

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	47	1.5	<ul style="list-style-type: none"> ・年超過確率1/1000規模の洪水において江戸川右岸11.5km付近で決壊した場合、死者数が約160人、電力の停止による影響人口が25.8万人と想定されるが、事業実施により解消される。 	<ul style="list-style-type: none"> ①事業の必要性等について <ul style="list-style-type: none"> ・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 <ul style="list-style-type: none"> ・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 <ul style="list-style-type: none"> ・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	293	28.0	<ul style="list-style-type: none"> ・河川整備計画目標規模の洪水が発生した場合、小松市では災害時要援護者数が約8,900人、最大孤立者数が約15,000人(避難率0%)、電力停止による影響人口が約8,200人と想定されるが、事業実施により解消される。 	<ul style="list-style-type: none"> ①事業の必要性等について <ul style="list-style-type: none"> ・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 <ul style="list-style-type: none"> ・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 <ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> ・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 <ul style="list-style-type: none"> ・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 <ul style="list-style-type: none"> ・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 <ul style="list-style-type: none"> ・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	
			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	2,152	1.6	<p>・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。</p> <p>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回以上の濁水被害が発生している。濁水時に利根川では、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。</p> <p>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。</p> <p>③コスト削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削減について検討。 ・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、コスト削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。</p>	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 (銚田～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る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。 ・銚田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	<ul style="list-style-type: none"> ①円滑なモビリティの確保 <ul style="list-style-type: none"> ・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 <ul style="list-style-type: none"> ・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 <ul style="list-style-type: none"> ・主要な観光地へのアクセス向上が期待される 	継続	<p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 <p>【コスト縮減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 <p>【社会情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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の。 	
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	<ul style="list-style-type: none"> ①円滑なモビリティの確保 <ul style="list-style-type: none"> ・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 <ul style="list-style-type: none"> ・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 <ul style="list-style-type: none"> ・主要な観光地へのアクセス向上が期待される 	継続	<p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 <p>【コスト縮減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 <p>【社会情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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の。 	

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	<ul style="list-style-type: none"> ・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） 	<ul style="list-style-type: none"> ・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・確立や海洋生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。	<ul style="list-style-type: none"> ・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	753	【内訳】 建設費：723億円 維持管理費：30億円	3.2	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 	<ul style="list-style-type: none"> ・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縮減を図る。 ・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