

## 完了後の事後評価結果一覧

### 【公共事業関係費】

#### 【河川事業】 （直轄事業）

事業名 （事業実施期間） 事業主体	該当基準	総事業費 （億円）	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 （担当課長名）
雄物川上流特定 構造物改築事業 （大久保堰） （H13～H17） 東北地方整備局	5年以内	36	<p>（費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化）                      全体事業費 36億円、工期 平成13年度～平成17年度                      B/C 1.2（B：62億円、C：52億円）                      （事業の効果の発現状況）                      事業の実施により、昭和62年8月洪水と同規模の洪水が発生した場合においても、家屋の浸水被害は発生しない。                      大久保堰完成後に発生した平成18年12月出水とほぼ同規模であった平成3年と平成14年出水（堰改築前）を比較すると、大久保堰改築により、柳田橋の水位で80cmを超える水位低減効果を発揮している。                      （事業実施による環境の変化）                      改築後に行われた魚道の遡上調査では、アユ、オイカワ、ウグイ、アブラハヤ、サクラマス等の様々な魚種の遡上が確認されている。                      （社会経済情勢の変化）                      平成9年の国道13号湯沢橋手道路の開通により、当該事業着手時までは背後資産は大きく増加していたが、事業着手後は背後資産に大きな変化はない。                      （今後の事後評価の必要性）                      大久保堰改築及び河道掘削により、近年発生した出水でも水位低減効果が見られるとともに、魚道の改善など、治水安全度及び河川環境の向上も図られている。                      このため、大久保堰改築事業は、その効果を十分に発現しているものと判断され、今後の事後評価の必要性はないと判断する。                      （改善措置の必要性）                      大久保堰改築事業は、その効果を十分に発現しているものと判断され、今後の改善措置の必要性はないと判断する。なお、洪水後の河床変動状況や魚の遡上調査については、今後もモニタリングを実施していく。                      （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）                      特に必要はない。</p>	対応なし	東北地方整備局 河川部 河川計画課 （課長 舛田直樹）
久慈川水防災対策 特定河川事業 （東連地区） （H15～H17） 関東地方整備局	5年以内	6.9	<p>（費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化）                      全体事業費 6.9億円、工期 平成15年度～平成17年度（平成19年度一連区間完了）                      B/C 1.4（B：13億円、C：9.0億円）                      （事業の効果の発現状況）                      事業の実施により、昭和61年8月洪水と同程度の洪水水位が発生した場合においても、家屋の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）                      事業着手前後において氾濫解消エリアの人口・土地利用状況に大きな変化は見られない。                      （今後の事後評価の必要性）                      事業完了以降、大規模な出水は生じていないものの、外水氾濫による被害は発生していないことや、浸水シミュレーションの結果から、浸水被害の軽減効果が期待され、事業の有効性は十分見込まれることから、今後の事後評価の必要はない。                      （改善措置の必要性）                      事業完了以降、大規模な出水は生じていないものの、外水氾濫による被害は発生していないことや、浸水シミュレーションの結果から、浸水被害の軽減効果が期待され、事業の有効性は十分見込まれることから、今後の改善措置の必要はない。                      （同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性）                      事後評価の結果、同種事業の計画調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要はない。</p>	対応なし	関東地方整備局 河川部 河川計画課 （課長 室永武司）
信濃川下流床上 浸水対策特別緊急 事業（才歩川） （H14～H17） 北陸地方整備局	5年以内	147	<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 147億円、工期 平成14年度～平成23年度（うち直轄事業工期 平成14年度～平成17年度）                      B/C 1.2（B：234億円、C：191億円）                      （事業の効果の発現状況）                      事業効果を浸水シミュレーションにより検証した結果、甚大な浸水被害をもたらした平成12年7月15日と同程度となる1/30相当の豪雨が合った場合洪水氾濫に対して床上・床下浸水が解消される。                      （事業実施による環境の変化）                      ・才歩川水門は逆流防止用であり、操作は、信濃川本川の水位が高く、かつ才歩川の水位が低い場合に限られる。よって、自然環境への影響は特にならないものと考えられる。                      ・水門の開閉には動力機関を用いないことから、騒音・振動面における影響は特にならないと考えられる。また、堤防上に突出しない円弧型ローラゲートを採用しているため、周辺景観を阻害しない。                      （社会経済情勢の変化）                      ・才歩川流域では宅地造成の他、国道403号バイパスを整備中である。道路整備により才歩川流域の工業団地等の利便性は高まり、現在「本田上地区工業団地」が分譲中である。当該工業団地は才歩川に隣接しており、才歩川流域の発展のため今後とも事業の意義は大きいものとなっている。                      （今後の事後評価の必要性）                      ・事業完了以降には水門運用に至る豪雨は発生していない。しかし、浸水シミュレーション結果から浸水被害軽減効果を含む事業の有効性を検証している。ただし、今後も豪雨発生による水門運用時には、土地利用等の変化を加味して事業効果を検証していくこととする。                      （改善措置の必要性）                      今後、水門運用状況を確認し、必要があれば改善措置を図っていく。                      （同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性）                      現在、事業評価については、事業完了5年で事後評価を実施しているが、今後も水門運用時における事業効果を検証していく。</p>	対応なし	北陸地方整備局 河川部 河川計画課 （課長 須賀正志）

<p>太田川床上浸水対策特別緊急事業（出島地区）（H15～H18） 中国地方整備局</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の変化） 全体事業費32億円、工期 平成15年度～平成18年度 B/C 66.8（B：2,609億円、C：39億円） （事業の効果の発現状況） 事業の実施により、平成3年、平成11年と同規模の高潮が発生しても家屋の浸水被害を解消できる。 （事業実施による環境の変化） 特になし。（自然環境：埋め立てによる環境への影響は少ない。 景観：良好な水辺環境を創出。） （社会経済情勢の変化） 人口、世帯数等が減少している。広島第一ネットワーク21事業及び宇品地区みなとづくりまちづくり連携事業、広島南道路等の再開発中のため、一時的に減少していると考えられる。 （今後の事後評価の必要性） 事業の実施により、床上浸水被害を被った平成3年、11年と同規模の高潮が発生しても、家屋の浸水被害を防護できる高さまで高潮堤防を築堤していることから、改めて事後評価を実施する必要は無いと考える。 （改善措置の必要性） 国管理区間の高潮堤防がT.P.3.4mまで完成すると共に、隣接する県管理区間の高潮堤防も一連で整備が完了し、想定した事業効果が発現されていることから、太田川床上浸水対策特別緊急事業について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） 特になし。</p>	<p>対応なし</p>	<p>中国地方整備局 河川部 河川計画課 （課長 柴田 亮）</p>
<p>江の川上流水防 災対策特定河川 事業（梶矢地 区）（H14～H17） 中国地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>6.1</p>	<p>（費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化） 全体事業費6.1億円、工期 平成14年度～平成17年度 B/C 1.2（B：7.4億円、C：6.2億円） （事業の効果の発現状況） 事業の実施により、戦後最大洪水である昭和47年7月洪水と同規模の洪水が発生した場合においても、家屋の浸水被害を解消できる。 （事業実施による環境の変化） 特になし。（平水位より上での事業実施であり、水面下の作業を伴わないため、河川環境には影響がない。） （社会経済情勢の変化） ・自治体は人口・世帯数は減少しているが、宅地嵩上げによる手法を用いることで、これまでと同等以上の生活基盤が維持されている。 ・事業の実施により、洪水に対する不安感が解消できているとともに、居住環境の改善が見られ、精神面・環境面の向上がみられる。 ・防災業務・防災活動を軽減しており、河川改修事業は防災活動に対して有効と感じられている。 （今後の事後評価の必要性） 既往最大洪水である昭和47年7月洪水が発生しても家屋の浸水被害を防ぐことができる高さまで住家を嵩上げしていることから、改めて事後評価を実施する必要は無いと考える。 （改善措置の必要性） 宅地嵩上げすることによって、想定した事業の効果が発現されていることから、水防災対策特定河川事業について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） 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>中国地方整備局 河川部 河川計画課 （課長 柴田 亮）</p>
<p>遠賀川床上浸水 対策特別緊急事 業（明星寺排水 ポンプ場）（H14～H17） 九州地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>56</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 56億円、工期 平成14年度～平成17年度 B/C 9.1（B：790億円、C：86億円） （事業の効果の発現状況） ポンプ場整備前の平成13年6月及び平成15年7月洪水時では、多大な浸水被害が発生したものの、ポンプ場整備後の平成21年及び22年洪水では、穂波川の河道掘削による水位低減効果と相まって、大幅な被害軽減が図られており、顕著な効果の発現が確認できた。 （事業実施による環境の変化） ポンプ場の建設に際しては、消音器を設置する等、周辺住民への配慮を行っており、ポンプ場操作時の騒音に対する周辺住民からの苦情は出ていない。 （社会経済情勢の変化） 飯塚市全体の人口もほぼ横ばいであり、明星寺地区の宅地等には大きな変化は見られず、治水事業の必要性は変わっていない。 （今後の事後評価の必要性） 事業完了後の平成21年及び平成22年出水における効果発現が確認されていることから、今後の事後評価については必要無いものと考えられるが、今後の効果の発現状況や社会情勢等の変化・環境の変化については、適宜モニタリングを実施していく。 （改善措置の必要性） 今後も当初想定された効果の発現が期待され、環境への重大な影響も見受けられないことから、現時点において改善措置の必要性は無いものと考えられる。 （同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性） 平成21年及び22年洪水では、穂波川の河道掘削による水位低減効果とあいまって、浸水被害が大幅に軽減されているため、当事業のモニタリングを継続実施しデータの蓄積を図るとともに、穂波川の河道の変化についてもモニタリングにより把握し、出水時における効果発現状況を確認していきたい。</p>	<p>対応なし</p>	<p>九州地方整備局 河川部 河川計画課 （課長 鈴木宏一 郎）</p>

<p>大淀川床上浸水対策特別緊急事業（姫城排水ポンプ場） (H14～H17) 九州地方整備局</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14年度～平成17年度 B/C 7.2 (B:188億円、C:26億円) （事業効果の発現状況） 平成9年9月（確率1/10規模）に対して、床上浸水被害を解消し、浸水戸数も103戸から45戸と軽減される。 （事業実施による環境の変化） 水路の変更は無く、施設には消音設備を設置するなど住民への配慮を行っている。 （社会経済情勢の変化） 都城市の人口の変化についても、ほぼ横ばいと大きな社会情勢の変化等は確認されない。 （今後の事後評価の必要性） 事業完了後、効果の発現について明確に確認出来るような出水は発生していないものの、事業は当初予定どおり完了し、以後適切に維持管理もなされていること、及び、シミュレーション結果から、今後の効果発現が期待されることから、今後の事後評価については必要無いものと考えられるが、PDCAサイクルを確立するため、今後の効果の発現状況や社会情勢等の変化・環境の変化について、適宜モニタリングを実施していく。 （改善措置の必要性） 今後も当初想定された効果の発現が期待され、環境への重大な影響も見受けられないことから、現時点において改善措置の必要性は無いものと考えられる。 （同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性） 当該地区に見受けられるような、排水機場の整備による背後地の宅地等開発については、排水機場の重要性を意味するものであるが、一方では被害の助長を招く一因ともなり得る。今後の同種事業の計画立案にあたっては、土地利用規制や流出抑制等の流域対策を、地域とともに並行して進めていくことが望ましい。</p>	<p>対応なし</p>	<p>九州地方整備局 河川部 河川計画課 (課長 鈴木宏一郎)</p>
<p>筑後川特定構造物改築事業（中流排水機場群高度化事業） (H13～H17) 九州地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>45</p>	<p>（費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化） 全体事業費 45億円、工期 平成13年度～平成17年度 B/C 7.2 (B:591億円、C:82億円) （事業の効果の発現状況） 事業完了後の平成21年7月洪水等において排水機場は確実に稼働し、当事業によって大幅な被害軽減が図られており、顕著な効果の発現が確認できた。 （事業実施による環境の変化） 事業は現上屋内で実施しており、周辺環境及び河川環境への影響はほとんど見られない。 （社会経済情勢の変化） 近年大雨の発生回数は増加しており、内水対策の必要性は増加している。また、流域内人口は大きく変わっており、治水事業の必要性は変わっていない。 （今後の事後評価の必要性） 事業完了後の平成21年出水等において、効果の発現が確認されていることから、今後の事後評価については必要無いものと考えているが、適宜モニタリングを実施していく。 （改善措置の必要性） 当初想定された効果の発現が期待され、環境への重大な影響も見受けられないことから、現時点において改善措置の必要性は無いものと考えられる。 （同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性） 本事業は確実かつ高度な運用操作と維持管理費の削減を目的とした先駆的取り組みであったが、維持管理面では今後のデータ等の蓄積が重要であり、それらを踏まえて将来の同種事業へ活かしていきたい。</p>	<p>対応なし</p>	<p>九州地方整備局 河川部 河川計画課 (課長 鈴木宏一郎)</p>
<p>鶴川総合水系環境整備事業 (H12～H21) 北海道開発局</p>	<p>5年以内</p>	<p>12</p>	<p>（費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化） 全体事業費 12億円、工期 平成12年度～平成21年度 B/C 7.1 (B:161億円、C:23億円) （事業の効果の発現状況） ・事業区域では、水制工の設置、人工干潟の造成、サンドバイパス（北海道が実施）が実施され、河口干潟は徐々に回復の傾向にある。平成21年現在（目標年は平成35年）で、目標である20haに対し15haとなっており、順調な回復効果が見られる。また、干潟の回復にともない、シギ・チドリ類（渡り鳥）の観察種類数も増加している。 （事業実施による環境の変化） ・自然再生事業による河口干潟の拡大に伴い渡り鳥の観測種数が増加しており、河川環境が回復されている。そのため、事業実施中および事業完了後において、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） ①関連事業との整合 ・むかわ町かわまちづくり計画 『第3次鶴川町総合計画』と『第4次穂別町総合計画』を継承した『むかわ町かわまちづくり計画（平成18年度～平成27年度）』において、当該事業区域及び周辺地域は、海岸域や鶴川河口干潟の保全に努めながら、海浜機能を活かした交流の機会を創出する「海浜ゾーン」として位置づけられている。 ・関連事業 持続可能な沿岸漂砂を確保するため、北海道との連携により、鶴川漁港から発生する航路浚渫土を活用したサンドバイパスを継続的に実施し、海岸侵食の防止に努めている。 ②地域開発の状況 ・むかわ町の産業の変化 鶴川河口が位置するむかわ町は自然豊かな町であり、鶴川中下流部は農耕地として明治初期からひらけ、水田、肉用牛の牧畜等が営まれるとともに、近年は「鶴川牛」、「穂別メロン」や商標登録が認められた「鶴川シヤモ」等地域ブランド化への取り組みが活発に行われている。 ・むかわ町の人口の変化 一方、むかわ町の人口は、若年層の流出や出生数より死亡数が多い自然減により、減少傾向で推移している。年齢構成別では、少子高齢化に拍車がかかっている。また、一世帯当たりの人員数も減少し続けており、核家族化が進んでいる。 ③地域の協力的体制 ・当該事業の完了後も、鶴川を活動拠点としている「わくわくワーク・むかわ（平成12年8月29日発足）」が、「自然環境学習」「植樹会」「野鳥・底生生物のモニタリング」など様々な活動を展開している。鶴川においては、河口干潟の再生だけでなく、地域連携、啓発効果、エコツアー等の新たな利用形態等、多様な効果がみられており、今後も地域の活動団体等の協力を得ながらモニタリングを継続する。 （今後の事業評価の必要性） ・事業の効果が発現しており、投資効果も確保されていることから、今後の事後評価の必要性はない。 （改善措置の必要性） ・改善措置の必要性はない。 （同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性） ・見直しの必要性はない。</p>	<p>対応なし</p>	<p>北海道開発局 建設部 河川計画課 (課長 鎌田照章)</p>

<p>湧別川総合水系 環境整備事業 (H14～H17) 北海道開発局</p>	<p>5年以内</p>	<p>1.7</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 全体事業費 1.7億円、工期 平成14年度～平成17年度 B/C 15.0(B:41億円、C:2.7億円) (事業の効果の発現状況) ・事業区域では、湧別川球技場(サッカーコート)や遊歩道等が整備され、スポーツや散策等のレクリエーションの場として年間約3万人に利用されている。 ・また、地域住民のみならず、イベント時等には、近隣市町及び網走管内からの広域的な施設利用がみられる。 ・サッカー、ラグビー、散策等、地域住民のみならず近隣市町及び網走管内からの広域的な利用者がおり、多様なスポーツ・レクリエーション等の活動・交流の場として利用されている。 ・湧別川球技場では、サッカー大会、ラグビーフェスティバル等の様々なイベントが開催されている他、網走管内のサッカーリーグ戦(一般、高校生)が行われ、近隣市町及び網走管内から多数の人が訪れている。さらに、合宿等では網走管内を始めとして広域的な市町村の高校が訪れている。 (事業実施による環境の変化) ・本業務では、事業実施中および事業完了後において、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) ①関連事業との整合 ・「遠軽町都市計画マスタープラン」において整備箇所は、スポーツゾーンとして、遠軽スポーツ公園及び湧別川河川緑地におけるサッカーコートなどの整備に加え、親水施設の整備を進め、地域のスポーツ愛好家の交流の場として機能充実を進めていくものとして位置づけられている。 ②河川等の利用状況 ・湧別川球技場では、サッカー大会、ラグビーフェスティバル等の様々なイベントが行われている他、網走管内のサッカーリーグ戦(一般、高校生)が開催され、近隣市町のみならず網走管内から多数の人が訪れている。 ③地域開発の状況 ・遠軽町の人口は、減少傾向にあるが、高齢化率は徐々に高くなっている。 ・当該事業の推進に伴い都市公園面積が増加している。 ④地域の協力体制 ・当該事業の整備とともに、河川清掃など様々な市民活動が行われており、今後も継続するよう、地域住民と河川管理者を繋ぎ多様な主体の自主的運営をリードする人材育成の支援を図り、市民等の川での社会貢献活動を支援している。また、上下流の住民及び自治体間の交流活動や森林保全活動等に対する支援を行う。 (今後の事業評価の必要性) ・事業の効果が発現しており、投資効果も確保されていることから、今後の事後評価の必要性はない。 (改善措置の必要性) ・改善措置の必要性はない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・見直しの必要性はない。</p>	<p>対応なし</p>	<p>北海道開発局 建設部 河川計画課 (課長 鎌田照章)</p>
<p>九頭竜川河川利用推進事業 (H12～H17) 近畿地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>16</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 全体事業費 16億円、工期 平成12年度～平成17年度 B/C 1.0 (B:23億円、C:22億円) (事業の効果の発現状況) ・事業の実施により、不法係留船の係留先が確保されたことで移管が進み又、行政代執行等の撤去指導の取り組みなどにより、不法係留船は平成20年6月には一掃され、豊かで秩序ある水辺環境の実現が図られている。 (事業実施による環境の変化) ・河川事業では、直接河川環境を改変する事業はない。 ・不法係留船の一掃による、景観の変化(河口域の景観向上、河川ゴミの減少)、生活環境の変化(不法係留船所有者による迷惑駐車、騒音、ゴミ等の減少)は、不法係留船に悩まされていた沿川住民に、大きく評価されている。 (社会経済情勢の変化) ・事業実施箇所のある九頭竜川河口域の三国湊には、年間で旧三国町域人口の約4倍の観光客が訪れており、平成18年4月のポートパーク全面供用後増え、特に県外客の伸びが大きい。 (今後の事後評価及び改善措置の必要性) ・事業効果が発現し、大きな社会情勢の変化等もなく、環境への重大な影響も見られていないことから、今後の事後評価の必要性はないものと思われる。 ・現時点において、施設の利用状況が高く、関係自治体において維持管理が適正に行われており、今後も事業実施による効果は十分に持続していくことと考えられるため、改善措置は必要ないものと思われる。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直し必要性) ・当該事業の事業評価手法は妥当と考えており、現時点での見直しの必要性はないものと思われる。なお、費用便益比(B/C)を算出する手法については、CVM(仮想評価法)を採用しているが、今後も同手法による評価の実績を蓄積していくとともに、評価技術の向上等を踏まえつつ必要に応じ改善を図っていく。</p>	<p>対応なし</p>	<p>近畿地方整備局 河川部 河川環境課 (課長 野口隆)</p>
<p>土器川総合水系 環境整備事業 (土器川河川利用推進事業) (H5～H21)</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) 全体事業費 27億円、工期 平成5年度～平成21年度 B/C 2.0 (B:80億円、C:41億円) (事業効果の発現状況) ・高柳地区：子どもたちの自然観察や土器川の歴史・文化等の体験学習の場として活用されている。 ・垂水地区：多様な生物の生息・生育空間が形成されるとともに、夕涼みコンサート等のイベント開催やホタルの幼虫放流などの環境学習等に積極的に活用されている。 ・長尾地区：散策やウォーキング等の日常的な利用だけでなく、広場はグランドゴルフ大会の県内大会に利用されるなど、健康づくりや憩いの場として活用されている。 (事業実施による環境の変化) ・整備前に重要種はあまり確認されおらず、また水辺の国勢調査等の結果でも整備前に確認された種が、今も確認されているため、影響は軽微であったと評価できる。 (社会情勢の変化) ・沿川の丸亀市・まんのう町における至近20年の人口は、増加傾向で推移しており、整備効果は減退している状況にはない。 ・まんのう町の高齢化率は年々高まっており、長尾地区の高齢者福祉施設等と連携した健康増進の場や憩いの場としての機能は、社会動向に対応した整備内容となっている。 ・沿川自治体では、自然とのふれあいやレクリエーション空間の確保に力が入られている。 (今後の事業評価の必要性及び改善措置の必要性) ・事業目的に見合った効果の発現が確認できており、今後の事後評価の必要性はない。 ・事業目的に見合った効果の発現が確認できており、大規模な改修を伴う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の視点) ・現時点では、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性はないと考える。</p>	<p>対応なし</p>	<p>四国地方整備局 河川部 河川計画課 (課長 石原雅規)</p>

<p>渡川総合水系環境整備事業（丸ノ内川浄化事業） （H10～H17） 四国地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>7.6</p>	<p>（費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化） 全体事業費 7.6億円、工期 平成10年度～平成17年度 B/C 1.1（B：13億円、C：12億円） （事業効果の発現状況） ・導水直後のBODは8.1mg/Lとなり、導水前の平均値15mg/Lに対して、概ね45%低下し、以後、下水道の接続率の向上に伴ってBOD値は漸減しており、平成21年度には3.7mg/Lとなった。また、せせらぎ水路に浄化用水が流され、潤いのある町並み景観が形成され活用されている。 （事業実施による環境の変化） ・整備されたピオトープにおいて18～20種のトンボが安定的に確認されている。しかし、抽水植物の繁茂による水面の縮小が懸念されており、環境保全活動の継続が望まれる。 （社会経済状況の変化） ・市役所、公共施設、商店、駅など都市機能が集積するとともに、一条神社や江戸期の土佐藩藩校跡などの史跡を中心とした観光値として利用されており多くの人が訪れる場所として重要性は変わっていない。人口は減少傾向にあり汚濁負荷量は減少する方向に変化しつつあるが、丸の内川には水源がないため、導水がなければ水質改善に結びつかない状況は変わっていない。 （今後の事後評価の必要性・及び改善措置の必要性） ・今後下水道整備事業が適切に進捗すれば目標とする水質が確保されることが想定されるなど、今後の事後評価には必要はない。 ・事業目的に見合った効果の発現が想定されることから、大規模な改修を伴う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必要性） ・現時点では、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性はないと考える。</p>	<p>対応なし</p>	<p>四国地方整備局 河川部 河川計画課 （課長 石原雅規）</p>
<p>脇川総合水系環境整備事業（脇川浄化事業） （H13～H21） 四国地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>14</p>	<p>全体事業費 14億円、工期 平成13年度～平成21年度 B/C 2.2（B：43億円、C：19億円） （事業効果の発現状況） ・脇川地区（矢落川浄化）は、水質の悪化しやすい渇水年を除くと、生々橋において目標水質（BOD2.0mg/L以下）を達成しつつある。 ・脇川地区（大洲城内浄化）は導水により、水質の改善効果が確認され、下水道整備も順調に進んでおり、将来に向けて水質改善目標が達成されると考えられる。また、町並み景観の改善、水とのふれあいの場や環境学習の場、憩いの場の提供等の効果も認められた。 （事業実施による環境の変化） ・脇川地区（矢落川浄化）の十夜ヶ橋は、四国霊場番外札所「永徳寺」と隣接し、県内外から多くの参拝者が訪れる重要な歴史文化の観光スポットでもある。このような場所の水質が改善され、参拝客の安らぐ場所となったことは、大洲市のイメージアップに大きく貢献している。 ・脇川地区（大洲城内浄化）は、内濠公園にあるホタルピオトープへの住民参加や地域活性化などへの波及効果が見られた。また、市内水路整備は城下町の堀や水路をイメージさせるもので、市民への町の歴史認識を深める上でも効果があり、平成21年度に施行された景観条例や景観計画策定の手続きにも好影響を与えた。 （社会経済情勢の変化） ・事業着手時点では人口の増加が予測されたが、最新の予測から旧大洲市人口は横ばいで推移すると考えられたため、今後、汚濁負荷量は増大しない見込みとなった。 ・このため、脇川地区（矢落川浄化）は、計画段階と比較して公共下水道整備の進展が遅れているが、現状の施設で目標達成の見込みである。 ・脇川地区（大洲城内浄化）は、下水道整備が順調に進んでおり、この状態が続けば目標水質は達成される見込みである。 （今後の事業評価の必要性及び改善措置の必要性） ・今後、下水道整備事業が適切に進捗すれば、目標とする水質が確保されることが想定されるなど、今後の事後評価の必要性はない。 ・事業目的に見合った効果の発現が想定されることから、大規模な改修を伴う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必要性） ・現時点では、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性はないと考える。</p>	<p>対応なし</p>	<p>四国地方整備局 河川部 河川計画課 （課長 石原雅規）</p>
<p>川治ダム貯水池水質保全事業 （H5～H17） 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の変化） 全体事業費22億円、工期 平成5年度～平成17年度 B/C 1.6（B：37億円、C：22億円） （事業の効果の発現状況） 事業の実施により、出水に伴う濁水期間を短くすることが出来た。 （事業実施による環境の変化） 事業の実施により、出水に伴う濁水期間を短くすることができ、地域の景観を良好に変化させることが出来た。そのほかの環境については、魚類の種構成や鳥類についても、実施前の確認種が概ね維持されており、大きな変化はみられない。 （今後の事後評価の必要性） 本事業による、取水設備の改良及び濁水拡散防止フェンスの設置により、出水による濁水の長期化に対しては効果を発揮しており、本事業の有効性は十分見込まれていることから、今後の事後評価の必要はないと思われる。 （改善措置の必要性） 本事業による、取水設備の改良及び濁水拡散防止フェンスの設置により、出水による濁水の長期化に対しては効果を発揮しており、本事業の有効性は十分見込まれていることから、今後の改善措置の必要はないと思われる。 （同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直し必要性） 事後評価の結果、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性はないと思われる。</p>	<p>対応なし</p>	<p>関東地方整備局 河川部 河川管理課 （課長 堤 盛 良）</p>

<p>草木ダム水環境改善事業 (H16～H17) 関東地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>1.9</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 全体事業費1.9億円、工期 平成16年度～平成17年度 B/C 3.8 (B:7.7億円、C:2.0億円) (事業の効果の発現状況) ダム直下流では0.329m<sup>3</sup>/Sの放流により水面幅が2倍に広がり、水量が回復した。 0.329m<sup>3</sup>/Sの放流により、ダム直下流の流れの無かった区間では、水面が連続し、平瀬や早瀬が回復した。 (事業実施による環境の変化) 附着藻類は、流れのないよどみに繁茂し視覚的に好ましくない糸状性緑藻が減少し、事業による景観改善が確認できた。 魚類については、ダム直下流地点では魚類の種類数が増加し、萬年橋下流地点では魚類の個体数が増加し、事業による魚類の生息環境改善が確認できた。 (今後の事後評価の必要性) 事業の実施により、水量の回復や、魚類の種類数の増加、景観の改善が認められており、本事業の有効性は十分見込まれていることから、今後の事後評価の必要はないと思われる。 (改善措置の必要性) 事業の実施により、水量の回復や、魚類の種類数の増加、景観の改善が認められており、本事業の有効性は十分見込まれていることから、今後の改善措置の必要はないと思われる。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直し必要性) 事後評価の結果、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は見られない。</p>	<p>対応なし</p>	<p>関東地方整備局 河川部 河川管理課 (課長 堤 盛良)</p>
--	-------------	------------	--	-------------	--

【ダム事業】  
(直轄事業等)

<p>事業名 (事業実施期間) 事業主体</p>	<p>該当基準</p>	<p>総事業費 (億円)</p>	<p>事後評価の評価項目</p>	<p>対応方針</p>	<p>担当課 (担当課長名)</p>
<p>摺上川ダム建設事業 (S57～H17) 東北地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>1,948</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 全体事業費 1,948億円、工期 昭和57年度～平成17年度 B/C 1.4 (B:1,493億円、C:1,076億円) (事業効果の発現状況) ・平成18年4月の管理開始以降、5回の洪水調節を行っており、下流の流量・水位を低減させる効果を発揮した。 ・平成18年12月洪水では、312m<sup>3</sup>/sの流入量のうち298m<sup>3</sup>/sを調節し、下流の飯坂温泉地区において1.83m、阿武隈川本川の伏黒地点において0.14mの水位低減効果があったと試算される。 ・平成18年度の管理開始以降、下流の基準地点において流水の正常な機能の維持のために必要な流量を満足する補給を行っている。 ・4月1日から9月30日まで、ダム下流のかんがい用水のための補給を行っている。 ・平成20年には、5月から9月の間に、63日間で11,518千m<sup>3</sup>の補給を行った。 ・福島市をはじめとする周辺3市3町に水道用水を補給しており、1日の平均取水量は約120,000m<sup>3</sup>となっている。 ・本格運用が開始した平成19年以降は、3市3町における水道用水の約9割を摺上川ダムから補給している。 ・摺上川ダム発電所における至近3年間の年間発生電力量は、約17,000MWhであり、福島県の約3,000世帯分に相当する発電を行っている。 ・水力発電により、火力発電平均と比較して約98%のCO2を削減していると試算される。 (事業実施による環境の変化) ・貯水池の生活環境項目は基準値を満足している。 ・大腸菌群数が基準を超過することがあるが、問題となる糞便性大腸菌では水浴可能なレベルにある。 ・貯水池内の全窒素が高い値を示すことがあるが、一時的なものであり長期化していない。 ・貯水池は貧栄養に相当し、アオコや淡水赤潮等の原因となる種はわずかし確認されていない。 ・魚類では、ダム湖内でウグイ、カマツカ等が継続的に確認されるとともに、大型のヤマメやニッコウイワナも確認される一方で、ブラックバス等の魚食性外来種は確認されていない。 ・底生動物では、下流河川で湛水後にカゲロウ目・トビケラ目が大きく増加し、流入河川ではカゲロウ目・カワゲラ目が増加している。 ・鳥類では、マガモ、カルガモなどの水鳥18種が湛水後新たに確認された。 ・平常時最高水位以下の湖岸部で植生の消失および陸上昆虫類の多様性の減少が生じている。 ・平成19年～20年の間は計画堆砂量に比べ多くの堆砂がみられたが、近年は大幅に減少し収束の方向へ向かっている。 ・試験湛水中に地すべりの動きが確認されたが、押さえ盛土による対策により、その後大きな動きはなく沈静化していると判断される。 (社会経済情勢の変化) ・摺上川ダム周辺の水源地域の人口は年々減少傾向にある。 ・下流の飯坂温泉観光客数は近年大幅に減少しているが、摺上川ダム水源地域は新たな観光スポットとして地域との連携に取り組んでおり、地域の活性化に貢献していると考えられる。 ・水源地域ビジョンの6つ柱の実現に向けて取り組みを実施している。 (今後の事後評価の必要性) ・「摺上川ダム建設事業」は十分効果を発現しているものと判断され、今後の事後評価の必要性はない。 (改善措置の必要性) ・現時点では「摺上川ダム建設事業」に対す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等の必要性) ・見直しの必要性は特になし。</p>	<p>対応なし</p>	<p>東北地方整備局 河川部 河川管理課 (課長 西條一彦)</p>

【砂防事業等】

(地すべり対策事業(補助))

事業名 (事業実施期間) 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
池成地区地すべり対策事業 (S47~H17) 長崎県	5年以内	13	<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 昭和47年度~平成17年度                      B/C 1.4 (B: 46.1億円、C: 32.6億円)                      (事業の効果の発現状況)                      事業概成後、人家等に被害は無く、民心安定に繋がっている。                      (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)                      保全人家が212戸から189戸に減少しているが、依然として主要地方道、保育所、小学校、コミュニティーセンター等重要な保全対象が存在している。                      (今後の事後評価の必要性)                      事業効果が発現しているため、今後の事後評価の必要はない。                      (改善措置の必要性)                      改善措置の必要性はない。                      (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)                      見直しの必要はない。</p>	対応なし	長崎県土木部 砂防課 (課長 松永守)

【海岸事業】

(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)
有明海岸直轄海岸保全施設整備事業 (S35~H19) 九州地方整備局	5年以内	932	<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 932億円、工期 昭和35年度~平成19年度                      B/C 2.5 (B: 9,634億円、C: 3,805億円)                      (事業の効果の発現状況)                      事業完了後(H20.3)、H22.8.10~11に台風4号が有明海岸付近を通過するが、浸水被害は発生していない。なお、事業完了後、計画規模相当の高潮が発生していないため、シミュレーションにより整備効果を確認した。                      (事業実施による環境の変化)                      海岸堤防整備に際して、堤防付近に生育していたシチメンソウ(塩生植物)の影響が懸念されていたが、事業実施に際しては地域住民と一緒に移植・保全がなされ、環境への影響は特になく考えられる。また、事業完了後に地域住民にアンケートを行った結果、「景観」「生態系」への評価については、とても良くなった、やや良くなったが約60%の回答を得ている。                      (社会経済情勢の変化)                      【人口の変化】有明海岸堤防整備事業によって防護される背後地の人口推移は横ばい傾向である。                      【土地利用の変化】背後地の土地利用状況については、田畑面積が減少する一方、宅地面積が増加傾向を示している。                      (今後の事後評価の必要性)                      事業が完了した平成20年以降に計画規模相当の台風は発生していないが、氾濫シミュレーション結果より、当事業による大幅な浸水被害の軽減効果が期待され、事業の有効性は十分見込まれる。平成21年3月をもって、管理者である佐賀県への引き渡しを完了しており今回評価をもって事後評価を完了したいと考えている。                      (改善措置の必要性)                      現時点における改善措置の必要性は見受けられない。                      現在、管理者である佐賀県によって維持管理が行われている。                      (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)                      事業完了後における事業効果について確認できることから、同種事業についても同じ手法を用いて評価を行いたいと考えている。</p>	対応なし	九州地方整備局 河川部 河川計画課 (課長 鈴木 宏一郎)
横須賀港海岸直轄海岸保全施設整備事業 (H10~H17) 関東地方整備局	5年以内	133	<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 H16再評価時: 135億円 → 事後評価時: 133億円                      ・費用対効果分析結果 事後評価時 B/C=9.9 (B: 1,942億円、C: 197億円)                      (事業の効果の発現状況)                      ・護岸整備前に越波により被災した際と同規模の大型低気圧が護岸整備後に来襲したが、被災することはなかった。護岸整備完了から現在まで、背後地への越波による被災報告はない。                      (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)                      ・便益の対象となる背後地域の世帯数が若干増加。                      (今後の事後評価の必要性)                      ・事業の効果が発現されており、投資効果も確保されていることから、今後の事後評価の必要性はない。                      (改善措置の必要性)                      ・事業の効果が発現されており、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)                      ・必要性なし</p>	対応なし	関東地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 東平伸)

【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)
日高自動車道 一般国道235号 厚真門別道路 (H2~H17) 北海道開発局	5年以内	636	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通量 供用前 (H11) 14,634台/日 → 供用後 (H20) 5,056台/日 (現道)、10,458台/日 (当該路線)</li> <li>・全体事業費 事業完了時 (H17) 63,565百万円</li> <li>・B/C 1.6 (B:1,528億円、C:942億円)</li> </ul> <p>(事業の効果の発現状況)</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>①旅行速度 供用前 (H11) 42.1km/h → 供用後 (H21) 69.7km/h</li> <li>②死傷事故率 供用前 (H12~H14) 30.0件/億台キロ → 供用後 (H18~20) 0.0件/億台キロ</li> <li>③高規格幹線道路網の形成による、拠点都市へのアクセス向上 <ul style="list-style-type: none"> <li>・苫小牧市と日高町、日高地方の拠点都市である新ひだか町といった拠点都市間のアクセスが向上した。</li> </ul> </li> <li>④市街地の交通混雑が緩和 <ul style="list-style-type: none"> <li>・観光時期などにおける交通混雑が緩和され、むかわ町市街の円滑なアクセスが可能となった。</li> </ul> </li> <li>⑤日常活動圏中心都市である苫小牧市へのアクセス向上 <ul style="list-style-type: none"> <li>・当該事業の整備により、むかわ町、平取町、日高町から苫小牧市へのアクセスが向上し、地域住民の生活利便性が向上が図られた。</li> </ul> </li> <li>⑥農水産品の流通の利便性向上 <ul style="list-style-type: none"> <li>・農産物の輸送の迅速性が高まり、地域の産業を支える農産物の流通の利便性が向上が図られた。</li> </ul> </li> <li>⑦高次医療施設へのアクセス向上 <ul style="list-style-type: none"> <li>・当該路線の整備によって、苫小牧市立病院等へのアクセスが向上し、救急搬送の安全性・確実性が図られた。</li> </ul> </li> </ol> <p>(社会経済情勢の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・沿線自治体 (むかわ町、日高町) では漁獲高が増加傾向となっている。</li> <li>(事業実施による環境への影響)</li> <li>・CO2削減量 17,270t-CO2/年</li> <li>(今後の事後評価の必要性)</li> <li>・整備に伴う効果が発現されており、今後の事後評価の必要性はない。</li> <li>(改善措置の必要性)</li> <li>・整備に伴う効果が発現されており、改善措置の必要性はない。</li> <li>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)</li> <li>・同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性はない。</li> </ul>	対応なし	北海道開発局 建設部 道路計画課 (課長 後藤貞二)
釧路中標津道路 一般国道272号 春別道路 (H4~H17) 北海道開発局	5年以内	142	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通量 供用前 (H9) 4,219台/日 → 供用後 (H21) 4,144台/日</li> <li>・全体事業費 事業完了時 (H17) 14,155百万円</li> <li>・B/C 1.3 (B:300億円、C:230億円)</li> </ul> <p>(事業の効果の発現状況)</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>①旅行速度 供用前 (H9) 50.3km/h → 供用後 (H21) 59.0km/h</li> <li>②死傷事故率 供用前 (H6~H8) 22.4件/億台キロ → 供用後 (H18~20) 1.6件/億台キロ</li> <li>③幹線道路網の一部の形成により拠点都市へのアクセス向上 <ul style="list-style-type: none"> <li>・当該路線の整備によって、物流効率化の支援や円滑なモビリティを確保し、高規格幹線道路と連携する幹線道路網の一部が形成された。</li> </ul> </li> <li>④地吹雪による通行止めの緩和や視程障害の改善による走行環境の改善 <ul style="list-style-type: none"> <li>・冬期の交通障害が緩和され、安全性及び確実性の向上が図られた。</li> </ul> </li> <li>⑤農水産品の流通利便性の向上 <ul style="list-style-type: none"> <li>・中標津町、別海町で生産される生乳の流通の利便性が向上が図られた。</li> <li>・標津町、別海町、羅臼町、水揚げされる水産品の流通の利便性が向上が図られた。</li> </ul> </li> <li>⑥交通事故の低減 <ul style="list-style-type: none"> <li>・防護柵が整備され、視程障害が緩和されたことにより、冬期の視界不良による事故が低減しており、道路交通の安全性が着実に向上した。</li> </ul> </li> <li>⑦重要港湾釧路港へのアクセス向上 <ul style="list-style-type: none"> <li>・重要港湾釧路港とのアクセスの向上により、物流の円滑化や冬期における安全で安定的な輸送が図られた。</li> </ul> </li> <li>⑧高次医療施設へのアクセス向上 <ul style="list-style-type: none"> <li>・高度な医療機能を有する釧路市 (市立釧路総合病院等) への冬期搬送迅速性、安定性の向上、患者負担の少ない安定した搬送が期待される。</li> <li>・血液輸送時における迅速性の向上、安定性・安全性の向上が図られ、血液の安定供給など地域住民に対する医療支援が図られた。</li> </ul> </li> <li>⑨日常活動圏中心都市へのアクセス向上 <ul style="list-style-type: none"> <li>・周辺地域からのアクセス向上が図られ、地域住民の生活利便性が向上が図られた。</li> </ul> </li> </ol> <p>(社会経済情勢の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・沿線自治体 (別海町、標津町、羅臼町) では漁業算出額が増加傾向となっている。</li> <li>(事業実施による環境への影響)</li> <li>・CO2削減量 1,817t-CO2/年</li> <li>(今後の事後評価の必要性)</li> <li>・整備に伴う効果が発現されており、今後の事後評価の必要性はない。</li> <li>(改善措置の必要性)</li> <li>・整備に伴う効果が発現されており、改善措置の必要性はない。</li> <li>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)</li> <li>・同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性はない。</li> </ul>	対応なし	北海道開発局 建設部 道路計画課 (課長 後藤貞二)



<p>一般国道5号 亀田拡幅 (H9~H17) 北海道開発局</p>	<p>5年以内</p>	<p>158</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 (H9) 29,000台/日 → 供用後 (H18) 42,700台/日  ・全体事業費 事業完了時 (H17) 15,770百万円  ・B/C 1.3 (B:255億円、C:204億円)  (事業の効果の発現状況)  ①旅行速度 供用前 (H9) 17.8km/h → 供用後 (H18) 35.6km/h  ②死傷事故率 供用前 (H9~H11) 113.2件/億台キロ → 供用後 (H18~20) 97.7件/億台キロ  ③函館市街の交通混雑の緩和  ・当該事業の整備により、渋滞ポイントであったJR五稜郭駅周辺の渋滞が解消した。  ④函館市街の交通事故の低減  ・道路交通が円滑化されたことで、追突事故の事故率が減少しているほか、当該事業の整備により交通量が減少した並行路線(国道227号)でも、交通事故の低減が図られた。  ⑤農水産品の流通利便性の向上  ・函館港より水揚げされたすめいかの札幌圏への流通利便性が向上した。  ⑥沿線に立地する製造業の流通利便性の向上  ・函館市内の製造工場から函館港及び函館市を中心とした道南圏への流通利便性が向上した。  ⑦重要港湾函館港へのアクセス向上  ・森町、鹿部町の冷凍倉庫から函館港へのアクセスが向上した。  ⑧歩行者や自転車利用者の安全性、快適性の向上  ・当該事業の整備により、歩行者や自転車利用者の安全性や快適性が向上した。  ⑨バスの利便性が向上  ・当該事業の整備によりバス運行の定時制が向上した。  ⑩高次医療施設へのアクセス向上  ・函館市内及び近隣都市からの救急搬送の迅速性が高まっているとともに、振動などによる患者への負担も軽減された。  (社会経済情勢の変化)  ・沿線自治体(函館市、北斗市、鹿部町、森町)では漁業就業者1人当たりの漁獲高が増加傾向となっている。  (事業実施による環境への影響)  ・CO2削減量 869.7t-CO2/年  (今後の事後評価の必要性)  ・整備に伴う効果が発現されており、今後の事後評価の必要性はない。  (改善措置の必要性)  ・整備に伴う効果が発現されており、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)  ・同種事業の計画・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 後藤貞二)</p>
<p>一般国道39号 美幌バイパス (H4~H17) 北海道開発局</p>	<p>5年以内</p>	<p>278</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 (H11) 10,136台/日 → 供用後 (H17) 8,864台/日(現道)、4,546台/日(当該路線)  ・全体事業費 事業完了時 (H17) 27,831百万円  ・B/C 0.5 (B:230億円、C:418億円)  (事業の効果の発現状況)  ①旅行速度 供用前 (H11) 23.0km/h → 供用後 (H17) 61.6km/h  ②死傷事故率 供用前 (H9~H11) 45.9件/億台キロ → 供用後 (H18~20) 6.6件/億台キロ  ③美幌市街部の交通渋滞の緩和  ・美幌市街部の交通混雑が緩和された。  ④女満別空港へのアクセス向上  ・女満別空港と直結されたことにより、美幌町市街の混雑箇所を回避し、所要時間が52分→40分に短縮することで女満別空港利用者の利便性向上が図られた。  ⑤主要観光地へのアクセス向上  ・オホーツク圏の周遊観光や主要観光地へのアクセス向上により、地域観光産業の活性化が図られた。  ⑥農産品の流通の利便性向上  ・農産品の集出荷繁忙期の輸送に集中していた美幌町市街を回避し、地域農産品の流通の利便性向上が図られた。  ⑦バスの利便性向上  ・女満別空港-北見市間の連絡バスにおいて、運行時間が50分→42分と短縮された。  (社会経済情勢の変化)  ・沿線自治体(大空町、美幌町)では農業就業者1人当たりの生産農業所得が増加傾向となっている。  (事業実施による環境への影響)  ・CO2削減量 2,740t-CO2/年  (今後の事後評価の必要性)  ・当初の事業目的が一定程度達成されており、今後の事業評価の必要性はない。  (改善措置の必要性)  ・当初の事業目的が一定程度達成されており、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)  ・ネットワーク形成による効果や地域の特長性を考慮した便益についても評価すべきとの意見もあることから、現時点で定量化できていない効果の定量化等について、引き続き検討する。また、これと併せ、同種事業の計画・調査のあり方について検討する。</p>	<p>対応なし</p>	<p>北海道開発局 建設部 道路計画課 (課長 後藤貞二)</p>
<p>一般国道7号 青森西バイパス 東北地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>68</p>	<p>①費用対効果分析の基礎となった要因  ・交通量 計画時 (H22) 35,300台/日 → 実績 (H18) 32,940台/日  ・全体事業費 68億円  ・B/C=2.1 (B=210億円、C=102億円)  ②事業の効果の発現状況  ・旅行速度 整備前27.1km/h → 整備後35.7km/h  ・交通事故減少 整備前107.5件/億台キロ → 整備後77.6件/億台キロ  ・渋滞損失時間 整備前44.1万人時間/年 → 整備後 6.8万人時間/年  ③事業実施による環境の変化  ・CO2排出量の削減 1,394t-CO2/年  ④今後の事業評価の必要性  ・事業の効果が発現しており、再評価の必要はない。  ⑤改善措置の必要性  ・事業の効果が発現しており、改善措置の必要はない。  ⑥同種事業の計画・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 道路部 道路計画第一課 (課長 寺沢直樹)</p>

<p>一般国道17号 鯉沢バイパス (S62～H20) 関東地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>295</p>	<p>①費用対効果分析の算定基礎となった要因 ・交通量 計画時(H32) 21,000～29,300台/日 → 実績(H22) 12,700～28,000台/日 ・全体事業費 295億円 ・B/C=1.1 (B=457億円、C=423億円) ②事業の効果の発現状況 ・旅行速度 供用前16.1km/h → 供用後24.7km/h ・交通事故減少 供用前142.2件/億台キロ → 供用後71.2件/億台キロ ・渋滞損失時間 供用前128.8千人・時間/年・km → 供用後78.1千人・時間/年・km ③事業実施による環境の変化 ・CO2排出削減量: 2.672t/年 ④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。 ⑤改善措置の必要性 ・事業の効果が発現しており、改善措置の必要はない。 ⑥同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性 ・今後、事業を行うにあたっては計画的に事業を進めるとともに、早期の整備効果発現および開通目標の達成が出来るよう、事業推進に努めていくことが重要である。</p>	<p>対応なし</p>	<p>関東地方整備局 道路部 道路計画第一課 (課長 古川慎治)</p>
<p>一般国道8号 黒埼拡幅 (S47～H17) 北陸地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>102</p>	<p>①費用対効果分析の算定基礎となった要因 ・交通量 (道路交通センサス比較及び実測値比較) 整備前 (S43) 13,900台/日→整備後 (H22) 38,600台/日 ・旅行速度向上の状況 (道路交通センサス比較及び実測値比較) 平均旅行速度: 整備前 (S43) 33.4km/h → 整備後 (H22) 37.2km/h ・交通事故の低減の状況 (交通安全対策調査およびITARDA) 死傷事故率: 整備前 (S45) 541件/年 → 整備後 (H20) 177件/年 ・費用対効果 B/C=2.5 (B=577億円、C=235億円) ②事業の効果の発現状況 ・当該事業区間の台キロ当たり渋滞損失時間の削減量=約41人時間/年・台キロ 整備前144人・時間/年・台キロ→整備後103人・時間/年・台キロ ・当該事業区間を走行する白根線など127本/日の路線バスの利便性向上 ・新幹線駅である新潟駅へのアクセス向上 ・特定重要港湾である新潟港へのアクセス向上 ・西区黒埼地区内の土地区画整理事業等による人口増加に伴う交通量増加に対応 ・日常活動圏の中心である新潟市都心地区へのアクセス向上 ・新潟ふるさと村へのアクセス向上 ・第1次緊急輸送道路ネットワークの位置づけあり ・CO2排出量の削減が見込まれる ・NO2排出量の削減が見込まれる ・SPM排出量の削減が見込まれる ③事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・旧黒埼町は、平成13年1月に新潟市と合併し、平成19年4月政令指定都市に移行 ④今後の事後評価や改善措置の必要性 ・黒埼拡幅は、沿線の企業・商業施設の立地や定住人口の増加による土地利用の高度化に重要な役割を果たしている。 ・交通量、旅行速度及び交通事故の実績などから、事業の目的である「交通混雑の緩和」、「安全で円滑な交通の確保」は図られており、今後の事後評価及び当面の改善措置の必要性はない。 ⑤同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性 ・黒埼拡幅は、国道8号の円滑な交通を確保することを目的に計画された事業であるが、交通容量の拡大を通じて企業や商業施設の集積などの地域振興に貢献し、黒埼地区の開発計画に大きな影響を与えたものと言える。 ・こういった開発効果は4車線の供用から30年以上の期間を通じて発現されているものであり、このような開発計画等を事前に予測することは困難であるが、今後の同種事業においても、可能な限り沿道開発と一体となった道路計画を行うことが必要である。</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 鈴木祥弘)</p>
<p>一般国道116号 学校町交差点改 良 (S63～H17) 北陸地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>68</p>	<p>①費用対効果分析の算定基礎となった要因 ・交通量 (道路交通センサス比較及び実測値比較) 整備前 (S60) 22,300台/日→整備後 (H22) 15,700台/日 ・旅行速度 (道路交通センサス及び実測値比較) 整備前 (S60) 23.9km/h→完成供用前 (H17) 23.4km/h→完成供用後 (H22) 28.5km/h ・交通事故 (当該現道区間、交通安全対策調査及びITARDA) 事故件数 整備前 (S56～58) 7件/年 → 完成供用前 (H15～H17) 9件/年 → 完成供用後 (H18～H20) 3件/年 ・費用対効果 B/C=2.1 (B=204億円、C=98億円) ②事業の効果の発現状況 ・当該事業区間の渋滞損失時間の削減量=2.3万人時間/年 (整備前 4.1万人・時間/年→完成供用後 1.8万人・時間/年) ※学校町2～市役所前を対象に算定道路交通センサス(整備前)、H22.5.27実測データ(供用後) ・当該事業区間を利用する西小針線・有明線・大堀線・寺尾線・流通線など357本/日の路線バスの利便性の向上。 (5路線(357本)の年間トータル利用者数: 493万人(1日平均約13,500人)) ・新幹線駅である新潟駅へのアクセス向上。 ・日常活動圏の中心都市である新潟市へのアクセス向上 ・歩行者・自転車通行の快適・安全性の向上 ・無電柱化による美しい町並みの形成 電線類地中化5カ年計画に位置づけあり ・三次医療施設である新潟大学医師総合病院へのアクセス向上 ・安全な生活環境の確保 ・災害への備え 第1次緊急輸送道路として位置づけあり。 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。 ③事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・平成19年4月に新潟市が政令指定都市に認定 ④今後の事後評価や改善措置の必要性 ・学校町交差点改良により、クラックでの交通処理形態の解消による走行性の向上、広幅員歩道の整備による歩行者・自転車の安全性の向上及び周辺景観に配慮した良好な市街地が形成された。 ・旅行速度、交通事故の実績などから、事業の目的である「市街地部での交通渋滞の緩和」、「交通事故の減少」は図られており、今後の事後評価及び当面の改善措置の必要性はない。 ⑤同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性 ・学校町交差点改良は、市役所周辺の景観との統一性を図りながら走行性、安全性を確保している。 ・そのため、今後の同種事業においても、景観に配慮した道路計画を行うことが必要であるが、そのためにも景観上の効果について評価手法の確立が望まれる。</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 鈴木祥弘)</p>

<p>一般国道157号 野々市拡幅 (S62~H17) 北陸地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>34</p>	<p>①費用対効果分析の算定基礎となった要因          ・交通量（道路交通センサス及び実測データ比較）          国道157号横川6丁目：整備前（S60）34,700台/日→部分供用後（H9）45,500台/日              →整備後（H22）35,550台/日          ・旅行速度（道路交通センサス及び実測データ比較）          平日：整備前（S60）17.2km/h→整備後（H22）23.5km/h          休日：整備前（S60）17.4km/h→整備後（H22）21.5km/h          ・交通事故（当該事業区間、交通安全対策調査）          歩行者・自転車の死傷事故件数：整備前（S60~H17）平均8件/年              →整備後（H19~H20）平均4.5件/年          ・費用対効果 B/C=1.4（B=85億円、C=61億円）          ②事業の効果の発現状況          ・渋滞交差点の緩和          横川交差点の渋滞長：750m（H5）→190m（H18）          横川交差点の通過時間：10分（H5）→3分（H18）          ・金沢市中心部と主に野々市町、松任駅、新興住宅地を結ぶ県央南部地域の重要な路線バスの定時制及び利便性が向上。          （170便を超える路線バスが運行し、約1,000人/日が利用）          ・日常生活圏中心都市である金沢市へのアクセスが向上。          ・歩行者・自転車の利用者が増加。          歩行者・自転車通行数：398台人/12h（S63）→611台人/12h（H18）          ・歩道利用者の安全性向上。          有効幅員：整備前1.5m→整備後2.5m          ・第1次緊急輸送道路として位置づけあり。          ・広幅員の歩道整備により、無電柱化が推進され、良好な沿道景観が創出された。          ・CO2排出量の削減が見込まれる。          ・NO2排出量の削減が見込まれる。          ・SPM排出量の削減が見込まれる。          ③今後の事後評価や改善措置の必要性          ・事業の効果が概ね発現しており、今後の事後評価及び当面の改善措置の必要性はない。          ④計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性          ・特段の見直しの必要はないが、事業が長期にわたっていることから、今後の同種事業においては、P1などの整備手法を用い、早期に事業を完成させられるような取り組みが必要である。また、費用対効果の算出にあたっては、出来るだけ最新の交通状況を踏まえ将来交通量推計を行うことが望ましい。</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 鈴木祥弘)</p>
<p>一般国道361号 権兵衛峠道路 (S46~H17) 中部地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>464</p>	<p>①費用対効果分析の算定基礎となった要因          ・交通量 計画時（H32）5,800台/日 → 実績（H21）3,600台/日          ・全体事業費 464億円          ・B/C=1.2（B=757億円、C=617億円）          ②事業の効果の発現状況          ・渋滞損失削減時間 131万人時間/年          ・特急停車駅（JR中央線 木曽福島駅）へのアクセスが向上          ・伊那地域と木曽地域の移動時間が大幅に短縮（約120分→約50分）          ・奈良井宿、やぶはら高原へのアクセスが向上          ・三次医療施設（昭和伊南総合病院）へのアクセスが向上          ・冬期通行不能区間（L=18km）が解消          ③社会経済情勢の変化          ・木曽地域から伊那地域への雇用機会（求人）が増加          ・伊那木曽地域の生活圏の拡大により伊那市の商品販売額が増加          ④今後の事後評価の必要性          ・当初の整備目的どおりの効果が発現していることから、今後の事後評価の必要はない          ⑤改善措置の必要性          ・当初の整備目的を達成していると判断できるため、改善措置の必要はない          ⑥同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性          ・整備目的どおりの効果を確認していることから、同種事業の計画・調査のあり方や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 道路部 道路計画課 (課長 梅村幸一郎)</p>
<p>一般国道19号 中津川バイパス (H5~H17) 中部地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>245</p>	<p>①費用対効果分析の算定基礎となった要因          ・交通量 整備前（現道：S55）19,900台/日 → 実績（ﾊﾞｲﾊﾟｽ:H21）34,900台/日          ・全体事業費 245億円          ・B/C=10.1（B=7,865億円、C=777億円）          ②事業の効果の発現状況          ・旅行速度 16.7km/h（H11）→42.2km/h（H21）          ・渋滞損失削減時間 3,276万人時間/年          ・ﾊﾞｲｽ路線の利便性向上          ・特急停車駅（JR中央線 中津川駅）へのアクセスが向上          ・馬籠宿、恵那峡県立自然公園、恵那峡温泉へのアクセスが向上          ・三次医療施設（県立多治見病院）へのアクセスが向上          ③社会経済情勢の変化          ・沿線の大規模な工場団地の開発により恵那市・中津川市の製造品出荷額が増加傾向          ・アクセスの向上により観光客数が増加傾向          ④今後の事後評価の必要性          ・当初の整備目的どおりの効果が発現していることから、今後の事後評価の必要はない          ⑤改善措置の必要性          ・当初の整備目的を達成していると判断できるため、改善措置の必要はない          ⑥同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性          ・整備目的どおりの効果を確認していることから、同種事業の計画・調査のあり方や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 道路部 道路計画課 (課長 梅村幸一郎)</p>

<p>一般国道42号 大宮大台 I C 関 連 (H10~H17) 中部地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>19</p>	<p>①費用対効果分析の算定基礎となった要因          ・交通量 計画時(H42) 3,200台/日 → 実績(H18) 4,900台/日          ・全体事業費 19億円          ・B/C=13.6 (B=353億円、C=26億円)          ②事業の効果の発現状況          ・渋滞損失削減時間 6万人時間/年          ・高速バスの利便性が向上          ・津松阪港(重要港湾)へのアクセスが向上          ・三重県の特産品(海産物)の流通の利便性が向上          ・東紀州地域と松阪市の移動時間が短縮          ・熊野古道等の観光施設へのアクセスが向上          ③社会経済情勢の変化          ・周辺地域では人口は減少傾向、高齢化率は増加          ・熊野古道の世界遺産登録後より観光入込客数が増加          ④今後の事後評価の必要性          ・当初の整備目的どおりの効果が発現していることから、今後の事後評価の必要はない          ⑤改善措置の必要性          ・当初の整備目的を達成していると判断できるため、改善措置の必要はない          ⑥同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性          ・整備目的どおりの効果を確認していることから、同種事業の計画・調査のあり方や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 道路部 道路計画課 (課長 梅村幸一郎)</p>
<p>一般国道11号 松山東道路(小 坂交差点立体) (H16~H18) 四国地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>38</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 当初計画時 39,000台/日 → 今回評価時 37,400台/日          ・事業費 当初計画時 30億円 → 実績 38億円          ・B/C 再評価時 1.9(B:54億円,C:29億円) → 事後評価 1.4(B:60億円,C:44億円)          ②事業効果の発現状況          ・旅行速度 供用前(H17) 16.1km/h → 供用後(H22) 37.3km/h          ・交通事故減少 供用前(H17) 42件/年 → 供用後(H20) 19件/年          ③円滑なモビリティの確保          ・現道等の時間損失が削減          【区間b(並行区間)：(高架部+現道部)並行区間の時間損失の削減：2.7万人・時間/年、削減率：13%削減】          ・現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満であった区間の旅行速度が改善          【国道11号(交差点南側)旅行速度16.1km/h⇒37.3km/h】          【国道33号(交差点西側)旅行速度10.4km/h⇒22.0km/h】          ・バス路線の利便性が向上し、伊予鉄都心循環線バスの年間利用者数が(63千人⇒75千人)に増加          ・JR松山駅(特急停車駅)へのアクセス性が向上(久米久保田町~松山駅、27分⇒16分)          ・松山空港(第二種空港)へのアクセス性が向上(東温市~松山空港、52分⇒42分)          ④物流効率化の支援          ・松山港(重要港湾)へのアクセス性が向上(東温市~松山港、59分⇒49分)          ・農産品の流通利便性向上(東温市~松山市中央卸売市場、55分⇒44分)(東温市：玉ねぎ生産県下1位)          ⑤国土・地域ネットワークの構築          ・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(松山市~西条市、69分⇒58分)          ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上(東温市~松山市、33分⇒22分)          ⑥個性ある地域の形成          ・大規模イベントである「H29年開催予定『愛媛国体』」を支援(東温市総合公園~松山空港(53分⇒43分)、東温市総合公園~松山港(61分⇒51分)、東温市総合公園~JR松山駅(39分⇒28分))          ・主要な観光地へのアクセス向上(川内IC~松山城、34分⇒23分)          ⑦安全で安心できるくらしの確保          ・三次医療施設へのアクセス向上(三次医療施設(愛媛県立中央病院)~二次医療施設(愛媛生協病院)(15分⇒7分)          ⑧災害への備え          ・1次緊急輸送路である国道11号の耐震性向上          ⑨地球環境の保全          ・CO2 排出削減量：8千t-CO2/年(CO2 排出削減率：3.7%)          ⑩生活環境の改善・保全          ・NO2 排出削減量：1.7t-NO2/年(NO2 排出削減率：24.3%)          ・SPM 排出削減量：0.19t-SPM/年(SPM 排出削減率：27.8%)          ・その他、環境や景観上の効果として、騒音の環境基準の達成、「景観検討委員会」</p>	<p>対応なし</p>	<p>四国地方整備局 道路部 道路計画課 (課長 松田和香)</p>

<p>一般国道33号 越知道路 (H8～H19) 四国地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>69</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 再評価時(H42) 10,700台/日 → 整備後(H22) 6,000台/日  ・事業費 再評価時 65億円 → 実績 69億円  ・B/C 再評価時 1.6(B:119億円,C:75億円) → 事後評価 1.3(B:114億円,C:86億円)  ②事業効果の発現状況  ・旅行速度 供用前(H17) 48.2km/h → 供用後(H22) 55.9km/h  ・交通事故減少 供用前(H15) 2件/年 → 供用後(H20) 0件/年  ③円滑なモビリティの確保  ・現道等の渋滞損失時間が削減。  【区間a(費用便益分析対象区間): 約105千人・時間/年 → 19千人・時間/年 約82%削減】  ・現道の交通量が大幅に減少。: 5.046台/12h → 212台/12h  ・路線バスの定時性、安全性や乗り心地などの快適性が向上  ・JR佐川駅(特急停車駅)へのアクセスが向上。【仁淀川町役場～JR佐川駅: 24分 → 23分】  ④物流効率化の支援  ・仁淀川地域のお茶やトマトなどの特産物輸送時に、迅速な流通や、荷傷みの原因となる揺れの解消で、品質の向上に寄与。  ⑤国土・地域ネットワークの構築  ・高知市～松山市を高規格幹線道路で連絡する路線を構成。  ・高知地方生活圏(高知市)と松山地方生活圏(松山市)を最短時間で連絡する路線を構成。  ・仁淀川町、越知町から中心都市である高知市へのアクセス性が向上。  ⑥個性ある地域の形成  ・仁淀川地域の主要な観光施設(越知町:コスモまつり、仁淀川町:中津渓谷等)へのアクセス性が向上。  ⑦安全で安心できるくらしの確保  ・高知赤十字病院、高知医療センター(第三次医療施設)へのアクセス性が向上。  【仁淀川町～高知赤十字病院: 92分 → 91分】  ・救急搬送時の揺れが解消され、患者や救急隊員への負担が減少。  ⑧安全な生活環境の確保  ・線形不良箇所(R=35m)の解消。  ⑨災害への備え  ・国道33号の地すべり指定地の危険箇所を回避。  ・高知県地域防災計画において第一次緊急輸送路に指定。  ・現道の通行規制時において、代替路線を形成。  ⑩地球環境の保全  ・CO2排出量を削減【CO2排出削減量: 約970t/年、CO2排出削減率: 約52.5%】  ⑪生活環境の改善・保全  ・NO2排出量を削減【NO2排出削減量: 約4.5t/年、NO2排出削減率: 約59.3%】  ・SPM排出量を削減【SPM排出削減量: 約0.4t/年、SPM排出削減率: 約60.3%】  ⑫その他  ・沿線住民の歩行の安全性向上。  ・事前通行規制区間の安全性向上。  ⑬事業をめぐる社会情勢の変化  ・沿線地域では人口が減少し、高齢化が進展。  ・平成17年8月に市町村合併により仁淀川町が発足。(吾川郡池川町・吾川村、高岡郡仁淀村)  ・自動車保有台数は平成16年頃をピークにやや減少傾向。(事業化時(平成8年)と同水準の保有台数。)  ・トマト販売額および高知県内シェアは増加傾向。  ⑭今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性  ・事業目的に見合った効果の発現が確認できており、今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性はない。  ⑮計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性  ・現時点では、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性は見られない。</p>	<p>対応なし</p>	<p>四国地方整備局 道路部 道路計画課 (課長 松田 和香)</p>
<p>一般国道3号 東楯原拡幅 (H6～H17) 九州地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>85</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)  ・交通量 整備前(実績: H17) 21,815台/日(当該路線)  → 整備後(実績: H18) 26,544台/日(当該路線)  ・全体事業費 事業完了時(H17) 85億円  ・B/C 再評価時 2.2(B=202億円 C=88億円) → 事後評価時 2.8(B=294億円 C=105億円)  (事業の効果の発現状況)  ・交通混雑の緩和(東楯原拡幅の供用後、「東楯原交差点」の渋滞が緩和された(鳥栖市方面から最大渋滞長1,900m→350m)。)  ・交通安全性の向上(東楯原拡幅の供用後、死傷事故率は約2割減少(222.7件/億台キロ→172.0件/億台キロ)しており、交通安全性が向上した。)  ・歩行環境の改善(東楯原拡幅の整備区間周辺には小中学校が近接しており、歩道幅員が1.0mから3.0mに拡幅されたことで歩行者及び自転車のすれ違いが容易となり、通学時 など安全性が向上した。)  等々  (事業実施による環境の変化)  ・電線共同溝整備による都市景観への配慮(電力、通信線を電線共同溝へ収容)。  (社会経済情勢の変化)  ・久留米市の人口は、事業化当初(H6)からほぼ横ばいの状況(H21/H2比で約1.0倍)。  ・久留米市の自動車保有台数は増加傾向にある(H19/H2比で約1.4倍)。  ・久留米市の第一次産業の就業人口は約7%で、福岡県全体の約2倍となっており、農林水産業の輸送交通が比較的高いと考えられる。  ・国道3号の交通量は、当該事業が事業化した平成6年から、供用前までほぼ横ばい状態。供用後は約2割増加。  (今後の事業評価の必要性)  ・東楯原拡幅の供用後、渋滞ポイント(東楯原交差点)の渋滞が大幅に緩和されるなど国道3号の交通混雑緩和に十分な効果を発揮している。  ・さらに、交通安全性の向上、歩行環境や沿道環境の改善など、事業の目的を達成していることが確認されていることから、さらなる事後評価の必要はない。  (改善措置の必要性)  ・東楯原拡幅の供用後、当初目的である『交通混雑の緩和』と『交通安全性の向上』の効果が得られており、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)  ・本事業は、中央分離帯の開口等の道路構造について、地元調整に約6年の期間を要した。  ・現道拡幅事業では、地元調整による長期化をさけるためには、計画段階から地元自治体や地元住民との合意形成を図って行くことが必要である。</p>	<p>対応なし</p>	<p>九州地方整備局 道路部 道路計画第一課 (課長 荒瀬美和)</p>

<p>一般国道209号 津福バイパス (S45~H17) 九州地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>157</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)          ・交通量 整備前(実績:H16) 17,776台/日(現道部)            一整備後(実績:H18) 5,403台/日(現道部), 25,376台/日(当該路線)          ・全体事業費 事業完了時(H17) 157億円          ・B/C 再評価時 3.3(B=692億円 C=211億円) → 事後評価時 2.6(B=721億円 C=272億円)          (事業の効果の発現状況)          ・交通渋滞の緩和(津福バイパスの供用後、「十二軒屋交差点」の渋滞が緩和。(筑後市方面からの最大渋滞長 供用前:650m⇒供用後0m、久留米市街地方面からの最大渋滞長 供用前:600m⇒供用後0m))          ・踏切によるボトルネックの解消(鉄道との立体交差化後、JRの踏切遮断による影響台数が約6割減少。)          ・交通安全性の向上(現道とバイパスを合わせた死傷事故率が約5割減少。)等々          (事業実施による環境の変化)          ・共同溝整備による都市景観への配慮(上水道、電力線、電話線を共同溝に収容)。          (社会経済情勢の変化)          ・久留米市の人口は事業化当初(S45)から増加傾向にあるが、完成供用以降(H17)以降は、ほぼ横ばい(H21/S45比で約1.2倍)。          ・久留米市の自動車保有台数は増加傾向、完成供用(H17)からも微増傾向(H19/S45比で約3.8倍)。          ・国道209号の断面交通量は、当該事業が事業化した当時のS46年から増加傾向。平成16年までに約2倍増加し、供用後は約7割増加。          (今後の事業評価の必要性)          ・津福バイパスの供用後、渋滞ポイント(十二軒屋交差点)の交通渋滞が緩和され、JRの踏切による遮断時間が約6割減少するなど十分な効果を発揮している。          ・さらに、歩道環境の改善や沿道環境の改善など、事業の目的を達していることが確認されていることから、さらなる事後評価の必要はない。          (改善措置の必要性)          ・津福バイパスの供用後、当初の目的である『交通渋滞の緩和』『踏切によるボトルネックの解消』の効果が得られており、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)          ・当事業は、計画路線沿線の区画整理事業構想や、西鉄大牟田線連続立体交差事業と花畑駅周辺土地区画整理事業の調整に約10年を要している。          ・当事業沿線の区画整理事業については自治体や地元住民との調整を行ったが、区画整理を断念している。また、西鉄大牟田線連続立体交差事業と花畑駅周辺土地区画整理事業との調整については、関係機関と協議会を設立し、十分な協議を重ねてきたが約10年の期間を要した。          ・複数の関連事業との調整には、お互いに事業計画やスケジュールを確認しながら、同じ目標に向かって調整を進めて行く必要がある。</p>	<p>対応なし</p>	<p>九州地方整備局 道路部 道路計画第一課 (課長 荒瀬美和)</p>
<p>一般国道442号 竹原峠道路 (H11~H17) 九州地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>92</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)          ・交通量 整備前(実績:H17) 330台/日(現道部)            一整備後(実績:H18) 35台/日(現道部), 367台/日(当該路線)          ・全体事業費 事業完了時(H17) 92億円          ・B/C 再評価時 未 → 事後評価時 0.3(B=32億円 C=115億円)          (事業の効果の発現状況)          ・通行止めの解消(竹原峠道路の供用後、通行止めの問題が解消し、チェーン規制日数が減少。(積雪等による通行止め 供用前:2.4日/年⇒供用後0日/年、チェーン規制日数 供用前:27.3日/年⇒供用後4.6日/年))          ・走行環境の改善(竹原峠道路の供用後、急カーブや急勾配がなくなり、走行環境が改善。(曲線半径60m未満の急カーブ 供用前:58箇所⇒供用後0箇所、最急縦断勾配:供用前12%⇒供用後7%))          ・観光産業の支援(竹原峠道路の供用後、新たな観光周遊ネットワークが形成。また、観光施設の来場者数が増加。(道の駅「鯉生金山」の来場者数が約1万人増加)等々          (事業実施による環境の変化)          ・クマタカの飛翔が確認されたため工事後に監視を行い、影響が無いことを確認。          (社会経済情勢の変化)          ・沿線地域(八女市、日田市)の人口は減少傾向(H21/H2比で約0.85倍(八女市)と約0.87倍(日田市))。          ・沿線地域の高齢化率は進展(H21:29.8%(八女市)と28.8%(日田市))、県平均(H21:22.1%(福岡県)と26.3%(大分県))を上回る。          ・沿線地域の自動車保有台数は増加傾向にある(H19/H2比で約1.23倍(八女市・広川町)と約1.27倍(日田市))。          ・沿線地域の第1次産業については、八女市が22.7%、日田市が11.6%を占めており、両者とも県全体を上回る。          (今後の事業評価の必要性)          ・竹原峠道路の供用後、通行止めの解消や通行規制時間の短縮、安全かつ快適な走行環境を提供するなど当初の目的も達成されている。          ・さらに、観光産業や地域産業の支援等、地域にとって重要な役割を果たしていることから、さらなる事後評価の必要はない。          (改善措置の必要性)          ・竹原峠道路の供用後、『通行規制の緩和』や『走行環境の改善』等の効果が得られており、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)          ・これまでも、事業評価監視委員会や県知事からの意見として、従来の3便益(走行時間短縮、走行経費減少、交通事故減少)以外に「災害時の通行止め」や「孤立の解消」、「観光など地域産業振興」、「救急医療へのアクセス向上」などの地域の状況に即した多様な効果を便益として計測する手法を検討すべきとの指摘を受けているところである。          ・引き続き、地域の特性を考慮した事業評価のあり方について検討し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 道路部 道路計画第一課 (課長 荒瀬美和)</p>

<p>一般国道34号 諫早日見交差点 改良 (S51~H19) 九州地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>747</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通量 <ul style="list-style-type: none"> <li>日見バイパス 整備前(実績:S63) 31,200台/日(現道部) <ul style="list-style-type: none"> <li>→整備後(実績:H22) 4,000台/日(現道部)、35,900台/日(バイパス部)</li> </ul> </li> <li>市布交差点改良 整備前(実績:H17) 27,400台/日 <ul style="list-style-type: none"> <li>→整備後(実績:H22) 23,500台/日</li> </ul> </li> <li>小船越交差点改良 整備前(実績:H17) 52,000台/日 <ul style="list-style-type: none"> <li>→整備後(実績:H22) 49,700台/日</li> </ul> </li> </ul> </li> <li>・全体事業費 事業完了時(H19) 747億円(日見バイパス:一部暫定2車線)</li> <li>・B/C 再評価時 4.0(参考:日見バイパス) → 事後評価時 2.2(B=3,162億円 C=1,423億円)</li> </ul> <p>(社会経済情勢の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・長崎市の居住人口は、平成2年頃から1割以上の減少。</li> <li>・長崎市への通勤・通学は年々増加傾向(H17/S50比で約2.2倍)。</li> <li>・諫早市から長崎市への通勤・通学交通手段では、自動車分担率が43.5→49.4%へ増加。</li> <li>・国道34号新大工町付近では交通量が年々増加傾向にあり平成17年では46,500台/日が利用。</li> </ul> <p>(事業の効果の発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通混雑の解消(日見バイパスの供用後、「西口交差点」の渋滞が解消(最大渋滞長6,000m→0m、通過時間27分→0分)。(市布交差点改良後、渋滞が解消(最大渋滞長550m→0m、通過時間5分→0分)。(小船越交差点改良後、渋滞が緩和(最大渋滞長350m→200m、通過時間6分→3分)。(</li> <li>・災害時・緊急時における安全性・信頼性の確保(当該路線は、長崎県内の緊急輸送道路ネットワーク(一次)に指定されており、災害時においても強いネットワークを形成。)</li> <li>・沿道環境の改善(日見バイパス供用後、沿道の騒音値が昼間で74dBから69dB、夜間で71dBから62dBに低減。) 等々</li> </ul> <p>(事業実施による環境の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・快適な都市空間の形成(日見バイパス区間において、電線類の地中化等による広幅員歩道の確保、歩道のインターロッキングブロック舗装化、街路樹の整備、路面電車のセンターポール化などを実施。)</li> </ul> <p>(今後の事業評価の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・諫早日見交差点改良は、交通混雑の解消、災害時・緊急時における安全性、信頼性の向上、沿道環境の改善、快適な都市空間の形成など所要の効果を発現しているため、更なる事後評価の必要はない。</li> </ul> <p>(改善措置の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・国道34号諫早日見交差点改良は、国道34号の交通混雑の緩和や、諫早市など周辺地区と長崎市とを連携する機能を発揮し、円滑な交通整理や長崎市中心市街地の地域振興への貢献など多くの重要な役割を果たしている。著しい交通量の増大により、交通混雑が発生していたが、この混雑も解消が図られた。このため、当事業への当面の改善は必要ないと考えられる。</li> </ul> <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・諫早日見交差点改良は、昭和51年度に事業化し、約7.1kmの日見バイパス区間、約0.9kmの小船越交差点改良区間及び約0.8kmの市布交差点改良区間を段階的に整備した事業であり、当初、課題が大きかった日見バイパス区間から着手したものの、予算制約の下、事業完了まで32年を要した。</li> <li>・そのため、予算制約下では事業の長期化は避けられないものの、同種事業においては、事業区間の中で「選択と集中」を行い、緊急性の高い区間や供用効果が早期に発現される区間を評価し、事業の重点化を図ることが必要である。</li> </ul>	<p>対応なし</p>	<p>九州地方整備局 道路部 道路計画第一課 (課長 荒瀬美和)</p>
<p>一般国道3号 川尻バイパス (S44~H17) 九州地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>295</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通量 整備前(実績:S49) 29,500台/日(現道部) <ul style="list-style-type: none"> <li>→整備後(実績:H22) 9,927台/日(現道部)、53,117台/日(当該路線)</li> </ul> </li> <li>・全体事業費 事業完了時(H17) 295億円</li> <li>・B/C 再評価時 2.6(B=1,260億円 C=489億円) → 事後評価時 4.4(B=3,532億円 C=798億円)</li> </ul> <p>(事業の効果の発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通混雑の緩和(川尻バイパスの供用後、「小岩瀬交差点」の渋滞が緩和(最大渋滞長1,700m→200m)。(現道部では交通量が減少し、混雑度が整備前2.10から整備後1.28まで低下し、速度が約10km/h改善された。)</li> <li>・交通安全性の向上(川尻バイパスの供用後、拡幅区間の死傷事故率は整備前101件/億台キロから整備後52件/億台キロに約5割減少。特に、渋滞緩和に伴い車面相互の追突事故が減少した。)</li> <li>・沿道環境の改善(川尻バイパスの供用後、夜間要請限度を超過していた熊本市富合町大字古閑宇四反田の騒音レベルが整備前75dBから整備後67dBに低減した。) 等々</li> </ul> <p>(事業実施による環境の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・銀杏並木による季節感のある景観の形成(バイパス区間の中央帯及び歩道に植栽帯を設置)</li> </ul> <p>(社会経済情勢の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・沿線の居住人口は増加している状況(熊本市:H21/S45比で約1.4倍)。</li> <li>・沿線地域(宇土市)の世帯当たりの自動車保有台数は、1.16台/世帯(S50)から2.17台/世帯(H21)。</li> <li>・熊本市への通勤通学者数は旧富合町や宇土市では減少。一方、熊本市からの通勤通学者数は著しく増加(旧富合町:H17/H12比で約1.4倍)。</li> </ul> <p>(今後の事後評価の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・川尻バイパスの整備により、現道部の交通混雑の緩和や川尻バイパスの旅行速度の改善など、十分な効果が発現している。</li> <li>・さらに、交通安全性の向上や地域経済活性化の支援など、事業の目的を達成していることが確認されていることから、さらなる事後評価の必要はない。</li> </ul> <p>(改善措置の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・川尻バイパスの整備により、熊本市の南部地域や宇土市の北部地域における『交通混雑の緩和』や『交通安全性の向上』等について所要の効果が得られており、今後の改善措置の必要はない。</li> </ul> <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・川尻バイパスは、昭和44年度に事業着手し、約4.1kmのバイパス区間及び約3.5kmの現道拡幅区間について、課題が大きいバイパス区間から段階的に着手したものの、事業完了までに37年間を要した。</li> <li>・そのため、予算制約という状況下では事業の長期化は避けられないものの、同種事業においては、事業区間の中で「選択と集中」を行い、緊急性の高い区間や供用効果が早期に発現される区間を評価し、事業の重点化を図ることが必要である。</li> </ul>	<p>対応なし</p>	<p>九州地方整備局 道路部 道路計画第一課 (課長 荒瀬美和)</p>

<p>一般国道57号 熊本東バイパス (H15～H17) 九州地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>51</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)  ・交通量 整備前(実績:H11) 49,146台/日(当該路線)  →整備後(実績:H22) 62,261台/日(当該路線)  ・全体事業費 事業完了時(H17) 51億円  ・B/C 新規事業採択時12.4(B=939億円 C=76億円) → 事後評価時13.4(B=1,341億円 C=100億円)  (事業の効果の発現状況)  ・交通混雑の緩和(熊本東バイパスの供用後、「神水交差点」の渋滞が緩和(最大渋滞長3,000m→810m。))  ・交通安全性の向上(熊本東バイパスの供用後、死傷事故率が整備前173.7件/億台キロから整備後162.7件/億台キロに約1割減少。特に、渋滞緩和に伴い車両相互の右左折時の事故が減少した。)  ・地域経済活性化の支援(沿線には熊本流通団地や近見地区などの工業流通拠点が立地し、最寄りICまでの所要時間が約8～9分短縮した。)等々  (事業実施による環境の変化)  ・希少植物「ヒラモ」の移植による保全活動を実施。  (社会経済情勢の変化)  ・沿線の居住人口は依然として増加している状況。  ・沿線の事業所数及び従業員数は一部地域で増加している状況。  ・熊本市の売場面積は大型ショッピングセンターの立地に伴い若干増加(H19/H14比で約1.02倍)。  ・熊本市への通勤通学者数は大津町や菊陽町などの熊本市以東地域で増加。一方、熊本市からの通勤通学者数は周辺市町への工場等の新規立地に伴い著しく増加(菊陽町・嘉島町:H17/H12比で約1.2倍)。  ・当該路線の交通量は増加傾向(H22/H11比で約1.2倍)  (今後の事後評価の必要性)  ・熊本東バイパスの平面6車線整備により、渋滞長の削減などの交通混雑の緩和や所要時間の短縮など、十分な効果が発現している。  ・さらに、交通安全性の向上や地域経済活性化の支援、環状道路としての機能の発揮など、事業の目的を達成していることが確認されていることから、さらなる事後評価の必要はない。  (改善措置の必要性)  ・熊本東バイパスは、国道3号熊本北バイパスや熊本西環状道路と一体となって、熊本市の環状道路の一部を構成する重要な路線である。熊本東バイパスの平面6車線整備により、『交通混雑の緩和』や『地域の活性化』等について所要の効果が得られており、今後の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)  ・熊本東バイパスは、昭和42年度に事業化し、事業効果の早期発現を目的に昭和60年度までに暫定4車線での整備を行った。その後、交通需要の動向を把握しながら、新南部～近見間での慢性的な交通渋滞への対応として、平成15年度より平面6車線化に本格着手し、所要の効果を発現している。  ・暫定的に供用を行っている箇所については、交通需要の変化を把握し、交通需要に見合った適切な改善対策を図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 道路部 道路計画第一課 (課長 荒瀬美和)</p>
<p>一般国道10号 戸次大飼拡幅 (H1～H17) 九州地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>500</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)  ・交通量 整備前(実績:H2) 30,921台/日(当該路線)  →整備後(実績:H18) 43,664台/日(当該路線)  ・全体事業費 事業完了時(H16) 500億円  ・B/C 再評価時 2.0(B=1,339億円 C=663億円) → 事後評価時 2.3(B=1,724億円 C=750億円)  (事業の効果の発現状況)  ・交通混雑の緩和(戸次大飼拡幅の供用後、「久原交差点」の渋滞が解消(最大渋滞長3,450m→0m。))  (交通容量が増加したことで、混雑度が2.7から1.2に改善するとともに、当該区間の所要時間が16分短縮した。)  ・交通安全性の向上(戸次大飼拡幅の供用後、死傷事故率が37.1件/億台キロから24.9件/億台キロに減少した。)  ・道路の信頼性・機能性の向上(白滝橋の架け替えにより道路の信頼性が向上するとともに、大型車の通行規制が解消され、道路の機能が向上した。)等々  (事業実施による環境の変化)  ・騒音値が要請限度を下回る(80dB→72dB)  (社会経済情勢の変化)  ・沿線地域(大分市・豊後大野市・臼杵市)の人口は、昭和60年以降、増加傾向である(H21/S60で約1.1倍)。  ・沿線地域の高齢化率は進展(H21:22%)。  ・沿線地域の自動車保有台数は増加傾向にある(H21/S60比で約1.8倍)。  ・豊後大野市から大分市間までの通勤・通学者数は増加傾向(H17/H12比で約1.1倍)。  ・国道10号の交通量は、約4割増加(H18/H2)。  (今後の事業評価の必要性)  ・戸次大飼拡幅の整備に伴い、国道10号の交通混雑が緩和され、所要時間が約16分短縮するなど十分な効果が発現している。白滝橋架け替えに伴う『道路の信頼性・機能性の向上』など重要な役割を果たしていることから、さらなる事後評価の必要はない。  (改善措置の必要性)  ・国道10号戸次大飼拡幅は、大分都市圏の一部を形成する大分市・豊後大野市・臼杵市を結ぶ主要幹線道路として機能するとともに、九州横断自動車道長崎大分線及び東九州自動車道と九州横断道路を結ぶ交通の要衝として重要な役割を果たしている。  ・本事業により、『交通混雑の緩和』『交通安全性の向上』等について大きな整備効果が得られており、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)  ・事業期間の長期化を避けるために、計画時点からPI等による沿線住民との合意形成を図り、周辺環境に配慮しながら、円滑な事業展開を行うことが必要である。  ・予算制約という状況下では、事業区間の中でも「選択と集中」を行い、緊急性の高いところから重点的に実施し、段階的な整備を計ることで早期に整備効果を発現させることが必要である。</p>	<p>対応なし</p>	<p>九州地方整備局 道路部 道路計画第一課 (課長 荒瀬美和)</p>



<p>一般国道210号 日田バイパス (S52～H17) 九州地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>213</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)          ・交通量 整備前(実績:H2) 18,292台/日(現道部)            →整備後(実績) 9,289台/日(現道部:H18), 12,034台/日(当該路線:H22)          ・全体事業費 事業完了時(H17) 213億円          ・B/C 再評価時 3.2 (B=893億円 C=276億円) → 事後評価時 1.9 (B=697億円 C=362億円)          (事業の効果の発現状況)          ・交通混雑の緩和(日田バイパスの供用後、「鏡坂交差点」の渋滞が緩和(最大渋滞長1,100m→100m。)          (バイパスへの交通転換に伴い、現道部の混雑度が1.7から0.8に改善。)          ・交通安全性の向上(日田バイパスの供用後、死傷事故率が101.9件/億台キロから87.4件/億台キロに減少した。)          ・沿道環境の改善(日田バイパスの供用後、現道部沿道の騒音値が昼間で71dBから64dB、夜間で67dBから58dBに低減。)等々          (事業実施による環境の変化)          ・周辺環境との調和を図るため法面緑化を実施。          (社会経済情勢の変化)          ・沿線地域(日田市・玖珠町・うきは市)の人口は、昭和50年以降、減少傾向である(H21/S50で約0.9倍)。          ・沿線地域の高齢化率は進展(H21:28%)、大分県平均(H21:26%)を上回る。          ・沿線地域の自動車保有台数は増加傾向にある(H21/S50比で約3.1倍)。          (今後の事業評価の必要性)          ・日田バイパスの整備に伴い、国道210号(現道)の交通混雑が緩和され、鏡坂交差点の渋滞長が約9割減少するなど十分な効果が発現している。          ・日田市街地における死傷事故率や騒音の減少による道路・交通環境の改善など重要な役割を果たしていることから、さらなる事後評価の必要はない。          (改善措置の必要性)          ・国道210号日田バイパスは、日田玖珠連携都市圏を形成する日田市・玖珠町を結ぶ主要幹線道路として機能するとともに、大分自動車道を代替する路線として重要な役割を果たしている。          ・本事業により、『交通混雑の緩和』『道路・交通環境の改善』等について大きな整備効果が得られており、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)          ・事業期間の長期化を避けるために、計画時点からPI等による沿線住民との合意形成を図り、周辺環境に配慮しながら、円滑な事業展開を行うことが必要である。          ・日田バイパスは、供用後、沿道に工場が進出するなど地域振興に大きく貢献するとともに、日田市のまちづくりにも大きな影響を与えている。そのため、同種事業においては、まちづくりと一体となった道路計画を行うことによって現道を拡幅するかバイパスを整備するか判断することが必要である。</p>	<p>対応なし</p>	<p>九州地方整備局 道路部 道路計画第一課 (課長 荒瀬美和)</p>
<p>一般国道329号 石川バイパス (S63～H21) 沖縄総合事務局</p>	<p>5年以内</p>	<p>475</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因)          ・交通量 計画時(H42) 25,100台/日 → 実績(H19) 16,400台/日          ・全体事業費 475億円          ・B/C=1.9 (B=1,443億円 C=749億円)          (事業の効果の発現状況)          ・旅行速度 供用前20.8km/h → 25.4km/h          ・観光地へのアクセス向上 赤崎交差点～主要観光地「ピオスの丘」までの所要時間14分短縮          ・周辺道路の渋滞損失時間約6割削減          ・地域活性化を支援(バイパス周辺地域の人口増加:207百人→221百人)          (社会情勢の変化)          ・石川バイパス周辺地域において、人口・自動車保有台数・従業者数は増加傾向          ・交通量が増加傾向になり、ますます自動車依存型の社会環境が進展          ・市町村合併(平成17年4月)          うるま市(旧石川市、具志川市、勝連町、与那城町)          (今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性)          ・事業の効果が発現されており今後の再事後評価及び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>沖縄総合事務局 開発建設部 道路建設課 (課長 金城 博)</p>
<p>東海環状自動車道 (豊田東JCT～関広見) 伊勢湾岸自動車道 (豊田東JCT～豊田JCT) (HS～H21) 国土交通省及び中日本高速道路㈱</p>	<p>5年以内</p>	<p>7,682</p>	<p>1)費用対効果分析の算定基礎となった要因          ・全体事業費 計画時8,015億円→実績7,682億円          ・交通量 (H21年度)          東海環状自動車道:計画時11,000台/日→実績15,400台/日          伊勢湾岸自動車道:計画時21,700台/日→実績29,600台/日          ・B/C=2.8          ・B:29,546億円(走行時間短縮便益:27,261億円、走行経費減少便益:1,608億円          交通事故減少便益:677億円)          ・C:10,566億円(事業費:9,673億円、維持管理費:893億円)          2)事業の効果の発現状況          ・高速道路インターチェンジまでの利用圏が拡大          ・拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成          ・三次医療機関へのアクセス向上          ・緊急輸送路の代替路線を形成          3)事業実施による環境の変化          ・大気質・騒音ともに環境基準を下回ることを確認          4)事業を巡る社会経済情勢等の変化          ・東海3県の人口は、H20年度まで、5千人/年の割合で増加、H21年度は3千人減少          ・東海3県の県内総生産はH16年以降全国平均を大幅に上回る傾向を示していたが、H20、H21年度の社会経済情勢の影響により全国的な状況と同様に減少傾向。しかし、名古屋港および名古屋税関での輸出額は全国トップであり、経済活動は維持している状況。          5)今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性          ・費用対効果分析結果や利用状況、事業効果の発現状況から、十分な整備効果が得られており、今後の事後評価の必要性は無いものとする。          ・現在建設中の名古屋環状2号線や新東名・新名神高速道路の供用および東海環状道路の延伸供用によって当該区間の利用状況に変化が生じることも考えられるため、それらの路線の事後評価において、当該区間の利用状況についても改めて確認する。          6)計画・調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>中日本高速道路㈱ 建設事業本部 計画設計チーム (太田 睦夫)</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135号 宇佐美～網代バイパス (S63～H17) 静岡県	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) ・交通量 13,834台/日(H21実測) ・全体事業費 83億円 ・B/C 1.4 (B=208億円、C=153億円) (事業の効果の発現状況) ・狭隘区間解消による車両相互通行、高さ制限解除などの交通の円滑化 ・旅行速度 供用前 約30km/h → 供用後 約40km/h ・第1次緊急輸送路の強化	対応なし	静岡県土木部 道路整備課 (課長 鈴木宣好)
地域高規格道路 西彼杵道路 一般国道202号 江上バイパス (H3～H17) 長崎県	5年以内	317	(費用対効果の選定の基礎となった要因の変化) ・事業費 210億円(有料事業54億円含まず) → 317億円【実績(有料事業費57億円を含む)】 ・B/C 3.9 (B=1,676億円、C=430億円) (事業の効果の発現状況) ・通過時間の短縮 ・【(小迎交差点～江上交差点)供用前(西海橋経由):24分→供用後(西海パールライン経由):20分】 ・並行道路の交通量減少 ・【国道202号西海橋(平日朝7時台) 供用前:1,522台/h→供用後:1,289台/h 15%減少】 ・定時性の向上 ・【小迎交差点～江上交差点間の所要時間のバラツキが現道利用のルートと比較して小さい】 (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) ・H13.10長崎オランダ村が閉園 ・H15.2ハウスステンボスが会社更生法申請 ・H17.4.1西彼杵半島5町が合併し、西海市になる。 (今後の事後評価の必要性) ・費用対効果分析の結果や事業効果の発現状況から一定の整備効果が得られており、必要性はない。 (改善措置の必要性) ・費用対効果分析の結果や事業効果の発現状況から一定の整備効果が得られており、さらなる事後評価や改善措置の必要性はない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・特になし	対応なし	長崎県土木部 道路建設課 (課長 大我龍樹)

【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)
函館港 港町地区 国際物流ターミナル整備事業 (H3～H17) 北海道開発局	5年以内	369	(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 H3事業採択時:89万トン/年 → 事業完了時:24万トン/年 全体事業費 H3事業採択時:389億円 → 事業完了時:369億円 事業期間 H3事業採択時:H3～H14 → 事業完了時:H3～H17 (事業の効果の発現状況) 輸送コストの削減:陸上輸送削減距離130～336km 海上輸送・移動コストの削減:年間1.55%のフェリー一就航率向上 国際収益の増加:年間5隻の外航クルーズ船の増加 海難事故の減少:1.8回/年・隻の避泊可能回数の増加 滞船コストの削減:852時間/年の修理船の待機時間削減 B/C 事後評価時 1.3 (B:749億円、C:591億円) (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) 関税引き上げによる輸入原木の激減等により、取扱貨物量は当初の見込みより大きく減少している。 このため、港湾管理者や関係機関が当該ターミナルの利用促進に努め、海外のクルーズ船や修理のための大型船が利用している。 (今後の事業評価の必要性) 事業の効果が発現しており、投資効果も確保されていることから、今後の事後評価の必要性はない。 (改善措置の必要性) 事業の効果が発現されているため、改善措置の必要性はない。 事業効果をより高めるため、一層の利用促進を行っていく。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 見直しの必要性はない。	対応なし	北海道開発局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 笹島隆彦)

<p>稚内港 北洋ふ頭地区 国内物流ターミナル整備事業 (H14～H17) 北海道開発局</p>	<p>5年以内</p>	<p>14</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 H13新規評価時：114千トン/年 → H22事後評価時：84千トン/年 全体事業費 H13新規評価時：12億円 → 事業完了時：14億円 (事業の効果の発現状況) 輸送コストの削減：陸上輸送削減距離146km B/C 事後評価時 2.0 (B：38億円、C：19億円) (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) 特になし。 (今後の事業評価の必要性) 事業の効果が発現しており、投資効果も確保されていることから、今後の事後評価の必要性はない。 (改善措置の必要性) 事業の効果が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) 見直しの必要性はない。</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 笹島隆彦)</p>
<p>浦河港 本港地区 小型船だまり整備事業 (H3～H17) 北海道開発局</p>	<p>5年以内</p>	<p>33</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 H3事業採択時：32億円 → 事業完了時：33億円 (事業の効果の発現状況) 滞船・多そう係留コストの削減：17,910時間/年の滞船時間削減 水産物の商品価値低下の回避：1kg当たり425円の価格低下の回避 B/C 事後評価時 1.2 (B：69億円、C：59億円) (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) 特になし。 (今後の事業評価の必要性) 事業の効果が発現しており、投資効果も確保されていることから、今後の事後評価の必要性はない。 (改善措置の必要性) 事業の効果が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) 見直しの必要性はない。</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 笹島隆彦)</p>
<p>天売港 本港地区 地域交通拠点整備事業 (H12～H17) 北海道開発局</p>	<p>5年以内</p>	<p>5.5</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 H11新規評価時：59千トン/震災 → H22事後評価時：39千トン/震災 全体事業費 H11新規評価時：7.2億円 → 事業完了時：5.5億円 (事業の効果の発現状況) 震災時における輸送コストの削減：震災時の緊急物資・一般貨物量39千トン/震災 震災時における移動コストの削減：震災時の旅客数4,897人/震災 施設被害の回避：復旧のための支出の回避 震災時における漁業活動休止の回避：震災時の作業隻数24隻/日 B/C 事後評価時 1.2 (B：8.9億円、C：7.5億円) (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) 特になし。 (今後の事業評価の必要性) 事業の効果が発現しており、投資効果も確保されていることから、今後の事後評価の必要性はない。 (改善措置の必要性) 事業の効果が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) 見直しの必要性はない。</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 笹島隆彦)</p>
<p>天売港 本港地区 小型船だまり整備事業 (H11～H17) 北海道開発局</p>	<p>5年以内</p>	<p>6.6</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 特になし。 (事業の効果の発現状況) 滞船・多そう係留コストの削減：17,273時間/年の滞船時間削減 B/C 事後評価時 1.3 (B：11.9億円、C：9.4億円) (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) 特になし。 (今後の事業評価の必要性) 事業の効果が発現しており、投資効果も確保されていることから、今後の事後評価の必要性はない。 (改善措置の必要性) 事業の効果が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) 見直しの必要性はない。</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 笹島隆彦)</p>

秋田港 向浜地区 国際物流ターミナル整備事業 (H6~H17) 東北地方整備局	5年以内	74	<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 H15再評価時：146千トン/年 → H22事後評価時：116千トン/年 全体事業費 H15再評価時：79億円 → 事業完了時：74億円 (事業の効果の発現状況) 輸送コストの削減：船舶の大型化 海難事故の減少 港湾貨物の輸送効率化によるCO2、NOXの排出量の軽減 B/C 事後評価時 1.2 (B：139億円、C：112億円) (事業実施による環境の変化) 特になし。 (社会経済情勢の変化) 特になし。 (今後の事後評価の必要性) 事業の効果が発現しており、投資効果も確保されていることから、今後の事後評価の必要はない。 (改善措置の必要性) パルク貨物の取扱貨物量は順調に推移しているため、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	東北地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 中嶋義全)
新潟港 西港地区 道路トンネル整備事業 (S62~H17) 北陸地方整備局	5年以内	1,396	<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 H12再評価時：1,408億円 → 事業完了時：1,396億円 計画交通量 H12再評価時：26,400台/日(H20推計) → H22事後評価時：16,297台/日(H44推計) (事業の効果の発現状況) 輸送費用削減：3億円/年 輸送時間費用削減：80億円/年 交通事故削減：0.7億円/年 B/C 事後評価時 1.1 (B：2,386億円、C：2,515億円) (事業実施による環境の変化) 特になし (社会経済情勢の変化) 特になし (今後の事後評価の必要性) 事業の効果が発現しており、今後の事業評価の必要性はない。 (改善措置の必要性) 信濃川河口部の両岸が結ばれたことにより、地域住民の生活や地域の経済活動に大きく貢献していることから、改善措置の必要性はない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 特になし</p>	対応なし	北陸地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 浅見尚史)
清水港 外港地区 防波堤整備事業 (S35~H17) 中部地方整備局	5年以内	409	<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 H12再評価時：〔コンテナ貨物〕23万TEU/年(H11実績) → H22事後評価時：17万TEU/年(H30推計) 〔一般公共貨物〕205万トン/年(H11実績) → H22事後評価時：54万トン/年(H30推計) (事業の効果の発現状況) 輸送コストの削減 荷役中の船舶の安全性向上 B/C 事後評価時 1.4 (B：6,266億円、C：4,522億円) (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) 新興津ふ頭が拡張された。 (今後の事後評価の必要性) 投資効果が確認され、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) 本事業の特徴として対象施設規模が大きく整備期間が長期となっているため、効果発現状況を適宜確認することが望ましいが、現行の事業評価制度では対応可能と考えられるため計画・調査のあり方、評価手法の見直しの必要性は無い。</p>	対応なし	中部地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 清水崇)
宇部港 芝中地区 国際物流ターミナル整備事業 (S63~H18) 中国地方整備局	5年以内	63	<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 H10再評価時：〔パルク貨物〕38万トン/年 → H20実績：〔コンテナ貨物〕1.3万TEU/年(27万トン) (事業の効果の発現状況) 輸送コストの削減：陸上輸送削減距離78km 港湾貨物の輸送効率化によるCO2、NOXの排出量の軽減 今回の評価では考慮していないが大ロユーザーが今後取り扱い量を増やす見込み B/C 事後評価時 1.2 (B：138億円、C：113億円) (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20年9月に発生した世界的な経済危機の影響もあったが、現在では解消している。 (今後の事後評価の必要性) 事業の効果が発現しており、今後も宇部港のコンテナ貨物等を取り扱う重要な拠点施設としての利用が見込まれることにより、今後の事後評価の必要はない。 (改善措置の必要性) 事業目的に見合った事業効果の発現が確認されていることにより、今後の改善措置の必要はないものの、港湾管理者と連携して利活用の促進に努める。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 特になし。</p>	対応なし	中国地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 井村洋三)

三島川之江港 村松地区 防波堤整備事業 (S57~H15) 四国地方整備局	5年以内	72	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)</p> <p>取扱貨物量(村松地区公共岸壁) H12再評価時: 441万トン/年 → H22事後評価時: 380万トン/年          全体事業費 H12再評価時: 81億円 → 事業完了時: 72億円          (事業の効果の発現状況)</p> <p>輸送コストの削減:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>陸上輸送削減距離110km (輸入チップ)</li> <li>船舶の大型化30,000DWT→50,000DWT (輸入チップ)</li> <li>陸上輸送削減距離561km (輸入バルブ)</li> <li>陸上輸送削減距離43km (移出紙製品)</li> <li>陸上輸送削減距離43km (移入古紙)</li> <li>陸上輸送削減距離415km (外資コンテナ貨物; 輸出)</li> <li>陸上輸送削減距離120km (外資コンテナ貨物; 輸入)</li> <li>陸上輸送削減距離415km (内航フィーダー貨物; 移出)</li> <li>陸上輸送削減距離190km (内航フィーダー貨物; 移入)</li> <li>陸上輸送削減距離43km (内資コンテナ貨物)</li> <li>陸上輸送削減距離247km (RORO貨物; 関西)</li> <li>陸上輸送削減距離710km (RORO貨物; 関東(移出))</li> <li>陸上輸送削減距離296km (RORO貨物; 関東(移入))</li> </ul> <p>B/C 事後評価時 1.9 (B: 273億円、C: 146億円)</p> <p>(事業実施による環境の変化)</p> <p>沿道における騒音や振動等の軽減が図られた。          港湾貨物の輸送効率化により、CO2、NOXの排出量が軽減された。          (社会経済情勢の変化)          特になし          (今後の事後評価の必要性)          事業の効果が発現しており、投資効果も確保されていることから、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	四国地方整備局 港湾空港部 (沿岸域管理官 辻 誠治)
---	------	----	--	------	--------------------------------------

**【空港整備事業】**  
**(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)
新北九州空港建 設事業 (H5~H17) 九州地方整備 局・ 大阪航空局	5年以内	1,024	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)</p> <p>費用: H14事業評価(980億円)→台風被災に伴う対策費増等 開港時(1,024億円)</p> <p>需要: 国内旅客 (平成19年度) 予定路線・開設路線            予測値 2,833千人 羽田、新千歳、中部、大阪、関西、鹿児島、宮崎、那覇            実績値 1,239千人 羽田、(名古屋)、(那覇)            その他開設路線 旅客便: ソウル、(上海)、(ウラジオストク)            貨物便: 上海、生体馬・牛のチャーター便、(羽田)            ( )内の路線は現在廃止</p> <p>総便益(B): 1,369億円            総費用(C): 1,362億円            費用便益分析結果: 費用便益比 1.0、純現在価値 7億円、経済的内部収益率 4.0%</p> <p>(事業の効果の発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○2,500mの滑走路が海上に建設され、騒音の影響がなく24時間運用となり深夜早朝便が就航</li> <li>○国内線旅客は旧空港の約4倍、貨物は約50倍に増加</li> <li>○国際旅客(ソウル便)・貨物便(上海便等)が就航</li> <li>○大型機(B747-400F)によるチャーター便の就航</li> <li>○ILSの整備により、就航率が向上し、欠航等による不安要素が解消された</li> </ul> <p>(事業実施による環境の変化)            特になし</p> <p>(社会経済情勢の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○世界的な景気後退、航空会社の経営環境の悪化</li> <li>○新型インフルエンザの流行による利用の減少</li> </ul> <p>(今後の事後評価の必要性)</p> <p>前回評価時のB/C1.9に対し、今回評価のB/Cは1.0と大幅に減少した。なお、今回の評価は、今後の利用促進効果等を考慮することなく、国内線については羽田路線のみで将来減少、その他国際旅客、国内貨物及び国際貨物は現状の利用実績を基に行ったものである。            B/Cは1.0を超えていること、羽田線の増便、釜山線の新規就航が予定されており、現在の利用状況が悪化しない限り、現段階では「事業評価監視委員会(以下「委員会」)」の案件として再度、事後評価の対象とする必要はないと判断される。            しかし、当初の需要見込みを大幅に下回っているのは事実であり、今後も、空港の利用状況の動向について引き続き注視していく必要があり、「委員会」へ報告していくこととする。</p> <p>(改善措置の必要性)</p> <p>前回の再評価時に行った需要予測(平成19年度で約280万人)に対し、実績値は約110万人と大幅に下回っている。このため、需要を見込んだ路線に航空会社が参入していない要因等を分析した上で、地元で取り組んでいる国際定期貨物便、チャーター便の誘致を含め、24時間空港の特性を最大限活かした利用促進策を今後さらに講じることが必要である。</p> <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)</p> <p>本事業については、利用実績が航空需要予測を大幅に下回り、B/Cも再評価時を大幅に下回った。            現在、国土省全体として将来交通需要推計の改善に取り組んでいるが、特に航空需要予測については、再度このようなことがないよう、昨秋の事業仕分けでの議論も踏まえ、本事業の需要予測に対する検証を早急に実施する。            また、今後新たな施設整備を行う場合には、需要予測を厳格に行うとともに、当該施設整備の必要性や効果について厳しく精査していく。</p>	対応なし	九州地方整備局 港湾空港部 空港整備課 (課長 外戸保 勝) 大阪航空局 空港部 空港企画調整課 (課長 鈴木賢 治)

【都市・幹線鉄道整備事業】

(都市鉄道整備事業(地下高速鉄道整備事業))

事業名 (事業実施期 間) 事業主体	該当基 準	総事業 費 (億 円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
地下鉄半蔵門線 (水天宮前・押 上間) 整備事業 (H5～H15) 東京地下鉄株式 会社	その他	1,941	<p>(評価の基礎要因の変化と要因)</p> <p>事業費 計画時(免許申請時)1,849億円 → 実績 1,941億円                      工期 計画時(免許申請時)6年 → 実績 9年3ヶ月                      輸送人員 計画時(免許申請時)20.7万人/日 → 実績(平成19年度)21.3万人/日                      B/C 事後評価時 1.3 (B 3,100億円 C 2,381億円)</p> <p>(事業による効果・影響)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業の主たる目的については、江東・墨田下町地区を直結し、また既設路線とのネットワークが強化されたこと、さらには、東武伊勢崎線との相互直通運転が実現したことで達成された</li> <li>-東京メトロ日比谷線、千代田線の混雑率が180%を下回った</li> <li>-北千住駅の乗り換え流動が減少し、混雑の緩和に寄与した</li> <li>(ただし、いずれも更なる混雑の緩和に向けた取組みが必要)</li> <li>-既設線と半蔵門線(水天宮前・押上間)を利用する駅間について所要時間が短縮</li> <li>(ただし、強化されたネットワークの更なる活用という観点での取組みが必要)</li> <li>-錦糸町や押上の駅周辺で商業・業務施設、マンション開発が進展。さらに東京スカイツリー(新タワー)の建設が決まった。(ただし、中長期的な効果の着実な発現のための取組みが必要)</li> <li>・相互直通運転区間である東武伊勢崎線の西新井駅周辺等において再開発が進展</li> <li>・半蔵門線(水天宮前・押上間)建設工事において、新技術の導入を含む施工方法の見直し等により、環境負荷及び周辺交通への影響を低減</li> <li>・1993(平成5)年の新総合経済対策の一環として実施され、生産波及効果が発生した</li> </ul> <p>(社会経済情勢の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・都市再生の取組みの進展</li> <li>・首都圏における人口動向(都心回帰)</li> </ul> <p>(改善措置の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・半蔵門線(水天宮前・押上間)のサービス改善を通じた日比谷線、千代田線および北千住駅の更なる混雑の緩和</li> <li>・半蔵門線(水天宮前・押上間)の認知度向上等を通じた転換の促進、新たな需要の創出</li> <li>・半蔵門線の資金収支改善に向けたコスト削減の取組み</li> <li>・沿線開発の後押しを通じた旅客需要の創出</li> </ul> <p>(今後の事後評価の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業の主たる目的は達成されたことから、今後の事後評価の必要性はない。</li> </ul> <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事後評価結果の蓄積を踏まえた、事後評価のためのマニュアルの拡充(事業期間中の外部不経済を低下する取組みの評価、相互直通運転の取り扱い、事業許認可および建設に要する期間の延長による社会的便益の損失の試算)</li> <li>・事後評価を前提とした、新規事業採択にあたっての計画、評価、及び開業後の沿線地域の動向に係るデータベースの整備</li> <li>・利用経路の認知度向上のための取組み</li> </ul>	対応なし	東京地下鉄株式 会社 経営企画本部 (担当課長 堂免 敬一)

【都市・幹線鉄道整備事業】  
 (都市鉄道整備事業(空港アクセス鉄道等整備事業))

事業名 (事業実施期 間) 事業主体	該当基 準	総事業 費 (億 円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
京阪新線鉄道整備事業 (H10～H18) 奈良生駒高速鉄道株式会社	5年以内	785	<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) 1,135億円 → 実績 785億円                      工期 計画時(免許申請時) 8年 → 実績 8年                      輸送人員 計画時(免許申請時) 6.6万人/日 → 実績(平成21年度) 2.5万人/日                      B/C 事後評価時 1.2 (B 1,345億円 C 1,111億円)</p> <p>(事業による効果・影響)                      (1) 関西文化学術研究拠点へのアクセスルートの確保                      大阪都心部と学研都市の精華・西木津地区が直結し、学研都市への交通アクセス性が向上した。                      (2) 住宅地開発に伴い発生する交通需要への対応                      学研都市の開発に伴う住宅地開発の沿線である生駒市北部・奈良市北西部を通り、大阪都心部との直結・生駒駅での近鉄奈良線との接続によるネットワークにより、公共交通ネットワークを確保した。                      (3) 地域住民の大阪都心部への通勤・通学の利便性向上                      地下鉄中央線との相互直通運転により、沿線と大阪都心部とを直結し、大阪都心部への通勤・通学の利便性が向上した。                      (4) 学研都市の整備推進                      学研都市の都市施設としての交通機能を有し、学研都市の整備推進に寄与した。</p> <p>(社会経済情勢の変化)                      開業後の輸送人員は順調に増加しているものの、世界的な景気後退により、学研都市の開発プロジェクトに遅れが生じており、当初予想の輸送人員を下回っている。</p> <p>(改善措置の必要性)                      事業者の責務として、今後も第二種鉄道事業者と協働して、利用者の増加に努め、一層の効率的な経営に努める必要がある。                      また、本来一体的に進められるべきであった開発事業については、自治体・事業者に対し、開発事業の推進を要望し、京阪新線が有効なストックとしてより活用されるよう努める必要がある。</p> <p>(今後の事後評価の必要性)                      当初予想より需要は少ないが、費用便益比は1.2以上であり今後の事後評価の必要性はないが、少子高齢化の進展などにより、京阪新線の需要が予想より大幅に落ち込んだ場合には、直近の動向を踏まえて評価・検証が必要である。</p> <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)                      本事業評価の対象である京阪新線鉄道整備事業は、概成した都市を走る路線ではなく、醸成されつつある都市を走る「開発誘導型」の路線であり、特に京阪新線においては、国家プロジェクトである学研都市へのアクセス路線としての意味合いが強い。                      開発誘導型の路線においては、開発地区の人口増加が需要予測の変化の大きな要因となる一方で、地域の交通アクセス利便性の向上は、開発プロジェクトの推進の有無に大きく関わり、都市施設の一部としての意味合いが強い。                      しかしながら、マニュアルに沿って試算すると、時間短縮や費用縮減などの鉄道利用に関する便益のみが計上され、都市施設としての便益が計上されないことから、適切でないといえる。</p>	対応なし	奈良生駒高速鉄道株式会社 (常勤監査役 上住直彦)

【都市・幹線鉄道整備事業】  
 (幹線鉄道等活性化事業(乗継円滑化))

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)
平良駅 乗継円滑化事業 (H17~H18) 榊広島バスセン ター	5年以内	1.6	<p>(評価の基礎要因の変化と要因)</p> <p>事業費 想定値(新規採択時): 1.5億円 実績値 : 1.6億円</p> <p>工期 想定値(新規採択時): 2年 実績値 : 1年5カ月</p> <p>利用者数 想定値(新規採択時) 開業時(平成18年度) 駅南口利用者3,127人/日(うちバス利用者数569人/日) 開業5年目(平成22年度) 駅南口利用者3,655人/日(うちバス利用者数948人/日) 実績値 開業時(平成18年度) 駅南口利用者1,722人/日(うちバス利用者数324人/日) 開業5年目(平成22年度) 駅南口利用者2,178人/日(うちバス利用者数361人/日)</p> <p>(事業の効果の発現状況)</p> <p>1) 事業効率(費用対便益)【平成22年度価格】計算期間: 30年(50年) 費用 2.5億円(3.0億円) 便益 9.4億円(11.6億円) 費用便益比B/C 3.7(3.8)</p> <p>2) 事業による効果・影響</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・電車とバスの乗継に係る所要時間の短縮                     <ul style="list-style-type: none"> <li>上りホーム 10分短縮</li> <li>下りホーム 9分短縮</li> </ul> </li> <li>※整備前は旧平良駅と最寄の国道2号線上のバス停の所要時間</li> <li>・駅と廿日市市役所間の移動に係る所要時間短縮                     <ul style="list-style-type: none"> <li>上りホーム 3分短縮</li> <li>下りホーム 2分短縮</li> </ul> </li> <li>・鉄道駅とバス停のシームレス化と、駅へのアクセスルートである平良駅通線から連続的でバリアフリーな歩行空間が形成されたことにより、公共交通利用者、歩行者、特に高齢者や障害者等の安全性・快適性が向上</li> <li>・駅前周辺地区には、生活・文化・医療福祉、にぎわいなどの拠点施設が整備された『シビックコア地区』が形成された。廿日市市役所前(平良)駅は、この『シビックコア地区』への公共交通の結節点として機能し、拠点形成の支援・誘導に寄与した。</li> <li>・駅とバス停留所が一体化されたシームレスで開放的なデザインに加え、平良駅通線の電線共同溝整備により、無電柱化・緑化されたことから、良好な都市景観を創出した。</li> </ul> <p>(社会経済情勢の変化)</p> <p>平成22年度の廿日市市役所前(平良)駅の乗降客数については、前年度比較でも増加を見込んでいる。また、駅周辺地区の人口について、H19.4.1現在で7,848人が、H22.4.1現在で8,004人となり2.0%の増加に止まるのに対し、駅乗降客数はH18年度1日平均2,057人が、H21年度2,482人で、20.7%の増加となった。</p> <p>(改善措置の必要性)</p> <p>廿日市市役所前(平良)駅は、鉄道とバスの乗継負担が軽減されていることに加え、駅内外のバリアフリー化が十分に行われていることから、先進事例として他の駅のモデルともなっている。このことは、駅周辺地区の老年人口(65歳以上)について、H19.4.1現在で1,651人が、H22.4.1現在で1,816人と10.0%増加しているという地域の社会情勢の変化にも対応しており、改善措置の必要性は認められない。</p> <p>(今後の事後評価の必要性)</p> <p>新規事業採択時評価における需要予測は下回るものの、駅南口の利用者数の実績で、H18年は1,722人/日が、H22年は2,178人/日と、増加傾向を維持し事業の効果は発現している。また、上記のとおり改善措置の必要性が認められないことに加え、周辺環境の変化も予想されていないため、今後の事後評価の必要性も認められない。</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>鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル2005に記載されている便益の算出については、市場価値など計りやすい価値を計測するようになってきているが、今後は景観やバリアフリー等、事業に伴う様々な効果を評価するため、CVM等により非市場価値を計測していくことを検討するべきである。</p>	対応なし	榊広島バスセン ターターミナル事 業部 (取締役ターミナ ル事業部長 山口 徹)



【都市・幹線鉄道整備事業】  
 (鉄道駅総合改善事業)

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)
春日野道駅総合改善事業 (H11～H17) 神戸高速鉄道株	5年以内	34	<p>(評価の基礎要因の変化と要因)</p> <p>事業費 想定値(新規採択時):100億円 実績値:34億円</p> <p>工期 想定値(新規採択時):7年 実績値:7年</p> <p>利用者数 想定値(新規採択時) 平成22年 42,195人/日 実績値 平成21年度 11,881人/日</p> <p>(事業の効果の発現状況)</p> <p>1) 事業効率(費用対便益)【平成22年度価格】計算期間:30年(50年) 費用 53.7億円(54.3億円) 便益 76.7億円(94.4億円) 費用便益比B/C 1.4(1.7)</p> <p>2) 事業による効果・影響</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>西改札口新設に伴う駅西方浜側から駅改札口への移動時間の短縮 整備前 約4.1分 整備後 約1.6分</li> <li>駅のホームを新設しコンコースを拡張すると同時にバリアフリー施設整備をすることで、当初の計画どおりに駅利用者の安全性及び利便性の向上を図ることができた。</li> <li>駅改良にあわせて市の駐輪場が駅周辺に整備され利便性が向上した。</li> <li>駅改良は、周辺地区へ影響を与えるほどのインパクトはないが、HAT神戸を始めとした周辺で進められている開発行為に対して側面支援的な効果はあったと考える。</li> <li>駅改良と地下道の整備によって、車いす利用者や高齢者を含む歩行者だけでなく、自転車なども安全に国道を横断できるようになった。</li> </ul> <p>(社会経済情勢の変化)</p> <p>長引く不況と昨今の経済情勢の変化によって、HAT神戸への企業の進出が遅れ、また、大規模な集客施設が誘致できなかったことから、春日野道駅の乗降客数が推定とおりに増加しなかった。</p> <p>(改善措置の必要性)</p> <p>駅の安全性及び利便性向上という当初計画時の目的は達成されていることから、改善措置は不要と考える。</p> <p>(今後の事後評価の必要性)</p> <p>改善措置が不要であること、また、費用便益分析の結果から、事業効果が発揮されていると判断できるため、今後の事後評価の必要性はないと考える。</p> <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)</p> <p>駅改良工事については、通過列車の速達化やアクセス経路の短縮など定量的に把握(貨幣換算)できる効果と、安全性向上やバリアフリー化、駅の快適性の向上など定量的に把握するのが困難な定性的な効果がある。</p> <p>現在のマニュアルでは、定量的に把握できる効果を主体に事業効率性を評価し、事業全体を評価しているため、事業全体の真の効果の評価できていないと考えられる。</p> <p>したがって、今後は定量的な効果だけでなく定性的な効果もバランスよく評価できる新たな手法の開発やマニュアルの整備が必要と考える。</p>	対応なし	神戸高速鉄道株 (取締役 森井章介)

【その他施設費】

【官庁営繕事業】

事業名 (事業実施期間) 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
中央合同庁舎 第7号館 (H15～H19) 大臣官房官庁営繕部	5年以内	536	<p>(社会経済情勢の変化)</p> <p>本事業の事業計画の必要性や合理性に影響を与えるような社会経済情勢の変化は特にないと考えられる。</p> <p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)</p> <p>当初の事業計画に沿った整備がなされ、また庁舎が適切に活用されていることから、事業採択の時点から特段の要因の変化はないと考えられる。</p> <p>(事業の効果の発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>位置、規模及び構造の観点から、業務を行うための基本機能を満足していることが確認できる。</li> <li>地域性、景観性、環境保全性、ユニバーサルデザイン、防災性及び耐用・保全性について、特に充実した取組がなされており、中央官庁の施設として官庁営繕の施策が適切に反映されていることが確認できる。</li> </ul> <p>以上より、想定していた事業の効果は十分に発現していると考えられる。</p> <p>(事業実施による環境の変化)</p> <p>環境負荷低減への取組みやC A S B E E評価の結果から特に問題はないと考えられる。</p> <p>(今後の事後評価の必要性)</p> <p>事業の効果は十分に発現していると考えられるため、現時点で再度の事後評価の必要性はない。</p> <p>(改善措置の必要性)</p> <p>事業の効果は十分に発現していると考えられるため、現時点で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>現時点で見直しの必要性は見られないが、事業評価手法については引き続き評価の客観化に努めるとともに、必要に応じて適宜見直しを進める。</p>	対応なし	大臣官房官庁営繕部 整備課 (課長 西村好文)

<p>横浜地方気象台 (H17~H19) 関東地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>10</p> <p>(社会経済情勢の変化) 本事業の事業計画の必要性や合理性に影響を与えるような社会経済情勢の変化は特にないと考えられる。 (費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 当初の事業計画に沿った整備がなされ、また庁舎が適切に活用されていることから、事業採択の時点から特段の要因の変化はないと考えられる。 (事業の効果の発現状況) ・気象台としての必要な機能の確保 施設の老朽及び狭隘の解消、IT化への対応、十分な耐震性能やバックアップ機能の確保等により、気象台としての必要な機能が確保されたと判断できる。 ・位置、規模及び構造に関する基準を満足する施設の整備 事業の効果に関する評価(B1, B2)、CASBEE指標評価及びCS調査により、当該基準を満足する整備がされたと判断できる。 B1評価 121点 B2評価 地域性A、景観性A、環境保全性B、エネルギーデザインB、防災性C、耐用性・保全性B CASBEE評価 評点2.0 (A評価) CS調査 総合満足度3.5 (職員) ・歴史的建築物の保存活用 既存棟の保存活用により、歴史的価値の後世への継承、地域に親しまれる施設の創出及び魅力ある観光地としての良好な景観形成がされたと判断できる。 (事業実施による環境の変化) 特になし (今後の事後評価の必要性) 事業の効果は十分に発現していると考えられるため、現時点で再度の事後評価の必要性はない。 (改善措置の必要性) 事業の効果は十分に発現していると考えられるため、現時点で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) 既存建物の保存活用を行う事業を実施する際には、当初計画の立案時から想定外の事態が生じた場合の対応方針を十分に検討しておく。</p>	<p>対応なし</p>	<p>関東地方整備局 営繕部調整課 (課長 小澤 剛)</p>
<p>那覇第2地方合同庁舎(Ⅱ期) (H17~H19) 沖縄総合事務局</p>	<p>5年以内</p>	<p>48</p> <p>(社会経済情勢の変化) 本事業の事業計画の必要性や合理性に影響を与えるような社会経済情勢の変化は特にないと考えられる。 (費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 当初の事業計画に沿った整備がなされ、また庁舎が適切に活用されていることから、事業採択の時点から特段の要因の変化はないと考えられる。 (事業の効果の発現状況) 官庁施設として、業務を行うために必要な基本的な機能を満たしていることが確認できる。更に、地域性、環境保全性等の付加機能について、取り組み内容が事業の特性と合致しており、官庁施設として官庁営繕部の施策が適切に反映された機能を持った施設を実現できていると評価できる。 (事業実施による環境の変化) 環境保全性及びCASBEE評価の結果から、敷地外環境への負荷も抑えられており特に問題はない。 (今後の事後評価の必要性) 事業の効果は十分に発現していると考えられるため、現時点で再度の事後評価の必要性はない。 (改善措置の必要性) 事業の効果は十分に発現していると考えられるため、現時点で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) 今後も評価方法の運用にあたっては、適宜改善・見直しを行うなどフォローアップに努める。作業過程で得られた事業の成果や課題は今後の施設整備にフィードバックし、活用していく。</p>	<p>対応なし</p>	<p>沖縄総合事務局 開発建設部営繕課 (課長 田阪昭彦)</p>