

# 個別公共事業の評価書（その2）

－令和4年度－

令和5年3月30日 国土交通省

国土交通省政策評価基本計画（令和4年3月31日最終変更）及び令和4年度国土交通省事後評価実施計画（令和4年3月31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](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5年度予算に向けた評価として、直轄事業等について、個別箇所ですら予算決定された事業を含め、新規事業採択時評価26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			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		
	便益	費用			
河川・ダム事業 (代替法、CVM・TCM)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・想定年平均被害軽減期待額</li> <li>・水質改善効果等(環境整備事業の場合)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・建設費</li> <li>・維持管理費</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・災害発生時の影響</li> <li>・過去の災害実績</li> <li>・災害発生危険度</li> <li>・地域開発の状況</li> <li>・地域の協力体制</li> <li>・河川環境等を取りまく状況等</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・国勢調査メッシュ統計</li> <li>・水害統計等</li> </ul>	水管理・国土保全局
道路・街路事業 (消費者余剰法)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・走行時間短縮便益</li> <li>・走行経費減少便益</li> <li>・交通事故減少便益</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・事業費</li> <li>・維持管理費</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・事業実施環境</li> <li>・物流効率化の支援</li> <li>・都市の再生</li> <li>・安全な生活環境の確保</li> <li>・救助・救援活動の支援等の防災機能</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・道路交通センサス</li> <li>・パーソントリップ調査</li> </ul>	都市局 道路局

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
	費用便益分析		費用便益分析以外の 主な評価項目		
	便益	費用			
港湾整備事業 (消費者余剰法)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・輸送コストの削減</li> <li>・国際観光純収入の増加</li> <li>・安全性の向上 等</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・建設費</li> <li>・管理運営費等</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域経済への影響</li> <li>・環境等への影響</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・各港の港湾統計資料等</li> </ul>	港湾局
空港整備事業	<p>&lt;滑走路の延長&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・利用者便益 (一般化費用低減) (貨物の時間短縮・費用低減効果)</li> <li>・供給者便益 (着陸料収入等)</li> </ul>	<p>&lt;滑走路の延長&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・建設費</li> <li>・用地費</li> <li>・改良・再投資費</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・安定的な輸送機能を確保</li> <li>・輸送機能の安定性</li> <li>・地域経済への波及効果</li> <li>・航空貨物の増加</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・国際航空貨物動態調査</li> <li>・全国貨物純流動調査</li> <li>・総合交通分析システム(NITAS)</li> <li>・OAG時刻表</li> <li>・OFCタリフ貨物運賃</li> </ul>	航空局

事業名	評価の方法	評価の視点等	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。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・事業計画の必要性</li> <li>・事業計画の合理性</li> <li>・事業計画の効果</li> </ul>		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。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・事業計画の必要性</li> <li>・事業計画の合理性</li> <li>・事業計画の効果</li> </ul>	・海上保安レポート	海上保安庁

## ※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。

### 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。

### ヘドニック法

投資の便益がすべて土地に帰着するというキャピタリゼーション仮説に基づき、住宅価格や地価のデータから、地価関数を推定し、事業実施に伴う地価上昇を推計することにより、社会資本整備による便益を評価する方法。

### 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。  
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。

### 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ましさ(効用)の違いを貨幣価値に換算することで評価する方法。

## 令和5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
河川事業	直轄事業等	4
道路・街路事業	直轄事業等	11
港湾整備事業	直轄事業等	3
空港整備事業	直轄事業等	1
合計		19

○政府予算の閣議決定時に、個別箇所で予算措置を公表する事業(令和4年8月に公表済み)の再掲

事業区分		新規事業採択箇所数
ダム事業	直轄事業等	3
合計		3

## 【その他施設費】

事業区分	新規事業採択箇所数
海上保安官署施設整備事業	1
合計	1

○政府予算の閣議決定時に、個別箇所で予算措置を公表する事業(令和4年8月に公表済み)の再掲

事業区分	新規事業採択箇所数
官庁営繕事業	3
合計	3

総計	26
----	----

# 令和5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】

【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				
利根川・江戸川直轄 河川改修事業(田中 調節池)  関東地方整備局	470	547	<b>【内訳】</b> 被害防止便益：536億円 残存価値：10億円  <b>【主な根拠】</b> 年平均浸水軽減戸数：68戸 年平均浸水軽減面積：124ha	377	<b>【内訳】</b> 建設費：339億円 維持管理費：38億円	1.4	・利根川下流(左岸)における最大孤立者数 (河川整備計画規模・避難率40%) 孤立者の発生する面積：8,800ha、 最大孤立者：約33,000人を解消 ・利根川下流(左岸)における電力の停止による影響人口 (河川整備計画規模) 電力停止の影響を受ける面積：7,500ha、 電力停止による影響人口：約5,300人の解消	水管理・ 国土保全局 治水課 (課長 林 正道)
江戸川特定構造物改 築事業(江戸川水閘 門)  関東地方整備局	540	878	<b>【内訳】</b> 被害防止便益：875億円 残存価値：3.1億円  <b>【主な根拠】</b> 年平均浸水軽減戸数：367戸 年平均浸水軽減面積：5.1ha	423	<b>【内訳】</b> 建設費：398億円 維持管理費：25億円	2.1	・江戸川水閘門上流で堰上げ(水位上昇)が発生する区間における最大孤立者数 (河川整備計画規模・避難率40%) 孤立者の発生する面積：1,640ha、 最大孤立者：約138,000人を解消 ・江戸川水閘門上流で堰上げ(水位上昇)が発生する区間における電力の停止による影響人口 (河川整備計画規模) 電力停止の影響を受ける面積：1,310ha、 電力停止による影響人口：約181,000人の解消	水管理・ 国土保全局 治水課 (課長 林 正道)



高津川総合水系環境整備事業 中国地方整備局	6.9	9.7	【内訳】 水辺整備の効果による便益： 9.7億円 【主な根拠】 (水辺整備) 支払意思額：321円/世帯/月 集計世帯数：17,270世帯	6.3	【内訳】 建設費：5.8億円 維持管理費：0.48億円	1.5	(水辺整備) ・高津川を安全・快適に周遊できる新たなサイクリングコースを設定することにより、自転車による地域住民の健康増進が図られる。 ・サイクリングイベントなどによる自転車の利用促進により、益田市のまちづくりに貢献し、地域振興に寄与する。 ・高水敷を利用したイベントや安全な水面利用が促進され、賑わい創出による地域振興が期待される。	水管理・ 国土保全局 河川環境課 (課長 豊口 佳之)
大分川総合水系環境整備事業 九州地方整備局	13	120	【内訳】 水辺整備の効果による便益： 120億円 【主な根拠】 (水辺整備) 支払意思額：319円/世帯/月 集計世帯数：215,932世帯	15	【内訳】 建設費：13億円 維持管理費：2.5億円	7.8	(水辺整備) ・水辺の利便性が向上し、大分市の身近なスポーツ拠点が創出されることで、大分市が進める「スポーツによるまちづくり(生涯スポーツの推進、競技スポーツの振興、人材育成)」に寄与するとともに、水辺に賑わいが生まれ、地域活性化が図られる。	水管理・ 国土保全局 河川環境課 (課長 豊口 佳之)

【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20号 諏訪バイパス 関東地方整備局	900	6,287	【内訳】 走行時間短縮便益：5,891億円 走行経費減少便益：348億円 交通事故減少便益：48億円  【主な根拠】 計画交通量： 約13,500～36,600台/日	2,693	【内訳】 事業費：2,492億円 維持管理費：193億円 更新費：8.0億円	2.3 (0.8) ※1	効果1 交通が転換し、国道20号の渋滞が緩和。 混雑度(元町交差点～大社通り交差点) 現況：1.55 → 整備後：0.97 (約4割減少)  効果2 死傷事故件数(元町交差点～大社通り交差点) 現況：85件/4年 → 整備後：68件/4年 (約2割減少)  効果3 諏訪バイパス整備により、南北方向の軸が強化され、災害時の緊急輸送道路として機能 ・新たな緊急輸送道路が確保され、避難や救援物資の輸送等の広域的な対応が可能	道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 朋弘)
一般国道414号 (伊豆縦貫自動車道) 天城峠道路 (月ヶ瀬～茅野) 中部地方整備局	900	10,314	【内訳】 走行時間短縮便益：9,169億円 走行経費減少便益：929億円 交通事故減少便益：216億円  【主な根拠】 計画交通量：約18,100台/日	8,223	【内訳】 事業費：7,654億円 維持管理費：456億円 更新費：114億円	1.3 (0.8) ※1	効果1 平面および縦断線形不良箇所や幅員不足区間の回避により、安全性が向上。 【平面線形不良箇所数】 現況：23箇所 → 整備後：0箇所(全て回避) 【縦断線形不良区間】 現況：0.2km → 整備後：0km(全て回避) 【幅員不足区間】 現況：4.6km → 整備後：0km(全て回避)  効果2 伊豆地域南部から第三次救急医療施設までの救急搬送時間が短縮。 【下田市～順天堂大学静岡病院(第三次救急医療施設)までの所要時間】 現況：77分 → 整備後：51分(26分短縮)  効果3 移動時間短縮により観光圏域が拡大し、観光客の増加が期待されるなど、伊豆地域の観光振興を支援。 【下田市の1時間圏域における主要な観光拠点数】 現況：31拠点 → 整備後：35拠点(4拠点増加)  効果4 事前通行規制区間を回避し、南海トラフ巨大地震等の災害発生時に信頼性の高い道路ネットワークを確保。 【月ヶ瀬IC～下田市までの所要時間】 現況：61分 → 整備後：36分(25分短縮)	道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 朋弘)
一般国道153号 飯田南バイパス 中部地方整備局	350	348	【内訳】 走行時間短縮便益：317億円 走行経費減少便益：25億円 交通事故減少便益：6.0億円  【主な根拠】 計画交通量：約26,500台/日	254	【内訳】 事業費：224億円 維持管理費：30億円	1.4	効果1 現道153号から対象区間へ交通が転換することにより、現道153号の混雑が緩和され、旅行速度が向上。 【中村交差点～飯田IC西交差点の混雑度】 現況：1.56 → 整備後：0.54(約7割減少)  効果2 交通混雑の解消により、速度低下を起因とする交通事故の減少が図られる。 【山本小学校北交差点～飯田IC西交差点の事故件数】 現況：10件/年 → 整備後：2件/年(約8割減少)  効果3 現道153号の交通量が減少し、安全性が向上。 【中村交差点～飯田IC西交差点の交通量】 現況：15,300台/日 → 整備後：5,300台/日(約7割減少)  効果4 バイパス整備により、生活交通と通過交通の分離が図られる。  効果5 移動時間の短縮により、リニア駅を中心とした道路網のアクセス強化を図り、物流、観光振興を支援。 【リニア長野県駅(仮称)～屋神温泉の所要時間】 現況：35分 → 整備後：27分(8分短縮)  効果6 国道153号のダブルネットワークにより、土石流等の大規模災害発生時のリダンダンシーを確保。  <道路ネットワーク防災機能評価結果[※2]> ・改善度：20 ・脆弱度(防災機能ランク) 0.05[B]→0.01[B] ・累積脆弱度の変化量：▲2.45 ・改善度：通常時0.06、災害時0.10	道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 朋弘)

<p>一般国道256号 堀越峠道路 中部地方整備局</p>	<p>390</p>	<p>1,897</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：1,772億円 走行経費減少便益：118億円 交通事故減少便益：6.2億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量：約6,400台/日</p>	<p>1,371</p>	<p>【内訳】 建設費：1,288億円 維持管理費：55億円 更新費：28億円</p>	<p>1.4 (0.7) ※1</p>	<p>効果1 現道の線形不良箇所の回避により、事故減少に寄与。 【国道256号（郡上市街地～和良地区）の線形不良箇所】 現況：24箇所 ⇒ 整備後：0箇所</p> <p>効果2 通行リスクの高い国道256号堀越峠区間を回避するルートが構築され、山間地域の暮らしを支える信頼性の高い道路を確保。 【国道256号（郡上市街地～和良地区）の事前通行規制区間】 現況：1区間 ⇒ 整備後：0区間</p> <p>効果3 ダブルネットワーク機能を発揮させる東西軸の強化により、災害等による国道41号通行規制時の下呂市と高山市間の所要時間が短縮。 【下呂市～高山市間の迂回所要時間】 現況：135分 ⇒ 整備後：123分（約12分短縮）</p> <p>効果4 観光名所間のアクセスを強化することで、リニア中央新幹線の開業効果を東海北陸道沿線地域が享受しやすくなるなど、地域観光を支援。 【中津川市～郡上市の所要時間】 現況：約125分 ⇒ 整備後：約109分（約16分短縮）</p> <p>&lt;道路ネットワーク防災機能評価結果[※2]&gt; ・改善ペア数：9（9） ・脆弱度〔防災機能ランク〕 1.00 [D] →0.28 [B]（1.00 [D] →0.30 [B]） ・累積脆弱度の変化量：▲147.57（▲94.34） ・改善度：通常時0.09（0.03）、災害時1.00（1.00）</p>	<p>道路局 国道・技術課 （課長 長谷川 朋弘）</p>
<p>一般国道178号（山陰近畿自動車道）城崎道路 近畿地方整備局</p>	<p>1,150</p>	<p>2,771</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：2,267億円 走行経費減少便益：434億円 交通事故減少便益：69億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量：約7,400台/日</p>	<p>2,001</p>	<p>【内訳】 事業費：1,770億円 維持管理費：221億円 更新費：9.4億円</p>	<p>1.4 (0.2) ※1</p>	<p>効果1 災害時等に強い道路ネットワークの確保 ・広域防災拠点（コウノトリ但馬空港）から地域の防災拠点（城崎庁舎）間の移動時間短縮により、災害時の地域連携の支援を期待。 【コウノトリ但馬空港～城崎庁舎の所要時間】 【現況】140分 → 【整備後】22分（118分短縮） ・国道178号、（主）豊岡瀬戸線の通行止め時に代替路として機能。</p> <p>効果2 救急医療活動を支援 ・第3次医療機関（豊岡病院）からの15分圏域（豊岡市北部）の拡大により、ドクターカー派遣や救急搬送などの救急医療活動を支援。 【豊岡病院の15分圏域人口カバー率】 【現況】45.7% → 【整備後】62%（16%増加）</p> <p>効果3 広域周遊観光の促進 ・山陰近畿自動車道沿線の観光地間の移動時間短縮により、観光地間の連携機能を強化し、広域周遊観光振興を促進。 【鳥取砂丘～城崎温泉の所要時間】 【現況】87分 → 【整備後】67分（20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9号（山陰自動車道）益田道路（久城～高津） 中国地方整備局</p>	<p>260</p>	<p>10,996</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：8,893億円 走行経費減少便益：1,668億円 交通事故減少便益：435億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量： 約8,600～28,200台/日</p>	<p>8,469</p>	<p>【内訳】 事業費：7,685億円 維持管理費：780億円 更新費：4.9億円</p>	<p>1.3 (1.1) ※1</p>	<p>効果1 信頼性の高い道路ネットワークの確保 ・災害による緊急輸送道路の途絶を回避し、広域迂回を解消。 【救市役所～浜田市役所の広域迂回（災害時）】 現況 約197分 → 整備後 約102分</p> <p>効果2 救急医療活動を支援 ・高次救急医療機関への搬送30分圏域の拡大。救急搬送時の走行性の向上。 【医師会病院への30分カバー圏域】 現況 2% → 整備後 7% 【救急搬送時に通過する勾配の厳しい延長】 現況 370m → 整備後 0m</p> <p>効果3 物流効率化により地域産業を支援 ・主要な拠点施設間の移動時間を短縮。 【石見臨空ファクトリーパーク～三隅発電所の移動時間の短縮】 現況 約43分 → 整備後 約23分</p> <p>&lt;道路ネットワークの防災機能評価結果[※2]&gt; ・改善ペア数：25（6）・脆弱度〔防災評価ランク〕0.92 [C] →0.35 [C]（0.41 [C] →0.41 [C]） ・累積脆弱度の変化量：▲204.14（▲0.06） ・改善度：通常時0.09（0.00）、災害時0.72（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2号 西条バイパス(下三永～八本松) 中国地方整備局</p>	270	574	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：534億円 走行経費減少便益：31億円 交通事故減少便益：9.4億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量： 約41,100～65,600台/日</p>	227	<p>【内訳】 事業費：192億円 維持管理費：35億円</p>	<p>2.5</p> <p>効果1 空港アクセス強化（東西軸リダンダンシー確保） ・交通混雑の解消により速達性が向上し、山陽道通行止時における代替路としての国道2号の機能強化が図られ、空港アクセスルートである東西軸において信頼性の高い道路ネットワークが確保される。 【広島市役所⇄広島空港の所要時間短縮】現況 約86分 → 整備後 約78分</p> <p>効果2 交通の円滑化 ・対象区間の4車線化事業により、速達性や定時性を確保し、交通の円滑化に寄与。 【所要時間短縮】現況 約54分 → 約46分 【平均旅行速度】現況 約37km/h → 約43km/h</p> <p>効果3 物流効率化による地域経済活動支援 ・広島市中心部や広島港へのアクセスも含めた物流の効率化が見込まれることから、国道2号沿線や沿線都市の商業・産業施設の整備が促進され、更なる都市機能の発展に寄与。 【東広島市役所～広島港の所要時間短縮】 現況 約67分 → 整備後 約62分</p>	<p>道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 朋弘)</p>
<p>一般国道191号(山陰自動車道) 三隅・長門道路 中国地方整備局</p>	590	10,996	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：8,893億円 走行経費減少便益：1,668億円 交通事故減少便益：435億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量： 約8,600～28,200台/日</p>	8,469	<p>【内訳】 事業費：7,685億円 維持管理費：780億円 更新費：4.9億円</p>	<p>1.3 (0.5) ※1</p> <p>効果1 広域周遊観光の拡大 ・移動時間の短縮により、広域周遊観光の拡大を支援。 【下関市～長門市の観光拠点(仙崎)までの所要時間】 現況 約83分 → 整備後 約67分</p> <p>効果2 物流の効率化による地域産業の活性化 ・九州方面への輸送時間の短縮や時間信頼性の向上により、企業活動を支援。 【下関市～仙崎漁港までの所要時間】 現況 約83分 → 整備後 約67分</p> <p>効果3 信頼性の高い道路ネットワークの確保 ・災害時の交通障害や道路寸断による広域迂回を解消。 【湯本地区～長門市役所の迂回時間(災害時)】 現況 約48分 → 整備後 約13分</p> <p>&lt;道路ネットワークの防災機能評価結果[※2]&gt; ・改善ペア数：25 (5) ・脆弱度 [防災評価ランク] 0.92 [C] →0.35 [C] (1.00 [D] →0.32 [B]) ・累積脆弱度の変化量：▲204.14 (▲31.86) ・改善度：通常時0.09 (0.00)、災害時0.72 (1.00)</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 広川八女バイパス 九州地方整備局</p>	340	342	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：316億円 走行経費減少便益：20億円 交通事故減少便益：6.0億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量： 5,500～9,000台/日</p>	272	<p>【内訳】 事業費：238億円 維持管理費：34億円</p>	<p>1.3</p> <p>効果1 渋滞緩和と交通事故の減少 ・交通の転換により、国道3号現道の交通が分散し、渋滞が緩和。 【混雑度(吉田交差点付近)】 【現況】1.53→【整備後】1.18(約2割減少) ・渋滞緩和により、追突事故が削減。 【国道3号現道の交通事故件数】 【現況】77件/年→【整備後】45件/年(約4割減少)</p> <p>効果2 所要時間の短縮による地域経済活動の支援 ・交通分散により、国道3号現道の大型車混入率が減少。 【国道3号現道の大型車混入率(馬場交差点付近)】 【現況】31.5%→【整備後】9.3% ・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、物流交通や沿線企業活動に寄与。 【広川中核工業団地～道の駅たちばなへの所要時間】 【現況】28分→【整備後】11分(17分短縮)</p> <p>効果3 災害時における信頼性の高い道路ネットワークの構築 ・災害時、高速道路通行止めによる国道3号現道への交通集中が発生した場合の代替路を確保。 ・道路の高さを確保することで、国道3号現道の冠水時に別線での通行が可能。 【浸水想定区域の通過延長】 【現況】3km(国道3号現道)→【整備後】0km(広川八女バイパス※バイパス部は浸水想定区域を通過するが道路の高さを想定浸水深以上とする。)</p>	<p>道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 朋弘)</p>

<p>一般国道208号 荒尾道路 九州地方整備局</p>	<p>230</p>	<p>11,527</p>	<p>【内訳】          走行時間短縮便益 : 9,285億円          走行経費減少便益 : 1,805億円          交通事故減少便益 : 438億円</p> <p>【主な根拠】          計画交通量 :          約12,300~43,100台/日</p>	<p>5,844</p> <p>【内訳】          事業費 : 5,339億円          維持管理費 : 374億円          更新費 : 131億円</p>	<p>2.0 (0.7) ※1</p> <p>効果1 円滑で安全な道路ネットワークの構築          ・現道の交通が転換し交通混雑の緩和が期待されるとともに、事故危険区間の回避により、円滑で安全な道路ネットワークを構築。          ○主要渋滞箇所 [全て回避]          【現況】3箇所 → 【整備後】0箇所          ○事故危険区間 [全て回避]          【現況】12箇所 → 【整備後】0箇所          ○交通量          【現況】16,640台/日 混雑度1.13 → 【整備後】13,300台/日 混雑度0.90</p> <p>効果2 信頼性の高い道路ネットワークの構築          ・冠水頻発箇所や土砂災害危険箇所を回避し、洪水・高潮時の避難等においても機能する信頼性の高い道路ネットワークを構築。          ○冠水頻発箇所及び土砂災害危険箇所 [全て回避]          【現況】2箇所 → 【整備後】0箇所</p> <p>効果3 速達性の向上による地域の活性化          ・速達性の向上により、観光振興などを通じた地域活性化を促進。          ○有明海沿岸道路 (三池港IC) ~グリーンランド間の所要時間          【現況】19分 → 【整備後】12分 (約7分短縮)          ○有明海沿岸道路 (三池港IC) ~荒尾干潟間の所要時間          【現況】11分 → 【整備後】6分 (約5分短縮)</p> <p>&lt;道路ネットワークの防災機能評価結果 [注2]&gt;          ・改善ペア数 : 3 (1)          ・脆弱度 [防災評価ランク]          0.55 [C] → 0.38 [C] (1.00 [D] → 1.00 [D])          ・累積脆弱度の変化量 : ▲2.5 (▲0.9)          ・改善度 : 通常時0.08 (0.07)、災害時0.25 (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10号 住吉道路 九州地方整備局</p>	<p>490</p>	<p>463</p>	<p>【内訳】          走行時間短縮便益 : 395億円          走行経費減少便益 : 54億円          交通事故減少便益 : 15億円</p> <p>【主な根拠】          計画交通量 :          約19,200~29,200台/日</p>	<p>370</p> <p>【内訳】          事業費 : 339億円          維持管理費 : 31億円</p>	<p>1.3</p> <p>効果1 国道10号の交通が住吉道路に転換し、現道部の混雑が緩和          ・現道からバイパスへの交通転換により、国道10号現道部の混雑緩和と事故危険区間の回避。          [国道10号(現道部)の混雑度] 【現況】1.44 → 【整備後】0.70          [通過する事故危険区間] 【現況】18箇所 → 【整備後】0箇所</p> <p>効果2 緊急避難時に国道10号の信頼性の高い道路ネットワークを構築          ・緊急避難時に緊急輸送道路や緊急交通路として信頼性の高い道路ネットワークを構築。          [一ツ葉有料道路が浸水途絶した場合の避難路の拡充]          【現況】2車線 → 【整備後】6車線</p> <p>効果3 救急医療活動・物流活動における走行性・速達性の向上          ・第三次救急医療施設までの搬送時間短縮による救急搬送患者の負担軽減、救急医療活動の支援。          [北部救急小隊~第三次救急医療施設の所要時間]          【現況】38分 → 【整備後】27分(11分短縮)          ・最寄り高速ICまでの所要時間短縮による物流の効率化、産業活動の活性化。          [(株)ホンダロック宮崎工場~宮崎西ICの所要時間]          【現況】57分 → 【整備後】42分(15分短縮)</p>	<p>道路局          国道・技術課          (課長 長谷川 朋弘)</p>

※1 上段のB/Cの値は事業化区間を含む広域ネットワーク区間を対象とした場合、下段( )書きB/Cの値は事業化区間を対象とした場合の費用便益分析の結果。

※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 (R3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				
新潟港東港区南心頭 地区国際物流ターミ ナル整備事業 北陸地方整備局	91	171	<b>【内訳】</b> 輸送コスト削減:2.6億円 海上輸送の効率化:16億円 荷役作業の効率化:152億円  <b>【主な根拠】</b> 洋上風車数:47基	75	<b>【内訳】</b> 建設費:74億円 管理運営費:1.1億 円	2.3	① 洋上風力発電の導入促進への貢献 本事業の実施により、再生可能エネルギーの主力電源化に向けた切り札である洋上風力発電の導入促進が図られ、「エネルギー基本計画」において示されたエネルギーミックスや「2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略」で示された洋上風力発電の導入目標、「新潟県2050年カーボンゼロの実現に向けた戦略」で掲げられた新潟県独自の導入目標の達成に寄与する。  ② 洋上風力発電産業のクラスター形成 本事業の実施により、周辺海域において約30年にわたる洋上風力発電事業が実施されることとなり、洋上風力発電設備の製造や運用・維持管理等の各プロセスへの新潟県内地元企業の参入、関連企業の立地（ビジネスチャンス）や、地域での洋上風力発電産業のクラスター形成が期待できる。  ③ 環境への負荷軽減 本事業の実施により、洋上風力発電設備の陸上での組立て、効率的な作業船への積み込み及び洋上風力発電設備の設置が可能となり、CO2の排出量の削減が図られ、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。	港湾局 計画課 (課長 西村 拓)

<p>敦賀港鞠山南地区複合一貫輸送ターミナル整備事業 北陸地方整備局</p>	185	276	<p>【内訳】          輸送距離の短縮による輸送コスト削減効果:223億円          横持ち輸送回避による輸送コスト削減効果:50億円          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:2.2億円          残存価値:1.3億円</p> <p>【主な根拠】          RORO貨物(敦賀港～博多港):60,263台          トランシップ貨物:3,684台</p>	146	<p>【内訳】          建設費:146億円          管理運営費:-0.49億円</p>	1.9	<p>①トラックドライバー不足等への対応          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、本事業の実施により、近傍の敦賀港を利用した海上輸送が可能となることで、ドライバーが乗船しない「無人航走」によって、トラックをRORO船で輸送し、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>②地域産業の振興等          本事業の実施により、敦賀港背後の自動車部品生産業をはじめとする背後企業の競争力強化及び国内・外への安定的な供給が可能となる。また、敦賀港の利便性が向上することで、背後地域への更なる企業の新規立地や投資の促進が期待される。</p> <p>③効率的な日本海側物流網の確保          本事業の実施により、引き続きRORO船博多航路が敦賀港を利用でき、RORO船敦賀-苫小牧航路との即日接続が可能となることで、日本海側唯一かつ北海道-九州間を最速でつなぐの海上輸送網が確保される。また、南海トラフ地震や頻発する集中豪雨による道路寸断・鉄道網の寸断など、想定される災害に対して物流を維持するため、陸上輸送や太平洋側の海上輸送のリダンダンシー機能として期待される。</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。被災時における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。(CO2:1,651トン-C/年、NOx:1.9トン/年)</p>	<p>港湾局          計画課          (課長 西村拓)</p>
--	-----	-----	--	-----	---	-----	--	---

<p>那覇港新港ふ頭地区 ふ頭再編整備事業 沖縄総合事務局</p>	<p>224</p>	<p>407</p>	<p>【内訳】 バース混雑の解消による輸送コスト削減効果：31億円 横持ち輸送回避による輸送コスト解消効果：354億円 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：9億円 残存価値：14億円</p> <p>【主な根拠】 RORO貨物：29,846台</p>	<p>179</p>	<p>【内訳】 建設費：177億円 管理運営費等：1.4億円</p>	<p>2.3</p> <p>①安定的な物流網の確保 本事業の実施により、船舶の大型化や貨物量の増加に対応した貨物輸送を可能とすることで、沖縄本島のみならず本土や先島・周辺離島を結ぶネットワーク拠点としての機能が強化され、我が国の社会経済活動に寄与する。</p> <p>②効率的で安全な荷役の実現 本事業の実施により、船舶の大型化に対応した岸壁の確保、ふ頭用地の再編が可能となり、貨物運搬車両と一般車両が交錯するなどの危険な荷役状況を改善することが期待される。</p> <p>③ 地域産業の振興 電気機械、その他日用品、完成自動車、金属製品、製造食品、飲料等の安定した取扱が可能となり、沖縄県の主要産業である観光産業のさらなる振興が図られる。那覇港では令和4年度より第二クルーズバースの暫定供用が開始され、今後多くのクルーズの寄港が見込まれている。本事業の実施により安定的な物流の供給が可能となることで、クルーズ客の受入体制の強化が期待される。</p> <p>④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。被災時における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。（CO2：238.4トン-C/年、NOx：3.3トン/年）</p>	<p>港湾局 計画課 (課長 西村 拓)</p>
---	------------	------------	---	------------	--	--	--------------------------------------



【空港整備事業】  
(直轄事業等)

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	費用便益分析			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				
北九州空港滑走路延長事業  九州地方整備局 大阪航空局	130	449	<p>【内訳】 利用者便益（輸送費用の削減等）：349億円 供給者便益（着陸料収入等）：39億円 残存価値：61億円 ※供給者便益は、維持管理費7.8億円を控除した額</p> <p>【主な根拠】 背後圏企業の北米輸送の需要 北米向け輸送貨物量：11,650t/年</p>	135	<p>【内訳】 事業費：110億円 改良・再投資費：25億円</p>	3.3	<p>■九州・西中国地域に立地する産業の活性化と国際競争力の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・長距離貨物便が新たに北九州空港から就航することにより、荷主が突発のニーズに対応することができ、物流の速達性の向上が図られる。</li> <li>・陸上輸送距離の短縮により、輸送中の精密物品（半導体等）などの破損リスクが低減される。</li> <li>・陸上輸送コストの削減により、荷主企業及び関連企業の収益の向上が期待される。</li> <li>・地域の交通（物流）の利便性が高まることで、新たな企業立地が期待される。</li> </ul> <p>■陸上輸送の効率改善効果</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・トラックによる陸上輸送距離の短縮を通じたドライバーの労働環境の改善。</li> </ul> <p>■大規模災害発生への対応とBCP機能の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・物流輸送ルートの多重化。</li> <li>・大規模災害などの緊急事態における事業継続計画への寄与。</li> </ul>	航空局 航空ネットワーク部 空港計画課 (課長 中原 正顕)

○政府予算の閣議決定時に、個別箇所で予算措置を公表する事業（令和4年8月に公表済み）の再掲

【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				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				
雨竜川ダム再生事業 北海道開発局	449	611	<p>【内訳】 被害防止便益：598億円 残存価値：13億円</p> <p>【主な根拠】 洪水調節に係る便益： 年平均浸水軽減戸数：13戸 年平均浸水軽減面積：105ha</p>	361	<p>【内訳】 建設費：329億円 維持管理費：32億円</p>	1.7	<p>・河川整備計画目標規模の洪水が発生した場合、雨竜川流域では、災害時要援護者数が約560人と想定されるが、事業実施により約480人に軽減される。</p> <p>・河川整備計画目標規模の洪水が発生した場合、雨竜川流域では、交通途絶により影響を受ける交通量は、約3,300台と想定されるが、事業実施により約1,800台に軽減される。</p>	水管理・ 国土保全局 治水課 (課長 林 正道)
筑後川水系ダム群連携事業 九州地方整備局 独立行政法人水資源機構	740	997	<p>【内訳】 流水の正常な機能の維持に関する便益：976億円 残存価値：21億円</p> <p>【主な根拠】 流水の正常な機能の維持に関して、ダム群連携事業と同じ機能を有するダムを代替施設とし、代替法を用いて計上</p>	608	<p>【内訳】 建設費：502億円 維持管理費：106億円</p>	1.6	<p>・平成元年以降、概ね2年～3年に1回の頻度で取水制限等が実施されている。瀬ノ下地点の近年までの実績流量は、冬場（10月～翌3月）は松原・下笠ダム再開発により、昭和58年以降は大濁水を除いて概ね瀬ノ下地点40m<sup>3</sup>/sは確保されているが、夏場（4月～9月）の実績流量は、40m<sup>3</sup>/sを確保できていない日がほぼ毎年発生している。</p> <p>・ダム群連携事業後は、近年においても大濁水年を除いて、瀬ノ下地点流量40m<sup>3</sup>/sが概ね確保可能となる。</p>	水管理・ 国土保全局 治水課 (課長 林 正道)

<p>寺内ダム再生事業 独立行政法人水資源機構</p>	<p>85</p>	<p>214</p>	<p>【内訳】 被害防止便益：212億円 残存価値：1.5億円 【主な根拠】 洪水調節に係る便益： 年平均浸水軽減戸数：51戸 年平均浸水軽減面積：82ha</p>	<p>71</p>	<p>【内訳】 建設費：69億円 維持管理費：2.2億円</p>	<p>3.0</p>	<p>・戦後の主な洪水は、昭和28年6月、昭和57年7月、平成2年7月、近年では平成24年7月、平成29年7月洪水等により、沿川で家屋浸水等の被害が発生している。 ・河川整備計画目標規模の洪水が発生した場合、浸水区域内における災害時要援護者数は約780人、最大孤立者数（避難率40%）は約370人、電力の停止による影響人口が約240人と想定されるが、事業実施により解消される。</p>	<p>水管理・国土保全局 治水課 (課長 林 正道)</p>
---------------------------------	-----------	------------	--	-----------	--	------------	--	--

【その他施設費】

【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	
釧路航空基地の施設 整備（格納庫等の整 備） 海上保安庁	25	7.5	110	100	110	令和4年4月に北海道知床沖で発生した遊覧船事故を受け、北海道東部海域における救助・救急体制の強化を図るため、釧路航空基地に中型ヘリコプターを増強配備し、機動救難士等を配置することとしており、狭あい・老朽解消のため格納庫及び庁舎等を整備する。	海上保安庁 装備技術部 施設補給課 (課長 佐藤 博)

- ・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年間にかかる費用を現在価値化したものである。

○政府予算の閣議決定時に、個別箇所では予算措置を公表する事業（令和4年8月に公表済み）の再掲

【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	
大分地方合同庁舎 九州地方整備局 (既存施設の更新)	44	21	107	100	121	老朽、狭あい、地域連携、分散、施設の不備、防災機能に係る施設の不備において、必要性が認められる。 経済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 佐藤 由美)
直江津港湾合同庁舎 北陸地方整備局 (既存施設の更新)	8.5	4.5	125	100	121	防災機能に係る施設の不備、老朽、狭あい、施設の不備、地域連携において、必要性が認められる。 経済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 佐藤 由美)
名寄税務署 北海道開発局 (既存施設の更新)	7.6	2.5	113	100	121	老朽、狭あい、分散、施設の不備において、必要性が認められる。 経済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 佐藤 由美)

※ 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年間に掛かる費用を現在価値化したものである。