

完了後の事後評価結果一覧表

【河川事業】
（直轄）

事業名 （事業実施期間） 事業主体	該当基準	総事業費 （億円）	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 （担当課長名）
石狩川下流救急内水対策事業 （H6年度～H10年度） 北海道開発局	5年以内	16	（費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化） 全体事業費 事業着手時 13.9億円 → 事業完了時 16.3億円 B/C 事業着手時 2.7（B：43.1億円、C：15.8億円） → 事後評価時 2.3（B：41.2億円、C：18.0億円） （事業の効果の発現状況） 平成13年9月洪水で救急排水機場がない場合の浸水想定 大曲地区 約8ha、浸水深約1.2m → 被害なし 旧美唄川地区 約22ha、浸水深約0.4m → 被害なし （事業実施による環境の変化） 自然環境等の大きな変化はない。 （社会経済情勢の変化） 人口は減少しているが世帯数に大きな変化はなく、集水区域内の農業生産は続けられ変化はない。 （今後の事後評価の必要性） 事業の効果が十分に発現しており、再事後評価の必要はない。 （改善措置の必要性） 改善措置は必要ないが、今後は機能維持のため適正に維持管理を行う。 （同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性） 現在は救急内水対策事業制度に代わり、経済性、機動的な排水ポンプ車等の整備を実施。	対応なし	北海道開発局 建設部河川計画課 （課長 柏木 才助）
北上川上流救急内水対策事業 （H2年～H10年） 東北地方整備局	5年以内	34	（費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化） 計画洪水（S62型1/20）による浸水範囲内の戸数 広瀬川 計画時（H元）134戸 → 実績（H10）238戸 後 川 計画時（H元）24戸 → 実績（H10）110戸 大曲川 計画時（H元）47戸 → 実績（H10）66戸 吸 川 計画時（H元）150戸 → 実績（H10）538戸 全体事業費 計画時 2,546百万円 → 事業完了時 3,437百万円 B / C 計画時 6.2（b:1,075百万円、c:173百万円） → 事後評価時 18.2（b:69,140百万円、c:3,790百万円） （事業の効果発現状況） 平成14年7月洪水時における効果 広瀬川 浸水面積 33.3ha → 14.0ha、浸水戸数 308戸 → 110戸 後 川 浸水面積 19.8ha → 7.0ha、浸水戸数 180戸 → 59戸 大曲川 浸水面積 23.5ha → 17.5ha、浸水戸数 47戸 → 29戸 吸 川 浸水面積 73.5ha → 26.0ha、浸水戸数 370戸 → 21戸 （社会情勢の変化・事業実施による環境の変化） 計画洪水（S62型1/20）による浸水範囲内の事業所数 広瀬川 整備完了時（H10）21箇所（211人） → 整備後（H14）31箇所（313人） 後 川 整備完了時（H10）17箇所（151人） → 整備後（H14）30箇所（268人） 大曲川 整備完了時（H10）40箇所（405人） → 整備後（H14）52箇所（525人） 吸 川 整備完了時（H10）82箇所（741人） → 整備後（H14）141箇所（1,275人） （今後の事業評価の必要性） 事業の効果が十分に発現しており、再事後評価の必要はない。 （改善措置の必要性） 平成10年8月洪水や平成14年7月洪水時に効果を発揮しており、地域住民の期待にも応えていることから、改善措置の必要はない。	対応なし	東北地方整備局 河川計画課 （課長 山本 晶）
富士川直轄河川改修事業 （高潮対策） （S55年度～H10年度） 関東地方整備局	5年以内	58	（費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化） B/C 事前評価時 3.7（B：21,437百万円、C：5,806百万円） → 事後評価時 8.8（B：51,131百万円、C：5,806百万円） （事業の必要性） 昭和41年9月の高潮により、家屋全半壊125戸、海岸堤防200mが崩壊 （事業の効果の発現状況） 計画上想定される事業効果：約890億円の被害を軽減 完成後の実際：大きな高潮が発生していない 既往最大での確認：約140億円の被害を軽減 （事業実施による環境の変化） 事業実施による自然環境の変化は認められない （社会経済情勢の変化） 事業実施による社会情勢の変化は見られない （改善措置の必要性） 現在まで改善措置の必要性はないが、今後高潮が発生した後に効果の検証を実施	対応なし	関東地方整備局 河川計画課 （課長 田中 敬也）

吉井川特定構造物改築事業(大田原堰) (H5年度～H10年度) 中国地方整備局	5年以内	2,976	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 全体事業費 事業着手時 2,290百万円 → 事業完了時 2,976百万円 工期 変化なし B/C 事後評価時 9.3 (B: 268 (億円)、C: 28.8 (億円)) (事業の効果の発現状況) 流下能力の向上 着手前 490(m3/s) → 完了後 計画高水流量 1,000(m3/s) (事業実施による環境の変化) 河川水辺の国勢調査等によると施設完成による環境への悪影響は見受けられない。 (社会経済情勢の変化) 地域の社会情勢について、事業前後で大きな変化はない。 (今後の事後評価の必要性) 施設完了後に発生した洪水で、計画通り堰が倒伏するなど所定の機能を発揮しており、計画規模の洪水が発生した場合にも効果は十分発揮されると想定されるため、今後の事後評価の必要はない。 (改善措置の必要性) 必要なし (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 必要なし	対応なし	中国地方整備局 河川計画課 (課長 中川 哲志)
緑川特定構造物改築事業(六間堰) (H5年度～H10年度) 九州地方整備局	5年以内	93	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 全体事業費 事業着手時 78億円 → 事業完了時 93億円 B/C 再評価時 11 (B: 765億円、C: 68億円) → 事後評価時 13 (B: 1164億円、C: 88億円) (事業の効果の発現状況) 事業完成後の平成11年6月、平成15年7月出水において床上浸水は生じておらず、また、外水氾濫防御に対して十分な費用対効果が確認された。 (事業実施による環境の変化) 事業実施にあたり、各種環境調査を実施し、その対策を行った結果、改築後の変化は見られなかった。 (社会経済情勢の変化) 事業実施後、宅地等の開発が進み、治水の必要性が高まっている。 (今後の事後評価の必要性) 事業の効果が十分に発現しており、再事後評価の必要はない。 (改善措置の必要性) 想定した事業の効果が確認され、特に支障となっている事象もないので、施設改善措置の必要性はない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 事業実施にあたり、各種環境調査を実施し、その対策を行った結果、改築後の変化は見られなかった。 今後は、この対応事例を参考として、多くの事業にも反映させたい。	対応なし	
大淀川床上浸水対策特別緊急事業 (H7年度～H10年度) 九州地方整備局	5年以内	26	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 全体事業費 事業着手時 26億円 → 事業完了時 26億円 B/C 事後評価時 9.9 (B: 275億円、C: 28億円) (事業の効果の発現状況) 検討結果より、過去の洪水において、被害軽減が期待できる。 (今後の事後評価の必要性) 検討結果より、過去の洪水において、被害軽減が期待できることから、今後の事後評価の必要性はない。ただし、水門が機能すべき出水が発生した際にその効果等について委員会に報告する。 (改善措置の必要性) 検討結果より、過去の洪水において、被害軽減が期待できることから、改善措置の必要性はない。	対応なし	九州地方整備局 河川計画課 (課長 宮本 健也)
嘉瀬川救急内水対策事業(池ノ上排水機場) (H6年度～H8年度) 九州地方整備局	5年以内	5.2	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 全体事業費 事業着手時 4.7億円 → 事業完了時 5.2億円 B/C 事後評価時 2.9 (B: 19億円、C: 5.0億円) (事業の効果の発現状況) 施設完成後の6年間で計9回稼動し、内水被害の軽減に一定の効果を発揮している。 (社会経済情勢の変化) 事業実施後において、当該事業箇所である大和町において人口が増加傾向であるため、内水対策の重要性は高まっている。 (今後の事後評価の必要性) 事業の効果が確認されていることから、今後の事業評価の必要性はない。 (改善措置の必要性) ポンプ稼動において現時点までに問題が生じていないため改善措置の必要性はない。	対応なし	
松浦川救急内水対策事業(大川野排水機場) (H8年度～H10年度) 九州地方整備局	5年以内	3.8	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 全体事業費 事業着手時 3.5億円 → 事業完了時 3.8億円 B/C 事後評価時 1.6 (B: 6.6億円、C: 4.2億円) (事業の効果の発現状況) 検討結果より、過去の洪水において、被害軽減が期待できる。 (社会経済情勢の変化) 大川野地区の世帯数及び人口はほぼ変化していないが、現時点でも多くの資産が存在していることから、内水対策の重要性に変わりない。 (今後の事後評価の必要性) 事業の有効性が見込まれることから、今後の事後評価の必要性はない。ただし、出水が発生し、排水機場の効果について確認された場合に委員会に報告する。 (改善措置の必要性) 現時点までに問題が生じていないことから、改善措置の必要性はない。	対応なし	

北上川下流直轄河川環境整備事業 (水環境整備事業) (H5年度～H10年度) 東北地方整備局	5年以内	14	(費用対効果分析の算定基礎となった情報) 全体事業費 1,429百万円 (事業の効果を発現状況) BOD平均値 供用前 7.1mg/l → 供用後 2.2mg/l S S 平均値 供用前 15.6mg/l → 供用後10.6mg/l (社会経済情勢の変化) 旧北上川右岸8～9km地区の年間空間利用実態者数 供用前 約300人 → 供用後 約19,000人 (今後の事後評価の必要性) 事業の効果が十分に発現しており、再事後評価の必要はない。 (改善措置の必要性) 現状施設で十分に事業効果を発揮しており、改善措置は必要ない。	対応なし	東北地方整備局 河川環境課 (課長 西川 和雄)
雄物川下流直轄河川環境整備事業 (水環境整備事業) (H6年度～H10年度) 東北地方整備局	5年以内	5	(費用対効果分析の算定基礎となった情報) 全体事業費 492百万円 (事業の効果を発現状況) BOD平均値 供用前 2.0mg/l → 供用後 0.9mg/l S S 平均値 供用前 1.8mg/l → 供用後 0.9mg/l 全窒素平均値 供用前 1.5mg/l → 供用後 0.7mg/l 全リン平均値 供用前 0.12mg/l → 供用後 0.05mg/l (社会経済情勢の変化) 雄物川右岸5～6km地区の年間空間利用実態者数 供用前 約7,500人 → 供用後 約21,700人 (今後の事後評価の必要性) 事業の効果が十分に発現しており、再事後評価の必要はない。 (改善措置の必要性) 現状施設で十分に事業効果を発揮しており、改善措置は必要ない。	対応なし	
鳴瀬川直轄河川環境整備事業 (河道整備事業) (H9年度～H10年度) 東北地方整備局	5年以内	0.98	(費用対効果分析の算定基礎となった情報) 全体事業費 98百万円 (事業の効果を発現状況) 最寄りの下伊場野小学校の生徒及び関係者を中心に、「水辺の自然体験の場」、「子どもの教育の場」等として、盛んに活用されている (社会経済情勢の変化) 鳴瀬川右岸30～31km地区の年間空間利用実態者数 供用前 約400人 → 供用後 約5,900人 (今後の事後評価の必要性) 事業の効果が十分に発現しており、再事後評価の必要はない。 (改善措置の必要性) 現状施設で十分に事業効果を発揮しており、改善措置は必要ない。	対応なし	
阿武隈川上流直轄河川環境整備事業 (河道整備事業) (H7年度～H10年度) 東北地方整備局	5年以内	2.9	(費用対効果分析の算定基礎となった情報) ? 全体事業費 293百万円 (事業の効果を発現状況) 最寄りの渡利小学校の生徒及び関係者を中心に、「水辺の自然体験の場」、「子どもの教育の場」等として、盛んに活用されている (社会経済情勢の変化) 阿武隈川上流右岸26～29km地区の年間空間利用実態者数 供用前 約119,000人 → 供用後 約152,000人 (今後の事後評価の必要性) 事業の効果が十分に発現しており、再事後評価の必要はない。 (改善措置の必要性) 現状施設で十分に事業効果を発揮しており、改善措置は必要ない。	対応なし	
木津川上流直轄河川環境整備事業 (河道整備事業) (H9年度～H10年度) 近畿地方整備局	5年以内	1.5	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 全体事業費 事業着手時 135百万円 → 事業完了時 146百万円 B/C - (事業の効果を発現状況) ・整備前に比べ水際のアプローチが容易にできるようになり、近隣小学校の総合学習及び理科等の授業に利用されている。 (社会経済情勢の変化) 事業実施箇所近隣には、平成榛原こどもの森公園(平成13年4月オープン)や道の駅(平成10年4月オープン)が整備された。 (今後の事後評価の必要性) 当初の目的が達成されたため、今後の事業評価の必要性はない。 (改善措置の必要性) 当初の目的が達成されたため、当面改善措置の必要性はない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 今後の同種事業の計画・実施にあたっては、景観、特に、護岸の構造やデザイン、階段護岸のあり方等について、十分配慮すべき。	対応なし	近畿地方整備局 河川管理課 (課長 豊口 佳之)

【ダム事業】
(直轄)

事業名 (事業実施期間) 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
札内川ダム建設事業 (S56年度～H10年度) 北海道開発局	5年以内	860	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) ・工期 計画時 昭和56年度～平成6年度 → 実績 昭和56年度～平成10年度 ・全体事業費 事業着手時 580億円 → 事業完了時 860億円 ・B/C 事後評価時 2.9 (B:1,591億円、C:546億円) (事業の効果を発現状況) ・洪水調節 平成9年から平成14年までに22回洪水調節を実施。ダム流入量が最大となった平成9年8月洪水の調節量は約560m3/sであった。 ・洪水調節による水位低減効果 平成9年8月8日の洪水において、南帯橋地点では約1.1m水位を低減し、河川公園の冠水被害を軽減した。 ・利水補給の効果 正常流量を下回る日数(H14) 建設前 59日 → 建設後 12日 ・水道用水 計画取水量100,200m3/日に対し、最大38,600m3/日を補給。 ・発電 34,000MWhの計画発生電力量をほぼ満足する水量を補給。 (事業実施による環境の変化) ・流況の変化 ダムによる補給の結果最小流量、濁水流量、低水流量が増加し下流流況が変化した。 ・水質関連 S S、BOD、COD、水温、水の濁りなどは共用前後でほとんど変化は見られず、富栄養化の傾向も見られない。 ・ダム湖内の生物 止水性のイトミミズ科が増加。魚類では在来種のおショロコマと外来種のニジマスを確認しているが、ニジマスの個体数が増加傾向にある。 ・流入河川の生物 (魚類) 建設前→おショロコマ、ハナカジカの2種が優先 建設後→フクドジョウ、ニジマス、サクラマスが優先 ・下流河川の生物 造網型の底生動物が増加。植物はケショウナガの個体数が減少傾向にあり、ダム運用に伴う河床乱の減少による影響が考えられる。 ・ダム湖周辺の生物 植生に大きな変化はなく、良好な森林環境が保全されている。 ・堆砂の状況 平成15年12月現在(湛水後8ヵ月)で堆砂率は5.7%となっており、問題はない。 ・景観への影響 いくつかの人工構造物に多少違和感を感じられるなどの意見があったが、自然との調和については概ね保全されている。 (社会経済情勢の変化) ・札内川流域における人口動態や産業構造に建設前後の大きな変化はない。 (今後の事後評価の必要性) ・事業の効果が十分に発現しており、再事後評価の必要はないと考えられる。今後は、ダム等管理フォローアップ制度に基づく分析・評価を行うこととする。 (改善措置の必要性) ・事業の効果が発現されており、改善措置の必要性はないと考えられる。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・管理ダムに関するアンケート方法等を用いた景観手法の検討 ・ダムが水源地域に及ぼす社会経済的な影響や効果の評価手法の検討	対応なし	北海道開発局 河川管理課 (課長 堀内 宏)

中筋川総合開発事業 (中筋川ダム) (S58年度～H11年度) 四国地方整備局	5年以内	500	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) B/C 事業採択時点2.7(B:505.4、C:185) → 事業完成後 2.6(B:980.9、C:381.7) (事業の効果の発現状況) 《洪水調節》 洪水調節については、事業の効果が発現されていると評価される。ただし、洪水調節後の河川水位の穏やかな低減が内水に与える影響については、今後、留意していく。 《利水補給》 中筋川ダムは、かんがい用水、水道用水、工業用水の将来の水源として位置づけられているが、現時点においては供給されていないという状況にあるため、利水者と今後も協議を進めていく必要がある。 (事業実施による環境の変化) 《堆砂》 堆砂については、現時点においては問題ないが、未だ管理開始後の年数が浅いことから、今後も調査を継続していく。 《水質》 ダム建設前後で大きな水質の変化は見られない。 なお、過去に発生した湖面褐色化現象及び淡水赤潮については、必要に応じて調査を行うこととする。 《生物》 水鳥の増加などダム湖環境に応じた生物が生息するようになった。陸封アユや特定種(ミサゴ等)の生育状況については、調査を継続していく。外来種(オオクチバスやオオマリコケムシ等)の生育環境への影響等については、今後も調査を継続していく。 (社会経済情勢の変化) 《水源地域動態》 中筋川ダムにおいては、地域に開かれたダムの認定、水源地域ビジョンの策定等が、地域の活性化に効果的に働いている。 今後も地域動態や、利用状況について、調査を継続していく。 (今後の事後評価の必要性) 中筋川ダムの洪水調節等については、事業の効果が発揮されていると評価でき、今後、事後評価を行う必要はないと判断される。ただし、水道用水等の利水については、現時点において十分な評価が出来ないため、今後、再度、事後評価を行うものとする。 (改善措置の必要性) 中筋川ダムでは、洪水調節等の事業の効果が発揮されていると評価できるが、水道用水等については現時点において供給されていないため、今後の動向を見守る必要がある。 なお、洪水調節後の河川水位の穏やかな低減が内水に与える影響や、特定種等の生育状況や外来種の環境への影響については、今後も調査を継続していくこととする。今後とも、フォローアップ制度に基づいた適切なダム管理を継続していくことが重要である。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ダムによる洪水調節の評価にあたっては、現時点で考慮されていない人命を守ることや、その他の	再事後評価	四国地方整備局 河川管理課 (課長 岡田 周三)
浦山ダム建設事業 (S47年度～H10年度) 水資源機構	5年以内	1,844	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) B/C 事前評価時 無し → 事後評価時 10(B:10,237億円、C:968億円(治水のみ)) (事業の効果の発現状況) 計画上の事業効果:計画流量1,000m³/s→調節後110m³/sに低減 完成後の実績最大:H13洪水 277m³/s→調節後 72m³/sに低減 (事業実施による環境の変化) 湛水前後における自然環境への影響はあるが、軽減策がとられている (社会経済情勢の変化) 周辺地域において安定した観光資源の一つとなりつつある (今後の事後評価の必要性) 再事後評価の必要はない (改善措置の必要性) 濁水長期化対策として、浦山ダム清水バイパスを整備する (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・ダム等における事後評価は、5年で十分な分析・評価ができないと考えられる ・大きな出水や濁水が生じた場合は、フォローアップ委員会において随時審議・評価を行う ・ダムができたことによる日常の価値や便益等を考えていく必要がある	改善措置	
比奈知ダム事業 (S47年度～H10年度) 水資源機構	5年以内	952	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 事業工期 事業着手時 18年間 → 事業完了時 27年間 全体事業費 事業着手時 50,000百万円 → 事業完了時 95,200百万円 B/C(治水:不特定含) 事業着手時 1.7(B:53,900、C:31,700) → 事後評価時 1.5(B:90,7200、C:60,100) (事業の効果の発現状況) 治水 管理開始後洪水調節は実施していない。 (流出計算)下流新町橋地点水位 完成前 → 完成後 約2.1mの水位低下(推定) 利水 (H12濁水時) ダム補給なし 名張市で取水制限 → ダム補給実施 取水制限なし(ダムからの補給174日) (事業実施による環境の変化) 堆砂 計画堆砂量を上回る堆砂量。 水質 アオコや淡水赤潮の発生が見られる。 自然環境 大きな変化は認められないが、外来種の増加、下流河川環境の変化が認められる。 (社会経済情勢の変化) ダム施設利用者数 下流の親水公園では、毎年1万人以上が、身近な憩いの場として利用。 ダム周辺の変化 付帯道路により、名張市街と上流集落のアクセスの利便性向上。 完成前 約40分 → 完成後 約20分 (今後の事後評価の必要性) 効果を発揮しているものと判断される。 今後も必要に応じ同様の分析・評価を行い、定期的に報告していく。 (改善措置の必要性) 治水、利水面で障害は発生しておらず、改善措置の必要はない。 水質では、アオコ等の発生がみられるなど、貯水池水質に変化がみられるため、今後継続して水質を監視するとともに、水質保全のための取り組みを進める。 自然環境では、外来種の確認、下流河川環境の変化が認められており、今後も定期的に調査を行う。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 特になし。	改善措置	水資源機構 管理企画課 (課長 北村 匡)
御所ダム湖活用環境整備事業 (H11年度～H10年度) 東北地方整備局	5年以内	5.5	(事業の効果の発現状況) 整備箇所の親水性の確保・湖面利用・イベント利用等による有効活用がされている。 御所湖まつり 約100,000人 ロードレース 約500人 散策ツアー 約300人 統一清掃等 約1,000人 (今後の事後評価の必要性) 事業の効果が十分に発現しており、再事後評価の必要はない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 今後は、ダム周辺施設の利用形態の把握・施設の利用しやすさの把握・利用回数及び人数の計測等を適切に実施していく必要がある。	対応なし	東北地方整備局 河川管理課 (課長 阿部 幸雄)

【砂防事業】
（直轄）

事業名 （事業実施期間） 事業主体	該当基準	総事業費 （億円）	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 （担当課長名）
信濃川下流（登川流路工） （S51年度～H10年度） 北陸地方整備局	5年以内	108	（費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化） ・流路工延長 事業着手時 4.55 km → 事業完了時 5.85 km ・全体事業費 事業着手時 66億円 → 事業完了時 108億円 ・B/C 事後評価時 1.7（B:6,779億円、C:4,035億円） （事業の効果の発現状況） (1)出水による被害状況 ・平成10年出水（9月16日）では氾濫などの被害発生なし。 降雨状況：日雨量（清水観測所）219.5mm（確率年概ね1/60） 被害状況：流路工箇所被害なし。流路工下流区間で護岸欠損箇所数力所 (2)地域発展に寄与 ・流路工周辺の土地利用状況：大福寺工業団地造成、社会福祉施設、河川公園整備、長大橋架設などの建設。 ・従業員、出荷金額、固定資産税の増加。魚沼コシヒカリの一大産地 （事業実施による環境影響） ・魚道の設置により魚類の生息環境の維持。親水護岸等の施工により水辺の利用を確保。 （事業を巡る社会経済情勢等の変化） ・交通網の整備により東京などの大都市からの物流が容易になった。オートキャンプなど身近なレクリエーション人口が増大。 ・観光客はスキー客が減少する中、夏場を中心に観光客が増加している。 （今後の事後評価の必要性） ・事業の効果が発現されており、再事後評価の必要はない。 （改善措置の必要性） ・事業の効果が発現されており、改善措置の必要はない。 （同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性） ・事業の効果が発現されており、見直しの必要はない。	対応なし	北陸地方整備局 河川計画課 （課長 守安 邦弘）

【海岸事業】
（補助）

事業名 （事業実施期間） 事業主体	該当基準	総事業費 （億円）	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 （担当課長名）
浜島海岸 浜島地区 海岸環境整備事業 （S61年～H11年） 三重県	5年以内	37	（費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化） 浸水想定面積 計画時 3.5ha → 実績 3.5ha 全体事業費 事業着手時 3,680百万円 → 事業完了時 3,705百万円 B/C 事後評価時 10.8（B:677億円、C:63億円） （事業の効果の発現状況） 完了後、数回の台風が来襲しているが、浸水による被害は生じていない。 （事業実施による環境の変化） 特に変化なし （社会経済情勢の変化） 防護人口 供用直前 6,174人 → 供用後 5,767人 （今後の事後評価の必要性） 事業の効果が十分に発現しており、再事後評価の必要はない。 （改善措置の必要性） 改善措置の必要性はない （同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性） 特になし	対応なし	三重県 県土整備部 港湾・海岸チーム

【道路・街路事業】
（直轄）

事業名 （事業実施期間） 事業主体	該当基準	総事業費 （億円）	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 （担当課長名）
一般国道37号 白鳥新道 （S56年度～H10年度） 北海道開発局	5年以内	900	（費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化） 交通量 実績 11,600台/日 全体事業費 計画時(H5) 890億円 → 事業完了時 900億円 B/C 事後評価時 1.5（B:1,790、C:1,204） （事業の効果の発現状況） 旅行速度 供用前 31.9km/h → 43.6km/h 交通事故 供用前 51件/億台キロ → 49件/億台キロ （事業実施による環境の変化） 騒音の低下 室蘭市輪西 昼間（夜間） 供用前 77dB（71dB）→ 74dB（69dB） 要請限度改善 室蘭市中島本町 昼間（夜間） 供用前 76dB（72dB）→ 73dB（68dB） 要請限度改善 室蘭市中島本町 昼間（夜間） 供用前 76dB（70dB）→ 72dB（66dB） 要請限度改善 （社会経済情勢の変化） 伊達市人口 供用前 35,380人 → 36,080人 北海道縦貫自動車道 S61年度 登別室蘭IC供用 H3年度 室蘭IC供用 H4年度 伊達IC供用 H13年度 国縫IC供用 （今後の事後評価の必要性） 事業の効果が十分に発現しており、再事後評価の必要はない。 （改善措置の必要性） 事業の効果が十分に発現しており、改善措置を講ずる必要はない。 （同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性） 事業の効果が十分に発現しており、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要はない。	対応なし	北海道開発局 建設部道路計画課 （課長 高松 泰）
一般国道44号 別保拡幅 （S63年度～H10年度） 北海道開発局	5年以内	51	（費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化） 交通量 工事着手時 11,678台/日 → 実績 19,666台/日 全体事業費 計画時(H5) 39億円 → 事業完了時 51億円 B/C 事後評価時 2.2（B:163、C:75） （事業の効果の発現状況） 旅行速度 供用前 37.1km/h → 45.8km/h 交通事故 供用前 90件/億台キロ → 30件/億台キロ （社会経済情勢の変化） 釧路町人口 供用前 19,008人 → 22,478人 東陽地区土地区画整理事業による住宅団地等の整備が進められている （今後の事後評価の必要性） 事業の効果が十分に発現しており、再事後評価の必要はない。 （改善措置の必要性） 事業の効果が十分に発現しており、改善措置を講ずる必要はない。 （同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性） 事業の効果が十分に発現しており、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要はない。	対応なし	

一般国道２７５号 対雁拡幅 （Ｓ６２年度～Ｈ１０年度） 北海道開発局	５年以内	94	（費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化） 交通量 工事着手時 20,657台／日 → 実績 22,313台／日 全体事業費 計画時(H5) 84億円 → 事業完了時 94億円 B/C 事後評価時 3.7（B：533、C：145） （事業の効果を発現状況） 旅行速度 供用前 40.7km/h → 51.0km/h 交通事故 供用前 76.7件/億台キロ → 44.1件/億台キロ （社会経済情勢の変化） 江別市人口 供用前 90,300人 → 123,900人 （今後の事後評価の必要性） 事業の効果が十分に発現しており、再事後評価の必要はない。 （改善措置の必要性） 事業の効果が十分に発現しており、改善措置を講ずる必要はない。 （同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性） 事業の効果が十分に発現しており、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要はない。	対応なし	北海道開発局 建設部道路計画課 （課長 高松 泰）
一般国道４５号 宮古拡幅 （Ｓ４５年度～Ｈ１０年度） 東北地方整備局	５年以内	75	（費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化） 交通量 計画時 21,100台／日(H2) → 実績 18,653台／日(H15) 全体事業費 事業着手時 4,790百万円 → 事業完了時 7,460百万円 B/C 事後評価時 1.5（B：182億円、C：265億円） （事業の効果を発現状況） 旅行速度 供用前 32.6km/h(S46) → 45.7km/h(H15) 渋滞長 供用前 1,550m(H9) → 解消(H11) （事業実施による環境の変化） 騒音の低下 供用前 69dB(S53推計) → 供用後 63dB(H15) （社会経済情勢の変化） 用途地域面積 供用前 391ha(S42) → 供用後 933ha(H15) （今後の事後評価の必要性） 事業の効果が十分に発現しており、事後評価の必要はない。 （改善措置の必要性） 事業の効果が十分に発現しており、改善措置の必要はない。 （同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性） 特になし	対応なし	東北地方整備局 道路計画第一課 （課長 青柳 太）
一般国道４６号 生保内改良 （Ｓ６０年度～Ｈ１０年度） 東北地方整備局	５年以内	45	（費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化） 交通量 計画時 6,900台／日(H12) → 実績 8,191台／日(H15) 全体事業費 事業着手時 2,860百万円 → 事業完了時 4,510百万円 B/C 事後評価時 1.6（B：85億円、C：132億円） （事業の効果を発現状況） 旅行速度 供用前 33.1km/h(H8) → 45.7km/h(H15) 渋滞長(観光バス) 供用前 9,700m(H9) → 解消(H14) （事業実施による環境の変化） 夜間騒音の低下 供用前 68dB(H9) → 供用後 57dB(H15) （今後の事後評価の必要性） 事業の効果が十分に発現しており、事後評価の必要はない。 （改善措置の必要性） 事業の効果が十分に発現しており、改善措置の必要はない。 （同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性） 特になし	対応なし	
一般国道１６号 川越拡幅 （Ｓ４８年度～Ｈ１０年度） 関東地方整備局	５年以内	100	（費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化） 交通量 実績 35,600台／日 全体事業費 事業着手時 1 0 0 0百万円 → 事業完了時 1 0 0 0百万円 B/C 事後評価時 2.1（B：257、C：120） （事業の効果を発現状況） 旅行速度（国道１６号当該箇所） 供用前 18.0km/h → 29.4km/h （今後の事後評価の必要性） 事業の効果が十分に発現しており、現時点においては、再事後評価の必要はない。 （改善措置の必要性） 川越拡幅事業の効果は、並行する圏央道事業等の幹線道路ネットワークが構築された時点において、さらに効果が発現されるものと考えられるため、今後も注視していく。 （同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性） 計画的に事業を進め、用地買収においては、速やかに事業認定手続きに移行するなど、当初の供用目標を達成できるよう、事業推進に努めていくことが重要と考える。	対応なし	
一般国道１４０号 雁坂道路 （Ｓ６０年度～Ｈ１０年度） 関東地方整備局	５年以内	437	（費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化） 全体事業費 事業着手時 4 4 7 百万円 → 事業完了時 4 4 7 百万円 B/C 事後評価時 1.1（B：612、C：580） （事業の効果を発現状況） ・秩父市から甲府市間の所要時間が60分短縮 ・交通不能区間（雁坂峠）が解消し、地域振興に寄与 ・埼玉県秩父郡大滝村の孤立化が解消 ・埼玉県大滝村から災害拠点病院への所要時間が、約30分短縮 （今後の事後評価の必要性） 事業の効果が十分に発現しており、現時点においては、再事後評価の必要はない。 （改善措置の必要性） 雁坂道路の効果は、周辺の道路ネットワークが構築された時点において、さらに効果が発現されるものと考えられるため、今後も注視していく。 （同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性） 地形、地質等に合わせた最適な施工方法の導入やいかなる場合においても対応が出来るような体制の整備が重要と考える。	対応なし	関東地方整備局 道路計画第一課 （課長 沓掛 敏夫）
一般国道２９８号 東京外かく環状道路 （Ｓ４５年度～Ｈ１０年度） 関東地方整備局	５年以内	4,100	（費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化） 交通量 計画時 43,900台／日 → 実績 42,458台／日 全体事業費 事業着手時 4,100百万円 → 事業完了時 4,100百万円 B/C 事後評価時 1.7（B：13、180、C：7,690） （事業の効果を発現状況） 旅行速度（一般国道八潮市八条） 供用前 14.1km/h → 23.1km/h （社会経済情勢の変化） 沿線地区の従業者数 供用前 30,590人 → 供用後 34,364人 （今後の事後評価の必要性） 事業の効果が十分に発現しており、現時点においては、再事後評価の必要はない。 （改善措置の必要性） 三郷地区の暫定２車線の区間（延長8.4km）は交通量の増加により交通混雑が発生。今後平成16年度４車化に向けて事業を始める。一般国道２９８号は、専用部と一体となって機能するとともに、また、千葉県区間の一般部と一体となって、さらに効果を発揮すると考えられるため、埼玉県（三郷JCT）から千葉県（高谷JCT）の一般部と専用部の供用後に調査を行う。 （同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性） 計画的に事業を進め、用地買収においては、速やかに事業認定手続きに移行するなど、当初の供用目標を達成できるよう事業推進に努めていくことが重要と考える。	対応なし	

一般国道17号 小千谷バイパス (S51年度～H10年度) 北陸地方整備局	5年以内	362	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 交通量 実績 21,100台/日(暫定) 全体事業費 事業着手時 23,600百万円 → 事業完了時 36,200百万円 B/C 事後評価時:3.6(B:2,422億円、C:666) (事業の効果の発現状況) 旅行速度 供用前 36.7km/h → 供用後 43.4km/h 死傷事故率 供用前 32件/億台km → 供用後 28件/億台km (社会経済情勢の変化) 事業所数及び小売店舗数は、年々減少傾向に推移。 工業製品出荷額及び商業年間販売額は、ほぼ横ばいに推移。 (今後の事後評価の必要性) 事業の効果が十分に発現しており、再事後評価の必要性はない。 (改善措置の必要性) 事業の効果が十分に発現しており、改善措置の必要性はない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 現段階においては、事業の効果が発現されており、特段の見直しの必要性はない。	対応なし	北陸地方整備局 道路計画課 (課長 吉田 秀 範)
一般国道19号 上松バイパス (S45年度～H10年度) 中部地方整備局	5年以内	147	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 交通量 計画時 135百台/日(S58セグのH12推計) → 実績 130百台/日(H15実測) 全体事業費 事業完了時 147億円 B/C 事後評価時 1.4(B:300億円、C:217億円)(基準年:H15年) (事業の効果の発現状況) 旅行速度 供用前 33.2km/h → 57.1km/h 渋滞長 供用前 12.7km → 0km (事業実施による環境の変化) 騒音の低下 供用前 84dB → 供用後 51dB(夜間) (社会経済情勢の変化) 中央自動車道から19号木曽地域への大型車の交通量転換が依然継続。 19号の交通事故発生は、依然多発。(上松バイパス区間では大幅減少) (今後の事後評価の必要性) 事業の効果が十分に発現しており、再事後評価の必要はない。 (改善措置の必要性) 必要なし (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 特になし	対応なし	中部地方整備局 道路計画課 (課長 小川 智 弘)
一般国道27号 和知バイパス (S57年度～H14年度) 近畿地方整備局	5年以内	192	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 交通量 実績 5,800台/日 全体事業費 事業完了時 19,200百万円 B/C 事後評価時 1.0(B:304、C:296) (事業の効果の発現状況) 事前通行規制区間の解消 交通事故の減少 通学路の安全の確保 所要時間の短縮(綾部市～丹波間 供用前42分 供用後33分) (社会経済情勢の変化) 道の駅「和」の入込客数及び売上げ額の増加 入込客数 供用直後 60万人/年 直近 65万人/年 売上額 供用直後 1.8億円/年 直近 2.8億円/年 (今後の事後評価の必要性) 事業の効果が十分に発現しており、再事後評価の必要はない。 (改善措置の必要性) 事業を適切に実施しており、改善措置の必要性はない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 本事業の主な目的は事前通行規制区間の解消であるため、「災害時の走行時間短縮便益」を考慮	対応なし	近畿地方整備局 道路計画第一課 (課長 池口 正 晃)
一般国道194号 寒風山道路 (H4年度～H11年度) 四国地方整備局	5年以内	272	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 交通量 380台/日(H2) → 1,040台/日(H11) 全体事業費 272億円 B/C 1.2(B:484億円、C:410億円) (事業の効果の発現状況) ・本川村や吾北村からJR伊予西条駅への所要時間が約40分短縮され、鉄道を利用して早く本州へ到達可能となった。 ・本川村から西条市内の二次医療施設まで約1時間で到達可能となった。(約40分の短縮) ・旧道は急勾配、急カーブが連続していたが、寒風山道路はカーブの最小半径が300mとなり、線形が大幅に向上したことで安全性が向上した。 ・寒風山トンネルの供用により冬期における雪による通行止め(H4～H10で10件発生)が解消された。 (社会経済情勢の変化) 県外からの観光客が約3倍に増加 (今後の事後評価の必要性) 事業の効果が十分に発現しており、再事後評価の必要はない。 (改善措置の必要性) 改善措置の必要性はない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 見直しの必要性はない。	対応なし	四国地方整備局 道路計画課 (課長 直原 史 明)
一般国道57号 島原深江道路事業 (H4年度～H11年度) 九州地方整備局	5年以内	261	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 交通量 計画時 供用前未計測 → 実績 8,339台/日 全体事業費 事業着手時 22,000百万円 → 事業完了時 26,100百万円 B/C 再評価時 未 → 事後評価時 1.7(B:63,200百万円、C:37,900百万円) 【参考B/C 4.0(B:150,600百万円、C:37,900百万円)(上記便益(走行時間短縮便益、走行経費減少便益、交通事故減少便益)以外に環境負荷軽減便益、災害時迂回時間短縮便益(鉄道・バス利用者が船舶等で迂回し増加する時間を軽減する便益)、不安軽減便益、災害時地域経済損失軽減便益、観光活性化便益を考慮)】 (事業の効果の発現状況) 旅行速度 供用前 40.6km/h(供用前現道) → 46.8km/h(当該路線) 渋滞長 供用前 0m → 0m (事業実施による環境の変化) 騒音の低下 供用前 71dB(供用前現道) → 供用後 69dB(供用後現道) (社会経済情勢の変化) 深江地区の就業者数 供用前 3,739人 → 供用直前 3,890人 (今後の事後評価の必要性) 幹線道路としての機能、恒久的な交通の安全が確保されるので、今後の事後評価の必要はない。 (改善措置の必要性) 現在も災害が懸念される中、住民の安心感を高めるなど効果の発現は十分であり改善措置の必要はない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 同種事業の計画にあつては災害時のみでなく、平常時も利用されやすい道路整備の計画が必要。また、通常の事業評価に加え、災害時の地域社会に対する影響の軽減などを評価対象とする必要があると考える。	対応なし	九州地方整備局 道路計画第一課 (課長 富山 英 範)

東北縦貫自動車道 〔東北自動車道〕 （鹿沼～宇都宮間） 改築事業 （H4年度～H11年度） 日本道路公団	5年以内	382	（費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化） B/C 事後評価時 2.7（B：1,380億円、C：511億円、平成15年基準） （事業の効果を発現状況） 旅行速度（休日平均ピーク時） 供用前 66km/h → 87km/h（上り：栃木～矢板） 69km/h → 86km/h（下り：栃木～矢板） 渋滞発生時間（交通集中） 供用前 447時間/年 → 7時間/年（鹿沼～宇都宮） （事業実施による環境の変化） 騒音 供用後 54dB（環境保全目標：夜間55dB） （今後の事後評価の必要性） 事業の効果が発現しており、再事後評価の必要はない。 （改善措置の必要性） 特になし （同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性） 特になし	対応なし	日本道路公団 高速道路計画課 （課長 山内 泰次）
中央自動車道西宮線 〔名神高速道路〕 （栗東～瀬田東・ 京都南～吹田間） 改築事業 （S58年度～H10年度） 日本道路公団	5年以内	4,935	（費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化） B/C 事後評価時 1.3（B：9,447億円、C：7,430億円、平成15年基準） （事業の効果を発現状況） 旅行速度（平日平均ピーク時） 供用前 58km/h → 75km/h（上り：竜王～豊中） 61km/h → 78km/h（下り：竜王～豊中） 渋滞発生時間（交通集中） 供用前 248時間/年 → 15時間/年（栗東～瀬田東） 5,341時間/年 → 457時間/年（京都南～吹田） （事業実施による環境の変化） 騒音 供用後 70dB（栗東～瀬田東、環境保全目標：昼間70dB） 供用後 58dB（京都南～茨木、環境保全目標：夜間65dB） 供用後 52dB（茨木～吹田、環境保全目標：夜間65dB） （今後の事後評価の必要性） 事業の効果が発現しており、再事後評価の必要はない。 （改善措置の必要性） 特になし （同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性） 特になし	対応なし	
大阪府道高速兵庫県道高 速道路大阪池田線（延伸 部） （S56年度～H10年度） 阪神高速道路公団	5年以内	2,086	（費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化） 交通量 計画時 51千台/日 → 実績 20千台/日 全体事業費 事業着手時 952億円 → 事業完了時 2,086億円 B/C 再評価時（再評価を実施していない） → 事後評価時 3.4（B：12,188億円、C：3,544億 円） （事業の効果を発現状況） 旅行速度 供用前 19km/h → 60km/h アクセス向上 供用前 66分 → 供用後51分 猪名川町～大阪市 （事業実施による環境の変化） 並行区間の大気汚染物質排出量の低下 供用前 33t-NOx/年 → 供用後 23t-NOx/年 （社会経済情勢の変化） 大阪市、池田市の人口・自動車保有台数に大きな変化なし。	対応なし	阪神高速道路公団 計画部調査課 （課長 吉田 聡）
神戸市道高速道路湾岸線 （7期） （S63年度～H10年度） 阪神高速道路公団	5年以内	859	（費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化） 交通量 計画時 71千台/日 → 実績 14千台/日 全体事業費 事業着手時 300億円 → 事業完了時 859億円 B/C 再評価時（再評価を実施していない） → 事後評価時 2.1（B：2,693億円、C：1,268億 円） （事業の効果を発現状況） 旅行速度 供用前 28km/h → 82km/h アクセス向上 供用前 66分 → 供用後61分 洲本市～神戸市 （事業実施による環境の変化） 並行区間の大気汚染物質排出量の低下 供用前 570t-NOx/年 → 供用後 446t-NOx/年 （社会経済情勢の変化） 神戸市の人口・自動車保有台数は緩やかな増加傾向。	対応なし	
高速道路改築事業（南港 中出入路増設） （H6年度～H10年度） 阪神高速道路公団	5年以内	63	（費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化） 交通量 計画時 16千台/日 → 実績 18千台/日 全体事業費 事業着手時 47億円 → 事業完了時 63億円 B/C 再評価時（再評価を実施していない） → 事後評価時 15（B：1,582億円、C：107億円） （事業の効果を発現状況） 旅行速度 供用前 76km/h → 77km/h（本線） アクセス向上 供用前 22分 → 供用後20分 大阪役所～大阪南港トラクターミナル （社会経済情勢の変化） 大阪市の人口・自動車保有台数に大きな変化なし。	対応なし	

【港湾整備事業】
(直轄)

事業名 (事業実施期間) 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
網走港 新港地区 小型船だまり整備事業 (H10年) 北海道開発局	5年以内	4.9	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 利用日数 計画時 97日/年 → 実績 142日/年 全体事業費 事業着手時 488百万円 → 事業完了時 487.5百万円 B/C 事後評価時 12.8 (B:74億円、C:6億円) (事業の効果の発現状況) 冬季(1月～3月)、流水により船舶の入港が不可能な期間がある中で、年間平均157日利用されている。 (事業実施による環境の変化) 休憩用物揚場の整備により、混雑状況が改善された。 (今後の事後評価の必要性) 事業の効果が十分に発現しており、再事後評価の必要はない。 (改善措置の必要性) 改善措置の必要性はない (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 特になし	対応なし	北海道開発局 港湾空港部港湾計画課 (課長 宮地 陽輔)
奥尻港 本港地区 国内物流ターミナル等整備事業 (H2年～H10年) 北海道開発局	5年以内	62	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 貨物量 計画時 232千トン/年 → 実績 49千トン/年 【現在、当該岸壁の一部が一時的に他工事のために利用されている。今後港内の他岸壁で代替的に扱っている貨物215千トンがシフトする予定】 全体事業費 事業着手時 6,024百万円 → 事業完了時 6,171百万円 B/C 事後評価時 2.0 (B:93億円、C:47億円) (事業実施による環境の変化) 鉱産品荷役がフェリーターミナル近隣から離れた事により、ターミナル周辺施設に与える粉塵等の影響が軽減された。 船揚場整備により、漁業者の陸上移動距離が縮減された。 (今後の事後評価の必要性) 事業の効果が十分に発現しており、再事後評価の必要はない。 (改善措置の必要性) 改善措置の必要性はない (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 特になし	対応なし	
三隅港 エネルギー港湾整備事業 (S57年～H9年) 中国地方整備局	5年以内	322	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 貨物量 計画時 3,866千トン/年 → 実績 2,283千トン/年(今後は発電所2号機の稼働を予定しており、貨物量は増大する予定) 全体事業費 事業着手時 25,259百万円 → 事業完了時 32,173百万円 B/C 事後評価時 2.9 (B:1,449億円、C:508億円) (事業の効果の発現状況) 中国電力㈱三隅発電所は平成10年6月より営業を開始し、全体計画140万KWのうち1号機の100万KWが供用した。その結果、平成10年～14年に輸入石炭を中心に平均で約250万トン/年の港湾貨物が取り扱われている。 (社会経済情勢の変化) 三隅発電所2号機の建設計画について、当初平成19年7月営業開始としていたが、地球環境問題への対応及び経済性の観点から、現在実証機の開発が進められている石炭ガス化複合発電方式を導入することとし、平成29年度営業開始に変更する旨、平成15年9月に中国電力㈱から島根県知事、三隅町長へ申し入れがなされた。 (今後の事後評価の必要性) 事業の効果が十分に発現しており、再事後評価の必要はない。 (改善措置の必要性) 改善措置の必要性はない (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 特になし	対応なし	中国地方整備局 港湾空港部港湾計画課 (課長 西村 拓)
厳原港 厳原・久田地区 防波堤整備事業 (S62年～H10年) 九州地方整備局	5年以内	78	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 貨物量 計画時 174.8万トン/年 → 実績 167.7万トン/年 全体事業費 事業着手時 66億円 → 事業完了時 78億円 B/C 事後評価時 1.3 (B:142億円、C:113億円) (事業の効果の発現状況) 冬季風浪に対する船舶の航行、操船、係留が安全に行える静穏な海域が確保出来たことにより、輸送コストの削減や安全性の向上が図れた。 (社会経済情勢の変化) ・対馬島の人口は、昭和35年国勢調査以来、減少している。 ・国内の定期航路が着実に増便されている。 ・国外の定期航路は平成11年度から就航された。 ・対馬島6町が合併し、平成16年3月1日から対馬市が発足した (今後の事後評価の必要性) 事業の効果が妥当と判断し、再事後評価の必要はない。 (改善措置の必要性) 改善措置の必要性はない (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 特になし	対応なし	九州地方整備局 港湾空港部港湾計画課 (課長 神谷 昌文)

【空港整備事業】
(直轄)

事業名 (事業実施期間) 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
函館空港滑走路延長事業 (H2年度～H10年度) 北海道開発局 東京航空局	5年以内	178	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 東京路線利用者数 計画 1,440千人(H12年度) → 実績 1,409千人(H12年度)、1,631千人(H14年度) 全体事業費 事業着手時 12,480百万円 → 事業完了時 17,775百万円 工期 事業着手時 H7年度供用開始予定 → H10年度供用開始 B/C 事後評価時 1.2 (B:286億円、C:240億円) (事業効果の発現状況) 雪氷状態における大型機の着陸重量制限の緩和等により以下のような効果が発現 東京路線の大型機構成割合(冬期) 供用前 約2割 → 供用後 約8割 東京路線の就航率(冬期) 供用前 98.6% → 供用後 99.0% (事業実施による環境の変化) 特になし (社会経済情勢の変化) 旅客数について、H12年度は有珠山噴火の影響で減少したが、その後は順調に回復。 (今後の事後評価の必要性) 年間を通じた大型航空機の就航により効率的な輸送力が確保されているなど事業の効果が十分に発現しており、再事後評価の必要はない。 (改善措置の必要性) 特になし (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 特になし	対応なし	北海道開発局 港湾空港部空港課 (課長 栗田 悟) 東京航空局飛行場部 空港整備調整課 (課長 井上 秋雄)

【都市・幹線鉄道整備事業】
（地下高速鉄道整備事業）

事業名 （事業実施期間） 事業主体	該当基準	総事業費 （億円）	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 （担当課長名）
地下高速鉄道整備事業 （札幌市東西線：琴似～宮の沢） （H6年～H10年） 札幌市交通局	5年以内	480	（費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化） 輸送需要 計画 316千人／日（H11） → 実績 215千人／日（H11） 全体事業費 事業着手時 61,375百万円 → 事業完了時 47,959百万円 B/C 事後評価時 1.7（B：101,475百万円、C：59,071百万円） （事業の効果の発現状況） 東西線乗車人員 210,852人／日（H9） → 213,126人／日（H14） 地下鉄全線乗車人員 577,571人／日（H9） → 563,846人／日（H14） （事業実施による環境の変化） 自動車交通量 18,156台／12h（H10）→16,331台／12h（H11）（宮の沢駅付近→都心方面） （社会経済情勢の変化） 東西線沿線の事業所数 1,561社（H8） → 1,695社（H13） （今後の事後評価の必要性） 事業の効果が発現しており、再事業評価の必要はない。 （改善措置の必要性） より一層の事業効果発現のため、魅力ある商品の開発やサービス向上など一層の需要喚起に向けた取り組みを更に進めるとともに、沿線未利用地への公共施設や集客施設等の誘致、高度利用促進が図られるような対策を進めていく必要がある。 （同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性） 特になし	対応なし	札幌市交通局総務課 （課長 櫻井 一清）

【鉄道防災事業】

事業名 （事業実施期間） 事業主体	該当基準	総事業費 （億円）	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 （担当課長名）
J R北海道 根室線（音別～古瀬） （H10年） J R北海道	5年以内	0.79	・災害発生の可能性が低下した ・事業完了後は当該箇所での災害は発生していないが災害発生時には被害の軽減が見込まれる ・鉄道の安全運行及び鉄道沿線の町道の保全保護に寄与している ・事業の効果が十分に発現しており、再事後評価等見直しの必要はない	対応なし	J R北海道 経営企画部 （主幹 梅津 雅純）
J R北海道 函館線（張碓～銭函） （H10年） J R北海道	5年以内	0.15	・災害発生の可能性が低下した ・事業完了後は当該箇所での災害は発生していないが災害発生時には被害の軽減が見込まれる ・鉄道の安全運行及び鉄道沿線の町道の保全保護に寄与している ・事業の効果が十分に発現しており、再事後評価等見直しの必要はない	対応なし	
J R北海道 函館線（張碓～銭函） （H10年） J R北海道	5年以内	0.15	・災害発生の可能性が低下した ・事業完了後は当該箇所での災害は発生していないが災害発生時には被害の軽減が見込まれる ・鉄道の安全運行及び鉄道沿線の町道の保全保護に寄与している ・事業の効果が十分に発現しており、再事後評価等見直しの必要はない	対応なし	
J R北海道 根室線（厚岸～糸魚沢） （H10年） J R北海道	5年以内	0.15	・災害発生の可能性が低下した ・事業完了後は当該箇所での災害は発生していないが災害発生時には被害の軽減が見込まれる ・鉄道の安全運行及び鉄道沿線の海岸の保全保護に寄与している ・事業の効果が十分に発現しており、再事後評価等見直しの必要はない	対応なし	
J R北海道 日高線（厚賀～大狩部） （H10年） J R北海道	5年以内	0.10	・災害発生の可能性が低下した ・事業完了後は当該箇所での災害は発生していないが災害発生時には被害の軽減が見込まれる ・鉄道の安全運行及び鉄道沿線の海岸の保全保護に寄与している ・事業の効果が十分に発現しており、再事後評価等見直しの必要はない	対応なし	
J R四国 土讃線（財田～坪尻） （H10年） J R四国	5年以内	0.04	・災害発生の可能性が低下した ・事業完了後は当該箇所での災害は発生していないが災害発生時には被害の軽減が見込まれる ・鉄道の安全運行及び鉄道沿線の河川の保全保護に寄与している ・事業の効果が十分に発現しており、再事後評価等見直しの必要はない	対応なし	J R四国 工事課 （課長 美馬 将男）
J R四国 予讃線（箕浦～川之江） （H10年） J R四国	5年以内	0.05	・災害発生の可能性が低下した ・事業完了後は当該箇所での災害は発生していないが災害発生時には被害の軽減が見込まれる ・鉄道の安全運行及び鉄道沿線の国道の保全保護に寄与している ・事業の効果が十分に発現しており、再事後評価等見直しの必要はない	対応なし	
J R四国 予讃線（波方～大西） （H10年） J R四国	5年以内	0.09	・災害発生の可能性が低下した ・事業完了後は当該箇所での災害は発生していないが災害発生時には被害の軽減が見込まれる ・鉄道の安全運行及び鉄道沿線の県道の保全保護に寄与している ・事業の効果が十分に発現しており、再事後評価等見直しの必要はない	対応なし	
J R四国 予土線（真土～西ヶ方） （H10年） J R四国	5年以内	0.08	・災害発生の可能性が低下した ・事業完了後は当該箇所での災害は発生していないが災害発生時には被害の軽減が見込まれる ・鉄道の安全運行及び鉄道沿線の河川の保全保護に寄与している ・事業の効果が十分に発現しており、再事後評価等見直しの必要はない	対応なし	
J R四国 予土線（真土～西ヶ方） （H10年） J R四国	5年以内	0.14	・災害発生の可能性が低下した ・事業完了後は当該箇所での災害は発生していないが災害発生時には被害の軽減が見込まれる ・鉄道の安全運行及び鉄道沿線の河川の保全保護に寄与している ・事業の効果が十分に発現しており、再事後評価等見直しの必要はない	対応なし	
J R四国 予土線（真土～西ヶ方） （H10年） J R四国	5年以内	0.10	・災害発生の可能性が低下した ・事業完了後は当該箇所での災害は発生していないが災害発生時には被害の軽減が見込まれる ・鉄道の安全運行及び鉄道沿線の河川の保全保護に寄与している ・事業の効果が十分に発現しており、再事後評価等見直しの必要はない	対応なし	
J R四国 土讃線（三縄～祖谷口） （H10年） J R四国	5年以内	0.07	・災害発生の可能性が低下した ・事業完了後は当該箇所での災害は発生していないが災害発生時には被害の軽減が見込まれる ・鉄道の安全運行及び鉄道沿線の国道の保全保護に寄与している ・事業の効果が十分に発現しており、再事後評価等見直しの必要はない	対応なし	
J R四国 土讃線 （小歩危～大歩危） （H10年） J R四国	5年以内	0.08	・災害発生の可能性が低下した ・事業完了後は当該箇所での災害は発生していないが災害発生時には被害の軽減が見込まれる ・鉄道の安全運行及び鉄道沿線の河川の保全保護に寄与している ・事業の効果が十分に発現しており、再事後評価等見直しの必要はない	対応なし	
J R四国 土讃線 （小歩危～大歩危） （H10年） J R四国	5年以内	0.07	・災害発生の可能性が低下した ・事業完了後は当該箇所での災害は発生していないが災害発生時には被害の軽減が見込まれる ・鉄道の安全運行及び鉄道沿線の河川の保全保護に寄与している ・事業の効果が十分に発現しており、再事後評価等見直しの必要はない	対応なし	
J R四国 徳島線（川田～穴吹） （H10年） J R四国	5年以内	0.17	・災害発生の可能性が低下した ・事業完了後は当該箇所での災害は発生していないが災害発生時には被害の軽減が見込まれる ・鉄道の安全運行及び鉄道沿線の国道の保全保護に寄与している ・事業の効果が十分に発現しており、再事後評価等見直しの必要はない	対応なし	

J R九州 日豊線 (竜ヶ水～鹿児島) (H10年) J R九州	5年以内	0.23	・災害発生の可能性が低下した ・事業完了後は当該箇所での災害は発生していないが災害発生時には被害の軽減が見込まれる ・鉄道の安全運行及び鉄道沿線の国道の保全保護に寄与している ・事業の効果が十分に発現しており、再事後評価等見直しの必要はない	対応なし	J R九州 工事課 (副課長 鶴 英樹)
J R九州 指宿枕崎線 (瀬々串～中名) (H10年) J R九州	5年以内	0.06	・災害発生の可能性が低下した ・事業完了後は当該箇所での災害は発生していないが災害発生時には被害の軽減が見込まれる ・鉄道の安全運行及び鉄道沿線の国道の保全保護に寄与している ・事業の効果が十分に発現しており、再事後評価等見直しの必要はない	対応なし	
J R九州 指宿枕崎線 (指宿～山川) (H10年) J R九州	5年以内	0.28	・災害発生の可能性が低下した ・事業完了後は当該箇所での災害は発生していないが災害発生時には被害の軽減が見込まれる ・鉄道の安全運行及び鉄道沿線の国道の保全保護に寄与している ・事業の効果が十分に発現しており、再事後評価等見直しの必要はない	対応なし	
J R九州 肥薩線 (栗野～大隅横川) (H10年) J R九州	5年以内	0.06	・災害発生の可能性が低下した ・事業完了後は当該箇所での災害は発生していないが災害発生時には被害の軽減が見込まれる ・鉄道の安全運行及び鉄道沿線の県道の保全保護に寄与している ・事業の効果が十分に発現しており、再事後評価等見直しの必要はない	対応なし	
J R九州 肥薩線 (植村～霧島西口) (H10年) J R九州	5年以内	0.09	・災害発生の可能性が低下した ・事業完了後は当該箇所での災害は発生していないが災害発生時には被害の軽減が見込まれる ・鉄道の安全運行及び鉄道沿線の県道の保全保護に寄与している ・事業の効果が十分に発現しており、再事後評価等見直しの必要はない	対応なし	

【航路標識整備事業】

事業名 (事業実施期間) 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
天塩港西防波堤灯台 (H10年) 海上保安庁	5年以内	0.06	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 通航船舶隻数 計画時 4,429隻/年 → 実績 4,066隻/年 全体事業費 事業着手時 6.3百万円 → 事業完了時 6.3百万円 B/C 事後評価時 3.6 (B: 44, C: 12) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 176時間/年 (事業実施による環境の変化) 特になし (社会経済情勢の変化) 特になし (今後の事後評価の必要性) 事業の効果が十分に発現しており、再事後評価の必要はない。 (改善措置の必要性) 事業の効果が十分に発現しており、改善措置の必要はない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 特になし	対応なし	海上保安庁交通部 計画運用課 (課長 金丸 侑二郎)
有珠湾口灯標 (H10年) 海上保安庁	5年以内	0.28	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 通航船舶隻数 計画時 79,530隻/年 → 実績 61,502隻/年 全体事業費 事業着手時 28百万円 → 事業完了時 28百万円 B/C 事後評価時 5.0 (B: 185, C: 37) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 1,845時間/年 (事業実施による環境の変化) 特になし (社会経済情勢の変化) 特になし (今後の事後評価の必要性) 事業の効果が十分に発現しており、再事後評価の必要はない。 (改善措置の必要性) 事業の効果が十分に発現しており、改善措置の必要はない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 特になし	対応なし	
浦の浜港田尻防波堤灯台 (H10年) 海上保安庁	5年以内	0.05	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 通航船舶隻数 計画時 60,225隻/年 → 実績 42,504隻/年 全体事業費 事業着手時 5.1百万円 → 事業完了時 5.1百万円 B/C 事後評価時 7.8 (B: 85, C: 11) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 850時間/年 (事業実施による環境の変化) 特になし (社会経済情勢の変化) 特になし (今後の事後評価の必要性) 事業の効果が十分に発現しており、再事後評価の必要はない。 (改善措置の必要性) 事業の効果が十分に発現しており、改善措置の必要はない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 特になし	対応なし	

飛鳥南灯台 (H10年) 海上保安庁	5年以内	0.26	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 通航船舶隻数 計画時 87,120隻/年 → 実績 78,568隻/年 全体事業費 事業着手時 26百万円 → 事業完了時 26百万円 B/C 事後評価時 41.2 (B: 1,611、C: 39) (事業の効果の発現状況) 海難減少隻数 供用前 10隻/年 → 2.0隻/年 通航経費節減時間 2,357時間/年 (事業実施による環境の変化) 特になし (社会経済情勢の変化) 特になし (今後の事後評価の必要性) 事業の効果が十分に発現しており、再事後評価の必要はない。 (改善措置の必要性) 事業の効果が十分に発現しており、改善措置の必要はない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 特になし	対応なし	海上保安庁交通部 計画運用課 (課長 金丸 侑二郎)
小浦港西防波堤灯台 (H10年) 海上保安庁	5年以内	0.04	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 通航船舶隻数 計画時 11,385隻/年 → 実績 8,694隻/年 全体事業費 事業着手時 4.0百万円 → 事業完了時 4.0百万円 B/C 事後評価時 1.8 (B: 18、C: 9.6) (事業の効果の発現状況) 通航経費節減時間 174時間/年 (事業実施による環境の変化) 特になし (社会経済情勢の変化) 特になし (今後の事後評価の必要性) 事業の効果が十分に発現しており、再事後評価の必要はない。 (改善措置の必要性) 事業の効果が十分に発現しており、改善措置の必要はない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 特になし	対応なし	
萩生港第一防波堤灯台 (H10年) 海上保安庁	5年以内	0.04	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 通航船舶隻数 計画時 7,755隻/年 → 実績 7,567隻/年 全体事業費 事業着手時 4.0百万円 → 事業完了時 4.0百万円 B/C 事後評価時 1.6 (B: 15、C: 9.6) (事業の効果の発現状況) 通航経費節減時間 151時間/年 (事業実施による環境の変化) 特になし (社会経済情勢の変化) 特になし (今後の事後評価の必要性) 事業の効果が十分に発現しており、再事後評価の必要はない。 (改善措置の必要性) 事業の効果が十分に発現しており、改善措置の必要はない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 特になし	対応なし	
伊豆白浜港梶浦第五防波 堤灯台 (H10年) 海上保安庁	5年以内	0.06	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 通航船舶隻数 計画時 18,315隻/年 → 実績 17,549隻/年 全体事業費 事業着手時 5.6百万円 → 事業完了時 5.6百万円 B/C 事後評価時 2.9 (B: 35、C: 12) (事業の効果の発現状況) 通航経費節減時間 351時間/年 (事業実施による環境の変化) 特になし (社会経済情勢の変化) 特になし (今後の事後評価の必要性) 事業の効果が十分に発現しており、再事後評価の必要はない。 (改善措置の必要性) 事業の効果が十分に発現しており、改善措置の必要はない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 特になし	対応なし	
松部港南防波堤灯台 (H10年) 海上保安庁	5年以内	0.06	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 通航船舶隻数 計画時 12,540隻/年 → 実績 11,592隻/年 全体事業費 事業着手時 6.1百万円 → 事業完了時 6.1百万円 B/C 事後評価時 1.9 (B: 23、C: 13) (事業の効果の発現状況) 通航経費節減時間 232時間/年 (事業実施による環境の変化) 特になし (社会経済情勢の変化) 特になし (今後の事後評価の必要性) 事業の効果が十分に発現しており、再事後評価の必要はない。 (改善措置の必要性) 事業の効果が十分に発現しており、改善措置の必要はない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 特になし	対応なし	
三崎港東口北防波堤灯台 (H10年) 海上保安庁	5年以内	0.07	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 通航船舶隻数 計画時 101,970隻/年 → 実績 93,863隻/年 全体事業費 事業着手時 6.6百万円 → 事業完了時 6.6百万円 B/C 事後評価時 13.7 (B: 187、C: 14) (事業の効果の発現状況) 通航経費節減時間 1,877時間/年 (事業実施による環境の変化) 特になし (社会経済情勢の変化) 特になし (今後の事後評価の必要性) 事業の効果が十分に発現しており、再事後評価の必要はない。 (改善措置の必要性) 事業の効果が十分に発現しており、改善措置の必要はない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 特になし	対応なし	

妻良港南防波堤灯台 (H10年) 海上保安庁	5年以内	0.25	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 通航船舶隻数 計画時 22,440隻/年 → 実績 21,574隻/年 全体事業費 事業着手時 25百万円 → 事業完了時 25百万円 B/C 事後評価時 1.4 (B: 45、C: 32) (事業の効果の発現状況) 通航経費節減時間 431時間/年 (事業実施による環境の変化) 特になし (社会経済情勢の変化) 特になし (今後の事後評価の必要性) 事業の効果が十分に発現しており、再事後評価の必要はない。 (改善措置の必要性) 事業の効果が十分に発現しており、改善措置の必要はない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 特になし	対応なし	海上保安庁交通部 計画運用課 (課長 金丸 侑二郎)
木更津港富津航路(8基) (H10年) 海上保安庁	5年以内	0.50	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 通航船舶隻数 計画時 25,846隻/年 → 実績 22,295隻/年 全体事業費 事業着手時 50百万円 → 事業完了時 50百万円 B/C 事後評価時 12.7 (B: 1,529、C: 121) (事業の効果の発現状況) 通航経費節減時間 6,970時間/年 (事業実施による環境の変化) 特になし (社会経済情勢の変化) 特になし (今後の事後評価の必要性) 事業の効果が十分に発現しており、再事後評価の必要はない。 (改善措置の必要性) 事業の効果が十分に発現しており、改善措置の必要はない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 特になし	対応なし	
甲賀港第一防波堤灯台 (H10年) 海上保安庁	5年以内	0.04	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 通航船舶隻数 計画時 15,015隻/年 → 実績 13,363隻/年 全体事業費 事業着手時 4.0百万円 → 事業完了時 4.0百万円 B/C 事後評価時 2.8 (B: 25、C: 9.2) (事業の効果の発現状況) 通航経費節減時間 254時間/年 (事業実施による環境の変化) 特になし (社会経済情勢の変化) 特になし (今後の事後評価の必要性) 事業の効果が十分に発現しており、再事後評価の必要はない。 (改善措置の必要性) 事業の効果が十分に発現しており、改善措置の必要はない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 特になし	対応なし	
白塚港南防波堤灯台 (H10年) 海上保安庁	5年以内	0.05	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 通航船舶隻数 計画時 8,085隻/年 → 実績 7,567隻/年 全体事業費 事業着手時 4.7百万円 → 事業完了時 4.7百万円 B/C 事後評価時 1.5 (B: 15、C: 10) (事業の効果の発現状況) 通航経費節減時間 144時間/年 (事業実施による環境の変化) 特になし (社会経済情勢の変化) 特になし (今後の事後評価の必要性) 事業の効果が十分に発現しており、再事後評価の必要はない。 (改善措置の必要性) 事業の効果が十分に発現しており、改善措置の必要はない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 特になし	対応なし	
衣浦港一色南防波堤灯台 (H10年) 海上保安庁	5年以内	0.05	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 通航船舶隻数 計画時 43,230隻/年 → 実績 41,538隻/年 全体事業費 事業着手時 4.7百万円 → 事業完了時 4.7百万円 B/C 事後評価時 3.3 (B: 33、C: 10) (事業の効果の発現状況) 通航経費節減時間 332時間/年 (事業実施による環境の変化) 特になし (社会経済情勢の変化) 特になし (今後の事後評価の必要性) 事業の効果が十分に発現しており、再事後評価の必要はない。 (改善措置の必要性) 事業の効果が十分に発現しており、改善措置の必要はない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 特になし	対応なし	
三河福江港古田防波堤灯台 (H10年) 海上保安庁	5年以内	0.05	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 通航船舶隻数 計画時 5,155隻/年 → 実績 1,379隻/年 全体事業費 事業着手時 4.9百万円 → 事業完了時 4.9百万円 B/C 事後評価時 3.1 (B: 32、C: 10) (事業の効果の発現状況) 通航経費節減時間 312時間/年 (事業実施による環境の変化) 特になし (社会経済情勢の変化) 特になし (今後の事後評価の必要性) 事業の効果が十分に発現しており、再事後評価の必要はない。 (改善措置の必要性) 事業の効果が十分に発現しており、改善措置の必要はない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 特になし	対応なし	

東千里河芸マリーナ導流堤灯台 (H10年) 海上保安庁	5年以内	0.06	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 登録船舶隻数 計画時 145隻/年 → 実績 150隻/年 全体事業費 事業着手時 5.5百万円 → 事業完了時 5.5百万円 B/C 事後評価時 1.5 (B: 17、C: 12) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 105時間/年 (事業実施による環境の変化) 特になし (社会経済情勢の変化) 特になし (今後の事後評価の必要性) 事業の効果が十分に発現しており、再事後評価の必要はない。 (改善措置の必要性) 事業の効果が十分に発現しており、改善措置の必要はない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 特になし	対応なし	海上保安庁交通部 計画運用課 (課長 金丸 侑二郎)
加領郷港沖防波堤灯台 (H10年) 海上保安庁	5年以内	0.11	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 通航船舶隻数 計画時 8,910隻/年 → 実績 9,499隻/年 全体事業費 事業着手時 11百万円 → 事業完了時 11百万円 B/C 事後評価時 1.2 (B: 19、C: 16) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 190時間/年 (事業実施による環境の変化) 特になし (社会経済情勢の変化) 平成10年以降加領郷港漁協組合員が増加している。 (今後の事後評価の必要性) 事業の効果が十分に発現しており、再事後評価の必要はない。 (改善措置の必要性) 事業の効果が十分に発現しており、改善措置の必要はない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 特になし	対応なし	
播磨垂水港南防波堤西灯台 (H10年) 海上保安庁	5年以内	0.06	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 通航船舶隻数 計画時 22,275隻/年 → 実績 19,159隻/年 全体事業費 事業着手時 6.0百万円 → 事業完了時 6.0百万円 B/C 事後評価時 3.2 (B: 39、C: 12) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 383時間/年 (事業実施による環境の変化) 特になし (社会経済情勢の変化) 特になし (今後の事後評価の必要性) 事業の効果が十分に発現しており、再事後評価の必要はない。 (改善措置の必要性) 事業の効果が十分に発現しており、改善措置の必要はない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 特になし	対応なし	
樺泊港谷ノ浦東防波堤灯台 (H10年) 海上保安庁	5年以内	0.04	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 通航船舶隻数 計画時 65,175隻/年 → 実績 64,561隻/年 全体事業費 事業着手時 4.3百万円 → 事業完了時 4.3百万円 B/C 事後評価時 13.8 (B: 129、C: 9.4) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 1,291時間/年 (事業実施による環境の変化) 特になし (社会経済情勢の変化) 特になし (今後の事後評価の必要性) 事業の効果が十分に発現しており、再事後評価の必要はない。 (改善措置の必要性) 事業の効果が十分に発現しており、改善措置の必要はない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 特になし	対応なし	
宇佐港港口第二防波堤東灯台 (H10年) 海上保安庁	5年以内	0.13	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 通航船舶隻数 計画時 117,315隻/年 → 実績 103,845隻/年 全体事業費 事業着手時 13百万円 → 事業完了時 13百万円 B/C 事後評価時 11.2 (B: 207、C: 18) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 2,077時間/年 (事業実施による環境の変化) 特になし (社会経済情勢の変化) 特になし (今後の事後評価の必要性) 事業の効果が十分に発現しており、再事後評価の必要はない。 (改善措置の必要性) 事業の効果が十分に発現しており、改善措置の必要はない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 特になし	対応なし	
和泉尾崎港沖防波堤灯台 (H10年) 海上保安庁	5年以内	0.16	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 通航船舶隻数 計画時 3,978隻/年 → 実績 3,561隻/年 全体事業費 事業着手時 16百万円 → 事業完了時 16百万円 B/C 事後評価時 1.8 (B: 40、C: 23) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 400時間/年 (事業実施による環境の変化) 特になし (社会経済情勢の変化) 特になし (今後の事後評価の必要性) 事業の効果が十分に発現しており、再事後評価の必要はない。 (改善措置の必要性) 事業の効果が十分に発現しており、改善措置の必要はない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 特になし	対応なし	

下ノ加江港外港第四防波堤灯台 (H10年) 海上保安庁	5年以内	0.14	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 通航船舶隻数 計画時 19,133隻/年 → 実績 17,734隻/年 全体事業費 事業着手時 14百万円 → 事業完了時 14百万円 B/C 事後評価時 3.5 (B: 70、C: 20) (事業の効果の発現状況) 通航経費節減時間 698時間/年 (事業実施による環境の変化) 特になし (社会経済情勢の変化) 特になし (今後の事後評価の必要性) 事業の効果が十分に発現しており、再事後評価の必要はない。 (改善措置の必要性) 事業の効果が十分に発現しており、改善措置の必要はない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 特になし	対応なし	海上保安庁交通部 計画運用課 (課長 金丸 侑二郎)
久々井港A防波堤西灯台 (H10年) 海上保安庁	5年以内	0.06	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 通航船舶隻数 計画時 9,075隻/年 → 実績 9,821隻/年 全体事業費 事業着手時 6.1百万円 → 事業完了時 6.1百万円 B/C 事後評価時 1.7 (B: 20、C: 12) (事業の効果の発現状況) 通航経費節減時間 196時間/年 (事業実施による環境の変化) 特になし (社会経済情勢の変化) 特になし (今後の事後評価の必要性) 事業の効果が十分に発現しており、再事後評価の必要はない。 (改善措置の必要性) 事業の効果が十分に発現しており、改善措置の必要はない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 特になし	対応なし	
安浦港三津口中防波堤灯台 (H10年) 海上保安庁	5年以内	0.06	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 通航船舶隻数 計画時 15,675隻/年 → 実績 14,490隻/年 全体事業費 事業着手時 5.9百万円 → 事業完了時 5.9百万円 B/C 事後評価時 2.5 (B: 29、C: 12) (事業の効果の発現状況) 通航経費節減時間 290時間/年 (事業実施による環境の変化) 特になし (社会経済情勢の変化) 特になし (今後の事後評価の必要性) 事業の効果が十分に発現しており、再事後評価の必要はない。 (改善措置の必要性) 事業の効果が十分に発現しており、改善措置の必要はない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 特になし	対応なし	
庵治港一文字防波堤北灯台 (H10年) 海上保安庁	5年以内	0.06	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 通航船舶隻数 計画時 202隻/年 → 実績 1,245隻/年 全体事業費 事業着手時 6.3百万円 → 事業完了時 6.3百万円 B/C 事後評価時 4.8 (B: 60、C: 13) (事業の効果の発現状況) 通航経費節減時間 186時間/年 (事業実施による環境の変化) 特になし (社会経済情勢の変化) 特になし (今後の事後評価の必要性) 事業の効果が十分に発現しており、再事後評価の必要はない。 (改善措置の必要性) 事業の効果が十分に発現しており、改善措置の必要はない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 特になし	対応なし	
女木港鬼ヶ島防波堤灯台 (H10年) 海上保安庁	5年以内	0.02	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 通航船舶隻数 計画時 8,842隻/年 → 実績 7,676隻/年 全体事業費 事業着手時 1.8百万円 → 事業完了時 1.8百万円 B/C 事後評価時 31.6 (B: 218、C: 6.9) (事業の効果の発現状況) 通航経費節減時間 738時間/年 (事業実施による環境の変化) 特になし (社会経済情勢の変化) 特になし (今後の事後評価の必要性) 事業の効果が十分に発現しており、再事後評価の必要はない。 (改善措置の必要性) 事業の効果が十分に発現しており、改善措置の必要はない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 特になし	対応なし	
室津港新西町防波堤灯台 (H10年) 海上保安庁	5年以内	0.06	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 通航船舶隻数 計画時 3,559隻/年 → 実績 3,767隻/年 全体事業費 事業着手時 6.3百万円 → 事業完了時 6.3百万円 B/C 事後評価時 13.6 (B: 169、C: 12) (事業の効果の発現状況) 通航経費節減時間 565時間/年 (事業実施による環境の変化) 特になし (社会経済情勢の変化) 特になし (今後の事後評価の必要性) 事業の効果が十分に発現しており、再事後評価の必要はない。 (改善措置の必要性) 事業の効果が十分に発現しており、改善措置の必要はない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 特になし	対応なし	

伊予北浦港北浦防波堤北灯台 (H10年) 海上保安庁	5年以内	0.06	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 通航船舶隻数 計画時 9,239隻/年 → 実績 2,304隻/年 全体事業費 事業着手時 6.0百万円 → 事業完了時 6.0百万円 B/C 事後評価時 9.0 (B: 109, C: 12) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 345時間/年 (事業実施による環境の変化) 特になし (社会経済情勢の変化) 特になし (今後の事後評価の必要性) 事業の効果が十分に発現しており、再事後評価の必要はない。 (改善措置の必要性) 事業の効果が十分に発現しており、改善措置の必要はない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 特になし	対応なし	海上保安庁交通部 計画運用課 (課長 金丸 侑二郎)
大串崎冲灯標 (H10年) 海上保安庁	5年以内	0.18	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 通航船舶隻数 計画時 102,630隻/年 → 実績 96,600隻/年 全体事業費 事業着手時 18百万円 → 事業完了時 18百万円 B/C 事後評価時 15.1 (B: 430, C: 28) (事業の効果の発現状況) 海難減少隻数 供用前 1.0隻/年 → 0.20隻/年 運航経費節減時間 2,898時間/年 (事業実施による環境の変化) 特になし (社会経済情勢の変化) 特になし (今後の事後評価の必要性) 事業の効果が十分に発現しており、再事後評価の必要はない。 (改善措置の必要性) 事業の効果が十分に発現しており、改善措置の必要はない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 特になし	対応なし	
阿連港 A 防波堤灯台 (H10年) 海上保安庁	5年以内	0.05	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 通航船舶隻数 計画時 15,840隻/年 → 実績 15,939隻/年 全体事業費 事業着手時 5.4百万円 → 事業完了時 5.4百万円 B/C 事後評価時 2.9 (B: 32, C: 11) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 319時間/年 (事業実施による環境の変化) 特になし (社会経済情勢の変化) 特になし (今後の事後評価の必要性) 事業の効果が十分に発現しており、再事後評価の必要はない。 (改善措置の必要性) 事業の効果が十分に発現しており、改善措置の必要はない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 特になし	対応なし	
対馬一重港島防波堤灯台 (H10年) 海上保安庁	5年以内	0.13	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 通航船舶隻数 計画時 17,325隻/年 → 実績 14,812隻/年 全体事業費 事業着手時 13百万円 → 事業完了時 13百万円 B/C 事後評価時 1.6 (B: 30, C: 19) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 296時間/年 (事業実施による環境の変化) 特になし (社会経済情勢の変化) 特になし (今後の事後評価の必要性) 事業の効果が十分に発現しており、再事後評価の必要はない。 (改善措置の必要性) 事業の効果が十分に発現しており、改善措置の必要はない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 特になし	対応なし	
相浦港一号防波堤灯台 (H10年) 海上保安庁	5年以内	0.13	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 通航船舶隻数 計画時 9,991隻/年 → 実績 8,843隻/年 全体事業費 事業着手時 13百万円 → 事業完了時 13百万円 B/C 事後評価時 12.9 (B: 239, C: 19) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 1,013時間/年 (事業実施による環境の変化) 特になし (社会経済情勢の変化) 特になし (今後の事後評価の必要性) 事業の効果が十分に発現しており、再事後評価の必要はない。 (改善措置の必要性) 事業の効果が十分に発現しており、改善措置の必要はない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 特になし	対応なし	
佐伯港本港北防波堤灯台 (H10年) 海上保安庁	5年以内	0.12	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 通航船舶隻数 計画時 19,553隻/年 → 実績 17,599隻/年 全体事業費 事業着手時 12百万円 → 事業完了時 12百万円 B/C 事後評価時 12.5 (B: 220, C: 18) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 547時間/年 (事業実施による環境の変化) 特になし (社会経済情勢の変化) 特になし (今後の事後評価の必要性) 事業の効果が十分に発現しており、再事後評価の必要はない。 (改善措置の必要性) 事業の効果が十分に発現しており、改善措置の必要はない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 特になし	対応なし	

口之津港東防波堤灯台 (H10年) 海上保安庁	5年以内	0.05	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 通航船舶隻数 計画時 5,892隻/年 → 実績 6,626隻/年 全体事業費 事業着手時 5.3百万円 → 事業完了時 5.3百万円 B/C 事後評価時 27.6 (B: 307、C: 11) (事業の効果の発現状況) 通航経費節減時間 972時間/年 (事業実施による環境の変化) 特になし (社会経済情勢の変化) 特になし (今後の事後評価の必要性) 事業の効果が十分に発現しており、再事後評価の必要はない。 (改善措置の必要性) 事業の効果が十分に発現しており、改善措置の必要はない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 特になし	対応なし	海上保安庁交通部 計画運用課 (課長 金丸 侑二郎)
勝本港の瀬新防波堤灯台 (H10年) 海上保安庁	5年以内	0.05	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 通航船舶隻数 計画時 60,160隻/年 → 実績 69,725隻/年 全体事業費 事業着手時 5.0百万円 → 事業完了時 5.0百万円 B/C 事後評価時 14.2 (B: 147、C: 10) (事業の効果の発現状況) 通航経費節減時間 1,414時間/年 (事業実施による環境の変化) 特になし (社会経済情勢の変化) 特になし (今後の事後評価の必要性) 事業の効果が十分に発現しており、再事後評価の必要はない。 (改善措置の必要性) 事業の効果が十分に発現しており、改善措置の必要はない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 特になし	対応なし	
御来屋港沖防波堤灯台 (H10年) 海上保安庁	5年以内	0.06	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 通航船舶隻数 計画時 11,055隻/年 → 実績 10,304隻/年 全体事業費 事業着手時 5.7百万円 → 事業完了時 5.7百万円 B/C 事後評価時 1.8 (B: 21、C: 11) (事業の効果の発現状況) 通航経費節減時間 206時間/年 (事業実施による環境の変化) 特になし (社会経済情勢の変化) 特になし (今後の事後評価の必要性) 事業の効果が十分に発現しており、再事後評価の必要はない。 (改善措置の必要性) 事業の効果が十分に発現しており、改善措置の必要はない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 特になし	対応なし	
小橋港沖第二防波堤灯台 (H10年) 海上保安庁	5年以内	0.05	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 通航船舶隻数 計画時 13,200隻/年 → 実績 12,719隻/年 全体事業費 事業着手時 5.1百万円 → 事業完了時 5.1百万円 B/C 事後評価時 2.4 (B: 26、C: 11) (事業の効果の発現状況) 通航経費節減時間 254時間/年 (事業実施による環境の変化) 特になし (社会経済情勢の変化) 特になし (今後の事後評価の必要性) 事業の効果が十分に発現しており、再事後評価の必要はない。 (改善措置の必要性) 事業の効果が十分に発現しており、改善措置の必要はない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 特になし	対応なし	
竹野港東防波堤灯台 (H10年) 海上保安庁	5年以内	0.12	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 通航船舶隻数 計画時 3,810隻/年 → 実績 923隻/年 全体事業費 事業着手時 12百万円 → 事業完了時 12百万円 B/C 事後評価時 2.5 (B: 43、C: 17) (事業の効果の発現状況) 通航経費節減時間 385時間/年 (事業実施による環境の変化) 特になし (社会経済情勢の変化) 特になし (今後の事後評価の必要性) 事業の効果が十分に発現しており、再事後評価の必要はない。 (改善措置の必要性) 事業の効果が十分に発現しており、改善措置の必要はない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 特になし	対応なし	
石田港東防波堤灯台 (H10年) 海上保安庁	5年以内	0.04	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 通航船舶隻数 計画時 8,415隻/年 → 実績 6,601隻/年 全体事業費 事業着手時 3.8百万円 → 事業完了時 3.8百万円 B/C 事後評価時 1.5 (B: 13、C: 8.8) (事業の効果の発現状況) 通航経費節減時間 132時間/年 (事業実施による環境の変化) 特になし (社会経済情勢の変化) 特になし (今後の事後評価の必要性) 事業の効果が十分に発現しており、再事後評価の必要はない。 (改善措置の必要性) 事業の効果が十分に発現しており、改善措置の必要はない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 特になし	対応なし	

入桑港北防波堤灯台 (H10年) 海上保安庁	5年以内	0.06	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 通航船舶隻数 計画時 9,900隻/年 → 実績 9,177隻/年 全体事業費 事業着手時 5.5百万円 → 事業完了時 5.5百万円 B/C 事後評価時 1.6 (B:19、C:12) (事業の効果の発現状況) 通航経費節減時間 184時間/年 (事業実施による環境の変化) 特になし (社会経済情勢の変化) 特になし (今後の事後評価の必要性) 事業の効果が十分に発現しており、再事後評価の必要はない。 (改善措置の必要性) 事業の効果が十分に発現しており、改善措置の必要はない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 特になし	対応なし	海上保安庁交通部 計画運用課 (課長 金丸 侑二郎)
塩屋港北防波堤西灯台 (H10年) 海上保安庁	5年以内	0.16	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 通航船舶隻数 計画時 4,811隻/年 → 実績 3,138隻/年 全体事業費 事業着手時 16百万円 → 事業完了時 16百万円 B/C 事後評価時 1.2 (B:28、C:23) (事業の効果の発現状況) 通航経費節減時間 280時間/年 (事業実施による環境の変化) 特になし (社会経済情勢の変化) 特になし (今後の事後評価の必要性) 事業の効果が十分に発現しており、再事後評価の必要はない。 (改善措置の必要性) 事業の効果が十分に発現しており、改善措置の必要はない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 特になし	対応なし	
西之表港冲防波堤北灯台 (H10年) 海上保安庁	5年以内	0.28	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 通航船舶隻数 計画時 4,685隻/年 → 実績 4,559隻/年 全体事業費 事業着手時 28百万円 → 事業完了時 28百万円 B/C 事後評価時 8.0 (B:291、C:37) (事業の効果の発現状況) 通航経費節減時間 916時間/年 (事業実施による環境の変化) 特になし (社会経済情勢の変化) 特になし (今後の事後評価の必要性) 事業の効果が十分に発現しており、再事後評価の必要はない。 (改善措置の必要性) 事業の効果が十分に発現しており、改善措置の必要はない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 特になし	対応なし	
鹿児島港本港区(3基) (H10年) 海上保安庁	5年以内	0.45	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 通航船舶隻数 計画時 56,815隻/年 → 実績 59,088隻/年 全体事業費 事業着手時 45百万円 → 事業完了時 45百万円 B/C 事後評価時 67.8 (B:4,469、C:66) (事業の効果の発現状況) 通航経費節減時間 7,672時間/年 (事業実施による環境の変化) 特になし (社会経済情勢の変化) 特になし (今後の事後評価の必要性) 事業の効果が十分に発現しており、再事後評価の必要はない。 (改善措置の必要性) 事業の効果が十分に発現しており、改善措置の必要はない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 特になし	対応なし	
湾港北防波堤灯台 (H10年) 海上保安庁	5年以内	0.28	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 通航船舶隻数 計画時 817隻/年 → 実績 563隻/年 全体事業費 事業着手時 28百万円 → 事業完了時 28百万円 B/C 事後評価時 1.7 (B:58、C:35) (事業の効果の発現状況) 通航経費節減時間 163時間/年 (事業実施による環境の変化) 特になし (社会経済情勢の変化) 特になし (今後の事後評価の必要性) 事業の効果が十分に発現しており、再事後評価の必要はない。 (改善措置の必要性) 事業の効果が十分に発現しており、改善措置の必要はない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 特になし	対応なし	
金武中城港中城新港東防 波堤西灯台 (H10年) 海上保安庁	5年以内	0.06	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 通航船舶隻数 計画時 899隻/年 → 実績 1,262隻/年 全体事業費 事業着手時 5.7百万円 → 事業完了時 5.7百万円 B/C 事後評価時 16.5 (B:196、C:12) (事業の効果の発現状況) 通航経費節減時間 1,971時間/年 (事業実施による環境の変化) 特になし (社会経済情勢の変化) 特になし (今後の事後評価の必要性) 事業の効果が十分に発現しており、再事後評価の必要はない。 (改善措置の必要性) 事業の効果が十分に発現しており、改善措置の必要はない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 特になし	対応なし	

平良港南防波堤北灯台 (H10年) 海上保安庁	5年以内	0.06	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 通航船舶隻数 計画時 14,212隻/年 → 実績 16,120隻/年 全体事業費 事業着手時 5.5百万円 → 事業完了時 5.5百万円 B/C 事後評価時 1.2 (B:14、C:12) (事業の効果の発現状況) 通航経費節減時間 45時間/年 (事業実施による環境の変化) 特になし (社会経済情勢の変化) 特になし (今後の事後評価の必要性) 事業の効果が十分に発現しており、再事後評価の必要はない。 (改善措置の必要性) 事業の効果が十分に発現しており、改善措置の必要はない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 特になし	対応なし	海上保安庁交通部 計画運用課 (課長 金丸 侑二郎)
黒島水路(2基) (H10年) 海上保安庁	5年以内	0.22	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 通航船舶隻数 計画時 7,562隻/年 → 実績 6,988隻/年 全体事業費 事業着手時 22百万円 → 事業完了時 22百万円 B/C 事後評価時 1.7 (B:57、C:34) (事業の効果の発現状況) 通航経費節減時間 233時間/年 (事業実施による環境の変化) 特になし (社会経済情勢の変化) 特になし (今後の事後評価の必要性) 事業の効果が十分に発現しており、再事後評価の必要はない。 (改善措置の必要性) 事業の効果が十分に発現しており、改善措置の必要はない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 特になし	対応なし	
ディファレンシャルGPS局(14局) (H7~H10年) 海上保安庁	5年以内	20	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 対象漁船隻数 計画時 6,162,685隻/年 → 実績 5,354,911隻/年 全体事業費 事業着手時 1,963百万円 → 事業完了時 1,963百万円 B/C 事後評価時 3.8 (B:44,850、C:11,911) (事業の効果の発現状況) 通航経費節減時間 449,813時間/年 (事業実施による環境の変化) 特になし (社会経済情勢の変化) 特になし (今後の事後評価の必要性) 事業の効果が十分に発現しており、再事後評価の必要はない。 (改善措置の必要性) 事業の効果が十分に発現しており、改善措置の必要はない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 特になし	対応なし	
苫小牧船舶通航信号所 (H7~10年) 海上保安庁	5年以内	4.3	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 管制対象船舶隻数 実績 8,615隻/年 全体事業費 事業着手時 427百万円 → 事業完了時 427百万円 B/C 事後評価時 3.9 (B:6,812、C:1,752) (事業の効果の発現状況) 通航経費節減時間 556時間/年 輸送時間費用節減時間 109時間/年 (事業実施による環境の変化) 特になし (社会経済情勢の変化) 年間通航船舶隻数に多大な影響を及ぼす災害は、平成15年9月の地震による近傍の製油所火災が発生し、それに伴う通航規制が3日間あった。 (今後の事後評価の必要性) 事業の効果が十分に発現しており、再事後評価の必要はない。 (改善措置の必要性) 事業の効果が十分に発現しており、改善措置の必要はない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 特になし	対応なし	
浦賀水道航路北口無線方位信号所 (H10年) 海上保安庁	5年以内	0.17	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 通航船舶隻数 計画時 238,345隻/年 → 実績 183,816隻/年 全体事業費 事業着手時 17百万円 → 事業完了時 17百万円 B/C 事後評価時 8.7 (B:419、C:48) (事業の効果の発現状況) 通航経費節減時間 367時間/年 輸送時間費用節減時間 6時間/年 (事業実施による環境の変化) 特になし (社会経済情勢の変化) 特になし (今後の事後評価の必要性) 事業の効果が十分に発現しており、再事後評価の必要はない。 (改善措置の必要性) 事業の効果が十分に発現しており、改善措置の必要はない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 特になし	対応なし	

【都市基盤整備公団事業】
（都市整備事業）

事業名 （事業実施期間） 事業主体	該当基準	総事業費 （億円）	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 （担当課長名）
自治医科大学周辺地区土 地区画整理事業 （S56年～H10年） 都市基盤整備公団	5年以内	484	（費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化） ・公示地価 S57 13,600円/㎡（南河内町住宅地の平均） → H15 83,800円/㎡（南河内-3） ・都市計画道路小金井自治医大線他については、現計画においても地区周辺を含めた地域の道路ネットワークを担い、想定将来交通量について変更はない。 （事業の効果の発現状況） ・市街化状況 - 人口 約12,700人（平成15年11月時点） （計画人口の約7割の人口が定着） - 施設立地 東京海上研修所、りそな銀行新センター、地域医学研究基金研究所附属健診センター等が立地 ・公共公益施設・都市機能の充実 - 都市計画道路4路線、（駅前広場1）、近隣公園3箇所、街区公園12箇所等の公共施設の整備が完了し、小学校2校、中学校1校等の公益施設が整備され、地域住民の利用に供されているとともに、上水道、下水道（分流式）、都市ガス、CATVの整備等により、良好な住環境が実現。 ・その他 - 地区内にショッピングセンター2店舗、銀行等の施設が立地し、生活利便性が高まった。 （事業実施による環境の変化） ・南河内町及び国分寺町における人口は、事業開始時に比較し約13,500人増加。 （社会経済情勢の変化） ・上位計画：「栃木県南部地方拠点都市地域・整備計画」（H7.12）において「重点的に居住環境を整備する地域」として、引き続き位置づけ。 ・昭和58年4月にJR東北本線自治医大駅が開設。 （今後の事後評価の必要性） なし。 公共施設の整備や利便施設の立地など良好な居住環境を有する市街地が整備され、栃木県南地域における都市施設整備及び「学園緑住都市構想」の具体化に寄与。 （改善措置の必要性） なし。 目的とした事業効果が発現しており、改善措置の実施の必要性はない。 （同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性） 特になし	対応なし	
研究学園地区 新住宅市街地開発事業 （S43年～H10年） 都市基盤整備公団	5年以内	975	（費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化） ・公示地価 S48 9,700円/㎡（谷和原-1,2,3の平均） → H15 160,000円/㎡（つくば - 17） （事業の効果の発現状況） ・人口 約15,000人（平成16年1月時点） ・都市機能の充実 （都心地区施設）つくばセンタービル・ショッピングセンター“クレオ” - つくば文化会館“アルス” つくばセンター交通広場 等 （住民利便施設）教育施設（小学校4、中学校3、高校2） - 文化施設（児童館、公民館、図書館等）等 ・良好な環境の確保 （公的住宅等）公務員宿舎（約7,700戸）、公的住宅等（約3,000戸）（研究学園地区全体） （都市の骨格）9路線の幹線道路（南北3、東西6）、歩行車軸（研究学園地区全体） （新都市施設）共同溝、地域冷暖房システム、CATV （公園・緑地）近隣公園10箇所、街区公園13箇所 （市街地景観）都心地区におけるデザイン誘導（景観審査会） - 公共サイン デザインマニュアルによるサイン計画 （事業実施による環境の変化） ・研究学園地区の整備に伴い、つくば市における人口は事業開始時に比較し約11.5万人増加。 ・周辺開発地区において、260社の民間研究機関が立地。 （社会経済情勢の変化） ・研究法に基づき、引き続き周辺開発が実施されている。 ・平成17年度につくばエクスプレスが開通予定。沿線において県・公団により土地区画整理事業が施行されている（葛城ほか3地区） ・首都圏整備計画、業務核都市構想等に引き続き位置付けられている （今後の事後評価の必要性） なし。 公共施設の整備や利便施設の立地など公共公益施設の整備により、良好な住宅地の供給がなされ、科学技術の振興と高等教育の充実等を目的とした研学都市建設に寄与。 （改善措置の必要性） なし。 目的とした事業効果が発現しており、改善措置の実施の必要性はない （同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性） 特になし	対応なし	都市基盤整備公団 事業企画室 （調査役 尾畑 和雄）
研究学園地区 一団地の官公庁施設事業 （S43～H10年） 都市基盤整備公団	5年以内	13,045 （建築工事費 等含む）	（費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化） ・公示地価 S48 9,700円/㎡（谷和原-1,2,3の平均） → H15 160,000円/㎡（つくば - 17） （事業の効果の発現状況） ・研究教育機能の充実 （移転新設機関）46機関 （文教系：8、建設系：5、理工系：16、生物系：16、共同利用系：1） ・良好な環境の確保 （都市の骨格）9路線の幹線道路（南北3、東西6）、歩行車軸（研究学園地区全体） （新都市施設）CATV （公園・緑地）研究教育機関の緑地保全、創出により、緑被率が70%（研究学園地区全体） （事業実施による環境の変化） ・研究学園地区の整備に伴い、つくば市における人口は事業開始時に比較し約11.5万人増加。 ・周辺開発地区において、260社の民間研究機関が立地。 （社会経済情勢の変化） ・研究法に基づき、引き続き周辺開発が実施されている。 ・平成17年度につくばエクスプレスが開通予定。沿線において県・公団により土地区画整理事業が施行されている（葛城ほか3地区） ・首都圏整備計画、業務核都市構想等に引き続き位置付けられている （今後の事後評価の必要性） なし。 道路等公共施設の整備が完了し、また国等の研究・教育施設の立地が進むなど、科学技術の振興と高等教育の充実等を目的とした研学都市建設に寄与。 （改善措置の必要性） なし。 目的とした事業効果が発現しており、改善措置の実施の必要性はない。 （同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性） 特になし	対応なし	

(優良建築物等整備事業)

事業名 (事業実施期間) 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
相模原共和 (H7年～H10年) 都市基盤整備公団	5年以内	38	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) - (事業の効果の発現状況) ・大型の賃貸住宅の供給により、敷地周辺の市街地化促進。ファミリー層の入居による街の活性化。沿道型住宅の供給により、その後開発された周辺集合住宅との連続性が保たれている。 ・空室率1%(1年以上の空家率(H16.1未) (事業実施による環境の変化) ・公園整備(移管)により、周辺住環境を改善 (社会経済情勢の変化) ・地価の下落傾向は継続しているが、賃貸住宅需要は堅調 (今後の事後評価の必要性) ・事業の目的は達成されており、事業効果が発現していることから、再事後評価の必要はない。 (改善措置の必要性) ・募集状況は堅調であり、街区連続性の確保、住宅供給の促進という目的は達成されており、改善措置は必要としない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・特になし	対応なし	都市基盤整備公団 事業企画室 (調査役 尾畑 和雄)
都通4丁目 (H9年～H10年) 都市基盤整備公団	5年以内	9.8	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) - (事業の効果の発現状況) ・被災者への住宅供給を促進。戦前の長屋を耐火性能の高いRC造へ再生したことにより、地域の防災面が向上。 (事業実施による環境の変化) ・特になし。 (社会経済情勢の変化) ・地価の下落傾向は継続している。 (今後の事後評価の必要性) ・震災復興の共同再建としての目標は達成されており、事業効果が発現していることから、再事後評価の必要はない。 (改善措置の必要性) ・震災復興の共同再建としての目的は達成されており、改善措置は必要としない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・特になし	対応なし	
湊川1・2丁目A1 (H9年～H10年) 都市基盤整備公団	5年以内	6.8	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) - (事業の効果の発現状況) ・接道状況の改善、木造住宅をRC造の建物に再生したことにより、防災面が向上。 (事業実施による環境の変化) ・地区外周部緑化により周辺住環境を改善。 (社会経済情勢の変化) ・地価の下落傾向は継続している。 ・昭和61年より密集住宅市街地整備促進事業区域に指定されており、地区周辺の整備が進んでいる。 (今後の事後評価の必要性) ・震災復興の共同再建としての目標は達成されており、事業効果が発現していることから、再事後評価の必要はない。 (改善措置の必要性) ・震災復興の共同再建としての目的は達成されており、改善措置は必要としない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・特になし	対応なし	
湊川1・2丁目A2 (H9年～H10年) 都市基盤整備公団	5年以内	3.8	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) - (事業の効果の発現状況) ・接道状況の改善、木造住宅をRC造の建物に再生したことにより、防災面が向上。 (事業実施による環境の変化) ・地区外周部緑化により周辺住環境を改善。 (社会経済情勢の変化) ・地価の下落傾向は継続している。 ・昭和61年より密集住宅市街地整備促進事業区域に指定されており、地区周辺の整備が進んでいる。 (今後の事後評価の必要性) ・震災復興の共同再建としての目標は達成されており、事業効果が発現していることから、再事後評価の必要はない。 (改善措置の必要性) ・震災復興の共同再建としての目的は達成されており、改善措置は必要としない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・特になし	対応なし	
東瀬甲南町 (H9年～H10年) 都市基盤整備公団	5年以内	5.6	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) - (事業の効果の発現状況) ・被災者への住宅供給を促進。戦前の長屋を耐火性能の高いRC造へ再生したことにより、地域の防災面が向上。 (事業実施による環境の変化) ・特になし。 (社会経済情勢の変化) ・地価の下落傾向は継続している。 (今後の事後評価の必要性) ・震災復興の共同再建としての目標は達成されており、事業効果が発現していることから、再事後評価の必要はない。 (改善措置の必要性) ・震災復興の共同再建としての目的は達成されており、改善措置は必要としない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・特になし	対応なし	
兵庫長田第一 (H7年～H10年) 都市基盤整備公団	5年以内	35	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) - (事業の効果の発現状況) ・被災マンション建替えにより、被災者への住宅供給を促進。 (事業実施による環境の変化) ・特になし。 (社会経済情勢の変化) ・地価の下落傾向は継続している。 (今後の事後評価の必要性) ・被災マンション建替えにより構造的・防災的に確かな造りとし、長寿社会にも対応する住宅ストックの供給、被災者への住宅供給という目標は達成されており、事業効果が発現していることから、再事後評価の必要はない。 (改善措置の必要性) ・震災復興の共同再建としての目的は達成されており、改善措置は必要としない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・特になし	対応なし	

中道通 (H8年～H10年) 都市基盤整備公団	5年以内	32	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)・ (事業の効果の発現状況) ・被災者への住宅供給を促進。高齢者介護支援センター・特別養護老人ホームを合築したシルバーハウジングとして有効活用されている。 ・空家率0%(全戸借上):1年以上の空家率(H16.1末現在) (事業実施による環境の変化) ・特になし (社会経済情勢の変化) ・地価の下落傾向は継続している。 (今後の事後評価の必要性) ・住宅は全戸神戸市が借上げており、また、高齢者介護支援センター・特別養護老人ホームの併設により周辺地域における高齢者の居住環境に貢献している。よって、震災復興の住宅供給という目標は達成されており、事業効果が発現していることから、再事後評価の必要はない。 (改善措置の必要性) ・震災復興の住宅供給としての目的は達成されており、改善措置は必要としない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・特になし	対応なし	都市基盤整備公団 事業企画室 (調査役 尾畑 和雄)
落合 (H6年～H10年) 都市基盤整備公団	5年以内	58	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)・ (事業の効果の発現状況) ・駅を中心として熟成した集合住宅ゾーンを形成。 ・空家率0%:1年以上の一般空家(H16.1末現在) (事業実施による環境の変化) ・公共的歩行者動線を確保し、緑道ネットワークを形成。 (社会経済情勢の変化) ・地価の下落傾向は継続している。賃貸住宅需要は堅調である。 (今後の事後評価の必要性) ・住宅の約半数(116戸)は神戸市が借上げており、また、公団賃貸住宅の募集状況は堅調である。 ・市営・県営・市公社住宅等とともに熟成した住宅地が形成されている。 ・以上より、震災復興の住宅供給としての目的は達成されており、事業効果が発現していることから、再事業評価は必要ない。 (改善措置の必要性) ・震災復興の共同再建としての目的は達成されており、改善措置は必要としない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・特になし	対応なし	
尼崎西難波 (H8年～H10年) 都市基盤整備公団	5年以内	39	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)・ (事業の効果の発現状況) ・震災復興関連事業として、尼崎市内の被災者及び周辺地域から幅広い需要を喚起し、被災者への住宅供給を促進。 ・空家率0%:1年以上の一般空家(H16.1末現在) (事業実施による環境の変化) ・地域に開かれた公園整備(移管)により、周辺住環境を改善。 (社会経済情勢の変化) ・地価の下落傾向は継続している。賃貸住宅需要は堅調である。 (今後の事後評価の必要性) ・募集状況は堅調であり、震災復興の住宅供給として目的は達成されており、事業効果が発現していることから、再事業評価は必要ない。 (改善措置の必要性) ・震災復興の共同再建としての目的は達成されており、改善措置は必要としない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・特になし	対応なし	
尼崎金楽寺町 (H8年～H10年) 都市基盤整備公団	5年以内	40	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)・ (事業の効果の発現状況) ・被災者への住宅供給を促進。市街地の工場跡地の土地利用転換を実現。 ・空家率0%(全戸借上):1年以上の空家率(H16.1末) (事業実施による環境の変化) ・地域に開かれた公園整備(移管)、外周部のグリーンベルトの整備により、住環境が改善。 (社会経済情勢の変化) ・地価の下落傾向は継続している。 ・JR尼崎駅周辺は再開発事業等による整備が進んでおり、地区周辺においても工場地から土地利用転換が進んでいる。 (今後の事後評価の必要性) ・住宅全戸を尼崎市及び兵庫県が借上げており、工場地域内に良好な住宅地が形成されたことをもって、震災復興の住宅供給としての目標は達成されており、事業効果が発現していることから、再事業評価は必要ない。 (改善措置の必要性) ・震災復興の共同再建としての目的は達成されており、改善措置は必要としない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・特になし	対応なし	

【地域振興整備公団事業】
(地方都市開発整備等事業)

事業名 (事業実施期間) 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
吉備高原都市開発整備事業 (S55年～H10年) 地域振興整備公団	5年以内	400	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) ・事後評価時B/C=1.2(B:452億円、C:375億円) (事業の効果の発現状況) ・保健福祉のむらの建設(吉備高原総合リハビリテーションセンター、重度身体障害者授産所、重度障害者多数雇用事業所等) ・吉備高原学園高等学校、県生物科学総合研究所の立地、国立吉備少年自然の家、吉備高原ニューサイエンス館の立地 ・リゾートホテル、レストラン、キャンプ場等レクリエーション施設の整備 ・自然地形を活かした住宅地、建築協定等による街並みの誘導、公共下水道の整備等快適な生活の場の建設 (事業実施による環境の変化) ・費重種であるサクラバハノンキは、自然教育レクリエーション区において現況のまま保存されている。 (社会経済情勢の変化) ・夜間人口1,915人、昼間人口2,389人(H15.4) ・加茂川町、賀陽町は、H16年秋に吉備中央町として合併予定。合併後の適当な時期に町役場を吉備高原都市内に置くことになっており、新都市の重要性、位置づけは今後も高まっていく。 (今後の事後評価の必要性) ・今後の事後評価の必要性はない。(自然と調和した良好な居住環境を実現し、各種施設の立地が進んでいる。) (改善措置の必要性) ・改善措置の必要性はない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)	対応なし	地域振興整備公団 都市整備計画部 企画調整課 (課長 神山 敬次)

鳥取新都市開発整備事業 (S58年～H10年) 地域振興整備公団	5年以内	380	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) ・事後評価時B/C=1.4 (B:581億円、C:421億円) (事業の効果の発現状況) ・約1,400戸の独立住宅用地の整備 ・職業能力開発促進センター、新産業創造センターの立地、鳥取環境大学の開学 ・工業用地を整備し、機械、印刷等14企業が進出 ・特別養護老人ホーム、保育所の立地、小学校の開学等 (事業実施による環境の変化) ・事業区域の緑地部は緑地として保存するとともに、価値が認められる植物群落は公園・緑地として保存している。 (社会経済情勢の変化) ・新都市内人口 4,633人(H15年末) (今後の事後評価の必要性) ・今後の事後評価の必要性はない。(事業目的である住宅、教育、研究、工業等の機能について概ね計画どおりの立地が進んでいる。) (改善措置の必要性) ・改善措置の必要性はない。(事業完了後に、業務等施設用地については、社会経済情勢の変化に対応して、利用施設用地、住宅用地等に計画変更を行い、工事を実施し、現在分譲中である。) (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・特になし。	対応なし	地域振興整備公団 都市整備計画部 企画調整課 (課長 神山 敬次)
--	------	-----	--	------	--

〔その他施設費〕

【官庁営繕事業】

事業名 (事業実施期間) 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
釧路地方合同庁舎 (H7年～H12年) 北海道開発局	5年以内	123	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) ・全体事業費 事業着手時 11,368百万円 → 事業完了時 12,277百万円 ・B/C 1.1 (B:23,958百万円、C:21,160百万円) (事業の効果の発現状況) ・延べ面積 旧庁舎 9,630㎡→ 新庁舎 25,318㎡ ・合同、集約化による利用者の利便性の向上はもとより、建物の性能が向上したことにより、バリアフリー化、耐震性能の大幅な強化による防災拠点機能の充実化など、行政サービスの向上となった。又、地域との連携による施設整備により、市民のまちづくりに対する意識、地域の活性化を誘発して行くことと思われる。 (事業実施による環境の変化) ・来庁者の約8割が庁舎建設により周辺の街並み景観について向上したと評価している。 (社会経済情勢の変化) ・特になし (今後の事後評価の必要性) ・事業の効果が十分に発現しており、再事後評価の必要はない。 (改善措置の必要性) ・事業の効果が十分であるので改善の必要はない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・シビックコア地区での事業の場合、構内緑地を市民への公園提供として便益として加える検討が必要。	対応なし	北海道開発局 営繕部計画課 (課長 島崎昭彦)
留萌開発建設部 (H7年～H12年) 北海道開発局	5年以内	24	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) ・全体事業費 事業着手時 2,477百万円 → 事業完了時 2,401百万円 ・B/C 1.2 (B:3,942百万円、C:3,275百万円) (事業の効果の発現状況) ・延べ面積 旧庁舎 4,339㎡→ 新庁舎 6,784㎡ ・適正な執務環境が整備され公務の効率向上に大きく貢献しており、高齢者、身体障害者等に配慮した施設整備及び駐車場整備など利用者の利便性向上が図られている。前面駐車場を地域に開放できるように計画しており、留萌の景観に配慮し、一般利用者及び地域住民からも好印象を受けている。 (事業実施による環境の変化) ・来庁者の約7割が庁舎建設により周辺の街並み景観について向上したと評価している。 (社会経済情勢の変化) ・特になし (今後の事後評価の必要性) ・事業の効果が十分に発現しており、再事後評価の必要はない。 (改善措置の必要性) ・事業の効果が十分であるので改善の必要はない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・特になし	対応なし	
青森第2地方合同庁舎 (H8年～H10年) 東北地方整備局	5年以内	42	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) ・全体事業費 事業着手時 3,700百万円 → 事業完了時 4,200百万円 ・B/C 1.1 (B:7,606百万円、C:7,130百万円) (事業の効果の発現状況) ・延べ面積 旧庁舎 5,745㎡→ 新庁舎 10,274㎡ ・来庁者と地域住民の8割以上が建物全体の満足度について良いと評価している。 ・職員の約9割が建物全体の満足度について良いと評価している。 (事業実施による環境の変化) ・来庁者と地域住民の約9割が建物と周辺環境との調和について良いと評価している。 (社会経済情勢の変化) ・特になし (今後の事後評価の必要性) ・事業の効果が十分に発現しており、再事後評価の必要はない。 (改善措置の必要性) ・事業の効果が十分であるので改善の必要はない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・営繕事業について、民間における市場メカニズムをベースに事後評価する方法について研究すること。	対応なし	東北地方整備局 営繕部計画課 (課長 丸田 智治)
仙台中税務署 (H8年～H10年) 東北地方整備局	5年以内	13	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) ・全体事業費 事業着手時 1,300百万円 → 事業完了時 1,300百万円 ・B/C 2.0 (B:2,510百万円、C:1,262百万円) (事業の効果の発現状況) ・延べ面積 旧庁舎 2,882㎡→ 新庁舎 4,344㎡ ・来庁者と地域住民の9割が建物全体の満足度について良いと評価している。 ・職員の約7割が建物全体の満足度について良いと評価している。 (事業実施による環境の変化) ・来庁者と地域住民の約8割が、建物と周辺環境との調和について良いと評価している。 (社会経済情勢の変化) ・特になし (今後の事後評価の必要性) ・事業の効果が十分に発現しており、再事後評価の必要はない。 (改善措置の必要性) ・事業の効果が十分であるので改善の必要はない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・営繕事業について、民間における市場メカニズムをベースに事後評価する方法について研究すること。	対応なし	

科学警察研究所 (H7年～H10年) 関東地方整備局	5年以内	228	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) ・全体事業費 事業着手時 22,486百万円 → 事業完了時 22,803百万円 ・B/C 1.4 (B:45,909百万円、C:31,503百万円) (事業の効果の発現状況) ・延べ面積 旧庁舎 6,677㎡→ 新庁舎 35,937㎡ ・複雑化、増大化する鑑定に対応可能となっている。 ・利用者の8割以上がバリアフリー対応等について良いと評価している。 ・職員の8割以上が室内の印象等について良いと評価している。 (事業実施による環境の変化) ・建物による圧迫感を軽減し、周辺地域に調和している。 (社会経済情勢の変化) ・特になし (今後の事後評価の必要性) ・事業の効果が十分に発現しており、再事後評価の必要はない。 (改善措置の必要性) ・事業の効果が十分であるので改善の必要はない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・特になし	対応なし	
税務大学校和光校舎 (H5年～H10年) 関東地方整備局	5年以内	483	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) ・全体事業費 事業着手時 48,437百万円 → 事業完了時 48,330百万円 ・B/C 1.2 (B:81,920百万円、C:66,620百万円) (事業の効果の発現状況) ・延べ面積 旧庁舎 42,793㎡→ 新庁舎 96,227㎡ ・多様化、増大化する研修ニーズに対応可能となっている。 ・研修生の9割以上が室内の印象等について良いと評価している。 (事業実施による環境の変化) ・研修生の8割以上が周辺環境との調和について良いと評価している。 (社会経済情勢の変化) ・特になし (今後の事後評価の必要性) ・事業の効果が十分に発現しており、再事後評価の必要はない。 (改善措置の必要性) ・事業の効果が十分であるので改善の必要はない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・特になし	対応なし	
公務員研修所 (H4年～H10年) 関東地方整備局	5年以内	44	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) ・全体事業費 事業着手時 4,566百万円 → 事業完了時 4,421百万円 ・B/C 1.0 (B:7,699百万円、C:7,492百万円) (事業の効果の発現状況) ・延べ面積 旧庁舎 3,995㎡→ 新庁舎 13,836㎡ ・多様化、増大化する研修ニーズに対応可能となっている。 ・研修生の8割以上が施設について利用しやすいと評価している。 (事業実施による環境の変化) ・研修生の8割以上が周辺環境との調和について良いと評価している。 (社会経済情勢の変化) ・特になし (今後の事後評価の必要性) ・事業の効果が十分に発現しており、再事後評価の必要はない。 (改善措置の必要性) ・事業の効果が十分であるので改善の必要はない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・特になし	対応なし	関東地方整備局 営繕部計画課 (課長 山口 浩史)
江戸川南税務署 (H8年～H10年) 関東地方整備局	5年以内	8.1	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) ・全体事業費 事業着手時 816百万円 → 事業完了時 812百万円 ・B/C 1.1 (B:2,731百万円、C:2,350百万円) (事業の効果の発現状況) ・延べ面積 旧庁舎 0㎡→ 新庁舎 2,195㎡ ・江戸川区南側居住者の来庁距離が短縮されている。(既存庁舎は江戸川区北側に位置する。) ・職員の8割以上が室内の印象等について良いと評価している。 (事業実施による環境の変化) ・来庁者の9割以上が周辺環境との調和について良いと評価している。 (社会経済情勢の変化) ・特になし (今後の事後評価の必要性) ・事業の効果が十分に発現しており、再事後評価の必要はない。 (改善措置の必要性) ・事業の効果が十分であるので改善の必要はない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・特になし	対応なし	
港湾技術研究所 (港湾空港技術研究所) (H11年～H12年) 関東地方整備局	5年以内	21	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) ・全体事業費 事業着手時 2,176百万円 → 事業完了時 2,100百万円 ・B/C 1.4 (B:4,016百万円、C:2,809百万円) (事業の効果の発現状況) ・延べ面積 旧庁舎 1,543㎡→ 新庁舎 4,278㎡ ・職員の約9割が室内の印象等について良いと評価している。 (事業実施による環境の変化) ・来庁者の8割以上が周辺環境との調和について良いと評価している。 (社会経済情勢の変化) ・特になし (今後の事後評価の必要性) ・事業の効果が十分に発現しており、再事後評価の必要はない。 (改善措置の必要性) ・事業の効果が十分であるので改善の必要はない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・特になし	対応なし	
東京港湾合同庁舎 (H8年～H12年) 関東地方整備局	5年以内	250	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) ・全体事業費 事業着手時 25,509百万円 → 事業完了時 25,000百万円 ・B/C 1.0 (B:50,198百万円、C:47,621百万円) (事業の効果の発現状況) ・延べ面積 旧庁舎 25,446㎡→ 新庁舎 50,522㎡ ・合同庁舎化により移動時間・待ち時間の短縮が可能となっている。 ・利用者の8割以上が施設について利用しやすいと評価している。 ・職員の8割以上が執務環境について向上したと評価している。 (事業実施による環境の変化) ・建物による圧迫感を軽減し、歩道沿いの緑地及び開放的なスペースを整備している。 (社会経済情勢の変化) ・特になし (今後の事後評価の必要性) ・事業の効果が十分に発現しており、再事後評価の必要はない。 (改善措置の必要性) ・事業の効果が十分であるので改善の必要はない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・特になし	対応なし	東北地方整備局 営繕部計画課 (課長 丸田 智治)

建設大学校 (国土交通大学校) (H8年～H12年) 関東地方整備局	5年以内	130	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) ・全体事業費 事業着手時 13,072百万円 → 事業完了時 13,000百万円 ・B/C 1.0 (B:21,050百万円、C:19,285百万円) (事業の効果の発現状況) ・延べ面積 旧庁舎 14,396㎡ → 新庁舎 30,204㎡ ・多様化、増大化する研修ニーズに対応可能となっている。 ・完全個室化により研修生の生活スタイル及びプライバシーの確保に対応可能となっている。 (事業実施による環境の変化) ・研修生の8割以上が周辺環境との調和について良いと評価している。 (社会経済情勢の変化) ・特になし (今後の事後評価の必要性) ・事業の効果が十分に発現しており、再事後評価の必要はない。 (改善措置の必要性) ・事業の効果が十分であるので改善の必要はない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・特になし	対応なし	東北地方整備局 営繕部計画課 (課長 丸田 智治)
さいたま広域合同庁舎 (さいたま新都心合同庁舎) (H7年～H12年) 関東地方整備局	5年以内	1,471	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) ・全体事業費 事業着手時 163,528百万円 → 事業完了時 147,100百万円 ・B/C 1.1 (B:387,984百万円、C:343,031百万円) (事業の効果の発現状況) ・延べ面積 旧庁舎 55,908㎡ → 新庁舎 256,436㎡ ・職員の7割以上が執務環境について向上したと評価している。 (事業実施による環境の変化) ・景観、デザイン等統一された街並みの創出に寄与している。 ・周辺施設と一体的な地域の賑わいの創出に寄与している。 (社会経済情勢の変化) ・さいたま新都心地区の中核として地域に寄与し、経済波及効果をうみだしている。 (今後の事後評価の必要性) ・事業の効果が十分に発現しており、再事後評価の必要はない。 (改善措置の必要性) ・事業の効果が十分であるので改善の必要はない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・特になし	対応なし	関東地方整備局 営繕部計画課 (課長 山口 浩史)
熱海税務署 (H8年～H10年) 中部地方整備局	5年以内	8.5	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) ・全体事業費 事業着手時 856百万円 → 事業完了時 849百万円 ・B/C 1.3 (B:2,579百万円、C:1,922百万円) (事業の効果の発現状況) ・建物の老朽および狭隘の解消が図られている。 ・延べ面積 旧庁舎 1,265㎡ → 新庁舎 2,544㎡ ・ハートビル対応および耐震性能の確保がなされている。 ・駐車台数を増やすことで、来庁者の利便性の向上が図られている。 ・駐車台数 旧庁舎 5台 → 新庁舎 18台 ・来庁者の8割以上が建物全体の満足度について良いと評価している。 ・職員の約9割が建物全体の満足度について良いと評価している。 (事業実施による環境の変化) ・南側テラス部分に植栽を設けるなど積極的な緑化を行っている。 ・緑化率 旧庁舎 6% → 新庁舎 20% ・効率の高い設備等を採用することで、環境負荷の低減を図っている。 ・CO2排出量 旧庁舎(推定) 172t-CO2/年 → 新庁舎 135t-CO2/年 ・来庁者の7割が建物と周辺環境との調和について良いと評価している。 (社会経済情勢の変化) ・特になし (今後の事後評価の必要性) ・事業の効果が概ね十分であり、事業をめぐる社会情勢にも適合しており、再事後評価の必要はない。 (改善措置の必要性) ・特になし (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・今後の同種事業において、利用者の声を反映した施設整備に努めること。	対応なし	中部地方整備局 営繕部計画課 (課長 椋平 健)
松阪地方合同庁舎 (H9年～H12年) 中部地方整備局	5年以内	25	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) ・全体事業費 事業着手時 2,569百万円 → 事業完了時 2,454百万円 ・B/C 1.1 (B:4,229百万円、C:3,889百万円) (事業の効果の発現状況) ・建物の老朽および狭隘の解消が図られている。 ・延べ面積 旧庁舎 3,318㎡ → 新庁舎 6,941㎡ ・出先官署を集約合同化することで、利用者の利便性の向上、業務の効率化、土地建物の高度利用が図られている。 ・ハートビル対応および耐震性能の確保がなされている。 ・駐車台数を増やすことで、来庁者の利便性の向上が図られている。 ・駐車台数 旧庁舎 68台 → 新庁舎 114台 ・来庁者の9割以上が建物全体の満足度について良いと評価している。 ・職員の約8割が建物全体の満足度について良いと評価している。 (事業実施による環境の変化) ・太陽光発電、空調の送風量制御等、環境負荷低減技術を積極的に活用している。 ・CO2排出量 旧庁舎(推定) 468t-CO2/年 → 新庁舎 312t-CO2/年 ・来庁者の8割以上が建物と周辺環境との調和について良いと評価している。 (社会経済情勢の変化) ・特になし (今後の事後評価の必要性) ・事業の効果が概ね十分であり、事業をめぐる社会情勢にも適合しており、再事後評価の必要はない。 (改善措置の必要性) ・特になし (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・今後の同種事業において、利用者の声を反映した施設整備に努めること。 ・今後の同種事業において、樹種の適切な選定によりさらに庁内の緑化を推進すること。	対応なし	
敦賀駅前合同庁舎 (H9年～H11年) 近畿地方整備局	5年以内	-	-	評価手続中	近畿地方整備局 営繕部計画課
神戸防災合同庁舎 (H10年～H11年) 近畿地方整備局	5年以内	-	-	評価手続中	(課長 秋月 聡二郎)

出雲地方合同庁舎 (H10年～H12年) 中国地方整備局	5年以内	24	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) ・全体事業費 事業着手時 2,414百万円 → 事業完了時 2,411百万円 ・B/C 1.2 (B:4,216百万円、C:3,510百万円) (事業の効果の発現状況) ・税務署等の5官署を集約立体化した出雲地方合同庁舎整備は、位置の改善なども行っており、既存官署を改修・増築等による整備より、経済性及び利便性の観点で合理的であると判断される。 ・出雲市駅周辺整備事業(土地区画整理事業・二級河川赤川改修事業など)と連携した事業であり、出雲市駅周辺の拠点施設となっている。 ・完成後の利用者・職員の利用性は概ね良好である。(アンケート調査) (事業実施による環境の変化) ・敷地は、出雲市の“まちづくり”として、創造的な新拠点市街地に位置づけられた地区(駅南)の西側に位置します。赤川の水辺景観とも連携を図り、景観・環境への配慮を行っており、本事業による環境への影響は少ない。 (社会経済情勢の変化) ・特になし (今後の事後評価の必要性) ・事業の効果の発現が十分であり、今後の事後評価は必要ない。 (改善措置の必要性) ・事業の効果の発現が十分であるので改善の必要はない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・施設機能の向上を増築と代替部の維持修繕費で算出する方法は、わかりにくい、現段階ではこれに変わる方法はない。今後代替法以外の手法についても検討が望まれる。	対応なし	
大東税務署 (H9年) 中国地方整備局	5年以内	4.7	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) ・全体事業費 事業着手時 468百万円 → 事業完了時 466百万円 ・B/C 1.1 (B:631百万円、C:598百万円) (事業の効果の発現状況) ・老朽化した施設の建替えにより改善した大東税務署庁舎整備は、既存官署の改修・増築等による整備より、経済性及び利便性の観点で合理的であると判断される。 ・完成後の職員等の利便性は概ね良好である。(アンケート調査) (事業実施による環境の変化) ・敷地は、出雲大東駅とも近く主要幹線道沿いに位置する。現地建替として行った事業であり、本事業による環境への影響は少ない。 (社会経済情勢の変化) ・特になし (今後の事後評価の必要性) ・事業の効果の発現が十分であり、今後の事後評価は必要ない。 (改善措置の必要性) ・事業の効果の発現が十分であるので改善の必要はない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・施設機能の向上を増築と代替部の維持修繕費で算出する方法は、わかりにくい、現段階ではこれに変わる方法はない。今後代替法以外の手法についても検討が望まれる。	対応なし	中国地方整備局 計画課 (課長 松下 修)
広島地方・家庭裁判所呉支部 (H7年～H9年) 中国地方整備局	5年以内	15	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) ・全体事業費 事業着手時 1,549百万円 → 事業完了時 1,500百万円 ・B/C 2.0 (B:2,867百万円、C:1,439百万円) (事業の効果の発現状況) ・老朽化した施設の建替えによる改善、必要諸室の改善及び敷地の有効利用をした広島地方・家庭裁判所呉支部庁舎整備は、既存官署の改修・増築等による整備より、経済性及び利便性の観点で合理的であると判断される。 ・敷地の有効利用により処分した敷地に、民間施設(電器量販店)が整備された。 ・完成後の職員等の利便性は概ね良好である。(アンケート調査) (事業実施による環境の変化) ・敷地は、市街地の中心で多くの公共施設・民間施設の多い地区に位置する。現地建替として行った事業であり、本事業による環境への影響は少ない。 (社会経済情勢の変化) ・特になし (今後の事後評価の必要性) ・事業の効果の発現が十分であり、今後の事後評価は必要ない。 (改善措置の必要性) ・事業の効果の発現が十分であるので改善の必要はない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・施設機能の向上を増築と代替部の維持修繕費で算出する方法は、わかりにくい、現段階ではこれに変わる方法はない。今後代替法以外の手法についても検討が望まれる。	対応なし	
中津地方合同庁舎 (H11年～H12年) 九州地方整備局	5年以内	11	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) ・特になし。 (事業の効果の発現状況) ・事業の効果:B/C 1.2 (B:2,235百万円、C:1,813百万円) ・定性的な評価:来庁者及び勤務職員に対するアンケート調査の結果、概ね満足しているとの結果が得られている。 (事業実施による環境の変化) ・周辺への環境影響はない(事業の妥当性)。 (社会経済情勢の変化) ・特になし (今後の事後評価の必要性) ・事業の効果が十分に発現しており、再事後評価の必要はない。 (改善措置の必要性) ・事業の効果の発現が十分であるので改善の必要はない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・事業の効果を検証しつつ、今後も庁舎の合同化の計画を推進する。また、今後の施設設計においては、建物内のサイン計画を十分配慮する。	対応なし	九州地方整備局 営繕部計画課 (課長 大可 徹)
小倉税務署 (H8年～H10年) 九州地方整備局	5年以内	-	-	評価手続中	
大分県警察学校・機動隊 (H8年～H10年) 九州地方整備局	5年以内	-	-	評価手続中	
九州農業試験場 畑地利用部 (H9年～H10年)	5年以内	-	-	評価手続中	

【気象官署施設整備事業】

事業名 (事業実施期間) 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
地殻岩石歪計観測施設の 整備 (H10年) 気象庁	5年以内	1.7	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 特になし (事業の効果の発現状況) 佐久間の歪計観測点は、平成11年3月の整備完了後、取得データの安定化、および、通常時の変動状況の調査を経て、気象庁が情報を発表する基準となる観測点に追加された。 気象庁では、東海地震に関連する情報として、東海地震予知情報や東海地震注意情報等を発表している。当該施設が整備されたことにより、従来よりもさらに防災行動の確保に有効となる迅速な発表が可能となった。 なお、当該施設を設置した地点は、設置以降に中央防災会議で決定された想定震源域の西方への拡大にも対応している。 (事業実施の環境の変化) 特になし (社会情勢の変化) 中央防災会議は平成13年に東海地震の想定震源域の見直しを行い、平成14年には地震防災対策強化地域の追加指定を行った。 気象庁は平成16年1月に情報体系の変更を行い、東海地震予知情報、東海地震注意情報、東海地震観測情報を発表していくこととした。東海地震予知情報は歪計3点以上で、東海地震注意情報は歪計2点で、東海地震観測情報は歪計1点で変化が現れた場合に、前兆すべりと判断できる程度に応じて発表を行うこととした。 (今後の事後評価の必要性) 事業の効果が十分に発現しており、再事後評価の必要はない。 (改善措置の必要性) 事業の効果が十分に発現しており、改善措置の必要はない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 特になし	対応なし	気象庁 地震火山部管理課 (課長 竹内 昌明)