

平成29年3月30日

国土交通省

平成29年度予算に向けた個別公共事業評価（その2）について

平成29年度予算に向けた個別公共事業評価としての直轄事業の新規事業採択時評価及び再評価の評価結果をとりまとめましたので、お知らせいたします。

国土交通省では、公共事業の効率性及びその実施過程の透明性の一層の向上を図るため、事業採択を行うための新規事業採択時評価、及び採択後一定期間を経過した事業を対象としてその継続を判断する再評価、並びに事業終了後一定期間を経過した事業を対象として事業の効果等を確認する完了後の事後評価などの個別公共事業評価を実施しています。

（添付資料）

- 平成29年度予算に向けた個別公共事業評価に関する資料
 - ・ 直轄事業等に関する個別公共事業評価結果一覧
 - ・ 平成29年度予算に向けた個別公共事業評価書（その2）

（参考）

- ・ 平成29年度予算に向けた個別公共事業評価（事業概要資料）
http://www.mlit.go.jp/report/press/kanbo11_hh_000065.html

（事業評価制度について）

<http://www.mlit.go.jp/tec/hyouka/public/index.html>

【お問い合わせ先】

事業評価制度について

大臣官房技術調査課 課長補佐 関

TEL:03-5253-8111(内線:22339) 直通 03-5253-8219 FAX:03-5253-1536

大臣官房公共事業調査室 室長 塩田

TEL:03-5253-8111(内線:24291) 直通 03-5253-8258 FAX:03-5253-1560

政策統括官付政策評価官室 政策評価企画官 竹田

TEL:03-5253-8111(内線:53405) 直通 03-5253-8807 FAX:03-5253-1708

個別事業について

河川事業、ダム事業、砂防事業等

水管理・国土保全局河川計画課 課長補佐 西田

TEL:03-5253-8111(内線:35353) 直通 03-5253-8443 FAX:03-5253-1602

道路・街路事業

道路局企画課評価室 課長補佐 本田

TEL:03-5253-8111(内線:37682) 直通 03-5253-8593 FAX:03-5253-1618

港湾整備事業

港湾局計画課 専門官 村上

TEL:03-5253-8111(内線:46328) 直通 03-5253-8668 FAX:03-5253-1650

海岸事業

港湾局海岸・防災課 津波対策企画調整官 佐溝

TEL:03-5253-8111(内線:46714) 直通 03-5253-8688 FAX:03-5253-1654

平成29年度予算に向けた個別公共事業評価
に関する資料

平成29年3月

国土交通省

目 次

○ 直轄事業等に関する個別公共事業評価結果一覧	
・平成 29 年度予算に向けた新規事業採択時評価について（直轄事業等）	…… 1
・平成 29 年度予算に向けた再評価について（直轄事業等）	…… 5
○平成 29 年度予算に向けた個別公共事業評価書（その 2）	…… 7

個別公共事業評価結果一覽

■平成29年度予算に向けた新規事業採択時評価について(直轄事業等)

・事業評価対象の直轄事業等(直轄事業および独立行政法人等施行事業(独立行政法人等が行う補助事業を除く。))を対象としたものである。

・事業評価の実施にあたっては、貨幣換算した便益だけではなく、貨幣換算することが困難な定量的・定性的な効果や事業の実施環境等を含めて総合的に評価を行っているが、本一覧においては、B/Cの算出を行った事業について、その値を記載している。

【公共事業関係費】

【河川事業】

(直轄事業)

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	鳴瀬川床上浸水対策特別緊急事業(吉田川)	128	1.4	
静岡県	大井川総合水系環境整備事業	5.2	9.5	

【砂防事業等】

(砂防事業(直轄))

都道府県 (実施箇所)	事業名	全体事業費 (億円)	B/C	備考
奈良県・ 和歌山県	紀伊山系直轄砂防事業	820	1.9	

【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
大分県	大分港 海岸直轄海岸保全施設整備事業	300	12.9	

【道路・街路事業】

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	一般国道36号 白老拡幅	40	1.5 (1.5)	[注1: 苫小牧市～室蘭市]
秋田県・ 山形県	一般国道13号(東北中央自動車道) 真室川雄勝道路	247	1.6 (1.4)	[注1: 新庄IC～横手JCT]
岩手県	一般国道4号 金ヶ崎拡幅	95	3.2	
千葉県	一般国道357号 湾岸千葉地区改良(蘇我地区)	265	2.0	
東京都	一般国道20号 日野バイパス(延伸)Ⅱ期	300	6.0 (2.4)	[注1: 日野市川辺堀之内～八王子市南浅川町]
大阪府	一般国道1号 淀川左岸線延伸部	4,000	1.04	
鳥取県	一般国道9号(山陰自動車道) 北条道路	364	3.1 (2.3)	[注1: 鳥取IC～米子JCT]
高知県	一般国道56号(四国横断自動車道) 佐賀大方道路	580	1.4 (1.02)	[注1: いよ小松JCT～高知JCT]

(注1) 上段のB/Cの値は事業化区間を含むJCT間の区間を対象とした場合、下段()書きのB/Cの値は事業化区間を対象にした場合の費用便益分析結果

【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
宮城県	仙台塩釜港仙台港区 ふ頭再編改良事業	125	2.9	
岡山県	水島港 国際物流ターミナル整備事業	259	2.3	
長崎県	佐世保港 国際クルーズ拠点整備事業	65	8.4	
熊本県	八代港 国際クルーズ拠点整備事業	104	3.3	
鹿児島県	鹿児島港 臨港道路整備事業 (鴨池中央港区線)	280	2.5	
鹿児島県	志布志港 ふ頭再編改良事業	106	3.5	
沖縄県	平良港 国際クルーズ拠点整備事業	92	9.3	

平成29年度予算に向けた再評価について(直轄事業等)

・事業評価対象の直轄事業等(直轄事業および独立行政法人等施行事業(独立行政法人等が行う補助事業を除く。))を対象としたものである。

・事業評価の実施にあたっては、貨幣換算した便益だけではなく、貨幣換算することが困難な定量的・定性的な効果や事業の実施環境等を含めて総合的に評価を行っているが、本一覧においては、B/Cの算出を行った事業について、その値を記載している。

【公共事業関係費】

【河川事業】

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
静岡県	菊川直轄河川改修事業	182	22.0	継続	※1

【ダム事業】

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
京都府	天ヶ瀬ダム再開発事業	590	1.03	継続	

※1河川法に基づき、学識経験者から構成される委員会等での審議を経て、河川整備計画の策定または変更を行っていることから、国土交通省所管事業の再評価実施要領に基づき、再評価を行ったものとしている。

【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	対応方針	備考
東京都	首都高速晴海線	579	1.6	継続	
神奈川県	高速横浜環状北西線	2,480	1.6	継続	

平成29年度予算に向けた個別公共事業評価書
(その2)

個別公共事業の評価書（その2）

—平成28年度—

平成29年3月30日 国土交通省

国土交通省政策評価基本計画（平成28年4月18日最終変更）及び平成28年度国土交通省事後評価実施計画（平成28年8月30日最終変更）に基づき、個別公共事業についての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、事業評価の実施要領に基づき、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、事業評価の実施要領に基づき、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。

2. 今回の評価結果について

今回は、平成29年度予算に向けた評価として、直轄事業等について、個別箇所で予算決定された事業を含め、新規事業採択時評価19件及び再評価4件の評価結果をとりまとめた。事業種別ごとの担当大臣政務官は別紙、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、補助事業等については、年度予算の支出負担行為の実施計画が承認された後に評価結果を公表する予定である。

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している。

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)

事業種別ごとの担当大臣政務官は下表のとおり。

事業種別	担当大臣政務官
【公共事業関係費】	
河川・ダム事業	根本 幸典
砂防事業等	根本 幸典
海岸事業（港湾局所管）	大野 泰正
道路・街路事業	大野 泰正
港湾整備事業	大野 泰正

事業名 ()内は 方法を示す。*	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				費用便益分析以外の 主な評価項目
	費用	便益			
河川・ダム事業 (代替法、CVM)	・事業費 ・維持管理費	・年平均被害軽減期待額 ・水辺利用の場の提供効果 等	・災害発生時の影響 ・過去の災害実績 ・災害発生危険度 ・地域開発の状況 ・地域の協力体制 ・河川環境等をとりまく状況 等	・国勢調査 メッシュ統計 ・水害統計 ・アンケート調 査結果 等	水管理・国 土保全局
砂防事業等 (代替法)	・事業費 ・維持管理費	・年平均被害軽減期待額	・災害発生時の影響 ・過去の災害実績 ・災害発生危険度 ・地域の開発状況 ・地元の協力体制 ・関連事業との整合 等	・国勢調査 メッシュ統計 ・水害統計	水管理・国 土保全局
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 ・災害発生危険度	・国勢調査 メッシュ統計	水管理・国 土保全局 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 ・救助・救援活動の支援等の 防災機能	・道路交通セン サス ・パーソナリッ プ調査	都市局 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)	・地域の活性化 ・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

※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な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29年度予算に向けた新規事業採択時評価について
(平成29年3月時点)

【公共事業関係費】

事業区分		新規事業採択箇所数
河川事業	直轄事業	2
砂防事業等	直轄事業	1
海岸事業	直轄事業	1
道路・街路事業	直轄事業等	8
港湾整備事業	直轄事業	7
合計		19
総計		19

注1 直轄事業等には、独立行政法人等施行事業(補助事業を除く)を含む

平成29年度予算に向けた再評価について (平成29年3月時点)

【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
河川事業	直轄事業					1	1	1		
ダム事業	直轄事業等					1	1	1		
道路・街路事業	直轄事業等					2	2	2		
合計		0	0	0	0	4	4	4	0	0

(注1) 直轄事業等には、独立行政法人等施行事業(補助事業を除く)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29年3月末現在)

【公共事業関係費】

【河川事業】
(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		費用の内訳			B/C
鳴瀬川床上浸水対策特別 緊急事業(吉田川) 東北地方整備局	128	155	108	1.4	<p>・平成27年9月関東・東北豪雨と同規模の洪水が発生した場合、吉田川(大臣管理区間)では、浸水区域内人口は約1,700人と想定されるが、事業実施により約500人に軽減される。同様に、最大孤立者数(避難率40%)は約400人から約300人、浸水区域内の災害時要援護者数は約600人から約200人に軽減される。</p> <p>・また、主要交通網である国道4号では、浸水による道路途絶によって影響を受ける通行台数が約5,800台と想定されるが、事業実施により国道4号の浸水は解消される。</p>	水管理・国土保全局治水課 (課長 泊 宏)	
大井川総合水系環境整備 事業 中部地方整備局	6.7	65	6.8	9.5	<p>(水辺整備)</p> <p>・河川敷地占用許可準則の緩和規定等を活用し、物産展やオープンカフェ、イベントなどの開催により、地域を含めた流域の活性化が期待される。</p>	水管理・国土保全局河川環境課 (課長 小俣 篤)	

【砂防事業等】
 (砂防事業(直轄))

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		費用の内訳				
紀伊山系直轄砂防事業 近畿地方整備局	820	1080	【内訳】 被害防止便益:1,070億円 残存価値:10億円 【主な根拠】 想定氾濫面積:141,975ha 世帯数:17,118世帯 重要公共施設:77施設 主要交通機関:国道42号、国 道168号、国道311号、JR紀勢 本線 等	558	【内訳】 建設費 520億円 維持管理費 38億円	1.9	・平成23年紀伊半島大水害相当の出水により流出する土砂で生じる土砂・洪水氾濫が発生した場合、事業実施により、土砂・洪水氾濫区域内人口が8,651人から981人へ、同区域内の災害時要配慮者数が3,369人から387人へ、電力機能停止による影響人口が985人から549人へ、通信停止による影響人口が1,041人から597人へ軽減される。	水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 栗原 淳一)

【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			B/C	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		費用の内訳				
大分港海岸 直轄海岸保全施設整備事業 九州地方整備局	300	2,760	<p>【内訳】 浸水防護便益:2,760億円</p> <p>【主な根拠】 一般資産等被害額: 120億円 公共土木施設被害額: 72億円</p>	214	<p>【内訳】 建設費 196億円 維持管理費 18億円</p>	12.9	<ul style="list-style-type: none"> ・津波・高潮による浸水被害を防止・軽減することにより、災害時における死傷者数を低減するとともに、地域住民の不安を軽減する効果が期待できる。 ・津波・高潮による浸水被害を防止・軽減することで、我が国の産業・経済を支える企業の災害リスクを軽減することが可能となり、安定的な企業活動により地域経済のみならず、我が国の経済・産業の維持・発展に繋がる効果が期待できる。 ・事業を実施することで、発災時の国、県、市の行政・防災機能の維持やエネルギー供給拠点の機能の確保ができる。 また、国道等の主要交通施設の機能を維持し、それを利用した物流の継続により災害時における迅速な復旧活動等が可能となる。 ・事業を実施することで、発生頻度の高い津波(L1津波)による背後地の浸水被害を防止することが可能となり、家屋や事業所等の資産を守る効果が期待できる。 ・事業を実施することで、最大クラスの津波(L2津波)に関する浸水面積の低減、津波到達時間の遅延、一定の避難時間確保等の減災効果が期待できる。 ・事業を実施することで、コンビナートへの浸水による油火災やガス爆発等の特殊で大規模な災害リスクが軽減される効果が期待できる。 	港湾局 海岸・防災課 (課長 村岡猛)

【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)				B/C
		便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳				
一般国道36号 白老拡幅 北海道開発局	40	214	【内訳】 走行時間短縮便益 182億円 走行経費減少便益 17億円 交通事故減少便益 15億円 【主な根拠】 計画交通量 約22,200台/日	138	【内訳】 事業費 106億円 維持管理費 33億円	1.5 (1.5) [注1]	効果1 観光期渋滞の解消により地域振興に貢献 ・観光期渋滞の解消により、地域の観光振興に貢献 ・「民族共生象徴空間」へのアクセス道路整備により、アイヌ文化復興の拠点整備等を支援 【白老町～苫小牧市の所要時間】 現況 39分 → 整備後 33分 (約6分短縮) 効果2 円滑で安全な物流の確保により企業活動を支援 ・港湾取扱貨物量も増加傾向にあり、対象区間の整備による円滑で安全な物流ルートの確保により、企業活動を支援 【死傷事故率】 現況 全国平均以上 (2箇所) 94～109件/億台km → 整備後 13件/億台km 【混雑度】 現況 2.17 → 整備後 0.94 (約6割減少)	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信)
一般国道13号 (東北中央自動車道) 真室川雄勝道路 東北地方整備局	247	1,101	【内訳】 走行時間短縮便益 873億円 走行経費減少便益 145億円 交通事故減少便益 83億円 【主な根拠】 計画交通量 約6,200台/日	691	【内訳】 事業費 581億円 維持管理費 110億円	1.6 (1.4) [注1]	効果1 積雪期の交通機能の改善 ・速達性、定時性の確保、広域迂回の解消により、冬期の走行環境が改善され、山形県、秋田県間の生活・産業を支援 ・速達性の向上 (新庄市～湯沢市) 通常期：(現況：62分→整備後：48分) 冬期：(現況：69分→整備後：50分) ・広域迂回の解消 (新庄市～湯沢市) 迂回距離：(現況：115km→整備後：60km) 迂回時間：(現況：120分→整備後：48分) 効果2 地域連携強化による冬期周遊観光を支援 ・インバウンド観光の推進(外国人のべ宿泊者数) 秋田県：(現況：6.0万人泊→整備後：10万人泊) 山形県：(現況：7.6万人泊→整備後：18万人泊) <道路ネットワークの防災機能評価結果 [注2]> ・改善ペア数：9 (3) ・脆弱度 [防災評価ランク]： 1.00 [D] → 0.31 [B] (0.92 [C] → 0.58 [C]) ・累積脆弱度の変化量：▲46.02 (▲1.97) ・改善度：通常時0.11 (0.01)、災害時0.78 (0.67)	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信)

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		費用の内訳				
一般国道4号 金ケ崎拡幅 東北地方整備局	95	256	<p>【内訳】 走行時間短縮便益 231億円 走行経費減少便益 19億円 交通事故減少便益 6.5億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 約24,300台/日</p>	80	<p>【内訳】 事業費 66億円 維持管理費 14億円</p>	3.2	<p>効果1 円滑な物流確保により企業活動を支援 ・自動車関連企業等は年々増加傾向にあり、道路整備による円滑な物流の確保により、企業立地や雇用拡大等の企業活動を支援 【旅行速度】 現況：24.7km/h → 整備後：39.8km/h</p> <p>効果2 冬期旅行速度の向上 ・4車線化により堆雪幅の確保、低速走行車両の追い越し可能により、冬期旅行速度が改善 ・冬期旅行速度の改善により、物流における時間ロスが少なくなり、企業の生産性向上を支援 【冬期旅行速度】 現況：17.7km/h → 整備後：31.2km/h</p>	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信)
一般国道357号 湾岸千葉地区改良 (蘇我地区) 関東地方整備局	265	373	<p>【内訳】 走行時間短縮便益 334億円 走行経費減少便益 30億円 交通事故減少便益 8.1億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 約59,100～78,900台/日</p>	189	<p>【内訳】 事業費 180億円 維持管理費 9.6億円</p>	2.0	<p>効果1 首都圏のエネルギー供給を支援 ・港湾機能強化等と協調し、定時性の確保 ・輸送エリア・輸送量の増加等が期待され、首都圏へのエネルギー供給を支援 湾岸千葉地区改良(蘇我地区)の混雑度 現況：1.79 → 整備後：1.09 (約4割減少)</p> <p>効果2 完成自動車の物流生産性の向上 ・千葉市道路事業と連携し、輸送台数の効率化 ・輸送コスト削減等が期待、物流生産性が向上 千葉港⇒新車整備工場(茂原)の所要時間 現況：46分 → 整備後：37分 (約9分短縮)</p> <p>効果3 千葉市が進める魅力ある都市づくりを支援 ・年間来訪者数の更なる増加や商圏の拡大、来訪者の安全性の向上等が期待 ・千葉市が目指す魅力的な都市づくりを支援 市原市⇄蘇我副都心の往復時間 現況：60分 → 整備後：45分 (約15分短縮) 蘇我地区の死傷事故率 現況：64.4件/億台km → 整備後：57.6件/億台km (約1割減少)</p>	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信)

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		費用の内訳				
一般国道20号 日野バイパス(延伸)Ⅱ期 関東地方整備局	300	3,422	<p>【内訳】 走行時間短縮便益 3,257億円 走行経費減少便益 140億円 交通事故減少便益 24億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 約24,700~42,800台/日</p>	574	<p>【内訳】 事業費 525億円 維持管理費 49億円</p>	6.0 (2.4) [注1]	<p>効果1 著しい渋滞の緩和 ・3事業整備後、通過交通等の排除により渋滞の緩和が期待 ・八王子市が目指す広域的な交通利便性のポテンシャルを活かした交通体系の整備により、地域経済の活性化を支援 国道20号(八王子市高倉町)の混雑度 現況:1.35 → 整備後:1.04</p> <p>効果2 工業集積地の物流生産性の向上 ・3事業整備後、物流の効率化により、日野市が目指す産業、商業等の立地を支援 平山工業団地 → 高尾山IC 現況:約33分 → 整備後:約16分(約17分短縮)</p> <p>効果3 救急搬送能力及び災害時のアクセス向上 ・3事業整備後、救急搬送の速達性の向上が期待 ・代替路線として災害時のアクセス向上を支援 南多摩医療圏における東京医大八王子医療センターへの所要時間60分カバー人口 現況:125万人(87%) → 整備後:144万人(100%)</p>	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信)
一般国道1号 淀川左岸線延伸部 近畿地方整備局 西日本高速道路株式会社 阪神高速道路株式会社	4,000	2,749	<p>【内訳】 走行時間短縮便益 2,552億円 走行経費減少便益 160億円 交通事故減少便益 37億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 約40,500台/日</p>	2,653	<p>【内訳】 事業費 2,391億円 維持管理費 262億円</p>	1.04	<p>効果1 交通円滑化による都心部の活性化 ・都心部に用事のない交通を外周に転換し、交通を円滑化することで、都市中心部の経済活動を支援 大阪都市圏の通過交通(通過交通の割合) 【現況】10万台/日(31%) → 【将来】7万台/日(20%)</p> <p>効果2 臨海部～内陸部の新たな道路ネットワークによる連携の強化 ・臨海部と内陸部間の物流ネットワークが新たに整備されることで、速達性が向上し、物流の効率化に寄与 混雑時の所要時間 枚方市(枚方学研IC)～大阪港(湾岸舞洲) 【現況】48分 → 【整備後】33分(15分短縮)</p> <p>効果3 定時性確保による観光産業の活性化 ・代替路の確保により時間信頼性が高まり、関西の周遊エリア拡大・滞在時間の増加が可能となり、さらなる観光産業の活性化に寄与</p>	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信) 高速道路課 (課長 伊勢田 敏)

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		費用の内訳				
一般国道9号 (山陰自動車道) 北条道路 中国地方整備局	364	1,975	<p>【内訳】</p> <p>走行時間短縮便益 1,336億円</p> <p>走行経費減少便益 437億円</p> <p>交通事故減少便益 203億円</p> <p>【主な根拠】</p> <p>計画交通量 約23,500～29,400台/日</p>	646	<p>【内訳】</p> <p>事業費 564億円</p> <p>維持管理費 82億円</p>	3.1 (2.3) [注1]	<p>効果1 道路の適正な機能分担による安全性の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・通過交通と生活交通が分離され、安全で円滑な走行環境を形成 <p>効果2 観光地の活性化・企業進出の促進に寄与</p> <ul style="list-style-type: none"> ・観光周瑜ルートが拡大し、鳥取県中部への観光客数の拡大に寄与 ・時間短縮、定時性確保などにより、新たな企業誘致の促進と雇用の確保に寄与 <p>効果3 救急医療アクセスの強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・倉吉市から鳥取大学医学部附属病院までの輸送時間が短縮 倉吉市～鳥取大学医学部附属病院(米子市) 【現況】約58分⇒【整備後】約56分(約2分短縮) ・第3次救急医療施設への60分圏域人口のカバー率が85%から約96%に増加 【現況】約92,300人(約85%)⇒【整備後】約104,800人(約96%) 	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信)

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		費用の内訳				
一般国道56号 (四国横断自動車道) 佐賀大方道路 四国地方整備局	580	1,991	【内訳】 走行時間短縮便益 1,661億円 走行経費減少便益 243億円 交通事故減少便益 88億円 【主な根拠】 計画交通量 約8,000台/日	1,435	【内訳】 事業費 1,298億円 維持管理費 137億円	1.4 (1.02) [注1]	<p>効果1 防災機能の強化・災害に強いまちづくりを支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・南海トラフ地震等災害時、津波浸水する国道56号に代わり、浸水しない高さを確保した佐賀大方道路により円滑な救援活動・物資輸送に寄与 ・黒潮町佐賀～入野間を移動する経路における津波浸水予測区間の延長 【現況】13.5km(国道56号経由)→【整備後】0km(佐賀大方道路経由) ・津波浸水を避けつつ役場や防災拠点、集落と接続し、黒潮町が行う避難道整備や庁舎高台移転などと連携して防災を踏まえたまちづくりに寄与 <p>効果2 観光振興や地域産業支援に寄与</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高知市周辺や高知龍馬空港から、幡多地域の観光地や漁港等への移動時間短縮、定時性を確保 ・高知龍馬空港から四万十市への所要時間 【現況】120分→【整備後】110分(10分短縮) <p>効果3 安全・安心な医療アクセスの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高幡地域南部から高次医療施設への搬送時間短縮や安全搬送により、患者への負担を軽減 ・四万十中央ICから幡多けんみん病院までの搬送時間が短縮 【現況】61分→【整備後】51分(10分短縮) ・高幡地域南部の高次医療施設への60分圏域人口のカバー率の増加 【現況】13,800人(52%)→【整備後】17,500人(66%) ・国道56号(黒潮町佐賀～入野)のR<150mのカーブ区間減少 【現況】31箇所(国道56号)→【整備後】0箇所(佐賀大方道路) <p><道路ネットワークの防災機能評価結果 [注2]></p> <ul style="list-style-type: none"> ・改善ペア数: 74 (13) ・脆弱度[防災機能ランク]: 0.75[C]→0.22[B] (1.00[D]→0.85[C]) ・累積脆弱度の変化量: ▲1320.79 (▲193.05) ・改善度: 通常時0.21 (0.09)、災害時0.58 (0.15) 	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信)

注1 B/C及び道路のネットワークの防災機能評価の値は、事業化区間を含むJCT間の区間を対象とした場合、()書きの値は事業化区間を対象にした場合の分析結果

注2 ・防災機能ランク:道路ネットワークを「耐災害性」、「多重性」の観点からA～Dの評価ランクに等級分け

(H26年度末供用済みおよび事業化済みネットワークによる評価。 災害リスクは、地震・津波、豪雨・豪雪、火山を設定)

A:災害時も通常時と同じ期待所要時間 C:災害時は通常時の1.5倍以上の期待所要時間

B:災害時は通常時の1.5倍未満の期待所要時間 D:災害時には到達不可能

・累積脆弱度の変化量:各拠点ペア間の脆弱度を最短経路上の災害危険箇所が存在するリンク毎に累積したものに当該リンク延長を乗じて算定した値の整備前後の変化量で評価

・改善度:道路整備が「行われない場合」に対する「行われる場合」の速達性の改善の度合いを計測して評価

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			B/C	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		費用の内訳				
仙台塩釜港仙台港区 ふ頭再編改良事業 東北地方整備局	125	297	【内訳】 滞船コスト削減便益:21億円 輸送コスト削減便益:268億円 震災時輸送コスト増大回避便益:1.9億円 震災時施設被害回避便益:5.7億円 残存価値:1.3億円 【主な根拠】 年間取扱貨物量:28.4万TEU	103	【内訳】 建設費:97億円 管理運営費等:5.8億円	2.9	<ul style="list-style-type: none"> ・本事業により、国際海上コンテナ輸送の効率化が図られることで、産業の国際競争力が強化される。加えて、新たな企業の投資が行われることで、雇用が創出され、地域活力の向上や東日本大震災からの復興の促進が期待される。 ・本事業により、国際フィーダー航路の安定的な寄港が可能となるとともに、航路の更なる充実が図られることで、京浜港への集荷が促進され、京浜港の基幹航路の維持・拡大に貢献する。 ・耐震強化岸壁として整備することにより、震災時においても港湾機能の喪失を免れるため、企業の国際競争力低下の回避が図られる。 ・国際フィーダー航路の充実により、トラック輸送から海上輸送へのモーダルシフトの促進が期待される。また、貨物の輸送効率化により、人手不足への対応の促進、さらには、CO2、NOxの排出量が低減される。 	港湾局 計画課 (課長 宮崎祥一)
水島港 国際物流ターミナル整備事業 中国地方整備局	259	614	【内訳】 輸送コスト削減便益:611億円 残存価値:3.2億円 【主な根拠】 年間取扱貨物量:309万トン	264	【内訳】 建設費:214億円 管理運営費等:50億円	2.3	<ul style="list-style-type: none"> ・本事業により、穀物輸入の拠点性が高まることで、穀物から製造される飼料の中国・四国地方等への安定的かつ安価な供給体制が構築され、畜産業の産業競争力が広域的に強化される。なお、本事業が実施されない場合には、民間企業が既に進めている生産拠点の再編・集約化と大型船による効率的な穀物輸送との相乗効果が発揮されず、生産性向上に向けた民間企業の投資効果が大きく制約されることが懸念される。また、我が国が進めている畜産業を含む農林水産業の輸出力強化戦略にも悪影響を及ぼすことも懸念される。 ・貨物の輸送効率化により、CO2、NOxの排出量が低減される。 	港湾局 計画課 (課長 宮崎祥一)
佐世保港 国際クルーズ拠点整備事業 九州地方整備局	65	557	【内訳】 国際観光純収入の増加便益:557億円 【主な根拠】 年間外航クルーズ入港隻数:295隻	67	【内訳】 建設費:55億円 管理運営費等:12億円	8.4	<ul style="list-style-type: none"> ・クルーズ船の寄港隻数が増加やそれに伴う外国人一時上陸者の増加により、地域の観光関連産業の収益が増大し、新たな雇用が創出され、地域活力の向上が見込まれる。また、外国人との交流機会が増加することで、国際交流の促進ひいては我が国に対する国際的な好感度の向上にも繋がることが期待される。 ・クルーズ船の寄港隻数の増加やそれに伴う外国人一時上陸者の増加を契機として、地域住民等による、港の景観向上や地域づくりの取組みなどが促進され、港を通じた地域の振興が期待される。 ・佐世保港近隣の豊富な観光地等を巡るクルーズ観光の拠点となるターミナルが形成されることで、我が国に寄港するクルーズツアーの選択肢が増加し、我が国のクルーズ旅行全体の魅力向上が見込まれる。 ・クルーズ船の一時上陸者や見学者が増加することで、観光地としての地域の魅力や知名度の向上が見込まれる。 	港湾局 計画課 (課長 宮崎祥一)
八代港 国際クルーズ拠点整備事業 九州地方整備局	104	341	【内訳】 国際観光純収入の増加便益:339億円 震災時輸送コスト増大回避便益:1.1億円 【主な根拠】 年間外航クルーズ入港隻数:80隻	103	【内訳】 建設費:88億円 管理運営費等:15億円	3.3	<ul style="list-style-type: none"> ・クルーズ船の寄港隻数が増加やそれに伴う外国人一時上陸者の増加により、地域の観光関連産業の収益が増大し、新たな雇用が創出され、地域活力の向上が見込まれる。また、外国人との交流機会が増加することで、国際交流の促進ひいては我が国に対する国際的な好感度の向上にも繋がることが期待される。 ・クルーズ船の寄港隻数の増加やそれに伴う外国人一時上陸者の増加を契機として、地域住民等による、港の景観向上や地域づくりの取組みなどが促進され、港を通じた地域の振興が期待される。 ・八代港近隣の豊富な観光地等を巡るクルーズ観光の拠点となるターミナルが形成されることで、我が国に寄港するクルーズツアーの選択肢が増加し、我が国のクルーズ旅行全体の魅力向上が見込まれる。 ・クルーズ船の一時上陸者や見学者が増加することで、観光地としての地域の魅力や知名度の向上が見込まれる。 ・貨物船ターミナルにおけるクルーズ船受け入れ時に発生していた貨物の一時的な移動や旅客の安全対策に係る費用が解消される。 ・耐震強化岸壁が整備されることにより、人命被害の回避、地域住民の生活の安全確保が図られる。また震災時にも木材チップ等の物流機能の維持が図られ、産業活動の維持に貢献できる。 	港湾局 計画課 (課長 宮崎祥一)

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	費用便益分析				B/C	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		費用の内訳				
鹿兒島港 臨港道路整備事業 (鴨池中央港区線) 九州地方整備局	280	577	【内訳】 輸送費用削減便益:82億円 輸送時間費用削減便益:472億円 事故損失削減便益:23億円 【主な根拠】 計画交通量:18,700台/日	228	【内訳】 建設費:223億円 管理運営費等:4.8億円	2.5	<ul style="list-style-type: none"> 道路混雑の改善やアクセスの向上により、周辺地域へ新たな企業が進出することで、雇用が創出され、地域活力の向上が見込まれる。 本事業により、道路混雑が改善することで、貨物の集荷・配送効率が向上し、必要とされる配送車両数の減少など、効率的な物流体制の構築が期待される。また、トラックドライバーの勤務時間の延長回避や、道路混雑による精神的な疲労の緩和など、就労環境の改善も期待される。 本事業により、道路の混雑が改善することで、クルーズ船による来訪者の移動時間の短縮が見込まれ、観光圏の拡大や観光消費の増加などが期待される。 鹿兒島市の中心部に近く、風光明媚な鹿兒島湾や桜島を望む臨海部に位置することから、周辺環境と一体となった新たな景観の形成や眺望の良い視点場の創出など景観に配慮した道路を整備することで、地域の観光振興にも寄与することが期待される。 貨物の輸送効率化により、CO2、NOxの排出量が低減される。 	港湾局 計画課 (課長 宮崎祥一)
志布志港 ふ頭再編改良事業 九州地方整備局	106	362	【内訳】 輸送コスト削減便益:359億円 残存価値2.6億円 【主な根拠】 年間取扱貨物量:360万トン	103	【内訳】 建設費:85億円 管理運営費等:18億円	3.5	<ul style="list-style-type: none"> 本事業により、穀物輸入の拠点性が高まることで、穀物から製造される飼料の南九州地方への安定的かつ安価な供給体制が構築され、畜産業の産業競争力が広域的に強化される。なお、本事業が実施されない場合には、大型船による効率的な輸送が実現しないため、畜産業の競争力低下を招くとともに、我が国が進めている畜産業を含む農林水産業の輸出強化戦略にも悪影響を及ぼすことも懸念される。 老朽化が進んでいる若浜ふ頭の岸壁の機能を再編・集約することで、港湾施設の維持管理費用の縮減が見込まれる。 貨物の輸送効率化により、CO2、NOxの排出量が低減される。 	港湾局 計画課 (課長 宮崎祥一)
平良港 国際クルーズ拠点整備事業 沖縄総合事務局	92	842	【内訳】 国際観光純収入の増加便益:842億円 【主な根拠】 年間外航クルーズ入港隻数:250隻	90	【内訳】 建設費:82億円 管理運営費等:8.0億円	9.3	<ul style="list-style-type: none"> クルーズ船の寄港隻数が増加やそれに伴う外国人一時上陸者の増加により、地域の観光関連産業の収益が増大し、新たな雇用が創出され、地域活力の向上が見込まれる。また、外国人との交流機会が増加することで、国際交流の促進については我が国に対する国際的な好感度の向上にも繋がるのが期待される。 クルーズ船の寄港隻数の増加やそれに伴う外国人一時上陸者の増加を契機として、地域住民等による、港の景観向上や地域づくりの取組みなどが促進され、港を通じた地域の振興が期待される。 平良港近隣の豊富な観光地等を巡るクルーズ観光の拠点となるターミナルが形成されることで、我が国に寄港するクルーズツアーの選択肢が増加し、我が国のクルーズ旅行全体の魅力向上が見込まれる。 クルーズ船の一時上陸者や見学者が増加することで、観光地としての地域の魅力や知名度の向上が見込まれる。 貨物船ターミナルにおけるクルーズ船受け入れ時に発生していた貨物の一時的な移動や旅客の安全対策に係る費用が解消される。 	港湾局 計画課 (課長 宮崎祥一)

再評価結果一覧 (平成29年3月末現在)

【公共事業関係費】

【河川事業】 (直轄事業)

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)		
			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		費用の内訳						
菊川直轄河川改修事業 中部地方整備局	その他	182	2,981	【内訳】 被害防止便益:2,980億円 残存価値:1.4億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:558戸 年平均浸水軽減面積:329ha	136	【内訳】 建設費 104億円 維持管理費 32億円	22.0	<ul style="list-style-type: none"> ・河川整備計画の策定を行ったため、再評価を実施。 ①事業を巡る社会経済情勢等の変化 <ul style="list-style-type: none"> ・菊川流域内の人口・世帯数は増加傾向にある。 ・流域には、工業団地や事業所が多く立地し、東名高速道路、新東名高速道路、国道150号、JR東海道本線等の重要な交通網が集中している。 ・菊川市には自動車用部品や精密工作機械など特殊技術においては世界的な実績とシェアを占めている企業も数多く、今後も一層の経済活動等が見込まれる。 ②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて <ul style="list-style-type: none"> ・菊川水系における堤防は、大臣管理区間の約92%で、計画断面堤防が整備されているものの、堤防の高さや厚みが不足する区間が約8%残されている。 ・断面が不足する箇所は、堤防の浸透に対する安全性の不足する箇所の浸透対策、流下能力が不足する箇所の河道掘削について、関係者と十分な調整を図る。 ・危機管理対策として、堤防構造を工夫する対策、河川防災ステーション等の整備、根固めブロック等資材の備蓄等、水門等の施設操作の遠隔化・自動化等を実施する。 ③コスト縮減や代替案立案等の可能性について <ul style="list-style-type: none"> ・コスト縮減 <ul style="list-style-type: none"> ・掛川市が実施している海岸防災林強化事業に、河道掘削残土を提供し、活用・再利用してもらうことや、高潮堤防整備において、プレキャスト製品を採用するなど、コスト縮減を図る。今後とも、新技術の積極的な採用や、掘削土砂の有効利用など、引き続き工事コストの縮減につとめる。 ・代替案立案 <ul style="list-style-type: none"> ・現在事業を実施している菊川については、国管理区間において堤防整備が進んでおり、新たな洪水調節施設設置の適地がないことから、築堤、河道掘削による河道改修が最も適切であると考ええる。 	継続	水管理・国土保全局治水課 (課長 泊 宏)	

該当基準

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

再評価結果一覧 (平成29年3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				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)	
			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		費用の内訳						
天ヶ瀬ダム再開発事業 近畿地方整備局	その他	590	629	610	1.03	<p>・河川整備基本方針規模の洪水が発生した場合、淀川流域では、以下のような影響が想定されるが、事業実施により、解消される。 【影響を受ける内容】</p> <p>①仮に避難率0%とした場合の想定死者数は約3,500人、最大孤立者数は約100万人と推定される。</p> <p>②電力の停止による影響利用者数は約80万人と推定される。</p> <p>③役所、警察署、消防署等の防災拠点施設が浸水被害を受け、防災拠点施設の機能低下が想定される。</p> <p>④主要鉄道および地下鉄で交通途絶が発生し、影響利用者数は浸水期間2日間で延べ約900万人と推定される。</p> <p>⑤主要道路で交通途絶が発生し、影響利用台数は浸水期間3日間で延べ約230万台と推定される。</p> <p>⑥地下街で浸水被害が発生し、影響利用者数は浸水期間2日間で延べ約92万人と推定される。</p>	<p>・基本計画を変更する事業は、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に該当するため、再評価を実施。</p> <p>①事業をめぐる社会経済情勢等の変化 ・前回の再評価(平成26年度)以降、人口および世帯数の変化はない。</p> <p>・水道用水として参画している京都府に対して、平成28年10月に「天ヶ瀬ダムの建設(再開発)に関する基本計画」の変更について照会した際、異存なしの回答があった。また、計画取水量についても変更はない。</p> <p>・発電として参画している関西電力株式会社に対して、平成28年10月に「天ヶ瀬ダムの建設(再開発)に関する基本計画」の変更について照会した際、異存なしの回答があった。また、夏期ピーク時の電力消費量は大きな変化はない。</p> <p>②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて ・トンネル式放流設備を継続して実施中 ・平成28年度末時点で事業費約397億円を投資しており、進捗率約67%(590億円に対する率)。</p> <p>③コスト縮減や代替案立案等の可能性について ・当初、地質条件からバイブルーフ工法としていたが、詳細に地質調査を行った結果、仮設工が簡素化可能なAGF工法を採用することで、コスト縮減を図った。 ・安全性に配慮した上で、現白虹橋右岸側橋台を存置することで、橋台撤去工を省略しコスト縮減を図った。また、府営水道の仮設配管配置計画を見直すことで、仮設配管延長の縮減等によるコスト縮減を図った。 ・代替案の検討については、学識者による技術検討会で既存施設の有効活用法、天ヶ瀬ダム本体のゲート増設案について検討した結果、機能面等の制約条件によって採用不可となっている。 ・「天ヶ瀬ダムの建設(再開発)に関する基本計画変更」(第3回)の工期・事業費を変更した場合においても同様に制約条件によって既存施設の有効活用法、ダム本体のゲート増設案は採用不可となるため、現在実施しているトンネル式放流設備が優位と判断している。</p>	継続	水管理・国土保全局治水課 (課長 泊 宏)		

該当基準

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

【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)	
			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							
首都高速晴海線 首都高速道路株式会社	その他	579	1,227	747	1.6	<p>①円滑なモビリティの確保/物流効率化の支援 ・沿線地域から羽田空港・東京港へのアクセス向上、高速バス（豊洲駅～羽田空港）の利便性向上及び定時性確保 ②都市の再生/個性ある地域の形成 ・ウォーターフロントの特性を活かした複合市街地形成への寄与（臨海部開発における交通基盤の一部を担う） ③災害への備え ・緊急輸送道路である一般道路（晴海通り及び放射第34号線）及び並行する高速ネットワーク（高速9号深川線・11号台場線）の代替路線として機能</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 ・首都高速晴海線は、開発が著しい東京臨海部、晴海・豊洲地区から発生する交通需要を高速湾岸線に誘導する役割を担うほか、都心部と高速湾岸線とを結ぶ高速9号深川線・11号台場線のバイパス的機能などが期待されている路線である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成13年度 ・事業進捗率76% ・平成21年2月：豊洲～東雲JCT間開通 ・平成29年度内の完成に向け事業進捗を図る ・材料及び人件費等の単価上昇等により事業費の見直しを行い、再評価を実施するもの 【コスト縮減等】 ・架設工法の見直しなどのコスト縮減を図っている。</p>	継続	道路局 高速道路課 (課長 伊勢田 敏)	
高速横浜環状北西線 横浜市 首都高速道路株式会社	その他	2,480	4,216	2,580	1.6	<p>①円滑なモビリティの確保/物流効率化の支援 ・東名高速道路と羽田空港・横浜港との連携強化、並行する保土ヶ谷バイパスの混雑緩和 ②災害への備え ・緊急輸送道路である一般道路（保土ヶ谷バイパス等）及び高速ネットワーク（東名高速道路等）の代替路線として機能 ③生活環境の改善・保全 ・沿線地域の生活道路からの大型車通過交通の転換及び混雑緩和に伴う大気環境の改善</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 ・高速横浜環状北西線は、第三京浜道路と東名高速道路を結ぶ延長7.1kmの路線であり、横浜北線（横羽線～第三京浜）と一体となり、東名高速道路と横浜港を直結することで、国際競争力向上や首都圏南部の防災強化を図る重要な役割を担う。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成24年度 ・事業進捗率27% ・平成32年東京オリンピック・パラリンピック迄の開通を目指す ・材料及び人件費等の単価上昇等により事業費の見直しを行い、再評価を実施するもの 【コスト縮減等】 ・事業の進捗に合わせ、設計並びに施工計画等の精度を上げていく。</p>	継続	都市局 街路交通施設課 (課長 渡邊 浩司) 道路局 高速道路課 (課長 伊勢田 敏)	

該当基準

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

評価手続中事業（平成22年度評価）の再評価について

【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	
空港整備事業	直轄事業等				1		1				1
合計		0	0	0	1	0	1	0	0	0	1

（注1）再評価対象基準

一定期間未着工：事業採択後一定期間（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（10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（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（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

評価手続中事業（平成22年度評価）の再評価結果一覧

【公共事業関係費】

【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、コスト縮減 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				
関西国際空港2期 事業 関西国際空港株式 会社	再々評価	-	-	-	-	-	-	評価手続中※ (残事業は「原則 凍結」とする。)	航空局 航空ネットワーク部 近畿圏・中部圏 空港政策室 (近畿圏・中部圏空港担当 総務課長 萩川直 也)	

該当基準

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

※

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）することとしており、平成28年4月より、関西エアポート㈱による運営が開始されている。今後の事業については、関西エアポート㈱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。