

個別公共事業の評価書（その２）

－平成２７年度－

平成２８年３月３１日 国土交通省

国土交通省政策評価基本計画（平成２８年１月８日最終変更）及び平成２７年度国土交通省事後評価実施計画（平成２７年８月２７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、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。

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２８年度予算に向けた評価として、直轄事業等について、新規事業採択時評価２０件、再評価１１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	宮内 秀樹
海岸事業（港湾局所管）	江島 潔
道路・街路事業	江島 潔
港湾整備事業	江島 潔
都市公園等事業	津島 淳

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
()内は方法を示す。※	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・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 ・災害発生の危険度 ・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 ・災害発生の危険度	・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 ・パーソントリップ調査	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
都市公園等事業 (TCM、コンジョイント分析、CVM)	・建設費 ・維持管理費	・健康、レクリエーション空間としての利用価値 ・環境の価値 ・防災の価値 ・その他の効果	・計画への位置付け ・安全性の向上 ・地域の活性化 ・福祉社会への対応 ・都市環境の改善	・国勢調査結果	都市局

※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。

コンジョイント分析

仮想状況に対する選好のアンケート結果をもとに、評価対象資本の構成要素を変化させた場合の望ましさの違いを貨幣価値に換算することによって評価する方法。

平成28年度予算に向けた新規事業採択時評価について
(平成28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
海岸事業	直轄事業	1
道路・街路事業	直轄事業	15
港湾整備事業	直轄事業	3
都市公園等事業	直轄事業	1
合 計		20

総 計	20
-----	----

平成２８年度予算に向けた再評価について (平成２８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		中止	評価 手続中
									うち見直 し継続		
河川事業	直轄事業					3	3	3			
ダム事業	直轄事業					1	1	1			
道路・街路事業	直轄事業等					4	4	4			
港湾整備事業	直轄事業		1			2	3	3			
合　　計		0	1	0	0	10	11	11	0	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

平成28年度予算に向けた新規事業採択時評価結果一覧 (平成28年3月時点)

【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)				B／C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳			
高知港海岸 直轄海岸保全施設整備事業 四国地方整備局	600※	3,243	【内訳】 ・浸水防護便益:3,243億円 【主な根拠】 ・一般資産等被害額:10,847億円 ・公共土木施設被害額:6,509億円 (L1津波による津波浸水シミュレーションより算出)	448	【内訳】 建設費 413億円 維持管理費 35億円	7.2	・事業を実施することにより、災害時における死傷者数を低減することができる。 ・事業を実施することで津波による背後地への浸水被害を防止・低減することが可能となり、企業が受ける被害リスクを低減することができる。このような環境向上によって、経済・産業活動を維持・発展させることが期待できる。 ・浸水防護により、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、国道や鉄道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。 ・発生頻度の高い津波（L1津波）を越える津波に対しても、浸水面積等を低減するとともに、津波の到達時間を遅らせることで避難時間を稼ぐ減災効果が期待できる。	港湾局 海岸・防災課 (課長 眞田仁)

※うち、直轄事業は350億円

【道路・街路事業】

(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				
一般国道5号 (北海道横断自動車道) 倶知安余市道路 (倶知安～共和) 北海道開発局	420	3,611	【内訳】 走行時間短縮便益 3,050億円 走行経費減少便益 419億円 交通事故減少便益 142億円 【主な根拠】 計画交通量 約6,600台/日	2,805	【内訳】 事業費 2,506億円 維持管理費 299億円	1.3 (1.3) [注1]	効果1 国際的観光リゾートの更なる発展 ・インバウンド観光拠点である新千歳空港や札幌市・小樽市周辺からニセへの移動時間短縮、定時性を確保 ・ニセコ地域への更なる観光客増加、通勤圏拡大による雇用の促進が期待 新千歳空港～ニセコ町間の冬期所要時間 現況:約155分 → 整備後:約120分(約35分短縮) 小樽～ニセコ町間の冬期所要時間 現況:約80分 → 整備後:約55分(約25分短縮) 効果2 物流ルートの代替性の確保 ・国際コンテナ通行支障区間の解消により、函館方面と札幌・後志地方を結ぶリダンダンシーの向上に寄与 効果3 安心して暮らせる地域の形成 ・倶知安から小樽・札幌の高次医療施設への搬送時間短縮や安静搬送により、患者への負担を軽減 ・脳疾患、心疾患の死亡率低下が期待 倶知安～小樽市立病院の所要時間 現況:約68分 → 整備後:約53分(約15分短縮) 小樽市の高次医療施設からの60分カバー圏人口 現況:164,200人(70%) → 整備後:203,900人(87%)	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				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				
一般国道236号 (帯広・広尾自動車道) 大樹広尾道路 (忠類大樹～豊似) 北海道開発局	200	3,496	【内訳】 走行時間短縮便益 2,825億円 走行経費減少便益 444億円 交通事故減少便益 226億円 【主な根拠】 計画交通量 約5,500台/日	3,019	【内訳】 事業費 2,725億円 維持管理費 294億円	1.2 (0.96) 〔注1〕	効果1 地域産業を支える物流の効率性・安全性の向上 ・帯広・広尾道の延伸により十勝港までの輸送時間の短縮が図られ、繁忙期の小麦の往復回数が1回増加するなどの輸送の効率化に寄与し、地域産業を支援 ・交通機能の分担により、大樹町市街をはじめとする現道の交通事故が大幅に減少し、貨物車等の安全な物流ルートを確保 大樹市街における死傷事故率 現況:全国平均以上(7箇所)110.6～331.9件/億台キロ → 整備後:大樹豊似間27.0件/億台キロ 効果2 高次医療施設へのアクセス性向上 ・帯広・広尾道の延伸により救急搬送時の所要時間や連絡速度が改善され、南十勝からの高次医療施設へのアクセスが向上し、人口カバー率が拡大するなど地域の医療サービスの向上に貢献 広尾町～帯広市の高次医療施設間の救急搬送所要時間 現況:73分 → 整備後:65分(8分短縮) 帯広市の高次医療施設からの60分カバー圏人口 現況:12,200人(58%) → 整備後:14,000人(66%)	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				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				
一般国道4号 大衡道路 東北地方整備局	80	124	【内訳】 走行時間短縮便益 112億円 走行経費減少便益 8.0億円 交通事故減少便益 3.8億円 【主な根拠】 計画交通量 約27,300台/日	68	【内訳】 事業費 57億円 維持管理費 11億円	1.8	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 【混雑度】 現況:2.09 → 整備後:0.81 【旅行速度】 現況:37km/h → 整備後:48km/h 効果2 地域住民の安全性が向上 ・中央分離帯の設置により、沿道出入りが制限され死傷事故率が減少 【死傷事故率】 現況:54件/億台キロ → 整備後:33件/億台キロ 効果3 代替路の機能強化 ・交通容量の増加により代替路機能が強化、通勤等や産業活動での時間信頼性を確保 【東北道通行止め時の最大所要時間短縮】 現況:約83分 → 整備後:54分 (大和IC入口交差点～古川IC入口交差点の所要時間)	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				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			
一般国道17号 新大宮上尾道路(与野～上尾南) 関東地方整備局	2,000	2,946	【内訳】 走行時間短縮便益 2,713億円 走行経費減少便益 141億円 交通事故減少便益 92億円 【主な根拠】 計画交通量 約34,200～41,100台/日	1,343	【内訳】 事業費 1,316億円 維持管理費 27億円	2.2	効果1 地域産業活動を支援 ・円滑な物流の確保により、圏央道沿線から都心方面へのアクセス性が向上し、地域の産業活動を支援 圏央道沿線から都心方面への所要時間(桶川東部工業団地～与野JCT) 現況:約46分 → 与野～上尾南整備後:約31分(約15分短縮) 効果2 地域住民の安全性が向上 ・交通容量の増加により、渋滞が緩和され、追突事故が減少。沿線地域の生活環境が改善 追突事故件数【国道17号バイパス(与野～上尾南並行部)】 現況:349件/4年 → 整備後:278件/4年(約2割減少) 効果3 物資輸送等の広域連携が向上 ・防災拠点として機能するために必要なネットワークが整備され、信越、東北方面の主要拠点等からさいたま新都心へのアクセス性が強化。拠点間の物資輸送等の速達性向上に寄与。 東北方面からの所要時間(久喜白岡JCT～さいたま新都心) 現況 約42分 → 与野～上尾南整備後 約22分(約20分短縮) 信越方面からの所要時間(鶴ヶ島JCT～さいたま新都心) 現況 約42分 → 与野～上尾南整備後 約22分(約20分短縮)	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 新山梨環状道路 (広瀬～桜井) 関東地方整備局	230	257	【内訳】 走行時間短縮便益 217億円 走行経費減少便益 23億円 交通事故減少便益 17億円 【主な根拠】 計画交通量 約16,300～21,000台/日	162	【内訳】 事業費 159億円 維持管理費 3億円	1.6	効果1 対象区間の整備により市街地に用のない通過交通を減少 ・西関東連絡道路や国道20号等から流入する甲府市街地に用のない通過交通を減少 ・都市間交流等の多様な交流を促進し、都市の活力・賑わいの持続などに寄与 国道20号(甲府中心地)の通過交通 現況:約24,900台/日(約44%)→整備後:約23,000台/日(約39%) 効果2 東京都心から1時間圏の拡大や峡東地域の観光客増加に貢献 ・県が進める東京都心から1時間圏を拡大し、峡東地域等の観光客増加に貢献 リニア新駅～峡東地域※の所要時間(混雑時) (※道の駅 花かげの郷まきおかを代表として算出) 現況:約43分→整備後:約26分(約17分の短縮)	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信)
一般国道470号 (能越自動車道) 田鶴浜七尾道路 北陸地方整備局	95	8,537	【内訳】 走行時間短縮便益 6,155億円 走行経費減少便益 1,480億円 交通事故減少便益 902億円 【主な根拠】 計画交通量 約6,600台/日	8,013	【内訳】 事業費 7,402億円 維持管理費 611億円	1.1 (1.2) [注1]	効果1 観光振興と企業活動を支援 ・対象区間の整備と観光地までのアクセス道路との一体的な整備により、周遊観光ネットワークを形成。「H37年の観光入込客数の目標3,000万人」に向けた取組を支援。 ・北陸自動車道や東海北陸自動車道との接続により、能越自動車道を活かした企業誘致の取組や最大都市圏をマーケットとする企業活動を支援。 効果2 安全・安心な地域の形成 北陸管内直轄国道における平均死傷事故率の約3倍である国道159号の七尾市街地部当該区間の現道における事故の減少が見込まれる。 [現況]127.2件/億台キロ→[整備後]92.9件/億台キロ(約3割減少) 通過交通の抜け道となっている道路の安全・安心が確保される。	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				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				
一般国道1号 藤枝バイパス 中部地方整備局	300	864	【内訳】 走行時間短縮便益 608億円 走行経費減少便益 167億円 交通事故減少便益 89億円 【主な根拠】 計画交通量 約57,000台/日	242	【内訳】 事業費 220億円 維持管理費 22億円	3.6	効果1 民間投資拡大と企業活動を支援 ・沿線で計画されている4車線化を見据えた事業規模の拡大や、新たな工業団地の立地等、活発化する企業活動の要として支援。 効果2 安心安全な市民生活の確保 ・市街地部への迂回交通が減少し、通学路をはじめとする、生活道路の安全・安心を確保。 【藤枝市街地の死傷事故率】 現況 234件/億台km → 整備後 185件/億台km (2割減) ※国道を除く一般県道・主要地方道を対象	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信)
一般国道247号 西知多道路 (東海ジャンクション) 中部地方整備局	285	355	【内訳】 走行時間短縮便益 252億円 走行経費減少便益 72億円 交通事故減少便益 30億円 【主な根拠】 計画交通量 約12,000台/日	215	【内訳】 事業費 203億円 維持管理費 12億円	1.7	効果1 物流効率化によるものづくり産業の支援 ・国道247号の物流の安定性が確保されるとともに、自動車産業等、ものづくり産業の円滑な企業活動を支援。 【東海JCT←加家ICのピーク時速度向上】 現況 34km/h → 整備後 51km/h (約17km/h向上) 効果2 代替性機能の確保 ・信頼性の高い空港へのアクセス道路の代替性を確保。 ・インバウンド観光やリニア中央幹線の開通などによる交通需要の増加にも対応。 【中部国際空港～名古屋駅の所要時間】 現況 48分～60分(ばらつき12分) → 整備後 45分～50分(ばらつき5分)	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				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				
一般国道483号 (北近畿豊岡自動車道) 豊岡道路 近畿地方整備局	130	2,752	【内訳】 走行時間短縮便益 2,262億円 走行経費減少便益 334億円 交通事故減少便益 156億円 【主な根拠】 計画交通量 約13,800台/日	2,494	【内訳】 事業費 2,243億円 維持管理費 251億円	1.1 (2.3) [注1]	効果1 観光地の活性化に貢献 ・速達性の向上により、高速バス網を活用した地域振興策を含め、山陰海岸ジオパーク等の観光客増加に寄与(「ひょうごツーリズム戦略」において、観光入込客数150百万人を目標) 大阪市から但馬地域(城崎)の所要時間短縮 【現況】約175分→【整備後】約155分 20分短縮(H26プローブデータ) 効果2 医療不安の解消に貢献 ・降雪時の搬送円滑化により60分圏人口が拡大し、地域の医療不安の解消に貢献 60分圏カバー人口 【現況】12.5万人(69%)→【整備後】15万人(83%) ・さらに、ドクターカーの導入により、60分圏域の治療開始時間を約30分に短縮 効果3 災害に強い道路ネットワークの構築 ・災害時に機能する道路ネットワークにより豊岡病院等へのアクセスが確保され、円滑な医療活動・物資輸送に寄与 ＜道路ネットワークの防災機能評価結果[注2]＞ ・改善ペア数:18(10) ・脆弱度[防災機能ランク]:1.00[D]→0.53[C](0.40[C]→0.33[B]) ・累積脆弱度の変化量:▲425.44(▲38.21) ・改善度:通常時0.10(0.02)、災害時0.56(0.09)	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				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				
一般国道2号 大阪湾岸道路西伸部 (六甲アイランド北～駒栄) 近畿地方整備局	5,000	3,725	【内訳】 走行時間短縮便益 3,570億円 走行経費減少便益 115億円 交通事故減少便益 39億円 【主な根拠】 計画交通量 約51,000台/日	3,680	【内訳】 事業費 3,407億円 維持管理費 272億円	1.01	効果1 物流効率化による阪神経済の再生 ・地域間の所要時間の短縮により、阪神港等へのアクセス性が向上し、物流効率化が図られる ・これにより、企業立地が更に促進され、阪神経済の再生に寄与(「神戸2020ビジョン(案)※1」においてH31までに企業誘致260社を目標) ※1 H28.3策定予定 地域間の所要時間の短縮 (神戸市西区(玉津IC)～大阪駅) 【現況】96分⇒【整備後】64分(32分短縮) (神戸市西区(玉津IC)～神戸港) 【現況】45分⇒【整備後】31分(14分短縮) 効果2 沿道環境の改善 ・渋滞解消時には、阪神高速3号神戸線の速度が約30km/h向上、大型車種のNOxは約30%減少し、沿道環境が改善 効果3 通行規制時の代替路の確保 ・大阪湾岸道路の延伸により、代替路の確保が可能となり、交通事故等による阪神高速3号神戸線通行規制時の一般道の交通集中の緩和	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9号 福光・浅利道路 中国地方整備局	290	4,962	【内訳】 走行時間短縮便益 3,914億円 走行経費減少便益 734億円 交通事故減少便益 314億円 【主な根拠】 計画交通量 約2,800～約17,100台/日	4,127	【内訳】 事業費 3,749億円 維持管理費 378億円	1.2 (1.5) [注1]	効果1 民間投資の促進 ・福光・浅利道路の着手にあわせ江津工業団地の拡張を計画 ・高速ネットワークとアクセス道路(県道)の一体的な整備により、企業進出などの民間投資を促進 効果2 港湾(浜田港)アクセスの強化 ・出雲ー浜田間の高速ネットワークを確保し、アクセス性の強化により物流活動を支援 ・出雲市～浜田港の所要時間 現況:107分 → 整備後:91分 効果3 医療アクセスの改善 ・3次救急医療施設60分カバー人口が約1.1千人増加 ・島根県大田市・川本町・美郷町における第3次救急医療機関60分圏域人口 現況:42.7千人 ⇒ 整備後:43.8千人 ・島根県西部から島根県立中央病院(出雲市)の搬送時間を短縮 ・江津市から島根県立中央病院(出雲市)の所要時間 現況:85分 ⇒ 整備後:70分(15分短縮)	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				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				
一般国道491号 俵山・豊田道路 中国地方整備局	570	6,003	【内訳】 走行時間短縮便益 4,465億円 走行経費減少便益 1,056億円 交通事故減少便益 482億円 【主な根拠】 計画交通量 約7,300～約25,200台/日	4,292	【内訳】 事業費 4,050億円 維持管理費 242億円	1.4 (1.2) [注1]	効果1 高速ネットワークで広域連携強化 ・高速ネットワークの整備により、広域周遊観光ルートを形成 効果2 第3次救急医療機関への速達性向上 ・高規格道路の整備により第3次救急医療機関への搬送時間が短縮する ・長門市における第3次救急医療機関 60分圏域人口 現況 10千人 ⇒ 整備後 28千人 ・長門市消防本部～関門医療センター(下関市)間の所要時間 現況 75分 ⇒ 整備後 58分 効果3 代替路の確保 ・下関長門線等における災害や異常気象時の代替路が確保され、道路の信頼性が向上 ＜道路ネットワークの防災機能評価結果[注2]＞ ・改善ペア数:19(1) ・脆弱度[防災機能ランク]:0.73[C]→0.28[B](0.34[C]→0.17[B]) ・累積脆弱度の変化量:▲133.72(▲1.74) ・改善度:通常時0.10(0.09)、災害時0.55(0.28)	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信)
一般国道34号 新日見トンネル 九州地方整備局	44	53	【内訳】 走行時間短縮便益 41億円 走行経費減少便益 7.3億円 交通事故減少便益 4.2億円 【主な根拠】 計画交通量 約35,900台/日	41	【内訳】 事業費 36億円 維持管理費 4.6億円	1.3	効果1 広域観光周遊ルートの信頼性向上 ・交通アクセスの向上により広域的な観光振興を図る ・渋滞解消により、所要時間が短縮 所要時間 現況:12.8分 → 整備後:7.3分(約6分短縮) 混雑度 現況:2.51 → 整備後:0.73 効果2 対面通行区間の解消による安全性向上 ・トンネル対面通行の回避による交通事故の減少 死傷事故率 現況:152件/億台キロ → 整備後:36件/億台キロ	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210号 横瀬拡幅 九州地方整備局	46	70	【内訳】 走行時間短縮便益 66億円 走行経費減少便益 3.0億円 交通事故減少便益 1.5億円 【主な根拠】 計画交通量 約23,600台/日	35	【内訳】 事業費 32億円 維持管理費 3.5億円	2.0	効果1 渋滞解消により企業活動の活性化に寄与 ・企業誘致を支援し、地域産業の発展に寄与 ・渋滞解消による所要時間の短縮 旅行速度 現況:18.6km/h → 整備後:50.0km/h 混雑度 現況:1.83 → 整備後:0.83 効果2 大分自動車道通行止め時の代替機能の強化 ・大分自動車道通行止め時の代替路線としての機能を強化し、湯布院と大分市を結ぶ回遊型観光等を支援	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220号 (東九州自動車道) 日南・志布志道路 九州地方整備局	222	2,854	【内訳】 走行時間短縮便益 2,076億円 走行経費減少便益 508億円 交通事故減少便益 270億円 【主な根拠】 計画交通量 約8,200～約20,100台/日	2,383	【内訳】 事業費 2,239億円 維持管理費 143億円	1.2 (1.5) [注1]	効果1 速達性向上による観光経済活性化 ・観光地間の速達性向上により、周遊観光が増加し、観光経済を活性化 イルカランド～宮崎神宮の所要時間 現況:117分 → 整備後:99分(18分短縮) ・広域観光ルートの形成に際して、東九州自動車道の延伸も含めた、南九州や東九州、さらには九州一体となった取組を行う 効果2 輸送環境改善による経済活性化 ・志布志市街地や道路構造に課題のある箇所を一部回避する志布志港との輸送ルート形成により、走行性を向上し、経済活動を支援するとともに、市街地の生活環境を改善 縦断線形不良箇所・屈曲箇所 2箇所削減 志布志港から宮崎市までの所要時間 現況:122分 → 整備後:102分(20分短縮) ・志布志港の国際物流拠点としての一層の機能向上を図るため、幹線道路の整備を促進する 効果3 走行環境改善による円滑性・安全性向上 ・線形不良箇所や死傷事故率の高い箇所を回避し、安全で円滑な走行環境を形成 日南区間 現況:113.6件/億台キロ → 整備後:46.1件/億台キロ 志布志区間 現況:161.9件/億台キロ → 整備後:97.3件/億台キロ	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				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				
横浜港 大黒ふ頭地区 ふ頭再編改良事業 関東地方整備局	89	355	【内訳】 ・代替港利用解消による輸送コスト削減便益:313億円 ・喫水調整解消による輸送コスト削減便益:29億円 ・沖待ち解消による滞船コスト削減便益:13億円 【主な根拠】 ・平成33年予測取扱貨物量:1,635万t/年	77	【内訳】 建設費 70億円 維持管理費 7億円	4.6	・産業の国際競争力の強化 横浜港大黒ふ頭地区において、完成自動車の増加や自動車運搬船舶の大型化等に適切に対応することにより、国内で生産される完成自動車の海上輸送コストの削減等が可能となり、関東一円に立地する自動車メーカー等の国際競争力強化が図られる。 また、国内自動車メーカーは、グローバルな生産・供給体制を再編する中で、国内工場の生産余力を活用した輸出強化を図っており、我が国自動車産業の生産性向上に寄与する。 ・雇用の確保、地域の活力向上 本事業の実施により、完成自動車の国内生産機能が維持・拡大し、自動車メーカーのみならず、部品等含めた広範な関連産業の生産体制の維持・拡大にも寄与し、多くの雇用が確保され、地域の活力向上が図られる。 また、国内における生産機能が維持されることに伴い、関連企業による新たな研究開発や増産に向けた設備投資が喚起され、更なる雇用創出や税収の増加が期待される。 ・ふ頭利用の適正化 本事業の実施により、鉄くず・鉄鋼などの一般貨物と完成自動車の利用を分離することができ、鉄くずなどの飛散に伴う完成自動車の汚損が回避され、これまで要していた一般貨物の飛散対策が不要となる。	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				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			
名古屋港 飛島ふ頭地区 ふ頭再編改良事業 中部地方整備局	325	1,371	【内訳】 ・喫水調整解消による輸送コスト削減:1,003億円 ・震災時における代替港利用解消による輸送コスト削減:343億円 ・震災時における施設被害の回避:23億円 ・残存価値(荷役機械):2億円 【主な根拠】 ・平成36年便益対象貨物量(輸送コストの削減):75万TEU／年 ・平成36年便益対象貨物量(震災時の輸送コスト削減):109万TEU／年	285	【内訳】 建設費 241億円 維持管理費 8億円 再投資費 36億円	4.8	・産業の国際競争力強化 名古屋港飛島ふ頭地区において、東南アジア方面とのコンテナ貨物の増加等に適切に対応することで、コンテナ貨物船による海上輸送コストの削減が可能となり、我が国の産業を牽引する自動車関連産業の他、工作機械産業等の裾野の広い関連産業の国際競争力強化が図られる。 ・中部圏における雇用の確保、地域の活力向上 本事業の実施により、自動車関連産業等における東南アジア方面への生産拡大を契機として捉え、国内における裾野の広い関連産業の生産体制の強化が図られることで、雇用を含めた地域の活力向上が図られる。 ・地域の安全・安心の確保 東南海地震などの大規模地震の発災時においても、我が国の産業を牽引する自動車関連産業、工作機械産業等の裾野の広い関連産業の物流機能の確保が図られやすくなり、我が国全体の産業活動の維持に貢献ができる。	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			
徳山下松港 国際物流ターミナル 整備事業 中国地方整備局	302	1,206	【内訳】 ・海上輸送コスト削減便益: 1,206億円 ・残存価値:0.2億円 【主な根拠】 ・平成32年度予測取扱貨物量:1,704万トン／年	280	【内訳】 建設費 248億円 維持管理費 7億円 再投資費用 25億円	4.3	・産業の国際競争力の強化 徳山下松港及び宇部港において、企業間連携による大型石炭船を活用した共同輸送の進展に対応することで、安定的かつ安価な石炭の輸送が可能となるとともに、電力会社等による安定した電力供給が可能となることにより、港の背後圏のみならず、西日本に立地する企業の国際競争力強化が図られる。 ・雇用の確保、地域の活力向上 本事業の実施により、西日本地域に立地する企業の生産体制の確保が図られるとともに、雇用を含めた地域全体の活力向上が図られる。また、本事業を実施を前提に、民間企業による新たな投資が検討されており、新たな雇用創出や税収の増加が期待される。 ・我が国における石炭取扱輸入拠点の形成 東日本地域の石炭輸入拠点となる小名浜港に加え、西日本地域の石炭輸入拠点となる徳山下松港・宇部港の石炭輸送体制が構築されることにより、我が国への石炭の安定的かつ安価な輸送を実現することが可能となる。	港湾局 計画課 (課長 宮崎祥一)

【都市公園等事業】
（直轄事業）

事業名 事業主体	総事業費 （億円）	供用後の 維持管理費 （億円）	評価	担当課 （担当課長名）
国立の民族共生公園（仮称） 北海道開発局	30	10	アイヌの伝統的な儀式・儀礼等を行う場や古式舞踊等のアイヌ文化を体験する施設、自然環境を活かした憩いの場の整備等を行うことにより、アイヌ文化の理解と交流の促進、アイヌ文化の継承や創造発展、地域活性化に寄与する。	都市局公園緑地・景観課 （課長 椰野 良明）

・ 供用後の維持管理費は50年間にかかる費用を現在価値化したものである。

再評価結果一覧
(平成28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						
利根川・江戸川直轄河川改修事業（江戸川高規格堤防整備事業（篠崎公園地区）） 関東地方整備局	その他	60	70	【内訳】 被害防止便益:70億円 残存価値:1億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:509戸 年平均浸水軽減面積:8ha	47	【内訳】 建設費 47億円 維持管理費 0億円	1.5	①事業の必要性等について ・江戸川流域の関係市町村における、総人口、総世帯数など沿川の状況に大きな変化はないが、江戸川下流域では沿川の低平な土地に資産が集積しているため、ひとたび堤防が決壊すれば壊滅的な被害が発生する。 ・このため、計画規模を上回するような洪水が発生したとしても、堤防の決壊を防止し、被害を最小限にすることが求められている。 ②事業の進捗の見込みについて ・事業実施にあたっては、共同事業予定者である東京都及び江戸川区と十分調整を図り、事業進捗に努める。 ・今後、高規格堤防整備に着手を予定していることから再評価を実施。 ③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点 ・共同事業化により全体事業費が縮減され、各段階で発生する建設発生土を場内盛土工事に転用することで、コスト縮減を図る。 ・なお、近年の技術開発の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減の可能性を探りながら、今後も更なるコスト縮減の視点に立ち、事業を進めていく方針である。	継続	水管理・国土保全局 治水課 （課長 大西 亘）	
梯川直轄河川改修事業 北陸地方整備局	その他	410	8,211	【内訳】 被害防止便益:8,208億円 残存価値:2億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:2,605戸 年平均浸水軽減面積:578ha	293	【内訳】 建設費 289億円 維持管理費 4億円	28.0	河川整備計画策定（平成28年3月）をもって再評価を実施。 ①事業の必要性等について ・梯川想定氾濫区域内の小松市は、石川県内第3位の人口を有し、大手建設機械メーカーの工場が立地する等、産業拠点が集結している県内でも重要な都市の一つ。 ・小松市における工業団地及び市街地の面積は、昭和50年代以降それぞれ拡大し続けているほか、国際空港や高速道路・国道・鉄道などの交通網が発達し、今後さらに発展が見込まれる北陸地方における重要なエリア。 ②事業の進捗の見込みについて ・昭和46年に一級河川に指定、国の直轄事業として河川改修に着手。 ・これまで、危険な箇所から順次事業の進捗を図ってきており、梯川の計画断面堤防の整備率は約41%である。 ・現在は、流下能力向上のため引堤等の整備を重点的に実施している。 ・治水事業の進捗に対する地元からの強い要望もあり、今後も引き続き計画的に事業の進捗を図ることとしている。 ③コスト縮減や代替案立案等の可能性について 引き続き、新技術、施工計画の見直し等の代替案の検討により、一層のコスト縮減に努める。	継続	水管理・国土保全局 治水課 （課長 大西 亘）	

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						
江の川直轄河川改修事業 中国地方整備局	その他	664	1,580	【内訳】 被害防止便益:1,574億円 残存価値:5.5億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減世帯数:250世帯 年平均浸水軽減面積:104ha	412	【内訳】 建設費 393億円 維持管理費 19億円	3.8	・河川整備計画策定(平成28年2月)をもって再評価を実施。 ①事業の必要性等について ・流域内人口・世帯ともに減少傾向であるが、高齢化率が上昇しており災害時要援護者の割合が高くなっている。また、山間狭隘部の河岸段丘に小集落が点在しており、洪水時には水位が急上昇、集落の孤立化が懸念される。 ・近年(平成18年7月洪水、平成18年9月洪水)においても洪水被害を受けており、治水事業の要望が強い。 ②事業の進捗の見込みについて ・江の川の計画断面堤防の整備率は約42%である。 ・八神箇所、川平箇所、大貫箇所、川越箇所、都賀西箇所、門田箇所については堤防整備等に着手しており、早期完成への要望は強く、順調に進捗している。 ・本事業は地域住民からも要望があることから、円滑な事業進捗が見込まれる。 ③コスト縮減や代替案立案などの可能性について ・新技術・新工法を活用するとともに、河道掘削等により発生した土砂を築堤盛土に有効活用し、コスト縮減に努める。	継続	水管理・国土保全局 治水課 (課長 大西 亘)	

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

【ダム事業】
（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						
霞ヶ浦導水事業 関東地方整備局	その他	1,900	3,623	【内訳】 水質浄化に関する便益:1,809億円 流水の正常な機能の維持に関する便益: 1,777億円 残存価値:37億円 【主な根拠】 水質浄化に関する便益: 支払い意思額 霞ヶ浦 417円/月/世帯 桜川・千波湖 329円/月/世帯 流水の正常な機能の維持に関する便益: 流水の正常な機能の維持に関して、 霞ヶ浦導水と同じ機能を有する施設を代 替施設とし、代替法を用いて計上	2,152	【内訳】 建設費 2,011億円 維持管理費 141億円	1.6	・霞ヶ浦導水事業の事業計画の変更にあたって再評価 を実施。 ①事業の必要性等について ・霞ヶ浦の水質は、平成26年度平均値でCOD7.0mg/lで あり環境基準COD3.0mg/lを大きく上回っている。また、 茨城県・千葉県・栃木県は湖沼水質保全計画を策定し 水質改善に取り組んでいるが、未だ計画目標 (COD5.0mg/l前半)を達成できていない状況である。 ・桜川・千波湖の水質は、国土交通省・茨城県・水戸市 及び市民団体が構成する桜川清流ルネッサンスⅡ地域 協議会により、桜川清流ルネッサンスⅡを策定し水質 改善等を実施しているが、依然として夏季の水質は非 常に悪く、アオコが発生している。 ・利根川と那珂川では、最近20年間(平成6年～25年) で、あわせて15回以上の渇水被害が発生している。渇 水時に利根川では、取水制限が1ヶ月以上の長期にわ たることや那珂川においても、潮見運転や振替取水が 発生しており、社会生活、経済活動などに大きな影響を 与えている。 ②事業進捗の見込みについて ・霞ヶ浦導水事業は、昭和51年に実施計画調査に着手 し、平成27年度より石岡トンネル未施工区間の施設設 計等を実施している。 ・平成27年3月末までに事業費約1,497億円を投資して いる。[進捗率約79%(事業費ベース)] ・現時点で工程を精査した結果、工期を見直し平成35 年度完成見込み。 ・石岡トンネル区間の区分地上権は、平成28年1月末時 点において97%設定済みとなっており、残件についても 地元地権者との任意交渉を進めている。 ③コスト縮減や代替案立案などの可能性について ・トンネル掘削土砂を、有効利用できる土砂に処理する ことによるコスト縮減について検討。 ・平成21年度より国、関係自治体、利水者からなる 「霞ヶ浦導水事業のコスト管理等に関する連絡協議会」 を設置し、コスト縮減の達成状況等の協議を行いなが ら、事業費等の管理に努める。 ・平成26年度に実施した霞ヶ浦導水事業検証に係る検 討において、「ダム事業の検証に係る検討に関する再 評価実施要領細目」に基づき「水質浄化」、「新規利水」 及び「流水の正常な機能の維持」について、現計画案 (霞ヶ浦導水事業)と現計画案以外の代替案を複数立 案し目的別の総合評価を行った結果、最も有利な案は いずれも「現計画案(霞ヶ浦導水事業)」となり総合的な 評価の結果として、最も有利な案は「現計画案(霞ヶ浦 導水事業)」と評価している。	継続	水管理・国土保全局 治水課 (課長 大西 亘)	

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		費用の内訳						
東関東自動車道水戸線 (鉾田～茨城町JCT) 東日本高速道路株式会社	その他	504	1,559	【内訳】 走行時間短縮便益：1,298億円 走行経費減少便益：153億円 交通事故減少便益：109億円 【主な根拠】 計画交通量 12,700～12,900台/日	639	【内訳】 事業費：535億円 維持管理費：104億円	2.4	①国土・地域ネットワークの構築 ・当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する ②災害への備え ・緊急輸送道路が通行止めになった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する ③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 【投資効果等の事業の必要性】 ・東関東自動車道水戸線は北関東自動車道、常磐自動車道と一体となって東関東地域と首都圏との結びつきをより一層強化し、東関東地域の発展に資する路線である。 ・当該区間は、茨城県沿岸部の産業・経済の発展、物流の効率化、救急搬送に不可欠な道路である。 ・茨城空港のアクセス道路として、利便性向上に寄与する。 ・当該区間は、国道51号等の沿線の交通分散や、事故・災害時におけるリダンダンシー機能を有する。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成11年度 ・事業進捗率59%（うち用地進捗率97%） ・茨城空港北IC～茨城町JCT間は、平成22年3月6日に開通済みである。 ・鉾田IC～茨城空港北IC間は、『事業推進プロジェクトチーム』により事業を推進し、用地取得率は97%となり、土工工事に着手しているところ。 【コスト縮減等】 ・新技術・新工法や現地の状況変化も確認しながら積極的にコスト縮減を図っていく。 【社会情勢の変化】 ・材料及び人件費等の単価上昇、地質条件（地下水位）の相違に伴う事業費の見直しを行い、再評価を実施したもの。	継続	道路局 高速道路課 (課長 吉岡 幹夫)	
中部横断自動車道 (六郷～増穂) 中日本高速道路株式会社	その他	729	848	【内訳】 走行時間短縮便益：680億円 走行経費減少便益：128億円 交通事故減少便益：40億円 【主な根拠】 計画交通量 7,900台/日	764	【内訳】 事業費：701億円 維持管理費：63億円	1.1	①円滑なモビリティの確保 ・現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線が存在する ②物流効率化の支援 ・重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上が見込まれる ③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 【投資効果等の事業の必要性】 ・中部横断自動車道は静岡・山梨・長野3県を最短ルートで結ぶとともに、東名・中央・上信越自動車道とネットワークを形成することにより、沿線地域の産業・経済・文化・観光等の発展及び振興に資する路線である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成11年度 ・事業進捗率35%（うち用地進捗率99%） ・平成28年度：全線2車線開通予定 【コスト縮減等】 ・事業実施にあたり、新技術・新工法の活用等によりコスト縮減に努めていく。 【社会情勢の変化】 ・東日本大震災以降、労務単価、材料単価、機械器具費等の急激な上昇が続いている為、事業費の見直しを行い、再評価を実施したもの。	継続	道路局 高速道路課 (課長 吉岡 幹夫)	

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						
近畿自動車道名古屋神戸線 (四日市JCT～菟野) 中日本高速道路株式会社	その他	1,530	6,256	【内訳】 走行時間短縮便益：5,422億円 走行経費減少便益：615億円 交通事故減少便益：219億円 【主な根拠】 計画交通量 40,400～52,100台/日	1,581	【内訳】 事業費：1,428億円 維持管理費：152億円	4.0	①円滑なモビリティの確保 ・現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線が存在する ②物流効率化の支援 ・重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上が見込まれる ③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される	【投資効果等の事業の必要性】 ・新名神高速道路は新東名高速道路と一体となって、三大都市圏を相互に結び、人の交流と物流を支える大動脈として、日本経済を牽引するとともに、東名・名神高速道路の代替機能を果たす上で不可欠な路線である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成10年度 ・事業進捗率32%（うち用地進捗率99%） ・平成30年度：全線4車線開通予定 【コスト縮減等】 ・事業実施にあたり、新技術・新工法の活用等によりコスト縮減に努めていく。 【社会情勢の変化】 ・東日本震災以降、労務単価、材料単価、機械器具費等の急激な上昇が続いている為、事業費の見直しを行い、再評価を実施したもの。	継続	道路局 高速道路課 (課長 吉岡 幹夫)
東海北陸自動車道 (白鳥～飛騨清見) 中日本高速道路株式会社	その他	2,885	5,732	【内訳】 走行時間短縮便益：4,402億円 走行経費減少便益：931億円 交通事故減少便益：398億円 【主な根拠】 計画交通量 9,700～10,800台/日	4,309	【内訳】 事業費：3,711億円 維持管理費：768億円	1.3	①円滑なモビリティの確保 ・現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線が存在する ②物流効率化の支援 ・重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上が見込まれる ③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される	【投資効果等の事業の必要性】 ・東海北陸自動車道は、中部圏を南北に縦断し、かつ名神高速道路と北陸自動車道を結び、中部圏における骨格的交通網の中核を成し、東海地域・北陸地域の一体的発展に大きく寄与する路線である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：昭和63年度 ・事業進捗率66%（うち用地進捗率：100%） ・平成30年度：全線4車線開通予定 【コスト縮減等】 ・事業実施にあたり、新技術・新工法の活用等によりコスト縮減に努めていく。 【社会情勢の変化】 ・東日本震災以降、労務単価、材料単価、機械器具費等の急激な上昇が続いている為、事業費の見直しを行い、再評価を実施したもの。	継続	道路局 高速道路課 (課長 吉岡 幹夫)

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

【港湾整備事業】
（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						
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	その他	173	196	【内訳】 喫水調整解消による輸送効率化：146億円 ふ頭再編による陸上輸送コスト低減：47億円 その他便益（残存価値）：3億円 【主な根拠】 平成31年予測取扱貨物量（穀物）：43.2万トン/年 平成29年予測取扱貨物量（紙・パルプ）：8.9万トン/年	175	【内訳】 建設費：172億円 管理運営費：3億円	1.1	・物流の効率化による背後企業へ安定かつ低廉な貨物供給により、食品産業や畜産業を支えることで地域経済の活性化が図られる。 ・既存ふ頭の狭隘さの解消や完成自動車とばら積み貨物等の混在を解消し、産業の国際競争力の向上や地域産業の安定・発展、地域活力の強化が図られる。 ・排出ガスの減少（輸送の効率化）	・大型船の喫水調整解消が図られるとともに、ふ頭内における完成自動車やばら積み貨物等の解消を図り、増大する貨物への対応を実現することができるため、本プロジェクトの必要性は高い。 ・事業が順調に進んだ場合には、平成29年度の完了を予定している。 ・転用不可となった消波ブロックについて資材として有効活用し、コスト縮減を図る。 ・総事業費増及び事業期間の変更により再評価を実施。	継続	港湾局 計画課 (課長 宮崎 祥一)
沖ノ鳥島における活動拠点整備事業 関東地方整備局	長期間継続中	750	1,338	【内訳】 海洋資源開発の推進：1,337億円 保全工事等の作業効率化：1億円	745	【内訳】 建設費：708億円 管理運営費：37億円	1.8	低潮線保全基本計画に掲げるサンゴ増殖技術の開発・確立や海洋鉱物資源開発等の活動が円滑に実施できるようになり、排他的経済水域等における主権的権利を適切に行使用することができる。	・特定離島港湾施設の整備により、沖ノ鳥島における保全工事等の作業効率化が図られる。また、排他的経済水域等の保全及び利用に関する活動が促進される。これらのことから、本事業の必要性は高い。 ・事故の再発防止に努めるとともに、厳しい気象・海象条件を踏まえた確実な施工を実施し、低潮線保全基本計画に基づき沖ノ鳥島における特定離島港湾施設整備を着実に進める。 ・事業計画の見直しにより再評価を実施。	継続	港湾局 海洋・環境課 (課長 佐々木 宏)

博多港 アイランド シティ地区国際海 上コンテナターミ ナル整備事業 九州地方整備局	その他	717	2,405	【内訳】 輸送コストの削減便益：815 億円 代替港への輸送回避：1,055 億円 震災時の輸送コスト増大回 避：39億円 走行時間短縮・走行費用減 少・交通事故減少：458億円 その他の便益：43億円 【主な根拠】 平成30年予測取扱貨物量： （コンテナ（ダイレクト輸送 化））5万TEU/年 平成30年予測取扱貨物量： （コンテナ（横持ち輸送回 避））17万TEU/年 平成30年予測取扱貨物量（コ ンテナ（代替港輸送回 避））：15万TEU/年 平成30年予測取扱貨物量： （コンテナ（震災時の幹線物 資））26万TEU/年 平成42年計画交通量：2万台/ 日	753	【内訳】 建設費：723億円 維持管理費：30億円	3.2	・港湾利用による復旧・復興支援 等が可能となり、震災後の事業活 動への負荷が軽減される。 ・荷主企業の国際競争力が強化さ れる。 ・横持ち輸送の損失回避による CO2・NOxの排出量が削減される。	・コンテナ船の大型化及びコンテナ取 扱量の需要の増大に対応した大水深・ 高規格ターミナルを整備することで北 米・欧州方面の輸送をダイレクト化さ せ国際競争力の向上を目指す。 ・コンテナ貨物の動線である臨港道路 を整備することで、九州全域の広域的 な高速道路網とのアクセス強化を図 り、円滑な港湾物流を通じて企業活動 を支え、地域経済に寄与する。 ・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 を継続的に行えるようにする。 ・事業が順調に進んだ場合には、平成 30年代前半の完了を予定している。 ・臨港道路の構造を箱桁橋から鋼細幅 箱桁橋を採用することでコスト削減を 図る。 ・事業計画の見直しにより再評価を実 施。	継続	港湾局 計画課 (課長 宮崎 祥一)
--	-----	-----	-------	---	-----	--	-----	---	---	----	-----------------------------------

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		中止	評価手続中
									うち見直し継続		
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				
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 (参事官 藤原威一郎)

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

※

①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。

②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。