

# 国土交通省の政策評価

(平成23年度予算概算要求等関係その2)

平成22年8月

国土交通省

# 目 次

## 5 . 個別公共事業の評価

個別公共事業の評価一覧 . . . . . 1

個別公共事業評価書 . . . . . 7

## 平成23年度予算概算要求に係る新規事業採択時評価について

・政府予算案の閣議決定時に、個別箇所で予算措置を公表する事業を対象としたものである。

・評価指標として、本一覧においては、便宜上B/Cのみ記載しているが、事業評価の実施にあたっては、費用便益分析によりB/Cを算出するとともに、その他の定量的・定性的な効果や事業の実施環境等を総合的に勘案して評価を行っている。

### 【公共事業関係費】

#### 【海岸事業】

都道府県 (実施箇所)	事業名	全体事業費 (億円)	B / C	備考
三重県	津松阪港海岸直轄海岸保全施設整備事業	135	4.9	
鹿児島県	指宿港海岸直轄海岸保全施設整備事業	120	8.2	

#### 【道路・街路事業】

##### (直轄事業等)

都道府県 (実施箇所)	事業名	全体事業費 (億円)	B / C	備考
宮城県	一般国道45号 本吉気仙沼道路(期)	145	2.0	
徳島県	一般国道55号 桑野道路	340	2.0	
高知県	一般国道55号 南国安芸道路(芸西西～安芸西)	355	1.9	
沖縄県	一般国道506号 小禄道路	620	1.4	

【道路・街路事業】

(補助事業等)

都道府県 (実施箇所)	事業名	全体事業費 (億円)	B / C	備考
静岡県	一般国道473号 金谷相良道路	120	2.6	
鳥取県	一般国道313号 倉吉関金道路	124	2.3	
福岡県	都市計画道路 戸畑枝光線	120	3.6	
長崎県	諫早外環状線 鷲崎～栗面工区	120	1.3	

【港湾整備事業】

都道府県 (実施箇所)	事業名	全体事業費 (億円)	B / C	備考
北海道	苫小牧港西港区商港地区複合一貫輸 送ターミナル改良事業	94 [94]	4.4	
北海道	函館港北ふ頭地区複合一貫輸送ター ミナル整備事業	40 [40]	2.0	
宮城県	仙台塩釜港仙台港区中野地区国際物 流ターミナル整備事業	69 [50]	2.3	
鳥取県	境港外港中野地区国際物流ターミナル 整備事業	90 [65]	3.0	
宮崎県	細島港白浜地区国際物流ターミナル整 備事業	44 [35]	4.0	
鹿児島県	鹿児島港新港区複合一貫輸送ターミ ナル改良事業	108 [64]	3.4	
沖縄県	竹富南航路整備事業	35 [35]	1.5	
東京都	沖ノ島島における活動拠点整備事業	750 [750]	1.8	

[ ]内は内数で港湾整備事業費

## 【その他施設費】

### 【官庁営繕事業】

都道府県 (実施箇所)	事業名	全体事業費 (億円)	事業計画 の必要性	事業計画 の合理性	事業計画 の効果	備考
神奈川県	平塚税務署	15 (注)	111 点	100 点	146 点	
愛知県	豊橋港湾合同庁舎(増築棟) [三河海上保安署庁舎]	3.9	110 点	100 点	146 点	

(注) 平塚市役所との合築であるが、総事業費は平塚税務署分を記載している。

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(合理性の有無により、100点が0点のいずれかを評点とする)

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

(採択要件: 事業計画の必要性100点以上、事業計画の合理性100点、事業計画の効果100点以上を全て満たす)

### 【船舶建造事業】

都道府県 (実施箇所)	事業名	全体事業費 (億円)	B / C	備考
-	外洋対応型巡視船(PL型)建造(4隻)	221	-	
-	大型巡視艇(PC型)建造(3隻)	44	-	
-	小型巡視艇(CL型)建造(2隻)	6.0	-	

(注) 海上保安業務需要毎に、事業を実施した場合(with)、事業を実施しなかった場合(without)それぞれについて業務需要を満たす度合いを評価するとともに、事業により得られる効果について評価する。

### 【海上保安官署施設整備事業】

都道府県 (実施箇所)	事業名	全体事業費 (億円)	事業計画 の必要性	事業計画 の合理性	事業計画 の効果	備考
新潟県	新潟航空基地の整備	3.9	110	100	133	

(注)

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

(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)

## 平成23年度予算概算要求に係る再評価について

・政府予算案の閣議決定時に、個別箇所で予算措置を公表する事業を対象としたものである。

・評価指標として、本一覧においては、便宜上B/Cのみ記載しているが、事業評価の実施にあたっては、費用便益分析によりB/Cを算出するとともに、その他の定量的・定性的な効果や事業の実施環境等を総合的に勘案して評価を行っている。

### 【公共事業関係費】

#### 【ダム事業】

(直轄事業等)

都道府県 (実施箇所)	事業名	全体事業費 (億円)	B/C	対応方針	備考
北海道	夕張シューパロダム建設事業	1,700	2.0	継続	
北海道	幾春別川総合開発事業	835	1.2	継続	(注1)
宮城県	鳴瀬川総合開発事業	770	1.5	継続	(注1)
秋田県	成瀬ダム建設事業	1,530	1.6	継続	(注1)
秋田県	鳥海ダム建設事業	960	1.5	継続	(注1)
栃木県	湯西川ダム建設事業	1,840	4.3	継続	
佐賀県	嘉瀬川ダム建設事業	1,780	1.6	継続	
福岡県	筑後川水系ダム群連携事業	390	2.7	継続	(注1)
沖縄県	沖縄北西部河川総合開発事業(大保ダム、奥間ダム、比地ダム)	1,555	1.9	見直し継続	「大保ダム」は平成22年度中の完成に向けて試験湛水を継続する。 しかしながら、「奥間ダム」は検証対象ダムではあるが、河川管理者としての沖縄県から利水撤退等の理由により、建設中止の要請があったことを踏まえ、検証を経ずに中止することとし、「比地ダム」は着手しないこととする。

(注1) : 当該事業は検証対象として区分されている事業であり、従前の視点に基づいて行った再評価の結果としては、事業を継続することが妥当と考えるが、新たな段階には入らず、現段階を継続するものとし、9月を目途にまとめられる「中間取りまとめ」等を踏まえ、本事業の検証を行い、その結果に応じてその後の事業の進め方を改めて判断する。

【空港整備事業】

都道府県 (実施箇所)	事業名	全体事業費 (億円)	B / C	対応方針	備考
大阪府	関西国際空港2期事業	14,260	1.3	評価手続中 (残事業は 「原則凍結」 とする。)	<p>平成22年5月の国土交通省成長戦略会議のとりまとめにおいて、関西国際空港を伊丹空港と経営統合し、両空港の事業運営権を一体としてアウトソース(コンセッション契約)することとしている。今後の事業については、コンセッション契約を結ぶ民間事業者の経営判断に委ねるため、「評価手続中」とし、残事業は「原則凍結」とする。</p> <p>ただし、国土交通省成長戦略会議のとりまとめに位置づけられた、アジア全域を視野に入れた貨物ハブの形成やLCC誘致によるインバウンド受入拠点としての地位を確立するための事業のうち、コンセッション契約までの間にも早急に整備をすることが不可欠なものがある場合は、事業運営の徹底的な効率化を実現しつつ、事業の効果を検証し、その具体化を図るものとする。</p>





## 平成23年度予算概算要求に係る個別公共事業評価書

国土交通省政策評価基本計画（平成22年7月23日改正）に基づき、平成23年度予算概算要求にあたって、新規事業採択時評価及び再評価を実施した。本評価書は、行政機関が行う政策の評価に関する法律第10条の規定に基づき作成するものである。

### 1. 個別公共事業評価の概要について

#### （評価の対象）

国土交通省では、維持・管理に係る事業、災害復旧に係る事業等を除くすべての所管公共事業を対象として、事業の予算化の判断に資するための評価（新規事業採択時評価）、事業の継続又は中止の判断に資するための評価（再評価）及び改善措置を実施するかどうか等の今後の対応の判断に資する評価（完了後の事後評価）を行うこととしている。

新規事業採択時評価は、原則として事業費を予算化しようとする事業について実施し、再評価は、事業採択後一定期間（直轄事業等は3年間、補助事業等は5年間）が経過した時点で未着工の事業及び事業採択後長期間（5年間）が経過した時点で継続中の事業、社会経済情勢の急激な変化により再評価の実施の必要が生じた事業等について実施する。また、完了後の事後評価は、事業完了後の一定期間（5年以内）が経過した事業等について実施する。

#### （評価の観点、分析手法）

国土交通省の各事業を所管する本省内部部局又は外局が、費用対効果分析を行うとともに事業特性に応じて環境に与える影響や災害発生状況も含め、必要性・効率性・有効性等の観点から総合的に評価を実施する。特に、再評価の際には、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、といった視点で事業の見直しを実施する。事業種別の評価項目等については別添1（評価の手法等）のとおりである。

#### （第三者の知見活用）

再評価及び完了後の事後評価にあたっては、学識経験者等から構成される事業評価監視委員会の意見を聴くこととしている。また、直轄事業等の新規事業採択時評価においても、学識経験者等の第三者から構成される委員会等の意見を聴くこととしている。

また、評価手法に関する事業種別間の整合性や評価指標の定量化等について公共事業評価手法研究委員会において検討し、事業種別毎の評価手法の策定・改定について、評価手法研究委員会において意見を聴くこととしている。

また、評価の運営状況等について、国土交通省政策評価会において意見等を聴取することとしている（国土交通省政策評価会の議事概要等については、国土交通省政策評価ホームページ（<http://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/hyouka>）に掲載することとしている）。

### 2. 今回の評価結果について

今回は、平成23年度予算概算要求にあたって、政府予算案の閣議決定時に、個別箇所です予算措置を公表する事業について新規事業採択時評価24件及び再評価10件を実施した。事業種別ごとの件数一覧は別添2、評価結果は別添3のとおりである。

なお、個々の事業評価の詳細な内容については、以下のホームページに記載。

事業評価カルテ(<http://www.mlit.go.jp/tec/hyouka/public/jghks/chart.htm>)

事業評価関連リンク([http://www.mlit.go.jp/tec/hyouka/public/09\\_public\\_07.html](http://www.mlit.go.jp/tec/hyouka/public/09_public_07.html))

< 評価の手法等 >

別添1

事業名 ( )内は 方法を示す。	評価項目		費用便益分析以外の主な評価項目	評価を行う過程において使用した資料等	担当部局
	費用便益分析				
	費用	便益			
河川・ダム事業 (代替法、CVM・TCM)	・事業費 ・維持管理費	・想定年平均被害軽減期待額 ・水質改善効果等(環境整備事業の場合)	・災害発生時の影響 ・過去の災害実績 ・災害発生時の危険度 ・河川環境等を取りまく状況	・国勢調査メッシュ統計 ・水害統計	河川局
海岸事業 (代替法、CVM・TCM(環境保全・利用便益))	・事業費 ・維持管理費	・浸水防護便益 ・侵食防止便益 ・飛砂・飛沫防護便益 ・海岸環境保全便益 ・海岸利用便益	・災害発生時の影響 ・過去の災害実績 ・災害発生時の危険度	・国勢調査メッシュ統計 ・水害統計	河川局 港湾局
道路・街路事業 (消費者余剰法)	・事業費 ・維持管理費	・走行時間短縮便益 ・走行経費減少便益 ・交通事故減少便益	・事業実施環境 ・物流効率化の支援 ・都市の再生 ・安全な生活環境の確保	・道路交通センサス ・ハートトリップ調査	都市・地域整備局 道路局
港湾整備事業 (消費者余剰法)	・建設費 ・管理運営費 ・再投資費	・輸送コストの削減(貨物) ・移動コストの削減(旅客)	・地元等との調整状況 ・環境等への影響	・各港の港湾統計資料	港湾局
空港整備事業 (消費者余剰法)	・建設費 ・用地費 ・再投資費	・時間短縮効果 ・費用低減効果 ・供給者便益	・地域開発効果 ・地元の調整状況	・航空旅客動態調査 ・航空輸送統計年報	航空局

事業名	評価項目		評価を行う過程において使用した資料等	担当部局
官庁営繕事業	評価対象事業について、右のような要素ごとに、評価指標により評点方式で評価するとともに、その他の要素も含め総合的に評価する。	・事業計画の必要性 ・事業計画の合理性 ・事業計画の効果	・官庁建物実態調査	官庁営繕部
船舶建造事業 <巡視船艇>	評価対象を整理した上で、右のような海上保安業務需要ごとに、事業を実施した場合(with)、事業を実施しなかった場合(without)それぞれについて業務需要を満たす度合いを評価するとともに、事業により得られる効果について評価する。	・海上警備業務 ・海上環境保全業務 ・海上交通安全業務 ・海難救助業務 ・海上防災業務 ・国際協力・国際貢献業務		海上保安庁
海上保安官署施設整備事業	評価対象事業について、右のような要素ごとに、評価指標により評点方式で評価するとともに、その他の要素も含め総合的に評価する。	・事業計画の必要性 ・事業計画の合理性 ・事業計画の効果		海上保安庁

効果把握の方法

代替法

事業の効果の評価を、評価対象社会資本と同様な効果を有する他の市場財で、代替して供給した場合に必要とされる費用によって評価する方法。

消費者余剰法

事業実施によって影響を受ける消費行動に関する需要曲線を推定し、事業実施により生じる消費者余剰の変化分を求める方法。

TCM(トラベルコスト法)

対象とする非市場財(環境資源等)を訪れて、そのレクリエーション、アメニティを利用する人々が支出する交通費などの費用と、利用のために費やす時間の機会費用を合わせた旅行費用を求めることによって、その施設によってもたらされる便益を評価する方法。

CVM(仮想的市場評価法)

アンケート等を用いて評価対象社会資本に対する支払意思額を住民等に尋ねることで、対象とする財などの価値を金額で評価する方法。

平成23年度予算に向けた新規事業採択時評価について  
(平成22年8月末時点)

## 【公共事業関係費】

事業区分		新規事業採択箇所数
海岸事業	直轄事業	2
道路・街路事業	直轄事業等	4
	補助事業等	4
港湾整備事業	直轄事業	8
合計		18

注1 直轄事業等には、独立行政法人等施行事業を含む

## 【その他施設費】

事業区分		新規事業採択箇所数
官庁営繕事業		2
船舶建造事業		3
海上保安官署施設整備事業		1
合計		6

総計		24
----	--	----

平成23年度予算に向けた再評価について  
(平成22年8月末現在)

【公共事業関係費】

事業区分		再評価実施箇所数					再評価結果				
		一定期間未着工	長期間継続中	準備計画段階	再々評価	その他	計	継続 うち見直し継続	中止	評価 手続中	
ダム事業	直轄事業等				8	1	9	9	1		
空港整備事業	直轄事業等				1		1				1
合計		0	0	0	9	1	10	9	1	0	1

(注1) 直轄事業等には、独立行政法人等施行事業を含む

(注2) 再評価対象基準

一定期間未着工：事業採択後一定期間(直轄事業等は3年間、補助事業等は5年間)が経過した時点で未着工の事業

長期間継続中：事業採択後長期間(5年間)が経過した時点で継続中の事業

準備計画段階：準備・計画段階で一定期間(直轄事業等3年間、補助事業等5年間)が経過している事業

再々評価：再評価実施後一定期間(直轄事業等3年間、補助事業等5年間)が経過している事業

その他：社会経済情勢の急激な変化、技術革新等により再評価の実施の必要が生じた事業

新規事業採択時評価結果一覧  
(平成22年8月末現在)

## 【公共事業関係費】

【海岸事業】  
(直轄事業)

事業名 事業主体	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	担当課 (担当課長名)	
		貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)			
		便益の内訳及び主な根拠					
津松阪海岸直轄海岸保全施設整備事業 中部地方整備局	135	492	【内訳】 浸水防護便益: 492億円 【主な根拠】 浸水面積: 約370ha 浸水戸数: 約11,000戸 浸水区域における一般資産等評価額: 約3,460億円	101	4.9	<ul style="list-style-type: none"> <li>・浸水防護により国、三重県の行政活動や地域医療の拠点である三重大学病院等の医療活動を継続できる。</li> <li>・浸水防護により国道23号、JR紀勢本線、近鉄名古屋線といった主要交通施設の機能を維持し、それを利用した物流を継続できる。</li> </ul>	本省港湾局 海岸・防災課 (課長 梶原康之)
指宿海岸直轄海岸保全施設整備事業 九州地方整備局	120	790	【内訳】 浸水防護便益: 790億円 【主な根拠】 浸水面積: 約30ha 浸水戸数: 約400戸 浸水区域における一般資産等評価額: 約164億円	96	8.2	<ul style="list-style-type: none"> <li>・背後地にある天然砂むし温泉や多数のホテル等、観光産業の活動を継続できる。</li> <li>・幹線道路の浸水を防ぐことで産業活動が継続できる。</li> <li>・背後道路の陥没や亀裂を防ぎ、車両・人が安全に通行できる。</li> </ul>	本省港湾局 海岸・防災課 (課長 梶原康之)

## 【道路・街路事業】

## (直轄事業等)

事業名 事業主体	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	担当課 (担当課長名)	
		貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)			
		便益の内訳及び主な根拠					
三陸縦貫自動車道 一般国道45号 本吉気仙沼道路(期) 東北地方整備局	145	217	【内訳】 走行時間短縮便益: 195億円 走行費用減少便益: 6.7億円 交通事故減少便益: 15億円 【主な根拠】 計画交通量: 12,600台/日	110	2.0	<ul style="list-style-type: none"> <li>・宮城県沖地震における緊急輸送道路の確保</li> <li>・道路の津波浸水区間の回避により、孤立人口約4,000人の解消</li> <li>・医療施設への速達性の向上</li> <li>・第2次医療施設の30分圏外人口約4,000人が、整備後約900人まで減少</li> <li>・隘路解消による走行性の向上</li> <li>・急勾配区間、幅員狭小区間の回避により走行性、安全性が向上</li> </ul>	道路局 国道・防災課 (課長 深澤淳志)
阿南安芸自動車道 一般国道55号 桑野道路 四国地方整備局	340	488	【内訳】 走行時間短縮便益: 391億円 走行費用減少便益: 75億円 交通事故減少便益: 22億円 【主な根拠】 計画交通量: 11,300～13,700台/日	246	2.0	<ul style="list-style-type: none"> <li>・東南海・南海地震における緊急輸送路の確保</li> <li>・道路の津波浸水区間の回避により、第1次緊急輸送路として利用可能</li> <li>・医療施設への速達性向上</li> <li>・第3次医療施設の60分カバール圏域人口が約6千人増加</li> <li>・牟岐町役場から徳島赤十字病院までの所要時間が19分短縮 現況83分 整備後64分</li> </ul>	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 南国芸芸道路 (芸西西～安芸西) 四国地方整備局	355	514	【内訳】 走行時間短縮便益: 438億円 走行費用減少便益: 54億円 交通事故減少便益: 23億円 【主な根拠】 計画交通量: 10,000～14,400台/日	271	1.9	<ul style="list-style-type: none"> <li>・東南海・南海地震における緊急輸送路の確保</li> <li>・道路の津波浸水区間の回避により、孤立人口が約4,200人減少</li> <li>・医療施設への速達性向上</li> <li>・第3次医療施設の60分カバール圏域人口が約1.1万人増加</li> <li>・観光振興に寄与</li> <li>・高知県東部地域の観光施設への速達性の向上</li> </ul>	道路局 国道・防災課 (課長 深澤淳志)
那覇空港自動車道 一般国道506号 小禄道路 沖縄総合事務局	620	601	【内訳】 走行時間短縮便益: 453億円 走行費用減少便益: 76億円 交通事故減少便益: 71億円 【主な根拠】 計画交通量: 13,500～36,600台/日	437	1.4	<ul style="list-style-type: none"> <li>・那覇空港までの定時性・速達性が向上</li> <li>・沖縄自動車道(西原JCT)～那覇空港間の移動時間: 現況19～28分 整備後約14分</li> </ul>	道路局 国道・防災課 (課長 深澤淳志)

【道路・街路事業】  
 (補助事業等)

事業名 事業主体	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	担当課 (担当課長名)	
		貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)			B / C
		便益の内訳及び主な根拠					
地域高規格道路 金谷御前崎連絡道路 一般国道473号 金谷相良道路 静岡県	120	227	【内訳】 走行時間短縮便益: 212億円 走行費用減少便益: 15億円 交通事故減少便益: -0.42億円 【主な根拠】 計画交通量: 12,700台/日	88	2.6	国道1号と東名高速道路の連結により広域的な交流ネットワークが形成される。 住民生活と関連する第2次救急医療施設(島田市民病院)、富士山静岡空港等へのアクセスが向上 地域社会を形成する観光(海洋レジャー)・産業(御前崎港)拠点施設へのアクセスが向上	道路局 国道・防災課 (課長 深澤淳志)
地域高規格道路 北奈湯原道路 一般国道313号 倉吉関金道路 鳥取県	124	236	【内訳】 走行時間短縮便益: 199億円 走行費用減少便益: 20億円 交通事故減少便益: 17億円 【主な根拠】 計画交通量: 10,000台/日	101	2.3	住民生活と関連する第2次救急医療施設(県立厚生病院)へのアクセスが向上 地域に点在する観光(蒜山高原、湯原温泉等)拠点へのアクセスが向上し、周遊型広域観光ネットワークが強化	道路局 国道・防災課 (課長 深澤淳志)
地域高規格道路 鳥原道路 一般県道諫早外環状線 鷺崎～栗面工区 長崎県	120	125	【内訳】 走行時間短縮便益: 112億円 走行経費減少便益: 7.3億円 交通事故減少便益: 6.1億円 【主な根拠】 計画交通量: 10,600台/日	94	1.3	第3次救急医療施設(国立長崎医療センター)へのアクセス向上 長崎空港、九州横断自動車道から主要な観光地へのアクセス向上	道路局 環境安全課 (課長 吉崎 収)
地域高規格道路 北九州高速道路 都市計画道路 戸畑枝光線 北九州市	120	341	【内訳】 走行時間短縮便益: 256億円 走行経費減少便益: 52億円 交通事故減少便益: 33億円 【主な根拠】 計画交通量: 27,900台/日	95	3.6	新若戸道路や国道3号黒崎バイパスと一体となった自動車専用道路ネットワーク形成により、高速性・定時性が向上する。 特定重要港湾北九州港(響灘地区)へアクセスが向上する。 山沿いを通る北九州高速4号線(第1次緊急輸送道路)の代替路を形成し、災害時におけるリダンダンシーの確保を図る。 第3次救急医療施設へのアクセス向上により、救急医療活動を支援する。	都市・地域整備局 街路交通施設課 (課長 松井直人)

【港湾整備事業】  
 (直轄事業)

事業名 事業主体	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	担当課 (担当課長名)	
		貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)			B / C
		便益の内訳及び主な根拠					
苫小牧港 西港区商港地区 複合一貫輸送ターミナル改良事業 北海道開発局	94 [94]	342	【内訳】 輸送コストの削減便益: 337億円 震災時における輸送コストの削減便益: 2.9億円 施設被害の回避: 2.9億円 【主な根拠】 平成30年度予測取扱貨物量: 3,861千トン/年 想定被災人口: 52千人	78	4.4	・エプロンの拡幅により、トレーラーの安全な走行や荷役時間の短縮が図られ、安全かつ効率的なRO-RO船荷役が確保される。 ・岸壁の耐震強化により、震災時における被害に対する地域住民の不安を軽減することができる。また、震災時においても物流が維持され、生活や産業活動の維持が図られる。	本省港湾局 計画課 (課長 高橋浩二)

函館港 北ふ頭地区 複合一貫輸送ターミナル整備事業 北海道開発局	40 [40]	68	【内訳】 輸送・移動コストの削減便益：43億円 輸送時間コストの削減便益：13億円 震災時における輸送コストの削減便益：8.4億円 施設被害の回避：4.1億円 【主な根拠】 平成28年度予測取扱貨物量：7,531千トン/年 平成28年度予測利用旅客数：27千人/年 想定被災人口：99千人	34	2.0	・一般貨物船との共同利用に伴うアンカートラブルによる出港時間の遅れや欠航の解消が図られる。また、アンカーの交換やアンカー関連機器の損傷が解消される。 ・一般貨物船との輻輳が解消されるほか、荷役時の横風による船体揺動が解消され、旅客や車両の乗降時の安全性が向上する。 ・一般貨物との混在利用が解消されるとともに、現利用岸壁での石材荷役時における粉じんの影響もなくなり、利用者に対する環境改善が図られる。 ・岸壁の耐震強化により、震災時における被害に対する地域住民の不安を軽減することができる。また、震災時においても物流が維持され、生活や産業活動の維持が図られる。	本省港湾局 計画課 (課長 高橋浩二)
仙台塩釜港 仙台港区中野地区 国際物流ターミナル整備事業 東北地方整備局	69 [50]	136	【内訳】 輸送コストの削減便益：134億円 その他の便益：1.7億円 【主な根拠】 平成27年予測取扱貨物量：432千トン/年	59	2.3	・米穀類等の外貨物の増加に対応するとともに、潮待ちなどの入港調整による非効率な輸送実態を解消することにより、地域産業の国際競争力の向上が図られる。 ・中野地区における貨物の積み分けが可能となることにより、ふ頭内混雑等が解消される。 ・船舶の大型化により、船舶からのCO2、NOxの排出量が軽減される。	本省港湾局 計画課 (課長 高橋浩二)
境港 外港中野地区 国際物流ターミナル整備事業 中国地方整備局	90 [65]	232	【内訳】 輸送コスト削減便益：231億円 その他の便益：0.7億円 【主な根拠】 平成28年予測取扱貨物量：450千トン/年	77	3.0	・原木を保管する野積場の不足が解消され、他地区の野積場への二次運搬が解消される。 ・低廉な原材料の調達が可能となり、地域産業の競争力強化と地域産業の発展が図られる。 ・既存岸壁の貨物輻輳が緩和され、境港全体での岸壁利用の効率化が期待される。 ・船舶の大型化により、船舶からのCO2、NOxの排出量が軽減される。	本省港湾局 計画課 (課長 高橋浩二)
細島港 白浜地区 国際物流ターミナル整備事業 九州地方整備局	44 [35]	156	【内訳】 輸送コストの削減便益：155億円 その他の便益：1.1億円 【主な根拠】 平成27年度予測取扱貨物量：572千トン/年	39	4.0	・低廉な原材料の調達が可能となり、地域産業の発展ならびに国際競争力の強化が図られる。 ・港湾貨物の輸送効率化により、CO2、NOxの排出量が軽減される。	本省港湾局 計画課 (課長 高橋浩二)
鹿児島港 新港区 複合一貫輸送ターミナル改良事業 九州地方整備局	108 [64]	337	【内訳】 輸送コストの削減便益：205億円 移動コストの削減便益：123億円 震災時における輸送コストの削減便益：0.1億円 施設被害の回避便益：4.2億円 その他の便益：4.1億円 【主な根拠】 平成28年度予想取扱貨物量：1,810千トン/年 平成28年度予想利用旅客数：156千人/年	99	3.4	・適切な施設配置による荷役作業の改善が図られる。 ・老朽化対策の実施と、人流と物流の完全分離により安全の確保が図られる。 ・岸壁の耐震強化により、震災時における被害に対する地域住民の不安を軽減することができる。また、震災時においても物流が維持され、生活や産業活動の維持が図られる。 ・老朽化対策の実施により、奄美、沖縄地方の生活航路の安定的な維持が図られる。	本省港湾局 計画課 (課長 高橋浩二)
竹富南航路整備事業 沖縄総合事務局	35 [35]	70	【内訳】 海難減少便益：41億円 移動コストの削減便益：20億円 輸送コストの削減便益：8.8億円 【主な根拠】 平成26年予測航行隻数：73,698隻/年 平成26年予測利用旅客数：993千人/年	47	1.5	・浅瀬や暗礁の解消により、船舶航行時における安心・安全性の向上が図られる。 ・船舶による夜間の急患輸送が可能となり、生命や健康の観点から安心・安全の向上が図られる。 ・早朝および夕方の旅客船増便により、八重山諸島各島間の交流機会の増大や、沖縄本島へのアクセスの機会拡大が可能となり、島民生活の質の向上や、観光客の利便性の向上が図られる。	本省港湾局 計画課 (課長 高橋浩二)

沖ノ鳥島における活動拠点整備事業 関東地方整備局	750 [ 750 ]	1,161	<p>【内訳】 保全工事等の作業の効率化便益：1.1億円 海洋資源開発の推進便益：1,160億円</p> <p>【主な根拠】 想定コバルト生産量：5,770 t /年 想定ニッケル生産量：4,770 t /年</p>	641	1.8	<p>・沖ノ鳥島周辺海域では、気象庁等による海洋・気象観測等が行われているが、燃料・水・食糧等の補給や調査機材の交換等の必要が生じた場合、活動海域から遠く離れた離島まで移動するか、いったん本土まで戻らざるを得ない状況となっている。</p> <p>港湾の整備と併せて、海洋調査等の拠点として必要となる支援体制が整い、沖ノ鳥島において補給等が可能となれば、調査船舶等の運航効率化が図られることから、周辺海域における海洋調査の促進が期待される。</p> <p>・「基本計画」では、沖ノ鳥島において、厳しい自然環境特性をいかした新素材の開発や、その特徴的な生態系の調査・研究、地殻変動観測や海洋循環構造に関する観測等を推進していくこととされている。</p> <p>港湾を早期に整備することによって、資機材や作業員の安全かつ効率的な輸送が確保され、沖ノ鳥島の利活用の促進につながるものと期待される。</p> <p>・沖ノ鳥島での保全工事等にあたっては、作業員が外洋で本船から小型船に乗り換えて移動せざるを得ないのが現状である。</p> <p>港湾を整備することにより、作業員は直接島に上陸することが可能となることから、安全性の更なる向上が図られる。また、島内に拠点を形成することにより、作業環境の向上も期待される。</p>	本省港湾局 振興課 (課長 田邊俊郎)
-----------------------------	----------------	-------	--	-----	-----	--	---------------------------

[ ]内は内数で港湾整備事業費

【その他施設費】

【官庁営繕事業】

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	評 価				担当課 (担当課長名)
		事業 計画の 必要性	事業 計画の 合理性	事業 計画の 効果	その他	
豊橋港湾合同庁舎 (増築棟) [ 三河海上保安署 庁舎 ] 中部地方整備局	3.9	110 点	100 点	146 点	高潮による浸水対策として、既存庁舎1階にある電気室を新庁舎(増築棟)2階に再整備し、災害応急活動の拠点としての防災機能を確保するなど、機能性の観点から、事業特性に合致した取組が計画されている。	本省大臣官房 官庁営繕部計画課 (課長 鬼沢浩志)
平塚税務署 関東地方整備局	15 (注)	111 点	100 点	146 点	国と市の関連する窓口部門のコミュニケーションが図られる配置として、市役所との業務連携に配慮するなど、地域性、環境保全性及び機能性の観点から、事業特性に合致した取組が計画されている。	本省大臣官房 官庁営繕部計画課 (課長 鬼沢浩志)

(注) 平塚市役所との合築であるが、総事業費は平塚税務署分を記載している。

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(合理性の有無により、100点か0点のいずれかを評点とする)

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

(採択要件：事業計画の必要性100点以上、事業計画の合理性100点、事業計画の効果100点以上を全て満たす)

【船舶建造事業】

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	評 価	担当課 (担当課長名)
外洋対応型巡視船 (PL型) 建造(4隻) 海上保安庁	221	整備しようとする外洋対応型巡視船(PL型)は、堪航性能、夜間捜索監視能力、現場指揮機能及び制圧能力等の能力・機能が強化されており、しょう戒体制及び事案対応体制の強化を図ることができる。	海上保安庁 装備技術部 船舶課 (課長 浅野富夫)
大型巡視艇 (PC型) 建造(3隻) 海上保安庁	44	整備しようとする大型巡視艇(PC型)は、速力、操縦性能、夜間監視能力等の能力・機能が強化されており、事案対応体制の強化を図ることができる。	
小型巡視艇 (CL型) 建造(2隻) 海上保安庁	6	整備しようとする小型巡視艇(CL型)は、速力、夜間監視能力等の能力・機能が強化されており、事案対応体制の強化を図ることができる。	



【海上保安官署施設整備事業】

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	評価				担当課 (担当課長名)
		事業計画 の必要性	事業計画 の合理性	事業計画 の効果	その他	
新潟航空基地の整備 海上保安庁	3.9	110	100	133	庁舎の増築により執務環境の改善を図り、海難救助・テロ対策・危機管理体制の強化・海洋権益の保全等多岐にわたる業務ニーズに迅速かつ的確に対応することができる。	海上保安庁 装備技術部 施設補給課 (課長 野見山慎吾)

- ・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  
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

## 再評価結果一覧 (平成22年8月末現在)

### 【ダム事業】 (直轄事業等)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析		費用:C (億円)	B/C	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							
夕張シューパロダム建設事業 北海道開発局	再々評価	1,700	2,109	1,031	2.0	<p>昭和36年7月、昭和37年8月、昭和50年8月、昭和56年8月に被害の大きな洪水が発生しており、昭和56年9月洪水では、石狩川流域においては浸水面積約61,400ha、死者2人、約22,500戸の浸水被害等が発生している。</p> <p>過去25年間のうち、農業用水は毎年のように節水を余儀なくされている。</p> <p>当該事業により、かんがい用水、水道用水が確保されるとともに発電が実施可能となる。</p>	<p>事業の必要性等に関する視点</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>平成17年から平成20年にかけて氾濫の恐れがある区域を含む市町村の総人口、総世帯数は、総人口は0.4%増、総世帯数は3.6%増であり、大きな変化はない。また、関連事業についても、当事業への参画に変更はない。</li> <li>B/Cについては、2.0である。</li> <li>平成22年3月現在、進捗率は66%（事業費ベース）。今後、ダム本体及び関連工事、付帯道路工を引き続き実施する。</li> </ul> <p>事業の進捗の見込みの視点</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>平成25年度に試験治水を予定。</li> <li>平成28年度に事業完了を予定。</li> </ul> <p>コスト削減や代替案立案等の可能性の視点</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>今後も、引き続き設計段階や工事施工においても工法の工夫や新技術の積極的な採用等により、コスト削減に努める。</li> <li>代替案との比較により、社会的影響及び自然環境への影響、経済性の観点から「夕張シューパロダム+河道改修」による対策が優れている。</li> </ul> <p>以上より、事業の必要性・重要性は変化なく、費用対効果等の投資効果も確保されているため、事業を継続することとする。</p>	継続	本省河川局 治水課 (課長 森北佳昭)	
幾春別川総合開発事業 北海道開発局	再々評価	835	1,229	1,015	1.2	<p>昭和36年7月、昭和37年8月、昭和50年8月、昭和56年8月に被害の大きな洪水が発生しており、昭和56年8月洪水では、石狩川流域においては浸水面積約61,400ha、死者2人、約22,500戸の浸水被害等が発生している。</p> <p>過去25年間のうち、農業用水は12回もの節水を余儀なくされている。</p> <p>なお、本事業の目的は、治水以外に、工業用水や水道用水の確保、発電がある。</p>	<p>事業の必要性等に関する視点</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>平成17年から平成20年にかけて氾濫の恐れがある区域を含む市町村の総人口、総世帯数は、総人口は0.5%増、総世帯数は3.8%増であり、大きな変化はない。また、関連事業についても、当事業への参画内容に変更はない。</li> <li>B/Cについては1.2である。</li> <li>平成22年3月現在、進捗率は49.5%（事業費ベース）。</li> </ul> <p>事業の進捗の見込みの視点</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>本事業は、平成21年12月に国土交通大臣が表明した方針に基づき、検証対象に区分されており、「今後の治水対策のあり方に関する有識者会議」が本年夏頃に中間とりまとめとして示す予定の新たな基準に沿って、幾春別川総合開発事業の検証を実施していく予定である。</li> <li>コスト削減や代替案立案等の可能性の視点</li> <li>今後も引き続き、設計段階や工事施工においても工法の工夫や新技術の積極的な採用等により、コスト削減に努める。</li> <li>河川整備計画策定時には、本事業に対する代替案との比較により、社会的影響、自然環境への影響、経済性の観点から「新桂沢ダム(嵩上げ)+三笠ぼんべつダム+河道改修」による対策が優れているとされているところであるが、上記の通り、新たな基準に沿って、幾春別川総合開発事業の検証を実施していく予定である。</li> </ul> <p>当該事業は検証対象として区分されている事業であり、以上より、従前の視点に基づいて行った再評価の結果としては、現在の転流工事段階を継続することとするが、9月を目途にまとめられる「中間取りまとめ」等を踏まえ、本事業の検証を行い、その結果に応じてその後の事業の進め方を改めて判断することとする。</p>	継続	本省河川局 治水課 (課長 森北佳昭)	
鳴瀬川総合開発事業 東北地方整備局	再々評価	770	617	409	1.5	<p>【内訳】 被害防止便益：271億円 流水の正常な機能の維持に関する便益：346億円</p> <p>【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：80戸 年平均浸水軽減面積：149ha</p> <p>鳴瀬川では、毎年の最小流量は、流水の正常な機能の維持に必要な流量（正常流量）を下回る状況が度々発生し、近年においても非常に不安定であり、渇水時には取水制限や灌水が必要となっている。</p> <p>なお、本事業の目的は、治水以外に、かんがい用水や水道用水の確保がある。</p>	<p>事業の必要性に関する視点</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>鳴瀬川沿川の浸水が想定される区域内に位置する市町村の総人口、総世帯数は、H17-H21の間で総人口2.5%減、総世帯数2.8%増であり、若干の人口減少が見られるが、社会的情勢は変化が少なく安定している。</li> <li>現時点において本事業の投資効果を評価した結果、B/Cについては1.51である。</li> <li>実施計画調査を実施しており、平成22年3月現在、進捗率は6%（事業費ベース）。</li> </ul> <p>事業の進捗の見込みの視点</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>平成21年12月に国土交通大臣が表明した方針に基づき、鳴瀬川総合開発事業は検証対象に区分されており、「今後の治水対策のあり方に関する有識者会議」が本年夏頃に中間とりまとめとして示す予定の新たな基準に沿って、鳴瀬川総合開発事業の検証をしていく予定である。</li> <li>コスト削減や代替案立案等の可能性の視点</li> <li>引き続き、工法の工夫や新技術の積極的な採用等により、コスト削減に努める。</li> <li>鳴瀬川水系河川整備計画においては、目標達成に要するコスト及び効果発現時期等の観点から、河道改修等と鳴瀬川総合開発事業を組み合わせる治水対策としているところであるが、新たな基準に沿って、鳴瀬川総合開発事業の検証をしていく予定である。</li> </ul> <p>現段階の継続</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>鳴瀬川総合開発事業については、調査・地元説明の段階を継続することの妥当性を限定的に再評価することとした。</li> </ul> <p>当該事業は検証対象として区分されている事業であり、以上より、従前の視点に基づいて行った再評価の結果としては、調査・地元説明の段階を継続することとするが、9月を目途にまとめられる「中間取りまとめ」等を踏まえ、本事業の検証を行い、その結果に応じてその後の事業の進め方を改めて判断することとする。</p>	継続	本省河川局 治水課 (課長 森北佳昭)	
成瀬ダム建設事業 東北地方整備局	再々評価	1,530	1,930	1,224	1.6	<p>【内訳】 被害防止便益：991億円 流水の正常な機能の維持に関する便益：939億円</p> <p>【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：97戸 年平均浸水軽減面積：72ha</p> <p>成瀬ダムからの水道用水を供給する区域内の人口は約4,700人。成瀬ダムの補給対象となる既得かんがい用水を供給する区域の面積は約12,600ha。ダム下流に位置する窟川川の岩崎橋地点での濁水流量は、平均的な濁水流量と比較して年によって変動が大きく安定しておらず、近年においても濁水が頻りに発生している。</p> <p>なお、本事業の目的は、治水以外に、かんがい用水や水道用水の確保、発電がある。</p>	<p>事業の必要性に関する視点</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>近年では昭和54年8月、昭和56年8月、昭和62年8月、平成14年8月、平成19年9月に被害の大きな洪水が発生しており、昭和62年8月洪水では、窟川川流域において浸水面積約1,574戸の被害が発生している。</li> <li>成瀬ダムからの水道用水を供給する区域の人口は約4,700人。成瀬ダムの補給対象となる既得かんがい用水を供給する区域の面積は約12,600ha。ダム下流に位置する窟川川の岩崎橋地点での濁水流量は、平均的な濁水流量と比較して年によって変動が大きく安定しておらず、近年においても濁水が頻りに発生している。</li> <li>なお、本事業の目的は、治水以外に、かんがい用水や水道用水の確保、発電がある。</li> </ul> <p>事業の必要性に関する視点</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>窟川川沿川の浸水が想定される区域内に位置する市町村では、H17-H21の間で総人口4.0%減、総世帯数0.4%減となっており、若干の人口減少が見られるが、社会的情勢に大きな変化はない。</li> <li>現時点において、本事業の投資効果を評価した結果、B/Cについては1.58である。</li> <li>平成22年3月現在、進捗率は15.8%（事業費ベース）。</li> </ul> <p>事業の進捗の見込みの視点</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>平成21年12月に国土交通大臣が表明した方針に基づき、成瀬ダム建設事業は検証対象に区分されており、「今後の治水対策のあり方に関する有識者会議」が本年夏頃に中間とりまとめとして示す予定の新たな基準に沿って、成瀬ダム建設事業の検証をしていく予定である。</li> <li>コスト削減や代替案立案等の可能性の視点</li> <li>現在、現地地探水の有効活用や転流工事の工法見直しなど、コスト削減を図っているところであり、今後も引き続き設計段階や工事施工において、工法の工夫や新技術の積極的な採用等により、コスト削減に努める。</li> <li>治水に関する代替案検討の結果、整備に要するコストや社会的影響等の観点から成瀬ダムが最優先となっているが、新たな基準に沿って、成瀬ダム建設事業の検証をしていく予定である。</li> </ul> <p>当該事業は検証対象として区分されている事業であり、以上より、従前の視点に基づいて行った再評価の結果としては事業を継続することが妥当と考えるが、新たな段階には入らず、現段階を継続するものとし、9月を目途にまとめられる「中間取りまとめ」等を踏まえ、本事業の検証を行い、その結果に応じてその後の事業の進め方を改めて判断することとする。</p>	継続	本省河川局 治水課 (課長 森北佳昭)	

鳥海ダム建設事業 東北地方整備局	再々評価	960	1,152	787	1.5	<p>【内訳】 被害防止便益：611億円 流水の正常な機能の維持に関する便益：541億円</p> <p>【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：110戸 年平均浸水軽減面積：114ha</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・近年では平成2年6月、平成9年7月、平成10年8月、平成14年7月、平成19年8月に被害の大きな洪水が発生しており、平成10年8月洪水では、子吉川流域において浸水面積498ha、全半壊4戸、浸水家屋数346戸の被害が発生している。</li> <li>・子吉川の宮内地点では、年間の洪水流量が547～H19（36年間）の間に、流水の正常な機能の維持に必要な流量（正常流量）を22回下回る状況となっている。また、平成に入ってから5回の洪水被害が発生し、夏場を中心に、上水道や農業用水の取水ができなくなる等の洪水被害が繰り返されており、慢性的な水不足状態が生じている。</li> <li>・なお、本事業の目的は、治水以外に、水道用水の確保がある。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・事業の必要性に関する視点</li> <li>・子吉川沿川の浸水が想定される区域内に位置する市町村では、H17～H21の間で総人口4.0%減、総世帯数1.2%増となっており、若干の人口減少が見られるが、社会的情勢に大きな変化はない。</li> <li>・現時点において本事業の投資効果の評価した結果、B/Cについては1.46である。</li> <li>・実施計画調査を実施中であり、平成22年3月現在、進捗率は6%（事業費ベース）。</li> <li>・事業の進捗の見込みの視点</li> <li>・平成21年12月に国土交通大臣が表明した方針に基づき、鳥海ダム建設事業は検証対象に区分されており、「今後の治水対策のあり方に関する有識者会議」が本年夏ごろに中間とりまとめとして示す予定の新たな基準に沿って、鳥海ダム建設事業の検証をしていく予定である。</li> <li>・コスト削減や代替案立案等の可能性の視点</li> <li>・引き続き、工法の工夫や新技術の積極的な採用等によるコスト削減を検討する。</li> <li>・子吉川水系河川整備計画においては、目標達成に要するコスト及び効果発現時期等の観点から、河道改修等と鳥海ダム建設事業を組み合わせた治水対策としていくところであるが、新たな基準に沿って、鳥海ダム建設事業の検証をしていく予定である。</li> <li>・鳥海ダム建設事業については、調査・地元説明の段階を継続することの妥当性を限定的に再評価することとした。</li> </ul> <p>当該事業は検証対象として区分されている事業であり、以上より、従前の視点に基づいて行った再評価の結果としては、調査・地元説明の段階を継続することとするが、9月を目途にまとめられる「中間取りまとめ」等を踏まえ、本事業の検証を行い、その結果に応じてその後の事業の進め方を改めて判断することとする。</p>	継続	本省河川局 治水課（課長 森北 佳昭）
湯西川ダム建設事業 関東地方整備局	再々評価	1,840	6,575	1,531	4.3	<p>【内訳】 被害防止便益：5,795億円 河川の水量確保に係る便益：780億円</p> <p>【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：756戸 年平均浸水軽減面積：319ha</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・昭和13年9月、昭和16年7月、昭和22年9月、昭和24年8月、昭和33年9月、昭和46年8月、平成14年7月に被害の大きな洪水が発生しており、昭和24年8月洪水では栃木県塩谷郡氏家町（現栃木県さくら市）大池先で破壊し、栃木県内死者49名、家屋浸水2,215戸、家屋の破壊・流失・半壊2,594戸という甚大な被害が発生している。</li> <li>・荒瀬川では、平成6年、平成8年、平成9年、平成13年に取水制限を行っており社会生活、経済活動等に大きな影響を与えている。また、洪水時には河川流量が減少し、連続した水面が確保されない等、河川環境に対する悪影響も懸念されている。</li> <li>・本事業の完了により、洪水調節、流水の正常な機能の維持に加え、かんがい用水、水道用水及び工業用水の供給が可能となる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・事業の必要性等に関する視点</li> <li>・既設の鬼怒川上流3ダム及び鬼怒川合流点の3調節池と相まって鬼怒川及び利根川本川下流部に対する洪水被害の軽減が期待される。</li> <li>・茨城県、栃木県、千葉県の上県が既に湯西川ダムの完成を前提とした暫定取水を実施しており、早期完成を要請されている。</li> <li>・河川の水量を確保し、男鹿川、鬼怒川の河川環境改善などに寄与する。</li> <li>・代替地分譲は完了し、付替道路、用地取得等は着実に進んでおり、来年度は事業完了予定。</li> <li>・事業の進捗の見込みの視点</li> <li>・平成21年9月よりダム本体建設工事を着手し、平成23年度完成を目指す。</li> <li>・コスト削減や代替案立案等の可能性の視点</li> <li>・引き続きコスト削減に取り組み等、更なる事業監理の充実と透明化に努める。</li> </ul> <p>以上より、当該事業は、現時点においても、その事業の必要性等は変わっておらず、来年度（平成23年度）末には完成が見込まれることから、本事業を継続することとする。</p>	継続	本省河川局 治水課（課長 森北 佳昭）
嘉瀬川ダム建設事業 九州地方整備局	再々評価	1,780	2,820	1,770	1.6	<p>【内訳】 被害防止便益：1,990億円 流水の正常な機能の維持に関する便益：830億円</p> <p>【主な根拠】 年平均浸水被害戸数：622戸 年平均浸水被害面積：65ha</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・昭和28年6月洪水において、死者7名、家屋の全半壊175戸、浸水戸数31,032戸の甚大な被害が発生し、近年でも平成2年7月、平成3年6月、平成20年6月及び平成21年7月の洪水においても家屋浸水の被害が発生している。</li> <li>・水系の計画規模の洪水が発生したとの想定に対し、本事業が完了すれば、基準地点（官人橋）付近で、約1.3mの水位低下を図ることができる。</li> <li>・平成6年の洪水においては、豊内各地で農作物被害105億円以上が発生し、白石平野では、農業用水の地下水汲み上げにより最大18cmの地盤沈下が発生している。</li> <li>・本事業の完了により、かんがい用水、水道用水及び工業用水、流水の正常な機能の維持に必要な流量が確保されたとともに、発電が実施可能となる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・事業の必要性等に関する視点</li> <li>・想定沁透区域内の人口・資産は前回評価時点から大きく変化していない。</li> <li>・嘉瀬川ダムへの水源確保を前提とした関連事業の必要性も変わっておらず、事業等が継続実施されている。</li> <li>・洪水調節及び不特定補給に伴う費用対便益（B/C）は1.6である。</li> <li>・事業の進捗の見込みに関する視点</li> <li>・嘉瀬川ダム事業は、前回評価以降も本体工事及び付替道路などの関連工事が順調に進んでおり、平成21年12月に本体コンクリートの打設が完了している。今後、試験取水を実施し、平成23年度末に嘉瀬川ダム事業が完成する見込みである。</li> <li>・コスト削減や代替案立案等の可能性の視点</li> <li>・嘉瀬川ダム事業は、これまで新技術を活用するなどのコスト削減を図り、ダム建設における計画・工事を進めてきた。今後、付替道路等の残工事においても更なるコスト削減に努める。</li> </ul> <p>以上より、「嘉瀬川ダム建設事業」は、前回の再評価以降も、その事業の必要性は変わっておらず、今後も事業の順調な進捗が見込まれることから、来年度の事業完了にむけて、引き続き「事業を継続」することとする。</p>	継続	本省河川局 治水課（課長 森北 佳昭）
筑後川水系ダム群 連携事業 九州地方整備局	再々評価	390	1,206	447	2.7	<p>【内訳】 流水の正常な機能の維持に関する便益：1,206億円</p> <p>【主な根拠】 同規模のダムを代替施設とし、その建設費を便益とみなし計上</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・筑後川における水開発は、福岡都市圏の水需要を優先し、本来優先して確保すべき河川環境や既得農水の不特定用水が確保されていない。</li> <li>・筑後川流域では、平成6年、平成14年に代表される洪水被害が発生するなど、慢性的な水不足の状況にあり、毎年において取水制限や洪水調整が行われている。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・事業の必要性に関する視点</li> <li>・筑後川沿川では慢性的な水不足が生じ、前回評価以降においても、ほぼ毎年の割合で取水制限等が行われ、さらに、不足している筑後川の不特定用水の確保について、流域自治体等から早期の確保を要望されている。</li> <li>・現時点において本事業の投資効果の評価した結果、B/Cについては、2.7となっている。</li> <li>・事業の進捗の見込みの視点</li> <li>・平成21年12月に国土交通大臣が表明した方針に基づき、筑後川ダム群連携事業は、検証対象に区分されており、「今後の治水対策のあり方に関する有識者会議」が本年夏頃に中間とりまとめとして示す予定の新たな基準に沿って、筑後川ダム群連携事業の検証を行う予定である。</li> <li>・コスト削減や代替案立案等の可能性の視点</li> <li>・実施計画調査段階のため、具体的な検討は今後の課題であるが、導水ルートの選定及び施設構造の検討にあたっては、維持管理等を考慮し、コスト削減を図れるよう努めていく。</li> </ul> <p>当該事業は検証対象として区分されている事業であり、以上より、従前の視点に基づいて行った再評価の結果としては、事業を継続することが妥当と考えられているが、新たな段階には入らず、現段階を継続するものとし、9月を目途にまとめられる「中間取りまとめ」等を踏まえ、本事業の検証を行い、その結果に応じてその後の事業の進め方を改めて判断することとする。</p>	継続	本省河川局 治水課（課長 森北 佳昭）

沖縄北西部河川総合開発事業 (大保ダム、奥間ダム、比地ダム) 沖縄総合事務局	その他	1,555	1,331	<p>【内訳】 被害防止便益：319億円 流水の正常な機能の維持に関する便益：1,012億円</p> <p>【主な根拠】 大保ダム 年平均浸水軽減戸数：27戸 年平均浸水軽減面積：10ha 奥間ダム、比地ダム 年平均浸水軽減戸数：35戸 年平均浸水軽減面積：18ha</p>	704	1.9	<p>・沖縄県は過去より多くの洪水被害に見舞われており、平成6年度以降は比較的、年間降水量が多い年に恵まれ、洪水被害は発生していないが、この間でも少雨傾向等の影響により、度々治水対策が議論されている。</p> <p>・当該事業により、流水の正常な機能の維持、沖縄本島の水道用水122,200m<sup>3</sup>/日の供給が可能となる。</p>	<p>【奥間ダム】 ・利水事業者である沖縄県企業局がダム使用権を平成21年11月に取り下げている。また、比地川水系の治水対策については、河川管理者である沖縄県が河川改修等の治水対策を再検討するとして、平成22年7月に特定多目的ダムである奥間ダムの建設中止を要請した。</p> <p>【比地ダム】 ・沖縄県より沖縄振興特別措置法第107条に基づく申請がなされる予定はない。</p> <p>【大保ダム】 ・大保ダムについては、平成22年度中の完成に向けて試験治水を実施中。</p> <p>・以上より、「大保ダム」は平成22年度中の完成に向けて試験治水を継続する。</p> <p>しかしながら、「奥間ダム」は検証対象ダムではあるが、河川管理者としての沖縄県から利水撤退等の理由により、建設中止の要請があったことを踏まえ、検証を遂行中止することとし、「比地ダム」は着手しないこととする。</p>	見直し継続	本省河川局 治水課 (課長 森北佳昭)
--	-----	-------	-------	---	-----	-----	--	---	-------	---------------------------

【空港整備事業】  
(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)
			貨幣換算した便益:B(億円)	費用:C (億円)	B / C				
関西国際空港2期事業 関西国際空港株式会社	再々評価	14,260	16,786	12,728	1.3	<p>・関西国際空港は沖合約5kmの海上に建設されていることから、陸域における航空機騒音の問題は発生しない。</p> <p>・完全24時間運用可能な空港であることから、深夜早朝における航空機の就航を可能とし、サプライチェーンの最適化を図り、リードタイムの短縮に寄与することができる。</p> <p>また、24時間運用を維持しながらの施設改修が可能であり、適切な維持管理を行うことができる。</p>	<p>・「4,000級複線数滑走路+完全24時間運用可能」という特長を活かした空港能力のフル活用により、国際拠点空港としての役割を果たし、国際競争力の強化を図る必要がある。</p> <p>・平成22年5月の国土交通省成長戦略会議のとりまとめにおいて、関西・伊丹の事業運営権を一体で民間にアウトソース(コンセッション契約)することにより関空のバランスシートを改善する手法を基本に、その可能性を追求することとされている。また、施設使用料・着陸料等の戦略的引き下げやLCC専用ターミナルの整備等を可能とし、アジア全域を視野に入れた貨物ハブの形成やLCC誘致によるインバウンド受入拠点としての地位を確立することとされている。</p>	評価手続中 (残事業は「原則凍結」とする。)	本省 航空局 空港部 近畿圏・中部 圏空港政策室 (参事官 岡西 康博)

平成22年5月の国土交通省成長戦略会議のとりまとめにおいて、関西国際空港を伊丹空港と経営統合し、両空港の事業運営権を一体としてアウトソース(コンセッション契約)することとしている。今後の事業については、コンセッション契約を結ぶ民間事業者の経営判断に委ねるため、「評価手続中」とし、残事業は「原則凍結」とする。

ただし、国土交通省成長戦略会議のとりまとめに位置づけられた、アジア全域を視野に入れた貨物ハブの形成やLCC誘致によるインバウンド受入拠点としての地位を確立するための事業のうち、コンセッション契約までの間にも早急に整備をすることが不可欠なものはある場合は、事業運営の徹底的な効率化を実現しつつ、事業の効果を検証し、その具体化を図るものとする。