

# 令和7年度補正予算に係る個別公共事業の評価書

令和7年12月17日 国土交通省

国土交通省政策評価基本計画（令和6年3月28日策定）及び令和7年度国土交通省事後評価実施計画（令和7年4月25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、個別の事業採択（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。ただし、治安の維持に係る事業については、学識経験者の第三者から構成される委員会等の意見を聴くことを要しないものとする。

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](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7年度補正予算に係る評価として、直轄事業等について、新規事業採択時評価1件及び再評価3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
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

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					
海岸事業 (代替法、CVM・TCM(環境保全・利用便益))	<ul style="list-style-type: none"> <li>・浸水防護便益</li> <li>・侵食防止便益</li> <li>・飛砂・飛沫防護便益</li> <li>・海岸環境保全便益</li> <li>・海岸利用便益</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>・災害発生の危険度</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・国勢調査メッシュ統計</li> </ul>	港湾局		
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		

#### ※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7年度補正予算に係る新規事業採択時評価について

### 【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7年8月に公表済み）の再掲

事業区分	新規事業採択箇所数
船舶建造事業	1
合計	1

# 令和7年度補正予算に係る再評価について

## 【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
海岸事業	直轄事業等	0	0	0	0	1	1	1	0	0	0
港湾整備事業	直轄事業等	0	0	0	0	2	2	2	0	0	0
合計		0	0	0	0	3	3	3	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

## 令和7年度補正予算に係る新規事業採択時評価について

別添3

○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7年8月に公表済み）の再掲

### 【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)
3,500トン型巡視船 2隻建造 海上保安庁	385	195	整備しようとする3,500トン型巡視船は、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 高橋 治)

・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。

## 令和7年度補正予算に係る再評価結果一覧

### 【公共事業関係費】

#### 【海岸事業】

(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) 費用の内訳	B/C								
			便益の内訳及び主な根拠											
指宿港海岸直轄海岸 保全施設整備事業 九州地方整備局	その他	245	1,541	<p>【内訳】 浸水防護便益 : 1,541億円</p> <p>【主な根拠】 浸水防護面積 : 33ha 浸水戸数 : 302戸</p>	287	<p>【内訳】 建設費 : 265億円 維持管理費 : 22億円</p>	5.4	<ul style="list-style-type: none"> <li>・浸水想定区域内に立地する観光施設や幹線道路の交通機能の確保が可能となり、地域産業の継続に寄与する。</li> <li>・地域住民の安全・安心が確保されるとともに、背後道路の機能確保により災害に強いまちづくりにも寄与する。</li> <li>・住民や観光客の海岸へのアクセス向上や、砂浜の復元による交流機会が増大するなど、砂浜を活用した賑わいの創出に寄与する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・総事業費の見直しにより再評価を実施</li> </ul> <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・高潮・高波等による背後の住宅やホテルへの越波・浸水被害の軽減を図るため、侵食対策を講じることで高波に対する防護機能の改善を行う。</li> </ul> <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・令和9年度整備完了予定</li> </ul> <p>【コスト縮減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・突堤の基礎工、被覆工の一部に既設離岸堤の石材を活用することによりコスト縮減を図る。</li> </ul>	継続	港湾局 海岸・防災課 (課長 佐々木 規雄)			

【港湾整備事業】  
(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) 便益の内訳及び主な根拠	費用:C(億円) 費用の内訳	B/C						
東京港中央防波堤外側 地区国際海上コンテナ ターミナル整備事業 関東地方整備局	その他	3,403	13,504	<p><b>【内訳】</b> 海外トランシップ回避便益 : 4,064億円 輸送コスト削減便益 (ターミナル新設) : 6,322億円 地震時の輸送コスト増大回避便益 : 146億円 臨港道路の便益 : 2,870億円 残存価値 : 103億円</p> <p><b>【主な根拠】</b> ターミナル新設で陸上・海上輸送効率が向上した貨物 : 755千TEU/年 海外トランシップ回避で海上輸送効率が向上した貨物 : 151千TEU/年 震災時に幹線貨物の陸上・海上輸送効率が向上した貨物 : 1,471千TEU/年 東京港における発生集中交通量 : 264,508台/日</p>	5,113	<p><b>【内訳】</b> 建設費 : 4,944億円 管理運営費等 : 170億円</p>	2.6	<ul style="list-style-type: none"> <li>・背後の荷主等事業者の物流機能の効率化が促進され、地域産業の活性化を図ることができる。</li> <li>・陸上輸送が削減されることで、CO<sub>2</sub>、NOX等の排出ガスの削減が可能となる。(CO<sub>2</sub> : 12,079t-C/年、NOX : 29t/年)</li> <li>・震災における幹線貨物輸送機能の確保により、背後圏企業の国際競争力低下を避けることができる。</li> <li>・基幹航路の維持確保が図られ、京浜港でコンテナを取り扱う時の施設使用料、入港料、積み替え費用等の港湾収益を確保できる。</li> <li>・並行する青海縦貫線を含む周辺道路の交通渋滞の緩和が見込まれる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・事業期間及び総事業費の見直しにより再評価を実施</li> </ul> <p><b>【投資効果等の事業の必要性】</b> ・東京港のコンテナターミナルにおいて、ヤード不足が深刻である。 ・水深の不足が船舶の大型化を阻害しており、東京港が基幹航路から抜港されてしまう恐れがある。 ・大規模地震時に背後圏への幹線貨物の輸送を確保しなければならない。 ・コンテナ貨物の増大により、周辺道路の交通渋滞が頻発化しているため、臨港道路を整備し物流の効率化を図る必要がある。</p> <p><b>【事業進捗の見込み】</b> ・令和11年度整備完了予定</p> <p><b>【コスト縮減等】</b> ・最新の耐久性設計手法や港湾PC構造物の設計事例を踏まえて、PC床板の仕様を見直すことにより、コスト縮減を図った。</p>	継続	港湾局 計画課 (課長 古土井 健)
志布志港新若浜地区 国際物流ターミナル 整備事業 九州地方整備局	その他	760	2,350	<p><b>【内訳】</b> 輸送コストの削減便益 : 1,912億円 海難減少に伴う損失回避 : 429億円 残存価値 : 8.5億円</p> <p><b>【主な根拠】</b> 令和10年予測取扱貨物量 [コンテナ] : 7.4万TEU/年 令和10年予測避泊可能隻数 : 3.0隻・回/年</p>	2,151	<p><b>【内訳】</b> 建設費 : 2,098億円 管理運営費等 : 53億円</p>	1.1	<ul style="list-style-type: none"> <li>・コンテナ船の大型化による輸送効率化が図られ、背後企業の国際競争力の向上に寄与する。</li> <li>・志布志港を中心とした効率的な物流が実現されることで、背後産業の活力の維持・向上が期待され、地域経済の活性化に寄与する。</li> <li>・港内静穏度が向上し、寄港船舶の安全性が確保されることで、安定的な物流機能の確保に寄与する。</li> <li>・陸上輸送距離の短縮に伴い、CO<sub>2</sub>及びNOX排出量が減少する。(CO<sub>2</sub> : 4,187t-C/年、NOX : 11t/年)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・事業期間及び総事業費の見直しにより再評価を実施</li> </ul> <p><b>【投資効果等の事業の必要性】</b> ・係留施設の水深不足及び延長不足等により、船舶大型化や増大するコンテナ貨物需要に対応できず、非効率な輸送形態を強いられている。 ・航路便数の増加により、岸壁延長及び埠頭用地が不足し、非効率な輸送形態となっている。</p> <p><b>【事業進捗の見込み】</b> ・令和9年度整備完了予定</p> <p><b>【コスト縮減等】</b> ・今後、技術の進展に伴う新技術・新工法の採用等、コスト縮減に努めながら事業を推進する。</p>	継続	港湾局 計画課 (課長 古土井 健)