

表16-4-f 個別公共事業の再評価結果一覧（道路関係予算に係る再評価）

再評価結果一覧

【公共事業関係費】  
【道路・街路事業】  
（直轄事業等）

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、 事業の進捗の見込み、コスト縮 減等)	対応方針	担当課 (担当課長 名)	
			便益: B (億円)		費用: C (億円)					B/C
			便益の内訳及び主な根拠							
地域高規格道路 一般国道230号 国縫道路 北海道開発局	その他	46	51	48	3便益のB/C 1.0	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 救急医療へのアクセス向上効果（救急医療アクセスが最大で28分→25分と約3分短縮したことにより、救急救命率が5%程度増加。【約0.1億円※】）</li> <li>・ 狭小幅員や線形不良区間で、走行環境の向上が期待される。（曲線半径規定値外区間の解消：12箇所）</li> <li>・ 農林水産品の運送方面への流通利便性向上が見込まれる。（増山北部の水登げ額：約25億円（H19））</li> <li>・ 主要な幹線道路が通行止めになった場合の代替路線として、機能強化が見込まれる。（国道6号の通行止実績：7回/10年）</li> <li>・ 高速交通ネットワークが形成され、地域のくらし、産業や観光の利便性向上に大きな役割を果たすことが期待される。（地域高規格道路の位置付け有り）</li> <li>・ 常設医療施設へのアクセス向上が見込まれる。（八雲町・函館市への救急搬送：254件/年（H19））</li> <li>・ 鉄道廃止により、地域にとって重要な路線となっている。</li> </ul> <p>※は、供用後50年間の便益額として試算した値（参考値）</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 現道等における狭小幅員、道路線形の改良により、交通隘路区間が解消し、安全性や走行環境の向上が見込まれる。</li> <li>・ 引き続き事業が順調に進んだ場合、平成20年代前半の事業完了を予定している。</li> </ul> <p>【コスト縮減】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 法面植生への新技術の採用（現場発生材を利用した法面植生）、擁壁形式の変更、橋梁から函渠への構造変更によりコスト縮減を図っている。</li> </ul>	見直し継続	道路局 国道・防災課 (課長 深澤 淳志)	
一般国道232号 天塩バイパス 北海道開発局	その他	51	83	82	3便益のB/C 1.0	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 救急医療へのアクセス向上効果（救急医療アクセスが最大で17分→12分と約5分短縮したことにより、救急救命率が7%程度増加。【約2.5億円※】）</li> <li>・ 冬期視程障害解消による走行性向上効果（防雪林による視程障害解消効果により、現道に比較し、バイパスでは走行速度の低減率が減少。【約1.0億円※】）</li> <li>・ 地吹雪による、通行止め解消や視程障害の解消による走行環境の向上が期待される。（地吹雪による通行止実績：3回/10年）</li> <li>・ 農林水産品の道北方面への流通利便性向上が見込まれる。（生乳生産量：天塩町 約51,000t/年、遠別町 約14,000t/年）</li> <li>・ 日常活動圏中心城市である稚内市へのアクセス向上が見込まれ、生活利便性の向上が期待される。（天塩町の稚内市への依存度：購買率30%、通院率44%）</li> <li>・ 旧国鉄羽幌線が昭和62年に廃止され、路線バスが地域の唯一の公共交通機関として住民の生活を担っている。</li> <li>・ 教育・行政の広域化により、地域にとって重要な路線となっている。</li> </ul> <p>※は、供用後50年間の便益額として試算した値（参考値）</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 旧国鉄羽幌線跡地の鉄道防雪林有効活用により、地吹雪による視程障害解消が見込まれる。</li> <li>・ 引き続き事業が順調に進んだ場合、平成20年代前半の事業完了を予定している。</li> </ul> <p>【コスト縮減】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 縦断勾配見直しによる現道へのすり付け延長等の削減によりコスト縮減を図っている。</li> </ul>	見直し継続	道路局 国道・防災課 (課長 深澤 淳志)	

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、 事業の進捗の見込み、コスト縮 減等)	対応方針	担当課 (担当課長 名)	
			便益: B (億円)		費用: C (億円)				B/C
			便益の内訳及び主な根拠						
一般国道278号 鹿部道路 北海道開発局	その他	59	80	75	3便益のB/C 1.1	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 救急医療へのアクセス向上効果 (救急医療アクセスが最大で27分→22分と約5分短縮したことにより、救急死亡率が9%程度増加) 【約3.4億円※】</li> <li>・ 火山噴火後の交通機能の早期回復効果 (鹿部道路では、現道と比較して火山噴火後の除雪除去作業が効率的に実施できることから、交通機能が20日間早期回復し、迂回損失時間が削減) 【約1.1億円※】</li> <li>・ 児童・生徒の安全な通学路の確保が期待される。(鹿部町児童数: 524人 (H19))</li> <li>・ 狭小幅員や線形不良区間の解消で、走行環境の向上が期待される。(国道: 車道幅員5.5m区間約5箇所)</li> <li>・ 火山噴火時の緊急避難路として、地域の安全・安心な暮らしに役立つことが期待される。(火山噴火に伴う避難時間: 94分短縮)</li> <li>・ 水産品の道南、道東方面への流通の利便性向上が見込まれる。(鹿部町周辺地域のマグロ漁獲量: 全道の約5割)</li> <li>・ 高次医療施設へのアクセス向上が見込まれる。</li> <li>・ 鹿部町のまちづくり計画は、鹿部道路を想定し策定されており、鹿部町のまちづくりに大きな影響を与えている。</li> <li>・ 地域の産業において利便性向上が見込まれる。</li> <li>※は、供用後50年間の便益額として試算した値 (参考値)</li> </ul>	見直し継続	道路局 国道・防災課 (課長 深澤 淳志)	
一般国道17号 綾戸バイパス 関東地方整備局	その他	156	128	123	3便益のB/C 1.0	<ul style="list-style-type: none"> <li>①安全・安心の向上【災害】</li> <li>・ 落石等による災害の回避が可能になるため、道路利用者の不安を解消する効果も期待される。</li> <li>・ なお、バイパス整備による防災性の向上で、現道防災対策に係る維持管理費用は、約50百万円/年の縮減が可能。</li> <li>②安全・安心の向上【事故】</li> <li>・ 線形不良が解消され、重大な交通事故の低減(回避)が可能になるため、道路利用者の不安を解消する効果も期待される。</li> <li>③開越道通行止め時の代替路</li> <li>・ 開越道の通行止めの際に代替路として機能する効果も期待される。</li> <li>・ 開越道が通行止めになった場合の迂回交通量を推計し綾戸バイパスの3便益を試算【便益額+0.4億円※】</li> <li>④休日交通の支援【利便性の向上】</li> <li>・ 休日交通量の多い地域で来訪者(道路利用者)を支援(利便性の向上)。</li> <li>・ 平日の便益に平日休日比を乗じて休日の便益を試算【便益額+1.7億円※】</li> <li>※は、供用後50年間の便益額として試算した値 (参考値)</li> <li>* 全体B/C: 1.1、残事業B/C: 1.2</li> </ul>	見直し継続	道路局 国道・防災課 (課長 深澤 淳志)	
一般国道17号 浦佐バイパス 北陸地方整備局	その他	210 【残事業 =107】	227 【残事業 =214】	238 【残事業 =102】	3便益のB/C 1.0 【残事業 =2.1】	<ul style="list-style-type: none"> <li>①冬の除雪障害の解消</li> <li>・ 冬の走行速度低下(13%)を考慮【約7億円※】</li> <li>・ 冬の運搬排雪による通行規制の回避(運搬排雪時間: 113時間/年)</li> <li>②病院開院による「命の道」</li> <li>・ バイパス整備と魚沼基幹病院(仮称)の開院による救命救急アクセスエリアの拡大(時間短縮エリア人口: 6,629人)【約15億円※】</li> <li>③沿線施設へのアクセス向上</li> <li>・ 魚沼基幹病院(仮称)の開院や水の郷工業団地の分譲による雇用の拡大(工業団地: 500人)</li> <li>・ 水の郷工業団地への企業誘致による生産額の増加</li> <li>④道路冠水等の災害回避</li> <li>・ 現道区間の洪水時の冠水や濃霧の影響を回避</li> <li>⑤沿道環境の改善効果</li> <li>・ 夜間騒音の改善(夜間71db→65db)</li> <li>※は、供用後50年間の便益額として試算した値 (参考値)</li> <li>* 全体B/C: 1.0、残事業B/C: 2.2</li> </ul>	見直し継続	道路局 国道・防災課 (課長 深澤 淳志)	

\* 3便益に費用便益分析マニュアルに規定のある便益の試算値を加え、費用で除した場合のB/Cの値

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、 事業の進捗の見込み、コスト縮 減等)	対応方針	担当課 (担当課長 名)	
			便益: B (億円)		費用: C (億円)				B/C
			便益の内訳及び主な根拠						
地域高規格道路 一般国道113号 鹿ノ島道路 北陸地方整備局	その他	153 【残事業 =117】	102 【残事業 =102】	150 【残事業 =110】	3便益のB/C 0.7 【残事業=0.9】	<p>①広域的な観光ルートを形成 ・沿線の観光入り込み客数(年間1,200万人) ・休日の交通が多く5月の休日交通量は平日の1.3倍【約2億円※】</p> <p>②地域の唯一の幹線道路 ・現道の通行止め時は約3倍の迂回時間が必要【約4~12億円※】 ・災害発生により、4集落(219人)が孤立する恐れ ・孤立時の鹿ノ島温泉の経営や地域の経済活動への影響【約1~3億円※】</p> <p>③冬期の安全・安心な走行 ・冬期の積雪量や降雪日数が多い地域 ・現道の冬期は平均30%の速度低下【約3億円※】</p> <p>④隣県山形県小国町にとって「命の道路」 ・県境を越え、新潟県で6人/年が出生、5人/年が人工透析で通院 ・5集落(352人)が救急医療アクセス向上【約0.2億円※】</p> <p>⑤広域的な物流ルートを形成 ・仙台と新潟を結ぶ最短・コスト最小ルートとして、国道7号とほぼ同等の13,000トン/日の物流が利用 ・道路整備を前提に長井北工業団地で86.2%の分譲実績 ※は、供用後50年間の便益額として試算した値(参考値) *全体B/C:0.7~0.8、残事業B/C:1.0~1.1</p>	見直し継続	道路局 国道・防災課 (課長 深澤 淳志)	
一般国道148号 小谷道路 北陸地方整備局	その他	224 【残事業 =36】	238 【残事業 =38】	298 【残事業 =33】	3便益のB/C 0.8 【残事業 =1.2】	<p>①冬期の安全・安心な走行 ・冬期における走行性の向上(降雪日実績:年平均112日)【約12億円※】 ・冬期の登坂不能車による通行止めの回避(通行止め実績:年平均7.4回)【約4億円※】</p> <p>②観光・交流を支える道路 ・スキー場や夏山の北北地域へ年間725万人、海水浴場等の糸魚川市へ年間185万人の観光入り込み客(外国人客の増加が著しい) ・部分供用後、国道148号を利用するバスが休日1日当たり58台増(観光消費額:約2億円増/年(参考値)) ・休日の交通が多く10月の休日交通量は平日の1.3倍【約4億円※】</p> <p>③災害時における交通確保 ・地域の経済活動への影響を軽減(影響延べ人数:約500人)【約4億円※】</p> <p>④救急医療機関への命の道 ・北部消防署から北小谷地区へのアクセス向上(所要時間短縮約2分、97人)、救急医療機関へのアクセス向上(時間短縮エリア人口:359人)【約0.5億円※】</p> <p>⑤地域の唯一の生活道路 ・通学バスを兼ねる村営バスが1日11便運行(乗車人数33人)</p> <p>⑥北陸と関東を結ぶ物流幹線 ・富山・石川県から関東方面への物流は約6割が国道148号を利用 ・冬期は国道148号の不確実性から約4割が他ルートへ転換 ※は、供用後50年間の便益額として試算した値(参考値) *全体B/C:0.9、残事業B/C:1.2</p>	見直し継続	道路局 国道・防災課 (課長 深澤 淳志)	
一般国道54号 三刀屋拡幅 中国地方整備局	その他	144	155	151	3便益のB/C 1.0	<p>①三刀屋拡幅の整備に伴う救命処置が施されるまでの時間の短縮により、救命率が向上。【時間短縮約1分、約35人/年が便益享受】【+11億円※】</p> <p>②尾道松江線の通行止め(約4日/年の通行止めを想定)時に代替路となる国道54号の混雑が緩和【+0.7億円※】</p> <p>③三刀屋拡幅の整備に伴う速度向上により、CO2排出量が減少。【約1,300t/年のCO2削減】【+0.7億円※】</p> <p>④雲南市の魅力あるまちづくり(中心市街地形成や商業集積など)を支援【宅地化等による人口増加(対H10:1.6倍)】</p> <p>⑤その他、歩行空間の確保【歩行者70人/日・自転車140台/日】、観光振興など ※は、供用後50年間の便益額として試算した値(参考値) *全体B/C:1.0、残事業B/C:1.9</p>	見直し継続	道路局 国道・防災課 (課長 深澤 淳志)	

\* 3便益に費用便益分析マニュアルに規定のある便益の試算値を加え、費用で除した場合のB/Cの値

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、 事業の進捗の見込み、コスト縮 減等)	対応方針	担当課 (担当課長 名)	
			便益: B (億円)		費用: C (億円)					B/C
			便益の内訳及び主な根拠							
一般国道185号 安芸津バイパス 中国地方整備局	10年継続 中	185	182	175	3便益のB/C 1.0	<p>①安芸津バイパスの整備に伴う救命処置が施されるまでの時間の短縮により、救命率が向上。[時間短縮約1分、約4人/年が便益享受]【+0.5億円※】</p> <p>②安芸津バイパス整備に伴う速度向上により、CO2排出量が減少。[約800t/年のCO2削減]【+0.4億円※】</p> <p>③現道国道185号の通行止め時の代替路となり、交通混雑が緩和。[台風等による越波・冠水による通行止めの回避(通行止め実績H16:約4時間)]【+0.04億円※】</p> <p>④隘路区間や線形不良区間が解消【平面線形3箇所、縦断線形4箇所】</p> <p>⑤国際標準コンテナ車通行不能区間が解消【例】呉港～竹原市間を国道31号・国道2線と比較して約30分短縮】</p> <p>⑥その他、通学路などの歩行空間の安全性向上【歩道なし区間:歩行者40人/日、自転車100台/日】</p> <p>※は、供用後50年間の便益額として試算した値(参考値)</p> <p>*全体B/C:1.0、残事業B/C:1.3</p>	<p>・安芸津バイパスの整備により、隘路区間や線形不良区間、国際コンテナ車通行不能区間の解消、交通事故の削減、救命救命への奮与、災害時等における代替路の確保など様々な効果が期待される。</p> <p>・投資効果の早期発現を図るため段階的に整備しており、残る区間についても早期供用を図るため事業を推進する。</p> <p>【コスト削減】</p> <p>・特殊工法の導入やトンネル断面の見直し【約0.3億円の減少】。新たな交通量に基づく道路構造の見直し(4車線→2車線)【約85億円の減少】。</p>	見直し継続	道路局 国道・防災課 (課長 深澤 淳志)	
高知東部自動車道 一般国道55号 高知南国道路 四国地方整備局	その他	1,288 【残事業 =576】	1,077 【残事業 =1,077】	1,244 【残事業 =392】	3便益のB/C 0.9 【残事業 =2.7】	<p>・安芸市が第3次医療施設(高知医療センター)60分圏域に入る。(約2万人拡大)</p> <p>・第2次医療施設への所要時間短縮による効果【約210億円/約450億円※】</p> <p>例)高知県東部地域から医療施設への救急搬送時間が短縮され、重症患者の救命率向上が見込まれる。(香南市～高知市:約31分→約19分:12分短縮)</p> <p>・東南海・南海地震等の災害時に、緊急輸送ネットワークを補強し、リダンダンシーを確保する。</p> <p>・安芸市～園芸流通センターへのアクセス性の向上により農業を支援。(約68分→53分:15分短縮)</p> <p>・室戸市漁港～高知JCTへのアクセス性の向上により漁業を支援。(約137分→121分:約16分短縮)</p> <p>※は、供用後50年間の便益額として試算した値(参考値)</p>	<p>・四国8の字ネットワークの形成による広域的な交流、現道の渋滞緩和や安全性の向上、救急医療への支援や地域産業支援、観光アクセスの向上など重要な役割を担う。</p> <p>・用地買収が9割以上完了しており円滑な事業進捗が見込まれる。</p> <p>・3便益でのコスト削減後の残事業B/Cが1以上となっている。</p> <p>【コスト削減】</p> <p>・高知中央1-Cの形状をトランペット型から出入り口を分離した構造にするなど、事業内容の見直しにより約12億円のコスト削減を図る。</p>	見直し継続	道路局 国道・防災課 (課長 深澤 淳志)	
一般国道440号 地方道路 四国地方整備局	その他	464 【残事業 =33】	284 【残事業 =280】	543 【残事業 =49】	3便益のB/C 0.5 【残事業 =5.7】	<p>・国道440号の事前通行規制等による通行止めが解消される。(6～68日/年→解消)【約0～2億円※】</p> <p>例)橋原町～久万高原町国道197号迂回の場合:約109分→約71分:38分短縮</p> <p>・国道440号の冬期チェーン規制を解消する。(33～61日/年→解消)【約1～2億円※】</p> <p>例)橋原町～久万高原町 速度低下により116分→71分:45分短縮</p> <p>・国道33号の事前通行規制等による通行止時の迂回路機能確保する。(2～19日/年→解消)【約10～140億円※】</p> <p>・県境を跨ぐ医療施設への所要時間が短縮し、アクセス性が向上する。(西谷地区一二次医療施設 48分→22分:26分短縮)</p> <p>・線形不良解消やアクセス向上により輸送効率が向上し、農林水産業を支援する。(10トラック運搬→25トントレラー運搬可能)</p> <p>・四国カルストへのアクセス性が向上し観光客の増加が見込まれる。</p> <p>※は、供用後50年間の便益額として試算した値(参考値)</p> <p>*全体B/C:0.5～0.8、残事業B/C:5.9～8.6</p>	<p>・現道の交通障害解消、国道33号の迂回路、県境を越えた医療、消防体制の確立等に重要な役割を担う。</p> <p>・平成20年度までに4.6kmが供用済みであり、引き続き工事の推進を図り、平成20年代前半の全線供用を目指す。</p> <p>・3便益でのコスト削減後の残事業B/Cが1以上となっている。</p> <p>【コスト削減】</p> <p>・非常用電源設備の変更や電気室建築の見直し、トンネルコンクリート舗装工法の見直しなど、事業内容の見直しを行い、約2.3億円のコスト削減を図る。</p>	見直し継続	道路局 国道・防災課 (課長 深澤 淳志)	

\* 3便益に費用便益分析マニュアルに規定のある便益の試算値を加え、費用で除した場合のB/Cの値

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、 事業の進捗の見込み、コスト縮 減等)	対応方針	担当課 (担当課長 名)	
			便益: B (億円)		費用: C (億円)				B/C
			便益の内訳及び主な根拠						
一般国道329号 与那原バイパス 沖縄総合事務局	その他	470	495	437	3便益のB/C 1.1	<p>○円滑なモビリティの確保 ・並行する現道部の渋滞損失時間削減 ・CO2排出の削減 64,515 t-c/50年【2.1億円※】</p> <p>○個性ある地域の形成(拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントの支援) ・西原町、与那原町ではこれまで町に核となる地区がなく、県内の知名度も低かったため、与那原バイパス整備と一体となったマリンタウンプロジェクトを推進。バイパスの開通を見据えて企業誘致や住宅分譲等を進めており、既に大型商業施設等の立地、その他海浜公園の整備が行われ、地域経済の発展並びに地域の利便性向上が期待 ○安全で安心できるくらしの確保(三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる) ・南部医療センター・こども医療センターなど高度医療施設へのアクセス向上(「命の道」)。 ・国道329号等の幹線道路の慢性的な渋滞により、通過交通が地域の生活道路へ進入しており、与那原バイパスの整備により、集落内の通過交通が減少し、日常生活空間の安全に寄与することが期待されている。 ※は、供用後50年間の便益額として試算した値(参考値)</p>	見直し継続	道路局 国道・防災課 (課長 深澤 淳志)	
一般国道329号 南風原バイパス 沖縄総合事務局	その他	450	386	378	3便益のB/C 1.0	<p>○円滑なモビリティの確保(並行する現道部の渋滞損失時間、CO2排出の削減 60,457 t-c/50年【1.9億円※】)</p> <p>○個性ある地域の形成(拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する) ・南風原町のまちづくりは南風原バイパス整備を前提に計画され、既に大型商業施設、高次医療センター、バスターミナル等がバイパス沿いに立地しており、地域経済の発展や地域住民の利便性向上に寄与。 ○安全で安心できるくらしの確保(三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる)。 ・南部医療センター・こども医療センターなど高度医療施設へのアクセス向上(「命の道」)。約30名の救命効果【19.4億円※】 ・南風原バイパスの整備により、国道329号等の幹線道路の慢性的な渋滞により、集落内の生活道路へ進入している通過交通の減少、南風原バイパス整備に日常生活空間の安全に寄与することが期待されている。 ※は、供用後50年間の便益額として試算した値(参考値)</p>	見直し継続	道路局 国道・防災課 (課長 深澤 淳志)	
一般国道331号 中山改良 沖縄総合事務局	その他	82 【残事業 =23】	66 【残事業 =66】	96 【残事業 =23】	3便益のB/C 0.7 【残事業 =2.9】	<p>○国土・地域ネットワークの構築(一般国道331号[現道]における大型車のすれ違い困難区間の解消) ・道路構造令に合わない箇所があり、カーブがきつく歩道などが未整備。大型バスなどのすれ違いができない状況である。中山改良の整備により、地域交通の安全に寄与することが期待されている。【約3.5億円※】</p> <p>○個性ある地域の形成(主要な観光地へのアクセス向上が期待) ・国道331号は、南部観光ルートの拠点となる路線で、周辺には世界遺産の斎場御嶽、新原ビーチ、あざまサンサンビーチ、奥武島、玉泉洞など多くの観光地やカフェ等が点在しており、中山改良の整備により、観光の活性化が期待されている。(観光客の増加:270万人→300万人)【約7.7億円※】 ・休日の交通量が、平日の交通量に比べて約2割(年間約14万台)多い。【約5.1億円※】</p> <p>○災害への備え(一般国道331号[現道]における通行止め時の迂回路の形成) ・南城市の国道331号は、唯一の幹線道路となっている。 ・しかしながら、国道331号中山改良周辺は地すべり危険箇所となっており、道路利用者はもとより地域住民において、災害への不安がある。実際、平成20年6月に国道沿い斜面の大きな岩が崩れ、約8ヶ月間の通行止めとなった。そのため、中山改良は、災害に強い道路として期待されている。【約19.4億円※】 ・さらに、大雨時には、周辺の山側及び海側の市道は冠水する状況。 そのため、緊急時の消防車及び救急車の通行ができないこともあり、中山改良は代替路線として期待されている。 【約7.5億円※】 ※は、供用後50年間の便益額として試算した値(参考値) *全体B/C:0.9、残事業B/C:4.0</p>	見直し継続	道路局 国道・防災課 (課長 深澤 淳志)	

\* 3便益に費用便益分析マニュアルに規定のある便益の試算値を加え、費用で除した場合のB/Cの値

## 再評価結果一覧

**【公共事業関係費】**  
**【道路・街路事業】**  
**【直轄事業等】**

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、 事業の進捗の見込み、コスト縮 減等)	対応方針	担当課 (担当課長 名)	
			便益: B (億円)		費用: C (億円)					B/C
			便益の内訳及び主な根拠							
一般国道220号 早崎改良 九州地方整備局	その他	321 【残事業 =17】	354 【残事業 =19】	402 【残事業 =17】	3便益のB/C 0.9 【残事業 =1.1】	①観光の支援 ・平日と比較した休日交通量の増加割合 (1.1倍) ・垂水市の観光客数の増加 (3.3倍) ・休日の交通円滑化の便益【約12億円※】 ・自転車観光周遊ルート(構想)を支援 ②交通安全性の向上 ・小中学生の通学の送迎が不要となる人数(4人) ③安全・安心の生活確保 ・救急医療活動のアクセス時間の短縮とアクセスが向上する人口(5分・2,369人) ・救急医療活動のアクセス向上【約5億円※】 ④災害及び通行規制による通行止めの回避 ・通行止めの際の迂回時間の短縮(62分短縮) ・全面通行規制時の迂回損失の低減【約82億円※】 ⑤救急搬送路の確保 ⑥地域産業の支援 ・通行止めがあった場合のフェリー航送車両台数の減少(10万台/年減少) ・桜島フェリーの売上げの減少【約3億円※】 ・通行止めがあった場合の道の駅のみず利用客数の減少(9万人/年減少) ・観光産業の売上げの減収額【約1億円※】 ・通行止めがあった場合のプリ類の収穫量の減少(約2,000トン/年減少) ・漁業の売上げの減収額【約23億円※】 ⑦避難路の確保 ・桜島爆発時における避難、救急道路としての機能確保 ※は、供用後50年間の便益額として試算した値(参考値) *全体B/C:0.9、残事業B/C:1.1	・牛根地区・早崎地区における土砂災害などに強い道路(異常気象時の通行規制区間の解除等)と安全・円滑な交通の確保が図られる。 ・早岐大橋区間(延長2.1km)、牛根地区(延長2.7km)が供用済み。平成20年度未現在、約7割の区間の事業が完了し、残区間も引き続き防災対策等を講ずる。 ・早崎地区未事業区間についても早期完成を目標に重点的な整備を進める。 【コスト縮減】 ・掘削残土の有効利用【約0.02億円縮減】	見直し継続	道路局国道・防災課(課長 深澤淳志)	
一般国道225号 川辺改良 九州地方整備局	その他	143 【残事業 =12】	204 【残事業 =21】	207 【残事業 =18】	3便益のB/C 1.0 【残事業 =1.2】	①安全・安心の生活確保 ・救急医療活動のアクセス時間の短縮とアクセスが向上する人口(7分・32,600人) ・救急医療活動のアクセスの向上【約18億円※】 ・川辺知覧には産婦人科病院がなく、設備の整った鹿児島市内の産婦人科病院への搬送時間の短縮(母子の命の救命効果) ②移動時間の短縮 ・通勤通学などピーク時間帯の移動時間短縮(川辺方面より5分短縮)(鹿児島市街地方面より4分短縮) ③交通の安全性の向上 ・急カーブ・急勾配が解消されることによる安全性の向上 ④地域経済・地域産業の支援 ・鹿児島市との交流人口の増加による観光客の流入、定住者の増加 ・整備に伴う地域産業の振興の促進 ⑤災害及び通行規制による通行止めの回避 ・全面通行規制時の迂回時間の短縮(19分短縮) ・全面通行規制時の迂回損失の低減【約2億円※】 ・通行規制がなくなることによる安心感の向上 ・花卉、生鮮物等の鮮度価値の損失改善 ・南薩地域は、鹿児島市と災害時の協力協定を結んでおり、規制解除により相互地域への迅速な防災活動、救急活動が実施可能 ※は、供用後50年間の便益額として試算した値(参考値)	・地形が急峻で線形が悪い川辺峠付近の異常気象時通行規制区(連続雨量200mm以上)及び防災対策箇所との区間を解消し、安全で安心した通行の確保が図られる。 ・これまでに4.7kmを供用しており、平成20年度末までの事業進捗率は92%が完了している。 ・引き続き事業を推進していく。 ・事業区間の見直しや道路構造・橋梁構造の見直しによりコスト縮減を図りながら、異常気象時通行規制区間の解除に向け、引き続き事業を推進していく 【コスト縮減】 ・歩道計画の見直し【約12億円縮減】 ・登坂車線の取り止め【約1億円縮減】 ・道路幅員の縮小(車道3.5m→3.25m)および橋梁構造の見直し(2径間→1径間)【約1億円縮減】	見直し継続	道路局国道・防災課(課長 深澤淳志)	
一般国道220号 青島～日南改良 九州地方整備局	その他	577	571 円	978	3便益のB/C 0.6	-	【コスト縮減】 ・青島バイパスの4車線化のとりやめ【約9億円縮減】	中止(青島バイパスの4車線化)(なお、事業区間内における異常気象時通行規制区間などについて、事業評価監視委員会において防災対策の必要性が指摘されたことも踏まえ、今後、防災対策の具体化に向けて、直ちに詳細な検討に着手)	道路局国道・防災課(課長 深澤淳志)	

\* 3便益に費用便益分析マニュアルに規定のある便益の試算値を加え、費用で除した場合のB/Cの値

## 中止事業について

事業区分	事業名 事業主体 (所在地)	中止理由
道路事業 (直轄事業等)	一般国道220号 <small>あおしま にちなんかいりょう</small> 青島～日南改良 <small>きゅうしゅう</small> 九州地方整備局 <small>みやざき みやざき かえだ</small> (宮崎県宮崎市大字加江田 <small>みやざき にちなん かぜだ</small> ～宮崎県日南市大字風田)	将来交通量の減少を踏まえ、青島バイパス4車線化をとりやめることとした。 (なお、事業区間内における異常気象時通行規制区間などについて、事業評価監視委員会において防災対策の必要性が指摘されたことも踏まえ、今後、防災対策の具体化に向けて、直ちに詳細な検討に着手予定。)

## 再評価結果一覧

【公共事業関係費】  
【道路・街路事業】  
(直轄事業等)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析		貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長 名)	
			便益の内訳及び主な根拠	費用:C (億円)					B/C
地域高規格道路 一般国道106号 都南川目道路 東北地方整備局	その他	257	218	206	3便益のB/C 1.1	<p>①産業支援 ・殻付きカキ(岩手県は日本を代表する産地)の市場への輸送効率向上 ・コネクター製品(出荷額は日本第3位)の輸送効率向上</p> <p>②観光支援 ・岩手県を代表する主要な観光地(小岩井農場や浄土ヶ浜など)へのアクセス向上 ・観光交流促進を支援</p> <p>③医療支援「命の道」 ・3次救急医療施設へのアクセス向上(川井村及び盛岡市築川地区→3次救急医療施設 15分短縮)【約3.6億円※】</p> <p>④災害時等における交通の確保 ・当該道路の整備により、災害時等の迂回ルートが確保される【約0.3億円※】</p> <p>⑤冬期交通への支援 ・冬期の推雪、路面凍結による速度低下の軽減【約13.7億円※】</p> <p>※は、供用後50年間の便益額として試算した値(参考値) *全体B/C:1.1、残事業B/C:1.4</p>	<p>・当該道路の整備により、水産業や製造品出荷の輸送効率の向上、主要な観光地へのアクセス向上、3次救急医療施設へのアクセス向上などの様々な効果が期待される。</p> <p>・隣接する県施工の築川道路(L=7km)との連続性をふまえ、築川道路側の区間(L=2.6km)を先行して工事を推進している。</p> <p>【コスト削減】 ・新たな交通量に基づく道路構造の見直し(車線数を4車線から2車線に見直し)【約43億円減少】。</p>	見直し継続	道路局 国道・防災課 (課長 深澤淳志)

\* 3便益に費用便益分析マニュアルに規定のある便益の試算値を加え、費用で除した場合のB/Cの値