

# 個別公共事業の評価書（その3）

－令和2年度－

令和3年3月29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（令和2年6月25日最終変更）及び令和2年度国土交通省事後評価実施計画（令和2年9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、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。

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](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3年度予算に向けた評価として、直轄事業等について、個別箇所です算決定された事業を含め、新規事業採択時評価31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			
河川事業 (代替法、CVM・TCM)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・想定年平均被害軽減期待額</li> <li>・水質改善効果等(環境整備事業の場合)</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> <li>・地域開発の状況</li> <li>・地域の協力体制</li> <li>・河川環境等をとりまく状況等</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・国勢調査メッシュ統計</li> <li>・水害統計等</li> </ul>	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"> <li>・走行時間短縮便益</li> <li>・走行経費減少便益</li> <li>・交通事故減少便益</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・事業費</li> <li>・維持管理費</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・事業実施環境</li> <li>・物流効率化の支援</li> <li>・都市の再生</li> <li>・安全な生活環境の確保</li> <li>・救助・救援活動の支援等の防災機能</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・道路交通センサス</li> <li>・パーソントリップ調査</li> </ul>	道路局
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>・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</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</li> </ul>	港湾局

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。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・事業計画の必要性</li> <li>・事業計画の合理性</li> <li>・事業計画の効果</li> </ul>		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。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・事業計画の必要性</li> <li>・事業計画の合理性</li> <li>・事業計画の効果</li> </ul>		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。

## 令和3年度予算に向けた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
河川事業	直轄事業等	4
道路・街路事業	直轄事業等	17
港湾整備事業	直轄事業等	7
合計		28

### 【その他施設費】

○政府の予算案の閣議決定時に個別箇所です算措置が公表された事業(令和2年9月に評価結果を公表済の事業の再掲)

事業区分		新規事業採択箇所数
官庁営繕事業		2
海上保安官署施設整備事業		1
合計		3
総計		31

# 令和3年度予算に向けた再評価について

## 【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	
ダム事業	直轄事業等	0(0)	0(0)	0(2)	0(3)	1(6)	1(11)	1(11)	0(0)	0(0)	0(0)
道路・街路事業	直轄事業等	0(2)	0(4)	0(0)	0(11)	1(97)	1(114)	1(114)	0(0)	0(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3年1月29日に公表済の再評価実施箇所数と合計した箇所数

# 令和3年度予算に向けた新規事業採択時評価結果一覧

別添3

【公共事業関係費】

【河川事業】

(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				
渡良瀬川上流特定構造物改築事業(中橋) 関東地方整備局	48	256	<p>【内訳】 便益 256億円</p> <p>【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:97戸 年平均浸水軽減面積:7.2ha</p>	38	<p>【内訳】 建設費 38億円 維持管理費 0億円</p>	6.7	<p>・最大孤立者数(1/100確率規模・避難率40%) 孤立者の発生する面積:755ha、最大孤立者:約7,100人を解消 ・電力の停止による影響人口(1/100確率規模) 電力停止の影響を受ける面積:345ha、電力停止による影響人口:約8,700人の解消</p>	水管理・国土保全局 治水課 (課長 藤巻 浩之)
木曾川上流特定構造物改築事業(新水門川排水機場) 中部地方整備局	241	1,756	<p>【内訳】 被害防止便益:1,754億円 残存価値 :1.7億円</p> <p>【主な根拠】 年平均浸水被害軽減戸数:1,712戸 年平均浸水被害軽減面積:157ha</p>	182	<p>【内訳】 建設費 176億円 維持管理費 6.7億円</p>	9.6	<p>昭和36年6月洪水と同規模の洪水を想定した場合</p> <p>・浸水区域内人口は17,998人であり、浸水区域内の災害時要援護者数は6,325人と推定されるが、水門川排水機場特定構造物改築事業により解消される。 ・途絶する主要道路は県道18号、県道50号、県道57号、県道212号、県道237号等、途絶する主要鉄道は養老鉄道養老線である。事業を実施することで解消される。</p>	水管理・国土保全局 治水課 (課長 藤巻 浩之)

<p>筑後川総合内水緊急 対策事業 九州地方整備局</p>	<p>38</p>	<p>70</p>	<p>【内訳】 被害防止便益 69億円 残存価値 0.4億円</p> <p>【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:23戸 年平均浸水軽減面積:2.5ha</p>	<p>36</p>	<p>【内訳】 建設費 32億円 維持管理費 4.3億 円</p>	<p>1.9</p>	<p>・ 想定区域内人口 年超過確率1/10の降雨が発生した 場合、浸水区域内人口は事業実施に より、浸水面積が24ha減少し、浸 水区域内人口が約900人が減少す る。 ・ 浸水区域内の災害時要援護者数 年超過確率1/10の降雨が発生した 場合、浸水区域内の災害時要援護者 数が約300人減少する。 ・ 下水道施設の停止による影響人口 本対策を実施することにより、 H30.7洪水において、中央浄化セン ターの浸水深が0.2m以下に低減され ることで、約100,000人の下水道施 設の機能停止による影響が解消され る。</p>	<p>水管理・国土保全 局 治水課 (課長 藤巻 浩 之)</p>
<p>山国川総合水系環境 整備事業 九州地方整備局</p>	<p>6.7</p>	<p>45</p>	<p>【内訳】 水辺整備の効果による便 益:45億円</p> <p>【主な根拠】 (水辺整備) 支払意思額:368円/月/世 帯 受益世帯数:55,797世帯</p>	<p>6.1</p>	<p>【内訳】 (水辺整備) 建設費 5.5億円 維持管理費 0.58億 円</p>	<p>7.4</p>	<p>(水辺整備) ・ 河川敷地占用許可準則第22を活 用し、マルシェやチャレンジショッ プ、イベント等で利用するなど水辺 のオープン化を進め、地域との連携 による賑わい空間の創出と地域活性 化が期待される。</p>	<p>水管理・国土保全 局河川環境課 (課長 高村 裕 平)</p>



【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)			B/C	
		便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳				
一般国道5号 創成川通 北海道開発局	1,200	1,144	<p>【内訳】                      走行時間短縮便益:1,025億円                      走行経費減少便益:91億円                      交通事故減少便益:28億円</p> <p>【主な根拠】                      計画交通量                      約65,200台/日</p>	865	<p>事業費 : 846億円                      維持管理費 : 20億円</p>	1.3	<p>効果1 信号交差点の回避による、所要時間のばらつきの改善による定時性確保と主要渋滞箇所の解消                      【所要時間のばらつき】                      現況 夏期14分/冬期36分 → 整備後 夏期5分/冬期6分                      (現況 夏期6分~20分/冬期8分~44分)                      (整備後 夏期6分~11分/冬期8分~14分)                      【主要渋滞箇所】                      現況 5箇所 → 整備後 0箇所</p> <p>効果2 交通混雑解消、沿道出入り交通との輻輳回避により、交通事故が減少                      【交通事故件数】                      当該区間の事故減少期待数(4ヵ年)                      現況 323件 → 256件(67件減少)</p> <p>効果3 救急搬送の速達性向上により、都心部の高次医療施設等への搬送時間が短縮し、速達性が向上。                      【札幌都心部の救命救急センターから札幌医療圏の60分カバー圏人口(冬期悪天候時)】                      現況 41.3万人 → 42.5万人(約1.2万人増加)</p> <p>効果4 物流交通の安定性向上により、企業・経済活動を支援                      【所要時間】(大谷地流通業務団地~札幌都心部)                      現況 28分 → 整備後 21分(7分短縮)</p>	<p>道路局                      国道・技術課                      (課長 前佛 和秀)</p>

<p>一般国道450号 (旭川・紋別自動車道) 遠軽上湧別道路</p> <p>北海道開発局</p>	<p>300</p>	<p>260</p>	<p>【内訳】          走行時間短縮便益：237億円          走行経費減少便益：15億円          交通事故減少便益：7.6億円</p> <p>【主な根拠】          計画交通量          約8,400台/日</p>	<p>235</p>	<p>【内訳】          事業費：202億円          維持管理費：34億円</p>	<p>1.1 (1.1) [注1]</p>	<p>効果1 信号交差点回避による速達性向上          【国道242号遠軽～上湧別間の所要時間】          現況28分→整備後12分 [16分短縮]</p> <p>効果2 線形不良区間回避による安全性向上          【線形不良箇所】 現況5箇所→整備後0箇所</p> <p>効果3 高次医療施設への速達性及び安定性向上による、安心できる暮らしの支援          【所要時間（北見市～遠軽町）】          現況80分→整備後70分 [10分短縮]          【60分圏カパー人口（遠軽町）】          現況 55%→整備後 76% [21%増加]</p> <p>効果4 効率的な物流ルートの形成          【所要時間（紋別港～苫小牧港）】          現況285分→整備後269分 [16分短縮]</p> <p>効果5 国道機能確保と災害時の代替路確保          【洪水浸水区間】          現況4km→整備後0km [全て回避]          【地吹雪発生箇所】          現況3箇所→整備後0箇所 [全て回避]</p> <p>効果6 周遊観光時の移動時間短縮          【所要時間（遠軽～上湧別）】          現況28分→整備後12分 [16分短縮]</p> <p>&lt;道路ネットワークの防災機能評価結果[注2]&gt;          ・改善ペア数：8(6)          ・脆弱度〔防災評価ランク〕          0.88(C)→0.50(C)(0.63(C)→0.63(C))          ・累積脆弱度の変化量：▲10.98(▲0.00)          ・改善度：通常時0.13(0.07), 災害時0.39(0.05)</p>	<p>道路局          国道・技術課          (課長 前佛 和秀)</p>
---	------------	------------	--	------------	--	-------------------------------	--	--

<p>一般国道106号 (宮古盛岡横断道路) 箱石達磨部道路</p> <p>東北地方整備局</p>	<p>470</p>	<p>638</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益:586億円 走行経費減少便益:37億円 交通事故減少便益:15億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 約6,400台/日</p>	<p>549</p>	<p>【内訳】 事業費 : 543億円 維持管理費 : 6.3億円</p>	<p>1.2 (0.8) [注1]</p> <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等による広域迂回を解消 【宮古市役所～盛岡市役所間の広域迂回の解消】 現況：213分⇒整備後(迂回がなければ)：80分</p> <p>効果2 救急医療活動を支援 ・宮古地域から盛岡市の三次救急医療施設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短縮】 現況：106分⇒整備後：82分(約24分短縮)</p> <p>効果3 水産業の生産性拡大を支援 ・内陸部と沿岸部を結ぶ道路ネットワークの強化 【宮古市魚市場～盛岡市中央卸売市場までの所要時間短縮】 現況：102分⇒整備後：78分(約24分短縮)</p> <p>&lt;道路ネットワークの防災機能評価結果 [注2]&gt; ・改善ペア数：10(5) ・脆弱度〔防災機能ランク〕： 1.00 [D] →0.91 [C] (1.00 [D] →1.00 [D]) ・累積脆弱度の変化量：▲164.3 (▲30.2) ・改善度：通常時0.18 (0.05)、災害時0.10 (0.00)</p>	<p>道路局 国道・技術課 (課長 前佛 和秀)</p>
---	------------	------------	--	------------	---	--	--------------------------------------

<p>一般国道4号 仙台拡幅 (籠ノ瀬～鹿の又) 東北地方整備局</p>	<p>400</p>	<p>519</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益:449億円 走行経費減少便益:60億円 交通事故減少便益:10億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 約82,600台/日</p>	<p>282</p>	<p>【内訳】 事業費 : 277億円 維持管理費 : 4.2億円</p>	<p>1.8</p>	<p>効果1 円滑な交通の確保 ・交通容量の拡大により、渋滞緩和が図られ速達性を向上 【混雑度】 現況 : 1.70⇒整備後 : 0.86 (約5割減少) 【旅行速度】 現況 : 17km/h⇒整備後43km/h(約26km/h上昇)</p> <p>効果2 交通混雑の緩和により、安全性が向上 ・旅行速度の低下等に起因する交通事故が減少し、安全性が向上 【事故危険区間】 現況 : 2箇所⇒整備後 : 0箇所 【死傷事故件数】 鹿の又交差点 現況 : 43件/4年⇒整備後 : 26件/4年 (約4割減少) 籠ノ瀬交差点 現況 : 19件/4年⇒整備後 : 11件/4年 (約4割減少)</p> <p>効果3 救急搬送活動を支援 ・搬送時間が短縮し、救急搬送の迅速化を支援。 【名取市から仙台市立病院への搬送時間】 現況 : 28分⇒整備後 : 15分(約13分短縮)</p>	<p>道路局 国道・技術課 (課長 前佛 和秀)</p>
--	------------	------------	---	------------	---	------------	--	--------------------------------------

<p>一般国道108号 石巻河南道路  東北地方整備局</p>	<p>210</p>	<p>192</p>	<p>【内訳】          走行時間短縮便益：159億円          走行経費減少便益：28億円          交通事故減少便益：5.1億円</p> <p>【主な根拠】          計画交通量          約10,900台/日</p>	<p>170</p>	<p>【内訳】          事業費：153億円          維持管理費：17億円</p>	<p>1.1</p>	<p>効果1 道路交通の円滑性確保          ・幅員狭小を解消させ、道路交通の円滑性が向上          【幅員狭小区間（幅員W&lt;8mの区間）】          現況：5.4km⇒整備後：0km          【石巻市河南総合支所⇒石巻市役所の所要時間】          現況：29分⇒整備後：24分（約5分短縮）</p> <p>効果2 救急搬送時の速達性確保          ・内陸部から石巻方面への速達性を確保し、救急搬送を支援          【涌谷町役場⇒石巻赤十字病院の所要時間】          現況：33分⇒整備後：28分（約5分短縮）</p> <p>効果3 物流ネットワークの効率化          ・急カーブなどを解消し、物流ネットワークの効率化が期待          【急カーブ（R&lt;150曲線）】          現況：14箇所⇒整備後：0箇所</p>	<p>道路局          国道・技術課          （課長 前佛 和秀）</p>
---	------------	------------	---	------------	--	------------	---	--

<p>一般国道47号 (新庄酒田道路) 戸沢立川道路</p> <p>東北地方整備局</p>	<p>220</p>	<p>232</p>	<p>【内訳】          走行時間短縮便益：188億円          走行経費減少便益：34億円          交通事故減少便益：10億円</p> <p>【主な根拠】          計画交通量          約12,300台/日</p>	<p>174</p>	<p>【内訳】          事業費：154億円          維持管理費：20億円</p>	<p>1.3</p>	<p>効果1 信頼性の高い道路ネットワークの確保          ・事故を起因とした通行止めによる広域迂回を解消          【酒田市役所⇒新庄市役所】          現況(迂回時)：164分⇒整備後(迂回がなければ)：61分</p> <p>効果2 救急搬送時の安静搬送に寄与          ・道路の構造課題が解消し、最上地域から三次救急医療施設への搬送時における安定性向上が期待          【急カーブ(R&lt;150m)の解消】          現況：3箇所 ⇒ 整備後：0箇所</p> <p>効果3 庄内～最上地域間のアクセス性確保による周遊観光促進          【死傷事故件数】          現況：14件/4年 ⇒ 整備後：3件/4年(約8割減少)          【山居倉庫(酒田市)～最上川船下り(戸沢村)の所要時間】          現況：49分 ⇒ 整備後：43分(約6分短縮)</p> <p>&lt;道路ネットワークの防災機能評価結果          [注2]&gt;          ・改善ペア数：6          ・脆弱度〔防災機能ランク〕：1.00〔D〕→1.00〔D〕          ・累積脆弱度の変化量：▲14.4          ・改善度：通常時0.20、災害時0.00</p>	<p>道路局          国道・技術課          (課長 前佛和秀)</p>
---	------------	------------	--	------------	--	------------	--	---

<p>一般国道4号 矢吹鏡石道路 東北地方整備局</p>	<p>150</p>	<p>180</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益:163億円 走行経費減少便益:12億円 交通事故減少便益:5.0億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 約28,500台/日</p>	<p>104</p>	<p>【内訳】 事業費 : 94億円 維持管理費 : 9.7億円</p>	<p>1.7</p>	<p>効果1 幹線道路の速達性向上 ・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 : 0.71 (約5割減少) 【旅行速度】 現況 : 23km/h⇒整備後 : 41km/h (約2倍に向上)</p> <p>効果2 幹線道路の安全性向上 ・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 : 53件/4年⇒整備後12件/4年 (約8割減少)</p> <p>効果3 物流を支える道路ネットワークの強化 ・物流の効率化が図られ、医療関連産業の活性化を支援 【当該区間の所要時間】 現況 : 約11分⇒整備後 : 約7分 (約4分短縮)</p>	<p>道路局 国道・技術課 (課長 前佛 和秀)</p>
<p>一般国道6号 酒門町交差点立体 関東地方整備局</p>	<p>60</p>	<p>60</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益 : 53億円 走行経費減少便益 : 2.9億円 交通事故減少便益 : 3.3億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 約24,900台/日</p>	<p>50</p>	<p>【内訳】 事業費 : 47億円 維持管理費 : 2.9億円</p>	<p>1.2</p>	<p>効果1 国道6号の速達性向上 ・国道6号酒門町交差点立体の整備により、国道6号の速達性向上。 【混雑度】 現況 : 2.34⇒整備後 : 0.57(約8割減少) 【旅行速度】 現況 : 27km/h⇒整備後 : 34km/h(約1.3倍に向上)</p> <p>効果2 地域の安全性向上 ・交通混雑の緩和により、速度低下に起因する交通事故の減少。 【事故件数】 現況 : 46件/4年⇒整備後 : 39件/4年(約2割減少) ・混雑を避ける車両の抜け道利用が減少し、通学児童の安全性が向上。</p>	<p>道路局 国道・技術課 (課長 前佛 和秀)</p>

<p>一般国道464号 北千葉道路（市川・松戸）</p> <p>関東地方整備局</p>	<p>1,900</p>	<p>5,131</p>	<p>【内訳】          走行時間短縮便益：4,940億円          走行経費減少便益：186億円          交通事故減少便益：4.9億円</p> <p>【主な根拠】          計画交通量          専用部約15,300台/日          一般部約12,100～33,200台/日</p>	<p>1,418</p>	<p>【内訳】          事業費：1,346億円          維持管理費：72億円</p>	<p>3.6</p>	<p>効果1 周辺道路の渋滞緩和          ・北千葉道路の全線整備により成田空港と都心方面を結ぶ輸送の安定性が向上。          ・交通が転換し、国道464号の渋滞が緩和。          【混雑度（松戸隧道～高塚十字路）】          現況：1.13⇒整備後：0.89(約2割改善)          ・首都圏の各方面とのアクセス性が向上。          【所要時間】          高塚十字路交差点～京葉JCT          現況：20分⇒整備後：6分(14分短縮)          高塚十字路交差点～三郷JCT          現況：21分⇒整備後：10分(11分短縮)</p> <p>効果2 交通事故の削減          ・渋滞緩和により、渋滞を要因の一つとして発生していた追突事故が減少。          【追突事故件数（松戸隧道～高塚十字路）】          現況：38件/4年⇒整備後：32件/4年(約2割減少)</p> <p>効果3 地域産業の支援          ・高速道路アクセスが向上し、円滑な移動が図られることで企業誘致を支援。          【企業誘致が期待される地域面積の割合（沿線4市のIC15分圏域）】          現況：41%⇒整備後：54%(13%改善)</p> <p>&lt;道路ネットワークの防災機能評価結果 [注2] &gt;          ・改善ペア数：13          ・脆弱度 [防災評価ランク]          0.33 [B] →0.27 [B]          ・累積脆弱度の変化量：▲1.12          ・改善度：通常時0.01、災害時0.10</p>	<p>道路局          国道・技術課          (課長 前佛 和秀)</p>
---	--------------	--------------	---	--------------	--	------------	---	--



<p>一般国道8号 (富山外郭環状道路) 中島本郷立体  北陸地方整備局</p>	<p>450</p>	<p>565</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：349億円 走行経費減少便益：172億円 交通事故減少便益：44億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 約43,900～68,600台/日</p>	<p>348</p>	<p>【内訳】 事業費：319億円 維持管理費：29億円</p>	<p>1.6</p>	<p>効果1 円滑な交通確保、交通事故削減 ・交差点立体化により渋滞が緩和され、円滑な交通を確保 【渋滞損失時間】 国道8号（中島～本郡）の渋滞損失時間： 【現況】約35万人時間/年→【整備後】約12万人時間/年（約7割削減） ・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（中島～本郡）の死傷事故件数： 【現況】93件/年→【整備後】13件/年（約9割削減）</p> <p>効果2 港とのアクセス性向上による産業活性化 ・国際拠点港湾伏木富山港へのアクセス性向上により、産業活性化を支援 【伏木富山港～富山県東部企業の所要時間】 【現況】約72分→【整備後】約62分（約10分短縮）</p> <p>効果3 公共交通を軸としたまちづくり支援 中心市街地からの通過交通排除により、路線バスの定時性が向上し、また、道路空間の再配分や利活用が可能となり、公共交通を軸としたまちづくりを支援</p>	<p>道路局 国道・技術課 (課長 前佛 和秀)</p>
--	------------	------------	---	------------	--	------------	---	--------------------------------------

<p>一般国道247号 西知多道路 (長浦～日長)</p> <p>中部地方整備局</p>	<p>300</p>	<p>1,089</p>	<p>【内訳】          走行時間短縮便益：1,031億円          走行経費減少便益：52億円          交通事故減少便益：5.8億円</p> <p>【主な根拠】          計画交通量          約27,600台/日</p>	<p>773</p>	<p>【内訳】          事業費：678億円          維持管理費：95億円</p>	<p>1.4 (2.6) [注1]</p>	<p>効果1 中部国際空港への道路ネットワークの代替性確保。          ・事故等によりたびたび通行支障が発生する知多半島道路の代替性確保。          【国際空港への自動車専用道路アクセス】          現況：1路線⇒整備後：2路線</p> <p>効果2 空港・鉄道間の円滑なモビリティの確保。          ・リニア中央新幹線の開業も見据え、ミッシングリンクの解消により中部国際空港と名古屋駅間の円滑なモビリティの確保。          【中部国際空港から名古屋市街地（国道247号経由）の所要時間】          現況：約30分⇒整備後：約22分（約3割短縮）</p> <p>効果3 中部国際空港への安全で確実な物流の支援。          ・名古屋港周辺企業から中部国際空港への物流交通の円滑化。          【飛島（自動車部品輸送拠点）から中部国際空港（国道247号経由）の所要時間】          現況：約46分⇒整備後：約35分（約2割短縮）</p> <p>&lt;道路ネットワークの防災機能評価結果[注2]&gt;          ・改善ペア数：14（14）          ・脆弱度〔防災評価ランク〕          1.00〔D〕→0.17〔B〕（0.34〔B〕→0.17〔B〕）          ・累積脆弱度の変化量：▲137.02（▲12.39）          ・改善度：通常時0.06（0.05）、災害時1.00（0.24）</p>	<p>道路局          国道・技術課          (課長 前佛 和秀)</p>
--	------------	--------------	---	------------	--	-------------------------------	---	--

<p>一般国道43号 名神湾岸連絡線  近畿地方整備局</p>	<p>1,050</p>	<p>994</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益:908億円 走行経費減少便益:78億円 交通事故減少便益:8.3億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 約17,000台/日</p>	<p>832</p>	<p>【内訳】 事業費 : 709億円 維持管理費 : 124億円</p>	<p>1.2</p>	<p>効果1 渋滞の緩和 ・阪神高速3号神戸線の渋滞を緩和し、速達性・定時性が向上。 【所要時間】西宮JCT・IC⇄月見山IC 上り 現況:39分⇒整備後:25分(14分短縮) 下り 現況:34分⇒整備後:25分(9分短縮) 効果2 新たな道路ネットワークによる物流効率化 ・阪神高速3号神戸線等の渋滞が緩和され、速達性が向上することで神戸港の物流効率化に寄与。 【速達性(ポर्टアイランドから(仮)西宮JCT・IC間)】 現況:26分⇒整備後:17分 効果3 災害時等に強い道路ネットワークの確保 ・津波の影響を受けない道路ネットワークの構築により災害時の緊急輸送や速やかな復旧に寄与。 ・事故、災害、緊急時などに阪神東西軸におけるリダンダンスの確保が可能。</p> <p>&lt;道路ネットワークの防災機能評価結果 [注2] &gt; ・改善ペア数 : 5 ・脆弱度 : 0.06 [B] →0.04 [B] ・累積脆弱度の変化量 : ▲0.78 ・改善度 : 通常時0.00、災害時0.03</p>	<p>道路局 国道・技術課 (課長 前佛 和秀)</p>
---	--------------	------------	--	------------	---	------------	---	--------------------------------------

<p>一般国道191号 (山陰自動車道) 益田・田万川道路</p> <p>中国地方整備局</p>	<p>370</p>	<p>2,787</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：2,259億円 走行経費減少便益：417億円 交通事故減少便益：111億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 約8,300～18,300台/日</p>	<p>2,101</p>	<p>【内訳】 事業費：1,902億円 維持管理費：198億円</p>	<p>1.3 (0.4) [注1]</p> <p>効果1 信頼性の高い道路ネットワークの確保 ・災害等による交通障害や道路寸断時の広域迂回を解消。 【萩市田万川支所～益田市役所の広域迂回(災害時)】 現況：112分→整備後：26分(約86分短縮)</p> <p>効果2 救急医療活動の支援 ・高次救急医療機関への搬送30分圏域の拡大。 ・緊急搬送時の走行性、安全性が向上。 【二次救急医療機関への30分カバー圏域】 現況：9%→整備後：13% 【救急搬送時に通過する線形の厳しい箇所】 現況：6箇所→整備後：0箇所</p> <p>効果3 物流効率化により地域産業を支援 ・九州から浜田港への移動時間を短縮。 【中国道小月IC～浜田港の移動時間の短縮】 現況：190分→整備後：171分(約19分短縮)</p> <p>&lt;道路ネットワークの防災機能評価結果 [注2]&gt; ・改善ペア数：23(2) ・脆弱度[防災評価ランク]： 0.92[C]→0.38[C](0.86[C]→0.87[C]) ・累積脆弱度の変化量：▲202.61(▲4.68) ・改善度：通常時0.08(0.07)、災害時 0.70(0.00)</p>	<p>道路局 国道・技術課 (課長 前佛 和秀)</p>
--	------------	--------------	---	--------------	---	---	--------------------------------------

<p>一般国道191号 (山陰自動車道) 大井・萩道路  中国地方整備局</p>	<p>660</p>	<p>2,787</p>	<p>【内訳】          走行時間短縮便益：2,259億円          走行経費減少便益：417億円          交通事故減少便益：111億円</p> <p>【主な根拠】          計画交通量          約8,300～18,300台/日</p>	<p>2,101</p>	<p>【内訳】          事業費：1,902億円          維持管理費：198億円</p>	<p>1.3 (1.1) [注1]</p>	<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を解消。          【萩市役所～阿武町役場の広域迂回（災害時）】          現況：78分→整備後：21分（約57分短縮）</p> <p>効果2 救急医療活動の支援          ・高次救急医療機関への搬送30分圏域の拡大。          ・緊急搬送時の走行性、安全性が向上。          【阿武町における搬送30分圏域の割合】          現況：71%→整備後：82%          【救急搬送時に通過する線形の厳しい箇所】          現況：20箇所→整備後：0箇所</p> <p>効果3 広域周遊観光の拡大          ・移動時間の短縮により、広域周遊観光の拡大を支援。          【萩市役所～益田市役所の移動時間の短縮】          現況：83分→整備後：77分（約6分短縮）</p> <p>&lt;道路ネットワークの防災機能評価結果          [注2]&gt;          ・改善ペア数：23（4）          ・脆弱度【防災評価ランク】：          0.92[C]→0.38[C]（0.93[C]→0.93[C]）          ・累積脆弱度の変化量：▲202.61（▲13.54）          ・改善度：通常時0.08（0.06）、災害時          0.70（0.00）</p>	<p>道路局          国道・技術課          （課長 前佛 和秀）</p>
--	------------	--------------	--	--------------	---	-------------------------------	--	--

<p>一般国道57号 (熊本天草幹線道路) 宇土三角道路</p> <p>九州地方整備局</p>	<p>750</p>	<p>1,750</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益:1,440億円 走行経費減少便益:224億円 交通事故減少便益:86億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 約8,700~13,700台/日</p>	<p>1,205</p>	<p>【内訳】 事業費 : 1,122億円 維持管理費 : 83億円</p>	<p>1.5 (1.1) [注1]</p>	<p>効果1 信頼性の高い道路ネットワークの確保 ・災害時の代替路機能、救援・物資輸送機能が確保され、地域の孤立解消や安心・安全を確保 【宇城・天草地域の孤立の解消】 現況:約4.9万世帯→整備後:0世帯</p> <p>効果2 物流の安定輸送による地域産業の支援 ・物流路線の走行性向上による農水産品の品質確保など、物流効率化により地域経済活動を支援 【平面線形不良箇所 (R≤150m) の回避】 現況:38箇所→整備後:0箇所</p> <p>効果3 観光振興による地域活性化の支援 ・熊本市と観光地とのアクセス性・定時性が向上し、地域観光の発展を支援 【熊本市市街地~三角西港の移動時間】 現況:86分→整備後:67分(往復38分短縮)</p> <p>&lt;道路ネットワークの防災機能評価結果[注2]&gt; ・改善ペア数 : 8 (6) ・脆弱度 [防災評価ランク] 1.00 [D] →0.38 [C] (1.00 [D] →0.67 [C]) ・累積脆弱度の変化量 : ▲229.7 (▲46.6) ・改善度 : 通常時0.26 (0.14)、災害時0.63 (0.33)</p>	<p>道路局 国道・技術課 (課長 前佛 和秀)</p>
---	------------	--------------	--	--------------	--	-------------------------------	--	--------------------------------------

<p>一般国道218号 (九州横断自動車道延岡線) 高千穂雲海橋道路 九州地方整備局</p>	<p>160</p>	<p>1,526</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益:1,297億円 走行経費減少便益:144億円 交通事故減少便益:85億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 約11,000台/日</p>	<p>891</p>	<p>【内訳】 事業費 : 792億円 維持管理費 : 99億円</p>	<p>1.7 (1.2) [注1]</p>	<p>効果1 円滑な移動支援、信頼性の実現 ・現道の線形が厳しい箇所の回避による事故率低減など、災害時等の救急支援活動等における信頼性の高い高速道路ネットワークを形成 【現道課題箇所の回避(平面線形が厳しい箇所)】 現況:4箇所→整備後:0箇所 【現道課題箇所の回避(縦断線形が厳しい箇所)】 現況:2箇所→整備後:0箇所 【交通事故の削減(死傷事故率)】 現況:273.2件/億台*<sub>0</sub>→整備後:38.1件/億台*<sub>0</sub></p> <p>効果2 救急搬送の速達性の向上 ・五ヶ瀬町から県立延岡病院までが60分圏内(約58分)となり救急搬送の速達性が向上 【搬送時間の短縮(五ヶ瀬町役場⇄県立延岡病院)】 現況:73分→整備後:58分(15分短縮)</p> <p>効果3 物流阻害を回避するためのリダンダンシーの確保 ・大規模災害による被災時等の国道218号雲海橋のリダンダンシーを確保 【代替路の確保(細島港までの迂回距離)】 迂回時:L=202km(234分)→整備後:L=62km(62分)</p> <p>&lt;道路ネットワークの防災機能評価結果[注2]&gt; ・改善ペア数:25(18) ・脆弱度〔防災評価ランク〕 0.55〔C〕→0.21〔B〕(0.29〔B〕→0.28〔B〕) ・累積脆弱度の変化量:▲322.7(▲58.7) ・改善度:通常時0.21(0.01)、災害時0.45(0.01)</p>	<p>道路局 国道・技術課 (課長 前佛 和秀)</p>
--	------------	--------------	--	------------	--	-------------------------------	--	--------------------------------------

一般国道329号 西原バイパス  沖縄総合事務局	140	681	【内訳】 走行時間短縮便益：586億円 走行経費減少便益：72億円 交通事故減少便益：24億円  【主な根拠】 計画交通量 約37,200台/日	117	【内訳】 事業費：98億円 維持管理費：19億円	5.8	効果1 国道329号の和宇慶地区周辺と小那覇交差点周辺の交通混雑が緩和。 【国道329号和宇慶地区周辺の混雑度】 現況 1.45 ⇒ 整備後 0.51 【国道329号小那覇交差点周辺の混雑度】 現況 1.34 ⇒ 整備後 0.84 効果2 重要港湾の中城湾港や那覇市までの速達性が向上し、地域産業を支援。 【中城港湾～小那覇工業団地の所要時間の変化】 整備前 40分 ⇒ 整備後 32分（約8分短縮） 【那覇市～小那覇工業団地の所要時間の変化】 整備前 54分 ⇒ 整備後 28分（約26分短縮） 効果3 冠水箇所を回避するとともに、現道の代替路として道路ネットワークを強化。 【冠水想定箇所通過数の変化】 整備前 1箇所 ⇒ 整備後 0箇所（1箇所減少）	道道路局 国道・技術課 （課長 前佛 和秀）
-----------------------------------	-----	-----	---	-----	--------------------------------	-----	--	------------------------------

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

（R1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)					
		便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳			B/C		
石狩湾新港東地区 国際物流ターミナル 整備事業 北海道開発局	92	156	74	2.1	<p>【①地域における鉄スクラップ輸出の競争力強化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・本事業の実施により、大型船の喫水調整（減載）の解消等が図られ、鉄スクラップの輸送が効率化されるとともに、岸壁直背後の広大なヤードでの集積・保管による品質確保が図られ、東南アジア等の鉄スクラップ需要を取り込むことが可能となることから、鉄スクラップ輸出の国際競争力の向上に寄与する。</li> </ul> <p>【②地域産業の振興、背後企業の新規立地・投資】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・本事業の実施により、鉄スクラップの輸出先の確保が可能となり、背後地域に所在する鉄スクラップを排出する事業者（約2,000社）の社会・経済活動の安定化に寄与する。</li> <li>・また、バイオマス燃料、化学薬品や廃棄物等の安定した取扱いが可能となり、地域産業の振興が図られる。</li> <li>・さらに、近傍の石狩湾新港が利用できることにより、陸上輸送距離が短縮され、トラックドライバー不足の解消が期待される。</li> </ul> <p>【③脱炭素化・カーボンニュートラルへの寄与】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・石狩湾新港の利便性が向上することで、背後地域への更なる新規立地の促進が期待される。</li> <li>・本事業の実施により、大型船を利用することによるバイオマス燃料の輸送効率化が図られ、港湾背後に立地するバイオマス発電所への安定的な燃料供給がなされることで、脱炭素化・カーボンニュートラルに寄与する。</li> </ul> <p>【④排出ガスの減少】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・陸上輸送距離の短縮及び海上輸送回数の減少に伴い、CO2及びNOx排出量がそれぞれ以下の通り減少する。 CO2: 4,709トン/年 NOx: 394トン/年</li> </ul> <p>【⑤国際資源循環の推進】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・本事業の実施により、将来的に複数港の鉄スクラップ事業者が連携し海上輸送ネットワークが形成されることで、他港湾も、石狩湾新港をラストポートとする大型船に共同で積載することができ、東南アジア等の遠方国への大量一括輸送が可能となる。これにより、全国の鉄スクラップ輸出の効率化が図られ、安定的な輸出が可能となることで、全国の廃棄物処理コストの低減が期待される。</li> <li>・また、全国で発生する鉄スクラップのリサイクルが促進されることにより、国際資源循環の一層の推進が期待され、環境の保全に寄与する。</li> </ul>	<p>【内訳】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>船舶大型化による輸送コスト削減効果(鉄スクラップ): 92億円</li> <li>輸送距離の短縮による輸送コスト削減効果(鉄スクラップ): 53億円</li> <li>船舶大型化による輸送コスト削減効果(バイオマス燃料(PKS)): 9.8億円</li> <li>残存価値: 1.0億円</li> </ul> <p>【主な根拠】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>鉄スクラップ: 363千トン/年</li> <li>バイオマス燃料(PKS): 70千トン/年</li> </ul>	<p>【内訳】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>建設費 72億円</li> <li>管理運営費等 1.6億円</li> </ul>	2.1	港湾局 計画課 (課長 中村晃之)
清水港新興津地区 国際物流ターミナル 整備事業 中部地方整備局	78	133	65	2.0	<p>【①製紙産業における国際競争力向上や製品価格の低下】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・本事業の実施により、パルプの輸入における海上輸送が効率化することで、清水港のみならず、清水港からトランプで輸送される他港を活用する企業においても物流コストの削減が図られ、我が国の製紙産業における国際競争力の向上が期待できる。</li> <li>・また、各製紙企業における物流コストの低下により、製品価格の低下に寄与する。</li> </ul> <p>【②地域産業の振興、背後企業の新規立地・投資】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・本事業の実施により、海上輸送が効率化することで、製紙産業をはじめとする清水港背後における産業の振興が図られる。</li> <li>・大型コンテナ船の安定的な就航が可能となり、海上輸送が効率化することで、背後企業の国際競争力の向上が期待できる。</li> </ul> <p>【③パルプとコンテナの荷役動線交錯の緩和】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・清水港の利便性が向上することで、清水港と道路ネットワークにより結ばれる周辺地域の利便性も向上し、背後圏の工業団地等への更なる新規立地の促進が期待される。</li> <li>・本事業により整備する岸壁にパルプ船が着岸することで、コンテナ荷役とパルプ荷役の動線の交錯が緩和され、安全かつ効率的な荷役が可能となる。</li> </ul> <p>【④被災時における社会・経済活動の維持】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・本事業の実施により、被災時においても耐震強化岸壁を活用した海上輸送が可能となり、背後企業が事業を継続し、社会・経済活動を維持することが期待される。</li> </ul> <p>【⑤排出ガスの減少】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・海上輸送回数の減少に伴い、船舶のCO2及びNOx排出量がそれぞれ以下の通り減少する。 CO2: 95,897トン/年 NOx: 9,013トン/年</li> </ul>	<p>【内訳】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>船舶大型化による輸送コスト削減効果: 110億円</li> <li>被災時における輸送距離の短縮による輸送コスト削減効果: 22億円</li> <li>残存価値: 0.05億円</li> </ul> <p>【主な根拠】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>パルプ: 54万トン/年</li> <li>震災時コンテナ: 5.3万TEU/年</li> </ul>	<p>【内訳】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>建設費 62億円</li> <li>管理運営費等 2.4億円</li> </ul>	2.0	港湾局 計画課 (課長 中村晃之)

<p>四日市港霞ヶ浦地区 国際物流ターミナル 整備事業</p> <p>中部地方整備局</p>	<p>324</p>	<p>607</p>	<p>【内訳】 輸送距離の短縮による輸送コスト削減効果(コンテナ貨物): 189億円 輸送距離の短縮による輸送コスト削減効果(完成自動車): 211億円 被災時における輸送距離の短縮による輸送コスト削減効果: 204億円 残存価値:2.0億円</p> <p>【主な根拠】 外貨コンテナ:8.5万TEU/年 完成自動車(輸出):3.4万台/年 完成自動車(移出):3.1万台/年 被災時コンテナ:24.5万TEU/年</p>	<p>273</p>	<p>【内訳】 建設費 258億円 管理運営費等 15億円</p>	<p>2.2</p>	<p>【①自動車関連企業等における国際競争力向上】 ・本事業の実施により、コンテナ船の大型化・増便への対応や、ふ頭再編による機能の集約等による輸送効率化が図られる。これにより、自動車関連企業をはじめとする幅広い産業の国際競争力の向上が期待できる。 【②地域産業の振興、背後企業の新規立地・投資】 ・本事業の実施により、火力発電所や化学産業が集積し、背後企業の燃料、原料輸送の拠点である四日市港において、大量一括輸送が図られることで、四日市港背後における産業の振興が図られる。 ・また、近傍の四日市港を利用できることにより、陸上輸送距離が短縮され、トラックドライバー不足の解消が期待される。 ・さらに、四日市港の利便性が向上することで、四日市港と道路ネットワークにより結ばれる周辺地域の利便性も向上し、背後圏の工業団地等への更なる新規立地の促進が期待される。 【③ターミナルの更なる効率化】 ・本事業の実施により霞ヶ浦地区の北ふ頭へコンテナ機能が集約されることで、荷役機械の稼働率の向上・省力化、コンテナの横持ちの解消、人員・機材等の二重化の解消が図られ、効率的な荷役が可能となる。 ・さらに、将来的にAI・IoT、遠隔操作化・自動化等の導入によるコンテナターミナルの生産性の向上が期待される。 【④被災時における社会・経済活動の維持】 ・本事業の実施により、被災時においても耐震強化岸壁を活用した海上輸送が可能となり、背後企業が事業を継続し、社会・経済活動を維持することが期待される。 【⑤排出ガスの減少】 ・陸上輸送距離の短縮に伴い、自動車のCO2及びNOx排出量がそれぞれ以下の通り減少する。 CO2:1,038トン-C/年 NOx:10 トン/年</p>	<p>港湾局 計画課 (課長 中村晃之)</p>
<p>舞鶴港和田地区 国際物流ターミナル (-12m)整備事業</p> <p>近畿地方整備局</p>	<p>71</p>	<p>118</p>	<p>【内訳】 輸送距離の短縮による輸送コスト削減効果(PKS):51億円 輸送距離の短縮による輸送コスト削減効果(スラグ):45億円 輸送距離の短縮による輸送コスト削減効果(コークス):21億円 残存価値:1.3億円</p> <p>【主な根拠】 PKS:160千トン/年 スラグ:100千トン/年 コークス:70千トン/年</p>	<p>57</p>	<p>【内訳】 建設費 55億円 管理運営費等 1.9億円</p>	<p>2.1</p>	<p>【①国際コンテナ戦略港湾政策への寄与】 ・本事業の対象箇所で取り扱われる貨物を原料として生産される製品の一部は、コンテナ貨物として阪神港より輸出される。本事業の実施により原料の需要増加に対応でき、阪神港からの輸用量が増加することで、国際コンテナ戦略港湾政策に寄与する。 【②地域産業の振興、背後企業の新規立地・投資】 ・本事業の実施により、木質チップやコークス等の原材料、エネルギー関連(バイオマス発電)貨物の輸送が効率化し、関連産業も含めた幅広い企業の競争力が向上するとともに、製品価格の低下に寄与する。 ・近傍の舞鶴港を利用できることにより、陸上輸送距離が短縮され、トラックドライバー不足の解消が期待される。 ・舞鶴港の利便性が向上することで、接続する道路ネットワークの周辺地域の利便性も向上し、背後圏の工業団地等への更なる新規立地の促進が期待される。 【③脱炭素化・カーボンニュートラルへの寄与】 ・本事業の実施により、大型船を利用することによるバイオマス燃料の輸送効率化が図られ、港湾背後に立地するバイオマス発電所への安定的な燃料供給がなされることで、脱炭素化・カーボンニュートラルに寄与する。 【④排出ガスの減少】 ・陸上輸送距離の短縮に伴い、自動車のCO2排出量が以下の通り減少する。 CO2:209.5トン-C/年</p>	<p>港湾局 計画課 (課長 中村晃之)</p>
<p>姫路港広畑地区 国際物流ターミナル 整備事業</p> <p>近畿地方整備局</p>	<p>270</p>	<p>507</p>	<p>【内訳】 輸送距離の短縮等による輸送コスト削減効果(木質チップ):138億円 輸送距離の短縮等による輸送コスト削減効果(原塩(工業)):81億円 船舶大型化による輸送コスト削減効果(PKS):35億円 輸送距離の短縮による輸送コスト削減効果(原塩(食用)):15億円 臨港道路整備・改良による輸送時間短縮効果:198億円 臨港道路整備・改良による輸送費用減少効果:31億円 臨港道路整備・改良による交通事故減少効果:5.3億円 残存価値:2.9億円</p> <p>【主な根拠】 木質チップ:300千トン/年 原塩(工業):220千トン/年 PKS:100千トン/年 原塩(食用):13千トン/年</p>	<p>205</p>	<p>【内訳】 建設費 197億円 管理運営費等 7.7億円</p>	<p>2.5</p>	<p>【①国際コンテナ戦略港湾政策への寄与】 ・本事業の対象貨物から生産される製品の一部は、コンテナ貨物として阪神港より輸出されるものであり、本事業の実施により姫路港の取扱貨物が増加することで、国際コンテナ戦略港湾政策に寄与する。 【②地域産業の振興、背後企業の新規立地・投資等】 ・本事業の実施により、原塩等の原料や、エネルギー関連(バイオマス燃料)貨物の輸送が効率化し、関連産業も含めた幅広い企業の競争力が向上するとともに、消費者の製品購入価格の低下に寄与する。 ・また、港湾関連車両の円滑な輸送が可能となることで、製品の入出荷の定時性確保等に繋がり、競争力強化に寄与する。更に、国道250号をはじめ周辺道路を通行する一般車両の渋滞も緩和され、円滑な地域交通に寄与する。 ・近傍の姫路港を利用できることで、陸上輸送距離が短縮され、トラックドライバー不足の解消が期待される。 ・姫路港広畑地区では、土地の分譲によって企業が新たに立地しているところであり、本事業の実施により姫路港の利便性が向上することで、更なる新規立地の促進が期待される。 【③脱炭素化・カーボンニュートラルへの寄与】 ・本事業の実施により、大型船を利用することによるバイオマス燃料の輸送効率化が図られ、港湾背後に立地するバイオマス発電所への安定的な燃料供給がなされることで、脱炭素化・カーボンニュートラルに寄与する。 【④排出ガスの減少】 ・陸上輸送距離の短縮及び海上輸送回数の減少によりCO2及びNOx排出量がそれぞれ以下の通り減少する。 CO2:8,414トン-C/年 NOx:94トン/年</p>	<p>港湾局 計画課 (課長 中村晃之)</p>
<p>川内港唐浜地区 国際物流ターミナル 整備事業</p> <p>九州地方整備局</p>	<p>160</p>	<p>242</p>	<p>【内訳】 船舶大型化等による輸送コスト削減効果(原木):142億円 輸送距離の短縮による輸送コスト削減効果(コンテナ):93億円 被災時における輸送距離の短縮による輸送コスト削減効果: 4.8億円 残存価値:1.7億円</p> <p>【主な根拠】 バルク貨物:312千トン/年 コンテナ貨物:7千TEU/年</p>	<p>132</p>	<p>【内訳】 建設費 126億円 管理運営費等 6.6億円</p>	<p>1.8</p>	<p>【①農林水産物・食品の輸出促進への寄与】 ・本事業の実施により、川内港における貨物取扱能力が向上し、林産品の輸出拡大が図られることで、農林水産物・食品の輸出額を2030年までに5兆円(うち林産物1,660億円)とする政府目標に寄与する。 【②地域における林業の振興、背後企業の新規立地・投資】 ・本事業の実施により、木材輸出が促進されることで、適切な木材の利用が図られる。背後地域に立地する事業者の生産体制の確保が図られるとともに、雇用創出が図られる等、地域における林業の振興に寄与する。 ・川内港の利便性が向上することで、背後圏への更なる新規立地の促進が期待される。 【③被災時における社会・経済活動の維持、離島地域も含めた安全・安心の確保】 ・本事業の実施により、被災時においても耐震強化岸壁を活用した海上輸送が可能となり、背後企業が事業を継続し、社会・経済活動を維持することが期待される。また、近隣の離島も含めた地域住民の安全・安心が確保される。 【④排出ガスの減少】 ・陸上及び海上輸送距離の短縮に伴い、CO2及びNOx排出量がそれぞれ以下の通り減少する。 CO2:1,713トン-C/年 NOx:36トン/年</p>	<p>港湾局 計画課 (課長 中村晃之)</p>

<p>西之表港洲之崎地区 複合一貫輸送ターミ ナル整備事業 九州地方整備局</p>	<p>85</p>	<p>135</p>	<p>【内訳】 船船大型化による貨物の積残し解消効果(RORO貨物):18億 円 船船大型化による海上輸送コスト削減効果(RORO貨物等): 6.6億円 係留時の接触事故回避に伴う損失回避効果:0.5億円 被災時における輸送コスト削減効果:109億円 残存価値:1.1億円 【主な根拠】 RORO貨物:805千トン/年 セメント:4千トン/年</p>	<p>68</p> <p>【内訳】 建設費 66億円 管理運営費等 1.5億円</p>	<p>2.0</p>	<p>【①離島における生活水準の向上、産業の振興】 ・本事業の実施により、新たに就航する大型船に対応でき、海上輸送が効率化することで、離島における社会的サー ビスの水準が向上し、生活の安定に寄与する。 ・農林水産業や宇宙開発関連産業等の、背後地域における社会経済活動の維持・発展が期待され、離島の自立的発展 に寄与する。 ・離島と本土を結ぶ海上輸送の効率化により、地域間の交流や連携の推進が期待される。 【②国土の維持・保全】 ・本事業の実施により、離島における社会的サービスの水準が向上し、人口流出が抑制され地域社会の安定化が図ら れることで、有人国境離島である種子島の国土としての維持・保全が期待される。 【③定期航路の安定的な運航の確保】 ・本事業の実施により、係留時の安全性が確保され、接触事故等に伴う欠航が回避される等、定期航路の安定的な運 航が確保され、島民への生活物資等の安定的な供給に寄与する。 【④被災時における社会・経済活動の維持、周辺離島も含めた安全・安心の確保】 ・本事業の実施により、種子島で唯一の耐震強化岸壁が整備されることで、被災時においても海上輸送が可能とな り、背後地域の社会・経済活動を維持することが期待される。また、種子島のみならず、周辺離島の海上輸送機能が 確保され、周辺離島も含めた地域住民の安全・安心が確保される。 【⑤維持管理コストの低減】 ・本事業の実施により、既設岸壁の大規模な老朽化対策が不要となり、維持管理コストの低減が図られる。</p>	<p>港湾局 計画課 (課長 中村晃之)</p>
---	-----------	------------	---	---	------------	--	----------------------------------

【その他施設費】

【官庁営繕事業】

○政府の予算案の閣議決定時に個別箇所で予算措置が公表された事業（令和2年9月に評価結果を公表済の事業の再掲）

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	
札幌第4地方合同庁舎 北海道開発局 (既存施設の更新)	72	30	128	100	121	防災機能に係る施設の不備、狭あい、地域連携、分散、借用返還において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)
国立京都国際会館 展示施設 近畿地方整備局 (新規施設の建設)	52	33	104	100	133	施設の不備、地域連携において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】

○政府の予算案の閣議決定時に個別箇所予算措置が公表された事業（令和2年9月に評価結果を公表済の事業の再掲）

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	
海上保安大学校の施設整備（教育訓練施設（学生寮）の整備） 海上保安庁 ※（新規施設の建設）	8.7	2.9	100	100	133	研修課程の新設に伴い増加される研修生の住環境を確保するために必要な研修生寮を整備することで、安定的な研修生の確保・養成が可能となり、海上保安体制を強化することができる。	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3年度予算に向けた再評価結果一覧

## 【公共事業関係費】

### 【ダム事業】 (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						
川辺川ダム建設事業 九州地方整備局	その他	- (※1)	- (※1)	- (※1)	- (※1)	- (※1)	- (※1)	<p>令和2年7月豪雨が発生し、事業を巡る状況に変化があったことにより再評価を実施。</p> <p>①事業を巡る社会経済情勢等の変化 &lt;「かんがい用水の確保」及び「発電」&gt; ・参画の有無等を照会した結果を踏まえ、川辺川ダムに水源を求める利水者がいないことを平成19年8月の事業評価監視委員会において報告をしている。</p> <p>&lt;「洪水調節」及び「流水の正常な機能の維持」&gt; ・令和2年7月豪雨が発生し、広範囲にわたる浸水や氾濫流による家屋倒壊、更には、球磨川に架かる多くの道路橋・鉄道橋の流出など、流域に甚大な被害をもたらした。今後、道路や鉄道、観光などの生業や住まいの再生など被災地の復興を本格化させるためには、その前提となる球磨川の治水対策を早急に取りまとめる必要がある。このため、国、熊本県及び流域市町村からなる「球磨川流域治水協議会」を立ち上げ、流域のあらゆる関係者が協働して取り組む「流域治水プロジェクト」の策定に向けて検討している。</p> <p>・また、熊本県知事は「令和2年7月球磨川豪雨検証委員会」での検証、及び流域住民への意見聴取を経て、令和2年11月に『「緑の流域治水」の1つとして、住民の「命」を守り、さらには、地域の宝である「清流」をも守る「新たな流水型のダム」を、国に求める」と表明した。なお、流域内の人口や資産、下流における既得用水の使い方に、前回再評価時以降、大きな変化はない。</p> <p>②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて ・令和2年7月豪雨が発生し、熊本県知事から、住民の「命」を守り、さらには、地域の宝である「清流」をも守る「新たな流水型のダム」を求められている状況。</p> <p>・また、球磨川の根本的な治水対策については、国、熊本県及び流域市町村からなる「球磨川流域治水協議会」において検討し、令和2年度内に取りまとめることとしている。</p> <p>③コスト縮減や代替案立案等の可能性について ・「洪水調節」に関する事業目的については、「令和2年7月球磨川豪雨検証委員会」で、これまで「ダムによらない治水を検討する場」や「球磨川治水対策協議会」で検討してきた治水対策案について、令和2年7月洪水に対する効果等を検証した結果、一定の効果は確認されたものの、これらの対策だけでは、計画高水流量や計画高水位は大きく上回る結果となった。</p> <p>・「流水の正常な機能の維持」に関する事業目的については、ダムからの補給を前提とせず、当面は川辺川及び球磨川の渇水時に、必要に応じて関係機関と連携し、渇水調整等を実施する。</p>	<p><b>継続</b> (令和2年7月豪雨を受け、熊本県知事から「新たな流水型のダム」を求める表明がなされ、「流水型ダムの検討への速やかな着手」を求める意見もいただいている。また、球磨川の根本的な治水対策については、国、熊本県及び流域市町村からなる「球磨川流域治水協議会」において、令和2年度内に取りまとめることとしている。こうした状況を踏まえ、本事業においては、ダム水没予定地及びダム関連施設を、引き続き維持管理するとともに、『「新たな流水型のダム」の検討』を加えて、継続することとする。)</p>	水管理・国土保全局治水課 (課長 藤巻 浩之)	

(※1) 今後、「新たな流水型のダム」の検討を行う状況であることから、ダム本体を含む事業全体を対象に費用対効果分析を行うことはできない。

【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						
大阪市道高速道路淀川 左岸線  大阪市 阪神高速道路株式会社	その他	5,070	11,728	7,891	【内訳】 走行時間短縮便益：11,103億円 走行経費減少便益：557億円 交通事故減少便益：68億円  【主な根拠】 計画交通量 29,800～52,400台/日	【内訳】 事業費：7,468億円 維持管理費：423億円	1.5	<ul style="list-style-type: none"> <li>①都市の再生 ・大阪都市再生環状道路の一部を構成する道路であり、大阪都市圏の経済・産業の活性化が期待される。</li> <li>②円滑なモビリティの確保 ・交通の分散化による並行路線等の渋滞緩和が期待できる。</li> <li>③生活環境の改善及び保全 ・トンネル上部空間が公園等として総合的に整備されることにより生活環境の改善が期待される。</li> <li>④防災・減災、国土強靱化 ・ネットワーク機能の強化により災害時などに対するリダンダンシー向上が期待される。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・実際の現場条件に基づく詳細な設計及び施工方法の見直しに伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施</li> <li>【投資効果等の事業の必要性】 ・淀川左岸線は、此花区北港（5号湾岸線）から北区豊崎（新御堂筋）までの延長10.0kmの自動車専用道路である。本路線は、大阪都市再生環状道路の一部を形成し、都心部に流入する通過交通の分散化を図り、都心地域の交通混雑の緩和が期待される路線である他、臨海部と都心部との結びつきを強化する路線である。</li> <li>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：昭和62年度 ・事業進捗率：69%（うち用地進捗率99%）</li> <li>【コスト縮減等】 ・工事の施工手順の効率化や汚染土処分量の削減等によるコスト縮減に努める。</li> </ul>	継続	都市局 街路交通施設課 (課長 中村 健一)  道路局 高速道路課 (課長 長谷川 朋弘)