

個別公共事業の評価書（その2）

－平成30年度－

平成31年3月28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30年度国土交通省事後評価実施計画（平成30年8月29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。

2. 今回の評価結果について

今回は、平成31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37件、再評価2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	工藤 彰三
ダム事業	工藤 彰三
砂防事業等	工藤 彰三
道路・街路事業	阿達 雅志
港湾整備事業	阿達 雅志
【その他施設費】	
官庁営繕事業	工藤 彰三
船舶建造事業	阿達 雅志
海上保安官署施設整備事業	阿達 雅志

<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	費用便益分析 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 ・災害発生の危険度 ・地域開発の状況 ・地域の協力体制 ・河川環境等を取りまく状況 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

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
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
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。	<巡視船艇> ・海洋権益の保全 ・治安の確保 ・海難救助・海上交通安全の 確保 ・海上防災・海洋環境の保全		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。

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。

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。

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。

平成31年度予算に向けた新規事業採択時評価について
(平成31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	20
港湾整備事業	直轄事業	5
合計		27

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31年度予算に向けた新規事業採択時評価について (平成31年3月末時点)

○政府予算案の閣議決定時に個別箇所で予算措置が公表された事業等(平成30年8月に評価結果を公表)

【公共事業関係費】

事業区分		新規事業採択箇所数
ダム事業	直轄事業	3
合計		3

【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		3
船舶建造事業		1
海上保安官署施設整備事業		3
合計		7

総計		10
----	--	----

平成31年度予算に向けた再評価について (平成31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(2)	0(9)	0(0)	0(25)	1(37)	1(73)	1(73)			
港湾整備事業	直轄事業	0(0)	0(1)	0(0)	0(0)	1(22)	1(23)	1(23)			
合 計		0	0	0	0	2	2	2	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に公表済の箇所と合計した箇所数

平成31年度予算に向けた新規事業採択時評価結果一覧 (平成31年3月時点)

【河川事業】
(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				
矢部川総合水系環境 整備事業 九州地方整備局	7.9	64	【内訳】 水辺整備の効果による便益:64億 円 残存価値:0.06億円 【主な根拠】 (水辺整備) 支払意思額:320円/世帯/月 受益世帯数:94,389世帯	7.7	【内訳】 (水辺整備) 建設費 6.6億円 維持管理費 1.1億 円	8.3	(水辺整備) ・河川敷地占用許可準則22条を活用し、バーベ キュー場や売店等として利用するなど水辺の オープン化を進め、地域との連携により、賑わ い空間の創出と地域活性化が期待される。	水管理・国土保全局河川 環境課 (課長 光成 政和)

【砂防事業等】

(地すべり対策事業(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				
天竜川中流地区直轄 地すべり対策事業 中部地方整備局	195	375	【内訳】 被害防止便益:375億円 残存価値:0.3億円 【主な根拠】 人家:369戸 事業所:82施設 公共施設:22施設 国道:920m 県道:170m 鉄道:1,510m 等	122	【内訳】 建設費 122億円 維持管理費 0.5億円	3.1	・貨幣換算が困難な効果として、天然ダム形成に伴う湛水・氾濫による人的被害やライフラインへの影響を軽減する効果がある。 ・事業実施により、湛水・氾濫区域内人口が89人から0人へ、災害時要配慮者数が50人から0人へ、電力機能停止による影響人口が83人から0人へ、通信停止による影響人口が83人から0人へ軽減されることが期待される。	水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 今井 一之)

○政府予算案の閣議決定時に個別箇所で予算措置が公表された事業等(平成30年8月に評価結果を公表)

【ダム事業】
 (直轄事業等)

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	費用便益分析			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				
北上川上流ダム再生事業 東北地方整備局	300	263	【内訳】 被害防止便益:251億円 残存価値:11億円 【主な根拠】 洪水調整に係る便益: 年平均浸水軽減世帯数:25世帯 年平均浸水軽減面積:1.3ha	211	【内訳】 建設費 210億円 維持管理費 1.3億円	1.2	<ul style="list-style-type: none"> 戦後の主な洪水は、昭和22年9月(カスリーン台風)、昭和23年9月(アイオン台風)、昭和56年8月、平成14年7月、平成19年9月があり、近年では平成25年8月に御所ダムで既往最大流入量を記録、平成25年9月に四十四田ダムで既往最大流入量を記録し、沿川で家屋浸水等の被害が発生している。 河川整備計画の目標規模と同等の洪水が発生した場合、避難行動要支援者数が約8,800人、想定死者数(避難率40%)が約678人、電力の停止による影響人口が約13,100人と想定されるが、事業実施により避難行動要支援者数が約7,900人、想定死者数(避難率40%)が約675人、電力の停止による影響人口が約13,000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 井上 智夫)
藤原・奈良俣再編ダム再生事業 関東地方整備局	17	232	【内訳】 被害防止便益:231億円 残存価値:0.6億円 【主な根拠】 洪水調節に係る便益: 年平均浸水軽減世帯数:37世帯 年平均浸水軽減面積:6ha	14	【内訳】 建設費 14億円 維持管理費 0.1億円	16.3	<ul style="list-style-type: none"> 戦後の主な洪水は、昭和22年9月、昭和23年9月、昭和24年8月、昭和33年9月、昭和57年7月、昭和57年9月、平成10年9月があり、近年では平成27年9月洪水により沿川で家屋浸水等の被害が発生している。 河川整備基本方針の目標規模と同等の洪水が発生した場合、事業実施前後で、想定孤立者数(避難率40%)約3,400人減、電力の停止による影響人口が約5,400人減などと想定している。 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 井上 智夫)

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	
岩瀬ダム再生事業 九州地方整備局	500	689	【内訳】 被害防止便益: 678億円 残存価値: 11億円 【主な根拠】 洪水調節に係る便益: 年平均浸水軽減世帯数: 179世帯 年平均浸水軽減面積: 18ha	314	【内訳】 建設費 311億円 維持管理費 3.9億 円	2.2	<ul style="list-style-type: none"> 戦後の主な洪水は、これまで昭和29年9月、昭和57年8月、平成5年8月、平成9年9月があり、近年では平成17年9月の台風14号に伴う洪水により、沿川で家屋浸水等の被害が発生している。 河川整備計画の目標規模と同等の洪水が発生した場合、避難行動要支援者数が約23,000人、想定死者数(避難率40%)が約180人、電力の停止による影響人口が約35,000人と想定されるが、事業実施により解消される。 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 井上 智夫)

【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			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39号 (北海道横断自動車 道網走線) 端野高野道路 北海道開発局	480	1,045	<p>【内訳】 走行時間短縮便益 827億円 走行経費減少便益 172億円 交通事故減少便益 47億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 約13,400台/日</p>	909	<p>【内訳】 事業費 758億円 維持管理費 150億円</p>	1.2 (1.4) [注 1]	<p>効果1 冬期災害に強い道路ネットワークの構築 ・地吹雪多発箇所を回避し、冬季においても安全で信頼性の高い道路ネットワークを確保</p> <p>効果2 ミッシングリンクの解消による物流効率化や観光周遊性の向上 ・事故危険区間を回避し、安全性や輸送効率の高い物流ネットワークを形成し、地域産業の活性化に貢献 ・ミッシングリンクの解消により、女満別空港を利用する観光客の主要な目的地である北見市へのアクセスが向上するとともに、北見市を拠点としたオホーツク管内の観光周遊性が向上</p> <p>効果3 高次医療施設へのアクセス向上 ・速達性向上により、北見市第3次医療施設の60分圏カバー人口が拡大し、救急医療を支援 北見市高次医療施設60分圏網走市カバー人口 [冬 期] 現況13.4千人(34%)→整備後38.2千人(98%) [夏 期] 現況26.3千人(67%)→整備後38.7千人(99%)</p> <p><道路ネットワークの防災機能評価結果 [注2]> ・改善ペア数: 23(15) ・脆弱度 [防災評価ランク]: 0.11 [B] → 0.02 [B] (0.08 [B] → 0.03 [B]) ・累積脆弱度の変化量: ▲2.71 (▲0.42) ・改善度: 通常時0.09 (0.09)、災害時0.16 (0.13)</p>	道路局 国道・技術課 (課長 東川 直正)

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44号 (北海道横断自動車 道根室線) 尾幌系魚沢道路 北海道開発局	650	1,376	<p>【内訳】 走行時間短縮便益 1,229億円 走行経費減少便益 108億円 交通事故減少便益 39億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 約8,200台/日</p>	790	<p>【内訳】 事業費 652億円 維持管理費 138億円</p>	1.7 (1.1) [注 1]	<p>効果1 災害時における信頼性の高いネットワークの構築 ・高規格道路の整備により津波浸水予測範囲を回避する道路ネットワークを確保 ・冠水や吹雪(冬季)による通行止めの解消</p> <p>効果2 物流効率化や観光周遊性の向上 ・高規格道路整備により、農水産品の輸送効率が向上し、事故が低減し、地域の基幹産業である農水産業の生産性向上に寄与 ・釧路根室地域が有する釧路湿原国立公園や野付風連道立自然公園等の観光地間の周遊性が向上し、地域の観光振興を支援</p> <p>効果3 高次医療施設へのアクセス性向上 ・高規格道路の整備により救急搬送の速達性・安定性が向上し、高次医療施設の60分カバー人口が増加 市立釧路総合病院60分厚岸町カバー人口 [冬期] 現況3.8千人(39%)→整備後 8.9千人(91%) [冬季悪天候時] 現況0.5千人(5%)→整備後 3.9千人(40%)</p> <p><道路ネットワークの防災機能評価結果[注2]> ・改善ペア数: 17(5) ・脆弱度[防災評価ランク]: 1.00[D]→1.00[D] (1.00[D]→1.00[D]) ・累積脆弱度の変化量: ▲235.08(▲63.57) ・改善度: 通常時0.08(0.04)、災害時0.06(0.00)</p>	道路局 国道・技術課 (課長 東川 直正)

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113号 (新潟山形南部連絡 道路) 小国道路 東北地方整備局 北陸地方整備局	350	320	【内訳】 走行時間短縮便益 261億円 走行経費減少便益 51億円 交通事故減少便益 8.5億円 【主な根拠】 計画交通量 約5,300台/日	287	【内訳】 事業費 243億円 維持管理費 44億円	1.1	効果1 積雪期の交通環境の改善 ・速達性、定時性の確保、広域迂回の解消により、信頼性の高い道路ネットワークが確保され、新潟・山形間の生活・企業活動を支援。 ・村上市～南陽市間の所要時間 [通常期] 現況 約106分 → 整備後 約94分 [冬期] 現況 約116分 → 整備後 約101分 ・村上市～南陽市間の迂回 約218km、約289分 → 整備後 約95km、約94分 効果2 広域観光連携を支援する ・道路網の整備等によるアクセス向上のメリットを活かした、新たな広域観光ルートの開発などの広域観光連携を支援	道路局 国道・技術課 (課長 東川 直正)
一般国道6号 東海拡幅 関東地方整備局	110	223	【内訳】 走行時間短縮便益 205億円 走行経費減少便益 17億円 交通事故減少便益 0.99億円 【主な根拠】 計画交通量 約35,500～42,300台/日	79	【内訳】 事業費 73億円 維持管理費 6.0億円	2.8	効果1 幹線道路の速達性向上 ・当該区間整備により、容量を確保し国道6号の速達性向上 混雑度(約6割減少) 現況 2.22 → 整備後 0.96 所要時間 [石神十字路→孫目十字路] 現況 約9分 → 整備後 約5分(約4分短縮) 効果2 幹線道路の安全性確保 ・渋滞ボトルネックの解消により、著しい速度低下に起因する交通事故の減少 死傷事故率(3割減少) 現況115.8件/億台年→整備後83.5件/億台年 追突事故件数 笠松交差点～石神十字路交差点 現況118件/4年→整備後107件/4年(約1割減少) 効果3 物流生産性向上の支援 ・重点港湾である「茨城港日立港区」、「茨城港常陸那珂港区」をはじめとする施設に対し、平常時・災害時を問わない物流を確保し、物流生産性向上の支援に寄与	道路局 国道・技術課 (課長 東川 直正)

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 矢板大田原バイパス 関東地方整備局	400	642	<p>【内訳】 走行時間短縮便益 558億円 走行経費減少便益 71.6億円 交通事故減少便益 13億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 28,500~38,700台/日</p>	323	<p>【内訳】 事業費 296億円 維持管理費 27億円</p>	2.0	<p>効果1 交通混雑緩和による物流生産性の向上 ・バイパス整備により交通混雑が緩和し、トラック輸送の効率化やトラック乗務員の労働環境改善など、物流生産性が向上。 ○工業団地(大田原市)⇒矢板ICの所要時間 【現況】22分 → 【整備後】18分(約2割短縮)</p> <p>効果2 通過交通の転換により安全・安心な生活空間を確保 ・バイパス整備で大型車を含む通過交通が転換され、現道の安全性が向上。 ○死亡事故率 【現況】1.2件/億台[※]。 → 【整備後】0.9件/億台[※]。</p> <p>効果3 救急医療施設への速達性の向上による救急医療活動の支援 ・バイパス整備により交通混雑が緩和し、第3次救急医療施設への速達性が向上。 ・30分以内に到達する圏域が拡大し、救急医療活動を支援。 ○第3次救急医療施設への30分到達人口 【現況】21.1万人 → 【整備後】25.3万人(約4.2万人増加)</p>	道路局 国道・技術課 (課長 東川 直正)

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116号 (新潟東西道路) 新潟西道路 北陸地方整備局	300	697	【内訳】 走行時間短縮便益 552億円 走行経費減少便益 98億円 交通事故減少便益 47億円 【主な根拠】 計画交通量 約42,900~50,500台/日	238	【内訳】 事業費 211億円 維持管理費 28億円	2.9	効果1 渋滞の解消 ・新潟西道路の主要交差点立体化により、現道の渋滞が解消。 渋滞損失時間 【現況】33万人時間/年→【整備後】8万人時間/年 混雑度 【現況】最大1.71→【整備後】0.65 旅行速度 【現況】ピーク時18km/h→【整備後】70km/h 効果2 国道116号及び沿線地域の安全性が向上 ・現道の渋滞が解消することで、当該地域の抜け道利用が解消。国道116号及び沿線地域の安全性が向上。 死傷事故件数 【現況】29件/年→【整備後】6件/年 効果3 物流効率化により地域産業を支援 ・当該区間における渋滞を解消することにより、物流の速達性が向上し、地域産業を支援。 当該区間(L=4.2km)の所要時間 【現況】8分→【整備後】3分	道路局 国道・技術課 (課長 東川 直正)

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253号 (上越魚沼地域振興 快速道路) 十日町道路 北陸地方整備局	620	985	【内訳】 走行時間短縮便益 833億円 走行経費減少便益 118億円 交通事故減少便益 33億円 【主な根拠】 計画交通量 約6,500～10,600台/日	916	【内訳】 事業費 889億円 維持管理費 27億円	1.1 (0.6) [注 1]	効果1 信頼性の高い交通ネットワークの形成 ・現道区間の厳しい縦平面線形、災害等の交通 障害リスクを回避し、信頼性の高い交通ネット ワークを形成 (線形不良区間7箇所、急勾配区間6箇所が解 消) 効果2 魚沼地域の医療サービスの向上を支援 ・三次医療施設「魚沼基幹病院」への到達時間 の短縮と走行環境改善により、医療サービスの 向上を支援 魚沼基幹病院60分圏域人口 現況 約60.6万人 → 整備後 約61.2万人(約6 千人増加) 津南町役場から魚沼基幹病院までの所要時間 現況 約56分 → 整備後 約47分(約9分短 縮) 効果3 観光振興の支援 ・関越自動車道六日町ICと十日町地区とのアク セス性、冬期の通行しやすさの向上により、観 光振興を支援 ・上越魚沼地域振興快速道路の整備により、関 東方面のみならず、上越及び中部・関西方面か らの誘客も期待できる 六日町ICから「松之山温泉」までの所要時間 現況 約52分 → 整備後 約44分(約8分 短縮) <道路ネットワークの防災機能評価結果 [注 2]> ・改善ペア数: 13(8) ・脆弱度 [防災評価ランク]: 0.20 [B] → 0.04 [B] (0.27 [B] → 0.09 [B]) ・累積脆弱度の変化量: ▲33.53 (▲9.24) ・改善度: 通常時0.08 (0.02)、災害時0.23 (0.22)	道路局 国道・技術課 (課長 東川 直正)

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8号 (高岡環状道路) 六家立体 北陸地方整備局	80	112	<p>【内訳】 走行時間短縮便益 83億円 走行経費減少便益 19億円 交通事故減少便益 10億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 約14,500台/日</p>	71	<p>【内訳】 事業費 65億円 維持管理費 6.1億円</p>	1.6	<p>効果1 円滑な東西交通ネットワークの形成 ・高岡インター入口交差点の渋滞解消、国道8号の交通環境改善により、日常生活を支援 ・国道8号等の利用交通が(主)高岡環状線へ分散、国道8号の混雑を緩和し、円滑な東西交通ネットワークを形成 【高岡インター入口交差点の交差点需要率】 現況 1.0 → 整備後 0.8 【国道8号(四屋交差点～高岡インター入口交差点)の渋滞損失時間】 現況 202万人・時間/年 → 整備後 145万人・時間/年(約3割削減) 【国道8号(四屋交差点～高岡インター入口交差点)の旅行速度】 現況 18.4km/h → 整備後 25.8km/h(約4割向上)</p> <p>効果2 物流効率化による地域産業の支援 ・国道8号の渋滞が緩和することで、伏木富山港から産業拠点までの原材料輸送等に係る物流を効率化し、地域産業を支援 【伏木富山港(新湊地区)～アルミ関連工場(高岡市福岡)の所要時間】 現況 41分 → 整備後 31分(10分短縮)</p> <p>効果3 広域観光の支援 ・高岡インター入口交差点の渋滞解消、国道8号の混雑緩和により、能越自動車道と市街地内のアクセス性が向上し、広域観光を支援</p>	道路局 国道・技術課 (課長 東川 直正)

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8号 松任拡幅 北陸地方整備局	120	104	<p>【内訳】 走行時間短縮便益 98億円 走行経費減少便益 5.0億円 交通事故減少便益 0.87億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 約44,900~63,100台/日</p>	90	<p>【内訳】 事業費 81億円 維持管理費 8.2億円</p>	1.2	<p>効果1 円滑な交通の確保 ・拡幅整備により、交通容量の拡大が図られ、国道8号の渋滞が解消。 ○混雑度：【現況】1.70⇒【整備後】0.96 ○旅行速度：【現況】17.4km/h⇒【整備後】45.5km/h</p> <p>効果2 周辺地域の安全性向上 ・3車線整備済みの下り車線では、死傷事故件数が減少しており、上り車線においても同様に死傷事故の減少が期待。 ・市街地内への通過交通の抑制により安全性が向上。 ○下り車線の死傷事故件数： 【整備前】54件/4年⇒【整備後】38件/4年</p> <p>効果3 物流の効率化を支援 ・渋滞解消に伴う速達性の向上により、物流の効率化を支援。 ○石川県南部の石川工業団地⇒金沢港： 【現況】約49分⇒【整備後】約41分（8分短縮）</p>	道路局 国道・技術課 (課長 東川 直正)

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474号 (三遠南信自動車 道) 水窪佐久間道路 中部地方整備局	900	3,061	【内訳】 走行時間短縮便益 2,882億円 走行経費減少便益 144億円 交通事故減少便益 36億円 【主な根拠】 計画交通量 約7,400台/日	1,324	【内訳】 事業費 1,201億円 維持管理費 124億円	2.3 (1.1) [注 1]	効果1 災害に対し信頼性の高い道路ネットワー クの確保 ・現道の課題箇所を回避し、災害に対し信頼性 の高い道路ネットワークが確保 【現道の課題箇所の回避】 ・災害等による通行規制箇所(過去6年13 回)の回避 ・防災点検要対策箇所(27箇所)の回避 ・線形不良箇所(115箇所)の回避 効果2 救急医療サービスの向上 ・速達性・アクセス性の向上により、第三次救 急医療施設60分カバー圏が拡大し、地域の救急 医療サービスの向上に寄与 【第三次救急医療施設60分カバー圏の拡大】 佐久間町 66% → 81% 水窪町 0% → 32% 効果3 物流ネットワークの確保 ・輸送時間の短縮により地域間の産業連携に寄 与 【所要時間の短縮】 飯田市役所⇄浜松市役所 現況:約200分 → 整備後:約150分 <道路ネットワークの防災機能評価結果 [注 2]> ・改善ペア数:12(12) ・脆弱度 [防災評価ランク]: 0.49 [C] → 0.18 [B] (0.41 [C] → 0.26 [B]) ・累積脆弱度の変化量:▲197.90 (▲69.70) ・改善度:通常時0.19 (0.15)、災害時0.42 (0.25)	道路局 国道・技術課 (課長 東川 直 正)

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42号 (近畿自動車道紀勢 線) 紀宝熊野道路 中部地方整備局	850	4,672	【内訳】 走行時間短縮便益 4,204億円 走行経費減少便益 357億円 交通事故減少便益 111億円 【主な根拠】 計画交通量 約14,200台/日	3,445	【内訳】 事業費 3,165億円 維持管理費 279億円	1.4 (0.9) [注 1]	効果1 ネットワーク強化による災害時の支援 ・対象区間の整備により、津波浸水時にも機能する高速道路ネットワークが御浜町まで接続され、南北のアクセス経路が確保可能となり、御浜町および紀宝町の孤立リスクが解消 ・御浜町・紀宝町(人口2.0万人)における災害時の孤立人口 【現況】7.4千人(37%) → 【整備後】0人(0%) 効果2 救急医療活動の支援 ・紀勢自動車道等の開通により、適切な第三次救急医療施設への搬送件数が8倍に増加 ・対象区間の整備により、所要時間が短縮、適切な高度医療施設への救急搬送を支援 効果3 地域産業の支援 ・紀勢自動車道、熊野尾鷲道路の開通により、「南紀みかん」のタイへの出荷量が増加 ・対象区間の整備により、輸送時間の短縮・輸送コスト縮減、更に輸送時に揺れによる荷痛みの減少が期待 <道路ネットワークの防災機能評価結果 [注2]> ・改善ペア数: 5.5 (6) ・脆弱度 [防災評価ランク]: 0.97 [C] → 0.72 [C] (1.00 [D] → 0.18 [B]) ・累積脆弱度の変化量: ▲1632.07 (▲83.90) ・改善度: 通常時0.21 (0.27)、災害時0.28 (0.83)	道路局 国道・技術課 (課長 東川 直正)

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 城陽木津川バイパス 近畿地方整備局	300	327	【内訳】 走行時間短縮便益 323億円 走行経費減少便益 4.3億円 交通事故減少便益 0.01億円 【主な根拠】 計画交通量 約12,900台/日	251	【内訳】 事業費 219億円 維持管理費 32億円	1.3	効果1 地域の道路交通環境の改善 ・国道24号の交通が城陽木津川バイパスに転換し、交通混雑の緩和が図られるとともに、渋滞が要因と考えられる死傷事故の減少に寄与。 効果2 災害時にも機能する信頼性の高い道路ネットワークを確保 ・浸水想定区域内を回避する道路ネットワークとして機能し、災害時の救援活動・物資輸送に寄与。 効果3 地域開発・まちづくりの支援 ・木津川右岸地区内陸部で進む開発計画ならびに城陽SIC(仮称)のアクセス道路としても役割を發揮し、地域開発やまちづくりを支援。 <道路ネットワークの防災機能評価結果[注2]> ・改善ペア数:2 ・脆弱度[防災評価ランク]: 0.18[B]→0.20[B] ・累積脆弱度の変化量:0.16 ・改善度:通常時0.04、災害時0.00	道路局 国道・技術課 (課長 東川直正)

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42号 (近畿自動車道紀勢線) 新宮道路 近畿地方整備局	300	4,672	3,445	1.4 (0.7) [注1]	<p>効果1 ネットワーク強化による災害時の支援 ・道路高を確保し、津波浸水予測区域を回避することで、津波浸水時にも機能する高速ネットワークを確保。</p> <p>効果2 緊急医療活動の支援 ・新宮紀宝道路と一体となり、国道42号からの交通転換を図ることで、交通混雑を緩和。 ・紀南病院から新宮市立医療センター(ともに二次救急医療機関)への搬送時間を短縮。</p> <p>紀南病院～新宮市立医療センター 現況 約23分 → 整備後 約17分(約6分短縮)</p> <p>効果3 観光振興の支援 ・新宮道路と他の事業化区間の整備により、和歌山・三重を結ぶ広域周遊観光ルートが形成されることにより、観光客のさらなる誘客等、地域の観光振興に期待。</p> <p><道路ネットワークの防災機能評価結果[注2]> ・改善ペア数:55(5) ・脆弱度[防災評価ランク]: 0.97[C]→0.72[C](1.00[D]→0.80[C]) ・累積脆弱度の変化量:▲1632.07(5.16) ・改善度:通常時0.21(0.06)、災害時0.28(0.20)</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益 4,204億円 走行経費減少便益 357億円 交通事故減少便益 111億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 約14,200台/日</p> <p>【内訳】 事業費 3,165億円 維持管理費 279億円</p>	道路局 国道・技術課 (課長 東川直正)	

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188号 藤生長野バイパス 中国地方整備局	320	383	<p>【内訳】 走行時間短縮便益 354億円 走行経費減少便益 26億円 交通事故減少便益 2.6億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 約10,600～16,200台/日</p>	246	<p>【内訳】 事業費 229億円 維持管理費 17億円</p>	1.6	<p>効果1 災害に強い道路ネットワークの確保 ・現道で越波や交通事故による通行止めが発生した場合、藤生長野バイパスが代替路として機能し、住民生活や企業活動に必要な道路ネットワークを確保。 【由宇地区～岩国市中心部 災害等の迂回ルート】 現況 70分 → 整備後 24分 (約46分短縮) 【由宇地区～岩国市中心部 脆弱箇所の回避】 現況 事前通行規制区間 1.0km及び現況津波浸水想定区間 0.4km → 整備後 0km</p> <p>効果2 物流効率化による地域経済活動支援 ・藤生長野バイパス整備により臨海部の工業団地と岩国ICや岩国港とのアクセス性が向上し地域の経済活動を支援。 【通津沖工業団地～岩国ICにおける所要時間】 現況 41分 → 整備後 33分 (約8分短縮)</p> <p><道路ネットワークの防災機能評価結果 [注2]> ・改善ペア数：1 ・脆弱度 [防災評価ランク]： 1.00 [D] → 1.00 [D] ・累積脆弱度の変化量：▲2.63 ・改善度：通常時0.01、災害時0.00</p>	道路局 国道・技術課 (課長 東川 直正)

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) 大方四万十道路 四国地方整備局	380	1,948	【内訳】 走行時間短縮便益 1638億円 走行経費減少便益 244億円 交通事故減少便益 67億円 【主な根拠】 計画交通量 5,700~12,700台/日	1,451	【内訳】 事業費 1,305億円 維持管理費 146億円	1.3 (1.0) [注 1]	効果1 防災機能の強化・災害に強いまちづくりを 支援 ・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大方 四万十道路により、円滑な救護活動・物資輸送に寄与。 ・四万十IC及び黒潮大方IC周辺に配置された防災拠点による防災活動の広域連携を強化。 ・防災拠点集約や防災機能を備えた中心市街地の再発、既存商業施設を活用した地域・産業活性化など、まちづくり構想を支援。 効果2 観光振興や地域産業支援に寄与 ・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。 【現況】 約104分 → 【整備後】 約99分 (約 5分短縮) 効果3 安全・安心な医療アクセスの確保 ・四万十町、中土佐町から第二次救急医療機関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 ■四万十町中央ICから幡多けんみん病院 までの搬送時間が短縮 【現況】 52分 → 【整備後】 47分 (約5分短縮) ■四万十町、中土佐町の第二次救急医療機関への60分圏域人口のカバー率が増加 【現況】約14,100人(58%) → 【整備後】約16,300人(67%) <道路ネットワークの防災機能評価結果 [注2]> ・改善ペア数: 72 (14) ・脆弱度 [防災評価ランク]: 0.73 [C] → 0.31 [B] (1.00 [D] → 0.65 [C]) ・累積脆弱度の変化量: ▲909.8 (▲38.9) ・改善度: 通常時0.23 (0.04)、災害時0.46 (0.43)	道路局 国道・技術課 (課長 東川 直正)

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55号 (阿南安芸自動車 道) 海部野根道路 四国地方整備局	730	3,357	3,072	1.1 (0.1) [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"> ・津波浸水する国道55号に代わり、浸水しない当該路線が円滑な救援活動に寄与。 ・地域防災公園を中心に、沿線地域間で連携を促進できる防災まちづくりに寄与。 <p>■阿南安芸自動車道 海部～野根間を移動する経路における津波浸水区間の延長 【現況】約7割(国道55号経由)⇒【整備後】0km(阿南安芸自動車道経由)</p> <p>効果2 観光振興や産業振興に寄与</p> <ul style="list-style-type: none"> ・関西圏からのアクセス強化や、広域周遊ルートの形成により、魅力ある四国東南地域の観光振興を支援。 <p>■徳島空港から生見サーフィンビーチへの所要時間 【現況】147分⇒【整備後】141分(約6分短縮)</p> <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"> ・四国東南地域から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 <p>■野根地域から海部病院への所要時間 【現況】32分⇒【整備後】26分(約6分短縮)</p> <p>■野根地域から徳島赤十字病院への所要時間 【現況】95分⇒【整備後】89分(約6分短縮)</p> <p>■国道55号(野根地域～海部病院間)の急カーブ、急勾配箇所の解消 【現況】急カーブ34箇所、急勾配8箇所 ⇒【整備後】急カーブ5箇所(29箇所減) 急勾配1箇所(7箇所減)</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: 73 (5) ・脆弱度 [防災評価ランク]: 0.85 [C] → 0.75 [C] (0.8 [C] → 0.8 [C]) ・累積脆弱度の変化量: ▲1385.8 (▲57.3) ・改善度: 通常時0.21 (0.01)、災害時0.14 (0.00) 	道路局 国道・技術課 (課長 東川 直正)	

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201号 八木山バイパス 九州地方整備局 西日本高速道路株式 会社	360	227	【内訳】 走行時間短縮便益 217億円 走行経費減少便益 5.8億円 交通事故減少便益 3.9億円 【主な根拠】 計画交通量 約18,100~19,300台/日	162	【内訳】 事業費 151億円 維持管理費 11億円	1.4	効果1 円滑な移動の確保による地域交流の向上・交通混雑の緩和により、福岡都市圏との交流を促進。 【通過時間】 現況:24分→整備後:13分(約11分短縮) 効果2 対面通行区間の解消による安全・安心の確保 ・対面通行区間の解消に伴う重大事故等の減少により、道路利用者の安全・安心を確保。 【正面衝突事故率】 現況:3.6件/億台キロ→整備後:0.0件/億台キロ 【通行規制時の通過時間】 現況:約59分→整備後:約22分(約37分短縮) 効果3 速達性の高い物流道路の形成により地域産業を支援 ・片側2車線の走行環境の整備により、速達性の高い物流道路が形成され、地域産業を支援。 【旅行速度】 現況:33km/h→整備後:60km/h(約27km/h向上)	道路局 国道・技術課 (課長 東川 直正) 高速道路課 (課長 山本 巧)

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57号 (中九州横断道路) 竹田阿蘇道路 九州地方整備局	690	2,347	【内訳】 走行時間短縮便益 2,011億円 走行経費減少便益 253億円 交通事故減少便益 83億円 【主な根拠】 計画交通量 約8,100～24,200台/日	1,382	【内訳】 事業費 1,285億円 維持管理費 97億円	1.7 (1.3) [注 1]	効果1 代替路確保による防災機能の向上 ・国道57号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も機能する信頼性の高い道路ネットワークを形成 【縦断線形の厳しい箇所】 現況:9箇所→整備後:0箇所 【防災点検要対策箇所】 現況:2箇所→整備後:0箇所 効果2 物流ルート形成による地域産業活動の支援 ・大分市や熊本市への走行性向上による高原野菜の品質確保など沿線地域の産業活動を支援 【野菜集荷場から卸売市場までの平面線形の厳しい箇所】 国道57号…現況:7箇所→整備後:0箇所 県道…現況:64箇所→整備後:0箇所 効果3 救急医療アクセスの向上による地域医療活動の支援 ・第3次救急医療施設へのアクセス性向上による圏域人口の拡大により、医療サービス水準の地域間格差を解消し、地域医療活動を支援。 【竹田市における第3次救急医療施設への60分圏域人口カバー率】 現況:約16,400人(74%)→整備後:約18,600人(83%) <道路ネットワークの防災機能評価結果 [注2]> ・改善ペア数:12(10) ・脆弱度 [防災評価ランク]: 1.00 [D] →0.93 [C] (1.00 [D] →0.91 [C]) ・累積脆弱度の変化量:▲239.1 (▲105.9) ・改善度:通常時0.10 (0.06)、災害時0.17 (0.20)	道路局 国道・技術課 (課長 東川 直正)

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) 油津・夏井道路 九州地方整備局	750	2,791	【内訳】 走行時間短縮便益 2,155億円 走行経費減少便益 464億円 交通事故減少便益 172億円 【主な根拠】 計画交通量 約4,500～19,900台/日	1,162	【内訳】 事業費 1,053億円 維持管理費 109億円	2.4 (1.1) [注 1]	効果1 防災機能の向上 ・現道の津波浸水区間や防災上危険な箇所を回避し、災害時の救助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 【津波浸水区間延長】 現況:9.8km→整備後:0km 【防災点検要対策箇所】 現況:4箇所→整備後:0箇所 効果2 物流効率化による地域産業を支援 ・現道の道路線形が厳しい箇所を回避することにより、走行性、安全性が向上し、物流効率化による地域産業を支援。 【平面線形が厳しい箇所】 現況:33箇所→整備後:0箇所 【縦断線形が厳しい箇所】 現況:7箇所→整備後:0箇所 効果3 広域周遊観光ルート形成による観光振興を支援 ・油津港から周辺観光地への移動時間短縮等により、広域周遊観光ルートが形成され、観光振興を支援。 【油津港～イルカランドの所要時間】 現況:56分→整備後:41分(15分短縮) <道路ネットワークの防災機能評価結果 [注2]> ・改善ペア数:8(3) ・脆弱度 [防災評価ランク]: 1.00 [D] →0.22 [B] (1.00 [D] →0.28 [B]) ・累積脆弱度の変化量:▲139.92 (▲22.81) ・改善度:通常時0.21 (0.08)、災害時0.88 (1.00)	道路局 国道・技術課 (課長 東川 直正)

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 (沖縄西海岸道路) 浦添北道路Ⅱ期線 沖縄総合事務局	280	403	【内訳】 走行時間短縮便益 380億円 走行経費減少便益 23億円 交通事故減少便益 0.8億円 【主な根拠】 計画交通量 約38,700台/日	212	【内訳】 事業費 206億円 維持管理費 5.4億円	1.9	効果1 地域産業活性化の支援 ・浦添北道路Ⅱ期線の整備により、国道58号の交通混雑が緩和され、西海岸地域の産業を支える物流の効率化により、更なる地域産業の活性化を支援する。 効果2 安全快適な観光の支援 ・観光施設の集積や開発が進む浦添市沿線における、観光客の安全で快適な観光活動に寄与する。 ・沖縄西海岸沿線と那覇空港・那覇港とのアクセス向上により、更なる観光産業の発展が期待される。	道路局 国道・技術課 (課長 東川 直正)

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」の到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				
苫小牧港西港区真古舞地区 国際物流ターミナル 整備事業 北海道開発局	70	82	<p>【内訳】 滞船コスト削減便益:63億円 横持ちコスト削減便益:18億円 残存価値:0.2億円</p> <p>【主な根拠】 年間取扱貨物量:428千トン/ 年</p>	58	<p>【内訳】 建設費 58億円 維持管理費 0.1億円</p>	1.4	<ul style="list-style-type: none"> ・本整備事業の実施により、物流岸壁が増加することで、港内での横持ちや貨物船の滞船など、非効率な岸壁利用形態の改善が図られ、鋼材・製紙・飼料関係など様々な産業が集積する苫小牧港において、産業競争力の強化が図られる。 ・岸壁の整備により、貨物の陸上輸送距離が短縮されるなど物流の効率化が図られ、排出ガス(CO2、NOx)が削減される。 	港湾局 計画課 (課長 堀田 治)
横浜港 国際海上コンテナ ターミナル再編整備 事業 関東地方整備局	3,100	8,125	<p>【内訳】 貨物取扱能力の向上による 輸送コスト削減便益:7,823億円 船舶の大型化による輸送コスト 削減便益:102億円 滞船コスト削減便益:41億円 大規模地震時輸送コスト削減 便益:91億円 残存価値:67億円</p> <p>【主な根拠】 貨物取扱能力向上 年間取扱貨物量:1,352千 TEU/年 船舶大型化 年間取扱貨物量:377千TEU/ 年 滞船解消時間:1,139時間/年 大規模地震時 年間取扱貨物量:1,587千 TEU/年</p>	2,331	<p>【内訳】 建設費 2,261億円 維持管理費 70億円</p>	3.5	<ul style="list-style-type: none"> ・本整備事業の実施により、基幹航路の維持・拡大が図られ、物流効率化による我が国の地域産業の国際競争力の向上が図られる。 ・耐震強化岸壁の整備により、震災時においても物流機能が維持されることで、我が国の産業活動と市民生活の維持に貢献できる。 ・基幹航路の維持・拡大が図られ、京浜港で取り扱う際の施設使用料、入港料、積み替え費用等の港湾収益を確保できる。 ・世界各地を結ぶ直行便の増加により輸送のリードタイムが短縮するとともに、途中積替港における荷繰作業の回避により、荷傷みリスクの低減及び輸送の定時性向上が図られることで、信頼度の高い海上コンテナ輸送網を構築が図られる。 ・港湾貨物の輸送の効率化が図られ、排出ガス(CO2、NOx)が削減される。 	港湾局 計画課 (課長 堀田 治)

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				
伏木富山港 新湊地区 中央ふ頭再編整備事業 北陸地方整備局	50	72	【内訳】 パースシフト費用削減便益：41億円 滞船費用削減便益：19億円 陸上輸送費用削減便益：13億円 【主な根拠】 木材チップ船寄港隻数：32隻/年 総滞船時間：1,236時間/年 トラック輸送台数：4,600台/年	43	【内訳】 建設費 42億円 維持管理費 1.6億円	1.7	<ul style="list-style-type: none"> ・本整備事業の実施により、木材チップのサプライチェーンの確保を含め、木材チップから製造される紙・パルプの安定的な生産工程の構築及び製品の安価な供給体制が構築される。また、石油コークス輸入の拠点性が高まることで、北陸地方を主とした国内・海外への安定的かつ安価な供給体制が構築される。これらにより、北陸地方の紙・パルプ産業及び化学工業の産業競争力が強化される。 ・追加貨物需要に対応したふ頭再編により、不要な陸上輸送の削減が図られ、排出ガス(CO2、NOx)が削減される。 	港湾局 計画課 (課長 堀田 治)
下関港 国際クルーズ拠点整備事業 九州地方整備局	97	312	【内訳】 国際観光収益の増加便益：310億円 残存価値：2.3億円 【主な根拠】 クルーズ隻数：129隻/年	97	【内訳】 建設費 87億円 維持管理費 10億円	3.2	<ul style="list-style-type: none"> ・本整備事業の実施により、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)
那覇港 国際クルーズ拠点整備事業 沖縄総合事務局	110	357	【内訳】 国際観光収益の増加便益：354.0億円 残存価値：2.6億円 【主な根拠】 クルーズ隻数：400隻/年	96	【内訳】 建設費 95億円 維持管理費 0.6億円	3.7	<ul style="list-style-type: none"> ・本事業の実施により、地域の観光関連産業の収益が増大し、新たな雇用創出、地域活力の向上が見込まれる。 ・地域住民等による港の景観向上や地域づくりの取り組み等が促進され、港を通じた地域振興が期待される。 ・那覇港と国内他港とを周遊するクルーズツアーの実現が可能となる等、我が国のクルーズ旅行全体の魅力向上が見込まれる。特に、那覇港を拠点とした先島諸島(平良港、石垣港)との連携により、多彩な観光メニューが形成されることから、沖縄圏域の魅力向上も見込まれる。 	港湾局 計画課 (課長 堀田 治)

○政府予算案の閣議決定時に個別箇所で予算措置が公表された事業等（平成30年8月に評価結果を公表済みの事業を再掲）

【その他施設費】

【船舶建造事業】

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)
小型巡視艇（CL型） 2隻建造 海上保安庁	10	4.9	整備しようとする小型巡視艇（CL型）は、海上保安業務の遂行に必要な運動性能、監視探証能力等を有していることから、港及び周辺海域における治安の確保、海難救助等の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 矢頭 康彦)

- ・ 供用後の維持管理費は耐用年数にかかる費用を現在価値化したものである。
- ・ 政府予算案の閣議決定により、平成30年8月に公表した内容等に一部変更が生じている。

【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)	供用後の 維持管理費 (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	
北九州空港内の施設 整備（庁舎及び格納 庫等の整備） 海上保安庁	29	7.3	100	100	110	増強される航空機の運航に携わる職員が執務するために必要な庁舎を整備すること及び増強される航空機の格納庫を整備することで、国民の安全・安心の確保に対応する海上保安体制を強化することができる。	海上保安庁 装備技術部 施設補給課 (課長 谷口 章)
那覇航空基地の施設 整備（庁舎の整備） 海上保安庁	9.2	2.3	100	100	110	増強される航空機の運航に携わる職員が執務するために必要な庁舎を整備することで、尖閣諸島周辺海域における海上保安体制を強化することができる。	海上保安庁 装備技術部 施設補給課 (課長 谷口 章)
宮古島海上保安部の 施設整備（宿舍の整 備） 海上保安庁	25	0.8	100	100	133	巡視船乗組員の住居環境を確保するために必要な宿舍を整備することで、尖閣諸島周辺海域における海上保安体制を強化することができる。	海上保安庁 装備技術部 施設補給課 (課長 谷口 章)

- ・ 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
- ・ 供用後の維持管理費は50年間に掛かる費用を現在価値化したものである。

【官庁営繕事業】

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)
			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	
名瀬第2地方合同庁舎 九州地方整備局	20	8.1	113	100	110	老朽、狭あい、防災機能に係る施設の不備等を解消する必要性が認められる。 経済性、採算性等の合理性があり、位置・規模・構造が適切で事業の効果が認められる。	大臣官房 官庁営繕部計画課 (課長 秋月 聡二郎)
今治港湾合同庁舎 四国地方整備局	12	6.8	109	100	121	老朽、防災機能に係る施設の不備、施設の不備等を解消する必要性が認められる。 経済性、採算性等の合理性があり、位置・規模・構造が適切で事業の効果が認められる。	大臣官房 官庁営繕部計画課 (課長 秋月 聡二郎)
瀬棚海上保安署 北海道開発局	6.1	2.6	119	100	110	老朽、狭あい、防災機能に係る施設の不備等を解消する必要性が認められる。 経済性、採算性等の合理性があり、位置・規模・構造が適切で事業の効果が認められる。	大臣官房 官庁営繕部計画課 (課長 秋月 聡二郎)

※ 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)
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						
近畿自動車道 名古屋神戸線 (亀山西JCT～大津 JCT) 中日本高速道路株式会 社 西日本高速道路株式会 社	その他	5,876	35,709	9,448	1.2	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 ・並行する高速ネットワークの 代替路線として機能する ③物流効率化の支援 ・特定重要港湾もしくは国際コ ンテナ航路の発着港へのアクセ ス向上が見込まれる ④他のプロジェクトとの関係 ・「未来投資戦略2018」におい て、高速道路でのダブル連結ト ラック、トラック隊列走行の実 現も見据え、新東名、新名神高 速道路の6車線化など既存ス トックを活用した機能強化によ り、三大都市圏をつなぐダブル ネットワークの安定性・効率性 を更に向上させることとしてい る。	【投資効果等の事業の必要性】 ・ダブル連結トラックやトラック隊列 走行の実現を見据え、6車線化による 走行快適性に加え、低速度の大型車と 高速度の普通車の混在を減らすことで 物流の効率化に寄与し、生産性向上が 図られる。 ・名神とのダブルネットワークの安定 性向上により、ネットワークの代替性 が強化され、降雪や地震時の災害発生 時に名神が通行止めとなった場合に おいても、新名神高速道路が代替路と して機能し、名神軸の安定的な交通を確 保できる。 ・今後本格化する名神のリニューアル 工事実施時に、名神からの迂回車両に より新名神の交通量が増加した場合に おいても、渋滞の発生を抑制し、名神 軸の円滑な交通が確保できる。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成5年度 ・暫定供用開始年度：平成19年度 ・6車線事業化年度：平成30年度 ・完成予定年度：平成38年度 ・新名神（亀山西JCT～大津JCT）の6 車線化事業化により再評価を実施 【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 高速道路課 (課長 山本巧)		

【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						
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	その他	128	444	135	3.3	<ul style="list-style-type: none"> ・本事業の実施により、RORO対応バースとなることで船舶の大型化が可能となり1船当りの輸送量が増加することで、物流の効率化が図られる。 ・エプロン幅の拡幅や上屋が撤去されることで、シャーシ等の搬出入に対する利便性が向上するため、荷役作業時間の短縮が図られる。 ・タグボート、パンカー船等のポートサービス船のリブレースによる大型化、高性能化が図られる。 	<p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・西ふ頭では、老朽化による施設の陥没や不安定化が懸念されていたほか、背後に上屋が存在し、エプロン幅が狭いため、荷役作業の安全性向上や、作業効率化が課題である。 ・汐見地区の小型船だまりでは、パンカー船やタグボート、作業船等の係留施設が慢性的に不足しており、係留施設ではない護岸に係留していること等から、ポートサービス船の適切で安全な利用が求められており、本整備事業の必要性は高い。 <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成34年度完了予定 <p>【コスト縮減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・舗装工の路盤材として再生骨材を有効活用することで、建設コストの縮減を図る。 	継続	港湾局 計画課 (課長 堀田 治)		