

個別公共事業の評価書（その2）

－令和7年度－

令和8年4月7日 国土交通省

国土交通省政策評価基本計画（令和6年3月28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：<https://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：https://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8年度予算に向けた評価として、直轄事業等について、個別箇所で予算決定された事業を含め、新規事業採択時評価15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	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・ダム事業 (代替法、CVM・TCM)	<ul style="list-style-type: none"> ・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) 	<ul style="list-style-type: none"> ・事業費 ・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 	<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
砂防事業等 (代替法)	<ul style="list-style-type: none"> ・直接被害軽減便益 ・人命保護便益 等 	<ul style="list-style-type: none"> ・事業費 ・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 ・災害発生の危険度 	<ul style="list-style-type: none"> ・国勢調査メッシュ統計等 	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
空港整備事業(航空保安システム) (回避支出法)	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者(旅客)便益 (移動費用・移動時間の節約) ・供給者(航空会社)便益 (運航経費・事務経費の節約) ・残存価値 	<ul style="list-style-type: none"> ・建設費 ・維持・施設更新費 	<ul style="list-style-type: none"> ・着陸復行が減少し、空港周辺への騒音影響が軽減される。 ・乗員の精神的負荷やワークロードが軽減される。 ・旋回や、降下・上昇の繰り返し減少し、利用者の安心感が向上する。 ・運航の信頼性が向上することで、航空会社による新規路線開設や既存路線の増便が促進される。 	<ul style="list-style-type: none"> ・各種時刻・運賃表 ・全国幹線旅客純流動調査 	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"> ・事業計画の必要性 ・事業計画の合理性 ・事業計画の効果 		官庁営繕部

※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。

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8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	1
砂防事業等	直轄事業等	2
道路・街路事業	直轄事業等	7
港湾整備事業	直轄事業等	2
空港整備事業(航空保安システム)	直轄事業等	1
合計		13

○政府予算の閣議決定時に個別箇所です予算措置を公表する事業等(令和7年8月に公表済み)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	1
合計		1

【その他施設費】

○政府予算の閣議決定時に、個別箇所で予算措置を公表する事業等(令和7年8月に公表済み)の再掲

事業区分	新規事業採択箇所数
官庁営繕事業	2
合計	2

総計	15
----	----

令和8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				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				
小丸川総合水系環境整備事業 九州地方整備局	6.7 (5.1) ※	23	<p>【内訳】 水辺整備の効果による便益：23億円</p> <p>【主な根拠】 (水辺整備)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・住民 支払意思額：549円/世帯/月 受益世帯数：9,691世帯 ・観光 支払意思額：913円/人/日 年間観光客数：100,116人 	6.5	<p>【内訳】 事業費：5.0億円 維持管理費：1.5億円</p>	3.6	<p>(水辺整備)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・良好な水辺空間の創出により、民間事業者等が河川環境の魅力を活かした様々な活動を行うことが可能となり、地域活性化に貢献する。 	水管理・国土保全局 河川環境課 (課長 島本 和仁)

※()内の事業費は工事諸費を除いた事業費

【砂防事業】
 (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				
瀬野川水系直轄砂防事業 中国地方整備局	300 (250) ※	729	【内訳】 被害防止便益：724億円 残存価値：5.6億円 【主な根拠】 想定氾濫区域：403ha 世帯数：3,472世帯 国道2号(東広島・安芸バイパス含む)：1,845m JR山陽本線：1,480m	160	【内訳】 事業費：149億円 維持管理費：11億円	4.6	・年超過確率1/100規模の出水により流出すると想定される土砂に対して、事業実施により、土砂・洪水氾濫区域内人口が7,564人から3,863人へ、同区域内の災害時要配慮者数が2,950人から1,589人へ、電力停止による影響人口が540人から144人へ、通信停止による影響人口が149人へ軽減される。	水管理・国土保全局砂防部 砂防計画課 (課長 椎葉 秀作)

※()内の事業費は工事諸費を除いた事業費

【地すべり対策事業】
 (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				
手稲山地区直轄地すべり対策事業 北海道開発局	297 (248) ※	2,911	【内訳】 被害防止便益：2,911億円 残存価値：0.25億円 【主な根拠】 人家：19,067戸 事業所：1,079施設 国道及び県道：1,468m	146	【内訳】 事業費：145億円 維持管理費：0.87億円	19.9	・地すべりによる直接被害、河道閉塞(天然ダム)の湛水・決壊による広域に浸水・氾濫被害が発生した場合、事業実施により、氾濫区域内人口が38,230人から0人へ、災害時要配慮者数が14,548人から0人へ、電力機能停止による影響人口が16,902人から0人へ、通信停止による影響人口が17,337人から0人へ軽減される。	水管理・国土保全局砂防部 砂防計画課 (課長 椎葉 秀作)

※()内の事業費は工事諸費を除いた事業費

【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			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40号 (北海道縦貫自動車道) 中川天塩道路 北海道開発局	1,250	13,372	10,405	1.3 (0.2) ※	<p>効果1</p> <ul style="list-style-type: none"> 別線整備により事故危険区間を回避し、安全性の高いネットワークを構築する。 【事故危険区間の回避】 現況：2区間→整備後：0区間（全て回避） <p>効果2</p> <ul style="list-style-type: none"> 高次医療施設への到達性向上による医療サービスレベルの向上を支援する。 【稚内市立病院～名寄市の高次医療施設の搬送時間】 整備前：145分→整備後：141分（約4分短縮） <p>効果3</p> <ul style="list-style-type: none"> 到達性・安全性の高い物流ネットワークを構築し、物流の効率化や地域の産業振興を支援する。 【稚内港～美深北ICの所要時間】 整備前：121分→整備後：117分（約4分短縮） 【中川～天塩間の現道課題】 事故危険区間 現況：2区間→整備後：0区間（全て回避） 狭小トンネル・狭小橋梁：4箇所→整備後：0箇所（全て回避） 狭小幅員区間：17.1km→整備後：0.0km（全て回避） <p>効果4</p> <ul style="list-style-type: none"> 災害リスクの回避により災害発生時の道路機能を確保する。 地吹雪発生区間：【現況】13区間→【整備後】0区間（全て回避） 洪水浸水想定区域 【現況】9.1km→【整備後】0.0km（全て回避） <p>〈道路ネットワーク防災機能評価結果〉</p> <ul style="list-style-type: none"> 改善ベア数:20(7) 脆弱度（防災機能ランク） 0.80(C) → 0.47(C) (1.00(D) → 0.86(C)) 累積脆弱度の変化量:▲499.4 (▲59.7) 改善度:通常時0.12(0.07)、災害時0.37(0.14) 	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：11,051億円 走行経費減少便益：1,931億円 交通事故減少便益：390億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量：約2,200～7,800台</p> <p>【内訳】 事業費：8,812億円 維持管理費：1,510億円 更新費：84億円</p>	道路局 国道・技術課 (課長 西川 昌宏)	
一般国道4号 白石南拡幅 東北地方整備局	110	99	76	1.3	<p>効果1</p> <ul style="list-style-type: none"> 中央分離帯の設置により、沿道出入りに起因する事故が抑制され、走行時の安全性を確保 【死傷事故率】 現況：47件/徳台キロ → 整備後：12件/徳台キロ（約7割削減） <p>効果2</p> <ul style="list-style-type: none"> 4車線化により救急車両が走行できる車線が確保されるため、救急搬送における安定性と到達性が向上 【白石市斎川からみやぎ県南中核病院までの所要時間】 通常時 現況：27分 → 整備後：26分（1分短縮） 東北自動車道通常止め時 現況：36分 → 整備後：30分（6分短縮） <p>効果3</p> <ul style="list-style-type: none"> 幹線道路の混雑が緩和し、安定した物流ルートが確保され、物流・地域産業を支援 【電子機器製造メーカーから物流拠点までの所要時間】 通常時 現況：12分 → 整備後：11分（1分短縮） 東北自動車道通行止め時 現況：20分 → 整備後：14分（6分短縮） <p>効果4</p> <ul style="list-style-type: none"> 交通容量を確保し、東北自動車道通行止め時における代替道路としての機能を向上 【国道4号現道の旅行速度】 東北自動車道通行止め時 現況：21km/h → 整備後：50km/h (29km/h向上) 	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：91億円 走行経費減少便益：4.6億円 交通事故減少便益：4.4億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量：約18,300台/日</p> <p>【内訳】 事業費：67億円 維持管理費：8.8億円</p>	道路局 国道・技術課 (課長 西川 昌宏)	

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4号 古川高清水拡幅 東北地方整備局	200	199	【内訳】 走行時間短縮便益：185億円 走行経費減少便益：9.1億円 交通事故減少便益：5.1億円 【主な根拠】 計画交通量：約25,200台/日	125	【内訳】 事業費：113億円 維持管理費：12億円	1.6	効果1 ・交通混雑の緩和により、混雑に起因する追突事故等の発生を抑制 【死傷事故率】 現況：82件/億台キロ → 整備後：57件/億台キロ（約3割削減） 効果2 ・4車線化により救急車両が走行できる車線が確保されるため、救急搬送における安定性と速達性が向上 【栗原市高清水豊田から大崎市民病院までの所要時間】 通常時 現況：19分 → 整備後：17分（2分短縮） 東北自動車道通行止め時 現況：34分 → 整備後：20分（14分短縮） 効果3 ・幹線道路の混雑が緩和し、安定した物流ルートが確保され、物流・地域産業を支援 【自動車部品製造工場から物流倉庫までの所要時間】 通常時 現況：13分 → 整備後：11分（2分短縮） 東北自動車道通行止め時 現況：35分 → 整備後：21分（14分短縮） 効果4 ・交通容量を確保し、東北自動車道通行止め時における代替道路としての機能を向上 【国道4号現道の旅行速度】 東北自動車道通行止め時 現況：16km/h → 整備後：49km/h（33km/h向上）	道路局 国道・技術課 (課長 西川 昌宏)
一般国道21号 宮浦拡幅 中部地方整備局	170	132	【内訳】 走行時間短縮便益：117億円 走行経費減少便益：13億円 交通事故減少便益：2.2億円 【主な根拠】 計画交通量 約25,400台/日	111	【内訳】 事業費：108億円 維持管理費：3.2億円	1.2	効果1 交通容量の確保により、交通渋滞を緩和。 ○混雑度（平日） 【現況】 1.26 → 【整備後】 0.47（約6割減少） ○平均旅行速度 【現況】 33km/h → 【整備後】 40km/h（約7km/h向上） 効果2 国道21号の適正な利用が図られることで、細街路の抜け道利用が減り、交通の安全性が向上。 ○美濃加茂・可児市街地の死傷事故件数 【現況】14件/年→【整備後】13件/年（約7%減少） 効果3 JR太多線北側への歩道橋新設に伴い、歩行者の利便性が向上。 効果4 商業施設・医療施設への速達性向上による生活環境の改善や安定した救急医療活動を支援。 車線拡幅により、救急搬送時の追越しがしやすくなることで、走行性・安定性が向上。 ○可児市役所～中部国際医療センターの所要時間 【現況】約18分 → 【整備後】約16分（約2分減少） ○中部国際医療センターの15分圏人口カバー率 【現況】約6.1万人→【整備後】約6.5万人（約7%増加） 効果5 国道21号の通過にかかる時間が短縮されることで、地域の産業活動を支援。 ○可児御嵩IC～中蜂屋工業団地の所要時間 【現況】約24分 → 【整備後】約22分（約2分減少） 効果6 暫定2車線区間の解消により、ネットワークの通行止めリスクを低減。 効果7 環境（CO2排出量）の改善 【CO2排出削減便益】0.30億円 宮浦拡幅の整備によって渋滞が緩和し、CO2排出量削減に貢献。 CO2排出削減量262t-CO2/年 効果8 国道21号の交通渋滞が緩和することで、速達性が向上し、当該事業区間である美濃加茂市と周辺自治体との連携を深め、生活・産業を支援。 ○可児市役所～中蜂屋工業団地の所要時間 【現況】約22分 → 【整備後】約20分（約2分減少）	道路局 国道・技術課 (課長 西川 昌宏)

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8号 彦根東近江バイパス (1期) 近畿地方整備局	860	22,621	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：21,588億円 走行経費減少便益：1,020億円 交通事故減少便益：12億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量：約18,500台/日</p>	4,185	<p>【内訳】 事業費：3,257億円 維持管理費：883億円 更新費：45億円</p>	5.4 (0.97) ※	<p>効果1 交通転換による交通渋滞の緩和。 【対象区間の平均旅行速度】現況：平均約19km/h ⇒ 整備後：平均約42km/h 【国道8号現道の混雑度】現況：1.19~1.87 ⇒ 整備後：0.43~1.33</p> <p>効果2 交通混雑等の緩和により、交通事故が減少。 【国道8号現道の死傷事故率】現況：43.4件/億台キロ ⇒ 整備後：30.1件/億台キロ</p> <p>効果3 市街地に歩道を整備し、安全かつ円滑な歩行空間を確保。</p> <p>効果4 速達性の向上による救急医療活動の支援。</p> <p>効果5 渋滞緩和により、企業活動を支援。 【甲良町から彦根ICへの所要時間】現況：27分 ⇒ 整備後：17分(10分短縮)</p> <p>効果6 積雪寒冷地域の区間において、堆雪幅を考慮した路肩幅員の確保により、緊急車両の通行を支援。</p> <p>効果7 環境の改善。 CO2排出削減量3,148t-CO2/年 [CO2排出削減便益：1.2億円]</p> <p>効果8 点在する観光地間の連携(ネットワーク)を強化し、観光振興を支援。</p> <p>(道路ネットワーク防災機能評価結果) ・改善ペア数：7(1) ・脆弱度(防災機能ランク) 0.43(C) → 0.29(B) (1.00(D) → 0.07(B)) ・累積脆弱度の変化量：▲1.67 (▲1.55) ・改善度：通常時0.04(0.00)、災害時0.19(1.00)</p>	道路局 国道・技術課 (課長 西川 昌宏)
一般国道2号 福山道路 (笠岡西~長和) 中国地方整備局	3,030	41,788	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：36,460億円 走行経費減少便益：4,272億円 交通事故減少便益：1,046億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量：約43,900~97,800台/日</p>	10,668	<p>【内訳】 事業費：9,745億円 維持管理費：709億円 更新費：214億円</p>	3.9 (1.1) ※	<p>効果1 道路ネットワークが階層化されることで、国道2号の交通が分散され、旅行速度が向上。 【対象区間(用之江交差点~赤坂IC)の平均旅行速度】 現況：平均約23km/h ⇒ 整備後：平均約63km/h</p> <p>効果2 渋滞緩和により交通混雑に起因する追突事故が減少。 【国道2号の死傷事故件数】 現況：378件/4年 ⇒ 整備後：265件/4年 (約3割削減)</p> <p>効果3 通過交通の転換に伴う現道等の交通量減少により、歩行者・自転車の安全性向上に寄与。</p> <p>効果4 高次医療機関への緊急搬送時の走行性・信頼性が向上。 【笠岡地区消防組合消防本部~福山市民病院の所要時間】現況：約36分 ⇒ 整備後：約25分(約11分短縮)</p> <p>効果5 物流における輸送時間の短縮や時間信頼性の向上により、企業活動を支援。 【福山港~赤坂ICの所要時間】現況：約38分 ⇒ 整備後：約21分(約17分短縮)</p> <p>効果6 災害による道路寸断時における多重性・代替路の確保。 【笠岡西IC~赤坂ICの所要時間】現況：約172分 ⇒ 整備後：約14分(約158分短縮)</p> <p>効果7 高規格道路への機能分化により、低炭素で持続可能な道路の実現を支援。 【CO2排出削減便益】87億円</p> <p>効果8 主要観光地間の移動時間が短縮し、周遊観光を促進。 【鞆の浦~笠岡ベイファームの所要時間】現況：約43分 ⇒ 整備後：約34分(約9分短縮)</p> <p>(道路ネットワーク防災機能評価結果) ・改善ペア数：3(1) ・脆弱度(防災評価ランク) 1.00[D]→1.00[D] (1.00[D]→1.00[D]) ・累積脆弱度の変化量：▲10.31 (▲6.77) ・改善度：通常時0.06(0.11)、災害時0.00(0.00)</p>	道路局 国道・技術課 (課長 西川 昌宏)

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55号 牟岐海部道路 四国地方整備局	705	16,138	【内訳】 走行時間短縮便益：13,911億円 走行経費減少便益：1,786億円 交通事故減少便益：440億円 【主な根拠】 計画交通量：約5,400台/日	15,111	【内訳】 事業費：14,178億円 維持管理費：680億円 更新費：254億円	1.1 (0.4) ※	効果1 信頼性の高いネットワークの確保 ・牟岐～海部間の幹線道路における津波浸水予測区間を回避し、幹線道路の寸断による孤立を解消。 ・信頼性の高いネットワークの構築により、災害時の重要拠点へのアクセス性向上、盛土区間を活用した避難路の構築等が期待される。 【牟岐～海部を移動する経路における津波浸水区間延長】 現況 約5.2km⇒ 整備後 0km（阿南安芸自動車道（牟岐海部道路）経由） 効果2 速達性・走行性の向上により産業振興や観光振興を支援 ・沿線地域から大阪・東京方面への輸送時間の短縮・走行性の向上により円滑な物流網が構築され、地域産業を支援。 【海陽町～鳴門JCTの所要時間】 現況 132分 ⇒ 整備後 72分（60分短縮） ・空港や関西方面から沿線地域へのアクセス強化や、広域周遊ルートの形成により、観光振興を支援。 【徳島阿波おどり空港～海陽町の所要時間】 現況 139分 ⇒ 整備後 79分（60分短縮） 効果3 速達性・走行性の向上により医療活動を支援 ・沿線地域から高次救急医療機関への搬送時間短縮、救急搬送時の走行の安定化により、傷病者・救急隊員の負担軽減が期待される。 【海陽町～徳島赤十字病院の所要時間】 現況 93分 ⇒ 整備後 64分（29分短縮） 【牟岐～海部間の線形不良箇所】 現況 6箇所 ⇒ 整備後 0箇所 <道路ネットワーク防災機能評価> ・改善ペア：58（10） ・脆弱度（防災機能ランク） 0.97[C]→0.86[C]（0.91[C]→0.77[C]） ・累積脆弱度の変化量：▲897.95（▲50.82） ・改善度：通常時0.19（0.09）、災害時0.13（0.20）	道路局 国道・技術課 (課長 西川 昌宏)

※ 上段のB/Cの値は事業化区間を含む広域ネットワーク区間を対象とした場合、下段（ ）書きB/Cの値は事業化区間を対象とした場合の費用便益分析の結果。

【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			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				
三島川之江港金子地区 複合一貫輸送ターミナル 整備事業 四国地方整備局	232	373	181	2.1	<p>【①地域の基幹産業の国際競争力強化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国際フィーダーコンテナ貨物の増加に伴う国際フィーダー航路の増便やRORO船の大型化による輸送効率化が可能となることで、地域の基幹産業の競争力強化が図られる。 <p>【②トラックドライバー不足への対応】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・トラックドライバー不足による将来的な長距離輸送力不足が懸念される中、RORO航路や新たな国際フィーダー航路による海上輸送が可能となることで、トラックドライバーの労働時間の短縮など、労働環境の改善が図られるとともに、国内物流を安定的に支える輸送網の構築が図られる。 <p>【③効率的な荷役の実現】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・船舶の大型化に対応した岸壁の確保、ふ頭用地の再編が可能となり、陸上横持ち輸送等の非効率な荷役状況の改善が図られる。 <p>【④被災時における社会・経済活動の維持、地域の安全・安心の確保】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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、被災時における緊急物資輸送が可能となり、地域の安全・安心を確保することが期待される。 <p>【⑤排出ガスの削減】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・陸上輸送距離の短縮及び大型船舶による輸送効率化に伴い、CO2排出量が減少することで、カーボンニュートラルの実現に寄与する。また、NOxの排出量が減少することで、大気汚染の防止に寄与する。 CO2: 988トン-C/年、NOx: 5.0トン/年 	港湾局 計画課 (課長 古土井 健)		
博多港箱崎ふ頭地区複合一貫輸送ターミナル 整備事業 九州地方整備局	195	598	154	3.9	<p>【①福岡都市圏の安定的な社会・経済成長への貢献】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本事業の実施により、大型船でのRORO貨物輸送が可能となることで、生活関連物資をはじめとするさまざまな製品の輸送を通じて九州の経済や文化の中心地である福岡都市圏の持続的な成長、ひいては九州全体の発展に寄与する。 <p>【②トラックドライバー不足への対応】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・トラックドライバー不足による将来的な長距離輸送力不足が懸念される中、本事業の実施により、博多港を利用したRORO航路による海上輸送が可能となることで、トラックドライバーの労働時間の短縮など、労働環境の改善を図るとともに、国内物流を安定的に支える輸送網の構築を図る。 <p>【③効率的な荷役の実現】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本事業の実施により、RORO船の大型化に対応した岸壁が整備されるとともにふ頭用地が拡充されることにより、荷役の安全性及び効率性が向上し、担い手不足の緩和や働き方改革への対応による港湾利用環境の改善が図られる。 <p>【④被災時における社会・経済活動の維持、地域の安全・安心の確保】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本事業の実施により、大規模地震発生時においても物流機能を維持し、背後企業は事業を継続することが可能となり、社会・経済活動への影響を最小限に抑えることができる。また、地域の安全・安心を確保することが期待される。 <p>【⑤排出ガスの削減】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本事業の実施により、陸上輸送距離が短縮され、CO2排出量が減少することで、カーボンニュートラルの実現に寄与する。また、NOxの排出量が減少することで、大気汚染の防止に寄与する。 CO2: 2,561トン-C/年 NOX: 6.2トン/年 	港湾局 計画課 (課長 古土井 健)		

【空港整備事業】（航空保安システム）
（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				
高松空港ILS高カテゴリー 化事業 航空局	60	76	<p>【内訳】 旅客・航空会社便益:54億円 残存価値 :22億円</p> <p>【主な根拠】 年間平均救済便数 :25便</p>	50	<p>【内訳】 建設費 :43億円 維持・施設更新費 :6.9億円</p>	1.5	<p>○着陸復行が減少し、空港周辺への騒音影響が軽減される。 ○乗員の精神的負荷やワークロードが軽減される。 ○旋回や、降下・上昇の繰り返し減少し、利用者の安心感が向上する。 ○運航の信頼性が向上することで、航空会社による新規路線開設や既存路線の増便が促進される。</p>	航空局 交通管制部 交通管制企画課 (課長 金籠 史彦)

○政府予算の閣議決定時に個別箇所です算措置を公表する事業等（令和7年8月に公表済み）の再掲

【ダム事業】
（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				
旭川ダム再生事業 中国地方整備局	1,100 (1,019) ※	3,777	【内訳】 被害防止便益：3,753億円 残存価値：24億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減世帯数(1/40確率)：326世帯 年平均浸水軽減面積(1/40確率)：18ha	744	【内訳】 事業費：666億円 維持管理費：78億円	5.1	ダム再生事業の完成により、河川整備計画目標規模の洪水に対して以下の効果が想定される ・最大孤立者数(避難率40%)は、約44,600人から大幅に減少 ・電力停止による影響人口は、約23,300人から大幅に減少	水管理・国土保全局 治水課 (課長 笠井 雅広)

※()内の事業費は「共同費としての事業費」のうち当該事業負担分から工事諸費を除いた事業費

○政府予算の閣議決定時に、個別箇所です予算措置を公表する事業等(令和7年8月に公表済み)の再掲

【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)	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	
洲本地方合同庁舎 近畿地方整備局	15	8.0	112	100	110	老朽、狭あい、地域連携、施設の不備において、必要性が認められる。 経済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 小澤 剛)
周南地方合同庁舎 中国地方整備局	36	18	105	100	121	老朽、狭あい、借用返還、地域連携、施設の不備において、必要性が認められる。 経済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 小澤 剛)

※ 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年間に掛かる費用を現在価値化したものである。