

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）
最上川中流消流雪 用水導入事業（清 水地区） （H17～H18） 東北地方整備局	5年以内	6.0	<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 6.0億円、工期 平成17年度～平成18年度 B/C 2.0（B：16億円、C：8.2億円） （事業の効果の発現状況） ・導水することで、円滑な除雪が可能になり、雪堤により阻害されていた歩行空間が復活した。 ・導水することで、雪堤排除が可能となり、交通が円滑化した。 （事業実施による環境の変化） 消流雪用水導入区域内において、住民の方から以下の意見が寄せられている。 ・今までは、大雪の日や屋根の雪下ろしをした日には、側溝に雪が詰まり困っていましたが、流雪溝が完成してからは、スムーズに雪が流れ、除雪作業がはかどっています。 ・毎年冬になると朝に家の前や脇の雪かきをするのが日課となっています。流雪溝が整備される前は水量が少なく、雪詰まりが多く、作業がなかなかはかどりませんでした。今はスムーズに雪が流れ、大変楽になりました。 （社会経済情勢の変化） ・大蔵村の人口は減少傾向にあるが、老年人口比は昭和55年から急激に増加し、高齢化傾向が顕著である。 ・人口の減少や高齢化傾向であることから、除排雪作業の軽減に貢献している本事業の意義は大きいものと思われる。 （今後の事後評価の必要性） ・現時点では、消流雪用水導入事業について、住民の方からは「スムーズに雪が流れ、除雪作業がはかどっている」「排雪で側溝が詰まることもなくなったので助かっている」等の声が聞かれ、流雪溝の疎通能力の向上が図られている。また、施設導入後は除雪労力の軽減が図られたなどの意見も聞かれており、本事業は一定の成果が得られたと考えられる。 ・よって、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、消流雪用水導入事業の効果が確認されているため、改善処置の必要性はない。 （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。</p>	対応なし	東北地方整備局 河川部 河川環境課 （課長 梅森雄一）
中川・綾瀬川直轄 河川改修事業（首 都圏外郭放水路） （H4～H18） 関東地方整備局	5年以内	2,310	<p>（費用対効果分析の算定の基礎となった要因の変化） 全体事業費 2,310億円、工期 平成4年度～平成18年度 B/C 3.2（B：7,476億円、C：2,350億円） （事業の効果の発現状況） ・運用開始以降、最大の流入量を記録した平成20年8月の集中豪雨の際も、首都圏外郭放水路の稼働により約1,172万m³の洪水調節を行い浸水被害を回避した。 （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） ・中川・綾瀬川流域では、つくばエクスプレスの開通や郊外型大型店舗（越谷レイクタウンなど）の出店などにより流域内の開発が進んでおり、首都圏外郭放水路の重要性はますます高くなっている。 （今後の事後評価の必要性） ・平成20年8月出水等における事業効果の発現状況から、今後も引き続き浸水被害の軽減効果が期待され、事業の有効性が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） ・平成20年8月出水等における事業効果の発現状況から、今後も引き続き浸水被害の軽減効果が期待され、事業の有効性が十分見込まれることから、改善措置の必要はない。 （同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性） ・事業評価の結果、同種事業の調査計画のあり方や事業評価手法について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 荒川泰二）

<p>富士川水防災対策特定河川事業（白子地区） (H5～H18) 関東地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>25</p>	<p>(費用対効果分析の算定の基礎となった要因の変化) 全体事業費 25億円、工期 平成5年度～平成18年度 B/C 1.2 (B: 49億円、C: 42億円) (事業の効果の発現状況) ・事業の実施により、洪水が発生した場合においても、白子地区一帯の浸水域が解消される。 (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) ・氾濫解消エリアの人口・資産及び土地利用について、エリア全体として、事業前後で大きな変化はない。ただし、事業実施エリアである白子地区においては、事業の長期化に伴い、土地利用形態に変更があり、自治体が計画を変更した。 (今後の事後評価の必要性) ・事業完了以降、H23台風15号（戦後第4位）の出水があったが、被害は生じなかった。また、計画規模の出水に対しても、本事業の実施により、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、H23台風15号（戦後第4位）の出水があったが、被害は生じなかった。また、計画規模の出水に対しても、本事業の実施により、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、改善処置の必要はない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・事業が長期化するときには、地域住民に対し、より丁寧にコミュニケーションをとる事が重要であるとする。なお、同種事業の事業評価手法の見直しの必要はない。</p>	<p>対応なし</p>	<p>関東地方整備局 河川部 河川計画課 (課長 荒川泰二)</p>
<p>神通川特定構造物改築事業（大坪用水堰） (H14～H18) 北陸地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>53</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 全体事業費 53億円(新規時 53億円)、工期 平成14年度～平成18年度 B/C 6.6(B:490億円、C:74億円) (事業の効果の発現状況) ・神通川特定構造物改築事業（大坪用水堰）の実施により浸水被害を大幅に軽減した。この事業効果を氾濫シミュレーションにより検証した結果、計画規模である1/100相当の洪水があった場合、洪水氾濫が解消される。 (事業実施による環境の変化) ・旧大坪用水堰には中央に魚道が設置してあったが、魚道と河床に落差があり、魚類の遡上が困難な状況であった。 ・堰改築に伴う新しい魚道については、学識経験者、内水面漁協関係者からなる「魚道検討委員会」を設け、タイプ、大きさ、構造等を検討した。その提言により、水位変動に比較的良好に対応し、遡上魚の休息域も確保され、多種多様な魚種に対応可能なブルタイプ式のアイスハーバー型魚道を設置し、旧堰により妨げられていた魚類の遡上や降下が可能となった。 (社会経済情勢の変化) ・八尾町の中心市街地は「おわら風の盆」が全国的に知られ、県内外の多くの観光客が訪れることから、歴道整備（八尾町歴史的地区環境整備街路事業）を実施するなど観光資源を活用した中心市街地の整備に取り組んでいる。 ・堰改築が完了した平成18年以降も、おわら風の盆の観光客は概ね20万人強で推移しており、毎年大きな賑わいを見せている。 ・下流域の市街化区域においては、北陸自動車道、JR高山本線、富山地方鉄道、国道359号線等の交通ネットワークや富山大学、工業地帯が存在しており、今後も周辺地域の発展・振興が期待される。 ・堰改築後も農業用水取水堰として井田川沿川に広がる水田地帯の灌漑に寄与している。 (今後の事後評価の必要性) ・事業完了以降には、事業効果を検証するような豪雨は発生していないが、事業の実施により、流下能力ネック地点となっていた当該地点の流下能力の向上が図れたとともに、浸水被害軽減の効果が期待されたことから事業の有効性は十分見込まれ、再度の事後評価の必要性はないと考える。ただし、今後とも洪水発生時における事業の効果を検証していくこととする。 (改善措置の必要性) ・必要があれば堰管理者と調整し、改善処置を指導する。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・事後評価については、事業完了5年で事後評価を実施しているが、今後も洪水発生時を含む堰の事業効果を検証していく。</p>	<p>対応なし</p>	<p>北陸地方整備局 河川部 河川計画課 (課長 村山英俊)</p>
<p>加古川特定構造物改築事業（JR加古川橋梁） (H7～H18) 近畿地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>143</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 143億円、工期 平成7年度～平成18年度 B/C 13.3 (B: 2,921億円、C: 219億円) (事業の効果の発現状況) ・加古川橋梁架替により、河川整備基本方針対象洪水において想定される被害が減少することを確認。 ・連携事業である「連続立体交差事業」「加古川駅前土地区画整理事業」「加古川駅前北土地区画整理事業」等により、JR加古川線による市の中心部の分断が解消され、12箇所の踏切による慢性的な交通渋滞が解消。 (事業実施による環境の変化) ・JR山陽本線加古川橋梁の架替前後で、魚介類・底生動物・植物のいずれも種類は減少しておらず、JR山陽本線加古川橋梁の架替による大きな河川環境の変化はない。 (社会経済情勢の変化) ・JR加古川橋梁架替に関連する沿川市町の近5カ年（平成17年から平成22年）までの総人口は0.3%減、総世帯数は0.5%増、総資産額は22.8%増であり、事業の必要性については変化はない。 (今後の事後評価の必要性) ・事業効果が発現し、大きな社会情勢の変化等もなく、費用対効果（B/C）は事業実施後においても13.3と事業実施効果が得られており、今後の事後評価の必要性は無い。 (改善措置の必要性) ・現時点において、事業実施による治水上の効果が発現しており、改善措置は必要ない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・当該事業の事業評価は治水経済調査マニュアル（案）に基づき実施しており、妥当と考えており、現時点での見直しの必要性は無い。</p>	<p>対応なし</p>	<p>近畿地方整備局 河川部 河川計画課 (課長 吉田一亮)</p>

<p>宇治川床上浸水対策特別緊急事業 (H7～H18) 四国地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>353</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 事業費 353億円、工期 平成7年度～平成18年度 B/C 1.9 (B: 1,065億円、C: 573億円) (事業効果の発現状況) ・事業完成以後も、床上特緊事業の着手以前には床上浸水が発生していた規模の降雨は度々発生。しかし、放水路等の効果により床上浸水被害は概ね防止された。 (事業実施による環境の変化) ・新宇治川放水路出口から下流の仁淀川に対する水質の悪影響は特に見受けられない。 ・地下水の水質への影響は極めて少ない。 (社会経済情勢の変化) ・宇治川流域は、高知市街から近く、利便性の高さから、高知市のベッドタウンとして市街化が進展。 ・近年、流域より高知市側の高知西バイパスや高知自動車道等が整備され、さらに利便性が向上。 ・市街化の進行速度は鈍化しているものの、今後も進展が期待される地域である。 ・いの町中心部では、近年、大型スーパーが進出するなど人口推移は安定しており、製造業従業者数、製造品出荷額についても概ね横ばい傾向。 ・浸水想定区域内には、災害弱者関連施設や行政機関等がある。 (今後の事業評価の必要性) ・事業完了後も従来であれば床上浸水被害が発生する規模の降雨、洪水は発生している。しかし、本事業の効果により、概ね床上浸水被害は解消されており、事業効果は発現されている。 ・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。 (改善措置の必要性) ・事業目的に見合った治水効果が発現されていることから、改善措置の必要性はない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・現時点では、同種事業の調査・計画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 足立文玄)</p>
<p>肱川水防災対策特定河川事業(大和(郷)地区) (H13～H18) 四国地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>46</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 全体事業費 46億円、工期 平成13年度～平成18年度 B/C 1.0 (B: 65億円、C: 64億円) (事業の効果の発現状況) ・事業完了後の平成23年9月21日に、着手前に家屋浸水被害を生じた平成7年7月4日洪水を越える規模の洪水が発生した。 ・しかし、大和(郷)地区では、本事業で整備した宅地嵩上げ、河道整備の効果により、浸水被害は発生せず、事業実施に際し想定した事業効果は発現されている。 ・本事業は、東大洲地区締切のための下流対策の一環として実施しているもの。今後、下流対策の進捗に応じて暫定堤防を嵩上することにより、東大洲地区で確実に事業効果が確実に発現される見込み。 ・関連事業の効果として、地域コミュニティを存続し、整備後の良好な住環境を実現することも目的。 ・整備後に、地元地権者が住居を建築するなど、地域コミュニティが再生し良好な住環境が実現。 (事業実施による環境の変化) ・整備前は一部を除き宅地及び耕地であり、特筆すべき自然環境は見当たらなかった。 ・整備後も宅地・公共事業用地であり、自然環境に大きな差異はない。 ・事業前の大和川河岸部に、ハマサジやフクド群落が分布。工事中は学識経験者に相談しつつ、一時的に別の場所に移植し、護岸完成後元の位置に戻すなどの対応を行った。 ・復元後、これらの植物は順調に生育しており、対応意図は概ね達成。 (社会経済情勢の変化) ・大洲市では、平成18年以降、従業者数、事業所数が、ピーク時から1割程度減少している状況。 ・その後、市内に企業誘致も図られ、指標は横ばい。 ・大洲市の人口は平成7年以前から減少傾向、世帯数も平成17年をピークに減少傾向。 (今後の事後評価の必要性) ・事業完了後の平成23年9月21日に、着手前に大規模な被害を生じた平成7年7月4日洪水を越える規模の洪水が発生した。しかし、大和(郷)地区では、浸水被害は発生せず、事業効果は発現。 ・費用便益分析により現時点で経済的に投資は妥当であることを確認。また、大きな社会経済情勢等の変化も大きくなく本事業の重要性は今後も変わらない。さらに環境への重大な影響も見られない。 ・よって、当事業の今後の事後評価の必要性はない。ただし、既に本事業は完了しているが、東大洲地区における便益は現状では発現されておらず、他の下流対策箇所の進捗を待っている状況にあるため、今後は本事業を含め、河川事業全体としての進捗管理・事業評価を行い早期事業効果発現に努める。 (改善措置の必要性) ・事業目的に見合った治水効果が発現が確認できており、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) ・現時点では、同種事業の調査・計画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 河川部 河川計画課 (課長 足立文玄)</p>

<p>筑後川特定構造物 改築事業（大刀洗 水門） （H15～H18） 九州地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>29</p>	<p>（費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化） 全体事業費 29億円、工期 平成15年度～平成18年度 B/C 7.9（B：305億円、C：38億円） （事業の効果の発現状況） ・事業完了後の平成22年7月洪水等において水門は確実に稼働し、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） ・周辺環境及び河川環境への影響はほとんどみられない。 （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、外水、内水対策の必要性は増加している。また、流域内人口に大きな変化は生じておらず、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22年出水等において、効果の発現が確認されている。地域の社会情勢としては、関係地区の人口に関する大きな変化は見受けられず、また近年の大雨の発生頻度を考えると当事業の重要性は依然として高いものと考えられる。また、当事業による環境の変化については、特に見受けられない。よって、今後の事後評価については必要無いものとするが、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は、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が発現され、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。なお、今後も継続して事業効果を発現できるよう、引き続き適切な維持管理に努めていきたい。 （同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性） ・事業完了後の近年洪水では、確実に水門の操作がなされ、また、平成22年洪水では大刀洗川の河川改修及び大刀洗排水機場の機能高度化による水位低減効果とあまって、浸水被害が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り、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 藤本雄介）</p>
<p>釜房ダム貯水池水 質保全事業 （H15～H18） 東北地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>5.7</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 5.7億円、工期 平成15年度～平成18年度 B/C 1.1（B：14億円、C：13億円） （事業の効果の発現状況） カビ臭の原因となる2MI Bについて、事業実施前は10ng/Lを超えることが多く100ng/L以上となることもあったが、事業実施後は40ng/L以上の発生が無く、概ね10ng/Lに抑制され、ダム湖の水環境が改善されており、仙台市水道局における活性炭投入量も削減された。 （事業実施による環境の変化） 事業実施前後の水温勾配、成層強度実測データでは、水温勾配は成層期の特に7～8月に弱まっており、月平均値として水温勾配0.5℃/m以下に抑えられている。 （社会経済情勢の変化） 周辺人口や家畜頭数は減少傾向傾向だが、下水道普及率や土地利用には大きな変化は見られない。 （今後の事後評価の必要性） 「釜房ダム貯水池水質保全事業」は十分効果を発揮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考えられる。 （改善措置の必要性） 現時点では「釜房ダム貯水池水質保全事業」に対する改善措置の必要性は見られないが、今後も適切な管理を行いつつ、より良い貯水池水質の保全に向けて必要な検討を行い、必要に応じてダム等管理フォローアップ委員会で審議する。 （同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性） 同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直し等の必要性については特になし。</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 山谷博志）</p>
<p>田瀬ダム貯水池水 質保全事業 （H17～H18） 東北地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>3.9</p>	<p>（費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化） 全体事業費 3.9億円、工期 平成17年度～平成18年度 B/C 8.6（B：59億円、C：6.8億円） （事業の効果の発現状況） 本事業による曝気循環施設の稼働により、貯水池全面にアオコが確認される割合が減少した。 （事業実施による環境の変化） アオコ発生の原因となる植物プランクトンは水温が高い環境を好むが、事業実施前後で気象条件が類似している年の比較において、貯水池表面の水温が高い8月期の平均水温が26.5℃から24.2℃に低下したことから、アオコの原因である植物プランクトンの抑制効果につながるものと考えられる。 （社会経済情勢の変化） 周辺人口は減少傾向だが、家畜頭数や下水道普及率、土地利用には大きな変化は見られない。 （今後の事後評価の必要性） 「田瀬ダム貯水池水質保全事業」は十分効果を発揮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考えられる。 （改善措置の必要性） 現時点では「釜房ダム貯水池水質保全事業」に対する改善措置の必要性は見られないが、今後も適切な管理を行いつつ、より良い貯水池水質の保全に向けて必要な検討を行い、必要に応じてダム等管理フォローアップ委員会で審議する。 （同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性） 同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法見直し等の必要性については特になし。</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 山谷博志）</p>

<p>浦山ダム水環境改善事業 (H15～H18) 関東地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>29</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 全体事業費 29億円 工期 平成15年度～平成18年度 B/C 2.5 (B: 98億円、C: 39億円) (事業の効果の発現状況) ・大規模出水時(ピーク流量約300m³/s)における下流河川での濁水が、約4ヶ月と長期化していたものに対し、事業実施後は、30日程度と大幅に改善されており、効果が発揮されている。 ・小規模出水においても下流河川での濁水が、約1ヶ月に対し10日間になるなど効果が発揮されている。 (事業実施による環境の変化) 浦山ダム貯水池内では、H18以降、淡水赤潮とアオコが発生し、長期化する傾向が見られ、清水バイパス運用後もこれらの現象が続いている。 淡水赤潮・アオコ発生時には清水バイパスの利用により、下流河川への影響を改善している。 (社会経済情勢の変化) 浦山ダム周辺施設の年間の利用者数は、事業実施後の平成21年度調査では減少しているが、事業実施による影響かどうかはあきらかでない。 (今後の事後評価の必要性) 本事業の有効性は十分見込まれていることから、今後の事業評価の必要は認められない。 (改善措置の必要性) 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認められない。 (同種類似業務の計画・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 澤石久巳)</p>
<p>関川総合水系環境整備事業 (H16～H20) 北陸地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>6.3</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 6.3億円、工期 平成16年度～平成20年度 B/C 2.4 (B: 18億円、C: 7.8億円) (事業の効果の発現状況) ・関川の河川利用者数は年々増加傾向にある。整備後に実施した平成21年度河川空間利用実態調査による年間利用者数の推計値は約354千人であり、前回調査と比べ約171千人が増加している。 ・平成21年に実施した「川の通信簿調査」では、市民による川の親しみやすさの評価で、散策路の利用しやすさや景観等の観点から高評価がなされている。 (事業実施による環境の変化) ・事業実施中及び事業完了後において、自然環境の変化に関する問題及び指摘は特にない。 (社会経済情勢の変化) ・地域開発の状況及び関連事業について、大きな変化はみられない。 ・地域の協力的体制については、事業対象範囲付近では、平成18年から市民団体(リバーサイド夢物語)がVSP(ボランティア・サポート・プログラム)に登録し、花いっぱい活動を行うなど、地元・上越市との連携による利用、管理が行われている。その他、関川・川づくりワークショップをきっかけに発足した市民団体(関川水辺クラブ)等による、清掃活動や水質調査等も行われている。 (今後の事後評価の必要性) ・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ないことから、今後の事後評価の必要性はないものと考えられる。 (改善措置の必要性) ・現時点において、整備した施設は利用されており、維持管理も適正に行われていることから、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) ・現時点での見直しの必要性はないものと考えられるが、今後の評価技術の向上等があれば、必要に応じて実施することも考えられる。</p>	<p>対応なし</p>	<p>北陸地方整備局 河川部 河川計画課 (課長 村山英俊)</p>
<p>小矢部川総合水系環境整備事業 (H2～H18) 北陸地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>4.8</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 全体事業費 4.8億円、工期 平成2年度～平成18年度 B/C 3.8 (B: 42億円、C: 11億円) (事業の効果の発現状況) ・小矢部川水辺プラザの拠点となる土屋親水公園では、毎年8月第1日曜日に開催されるリバーサイドフェスタの会場に活用され、多くの人々が訪れているほか(平成21年度は約7,000人が参加)、散策や休憩の場等として利用されている。 ・隣接する福岡防災ステーションとその前面の小矢部川を会場として、福岡B&G 海洋センター協力のもと、水辺の安全教室として河川利用の安全講習や自然観察が行われ、沿川施設との一体的な河川空間利用が実現している。 ・平成21年度に実施した「河川空間利用実態調査」結果によると、小矢部川水辺プラザでは約4万5千人となっており、小矢部川全体の中心的な拠点として当該地区が利用されている。 (事業実施による環境の変化) ・事業実施中及び事業完了後において、自然環境の変化に関する問題及び指摘は特にない。 (社会経済情勢の変化) ・本事業に関係する高岡市(旧福岡町含む)、砺波市、小矢部市では、社会的な変化はないものと考えられる。 ・地域の協力的体制については、自治体の占用による日常的な維持管理活動のほか、地域住民等による清掃美化運動が平成18年から継続的に行われる(平成22年参加者:約400名)など、自治体・地元との連携による管理が進められている。 (今後の事後評価の必要性) ・事業効果が発現し、大きな社会情勢の変化等もなく、事業実施に伴う環境への重大な影響も見られないことから、今後の事後評価の必要性はないものと判断される。 (改善措置の必要性) ・現時点において、整備した施設については、日常及びイベントでの多様な利用がみられ、関係自治体による適正な維持管理が行われていることから、今後も事業実施による効果は十分に持続していくものと考えられるため、当面改善措置は必要な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) ・現時点での見直しの必要性はないものと考えられるが、今後、評価技術の向上等があれば、必要に応じて実施することも考えられる。</p>	<p>対応なし</p>	<p>北陸地方整備局 河川部 河川計画課 (課長 村山英俊)</p>

<p>手取川ダム水環境改善事業 (H14～H18) 北陸地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>4.4</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4.4億円、工期 平成14年度～平成18年度、B/C 1.5 (B:9.7億円、C:6.5億円) (事業効果の発現状況) 維持放流により無水区間の解消、河川内における藍藻類、珪藻類の繁茂状況の解消、景観の改善、臭気の発生の改善、河川水質の改善、魚類の多様度が増加するなどの生息環境の改善が図られた。 (事業実施による環境の変化) 事業実施中及び事業完了後において、自然環境の変化に関する問題及び指摘は特にはない。 (社会経済情勢の変化) 地域開発の状況及び関連事業について、大きな変化は見られない。 本事業を契機として、手取川第一発電所(電源開発(株)管理)の維持流量が見直しされた。 これまで、当該発電所に維持流量の設定がなかったが、試験放流状況の結果を踏まえ、H16.3.31付けで維持流量0.406m³/s～0.994m³/sを位置付けることとなった。この維持流量の設定は事業完了後も引き続き継続されている。また、本事業により設置された維持放流設備については、ダム共同施設管理者との間でダム共同施設とする整理ができ、手取川第一発電所の維持放流のほか、利水放流(工水、上水)に使用できる施設とされた。 (今後の事業評価の必要性) 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ないことから、今後の事業評価の必要性はないものと考ええる。 (改善措置の必要性) 現時点において、整備した施設は利用されており、維持管理も適切に行われていることから、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) 現時点での見直しの必要性はないものと考えられるが、今後の評価技術の向上等があれば、必要に応じて実施することも考えられる。</p>	<p>対応なし</p>	<p>北陸地方整備局 河川部 河川管理課 (課長 島中泰彦)</p>
<p>大井川総合水系環境整備事業 (H8～H20) 中部地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>73</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 全体事業費:73億円 事業期間:平成8年度～平成20年度 B/C:1.3 (B:177億円、C:132億円) (事業効果の発現状況) ・多目的河川敷道路:多目的河川敷道路が整備され、日常的なジョギングや散歩など健康増進の場として、「しまだ大井川マラソン」や県内外からの陸上合宿などイベントの場として活用されている。また、静岡県地域防災計画に緊急河川敷道路として位置付けられている。 ・赤松地区:堤内地からのアクセスが改善され、散歩など健康増進の場として、マラソンの休憩場所として活用されている。 ・川尻地区:堤内地の公園と河川空間のアクセスが改善され、また、河川敷利用の安全性が確保されたことなどから、県営吉田公園から大井川清流緑地が一体的に利用されている。 (事業実施による環境の変化) ・河川水辺の国勢調査結果から整備前・後の魚類・鳥類の確認種数を比較すると、整備後に確認種が減少しておらず、影響は見られない。 (社会経済情勢の変化) ・河川空間利用実態調査において、大井川の年間利用者数が増加している。 ・平成22年度の実績では、散策などの日常的な利用の他、年間12件のイベントが開催されており、「しまだ大井川マラソン」にあつては、北海道から沖縄の全国各地から参加者が訪れている。 ・島田市により大学陸上部や実業団の合宿誘致活動が行われており、平成22年度は延べ29団体が利用し、県外からの利用者も増えている。 ・多目的河川敷道路が、「静岡県地域防災計画」に位置付けられている。 (今後の事業評価の必要性) ・事業効果の発現状況から、現時点では再度の事業評価の必要性はない。 (改善措置の必要性) ・現時点では改善措置の必要性はない。今後も沿川住民、利用者等の意見把握に努め、必要に応じて関係自治体と協力して対応する。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・当該事業評価手法は妥当と考えており、現時点での見直しは必要ないと考ええる。</p>	<p>対応なし</p>	<p>中部地方整備局 河川部 河川環境課 (課長 水谷直樹)</p>

【ダム事業】
(直轄事業等)

事業名 (事業実施期間) 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
忠別ダム建設事業 (S52~H18) 北海道開発局	5年以内	1,624	<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 1,624億円、工期 昭和52年度～平成18年度 B/C 2.7 (B: 4,438億円、C: 1,646億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・忠別ダムは、平成19(2007年)の管理開始から平成22年(2010年)までの4年間で16回の洪水調節い、下流の洪水被害の軽減に貢献した。 ・管理開始後の最大となる平成22年8月洪水では、忠別ダムの洪水調節により、最大808m³/sの洪水調節を行い、大正橋地点における水位を約2.1m低減した。 ・忠別ダムは、下流地点で維持流量など必要な流量を確保できるように補給を行っている。 ・忠別ダムは、忠別地区及び北空知地区のかんがい用水を補給しており、至近4ヶ年の平均では、それぞれ年間約135,000千m³、339,000千m³の取水に貢献している。 ・忠別ダムは、旭川市及び東神楽町の水道用水を補給しており、至近4ヶ年の平均では、年間約11,900千m³の取水に貢献している。 ・新忠別発電所は、平均的な一般家庭の約9,000世帯分に相当する年間約46,300MWhを発電し、周辺地域に安定的な電力の供給を行っている。 <p>(事業実施による環境の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・東神楽橋において、SS、T-Plは、湛水後に低い値で推移している。その他の項目についても、湛水前後で大きな変化はなく、水質は良好な状況にある。 ・湛水後において、流入河川、貯水池内、下流河川のいずれの調査地点でも、pH、DO、BOD、SSの環境基準値を概ね満たしており、水質は良好な状況にある。 ・魚類については、ダム湖が止水性の魚類の新たな生息環境となった。また、流入河川、下流河川では、湛水前後で確認種類数に大きな違いはみられなかった。 ・底生動物については、ダム湖が止水性の種類の新たな生息環境となった。また、下流河川では、造網型の種類を多く含むトビケラ目の割合が高くなったが、これは湛水後に底質が安定したことによるものと考えられる。 ・ダム湖周辺の植生については、湛水前後で大きな変化はみられず、安定している。また、ダム下流河川の植生については、樹林化の進行がみられたが、これは湛水後に攪乱頻度が減少したことによるものと考えられる。 ・鳥類については、ダム湖が水鳥の新たな生息環境として利用されるようになったと考えられる。 <p>(社会経済情勢の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・水源地域の人口は、旭川市・東川町では横ばい、東神楽町では増加、美瑛町では減少傾向にある。世帯数は、旭川市・東川町・東神楽町では増加、美瑛町では横ばい傾向にある。 ・忠別ダムは、旭川市と道内でも有数の観光地である旭岳温泉や天人峡温泉への動線に位置し、周辺には複数の広場や駐車帯が整備されているため、憩いとやすらぎの場として多くの人に利用されている。 <p>(今後の事後評価の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・忠別ダム建設事業は、ダムの目的とする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。 <p>(改善措置の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現時点では、忠別ダム建設事業に対する改善措置の必要性はない。なお、生物等の環境の変化を把握するため、フォローアップ調査を継続実施していく。 <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"> ・見直しの必要性はない。なお、コスト縮減や工程監理については、一層の充実を図る必要があると考えられる。 	対応なし	北海道開発局 建設部 河川管理課 (課長 阿部徹)
鬼怒川上流ダム群 連携事業 (H9~H18) 関東地方整備局	5年以内	138	<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 138億円 工期 平成9年度～平成18年度 B/C 1.1 (B: 252億円、C: 221億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・五十里ダム下流においては、連携事業による施設運用後開始後(H19年3月以降)に暫定流量1.0m³/sが確保された日数が年間300日増加している。 ・佐貫頭首下流地点においても、連携事業実施前のH16年やH17年では流量が1.0m³/sに満たない日が年間100日以上あったが、事業実施後では通年1.0m³/s以上が確保されている。 <p>(事業実施による環境の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・鬼怒川上流ダム群連携施設の運用前後において、水質に大きな変化は認められない。 <p>(社会経済情勢の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・男鹿川に漂流にふさわしい水量が回復し、良好な河川景観を地域の観光資源として活用されている。温泉街を流れる男鹿川沿いをシンボリックに活用し、地域の活性化に大きく寄与されている。 <p>(今後の事後評価の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本事業の有効性は十分見込まれていることから、今後の事業評価の必要は認められない。 <p>(改善措置の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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認められない。 <p>(同種類似業務の計画・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"> ・同種事業の計画・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。 	対応なし	関東地方整備局 河川部 河川管理課 (課長 澤石久巳)

<p>灰塚ダム建設事業 (S49~H18) 中国地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>1,794</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 1,794億円、工期 昭和49年度～平成18年度 B/C 1.9 (B: 4,697億円、C: 2,537億円) (事業の効果の発現状況) ・灰塚ダムは、平成18年4月の試験湛水完了以降、4回の洪水調節を実施し、下流河川の水位低減に効果があった。 ・平成20年の濁水時をはじめとして、灰塚ダムから流水の正常な機能の維持や上水道用水のための補給が行われ、下流河川の流況改善が図られている。 (事業実施による環境の変化) ・灰塚ダム建設による環境への大きな影響はない。 ・ダム湖上流部に整備したウェットランドでは、新たな湿地生態系が形成されつつある。 ・富栄養化対策として曝気循環施設等の水質保全対策を実施しており、その効果が認められるが、毎年アオコが発生する状況にある。 (社会経済情勢の変化) ・灰塚ダム建設前後での、大きな社会情勢等の変化はない。 ・灰塚ダムでは、ハイヅカ湖地域ビジョンが策定されるとともに、見学やイベント等による灰塚ダム・ハイヅカ湖の利用が進められている。 (今後の事後評価の必要性) ・事業効果が発現し、大きな社会情勢等の変化もなく、環境への大きな影響も見られないことから、改めて事後評価の必要性はない。 (改善措置の必要性) ・事業効果の発現が確認されており、環境への大きな影響も見られないことから、改善措置の必要性はない。 ・アオコの発生が見られるため、今後引き続き発生状況を監視するとともに分析評価を行い、ダム等管理フォローアップ委員会に諮るものとする。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・特になし。</p>	<p>対応なし</p>	<p>中国地方整備局 河川部 河川管理課 (課長 河野好孝)</p>
---	-------------	--------------	---	-------------	--

【砂防事業等】

(地すべり対策事業(直轄))

<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>下嵐江地区直轄地 すべり対策事業 (S37~H18) 東北地方整備局</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) 全体事業費 27億円、工期 昭和37年度～平成18年度 B/C 4.1 (B: 581億円、C: 142億円) (事業の効果の発現状況) 事業実施以前は地すべり土塊の変動が見られたが、事業完了後には地すべり土塊の顕著な移動はなく、安定した傾向がみられる。 (事業実施による環境の変化) 地すべり対策事業に伴う環境への影響は認められない。 (社会経済情勢の変化) 地すべり発生により形成する天然ダム(河道閉塞)が決壊することにより、石淵ダムの治水・利水容量の埋没が懸念されていたが、地すべり対策事業によって防止することが可能となったため、下流域に安全にかんがい用水の補給等が出来るようになった。 また、斜面の安定化が図られ、国道397号線が安全に通行できるようになった。 (今後の事後評価の必要性) 現時点では、地すべり対策事業の効果が確認されているため、今後の事後評価の必要性は見られない。 (改善措置の必要性) 現時点では、地すべり対策事業による効果が確認されているため、改善措置の必要性は見られない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 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は見られない。</p>	<p>対応なし</p>	<p>東北地方整備局 河川部河川計画課 (課長 小竹利明)</p>

<p>赤崎地区直轄地すべり対策事業 (S56度～H18度) 北陸地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>93</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 93億円、工期 昭和56年度～平成18年度 B/C 2.7 (B: 467億円、C: 172億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況) 直轄地すべり対策事業に着手以降、集水井工や排水トンネル工等の対策工を実施し、地すべり活動は沈静化した。 平成16年度に開催された赤崎地すべり工事完了検討委員会で、顕著な地すべり移動はなく、年間累積変動量10mm以下の観測結果であることから地すべり防止工事完了と判定された。</p> <p>(事業実施による環境の変化) 赤崎地すべり対策事業実施による環境の変化は特に認められない。</p> <p>(社会経済情勢の変化) 地すべり対策事業により、特に地すべり末端部の鉄道、道路は地域住民が安心して利用、往來できるようになった。 現在JR磐越西線では、SLばんえつ物語号という蒸気機関車の運行が行われており、観光客の増加など、地域活性化に貢献している。また、県道角島・鹿瀬線沿いにはダチョウ牧場が出来るなど、新たな産業が芽生えつつある。</p> <p>(今後の事後評価の必要性) 現時点では、地すべり対策事業による効果が確認されているため、今後の事業評価の必要性はないと考えられる。</p> <p>(改善措置の必要性) 現時点では、地すべり対策事業による効果が確認されているため、改善措置の必要性はないと考えられる。</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) 現時点では、同種事業の計画・調査のあり方、事業評価手法の見直しの必要性はないと考えられる。</p>	<p>対応なし</p>	<p>北陸地方整備局 河川部河川計画課 (課長 村山英俊)</p>
---	-------------	-----------	---	-------------	---

【道路・街路事業】
(直轄事業)

<p>事業名 (事業実施期間) 事業主体</p>	<p>該当基準</p>	<p>総事業費 (億円)</p>	<p>事後評価の評価項目</p>	<p>対応方針</p>	<p>担当課 (担当課長名)</p>
<p>一般国道233号 沼田幌糠道路 (H4～H18) 北海道開発局</p>	<p>5年以内</p>	<p>317</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 (道路交通センサス) 整備前 (H2) : 4,980台/日 (現道) 実績 (H22) : 3,631台/日 (現道)、3,815台/日 (当該路線) ・事業費 整備前 306億円 → 実績 317億円 ・費用対効果 B/C=1.2 (B:593億円、C:507億円)</p> <p>②事業の効果の発現状況 ・旅行速度 整備前 (H2) 48.3km/h → 整備後 (H22) 67.5km/h ・死傷事故率 整備前 (H1～H3平均値) 83.7件/億台キロ 整備後 (H19～H21平均値) 0.0件/億台キロ ・「高規格幹線道路網の形成による地域間交流の活性化」 「救急搬送の安定性向上」「農水産物の流通利便性向上」</p> <p>③事業実施による環境の変化 ・評価対象区間については、環境影響評価実施要項に基づき、環境影響評価を実施している。 予測評価の結果、大気汚染、水質汚濁、騒音、動物のいずれも環境保全目標を満足している。 供用後、環境影響が生じる場合においては、専門家等の助言を踏まえ、適切な対応を図る。</p> <p>④社会経済情勢の変化 (対象地域: 留萌市、北竜町、沼田町) ・人口は、事業化当時40.6千人 (H2) → 供用後30.3千人 (H22) であり、減少傾向にある。 ・農業産出額は、事業化当時約93億円 (H2) → 供用後約70億円 (H18) であり、減少傾向にある。</p> <p>⑤今後の事後評価及び改善措置の必要性 ・沼田幌糠道路により、拠点都市間のアクセス向上や物流効率化の支援、高次医療施設へのアクセス向上など当初の目的が達成されていることから、今後の事後評価及び改善措置の必要性はないものと考えられる。 なお、今後も利用状況の把握に努めるとともに、利用しやすい道路環境を確保するため、適切な維持管理に取り組んでいく。</p> <p>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 ・事業評価手法においては、ネットワーク形成による効果や地域の特殊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についても、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も検討する。</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450号 愛別上川道路 (H3～H18) 北海道開発局</p>	<p>5年以内</p>	<p>472</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（道路交通センサス） 整備前(H2)：9,967台/日(現道) 実績(H22)：2,961台/日(現道)、7,235台/日(当該路線) ・事業費 整備前 472億円 → 実績 472億円 ・費用対効果 B/C=2.1 (B:1,511億円、C:703億円) ②事業の効果の発現状況 ・旅行速度 整備前(H2) 45.0km/h → 整備後(H22) 69.6km/h ・死傷事故率 整備前(H1～H3平均値) 31.7件/億台キロ 整備後(H19～H21平均値) 4.5件/億台キロ ・「高規格幹線道路網の形成による地域間交流の活性化」 「救急搬送の安定性向上」「農林水産物の流通利便性向上」 ③事業実施による環境の変化 ・評価対象区間については、環境影響評価実施要項に基づき、環境影響評価を実施している。 予測評価の結果、大気汚染、水質汚濁、騒音、動物のいずれも環境保全目標を満足している。 供用後、環境影響が生じる場合においては、専門家等の助言を踏まえ、適切な対応を図る。 ④社会経済情勢の変化(対象地域：愛別町・上川町) ・人口は、事業化当時11.4千人(H2)→供用後7.9千人(H22)であり、減少傾向にある。 ・農業産出額は、事業化当時約41億円(H2)→供用後約42億円であり、ほぼ横ばい傾向にある。 ⑤今後の事後評価及び改善措置の必要性 ・愛別上川道路の整備により、拠点都市へのアクセス向上、物流効率化の支援、高次医療施設へのアクセス向上など当初の目的が達成されていることから、今後の事後評価及び改善措置の必要性はないものと考えられる。 なお、今後も利用状況の把握に努めるとともに、利用しやすい道路環境を確保するため適切な維持管理に取り組んでいく。 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 ・事業評価手法においては、ネットワーク形成による効果や地域の特殊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についても、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も検討する。</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37号 虹 田市街 (H1～H18) 北海道開発局</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の変化 ・交通量（道路交通センサス） 整備前(S63)：11,610台/日 実績(H22)：12,017台/日 ・事業費 整備前 71億円 → 実績 68億円 ・費用対効果 B/C=0.8 (B:97億円、C:118億円) ②事業の効果の発現状況 ・旅行速度 整備前(S63) 28.9km/h → 整備後(H22) 44.3km/h ・死傷事故率 整備前(H1～H3平均値) 61.0件/億台キロ 整備後(H19～H21平均値) 41.1件/億台キロ ・「交通混雑の緩和」「歩道の整備による安全性の向上」 「救急搬送の安定性向上」「地域プロジェクトの支援」 ③社会経済情勢の変化(対象地域：洞爺湖畔) ・人口は、事業化当時約13.1千人(H2)→供用後10.1千人(H22)であり、減少傾向にある。 ・観光入込客数は、事業化当時約484万人(H2)→供用後約276万人(H21)であり、大きく減少している。 ④今後の事後評価及び改善措置の必要性 虹田市街の整備により、交通混雑の緩和、交通事故の低減等、当初の事業目的が達成されているものと考えられる。さらに、救急搬送の速達性及び安定性の向上、地域プロジェクトの支援、日常活動圏中心都市への連絡性の向上等、地域にとって重要な役割をはたしていることから、今後の事後評価及び改善措置の必要性はないものと考えられる。 なお、今後も利用状況の把握に努めるとともに、利用しやすい道路環境を確保するため、適切な維持管理に取り組んでいく。 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 ・事業評価手法においては、ネットワーク形成による効果や地域の特殊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についても、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も検討する。</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38号 声 別バイパス (S63～H18) 北海道開発局</p>	<p>5年以内</p>	<p>54</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（道路交通センサス） 整備前(S63)：10,696台/日(現道) 実績(H22)：5,524台/日(現道)、5,958台/日(当該路線) ・事業費 整備前 52億円 → 実績 54億円 ・費用対効果 B/C=1.3 (B:127億円、C:102億円) ②事業の効果の発現状況 ・旅行速度 整備前(S63) 27.2km/h → 整備後(H22) 41.6km/h ・死傷事故率 整備前(H1～H3平均値) 118.2件/億台キロ 整備後(H19～H21平均値) 50.8件/億台キロ ・「交通混雑の緩和」「走行の安全性向上」 「救急搬送の安定性向上」「地域プロジェクトの支援」 ③社会経済情勢の変化(対処地域：声別市) ・人口は、供用前2.5万人(H2) → 供用直前1.7万人(H22)であり減少傾向にある。 ・製造品出荷額は、事業化当時1,970千円(H2)→供用直前1,518千円(H22)と減少傾向となっている。 ④今後の事後評価及び改善措置の必要性 ・声別バイパスの整備後、声別市街地の交通混雑の緩和や交通事故の低減等、当初の目的が達成されていることから、今後の事後評価及び改善措置の必要性はないものと考えられる。 なお、今後も利用状況の把握に努めるとともに、利用しやすい道路環境を確保するために適切な維持管理に取り組んでいく。 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 ・事業評価手法においては、ネットワーク形成による効果や地域の特殊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についても、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も検討する。</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234号 栗沢拡幅 (S63～H18) 北海道開発局</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（道路交通センサス） 整備前(S63)：12,548台/日 実績(H22)：13,767台/日 ・事業費 整備前 70億円 → 実績 69億円 ・費用対効果 B/C=1.02 (B:143億円、C:140億円) ②事業の効果の発現状況 ・旅行速度 整備前(S63) 38.6km/h → 整備後(H22) 51.1km/h ・死傷事故率 整備前(H1～H3平均値) 35.6件/億台キロ 整備後(H19～H21平均値) 11.9件/億台キロ ・「交通混雑の緩和」「走行の安全性向上」 「救急搬送の安定性向上」「農産物の流通利便性向上」 ③社会経済情勢の変化(対象地域：岩見沢市) ・人口は、供用前9.3万人(H2) → 供用直前9.0万人(H22)でありわずかに減少となっている。 ・農業産出額は、事業化当時2,495千万円(H2) → 供用直前1,987千万円(H17)と減少傾向になっている。 ④今後の事後評価及び改善措置の必要性 ・栗沢拡幅の整備により、栗沢市街地の交通混雑の緩和や交通事故の低減等、当初の目的が達成されていることから、今後の事後評価及び改善措置の必要性はないものと考えられる。 なお、今後も利用状況の把握に努めるとともに、利用しやすい道路環境を確保するため適切な維持管理に取り組んでいく。 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 ・事業評価手法においては、ネットワーク形成による効果や地域の特殊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についても、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も検討する。</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234号 早来道路 (H6～H18) 北海道開発局</p>	<p>5年以内</p>	<p>47</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（道路交通センサス） 整備前(H2)：13,666台/日(現道) 実績(H22)：5,422台/日(現道)、7,084台/日(当該路線) ・事業費 整備前 49億円 → 実績 47億円 ・費用対効果 B/C=0.95 (B:72億円、C:75億円) ②事業の効果の発現状況 ・旅行速度 整備前(H2) 26.9km/h → 整備後(H22) 43.4km/h ・死傷事故率 整備前(H3～H5平均値) 36.9件/億台キロ 整備後(H19～H21平均値) 0.0件/億台キロ ・「交通混雑の緩和」「走行の安全性向上」 「救急搬送の安定性向上」「苫小牧港の利便性向上」 ③事業実施による環境の変化 ・評価対象区間については、環境影響評価実施要領に基づき、環境影響評価を実施している。 予測評価の結果、大気汚染、水質汚濁防止、騒音、動物のいずれも環境保全目標を満足している。 供用後、環境影響が生じる場合においては、専門家等の助言を踏まえ、適切な対応を図る。 ④社会経済情勢の変化(対象地域：安平町) ・人口は、事業化当時9.5千人(H7) → 供用後8.7千人(H22)であり、減少傾向にある。 ・農業産出額は、事業化当時約806百万円(H7) → 供用後約880百万円(H17)であり、増加傾向にある。 ⑤今後の事後評価及び改善措置の必要性 ・早来道路の整備により、交通混雑の緩和、交通事故の低減など、当初の事業目的が達成されているものと考えられる。さらに、救急搬送の速達性及び安定性の向上、苫小牧港の利便性の向上、物流効率化の支援、日常生活圏中心都市への連絡性の向上等、地域にとって重要な役割をはたしていることから、今後の事後評価及び改善措置の必要性はないものと考えられる。 なお、今後も利用状況の把握に努めるとともに、利用しやすい道路環境を確保するため、適切な維持管理に取り組んでいく。 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 ・事業評価手法においては、ネットワーク形成による効果や地域の特殊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についても、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も検討する。</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238号 はまなす拡幅 (H9～H18) 北海道開発局</p>	<p>5年以内</p>	<p>85</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（道路交通センサス） 整備前(H6)：9,964台/日 実績(H22)：7,700台/日 ・事業費 整備前 94億円 → 実績 85億円 ・費用対効果 B/C=1.01 (B:139億円、C:137億円) ②事業の効果の発現状況 ・旅行速度 整備前(H6) 35.0km/h → 整備後(H22) 51.7km/h ・死傷事故率 整備前(H6～H8平均値) 21.7件/億台キロ 整備後(H19～H21平均値) 18.7件/億台キロ ・「交通混雑の緩和」「救急搬送の安定性向上」 「稚内空港の利便性向上」「水産物の流通利便性向上」 ③社会経済情勢の変化(対象地域：稚内市) ・人口は、事業化当時45.8千人(H7) → 供用後39.6千人(H22)であり、減少傾向にある。 ・漁獲高は、事業化当時約164億円(H7) → 供用後約112億円(H22)であり、減少傾向にある。 ④今後の事後評価及び改善措置の必要性 ・はまなす拡幅の整備により、交通混雑の緩和や交通事故の低減、空港・港湾アクセスの向上等、当初の目的が達成されていることから、今後の事後評価及び改善措置の必要性はないものと考えられる。 なお、今後も利用状況の把握に努めるとともに、利用しやすい道路環境を確保するため、適切な維持管理に取り組んでいく。 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 ・事業評価手法においては、ネットワーク形成による効果や地域の特殊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についても、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も検討する。</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283号 仙人峠道路 (H4~H18) 東北地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>700</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（道路交通センサス） 整備前(H17)：4,700台/日（現道） 実績(H22)：500台/日（現道）、5,600台/日（当該路線） ・事業費 整備前：630億円 実績：700億円 ・費用対効果 B/C=1.3 (B=1,243億円 C=953億円) ②事業の効果の発現状況 渋滞損失時間 15.6万人時間/年 → 2.0万人時間/年 ③事業実施による環境の変化 CO2排出量の削減 10千t-CO2/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 ・特になし</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 隅藏雄一郎)</p>
<p>一般国道7号 中条黒川バイパス (S46~H18) 北陸地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>177</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（道路交通センサス） 整備前(S55)：10,912台/12h(現道) 実績(H17)：15,294台/日(当該路線) ・事業費 整備前：220億円 実績：177億円 ・費用対効果 B/C=1.2 (B=545億円、C=461億円) ②事業の効果の発現状況 ・旅行速度 供用前：39.0km/h→供用後：47.6km/h ・交通事故 供用前：109件/億台和→供用後：87件/億台和 ・渋滞損失時間の削減量=52万人時間/年 ・国際拠点港湾である新潟港へのアクセス向上 等 ③事業を巡る社会情勢等の変化 ・平成17年に旧中条町と旧黒川村の合併により、胎内市が誕生 ・平成21年に日本海沿岸東北自動車道（中条～荒川胎内）が供用 ④今後の事後評価や改善措置の必要性 ・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は図られており、今後の事業評価や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 ・現段階においては、客観的な評価指標により事業の効果を確認できており、特段の見直しの必要はない。</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 鈴木祥弘)</p>
<p>一般国道49号 安田バイパス (S52~H18) 北陸地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>63</p>	<p>①費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化 ・交通量 整備前(S60)：6,452台/12h(現道) 実績(H23)：1,766台/12h(現道)、8,468台/日(当該路線) ・事業費 整備前：63億円 実績：63億円 ・費用対効果 B/C=3.0 (B=502億円、C=168億円) ②事業の効果の発現状況 ・旅行速度 供用前：37.1km/h→供用後：47.2km/h ・交通事故 供用前：125件/億台和→供用後：66件/億台和 ・渋滞損失時間の削減量=54万人時間/年 ・現道等の路線バスの利便性向上 等 ③事業を巡る社会情勢等の変化 ・平成17年に旧巻町は新潟市に編入合併し、平成19年に政令指定都市へ移行 ④今後の事後評価や改善措置の必要性 ・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は図られており、今後の事業評価や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 ・現段階においては、客観的な評価指標により事業の効果を確認できており、特段の見直しの必要はない。</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 鈴木祥弘)</p>
<p>一般国道116号 巻バイパス (H1~H18) 北陸地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>207</p>	<p>①費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化 ・交通量 整備前(H6)：15,015台/12h(現道) 実績(H23)：9,009台/12h(現道)、12,792台/12h(当該路線) ・事業費 整備前：219億円 実績：207億円 ・費用対効果 B/C=1.1 (B=335億円、C=300億円) ②事業の効果の発現状況 ・旅行速度 供用前：28.2km/h→供用後：40.4km/h ・交通事故 供用前：133件/億台和→供用後：12件/億台和 ・渋滞損失時間の削減量=7万人時間/年 ・日常活動圏中心都市（旧新潟市）への通勤などのアクセス向上 等 ③事業を巡る社会情勢等の変化 ・平成17年に旧巻町は新潟市に編入合併し、平成19年に政令指定都市へ移行 ④今後の事後評価や改善措置の必要性 ・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は図られており、今後の事業評価や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 ・現段階においては、客観的な評価指標により事業の効果を確認できており、特段の見直しの必要はない。</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 鈴木祥弘)</p>

<p>一般国道116号 新潟西バイパス (S58～H18) 北陸地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>597</p>	<p>①費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化 ・交通量 整備前(S63) : 13,945台/12h(現道) 実績(H23) : 11,997台/12h(現道)、22,166台/12h(当該路線) ・事業費 整備前: 600億円 実績: 597億円 ・費用対効果 B/C=4.5 (B=5,208億円、C=1,147億円) ②事業の効果の発現状況 ・旅行速度 供用前: 31.1km/h→供用後: 38.6km/h ・交通事故 供用前: 79.6件/億台キロ→供用後: 53.5件/億台キロ ・渋滞損失時間の削減量=410万人時間/年 ・周辺土地利用の促進による定住人口の増加 等 ③事業を巡る社会情勢等の変化 ・平成13年に旧黒埼町、平成17年に旧西川町・旧巻町は新潟市に編入合併し、平成19年に政令指定都市へ移行 ④今後の事後評価や改善措置の必要性 ・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は図られており、今後の事業評価や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 ・現段階においては、客観的な評価指標により事業の効果を確認できており、特段の見直しの必要はない。</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 鈴木祥弘)</p>
<p>一般国道470号 穴水道路 (H9～H18) 北陸地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>235</p>	<p>①費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化 ・交通量 整備前(H17) : 9,200台/12h(現道) 実績(H22) : 6,600台/12h(現道)、3,400台/12h(当該路線) ・事業費 整備前: 235億円 実績: 235億円 ・費用対効果 B/C=1.01 (B=331億円、C=329億円) ②事業の効果の発現状況 ・旅行速度 供用前: 45.8km/h→供用後: 66.2km/h ・交通事故 供用前: 53件/4年→供用後: 27件/4年 ・渋滞損失時間の削減量=24万人時間/年 ・地方管理空港である能登空港へのアクセス向上 等 ③事業を巡る社会情勢等の変化 ・平成15年に能登空港が開港 ・平成18年に旧輪島市と旧門前町の合併により新輪島市が誕生 ④今後の事後評価や改善措置の必要性 ・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は図られており、今後の事業評価や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 ・現段階においては、客観的な評価指標により事業の効果を確認できており、特段の見直しの必要はない。</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 鈴木祥弘)</p>
<p>一般国道483号 春日和田山道路 I (H2～H18) 近畿地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>1,800</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(道路交通センサス) 整備前(H11) : 19,514台/日(現道部) 実績(H22) : 13,527台/日(現道部)、14,242台/日(当該路線) ・事業費 整備前: 1,800億円 実績: 1,800億円 ・費用対効果 B/C=1.2 (B: 2,501億円、C: 2,117億円) ②事業効果の発現状況 ・高規格道路の供用により、都市圏と連絡する新たなバス路線運営により、利便性が向上(豊岡～神戸・大阪他) ・緊急輸送路である国道9号が通行止めとなった場合の代替路を形成 ・CO2: 排出削減量 15822t-CO2/年 ③事業実施による環境の変化 ・CO2: 排出削減量 8611t-CO2/年 ④社会経済情勢の変化 ・但馬地域への観光入込客数は横ばい傾向にある。1世帯あたりの自動車保有台数も横ばい傾向であるが兵庫県平均と比較すると約2倍となっており、自動車交通に依存が見られる。 ⑤今後の事後評価の必要性 ・春日和田山道路の供用により、並行する道路では交通混雑の緩和、交通安全の確保などの効果が確認されるなど、効果の発現状況に特に問題はなく今後の事後評価の必要性は生じていない。 ⑥改善措置の必要性 ・春日和田山道路は、想定された効果が発揮されており、当面の改善措置の必要性は生じていない。 ⑦同種の事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性 ・春日和田山道路において、特に参考となる事項は見られなかったため、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性は生じていない。</p>	<p>対応なし</p>	<p>近畿地方整備局 道路計画第一課 (課長 安谷 寛)</p>

<p>一般国道483号 春日和田山道路Ⅱ (H4～H18) 近畿地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>506</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（道路交通センサス） 整備前（H11）：17,975台/日（現道部） 実績（H22）：15,749台/日（現道部）、4,896台/日（当該路線） ・事業費 整備前：506億円 実績：506億円 ・費用対効果 B/C=2.3（B：1,490億円、C：642億円） ②事業評価の発現状況 ・高規格道路の供用により、都市圏と連絡する新たなバス路線運営により、利便性が向上（豊岡～神戸・大阪他） ・緊急輸送路（国道9号）が通行止となった場合の代替路を形成 ・CO2：排出削減量 8611t-CO2/年 ③事業実施による環境の変化 ・CO2：排出削減量 8611t-CO2/年 ④社会経済情勢の変化 ・但馬地域への観光入込客数は横ばい傾向にある。1世帯あたりの自動車保有台数も横ばい傾向であるが兵庫県平均と比較すると約2倍となっており、自動車交通に依存が見られる。 ⑤今後の事後評価の必要性 ・春日和田山道路の供用により、並行する道路では交通混雑の緩和、交通安全の確保などの効果が確認されるなど、効果の発現状況に特に問題はなく今後の事後評価の必要性は生じていない。 ⑥改善措置の必要性 ・春日和田山道路は、想定された効果が発揮されており、当面の改善措置の必要性は生じていない。 ⑦同種の事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性 ・春日和田山道路において、特に参考となる事項は見られなかったため、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性は生じていない。</p>	<p>対応なし</p>	<p>近畿地方整備局 道路計画第一課 (課長 安谷 寛)</p>
<p>一般国道24号 五 條道路 (S48～H18) 近畿地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>770</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（道路交通センサス） 整備前（H16）：20,240台/日（現道部） 実績（H23）：14,966台/日（現道部）、14,021台/日（当該路線） ・事業費 整備前：770億円 実績：770億円 ・費用対効果 B/C=2.3（B：2,206億円、C：976億円） ②事業評価の発現状況 ・バス路線の利便性向上 ・関西国際空港へのアクセス向上 ・災害時の代替路の確保 ・CO2：排出削減量 12752t-CO2/年 ③事業実施による環境の変化 ・CO2：排出削減量 7.0t-CO2/年 ④社会経済情勢の変化 ・並行する国道24号は代替となる幹線道路が無いため混雑していたが五條道路供用後は混雑が緩和。 ⑤今後の事後評価の必要性 ・国道24号における交通混雑の緩和、交通安全の確保などの効果が確認されるなど、効果の発現状況に特に問題はなく今後の事後評価の必要性は生じていない。 ⑥改善措置の必要性 ・五條道路は、想定された効果が発揮されており、当面の改善措置の必要性は生じていない。 ⑦同種の事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性 ・五條道路において、特に参考となる事項は見られなかったため、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性は生じていない。</p>	<p>対応なし</p>	<p>近畿地方整備局 道路計画第一課 (課長 安谷 寛)</p>
<p>一般国道9号 米 子道路 (S47～H21) 中国地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>709</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（道路交通センサス） 整備前（S55）：27,000台/日（現道） 実績（H22）：26,500台/日（現道）、30,700台/日（当該路線） ・事業費 整備前：957億円 実績：709億円 ・費用対効果 B/C=2.9（B=4,383億円、C=1,528億円） ②事業の効果の発現状況 ・大山町から米子駅（特急停車駅）、米子空港（共用飛行場）へのアクセスが向上。 ・米子・皆生温泉周辺（H22年間観光入込客数158万人）へのアクセスが向上。 ・名和・淀江道路、安来道路、米子自動車道と一体的な整備により、高規格幹線道路ネットワークを形成。 ③事業実施による環境の変化 ・沿道環境の保全措置として、遮音壁の設置や排水性舗装等を実施。 ④社会経済情勢の変化 ・境港がH22年8月に重点港湾、H23年1月にリサイクルポート、H23年11月に日本海側拠点港に指定。 ・平成17年3月に市町村合併により旧米子市と旧淀江町が合併。 ⑤今後の事業評価の必要性 ・本事業は十分な事業効果を発揮しており、今後とも鳥取県西部の広域道路ネットワークとして利用されることから、改めて事後評価を実施する必要はない。 ⑥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たことから、今後の改善措置の必要はない。 ・なお、米子道路の交通量は年々増加傾向にあり、山陰道のネットワーク化などの整備状況も踏まえ、混雑解消に向けた検討が必要と考えられる。 ⑦同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性 ・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 道路部 道路計画課 (課長 北淵弘康)</p>

<p>一般国道375号 作木・大和道路 (H6～H18) 中国地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>171</p>	<p>①費用対効果分析の算定基礎となった要員の変化 ・交通量（道路交通センサス） 整備前（H6）：1,500台/日（現道） 実績（H22）：100台/日（現道）、700台/日（当該路線） ・事業費 整備前：171億円 実績：171億円 ・費用対効果 B/C=0.4（B=80億円、C=221億円） ②事業の効果の発現状況 ・一般国道375号におけるすれ違い困難区間が解消。 ・二次医療施設へのアクセスが向上。 ・災害による道路寸断で孤立化する集落が解消。 ・一般国道375号における事前通行規制区間が解消。 ③事業実施による環境の変化 ・周辺河川等への環境に配慮し、改良工事等において濁水処理を実施。 ④社会経済情勢の変化 ・平成22年4月に美郷町、邑南町は三次中央病院（広島県）への越境搬送受入を要請し、同病院はこれを承諾。 ⑤今後の事業評価の必要性 ・本事業として、通行支障区間の解消やダンダンシーの確保、救急医療のアクセス向上などの事業効果を発揮しており、今後とも効果は確保されると見込まれることから、改めて事後評価を実施する必要はない。 ⑥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たことから、今後の改善措置の必要はない。 ⑦同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性 ・これまでも、事業評価監視委員会からの意見として、「事業にあたっては、3便益のみならず、地域産業の振興などより広範な便益について評価できるよう検討すること。」との指摘を受けているところであり、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>中国地方整備局 道路部 道路計画課 (課長 北淵弘康)</p>
<p>一般国道54号 佐 東拡幅 (H1～H18) 中国地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>133</p>	<p>①費用対効果分析の算定基礎となった要員の変化 ・交通量（道路交通センサス） 整備前（S63）：34,000台/日 実績（H22）：50,600台/日 ・事業費 整備前：181億円 実績：133億円 ・費用対効果 B/C=1.1（B=207億円、C=194億円） ②事業の効果の発現状況 ・一般国道54号の渋滞が緩和。 ・沿道まちづくりと一体的に整備を行い、周辺地域の活性化を支援。 ・自転車と歩行者を分離した広幅員の歩道を整備。 ③事業実施による環境の変化 ・自転車と歩行者を分離した構造やバリアフリー構造による歩道整備により生活環境の改善、良好な都市景観を形成。 ④社会経済情勢の変化 ・昭和61年度：古川土地区画整理事業都市計画決定、平成9年度：緑井駅周辺地区市街地再開事業都市計画決定。 ⑤今後の事業評価の必要性 ・本事業は十分な事業効果を発現しており、今後とも一般国道54号の交通円滑化及び安全な歩行空間の確保が見込まれることから、改めて事後評価を実施する必要はない。 ⑥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たことから、今後の改善措置の必要はない。 ・なお、交通事故対策については、交通安全事業で対策を検討し実施することとしている。 ⑦同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性 ・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 道路部 道路計画課 (課長 北淵弘康)</p>
<p>一般国道317号 生口島道路 (H11～H18) 中国地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>328</p>	<p>①費用対効果分析の算定基礎となった要員の変化 ・交通量（道路交通センサス） 整備前（H11）：5,400台/日（現道） 実績（H22）：1,600台/日（現道）、4,500台/日（当該路線） ・事業費 整備前：380億円 実績：328億円 ・費用対効果 B/C=0.2（B=95億円、C=448億円） ②事業の効果の発現状況 ・西瀬戸自動車道との一体整備による本州と四国との連携強化、交流促進に寄与。 ・生口島内の交通安全確保、交通混雑が緩和。 ・今治市から広島空港等へのアクセスが向上。 ・新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成【福山市～松山市】。 ・併行する瀬戸中央自動車道等の代替路として機能。 ③事業実施による環境の変化 ・生口島は瀬戸内海国立公園を形成する一部であり、生口島道路の景観向上のため既存種による法面緑化を実施。 ④社会経済情勢の変化 ・平成18年1月に瀬戸田町・因島市が尾道市と合併。 ⑤今後の事業評価の必要性 ・本事業及び本事業を含む西瀬戸自動車道として、中国・四国地方間の交通・物流の効率化、観光振興、地域間交流などの機能、生口島内の交通安全確保、交通混雑の緩和などの事業効果を発揮しており、今後とも中国・四国地方間の高規格幹線道路として利用され状況の変化はないと思われることから、改めて事後評価を実施する必要はない。 ⑥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たことから、本事業として今後の改善措置の必要性はない。 ⑦同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性 ・これまでも、事業評価監視委員会からの意見として、「事業にあたっては、3便益のみならず、地域産業の振興などより広範な便益について評価できるよう検討すること。」との指摘を受けているところであり、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>中国地方整備局 道路部 道路計画課 (課長 北淵弘康)</p>

<p>一般国道56号 五十崎内子拡幅 (H5～H22) 四国地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>122</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（道路交通センサス） 整備前(H9)：21,600台/日 実績(H22)：13,000台/日 ・事業費 整備前：128億円 実績：122億円 ・費用対効果（効果=102億円、費用=169億円） ②事業効果の発現状況 ・最大洪滞長 整備前(H11.3) 600m→供用後：解消 ・松山空港、松山港へのアクセス向上 ・農林水産品の流通の利便性向上 ・地域住民等不安感の解消 （線形不良箇所 整備前：2箇所→供用後：解消） ③社会経済情勢の変化 ・内子町、五十崎町、小田町の合併により平成17年1月に新内子町が誕生 ④今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性 ・五十崎内子拡幅の供用後、国道56号の走行環境の改善により内子五十崎ICへのアクセス性向上や線形改良等による交通事故減少など、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。 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 ・これまで、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「防災や救急医療面の効果」「観光や物流の効率化による地域産業への効果」等、地域の実情や固有の課題を適切に評価すべきとの指摘を受けているところである。 ・引き続き、事業の特性に応じた評価手法について検討していく。</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196号 松山北条バイパス (S48～H18) 四国地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>596</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（道路交通センサス） 整備前(S55)：19,000台/日 実績(H22)：13,400～15,100台/日（現道）、24,900～43,100台/日（当該道路） ・事業費 整備前：600億円 実績：596億円 ・費用対効果 B/C=3.7（B=4,026億円、C=1,078億円） ②事業の効果の発現状況 ・バス路線の利便性向上 ・JR伊予北条駅（特急停車駅）へのアクセスが向上 ・松山空港（第二種空港）、松山港（重要港湾）へのアクセスが向上 ・総重量25tの車両が通行できない区間が解消 ・三次医療施設へのアクセス向上 ③社会経済情勢の変化 ・市町村合併により、松山都市圏の構成市町が3市8町村から3市2町へ ④今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性 ・松山北条バイパスの供用により、現道の慢性的な洪滞の解消、日常生活における交通の安全性向上、さらには沿道のまちづくり貢献等、事業目的に見合った効果の発現が確認できていること、また、平田交差点における供用後の改善措置も実施していることなどから、今後の事後評価の必要性及び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 ・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317号 大島道路 (H11～H18) 四国地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>164</p>	<p>①費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化 ・交通量（整備前：道路交通センサス、実績：交通量調査H23.7.13） 整備前(H17)：10,100台/日（現道） 実績(H23)：4,700台/日（現道）、6,000台/日（当該道路） ・事業費 整備前：200億円 実績：164億円 ・費用対効果 B/C=0.4（B=115億円、C=257億円） ②事業の効果の発現状況 ・バス路線の利便性が向上 ・JR福山駅（新幹線駅）へのアクセス向上 ・松山空港、広島空港（第二種空港）へのアクセス向上 ・今治港、福山港（重要港湾）へのアクセス向上 ・三次医療施設へのアクセス向上 ・高規格道路による第一次緊急輸送道路ネットワークが形成され、瀬戸内しまなみ海道から山陽道の高速ネットワークを迂回ルートとして形成 ③社会経済情勢の変化 ・市町村合併により、今治圏の構成市町が1市10町5村から1市1町へ ④今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性 ・大島道路の供用は、信頼性の高い高速ネットワークの確保、交通集中時期における交通混雑の解消、日常生活における交通の安全性向上、救急医療支援。地場産業である観光産業、農水産業の支援など、地域にとって重要な役割を果たしており、事業の目的に合った効果の発現が確認できることから、今後の事後評価の必要性及び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 ・これまで、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「防災や救急医療面の効果」「観光や物流の効率化による地域産業への効果」等、地域の実情や固有の課題を適切に評価すべきとの指摘を受けているところである。 ・引き続き、事業の特性に応じた評価手法について検討していく。</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34号 嬉野拡幅 (H12~H18) 九州地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>11</p>	<p>①費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化 ・交通量 整備前(H17)：13,324台/日 実績(H19)：13,870台/日 ・事業費 整備前：一億円 実績：11億円 ・費用対効果 B/C=1.3 (B=21億円 C=15億円) ②事業の効果の発現状況 ・築上交差点の渋滞が解消 ・交差点への右折レーン整備により、スムーズな自動車交通が可能となり、追突事故などの自動車事故が減少 ・国道34号の騒音値が低減 ③社会経済情勢の変化 ・嬉野市の人口は、年々減少傾向 (H22/H2比で0.89倍)。 ・嬉野市の高齢化率は28.0% (H22) であり、佐賀県平均 (24.5%) を上回っている。 ・嬉野市の世帯当たりの自動車保有台数は、増加傾向 (H2：0.8台/世帯、H21：1.7台/世帯)。 ④今後の事後評価の必要性 ・嬉野拡幅の整備により、交差点での渋滞解消、事業区間の旅行速度が2倍 (13.0km/h → 29.5km/h) に向など、十分な効果が発現しているため、更なる事後評価の必要はないものと考えられる。 ⑤改善措置の必要性 ・嬉野拡幅は、国道34号嬉野地区の交通渋滞混雑の緩和や交通安全の確保、沿道環境の改善等を目的とした事業である。 ・本事業の整備により、「交通混雑の緩和」や「交通安全の確保」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ものと考えられる。 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 ・嬉野拡幅については、区画整理事業と一体的に事業を進めたため、事業化から7年で整備が完了することができた。 ・今後も事業期間の長期化を避けるために、計画段階から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、事業の長期化は避けられないものの、事業区間の中でも「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。</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 廣瀬健二郎)</p>
<p>一般国道57号 犬飼千歳道路 (H7~H18) 九州地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>205</p>	<p>①費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化 ・交通量 整備前(H17)：8,148台/日 (現道部) 実績(H19)：2,401台/日 (現道部)、10,789台/日 (当該路線) ・事業費 整備前：200億円 実績：205億円 ・費用対効果 B/C=1.2 (B=320億円 C=268億円) ②事業の効果の発現状況 ・下津尾交差点の渋滞が解消 ・犬飼千歳道路の供用後は主に正面衝突や追突事故を中心に死傷事故が減少 ・並行する国道57号の騒音値が低減 ③社会経済情勢の変化 ・豊後大野市の人口は、減少傾向 (H22/H2比で0.84倍)。 ・豊後大野市の高齢化率は37.3%(H22) であり、大分県平均 (26.5%) を上回っている。 ・豊後大野市の世帯当たりの自動車保有台数は増加傾向にあり、自動車交通への依存が高い (H22/H6比で1.41倍)。 ④今後の事後評価の必要性 ・犬飼千歳道路の整備により、豊後大野市と大分市など結びつきが強い地域間の時間短縮 (約6分短縮) や観光入込み客の増加 (年間283万人⇒310万人) など、十分な効果が発現しているため、更なる事後評価の必要はないものと考えられる。 ⑤改善措置の必要性 ・犬飼千歳道路は、中九州横断道路の一部区間であり、交通利便性の向上や地域間の連携・交流の支援、沿線地域の産業発展等を図り、国道57号の代替機能を有することを目的とした事業である。 ・犬飼千歳道路の整備により、『交通利便性の向上』や『地域間の連携・交流の支援』、『沿線地域の産業発展や地域活性化』等について所要の効果が得られており、今後の改善処置の必要はないものと考えられる。 ・ただし、当該事業は暫定2車線での供用であるため、当面の交通状況や広域的な交通需要の動向などから4車線化の必要性について検討することが必要である。 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 ・犬飼千歳道路については、事業化から概ね10年で暫定整備が完了することができた。 ・当該事業では、工事内容の周知や現場見学会の積極的な実施など、わかりやすい事業PRに努め、住民理解を得ることができた。引き続き説明責任の向上を図ることが重要である。 ・今後も事業期間の長期化を避けるために、計画段階から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、事業の長期化は避けられないものの、事業区間の中でも「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。</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 廣瀬健二郎)</p>

<p>一般国道387号 柿ノ木峠道路 (S55～H18) 九州地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>234</p>	<p>①費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化 ・交通量 整備前(H17)：931～2,221台/日(当該路線) 実績(H19)：1,233～2,140台/日(当該路線) ・事業費 整備前：252億円 実績：234億円 ・費用対効果 B/C=1.1 (B=468億円 C=434億円) ②事業の効果の発現状況 ・線形不良箇所(12箇所)が解消し、走行性が向上。 ・災害危険箇所(19箇所)がなくなり、通行の安全性が向上。 ・救急搬送や高齢者宅への所要時間が短縮 ③事業実施による環境の変化 ・国定公園内に位置することから、周辺の樹木と合わせた環境の調和を図るため、切土部分の法面緑化を実施。 ④社会経済情勢の変化 ・沿線地域(宇佐市・玖珠町)の人口は、事業化当初から年々減少傾向(H22/S55比で0.87倍(宇佐市)と0.75倍(玖珠町))。 ・沿線地域の高齢化率は、事業化当初から増加傾向(H22：30.6%(宇佐市)、30.5%(玖珠町))で、大分県平均(H22：26.5%)を上回っている。 ⑤今後の事後評価の必要性 ・柿ノ木峠道路の整備により、走行環境の改善(線形不良箇所12箇所回避)、安全性の確保(防災要点検箇所19箇所回避)など十分な効果が発現しているため、更なる事後評価の必要性はないものと考えられる。 ⑥改善措置の必要性 ・柿ノ木峠道路は、大型車等の離合不能区間や線形不良区間を回避し、安全で円滑な道路交通の確保を目的とした事業である。 ・柿ノ木峠道路の供用後、『走行環境の改善と安全性の確保』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性はないものと考えられる。 ⑦同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性 ・柿ノ木峠道路は、昭和55年に事業着手し、急峻な地形で地山が悪いことと、整備延長も12.6kmと長いこと等から、段階的に着手したものの、事業完了までに27年間を要した。 ・今後も事業期間の長期化を避けるために、計画段階から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、事業の長期化は避けられないものの、事業区間の中でも「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。</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 廣瀬健二郎)</p>
<p>一般国道10号 花見改良 (H4～H18) 九州地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>74</p>	<p>①費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化 ・交通量 整備前(H18)：21,693台/日(現道部) 実績(H18)：1,431台/日(現道部)、21,981台/日(バイパス部) ・事業費 整備前：97億円 実績：74億円 ・費用対効果 B/C=2.4 (B=247億円 C=103億円) ②事業の効果の発現状況 ・花見橋の架け替えを行うことで、補修費用が大きく軽減され、更に、車両の大型化や地震時の安全性が向上。 ・道路線形が改善し、緊急走行時の安全性が向上。 ・並行する旧国道10号からバイパス区間に交通が転換することで、地域住民の住環境が向上。 ③社会経済情勢の変化 ・宮崎市の人口は、増加傾向(H22/H2比で1.1倍)。 ・宮崎市の高齢化率は、増加傾向(H22：21.4%)。 ・沿線に立地する道の駅の来客数は、増加傾向(H22/H18比で1.3倍)。 ④今後の事後評価の必要性 ・国道10号花見改良の整備により、交通混雑の緩和(渋滞長600m→200m)、交通安全性の向上(事故件数16件(H18)→2件(H21))など、十分な効果が発現しているため、更なる事後評価の必要性はないものと考えられる。 ⑤改善措置の必要性 ・国道10号花見改良は、昭和25年に架設された花見橋の架け替え及び現道の狭小幅員区間及び線形不良箇所のバイパス整備を行うものである。 ・本事業の整備により、「花見橋における安全性の向上」や「交通混雑の緩和」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性はないものと考えられる。 ・ただし、当該事業は暫定2車線での供用であるため、当面の交通状況や広域的な交通需要の動向などから、4車線化の必要性について検討することが必要である。 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 ・国道10号花見改良については、事業化から概ね10年で暫定整備を完了することができた。 ・当該区間は、地域住民と国が締結した「ボランティア・サポート・プログラム」協定による道路の美化活動が行われており、快適な道路空間の形成に寄与している。 ・今後も事業期間の長期化を避けるために、計画段階から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、事業の長期化は避けられないものの、事業区間の中でも「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。</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 廣瀬健二郎)</p>

<p>一般国道3号 隈之城バイパス (S47~H18) 九州地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>125</p>	<p>①費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化 ・交通量 整備前(H17)：8,461台/日(現道部) 実績(H19)：5,604台/日(現道部)、6,559~31,086台/日(当該路線) ・事業費 整備前：150億円 実績：125億円 ・費用対効果 B/C=7.0 (B=2,240億円 C=318億円) ②事業の効果の発現状況 ・冷水交差点を先頭とする交通渋滞は全て解消 ・並行する旧国道3号における事故件数の減少と死傷事故率の低下が図られ、沿線地域の交通安全性が向上 ・救急搬送時の時間短縮や緊急車両の走行性の向上に寄与 ・並行する旧国道3号の騒音値が低減 ③社会経済情勢の変化 ・薩摩川内市の居住人口は、減少傾向(H22/S45比で0.95倍)。 ・薩摩川内市の高齢化率は27.0%(H22)であり、鹿児島県平均(26.4%)を上回っている。 ・薩摩川内市の自動車保有台数は、増加傾向(H22/S55比で2.14倍)。 ④今後の事後評価の必要性 ・隈之城バイパスは、「交通混雑の緩和(混雑度1.49→0.64)」、「交通安全性の確保(事故件数55件/年→7件/年)」など、十分な効果が発現しているため、更なる事後評価の必要はないものと考えられる。 ⑤改善措置の必要性 ・隈之城バイパスは、国道3号の薩摩川内市隈之城周辺における「交通渋滞の緩和」、「交通安全性の確保」などを目的とした事業である。 ・本事業の整備により、「並行現道の混雑度低下」や「並行現道の死傷事故率低減」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ものと考えられる。 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 ・隈之城バイパスは、事業化から事業完了までに35年間を要した。 ・当該区間については、課題が大きい区間から段階的に着手したものの、住民理解を得るまでに難航した区間もあり事業が長期化した。 ・事業期間の長期化を避けるために、計画段階から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、事業区間の中でも「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。</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 廣瀬健二郎)</p>
<p>一般国道3号 川内道路 (H3~H18) 九州地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>658</p>	<p>①費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化 ・交通量 整備前(H17)：19,574台/日(現道部) 実績(H19)：15,385台/日(現道部)、9,951~10,569台/日(当該路線) ・事業費 整備前：817億円 実績：658億円 ・費用対効果 B/C=1.3 (B=1,129億円 C=869億円) ②事業の効果の発現状況 ・広域的な救急医療活動が可能になり、地域の安心・安全の向上に寄与 ・並行する国道3号から交通量が削減され、混雑状況の改善および走行性が向上 ・並行する国道3号における事故件数の減少と事故率の低下が図られ、沿線地域の交通安全性が向上 ・並行する国道3号の騒音値が低減 ③社会経済情勢の変化 ・沿線地域(薩摩川内市、いちき串木野市)の居住人口は、減少傾向(H22/H2比で0.94倍(薩摩川内市)と0.85倍(いちき串木野市))。 ・沿線地域の高齢化率は、年々増加傾向(H22:27.0%(薩摩川内市)、29.1%(いちき串木野市))で、鹿児島県平均H22:26.4%)を上回っている。 ④今後の事後評価の必要性 ・川内道路は、「地域間交流の支援(広域的な救急搬送時間14分短縮)」、「交通混雑の緩和(混雑度1.47→0.79)」、「交通安全性の確保(事故率が34%低減)」など、十分な効果が発現しているため、更なる事後評価の必要はないものと考えられる。 ⑤改善措置の必要性 ・川内道路は南九州西回り自動車道一部区間として、「地域間交流連携の支援」や、並行する国道3号の「交通混雑の緩和」、「交通安全性の確保」などを目的とした事業である。 ・本事業の整備により、「救急搬送時間の短縮」や「国道3号の混雑度低下」、「国道3号の死傷事故率低下」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ものと考えられる。 ・ただし、当該事業は暫定2車線での供用であるため、当面の交通状況や広域的な交通需要の動向などから、4車線化の必要性について検討することが必要である。 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 ・川内道路については、事業化から概ね10年で暫定整備を完了することができた。 ・事業期間の長期化を避けるために、計画段階から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、事業区間の中でも「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。</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 廣瀬健二郎)</p>

<p>中部横断自動車道 (増穂～双葉JCT) (H5～H18) 中日本高速道路㈱</p>	<p>5年以内</p>	<p>1,206</p>	<p>1)費用対効果分析の算定基礎となった要因 <ul style="list-style-type: none"> ・全体事業費 計画時1,237億円→実績1,206億円 ・交通量 (H20年) 計画時2,100台/日→実績2,600台/日 ・B/C=1.3 ・B:1,638億円 (走行時間短縮便益:1,490億円、走行経費減少便益:88億円 交通事故減少便益:61億円) ・C:1,292億円 (事業費:1,129億円、維持管理費:163億円) <p>2)事業の効果の発現状況 <ul style="list-style-type: none"> ・主要観光地へのアクセス向上 ・拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成 ・三次医療施設へのアクセス向上 <p>3)事業実施による環境の変化 <ul style="list-style-type: none"> ・大気質・騒音ともに環境基準を下回ることを確認 <p>4)事業を巡る社会経済情勢等の変化 <ul style="list-style-type: none"> ・甲信越地方の人口は、H17と比較してH22は減少傾向 ・甲信越地方の工場立地件数は、H19以降減少傾向 ・山梨県の観光客数は、H19以降減少傾向 <p>5)今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性 <ul style="list-style-type: none"> ・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、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。 ・現在建設中の中部横断自動車道の延伸により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、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改めて確認する。 <p>6)計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性 <ul style="list-style-type: none"> ・特になし </p></p></p></p></p></p>	<p>対応なし</p>	<p>中日本高速道路㈱ 建設事業本部 建設チーム (尾崎正昭)</p>
<p>高速埼玉大宮線・ 高速埼玉新都心線 (H2～H18) 首都高速道路株式会社</p>	<p>5年以内</p>	<p>4,248</p>	<p>1)費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化 <ul style="list-style-type: none"> ・全体事業費 計画時4,502億円→実績4,248億円 ・交通量 (H22年度) 計画時13,000～51,000台/日→実績5,000～45,000台/日 ・B/C=2.1 ・B:14,920億円 (走行時間短縮便益:11,636億円、走行経費減少便益2,424億円、 交通事故減少便益:860億円) ・C:7,134億円 (事業費:6,328億円、維持管理費:806億円) <p>2)事業の効果の発現状況 <ul style="list-style-type: none"> ・さいたま新都心と東京を直結し、池袋～さいたま新都心・大宮駅周辺の所要時間が約30分(約3～4割)短縮。 ・さいたま市内の一般道の混雑緩和(供用後、「堀の内交差点」の渋滞が緩和(最大渋滞長900m→200m)。 ・高速埼玉新都心線を利用した乗合バス路線が、平成22年7月に新設。 <p>3)事業実施による環境の変化 <ul style="list-style-type: none"> ・大気質・騒音ともに環境基準を下回ることを確認(高速埼玉新都心線)。 ・ピオトープを整備し、首都近郊に残された希少な緑地空間である見沼たんぼ地域の生態系を維持。 <p>4)社会経済情勢の変化 <ul style="list-style-type: none"> ・さいたま市の人口は、1万人/年の割合で増加。 ・平成15年4月に政令指定都市に移行。 <p>5)今後の事業評価の必要性及び改善措置の必要性 <ul style="list-style-type: none"> ・本事業については、渋滞緩和、所要時間の短縮等の効果が発現されており、今後の事業評価及び改善措置の必要性はないものとする。 ・なお、事業効果をさらに高め、周辺地域におけるリダンダンシーの確保等、東北道・圏央道と一体となったネットワーク機能の充実のための方策の検討が必要。 <p>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 <ul style="list-style-type: none"> ・特になし </p></p></p></p></p></p>	<p>対応なし</p>	<p>首都高速道路 株式会社 計画・環境部 計画調整グループ (課長 大塚敬三)</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)
鶴泊港鬼脇港区本 港地区 国内物流ターミナル 整備事業 (H10～H18) 北海道開発局	5年以内	34	(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 H10事業採択時:41億円 → H23事後評価時:34億円 (事業の効果の発現状況) 滞船・多そう係留コスト削減:10千時間/年の滞船時間削減 作業コストの削減:6千時間/年の上下架作業時間削減 海難の減少:1回/年の避泊可能隻数の増加 輸送コストの削減:陸上輸送削減距離:31km、海上輸送削減距離:16海里 B/C 事後評価時 1.5 (B:71.0億円、C:48.5億円) (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、今後の事業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。	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)
苫小牧港西港区商 港地区 複合一貫輸送ターミナル 整備事業 (H4～H18) 北海道開発局	5年以内	602	(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 外資コンテナ:H18年度再評価時:1,324千FT/年 (H9年度～50年間) →H23年度事後評価時:1,762千FT/年 (H9年度～H20年度) RORO貨物:H23年度事後評価時:974千FT/年 (H21年度～38年間) バルク貨物:平成23年度事後評価時:10千FT/年 (H21年度～38年間) 全体事業費 H18年度再評価時:709億円 → H23年度事後評価時:602億円 (事業の効果の発現状況) 陸上輸送コストの削減:陸上輸送削減距離:130km 海上輸送コストの削減:年間寄港回数 (with時2回/年、without時4回/年) B/C 事後評価時 1.1 (B:1,132億円、C:1,058億円) (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、今後の事業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。	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)
新潟港東港地区 泊地整備事業 (H8～H18) 北陸地方整備局	5年以内	47	(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 H17再評価時:49億円 → 事業完了時:47億円 入港隻数 H17再評価時 :55,000DWT級 10隻 → H23事後評価時:55,000DWT級 6隻、40,000DWT級 4隻 (事業の効果の発現状況) 輸送コスト削減:3.7億円/年 B/C 事後評価時 1.5 (B:110億円、C:74億円) (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、今後の事業評価の必要性はない。 (改善措置の必要性) 本事業により、船舶の大型化への対応、穀物輸送基地としての機能維持に対する効果が得られたと判断されることから、改善措置の必要性はない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 特になし。	対応なし	北陸地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 齋藤輝彦)

<p>宇野港宇野地区 旅客船ターミナル 整備事業 (H3~H17) 中国地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>57</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 総事業費 H12再評価時:48億円 → H23事後評価時:57億円 年間来訪者数(アンケート調査) H12再評価時:約69万回・人/年 → H23事後評価時:約29万回・人 (事業の効果の発現状況) 旅客船ターミナルの整備により、海陸交通結節点としてだけでなく、地域住民の憩いの場として賑わいの創出が図られている。また、今後も旅客船寄港やイベント等の開催が予定されているため、今まで同様の来訪者が見込まれる。加えて、耐震強化岸壁整備により、岡山県の地域防災計画にも位置付けられている地震時の海上輸送拠点として、宇野港を利用した緊急物資や一般貨物の直接輸送が可能となっている。 B/C 事後評価時 1.4 (B:110億円、C:80億円) (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) 玉野市中心市街地活性化協議会、宇野港航路誘致推進協議会などを通じて、地域振興に向けた継続的な努力が行われている。 (今後の事後評価の必要性) 散策やイベント等の来訪により、交流機会の増大による効果は発現されており、今後も引き続き、更なる来訪者の増加や、乗船者の一時上陸の増加による波及効果などが期待されることから、改めて事後評価を実施する必要はない。 (改善措置の必要性) 引き続き着実な事業効果が発現するように、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>	<p>対応なし</p>	<p>中国地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 前川健)</p>
<p>福江港大波止地区 複合一貫輸送ターミナル整備事業 (H8~H18) 九州地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>89</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 利用者数 H23事後評価時:15.7万人/年 全体事業費 事業完了時:89億円 (事業の効果の発現状況) 輸送コストの削減 フェリー旅客の移動コスト増大回避(5.2億円/年) フェリー貨物の輸送コスト増大回避(0.7億円/年) はしけ輸送解消に伴う輸送コスト削減(0.2億円/年) B/C 事後評価時1.3(B:191億円、C:146億円) (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・改善措置の必要性) 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。 (同種事業の計画・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>九州地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 鈴木崇弘)</p>
<p>佐世保港三浦地区 旅客船対応ターミナル整備事業 (H4~H18) 九州地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>34</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 利用者数 H23事後評価時:27.9万人/年 全体事業費 事業完了時:34億円 (事業の効果の発現状況) 交流機会の増加 港湾来訪客やイベント開催等による交流機会の増加(4.8億円/年) B/C 事後評価時 1.3(B=134億円、C=57億円) (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・改善措置の必要性) 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。 (同種事業の計画・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>九州地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 鈴木崇弘)</p>
<p>那覇港新港ふ頭地区 国際海上コンテナターミナル整備事業 (H9~H18) 沖縄総合事務局</p>	<p>5年以内</p>	<p>223</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 貨物量 実績592千トン 全体事業費 事業着手時 228億円 → 事業完了時 223億円 (事業の効果の発現状況) 県外他港経由率 輸出:供用前21.3%→供用後1.2% 輸入:供用前13.3%→供用後7.4% B/C 事後評価 1.1 (B:407.2億円、C:356.7億円) (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) 当該プロジェクトの実施により、隣接するコンテナパースとの効率的な運用が図られている。 (今後の事後評価の必要性) 整備の効果が十分に発現しており、効果は持続していくと考えられることから、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>	<p>対応なし</p>	<p>沖縄総合事務局 開発建設部 港湾計画課 (課長 池町円)</p>

<p>石垣港本港地区 国内物流ターミナル 整備事業 (H3~H18) 沖縄総合事務局</p>	<p>5年以内</p>	<p>120</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 当岸壁での取扱貨物量 計画時 76千トン/年(平成17年度) → 計画(変更) 193千トン/年(平成29年以降) 全体事業費 事業着手時 121億円 → 事業完了時 120億円 (事業の効果の発現状況) 事業の実施により、旅客船寄港回数が増加し、旅客船乗客や船員による国際観光収益・営業収益の増加が見込まれる。加えて、耐震強化岸壁整備により、石垣市の地域防災計画にも位置付けられている地震時の海上輸送拠点として、石垣港を利用した緊急物資や一般貨物の直接輸送が可能となっている。 外航大型旅客船の入港隻数の増加 1隻(平成15年) → 45隻(平成22年) 旅客船見学利用者の増加 0人/年(平成15年) → 53千人(平成23年アンケート結果) B/C 事後評価 1.2 (B: 231.3億円、C: 192.6億円) (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) 本事業の実施により、定期RORO船の大型化への対応が可能となった。また、大型旅客船(外航)の入港隻数が増加した。 (今後の事後評価の必要性) 整備の効果が十分に発現しており、効果は持続していくと考えられることから、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>	<p>対応なし</p>	<p>沖縄総合事務局 開発建設部 港湾計画課 (課長 池町円)</p>
--	-------------	------------	--	-------------	---

【空港整備事業】
(直轄事業)

<p>事業名 (事業実施期間) 事業主体</p>	<p>該当基準</p>	<p>総事業費 (億円)</p>	<p>事後評価の評価項目</p>	<p>対応方針</p>	<p>担当課 (担当課長名)</p>
<p>東京国際空港沖合 展開事業第3期計画 (H2~H18) 関東地方整備局・ 東京航空局</p>	<p>5年以内</p>	<p>7,901</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 費用: H16再評価時: 7,808億円 → 事業完了時: 7,901億円 ○需要予測手法の見直し 「航空需要予測の改善について(国内航空旅客)」(平成22年11月)(国土交通省航空局)で示された航空需要予測モデルを用いて予測値を見直した。 B/C 事後評価時 4.6(総便益(B): 62,951億円、総費用(C): 13,700億円) (事業の効果の発現状況) ○容量制約により、やむなく他交通機関・他空港を利用していただ旅客・貨物の所要時間短縮・費用低減効果 ○運航頻度の増加による利便性向上効果 ○固定スポット数が24から44の増加になり、旅客ターミナルビルから航空機に直接乗降できるようになったことによる時間短縮効果 ○空港アクセス道路の整備及び首都高速道路の空港ランプ増設等による空港アクセス時間短縮効果 ○着陸料収入等、空港管理者等の収入増加効果 (事業実施による環境の変化) 空港周辺の航空機騒音が大幅に低減し、環境基準を達成した。 (社会経済情勢の変化) 近年の燃油価格の上昇、景気の低迷、新型インフルエンザの流行などにより、国内航空旅客数は減少傾向にある。 (今後の事後評価の必要性) B/Cは4.6であり、本事業は「社会経済的にみて効率的な事業」と評価することができる。また、本事業に続き、再拡張事業において平成22年10月に4本目の滑走路等が供用し、24時間国際拠点空港としての空港機能の強化が図られているところであるため、今後は再拡張事業としての事後評価を実施する予定である。 (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ものの、今後の施設の維持更新にあたっては、空港運用下における時間的・空間的に厳しい制約の中での作業となることから、より円滑かつ効率的な施工方法の検討やコスト縮減を図り、より一層の事業効率性を目指す。 (同事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 東京国際空港は、増大する航空機のニーズに対応して、既存の施設を含めた運用見直しと併せて機能拡充することにより、空港全体の発着容量を適時に拡大している。今回の事後評価では、既に国際化が進展しているにもかかわらず、沖合展開事業第3期の目的である国内輸送力の拡大のみを便益の対象としているため、東京国際空港の能力の一面を評価することとまわっている。今後、事後評価を予定している再拡張事業においては、関連する機能拡充も併せて適切に評価する必要がある。</p>	<p>対応なし</p>	<p>関東地方整備局 港湾空港部 空港整備課 (課長 馬場智) 東京航空局 空港部 空港企画調整課 (課長 古藤孝)</p>

【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))

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)
岩瀬浜駅乗継円滑化事業 (富山ライトレール(株))	5年以内	0.19	<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): 0.20億円 実績値: 0.19億円</p> <p>工期 想定値(新規採択時): 2ヶ月 実績値: 2ヶ月</p> <p>輸送人員 想定値(新規採択時): 平成18年度 446人/日 実績値: 平成22年度 696人/日</p> <p>○事業効率及び事業による効果・影響の発現状況</p> <p>1) 事業効率 費用対便益 [平成23年度価格] 計算期間: 30年(50年) 費用 0.19億円(0.19億円) (新規採択時 0.20億円(0.20億円)) 便益 1.6億円(2.0億円) (新規採択時 0.9億円(1.2億円)) 費用便益比B/C 6.7(8.2) (新規採択時 4.9(6.0))</p> <p>2) 事業による効果・影響</p> <ul style="list-style-type: none"> ・利用者への効果・影響 <ul style="list-style-type: none"> ■鉄道とバスとの乗継時間短縮 <ul style="list-style-type: none"> 距離(54m短縮: 58m→4m) 時間(約1分短縮) ■歩行者の移動時間短縮(駅広北側から) <ul style="list-style-type: none"> 距離(52m短縮: 75m→23m) 時間(約1分短縮) ■歩行者の移動時間短縮(駅広西側から) <ul style="list-style-type: none"> 距離(24m短縮: 76m→52m) 時間(約0.5分短縮) ■バスから鉄道への転換による時間短縮 <ul style="list-style-type: none"> 時間(約3.2分短縮) <p><事業目的との関連></p> <p>鉄道とバスとの乗継時間短縮や、歩行者の鉄道ホームへの移動時間短縮の効果が、フィーダーバスの利便性向上や、駅周辺住民や観光客の移動に係る利便性向上につながった。</p> <p>(社会経済情勢の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・モータリゼーションの進展や景気の低迷等により、鉄軌道全体の輸送人員が減少傾向にある中、富山ライトレールを含む富山県内の地方鉄道の輸送人員はその影響が少なく、ほぼ現状維持を続けている。 ・ライトレール沿線の地価の下げ幅が小さくなり、沿線の新築着工件数も堅調な伸びを示している。 <p>(改善措置の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・岩瀬浜駅は、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おり、先進事例として他の駅のモデルともなりうることから、改善措置の必要性は認められない。 <p>(今後の事後評価の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・新規事業採択時評価における需要予測を大きく上回っており、事業の効果は発現しているといえる。また、上記の通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>(同種事業の計画・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"> ・費用対便益の算出については、貨幣換算がしやすい建設費、利用者便益のみで行っているが、今後は自然環境への影響やバリアフリー等、事業に伴う様々な効果を評価する手法の確立を検討すべきである。 	対応なし	富山ライトレール(株) (経営企画部経営企画課長 片山 尚之)

【都市・幹線鉄道整備事業】
 (鉄道駅総合改善事業)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
下井草駅 総合改善事業 (下井草駅整備 株)	5年以内	9.8	<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) : 9.8億円 実績値 : 9.8億円 工期 想定値(新規採択時) : 3年 実績値 : 2年10ヶ月 輸送人員 想定値(新規採択時) : 平成23年度 24,098人/日 実績値 : 平成22年度 23,516人/日</p> <p>○事業効率及び事業による効果・影響の発現状況 1) 事業効率 費用対便益 [平成23年度価格] 計算期間 : 30年 (50年) 費用 12 億円 (13 億円) (新規採択時 9.0億円 (9.0億円)) 便益 53 億円 (66 億円) (新規採択時 78 億円 (97 億円)) 費用便益比B/C 4.3 (5.0) (新規採択時 8.7 (10.8)) 2) 事業による効果・影響 ・北口の新設により、北側からの駅利用者のボトルネック踏切通行が解消され、また、移動距離・移動時間が短縮された。 ・駅改良により、エレベーター・エスカレーター・多機能トイレ等が整備され、利便性が向上した。 ・自由通路の整備により、踏切を通行しない南北の往来が可能となり、利便性が向上した。 ・南口駅前広場の整備により、バスが道路上に停車していたことによる渋滞が解消された。 ・北側からの駅利用者が踏切を通行しなくなったため混雑が解消され、踏切横断時の安全性が向上した。</p> <p>(社会経済情勢の変化) 下井草駅周辺の人口は、平成16年以降増加している。東京都の将来人口予測によると、都区部は平成27年をピークに減少に転ずるとしているが、下井草駅周辺には未開発の土地が若干残っており、事業効果に大きく影響するような変動は無いと予想される。</p> <p>(改善措置の必要性) 鉄道利用者及び地域住民の利便性向上という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) 費用便益分析の結果から、事業効果が十分発揮されていると判断されること、社会情勢や周辺環境の急激な変化も予想されないこと、さらに改善措置も不要であることから、今後の事後評価の必要性は無いと考える。</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) バリアフリー施設整備については、設置及び更新にかかる費用や維持管理費が、費用便益分析ではマイナスにしか働かないので、利用者の便益について定量的に評価する手法の確立が必要と思われる。</p>	対応なし	下井草駅整備 (株) (取締役事業部長 陰山 健司)

<p>三日市町駅総合改善事業 (三日市町駅整備(株))</p>	<p>5年以内</p>	<p>8.7</p>	<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): 11億円 実績値 : 8.7億円 工期 想定値(新規採択時): 2年0ヶ月 実績値 : 2年0ヶ月 輸送人員 想定値(新規採択時): 平成15年度 21,125人/日 実績値: 平成22年度 18,028人/日</p> <p>○事業効率及び事業による効果・影響の発現状況 1) 事業効率 費用対便益 [平成23年度価格] 計算期間: 30年(50年) 費用 11億円(11億円) (新規採択時 11億円(11億円)) 便益 30億円(37億円) (新規採択時 24億円(29億円)) 費用便益比B/C 2.8(3.4) (新規採択時 2.3(2.8)) 2) 事業による効果・影響 ・ 駅施設の利便性向上 2階改札の移設、コンコースの拡幅、ラッチ内エレベータ及びエスカレータの設置、上りホーム前面1階改札の設置、トイレの設置により、当初計画どおり各施設の利便性が向上した。 ・ 駅周辺施設へのアクセス向上 本事業は「三日市町駅前西地区第2種市街地再開発事業」等の関連事業と同時施行したことによる相乗効果を発揮して、当初計画どおり鉄道駅から新たに整備された都市施設(西側バスターミナル、再開発ビル、駐輪場)へのアクセスを向上させ、各施設の利便性を高めた。</p> <p>(社会経済情勢の変化) 新規採択時では、平成15年度の乗降者数が一定で推移すると想定していたが、平成22年では減少していた。これは、長引く不況と昨今の経済状況の変化や、生産年齢人口の減少等が原因であると考えられる。なお、当駅圏は大阪都心のベッドタウンとしての住宅立地が中心であり、事業実施前後の駅利用者は定期利用者が減少し、定期外利用者は微減である。また、時間評価値が、労働環境の変化により、平成15年度は41.6(円/分)だったのに対し、平成22年度は39.2(円/分)となっていることも変化のひとつである。</p> <p>(改善措置の必要性) 駅の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) 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、事業効果が発現されていると判断される。なお、乗降人員減などによる便益の減少が懸念されるが、今回計算した費用便益分析結果が十分な値を示していることから、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) 特になしと考える。</p>	<p>対応なし</p>	<p>三日市町駅整備(株) (取締役 愛甲 邦博)</p>
-------------------------------------	-------------	------------	--	-------------	-----------------------------------

【航路標識整備事業】

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
<p>沖ノ鳥島灯台 (H18) 海上保安庁</p>	<p>5年以内</p>	<p>0.31</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 通航船隻数 計画時 1,216隻/年 → 実績 542隻/年 全体事業費 事業着手時 30百万円 → 事業完了時 31百万円 B/C 事後評価時 1.59 (B:102 C:64)</p> <p>(事業の効果の発現状況) 海上輸送時間費用削減額 1.91百万円/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) 沖ノ鳥島へ岸壁が整備されることから、今後は更なる海洋資源開発や漁業等において更なる便益の発生が見込まれるため、今後の事後評価は実施しない。 (改善措置の必要性) 便益が十分発生しているため、必要なし (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 特になし</p>	<p>対応なし</p>	<p>海上保安庁 交通部 計画運用課 (課長 船越 良行)</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)
旭川地方合同庁舎 (Ⅱ期) (H17～H20) 北海道開発局	5年以内	32	<p>(社会経済情勢の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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>(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"> ・庁舎建設中に入居官署の入れ替えがあったが、事業計画に大きな影響はなく当初計画に沿って整備がなされている。 <p>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大きな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"> ・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。(B1) ・地域性、環境保全性、ユニバーサルデザイン及び耐用・保全性について、特に充実した取組が、また景観性及び防災性についても、充実した取組がなされており、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。(B2) <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> <ul style="list-style-type: none"> ・環境負荷低減への取組やC A S B E E評価の結果から、周囲の環境に及ぼす影響は少なく、特に問題はないと考えられる。 <p>(今後の事後評価の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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>(改善措置の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業計画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>なお、今後も保全指導の面から関係官署と連携して対応する。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 	対応なし	北海道開発局 営繕部 営繕計画課 (課長 澤永 好章)
浜松地方合同庁舎 (H17～H20) 中部地方整備局	5年以内	47	<p>(社会経済情勢の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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>(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"> ・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>(事業の効果の発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・地域性、環境保全性、ユニバーサルデザイン及び耐用・保全性について、特に充実した取組が、また景観性及び防災性についても、充実した取組がなされており、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。 <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> <ul style="list-style-type: none"> ・環境保全性及びC A S B E E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。 <ul style="list-style-type: none"> ・合同庁舎内の複数の官署に訪問される方のほか、周辺に所在する県の総合庁舎、市の情報センターや裁判所などにも、訪問される方々が多く、その利便性が向上していると考えられる。 <p>(今後の事後評価の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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>(改善措置の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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>なお、今後も保全指導の面から関係官署と連携して対応する。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・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。 	対応なし	中部地方整備局 営繕部 技術・評価課 (課長 稲垣 億作)

<p>廿日市地方合同 庁舎 (H18～H20) 中国地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>11</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いない。 (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。 (事業の効果の発現状況) ・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。 ・地域性、ユニバーサルデザインについて、特に充実した取組がなされており、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。 以上より、想定されていた事業の効果は十分に発現している。 (事業実施による環境の変化) ・環境負荷低減及びC A S B E E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 問題ない。 ・合同庁舎の周辺に所在する市役所、市の総合健康福祉センターや郵便局などもあり、利便性 が向上している。 (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。 なお、今後も保全指導の面から関係官署と連携して対応する。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・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>	<p>対応なし</p>	<p>中国地方整備局 営繕部 技術・評価課 (課長 梶原 浩)</p>
---	-------------	--	-------------	--