

## 完了後の事後評価結果一覧

### 【公共事業関係費】

#### 【河川事業】 (直轄事業)

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)
石狩川下流直轄 床上浸水対策 特別緊急事業 (大鳳川新水路) (H7～H12) 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) 全体事業費 190億円 B/C 1.1 (B: 291億円、C: 273億円) (事業の効果の発現状況) ・ 氾濫面積 約15.7km <sup>2</sup> 減少、大鳳川水位 約2.2m低下 (計画上の想定) ・ 事業完了後の平成13年9月の出水において、上田樋門地点 (KP3.0) で約1.3mの水位低減効果が図られた。 (事業実施による環境の変化) 自然環境に大きな影響は生じていない。 (社会経済情勢の変化) 社会経済情勢の変化はない。 (今後の事後評価の必要性) 事業実施後、水位低減効果を確認しており、今後の事後評価の必要はない。 (改善措置の必要性) 改善措置の必要性はない。なお、引き続き水位の低減効果をモニタリングするとともに、所定の機能が発揮できるよう適性に維持管理を行う。 (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) 特に見直しの必要はない。	対応なし	北海道開発局 建設部河川計画課 (課長 関 博之)
天塩川上流 救急内水対策事業 (H4～H12) 北海道開発局	5年以内	30	(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 1.4 (B: 84億円、C: 60億円) (事業の効果の発現状況) ・ 平成13年9月洪水において約37haの被害軽減効果 (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) 社会経済情勢の大きな変化はない。 (今後の事後評価の必要性) 事業実施後、水位低減効果を確認しており、今後の事後評価の必要はない。 (改善措置の必要性) 改善措置の必要性はない。なお、引き続き水位の低減効果をモニタリングするとともに、所定の機能が発揮できるよう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) 特に見直しの必要はない。	対応なし	北海道開発局 建設部河川計画課 (課長 関 博之)
J R 仙石線鳴瀬 川・吉田川鉄道橋 改築事業 (S63～H12) 東北地方整備局	5年以内	81	(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 81億円 B/C 1.1 (B: 116億円、C: 108億円) (事業の効果の発現状況) H14.7出水による効果 (推定) ・ 浸水戸数約170戸の被害軽減 ・ 浸水面積約190haの被害軽減 (今後の事後評価の必要性) 事業の整備効果が確認されており、必要なし。 (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	東北地方整備局 河川計画課 (課長 近藤 修)
雄物川下流直轄河 川改修事業 (仁井 田地区) (H3～H12) 東北地方整備局	5年以内	23	(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 23億円 B/C 33 (B: 1,161億円、C: 36億円) (事業の効果の発現状況) 1/50規模の出水による効果 (推定) ・ 浸水戸数約25,000戸の被害軽減 ・ 浸水面積約2,000haの被害軽減 (社会経済情勢の変化) 堤防強化対策として整備された緩傾斜堤は、川と街の連続性が確保され、一層活用されている。 (今後の事後評価の必要性) 事業の整備効果が確認されており、必要なし。 (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	東北地方整備局 河川計画課 (課長 近藤 修)

<p>子吉川直轄河川改修事業（二十六地区） (H5～H12) 東北地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>19</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 19億円 B/C 1.1(B:30億円、C:28億円) (事業の効果の発現状況) H14.7出水による効果(推定) ・国道107号冠水の被害軽減 ・浸水面積約20haの被害軽減 (社会経済情勢の変化) 近隣に日本海沿岸東北自動車道が供用予定であり、10も建設されることから、今後土地の高度化利用が期待される。 (今後の事後評価の必要性) 事業の整備効果が確認されており、必要なし。 (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>境川排水機場 (内水対策事業) (S61年～H4年) (H11年～H12年) 中部地方整備局</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) 全体事業費 事業着手時 約28億円 → 完成時 約37億円 工期 事業着手時 4年 → 完成時 9年 総便益 事業着手時 約108億円 → 完成時 約251億円 総費用 事業着手時 約60億円 → 完成時 約72億円 B/C 事業着手時 1.8 → 完成時 3.5 (事業効果の発現状況) ・平成13年から平成17年までの5年間で延べ84時間(年平均17時間)稼働。 ・平成13年からの5年間で延べ約72億円、延べ浸水面積約60ha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) 排水機場設置に伴う自然環境への影響は特に認められない。 施設の稼働に伴う振動・騒音に対する地元住民からの苦情もない。 (社会経済情勢の変化) 事業着手時点から平成17年4月時点で人口は横ばい、世帯数では約20%の増加。 (今後の事後評価の必要性) 事業の効果の発現状況等から、再度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 河川計画課 (課長 正木孝治)</p>
<p>両満川排水機場 (内水対策事業) (S48年～S58年) (S62年～S63年) (H12) 中部地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>39</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41.1億円 → 完成時 約38.6億円 工期 事業着手時 4年 → 完成時 14年 総便益 事業着手時 約275.2億円 → 完成時 約732.2億円 総費用 事業着手時 約151.1億円 → 完成時 約115.8億円 B/C 事業着手時 1.8 → 完成時 6.3 (事業効果の発現状況) ・昭和58年～平成17年までの23年間で延べ869時間(年平均37.8時間)稼働。 ・昭和58年～平成17年までの23年間で延べ被害額約268億円、延べ浸水面積743ha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) 排水機場設置に伴う自然環境への影響は特に認められない。 施設の稼働に伴う振動・騒音に対する地元住民からの苦情もない。 (社会経済情勢の変化) 両満川の上流部は既に市街化されており、下流部においても近年宅地化が進んでいる。 人口・世帯数ともに増加傾向にある。 現在の流域内の土地利用は市街地56%、田畑38%、その他6%であり、市街地は昭和51年からみると12%増加。 (今後の事後評価の必要性) 事業の効果の発現状況等から、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 河川計画課 (課長 正木孝治)</p>
<p>早田川排水機場 (内水対策事業) (S48年～S53年) (H7年～H8年) (H12年) 中部地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>46</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43.6億円 → 完成時 約45.7億円 工期 事業着手時 4年 → 完成時 9年 総便益 事業着手時 約291.2億円 → 完成時 約1,292.0億円 総費用 事業着手時 約158.9億円 → 完成時 約140.2億円 B/C 事業着手時 1.8 → 完成時 9.2 (事業効果の発現状況) ・昭和51年から平成17年までの30年間で延べ493時間(年平均16.5時間)稼働。 ・昭和51年から平成17年までの30年間で延べ被害額約1,044億円、延べ浸水面積188ha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) 排水機場設置に伴う自然環境への影響は特に認められない。 施設の稼働に伴う振動・騒音に対する地元住民からの苦情もない。 (社会経済情勢の変化) 早田川や則武川の上流部は既に市街化されており、下流部においても近年宅地化が進んでいる。 人口はほぼ横ばい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75%、田畑17%、その他7%であり、市街地は昭和51年からみると5%増加。 (今後の事後評価の必要性) 事業の効果の発現状況等から、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 河川計画課 (課長 正木孝治)</p>

<p>三日町頭首工 (特定構造物 改築事業) (H8年～H12年) 中部地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>73</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73億円 → 完成時 約73億円 工期 事業着手時 5年 → 完成時 5年 総便益 事業着手時 約1.927億円 → 完成時 約2.350億円 総費用 事業着手時 約108億円 → 完成時 約107億円 B/C 事業着手時 17.8 → 完成時 21.9 (事業効果の発現状況) ・三日町頭首工を改築したことにより、戦後最大流量800m<sup>3</sup>/sが安全に流下させることができるようになり、約199haの氾濫の危険性が減少。 (事業実施による環境の変化) 本事業に伴う河川環境への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17年4月時点で人口では約10%、世帯数では約25%増加。 (今後の事後評価の必要性) 事業の効果の発現状況等から、再度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、事業評価手法の見直しの必要性) 特に同種事業の計画・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 河川計画課 (課長 正木孝治)</p>
<p>六角川床上浸水対策特別緊急事業 (H7～H12) 九州地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>173</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 155億円 → 事業完了時 173億円 B/C 事後評価時 2.5 (B: 483億円, C: 194億円) (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11年から平成17年9月までに各排水機場10～20回程度稼働実績があり、また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) ポンプ排水による周辺環境への影響は特にない。 (社会経済情勢の変化) 土地利用状況に大きな変化はみられない。 (今後の事後評価の必要性) 排水機場完成後、小規模出水での機場の稼働実績があり、浸水被害軽減効果が発揮できている。また、シミュレーション結果からも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。 (改善措置の必要性) 現時点までに、特に支障となっている事象が生じていないことから、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等に対応するために、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>大淀川床上浸水対策特別緊急事業 (H8～H12) 九州地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>39</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 39億円 → 事業完了時 39億円 B/C 事後評価時 10.3 (B: 419億円, C: 41億円) (事業の効果の発現状況) ・平成12年から平成17年9月までに計7回稼働しており、内水被害は発生しておらず、また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) 周辺環境への影響は特にない。 (社会経済情勢の変化) 近年宅地開発が進んでおり、今後さらに土地開発が進み、人口の増加が予想される。 (今後の事後評価の必要性) 排水機場完成(増設)後、平成15年、平成16年、平成17年と大きな出水が発生しているが、排水ポンプの稼働により浸水実績はなく、その効果が発現していることから、今後の事後評価の必要性はない。 (改善措置の必要性) 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等に対応するために、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>川内川救急内水対策事業 (H10～H12) 九州地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>12</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 12億円 → 事業完了時 12億円 B/C 事後評価時 3.3 (B: 47億円, C: 15億円) (事業の効果の発現状況) ・平成12年から平成17年9月までに計7回稼働しており、ほぼ同等な出水規模であった整備前の平成9年9月出水と整備後の平成16年8月、平成17年9月出水の浸水被害実績を比較検討した結果、内水被害軽減効果が現れている。 (事業実施による環境の変化) 周辺環境への影響は特にない。 (社会経済情勢の変化) 建設当時と比べ、当該地区の世帯数及び人口の変化はみられない。 (今後の事後評価の必要性) 排水機場完成後、洪水時の稼働実績で、事業による被害軽減効果が確認されたことから、今後の事後評価の必要性はない。 (改善措置の必要性) 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等に対応するために、今後は積極的な遠隔監視・操作設備の普及が必要である。 今後の降雨状況や排水機場の稼働状況をみながら運用方法について検討していく。</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>尺岳川浄化事業 (H8～H12年度) 九州地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>17</p> <p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 事業の効果と同等の効果が得られる対策との代替手法との比較による試算(償還年数30年) 事業の総費用 C 2,135百万円 代替手法の総費用 C' 2,790百万円 C'/C=1.3 (事業の効果の発現状況) ・尺岳川のリン削減 平均除去率72%(浄化前5.6mg/L→浄化後1.6mg/L) 削減負荷量0.2g/s ・河川水の透明度の向上 ・河口堰貯水池のリン負荷量削減 河口堰の流入するリン負荷量の9%を削減 (事業実施による環境の変化) ・地域における環境学習への寄与 見学、教育、活動など年平均361人が利用 ・周辺の水環境の改善 有機物負荷(ATU-BOD)を79%削減 ・魚介類、底生生物の種数が増加傾向にあり、環境の多様化がみられる ・利活用環境が向上し河川利用者数の増加に寄与(事業前H9 1,127人→事業後H15 11,043人) (社会経済情勢の変化) ・周辺の社会経済情勢に大きな変化はない (今後の事業評価の必要性、改善措置の必要性) ・事業の目的が確認されており、今後の事後評価及び改善措置の必要性はない ・浄化施設の効果的・効率的な運用のため、今後も引き続き水質調査を実施し、その結果を活かしながら維持管理に努める (同種事業の計画・調査のあり方) ・浄化対象水や浄水スラッジの性状により、浄化効果や浄化施設の運用が異なってくるため、地域の実態に合わせて事業ごとに検討を行う必要がある、今後とも精度向上に努める ・水質の改善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・協議して行う (事業評価手法の見直しの必要性) ・今後とも継続し検討を行う</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>
<p>岩木川弘前地区消 流雪用水導入事業 (H4～H12年度) 東北地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>42</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 42億円 B/C 3.8(B:236億円、C:63億円) (事業の効果の発現状況) 事業完成後の住民のアンケートでは、約9割の住民が効果ありと回答 (今後の事後評価の必要性) 事業の整備効果が確認されており、必要なし。 (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>

【ダム事業】  
(直轄事業等)

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)
白川ダム湖活用環境整備事業 (H4～12年) 東北地方整備局	5年以内	5.0	<p>(費用対効果分析の概要) 費用対効果B/C=1.7 (評価期間: H4年度～H36年度) (1) 総費用C:157億円 (2) 総便益B:260億円(便益計測TCM) (事業の効果の発現状況) 事業による施設整備により、ダム湖周辺利用者数が増加しています。 ダム湖周辺施設を活用したイベントの継続開催により、地域の活性化が図られています。 (社会経済情勢の変化) 産業構成は第1次産業の割合が減少し、飯豊町の人口は漸減傾向になっています。 (今後の事後評価の必要性) 白川ダムにおいては、ダム周辺施設の利用者数も増加し、整備施設を利用したイベント開催も定着するなど、白川ダム湖活用環境整備事業の効果が発現されていると考えられます。従って、今後の事後評価の必要性はないと考えます。 (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、事後評価手法の見直しの必要性) 環境整備事業に関する費用対効果分析の手法を今後も検討する必要があります。</p>	対応なし	東北地方整備局 河川管理課 (課長 葛西敏彦)
宮ヶ瀬ダム建設事業 (S46年～H12年) 関東地方整備局	5年以内	3,993	<p>(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46年度～昭和62年度 → 実績 昭和46年度～平成12年度 全体事業費 事業着手時 約1,700億円 → 事業完成時 約3,993億円 B/C(治水事業) 事後評価時 2.1 (B: 約3,209億円、C: 約1,525億円) (事業効果の発現状況) ・洪水調節 平成11年(一部運用開始)から平成16年までに17回(年平均約3回)洪水調節を実施。 ・水位低減効果 既往最大(平成14年10月)洪水において、才戸橋地点で約1.0m、相模川大橋地点で0.6m水位を低減した。 ・総合運用効果 道志・津久井導水路を活用した神奈川相模・城山ダムとの総合運用により、平成16年運用では10%の給水制限が想定されるところを回避し、渇水に対する安全度を向上。 ・流水の正常な機能の維持、水道水の供給 ダム運用後、寒川取水堰下流の低水流量以下の流量が増加。相模川水系は神奈川県水道水の約60%を担っており、宮ヶ瀬ダムは神奈川県の水道水の約20%相当量を補給している。 ・発電 愛川第1・第2発電所において、ほぼ計画通りの年間約76,000MWHの発電を実施。 (事業実施による環境の変化) ・水質の変化 運用開始後の貯水池のCODは、環境基準値(湖沼A) 3mg/lを満足している。 ダム下流のDOは増加傾向、BOD、SSは低下傾向にある。下流河川では冷水放流、濁水の長期化は見られない。 ・ダム湖内の生物 貯水池出現後、ギンブナ、ワカサギ等止水性の魚類が増加した。また、ブラックバス等の外来種も確認。貯水池の出現により水鳥等の個体数が増加し、貯水池全体に分布している。 ・下流河川では河床、河原が安定し、河道内の樹林面積が拡大している。 ・原山石法面緑化や土捨場のピオトープ整備、フラッシュ放流等、環境保全対策を実施。 ・堆砂の状況 平成16年現在で4年が経過し、堆砂量は2,320千m<sup>3</sup>、堆砂率1.2%。 (社会経済情勢の変化) ・下流域は高度経済成長期から宅地化が進み、相模川氾濫区域内人口は急激に増加。一方、水源地域である愛川町及び津久井町の人口は昭和40年後半から増加しているが、清川村はほぼ横這いの状態である。 (現時点における評価と今後の課題) ・事業は十分効果を発揮しているものと判断する。 ・流水の正常な機能の維持の効果に関する定量的な評価手法について、今後も検討する。 ・ダム湖及びその周辺で確認されている外来種については、今後も継続して調査を行い、その対応について検討する。 ・宮ヶ瀬ダム建設事業については、地域の特性を踏まえ、建設中から人と自然と共生する事業を計画的に推進したことにより、地域振興等に寄与しているものと考えられます。今後実施されるダム事業についても、同様の視点で実施することにより効果をえられるものと考えられます。 ・今後もフォローアップ調査を進め、大きな出水・渇水や水質変化等が生じた場合は、必要に応じて同様の分析・評価を行い、それらを合わせて定期報告する。 (改善措置の必要性) ・改善措置の必要性はみられない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直し等の必要性) ・流水の正常な機能の維持の効果に関する効果等に対する評価分析手法については、今後も検討する必要があると考える。 ・管理段階におけるダム事業の評価については、その時代に即した社会の価値観等も踏まえた便益で実施すべきであり、そのための手法の検討も必要であると考えます。</p>	対応なし	関東地方整備局 河川管理課 (課長 佐藤元樹)
下久保ダム水環境改善事業 (H11年～H12年) 関東地方整備局	5年以内	1.5	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 工期 平成11年度～平成12年度 全体事業費 約1.5億円 B/C 事後評価時 8.8 (B: 約13.1億円、C: 約1.5億円) Bは神流川流域の住民1,000名(無作為抽出)に対し、CVMにより算出 (事業効果の発現状況) ・景観の改善 無水区間や止水域が解消され、川の流れが回復した。 事業実施前 ダム下流ではよどみ水がある程度 → 実施後 三波石峡内に清流が回復(Q=0.323m<sup>3</sup>/s放流) ・事業実施後、コカゲロウ科が9種808個体確認されるなど、流水性の生物が多く見られるようになったほか、流水性の魚類(ヤマメ、カジカ)、肉食性の魚類(ナマズ、ウナギ)が確認された。 ・水質 BODについて事業実施前後を比較すると、0.3～0.5mg/lの低下がみられる。 (現時点における評価と今後の課題) ・事業は十分効果を発揮しているものと判断し、ダム下流の無水・減水区間に維持用水を放流するダム水環境改善事業は、良好な水環境の確保に有効な事業であると考えられる。 (改善措置の必要性) ・改善措置の必要性はみられない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直し等の必要性) ・見直し等の必要性は特にみられない。</p>	対応なし	関東地方整備局 河川管理課 (課長 佐藤元樹)

<p>宇奈月ダム建設事業 (S54年～H12年) 北陸地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>1,737</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因)          ・工期 昭和54年度～平成12年度(実施計画調査 昭和49年度～昭和53年度)          ・全体事業費 1,737億円(うち治水分1,516億円)          ・B/C H16年度時点評価 1.1【B:1,606億円、C:1,479億円(治水分のみ)】《参考》          (事業の効果の発現状況)          ・洪水調節を平成16年度までに2回実施し、下流の流量・水位を低減させる効果を発揮した。          ・水道用水は現在未使用であり、試行的に下流の水環境改善に利用している。          ・平成13年～平成16年の年間平均で約101,900MWH発電しており、計画発生電力量96,749MWHを満たしている。          (事業実施による環境の変化)          ・流況の変化:ダム湛水前後における豊水、平水、低水、濁水の各流況の平均に大きな変化はみられない。          ・堆砂・排砂:全堆砂量は平成16年末で約331万m3であり、これまでに堆砂による大きな影響はみられない。また、連携排砂・通砂については、黒部川ダム排砂評価委員会から「水質、底質および生物の環境調査の結果から、洪水および連携排砂・通砂により、一時的な環境の変化はあるものの、大きな影響を及ぼしたとは考えられない。」との評価をいただいている。          ・水質:ダム湛水前後で大きな変化はみられず、水温障害および濁水の長期化の問題は生じていない。          ・生物:ダム周辺では、湛水域が生物の新たな生息・生育環境となっていることが把握された。また、ニホンザルについては、ダムの湛水が一部の群れに対し、移動の分断や遊動域の変化をもたらす要因の一つとなっている可能性もあるが、野猿用吊り橋等の設置により、その変化は緩和されていると考えられる。          ・下流河川及び棲み場では、ダム湛水による大きな影響はなかったと考えられる。          (社会経済情勢の変化)          ・宇奈月ダム水源地域ビジョンを策定し、地域と連携してうなぎ湖フェスティバルを行う等、ダム及び自然環境を活用した環境学習等を実施している。          (今後の事後評価の必要性)          ・事業の目的である「洪水調節」の効果が発現していること、利水の取水を可能としていること、堆砂による大きな影響はみられないこと、水質・生物についてダム湛水前後で大きな変化はみられないこと等から、今後のこの制度による事後評価の必要性はない。          ・今後も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し。          (同種事業の計画・調査のあり方や事後評価手法の見直しの必要性)          ・見直しの必要性は特になし。</p>	<p>対応なし</p>	<p>北陸地方整備局 河川管理課 (課長 浮須州栄)</p>
<p>手取川ダム貯水池水質保全事業 (H9年～H12年) 北陸地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>13</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因)          ・事業費 12.6億円          ・B/C 事業評価時 5.8 (B:8,784百万円、C:1,526百万円) 《参考》          (事業の効果の発現状況)          ・法面対策により、手取川ダム貯水池周辺の濁水発生源は25%削減された。貯水池周辺の緑化により、景観が改善された。          ・人工浮島の設置により、単調なダム貯水池周辺に水辺の植生帯が創造され、また稚魚の育成場所、鳥類の繁殖・生息場所としての機能が向上した。環境教育の場の提供としても活用されている。          ・貯水池内の水質の保全等を図ることを目的とした事業効果を確認したため、事業実施は妥当であったと考えられる。          (事業実施による環境の変化)          ・法面対策によって崩壊地が緑化され、草地を利用する生物の棲み場が増加したと考えられる。          ・人工浮島によって、稚魚の生育場所、鳥類の繁殖・生息場所としての機能が向上した。          (社会経済情勢の変化)          ・手取川ダム周辺の代表的な観光施設の利用者は、至近10ヶ年の傾向をみると減少傾向を呈している。          (今後の事後評価の必要性)          ・今後のこの制度による事後評価の必要性はない。          ・今後もダム湖内の濁水発生原因となる湖岸の崩壊状況及び人工浮島の状態を監視していく。          (改善措置の必要性)          ・改善措置の必要性は特になし。          (同種事業の計画・調査のあり方や事後評価手法の見直しの必要性)          ・今後、ダム貯水池水質保全事業に関する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>北陸地方整備局 河川管理課 (課長 浮須州栄)</p>
<p>長良川河口堰貯水池水質保全事業 (H7～H12年度) (木曾川直轄総合水系環境整備事業(境川・桑原川水環境整備事業)(H5～H16年度)を含む) 中部地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>161</p>	<p>(費用対効果分析の概要)          全体事業費 161億円          B/C 1.1 (B:205億円、C:186億円)          (事業の効果の発現状況)          ・河川浄化施設によりBOD、クロロフィルaの負荷削減が図られている。          ・水質監視により局所的な水質悪化の兆しが見られた場合には、水質対策船により水質の保全を図っている。          ・洪水後の流木等の処理についても作業船を稼働させることにより河川環境の保全対策を行っている。          これらの、水質保全対策の効果もあって、長良川河口堰運用後も長良川下流部は元の水質を維持することができている。          (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)          流域の下水処理人口普及率は近年増加しているものの、支川の水質は改善されていない。          (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)          事業の効果は発現されており、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)          新たな知見の蓄積をはかり、今後の同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の検討を深めていく。</p>	<p>対応なし</p>	<p>中部地方整備局 河川環境課 (課長 五十嵐 祥二)</p>

<p>九頭竜ダム貯水池水質保全事業 (S62年～H12年) 近畿地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>13</p>	<p>(費用対効果分析の概要) 費用対効果B/C=1.4(評価期間: H13年度～H47年度(35年間)) (1)総費用C: 1,990百万円 (2)総便益B: 2,803百万円(代替法・CVM) (事業効果の発現状況) 昭和51年台風17号と平成14年台風6号を比較 ・社会問題となるような濁水の長期化には至らない ・濁水期間が短縮(約80日→約60日) ・濁度が改善(10～30程度) (今後の事業評価の必要性) 濁水軽減効果の発現が見られるとともに、沿川住民及び観光客からは景観の改善などの間接的な効果が評価されている。よって、今後の事業評価の必要性は生じないと判断する。 (同種同事業の計画・調査のあり方や事後評価手法の見直しの必要性) 特に、必要なし。</p>	<p>対応なし</p>	<p>近畿地方整備局河川管理課 (課長 朽本成由)</p>
<p>芦田川河口堰貯水池水質保全事業 (H4年～H12年) 中国地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>109</p>	<p>(費用対効果) B/C 事後評価時 2.0 (B: 347億円、C: 177億円) (事業の効果) 当該事業の実施により、芦田川下流域及び芦田川河口堰貯水池内における、栄養塩類の減少等の水質改善の傾向が確認された。 地域住民と行政等が連携を図り、「芦田川環境マネジメントセンター」等の水環境改善に向けた取り組みが数多く実施されている。 (今後の事後評価の必要性) 事業の効果が発現されていると考えられることから、今後の事業評価の必要性はないと考えられるが、水質の監視、保全対策の運用等は継続的に行っていくものとする。 (改善措置の必要性) 改善措置の必要性は特になし。 (同種事業の計画・調査のあり方や事後評価手法の見直しの必要性) 今後、ダム等における貯水池水質保全事業等に関する、簡便且つより精度の高い費用便益分析の手法について検討を行う必要がある。</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>柳瀬ダム湖活用環境整備事業 (H3年～H12年) 四国地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>4.1</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因) ・事業費 4.1億円 ・費用便益費(B/C) 3.1(評価時点: B 29億円、C 9.5億円) ・純現在価値(NPV) 1,933百万円 ・経済的内部収益率(EIRR) 11.1% (事業の効果の発現状況) ・日常的な憩いの場としてだけでなく、地域のイベント会場、湖面を利用したバス釣り大会など、様々な活動に利用されている。 (事業実施による環境の変化) ・本事業はスポット的な環境整備事業であり、自然環境への影響は小さいと判断される。 (社会経済情勢の変化) ・高知道の新宮ICから至近距離にあり、富郷ダムにも近い「霧の森」には、エクスハイウェイの完成もあり、広域的な来訪者が見られる。 ・金砂湖畔公園から県道6号を経由し、「ゆらぎの森」、「マイントピア別子」等を経由して新居浜へ至るルートは、「別子・翠波はな街道」と名付けられた観光ルートとなっており、今後も広域的な来訪者の増加が期待できる。 ・平成15年11月に水源地域の自立・新生及び受益地と一体となった水源対策を推進することを目的として「銅山川3ダム水源地域ビジョン」を策定した。 (今後の事後評価の必要性) ・当該事業に関わる事後評価は、今後、その必要性はないと判断する。 (改善措置の必要性) ・評価結果では、当該事業の効果は、現状の施設で十分に発現されており、特に施設面での改善措置の必要性は無いと判断する。 (同種事業の計画・調査のあり方や事後評価手法の見直しの必要性) ・当事業も含め、これまでのダム湖活用環境整備事業における事後評価では、計画段階での前提条件や評価が確認できないものが多く、計画当時と現状とのズレや想定以上の効果等についても把握が難しい状況となっている。そのため、事前評価を確実に行うことが望ましい。</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>富郷ダム建設事業 (S49年～H12年) 独立行政法人 水資源機構</p>	<p>5年以内</p>	<p>1,352</p>	<p>(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49年度～平成元年度 → 実績 昭和49年度～平成12年度 全体事業費 事業着手時 約500億円 → 事業完成時 約1,352億円 B/C (治水事業) 事後評価時 2.5 (B: 約1,872億円、C: 約753億円) (事業の効果の発現状況) ・洪水調節 平成13年から平成17年までに10回の洪水調節を実施した。洪水調節により富郷ダムでの流量低減効果、下流地点の水位低減効果が認められ、下流域への被害軽減に効果的に機能した。 ・利水補給 工業用水は、富郷ダムにより四国中央市に対し、日量最大128,000m3が新規に開発され、パルプ・紙・紙加工製品業では日本一の出荷額を誇る地域産業に大きく貢献している。水道用水は、富郷ダムにより四国中央市に対し、日量最大45,000m3が新規に開発され、都市部の水道用水確保に貢献している。富郷ダムにより新規に設置された「富郷ダム発電所」及び増設した「銅山川第1発電所2号機」において、合わせて約10,000世帯の消費電力に相当する量の発電を行っている。 (事業実施による環境の変化) ・堆砂 富郷ダムの堆砂は、湛水開始から6年が経過し、堆砂量は約909千m3 (堆砂容量の約20.7%) となっている。堆砂によるダム管理に対する支障は生じていない。 ・水質 洪水後において、放流濁度10以上の日が継続したが、利水障害は生じていない。富郷ダムではこれまでに「湛水赤潮」等の発生が確認されているが、利水障害は生じていない。下流河川においてダム湛水前後で大きな変化は見られなく、冷水放流の問題は発生していない。 ・生物 クマタカの繁殖が確認されるなど、猛禽類の生息環境が維持されている。ナガレトケドジョウ、アカザ、カジカエル等の再生産を確認した。ダム湖はオンドリなどの水鳥の生息が確認されている。ピオトープ創出等の環境保全対策の効果が認められる。河床材の粗粒化など物理環境の変化が認められる。 (社会経済情勢の変化) ・ダム周辺の施設は開設以来ほぼ安定した利用者があり、利用者の満足度も高くなっている。また、富郷ダムの建設発生土を利用して造成した「スカイフィールド富郷」は年間約2万人の人たちが利用し、地域の活性化に大きく寄与している。柳瀬ダム、新宮ダムを含め、利水者や水源地域の住民等と連携し、「銅山川3ダム水源地域ビジョン」を策定し、ダム管理者として環境学習会等のイベントを開催している。 (今後の事後評価の必要性) ・富郷ダムは、事業の効果が確認されており、今後政策評価に基づく事後評価の必要性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管理等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・評価を実施していく。 (改善措置の必要性) ・富郷ダムでは、洪水調節、利水補給などの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。 ・今後は、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・評価を行っていく。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直し等の必要性) ・特になしと考えられる。</p>	<p>対応なし</p>	<p>独立行政法人 水資源機構 吉野川局 施設管理課 (課長 山下祥弘)</p>
--	-------------	--------------	--	-------------	--

【海岸事業】  
(補助事業等)

<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>多賀海岸環境整備 事業 兵庫県</p>	<p>5年以内</p>	<p>19</p>	<p>侵食防止効果 平成2年: 0.5m/年 → 平成16年: 0m/年、 越波防止効果 平成2年: 17日 → 平成16年: 0日、 海水浴客数増加 平成2年: 0人 → 平成17年: 30,400人</p>	<p>対応なし</p>	<p>近畿地方整備局 河川部地域河川課 (課長: 中村文彦)</p>
<p>手石港海岸 高潮対策事業 (S61年度～H12年 度) 静岡県</p>	<p>5年以内</p>	<p>40</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 3,620百万円 → 事業完了時 4,040百万円 B/C: 事後評価時 (H17換算) 4.7 (B: 371億円、C: 79億円) (事業効果の発現状況) ・津波防護の効果分析: 浸水家屋76棟→0棟、浸水事業所5棟→0棟 ・東海地震が発生していないため、実際の効果は判断できないが、S59における津波シュミレーションに対する浸水域を無くすることが可能となった。また、現在のところ高潮による浸水被害も発生していない。 (事業実施による環境の変化) ・二級河川青野川沿いは、元々漁船等が陸揚げ時の作業場として利用しており、新設改良した堤防の一部に陸開等を設けることにより、従来と変わらない利用が可能となっている。また、港湾区域外における青野川の護岸整備も当事業に平行して行われ、河川週上による津波浸水を防止する施設が一体的に整備された。 (社会経済情勢の変化) ・平成16年12月に発生したスマトラ沖地震による津波被害により、住民の津波対策への関心が高まった。 (今後の事後評価の必要性) ・当事業による施設が津波被害の軽減に寄与することが期待される。事後評価の必要性はない。 (改善措置の必要性) ・当事業による施設が津波被害の軽減に寄与することが期待される。改善措置の必要性は特に認められない。 (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) ・事業効果が期待されることから、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: 長瀬和則)</p>

<p>田子の浦港海岸 侵食対策事業 (S45年度～H12年 度) 静岡県</p>	<p>5年以内</p>	<p>191</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 1,251百万円 → 事業完了時 19,176百万円 B/C：事後評価時 (H17換算) 2.9 (B：818億円、C：278億円) (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 5.6m/年×50年間=280.0m (5年間の想定侵食範囲)→現状 ± 0.0m ・実施に発現した効果：昭和54年10月台風26号が来襲したが、離岸堤により侵食が防止され効果 を發揮した。 (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を防止し、背後地の生命財産の防護を目的に海岸保全施設 を整備したことで、住民の不安感を解消できた。その反面、古来からの砂浜海岸は消失し、コン クリートブロックに覆われた海岸となり親水性は失われたが、他事業により緑地、公園が整 備され地域住民に利用されている。 (社会経済情勢の変化) ・海岸保全施設の整備により背後の土地、住居、鉄道等が侵食から防護され、かつて死者が出 た高波被害への不安が解消された。その結果、背後地は住居や工場立地などの利用度が高ま り、富士市の発展に大きく寄与している。 (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、改善措置の必要性が特に認められない。 (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 長瀬和 則)</p>
<p>三木里港海岸 海岸環境整備事業 (H3年度～H12年 度) 三重県</p>	<p>5年以内</p>	<p>29</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 3,236百万円 → 事業完了時 2,860百万円 B/C：事後評価時 (H17換算) 4.3 (B：124億円、C：29億円) (事業の効果の発現状況) ・高波浪時に越波による被害が度々生じていたが、整備後は浸水被害が生じなくなった。 ・当海岸のイベントとしてビーチバレーボール大会、シーカヤック大会などが開催され賑わっ ている。 ・年間で約1万人の海水浴客が利用している。 (事業実施による環境の変化) ・工事期間中を含む海水浴場の水質調査結果は、海水浴に適した「A評価」以上であり、変化 なく良好である。 (社会経済情勢の変化) ・三木里港海岸背後は、依然として人家が密集しており、防護の必要性に変化はない。 ・地元のボランティアによる海岸美化活動が定着してきている。 (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 長瀬和 則)</p>

【道路・街路事業】  
(直轄事業)

<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>一般国道230号 花石道路 (H1年～H12年) 北海道開発局</p>	<p>5年以内</p>	<p>96</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(H-) - 台/日 → 実績(H17) 2,081台/日 ・全体事業費 事業完了時(H12) 9,630百万円 ・B/C 1.2 (B:190億円、C:157億円) (事業の効果の発現状況) ・旅行速度 供用前(H2) 50.5km/h → 供用後(H17) 59.6km/h ・死傷事故率 供用前(H2～4平均) 12.6件/億台和 → 供用後(H13～16平均) 0件/億台和 ・防災点検要対策箇所や交通隘路区間等を解消により安全性・信頼性が向上 (事業実施による環境の変化) ・CO2削減量 624t/年 (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。 (改善措置の必要性) 事業の効果が発現しており、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) 特に同種事業の計画・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>北海道開発局 建設部道路計画課 (課長 西村泰 弘)</p>
<p>一般国道230号 北1条拡幅 (H4年～H12年) 北海道開発局</p>	<p>5年以内</p>	<p>80</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(H-) - 台/日 → 実績(H17) 43,268台/日 ・全体事業費 事業完了時(H12) 7,990百万円 ・B/C 4.4 (B:446億円、C:102億円) (事業の効果の発現状況) ・旅行速度 供用前(H3) 10.7km/h → 供用後(H13) 22.3km/h ・死傷事故率 供用前(H2～4平均) 217.7件/億台和 → 供用後(H13～15平均) 168.3件/ 億台和 ・交通渋滞の緩和や副道の解消、バス停車帯の設置により、定時制の確保など バス路線の利便性が向上 (事業実施による環境の変化) ・CO2削減量 1,788t/年 (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。 (改善措置の必要性) 事業の効果が発現しており、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) 特に同種事業の計画・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>北海道開発局 建設部道路計画課 (課長 西村泰 弘)</p>

<p>一般国道278号 双見道路 (S47年～H13年) 北海道開発局</p>	<p>5年以内</p>	<p>61</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(S-) - 台/日 → 実績(H17) 2,484台/日          ・全体事業費 事業完了時(H13) 6,090百万円          ・B/C 1.1 (B:147億円、C:134億円)          (事業の効果の発現状況)          ・旅行速度 供用前(S49) 38.2km/h → 供用後(H17) 56.5km/h          ・死傷事故率 供用前(S59～61平均) 20.6件/億台和 → 供用後(H14～16平均) 10.7件/億台和          ・大型車のすれ違い困難区間の解消や歩道の設置により安全性が向上          (事業実施による環境の変化)          ・CO2削減量 230t/年          (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。          (改善措置の必要性)          事業の効果が発現しており、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)          特に同種事業の計画・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>北海道開発局 建設部道路計画課 (課長 西村泰弘)</p>
<p>一般国道335号 浜古多線改良 (H7年～H12年) 北海道開発局</p>	<p>5年以内</p>	<p>16</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(H-) - 台/日 → 実績(H17) 2,651台/日          ・全体事業費 事業完了時(H12) 1,630百万円          ・B/C 1.0 (B:27億円、C:26億円)          (事業の効果の発現状況)          ・旅行速度 供用前(H17旧道) 37.5km/h → 供用後(H17) 60.0km/h          ・死傷事故率 供用前(H6～8平均) 38.0件/億台和 → 供用後(H13～15平均) 13.2件/億台和          ・大型車のすれ違い困難区間の解消や歩道の設置により安全性が向上          (事業実施による環境の変化)          ・CO2削減量 149t/年          (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。          (改善措置の必要性)          事業の効果が発現しており、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)          特に同種事業の計画・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>北海道開発局 建設部道路計画課 (課長 西村泰弘)</p>
<p>一般国道451号 滝新バイパス (H5年～H13年) 北海道開発局</p>	<p>5年以内</p>	<p>75</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(H-) - 台/日 → 実績(H17) 6,737台/日          ・全体事業費 事業完了時(H13) 7,530百万円          ・B/C 3.3 (B:397億円、C:119億円)          (事業の効果の発現状況)          ・旅行速度 供用前(H11) 29.2km/h → 供用後(H17) 35.4km/h          ・死傷事故率 供用前(H11～13平均) 93.8件/億台和 → 供用後(H14～16平均) 0件/億台和          (現道75.6件/億台和)          ・交通渋滞の解消により、バス路線の利便性が向上          ・バイパスの整備により、日常活動圏の中心都市へのアクセスが向上          (事業実施による環境の変化)          ・CO2削減量 4,977t/年          (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。          (改善措置の必要性)          事業の効果が発現しており、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)          特に同種事業の計画・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>北海道開発局 建設部道路計画課 (課長 西村泰弘)</p>
<p>一般国道453号 大滝道路 (H5年～H12年) 北海道開発局</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)          ・交通量 計画時(H-) - 台/日 → 実績(H17) 4,429台/日          ・全体事業費 事業完了時(H12) 1,500百万円          ・B/C 2.2 (B:42億円、C:19億円)          (事業の効果の発現状況)          ・旅行速度 供用前(H6) 46.6km/h → 供用後(H17) 58.6km/h          ・死傷事故率 供用前(H5～7平均) 63.0件/億台和 → 供用後(H13～15平均) 16.7件/億台和          ・線形不良区間や大型車のすれ違い困難区間の解消により安全性が向上          (事業実施による環境の変化)          ・CO2削減量 370t/年          (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。          (改善措置の必要性)          事業の効果が発現しており、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)          特に同種事業の計画・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>北海道開発局 建設部道路計画課 (課長 西村泰弘)</p>
<p>国道51号 鹿嶋バイパス (S59年～H14年) 国土交通省 関東地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>327</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 13,567台/日          全体事業費(H14) 32,700百万円          B/C 事後評価時 3.9 (B:1761、C:448)          (事業の効果の発現状況)          旅行速度 供用前 19.4km/h → 38.3km/h          (事業実施による環境の変化)          騒音の低下 供用前 73dB → 供用後 63dB          (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)          鹿嶋バイパスの暫定2車線での供用によって、一定の整備効果が得られた。現在は、事業を一時休止しており、今後は、隣接する潮来バイパスなど、周辺及び前後の道路の進捗に応じた交通流の状況の変化を勘案し、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)          今後、同種事業を行うにあたっては、鹿嶋バイパス同様、地域との密な情報交換を図り、理解を得るための一層の努力を図りながら事業推進に努めていくことが重要であると考え。</p>	<p>対応なし</p>	<p>関東地方整備局 道路計画第一課 (課長 西川昌宏)</p>

<p>国道4号北宇都宮 拡幅 (S47年~H15年) 国土交通省関東地 方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>145</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 32,759 (宝積寺) ~ 39,582 (下岡本) 台/日          全体事業費 事業着手時 13,600百万円 → 事業完了時 14,700百万円          B/C 事後評価時 3.2 (B: 1,047, C: 328)          (事業の効果の発現状況)          渋滞長 供用前 1,800m → 供用後 500m          渋滞損失時間 供用前 0.31 (人分/台km) → 供用後 0.26 (人分/台km)          旅行速度 供用前 21km/h → 供用後 37km/h          事故率 供用前 145.8 (件/億台km) → 供用後 63.5 (件/億台km)          (事業実施による環境の変化)          騒音の低下 供用前 78.0dB → 供用後 71.1dB          (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)          北宇都宮拡幅の整備が計画的に進められたことにより「広域幹線道路網の形成」、「交通混雑の緩和」、「県北地域へのアクセス強化」が図られ、一定の整備効果が得られた。          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)          今後、事業を行うに当たっては計画的に事業を進めるとともに、早期の整備効果発現、及び供用目標の達成ができるよう、事業推進に努めていくことが重要である。</p>	<p>対応なし</p>	<p>関東地方整備局 道路計画第一課 (課長 西川昌 宏)</p>
<p>国道16号湾岸君津 (H7年~H12年) 関東地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>23</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 整備前 21,196台/日 → 整備後 22,930台/日          B/C 事後評価時 4.7 (B: 286, C: 61)          (事業の効果の発現状況)          旅行速度 供用前 18.6km/h → 供用後 50.0km/h          (事業実施による環境の変化)          騒音の低下 整備前 74.2dB → 整備後 70.0dB          (今後の事後評価の必要性)          事業の効果が発現しており、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号湾岸君津の整備によって、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ることにより、早期の整備効果発現するために、当初の供用目標の達成ができるよう、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 西川昌 宏)</p>
<p>国道17号 柿沼肥 塚立体 (H12~H16) 関東地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>76</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 新規採択時 39,900台/日 → 実績 46,900台/日          全体事業費 事業着手時 6,300百万円 → 事業完了時 7,600百万円          B/C 事後評価時 4.0 (B: 366億円, C: 92億円)          (事業の効果の発現状況)          旅行速度 17号バイパス上り: 代⇒上之南: 供用前 25.2km/h → 43.0km/h          渋滞長 柿沼交差点 (17号バイパス上り) 供用前 1200m → 110m          肥塚交差点 (17号バイパス下り) 供用前 1200m → 120m          渋滞損失時間 供用前 44万人・時間/年          渋滞損失時間削減率 約7割          (事業実施による環境の変化)          騒音の低下          夜間 供用前: 76デシベル (要請限度70デシベル: 超過) ⇒ 供用後: 64デシベル          (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)          当該区間については、効果が見られるが、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に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)          事業を行うにあたっては計画的に事業を進めるとともに、早期の整備効果発現及び開通目標の達成ができるよう、事業推進に努めていくことが重要であると考え。</p>	<p>対応なし</p>	<p>関東地方整備局 道路計画第一課 (課長 西川昌 宏)</p>
<p>一般国道8号 奥麻生除雪拡幅 近畿地方整備局</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 4,332台/日 → 実績 6,548台/日          全体事業費 事業時(H11) 34.6億円 → 事業完了時 37.2億円          B/C 再評価時 2.1 事後評価時 1.6 (B: 101億円, C: 65億円)          (事業の効果の発現状況)          旅行速度 供用前 46km/h → 54km/h          重要港湾 (敦賀港) へのアクセス向上          日常生活圏の中心都市へのアクセス向上          歩道の設置又は線形不良区間の解消等による安全性の向上          (事業実施による環境の変化)          対象道路の整備により削減される自動車からのCO2排出削減量 2.0 t/年          現道等における自動車からのNO2排出削減量 0.8 t/年          現道等における自動車からのSPM排出削減量 0.09 t/年          (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          (改善措置の必要性)          十分な機能が発揮され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)          特に見直しの必要はない</p>	<p>対応なし</p>	<p>近畿地方整備局 道路計画第一課 (課長 和田卓)</p>

<p>一般国道9号 丹波拡幅 近畿地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>85</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 22,883台/日 → 実績 29,820台/日          全体事業費 事業時(H10) 84.2億円 → 事業完了時 84.9億円          B/C 再評価時 2.0 事後評価時 1.8 (B:224億円、C:123億円)  <b>(事業の効果の発現状況)</b>          旅行速度 供用前 9.6km/h → 45.4km/h          現道等の年間渋滞損失時間の削減 1,407,120人・時間/年 →34,543人・時間/年          当該区間の通過時間(ピーク時) 48分 → 5分          歩道の設置又は線形不良区間の解消等による安全性の向上  <b>(事業実施による環境の変化)</b>          対象道路の整備により削減される自動車からのCO2排出削減量1,459t/年          現道等における自動車からのNO2排出削減量 3.3t/年          現道等における自動車からのSPM排出削減量 0.3t/年  <b>(今後の事後評価の必要性)</b>          今後の事後評価の必要性はない  <b>(改善措置の必要性)</b>          十分な機能が発揮され改善措置は必要ない  <b>(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)</b>          特に見直しの必要はない</p>	<p>対応なし</p>	<p>近畿地方整備局 道路計画第一課 (課長 和田卓)</p>
<p>玉島バイパス 中国地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>511</p>	<p>・渋滞損失時間の削減 4,536→2,313千人・時間/年          ・空港港湾へのアクセス性向上 金光町～岡山空港 96分→81分          ・CO2排出削減量 7.5万t/年→6.7万t/年</p>	<p>対応なし</p>	<p>中国地方整備局 道路計画課 (課長 田村央)</p>
<p>山口バイパス 中国地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>368</p>	<p>・渋滞損失時間の削減 6,058→144千人・時間/年          ・空港港湾へのアクセス性向上 山口市宮野下～山口宇部空港 69分→58分          ・主要渋滞ポイント宮野椋島交差点の渋滞解消(渋滞長L=2,200m→50m)</p>	<p>対応なし</p>	<p>中国地方整備局 道路計画課 (課長 田村央)</p>
<p>一般国道56号 本松町改良 四国地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>63</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因)          交通量(実績) 6,544(台/日)          全体事業費 63億円          B/C 1.2 (B:156億円 C:130億円)  <b>(事業の効果発現状況)</b>          旅行速度 供用前(S52) 47.0(km/h) → 供用後(H17) 55.0(km/h)          国土・地域ネットワークの構築(現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消)  <b>(社会経済情勢の変化)</b>          愛媛県南宇和郡の旧5町村(旧内海村、旧御荘町、旧城辺町、旧一本松町、旧西海町)が平成16年10月に合併し愛南町となる。  <b>(改善措置の必要性)</b>          改善措置の必要はない  <b>(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)</b>          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10号 旦の原交差点改良 (H4～H13) 九州地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>55</p>	<p><b>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)</b>          交通量 計画時(H2) 30,800台/日 → 実績(H17) 38,800台/日          全体事業費 事業完了時(H13) 5,000百万円          B/C 再評価時 未 → 事後評価時 4.8 (B=29,500百万円 C=6,100百万円)  <b>(事業の効果の発現状況)</b>          ・交通渋滞の緩和          旅行速度 整備前(H11) 17.1km/h → 整備後(H14) 22.0km/h          ・交通安全性の向上          事故率 整備前(H11-13) 205件/億台キロ → 整備後(H14-15) 125件/億台キロ          事故件数 整備前(H11-H13平均) 23件 → 整備後(H14-15平均) 16件          ・沿道環境の改善          騒音 整備前(H14)昼間 75dB・夜間 73dB → 整備後(H17) 昼間 68dB・夜間 64dB          二酸化炭素排出量削減量 102haの森林吸収量に相当          ・緊急医療施設、都市的サービスの向上 大南支所～大分市街地 8分短縮          ・地域活性化プロジェクトの発展に貢献          (大分インテリジェントタウン、高江ニュータウン等)  <b>(今後の事後評価の必要性)</b>          旦の原交差点改良事業は交通渋滞の緩和、交通安全性の向上、沿道環境の改善など所用の効果を発現しており、また、大分市の活性化、緊急医療活動の支援など地域にとって重要な役割を果たしていることにより、さらなる事後評価の必要はない。  <b>(改善措置の必要性)</b>          旦の原交差点改良事業は、整備直後にほぼ解消し、その後再び交通混雑が発生するようになったものの、主要渋滞ポイントとなっていた当該交差点の交通混雑の緩和に寄与しており改善措置をとる必要性はない。          なお、2車線区間に接続する終点部の交差点において、国道10号の交通負荷を軽減させるために、交差点形状のコンパクト化による交差点容量のUP対策を実施する予定である。  <b>(同種事業の計画・調査のあり方)</b>          現在の交通混雑は、当該事業と接続している2車線区間の影響を受けており、今後都市圏全体の幹線道路網の見直しを含めた調査検討の必要性が残る。          今回のように事業箇所の効果は十分であるものの、交通流動の変化により交通混雑の状況も変化するため、整備効果の状況把握やそれに基づく予測を行い、整備区間の延長や追加を検討することも必要である。</p>	<p>対応なし</p>	<p>九州地方整備局 道路計画第一課 (課長 淡中泰雄)</p>

<p>一般国道10号 末吉IC関連 (H8～H13) 九州地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>928</p>	<p><b>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)</b>  交通量(国道10号) 整備前実測(H14.2) 5,970台/12h → 整備後実績(H17) 5,227台/12h  (東九州自動車道 末吉財部IC～国分IC)  供用直後(H14) 2,110台/日 → H17年度 2,668台/日  全体事業費 事業完了時(H13) 1,140百万円 (IC関連のみ)  B/C 再評価時 未 → 事後評価時 2.4 (B=272,700百万円 C=114,200百万円)  ※費用対効果算出にあたっては、東九州自動車道末吉財部IC～国分IC間の費用・便益を含む  <b>(事業の効果の発現状況)</b>  ・主要な交通結節点へのアクセス性向上 曾於市～鹿児島空港 約14分短縮  ・交通安全性の向上 事故件数(国道10号) 整備前(H13) 73件 → 整備後(H14) 55件  ・信頼性の高いネットワークの形成 国道10号の災害による通行止め時の迂回時間の短縮  県道迂回 52分 → 高速利用 25分  ・産業活動、緊急医療活動に支援 物流、急患搬送等に際しての時間短縮、定時制の確保  <b>(今後の事後評価の必要性)</b>  事業効果の発現は「高速道路との結節機能」が確保され十分と判断されるので、今後の事業評価の必要はない。  <b>(改善措置の必要性)</b>  末吉IC関連により、東九州自動車道と一般国道10号が連結したことで、東九州自動車道(末吉財部IC～国分IC間)の事業効果は十分に発現されていると判断されるので、改善措置の必要はない。  <b>(同種事業の計画・調査のあり方)</b>  末吉IC関連は東九州自動車道の末吉財部ICと国道10号を接続する事業であり、接続位置の選定にあたっては、国道10号の道路構造、交通状況、事故や災害の履歴など調査し、最適な接続位置を選定する必要がある。  また、地域経済の活性化を支援するために、周辺の開発計画を考慮することも重要である。</p>	<p>対応なし</p>	<p>九州地方整備局 道路計画第一課 (課長 淡中泰雄)</p>
<p>北関東自動車道 (高崎JCT～伊勢崎) (H5年～H13年) 日本道路公団 (東日本高速道路株式会社)</p>	<p>5年以内</p>	<p>1,310</p>	<p><b>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)</b>  交通量 推計値 14,000台/日 → 実績 12,000台/日  全体事業費 当初計画 1,478億円 → 実績 1,310億円  B/C 事後評価時 6.7 [B:11,373億円、C:1,698億円]  <b>(事業の効果の発現状況)</b>  死傷事故率 供用前 134.5件/億台*。 → 供用後 104.8件/億台*。  <b>(事業実施による環境の変化)</b>  環境保全目標に対し、必要な環境保全対策は実施済み、あるいは必要に応じて実施予定  <b>(社会経済情勢の変化)</b>  群馬県内の県内総生産は、平成5年の事業開始後平成11年度までは増加、その後は減少傾向  <b>(今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性)</b>  費用対効果分析の結果や利用状況、事業の効果発現から一定の整備効果が得られており、今後の事業評価の必要性はないものと考ええる。  なお、今回は部分開通であり、北関東道全線開通後、現在の利用状況に変化が生じるため、今後は部分開通ごとの事後評価は実施せず、北関東道全線開通後に全線をまとめて事後評価する。</p>	<p>対応なし</p>	<p>東日本高速道路株式会社 計画設計チーム (TL 大越良記)</p>
<p>北関東自動車道 (栃木都賀JCT～宇都宮上三川) (H5年～H12年) 日本道路公団 (東日本高速道路株式会社)</p>	<p>5年以内</p>	<p>1,162</p>	<p><b>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)</b>  交通量 推計値 14,900台/日 → 実績 7,800台/日  全体事業費 当初計画 1,487億円 → 実績 1,162億円  B/C 事後評価時 4.9 [B:7,696億円、C:1,575億円]  <b>(事業の効果の発現状況)</b>  死傷事故率 供用前 64.2件/億台*。 → 供用後 40.1件/億台*。  <b>(事業実施による環境の変化)</b>  環境保全目標に対し、必要な環境保全対策は実施済み、あるいは必要に応じて実施予定  <b>(社会経済情勢の変化)</b>  栃木県内の県内総生産は、平成5年の事業開始後増減を繰り返し、平成11年以降は増加傾向  <b>(今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性)</b>  費用対効果分析の結果や利用状況、事業の効果発現から一定の整備効果が得られており、今後の事業評価の必要性はないものと考ええる。  なお、今回は部分開通であり、北関東道全線開通後、現在の利用状況に変化が生じるため、今後は部分開通ごとの事後評価は実施せず、北関東道全線開通後に全線をまとめて事後評価する。</p>	<p>対応なし</p>	<p>東日本高速道路株式会社 計画設計チーム (TL 大越良記)</p>
<p>山陽自動車道 宇部JCT～下関JCT (H5年度～H12年度) 西日本高速道路株式会社</p>	<p>5年以内</p>	<p>991</p>	<p><b>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)</b>  交通量 推計値 6,600台/日 → 実績 4,700台/日 (平成13年度)  全体事業費 当初計画 1,094億円 → 実績 991億円  B/C → 事後評価時 1.3 (B:1,971億円、C:1,537億円)  <b>(事業の効果の発現状況)</b>  旅行速度 供用前 25km/h → 供用後 55km/h  死傷事故率 供用前 88件/億台*。 → 供用後 77件/億台*。  <b>(事業実施による環境の変化)</b>  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。  <b>(社会経済情勢の変化)</b>  山口県の県内総生産は、平成8年をピークに、その後はほぼ横ばいが続いている。  <b>(今後の事後評価の必要性)</b>  事業の効果が発現しており、再事後評価の必要はない。</p>	<p>対応なし</p>	<p>西日本高速道路株式会社 計画設計チーム (リダー 大西宣二)</p>
<p>四国縦貫自動車道 伊予～大洲 (H2年度～H12年度) 西日本高速道路株式会社</p>	<p>5年以内</p>	<p>1,264</p>	<p><b>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)</b>  交通量 推計値 9,600台/日 → 実績 9,500台/日 (平成13年度)  全体事業費 当初計画 1,050億円 → 実績 1,264億円  B/C → 事後評価時 3.1 (B:5,819億円、C:1,877億円)  <b>(事業の効果の発現状況)</b>  旅行速度 供用前 48km/h → 供用後 66km/h  死傷事故率 供用前 94件/億台*。 → 供用後 52件/億台*。  <b>(事業実施による環境の変化)</b>  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。  <b>(社会経済情勢の変化)</b>  愛媛県の県内総生産は、平成8年をピークに、その後は横ばいにある。  <b>(今後の事後評価の必要性)</b>  事業の効果が発現しており、再事後評価の必要はない。</p>	<p>対応なし</p>	<p>西日本高速道路株式会社 計画設計チーム (リダー 大西宣二)</p>

東九州自動車道 西都～清武JCT (H5年度～H12年 度) 西日本高速道路㈱	5年以内	938	(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 3,000台/日 → 実績 2,300台/日 (平成13年度) 全体事業費 当初計画 963億円 → 実績 938億円 B/C → 事後評価時 1.7 (B:1,957億円、C:1,186億円) (事業の効果の発現状況) 旅行速度 供用前 27km/h → 供用後 78km/h 死傷事故率 供用前 34件/億台*。 → 供用後 21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) 宮崎県の県内総生産は、平成12年をピークに、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。	対応なし	西日本高速道路㈱ 計画設計チーム (リダー 大西宣 二)
一般国道24号 京奈和自動車道 (京奈道路) (S58年度～H12年 度) 近畿地方整備局 西日本高速道路㈱	5年以内	1,260	(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 23,500台/日 → 実績 14,900台/日 (平成12年) 全体事業費 当初計画 744億円 → 実績 1,260億円 B/C → 事後評価時 3.6 (B:9,478億円、C:2,624億円) (事業の効果の発現状況) 旅行速度 供用前 37km/h → 供用後 78km/h 死傷事故率 供用前 93件/億台*。 → 供用後 73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) 京都府の府内総生産は、平成3年以降、明確な増加傾向にはない。 (今後の事後評価の必要性) 事業の効果が発現しており、再事後評価の必要はない。	対応なし	西日本高速道路㈱ 建設事業統括チーム (リダー 高倉照 正)
一般国道9号 安来道路 (S61年度～H12年 度) 中国地方整備局 西日本高速道路㈱	5年以内	1,073	(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 5,900台/日 → 実績 7,300台/日 (平成13年度) 全体事業費 当初計画 1,100億円 → 実績 1,073億円 B/C → 事後評価時 2.2 (B:3,548億円、C:1,597億円) (事業の効果の発現状況) 旅行速度 供用前 38km/h → 供用後 55km/h 死傷事故率 供用前 99件/億台*。 → 供用後 71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) 鳥根県の県内総生産は、全国より大きく伸び、近年も増加傾向。 (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。	対応なし	西日本高速道路㈱ 建設事業統括チーム (リダー 高倉照 正)

【道路・街路事業】  
(補助事業等)

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362号 只来拡幅 (S62～H12) 静岡県	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 3,980台/日 → 実績 4,362台/日 ・全体事業費 計画時 43億円 → 実績45億円 ・B/C 当初 無し → 事後 2.5 (事業の効果の発現状況) ・旅行速度 供用前 34.7km/h → 供用後 48.8km/h ・第2次高度医療機関への30分到達圏の拡大 (国)362号沿いに1.5倍に拡大 ・バイパス部の歩道整備により、通学路の安全性の向上	対応なし	静岡県 道路整備室 (鈴木 義勝)
一般国道368号 上野名張バイパス (S54～H11) 三重県	5年以内	144	(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 20,610台/日 → 実績 18,349台/日 ・全体事業費 計画時 144億円 → 実績144億円 ・B/C 当初 実施していない → 事後 17.0 (事業の効果の発現状況) ・旅行速度 供用前 18km/h → 供用後 31km/h ・混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善 ・伊賀市～名張市間の所要時間の短縮	対応なし	三重県 県土整備部 道路整備室 (松田 肇)
宮原町高畑線(千 蔵工区) (H7年～H17年) 新潟県	5年以内	56	(費用対効果算定の基礎となった要因の変化) 交通量 計画時 7,300台/日 事業完了時 9,350台/日 全体事業費 事業着手時 3,600百万円 → 事業完了時 5,675百万円 (工期延伸有) B/C 再評価時 1.6 (B:100 C62) 事後評価時 1.6 (B:100 C62) (事業効果の発現状況) 国道352号の混雑度1.31→1.11、沢田跨線橋の混雑度1.58→1.56 車道幅員5.5m→7.0m、歩道幅員0.0m→3.5m 「整備して良かった」という意見が95%以上を占める。 (事業実施による環境の変化) 住民参加による植樹計画と管理による環境形成 (社会経済状況の変化) 長岡市の人口の増加 188,792人(H9)→191,212(H15) (今後の事後評価の必要性) 事業効果が十分に発揮しており、再事後評価の必要性はない。 (改善措置の必要性) 「交通渋滞の緩和」「円滑・安全な通行の確保」「周辺地域の利便性向上」 「沿道環境整備の向上」を達成しており、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) 引き続きわかりやすい事業効果分析に努めていく必要がある。	対応なし	北陸地方整備局 建設部 都市・住宅整備課 (課長 畑めぐ み)

(都) 福野駅前線 (H9年～H16年) 富山県	5年以内	24	<ul style="list-style-type: none"> <li>・全体事業費(実質) 供用前:25億円→実績:24億円 (事業の効果の発現状況)</li> <li>・旅行速度 供用前 22.5km/h → 供用後 25.7km/h</li> <li>・歩行空間ネットワークの整備率 供用前 68% → 供用後 73%</li> <li>・本区間の供用により、JR福野駅へのアクセスが向上すると共に、地域住民主導により地域伝統文化が復活した (今後の事後評価の必要性)</li> <li>・事業の効果が発現しており、再度の事後評価は必要ない。</li> </ul>	対応なし	北陸地方整備局 建政部 都市・住宅整備課 (課長 畑めぐみ)
(都) 能町庄川線 (H3～H16年度) 富山県	5年以内	61	<ul style="list-style-type: none"> <li>・全体事業費(実質) 供用前:68億円→実績:64億円</li> <li>・B/C(事後) 2.7 (C:65億円、B:174億円)</li> <li>・渋滞長(近傍市道) 供用前:300m→後:100m</li> <li>・本区間の供用により、ほぼ並行して住宅地を通り、朝夕に抜け道となっている近傍市道の交通量が減り、これに面する小学校への通学が安全になったほか、沿道環境が改善された。</li> </ul>	対応なし	北陸地方整備局 建政部 都市・住宅整備課 (課長 畑めぐみ)
(都) 環状南線 (H9～H16) 水見市	5年以内	19	<ul style="list-style-type: none"> <li>・全体事業費(実質) 供用前:21億円→実績:19億円</li> <li>・市街地流入交通量の分散(20%減少)</li> <li>・JR横断交通の減少(35%減少)</li> <li>・高岡方面と水見漁港へのアクセス改善(20%向上)による観光施設への連絡網の強化が図られた</li> </ul>	対応なし	北陸地方整備局 建政部 都市・住宅整備課 (課長 畑めぐみ)
筒井小倉線 (H5年～H16年)	5年以内	42	<ul style="list-style-type: none"> <li>・交通量の状況 計画時:16,086台/日→実績:21,574台/日</li> <li>・事業費の状況 事業着手時:31億円→事業完了時:42億円</li> <li>・B/C 事後評価時:4.3 (B:229億円、C:53億円)</li> <li>・旅行速度の改善状況 旅行速度:10.3km/h→21.7km/h</li> <li>・踏切道の除却の状況 踏切遮断時間7.8時間/日→0</li> <li>・中心市街地での交通の円滑化に寄与</li> <li>・市街地において新たに無電柱化を達成</li> <li>・JR春日駅前広場と一体的に整備により総合的な効果を発揮</li> </ul>	対応なし	本省 都市・地域整備局 街路課 (課長 松谷春敏)
原田駅大崎線 (H9年～H16年)	5年以内	29	<ul style="list-style-type: none"> <li>・交通量の状況 計画時:10,100台/日→実績:13,447台/日</li> <li>・事業費の状況 事業着手時:33億円→事業完了時:29億円</li> <li>・B/C 事後評価時:2.3</li> <li>・旅行速度の改善状況 所要時間:18.0分→8.3分</li> <li>・並行区間における踏切道の除却の状況 踏切遮断時間/日→0(交通量9,556台/日)</li> <li>・市街地の都市計画道路密度が向上</li> <li>・日常活動圏中心都市を最短で連絡する路線を構成する</li> <li>・緊急輸送道路ネットワークの代替路線を形成する</li> </ul>	対応なし	本省 都市・地域整備局 街路課 (課長 松谷春敏)
尾倉与原線 (H7年～H16年)	5年以内	18	<ul style="list-style-type: none"> <li>・交通量の状況 計画時:5,800台/日→実績:4,428台/日</li> <li>・事業費の状況 事業着手時:14.0億円→事業完了時:18億円</li> <li>・B/C 事後評価時:1.0 (B:24億円、C:24億円)</li> <li>・旅行速度の改善状況 所要時間:10.8分→7.3分</li> <li>・並行区間における踏切道の交通改善の状況 並行区間からの交通量転換:3500台/12h</li> <li>・現道等における大型車のすれ違い困難区間が解消</li> </ul>	対応なし	九州地方整備局 都市・住宅整備課 (課長 角田陽介)

【港湾整備事業】  
(直轄事業)

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)
苫小牧港 東港区 防波堤整備事業 北海道開発局	5年以内	402	<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 計画時 398億円 → 事業完了時 402億円 B/C 事後評価時 2.1(B:1,390億円、C:663億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況) 避難船の避泊エリア 当初エリアなし → 現在4隻 (事業実施による環境の変化) 苫小牧港東港区に防波堤が整備されたことによって、荒天時において、避難泊地が確保され、苫小牧沖を航行する船舶の安全が確保されたほか、待船の避難が可能となり、苫小牧港の利用が促進されました。 (社会経済情勢の変化) 特になし。 (今後の事後評価の必要性) 投資効果が十分確保されており、事業実施の効果が既に発現されているため、今後の事後評価の必要はありません。 (改善措置の必要性) 事業実施の効果が十分発現されているため、改善措置の必要性はありません。 (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	北海道開発局 港湾空港部港湾計 画 (課長 栗田 悟)
十勝港 内港地区 多目的国際ターミ ナル整備事業 北海道開発局	5年以内	115	<p>(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 22万トン/年 → 実績 15万トン/年(平成16年実績貨物量) 全体事業費 事業着手時 115億円 → 事業完了時 115億円 B/C 事後評価時 1.2(B:179億円、C:149億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況) 年間海上輸送回数 未整備時 13回 → 整備後 9回 陸上輸送距離 39~147km短縮 (事業実施による環境の変化) 十勝港内港地区に多目的国際ターミナルを整備したことによって、貨物船の大型化需要へ対応することが可能となり、物流の効率が向上しました。また、防波堤整備により、港内へ船舶が避難可能になりました。 (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、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</p>	対応なし	北海道開発局 港湾空港部港湾計 画 (課長 栗田 悟)
紋別港 港南地区 旅客船ターミナル 整備事業 北海道開発局	5年以内	45	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 旅客船見学者数 計画時 0人 → 実績 25,491人 自衛艦・巡視船・調査船等 計画時100人 → 実績 1,456人 全体事業費 事業着手時 37億円 → 事業完了時 45億円 B/C 事後評価時 1.1(B:63億円、C:57億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況) 旅客船寄港隻数 実績 3隻 自衛艦・巡視船・調査船等 実績 約8隻 (事業実施による環境の変化) 紋別港南地区に旅客船ターミナルを整備したことによって、旅客船や巡視船が紋別港に寄港することにより、地元市民に交流機会が増加した。また、巡視船がシフトすることにより、空いた既存岸壁を小型船が利用可能となることで、滞船コストが削減された。 (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、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</p>	対応なし	北海道開発局 港湾空港部港湾計 画 (課長 栗田 悟)
霧多布港 本港地 区 小型船だまり整備 事業 北海道開発局	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) 漁船隻数 計画時 76隻 → 実績 96隻 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 1.3(B:40億円、C:31億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況) 1隻当たりの作業者数 供用前 5人 → 2人 1回当たりの作業時間 供用前 2.5時間 → 0.5時間 (事業実施による環境の変化) 霧多布港の琵琶瀬湾側に小型船だまりを整備したことによって、コンブ船の陸揚作業に関わる作業時間が削減され、非効率な就労環境が改善された。 (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、再事後評価は必要はない。 (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。</p>	対応なし	北海道開発局 港湾空港部港湾計 画 (課長 栗田 悟)

<p>羽幌港 本港地区 小型船だまり整備 事業 北海道開発局</p>	<p>5年以内</p>	<p>61</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 漁船隻数 計画時 103隻 → 実績 86隻 全体事業費 事業着手時 60億円 → 事業完了時 61億円 B/C 事後評価時 1.1(B:77億円、C:71億円) (事業の効果の発現状況) 陸揚・準備時における滞船コスト削減(年間に陸揚岸壁 35千時間、準備岸壁 47千時間の削減) ふ頭用地整備による作業時間短縮(年間4.2千時間の作業時間の削減) 泊地浚渫費の削減 (事業実施による環境の変化) 羽幌港本港地区に小型船だまりを整備したことによって、陸揚時・準備時の滞船による混雑が解消され、非効率的な就労作業が改善されました。 (社会経済情勢の変化) 利用隻数が86隻と減少しましたが、十分な投資効果が確認されています。 (今後の事後評価の必要性) 投資効果が十分確保されており、事業実施の効果が既に発現されているため、今後の事後評価の必要はありません。 (改善措置の必要性) 事業実施の効果が十分発現されているため、改善措置の必要性はありません。 (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 (課長 栗田 悟)</p>
<p>常陸那珂港 外港 地区 防波堤整備事業 関東地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>1,244</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 火力発電所2号機の操業年次 事業着手時:平成17年 → 平成22年以降 全体事業費 事業着手時:1,181億円 → 事業完了時:1,244億円 B/C 事後評価時 1.9(B:3,242億円、C:1,722億円) (事業の効果の発現状況) 港内の静穏度が十分に確保され、大型石炭専用船が入港出来るようになった。 (石炭専用船入港隻数 実績:28隻) (事業実施による環境の変化) 特に港湾整備に伴い問題となる事項は発生していない。 (社会経済情勢の変化) 常陸那珂火力発電所2号機の建設計画が平成17年12月運転開始としていたが、平成22年以降へ繰り延べとなった。 (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) 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>関東地方整備局 港湾空港部港湾計 画課 (課長 成川 和 也)</p>
<p>四日市港 霞ヶ浦 南ふ頭地区 多目的国際ターミ ナル整備事業 中部地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>199</p>	<p>(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 139万トン/年 → 実績211万トン/年(平成15年実績貨物量) 全体事業費 事業着手時:202億円 → 事業完了時:199億円 B/C 事後評価時 2.7(B:1,233億円、C:458億円) (事業の効果の発現状況) 船舶の大型化 30,000DWT → 74,000DWT 陸上輸送距離 供用前 31.2km → 0.25km(石炭) (事業実施による環境の変化) 霞ヶ浦南ふ頭地区多目的国際ターミナル整備事業の実施により、石炭輸入基地の集約が行われ、船舶の大型化ならびに陸上輸送距離の短縮が実現し、CO2排出量、NOx排出量の削減、沿道騒音の抑制等コールセンターを配置しない場合に比べ自然環境に対する負担が軽減された。 (社会経済情勢の変化) 四日市港における石炭取扱量は順調に増加している。 四日市港周辺及び背後地域の石炭需要は安定しており、衣浦港の発電所への移送も計画どおり実施され、取扱量は増加している。 (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) 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 港湾計画課 (課長 中原 正 顕)</p>
<p>四日市港 四日市 地区 航路・泊地整備事 業 中部地方整備局</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) 取扱貨物 計画時553万トン/年 → 実績438万トン/年(平成15年度実績) ※平成9年度川越火力発電所3・4号基稼働 全体事業費 事業着手時:29億円 → 事業完了時:34億円 B/C 事後評価時 3.7(B:153億円、C:41億円) (事業の効果の発現状況) 旅行速度 供用前 20ノット → 22ノット 輸送能力の向上 供用前 135,470m3/隻・回 → 156,444m3/隻・回 (事業実施による環境の変化) 四日市地区航路泊地整備事業の実施に伴う自然環境への影響は特に認められない。 (社会経済情勢の変化) 火力発電に使用される燃料は、脱石油政策の推進ならびに環境負荷の低減、経済性等の観点から石油からの転換が進められている。 当事業の実施により、四日市港におけるLNG輸入の制約が解消され、四日市港内に立地する2つの火力発電所はいずれもLNGによる発電を行っている。 (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) 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 港湾計画課 (課長 中原 正 顕)</p>

<p>徳島小松島港 赤石地区 多目的国際ターミナル整備事業（岸壁（-13m）①） 四国地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>203</p> <p>（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 75.8万トン/2バース（昭和62年）→実績120万トン/1バース（平成15年実績）  ・全体事業費 事業着手時 169億円 → 事業完了時 203億円  B/C 事後評価時 1.2(B:358億円、C:294億円)  （事業の効果の発現状況）  ・岸壁の大水深化に伴う海上輸送コスト削減（荷役日数 供用前 171日→122日）  ・港湾の貨物容量の拡大による滞船コスト削減（滞船日数 供用前 93日→31日）  ・ヤードの広大化に伴う作業コストとチップ材料ロス費用削減  ・陸上輸送距離短縮による輸送コスト削減（輸送距離 供用前 16km→13km）  （事業実施による環境の変化）  ・一隻当たりの貨物取扱量の増加、荷役日数の減少による船舶運航日数減と、陸上運搬距離短縮によるトラック運行日数減によりCO2=3,061 t/年及びNOX=1 t/年の削減が図られた。  ・労働災害の減少・・・赤石地区における発生件数=0（荷役業者ヒアリング）  （社会経済情勢の変化）  ・赤石地区岸壁（-13m）①の主要貨物である外貨チップにおいては、背後企業が安定的に発展しているため、昭和62年当時の港湾計画で想定された取扱貨物以上に推移している。背後企業では、更なる設備投資が行われており、当該岸壁の取扱貨物量は今後も堅調に推移するものと思われる。  （今後の事後評価の必要性）  事業効果は十分に発現されており、今後も十分な需要が見込める。また排出ガスの削減など環境負荷の軽減効果も発揮されているため、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。  （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>四国地方整備局 港湾空港部港湾計画課 （課長 中川 研造）</p>
--	-------------	--	-------------	--

【空港整備事業】  
(直轄事業等)

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)
釧路空港滑走路延長事業 (H6年度～H12年度) 北海道開発局 東京航空局	5年以内	139	<p>(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 543千人(H12年度) → 実績 531千人(H12年度)、562千人(H16年度)</p> <p>工期 事業着手時 H12年度供用開始予定 → H12年度供用開始 全体事業費 事業着手時 11,391百万円 → 事業完了時 13,943百万円 B/C 事後評価時 1.2 (B: 206億円、C: 167億円)</p> <p>(事業効果の発現状況) ・東京路線は今後も需要が増加し大型機の就航が見込まれる。 ・国際チャーター便は既に大型機が就航しており、今後も増加が見込まれる。 ・追風制限、横風制限、滑走路コンディションの条件緩和により、欠航の約2割、遅延の約1割が救済できている。</p> <p>(事業実施による環境の変化) 特になし</p> <p>(社会経済情勢の変化) ・国際線については、台湾等のビザ免除措置、中国からの訪日団体観光ビザ発給対象地域の中国全土への拡大、釧路空港の動植物検疫空港の指定など今後も乗降客の増加が見込まれる。 ・知床世界遺産登録により、平成17年度の夏は観光客が増えており今後の増加が期待出来る。</p> <p>(今後の事後評価の必要性) 大型機による国際チャーター便の就航、冬季の就航率の改善、遅延の減少が実現しており、東京路線の需要も順調に推移していることから、今後の事後評価の必要はない。</p> <p>(改善措置の必要性) 特になし</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	北海道開発局 港湾空港部空港課 (課長 笹島隆彦)  東京航空局飛行場 部 空港整備調整課 (課長 桑原厚佳)
広島空港滑走路延長事業 (H7年度～H12年度) 中国地方整備局 大阪航空局	5年以内	172	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 国際線旅客数 計画 483千人(H12年度) → 実績 322千人(H12年度)、268千人(H16年度)</p> <p>工期 事業着手時 H12年度供用開始予定 → H12年度供用開始 全体事業費 事業着手時 21,000百万円 → 事業完了時 17,200百万円 B/C 事後評価時 1.2 (B: 277億円、C: 225億円)</p> <p>(事業効果の発現状況) ・滑走路が3,000mとなり、大型機で北米、欧州等へ直行が可能となった。 ・国際定期路線は、事業採択時(H7)の3路線・週28便から、平成17年7月の6路線・週62便に倍増している。なお、平成16年6月台北線(週3便)、平成17年4月グアム線(4月:週2便、7月:週4便)が就航している。</p> <p>(事業実施による環境の変化) 特になし</p> <p>(社会経済情勢の変化) 国際線旅客数は、平成12年度まで順調に増加していたが、米国同時多発テロ事件、イラク戦争及び新型コロナウイルス(SARS)の発生の影響により、平成13年度から平成15年度の間、落ち込んだが、平成16年度の国際線旅客数は前年度比65.4%増と大きく回復。</p> <p>(今後の事後評価の必要性) 長距離国際線で大型機が就航し、3,000m滑走路の効果を発揮していること、国際定期路線が拡大し、国際線旅客数の着実な増加が見込まれること、国際化への地域のポテンシャルも高いことから、今後の事後評価の必要はない。</p> <p>(改善措置の必要性) 特になし</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	中国地方整備局 港湾空港整備課 (課長 三好隆)  大阪航空局飛行場 部 空港整備調整課 (課長 安藤久美)

【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)
都営12号線(大江戸線)環状部整備事業 東京都交通局	5年以内	9,886	<p>(評価の基礎要因の変化と要因)                      事業費 想定値(免許申請時)6,826億円 → 実績値9,886億円                      工期 想定値(免許申請時)6年 → 9年8ヶ月                      輸送人員 想定値(免許申請時)100万人/日 → 実績値(平成16年度)約65万人/日                      B/C 事後評価時 1.1~2.8 (B 12,500億円~32,200億円 C 11,500億円)</p> <p>(事業による効果・影響)                      ①都庁前駅や新宿駅、新宿西口駅の設置により、各方面からの副都心である新宿地区の公共施設、商業施設等へのアクセス利便性が向上し、副都心の発展に寄与。                      ②六本木や汐留地区において、開業前後で商業用途建築確認申請件数が大幅に増加しており(汐留は平成14年の駅開業前後)、これらの地区の再開発事業や土地区画整理事業の進展に寄与。                      ③南側区間を中心に、5分~15分以上の時間短縮が実現(例:六本木~新宿11分短縮、門前仲町~森下15分短縮など)。                      ④新宿区(東新宿~牛込柳町)や中央区(勝どき)、港区(赤羽橋)等で鉄道駅500m圏内となる地域が増加。                      ⑤沿線全域で住居系延床面積は増加しており、商業・業務系床面積も南側を中心に増加。また、麻布十番や上野御徒町等では、商店街・デパートの売上が開業により増加(開業後ヒアリング結果より)。                      ・その他                      全駅でバリアフリー化が達成されたことで、都心部の鉄道ネットワーク全体でのバリアフリー化促進に寄与したと考えられる。</p> <p>(社会経済情勢の変化)                      都心回帰による沿線人口の増加</p> <p>(改善性の必要性)                      都交通局が主体的に取り組む課題                      ・他鉄道との乗り継ぎ円滑化を促進                      ・バスとの連携強化(地下鉄利用促進につながる系統の検討など)                      ・経費の縮減                      都交通局以外が取り組む課題                      ・沿線地域における開発計画の円滑な促進                      ・特に環状部北側地域における土地利用の高度化</p> <p>(今後の事後評価の必要性)                      本事業は、一定の整備効果は得られているものの、輸送人員が計画値に達成していないことを踏まえ、今後においても適宜、施策の実施や効果の確認をし、今後の取組みへの反映を行っていくことが重要である。</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)                      1)本調査により、沿線地域における開発計画の進展状況が新たに整備された路線の輸送人員に大きな影響を与えることが確認された。しかし、計画段階において開発動向を正確に把握することは困難である。そのため、新規事業採択時評価や再評価時においては、開発状況について複数のシナリオ設定をして評価を実施する方法も検討する必要がある。                      2)東京都心部のような鉄道網が密な地域では、乗換利便性を的確に評価することが、輸送人員の推計において重要であることが確認された。東京都交通局では、乗換抵抗の説明要因として乗換回数を追加したモデル改良により対応を図っている。一方、「鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル 2005」においては、この乗換利便性の改善は考慮されているが、今後の高齢化の進展等を踏まえると、より精緻な評価手法を構築していく必要があると考えられる。</p>	対応無し	東京都交通局総務部技術調整 (担当課長 長谷川孝治)

<p>都営6号線（三田線）延伸部整備事業 東京都交通局</p>	<p>5年以内</p>	<p>796</p>	<p>（評価の基礎要因の変化と要因） 事業費 想定値（免許申請時）555億円 → 実績値796億円 工期 想定値（免許申請時）4年6ヶ月 → 9年6ヶ月 輸送人員 想定値（免許申請時） 13.6万人/日 → 実績値（平成16年度）約8万人/日 B/C 事後評価時 2.7～6.4（B 2,700億円～6,600億円 C 1,000億円）</p> <p>（事業による効果・影響） ①東京区部西南部（目黒区、大田区、世田谷区）や横浜市、川崎市などから、日比谷、大手町など都心部へのアクセス利便性が向上している（例：大岡山～日比谷では整備前35分→整備後29分と6分短縮）。 都営6号線（三田線）延伸部の整備は、既設区間（西高島平～三田）や東急目黒線・東横線などの既存ストックを有効活用して、広域的な鉄道ネットワークを形成した好事例といえる。 ②東急東横線のピーク時混雑率が9ポイント低下している。 その他 ・白金高輪、白金台駅の設置により周辺地域の鉄道利便性が向上し、住居系延床面積の増加につながっている。 ・東急目黒線との相互直通運転を契機に実施されたワンマン化（ホーム柵設置）は、ホーム転落事故の防止となり、安全性の向上に寄与している。</p> <p>（社会経済情勢の変化） 都心回帰による沿線人口の増加</p> <p>（改善性の必要性） 都交通局が主体的に取り組む課題 ・他鉄道との乗り継ぎ円滑化を促進</p> <p>（今後の事後評価の必要性） 輸送人員が計画値に達成しており、また一定の整備効果は得られているものの、より効果的なプロジェクトとなるように、今後においても適宜、施策の実施や効果の確認をし、今後の取組みへの反映を行なっていくことが重要である。</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） 都営6号線（三田線）延伸部のような他路線との相互直通運転化を前提とした鉄道プロジェクトについては、個々の事業主体の視点からの評価に加えて、都市鉄道ネットワーク全体としての評価も重要であり、マニュアルにも明記されていることが望まれる。</p>	<p>対応無し</p>	<p>東京都交通局総務部技術調整 （担当課長 長谷川孝治）</p>
<p>埼玉高速鉄道線整備事業 埼玉高速鉄道株式会社</p>	<p>5年以内</p>	<p>2,587</p>	<p>（評価の基礎要因の変化と要因） 事業費 想定値（免許申請時）2,592億円 → 実績値2,587億円 工期 想定値（免許申請時）6年6ヶ月 → 7年6ヶ月 輸送人員 想定値（免許申請時） 23.0万人/日 → 実績値（平成16年度）6.5万人/日 B/C 事後評価時 1.3（B 3,279億円 C 2,587億円）</p> <p>（事業による効果・影響） 鳩ヶ谷市、川口市東部及びさいたま市東部の交通不便地域の解消 乗り換えなしでの都心直結による交通ネットワークの質的向上 新たなまちづくりの促進（沿線開発の促進・夜間人口の増加） 公共施設・商業施設の新設による生活利便性の向上 道路渋滞の緩和及びそれに伴う環境負荷の低減、固定資産税の増収 埼玉スタジアム2002の活性化</p> <p>（社会経済情勢の変化） 事業計画時に比べ景気が大きく後退し、経済活動、雇用状況の悪化による鉄道利用者の減少並びに沿線地域開発の当初計画との乖離が生じた。</p> <p>（改善性の必要性） 現在、輸送人員は毎年度10%近く増加しているが、社会資本の有効利用及び会社経営の安定化の両面から更なる利用者の増大を図る必要がある。</p>	<p>対応無し</p>	<p>埼玉高速鉄道株式会社 総務部経理課 （課長 森本明人）</p>

<p>南北線（地下鉄7号線）整備事業 東京地下鉄株式会社</p>	<p>5年以内</p>	<p>5,604</p>	<p>（評価の基礎要因の変化と要因）          事業費 想定値（免許申請時）4,153億円 → 実績値5,604億円          工期 想定値（免許申請時）約10年 → 約14年半          輸送人員 想定値（免許申請時）53万人/日 → 実績値（平成17年10月平均）38万人/日          B/C 事後評価時 2.1（B 15,426億円 C 7,245億円）</p> <p>（事業による効果・影響）          ・ 事業の主たる目的については、港区、文京区、北区等の鉄道不便地域に新線整備、新駅設置がなされ、さらには、東急目黒線等との相互直通運転が実現したことで達成された。</p> <p>・ 六本木一丁目、白金台等において駅周辺で商業・業務施設、マンション開発が進展          ・ 東急東横線の混雑率の緩和に寄与          ・ バリアフリー対策は、既設の永田町駅を除く18駅でエレベータを設置し、交通バリアフリー法の施行後の他事業者の取組の先駆けとなった。          ・ 安全対策については、ホームドアの設置など当時として先進的な取組みが含まれており、以降の他事業者における同種の取組みの指針となるものである。実際に、ホーム下への転落事故が、東京メトロの他路線では路線平均24件/年程度発生している中で南北線では、開業以降全く発生していない。</p> <p>（社会経済情勢の変化）          ・ 首都圏における人口動向          ・ 少子高齢化の進展          ・ 補助制度の変更</p> <p>（改善性の必要性）          ・ 相互直通運転区間全体での沿線PRによる定期外旅客需要の創出          ・ 南北線自体の知名度向上のためのPRと南北線の「乗り方」の提案          ・ 的確なマーケティングの実施の基礎となる利用者ニーズ把握のための仕組みづくり          ・ 南北線の資金収支改善に向けたコスト削減の取組み</p> <p>（今後の事後評価の必要性）          ・ 事業自体の主たる目的は達成されたことから今後の事後評価の実施の必要性はない。</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）          ・ 需要予測、収支見直し等における予測フレームの設定（人口、経済の状況、競合交通のサービスレベル、駅周辺の開発の進捗）を、幅をもちつつ、一定のシナリオを想定して適切に行うべき。          ・ 事後評価を前提とした、新規事業採択にあたっての計画、評価、及び開業後の沿線地域の動向に係るデータベースの整備を行っていくべき。</p>	<p>対応無し</p>	<p>東京地下鉄株式会社 経営企画本部 （担当課長 米彰）</p>
--------------------------------------	-------------	--------------	---	-------------	---

【都市・幹線鉄道整備事業】  
（幹線鉄道等活性化事業）

事業名 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）
<p>幹線鉄道等活性化事業（貨物鉄道） （武蔵野線・京葉線貨物列車走行対応化） （H10～H12） 京葉臨海高速鉄道株</p>	<p>5年以内</p>	<p>41</p>	<p>（費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化）          ①事業費 42.3億円（計画時）→40.9億円（実績）          ②貨物増加輸送トンキロ（武蔵野線・京葉線）          計画時（新規採択時） 増加輸送トンキロ数 138,797千トンキロ/年（H9）          事業後（平成13年） 増加輸送トンキロ数 39,408千トンキロ/年（H13）          現在（平成16年） 増加輸送トンキロ数 158,731千トンキロ/年（H16）          B/C 4.0 （B：187.1億円 C：46.7億円）</p> <p>（事業の効果の発現状況）          従来、南流山～蘇我間を常磐線・総武線により輸送していたところ、旅客専用線となっていた武蔵野線（南流山～西船橋）、京葉線（西船橋～蘇我）について、貨物列車の走行を可能とするための改良を実施した結果、輸送距離が11.3km短縮し、輸送時間も約1.5時間短縮された。</p> <p>（社会経済情勢の変化）          鉄道貨物輸送トンキロ 事業前（平成12年度） 合計 22,136百万トンキロ          鉄道貨物輸送トンキロ 現在（平成16年度） 合計 22,449百万トンキロ          JR貨物（蘇我発着）輸送量 事業前（平成12年度） 合計 592百万トンキロ          JR貨物（蘇我発着）輸送量 現在（平成16年度） 合計 759百万トンキロ</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。</p> <p>（改善措置の必要性）          特に改善措置の必要性はない。</p>	<p>対応なし</p>	<p>京葉臨海鉄道株 管理部 総務グループ （前田正一）</p>

【航路標識整備事業】

事業名 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)
歌津崎南方灯標 (H12) 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 117,304隻/年 → 実績 100,991隻/年 全体事業費 事業着手時 22百万円 → 事業完了時 23百万円 B/C 事後評価時 9.0 (B:312, C:35) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 3,030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) 今後とも便益の発生が見込まれることから、今後の事後評価は必要なし (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)
八幡瀬灯標 (H12) 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 25,714隻/年 → 実績 24,242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 6.5 (B:155, C:24) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 1,455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) 今後とも便益の発生が見込まれることから、今後の事後評価は必要なし (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)
由良港倉泉岩灯標 (H12) 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 14,329隻/年 → 実績 13,608隻/年 全体事業費 事業着手時 26百万円 → 事業完了時 20百万円 B/C 事後評価時 5.0 (B:154, C:31) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 1,497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) 今後とも便益の発生が見込まれることから、今後の事後評価は必要なし (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)
カメオ瀬灯標 (H12) 海上保安庁	5年以内	0.19	(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 32,736隻/年 → 実績 35,116隻/年 全体事業費 事業着手時 29百万円 → 事業完了時 19百万円 B/C 事後評価時 4.9 (B:146, C:29) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 625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) 今後とも便益の発生が見込まれることから、今後の事後評価は必要なし (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)

長山水路第一号灯標 (H12) 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 13,474隻/年 → 実績 10,233隻/年 全体事業費 事業着手時 12百万円 → 事業完了時 13百万円 B/C 事後評価時 3.6 (B:123、C:34) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 1,112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) 漁港地区人口等を調査した結果、年間通航隻数が著しく減少した要因は不明である (今後の事後評価の必要性) 今後とも便益の発生が見込まれることから、今後の事後評価は必要なし (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)
舟志港栄螺礁灯標 (H12) 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 11,386隻/年 → 実績 12,094隻/年 全体事業費 事業着手時 22百万円 → 事業完了時 20百万円 B/C 事後評価時 1.2 (B:43、C:35) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 370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) 今後とも便益の発生が見込まれることから、今後の事後評価は必要なし (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)
志海苔港銭亀南防波堤灯台 (H12) 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 40,089隻/年 → 実績 34,668隻/年 全体事業費 事業着手時 5.5百万円 → 事業完了時 3.3百万円 B/C 事後評価時 61.8 (B:495、C:8.0) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 4,854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) 今後とも便益の発生が見込まれることから、今後の事後評価は必要なし (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)
皆生港北防波堤灯台 (H12) 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 20,608隻/年 → 実績 20,736隻/年 全体事業費 事業着手時 5.0百万円 → 事業完了時 3.8百万円 B/C 事後評価時 26.8 (B:233、C:8.7) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 2,281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) 今後とも便益の発生が見込まれることから、今後の事後評価は必要なし (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)
宇島漁港東防波堤灯台 (H12) 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 21,574隻/年 → 実績 19,764隻/年 全体事業費 事業着手時 5.2百万円 → 事業完了時 3.9百万円 B/C 事後評価時 21.1 (B:182、C:8.6) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 1,779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) 今後とも便益の発生が見込まれることから、今後の事後評価は必要なし (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)

<p>亀浦港亀浦北防波堤灯台 (H12) 海上保安庁</p>	<p>5年以内</p>	<p>0.04</p>	<p>(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 46,690隻/年 → 実績 43,740隻/年 全体事業費 事業着手時 4.8百万円 → 事業完了時 3.9百万円 B/C 事後評価時 20.4 (B:179、C:8.8) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 1,750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) 今後とも便益の発生が見込まれることから、今後の事後評価は必要なし (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</p>	<p>対応なし</p>	<p>海上保安庁交通部 計画運用課 (課長 三村孝慈)</p>
<p>名足港名足南防波堤灯台 (H12) 海上保安庁</p>	<p>5年以内</p>	<p>0.03</p>	<p>(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 19,159隻/年 → 実績 19,278隻/年 全体事業費 事業着手時 4.7百万円 → 事業完了時 3.2百万円 B/C 事後評価時 15.5 (B:118、C:7.6) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 1,157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) 今後とも便益の発生が見込まれることから、今後の事後評価は必要なし (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</p>	<p>対応なし</p>	<p>海上保安庁交通部 計画運用課 (課長 三村孝慈)</p>
<p>船作港西防波堤灯台 (H12) 海上保安庁</p>	<p>5年以内</p>	<p>0.03</p>	<p>(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 16,583隻/年 → 実績 16,362隻/年 全体事業費 事業着手時 5.6百万円 → 事業完了時 3.3百万円 B/C 事後評価時 15.1 (B:117、C:7.8) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 1,145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) 今後とも便益の発生が見込まれることから、今後の事後評価は必要なし (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</p>	<p>対応なし</p>	<p>海上保安庁交通部 計画運用課 (課長 三村孝慈)</p>
<p>鵜原港A号防波堤灯台 (H12) 海上保安庁</p>	<p>5年以内</p>	<p>0.03</p>	<p>(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 24,150隻/年 → 実績 23,814隻/年 全体事業費 事業着手時 4.4百万円 → 事業完了時 3.3百万円 B/C 事後評価時 15.0 (B:122、C:8.1) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 1,191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) 今後とも便益の発生が見込まれることから、今後の事後評価は必要なし (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</p>	<p>対応なし</p>	<p>海上保安庁交通部 計画運用課 (課長 三村孝慈)</p>
<p>長磯港外防波堤灯台 (H12) 海上保安庁</p>	<p>5年以内</p>	<p>0.04</p>	<p>(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 14,168隻/年 → 実績 13,446隻/年 全体事業費 事業着手時 6.2百万円 → 事業完了時 4.1百万円 B/C 事後評価時 14.6 (B:179、C:12) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 1,748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) 今後とも便益の発生が見込まれることから、今後の事後評価は必要なし (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</p>	<p>対応なし</p>	<p>海上保安庁交通部 計画運用課 (課長 三村孝慈)</p>

<p>浮島港樽見D防波堤南灯台 (H12) 海上保安庁</p>	<p>5年以内</p>	<p>0.05</p>	<p>(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 30,268隻/年 → 実績 28,188隻/年 全体事業費 事業着手時 6.0百万円 → 事業完了時 4.7百万円 B/C 事後評価時 14.2 (B:144, C:10) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 1,409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) 今後とも便益の発生が見込まれることから、今後の事後評価は必要なし (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</p>	<p>対応なし</p>	<p>海上保安庁交通部 計画運用課 (課長 三村孝慈)</p>
<p>走港浦友新防波堤灯台 (H12) 海上保安庁</p>	<p>5年以内</p>	<p>0.06</p>	<p>(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 実績 6,480隻/年 (漁船の計画時データなし) 全体事業費 事業着手時 6.6百万円 → 事業完了時 6.1百万円 B/C 事後評価時 13.5 (B:166, C:12) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 1,620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) 今後とも便益の発生が見込まれることから、今後の事後評価は必要なし (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</p>	<p>対応なし</p>	<p>海上保安庁交通部 計画運用課 (課長 三村孝慈)</p>
<p>浜行川港東防波堤灯台 (H12) 海上保安庁</p>	<p>5年以内</p>	<p>0.04</p>	<p>(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 17,227隻/年 → 実績 15,552隻/年 全体事業費 事業着手時 4.4百万円 → 事業完了時 3.5百万円 B/C 事後評価時 12.6 (B:127, C:10) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 1,244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) 今後とも便益の発生が見込まれることから、今後の事後評価は必要なし (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</p>	<p>対応なし</p>	<p>海上保安庁交通部 計画運用課 (課長 三村孝慈)</p>
<p>旭港南防波堤灯台 (H12) 海上保安庁</p>	<p>5年以内</p>	<p>0.03</p>	<p>(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 11,270隻/年 → 実績 10,368隻/年 全体事業費 事業着手時 4.7百万円 → 事業完了時 3.4百万円 B/C 事後評価時 10.5 (B:85, C:8.0) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 829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) 今後とも便益の発生が見込まれることから、今後の事後評価は必要なし (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</p>	<p>対応なし</p>	<p>海上保安庁交通部 計画運用課 (課長 三村孝慈)</p>
<p>当添港北防波堤灯台 (H12) 海上保安庁</p>	<p>5年以内</p>	<p>0.06</p>	<p>(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 10,143隻/年 → 実績 10,854隻/年 全体事業費 事業着手時 7.3百万円 → 事業完了時 5.6百万円 B/C 事後評価時 9.0 (B:100, C:11) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 977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) 今後とも便益の発生が見込まれることから、今後の事後評価は必要なし (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</p>	<p>対応なし</p>	<p>海上保安庁交通部 計画運用課 (課長 三村孝慈)</p>

鹿磯港新第一防波堤灯台 (H12) 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 11,109隻/年 → 実績 8,748隻/年 全体事業費 事業着手時 14百万円 → 事業完了時 11百万円 B/C 事後評価時 8.8 (B:143, C:16) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 1,400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) 漁港地区人口等を調査した結果、年間通航隻数が著しく減少した要因は不明である (今後の事後評価の必要性) 今後とも便益の発生が見込まれることから、今後の事後評価は必要なし (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)
都屋港第二冲防波堤南灯台 (H12) 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 14,651隻/年 → 実績 11,988隻/年 全体事業費 事業着手時 5.9百万円 → 事業完了時 5.5百万円 B/C 事後評価時 7.9 (B:86, C:11) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 839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) 今後とも便益の発生が見込まれることから、今後の事後評価は必要なし (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)
稲童港二号防波堤灯台 (H12) 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 10,143隻/年 → 実績 8,100隻/年 全体事業費 事業着手時 5.5百万円 → 事業完了時 3.3百万円 B/C 事後評価時 7.5 (B:58, C:7.7) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 567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) 漁港地区人口等を調査した結果、年間通航隻数が著しく減少した要因は不明である (今後の事後評価の必要性) 今後とも便益の発生が見込まれることから、今後の事後評価は必要なし (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)
須賀港防波堤灯台 (H12) 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 17,871隻/年 → 実績 17,334隻/年 全体事業費 事業着手時 4.8百万円 → 事業完了時 4.5百万円 B/C 事後評価時 7.3 (B:71, C:9.7) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 693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) 今後とも便益の発生が見込まれることから、今後の事後評価は必要なし (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)
稚咲内港西防波堤灯台 (H12) 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 5,957隻/年 → 実績 4,050隻/年 全体事業費 事業着手時 5.0百万円 → 事業完了時 3.9百万円 B/C 事後評価時 7.0 (B:62, C:8.9) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 608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) 漁港地区人口等を調査した結果、年間通航隻数が著しく減少した要因は不明である (今後の事後評価の必要性) 今後とも便益の発生が見込まれることから、今後の事後評価は必要なし (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)

弘港西防波堤灯台 (H12) 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 12,719隻/年 → 実績 12,636隻/年 全体事業費 事業着手時 6.4百万円 → 事業完了時 4.3百万円 B/C 事後評価時 7.0 (B: 65、C: 9.3) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 632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) 今後とも便益の発生が見込まれることから、今後の事後評価は必要なし (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)
樫石港四号防波堤灯台 (H12) 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 15,295隻/年 → 実績 14,418隻/年 全体事業費 事業着手時 6.0百万円 → 事業完了時 4.2百万円 B/C 事後評価時 6.4 (B: 59、C: 9.3) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 577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) 今後とも便益の発生が見込まれることから、今後の事後評価は必要なし (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)
追越港東防波堤灯台 (H12) 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 12,075隻/年 → 実績 11,016隻/年 全体事業費 事業着手時 5.4百万円 → 事業完了時 3.3百万円 B/C 事後評価時 5.9 (B: 45、C: 7.7) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 441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) 今後とも便益の発生が見込まれることから、今後の事後評価は必要なし (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)
小用港ヨコナデ二 号防波堤南灯台 (H12) 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 14,007隻/年 → 実績 14,094隻/年 全体事業費 事業着手時 5.7百万円 → 事業完了時 4.6百万円 B/C 事後評価時 5.9 (B: 58、C: 9.9) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 564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) 今後とも便益の発生が見込まれることから、今後の事後評価は必要なし (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)
高浜港第四防波堤 東灯台 (H12) 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 11,109隻/年 → 実績 10,206隻/年 全体事業費 事業着手時 7.1百万円 → 事業完了時 5.2百万円 B/C 事後評価時 5.3 (B: 73、C: 14) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 714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) 今後とも便益の発生が見込まれることから、今後の事後評価は必要なし (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)

蛸谷港新北防波堤 灯台 (H12) 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 14,973隻/年 → 実績 13,932隻/年 全体事業費 事業着手時 5.9百万円 → 事業完了時 3.4百万円 B/C 事後評価時 5.3 (B: 43, C: 8.2) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 418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) 今後とも便益の発生が見込まれることから、今後の事後評価は必要なし (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)
茅ヶ崎港南防波堤 灯台 (H12) 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 10,465隻/年 → 実績 10,044隻/年 全体事業費 事業着手時 5.8百万円 → 事業完了時 4.9百万円 B/C 事後評価時 5.1 (B: 62, C: 12) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 603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) 今後とも便益の発生が見込まれることから、今後の事後評価は必要なし (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)
戸坂港北防波堤 灯台 (H12) 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 13,846隻/年 → 実績 13,122隻/年 全体事業費 事業着手時 4.8百万円 → 事業完了時 3.3百万円 B/C 事後評価時 5.1 (B: 41, C: 8.0) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 394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) 今後とも便益の発生が見込まれることから、今後の事後評価は必要なし (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)
久栗坂港西防波堤 灯台 (H12) 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 10,143隻/年 → 実績 9,072隻/年 全体事業費 事業着手時 4.7百万円 → 事業完了時 3.2百万円 B/C 事後評価時 5.0 (B: 37, C: 7.6) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 363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) 今後とも便益の発生が見込まれることから、今後の事後評価は必要なし (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)
大沢港新西防波堤 灯台 (H12) 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 7,889隻/年 → 実績 6,156隻/年 全体事業費 事業着手時 4.7百万円 → 事業完了時 3.7百万円 B/C 事後評価時 4.5 (B: 38, C: 8.5) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 369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) 漁港地区人口等を調査した結果、年間通航隻数が著しく減少した要因は不明である (今後の事後評価の必要性) 今後とも便益の発生が見込まれることから、今後の事後評価は必要なし (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)

対馬泉港外防波堤灯台 (H12) 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 17,549隻/年 → 実績 15,876隻/年 全体事業費 事業着手時 6.8百万円 → 事業完了時 4.7百万円 B/C 事後評価時 4.2 (B: 65, C: 15) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 635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) 今後とも便益の発生が見込まれることから、今後の事後評価は必要なし (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)
久松港南水路(3基) (H12) 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 24,150隻/年 → 実績 17,172隻/年 全体事業費 事業着手時 29百万円 → 事業完了時 22百万円 B/C 事後評価時 4.0 (B: 213, C: 53) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 2,061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) 漁港地区人口等を調査した結果、年間通航隻数が著しく減少した要因は不明である (今後の事後評価の必要性) 今後とも便益の発生が見込まれることから、今後の事後評価は必要なし (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)
奈多港沖防波堤南灯台 (H12) 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 10,304隻/年 → 実績 9,072隻/年 全体事業費 事業着手時 6.4百万円 → 事業完了時 4.4百万円 B/C 事後評価時 3.9 (B: 37, C: 9.5) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 363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) 今後とも便益の発生が見込まれることから、今後の事後評価は必要なし (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)
間牧港東防波堤灯台 (H12) 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 9,177隻/年 → 実績 9,072隻/年 全体事業費 事業着手時 5.9百万円 → 事業完了時 4.6百万円 B/C 事後評価時 3.8 (B: 37, C: 10) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 363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) 今後とも便益の発生が見込まれることから、今後の事後評価は必要なし (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)
筑前姫島港東防波堤灯台 (H12) 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 11,764隻/年 → 実績 11,504隻/年 全体事業費 事業着手時 6.7百万円 → 事業完了時 3.9百万円 B/C 事後評価時 3.5 (B: 31, C: 8.6) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 230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) 今後とも便益の発生が見込まれることから、今後の事後評価は必要なし (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)

丸石港四号防波堤東灯台 (H12) 海上保安庁	5年以内	0.05	<p>(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 7,084隻/年 → 実績 5,670隻/年  全体事業費 事業着手時 5.9百万円 → 事業完了時 4.6百万円  B/C 事後評価時 3.5 (B:35, C:10)</p> <p>(事業の効果の発現状況)  通航経費節減時間 340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)  漁港地区人口等を調査した結果、年間通航隻数が著しく減少した要因は不明である  (今後の事後評価の必要性)  今後とも便益の発生が見込まれることから、今後の事後評価は必要なし  (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</p>	対応なし	海上保安庁交通部 計画運用課 (課長 三村孝慈)
落部港東野北防波堤灯台 (H12) 海上保安庁	5年以内	0.03	<p>(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 13,846隻/年 → 実績 13,446隻/年  全体事業費 事業着手時 5.2百万円 → 事業完了時 3.2百万円  B/C 事後評価時 3.5 (B:28, C:7.9)</p> <p>(事業の効果の発現状況)  通航経費節減時間 269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)  今後とも便益の発生が見込まれることから、今後の事後評価は必要なし  (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</p>	対応なし	海上保安庁交通部 計画運用課 (課長 三村孝慈)
片貝港北防波堤灯台 (H12) 海上保安庁	5年以内	0.04	<p>(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 9,660隻/年 → 実績 8,100隻/年  全体事業費 事業着手時 6.2百万円 → 事業完了時 4.2百万円  B/C 事後評価時 3.4 (B:33, C:9.7)</p> <p>(事業の効果の発現状況)  通航経費節減時間 324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)  今後とも便益の発生が見込まれることから、今後の事後評価は必要なし  (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</p>	対応なし	海上保安庁交通部 計画運用課 (課長 三村孝慈)
蛸木港南防波堤灯台 (H12) 海上保安庁	5年以内	0.04	<p>(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 15,617隻/年 → 実績 14,256隻/年  全体事業費 事業着手時 5.2百万円 → 事業完了時 4.0百万円  B/C 事後評価時 3.3 (B:29, C:9.0)</p> <p>(事業の効果の発現状況)  通航経費節減時間 285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)  今後とも便益の発生が見込まれることから、今後の事後評価は必要なし  (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</p>	対応なし	海上保安庁交通部 計画運用課 (課長 三村孝慈)
今福港西防波堤灯台 (H12) 海上保安庁	5年以内	0.03	<p>(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 5,775隻/年 → 実績 5,471隻/年  全体事業費 事業着手時 5.6百万円 → 事業完了時 3.2百万円  B/C 事後評価時 3.1 (B:24, C:7.5)</p> <p>(事業の効果の発現状況)  通航経費節減時間 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)  特になし  (今後の事後評価の必要性)  今後とも便益の発生が見込まれることから、今後の事後評価は必要なし  (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</p>	対応なし	海上保安庁交通部 計画運用課 (課長 三村孝慈)

<p>野牛港第二東防波堤北灯台 (H12) 海上保安庁</p>	<p>5年以内</p>	<p>0.04</p>	<p>(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 18,032隻/年 → 実績 17,982隻/年 全体事業費 事業着手時 6.5百万円 → 事業完了時 4.2百万円 B/C 事後評価時 3.1 (B:37, C:12) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 360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) 今後とも便益の発生が見込まれることから、今後の事後評価は必要なし (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</p>	<p>対応なし</p>	<p>海上保安庁交通部 計画運用課 (課長 三村孝慈)</p>
<p>浜川港第二号灯標 (H12) 海上保安庁</p>	<p>5年以内</p>	<p>0.11</p>	<p>(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 8,211隻/年 → 実績 9,072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 2.6 (B:48, C:19) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 454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) 今後とも便益の発生が見込まれることから、今後の事後評価は必要なし (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</p>	<p>対応なし</p>	<p>海上保安庁交通部 計画運用課 (課長 三村孝慈)</p>
<p>見老津港東沖防波堤西灯台 (H12) 海上保安庁</p>	<p>5年以内</p>	<p>0.05</p>	<p>(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 9,016隻/年 → 実績 8,748隻/年 全体事業費 事業着手時 6.3百万円 → 事業完了時 4.9百万円 B/C 事後評価時 2.3 (B:27, C:12) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 262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) 今後とも便益の発生が見込まれることから、今後の事後評価は必要なし (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</p>	<p>対応なし</p>	<p>海上保安庁交通部 計画運用課 (課長 三村孝慈)</p>
<p>志喜屋港(3基) (H12) 海上保安庁</p>	<p>5年以内</p>	<p>0.17</p>	<p>(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 13,846隻/年 → 実績 13,770隻/年 全体事業費 事業着手時 29百万円 → 事業完了時 17百万円 B/C 事後評価時 2.3 (B:86, C:38) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 826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) 今後とも便益の発生が見込まれることから、今後の事後評価は必要なし (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</p>	<p>対応なし</p>	<p>海上保安庁交通部 計画運用課 (課長 三村孝慈)</p>
<p>日司港外防波堤灯台 (H12) 海上保安庁</p>	<p>5年以内</p>	<p>0.05</p>	<p>(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 10,465隻/年 → 実績 9,072隻/年 全体事業費 事業着手時 5.6百万円 → 事業完了時 4.8百万円 B/C 事後評価時 2.1 (B:28, C:13) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 272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) 今後とも便益の発生が見込まれることから、今後の事後評価は必要なし (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</p>	<p>対応なし</p>	<p>海上保安庁交通部 計画運用課 (課長 三村孝慈)</p>

<p>伊弉港冲防波堤北 灯台 (H12) 海上保安庁</p>	<p>5年以内</p>	<p>0.05</p>	<p>(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 8,050隻/年 → 実績 6,966隻/年 全体事業費 事業着手時 5.8百万円 → 事業完了時 4.7百万円 B/C 事後評価時 1.9 (B: 22, C: 12) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 209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) 今後とも便益の発生が見込まれることから、今後の事後評価は必要なし (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</p>	<p>対応なし</p>	<p>海上保安庁交通部 計画運用課 (課長 三村孝慈)</p>
<p>獅子港冲防波堤南 灯台 (H12) 海上保安庁</p>	<p>5年以内</p>	<p>0.11</p>	<p>(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 11,431隻/年 → 実績 7,128隻/年 全体事業費 事業着手時 14百万円 → 事業完了時 11百万円 B/C 事後評価時 1.8 (B: 29, C: 16) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 285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) 今後とも便益の発生が見込まれることから、今後の事後評価は必要なし (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</p>	<p>対応なし</p>	<p>海上保安庁交通部 計画運用課 (課長 三村孝慈)</p>
<p>湛江港B防波堤灯 台 (H12) 海上保安庁</p>	<p>5年以内</p>	<p>0.06</p>	<p>(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 6,923隻/年 → 実績 6,642隻/年 全体事業費 事業着手時 6.0百万円 → 事業完了時 5.8百万円 B/C 事後評価時 1.8 (B: 21, C: 12) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 199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) 今後とも便益の発生が見込まれることから、今後の事後評価は必要なし (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</p>	<p>対応なし</p>	<p>海上保安庁交通部 計画運用課 (課長 三村孝慈)</p>
<p>田野浦港第二冲防 波堤北灯台 (H12) 海上保安庁</p>	<p>5年以内</p>	<p>0.10</p>	<p>(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 15,778隻/年 → 実績 14,742隻/年 全体事業費 事業着手時 13百万円 → 事業完了時 10百万円 B/C 事後評価時 1.7 (B: 30, C: 18) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 295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) 今後とも便益の発生が見込まれることから、今後の事後評価は必要なし (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</p>	<p>対応なし</p>	<p>海上保安庁交通部 計画運用課 (課長 三村孝慈)</p>
<p>由岐港木岐東防波 堤灯台 (H12) 海上保安庁</p>	<p>5年以内</p>	<p>0.08</p>	<p>(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 22,540隻/年 → 実績 20,250隻/年 全体事業費 事業着手時 12百万円 → 事業完了時 8.0百万円 B/C 事後評価時 1.6 (B: 21, C: 13) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 203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) 今後とも便益の発生が見込まれることから、今後の事後評価は必要なし (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</p>	<p>対応なし</p>	<p>海上保安庁交通部 計画運用課 (課長 三村孝慈)</p>

<p>青森港野内防波堤灯台 (H12) 海上保安庁</p>	<p>5年以内</p>	<p>0.04</p>	<p>(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 4,508隻/年 → 実績 4,374隻/年 全体事業費 事業着手時 5.8百万円 → 事業完了時 4.0百万円 B/C 事後評価時 1.6 (B:14、C:8.8) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 131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) 今後とも便益の発生が見込まれることから、今後の事後評価は必要なし (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</p>	<p>対応なし</p>	<p>海上保安庁交通部 計画運用課 (課長 三村孝慈)</p>
<p>太東港南防波堤灯台 (H12) 海上保安庁</p>	<p>5年以内</p>	<p>0.03</p>	<p>(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 3,864隻/年 → 実績 4,050隻/年 全体事業費 事業着手時 4.5百万円 → 事業完了時 3.2百万円 B/C 事後評価時 1.3 (B:13、C:9.6) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 122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) 今後とも便益の発生が見込まれることから、今後の事後評価は必要なし (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</p>	<p>対応なし</p>	<p>海上保安庁交通部 計画運用課 (課長 三村孝慈)</p>
<p>槇島港東風留防波堤灯台 (H12) 海上保安庁</p>	<p>5年以内</p>	<p>0.04</p>	<p>(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 25,563隻/年 → 実績 20,816隻/年 全体事業費 事業着手時 6.0百万円 → 事業完了時 4.0百万円 B/C 事後評価時 58.3 (B:508、C:8.7) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 2,046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) 今後とも便益の発生が見込まれることから、今後の事後評価は必要なし (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</p>	<p>対応なし</p>	<p>海上保安庁交通部 計画運用課 (課長 三村孝慈)</p>
<p>気仙沼西湾第一号灯浮標 (H12) 海上保安庁</p>	<p>5年以内</p>	<p>0.10</p>	<p>(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 55,039隻/年 → 実績 36,848隻/年 全体事業費 事業着手時 18百万円 → 事業完了時 9.8百万円 B/C 事後評価時 53.0 (B:1,780、C:34) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 4,887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) 漁船について漁港地区人口等を調査した結果、年間通航隻数が著しく減少した要因は不明である また、商船についても、年間通航隻数が著しく減少した要因は不明である (今後の事後評価の必要性) 今後とも便益の発生が見込まれることから、今後の事後評価は必要なし (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</p>	<p>対応なし</p>	<p>海上保安庁交通部 計画運用課 (課長 三村孝慈)</p>
<p>岩屋港東防波堤灯台 (H12) 海上保安庁</p>	<p>5年以内</p>	<p>0.06</p>	<p>(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 30,505隻/年 → 実績 31,349隻/年 全体事業費 事業着手時 7.2百万円 → 事業完了時 6.0百万円 B/C 事後評価時 46.9 (B:563、C:12) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 472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) 今後とも便益の発生が見込まれることから、今後の事後評価は必要なし (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</p>	<p>対応なし</p>	<p>海上保安庁交通部 計画運用課 (課長 三村孝慈)</p>

有川港B防波堤灯台 (H12) 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 11,725隻/年 → 実績 20,293隻/年 全体事業費 事業着手時 6.2百万円 → 事業完了時 4.3百万円 B/C 事後評価時 33.2 (B:302, C:9.1) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 946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) 有川港における物流・旅客船ターミナル及び水産関連施設(冷凍施設・水産加工施設等)の集約化の整備が進み、定期旅客航路の開設や漁船の入港が増加している (今後の事後評価の必要性) 今後とも便益の発生が見込まれることから、今後の事後評価は必要なし (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)
網手港西防波堤灯台 (H12) 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 16,684隻/年 → 実績 18,762隻/年 全体事業費 事業着手時 6.4百万円 → 事業完了時 4.3百万円 B/C 事後評価時 26.5 (B:251, C:9.5) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 947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) 今後とも便益の発生が見込まれることから、今後の事後評価は必要なし (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)
仙台中防波堤東灯台 (H12) 海上保安庁	5年以内	0.27	(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 24,650隻/年 → 実績 22,503隻/年 全体事業費 事業着手時 28百万円 → 事業完了時 27百万円 B/C 事後評価時 13.3 (B:674, C:51) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 2,287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) 今後とも便益の発生が見込まれることから、今後の事後評価は必要なし (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)
有津港矢崎防波堤灯台 (H12) 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 12,118隻/年 → 実績 5,289隻/年 全体事業費 事業着手時 5.6百万円 → 事業完了時 4.1百万円 B/C 事後評価時 7.9 (B:72, C:9.2) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 271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) 島内の海運業者等調査した結果、年間通航隻数が著しく減少した要因は不明である (今後の事後評価の必要性) 今後とも便益の発生が見込まれることから、今後の事後評価は必要なし (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)
阪南港北防波堤灯台 (H12) 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 8,961隻/年 → 実績 8,585隻/年 全体事業費 事業着手時 14百万円 → 事業完了時 13百万円 B/C 事後評価時 6.9 (B:139, C:20) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 855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) 今後とも便益の発生が見込まれることから、今後の事後評価は必要なし (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)

鬼池港防波堤A東 灯台 (H12) 海上保安庁	5年以内	0.05	<p>(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 5,723隻/年 → 実績 15,257隻/年 (漁船の計画時データなし)          全体事業費 事業着手時 6.8百万円 → 事業完了時 5.0百万円          B/C 事後評価時 5.6 (B:58, C:10)</p> <p>(事業の効果の発現状況)          運航経費節減時間 307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)          今後とも便益の発生が見込まれることから、今後の事後評価は必要なし          (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</p>	対応なし	海上保安庁交通部 計画運用課 (課長 三村孝慈)
兼城港第一号灯標 (H12) 海上保安庁	5年以内	0.13	<p>(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 8,874隻/年 → 実績 8,932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 4.0 (B:83, C:21)</p> <p>(事業の効果の発現状況)          運航経費節減時間 568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)          今後とも便益の発生が見込まれることから、今後の事後評価は必要なし          (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</p>	対応なし	海上保安庁交通部 計画運用課 (課長 三村孝慈)
網走港島防波堤北 灯台 (H12) 海上保安庁	5年以内	0.20	<p>(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 18,630隻/年 → 実績 17,637隻/年          全体事業費 事業着手時 32百万円 → 事業完了時 20百万円          B/C 事後評価時 3.2 (B:114, C:36)</p> <p>(事業の効果の発現状況)          運航経費節減時間 537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)          今後とも便益の発生が見込まれることから、今後の事後評価は必要なし          (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</p>	対応なし	海上保安庁交通部 計画運用課 (課長 三村孝慈)
川崎東扇島防波堤 東灯台 (H12) 海上保安庁	5年以内	0.14	<p>(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 215隻/年 → 実績 225隻/年          全体事業費 事業着手時 21百万円 → 事業完了時 14百万円          B/C 事後評価時 2.7 (B:57, C:21)</p> <p>(事業の効果の発現状況)          運航経費節減時間 38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)          今後とも便益の発生が見込まれることから、今後の事後評価は必要なし          (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</p>	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)
本荘地方合同庁舎 (H11～H14) 東北地方整備局	5年以内	17	<p>(費用対効果の分析の算定基礎となった要因の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・特に無し。</li> <li>・B/C 1.0 (B: 3,323百万円、C: 3,263百万円)</li> </ul> <p>(事業の効果の発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・老朽、狭隘、公借、立地不良を解消 来客者用スペースの改善 旧庁舎 53㎡ → 新庁舎 109㎡</li> <li>・敷地の高度利用 容積率 旧施設 49% → 新施設 159%</li> <li>・施設全体の総合評価 来庁者・地域住民の63%が評価している 職員の75%が評価している</li> </ul> <p>(事業実施による環境の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・来庁者・地域住民の75%が建物外観の印象について評価している</li> <li>・来庁者・地域住民の55%が周辺環境との調和について評価している</li> </ul> <p>(社会経済情勢の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・特になし</li> <li>・(今後の事業評価の必要性)</li> <li>・事業化の目的である老朽・狭あい・公借、立地不良を解消し、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</li> <li>・(改善措置の必要性)</li> <li>・特に必要ない</li> <li>・(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)</li> <li>・特になし</li> </ul>	対応なし	東北地方整備局 営繕部計画課 (課長 平田哲人)
自治大学校 (H10～H14) 関東地方整備局	5年以内	130	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)</p> <p>全体事業費 事業着手時 16,420百万円 → 事業完了時 12,908百万円 B/C 1.2 (B: 38,601百万円、C: 31,404百万円)</p> <p>(事業の効果の発現状況)</p> <p>延べ面積 供用前 11,468㎡ → 29,162㎡ 研修生の8割以上が施設及び交流を育む場所が整っており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。</p> <p>(事業実施による環境の変化)</p> <p>研修生の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)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・特に無し</li> <li>・(今後の事後評価の必要性)</li> <li>・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。</li> <li>・(改善措置の必要性)</li> <li>・特に無し</li> <li>・(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)</li> <li>・特に無し</li> </ul>	対応なし	関東地方整備局 営繕部 計画課 (課長 西澤一憲)
小松地方合同庁舎 (H12～H14) 北陸地方整備局	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)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul> <p>(事業の効果の発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業の効果: B/C 1.2 (B: 7,048百万円、C: 6,020百万円)</li> </ul> <p>・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</p> <p>①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ているが施設内誘導について満足度が低いため、施設管理者へ改善方法について適切な提案を行った。</p> <p>②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。</p> <p>(事業実施による環境の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・日照阻害、電波障害等の周辺環境への影響は無い。</li> </ul> <p>(事業を巡る社会経済情勢等の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・特に無し。</li> <li>・(今後の事業評価の必要性及び改善措置の必要性)</li> <li>・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ない。ただし、今後とも実態を把握し必要なフォローアップを行う。</li> <li>・(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)</li> <li>・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。</li> </ul>	対応なし	北陸地方整備局 営繕部計画課 (課長 尾蘭明彦)

<p>熱田税務署 (H10~H14) 中部地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>19</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 2,000百万円 → 事業完了時 1,948百万円          ・B/C 1.1 (B:3,130百万円、C:2,947百万円)          (事業の効果の発現状況)          ・建物の狭隘の解消及び安全の確保が図られている。延べ面積 旧庁舎 2,688㎡→ 新庁舎 5,157㎡          ・アンケート調査において来庁者の利便性の向上、業務の効率化について高い評価を得ている。          ・土地・建物の高度利用を図り、他機関の入居等が新たに可能となった。          (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)          ・個人情報保護法施行により執務室とは別に来庁者専用相談コーナー等が必要となったが、支障なく確保できている。          (今後の事後評価の必要性)          ・事業効果の発現状況が概ね十分であり、社会経済情勢の変化にも適合していることから、事業の目的を果たしていると判断できるため、再度の事後評価の必要性はない。          (改善措置の必要性)          ・事業効果の発現状況が概ね十分であり、社会経済情勢の変化にも適合していることから、事業の目的を果たしていると判断できるため、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)          ・当該事業の評価の結果、特に同種事業の計画・調査のあり方の見直しの必要はない。          ・同種事業において引き続き緑化の向上を推進すること。          ・事業評価手法の内、費用便益分析における総便益の算定手法について検討を行うこと。</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 小澤剛)</p>
<p>相生税務署 (H13~H14) 近畿地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>5.1</p>	<p>(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 1.0 (B:957百万円、C:940百万円)          (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 717㎡ → 新庁舎 1,453㎡          ・利用者の利便性向上・公務効率の増進が概ね図られている          (事業実施による環境の変化)          ・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 営繕部技術・評価課 (課長 野村務)</p>
<p>第六管区海上保安本部徳山海上保安部 (H13~H15) 中国地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>9.5</p>	<p>(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 = 1.1 (B:1,353百万円、C:1,241百万円)          (事業の効果の発現状況)          ・狭あいの解消 1,351㎡→2,633㎡          ・災害応急対策活動に必要な設備が整備された          ・来庁者、職員に対し実施したアンケートにより、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整備であり、周辺に施設もないため環境の変化は少ないと考える          (社会情勢等の変化)          ・防災拠点として、また、航路標識事務所の統合に対応した庁舎として整備されている          (今後の事業評価の必要性)          ・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)          ・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 保森博美)</p>
<p>伊野税務署 (H12~H13) 四国地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>4.8</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)          特になし          B/C 1.1 (B:691百万円、C:625百万円)          (事業の効果の発現状況)          延べ面積 供用前 693㎡→ 1,389㎡          狭隘の解消により、従来の業務の不都合が解消。          職員の9割弱が施設の満足度が高いと評価している。          官庁施設の総合耐震基準に基づく耐震性能を持つようになった。          駐車台数の増加により来聴者の利便性が向上          利用者・住民の9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。          (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)          事業効果の発現が十分なものであり、周辺環境の変化もないものと考えられることから、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)          顧客満足度庁舎の手法の充実</p>	<p>対応なし</p>	<p>四国地方整備局 営繕部技術・評価課 (課長 荒居健)</p>

門司税関博多地区 国際貨物検査セン ター 開披検査場 (H14～H15) 九州地方整備局	5年以内	6.6	(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 2.5 (B：20,465百万円、C：8,094百万円) ・定性的な評価：勤務職員に対するヒアリング調査の結果、大きな効果があった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) ・同事業の計画・調査のあり方について必要性はない。	対応なし	九州地方整備局 営繕部計画課 (課長 嶋津伸一)
大隅地方合同庁舎 (H13～H14) 九州地方整備局	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) ・特に無し。 (事業の効果の発現状況) ・事業の効果：B/C 1.2 (B：2,486百万円、C：1,989百万円) ・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)

【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)
火山観測施設の整備 (平成12年) 気象庁	5年以内	5.0	①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 ②事業の効果の発現状況 火山活動をよりの確に把握し評価するため震動観測施設(地震計)及び傾斜観測施設を更新・強化した。また、空振計を導入し視界不良時における噴火現象の検出を可能とし、高感度カメラを採用した遠望観測装置により、夜間の噴煙等表面現象の監視体制を強化した。これらの整備により、多項目の観測による火山活動の確実な監視と高度な解析・評価が可能となり、火山情報を的確に発表できるようになった。また、火山活動解説資料等の高度化が図られた。 ③事業実施による環境の変化 特になし ④社会経済情勢の変化 平成12年に有珠山、三宅島が噴火。三宅島では現在も高濃度の火山ガスの放出が続いている。平成16年には浅間山が噴火するなど火山災害が発生した。このため、引き続き、防災活動を支援するため、当庁からの火山情報等の的確な発表が求められている。 ⑤今後の事業評価の必要性 特になし ⑥改善措置の必要性 特になし ⑦同種事業計画・調査のあり方や事後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 西出 則 武)

【船舶建造事業】

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)
海洋気象観測船の 整備 (平成12年) 気象庁	5年以内	38	<p>①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</p> <p>②事業の投資効果の発現状況 海洋気象観測船「啓風丸」を代替建造し、2000年秋から、凌風丸と連携した北西太平洋の海洋観測、温室効果ガス(二酸化炭素)の観測を開始した。これにより、東経137度線に沿った観測が年2回から年4回に、東経165度線に沿った観測が年1回から年2回になるとともに、新たに赤道に沿った観測が年2回実施できるようになる等、北西太平洋の海洋観測、温室効果ガスの観測が強化された。 これらの観測の強化により、気候予測の精度向上のための海洋の長期変動の監視が的確に行えるようになった。また、エルニーニョ予測の精度向上のための太平洋西部赤道域の海洋表層の詳細な海洋構造を観測できるようになった。さらに、地球温暖化予測の精度向上のための北西太平洋亜熱帯海域の大気-海洋間の二酸化炭素交換量を平面的に算定するための観測データを取得することができるようになった。これらの監視結果は、「海洋の健康診断表」等により公表している。</p> <p>③事業実施による環境の変化 特になし</p> <p>④社会経済情勢の変化 我が国では、2003年の冷夏、2004年の暑夏に代表されるように異常気象が多発しており、それに伴い多くの被害が報告されている。また、世界全体の平均気温は、21世紀に入り記録的な高温が続いており、地球温暖化の急速な進行が懸念されている。 一方、温室効果ガスの削減目標を決めた「京都議定書」が2005年2月に発効し、我が国においてもその目標達成に向けた取り組みが急務となっている。 異常気象や地球温暖化の影響を軽減・防止するためには、気候予測や地球温暖化予測の精度の向上は不可欠であり、そのための海洋観測データの必要性が一層高まっている。</p> <p>⑤今後の事業評価の必要性 特になし</p> <p>⑥改善措置の必要性 特になし</p> <p>⑦同種事業計画・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	気象庁 地球環境・海洋部 地球環境業務課 (課長 加納 裕二)