完了後の事後評価結果一覧表

【公共事業関係費】

【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)
音別川直轄河川改修事業 (S41年～H11年) 北海道開発局	5年以内	165	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 当初計画の事業費、工期、費用対効果は、事業着手が昭和41年と古いため計画書として存在していない。 全体事業費 事業完了時 165億円(H10現在価値) B/C 事後評価時 1.7 (B:282億円、C:166億円) (事業の効果の発現状況) <洪水被害の減少> 事業進捗により洪水被害も減少し、事業完了後の平成14年10月出水では計画高水流量と同程度の出水だったが、洪水被害は生じていない。また、同出水が事業着手時の河道状況の場合の被害想定は、浸水面積:約735ha、世帯数:約334世帯、被害額:約76億円(H10換算) <農地の増大> 河川改修による洪水氾濫の減少、農地開発に伴い、音別町の農地面積が増大。また、農地の増大に伴い牛乳生産量が増加。 <宅地の増大> 音別川沿川では、計画当時に比べ宅地が増加。 (事業実施による環境の変化) 自然環境の大きな影響は生じていない。 (社会経済情勢の変化) 事業着手時と同様に、想定氾濫区域には市街地、主要交通機関がある。想定氾濫区域内人口は減少しているが世帯数、65歳以上の人口比率は増加している。 (今後の事後評価の必要性) 事業の効果を確認しており、再事後評価の必要性はない。 (改善措置の必要性) 現時点では改善措置の必要性はない。今後は北海道において継続的に水文データ、堤防等の施設、河道状況をモニタリングし、所定の機能が発揮できるように必要に応じて計画の見直しや改善措置を行う。 (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) 特に見直しの必要性はない。</p>	対応なし	北海道開発局 建設部河川計画課 (課長 柏木才助)
阿武隈川下流直轄河川事業(鳩原地区) (S63年～H11年) 東北地方整備局	5年以内	30	<p>(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 30億円 B/C 1.1 (B:51億円、C:48億円) (事業の効果の発現状況) H14.7出水による効果(想定) ・浸水戸数約13戸 0戸 ・浸水面積約40ha 0ha (社会経済情勢の変化) 事業実施による自然環境等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。 (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</p>	対応なし	東北地方整備局 河川計画課 (課長 近藤 修)
阿武隈川下流五間堀川分水路建設事業 (H6年～H11年) 東北地方整備局	5年以内	221	<p>(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 221億円 B/C 2.5 (B:783億円、C:319億円) (事業の効果の発現状況) H14.7出水による効果(想定) ・浸水戸数約760戸の被害軽減 ・浸水面積約530haの被害軽減 (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) 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</p>	対応なし	東北地方整備局 河川計画課 (課長 近藤 修)
JR東北本線取川鉄道橋改築事業 (S61年～H11年) 東北地方整備局	5年以内	60	<p>(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 60億円 B/C 7.8 (B:689億円、C:88億円) (事業の効果の発現状況) H14.7出水による効果 ・鉄道橋直上流で水位が約1m低下した。 (社会経済情勢の変化) 事業実施前後ともに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) 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</p>	対応なし	東北地方整備局 河川計画課 (課長 近藤 修)

<p>雄物川下流直轄河川改修事業（楯川地区）（S60年～H24年） 東北地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>152</p>	<p>（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 152億円 B/C 1.5（B：345億円、C：235億円） （事業の効果の発現状況） 治水安全度の向上（約1/5 約1/40） ・浸水戸数112戸 0戸 ・浸水面積167ha 0ha （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） 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</p>	<p>対応なし</p>	<p>東北地方整備局 河川計画課 （課長 近藤 修）</p>
<p>四日町排水機場（H3年～H11年） 中部地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>44</p>	<p>（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 約3800百万円（H3P） 事業完了時 約4400百万円（H3P） 工期 事業着手時 9年 事業完了時 9年 便益 事業着手時 約4400百万円（H3P） 事業完了時 約11000百万円（H3P） B/C 事業着手時 1.2 事後完了時 2.7 （事業の効果の発現状況） 平成12年から平成16年までの5年間で延べ68時間（年平均13.6時間）稼働。 平成12年から5年間で延べ約24億円、延べ浸水面積約78haの被害を軽減したものと推定。 （事業実施による環境の変化） 事業による影響は特に認められない。 （社会経済情勢の変化） 事業着手時点から平成15年4月時点で人口は約15%、世帯数では約46%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） 事業の効果の発現状況等から、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。</p>	<p>対応なし</p>	<p>中部地方整備局 河川計画課 （課長 島本和仁）</p>
<p>正木川排水機場（S53年～S55年）（H0年～H11年） 中部地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>21</p>	<p>（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 事業着手時点 約21億円（S53P） 事業完了時点 約21億円（S53P） 工期 着手時点 4年 完成時点 3年+2年 便益 事業着手時 約12370百万円（S53P） 事業完了時 約28070百万円（S53P） B/C 着手時点 5.9 完成時点 13.4 （事業の効果の発現状況） 昭和56年～平成16年までの24年間で延べ411時間（年平均17.1時間）稼働。 昭和56年～平成16年までの24年間で延べ被害額約34億円、延べ浸水面積889ha被害を軽減したものと推定。 （事業実施による環境の変化） 事業による影響は特に認められない。 （社会経済情勢の変化） 人口は減少傾向であるが世帯数は増加傾向にある。 現在の流域内の土地利用は市街地60%、田畑31%、山地及び荒地9%であり、市街地は昭和51年からみると10%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） 事業の効果の発現状況等から、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。</p>	<p>対応なし</p>	<p>中部地方整備局 河川計画課 （課長 島本和仁）</p>
<p>芦田川特定構造物改築事業（早田堰）（H7年～H11年） 中国地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>24</p>	<p>（費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化） 堰の改築 着手前 固定堰（早田堰・王子堰） 完成後 統合し可動堰（新早田堰） JR高屋川橋梁改築し桁下高不足の解消 全体事業費 事業着手時 2390百万円 事業完了時 2360百万円 B/C 事後評価時 7.2（B：185.3億円、C：25.6億円） （事業の効果の発現状況） 流下能力 早田堰 着手前 152m3/s 完成後 300m3/s JR橋梁 着手前 147m3/s 完成後 300m3/s 王子堰 着手前 210m3/s 完成後 350m3/s （事業実施による環境の変化） 魚介類の増加 平成7年 14種 平成12年 18種 （社会経済情勢の変化） 人口、世帯数は若干増加傾向にある。 人口 平成7年 39,977人 平成12年 40,361人 世帯数 平成7年 11,810世帯 平成12年 12,628世帯 （今後の事後評価の必要性） 完成後これまでに計画規模相当の洪水は発生していないが、計画通り堰が倒伏し、流下能力も確保できており、今後も所定の機能が発揮できるため、今後の事後評価の必要性はない。 （改善措置の必要性） 改善措置の必要性はないと考えている。</p>	<p>対応なし</p>	<p>中国地方整備局 河川計画課 （課長 中川 哲志）</p>
<p>緑川床上浸水対策特別緊急事業（内田川排水機場）（H7年～H11年） 九州地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>45</p>	<p>（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 45億円 事業完了時 45億円 B/C 事後評価時 1.22（B：57.9億円、C：47.5億円） （事業の効果の発現状況） 施設完成後大きな洪水は発生していないが、平成12年から平成16年9月までの5年間で計73回稼働実績があり、かつシミュレーションでも内水被害軽減の効果を発揮している。 （事業実施による環境の変化） 環境省指定の需要湿地が広がる有明海に面した河口域に位置し、貴重な自然空間を持つ箇所であるが、施設設置後においても環境の変化は認められない。 （社会経済情勢の変化） 浸水被害が大幅な減少に伴い、農作物が増。 （今後の事後評価の必要性） 排水機場完成後に大きな出水は発生していないが、小～中規模出水での排水ポンプの稼働実績があり効果もあった。また、シミュレーションでも被害軽減効果が大きい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、計画規模相当の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） 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） 不測の事態対応、操作の確実性確保及び操作人の高齢化に対処するために、今後も積極的な遠隔監視・操作設備の普及が必要である。</p>	<p>対応なし</p>	<p>九州地方整備局 河川計画課 （課長 宮本 健也）</p>

<p>石狩川上流流水保全水路整備事業 (S62年～H11) 北海道開発局</p>	<p>5年以内</p>	<p>32</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 当初計画時の費用対効果は算出されていない。 全体事業費 事業着手時 32.2億円 事業完了時 32.4億円 B/C 事後評価時 1.3 (B: 64億円、C: 50億円) (事業の効果の発現状況) <水質の変化> ・ 供用開始後、BODは環境基準値(3.0mg/l)を下回り水質が改善。 ・ 河畔に多く見られたミスワタ(綿状の付着物)が減少し、河岸や河床の環境が改善。 <人の感じ方の変化> ・ 河川利用者アンケート結果では、「川の色の汚さ」を感じる人が約6割から約3割と大きく減少。 ・ 「いやな臭い」を感じる人が約6割から約2割に減少。 <利用状況の変化> ・ 河川利用者アンケート結果では、約6割の人が河川の利用頻度が増加。 また、供用開始後には釣り大会等イベントの開催実施。 (事業実施による環境の変化) 水質改善により事業区間の魚の種類が増加。水のきれいな環境を好む魚も確認。 (社会経済情勢の変化) 流水保全水路へ都市排水を流入している地区の市街化状況は事業着手時から大きな変化はない。 (今後の事後評価の必要性) 事業の効果を確認しており、再事後評価の必要性はない。 (改善措置の必要性) 現時点では改善措置の必要性はない。引き続き水質や施設の状況をモニタリングし、必要に応じて施設の改善措置を行う。 (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) 特に見直しの必要性はない。</p>	<p>対応なし</p>	<p>北海道開発局 建設部河川計画課 (課長 柏木才助)</p>
<p>石狩川上流消流雪用水導入事業 (H2年～H11) 北海道開発局</p>	<p>5年以内</p>	<p>26</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 当初計画時の費用対効果は算出されていない。 全体事業費 事業着手時 22億円 事業完了時 26億円 B/C 事後評価時 1.1 (B: 44億円、C: 41億円) (事業の効果の発現状況) <利用状況> ・ 投雪禁止だった基北川に投雪利用することが可能。 ・ 沿川住民アンケート結果(配布数1000票)では、約6割の住民が投雪利用。 <事業実施による改善状況> ・ 投雪による閉塞がなくなり浸水被害の恐れが無くなるとともに、道路脇に残されていた雪山が減少。 ・ 沿川住民アンケート結果では、「除雪労力の軽減」「いつでも川へ投雪できる安心感の向上」「氾濫危険性の減少」「交通に対する安心感の向上」「川の見え目の向上」という効果を約7割の住民が回答。 (事業実施による環境の変化) 投雪に伴うゴミの増加等、河川環境の悪影響は生じていない。 (社会経済情勢の変化) 沿川の世帯数は事業着手時から大きな変化はない。 (今後の事後評価の必要性) 事業の効果を確認しており、再事後評価の必要性はない。 (改善措置の必要性) 試験運用の結果、取水口スクリーンを改善しており、現時点では改善措置の必要性はない。引き続き投雪ルールが守られるように旭川市とともに広報を努める。また継続的に施設の状況をモニタリングし、所定の機能が発揮できるように必要に応じて施設の改善措置を行う。 (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) 特に見直しの必要性はない。</p>	<p>対応なし</p>	<p>北海道開発局 建設部河川計画課 (課長 柏木才助)</p>
<p>阿武隈川上流直轄河川環境整備事業(水環境整備事業) (H9年～H11年) 東北地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>3.9</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった情報) 全体事業費 3.9億円 事業地区世帯数 9,017世帯 B/C = 1.5 (B: 1.1億円、C: 7.1億円) (事業の効果の発現状況) BOD平均値 供用前 12mg/l 供用後 3～7mg/l程度 (社会経済情勢の変化) 地域住民による清掃活動が発現している。 また、運用後から、事業箇所について市民からの下記のような意見が寄せられるようになっていく。 ・ 魚が泳いでいるのがわかるようになった ・ 最近、水がきれいに見える (改善措置及び今後の事後評価の必要性) 効果の発現が十分でないため、改めて(関連の市事業が完了した時期に併せて)事後評価を実施する</p>	<p>再事後評価</p>	<p>東北地方整備局 河川環境課 (西川 和雄)</p>
<p>宮川河川環境整備事業(河川利用推進事業) (H8年～H12年) 中部地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>4.2</p>	<p>(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 500百万円 事業完了時 540百万円 (自治体の事業費を含む) B/C 再評価時 - (B: -, C: -) 事後評価時 - (B: -, C: -) (事業の効果の発現状況) 整備目的の「水辺の楽校」として利用されている。 実績の河川利用者の増大による費用対効果 B/C 1.1 (事業実施による環境の変化) 事業による影響は特に認められない。 (社会経済情勢の変化) 維持管理において地域と一体となった協働体制が構築された。 「川の通信簿」において4つ星の好成績を得た。 (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) 事業効果の発現状況等から、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) 必要性はない。</p>	<p>対応なし</p>	<p>中部地方整備局 河川環境課 (課長 岩下 友也)</p>

<p>由良川河道整備事業 (H10年～H11年) 近畿地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>3.0</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) ・なし (事業の効果の発現状況) ・当該区間を含む区間での河川利用者が大幅に増加した。 ・沿川の小中学校の総合学習、体験型環境学習推進事業の活動の場として利用が促進された。 (事業実施による環境の変化) ・水質に大きな変化は見られない。 ・水際に覆土を行ったことで、ヨシ等の自然植生が回復した。 ・間伐材、竹チップなどの自然素材を使用し、景観的な効果を得た。 (社会経済情勢の変化) ・「由良川水系河川整備計画」策定(平成15年8月) ・平成16年台風23号による流域の被害 (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) ・なし</p>	<p>対応なし</p>	<p>近畿地方整備局 河川環境課 (課長 豊口佳之)</p>
<p>彦山川直轄河川環境整備事業(水環境整備事業) 【清水・番田浄化事業】 (H8～H11年度) 九州地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>11</p>	<p>(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 1,124百万円 B/C 1.43 (代替法) (事業の効果の発現状況) ・BOD平均値 供用前 18.5mg/l 供用後 6.8mg/l ・負荷量平均値 供用前 2.96g/s 供用後 1.09g/s (事業実施による環境の変化) ・底生生物 確認種数 供用前 36種 供用後 44種 ・魚介類 確認種数 供用前 9種 供用後 19種 (社会経済情勢の変化) 整備箇所周辺の年間河川利用者数(推計値) 供用前 5,055 供用後 11,596人 (今後の事後評価の必要性、改善措置の必要性) 事業の目的である「彦山川への流入汚濁負荷の軽減を図る」ことが確認されたため、今後の事後評価及び改善措置の必要性はない。なお、浄化施設の運用のため今後も引き続き水質調査を実施する。 (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) 河川浄化事業の効果が今回の評価により確認された。なお、同種事業の計画・調査のあり方については、今後とも精度向上に努める。また、水質の向上に向けての活動や意識啓発を市民団体や地方公共団体等と連携・協働して行う。</p>	<p>対応なし</p>	<p>九州地方整備局 河川環境課 (課長 加藤 智博)</p>

【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)
滝里ダム建設事業 (S54年～H11年) 北海道開発局	5年以内	1,236	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・工期 計画時 昭和54年度～平成5年度 実績 昭和54年度～平成11年度 ・全体事業費 事業着手時 810億円 事業完了時 1,236億円 ・B/C 事後評価時 1.5 (B:1,925億円、C:1,262億円) <p>(事業の効果の発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・洪水調節 平成11年から平成15年までに1回洪水調節を実施。平成13年9月洪水の調節量は約570m³/sであった。 ・洪水調節による水位低減効果 平成13年9月11日洪水において、赤平基準点では約1.0m水位を低減した。 ・利水補給の効果 正常流量を下回る日数(H15) 建設前 34日 建設後 0日 ・水道用水 中空知広域水道企業団では一部で取水を開始している。江別市は施設整備がされ次第取水を開始する予定である。 ・かんがい 今後、用排水路等の施設整備がされ次第供給を開始する予定である。 ・発電 161,248MWhの年計画発電電力量を若干下回る発電量となっている。 <p>(事業実施による環境の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・水質の変化 下流河川のBOD、SS、CODの値はダム湛水前と運用後に大きな変化は見られない。 ・水温及び水の濁り 下流河川では冷水放流、濁水の長期化は見られない。 ・富栄養化 貯水池内のBODは環境基準値以下の低い値で推移しており、CODも表層では湛水前と同等の水質である。また、ダム運用後の貯水池内Chl-aは減少の傾向にあるが、湛水前に比べて値が大きい。 ・その他水質関連 平成14年からダム下流の水道事業者に対し地域住民からカビ臭の苦情が発生している。平成14年に高い濃度を示した臭気物質はホルミジウムによる2-MIB、平成15年は2-MIBとジェオスミンの発生が観測された。 <p>平成16年度はダム下流の2-MIB濃度が平成15年度より低かったこと、粉末活性炭投入等の対策により、ダム湖内の生物 ダム湖内では、緩流域や止水域を好むイトミミズ科の種類やワカサギ等が増加したほか、カモ類の渡り時の休息場として利用されているなど、生物の新たな生息・生育環境となっていることが把握された。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・流入河川及び下流河川の生物 流入河川では魚類及び底生動物とともに優占種に大きな変化はないが、外来種であるニジマスに増加傾向が見られる。下流河川では、水際に抽水植物等が繁茂し、抽水植物に巣作りするキタノトミヨが増加した。 ・ダム湖周辺の生物 陸域の植生に大きな変化はなく、クロテンやクマゲラなどが経年的に確認されており、良好な森林環境が保たれていると考えられる。 ・環境影響評価における予測対象のうち、保全対策を行ったチシマヒメドクサの生育状況は良好である。また、カラカネイトトンボなど7種類については、ダム建設後に生息・生育を確認していない。 ・堆砂の状況 平成15年11月現在で湛水から5年11ヶ月が経過し、堆砂率は9.83%となっている。年堆砂量は、洪水のあった平成13年とその翌年の平成14年には、500千m³程度であったが、平成15年には200千m³程度であり、堆砂状況に問題はない。 ・景観への影響 ダム建設により湖水面が創出され、地域の新しい景観資源となっている。 <p>(社会経済情勢の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・水源地域である富良野市、芦別市、中富良野町の人口は、富良野市が安定している一方で芦別市、中富良野町は減少傾向である。 ・産業別就業人口の推移は、各市町ともに第一次産業の就業者数が減少し、第三次産業の割合が増加している。 <p>(今後の事後評価の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・多少の環境変化がみられるものの、事業の効果が確認されており、今後、事後評価の必要はないと考えられる。 ・今後は、ダム等の適切な管理に資すること等を目的とするダム等管理フォローアップ制度に基づき、継続して事業の効果や環境への影響等を分析・評価していくこととする。 ・(改善措置の必要性) ・改善措置の必要性は特にないと考えられる。 ・(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) ・見直しの必要性は特にない。 	対応なし	北海道開発局 建設部河川管理課 (課長 堀内 宏)
北千葉導水建設事業 (S47年～H11年) 関東地方整備局	5年以内	2,900	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・全体事業費 事業着手時 1710億円 事業完了時 2900億円 ・B/C 再評価時 13.3 (B:16535、C:1244) 事後評価時 8.5 (B:11195、C:1321) <p>(事業の効果の発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・手賀川 平成3年9月台風18号 床上浸水家屋570戸 床下浸水家屋530戸 ゼロ ・坂川 平成16年10月台風22号 床上浸水家屋7140戸 床下浸水家屋10990戸(想定) ゼロ ・手賀沼 水質改善 全国湖沼水質ワースト1を平成13年に脱却 <p>(事業実施による環境の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・手賀沼で沈水植物が消滅 復活を目指し試験的植栽、活着し平成16年9月に開花 <p>(社会経済情勢の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・首都圏のベッドタウンとして、昭和40年代の高度成長期から急激に宅地化され、河川の氾濫区域内人口が大幅に増大 <p>(今後の事後評価の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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) ・河川の整備計画は1/100～1/200の確率で発生する洪水を対象に行われること、また、水質の変化や生態系の変化についても、5年で十分な分析・評価ができない。したがって、大きな出水・濁水や水質変化等が生じた時に随時審議・評価を行うべき。 	対応なし	関東地方整備局河川管理課 (課長 佐藤元樹)

鹿ノ子ダム湖活用環境整備事業 (S63年～H11年) 北海道開発局	5年以内	5.0	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・全体事業費 事業着手時 220百万円 事業完了時 507百万円 ・B/C 事後評価時 1.2 (B: 4,294百万円、C: 3,378百万円) <p>(事業の効果の発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自然に配慮した「鹿ノ子ダム湖活用環境整備事業」の実施により、鹿ノ子ダム周辺に「自然豊かな、憩える空間」が出現した。 ・自然を体感できるダム湖周辺の雰囲気は鹿ノ子ダムの魅力となり、利用者の満足度は非常に高いものとなっている。 ・一方、事業は長期に渡っており、経年的に見ると利用者数は減少傾向にある。一般的に、個々の施設の完成に伴い一時的に施設利用者数は増加することが難しく、鹿ノ子ダムでもその傾向が現れていると考えられる。 ・利用の定性的な効果を持続するために、鹿ノ子ダムでは「おけと湖水まつり」などのイベントの開催地となるなどの交流拠点としての利用、豊かな自然を活用した環境教育の拠点としての利用など時代のニーズに対応した取組みが行われている。 ・以上より、鹿ノ子ダム湖活用環境整備事業の効果が発現されていると評価できる。 <p>(今後の事後評価の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・鹿ノ子ダム湖活用環境整備事業の効果が発現されていることから、今後の事後評価の必要はないと考えられる。 ・利用状況等について今後も継続して把握するとともに、鹿ノ子ダムの特性である「自然を活かし、自然に配慮した利用・活動」を広く伝える方法等について検討を行っていく。 <p>(改善措置の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・改善措置の必要性は特になし。 <p>(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)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・今後、ダム湖活用環境整備事業に関する簡便な費用対効果分析の手法について検討するとともに、その位置づけ等について検討を行う必要がある。 ・また、ダム湖活用環境整備事業を行うにあたっては、ダム周辺施設の利用者数、利用形態、利用者の属性および利用者から望まれている施設などを把握しておく必要がある。 	対応なし	北海道開発局建設部 河川管理課 (課長 堀内 宏)
田瀬ダム湖活用環境整備事業 (S55年～H11年) 東北地方整備局	5年以内	42	<p>(費用対効果分析の概要)</p> <p>費用対効果B/C = 1.11 (評価期間: H13年度～H34年度(22年間))</p> <p>(1) 総費用C: 10,411百万円 (2) 総便益B: 11,509百万円(便益計測TCM)</p> <p>(事業の効果の発現状況)</p> <p>田瀬ダム周辺施設においては、湖畔利用、レクリエーション利用等の目的を達成できた。</p> <p>アンケート調査結果では、「満足している」「まあ満足している」が8割以上となり、高い評価が得られている。</p> <p>(社会経済情勢の変化)</p> <p>東和町と宮守村の人口は、近年は暫減傾向となっている。</p> <p>(今後の事後評価の必要性)</p> <p>事業の効果が発現しており、今後の事後評価の必要性はない。</p> <p>(同種事業の計画・調査のあり方、事後評価手法の見直しの必要性)</p> <p>環境整備事業に関する費用対効果分析の手法については、今後も検討する必要がある。</p>	対応なし	東北地方整備局 河川管理課 (課長 葛西 敏彦)
手取川ダム湖活用環境整備事業 (H3年～H11年) 北陸地方整備局	5年以内	5.7	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因)</p> <p>全体事業費 575百万円(国500百万円、村75百万円)</p> <p>B/C 事後評価時 1.1～7.7 (B: 1,555～6,397百万円、C: 826～1,344百万円)</p> <p>(事業の効果の発現状況)</p> <p>手取川ダム、ダム周辺の利用者数 近年微増傾向を示している</p> <ul style="list-style-type: none"> ・61千人(H6)、52千人(H9)、102千人(H12)、113千人(H15) <p>手取川ダム利用実態調査アンケート(H15)結果</p> <ul style="list-style-type: none"> ・満足、やや満足 72% ・複数回の利用 71% ・県外利用 36% <p>(今後の事後評価の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業の効果が発現されていると考えられ、今後のこの制度による事後評価の必要性はない。 <p>(改善措置の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・尾口地区において整備を行った「遊歩道」は、現在危険防止のため通行禁止としており、利用者の安全確保のための対策を講じ、利用可能な状況とすることが早急の課題である。 ・遊歩道の入り口の位置が比較的わかりにくい場所となっているため、全体ルートがわかるような案内看板の設置が必要である。 <p>(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)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・今後、ダム湖活用環境整備事業に関する簡便な費用対効果分析の手法について検討する必要がある。 ・ダム湖活用環境整備事業を行うにあたって、ダム周辺施設の利用者数、利用形態、利用者の属性及び望まれている施設などを把握しておく必要がある。 	改善措置	北陸地方整備局 河川管理課 (課長 矢田 弘)
大町ダム湖活用環境整備事業 (H5年～H11年) 北陸地方整備局	5年以内	6.9	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因)</p> <p>全体事業費 697百万円</p> <p>B/C 事後評価時 1.1～7.6 (B: 1,882～7,590百万円、C: 993～1,638百万円)</p> <p>(事業の効果の発現状況)</p> <p>大町ダム、ダム周辺の利用者数 堅調な推移にある</p> <ul style="list-style-type: none"> ・42千人(H3)、33千人(H6)、79千人(H9)、73千人(H12)、55千人(H15) <p>大町ダム利用実態調査アンケート(H15)結果</p> <ul style="list-style-type: none"> ・満足、やや満足 81% ・複数回の利用 58% ・県外利用 45% <p>(今後の事後評価の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業の効果が発現されていると考えられ、今後のこの制度による事後評価の必要性はない。 <p>(改善措置の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・特になし <p>(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)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・今後、ダム湖活用環境整備事業に関する簡便な費用対効果分析の手法について検討する必要がある。 ・ダム湖活用環境整備事業を行うにあたって、ダム周辺施設の利用者数、利用形態、利用者の属性及び望まれている施設などを把握しておく必要がある。 	対応なし	北陸地方整備局河川管理課 (課長 矢田 弘)

<p>小洪ダム水環境改善事業 (H7年～H11年) 中部地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>4.8</p>	<p>(費用対効果分析の概要) 費用対効果B/C=8.55 (評価期間:H12年度～H41年度(30年間)) (1)総費用C:657百万円 (2)総便益B:5,618百万円(便益計測CVM) (事業の効果の発現状況) (1)平成12年4月より0.72m³/sの維持放流を開始し、年平均20,692千m³の放流を行い小洪川に水の流れを回復している。 (2)ダム下流小洪川下流域の全川に亘り、水面が連続して眺められるようになった。 (3)ダム下流における生物確認種数が増加した。 (4)下流床固めの魚道設置(他事業)効果とあわせ、魚類の遡上効果が確認できた。 (事業実施による環境の変化) ダム湖流入河川に比べ放流口の水温が一時的に低くなる場合がある。また、流入河川に比べ放流口の濁度が高くなっている場合が見られる。 (社会経済情勢の変化) ダム湖のある小洪川水系では、事業実施後の平成12年には利用者数が前年の約1.5倍に増加しその後ほぼ横ばいで推移している。 小洪川水系利用者数 H11年 約53千人、H12年 約74千人 (今後の事後評価の必要性) 川の流れの回復や水棲生物の生息環境の改善等において、事業効果が発現しており、再事後評価の必要はない。 (同種事業の計画・調査のあり方、事後評価手法の見直しの必要性) 水環境改善事業に関する簡便な費用対効果分析の手法について検討する必要がある。</p>	<p>対応なし</p>	<p>中部地方整備局 河川管理課 (課長 岡田 昌之)</p>
<p>新豊根ダム湖活用環境整備事業 (H4年～H11年) 中部地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>4.6</p>	<p>(費用対効果分析の概要) 費用対効果B/C=1.45 (評価期間:H12年度～H45年度(34年間)) (1)総費用C:455百万円 (2)総便益B:661百万円(便益計測TCM) (事業の効果の発現状況) (1)親水性の確保やイベント利用が実現。 (2)地元施設と連携して資源の利活用が実現。 (事業実施による環境の変化) 新たな景観が生まれ親水性の向上が図られた。 (社会経済情勢の変化) 豊根村の人口は年々減少傾向にある。しかし、平成9年をピークにダム湖周辺利用者数は減少傾向にあるが、平成12年、15年は堅調な推移にある。 豊根村人口 H12 1,524千人、H15 1,462人 ダム湖周辺利用者数 H12年 約7千人、H15年 約9千人 (今後の事後評価の必要性) 事業の効果が発現しており、再事後評価の必要性はない。 (同種事業の計画・調査のあり方、事後評価手法の見直しの必要性) ダム湖活用環境整備事業に関する適切な費用対効果分析の手法について検討する必要がある。 ダム湖活用環境整備事業を行うにあたっては、ダム周辺施設の利用者数、利用形態、利用者の属性および利用者から望まれている施設などを把握しておく必要がある。</p>	<p>対応なし</p>	<p>中部地方整備局 河川管理課 (課長 岡田 昌之)</p>
<p>岩屋ダム湖活用環境整備事業 (S62年～H11年) 中部地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>6.1</p>	<p>(費用対効果分析の概要) 費用対効果B/C=13.31 (評価期間:H12年度～H33年度(22年間)) (1)総費用C:897百万円 (2)総便益B:11,938百万円(便益計測TCM) (事業の効果の発現状況) (1)親水性の確保やイベント利用が実現。 (2)地元施設と連携して資源の利活用が実現。 (事業実施による環境の変化) 新たな景観が生まれ親水性の向上が図られた。 (社会経済情勢の変化) 本事業実施による人口、産業形態への影響は見られない。 (今後の事後評価の必要性) 事業の効果が発現しており、再事後評価の必要性はない。 (同種事業の計画・調査のあり方、事後評価手法の見直しの必要性) ダム湖活用環境整備事業に関する適切な費用対効果分析の手法について検討する必要がある。 ダム湖活用環境整備事業を行うにあたっては、ダム周辺施設の利用者数、利用形態、利用者の属性および利用者から望まれている施設などを把握しておく必要がある。</p>	<p>対応なし</p>	<p>中部地方整備局 河川管理課 (課長 岡田 昌之)</p>
<p>土師ダムダム湖活用環境整備事業 (H元年～H11年) 中国地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>83</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因) ・費用対効果B/C=1.1 (評価期間:H12～H35年度(23年間)) 総費用C=83億円 総便益B=93億円 (事業の効果の発現状況) 自然に配慮した「土師ダムダム湖活用環境整備事業」の実施により、土師ダム周辺に「自然豊かな憩える空間」が出現し、安定的な利用がみられる。 ・ダム周辺の入り込み数は、40～50万人で推移している。(広島県観光課調べ) ・八千代湖周辺において様々なイベントが行われている。 ・八千代湖や流入河川を利用してのカヌー競技が盛んである。 ・ダム周辺の桜を目当てに来訪する人が多い。 ・ダム周辺の自然環境を利用して学校と連携し総合学習に利用されている。 (今後の事業評価の必要性) 事業の効果が発現されていることから、今後の事業評価の必要はないと考えられる。 (改善措置の必要性) 利用者の満足度が高く、圏域及び近隣の人々に安定的に利用されていることから、改善措置の必要性はない。 (同種事業の計画・調査のあり方、事後評価手法の見直しの必要性) 今後、ダム湖活用環境整備事業に関しては、利用実態の変化状況を把握し、活用実態を反映した評価手法について検討する必要がある。</p>	<p>対応なし</p>	<p>中国地方整備局 河川管理課 (課長 藤原武夫)</p>

<p>池田ダム、ダム湖活用環境整備事業 (H2年~H11年) 四国地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>5.6</p>	<p>(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 事後評価時 560百万円 B/C 事後評価時 2.2 (B:34億円、C:15億円) (事業の効果の発現状況) 池田ダム湖周辺の利用者数(河川水辺の国勢調査) 実施前(平成3年度) 5.6万人/年 実施後(平成6年度以降の平均) 9.7万人/年 (社会経済情勢の変化) 昭和63年に瀬戸大橋、平成10年に明石海峡大橋、平成11年にしまなみ街道が開通し、本州四国間は3ルートで結ばれている。また、四国内においても、平成12年には徳島自動車道の井川池田IC~川之江東JCTが開通し、四国4県の県庁所在地を結ぶ「エクスハイウェイ」が完成している。 (今後の事後評価の必要性) 池田ダム湖周辺では、事業前後で平均約4万人/年の利用者が増えており、湖面利用が活発に行われるなど、事業の効果が十分発現されていると考えられる。したがって、今後の事後評価の必要性はないと判断される。 (改善措置の必要性) 今回の評価結果から、本事業の効果は現状施設により十分に発現していると考えられるため、改善措置の必要性はないと判断される。 (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) 事業を評価するにあたっては「ダム湖利用実態調査」のほか、来訪者や施設利用者への「アンケート調査」は施設の利便性や要望を把握する上で有益であり、今後も活用することが望ましい。</p>	<p>対応なし</p>	<p>四国地方整備局河川管理課 (課長 岡崎 健二)</p>
<p>鶴田ダム湖活用環境整備事業 (H3年~H11年) 九州地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>5.0</p>	<p>(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 500百万円 事業完了時 500百万円 B/C 事後評価時 1.7 (B:1,562百万円、C:919百万円) <TCMにて算出> (事業の効果の発現状況) 平江地区は平成3年から平成15年までの年間平均利用者数は約7,500人(平成6年を除く)、曾木地区は平成15年の年間利用者数は9,307人であり、地元の鶴田町及び大口市の地域活性化に貢献していると評価できる。 (事業実施による環境の変化) 平江地区は環境に配慮した湖畔整備を行っており、曾木地区は管理のされていなかった荒地を整備しているため、環境面では特に問題ない。 (その他の評価) アンケート調査結果では、年間訪問回数の変化は、整備前の平均値1.0回、整備後は1.9回となった。 (今後の事後評価の必要性) 事業の有効性が確認され、事業当初の目的を達成していることから、今後の事後評価の必要性はない。 (改善措置の必要性) 事業の効果が確認され、特に利便性について支障となっていない事項もないので、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) 本事業評価では、平成15年のダム湖利用実態調査において対象施設の来訪者数の調査を行っていたため、対象施設への来訪者数が精度良く推計された。今後も、この事例を参考とし、環境整備を実施したダムでダム湖利用実態調査を行う際、環境整備事業の事後評価を想定して、調査地点を設定するなどの配慮を行うことが望ましい。</p>	<p>対応なし</p>	<p>九州地方整備局 河川管理課 (課長 平松 信幸)</p>

【海岸事業】
(補助)

<p>事業名 (事業実施期間) 事業主体</p>	<p>該当基準</p>	<p>総事業費 (億円)</p>	<p>事後評価の評価項目</p>	<p>対応方針</p>	<p>担当課 (担当課長名)</p>
<p>相良港海岸 侵食対策事業 (H4年度~H11年度) 静岡県</p>	<p>5年以内</p>	<p>35</p>	<p>(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 3,653百万円 事業完了時 3,542百万円 B/C 事後評価時(H15換算) 2.6 (B:104億円、C:40億円) (事業の効果の発現状況) ・侵食の防護: 海岸保全施設の整備完了後における侵食防護の効果分析(面的防護効果) 年間侵食速度 2.0m/y × 5年間 = 10.0m (5年間の想定侵食範囲) 現状 ±0.0m ・海岸利用者の利便性の向上 海浜とふれあえる安全で潤いのある海岸空間が確保された。 ・憩いの場、散策路としての利用以外に、海産物(ワカメ)の採取における利便性が向上し、地場産業の活性化に寄与している。 (事業実施による環境の変化) 当海岸は、侵食による海浜の減少、機能優先のコンクリート直立堤防であったが、堤防を改良し緩傾斜石張護岸により海浜への距離を近づけ、堤防の一部を城下町にふさわしい石垣風に築造し、植栽を施工し地元住民や観光客の憩いの場、散策路として利用されている。また、須々木地区と一体的かつ連続した景観形成に寄与している。 (社会経済情勢の変化) 海岸とふれあえる空間が整備されたことから、地域住民の散策路や憩いの場として利用され、特に夏季は多数の家族連れ姿が見られる。また春先には地元の地場産品である海産物(ワカメ)の収穫が盛んに行われ、地場産業の活性化に寄与している。 (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、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) 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性はない。</p>	<p>対応なし</p>	<p>中部地方整備局 港湾空港部 海洋環境・海岸課 (課長 森 利春)</p>

宇治山田港海岸 侵食 対策事業 (H4年～H11年) 三重県	5年以内	21	<p>(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 2,703百万円 事業完了時 2,145百万円 B/C 事後評価時 24.4 (B:735億円、C:30億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況) ・ 侵食の防護: 海岸保全施設の整備完了後における侵食防護の効果分析(面的防護効果) 年間侵食速度 1.8m/y × 5年間 = 9.0m (5年間の想定侵食範囲) 概ね安定</p> <p>(事業実施による環境の変化) ・ 現況海浜の高上げによる松林への影響を考慮し、対策を実施。 ・ 利用者の安全を確保するため、一般車両の海浜への乗り入れが出来ないようにした。 ・ 事業実施による水質の変化等は認められない。</p> <p>(社会経済情勢の変化) ・ 伊勢市の人口は減少傾向にあるものの、大湊-2地区海岸背後は依然と人家が密集しており、防護の必要性は高い。 ・ 海浜を利用したイベントや、ボランティアによる海岸美化活動が定着してきた。</p> <p>(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。</p> <p>(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。</p> <p>(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) コスト縮減の観点から、養浜の中詰め材として浚渫土を流用しているが、一部で中詰め材が流出したため汀線が後退し浜崖が発生した。今後、同じ様な工法を採用する際は、中詰め材の利用範囲を限定し、陸域で波の影響を受けない箇所とする。</p>	対応なし	中部地方整備局 港湾空港部 海洋環境・海岸課 (課長 森 利春)
---	------	----	--	------	---

【道路・街路事業】

(直轄)

事業名 (事業実施期間)	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5号 長万部バイパス (S62年～H11年) 北海道開発局	5年以内	62	<p>(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 11,900台/日 全体事業費 計画時(H6) 5,880百万円 事業完了時 6,170百万円 B/C 事後評価時 6.5 (B:676億円、C:104億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況) 旅行速度 供用前 25.0km/h 50.0km/h 交通事故 供用前 95.6件/億台キロ 20.8件/億台キロ</p> <p>(社会経済情勢の変化) 長万部町人口 供用前 10,300人 7,100人</p>	対応なし	北海道開発局 建設部道路計画課 (課長 西村 泰弘)
一般国道36号 大曲拡幅 (S57年～H11年) 北海道開発局	5年以内	82	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 交通量 着手時(S58) 22,116台/日 実績 36,219台/日 全体事業費 計画時(H10) 8,100百万円 事業完了時 8,190百万円 B/C 事後評価時 6.0 (B:800億円、C:132億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況) 旅行速度 供用前 42.2km/h 45.0km/h 交通事故 供用前 42.3件/億台キロ 40.5件/億台キロ</p> <p>(社会経済情勢の変化) 北広島市人口 供用前 34,100人 57,700人</p>	対応なし	北海道開発局 建設部道路計画課 (課長 西村 泰弘)
一般国道238号 斜内防災 (H11年～H11年) 北海道開発局	5年以内	58	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 交通量 供用前(H11) 3,209台/日 実績 3,411台/日 全体事業費 計画時(H10) 5,650百万円 事業完了時 5,780百万円 B/C 事後評価時 1.1 (B:83億円、C:76億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況) 旅行速度 供用前 54.3km/h 58.3km/h 交通事故 供用前 22.0件/億台キロ 13.6件/億台キロ</p> <p>(社会経済情勢の変化) 枝幸町人口 供用前 8,898人 7,973人 浜頓別人口 供用前 5,573人 4,957人</p>	対応なし	北海道開発局 建設部道路計画課 (課長 西村 泰弘)
一般国道452号 幾春別道路 (H5年～H11年) 北海道開発局	5年以内	12	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 交通量 着手時(H6) 447台/日 実績 567台/日 全体事業費 計画時(H6) 770百万円 事業完了時 1,220百万円 B/C 事後評価時 4.9 (B:91億円、C:19億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況) 旅行速度 供用前 44.9km/h 48.8km/h 交通事故 供用前 47.0件/億台キロ 19.6件/億台キロ</p> <p>(社会経済情勢の変化) 三笠市人口 供用前 17,000人 13,600人</p>	対応なし	北海道開発局 建設部道路計画課 (課長 西村 泰弘)
一般国道7号 吹浦バイパス (S49年～H11年) 東北地方整備局	5年以内	107	<p>(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 16,250台/日(S60) 実績 8,928台/日(H15) 全体事業費 事業着手時 7,680百万円 事業完了時 10,660百万円 B/C 事後評価時 1.6 (B:339億円、C:214億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況) 旅行速度 供用前 54.2km/h(H6) 56.7km/h(H15) 死傷事故 供用前 5.3件/年(H5～H7) 1.0件/年(H12～H14)</p> <p>(事業実施による環境の変化) 騒音の低下 供用前(昼間) 73dB(H6推計) 供用後 59dB(H16) 供用前(夜間) 69dB(H6推計) 供用後 52dB(H16)</p> <p>(社会経済情勢の変化) S57: 第2次オイルショック等により、酒田臨海工業団地から一部企業が撤退。 H15: 酒田港がりサイクルポートに指定</p> <p>(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。</p> <p>(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。</p> <p>(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</p>	対応なし	東北地方整備局 道路計画第一課 (課長 青柳 太)

<p>一般国道47号 南野バイパス (S57年～H11年) 東北地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>37</p>	<p>(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 6,321台/日(H12) 実績 8,179台/日(H15) 全体事業費 事業着手時 3,470百万円 事業完了時 3,740百万円 B/C 事後評価時 3.5 (B: 395億円、C: 112億円) (事業の効果の発現状況) 旅行速度 供用前 38.7km/h(S63) 43.1km/h(H15) 死傷事故 供用前 6.7件/年(S61～S63) 1.8件/年(H12～H14) (事業実施による環境の変化) 騒音の低下 供用前(昼間) 68dB(S54) 供用後 61dB(H16) 供用前(夜間) 63dB(S54) 供用後 51dB(H16) (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</p>	<p>対応なし</p>	<p>東北地方整備局 道路計画第一課 (課長 青柳 太)</p>
<p>一般国道49号 若松拡幅 (S53年～H11年) 東北地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>71</p>	<p>(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 19,460台/日(H2) 実績 29,374台/日(H11) 全体事業費 事業着手時 4,204百万円 事業完了時 7,090百万円 B/C 事後評価時 3.4 (B: 500億円、C: 145億円) (事業の効果の発現状況) 旅行速度 供用前 20.2km/h(S58) 28.4km/h(H15) 死傷事故 供用前 33件/年(S63) 64件/年(H14) (事業実施による環境の変化) 騒音の低下 供用前(昼間) 75dB(S58) 供用後 69dB(H15) 供用前(夜間) 62dB(S58) 供用後 63dB(H15) (社会経済情勢の変化) H1: 「物流ネットワークシティ 構想モデル地区(運輸省)」に指定 H5: 会津大学開学 H6: 「あいつ地方拠点都市地域(国土庁)」に指定 H8: 会津若松卸商団地(会津アピオ)オープン(物流ネットワークシティ構想に基づく) H9: 東北横断自動車いわき新潟線全線供用、一般国道121号会津縦貫北道路事業着手 H16: 会津若松市都市計画マスタープラン策定、外環状道路の一部区間として位置付け (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</p>	<p>対応なし</p>	<p>東北地方整備局 道路計画第一課 (課長 青柳 太)</p>
<p>一般国道112号 白岩バイパス (S62年～H11年) 東北地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>65</p>	<p>(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 11,100台/日(H13) 実績 9,959台/日(H15) 全体事業費 事業着手時 5,030百万円 事業完了時 6,520百万円 B/C 事後評価時 1.3 (B: 158億円、C: 118億円) (事業の効果の発現状況) 旅行速度 供用前 38.2km/h(H9) 50.7km/h(H15) 死傷事故 供用前 10.7件/年(H7～H9) 1.0件/年(H12～H14) (事業実施による環境の変化) 騒音の低下 供用前(昼間) 70dB(H11推計) 供用後 67dB(H11) (社会経済情勢の変化) H10: 東北横断自動車道酒田線 寒河江IC～西川IC供用 H11: 東北横断自動車道酒田線 西川IC～月山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</p>	<p>対応なし</p>	<p>東北地方整備局 道路計画第一課 (課長 青柳 太)</p>
<p>一般国道16号 相模原拡幅 (S42年～H11年) 関東地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>286</p>	<p>(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 58,723台/日 全体事業費 事業着手時 48,300百万円 事業完了時 48,300百万円 B/C 事後評価時 1.8 (B: 866、C: 483) (事業の効果の発現状況) 旅行速度 供用前 8.4km/h 20.8km/h 渋滞長 供用前 660m 150m (事業実施による環境の変化) 騒音の低下 供用前 72.8dB 供用後 67.0dB (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) 国道16号相模原拡幅の整備によって、一定の整備効果が得られている。今後は、引き続き交通状況並びに沿道環境等の状況把握に努め、適切な維持管理を実施するとともに、状況の変化が見られた場合は必要に応じた改善措置を講じていく。 (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、早期に整備効果を発現するために、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。</p>	<p>対応なし</p>	<p>関東地方整備局 道路計画第一課 (課長 伊藤 高)</p>

<p>一般国道19号 瑞浪バイパス (S44年～H11年) 中部地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>180</p>	<p>(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 事業完了時 18,000百万円 B/C 事後評価時 1.1 (B: 551, C: 498) (事業の効果の発現状況) 断面交通量が4倍に増加しているが、旧国道19号の交通量は6割減少 交通量 供用前21,501台/12h 供用後8,225台/12h 旧国道19号の事故件数が約4割減少 死傷事故件数 供用前 60件 供用後 33件 沿道に商業施設が立地し、小売業年間販売額が約3割増加 (事業実施による環境の変化) 騒音の低下 供用前 59dB 供用後 49dB (社会経済情勢の変化) 瑞浪バイパスの事業化以降、国道19号の4車線バイパスの整備、中央自動車道の整備、岐阜県東濃地域の道路ネットワークは着実に整備されてきている 瑞浪バイパスは、全線4車線開通後も交通量は増加傾向を示している 国道19号沿線市町村の人口は横ばい、世帯数は増加傾向を示している 現在、瑞浪市では、「瑞浪クリエイションパーク」を始め様々な開発計画が進行中である (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) 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</p>	<p>対応なし</p>	<p>中部地方整備局 道路計画課 (課長 安部 勝也)</p>
<p>一般国道2号 小郡道路 (S42年～H12年) 中国地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>541</p>	<p>(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 33,558台/日 全体事業費 事業完了時 541億円 B/C 事後評価時 4.3 (B: 4,709, C: 1,084) (事業の効果の発現状況) 渋滞長 主要渋滞ポイント陶交差点(供用前 900m 100m) (事業実施による環境の変化) 騒音の低下 山口市陶(供用前 78dB 供用後 67dB) (改善措置の必要性) 小郡道路の供用に伴い、一部区間において騒音が夜間67dB(H13観測時)と環境基準を超過しているため、遮音壁を設置する等の対策を実施する。なお、渋滞緩和等、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。</p>	<p>改善措置</p>	<p>中国地方整備局 道路計画課 (課長 清水 純)</p>
<p>一般国道53号河原道路 (S62年～H12年) 中国地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>208</p>	<p>(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 21,000台/日 全体事業費 事業着手時 114億円 事業完了時 208億円 B/C 事後評価時 3.2 (B: 1,036, C: 327) (事業の効果の発現状況) 旅行速度 供用前 14.3km/h 38.5km/h 渋滞長 主要渋滞ポイント袋河原交差点(供用前 1,100m 0m) (社会経済情勢の変化) 鳥取県東部9市町村(鳥取市、河原町、用瀬町、佐治村、気高町、青谷町、鹿野町、福部村)の合併が平成16年1月1日に行われた。 (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。</p>	<p>対応なし</p>	<p>中国地方整備局 道路計画課 (課長 清水 純)</p>
<p>一般国道197号 鹿野川道路 (S59年～H11年) 四国地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>214</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 交通量 1,066台/日(S58) 実績 3,336台/日(H16) 全体事業費 214百万円 B/C 1.1 (B: 380億円, C: 344億円) (事業の効果の発現状況) 旅行速度 供用前 42.8km/h 58.5km/h 日常活動圏中心都市の大洲市と須崎市を結ぶ最短経路であり、関連事業とも合わせて大幅な時間短縮(41分短縮) 大型車のすれ違い困難区間が解消し、大型車交通量が約1.6倍に増加 線形不良区間の解消、道路幅員の確保、歩道設置等により安全性・快適性が向上(曲線半径30m以下の55箇所解消) 防災上の危険箇所(32箇所)を迂回し、安全なルートを確認 (社会経済情勢の変化) 観光地へのアクセスが向上し、四国カルストなどの観光客が約3倍に増加 様々な地域イベントや祭りが盛んに行われ、地域内外からの参加者が増大 (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) 見直しの必要はない。</p>	<p>対応なし</p>	<p>四国地方整備局 道路計画課 (課長 手塚 寛之)</p>
<p>一般国道205号 針尾バイパス (S48年～H12年) 九州地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>207</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 交通量 計画時実績(S63) 12,200台/日 実績(H11) 32,400台/日 全体事業費 事業完了時(H12) 20,740百万円 B/C 再評価時 未 事後評価時 7.2 (B: 317,919百万円, C: 44,362百万円) (事業の効果の発現状況) ・交通混雑の緩和 旅行速度(旧国道205号) 供用前(S58) 10.5km/h 一部供用後(H9) 27.1km/h 交通量(旧国道205号) 供用前(S58) 20,700台/日 一部供用後(H9) 14,000台/日 ・通勤圏の拡大 川棚町から佐世保市への通勤者数 供用前(S50) 743人 一部供用後(H12) 1,769人 西彼町から佐世保市への通勤者数 供用前(S50) 169人 一部供用後(H12) 465人 ・高速道路へのアクセス向上 川棚町から佐世保大塔ICへの所要時間 未整備 31分 23分 西彼町から佐世保大塔ICへの所要時間 未整備 53分 46分 ・救急医療の支援(2次(3次)救急医療施設等のアクセス性・走行性の向上に寄与。) (社会経済情勢の変化) 平成8年以降の大型小売店の出店により、佐世保市の商品販売額がS60年のレベルに戻っている。 (今後の事後評価の必要性) 混雑緩和、佐世保市の地域活性化、通勤圏の拡大向上など所要の効果を発現しているため、暫定2車線としての事業については、さらなる事後評価の必要はない。 (改善措置の必要性) 供用効果が利用者に周知され現状の交通量も多く、また、県北地域の核である佐世保市の活性化など地域にとって重要な役割を果たしており、暫定改良として直ちに改善措置を執る必要はない。 (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) 事業効果を説明する上で、直接効果と同様、間接効果として社会経済への影響も見逃せないものがある。今回のケースも工業団地、住宅、観光施設等の開発プロジェクトの支援効果も大きく、高い事業効果がでていると思われ、これらの評価を適切に表現できるような分析手法の工夫が必要である。</p>	<p>対応なし</p>	<p>九州地方整備局 道路計画第一課 (課長 富山 英範)</p>

<p>一般国道205号 川棚改良 (H7年～H12年) 九州地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>18</p>	<p>(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(H6) 12,991台/日 実績(H11) 14,184台/日 全体事業費 事業着手時(H7) 1,469百万円 事業完了時 1,764百万円 B/C 再評価時 未 事後評価時 3.0 (B:6,796百万円、C:2,296百万円) (事業の効果の発現状況) ・道路の信頼性、安全性の向上(架替により老朽橋解消、耐震性向上) ・歩行環境の向上(片側1.5m 両側3.5m) ・地域活性化の支援(川棚川におけるイベントの開催) (今後の事後評価の必要性) 主に防災対策であることより、「道路の信頼性・安全性の向上」が確保され十分と判断されるので、さらなる事後評価の必要はない。 (改善措置の必要性) 緊急輸送道路ネットワーク機能を高め、災害時の地域の損害を軽減するとともに歩行空間向上、地域活性化など、地域にとって重要な役割を担っている。 以上より、事業効果の発現は概ね十分と判断され、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) 老朽橋架替の評価については手法が確立されておらず、今回、落橋を想定した迂回損失軽減を便益として評価を行ったが、今後は架替事業における適切な評価・算出手法の確立が必要と思われる。 また、本事業は歩道部の質的改良も伴っており、歩行環境の向上についての便益算出手法を検討する必要がある。</p>	<p>対応なし</p>	<p>九州地方整備局 道路計画第一課 (課長 富山 英範)</p>
<p>一般国道10号 宮崎西バイパス (S49年～H12年) 九州地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>424</p>	<p>(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 24,304台/日 全体事業費 事業完了時 42,400百万円 B/C 事後評価時 4.0 (B:2,725億円、C:683億円) (事業の効果の発現状況) 旅行速度 供用前 27.7km/h(旧道のみ) 42.9km/h(BP利用), 34.5km/h(旧道利用) (事業実施による環境の変化) 旧道沿線の騒音の低下 供用前 73dB 供用後 66dB(夜間) 昼夜とも要請限度以内 (社会経済情勢の変化) 大塚地区の人口増加(供用前S60～供用後H15) 約1.3万人(1.5倍)、6,500世帯(1.8倍) 沿線地区の事業所の増加(供用前S61～供用後H13) 1.2～1.4倍 大塚地区の商業販売額の増加(供用直後S63～供用後H11) 約2.5倍 (今後の事後評価の必要性) 現時点で期待された事業効果が発揮されていることから、今後の事後評価の必要性はない。 (改善措置の必要性) 宮崎西バイパスの整備により、交通混雑の緩和、沿道環境の改善、高速道路のアクセスルートの構築、救急医療搬送ルートの機能強化、旧道における歩行空間の確保、地域活性化(宅地開発の進展、人口・事業所数の増加)が図られ、当初考えられた効果の発現は充分と判断される。よって、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) 都市圏の将来の土地利用や拠点配置等を踏まえ、沿線開発との調和に配慮するとともに、市街地における交通需要の適切な再配分を意識した計画を引き続き進める。</p>	<p>対応なし</p>	<p>九州地方整備局 道路計画第一課 (課長 富山 英範)</p>
<p>北海道横断自動車道 (千歳恵庭JCT～夕張) (S63年～H11年) 日本道路公団</p>	<p>5年以内</p>	<p>1,078</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 交通量 推計値 2,700台/日 実績 1,900台/日(平成12年度) 全体事業費 当初計画 780億円 実績 1,078億円 B/C 事後評価時 1.3 (B:2,018億円、C:1,546億円) (事業の効果の発現状況) 旅行速度 供用前 44.4km/h 供用後 77.4km/h 死傷事故率 供用前 87.5件/億台*。 供用後 31.5件/億台*。 (事業実施による環境の変化) 環境アセスメントの記載事項に関して、環境保全目標値を上回る変化はない。 (社会経済情勢の変化) 北海道の道内総生産は、平成8年をピークに9年は大きく減少、その後は横ばいにある。 (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) - (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) 当該事業の効果分析に加え、更なる効果の発現に向けた検討も行うことが望ましい。</p>	<p>対応なし</p>	<p>日本道路公団 高速道路計画課 (課長 奥脇 郁夫)</p>
<p>北関東自動車道・東水戸道路 (友部～ひたちなか) (S60年～H12年) 関東地方整備局 日本道路公団</p>	<p>5年以内</p>	<p>2,212</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 交通量 推計値 11,200台/日 実績 6,900台/日(平成12年度) 全体事業費 当初計画 1,787億円 実績 2,212億円 B/C 事後評価時 2.8 (B:8,787億円、C:3,091億円) (事業の効果の発現状況) 旅行速度 供用前 31.4km/h 供用後 78.8km/h 死傷事故率 供用前 125.6件/億台*。 供用後 111.3件/億台*。 (事業実施による環境の変化) 環境アセスメントの記載事項に関して、環境保全目標値を上回る変化はない。 (社会経済情勢の変化) 北関東道や東水戸道路のほとんどの供用時期にあたる平成9年度以降、茨城県の県内総生産は減少傾向にある。 (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) - (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) 当該事業の効果分析に加え、更なる効果の発現に向けた検討も行うことが望ましい。</p>	<p>対応なし</p>	<p>日本道路公団 高速道路計画課 (課長 奥脇 郁夫) 日本道路公団 有料道路計画課 (課長 角田 直行)</p>

一般国道158号 中部縦貫自動車道 (油坂峠道路) (S56年~H11年) 中部地方整備局 近畿地方整備局 日本道路公団	5年以内	777	<p>(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 1600台/日 実績 1000台/日(平成11年度) 全体事業費 事業着手時 749億円 事業完了時 777億円 B/C 事後評価時 0.9(B:1,112億円、C:1,175億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況) 旅行速度 供用前 17km/h 供用後 70km/h</p> <p>(事業実施による環境の変化) 環境アセスメントの記載事項に関して、環境保全目標値を上回る変化はない。</p> <p>(社会経済情勢の変化) 岐阜県・福井県の県内総生産は平成9年度以降、減少傾向にある。</p> <p>(今後の事後評価の必要性) 今後の取組みの実施状況も踏まえ、一定期間経過後改めて評価する必要がある。</p> <p>(改善措置の必要性) 本来、中部縦貫自動車道全体の整備により本道路の整備効果が発揮されるものであるが、社会資本ストックの有効活用の観点から、利用促進やコスト削減の取組みについて今後とも検討を行う必要がある。また、採算についても厳しい状況であることから、関係機関との協議を考慮したうえで、本来道路管理者への譲渡等一般有料道路事業の見直しについても検討を行う。</p> <p>(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) 当該事業の効果分析に加え、更なる効果の発現に向けた検討も行うことが望ましい。</p>	再事後評価 (改善措置も実施)	日本道路公団 有料道路計画課 (課長 角田 直行)
--	------	-----	--	--------------------	---------------------------------

【道路・街路事業】
 (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)
一般国道248号 可児バイパス (S63年~H14年) 岐阜県	5年以内	77	<p>(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 10,800台/日 実績 15,900台/日 全体事業費 事業着手時 6,320百万円 事業完了時 7,721百万円 B/C 再評価時 5.6(B:393、C:70) 事後評価時 4.3(B:438、C:102)</p> <p>(事業の効果の発現状況) 旧道の交通量 供用前 25,300台/日 17,000台/日 渋滞長 供用前 500m 220m</p> <p>(事業実施による環境の変化) 騒音の低下 供用前 66dB(推計値) 供用後 64dB</p> <p>(社会経済情勢の変化) 家屋等のない沿道に文化施設(1施設)・商業施設(9施設)・医療施設(2施設)が進出。</p> <p>(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。</p> <p>(改善措置の必要性) 可児BPの供用に伴い、隣接する工区において、渋滞が発生していることから、関係機関と調整を行い、今後も継続して早期整備を要望していく。</p> <p>(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) 今後も事業計画段階からの住民との対話・協働が必要と思われる。</p>	対応なし	岐阜県 基盤整備部道路建設課 (課長 棚瀬 直美)
一般国道150号 焼津バイパス (S53年~H5年) 静岡県	5年以内	312	<p>(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 34,334台/日 実績 29,636台/日 全体事業費 事業着手時 24,200百万円 事業完了時 31,151百万円 B/C 再評価時 実施していない 事後評価時 2.4(B:1,070億円、C:442億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況) 旅行速度 供用前 19.3km/h 29.6km/h</p> <p>(事業実施による環境の変化) 騒音の低下(夜間) 供用前(H10) 72dB 供用後(H13) 69dB</p> <p>(社会経済情勢の変化) 焼津市の人口増加率の増加 1.18(H14/S53) 焼津市の自動車保有台数の増加 2.02(H14/S53)</p> <p>(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。</p> <p>(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) 事業計画の策定にあたっては、全体の事業数や予算投入可能額等を考慮し、適正な工期を設定するとともに、より正確な事業費の算定に努めていく必要がある。</p>	対応なし	静岡県 土木部 道路整備室 (室長 鈴木 義勝)
一般国道312号 比治山バイパス (H11年~H12年) 京都府	5年以内	44	<p>(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 4,081台/日(計画交通量 5,800台/日) 実績 6,805台/日 全体事業費 事業着手時 360百万円 事業完了時 440百万円 B/C 再評価時 未算定 事後評価時 2.7(B:164億円、C:62億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況) 旅行速度 供用前 30km/h 60km/h 渋滞長 供用前 0m 0m 人身事故発生件数 H11年8件、H12年2件、H13から(供用してから)人身事故発生0件</p> <p>(事業実施による環境の変化) CO2削減 787t/年、沿道に地元が桜を植樹して景観を保全</p> <p>(社会経済情勢の変化) 丹後地域の観光入込客数は、H14年で783万人/年 これは、事業着手前のS63年から約50%増加、トンネル開通前のH9年から20%増加</p> <p>(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。</p> <p>(改善措置の必要性) 交通量の増大に伴い、隣接する大型車離合困難箇所や歩道が未整備な通学路箇所の改良の必要性が増している。</p> <p>(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) コスト縮減への更なる努力が必要。</p>	対応なし	京都府 道路総括室 道路建設室長 (室長 相澤光太郎)

一般国道250号 明姫幹線（安田高架橋） （H9年～H12年） 兵庫県	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） 交通量 計画時 48,000台/日 実績 49,144台/日 全体事業費 事業完了時 3,200百万円 B/C 再評価時にB/Cを算出していないため、事後評価時は年間便益のみ算出 年間便益 16.4億円/年 （事業の効果の発現状況） 旅行速度 供用前 26km/h 63km/h 渋滞長 供用前 650m 0m （事業実施による環境の変化） 騒音の低下（夜間） 供用前 66dB 供用後 59dB （社会経済情勢の変化） 記載なし （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） 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	兵庫県 道路建設課 （課長 宮川 耕二）
主要地方道 磐田インター線 （H7年～H12年） 静岡県	5年以内	31	（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 22,100台/日 実績 17,385台/日 全体事業費 計画時 34億円 事業完了時 31億円 B/C 事後評価時 5.6（B:39億円、C:220億円）（基準年：H16年） （事業の効果の発現状況） 旅行速度 供用前 17.1km/h 供用開始後 旅行速度 34.4km/h （社会経済情勢の変化） 磐南地区の人口 供用前 150,832人 供用直後 166,002人 （今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性） 事業を適切に実施しており、現在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） 見直しの必要はない。	対応なし	静岡県 土木部 道路整備室 （室長 鈴木 義勝）
石和市部通り線 （H1年～H12年） 山梨県	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） 交通量 計画時 5,500台/日 実績 4,150台/日 全体事業費 事業着手時 2,200百万円 事業完了時 2,500百万円 B/C 再評価時 実施せず 事後評価時 1.3（B:51億円、C:38億円） （事業の効果の発現状況） 旅行速度 供用前 31.5km/h 35.0km/h （事業実施による環境の変化） 沿道住民のまちづくりに対する意識の向上により、「大門地区生け垣協定」が締結され、沿道周辺の緑化の推進により良好な景観が創出された。 街路整備により、商業業務地としての利便性が向上したため、各種店舗が出店し、地域の活性化に寄与した。 （社会経済情勢の変化） 無し （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） 無し （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） 無し	対応なし	関東地方整備局建設部都 市整備課 （東智徳）
環状線 雄総・日野工区 （H6年～H15年） 岐阜県	5年以内	197	（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 実績 26,512台/日（H16.10.13実測値） 全体事業費 事業完了時 19,725百万円（B/C算定時の事業費単純合計） B/C 事後評価時 1.8（B:40,881、C:23,136） （事業の効果の発現状況） 旅行速度 供用前 22.7km/h 31.5km/h（長良福光交差点 長良橋 岐南インターへの経路の実測値：夕方18時台） 渋滞長 供用前 620m 140m（大宮交差点北進渋滞の実績値） （事業実施による環境の変化） 騒音の低下 供用前 66dB 供用後 61dB（菊川交差点東市道の実績値） （社会経済情勢の変化） 鶴飼い大橋南詰めに、2つの消防署分署を統合する鶴飼い分署を建設中であり、新たな地域防災拠点が創出されつつある。 （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） 環状線の整備に伴い、国道156号BPとの合流部において渋滞が発生しているが、国道156号BPは4車線化の計画があり、平成15年度より事業に着手されており事業完成により改善される。また、鶴飼い大橋日野高架橋部の南行き分流・合流部の安全確保については、現在4車線化工事を進めており、この完成により改善を図ります。 （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） 計画段階から住民意見を反映する要望が強く、今後は住民との合意形成の基、事業を推進する。	対応なし	中部地方整備局建設部都 市整備課 （課長 筒井祐治）

【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）
留萌港 古丹浜地区 国内物流ターミナル整備事業 （S52年～H11年） 北海道開発局	5年以内	190	（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 511,000フレートトン（石炭、林産品、セメント、砂・砂利） 実績（H15） 362,000フレートトン（石炭、林産品、セメント、砂・砂利） 全体事業費 事業着手時 18,425百万円 事業完了時 19,021百万円 B/C 事後評価時 1.1（B:406億円、C:372億円） （事業の効果の発現状況） 陸送距離短縮 10～56km短縮（未整備時：石狩湾新港、増毛港利用 整備後：留萌港利用） （事業実施による環境の変化） 既存岸壁による非効率な港湾活動が改善され、物流の効率化が図られた。 （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、今後の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 港湾空港部港湾計画課 （課長 栗田 悟）

<p>天塩港 本港地区 小型船だまり整備事業 (H4年～H11年) 北海道開発局</p>	<p>5年以内</p>	<p>34</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 利用隻数 計画時 116隻 実績(H15) 88隻 全体事業費 事業着手時 3,249百万円 事業完了時 3,422百万円 B/C 事後評価時 1.1 (B:48億円、C:44億円) (事業の効果の発現状況) 網外し等漁労作業時間削減 未整備時 4時間 整備後 2時間 入出港作業時間の削減 未整備時 2時間 整備後 30分 (事業実施による環境の変化) 漁業活動の効率化が図られた。 (社会経済情勢の変化) 漁業組合員一人当たりの漁獲量が増加している。 (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、今後の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</p>	<p>対応なし</p>	<p>北海道開発局 港湾空港部港湾計画課 (課長 栗田 悟)</p>
<p>金沢港 大野地区 多目的国際ターミナル 整備事業 (H4年～H12年) 北陸地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>49</p>	<p>(総便益、費用、B/C) 総便益 114億円 費用 65億円 B/C 1.8 (費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 取扱貨物量 計画時 471千トン/年(H20年代後半) 実績 403千トン(H16) 全体事業費 当初計画 4,407百万円 事業完了時 4,927百万円 実施期間 当初計画 H4～H8 事業完了時 H4～H12 (事業の効果の発現状況) ・多目的国際ターミナルの整備により、陸上輸送コストが4.6億円/年削減される。 ・当該バースにおけるコンテナ取扱貨物量の増加 H11 22.2万トン H16 40.3万トン(H11比 1.8) ・定期航路の開設、延伸 H12.4 北米貨物定期航路の開設 H16.2 釜山・日本海航路 を中国、天津・青島まで延伸 (事業実施による環境の変化) 多目的国際ターミナルの整備により陸上輸送距離の短縮を図り、CO2が86トン・C/年、NOxが2ト ン/年削減される。 (社会経済情勢の変化) 中国の経済成長による中国コンテナ航路の取扱量が増加。 (今後の事後評価の必要性) 事業目的である「外貨コンテナの増大による混雑の解消」「荷役機械の充実と効率化」「背後 産業の国際競争力の強化」などが図られており、今後の事後評価の必要性はない。 (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) 現段階においては、事業の効果が適切に評価されており、特段の見直しの必要性はない。</p>	<p>対応なし</p>	<p>北陸地方整備局 港湾空港部港湾計画課 (課長 中本 隆)</p>
<p>細島港 白浜地区 多目的国際ターミナル 整備事業 (H4年～H13年) 九州地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>86</p>	<p>(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 48.3万トン/年 実績 33.9万トン/年 全体事業費 事業着手時 65億円 事業完了時 86億円 B/C 再評価時 - 事後評価時 2.2 (B:265億円、C:121億円) (事業の効果の発現状況) 白浜地区多目的国際ターミナルの利用により輸送コストの削減が図られている。 (事業実施による環境の変化) トラックの陸上輸送距離短縮や大型貨物船による大量輸送に伴い、排出ガスを削減している。 (社会経済情勢の変化) 細島港背後地域の港湾関連産業や港湾依存産業に対し、輸送コストの削減に貢献している。 (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、再事後評価の必要性はない。 (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) 同種事業については、取扱貨物量及び利用船舶の状況を把握しながら、効率的な利用を図るた めの計画・調査を行っていく必要がある。</p>	<p>対応なし</p>	<p>九州地方整備局 港湾空港部港湾計画課 (課長 神谷 昌文)</p>

【都市・幹線鉄道整備事業】

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)
横浜市1号線 (平成3年度～平成11年度) 横浜市交通局	5年以内	1,642	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 利用者数(平日一日当たり) 免許申請予測時 開業後 95千人/日 開業後5年目 100千人/日 実績値 開業後 69千人/日 開業後5年目 97千人/日</p> <p>建設期間 免許申請予測時 6年 実績値 8年 建設費 免許申請予測時 1,346億円 実績値 1,642億円 B/C 新規・再評価時 - 事後評価時 1.4 (B:1,838億円 C:1,316億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況) ・利用者数の推移 1号線延伸区間の乗車人員は開業後一貫して増加傾向にある。 (年間1日当たり)H12 H15 1号線延伸区間: 66千人 80千人 / 全線: 411千人 444千人 ・交通サービス水準の向上(駅1km圏人口の増加) 横浜市の人口約1.7%(約5.8千人)が新たに鉄道駅1km圏内に入った。【平成12年値】 ・沿線人口の増加 1号線新駅1km圏内の夜間人口は大きく伸びていないものの横浜市全体や泉区の伸び率と顕著な差はない。 ・沿線の事業所数(従業者数)の増加 横浜市全体の事業所数・従業者数が減少している中で、新駅1km圏内では、事業者数は横ばい、従業者数は6%の増加となっている。</p> <p>・沿線道路の自動車交通量の減少 1号線と並行する横浜伊勢原線(長後街道)について、終日、ピークともに交通量減少効果が生じた。 道路混雑度(平日12時間) H9 H11 1.63 1.58 自動車交通量(ピーク) H9 H11 1,417台/時間 1,309台/時間 ・沿線バス交通量の減少 1号線の開業に伴い、1号線と並行するバス路線を削減するなど路線再編成を行った結果、1号線の開業前後でバス運行台数が41%、走行台キロが33%減少した。 ・沿線地価上昇への寄与 泉区、戸塚区全体の地価が下降傾向にある中で、新駅1km圏内では、相対的に地価の減少が緩やかである。</p> <p>(事業実施による環境の変化) 事前環境アセスメント通り、環境への影響は出ていない。 (社会経済情勢の変化) 事業開始後の社会経済低迷、「いずみ田園文化都市」に代表される沿線開発計画の遅れにより、当初見込んでいた需要が発現されていない駅がある。 (改善措置の必要性) 横浜市による、免許時に見込んでいた「いずみ田園文化都市」や沿線開発計画の促進、「市営交通経営改革プラン」に基づく経営改善策の推進をすすめる必要がある。 (今後の事後評価の必要性) 事業効果が既に発現しており、再事業評価の必要性はない。 (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) 同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法について、特記すべき問題点・課題は見受けられなかった。</p>	対応なし	横浜市交通局 高速鉄道建設部計画課 (小嶋 一夫)
幹線鉄道等活性化事業 (高速化) (宗谷線:旭川～名寄) (H9～H11) 北海道高速鉄道開発㈱	5年以内	32	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 断面輸送量(旭川～名寄) 事業前 974人/日(H11) 事業後 1,147人/日(H12) 現状 990人/日(H15) B/C 2.3 (B:111億円 C:47億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況) 従来、札幌から名寄まで2時間59分要していたが、高速化事業により2時間21分に短縮された。 (社会経済情勢の変化) 関係地区の人口 事業前 札幌市:180万人(H11) 事業後 札幌市:186万人(H16) 旭川市:36万人(H11) 旭川市:36万人(H16) 名寄市:28千人(H11) 名寄市:27千人(H16)</p> <p>(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) 特に改善措置の必要性はない。</p>	対応なし	北海道高速鉄道開発㈱ (管理部次長 野村 幸博)
幹線鉄道等活性化事業 (高速化) (豊肥線:熊本～肥後大津) (H9～H11) 豊肥本線高速鉄道保有㈱	5年以内	36	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 当初事業費 約37億円 事業完了時 約36億円 輸送人員(熊本～肥後大津) 事業前 9,468人/日(H10) 事業後 10,420人/日(H11) 現状 10,804人/日(H15) B/C 3.5 (B:157億円 C:45億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況) 本事業により、熊本～肥後大津間が電化され、従来、鹿児島本線博多から豊肥線方面への移動の際、熊本駅での乗換が生じていたが、当該事業により直通特急列車が運行され、博多から肥後大津間の到達時間は、最速で2時間5分から1時間55分に短縮され利便の向上が図られた。 また、線内に行き違い設備を整備することで、高速化が図られるとともに列車増発が行われ、輸送力の増強が図られた。</p> <p>(社会経済情勢の変化) 熊本都市圏の拡大に伴いベッドタウン化の整備が進んだ。 事業前 沿線人口 熊本市:65万人(H11) 事業後 熊本市:66万人(H16) 菊陽町:28千人(H11) 菊陽町:30千人(H16) 大津町:28千人(H11) 大津町:29千人(H16)</p> <p>(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) 特に改善措置の必要性はない。</p>	対応なし	豊肥本線高速鉄道保有㈱ (取締役 北本 勝)

【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)
竹富島南方水路(2基) (H11) 海上保安庁	5年以内	0.23	(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 48,800隻/年 実績 48,751隻/年 全体事業費 事業着手時 30百万円 事業完了時 23百万円 B/C 事後評価時 17.7(B:682、C:39) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 6,799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) 便益が十分に発生しているため、必要なし (改善措置の必要性) 便益が十分に発生しているため、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	海上保安庁交通部 計画運用課 (課長 三村孝慈)
潮岬米粒岩照射灯 (H11) 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 41,250隻/年 実績 35,903隻/年 全体事業費 事業着手時 6.2百万円 事業完了時 6.6百万円 B/C 事後評価時 16.9(B:250、C:15) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 2,513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) 漁業従事者の高齢化、後継者不足のため、全国的に登録漁船隻数及び漁業従事者数が減少傾向にあり、潮岬米粒岩付近を航行する漁船隻数も減少している (今後の事後評価の必要性) 便益が十分に発生しているため、必要なし (改善措置の必要性) 便益が十分に発生しているため、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	海上保安庁交通部 計画運用課 (課長 三村孝慈)
家島港北防波堤灯台 (H11) 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 104,195隻/年 実績 89,410隻/年 全体事業費 事業着手時 6.3百万円 事業完了時 5.9百万円 B/C 事後評価時 112.7(B:1,357、C:12) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 5,578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) 便益が十分に発生しているため、必要なし (改善措置の必要性) 便益が十分に発生しているため、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	海上保安庁交通部 計画運用課 (課長 三村孝慈)
矢部川口南灯台 (H11) 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 179,355隻/年 実績 159,229隻/年 全体事業費 事業着手時 4.4百万円 事業完了時 3.7百万円 B/C 事後評価時 56.1(B:475、C:8.5) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 4,777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) 漁業従事者の高齢化、後継者不足のため、全国的に登録漁船隻数及び漁業従事者数が減少傾向にあり、江浦漁港及び中島漁港においても入出港隻数が減少している (今後の事後評価の必要性) 便益が十分に発生しているため、必要なし (改善措置の必要性) 便益が十分に発生しているため、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	海上保安庁交通部 計画運用課 (課長 三村孝慈)
東京湾中ノ瀬西方(3基) (H11) 海上保安庁	5年以内	0.33	(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 193,752隻/年 実績 141,885隻/年 全体事業費 事業着手時 36百万円 事業完了時 33百万円 B/C 事後評価時 55.7(B:4,976、C:89) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 9,932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) 便益が十分に発生しているため、必要なし (改善措置の必要性) 便益が十分に発生しているため、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	海上保安庁交通部 計画運用課 (課長 三村孝慈)

尾道系崎港 戸崎北防波堤西灯台 (H11) 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 3,532隻/年 実績 6,591隻/年(漁船の計画時データなし) 全体事業費 事業着手時 5.9百万円 事業完了時 4.8百万円 B/C 事後評価時 22.1(B:226, C:10) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 751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) 便益が十分に発生しているため、必要なし (改善措置の必要性) 便益が十分に発生しているため、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	海上保安庁交通部 計画運用課 (課長 三村孝慈)
宇鉄港東防波堤灯台 (H11) 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 22,440隻/年 実績 16,744隻/年 全体事業費 事業着手時 4.9百万円 事業完了時 3.9百万円 B/C 事後評価時 19.4(B:167, C:8.6) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 1,674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) 漁業従事者の高齢化、後継者不足のため、全国的に登録漁船隻数及び漁業従事者数が減少傾向 にあり、宇鉄漁港においても入出港隻数が減少している (今後の事後評価の必要性) 便益が十分に発生しているため、必要なし (改善措置の必要性) 便益が十分に発生しているため、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	海上保安庁交通部 計画運用課 (課長 三村孝慈)
香深港東防波堤灯台 (H11) 海上保安庁	5年以内	0.15	(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 13,515隻/年 実績 8,532隻/年 全体事業費 事業着手時 20百万円 事業完了時 15百万円 B/C 事後評価時 13.4(B:368, C:28) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 697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) 漁業従事者の高齢化、後継者不足のため、全国的に登録漁船隻数及び漁業従事者数が減少傾向 にあり、香深港においても入出港隻数が減少している (今後の事後評価の必要性) 便益が十分に発生しているため、必要なし (改善措置の必要性) 便益が十分に発生しているため、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	海上保安庁交通部 計画運用課 (課長 三村孝慈)
鹿児島港本港 南防波堤北灯台 (H11) 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 25,373隻/年 実績 16,487隻/年 全体事業費 事業着手時 19百万円 事業完了時 14百万円 B/C 事後評価時 11.9(B:246, C:21) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 1,067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) 漁業従事者の高齢化、後継者不足のため、全国的に登録漁船隻数及び漁業従事者数が減少傾向 にあり、鹿児島港においても入出港隻数が減少している (今後の事後評価の必要性) 便益が十分に発生しているため、必要なし (改善措置の必要性) 便益が十分に発生しているため、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	海上保安庁交通部 計画運用課 (課長 三村孝慈)
長万部港東防波堤灯台 (H11) 海上保安庁	5年以内	0.03	(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 9,570隻/年 実績 6,440隻/年 全体事業費 事業着手時 4.7百万円 事業完了時 2.9百万円 B/C 事後評価時 9.5(B:71, C:7.4) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 708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) 漁業従事者の高齢化、後継者不足のため、全国的に登録漁船隻数及び漁業従事者数が減少傾向 にあり、長万部漁港においても入出港隻数が減少している (今後の事後評価の必要性) 便益が十分に発生しているため、必要なし (改善措置の必要性) 便益が十分に発生しているため、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	海上保安庁交通部 計画運用課 (課長 三村孝慈)
新井港防波堤灯台 (H11) 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 8,085隻/年 実績 6,762隻/年 全体事業費 事業着手時 4.7百万円 事業完了時 3.9百万円 B/C 事後評価時 6.1(B:54, C:8.9) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 541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) 漁業従事者の高齢化、後継者不足のため、全国的に登録漁船隻数及び漁業従事者数が減少傾向 にあり、新井漁港においても入出港隻数が減少している (今後の事後評価の必要性) 便益が十分に発生しているため、必要なし (改善措置の必要性) 便益が十分に発生しているため、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	海上保安庁交通部 計画運用課 (課長 三村孝慈)

手結港外港第一防波堤 灯台 (H11) 海上保安庁	5年以内	0.08	(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 25,552隻/年 実績 16,593隻/年 全体事業費 事業着手時 8.9百万円 事業完了時 8.4百万円 B/C 事後評価時 5.0 (B:66, C:13) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 664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) 漁業従事者の高齢化、後継者不足のため、全国的に登録漁船隻数及び漁業従事者数が減少傾向 にあり、手結港においても入出港隻数が減少している (今後の事後評価の必要性) 便益が十分に発生しているため、必要なし (改善措置の必要性) 便益が十分に発生しているため、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	海上保安庁交通部 計画運用課 (課長 三村孝慈)
巖原港北防波堤灯台 (H11) 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 45,552隻/年 実績 43,514隻/年 全体事業費 事業着手時 19百万円 事業完了時 17百万円 B/C 事後評価時 4.8 (B:113, C:24) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 606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) 便益が十分に発生しているため、必要なし (改善措置の必要性) 便益が十分に発生しているため、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	海上保安庁交通部 計画運用課 (課長 三村孝慈)
海野浦港西防波堤灯台 (H11) 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 25,575隻/年 実績 22,540隻/年 全体事業費 事業着手時 5.0百万円 事業完了時 4.4百万円 B/C 事後評価時 4.5 (B:45, C:10) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 451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) 漁業従事者の高齢化、後継者不足のため、全国的に登録漁船隻数及び漁業従事者数が減少傾向 にあり、海野浦漁港においても入出港隻数が減少している (今後の事後評価の必要性) 便益が十分に発生しているため、必要なし (改善措置の必要性) 便益が十分に発生しているため、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	海上保安庁交通部 計画運用課 (課長 三村孝慈)
讃岐江泊港沖防波堤灯台 (H11) 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 8,745隻/年 実績 9,177隻/年 全体事業費 事業着手時 5.4百万円 事業完了時 4.3百万円 B/C 事後評価時 3.0 (B:28, C:9.3) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 275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) 便益が十分に発生しているため、必要なし (改善措置の必要性) 便益が十分に発生しているため、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	海上保安庁交通部 計画運用課 (課長 三村孝慈)
利島港西防波堤灯台 (H11) 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 3,543隻/年 実績 3,464隻/年 全体事業費 事業着手時 17百万円 事業完了時 16百万円 B/C 事後評価時 2.5 (B:58, C:23) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 256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) 便益が十分に発生しているため、必要なし (改善措置の必要性) 便益が十分に発生しているため、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	海上保安庁交通部 計画運用課 (課長 三村孝慈)
伏木外港万葉区(2 基) (H11) 海上保安庁	5年以内	0.20	(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 1,003隻/年 実績 988隻/年 全体事業費 事業着手時 24百万円 事業完了時 20百万円 B/C 事後評価時 1.6 (B:52, C:33) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 145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) 便益が十分に発生しているため、必要なし (改善措置の必要性) 便益が十分に発生しているため、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	海上保安庁交通部 計画運用課 (課長 三村孝慈)

播磨灘無線方位信号所 (H11) 海上保安庁	5年以内	0.33	(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 109,452隻/年 実績 101,602隻/年 全体事業費 事業着手時 33百万円 事業完了時 33百万円 B/C 事後評価時 2.8 (B:196, C:71) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 337時間/年 輸送時間費用節減時間 20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) 便益が十分に発生しているため、必要なし (改善措置の必要性) 便益が十分に発生しているため、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	海上保安庁交通部 計画運用課 (課長 三村孝慈)
------------------------------	------	------	--	------	--------------------------------

【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)
中央合同庁舎第6号館 (S61年～H11年) 大臣官庁官庁営繕部	5年以内	-	-	評価 手続き中	本省大臣官庁 官庁営繕部計画課 (課長 藤田 伊織)
札幌東税務署 (H9年～H11年) 北海道開発局	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) 特になし B/C 事後評価時 1.2 (B:32, C:27) (事業の効果の発現状況) 札幌圏東部に新たな行政拠点が生まれたことにより利用者の利便性は大きく向上している。 又、時代のニーズにあった施設整備を行うことにより機能が充実し、行政サービスは向上している。 (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) 再度の事後評価の必要性はない。 (対応方針:改善措置の必要性) 当初の事業目的を達成しており、事業の効果の発現、社会経済情勢等の変化にも適合しており、 改善措置の必要性はなく、今後、適宜必要な調査等によりフォローアップをおこなう。 (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	対応なし	北海道開発局 営繕部営繕計画課 (課長 島崎 昭彦)
五所川原地方合同庁舎 (H8年～H11年) 東北地方整備局	5年以内	12	(費用対効果の分析の算定基礎となった要因の変化) ・特になし。 ・B/C 1.1 (B:2,112百万円, C:2,019百万円) (事業の効果の発現状況) ・老朽、狭隘、公借を解消 来客者用スペースの改善 旧庁舎 145㎡ 新庁舎 227㎡ 事務室面積(事務室面積/職員数) 旧庁舎 10㎡/人 新庁舎 13㎡/人 ・敷地の高度利用 容積率 旧施設 49% 新施設 90% ・施設全体の総合評価 来庁者・地域住民の8割以上が評価している 職員の8割以上が評価している (事業実施による環境の変化) ・来庁者・地域住民の9割が建物外観の印象について評価している 地域住民の8割以上が周辺環境との調和について評価している (社会経済情勢の変化) ・特になし (今後の事業評価の必要性) ・事業化の目的である老朽・狭あい・公借を解消し、利用者の利便が図られたことにより目的を 達成されたため、今後の事後評価の必要性はない (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) ・事後評価の結果については、他の同種事業の実施に当たって、有効に活用するよう努めること ・今後の営繕事業の事後評価に当たっては、施設の利用者を対象とした顧客満足度調査だけでなく、 当該事業に携わったデザインの専門家など、多様な関係者からの意見聴取を行うよう努めること ・今後の営繕事業の事後評価に当たっては、旧施設用地の売却益の取扱いについて検討すること	対応なし	東北地方整備局 営繕部計画課 (課長 丸田 智治)

<p>二戸地方合同庁舎 (H9年～H11年) 東北地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>12</p>	<p>(費用対効果の分析の算定基礎となった要因の変化) ・特に無し。 ・B/C 1.1 (B: 2,660百万円、C: 2,392百万円) (事業の効果の発現状況) ・老朽、狭隘、民借、立地条件の不備を解消 来客者用スペースの改善 旧庁舎 150㎡ 新庁舎 381㎡ 事務室面積(事務室面積/職員数) 旧庁舎 9㎡/人 新庁舎 19㎡/人 ・敷地の高度利用 容積率 旧施設 34% 新施設 89% ・施設全体の総合評価 来庁者・地域住民の9割以上が評価している 職員の8割以上が評価している (事業実施による環境の変化) ・来庁者・地域住民の9割が建物外観の印象について評価している 地域住民の8割以上が周辺環境との調和について評価している (社会経済情勢の変化) ・特になし (今後の事業評価の必要性) ・事業化の目的である老朽・狭あい・民借、立地条件の不備を解消し、利用者の利便が図られたことにより目的を達成されたため、今後の事後評価の必要性はない (改善措置の必要性) ・特に必要ない (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) ・事後評価の結果については、他の同種事業の実施に当たって、有効に活用するよう努めること ・今後の営繕事業の事後評価に当たっては、施設の利用者を対象とした顧客満足度調査だけでなく、当該事業に携わったデザインの専門家など、多様な関係者からの意見聴取を行うよう努めること ・今後の営繕事業の事後評価に当たっては、旧施設用地の売却益の取扱いについて検討すること</p>	<p>対応なし</p>	<p>東北地方整備局 営繕部計画課 (課長 丸田 智治)</p>
<p>盛岡地方気象台 (H8年～H11年) 東北地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>6.7</p>	<p>(費用対効果の分析の算定基礎となった要因の変化) ・特に無し。 ・B/C 1.1 (B: 990百万円、C: 940百万円) (事業の効果の発現状況) ・老朽、狭隘を解消 来客者用スペースの改善 旧庁舎 15㎡ 新庁舎 32㎡ 事務室面積(事務室面積/職員数) 旧庁舎 5㎡/人 新庁舎 10㎡/人 ・業務の効率化 6棟に分散していた施設を庁舎1棟に集約化 複数階に分散していた事務室を業務機能ごとに集約化を図り業務効率を向上 ・施設全体の総合評価 来庁者・地域住民の9割が評価している 職員の9割が評価している (事業実施による環境の変化) ・地域住民の9割が建物外観の印象について評価している 地域住民の9割以上が周辺環境との調和について評価している (社会経済情勢の変化) ・特になし (今後の事業評価の必要性) ・事業化の目的である老朽・狭あい解消し、利用者の利便が図られたことにより目的を達成されたため、今後の事後評価の必要性はない (改善措置の必要性) ・特に必要ない (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) ・事後評価の結果については、他の同種事業の実施に当たって、有効に活用するよう努めること ・今後の営繕事業の事後評価に当たっては、施設の利用者を対象とした顧客満足度調査だけでなく、当該事業に携わったデザインの専門家など、多様な関係者からの意見聴取を行うよう努めること ・今後の営繕事業の事後評価に当たっては、旧施設用地の売却益の取扱いについて検討すること</p>	<p>対応なし</p>	<p>東北地方整備局 営繕部計画課 (課長 丸田 智治)</p>
<p>宮城県警察学校 (H9年～H11年) 東北地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>51</p>	<p>(費用対効果の分析の算定基礎となった要因の変化) ・特に無し。 ・B/C 1.0 (B: 10,408百万円、C: 10,224百万円) (事業の効果の発現状況) ・老朽、分散、立地条件の不備を解消 2敷地に分散していた訓練施設を1敷地に集約し分散を解消 ・豊かな人間性を育む環境 プラザ(中央広場)を施設群の中心に配置し、学生のコミュニケーションが取りやすいたまり場を設け、精神的な絆を大切にす配慮がなされている ・施設全体の総合評価 学生の9割以上が評価している 職員の6割以上が評価している (事業実施による環境の変化) ・旧庁舎に比べ、空調設備の高効率化や建物の高断熱化が図られ、総CO2排出削減量は172(t-CO2/年) (社会経済情勢の変化) ・特になし (今後の事業評価の必要性) ・事業化の目的である老朽・狭あい・立地条件の不備を解消し、利用者の利便が図られたことにより目的を達成されたため、今後の事後評価の必要性はない (改善措置の必要性) ・特に必要ない (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) ・事後評価の結果については、他の同種事業の実施に当たって、有効に活用するよう努めること ・今後の営繕事業の事後評価に当たっては、施設の利用者を対象とした顧客満足度調査だけでなく、当該事業に携わったデザインの専門家など、多様な関係者からの意見聴取を行うよう努めること ・今後の営繕事業の事後評価に当たっては、旧施設用地の売却益の取扱いについて検討すること</p>	<p>対応なし</p>	<p>東北地方整備局 営繕部計画課 (課長 丸田 智治)</p>

<p>茂原地方合同庁舎 (H8年～H11年) 関東地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>10</p>	<p>(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 1,073百万円 事業完了時 1,035百万円 B/C 1.1 (B:2,592百万円、C:2,330百万円) (事業の効果の発現状況) 延べ面積 供用前 1,051㎡ 2,875㎡ 駐車台数 供用前 4台 68台 利用者の7割以上が施設を利用しやすいと評価している。 職員の6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) 利用者の6割以上が良い街並みづくりに貢献していると評価している。 (社会経済情勢の変化) 特に無し (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) 特に無し (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) 特に無し</p>	<p>対応なし</p>	<p>関東地方整備局 管轄部計画課 (課長 西澤 一憲)</p>
<p>台東地方合同庁舎 (H8年～H11年) 関東地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>28</p>	<p>(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 3,076百万円 事業完了時 2,828百万円 B/C 1.0 (B:8,140百万円、C:7,979百万円) (事業の効果の発現状況) 延べ面積 供用前 3,729㎡ 7,443㎡ 利用者及び職員の7割以上がこの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) 建物による圧迫感を軽減し、周辺地域に調和している。 利用者の6割以上が良い街並みづくりに貢献していると評価している。 (社会経済情勢の変化) 特に無し (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) 特に無し (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) 特に無し</p>	<p>対応なし</p>	<p>関東地方整備局 管轄部計画課 (課長 西澤 一憲)</p>
<p>本郷税務署 (H9年～H11年) 関東地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>10</p>	<p>(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 1,043百万円 事業完了時 998百万円 B/C 1.7 (B:5,056百万円、C:2,836百万円) (事業の効果の発現状況) 延べ面積 供用前 1,515㎡ 2,876㎡ 職員の約7割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、周辺地域に調和している。 (社会経済情勢の変化) 特に無し (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) 特に無し (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) 特に無し</p>	<p>対応なし</p>	<p>関東地方整備局 管轄部計画課 (課長 西澤 一憲)</p>
<p>飯田第2地方合同庁舎 (H12年～H13年) 関東地方整備局</p>	<p>3年以内</p>	<p>20</p>	<p>(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 1,969百万円 事業完了時 1,993百万円 B/C 1.0 (B:3,875百万円、C:3,666百万円) (事業の効果の発現状況) 延べ面積 供用前 1,940㎡ 4,874㎡ 利用者の約8割施設について満足していると評価している。 (事業実施による環境の変化) 利用者の8割以上が建物の外観の印象や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) 特に無し (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) 特に無し (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) 特に無し</p>	<p>対応なし</p>	<p>関東地方整備局 管轄部計画課 (課長 西澤 一憲)</p>
<p>警察大学校 (H8年～H13年) 関東地方整備局</p>	<p>3年以内</p>	<p>454</p>	<p>(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 46,686百万円 事業完了時 45,442百万円 B/C 1.0 (B:108,558百万円、C:99,448百万円) (事業の効果の発現状況) 延べ面積 供用前 38,583㎡ 90,064㎡ 多様化、増大化する研修ニーズに対応可能となっている。 職員の約8割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) 利用者の約8割が建物の外観の印象や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) 特に無し (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) 特に無し (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) 特に無し</p>	<p>対応なし</p>	<p>関東地方整備局 管轄部計画課 (課長 西澤 一憲)</p>

<p>警視庁警察学校 (H8年～H13年) 関東地方整備局</p>	<p>3年以内</p>	<p>429</p>	<p>(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 44,141百万円 事業完了時 42,939百万円 B/C 1.2 (B:131,665百万円、C:104,971百万円) (事業の効果の発現状況) 延べ面積 供用前 66,075㎡ 89,335㎡ 多様化、増大化する研修ニーズに対応可能となっている。 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) 職員の約6割が建物の外観の印象や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) 特に無し (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) 特に無し (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) 特に無し</p>	<p>対応なし</p>	<p>関東地方整備局 営繕部計画課 (課長 西澤 一憲)</p>
<p>関税中央分析所 (H11年～H13年) 関東地方整備局</p>	<p>3年以内</p>	<p>22</p>	<p>(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 2,190百万円 事業完了時 2,229百万円 B/C 1.0 (B:4,716百万円、C:4,630百万円) (事業の効果の発現状況) 延べ面積 供用前 3,765㎡ 4,822㎡ 増大化する分析依頼に対応可能となっている。 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) 利用者の6割以上が建物の外観の印象や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) 特に無し (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) 特に無し (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) 特に無し</p>	<p>対応なし</p>	<p>関東地方整備局 営繕部計画課 (課長 西澤 一憲)</p>
<p>国立公衆衛生院 (H10年～H13年) 関東地方整備局</p>	<p>3年以内</p>	<p>106</p>	<p>(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 12,106百万円 事業完了時 10,627百万円 B/C 1.1 (B:28,764百万円、C:24,832百万円) (事業の効果の発現状況) 延べ面積 供用前 15,969㎡ 21,080㎡ 多様化、増大化する研修ニーズに対応可能となっている。 (事業実施による環境の変化) 利用者の7割以上が建物の外観の印象や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) 特に無し (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) 特に無し (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) 特に無し</p>	<p>対応なし</p>	<p>関東地方整備局 営繕部計画課 (課長 西澤 一憲)</p>
<p>横浜地方・簡易裁判所 (H10年～H13年) 関東地方整備局</p>	<p>3年以内</p>	<p>142</p>	<p>(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 13,854百万円 事業完了時 14,250百万円 B/C 1.5 (B:33,644百万円、C:21,089百万円) (事業の効果の発現状況) 延べ面積 供用前 14,022㎡ 29,078㎡ 利用者の7割以上がこの施設について使いやすいと評価している。 職員の約9割が執務環境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) 低層部分については歴史ある裁判所の外観イメージを復元し、高層部分については建物による 圧迫感を軽減することにより、周辺地域に調和している。 (社会経済情勢の変化) 特に無し (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) 特に無し (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) 特に無し</p>	<p>対応なし</p>	<p>関東地方整備局 営繕部計画課 (課長 西澤 一憲)</p>
<p>魚津地方合同庁舎 (H9年～H11年) 北陸地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>15</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) ・事業着手時と完成時を比較した事業期間、事業費等の要因の変化は無い。 (事業の効果の発現状況) ・事業の効果：B/C 1.1 (B:3,862百万円、C:3,637百万円) ・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 利用者の利便：バリアフリー化及び執務環境等、全ての質問に対し概ね満足しているとの結果 が得られた。 地域への寄与：複数の用事を済ませることができる、場所が分かりやすい等、集約合同化に対し 高い満足度が得られた。 (事業実施による環境の変化) ・日照障害、電波障害等の周辺環境への影響は無い。 (事業を巡る社会経済情勢等の変化) ・特に無し。 (今後の事業評価の必要性及び改善措置の必要性) ・事業の効果が十分に発現しており、今後の事業評価及び改善措置の必要性は無い。 (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計画を推進する。</p>	<p>対応なし</p>	<p>北陸地方整備局 営繕部技術・評価課 (課長 西尾 達司)</p>

<p>岡崎地方合同庁舎 (H10年～H13年) 中部地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>65</p>	<p>(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 事業着手前 6,930百万円 事業完了時 6,548百万円 B/C 1.1 (B:9,052百万円、C:8,528百万円) (事業の効果の発現状況) 建物の老朽及び狭隘の解消が図られている。延べ面積 旧庁舎 6,549㎡ 新庁舎 14,593㎡ 出先官署を集約合同化すること及び国と市が一体的に整備することで、来庁者の利便性の向上、業務の効率化、土地建物の高度利用が図られている。 利用者、近隣住民及び職員が建物全体の満足度について良いと評価している。 シビックコア地区の施設として今後の魅力ある街づくりや、街の活性化に役立つと近隣住民が評価している。 (事業実施による環境の変化) 「グリーン庁舎」として環境負荷低減技術を積極的に活用して、CO2排出量を削減している。 CO2排出量 旧庁舎(推定) 976t-CO2/年 新庁舎 737t-CO2/年 (社会経済情勢の変化) 岡崎市シビックコア地区内の整備事業が引き続き進められている。 (今後の事後評価の必要性) 老朽・狭隘の解消が図られ、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ものと判断され、今後の事後評価は必要ないと考えます。 (改善措置の必要性) 事業の効果の発現が概ね十分で、事業をめぐる社会情勢にも適合しており、改善措置の必要性はないと考えます。 (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) 今後更に一層利用者の立場に立った施設整備を進めること。 費用便益分析手法について、今後更に改善に向けて検討していくこと。</p>	<p>対応なし</p>	<p>中部地方整備局 営繕部技術・評価課 (課長 船戸 和生)</p>
<p>名古屋税関西部出張所 コンテナ貨物検査場 (H10年～H11年) 中部地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>3.0</p>	<p>(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 事業着手前 306百万円 事業完了時 306百万円 B/C 1.3 (B:1,127百万円、C:882百万円) (事業の効果の発現状況) 検査場を整備したことによって現場検査が大幅に減少し、利用者の利便性の向上、及び検査業務の効率化が図られている。延べ面積 増築前 1,950㎡ 増築後 3,074㎡ 検査場を整備したことによって、検査職員の安全性が確保されている。 大型のX線検査装置を常設する事で、社会悪物品の効率的な摘発が実施可能である。 (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) 名古屋港における輸出入コンテナ貨物量は年々増加している。(平成15年:約190万TEU) (今後の事後評価の必要性) 利用者の利便性の向上、業務の効率化が図られていると判断され、今後の事後評価は必要ないと考えます。 (改善措置の必要性) 事業の効果の発現が概ね十分で、事業をめぐる社会情勢にも適合しており、改善措置の必要性はないと考えます。 (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) 今後更に一層利用者の立場に立った施設整備を進めること。 費用便益分析手法について、今後更に改善に向けて検討していくこと。</p>	<p>対応なし</p>	<p>中部地方整備局 営繕部技術・評価課 (課長 船戸 和生)</p>
<p>大阪中之島合同庁舎 (H9年～H13年) 近畿地方整備局</p>	<p>3年以内</p>	<p>318</p>	<p>(費用対効果の分析の算定基礎となった要因の変化) ・特になし。 ・B/C 1.1 (B:51,752百万円、C:47,692百万円) (事業の効果の発現状況) ・建物の老朽及び狭隘が解消が図られている 延べ面積 旧庁舎 25,787㎡ 新庁舎 64,692㎡ ・官署を集約・合同化することで利用者の利便性の向上、公務効率の増進が図られている ・庁舎敷地の有効活用が図られている (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 (今後の事業評価の必要性) ・事業効果の発現が概ね十分であるといえるため、さらなる事後評価の必要はない (改善措置の必要性) ・特に必要ない (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</p>	<p>対応なし</p>	<p>近畿地方整備局 営繕部計画課 (課長 光井 裕二)</p>
<p>久世税務署 (H12年～H13年) 中国地方整備局</p>	<p>3年以内</p>	<p>4.3</p>	<p>(事業の効果) 老朽化した施設の建て替えによる整備は、既存施設の改修及び増築による整備と比較し、経済性及び利便性の観点で合理的であると判断される。 ・費用対効果 B/C=1.1 (B:645百万円、C:616百万円) ・狭あいの解消 511㎡、1,255㎡ ・駐車台数6(5)台 15(11)台 かつこ内は外来用台数 ・来庁者、職員に対しアンケートを実施した結果、概ね良好な結果が得られた。 (事業実施による環境の変化) 現地建て替えによる事業のため、環境の変化は少ないと考えられる。 (事業の妥当性) 敷地は、JR久世駅より600mの位置にあり、国道181号に接している。 敷地の規模としても適当であり、現地建て替えとした事業は妥当と考えられる。 業務内容の変更はなく、大きな社会情勢の変化はないと考えられる。 (今後の事業評価の必要性) 上記の評価から所期の効果が確認でき、再度の評価は必要ない。 (改善措置の必要性) 上記の評価から所期の効果が確認でき、改善措置は必要ない。 (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。</p>	<p>対応なし</p>	<p>中国地方整備局 営繕部技術・評価課 (課長 中村 和隆)</p>

飯塚地方合同庁舎 (H10年～H11年) 九州地方整備局	5年以内	26	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・特に無し。 <p>(事業の効果の発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業の効果：B/C 1.1 (B:5,570百万円、C:5,213百万円) ・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。 <p>(事業実施による環境の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・周辺への環境影響はない(事業の妥当性)。 <p>(社会経済情勢の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・特になし <p>(今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業の効果の発現は、総合的に評価すると、概ね十分で今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性はない <p>(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)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・今回の評価結果を踏まえ、今後も庁舎の合同化の計画を推進する。また、今後の施設整備においては、良好な執務環境の確保について十分配慮する。なお、評価手法については、適切なシステムを確立するように努力する。 	対応なし	九州地方整備局 営繕部計画課 (課長 嶋津 伸一)
玉名地方合同庁舎 (H10年～H11年) 九州地方整備局	5年以内	15	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・特に無し。 <p>(事業の効果の発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業の効果：B/C 1.2 (B:3,185百万円、C:2,722百万円) ・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。 <p>(事業実施による環境の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・周辺への環境影響はない(事業の妥当性)。 <p>(社会経済情勢の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・特になし <p>(今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業の効果の発現は、総合的に評価すると、概ね十分で今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性はない <p>(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)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・今回の評価結果を踏まえ、今後も庁舎の合同化の計画を推進する。また、今後の施設整備においては、良好な執務環境の確保について十分配慮する。なお、評価手法については、適切なシステムを確立するように努力する。 	対応なし	九州地方整備局 営繕部計画課 (課長 嶋津 伸一)
白杵税務署 (H11年～H12年) 九州地方整備局	5年以内	5	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・特に無し。 <p>(事業の効果の発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業の効果：B/C 1.3 (B:679百万円、C:866百万円) ・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。 <p>(事業実施による環境の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・周辺への環境影響はない(事業の妥当性)。 <p>(社会経済情勢の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・特になし <p>(今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業の効果の発現は、総合的に評価すると、概ね十分で今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性はない <p>(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)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・今回の評価結果を踏まえ、今後も計画的な庁舎の整備を行う。また、今後の施設整備においては、良好な執務環境の確保について十分配慮する。なお、評価手法については、適切なシステムを確立するように努力する。 	対応なし	九州地方整備局 営繕部計画課 (課長 嶋津 伸一)
宮崎地方気象台 (H11年～H12年) 九州地方整備局	5年以内	6	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・特に無し。 <p>(事業の効果の発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業の効果：B/C 2.0 (B:1,706百万円、C:862百万円) ・定性的な評価：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。 <p>(事業実施による環境の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・周辺への環境影響はない(事業の妥当性)。 <p>(社会経済情勢の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・特になし <p>(今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業の効果の発現は、総合的に評価すると、概ね十分で今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性はない <p>(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)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・今回の評価結果を踏まえ、今後も計画的な庁舎の整備を行う。 	対応なし	九州地方整備局 営繕部計画課 (課長 嶋津 伸一)
佐世保地方合同庁舎 (H12年～H14年) 九州地方整備局	5年以内	29	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・特に無し。 <p>(事業の効果の発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業の効果：B/C 1.2 (B:6,201百万円、C:5,252百万円) ・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。 <p>(事業実施による環境の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・周辺への環境影響はない(事業の妥当性)。 <p>(社会経済情勢の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・特になし <p>(今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業の効果の発現は、総合的に評価すると、概ね十分で今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性はない <p>(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)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・今回の評価結果を踏まえ、今後も庁舎の合同化の計画を推進する。また、今後の施設整備においては、良好な執務環境の確保について十分配慮する。なお、評価手法については、適切なシステムを確立するように努力する。 	対応なし	九州地方整備局 営繕部計画課 (課長 嶋津 伸一)

鹿児島県警察機動隊 (H12年～H13年) 九州地方整備局	5年以内	10	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) ・特に無し。 (事業の効果の発現状況) ・事業の効果: B/C 1.2 (B: 1776百万円、C: 1,474百万円) ・定性的な評価: 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及び改善措置の必要性) ・事業の効果の発現は、総合的に評価すると、概ね十分で今後の事後評価の必要性及び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) ・今回の評価結果を踏まえ、今後も計画的な庁舎の整備を行う。なお、防犯対策について十分配慮する。	対応なし	九州地方整備局 管轄部計画課 (課長 嶋津 伸一)
古仁屋海上保安署 (H12年～H13年) 九州地方整備局	5年以内	4	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) ・特に無し。 (事業の効果の発現状況) ・事業の効果: B/C 1.2 (B: 578百万円、C: 497百万円) ・定性的な評価: 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及び改善措置の必要性) ・事業の効果の発現は、総合的に評価すると、概ね十分で今後の事後評価の必要性及び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) ・今回の評価結果を踏まえ、今後も計画的な庁舎の整備を行う。なお、防犯対策について十分配慮する。	対応なし	九州地方整備局 管轄部計画課 (課長 嶋津 伸一)
鹿児島県税務署 (H12年～H13年) 九州地方整備局	5年以内	18	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) ・特に無し。 (事業の効果の発現状況) ・事業の効果: B/C 1.3 (B: 4,814百万円、C: 3,837百万円) ・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及び改善措置の必要性) ・事業の効果の発現は、総合的に評価すると、概ね十分で今後の事後評価の必要性及び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) ・今回の評価結果を踏まえ、今後も計画的な庁舎の整備を行う。また、今後の施設整備においては、良好な執務環境の確保について十分配慮する。なお、評価手法については、適切なシステムを確立するように努力する。	対応なし	九州地方整備局 管轄部計画課 (課長 嶋津 伸一)
中城海上保安署 (H12年～H13年) 沖縄総合事務局	5年以内	-	-	評価 手続き中	沖縄総合事務局 開発建設部管轄課 (課長 井上 高秋)

【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)
集中豪雨等監視・予測 業務の高度化 (H11年) 気象庁	5年以内	17	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 事業の投資効果の発現状況 全国的なウインドプロファイラ観測局からなる「局地的気象監視システム」を整備し、平成13年4月から運用を開始した。これにより上空の風を連続的に観測することが可能となり、その成果を数値予報に活用することにより、大雨の予測精度が向上した。 また、予測される降水量に加え、すでに地中に貯留した雨量を解析・評価して指数化(土壌雨量指数)し、災害の具体的なおそれを把握する施設である「貯雨量解析システム」の運用を平成13年4月から開始した。 これらの整備により、平成16年3月には、半日～一日程度前からの大雨の可能性の予測精度が向上し、地域を絞り込んだ土砂災害の危険度の予測が3時間程度前から迅速・確実にできるようになった。例えば、過去数年間で最も土砂災害の危険が高まっている場合に警戒すべき市町村名を明示した警報を発表するなど、土砂災害に関する一連の防災気象情報を的確に発表できるようになった。 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 集中豪雨による災害が毎年発生しており、特に平成16年は梅雨前線の活発な活動や相次ぎ上陸した台風の影響により集中豪雨が頻発した。 このため、引き続き、防災活動を支援するため、当庁からの警報等の的確な発表が求められている。	対応なし	気象庁予報部業務課 (課長 瀬上 哲秀) 気象庁観測部管理課 (課長 羽鳥 光彦)