075億円 （走行時間短縮便益：1501億円 走行費用減少便益：442億円 交通事故減少便益：132億円） | 基準年 平成24年 | |
| | 感度分析の結果 | 交通量変動 | B/C=1.2（交通量 -10%） | B/C=1.6（交通量 +10%） | | |
| | | 事業費変動 | B/C=1.2（事業費 +10%） | B/C=1.5（事業費 -10%） | | |
| | 事業期間変動 | B/C=1.3（事業期間 +20%） | B/C=1.4（事業期間 -20%） | | | |
| 事業の影響 | 評価項目 | 評価 | 根拠 | | | |
| | 自動車や歩行者への影響 | 渋滞対策 | - | 注目すべき影響はない。 | | |
| | | 事故対策 | ○ | 国道7号の交通が当該道路へ転換することにより、現道の事故の減少が見込まれる。 ・死傷事故率の高い区間（100件/億台キロ以上） 【現況】6箇所 ※当該区間に並行する一般国道7号の死傷事故率 | | |
| | | 歩行空間 | ○ | 国道7号の交通が当該道路へ転換することにより、現道の歩行者の安全性が向上する。 | | |
| | 社会全体への影響 | 住民生活 | ◎ | 第三次救急医療施設への速達性の向上及び、安静搬送経路の確保。 ・村上市、鶴岡市の第三次救急医療施設60分圏域外人口 【現況】約1.3万人 ⇒ 【整備後】約0.9万人（約4,000人減少） ・現道問題箇所の回避による安静搬送 【現況】線形不良箇所11箇所 ⇒ 【整備後】回避 | | |
| | | 地域経済 | ○ | 太平洋側との相互補完が可能かつ安定的な物流ルートの確保。（*事業中区間の効果を含む） ・大阪～青森間の所要時間 【太平洋側ルート】14.0時間 ⇒ 【日本海側ルート（整備後）】12.8時間 | | |
| | | 災害 | ○ | 現道の通行止め区間が回避されるとともに、日本海側に災害に強いネットワークが形成されることで太平洋側ルートと相互補完が可能となり、広域的な緊急物資輸送のリダンダンシーが確保できる。（*事業中区間の効果を含む） | | |
| 環境 | | - | 注目すべき影響はない。 | | | |
| | 地域社会 | ○ | 日本海側の拠点都市間や国際海上コンテナ港（新潟港・秋田港）、リサイクル貨物港（酒田港）などの拠点港間を連絡し、地域間交流の支援や港湾間の連携を強化する。 | | | |
| 事業実施環境 | ○ | 整備に対する要望が強い。 | | | | |

採択の理由

費用便益比が1.4と便益が費用を上回っているとともに、都市計画決定手続きが完了し、事業採択の前提条件が確認できる。
また、災害時における緊急輸送道路の代替性の確保、第三次救急医療施設への速達性の向上が図られるほか、高速ネットワークの形成により新潟県と山形県との地域間交流・連携の促進に寄与する等、当該事業の整備の必要性・効果は高いと判断できる。
以上より、本事業を平成25年度予算要求の新規事業箇所として要求する。

※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したものの。

平成25年度予算要求に係る新規事業採択時評価(防災機能の評価)

担 当 課:道路局 国道・防災課
担当課長名:三浦 真紀

1. 事業の概要

| | | | | | |
|------------|--|--------|--------|------|------------|
| 事業名 | 一般国道7号 朝日温海道路 | 事業区分 | 一般国道 | 事業主体 | 東北・北陸地方整備局 |
| 起終点 | 新潟県村上市川端 ～山形県鶴岡市大岩川 | 延長 | 40.8km | | |
| 事業概要 目的 | ・朝日温海道路、日本海沿岸東北自動車道の一部を構成する道路で、新潟県村上市川端から山形県鶴岡市大岩川に至る延長約40.8kmの自動車専用道路である。 ・当該道路の整備により、災害時における広域的な緊急物資輸送のリダンダンシーの確保、救急医療施設までの搬送時間の短縮、並びに安定的な物流ルートの確保に資する道路ネットワークの強化を図る。 | | | | |
| 事業費 | 約1,900億円 | 3便益B/C | 1.4 | | |

2. 必要性の評価

(1) 課題の整理

| 評価項目 | 当該事業地域の課題・上位計画等 | | 評価 |
|--------------|--|--|----|
| 防災・災害時の救助活動等 | <p>・国道7号では、越波や土砂崩れ等の災害や交通事故による通行止めが過去10年間(H14～H23)で30回発生。 ・新潟県と山形県境界では、縦断する主要幹線道路は国道7号しか存在しない。</p> | <p>※高速道路のあり方検討有識者委員会・緊急提言 「広域的な幹線道路ネットワークについては、地域の孤立化や多重性の欠如など災害面からの弱点を再点検し、その克服に向けて、ミッシングリンクの解消や隘路区間の改良など効果的な手法を選択し、緊急性の高い箇所から重点的に強化を行う必要がある。」</p> <p>※東北圏広域地方計画(H21.8) 「緊急輸送道路の強化、格子状骨格道路ネットワーク整備、代替性(リダンダンシー)のある道路交通網の整備を推進する。」</p> <p>※新潟県「夢おこし」政策プラン(H21.12) 「中越地震や中越沖地震で再認識した大災害時における代替機能の確立と、県北地域の救急医療の前提となり、「命をつなぐ高速道路」の役割を果たす日本海沿岸東北自動車道をはじめとした、規格の高い道路ネットワークの整備を推進する。」</p> <p>※第3次山形県総合発展計画(H25.3) 「東日本大震災により被害を受けた太平洋側の代替路線として日本海側の高速交通路線が重要な役割を果たしたことから、格子状ネットワークの形成による災害に強い高速交通網の早期整備に向け、国などへの要望活動などの取組みを推進する。」</p> | ◎ |
| 住民生活 | <p>・村上市、鶴岡市には、第三次救急医療施設に60分で到着できない地域が広く分布。 ・全人口約20.5万人のうち、第三次救急医療施設への60分圏域外人口が1.3万人存在。</p> | <p>※東北圏広域地方計画(H21.8) 「東北圏は、第三次救急医療機関の60分到達圏から外れる地域が多く、救急対応の向上には、地域の医療機関による連携とアクセス整備を行う必要がある。このため、情報通信技術を活用した広域災害救急医療情報等ネットワークや格子状骨格道路ネットワークの整備等を推進する。」</p> <p>※新潟県「夢おこし」政策プラン(H21.12) 「中越地震や中越沖地震で再認識した大災害時における代替機能の確立と、県北地域の救急医療の前提となり、「命をつなぐ高速道路」の役割を果たす日本海沿岸東北自動車道をはじめとした、規格の高い道路ネットワークの整備を推進する。」</p> | ◎ |
| 地域社会 地域経済 | <p>・国道7号の通行止め時には、大きな時間ロスが生じることから、物流企業等は物資輸送に不安を抱えている。</p> | <p>※東北圏広域地方計画(H21.8) 「距離・峠・雪を克服し、圏域の産業活動の動脈となるサービス水準の高い格子状道路ネットワークの整備を推進する。」</p> <p>※第3次山形県総合発展計画(H25.3) 「東日本大震災を踏まえ、人、モノの輸送基盤(自動車輸送、鉄道輸送、航空輸送、船舶輸送)については、リダンダンシー(代替性)機能を確保するとともに、高速安定化などのさらなる機能強化を図る。」</p> | ○ |
| その他 | - | | |

(2) 事業の必要性

・越波や土砂崩れ等の災害時における広域的な緊急物資輸送のリダンダンシーの確保、救急医療施設までの搬送時間の短縮や安定的な物流ルートの確保といった様々な課題に対応するため、事業の必要性があるものと評価する。

3. 有効性の評価

(1) ネットワーク上のリンクとしての評価

| ①主要都市・拠点間の防災機能の向上 | | | | | 効果 | 評価 |
|-------------------|----------------|---------|---|---|----|----|
| 区間 | | リンクの評価 | | | | |
| | | 現状(整備前) | (目標)整備後 | | | |
| 鶴岡市 (主要な都市) | 村上市 (主要な都市) | D | (B) B | ・現道は豪雨時の落石等により寸断される可能性から、地域の孤立化を招く恐れがあり、近傍の迂回路も脆弱であり、災害危険性が高い(Dランク)。 ・津波浸水地域を避けて計画されている本道路は、鶴岡市以南～村上市以北間の最短時間経路となり、津波被害が想定されないことから、当該リンクの災害危険性の低いBランクに改善され、地域の孤立も解消。 | ◎ | |
| ②ネットワーク全体の防災機能の向上 | | | | | 効果 | 評価 |
| リンクの評価 | | | | | | |
| 弱点度(整備前) | 弱点度(整備後) | 改善度 | | | | |
| 20.6 | 0.7 | 27.7 | 当該リンクの整備により、鶴岡市から新潟市間の災害時の迂回が解消することにより、ネットワーク全体の防災機能向上。 | ◎ | | |

(2) 当該事業としての評価

| 評価項目 | 事業による効果 | 評価 |
|--------------|--|----|
| 防災・災害時の救助活動等 | ・国道7号が通行止めとなった場合においても、災害に強いネットワークが確保されるとともに、太平洋側ルートと相互補完が可能となり、広域的な緊急物資輸送のリダンダンシーが確保できる。 | ○ |
| 住民生活 | ・第三次救急医療施設(新発田市・酒田市)までの搬送時間の短縮と安静搬送による患者への負担軽減が期待される。 村上市、鶴岡市の第三次救急医療施設への60分圏域外人口:約1.3万人→約0.9万人(約0.4万人減少) | ◎ |
| 地域経済 地域社会 | ・安定的な物流ルートが確保されるとともに、日本海側拠点都市間や国際海上コンテナ港(新潟港、秋田港)、リサイクル貨物港(酒田港)等の拠点港間を連絡し、交流を支援する。 | ○ |
| その他 | - | |

(3) 事業の有効性

・当該事業の実施により、ネットワーク上のリンクの評価がDランク→Bランクに改善するとともに、災害時の迂回が解消することによりネットワーク全体の防災機能が強化される。
・また、本事業において、災害に強いネットワークが確保されるとともに、速達性の向上による救急搬送の改善や産業拠点間の連携が強化されるなど、有効性の高い事業と評価する。

4. 事業実施環境・第三者意見

| | |
|------------------------------|--|
| 事業実施環境 | <p>・平成25年1月までに都市計画決定済みである。 ・山形県や新潟県をはじめ関係市町は、「命の道」として当該区間の早期事業着手を要望している。</p> |
| 山形県 | <p>「当該道路が一日でも早く整備されるよう、着実な予算の確保をお願いいたします。」との意見を頂いた。</p> |
| 新潟県 | <p>「本道路の早期着工と1日も早い開通に向け、特段のご配慮をお願いいたします。」との意見を頂いた。</p> |
| 社会資本整備審議会 道路分科会 事業評価部会 | <p>「新規事業化については妥当である。」との意見を頂いた。</p> |
| 社会資本整備審議会 地方小委員会 | <p>「新規事業化については妥当である。」との意見を頂いた。 「当該道路の周辺地域は、脆弱な道路ネットワークしかなく、災害、事故、救急面でリスクを抱えており、当該道路を整備することは重要」、「国際競争力を高めるため、当該道路により、新潟港・酒田港・秋田港を連絡する道路ネットワークを構築することが重要」、「日本海沿岸東北自動車道の遊佐～象潟と合わせ、未事業化区間が整備されることは重要」、「広域的なネットワークを構築することにより、観光振興の観点でも効果が見込まれる」、「耐災害性を高めた道路を早急に整備することが望まれる」との意見を頂いた。</p> |

5. 対応方針

・当該事業により、村上市～鶴岡市間における幹線道路の信頼性や到達性が向上することや、緊急輸送等の円滑化が可能となること、さらに安定的な物流ルートの確保や産業拠点間の連携、貢献等が認められることから、防災機能の評価を踏まえ、当該事業の必要性・有効性は高いと判断できる。
 以上より、本事業を平成25年度予算要求の新規事業箇所として要求する。

新規事業採択時評価結果（平成25年度新規事業化箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：三浦 真紀

事業の概要

| | | | | | |
|---|-----------------------------|------|-------|------|------------------|
| 事業名 | 一般国道103号 奥入瀬（青樺山）バイパス | 事業区分 | 一般国道 | 事業主体 | 国土交通省 東北地方整備局 |
| 起終点 | 自：青森県十和田市青樺 至：青森県十和田市子の口 | 延長 | 5.2km | | |
| <p>事業概要</p> <p>国道103号は、青森県青森市を起点として秋田県大館市に至る主要幹線道路であり、主要な産業・生活道路、観光道路として、青森県、秋田県の社会経済活動を支える重要な路線である。</p> <p>また、十和田八幡平国立公園内特別保護地区内（奥入瀬渓流）を通過するとともに、十和田湖周辺での冬期通行可能な唯一の道路であり、重要な役割を担っている</p> <p>事業の目的、必要性</p> <p>当該事業の整備により、青森県南部地区と秋田県北間の定時性、速達性が確保されるとともに、緊急輸送道路の確保としての信頼性向上が図られる。また、幹線道路ネットワークが強化されることにより、産業活動支援、観光活性化、医療施設へのアクセス向上等、地域間の交流連携が促進される。</p> <p>全体事業費：約230億円 計画交通量：約3,000台/日</p> <p>事業概要図</p> | | | | | |

関係する地方公共団体等の意見

【青森県知事】 自然災害から人命を守り、かつ広域的な連携・交流を支えるとともに、奥入瀬渓流沿いの豊かな自然環境を保護するためにも極めて重要な路線であることから早期に整備されることを願っている。

学識経験者等の第三者委員会の意見

- 新規事業化については妥当である。
- 防災面の効果のみならず、季節的な交通需要への対応、奥入瀬渓流などの地域の観光価値の向上等の観点からも大きな効果が見込まれるものである。

事業採択の前提条件

- 費用対便益：便益が費用を上回っている。
- 手続きの完了：都市計画決定の対象外。

事業評価結果

| | | | | | | |
|----------|---------|-----------------------|---|--|--------------|--|
| 費用対便益 | B/C | 1.1 | 総費用：174億円 （事業費：171億円 維持管理費：4.1億円） | 総便益：186億円 （走行時間短縮便益：168億円 走行経費減少便益：17億円 交通事故減少便益：1.8億円） | 基準年 平成24年 | |
| | 感度分析の結果 | 交通量変動 | B/C=0.98（交通量 -10%） | B/C=1.3（交通量 +10%） | | |
| | | 事業費変動 | B/C=0.98（事業費変動 +10%） | B/C=1.2（事業費変動 -10%） | | |
| | 事業期間変動 | B/C=0.97（事業期間変動 +20%） | B/C=1.1（事業期間変動 -20%） | | | |
| 事業の影響 | 自動車の影響 | 評価項目 | 根拠 | | | |
| | | 渋滞対策 | ○ | 観光期における観光交通と生活交通の分離により渋滞が改善される。 | | |
| | | 事故対策 | — | 焼山温泉郷～湖畔（休屋）間の所要時間 【現況】77分、21km/h 【整備後】28分、50km/h（49分短縮） | | |
| | 歩行者への影響 | 歩行空間 | — | 注目すべき影響はない | | |
| | | 住民生活 | ○ | ・現道の多数の幅員狭隘箇所や線形不良箇所（66箇所）を回避し、安全な生活交通、観光交通を確保される。 | | |
| | | 地域経済 | ○ | ・奥入瀬渓流、十和田湖へのアクセスルートの機能が向上し、地域活性化が期待される。 （年間観光客入込数 約240万人） | | |
| 社会全体への影響 | 災害 | ◎ | ・災害で過去10年間に奥入瀬渓流区間で27回、七曲区間で8回の全面通行止めを実施している箇所を迂回し、災害に強い道路に改築することにより、安全な通行を確保 | | | |
| | 環境 | ○ | ・奥入瀬渓流区間の通行車両からの排ガス・騒音等による影響が軽減され、渓流沿いの自然環境が保全される。 | | | |
| | 地域社会 | ○ | ・奥入瀬渓流区間の通過交通が転換され、散策時の安全性や快適性が飛躍的に向上 | | | |
| 事業実施環境 | | ○ | ・地元より整備に対する要望が強い。 | | | |

採択の理由

費用便益比が1.1と便益が費用を上回っており、事業採択の前提条件が確認できる。
現道問題箇所の回避により災害時における緊急輸送道路の確保、観光の活性化支援、医療施設への速達性向上に寄与する等、当該事業の必要性・効果は高いと判断できる。
以上より、本事業を平成25年度予算要求の新事業箇所として要求する。

※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したものの。

1. 事業の概要

| | | | | | |
|------------|---|--------|-------|------|---------|
| 事業名 | 一般国道103号 奥入瀬(青嶺山)バイパス | 事業区分 | 一般国道 | 事業主体 | 東北地方整備局 |
| 起終点 | 青森県十和田市青嶺 ～青森県十和田市子の口 | 延長 | 5.2km | | |
| 事業概要 目的 | 一般国道103号は、青森県青森市を起点として秋田県大館市に至る主要幹線道路であり、主要な産業・生活道路、観光道路として、青森県、秋田県の社会経済活動を支える重要な路線である。 また、十和田八幡平国立公園内特別保護区内(奥入瀬溪流)を通過するとともに、十和田湖周辺での冬期通行可能な唯一の道路であり、重要な役割を担っている | | | | |
| 事業費 | 約230億円 | 3便益B/C | 1.1 | | |

2. 必要性の評価

(1) 課題の整理

| 評価項目 | 当該事業地域の課題・上位計画等 | |
|--------------|--|---|
| 防災・災害時の救助活動等 | <ul style="list-style-type: none"> 過去10年間に、災害により奥入瀬溪流区間で27回、七曲区間で8回の全面通行止 平成11年の法面崩壊発生時には、3ヶ月半の通行止めが生じている。 通行止め期間中は、約35分の迂回を強いられ、観光客や地域住民の救助活動に支障 | <ul style="list-style-type: none"> ※東北圏広域地方計画 「総合的な災害対策の推進 ・ハード対策として、緊急輸送道路の強化、格子状骨格道路ネットワークの整備、代替性(リダンダンシー)のある道路交通網の整備を推進する。」 ※青森県「青森県基本計画未来への挑戦」 「安全安心な県土の整備 ・環境や景観に配慮しながら、災害に強い県土づくり(山地の保全、道路、河川、海岸、砂防、ため池の整備など)を促進します。」 |
| 住民生活 | <ul style="list-style-type: none"> 当該箇所は、すれ違い困難(W<5.5m) 箇所が多数存在するとともに、線形不良箇所(R<100m)が66箇所存在 国立公園の特別保護地区のため、現道改良等の抜本的な対策ができず、生活交通、観光交通に支障 | <ul style="list-style-type: none"> ※東北圏広域地方計画 「生活と観光交流を支えるネットワークの形成 ・日常生活における住民の安全で快適な移動や観光交流の促進を支えるために、生活圏を支える幹線道路ネットワークの整備を推進する。」 ※青森県「青森県基本計画未来への挑戦」 「上北地域 観光産業の競争力強化と滞在保養型観光の振興 ・十和田湖・奥入瀬溪流と各地域の資源を組み合わせた広域観光ルートの形成」 |
| 地域社会 地域経済 | <ul style="list-style-type: none"> 当該箇所は、景勝地である奥入瀬溪流を通過していることから、観光期には生活交通と観光交通が輻輳し渋滞が発生。 渋滞により通行車両からの排ガス・騒音等による自然環境や公園利用環境に対し影響 | <ul style="list-style-type: none"> ※青森県「青い森のみちづくり」 「あおもりの自然と調和し活用する道づくり ・奥入瀬溪流へのマイカー等の乗り入れを規制し、自然環境保全と観光客が安心して散策できる溪流環境を実現するには安全な代替路(バイパス)が不可欠」 |
| その他 | — | |

(2) 事業の必要性

・当該事業の整備により、青森県南部地区と秋田県北間の定時性、速達性が確保されるとともに、緊急輸送道路の確保としての信頼性向上が図られる。また、幹線道路ネットワークが強化されることにより、産業活動支援、観光活性化等、地域間の交流連携が促進される。

3. 有効性の評価

(1) ネットワーク上のリンクとしての評価

| ①主要都市・拠点間の防災機能の向上 | | | | | |
|-------------------|----------------|----------|--|---|----|
| 区間 | | リンクの評価 | | 効果 | 評価 |
| | | 現状(整備前) | (目標)整備後 | | |
| 十和田市 (主要な都市) | 鹿角市 (主要な都市) | C | (A) A | <ul style="list-style-type: none"> 現道は異常気象時通行規制区間に指定されている事により寸断される可能性があるため、災害危険性が高い。しかし、近傍に迂回路が存在する(Cランク)。 異常気象時通行規制区間を避けて計画されている本道路は、十和田市～鹿角市間の最短時間経路であることから、当該リンクの災害危険性のないかつ多重性のあるAランクに改善される。 | ◎ |
| ②ネットワーク全体の防災機能の向上 | | | | | |
| 弱点度(整備前) | | リンクの評価 | | 効果 | 評価 |
| | | 弱点度(整備後) | 改善度 | | |
| 1.2 | 1.0 | 1.2 | 当該リンクの整備により、十和田市から鹿角市間の災害時の迂回が解消することにより、ネットワーク全体の防災機能向上。 | ○ | |

(2) 当該事業としての評価

| 評価項目 | 事業による効果 | 評価 |
|--------------|---|----|
| 防災・災害時の救助活動等 | ・災害で過去10年間に奥入瀬溪流区間で27回、七曲区間で8回の全面通行止めを実施している箇所を迂回し、災害に強い道路に改築することにより、安全な通行を確保 | ○ |
| 住民生活 | ・現道の多数の幅員狭隘箇所や線形不良箇所を回避し、安全な生活交通、観光交通を確保される。 | ○ |
| 地域社会 地域経済 | ・東北有数の観光地である奥入瀬溪流区間の通過交通がバイパスに転換され、溪流沿いの自然環境が保全されるほか、観光客による散策時の安全性や快適性が飛躍的に向上する事により、地域経済の活性化に寄与。(年間観光客入込数 約240万人) | ○ |
| その他 | — | |

(3) 事業の有効性

・当該事業の実施により、ネットワーク上のリンクの評価がCランク→Aランクに改善するとともに、不通リンクの解消によりネットワーク全体の防災機能が強化される。
・また、本事業において、事前通行規制区間を回避するとともに、観光の安全性や快適性が飛躍的に向上する事により地域経済の活性化に寄与するなど、有効性の高い事業と評価する。

4. 事業実施環境・第三者意見

| | |
|--------|-------------------------------|
| 事業実施環境 | ・青森県をはじめ関係市町村が国直轄事業での早期事業化を要望 |
|--------|-------------------------------|

| | |
|------------------------------|---|
| 青森県 | 「異存はありません。自然災害から人命を守り、かつ広域的な連携・交流を支えるとともに、奥入瀬渓流沿いの豊かな自然環境を保護するためにも極めて重要な路線であることから早期に整備されることをお願いする。」との意見を頂いた。 |
| 社会資本整備審議会 道路分科会 事業評価部会 | 「新規事業化については妥当である。」との意見を頂いた。 「防災面の効果のみならず、季節的な交通需要への対応、奥入瀬渓流などの地域の観光価値の向上等の観点からも大きな効果が見込まれるものである。」との意見を頂いた。 |
| 社会資本整備審議会 地方小委員会 | 「新規事業化については妥当である。」との意見を頂いた。 「奥入瀬渓流からバイパスへ交通が転換されることで防災や地域観光及び環境保全にも寄与する重要な事業。」との意見を頂いた。 |

5. 対応方針

・現道問題箇所回避により災害時における緊急輸送道路の確保、観光の活性化支援に寄与する等、当該事業の必要性・効果は高いと判断できる。
以上より、本事業を平成25年度予算要求の新事業箇所として要求する

平成25年度予算要求に係る新規事業採択時評価

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：三浦 真紀

事業の概要

| | | | | | |
|-----------|--|-------|------------|------|------------------|
| 事業名 | 一般国道42号 新宮紀宝道路 | 事業区分 | 一般国道 | 事業主体 | 国土交通省 近畿地方整備局 |
| 起終点 | 自：和歌山県新宮市あけぼの 至：三重県南牟婁郡紀宝町神内 | 延長 | 2.4 km | | |
| 事業概要 | 近畿自動車道紀勢線は、大阪府松原市から三重県多気郡多気町に至る約33.5kmの高規格幹線道路である。一般国道42号新宮熊野道路（新宮北～紀宝間）は近畿自動車道紀勢線の一部を構成する道路で、和歌山県新宮市あけぼのから三重県南牟婁郡紀宝町神内に至る延長2.4kmの自動車専用道路である。 | | | | |
| 事業の目的、必要性 | 新宮紀宝道路は、事業中の那智勝浦道路と連続し、近畿自動車道紀勢線の一部として、和歌山県と三重県を結ぶネットワークを形成。 輸送時間の短縮、救急医療活動の支援、渋滞緩和による地域相互の振興と発展に寄与するほか、台風等による土砂災害や東海・東南海・南海地震等の地震災害時におけるネットワークを構築し救命活動や地域復興支援に寄与するものである。 | | | | |
| 全体事業費 | 約210億円 | 計画交通量 | 約11,600台/日 | | |
| 事業概要図 | | | | | |

| | |
|----------------|--|
| 関係する地方公共団体等の意見 | <p>【和歌山県知事】</p> <ul style="list-style-type: none"> 一般国道42号新宮紀宝道路の予算化については同意。 南海トラフの巨大地震により甚大な被害が想定される本県においては、人命救助はもとより迅速な復旧・復興のために不可欠な命の道として、また、医療・教育機会の平等や、経済活動に対する県民のチャンスを保障するものとして、不可欠かつ急務。 <p>【三重県知事】</p> <ul style="list-style-type: none"> 熊野川河口大橋（仮称）を含む「一般国道42号新宮紀宝道路」は、地域の防災機能の向上や慢性的な交通渋滞の解消などに資する重要な道路となることから平成25年度に係る予算化をお願いする。 |
|----------------|--|

| | |
|------------------|---|
| 学識経験者等の第三者委員会の意見 | <ul style="list-style-type: none"> 新規事業化については妥当である。 当該区間は熊野川を渡る重要な場所に位置しており、南海トラフ巨大地震による津波への対応を考慮すると、一刻も早くつなぐことを求めたい。 |
|------------------|---|

| | |
|-----------|---|
| 事業採択の前提条件 | <ul style="list-style-type: none"> 費用対便益：便益が費用を上回っている。 |
|-----------|---|

事業評価結果

| | | | | | | |
|--------|-------------|--|--|--|--------------|--|
| 費用対便益 | B/C | 1.2 | 総費用：150億円 （事業費：147億円 維持管理費：4億円） | 総便益：180億円 （走行時間短縮便益：146億円 走行費用減少便益：22億円 交通事故減少便益：12億円） | 基準年 平成24年 | |
| | 感度分析の結果 | 交通量変動 | B/C=1.1 (交通量 -10%) | B/C=1.3 (交通量 +10%) | | |
| | | 事業費変動 | B/C=1.1 (事業費 +10%) | B/C=1.3 (事業費 -10%) | | |
| | 事業期間変動 | B/C=1.1 (事業期間 +20%) | B/C=1.3 (事業期間 -20%) | | | |
| 事業の影響 | 評価項目 | 評価 | 根拠 | | | |
| | 自動車や歩行者への影響 | 渋滞対策 | ○ | 並行する一般国道42号の混雑の緩和が見込まれる。 (一般国道42号の混雑度：1.52(整備前)→0.64(整備後)) | | |
| | | 事故対策 | - | 注目すべき影響はない | | |
| | | 歩行空間 | - | 注目すべき影響はない | | |
| | 社会全体への影響 | 住民生活 | ◎ | 重篤患者の治療が可能な医療施設への搬送時間が短縮。 (紀南病院から新宮市立医療センターへの搬送時間 現況 38分→整備後 30分) | | |
| | | 地域経済 | ○ | 代替路の確保により、災害時に道路の寸断が回避され、地域間連携を強化 | | |
| | | 災害 | ○ | 現行の津波浸水区域を回避し、浸水予測区域内を通過する箇所は十分な高さを確保することにより、災害時における広域交通ネットワークの安全性・信頼性を確保。 | | |
| 環境 | | ○ | 地形改変量を最小限とすることで、自然環境・猛禽類等への影響を最小限にしたルート・構造である。 | | | |
| | 地域社会 | ○ | 熊野川渡河部での分散化が図られ、新宮市と紀宝町の地域間交流や連携を促進する。 | | | |
| 事業実施環境 | ○ | <ul style="list-style-type: none"> 平成24年6月、8月に計画段階評価を実施 和歌山県知事、三重県知事より近畿自動車道紀勢線（すさみ～太地、新宮～熊野大泊）の新規事業化を要望 | | | | |

採択の理由

費用便益比が1.2と便益が費用を上回っていると同時に、事業採択の前提条件が確認できる。
また、東海・東南海・南海地震時における緊急輸送路の確保、交通渋滞の緩和等、当該事業の必要性・効果は高いと判断出来る。
以上より、本事業の新規事業化については妥当である。

※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。

1. 事業の概要

| | | | | | |
|------------|--|--------|-------|------|---------|
| 事業名 | 一般国道42号 新宮紀宝道路 | 事業区分 | 一般国道 | 事業主体 | 近畿地方整備局 |
| 起終点 | 和歌山県新宮市あけぼの ～三重県南牟婁郡紀宝町神内 | 延長 | 2.4km | | |
| 事業概要 目的 | ・一般国道42号新宮紀宝道路(新宮北～紀宝間)は近畿自動車道紀勢線の一部を構成する道路で、和歌山県新宮市あけぼのから三重県南牟婁郡紀宝町神内に至る延長2.4kmの高規格幹線道路である。 ・本事業は、輸送時間の短縮、救急医療活動の支援、渋滞緩和による地域相互の振興と発展に寄与するほか、台風等による土砂災害や東海・東南海、南海地震等の地震災害時におけるネットワークを構築し救命活動や地域復興支援に寄与する事業である。 | | | | |
| 事業費 | 約210億円 | 3便益B/C | 1.2 | | |

2. 必要性の評価

(1) 課題の整理

| 評価項目 | 当該事業地域の課題・上位計画等 |
|--------------|---|
| 防災・災害時の救助活動等 | ※高速度道路のあり方検討有識者委員会・緊急提言 「広域的な幹線道路ネットワークについては、地域の孤立化や多重性の欠如など災害面からの弱点を再点検し、その克服に向けて、ミッシングリンクの解消や隘路区間の改良など効果的な手法を選択し、緊急性の高い箇所から重点的に強化を行う必要がある。」 ※近畿圏広域地方計画(H21.8) 「被災による地域の孤立化を防ぎ、迅速な救援活動を実施するため、近畿自動車道紀勢線や五條新宮道路等の必要な整備を推進する。」 ※中部圏広域地方計画(H21.8) 「大規模地震時等の災害時におけるリダンダンシー機能等を担う近畿自動車道紀勢線等の必要な整備を推進する。」 ※和歌山県長期総合計画(H20.4) 「道路は、商工業・観光・防災・医療など、あらゆる活動の基礎となるインフラであり、ナショナルミニマムを保障する根本です。グローバルな交流を支える高速道路(近畿自動車道紀勢線、京奈和自動車道)ネットワークを形成するとともに、高速道路を補完する内陸部骨格道路や府県間道路など道路網の整備を早期に図ることにします」 ※三重県「みえ県民カビジョン(H24.4) 「県民生活や地域の経済活動等を支え、防災機能を備えた安全な交通を確保するために、高規格幹線道路、直轄国道および県管理道路と一体となった道路網の整備、緊急輸送道路ネットワークの形成を推進します。」 ・新宮市～紀宝町間の国道42号は、当該地域の唯一の幹線道路であり、有効な迂回路が存在しない ・東海・東南海・南海地震の発生時には、現道の国道42号(新宮市～紀宝町:約9.1km)のうち、約4割の区間が津波により浸水し通行不能になると予測 |
| 住民生活 | ※近畿圏広域地方計画(H21.8) 「兵庫県北部や、和歌山県紀南地域等、第3次救急医療機関までの搬送に時間を要する地域において、鳥取豊岡宮津自動車道や近畿自動車道紀勢線等の必要な整備を推進する。」 ※中部圏広域地方計画(H21.8) 「中山間地域を始めとした地理的、社会的条件が不利な地域や、災害等で地域が分断・孤立するおそれのある地域においては、急病人発生時や災害時等における救急体制の構築や緊急輸送手段・経路や避難路を確保する。」 ※和歌山県長期総合計画(H20.4) 「道路は、商工業・観光・防災・医療など、あらゆる活動の基礎となるインフラであり、ナショナルミニマムを保障する根本です。グローバルな交流を支える高速道路(近畿自動車道紀勢線、京奈和自動車道)ネットワークを形成するとともに、高速道路を補完する内陸部骨格道路や府県間道路など道路網の整備を早期に図ることにします」 ※三重県「みえ県民カビジョン(H24.4) 「県民生活や地域の経済活動等を支え、防災機能を備えた安全な交通を確保するために、高規格幹線道路、直轄国道および県管理道路と一体となった道路網の整備、緊急輸送道路ネットワークの形成を推進します。」 ・紀南病院と新宮市立医療センターは、地域の高次医療施設の中心的な役割。特に新宮市立医療センターは、紀南病院からの重篤患者(心筋梗塞・脳疾患・心疾患)を受け入れており、搬送時間の速達性確保が課題 |

| | | |
|--------------|--|---|
| 地域社会 地域経済 | ・平成23年9月の台風12号では、熊野川の氾濫によって国道42号が通行止を余儀なくされ、また、平常時においても慢性的な渋滞が発生し、東紀州地域間の連携に支障 | ※和歌山県長期総合計画(H20.4) 「道路は、商工業・観光・防災・医療など、あらゆる活動の基礎となるインフラであり、ナショナルミニマムを保障する根本です。グローバルな交流を支える高速道路(近畿自動車道紀勢線、京奈和自動車道)ネットワークを形成するとともに、高速道路を補完する内陸部骨格道路や府県間道路など道路網の整備を早期に図ることにします」 ※三重県「みえ県民カビジョン(H24.4) 「県民生活や地域の経済活動等を支え、防災機能を備えた安全な交通を確保するために、高規格幹線道路、直轄国道および県管理道路と一体となった道路網の整備、緊急輸送道路ネットワークの形成を推進します。」 |
| その他 | - | |

(2) 事業の必要性

| |
|---|
| ・東海・東南海・南海地震時における緊急輸送路の確保、交通渋滞の緩和等、当該事業の必要性・効果は高いと判断出来るため、事業の必要性があるものと評価する。 |
|---|

3. 有効性の評価

(1) ネットワーク上のリンクとしての評価

| ①主要都市・拠点間の防災機能の向上 | | | | |
|---|------------|---------|---|----|
| 区間 | リンクの評価 | | 効果 | 評価 |
| | 現状(整備前) | (目標)整備後 | | |
| 新宮市(振興局所在) | 熊野市(振興局所在) | D | (B) B (一部事業化) | ◎ |
| ・主経路(国道42号)に事前通行規制区間等があるため、評価レベルはDとなる。 ・当該事業のルートが事前通行規制区間等を経て計画しているため、災害危険性はなく、評価レベルはBランクに改善される。 | | | | |
| ②ネットワーク全体の防災機能の向上 | | | | |
| リンクの評価 | | | 効果 | 評価 |
| 弱点度(整備前) | 弱点度(整備後) | 改善度 | | |
| 29.4 | 19.6 | 1.5 | 当該リンクの整備により、新宮市から熊野市間の災害時の迂回が解消することにより、ネットワーク全体の防災機能向上。 | ◎ |

(2) 当該事業としての評価

| 評価項目 | 事業による効果 | 評価 |
|--------------|--|----|
| 防災・災害時の救助活動等 | ・現行の津波浸水予測区域を回避し、浸水予測区域内を通過する箇所は十分な高さを確保することにより、災害時における広域交通ネットワークの安全性・信頼性を確保 | ○ |
| 住民生活 | ・重篤患者の治療が可能な医療施設への搬送時間が短縮 紀南病院から新宮市立医療センターへの搬送時間が短縮 現況 38分 ⇒ 整備後 30分 | ◎ |

| | | |
|--------------|------------------------------------|---|
| 地域経済 地域社会 | ・代替路の確保により、災害時に道路の寸断が回避され、地域間連携を強化 | ○ |
| その他 | — | |

(3) 事業の有効性

・当該事業の実施により、ネットワーク上のリンクの評価がDランク→Bランクに改善するとともに、不通リンクの解消によりネットワーク全体の防災機能が強化される。
 ・また、本事業において、津波への適応性が改善するとともに、速達性の向上による救急搬送の改善や地域間の連携が促進されるなど、有効性の高い事業と評価する。

4. 事業実施環境・第三者意見

| | |
|--------|--|
| 事業実施環境 | ・平成24年6月、8月に計画段階評価を実施 ・和歌山県知事、三重県知事より近畿自動車道紀勢線(すさみ～太地、新宮～熊野大泊)の新規事業化を要望 |
|--------|--|

| | |
|------------------------------|--|
| 和歌山県 | 「一般国道42号新宮紀宝道路の予算化については同意。南海トラフの巨大地震により甚大な被害が想定される本県においては、人命救助はもとより迅速な復旧・復興のために不可欠な命の道として、また、医療・教育機会の平等や、経済活動に対する県民のチャンスを保障するものとして、不可欠かつ急務」との意見を頂いた。 |
| 三重県 | 「熊野川河口大橋(仮称)を含む「一般国道42号新宮紀宝道路」は、地域の防災機能の向上や慢性的な交通渋滞の解消などに資する重要な道路となることから平成25年度に係る予算化をお願いする」との意見を頂いた。 |
| 社会資本整備審議会 道路分科会 事業評価部会 | 「新規事業化については妥当である。なお、当該区間は熊野川を渡る重要な場所に位置しており、南海トラフ巨大地震による津波への対応を考慮すると、一刻も早くつなぐことを求めたい」との意見を頂いた。 |
| 社会資本整備審議会 地方小委員会 | 「新規事業化については妥当である。」との意見を頂いた。 「防災上の危険性が懸念されるため、すさみ～太地、新宮～大泊についても、早期事業化すべき。」との意見を頂いた。 |

5. 対応方針

・当該事業により、新宮市～紀宝町間における幹線道路の信頼性や速達性が向上することや、緊急輸送等の円滑化が可能となること、さらにミッシングリンクの解消や各地域の広域的な連携、貢献等が認められることから、防災機能の評価を踏まえ、当該事業の必要性・有効性は高いと判断できる。
 以上より、本事業を平成25年度予算要求の新規事業箇所として要求する。

新規事業採択時評価結果（平成25年度新規事業化箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：三浦 真紀

事業の概要

| | | | | | |
|-----------|--|-------|-----------------|------|------------------|
| 事業名 | 一般国道168号 五條新宮道路 五條新宮道路（風屋川津・宇宮原工区） | 事業区分 | 一般国道 | 事業主体 | 国土交通省 近畿地方整備局 |
| 起終点 | 自：奈良県吉野郡十津川村大字野尻 至：奈良県吉野郡十津川村大字宇宮原 | 延長 | 6.7km | | |
| 事業概要 | <p>五條新宮道路は、紀伊半島の内陸部（奈良県五條市）と沿岸部（和歌山県新宮市）の生活中心都市及びその間の市町村との連携強化、交流促進を支援する延長約130kmの地域高規格道路である。</p> <p>このうち、五條新宮道路（風屋川津・宇宮原工区）は五條新宮道路の一部を構成する道路で、吉野郡十津川村大字野尻～大字宇宮原間の延長6.7kmの事業である。</p> | | | | |
| 事業の目的、必要性 | <p>五條新宮道路は奈良県五條市から和歌山県新宮市に至る延長約130kmの地域高規格道路であり、これまでに約15kmが供用済みである。五條新宮道路の一部を構成する五條新宮道路（風屋川津・宇宮原工区）の現道区間において、宇宮原工区では、平成23年9月の台風12号により2箇所の通行止めが発生したほか、風屋川津工区では、台風12号以降で3箇所の全面通行止めが発生した。</p> <p>当該区間の整備により、災害に強い道路の確保、線形の厳しい箇所・幅員隘路区間の解消、及び第二次医療施設への搬送時間の短縮等が図られる。</p> | | | | |
| 全体事業費 | 約240億円 | 計画交通量 | 約3,000～5,400台/日 | | |
| 事業概要図 | | | | | |

関係する地方公共団体等の意見

【奈良県知事】・一般国道168号「五條新宮道路」は、奈良県南部地域にとって産業や観光の振興を担う主要な幹線道路であり、生活や救急医療を支える「命の道」

・紀伊半島大水害からの迅速な復旧・復興に取り組む奈良県では、「風屋川津・宇宮原工区」の早期整備を強く望んでいる

学識経験者等の第三者委員会の意見

・新規事業化については妥当である。

事業採択の前提条件

・費用対便益：便益が費用を上回っている。

事業評価結果

| | | | | | | |
|--------|-------------|---|--|--|--------------|-------------|
| 費用対便益 | B/C | 1.7 | 総費用：168億円 （事業費：167億円 維持管理費：0.9億円） | 総便益：289億円 （走行時間短縮便益：253億円 走行費用減少便益：34億円 交通事故減少便益：2.1億円） | 基準年 平成24年 | |
| | 感度分析の結果 | 交通量変動 | B/C=1.5 | (交通量 -10%) | B/C=2.0 | (交通量 +10%) |
| | | 事業費変動 | B/C=1.6 | (事業費 +10%) | B/C=1.9 | (事業費 -10%) |
| | | 事業期間変動 | B/C=1.6 | (事業期間 +20%) | B/C=1.8 | (事業期間 -20%) |
| 事業の影響 | 評価項目 | 評価 | 根拠 | | | |
| | 自動車や歩行者への影響 | 渋滞対策 | — | 注目すべき影響はない | | |
| | | 事故対策 | — | 注目すべき影響はない | | |
| | | 歩行空間 | — | 注目すべき影響はない | | |
| | 社会全体への影響 | 住民生活 | ○ | 当該事業の整備により、第二次医療施設への搬送時間が短縮され、速達性が向上する。 | | |
| | | 地域経済 | ○ | 広域的な周遊観光ルートが形成され、地域経済の活性化に寄与。 | | |
| | | 災害 | ◎ | 防災点検要対策箇所をすべて回避し、災害に強い安全・信頼性の高い道路が確保されることで、災害時の地域住民の孤立を防ぐとともに、第一次緊急輸送道路である国道168号の通行止めが解消される。 | | |
| 環境 | | ○ | 地形改変量を最小限とすることで、自然環境・猛禽類等への影響を最小限にしたルート・構造である。 | | | |
| 地域社会 | ◎ | 現道区間は線形の厳しい箇所、幅員隘路区間が連続するなど、地域間の連携に支障を来している。 (線形の厳しい箇所：86箇所(整備前)→0箇所(整備により全て回避)) (幅員隘路区間：1.4km(整備前)→0km(整備により全て回避)) | | | | |
| 事業実施環境 | ○ | 奈良県知事、国道168号(五條・新宮間)整備促進協議会が五條新宮道路(風屋川津・宇宮原工区)の新規事業化を要望 | | | | |

採択の理由

費用便益比が1.7と、便益が費用を上回っており、事業採択の前提条件が確認できる。

また、災害時の通行止めの回避により、安全性が向上するほか、救急医療施設への速達性の向上や、地域間連携の促進などの効果が期待でき、事業の必要性・効果は高いと判断できる。

以上より、本事業の新規事業化は妥当である。

※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。

1. 事業の概要

| | | | | | |
|------------|--|--------|-------|------|---------|
| 事業名 | 一般国道168号 五條新宮道路 (風屋川津・宇宮原工区) | 事業区分 | 一般国道 | 事業主体 | 近畿地方整備局 |
| 起終点 | 奈良県吉野郡十津川村大字野尻 ～大字宇宮原 | 延長 | 6.7km | | |
| 事業概要 目的 | 五條新宮道路は、紀伊半島の内陸部(奈良県五條市)と沿岸部(和歌山県新宮市)の生活中心都市及びその間の市町村との連携強化、交流促進を支援する延長約130kmの地域高規格道路である。 このうち、五條新宮道路(風屋川津・宇宮原工区)は五條新宮道路の一部を構成する道路で、吉野郡十津川村大字野尻～大字宇宮原間の延長6.7kmの事業である。 | | | | |
| 事業費 | 約240億円 | 3便益B/C | 1.7 | | |

2. 必要性の評価

(1) 課題の整理

| 評価項目 | 当該事業地域の課題・上位計画等 | |
|--------------|--|--|
| 防災・災害時の救助活動等 | <p>・十津川村内の国道168号は、深層崩壊が懸念される区域を通過するため、大規模な土砂災害が懸念</p> <p>・過去5年間(H19.4～H24.8)に、落石・崩土による18回の全面通行止めに加えて、豪雨による全面通行止めが47回発生</p> <p>・対象区間2区間においては、過去の深層崩壊箇所(3箇所)、既往災害発生箇所(5箇所)、防災点検要対策箇所(6箇所)が存在し、災害時に338世帯817名の孤立集落の発生や救命・救急活動に支障</p> | <p>※奈良県紀伊半島大水害復旧・復興計画(H24.3)</p> <p>①紀伊半島アンカールートの整備 「命の道」である国道168号、国道169号などが、山腹崩壊や路肩決壊、落橋などにより各地で寸断され、集落が孤立するなど地域生活に大きな影響を受けた。 今後、東南海・南海地震などの大規模災害に備え、紀伊半島沿岸部が大地震・津波等で被災した場合、物資輸送等の緊急輸送道路として活用できるよう、災害に強くリダンダンシーの役割も担う「紀伊半島アンカールート」の早期整備を目指す必要がある。</p> <p>※奈良県南部振興計画(H23.3)</p> <p>県土を縦断するものの、安全・安心な交通機能の確保を図る上で信頼性に課題のある国道168号等の重点的な整備を推進</p> |
| 住民生活 | <p>・国道168号では、未改良区間幅員5.5m未満を含む道路整備が未着手の区間が2区間存在</p> <p>・十津川村から県立五條病院(第二次医療施設)への搬送時間は、平常時1.4時間に対し、国道168号の通行止め時には4.1時間を要する大幅な迂回</p> | <p>※奈良県紀伊半島大水害復旧・復興計画(H24.3)</p> <p>①紀伊半島アンカールートの整備 今後、東南海・南海地震などの大規模災害に備え、紀伊半島沿岸部が大地震・津波等で被災した場合、救命・救急活動の緊急輸送道路として活用できるよう、災害に強くリダンダンシーの役割も担う「紀伊半島アンカールート」の早期整備を目指す必要がある。</p> <p>※奈良県紀伊半島大水害復旧・復興計画7ヶオン・プラン(H24.3)</p> <p>国道168号(五條新宮道路)は、南和地域と新宮地域の連携を強化する紀伊半島振興の核となる南北軸の幹線道路</p> |
| 地域社会 地域経済 | <p>・国道168号は、「紀伊山地の霊場と参詣道」を周遊する観光ルートが脆弱であり、台風12号による被災以降、十津川村内の主な観光施設利用者が平均約5割減少しており、地域の主要産業である観光に多大な影響</p> | <p>※奈良県南部振興計画(H23.3)</p> <p>信頼性のある道路ネットワークを形成し、安全、安心、快適な生活を支える社会基盤の整備をすすめ、企業立地や観光振興などにより地域経済を活性化</p> |
| その他 | - | |

(2) 事業の必要性

当該区間の整備により、災害に強い道路の確保、線形の厳しい箇所・幅員隘路区間の解消、及び第二次医療施設への搬送時間の短縮等が図られるため、事業の必要性があるものと評価する。

3. 有効性の評価

(1) ネットワーク上のリンクとしての評価

| ①主要都市・拠点間の防災機能の向上 | | | | | |
|-------------------|------------|---------|---|--|---|
| 区間 | リンクの評価 | | 効果 | 評価 | |
| | 現状(整備前) | (目標)整備後 | | | |
| 五條市(主要な都市) | 新宮市(振興局所在) | D | →(B) B | <p>・2都市を結ぶ国道168号の現道は、事前通行規制区間等が存在し、かつ災害時の迂回路がないことから、防災機能上の評価レベルは「D」評価となっている</p> <p>・整備後は、迂回路が存在しない状況に変わりはないが、災害危険性をルート・構造により回避するため、評価レベルは「B」まで改善</p> | ◎ |
| ②ネットワーク全体の防災機能の向上 | | | | | |
| 弱点度(整備前) | リンクの評価 | | 効果 | 評価 | |
| | 弱点度(整備後) | 改善度 | | | |
| 21.8 | 0.9 | 25.7 | 当該リンクの整備により、五條市から新宮市間の災害時の迂回が解消することにより、ネットワーク全体の防災機能向上。 | ◎ | |

(2) 当該事業としての評価

| 評価項目 | 事業による効果 | 評価 |
|---------------|---|----|
| 防災・災害時の救助活動等 | ・被災箇所を迂回し、耐災害性を有する主要幹線の整備により災害時にも機能し既存集落からもアクセスできる安全な通行を確保することにより、災害時に地域住民の避難活動路を支援するほか、災害発生時の救助活動の円滑な移動を支援 | ○ |
| 住民生活 | ・災害時にも機能する道路が確保され、南和保健医療圏の中核病院である県立五條病院(第二次医療施設)への輸送が強化されるほか、医療機関への経路において走行安定性・速達性を確保した幹線道路により、安心な住民生活を支援 | ○ |
| 地域経済 地域社会等 | ・紀伊半島沿岸部と内陸部の世界遺産を連絡することで、紀伊半島をカバーする広域的な周遊観光ルートが形成し、地域の主要産業である観光産業による地域経済の活性化に寄与 | ○ |
| その他 | - | |

(3) 事業の有効性

・当該事業の実施により、ネットワーク上のリンクの評価がDランク→Bランクに改善するとともに、不通リンクの解消によりネットワーク全体の防災機能が強化される。

・また、本事業において、土砂災害などに起因する耐災害性を有する主要幹線の確保により、速達性・走行安定性を確保した救急医療施設への搬送の改善や地域間の連携が促進されるなど、有効性の高い事業と評価する。

4. 事業実施環境・第三者意見

| | |
|--------|--|
| 事業実施環境 | 奈良県知事が、国道168号(五條・新宮間)整備促進協議会が五條新宮道路(風屋川津・宇宮原工区)の新規事業化を要望 |
|--------|--|

| | |
|------------------------------|---|
| 奈良県 | 「奈良県南部地域にとって産業や観光の振興を担う主要な幹線道路であり、生活や救急医療を支える「命の道」である五條新宮道路の早期整備が必要」との意見を頂いた。 |
| 社会資本整備審議会 道路分科会 事業評価部会 | 「新規事業化については妥当である。」との意見を頂いた。 |
| 社会資本整備審議会 地方小委員会 | 「新規事業化については妥当である。」との意見を頂いた。 「災害を受けた箇所であり、バイパス案が妥当で早期に事業着手すべきである。」との意見を頂いた。 |

5. 対応方針

| |
|--|
| <p>・当該事業により、耐災害性を有する主要幹線道路の確保により災害時の救援活動とを支援する緊急輸送道路ネットワークが確保されるほか、五條市～新宮市間における速達性の確保による地域間連携の強化、さらに紀伊半島沿岸部から内陸部を縦断するネットワーク形成により周遊観光ルートが形成され、地域経済の活性化への寄与も認められることから、防災機能の評価を踏まえ、当該事業の必要性・有効性は高いと判断できる。</p> <p>以上より、本事業を平成25年度予算要求の新規事業箇所として要求する。</p> |
|--|

新規事業採択時評価結果（平成25年度新規事業化箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：三浦 真紀

事業の概要

| | | | | | |
|-----------|--|-------|-----------|------|------------------|
| 事業名 | 一般国道57号 滝室坂道路 | 事業区分 | 一般国道 | 事業主体 | 国土交通省 九州地方整備局 |
| 起終点 | 自：熊本県阿蘇市波野大字小地野 至：熊本県阿蘇市一の宮町坂梨 | 延長 | 6.3km | | |
| 事業概要 | <p>一般国道57号は大分県大分市を起点として熊本県熊本市、長崎県島原市などを経由し長崎県長崎市に至る延長約212kmの主要幹線道路である。</p> <p>滝室坂道路は、H24九州北部豪雨により被災し40日もの全面通行止めを余儀なくされた滝室坂を回避することによる災害発生時の代替路確保、線形不良箇所・路面凍結・積雪による走行性低下の回避を目的とした熊本県阿蘇市波野大字小地野と熊本県阿蘇市一の宮町坂梨を結ぶ延長約6.3kmの自動車専用道路である。</p> | | | | |
| 事業の目的、必要性 | <p>滝室坂道路は、一般国道57号における災害発生時の代替路確保や走行性の向上を目的とする。</p> <p>当該事業の整備により、災害時における代替機能が確保されるとともに、走行性の向上、救急医療施設への到達性の向上、観光産業の支援、地域間交流の促進が期待される。</p> | | | | |
| 全体事業費 | 約230億円 | 計画交通量 | 約6,400台/日 | | |
| 事業概要図 | | | | | |

関係する地方公共団体等の意見

【熊本県知事】・滝室坂の早期の抜本的な整備を進めていただくため、一般国道57号滝室坂道路事業の予算化が是非必要。

・県としても、精一杯協力していく所存。一日も早い一般国道57号滝室坂道路の全線開通に向けて、特段の配慮をお願いする。

学識経験者等の第三者委員会の意見

- 新規事業化については妥当である。
- 防災面の効果のみならず、季節的な交通需要への対応、阿蘇山などの地域の観光価値の向上等の観点からも大きな効果が見込まれるものである。

事業採択の前提条件

- 費用対便益：便益が費用を上回っている。
- 手続きの完了：都市計画決定対象外。

事業評価結果

| | | | | | | |
|--------|-------------|--|---|---|-----------|--|
| 費用対便益 | B/C | 1.5 | 総費用：187億円 （事業費：181億円 維持管理費：6.1億円） | 総便益：281億円 （走行時間短縮便益：209億円 走行経費減少便益：54億円 交通事故減少便益：18億円） | 基準年：平成24年 | |
| | 感度分析の結果 | 交通量変動 | B/C=1.4（交通量 -10%） | B/C=1.6（交通量 +10%） | | |
| | | 事業費変動 | B/C=1.4（事業費変動 +10%） | B/C=1.7（事業費変動 -10%） | | |
| | 事業期間変動 | B/C=1.4（事業期間変動+20%） | B/C=1.6（事業期間変動-20%） | | | |
| 事業の影響 | 評価項目 | 評価 | 根拠 | | | |
| | 自動車や歩行者への影響 | 渋滞対策 | - | 注目すべき影響はない。 | | |
| | | 事故対策 | ○ | 交通事故の削減が見込まれる。 一般国道57号（滝室坂地区）で発生する事故の約半数が冬期の事故であり、路面凍結の課題が解消されることで冬期の事故削減が見込まれる。 また、線形不良箇所を回避することでも交通事故の削減が期待できる。 | | |
| | | 歩行空間 | - | 注目すべき影響はない。 | | |
| | 社会全体への影響 | 住民生活 | ◎ | 第2次医療施設 阿蘇中央病院への時間短縮に寄与する。 （波野支所～阿蘇中央病院 現況31分 → 将来21分） | | |
| | | 地域経済 | ◎ | 観光産業への支援 熊本県有数の観光地である“阿蘇”へのアクセス向上により、来訪者の負担・不安が軽減され、観光客増加による地域活性化が期待できる。 | | |
| | | 災害 | ◎ | 災害危険箇所の回避（事前通行規制区間の回避） 災害に強いネットワークの形成により、緊急輸送道路やバス路線を確保することで地域の安全性、信頼性を確保する。 | | |
| | | 環境 | - | 注目すべき影響はない。 | | |
| | 地域社会 | ◎ | 線形不良箇所を回避でき、日常活動圏である中心都市との連携が強化される。 （波野支所～阿蘇市 現況27分 → 将来17分） | | | |
| 事業実施環境 | ○ | 熊本県知事、中九州横断道路建設促進協議会から整備に対する強い要望を受けており地元の期待が大きい。 | | | | |

採択の理由

費用便益比が1.5と便益が費用を上回っており、事業採択の前提条件が確認できる。

事前通行規制区間や隘路の回避により災害時における緊急輸送道路の確保、走行性向上、救急医療施設への到達性向上、地域間連携の強化、観光の活性化支援に寄与する等、当該事業の必要性・効果は高いと判断できる。

以上より、本事業の新規事業化については妥当である。

※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。

平成25年度予算要求に係る新規事業採択時評価（防災機能の評価）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：三浦 真紀

1. 事業の概要

| | | | | | |
|------------|---|---------|-------|------|------------------|
| 事業名 | 一般国道57号 滝室坂道路 | 事業区分 | 一般国道 | 事業主体 | 国土交通省 九州地方整備局 |
| 起終点 | 熊本県阿蘇市波野大字小地野 ～熊本県阿蘇市一の宮町坂梨 | 延長 | 6.3km | | |
| 事業概要 目的 | ・一般国道57号は大分県大分市を起点として熊本県熊本市、長崎県島原市などを経由し長崎県長崎市に至る延長約212kmの主要幹線道路である。 ・本事業は、一般国道57号における災害発生時におけるリダンダンシーの確保、走行性の向上、救急医療施設への速達性の向上、観光産業の支援、地域間交流の促進等の強化に資する事業である。 | | | | |
| 事業費 | 約230億円 | 3便益 B/C | 1.5 | | |

2. 必要性の評価

(1) 課題の整理

| 評価項目 | 当該事業地域の課題・上位計画等 | |
|--------------|---|--|
| 防災・災害時の救助活動等 | 【i】緊急輸送物資の円滑な輸送の確保】 ・九州北部豪雨（H24.7）による土砂災害により道路が寸断され、滝室坂区間は40日間にも及ぶ全面通行止めを強いられたことから、救急・救命活動に支障を与えた。 ・今後、熊本県内の国道57号全線で唯一連続雨量140mmの事前通行規制（全面通行止め）や被災により救急・救命活動に支障を与えることが懸念される。更に、異常気象時などの災害時には、救急支援の拠点がある熊本方面から大分方面への救助活動に支障が生じる。 | ※九州圏広域地方計画（H21.8） ・今後、懸念される災害・環境面でのリスクの増大等に適切に対応するための先進的な災害・環境保全等の対策を推進する。 ・減災の視点も取り入れ、総合的かつ柔軟な対策により災害に強い地域づくりを進め、安全で安心な暮らしを支えるための広域的な連携体制を形成していく。 ※幸せ実感くまもと4カ年戦略（H24.6） “命を大切に”ことを最優先に、あらゆる災害を想定し、自助・共助・公助の観点のもと地域防災力を高めます。 |
| 住民生活 | 【i】公共施設等への利便性の向上】 ・被災による全面通行止めのため、阿蘇市内への通勤・通学などに大幅な遅回り（最大で約30分の所要時間増）を余儀なくされるなど住民生活に影響が出た。 ・滝室坂区間は急カーブ（最小曲線半径 R=30m）、縦断線形不良区間（最大縦断勾配8%）が連続し、安全な交通が確保されていない。また、冬季には路面が凍結し事故発生件数も他の季節と比べて多い。 | ※九州圏広域地方計画（H21.8） ・離島・半島、中山間地域等の地理的制約の厳しい地域における都市機能と生活支援機能、就業機会等の一定の基礎条件の確保を図る。 ※幸せ実感くまもと4カ年戦略（H24.6） ・人口減少や高齢化が急速に進み、コミュニティの維持が難しくなっている中山間地域等について、それぞれの地域の現状やニーズを踏まえ、きめ細やかなサポートを強化するとともに、魅力ある資源などを生かしたコミュニティビジネスや都市との新たな交流を生み出します。 |
| 地域社会 地域経済 | 【i】地域経済・文化の中心都市への速達性の向上】 ・高規格幹線道路による連結がなされていない大分～熊本間では、14,000kmがネットワーク化されても、県庁所在地間の連絡速度が十分に改善されないため、地域間の交流・連携に支障がある。 | ※幸せ実感くまもと4カ年戦略（H24.6） ・地域を支える中小企業のチャレンジへの支援や、熊本発の新たな産業の展開、企業誘致に積極的に取り組みます。 また、県内の観光資源やおもてなしに磨きをかけるとともに、九州観光の拠点として熊本を訪れ、九州内を周遊する観光スタイルを確立し、観光客の増大につなげます。 |
| その他 | — | |

(2) 事業の必要性

・災害発生時の緊急輸送道路の確保、人々が安心・安全な生活を送り、地域産業を支援するため、事業の必要性があるものと評価する。

3. 有効性の評価

(1) ネットワーク上のリンクとしての評価

| ①主要都市・拠点間の防災機能の向上 | | | | | |
|-------------------|--------------|---------|---|---|---|
| 区間 | リンクの評価 | | 効果 | 評価 | |
| | 現状（整備前） | （目標）整備後 | | | |
| 阿蘇市（生活圏中心都市） | 竹田市（生活圏中心都市） | D | (B) B | ・現道は、連続雨量140mmに達した時に通行が規制される箇所があるため、災害危険性が高い（Dランク）。 ・当該事業のルートは通行規制箇所を避けて計画しており、災害危険性のないBランクに改善される。 | ◎ |
| ②ネットワーク全体の防災機能の向上 | | | | | |
| リンクの評価 | | | 効果 | 評価 | |
| 弱点度（整備前） | 弱点度（整備後） | 改善度 | | | |
| 3.3 | 2.2 | 1.5 | ・当該リンクの整備により、阿蘇市から竹田市間の災害時の迂回が解消することにより、ネットワーク全体の防災機能が向上。 | ◎ | |

(2) 当該事業としての評価

| 評価項目 | 事業による効果 | 評価 |
|--------------|--|----|
| 防災・災害時の救助活動等 | ・被災箇所を迂回し、災害に強い道路を構築し、緊急輸送道路としての機能を確保 | ◎ |
| 住民生活 | ・災害に強い道路により安全で安心な住民生活確保 ・厳しい線形や縦断及び冬季の事故発生リスクを解消し、信頼性のある交通を確保 | ○ |
| 地域社会 地域経済 | ・災害に強い道路の構築により、地域産業を支援 ・大分～熊本間の移動時間を短縮 | ◎ |
| その他 | — | |

(3) 事業の有効性

・当該事業の実施により、主要拠点間のリンクの評価がDランク→Bランクに改善するとともに、迂回の解消によりネットワーク全体の防災機能が強化される。
 ・また、本事業において、拠点地域間の時間短縮が図られ地域産業を支援するなど、有効性の高い事業と評価する。

4. 事業実施環境・第三者意見

| | |
|--------|---|
| 事業実施環境 | ・「国道 57 号滝室坂防災対策検討委員会」にて災害復旧後も被災リスクが残ると指摘され、トンネル案による対策の必要性が示されている。 ・熊本県は、中九州横断道路として活用可能な形で早期整備を要望している。 |
|--------|---|

| | |
|------------------------------|---|
| 熊本県 | 「一般国道 57 号滝室坂の早期の抜本的な整備を進めていただくため、一般国道 57 号滝室坂道路事業の予算化が是非必要。」「一日も早い一般国道 57 号滝室坂道路の全線開通に向けて、特段のご配慮をお願いいたします。」との意見を頂いた。 |
| 社会資本整備審議会 道路分科会 事業評価部会 | 「新規事業化については妥当である。」との意見を頂いた。 「防災面の効果のみならず、季節的な交通需要への対応、阿蘇山などの地域の観光価値の向上等の観点からも大きな効果が見込まれるものである。」との意見を頂いた。 |
| 社会資本整備審議会 地方小委員会 | 「新規事業化については妥当である。」との意見を頂いた。 「降雨災害等の可能性が高いこともあり、緊急性が高く、安全・安心な生活につながる道路である。」との意見を頂いた。 |

5. 対応方針

| |
|---|
| ・当該事業により、大分～熊本間の幹線道路である国道 57 号の信頼性が向上し緊急輸送等の円滑化が可能となり、安全・安心な住民生活を支援すること、さらに地域産業の支援等が認められることから、防災機能の評価結果も踏まえ当該事業の必要性・有効性は高いと判断できる。以上より、本事業を平成 25 年度予算要求の新規事業箇所として要求する。 |
|---|

新規事業採択時評価結果（平成25年度 新規事業化箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：三浦 真紀

事業の概要

| | | | | | |
|-----------|--|-------|------------|------|------------------|
| 事業名 | 一般国道41号 名濃バイパス | 事業区分 | 一般国道 | 事業主体 | 国土交通省 中部地方整備局 |
| 起終点 | 自：愛知県小牧市村中 至：愛知県犬山市五郎丸 | 延長 | 7.0km | | |
| 事業概要 | 一般国道41号名濃バイパスは愛知県小牧市村中から犬山市五郎丸へ至る主要幹線道路である。当該区間は、暫定4車線で供用されており、本事業は名濃バイパスを6車線化し、交通容量の拡大を図る延長7.0kmの事業である。 | | | | |
| 事業の目的、必要性 | 当該区間の整備により、国道41号名濃バイパスの交通渋滞の緩和、高速ICの15分圏域の拡大により周辺住民や沿線に立地する大規模事業所の高速道路利便性の向上等が図られる。 | | | | |
| 全体事業費 | 約9.5億円 | 計画交通量 | 約54,300台/日 | | |
| 事業概要図 | | | | | |

関係する地方公共団体等の意見
【愛知県知事】・新規事業化と早期完成に向け特段の御配慮をお願いいたします。

学識経験者等の第三者委員会の意見
・新規事業化については妥当である。

事業採択の前提条件
■費用対便益：便益が費用を上回っている。
■手続きの完了：都市計画手続き完了（昭和45年11月、昭和46年3月）。

事業評価結果

| | | | | | |
|--------|-------------|----------------------------------|--|---|--------------|
| 費用対便益 | B/C | 3.0 | 総費用：99億円 （事業費：74億円 維持管理費：25億円） | 総便益：299億円 （走行時間短縮便益：278億円 走行費用減少便益：20億円 交通事故減少便益：0.1億円） | 基準年 平成24年 |
| | 感度分析の結果 | 交通量変動 | B/C= 2.7 (交通量-10%) | B/C= 3.3 (交通量+10%) | |
| | | 事業費変動 | B/C= 2.8 (事業費+10%) | B/C= 3.3 (事業費-10%) | |
| | 事業期間変動 | B/C= 2.9 (事業期間+20%) | B/C= 3.1 (事業期間-20%) | | |
| 事業の影響 | 自動車や歩行者への影響 | 評価項目 | 評価 | 根拠 | |
| | | 渋滞対策 | ◎ | ・国道41号（村中～五郎丸）の交通容量拡大により、国道41号の旅行速度の向上が見込まれる。 ・国道41号（村中～五郎丸）の交通容量拡大により、国道41号渋滞緩和が見込まれる。 【ピーク時旅行速度の向上】 国道41号（上り）：現況21km/h ⇒ 31km/h（約5割向上） 国道41号（下り）：現況27km/h ⇒ 33km/h（約2割向上） 【損失時間の改善】 国道41号：現況 170万人時間/年 ⇒ 123万人時間/年（約28%削減） 【1kmあたり損失時間】 24万人時間/年・km（現況） ⇒ 18万人時間/年・km [愛知県県道以上平均：約7万人時間/年・km（約3.4倍）] | |
| | | 事故対策 | — | | |
| | 歩行空間 | — | | | |
| | 社会全体への影響 | 住民生活 | ○ | ・国道41号の走行速度の向上により、名神高速小牧ICの勢力圏（高速道路IC15分圏域）が拡大し、周辺住民の高速道路利便性が向上。 【小牧IC15分圏人口が：58,400人 ⇒ 68,700人】 | |
| | | 地域経済 | ◎ | ・国道41号の走行速度の向上により、名神高速小牧ICの勢力圏（高速道路IC15分圏域）が拡大し、沿線に立地する大規模事業所の高速道路利便性が向上し、物資輸送の速達性が向上 【小牧IC15分圏内事業所数：3,800事業所⇒4,400事業所】 | |
| 災害 | | — | | | |
| 環境 | | — | | | |
| | 地域社会 | ○ | ・当該地域は国道41号以外の南北幹線道路が脆弱なため、国道41号への依存度が高く、潜在交通需要も大きい。従って、6車線化による南北軸の強化は地域間連携を促進するとともに、沿線に多数立地する国内有数の製造業事業所への波及効果も大きい。 | | |
| 事業実施環境 | ○ | ・昭和45年11月9日、昭和46年3月31日 都市計画決定済み。 | | | |

採択の理由

・費用対便益が3.0と便益が費用を上回っているとともに、都市計画手続きが完了し、事業採択の前提条件が確認できる。
 ・また、当該区間の渋滞緩和、地域経済への効果が期待でき、事業の必要性・効果は高いと判断できる。
 以上より、本事業の新規事業化については妥当である。

※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。

新規事業採択時評価結果（平成25年度新規事業化箇所）

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：三浦 真紀

事業の概要

| | | | | | |
|-----------|--|-------|------------------|------|------------------|
| 事業名 | 一般国道24号 寺田拡幅 | 事業区分 | 一般国道 | 事業主体 | 国土交通省 近畿地方整備局 |
| 起終点 | 自：京都府城陽市寺田地先 至：京都府城陽市富野地先 | 延長 | 2.1 km | | |
| 事業概要 | 寺田拡幅は、城陽市域を通過する唯一の幹線道路であり、京奈和自動車道城陽IC、新名神高速道路城陽JCT・ICへのアクセス道路となる新名神高速道路と並行する区間の延長2.1kmの4車線拡幅事業である。 | | | | |
| 事業の目的、必要性 | 当該区間の整備により、交通容量を確保し、交通渋滞の緩和ならびに交通事故の削減を図る。 | | | | |
| 全体事業費 | 約140億円 | 計画交通量 | 17,700～20,000台/日 | | |
| 事業概要図 | | | | | |

関係する地方公共団体等の意見
 【京都府知事】・平成35年度開通の新名神高速道路大津・城陽間と一体的に整備する必要がある
 ・完成すれば南部地域のまちづくりや交通円滑化に寄与するなど、京都府南部の発展には不可欠なもの
 ・新規事業として予算化し、早期の事業完成をお願いしたい

学識経験者等の第三者委員会の意見
 ・新規事業化については妥当である。

事業採択の前提条件
 ・費用対便益：便益が費用を上回っている。
 ・手続きの完了：都市計画決定手続き完了（H3.9）

事業評価結果

| | | | | | |
|----------|-------------|---|---|---|--------------|
| 費用対便益 | B/C | 1.4 | 総費用：107億円 （事業費：99億円 維持管理費：7.6億円） | 総便益：144億円 （走行時間短縮便益：130億円 走行費用減少便益：8.1億円 交通事故減少便益：5.5億円） | 基準年 平成24年 |
| | 感度分析の結果 | 交通量変動 | B/C=1.13（交通量 -10%） | B/C=1.62（交通量 +10%） | |
| | | 事業費変動 | B/C=1.24（事業費 +10%） | B/C=1.49（事業費 -10%） | |
| | 事業期間変動 | B/C=1.28（事業期間 +20%） | B/C=1.46（事業期間 -20%） | | |
| 事業の影響 | 自動車や歩行者への影響 | 評価 | 根拠 | | |
| | 渋滞対策 | ◎ | 4車線化整備により交通容量が確保され、渋滞の緩和が期待できる。 | | |
| | 事故対策 | ○ | 4車線化整備に伴い、追突事故の削減が期待できる。 全事故件数に占める追突事故の割合：70%（暫定2車線）⇒46%（4車線化） ※国道175号平野拡幅（2車線→4車線）事業における事例 | | |
| | 歩行空間 | ○ | 歩道幅員の拡大により、快適性・安全性向上が図られる。 | | |
| | 住民生活 | ○ | 交通混雑を緩和した、幹線道路の整備により、地域住民の円滑な移動が確保できる。 | | |
| | 地域経済 | ○ | 新名神高速道路と一体となって整備することにより、ICアクセス性向上が図られるとともに、城陽市が進める開発計画・まちづくりと整合し、地域活性化を支援。 | | |
| | 災害 | - | - | | |
| 社会全体への影響 | ○ | 都市計画決定時における計画路線周辺の環境改善を図る対策についての意見を踏まえた構造により、周辺環境に配慮。 | | | |
| | ○ | 京都府南部地域と京都市間における地域連携の強化が図られる。 | | | |
| 事業実施環境 | ○ | <ul style="list-style-type: none"> H3.7月 環境影響評価を実施（新名神高速道路と一体実施） H3.9月 都市計画決定（新名神高速道路と一体都決） H24.4月 事業許可（新名神高速道路大津・城陽間） | | | |

採択の理由

費用便益比が1.4と、便益が費用を上回っており、事業採択の前提条件が確認できる。
 また、4車線に拡幅することで渋滞の緩和及び交通事故の削減が期待でき、事業の必要性・効果は高いと判断できる。
 以上より、本事業の新規事業化については妥当である。

※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。

平成25年度予算要求に係る新規事業採択時評価

担当課：道路局 高速道路課

担当課長名：中神 陽一

事業の概要

| | | | | | |
|-----------|--|-------|------------|------|--------------------|
| 事業名 | 一般国道42号 湯浅御坊道路 4車線化 | 事業区分 | 一般国道 | 事業主体 | 西日本高速道路(株) (想定) |
| 起終点 | 自：和歌山県御坊市野口 至：和歌山県有田郡有田川町天満 | 延長 | 19.4km | | |
| 事業概要 | 一般国道42号 湯浅御坊道路は、和歌山県御坊市野口から和歌山県有田郡有田川町天満に至る延長19.4kmの高規格幹線道路であり、紀伊半島北西部における地域の連携強化や交流を促進するとともに、紀伊半島中南部地域と京阪神地域を結ぶネットワークを形成する自動車専用道路である。 | | | | |
| 事業の目的、必要性 | 一般国道42号 湯浅御坊道路は、近年の交通量の増加、それに伴う渋滞も慢性化しており、さらには平成23年5月の海南～有田の4車線化完成により、隣接区間である当該路線に渋滞が移行し、休日等には交通渋滞が更に激化している。これらの状況を踏まえ、交通混雑の緩和、円滑な交通流の確保、交通事故の減少、更には台風等による土砂災害や東海・東南海・南海地震等の地震災害時の機能の強化、それらに伴う地域の発展と活性化に資することを目的に4車線化を図るものである。 | | | | |
| 全体事業費 | 約710億円 | 計画交通量 | 約12,500台/日 | | |
| 事業概要図 | | | | | |

| | |
|----------------|---|
| 関係する地方公共団体等の意見 | <p>【和歌山県知事】</p> <ul style="list-style-type: none"> 一般国道42号湯浅御坊道路4車線化の予算化については同意。 (当該区間は、暫定2車線区間として全国有数の交通量を有し、慢性的な渋滞や対面交通による重大事故が多発。また、南海トラフの巨大地震など大規模災害時の緊急輸送道路となることから4車線化は不可欠) <p>【西日本高速道路(株)代表取締役社長】</p> <ul style="list-style-type: none"> 紀伊半島を一周する高速道路は、東南海・南海地震に備えた「命の道」として、また災害時等における一般国道42号の代替え機能として、早期整備が望まれている、大変重要な路線。当該道路の4車線化事業は、全国路線網の機能強化を図るため、有料道路事業で実施する意向。 |
|----------------|---|

| | |
|------------------|--|
| 学識経験者等の第三者委員会の意見 | <ul style="list-style-type: none"> 新規事業化については妥当である。 この区間では効果があるが、その先の区間に渋滞が及ぶ可能性があり、御坊～南紀田辺間の4車線化が図られることにより、全体として更に大きな効果が見込まれるものである。 |
|------------------|--|

| | |
|-----------|---|
| 事業採択の前提条件 | <ul style="list-style-type: none"> 費用対便益：便益が費用を上回っている 手続きの完了：都市計画決定済み(平成22年11月) |
|-----------|---|

事業評価結果

| | | | | | |
|--------|-------------|---|--------------------------------------|---|--------------|
| 費用対便益 | B/C | 1.1 | 総費用：346億円 事業費：328億円 維持管理費：18億円 | 総便益：383億円 走行時間短縮便益：363億円 走行費用減少便益：11億円 交通事故減少便益：9億円 | 基準年 平成24年 |
| | 感度分析の結果 | 交通量変動 | B/C=1.0 (交通量 -10%) | B/C=1.3 (交通量 +10%) | |
| | | 事業費変動 | B/C=1.0 (事業費 +10%) | B/C=1.3 (事業費 -10%) | |
| | 事業期間変動 | B/C=1.0 (事業期間 +20%) | B/C=1.3 (事業期間 -20%) | | |
| 事業の影響 | 自動車や歩行者への影響 | 評価項目 | 評価 | 根拠 | |
| | 自動車や歩行者への影響 | 渋滞対策 | ◎ | 4車線化に伴う交通容量の拡大により、当該箇所が発生している渋滞が大幅に緩和(当該路線の交通容量 現況 10,000台/日→ 整備後 32,000台/日) | |
| | | 事故対策 | ◎ | 剛性の高い中央分離帯を設置されることにより、安全性が向上。 【正面衝突による死亡事故件数 ※現況は当該路線のH20～H24のデータ】 現況4件→整備後0件(NEXCO西日本管内の4車線以上区間のH20～H24実績) | |
| | | 歩行空間 | — | | |
| | 社会全体への影響 | 住民生活 | ○ | 交通混雑の緩和により、地域住民の円滑な移動を確保。 | |
| | | 地域経済 | ○ | 4車線化に伴う信頼性の高いネットワークの形成により、物流の効率化及び観光の活性化に寄与。 | |
| | | 災害 | ◎ | 4車線化に伴い災害による通行止めのリスクを低減し、広域交通ネットワークの安全性・信頼性を向上。 | |
| 環境 | | — | | | |
| | 地域社会 | ○ | 御坊市と有田市の地域連携強化が期待。 | | |
| 事業実施環境 | ○ | <ul style="list-style-type: none"> 平成22年11月24日付け、都市計画決定済み。環境影響評価実施済み。 和歌山県知事が有田から南紀田辺間の4車線化を要望。 | | | |

採択の理由

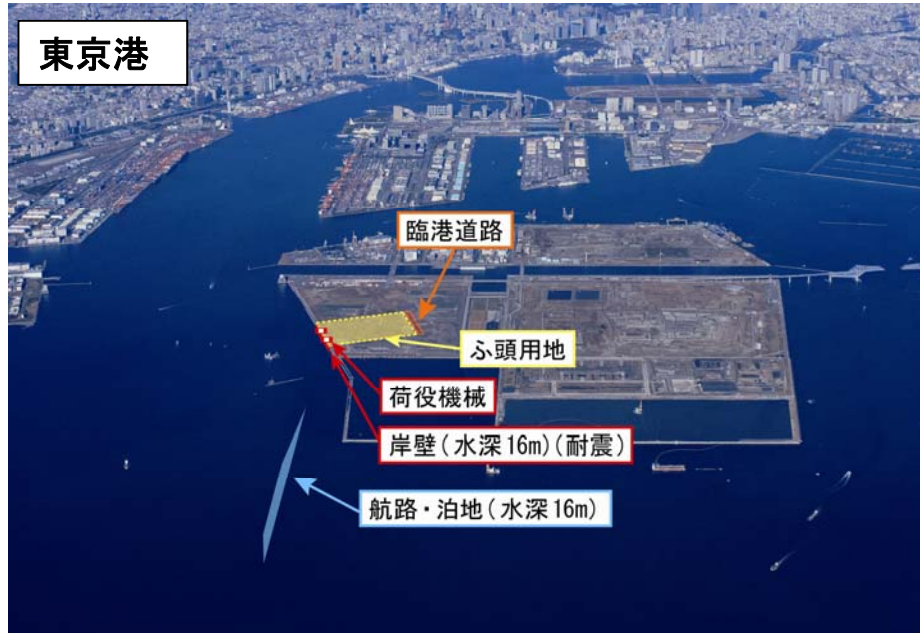
| |
|---|
| <p>費用便益比が1.1と便益が費用を上回っているとともに、都市計画決定が完了していることから、事業採択の前提条件が確認できる。</p> <p>また、東海・東南海・南海地震時における緊急輸送路の確保、交通渋滞の緩和等、当該事業の必要性・効果は高いと判断出来る。</p> <p>以上より、本事業の新規事業化については妥当である。</p> |
|---|

※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。

| | | | | | |
|----------------|---|--------|-----------|----------|-------------|
| 事業名 (箇所名) | 小名浜港国際物流ターミナル整備事業 | 担当課 | 港湾局計画課 | 事業 主体 | 東北地方整備局 |
| 実施箇所 | 福島県いわき市 | | | | |
| 主な事業 の諸元 | 岸壁(水深18m)(耐震)、航路・泊地(水深18m)、航路(水深18m)、航路(水深19m)、護岸(防波)、臨港道路、中央防波堤、荷役機械等 | | | | |
| 事業期間 | 事業採択 | 平成20年度 | 完了 | 平成30年度 | |
| 総事業費 (億円) | 580億円(うち港湾整備事業費477億円) | | | | |
| 目的・必要性 | <p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ケーブサイズ級船舶の満載喫水に対応した岸壁がないため、小名浜港へ入港する石炭輸送船の大半が積載量を減らすなどの喫水調整を強いられている。 ・大型石炭輸送船による輸入に対応する岸壁が3バースしか存在せず、大型石炭輸送船の入港がこれらのバースに集中するため、滞船が常態化している。 ・震災時に港湾機能が停止した場合、電力の安定供給が揺らぎ、国民生活や地域産業に大きな影響を及ぼすこととなるが、石炭を輸入する岸壁では耐震強化されたものはない。 <p><達成すべき目標></p> <p>大型船舶による石炭の大量一括輸送を可能とし、小名浜港を拠点とした東日本地域への石炭の安定的かつ安価な石炭輸送を実現する。</p> <p>①物資輸送の効率化 ②滞船の解消 ③大規模地震災害時における貨物輸送の確保</p> <p><政策体系上の位置付け></p> <ul style="list-style-type: none"> ・政策目標: 国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化 ・施策目標: 海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する | | | | |
| 便益の主な 根拠 | 輸送コスト削減(平成31年予測取扱貨物量:497万トン/年) | | | | |
| 事業全体の 投資効率性 | 基準年度 | 平成24年度 | | | |
| | B:総便益 (億円) | 1,108 | C:総費用(億円) | 604 | B/C |
| | | | | 1.8 | B-C |
| | | | | 504 | EIRR (%) |
| | | | | | 7.6 |
| 感度分析 | <p>需 要 (-10% ~ +10%) B/C(1.5 ~ 2.1)</p> <p>建 設 費 (+10% ~ -10%) B/C(1.7 ~ 1.9)</p> <p>建 設 期 間 (+10% ~ -10%) B/C(1.8)</p> | | | | |
| 事業の 効果等 | <p>当該事業を実施することにより、ケーブサイズ級船舶が入港可能となることで、各港との連携による共同調達が実施され、効率的な輸送網が構築され、海上輸送コストが削減される。また、震災時の二次輸送が不要となり、輸送コストの増大が回避される。</p> <p><貨幣換算が困難な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ケーブサイズ級の大型石炭船による遠距離国からの輸入が可能となり、調達先の多様化が図られ、価格交渉力が向上する。これにより、安定的かつ安価な石炭の供給体制が構築され、産業活動および国民生活に必要な電力供給の信頼性が向上することともに、安価な電力供給にも資する。 ・本事業の実施を前提に、民間企業による新たな投資により、雇用の創出や税収の増加が期待される。 ・船舶の大型化や滞船の解消等により、輸送時の船舶からのCO₂、NO_xの排出量が低減される。 | | | | |
| その他 | <p><第三者委員会の意見・反映内容></p> <p>新規事業採択時評価について、適当である。</p> | | | | |

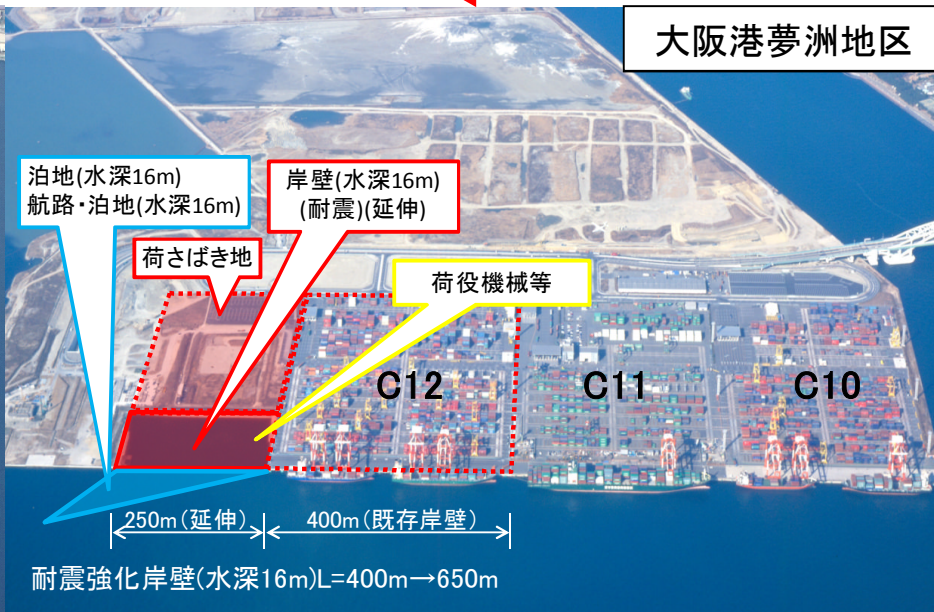
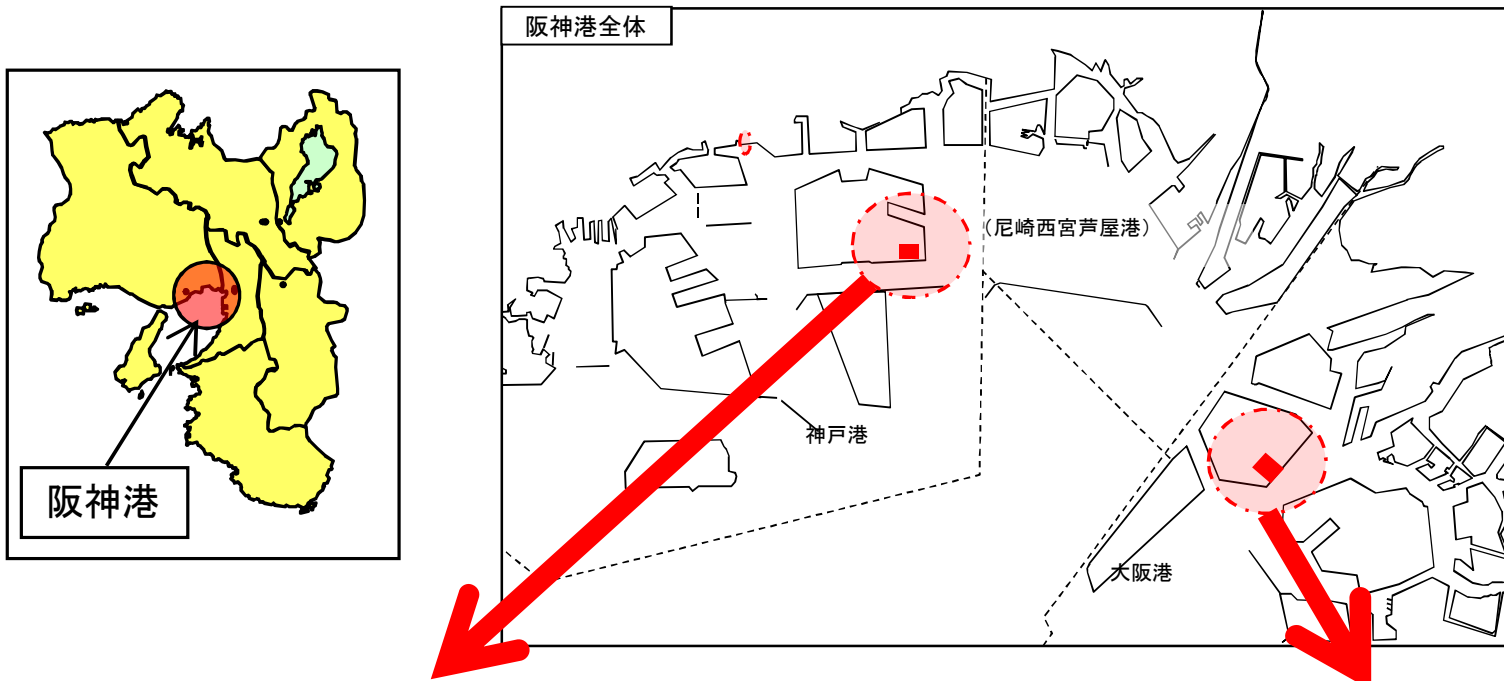
| | | | | | |
|--------------------|--|--------------|------------------|----------|---------------|
| 事業名 (箇所名) | 京浜港国際コンテナ戦略港湾機能強化事業 | 担当課 担当課長名 | 港湾局計画課 菊地 身智雄 | 事業 主体 | 関東地方整備局 |
| 実施箇所 | 東京都、神奈川県横浜市 | | | | |
| 主な事業 の諸元 | 東京港Y3ターミナル：岸壁(水深16m)(耐震)、航路・泊地(水深16m)、臨港道路、荷役機械等 横浜港MC4ターミナル：岸壁(水深18m)(耐震)、荷さばき地、航路・泊地(水深18m)、泊地(水深18m)、荷役機械等 | | | | |
| 事業期間 | 事業採択 | 平成25年度 | 完了 | 平成30年度 | |
| 総事業費 (億円) | 597億円(うち港湾整備事業費597億円) | | | | |
| 目的・必要 性 | <p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ヤード面積不足に起因するコンテナ高積みによって、コンテナ仕分けに時間を要する非効率な荷役となっており、これが深刻なゲート待ち(東京港では5.5時間以上)や周辺道路における慢性的な交通渋滞の原因となっている。 ・京浜港における水深15m以上の国際海上コンテナターミナルのバース利用は過密な状況となっており、コンテナ船の離着岸のスケジュールの変更があった場合には、他の船舶の離着岸時刻を見直すこととなり、滞船(沖待ち)が発生するなどの支障が生じている。 ・経済のグローバル化が進展し、アジア～欧米間の海上輸送量が増加する中で、世界的なコンテナ船の大型化が益々進展しており、京浜港を利用する基幹航路のコンテナ船のうち、4割を超える船舶が水深16m以上を必要とする大型船となっている。 <p><達成すべき目標></p> <p>国際コンテナ戦略港湾である京浜港において、ハブ機能を強化し、国際基幹航路の我が国への寄港を維持・拡大する。</p> <ol style="list-style-type: none"> ①海外トランシップの回避 ②ターミナルの新設による輸送コストの削減 ③震災時における輸送コストの削減 <p><政策体系上の位置付け></p> <ul style="list-style-type: none"> ・政策目標：国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化 ・施策目標：海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する | | | | |
| 便益の主 な根拠 | 輸送コスト削減(平成30年予測取扱貨物量：58万TEU/年) | | | | |
| 事業全体 の投資効 率性 | 基準年度 | 平成24年度 | | | |
| | B:総便益 (億円) | 3,541 | C:総費用(億円) | 560 | B/C 6.3 |
| | | | | B-C | 2,981 |
| | | | | | EIRR (%) 20.9 |
| 感度分析 | <p>需 要 (-10% ~ +10%) B/C(5.7 ~ 7.0)</p> <p>建 設 費 (+10% ~ -10%) B/C(5.7 ~ 7.0)</p> <p>建設期間 (+10% ~ -10%) B/C(6.2 ~ 6.5)</p> | | | | |
| 事業の効 果等 | <p>当該事業を実施することにより、基幹航路に就航する大型コンテナ船の入港が可能となり、海外でのトランシップが回避される。また、京浜港背後圏のコンテナ需要を取り扱うことが可能となり、他港を利用した非効率な輸送が回避される。さらに、大規模地震発生時における国際海上コンテナ貨物の輸送コスト増大が回避される。</p> <p><貨幣換算が困難な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> ・基幹航路の維持・確保が図られ、物流効率化による地域産業の国際競争力の向上が図られる。 ・東京港のコンテナ処理能力が向上し、ゲート待ち渋滞の解消が期待できる。 ・岸壁が耐震強化され、震災時においても物流機能が維持されることで、我が国の産業活動の維持に貢献できる。 ・京浜港でコンテナを取り扱う時の施設使用料、入港料、積み替え費用等の港湾収益を確保できる。 ・港湾貨物の輸送の効率化が図られ、CO₂、NO_x等の排出量が削減される。 | | | | |
| その他 | <p><第三者委員会の意見・反映内容></p> <p>新規事業採択時評価について、適当である。</p> | | | | |

京浜港 国際コンテナ戦略港湾機能強化事業



| | | | | | |
|--------------------|--|--------------|------------------|-------------|---------|
| 事業名 (箇所名) | 阪神港国際コンテナ戦略港湾機能強化事業 | 担当課 担当課長名 | 港湾局計画課 菊地 身智雄 | 事業 主体 | 近畿地方整備局 |
| 実施箇所 | 大阪府大阪市、兵庫県神戸市 | | | | |
| 主な事業 の諸元 | 大阪港C12ターミナル：岸壁(水深16m)(耐震)(延伸)、荷さばき地、航路・泊地(水深16m)、泊地(水深16m)、荷役機械等 神戸港RC6.7ターミナル：岸壁(水深16m)(耐震)(改良)、荷さばき地、航路・泊地(水深16m)、泊地(水深16m)、荷役機械 | | | | |
| 事業期間 | 事業採択 | 平成25年度 | 完了 | 平成29年度 | |
| 総事業費 (億円) | 385億円(うち港湾整備事業費385億円) | | | | |
| 目的・必要 性 | <p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ヤード面積不足に起因するコンテナ高積みによって、コンテナ仕分けに時間を要する非効率な荷役となっており、これが深刻なゲート待ちや周辺道路における慢性的な交通渋滞の原因となっている。 ・大阪港における水深15m以上の国際海上コンテナターミナルのバース利用は過密な状況となっており、コンテナ船の離着岸のスケジュールの変更があった場合には、他の船舶の離着岸時刻を見直すこととなり、滞船(沖待ち)が発生するなどの支障が生じている。 ・経済のグローバル化が進展し、アジア～欧米間の海上輸送量が増加する中で、世界的なコンテナ船の大型化が益々進展しており、阪神港を利用する基幹航路のコンテナ船のうち、4割を超える船舶が水深16m以上を必要とする大型船となっている。 <p><達成すべき目標></p> <p>国際コンテナ戦略港湾である阪神港において、ハブ機能を強化し、国際基幹航路の我が国への寄港を維持・拡大する。</p> <ol style="list-style-type: none"> ①海外トランシップの回避等 ②バースの延伸による輸送コストの削減 ③震災時における輸送コストの削減 ④施設被害の回避 <p><政策体系上の位置付け></p> <ul style="list-style-type: none"> ・政策目標:国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化 ・施策目標:海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する | | | | |
| 便益の主 な根拠 | 輸送コスト削減(平成30年予測取扱貨物量:104万TEU/年) | | | | |
| 事業全体 の投資効 率性 | 基準年度 | 平成24年度 | | | |
| | B:総便益 (億円) | 2,899 | C:総費用(億円) | 378 | B/C 7.7 |
| | | | | B-C | 2,520 |
| | | | | EIRR (%) | 31 |
| 感度分析 | <p>需 要 (-10% ~ +10%) B/C(6.9 ~ 8.4)</p> <p>建 設 費 (+10% ~ -10%) B/C(7.0 ~ 8.5)</p> <p>建設期間 (+10% ~ -10%) B/C(7.5 ~ 7.7)</p> | | | | |
| 事業の効 果等 | <p>当該事業を実施することにより、基幹航路に就航する大型コンテナ船の入港が可能となり、海外でのトランシップが回避されるとともに、現在行われている、8,000TEU級船の喫水制限が解消され、輸送コストが削減される。また、バースウィンドウの効率的な利用が可能となり、バース延長の不足により発生する滞船が解消される。その他、大規模地震発生時における国際海上コンテナ貨物の輸送コスト増大や施設被害が回避される。</p> <p><貨幣換算が困難な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> ・基幹航路の維持・確保が図られ、物流効率化による地域産業の国際競争力の向上が図られる。 ・大阪港のコンテナ処理能力が向上し、ゲート待ち渋滞の解消が期待できる。 ・岸壁が耐震強化され、震災時においても物流機能が維持されることで、我が国の産業活動の維持に貢献できる。 ・阪神港でコンテナを取り扱う時の施設使用料、入港料、積み替え費用等の港湾収益を確保できる。 ・港湾貨物の輸送の効率化が図られ、CO₂、NO_x等の排出量が削減される。 | | | | |
| その他 | <第三者委員会の意見・反映内容> 新規事業採択時評価について、適当である。 | | | | |

阪神港 国際コンテナ戦略港湾機能強化事業



事業評価カルテ（新規事業採択時評価）

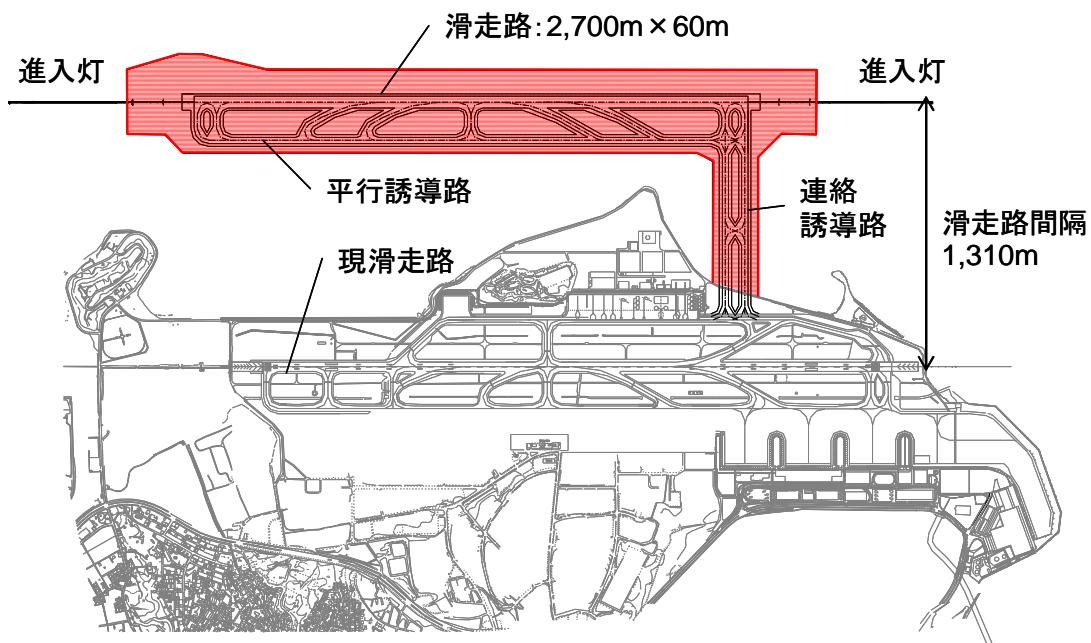
航空 【 空港整備事業 】

| 平成 | 24 | 年度 | | | | | | | |
|------------|---|--------|-----------|--------|-----------------------------|-----|---------------|------------------|-----------|
| 事業名（箇所名） | 那覇空港滑走路増設事業 | | | 担当課 | 本省航空局 航空ネットワーク部 空港施設課 | | 事業主体 | 沖縄総合事務局 大阪航空局 | |
| | | | | 担当課長名 | 池田 薫 | | | | |
| 実施箇所 | カルテ表示項目 | | | | | | | | |
| | 沖縄県那覇市、豊見城市 | | | | | | | | |
| | 検索対象都道府県（複数可） | | | | | | | | |
| | 沖縄県 | | | | | | | | |
| 主な事業の諸元 | 将来需要に対応するため、滑走路を増設する。 | | | | | | | | |
| 事業期間 | 事業採択 | 平成25年度 | 完了 | 平成34年度 | | | | | |
| 総事業費（億円） | 1,816億円 | | | | | | | | |
| 目的・必要性 | <p>那覇空港は、観光客を中心に年々旅客数が増加しており、滑走路1本の空港としては国内で2番目に旅客数の多い空港である。そのため、夏場の観光シーズンや年末年始などの繁忙期を中心に希望する便の予約が取れず、沖縄への訪問を取り止める人もおり、沖縄県経済への影響が生じている。</p> <p>また、将来的には、繁忙期のみならず通年で需給が逼迫すると予想されており、現在の滑走路1本のままでは航空需要に対応できない恐れがある。</p> <p>よって、将来的に逼迫する航空需要への適切な対応、国内外航空ネットワークにおける拠点性の発揮、観光立県沖縄の持続的発展への寄与等のために、滑走路増設による空港能力の向上を図る必要がある。</p> | | | | | | | | |
| 便益の主な根拠 | <p>【便益の内訳】</p> <p>①利用者便益（一般化費用削減等） 3,018億円</p> <p>②供給者便益（着陸料収入等） 65億円</p> <p>③残存価値 514億円</p> <p>【主な根拠】</p> <p>（需要予測結果）</p> <p>平成32年度（供用開始時）：1,606万人、平成42年度（供用開始10年後）：1,665万人</p> <p>（予測に用いた前提条件）</p> <p>経済成長： 「将来交通需要推計の改善について【中間とりまとめ】」（H22.8 国土交通省）等</p> <p>人口： 「日本の市区町村別将来推計人口」（H20.12 国立社会保障・人口問題研究所）等</p> | | | | | | | | |
| 事業全体の投資効率性 | 基準年度 | 平成24年度 | | | | | | | |
| | B：総便益（億円） | 3,597 | C：総費用（億円） | 1,781 | B/C | 2.0 | B-C | 1,816 | EIRR (%) |
| 感度分析 | 需要予測：底ばいケース～急回復ケース | | | B/C | 1.6～4.3 | B-C | 1,017～5,954億円 | EIRR | 6.3～12.7% |
| | 建設費：+10%～-10% | | | | 1.8～2.2 | | 1,632～1,999億円 | | 7.1～8.3% |
| | 建設期間：+10%～-10% (8年) (6年) | | | | 2.0～2.0 | | 1,758～1,877億円 | | 7.5～7.8% |
| 事業の効果等 | <p>【貨幣換算した効果（便益）】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・旅行費用の低減、旅行時間の短縮、運航頻度の増加等により、旅客の一般化費用が削減される。 ・供給者の収益が増加する。 <p>【貨幣換算が困難な効果等】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・空港の混雑を解消し、定時性を確保することで、沖縄訪問客の快適な旅行を支えるとともに、県民の生活の安定も図られる。また、安定的な物流機能を確保。 ・滑走路一本の状態で生じる航空機トラブル等による滑走路閉鎖時にも、もう一本の滑走路により運用可能。 ・需要増による利用者が希望便の予約を取れないといった状況を改善することができる。 ・滑走路の維持に必要な工事を行うための工事時間を確保。 ・災害時の移動手段機能が向上。 ・国内・海外の他地域からの沖縄県入域客数の増加が期待される。また、入域客数の増加は、沖縄県と他地域の交流を活性化させるとともに、沖縄観光を促進させ、観光消費の増大をもたらす。 ・観光が促進されることにより、関連産業の雇用機会の拡大、企業生産や地域所得の増大が期待される。 ・離島等の振興にもつながることで、均衡のとれた国土形成へ寄与する。 | | | | | | | | |
| その他 | | | | | | | | | |
| 概要図（位置図） | 那覇空港概要図（別添） | | | | | | | | |

位置図



概要図



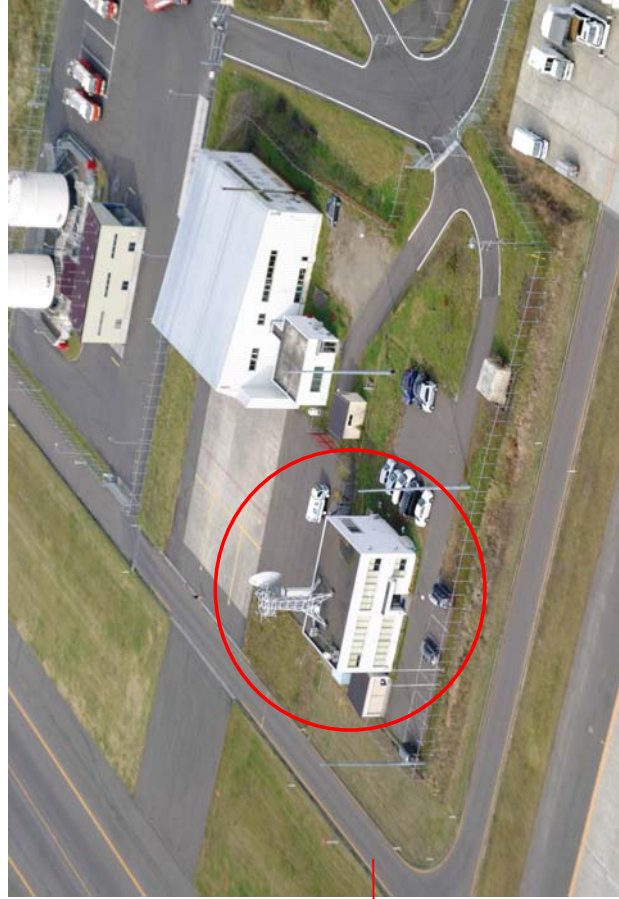
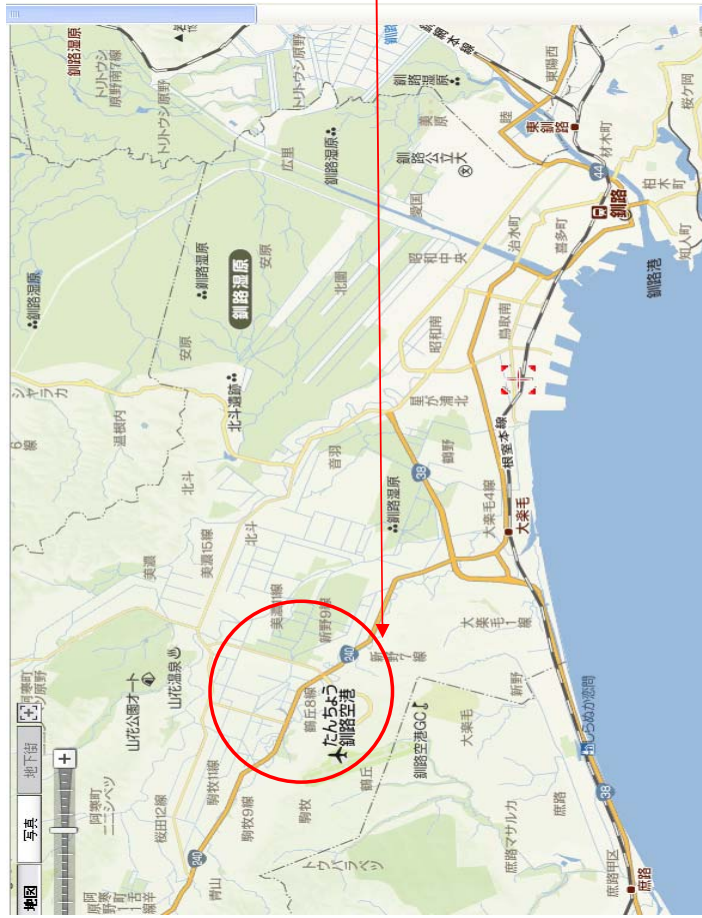
海上保安官署施設整備事業 評価書

| 平成24年度 | | 新規事業採択時評価 | | | |
|---|--|---------------------|---|------|------------------|
| 事業名(箇所名) | 釧路航空基地施設の整備 | 担当課 | 施設補給課 | 事業主体 | 国土交通省 海上保安庁 |
| | | 担当課長名 | 奥原 徳男 | | |
| 実施箇所 | 釧路航空基地 | | | | |
| 事業諸元 | 構造 RC-2 規模 422m ² | | | | |
| 事業期間 | 平成25年度～平成27年度 | | | | |
| 総事業費(億円) | 3.7億円 | | | | |
| 政策(施策)目標 | 政策目標:安全で安心できる交通安全の確保、治安・生活安全の確保 施策目標:船舶交通の安全と海上の治安を確保する | | | | |
| 計画概要 | 釧路航空基地は、北日本における海難救助の拠点基地であるが、航空機の代替整備に伴い平成23年度末に夜間運用が可能な航空機(シコルスキー76型)が配属となり、基地職員が増員されたため庁舎が狭隘になった。そのため、25年度に事業に着手し、25年度は設計を26年度から27年度に増築工事を実施する必要がある。 | | | | |
| 事業計画の必要性 | 評点 | | 必要性の主な根拠 | | |
| | 100点 | | 施設が不備のため業務の遂行が著しく困難である。 | | |
| 事業計画の合理性 | 評点 | | 合理性の主な根拠 | | |
| | 100点 | | 他の案では、事業案と同等の性能を確保できないと評価される。 | | |
| | 代替案との経済比較 | | | | |
| | C'-C | - | 基準年度:平成25年度 | | 敷地形状等から代替可能な案はない |
| | | C':代替案の総費用(LCC)(億円) | - | | |
| | | C:事業案の総費用(LCC)(億円) | - | | |
| 事業計画の効果 | 業務を行うための基本機能(B1) | | | | |
| | 評点 | | 効果の主な根拠 | | |
| | 121点 | | 新たな用地取得が不要である。道路鉄道等アクセスが確保されている。都市計画・土地利用計画と整合している。建物の規模性能が適切である。 | | |
| | 施策に基づく付加的機能(B2) | | | | |
| | 評価 | | 効果の主な根拠 | | |
| | 地域性 | C | 地域性、環境保全性は一般的な取り組みが計画されている。法令既定に基づく建築デザインの耐震Ⅱ類の防災庁舎。 | | |
| 環境保全性 | C | | | | |
| 機能性 (ユニバーサルデザイン) | C | | | | |
| 機能性 (防災性) | C | | | | |
| その他 (第三者委員会の意見やその反映内容) | 船舶建造等整備事業評価委員会(第三者委員会)の事業採択についての判断 採択する。 | | | | |
| <small>(備考)事業採択要件:事業計画の必要性、事業計画の合理性及び事業計画の効果がいずれも100点以上 ・事業計画の必要性-既存施設の老朽・狭隘・政策要因等、施設の現況から事業計画を早期に行う必要性を評価する指標 ・事業計画の合理性-採択案と同等の性能を確保できる代替案の設定可能性の検討、代替案との経済比較等から新規事業として行うことの合理性を評価する指標 ・事業計画の効果-通常業務に必要な機能を満たしていることを確認・評価する指標</small> | | | | | |

施設名：釧路航空基地

事業場所：北海道釧路市鶴丘2

案内図



事業計画の評価内訳

| 事業計画の必要性 | | |
|-----------------------|------|-------|
| 計画理由 | 評点 | 評価の根拠 |
| ●建替等の場合 | | |
| ①老朽 | 点 | |
| ②狭あい | 点 | |
| ③借用返還 | 点 | |
| ④分散 | 点 | |
| ⑤都市計画の関係 | 点 | |
| ⑥立地条件の不良 | 点 | |
| ⑦施設の不備 | 100点 | |
| ⑧衛生条件の不良 | 点 | |
| ⑨法令等 | 点 | |
| A ①+②+③+④+⑤+⑥+⑦+⑧+⑨ 計 | 100点 | |
| ●新規施設の場合 | | |
| ①法令等 | 点 | |
| ②新たな行政需要 | 点 | |
| ③機構新設 | 点 | |
| A' ①+②+③ 計 | 100点 | |
| 加算点 | | 点 |
| 評点(AまたはA'+加算点) | | 100点 |

| 事業計画の合理性 | | |
|----------|------|-------|
| 評価項目 | 金額 | 評価の根拠 |
| 経済的合理性 | 100点 | |

| 事業計画の効果(B1) | | | |
|---------------|--------------------|------|--------|
| 分類 | 項目 | 係数 | 評価の根拠 |
| 位置 | ①用地取得の見込 | 1.10 | 敷地内増築 |
| | ②災害防止・環境保全 | 1.00 | |
| | ③アクセスの確保 | 1.10 | 道路整備済み |
| | ④都市計画・土地利用計画等との整合性 | 1.00 | |
| | ⑤敷地形状 | 1.00 | |
| A ①×②×③×④×⑤ 計 | 1.21 | | |
| 規模 | ①建築物の規模 | 1.00 | |
| | ②敷地の規模 | 1.00 | |
| B ①×② 計 | 1.00 | | |
| 構成 | ①単独庁舎、合同庁舎としての整備条件 | 1.00 | 耐震Ⅱ類 |
| | ②機能性等 | 1.00 | |
| C ①×② 計 | 1.00 | | |
| 評点(A×B×C×100) | | 121点 | |

| 事業計画の効果(B2) | | |
|-------------|----|-------|
| 計画理由 | 評価 | 評価の根拠 |
| 地域性 | C | |
| 環境保全性 | C | |
| ユニバーサルデザイン | C | |
| 耐用性・保全性 | C | |

事業計画の必要性に関する評価指標
海上保安官署施設整備事業 評価書

2. 合同庁舎計画、特々計画に基づくものには、1. で算出した事業計画の必要性の評点をそれぞれ10点を加算したものを事業計画の必要性の評点とする。

●建替等の場合

| 計画理由 | 内容 | 評点 | 100 | 90 | 80 | 70 | 60 | 50 | 40 | 備考 |
|---------|---------------------------------|----|--|--------------------------|---|--------------------------|---|-----------------|--|---|
| 老朽 | 木造 | | 保安度2,500以下 | 3,000以下 | 3,500以下 | 4,000以下 | 4,500以下 | 5,000以下 | 6,000以下 | 災害危険地域又は気象条件の極めて過酷な場所にある場合、10点加算する。 |
| | 非木造 | | 現存率50%以下又は経年、被災等により構造耐力が著しく低下し、非常に危険な状態にあるもの | 60%以下 同左 | 70%以下 同左 | 80%以下 同左 | | | | |
| 狭あい | 庁舎面積 | | 面積率0.5以下 | 0.55以下 | 0.60以下 | 0.65以下 | 0.70以下 | 0.75以下 | 0.80以下 | 敷地等の関係で増築が不可能な場合にのみ、新営の主理由として取り上げる。 |
| 借用返還 | 立退要求がある場合 | | | 借用期限が切れ即刻立退が必要なもの | | 期限付き立退要求のもの | | なるべく速やかに返還すべきもの | | |
| | 返還すべき場合、関係団体より借り上げの場合又は借料が高額の場合 | | | | 緊急に返還すべきもの | | | なるべく速やかに返還すべきもの | | |
| 分散 | 事務能率低下、連絡困難 | | | | 2ヶ所以上に分散、相互距離が1km以上で(同一敷地外)、業務上著しく支障があるもの | | 2ヶ所以上に分散、相互距離が300m以上で(同一敷地外)、業務上非常に支障があるもの | | 同一敷地内に分散、業務上支障があるもの | 相互距離は、通常利用する道路の延長とする。 |
| 都市計画の関係 | 街路、公園及び区画整理等都市計画事業施行地 | | 周囲が区画整理等施行済みで当該施行分だけが残っているもの | 区画整理等施行中で早く立退かないと妨害となるもの | | 区画整理等が事業決定済であるもの(年度別決定済) | | | 区画整理等が計画決定済であるもの | シビックコア計画に基づくもののうち、シビックコア内の当該施行分を除く施設、関連都市整備事業等全てが整備済のものは7点、全てが整備済または建設中のものは4点を加算する。 |
| | 地域性上の不適 | | | | 都市計画的にみて、地域性上著しい障害のあるもの又は防火地区若しくは準防火地区にある木造建物で防火度50点以下のもの | 60点以下 | 都市計画的にみて、地域性上障害のあるもの、又は防火地区若しくは準防火地区にある木造建物で防火度70点以下のもの | 80点以下 | 都市計画的にみて、地域性上好ましくないもの又は防火地区若しくは準防火地区にある木造建物で防火度100点未満のもの | |
| 立地条件の不良 | 位置の不適 | | | | 位置が不適當で業務上非常な支障を来しているもの又は公衆に非常に不便を及ぼしているもの | | 位置が不適當で業務上支障を来しているもの又は公衆に不便を及ぼしているもの | | 位置が不適當で業務上又は環境上好ましくないもの | |
| | 地盤の不良 | | 地盤沈下、低湿地又は排水不良等で維持管理が不可能に近いもの | | 地盤沈下、低湿地又は排水不良等で維持管理が著しく困難なもの | | 地盤沈下、低湿地又は排水不良等で維持管理が困難なもの | | 地盤沈下、低湿地又は排水不良等で維持管理上好ましくないもの | |
| 施設の不備 | 必要施設の不備 | | 施設が不備のため業務の遂行が著しく困難なもの | | 施設が不備のため業務の遂行が困難なもの | | 施設が不備のため業務の遂行に支障を来しているもの | | 施設が不備のため業務上好ましくないもの又は来庁者の利用上著しく支障があるもの | 敷地等の関係で増築が不可能な場合にのみ、新営の主理由として取り上げる。 |
| 衛生条件の不良 | 採光、換気不良 | | | | 法令による基準よりはるかに低いもの | | 法令による基準より相当低いもの | | 法令による基準以下であるもの | 新設新営の主理由として取り上げない。 |
| 法令等 | 法令等に基づく整備 | | 法令、閣議決定等に基づき整備が必要なもの | | | | | | | 国の行政機関等の移転及び機構統廃合等に適用する。ただし、機構統廃合による場合は主理由として取り上げない。 |

●新規施設の場合

| 計画理由 | 内容 | 評点 | 100 | 90 | 80 | 70 | 60 | 50 | 40 | 備考 |
|---------|----------------|----|--------------------------|----|-----------------------|----|------------------------------|----|-----------------------|----|
| 法令等 | 法令等に基づく整備 | | 法令、閣議決定等に基づき整備が必要なもの | | | | | | | |
| 新たな行政需要 | 新たな行政需要に対応した整備 | | 当該行政需要への対応が特に緊急を要する | | 当該行政需要への対応を至急すべき | | 当該行政需要への対応の必要性は認められるが急がなくてよい | | | |
| 機構新設 | 機構新設に伴う整備 | | 整備を行わない場合、業務の遂行が著しく困難なもの | | 整備を行わない場合、業務の遂行が困難なもの | | 整備を行わない場合、業務の遂行に支障を来すもの | | 整備を行わない場合、業務上好ましくないもの | |

(注)

- 同一理由で2つ以上評点のある場合は、高い方の点を採用する。
- 各欄記載の事項は、一般的基準を示したものであり、当てはまりにくい場合は、基準と照合して適宜判断する。
- 保安度、防火度及び現存率は、官庁建物実態調査の結果による。
- 面積率は一般事務庁舎については別表により算出する。ただし、固有業務室がある場合には分母にその面積を加算する。

海事業計画の合理性に関する評価指標

別紙2

事業計画の合理性は、下記の表により評点する。

| 評点 | 評 価 |
|------|--|
| 100点 | <p>下記のいずれかに当てはまる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・同等の性能を確保できる他の案との経済比較を行った際に、事業案の方が経済的であると評価される場合。 ・同等の性能を確保できる他の案との経済比較を行った際に、リスク等の総合判断により事業案の方が合理的であると評価される場合。 ・他の案では、事業案と同等の性能を確保できないと評価される場合。 ・他の組織・機関が採算性等の審査等により評価を行う場合であって、当該評価方法に合理性があると確認できる場合。 |
| 0点 | 上記のいずれにも当てはまらない。 |

事業計画の効果(B1)に関する評価指標
海上保安官署施設整備事業 評価書

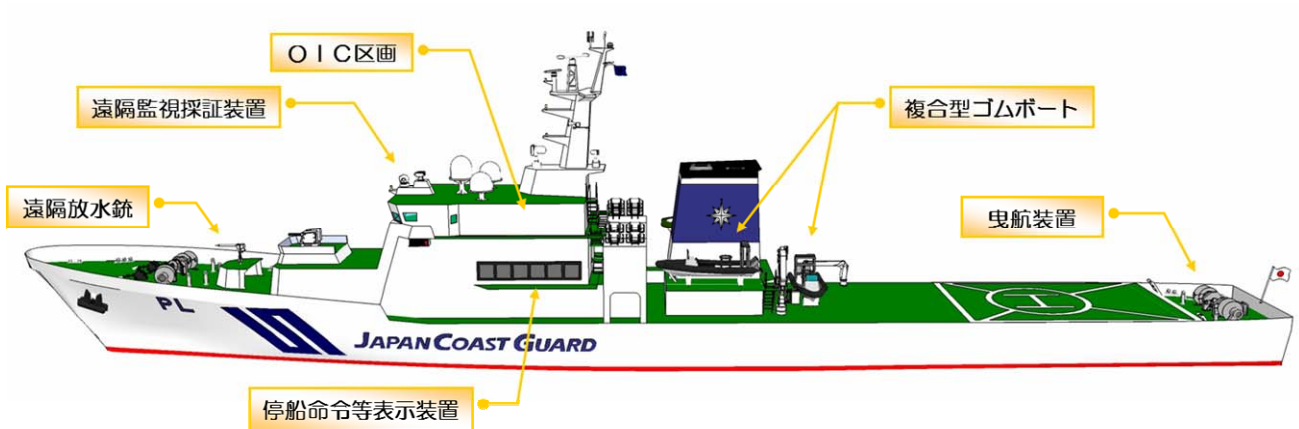
| 分類 | 項目 | 係数 | 1.1 | 1 | 0.9 | 0.8 | 0.7 | 0.5 |
|----|-------------------|---------|---------------------------------------|---|---------------------|-----|----------------------|--|
| 位置 | 用地取得の見込 | | 取得済み 現地建替 | 国有地の所管替予定、公有地等の借用予定、建設までに用地取得の計画有り、又は民有地を長期間借用可能なもの | | | 建設までの用地取得計画が不明確 | 敷地未定 |
| | 災害防止・環境保全 | | 自然条件が災害防止・環境保全上良好 | 自然条件の不備を技術的に解消できる | | | 自然条件に災害防止・環境保全上支障がある | 自然条件に災害防止、環境保全上著しい支障がある |
| | アクセスの確保 | | 周辺に道路・鉄道等が整備済み | 整備の見込あり | | | | 整備の見込なし |
| | 都市計画・土地利用計画等との整合性 | | 都市計画・土地利用計画シブickコア地区整備計画等に積極的に貢献 | 都市計画等と整合 | 条件整備により都市計画等との整合が可能 | | | 都市計画等と整合しない |
| | 敷地形状 | | | 敷地が有効に利用できる形状であり、安全・円滑に出入りできる構造の道路等に接している | | | 敷地が有効に利用できる形状ではない | 安全・円滑に出入りできる構造の道路等に接していない |
| 規模 | 建築物の規模 | | 業務内容等に応じ、適切な規模が設定され、敷地の高度利用について配慮している | 事務内容等に応じ、適切な規模が設定されている | | | 規模と業務内容等との関連が不明確 | 規模未定 |
| | 敷地の規模 | | 駐車場、緑地等に必要な面積が確保されている | 建築物の規模に応じ適切な規模となっている | 駐車場の確保に支障がある | | | |
| 構成 | 単独庁舎、合同庁舎としての整備条件 | 単独庁舎の場合 | | 単独庁舎としての整備が適当 | | | 合同庁舎計画との調整が必要 | 合同庁舎計画としての整備が必要 |
| | | 合同庁舎の場合 | | 合同庁舎としての整備条件が整っている | | | | 合同庁舎としての整備条件が整っていない |
| | 機能性等 | | 適切な構造、機能として計画されている | 標準的な構造として計画されている。又は、特殊な施設で必要な機能等が満足される計画である | | | 適切な構造、機能として計画されていない | 標準的な構造が確保できないおそれがある。又は、特殊な施設で必要な機能等が満足されないおそれがある |

| 分類 | 評価項目 | 評価 | 取組状況 |
|-------|----------------------|----|--------------------------------|
| | | | |
| 社会性 | 地域性 | A | 特に充実した取り組みがなされている |
| | | B | 充実した取り組みが計画されている |
| | | C | 一般的な取り組みが計画されている |
| 環境保全性 | 環境保全性 | A | 特に充実した取り組みがなされている |
| | | B | 充実した取り組みが計画されている |
| | | C | 一般的な取り組みが計画されている |
| 機能性 | ユニバーサルデザイン (建築物内) | A | 高度なバリアフリー化が計画されている |
| | | A' | 「望ましい」規定に基づく計画である |
| | | B | 法令規定に基づく他、一部「望ましい」規定も付加した計画である |
| | | C | 法令規定に基づく計画である |
| | 防災性 | A | 総合耐震計画基準に加え、充実した取り組みを実施している |
| | | B | 総合耐震計画基準に加え、防災に配慮した取り組みがある |
| | | C | 総合耐震計画基準に基づいた取り組みが行われている |

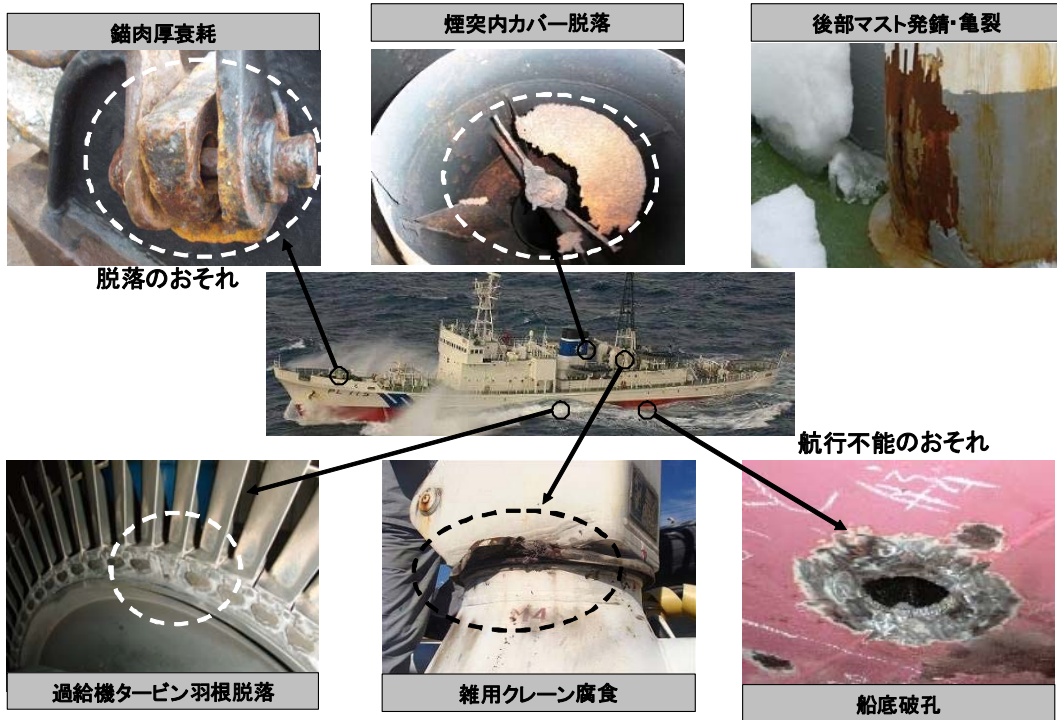
巡視船艇整備事業 評価書

| 平成24年度 | 新規事業採択時評価 | | | | |
|--------------------------------|---|--------|-------|--------|----------------|
| 事業名（箇所名） | 大型巡視船(PL型)4隻建造 | 担当課 | 船舶課 | 事業主体 | 国土交通省 海上保安庁 |
| | | 担当課長名 | 山崎 壽久 | | |
| 事業内容 | 大型巡視船(PL型)4隻の建造及び就役 | | | | |
| 配備管区及び主な活動海域 | 調整中 | | | | |
| 整備期間 | 開始 | 平成24年度 | 完了 | 平成26年度 | |
| 総事業費（億円） | 約228億円 | | | | |
| 運用開始年度 | 平成26年度 | | | | |
| 耐用年数 | 25年 | | | | |
| 本事業に関連する事業 | 老朽巡視船の解役 | | | | |
| 政策（施策）目標 | 政策目標：安全で安心できる交通安全の確保、治安・生活安全の確保 施策目標：船舶交通の安全と海上の治安を確保する | | | | |
| 事業の効果分析 | | | | | |
| (1)必要性・緊急性 | <p>①PL型巡視船整備の必要性 (1)海難救助や海上犯罪の取締りといった普遍的な海上保安業務は、全ての巡視船艇に共通する基本的業務であるが、大型巡視船(PL型)(以下「PL型巡視船」という。)は、荒天にも耐えうる堪航性、動揺安定性、長期行動能力を持つことから、領海警備、海難救助、海洋権益の保全、災害対応業務等、海上保安業務全般を担う主力船型であり、これら能力を有するPL型巡視船の整備を進めていく必要がある。</p> <p>(2)本年夏以降の我が国の領海警備に関する情勢変化に鑑み、領海警備、海洋権益の保全等に的確に対応するため速力、長期行動能力、監視・探証能力、制圧能力等の能力を強化した巡視船へ代替整備する必要がある。</p> <p>②PL型巡視船整備の緊急性 (1)民間船における世界的な平均廃船船齢は約25年のところ、平成27年度には、現有のPL型巡視船4隻はいずれも、船齢35年以上を迎える超老朽船となり、既に船底破口や主機関の故障等が頻発しており、業務ニーズに適切に対応できないのみならず、乗組員の安全が脅かされる状況が迫るという危機的な状況となっている。</p> <p>(2)また、代替整備が遅れることにより、基幹装備品の故障や荒天下航行中の船体損傷等重大事故の懸念が増大し、迅速な現場進出能力や追跡・捕捉能力等本来の巡視船の任務を全うすることができない。さらに、不具合発生に伴う長期間の臨時修理により業務対応はおろか、現有の海上保安体制を維持することすら困難になる。</p> | | | | |
| (2)事業の効果 | <p>本事業でPL型巡視船を整備することにより、期待される業務上の効果は以下のとおり。</p> <p>① 速力の向上により、対象船の的確な追尾、現場海域への到達が短縮化できる。</p> <p>② 船型の大型化により、堪航性及び動揺安定性が向上し、荒天下の現場進出、さらには現場海域での長期にわたる領海警備や救難活動、航路障害物の除去活動等のより確実な実施が可能となる。</p> <p>③ 制圧能力の強化(遠隔放水銃、複数隻の複合型ゴムボートの搭載等)により、厳正かつ的確な法執行活動が可能となる。</p> <p>④ 夜間及び広域搜索監視能力の向上により、昼夜を問わない確実な監視活動や、不審事象の早期発見等が可能となる。</p> <p>⑤ 停船命令等表示装置により、付近航行船舶に対して昼夜を問わず視覚的に意思伝達が可能となる。</p> <p>⑥ 船型大型化及び曳航ウインチの搭載により、曳航能力が向上することで座礁、油流出等の被害の防止が可能となる。</p> | | | | |
| (3)主たる効果の抽出 | 整備しようとするPL型巡視船は、速力、堪航性、夜間監視・探証能力等が強化されており、我が国周辺海域における領海警備、海洋権益の保全等の事案対応体制の強化を図ることができる。 | | | | |
| 事業の総合評価 (第三者(外部有識者)委員会の意見等) | 船舶建造等整備事業評価委員会(第三者委員会)の事業採択についての判断 採択する。 | | | | |

【大型巡視船(PL型)】



【大型巡視船 (P L 型) の老朽化状況】



巡視船艇整備事業 評価書

| 平成24年度 | | 新規事業採択時評価 | | | |
|--------------------------------|---|-----------|-------|--------|----------------|
| 事業名(箇所名) | 大型巡視艇(30m型)3隻建造 | 担当課 | 船舶課 | 事業主体 | 国土交通省 海上保安庁 |
| | | 担当課長名 | 山崎 壽久 | | |
| 事業内容 | 大型巡視船(30m型)3隻の建造及び就役 | | | | |
| 配備管区及び主な活動海域 | 調整中 | | | | |
| 整備期間 | 開始 | 平成24年度 | 完了 | 平成25年度 | |
| 総事業費(億円) | 約45億円 | | | | |
| 運用開始年度 | 平成25年度 | | | | |
| 耐用年数 | 20年 | | | | |
| 本事業に関連する事業 | 老朽巡視艇の解役 | | | | |
| 政策(施策)目標 | 政策目標:安全で安心できる交通安全の確保、治安・生活安全の確保 施策目標:船舶交通の安全と海上の治安を確保する | | | | |
| 事業の効果分析 | | | | | |
| (1)必要性・緊急性 | <p>①大型巡視艇(30m型)整備の必要性 (1)大型巡視艇(30m型)は、沿岸海域で発生する海難救助等の警備救難業務を担い、国内密漁事犯、外国漁船の違法操業事犯、密輸・密航事犯等の海上犯罪の取締りや沿岸海域における法令の励行・取締りを主たる任務としていることから、特に、これら海上犯罪が発生する蓋然性の高い海域を管轄する部署に高速性に優れた大型巡視艇(30m型)を配備する必要がある。</p> <p>(2)本年夏以降の我が国の領海警備に関する情勢変化に鑑み、領海警備、海洋権益の保全等に的確に対応するため、追跡・捕捉能力、監視・採証能力、制圧能力を強化した巡視艇へ代替する必要がある。</p> <p>②大型巡視艇(30m型)整備の緊急性 (1)民間船における世界的な平均廃船船齢は約25年のところ、平成27年度には、現有の大型巡視艇(30m型)3隻はいずれも、船齢30年以上を迎える超老朽船となり、既に船底破口や主機関の故障等が頻発しており、乗組員の安全が脅かされる状況が迫るといった危機的な状況となっている。</p> <p>(2)また、代替整備が遅れることにより、基幹装備品の故障等重大事故の懸念が増大し、迅速な現場進出能力や追跡・捕捉能力・搜索救助能力等本来の巡視船の任務を全うすることができない。さらに、不具合発生に伴う長期間の臨時修理や旧式工法(リベット工法)にて施工できる造船技術者が皆無なため、旧式工法で建造されている同船の船体損傷に対応できないことから、一刻も早く大型巡視艇(30m型)の整備を急ぐ必要がある。</p> | | | | |
| (2)事業の効果 | <p>本事業で大型巡視艇(30m型)を整備することにより、期待される業務上の効果は以下のとおり。</p> <p>① 速力の向上により、対象船の的確な追尾、現場海域への到達が短縮化できる。</p> <p>② 採証機能の向上により、夜間取締能力の強化、昼夜を問わない監視・採証及び搜索救助が可能となる。</p> <p>③ 高性能武器、防弾構造、接舷用防舷物により、厳正かつ適確な法執行活動が可能となる。</p> <p>④ 停船命令等表示装置により、付近航行船舶に対し、昼夜を問わず視覚的に意思伝達が可能となる。</p> | | | | |
| (3)主たる効果の抽出 | 整備しようとする大型巡視艇(30m型)は、追跡・捕捉能力、夜間監視・採証能力等が強化されており、我が国周辺海域の海洋権益の保全等の事案対応体制の強化を図ることができる。 | | | | |
| 事業の総合評価 (第三者(外部有識者)委員会の意見等) | 船舶建造等整備事業評価委員会(第三者委員会)の事業採択についての判断 採択する。 | | | | |

【大型巡視艇(30m型)】



【30m型巡視艇の老朽化状況】

