

個別公共事業の評価書（その3）

－令和3年度－

令和4年3月24日 国土交通省

国土交通省政策評価基本計画（令和2年6月25日最終変更）及び令和3年度国土交通省事後評価実施計画（令和3年8月26日最終変更）に基づき、個別公共事業（直轄事業等）についての新規事業採択時評価及び再評価を行った。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。本評価書で対象とした事業の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。

（参考資料）

i) 事業評価カルテ検索（URL：<http://www.mlit.go.jp/tec/hyouka/public/jghks/chart.htm>）

これまで事業評価の対象となった各事業（直轄事業等）の諸元等が記載された帳票を検索できる。

ii) 事業評価関連リンク（URL：http://www.mlit.go.jp/tec/hyouka/public/09_public_07.html）

各部局の事業評価に関する要領等が記載されたリンク先をまとめている。

2. 今回の評価結果について

今回は、令和4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27件及び再評価2件の評価結果をとりまとめた。件数一覧は別添2、評価結果は別添3のとおりである。

<評価の手法等>

別添1

事業名	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				
	便益	費用			
海岸事業 (代替法)	・浸水防護便益	・事業費 ・維持管理費	・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	港湾局
道路・街路事業 (消費者余剰法)	・走行時間短縮便益 ・走行経費減少便益 ・交通事故減少便益	・事業費 ・維持管理費	・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)	・輸送コストの削減 ・国際観光純収入の増加 ・安全性の向上 等	・建設費 ・管理運営費等	・地域経済への影響 ・環境等への影響	・各港の港湾統計 資料等	港湾局

※便益把握の方法

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。

令和4年度予算に向けた新規事業採択時評価について

【公共事業関係費】

事業区分		新規事業採択箇所数
道路・街路事業	直轄事業等	23
港湾整備事業	直轄事業等	3
海岸事業	直轄事業等	1
合計		27
総計		27

令和4年度予算に向けた再評価について

【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	
道路・街路事業	直轄事業等	0(1)	0(4)	0(0)	0(29)	2(106)	2(140)	2(140)	0(0)	0(0)	0(0)
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(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) 再評価実施箇所数は、今回新たに公表する箇所数。()内は、令和4年1月31日に公表済の再評価実施箇所数と合計した箇所数

令和4年度予算に向けた新規事業採択時評価結果一覧

別添3

【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	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235号 (日高自動車道) 静内三石道路 (静内～東静内) 北海道開発局	520	5,299	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：4,522億円 走行経費減少便益：639億円 交通事故減少便益：139億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 約7,500～11,000台/日</p>	4,083	<p>【内訳】 事業費：3,724億円 維持管理費：333億円 更新費：26億円</p>	1.3 (1.01) [注1]	<p>効果1 信号交差点の回避により、速達性が向上する。 【信号交差点数】 現況7箇所→整備後0箇所 [全て回避]</p> <p>効果2 線形不良区間の回避により、安全性が向上する。 【線形不良箇所】 現況2箇所→整備後0箇所 [全て回避]</p> <p>効果3 高次医療施設を有する苫小牧市への速達性及び安定性向上により、安心できるくらしを支援する。 【所要時間(苫小牧市立病院～新ひだか町(東静内地区))】 現況72分→整備後59分 [13分短縮] 【60分圏カバー人口(新ひだか町)】 現況0%→整備後61%</p> <p>効果4 函館港へのアクセス向上により、軽種馬輸送の速達性や安全性が向上し、地域の基幹産業である軽種馬産業を支援する。 【所要時間(新ひだか町～函館港)】 現況271分→整備後255分 [16分短縮]</p> <p>効果5 津波浸水範囲を回避し、大規模災害発生時に信頼性の高い道路ネットワークを確保する。 【津波浸水区間の回避】 現況7.8km→整備後0.0km[全て回避] 【代替路の確保】 現況：未確保→整備後：確保</p> <p><道路ネットワーク防災機能評価結果[注2]> ・改善ペア数：21(8) ・脆弱度 [防災評価ランク] 0.95(C)→0.95(C)(1.00(D)→1.00(D)) ・累積脆弱度の変化量：▲334.39(▲77.29) ・改善度：通常時0.09(0.06)、災害時0.00(0.00)</p>	道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 朋弘)

<p>一般国道236号 (帯広・広尾自動車道) 大樹広尾道路 (豊似～広尾)</p> <p>北海道開発局</p>	<p>480</p>	<p>3,200</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：2,574億円 走行経費減少便益：501億円 交通事故減少便益：124億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 約4,100～13,700台/日</p>	<p>2,641</p>	<p>【内訳】 事業費：2,271億円 維持管理費：359億円 更新費：11億円</p>	<p>1.2 (0.7) [注1]</p>	<p>効果1 信号交差点の回避により、速達性が向上する。 【信号交差点数】 現況5箇所→整備後0箇所 [全て回避]</p> <p>効果2 別線整備により防災点検要対策箇所(地吹雪)、事故危険区間を回避する。 【地吹雪発生箇所の回避】 現況2箇所→整備後0箇所 [全て回避] 【事故危険区間の回避】 現況2箇所→整備後0箇所 [全て回避]</p> <p>効果3 帯広市高次医療施設への速達性が向上する。 【帯広市高次医療施設60分圏(冬期)南十勝カバー人口】 現況12,700人(64%)→整備後17,600人(89%)</p> <p>効果4 十勝港へのアクセス向上により、物流の効率化が図られ、全国の食料供給を支える十勝・オホーツク圏の地域産業を支援する。 【所要時間(帯広市～十勝港)】 現況83分→整備後74分 [9分短縮]</p> <p>効果5 津波浸水予測範囲を回避し、災害時の信頼性の高い道路ネットワークを構築する。 【津波浸水予測範囲の回避】 災害時の孤立人口 現況約6,000人→整備後約200人</p> <p>効果6 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する。 【所要時間(帯広市～広尾町)】 現況88分→整備後77分 [11分短縮]</p> <p><道路ネットワーク防災機能評価結果[注2]> ・改善ペア数：10 (5) ・脆弱度 [防災評価ランク] 0.60 (C)→0.30 (C) (1.00 (D)→0.40 (C)) ・累積脆弱度の変化量：▲29.53 (▲29.53) ・改善度：通常時0.05 (0.04)、災害時0.32 (0.60)</p>	<p>道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 朋弘)</p>
<p>一般国道4号 (下北半島縦貫道路) 野辺地七戸道路</p> <p>東北地方整備局</p>	<p>290</p>	<p>2,228</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：1,826億円 走行経費減少便益：270億円 交通事故減少便益：132億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 約15,500台/日</p>	<p>1,922</p>	<p>【内訳】 事業費：1,770億円 維持管理費：142億円 更新費：10億円</p>	<p>1.2 (1.3) [注1]</p>	<p>効果1 規格の高い路線の整備により冬期の走行環境の改善とともに、事故リスクの低減 【冬期における死傷事故件数(12月～2月)】 現況 9件/4年 → 整備後 3件/4年(約7割減少)</p> <p>効果2 高規格道路ネットワークのミッシングリンクの解消により安定した物流経路の確保 【主要渋滞箇所の回避】 主要渋滞箇所 現況 3箇所 → 整備後 0箇所 【下北地域(むつ総合卸売市場)から全国(八戸JCT)への所要時間短縮】 現況 104分 → 整備後 84分(20分短縮)</p> <p>効果3 七戸十和田駅から下北地域の観光拠点となるむつ市内への所要時間が短縮 【所要時間の短縮 七戸十和田駅～むつ市内(下北名産センター)の所要時間】 現況 70分 ⇒ 整備後 58分(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] > ・改善ペア数：6 (5) ・脆弱度 [防災機能ランク]： 1.00 [D] → 0.67 [C] (0.80 [C] → 0.80 [C]) ・累積脆弱度の変化量：▲62.7 (▲11.5) ・改善度：通常時0.11 (0.03)、災害時0.33 (0.01)</p>	<p>道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 朋弘)</p>

<p>一般国道4号 盛岡南道路 東北地方整備局</p>	<p>380</p>	<p>654</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：641億円 走行経費減少便益：12億円 交通事故減少便益：0.60億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 約39,100台/日</p>	<p>275</p>	<p>【内訳】 事業費：246億円 維持管理費：29億円</p>	<p>2.4</p>	<p>効果1 現道交通の転換により、交通混雑を緩和し、速達性、安全性を向上 【旅行速度】 現況：32km/h⇒整備後：43km/h (11km/h向上) 【現道の死傷事故件数】 現況：127件/4年⇒整備後：87件/4年（約3割減少）</p> <p>効果2 三次救急医療機関への円滑な搬送経路を確保し、搬送時間を短縮 【盛岡駅～三次救急医療機関への搬送時間】 現況：27分⇒整備後：21分（6分短縮）</p> <p>効果3 国道4号への円滑な輸送経路を確保し、所要時間を短縮 【盛岡貨物ターミナル～国道4号への所要時間】 現況：24分⇒整備後：8分（16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 [防災機能ランク]： 0.59 [C] →0.25 [B] ・累積脆弱度の変化量：▲0.3 ・改善度：通常時0.00、災害時0.46</p>	<p>道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 朋弘)</p>
<p>一般国道398号 石巻バイパス（沢田工区） 東北地方整備局</p>	<p>240</p>	<p>245</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：233億円 走行経費減少便益：9.7億円 交通事故減少便益：2.8億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 約6,000台/日</p>	<p>168</p>	<p>【内訳】 事業費：164億円 維持管理費：3.9億円</p>	<p>1.5</p>	<p>効果1 急カーブや幅員狭小などの隘路が解消し、安全で快適な走行環境を確保。 【死傷事故件数】 現況：25件/4年 ⇒ 整備後：13件/4年（約50%減少）</p> <p>効果2 女川町から石巻市内の三次救急医療機関への搬送時間を短縮。 【女川町役場から石巻赤十字病院への搬送時間】 現況：28分 ⇒ 整備後：23分（5分短縮）</p> <p>効果3 対象区間の急カーブや幅員狭小などの隘路の解消。 【急カーブ（R<150m）の解消】 現況：9箇所 ⇒ 整備後：0箇所 【幅員狭小（W<8.0m）の解消】 現況：6.3km ⇒ 整備後：0km</p> <p>効果4 台風等に伴う道路冠水による広域迂回を解消。 【女川町役場から石巻市役所間の広域迂回】 現況：61分（迂回あり） ⇒ 整備後（迂回がない場合）：30分（31分短縮）</p> <p>効果5 女川町から三陸沿岸道路への輸送時間や移動時間を短縮。 【女川町役場から石巻女川IC（最寄り）への輸送時間や移動時間】 現況：28分 ⇒ 整備後：23分（5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 [防災機能ランク]： 1.00 [D] →1.00 [D] ・累積脆弱度の変化量：▲17.9 ・改善度：通常時0.08、災害時0.00</p>	<p>道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 朋弘)</p>

<p>一般国道7号 秋田南拡幅 東北地方整備局</p>	<p>110</p>	<p>277</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：263億円 走行経費減少便益：9.6億円 交通事故減少便益：4.4億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 約19,500台/日</p>	<p>99</p>	<p>【内訳】 事業費：81億円 維持管理費：18億円</p>	<p>2.8</p>	<p>効果1 交通容量の拡大により、交通混雑が緩和され速達性が向上 【旅行速度】 現況：30km/h ⇒ 整備後：50km/h (20km/h向上)</p> <p>効果2 交通混雑の緩和により、交通事故が減少し安全性が向上 【死傷事故件数】 現況：42件/4年 ⇒ 整備後：9件/4年 (約8割減少)</p> <p>効果3 円滑な物流ルートの確保により地域産業の活性化を支援 【秋田港と本荘工業団地間の所要時間】 現況：68分 ⇒ 整備後：65分 (3分短縮)</p> <p>効果4 冬期積雪期における定時性向上により、冬期交通機能の信頼性を確保 【当該区間の所要時間】 現況：19分 ⇒ 整備後：13分 (6分短縮)</p>	<p>道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 朋弘)</p>
<p>一般国道17号 中村交差点立体 関東地方整備局</p>	<p>30</p>	<p>43</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：32億円 走行経費減少便益：7.2億円 交通事故減少便益：3.6億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 約28,300台/日</p>	<p>33</p>	<p>【内訳】 事業費：25億円 維持管理費：7.9億円</p>	<p>1.3</p>	<p>効果1 観光ピーク時をはじめとした慢性的な渋滞の緩和 ・国道17号中村交差点の立体化により、観光ピーク時をはじめとした慢性的な渋滞が緩和。 【旅行速度】 現況 12km/h → 整備後 58km/h (約46km/h向上)</p> <p>効果2 追突事故の削減 ・立体化により、国道17号の交通の円滑化が図られ、渋滞に起因した追突事故の削減に寄与。 【死傷事故件数】 現況 28件/4年 → 整備後 18件/4年 (約4割減少)</p> <p>効果3 工業集積地の輸送確実性の向上 ・中村交差点を起点とする渋滞が緩和され、工業集積地の輸送確実性の向上を支援。 【通過時間 (関越道下り線出口合流部～中村交差点～工業集積地)】 現況 4分 → 整備後 2分 (約5割短縮)</p>	<p>道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 朋弘)</p>

<p>一般国道17号 本庄道路（Ⅱ期） 関東地方整備局</p>	<p>300</p>	<p>1,168</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：1,101億円 走行経費減少便益：47億円 交通事故減少便益：20億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 約18,100～38,400台/日</p>	<p>538</p>	<p>【内訳】 事業費：474億円 維持管理費：56億円 更新費：8.3億円</p>	<p>2.2 (2.5) [注1]</p>	<p>効果1 交通が転換し、国道17号の渋滞が緩和 【混雑度】 現況 1.13 → 整備後 0.94（約2割減少）</p> <p>効果2 交通混雑の緩和により、追突事故が減少 【追突事故件数】 現況 126件/4年 → 整備後 96件/4年（約2割減少）</p> <p>効果3 広域道路ネットワーク整備により、所要時間の短縮が図られ物流活動や沿線企業活動に寄与 【所要時間】（深谷市から高崎市への所要時間） 現況 34分 → 整備後 9分（約25分短縮）</p>	<p>道路局 国道・技術課 （課長 長谷川 朋弘）</p>
<p>一般国道19号 塩尻拡幅 関東地方整備局</p>	<p>310</p>	<p>356</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：327億円 走行経費減少便益：27億円 交通事故減少便益：2.3億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 約31,600～46,700台/日</p>	<p>215</p>	<p>【内訳】 事業費：204億円 維持管理費：11億円</p>	<p>1.7</p>	<p>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、幹線道路の速達性が向上。 【混雑度】 現況 1.35 → 整備後 0.66～0.97（約4割減少） 【混雑時平均旅行速度】 現況 20.4km/h → 整備後 29.1km/h（約4割向上）</p> <p>効果2 周辺地域の安全性向上 ・ボトルネック解消により、速度低下に起因する交通事故が減少し、安全性が向上。 ・歩道の狭隘区間解消により、通学路として利用する小中校生など歩行者の安全性が向上。 【死傷事故率】 現況 146件/億台・km → 整備後 126件/億台・km（約1割減少）</p>	<p>道路局 国道・技術課 （課長 長谷川 朋弘）</p>

<p>新潟南北道路 一般国道7号 沼垂道路 北陸地方整備局</p>	<p>430</p>	<p>10,363</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：8,657億円 走行経費減少便益：1,297億円 交通事故減少便益：409億円 【主な根拠】 計画交通量 約10,900～82,000台/日</p>	<p>2,336</p>	<p>【内訳】 事業費：2,095億円 維持管理費：204億円 更新費：38億円</p>	<p>4.4 (1.2) [注1]</p> <p>効果1 都心部の円滑な交通ネットワークを形成、安全性の向上 ・主要交差点が立体化することにより、当該区間及び平行する国道7号の渋滞が緩和するとともに、交通事故が削減 ・また、都心地区内からの交通転換を促し、新潟市の人中心のまちづくり計画（都心軸の道路空間再編等）を支援 【混雑度】 [現況] 1.31 → [整備有] 0.74 【旅行速度(ピーク)】 [現況] 18km/h → [整備有] 34km/h 【死傷事故件数】 [整備無] 3,140件 → [整備有] 3,063件</p> <p>効果2 物流効率化による地域経済活動を支援 ・新潟港と高速ICを高規格道路で直結することにより物流の速達性が向上し地域産業を支援 【白東道新潟亀田IC～新潟港の所要時間】 [現況] 約11分 → [整備有] 約6分</p> <p>効果3 立体道路の整備により避難・復旧活動を支援 ・立体道路で新潟バイパスから古町地区の通行機能が確保され、避難・復旧活動を支援</p> <p><道路ネットワーク防災機能評価結果[注2]> ・改善ペア数：1 (0) ・脆弱度〔防災機能ランク〕： 0.14 [B] → 0.12 [B] (0.00 [A] → 0.00 [A]) ・累積脆弱度の変化量：▲0.03 (▲0.00) ・改善度：通常時0.03 (0.00)、災害時0.04 (0.00)</p>	<p>道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 朋弘)</p>
<p>一般国道8号 栄拡幅 北陸地方整備局</p>	<p>150</p>	<p>188</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：169億円 走行経費減少便益：17億円 交通事故減少便益：1.2億円 【主な根拠】 計画交通量 約26,000～35,000台/日</p>	<p>127</p>	<p>【内訳】 事業費：106億円 維持管理費：29億円</p>	<p>1.5</p> <p>効果1 ボトルネック解消により、企業活動を支援 ・速度低下区間を4車線に拡幅することにより、現道の渋滞が解消 【旅行速度】 [現況] 平均34km/h → [整備後] 平均46km/h (約35%向上) 【渋滞損失時間】 [現況] 約6,218万人時間/年 → [整備後] 約6,172万人時間/年 (約46万人時間/年削減)</p> <p>効果2 地域住民の安全性の向上 ・4車線拡幅や付加車線の設置により、速度低下(減速)等が要因の事故が減少 ・4車線拡幅に合わせて両側に歩道が整備されることにより、自転車や歩行者の安全性が向上 【死傷事故件数】 [現況] 120件/10年 → [整備後] 112件/10年 (約6%削減)</p> <p>効果3 冬季交通の円滑化 ・対象区間の整備により、冬期間におけるスムーズな交通を確保 【当該区間 (L=3.2km) の冬季旅行速度低下率】 [現況] 18% → [整備後] 9% (約9%向上)</p>	<p>道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 朋弘)</p>

<p>一般国道1号 浜松バイパス（長鶴～中田島） 中部地方整備局</p>	<p>640</p>	<p>1,235</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：1,039億円 走行経費減少便益：183億円 交通事故減少便益：14億円 【主な根拠】 計画交通量 約53,900台/日</p>	<p>488</p>	<p>【内訳】 事業費：455億円 維持管理費：33億円</p>	<p>2.5</p>	<p>効果1 速達性向上による産業活性化支援 ・通過交通（物流交通）と地域交通が分離され、産業の活性化を支援。 【物流拠点～浜松ICの所要時間】 現況：約26分→整備後：約20分</p> <p>効果2 渋滞緩和による地域交通の円滑化 ・立体部では、信号交差点による減速が解消され旅行速度が向上 【当該区間の旅行速度】 現況：約28km/h 整備後：約50km/h</p> <p>効果3 交通安全の確保 ・交通渋滞の緩和により、速度の低下に起因する追突事故が減少する等交通の安全性が向上。 【長鶴～中田島砂丘の事故件数】 現況：90件/年→整備後：71件/年</p>	<p>道路局 国道・技術課 （課長 長谷川 朋弘）</p>
<p>一般国道9号 出雲バイパス （神立～中野東） 中国地方整備局</p>	<p>140</p>	<p>145</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：136億円 走行経費減少便益：4.3億円 交通事故減少便益：4.5億円 【主な根拠】 計画交通量 約25,500～26,000台/日</p>	<p>113</p>	<p>【内訳】 事業費：103億円 維持管理費：11億円</p>	<p>1.3</p>	<p>効果1 円滑な交通の確保 ・対象区間の4車線整備により、朝ピークの容量超過による渋滞を解消。 【所要時間短縮】 現況 約8分 → 整備後 約2分 【平均旅行速度】 現状 約14km/h → 整備後 約60km/h</p> <p>効果2 物流効率化による地域産業の支援 ・対象区間の交通混雑の解消により旅行速度が向上。物流効率化により地域の経済活動を支援。 【出雲バイパス東側の工業集積地から大田市内関連工場への所要時間】 現況 約69分 → 整備後 約59分</p> <p>効果3 救急医療活動の円滑化 ・対象区間の交通混雑が解消することにより、三次救急医療機関への搬送時間が短縮し、救急医療活動の円滑化に寄与。 【斐川消防署から島根県立中央病院への搬送時間の短縮】 現況 約22分 → 整備後 約16分</p>	<p>道路局 国道・技術課 （課長 長谷川 朋弘）</p>
<p>一般国道2号 岡山倉敷立体（I期） 中国地方整備局</p>	<p>430</p>	<p>879</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：647億円 走行経費減少便益：199億円 交通事故減少便益：33億円 【主な根拠】 計画交通量 約63,200～76,200台/日</p>	<p>348</p>	<p>【内訳】 事業費：302億円 維持管理費：46億円</p>	<p>2.5</p>	<p>効果1 幹線道路の速達性の向上 ・当該区間の整備により、慢性的な交通混雑が解消され、速達性が向上。 【所要時間短縮】 現況 約22分 → 整備後 約12分（約10分短縮） 【対象区間の平均旅行速度】 現況 約25km/h → 整備後 約46km/h（約21km/h向上）</p> <p>効果2 幹線道路の安全性の向上 ・速度低下に起因する事故削減が図れるとともに事故危険区間を回避し、安全性が向上。 【死傷事故率】 現況 42.4件/億台キロ → 整備後 30.6件/億台キロ（11.8件/億台キロ削減） 【事故危険区間】 現況 3箇所 → 整備後 0箇所（全箇所回避）</p> <p>効果3 物流を支える道路ネットワークの強化 ・物流の効率化が図られ、地域経済活動を支援。 【水島港～大樋橋西交差点の所要時間短縮】 現況 約61分 → 整備後 約51分（約10分短縮）</p>	<p>道路局 国道・技術課 （課長 長谷川 朋弘）</p>

<p>一般国道2号 広島南道路（木材港西～廿日市）</p> <p>中国地方整備局</p>	<p>400</p>	<p>17,530</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：15,322億円 走行経費減少便益：1,827億円 交通事故減少便益：381億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 約6,100～69,300台/日</p>	<p>12,294</p>	<p>【内訳】 事業費：11,306億円 維持管理費：790億円 更新費：198億円</p>	<p>1.4 (0.4) [注1]</p>	<p>効果1 交通の円滑化 ・広島南道路の整備により高速道路のアクセス経路における速度低下区間を回避することで、速達性、定時性を確保し、交通の円滑化に寄与。 【所要時間短縮】 現況 約6分 → 整備後 約1分（約5分短縮） 【平均旅行速度】 現況 約25km/h → 整備後 約70km/h（約45km/h向上）</p> <p>効果2 周辺道路の交通安全性の向上 ・広島南道路の整備により高速道路のアクセス経路における事故危険区間を回避。また、交通の転換により事故危険区間の交通量が減少し安全性が向上。 【死傷事故件数】 現況 44件/4年 → 整備後 40件/4年（約1割減少） 【事故危険区間】 現況 3箇所 → 整備後 0箇所（全箇所回避）</p> <p>効果3 地域経済活動支援 ・高速道路へのアクセス性が向上し、物流の効率化が図られることで地域経済活動を支援。 【IC10分圏域（臨海部）】 現況 34% → 整備後 58%（+24%）</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：13（1）・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：▲22.26（▲0.30） ・改善度：通常時0.07（0.06）、災害時0.00（0.00）</p>	<p>道路局 国道・技術課 （課長 長谷川 朋弘）</p>
<p>一般国道56号 四国横断自動車道 宿毛内海道路（御荘～内海）</p> <p>四国地方整備局</p>	<p>430</p>	<p>19,603</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：16,738億円 走行経費減少便益：2,305億円 交通事故減少便益：560億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 約4,600台/日</p>	<p>14,124</p>	<p>【内訳】 事業費 12,961億円 維持管理費 923億円 更新費 241億円</p>	<p>1.4 (0.3) [注1]</p>	<p>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当該路線により円滑な救援活動・物資輸送に寄与。 【愛南町御荘平城～柏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 約2.3km（国道56号経由） → 整備後 0km（宿毛内海道路（御荘～内海）経由） ・御荘IC周辺の防災拠点を中心に、沿線地域間の連携を強化し、防災まちづくりの促進に寄与。</p> <p>効果2 観光振興や産業振興に寄与 ・移動時間短縮が図られ、都市部との広域ネットワークの拡大により、販路拡大、観光振興に寄与。 【松山空港から愛南町役場までの所要時間が短縮】 現況 116分 → 整備後 114分（約2分短縮）</p> <p>効果3 安全・安心な医療アクセスの確保 ・愛南町から第三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。 【愛南町役場から市立宇和島病院までの搬送時間が短縮】 現況 39分 → 整備後 37分（約2分短縮） 【愛南町、高知県宿毛市の第三次救急医療圏域の60分圏域人口カバー率が増加】 現況 約21,300人（50%） → 整備後 約22,600人（53%）（約1,300人増加（3%増加）） 【国道56号（愛南町御荘平城～柏）のR<150mのカーブ区間減少】 現況 29箇所 → 整備後 0箇所</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：72（5） ・脆弱度【防災評価ランク】： 0.72 [C] → 0.31 [B]（0.81 [C] → 0.81 [C]） ・累積脆弱度の変化量：932.32（27.33） ・改善度：通常時0.21（0.05）、災害時0.46（0.00）</p>	<p>道路局 国道・技術課 （課長 長谷川 朋弘）</p>

<p>一般国道56号 四国横断自動車道 宿毛内海道路（宿毛新港～一本松） 四国地方整備局</p>	<p>270</p>	<p>19,603</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：16,738億円 走行経費減少便益：2,305億円 交通事故減少便益：560億円 【主な根拠】 計画交通量 約3,500台/日</p>	<p>14,124</p>	<p>【内訳】 事業費 12,961億円 維持管理費 923億円 更新費 241億円</p>	<p>1.4 (0.3) [注1]</p>	<p>効果1 防災機能の強化・災害に強いまちづくりを支援 ・長期浸水で孤立する要救助者の救出および長期浸水解消に向けた止水・排水作業の早期完了に寄与。 【宿毛市長期浸水地区（深浦・池島地区）における要救助者救出日数の短縮】 現況 最大20日 ⇒ 整備後 最大1日（19日短縮） 【宿毛市長期浸水地区（深浦・池島地区）における長期浸水解消日数の短縮】 現況 最大41日 ⇒ 整備後 最大33日（8日短縮） ・宿毛新港IC周辺の防災拠点を中心とする防災まちづくりや、愛媛県方面からの宿毛市中心市街地への救援ルート確保に寄与。</p> <p>効果2 観光振興や産業振興に寄与 ・都市部から県境を跨いだ地域へのアクセス強化により、観光地への移動時間短縮や工業流通団地等への輸送効率化に寄与。 【高知市から愛南町役場への所要時間が短縮】 現況 123分 ⇒ 整備後 120分（約3分短縮） 【松山空港から宿毛市役所新庁舎への所要時間】 現況 142分 ⇒ 整備後 128分（約14分短縮）</p> <p>効果3 安全・安心な医療アクセスの確保 ・宿毛市から第三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。 【宿毛市役所新庁舎から市立宇和島病院までの搬送時間が短縮】 現況 64分 ⇒ 整備後 50分（約14分短縮） 【宿毛市の第三次救急医療圏の60分圏域人口カバー率が増加】 現況 約300人（1%） ⇒ 整備後 約3,100人（15%）（約2,800人増加（14%増加）） 【国道56号（高知県宿毛市榑～愛媛県南宇和郡愛南町中川）のR<150mのカーブ区間減少】 現況 16箇所 ⇒ 整備後 0箇所 <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（2） ・脆弱度 [防災評価ランク]： 0.72 [C] → 0.31 [B]（0.52 [C] → 0.54 [C]） ・累積脆弱度の変化量：932.32（4.18） ・改善度：通常時0.21（0.06）、災害時0.46（0.00）</p>	<p>道路局 国道・技術課 （課長 長谷川 朋弘）</p>
--	------------	---------------	--	---------------	--	-------------------------------	---	---------------------------------------

<p>一般国道55号 奈半利安芸道路（安田～安芸） 四国地方整備局</p>	<p>490</p>	<p>11,041</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：9,460億円 走行経費減少便益：1,244億円 交通事故減少便益：337億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 約9,300台/日</p>	<p>10,474</p>	<p>【内訳】 事業費 9,765億円 維持管理費 503億円 更新費 207億円</p>	<p>効果1 信頼性の高いネットワークの確保 ・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。 【安田～安芸間を移動する経路における津波浸水区間の延長】 現況 約6.8km(国道55号経由)⇒整備後 0km(奈半利安芸道路(安田～安芸)経由)</p> <p>効果2 産業振興や観光振興に寄与 ・通行止めが発生する国道55号に代わり、災害に強い当該路線が安定的な出荷を支援。 【安田～安芸間を移動する経路における通行止め箇所及び防止点検要対策箇所】 現況 4箇所(国道55号経由)⇒整備後 0箇所(奈半利安芸道路(安田～安芸)経由) ・高知龍馬空港からのアクセス向上により、高知県東部地域の観光振興を支援 【高知龍馬空港から安田町以東(北川村役場)間の所要時間の短縮】 現況 50分 ⇒ 整備後 47分(約3分短縮)</p> <p>効果3 到達性・アクセス性の向上により医療活動を支援 ・高知東部地域から第三次救急医療機関への搬送時間を短縮し、第三次救急医療機関の60分圏域人口が拡大。 【室戸市市境～高知医療センターの所要時間】 現況 60分 ⇒ 整備後 56分(約4分短縮) 【高知県東部地域(安田町以東)の第三次救急医療機関の60分圏域人口カバー率が増加】 現況 9,300人(34%) ⇒ 整備後 約10,600人(39%)(約1,300人増加(5%増加)) 【室戸市消防本部管内の第三次救急医療機関の60分圏域人口カバー率が増加】 現況 0人(0%) ⇒ 整備後 約1,100人(7%)(約1,100人増加(7%増加))</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：66 (4) ・脆弱度 [防災評価ランク]： 0.88 [C] → 0.78 [C] (1.00 [D] → 0.81 [C]) ・累積脆弱度の変化量：927.41 (31.37) ・改善度：通常時0.18 (0.04)、災害時0.12 (0.25)</p>	<p>道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 朋弘)</p>
<p>一般国道3号 博多バイパス (下臼井～空港口) 九州地方整備局</p>	<p>360</p>	<p>336</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：291億円 走行経費減少便益：35億円 交通事故減少便益：11億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 68,600～80,100台/日</p>	<p>257</p>	<p>【内訳】 事業費：253億円 維持管理費：4.4億円</p>	<p>効果1 適切な機能分担による交通環境（渋滞）の改善 ・対象区間が部分立体化されることで通過交通が転換し、混雑が緩和。 【平均旅行速度：【現況】6km/h → 【整備後】24km/h(約18km/h向上)】</p> <p>効果2 渋滞緩和による道路利用者の安全性の向上 ・渋滞緩和により、対象区間の交通事故減少が見込まれる。 【事故件数：【現況】50.5件/年 → 【整備後】23.5件/年(約5割削減)】</p> <p>効果3 物流活動・救急医療活動における到達性の向上 ・対象区間が部分立体化されることで通過交通との機能分担が図られ、定時性・到達性が向上。 【信号交差点を通過する数：【現況】7箇所 → 【整備後】0箇所】 【千早駅～福岡空港間の所要時間：【現況】25分 → 【整備後】20分(約5分短縮)】</p> <p>・交通混雑が緩和されることで救急搬送時の到達性が向上。 【東消防署～済生会病院間の所要時間：【現況】39分 → 【整備後】34分(約5分短縮)】</p>	<p>道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 朋弘)</p>

<p>一般国道201号 仲哀拡幅 九州地方整備局</p>	84	98	<p>【内訳】 走行時間短縮便益 : 90億円 走行経費減少便益 : 5.6億円 交通事故減少便益 : 2.4億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 約24,900台/日</p>	74	<p>【内訳】 事業費 : 66億円 維持管理費 : 7.7億円</p>	1.3	<p>効果1 幹線道路の速達性・安全性の向上 ・交通容量の確保により速達性の向上と交通混雑の解消による交通事故が減少 【混雑度】 現況:1.52→整備後:0.67 【死傷事故率】 現況:83件/億台キロ→整備後:31件/億台キロ(約6割減少)</p> <p>効果2 物流を支える幹線道路の強化 ・交通事故等に伴う通行止めによる広域迂回の解消、地域産業を支援 【香春町役場～行橋市役所間の迂回】 現況:約47分→整備後:約20分(約6割減少)</p>	<p>道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 朋弘)</p>
<p>一般国道202号 唐津バイパス 九州地方整備局</p>	60	129	<p>【内訳】 走行時間短縮便益 : 124億円 走行経費減少便益 : 4.0億円 交通事故減少便益 : 0.9億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 28,600～29,100台/日</p>	47	<p>【内訳】 事業費 : 43億円 維持管理費 : 3.9億円</p>	2.7	<p>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202号の速度向上。 【ピーク時における対象区間の旅行速度】 現況 20km/h → 整備後 54km/h (約34km/h向上)</p> <p>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、速度低下に起因する交通事故の減少。 【死傷事故率】 現況 91件/億台キロ → 整備後 71件/億台キロ(2割減少)</p> <p>効果3 沿線地域の日常生活の支援 ・周辺生活道路への通過交通流入が抑制され、通学路指定区間の安全を確保。 ・幹線道路の容量拡大、速度向上を図り代替道路としての機能向上。</p>	<p>道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 朋弘)</p>

<p>一般国道57号 (中九州横断道路) 大津熊本道路 (大津西～合志)</p> <p>九州地方整備局</p>	<p>310</p>	<p>5,633</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：4,921億円 走行経費減少便益：516億円 交通事故減少便益：196億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 約14,600台/日</p>	<p>4,575</p>	<p>【内訳】 事業費：4,135億円 維持管理費：411億円 更新費：29億円</p>	<p>1.2 (1.3) [注1]</p>	<p>効果1 物流効率化による産業活動の支援 ・工業団地から最寄りのICまでの所要時間短縮により物流の効率化、産業活動を支援 【菊池・大津地域の高速IC15分カバー圏の拡大】 現況：約12% → 整備後：約44%</p> <p>効果2 救急搬送時や高次医療施設までの到達性向上による医療活動の支援 ・搬送時間の短縮により患者負担を軽減し、阿蘇地域からの管外救急搬送を支援 【消防署～第三次救急医療機関の所要時間】 現況：68分 → 整備後：60分(8分短縮)</p> <p>効果3 到達性・定時性の確保による周遊観光の支援 ・来訪者の移動時間の短縮により観光地間の周遊性が向上し、地域観光の活性化に寄与 【熊本駅～阿蘇地域の所要時間】 現況：93分 → 整備後：69分(24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：27 (1) ・脆弱度 [防災評価ランク] 0.77 [C] → 0.69 [C] (0.00 [A] → 0.00 [A]) ・累積脆弱度の変化量：▲331.53 (0.00) ・改善度：通常時0.15 (0.00)、災害時0.13 (0.05)</p>	<p>道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 朋弘)</p>
<p>一般国道218号 (九州横断自動車道延岡線) 矢部清和道路</p> <p>九州地方整備局</p>	<p>740</p>	<p>5,255</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：4,487億円 走行経費減少便益：597億円 交通事故減少便益：172億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 約11,400台/日</p>	<p>4,001</p>	<p>【内訳】 事業費：3,621億円 維持管理費：353億円 更新費：26億円</p>	<p>1.3 (1.1) [注1]</p>	<p>効果1 信頼性の高い道路ネットワークの確保 ・現道の課題箇所等を回避し、災害時の代替路機能、救急支援活動における機能確保により、信頼性の高い道路ネットワークを形成 【国道218号における土砂災害危険区域の回避】 現況：8箇所→整備後：0箇所 【国道218号における浸水想定区域の回避】 現況：6箇所→整備後：0箇所</p> <p>効果2 救急医療活動の支援 ・山都町から熊本市内の第三次救急医療施設への到達性が確保され、円滑な救急医療活動を支援 【山都町役場清和支所～済生会熊本病院の搬送時間】 現況：60分→整備後：47分 (約13分短縮)</p> <p>効果3 物流効率化により地域産業を支援 ・並行する国道218号の線形が厳しい箇所の回避により走行性が向上し、円滑な輸送の実現による地域産業の振興を支援 【輸送経路である国道218号の線形が厳しい箇所】 現況：25箇所 (平面：18箇所、縦断：7箇所) → 整備後：0箇所 【阿蘇森林組合 清和加工所～八代港】 現況：75分→整備後：64分 (約11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：25 (18) ・脆弱度 [防災評価ランク] 0.50 [C] → 0.19 [B] (0.36 [C] → 0.35 [C]) ・累積脆弱度の変化量：▲284.3 (▲4.3) ・改善度：通常時0.17 (0.03)、災害時0.39 (0.04)</p>	<p>道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 朋弘)</p>

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と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

(H30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			
苫小牧港東港区浜厚真地区 複合一貫輸送ターミナル整備事業 北海道開発局	145	169	116	1.5	<p>①北海道における農水産業の振興及び農水産品の安定的な国内供給 本事業の実施により、トラックドライバーの労働規制に応じたフェリーのダイヤ設定を可能とすることで、北海道産の農水産品の移出が可能となり、北海道における農水産業の振興はもとより、我が国の農水産品の生産基盤の強化及び安定的な国内供給に寄与する。また、「第6期北海道農業・農村振興推進計画」(R3.北海道)に位置付けられた、国民全体の食、道民生活や地域経済を支える力強く魅力ある農業・農村の確立に寄与する。</p> <p>②地域産業の振興等 本事業の実施により、農水産品の他、製鉄に必要なかんらん岩や地域の生活物資等の安定した取扱いが可能となり、地域産業の振興等が図られる。</p> <p>③トラックドライバー不足等への対応 本事業の実施により、近傍の苫小牧港を利用した海上輸送が可能となることで、トラックドライバー不足や高齢化等、将来的な輸送力不足が懸念される中、北海道内のみならず、本州も含めた国内物流を安定的に支えるフェリー輸送網の構築が図られる。また、トラックドライバーの休息確保や労働時間の短縮など、労働環境の向上が図られる。</p> <p>④被災時における社会・経済活動の維持、地域の安全・安心の確保 本事業の実施により、被災時においても耐震強化岸壁を活用した海上輸送が可能となり、背後企業が事業を継続し社会・経済活動を維持することが期待される。また、緊急物資輸送が可能となり、地域の安全・安心を確保することが期待される。</p> <p>⑤排出ガスの削減 本事業の実施により、陸上輸送距離が短縮され、CO2の排出量が減少することで、カーボンニュートラルの実現に寄与する。また、NOxの排出量が減少することで、大気汚染の防止に寄与する。(CO2減少量:433t-C/年、NOx減少量:7t/年)</p>	港湾局 計画課 (課長 安部賢)	
広島港出島地区 国際海上コンテナターミナル整備 事業 中国地方整備局	120	266	106	2.5	<p>①サプライチェーンの強靱化による安定的な物流網の確保 本事業の実施により、中国・韓国航路のコンテナ船の大型化や東南アジア航路の新規就航が可能となり、広島港を利用する背後企業のサプライチェーンが強靱化され、国内外の生産拠点間の安定的な物流網の確保が図られる。</p> <p>②我が国の基幹産業である自動車企業及びその関連企業における国際競争力向上 本事業の実施により、広島港背後の自動車企業等の貨物需要に対応でき、背後企業のみならず、幅広い自動車関連企業(国内のサプライヤー企業数約530社)における生産基盤の強化や国際競争力の向上が図られる。</p> <p>③地域産業の振興、背後企業の新規立地・投資 本事業の実施により、自動車部品の他、産業機械、紙・パルプ、製造食品等の安定した取扱いが可能となり、地域産業の振興が図られる。また、広島港の利便性が向上することで、背後地域への企業の更なる新規立地・投資の促進が期待される。また、「安心・誇り・挑戦 ひろしまビジョン」(R2.10広島県)に位置付けられた、県内産業の生産性の向上や、新たな付加価値の創出などを進めることによる、魅力的な仕事や雇用の場の創出、県経済の持続的な発展に寄与する。</p> <p>④排出ガスの削減 本事業の実施により、海上輸送距離が短縮され、CO2の排出量が減少することで、カーボンニュートラルの実現に寄与する。また、NOxの排出量が減少することで、大気汚染の防止に寄与する。(CO2減少量:14,674t-C/年、NOx減少量:1,372t/年)</p>	港湾局 計画課 (課長 安部賢)	

<p>細島港工業港地区 複合一貫輸送ターミナル整備事業 九州地方整備局</p>	<p>69</p>	<p>103</p>	<p>【内訳】 喫水調整の解消による輸送コスト削減効果 (RORO貨物:大阪航路):58億円 輸送距離の短縮による輸送コスト削減効果 (RORO貨物:東京航路):33億円 被災時における輸送距離の短縮による輸送コスト削減効果:12億円 残存価値:0.5億円</p> <p>【主な根拠】 大阪航路:2,083台 東京航路:3,174台</p>	<p>56</p>	<p>【内訳】 建設費:55億円 管理運営費等:0.5億円</p>	<p>1.8</p>	<p>①地域の化学工業の振興及び化学工業品の安定的な国内供給 本事業の実施により、RORO船の喫水調整の解消や大型新造船の就航が可能となる。これにより、細島港背後の化学工業品製造企業の競争力強化はもとより、リチウムイオン電池部品をはじめとする化学工業品の安定的な国内供給が可能となり、それら製品を利用する自動車産業等の生産基盤の強化や国際競争力の向上が図られる。</p> <p>②地域産業の振興、背後企業の新規立地・投資 本事業の実施により、化学工業品の他、林産品、金属機械工業品等の安定した取扱いが可能となり、地域産業の振興が図られる。細島港の利便性が向上することで、背後地域への企業の更なる新規立地・投資の促進が期待される。また、「宮崎県総合計画『未来みやざき創造プラン』」(R元.6宮崎県)に位置付けられた、生産性を高め、時代のニーズに応える産業が地域に展開し、安心して働ける社会の実現に寄与する。</p> <p>③トラックドライバー不足等への対応 本事業の実施により、近傍の細島港を利用した海上輸送が可能となることで、トラックドライバー不足や高齢化等、将来的な輸送力不足が懸念される中、国内物流を安定的に支えるRORO輸送網の構築が図られる。また、トラックドライバーの労働時間の短縮など、労働環境の向上が図られる。</p> <p>④被災時における社会・経済活動の維持 本事業の実施により、被災時においても耐震強化岸壁を活用した海上輸送が可能となり、背後企業が事業を継続し社会・経済活動を維持することが期待される。</p> <p>⑤排出ガスの削減 本事業の実施により、陸上輸送距離が短縮され、CO2の排出量が減少することで、カーボンニュートラルの実現に寄与する。また、NOxの排出量が減少することで、大気汚染の防止に寄与する。(CO2減少量:311t-C/年、NOx減少量:2t/年)</p>	<p>港湾局 計画課 (課長 安部賢)</p>
---	-----------	------------	--	-----------	---	------------	---	---------------------------------

【海岸事業】
 (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				
千葉港海岸 直轄海岸保全施設整備 事業 関東地方整備局	300	3,080	<p>【内訳】 浸水防護便益:3,080億円</p> <p>【主な根拠】 一般資産被害額:143億円/ 年 公共土木施設被害額:86億 円/年 公益事業等被害額:1.4億円/ 年</p>	227	<p>【内訳】 事業費 209億円 維持管理費 18億円</p>	13.6	<p>①人的被害の防止 ・高潮・津波による浸水被害を抑制し、ソフト対策の実施と相まって人的被害の発生を防止する。</p> <p>②高潮・津波に対する背後住民等の不安軽減 ・高潮・津波に対する背後住民や立地企業の従業員等の不安を軽減する。</p> <p>③行政機能や交通機能の維持 ・船橋市の市役所や消防署等の行政機能を維持する。 ・都心と千葉や成田空港を結節する鉄道や国道等の重要交通網を維持する。</p> <p>④経済活動の維持 ・高潮・津波が発生した場合であっても、背後地の企業活動を維持し、我が国のサプライチェーンの維持に貢献する。</p>	港湾局 海岸・防災課 (課長 西村 拓)

令和4年度予算に向けた再評価結果一覧

【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			B/C	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)						
			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 大津JCT～城陽 西日本高速道路㈱	その他	6,387	10,940	6,212	1.8	<p>①物流効率化の支援(農林水産業を主体とする地域から大都市圏への農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる)</p> <p>②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)</p> <p>③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)</p> <p>他15項目に該当</p>	<p>暫定4車線での開通予定時期の見直しやトンネル工事における補助工法の追加、埋土層対策の追加等に伴う事業期間・総事業費の変更を行うため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 近畿自動車道 名古屋神戸線は、愛知県名古屋市を起点として、三重県、滋賀県、京都府、大阪府を經由し、兵庫県神戸市へ至る総延長174 kmの国土開発幹線自動車道である。 本事業は、このうち大津JCTから城陽間2.5 kmについて暫定4車線で整備し、その後完成6車線に整備する事業である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成5年度 ・事業進捗率：19%</p> <p>【コスト削減等】 ・事業の進捗に合わせ、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。</p> <p>【社会情勢の変化】 ・同路線の亀山JCT～草津田上IC間が平成20年2月に供用を開始。 ・同路線の城陽～八幡間が平成29年4月に暫定4車線として、高槻第一JCT～神戸JCT間が平成30年3月に暫定4車線として開通。</p>	継続	道路局 高速道路課 (課長 番掛 敏夫)		
近畿自動車道 名古屋神戸線 城陽～高槻JCT 西日本高速道路㈱	その他	7,938	11,121	7,790	1.4	<p>①物流効率化の支援(農林水産業を主体とする地域から大都市圏への農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる)</p> <p>②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)</p> <p>③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)</p> <p>他14項目に該当</p>	<p>暫定4車線での開通予定時期の見直しや橋梁形式の変更、仮設土留め工等の施工計画変更等に伴う事業期間・総事業費の変更を行うため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 近畿自動車道 名古屋神戸線は、愛知県名古屋市を起点として、三重県、滋賀県、京都府、大阪府を經由し、兵庫県神戸市へ至る総延長174 kmの国土開発幹線自動車道である。 本事業は、このうち大津JCTから城陽間2.5 kmについて暫定4車線で整備し、その後完成6車線に整備する事業である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成9年度 ・事業進捗率：33%</p> <p>【コスト削減等】 ・事業の進捗に合わせ、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。</p> <p>【社会情勢の変化】 ・同路線の亀山JCT～草津田上IC間が平成20年2月に供用を開始。 ・同路線の城陽～八幡間が平成29年4月に暫定4車線として、高槻第一JCT～神戸JCT間が平成30年3月に暫定4車線として開通。</p>	継続	道路局 高速道路課 (課長 番掛 敏夫)		

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(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