

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）

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）
増幌川直轄河川改修事業 （S40～H14） 北海道開発局	5年以内	107	<p>（費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化） 全体事業費 107億円、工期 昭和40年度～平成14年度 B/C 1.6（B:186億円、C:118億円） （事業の効果の発現状況） 事業進捗により計画規模の洪水を安全に流下させることができ、洪水による被害は減少している。増幌川流域では、河川改修による洪水被害の減少と農地整備により、酪農専用地帯への転換が進み、現在では地域の基幹産業として安定した酪農経営が展開されている。 （事業実施による環境の変化） 事業の実施にあたっては、魚類の生息・生育環境や水辺の自然環境に配慮しながら実施した。 （社会経済情勢の変化） 河川改修による洪水被害の減少や農業農村整備事業などにより農地は拡大し、現在では酪農地帯として、規模が大きく安定した農業が営まれている。 （今後の事後評価の必要性） 十分な効果の発現が確認できたため、今後の事業評価の必要はない。 （改善措置の必要性） 投資に対する十分な効果が得られており、特に改善措置を実施する必要はない。 （同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性） 見直しの必要はない。</p>	対応なし	本省河川局 治水課 （課長 青山俊行）
北上川上流直轄河川改修事業 （S62～H14） （支川猿ヶ石川） 東北地方整備局	5年以内	35	<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 35億円、工期 昭和62年度～平成14年度 B/C 2.4（B:145億円、C:59億円） （事業の効果の発現状況） 昭和23年9月出水による効果（推定） ・浸水戸数約12戸の被害軽減 ・浸水面積約23ha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</p>	対応なし	本省河川局 治水課 （課長 青山俊行）
雄物川上流直轄河川改修事業 （H5～H14） （強首地区） 東北地方整備局	5年以内	130	<p>（費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化） 全体事業費 130億円、工期 平成5年度～平成14年度 B/C 1.6（B:232億円、C:149億円） （事業の効果の発現状況） 平成19年9月出水による効果 ・浸水戸数約170戸の被害軽減 ・浸水面積約30ha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</p>	対応なし	本省河川局 治水課 （課長 青山俊行）
京成押上線荒川橋梁架替特定構造物改築事業 （S62～H14） 関東地方整備局	5年以内	372	<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 372億円、工期 昭和62年度～平成14年度 B/C 29.9（B:18,015億円、C:602億円） （事業の効果の発現状況） 橋梁の架替え、堤防嵩上げ等の改修事業を実施したため河道の流下能力が向上した。 約4mほど桁下クリアランスが増加したことから、平常時の舟運利用などの障害が解消した。 （事業実施による環境の変化） 線路のロングレール化、レールの重量化により列車通過時の振動・騒音が低減されたことにより地元住民からの苦情は特にはない。 ヒュマイトトンボについては、荒川下流河川事務所管内全体において走航波の影響や平成11年取水の高水敷冠水により、個体数が減少しているが、保全対策等により、生息が引き続き確認されている。 （社会経済情勢の変化） 事業着手時点から人口は1%程度増加した。 （今後の事業評価の必要性） 事業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） 改善措置の必要性はない。 （同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性） 必要なし。</p>	対応なし	本省河川局 治水課 （課長 青山俊行）

<p>来光川直轄河川災害復旧等関連緊急事業 (H11～H14) 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、工期 平成11年度～平成14年度 B/C 18.1 (B:1,197億円、C:66億円) (事業の効果の発現状況) 1/50確率規模で、被災人口は約3,000人、被災世帯は約1,000世帯、浸水面積は約 209haの被害の危険性が解消された。 (事業実施による環境の変化) 多自然工法により環境保全が図られている。 (社会経済情勢の変化) 人口、世帯ともに増加傾向を示している。 (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) 必要なし。</p>	<p>対応無し</p>	<p>本省河川局 治水課 (課長 青山俊行)</p>
<p>太田川直轄河川改修事業 (土居戸内地区) (H6～H14) 中国地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>13</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 全体事業費 13億円、工期 平成6年度～平成14年度 B/C 2.6 (B:51億円、C:20億円) (事業の効果の発現状況) 土居堰の撤去、戸内地区の引堤による改修により、昭和47年7月洪水 (再現流量1,700m³/s)相当の流量規模に対し、浸水被害が解消できる。 (事業実施による環境の変化) 横断構造物の撤去により、河川の縦断方向の連続性が確保された。 (社会経済情勢の変化) 人口、世帯数は若干減少傾向にあるが、大きな変化はない。 (今後の事後評価の必要性) 事業の実施により、昭和47年7月洪水規模相当の洪水において、浸水被害が解消され、さらに、昭和47年7月洪水を上回る平成17年9月洪水においても被害は発生しなかった。 よって、今後の事後評価の必要性はないと考える。 (改善措置の必要性) 当事業の改善措置の必要性はない。 ただし、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) 必要なし。</p>	<p>対応なし</p>	<p>本省河川局 治水課 (課長 青山俊行)</p>
<p>那賀川直轄河川災害復旧等関連緊急事業 (H11～H14) 四国地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>62</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 62億円、工期 平成11年度～平成14年度 B/C 1.8 (B:110億円、C:62億円) (事業の効果の発生状況) 事業完了後に発生した、平成16年10月 (台風23号) 洪水では、事業前後で約11cmの水位低減効果がみられ、浸水被害の軽減等に寄与している。 (事業実施による環境の変化) 当該事業により、洪水時の地域の浸水被害が軽減され、生活形態の維持が図られている。 (社会経済情勢の変化) 地域の活性化を目指し、阿南市の中心市街地では、地元企業が開発したLEDを活用した「光のまちづくり」や、「かわまちづくり」をテーマとした桑野川水辺ネットワーク整備事業が展開されている。宝田井関地区では地域の防災拠点、コミュニティスペースとして防災ステーション整備が進められている。上荒井地区では引堤により河川敷が整備され、住民の交流、憩いの場として利用されるようになった。補助復旧区間においても、早期米コシヒカリやハウスみかんの安定した生産に寄与している。また、今年の5月24日には「徳島県南部健康運動公園」の一部 (野球場) が開園されるなど徳島県南部圏域振興計画が推進されている。 (今後の事後評価の必要性) 事業効果が検証されたことから、本事業に関する今後の事業評価は実施しない。 (改善措置の必要性) 事業目的は達成されていることから、改善の必要性は無い。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 必要なし。</p>	<p>対応なし</p>	<p>本省河川局 治水課 (課長 青山俊行)</p>
<p>吉野川直轄河川改修事業 (市場箇所) (H12～H14) 四国地方整備局</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) 全体事業費 20億円、工期 平成12年度～平成14年度 B/C 1.2 (B:114億円、C:92億円) (当該箇所の鶯谷樋門整備は、鶯谷地区・柿ノ木谷地区・指谷地区において実施されてきた一連の内水対策事業の1つであるため、事業費・工期・費用便益費については、一連の内水対策の合計により記載しているところである。) (事業の効果の発現状況) 事業完了後に発生した平成16年8月 (台風16号) では浸水面積を約40haと浸水家屋を3戸低減した。平成16年10月 (台風23号) 洪水では、0.1～0.6m程度の浸水深を低減し、床上浸水家屋が約50戸減少した。 (事業実施による環境の変化) 当該事業により、洪水時の地域の内水被害の軽減に寄与し、生活形態の維持が図られている。 (社会経済情勢の変化) 航空写真の比較により、土地利用が進んでいること様子がうかがえ、家屋数が約50戸増加している。 施設園芸等の農業の高度化も確認された。鶯谷川改修と並行して、圃場整備も実施された。主要地方道鳴門池田線の設置と、上流域における四国縦貫自動車道の開通により、今後の流域内の更なる開発が予想される。 (今後の事後評価の必要性) 事業効果が検証されたことから、本事業に関する今後の事業評価は実施しない。 (改善措置の必要性) 事業目的は達成されていることから、改善の必要性は無い。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 特になし。</p>	<p>対応なし</p>	<p>本省河川局 治水課 (課長 青山俊行)</p>

脇川直轄河川改修事業（白滝箇所） (S60～H14) 四国地方整備局	5年以内	54	(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 54億円、工期 昭和60年度～平成14年度 B/C 3.4 (B:4,751億円、C:1,390億円) (費用対効果については、脇川河川整備計画に位置づけている事業を対象としている) (事業の効果の発現状況) 事業完了後に発生した平成17年台風14号洪水において、外水浸水が発生していない。事業が実施されていない場合の外水による浸水被害想定は、浸水面積28.8ha、浸水家屋数48戸となっており、浸水被害の軽減となっている。 (事業実施による環境の変化) 当該事業により、洪水時の地域の浸水被害の軽減に寄与し、生活形態の維持が図られている。 (社会経済情勢の変化) 白滝地区において、老人ホームの建設等の開発が見られる。また、白滝大橋の建設による対岸へのアクセス性の向上に、主要地方道の整備効果も加わり、対岸地区の開発を促進する結果となった。 (今後の事業評価の必要性) 事業効果が検証されたことから、本事業に関する今後の事業評価は実施しない。 (改善措置の必要性) 事業目的は達成されていることから、改善の必要性はない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法) 必要なし。	対応なし	本省河川局 治水課 (課長 青山俊行)
最上川上流消流雪 用水導入事業 (長井地区) (H2～H14) 東北地方整備局	5年以内	49	(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 49億円、工期 平成2年度～平成14年度 B/C 1.9 (B:150億円、C:78億円) (事業の効果の発現状況) 水不足の解消により、除雪作業の軽減・雪づまりの解消・安全な道路交通の確保が図られている。 (今後の事後評価の必要性) 事業の整備効果が確認されており、必要なし。 (改善措置の必要性) 必要なし (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 必要なし	対応なし	東北地方整備局 河川部河川計画課 (課長 尾藤文人)
最上川中流消流雪 用水導入事業 (大石田地区) (H12～H14) 東北地方整備局	5年以内	23	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 全体事業費 23億円、工期 平成12年度～平成14年度 B/C 1.7 (B:54億円、C:31億円) (事業の効果の発現状況) 水不足の解消により、除雪作業の軽減・雪づまりの解消・安全な道路交通の確保が図られている。 (今後の事後評価の必要性) 事業の整備効果が確認されており、必要なし。 (改善措置の必要性) 必要なし (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 必要なし	対応なし	東北地方整備局 河川部河川計画課 (課長 尾藤文人)
最上川中流消流雪 用水導入事業 (名木沢地区) (H15～H17) 東北地方整備局	5年以内	7.9	(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 7.9億円、工期 平成15年度～平成17年度 B/C 3.2 (B:32億円、C:9.8億円) (事業の効果の発現状況) 水不足の解消により、除雪作業の軽減・雪づまりの解消・安全な道路交通の確保が図られている。 (今後の事後評価の必要性) 事業の整備効果が確認されており、必要なし。 (改善措置の必要性) 必要なし (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 必要なし	対応なし	東北地方整備局 河川部河川計画課 (課長 尾藤文人)

【河川事業】
 (環境整備事業等)

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)
銀杏木川浄化事業 (H8～H14) 九州地方整備局	5年以内	13	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 全体事業費 13億円、工期 平成8年度～平成14年度 B/C 6.5 (B:91億円 C:14億円) (事業の効果の発現状況) 浄化事業実施後に目標水質 (BOD値) を下回り、効果が確認された。その他にも事業実施前後で生物相が豊かになるとともに、住民意識アンケートからも事業実施前よりもきれいになったという結果が得られ、親水活動も行われるようになった。 (今後の事後評価の必要性) 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) 河川浄化事業としての効果が水質、生息動物、住民意識などの評価項目により確認された。今後、同種事業の計画・調査の段階において、同様の事業評価手法を適用していくが、同種事業の採択や進め方については、国と地元との役割を踏まえながら検討していく必要がある。	対応なし	九州地方整備局 河川部河川環境課 (課長 朝田 将)

【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）
渡良瀬遊水池総合 開発事業 （S48～H14） 関東地方整備局	5年以内	830	<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 830億円、工期 昭和48年度～平成14年度 B/C 2.8（B:2,420億円、C:870億円） （事業の効果の発現状況） 事業目的である「洪水調節」については、これまでの17年間に7回の洪水調節を実施し、利根川上流ダム群と共に下流の洪水流量の低減に効果を発揮している。 事業目的である「流水の正常な機能の維持」及び「水道水の供給」については、年平均4,100万m3の補給を実施し、利根川上流ダム群と連携して効果を発揮している。 （事業実施による環境の変化） 事業実施前後において、渡良瀬貯水池及びその周辺では、一部減少した種も見られるが、本事業により建設した貯水池の環境を反映した新たな種も確認されている。近年の調査では、生物種に大きな変化は見られない。 （今後の事後評価の必要性） 「渡良瀬遊水池総合開発事業」は、目的を十分に果たしているものと判断する。 環境については、引き続きモニタリングを実施していく。 渡良瀬貯水池運用開始当初に発生したカビ臭の原因物質については、近年減少傾向にあり、補給時の取水障害は起きていない。今後も引き続きモニタリングを実施していく。 「干し上げ」については、水質改善の効果や環境への影響などを把握するため、引き続き試験的に実施していく。 今後の事後評価については必要ない。 （改善措置の必要性） 改善措置の必要性はみられない。 （同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直し等の必要性） 見直し等の必要性は特にみられない。</p>	対応なし	関東地方整備局 河川管理課 （課長 奥秋芳一）
荒川中流流水改善 事業 （H5年～H14年） 関東地方整備局	5年以内	27	<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 27億円、工期 平成5年度～平成14年度 B/C 2.3（B:92億円、C:40億円） （事業の効果の発現状況） 流水改善水路は、上流ダム群からの補給水を下流へ的確に流下させており、荒川中流部における瀬切れの解消にも効果を発揮している。 緩勾配魚道では、当初の目的どおり遊泳力の弱い魚類の遡上が認められ、効果を発揮している。 （事業実施による環境の変化） 事業実施前後において、植物、魚類、鳥類及び陸上昆虫類などの種に大きな変化は見られない。 （今後の事後評価の必要性） 「荒川中流流水改善事業」は、目的を十分に果たしているものと判断する。 流水改善水路及び緩勾配魚道については、今後も引き続き適正な維持管理を行うとともに、施設周辺の洪水時における土砂動態及びその対応について検討を行う。 環境については、今後も引き続きモニタリングを実施していく。 今後の事後評価については必要ない。 （改善措置の必要性） 改善措置の必要性はみられない。 （同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直し等の必要性） 見直し等の必要性は特にみられない。</p>	対応なし	関東地方整備局 河川管理課 （課長 奥秋芳一）
豊川流況総合改善 事業 （H4～H14） 中部地方整備局	5年以内	64	<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 64億円、工期 平成4年度～平成14年度 B/C 1.8（B:205億円、C:116億円） （事業の効果の発現状況） 大野頭首工からの放流量が流況改善事業を行わない場合は、年間平均約50日（H15年度～H18年度平均）であったが、事業実施により年間約160日に増加した。 （事業実施による環境の変化） 流況改善区間において緑藻の繁茂が抑制され、魚類の餌資源となる昆虫類が増加した。 （今後の事後評価の必要性） 事業は十分効果を発揮している。今後のフォローアップ調査は、豊川上流域の流況改善状況と水質・生物の変化等を把握する基礎調査、また必要に応じてテーマ調査を実施し、定期報告する。 （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） 流水の正常な機能の維持に関する効果等に対する構成要素について、今後検討していく必要がある。 費用対効果分析に関する評価手法について、今後検討していく必要がある。</p>	対応なし	中部地方整備局 河川管理課 （渡邊 守）
耶馬溪ダム貯水池 水質保全事業 （H3年～H14年） 九州地方整備局	5年以内	34	<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 34億円、工期 平成3年度～平成14年度 B/C 2.3（B:87億円、C:37億円） （事業の効果の発現状況および事業実施による環境の変化） ・事業の実施により、アオコ発生頻度の低下（事業実施前2.0回/年→実施後1.0回/年）、カビ臭の軽減（事業実施前1.3回/年→実施後0.5回/年）、赤潮発生頻度の低下（事業実施前1.4回/年→実施後1.3回/年）が見られた。 ダム湖利用者等は横ばいで推移している。 （今後の事後評価の必要性） 事業の実施により、アオコ発生頻度の低下、カビ臭の軽減、赤潮発生頻度の低下が見られ、初期の目的が達成されている。 今後の事後評価については必要ない。 （改善措置の必要性） 所期の目的が達成されており特に問題はないが、施設の維持管理を引き続き行い適切な運用を図っていく。 （同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直し等の必要性）</p>	対応なし	九州地方整備局 河川管理課 （課長 田上敏博）

<p>緑川流水総合改善事業 (H5年～H14年) 九州地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>17</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 全体事業費 17億円、工期 平成5年度～平成14年度 B/C 1.3 (B:33億円、C:25億円) Bは濁水の改善について、CVM法にて算出 (事業の効果の発現状況および事業実施による環境の変化) ・事業の実施により、濁水長期化の低減が図られた。施設運用5ヶ年で72日の濁水長期化日数が軽減。 魚類の漁獲量が僅かに増加している。 (今後の事後評価の必要性) 濁水長期化は軽減されており、一定の効果は発揮している。 放流水の水質を監視する必要がある。 今後の事後評価については必要ない。 (改善措置の必要性) 所期の目的が達成されており特に問題はないが、更なる効果を発現させるために選択取水設備の運用基準の見直しを含めた適切な維持管理が必要。 (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)</p>	<p>対応なし</p>	<p>九州地方整備局 河川管理課 (課長 田上敏博)</p>
<p>松原ダム水環境改善事業 (H13年～H14年) 九州地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>7.1</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 7.1億円、工期 平成13年度～平成14年度 B/C 1.9 (B:19億円、C:10億円) (事業の効果の発現状況および事業実施による環境の変化) 事業の実施により、底生動物、魚類の種数と個体数が増加した。 事業実施後には釣り人や水遊びによる利用者が増加している。 (今後の事後評価の必要性) 底生動物、魚類の種数と個体数が増加し、一定の効果は発揮している。 今後の事後評価については必要ない。 (改善措置の必要性) 所期の目的が達成されており特に問題はないが、将来にわたって効果を発現させるために適切な維持管理が必要。 (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) 本事業で蓄積された水質調査結果等のデータを同種の水環境改善事業の調査計画に貢献できると</p>	<p>対応なし</p>	<p>九州地方整備局 河川管理課 (課長 田上敏博)</p>
<p>球磨川ダム水環境改善事業 (H6～H13年度) 九州地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>37</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 全体事業費 37億円、工期 平成6年度～平成13年度 (事業の効果の発現状況および事業実施による環境の変化) 魚道設置後のダム上下流区間の魚類の確認種数が増加しているとともに、魚道内及びその上下流区間でほぼ同数の魚種を確認した。 魚道設置後に解消されたダム下流の減水区間における、底生動物の確認種数が増加。 (今後の事後評価の必要性) 当初期待された効果が確認されていることから、今後の事業評価の必要性はない。 (改善措置の必要性) 現時点で改善措置の必要性はない。 将来にわたって機能を維持していくためには、今後とも状況を観察し、適切に維持管理を行っていく必要がある。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直し等の必要性) 魚類等の生息環境を抜本的に改善するためには、瀬、淵、渚及び産卵場等の再生なども含めた対策を講じていく必要がある。</p>	<p>対応なし</p>	<p>九州地方整備局 河川計画課 (課長 大吞智正)</p>
<p>竜門ダム建設事業 (S45年～H13年) 九州地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>924</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 924億円、工期 昭和45年度～平成13年度 B/C 1.4 (B:1,413億円、C:1,016億円) (事業の効果の発現状況および事業実施による環境の変化) 洪水調節による下流水位低下効果、かんがい用水の補給、工業用水の補給、濁水被害軽減効果。 放流水による冷水、濁水等、特に問題は発生していない。新たな止水域の出現により魚食性の猛禽類が確認されている。 (今後の事後評価の必要性) ・洪水調節、利水補給等、一定の効果は発揮している。 ・管理開始以降9回の洪水調節を行い、下流の水位上昇を低減させ、被害を低減したと推察される。また、水防警報の発令頻度を少なくしたと考えられる(ダムなし4回→ダムあり0回)。 今後の事後評価については必要ない。 (改善措置の必要性) 所期の目的が達成されており特に問題はないが、将来にわたって効果を発現させるために適切な(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)</p>	<p>対応なし</p>	<p>河川局 治水課 (課長 青山俊行)</p>

【海岸事業】
 (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)
青森海岸 直轄海岸保全施設 整備事業 (S37~H14) 東北地方整備局	5年以内	332	(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 332億円、工期 昭和37年度~平成14年度 B/C 7.5 (B:8,221億円、C:1,101億円) (事業の効果の発現状況) 30年に一度の確率で起こりうる高波により家屋5,370戸、田畑浸水512ha、JR津軽線、国道280号の被害軽減。 汀線は前進し、侵食が解消。 海岸保全施設が整備された結果、砂浜が形成され、多くの海水浴客で賑わっている。 (社会経済情勢の変化) 郷沢工区・蓬田海岸が平成5年6月に「CCZ整備計画」に認定され、大型離岸堤等海岸保全施設の整備と合わせ蓬田村が公園等の整備を実施。 (今後の事後評価の必要性) 事業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	本省河川局海岸室 (室長 岸田弘之)

【海岸事業】
（補助事業）

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）
秋田海岸侵食対策 事業 （S57～H17） 秋田県	5年以内	24	<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 24億円、工期 昭和57年度～平成17年度 B/C 1.7（B:56億円、C:32億円） （事業の効果の発現状況） 汀線測量により効果発現を確認。（汀線の安定） アンケート調査により、地域住民も上記を認識していることを確認。 （事業実施による環境の変化） 汀線の安定。 （社会経済情勢の変化） 該当なし。 （今後の事後評価の必要性） 事業の整備効果が確認されており、必要なし。 （改善措置の必要性） 必要なし。 （同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性） 必要なし。</p>	対応なし	東北地方整備局 河川部地域河川課 （課長 國松廣志）
八森海岸侵食対策 事業 （S54～H17） 秋田県	5年以内	32	<p>（費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化） 全体事業費 32億円、工期 昭和54年度～平成17年度 B/C 1.7（B:56億円、C:33億円） （事業の効果の発現状況） 汀線測量により効果発現を確認。（汀線の安定） （事業実施による環境の変化） 汀線の安定。 （社会経済情勢の変化） 該当なし。 （今後の事後評価の必要性） 事業の整備効果が確認されており、必要なし。 （改善措置の必要性） 必要なし。 （同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性） 必要なし。</p>	対応なし	東北地方整備局 河川部地域河川課 （課長 國松廣志）
小野浦海岸環境整 備事業 （H5～H14） 愛知県	5年以内	9.1	<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 9.1億円、工期 平成5年度～平成14年度 B/C 14.5（B:190億円、C:13億円） （事業の効果の発現状況） 背後集落への高潮被害を防止。 緩傾斜護岸により砂浜へのアクセス性向上。 （事業実施による環境の変化） 緩傾斜護岸の整備により、砂が背後地まで上がりやすくなったが、地元と協力して対応。 （社会経済情勢の変化） 近年本県の海水浴場利用者数は減少しているが、当海岸では他の海水浴場に比べ利用者数の減 少はかなり緩やか。 （今後の事後評価の必要性） 事業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） 緩傾斜護岸の整備については、背後地の関係者及び前面の漁業関係者との調整・協力が十分に 図られる箇所で実施していく。</p>	対応なし	中部地方整備局 河川部地域河川課 （課長 大石誠）

【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12号 深川交差点 (H2～H15) 北海道開発局	5年以内	34	<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(H6) 10,679 台/日 → 実績(H17) 11,715台/日 ・全体事業費 事業完了時(H15) 34億円 ・B/C 2.1 (B:103億円、C:49億円) <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(H6) 41.0km/h → 供用後(H17) 47.5km/h ・死傷事故率 供用前(H5～6平均)84.5件/億台和 → 供用後(H16～17平均)71.8件/億台和 ・現道等の年間渋滞損失時間(人・時間)を削減 ・関連する大規模道路事業と一体的整備の必要性または一体的整備による効果 ・新規整備の公共公益施設と直結されたことによる効果 <p>(社会経済情勢の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・深川市における観光入込客数は増加している。 <p>(事業実施による環境の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・CO2削減量 688t/年 <p>(今後の事後評価の必要性)</p> <p>事業の効果が発現しており、再事後評価の必要性はない。</p> <p>(改善措置の必要性)</p> <p>事業の効果が発現しており、改善措置の必要性はない。</p> <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)</p> <p>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274号 日高市街 (H2～H14) 北海道開発局	5年以内	67	<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(H6) 8,428 台/日 → 実績(H17) 8,957台/日 ・全体事業費 事業完了時(H14) 67億円 ・B/C 1.3 (B:126億円、C:96億円) <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(H6) 27.0km/h → 供用後(H17) 32.2km/h ・死傷事故率 供用前(H6～8平均)81.3件/億台和 → 供用後(H15～17平均)53.4件/億台和 ・現道等の年間渋滞損失時間(人・時間)を削減 ・新規整備の公共公益施設との直結により施設利用の利便性が向上 ・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 <p>(社会経済情勢の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・日高町における観光入込客数は増加している。 <p>(事業実施による環境の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・CO2削減量 410t/年 <p>(今後の事後評価の必要性)</p> <p>事業の効果が発現しており、再事後評価の必要性はない。</p> <p>(改善措置の必要性)</p> <p>事業の効果が発現しており、改善措置の必要性はない。</p> <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)</p> <p>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274号 紅葉道路 (H元～H14) 北海道開発局	5年以内	19	<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(S63) 1,262台/日 → 実績(H17) 2,385台/日 ・全体事業費 事業完了時(H14) 19億円 ・B/C 1.4 (B:42億円、C:30億円) <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(S63) 49.6km/h → 供用後(H17) 51.3km/h ・死傷事故率 供用前(H6～8平均)78.7件/億台和 → 供用後(H15～17平均)0.0件/億台和 ・現道等における線形不良区間の解消による安全性向上 ・現道等における大型車のすれ違い困難区間の解消 ・現道等の架替の必要のある老朽橋梁における通行規制等が解消 ・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 <p>(社会経済情勢の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当該地域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 131t/年 <p>(今後の事後評価の必要性)</p> <p>事業の効果が発現しており、再事後評価の必要性はない。</p> <p>(改善措置の必要性)</p> <p>事業の効果が発現しており、改善措置の必要性はない。</p> <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)</p> <p>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334号 浦士別道路 (H元~H14) 北海道開発局</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) ・交通量 計画時(H2) 2,116 台/日 → 実績(H17) 2,475台/日 ・全体事業費 事業完了時(H14) 20億円 ・B/C 1.9 (B:59億円、C:31億円) (事業の効果の発現状況) ・旅行速度 供用前(H2) 53.5km/h → 供用後(H17) 54.1km/h ・死傷事故率 供用前(H4~6平均)48.0件/億台キロ → 供用後(H15~17平均)0.0件/億台キロ ・現道等における線形不良区間の解消による安全性向上 ・主要な観光地へのアクセス向上 ・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 (社会経済情勢の変化) ・当該地域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 508t/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335号 茶志別局改 (H元~H14) 北海道開発局</p>	<p>5年以内</p>	<p>35</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) ・交通量 計画時(S63) 2,208台/日 → 実績(H17) 2,652台/日 ・全体事業費 事業完了時(H14) 35億円 ・B/C 1.1 (B:60億円、C:55億円) (事業の効果の発現状況) ・旅行速度 供用前(S63) 44.0km/h → 供用後(H17) 45.3km/h ・死傷事故率 供用前(H元~3平均)86.1件/億台キロ → 供用後(H15~17平均)26.5件/億台キロ ・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 ・現道等の冬期交通障害区間が解消 ・災害による1~2箇所の道路寸断で孤立化する集落が解消 ・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 (社会経済情勢の変化) ・羅臼町の漁獲高は微減となっている。 (事業実施による環境の変化) ・CO2削減量 267t/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 盛岡拡幅 (S58~H14) 東北地方整備局</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) ・交通量 計画時(H32) (暫定/完成) - / 31,900台/日 → 実績(H17) - / 36,098台/日 ・全体事業費 事業完了時(H14) 74億円 ・B/C 4.5 (B:578億円、C:127億円) (事業の効果の発現状況) ・旅行速度 供用前(H14) 24.0km/h → 供用後(H15) 46.0km/h ・交通事故減少 供用前現道(S62~63平均)59.2件/億台キロ → 供用後現道(H16~17平均)34.8件/億台キロ ・主要渋滞ポイントの渋滞が解消 最大渋滞長 500m → 150m 最大通過時間 16分 → 5分 ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上 (事業実施による環境の変化) ・CO2削減量 2,505t/年 ・沿道騒音 供用前は昼・夜ともに要請限度を超えていたが、供用後はいずれも下回った。 (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 大江真弘)</p>
<p>三陸縦貫自動車道 一般国道45号 山田道路 (S62~H14) 東北地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>435</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) - / 7,400台/日 → 実績(H17) 2,271台/日 / ・全体事業費 事業完了時(H14) 435億円 ・B/C 1.5 (B:1,046億円、C:675億円) (事業の効果の発現状況) ・旅行速度 供用前(H11) 27.8km/h → 供用後(H17) 60.0km/h ・交通事故減少 供用前現道(H11~13平均)37.2件/億台キロ → 供用後現道(H15~17平均)35.1件/億台キロ ・災害等による大幅な迂回を強いられる区間の代替路線の形成及び迂回損失の解消 (事業実施による環境の変化) ・CO2削減量 4,217t/年 ・沿道騒音 供用前は昼・夜ともに環境基準を超えていたが、供用後はいずれも下回った。 (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 大江真弘)</p>

<p>一般国道7号 秋田南バイパス (S50~H14) 東北地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>403</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) - /39,900台/日 → 実績(H17) 23,692台/日 / - ・全体事業費 事業完了時(H14) 403億円 ・B/C 3.0 (B:2,179億円、C:736億円) (事業の効果の発現状況) ・旅行速度 供用前(H14) 21.4km/h → 供用後(H18) 50.2km/h ・交通事故減少 供用前現道(H12~14平均)117.6件/億台キロ → 供用後現道(H15~17平均)71.3件/億台キロ ・現道等の7箇所の主要渋滞ポイントで渋滞が解消または緩和 (事業実施による環境の変化) ・CO2削減量 6,352t/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 大江真弘)</p>
<p>地域高規格道路 一般国道47号 新庄南バイパス (S63~H14) 東北地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>132</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) - /19,200台/日 → 実績(H17) 12,108台/日 / - ・全体事業費 事業完了時(H14) 132億円 ・B/C 2.3 (B:491億円、C:212億円) (事業の効果の発現状況) ・旅行速度 供用前(H11) 31.2km/h → 供用後(H17) 43.6km/h ・交通事故減少 供用前現道(H7~10平均)47.0件/億台キロ → 供用後現道(H14~17平均)60.8件/億台キロ ・主要渋滞ポイントの渋滞が解消 最大渋滞長 1,550m → 100m ・災害等による大幅な迂回を強いられる区間の代替路線の形成及び迂回損失の解消 (事業実施による環境の変化) ・CO2削減量 1,671t/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 大江真弘)</p>
<p>一般国道49号 坂本バイパス (H1~H14) 東北地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>94</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) - /11,900台/日 → 実績(H17) - /13,542台/日 - ・全体事業費 事業完了時(H14) 94億円 ・B/C 1.6 (B:242億円、C:151億円) (事業の効果の発現状況) ・旅行速度 供用前(H14) 32.4km/h → 供用後(H18) 50.4km/h ・交通事故減少 供用前現道(H11~13平均)56.7件/億台キロ → 供用後現道(H15~17平均)33.7件/億台キロ ・急カーブ区間の解消により安全性が向上 ・救急医療施設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 896t/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 大江真弘)</p>
<p>一般国道17号 深谷バイパス 関東地方整備局 (S46年~H15年)</p>	<p>5年以内</p>	<p>227</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 再評価時 39,100台/日 → 実績 42,701台/日 B/C : 2.1 (B : 1238、C : 582) (事業の効果の発現状況) 深谷バイパスの整備により、並行する国道17号の「渋滞緩和」(旅行速度向上、交通渋滞緩和(渋滞損失額12億/年→0.6億/年))、及び第三次救急医療施設「深谷赤十字病院」20分圏域が1.3倍に拡大、埼玉国体会場「熊谷スポーツ文化公園」へのアクセス性向上といった効果が発現していることを確認。 (今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性) 本事業は、渋滞緩和等の効果が発現されており、さらなる事業評価及び改善措置の必要はないものと考えられる。</p>	<p>対応なし</p>	<p>関東地方整備局 道路計画第一課 (課長 濱田 禎)</p>
<p>国道20号 日野バイパス 関東地方整備局 (S44年~H18年)</p>	<p>5年以内</p>	<p>501</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 再評価時 40,500台/日 → 実績 34,500台/日 B/C : 2.5 (B : 1851、C : 729) B/C : 3.4 (B : 671、C : 200) ※1 (事業の効果の発現状況) ・並行する甲州街道の渋滞緩和 ・交通安全性向上 (事業実施による環境変化) ・全線開通により渋滞が緩和し、環境が改善していることを確認。 (今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性) ・渋滞緩和・安全性向上等の効果が発現されており、さらなる事業評価及び改善措置の必要はないものと考えられる。</p>	<p>対応なし</p>	<p>関東地方整備局 道路計画第一課 (課長 濱田 禎)</p>

<p>一般国道52号 甲 西道路 関東地方整備局 (S62年～H19年)</p>	<p>5年以内</p>	<p>760</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 14,600台/時 → 実績 10,900台/日 B/C：2.0 (B=2,319億円 C=1,168億円) B/C：再評価時1.6 → 事後評価1.6 (B=435億円 C=278億円) ※1 (事業の効果の発現状況) 甲西道路の整備により、「渋滞解消」「交通安全性向上」といった効果が発現していることを確認。 (事業実施による環境の変化) 国道52号(現道)の騒音レベルが改善していることを確認。 (今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性) 本事業については、再評価実施時と比較して、特段の問題は生じていないことから、今後の事業評価及び改善措置については必要ない。</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7号 鵜渡路バイパス (S63～H14) 北陸地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>103</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因) ・B/C 事後評価時 1.1 (B=206億円、C=185億円) (事業の効果の発現状況) ・旅行速度 秋期平日：整備前 (S63, H2, H6年の平均) 36.5km/h→整備後 (H17) 48.9km/h 冬期平日：整備前 (H2, H6年の平均) 23.7km/h→整備後 (H17) 36.9km/h ・交通事故 現道部：整備前 (H4～6年の平均) 48.9件/億台キロ → 整備後 (H15～17年の平均) 41.0件/億台キロ ・水明橋が25t車両対応となり、新潟～鶴岡間の25t車両対応が確保され、物流ネットワークが強化 ・路肩幅員(十分な堆雪幅)確保により、冬期における大型車すれ違い危険性の解消 ・歩道が無い又は狭小区間への歩道設置等の歩道整備による安全性向上 (事業実施による環境の変化) ・CO2排出量削減 整備前1,227t-co2/年→整備後1,177t-co2/年 ・NO2排出量削減 整備前10.76t/年→整備後8.84t/年 ・SPM排出量削減 整備前1.04t/年→整備後0.86t/年 (事業を巡る社会経済情勢等の変化) ・平成20年4月に村上地方生活圏の5市町村が合併予定 (今後の事業評価の必要性) ・効果は十分に発現されており、再事後評価必要性はない。 (改善措置の必要性) ・効果は十分に発現されており、改善措置の必要性はない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・現段階においては、事業の効果が発現されており、特段の見直しの必要性はない。</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41号 大沢野拡幅 (S60～H14) 北陸地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>118</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因) ・B/C 事後評価時 2.4 (B=442億円、C=183億円) (事業の効果の発現状況) ・旅行速度 整備前 (H11) 26.4km/h → 整備後 (H17) 51.4km/h ・交通事故(死傷事故率) 整備前 (H7～11年の平均) 91.6件/億台キロ → 供用後 (H13～17年の平均) 87.5件/億台キロ ・富山県総合運動公園(2000年とやま国体のメイン会場)へのアクセス道路しても利用 ・三次医療施設へのアクセス向上 ・緊急輸送道路の位置づけ(富山県地域防災計画 第1次緊急通行道路確保路線) (事業実施による環境の変化) ・CO2排出量削減 整備前 4,291t-CO2/年 整備後 3,314t-CO2/年 ・NO2排出量削減 整備前 16.1t/年 整備後 9.7t/年 ・SPM排出量削減 整備前 1.5t/年 整備後 0.9t/年 (事業を巡る社会経済情勢等の変化) ・平成17年4月に富山市、大沢野町、大山町、八尾町、婦中町、山田村および細入村の7市町村が合併し、新市「富山市」となった。 (今後の事業評価の必要性) ・効果は十分に発現されており、再事後評価必要性はない。 (改善措置の必要性) ・効果は十分に発現されており、改善措置の必要性はない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・現段階においては、事業の効果が発現されており、特段の見直しの必要性はない。</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8号 金沢西バイパス (S45~H14) 北陸地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>218</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因) ・B/C 事後評価時 2.2 (B=1,805億円、C=821億円) (事業の効果の発現状況) ・旅行速度向上 整備前 (S60) 40.9km/h → 整備後 (H17) 56.0km/h ・交通事故の状況 整備前 (S58~60年の平均) 37.2件/億台キロ → 整備後 (H15~17年の平均) 14.5件/億台 キロ (事業実施による環境の変化) ・CO2排出量の削減 整備前 547,482t-CO2/年 → 整備後 543,039t-CO2/年 ・NOx排出削減 整備前 1,795t-NOx/年 → 整備後 1,792t-NOx/年 ・SPM排出削減 整備前 163.8t-SPM/年 → 整備後 162.4t-SPM/年 (事業を巡る社会経済情勢等の変化) 平成17年2月に寺井町、根上町および辰口町の3町が合併して「能美市」の誕生及び、松任市、美川町、鶴来町、河内村、吉野谷村、鳥越村、尾口村および白峰村の1市2町5村が合併し、「白山市」が誕生。 (今後の事業評価の必要性) ・効果は十分に発現されており、再事後評価必要性はない。 (改善措置の必要性) ・効果は十分に発現されており、改善措置の必要性はない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・現段階においては、事業の効果が発現されており、特段の見直しの必要性はない。</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8号 小松バイパス (S49~H14) 北陸地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>533</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因) ・B/C 事後評価時 1.5 (B=1,629億円、C=1,056億円) (事業の効果の発現状況) ・旅行速度向上 整備前 (S60) 26.8km/h → 整備後 (H17) 44.0km/h (バイパス) ・交通事故の状況 整備前 (S46年) 90.1件/億台キロ(現道) → 整備後 (H15~17年の平均) 43.7件/億台キロ(現道+バイパス) (事業実施による環境への変化) ・CO2排出量の削減 整備前 213,123t-CO2/年 → 整備後 206,814t-CO2/年 ・NOx排出削減 整備前 639.5t-NOx/年 → 整備後 617.7t-NOx/年 ・SPM排出削減 整備前 60.5t-SPM/年 → 整備後 58.7t-SPM/年 (事業評価を巡る社会経済情勢等の変化) ・平成9年にはバイパス沿線に、展示会、博覧会、コンサートやスポーツなど多目的に利用可能なこまつドームが完成し、加賀地域のコンベンションの拠点として利用されている。 (今後の事業評価の必要性) ・効果は十分に発現されており、再事後評価必要性はない。 (改善措置の必要性) ・効果は十分に発現されており、改善措置の必要性はない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・現段階においては、事業の効果が発現されており、特段の見直しの必要性はない。</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153号 飯田バイパス (S50~H14) 中部地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>350</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(H42) (暫定/完成) - / - →実績(H17) - / 24,462台/日 ・全体事業費 事業完了時(H14) 350億円 ・B/C 2.1 (B:1,098億円、C:516億円) (事業の効果の発現状況) ・対象区間の現道を市街地方面に流入する自動車交通量 (6,700台/日→4,600台/日) ・飯田IC~高屋交差点までの所要時間の変化 【整備前 (昭和60年)】: 18分 → 【整備後 (平成14年)】: 9分 ・現道又は平行区間等を利用するバス路線 (市民バス循環線) の乗降客数の推移 【整備前 (平成10年)】 9,800人/2便 → 【整備後 (平成16年)】 62,700人/20便 (年間利用者数/日運行便数) ・飯田バイパス供用を受け、飯田市立病院がバイパス沿線に移転 飯田市立病院の1日あたり外来患者数の変化 【移転前 (平成2年)】 700人/日 → 【移転後 (平成12年)】 1,300人/日 (1.8倍) ※飯田市全体患者数 平成2年8,500人→平成12年10,200人 (1.2倍) (事業実施による環境の変化) ・現道等において自動車からのCO2排出量を削減 周辺地域全体: CO2排出削減量: 1,917t/年 ・現道等において自動車からのNOx排出量を削減 周辺地域全体: NOx排出削減量: 9.2t/年 ・現道等において自動車からのSPM排出量を削減 周辺地域全体: SPM排出削減量: 0.4t/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>中部地方整備局 道路計画課 (課長 天野 繁)</p>

<p>一般国道9号 青谷・羽合道路 (S61~H14) 中国地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>757</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 供用前 (H14) 22,900台/日 (現道部) → 供用後 (H16) 9,300台/日 (現道部)、13,500台/日 (当該路線) ・全体事業費 事業完了時 (H14) 743億円 ・B/C 事後評価時 2.0 (B:2,327億円、C:1,172億円) (事業の効果の発現状況) ・旅行速度: 供用前 (H11) 47.9km/h (現道部) → 供用後 (H17) 67.3km/h (当該路線) ・死傷事故率: 24.3件/億台和 (現道部) → 5.2件/億台和 (現道部) (79%削減) ・渋滞損失時間: 3,068千人・時間/年 (現道部) → 166千人・時間/年 (現道部) (95%削減) ・日常生活都市圏である倉吉市・鳥取市間や、倉吉市から鳥取市方面の交通拠点 (鳥取駅、鳥取空港、鳥取港) へのアクセス性が向上した。(5分短縮) ・はわい温泉等の周辺観光地へのアクセス性が向上した。 ・倉吉市から第三次医療施設 (鳥取県立病院) へのアクセス性が向上した。(63分→58分) (事業実施による環境の変化) ・CO2排出量: 供用前46,000 t/年 → 供用後30,000 t/年 (35%削減) ・NOx排出量: 供用前196 t/年 → 供用後111 t/年 (43%削減) ・SPM排出量: 供用前18.6 t/年 → 供用後10.7 t/年 (42%削減) ・騒音レベル: 供用前73dB → 供用後69dB (夜間要請限度クリア) (社会経済情勢の変化) ・「道の駅はわい」が開設し、地域の観光・情報拠点として機能している。(H16は、年間423,000人、日平均1,200人が利用) (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 門間俊幸)</p>
<p>一般国道55号 元改良 (H10~H14) 四国地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>27</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 (H19) 9,100台/日 ・全体事業費 約27億円 ・B/C 1.5 (B:40億円、C:58億円) (事業の効果の発現状況) ・旅行速度 供用前 (H14) 42.8km/h → 供用後 (H19) 51.0km/h ・旧国道の交通量: 10,659台/日→1,750台/日 (84%削減) ・旧国道の事故件数: 3.3件/年→0.2件/年 (94%削減) ・通過交通及び大型車の大半がバイパスに転換し、元地区の沿道環境が改善した。 騒音レベル 昼: 供用前 (H14) 68dB→供用後 (H19) 60dB 夜: 供用前 (H14) 64dB→供用後 (H19) 48dB (事業実施による環境の変化) ・CO2排出削減量 260 t-CO2/年 (28%削減) ・NO2排出削減量 2.5 t/年 (92%削減) ・SPM排出削減量 0.23 t/年 (92%削減) (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 ・平成14年 (2002年) 9月: 伊野IC~須崎東IC間 (L=23.9km) 暫定供用開始 ・平成17年 (2005年) 4月: 大豊IC~南国IC間 (L=21.0km) 完成供用開始 (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 本田肇)</p>
<p>一般国道218号 五ヶ瀬~高千穂 (S41~H14) 九州地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>251</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) 10,300台/日 ・全体事業費 計画時 250億円 → 事業完了時 (H14) 251億円 ・B/C 再評価時 未 → 事後評価時 2.2 (B=1,624億円 C=749億円) (事業の効果の発現状況) ・一次改築事業による線形不良箇所等の解消 (車道幅員5.5m未満区間延長 18.3km→0km 縦断勾配7%以上の急勾配区間 6.2km→0km R<50m箇所数 265箇所→0箇所) ・交通安全性の向上 (高千穂バイパス整備による市街地交通量の減少と歩行者空間の確保) ・救急医療活動の支援 (高千穂→済生会熊本病院 154分→113分 約40分短縮) 等々 (事業実施による環境の変化) ・CO2削減量 5,000t/年 (社会情勢の変化) ・沿線3町の人口は、事業化後の昭和45年以降一貫して減少 (3割以上減少) ・県平均を大きく上回る高齢化の進展 (県平均H17 24% 同32~38%) ・自動車保有率の高い伸び (H17/S55 約2倍) と通勤通学の高い自動車依存度 (自町外は8割) (今後の事業評価の必要性) ・線形不良箇所の解消、交通安全性の向上など所要の効果を発現しており、地域の生命線としての機能を十分発揮していることから、更なる事後評価の必要性はない。 (改善措置の必要性) 事業の効果を十分に発揮しており、更なる改善措置の必要性はない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・当事業は昭和41年に事業化し、3事業区間約20kmを約36年かけて段階的に整備を行ったが、予算制約下とはいえ、事業の長期化は避けるべきであり、選択と集中を図る必要がある。 ・段階的な整備により事業全体の長期化が予想される場合は、供用効果が発揮される区間ごとに評価を行う方法が考えられる。</p>	<p>対応なし</p>	<p>九州地方整備局 道路計画第一課 (課長 三保木悦幸)</p>

<p>東北中央自動車道 (山形上山～東根) (H5～H14) 東日本高速道路株</p>	<p>5年以内</p>	<p>1,258</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2,800台/日 → 実績2,100台/日 (平成14年度) ・全体事業費 当初計画1,568億円 → 実績1,258億円 ・B/C 事後評価時 1.2 [B: 2,222億円、C: 1,836億円] (事業の効果発現状況) ・旅行速度 供用前現道29.9km/h → 当該路線59.0km/h (事業実施による環境の変化) ・大気質、騒音とも環境保全目標(環境基準)を下回る (社会経済情勢の変化) ・沿線地域にショッピングセンターや土地区画整理事業などの新設を確認 ・沿線では工業団地の分譲率が県平均を上回っている (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業評価の必要性はないものとする。 ・現在、隣接する区間が事業中であり、今後、ネットワークが強化される見通しであることから、関係する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ものとする。</p>	<p>対応なし</p>	<p>東日本高速道路株 計画設計課 課長: 大越良記</p>
<p>中央自動車道(上野原～大月)(改築) (H4～H15年) 中日本高速道路株</p>	<p>5年以内</p>	<p>1,280</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: 52,000～53,100台/日 (H18年) ・事業費 計画時: 1,080億円 → 実績: 1,280億円 ・費用便益分析 B/C=1.2 (事後評価) 総便益: 1,899億円、総費用: 1,585億円 (基準年: H19年) [事業の効果の発現状況] ・旅行速度向上 供用前: 69.6km/h (H11年) ⇒ 供用後: 80.4km/h (H18) 《下り線八王子～大月JCT》 ・交通事故減少 供用前: 19.0件/億台*。(H11年) ⇒ 供用後: 14.9件/億台*。(H18年) 《上り線八王子～勝沼、大月JCT～都留、下り線八王子～大月》※道路損傷事故・死傷事故を対象 ・主要な観光地へのアクセス向上の状況 ・三次医療施設へのアクセス向上の状況 [社会経済情勢の変化] ・平成14年度以降、県内総生産の伸びが全国を上回る。 [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 ・上り線上野原～大月の下流側の渋滞については、今後のネットワークの進展や周辺の交通状況を見ながら、抜本的な渋滞対策について検討を進めていく。</p>	<p>対応なし</p>	<p>中日本高速道路株式会社 計画設計チーム (チームリーダー 阿部 文彦)</p>
<p>近畿自動車道敦賀線(舞鶴西～小浜西間) (H元～H15) 西日本高速道路株</p>	<p>5年以内</p>	<p>1,431</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2,900台/日→実績2,700台/日 (平成15年度) 全体事業費: 当初計画1,555億円→実績1,431億円 B/C: 1.4 B: 3,249億円 (走行時間短縮便益: 2,786億円、走行経費減少便益: 372億円、交通事故減少便益: 91億円) C: 2,352億円 (事業費: 1,882億円、維持管理費: 470億円) (事業の効果の発現状況) 旅行速度: 供用前37km/h→供用後68km/h 死傷事故率: 供用前64件/億台*。→供用後55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) 京都府・福井県の県内総生産は、事業開始後、全国の増加傾向とほぼ同様の伸びを示している。沿道地域の人口は、事業開始以降の平成2年度に比べ、平成17年度では舞鶴市、小浜市とも約5%減少している。京都府・福井県の道路利用は全国とほぼ同様の傾向であるが、福井県について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>西日本高速道路株 計画設計G 大西 宣二</p>
<p>中国横断自動車道(三刀屋木次～松江玉造) (H5～H14) 西日本高速道路株</p>	<p>5年以内</p>	<p>931</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2,600台/日→実績4,400台/日 (平成15年度) 全体事業費: 当初計画942億円→実績931億円 B/C: 3.4 B: 4,936億円 (走行時間短縮便益: 4,464億円、走行経費減少便益: 340億円、交通事故減少便益: 132億円) C: 1,471億円 (事業費: 1,187億円、維持管理費: 284億円) (事業の効果の発現状況) 旅行速度: 供用前43km/h→供用後65km/h 死傷事故率: 供用前39件/億台*。→供用後35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) 島根県の県内総生産は、事業開始後、全国の増加傾向より大きな伸びを示しており、近年は穏やかに推移している。沿道地域の人口は、島根県人口と同様に減少傾向である。自動車走行台キロ、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>西日本高速道路株 計画設計G 大西 宣二</p>

<p>四国横断自動車道、一般国道11号高松東道路（鳴門～高松西）（S63～H14） 四国地方整備局、西日本高速道路㈱</p>	<p>5年以内</p>	<p>4,044</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10,000台/日→実績11,400台/日（平成15年度） 全体事業費：当初計画3,807億円→実績4,044億円 B/C：1.7 B：10,508億円（走行時間短縮便益：9,456億円、走行経費減少便益：767億円、交通事故減少便益：285億円） C：6,039億円（事業費：5,316億円、維持管理費：723億円） （事業の効果の発現状況） 旅行速度：供用前37km/h→供用後72km/h 死傷事故率：供用前122件/億台[*]→供用後89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） 香川県・徳島県の県内総生産は、全国の増加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年度では高松市で約2%増加している。 （今後の事後評価の必要性） 事業の効果が発現しており、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>四国横断自動車道（南国～須崎東）（S62～H14） 西日本高速道路㈱</p>	<p>5年以内</p>	<p>1,972</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7,200台/日→実績7,800台/日（平成15年度） 全体事業費：当初計画1,431億円→実績1,972億円 B/C：1.9 B：5,939億円（走行時間短縮便益：5,360億円、走行経費減少便益：407億円、交通事故減少便益：172億円） C：3,178億円（事業費：2,760億円、維持管理費：419億円） （事業の効果の発現状況） 旅行速度：供用前34km/h→供用後71km/h 死傷事故率：供用前127件/億台[*]→供用後101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） 高知県の県内総生産は、全国の増加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年度では南国市で約8%増加している。 （今後の事後評価の必要性） 事業の効果が発現しており、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（鹿児島道路）（S63～H14） 九州地方整備局、西日本高速道路㈱</p>	<p>5年以内</p>	<p>1,225</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5,600台/日→実績4,200台/日（平成15年度） 全体事業費：当初計画1,113億円→実績1,225億円 B/C：1.8 B：3,451億円（走行時間短縮便益：3,062億円、走行経費減少便益：282億円、交通事故減少便益：106億円） C：1,913億円（事業費：1,755億円、維持管理費：158億円） （事業の効果の発現状況） 旅行速度：供用前38km/h→供用後62km/h 死傷事故率：供用前128件/億台[*]→供用後112件/億台[*]。 （社会情勢の変化） 鹿児島県の県内総生産は上昇傾向であるが、沿道市町はほぼ横ばい傾向である。また沿道市町の人口は、鹿児島市が横ばい傾向であるのに対し、日置市・いちき串木野市は減少傾向である。 鹿児島県の道路利用は全国とほぼ同様の上昇傾向であり、特に乗用車の伸びが大きい。 （今後の事後評価の必要性） 事業の効果が発現しており、再事後評価の必要はない</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>

【道路・街路事業】
 (補助事業等)

事業名 (事業実施期間) 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
一般国道382号 小浦～棧原バイパス (H1～H14) 長崎県	5年以内	70	(費用対効果の算定の基礎となった要因の変化) 設計速度(35→50km/h)、交通量(7,984台/日: S63→12,841台/日: H17)、B/C=1.9(B=201億円 C=104億円) (事業の効果の発現状況) ・ 隘路の解消による時間短縮により島内交通の拠点である厳原港・対馬空港や二次医療施設の対馬いづはら病院等へのアクセス性の向上が図られる(整備前 約5分→整備後約3分(約2分短縮)) ・ 現道延長 L=2.8km→改良後L=2.12km(L=0.68km短縮) ・ 旅行速度 整備前:35km/h→整備後50km/h(15km/h向上) ・ 事故件数 整備前:4件/年→1件/年(3件/年減少) ・ 線形不良箇所解消(曲線半径100m以下) 12箇所→バイパスにより回避 ・ 整備後、厳原中学校の通学路として指定	対応なし	長崎県 道路建設課 (課長 村岡和彦)
都市計画道路 田富町敷島線(益無2) (H2～H14) 山梨県	5年以内	42	B/C 2.8(便益171億円・費用59億円) ・ 現道における交通量の減少 バイパス機能を有する当該区間の整備により、現道の交通量が減少し、円滑な走行が確保された。 自動車交通量: 現道(9,742台/日→5,359台/日) / 整備区間(11,866台/日) 混雑度: 現道(1.18→0.65) / 整備区間(0.92)	対応なし	山梨県 都市計画課 (課長 手塚茂昭)
都市計画道路 塩部町開国橋線 (昭和) (H6～H14) 山梨県	5年以内	65	B/C 13.7(便益1,334億円・費用97億円) ・ 混雑時旅行速度の改善 混雑時旅行速度: 現道(21.9km/h→27.8km/h) / 整備区間(27.6km/h) ・ 現道の交通量の減少 自動車交通量: 現道(24,347台/日→18,784台/日) / 整備区間(29,209台/日)	対応なし	山梨県 都市計画課 (課長 手塚茂昭)
都市計画道路 大和郡山川西三宅線外1線 (S49～H17) 奈良県	5年以内	37	B/C 4.98(便益295.54億円・費用59.4億円) ・ 渋滞の改善 板屋ヶ瀬橋南詰交差点北流入部の渋滞長 500m → 0m 最大通過時間 3分5秒 → 0秒 ・ 走行性の改善 旅行速度の向上 35.6km/h → 41.6km/h ・ 大気汚染改善効果 窒素酸化物の削減効果 39.0kg/年の削減 粒子状物質の削減効果 3.7kg/年の削減 二酸化炭素の削減効果 7,500.0kg/年の削減	対応なし	奈良県 都市計画課 (課長 福永真一)
都市計画道路 新浜松原線(第1工区) (H2～H15) 京都府	5年以内	67	B/C 1.1(便益104億円・費用97億円) ・ 円滑なモビリティの確保(バス路線の利便性向上:市街地内のバス便数(10便→57便)) ・ 都市の再生(沿道まちづくりと連携:中町通地区土地区画整理事業(1.4ha)) ・ 安全な生活環境の確保(歩道幅員:なし→3.5m(両側))	対応なし	京都府 道路計画室 (室長 山本崇裕)
都市計画道路 山手幹線(神崎・戸ノ内) (S48～H18) 兵庫県	5年以内	153	B/C 1.2(便益204億円・費用176億円) ・ 旅行速度の改善 (H11年度)→(H19年度) 13.9(km/h) → 27.3(km/h) (+13.4(km/h) 約2.0倍に向上) ・ 大気汚染物質 CO2: 1,133(t-co2/年) → 770(t-co2/年)(32%減) NOX: 3.3(t/年) → 2.3(t/年)(30%減) SPM: 0.31(t/年) → 0.21(t/年)(32%減) ・ 都市計画道路密度の変化 1.9(km/km2) → 2.6(km/km2)(37%増) ・ 歩行者・自転車交通量 150(人/12h) → 164(人/12h)(9%増) 1,145(台/12h) → 1,322(台/12h)(15%増) ・ 歩道が設置された区間の延長 0(m) → 1,322(m)	対応なし	兵庫県 都市計画課 (課長 樋口孝)
都市計画道路 今津西線 (H15～H18) 兵庫県	5年以内	4.2	B/C 6.0(便益24億円・費用4億円) ・ 旅行速度の改善 (H11年度)→(H19年度) 15.4km/h → 30.3km/h (+14.9(km/h) 約2.0倍に向上) ・ 大気汚染物質 CO2: 293(t-co2/年) → 193(t-co2/年) ・ 歩行者・自転車交通量 151(人/12h) → 375(人/12h)(+224(人/12h) 約2.5倍に向上) 375(台/12h) → 1,009(台/12h)(+634(人/12h) 約2.7倍に向上) ・ 歩道が設置された区間の延長 (片側) (両側) 217(m) → 217(m)	対応なし	兵庫県 都市計画課 (課長 樋口孝)

<p>都市計画道路 大蔵朝霧線 (S63~H16) 明石市</p>	<p>5年以内</p>	<p>136</p>	<p>B/C 1.6 (便益312億円・費用191億円) ・旅行速度の改善 [西側路線] (H11年度)→(H19年度) 13km/h→21km/h 大蔵朝霧線開通前は、西側路線である県道有瀬大蔵線が地域の南北交通を担っており、大蔵朝霧線開通による交通量の減少により、南行きの旅行速度が改善された。 [明石駅~大蔵谷IC] (県道ルート)→(大蔵朝霧ルート) 15km/h→30km/h 市内の主要駅であるJR・山陽電鉄明石駅から第二神明道路大蔵谷ICまでの区間を県道有瀬大蔵線を利用した場合と、大蔵朝霧線を利用した場合とで比較した場合、旅行速度が向上し、移動時間が約14分から約8分に短縮した。 ・大気汚染物質 明石駅~大蔵谷ICへのアクセスルート比較結果から算出すると、 CO2 4,718t/年 → 3,807t/年 (19%減) NOX 14.6t/年 → 11.5t/年 (22%減) SPM 1.4t/年 → 1.1t/年 (23%減) となり、旅行速度の向上により、大気汚染物質の低減が図れ、沿道環境の改善が図られた。 ・踏切の除却 既存のJRおよび山陽電鉄の踏切(朝霧川踏切:歩行者専用)を除却し、立体交差化することにより、安全で安心、快適な歩行者空間を確保することができた。</p>	<p>対応なし</p>	<p>明石市 道路計画課 (課長 笹岡正幸)</p>
<p>都市計画道路 下石津泉ヶ丘線 (H14~H18) 堺市</p>	<p>5年以内</p>	<p>34</p>	<p>B/C 10.8 (便益423億円・費用39億円) ・現道の渋滞損失時間、削減率 : 634千人・時間/年、78% ・対象区間が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業五ヶ年計画に位置づけのある路線として位置づけあり : 地域緊急交通路の位置づけあり ・緊急輸送道路が通行止めになった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成 : 第一次緊急輸送道路・国道310号の代替路線</p>	<p>対応なし</p>	<p>堺市 道路計画課 (課長 坂元肇)</p>

【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 祝津絵新地区 小型船だまり整備 事業 (H8～H14) 北海道開発局	5年以内	18	<p>(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 H7実績 89隻 → H18実績 66隻 全体事業費 採択時 1,570百万円 → 完了時 1,785百万円 B/C 事後評価時 1.3 (B: 31億円、C: 23億円) (事業の効果の発現状況) 年間滞船削減時間: (陸揚) 17,168時間 (準備) 3,672時間 出荷可能回数の増加 (帆立成貝) 31回/年 (帆立稚貝) 19回/年 年間作業回数の削減 (荒天時) 22回/年 等 (事業実施による環境の変化) 本事業によって、陸揚時・準備時の滞船による混雑が解消され、非効率な就労作業が改善された。また、港湾施設用地(水中)の整備によって水産品の安定供給が可能となったほか、防波堤(波除)(改良)により、港内静穏度が向上し、利用者の利便性の向上が図られた。 (社会経済情勢の変化) 特になし (今後の事後評価の必要性) 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>	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)
室蘭港 入江地区 小型船係留施設整備 事業 (H8～H14) 北海道開発局	5年以内	33	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 利用船舶隻数 H12実績 64隻 → H18実績 60隻 貨物船待機・休憩利用回数 H12実績 136回 → H18実績 299回 作業船の係留回数 H12実績 58回 → H18実績 82回 全体事業費 採択時 3,140百万円 → 完了時 3,272百万円 B/C 事後評価時 1.1 (B: 47億円、C: 41億円) (事業の効果の発現状況) 年間滞船削減時間 (貨物船) 4,300時間 (作業船) 11,000時間 年間作業削減時間 (遊漁船) 2,600時間 (事業実施による環境の変化) 本事業により、貨物船や作業船の滞船が減少したため、アイドリングによるCO2排出が削減された。 (社会経済情勢等の変化) 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>	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)
根法華港 本港地区 地域生活基盤整備 事業 (H2～H14) 北海道開発局	5年以内	43	<p>(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 H4実績 129隻 → H18実績 54隻 全体事業費 採択時 5,081百万円 → 完了時 4,286百万円 B/C 事後評価時 1.4 (B: 89億円、C: 63億円) (事業の効果の発現状況) 年間滞船削減時間 (陸揚) 17,706時間、(準備) 7,235時間 避難可能隻数 1隻 (事業実施による環境の変化) 本事業によって小型船の海難による損失が回避されるとともに、港内静穏度向上による航行安全性の向上や、水産活動の効率化が図られた。 (社会経済情勢の変化) 高齢化等により登録小型船隻数が減少しているが、現隻数においても十分な投資効果が確認されている。 (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>	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>奥尻港 本港地区 防波堤(東島)整備 事業 (H9~H14) 北海道開発局</p>	<p>5年以内</p>	<p>24</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) フェリー航路隻数 H8実績 142隻 → H18実績 68隻 全体事業費 採択時 3,082百万円 → 完了時 2,401百万円 B/C 事後評価時 1.6 (B: 49億円、C: 31億円) (事業の効果の発現状況) フェリー就航率の向上 90.5% (H5~H9実績平均) → 93.8% (H14~H18実績平均) (事業実施による環境の変化) フェリーの就航率が改善されたため、安定的に生活物資が入ることとなり、島民生活の安定性が向上した。 (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>焼尻港 本港地区 小型船だまり整備 事業 (H7~H14) 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) 登録小型船隻数 H6実績 174隻 → H18実績 110隻 全体事業費 採択時 2,100百万円 → 完了時 2,158百万円 B/C 事後評価時 1.2 (B: 32億円、C: 28億円) (事業の効果の発現状況) 年間滞船削減時間: (陸揚) 18,796時間 (準備) 8,656時間 年間作業削減時間: 7,827時間 (事業実施による環境の変化) 本事業により、震災時の島民の安全・安心確保が可能となった。また、陸揚時・準備時の滞船が減少して、アイドリングによるCO2排出が削減された。 (社会経済情勢の変化) 高齢化等により登録小型船隻数が減少しているが、現隻数においても十分な投資効果が確認されている。 (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>横浜港 大棧橋地区 旅客船ターミナル 整備事業 (S61~H14) 関東地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>457</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) ・外航クルーズ船入港隻数 計画時 25隻/年(昭和61年) → 48隻/年(平成18年) ・来訪者数 計画時 28万人/年(昭和61年度) → 204万人/年(平成18年度) ・全体事業費 事業完了時 457億円 B/C 事後評価時 5.7(B: 4590億円、C: 811億円) (事業の効果の発現状況) ・外航クルーズ船の寄航隻数の増加 25隻/年(昭和61年) → 48隻/年(平成18年) ・来訪者数の増加 28万人(昭和61年度) → 204万人(平成18年度) (事業実施による環境の変化) ・老朽化した岸壁を再整備したことにより、客船の寄航が可能になった。また、事業完成により、わが国における海の玄関口にふさわしい横浜港のシンボル施設として全国的な知名度が向上し、来訪者が増加するとともに、山下公園地区や赤レンガ倉庫地区からの来訪者の回遊性が高まった。 (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</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>伏木富山港 新湊地区 旅客船ターミナル整備事業 (H2~H14) 北陸地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>113</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 海王丸パークの入場者数 701,735人/年 旅客船利用者数 港湾計画:101,000人/年 → 事後評価: 29,371人/年 全体事業費 H12再評価時 71億円 → 事業完了時 57億円 ※直轄事業費分 B/C 事後評価時 6.9 (B:2,725億円、C:397億円) (事業の効果の発現状況) ・旅客船ターミナルの利用状況 当該ターミナルの接岸隻数 25隻 (H18) 旅客船の寄港時には歓迎イベント等が行われ、多くの人が集まり賑わっている。 また、旅客船のみならず、漁業実習船等の船舶も利用している。 ・旅客船ターミナルを取り巻く状況 当該ターミナルは、海王丸パークと一体となり、大きな賑わいを創出している。 また、臨港道路東西線「新湊大橋」の完成により、周辺施設との連携による更なる交流機 会の増加が期待されており、地元自治体も積極的な旅客船誘致を実施している。 (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及び改善措置の必要性) 事業目的である「日本海ミュージアム構想に基づく魅力的なマリフロントの形成」、「海王丸パークと一体となった交流拠点の創出」、「旅客・クルージングのニーズに応じた観光・レクリエーション拠点の形成」が図られており、今後の事後評価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) 現段階においては、事業の効果が十分に発現されているところであるが、今後、定量的な評価について、より信頼性のある手法を引き続き検討する必要がある。</p>	<p>対応なし</p>	<p>北陸地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 佐々木規雄)</p>
---	-------------	------------	---	-------------	---

<p>名古屋港 弥富ふ頭地区 多目的国際ターミナル整備事業 (H6～H14) 中部地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>46</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) ・取扱貨物量 計画時:110万トン/2B → 実績:156万トン/2B (平成18年実績貨物量) ・全体事業費 事業着手時:46億円 → 事業完了時:46億円 B/C 事後評価時 1.6 (B:105億円、C:65億円) (事業の効果の発現状況) ・陸上輸送距離 供用前 81km → 57km (完成自動車、木製品) (事業実施による環境の変化) ・陸上運搬距離短縮によるトラック運行日数減によりCO2=72.7t/年及びNOX=1.6t/年の削減が図られた。 (社会経済情勢の変化) 特になし (今後の事後評価の必要性) 事業効果は十分に発現されており、今後も十分な需要が見込める。また排出ガスの削減など環境負荷の軽減効果も発揮されているため、今後の事後評価の必要性はない。 (改善措置の必要性) 改善措置の必要性はない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 特になし</p>	<p>対応なし</p>	<p>本省 港湾局 計画課 (課長 難波喬司)</p>
<p>浜田港福井地区多目的国際ターミナル整備事業 中国地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>75</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 取扱貨物量 計画時 49.1万トン/年 → 実績 13.5万トン (平成17年実績) 全体事業費 事業着手時 49億円 → 事業完了時 75億円 B/C 事後評価時 1.2 (B:148億円、C:123億円) (事業の効果の発現状況) 多目的国際ターミナルの整備により、輸送距離が短縮され輸送コストが削減された。 (事業実施による環境の変化) 陸上輸送距離の短縮及び海上輸送回数の減少に伴い、排出ガス(CO2、Nox)を削減している。 (社会経済情勢の変化) ロシア向け中古自動車の需要が急増。 (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>本省港湾局計画課 (課長 難波喬司)</p>
<p>小野田港東沖地区多目的国際ターミナル整備事業 中国地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>302</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 509千トン → 計画 785千トン 全体事業費 事業着手時 365億円 → 事業完了時 293億円 B/C 事後評価時 1.1 (B:656億円、C:584億円) (事業の効果の発現状況) 多目的国際ターミナルの整備により、輸送距離が短縮され輸送コストが削減された。 (事業実施による環境の変化) 陸上輸送距離の短縮に伴い、排出ガス(CO2、Nox)を削減している。 (社会経済情勢の変化) 背後企業の工場操業開始 (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>本省港湾局計画課 (課長 難波喬司)</p>
<p>博多港 アイランドシティ地区国際海上コンテナターミナル整備事業 (H5～H16) 九州地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>365</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 再評価時 186千TEU → 事後評価時 246千TEU (平成18年) 全体事業費 再評価時 363億円 → 事業完了時 365億円 B/C 事業評価時2.4 (B:1,174億円、C:499億円) (事業の効果の発現状況) 50,000DWT級の船舶:平成5年 0隻 → 平成18年 39隻 (事業実施による環境の変化) コンテナミルが整備されたことにより、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) 博多港アイランドシティ地区国際海上コンテナミル(水深14m岸壁)は、供用開始以降、堅調に外貨コンテナ貨物量が増加し、現時点で算定する本整備事業のB/Cの値も2.4となることから、一定の事業効果を考えていると考えられる。したがって、本整備事業に関しては、事後評価、及び改善措置の必要はないと考えるものの、隣接するアイランドシティ地区国際海上コンテナミル(水深15m岸壁)の事業評価時には、本施設も考慮の上、評価を行う。 (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) アイランドシティ地区国際海上コンテナミル(水深15m岸壁)についても、本施設同様、事業評価を行う予定であることから、施設ごとの適切な貨物量の設定について、今後、検討を進めたい。</p>	<p>対応なし</p>	<p>九州地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 (西園勝秀)</p>

<p>博多港 アイランドシティ地区多目的国際ターミナル整備事業 (H5~H15) 九州地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>45</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 取扱貨物量 事業着手時 181千トン → 事後評価時 482千トン (平成18年) 全体事業費 事業着手時 46億円 → 事業完了時 45億円 B/C 事業評価時3.6 (B:243億円, C:68億円) (事業の効果の発現状況) 陸上輸送距離の短縮により、輸送コストが削減された。 (事業実施による環境の変化) RORO船による国際定期航路の就航 (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) 博多港アイランドシティ地区多目的国際ターミナルは、供用開始以降、RORO船による国際定期航路が就航し、現時点で算定する本整備事業のB/Cの値も3.6となることから、一定の事業効果を上げていると考えられる。したがって、本整備事業に関しては、事後評価、及び改善措置の必要はないと考える。 (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) 貨物の動向や輸送形態の変化について注視する。</p>	<p>対応なし</p>	<p>九州地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 (西園勝秀)</p>
<p>鹿児島港 本港区複合一貫輸送ターミナル整備事業 (S60~H14) 九州地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>117</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 54万トン ・全体事業費 事業着手時 88億円 → 事業完了時 117億円 ・ B/C 事業評価時1.1 (B:212億円, C:192億円) (事業の効果の発現状況) ・陸上輸送距離の短縮により、輸送コストが削減された。 ・船舶の効率化・高速化により、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) ・離島航路の集約により利用客の利便性や物流の効率化が図られ、地域経済や暮らしの安定・安心が図られた。 (社会情勢の変化) ・特になし (今後の事業評価の必要性) ・投資効果が十分確保されており、事業実施の効果が既に発現しているため、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) ・一定の整備効果は得られているものの、工程の遅れや計画変更による事業コスト増の現状を踏まえ、同種事業については、詳細な検討による計画的な事業実施が必要である。</p>	<p>対応なし</p>	<p>九州地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 (西園勝秀)</p>
<p>名瀬港 長浜地区旅客対応ターミナル整備事業 (H3~H15) 九州地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>59</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) ・寄港隻数 計画時 8隻 → 事業完了時 6隻 ・全体事業費 事業着手時 38.5億円 → 事業完了時 59.0億円 ・ B/C 事業評価時1.0 (B:88.4億円, C:87.5億円) (事業の効果の発現状況) ・大型旅客船の寄港により歓迎イベントが行われる等の地域住民の交流機会が増加した。 (事業実施による環境の変化) ・大型旅客船の寄港により歓迎イベントが行われる等の地域住民の交流機会が増加した。 (社会情勢の変化) ・特になし (今後の事業評価の必要性) ・寄港実績が計画を下回っているが、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) ・事業実施において一定の効果が得られているものの、寄港実績が計画を下回っている現状を踏まえ、更なる誘致活動を実施し、利用促進に努めていく必要がある。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・本事業は、南西諸島特有の珊瑚礁混じり粘性土の地盤対策により事業着手から、完了までに長期間を要した事業であり、同種事業については今回の知見を踏まえ、社会情勢の変化を考慮した需要予測や 計画的な事業実施が必要である。</p>	<p>対応なし</p>	<p>九州地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 (西園勝秀)</p>
<p>中城湾港 新港地区防波堤整備事業 (S60~H14) 沖縄総合事務局</p>	<p>5年以内</p>	<p>173</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) ①避難船 計画時32隻/年 → 整備後17隻/年 ②輸送コスト削減(稼働率向上分) 計画時 0% → 整備後 32% 全体事業費 事業着手時 17,337百万円 → 事業完了時 17,266百万円 B/C 事後評価時 1.1 (B:323億円, C:284億円) (事業の効果の発現状況) 港内の静穏度が十分確保され、荒天時の海難の減少に伴う損失回避及び稼働率の向上による輸送コストの削減が図られた。 (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) 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性はない。 (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>沖縄総合事務局 港湾計画課 (課長 阿野 貴史)</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)
上飯田連絡線整備 事業	5年以内	706	<p>(評価の基礎要因の変化と要因) 事業費 計画時(免許申請時) 731億円 → 実績706億円 工期 計画時(免許申請時) 6年 → 実績8年5ヶ月 輸送人員 計画時(免許申請時) 3.2万人/日 → 実績(平成19年度) 3.1万人/日 B/C 事後評価時 2.05 (B718億円 C1,470億円)</p> <p>(事業による効果・影響) 従来、名鉄小牧線上飯田駅から地下鉄平安通駅間(約1km)は、徒歩等による乗換を余儀なくされていたが、上飯田連絡線の開業により、上飯田駅～平安通駅は乗り換えなしで利用でき、平安通駅では改札を通ることなく地下鉄名城線へ乗り換えが可能となり、利便性が飛躍的に高まった。 味鏡・平安通間は地下方式で建設されたため、小牧線味鏡・上飯田間の踏切除去による道路混雑緩和、鉄道線路による地域分断の解消及び計画道路建設の障害の軽減に寄与している。</p> <p>(社会情勢の変化) 都市圏全体では自動車利用の増加、少子高齢化等に伴い、鉄道需要が減少基調となっているが、沿線市においては堅調な人口増加を背景とし、上飯田連絡線の輸送人員も開業後順調に推移している。</p> <p>(改善措置の必要性) 利用者については、現状では順調に推移しているが、長期的には就学人口の減少に伴う通学需要の減少が想定されていること等を踏まえ、今後とも十分に利用されるよう、更なる利便性の向上、環境意識の向上方策等を講じていく必要がある。</p> <p>(今後の事後評価の必要性) 事業主体の主たる目的は達成されたことから今後の事後評価の実施の必要性はないが、需要が予測通り推移しているかを定期的に確認する必要がある。</p>	対応なし	上飯田連絡線 管理部 副長 大森 智仁

【新幹線鉄道整備事業】

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)
東北新幹線 盛岡・八戸間 鉄道・運輸機構	5年以内	4,565	<p>(評価の基礎要因の変化と要因) 事業費 (想定値(新規採択時)) 4,550億円 (実績値) 4,565億円 (変化の要因) 物騰、構造物の見直し、軌道構造の改良 工期 (想定値(新規採択時)) 平成3年8月から概ね10年 (実績値) 平成14年12月開業 輸送密度 (想定値(新規採択時)) 13,000人/日・km (実績値) 11,900人/日・km (変化の要因) 人口の差異、経済成長率の差異</p> <p>(事業の効果の発現状況) 1) 事業効率(費用対便益) [現在価値化基準年度:平成19年度] 計算期間:50年 費用 6,534億円 貨幣換算した主要な費用:建設費、用地関係費、維持改良費等 便益 8,667億円 開閉換算した主要な便益:利用者便益、供給者便益 費用便益費B/C 約1.3 純現在価値NPV 2,133億円 経済的內部収益率EIRR 5.6% 2) 事業による効果・影響 利用者への効果・影響 東京駅～八戸駅の所要時間 約40分短縮(3時間33分→2時間56分) 東京駅～八戸駅の運賃・料金 16,150円→15,350円 東京～八戸間 開業前:盛岡で乗換えが必要 開業後:直通により乗換が無くなる 東京～青森間の下り運行本数 13本→15本 等</p> <p>社会全体への効果・影響 積雪地域における定時性の確保 人的交流が活発化し、地域経済が活性化される 等</p> <p>環境への効果・影響 南関東と青森県間の1人1トリップ当りCO2排出量の減少(開業前後で約32%減少) 等</p> <p>安全への効果・影響 乗客の死傷事故の減少 等</p> <p>(社会経済情勢の変化) 沿線の青森県、岩手県の人口は、昭和60年頃をピークに、減少傾向。想定より低水準の状況。 経済成長率は、想定よりも低水準で推移し、平成14年頃を境に上昇傾向に転じている。 (改善措置の必要性) 当面大きな改善措置の必要性があるとは認められなかった。 (今後の事後評価の必要性) 今後の事後評価の必要性があるとは認められなかった。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 上位に位置づけられるガイドライン等に留意し、事業の計画・調査を進める必要がある。 当初計画値と実績値の乖離が小さくなるよう、需要予測時は柔軟な条件設定を行う必要がある。</p>	対応なし	鉄道・運輸機構 新幹線部 新幹線第一課 (課長 木村 宏)

【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)
伊勢湾海上交通情報機構 (H14) 海上保安庁	5年以内	15	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 通航船舶隻数 計画時 34,433隻/年 → 実績 46,721隻/年 全体事業費 事業着手時 1,884百万円 → 事業完了時 1,514百万円 B/C 事後評価時 4.2 (B: 45,587、C: 10,859)</p> <p>(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) ●伊勢湾(名古屋港、四日市港)がスーパー中枢港湾に指定される(平成16年5月) ●中部国際空港開港(平成17年2月) ●名古屋港が港湾法第2条の2第1項の規定に基づく指定特定重要港湾に指定される(平成17年4月)</p> <p>(今後の事後評価の必要性) 便益が十分に発生しているため、必要なし (改善措置の必要性) 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 (同種事業の計画・調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 谷 義弘)
東間島北西方灯標 (H14) 海上保安庁	5年以内	0.13	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 通航船舶隻数 計画時 60,216隻/年 → 実績 35,964隻/年 全体事業費 事業着手時 16百万円 → 事業完了時 13百万円 B/C 事後評価時 26.0 (B: 614、C: 24)</p> <p>(事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 6,009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13%漁港地区人口が減少している (今後の事後評価の必要性) 便益が十分に発生しているため、必要なし (改善措置の必要性) 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 (同種事業の計画・調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 谷 義弘)
松島水道コ瀬灯標 (H14) 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 53,334隻/年 → 実績 37,616隻/年 全体事業費 事業着手時 20百万円 → 事業完了時 20百万円 B/C 事後評価時 24.6 (B: 762、C: 31)</p> <p>(事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 2,353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) 長崎県西彼杵郡西彼町、西海町、崎戸町、大島町、大瀬戸町の各町は、平成17年4月1日に西海市となった (今後の事後評価の必要性) 便益が十分に発生しているため、必要なし (改善措置の必要性) 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 (同種事業の計画・調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 谷 義弘)
神楽島南方灯標 (H14) 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 32,683隻/年 → 実績 33,534隻/年 全体事業費 事業着手時 14百万円 → 事業完了時 15百万円 B/C 事後評価時 6.1 (B: 172、C: 28)</p> <p>(事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 1,677時間/年 (事業実施による環境の変化) 特になし (社会経済情勢の変化) 特になし (今後の事後評価の必要性) 便益が十分に発生しているため、必要なし (改善措置の必要性) 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 (同種事業の計画・調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 谷 義弘)

<p>育波港 A 防波堤灯台 (H14) 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 33,971隻/年 → 実績 35,640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 15.6 (B:157, C:10) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 1,533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) 新規事業採択時は、津名郡北淡町であったが、平成17年4月1日に淡路市となった (今後の事後評価の必要性) 便益が十分に発生しているため、必要なし (改善措置の必要性) 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 (同種事業の計画・調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 谷 義弘)</p>
<p>稲生港浦田西防波堤灯台 (H14) 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 27,692隻/年 → 実績 27,378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 12.7 (B:112, C:9) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 1,095時間/年 (事業実施による環境の変化) 特になし (社会経済情勢の変化) 特になし (今後の事後評価の必要性) 便益が十分に発生しているため、必要なし (改善措置の必要性) 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 (同種事業の計画・調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 谷 義弘)</p>
<p>えりも岬港東外防波堤灯台 (H14) 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 24,633隻/年 → 実績 21,870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 8.5 (B:112, C:13) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 1,094時間/年 (事業実施による環境の変化) 特になし (社会経済情勢の変化) 特になし (今後の事後評価の必要性) 便益が十分に発生しているため、必要なし (改善措置の必要性) 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 (同種事業の計画・調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 谷 義弘)</p>

<p>福田港西防波堤灯台 (H14) 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 26,726隻/年 → 実績 25,110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 5.7 (B:51、C:9) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 502時間/年 (事業実施による環境の変化) 特になし (社会経済情勢の変化) 特になし (今後の事後評価の必要性) 便益が十分に発生しているため、必要なし (改善措置の必要性) 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 (同種事業の計画・調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 谷 義弘)</p>
<p>小鈴谷港大谷北防波堤灯台 (H14) 海上保安庁</p>	<p>5年以内</p>	<p>0.04</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 通航船舶隻数 計画時 25,599隻/年 → 実績 24,300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 5.3 (B:50、C:9) (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) 便益が十分に発生しているため、必要なし (改善措置の必要性) 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 (同種事業の計画・調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 谷 義弘)</p>
<p>厚内港西防波堤灯台 (H14) 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 19,320隻/年 → 実績 15,066隻/年 全体事業費 事業着手時 14百万円 → 事業完了時 9百万円 B/C 事後評価時 3.8 (B:62、C:16) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 603時間/年 (事業実施による環境の変化) 特になし (社会経済情勢の変化) 特になし (今後の事後評価の必要性) 便益が十分に発生しているため、必要なし (改善措置の必要性) 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 (同種事業の計画・調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 谷 義弘)</p>

淡輪漁港沖防波堤西灯台 (H14) 海上保安庁	5年以内	0.05	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 通航船舶隻数 計画時 13,363隻/年 → 実績 13,284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 3.0 (B:48、C:16) (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) 便益が十分に発生しているため、必要なし (改善措置の必要性) 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 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 特になし	対応なし	海上保安庁交通部 計画運用課 (課長 谷 義弘)
浦田港沖防波堤灯台 (H14) 海上保安庁	5年以内	0.05	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 通航船舶隻数 計画時 4,508隻/年 → 実績 4,536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 2.8 (B:33、C:12) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 318時間/年 (事業実施による環境の変化) 特になし (社会経済情勢の変化) 特になし (今後の事後評価の必要性) 便益が十分に発生しているため、必要なし (改善措置の必要性) 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 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 特になし	対応なし	海上保安庁交通部 計画運用課 (課長 谷 義弘)
積浦港北沖防波堤北灯台 (H14) 海上保安庁	5年以内	0.04	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 通航船舶隻数 計画時 26,404隻/年 → 実績 27,864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 2.8 (B:29、C:10) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 279時間/年 (事業実施による環境の変化) 特になし (社会経済情勢の変化) 特になし (今後の事後評価の必要性) 便益が十分に発生しているため、必要なし (改善措置の必要性) 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 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 特になし	対応なし	海上保安庁交通部 計画運用課 (課長 谷 義弘)
富士港北防波堤灯台 (H14) 海上保安庁	5年以内	0.04	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 通航船舶隻数 計画時 22,218隻/年 → 実績 21,222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 2.4 (B:22、C:9) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 212時間/年 (事業実施による環境の変化) 特になし (社会経済情勢の変化) 特になし (今後の事後評価の必要性) 便益が十分に発生しているため、必要なし (改善措置の必要性) 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 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 特になし	対応なし	海上保安庁交通部 計画運用課 (課長 谷 義弘)
大熊港D防波堤灯台 (H14) 海上保安庁	5年以内	0.04	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 通航船舶隻数 計画時 5,957隻/年 → 実績 5,670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 2.0 (B:25、C:12) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 227時間/年 (事業実施による環境の変化) 特になし (社会経済情勢の変化) 特になし (今後の事後評価の必要性) 便益が十分に発生しているため、必要なし (改善措置の必要性) 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 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 特になし	対応なし	海上保安庁交通部 計画運用課 (課長 谷 義弘)

<p>船浦港上原地区冲 防波堤灯台 (H14) 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 12,155隻/年 → 実績 15,290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 1.9 (B:19、C:10) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 177時間/年 (事業実施による環境の変化) 特になし (社会経済情勢の変化) 特になし (今後の事後評価の必要性) 便益が十分に発生しているため、必要なし (改善措置の必要性) 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 (同種事業の計画・調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 谷 義弘)</p>
<p>釜石港湾口北防波 堤灯台 (H14) 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 5,992隻/年 → 実績 6,636隻/年 全体事業費 事業着手時 24百万円 → 事業完了時 20百万円 B/C 事後評価時 1.5 (B:40、C:27) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 308時間/年 (事業実施による環境の変化) 特になし (社会経済情勢の変化) 特になし (今後の事後評価の必要性) 便益が十分に発生しているため、必要なし (改善措置の必要性) 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 (同種事業の計画・調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 谷 義弘)</p>
<p>関門航路第三十号 灯浮標 (H14) 海上保安庁</p>	<p>5年以内</p>	<p>0.10</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 通航船舶隻数 計画時 196,493隻/年 → 実績 206,709隻/年 全体事業費 事業着手時 11百万円 → 事業完了時 10百万円 B/C 事後評価時 19.5 (B:507、C:26) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 1,384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) 北九州市は、日本で初めてのPCB処理施設の受け入れなど環境リサイクル都市としてのエ コタウン事業やリサイクル資源循環事業が推進されているため、これら事業に関連する企業な どが増加している (今後の事後評価の必要性) 便益が十分に発生しているため、必要なし (改善措置の必要性) 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 (同種事業の計画・調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 谷 義弘)</p>

彦島導灯 (H14) 海上保安庁	5年以内	0.57	(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 196,493隻/年 → 実績 206,709隻/年 全体事業費 事業着手時 60百万円 → 事業完了時 57百万円 B/C 事後評価時 6.6 (B:588、C:89) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 1,591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) 下関港は、国際定期旅客航路として、関釜フェリー(韓国・釜山行)のほか、中国へは青島(週3便)・蘇州太倉(週1便)行きがそれぞれ就航しており、計3航路という国内最多の国際旅客航路を有している (今後の事後評価の必要性) 便益が十分に発生しているため、必要なし (改善措置の必要性) 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 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 特になし	対応なし	海上保安庁交通部 計画運用課 (課長 谷 義弘)
長与港防波堤A灯台 (H14) 海上保安庁	5年以内	0.04	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 通航船舶隻数 計画時 8,363隻/年 → 実績 8,548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 4.5 (B:50、C:11) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 72時間/年 (事業実施による環境の変化) 特になし (社会経済情勢の変化) 特になし (今後の事後評価の必要性) 便益が十分に発生しているため、必要なし (改善措置の必要性) 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 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 特になし	対応なし	海上保安庁交通部 計画運用課 (課長 谷 義弘)
広島港第二号灯浮標 広島港第三号灯浮標 広島港第五号灯浮標 (H14) 海上保安庁	5年以内	0.18	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 通航船舶隻数 計画時 69,222隻/年 → 実績 71,314隻/年 全体事業費 事業着手時 23百万円 → 事業完了時 18百万円 B/C 事後評価時 2.2 (B:105、C:48) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 358時間/年 (事業実施による環境の変化) 特になし (社会経済情勢の変化) 特になし (今後の事後評価の必要性) 便益が十分に発生しているため、必要なし (改善措置の必要性) 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 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 特になし	対応なし	海上保安庁交通部 計画運用課 (課長 谷 義弘)

<p>博多港中央航路第四号灯標 博多港東航路第二号灯標 (H14) 海上保安庁</p>	<p>5年以内</p>	<p>0.34</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 58,411隻/年 → 実績 33,907隻/年 全体事業費 事業着手時 38百万円 → 事業完了時 34百万円 B/C 事後評価時 2.1 (B:176、C:83) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 446時間/年 (事業実施による環境の変化) 特になし (社会経済情勢の変化) 特になし (今後の事後評価の必要性) 便益が十分に発生しているため、必要なし (改善措置の必要性) 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 (同種事業の計画・調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 谷 義弘)</p>
<p>対馬豊港防波堤A灯台 (H14) 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 9,086隻/年 → 実績 7,844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 2.0 (B:21、C:11) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 204時間/年 (事業実施による環境の変化) 特になし (社会経済情勢の変化) 特になし (今後の事後評価の必要性) 便益が十分に発生しているため、必要なし (改善措置の必要性) 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 (同種事業の計画・調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 谷 義弘)</p>
<p>来島海峡航路第五号灯浮標 (H14) 海上保安庁</p>	<p>5年以内</p>	<p>0.21</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 157,315隻/年 → 実績 128,479隻/年 全体事業費 事業着手時 28百万円 → 事業完了時 21百万円 B/C 事後評価時 1.7 (B:89、C:52) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 200時間/年 (事業実施による環境の変化) 特になし (社会経済情勢の変化) 特になし (今後の事後評価の必要性) 便益が十分に発生しているため、必要なし (改善措置の必要性) 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 (同種事業の計画・調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 谷 義弘)</p>
<p>直島港本村防波堤灯台 (H14) 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 6,395隻/年 → 実績 5,189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:16、C:10) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 80時間/年 (事業実施による環境の変化) 特になし (社会経済情勢の変化) 特になし (今後の事後評価の必要性) 便益が十分に発生しているため、必要なし (改善措置の必要性) 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 (同種事業の計画・調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 谷 義弘)</p>
<p>犬島港二号防波堤灯台 (H14) 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 626隻/年 → 実績 1,186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 1.3 (B:12、C:9) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 46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16年度以降、毎年夏にアートイベントが開催されることとなったため、多くの観客が犬島を訪れるようになった (今後の事後評価の必要性) 便益が十分に発生しているため、必要なし (改善措置の必要性) 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 (同種事業の計画・調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 谷 義弘)</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)
旭川東税務署 (H14～H16) 国	5年以内	10.7	(事業の効果の発現状況) 時代のニーズにあった施設整備を行うことにより機能が充実し、行政サービスは向上している。 (事業実施による環境の変化) 特に無し。 (社会経済情勢の変化) 特に無し。 (今後の事後評価の必要性) 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) 特に無し。	対応なし	北海道開発局 営繕部営繕計画課 (課長 尾崎俊文)
十和田地方合同庁舎 (H14～H16) 国	5年以内	25	(事業の効果の発現状況) ・昭和41年から47年にかけて建築された老朽建物の不具合が解消された。 ・各入居官署の事務室スペースが解消された。 ・事務室の大空間化や電気容量の向上など庁舎性能が向上した。 ・新合同敷地が旧庁舎敷地と比較して52%の利用となり、敷地の高度利用が図られた。 ・職員へのアンケート調査結果では、「仕事しやすい」が52%となった。 ・一般利用者へのアンケート調査結果では、「利用しやすい」が68%となった。 ・各種環境負荷低減技術により一般庁舎と比較して7.8%のCO2削減となった。 ・高度なバリアフリー対策により高齢者、身体障がい者に配慮した。 ・庁舎外壁を周囲に調和した色彩とするなど景観に配慮した。 ・C A S B E E 指標評価：環境性能効率B E E = 2.1、領域ランク：A (大変良い) ・事業の費用：庁舎工事費の㎡単価 (278千円) を民間施設と比較しても適正な価格である。 (事業実施による環境の変化) 十和田市では「野外芸術文化ゾーン」構想を策定し、旧庁舎跡地を利用して美術館等の建設を行う等、魅力的な官庁街通りの創作や街の活性化を図っている。 (社会経済情勢の変化) 特に無し。 (今後の事後評価の必要性) 事業の目標が達成されたため、今後の事業評価の必要性はない。 (改善措置の必要性) 事業の目標が達成されたため、改善措置の必要性はない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 特に無し。	対応なし	東北地方整備局 営繕部計画課 (課長 山北孝治)
古川税務署 (H15～H16) 国	5年以内	6.6	(事業の効果の発現状況) ・昭和43年に建築された老朽建物の不具合が解消された。 ・事務室スペースが改善された。 ・事務室の大空間化や電気容量の向上など庁舎性能が向上した。 ・職員へのアンケート調査結果では、「仕事しやすい」が67%となった。 ・一般利用者へのアンケート調査結果では、「利用しやすい」が64%となった。 ・各種環境負荷低減技術により、CO2が一般庁舎と比較して6.1%の削減となった。 ・高度なバリアフリー対策により高齢者、身体障がい者に配慮した。 ・C A S B E E 指標評価：環境性能効率B E E = 1.5、領域ランク：A (大変良い) ・事業の費用：庁舎工事費の㎡単価 (230千円) を民間施設と比較しても適正な価格である。 (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) 事業の目標が達成されたため、今後の事業評価の必要性はない。 (改善措置の必要性) 事業の目標が達成されたため、改善措置の必要性はない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 特に無し。	対応なし	東北地方整備局 営繕部計画課 (課長 山北孝治)
千葉第2地方合同庁舎(増築) (H14～H16) 国	5年以内	7.9	全体事業費 794百万円 (事業の効果の発現状況) 延べ面積(全体) 13,017㎡ → 14,122㎡ 機能分散の解消により業務の効率化が図られている。 職員の約5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) 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>東京税関コンテナ 貨物検査場 (H15～H16) 国</p>	<p>5年以内</p>	<p>11</p>	<p>全体事業費 1,067百万円 (事業の効果の発現状況) 速やかにコンテナの開披検査が出来るようになり、迅速な対応が可能となった。 ヒアリング調査より、利用者の利便性向上、検査業務の効率性の向上、検査職員の安全性の確保について評価されている。 (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>関東地方整備局 営繕部計画課 (課長 大町 徹)</p>
<p>川崎南税務署 (H15～H16) 国</p>	<p>5年以内</p>	<p>13</p>	<p>全体事業費 1,342百万円 (事業の効果の発現状況) 延べ面積 2,357㎡ → 4,184㎡ 駐車場 7台 → 18台 職員の約9割が執務環境について向上したと評価している。 利用者の約7割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。</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>七尾第2地方合同 庁舎 (H15～H16) 国</p>	<p>5年以内</p>	<p>13</p>	<p>(事業の効果の発現状況) ・関係法令を遵守し、業務を行うための基本機能は満足している。合同庁舎化による土地の有効利用、各入居官署の老朽・狭あいの解消及び耐震安全性の向上が図られた。 (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>中部空港地方合同庁舎 (H14～H16) 国</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) ・B/C 3.7 (B:23,201百万円、C:6,322百万円) (事業効果の発現状況) 次のような定性的な効果の発現が認めらる。 ・C I Qに関する業務が支障なく行われています。 ・国際空港の貨物地区の運用に配慮し、海上人工島に整備する施設としての配慮した施設計画となっています。 ・耐久性、保守性及び環境保全性に対して配慮し、またユニバーサルデザインを採用するなど官庁営繕としての施策が適切に行われています。 ・利用者及び職員が建物全体の満足度について良いと評価しています。 (事業実施による環境の変化) ・特になし (社会経済情勢の変化) ・特になし (今後の事後評価の必要性) ・事業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>刈谷地方合同庁舎 (H14～H16) 国</p>	<p>5年以内</p>	<p>25</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 1.0 (B:4,528百万円、C:4,347百万円) (事業効果の発現状況) 次のような定性的な効果の発現が認めらる。 ・建物の狭隘の解消が図られています。 ・出先官署を集約合同化することで、来庁者の利便性の向上、業務の効率化、土地・建物の高度利用が図られています。 ・利用者及び職員が建物全体の満足度について良いと評価しています。 (事業実施による環境の変化) ・特になし (社会経済情勢の変化) ・特になし (今後の事後評価の必要性) ・事業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>名古屋税関麻薬探知犬管理センター (H15～H16) 国</p>	<p>5年以内</p>	<p>6.8</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 2.5 (B:3,912百万円、C:1,556百万円) (事業効果の発現状況) 次のような定性的な効果の発現が認めらる。 ・麻薬探知犬の良質な育成環境の整備、業務の効率化が図られています。 ・立地環境を考えた建物の耐久性及び保守性に対する配慮及び環境保全性に対して配慮するなど、官庁営繕としての施策が適切に実施されています。 ・職員が建物全体の満足度について良いと評価しています。 (事業実施による環境の変化) ・特になし (社会経済情勢の変化) ・特になし (今後の事後評価の必要性) ・事業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>種子島地方合同庁舎 (H15～H16) 国</p>	<p>5年以内</p>	<p>16</p>	<p>(事業の効果の発現状況) ・建物の老朽、狭隘、施設の不備が解消された。 ・職員の約9割が執務環境について向上したと評価している。 ・利用者の約9割が利便性が向上したと評価している。 ・C A S B E E評価指標結果において、B E E値=1.7、Aランク(大変良い)となった。 ・当初予算額内で事業を実施し、適正な価格で整備を行った。 (事業実施による環境の変化) ・特になし。 (社会経済情勢の変化) ・特になし。 (今後の事業評価の必要性) ・特になし。 (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、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) ・事業の効果を検証しつつ、今後も庁舎の合同化を推進する。 ・評価方法については完成しているとはいえ、新しい評価軸の追加を検討しつつ、評価の見直しについては引き続き検証を行っていくことが必要である。</p>	<p>対応なし</p>	<p>九州地方整備局 営繕部計画課 (課長 末兼徹也)</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)
ITを活用した気象監視・情報伝達基盤の整備 (H14) 気象庁	5年以内	12.6	<p>①費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化 特になし</p> <p>②事業の投資効果の発現状況 光ファイバー施設(本庁)は気象庁本庁における情報基盤として、情報共有を促進し、能率的な開発業務を行うことに寄与するとともに、各種情報処理サーバの増設に必要な基盤として機能している。このことは、土砂災害警戒情報などの新規情報や気象情報における図情報の強化など、発表情報の充実・改善につながった。 衛星通信施設(57箇所)は大容量データの交換を通じた全庁的な情報共有の高度化と、これによる業務改善に活用された。また、地上回線障害時のバックアップとして用意され、危機管理体制の確立に有効であった。 ウィンドプロファイラ設備(6箇所)は大気現象の立体的また連続的な監視に活用されるとともに、数値予測に適用して、現象解明や降水予測など、予測情報の改善に寄与している。 その他、レーダー(室戸測候所)や高層気象観測施設(父島気象観測所)の整備により、安定して精度の良い気象観測データの取得が可能となり、気象業務の改善につながっている。</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 平成18年に北海道佐呂間町や宮崎県延岡市で発生した竜巻被害にかんがみ、平成18、19年度にドップラーレーダーの整備を行っている。 情報伝達基盤に関連して、地上回線の低廉化、安定・高速化が進んでいることから、今後の回線強化等に際しては、地上回線の活用を改めて考慮する。</p> <p>⑤今後の事後評価の必要性 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	気象庁予報部業務課 (課長 露木 義) 気象庁観測部計画課 (課長 佐々木 秀行) 気象庁地球環境・海洋部地球環境業務課 (課長 中井 公太)
低温実験冷凍施設の性能向上 (H14) 気象研究所	5年以内	3.9	<p>①費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化 特になし</p> <p>②事業の投資効果の発現状況 雲生成チェンバーを用いた各種エアロゾルの氷晶生成能力に関する高精度な実験を通して気象研究所経常研究「氷晶発生過程に関する研究」の推進に貢献している。 人工降雨・降雪に用いられる各種シーディング物質の性能評価と最適なシーディング物質の物理化学特性の特定に関する研究を通して、科学技術振興調整費「渇水対策のための人工降雨・降雪に関する総合的研究」の推進に貢献している。 低温室内で実施する各種気象測定機器の性能試験などは、研究業務や気象業務の品質向上に貢献している。 また、お天気フェアや科学技術週間の一般公開・文部科学省のスーパーサイエンススクール制度の一環として実施される研究施設見学・マスメディアによる取材を通して、低温室や雲生成チェンバーを使用したデモンストレーション実験によって気象研究所が実施している雲・降水過程の研究の重要性や人工降雨・降雪実験の原理を広く一般国民のみなさまに理解して頂くのに役立っている。</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 雲生成・降水過程に及ぼすエアロゾルの影響に関する研究は、地球温暖化・気候変動予測や降水の短時間予測精度の向上などの観点からますますその重要性が高まっている。昨年発表された第4次IPCC報告においても、第3次報告に引き続き、気候変動に及ぼすエアロゾルの間接効果の重要性が指摘されている。また、平成16年からメソ数値予測モデルとして導入した非静力学モデルにおいても、雲物理過程の取り扱いの精緻化が求められている。 人口増加や気候変動に伴い深刻化が予想されている水資源問題や渇水対策の一手法として人工降雨・降雪が注目されるようになり、それに関する基礎的研究の充実が求められている。</p> <p>⑤今後の事後評価の必要性 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	気象研究所物理気象研究部第一研究室 (室長 村上 正隆)