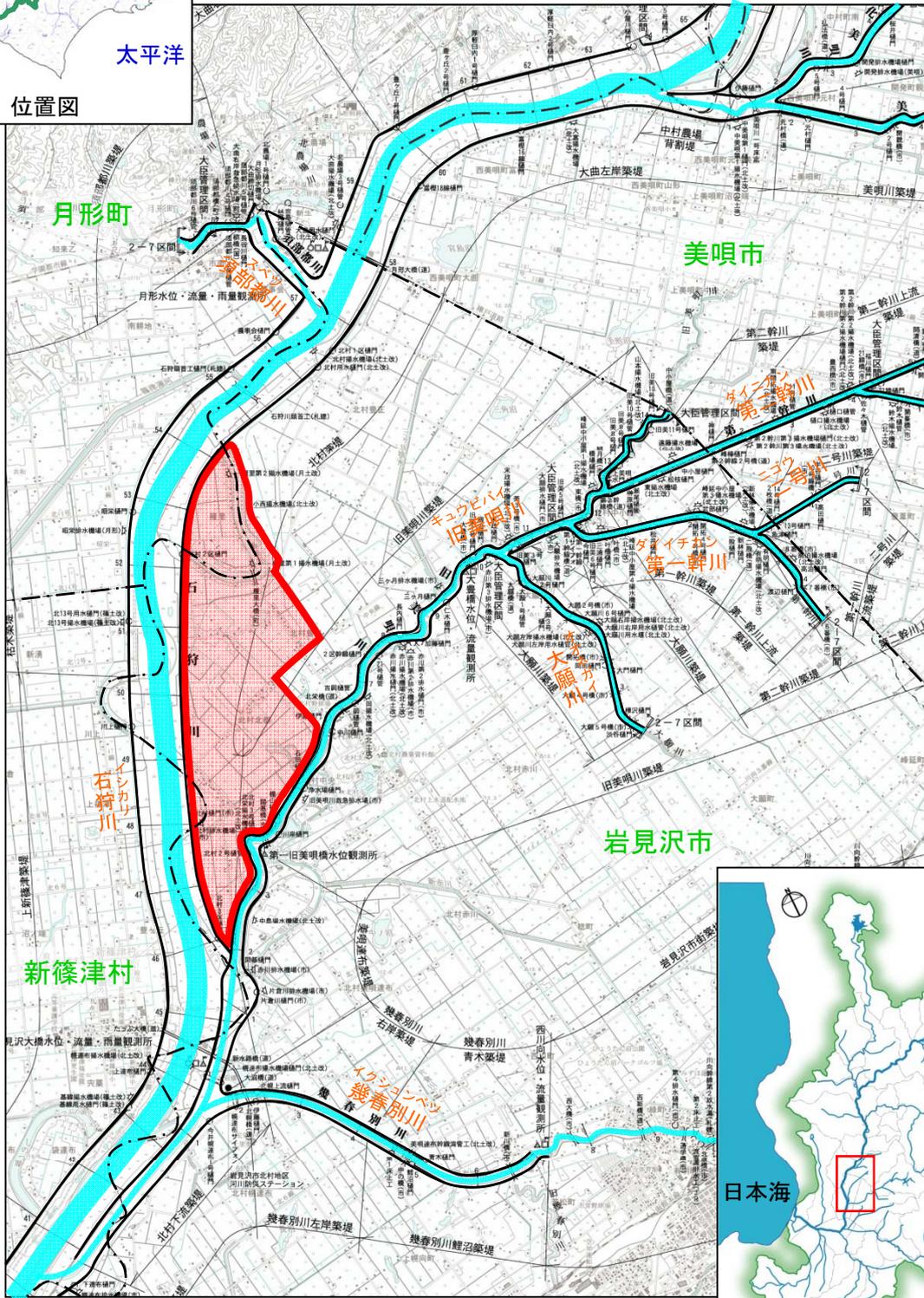


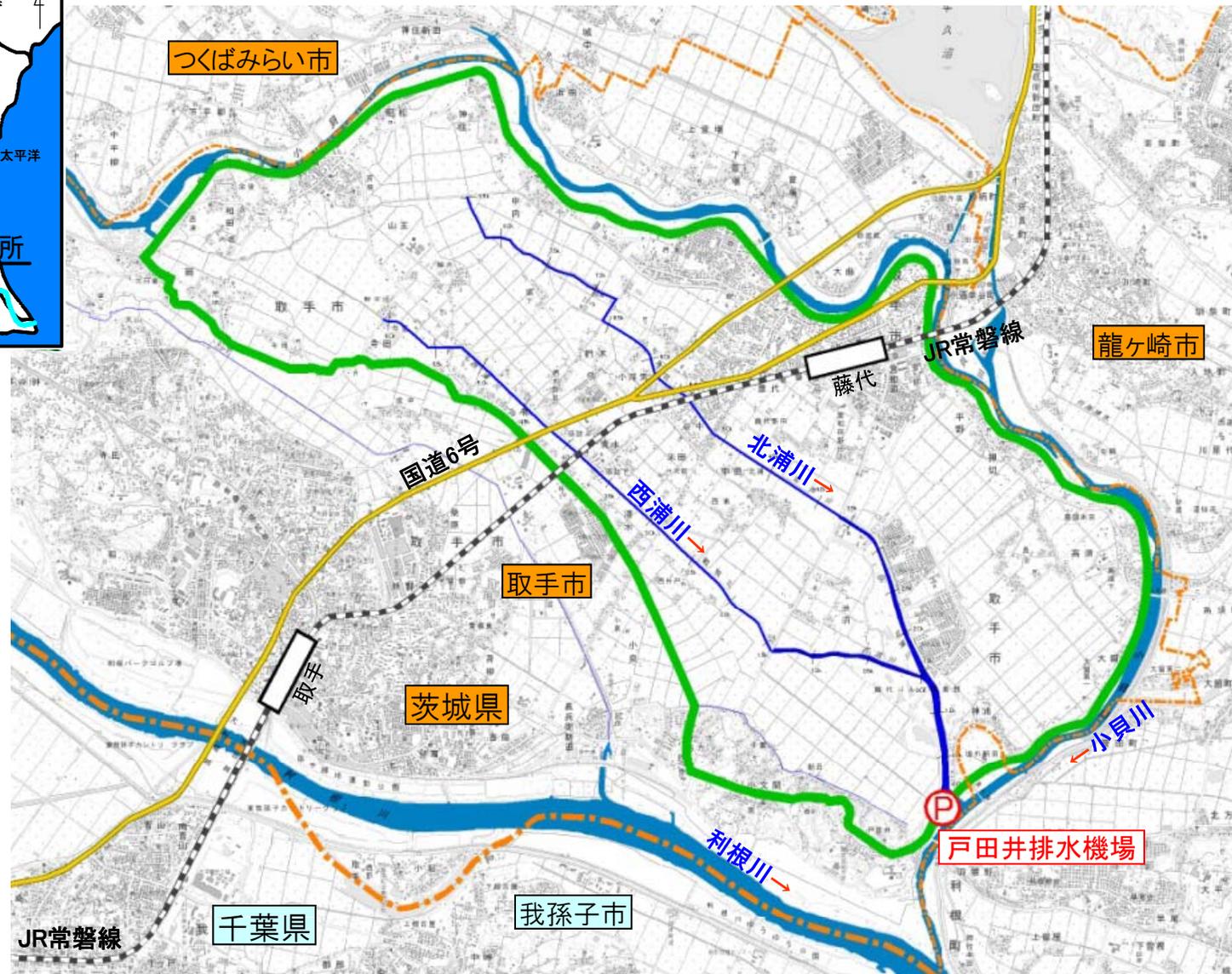
事業名 (箇所名)	石狩川下流直轄河川改修事業(北村遊水地)	担当課	水管理・国土保全局治水課	事業 主体	北海道開発局																	
実施箇所	北海道岩見沢市・月形町・新篠津村																					
事業諸元	北村遊水地の建設																					
事業期間	平成24年度～平成38年度																					
総事業費 (億円)	約700																					
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> ・石狩川下流部については、昭和56年降雨を対象とした築堤、掘削等の河川改修が概成し北村遊水地事業を残すのみである。 ・現在着手していない石狩川中上流部の河川改修を行うためには、改修による流量増をカバーする北村遊水地が必要である。 ・千歳川の治水対策は、石狩川本川の水位低減を前提として立案されており、現在着手中の千歳川治水対策効果を最大限発現させるためには、完了年次を併せる必要がある。 <p><達成すべき目標></p> <ul style="list-style-type: none"> ・石狩川下流域において、戦後最大規模の洪水である昭和56年8月上旬降雨により発生する洪水流量を安全に流下させることを目標とする。 <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: 372戸 年平均浸水軽減面積: 280ha																					
事業全体の投資効率性	基準年度	平成23年度																				
	B:総便益 (億円)	1,145	C:総費用(億円)	513	B/C	2.2	B-C	633	EIRR (%)	7.7												
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>2.0</td> <td>~ 2.5</td> </tr> <tr> <td>残工期(+10%~-10%)</td> <td>2.1</td> <td>~ 2.3</td> </tr> <tr> <td>資産(-10%~+10%)</td> <td>2.0</td> <td>~ 2.4</td> </tr> </tbody> </table>											全体事業(B/C)		残事業費(+10%~-10%)	2.0	~ 2.5	残工期(+10%~-10%)	2.1	~ 2.3	資産(-10%~+10%)	2.0	~ 2.4
	全体事業(B/C)																					
残事業費(+10%~-10%)	2.0	~ 2.5																				
残工期(+10%~-10%)	2.1	~ 2.3																				
資産(-10%~+10%)	2.0	~ 2.4																				
事業の効果等	北村遊水地の整備とそれに関連する千歳川及び石狩川中上流部の河川整備により、石狩川に甚大な被害をもたらした、河川整備計画の目標となっている昭和56年洪水対応が完了し、約11万戸の浸水被害を解消																					
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。 なお、東日本大震災等を踏まえ、施設等の計画規模を超える外力の取扱いについても検討を進めるべきである。 また、河川整備計画策定・変更、計画段階評価、新規採択時評価について相互の関連性を段階的にわかりやすく整理を行うとともに、新規採択時評価については、次回以降、候補箇所の選定についての考え方をわかりやすく整理して示すべきである。</p> <p><北海道の意見・反映内容></p> <p>新規事業採択時評価に係る「石狩川下流直轄河川改修事業(北村遊水地)」の予算化に同意いたします。なお、都市化の進展が著しい道央地域や石狩・空知の重要な食料供給地などが洪水被害から守られ、安全で安心な暮らしが確保されるよう、早期の事業完成に向けて特段のご配慮をお願いいたします。</p>																					

石狩川直轄河川改修事業(北村遊水地)位置図



事業名 (箇所名)	利根川下流特定構造物改築事業(戸田井排水機 場)	担当課	水管理・国土保全局治水課	事業 主体	関東地方整備局																	
実施箇所	茨城県取手市																					
事業諸元	排水機場の改築																					
事業期間	平成24年度～平成28年度																					
総事業費 (億円)	約27																					
目的・必要 性	<p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> ・戸田井排水機場は、昭和38年度に設置され、48年が経過した現在、上屋及びポンプ設備の老朽化が著しく、出水時の機能停止が懸念されている。 ・老朽化に伴う羽根車の摩耗により、ポンプ排水能力が低下している。 ・本機場のポンプ用発動機を製造したメーカーが大型ディーゼルエンジンの製造・販売から昭和63年に撤退。その後も保守は行っていたが、現在では保守からも撤退しており、故障時の部品交換等が困難な状況となった。 ・浸水被害が頻発しており、地域の被害軽減に対し重要な役割を持っている。 <p><達成すべき目標></p> <ul style="list-style-type: none"> ・戸田井排水機場改築により排水機能の保持と信頼性の向上。 ・北浦川の河川整備計画の目標である、2年に1回程度発生しうる洪水に対して浸水被害を解消。 <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: 178戸 年平均浸水軽減面積: 203ha																					
事業全体 の投資効 率性	基準年度	平成23年度																				
	B.総便益 (億円)	181	C.総費用(億円)	29	B/C	6.3	B-C	152	EIRR (%)	24.5												
感度分析	<p>全体事業(B/C)</p> <table border="1"> <tr> <td>残事業費(+10%~-10%)</td> <td>5.8</td> <td>~</td> <td>6.9</td> </tr> <tr> <td>残工期(+10%~-10%)</td> <td>6.2</td> <td>~</td> <td>6.4</td> </tr> <tr> <td>資産(-10%~+10%)</td> <td>5.7</td> <td>~</td> <td>6.9</td> </tr> </table>										残事業費(+10%~-10%)	5.8	~	6.9	残工期(+10%~-10%)	6.2	~	6.4	資産(-10%~+10%)	5.7	~	6.9
残事業費(+10%~-10%)	5.8	~	6.9																			
残工期(+10%~-10%)	6.2	~	6.4																			
資産(-10%~+10%)	5.7	~	6.9																			
事業の効 果等	<ul style="list-style-type: none"> ・戸田井排水機場改築により排水機能の保持と信頼性の向上。 ・2年に1回程度発生しうる洪水(H5.8洪水(1/2))に対して、各機関の連携により浸水被害を解消(182戸)。 																					
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。 なお、東日本大震災等を踏まえ、施設等の計画規模を超える外力の取扱いについても検討を進めるべきである。 また、河川整備計画策定・変更、計画段階評価、新規採択時評価について相互の関連性を階層的にわかりやすく整理を行うとともに、新規採択時評価については、次回以降、候補箇所を選定についての考え方をわかりやすく整理して示すべきである。</p> <p><茨城県の意見・反映内容></p> <p>戸田井排水機場については、本県が進めている北浦川改修工事に合わせて改築することにより、流域の浸水被害の軽減が図られることから、当事業の予算化について、同意いたします。なお、事業の実施にあたりましては、コスト削減の徹底に努めるとともに、地元の意見に御配慮をお願いします。</p>																					

利根川下流特定構造物改築事業 位置図



事業名 (箇所名)	浅間山直轄火山砂防事業	担当課	水管理・国土保全局砂防部砂防計画課	事業 主体	関東地方整備局					
実施箇所	群馬県吾妻郡嬭恋村、吾妻郡長野原町 長野県北佐久郡軽井沢町、北佐久郡御代田町、小諸市、佐久市									
事業諸元	砂防堰堤27基、導流堤4基、監視・観測機器									
事業期間	平成24年度～平成38年度									
総事業費 (億円)	約250									
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> ・浅間山は、火山噴火予知連絡会議による活火山の分類において、過去100年の活動及び10,000年の活動が特に活発であることから、最も火山活動度の高いランクAに分類されている。 ・天明3年(1783)の大噴火等、過去に火砕流や火山泥流により甚大な被害が発生。 ・また、中規模噴火(2000年有珠山規模相当)が20年に一度程度発生しており、国内の火山の中でも極めて活動的。 <p><達成すべき目標></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ハード対策により、冬期(積雪深0.5m)に発生する中規模噴火の火砕流27万m³(1901年以降最大実績である1958年11月の噴火規模)により生ずる融雪型火山泥流について、人的被害や経済損失の防止・軽減を図る。 <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	想定氾濫面積:8563ha 想定被害軽減人家:7878戸									
事業全体の投資効率性	基準年度	平成23年度								
	B:総便益 (億円)	547	C:総費用(億円)	191	B/C	2.9	B-C	356	EIRR (%)	13.2
感度分析	全体事業(B/C)									
	残事業費(+10%~-10%)	2.6	~	3.2						
	残工期(+10%~-10%)	2.8	~	2.9						
	資産(-10%~+10%)	2.7	~	3.1						
事業の効果等	・ハード対策により、冬期(積雪深0.5m)に発生する中規模噴火の火砕流27万m ³ (1901年以降最大実績である1958年11月の噴火規模)により生ずる融雪型火山泥流について、被害家屋戸数が約8000戸→約100戸に軽減。									
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><群馬県の意見・反映内容></p> <p>浅間山の噴火対策は、想定される規模が大きく流域全体の問題であり、日常的な対策を含め、国が所管していただきたい。</p> <p>ハツ場ダム検証において、浅間山の大規模噴火の影響が議論された。国はこの大規模噴火対策について、ハツ場ダムへの影響も含め、中長期的な課題を解決するための調査・研究を速やかに行い、地元関係機関と十分調整のうえ可能な対策を実施していただきたい。</p> <p>喫緊の課題である火山噴火緊急減災対策(融雪型火山泥流対策)については、早期に着手していただきたい。</p> <p><長野県の意見・反映内容></p> <p>浅間山は、国内の火山の中でも極めて活動的な火山であり、この噴火に伴う土砂流出により地域住民の生命・財産はもとより、国道18号や鉄道などの重要な交通網等にも被害が想定されます。</p> <p>このため、地元市町からもその対策を強く要望されているところであり、平成24年度で浅間山直轄火山砂防事業が予算化され、早期に効果が発現されるよう事業の着実な推進をお願いします。</p>									



新規事業採択時評価結果（平成24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

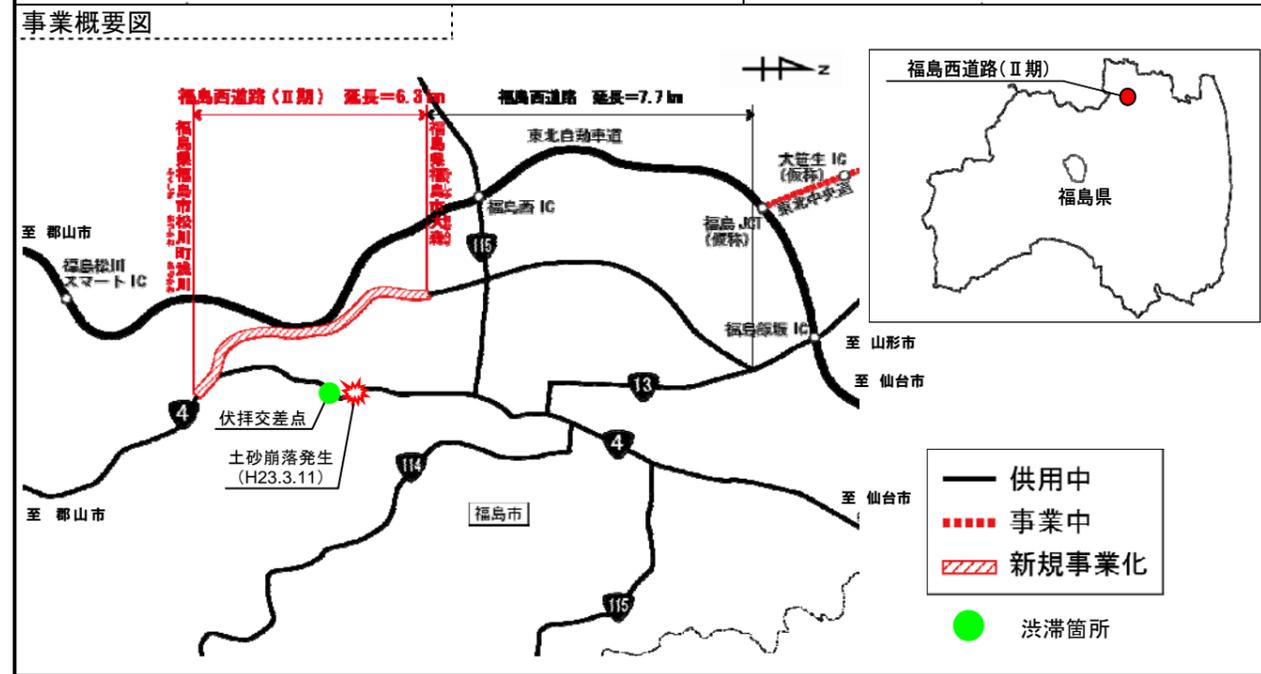
事業の概要

事業名	一般国道13号 福島西道路（Ⅱ期）	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：福島県福島市松川町浅川 至：福島県福島市大森	延長	6.3km		

事業概要
一般国道13号は、福島県福島市から秋田県秋田市に至る延長約380kmの主要幹線道路である。福島西道路（Ⅱ期）は、平成22年3月に全線供用した福島西道路（7.7km）の南伸であり、福島市松川町浅川から同市大森に至る延長6.3kmのバイパス事業である。

事業の目的、必要性
当該区間の整備により、並行する国道4号では交通の分散により混雑が緩和されるとともに、混雑による追突事故の低減や代替路確保による災害に強い道路ネットワークの形成が図られる。

体事業費	約245億円	計画交通量	22,700台/日
------	--------	-------	-----------



関係する地方公共団体等の意見
【福島県知事】・予算化に同意
・早期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：都市計画変更手続き完了（平成23年11月22日）

事業評価結果

費用対便益	B/C	1.7	総費用：183億円 事業費：161億円 維持管理費：22億円	総便益：315億円 走行時間短縮便益：282億円 走行経費減少便益：14億円 交通事故減少便益：19億円	基準年：平成23年
	感度分析の結果	交通量変動	B/C=1.4（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=1.5（事業期間 +20%）	B/C=1.9（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	◎
事故対策		◎	・交通を分散することにより、並行する国道4号の事故の減少が見込まれる。 610.1件/億台キロ（現況）（国道4号伏拝交差点） 全国平均：約100件/億台キロ（約6倍）
歩行空間		—	
社会全体への影響	住民生活	○	・福島市街地から三次医療施設（福島県立医科大学附属病院）への搬送時間が短縮され医療アクセスが向上 【テレビュー福島東側交差点～福島県立医科大学附属病院までの所要時間】 21分 ⇒ 15分（6分短縮）
	地域経済	—	
	災害	○	・代替路の確保により、広域迂回の解消が期待される。
	環境	○	【CO ₂ 排出削減】 CO ₂ ：1,699 t /CO ₂ /年の削減
	地域社会	—	
事業実施環境		○	・平成17～18年度に市民参加型の道路計画（PI）を実施し、地元住民と対策案等については合意済。 ・平成23年11月22日付け、都市計画変更済み。 ・福島県知事や福島市長、地元（区長、県議会議員、市議会議員）より積極的な要望活動が行われており、地元の期待は大きい。

対応方針

費用便益比が1.7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、交通混雑の緩和、交通事故の削減および災害時の道路ネットワーク確保等、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の。

新規事業採択時評価結果（平成24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

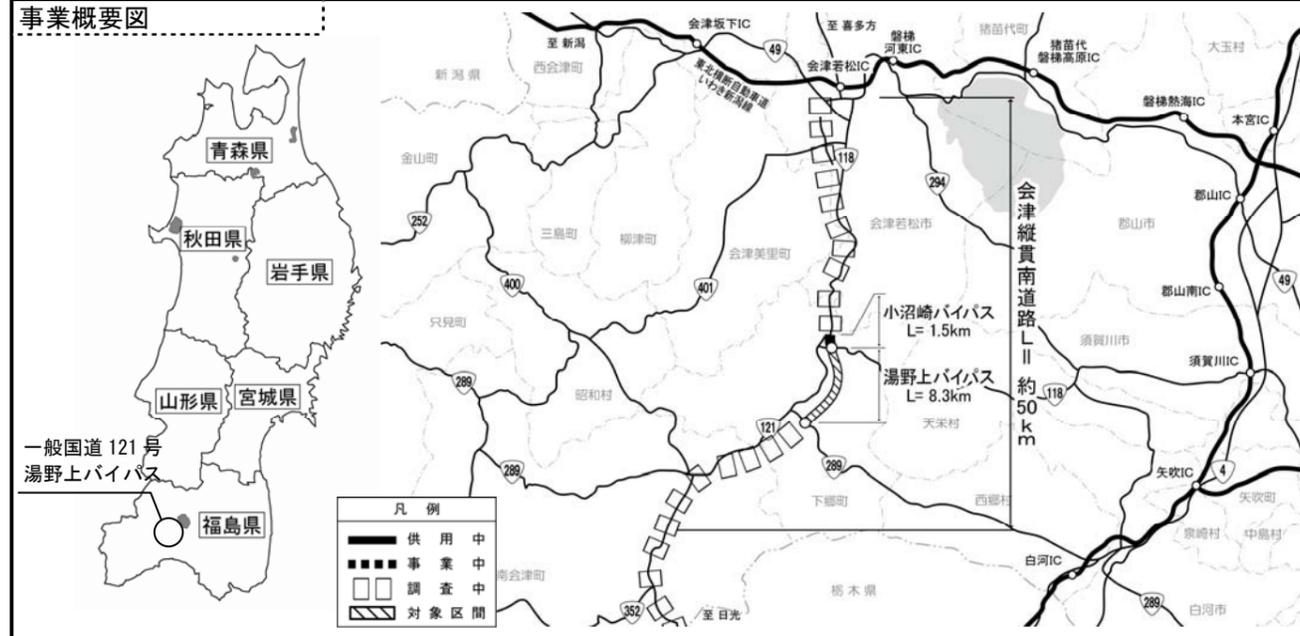
事業の概要

事業名	一般国道121号 (会津縦貫南道路) 湯野上バイパス	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：福島県南会津郡下郷町大字高俣 至：福島県南会津郡下郷町大字塩生	延長	8.3km		

事業概要
国道121号は山形県米沢市を起点とし、福島県会津地方を縦断して栃木県日光市方面へ続く幹線道路であり、本県の7つの生活圏の交流・連携を支える縦軸の一つである「会津軸」として位置づけられ、隣接する山形県、栃木県や首都圏へとアクセスする。また、磐越自動車道と一体となる高速ネットワークの形成を図るとともに高規格幹線道路網の空白地帯の解消及び東北自動車道等縦貫軸のリダンダンシーの確保、物流効率化の支援、観光ルート等重要な役割を担っている。

事業の目的、必要性
本事業により、会津若松・南会津間の定時性、速達性が確保されるとともに、緊急輸送路（第1次確保路線）としての信頼性向上が図られる。また、広域的な幹線道路ネットワークが形成されることにより、産業活動の広域化が図られるとともに、観光圏の拡大・周遊化が図られ、地域間の交流連携が促進される。

全体事業費：約240億円 計画交通量：約9,400台/日



関係する地方公共団体等の意見
本路線は、広域的連携・交流を支える6本の連携軸のうち会津軸を担う極めて重要な路線であり、大規模災害時の広域的な避難や緊急物資等の輸送を可能にする災害に強い交通体系を確保するとともに、広域観光や地域活性化を支援し、本県の復興を力強く推進するため、当該事業の予算化をお願いします。

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。

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	1.4	総費用：176億円 （事業費：170億円 維持管理費：5.5億円）	総便益：238億円 （走行時間短縮便益：187億円 走行経費減少便益：42億円 交通事故減少便益：9億円）	基準年 平成23年
	感度分析の結果	交通量変動	B/C=1.0（交通量 -10%）	B/C=1.8（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	自動車や歩行者への影響	評価項目	評価	根拠	
		渋滞対策	◎	並行区間の観光期における渋滞の緩和が見込まれる。 並行区間の観光期における渋滞損失時間： 【現況】12.9万人・時間/年	
		事故対策	○	死傷事故率の高い4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】4箇所（最大429.9件/億台キロ）	
	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	◎	南会津地域から第3次救急医療施設（会津中央病院）への速達性向上 南会津地域における第3次医療施設60分圏域の人口（カバー率） 【現況】約25% → 【整備後】38%（4,400人増）	
		地域経済	○	県内有数の観光地である大内宿への関東方面からのアクセス時間を短縮し、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	
		災害	◎	通行規制区間や隘路区間を回避し、南会津地域からの緊急輸送路を確保 南会津地域の広域陸上輸送拠点と広域的な物資等の輸送路の所要時間を短縮 【現況】通行規制区間（0.5km）、防災点検要対策箇所（4箇所）→ 【整備後】回避 【現況】急勾配（I>5%）100m、急カーブ（R<150m）16箇所 → 【整備後】回避	
環境		-	注目すべき影響はない。		
	地域社会	○	現道区間の線形不良区間が解消し、時間短縮が図られ、生活圏内（南会津町～会津若松市）の円滑な連携が強化		
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1.4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。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、3次医療施設への速達性向上、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。

新規事業採択時評価結果（平成24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6号 日立バイパス(Ⅱ期)	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 関東地方整備局
起終点	自：茨城県日立市国分町 至：茨城県日立市旭町	延長	3.0 km		
事業概要	<p>国道6号は東京都中央区を起点として、水戸、日立等の主要都市を通過し仙台市に至る延長約370 kmの主要幹線道路である。このうち日立市における国道6号は、地形的な制約もあり、通過交通のみならず生活道路としての機能も担っている。日立バイパス(Ⅱ期)は、市外との交通と通過交通を担う役割を果たす道路として海岸部に計画された延長3.0 kmのバイパス事業である。</p> <p>なお、日立バイパス(Ⅰ期)は、平成19年度までに暫定2車線供用済み(4.7 km)である。</p>				
事業の目的、必要性	当該区間の整備により、日立市内の幹線道路の交通渋滞緩和等が図られる。				
全体事業費	約240億円	計画交通量	16,100台/日		
事業概要図					

関係する地方公共団体等の意見
【茨城県知事】・予算化に同意
・早期完成に向けて、特段のご配慮をお願いしたい

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：都市計画変更手続き完了(平成24年1月)

事業評価結果

費用対便益	B/C	1.4	総費用 177億円 (事業費：167億円 維持管理費：9.1億円)	総便益 239億円 (走行時間短縮便益：208億円 走行経費減少便益：27億円 交通事故減少便益：3.8億円)	基準年 平成23年	
	感度分析の結果	交通量変動	B/C=1.2 (交通量 -10%)	B/C=1.5 (交通量 +10%)		
		事業費変動	B/C=1.5 (事業費 -10%)	B/C=1.2 (事業費 +10%)		
	事業期間変動	B/C=1.3 (事業期間 -20%)	B/C=1.2 (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	◎	・日立市内の交通渋滞緩和が見込まれる。 【混雑度(交通量)】 国道6号(現道)日立市西成沢地先 [現況] 2.18 (37,481台/日) ⇒ [整備後] 1.13 (19,500台/日)		
		事故対策	◎	・南北交通を分散することにより、事故の減少が見込まれる。 【死傷事故率】 約282.6件/億台キロ(交差点部〔H18~H21〕) (茨城県平均：約74.8件/億台キロ(約3.8倍) 全国平均：約102.6件/億台キロ(約2.8倍))		
	社会全体への影響	歩行空間	○	・バイパスへの自動車交通の転換により、現道の歩行者の安全性が向上する。		
		住民生活	○	・市街地の交通渋滞の緩和により、地域住民の円滑な移動が確保される。		
		地域経済	○	・日立駅周辺の工場と日立港間のアクセス性向上により、物流交通が円滑になり日立市の産業に寄与する。		
		災害	○	・国道6号は第1次緊急輸送道路に指定されており、多重性が確保される。		
環境		○	・CO ₂ 、NO _x 、SPM排出量の削減が見込まれる。 (CO ₂ 削減量：約2,129t/年、NO _x 削減量：約1.8t/年、SPM削減量：約0.1t/年)			
地域社会	-	・注目すべき影響はない				
事業実施環境	◎	・平成19~22年度に市民参加型の道路計画(P I)を実施。 ・平成24年1月16日付け、都市計画変更済み ・地元から早期事業化の積極的な要望があり、期待は大きい。				

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、都市計画手続き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。
また、当該事業箇所の現道における渋滞損失時間の改善及び死傷事故率の減少が見込まれるなど、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の。

新規事業採択時評価結果（平成24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

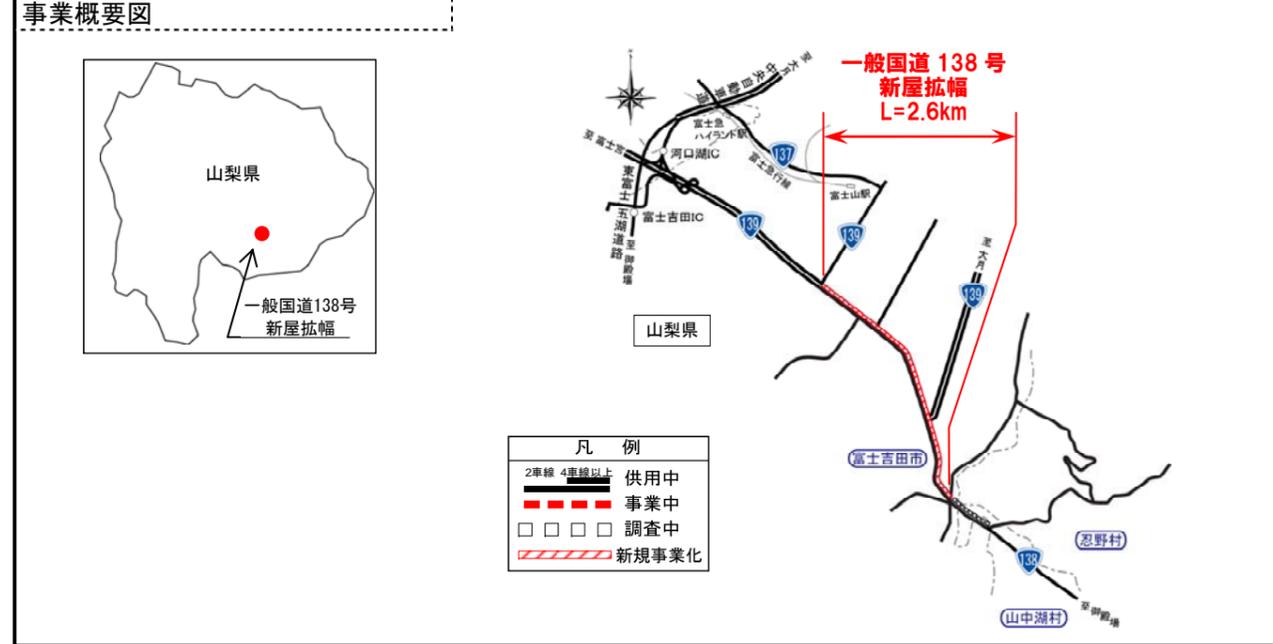
事業の概要

事業名	一般国道138号 新屋拡幅	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 関東地方整備局
起終点	自：山梨県富士吉田市上吉田七丁目 至：山梨県富士吉田市上吉田堰林	延長	2.6km		

事業概要
国道138号は、山梨県富士吉田市を起点として、神奈川県小田原市に至る延長約60kmの幹線道路である。新屋拡幅は、富士吉田市内の混雑の著しい上宿交差点より富士見公園前交差点間の混雑解消を図る延長2.6kmの現道拡幅事業である。

事業の目的、必要性
新屋拡幅は、観光交通や通勤交通による国道138号の慢性的な渋滞の解消を目的とし、観光産業等地域経済への貢献ならびに、地域生活の快適性、安全性の向上に寄与するものである。

全体事業費	約80億円	計画交通量	28,600台/日
-------	-------	-------	-----------



関係する地方公共団体等の意見
【山梨県知事】
・予算化に同意
・早期の事業完成に向けて特段のご配慮をお願いしたい

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（平成22年3月）

事業評価結果

費用対便益	B/C	3.3	総費用 事業費：58億円 維持管理費：10億円	68億円	総便益 走行時間短縮便益：211億円 走行経費減少便益：12億円 交通事故減少便益：0.88億円	223億円	基準年 平成23年
	感度分析の結果	交通量変動	B/C=3.0 (交通量 -10%)		B/C=3.6 (交通量 +10%)		
		事業費変動	B/C=3.0 (事業費 -10%)		B/C=3.6 (事業費 +10%)		
	事業期間変動	B/C=3.0 (事業期間 -20%)		B/C=3.4 (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	◎	・容量不足による混雑の解消が見込まれる。 【混雑度】 平日1.71、休日1.61（富士吉田市上吉田） 平日1.63、休日1.74（富士吉田市新屋） 【損失時間の改善】 約542.5万人時間/年⇒約456.9万人時間/年（富士吉田市・忍野村・山中湖村） 【1kmあたり損失時間】 約8.8万人時間/年・km（国道138号上宿交差点～山中湖インター南） 〔山梨県平均：約1.9万人時間/年・km（約4.6倍）〕 〔全国平均：約2.6万人時間/年・km（約3.4倍）〕			
		事故対策	○	・交通の円滑化が図られ、事故の減少が見込まれる。 【死傷事故率】 346.9件/億台キロ（現況・H18～H21）（国道138号上宿交差点） 〔山梨県平均：89.0件/億台キロ（約3.9倍）〕 〔全国平均：102.6件/億台キロ（約3.4倍）〕			
	歩行空間	◎	・歩道未設置区間及び狭幅員歩道区間に十分な幅員が確保された歩道が設置され、歩行者の安全性が向上する。				
	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が確保できる。			
		地域経済	◎	・富士山駅～山中湖間の周遊バスの所要時間が短縮し、周遊観光にゆとりが創出される。また、観光客の拠点である富士山駅から山中湖に至る国道沿線観光地までの定時性が向上し、観光客が旅行計画に沿って周遊することができるようになり、渋滞による観光産業への影響が改善される。 富士山駅～山中湖間周遊バスの所要時間：約140分→約110分 約30分短縮			
		災害	○	・当該区間は、緊急輸送道路に指定されており、富士山噴火時等の災害発生時における物資の輸送や避難の円滑化が期待される。			
環境		○	・交通混雑の緩和により、CO ₂ 、NO _x 、SPM排出量が削減される。 (CO ₂ 削減量：約3.2千t-CO ₂ /年、NO _x 削減量：約16t/年、SPM削減量：約1.4t/年)				
地域社会	○	・地域内交通や周遊観光交通の定時性確保により、地域生活や地域観光の利便性向上に寄与					
事業実施環境	◎	・平成22年3月1日付け、都市計画決定済み。 ・地元から整備に対する要望が強い。					

対応方針

費用便益比が3.3と便益が費用を上回っているとともに、事業採択の前提条件が確認できる。また、交通混雑の解消、定時性・速達性・安全性の向上、また、住民生活や地域経済の活性化など、事業効果が高いと判断できる。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の。

新規事業採択時評価結果（平成24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1号 島田金谷バイパス	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：静岡県島田市野田 至：静岡県掛川市佐夜鹿	延長	10.4km		

事業概要
一般国道1号島田金谷バイパスは、静岡県島田市野田から掛川市佐夜鹿へ至る主要幹線道路である。当該区間は、暫定2車線で供用されており、本事業は島田金谷バイパスを4車線化し、交通容量の拡大を図る延長約10.4km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1号島田金谷バイパス及び大井川を渡河する並行路線の渋滞緩和、第2次医療施設への搬送時間の短縮や30分圏域の拡大、高速ICの30分圏域の拡大により利便性の向上等が図られる。

全体事業費：約240億円 計画交通量：約58,800台/日



関係する地方公共団体等の意見
【静岡県知事】・予算化に同意
・新規事業化と事業推進を強く希望します。

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：都市計画決定手続き完了（昭和46年3月）

事業評価結果

費用対便益	B/C	5.6	総費用：228億円 （事業費：182億円 維持管理費：46億円）	総便益：1,289億円 （走行時間短縮便益：1,200億円 走行経費減少便益：56億円 交通事故減少便益：34億円）	基準年：平成23年
	感度分析の結果	交通量変動	B/C=5.1 (交通量-10%)	B/C=6.2 (交通量+10%)	
		事業費変動	B/C=5.2 (事業費+10%)	B/C=6.1 (事業費-10%)	
	事業期間変動	B/C=5.5 (事業期間+20%)	B/C=5.9 (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	◎	・島田金谷バイパスの交通容量拡大により、国道1号の渋滞緩和が見込まれる。 （約6割削減） 【損失時間の改善】 国道1号：現況 約110万人時間/年 ⇒ 約40万人時間/年 【1kmあたり損失時間】 約17万人時間/年km（現況） [静岡県平均：約4.0万人時間/年km（約4.2倍）]	
		事故対策	-		
		歩行空間	-		
	社会全体への影響	住民生活	◎	・島田金谷バイパス4車線化により、第2次医療施設への搬送時間が短縮するとともに30分圏域が拡大。 [島田市役所金谷支所～島田市民病院：16分⇒9分（7分短縮） 島田市民病院30分圏域人口：約23万人⇒約29万人（約6万人増）]	
		地域経済	○	・島田金谷バイパスの旅行速度の向上により、新東名島田金谷ICの30分圏域が拡大し、島田市及び周辺市に立地する企業の高速度道路利便性が大幅に向上。 [30分圏カバー事業所：約65百事業所⇒約114百事業所（約49百事業所増）]	
		災害	-		
環境		-			
	地域社会	○	・島田市と掛川市の所要時間短縮や旅行速度の向上により、地域間連携が強化。		
事業実施環境		○	・昭和46年3月31日 都市計画決定済み		

対応方針

費用対便益が5.6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、第2次医療施設への搬送時間の短縮等、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の。

新規事業採択時評価結果（平成24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 長殿道路	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：奈良県吉野郡十津川村大字長殿 至：奈良県吉野郡十津川村大字長殿	延長	2.6 km		
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、長殿道路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長殿の延長2.6km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長殿道路の現道区間では、平成23年9月の紀伊半島大水害により大規模な被災を受け、孤立集落の発生や救命・救急活動に支障を来した。</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110億円	計画交通量	約2,800台/日		
事業概要図					

関係する地方公共団体等の意見	<p>【奈良県知事】・早期の整備をお願いしたい。</p> <p>・災害に強く希望がもてる本県南部地域の実現に寄与。</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>
-----------	-----------------------------

事業評価結果

費用対便益	B/C	1.1	総費用：84億円 (事業費：84億円 維持管理費：0.36億円)	総便益：91億円 (走行時間短縮便益：85億円 走行費用減少便益：6.1億円 交通事故減少便益：0.38億円)	基準年 平成23年
	感度分析の結果	交通量変動	B/C=1.0 (交通量 -10%)	B/C=1.2 (交通量 +10%)	
		事業費変動	B/C=1.0 (事業費 +10%)	B/C=1.2 (事業費 -10%)	
	事業期間変動	B/C=1.0 (事業期間 +20%)	B/C=1.1 (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	—	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2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	○	災害時の通行止めの回避により、観光振興が期待できる。	
		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：6箇所(整備前)→0箇所(整備により全て回避)) (幅員隘路区間：16箇所(整備前)→0箇所(整備により全て回避))			
事業実施環境	○	<ul style="list-style-type: none"> 奈良県知事、国道168号(五條・新宮間)整備促進協議会が長殿道路の新規事業化を要望 			

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おり、事業採択の前提条件が確認できる。</p> <p>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</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の。

新規事業採択時評価結果（平成24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55号 安芸道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 四国地方整備局
起終点	自：高知県安芸市伊尾木 至：高知県安芸市馬ノ丁	延長	5.8 km		

事業概要
安芸道路は、阿南安芸自動車道の一部を構成する安芸市伊尾木から同市馬ノ丁に至る延長5.8 kmの自動車専用道路である。（阿南安芸自動車道は、徳島県阿南市から高知県安芸市に至る延長約110 kmの地域高規格道路であり、これまでに約14 kmが供用済み）

事業の目的、必要性
当該区間の整備により、東南海・南海地震等の災害時における緊急輸送道路が確保されるとともに、第三次医療施設までの速達性の向上や地域産業（農水産業）の活性化、安芸市内部の慢性的な渋滞の緩和が図られる。

全体事業費	約245億円	計画交通量	9,600台/日
-------	--------	-------	----------



関係する地方公共団体等の意見
【高知県知事】・予算化に同意
・南海地震時の救命・救援活動や緊急輸送及び県東部地域の経済活性化や観光振興などの取り組みを支える重要な社会基盤として安芸道路の整備促進が必要。

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の完了(平成23年12月16日)

事業評価結果

費用対便益	B/C	1.4	総費用	177億円	総便益	247億円	基準年	平成23年
			事業費：170億円 維持管理費：7億円		走行時間短縮便益：215億円 走行経費減少便益：18億円 交通事故減少便益：14億円			
	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=1.3 (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=1.5 (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	◎	・交通分散により朝夕の混雑を解消する。 【渋滞損失時間の改善】現状：約36万人時間/年⇒約6万人時間/年 【1kmあたり渋滞損失時間】8.9万人時間/年km (H18現況) 全国平均：2.1万人時間/年km 【その他の特徴】主要な渋滞ポイント等の解消(矢ノ丸1丁目交差点)				
		事故対策	○	・交通を分散させることにより事故件数の減少を図る事業である。 (安芸市穴内地区交差点) 【死傷事故率】132.8件/億台キロ(H18~H21年平均値) 死傷事故率比(県内平均比) 2.4倍 全国平均(H20)：79.4件/億台キロ(県道以上) 高知県平均(H20)：56.5件/億台キロ(県道以上)				
		歩行空間	○	・当該区間は、通学路にも指定されているが、幅員2m未満の区間も存在。 当事業により、通過交通や大型車交通が転換され、歩行者・自転車等の交通弱者への安全性が向上する。				
	社会全体への影響	住民生活	○	・三次医療施設(高知医療センター等)への速達性が向上し、緊急車両による搬送等の向上が見込まれる。 【第三次医療施設60分圏域人口(高知県東部地域)】 現状：約1.5万人 ⇒ 既事業完了時：約2.6万人 ⇒ 安芸道路完成時：約3.3万人				
		地域経済	○	・物流の拠点となる関西方面、関東方面と高知県東部地域の連絡時間を短縮し、現在事業中の高知東部自動車道と連結することにより、水産・農産物等の物流活性化などが期待される。				
災害		◎	・東南海・南海地震による想定被害の大きな地域であるが、津波浸水区域約4.2 kmや路面冠水箇所を回避することで通行止めの危険性が解消し、災害時に機能する緊急輸送道路が確保される。					
環境		-						
	地域社会	○	・安芸市から、経済中心都市である県都高知市へ交流や連携を促進するための地域連携強化が図られるなど交流圏の拡大が期待される。					
事業実施環境		○	・平成23年12月16日付 都市計画決定済み。 ・高知県知事や四国8の字ネットワーク整備促進四国東南部連盟(安芸市長含む)により積極的な要望活動が行われており、「命の道」として地元の期待は大きい。					

採択の理由

費用対便益比が1.4と便益が費用を上回るとともに、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、東南海・南海地震など災害発生時における緊急輸送道路の確保や第三次医療施設への速達性の向上、並行現道の渋滞緩和など、事業効果が高いと判断できる。
 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24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58号 <small>ちやたんかくふく</small> 北谷拡幅	事業区分	一般国道	事業主体	内閣府 沖縄総合事務局
起終点	自： <small>おきなわ ちやたんちようはまかわ</small> 沖縄県北谷町浜川 至： <small>おきなわ ぎのわん いき</small> 沖縄県宜野湾市伊佐	延長	4.3 km		
<p>事業概要</p> <p>北谷拡幅は、沿道に米軍基地等の就業施設、観光・商業施設が集中する北谷町浜川から宜野湾市伊佐に至る延長4.3 kmの現道拡幅事業である。</p>					
<p>事業の目的、必要性</p> <p>北谷拡幅は、交通の集中する沖縄本島中南部西海岸地域において、交通混雑の緩和と沿道環境の改善を図るとともに、周辺観光施設へのアクセス性向上及び地域開発プロジェクト支援を目的とする道路である。</p>					
全体事業費	約230億円		計画交通量	約93,800台/日	
<p>事業概要図</p>					

関係する地方公共団体等の意見

【沖縄県知事】・予算化に同意
・早期の事業完成に向けて、特段のご配慮をお願いしたい。

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（平成22年3月）

事業評価結果

費用対便益	B/C	4.7	総費用：161億円 （事業費：155億円 維持管理費：6.3億円）	総便益：762億円 （走行時間短縮便益：736億円 走行費用減少便益：36億円 交通事故減少便益：-9.9億円）	基準年 平成23年
	感度分析の結果	交通量変動	B/C=5.2 (交通量 +10%)	B/C=2.4 (交通量 -10%)	
		事業費変動	B/C=4.3 (事業費 +10%)	B/C=5.3 (事業費 -10%)	
	事業期間変動	B/C=4.2 (事業期間 +20%)	B/C=5.2 (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	◎	北谷地区の渋滞緩和が見込まれる。（混雑度が現況から約22%改善） 【渋滞損失時間の改善】 整備無 約91.4万人時間/年km ⇒ 整備有 約73.1万人時間/年km (20%減少)	
		事故対策	○	交差点等の安全対策を講じることにより、安全性向上が図られる。	
	社会全体への影響	歩行空間	○	自転車道、歩道の整備により、安全性向上が図られる。	
		住民生活	○	交通混雑の緩和により、地域住民及び観光客の円滑な移動が確保できる。	
		地域経済	○	北谷地区（観光振興地域）には、観光・商業施設が立地している他、就業施設も集積、さらには返還跡地開発等（区画整理事業等）の各種事業やプロジェクトが計画されているが、円滑な交通を確保することにより、アクセス性向上が図られ、地域プロジェクトの支援が図られる。	
		災害	-		
環境	○	地球環境の改善：CO ₂ 8,116t- CO ₂ /年削減 並行区間の沿道環境の改善：NOx 21.4t/年削減、SPM 2.19t/年削減			
地域社会	○	町の区画整理事業整備等と合わせ北谷拡幅を整備する事により、地域の活性化が見込まれる。			
事業実施環境	○	・平成22年3月5日付け、都市計画決定済み。			

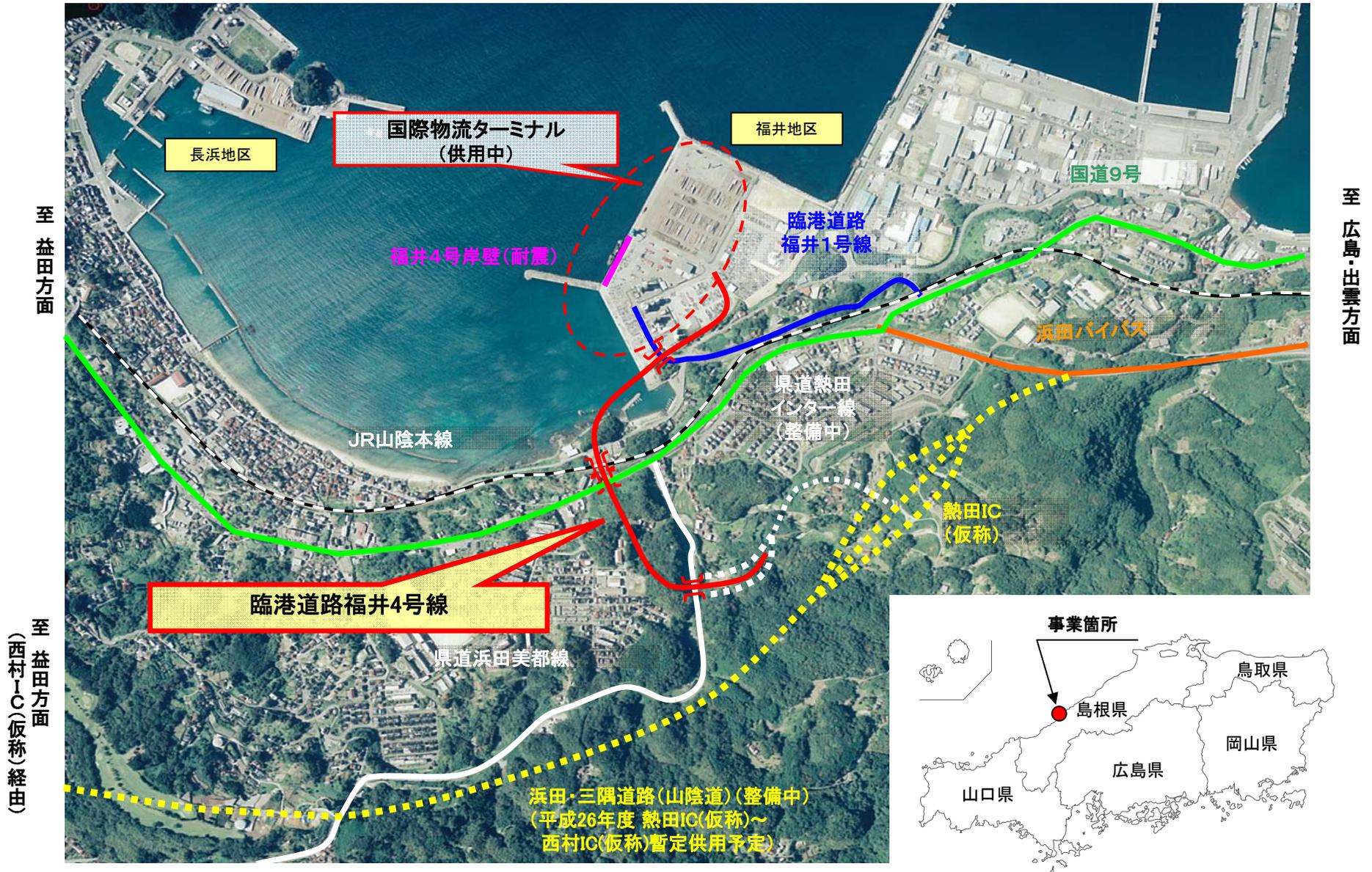
採択の理由

費用便益比が4.7と、便益が費用を上回っているとともに、都市計画手続が完了し、事業採択の前提条件が確認できる。
また、交通渋滞の緩和、定時性・速達性・安全性の向上、観光振興や地域経済の活性化も期待できる等、事業効果が高いと判断できる。
以上より、本事業の新規事業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。

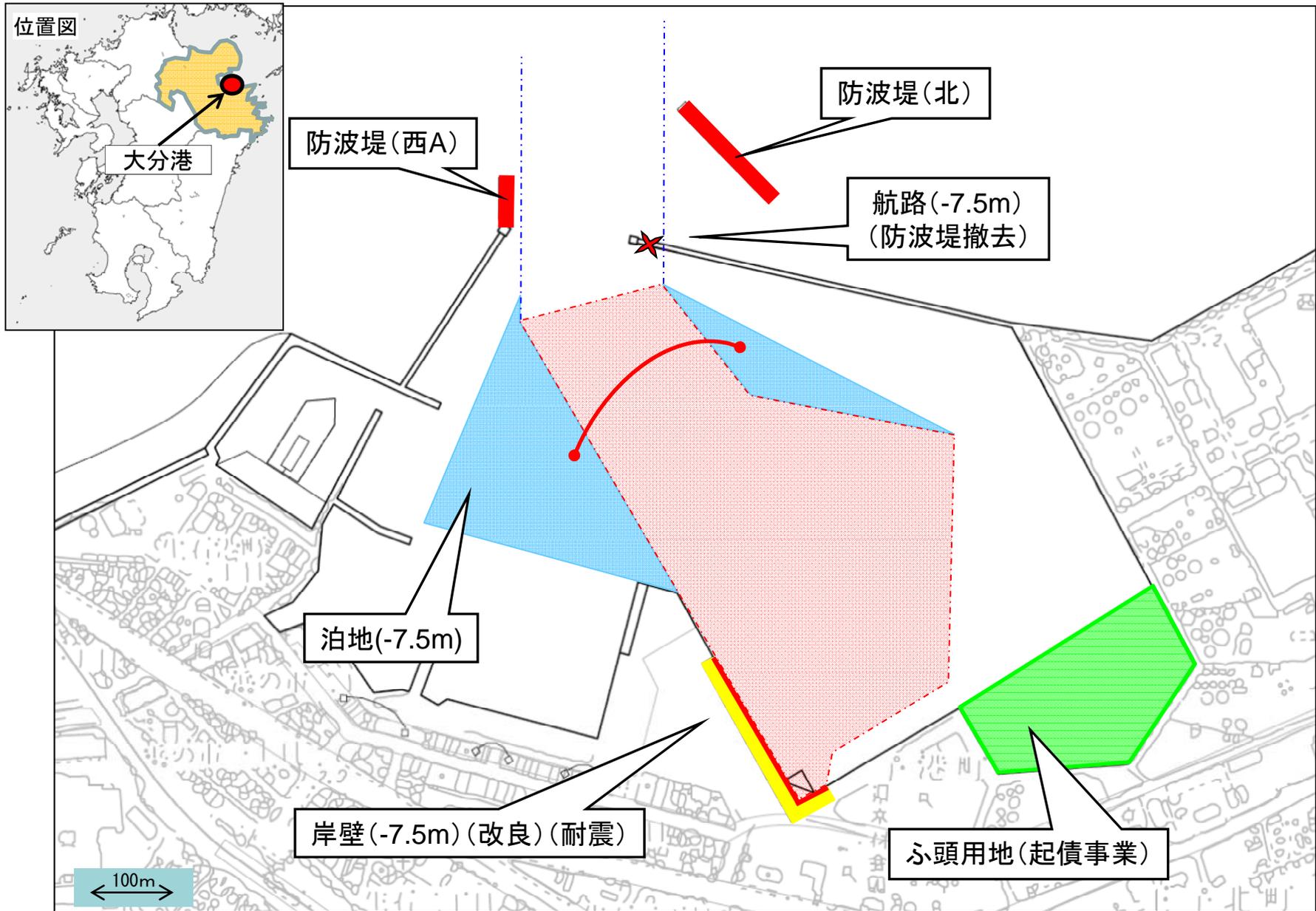
事業名 (箇所名)	臨港道路整備事業 (浜田港 福井地区)		担当課 担当課長名	港湾局計画課 松原 裕		事業 主体	中国地方整備局					
実施箇所	島根県浜田市											
主な事業 の諸元	臨港道路											
事業期間	事業採択	平成24年度	完了	平成29年度								
総事業費 (億円)	39 (うち 港湾整備事業費39億円)											
目的・必要 性	<p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> 既存の臨港道路福井1号線は、国道9号の渋滞の影響を受け、同臨港道路も滞留が発生。更なる増加が見込まれる港湾貨物に鑑みると、安全かつ効率的な輸送ルートの確保が喫緊の課題。 浜田港福井4号岸壁は、島根県西部地域における唯一の耐震強化岸壁であり、浜田港は、県の地域防災計画において防災拠点に位置づけられている。 既存の臨港道路福井1号線は、現行の耐震基準を満足しておらず、大規模地震発生の際には、福井地区へのアクセスが制限されることとなり、福井地区の物流機能が長期にわたり制約される懸念があることから、大規模震災時の輸送路の確保が課題。 <p><達成すべき目標></p> <p>貨物の安全かつ効率的な陸上輸送の実現を図り、地域産業の競争力強化及び地域経済の発展に貢献する。また、大規模地震時にも福井地区への十分なアクセス機能を確保することにより地域住民の安全安心の向上に寄与するとともに、経済活動の回復に合わせて生じる物資輸送需要への円滑な対応を図り、産業活動の維持に寄与する。</p> <p>①貨物輸送の効率化・安全化 ②防災機能の確保</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、交通事故の損失回避 (平成30年予測取扱貨物量：976千トン/年)											
事業全体 の投資効 率性	基準年度	平成23年度										
	B:総便益 (億円)	55	C:総費用(億円)	33	B/C	1.7	B-C	23	EIRR(%)	7.3		
感度分析	<p>需 要 (-10% ~ +10%) B/C(1.5 ~ 1.9)</p> <p>建 設 費 (+10% ~ -10%) B/C(1.5 ~ 1.9)</p> <p>建設期間 (+10% ~ -10%) B/C(1.7 ~ 1.7)</p>											
事業の効 果等	<p>当該事業の実施により、所要の臨港道路の交通容量が確保され、高速道路とのアクセスが強化されることにより、浜田港利用企業の物流コストが削減される。あわせて、周辺地域の渋滞緩和にも寄与すること等を通じ、地域産業の競争力強化と地域経済の発展に寄与する。</p> <p><貨幣換算が困難な効果等による評価></p> <ul style="list-style-type: none"> 背後圏立地企業の競争力強化により、投資、生産活動が活性化し、雇用の確保と国税収入の増加に貢献する。 大規模地震発生の際にも福井地区への十分なアクセス機能を確保することにより、地域住民の安全安心の向上に寄与する。また、震災時においても物流が維持されることで、港湾背後企業の物流コストの削減を図り、産業活動の維持に寄与する。 港湾関連車両の交通機能分担を図ることにより、周辺の一般道路の渋滞が軽減され、NOx等の排出ガスが削減される。また、騒音、振動が軽減される。 											
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。											

浜田港 福井地区 臨港道路整備事業



事業名 (箇所名)	複合一貫輸送ターミナル改良事業 (大分港 西大分地区)		担当課	港湾局計画課		事業 主体	九州地方整備局			
実施箇所	大分県大分市									
主な事業 の諸元	岸壁(水深7.5m)(改良)(耐震)、泊地(水深7.5m)、航路(水深7.5m)(防波堤撤去)、防波堤(北)、防波堤(西A)、ふ頭用地									
事業期間	事業採択	平成24年度	完了	平成27年度						
総事業費 (億円)	42 (うち 港湾整備事業費 39億円)									
目的・必要 性	<p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> ・航路幅や回頭泊地が確保されておらず、フェリーの安全な航行に支障をきたしている。 ・ふ頭用地の不足により、フェリー乗船の待機時間の増加や貨物車輛と旅客の動線が輻輳していることにより渋滞が発生するなど非効率な荷役を強いられている。 ・大分港の耐震強化岸壁の計画は2バースあるが、いずれも未整備であり、大規模地震が発生した場合、背後圏の生活・経済活動の維持が困難となる。 <p><達成すべき目標></p> <p>ターミナルを改良することにより、近畿圏と東九州圏域を結ぶ安定的な海上輸送の確保及び非効率な荷役形態の改善、合わせて岸壁の耐震強化により大規模地震時の海上からの緊急物資輸送機能を確保する。</p> <p>①海難事故の減少 ②荷役作業の効率化 ③震災時における緊急物資輸送機能の確保</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: 海上輸送基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなどの振興、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	<p>海難事故の減少 (海難隻数: 0.2/年)</p> <p>輸送/移動コストの削減 (平成28年度予測取扱貨物量: 6,200千トン/年) (平成28年度予測旅客者数: 200千人/年)</p> <p>震災時における輸送コストの削減 (想定被災人口: 237千人)</p>									
事業全体 の投資効 率性	基準年度	平成23年度								
	B:総便益 (億円)	87	C:総費用(億円)	36	B/C	2.4	B-C	51	EIRR (%)	10.6
感度分析	<p>需 要 (-10% ~ +10%) B/C(2.2 ~ 2.6)</p> <p>建設費 (+10% ~ -10%) B/C(2.2 ~ 2.7)</p> <p>建設期間 (+10% ~ -10%) B/C(2.4 ~ 2.4)</p>									
事業の効 果等	<p>当該事業を実施することにより、フェリー航行の安全性が確保され、海難事故が発生する危険性が減少するとともに、旅客の流れと貨物車輛の輻輳が解消され、効率的な荷役が可能となる。さらに、大規模地震時において物流機能が確保され、輸送コストの削減が図れるとともに、当該施設の被害を回避することが可能となる。</p> <p><貨幣換算が困難な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> ・貨物車輛と旅客車輛の輻輳の解消により、人身及び車輛の事故が起きる可能性が軽減され、フェリー利用者の安全確保が図られる。 ・岸壁の耐震強化により、震災時における地域住民の安全・安心の向上を図る。また、震災時においても物流が維持されることで、港湾背後企業の産業活動が維持される。 ・港湾貨物の輸送の効率化が図られ、CO₂、NO_x等の排出量が低減される。 									
その他	<第三者委員会の意見・反映内容> 新規採択時評価について、適当である。									

大分港 西大分地区 複合一貫輸送ターミナル改良事業



事業名 (箇所名)	複合一貫輸送ターミナル改良事業 (平良港 漲水地区)		担当課 担当課長名	港湾局計画課 松原 裕	事業 主体	沖縄総合事務局					
実施箇所	沖縄県宮古島市										
主な事業の諸元	岸壁(水深7.5m)(改良)(耐震)、港湾施設用地、臨港道路、緑地、ふ頭用地										
事業期間	事業採択	平成24年度	完了	平成28年度							
総事業費(億円)	47(うち 港湾整備事業費 36億円)										
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> 船舶の大型化に伴い水域が狭隘化している上に、岸壁が北東風の影響を受けやすい方向となっていることから海難事故の発生や欠航による運航率の低下が生じるなど、入出港時の安全確保が課題となっている。 定期RORO船の大型化及び輸送形態の変化により、ふ頭用地が不足しており、荷役作業の効率及び安全性の低下が課題となっている。 施設の老朽化が著しく、大規模な陥没の危険性が高まっていることが課題となっている。 耐震岸壁が未整備であるため大規模震災時への対応が課題となっている。 <p><達成すべき目標></p> <p>大型RORO船の入出港時の安全性の確保と水域の狭隘化を解消するとともに、施設の老朽化による荷役作業の危険性解消や、狭隘なふ頭用地による非効率な荷役作業を解消し、大規模地震時の物資輸送に対応するための整備を行う。</p> <p>①海難事故の減少 ②荷役の効率化 ③岸壁の耐震化</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	<p>海難事故の減少 (海難減少隻数:0.2隻/年)</p> <p>荷役の効率化による荷役コストの削減 (平成20年代後半予測取扱貨物量:19万トン/年)</p> <p>震災時における輸送コストの削減 (被災想定人口:14,400人)</p>										
事業全体の投資効率性	基準年度	平成23年度									
	B:総便益(億円)	107.6	C:総費用(億円)	39.8	B/C	2.7	B-C	67.8	EIRR(%)	11.4	
感度分析	<p>事業費全体のB/C</p> <p>需 要 (-10% ~ +10%) (2.4 ~ 3.0)</p> <p>建設費 (+10% ~ -10%) (2.5 ~ 3.0)</p> <p>建設期間 (+10% ~ -10%) (2.6 ~ 2.8)</p>										
事業の効果等	<p>当該事業を実施することにより、</p> <p>①狭隘な水域が改善され接触事故等の海難事故が減少し、これに伴う損失が解消され運航率の低下が回避できる。</p> <p>②荷役の効率化が図られ荷役作業に伴う損失が回避できる。</p> <p>③大規模地震発生時の緊急物資・一般貨物の輸送コスト削減や施設被害が回避できる。</p> <p><貨幣換算が困難な効果等による評価></p> <ul style="list-style-type: none"> ふ頭用地の拡張と老朽化対策により、荷役作業の安全性が向上する。 岸壁の耐震化により、震災時における宮古圏域住民の安全安心の向上を図る。また、震災時においても物流機能が維持されることで、周辺離島を含めた宮古圏域の産業活動が維持される。 港湾貨物の輸送の効率化が図られ、CO2、NOx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>新規採択時評価について、適当である。</p>										

平良港漲水地区複合一貫輸送ターミナル改良事業

概要図(位置図)

