

新規採択事業に係る必要性等の明確化

—平成18年度—

平成19年3月30日

個別公共事業については、新規事業採択時評価、再評価及び完了後の事後評価を実施し、行政機関が行う政策の評価に関する法律第10条の規定に基づき評価書を作成、公表しているところである。

事業評価の実施にあたっては、B/Cだけでなく貨幣換算が困難な効果等を含めて総合的に評価を実施しているところであるが、さらなる事業評価の厳格な実施の一環として、事業の必要性等をより明確に示し、アカウンタビリティの向上を図るため、各事業の直轄事業でB/Cが相対的に低い新規採択事業については、より詳細な評価結果（以下、個票）についても、評価書と同時に公表することとする。なお、上記以外の個票についても、随時ホームページにて公表する。

○ 個票を公表する事業

【公共事業関係費】

【河川事業】

（治水事業（直轄））

大和（上老松）土地利用一体型水防災事業 3

（環境整備事業等（直轄））

九頭竜川直轄総合水系環境整備事業 4

最上川中流消流雪用水導入事業（岩ヶ袋地区：直轄） 5

【ダム事業】

（直轄事業等）

鶴田ダム再開発事業 6

【海岸事業】

（直轄事業）

新潟海岸直轄海岸保全施設整備事業（金衛町工区・延伸） 7

【道路・街路事業】

（直轄事業等）

一般国道272号 上別保道路 8

一般国道101号 鱒ヶ沢道路 9

一般国道19号 桜沢改良 10

一般国道169号 奥澁道路（Ⅱ期） 11

一般国道9号 鳥取西道路（Ⅱ期） 12

一般国道212号 三光本耶馬溪道路 13

一般国道205号 針尾バイパス 14

【港湾整備事業】

(直轄事業)

苦小牧港 東港区中央水路地区 多目的国際ターミナル改良事業(耐震)	15
長崎港 小ヶ倉柳地区 ターミナル再編事業	16

【空港整備事業】

(直轄事業)

稚内空港就航率改善事業	17
-----------------------	----

【航路標識整備事業】

釜蓋瀬灯標	18
-----------------	----

【その他施設費】

【官庁営繕事業】

小樽地方合同庁舎	19
--------------------	----

箇所名：大和（上老松） 土地利用一体型水防災事業

1. 事業の概要

- 1) 位置：愛媛県大洲市長浜町上老松
- 2) 河川名：肱川水系肱川
- 3) 諸元：築堤護岸：880m
嵩上げ盛土：540m
- 4) 総事業費：約45億円

2. 目的、必要性

- 1) 目的：輪中堤宅地嵩上げ併用方式による浸水被害の解消
- 2) 必要性：
 - ・当箇所は、無堤地区で、狭隘な地形に県道、JRが縦断し、川際まで人家が張り付くという地形条件の中、堤内地盤高がHWLより2～3m程度低く洪水の度に浸水被害を受ける箇所であり、早急な改修が必要である。当地区で築堤を行った場合、約50棟の家屋移転を余儀なくされ、地域社会が成り立たなくなるため、宅地嵩上げ方式による改修を実施する必要がある。

3. 費用効果分析の結果

治水経済調査マニュアル（案）に基づいて分析

便益 (B)	費用 (C)	事業効果 (B/C)
6.1億円	4.1億円	1.5

便益 (B) の内訳及び主な根拠
【内訳】被害防止便益：61億円 【主な根拠】浸水軽減戸数：58戸、浸水軽減面積：4.5ha

4. 検討

以下の評価項目及び上記の費用対効果分析結果を総合的に判断の上、採択。

災害発生時の影響					過去(近10年)の災害実績								
浸水戸数 (戸)	軒下浸水 戸数 (戸)	農地面積 (ha)	重要公共 施設数	災害弱者 施設	浸水回数 (回)	最大浸水 戸数	最大軒下 浸水戸数	最大孤立 戸数	最大浸水 農地面積 (ha)	避難勧告 (回)	重要公共 施設	災害弱者 施設	交通遮断 時間
58	23	2	2	無	2	12	-	-	0.2	無	1	無	14

事業の緊急度		災害の危険度					水系上 重要	地域開発の程度		情報提供
被害実績	水防活動 (回)	現在流下能 力の割合	現状の安 全度	災害危険 区域	高齢化率 (%)	構造物経 過年数	上流区域 の浸水戸 数	想込区域 内宅地予 定面積 (ha)	流域内開発 予定面積 (ha)	ハザード マップの 公表
有	-	0.63	15年未満	無	28	-	6,798	4	98	有

5. 日程・手続き

平成19年度 用地買収に着手予定。

6. 関係者の意見

地元住民は、宅地嵩上げ方式による改修を強く望んでいる。

くずりゅうがわ
箇所名：九頭竜川直轄総合水系環境整備事業

1. 事業の概要

- 1) 位置：福井県福井市、坂井市、吉田郡永平寺町
- 2) 河川名：九頭竜川水系九頭竜川
- 3) 諸元：河道掘削、魚道設置、モニタリング等
- 4) 総事業費：約15億円

2. 目的、必要性

- 1) 目的：九頭竜川の自然環境の保全・再生
- 2) 必要性：
 - ・九頭竜川は、下流部の抽水植物帯や周辺の湿地帯、中流部の砂礫河原など良好な生息空間を有し、また、九頭竜川と支川や水路を通じた流域の生息空間との連続性により、豊かな生態系が形成されていた。しかし、流域の開発や河川の治水対策、利用のための整備などによって良好な環境が失われつつある。このため天然記念物地域指定を受けている中流部の「アラレガコ生息地」や下流部の「日本の重要な湿地500」として環境省が指定している湿地の良好な環境を保全し、これまでに失われた環境の再生を行う必要がある。

3. 費用効果分析の結果

「河川に係る環境整備の経済評価の手引き（試案）」に基づき、CVM（支払意思額）から分析

便 益 (B)	費 用 (C)	事業効果 (B/C)
28億円	13億円	2.2

便益 (B) の内訳及び主な根拠
【内訳】自然環境の保全・再生の効果による便益：28億円
【主な根拠】受益世帯数125,659世帯

4. 検討

以下の評価項目及び上記の費用対効果分析結果を総合的に判断の上、採択。

		自然環境			水系全体の優先度
生態系の多様性	希少種の有無	自然環境の状況	地域の要望	緊急性	
現在は生態系が悪くなっている	アラレガコ、オオヒシクイ、コアジサシ、マコモ等の希少種	樹林化、砂礫河原の減少、浅場の減少、瀬・淵の減少、本川と支川との不連続	愛鳥家や漁業団体から要望を受けている	河川環境の悪化により鳥類や魚類減少や伝統文化継承の必要性などから関係機関と連携した計画で早急を実現する必要がある	市町村と連携した計画がある

5. 日程・手続き

平成19年度 自然再生検討委員会設置、実施設計着手予定。

6. 関係者の意見

当該地域は、九頭竜川水系河川整備計画策定において九頭竜川流域委員会や住民説明会時に、直轄管理区間における自然再生への早期達成の意見がある。

箇所名：最上川中流消流雪用水導入事業（岩ヶ袋地区）
いわがぶくろ

1. 事業の概要

- 1) 位置：山形県北村山郡大石田町
やまがたけんきたむらやまぐんおおしだまち
もがみがわすいけいもがみがわ
- 2) 河川名：最上川水系最上川
- 3) 諸元：形式：揚水機場1式、ポンプ設備1式、電気室1式他
 規模：0.6m³/s
- 4) 総事業費：約5.0億円

2. 目的、必要性

- 1) 目的：消流雪用水の確保
- 2) 必要性：
 ・当該箇所は、特別豪雪地帯に指定され、地域の高齢化率も高く、雪害による事故や死傷者が発生しており、また、重要公共施設も複数存在する箇所となっている。

3. 費用効果分析の結果

治水経済調査マニュアル（案）に基づいて分析

便益 (B)	費用 (C)	事業効果 (B/C)
12億円	5.1億円	2.4

便益 (B) の内訳及び主な根拠
【内訳】除排雪作業の軽減、走行時間短縮等による便益：12億円 【主な根拠】受益世帯数：219世帯

4. 検討

以下の評価項目及び上記の費用対効果分析結果を総合的に判断の上、採択。

住民生活					
対象区域内人口	積雪指数	重要公共施設	災害弱者施設	高齢化率	特別豪雪地帯、豪雪地帯
810	9,154	主要道路:1路線 鉄道:1路線 学校:2棟 その他公共施設:4棟	保育園:1棟	26.2	特別豪雪地帯

5. 日程・手続き

平成19年度 実施設計着手予定。

6. 関係者の意見

流雪溝計画はあるものの、消流雪用水の確保に苦悩していることから、住民および大石田町からの当該事業に対する要望が非常に強い。

つるだ

箇所名：鶴田ダム再開発事業（直轄河川総合開発事業）

1. 事業の概要

- 1) 位置：鹿児島県薩摩郡さつま町
- 2) 河川名：川内川水系川内川
- 3) 諸元：（既設ダム）
 - ・型式：重力式コンクリートダム
 - ・堤頂長：450m
 - ・湛水面積：3.61km²
 - ・堤高：117.5m
 - ・総貯水容量：123,000千m³

事業内容

- ・利水容量（発電）等を洪水調節容量に振り替え、洪水調節容量を増量
- ・洪水調節機能の強化のための洪水吐の新設、減勢工の改造

4) 総事業費：約460億円

2. 目的、必要性

- 1) 目的：
 - ・洪水調節
- 2) 必要性：
 - ・川内川においては、平成5年8月、平成9年9月の洪水において甚大な被害を受けている。
 - さらに、今年7月の洪水では、戦後最大となる床上浸水1,848戸、床下浸水499戸の甚大な被害が発生するなど洪水被害が頻発しており、地域住民より早急な治水対策が望まれている。

3. 費用効果分析の結果

治水経済調査マニュアル（案）に基づいて分析

便益 (B)	費用 (C)	事業効果 (B/C)
620億円	401億円	1.6

便益 (B) の内訳及び主な根拠 【内訳】被害防止便益：620億円 【主な根拠】浸水軽減戸数：118戸、浸水軽減面積：24.4ha

4. 検討

以下の評価項目及び上記の費用対効果分析結果を総合的に判断の上、採択。

洪水被害	災害発生時の影響					過去(近10年)の災害実績						
	浸水戸数(戸)	床上浸水戸数(戸)	農地浸水面積(ha)	重要公共施設数	災害弱者関連施設	被災頻度(回)	浸水戸数(戸)	床上浸水戸数(戸)	農地浸水面積(ha)	避難勧告	重要公共施設	災害弱者関連施設等
	10,007	9,364	347	35	有	4	1,262	913	1,145	有	有	有
事業の緊急度(近3年)		災害の危険度				地域開発の状況		情報提供の状況				
被害実績	水防活動	現況流下能力の割合	治水安全度(年)	災害危険区域等の指定	高齢化率(%)	想定氾濫区域内宅地予定面積(ha)	流域内開発予定面積(ha)	ハザードマップの公表				
有	有	0.6	20	無	29	1,400	1,400	有				
濁水被害	災害発生時の影響		過去(近10年)の災害実績				事業の緊急度(近3年)		災害の危険度		地域開発の状況	
	濁水影響人口(人)	生活・社会活動への影響(取水制限日数)	被災頻度(のべ回数)	濁水影響人口(人)	取水制限率(最大値%)	生活・社会活動への影響(取水制限累計日数)	給水車出動	濁水発生	濁水に対する利水安全度(10年間の想定発生回数)	高齢化率(%)	地域開発計画	
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	

5. 日程・手続き

平成19年度 新規建設事業着手

6. 関係者の意見

鹿児島県をはじめさつま町、薩摩川内市より治水面からダム再開発の強い要望がある。

にいがた きんえいちょう

箇所名：新潟海岸直轄海岸保全施設整備事業（金衛町工区・延伸）

1. 事業の概要

- 1) 位置：新潟県新潟市
- 2) 延長：約2.9km
- 3) 総事業費：約195億円

2. 目的、必要性

- 1) 目的：抜本的な侵食対策による国土の保全
- 2) 必要性：
 - ・新潟海岸金衛町工区は海岸侵食が著しく、海底地形の侵食傾向が沖合にも進行し、施設災害が頻発している。海岸侵食による新潟市街地への影響が甚大となるおそれがあることから、広域にわたる侵食抑制と砂浜安定化を図るため、直轄海岸保全施設整備事業により、抜本的な保全対策を実施する必要がある。

3. 費用効果分析の結果

海岸事業の費用便益分析指針に基づいて分析

便 益 (B)	費 用 (C)	事業効果 (B/C)
1,261億円	133億円	9.5

便益 (B) の内訳及び主な根拠
【内訳】 浸水防護便益：1,007億円、侵食防護便益：254億円 【主な根拠】 浸水戸数：3,810戸、浸水面積：237ha

4. 検討

以下の評価項目及び上記の費用対効果分析結果を総合的に判断の上、採択。

災害発生時の影響		過去の災害実績		災害発生の危険度				地域開発等の程度		地域の協力体制	事業の緊急度	災害時の情報提供体制	関連事業との整合
当該地域に対する影響	広域的な影響	激甚災害の発生	過去10年間の災害実績	年間侵食速度(大)	汀線後退量(大)	災害の危険性の高い自然条件	沿岸漂砂・土砂供給源の現状	地域の振興計画への位置付け	侵食の進行が地域発展の制約	愛護・防災等の活動状況	過去3箇年の災害実績、避難勧告の有無	ハザードマップの整備・公表の有無	関連計画の整備状況
汐見台地域全体の戸数の50%以上流出			離岸堤の沈下・護岸の欠壊		約140m		新潟西港防波堤並びに信濃川河川供給土砂の減少	新潟県の地域振興計画に位置づけ	砂浜の減少による海水浴客の減少	ボランティアによる清掃活動を毎年実施	離岸堤の沈下		新潟市水族館、西海岸公園が整備されている

5. 日程・手続き

平成19年度事業着手

6. 関係者の意見

新潟県及び新潟市より、直轄事業区間の延伸により早急且つ確実な実施について強い要望がある。

新規事業採択時評価結果（平成19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：木村 昌司

事業の概要

事業名	釧路中標津道路（一般国道272号） 上別保道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 北海道開発局
起終点	自：北海道釧路郡釧路町上別保 至：北海道川上郡標茶町阿歴内	延長	7.8 km		
<p>事業概要</p> <p>釧路中標津道路は、釧路圏の中心都市釧路市と根室圏の経済中心都市中標津町を結び、水産業、酪農業などの地域産業や医療など地域生活を支え、地域間交流に寄与する延長約100kmの地域高規格道路である。</p> <p>このうち上別保道路は、釧路都市圏を迂回する釧路外環状道路と接続し、北海道横断自動車にアクセスする、釧路町上別保から標茶町阿歴内に至る延長7.8kmの事業である。</p> <p>事業の目的、必要性</p> <p>上別保道路は、冬期視程障害など自然災害による通行止めや線形不良などの隘路解消および多発する正面衝突など重大交通事故や地震被害の対策を目的とし、安全性、確実性の向上による釧路港、釧路空港への農水産品物流の効率化や釧路圏と中標津圏の地域連携強化および救急搬送、世界遺産「知床」への観光ルート等に大きく寄与するものである。</p> <p>全体事業費 約53億円 計画交通量 7,100台/日</p> <p>事業概要図</p>					

関係する地方公共団体等の意見

上別保道路は、釧路港や釧路空港へのアクセスを確実にし、農水産業の振興とともに、観光産業の支援、釧路市への通院や買い物等の日常生活など人的交流に大きく寄与することが期待されており、釧路圏トライアングル整備構想連絡会議（4市1町1村）、釧路地方総合開発促進期成会から早期整備の要望を受けている。

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	2.3	総費用 39億円 （事業費：31億円 維持管理費：8億円）	総便益 91億円 （走行時間短縮便益：48億円 走行費用減少便益：33億円 交通事故減少便益：10億円）	基準年 平成18年	
	感度分析の結果	交通量変動	B/C= 2.6 （交通量 +10%）	B/C= 2.1 （交通量 -10%）		
		事業費変動	B/C= 2.2 （事業費 +10%）	B/C= 2.5 （事業費 -10%）		
		事業期間変動	B/C= 2.2 （事業期間 +20%）	B/C= 2.4 （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		道路線形の隘路解消により、正面衝突事故の減少が見込まれる。 【致死率】13.0%と全国直轄国道平均の約1.2倍となっている致死率の減少 全国直轄国道平均：1.1%、北海道直轄国道平均：2.8%(H16) （*致死率=死者数÷発生件数×100） その他の特徴：正面衝突事故が約4割を占め、このうち7割が線形不良区間で発生 冬期間に集中している線形不良区間における正面衝突事故の減少		
	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		【バスの利便性向上】 唯一の公共交通機関となっているバス路線の定時性、安全性確保（9往復/日） 【高次医療施設へのアクセス向上】 釧路・根室管内で唯一存在する第3次医療施設（市立釧路総合病院）へのアクセス向上 （中標津町～釧路市 116分 113分）		
		地域経済		【農水産品の流通の利便性が向上】（中標津町～釧路市 136分 133分） 日本の食料生産拠点から、日本一のシェアを占める農水産品輸送の確実性向上 （サケ等の水産品：4.5万t/H16、沿線地域の生乳生産量：90.6万t/H16）		
		災害		【災害に強いネットワークを構築】 既存林の活用等で地吹雪による視程障害を解消し、冬期交通の利便性の向上 当該箇所は「日本海溝・千島海溝地震特措法」のエリアにあり、地震被害が集中する現道の軟弱地盤箇所を回避 緊急輸送道路（北海道緊急輸送道路ネットワーク計画）の確実性向上		
環境			【CO2排出量の削減】 CO2：660t-CO2/年の削減			
地域社会		【観光産業の促進】（釧路圏観光入込み数945万人） 世界自然遺産「知床」への観光アクセスルートの安全性、確実性の向上				
事業実施環境		【高速自動車国道と一体となった高速交通体系の構築】 釧路外環状道路と接続し、北海道横断自動車道（根室線）と一体となった高速交通ネットワークのアクセス強化が図られる。				

採択の理由

費用対便益比が2.3と費用が便益を上回っており、事業採択の前提条件が確認できる。
また、当該事業区間に多数存在する隘路区間を解消することによる交通事故の削減や、冬期における安全性の向上、救急医療への貢献、甚大な被害をもたらす大地震への対応など、当該事業の必要性・効果は高いと判断できる。
以上より、本事業を採択した。

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19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：木村 昌司

事業の概要

事業名	一般国道101号 鱒ヶ沢道路	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：青森県つがる市木造越水 至：青森県西津軽郡鱒ヶ沢町大字舞戸町	延長	3.7 km		
<p>事業概要 津軽自動車道は、青森県青森市浪岡～青森県西津軽郡鱒ヶ沢町に至る延長約40kmの一般国道の自動車専用道路である。 鱒ヶ沢道路は、津軽自動車道の一部を構成する延長3.7kmの自動車専用道路である。</p> <p>事業の目的、必要性 鱒ヶ沢道路は、一般国道101号の線形隘路の解消、夏期の海水浴客による交通混雑の緩和、事故の減少や災害時の代替機能の確保を図るとともに、地域間の交流・連携の活性化に大きく寄与するものである。</p>					
全体事業費	55億円	計画交通量	10,200台/日		
<p>事業概要図</p>					

関係する地方公共団体等の意見
鱒ヶ沢道路は、一般国道101号の線形隘路の解消、夏期の交通混雑の緩和、事故の減少や災害時の代替機能の確保を図るとともに、地域間の交流・連携の活性化に大きく寄与することが期待されており、鱒ヶ沢町長をはじめとする3市5町の首長で構成される津軽自動車道建設促進期成同盟会より早期整備の要望（平成18年12月19日）を受けている他、多くの団体等から同様の要望を受けている。

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	2.1	総費用：60億円 （事業費：44億円 維持管理費：17億円）	総便益：128億円 （走行時間短縮便益：104億円 走行費用減少便益：16億円 交通事故減少便益：9億円）	基準年：平成18年																																				
	<p>事業の影響</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>評価項目</th> <th>評価</th> <th>根拠</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">自動車や歩行者への影響</td> <td>渋滞対策</td> <td></td> <td>夏期海水浴による渋滞を大幅に解消する。 （現況：最大渋滞長 L=1,500m、通過時間 18分） 【渋滞状況】 夏期海水浴客による渋滞（最大渋滞長 L=1,500m、通過時間 約18分） 【夏場の海水浴客】 年間32万人（青森県全体の海水浴客の約4割を占める。） 【夏期の交通状況】 海水浴シーズンは、通常時の1.5～1.6倍の交通量 渋滞長が1,000mを超える時間帯が5時間連続し、平均旅行速度が16.1km/hと低い。</td> </tr> <tr> <td>事故対策</td> <td></td> <td>青森県内平均死傷事故率の2倍以上が含まれている当該区間の事故の減少が見込まれる。（現況：約313件/億台キロ（冬期）） 【死傷事故率】 約313件/億台*。（現況）[死傷事故率比（県内交差点部平均）=4.1] 当該区間に並行する一般国道101号における最大死傷事故率 【事故率曲線】 青森県内直轄国道区間における死傷事故率の中で、上位1割に含まれる。</td> </tr> <tr> <td></td> <td>歩行空間</td> <td>-</td> <td>注目すべき影響はない。</td> </tr> <tr> <td rowspan="4">社会全体への影響</td> <td>住民生活</td> <td></td> <td>高次医療施設へのアクセス向上 （三次医療施設青森県立中央病院への搬送時間短縮に寄与する道路である：鱒ヶ沢町役場～青森県立中央病院の所要時間 61分 58分（60分カバー圏域））</td> </tr> <tr> <td>地域経済</td> <td></td> <td>農林水産品の流通の利便性が向上 （隘路区間が解消され、鱒ヶ沢漁港（ヤリイカ、ブリ）から札幌市場への円滑な輸送を支援、物流の利便性向上が見込まれる。（R<150m 2箇所、視距不足 4箇所））</td> </tr> <tr> <td>災害</td> <td></td> <td>代替路線の確保 （一般国道101号の通行止め時における代替路線機能を有する路線であり、津波・土砂災害等の災害発生時における大幅な迂回・孤立化を解消する：孤立人口 約1万1千人（5割）解消）</td> </tr> <tr> <td>環境</td> <td>-</td> <td>注目すべき影響はない。</td> </tr> <tr> <td></td> <td>地域社会</td> <td></td> <td>日常活動圏中心都市へのアクセス向上 （鱒ヶ沢町から日常活動圏中心都市である五所川原市へのアクセス向上が見込まれる路線である。：鱒ヶ沢町から五所川原市所要時間34分 31分、五所川原市への通勤通学者数は年々増加：鱒ヶ沢町 五所川原市1.1倍 H12国勢調査 伸び：H12/H2）</td> </tr> <tr> <td colspan="2">事業実施環境</td> <td>-</td> <td>注目すべき影響はない。</td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>					評価項目	評価	根拠	自動車や歩行者への影響	渋滞対策		夏期海水浴による渋滞を大幅に解消する。 （現況：最大渋滞長 L=1,500m、通過時間 18分） 【渋滞状況】 夏期海水浴客による渋滞（最大渋滞長 L=1,500m、通過時間 約18分） 【夏場の海水浴客】 年間32万人（青森県全体の海水浴客の約4割を占める。） 【夏期の交通状況】 海水浴シーズンは、通常時の1.5～1.6倍の交通量 渋滞長が1,000mを超える時間帯が5時間連続し、平均旅行速度が16.1km/hと低い。	事故対策		青森県内平均死傷事故率の2倍以上が含まれている当該区間の事故の減少が見込まれる。（現況：約313件/億台キロ（冬期）） 【死傷事故率】 約313件/億台*。（現況）[死傷事故率比（県内交差点部平均）=4.1] 当該区間に並行する一般国道101号における最大死傷事故率 【事故率曲線】 青森県内直轄国道区間における死傷事故率の中で、上位1割に含まれる。		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		高次医療施設へのアクセス向上 （三次医療施設青森県立中央病院への搬送時間短縮に寄与する道路である：鱒ヶ沢町役場～青森県立中央病院の所要時間 61分 58分（60分カバー圏域））	地域経済		農林水産品の流通の利便性が向上 （隘路区間が解消され、鱒ヶ沢漁港（ヤリイカ、ブリ）から札幌市場への円滑な輸送を支援、物流の利便性向上が見込まれる。（R<150m 2箇所、視距不足 4箇所））	災害		代替路線の確保 （一般国道101号の通行止め時における代替路線機能を有する路線であり、津波・土砂災害等の災害発生時における大幅な迂回・孤立化を解消する：孤立人口 約1万1千人（5割）解消）	環境	-	注目すべき影響はない。		地域社会		日常活動圏中心都市へのアクセス向上 （鱒ヶ沢町から日常活動圏中心都市である五所川原市へのアクセス向上が見込まれる路線である。：鱒ヶ沢町から五所川原市所要時間34分 31分、五所川原市への通勤通学者数は年々増加：鱒ヶ沢町 五所川原市1.1倍 H12国勢調査 伸び：H12/H2）	事業実施環境		-	注目すべき影響はない。	
評価項目	評価	根拠																																							
自動車や歩行者への影響	渋滞対策		夏期海水浴による渋滞を大幅に解消する。 （現況：最大渋滞長 L=1,500m、通過時間 18分） 【渋滞状況】 夏期海水浴客による渋滞（最大渋滞長 L=1,500m、通過時間 約18分） 【夏場の海水浴客】 年間32万人（青森県全体の海水浴客の約4割を占める。） 【夏期の交通状況】 海水浴シーズンは、通常時の1.5～1.6倍の交通量 渋滞長が1,000mを超える時間帯が5時間連続し、平均旅行速度が16.1km/hと低い。																																						
	事故対策		青森県内平均死傷事故率の2倍以上が含まれている当該区間の事故の減少が見込まれる。（現況：約313件/億台キロ（冬期）） 【死傷事故率】 約313件/億台*。（現況）[死傷事故率比（県内交差点部平均）=4.1] 当該区間に並行する一般国道101号における最大死傷事故率 【事故率曲線】 青森県内直轄国道区間における死傷事故率の中で、上位1割に含まれる。																																						
	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		高次医療施設へのアクセス向上 （三次医療施設青森県立中央病院への搬送時間短縮に寄与する道路である：鱒ヶ沢町役場～青森県立中央病院の所要時間 61分 58分（60分カバー圏域））																																						
	地域経済		農林水産品の流通の利便性が向上 （隘路区間が解消され、鱒ヶ沢漁港（ヤリイカ、ブリ）から札幌市場への円滑な輸送を支援、物流の利便性向上が見込まれる。（R<150m 2箇所、視距不足 4箇所））																																						
	災害		代替路線の確保 （一般国道101号の通行止め時における代替路線機能を有する路線であり、津波・土砂災害等の災害発生時における大幅な迂回・孤立化を解消する：孤立人口 約1万1千人（5割）解消）																																						
	環境	-	注目すべき影響はない。																																						
	地域社会		日常活動圏中心都市へのアクセス向上 （鱒ヶ沢町から日常活動圏中心都市である五所川原市へのアクセス向上が見込まれる路線である。：鱒ヶ沢町から五所川原市所要時間34分 31分、五所川原市への通勤通学者数は年々増加：鱒ヶ沢町 五所川原市1.1倍 H12国勢調査 伸び：H12/H2）																																						
事業実施環境		-	注目すべき影響はない。																																						

採択の理由

費用便益比が2.1と便益が費用を上回っていることから事業採択の前提条件が確認できる。
また、線形隘路区間の改善により交通事故の減少、西北五地域の3次救急医療施設への搬送など改善が見込まれ、かつ日本海中部地震と同程度の地震が発生した場合、津波浸水による大幅な迂回・孤立化を解消する当該事業の整備の必要性・社会全体への効果は高いと判断できる。
以上より、本事業を採択した。

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19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：木村 昌司

事業の概要

事業名	一般国道19号 桜沢改良 <small>さくらざわかいりょう</small>	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：長野県塩尻市大字費川 至：長野県塩尻市大字宗賀	延長	2.1km		
<p>事業概要</p> <p>一般国道19号は、中部経済圏と関東信州経済圏を結ぶ主要幹線道路であり、また当該区間は広域道路、第1次緊急輸送道路としても位置づけられている重要な道路である。</p> <p>しかし本区間は、災害発生ポテンシャルが高いにもかかわらず並行道路が全く無いため、災害等により通行止めが生じると大きな迂回をする必要がある。加えて、規制速度50km/hの幾何構造を満足していない区間や事故危険箇所、自動車交通による沿道への騒音・振動の影響など交通環境面の問題も抱えている。</p> <p>そこで、桜沢改良事業によりこれらの問題を解決することを本事業の目的とする。</p>					
<p>事業の目的、必要性</p> <ul style="list-style-type: none"> ■安全性の確保：交通事故の軽減 ■緊急輸送道路の確保：代替路線の整備 ■沿道環境改善：騒音レベル、大気環境の改善 ■防災対策：要対策箇所の抜本的対策が可能 					
全体事業費	60億円	計画交通量	17,000台/日		
<p>事業概要図</p>					

関係する地方公共団体等の意見

- ・H15、16年には日義村議会をはじめ沿線町村議会議長で構成される「長野県木曾郡町村議会議長会」より飯田国道事務所長、中部地方整備局長へ「木曾地区道路の整備促進」の要望。
- ・H17年3月に塩尻市長、楢川村長より飯田国道事務所長へ「一般国道19号のバイパス整備促進に関する提言」。
- ・平成17年度に「一般国道19号桜沢地区等防災対策懇談会」を設立。防災対策、事故対策面から桜沢地区の対策優先を確認。平成17年12月に第1回、平成18年6月に第2回懇談会を開催。第2回では19号の西側ルートを確認。

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	1.5	総費用 59億円 (事業費：51億円 維持管理費：8億円)	総便益 92億円 (走行時間短縮便益：92億円 走行費用減少便益：0.15億円 交通事故減少便益：0億円)	基準年 平成18年	
	感度分析の結果	交通量変動	B/C=1.5 (交通量 -10%)	B/C=1.7 (交通量 +10%)		
		事業費変動	B/C=1.7 (事業費 -10%)	B/C=1.4 (事業費 +10%)		
		事業期間変動	B/C=1.6 (事業期間 -2年)	B/C=1.5 (事業期間 +2年)		
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	◎	■事故低減に期待 桜沢改良により道路構造不良区間が解消され、死亡事故などの重大事故が軽減できる。		
		歩行空間	○	■歩きやすさの向上 桜沢改良により中山道である現道の交通環境が改善され、歩きやすい空間が確保される。		
	社会全体への影響	住民生活	—			
		地域経済	○	■通行止めに伴う地域経済損失の軽減 桜沢改良により通行止め時間が低減し、それに伴う地域の経済損失を軽減する。		
		災害	◎	■リダンダンシーの確保 桜沢改良により国道19号の機能が強化され、現道が迂回路として確保できる。		
		環境	◎	■沿道環境の向上 桜沢改良により現道の交通騒音・振動が低減し、沿道環境が向上する。		
	地域社会	○	■過疎対策の役割 旧楢川村は過疎地域であり、塩尻市過疎地域自立促進計画が策定されている。過疎対策の一つとして位置づけられている。			
事業実施環境	○	一般国道19号桜沢地区等防災対策懇談会を設立し、桜沢地区のBルートについて合意している。				

採択の理由

- ・費用対便益が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。
- ・名古屋市ー長野市間を結ぶ主要幹線道路として、走行性、安全性、確実性を確保するためにも不可欠な整備である。
- ・各事業評価結果をみても評価は概ね良好なものとなっており、特に防災面、事故対策面においては大きな効果を発現すると判断ができる。
- ・関係自治体からの早期着手要望もみられ、事業推進に向けた障害は少ないと考えられる。
- ・以上より、本事業を採択した。

※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19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：木村 昌司

事業の概要

事業名	一般国道169号 奥瀬道路（期）	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：和歌山県新宮市熊野川町玉置口 至：和歌山県新宮市熊野川町九重	延長	5.2km		
事業概要	<p>一般国道169号は、奈良県奈良市を起点として、紀伊半島内陸部を縦貫し、和歌山県新宮市に至る延長190kmの道路であり、奥熊野の日常生活の支えるとともに、観光地アクセスの経路として重要な役割を担っている。奥瀬道路（期）は、奥瀬道路に続く和歌山県新宮市熊野川町玉置口から和歌山県新宮市熊野川町九重に至る延長5.2kmの道路である。</p>				
事業の目的、必要性	<p>奥瀬道路（期）は、線形不良区間の解消及び異常気象時通行規制区間を図るとともに奥熊野へのアクセスを改善、強化し、地域産業の支援を目的とした道路である。</p>				
全体事業費	103億円	計画交通量	2,100～4,000台/日		
事業概要図					
関係する地方公共団体等の意見	<p>奥瀬道路（期）は、「国道169号直轄国道工事促進委員会」より、地域間の連携交流を強化し地域経済の活性化や高齢化社会に向けた福祉・医療面での連携、広域観光の振興、東南海・南海地震時のリダンダンシーの確保の観点から早期事業化の要望を受けている。</p>				

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	2.0	総費用：79億円 （事業費：75億円 維持管理費：4億円）	総便益：155億円 （走行時間短縮便益：147億円 走行費用減少便益：7億円 交通事故減少便益：1億円）	基準年 平成18年	
	感度分析の結果	交通量変動	B/C=1.8 （交通量 -10%）	B/C=2.2 （交通量 +10%）		
		事業費変動	B/C=1.8 （事業費 +10%）	B/C=2.2 （事業費 -10%）		
	事業期間変動	B/C=1.8 （事業期間 +20%）	B/C=2.1 （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	-	<p>【渋滞損失時間の改善】約2.5万人時/年 0万人時/年 【1kmあたり渋滞損失時間】約0.3万人時/年キロ 和歌山県平均：約1.6万人時/年キロ（0.2倍） 全国平均：約2.0万人時/年キロ（0.2倍）</p>		
		事故対策	-	<p>【死傷事故率】約56件/億台キロ（現況） 和歌山県平均：約99件/億台キロ（0.6倍） 全国平均：約103件/億台キロ（0.5倍）</p>		
		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	-	高次医療施設へのアクセス向上 北山村から二次医療施設（新宮市立医療センター）へ約5分の時間短縮（80分 75分）		
		地域経済	-	隘路区間の解消。 幅員4m以下の区間2.7km、曲線半径15m未満23箇所、縦断勾配12%以上3箇所		
		災害	-	異常気象時における交通規制区間を解消し、災害に強い道路網を構築。 事前通行止回数7回/（過去5年）、延べ時間240時間/（過去5年）		
環境		-	注目すべき影響はない			
	地域社会	-	主要な観光地へのアクセス向上 走行性の向上により、基幹産業である観光産業（北山村：約10万人）を支援。			
事業実施環境	-	注目すべき影響はない				

採択の理由

<p>費用便益費が2.0と、便益が費用を上回っている。 また、当該事業箇所の並行現道に多数存在する隘路区間の解消や異常気象時通行規制区間の解消など当該事業の必要性効果は高いと判断できる。 以上より、本事業を採択した。</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。

新規事業採択時評価結果（平成19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：木村 昌司

事業の概要

事業名	一般国道9号 鳥取西道路（Ⅱ期）	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中国地方整備局
起終点	自：鳥取県鳥取市松原 至：鳥取県鳥取市気高町下坂本	延長	5.9km		
<p>事業概要</p> <p>一般国道9号は、京都市から下関市に至る延長約645kmの主要な幹線道路である他、周辺地域の社会基盤を担う重要な路線である。</p> <p>鳥取西道路（Ⅱ期）は、一般国道9号の交通隘路区間の解消及び交通安全の確保を目的として計画された鳥取県鳥取市松原から鳥取県鳥取市気高町下坂本に至る延長5.9kmの道路である。</p>					
<p>事業の目的、必要性</p> <p>一般国道9号は、鳥取県の東西方向を連絡する唯一の主要幹線道路であるが、朝夕をはじめ観光シーズンに深刻な交通渋滞が発生している。また、平面線形、縦断線形が悪いことから、事故や冬期の積雪・凍結時には、交通機能の著しい低下や一般国道9号に代わる代替路線がないことから、これらを解消・連携する道路の整備が急がれる。</p> <p>このような状況を背景に鳥取西道路（Ⅱ期）は、他の幹線道路と一体となって広域交通を分担し、交通混雑・障害の解消や代替路線の確保による交通機能の向上・防災危機管理の充実・救急医療水準の向上を行うものである。また、鳥取県東部地域の産業振興や観光開発に資するとともに、生活圏域の拡大など地域の活性化を図るものである。</p>					
全体事業費	247億円	計画交通量	18,200台/日		
<p>事業概要図</p>					

関係する地方公共団体等の意見

鳥取市長など10市町村の首長で構成される国道9号整備・山陰自動車道建設促進鳥取県期成会など複数の団体から要望を受けている。

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（平成17年6月21日）

事業評価結果

費用対便益	B/C	2.2	総費用：222億円 （事業費：198億円 維持管理費：24億円）	総便益：488億円 （走行時間短縮便益：413億円 走行費用減少便益：56億円 交通事故減少便益：19億円）	基準年 平成18年	
	感度分析の結果	交通量変動	B/C= 1.8（交通量 -10%）	B/C= 2.6（交通量 +10%）		
		事業費変動	B/C= 2.4（事業費 -10%）	B/C= 2.0（事業費 +10%）		
		事業期間変動	B/C= 2.4（事業期間 -20%）	B/C= 2.0（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	○	渋滞を解消する。（渋滞損失時間の改善）約114.6万人時/年⇒約56.3万人時/年（H42） 【渋滞損失時間】県内センサス区間の上位2割に含まれる。約30.1万人時/年（H16） 【全国上位2割：約173.6万人時/年（H16）】 【県内上位2割：約8.4万人時/年（H16）】 【1kmあたり（台kmあたり）渋滞損失時間】約9万人時/年km （県内上位2割）約1.7万人時/年km（H16） 【渋滞度曲線】鳥取県内センサス区間の上位2割に含まれる 【主要渋滞ポイント】溝川交差点、白兔海岸周辺が存在し、東西唯一の幹線道路で渋滞ポイントが連続し、慢性的な渋滞が発生。		
		事故対策	○	当路線の死傷事故の改善が予想される。 【死傷事故率】（単路部）124.6件/億台キロ，（交差点部）280.2件/億台キロ（H12～H15） 全国平均：（単路部）48.2件/億台キロ，（交差点部）83.1件/億台キロ 【事故率曲線】全国直轄道路単路・交差点における死傷事故率平均以上の区間が存在する。 【その他の特徴】当区間現道部の白兔海岸周辺は死傷事故率が全国平均値よりも高く、当道路の整備により交通量の転換が進むことで、その改善が予想される。		
	歩行空間	—				
	社会全体への影響	住民生活	○	鹿野・気高方面から鳥取市街地への通勤円滑化が図られる。（鳥取市鹿野町～鳥取駅（30分→22分））		
		地域経済	○	港湾の利便性向上、農林水産品（梨、スイカ等）の流通の利便性向上が図られる。（鳥取市鹿野町～重要港湾鳥取港（29分→21分））		
		災害	○	一般国道9号において、冬季の積雪凍結や事故による全止め時の代替路線が形成される。		
環境		○	大型車の転換により現道の騒音・振動・大気汚染物質の低減化が図られる。当該区間の夜間の騒音：73dB（環境基準：夜間65dBを超える。）			
	地域社会	○	広域合併（鳥取市、青谷町、気高町、鹿野町、河原町、佐治村、用瀬町、国府町、福部村）に伴う鳥取市街地へのアクセス支援となる。			
事業実施環境	○	鳥取県の鳥取県東部地方拠点都市地域アクションプログラム（H7）に位置づけられている事業である。				

採択の理由

費用便益比が2.2と、便益が費用を上回っているとともに、都市計画決定されていることから、事業採択の前提条件が確認できる。
また、交通渋滞の緩和、及び物流の効率化が図られる等、事業の効果は高いと判断できる。
以上より、本事業を採択した。

※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19年度）

事業の概要

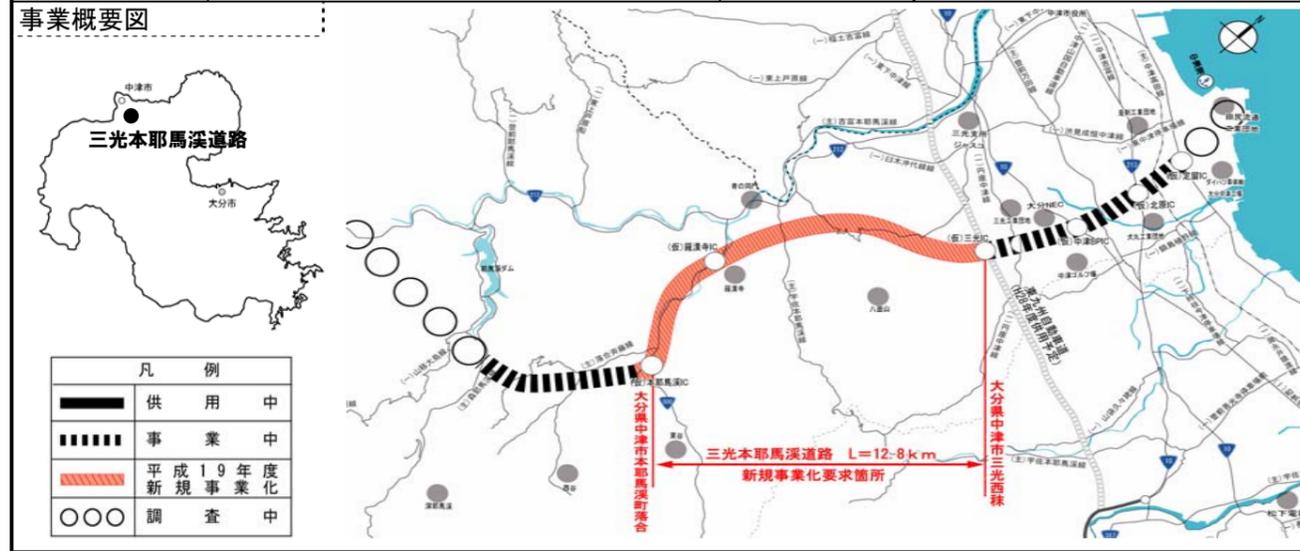
担当課：道路局国道・防災課
担当課長名：木村 昌司

事業名	一般国道212号 三光本耶馬溪道路	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：大分県中津市三光西萩 至：大分県中津市本耶馬溪町落合	延長	12.8 km		

事業概要
中津日田道路は、東九州自動車道と九州横断自動車道とを連結する延長約60 kmの地域高規格道路である。三光本耶馬溪道路は、中津日田道路の一部区間を形成する延長約13 kmの道路であり、現在整備中である東九州自動車道や中津三光道路・本耶馬溪耶馬溪道路等と一体となって広域的なネットワークを形成し、物流の効率化や地域観光産業の振興などの地域活性化に資する自動車専用道路である。

事業の目的、必要性
一般国道212号は、重要港湾中津港と日田地域及び九州西岸地域とを結ぶ幹線道路であり、近年、北部九州への集積が著しい自動車関連産業を支えるとともに、年間170万人が訪れる耶馬溪・本耶馬溪地域の観光産業や沿線地域の生活を支える重要な路線となっているが、当該路線は、冬季の積雪や凍結によるチェーン規制の影響を受けやすく、台風や大雨等による災害も多発し、また、観光シーズンには各所で著しい交通渋滞が発生するなど安全性・信頼性・定時性が低下し幹線道路としての機能低下が大きな課題となっている。

全体事業費	426 億円	計画交通量	13,300～14,600 台/日
-------	--------	-------	-------------------



関係する地方公共団体等の意見
大分県知事並びに中津日田間地域高規格道路促進期成会（会長：中津市長）により、国土交通省本省、九州地方整備局に対し毎年3回程度の整備促進要望を受けている。

事業採択の前提条件
便益が費用を上回っている
円滑な事業執行の環境が整っている

費用対便益	全体事業費 B/C	1.7	総費用： 352 億円 （事業費： 344億円 維持管理費： 9億円）	総便益： 605 億円 （走行時間短縮便益：491億円 走行費用減少便益： 82億円 交通事故減少便益： 31億円）	基準年 平成18年
	感度分析の結果	交通量変動	B/C (交通量 -10%)	B/C (交通量 +10%)	
		事業費変動	B/C (事業費 +10%)	B/C (事業費 -10%)	
		事業期間変動	B/C (事業期間 +20%)	B/C (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		○	事故の減少が見込まれる。 【死傷事故率】 単路部 約67.3件/億台キロ（現況） [大分県平均比：約1.9倍] 交差点部 約251.7件/億台キロ（現況） [大分県平均比：約3.7倍]
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	◎	中津～日田間の所要時間が短縮され、地域活性化に寄与する。 （日田市から中津市へ5分の短縮：54分⇒49分）
	地域経済	◎	重要港湾中津港へのアクセス性向上及び定時性が確保されることにより物流の効率化が図られ産業活動の活性化に寄与する。 （日田IC～中津港へ22分の短縮：64分⇒42分）
	災害	◎	災害時の代替路が確保される。 （災害時の迂回解消で36分の短縮：85分⇒49分）
	環境	—	注目すべき影響はない。
事業実施環境	地域社会	◎	大分空港からのアクセス性が向上し、産業観光の促進による交流人口の拡大が期待される。 （大分空港～旧本耶馬溪町へ13分短縮：67分⇒54分。主要な観光地である耶馬溪・本耶馬溪地域 [年間観光入込客数=170万人] へのアクセス性が向上し、新たな観光ルートの形成が図られ、地域の活性化に大きく貢献する。）
	事業実施環境	○	大分県知事並びに中津日田間地域高規格道路促進期成会から積極的な要望を受けており、地元の期待も大きい。 東九州自動車道(H28供用)との一体的な整備を行い、広域的な高速ネットワークを構築。

採択の理由
費用対便益は、1.7と便益が費用を上回っており、事業採択の前提条件は確認できる。この道路整備により現況の交通混雑の緩和、道路の信頼性や走行性の改善を行うことで、物流輸送の効率化、沿線地域の社会文化、経済活動の活性化が図られ、その整備効果は高いものと判断される。以上より本事業を採択した。

※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。

新規要求箇所評価結果（平成19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：木村 昌司

事業の概要

事業名	一般国道205号 針尾バイパス	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：佐世保市有福町 至：佐世保市南風崎町	延長	4.6 km		
事業概要	<p>一般国道205号針尾バイパスは、長崎県佐世保市大塔町を起点とし、同市南風崎町に至る延長5.9kmのバイパスである。</p> <p>復活区間は暫定2車線供用区間であり、針尾バイパス南側の佐世保市有福町から佐世保市南風崎町を結ぶ延長4.6kmの区間である。</p>				
事業の目的、必要性	<p>針尾バイパスは、佐世保市南部の慢性的な交通渋滞の緩和及び西九州自動車道へのアクセス向上などを目的とする道路である。</p> <p>針尾バイパスが存在する佐世保市は県北地域の中心的都市であり、求心的な通勤圏、買物圏が形成されているため、針尾バイパスの交通量は年々増加しており、旅行速度の低下も著しく（混雑時15.1km/h）、朝夕には江上交差点で渋滞が発生（最大渋滞長490m）する等走行水準は低下し、容量不足（混雑度2.28）の状況である。一方、針尾バイパス周辺では、西九州自動車道の佐世保道路及び佐々佐世保道路（H21～H22年度供用目標）、地域高規格道路の指方バイパス及び小迎バイパス（H22年度供用目標）の整備が進んでいることから、西九州自動車道と西彼杵道路を連絡する針尾バイパスの4車線化はこれら地域の問題解決に重要な役割を果たすことが期待されており、沿線地域の社会経済活動を支援するうえで重要な路線である。</p>				
全体事業費	96億円	計画交通量	36,400台/日		
事業概要図					

関係する地方公共団体等の意見
 国道205号整備促進協議会（会長：佐世保市長）より、九州地方整備局、長崎河川国道事務所に対し、整備促進の要望活動が行われている。
 ※平成4年1月に国道205号周辺の自治体にて発足（構成市町：1市3町）

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。
 手続き関係：都市計画決定済（昭和52.5.24）

事業評価結果

費用対便益	B/C	2.3	総費用：94億円 （事業費：77億円 維持管理費：16億円）	総便益：211億円 （走行時間短縮便益：199億円 走行費用減少便益：5億円 交通事故減少便益：7億円）	基準年 平成18年	
	感度分析の結果	交通量変動	B/C= (交通量 %)	B/C= (交通量 %)		
		事業費変動	B/C= (事業費 %)	B/C= (事業費 %)		
	事業期間変動	B/C= (事業期間 %)	B/C= (事業期間 %)			
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	○	渋滞損失時間の減少が見込まれる。 【渋滞損失時間の改善】 並行区間：12.3万人時間/年（現況） 削減率：100%（12.3万人時間/年→0万人時間/年） 【1kmあたり渋滞損失時間】 並行区間：2.1万人時間/年（現況）		
		事故対策	○	事故により事故の減少が見込まれる。 【死傷事故率】 単路部：64.8件/億台km（死傷事故率比1.6倍） 交差点部：276.4件/億台km（死傷事故率比3.1倍） 【その他の特徴】 江上交差点が事故危険箇所指定		
	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	◎	公共施設への利便性向上（佐世保市～西海市間：約13分短縮（約62分→約49分））		
		地域経済	◎	佐世保大塔ICへのアクセス向上による物流効率化の支援（佐世保大塔IC～西海市間の所要時間が約9分短縮（約47分→約38分）、西海市・川棚町方面と佐世保市及び福岡方面の時間短縮を図り物流の効率化を支援）		
		災害	○	信頼性の高い緊急輸送道路1次ネットワークとしての機能強化が図られる。		
環境		○	走行性の向上に伴い自動車からのCO ₂ 排出量が9,573 t-CO ₂ /年抑制される。			
	地域社会	◎	主要観光地である西海パールシーリゾート〔観光入込客数121万人〕とハウステンボス〔観光入込客数201万人〕間の所要時間が約16分短縮（約43分→約27分） 佐世保ニューテックパーク（仮称）へのアクセス向上（佐世保大塔ICからの所要時間が約6分短縮）			
事業実施環境	○	国道205号整備促進協議会から要望活動が行われている。 昭和52年5月24日 都市計画決定済み				

採択の理由
 費用対便益が2.3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。
 針尾バイパスの整備により走行性が向上し、所要時間の短縮による物流の効率化、主要観光地間の所要時間短縮による沿線地域の活性化が図られるとともに、交通事故の減少や歩行者の安全性の向上も期待されることから、当該事業の必要性・効果は高いものと判断される。
 以上により、本事業を採択した。

※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 18 年度											
事業名(箇所名)	多目的国際ターミナル改良事業(耐震) (苫小牧港 東港区中央水路地区)				担当課	本省港湾局計画課			事業主体	北海道開発局	
					担当課長名	富田 英治					
実施箇所	北海道苫小牧市										
主な事業の諸元	岸壁(-12m)(耐震改良)、泊地(-12m) 等										
事業期間	事業採択	平成 19 年度			完了	平成 23 年度					
総事業費(億円)	99 (うち 港湾整備事業費 65 億円)										
目的・必要性	<p>コンテナ貨物を取り扱う西港区入船ふ頭は、計画取扱貨物量を超え、待船が発生している状況である。現状を放置すれば、他港へのコンテナシフトを考えざるを得ない。この混雑解消のため、中央ふ頭にコンテナ機能に移転し、新規岸壁を追加することにより、物流の効率化を図り、国際競争力の向上を目指す。</p> <p>併せて、苫小牧港は北海道の約半分の貨物を取り扱う中核港湾であるにも関わらず、耐震岸壁が整備されていない。耐震強化を図ることで、大規模地震時における物流機能を維持し経済活動を継続的に確保する。</p>										
便益の内訳及び主な根拠	<p>【内訳】 輸送コストの削減便益:215億円 震災時における輸送コストの削減便益:2.1億円 震災時における施設被害の回避便益:8.9億円 その他の便益:0.04億円</p> <p>【主な根拠】 平成24年度予測取扱貨物量:コンテナ982千トン/年、バルク21千トン/年</p>										
事業全体の投資効率性	基準年度	平成 18 年度									
	B:総便益(億円)	226	C:総費用(億円)	87	全体B/C	2.6	B-C	139	EIRR (%)	10.3	
感度分析					事業全体のB/C						
	需 要 (-10%~+10%)				(2.3 ~ 2.9)						
	建 設 費 (+10%~-10%)				(2.4 ~ 2.9)						
	建設期間 (+10%~-10%)				(2.5 ~ 2.6)						
事業の効果等	<p>当該事業を実施することにより、港湾物流の円滑化に対応し、輸送コストの削減が図られる。更に、地震時において周辺岸壁が被災した場合に一般貨物(コンテナ、バルク貨物)の輸送機能を確保することで経済活動を継続的に行うことが可能となるとともに、当該施設の被害を回避することが可能となる。</p>										
貨幣換算が困難な効果等による評価	評価の観点		貨幣換算が困難な効果								
	国際競争力の強化・物流効率化		背後の荷主等事業者の物流機能の効率化が促進され、輸送の安定性・信頼性の向上を図ることができるとともに、外資コンテナの円滑な取扱いが可能となることにより当該港湾の利便性が高まり、紙・木材製品や自動車部品等の地域産業の国際競争力向上を期待できる。なお、当該地区の物流機能の効率化に関しては、荷主等事業者からの要望も非常に大きい。								
	安全		震災時においても物流機能が確保され、震災後の日常生活や事業活動への不安解消が図られる。								
	環境		港湾貨物の輸送効率化により、1,858トン-C/年のCO ₂ 及び51トン/年のNO _x の排出量が軽減される。								
総括コメント	<p>○コンテナ貨物量の増大に対応したターミナル整備により、貨物船の混雑が解消されて物流の効率化が図られ、国際競争力が強化されること</p> <p>○耐震強化岸壁の整備により緊急輸送体制が強化され、震災時においても北海道貨物の約半分を取り扱う中核港湾として、経済活動を継続的に行うことが可能となること</p> <p>○費用便益比が2.6と、便益が費用を十分に上回っていること</p> <p>以上より、本事業の実施は妥当である。</p>										

平成 18 年度										
事業名(箇所名)	ターミナル再編事業 (長崎港 小ヶ倉柳地区)				担当課	本省港湾局計画課			事業主体	九州地方整備局
					担当課長名	富田 英治				
実施箇所	長崎県長崎市									
主な事業の諸元	岸壁(-12m)(改良)、岸壁(-10m)(改良)、岸壁(-7.5m)(耐震改良)等									
事業期間	事業採択	平成 19 年度			完了	平成 24 年度				
総事業費(億円)	49 (うち 港湾整備事業費 47 億円)									
目的・必要性	長崎港において、貨物需要の増大に対応するため老朽化した既存ターミナルを改良し、既存施設の機能維持、物流の効率化を図り、国際競争力の向上を目指す。さらに、当該岸壁の耐震強化を図ることで、切迫する大規模地震発生時における物流機能を維持し、地域住民の安全・安心な生活を確保することおよび経済活動を継続的に進めるようにすることを目指す。									
便益の内訳及び主な根拠	<p>【内訳】 輸送コストの削減便益:112億円 震災時における施設被害の回避便益:1億円 震災時における輸送コストの削減便益:1億円 その他の便益:4億円</p> <p>【主な根拠】 平成25年度予想取扱貨物量:5,125TEU/年、443千トン/年</p>									
事業全体の投資効率性	基準年度		平成 18 年度							
	B:総便益(億円)	118	C:総費用(億円)	45	全体B/C	2.6	B-C	73	EIRR (%)	10.5
感度分析						事業全体のB/C				
	需 要 (-10%~+10%)		(2.3 ~ 2.9)							
	建 設 費 (+10%~-10%)		(2.4 ~ 2.9)							
	建設期間 (+10%~-10%)		(2.5 ~ 2.7)							
事業の効果等	当該事業を実施することにより既存施設の機能維持を図ると共に、既存ストックを有効活用し、物流機能の効率化が図られる。更に、地震時において周辺岸壁が被災した場合に幹線貨物の輸送機能を確保することで経済活動を継続的に進めることが可能となるとともに、当該施設の被害を回避することが可能となる。									
貨幣換算が困難な効果等による評価	評価の観点		貨幣換算が困難な効果							
	国際競争力強化・物流効率化		非効率な輸送形態の解消など背後の荷主等事業者の物流機能の効率化が促進され、地域産業の国際競争力の向上を図ることができる。また、当該地区の既存施設の機能維持、物流機能の効率化のための改良に関しては、荷主等事業者からの要望も非常に大きい。							
	地域社会		背後企業の事業規模が拡大され、新たな雇用創出が期待される。							
安全		耐震強化岸壁の整備により、長崎市を中心として大量の緊急物資の安定的な輸送ルートが確保されることにより人命被害の回避等、地域住民の生活維持に寄与することができる。								
総括コメント	<p>○貨物需要の増大に対応するため老朽化した既存ターミナルを改良することで施設の機能を維持し、国際競争力の強化を図る必要があること。</p> <p>○費用便益比が2.6と便益が費用を十分上回っていること</p> <p>○地域社会や安全に対する改善効果も大きいと判断できること</p> <p>以上より、本事業の実施は妥当である。</p>									

新規事業採択時評価 個票

航空 【 空港整備事業 】

平成	18	年度								
事業名(箇所名)	稚内空港就航率改善事業			担当課	航空局飛行場部計画課			事業主体	北海道開発局 東京航空局	
				担当課長名	森川雅行					
実施箇所	北海道稚内市									
主な事業の諸元	滑走路延伸200m×45m(2000m→2200m)等									
事業期間	事業採択	平成19年度	完了	平成21年度						
総事業費(億円)	22									
目的・必要性	稚内空港では、冬季の厳しい気象条件の影響により定期便の就航率が低下していることから、利用者は、非常に時間のかかる他の交通機関を利用せざるを得ない状況となっている。そこで、冬季の就航率向上により公共交通機関としての信頼性が求められている。									
便益の内訳及び主な根拠	<p>【内訳】</p> <p>①到着予定便のダイバート回避:13億円 ②到着予定便の欠航回避:5億円 ③出発予定便の欠航回避:23億円 ④残存価値:6億円</p> <p>【主な根拠】 就航率の改善:東京路線における就航率が現状の94.4%から2.8%程度の向上が見込まれる。</p>									
事業全体の投資効率性	基準年度		平成18年度							
	B:総便益(億円)	47	C:総費用(億円)	23	B/C	2.0	B-C	24	EIRR(%)	8.5
感度分析	①救済率が+10%となった場合 B/C:2.2 B-C:28億円 EIRR:9.3% ②救済率が-10%となった場合 B/C:1.7 B-C:18億円 EIRR:7.5% ③事業費が+10%となった場合 B/C:1.8 B-C:21億円 EIRR:7.8% ④事業費が-10%となった場合 B/C:2.2 B-C:25億円 EIRR:9.3%									
貨幣換算が困難な効果等による評価	信頼性の向上		公共交通機関としての信頼性が確保されることにより、利用者は費用の負担や移動時間短縮に伴う疲労の軽減、行程変更の煩雑から解放される。							
	地域経済への効果		欠航が原因で、稚内訪問を断念していた旅客の稚内訪問が可能となることや、航空路線の信頼性向上により、従来であれば旅行会社が企画を断念していた観光ツアーの企画が可能となる。 地域の主要な産業である観光業界への経済効果や関連業界への経済波及効果がある。 観光事業及び関連事業の通年化による雇用効果がある。							
	その他の効果		今後稚内市では平成21年度頃をめぐりに各種の地域開発事業の完成が予定されていることや、研究施設の建設が計画されていること、サハリンプロジェクトの後方支援基地となっていることから、本事業の実施によりこれらに関する交流人口増による効果も見込まれる。							
総括コメント	○気象条件の厳しさという地域特有の不利な条件を克服する必要があること ○遠く離れた地域との交流に必要な、地域社会唯一の公共交通手段の信頼性確保が必要であること ○観光産業をはじめ、地域の経済活動への効果が期待されること ○費用便益比が2.0と便益が費用を十分上回っていること 以上より、本事業の実施は妥当である。									
その他										

新規事業採択時評価 個票

海上保安庁(航路標識整備事業)

平成18年度

事業名(箇所名)	釜蓋瀬灯標(長崎県)	担当課	海上保安庁 交通部計画運用課	事業主体	海上保安庁					
		担当課長名	一葉 勝							
実施箇所	長崎県佐賀漁港(釜蓋瀬)									
事業緒元	灯塔(鉄)、LED灯器、太陽電池装置、蓄電池									
事業期間	事業採択	平成19年度	完了	平成19年度						
総事業費(億円)	0.21									
目的・必要性	<p>釜蓋瀬(かまぶたせ)は、長崎県の対馬東海岸中部域にある第二種漁港である佐賀漁港の沖合い約2kmに所在する岩礁で、この付近海域は、イカ釣り漁や定置網漁を主体とする漁業が盛んに営まれているとともに、近隣の櫛、志多賀、志越の各漁港には水揚げ施設がなく、佐賀漁港での水揚げに頼っているなど、地元漁船はもとより、近隣の漁港を基地とする漁船が昼夜を問わず航行している海域である。</p> <p>この事業は、佐賀漁港を利用する漁船にとって、釜蓋瀬が航行上の障害物となっているため、この岩礁上に灯標を設置して、障害物の所在を明らかにすることにより、航行船舶の安全の確保と運航能率の向上を図ることを目的としたものである。</p>									
便益の内訳 及び主な根拠	<p>【内訳】 輸送便益:2.4億円</p> <p>【主な根拠】 運航経費節減 (年間通航船舶隻数:約10万隻/年)</p>									
事業全体の 投資効率性	基準年度	平成18年度								
	B:総便益 (億円)	2.44	C:総費用 (億円)	0.26	B/C	9.57	B-C	2.19	EIRR (%)	58.00
感度分析	<p>需要(-10%~+10%) → B/C(8.62~10.52)</p> <p>社会的割引率(6%) → B/C(7.84)</p> <p>創設費(+10%~-10%) → B/C(8.76~10.55)</p>									
事業の効果等	<p>本事業を実施することにより、本事業周辺海域で通航している年間約10万隻の漁船等の通航時間短縮が見込まれる。</p>									
貨幣換算が困難 な効果等による 評価	項目	効果								
	安全性の向上	<p>【操船者の心理的負担の軽減効果】 特に夜間での操船者の心理的負担が軽減される。</p>								
	効率性の向上	<p>【漁業の生産性の向上効果】 漁場から港までの到達時間や労働時間が短縮されることにより、漁業の生産性が向上すると期待される。</p>								
総括コメント	<p>・費用便益比が約9.6と便益が費用を十分上回っていることに加え、地元漁業協同組合からも強い設置要望があることから事業採択の前提条件は整っている。</p> <p>・また、付近海域では、過去4年間での乗揚げ・衝突海難事故は発生していないものの、海難発生の蓋然性が高い海域であることから、その未然防止の効果が期待できる。</p> <p>以上より、本事業の実施は妥当である。</p>									

官庁営繕事業

新規事業採択時評価 個票

平成	18	年度								
事業名(箇所名)	小樽地方合同庁舎			担当課	計画課			事業主体	北海道開発局	
				担当課長名	澤木 英二					
実施箇所	北海道小樽市港町26, 168-1									
事業諸元	(1)構造 : RC-6 (2)規模 : 13,275㎡									
事業期間	事業採択	平成19年度	完了	平成21年度						
総事業費(億円)	39									
目的・必要性	・入居予定官署は経年による老朽化及び狭隘化が進み、業務に支障を生じており、耐震安全性が確保されていない。									
事業の緊急性	評点	132点								
緊急性の主な根拠	・既存庁舎の耐震化 ・既存施設の老朽、一部狭あい									
計画の妥当性	評点	121点								
妥当性の主な根拠	・都市計画・土地利用計画等に積極的に貢献している ・業務内容に応じ、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。									
便益の内訳及び主な根拠	・建物性能の向上:50億円(耐震安全性を確保した庁舎整備:13,275㎡) ・環境への配慮:0.07億円(CO2削減:161,536kg-C/年)									
事業全体の投資効率性	基準年度	平成18年度								
	B:総便益(億円)	50	C:総費用(億円)	47	B/C	1.1	B-C	4	EIRR (%)	5.6
その他の効果等	・災害時の防災拠点としての機能・耐震安全性を確保する。 ・環境配慮型官庁施設(グリーン庁舎)として合同庁舎を整備することにより、地球温暖化対策の推進に寄与する。 ・市内に分散している官署を集約・立体化し、合同庁舎として整備することにより、利用者の利便性、公務の能率増進を図る。									
その他	・各入居官署の既存庁舎は、経年による老朽化が著しく、一部官署は業務量の増大や組織統廃合による狭隘が生じているため、入居官署から早急な合同庁舎整備の要望がある。									