

個別公共事業の評価書（その２）

－令和５年度－

令和６年３月２９日 国土交通省

（令和６年５月１５日訂正）

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）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：<https://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：https://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６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２９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			
ダム事業 (代替法)	・年平均被害軽減期待額 ・流水の正常な機能の維持	・建設費 ・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 ・河川環境等を取りまく状況 ・関連事業との整合 等	・国勢調査メッシュ統計 ・水害統計 ・経済センサス ・メッシュデータ((財)日本建設情報総合センター) 等	水管理・国土保全局
海岸事業 (代替法、CVM・TCM(環境保全・利用便益))	・浸水防護便益 ・侵食防止便益 ・飛砂・飛沫防護便益 ・海岸環境保全便益 ・海岸利用便益	・建設費 ・維持管理費	・災害発生時の影響 ・過去の災害実績 ・災害発生時の危険度	・国勢調査メッシュ統計	水管理・国土保全局 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

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)	・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
空港整備事業 (消費者余剰法)	＜滑走路の増設＞ ・利用者便益 (旅行・輸送時間短縮・費用低減効果) ・供給者便益 (着陸料収入等) ・残存価値	＜滑走路の増設＞ ・建設費 ・改良・再投資費	・地域経済への貢献 ・災害時におけるバックアップ機能の強化 ・CO2排出量の削減 ・完全24時間運用の実現 ・不測の事態による滑走路閉鎖リスクの回避	・国際航空貨物動態調査 ・国際航空旅客動態調査 ・全国貨物純流動調査 ・総合交通分析システム(NITAS) ・OAG時刻表 ・OFCタリフ貨物運賃	航空局

令和6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
海岸事業	直轄事業等	1
道路・街路事業	直轄事業等	12
港湾整備事業	直轄事業等	5
合 計		18

○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等(令和5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	2
空港整備事業	直轄事業等	1
合 計		3

【その他施設費】

○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等（令和5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	4
船舶建造事業	3
海上保安官署施設整備事業	1
合 計	8

総 計	29
-----	----

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。	・事業計画の必要性 ・事業計画の合理性 ・事業計画の効果		官庁営繕部
船舶建造事業 〈巡視船〉	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〓 ・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	・海上保安統計年報 ・海上保安レポート	海上保安庁

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。

令和6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】

【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				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				
四日市港海岸直轄海岸 保全施設整備事業 中部地方整備局	250	647	【内訳】 浸水防護便益:647億円 【主な根拠】 浸水面積：767ha 浸水戸数：2,972戸	187	【内訳】 建設費：172億円 維持管理費：15億円	3.5	①人的被害の低減等 事業を実施することにより、災害時における人的被害を低減するとともに、地域住民の不安を軽減する効果が期待できる。 ②経済・産業機能の維持 我が国の経済・産業を支える企業の災害リスクを軽減することにより、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効果が期待できる。 ③行政・防災機能や物流機能等の維持 発災時の行政・防災機能の維持やエネルギー供給拠点の機能の確保ができる。また、国道等の主要交通施設の機能を維持し、それを利用した物流機能の継続により災害時における迅速な復旧活動等が可能となる。 ④浸水に伴う二次災害の軽減効果 背後の浸水に伴い発生する漂流物により、タンクや配管が損傷し、危険物への引火等の二次災害が生じるリスクの軽減効果が期待できる。 ⑤津波浸水被害の軽減 最大クラスの津波（L2津波）に対しても、浸水面積等を低減するとともに、津波による浸水開始を遅らせることで避難時間を稼ぐ減災効果が期待できる。	港湾局 海岸・防災課 (課長 上原 修二)

【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5号 (北海道横断自動車道) 蘭越倶知安道路 (ニセコ～倶知安) 北海道開発局	640	3,576	【内訳】 走行時間短縮便益：3,070億円 走行経費減少便益：421億円 交通事故減少便益：86億円 【主な根拠】 計画交通量： 約9,500～17,900台/日	2,474	【内訳】 事業費：2,306億円 維持管理費：159億円 更新費：8.9億円	1.4 (0.8) ※1	効果1 信号交差点の回避により、速達性が向上する。 【信号交差点の通過】 現況 16箇所 → 整備後 9箇所[7箇所回避] 効果2 別線整備により、事故危険区間を回避する。 【事故危険区間の回避】 現況 3箇所 → 整備後 0箇所[全て回避] 効果3 高次医療施設を有する倶知安町への速達性及び安定性向上により、安心できる暮らしを支援する。 【ニセコ町から倶知安厚生病院への冬期搬送時間】 現況 23分 → 整備後 19分[4分短縮] 効果4 道外観光客や外国人観光客の拠点である新千歳空港や札幌市から国際的観光リゾート「ニセコ」への移動時間を短縮する。 【新千歳空港～ニセコ観光圏への冬期所要時間】 現況 168分→整備後136分[32分短縮] ※【整備後】事業中含む倶知安余市道路+蘭越倶知安道路(ニセコ～倶知安)利用ルート 効果5 洪水浸水想定区域の回避により、有珠山噴火等の災害時の代替路として信頼性の高い道路機能を確保する。 【洪水浸水想定区域の回避】 現況 3.5km → 整備後 0km[全て回避] 〈道路ネットワーク防災機能評価結果〉 ・改善ペア数：18(6) ・脆弱度（防災評価ランク） 1.00[D]→0.65[C] (0.95[C]→0.95[C]) ・累積脆弱度の変化量：▲120.3 (▲0.0) ・改善度：通常時0.15(0.05), 災害時0.39(0.00)	道路局 国道・技術課 (課長 高松 諭)

一般国道39号 (北海道横断自動車道) 女満別空港網走道路 (女満別空港～網走呼人) 北海道開発局	570	5,746	【内訳】 走行時間短縮便益：4,781億円 走行経費減少便益：783億円 交通事故減少便益：183億円 【主な根拠】 計画交通量： 約2,900～19,300台/日	4,747	【内訳】 事業費：4,235億円 維持管理費：446億円 更新費：66億円	1.2 (1.01) ※1 効果1 信号交差点の回避により、速達性が向上する。 【信号交差点の回避】 現況11箇所⇒整備後0箇所〔全て回避〕 効果2 別線整備により、事故危険区間を回避する。 【事故危険区間の回避】 現況1箇所⇒整備後0箇所〔全て回避〕 効果3 北見市の高次医療施設への速達性が向上する。 【北見市高次医療施設網走市60分カバー圏人口(冬期)】 現況5.7千人(16%)⇒整備後35.0千人(98%) ※【整備後】事業中含む端野高野道路+女満別空港網走道路(女満別空港～網走呼人)利用ルート 効果4 速達性、安全性の高い物流ネットワークを形成し、地域産業の活性化を支援する。 【網走港～美幌バイパス(女満別空港)の所要時間】 現況29分⇒整備後26分〔3分短縮〕 効果5 災害時の代替性確保により、信頼性の高い道路ネットワークを確保する。 【洪水浸水想定区域の回避】 現況4.8km⇒整備後0km〔全て回避〕 【地吹雪発生区間の回避および防雪対策による解消】 現況2区間⇒整備後0区間〔全て解消〕 〈道路ネットワーク防災機能評価結果〉 ・改善ペア数：22(2) ・脆弱度(防災評価ランク) 0.58(C)⇒0.47(C)(0.39(C)⇒0.02(B)) ・累積脆弱度の変化量：▲4.7(▲0.83) ・改善度：通常時0.11(0.06)、災害時0.17(0.41)	道路局 国道・技術課 (課長 高松 諭)
一般国道4号 水沢金ヶ崎道路 東北地方整備局	150	214	【内訳】 走行時間短縮便益：205億円 走行経費減少便益：8.7億円 交通事故減少便益：0.07億円 【主な根拠】 計画交通量： 約30,200台/日	111	【内訳】 事業費：102億円 維持管理費：8.2億円	1.9 効果1 ・交通容量の確保により東北道が通行止めとなった場合でも一定の速達性を確保 【旅行速度】 現況：37km/h ⇒ 整備後：48km/h (11km/h向上) 【東北自動車道通行止め時の旅行速度】 現況：14km/h ⇒ 整備後：43km/h (29km/h向上) 効果2 ・速度低下に起因するとされる追突事故の発生割合が約9割と高い ・当該区間の整備により、混雑に起因した追突事故が減少するとともに、安全で快適な走行性を確保 【死傷事故率】現況：12件/億台キロ⇒整備後：10件/億台キロ(約2割減少) 効果3 ・二次救急医療施設への円滑な搬送経路を確保し、搬送時間を短縮。 【時間短縮金ヶ崎町～二次救急医療機関(県立胆沢病院)への搬送時間】 現況：18分⇒整備後：16分(2分短縮) 効果4 ・交通混雑の解消により、対象区間付近の工業団地をはじめとした道路利用者の産業活動を支援 【混雑度】現況：1.41 ⇒ 整備後：0.69(約5割減少) 効果5 ・東北自動車道の水沢ICのアクセス性向上が期待される	道路局 国道・技術課 (課長 高松 諭)

一般国道20号 新山梨環状道路 (桜井～塚原) 関東地方整備局	1,220	4,573	【内訳】 走行時間短縮便益：4,316億円 走行経費減少便益：203億円 交通事故減少便益：53億円 【主な根拠】 計画交通量： 約22,900～28,200台／日	1,898	【内訳】 事業費：1,814億円 維持管理費：85億円	2.4 (1.7) ※1 効果1 交通が転換し、甲府圏域の東西方向道路の渋滞が緩和。 【甲府圏域の国道及び県道の混雑時速度20km/hを下回る割合】 現況：約5割 → 整備後：約3割 効果2 東西方向道路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。 効果3 リニア中央新幹線との連携強化及び市街地中心部の混雑緩和により、観光地への所要時間が減少。 【品川駅～昇仙峡間の所要時間】 現況：143分 → 整備後：58分(約85分短縮) 効果4 災害時のリダンダンシーが強化され、人命救助や物資輸送、復旧支援が迅速化。 【東京から長野へのルート数】 現況：9ルート → 整備後：24ルート 効果5 甲府圏域の渋滞緩和により、観光振興を支援。 【山梨県からの30分圏域内の観光地数】 現況：40箇所 → 整備後：49箇所	道路局 国道・技術課 (課長 高松 諭)
---	-------	-------	---	-------	--	--	-------------------------------------

一般国道158号 (中部縦貫自動車道) 高山東道路 (平湯～久手) 中部地方整備局	1,000	13,877	【内訳】 走行時間短縮便益：12,263億円 走行経費減少便益：1,486億円 交通事故減少便益：128億円 【主な根拠】 計画交通量： 約11,800台/日	8,648	【内訳】 事業費：7,879億円 維持管理費：729億円 更新費：40億円	1.6 (0.8) ※1	効果1 線形不良区間の回避により、冬期をはじめとした通年の走行性・安全性が向上し、安全な生活が営める環境を支援。 【線形不良箇所】 現況：11箇所 ⇒ 整備後：0箇所 効果2 上宝・奥飛騨温泉郷地域から第三次救急医療施設までの救急搬送の速達性が向上し、地域で生活が営める環境の維持を支援。 【上宝・奥飛騨温泉郷地域⇄高山赤十字病院（第三次救急医療施設）の所要時間】 現況：69分 ⇒ 整備後：59分（10分短縮） 効果3 首都圏と北陸圏との速達性が向上し、効率的な物流網を構築。 【北陸圏（水見漁港）～ 東京（豊洲市場）の輸送距離】 現況：約470km ⇒ 整備後：約410km（約60km短縮） 効果4 災害時の通行止めに伴う広域迂回の解消により、災害に対し信頼性の高い道路ネットワークが構築され、地域で生活が営める環境の維持を支援 【上宝・奥飛騨温泉郷地域⇄高山市街地の広域迂回（災害時）】 現況：93分 ⇒ 整備後：57分（36分短縮） 効果5 高山市街地と県境を跨ぐ上高地等の主要な観光資源間の移動時間短縮により、観光周遊性の高いネットワークを構築。 【周遊ルート（高山市街地→新穂高ロープウェイ→上高地→乗鞍高原→高山市街地）の所要時間】 現況：260分 ⇒ 整備後：240分（20分短縮） <道路ネットワーク防災機能評価結果> ・改善ペア：4(2) ・脆弱度（防災機能ランク） 0.63[C]→0.39[C] (0.74[C]→0.26[B]) ・累積脆弱度の変化量：▲12.88(▲11.76) ・改善度：通常時0.15(0.13)、災害時0.28(0.50)	道路局 国道・技術課 (課長 高松 諭)
一般国道29号 津ノ井バイパス（広岡～西大路） 中国地方整備局	90	105	【内訳】 走行時間短縮便益：69億円 走行経費減少便益：29億円 交通事故減少便益：7.0億円 【主な根拠】 計画交通量： 約14,200～25,000台/日	75	【内訳】 事業費：67億円 維持管理費：8.4億円	1.4	効果1 混雑緩和による円滑な物流の確保 ・当該区間の整備により交通混雑が緩和され、若葉台南工業団地～鳥取ICの速達性・定時性が向上。 【所要時間短縮】現況 約17分→ 整備後 約13分（約4分短縮） 【平均旅行速度】現況 約27km/h → 整備後 約35km/h（約8km/h向上） 効果2 幹線道路の安全性の向上 ・混雑による旅行速度の低下が解消し、交通事故が減少。 【死傷事故件数】現況 12件/4年→ 整備後 約9件/4年（約2割削減） 効果3 救急医療活動の支援 ・当該区間の整備により第三次救急医療施設への速達性・定時性が向上し、医療活動の円滑化に寄与。 【鳥取県立中央病院～鳥取市・八頭町境の所要時間】 現況 約32分→ 整備後 約28分（約4分短縮）	道路局 国道・技術課 (課長 高松 諭)

一般国道2号 台道・鑄銭司拡幅 中国地方整備局	240	218	【内訳】 走行時間短縮便益：202億円 走行経費減少便益：10億円 交通事故減少便益：5.0億円 【主な根拠】 計画交通量： 約36,800台／日	177	【内訳】 事業費：164億円 維持管理費：13億円	1.2	効果1 幹線道路の速達性の向上 ・当該区間の整備により、交通混雑が緩和され、速達性が向上。 【平均旅行速度】現況 約28km/h → 整備後 約52km/h（約24km/h向上） 【混雑度】現況 2.09 → 整備後 0.70（約7割減少） 効果2 幹線道路の安全性の向上 ・混雑による旅行速度の低下が解消し、交通事故が減少。 【死傷事故件数】現況 68件/4年 → 整備後 約37件/4年（約5割削減） 効果3 道路ネットワークの信頼性の向上 ・連続した4車線道路の整備により時間信頼性が向上するため、物流の効率化が図られ、地域の経済活動を支援。 ・鑄銭司第二団地も操業し、今後ますます路線の重要性が高まり、産業の発展が見込まれる。 ・また、三次救急医療施設へのアクセスが向上し、救急医療活動を支援。 【鑄銭司団地～自動車完成工場の所要時間】 現況 約21分 → 整備後 約18分（約3分短縮） 【山口南消防署～山口県立総合医療センターの所要時間】 現況 約28分 → 整備後 約25分（約3分短縮）	道路局 国道・技術課 （課長 高松 諭）
一般国道56号 （四国横断自動車道） 宿毛内海道路 （一本松～御荘） 四国地方整備局	450	67,364	【内訳】 走行時間短縮便益：58,830億円 走行経費減少便益：6,906億円 交通事故減少便益：1,628億円 【主な根拠】 計画交通量： 約2,000～20,800台/日	34,641	【内訳】 事業費：29,743億円 維持管理費：4,498億円 更新費：400億円	1.9 (0.4) ※1	効果1 信頼性の高いネットワークの確保・災害に強いまちづくりを支援 ・浸水しない信頼性の高いネットワークの構築により、持続可能な地域生活圏を維持。 〔愛南町中川～御荘平城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3.1km（国道56号経由） ⇒ 整備後 0km（宿毛内海道路（一本松～御荘）経由） ・城辺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。 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、円滑な物流網の構築や愛媛県南予地域の魅力を向上。 〔松山空港から愛南町役場までの所要時間が短縮〕 現況 131分 ⇒ 整備後 111分（約20分短縮） 効果3 速達性・アクセス性の向上により医療活動を支援 ・愛南町から第三次救急医療機関までの搬送時間が短縮され、地域で生活が営める環境を維持。 〔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 50分 ⇒ 整備後 33分（約17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17,000人 ⇒ 整備後 約32,900人（約15,900人増） 〔国道56号（愛南町中川～御荘平城）の事故危険区間減少〕 現況 2箇所（国道56号）⇒ 整備後 0箇所（宿毛内海道路） <道路ネットワーク防災機能評価結果> ・改善ペア数：75(5) ・脆弱度（防災機能ランク） 0.61(C)→0.37(C)（0.82(C)→0.26(B)） ・累積脆弱度の変化量：838.24(17.51) ・改善度：通常時0.20(0.06)、災害時0.30(0.60)	道路局 国道・技術課 （課長 高松 諭）

一般国道56号 （四国横断自動車道） 宿毛内海道路 （宿毛和田～宿毛新港） 四国地方整備局	510	67,364	【内訳】 走行時間短縮便益：58,830億円 走行経費減少便益：6,906億円 交通事故減少便益：1,628億円 【主な根拠】 計画交通量： 約2,000～20,800台/日	34,641	【内訳】 事業費：29,743億円 維持管理費：4,498億円 更新費：400億円	1.9 (0.1) ※1	効果1 信頼性の高いネットワークの確保・災害に強いまちづくりを支援 ・浸水しない信頼性の高いネットワークの構築により、持続可能な地域生活圏を維持 〔宿毛市和田～宿毛市宿毛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：2.6km（国道56号経由）⇒整備後：0km（宿毛内海道路経由） ・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排水作業のアクセス確保に寄与 〔宿毛市長期浸水地区（錦・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27日⇒整備後：最大1日（26日短縮） 〔宿毛市長期浸水地区（錦・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） ・高台移転した宿毛市役所と連携し、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に寄与 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、円滑な物流網の構築や、高知県幡多地域の魅力を向上 〔高知龍馬空港から宿毛市までの所要時間が短縮〕 現況：158分⇒整備後：126分（約32分短縮） 効果3 速達性・アクセス性の向上により医療活動を支援 ・愛南町から高次救急医療機関までの搬送時間が短縮され、地域で生活が営める環境を維持 〔愛南町役場から幡多けんみん病院までの搬送時間が短縮〕 現況：40分⇒整備後：29分（約11分短縮） 〔愛南町の高次救急医療圏域の30分圏域人口カバー率が増加〕 現況：約1,100人⇒整備後：約6,400人（約5,300人増） 〔国道56号（宿毛市和田～宿毛市宿毛）のR<150mのカーブ区間減少〕 現況：1箇所（国道56号）⇒整備後：0箇所（宿毛内海道路） <道路ネットワーク防災機能評価結果> ・改善ペア数：75(2) ・脆弱度（防災機能ランク） 0.61(C)→0.37(C) (0.55(C)→0.58(C)) ・累積脆弱度の変化量：838.24(7.56) ・改善度：通常時0.20(0.05)、災害時0.30(0.00)	道路局 国道・技術課 （課長 高松 諭）
--	-----	--------	---	--------	--	-----------------------------	---	-------------------------------------

一般国道55号 奈半利安芸道路 (奈半利～安田) 四国地方整備局	260	14, 159	【内訳】 走行時間短縮便益：12, 289億円 走行経費減少便益：1, 481億円 交通事故減少便益：388億円 【主な根拠】 計画交通量： 約3, 300～38, 500台/日	12, 927	【内訳】 事業費：12, 106億円 維持管理費：582億円 更新費：238億円	1. 1 (0. 8) ※1 効果1 信頼性の高いネットワークの確保 ・浸水しない信頼性の高いネットワークの構築により、持続可能な地域生活圏を維持。 [奈半利～安田間を移動する経路における津波浸水区間の延長] 現況 約3. 7km(国道55、493号経由)⇒整備後 0km(奈半利安芸道路(奈半利～安田)経由) 効果2 産業振興や観光振興に寄与 ・幅員狭小区間が存在する国道493号に代わり、当該路線が円滑な物流網を構築。 [奈半利～安田間を移動する経路における幅員狭小区間] 現況 1区間(国道493号経由)⇒整備後 0区間(奈半利安芸道路(奈半利～安田)経由) ・高知龍馬空港からのアクセスを強化し、高知県東部地域の魅力を向上。 [高知龍馬空港から安田町以東(北川村役場)間の所要時間] 現況 80分 ⇒ 整備後 38分(約42分短縮) 効果3 速達性・アクセス性の向上により医療活動を支援 ・高知県東部地域から第三次救急医療機関までの搬送時間が短縮され、地域で生活が営める環境を維持。 [室戸市市境～高知医療センターの所要時間] 現況 93分 ⇒ 整備後 51分(約42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] 現況 0人(0%) ⇒ 整備後 約10, 500人(44%) [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] 現況 0人(0%) ⇒ 整備後 約1, 700人(12%) <道路ネットワーク防災機能評価結果> ・改善ペア数：60(14) ・脆弱度(防災機能ランク) 0. 93(C)→0. 84(C) (0. 93(C)→0. 88(C)) ・累積脆弱度の変化量：881. 26(17. 34) ・改善度：通常時0. 18(0. 12)、災害時0. 13(0. 07)	道路局 国道・技術課 (課長 高松 諭)
---	-----	---------	--	---------	--	---	---

一般国道57号 大津道路 九州地方整備局	340	8,266	【内訳】 走行時間短縮便益：7,164億円 走行経費減少便益：789億円 交通事故減少便益：312億円 【主な根拠】 計画交通量： 約7,900～36,500台/日	6,662	【内訳】 事業費：6,122億円 維持管理費：508億円 更新費：32億円	1.2 (1.7) ※1	効果1 輸送効率の向上による産業活動の支援 ・企業集積地から交通・物流拠点へのアクセス性向上により安定した物流網を構築。 ○企業集積地※～熊本港の所要時間 【現況】101分 ⇒ 【整備後】88分（約13分短縮） ○企業集積地※～高速IC（北熊本SIC）の所要時間 【現況】38分 ⇒ 【整備後】16分（約22分短縮） ※熊本中核工業団地（合志市、菊陽町、大津町の企業集積地のうち最東部の箇所） 効果2 速達性の向上による救急医療活動の支援 ・阿蘇地域から第三次救急医療施設までの搬送時間短縮により、地域で生活が営める環境を維持。 ○阿蘇市役所～熊本赤十字病院の所要時間 【現況】77分 ⇒ 【整備後】64分（約13分短縮） 効果3 高速性・定時性向上による観光産業の活性化を支援 ・熊本駅等のゲートウェイから観光施設への移動時間の短縮により、周遊性の高い道路ネットワークを構築し、観光産業の活性化を支援。 ○熊本駅～阿蘇市役所の所要時間 【現況】102分 ⇒ 【整備後】89分（約13分短縮） <道路ネットワークの防災機能評価結果> ・改善ペア数：28（1） ・脆弱度〔防災評価ランク〕 0.67〔C〕→0.56〔C〕（1.00〔D〕→1.00〔D〕） ・累積脆弱度の変化量：▲306.58（▲0.00） ・改善度：通常時0.17（0.01）、災害時0.16（0.00）	道路局 国道・技術課 （課長 高松 諭）
--	-----	-------	---	-------	---	-----------------------------	--	-------------------------------------

一般国道220号 (東九州自動車道) 南郷奈留道路 九州地方整備局	650	4,379	【内訳】 走行時間短縮便益：3,761億円 走行経費減少便益：499億円 交通事故減少便益：119億円 【主な根拠】 計画交通量： 約4,000～17,100台/日	4,370	【内訳】 事業費：4,098億円 維持管理費：246億円 更新費：26億円	1.002 (0.8) ※1	効果1 災害時にも機能する信頼性の高い道路ネットワークを構築 ・現道の道路寸断時に発生する広域迂回の解消、災害時の救援活動に機能する信頼性の高い高速ネットワークの形成。 ○防災点検要対策箇所 【現況】3箇所 → 【整備後】0箇所 ○津波浸水区間延長 【現況】0.3km → 【整備後】0km 効果2 医療施設への走行性・速達性の向上による生活環境の改善 ・医療施設への走行性および速達性向上により医療活動を支援し、地域で生活が営める環境を維持。 ○平面線形が厳しい箇所 【現況】7箇所 → 【整備後】0箇所 ○縦断線形が厳しい箇所 【現況】9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 ・周遊ルートの形成および、観光地間の移動時間短縮による県南地域の一体的な観光振興の支援。 ○宮崎空港⇄タグリ岬の所要時間 【現況】82分 → 【整備後】64分（18分短縮） <道路ネットワークの防災機能評価結果> ・改善ペア数：8（1） ・脆弱度〔防災評価ランク〕 1.00〔D〕→0.25〔B〕（0.67〔C〕→0.00〔A〕） ・累積脆弱度の変化量：▲142.35（▲4.94） ・改善度：通常時0.22（0.29）、災害時0.88（0.77）	道路局 国道・技術課 （課長 高松 諭）
---	-----	-------	---	-------	---	-------------------------------	---	---

※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にした場合の費用便益分析の結果。

【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)	費用の内訳				
		便益の内訳及び主な根拠						
青森港油川地区国際物流ターミナル (-12m) 整備事業 東北地方整備局	123	202	【内訳】 船舶の大型化による海上輸送コスト削減：5.7億円 海上輸送の効率化：31億円 荷役作業の効率化：165億円 【主な根拠】 洋上風車数：40基	102	【内訳】 建設費：101億円 管理運営費等：1.1億円	2.0	① 洋上風力発電の導入促進への貢献 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の達成に寄与する。 ② 洋上風力発電産業の育成 洋上風力発電設備の建設、関連部材の製造、運用・維持管理等の各プロセスへの青森県内地元企業の参入や関連企業の立地等により、地域での洋上風力発電産業の創出、地域経済への波及、雇用創出等の効果が期待される。 ③ 環境への負荷軽減 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。 (貨物船の排出減少量はCO2が約3,393トン、NOXが約209トン)	港湾局 計画課 (課長 森橋 真)
酒田港外港地区国際物流ターミナル (-12m) 整備事業 東北地方整備局	122	147	【内訳】 船舶の大型化による海上輸送コスト削減：4.2億円 海上輸送の効率化：19億円 荷役作業の効率化：124億円 【主な根拠】 洋上風車数：30基	101	【内訳】 建設費：100億円 管理運営費等：1.1億円	1.5	① 洋上風力発電の導入促進への貢献 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の達成に寄与する。 ② 洋上風力発電産業の育成 洋上風力発電設備の建設、関連部材の製造、運用・維持管理等の各プロセスへの山形県内地元企業の参入や関連企業の立地等により、地域での洋上風力発電産業の創出、地域経済への波及、雇用創出等の効果が期待される。 ③ 環境への負荷軽減 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。 (貨物船の排出減少量はCO2が約2,503トン、NOXが約156トン)	港湾局 計画課 (課長 森橋 真)

茨城港常陸那珂港区中央 ふ頭地区国際物流ターミ ナル整備事業 関東地方整備局	160	388	【内訳】 滞船コスト削減効果：164億円 外貿RORO貨物の陸上輸送コ スト削減効果：216億円 震災時の輸送コスト削減効 果：7.7億円 残存価値：0.55億円 【主な根拠】 滞船隻数：14隻/年 外貿RORO貨物（北米向け増加 分）：487千トン 幹線貨物（震災時）：1,025千 トン	132	【内訳】 建設費：121億円 管理運営費等：11億 円	3.0	①地域産業の国際競争力強化 産業機械の輸出増加に適切に対応することで、地域産業の国際競争力強化が可能 となるとともに、国内生産のみならず、裾野の広い関連産業の生産体制の確保によ り、雇用を含めた地域全体の活力向上が図られる。 ②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、茨城 港常陸那珂港区を利用した海上輸送が可能となることで、首都圏中心部を通行した 横浜港への陸上輸送を回避できるため、トラックドライバーの労働時間の短縮な ど、労働環境の改善が図られる。 ③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 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。 茨城港を中心とする物流ネットワークは、首都圏との同時被災を免れることがで きることから、首都直下型地震等におけるリダンダンシーの確保に繋がる。 ④排出ガスの削減 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。 CO2：610トン-C/年、NOX：12トン/年	港湾局 計画課 （課長 森橋 真）
徳島小松島港赤石地区国 際物流ターミナル整備事 業 四国地方整備局	90	174	【内訳】 モーダルシフトによる輸送コスト削 減効果：174億円 残存価値：0.50億円 【主な根拠】 コンテナ貨物：13千TEU/年	83	【内訳】 建設費：71億円 管理運営費等：11億 円	2.1	①地域の基幹産業の国際競争力強化 本事業の実施により、新たなコンテナ航路就航による輸送効率化が図られること で、特定分野で世界トップクラスのシェアを有し、四国地方の経済発展に貢献す る地域の基幹産業の更なる国際競争力強化が図られる。 ②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、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、徳島小松島港を利用した新たな国際フィーダー便による海上輸送 が可能となることで、トラックドライバーの労働時間の短縮など、労働環境の改善 が図られるとともに、国内物流を安定的に支える輸送網の構築が図られる。 ③国際コンテナ戦略港湾政策への貢献 本事業の実施により、徳島小松島港から阪神港への国際フィーダー便が大幅に増 加することで、国際フィーダー便による海上輸送網の強化による国際コンテナ戦略 港湾への更なる「集貨」が図られる。 ④大型クルーズ船寄港時のコンテナ船滞船の解消 本事業の実施により、大型クルーズ船着岸時に外貿コンテナ船との同時着岸が可 能となるため、大型クルーズ船寄港時のコンテナ船の滞船が解消される。 ⑤排出ガスの削減 本事業の実施により、徳島県内企業の増産等に伴う陸上輸送の増加を低減し、CO2 排出量を抑制することで、カーボンニュートラルの実現に寄与する。 CO2：655トン-C/年	港湾局 計画課 （課長 森橋 真）

中城湾港新港地区国際物流ターミナル整備事業 沖縄総合事務局	98	187	【内訳】 大型船舶による輸送の効率化（穀物、ビレット）：83億円 横持ち輸送コストの削減（バイオマス、完成自動車）：16億円 RORO船による効率的な輸送：2.2億円 国際観光純収入の増加：85億円 震災時の輸送コスト削減：0.12億円 残存価値：0.74億円 【主な根拠】 バルク貨物：355千トン/年 RORO貨物：35千トン/年 完成自動車：7,620台/年 クルーズ船旅客：57千人/年	80	【内訳】 建設費：78億円 管理運営費等：1.4億円	2.3	①大型船による輸送効率化 大型船でのバルク貨物の輸送を可能とすることで、沖縄県の飼料流通機能の強化等が図られる。 ②効率的な荷役の実現 RORO船の増便等が可能な環境を整えることで、陸上横持ち輸送等の非効率な物流の改善が図られ、背後企業の競争力強化、更なる企業立地・設備投資の促進が期待される。 ③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 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。 ④排出ガスの削減 船舶の大型化や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。 CO2：1,202トン-C/年、NOX：66トン/年	港湾局 計画課 （課長 森橋 真）
----------------------------------	----	-----	---	----	---	-----	--	------------------------------------

○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等（令和５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				
糠平ダム再生事業 北海道開発局	880	7,179	【内訳】 被害防止便益：7,157億円 残存価値：22億円 【主な根拠】 洪水調節に係る便益： 年平均浸水軽減戸数：938戸 年平均浸水軽減面積：300ha	519	【内訳】 建設費：508億円 維持管理費：10億円	13.8	・河川整備計画の目標流量規模の洪水において、最大孤立者数（避難率40%）約7,200人、電力停止による影響人口約9,400人の被害が解消されたと想定。	水管理・ 国土保全局 治水課 (課長 奥田 晃久)
太田川総合開発事業 中国地方整備局	1,700	1,135	【内訳】 被害防止便益：1,102億円 残存価値：33億円 【主な根拠】 洪水調節に係る便益： 年平均浸水軽減戸数：357戸 年平均浸水軽減面積：33ha	801	【内訳】 建設費：754億円 維持管理費：47億円	1.4	・河川整備目標規模において避難行動要支援者数が約27,800人、想定死者数（避難率40%）約80人、電力停止による影響人口約54,400人の被害が解消されたと想定。	水管理・ 国土保全局 治水課 (課長 奥田 晃久)

【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				
中部国際空港滑走路増設事業 中部国際空港（株）	145	423	【内訳】 利用者便益（旅行・輸送時間短縮・費用低減効果）：231億円 供給者便益（着陸料収入等）：143億円 残存価値　：49億円 【主な根拠】 対象貨物量：78,520トン／年 対象旅客数：34,840人／年 ※供給者便益は、維持管理費18億円を控除した額	166	【内訳】 建設費：119億円 改良・再投資費：47億円	2.6	■地域経済への貢献 ・滑走路増設事業による効果として、航空便の撤退回避により維持される貨物取扱量78.5千トン／年、3,328便／年を基に計測したところ、中部3県において156億円／年の経済波及効果が期待される。 ■災害時におけるバックアップ機能の強化 ・メンテナンス作業や大規模補修、または不測の事態により1本の滑走路が閉鎖した場合、もう一方の滑走路で航空機の発着が可能となるため、ダイバート等のより確実な受入が期待できる。 ■CO2排出量の削減 ・他空港へ輸送する必要がなくなり、航空貨物の陸上輸送におけるCO2排出量が削減される。 ■完全24時間運用の実現 ・貨物・旅客問わず更なる航空需要に柔軟に対応することが可能となる。 ■不測の事態による滑走路閉鎖リスクの回避 ・滑走路が何らかのトラブルで使用停止した場合等においても、もう一方の滑走路で航空機の発着が可能となるため、安定的な輸送機能を確保できる。	航空局 航空ネットワーク部 近畿圏・中部圏空港課 (課長 吉岡 誠一郎)

○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等（令和５年８月に公表済み）の再掲

【その他施設費】

【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	
札幌第４地方合同庁舎（Ⅱ期） 北海道開発局	125	46	115	100	121	老朽、狭あい、地域連携、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)
川崎港湾合同庁舎 関東地方整備局	18	7.9	113	100	121	老朽、狭あい、借用返還、分散、地域連携、施設の不備、防災機能にかか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)
隠岐海上保安署 中国地方整備局	5.8	1.7	124	100	110	老朽、狭あい、地域連携、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)
西福岡税務署 九州地方整備局	26	8.8	117	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年間に係る費用を現在価値化したものである。

【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)
ヘリコプター1機搭載型巡視船(PLH型)1隻建造 海上保安庁	182	104	整備しようとするヘリコプター1機搭載型巡視船(PLH型)は、海上保安業務の遂行に必要な船体性能、監視探証能力、制圧能力、意思伝達能力、情報処理能力等を有していることから、我が国周辺海域における海洋権益の保全、治安の確保、海難救助、海上防災等の事案対応体制等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 梶田 智弘)
1,000トン型巡視船(PL型：ヘリ甲板付)4隻建造 海上保安庁	384	244	整備しようとする1,000トン型巡視船(PL型：ヘリ甲板付)は、海上保安業務の遂行に必要な船体性能、監視探証能力、制圧能力、意思伝達能力、情報処理能力等を有していることから、我が国周辺海域における海洋権益の保全、治安の確保、海難救助、海上防災等の事案対応体制等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 梶田 智弘)
1,000トン型巡視船(PL型)1隻建造 海上保安庁	89	30	整備しようとする1,000トン型巡視船(PL型)は、海上保安業務の遂行に必要な船体性能、監視探証能力、制圧能力、意思伝達能力、情報処理能力等を有していることから、我が国周辺海域における海洋権益の保全、治安の確保、海難救助、海上防災等の事案対応体制等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 梶田 智弘)

・供用後の維持管理費は各耐用年数にかかる費用を現在価値化したものである。

【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	
羽田航空基地等の基地移転 海上保安庁	106	21	107	100	110	羽田航空基地及び羽田特殊救難基地は、我が国周辺海域における監視警戒及び海難救助等に対応する重要な拠点であるが、同基地が位置している旧整備場地区は冠水対策の嵩上工事のため移転を実施するもの。 また、新たに訓練施設を整備するもの。 以上により海上保安能力の維持向上を図ることができる。	海上保安庁 装備技術部 施設補給課 (課長 和田 真一)

・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年間ににかかる費用を現在価値化したものである。