

個別公共事業の評価書（その3）

－令和元年度－

令和2年3月30日 国土交通省
(令和5年3月31日訂正)

国土交通省政策評価基本計画（平成31年3月27日策定）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（事業費の予算化）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：<http://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：http://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2年度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33件及び再評価2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 ()内は本評価書のうち一部の事業評価において便益の計上に利用した方法を示す。*	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)	<ul style="list-style-type: none"> 年平均被害軽減期待額 流水の正常な機能の維持に関する便益 残存価値 	<ul style="list-style-type: none"> 建設費 維持管理費 	<ul style="list-style-type: none"> 災害発生時の影響 過去の災害実績 災害発生危険度の状況 地域の協力体制 <p>等</p>	<ul style="list-style-type: none"> 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)	<ul style="list-style-type: none"> 走行時間短縮便益 走行経費減少便益 交通事故減少便益 	<ul style="list-style-type: none"> 事業費 維持管理費 	<ul style="list-style-type: none"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> 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)	<ul style="list-style-type: none"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> 建設費 管理運営費 維持管理費 	<ul style="list-style-type: none"> 地域経済への影響 環境等への影響 	<ul style="list-style-type: none"> 各港の港湾統計資料 	港湾局

事業名 ()内は本評価書のうち一部の事業評価において便益の計上に利用した方法を示す。※	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			
空港整備事業 (消費者余剰法)	<滑走路の新設・延長> ・利用者便益 (一般化費用低減) (旅客の時間短縮・費用低減効果) ・供給者便益 (着陸料収入等) ・残存価値	<滑走路の新設・延長> ・建設費 ・用地費 ・維持改良費 ・再投資費 ・維持補修費	・輸送機能の安定性 ・安全安心の確保 ・観光、MICEの促進 ・地域経済への波及効果 ・地元との調整状況 ・航空貨物の増加 ・定時性の向上	・国際航空旅客動態調査 ・航空輸送統計年報 ・全国幹線旅客純流動調査 ・OAG時刻表	航空局

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。 (「官庁営繕事業に係る新規事業採択時評価手法」による)	<ul style="list-style-type: none"> ・事業計画の必要性 ・事業計画の合理性 ・事業計画の効果 	<ul style="list-style-type: none"> ・官庁建物実態調査 	官庁営繕部
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。 (「海上保安官署施設費に係る施設整備(通信施設関係事業を除く。)の事業評価マニュアル」による)	<ul style="list-style-type: none"> ・事業計画の必要性 ・事業計画の合理性 ・事業計画の効果 	<ul style="list-style-type: none"> ・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。

令和2年度予算に係る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
道路・街路事業	直轄事業等	17
港湾整備事業	直轄事業等	6
空港整備事業	直轄事業等	1
合 計		24

○令和2年度予算概算要求時(令和元年8月)に公表済の評価結果の再掲

事業区分		新規事業採択箇所数
ダム事業	直轄事業等	5
合 計		5

【その他施設費】

○令和2年度予算概算要求時(令和元年8月)に公表済の評価結果の再掲

事業区分		新規事業採択箇所数
官庁営繕事業		3
海上保安官署施設整備事業		1
合 計		4

総 計		33
-----	--	----

令和2年度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		中止	評価 手続中
								うち見直し継続			
道路・街路事業	直轄事業等	0(1)	0(7)	0(0)	0(1)	2(105)	2(114)	2(114)	0	0	0
合計		0	0	0	0	2	2	2	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

(注3) 再評価実施箇所数は、今回新たに公表する箇所数。()内は、令和2年1月31日に公表済の再評価実施箇所数と合計した箇所数

令和2年度予算に係る新規事業採択時評価結果一覧

別添3

【公共事業関係費】

【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)				
		便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳				
一般国道4号 北上花巻道路 東北地方整備局	70	99	<p>【内訳】 走行時間短縮便益 93億円 走行経費減少便益 5.1億円 交通事故減少便益 0.88億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 約25,700台/日</p>	64	<p>【内訳】 事業費 54億円 維持管理費 9.3億円</p>	1.5	<p>効果1 主要幹線道路の交通混雑の解消。 ・交通容量が確保され、速達性が向上。 【混雑度】 現況：1.40⇒整備後：0.55 【旅行速度】 現況：21.3km/h⇒整備後：49.0km/h(約27.7km/h 向上)</p> <p>効果2 国道4号の安全性が向上 ・事故危険区間の解消 【事故危険区間】 現況：1箇所⇒0箇所 ・交通混雑の解消により、交通事故が減少。 【交通事故件数】 現況：40件/4年⇒整備後：16件/4年(約6割減少) ・花巻市から北上市の県立中部病院への搬送時間 が短縮。 【速達性(花巻東BP南口交差点⇒県立中部病院)】 現況：11分⇒整備後：6分(約5割短縮)</p> <p>効果3 物流効率化による地域経済活動支援 ・混雑の緩和により速達性が向上し、花巻市～北 上市間の拠点的な都市を結ぶ道路としての機能を 確保。 【速達性(花巻東BP南口交差点→北上工業団地入口 交差点)】 現況：9分⇒整備後：4分(約6割短縮)</p>	<p>道路局 国道・技術課 (課長 奥村 康博)</p>

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106号 (宮古盛岡横断道路) 田鎖養目道路 東北地方整備局	300	2,539	<p>【内訳】 走行時間短縮便益 2,330億円 走行経費減少便益 167億円 交通事故減少便益 42億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 約4,800台/日</p>	507	<p>【内訳】 事業費 487億円 維持管理費 20億円</p>	5.0 (1.002) [注1]	<p>効果1 信頼性の高い道路ネットワークの確保 ・災害時の交通障害や道路寸断による広域迂回が解消。 【宮古市役所～盛岡市役所間の広域迂回（災害時）】 現況：213分→整備後：83分 ・災害時の孤立集落発生を解消 【孤立集落発生の発生（災害時）】 現況：田鎖～養目地区間の孤立集落345世帯→整備後：0世帯</p> <p>効果2 救急医療活動の支援 ・宮古地域から盛岡市の第三次救急医療機関への搬送時間を短縮。 【宮古市役所～岩手医科大学附属病院の搬送時間】 現況：115分→整備後：85分（約30分短縮）</p> <p>効果3 広域周遊観光の拡大 ・岩手県の観光振興施策で利活用が位置付けられている新たな交通ネットワークの一部である沿岸と内陸を結ぶ宮古盛岡横断道路の更なる整備により広域周遊観光の拡大を支援。</p> <p><道路ネットワークの防災機能評価結果 [注2]> ・改善ペア数：11 (5) ・脆弱度 [防災評価ランク]： 1.00 [D] →0.91 [C] (1.00 [D] →1.00 [D]) ・累積脆弱度の変化量：▲143.9 (▲12.4) ・改善度：通常時0.15 (0.04)、災害時0.18 (0.00)</p>	道路局 国道・技術課 (課長 奥村 康博)

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)				
		便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳				
一般国道112号 山形中山道路 東北地方整備局	250	313	【内訳】 走行時間短縮便益 292億円 走行経費減少便益 13億円 交通事故減少便益 7.8億円 【主な根拠】 計画交通量 約20,200台/日	201	【内訳】 事業費 169億円 維持管理費 32億円	1.6	効果1 地域間を結ぶ円滑な道路ネットワークの確保 ・交通混雑が緩和され、地域間を結ぶ円滑な道路ネットワークを確保 【主要渋滞箇所】 現況：5箇所⇒整備後：0箇所 【現国道112号の混雑度】 現況：1.48⇒整備後：0.78（約5割改善） 【現国道112号の旅行速度】 現況：約24.8km/h⇒整備後：約30.1km/h（約2割改善） ・交通混雑が緩和され、安全で快適な走行性を確保 【事故危険区間】現況：7箇所⇒整備後：0箇所 【死傷事故件数】 現況：186件/4年⇒整備後：121件/4年（65件/4年（約3割）減少） 効果2 地域連携の支援 ・必要幅員の確保により、医療サービスの向上による地域連携を支援 【中山町役場から山形市立病院済生館への所要時間】 現況：32分⇒整備後：29分（約3分短縮）	道路局 国道・技術課 (課長 奥村 康博)

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	費用の内訳	B/C			
一般国道50号 協和バイパス 関東地方整備局	350	352	263	1.3	<p>効果1 幹線道路の速達性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通容量の確保により、国道50号の速達性を向上。 <p>【混雑度の改善】 混雑度 現況:1.84→整備後:0.61(約7割減少) 【旅行速度の向上】 現況:29km/h→整備後:59km/h(約30km/h向上)</p> <p>効果2 幹線道路の安全性確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・渋滞ボトルネックの解消により、速度低下に起因する交通事故の減少に寄与。 <p>【追突事故件数の減少】 死傷事故率 現況:55件/4年→整備後:45件/4年(約2割減少)</p> <p>効果3 道路ネットワークの連携強化により物流生産性向上を支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国道50号の隣接区間や筑西幹線道路との連携強化により物流生産性の向上に寄与。 <p>【所要時間の短縮:横塚交差点→桜川市長方】 現況:約14分→整備後:約7分(約7分短縮)</p>	<p>道路局 国道・技術課 (課長 奥村 康博)</p>	

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)				
			便益の内訳及び主な根拠					費用の内訳
一般国道4号 東埼玉道路（八潮～松伏） 関東地方整備局 東日本高速道路株式会社	2,000	2,282	【内訳】 走行時間短縮便益 2,061億円 走行経費減少便益 163億円 交通事故減少便益 58億円 【主な根拠】 計画交通量 約19,800～45,000台/日	1,558	【内訳】 事業費 1,391億円 維持管理費 167億円	1.5	効果1 物流の効率化による生産性の向上 ・円滑な物流の確保により、埼玉県東部地域と千葉県湾岸地区方面のアクセス性が向上し、産業活動の生産性が向上。 【所要時間の短縮：東埼玉テクノポリス～高谷JCT】 現況：約55分→整備後：約30分(約25分短縮) 効果2 高速道路アクセスの向上 ・高速道路へのアクセス性が向上し、産業活動の活性化等を支援。 【埼玉県東部地域の高速IC15分カバー圏の拡大】 現況：約44%→整備後：約69% 効果3 ネットワーク強化による災害時の支援 ・浸水想定区域を回避する道路ネットワークとして機能し、災害時の救援活動・物資輸送に寄与。 <道路ネットワークの防災機能評価結果 [注2] > ・改善ペア数：4 ・脆弱度 [防災評価ランク] 0.12 [B] →0.08 [B] ・累積脆弱度の変化量：▲9.85 ・改善度：通常時0.00、災害時0.04	道路局 国道・技術課 (課長 奥村 康博) 高速道路課 (課長 山本 巧)

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116号 吉田バイパス 北陸地方整備局	350	406	【内訳】 走行時間短縮便益 306億円 走行経費減少便益 71億円 交通事故減少便益 29億円 【主な根拠】 計画交通量 約15,200~35,600台/日	308	【内訳】 事業費 246億円 維持管理費 62億円	1.3	効果1 渋滞の解消 ・速度低下区間をバイパスとすることにより、現道の渋滞が解消 【混雑度】 【現況】1.57→【整備後】0.87（約45%改善） 【旅行速度】 【現況】平均33km/h→【整備後】平均51km/h（約55%向上） 効果2 沿線地域の安全性が向上 ・市街地通過交通がバイパスに転換し、現道の死傷事故率が減少 【死傷事故率】 【整備無】87.7件/億台km→【整備有】79.1件/億台km（約10%削減） 効果3 物流効率化により地域産業を支援 ・当該区間の渋滞解消により、物流の速達性が向上し、地域産業を支援 【当該区間の所要時間】 【現況（現道）】約19分→【整備後（バイパス）】約10分（約9分短縮）	道路局 国道・技術課 (課長 奥村 康博)

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	費用の内訳	B/C			
一般国道8号 (金沢外環状道路) 海側幹線(今町~鞍月) 北陸地方整備局	650	2,342	1,478	1.6 (1.2) [注1]	<p>効果1 円滑な交通ネットワークを形成 ・国道8号の交通が海側幹線へ転換し、渋滞が緩和され、円滑な交通ネットワークを形成 【国道8号(今町JCT~乾東)の所要時間】 [現況]約27分→[整備後]約19分(約8分短縮)</p> <p>効果2 安全性の向上 ・渋滞緩和により、国道8号の安全性が向上し、死傷事故が減少 【死傷事故件数】 国道8号(今町JCT~乾東)の死傷事故件数: [整備無]334.3件/年→[整備有]320.3件/年(約4%削減)</p> <p>効果3 物流効率化による地域経済活動を支援 ・交通混雑の緩和により金沢港への物流の効率化を支援 【金沢都市圏北部の旭山工業団地~金沢港の所要時間】 [現況]約31分 →[整備後(国道8号経由)]約23分(約8分短縮) [整備後(海側幹線経由)]約20分(約11分短縮)</p>	道路局 国道・技術課 (課長 奥村 康博)	

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)				
		便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳				
一般国道153号 伊駒アルプスロード 中部地方整備局	620	1,037	<p>【内訳】 走行時間短縮便益 932億円 走行経費減少便益 97億円 交通事故減少便益 8.1億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 約14,800台/日</p>	630	<p>【内訳】 事業費 555億円 維持管理費 75億円</p>	1.6 (1.6) [注1]	<p>効果1 渋滞緩和による企業の生産性向上 ・バイパスと現道の利用用途の明確化により、国道153号現道の混雑が緩和 [国道153号現道の混雑度] 現況:1.59→整備後:1.13(約3割減少) [国道153号現道の旅行速度] 現況:約24km/h→整備後:約37km/h(約13km/h向上)</p> <p>効果2 中央自動車道の代替路の確保 ・事故等により毎年通行止めが発生する中央自動車道の代替路確保 [中央道通行止め時の伊那ICと駒ヶ根IC間の所要時間] 現況:約52分→整備後:約42分(約10分減少)</p> <p>効果3 南北軸の強化による観光支援 ・リニア中央新幹線長野県駅と周辺観光地のアクセス強化 [リニア中央新幹線長野県駅と高遠城址公園間の所要時間] 現況:約79分→整備後:約66分(約13分減少)</p> <p><道路ネットワークの防災機能評価結果 [注2] > ・改善ペア数:10(9) ・脆弱度 [防災評価ランク]: 0.95 [C] ⇒ 0.63 [C] (1.00 [D] ⇒ 0.69 [C]) ・累積脆弱度の変化量:▲10.69 (▲9.69) ・改善度:通常時0.03(0.03)、災害時0.45(0.44)</p>	道路局 国道・技術課 (課長 奥村 康博)

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23号 鈴鹿四日市道路 中部地方整備局	840	12,810	【内訳】 走行時間短縮便益 12,010億円 走行経費減少便益 694億円 交通事故減少便益 106億円 【主な根拠】 計画交通量 約45,800台/日	【内訳】 事業費 998億円 維持管理費 438億円	8.9 (2.0) [注1]	効果1 渋滞緩和による追突事故の減少 ・バイパス整備により国道23号現道の主要渋滞箇所を回避 [主要渋滞箇所] 現況:18箇所→整備後:4箇所(14箇所回避) ・国道23号現道の渋滞が緩和され交通事故が減少 [国道23号並行区間の交通事故件数] 現況:1,495件/4年→整備後:1,272件/4年(223件減少) 効果2 地域間の速達性を向上 ・四日市市と鈴鹿市間の旅行速度が向上 [旅行速度] 現況:約32km/h→整備後:約41km/h(約9km/h向上) ・四日市港への物流ネットワークの確保により、地域間の速達性が向上 [鈴鹿市内から四日市港への所要時間] 現況:約52分→整備後:約39分(約13分短縮) 効果3 安全・安心なルートの確保 ・国道23号のダブルネットワークにより、南海トラフ巨大地震等の大規模災害発生時のリダンダンシーを確保 [津波浸水想定区間の延長] 現況:約30km→整備後:約4km(約26km減少) <道路ネットワークの防災機能評価結果 [注2] > ・改善ペア数:20(6) ・脆弱度:0.64 [C] →0.23 [B] (0.33 [C] →0.26 [B]) ・累積脆弱度の変化量:▲69.20 (▲0.37) ・改善度:通常時0.14 (0.07)、災害時0.50 (0.16)	道路局 国道・技術課 (課長 奥村 康博)

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483号 (北近畿豊岡自動車道路) 豊岡道路(Ⅱ期) 近畿地方整備局	270	766	【内訳】 走行時間短縮便益 615億円 走行経費減少便益 121億円 交通事故減少便益 30億円 【主な根拠】 計画交通量 約14,000台/日	406	【内訳】 事業費 358億円 維持管理費 47億円	1.9 (0.5) [注1]	効果1 災害に機能する道路ネットワークの構築 ・災害時に機能する道路ネットワークにより、第三次救急医療機関等へのアクセスが確保され、円滑な医療活動や物資輸送に寄与。 但馬地域北部から豊岡病院まで搬送する際の道路浸水区間 【現況】約4.3km(約66%(全体6.5km)の区間で浸水)→【整備後】0km(浸水区間0%(全体6.1km)) 効果2 第三次緊急医療機関への搬送60分圏域の拡大 ・救急医療搬送が円滑化し、60分圏域の拡大により地域の安全・安心の確保が期待される。 【現況】約16万人→【整備後】約17万人(約1.0万人増加) 効果3 アクセス改善による観光・地域産業支援 ・道路ネットワーク整備により観光地へのアクセスが改善し、観光客の更なる誘客等の観光振興への支援が期待される。 ・輸送の効率化や代替路の確保により、地域産業への支援が期待される。 <道路ネットワークの防災機能評価結果 [注2]> ・改善ペア数: 20(9) ・脆弱度 [防災評価ランク]: 1.00 [D] → 0.55 [C] (1.00 [D] → 1.00 [D]) ・累積脆弱度の変化量: ▲217.82 (▲35.9) ・改善度: 通常時0.09 (0.04)、災害時0.55 (0.00)	道路局 国道・技術課 (課長 奥村 康博)

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)				
		便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳				
一般国道168号 (五條新宮道路) 十津川道路(Ⅱ期) 近畿地方整備局	380	347	<p>【内訳】 走行時間短縮便益 316億円 走行経費減少便益 28億円 交通事故減少便益 3.2億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 約3,500台/日</p>	274	<p>【内訳】 事業費 255億円 維持管理費 19億円</p>	1.3	<p>効果1 災害に強い道路ネットワーク ・災害発生箇所を回避し、安全で信頼性の高い幹線道路ネットワークを確保。 [既往災害発生箇所(H21.4~H31.3)の通過箇所: 【現況】9箇所→【整備後】0箇所] [幅員5.5mを満たさない幅員狭小区間: 【現況】5箇所→【整備後】0箇所]</p> <p>効果2 第二次救急医療機関への速達性・走行性の向上 ・第二次救急医療機関(新宮市立医療センター)への搬送時間が短縮し、60分圏域内の集落が拡大。走行性の悪い急カーブ区間を回避することで走行安定性が向上し、搬送患者への負担軽減が期待される。 [十津川村内の60分圏域集落: 【現況】2集落→【整備後】7集落] [平面線形の厳しい区間(R≤50m): 【現況】94箇所→【整備後】0箇所]</p> <p>効果3 観光振興・地域産業の支援 ・移動時間の短縮や走行安定性の向上により、周辺地域の観光資源間の周遊性が向上することで、地域の観光振興を支援。 [新宮市~道の駅十津川郷の所要時間: 【現況】約72分→【整備後】約63分(約1割短縮)] ・十津川村内で生産される木材の効率的で安定した輸送の確保が期待される。</p> <p><道路ネットワークの防災機能評価結果[注2]> ・改善ペア数: 1 ・脆弱度[防災評価ランク]: 1.00[D]→1.00[D] ・累積脆弱度の変化量: ▲8.89 ・改善度: 通常時0.05、災害時0.00</p>	道路局 国道・技術課 (課長 奥村 康博)

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)				
		便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳				
一般国道191号 (山陰自動車道) 益田西道路 中国地方整備局	330	1,965	【内訳】 走行時間短縮便益 1555億円 走行経費減少便益 330億円 交通事故減少便益 79億円 【主な根拠】 計画交通量 約7,500~19,600台/日	972	【内訳】 事業費 846億円 維持管理費 125億円	2.0 (0.6)	効果1 災害に対し信頼性の高い道路ネットワークの確保 ・現道の課題箇所を回避し、災害に対し信頼性の高い道路ネットワークを確保。 【災害区間の回避】 高津川洪水浸水想定区域約1,600m、飛砂・滞砂区間1箇所、防災点検要対策箇所1箇所の回避 効果2 救急医療サービスの向上 ・対象区間の整備により渋滞区間を回避し二次救急医療機関への搬送時間が短縮。 【萩市消防署弥富出張所から益田赤十字病院までの所要時間】 現況43分→整備後42分(約1分短縮) 効果3 物流ネットワークの確保 ・工業団地へのアクセスが向上することで新たな企業の進出や既存企業の活性化を支援。 【高津IC交差点から石見臨空ファクトリーパークまでの所要時間】 現況13分→整備後7分(約6分短縮) <道路ネットワークの防災機能評価結果 [注2] > ・改善ペア数: 23 (2) ・脆弱度 [防災評価ランク]: 0.92[C]→0.37[C] (0.86[C]→0.86[C]) ・累積脆弱度の変化量: ▲216.82(▲7.70) ・改善度: 通常時0.09(0.03)、災害時0.70(0.00)	道路局 国道・技術課 (課長 奥村 康博)

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180号 (岡山環状道路) 岡山西バイパス(西長瀬~檜津) 中国地方整備局	330	1,148	【内訳】 走行時間短縮便益 1010億円 走行経費減少便益 108億円 交通事故減少便益 30億円 【主な根拠】 計画交通量 約17,700~40,500台/日	244	【内訳】 事業費 230億円 維持管理費 14億円	4.7	効果1 幹線道路の交通混雑解消 ・当該区間の4車線整備(立体化)により、 主要渋滞箇所は2箇所を回避。 【渋滞損失時間】 現況 106万人時間/年 → 整備後 10万人時間/年 (約9割減少) 【旅行速度】 現況 16km/h → 整備後 60km/h(約44km/h上昇) 効果2 幹線道路の交通安全性の向上 ・当該区間の交通混雑の解消で、交通混雑に起因 する追突事故が減少。事故危険箇所1箇所を回 避。 【死傷事故件数】 現況 34件/年 → 整備後 23件/年 (約11件/年【約3割】減少) 【死傷事故率】 現況 153.1件/億台キロ → 整備後 50.6件/億台 キロ (約102.5件/億台キロ【約7割】減少) 効果3 救急医療活動の円滑化 ・当該区間の交通混雑が解消することにより、 第二次救急医療施設への搬送時間が短縮し、 救急医療活動の円滑化に寄与。 【吉備中央町から市立市民病院への搬送時間】 現況 51分 → 整備後 43分(約8分短縮)	道路局 国道・技術課 (課長 奥村 康博)

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	費用の内訳	B/C			
一般国道188号 柳井・平生バイパス 中国地方整備局	70	77	57	1.4	<p>効果1 交通渋滞の緩和による物流生産性の向上 ・バイパス整備により、交通渋滞が緩和するとともに速達性が向上し、物流生産性が向上。 【対象区間通過時間】 現況 約6分 → 整備後 約2分(約4分短縮)</p> <p>効果2 地域の安全性の向上 ・バイパスへの交通の転換により、当該区間の渋滞や沿道出入り交通等に起因した追突事故が減少。 【死傷事故件数の減少】 現況 14件/年 → 整備後 11件/年 【死傷事故率の減少】 現況 93件/億台キロ → 整備後 70件/億台キロ</p> <p>効果3 救急医療施設へのアクセス性向上による救急医療活動の支援 ・バイパス整備により、二次救急医療施設へのアクセス性が向上し、救急医療活動を支援。 【平生町役場～周東総合病院の所要時間】 現況 約9分 → 整備後 約7分(約2分短縮)</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益 70億円 走行経費減少便益 6.2億円 交通事故減少便益 1.4億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 約17,000～23,400台/日</p> <p>【内訳】 事業費 49億円 維持管理費 7.9億円</p>	

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493号(阿南安芸自動車道) 野根安倉道路 四国地方整備局	450	4,375	<p>【内訳】 走行時間短縮便益 3,692億円 走行経費減少便益 496億円 交通事故減少便益 188億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 約2,200~31,200台/日</p>	3,290	<p>【内訳】 事業費 2,924億円 維持管理費 366億円</p>	1.3 (0.4) [注1]	<p>効果1 信頼性の高いネットワークの確保 ・豪雨による土砂崩壊や日常的な落石等の影響を受けない当該路線により日常生活を支えたとともに、南海トラフ巨大地震時における円滑な救援活動に寄与。 【野根地域~安倉地域間を移動する経路における落石件数】 現況:月平均約13件→整備後:0件(約13件減) 【野根地域~安倉地域間を移動する経路における防災点検要対策箇所】 現況:61箇所→整備後:0箇所(61箇所減)</p> <p>効果2 産業振興や観光振興に寄与 ・市場に向けた計画的且つ円滑な搬送ルートの形成により、高知県東部地域の産業振興を支援。 ・走行性の高い周遊ルートの形成により、高知県東部地域の産業振興を支援。 【JA土佐あき北川支所から鳴門大橋への所要時間】 現況:4時間12分→整備後:3時間57分(約15分短縮) 【野根地域から安倉地域間の事前通行規制・平面線形不良・急勾配区間の解消】 現況 12.2km ⇒ 整備後 0km (事前通行規制区間) 現況 107箇所 ⇒ 整備後 0箇所 (平面線形不良箇所 (R<150)) 現況 5.4km ⇒ 整備後 0km (急勾配区間 (i>5%))</p> <p><道路ネットワークの防災機能評価結果 [注2]> ・改善ペア数:67(3) ・脆弱度 [防災評価ランク]: 0.89 [C] → 0.79 [C] (0.67 [C] → 0.67 [C]) ・累積脆弱度の変化量:953.62(24.31) ・改善度:通常時0.18(0.06)、災害時0.13(0.00)</p>	道路局 国道・技術課 (課長 奥村 康博)

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57号 (中九州横断道路) 大津熊本道路(合志～熊本) 九州地方整備局	530	1,780	【内訳】 走行時間短縮便益 1,568億円 走行経費減少便益 153億円 交通事故減少便益 59億円 【主な根拠】 計画交通量 約5,900～19,000台/日	1,271 【内訳】 事業費 1,168億円 維持管理費 103億円	1.4 (0.8) [注1]	効果1 物流効率化による地域産業が活性化 ・工業団地から九州縦貫自動車道までの所要時間短縮により物流が効率化し、地域産業が活性化 【工業団地から九州縦貫自動車道への所要時間】 現況:22分(熊本IC)→整備後:17分(約5分短縮)(熊本北JCT) 効果2 災害時に信頼性の高い高速ネットワークの形成 ・災害時の緊急輸送ルートとして、救援・物資輸送時に機能する信頼性の高い道路ネットワークを構築 【北熊本駐屯地～道の駅旭志(菊池市)の所要時間】 現況:62分→整備後:47分(約15分短縮) 効果3 観光の周遊性が向上し、観光振興による地域活性化 ・九州縦貫自動車道との接続により主要観光都市間の高速性が向上し、観光経済が活性化 【高速道路IC～道の駅旭志(菊池市)の所要時間】 現況:24分→整備後:13分(約11分短縮) <道路ネットワークの防災機能評価結果[注2]> ・改善ペア数:28(2) ・脆弱度[防災評価ランク] 0.86[C]→0.70[C](0.00[A]→0.00[A]) ・累積脆弱度の変化量:▲444.5(0.00) ・改善度:通常時0.11(0.03)、災害時0.25(0.03)	道路局 国道・技術課 (課長 奥村 康博)

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218号 (九州横断自動車道延岡線) 蘇陽五ヶ瀬道路 九州地方整備局	320	1,467	875	1.7 (1.2) [注1]	<p>効果1 防災機能の向上(安全・安心)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・土砂災害危険箇所等を回避し、災害時の代替路機能、救急活動等における機能確保により信頼性の高い高速ネットワークを形成 【土砂災害危険箇所数の回避】 現況:10箇所→整備後:0箇所 <p>効果2 原木搬送先への走行性、安全性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・西臼杵森林組合から八代港、物流集積拠点、福岡、佐伯港、細島港方面までの現道の線形不良箇所を回避でき、走行性、安全性が向上し、産業活動を支援 ・走行性が向上することで、荷崩・転倒などの心配がなくなり、ドライバーの負担が軽減 【平面線形が厳しい箇所】 現況:14箇所→整備後:0箇所 【縦断線形が厳しい箇所】 現況:7箇所→整備後:0箇所 <p>効果3 観光地間の連携強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・周辺の主要な観光地間の移動時間短縮と走行性向上により、観光地間の連携機能が強化され、地域間の観光振興を支援 【蘇陽⇄五ヶ瀬⇄高千穂の移動時間】 現況:25分→整備後:13分(12分短縮) <p><道路ネットワークの防災機能評価結果 [注2]></p> <ul style="list-style-type: none"> ・改善ペア数:19(9) ・脆弱度〔防災評価ランク〕 0.69 [C] → 0.30 [B] (0.78 [C] → 0.42 [C]) ・累積脆弱度の変化量:▲334.9(▲39.3) ・改善度:通常時0.28(0.01)、災害時0.52(0.43) 	<p>【内訳】</p> <p>走行時間短縮便益 1,260億円</p> <p>走行経費減少便益 132億円</p> <p>交通事故減少便益 75億円</p> <p>【主な根拠】</p> <p>計画交通量 約6,400~15,600台/日</p> <p>【内訳】</p> <p>事業費 794億円</p> <p>維持管理費 80億円</p>	

注1 B/C及び道路のネットワークの防災機能評価の値は、事業化区間を含むJCT間の区間を対象とした場合、()書きの値は事業化区間を対象にした場合の分析結果

注2 ・防災機能ランク:道路ネットワークを「耐災害性」、「多重性」の観点からA~Dの評価ランクに等級分け
(H30年度末供用済みおよび事業化済みネットワークによる評価。災害リスクは、地震・津波・豪雨・豪雪、火山を設定)

A:災害時も通常時と同じ期待所要時間 C:災害時は通常時の1.5倍以上の期待所要時間

B:災害時は通常時の1.5倍未満の期待所要時間 D:災害時には到達不可能

- ・累積脆弱度の変化量:各拠点ペア間の脆弱度を最短経路上の災害危険箇所が存在するリンク毎に累積したものに当該リンク延長を乗じて算定した値の整備前後の変化量で評価
- ・改善度:道路整備が「行われない場合」に対する「行われる場合」の速達性の改善の度合いを計測して評価

【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			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				
鹿島港外港地区 国際物流ターミナル(-12m)整備事業 関東地方整備局	47	138	<p>【内訳】 海上輸送コスト削減：45億円 荷役コスト削減：93億円</p> <p>【主な根拠】 洋上風力発電設備建設数推計：約40基</p>	42	<p>【内訳】 建設費：40億円 管理運営費：2.1億円</p>	3.3	<p>【環境への負荷軽減】 ○本事業の実施により、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み込みが可能となり、大幅なコストダウンが見込まれることから、洋上風力発電設備の設置が促進されることにより、CO2排出量の削減が図られ、温室効果ガス削減に関する国際的枠組であるパリ協定における我が国の削減目標の達成に資する。</p> <p>【企業立地の促進】 ○本事業の実施により、洋上風力発電設備の保管、メンテナンス等を行う企業の立地が促進され、地域経済の活性化が期待される。</p> <p>【洋上風力発電産業の育成】 ○本事業の実施により、洋上風力発電設備の設置が促進され、洋上風力発電需要が高まることにより、欧州が中心となっている洋上風力発電設備の製造産業が我が国において発達することが期待される。</p> <p>【環境教育の推進】 ○本事業の実施により、大規模な洋上風力発電設備が建設され、インフラツーリズムの拠点等として、地球温暖化防止等の環境保全の取り組みの教育にも資する。</p>	港湾局 計画課 (課長 中村 晃之)

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				
千葉港千葉中央地区 複合一貫輸送ターミナル整備事業 関東地方整備局	78	201	<p>【内訳】 大型船への対応による海上輸送コスト削減：64億円 モーダルシフトによる輸送コスト削減：135億円 震災時の輸送コストの増大回避：1.8億円 残存価値：0.1億円</p> <p>【主な根拠】 シャーシ取扱貨物量（大型船への対応）：341千トン/年 完成自動車取扱貨物量（大型船への対応）：279千トン/年 シャーシ取扱貨物量（陸上輸送回避）：205千トン/年</p>	68	<p>【内訳】 建設費：62億円 管理運営費：6.4億円</p>	2.9	<p>【トラックドライバー不足への対応】 ○トラックドライバー不足や高齢化など将来的な輸送力不足が懸念される中、本事業の実施により、船舶の大型化が図られ、内航RORO船による輸送力が増強されることにより、将来的な輸送需要への対応に資する。 ○トラックドライバーの休息確保や労働時間の短縮、地域内での就労環境が可能となるなど、トラックドライバーの労働環境の向上が図られる。</p> <p>【産業の競争力の向上】 ○本事業の実施により、船舶の大型化による物流効率化が図られ、地域企業の輸送ニーズや物流コスト削減への対応が進むことにより、競争力が向上し、地域の安定した発展が期待される。</p> <p>【地域の安全・安心の確保】 ○本事業の実施により、大規模地震発生時においても、耐震強化岸壁を利用した、地域の産業活動及び地域住民の生活が維持される。</p> <p>【環境への負荷軽減】 ○本事業の実施により、輸送効率化、モーダルシフト需要等への対応が可能となり、排出ガス(CO2・NOx)が削減され、我が国のSDGsの達成に資する。</p> <p>【首都圏流入車両数の削減】 ○モーダルシフトの進展により、首都圏流入車両が削減され、渋滞緩和に寄与する。</p>	港湾局 計画課 (課長 中村 晃之)

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				
高松港朝日地区 複合一貫輸送ター ミナル整備事業 四国地方整備局	73	142	<p>【内訳】 大型船への対応による輸送コスト削減： 98億円 陸上輸送回避による輸送コスト削減： 9.3億円 横持ち輸送回避による輸送コスト削減便 益：35億円 残存価値：0.2億円</p> <p>【主な根拠】 取扱貨物量（陸上輸送回避）：12千台/ 年 取扱貨物量（大型船への対応）：55千台 /年 取扱貨物量（横持ち輸送回避）：9千台/ 年</p>	67	<p>【内訳】 建設費：59億円 管理運営費：7.5 億円</p>	2.1	<p>【トラックドライバー不足への対応】 ○トラックドライバー不足に伴い将来的な輸送力 不足が懸念される中、本事業の実施により、船舶 の大型化に対応でき、内航フェリーによる輸送力 が増強されることにより、将来的な輸送需要への 対応に資する。 ○トラックドライバーの休息確保や労働時間の短 縮など、トラックドライバーの労働環境の向上が 図られる。</p> <p>【産業競争力の向上】 ○本事業の実施により、船舶の大型化による物流 効率化が図られ、地域の産業競争力が向上し、地 域の安定した発展が期待される。また、国際コン テナ戦略港湾（阪神港）との間で安定的に国際 フィーダーコンテナ貨物を輸送することが可能と なり、国際コンテナ戦略港湾政策等に寄与するこ とができる。 ○フェリー航路は、昼間に集荷した貨物を夜に フェリー輸送し、翌日の早朝に相手港に届けるこ とができ、荷主の操業形態による計画的な出荷・ 納品に対応できる。</p> <p>【地域の安全・安心の確保】 ○本事業の実施により、大規模地震発生時におい ても、耐震強化岸壁を利用した、地域の産業活動 及び地域住民の生活が維持される。 ○本フェリー航路は、四国と本州や島嶼部を繋ぐ フェリー輸送の拠点となっており、離島住民等の 生活の足として、多数の旅客の利用が維持され る。</p> <p>【環境への負荷軽減】 ○本事業の実施により、輸送効率化、モーダルシ フト需要等への対応が可能となり、排出ガス (CO2・NOx) が削減され我が国のSDGsの達成に 資する。</p>	港湾局 計画課 (課長 中村 晃之)

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				
北九州港外港地区 国際物流ターミナル 整備事業 九州地方整備局	65	174	<p>【内訳】 海上輸送コスト削減：53億円 荷役コスト削減：121億円</p> <p>【主な根拠】 洋上風力発電設備建設数推計：約50基</p>	57	<p>【内訳】 建設費：54億円 管理運営費：3.0 億円</p>	3.0	<p>【環境への負荷軽減】 ○本事業の実施により、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み込みが可能となり、大幅なコストダウンが見込まれることから、洋上風力発電設備の設置が促進されることにより、CO2排出量の削減が図られ、温室効果ガス削減に関する国際的枠組であるパリ協定における我が国の削減目標の達成に資する。</p> <p>【企業立地の促進】 ○本事業の実施により、洋上風力発電設備の保管、メンテナンス等を行う企業の立地が促進され、地域経済の活性化が期待される。</p> <p>【洋上風力発電産業の育成】 ○本事業の実施により、洋上風力発電設備の設置が促進され、洋上風力発電需要が高まることにより、欧州が中心となっている洋上風力発電設備の製造産業が我が国において発達することが期待される。</p> <p>【環境教育の推進】 ○本事業の実施により、大規模な洋上風力発電設備が建設され、インフラツーリズムの拠点等として、地球温暖化防止等の環境保全の取り組みの教育にも資する。</p>	港湾局 計画課 (課長 中村 晃之)

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			
大分港大在西地区 複合一貫輸送ター ミナル整備事業 九州地方整備局	156	486	<p>【内訳】 大型船への対応による輸送コスト削減：8.0億円 モーダルシフトによる輸送コスト削減：436億円 横持ち輸送回避による輸送コスト削減：31億円 震災時の輸送コスト増大回避：7.5億円 残存価値：3.8億円</p> <p>【主な根拠】 シャーシ取扱台数（モーダルシフト）：41千台/年 シャーシ取扱台数（大型船への対応）：13千台/年 シャーシ取扱台数（横持ち輸送）：65千台/年</p>	128	3.8	<p>【トラックドライバー不足への対応】 ○トラックドライバー不足に伴い将来的な輸送力が懸念される中、本事業の実施により、船舶の大型化に対応でき内航RORO船による輸送力が増強されることにより、将来的な輸送需要への対応に資する。 ○トラックドライバーの休息確保や労働時間の短縮など、トラックドライバーの労働環境が向上が図られる。</p> <p>【産業の競争力の向上】 ○本事業の実施により、船舶の大型化による物流効率化が図られ、地域企業の競争力が向上し、地域の安定した発展が期待される。</p> <p>【地域の安全・安心の確保】 ○本事業の実施により、大規模地震発生時においても、耐震強化岸壁を利用した、地域の産業活動及び地域住民の生活が維持される。</p> <p>【環境への負荷軽減】 ○本事業の実施により、輸送効率化、モーダルシフト需要等への対応及び横持ち輸送の解消が可能となり、排出ガス（CO2・NOx）が削減され、我が国のSDGs達成に資する。</p>	港湾局 計画課 (課長 中村 晃之)

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			
長崎港松が枝地区 旅客船ターミナル 整備事業 九州地方整備局	136	251	<p>【内訳】 国際観光収益の増加便益：250億円 残存価値：1.3億円</p> <p>【主な根拠】 クルーズ船寄港隻数：360隻 [うち、海外他港シフト解消隻数：23隻]</p>	119	2.1	<p>【2パース化と併せた周辺地域の振興】 ○2パース化の実現により背後に集積する世界遺産と調和した都市空間の形成等、周辺地域の再開発による地域活性化が期待されるとともに、一帯が地方創生の拠点として地域の振興に大きく寄与する。</p> <p>【地域の基幹産業の活性化】 ○港内の造船所において、日本初となるクルーズメンテナンス事業に取り組むこととしており、2パース化の実現によりメンテナンス船の受注機会の拡大につながり、地域の基幹産業である造船業の活性化が期待される。</p> <p>【クルーズ産業の形成】 ○2パース化の実現により、発着クルーズの開発など長崎港がクルーズ拠点化されることにより、クルーズ関連産業が形成され、地域の活性化がより一層進むものと期待される。 また、長崎発着のクルーズが実現されるなど、これまで開発されていない地元や周辺地域のクルーズ人口の増加が見込まれる。</p> <p>【観光地としての魅力の向上】 ○ターミナルの整備により、寄港する旅客船による景観性の向上や、見学者、クルーズ船の一時上陸者による賑わいの創出に伴い、観光地としての地域イメージの向上が見込まれる。</p>	港湾局 計画課 (課長 中村 晃之)

【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			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)				
		便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳				
成田国際空港B滑走路 延伸及びC滑走路増設 事業 成田国際空港(株)	5,125	51,400	<p>【内訳】</p> <p>利用者便益 40,000億円 供給者便益 400億円 残存価値 11,000億円</p> <p>【主な根拠】</p> <p>前提とした将来旅客数 2035年度 6,189万人 2045年度 7,146万人 2055年度 8,179万人</p> <p>※供給者便益は、維持補修 費9,900億円を控除した額</p>	15,100	<p>【内訳】</p> <p>建設費等 9,800億円 維持改良・再投資費 5,300億円</p>	3.4	<p>【首都圏空港の発着容量の増加】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・首都圏空港の年間発着容量を約100万回と、世界の都市間競争に伍していく水準に向かわせ、首都圏空港の容量制約の解消に寄与する ・我が国全体の航空需要の受け皿として、全国、関東、空港周辺地域において多様なインバウンド旅行者の受入に貢献し、全国及び地域の産業・都市の国際競争力強化や地域活性化に貢献 <p>【経済波及効果】 (平成30年比) 新滑走路供用時 経済効果 年間 約1兆6,600億円 雇用創出効果 年間 約12.5万人 発着回数50万回達成時 経済効果 年間 約4兆8,600億円 雇用創出効果 年間 約36.4万人</p>	航空局 航空 ネットワーク部 首都圏空港課 (課長 鍛本浩司)

【ダム事業】

○令和2年度予算概算要求時（令和元年8月）に公表済の評価結果の再掲
（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				
藤原・奈良俣再編ダム再生事業 関東地方整備局・独立行政法人水資源機構	17	483	<p>【内訳】 被害防止便益:483億円 残存価値:0.57億円</p> <p>【主な根拠】 洪水調節に係る便益: 年平均浸水軽減世帯数:67世帯 年平均浸水軽減面積:15ha</p>	15	<p>【内訳】 建設費 14億円 維持管理費 0.2億円</p>	33.3	<p>・戦後の主な洪水は、昭和22年9月、昭和23年9月、昭和24年8月、昭和33年9月、昭和57年7月、昭和57年9月、平成10年9月があり、近年では平成27年9月洪水により沿川で家屋浸水等の被害が発生している。</p> <p>・河川整備基本方針の目標規模と同等の洪水が発生した場合、事業実施前後で、想定孤立者数(避難率40%)約6,800人減、電力の停止による影響人口が約11,400人減などと想定している。</p>	水管理・国土保全局 治水課 (課長 藤巻 浩之)
大町ダム等再編事業 北陸地方整備局	360	2,557	<p>【内訳】 被害防止便益:2,553億円 残存価値:3.9億円</p> <p>【主な根拠】 洪水調節に係る便益: 年平均浸水軽減戸数:229戸 年平均浸水軽減面積:178ha</p>	259	<p>【内訳】 建設費 160億円 維持管理費 99億円</p>	9.9	<p>・戦後の主な洪水は、昭和57年9月、昭和58年9月、平成16年10月、平成18年7月があり、沿川で家屋浸水等の被害が発生している。</p> <p>・信濃川上流部で、年超過確率1/100に相当する降雨による洪水を想定した場合、整備前では想定死者数が約3,300人(避難率40%)、電力の停止による影響人口が約87,800人などと想定されるが、このうち、大町ダム等の再編により想定死者数約200人(避難率40%)、電力の停止による影響人口約1,100人を軽減することができる。</p>	水管理・国土保全局 治水課 (課長 藤巻 浩之)

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				
九頭竜川上流ダム再生事業 近畿地方整備局	310	480	<p>【内訳】 被害防止便益:471億円 残存価値:8.9億円 【主な根拠】 洪水調節に係る便益: 年平均浸水軽減戸数:132戸 年平均浸水軽減面積:84ha</p>	207	<p>【内訳】 建設費 196億円 維持管理費 12億円</p>	2.3	<p>・戦後の主な洪水は、昭和28年9月、昭和34年8月、昭和36年9月、平成16年7月があり、沿川で家屋浸水等の被害が発生している。 ・河川整備計画規模の洪水が発生した場合、浸水区域内の避難行動要支援者数は約20,000人と想定されるが、事業実施により解消される。 ・同様に、河川整備計画規模の洪水が発生した場合、九頭竜川流域では、電力の停止による影響人口が約12,000人と想定されるが、事業実施により解消される。</p>	水管理・国土保全局 治水課 (課長 藤巻 浩之)
旭川中上流ダム再生事業 中国地方整備局	450	806	<p>【内訳】 被害防止便益:796億円 残存価値:9.8億円 【主な根拠】 洪水調節に係る便益: 年平均浸水軽減戸数:490戸 年平均浸水軽減面積:42ha</p>	277	<p>【内訳】 建設費 275億円 維持管理費 2.7億円</p>	2.9	<p>・戦後の主な洪水は、昭和20年9月、昭和47年7月豪雨、平成10年10月、平成30年7月豪雨であり、旭川流域で大きな被害が発生している。 ・河川整備計画の目標規模と同等の洪水が発生した場合、避難行動要支援者数が、約27,200人、想定死者数(避難率40%)が約60人、電力の停止による影響人口が約29,100人と想定されるが、事業実施により、避難行動要支援者数が約1,300人、想定死者数(避難率40%)が約20人、電力の停止による影響人口が約2,800人に軽減される。</p>	水管理・国土保全局 治水課 (課長 藤巻 浩之)
小見野々ダム再生事業 四国地方整備局	500	569	<p>【内訳】 被害防止便益:561億円 残存価値に関する便益:7.5億円 【主な根拠】 洪水調節に係る便益: 年平均浸水軽減戸数:342戸 年平均浸水軽減面積:119ha</p>	302	<p>【内訳】 建設費 272億円 維持管理費 30億円</p>	1.9	<p>・戦後の主な洪水は、昭和25年9月、平成26年8月、平成27年7月があり、沿川で家屋浸水等の被害が発生している。 ・河川整備計画規模の洪水が発生した場合、那賀川流域では、災害時要援護者数は約16,800人と想定されるが、事業実施により約16,700人に軽減される。 ・同様に、河川整備計画規模の洪水が発生した場合、那賀川流域では、想定死者数(避難率40%)は約60人と想定されるが、事業実施により約50人に軽減される。 ・同様に、河川整備計画規模の洪水が発生した場合、那賀川流域では、電力停止による影響人口は約22,600人と想定されるが、事業実施により、約20,700人に軽減される。</p>	水管理・国土保全局 治水課 (課長 藤巻 浩之)

【その他施設費】

【官庁営繕事業】

○令和2年度予算概算要求時（令和元年8月）に公表済の評価結果の再掲

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	
長野第1地方合同庁舎 (既存施設の更新) 関東地方整備局	57	25	114	100	133	老朽、狭あい、防災機能に係る施設の不備等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 秋月 聡二郎)
名古屋第4地方合同庁舎 (既存施設の更新) 中部地方整備局	91	39	120	100	133	老朽、分散、防災機能に係る施設の不備等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 秋月 聡二郎)
内閣府新庁舎 (既存施設の更新) 大臣官房官庁営繕部	52	25	125	100	121	老朽、狭あい、防災機能に係る施設の不備等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 秋月 聡二郎)

※ 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】

○令和2年度予算概算要求時（令和元年8月）に公表済の評価結果の再掲

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	
北九州航空研修センターの施設整備 (教舎兼研修生寮の整備) (新規施設の建築) 海上保安庁	13	5.1	100	100	121	気象条件、空港の混雑度及び訓練空域までの距離等の諸条件が良好である北九州空港に固定翼要員の養成体制を整えることができ、海上保安体制強化に伴い増強される航空機の運航を見据えた安定的な航空機操縦士の確保・養成が可能となる。	海上保安庁 装備技術部 施設補給課 (課長 坪井 謙二)

- ・ 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年間にかかる費用を現在価値化したものである。

令和2年度予算に係る再評価結果一覧

【公共事業関係費】

【道路・街路事業】
（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)					B/C	
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
近畿自動車道名古屋神戸線 大津JCT～城陽 西日本高速道路株式会社	その他	5,887	10,408	5,311	2.0	<p>①物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> 農林水産業を主体とする地域から大都市圏への農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる <p>②国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> 当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する <p>③災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> 緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられたる区間の代替路線を形成する <p>他15項目に該当</p>	<p>・6車線化に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施。</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> 「近畿自動車道 名古屋神戸線」は愛知県名古屋を起点として、三重県、滋賀県、京都府、大阪府を經由し、兵庫県神戸市へ至る総延長174 kmの国土開発幹線自動車道である。 本事業は、このうち大津JCTから城陽間25kmについて暫定4車線を完成6車線に整備する事業である。 <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> 事業化年度：平成5年度 暫定供用開始予定年度：令和5年度 完成予定年度：令和12年度 <p>【コスト縮減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> 事業の進捗に合わせ、設計並びに施工計画等の精度を上げていくとともに、新技術・新工法の採用や現地の状況変化も確認しながら、コスト削減を図っていく。 <p>【社会情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> 同路線の亀山JCT～草津田上IC間が平成20年2月に供用を開始した。 同路線の城陽～八幡間が平成29年4月に暫定4車線として、高槻第一JCT～神戸JCT間が平成30年3月に暫定4車線として開通。 	継続	道路局 高速道路課 (課長 山本 巧)		

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、コスト削減等)	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		費用の内訳						
近畿自動車道名古屋神戸線 城陽～高槻JCT 西日本高速道路株式会社	その他	7,318	11,777	6,842	1.7	<p>①物流効率化の支援 ・農林水産業を主体とする地域から大都市圏への農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる</p> <p>②国土・地域ネットワークの構築 ・当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する</p> <p>③災害への備え ・緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する</p> <p>他14項目に該当</p>	<p>・6車線化に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施。</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・「近畿自動車道 名古屋神戸線」は愛知県名古屋を起点として、三重県、滋賀県、京都府、大阪府を経由し、兵庫県神戸市へ至る総延長174kmの国土開発幹線自動車道である。 ・本事業は、このうち八幡京田辺から高槻JCT間11kmについて暫定4車線を完成6車線に整備する事業である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：城陽～八幡：H9年度、八幡京田辺～高槻JCT：H10年度 ・暫定供用開始予定年度：令和5年度 ・完成予定年度：令和12年度</p> <p>【コスト削減等】 ・事業の進捗に合わせ、施工計画等の精度を上げていくとともに、現地の状況変化も確認しながら、コスト削減を図っていく。</p> <p>【社会情勢の変化】 ・同路線の亀山JCT～草津田上IC間が平成20年2月に供用を開始した。 ・同路線の城陽～八幡間が平成29年4月に暫定4車線として、高槻第一JCT～神戸JCT間が平成30年3月に暫定4車線として開通。</p>	継続	道路局 高速道路課 (課長 山本 巧)		