

個別公共事業の評価書（その２）

－平成２４年度－

平成２５年５月１４日 国土交通省

国土交通省政策評価基本計画（平成２４年９月７日改正）に基づき、個別公共事業についての新規事業採択時評価を実施した。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、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、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。

また、評価の運営状況等について、国土交通省政策評価会において意見等を聴取することとしている（国土交通省政策評価会の議事概要等については、国土交通省政策評価ホームページ（<http://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/hyouka>）に掲載することとしている）。

２．今回の評価結果について

今回は、平成２５年度予算に向けた評価等として、直轄事業等について、新規事業採択時評価１９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	松下 新平
道路・街路事業	赤澤 亮正
港湾整備事業	赤澤 亮正
空港整備事業	坂井 学
【その他施設費】	
海上保安官署施設整備事業	赤澤 亮正
船舶建造事業（海上保安庁所管）	赤澤 亮正

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
()内は方法を示す。※	費 用 便 益 分 析		費用便益分析以外の主な評価項目		
	費 用	便 益			
河川・ダム事業 (代替法、CVM・TCM)	・事業費 ・維持管理費	・想定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
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
空港整備事業 (消費者余剰法)	<空港の新設、滑走路の新設・延長等> ・建設費 ・用地費 ・再投資費 <精密進入の高力 テゴリー化等> ・施設整備費 ・施設更新費 ・維持管理費	<空港の新設、滑走路の新設・延長等> ・時間短縮効果 ・費用低減効果 ・供給者便益 <精密進入の高力 カテゴリー化等> ・運航改善効果	・地域開発効果 ・地元の調整状況	・航空旅客動態調査 ・航空輸送統計年報	航空局
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。		・事業の緊急性 ・計画の妥当性 ・事業の効果		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。		・海上警備業務 ・海上環境保全業務 ・海上交通安全業務 ・海難救助業務 ・海上防災業務 ・国際協力・国際貢献業務		海上保安庁

※費用便益分析に用いる便益の把握の方法

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な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。

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。

**平成25年度予算に向けた新規事業採択時評価について
(平成25年5月時点)**

【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	2
道路・街路事業	直轄事業等	10
港湾整備事業	直轄事業	3
合 計		15

注1 直轄事業等には、独立行政法人等施行事業を含む

○政府予算案の閣議決定時に個別箇所です予算決定された事業(平成24年9月もしくは平成25年1月に評価結果を公表済)

**平成25年度予算に向けた新規事業採択時評価について
(平成25年5月時点)**

【公共事業関係費】

事業区分		新規事業採択箇所数
空港整備事業	直轄事業	1
合 計		1

【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

**平成24年度予備費に係る新規事業採択時評価について
(平成25年5月時点)**

【その他施設費】

事業区分		新規事業採択箇所数
船舶建造事業		2
合 計		2

総 計	19
-----	----

新規事業採択時評価結果一覧 (平成25年5月現在)

【公共事業関係費】

【河川事業】 (直轄事業)

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	費用便益分析				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					
矢口川総合内水緊急対策事業 中国地方整備局	30	36	【内訳】 被害防止便益：36億円 残存価値：0.25億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：10戸 年平均浸水軽減面積：1.4ha	28	1.3	・矢口地区は、昭和47年、平成11、17、22年の出水により、内水浸水被害が発生している地区である。（浸水戸数：昭和47年22戸、平成11年1戸、平成17年17戸、平成22年30戸） ・計画規模1/10（年超過確率）の洪水が発生した場合、浸水面積9ha、浸水家屋数92戸の被害が発生し、JR芸備線及び県道の浸水が発生する恐れがある。 ・このため、排水機場の増設により、早期の床上浸水被害解消を目指す。	水管理・国土保全局 治水課 (課長 山田 邦博)
山国川床上浸水対策特別緊急事業 九州地方整備局	69	81	【内訳】 被害防止便益：80億円 残存価値：1.5億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：8戸 年平均浸水軽減面積：7.6ha	68	1.2	・山国川は、平成24年7月3日と7月14日の梅雨前線豪雨により、山国川中・上流の堤防未完成区間において、溢水はん濫が生じ、甚大な浸水被害が発生している。（平成24年7月3日：床上浸水戸数131戸、平成24年7月14日：床上浸水戸数121戸） ・当該事業区間は名勝「耶馬溪」があり、多くの観光客が訪れることから、観光拠点となっている。 ・このため、河道掘削、築堤及び横断工作物の改築等の整備により、床上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 山田 邦博)

【道路・街路事業】
(直轄事業)

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	費用便益分析				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					
一般国道115号 (東北中央自動車道) 相馬福島道路(霊山～福島) 東北地方整備局	520	555	【内訳】 走行時間短縮便益:478億円 走行経費減少便益:41億円 交通事故減少便益:36億円 【主な根拠】 計画交通量:約13,500台/日	410	1.4	効果1 防災面の効果 〈ネットワークとしての防災面の機能〉 ①主要都市・拠点間の防災機能の向上 現況 D → 整備後 B ②市町村間等の連結性の向上 改善度 9.9 〈防災・災害時の救助活動等〉 ・福島都市圏等を回避し、災害時には福島市をはじめとする内陸部の支援拠点と相馬市などの沿岸部を結ぶ高速ネットワークが形成される 効果2 住民生活 ・第三次救急医療施設までの搬送時間が短縮され、安静搬送による患者への負担軽減が期待される 効果3 地域経済・地域社会等 ・現道狭隘区間を回避するとともに、高速ネットワークが形成されることで相馬港をはじめとする沿岸部と内陸部との交流を支援する	道路局 国道・防災課 (課長:三浦真紀)

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					
一般国道7号 (日本海沿岸東北自動車道) 遊佐象潟道路 東北地方整備局	520	982	【内訳】 走行時間短縮便益:685億円 走行経費減少便益:241億円 交通事故減少便益:56億円 【主な根拠】 計画交通量:約11,600台/日	421	2.3	効果1 防災面の効果 〈ネットワークとしての防災面の機能〉 ①主要都市・拠点間の防災機能の向上 現況 D → 整備後 B ②市町村間等の連結性の向上 改善度 20.9 〈防災・災害時の救助活動等〉 ・現道の通行止め区間が回避されるとともに、日本海側に災害に強いネットワークが形成されることで太平洋側ルートと相互補完が可能となり、広域的な緊急輸送のリダンダンシーが確保できる 効果2 住民生活 ・第三次救急医療施設までの搬送時間の短縮と安静搬送による患者への負担軽減が期待される 効果3 地域経済・地域社会等 ・安定的な物流ルートが確保されるとともに、日本海側拠点都市間や国際海上コンテナ港(新潟港、秋田港)、リサイクル貨物港(酒田港)等の拠点港間を連絡し交流を支援する	道路局 国道・防災課 (課長:三浦真紀)

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					
一般国道7号 (日本海沿岸東北自動車道) 朝日温海道路 東北・北陸地方整備局	1,900	2,075	【内訳】 走行時間短縮便益： 1,501億円 走行経費減少便益： 442億円 交通事故減少便益： 132億円 【主な根拠】 計画交通量：約11,400台/日	1,536	1.4	効果1 防災面の効果 (ネットワークとしての防災面の機能) ①主要都市・拠点間の防災機能の向上 現況 D → 整備後 B ②市町村間等の連結性の向上 改善度 27.7 (防災・災害時の救助活動等) ・現道の通行止め区間が回避されるとともに、日本海側に災害に強いネットワークが形成されることで太平洋側ルートと相互補完が可能となり、広域的な緊急物資輸送のリダンダンシーが確保できる 効果2 住民生活 ・第三次救急医療施設(新発田市・酒田市)までの搬送時間の短縮と安静搬送による患者への負担軽減が期待される 効果3 地域経済・地域社会等 ・安定的な物流ルートが確保されるとともに、日本海側拠点都市間や国際海上コンテナ港(新潟港、秋田港)、リサイクル貨物港(酒田港)等の拠点港間を連絡し、交流を支援する	道路局 国道・防災課 (課長：三浦真紀)

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					
一般国道103号 奥入瀬（青楓山）バイパス 東北地方整備局	230	186	【内訳】 走行時間短縮便益:168億円 走行費用減少便益:17億円 交通事故減少便益:1.8億円 【主な根拠】 計画交通量:約3,000台/日	174	1.1	効果1 防災面の効果 〈ネットワークとしての防災面の機能〉 ①主要都市・拠点間の防災機能の向上 現況 C → 整備後 A ②市町村間等の連結性の向上 改善度 1.2 〈防災・災害時の救助活動等〉 ・被災箇所を迂回し、災害に強い道路に改築することにより、安全な通行を確保 効果2 住民生活 ・幅員狭隘箇所や線形不良箇所を回避し、安全な生活交通、観光交通を確保 効果3 地域経済・地域社会等 ・東北有数の観光地である奥入瀬渓流区間の通過交通がバイパスに転換され、溪流沿いの自然環境が保全されるほか、観光客の散策時における安全性や快適性が飛躍的に向上する事により、地域経済の活性化に寄与 ・奥入瀬渓流区間の交通量が減少するとともに走行速度向上によりCo2が2,309 t /年（東京ドーム約1個分）、NOxが6.5 t /年、SPMが0.36 t /年削減	道路局 国道・防災課 (課長:三浦真紀)

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					
一般国道42号 新宮紀宝道路 近畿地方整備局	210	180	【内訳】 走行時間短縮便益 146億円 走行費用減少便益 22億円 交通事故減少便益 12億円 【主な根拠】 計画交通量:約11,600台/日	150	1.2	効果1 防災面の効果 防災・災害時の救助活動等 ＜ネットワークとしての防災面の機能＞ ①主要都市・拠点間の防災機能の向上 現況D → 整備後B（一部事業化） ②市町村間当の連結性の向上 改善度 1.5 ＜防災・災害時の救助活動等＞ ・現行の津波浸水予測区域を回避し、浸水予測区域内を通過する箇所は十分な高さを確保することにより、災害時における広域交通ネットワークの安全性・信頼性を確保 効果2 住民生活 ・重篤患者の治療が可能な医療施設への搬送時間が短縮 【紀南病院から新宮市立医療センターへの搬送時間が短縮】 現況 38分 → 整備後 30分 効果3 地域経済・地域社会等 ・代替路の確保により、災害時に道路の寸断が回避され、地域間連携を強化	道路局 国道・防災課 (課長:三浦真紀)

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					
一般国道168号 五條新宮道路（風屋川 津・宇宮原工区） 近畿地方整備局	240	289	【内訳】 走行時間短縮便益 253億 円 走行費用減少便益 34 億円 交通事故減少便益 2.1億 円 【主な根拠】 計画交通量:約3,000～ 5,400台/日	168	1.7	効果1 防災面の効果 防災・災害時の救助活動等 ＜ネットワークとしての防災面の機能＞ ①主要都市・拠点間の防災機能の向上 現況D → 整備後B（一部事業化） ②市町村間当の連結性の向上 改善度 25.7 ＜防災・災害時の救助活動等＞ ・被災箇所を迂回し、耐災害性を有する主要幹線 の整備により、災害時にも機能し既存集落からも アクセスできる安全な通行を確保 効果2 住民生活 ・災害時にも機能する道路が確保され、第二次医 療施設（県立五條病院）への輸送が強化され、安心 な住民生活を支援 効果3 地域経済・地域社会等 ・紀伊半島沿岸部と内陸部の世界遺産を連絡する 広域的な周遊観光ルートが形成し、地域経済の活 性化に寄与	道路局 国道・防災課 （課長：三浦真紀）
一般国道57号 滝室坂道路 九州地方整備局	230	281	【内訳】 走行時間短縮便益:209億 走行経費減少便益: 54億 交通事故減少便益: 18億 【主な根拠】 計画交通量:約6,400台/日	187	1.5	効果1 防災面の効果 ＜ネットワークとしての防災面の機能＞ ①主要都市・拠点間の防災機能の向上 現況 D → 整備後 B ②市町村間等の連結性の向上 改善度 1.5 ＜防災・災害時の救助活動等＞ ・被災箇所を迂回し、災害に強い道路を構築 し、緊急輸送道路としての機能を確保 効果2 住民生活 ・厳しい線形や縦断及び冬季の事故発生リスク を解消し、信頼性のある交通を確保 効果3 地域経済・社会等 ・災害に強い道路の構築により、地域産業を支 援 ・大分～熊本間の移動時間を短縮	道路局 国道・防災課 （課長：三浦真 紀）

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					
一般国道41号 名濃バイパス 中部地方整備局	95	299	【内訳】 走行時間短縮便益:278億円 走行経費減少便益:20億円 交通事故減少便益:0.1億円 【主な根拠】 計画交通量:約54,300台/日	99	3.0	効果1 交通渋滞の緩和 ・6車線化に伴い、交通容量が拡大することで、旅行速度が向上 【ピーク時旅行速度が向上】 ≪上り線≫21km/h⇒31km/h [約5割向上] ≪下り線≫27km/h⇒33km/h [約2割向上] ※小牧IC⇄五郎丸間の旅行速度 効果2 物資輸送の速達性向上 ・小牧ICへのアクセス時間が短縮し、速達性が向上 【旅行速度の向上に伴い、名神高速小牧ICへの15分圏域が拡大】 ≪五郎丸⇒小牧IC≫ 現況：24分⇒整備後：16分 [約8分短縮] ≪小牧IC15分圏内事業所数≫ 現況：3,800事業所 ⇒整備後：4,400事業所 [600事業所増]	道路局 国道・防災課 (課長：三浦真紀)
一般国道24号 寺田拡幅 近畿地方整備局	140	144	【内訳】 走行時間短縮便益 130億円 走行費用減少便益 8.1億円 交通事故減少便益 5.5億円 【主な根拠】 計画交通量:約17,700～20,000台/日	107	1.4	効果1 交通渋滞の緩和 ・4車線化に伴い、交通容量が拡大することで、旅行速度が向上 【対象区間の渋滞緩和により約5分短縮】 現況 16km/h → 整備後 42km/h ・新名神高速道路と一体となって、城陽市が進める開発計画・まちづくりを支援 効果2 交通事故の減少 ・4車線化に伴い、旅行速度が向上することで、速度低下や渋滞が一因で発生していた追突事故が減少 【他事業の事例】 ・4車線化に伴い、追突事故の割合が約2割削減 暫定2車線 70% → 4車線化 46% (2割削減) ※国道175号平野拡幅 (2車線→4車線) 事業	道路局 国道・防災課 (課長:三浦真紀)

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					
一般国道42号 湯浅御坊道路 4車線化	710	383	【内訳】 走行時間短縮便益 363 億円 走行費用減少便益 11 億円 交通事故減少便益 9 億円 【主な根拠】 計画交通量:12,500台/日	346	1.1	効果1 交通容量確保による渋滞の緩和 ・4車線化に伴う交通容量の拡大により、当該個 所で発生している渋滞が大幅に緩和 【当該路線の交通容量】 現況 10,000台/日 → 整備後 32,000台/日 効果2 中央分離帯の設置による正面衝突事故の 減少 ・剛性の高い中央分離帯が設置されることによ り、安全性が向上 効果3 道路空間増大による道路機能強化 ・安全性・信頼性が向上し、地域経済、地域社会 等を支える幹線道路として機能	道路局 高速道路課 (課長:中神陽一)

・主要都市・拠点間の防災機能の向上については、主要都市・拠点間を、「耐災害性」、「多重性」の観点から、A～Dの評価レベルに等級分けを行い、連絡する拠点の重要性に応じて、当該リンクの整備による、防災機能の向上（評価レベルの改善）を評価。

A：主要都市・拠点間を結ぶ主経路及び迂回路（迂回率1.5未満）のいずれも災害危険性が低い場合

B：主要都市・拠点間を結ぶ主経路の災害危険性が低い場合

C：主要都市・拠点間を結ぶ主経路の災害危険性が高く、迂回路（迂回率1.5未満）の災害危険性が低い場合

D：主要都市・拠点間を結ぶ主経路及び迂回路（迂回率1.5未満）のいずれも災害危険性が高い場合

※災害危険性が高い道路とは、

- ・津波被害が想定される道路
 - ・事前通行規制区間において地震時に土砂災害等の恐れのある道路
 - ・耐震補強未了の橋梁等のある道路
- のいずれかに該当するもの

・市町村間等の連結性の向上については、各市町村から、最寄りの県庁所在地又は高速道路IC及び周辺市町村までの到達時間を計測し、当該リンクの整備による到達時間の短縮度合いを改善度として評価

【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				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					
小名浜港国際物流ターミナル整備事業 東北地方整備局	580	1,108	【内訳】 船舶の大型化による輸送コスト削減：874億円 滞船の解消：222億円 震災時の輸送コストの増大回避：10億円 残存価値：1.9億円 【主な根拠】 平成31年度予測取扱貨物量：497万トン／年	604	1.8	①石炭の安定的かつ安価な調達 本事業が実施されることで、ケーブサイズ級の大型石炭船による遠距離国からの輸入が可能となり、調達先の多様化が図られ、価格交渉力が向上する。これにより、安定的かつ安価な石炭の供給体制が構築され、産業活動及び国民生活に必要な電力供給の信頼性が向上するとともに、安価な電力供給にも資する。 ②地域経済の発展 本事業の実施を前提に、民間企業による新たな投資が検討されており、雇用の創出や税収の増加が期待される。 ③環境への負荷軽減 船舶の大型化や滞船の解消等により、輸送時の船舶からのCO2、NOxが低減される。	港湾局 計画課 (課長 菊地 身智雄)

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					
京浜港国際コンテナ戦略港湾機能強化事業 関東地方整備局	597	3,541	【内訳】 海外トランシップの回避：825億円 ターミナルの新設による輸送コストの削減：2,616億円 震災時の輸送コストの増大回避：73億円 残存価値：27億円 【主な根拠】 平成30年度予測取扱貨物量：58万TEU／年	560	6.3	①産業の国際競争力の向上 本プロジェクトを実施することにより、基幹航路の維持・確保が図られ、物流効率化による地域産業の国際競争力の向上が図られる。 ②ゲート待ち渋滞解消による物流の効率化 東京港ではコンテナターミナルの能力不足に起因するゲート待ちが激化しており、新規ターミナルの整備により東京港の処理能力が向上し、ゲート待ち渋滞の解消が期待できる。 ③地域の安全・安心の確保 本プロジェクトを実施することにより、岸壁が耐震強化され、震災時においても物流機能が維持されることで、我が国の産業活動の維持に貢献できる。 ④港湾収益の確保 本プロジェクトを実施することにより、基幹航路の維持・拡大が図られ、京浜港でコンテナを取り扱う時の施設利用料、入港料、積み替え費用等の港湾収益を確保できる。 ⑤環境への負荷軽減 港湾貨物の輸送の効率化が図られ、CO2、NOx等の排出量が削減される。	港湾局 計画課 (課長 菊地 身智雄)

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					
阪神港国際コンテナ戦略港湾機能強化事業 近畿地方整備局	385	2,899	【内訳】 船舶の大型化等による効果：1,983億円 バース延伸による輸送コストの削減：704億円 震災時における輸送コストの削減：151億円 施設被害の回避：59億円 残存価値：1億円 【主な根拠】 平成30年度予測取扱貨物量：104万TEU／年	378	7.7	①産業の国際競争力の向上 本プロジェクトを実施することにより、基幹航路の維持・確保が図られ、物流効率化による地域産業の国際競争力の向上が図られる。 ②ゲート待ち渋滞解消による物流の効率化 大阪港ではコンテナターミナルの能力不足に起因するゲート待ちが激しく、岸壁の延伸により大阪港の処理能力が向上し、ゲート待ち渋滞の解消が期待できる。 ③地域の安全・安心の確保 本プロジェクトを実施することにより、岸壁が耐震強化され、震災時においても物流機能が維持されることで、我が国の産業活動の維持に貢献できる。 ④港湾収益の確保 本プロジェクトを実施することにより、基幹航路の維持・拡大が図られ、阪神港でコンテナを取り扱う時の施設利用料、入港料、積み替え費用等の港湾収益を確保できる。 ⑤環境への負荷軽減 港湾貨物の輸送の効率化が図られ、CO2、NOx等の排出量が削減される。	港湾局 計画課 (課長 菊地 智雄)

○政府予算案の閣議決定時に個別箇所で予算決定された事業（平成24年9月もしくは平成25年1月に評価結果を公表済）

【公共事業関係費】

【空港整備事業】
（直轄事業）

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	費用便益分析				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					
那覇空港滑走路増設事業 沖縄総合事務局 大阪航空局	1,816	3,597	【内訳】 利用者便益 3,018億円 (一般化費用削減効果等) 供給者便益 65億円 (着陸料収入等) 残存価値 514億円 【主な根拠】 需要予測結果：1,606万人 (平成32年度供用開始時)	1,781	2.0	・ 空港の混雑を解消し、定時性を確保することで、沖縄訪問客の快適な旅行を支えるとともに、県民の生活の安定も図られる。また、安定的な物流機能を確保。 ・ 滑走路一本の状態が生じる航空機トラブル等による滑走路閉鎖時にも、もう一本の滑走路により運用可能。 ・ 需要増による利用者が希望便の予約を取れないといった状況を改善することができる。 ・ 滑走路の維持に必要な工事を行うための工事時間を確保。 ・ 災害時の移動手段機能が向上。 ・ 国内・海外の他地域からの沖縄県入域客数の増加が期待される。また、入域客数の増加は、沖縄県と他地域の交流を活性化させるとともに、沖縄観光を促進させ、観光消費の増大をもたらす。 ・ 観光が促進されることにより、関連産業の雇用機会の拡大、企業生産や地域所得の増大が期待される。 ・ 離島等の振興にもつながることで、均衡のとれた国土形成へ寄与する。	航空局 航空ネットワーク部 空港施設課 (課長 池田 薫)

【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)	評価	担当課 (担当課長名)
大型巡視船（ＰＬ型） 建造（４隻） 海上保安庁	228	整備しようとする大型巡視船（ＰＬ型）は、速力、堪航性、夜間監視・探証能力等が強化されており、我が国周辺海域における領海警備、海洋権益の保全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 山崎 壽久)
大型巡視艇（３０ｍ 型）建造（３隻） 海上保安庁	45	整備しようとする大型巡視艇（３０ｍ型）は、追跡・捕捉能力、夜間監視・探証能力等が強化されており、我が国周辺海域の海洋権益の保全等の事案対応体制の強化を図ることができる。	

※大型巡視船（ＰＬ型）建造については、事業内容の変更あり。

【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)	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	
釧路航空基地施設の整備 海上保安庁	3.7	100 点	100 点	121 点	庁舎の増築により執務環境の改善を図り、海難救助・テロ対策・危機管理体制の強化・海洋権益の保全等多岐にわたる業務ニーズに迅速にかつ的確に対応させることができる。	海上保安庁 装備技術部 施設補給課 (課長 奥原 徳男)

- ・事業計画の必要性－既存施設の老朽・狹隘・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