

個別公共事業の評価書（その2）

－令和6年度－

令和7年3月31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7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16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				
	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 ・災害発生時の危険度 ・地域開発の状況 ・地域の協力体制 ・河川環境等を取りまく状況 等 	<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 ・管理運営費等 	<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等 	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
船舶建造事業 <巡視船>	評価対象を整理した上で、右のような海上保安業務需要ごとに、事業を実施した場合(with)、事業を実施しなかった場合(without)それぞれについて業務需要を満たす度合いを評価するとともに、事業により得られる効果について評価する。	<巡視船> <ul style="list-style-type: none"> ・海洋権益の保全 ・治安の確保 ・海難救助・海上交通安全の確保 ・海上防災・海洋環境の保全 	<ul style="list-style-type: none"> ・海上保安統計年報 ・海上保安レポート 	海上保安庁
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"> ・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。

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7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
道路・街路事業	直轄事業等	8
港湾整備事業	直轄事業等	1
合計		10

【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6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
船舶建造事業		1
海上保安官署施設整備事業		3
合計		6

総計		16
----	--	----

令和7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)				
		便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳			B/C	
鶴川総合水系環境整備事業 北海道開発局	3.6	53	【内訳】 水辺整備の効果による便益： 53億円 【主な根拠】 (水辺整備) 支払意思額：442円/月/世帯 受益世帯数：68,364世帯	3.6	【内訳】 事業費：3.3億円 維持管理費：0.28億円	14.7	(水辺整備) ・水辺拠点の創出により、水辺利用が安全かつ快適に実施できるようになる他に、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、賑わいの創出と地域活性化に貢献する。 ・堤防天端を舗装し、サイクリングロードとして活用することで、利用者が快適かつ安全にサイクリングを実施できる環境を創出し、水辺拠点の整備と合わせて観光周遊性を向上させることで、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 小島 優)

【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44号 (北海道横断自動車道) 別保尾幌道路 北海道開発局	1,250	11,109	【内訳】 走行時間短縮便益：8,933億円 走行経費減少便益：1,801億円 交通事故減少便益：376億円 【主な根拠】 計画交通量： 約3,200～16,700台	7,948	【内訳】 事業費：7,401億円 維持管理費：401億円 更新費：146億円	1.4 (1.1) ※1	効果1 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：3区間 → 整備後：0区間[全て回避] 効果2 高次医療施設への速達性の向上による生活環境を改善する。 【釧路市高次医療施設厚岸町・浜中町60分カバー圏人口】 現況：8.1千人(56%) → 整備後：9.9千人(69%) 効果3 速達性・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。 【釧路空港～根室市間の所要時間】 現況：125分 → 整備後：118分[約7分短縮] 【事故危険区間の回避】 現況：3区間 → 整備後：0区間[全て回避] 【貨物車の死亡・重大事故発生箇所回避】 現況：3箇所 → 整備後：0箇所[全て回避] 効果4 災害時における信頼性の高いネットワークを構築する。 【土砂災害発生箇所回避】 現況：11箇所 → 整備後：0区間[全て回避] 【洪水浸水想定区域の回避】 現況：0.9km → 整備後：0km[全て回避] 【地吹雪発生区間の回避】 現況：3区間 → 整備後：0区間[全て回避] <道路ネットワーク防災機能評価結果> ・改善ペア数：17(3) ・脆弱度(防災評価ランク) 0.95(C) → 0.91(C) (1.00(D) → 1.00(D)) ・累積脆弱度の変化量：▲210.8(0.0) ・改善度：通常時0.06(0.09), 災害時0.04(0.00)	道路局 国道・技術課 (課長 西川 昌宏)
一般国道36号 白老西拡幅 北海道開発局	165	172	【内訳】 走行時間短縮便益：167億円 走行経費減少便益：1.2億円 交通事故減少便益：4.1億円 【主な根拠】 計画交通量： 約16,400台	128	【内訳】 事業費：113億円 維持管理費：14億円	1.4	効果1 ボトルネック対策による速達性の向上や定時性を確保する。 【混雑度(平日)】 現況：1.35 → 整備後：0.53(約6割減少) 【平均旅行速度】 現況：31km/h → 整備後：59km/h(約28km/h向上) 効果2 中央分離帯の整備により、正面衝突事故を抑制し死傷事故率減少による安全性の高いネットワークを構築する。 【事故危険区間】 現況：4区間 → 整備後：0区間(4区間対策) 【死傷事故率(当該事業区間の最大)】 【単路】 現況：31件/億台km → 整備後：5件/億台km(約8割減少) 【交差点】 現況：109件/億台km → 整備後：11件/億台km(約9割減少) 効果3 医療施設への速達性の向上による生活環境の改善や迅速な救急医療活動を支援する。 【白老町～二次救急医療機関(JCHO登別病院)への搬送時間】 現況：34.5分 → 整備後：25.2分(約9分短縮) 効果4 観光期の渋滞緩和による、地域の観光振興、ウポポイへの誘客促進を支援する。 【ウポポイ～登別温泉の所要時間】 現況：50.3分 → 整備後：39.0分(約11分短縮)	道路局 国道・技術課 (課長 西川 昌宏)

<p>一般国道13号 横手北道路 東北地方整備局</p>	<p>300</p>	<p>291</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益 : 264億円 走行経費減少便益 : 23億円 交通事故減少便益 : 4.5億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 : 約18,500台/日</p>	<p>222</p>	<p>【内訳】 事業費 : 195億円 維持管理費 : 27億円</p>	<p>1.3</p>	<p>効果1 ・容量を確保し、交通混雑が緩和 【国道13号現道の旅行速度】 ○通常時【現況】44km/h → 【整備後】55km/h (11km/h向上) ○堆雪時【現況】33km/h → 【整備後】52km/h (19km/h向上)</p> <p>効果2 ・走行環境の改善により、交通事故が減少 【死傷事故件数】 【現況】15件/4年 → 【整備後】11件/4年 (約3割減少)</p> <p>効果3 ・幅員狭小区間を解消することで、救急搬送時間の安定性・速達性が確保され、地域の救急医療活動を支援 【大仙市役所→平鹿総合病院への所要時間】 通常時【現況】32分 → 【整備後】30分 (2分短縮) 堆雪時【現況】40分 → 【整備後】36分 (4分短縮) 【大仙市・美郷町の30分圏人口カバー率 (R2国勢調査ベース)】 通常時【現況】約16.4万人 (59%) → 【整備後】約16.5万人 (60%) (1,000人、1%増加) 堆雪時【現況】約13.8万人 (39%) → 【整備後】約14.1万人 (42%) (3,000人、3%増加)</p> <p>効果4 ・幹線道路の混雑緩和により、速達性が向上 【当該区間の所要時間】 通常時【現況】8分 → 【整備後】6分 (2分短縮) 堆雪時【現況】11分 → 【整備後】7分 (4分短縮)</p>	<p>道路局 国道・技術課 (課長 西川 昌宏)</p>
<p>一般国道112号 山形南道路 東北地方整備局</p>	<p>740</p>	<p>852</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益 : 788億円 走行経費減少便益 : 46億円 交通事故減少便益 : 17億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 : 約30,700台/日</p>	<p>523</p>	<p>【内訳】 事業費 : 474億円 維持管理費 : 49億円</p>	<p>1.6</p>	<p>効果1 ・利用交通の分担が図られ、交通渋滞が緩和 【国道112号の混雑度】 【現況】1.12 → 【整備後】0.92 (約2割改善) 【評価対象範囲の旅行速度】 【現況】24km/h → 【整備後】30km/h (6km/h向上)</p> <p>効果2 ・利用交通の分担が図られ、交通渋滞が緩和することにより、交通の安全性が向上 【国道112号の死傷事故率】 【現況】104件/億台キロ → 【整備後】85件/億台キロ (約2割減少)</p> <p>効果3 ・利用交通の分担が図られ、交通渋滞が緩和することにより、救急医療活動を支援 【山形市西消防署周辺から三次救急医療機関への所要時間】 【現況】16分 → 【整備後】11分 (5分短縮)</p> <p>効果4 ・利用交通の分担が図られ、交通渋滞が緩和することにより、物流活動を支援 【製菓工場から物流拠点への所要時間】 【現況】26分 → 【整備後】18分 (8分短縮)</p>	<p>道路局 国道・技術課 (課長 西川 昌宏)</p>

<p>一般国道22号 名岐道路（一宮～一宮木曾川） 中部地方整備局</p>	<p>2,700</p>	<p>28,168</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：26,571億円 走行経費減少便益：1,292億円 交通事故減少便益：305億円 【主な根拠】 計画交通量 約53,700台/日</p>	<p>6,107</p>	<p>【内訳】 事業費：4,884億円 維持管理費：1,033億円 更新費：189億円</p>	<p>4.6 (1.1) ※1</p>	<p>効果1 道路ネットワークの階層化により、現道国道22号の渋滞が緩和し、旅行速度が向上。 【国道22号の旅行速度】 現況：平均14km/h ⇒ 整備後：平均32km/h</p> <p>効果2 速度低下に起因する追突事故等が減少し、交通安全性が向上。 【国道22号の死傷事故率】 現況：60件/億台キロ ⇒ 整備後：48件/億台キロ（約2割減少）</p> <p>効果3 幅員の拡幅により、歩行者の安全性が向上。</p> <p>効果4 無電柱化により、道路の防災性の向上に貢献。</p> <p>効果5 名古屋と岐阜地域を結ぶ最短距離の自専道ネットワークの整備により、速達性や時間信頼性が向上し、日本の航空宇宙産業等の地域経済の発展に寄与。 【岐阜地域（部品工場）～名古屋港周辺（組立工場）までの所要時間】 現況：79分 ⇒ 整備後：65分（約14分短縮）</p> <p>効果6 高速ネットワークの構築により、太平洋側と日本海側を結ぶ南北軸の多重性・代替性が確保され、住民の避難や復旧活動、緊急輸送道路の強化に貢献。</p> <p>効果7 本事業により、年間24,128tのCO2排出削減が期待され、カーボンニュートラル等に貢献。</p> <p>効果8 高速ボトルネック箇所を通過しない時間信頼性の高い自専道ネットワークの構築により、ゲートウェイとなるリニア駅等から観光地へのアクセスが向上し、観光産業の活性化に貢献。 【高速ボトルネック箇所（一宮IC⇄一宮木曾川IC）の最大所要時間】 現況：33分 ⇒ 整備後：7分（約26分短縮）</p> <p><道路ネットワーク防災機能評価結果> ・改善度：1(1) ・脆弱度（防災機能ランク） 0.00[A]→0.00[A] (0.00[A]→0.00[A]) ・累積脆弱度の変化量：0.00(0.00) ・改善度：通常時0.09(0.02)、災害時0.09(0.02)</p>	<p>道路局 国道・技術課 (課長 西川 昌宏)</p>
<p>一般国道201号 みやこ行橋バイパス 九州地方整備局</p>	<p>610</p>	<p>692</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：626億円 走行経費減少便益：49億円 交通事故減少便益：17億円 【主な根拠】 計画交通量 約17,000～28,300台/日</p>	<p>470</p>	<p>【内訳】 事業費：431億円 維持管理費：39億円</p>	<p>1.5</p>	<p>効果1 みやこ行橋バイパスへの交通転換により、現道の交通混雑が緩和。 【対象区間の平均旅行速度】 現況：34km/h ⇒ 整備後：60km/h 【国道201号現道の混雑度】 現況：1.37 ⇒ 整備後：0.59</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201号現道の死傷事故件数】 現況：30件/年 ⇒ 整備後：8件/年（約7割減少）</p> <p>効果3 歩道・自転車道整備により、安全性の高い交通環境を形成。</p> <p>効果4 第二次救急医療施設の10分圏人口が増加。 【みやこ町勝山地区の10分圏人口カバー率】 現況：32% ⇒ 整備後：43%（11%増加）</p> <p>効果5 所要時間短縮による物流の効率化、産業活動の活性化。 【香春町セメント工場～苅田港の所要時間】 現況：43分 ⇒ 整備後：36分（約7分短縮）</p> <p>効果6 国道201号現道が浸水途絶した場合にも緊急輸送道路として機能。 【国道201号現道の浸水区域の通過延長】 整備前：1.7km ⇒ 整備後：0km</p> <p>効果7 環境（CO2排出量）の改善。 【CO2排出削減便益】0.53億円</p> <p>効果8 大型車等の通過交通の転換により地域の交通環境の改善や輸送効率が向上。 観光資源および中核都市である行橋市など近隣市町村へのアクセス性が向上。</p>	<p>道路局 国道・技術課 (課長 西川 昌宏)</p>

<p>一般国道57号 熊本環状連絡道路 九州地方整備局</p>	<p>920</p>	<p>11,528</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：10,012億円 走行経費減少便益：1,079億円 交通事故減少便益：436億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 約7,800～43,300台/日</p>	<p>7,214</p> <p>【内訳】 事業費：6,686億円 維持管理費：495億円 更新費：33億円</p>	<p>1.6 (4.1) ※1</p> <p>効果1 交通転換により、渋滞緩和が図られる。 【渋滞損失時間の改善】 現況：5.7万人時間/年・km ⇒ 整備後：5.0万人時間/年・km</p> <p>効果2 渋滞緩和により、事故の減少が見込まれる。 【死傷事故率】 現況：45件/億台キロ ⇒ 整備後：33件/億台キロ</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 第三次救急医療施設への搬送時間短縮により、地域で生活が営める環境を維持。 【阿蘇市役所～熊本医療センターの所要時間】 現況：104分 ⇒ 整備後：70分（約34分短縮） 【大津町役場～熊本医療センターの所要時間】 現況：67分 ⇒ 整備後：46分（約21分短縮）</p> <p>効果5 交通・物流拠点へのアクセス性向上により安定した物流網を構築。 【企業集積地※～熊本港の所要時間】 現況：101分 ⇒ 整備後：36分（約65分短縮） ※熊本中核工業団地（合志市、菊陽町、大津町の企業集積地のうち最東部の箇所）</p> <p>効果6 災害時にも機能する信頼性の高い道路ネットワークの構築により、持続可能な地域生活圏を維持。</p> <p>効果7 環境（CO2排出量）の改善。 【CO2排出削減便益】79億円</p> <p>効果8 観光施設への移動時間短縮により、周遊性の高い道路ネットワークを構築。 【熊本駅～阿蘇市役所の所要時間】 現況：102分 ⇒ 整備後：63分（約39分短縮）</p> <p><道路ネットワークの防災機能評価結果> ・改善ペア数：26（5） ・脆弱度（防災機能ランク） 0.68 [C] → 0.57 [C]（0.00 [A] → 0.00 [A]） ・累積脆弱度の変化量：▲307.61（▲0.00） ・改善度：通常時0.13（0.07）、災害時0.17（0.10）</p>	<p>道路局 国道・技術課 （課長 西川 昌宏）</p>
---	------------	---------------	--	---	--	--------------------------------------

<p>一般国道58号 宜野湾道路 沖縄総合事務局</p>	<p>1,710</p>	<p>17,342</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：14,849億円 走行経費減少便益：2,093億円 交通事故減少便益：401億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量：約44,400台/日</p>	<p>11,007</p>	<p>【内訳】 事業費：10,475億円 維持管理費：302億円 更新費：230億円</p>	<p>1.6 (1.4) ※1</p> <p>効果1 交通転換により渋滞緩和が図られる 【国道58号混雑度の改善】 現況：1.46 → 整備後：1.08（3割減少）</p> <p>効果2 交通渋滞の緩和により、死傷事故が減少し、安全性が向上 【国道58号・宜野湾バイパス死傷事故件数の減少】 現況：79件/年 → 整備後：62件/年（約2割減少）</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 宜野湾道路への交通転換、渋滞緩和により、緊急医療活動を支援 【混雑度の改善】 宜野湾バイパス 現況：2.00 → 整備後：1.10（5割減少） 国道58号 現況：1.33 → 整備後：1.11（2割減少） 【琉球大学病院（宜野湾市）への30分到達圏域人口】 現況：92.4万人 → 整備後：94.1万人（約1.7万人増加）</p> <p>効果5 所要時間の短縮等により、空港・港と物流施設間のアクセス強化や物流の効率化に寄与 【所要時間（菊の集荷場（読谷村）→那覇港（那覇市））】 現況：61分 → 整備後：50分（約11分短縮）</p> <p>効果6 当該地域において、災害時の緊急輸送道路として、迅速な道路啓開に寄与</p> <p>効果7 環境（CO2排出量）の改善 【CO2排出削減便益】46億円</p> <p>効果8 所要時間の短縮等により、空港・港と主要観光施設のアクセス強化や観光振興に寄与 【所要時間（那覇空港（那覇市）→アメリカンビレッジ（北谷町））】 現況：51分 → 整備後：38分（約13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：9(3) ・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：4.40（7.14） ・改善度：通常時0.08（0.05）、災害時0.00（0.00）</p>	<p>道路局 国道・技術課 （課長 西川 昌宏）</p>
--------------------------------------	--------------	---------------	--	---------------	---	---	--

※1 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				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				
境港ふ頭再編改良事業 中国地方整備局	202	345	164	2.1	<p>① 地域の経済活動を支える輸送網の構築 新たなコンテナ航路就航により輸送が効率化されるとともに、山陰地方の経済発展を支える安定的な輸送網の構築が図られる。</p> <p>② 大型船舶による輸送効率化 大型船を利用することにより、鉄スクラップの輸送が効率化されるとともに、東南アジア等遠方国の鉄スクラップ需要を取り込んだ地域産業の国際競争力の向上に寄与する。また、木質ペレット、PKSのバイオマス燃料の輸送が効率化されるとともに、港湾背後に立地する木質バイオマス発電所の安定的な稼働を支えることで、エネルギー分野でのカーボンニュートラルに貢献する。</p> <p>③ 被災時における社会・経済活動の維持 耐震強化岸壁の整備により、被災時においても安定的な海上輸送が可能となり、背後企業の事業継続、社会・経済活動を維持することが期待される。</p> <p>④ 排出ガスの削減 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: 11,340トン-C/年、NOX: 475トン/年)</p>	<p>港湾局 計画課 (課長 森橋 真)</p>		

○政府予算の閣議決定時に、個別箇所では予算措置を公表する事業等（令和6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	
八戸港湾合同庁舎 東北地方整備局	17	8.9	114	100	133 老朽、狭あい、地域連携、施設の不備、防災機能に係る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 松尾 徹)
細島港湾合同庁舎 九州地方整備局	12	4.6	110	100	121 老朽、狭あい、地域連携、防災機能にかかる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 松尾 徹)

※ 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。

【船舶建造事業】

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	
大型巡視船（多目的型）1隻建造 海上保安庁	654	298			海上保安庁 装備技術部 船舶課 (課長 梶田 智弘)

- ・ 供用後の維持管理費は各耐用年数にかかる費用を現在価値化したものである。
- ・ 総事業費は、概算要求時から金額を修正。

【海上保安官署施設整備事業】

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	
関西空港海上保安航空基地整備 海上保安庁	37	110	100	100	100	海上保安庁 装備技術部 施設補給課 (課長 小堀 靖弘)
海上保安学校宮城分校施設の拡充 海上保安庁	13	6.3	100	100	121	海上保安庁 装備技術部 施設補給課 (課長 小堀 靖弘)
鹿児島島谷山地区宿舎整備 海上保安庁	76	1.0	100	100	110	海上保安庁 装備技術部 施設補給課 (課長 小堀 靖弘)

- ・ 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。