

個別公共事業の評価書（その２）

－平成２５年度－

平成２６年３月２０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）及び平成２５年度国土交通省事後評価実施計画（平成２５年８月２７日最終変更）に基づき、個別公共事業についての新規事業採択時評価及び再評価を実施した。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２６年度予算に向けた評価として、直轄事業について、個別箇所です予算決定された事業を含め、新規事業採択時評価２３件及び再評価１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	土井 亨
海岸事業（水管理・国土保全局所管）	土井 亨
海岸事業（港湾局所管）	中原 八一
道路・街路事業	中原 八一
港湾整備事業	中原 八一
【その他施設費】	
官庁営繕事業	土井 亨
船舶建造事業	中原 八一

<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
()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)	・事業費 ・維持管理費	・想定年平均被害軽減期待額	・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等	・国勢調査 メッシュ統計 ・水害統計等	水管理・国土保全局
海岸事業 (代替法)	・事業費 ・維持管理費	・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	・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 ・水害統計	水管理・国土保全局 港湾局
道路・街路事業 (消費者余剰法)	・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

※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。

**平成26年度予算に向けた新規事業採択時評価について
(平成26年3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	1
海岸事業	直轄事業	2
道路・街路事業	直轄事業	9
港湾整備事業	直轄事業	5
合 計		17

○政府予算案の閣議決定時に個別箇所では予算決定された事業(平成25年8月、12月もしくは平成26年2月に評価結果を公表済)

【公共事業関係費】

事業区分		新規事業採択箇所数
港湾整備事業	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
官庁営繕事業		4
船舶建造事業		1
合 計		5

総 計		23
-----	--	----

平成26年度予算に向けた再評価について （平成26年3月時点）

【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		中止	評価 手続中
								うち見直し継続			
海岸事業	直轄事業					1	1	1			
合 計		0	0	0	0	1	1	1	0	0	0

（注1）補助事業等には、独立行政法人等施行事業を含む
 （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（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
 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

新規事業採択時評価結果一覧
(平成26年3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					
高梁川直轄河川改修事業 (小田川合流点付替え) 中国地方整備局	280	1,340	【内訳】 被害防止便益:1,331億円 残存価値:9.5億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:292戸 年平均浸水軽減面積: 78ha	208	6.4	・当該地域は、戦後最大規模のS47.7洪水が再度発生した場合、浸水区域内の災害時要援護者数(高齢者等)は約3,700人、想定死者数は約110人(避難率40%の場合)、最大孤立者数約5,400人(避難率40%の場合)、電力停止による影響人口約8,000人などの甚大な被害が発生するおそれがある。 ・浸水が想定される区域内には井原鉄道(第3セクター)、国道486号、市役所(支所)、総合病院、大型介護保健施設などが存在し、被災時には甚大な被害が予想される。 ・このことから早期の浸水被害防止が必要である。	水管理・国土保全局 治水課 (課長 山田 邦博)

【海岸事業】
(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					
西湘海岸直轄海岸保全 施設整備事業 関東地方整備局	181	242	【内訳】 侵食防止便益:144.9億円 西湘バイパスの交通遮断 防止便益:96.6億円 残存価値:0.01億円 【主な根拠】 侵食防護戸数:330戸 侵食防護面積:28ha	120	2.0	・当該地域で海岸侵食が進行した場合、砂浜の消失により地曳網や釣り、海水浴などの海岸利用ができなくなるおそれがある。 ・想定侵食区域内において、電力停止による影響人口が983人になるなどの被害が発生するおそれがある。	水管理・国土保全局砂防部保全課海岸室 (室長 五道 仁実)
指宿港海岸直轄海岸 保全施設整備事業 九州地方整備局	120	753	【内訳】 浸水防護便益:753億円 【主な根拠】 浸水戸数:約400戸 浸水面積:約33ha	100	7.6	・浸水防護により幹線道路の浸水を防ぐことで産業活動が継続できる。 ・浸水防護により背後道路の陥没や亀裂を防ぎ、車両・人が安全に通行できる。 ・浸水防護により背後地にある天然砂蒸し温泉や多数のホテル等、観光産業の活動を継続できる。	港湾局 海岸・防災課 (課長 守屋 正平)

【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)			
		便益の内訳及び主な根拠					
一般国道5号（北海道横断自動車道） 倶知安余市道路（共和～余市） 北海道開発局	1,090	1,520	【内訳】 走行時間短縮便益:1,338億円 走行費用減少便益:131億円 交通事故減少便益:50億円 【主な根拠】 計画交通量 約12,100台/日	854	1.8	効果1 個性ある地域の形成 ・新千歳空港や札幌から国際的な観光地であるニセコエリアへの速達性が向上し、観光立国の推進に貢献 〔新千歳空港～ニセコエリア間の所要時間〕 現況 約170分 → 整備後 約135分（約35分短縮） 〔札幌～ニセコエリアの所要時間〕 現況 約140分 → 整備後 約105分（約35分短縮） 効果2 安全で安心できるくらしの確保 〈災害への備え〉 ・高速ネットワークを構築することで災害、緊急時の迅速な救援、避難に貢献 ・通行支障箇所の解消により、物流の効率化及び代替機能の向上が図られ、函館方面と小樽港など道央圏との交流を支援 〔物流効率化に資する大型車通行支障箇所の解消〕 現況 2箇所 → 整備後 0箇所 〔物流の支障となる峠や市街地の通行を回避〕 現況（峠） 1区間 → 整備後 0区間 現況（市街地）3区間 → 整備後 0区間 〈医療施設へのアクセス向上〉 ・倶知安、岩内方面から小樽、札幌市内の高次医療施設への搬送時間が短縮、また、安静搬送により患者の負担が軽減される等、救急医療を支援 〔岩内～小樽間の所要時間〕 現況 70分 → 整備後 58分（12分短縮） 〔岩内～札幌間の所要時間〕 現況 106分 → 整備後 81分（25分短縮） 〔倶知安～小樽間の所要時間〕 現況 67分 → 整備後 57分（10分短縮） 〔倶知安～札幌間の所要時間〕 現況 103分 → 整備後 80分（23分短縮）	道路局 国道・防災課 (課長 茅野 牧夫)

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6号 牛久土浦バイパス（Ⅱ期） 関東地方整備局	175	519	【内訳】 走行時間短縮便益:433億円 走行経費減少便益:58億円 交通事故減少便益:27億円 【主な根拠】 計画交通量 約21,700台/日(つくば区間) 約29,600台/日(土浦区間)	145	3.6	効果1 交通渋滞の緩和 ・城中田宮線及び谷田部牛久線を介した国道6号のバイパス機能が発揮され、学園東大通り入口交差点の交通量が約5割減少することで、渋滞が緩和 〔平均旅行速度の向上（土浦市中付近（上り））〕 現況 18.3km/h → 整備後 25.9km/h（約4割向上） ・土浦バイパスと一体となることで、土浦市等の工業団地等から圏央道へのアクセス性が向上する等、さらなる茨城県内の企業活動の活性化に寄与 〔所要時間の変化（例 神立工業団地 → 圏央道・つくば牛久IC：約14km）〕 現況 30分 → 整備後 20分（約10分短縮） 効果2 交通事故の減少 ・学園東大通り入口交差点の交通量が約5割減少 ・渋滞緩和によって追突事故も減少し、走行の安全性が向上 〔追突事故件数〕 現況 272件/4年 → 整備後 167件/4年（約4割減少）	道路局 国道・防災課 （課長 茅野 牧夫）

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246号 厚木秦野道路（伊勢原西～秦野中井） 関東地方整備局	200	249	【内訳】 走行時間短縮便益:246億円 走行経費減少便益:2億円 交通事故減少便益:1億円 【主な根拠】 計画交通量 約8,200台/日	154	1.6	効果1 交通渋滞の緩和 ・ 国道246号、東名、新東名をつなぐ新たなバイパスが形成され、国道246号（現道）の交通量が約3割減少し、渋滞が緩和 ・ 秦野地域からの自動車部品などの物資輸送の定時性や速達性が向上 〔混雑度の減少〕 現況 1.61 → 整備後 1.13 （約3割減少） 〔都心方向への物資輸送の所要時間短縮（工業団地 → 下糟屋交差点）〕 現況 40分 → 整備後 33分 （約7分短縮） ・ 東名、新東名をつなぎ新たなネットワークを構築することで、大規模災害時の救援・救助ルートとして重要な役割を担う 効果2 交通事故の減少 ・ 交通量が約3割減少し、渋滞が一因で発生していた追突事故が約6割減少し、走行の安全性が向上 〔追突事故件数の減少〕 現況 236件/4年 → 整備後 90件/4年 （約6割減少）	道路局 国道・防災課 （課長 茅野 牧夫）

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		
一般国道41号 大沢野富山南道路 北陸地方整備局	380	552	312	1.8	<u>効果1 交通渋滞の緩和・交通事故の減少</u> ・通過交通がバイパスへ転換し、現国道41号の渋滞が緩和 〔国道41号の混雑度〕 現況 1.32(平日)→ 整備後 0.93(平日) ・渋滞の緩和等により、交通事故が減少 〔国道41号の事故件数〕 現況 51件/年 → 整備後 42件/年 ・冬期における安全・円滑な交通の確保 ・沿線に集積する企業の輸送が効率化され、企業団地計画の促進等、地域の更なる発展に寄与 <u>効果2 物流の信頼性向上</u> ・国道41号の災害危険箇所を回避し、医薬品製造業等の地域の産業を支える物流の信頼性が向上	道路局 国道・防災課 (課長 茅野 牧夫)

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（近畿自動車道紀勢線） 熊野道路 中部地方整備局	270	190	【内訳】 走行時間短縮便益:182億円 走行経費減少便益:5.1億円 交通事故減少便益:2.9億円 【主な根拠】 計画交通量 約6,900台/日	181	1.1	<u>効果1 防災・災害時の救助活動等</u> ・東紀州（紀南）広域防災拠点が、津波浸水時にも機能する高速道路ネットワークと接続され、本来の拠点機能を発揮 ・熊野道路が整備されると、津波浸水時に名古屋側からの救援ルートが確保され、東紀州南部地域の孤立の危機を回避 <u>効果2 住民生活</u> ・高速ネットワークの整備により第二次救急医療施設への搬送時間が短縮 〔東紀州（紀南）広域防災拠点～尾鷲総合病院間〕 34分→24分（10分短縮） <u>効果3 地域経済・地域社会等</u> ・代替路の確保により、事故等による道路の寸断が回避され、東紀州地域間の連携が強化 ・熊野古道をはじめ東紀州南部地域の観光地への安定的な経路が確保され、観光産業へ寄与 ＜大規模災害に対するネットワークとしての防災評価＞ ①主要都市・拠点間の防災機能評価 〔新宮市～熊野市の評価〕 現況 D → 整備後 B（一部事業化） ②市町村間の連結性評価 改善度：2.3 （弱点度）整備前：37.5 → 整備後：16.4	道路局 国道・防災課 (課長 茅野 牧夫)

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		
一般国道42号（近畿自動車道紀勢線） すさみ串本道路 近畿地方整備局	710	629	520	1.2	<u>効果1 防災・災害時の救援活動等</u> ・津波浸水予測区域を回避することを基本とし、最大津波高を考慮した十分な高さを確保することにより、災害時における安全性・信頼性を確保 ・津波発生時の一時避難場所として活用するため、法面に避難階段等を設置し、地域の避難活動を支援 <u>効果2 住民生活</u> ・第3次救急医療施設への搬送時間を短縮するとともに60分圏域が拡大 〔串本町役場～南和歌山医療センター間〕 約60分 → 約49分（11分短縮） 〔和歌山県南部地域の南和歌山医療センターへの60分圏域人口〕 約1.7万人 → 約2.5万人（0.8万人増） <u>効果3 地域経済・地域社会等</u> ・線形が厳しい箇所、災害リスクが高い箇所を回避し、安定した交通を確保し和歌山県南部の地域間連携を強化 〔線形が厳しい箇所〕 現況 67箇所 → 整備後 0箇所 〔災害リスクの高い箇所〕 現況 23箇所 → 整備後 0箇所 <大規模災害に対するネットワークとしての防災評価> ①主要都市・拠点間の防災機能評価 〔串本町～白浜町の評価〕 現況 D → 整備後 B ②市町村等の連結性評価 改善度：55.1 （弱点度）整備前 48.5 → 整備後 0.88	道路局 国道・防災課 (課長 茅野 牧夫)

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		
一般国道497号（西九州自動車道） 松浦佐々道路 九州地方整備局	800	782	621	1.3	<u>効果1 住民生活</u> ・第3次救急医療施設までの救急搬送時間短縮による救命率の向上 〔平戸市の60分圏内人口比（離島除く）〕 現況 52% → 整備後 71%（2割増加） <u>効果2 防災・災害時の救急活動等</u> ・現道の線形不良箇所や災害箇所等を回避し、緊急時の避難等においても機能する信頼性の高い高速ネットワークの形成 <u>効果3 地域経済・地域社会等</u> ・佐世保～平戸～松浦を周遊する観光ルートが強化され、観光振興による地域活性化に寄与 〔平戸市～佐世保市間所要時間〕 現況 56分 → 整備後 40分（16分短縮） ・平戸市が福岡市から2時間圏（日帰り圏）となることにより新たな集客が見込まれ、観光振興による地域活性化に寄与 ＜大規模災害に対するネットワークとしての防災評価＞ ①主要都市・拠点間の防災機能評価 〔平戸市～佐世保市の評価〕 現況 D → 整備後 B ②市町村等の連結性評価 改善度：1.7 （弱点度）整備前 1.5 → 整備後 0.9	道路局 国道・防災課 （課長 茅野 牧夫）

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10号 高江拡幅 九州地方整備局	85	204	【内訳】 走行時間短縮便益:189億円 走行経費減少便益:8.1億円 交通事故減少便益:6.8億円 【主な根拠】 計画交通量 約44,300台/日	65	3.1	<u>効果1 交通渋滞の緩和</u> ・4車線化に伴い交通容量が増大し、混雑度が約6割減少 ・ボトルネック区間の解消により旅行速度が17km/h向上し、通勤・通学等の住民生活や企業活動を支援 ・速達性が向上し、第三次救急医療施設への搬送時間が短縮 〔搬送時間の変化〕 現況 約54分 → 整備後 約48分 (約6分短縮) <u>効果2 交通事故の減少</u> ・渋滞緩和により、渋滞が一因で発生していた死傷事故が減少 〔死傷事故率〕 現況 2車線 110件/億台*。 → 整備後 4車線 83件/億台*。	道路局 国道・防災課 (課長 茅野 牧夫)

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58号 那覇北道路 沖縄総合事務局	731	1,104	【内訳】 走行時間短縮便益:857億円 走行経費減少便益:157億円 交通事故減少便益:89億円 【主な根拠】 計画交通量 約42,100台/日	541	2.0	効果1 交通渋滞の緩和 ・那覇市内に環状道路の一部が形成されることで、那覇市街地内の通過交通を転換し、定時性・速達性を確保 〔混雑度の減少〕 ・国道58号の通過交通が約4割減少 (混雑度 1.61 → 1.18) 効果2 地域経済・地域社会等への貢献 那覇市北西部の渋滞が緩和されるとともに、物流拠点の那覇港と県南地域のつながりが強化され、地域経済の発展に寄与	道路局 国道・防災課 (課長 茅野 牧夫)

- ・リンクの防災機能の評価レベル：主要都市・拠点間を「耐災害性」、「多様性」の観点からA～Dの評価レベルに等級分け
 - A：主経路は災害危険性は低く、かつ、速達性のある道路、及び、迂回路も災害危険性が低く、迂回率は1.5未満
 - B：主経路は災害危険性の低い道路（必要に応じて速達性を確保）、（迂回路は災害危険性が高い、又は、迂回率は1.5以上）
 - C：主経路は災害危険性は高いが、迂回路は災害危険性が低く、迂回率は1.5未満
 - D：主経路は災害危険性は高く、迂回路も災害危険性が高い、又は、迂回率が1.5以上
- ※災害危険性の高い道路とは、
 - ・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
- ・ネットワーク全体の防災機能の評価：各市町村から最寄りの県庁所在地又は高速道路IC及び隣接市町村等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					
釧路港 国際物流ターミナル整備事業 北海道開発局	182	739	【内訳】 船舶の大型化による海上輸送費用削減：707億円 横持ち解消による陸上輸送費用の削減：22億円 滞船費用の削減：9億円 残存価値：0.2億円 【主な根拠】 平成32年予測取扱貨物量：203万トン/年	182	4.1	①地域産業競争力の強化、国民への安全・安心な食料供給 穀物の輸送コスト等が削減されることで、安定的かつ安価な穀物の供給体制が構築される。これにより、北海道の酪農業の産業競争力が確保される。また、酪農業の産業競争力の強化を通じて、乳価の引き下げにも柔軟に対応できるようになるため、乳製品等の販売価格の安定化を通じて、国民生活の向上に寄与する。 ②効率的な岸壁利用の促進 本事業の実施により、釧路港における穀物の取扱が第2ふ頭に集約されるとともに、西港区全体でのふ頭再編が進むことで、効率的な岸壁利用が促進される。 ③環境への負荷軽減 港湾貨物の輸送効率化により、CO2、NOxの排出量が低減される。	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					
東京港 臨港道路整備 事業（南北線） 関東地方整備局	1,100	1,037	【内訳】 輸送費用削減便益:177億 円 輸送時間費用削減便益: 805億円 事故損失額削減便益:55 億円 【主な根拠】 平成42年度交通量:64,900 台/日	899	1.2	①産業の国際競争力の向上 背後の荷主等事業者の物流機能の高度化・効率 化が促進され、産業の競争力の向上を図ることが できる。 ②地域の安全・安心の確保 東京港の南北軸の多重性の確保が図られ、大規 補修時や災害・事故時における安定的な交通が確 保できる。 ③環境への負荷軽減 港湾貨物の輸送の効率化等、通行車輛の移動時 間の短縮が図られることにより、CO2やNOxの排出 量が軽減される。 ④東京オリンピックの支援 2020年東京オリンピックの際の中心会場となる お台場地区や選手村が設置される晴海地区とを結 ぶルートとしての活用が期待される。	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					
三河港 ふ頭再編改良 事業 中部地方整備局	50	119	【内訳】 輸送費用の増大回避(陸上輸送費用):99億円 滞船費用の削減:9億円 震災時における輸送費用の増大回避:10億円 残存価値:1億円 【主な根拠】 平成30年予測取扱貨物量:37万トン/年	42	2.8	①産業の国際競争力の向上 完成自動車やコンテナ貨物の増加に対応した効率的な物流機能が確保されることで、三河港を利用する地域産業の国際競争力の向上が図られる。 ②ターミナルの混雑緩和 神野地区における荷捌きスペースの拡張とそれに伴うふ頭再編によって、ふ頭内の混雑および完成自動車と一般貨物の混在等が解消される。 ③港湾機能の集約による効率的な施設管理 ふ頭再編を実施し、老朽化施設の用途廃止と港湾機能の集約を行うことによって、より低コストで効率的なストック管理が可能となる。 ④地域の安全・安心の確保 耐震強化岸壁の整備により、震災時における緊急物資輸送を確保し、地域住民の安全安心の向上が図られる。また、震災時においても自動車輸出入の拠点である三河港の物流機能が維持されることで、我が国の基幹産業である自動車産業活動の維持に貢献できる。 ⑤環境への負荷軽減 港湾貨物の輸送の効率化等、通行車両の移動時間の短縮が図られることにより、CO2及びNOX等の排出量が軽減される。	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					
東予港 複合一貫輸送 ターミナル整備事業 四国地方整備局	77	229	【内訳】 船舶の大型化による輸送 費用削減：227億円 震災時における輸送費用 の増大回避：2億円 残存価値：0.2億円 【主な根拠】 平成31年度予測取扱貨物 量：90千台/年	66	3.5	①地域経済の活性化、国際競争力の向上 フェリーの大型化による荷主等の輸送体系の効 率化が促進され、産業の競争力強化や地域経済の 安定した発展・地域活力の強化を図ることができる。 また、国際コンテナ戦略港湾（阪神港）への更 なる貨物集貨が可能となり、物流機能の効率化・ 高度化により国際競争力の強化に資することがで きる。 ②地域の安全・安心の確保 耐震強化岸壁の整備により、緊急物資の安定的 な輸送ルートが確保され、人命被害の回避、地域 住民の生活維持等に寄与することができる。また、 地域社会の経済活動を継続的に行うことができ る。 ③環境への負荷軽減 船舶の大型化による貨物輸送の効率化や海上輸 送へのモーダルシフトが促進され、CO2、Noxの排 出量が低減される。	港湾局 計画課 (課長 菊地 身 智雄)
那覇港 臨港道路整備 事業（若狭港町線） 沖縄総合事務局	731	1,107	【内訳】 輸送費用削減便益：157 億円 輸送時間費用削減便益： 857億円 事故損失額削減便益：89 億円 残存価値：3億円 【主な根拠】 平成42年度交通量： 32,300～59,200台／日	544	2.0	①地域の安全・安心確保と産業活動の維持 臨港道路のネットワークの多重化により、事故 等による通行止めが発生した際においても代替路 が確保され、地域の安全・安心確保と産業活動の 維持に寄与する。 ②地域環境の改善 港湾貨物の輸送の効率化、周辺幹線道路の渋滞 緩和が図られ、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)

○政府予算案の閣議決定時に個別箇所です算決定された事業（平成25年8月、12月もしくは平成26年2月に評価結果を公表済）

【公共事業関係費】

【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					
相馬港 航路・泊地整備事業 東北地方整備局	63 [20]	413	【内訳】 船舶の大型化による輸送コスト削減:411億円 残存価値：1.9億円 【主な根拠】 平成39年度予測取扱貨物量：71万トン/年	56	7.4	①国内立地企業へのエネルギー安定供給による産業競争力の強化 本事業の実施により、LNGを安価で安定的に供給することが可能となり、国内製造業の競争力強化および地域の雇用確保に寄与する。 ②多重性（リダンダンシー）の確保によるエネルギー供給の安定性向上 日本海側のLNG輸入配分基地に加え、太平洋側にも基地を整備することにより、大規模地震等により一方の機能が失われた場合の支援体制が確保され、ガス供給機能の早期復旧が可能となるなど、エネルギー供給の安定性が向上する。 ③LNGを利活用する新たな産業の立地促進と震災からの復興支援 LNG基地の立地に伴い、発電や冷熱利用倉庫等の新たな企業立地が期待される。また、企業立地が進むことにより雇用が増大し、定住人口の拡大、活力あるまちづくりが進展し、被災地の復興、地域経済活性化に寄与する。 ④温室効果ガスの排出量減少等による環境負荷の低減 船舶の大型化により、輸送時のCO2、NOxの排出量が低減される。	港湾局 計画課 (課長 菊地 身智雄)

※〔 〕内は内数で港湾整備事業費

【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)	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	
国立京都国際会館 展示施設 近畿地方整備局	33	100 点	100 点	146 点	施設の不備を解消する必要性が認められる。経済性、採算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 川元 茂)
湘南海上保安署 関東地方整備局	3.7	125 点	100 点	121 点	耐津波性能の不足、狭あい、分散、借用返還を解消する必要性が認められる。経済性、採算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 川元 茂)
奈良地方気象台 近畿地方整備局	5.6	120 点	100 点	146 点	耐震性の不足、老朽、狭あい、分散を解消する必要性が認められる。経済性、採算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 川元 茂)
串本海上保安署 近畿地方整備局	3.7	115 点	100 点	121 点	耐津波性能の不足、老朽、狭あいを解消する必要性が認められる。経済性、採算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 川元 茂)

※ 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）

【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)
中型巡視船（PM型） 建造（4隻） 海上保安庁	147	整備しようとするPM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、曳航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)

・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

再評価結果一覧 (平成26年3月現在)

【公共事業関係費】

【海岸事業】
(直轄事業)

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)	B／C				
			便益の内訳及び主な根拠							
仙台湾南部海岸直轄海岸保全施設整備事業 東北地方整備局	その他	520	485	【内訳】 侵食防止便益：60.2億円 浸水防護便益：422.4億円 残存価値：2.2億円 【主な根拠】 侵食防止面積：98ha 浸水防護面積（農地）：985ha 浸水防護戸数：362戸	374	1.3※	・沿岸域では貴重な動植物が震災後においても確認されており、直轄海岸保全施設整備事業（侵食対策）により砂浜を維持・再生することで、これら貴重種の保全が期待される。 ・「粘り強い構造の海岸堤防」は、想定する津波（数十年から百数十年）を超える津波が発生し、海水が堤防を越流した場合に、堤防の効果が粘り強く発揮されることにより、破堤に至るまでの時間を遅延させることで、浸水被害を軽減する効果、避難のためのリードタイムを長くする効果等が期待される。	①事業の必要性等の視点 ・侵食が著しく、自然の砂浜回復が見込まれない当海岸においては、海岸堤防だけでは侵食・浸水等を防止することは困難であることから、海岸堤防と一体となって効果を発揮するヘッドランド及び養浜の整備が必要である。 ・海岸堤防については、「比較的頻度の高い津波」を超える津波に対する減災（浸水被害軽減・避難時間の確保）等を目的に、粘り強い構造とする必要がある。 ②事業進捗見込みの視点 ・今後は、中浜工区南部（緊急整備区間）のヘッドランドを早期に完成させることに努めるとともに、合わせて養浜も実施して早急に砂浜の維持・再生を図る。 ・関係市町及び林野庁などと連携して、粘り強い構造の海岸堤防（緑の防潮堤）の整備を実施していく。 ③コスト縮減などの視点 ・災害復旧事業における発生土や岩ズリ等を、粘り強い構造の海岸堤防（緑の防潮堤）の施設材料として利活用を図る。	継続	水管理・国土保全局砂防部保全課海岸室 （室長 五道 仁実）

※粘り強い構造の海岸堤防について、コンクリートによる粘り強い構造の海岸堤防の破堤時間の遅延を3分、緑の防潮堤（コンクリートの海岸堤防に盛土を行い、一体的に樹林を設置）の破堤時間の遅延を5分、避難率を80%等とし、家屋被害額・人的被害額・公共土木施設等被害額の軽減額を算定すると、事業全体の費用便益比は、B/C=1.4となる。