

個別公共事業の評価書（その２）

－平成２６年度－

平成２７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２６年３月２８日策定）及び平成２６年度国土交通省事後評価実施計画（平成２６年８月２８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２７年度予算に向けた評価として、直轄事業等について、個別箇所予算決定された事業を含め、新規事業採択時評価１９件、再評価５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、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	うえの 賢一郎
海岸事業（水管理・国土保全局所管）	うえの 賢一郎
海岸事業（港湾局所管）	青木 一彦
道路・街路事業	青木 一彦
港湾整備事業	青木 一彦

＜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、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、CVM・TCM(環境保全・利用便益))	・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)	・地域の活性化 ・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

※効果把握の方法

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。

平成27年度予算に向けた新規事業採択時評価について

(平成27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	5
道路・街路事業	直轄事業	10
港湾整備事業	直轄事業	4
合 計		19
総 計		19

平成２７年度予算に向けた再評価について (平成２７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			
河川事業	直轄事業				2	1	3	3			
海岸事業	直轄事業				1	1	2	2			
合　　計		0	0	0	3	2	5	5	0	0	0

(注1) 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

平成27年度予算に向けた新規事業採択時評価結果一覧 (平成27年3月時点)

【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					
信濃川河川改修事業 (大河津分水路) 北陸地方整備局	1,200	1,978	【内訳】 被害防止便益:1,951億円 残存価値:27億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:468戸 年平均浸水軽減面積:689ha	843	2.3	・戦後最大規模の洪水が流下し、堤防が決壊した場合、浸水区域内の災害時要援護者数は約17,500人、最大孤立者数は約13,000人(避難率40%)、電力の停止による影響人口は約18,100人と想定されるが事業の実施により防止される。 ・浸水区域内には燕市役所、長岡市中之島支所、新潟県立吉田病院などの基幹施設や、北陸自動車道、国道8号、116号、289号、403号、460号、JR信越本線、JR越後線、JR弥彦線等の幹線交通網が存在し、浸水被害が発生すると想定されるが事業の実施により防止される。	水管理・国土保全局 治水課 (課長 大西 亘)
由良川床上浸水対策特別緊急事業 (福知山地区) 近畿地方整備局	62	465	【内訳】 被害防止便益:464億円 残存価値:0.4億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:89戸 年平均浸水軽減面積:15ha	60	7.7	・年超過確率1/30規模の降雨が発生した場合、事業実施により浸水区域内の災害時要援護者数が約1,590人から約660人、最大孤立者数は約1,640人から約290人(避難率40%)、電力機能停止による影響人口は約910人から約30人にそれぞれ軽減される。 ・浸水区域内には、広域避難所、福知山終末処理場等の施設や国道9号、府道24号、55号が存在し、浸水被害が発生すると想定されているが、事業実施により被害が軽減される。	水管理・国土保全局 治水課 (課長 大西 亘)
那賀川床上浸水対策特別緊急事業 (加茂地区) 四国地方整備局	64	169	【内訳】 被害防止便益:168億円 残存価値:1.3億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:13戸 年平均浸水軽減面積:18ha	58	2.9	・平成26年8月の台風11号と同規模の洪水が発生した場合、浸水区域内の災害時要援護者数は約110人、最大孤立者数は約140人(避難率40%)と想定されるが事業の実施により防止される。 ・浸水区域内には、避難所である中学校や公民館、駐在所、郵便局等の施設のほか、主要地方道阿南・小松島線、県道282号が存在し、浸水被害が発生すると想定されるが事業実施により防止される。	水管理・国土保全局 治水課 (課長 大西 亘)

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					
仁淀川床上浸水対策特別緊急事業 (宇治川) 四国地方整備局	15	20	【内訳】 被害防止便益:20億円 残存価値:0.2億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:8戸 年平均浸水軽減面積:0.9ha	15	1.3	・年超過確率1/10規模の降雨が発生した場合、事業実施により浸水区域内の災害時要援護者数が約1,340人から約1,210人、最大孤立者数が約820人から約640人(避難率40%)にそれぞれ軽減され、とさでん交通の停止による影響人口が約350人から約320人に軽減される。 ・浸水区域内には、学校、病院等の施設や国道33号、JR土讃線、とさでん交通が存在し、浸水被害が発生すると想定されるが、事業実施により被害が軽減される。	水管理・国土保全局 治水課 (課長 大西 亘)
仁淀川床上浸水対策特別緊急事業 (日下川) 四国地方整備局	106	145	【内訳】 被害防止便益:143億円 残存価値:1.4億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:25戸 年平均浸水軽減面積:18ha	92	1.6	・年超過確率1/10規模の降雨が発生した場合、事業実施により浸水区域内の災害時要援護者数が約260人から約150人、最大孤立者数が約270人から約90人(避難率40%)にそれぞれ軽減され、道路途絶により影響を受ける通行台数は約7,100台から約2,400台に軽減される。 ・浸水区域内には、役場、学校、農作物集荷場等の施設や国道33号、JR土讃線が存在し、浸水被害が発生すると想定されるが、事業実施により被害が軽減される。	水管理・国土保全局 治水課 (課長 大西 亘)

【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13号 (東北中央自動車道) 横堀道路 東北地方整備局	112	107	【内訳】 走行時間短縮便益： 73億円 走行経費減少便益： 26億円 交通事故減少便益： 7.5億円 【主な根拠】 計画交通量 約 4,800台/日	92	1.2	<u>効果1 豪雪地の交通機能の確保</u> ・通過交通の転換により国道13号の交通事故が減少し、地域交通の安全性向上に寄与 〔事故多発箇所〕 現況：2箇所 → 整備後：0箇所 <u>効果2 民間投資の促進</u> ・高速ネットワークの整備により、企業進出などの民間投資を促進 〔早期に高規格道路が整備された横手市の実例〕 H14からH26までに12企業進出 <u>効果3 病院アクセス負担の軽減</u> ・高速ネットワークの整備により、医療施設までの通院時間を短縮 〔湯沢市院内地区～雄勝中央病院（横手市）間の所要時間〕 現況（冬期）の所要時間：平均34分 → 整備後：平均32分（2分短縮）	道路局 国道・防災課 (課長 茅野牧夫)
一般国13号 (東北中央自動車道) 新庄金山道路 東北地方整備局	175	175	【内訳】 走行時間短縮便益：121億円 走行経費減少便益： 38億円 交通事故減少便益： 16億円 【主な根拠】 計画交通量 約 8,400台/日	140	1.3	<u>効果1 積雪期の交通機能の確保</u> ・高速道路ネットワークの整備により、速達性が確保され、日常生活の円滑な移動を確保 〔新庄市役所～国道344号交差点間の所要時間（高規格道を利用）〕 現況（通常期）：24分 → 整備後：16分（8分短縮） 現況（運搬排雪時）：29分 → 整備後：19分（10分短縮） <u>効果2 企業進出・雇用の喚起</u> ・都市間移動の速達性向上により、工場等の立地条件が改善することで、企業進出と雇用を喚起 〔高規格道路の整備が進む新庄中核工業団地の実例〕 整備前(H10)：28企業 → 整備後(H26)：42企業（約2倍増）	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6号 勿来バイパス 東北地方整備局	185	242	【内訳】 走行時間短縮便益：188億円 走行経費減少便益：45億円 交通事故減少便益：9.4億円 【主な根拠】 計画交通量 約 11,300台/日	143	1.7	<u>効果1 防災機能の強化</u> ・津波浸水区間を回避し、災害時等の避難・救援活動を支えるネットワークを確保 〔国道6号通行止め時〕 現況：迂回距離・迂回時間とも約3倍 → 整備後：ネットワーク寸断回避、迂回解消 <u>効果2 渋滞の緩和、アクセス改善による観光地再生</u> ・通過交通が分散、国道6号の渋滞が緩和 〔当該区間の混雑度〕 現況：1.7 → 整備後：0.8 ・魅力ある観光地の再生を支援 〔ﾊﾞｲﾊﾟｽ整備が進むいわき市観光入込客数の実例〕 H10(開通前)：767万人→ H22(現況)：1,077万人【約4割増】 ※常磐ﾊﾞｲﾊﾟｽとの接続により、北茨城市・いわき市の魅力ある観光地の再生を支援 <u>効果3 救急医療活動の支援</u> ・第三次救急医療施設への搬送時間が短縮するなど、地域住民の命を守る救急医療活動を支援 〔北茨城市大津町市街地から総合磐城共立病院までの搬送時間〕 現況：41分→整備後：36分 〔茨城県搬送目標時間(37.4分：全国平均)カバー人口：北茨城市から総合磐城共立病院〕 現況：約3,8千人→整備後：約7,8千人	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4号 矢板拡幅 関東地方整備局	200	312	【内訳】 走行時間短縮便益：289億円 走行経費減少便益：12億円 交通事故減少便益：11億円 【主な根拠】 計画交通量 18,700～34,400台/日	146	2.1	効果1 交通の安全性と物流の安定性を確保 ・対象区間の整備により、混雑度が約7割減少し、沿線地域の速達性が確保 〔混雑度〕 現況 2.05 → 整備後 0.63 （約7割減少） 〔平均旅行速度〕 現況 32.8km/h → 整備後 45.9km/h （約4割向上） ・渋滞が一因と考えられる死傷事故件数が改善 〔死傷事故率（早川町交差点～土屋交差点）〕 現況 55.2件/億台km → 整備後 49.2件/億台km （約9%減少） ・矢板市内の重篤患者の救急搬送のアクセスルートを強化し救急輸送ネットワークを構築 ・隣接する開通済み区間では、企業立地が進み出荷額等が増加しており、拡幅事業においても企業立地の促進に期待 〔従業員数〕 H21開通前4,157人/105社 → H25開通後4,686人/108社 （約13%増） 〔製造品出荷額〕 H21開通前1,506億円 → H25開通後1,646億円 （約9%増） 効果2 東北道の代替機能の強化 ・交通容量の増加により、災害時等による東北道通行止め時のリダンダンシー機能を強化	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158号 (中部縦貫自動車道) 大野油坂道路(大野・大野東 区間) 近畿地方整備局	203	319	【内訳】 走行時間短縮便益：243億円 走行経費減少便益：63億円 交通事故減少便益：13億円 【主な根拠】 計画交通量 約8,700台/日	161	2.0	<u>効果1 災害に強い道路ネットワーク</u> ・北陸自動車道・国道8号が通行止めになった場合においても、災害に強い道路ネット ワークの代替機能を確保 <u>効果2 交流人口の拡大による地域活性化</u> ・高速ネットワークの整備により、奥越地域への観光客が増加 ・首都圏、中部圏へのアクセス性が向上し、物流・観光面において活性化 〔大野市～名古屋市間の所要時間〕 現況 2時間45分 → 全線開通時 2時間4分 (41分短縮) 〔大野市～東京都間の所要時間〕 現況 7時間56分 → 全線開通時 6時間6分 (110分短縮) <u>効果3 安全・安心な出産を支える医療アクセス性の確保</u> ・大野市和泉地区から分娩医療施設への移動時間短縮 〔大野市和泉地区から福井大学医学部付属病院の所要時間〕 現況 69分 → 全線開通時 50分 (19分短縮) ・現況の国道158号に障害が発生した際、迂回路として機能し、冬期交通を確保	道路局 国道・防災課 (課長 茅野牧夫)
一般国道19号 瑞浪恵那道路(瑞浪～恵那武 並) 中部地方整備局	245	281	【内訳】 走行時間短縮便益：235億円 走行経費減少便益：33億円 交通事故減少便益：13億円 【主な根拠】 計画交通量 13,800台/日	200	1.4	<u>効果1 交通の安全性と物流の安定性を確保</u> ・国道19号の安全性・物流の安定性が確保され、沿線地域の生活・産業活動を支援 <u>効果2 企業立地など民間投資を促進し雇用を創出</u> ・定時性確保等の円滑な企業活動を支援 ・民間投資を促進し、雇用の創出を支援	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1号 東駿河湾環状道路（沼津岡宮～愛鷹） 中部地方整備局	230	226	【内訳】 走行時間短縮便益：187億円 走行経費減少便益：26億円 交通事故減少便益：13億円 【主な根拠】 計画交通量 16,200台/日	155	1.5	効果1 定時性・速達性の向上による住民生活や円滑な企業活動の支援 ・既に開通している東駿河湾環状道路と一体となって環状機能を発揮し、都心部を通過する交通を環状道路に転換 ・都心部での慢性的な渋滞が緩和し、通勤等の定時性・速達性の向上が図られ、住民生活や円滑な企業活動を支援 効果2 災害に強い緊急輸送ネットワークの構築 ・東名、新東名、東駿河湾環状道路が対象区間と有機的に連結されることで、第三次救急医療施設沼津市立病院へのアクセスルートを確認し、災害に強い緊急輸送ネットワークを構築	道路局 国道・防災課 (課長 茅野牧夫)
一般国道161号 湖西道路（真野～坂本北） 近畿地方整備局	89	635	【内訳】 走行時間短縮便益：580億円 走行経費減少便益：37億円 交通事故減少便益：19億円 【主な根拠】 計画交通量 約42,900台/日	89	7.2	効果1 ボトルネック解消による地域の活性化 ・観光施設への速達性、定時性が向上し、広域観光の活性化に貢献 ・4車線化に伴い、十分な交通容量を確保し渋滞を解消 4車線化による所要時間の短縮 〔西大津バイパス（藤尾南ランプ）～湖西道路（真野IC）間の所要時間（混雑時）〕 整備前 28分 → 整備後 16分 （12分短縮） 効果2 渋滞解消による安全性の向上 ・渋滞解消に伴い、渋滞が要因と考えられる死傷事故が減少 ・整備済の西大津バイパスでは、並行する国道161号を含め死傷事故率が減少 〔死傷事故率の減少〕 湖西道路 現況 23件/億台*。 → 整備後 9件/億台*。（14件/億台*。減少） 西大津バイパス 4車線整備前 27件/億台*。 → 整備後（実績）9件/億台*。（18件/億台*。減少） 国道161号 4車線整備前 118件/億台*。 → 整備後（実績）82件/億台*。（36件/億台*。減少） 効果3 安全・安心な医療施設へのアクセス性を確保 ・大津赤十字病院へのアクセスルートの信頼性が向上し、安全・安心な住民生活を確保 ・高島市の第三次医療施設への60分圏域人口が増加 現況 約4.6万人 ⇒ 整備後 約5.1万人 （約5千人増加）	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312号 大宮峰山道路 近畿地方整備局	160	217	【内訳】 走行時間短縮便益：169億円 走行経費減少便益：36億円 交通事故減少便益：11億円 【主な根拠】 計画交通量 約10,000台/日	133	1.6	<u>効果1 交通集中の解消・緩和</u> ・国道312号の交通転換により旅行速度向上 現況 14km/h → 整備後 35km/h (21km/h向上) ・国道312号の交通事故が減少し、走行安全性が向上 現況 32件/年 → 整備後 24件/年 (8件/年減少) ・大宮峰山道路の利用により救急搬送時間短縮 現況 45分 → 整備後 27分 (18分短縮) <u>効果2 観光資源へのアクセス強化</u> ・山陰近畿自動車道が整備されると、日本海沿岸地域の観光資源を繋ぎ、周遊性が向上 (例：天橋立→城崎が80分→50分) し、観光客数の増加に寄与	道路局 国道・防災課 (課長 茅野牧夫)
一般国道3号 (南九州西回り自動車道) 阿久根川内道路 九州地方整備局	1,050	1,268	【内訳】 走行時間短縮便益：1,013億円 走行経費減少便益：142億円 交通事故減少便益：112億円 【主な根拠】 計画交通量 約19,400台/日	813	1.6	<u>効果1 防災機能の強化</u> ・災害時等の避難路、緊急輸送道路の確保 ・九州縦貫自動車道の通行止時の代替機能を確保 九州縦貫自動車道通行止時の移動時間(八代～鹿児島間) 現況：188分 → 整備後：98分 <u>効果2 医療アクセス負担の軽減</u> ・阿久根市から周産期医療施設(薩摩川内市)へのアクセス時間の短縮 現況：41分 → 整備後：28分 ・阿久根市の第3次救急医療施設60分圏域の拡大 整備前：約1割(約2,500人) → 整備後：約7割(約16,900人) <u>効果3 交流人口の拡大</u> ・九州縦貫自動車道と周遊ネットワークが形成され、交流人口の増大が期待 高速道路沿線の観光周遊ルート移動時間 現況：260分 → 整備後：180分 ＜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 出水市～薩摩川内市の評価 現況D → 整備後B ②市町村等の連結性評価 改善度：1.3 〔(弱点度)整備前：1.1 → 整備後：0.8〕	道路局 国道・防災課 (課長 茅野牧夫)

【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					
茨城港常陸那珂港区 国際物流ターミナル整備事業 関東地方整備局	65	84	【内訳】 ・輸送コストの削減便益:83億円 ・残存価値:1.1億円 【主な根拠】 平成33年度予測取扱貨物量:36万台/年	53	1.6	①北関東地域における首都圏の物流機能の補完 現在整備中の中央ふ頭地区の国際物流ターミナルと連続ターミナルとして運用が可能となることで、茨城港(常陸那珂港区)の効率性が大幅に高まる。これにより同港のプレゼンスが高まることで、首都圏の物流ネットワークの補完・多重化が図られる。 この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。 ②地域産業の国際競争力強化 完成自動車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図られるとともに、国内自動車生産のみならず裾野の広い関連産業の生産体制の確保が図られることで、雇用を含めた地域全体の活力向上が図られる。 ③被災地の復興 茨城港常陸那珂港区における港湾関連企業活動の活性化が図られ、地域の雇用増を通じ、被災地の復興が図られる。 ④陸上輸送従事者の就業環境の緩和 当該事業の実施により、首都圏中心部の通行を回避できるため、勤務時間の延長回避や、道路混雑等による精神的な疲労の緩和など、ドライバーの就業環境の緩和が図られると考えられる。	港湾局 計画課 (課長 宮崎祥一)
名古屋港 ふ頭再編改良事業 中部地方整備局	182	495	【内訳】 ・海上輸送コストの削減:388億円 ・モーターブールの集約化による横持ち輸送の解消:5.7億円 ・モーターブールの集約化による保管費用の削減:75億円 ・地震時の輸送効率化:19億円 ・残存価値:6.2億円 【主な根拠】 平成34年度予測取扱貨物量:394千台/年	149	3.3	①我が国最大の自動車輸出拠点機能の確保と安定 完成自動車の外貨貨物輸出の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図られる。 加えて、名古屋港は我が国の4割を占める最大の自動車取扱拠点であり、耐震機能の確保により国内各地及び世界の全方面と結ぶ航路ネットワークの保全が図られる。 これらを通じ、我が国全体の自動車産業の競争力強化、裾野の広い関連産業も含めた雇用の確保等が図られる。 ②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。ふ頭再編を実施せず既存老朽化岸壁を廃止しなかった場合に比べ合計約22億円のコスト縮減が図られる。 ③環境への負荷軽減 港湾貨物の輸送効率化により、CO ₂ の排出量が約26%(38t-C/年)、NO _x の排出量が約29%(2t/年)低減される。	港湾局 計画課 (課長 宮崎祥一)

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					
境港 ふ頭再編改良事業 中国地方整備局	93	181	【内訳】 ・輸送ルート転換による輸送コストの削減:162億円 ・船舶大型化による輸送コストの削減:14億円 ・震災時における輸送コストの増大回避:3.8億円 ・残存価値:1.6億円 【主な根拠】 平成32年度予測取扱貨物量:37万トン／年	90	2.0	①地域産業の安定・発展 国内幹線物流のミッシングリンクの解消及び物流の輸送効率化により、産業集積が進む境港背後圏をはじめとした山陰地域の活性化・地域産業の発展に寄与し、産業競争力強化が図られる。 ②陸上輸送におけるトラックドライバー不足の緩和 近年、貨物輸送のドライバー不足が生じており、今後も同様の状況が想定される。現行で陸上輸送が行われている貨物が海上輸送にシフトすることにより、将来的な陸上輸送能力不足の軽減に寄与すると考えられる。 ③環境への負荷軽減 モーダルシフトによる内貿陸送貨物(トラック利用)の輸送効率化によりCO ₂ の排出量が約25%(約1,756t-C/年)削減される。 ④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、船舶航行安全を確保するとともに、より低コストで効率的なストック管理が可能となる。ふ頭再編を実施せず既存老朽化岸壁の機能維持を行った場合に比べ合計約31億円のコスト縮減が図られる。 ⑤リダンダンシーの確保 耐震強化岸壁の整備と新たな国内海上輸送幹線の形成により、大規模地震時における瀬戸内・太平洋側地域のリダンダンシーの確保が図られる。 ⑥大規模地震時における離島航路の維持 耐震強化岸壁を整備することにより、大規模地震時における離島航路(隠岐の島町:人口14,563人)の確保が図られる。	港湾局 計画課 (課長 宮崎祥一)
広島港 ふ頭再編改良事業 中国地方整備局	62	199	【内訳】 ・陸上輸送コストの削減:61億円 ・船舶大型化による海上輸送コスト削減:109億円 ・滞船コストの削減:1.5億円 ・震災時における輸送費用の増大回避:21億円 ・震災時における施設被害の回避:6.0億円 【主な根拠】 平成31年度予測取扱貨物量:12万台／年	54	3.7	①地域産業の国際競争力強化 完成自動車の外貨貨物輸出の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図られるとともに、国内自動車産業のみならず裾野の広い関連産業の生産体制の確保が図られることで、雇用を含めた地域全体の活力向上が図られる。 ②地域の安全・安心の確保 中国地方最大の都市であり、かつ中枢機能を有する広島市(人口119万人)中心部に直結する耐震強化岸壁が整備されることにより、人命被害の回避、地域住民の生活の安全確保が図られる。また震災時にも完成自動車をはじめとした物流機能の維持が図られ、我が国の産業活動の維持に貢献できる。 ③環境への負荷軽減 港湾貨物の輸送効率化により、CO ₂ の排出量が約18%(2,953t-C/年)、NO _x の排出量が約11%(143t/年)低減される。	港湾局 計画課 (課長 宮崎祥一)

再評価結果一覧 (平成27年3月時点)

【公共事業関係費】

【河川事業】 (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							
那賀川直轄河川改修事業 四国地方整備局	再々評価	557	1,697	【内訳】 被害防止便益:1,674億円 残存価値:22億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:1,276戸 年平均浸水軽減面積:447ha	599	2.8	・河川整備計画規模の洪水が発生した場合、最大孤立者数が避難率40%で約9,600人と想定されるが、事業の実施により解消される。	①事業の必要性等に関する視点 ・河川整備計画で位置づけられている堤防整備等により、目標流量規模の洪水に対し、全川にわたり計画高水位以下で安全に流下させることが可能となり、堤防決壊のリスク軽減が図れるとともに、堤防整備等により無堤地区の家屋浸水が解消できる。 ・深瀬箇所では、堤防整備にあたり、徳島県との協議により、冠水による集落の孤立を招く県道の改修と堤防整備を同時に進めることが決定され、計画調整、進捗調整を図りながら、整備を進めている。 ・自治体等及び地域住民から、毎年、那賀川水系国管理区間の河川改修事業促進の要望がある。 ②事業の進捗の見込みの視点 ・無堤箇所の地域住民から早期対策実施の要望を受けており、事業実施中の深瀬箇所については、地元住民の協力の下、着実に事業が進捗。 ③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点 ・各事業の設計・実施段階で代替案の可能性検討を行うとともに、掘削土等の有効活用、新技術の採用等を適切に行うことによりコスト縮減に努める。 ・事業実施中の深瀬地区では、道路工事(徳島県)との合併施工や支川合流処理と樋門の統合等により約211百万円を縮減の見込み。	継続	水管理・国土保全局 治水課 (課長 大西 亘)

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							
四万十川直轄河川 改修事業 四国地方整備局	再々評価	378	1,513	【内訳】 被害防止便益：1,512億円 残存価値：1.3億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：250戸 年平均浸水軽減面積：116ha	346	4.4	・河川整備計画規模の洪水 が発生した場合、渡川流域 では最大孤立者数が避難率 40%で約4,500人、上水道 の停止による影響人口が、 約390人と想定されるが、 事業実施により解消され る。	①事業の必要性等に関する視点 ・河川整備計画で位置づけられている 築堤等により、目標流量規模の洪水に 対し、全川にわたり計画洪水位以下で 安全に流下させることが可能となり、 堤防決壊のリスク軽減が図れるととも に、築堤により無堤地区の家屋浸水が 解消できる。 ・不破地区では、堤防の整備にあたり 当地区を縦断する県道の改良事業と協 定し、計画調整、進捗調整を図りなが ら、整備を進めている。 ・具同・入田地区では、堤防の一部を 占有している市道の改良事業が計画さ れていることから、堤防事業と計画調 整の上連携して実施できるよう調整を 行っている。 ・四万十市等から、毎年、渡川水系国 管理区間の河川改修事業促進の要望が ある。 ②事業の進捗の見込みの視点 ・無堤地区の地域住民からも早期対策 実施の要望を受けており、事業実施中 の不破地区については、地元住民の協 力の下、着実に事業が進捗し、平成26 年度内に完成予定。 ・具同・入田地区の堤防強化対策の実 施に向け用地買収中であり、平成26年 度内に一部工事着手予定。 ③コスト縮減や代替案立案等の可能性 の視点 ・各事業の設計・実施段階で代替案の 可能性検討を行うとともに、掘削土等 の有効活用、新技術の採用等を適切に 行うことにより、コスト縮減に努め る。 ・今後、具同地区築堤事業においても 他事業と同様に、建設発生土の有効活 用、現地植生の活用等を行い、さらな るコスト縮減を図る予定。	継続	水管理・国土保全局 治水課 (課長 大西 亘)

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							
渡川総合水系環境 整備事業 四国地方整備局	その他	39	73	【内訳】 自然再生の効果による便益:73億円 【主な根拠】 CVM 支払い意思額:723円/世帯/月 受益世帯数:33,727世帯	46	1.6	・減少傾向だったアユの産卵 場面積や、湿地や浅瀬など の水辺を生活場所とする鳥 類が増加傾向にあり、第1次 産業の活性化、観光振興へ の寄与、市民活力の向上、環 境教育の機会と場の提供等 が期待できる。	①投資効果等の事業の必要性 ・アユ及びスジアオノリの漁獲量、多様な 仔稚魚の生育場であるコアマモ場が近年 減少。要因として早瀬、浅場の減少などが 考えられ、対応が求められている。 ・四万十川・中筋川流域は、平成13～14 年度の農林水産省、環境省、文化庁によ るツル類越冬地分散化の有力な候補地と されたが、社会基盤整備が進み、分散化 の取り組みが進まず飛来確認日数も減 少。地域から越冬地としての環境整備が 必要という声が上がっていた。 ②事業の進捗の見込み ・アユの瀬づくり:平成36年度完了予定で 実施中。 ・ツルの里づくり:平成28年度完了予定で 実施中。 ・魚のゆりかごづくり:コアマモやスジアオ ノリの生育状況を確認しながら段階的な施 工を実施し平成35年度に完了予定。その 後モニタリング調査を平成38年まで実施 予定。 ③コスト縮減等 ・モニタリング調査を行い、状況に応じた 順応的管理をベースに適切な手法を選 択。 ・地域住民と協働連携して維持管理を実 施しコストを縮減。また、将来的なランニ グコストの削減を目指した最適な掘削方 法・範囲を検討。	継続	水管理・国土保全局 河川環境課 (課長 五十嵐 崇博)

【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							
東播海岸直轄海岸保全施設整備事業 近畿地方整備局	再評価	346	1,728	【内訳】 侵食防止便益：252億円 浸水防護便益：1,458億円 残存価値：17.6億円 【主な根拠】 侵食防護面積：45ha 浸水防護面積：163ha 浸水防護個数：2,538戸	1,491	1.2 (※1)	・東播海岸は、台風による高波浪や海砂利採取など様々な要因により海岸侵食が進行（63年間で最大100m以上汀線が後退）しており、海岸背後に位置する市街地や商業施設など産業が発展し、東西人流・物流の大動脈である国道2号やJR山陽本線山陽電鉄など地域の主要な交通幹線がある。 ・侵食が進行した場合、これらの主要な交通幹線等に影響を及ぼすことが想定されるが、事業を実施することにより防護機能が確保され、環境保全や海岸利用の促進など、地域の活性化にも寄与する。 ・東播海岸では、護岸、離岸堤、突堤及び養浜を実施し、進捗率は、平成26年度末までで約92%である。 ・現在は、垂水工区の護岸未整備箇所について優先的に事業を進めるよう重点的な施工計画を実施している。 ・海岸事業の推進には地域からの強い要望もあり今後も引き続き地域との対話のもとで事業を推進していく。 ・事業を進めるにあたっては、地域や関係者との合意形成を得られた箇所から優先的に整備を進めていく。 ・事業区域内の砂などを可能な限り流用するなどコスト縮減を図るとともに、発生材を抑制して環境負荷の低減を実現している。 ・事業実施にあたっては新技術の活用等により、建設コスト縮減と早期事業完成に努める。	継続	水管理・国土保全局 砂防部保全課海岸室 (室長 井上 智夫)	
和歌山下津港海岸直轄海岸保全施設整備事業 近畿地方整備局	その他	450	1,292	【内訳】 ・浸水被害回避便益：1292億円 【主な根拠】 ・浸水面積：約406ha ・浸水戸数：約4,700戸 ・年平均被害額：約69.8億円	380	3.4	・背後地の行政機関や主要交通施設、電力施設等を津波から防護することにより、海南市の行政活動を維持でき、災害時の迅速な復旧活動や緊急輸送ネットワークの確保等が可能となる。 ・背後地の世界的シェアを誇る企業群を津波から防護することにより、甚大な経済被害を回避することができる。 ・さらに津波による浸水を防護することにより、地域住民の不安を軽減することが期待できる。 ・海岸堤防を越えるような大きい津波に対しても、浸水深を低減するとともに、津波の到達時間を遅らせることで避難時間を稼ぐことが期待できる。 ・今後30年以内に70%程度の確率で南海トラフで発生する地震に伴う津波の襲来が予測されており、当海岸の背後地域には、行政・防災中枢機能や主要交通施設に加えて、世界的シェアを誇る高付加価値製品の製造企業群が集積しているため、津波来襲時には極めて甚大な被害の発生が危惧されている。 このため、護岸及び津波防波堤の新設・補強・嵩上げを組み合わせた施設整備を実施し、津波浸水被害の軽減を図る。 ・事業が順調に進んだ場合には、平成35年度の完了を予定している。 ・技術検討委員会の結果を踏まえ、整備計画について、浮上式防波堤から港内護岸嵩上げ方式へ見直すことによりコスト縮減を図る。	継続	港湾局 海岸・防災課 (課長 眞田 仁)	

※1 前回評価時において実施した費用便益分析の要因に変化が見られないことなどから、前回評価の費用便益分析の結果を用いている。

参考

評価手続中事業（平成２２年度評価）の再評価について

【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		中止	評価手続中
								うち見直し継続			
空港整備事業	直轄事業等				1		1				1
合 計		0	0	0	1	0	1	0	0	0	1

（注１）再評価対象基準

一定期間未着工：事業採択後一定期間（３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（３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（３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

評価手続中事業（平成２２年度評価）の再評価結果一覧

【公共事業関係費】

【空港整備事業】

（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)
				便益の内訳及び主な根拠	費用:C (億円)	B / C				
関西国際空港 2 期 事業 関西国際空港株式 会社	再々評価	-	-	-	-	-	-	-	評価手続 中※ (残事業 は「原則 凍結」とす る。)	航空局 航空ネットワーク部 近畿圏・中部圏 空港政策室 (参事官 城福 健陽)

※

①平成22年５月の国土交通省成長戦略会議のとりまとめにおいて、関西国際空港を伊丹空港と経営統合し、両空港の事業運営権を一体としてアウトソース（コンセッション契約）することとしている。今後の事業については、コンセッション契約を結ぶ民間事業者の経営判断に委ねるため、「評価手続中」とし、残事業は「原則凍結」とする。

②ただし、国土交通省成長戦略会議のとりまとめに位置づけられた、アジア全域を視野に入れた貨物ハブの形成やＬＣＣ誘致によるインバウンド受入拠点としての地位を確立するための事業のうち、コンセッション契約までの間にも早急に整備をすることが不可欠なものがある場合は、事業運営の徹底的な効率化を実現しつつ、事業の効果を検証し、その具体化を図るものとする。