

完了後の事後評価結果一覧

【公共事業関係費】

【河川事業】 (治水事業(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)
阿武隈川救急内水 対策事業 (H4～H13) 東北地方整備局	5年以内	51	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 全体事業費 51億円 B/C 34.5(B:2,800億円、C:81億円) (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926戸の被害軽減 ・浸水面積約216ha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	河川局治水課 (課長 関克己)
名取川直轄河川改修 事業(閑上地区) (H11～H13) 東北地方整備局	5年以内	13	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 全体事業費 13億円 B/C 7.4(B:128億円、C:17.2億円) (事業効果の発現状況) H14.7出水による効果(推定) ・浸水戸数約360戸の被害軽減 ・浸水面積約25ha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	河川局治水課 (課長 関克己)
北上川上流直轄河川 改修事業(日形地区) (S61～H13) 東北地方整備局	5年以内	20	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 全体事業費 20億円 B/C 1.2(B:44億円、C:37億円) (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16戸の被害軽減 ・浸水面積約15ha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	河川局治水課 (課長 関克己)
赤川直轄河川改修 事業(放水路拡幅整備) (S60～H13) 東北地方整備局	5年以内	83	(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 83億円 B/C 2.0(B:309億円、C:152億円) (事業の効果の発現状況) S62.8出水による効果(推定) ・浸水戸数約360戸の被害軽減 ・浸水面積約1,100ha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	河川局治水課 (課長 関克己)
大河津洗堰特定構 造物改築事業 (H4～H13) 北陸地方整備局	5年以内	306	(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 306億円 B/C 41.4(B:18,384億円、C:444億円) (事業効果の発現状況) ・平成16年7月の新潟・福島豪雨出水などにおいて効果を発現。 ・平常時は信濃川下流へ安定的な放流を実施。 (事業実施による環境の変化) 魚道の確認種数は改築前と比較して多くなっている。 (社会経済情勢の変化) 大河津洗堰周辺は地域に親しまれる空間、河川を学ぶ空間として活用されている。 (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) 同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性はない。	対応なし	河川局治水課 (課長 関克己)

<p>近畿日本鉄道牧田川橋梁（特定構造物改築事業）(H2～H13) 中部地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>305</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 305億円 B/C 13.8 (B:4,230億円、C:306億円) (事業効果の発現状況) 近鉄牧田川橋梁を改築したことにより、当該地点において計画高水流量を安全に流せることができるようになり、約3,150haの氾濫の危険性が軽減。また、計画高水流量流下時の水位が最大で約1.5m低下。 (事業実施による環境の変化) 線路のロングレール化により列車通過時の振動・騒音に対する地元住民からの苦情は特になし。また多自然型護岸の施工により、自然環境への影響軽減に配慮。 (社会経済情勢の変化) 事業着手時点から平成17年時点で人口は約1%、世帯数では約15%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、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>河川局治水課 (課長 関克己)</p>
<p>境川第二排水機場（内水対策事業）(S51～S55)(H13) 中部地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>66</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 66億円 B/C 1.5 (B:252億円、C:167億円) (事業効果の発現状況) 昭和55年～平成18年までの27年間で延べ1,441時間（年平均53時間）稼働。 昭和36年6月洪水（計画規模相当）では、延べ浸水面積約140ha、浸水戸数約2,700戸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) 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) 境川流域は年々市街化が進んでいるおり、昭和50年からみると人口は約13%減少しているものの、世帯数では18%と増加傾向にある。 現在の流域内の土地利用は市街地47%、田畑32%、その他21%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。 なお、流域内での宅地化の進展が見られ、許容湛水区域内へも宅地化の進展が危惧される。そのため、浸水被害をより軽減するため、浸水実績図を作成・配布するなど、地域の浸水特性についての情報提供など、適切なソフト対策を進める必要がある。 (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>河川局治水課 (課長 関克己)</p>
<p>古川排水機場（内水対策事業）(S49～S51)(S62～S63)(H12～H13) 中部地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>58</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 20億円 B/C 2.1 (B:122億円、C:58億円) (事業効果の発現状況) 昭和55年から平成18年までの27年間で延べ418時間（年平均15時間）稼働。 施設がなかった場合、平成13年から平成18年までの6年間で延べ約119百万円、延べ浸水面積約69ha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) 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はない。 (社会経済情勢の変化) 人口、世帯ともに事業着手時点から増加傾向にあり、昭和50年と比較すると、人口は約1.2倍、世帯数は1.5倍となっている。 現在の流域内の土地利用は市街地19.4%、畑・果樹園62.6%、水田18.0%であり、市街地は、事業着手時点から増加傾向にある。 (対応方針（案）) ○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。 なお、流域内での宅地化の進展が見られ、許容湛水区域内へも宅地化の進展が危惧される。そのため、浸水被害をより軽減するため、浸水実績図を作成・配布するなど、地域の浸水特性についての情報提供など、適切なソフト対策を進める必要がある。 (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>河川局治水課 (課長 関克己)</p>
<p>斐伊川改修事業（荒島地区湖岸堤）(H7～H13) 中国地方整備局</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) B/C 事後評価時 10.0 (B:235億円、C:24億円) (事業の効果の発現状況) 事業後に中海において記録的な高潮を4回も観測しているが、当該区域においては浸水の実績は無く、事業実施により浸水被害を軽減できたと推測できる。 (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) 人口は若干の減少傾向、世帯数は若干の増加傾向にある。 (今後の事後評価の必要性) 完成後、中海では平成15年9月（台風14号）において既往最高水位T.P.1.01mを記録したが、当該区域においては浸水の実績はなく、事業実施により浸水被害を軽減している。 また、今後も所定の機能が発揮できるため、今後の事業評価の必要性はないと考える。 (改善措置の必要性) 中海湖岸堤の全体の整備状況を見つつ、越波施設の着手時期については今後検討する。 (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) 事業実施後の地域住民の意見等を調査し、他の事業に反映することも必要である。</p>	<p>対応なし</p>	<p>河川局治水課 (課長 関克己)</p>

<p>佐波川改修事業 (植松地区築堤) (H2～H13) 中国地方整備局</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) B/C 事後評価時 3.3 (B:152億円、C:45億円) (事業の効果の発現状況) 事業実施により、計画高水流量2,900m³/s (1/100年確率) 相当の洪水が発生した場合に想定される約3,300戸の家屋浸水被害が解消できる。 (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) 人口、世帯数はほぼ横ばいである。 (今後の事後評価の必要性) 佐波川水系河川整備基本方針 (H18.11) の計画高水流量2,900m³/sの計画河道は出来ており、今後の事後評価の必要はないと考える。 (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>河川局治水課 (課長 関克己)</p>
<p>江の川下流地区河川改修事業 (坂本地区宅地等水防対策事業) (H7～H13) 中国地方整備局</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) B/C 事後評価時 1.0 (B:30億円、C:30億円) (事業の効果の発現状況) 事業実施により、戦後最大の昭和47年7月洪水及び計画高水流量9,900m³/s (1/100) 相当の洪水が発生した場合に想定される被害を解消することが出来る。 (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) 自治体の人口・世帯数は減少しているが、事業実施地区はほぼ横ばいである。 (今後の事後評価の必要性) 住居等の被災対象施設は、計画高水流量以上に整備され、洪水被害が解消された。また、地域住民の安全で快適な生活環境も確保され今後の評価の必要はない。 (改善措置の必要性) 宅地等水防対策事業については改善措置の必要性はないと考えられるが、計画高水流量に対する治水安全度を確保するためには、上流の洪水調節施設及び河道の河積の確保等が必要である。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 中山間地域の治水事業等を、今後どのようにすべきか検討が必要である。</p>	<p>対応なし</p>	<p>河川局治水課 (課長 関克己)</p>
<p>江の川上流河川改修事業 (島敷地区築堤・排水機場) (H11～H13) 中国地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>9.8</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) B/C 事後評価時 24.7 (B:396億円、C:16億円) (事業の効果の発現状況) 排水機場整備により1/10確率程度での洪水による床上浸水被害は解消された。床上浸水戸数61戸→0戸。 (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) 自治体の人口・世帯数は若干増加している。 (今後の事後評価の必要性) 完成後、施設の整備により当該地区の浸水被害に対する安全度が高まり、暫定計画規模以下の降雨に対して浸水被害も発生していないことから、人口・世帯数も増加傾向にあり、所要の効果を発揮していると判断できる。したがって、今後の事後評価の必要はない。 (改善措置の必要性) 整備が完了した排水機場は、想定された効果が発揮されており改善措置の必要は無い。 将来計画の9m³/sの排水機場の整備については、当地区の土地利用状況、他の整備箇所との進捗などを見つ、今後必要性を検討していく。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 特になし。</p>	<p>対応なし</p>	<p>河川局治水課 (課長 関克己)</p>
<p>江の川上流河川改修事業 (香淀地区宅地等水防対策事業) (H7～H13) 中国地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>8.3</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) B/C 事後評価時 1.2 (B:14億円、C:12億円) (事業の効果の発現状況) 事業実施により、戦後最大の昭和47年7月洪水 (1/36) が現在発生した場合、想定される浸水被害が解消される。 (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) 自治体の人口は減少傾向にあるが、事業実施地区は、人口・世帯数とも増加している。 (今後の事後評価の必要性) 住居等の被災対象施設は計画高水位以上に整備され、昭和47年7月洪水規模 (戦後最大) においては、浸水被害が解消された。また、地域住民の安全で快適な生活環境も確保され、今後の事後評価の必要はない。 (改善措置の必要性) 宅地等水防対策事業については改善措置の必要性はない。 ただし、現施設の所定の治水安全度を確保するためには、上流の洪水調節施設及び河道の河積の確保等が必要である。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 中山間地域の治水事業等を、今後どのようにすべきか検討が必要である。</p>	<p>対応なし</p>	<p>河川局治水課 (課長 関克己)</p>

<p>吉野川直轄河川改修事業（穴吹川箇所） （S51年～H13年） 四国地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>124</p>	<p>（費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化） 事業費：124億円、工期：27年、費用便益費：1.2 （穴吹川地区については、穴吹箇所と一体施行することにより、外水による浸水被害軽減効果をえられるものであり、事業費・工期・費用便益費については、穴吹川箇所及び穴吹箇所の合計により記載しているところである。） （事業効果について） ・総Cost 約162億円 ・総Benefit 約197億円 ・B/C=1.2 穴吹川地区の事業完成により、吉野川本川からの背水等による外水浸水被害の危険性が軽減され、戦後最大規模となった平成16年10月の台風23号においても、外水による家屋浸水被害は発生しなかった。 （事業実施による環境の変化） 当該事業により、洪水時における地域の浸水被害が解消された。また、狭隘地では、宅地嵩上げ方式による改修を実施したことにより、生活形態の維持が図られた。 （社会経済情勢の変化） 当該地区については、美馬市（旧穴吹町）の「穴吹町総合計画」基本計画の中で「観光交流・レクリエーションゾーン」として位置付けられている。 当該事業により、洪水時における地域の浸水被害が解消され、土地開発が進んでいる様子が伺え、今後、更なる土地の利用促進が期待される。また、県西部の主要交通網である国道192号の冠水解消に加え、関連事業である穴吹橋等の整備により、高速道路へのアクセス性が向上し、地域のアクセスポイントとして、今後より重要な役割を果たすものと考えられる。 （今後の事業評価の必要性） 戦後最大を記録した、平成16年10月台風23号洪水をはじめとして、平成16年～17年においては、大規模な洪水が5回発生した。事業効果見込額の197億円に対して、わずか2年で約78億（約40%）の効果を発現している。 （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>河川局治水課 （課長 関克己）</p>
<p>五ヶ瀬川水系北川激甚災害対策特別緊急事業 （H9年～H13年） 九州地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>119</p>	<p>（費用対効果分析） 全体事業費 119億円 B/C : 4.9 (B:639億円、C:130億円) （事業の効果の発現状況） 整備前（平成9年台風19号） 床上浸水691戸 床下浸水550戸 整備後（平成16年台風23号） 床上浸水 41戸 床下浸水 47戸 （事業実施による環境の変化） 「北川川づくり委員会」や「北川モニタリング委員会」を設置し、その指導・助言を受けながら、自然環境と調和した河川改修を実施した。 （社会経済情勢の変化） 事業実施の前後において、流域人口・産業・土地利用状況に大きな変化はない。 （今後の事後評価の必要性） 事業の契機となった洪水と同規模の洪水において、効果が確認されたことより今後の事後評価の必要はないと考える。 （改善措置の必要性） 現時点までに特に問題となっている現象は生じていないので改善措置の必要性はないと考える。 （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） 事業に際し、保全すべき環境等配慮の必要が生じた場合は、モニタリング調査計画やそれに基づく改修計画の見直しなど、順応的な対応が考えられる。</p>	<p>対応なし</p>	<p>河川局治水課 （課長 関克己）</p>
<p>大分川床上浸水対策特別緊急事業 （H11年～H13年） 九州地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>26</p>	<p>（費用対効果分析） 全体事業費 26億円 B/C : 2.1 (B:82億円、C:39億円) （事業の効果の発現状況） 整備前（平成5年台風13号） 床上浸水116戸 床下浸水41戸 "（平成9年台風19号） 床上浸水 82戸 床下浸水71戸 整備後（平成16年台風23号） 床上浸水 0戸 床下浸水 0戸 "（平成17年台風14号） 床上浸水 0戸 床下浸水 0戸 （事業実施による環境の変化） 排水機場の運転は洪水時に排水するため、通常時の影響はなく、洪水時においても河川への影響はほとんどない。 （社会経済情勢の変化） 事業実施の前後において、土地利用状況に大きな変化はない。 （今後の事後評価の必要性） 事業の契機となった洪水と同規模の洪水において、効果が確認されたことより今後の事後評価の必要はないと考える。 （改善措置の必要性） 現時点までに特に問題となっている現象は生じていないので改善措置の必要性はないと考える。 （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） 同種事業については、地域と一体となった浸水被害軽減対策（ソフト対策含む）に取り組むことが必要である。</p>	<p>対応なし</p>	<p>河川局治水課 （課長 関克己）</p>
<p>番匠川灘地区水防対策特定河川事業 （H4年～H13年） 九州地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>30</p>	<p>（費用対効果分析） 全体事業費 30億円 B/C : 1.5 (B:47億円、C:32億円) （事業の効果の発現状況） 整備前（平成5年9月） 床上浸水 4戸 床下浸水 2戸 整備後（平成16年10月） 床上浸水 0戸 床下浸水 0戸 "（平成17年9月） 床上浸水 0戸 床下浸水 0戸 （事業実施による環境の変化） 護岸について、河岸の生態系及び周辺環境に配慮した多自然型護岸を施工しており、環境への影響は特にないと考える。 （社会経済情勢の変化） 宅地嵩上げによってこれまでの生活基盤が維持されている。 （今後の事後評価の必要性） 平成16年度、17年度における被害はなく、事業の効果が確認されたことから、今後の事後評価の必要はないと考える。 （改善措置の必要性） 現時点までに特に問題となっている現象は生じていないので改善措置の必要性はないと考える。 （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） 同種事業については、背後地の状況や土地利用の状況並びに自然環境等に配慮していく必要がある。</p>	<p>対応なし</p>	<p>河川局治水課 （課長 関克己）</p>

六角川水系牟田辺遊水地事業 (H4年～H13年) 九州地方整備局	5年以内	111	<p>(費用対効果分析) 全体事業費 111億円 B/C : 3.2 (B:353億円、C:110億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況) 整備前(平成2年) 床上浸水4,162戸 床下浸水3,228戸 整備後(シミュレーション) 床上浸水 0戸 床下浸水 0戸 " (遊水地のみ) 床上浸水4,074戸 床下浸水2,835戸 効果(") 床上浸水 88戸 床下浸水 393戸</p> <p>(事業実施による環境の変化) 護岸について、河岸の生態系及び周辺環境に配慮した多自然型護岸を施工しており、環境への影響は特にないと考える。 (社会経済情勢の変化) 土地利用状況に変化はない。 (今後の事後評価の必要性) 氾濫シミュレーションによって被害軽減効果を確認したことから、今後の事後評価の必要はないと考える。効果の実証が行えていないため、大きな出水後に効果について報告する。 (改善措置の必要性) 現時点までに特に問題となっている現象は生じていないので改善措置の必要性はないと考え、引き続き事業効果の発現や事業実施による環境の変化について把握していきたい。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 今後の遊水地事業の実施に際して、本事業の実績等の活用が有効。</p>	対応なし	河川局治水課 (課長 関克己)
--	------	-----	--	------	--------------------

【河川事業】
(環境整備事業等(直轄))

事業名 (事業実施期間) 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
石狩川下流直轄河川環境整備事業 (河道整備) (S49～H13) 北海道開発局	5年以内	151	<p>(費用対効果) B/C 1.5 (B:228億円 C:151億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況) 利用者は年間約23万人。施設利用以外にも地域イベントが開催されている。その他にも教育・行事の場、身近な親水空間としても利用されている。 (事業実施による環境の変化) 自然環境の変化に関する問題および指摘等はない。 (社会経済情勢の変化) 近年、人口減少による過疎化と高齢化が進んでいるが、観光入込客は年々増加傾向にある。 (今後の事後評価の必要性) 多くの住民の利用を確認しており、今後の事後評価の必要はない。 (改善措置の必要性) 施設等の維持管理が適正に行われており、多くの住民が利用していることから、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) 特に見直す必要はない。</p>	対応なし	北海道開発局建設部河川計画課(課長 関博之)
石狩川上流直轄河川環境整備事業 (河道整備) (H8～H13) 北海道開発局	5年以内	10	<p>(費用対効果) B/C 4.6 (B:47億円 C:10億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況) 利用者は年間約16万人。施設利用以外にも地域イベントが開催されている。その他にも教育・行事の場、身近な親水空間としても利用されている。 (事業実施による環境の変化) 自然環境の変化に関する問題および指摘等はない。 (社会経済情勢の変化) 近年、人口は横ばいで推移しているが、高齢化率は増加傾向にある。観光入込客、都市公園の面積は年々増加傾向にある。 (今後の事後評価の必要性) 多くの住民の利用を確認しており、今後の事後評価の必要はない。 (改善措置の必要性) 施設等の維持管理が適正に行われており、多くの住民が利用していることから、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) 特に見直す必要はない。</p>	対応なし	北海道開発局建設部河川計画課(課長 関博之)
十勝川直轄河川環境整備事業(河道整備) (H7～H13) 北海道開発局	5年以内	17	<p>(費用対効果) B/C 5.6 (B:95億円 C:17億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況) 利用者は年間約13万人。施設利用以外にも地域イベントが開催されている。その他にも教育・行事の場、身近な親水空間としても利用されている。 (事業実施による環境の変化) 自然環境の変化に関する問題および指摘等はない。 (社会経済情勢の変化) 人口については平成13年度からやや減少傾向にあり、急速に高齢化も進行している。観光入込客、都市公園の面積は年々増加傾向にある。 (今後の事後評価の必要性) 多くの住民の利用を確認しており、今後の事後評価の必要はない。 (改善措置の必要性) 施設等の維持管理が適正に行われており、多くの住民が利用していることから、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) 特に見直す必要はない。</p>	対応なし	北海道開発局建設部河川計画課(課長 関博之)

<p>釧路川直轄河川環境整備事業（河道整備） （S48～H13） 北海道開発局</p>	<p>5年以内</p>	<p>92</p>	<p>（費用対効果） B/C 1.4 （B：128億円 C：92億円） （事業の効果の発現状況） 利用者は年間約29万人。施設利用以外にも地域イベントが開催されている。その他にも教育・行事の場、身近な親水空間としても利用されている。 （事業実施による環境の変化） 自然環境の変化に関する問題および指摘等はない。 （社会経済情勢の変化） 近年、人口減少による過疎化と高齢化が進んでいるが、観光入込客は安定して推移している。 （今後の事後評価の必要性） 多くの住民の利用を確認しており、今後の事後評価の必要はない。 （改善措置の必要性） 施設等の維持管理が適正に行われており、多くの住民が利用していることから、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） 特に見直す必要はない。</p>	<p>対応なし</p>	<p>北海道開発局建設部河川計画課（課長 関博之）</p>
<p>天塩川上流直轄河川環境整備事業（河道整備） （H9～H13） 北海道開発局</p>	<p>5年以内</p>	<p>3.1</p>	<p>（費用対効果） B/C 2.4 （B：7.3億円 C：3.1億円） （事業の効果の発現状況） 利用者は年間約7,000人。カヌーボート等が整備され、広域から参加のあるイベントも開催されている。その他にも教育・行事の場、身近な親水空間としても利用されている。 （事業実施による環境の変化） 自然環境の変化に関する問題および指摘等はない。 （社会経済情勢の変化） 以前より人口の減少が進んでおり、過疎化と高齢化が進んでいる。観光入込客は減少傾向にある。 （今後の事後評価の必要性） 多くの住民の利用を確認しており、今後の事後評価の必要はない。 （改善措置の必要性） 施設等の維持管理が適正に行われており、多くの住民が利用していることから、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） 特に見直す必要はない。</p>	<p>対応なし</p>	<p>北海道開発局建設部河川計画課（課長 関博之）</p>
<p>鶴川直轄河川環境整備事業（河道整備） （S52～H13） 北海道開発局</p>	<p>5年以内</p>	<p>35</p>	<p>（費用対効果） B/C 1.7 （B：60億円 C：35億円） （事業の効果の発現状況） 利用者は年間約6万人。施設利用以外にも地域イベントが開催されている。その他にも運動・学習の場、身近な親水空間としても利用されている。 （事業実施による環境の変化） 自然環境の変化に関する問題および指摘等はない。 （社会経済情勢の変化） 以前より人口の減少や高齢化が進んでいる。観光入込客は年々増加傾向にある。 （今後の事後評価の必要性） 多くの住民の利用を確認しており、今後の事後評価の必要はない。 （改善措置の必要性） 施設等の維持管理が適正に行われており、多くの住民が利用していることから、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） 特に見直す必要はない。</p>	<p>対応なし</p>	<p>北海道開発局建設部河川計画課（課長 関博之）</p>
<p>沙流川直轄河川環境整備事業（河道整備） （H1～H13） 北海道開発局</p>	<p>5年以内</p>	<p>29</p>	<p>（費用対効果） B/C 1.1 （B：32億円 C：29億円） （事業の効果の発現状況） 利用者は年間約8万人。施設利用以外にも地域イベントが開催されている。その他にも運動・学習の場、身近な親水空間としても利用されている。 （事業実施による環境の変化） 自然環境の変化に関する問題および指摘等はない。 （社会経済情勢の変化） 以前より人口の減少や高齢化が進んでいる。 （今後の事後評価の必要性） 多くの住民の利用を確認しており、今後の事後評価の必要はない。 （改善措置の必要性） 施設等の維持管理が適正に行われており、多くの住民が利用していることから、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） 特に見直す必要はない。</p>	<p>対応なし</p>	<p>北海道開発局建設部河川計画課（課長 関博之）</p>
<p>吉野川川田川箇所環境整備事業 四国地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>7.4</p>	<p>【費用対効果】 ・B/C：1.25（TCMによる評価） 【事業の効果発現状況】 ・豊かな自然を感じることでできる場として利用 ・子供達の安全な親水活動拠点として利用 ・健康づくりの場として利用 【事業実施による環境変化】 ・ゴミの不法投棄が多かった箇所からゴミのない公園へ 【社会経済状況の変化】 ・市町村合併により吉野川市が誕生 ・総合学習制度による学習機会の増加 ・ボランティアによる清掃活動等、自然環境への関心が高まった</p>	<p>対応なし</p>	<p>四国地整河川計画課 館 健一郎</p>
<p>土器川川西地区環境整備事業 四国地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>6.0</p>	<p>【費用対効果】 ・B/C：1.36（TCMによる評価） 【事業の効果発現状況】 ・護岸緑化による景観の向上 ・幅広階段、遊歩道、坂路の設置による利便性の向上 ・サイクリング、散策による利用者の増加 【事業実施による環境変化】 ・堤防道路の交通量増加 【社会経済状況の変化】 ・市町村合併により新「丸亀市」が誕生 ・高松自動車道の全線開通</p>	<p>対応なし</p>	<p>四国地整河川計画課 館 健一郎</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)
月山ダム建設事業 (S51~H13) 東北地方整備局	5年以内	1,681	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) ・工期 前回:昭和51年度~平成14年度→今回:昭和51年度~平成13年度 ・全体事業費 前回:1,780億円→今回:1,687億円 ・B/C H18年度時点評価 3.1 (B:8,414億円、C:2,718億円) (事業の効果の発現状況) ・【洪水調節】平成14年から平成17年までに13回(年平均約3回)洪水調節を実施。(融雪を伴う洪水が頻発) ・【水位低減効果】平成16年7月洪水において、熊出地点で約0.5m水位を低減。 ・【水道用水の供給】庄内南部の鶴岡市、庄内町及び三川町に対し、平均26万m3の供給。 ・【発電】平成14年~平成17年の年間平均で約41,000MWH発電(約10,800世帯相当)。 (事業実施による環境の変化) ・【水質】良好な水質を維持していると考えられる。水質障害(富栄養化現象、濁水長期化現象、冷水放流現象)は生じていない。 ・【生物】 【鳥類】渡り鳥(コガモ、マカモ)水鳥(オオハクチョウ等)が確認。イヌワシが生息しており追跡調査中。 【魚類】コイ科を中心とした魚種が多い。カジカは減少。 【昆虫】ギフチョウが確認されており、食草の保全も検討中。 ・【堆砂】堆砂率5.2%計画値をやや上回っているが、完成後間もないため継続監視している。 (社会経済情勢の変化) ・ダム湖の利用者は約7万人(平成15年度調査)。(主は観光客) ・平成17年度に「月山ダム水源ビジョン」を策定。 (現時点における評価と今後の課題) ・月山ダム建設事業は、事業の効果の発現状況を踏まえ十分効果を発揮しているものと判断。今後もフォローアップ調査を行い、定期的に報告する。 (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) ・流水の正常な機能の維持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。	対応なし	河川局治水課 (課長 関克己)
(四十四田)ダム湖 利用環境整備 (H9~13)東北地 方整備局	5年以内	6.9	・工期 H9~13 ・事業費 6.9億円 (事業の効果の発現状況) ・自然観察園を活用した観察会の実施。 ・親水護岸の釣り、親水活動への活用 ・船着き場のカヌー、ボート等への利用 ・多目的広場でのキャンプなど (事業の費用便益費) ・B/C H18年度時点評価 1.11 (B=10.33億円 C=9.34億円) (今後の事後評価の必要性) ・事業の効果が発現されており、今後の事後評価の必要はない。 (改善措置の必要性) ・必要なし (同種事業の計画・調査のあり方) ・必要なし (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については、今後も検討する必要がある。	対応なし	東北地方整備局 河川管理課 (課長 堀切英二)
草木ダム貯水池水 質保全事業 (H4年~H13年) 関東地方整備局	5年以内	11	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 工期 平成4年~平成13年度 全体事業費 11億円 B/C 事後評価時 1.2 (B:1,470百万円、C:1,237百万円) Bはダム湖周辺の観光者を対象としたアンケート調査によるCVM法により算出 (事業効果の発現状況) ・2-MIB値の低減。 散気管式循環装置の本格運用(H10年度)を開始してより以降は、草木ダムでの2-MIB値は0となっており、異臭味被害は発生していない。 ・散気管式循環装置稼働による効果 散気管式循環装置の稼働により、夏季の貯水池表層水温が低下した。 散気管式循環装置の運用によっても、底層の底DOや貯水池濁度には影響していない。 (現時点における評価と今後の課題) ・本事業は、施設の本格運用後、ファルミEDIUMの発生が抑制され、貯水池の水質改善がされている。 なお、下流の上水道においても、この改善効果は大きい。 以上の結果により、本事業は十分効果を発揮している。 今後も、施設の適切な運用を実施していく。 (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。	対応なし	関東地方整備局 河川管理課 (課長 奥秋芳一)

<p>長島ダム建設事業 (S52～H13) 中部地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>1,199</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因) 全体事業費 1,049億円 B/C 3.5 (B: 4,161億円、C: 1,199億円) (事業の効果の発現状況) ・洪水調節は、管理開始以降の4年間に3回実施し、下流の洪水流量・水位を低減させる効果を発揮した。 ・H16.10.20洪水では、川根大橋地点において41cm、神座地点において12cmの水位低減効果があつたと推定。 ・水道のための補給水量についても、渇水年であった平成17年には、年平均補給量を約1.4倍に相当する量を供給し、水道の安定供給に寄与している。 ・かんがいのための補給水量についても、渇水年であった平成17年には、年平均補給量を約2.4倍に相当する量を供給し、かんがい用水の安定供給に寄与している。 (事業実施による環境の変化) ・貯水池の水質は概ね環境基準を満足し、また、選択取水設備の運用により、濁水長期化の軽減が図られている。 ・カヤネズミやトノサマガエルの生息環境は消失した可能性がありますが、大型獣やクマタカ、カワネズミやサンショウウオ類などの生息は継続的に確認されており、森林生態系や溪流環境は良好に維持されている。 (社会経済情勢の変化) ・長島ダムは、地域に開かれたダムとして、「水源地域ビジョンの策定」、「水源地域ビジョン推進会議の設置」を通じ、地域住民等と交流を図っている。 (今後の事後評価の必要性) ・以上の4項目の結果より、長島ダム建設事業は十分効果を発揮しているものと判断する。今後もフォローアップ調査を進め、大きな出水・濁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を行う。 (改善措置の必要性) ・事後評価制度に基づく改善措置の必要性はないが、今後もよりよい管理に向けて必要な検討を行う。 (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) ・流水の正常な機能の維持に関する効果等に対する評価分析手法については、今後も検討を行う。</p>	<p>対応なし</p>	<p>河川局治水課 (課長 関克己)</p>
<p>温井ダム建設事業 (S49年～H13年) 中国地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>1,744</p>	<p>(費用対効果) B/C 事後評価時 7.8 (B: 9,895億円、C: 1,265億円) ※費用対効果の対象は治水事業分のみ (事業の効果) 管理開始以降2回の洪水時には温井ダムの調節により下流の水位を低減している。 水道用水は下流高瀬堰を通じて広島市をはじめ呉市や瀬戸内の島しょ部に供給されていると考えられる。 温井ダムは周辺の観光拠点となっており、地域の活性化に貢献している。 (今後の事後評価の必要性) 事業の効果が発現されて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・生物の監視等を継続的に行っていく。 (改善措置の必要性) 改善措置の必要性は特にない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 見直しの必要性は特にない。</p>	<p>対応なし</p>	<p>河川局治水課 (課長 関克己)</p>
<p>土師ダム貯水池水質保全事業 (H10年～H13年) 中国地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>17</p>	<p>(費用対効果) B/C 事後評価時 2.1 (B: 49億円、C: 23億円) (事業の効果) 当該事業の実施により、土師ダム貯水池内におけるアオコ発生が抑制された。 ダム湖では周辺整備が行われ、カヌー競技などの貯水池を活かした各種イベントや、自然探勝により多くの人々に利用されている。 (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して行っていく。 (改善措置の必要性) 改善措置の必要性は特にない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 今後、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 河川管理課長 藤原 武夫</p>
<p>寺内ダム貯水池水質保全事業 (H元年～H13年) 九州地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>22</p>	<p>(費用対効果分析の概要) ・総便益B: 約44億円 (貯水池の環境改善についてCVM法にて試算) ・総費用C: 約38億円 ・B/C=1.1 《参考》 (事業の効果の発現状況) ・貯水池内の藍藻類の増殖 (1,000細胞数/ml以上) 頻度を事業実施前の47%に軽減 (実施前5.3回/年→実施後2.5回/年) ・放流水におけるカビ臭原因種ホルミディウム及びアナヘナの増殖回数を事業実施前の7%に軽減 (実施前4.3回/年→実施後0.3回/年) (今後の事業評価の必要性、改善措置の必要性) ・貯水池の水質は改善されており、今後の事後評価及び改善措置の必要性はない。 ・今後も引き続き施設の適切な維持管理に努める。 (同種事業の計画・調査のあり方) ・特になし。</p>	<p>対応なし</p>	<p>九州地方整備局 河川環境課 (課長 朝田 将)</p>

【砂防事業等】

(砂防事業(直轄))

事業名 (事業実施期間) 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
北上川水系直轄砂防事業 (胆沢川流域) 東北地方整備局	5年以内	99	<p>全体事業費C=99億円 B/C=1.6(便益B=157億円、費用C=99億円) (事業完了後に確認された事業効果)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・砂防事業を実施しなかった場合、平成12年時点で石淵ダムの堆砂容量が満砂。ダム機能が阻害された。 ・整備した砂防えん堤の効果により、石淵ダムが機能を終える平成25年まで石淵ダムの計画堆砂容量が確保される。 <p>(今後の事業評価の必要性) 事業の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>	対応無し	本省河川局 砂防部保全課 (課長 牧野裕至)

【道路・街路事業】

(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)
一般国道450号 上越白滝道路 (S63年~H13年) 北海道開発局	5年以内	816	<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"> ・交通量 計画時(H11) 2,814台/日 → 実績(H17) 2,177台/日 ・全体事業費 事業完了時(H14) 81,570百万円 ・B/C 1.3 (B:1,526億円、C:1,219億円) <p>(事業の効果の発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・旅行速度 供用前(H11) 38.6km/h → 供用後(H17) 60.4km/h ・死傷事故率 供用前(H10~11平均)36.7 → 供用後(H16~17平均)13.8件/億台和 ・拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成 ・通行規制区間または冬期交通障害区間の代替路線を形成 ・大都市圏へ農林水産品の流通の利便性向上 <p>(社会経済情勢の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・上川支庁、網走支庁の観光入込客数は、「旭山動物園」「世界遺産知床」の影響により増加傾向にある。 <p>(事業実施による環境の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・CO2削減量 3,792t/年 <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>	対応なし	北海道開発局 建設部道路計画課 (課長 山口登美男)
一般国道236号 帯広川西道路 (H4年~H14年) 北海道開発局	5年以内	535	<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"> ・交通量 計画時(H11) 23,784台/日 → 実績(H17) 2,898台/日(当該路線)21,551(236号) ・全体事業費 事業完了時(H14) 53,530百万円 ・B/C 1.2 (B:849億円、C:737億円) <p>(事業の効果の発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・旅行速度 供用前(H11) 29.6km/h → 供用後(H17) 65.3km/h ・死傷事故率 供用前(H9~11平均)51.3 → 供用後(H15~17平均)44.1件/億台和 ・混雑時旅行速度が20km/h未満であった区間の旅行速度の改善 ・大都市圏へ農林水産品の流通の利便性向上 ・沿線周辺工業団地に立地する企業群の活動支援などに寄与 <p>(社会経済情勢の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・帯広市と芽室町の農業産出額は、増加している。 <p>(事業実施による環境の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・CO2削減量 2,792t/年 <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>	対応なし	北海道開発局 建設部道路計画課 (課長 山口登美男)

<p>一般国道333号 旭峠道路 (H3年～H14年) 北海道開発局</p>	<p>5年以内</p>	<p>91</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(H11) 2,741 台/日 → 実績(H17) 3,459台/日 ・全体事業費 事業完了時(H14) 9,110百万円 ・B/C 3.6 (B:418億円、C:117億円) (事業の効果の発現状況) ・旅行速度 供用前(H13) 45.3km/h → 供用後(H17) 59.7km/h ・死傷事故率 供用前(H9～10平均)38.4件/億台和 → 供用後(H15～16平均)0件/億台和 ・線形不良区間の解消等による安全性の向上 ・大型車すれ違い困難区間の解消 ・主要な観光地へのアクセス向上 (社会経済情勢の変化) ・斜里町の観光客は、「世界遺産知床」の影響により増加している。 (事業実施による環境の変化) ・CO2削減量 39t/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 山口登美男)</p>
<p>一般国道38号 西帯広広幅 (H4年～H13年) 北海道開発局</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) ・交通量 計画時(H9) 17,154台/日 → 実績(H17) 21,295台/日 ・全体事業費 事業完了時(H13) 7,310百万円 ・B/C 5.4 (B:563億円、C:104億円) (事業の効果の発現状況) ・旅行速度 供用前(H9) 29.7km/h → 供用後(H17) 46.8km/h ・死傷事故率 供用前(H7～8平均)24.1件/億台和 → 供用後(H14～15平均)13.7件/億台和 ・現道の年間渋滞損失時間の削減 ・農林水産品の流通の利便性の向上 ・沿線周辺工業団地に立地する企業群の活動支援 (社会経済情勢の変化) ・帯広市と芽室町の農業産出額は、増加している。 (事業実施による環境の変化) ・CO2削減量 2,322t/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 山口登美男)</p>
<p>一般国道230号 板割沢局改 (S63年～H14年) 北海道開発局</p>	<p>5年以内</p>	<p>178</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(S63) 14,097台/日 → 実績(H17) 19,607台/日 ・全体事業費 事業完了時(H14) 17,830百万円 ・B/C 4.1 (B:1,099億円、C:266億円) (事業の効果の発現状況) ・旅行速度 供用前(S63) 39.2km/h → 供用後(H17) 39.5km/h ・死傷事故率 供用前(H2～3平均)85.1件/億台和 → 供用後(H15～16平均)78.1件/億台和 ・現道の年間渋滞損失時間の削減 ・線形不良区間の解消等による安全性の向上 ・主要な観光地へのアクセス向上 (社会経済情勢の変化) ・札幌市の観光入込客数は、増加している。 (事業実施による環境の変化) ・CO2削減量 3,706t/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 山口登美男)</p>
<p>一般国道237号 平取バイパス (S61年～H14年) 北海道開発局</p>	<p>5年以内</p>	<p>79</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(H11)8,943台/日 → 実績(H18)7,070台/日(現道)2,058(旧道) ・全体事業費 事業完了時(H14) 7,860百万円 ・B/C 1.4 (B:166億円、C:117億円) (事業の効果の発現状況) ・旅行速度 供用前(H11) 36.3km/h → 供用後(H18) 49.3km/h ・死傷事故率 供用前(H9～10平均)64.3件/億台和 → 供用後(H13～16平均)24.2件/億台和 ・現道等における大型車のすれ違い困難区間が解消 ・現道等における線形不良区間の解消等による安全性向上 ・農林水産品の流通の利便性の向上 (社会経済情勢の変化) ・平取町の農業産出額は、微増している。 (事業実施による環境の変化) ・CO2削減量 66t/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 山口登美男)</p>

<p>一般国道238号 雄武市街 (H5年～H13年) 北海道開発局</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(H2) 4,630台/日 → 実績(H17) 5,175台/日 ・全体事業費 事業完了時(H13) 3,700百万円 ・B/C 1.1 (B:52億円、C:48億円) (事業の効果の発現状況) ・旅行速度 供用前(H11) 21.1km/h → 供用後(H17) 38.4km/h ・死傷事故率 供用前(H7～8平均)306.0件/億台和 → 供用後(H15～16平均)0件/億台和 ・現道等における線形不良区間の解消等による安全性向上 ・市街地再開発との連携による効果 ・中心市街地の活性化に寄与 (社会経済情勢の変化) ・雄武町の年間商品販売額は、一時減少したものの、増加している。 (事業実施による環境の変化) ・CO2削減量 96t/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 山口登美男)</p>
<p>一般国道275号 金沢払幅 (S62年～H14年) 北海道開発局</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) ・交通量 計画時(H9) 10,160台/日 → 実績(H17) 10,762台/日 ・全体事業費 事業完了時(H14) 2,910百万円 ・B/C 2.9 (B:109億円、C:38億円) (事業の効果の発現状況) ・旅行速度 供用前(H9) 42.8km/h → 供用後(H17) 47.2km/h ・死傷事故率 供用前(H9～10平均)37.6件/億台和 → 供用後(H15～16平均)30.7件/億台和 ・現道の年間渋滞損失時間の削減 ・現道等における線形不良区間の解消等による安全性向上 ・農林水産品の流通の利便性の向上 (社会経済情勢の変化) ・当別町と月形町の工業出荷額は、増加している。 (事業実施による環境の変化) ・CO2削減量 736t/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 山口登美男)</p>
<p>一般国道275号 松音知道路 (S63年～H14年) 北海道開発局</p>	<p>5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) ・交通量 計画時(H2) 1,027台/日 → 実績(H17) 1,252台/日 ・全体事業費 事業完了時(H14) 2,160百万円 ・B/C 1.1 (B:37億円、C:35億円) (事業の効果の発現状況) ・旅行速度 供用前(H2) 49.4km/h → 供用後(H17) 59.6km/h ・死傷事故率 供用前(H6～7平均)50.7件/億台和 → 供用後(H15～16平均)0件/億台和 ・現道等における線形不良区間の解消等による安全性向上 ・二次医療施設へのアクセスが向上 ・農林水産品の流通の利便性の向上 (社会経済情勢の変化) ・中頓別町の農業産出額は、減少傾向にある。 (事業実施による環境の変化) ・CO2削減量 322t/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 山口登美男)</p>
<p>一般国道453号 北湯沢道路 (H5年～H14年) 北海道開発局</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) ・交通量 計画時(H9) 3,976台/日 → 実績(H17) 5,195台/日 ・全体事業費 事業完了時(H14) 2,790百万円 ・B/C 1.7 (B:59億円、C:35億円) (事業の効果の発現状況) ・旅行速度 供用前(H9) 44.6km/h → 供用後(H17) 53.8km/h ・死傷事故率 供用前(H11～12平均)23.0件/億台和 → 供用後(H15～16平均)0.0件/億台和 ・現道等における線形不良区間の解消等による安全性向上 ・大型車のすれ違い困難区間の解消 ・主要な観光地へのアクセス向上 (社会経済情勢の変化) ・伊達市大滝区の農業産出額は、微増している。 (事業実施による環境の変化) ・CO2削減量 388t/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 山口登美男)</p>

<p>一般国道4号 十和田バイパス (S49年～H13年) 東北地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>194</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(H32) (暫定/完成) - / 17,600台/日 → 実績(H17) 17,412台/日 / ・ 全体事業費 事業完了時(H13) 194億円 ・ B/C 2.3 (B:969億円、C:420億円) (事業の効果の発現状況) ・ 旅行速度 供用前(S60) 19.0km/h → 供用後(H17) 45.1km/h ・ 交通事故減少 供用前現道(H10～12平均)56.7件/年 → 供用後現道(H14～16平均)6.7件/年 ・ 主要渋滞ポイントの渋滞が解消 最大渋滞長 500m → 120m 最大通過時間 3分 → 1分 ・ バイパスの全線供用により、隣接市町村間の所要時間短縮 ・ 旧道の交通量減少による自転車・歩行者の安全性向上 (事業実施による環境の変化) ・ CO2削減量 4,400t/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>東北地方整備局 道路計画第一課 (課長 松本健)</p>
<p>一般国道108号 小牛田バイパス (S59年～H13年) 東北地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>66</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(H32) (暫定/完成) - / 17,400台/日 → 実績(H17) 13,236台/日 / ・ 全体事業費 事業完了時(H13) 66億円 ・ B/C 2.2 (B:273億円、C:122億円) (事業の効果の発現状況) ・ 旅行速度 供用前(H6) 20.8km/h → 供用後(H17) 39.6km/h ・ 交通事故減少 供用前現道(H10～12平均)16.0件/年 → 供用後現道(H14～16平均)2.7件/年 ・ 大型車すれ違い困難区間の解消 ・ 旧道の交通量減少による自転車・歩行者の安全性向上 (事業実施による環境の変化) ・ CO2削減量 1,878t/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>東北地方整備局 道路計画第一課 (課長 松本健)</p>
<p>一般国道13号 刈和野バイパス (S51年～H13年) 東北地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>140</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(H32) 11,500台/日 → 実績(H17) 11,900台/日 ・ 全体事業費 事業完了時(H13) 140億円 ・ B/C 1.5 (B:361億円、C:240億円) (事業の効果の発現状況) ・ 旅行速度 供用前(H13) 30.0km/h → 供用後(H17) 56.5km/h ・ 交通事故減少 供用前現道(H10～12平均)9.7件/年 → 供用後現道(H13～15平均)1.0件/年 ・ 大型車すれ違い困難区間の解消 ・ 旧道の交通量減少による自転車・歩行者の安全性向上 ・ 現道の特殊交通規制区間の解消 (事業実施による環境の変化) ・ CO2削減量 990t/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>東北地方整備局 道路計画第一課 (課長 松本健)</p>
<p>一般国道13号 山形北バイパス (H1年～H13年) 東北地方整備局</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) ・ 交通量 計画時(H32) 28,800台/日 → 実績(H17) 25,684台/日 ・ 全体事業費 事業完了時(H13) 41億円 ・ B/C 2.3 (B:227億円、C:99億円) (事業の効果の発現状況) ・ 旅行速度 供用前(H11) 35.5km/h → 供用後(H17) 50.1km/h ・ 交通事故減少 供用前現道(H10～12平均)21.3件/年 → 供用後現道(H14～16平均)19.3件/年 ・ 渋滞ポイントの渋滞が解消 最大渋滞長 400m → 0m 最大通過時間 4分 → 0分 ・ 三次救急医療施設へのへのアクセス性向上 (事業実施による環境の変化) ・ CO2削減量 4,000t/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>東北地方整備局 道路計画第一課 (課長 松本健)</p>

<p>一般国道4号 杉田拡幅 (S58年～H14年) 東北地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>77</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) <ul style="list-style-type: none"> ・交通量 計画時(H32) 36,100台/日 → 実績(H17) 33,353台/日 ・全体事業費 事業完了時(H14) 77億円 ・B/C 3.0 (B:340億円、C:114億円) (事業の効果の発現状況) <ul style="list-style-type: none"> ・旅行速度 供用前(H11) 29.0km/h → 供用後(H16) 37.7km/h ・交通事故減少 供用前(H9～11平均)11.7件/年 → 供用後(H14～16平均)9.7件/年 (事業実施による環境の変化) ・CO2削減量 1,373t/年 ・沿道騒音 供用前は昼間、夜間ともに環境基準を上回ったが、供用後はいずれも環境基準を下回った。 (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>東北地方整備局 道路計画第一課 (課長 松本健)</p>
<p>一般国道50号 岩舟小山バイパス (S49年～H16) 関東地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>268</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) <ul style="list-style-type: none"> ・B/C 事後評価時 4.2 (B:2,791億円、C:668億円) (事業の効果の発現) <ul style="list-style-type: none"> ・国道50号岩舟小山BP大平高架橋周辺(3.8km)の渋滞損失時間が供用前229(千人時間/年)→供用後70(千人時間/年)に削減 ・新幹線駅へのアクセス向上(小山駅→岩舟町 32分⇒20分) ・隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する(佐野市～小山市 41分⇒25分) ・日常生活圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる(岩舟町→小山市 32分⇒20分) (事業実施による環境の変化) <ul style="list-style-type: none"> ・対象道路の整備により自動車からのCO2排出量(13,000t/年)、NO2排出量(69t/年)、SPM排出量(6t/年)が削減 ・(事業を巡る社会情勢等の変化) ・沿線には大規模ショッピングセンターやアウトレットモールが進出。道の駅が開通後次々オープン。 (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>関東地方整備局 道路計画第一課 (課長 濱田禎)</p>
<p>一般国道6号 藤代バイパス (S55年～H16年) 関東地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>402</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) <ul style="list-style-type: none"> ・B/C 事後評価時 2.1 (B:1,439億円、C:681億円) (事業の効果の発現) <ul style="list-style-type: none"> ・旅行速度 供用前 4.5km/h → 供用後 41.6km/h (事業実施による環境の変化) <ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出削減量 3,280t/年 ・NO2排出削減量 24t/年 ・SPM排出削減量 1.7t/年 ・騒音の低下 供用前 74dB → 供用後 55dB(小通幸谷交差点) (事業を巡る社会情勢等の変化) <ul style="list-style-type: none"> ・土地区画整理事業の完成(2箇所) 県道バイパス開通(1箇所) (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>関東地方整備局 道路計画第一課 (課長 濱田禎)</p>
<p>一般国道4号 東埼玉道路 (H元～H16) 関東地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>440</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) <ul style="list-style-type: none"> ・B/C=1.9 事後評価時 (B=944億円、C=510億円) (事業の効果の発現) <ul style="list-style-type: none"> ・交通渋滞の緩和：(一)平方東京線の渋滞損失時間は約20万(27万→7万)時間/年の減少 ・走行速度の向上：(一)平方東京線のピーク時旅行速度は12.4(16.6→29.0)km/h向上 ・周辺地域の安全性向上：並行路線の事故件数が最大5割減少(一)平方東京線 21→10件/年)等 (事業を巡る社会情勢等の変化) ・埼玉団体の開催、越谷レイクタウン及びJR武蔵野線新駅がH19開業予定 (事業実施による環境の変化) <ul style="list-style-type: none"> ・対象道路の整備により自動車からのCO2排出量(10,000t/年)、NO2排出量(40.3t/年)、SPM排出量(3.8t/年)が削減 (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>関東地方整備局 道路計画第一課 (課長 濱田禎)</p>

<p>一般国道52号 寿町拡幅 (S61~H16) 関東地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>53</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) ・B/C 事後評価時 3.4 (便益=255億円、費用=75億円) (事業の効果の発現) ・甲府都市計画事業寿宝地区土地区画整理事業との一体的な整備により、騒音の環境基準を確保した。(昼間71dB→68dB、夜間67dB→63dB) ・拡幅整備により事故が減少(17件→10件)、特に歩行者自転車の事故が発生せず。 (事業実施による環境の変化) ・対象道路の整備により自動車からのCO2排出量(1,200t/年)、NO2排出量(9t/年)、SPM排出量(1t/年)が削減 (事業を巡る社会情勢等の変化) ・特になし (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>関東地方整備局 道路計画第一課 (課長 濱田禎)</p>
<p>一般国道17号 湯沢交差点改良 (H2~H13) 北陸地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>80</p>	<p>①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 12,630台/12h → 整備後 12,027台/12h ・全体事業費 再評価時 70,000百万円 → 事業完了時 80,000百万円 ・B/C 再評価時 2.4 (B:191億円、C:79億円) → 事後評価時 1.8 (B:193億円、C:110億円) ②事業の効果の発現状況 ・旅行速度 供用前 6.6km/h → 供用後 42.0km/h ・死傷事故 供用前 3.0件 → 供用後 3.3件 ・主要な観光地へのアクセス向上 ・高速道路ネットワークへのアクセス強化 ③事業実施による環境の変化 ・CO2排出量 整備前 2,121t-CO2/年 → 整備後 1,660t-CO2/年 ・NO2排出量 整備前 9t/年 → 整備後 7t/年 ・SPM排出量 整備前 0.9t/年 → 整備後 0.6t/年 ④社会経済情勢の変化 ・湯沢町のスキー客をはじめとした観光入り込み客数は、減少傾向 ⑤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。 ⑥改善措置の必要性 ・事業の効果が十分に発現しており、改善措置の必要性はない。 ⑦同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性 ・現段階においては、事業の効果が発現されており、特段の見直しの必要性はない。</p>	<p>対応なし</p>	<p>北陸地方整備局 道路部道路計画課 (課長 信太啓貴)</p>
<p>一般国道159号 鹿島バイパス (S48~H13) 北陸地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>115</p>	<p>①費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化 ・交通量 整備後 13,400台/日 ・全体事業費 事業完了時 11,500百万円 ・B/C 事後評価時 4.7 (B:1,549億円、C:328億円) ②事業の効果の発現状況 ・旅行速度 供用前 42.6km/h → 供用後 43.9km/h ・死傷事故 供用前 20.3件 → 供用後 8.0件 ・現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消 ・拠点開発支援プロジェクトの支援 ③事業実施による環境の変化 ・CO2排出量 整備前 192,961t-CO2/年 → 整備後 185,123t-CO2/年 ・NO2排出量 整備前 16.6t/年 → 整備後 11.3t/年 ・SPM排出量 整備前 1.55t/年 → 整備後 1.06t/年 ④社会経済情勢の変化 ・北部工業団地S60分譲(2社進出)、中部工業団地H1分譲(5社進出)計7社進出など ⑤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。 ⑥改善措置の必要性 ・事業の効果が十分に発現しており、改善措置の必要性はない。 ⑦同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性 ・現段階においては、事業の効果が発現されており、特段の見直しの必要性はない。</p>	<p>対応なし</p>	<p>北陸地方整備局 道路部道路計画課 (課長 信太啓貴)</p>
<p>一般国道23号 川越IC関連 (H8~H13) 中部地方整備局</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 実績(H17) 9,700台/日 ・全体事業費 事業完了時(H13) 80億円 ・B/C 9.1 (B:816億円、C:89億円) (事業の効果の発現状況) ・旅行速度 23号供用前(H11) - 25.9km/h → 23号供用後(H17) - 37.1km/h 第1種空港へのアクセス向上など利便性の向上(川越町~中部国際空港:51分→45分) 日常生活圏の中心都市へのアクセス向上(川越町~四日市市:34分→24分) (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削減量 8,002t-CO2/年 ・現道等における自動車からのNO2排出削減量 0.57t/年 ・現道等における自動車からのSPM排出削減量 0.03t/年 (社会経済情勢等の変化) ・道路ネットワークの変化:伊勢湾岸自動車道の整備が進行 ・人口・自動車保有台数の変化:周辺地域の人口・自動車保有台数ともに増加傾向 ・みえ川越IC供用後、周辺地域の製造品出荷額等が増加傾向 ・「みえ川越物流用地」が造成済み (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>中部地方整備局 道路計画課 (課長 渡邊良一)</p>

<p>一般国道53号 津山バイパス (S57~H14) 中国地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>133</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(S52) 16,900 台/日 → 実績(H18) 15,600台/日 ・全体事業費 事業完了時(H14) 13,320百万円 ・B/C 事後評価時 1.2 (B:257億円、C:212億円) (事業の効果の発現) ・国道53号津山バイパス周辺の渋滞損失時間が供用前7,059(千人時間/年)→供用後6,866(千人時間/年)に削減 ・第三種空港である岡山空港へのアクセス向上(83分→75分) ・緊急輸送道路(国道53号)が通行止めになった場合に代替経路として機能(事業実施による環境の変化) ・対象道路の整備により自動車からのCO2排出量(281t/年)、NO2排出量(0.7t/年)、SPM排出量(0.1t/年)が削減 (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>中国地方整備局 道路計画課 (課長 吉岡大藏)</p>
<p>一般国道191号 萩拡幅 (H10~H14) 中国地方整備局</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(H6) 11,300 台/日 → 実績(H17) 13,300台/日 ・全体事業費 事業完了時(H14) 3,730百万円 ・B/C 事後評価時 1.8 (B:94億円、C:51億円) (事業の効果の発現) ・国道191号萩拡幅周辺の渋滞損失時間が供用前55(千人時間/年)→供用後19(千人時間/年)に削減 ・農林水産業を主体とする地域における農林水産品の流通の利便性向上(供用前:11分→供用後8分) ・歩道が狭小な区間に歩道が設置されたことによる安全性の向上(供用前1.5m→供用後4.0m) (事業実施による環境の変化) ・対象道路の整備により自動車からのCO2排出量(335t/年)、NO2排出量(1t/年)、SPM排出量(0.2t/年)が削減 (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>中国地方整備局 道路計画課 (課長 吉岡大藏)</p>
<p>一般国道2号 岡山バイパス (S38~H14) 中国地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>918</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(S37) 11,300 台/日 → 実績(H17) 16,400台/日 ・全体事業費 事業完了時(H14) 91,773百万円 ・B/C 事後評価時 19.5 (B:57,560億円、C:2,953億円) (事業の効果の発現) ・国道2号岡山バイパス周辺の渋滞損失時間が供用前93,236(千人時間/年)→供用後68,042(千人時間/年)に削減 ・特急停車駅である岡山駅へのアクセス向上(早島方面から新倉敷駅41分→24分) ・現道等におけるISO規格背高コンテナ輸送車が通行できない区間が解消(岡山市~倉敷間) ・日常生活圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる(倉敷・瀬戸方面→岡山市 40分→33分) (事業実施による環境の変化) ・対象道路の整備により自動車からのCO2排出量(169千t/年)、NO2排出量(1,029t/年)、SPM排出量(74t/年)が削減 (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>中国地方整備局 道路計画課 (課長 吉岡大藏)</p>
<p>一般国道56号 春野拡幅 (S49~H14) 四国地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>170</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(H17) 26,000~28,000台/日 ・全体事業費 約170億円 ・B/C 1.9 (B:560億円、C:298億円) (事業の効果の発現状況) ・旅行速度 供用前(H9) 19.9km/h → 供用後(H17) 51.4km/h ・所要時間短縮 供用前(H9) 17分 → 供用後(H17) 8分 ・渋滞損失時間の削減 ・土佐市・春野町からJR朝倉駅までのアクセス性が向上 土佐市:32分(H9) → 24分(H17)、春野町:27分(H9) → 23分(H17) ・土佐市をはじめとする高知西南地域から高知龍馬空港へのアクセス性が向上 91分(H9) → 70分(H17) (社会経済情勢の変化) ・四国横断自動車道(高知自動車道)の供用 大豊~南国間供用開始(S62) 南国~伊野間供用開始(H10) 伊野~須崎東間供用開始(H14) (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>四国地方整備局 道路計画課 (課長 八尾光洋)</p>

<p>一般国道56号 佐賀改良 (H1~H14) 四国地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>77</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 (H17) 7,000台/日 ・全体事業費 約77億円 ・B/C 1.9 (B:226億円、C:120億円) (事業の効果の発現状況) ・旅行速度 供用前 (H9) 53.7km/h → 供用後 (H17) 58.8km/h ・事故件数が減少するなど歩行者等の安全性の向上 ・旧国道の速度規制区間 (30km/h) の回避により走行性が向上 ・旧国道の交通量が減少し、バスの運行が円滑になった ・特急停車駅である土佐佐賀駅、高知龍馬空港へのアクセスが向上 (社会経済情勢の変化) ・四国横断自動車道 (高知自動車道) の供用 伊野~須崎東間供用開始 (H14) ・須崎道路の暫定供用 吾井郷~池ノ内間暫定供用開始 (H14) (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>四国地方整備局 道路計画課 (課長 八尾光洋)</p>
<p>一般国道10号 加治木バイパス (S53~H13) 九州地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>126</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 (H17) 18,899台/日 ・全体事業費 事業完了時 (H13) 126億円 (暫定2車線(一部4車線)) ・B/C 再評価時 未 → 事後評価時 3.1 (B=546億円、C=179億円) (事業の効果の発現状況) ・渋滞損失時間 (現況) 1467.3万人時間/年→1449.9万人時間/年 (1%削減) ・旅行速度 供用前 (H11) 19.9km/h → 供用後 (H17) 26.1km/h ・所要時間の短縮 (加治木団地入口~鹿児島空港) 約17分 → 約14分 (3分短縮) (事業実施による環境の変化) ・CO2削減量 約970t/年 (社会経済情勢の変化) ・周辺市町村では、居住人口、自動車保有台数とも増加傾向。 ・加治木町では農業産出額が増加傾向。 (今後の事後評価の必要性) ・加治木バイパスの整備により、自動車交通の円滑性、所要時間の短縮、沿道環境の改善等の効果が発現しており、今後の事後評価の必要はない。 (改善措置の必要性) ・加治木バイパスが供用し、加治木ICと直結したことにより、今後も交通量の増加が予想されるため、完成4車化に向けて、事業優先区間や事業実施時期等の検討を行う必要がある。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・本事業は、事業着手後完成までに長期間を要した事業であり、事業化当初からの事業経緯や段階供用毎の定量的な整備効果等の資料は残されていないことから、段階毎に整備を進めていく事業については、その都度整備効果等の把握、データを蓄積していく必要がある。</p>	<p>対応なし</p>	<p>九州地方整備局 道路計画第一課 (課長 淡中泰雄)</p>
<p>一般国道3号 折尾遠賀拡幅 (S43~H13) 九州地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>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 実績 (H17) 46,650台/日 ・全体事業費 計画時 230億円 → 事業完了時 (H13) 212億円 ・B/C 再評価時 未 → 事後評価時 7.7 (B=4,352億円、C=565億円) (事業の効果の発現状況) ・渋滞損失時間 395万人時間/年→117万人時間/年 (7割削減) ・事故率が大幅に低下 整備前 (H9-12) 181件/億台*。 → 整備後 (H13-16) 54件/億台*。 ・三次医療施設へのアクセス向上 消防署 (岡垣町) → 北九州市立八幡病院 (約47分→約41分:6分短縮) (事業実施による環境の変化) ・CO2削減量 約9,800t/年 (社会経済情勢の変化) ・事業化時点から沿線の遠賀町、岡垣町で人口が約2倍に増加。北九州市及び沿線3町の自動車交通需要も約5倍に増加。 (今後の事後評価の必要性) 折尾遠賀拡幅事業は交通円滑化の向上、交通安全性の向上、環境の改善など所要の効果を発揮しており、さらなる事後評価の必要はない。 (改善措置の必要性) 折尾遠賀拡幅事業により、主要渋滞ポイントであった今古賀交差点における交通渋滞が解消する等、交通混雑緩和に寄与している。 4車線化により所要の効果を発揮しているため、今回の事業では、今古賀交差点下り線は平面交差による供用で事業完了とした。 今古賀交差点下り線は、平面交差による供用となっており、交通状況、交通事故状況、地元要望等を踏まえつつ立体化の検討を行う。 (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) 本事業は、事業着手後完成までに長期間を要した事業であり、事業化当初からの事業経緯や段階供用毎の定量的な整備効果等の資料は残されていない。 そのため、段階毎に整備を進めていく事業については、その都度整備効果等の把握、データを蓄積していく必要がある。</p>	<p>対応なし</p>	<p>九州地方整備局 道路計画第一課 (課長 淡中泰雄)</p>

<p>一般国道196号 今治小松自動車道 (H元～H13) 西日本高速道路㈱</p>	<p>5年以内</p>	<p>885</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：推計時4,900台/日→実績3,700台/日(平成13年度) 全体事業費：当初計画810億円→実績885億円 B/C：1.1 B：1,305億円(走行時間短縮便益：1,196億円、走行経費減少便益：74億円、交通事故減少便益：35億円) C：1,199億円(事業費：1,112億円、維持管理費：87億円) (事業の効果の発現状況) 旅行速度：供用前41.4km/h→供用後60.1km/h 死傷事故率：供用前75.0件/億台*₁₀→供用後71.9件/億台*₁₀。 (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 (社会情勢の変化) 愛媛県の県内総生産は、事業開始後、全国の増加傾向より大きな伸びを示している。沿道地域の人口は、事業開始以降の平成元年度に比べ、平成17年度では西条市で約2%減少、今治市では約9%減少している。愛媛県の道路利用は全国とほぼ同様の傾向であるが、その伸びは全国より高い伸び率で推移している。 (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</p>	<p>対応なし</p>	<p>西日本高速道路㈱ 計画設計G 大西 宣二</p>
<p>一般国道10号 日出バイパス (H3～H13) 西日本高速道路㈱ 九州地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>566</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：推計時3,400台/日→実績2,900台/日(平成14年度) 全体事業費：当初計画387億円→実績566億円 B/C：1.1 B：820億円(走行時間短縮便益：767億円、走行経費減少便益：36億円、交通事故減少便益：17億円) C：735億円(事業費：707億円、維持管理費：28億円) (事業の効果の発現状況) 旅行速度：供用前48.3km/h→供用後66.7km/h 死傷事故率：供用前95.3件/億台*₁₀→供用後56.9件/億台*₁₀。 (社会情勢の変化) 大分県の県内総生産は、事業開始後、全国の増加傾向よりさらに大きな伸びを示している。沿道地域の人口は事業開始以降、日出町では平成3年度に比べ、平成17年度は約17%増加しているのに対し、その他の沿線地域では減少傾向が続いている。 大分県の道路利用は全国とほぼ同様の傾向であるが、その伸びは全国より高い伸び率で推移している。 (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</p>	<p>対応なし</p>	<p>西日本高速道路㈱ 計画設計G 大西 宣二</p>
<p>一般国道3号 南九州西回り自動車道(八代日奈久道路) (S63～H13) 西日本高速道路㈱ 九州地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>930</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：推計時4,900台/日→実績3,500台/日(平成14年度) 全体事業費：計画時940億円→実績930億円 B/C：1.1 B：1,554億円(走行時間短縮便益：1,487億円、走行経費減少便益：47億円、交通事故減少便益：20億円) C：1,439億円(事業費：1,372億円、維持管理費：66億円) (事業の効果の発現状況) 旅行速度：供用前39.1km/h→供用後55.5km/h 死傷事故率：供用前106.9件/億台*₁₀→供用後95.9件/億台*₁₀。 (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 (社会情勢の変化) 熊本県の県内総生産は、事業開始後、全国の増加傾向よりさらに大きな伸びを示している。沿道地域の人口は事業開始以降、八代市で昭和63年度に比べ平成17年度は約8%減少しているなど、沿道地域では減少が続いている。 熊本県の道路利用は、全国とほぼ同様の傾向であるが、その伸びは、全国よりは低い伸び率で推移している。 (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</p>	<p>対応なし</p>	<p>西日本高速道路㈱ 計画設計G 大西 宣二</p>
<p>東九州自動車道(大分米良～津久見) (H5～H13) 西日本高速道路㈱</p>	<p>5年以内</p>	<p>1,241</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：推計時8,000台/日→実績5,200台/日(平成14年度) 全体事業費：計画時1,326億円→実績1,241億円 B/C：2.6 B：4,409億円(走行時間短縮便益：3,942億円、走行経費減少便益：341億円、交通事故減少便益：127億円) C：1,729億円(事業費：1,561億円、維持管理費：168億円) (事業の効果の発現状況) 旅行速度：供用前37.0km/h→供用後56.0km/h 死傷事故率：供用前77.9件/億台*₁₀→供用後34.3件/億台*₁₀。 (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 (社会情勢の変化) 大分県の県内総生産は、事業開始後、全国の増加傾向よりさらに大きな伸びを示している。沿道地域の人口は事業開始以降、大分市では平成5年度に比べ、平成17年度は約6%増加しているのに対し、その他の沿線地域では減少傾向が続いている。 大分県の道路利用は全国とほぼ同様の傾向であるが、その伸びは全国より高い伸び率で推移している。 (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</p>	<p>対応なし</p>	<p>西日本高速道路㈱ 計画設計G 大西 宣二</p>

<p>東九州自動車道 (末吉財部～隼人東) (H5～H13) 西日本高速道路㈱</p>	<p>5年以内</p>	<p>847</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：推計時4,000台/日→実績2,600台/日(平成14年度) 全体事業費：計画時865億円→実績847億円 B/C: 2.2 B: 2,774億円(走行時間短縮便益: 2,488億円、走行経費減少便益: 211億円、交通事故減少便益: 74億円) C: 1,268億円(事業費: 1,086億円、維持管理費: 181億円) (事業の効果の発現状況) 旅行速度: 供用前42.1km/h→供用後55.4km/h 死傷事故率: 供用前71.3件/億台[*]→供用後69.3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 (社会情勢の変化) 鹿児島県の県内総生産は、事業開始後、全国の増加傾向よりさらに大きな伸びを示している。沿道地域の人口は事業開始以降、霧島市では平成5年度に比べ、平成17年度は約6%増加しているのに対し、その他の沿線地域では減少傾向が続いている。 鹿児島県の道路利用は全国とほぼ同様の傾向であるが、その伸びは全国より高い伸び率で推移している。 (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</p>	<p>対応なし</p>	<p>西日本高速道路㈱ 計画設計G 大西 宣二</p>
<p>首都高速道路 湾岸線5期</p>	<p>5年以内</p>	<p>4,440</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 70,000台/日 → 実績 54,000台/日(平成18年) 全体事業費 計画時 4,700億円 → 実績 4,440億円 ・再評価時 B/C: 5.7 B: 36,236億円(走行時間短縮便益: 34,345億円、走行経費減少便益: 1,558億円、交通事故減少便益: 333億円) C: 6,349億円(事業費: 5,531億円、維持管理費: 818億円) ・事後評価時 B/C: 4.8 B: 32,725億円(走行時間短縮便益: 32,191億円、走行経費減少便益: 432億円、交通事故減少便益: 102億円) C: 6,779億円(事業費: 6,445億円、維持管理費: 334億円) (事業の効果の発現状況) ・内陸部の狩場線・横羽線から湾岸線へ交通が転換 ・並行する国道16号の交通量が3割減少(H11: 6.6万台/日 → H17: 4.8万台/日) ・横浜市南部～横浜都心間の所要時間が2割短縮(H11: 約22分 → H17: 約18分) ・沿線地域では、物流施設の立地が横浜市全体に比べ2倍のペースで増加 ・横浜市南部から横浜都心・東京方面の医療機関への救急搬送の所要時間が短縮 (事業実施による環境の変化) ・周辺の調査地点における大気質・騒音の測定結果は開通前後で減少しており、環境改善が図られている (今後の事業評価の必要性及び改善措置の必要性) 事業の効果が発現しており、再事後評価の必要はない なお、本牧JCT改良等の効果を踏まえ、今後の首都高速道路の整備に当たっては、利便性向上に資するJCT改良や出入口増設を積極的に行っていくことが重要</p>	<p>対応なし</p>	<p>首都高速道路(株) 計画・環境部 計画調整グループ 総括マネージャー 林 寛之</p>
<p>首都高速道路 板橋足立線 (中央環状王子線)</p>	<p>5年以内</p>	<p>3,950</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 60,000台/日 → 実績 61,000台/日(平成18年) 全体事業費 計画時 4,100億円 → 実績 3,950億円 ・再評価時 B/C: 3.1 B: 17,103億円(走行時間短縮便益: 15,541億円、走行経費減少便益: 1,189億円、交通事故減少便益: 373億円) C: 5,566億円(事業費: 5,168億円、維持管理費: 398億円) ・事後評価時 B/C: 2.9 B: 18,110億円(走行時間短縮便益: 17,375億円、走行経費減少便益: 588億円、交通事故減少便益: 147億円) C: 6,143億円(事業費: 5,954億円、維持管理費: 189億円) (事業の効果の発現状況) ・板橋足立線への交通転換により、都心環状線・6号向島線の交通量が減少、川口線・5号池袋線は増加 ・川口線⇄3号渋谷線の交通の約8割、5号池袋線⇄東関道の交通の約7割が板橋足立線利用に転換 ・池袋→湾岸線葛西の所要時間が約20分短縮(H14: 60分 → H18: 42分) ・環七通り、明治通りの大型車交通量が2割減少 ・幹線道路の渋滞緩和により、生活道路から幹線道路に交通が転換し、板橋足立線沿線警察署管内の生活道路の交通事故が3割減少(H13: 761件/年 → H15: 512件/年) (事業実施による環境の変化) ・高速道路沿道の開通前後の大気質・騒音の測定結果は、概ね減少傾向である (今後の事業評価の必要性及び改善措置の必要性) 事業の効果が発現しており、再事後評価の必要はない なお、中央環状線の機能や効果をより高めるため、中央環状新宿線・品川線の早期整備やボトルネック対策が重要</p>	<p>対応なし</p>	<p>首都高速道路(株) 計画・環境部 計画調整グループ 総括マネージャー 林 寛之</p>
<p>一般国道6号 仙台東部道路 (S60年～H13年) 国土交通省 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>1,496</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 17,400台/日 → 実績 14,700台/日 全体事業費 当初計画 1,543億円 → 実績 1,496億円 B/C 事後評価時 3.5 [B:9,145億円、C:2,615億円] (事業の効果の発現状況) 死傷事故率 全通前 69件/億台[*] → 全通後 56件/億台[*]。 (事業実施による環境の変化) 県道が並行する一部区間において、仙台東部道路の完成以前から継続して環境保全目標(環境基準)を超過する騒音を確認。 (社会経済情勢の変化) 宮城県内の県内総生産は減少傾向であるが、仙台東部道路沿線では上昇基調である。 (今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性) 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、今後の事後評価の必要性はないものとする。 なお、環境基準を超過する区間については、遮音壁による対策に加え、沿道の土地利用を勘案しつつ、交通の利用形態を環境改善につながるものに変えていくなど、地域において合意形成が図れる総合的な対応策について、関係機関と一体となった調整を進める。</p>	<p>対応なし</p>	<p>東日本高速道路株式会社 計画設計課 (課長 大越 良記)</p>

伊勢湾岸自動車道 (豊田JCT～四日 市JCT) (S54年～H16年) 国土交通省・日本 道路公園(中日本 高速道路株式会 社)・愛知県・名 古屋港管理組合	5年以内	13, 150	[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: 18,500～48,100台/日 ⇒ 実績: 25,200～52,200台/日 (H17年度) ・事業費 計画時: 1兆3,210億円 ⇒ 実績: 1兆3,150億円 ・費用便益分析 B/C=2.7 (事後評価) 総便益: 5兆1,600億円、総費用: 1兆9,100億円 (基準年: H18年) [事業の効果の発現状況] ・旅行速度向上 供用前: 30.2km/h (H9年度/現道) ⇒ 供用後: 81.7km/h (H18年度/当該路線) ・交通事故減少 供用前: 56.8件/億台*。(H9年度/現道) ⇒ 供用後: 32.9件/億台*。(H17年度/現道+当該路線) ・当該路線の整備によるバス路線の利便性向上の状況 ・特定重要港湾もしくは国際コンテナ航路の発着港湾へのアクセス向上の状況 ・第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上の状況 ・都市再生プロジェクトの支援に関する効果 ・地域開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントの支援に関する効果 [社会経済情勢の変化] ・平成13年度以降、県民総生産が全国の伸びを上回り経済活動が活発な状況である [事業による環境変化] ・環境基準値を満足している [今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性] ・今後、事後評価の必要性はない ・現在建設中の名古屋環状2号線東南部や隣接する第二東名・第二名神高速道路の完成によって、本区間の利用状況に変化が生じるため、隣接区間の事後評価において当該区間の利用状況についても確認する	対応なし	中日本高速道路㈱ 計画設計チーム (チームリーダー 阿部 文彦)
---	------	---------	--	------	---

【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)
豊田市停車場線 (H7～H13) 愛知県	5年以内	19	(費用対効果分析の基礎となった要因の変化) ・交通量 実績 (H17) 8,579台/日 ・全体事業費 事業着手時 (H7) 22億円 → 事業完了時 (H13) 19億円 ・B/C 1.1 (B: 19億円、C: 18億円) (事業の効果の発現状況) ・旅行速度 供用前 9.5km/h → 供用後 12.5km/h ・公共交通結節点である名鉄豊田市駅と豊田市の主要な公共施設を結ぶ歩行者ネットワークが形成 (今後の事業評価の必要性) ・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) ・同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性はない	対応なし	愛知県 都市整備課 (課長 稲垣 茂 男)
大江霊仙寺線(平 井工区) (H11～H18年度) 草津市	5年以内	22	(費用対効果分析の基礎となった要因の変化) ・交通量 計画時 (H11) 6,600台/日 → 実績 (H18) 7,800台/日 ・全体事業費 事業着手時 (H11) 21億円 → 事業完了時 (H18) 22億円 ・B/C 4.4 (B: 115億円、C: 26億円) (事業の効果の発現状況) ・旅行速度 供用前 24.1km/h → 供用後 29.0km/h ・住宅地等の狭い道路へ流入していた通過交通車輛の減少 (今後の事業評価の必要性) ・整備効果は現れているが、供用直後の結果であるため、事業効果の発現状況を再度確認する必要がある (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) ・同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性はない	対応なし	草津市 産業建設部道路課 (課長 鈴木 昭 二)
尼崎港川西線外3 線 (S34年度～H16年 度) 兵庫県	5年以内	2,039	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) ・交通量 事業完了時 (H17) 30,737台/日 ・全体事業費 事業完了時 (H17) 1,015億円 ・B/C 3.0 (B: 6,028億円 C: 2,039億円) (事業の効果の発現状況) ・旅行速度 供用前 (S55) 17.7km/h → 供用後 (H17) 28.8km/h ・移動時間 (尼崎市～川西市) 供用前 (S55) 40分 → 供用後 (H17) 26分 ・歩行者自転車死傷事故率 供用前 (H9) 268件/千万人台km → 供用後 (H17) 40件/千万人台km (事業実施による環境の変化) ・道路騒音 供用前 (H13) 73db → 供用後 (H17) 65.5db ・大気汚染物質SPM 供用前 (H11) 3.3t/年 → 供用後 (H17) 2.6t/年 (今後の事後評価の必要性) ・特になし、今後、必要データの把握に努める必要がある (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) ・同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性はない	対応なし	兵庫県 街路課 (課長 玉田 尋 三)

西鉄大牟田線 (H7年~H17年) 福岡県	5年以内	255	(費用対効果分析の基礎となった要因の変化) ・交通量 計画時(H6) 12,133台/日 → 実績(H16) 14,454台/日 ・全体事業費 事業着手時(H6) 277億円 → 事業完了時(H16) 255億円 ・B/C 4.4 (B:1,121億円、C:255億円) (事業の効果の発現状況) ・旅行速度の改善 10.3km/h→28.6km/h (今後の事業評価の必要性) ・特になし (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) ・同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性はない・事業費の状況	対応なし	福岡県 公園街路課 (課長 樋川 知彦)
苅田臨海工業線 (H10年~H17年) 福岡県	5年以内	36	(費用対効果分析の基礎となった要因の変化) ・交通量 計画時31,000台/日 → 実績33,241台/日 ・全体事業費 事業着手時44億円 → 事業完了時36億円 ・B/C 3.5 (B:235億円、C:68億円) (事業の効果の発現状況) ・旅行速度の改善 29.0km/h→34.8km/h (今後の事業評価の必要性) ・特になし (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) ・同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性はない	対応なし	福岡県 公園街路課 (課長 樋川 知彦)
苅田臨海工業線 (井場川工区) (H13年~H17年) 福岡県	5年以内	22	(費用対効果分析の基礎となった要因の変化) ・交通量 計画時31,000台/日 → 実績33,241台/日 ・全体事業費 事業着手時25億円 → 事業完了時22億円 ・B/C 3.5 (B:235億円、C:68億円) (事業の効果の発現状況) ・旅行速度の改善 29.0km/h→34.8km/h (今後の事業評価の必要性) ・特になし (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) ・同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性はない	対応なし	福岡県 公園街路課 (課長 樋川 知彦)

【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)
室蘭港 入江地区 旅客船ターミナル 整備事業 (H7~H13) 北海道開発局	5年以内	37	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 港湾来訪者数 実績 3,438人/隻 全体事業費 事業着手時 3,671百万円 → 事業完了時 3,733百万円 B/C 事後評価時 1.4 (B:68億円、C:47億円) (事業の効果の発現状況) 旅客船等寄港状況 年間平均 8隻 (H13~H17) (事業実施による環境の変化) 室蘭港入江地区に旅客船ターミナルを整備したことによって、旅客船の寄港時における地域の交流機会増加のみならず、周辺倉庫等と一体となったまちづくりイベントの会場としても利用が図られるようになった。 (社会経済情勢の変化) 特になし (今後の事後評価の必要性) 投資効果が十分確認されており、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ない。 (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、改善措置の必要はない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 特になし	対応なし	北海道開発局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 川合紀章)
えりも港 本港地区 小型船だまり整備 事業 (H5~H13) 北海道開発局	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) 登録小型船隻数 計画時 262隻 (H4) → 実績 224隻 (H17) 全体事業費 事業着手時 2,197百万円 → 事業完了時 2,316百万円 B/C 事後評価時 1.7 (B:49億円、C:30億円) (事業の効果の発現状況) 年間作業解消時間:(陸揚) 21千時間 (準備) 16千時間 等 (事業実施による環境の変化) えりも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や多そう係留が解消され、非効率な就労作業が改善された。また、水産物の商品価値を向上させることができた。 (社会経済情勢の変化) 特になし (今後の事後評価の必要性) 投資効果が十分確認されており、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ない。 (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、改善措置の必要はない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 特になし	対応なし	北海道開発局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 川合紀章)

<p>網走港 港町地区 防波堤整備事業 (H8~H13) 北海道開発局</p>	<p>5年以内</p>	<p>74</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(小麦移出) 整備前 48千トン→ 整備後 79千トン (セメント移入) 整備前 43千トン→ 整備後 59千トン 全体事業費 事業着手時 6,500百万円 → 事業完了時 7,355百万円 B/C 事後評価時 1.1 (B:102億円、C:92億円) (事業の効果の発現状況) 取扱貨物量の増加 小麦:32千トン/年 セメント:16千トン/年 (事業実施による環境の変化) 網走港港町地区に防波堤を整備したことによって、港内の静穏度が向上して安全な係留が可能となり、港町地区での荷役可能日数が増加して、小麦・セメントの貨物取扱量が増加した。 (社会経済情勢の変化) 特になし (今後の事後評価の必要性) 投資効果が十分確認されており、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ない。 (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>北海道開発局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 川合紀章)</p>
<p>八戸港 八太郎地区 多目的国際ターミナル整備事業 (H6~H13) 東北地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>109</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416千トン/年 → 実績537千トン/年(平成17年実績貨物量速報値) 全体事業費 計画時119億円 → 事業完了時109億円 B/C 事後評価時 3.4(B:582億円、C:169億円) (事業の効果の発現状況) 当該事業を実施したことにより、物流機能の効率化が図られた。 (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) 本事業の実施により、当初、想定していなかった中国からのフェロニッケル需要拡大による輸出の増加、主要企業の部品輸送の増加等へのコンテナ輸送の対応が可能となった。 (今後の事後評価の必要性) 再事後評価の必要はない。 (改善措置の必要性) 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>東北地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 正岡 孝)</p>
<p>仙台塩釜港 仙台区 国際海上コンテナターミナル(耐震)整備事業 (H8~H13) 東北地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>114</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 1,589千トン/年 → 実績 2,001千トン/年(平成17年実績貨物量速報値) 全体事業費 事業着手時 117億円 → 事業完了時 114億円 B/C 事後評価時 7.8(B:1,197億円、C:154億円) (事業の効果の発現状況) 当該事業を実施することにより、物流機能の効率化が図られた。また、震災時において周辺岸壁が被災した場合に幹線貨物の輸送機能を確保することで経済活動を継続的に行うことが可能となるとともに、当該施設の被害を回避することが可能となる。 (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) 平成16年に仙台国際貿易港物流ターミナルの供用開始及び平成18年にLCL(小口混載貨物)開設など民活事業を含め、港湾の利便性向上に向けた整備が進められている。 (今後の事後評価の必要性) 再事後評価の必要はない。 (改善措置の必要性) 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>東北地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 正岡 孝)</p>
<p>能代港 大森地区 多目的国際ターミナル整備事業 (H5~H13) 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) 取扱貨物量 計画時 528千トン/年 → 実績 300千トン/年(平成17年実績貨物量速報値) 全体事業費 事業着手時 61億円 → 事業完了時 71億円 B/C 事後評価時 1.3(B:135億円、C:102億円) (事業の効果の発現状況) 当該事業を実施することにより、物流機能の効率化が図られた。 (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) 県北部で操業している精錬会社が他港での荷揚から能代港での荷揚に切り替えた。 (今後の事後評価の必要性) 再事後評価の必要はない。 (改善措置の必要性) 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>東北地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 正岡 孝)</p>

<p>横浜港 神奈川地区 多目的国際ターミナル整備事業 (H2~H13) 関東地方整備局</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) 取扱貨物量(野菜果物) 事業着手時155千トン → 計画231千トン 全体事業費 計画時 26億円 → 事業完了時 39億円 B/C 事後評価時1.5 (B:93億円、C:60億円) (事業の効果の発現状況) 陸上輸送距離 13km短縮 (事業実施による環境の変化) 特になし。 (社会情勢の変化) 特になし。 (今後の事業評価の必要性及び改善措置の必要性) 本事業は、輸送コスト削減等の効果が見込まれ、事業効果が発揮されると判断される。 今後、さらなるサービスレベルの向上、貨物利用の促進に努めることとする。 (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) 同種事業についても、計画的に進め、早期の整備効果発現、目標の達成などに努めていくことが必要である。</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 古土井 健)</p>
<p>横浜港 金沢地区 多目的国際ターミナル整備事業(耐震改良) (H9~H13) 関東地方整備局</p>	<p>5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) 取扱貨物量(木製品、金属くず) 事業着手時437千トン → 計画689千トン 全体事業費 計画時 6億円 → 事業完了時 20億円 B/C 事後評価時1.4 (B:36.2億円、C:25.0億円) (事業の効果の発現状況) 陸上輸送距離 64km短縮 施設の延命化 28年 (事業実施による環境の変化) 震災時に緊急物資輸送の拠点として機能する。 横浜港内の被災した通常岸壁で扱うべき貨物を一時的に取り扱うことができる。 地震時の被災に伴う岸壁の復旧費用が不要となる。 施設の耐用年数が延伸される。 (社会情勢の変化) 特になし。 (今後の事業評価の必要性及び改善措置の必要性) 本事業は、輸送コスト削減等の効果が見込まれ、事業効果が発揮されると判断される。 今後、さらなるサービスレベルの向上、貨物利用の促進に努めることとする。 (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) 同種事業についても、計画的に進め、早期の整備効果発現、目標の達成などに努めていくことが必要である。</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 古土井 健)</p>
<p>東京港 大井その1地区 国際海上コンテナターミナル整備事業 (H7~H15) 関東地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>839</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 事業着手時 143TEU → 事業完了時 203TEU 全体事業費 計画時 787億円 → 事業完了時 839億円 B/C 事後評価時3.2 (B:7,525億円、C:2,367億円) (事業の効果の発現状況) 5,000TEU級以上の船舶 : 平成7年 0隻 → 平成17年 220隻 (事業実施による環境の変化) 岸壁水深が増進(-13m→-15m)されたことにより、大型船が着岸できるようになった。 コンテナターミナルの取扱能力が向上したことにより、増加するコンテナ需要に対応できるようになった。 (社会情勢の変化) 特になし。 (今後の事業評価の必要性及び改善措置の必要性) 本事業は、十分な事業効果が発揮されたと判断される。 今後、さらなるサービスレベルの向上、貨物利用の促進に努めることとする。 (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) 同種事業についても、コンテナの需要動向や流動の把握に努め、計画的に事業を実施し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 港湾空港部 港湾計画課 (課長 古土井 健)</p>
<p>広島港 廿日市地区 国内物流ターミナル整備事業 (H2~H13) 中国地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>30</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 89千トン → 実績 37千トン(平成17年) 全体事業費 事業着手時 34億円 → 事業完了時 30億円 B/C 事後評価時 1.1 (B:53億円、C:47億円) (事業効果の発現状況) 山陽小野田市への陸上輸送が海上輸送へ転換することにより、輸送コストが削減された。 使用船舶の大型化により、海上輸送コストが削減された。 (事業実施による環境の変化) 特になし。 (社会経済情勢等の変化) 平成15年 3月 廿日市市、佐伯町、吉和村合併 平成17年11月 廿日市市、大野町、宮島町合併 (今後の事後評価の必要性) 事業に伴う整備効果の発現がみられることから、今後の再事後評価の必要性はない。 (改善措置の必要性) 事業に伴う整備効果の発現がみられることから、今後の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>中国地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 中村謙治)</p>

<p>高松港 玉藻地区 旅客船対応ターミナル整備事業 (S62~H13) 四国地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>309</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 自動車航送台数 事業着手時:182千台(昭和63年)⇒事業完了時:270千台 船舶乗降人員 事業着手時:1,797千人(昭和63年)⇒事業完了時:1,690千人 全体事業費 当初計画:118億円⇒事業完了時:174億円 ※直轄事業費分 実施期間 当初計画:S62~H7⇒事業完了時:S62~H13 B/C 事後評価時 1.3 (B:617億円、C:491億円) (事業の効果の発現状況) 取扱貨物量の増加 事業着手時:2,981千トン(昭和63年)⇒事業完了時:4,488千トン (事業実施による環境の変化) 高松港玉藻地区に旅客船ターミナルを集約整備したことによって、利便性の向上がみられ、また、親水性施設(防波堤・緑地等)の整備により、交流機会の増加が発現し、「にぎわいのあるみなと」がより一層創出された。 (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>	<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 宮津智文)</p>
--	-------------	------------	---	-------------	--

【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>神戸市海岸線整備事業 (H5年度~H13年度) 神戸市交通局</p>	<p>5年以内</p>	<p>2,350</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)1,703億円 → 実績値2,350億円 工期 想定値(免許申請時)4年11ヶ月 → 7年6ヶ月 輸送人員 想定値(免許申請時)13.8万人/日 → 実績値(平成17年度)3.9万人/日 B/C 事後評価時1.04 (B 3,154億円 C 3,018億円) (事業による効果・影響) ①海岸線の整備は、インナーシティ再生プロジェクトの始動や実現のペースを加速させ、インナーシティの都市環境の改善と活力向上に一定の寄与をしている。 ②海岸線の整備は、沿線地域の課題であった公共交通サービスの利便性を改善し、生活・企業活動の行動圏を都心(三宮)や副都心(新長田)まで拡大するなど、同地域の交通課題の解消と交通利便性の向上に貢献した。 ③海岸線は、沿線プロジェクトの進捗により発生する都市内交通需要に十分対応している。また、道路整備や沿線開発による自動車交通量の増加を最小限に食い止め、道路混雑の緩和に一定の役割を果たすとともに、並行する鉄道の車内混雑緩和にも寄与している。 ④海岸線利用者の66%は、西神山手線や他の鉄道路線との乗継者ということができる。このように、海岸線は、他の路線と連携してネットワークを形成し、利用者のルート選択の幅を広げ、路線間の機能分担を適正化する上で大いに貢献したということができる。また、鉄道ネットワークを多重化し災害時のリダンダンシー(代替性)向上にも大きな役割を果たしている。 (社会情勢の変化) ①阪神・淡路大震災による甚大な被害 ②事業計画時に比べ景気が大きく後退 ③少子高齢化の進展 ④情報化社会の進展 ⑤モータリゼーションの進展 (改善性の必要性) ①海岸線は、インナーシティ対策の一つとして整備され、現在も整備が進む沿線プロジェクトの先導的な役割も担っている。今後さらに事業効率を高めていくためには、整備中の沿線プロジェクトの着実な推進と、海岸線を軸とした集中的なまちづくりの推進が必要不可欠である。 ②さらなる経費節減と乗客増対策が必要である。 ③敬老・福祉バスの利用実態に見合った行政負担の見直しを行う等の、市の強力な支援が必要である。あわせて、市職員の率先した利用等、不断の地道な取り組みも必要である。 (今後の事後評価の必要性) 一定の整備効果は得られているものの、輸送実績が計画を下回っている現状を踏まえ、今後とも施策の実施や効果の確認を断続的に行い、今後の利用促進やコスト縮減などの取り組みに反映していく必要がある。</p>	<p>対応なし</p>	<p>神戸市交通局 経営企画調整課 (担当課長 坂井孝)</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)
幹線鉄道等活性化 事業費補助(貨物 鉄道)〔門司貨物 拠点整備事業〕 (H11~H13) 北九州貨物鉄道施 設保有㈱	5年以内	70	(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 73.1億円(計画値)→69.9億円(実績)〔補助対象外事業費含む〕 ②貨物増加輸送トンキロ(北九州貨物ターミナル⇄本州) 計画時(新規採択時) 増加輸送トンキロ数 763,941千トンキロ/年(H10) 事業後(平成14年度) 増加輸送トンキロ数 22,644千トンキロ/年(H14) 現在(平成17年度) 増加輸送トンキロ数 458,560千トンキロ/年(H17) B/C=10.0 (B=753.6億円、C=75.0億円) (事業の効果の発現状況) 福岡貨物ターミナル駅経由で日豊本線に行く貨物が、北九州貨物ターミナル駅から直接日豊 線へ向かうようになるなどにより、全国主要駅~九州各駅間の輸送時間が短縮(約6.4時 間)され、全国各駅~九州各駅間において年間459百万トンキロの輸送量増加となった。 (社会経済情勢の変化) 鉄道貨物輸送トンキロ 事業前(平成13年度) 22,193百万トンキロ 鉄道貨物輸送トンキロ 現在(平成17年度) 22,813百万トンキロ (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はない。	対応なし	北九州貨物鉄道 施設保有㈱ 管理部財務課 (課長 小園和弘)

【都市・幹線鉄道整備事業】
 (鉄道駅総合改善事業)

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)
尾張瀬戸駅総合改善 事業 (H11年度~H13年 度) 尾張瀬戸駅整備㈱	5年以内	12	(評価の基礎要因の変化と要因) 事業費 13.2億円(計画時) → 11.8億円(実績) 乗降人員 12,246人(H11実績) → 10,960人(H17実績) (事業による効果・影響) ・ホーム移設に伴うホームへのアクセス改善 ・ホーム転落防止のためのホーム柵設置による安全性の向上 ・駅周辺のまちづくりと一体的に機能する都市再生へ寄与 (社会経済情勢の変化) ・瀬戸市の人口動向(横ばい傾向) (改善措置の必要性) 瀬戸市の人口動向を踏まえた尾張瀬戸駅利用者の確保 (今後の事後評価の必要性) 再事後評価の必要性はなし	対応なし	名古屋鉄道㈱ 企画管理部企画課 (企画課長 石田 剛)
岩屋駅総合改善事 業 (H11年度~H13年 度) 神戸高速鉄道㈱	5年以内	32	(評価の基礎要因の変化と要因) 事業費 32億円(計画時) → 32億円(実績) 乗降人員 6,720人(H11実績) → 10,254人(H17実績) (事業による効果・影響) ・ホーム転落防止のためのホーム柵設置による安全性の向上 ・エスカレーター・エレベーターの新設・トイレの改良等バリアフリー化 ・階段の増設・拡幅、ホームの増設等による駅機能の向上 ・駅前駐輪場、公園の整備等駅周辺ので勤められているまちづくりへ寄与 (社会経済情勢の変化) ・都市側事業(HAT神戸)の実施計画の計画フレーム時点からの変更 (改善措置の必要性) 駅の安全性・機能性向上等事業の主たる目的は達成されており、新たな改善措置は不要 (今後の事後評価の必要性) 再事後評価の必要性はなし	対応なし	神戸高速鉄道㈱ 企画室 (高島 勲二)

舞子公園駅総合改善事業 (H11年度～H13年度) 神戸高速鉄道(株)	5年以内	5.6	<p>(評価の基礎要因の変化と要因) 事業費 6.0億円(計画時) → 5.6億円(実績) 乗降人員 1,750人(H11実績) → 2,545人(H17実績)</p> <p>(事業による効果・影響) ・ホーム転落防止のためのホーム柵設置による安全性の向上 ・エスカレーター・エレベーターの新設・トイレの改良等バリアフリー化 ・駅周辺のまちづくりと一体的に機能する都市再生へ寄与</p> <p>(社会経済情勢の変化) ・鉄道利用者の減少</p> <p>(改善措置の必要性) ・駅の安全性・機能性向上等事業の主たる目的は達成されており、新たな改善措置は不要</p> <p>(今後の事後評価の必要性) 再事後評価の必要性なし</p>	対応なし	神戸高速鉄道(株) 企画室 (高島 勲二)
---	------	-----	--	------	-----------------------------

【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)
来間島南西方灯標 (H13) 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 47,784隻/年 → 実績 33,048隻/年 全体事業費 事業着手時 14百万円 → 事業完了時 14百万円 B/C 事後評価時 47.1 (B:1,181, C:25)</p> <p>(事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 11,567時間/年 (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) 漁港地区人口等を調査した結果、約15%漁港地区人口が減少している</p> <p>(今後の事後評価の必要性) 今後とも同様の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</p> <p>(改善措置の必要性) 便益が十分発生しているため、必要なし</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	海上保安庁 交通部 計画運用課 (課長 一葉 勝)
天草平瀬灯標 (H13) 海上保安庁	5年以内	0.18	<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 77,376隻/年 → 実績 74,131隻/年 全体事業費 事業着手時 19百万円 → 事業完了時 18百万円 B/C 事後評価時 15.1 (B:456, C:30)</p> <p>(事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 4,448時間/年 (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) 特になし</p> <p>(今後の事後評価の必要性) 今後とも同様の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</p> <p>(改善措置の必要性) 便益が十分発生しているため、必要なし</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	海上保安庁 交通部 計画運用課 (課長 一葉 勝)
大濠北東方照射灯 (H13) 海上保安庁	5年以内	0.11	<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 56,350隻/年 → 実績 51,192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 11.2 (B:211, C:19)</p> <p>(事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 1,289時間/年 (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) 特になし</p> <p>(今後の事後評価の必要性) 今後とも同様の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</p> <p>(改善措置の必要性) 便益が十分発生しているため、必要なし</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	海上保安庁 交通部 計画運用課 (課長 一葉 勝)
千代ヶ瀬灯標 (H13) 海上保安庁	5年以内	0.16	<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 87,306隻/年 → 実績 83,600隻/年 全体事業費 事業着手時 14百万円 → 事業完了時 16百万円 B/C 事後評価時 4.2 (B:99, C:23)</p> <p>(事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 836時間/年 (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) 特になし</p> <p>(今後の事後評価の必要性) 今後とも同様の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</p> <p>(改善措置の必要性) 便益が十分発生しているため、必要なし</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	海上保安庁 交通部 計画運用課 (課長 一葉 勝)

糸串鼻音無瀬照射灯 (H13) 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 88,676隻/年 → 実績 82,182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 3.6 (B:160, C:44) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 1,413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) 今後とも同様の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 一葉 勝)
讃岐水ノ子礁灯標 (H13) 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 39,606隻/年 → 実績 34,830隻/年 全体事業費 事業着手時 13百万円 → 事業完了時 14百万円 B/C 事後評価時 2.5 (B:72, C:29) (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) 特になし (今後の事後評価の必要性) 今後とも同様の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 一葉 勝)
関門航路第二十五号灯浮標 (H13) 海上保安庁	5年以内	0.12	<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 105,668隻/年 → 実績 96,543隻/年 全体事業費 事業着手時 13百万円 → 事業完了時 12百万円 B/C 事後評価時 34.2 (B:1,002, C:29) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 2,210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) 今後とも同様の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 一葉 勝)
呼子港波戸防波堤灯台 (H13) 海上保安庁	5年以内	0.08	<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 24,364隻/年 → 実績 22,559隻/年 全体事業費 事業着手時 12百万円 → 事業完了時 8百万円 B/C 事後評価時 31.4 (B:426, C:14) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 1,689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) 今後とも同様の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 一葉 勝)
重井港細島第二防波堤灯台 (H13) 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 25,168隻/年 → 実績 19,086隻/年 全体事業費 事業着手時 5百万円 → 事業完了時 4百万円 B/C 事後評価時 27.3 (B:393, C:14) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 1,826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) 平成12年9月に「しまなみ海道」が開通したことにより、重井港における定期航路が廃止され た (今後の事後評価の必要性) 今後とも同様の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 一葉 勝)

<p>三田尻中関港築地東防波堤南灯台 (H13) 海上保安庁</p>	<p>5年以内</p>	<p>0.19</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 3,403隻/年 → 実績 5,944隻/年 全体事業費 事業着手時 17百万円 → 事業完了時 19百万円 B/C 事後評価時 26.9 (B:910, C:34) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 555時間/年 (事業実施による環境の変化) 特になし (社会経済情勢の変化) 平成12年9月にガントリークレーンが設置され、コンテナヤードが整備された (今後の事後評価の必要性) 今後とも同様の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 一葉 勝)</p>
<p>赤穂港第二千鳥防波堤灯台 (H13) 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 4,631隻/年 → 実績 3,960隻/年 全体事業費 事業着手時 4百万円 → 事業完了時 4百万円 B/C 事後評価時 16.7 (B:149, C:9) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 428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) 今後とも同様の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 一葉 勝)</p>
<p>函館港島防波堤灯台 (H13) 海上保安庁</p>	<p>5年以内</p>	<p>0.29</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 18,825隻/年 → 実績 20,312隻/年 全体事業費 事業着手時 30百万円 → 事業完了時 29百万円 B/C 事後評価時 13.3 (B:679, C:51) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 794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) 今後とも同様の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 一葉 勝)</p>
<p>三河港神野南防波堤灯台 (H13) 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 17,911隻/年 → 実績 13,454隻/年 全体事業費 事業着手時 7百万円 → 事業完了時 6百万円 B/C 事後評価時 13.2 (B:168, C:13) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 297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ものの、年間通航隻数が著しく減少した理由は不明である (今後の事後評価の必要性) 今後とも同様の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 一葉 勝)</p>
<p>吉海港津倉防波堤灯台 (H13) 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 8,341隻/年 → 実績 4,455隻/年 全体事業費 事業着手時 6百万円 → 事業完了時 5百万円 B/C 事後評価時 1.9 (B:29, C:16) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 105時間/年 (事業実施による環境の変化) 特になし (社会経済情勢の変化) ●海砂利採取について、自然環境への影響が懸念されており、環境問題発生への恐れがあること等から、3年間の猶予期間において平成18年度から完全廃止となった ●えひめ瀬戸内リゾート開発構想の推進組織であった「えひめ瀬戸内リゾート開発構想推進協議会」は、2001年度(平成13年度)以降休止となり、吉海港公共マリナーについても、2001年11月の公共事業再評価委員会にて廃止が決定 (今後の事後評価の必要性) 今後とも同様の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 一葉 勝)</p>

<p>鹿見港久原防波堤 灯台 (H13) 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 12,558隻/年 → 実績 12,236隻/年 全体事業費 事業着手時 5百万円 → 事業完了時 4百万円 B/C 事後評価時 5.7 (B:53、C:9) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 514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) 今後とも同様の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 一葉 勝)</p>
<p>紋別港第二防波堤 灯台 (H13) 海上保安庁</p>	<p>5年以内</p>	<p>0.20</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 19,273隻/年 → 実績 20,297隻/年 全体事業費 事業着手時 25百万円 → 事業完了時 20百万円 B/C 事後評価時 5.5 (B:193、C:35) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 939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) 今後とも同様の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 一葉 勝)</p>
<p>金武中城港安座真 地区外防波堤灯台 (H13) 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 2,628隻/年 → 実績 2,779隻/年 全体事業費 事業着手時 4百万円 → 事業完了時 4百万円 B/C 事後評価時 3.7 (B:33、C:9) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 139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) 今後とも同様の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 一葉 勝)</p>
<p>あしずり港第三防 波堤西灯台 (H13) 海上保安庁</p>	<p>5年以内</p>	<p>0.14</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 13,223隻/年 → 実績 13,067隻/年 全体事業費 事業着手時 14百万円 → 事業完了時 14百万円 B/C 事後評価時 3.7 (B:81、C:22) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 665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) 今後とも同様の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 一葉 勝)</p>
<p>葉山港A防波堤灯 台 (H13) 海上保安庁</p>	<p>5年以内</p>	<p>0.16</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 6,745隻/年 → 実績 6,782隻/年 全体事業費 事業着手時 19百万円 → 事業完了時 16百万円 B/C 事後評価時 2.7 (B:66、C:25) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 639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) 今後とも同様の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 一葉 勝)</p>

<p>平良港下崎北防波堤灯台 (H13) 海上保安庁</p>	<p>5年以内</p>	<p>0.09</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 21,381隻/年 → 実績 19,512隻/年 全体事業費 事業着手時 12百万円 → 事業完了時 9百万円 B/C 事後評価時 2.5 (B: 44、C: 17) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 725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) 今後とも同様の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 一葉 勝)</p>
<p>徳仁港口灯標 (H13) 海上保安庁</p>	<p>5年以内</p>	<p>0.12</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 2,928隻/年 → 実績 3,079隻/年 全体事業費 事業着手時 13百万円 → 事業完了時 12百万円 B/C 事後評価時 2.4 (B: 45、C: 19) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 186時間/年 (事業実施による環境の変化) 特になし (社会経済情勢の変化) 特になし (今後の事後評価の必要性) 今後とも同様の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 一葉 勝)</p>
<p>瀬棚港東外防波堤灯台 (H13) 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 10,527隻/年 → 実績 4,787隻/年 全体事業費 事業着手時 6百万円 → 事業完了時 4百万円 B/C 事後評価時 2.3 (B: 37、C: 16) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 146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) イカ漁における漁獲量の減少により瀬棚港の入港隻数が減少している (今後の事後評価の必要性) 今後とも同様の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 一葉 勝)</p>
<p>江名港冲南防波堤東灯台 (H13) 海上保安庁</p>	<p>5年以内</p>	<p>0.24</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 7,292隻/年 全体事業費 事業着手時 32百万円 → 事業完了時 24百万円 B/C 事後評価時 1.2 (B: 54、C: 44) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 511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) 今後とも同様の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 一葉 勝)</p>
<p>岩内港東外防波堤灯台 (H13) 海上保安庁</p>	<p>5年以内</p>	<p>0.12</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 7,725隻/年 → 実績 6,986隻/年 全体事業費 事業着手時 13百万円 → 事業完了時 12百万円 B/C 事後評価時 1.2 (B: 25、C: 21) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 124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) 今後とも同様の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 一葉 勝)</p>

<p>仁尾港 鷺島一文字 防波堤東灯台 (H13) 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 15,539隻/年 → 実績 15,416隻/年 全体事業費 事業着手時 5百万円 → 事業完了時 5百万円 B/C 事後評価時 1.2 (B:17、C:15) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 165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) 今後とも同様の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 一葉 勝)</p>
<p>下関港南風泊A防 波堤東灯台 (H13) 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 56,028隻/年 → 実績 53,460隻/年 全体事業費 事業着手時 6百万円 → 事業完了時 5百万円 B/C 事後評価時 126.1 (B:1,475、C:12) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 1,256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) 今後とも同様の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 一葉 勝)</p>
<p>今別港北防波堤灯 台 (H13) 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 18,837隻/年 → 実績 17,496隻/年 全体事業費 事業着手時 4百万円 → 事業完了時 3百万円 B/C 事後評価時 112.0 (B:892、C:8) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 8,748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) 今後とも同様の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 一葉 勝)</p>
<p>檜山泊港西防波堤 灯台 (H13) 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 12,236隻/年 → 実績 11,664隻/年 全体事業費 事業着手時 4百万円 → 事業完了時 3百万円 B/C 事後評価時 44.6 (B:393、C:9) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 3,849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) 今後とも同様の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 一葉 勝)</p>
<p>西浦港足保一号防 波堤灯台 (H13) 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 15,134隻/年 → 実績 22,194隻/年 全体事業費 事業着手時 4百万円 → 事業完了時 3百万円 B/C 事後評価時 35.2 (B:294、C:8) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 2,885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) 従前主力としていた一本釣り、定置網漁業に加え、ハマチ、マダイ等の海面養殖を進めたことにより、沼津市を代表する漁港として発展し、併せて静岡県及び沼津市による地域再生計画としての事業が進められているため同漁港における船舶物流の流れが構築され登録隻数が増加している (今後の事後評価の必要性) 今後とも同様の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 一葉 勝)</p>

<p>走港唐船二号防波堤灯台 (H13) 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 21,896隻/年 → 実績 22,032隻/年 全体事業費 事業着手時 4百万円 → 事業完了時 4百万円 B/C 事後評価時 26.6 (B:382, C:14) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 3,745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) 今後とも同様の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 一葉 勝)</p>
<p>豊岡港北防波堤灯台 (H13) 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 12,474隻/年 → 実績 11,988隻/年 全体事業費 事業着手時 5百万円 → 事業完了時 4百万円 B/C 事後評価時 20.3 (B:184, C:9) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 1,798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) 今後とも同様の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 一葉 勝)</p>
<p>垂水南港王神防波堤南灯台 (H13) 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 24,633隻/年 → 実績 24,138隻/年 全体事業費 事業着手時 5百万円 → 事業完了時 5百万円 B/C 事後評価時 18.8 (B:222, C:12) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 2,172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) 今後とも同様の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 一葉 勝)</p>
<p>今和泉港沖防波堤東灯台 (H13) 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 21,252隻/年 → 実績 20,412隻/年 全体事業費 事業着手時 5百万円 → 事業完了時 5百万円 B/C 事後評価時 15.9 (B:188, C:12) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 1,837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) 今後とも同様の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 一葉 勝)</p>
<p>下田原港南防波堤灯台 (H13) 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 14,973隻/年 → 実績 13,770隻/年 全体事業費 事業着手時 4百万円 → 事業完了時 4百万円 B/C 事後評価時 13.2 (B:113, C:9) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 1,102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) 今後とも同様の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 一葉 勝)</p>

<p>大谷港向山防波堤 灯台 (H13) 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 21,896隻/年 → 実績 23,652隻/年 全体事業費 事業着手時 3百万円 → 事業完了時 3百万円 B/C 事後評価時 12.4 (B:97, C:8) (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) 特になし (今後の事後評価の必要性) 今後とも同様の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 一葉 勝)</p>
<p>生月港館浦新南防 波堤南灯台 (H13) 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 25,760隻/年 → 実績 25,758隻/年 全体事業費 事業着手時 5百万円 → 事業完了時 3百万円 B/C 事後評価時 12.3 (B:93, C:8) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 473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) 今後とも同様の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 一葉 勝)</p>
<p>嵯峨島港外防波堤 灯台 (H13) 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 13,009隻/年 → 実績 10,300隻/年 全体事業費 事業着手時 4百万円 → 事業完了時 4百万円 B/C 事後評価時 11.0 (B:99, C:9) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 958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) 漁船隻数について漁港地区人口等を調査したものの、年間通航隻数が著しく減少した理由は不明である。基幹産業である農業・漁業の第1次産業が輸入自由化及び就業人口の減少等の社会的要因により大きく衰退し、第2、3次産業を中心とした地域経済へ移行している。 (今後の事後評価の必要性) 今後とも同様の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 一葉 勝)</p>
<p>館浦港西防波堤灯 台 (H13) 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 26,404隻/年 → 実績 27,702隻/年 全体事業費 事業着手時 5百万円 → 事業完了時 5百万円 B/C 事後評価時 9.6 (B:152, C:16) (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) 今後とも同様の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 一葉 勝)</p>
<p>小島港北防波堤灯 台 (H13) 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 19,979隻/年 → 実績 15,928隻/年 全体事業費 事業着手時 6百万円 → 事業完了時 5百万円 B/C 事後評価時 8.6 (B:228, C:27) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 2,230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) 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) 今後とも同様の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 一葉 勝)</p>

<p>金武中城港中城浜 第二号灯標 金武中城港中城浜 第三号灯標 (H13) 海上保安庁</p>	<p>5年以内</p>	<p>0.18</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 9,338隻/年 → 実績 8,100隻/年 全体事業費 事業着手時 19百万円 → 事業完了時 18百万円 B/C 事後評価時 8.0 (B:291, C:36) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 2,835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) 今後とも同様の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 一葉 勝)</p>
<p>片江港西防波堤灯台 (H13) 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 16,261隻/年 → 実績 13,932隻/年 全体事業費 事業着手時 4百万円 → 事業完了時 4百万円 B/C 事後評価時 7.4 (B:71, C:10) (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) 特になし (今後の事後評価の必要性) 今後とも同様の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 一葉 勝)</p>
<p>栗生港防波堤灯台 (H13) 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 9,982隻/年 → 実績 7,452隻/年 全体事業費 事業着手時 5百万円 → 事業完了時 5百万円 B/C 事後評価時 6.8 (B:69, C:10) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 671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、約36%漁港地区人口が減少している 本地域は黒潮の影響とその海底形状から季節的な来遊漁や瀬物類の他、トビウオやサバを対象とした漁船漁業が古くから営まれているが、近年は瀬物類やサバ資源等が減少傾向にあるため、漁業生産力は著しく低下している (今後の事後評価の必要性) 今後とも同様の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 一葉 勝)</p>
<p>能野港北防波堤灯台 (H13) 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 8,050隻/年 → 実績 7,452隻/年 全体事業費 事業着手時 5百万円 → 事業完了時 4百万円 B/C 事後評価時 6.4 (B:69, C:11) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 671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) 今後とも同様の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 一葉 勝)</p>
<p>石浜港南防波堤灯台 (H13) 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 14,651隻/年 → 実績 11,988隻/年 全体事業費 事業着手時 5百万円 → 事業完了時 3百万円 B/C 事後評価時 6.3 (B:49, C:8) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 480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) 今後とも同様の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 一葉 勝)</p>

<p>亀浦港八木の鼻東 防波堤灯台 (H13) 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 16,100隻/年 → 実績 16,200隻/年 全体事業費 事業着手時 4百万円 → 事業完了時 3百万円 B/C 事後評価時 6.2 (B:50、C:8) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 486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) 今後とも同様の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 一葉 勝)</p>
<p>陸前田浦港沖防波 堤灯台 (H13) 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 14,812隻/年 → 実績 15,714隻/年 全体事業費 事業着手時 5百万円 → 事業完了時 3百万円 B/C 事後評価時 6.2 (B:48、C:8) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 471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) 今後とも同様の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 一葉 勝)</p>
<p>備前大島港北一文字 防波堤南灯台 (H13) 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 42,987隻/年 → 実績 41,472隻/年 全体事業費 事業着手時 4百万円 → 事業完了時 4百万円 B/C 事後評価時 5.9 (B:85、C:14) (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) 今後とも同様の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 一葉 勝)</p>
<p>峯浜港東防波堤灯台 (H13) 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 8,050隻/年 → 実績 6,480隻/年 全体事業費 事業着手時 3百万円 → 事業完了時 3百万円 B/C 事後評価時 5.4 (B:47、C:9) (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) 今後とも同様の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 一葉 勝)</p>
<p>椎泊港第一号沖防 波堤灯台 (H13) 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 15,228隻/年 → 実績 14,094隻/年 全体事業費 事業着手時 6百万円 → 事業完了時 5百万円 B/C 事後評価時 4.8 (B:58、C:12) (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) 今後とも同様の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 一葉 勝)</p>

陸前大沢港南防波堤灯台 (H13) 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 20,447隻/年 → 実績 16,848隻/年 全体事業費 事業着手時 5百万円 → 事業完了時 4百万円 B/C 事後評価時 4.4 (B:52、C:12) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 505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) 今後とも同様の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 (課長一葉勝)
阿嘉港西口灯標 阿嘉港第一防波堤灯台 (H13) 海上保安庁	5年以内	0.15	<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 6,280隻/年 → 実績 5,372隻/年 全体事業費 事業着手時 17百万円 → 事業完了時 15百万円 B/C 事後評価時 4.3 (B:113、C:26) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 911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) 今後とも同様の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 (課長一葉勝)
佐渡浦川港東防波堤灯台 (H13) 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 12,150隻/年 → 実績 12,474隻/年 全体事業費 事業着手時 5百万円 → 事業完了時 4百万円 B/C 事後評価時 4.1 (B:39、C:9) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 374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) 今後とも同様の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 (課長一葉勝)
大地蔵港沖防波堤灯台 (H13) 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 9,177隻/年 → 実績 7,938隻/年 全体事業費 事業着手時 4百万円 → 事業完了時 4百万円 B/C 事後評価時 4.0 (B:57、C:14) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 556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) 今後とも同様の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 (課長一葉勝)
岩屋港北防波堤東灯台 (H13) 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 7,567隻/年 → 実績 6,642隻/年 全体事業費 事業着手時 5百万円 → 事業完了時 5百万円 B/C 事後評価時 4.0 (B:48、C:12) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 465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) 今後とも同様の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 (課長一葉勝)

<p>古部港東防波堤灯台 (H13) 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 11,914隻/年 → 実績 11,016隻/年 全体事業費 事業着手時 9百万円 → 事業完了時 8百万円 B/C 事後評価時 3.5 (B:45、C:13) (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) 今後とも同様の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 一葉 勝)</p>
<p>香住港沖防波堤灯台 (H13) 海上保安庁</p>	<p>5年以内</p>	<p>0.13</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 64,078隻/年 → 実績 60,588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 3.2 (B:62、C:20) (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) 今後とも同様の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 一葉 勝)</p>
<p>大久喜港北防波堤灯台 (H13) 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 11,431隻/年 → 実績 11,502隻/年 全体事業費 事業着手時 5百万円 → 事業完了時 4百万円 B/C 事後評価時 3.0 (B:36、C:12) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 345時間/年 (事業実施による環境の変化) 特になし (社会経済情勢の変化) 特になし (今後の事後評価の必要性) 今後とも同様の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 一葉 勝)</p>
<p>阿波連港第一防波堤灯台 (H13) 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 6,762隻/年 → 実績 7,128隻/年 全体事業費 事業着手時 5百万円 → 事業完了時 4百万円 B/C 事後評価時 3.0 (B:37、C:12) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 356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) 今後とも同様の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 一葉 勝)</p>
<p>祝島港東D防波堤灯台 (H13) 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 21,091隻/年 → 実績 18,144隻/年 全体事業費 事業着手時 4百万円 → 事業完了時 4百万円 B/C 事後評価時 2.8 (B:37、C:14) (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) 今後とも同様の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 一葉 勝)</p>

<p>室津港白浜D防波堤西灯台 (H13) 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 18,193隻/年 → 実績 18,468隻/年 全体事業費 事業着手時 4百万円 → 事業完了時 4百万円 B/C 事後評価時 2.7 (B:38、C:14) (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) 特になし (今後の事後評価の必要性) 今後とも同様の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 一葉 勝)</p>
<p>寄島港東安倉沖防波堤灯台 (H13) 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 26,585隻/年 → 実績 24,300隻/年 全体事業費 事業着手時 4百万円 → 事業完了時 4百万円 B/C 事後評価時 2.7 (B:25、C:9) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 243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) 今後とも同様の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 一葉 勝)</p>
<p>古宇利港沖防波堤東灯台 (H13) 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 8,262隻/年 全体事業費 事業着手時 5百万円 → 事業完了時 5百万円 B/C 事後評価時 2.7 (B:37、C:14) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 364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) 今後とも同様の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 一葉 勝)</p>
<p>幌泊港北防波堤灯台 (H13) 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 11,109隻/年 → 実績 9,234隻/年 全体事業費 事業着手時 4百万円 → 事業完了時 4百万円 B/C 事後評価時 2.1 (B:19、C:9) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 185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) 今後とも同様の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 一葉 勝)</p>
<p>奥武港第二号灯標 奥武港第四号灯標 奥武港第五号灯標 (H13) 海上保安庁</p>	<p>5年以内</p>	<p>0.26</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 9,982隻/年 → 実績 8,100隻/年 全体事業費 事業着手時 24百万円 → 事業完了時 26百万円 B/C 事後評価時 2.0 (B:102、C:51) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 972時間/年 (事業実施による環境の変化) 特になし (社会経済情勢の変化) 特になし (今後の事後評価の必要性) 今後とも同様の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 一葉 勝)</p>

<p>浅海井港久保沖防波堤灯台 (H13) 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 14,742隻/年 全体事業費 事業着手時 5百万円 → 事業完了時 4百万円 B/C 事後評価時 1.8 (B:17、C:9) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 162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) 今後とも同様の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 一葉 勝)</p>
<p>小手島港四号防波堤灯台 (H13) 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 8,372隻/年 → 実績 7,452隻/年 全体事業費 事業着手時 5百万円 → 事業完了時 4百万円 B/C 事後評価時 1.6 (B:23、C:14) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 224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) 今後とも同様の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 一葉 勝)</p>
<p>赤牛港沖防波堤灯台 (H13) 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 11,914隻/年 → 実績 12,150隻/年 全体事業費 事業着手時 5百万円 → 事業完了時 5百万円 B/C 事後評価時 1.2 (B:13、C:11) (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) 今後とも同様の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 一葉 勝)</p>

【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)
函館税務署 (H13～H15) 北海道開発局	5年以内	17	(費用対効果分析の算定基礎となった要因) 全体事業費 1,703百万円 B/C 1.1 (B: 3,077百万円 C: 2,856百万円) (事業の効果の発現状況) 延べ面積 2,055㎡ → 4,045㎡ 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。 一般来庁者の約8割が利用しやすさ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) 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) 再度の事業評価の必要性はない。 (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)
横浜税関本関 (H13～H15) 関東地方整備局	5年以内	62	(費用対効果分析の算定基礎となった要因) 全体事業費 6,159百万円 B/C 1.1 (B: 7,911百万円、C: 7,421百万円) (事業の効果の発現状況) 延べ面積 12,213㎡ → 16,150㎡ 職員の約6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) 一般市民の9割以上が景観や地域のイメージについて満足していると評価している。 一般市民の9割以上が歴史ある横浜税関本関の外観を保存・復元したことについて満足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。	対応なし	関東地方整備局 営繕部計画課 (課長 大町 徹)
裁判所職員総合研修所 (H14～H16) 関東地方整備局	5年以内	154	(費用対効果分析の算定基礎となった要因) 全体事業費 15,382百万円 B/C 1.3 (B: 36,566百万円、C: 28,950百万円) (事業の効果の発現状況) 延べ面積 17,309㎡ → 39,984㎡ 研修所の集約により、新しい司法制度に向けて、職権の異なる裁判官・裁判官書記官・家庭裁判官調査官のより緊密な連携の確保が図られている。 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。 研修生の6割以上がこの施設は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) グラウンドやテニスコートの地域開放を行い地域に貢献している。 敷地内に南北貫通通路を確保し、近隣への配慮をいっている。 (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。	対応なし	関東地方整備局 営繕部計画課 (課長 大町 徹)
八丈島測候所 (H14～H15) 関東地方整備局	5年以内	11	(費用対効果分析の算定基礎となった要因) 全体事業費 1,056百万円 B/C 1.0 (B: 1,482百万円、C: 1,436百万円) (事業の効果の発現状況) 延べ面積 825㎡ → 1,610㎡ 観測機器の集約及びGPS高層観測システムの導入に伴い、観測業務の効率化が図られている。 職員の10割が執務環境について向上したと評価している。 職員の約7割が利用者の安全性に配慮されていると評価している。 (事業実施による環境の変化) 特に無し。 (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。	対応なし	関東地方整備局 営繕部計画課 (課長 大町 徹)

<p>宇都宮第2地方合同庁舎 (H14～H15) 関東地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>2.9</p> <p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因) 全体事業費 288百万円 B/C 1.0 (B: 251百万円、C: 251百万円) (事業の効果の発現状況) 延べ面積 478㎡ → 791㎡ 機能分散解消による業務の効率化が図られている。 職員の約4割が執務環境について向上したと評価している。 利用者の7割以上がこの施設は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) 特に無し。 (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。 (その他) 事業の評価手法については、補足説明を必要とする。</p>	<p>対応なし</p>	<p>関東地方整備局 営繕部計画課 (課長 大町 徹)</p>
<p>足利税務署 (H15～H16) 関東地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>5.8</p> <p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因) 全体事業費 584百万円 B/C 1.2 (B: 1,128百万円、C: 920百万円) (事業の効果の発現状況) 延べ面積 960㎡ → 1,859㎡ 駐車台数 40台 → 47台 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。 外来者の約7割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) 外来者の6割以上が外観の印象や周辺環境との調和から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 営繕部計画課 (課長 大町 徹)</p>
<p>国土技術政策総合研究所 横須賀庁舎 (H14～H15) 関東地方整備局</p>	<p>5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) 全体事業費 2,200百万円 B/C 1.0 (B: 2,596百万円、C: 2,488百万円) (事業の効果の発現状況) 延べ面積 3,336㎡ → 4,844㎡ 管理棟、研究棟の集約による利便性の向上・業務の効率化が図られている。 高度情報化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) 特に無し。 (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 大町 徹)</p>
<p>金沢第3地方合同庁舎(増築) (H13～H15) 北陸地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>4.6</p> <p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因) ・B/C 1.1 (B: 940百万円 C: 860百万円) (事業の効果の発現状況) ・民間ビル借用の解消及び二分した部署を集約することによる業務効率の向上、狭隘部の解消が図られている (事業実施による環境の変化) 特に無し。 (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>北陸地方整備局 営繕部計画課 (課長 林 直人)</p>

<p>名古屋税関コンテナ検査センター貨物検査場 (H14～H15) 中部地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>1.8</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因) ・B/C 1.6 (B:459百万円、C:283百万円) (事業効果の発現状況) ・他の検査場検査や現場検査が大幅に減少したことにより、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。 ・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。 ・検査場をセンター場内に増築したことで、X線画像検査担当者が容易に開披検査に立ち会うことができるようになり、同担当者の画像解析技術の向上に寄与している。 (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) ・名古屋港をスーパー中樞港湾に指定(平成16年7月) ・名古屋港における輸出入コンテナ貨物量は年々増加(平成18年:約250万TEU推計値) ・総合物流施策大綱(2005-2009)策定(平成17年11月) ・飛島頭南地区で国際海上コンテナターミナルの平成17年度供用開始などコンテナ貨物の輸出入に関して名古屋港の税関業務の重要性は依然と高い。 (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と考える。 (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と考える。 (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) ・同種事業の計画・調査のあり方に関しては、当該事業の評価の結果、特に見直しの必要性はないと考える。 ・事業評価手法の見直しに関しては、引き続き検討を行っていく必要があると考える。</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 宮内 徹)</p>
<p>浪速税務署 (H14～H15) 近畿地方整備局</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】 ・B/C 1.0 (B:1,614百万円、C:1,584百万円) 【事業の効果の発現状況】 ・建物の老朽及び狭路の解消が図られている。 延べ面積:(旧庁舎)1,249㎡ → (新庁舎)2,914㎡ 面積率:(旧庁舎)51% → (新庁舎)99% ・利用者の利便性向上・業務効率の向上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 (野村 務)</p>
<p>大阪税関コンテナ貨物検査場 (H15) 近畿地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>4.6</p>	<p>【費用対効果分析の算定基礎となった要因】 ・B/C 2.8 (B:2,398百万円、C:851百万円) 【事業の効果の発現状況】 ・通関の検査業務における利便性向上・業務効率向上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 (野村 務)</p>
<p>松江地方合同庁舎 (H13～H15) 中国地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>50</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因) ・B/C 1.3 (B:9,930百万円、C:7,480百万円) (事業の効果の発現状況) ・合同庁舎化により入居官署間での連携・効率性の向上が図られるとともに、利用者が複数官署での手続を一体的・効率的に行えるようになった。 ・不足施設の整備、狭あい解消による事務効率の向上および手続事務が改善された。(延面積9,143㎡ → 15,484㎡) ・完成後の利便性等に関する職員、外来者を対象としたアンケートで概ね良好な結果が得られた。 (事業実施による環境の変化) ・本事業での取り組みが今後の周辺整備に活かされることが期待される。 (社会経済情勢の変化) ・国有財産の有効利用が図られ、位置として問題なく、敷地の規模としても適当な広さである。(敷地面積9,434㎡ → 8,467㎡) (今後の事業評価の必要性) ・所期の効果が確認でき、再度の評価の必要性はない。 (改善措置の必要性) ・所期の効果が確認でき、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>中国地方整備局 営繕部技術・評価課 (課長 長谷川健二)</p>

<p>第八管区海上保安本部境港海上保安部鳥取海上保安署(H14～H15) 中国地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>2.8</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因) ・B/C 1.1 (B:496百万円、C:453百万円) (事業の効果の発現状況) ・執務室の狭あい解消による手続事務の改善 (延面積242㎡ → 745㎡) ・不足施設の整備による事務効率の向上 ・防災拠点としての整備による防災活動の円滑化 ・完成後の利便性等に関する職員、外来者を対象としたアンケートで良好な結果が得られた。 (事業実施による環境の変化) ・港湾地区内、港湾関連用地への建設であり業務の内容からも環境の変化はないと考える。 (社会経済情勢の変化) ・行政ニーズに対応するための移転であり、現在も変化はない。 (今後の事業評価の必要性) ・所期の効果が確認でき、再度の評価の必要性はない。 (改善措置の必要性) ・所期の効果が確認でき、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>中国地方整備局 営繕部技術・評価課 (課長 長谷川健二)</p>
<p>海上保安大学校(総合実習棟)(H14～H15) 中国地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>5.9</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因) ・B/C 1.1 (B:792百万円、C:725百万円) (事業の効果の発現状況) ・実習室の拡充整備による授業の充実および艇庫の整備による船艇維持管理の向上 ・狭あいの解消による授業効率の向上および揚重機の整備による船艇管理の効率化 ・煉瓦ホールの保存活用によるPR効果 (事業実施による環境の変化) ・学校内での整備であり、周囲に与える環境の変化は少ないと考える。 (社会経済情勢の変化) ・業務内容に大きな変化はない。 (今後の事業評価の必要性) ・所期の効果が確認でき、再度の評価の必要性はない。 (改善措置の必要性) ・所期の効果が確認でき、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) ・整備効果の評価手法については、費用対効果の算出方法を含め、検討が必要</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 長谷川健二)</p>
<p>須崎第2地方合同庁舎(H14～H16) 四国地方整備局</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) ・B/C 1.1 総効果(B):1,852百万円、総効果(C):1,677百万円 (事業の効果の発現状況) ・老朽、狭隘の解消。 ・敷地の有効利用。 容積率:旧施設全体45% → 新施設71% ・須崎市民の安全・安心に貢献 津波発生時の建物緊急避難施設として整備。 (CS調査による定性的評価の結果) ・一般利用者、職員に対するアンケートより、概ね良好な評価が得られた。 (妥当性評価の結果) ・評点が133点となり、妥当性はあった。 (今後の事業評価の必要性) ・事業の効果が目的に見合った効果を発現しており、今後改めて事後評価を実施する必要はない。 (改善措置の必要性) ・事業効果の発現が十分なものであり、今後も当該地域に大きな周辺環境の変化はないものと考えられることから、改善措置の必要性はない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・今後も同種事業において、利用者の声を反映した施設整備に努める。 ・顧客満足度の調査手法について充実を図る。</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:内田貞行)</p>
<p>都城地方合同庁舎(H13～H15) 九州地方整備局</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) ・B/C 1.2 (B:61億円、C:50億円) (事業の効果の発現状況) ・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。なお、定性的な評価を行うためのアンケートについては、旧庁舎との比較が行えるよう質問項目を見直す必要がある。</p>	<p>対応なし</p>	<p>九州地方整備局 営繕部計画課 (課長 嶋津伸一)</p>
<p>福岡港湾合同庁舎(H14～H15) 九州地方整備局</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) ・B/C 1.1 (B:66億円、C:61億円) (事業の効果の発現状況) ・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。なお、定性的な評価を行うためのアンケートについては、旧庁舎との比較が行えるよう質問項目を見直す必要がある。</p>	<p>対応なし</p>	<p>九州地方整備局 営繕部計画課 (課長 嶋津伸一)</p>

【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)
東海地震監視のための地殻岩石歪観測施設整備	5年以内	3.2	<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事業の効果の発現状況 浜北の歪観測点は、データの落ち着き、および、通常時の変動状況の調査を経て、平成16年4月に気象庁が情報を発表する基準となる観測点に追加された。当該施設により、より迅速な情報発表が可能となった。なお、当該施設を設置した地点は、平成13年に中央防災会議で決定された想定震源域内に位置している。</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 中央防災会議は平成13年に東海地震の想定震源域を見直し、平成14年に地震防災対策強化地域の追加指定を行った。また平成15年に東海地震対策大綱を決定、大震法に基づく地震防災基本計画を改定し、警戒宣言より前に適切な情報を提供することにより、防災機関や住民が準備行動を行うことを定めた。 気象庁は平成16年1月に東海地震予知にかかる情報体系の見直しを行い、東海地域の異常現象と前兆との関連の判断に基づいて、警戒宣言と同時に発表する東海地震予知情報、およびそれに先行して発表する東海地震注意情報、東海地震観測情報の運用を開始した。</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・調査のあり方や事後評価手法の見直しの必要性 特になし</p>	対応なし	気象庁 地震火山部 管理課 (課長 西出剛武)
南鳥島地球環境モニタリングの高度化	5年以内	14.0	<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事業の効果の発現状況 高層気象観測装置のGPS化により、ゾンデの追尾能力が向上し、安定したデータ取得、風観測データの精度向上につながった。海面水位計の強化によりデータ取得率の向上が図られ温暖化による海面上昇の監視能力が向上した。水温計の整備により気象庁の海面水温解析精度の向上につながった。衛星通信設備の強化により、大容量のデータ相互交換が可能となった。品質管理システムの整備により、装置異常の早期検知による温室効果ガス観測データの品質向上、早期・確実な状況把握が可能となった。</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 温室効果ガスの削減目標を定めた「京都議定書」が2005年に発効し、第一約束期間（2008年～2012年）を目前に控えており、温室効果ガス濃度変動の監視・予測はさらに重要性を増している。また、2004年12月に地球観測サミットを受けて総合科学技術会議が策定した「地球観測の推進戦略」において、地球温暖化に関わる現象解明・影響予測のための観測等に重点的に取り組むこととしている。こうした状況の中、人為的な汚染の影響を受けにくく、世界的にもレベルの高い大気バックグラウンドの観測環境にある南鳥島における観測は、今後ますます重要性を増しており、特に、炭素循環の解明のための温室効果ガス等の高精度観測を継続することが重要である。</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・調査のあり方や事後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 中井公太)