

個別公共事業の評価書（その2）

－平成29年度－

平成30年3月29日 国土交通省

国土交通省政策評価基本計画（平成29年8月31日最終変更）及び平成29年度国土交通省事後評価実施計画（平成29年8月31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30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16件、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】	
河川事業	秋本 真利
砂防事業等	秋本 真利
道路・街路事業	高橋 克法
港湾整備事業	高橋 克法
都市公園等事業	築 和生

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・TCM)	・事業費 ・維持管理費	・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 ・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 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	・直接被害軽減便益 ・人命保護便益	・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	水管理・国 土保全局
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 ・パーソナトリッ 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、効用関数法、CV M)	・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。

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。

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。

効用関数法

評価対象社会資本について、整備を行った場合と行わなかった場合の周辺世帯の持つ望み(効用)の違いを貨幣価値に換算することで評価する方法。

平成30年度予算に向けた新規事業採択時評価について
(平成30年3月末時点)

【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	1
砂防事業等	直轄事業	1
道路・街路事業	直轄事業等	11
港湾整備事業	直轄事業	2
都市公園等事業	直轄事業	1
合計		16

注1 直轄事業等には、独立行政法人等施行事業を含む

平成30年度予算に向けた再評価について (平成30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			
道路・街路事業	直轄事業等	0(3)	0(6)	0(0)	1(109)	3(53)	4(171)	4(171)	0(0)	0(0)	0(0)
合 計		0(3)	0(6)	0(0)	1(109)	3(53)	4(171)	4(171)	0(0)	0(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

(注3) 評価箇所数は、今回新たに公表する箇所数。()は、2/1に公表済の167箇所と合計した箇所数

新規事業採択時評価結果一覧
(平成30年3月末現在)

別添3

【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)			B/C	
		便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳				
荒川直轄河川改修事業(荒川第二・三調節池) 関東地方整備局	1,670	14,920	【内訳】 被害防止便益:14,867億円 残存価値:53億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:3,292戸 年平均浸水軽減面積:45ha	1,275	【内訳】 建設費 1,148億円 維持管理費 127億円	11.7	<ul style="list-style-type: none"> 戦後の主な洪水は、これまで昭和22年9月(カスリーン台風)、昭和33年9月、昭和49年8月、昭和57年7月、昭和57年9月、平成11年8月、平成19年9月洪水がある。平成11年8月洪水では、浸水戸数2,363戸の甚大な浸水被害が発生している。 河川整備計画規模の洪水が発生した場合、最大孤立者数(避難率40%)は約66.4万人と想定されるが、事業実施により約26.5万人に軽減される。 同様に、河川整備計画規模の洪水が発生した場合、電力停止による影響人口は約110.6万人と想定されるが、事業実施により約44.2万人に軽減される。 このため浸水被害の早期解消が必要である。 	水管理・国土保全局治水課 (課長 小平 卓)

【砂防事業】
 (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				
阿蘇山直轄砂防事業 九州地方整備局	150	667	【内訳】 被害防止便益:663億円 残存価値:3.3億円 【主な根拠】 想定氾濫面積:2,101 ha 人家:2,918戸 事業所:495施設 重要公共施設:37施設 高速道路:0m 国道:3,521m 県道:5,615m 市町村道:1,971m 等	126	【内訳】 建設費 116億円 維持管理費 10億円	5.3	・年超過確率1/100規模の出水により流出する土砂等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4,979人から4,711人へ、災害時要配慮者数が2,000人から1,914人へ、電力機能停止による影響人口が1,996人から1,866人へ、通信停止による影響人口が2,036人から1,922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 今井 一之)

【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			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					
一般国道101号 (津軽自動車道) 柏浮田道路 東北地方整備局	380	382	309	1.2 (1.2) [注1]	<p>効果1 冬期交通環境の改善</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高盛土と防雪柵の連続設置や主風向に対応可能な別線が整備されることにより、地吹雪による視程障害の減少に期待 <p>効果2 主要な交通拠点からのアクセス向上で周遊観光を支援、地域産業を活性化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・最大の交通拠点である青森市方面からの周遊観光の広域化が見込まれ、西津軽地域の観光振興を支援 ・津軽自動車道の整備により速度向上や事故率低減など、交通環境の改善・輸送効率向上により、地域の産業振興に貢献 <p>効果3 救急搬送の速達性の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・搬送時間の短縮により救急医療を支援 <p>鱒ヶ沢町から県立中央病院(青森市)の所要時間</p> <p>[通常期] 現況 約62分 → 整備後 約55分(約7分短縮)</p> <p>[冬期] 現況 約72分 → 整備後 約60分(約12分短縮)</p> <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: 6(4) ・脆弱度[防災評価ランク]: 0.88 [C] → 0.18 [B] (1.00 [D] → 0.02 [B]) ・累積脆弱度の変化量: ▲91.09 (▲87.31) ・改善度: 通常時0.07 (0.08)、災害時0.72 (1.00) 	<p>道路局 国道・防災課 (課長 村山 一弥)</p>	

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13号 (東北中央自動車 道) 金山道路 東北地方整備局	130	959	【内訳】 走行時間短縮便益 754億円 走行経費減少便益 163億円 交通事故減少便益 42億円 【主な根拠】 計画交通量 約8,000台/日	696	【内訳】 事業費 591億円 維持管理費 104億円	1.4 (1.3) [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・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：63分→整備後：50分) 冬期：(現況：71分→整備後：52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：134分→整備後：50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：6.7万人泊→整備後：10万人泊) 山形県：(現況：8.8万人泊→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]： 0.90[C]→0.19[B](0.62[C]→0.07[B]) ・累積脆弱度の変化量：▲45.61(▲1.48) ・改善度：通常時0.11(0.02)、災害時0.80(0.62)	道路局 国道・防災課 (課長 村山 一弥)

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				
一般国道6号 牛久土浦バイパス (Ⅲ期) 関東地方整備局	380	1,213	【内訳】 走行時間短縮便益 1,128億円 走行経費減少便益 59億円 交通事故減少便益 26億円 【主な根拠】 計画交通量 約20,500台/日～42,100台/日	461	【内訳】 事業費 411億円 維持管理費 50億円	2.6 (1.4) [注1]	効果1 物流の円滑化による生産性の向上 ・国道6号の混雑緩和による、トラック輸送の効率化やドライバーの負担軽減により、企業の生産性が向上 ビール工場(取手市)⇒配送先(石岡市)の所要時間 現況 100分 → 整備後 80分(約20分短縮) 混雑度(国道6号 牛久区間) 現況 1.10 → 整備後 0.85(約2割減少) 効果2 地域住民の安全性の向上 ・当該区間の整備により、バイパスと現道の利用用途が明確化。渋滞が緩和され、追突事故が減少 ・沿道地域の生活環境が改善 追突事故件数 (牛久市遠山町～学園都市南入口交差点) 現況 37件/年 → 整備後 29件/年(約2割減少)	道路局 国道・防災課 (課長 村山 一弥)
一般国道19号 瑞浪恵那道路(恵那工区) 中部地方整備局	170	684	【内訳】 走行時間短縮便益 657億円 走行経費減少便益 17億円 交通事故減少便益 9.8億円 【主な根拠】 計画交通量 23,800台/日	350	【内訳】 事業費 296億円 維持管理費 54億円	2.0 (1.9) [注1]	・国道19号の物流の速達性が確保され、沿線地域の生活・産業活動を支援。 【平均旅行速度の変化】 現況36km/h → 整備後48km/h ・国道19号の安全性が確保され、沿線地域の生活・産業活動を支援。 【正面衝突事故率の変化】 現況3.02件/億台年 → 整備後0.60件/億台年 ・定時性確保等の円滑な企業活動路支援。 【中央道通行止時の最大所要時間の変化 (恵那西工業団地⇒瑞浪IC)】 現況123分 → 整備後40分 ・リニア岐阜県駅(仮称)からの東西アクセス強化による観光支援。 【中山道宿場町(大井宿～大湫宿)間の 所要時間】 現況26分 → 整備後19分	道路局 国道・防災課 (課長 村山 一弥)

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24号 (京奈和自動車道) 大和北道路(奈良北 ~奈良) 近畿地方整備局 西日本高速道路株式 会社	2,050	3,329	【内訳】 走行時間短縮便益 3,037億円 走行経費減少便益 244億円 交通事故減少便益 49億円 【主な根拠】 計画交通量 約19,800台/日	1,899	【内訳】 事業費 1,835億円 維持管理費 64億円	1.8 (1.5) [注1]	効果1 通過交通量転換により地域の混雑緩和 ・当該区間から通過交通が自動車専用道路に転換することで交通量が減少し、地域の交通混雑が緩和 奈良市内を通る南北幹線道路の通過交通 【現況】23千台/日 ⇒ 【将来】10千台/日 効果2 広域的な周遊性向上による観光行動の支援 ・京奈和自動車道のミッシングリンクが解消し、京都・奈良・和歌山間の移動性が向上すれば、これまで各地域の観光のみだった観光客が他地域へも周遊が可能 京都(清水寺)~和歌山(金剛峯寺)の所要時間 【現況】170分 ⇒ 【将来】140分(30分短縮)	道路局 国道・防災課 (課長 村山 一 弥) 高速道路課 (課長 伊勢田 敏)
一般国道42号 (近畿自動車道紀勢 線) 串本太地道路 近畿地方整備局	900	4,304	【内訳】 走行時間短縮便益 3,867億円 走行経費減少便益 339億円 交通事故減少便益 98億円 【主な根拠】 計画交通量 約9,000台/日	3,001	【内訳】 事業費 2,754億円 維持管理費 247億円	1.4 (0.7) [注1]	効果1 災害に対する強靱な道路ネットワークの確保 ・全区間、南海トラフ巨大地震の津波予測高さ以上を確保。 ・越波による通行規制(過去10年間で58回)の解消。 効果2 医療アクセスの改善 ・古座川町から南和歌山医療センターまでの搬送時間を短縮。 古座川町役場~南和歌山医療センター 【現況】約70分⇒【将来】約49分(約21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約30%から約53%に増加 南和歌山医療センター60分圏域内人口 【現況】約11.3千人(約30%) ⇒ 【将来】約20.1千人(約53%) 効果3 観光産業の活性化 ・和歌山・三重を結ぶ広域観光周遊ルートを構築することにより、今後の観光客の増加に期待。	道路局 国道・防災課 (課長 村山 一 弥)

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33号 松山外環状道路インター東線 四国地方整備局	370	1,436	【内訳】 走行時間短縮便益 1,288億円 走行経費減少便益 96億円 交通事故減少便益 53億円 【主な根拠】 計画交通量 29,300~48,000台/日	620	【内訳】 建設費 600億円 維持管理費20億円	2.3 (2.7) [注1]	効果1 松山臨海部への物流効率化により経済活動を支援 ・松山臨海部と県東部方面の工業団地等を結ぶ交通を外環状道路に転換させ、物流効率化により経済活動を支援 西条臨海工業用地から松山空港までの所要時間(平日混雑時) 【整備前】104分 ⇒ 【整備後】81分(約23分短縮) 効果2 松山市中心部に向かう交通の分散により速達性が向上 ・松山中心部への新たなルート形成による交通の分散により、松山市中心部への速達性が向上 松山IC入口交差点から愛媛県庁までの所要時間(平日混雑時) 【整備前】23分 ⇒ 【整備後】19分(4分短縮)	道路局 国道・防災課 (課長 村山 一弥)
一般国道3号 岡垣バイパス 九州地方整備局	50	109	【内訳】 走行時間短縮便益 83億円 走行経費減少便益 16億円 交通事故減少便益 9.0億円 【主な根拠】 計画交通量 約41,100~43,300台/日	49	【内訳】 事業費 39億円 維持管理費 9.3億円	2.2	効果1 ボトルネック解消による円滑な物流確保により地域活動を支援 ・片側2車線の信頼性の高いネットワーク構築による円滑な物流の確保により、地域活動を支援 【九州自動車道通行止め時における対象区間の旅行速度】 現況 17km/h → 整備後 46km/h 効果2 対面通行区間等の解消により、安全・安心を確保 ・対面通行区間や絞り込み区間の解消に伴う交通事故の減少により、道路利用者の安全・安心を確保 【死傷事故率の削減】 現況 77件/億台キロ → 整備後 63件/億台キロ(約2割削減)	道路局 国道・防災課 (課長 村山 一弥)

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34号 大村諫早拡幅 九州地方整備局	160	288	【内訳】 走行時間短縮便益 278億円 走行経費減少便益 8.3億円 交通事故減少便益 1.6億円 【主な根拠】 計画交通量 約42,400～43,500台/日	113	【内訳】 事業費 104億円 維持管理費 9.2億円	2.5	効果1 円滑な移動の確保による地方創生 ・大村市～諫早市間の円滑な物流を確保 【旅行速度】 現況 約27km/h → 整備後 約46km/h(約7割向上) 効果2 地域医療サービスの向上 ・第3次救急医療施設(長崎医療センター)までの救急搬送時間が短縮 ・医師同乗システムによる救急活動圏域を確保 【消防本部(諫早市)～長崎医療センターの所要時間】 現況 約31分 → 整備後 約24分(約7分短縮) 効果3 安全安心なまちづくりに貢献 ・線形不良区間の解消により、死傷事故が減少 【死傷事故率】 現況 81.8件/億台キロ → 整備後 約53.3件/億台キロ	道路局 国道・防災課 (課長 村山 一弥)

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218号 (九州横断自動車道延岡線) 五ヶ瀬高千穂道路 九州地方整備局	470	2,021	855	2.4 (1.1) [注1]	効果1 防災機能向上 ・現道の線形が厳しい箇所や防災点検要対策箇所等を回避し、災害時の救援活動等においても機能する信頼性の高い高速ネットワークを形成。 【現道課題箇所の回避】 平面線形が厳しい箇所: 現況29箇所→整備後0箇所 縦断線形が厳しい箇所: 現況31箇所→整備後0箇所 防災点検要対策箇所: 現況5箇所→整備後0箇所 効果2 救急医療アクセスの向上 ・第3次救急医療施設までの搬送時間短縮(最大22分短縮)により、60分以内に到達可能なカバー人口が増加。 【第3次救急医療施設への60分圏域人口カバー率】 現況 約17,500人(55%)→整備後 約26,600人(84%) 効果3 広域観光ルート形成による観光振興 ・五ヶ瀬町と高千穂町の移動時間短縮と走行性向上により、東九州道等からの観光圏域が広がり、観光客の増加が期待され、五ヶ瀬、高千穂地域の観光振興を支援。 【五ヶ瀬⇄高千穂の移動時間】 現況16分→整備後8分(8分短縮)	道路局 国道・防災課 (課長 村山 一弥)		

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58号 浦添拡幅 沖縄総合事務局	150	253	【内訳】 走行時間短縮便益 245億円 走行費用減少便益 8.9億円 交通事故減少便益 -1.1億円 【主な根拠】 計画交通量 約64,500～70,900台/日	119	【内訳】 事業費 109億円 維持管理費 9.5億円	2.1	効果1 都市間のアクセス向上による連携強化により経済活動を支援 ・県内経済を牽引している那覇市と浦添市の都市間連携の強化により経済活動を支援 【平均旅行速度】 現況：25.5km/h → 整備後：34.3km/h 効果2 交通渋滞緩和による朝夕ピーク時の通勤通学の利便性向上 ・整備による交通容量の拡大により浦添地区の交通混雑が緩和 【混雑度】 現況：1.51 → 整備後：1.18	道路局 国道・防災課 (課長 村山 一弥)

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

(H29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				
福山港 ふ頭再編改良事業 中国地方整備局	142	358	【内訳】 輸送コスト削減便益:344億円 滞船コスト削減便益:13億円 残存価値:1.8億円 【主な根拠】 鋼材:157万t/年 造船関連資材:7.5万t/年 コンテナ貨物:1.3万TEU/年	106	【内訳】 建設費:114億円 管理運営費:-8.6億円	3.4	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地域産業の国際競争力強化が図られるとともに、国内ものづくり産業の安定的な生産活動を支えることができ、雇用を含めた地域全体の活力向上が図られる。 ・ 国際フィーダー航路の充実が図られることにより、阪神港への集貨が促進され、阪神港の基幹航路の維持・拡大に貢献する。 ・ 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。 ・ 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 堀田 治)
鹿児島港 国際クルーズ拠点整備事業 九州地方整備局	89	249	【内訳】 国際観光収益の増加便益:248億円 残存価値:0.4億円 【主な根拠】 年間外航クルーズ入港隻数:228隻	87	【内訳】 建設費:79億円 管理運営費:7.6億円	2.9	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地域の観光収益や旅客対応ターミナル関連事業者の内部収益が増大するとともに、雇用を含めた地域全体の活力向上が図られる。 ・ 旅客の満足度が高まるとともに、寄港するクルーズ船の停泊や航行の景観を楽しむことができるようになり、良好な景観の形成としての効果がある。 	港湾局 計画課 (課長 堀田 治)

【都市公園等事業】

(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				
国営追悼・祈念施設 (仮称) <福島県双葉郡浪江町> 東北地方整備局	74	270	【内訳】 直接利用価値 206億円 間接利用価値 64億円 【主な根拠】 誘致圏:福島県復興祈念公園から100km圏 誘致圏人口:約340万人	97	【内訳】 建設費 75億円 維持管理費 21億円	2.8	当該事業を実施することにより、 ・静謐な広場空間等において、東日本大震災による犠牲者への追悼と鎮魂のための式典や各種活動が可能となる。 ・原子力災害の教訓・知見の継承、世界への情報発信等を行うためのアーカイブ拠点施設等と連携するとともに、福島県内の自治体が予定する震災遺構を活用した伝承活動と連携し、震災の記憶と教訓の後世への伝承を行う各種活動が可能となる。 ・震災以前からの地域の歴史・文化を継承、市民活動の拠点を形成し、ふるさとの記憶を想起させ、人々が支え合い助け合うための心の拠り所となる場を整備するとともに、人々がこの地域に戻り、あるいはこの地域を訪れ、地域が再生していくプロセスに関わることにより、国内外に向けた復興に対する強い意志の発信が可能となる。	都市局 公園緑地・景観課 (課長 町田誠)

※総事業費及び費用便益分析については、地方公共団体が整備する復興祈念公園を含む。

再評価結果一覧 (平成30年3月時点)

【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)		
			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468号 首都圏中央連絡自動車道 (川島～大栄) 関東地方整備局 東日本高速道路株式会社	その他	13,136	29,737	16,140	1.8	<p>①企業活動、地域づくり支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・圏央道沿線の3県では、「田園都市産業ゾーン基本方針」(埼玉県)、「茨城圏央道産業コンプレックス基本計画」(茨城県)、「成田空港・圏央道沿線地域基本計画」(千葉県)に基づき産業集積を図るための基盤づくりを推進。 ・茨城県の工場立地面積は平成25年度から4年連続全国第1位。 ・平成29年9月公表の都道府県地価調査では、工業地基準地価の対前年度上昇率において、茨城県五霞町(五霞IC周辺)が全国1位(17.9%上昇)。新たな企業立地のニーズが高まるなど、活発な経済活動の動き。 <p>②高速ネットワークの形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・成田空港は、国内に4つ存在する拠点空港のうちのひとつで、近年は国内外のLCC(LowCost Carrier(格安航空会社))が参入し、国内線の着陸回数・乗降客数が増加。 ・成田空港へのアクセス向上により、成田空港と北関東方面(群馬・栃木)を結ぶ高速バスの約7割が都心経由等から圏央道ルートに経路を変更(47/68便)。 ・成田空港と関東各地の世界遺産等へのインバウンド観光の促進に期待。 	<p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・首都圏中央連絡自動車道(圏央道)は、都心から半径およそ40km～60kmの位置に計画されている延長約300kmの高規格幹線道路で、久喜白岡～大栄区間は、その一部を形成する延長92.2kmの自動車専用道路である。 ・当該区間は、ネットワークの形成、産業活性化の支援、災害時の代替路の確保を目的としている。 <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業化年度：平成3年度 ・用地進捗率：99% ・平成29年2月に境古河IC～つくば中央IC間が開通し、久喜白岡JCT～大栄JCT間の全線において暫定2車線で開通。 <p>【コスト縮減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進する。 	継続	<p>道路局 国道防災課課 (課長 村山 一弥)</p> <p>高速道路課 (課長 伊勢田 敏)</p>		

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						
一般国道24号 (京奈和自動車道) 大和北道路 近畿地方整備局 西日本高速道路株式会社	再々評価	850	3,329	1,967	【内訳】 走行時間短縮便益：3,037億円 走行経費減少便益：224億円 交通事故減少便益：49億円 【主な根拠】 計画交通量 22,200台/日	【内訳】 事業費：1,903億円 維持管理費：64億円	1.7 (4.1) (※1)	①高速道路ネットワークの形成 ・京奈和自動車道の整備により、京都～奈良～和歌山のアクセス性が向上し、奈良県の観光客数は、平成17年に比べて約1千万人増加している。 ・京奈和自動車道は、阪和自動車道と西名阪自動車道の代替路線であり、災害時のリダンダンシーとしての機能が期待できる。 ②交通混雑の緩和 ・大和北道路と並行する一般国道24号の交通量は交通容量を超過しており、朝夕ピーク時には慢性的に渋滞が発生している。 ・大和北道路の整備により、大和北道路に交通が転換し、奈良市周辺地域の交通円滑化が期待される。 ③交通安全の確保 ・大和北道路と並行する一般国道24号区間で発生する事故は、渋滞などに起因した追突が全体の約6割を占めており、死傷事故率は奈良県平均を上回る状況にある。大和北道路の整備により、交通転換が図られることで、一般国道24号における事故減少が期待される。	【投資効果等の事業の必要性】 京奈和自動車道は、京都、奈良、和歌山の都市間を効率的に連携する延長約120kmの高規格幹線道路である。大和北道路は、京奈和自動車道の一部として高速道路ネットワークを形成し、広域的なアクセス向上による災害時のリダンダンシーの確保と観光行動の支援をするとともに、奈良市と大和郡山市を南北に縦断する一般国道24号の交通混雑の緩和、交通安全の確保を目的とした道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成20年度 ・事業進捗率：4%(うち用地進捗率20%) 【コスト削減等】 事業実施にあたり、新技術・新工法の活用等によりコスト削減に努める。	継続	道路局 国道防災課 (課長 村山 一弥) 高速道路課 (課長 伊勢田 敏)
一般国道497号 西九州自動車道 (佐々世保道路・佐世保道路) (佐々～佐世保大塔) 九州地方整備局 西日本高速道路株式会社	その他	2,728	11,266	4,188	【内訳】 走行時間短縮便益：10,239億円 走行経費減少便益：810億円 交通事故減少便益：217億円 【主な根拠】 計画交通量 28,300～44,800台/日	【内訳】 事業費：3,851億円 維持管理費：337億円	2.7	①円滑なモビリティの確保 ・並行する国道の混雑時旅行速度が20km/h未満区間の速度改善が見込まれる。 ②国土・地域ネットワークの構築 ・日常生活圏中心城市へのアクセス強化が見込まれる。 ③個性ある地域の形成 ・主要観光地であるハウステンボスへのアクセス強化が見込まれる。 ④安全で安心できる暮らしの確保 ・三次救急医療施設へのアクセス強化が見込まれる。	【投資効果等の事業の必要性】 ・佐々世保道路・佐世保道路は、西九州自動車道の一部を形成する延長16.8kmの高規格幹線道路であり、長崎県北部の一般国道35号及び204号と並行に位置し、九州北西部の広域的な連携を図り、地域の活性化に大きく寄与するとともに、当該地域の時間短縮、渋滞緩和等を目的とする路線である。 【事業の進捗の見込み】 ・4車線の用地取得が完了し、暫定2車線にて供用中。残る2車線について本線工事を進める。 【コスト削減等】 ・事業の進捗に合わせて、設計並びに施工計画等の精度を上げていくとともに、新技術・新工法の採用や現地の状況変化も確認しながら、コスト削減を図っていく。	継続	道路局 国道防災課 (課長 村山 一弥) 高速道路課 (課長 伊勢田 敏)

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						
一般国道10号 単人道路 (隼人東～加治木) 九州地方整備局 西日本高速道路株式会社	その他	505	3,409	【内訳】 走行時間短縮便益：2,777億円 走行経費減少便益：483億円 交通事故減少便益：149億円 【主な根拠】 計画交通量 10,800～12,100台/日	1,011	【内訳】 事業費：881億円 維持管理費：130億円	3.4	①円滑なモビリティの確保 ・鹿児島空港へのアクセス向上が見込まれる。 ②物流効率化の支援 ・鹿児島港へのアクセス向上が見込まれる。 ③安全で安心できる暮らしの確保 ・三次救急医療施設へのアクセス強化が見込まれる。	【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道10号単人道路は、東九州自動車道と一体となって、九州縦貫自動車道等の高速ネットワークを形成し、九州地方の一体的な産業、経済、文化の交流発展に資する道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・4車線の用地取得が完了し、暫定2車線にて供用中。残る2車線について本線工事を進める。 【コスト削減等】 ・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とともに、新技術・新工法の採用や現地の状況変化も確認しながら、コスト削減を図っていく。	継続	道路局 国道防災課 (課長 村山 一弥) 高速道路課 (課長 伊勢田 敏)

※1 () は、事業化区間のうち I C間の費用対効果分析の結果を示す。

※2 上記は今回新たに公表する箇所のみ記載。(その他、167箇所は2月1日に公表済)