

# 個別公共事業の評価書（その3）

－平成24年度－

平成25年5月15日 国土交通省

国土交通省政策評価基本計画（平成24年9月7日改正）及び平成24年度国土交通省事後評価実施計画（平成24年9月7日最終変更）に基づき、個別公共事業についての新規事業採択時評価、再評価及び完了後の事後評価を実施した。本評価書は、行政機関が行う政策の評価に関する法律第10条の規定に基づき作成するものである。

## 1. 個別公共事業評価の概要について

（評価の対象）

国土交通省では、維持・管理に係る事業、災害復旧に係る事業等を除くすべての所管公共事業を対象として、事業の予算化の判断に資するための評価（新規事業採択時評価）、事業の継続又は中止の判断に資するための評価（再評価）及び改善措置を実施するかどうか等の今後の対応の判断に資する評価（完了後の事後評価）を行うこととしている。

新規事業採択時評価は、原則として事業費を予算化しようとする事業について実施し、再評価は、事業採択後一定期間（直轄事業等は3年間。補助事業等は5年間）が経過した時点で未着工の事業及び事業採択後長期間（5年間）が経過した時点で継続中の事業、社会経済情勢の急激な変化により再評価の実施の必要が生じた事業等について実施する。また、完了後の事後評価は、事業完了後の一定期間（5年以内）が経過した事業等について実施する。

（評価の観点、分析手法）

国土交通省の各事業を所管する本省内部部局又は外局が、費用対効果分析を行うとともに事業特性に応じて環境に与える影響や災害発生状況も含め、必要性・効率性・有効性等の観点から総合的に評価を実施する。特に、再評価の際には、投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等、といった視点で事業の見直しを実施する。事業種別の評価項目等については別添1（評価の手法等）のとおりである。

（第三者の知見活用）

再評価及び完了後の事後評価にあたっては、学識経験者等から構成される事業評価監視委員会の意見を聴くこととしている。また、直轄事業等の新規事業採択時評価においても、学識経験者等の第三者から構成される委員会等の意見を聴くこととしている。

また、評価手法に関する事業種別間の整合性や評価指標の定量化等について公共事業評価手法研究委員会において検討し、事業種別毎の評価手法の策定・改定について、評価手法研究委員会において意見を聴くこととしている。

また、評価の運営状況等について、国土交通省政策評価会において意見等を聴取することとしている（国土交通省政策評価会の議事概要等については、国土交通省政策評価ホームページ（<http://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/hyouka>）に掲載することとしている）。

## 2. 今回の評価結果について

今回は、平成25年度予算に向けた評価として、個別箇所ですべての事業を含め、新規事業採択時評価182件、再評価31件及び完了後の事後評価75件の評価結果をとりまとめた。事業種別ごとの担当大臣政務官は別紙、件数一覧は別添2、評価結果は別添3のとおりである。

なお、個々の事業評価の詳細な内容については、以下のホームページに記載。

事業評価カルテ(<http://www.mlit.go.jp/tec/hyouka/public/jghks/chart.htm>)

事業評価関連リンク([http://www.mlit.go.jp/tec/hyouka/public/09\\_public\\_07.html](http://www.mlit.go.jp/tec/hyouka/public/09_public_07.html))

事業種別ごとの担当大臣政務官は下表のとおり。

事業種別	担当大臣政務官
<b>【公共事業】</b>	
河川事業	松下 新平
ダム事業	松下 新平
砂防事業等	松下 新平
海岸事業(水管理・国土保全局所管)	松下 新平
海岸事業(港湾局所管)	赤澤 亮正
道路・街路事業	赤澤 亮正
港湾整備事業	赤澤 亮正
航空路整備事業	坂井 学
都市・幹線鉄道整備事業	松下 新平
<b>【その他施設費】</b>	
官庁営繕事業	松下 新平
奄美群島振興開発事業	坂井 学

事業名 ( )内は 方法を示す。	評価項目		費用便益分析以外の主な評価項目	評価を行う過程において使用した資料等	担当部局
	費用便益分析				
	費用	便益			
河川・ダム事業 (代替法、CVM・TCM)	・事業費 ・維持管理費	・想定年平均被害軽減期待額 ・水質改善効果等(環境整備事業の場合)	・災害発生時の影響 ・過去の災害実績 ・災害発生時の危険度 ・地域開発の状況 ・地域の協力体制 ・河川環境等をとりまく状況等	・国勢調査メッシュ統計 ・水害統計等	水管理・国土保全局
砂防事業等 (代替法)	・事業費 ・維持管理費	・直接被害軽減便益 ・人命保護便益	・災害発生時の影響 ・過去の災害実績 ・災害発生時の危険度	・国勢調査メッシュ統計 ・水害統計	水管理・国土保全局
海岸事業 (代替法、CVM・TCM(環境保全・利用便益))	・事業費 ・維持管理費	・浸水防護便益 ・侵食防止便益 ・飛砂・飛沫防護便益 ・海岸環境保全便益 ・海岸利用便益	・災害発生時の影響 ・過去の災害実績 ・災害発生時の危険度	・国勢調査メッシュ統計 ・水害統計	水管理・国土保全局 港湾局
道路・街路事業 (消費者余剰法)	・事業費 ・維持管理費	・走行時間短縮便益 ・走行経費減少便益 ・交通事故減少便益	・事業実施環境 ・物流効率化の支援 ・都市の再生 ・安全な生活環境の確保 ・救助・救援活動の支援等の防災機能	・道路交通センサス ・パーソトリップ調査	都市局 道路局
港湾整備事業 (消費者余剰法)	・建設費 ・管理運営費 ・再投資費	・輸送コストの削減(貨物) ・移動コストの削減(旅客)	・地域の活性化 ・地元等との調整状況 ・環境等への影響	・各港の港湾統計資料	港湾局
航空路整備事業 (消費者余剰法)	・施設整備費 ・施設更新費 ・維持管理費	・時間短縮便益 ・運航費用削減便益 ・供給者便益	・国際貢献 ・事故・インシデントの回避 ・業務・心理的負荷の回避	・航空旅客動態調査 ・航空輸送統計年報	航空局
都市・幹線鉄道整備事業 (消費者余剰法)	・事業費 ・維持改良費	・利用者便益(時間短縮効果等) ・供給者便益 ・環境への効果・影響	・道路交通混雑緩和 ・地域経済効果 ・生活利便性の向上 ・安全への効果・影響	・旅客地域流動調査 ・パーソトリップ	鉄道局
航路標識整備事業 (消費者余剰法)	・創設費 ・維持運営費 ・更新費	・安全便益 ・輸送便益	・安全性の向上 ・国際的要請への対応 ・信頼性の向上	・港湾統計 ・漁港港勢	海上保安庁
下水道事業 (代替法、CVM)	・建設費 ・維持管理費 ・改築費	・生活環境の改善効果 ・公共用水域の水質保全効果 ・浸水の防除効果 ・その他の効果	他の汚水処理施設との調整状況 地域の活性化	・都道府県構想	水管理・国土保全局

事業名	評価項目		評価を行う過程において使用した資料等	担当部局
官庁営繕事業	評価対象事業について、右のような要素ごとに、評価指標により評点方式で評価するとともに、その他の要素も含め総合的に評価する。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・事業計画の必要性</li> <li>・事業計画の合理性</li> <li>・事業計画の効果</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・官庁建物実態調査</li> </ul>	官庁営繕部
奄美群島振興開発事業	評価の対象となる事業について、奄美群島振興開発特別措置法において示された振興開発の趣旨を踏まえ、事業の整備効果を総合的に判断し、評価する。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・奄美群島振興開発計画等との適合性</li> <li>・奄美群島産業振興等補助金の目的との適合性</li> <li>・事業効果の確実性</li> <li>・管理・運営の適正性</li> <li>・環境への配慮</li> </ul>		国土政策局

※効果把握の方法

代替法

事業の効果の評価を、評価対象社会資本と同様な効果を有する他の市場財で、代替して供給した場合に必要とされる費用によって評価する方法。

消費者余剰法

事業実施によって影響を受ける消費行動に関する需要曲線を推定し、事業実施により生じる消費者余剰の変化分を求める方法。

TCM(トラベルコスト法)

対象とする非市場財(環境資源等)を訪れて、そのレクリエーション、アメニティを利用する人々が支出する交通費などの費用と、利用のために費やす時間の機会費用を合わせた旅行費用を求めることによって、その施設によってもたらされる便益を評価する方法。

CVM(仮想的市場評価法)

アンケート等を用いて評価対象社会資本に対する支払意思額を住民等に尋ねることで、対象とする財などの価値を金額で評価する方法。

コンジョイント分析

仮想状況に対する選好のアンケート結果をもとに、評価対象資本の構成要素を変化させた場合の望ましさの違いを貨幣価値に換算することによって評価する方法。

平成25年度予算に向けた新規事業採択時評価について

【公共事業関係費】

事業区分		新規事業採択箇所数
河川事業	補助事業等	3
道路・街路事業	補助事業等	13
都市・幹線鉄道整備事業		165
合 計		181

注1 補助事業等には、独立行政法人等施行事業を含む

【その他施設費】

事業区分		新規事業採択箇所数
奄美群島振興開発事業		1
合 計		1

総 計		182
-----	--	-----

## 平成25年度予算に向けた再評価について

## 【公共事業関係費】

事業区分		再評価実施箇所数					再評価結果			
		一定期間未着工	長期間継続中	準備計画段階	再々評価	その他	計	継続 うち見直し継続	中止	評価 手続中
河川事業	直轄事業					2	2	2		
ダム事業	補助事業				3		3	3		
道路・街路事業	補助事業等		11		5		16	16		
港湾整備事業	補助事業等		2		8		10	10		
合計		0	13	0	16	2	31	31	0	0

(注1) 補助事業等には、独立行政法人等施行事業を含む

(注2) 再評価対象基準

一定期間未着工: 事業採択後一定期間(直轄事業等は3年間、補助事業等は5年間)が経過した時点で未着工の事業

長期間継続中: 事業採択後長期間(5年間)が経過した時点で継続中の事業

準備計画段階: 準備・計画段階で一定期間(直轄事業等3年間、補助事業等5年間)が経過している事業

再々評価: 再評価実施後一定期間(直轄事業等3年間、補助事業等5年間)が経過している事業

その他: 社会経済情勢の急激な変化、技術革新等により再評価の実施の必要が生じた事業

## 平成24年度に実施した完了後の事後評価について

### 【公共事業関係費】

事業区分		事後評価実施箇所数				事後評価結果			
		5年以内	再事後評価	その他	計	再事後評価	改善措置	対応なし	評価手続中
河川事業	直轄事業	13			13	1		12	
ダム事業	直轄事業等	2			2			2	
砂防事業等	直轄事業	1			1			1	
海岸事業	直轄事業	1			1			1	
道路・街路事業	直轄事業等	38			38			38	
	補助事業等	4			4			4	
港湾整備事業	直轄事業	8			8			7	1
航空路整備事業	直轄事業等	1			1			1	
都市・幹線鉄道整備事業		4			4			4	
合 計		72	0	0	72	1	0	70	1

### 【その他施設費】

事業区分		事後評価実施箇所数				事後評価結果			
		5年以内	再事後評価	その他	計	再事後評価	改善措置	対応なし	評価手続中
官庁営繕事業		3			3			3	
合 計		3	0	0	3	0	0	3	0

<b>総 計</b>		75	0	0	75	1	0	73	1
------------	--	----	---	---	----	---	---	----	---

(注1) 事後評価対象基準

5年以内：事業完了後一定期間（5年以内）が経過した事業  
 再事後評価：前回の事後評価の際、その後の時間の経過、改善措置の実施等により効果の発現が期待でき、改めて事後評価を行う必要があると判断した事業  
 その他：上記以外の理由で事後評価の実施の必要が生じた事業

(注2) 事後評価結果

再事後評価：事後評価の結果、再度事後評価の実施が必要な場合  
 改善措置：事後評価の結果、改善措置の実施が必要な場合  
 対応なし：事後評価の結果、再事後評価、改善措置が必要ない場合

(注3) 直轄事業等、補助事業等には、独立行政法人等施工事業を含む。

## 新規事業採択時評価結果一覧

### 【公共事業関係費】

#### 【河川事業】

(補助事業等)

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等による評価	担当課 (担当課長名)	
		貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)			
		便益の内訳及び主な根拠					
法華山谷川床上浸水対策特別緊急事業 兵庫県	90	961	<p>【内訳】 被害防止便益：960億円 残存価値：0.64億円</p> <p>【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数： 324戸 年平均浸水軽減面積： 423ha</p>	89	10.8	<p>・法華山谷川では、近年では平成16,23年の出水により浸水被害が発生しており、平成23年9月台風12号による出水においては、床上浸水384戸の甚大な浸水被害が発生した。</p> <p>・このため、平成23年9月台風12号規模程度の洪水流量を対象として、河道掘削、築堤及び洪水の流下を阻害している横断構造物を改築することにより流下能力を確保し、家屋の床上浸水被害を解消する。</p>	水管理・国土保全局 治水課 (課長 山田邦博)
和田川床上浸水対策特別緊急事業 和歌山県	52	704	<p>【内訳】 被害防止便益：702億円 残存価値 2.0億円</p> <p>【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数： 418戸 年平均浸水軽減面積： 28ha</p>	54	13.2	<p>・和田川では、近年では平成21,24年の出水により浸水被害が発生しており、平成24年6月の豪雨では、床上浸水35戸の甚大な浸水被害が発生した。</p> <p>・このため、平成24年6月豪雨規模程度の洪水流量を対象として、河道掘削、護岸整備及び築堤をすることにより流下能力を確保し、家屋の床上浸水被害を解消する。</p>	水管理・国土保全局 治水課 (課長 山田邦博)



山国川床上浸水対策特別緊急事業 大分県	12	79	【内訳】 被害防止便益：78億円 残存価値：0.62億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：13戸 年平均浸水軽減面積：3.8ha	12	6.4	・山国川では、平成24年7月3日の豪雨で床上浸水85戸、床下浸水58戸の浸水被害を受け、さらに平成24年7月14日豪雨で床上浸水121戸、床下浸水40戸とたて続けに甚大な浸水被害が発生した。 ・このため、当該区間下流の現況流下能力程度を整備目標流量として、河道掘削および河積を阻害している横断工作物を改築することにより流下能力を確保し、家屋の床上浸水被害を解消する。	水管理・国土保全局 治水課 (課長 山田邦博)
------------------------	----	----	--	----	-----	--	-------------------------------

### 【道路・街路事業】

#### (補助事業等)

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等による評価	担当課 (担当課長名)	
		貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)			B/C
		便益の内訳及び主な根拠					
地域高規格道路 旭川十勝道路 主要地方道 鷹栖東神楽線 旭川東神楽道路 北海道	98	221	【内訳】 走行時間短縮便益：181億円 走行経費減少便益：31億円 交通事故減少便益：9.2億円 【主な根拠】 計画交通量：10,900～15,800台／日	80	2.8	①北海道縦貫自動車道と旭川空港を結びアクセスを強化 ②交通結節点として利便性の向上により物流、主要観光地である旭山動物園などの観光を支援	道路局 環境安全課 (課長 増田 博行)
地域高規格道路 下北半島縦貫道路 一般国道279号 横浜南バイパス 青森県	98	167	【内訳】 走行時間短縮便益：127億円 走行経費減少便益：26億円 交通事故減少便益：14億円 【主な根拠】 計画交通量：8,700台／日	96	1.7	①積雪・堆雪に強い年間を通じた幹線道路としての機能を確保 ②第1次緊急輸送道路である国道279号の代替機能を確保 ③横浜町から「むつ総合病院」及び「公立野辺地病院」(二次救急医療施設)へのアクセスが大幅に向上	道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀)
一般県道 宮古山田線 (豊間根工区) 岩手県	20	24	【内訳】 走行時間短縮便益：19億円 走行経費減少便益：4億円 交通事故減少便益：1億円 【主な根拠】 計画交通量：1,800台／日	17	1.4	①三陸沿岸道路と一体になって震災復興を支え災害時に復旧作業や救援活動などに不可欠な道路 ②三陸沿岸道路と一体となって山田町中心市街地へのアクセス向上	道路局 環境安全課 (課長 増田 博行)

地域高規格道路 宮城県北高速幹線道路 主要地方道 築館登米線 Ⅲ期(佐沼工区) 宮城県	96	141	【内訳】 走行時間短縮便益：104億円 走行経費減少便益：24億円 交通事故減少便益：13億円  【主な根拠】 計画交通量：6,000台/日	80	1.8	①三陸沿岸道路と一体になって震災復興を支え災害時に復旧作業や 救援活動などに不可欠な道路	道路局 環境安全課 (課長 増田 博行)
地域高規格道路 宮城県北高速幹線道路 主要地方道 築館登米線 Ⅳ期(築館工区) 宮城県	35	61	【内訳】 走行時間短縮便益：47億円 走行経費減少便益：9億円 交通事故減少便益：5億円  【主な根拠】 計画交通量：9,000台/日	31	2.0	①三陸沿岸道路と一体になって震災復興を支え災害時に復旧作業や 救援活動などに不可欠な道路	道路局 環境安全課 (課長 増田 博行)
地域高規格道路 上信自動車道 一般国道145号 吾妻東バイパス 群馬県	96	156	【内訳】 走行時間短縮便益:113億円 走行経費減少便益:27億円 交通事故減少便益:17億円  【主な根拠】 計画交通量:10,500台/日	70	2.2	①吾妻地域内の幹線道路の骨格となり地域間交流を担う幹線道路 ②災害時の第1次緊急輸送道路である国道145号の代替機能を確保 ③渋川市、吾妻郡の第三次医療施設への搬送時間60分圏域人口カ バー率が向上	道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀)
地域高規格道路 新山梨環状道路 一般国道140号 新山梨環状道路(東部区 間) 山梨県	97	129	【内訳】 走行時間短縮便益:111億円 走行経費減少便益:6.4億円 交通事故減少便益:12億円  【主な根拠】 計画交通量:13,600台/日	81	1.6	①甲府都市圏の骨格となる環状道路網を形成し地域間交流の根幹を 担う幹線道路 ②災害時の第1次緊急輸送道路である国道140号の代替機能を確保 ③災害時の救急拠点(広域防災拠点病院、防災拠点)へのアクセ スの向上	道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀)
地域高規格道路 大洲・八幡浜自動車道 一般国道197号 夜屋道路 愛媛県	84	68	【内訳】 走行時間短縮便益:49億円 走行経費減少便益:12億円 交通事故減少便益:6.9億円  【主な根拠】 計画交通量:11,600台/日	65	1.04	①第3次救急医療施設(県立中央病院、愛媛大学医学部付属病院、 市立宇和島病院)へのアクセス向上 ②四国縦貫・横断自動車道や八幡浜港、三崎港へのアクセス向上に よる広域高速ネットワークの形成に寄与 ③現道区間の災害等による通行規制時の代替路線確保	道路局 国道・防災課 (課長 三浦真紀)
地域高規格道路 阿南安芸自動車道 一般国道493号 北川道路2-2工区 高知県	98	30	【内訳】 走行時間短縮便益:14億円 走行費用減少便益:14億円 交通事故減少便益:2.8億円  【主な根拠】 計画交通量 900台/日	29	1.03	①南海トラフ巨大地震発生時の緊急輸送道路の確保。 ・津波浸水区間、土砂災害危険箇所や事前通行規制区間の回避に よる通行止めの危険性を解消。	道路局 国道・防災課 (課長 三浦真紀)

地域高規格道路 島原道路 一般国道251号 出平有明バイパス 長崎県	75	74	【内訳】 走行時間短縮便益：55億円 走行経費減少便益：7.2億円 交通事故減少便益：12億円  【主な根拠】 計画交通量：10,700台／日	63	1.2	①3次救急医療施設へのアクセス性の向上。  ②長崎空港、九州横断自動車道諫早インターへのアクセス性の向上及び定時性が確保。  ③災害時に半島が孤立しないよう幹線道路の代替路の確保、緊急輸送路の機能強化が図られる。	道路局 国道・防災課 (課長 三浦真紀)
地域高規格道路 熊本天草幹線道路 一般国道324号 本渡道路 熊本県	123	165	【内訳】 走行時間短縮便益：125億円 走行経費減少便益：26億円 交通事故減少便益：14億円  【主な根拠】 計画交通量：13,200台／日	94	1.7	①第1次緊急輸送道路の機能強化によるリタダンシーの確保。  ②熊本都市圏へのアクセスの向上及び定時制が確保。	道路局 国道・防災課 (課長 三浦真紀)
地域高規格道路 都城志布志道路 一般県道 飯野松山都城線 金御岳工区 宮崎県	48	157	【内訳】 走行時間短縮便益：118億円 走行経費減少便益：20億円 交通事故減少便益：19億円  【主な根拠】 計画交通量：12,600台／日	77	2.0	①九州縦貫自動車道や国際戦略パルク港湾(志布志港)へのアクセス性向上  ②緊急輸送道路である国道269号の代替機能を確保	道路局 環境安全課 (課長 増田博行)
地域高規格道路 都城志布志道路 一般県道 飯野松山都城線 末吉道路 鹿児島県	48	157	【内訳】 走行時間短縮便益：118億円 走行経費減少便益：20億円 交通事故減少便益：19億円  【主な根拠】 計画交通量：12,600台／日	77	2.0	①九州縦貫自動車道や国際戦略パルク港湾(志布志港)へのアクセス性向上  ②緊急輸送道路である国道269号の代替機能を確保	道路局 環境安全課 (課長 増田博行)

【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(耐震補強)))

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	事業内容	評価	担当課 (担当課長名)
地下高速鉄道整備事業 (耐震補強) 新宿線 東京都交通局	38	駅部柱、高架橋柱等の耐震補強	<p>&lt;利用者への効果・影響&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・大都市部であるため、地震災害時の輸送支障の回避・軽減の効果が大きいと考えられる。</li> </ul> <p>&lt;供給者への効果・影響&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地下鉄であるため、地震災害発生後の復旧が極めて困難であり、事前対策による効果が大きいと考えられる。</li> </ul> <p>&lt;社会全体への効果・影響&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・都市鉄道ネットワークの構成上、運行停止の影響が広域的に波及することを回避、軽減できると想定される。</li> </ul>	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)
地下高速鉄道整備事業 (耐震補強) 1, 3線(ブルーライン) 横浜市交通局	9.7	駅部柱、高架橋柱等の耐震補強	<p>&lt;利用者への効果・影響&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・大都市部であるため、地震災害時の輸送支障の回避・軽減の効果が大きいと考えられる。</li> </ul> <p>&lt;供給者への効果・影響&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地下鉄であるため、地震災害発生後の復旧が極めて困難であり、事前対策による効果が大きいと考えられる。</li> </ul> <p>&lt;社会全体への効果・影響&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・都市鉄道ネットワークの構成上、運行停止の影響が広域的に波及することを回避、軽減できると想定される。</li> </ul>	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)
地下高速鉄道整備事業 (耐震補強) 東山線 名古屋市交通局	21	駅部柱、高架橋柱等の耐震補強	<p>&lt;利用者への効果・影響&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・大都市部であるため、地震災害時の輸送支障の回避・軽減の効果が大きいと考えられる。</li> </ul> <p>&lt;供給者への効果・影響&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地下鉄であるため、地震災害発生後の復旧が極めて困難であり、事前対策による効果が大きいと考えられる。</li> </ul> <p>&lt;社会全体への効果・影響&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・都市鉄道ネットワークの構成上、運行停止の影響が広域的に波及することを回避、軽減できると想定される。</li> </ul>	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)

<p>地下高速鉄道整備事業 (耐震補強) 名城・名港線 名古屋市交通局</p>	<p>10</p>	<p>駅部柱、高架橋柱等の耐震補強</p>	<p>&lt;利用者への効果・影響&gt; ・大都市部であるため、地震災害時の輸送支障の回避・軽減の効果が大きいと考えられる。 &lt;供給者への効果・影響&gt; ・地下鉄であるため、地震災害発生後の復旧が極めて困難であり、事前対策による効果が大きいと考えられる。 &lt;社会全体への効果・影響&gt; ・都市鉄道ネットワークの構成上、運行停止の影響が広域的に波及することを回避、軽減できると想定される。</p>	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)</p>
<p>地下高速鉄道整備事業 (耐震補強) 御堂筋線 大阪市交通局</p>	<p>8.5</p>	<p>駅部柱、高架橋柱等の耐震補強</p>	<p>&lt;利用者への効果・影響&gt; ・大都市部であるため、地震災害時の輸送支障の回避・軽減の効果が大きいと考えられる。 &lt;供給者への効果・影響&gt; ・地下鉄であるため、地震災害発生後の復旧が極めて困難であり、事前対策による効果が大きいと考えられる。 &lt;社会全体への効果・影響&gt; ・都市鉄道ネットワークの構成上、運行停止の影響が広域的に波及することを回避、軽減できると想定される。</p>	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)</p>
<p>地下高速鉄道整備事業 (耐震補強) 四つ橋線 大阪市交通局</p>	<p>9.1</p>	<p>駅部柱、高架橋柱等の耐震補強</p>	<p>&lt;利用者への効果・影響&gt; ・大都市部であるため、地震災害時の輸送支障の回避・軽減の効果が大きいと考えられる。 &lt;供給者への効果・影響&gt; ・地下鉄であるため、地震災害発生後の復旧が極めて困難であり、事前対策による効果が大きいと考えられる。 &lt;社会全体への効果・影響&gt; ・都市鉄道ネットワークの構成上、運行停止の影響が広域的に波及することを回避、軽減できると想定される。</p>	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)</p>

(都市鉄道整備事業(地下高速鉄道整備事業(大規模改良工事)))

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	事業内容	評価	担当課 (担当課長名)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 東豊線 栄町駅 札幌市交通局	0.94	転落防止柵	<p>&lt;利用者への効果・影響&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。</li> <li>・ホームからの転落や列車との接触事故防止に資する。</li> <li>・ホームからの転落や列車との接触の不安が解消する。</li> </ul>	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)</p>
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 東豊線 新道東駅 札幌市交通局	0.94	転落防止柵	<p>&lt;利用者への効果・影響&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。</li> <li>・ホームからの転落や列車との接触事故防止に資する。</li> <li>・ホームからの転落や列車との接触の不安が解消する。</li> </ul>	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)</p>
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 東豊線 元町駅 札幌市交通局	0.94	転落防止柵	<p>&lt;利用者への効果・影響&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。</li> <li>・ホームからの転落や列車との接触事故防止に資する。</li> <li>・ホームからの転落や列車との接触の不安が解消する。</li> </ul>	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)</p>
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 東豊線 環状通東駅 札幌市交通局	0.94	転落防止柵	<p>&lt;利用者への効果・影響&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。</li> <li>・ホームからの転落や列車との接触事故防止に資する。</li> <li>・ホームからの転落や列車との接触の不安が解消する。</li> </ul>	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)</p>
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 東豊線 東区役所前駅 札幌市交通局	0.94	転落防止柵	<p>&lt;利用者への効果・影響&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。</li> <li>・ホームからの転落や列車との接触事故防止に資する。</li> <li>・ホームからの転落や列車との接触の不安が解消する。</li> </ul>	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)</p>

地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 東豊線 北13条東駅 札幌市交通局	0.94	転落防止柵	<p>〈利用者への効果・影響〉</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。</li> <li>・ホームからの転落や列車との接触事故防止に資する。</li> <li>・ホームからの転落や列車との接触の不安が解消する。</li> </ul>	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)</p>
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 東豊線 さっぽろ駅 札幌市交通局	0.94	転落防止柵	<p>〈利用者への効果・影響〉</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。</li> <li>・ホームからの転落や列車との接触事故防止に資する。</li> <li>・ホームからの転落や列車との接触の不安が解消する。</li> </ul>	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)</p>
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 東豊線 大通駅 札幌市交通局	0.94	転落防止柵	<p>〈利用者への効果・影響〉</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。</li> <li>・ホームからの転落や列車との接触事故防止に資する。</li> <li>・ホームからの転落や列車との接触の不安が解消する。</li> </ul>	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)</p>
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 東豊線 豊水すすきの駅 札幌市交通局	0.94	転落防止柵	<p>〈利用者への効果・影響〉</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。</li> <li>・ホームからの転落や列車との接触事故防止に資する。</li> <li>・ホームからの転落や列車との接触の不安が解消する。</li> </ul>	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)</p>
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 東豊線 学園前駅 札幌市交通局	0.94	転落防止柵	<p>〈利用者への効果・影響〉</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。</li> <li>・ホームからの転落や列車との接触事故防止に資する。</li> <li>・ホームからの転落や列車との接触の不安が解消する。</li> </ul>	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)</p>
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 東豊線 豊平公園駅 札幌市交通局	0.94	転落防止柵	<p>〈利用者への効果・影響〉</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。</li> <li>・ホームからの転落や列車との接触事故防止に資する。</li> <li>・ホームからの転落や列車との接触の不安が解消する。</li> </ul>	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)</p>

地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 東豊線 美園駅 札幌市交通局	0.94	転落防止柵	<p>〈利用者への効果・影響〉</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。</li> <li>・ホームからの転落や列車との接触事故防止に資する。</li> <li>・ホームからの転落や列車との接触の不安が解消する。</li> </ul>	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 東豊線 月寒中央駅 札幌市交通局	0.94	転落防止柵	<p>〈利用者への効果・影響〉</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。</li> <li>・ホームからの転落や列車との接触事故防止に資する。</li> <li>・ホームからの転落や列車との接触の不安が解消する。</li> </ul>	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 東豊線 福住駅 札幌市交通局	0.94	転落防止柵	<p>〈利用者への効果・影響〉</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。</li> <li>・ホームからの転落や列車との接触事故防止に資する。</li> <li>・ホームからの転落や列車との接触の不安が解消する。</li> </ul>	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 三田線 春日駅 東京都交通局	4.6	エレベーター(1基)	<p>〈利用者への効果・影響〉</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。</li> <li>・エレベーターの設置により車椅子使用者が自力で移動可能となる。</li> <li>・高齢者や障がい者はもとより、子育て世代や重い荷物を持った利用者等の移動円滑化にも資する。</li> </ul>	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 新宿線 神保町駅 東京都交通局	3.0	エレベーター(1基)	<p>〈利用者への効果・影響〉</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。</li> <li>・エレベーターの設置により車椅子使用者が自力で移動可能となる。</li> <li>・高齢者や障がい者はもとより、子育て世代や重い荷物を持った利用者等の移動円滑化にも資する。</li> </ul>	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)



<p>地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 新宿線 小川町駅 東京都交通局</p>	2.0	エレベーター(1基)	<p>〈利用者への効果・影響〉 ・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・エレベーターの設置により車椅子使用者が自力で移動可能となる。 ・高齢者や障がい者はもとより、子育て世代や重い荷物を持った利用者等の移動円滑化にも資する。</p>	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)</p>
<p>地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 新宿線 一之江駅 東京都交通局</p>	3.0	エレベーター(1基)	<p>〈利用者への効果・影響〉 ・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・エレベーターの設置により車椅子使用者が自力で移動可能となる。 ・高齢者や障がい者はもとより、子育て世代や重い荷物を持った利用者等の移動円滑化にも資する。</p>	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)</p>
<p>地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 大江戸線 新宿西口駅 東京都交通局</p>	1.9	エレベーター(1基)	<p>〈利用者への効果・影響〉 ・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・エレベーターの設置により車椅子使用者が自力で移動可能となる。 ・高齢者や障がい者はもとより、子育て世代や重い荷物を持った利用者等の移動円滑化にも資する。</p>	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)</p>
<p>地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 大江戸線 青山一丁目駅 東京都交通局</p>	3.0	エレベーター(1基)	<p>〈利用者への効果・影響〉 ・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・エレベーターの設置により車椅子使用者が自力で移動可能となる。 ・高齢者や障がい者はもとより、子育て世代や重い荷物を持った利用者等の移動円滑化にも資する。</p>	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)</p>
<p>地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 銀座線 上野広小路駅 東京地下鉄株式会社</p>	7.4	エレベーター(1基)	<p>〈利用者への効果・影響〉 ・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・エレベーターの設置により車椅子使用者が自力で移動可能となる。 ・高齢者や障がい者はもとより、子育て世代や重い荷物を持った利用者等の移動円滑化にも資する。</p>	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)</p>

<p>地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 銀座線 虎ノ門駅 東京地下鉄株式会社</p>	0.1	多機能トイレ	<p>〈利用者への効果・影響〉 ・多機能トイレの設置により車椅子利用者等の利便性が向上する。</p>	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)</p>
<p>地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 銀座線 渋谷駅 東京地下鉄株式会社</p>	4.2	エレベーター(1基) エスカレーター(2基)	<p>〈利用者への効果・影響〉 ・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・エレベーター等の設置により車椅子使用者が自力で移動可能となる。 ・高齢者や障がい者はもとより、子育て世代や重い荷物を持った利用者等の移動円滑化にも資する。</p>	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)</p>
<p>地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 銀座線 上野駅 東京地下鉄株式会社</p>	0.94	エレベーター(1基) 多機能トイレ	<p>〈利用者への効果・影響〉 ・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・エレベーターの設置により車椅子使用者が自力で移動可能となる。 ・高齢者や障がい者はもとより、子育て世代や重い荷物を持った利用者等の移動円滑化にも資する。 ・多機能トイレの設置により車椅子利用者等の利便性が向上する。</p>	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)</p>
<p>地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 銀座線 溜池山王駅 東京地下鉄株式会社</p>	4.3	エレベーター(2基)	<p>〈利用者への効果・影響〉 ・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・エレベーターの設置により車椅子使用者が自力で移動可能となる。 ・高齢者や障がい者はもとより、子育て世代や重い荷物を持った利用者等の移動円滑化にも資する。</p>	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)</p>
<p>地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 銀座線 外苑前駅 東京地下鉄株式会社</p>	8.5	エレベーター(2基)	<p>〈利用者への効果・影響〉 ・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・エレベーターの設置により車椅子使用者が自力で移動可能となる。 ・高齢者や障がい者はもとより、子育て世代や重い荷物を持った利用者等の移動円滑化にも資する。</p>	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)</p>

<p>地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 銀座線 日本橋駅 東京地下鉄株式会社</p>	2.1	<p>エスカレーター(2基) 多機能トイレ</p>	<p>〈利用者への効果・影響〉 ・高齢者や障がい者はもとより、子育て世代や重い荷物を持った利用者等の移動円滑化に資する。 ・多機能トイレの設置により車椅子利用者等の利便性が向上する。</p>	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)</p>
<p>地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 丸ノ内線 新宿御苑前駅 東京地下鉄株式会社</p>	9.6	<p>エレベーター(1基) エスカレーター(4基) 多機能トイレ</p>	<p>〈利用者への効果・影響〉 ・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・エレベーター等の設置により車椅子使用者が自力で移動可能となる。 ・高齢者や障がい者はもとより、子育て世代や重い荷物を持った利用者等の移動円滑化にも資する。 ・多機能トイレの設置により車椅子利用者等の利便性が向上する。</p>	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)</p>
<p>地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 丸ノ内線 新高円寺駅 東京地下鉄株式会社</p>	2.8	<p>エレベーター(2基) 多機能トイレ</p>	<p>〈利用者への効果・影響〉 ・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・エレベーターの設置により車椅子使用者が自力で移動可能となる。 ・高齢者や障がい者はもとより、子育て世代や重い荷物を持った利用者等の移動円滑化にも資する。 ・多機能トイレの設置により車椅子利用者等の利便性が向上する。</p>	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)</p>
<p>地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 丸ノ内線 南阿佐ヶ谷駅 東京地下鉄株式会社</p>	0.1	<p>多機能トイレ</p>	<p>〈利用者への効果・影響〉 ・多機能トイレの設置により車椅子利用者等の利便性が向上する。</p>	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)</p>

<p>地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 丸の内線 新宿駅 東京地下鉄株式会社</p>	0.1	多機能トイレ	<p>〈利用者への効果・影響〉 ・多機能トイレの設置により車椅子使用者等の利便性が向上する。</p>	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)</p>
<p>地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 丸ノ内線 四ッ谷駅 東京地下鉄株式会社</p>	3.5	エレベーター(2基) 多機能トイレ	<p>〈利用者への効果・影響〉 ・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・エレベーターの設置により車椅子使用者が自力で移動可能となる。 ・高齢者や障がい者はもとより、子育て世代や重い荷物を持った利用者等の移動円滑化にも資する。 ・多機能トイレの設置により車椅子使用者等の利便性が向上する。</p>	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)</p>
<p>地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 丸ノ内線 霞ヶ関駅 東京地下鉄株式会社</p>	2.5	エレベーター(1基)	<p>〈利用者への効果・影響〉 ・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・エレベーターの設置により車椅子使用者が自力で移動可能となる。 ・高齢者や障がい者はもとより、子育て世代や重い荷物を持った利用者等の移動円滑化にも資する。</p>	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)</p>
<p>地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 日比谷線 上野駅 東京地下鉄株式会社</p>	0.2	多機能トイレ	<p>〈利用者への効果・影響〉 ・多機能トイレの設置により車椅子使用者等の利便性が向上する。</p>	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)</p>

<p>地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 日比谷線 築地駅 東京地下鉄株式会社</p>	<p>1.4</p>	<p>エレベーター(1基) 多機能トイレ</p>	<p>〈利用者への効果・影響〉 ・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・エレベーターの設置により車椅子使用者が自力で移動可能となる。 ・高齢者や障がい者はもとより、子育て世代や重い荷物を持った利用者等の移動円滑化にも資する。 ・多機能トイレの設置により車椅子使用者等の利便性が向上する。</p>	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)</p>
<p>地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 日比谷線 人形町駅 東京地下鉄株式会社</p>	<p>0.3</p>	<p>多機能トイレ</p>	<p>〈利用者への効果・影響〉 ・多機能トイレの設置により車椅子使用者等の利便性が向上する。</p>	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)</p>
<p>地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 日比谷線 神谷町駅 東京地下鉄株式会社</p>	<p>13</p>	<p>エレベーター(3基) 多機能トイレ</p>	<p>〈利用者への効果・影響〉 ・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・エレベーターの設置により車椅子使用者が自力で移動可能となる。 ・高齢者や障がい者はもとより、子育て世代や重い荷物を持った利用者等の移動円滑化にも資する。 ・多機能トイレの設置により車椅子使用者等の利便性が向上する。</p>	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)</p>
<p>地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 日比谷線 秋葉原駅 東京地下鉄株式会社</p>	<p>6.2</p>	<p>エレベーター(3基)</p>	<p>〈利用者への効果・影響〉 ・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・エレベーターの設置により車椅子使用者が自力で移動可能となる。 ・高齢者や障がい者はもとより、子育て世代や重い荷物を持った利用者等の移動円滑化にも資する。</p>	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)</p>

<p>地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 日比谷線 霞ヶ関駅 東京地下鉄株式会社</p>	1.1	エレベーター(1基)	<p>〈利用者への効果・影響〉 ・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・エレベーターの設置により車椅子使用者が自力で移動可能となる。 ・高齢者や障がい者はもとより、子育て世代や重い荷物を持った利用者等の移動円滑化にも資する。</p>	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)</p>
<p>地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 日比谷線 銀座駅 東京地下鉄株式会社</p>	4.2	エレベーター(3基)	<p>〈利用者への効果・影響〉 ・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・エレベーターの設置により車椅子使用者が自力で移動可能となる。 ・高齢者や障がい者はもとより、子育て世代や重い荷物を持った利用者等の移動円滑化にも資する。</p>	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)</p>
<p>地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 東西線 茅場町駅 東京地下鉄株式会社</p>	1.0	エレベーター(2基)	<p>〈利用者への効果・影響〉 ・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・エレベーターの設置により車椅子使用者が自力で移動可能となる。 ・高齢者や障がい者はもとより、子育て世代や重い荷物を持った利用者等の移動円滑化にも資する。</p>	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)</p>
<p>地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 東西線 大手町駅 東京地下鉄株式会社</p>	9.7	エレベーター(2基) エスカレーター(5基)	<p>〈利用者への効果・影響〉 ・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・エレベーター等の設置により車椅子使用者が自力で移動可能となる。 ・高齢者や障がい者はもとより、子育て世代や重い荷物を持った利用者等の移動円滑化にも資する。</p>	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)</p>
<p>地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 東西線 神楽坂駅 東京地下鉄株式会社</p>	5.3	エレベーター(2基) エスカレーター(2基)	<p>〈利用者への効果・影響〉 ・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・エレベーター等の設置により車椅子使用者が自力で移動可能となる。 ・高齢者や障がい者はもとより、子育て世代や重い荷物を持った利用者等の移動円滑化にも資する。</p>	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)</p>

<p>地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 東西線 東陽町駅 東京地下鉄株式会社</p>	0.6	エスカレーター(2基)	<p>〈利用者への効果・影響〉 ・高齢者や障がい者はもとより、子育て世代や重い荷物を持った利用者等の移動円滑化に資する。</p>	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 文太郎)</p>
<p>地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 東西線 竹橋駅 東京地下鉄株式会社</p>	13	エレベーター(3基) 多機能トイレ	<p>〈利用者への効果・影響〉 ・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・エレベーターの設置により車椅子使用者が自力で移動可能となる。 ・高齢者や障がい者はもとより、子育て世代や重い荷物を持った利用者等の移動円滑化にも資する。 ・多機能トイレの設置により車椅子使用者等の利便性が向上する。</p>	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 文太郎)</p>
<p>地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 東西線 木場駅 東京地下鉄株式会社</p>	2.0	エレベーター(2基)	<p>〈利用者への効果・影響〉 ・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・エレベーターの設置により車椅子使用者が自力で移動可能となる。 ・高齢者や障がい者はもとより、子育て世代や重い荷物を持った利用者等の移動円滑化にも資する。</p>	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 文太郎)</p>
<p>地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 東西線 南砂町駅 東京地下鉄株式会社</p>	9.3	エレベーター(3基) エスカレーター(12基)	<p>〈利用者への効果・影響〉 ・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・エレベーター等の設置により車椅子使用者が自力で移動可能となる。 ・高齢者や障がい者はもとより、子育て世代や重い荷物を持った利用者等の移動円滑化にも資する。</p>	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 文太郎)</p>

<p>地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 東西線 日本橋駅 東京地下鉄株式会社</p>	2.4	<p>エレベーター(1基) エスカレーター(3基)</p>	<p>〈利用者への効果・影響〉 ・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・エレベーター等の設置により車椅子使用者が自力で移動可能となる。 ・高齢者や障がい者はもとより、子育て世代や重い荷物を持った利用者等の移動円滑化にも資する。</p>	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)</p>
<p>地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 千代田線 湯島駅 東京地下鉄株式会社</p>	0.1	<p>多機能トイレ</p>	<p>〈利用者への効果・影響〉 ・多機能トイレの設置により車椅子使用者等の利便性が向上する。</p>	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)</p>
<p>地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 千代田線 霞ヶ関駅 東京地下鉄株式会社</p>	6.8	<p>エレベーター(2基) エスカレーター(2基)</p>	<p>〈利用者への効果・影響〉 ・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・エレベーター等の設置により車椅子使用者が自力で移動可能となる。 ・高齢者や障がい者はもとより、子育て世代や重い荷物を持った利用者等の移動円滑化にも資する。</p>	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)</p>
<p>地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 有楽町・副都心線 小竹向原駅 東京地下鉄株式会社</p>	8.2	<p>エレベーター(4基) 多機能トイレ</p>	<p>〈利用者への効果・影響〉 ・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・エレベーターの設置により車椅子使用者が自力で移動可能となる。 ・高齢者や障がい者はもとより、子育て世代や重い荷物を持った利用者等の移動円滑化にも資する。 ・多機能トイレの設置により車椅子使用者等の利便性が向上する。</p>	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)</p>
<p>地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 有楽町線 銀座一丁目駅 東京地下鉄株式会社</p>	1.5	<p>エレベーター(1基)</p>	<p>〈利用者への効果・影響〉 ・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・エレベーターの設置により車椅子使用者が自力で移動可能となる。 ・高齢者や障がい者はもとより、子育て世代や重い荷物を持った利用者等の移動円滑化にも資する。</p>	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)</p>



<p>地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 有楽町線 新富町駅 東京地下鉄株式会社</p>	5.2	エレベーター(1基)	<p>〈利用者への効果・影響〉 ・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・エレベーターの設置により車椅子使用者が自力で移動可能となる。 ・高齢者や障がい者はもとより、子育て世代や重い荷物を持った利用者等の移動円滑化にも資する。</p>	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)</p>
<p>地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 有楽町線 地下鉄成増駅 東京地下鉄株式会社</p>	10	エレベーター(1基)	<p>〈利用者への効果・影響〉 ・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・エレベーターの設置により車椅子使用者が自力で移動可能となる。 ・高齢者や障がい者はもとより、子育て世代や重い荷物を持った利用者等の移動円滑化にも資する。</p>	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)</p>
<p>地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 有楽町・副都心線 要町駅 東京地下鉄株式会社</p>	2.1	エレベーター(1基)	<p>〈利用者への効果・影響〉 ・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・エレベーターの設置により車椅子使用者が自力で移動可能となる。 ・高齢者や障がい者はもとより、子育て世代や重い荷物を持った利用者等の移動円滑化にも資する。</p>	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)</p>
<p>地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 有楽町線 麴町駅 東京地下鉄株式会社</p>	6.6	エレベーター(3基) 多機能トイレ	<p>〈利用者への効果・影響〉 ・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・エレベーターの設置により車椅子使用者が自力で移動可能となる。 ・高齢者や障がい者はもとより、子育て世代や重い荷物を持った利用者等の移動円滑化にも資する。 ・多機能トイレの設置により車椅子使用者等の利便性が向上する。</p>	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)</p>
<p>地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 半蔵門線 神保町駅 東京地下鉄株式会社</p>	0.1	多機能トイレ	<p>〈利用者への効果・影響〉 ・多機能トイレの設置により車椅子使用者等の利便性が向上する。</p>	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)</p>

<p>地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 半蔵門線 大手町駅 東京地下鉄株式会社</p>	0.1	多機能トイレ	<p>〈利用者への効果・影響〉 ・多機能トイレの設置により車椅子利用者等の利便性が向上する。</p>	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)</p>
<p>地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 半蔵門線 半蔵門駅 東京地下鉄株式会社</p>	2.6	エレベーター(1基)	<p>〈利用者への効果・影響〉 ・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・エレベーターの設置により車椅子使用者が自力で移動可能となる。 ・高齢者や障がい者はもとより、子育て世代や重い荷物を持った利用者等の移動円滑化にも資する。</p>	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)</p>
<p>地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 半蔵門線 水天宮前駅 東京地下鉄株式会社</p>	3.9	エレベーター(2基)	<p>〈利用者への効果・影響〉 ・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・エレベーターの設置により車椅子使用者が自力で移動可能となる。 ・高齢者や障がい者はもとより、子育て世代や重い荷物を持った利用者等の移動円滑化にも資する。</p>	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)</p>
<p>地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 半蔵門線 押上駅 東京地下鉄株式会社</p>	3.2	エレベーター(1基)	<p>〈利用者への効果・影響〉 ・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・エレベーターの設置により車椅子使用者が自力で移動可能となる。 ・高齢者や障がい者はもとより、子育て世代や重い荷物を持った利用者等の移動円滑化にも資する。</p>	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)</p>
<p>地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 南北線 溜池山王駅 東京地下鉄株式会社</p>	0.1	多機能トイレ	<p>〈利用者への効果・影響〉 ・多機能トイレの設置により車椅子利用者等の利便性が向上する。</p>	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)</p>

<p>地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 南北線 飯田橋駅 東京地下鉄株式会社</p>	0.1	多機能トイレ	<p>〈利用者への効果・影響〉 ・多機能トイレの設置により車椅子利用者等の利便性が向上する。</p>	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)</p>
<p>地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 南北線 後樂園駅 東京地下鉄株式会社</p>	0.1	多機能トイレ	<p>〈利用者への効果・影響〉 ・多機能トイレの設置により車椅子利用者等の利便性が向上する。</p>	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)</p>
<p>地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 南北線 東大前駅 東京地下鉄株式会社</p>	2.8	エレベーター(1基)	<p>〈利用者への効果・影響〉 ・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・エレベーターの設置により車椅子使用者が自力で移動可能となる。 ・高齢者や障がい者はもとより、子育て世代や重い荷物を持った利用者等の移動円滑化にも資する。</p>	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)</p>
<p>地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 南北線 麻布十番駅 東京地下鉄株式会社</p>	3.3	エレベーター(1基)	<p>〈利用者への効果・影響〉 ・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・エレベーターの設置により車椅子使用者が自力で移動可能となる。 ・高齢者や障がい者はもとより、子育て世代や重い荷物を持った利用者等の移動円滑化にも資する。</p>	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)</p>
<p>地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 南北線 白金台駅 東京地下鉄株式会社</p>	7.8	エレベーター(2基) 多機能トイレ	<p>〈利用者への効果・影響〉 ・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・エレベーターの設置により車椅子使用者が自力で移動可能となる。 ・高齢者や障がい者はもとより、子育て世代や重い荷物を持った利用者等の移動円滑化にも資する。 ・多機能トイレの設置により車椅子利用者等の利便性が向上する。</p>	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)</p>

<p>地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 南北線 王子駅 東京地下鉄株式会社</p>	<p>4.9</p>	<p>エレベーター(3基)</p>	<p>〈利用者への効果・影響〉 ・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・エレベーターの設置により車椅子使用者が自力で移動可能となる。 ・高齢者や障がい者はもとより、子育て世代や重い荷物を持った利用者等の移動円滑化にも資する。</p>	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)</p>
<p>地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 南北線 駒込駅 東京地下鉄株式会社</p>	<p>4.9</p>	<p>エレベーター(2基) 多機能トイレ</p>	<p>〈利用者への効果・影響〉 ・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・エレベーターの設置により車椅子使用者が自力で移動可能となる。 ・高齢者や障がい者はもとより、子育て世代や重い荷物を持った利用者等の移動円滑化にも資する。 ・多機能トイレの設置により車椅子使用者等の利便性が向上する。</p>	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)</p>
<p>地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 南北線 市ヶ谷駅 東京地下鉄株式会社</p>	<p>4.2</p>	<p>エレベーター(2基)</p>	<p>〈利用者への効果・影響〉 ・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・エレベーターの設置により車椅子使用者が自力で移動可能となる。 ・高齢者や障がい者はもとより、子育て世代や重い荷物を持った利用者等の移動円滑化にも資する。</p>	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)</p>
<p>地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 銀座線 浅草駅 東京地下鉄株式会社</p>	<p>2.3</p>	<p>転落防止柵</p>	<p>〈利用者への効果・影響〉 ・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・ホームからの転落や列車との接触事故防止に資する。 ・ホームからの転落や列車との接触の不安が解消する。</p>	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)</p>
<p>地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 銀座線 田原町駅 東京地下鉄株式会社</p>	<p>2.3</p>	<p>転落防止柵</p>	<p>〈利用者への効果・影響〉 ・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・ホームからの転落や列車との接触事故防止に資する。 ・ホームからの転落や列車との接触の不安が解消する。</p>	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)</p>

地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 銀座線 稲荷町駅 東京地下鉄株式会社	2.3	転落防止柵	<p>〈利用者への効果・影響〉</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。</li> <li>・ホームからの転落や列車との接触事故防止に資する。</li> <li>・ホームからの転落や列車との接触の不安が解消する。</li> </ul>	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)</p>
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 銀座線 上野駅 東京地下鉄株式会社	2.3	転落防止柵	<p>〈利用者への効果・影響〉</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。</li> <li>・ホームからの転落や列車との接触事故防止に資する。</li> <li>・ホームからの転落や列車との接触の不安が解消する。</li> </ul>	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)</p>
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 銀座線 上野広小路駅 東京地下鉄株式会社	2.3	転落防止柵	<p>〈利用者への効果・影響〉</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。</li> <li>・ホームからの転落や列車との接触事故防止に資する。</li> <li>・ホームからの転落や列車との接触の不安が解消する。</li> </ul>	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)</p>
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 銀座線 末広町駅 東京地下鉄株式会社	2.3	転落防止柵	<p>〈利用者への効果・影響〉</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。</li> <li>・ホームからの転落や列車との接触事故防止に資する。</li> <li>・ホームからの転落や列車との接触の不安が解消する。</li> </ul>	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)</p>
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 銀座線 神田駅 東京地下鉄株式会社	2.3	転落防止柵	<p>〈利用者への効果・影響〉</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。</li> <li>・ホームからの転落や列車との接触事故防止に資する。</li> <li>・ホームからの転落や列車との接触の不安が解消する。</li> </ul>	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)</p>
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 銀座線 三越前駅 東京地下鉄株式会社	2.3	転落防止柵	<p>〈利用者への効果・影響〉</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。</li> <li>・ホームからの転落や列車との接触事故防止に資する。</li> <li>・ホームからの転落や列車との接触の不安が解消する。</li> </ul>	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)</p>

地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 銀座線 日本橋駅 東京地下鉄株式会社	2.3	転落防止柵	<p>〈利用者への効果・影響〉</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。</li> <li>・ホームからの転落や列車との接触事故防止に資する。</li> <li>・ホームからの転落や列車との接触の不安が解消する。</li> </ul>	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)</p>
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 銀座線 京橋駅 東京地下鉄株式会社	2.3	転落防止柵	<p>〈利用者への効果・影響〉</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。</li> <li>・ホームからの転落や列車との接触事故防止に資する。</li> <li>・ホームからの転落や列車との接触の不安が解消する。</li> </ul>	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)</p>
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 銀座線 銀座駅 東京地下鉄株式会社	2.3	転落防止柵	<p>〈利用者への効果・影響〉</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。</li> <li>・ホームからの転落や列車との接触事故防止に資する。</li> <li>・ホームからの転落や列車との接触の不安が解消する。</li> </ul>	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)</p>
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 銀座線 新橋駅 東京地下鉄株式会社	2.3	転落防止柵	<p>〈利用者への効果・影響〉</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。</li> <li>・ホームからの転落や列車との接触事故防止に資する。</li> <li>・ホームからの転落や列車との接触の不安が解消する。</li> </ul>	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)</p>
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 銀座線 虎ノ門駅 東京地下鉄株式会社	2.3	転落防止柵	<p>〈利用者への効果・影響〉</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。</li> <li>・ホームからの転落や列車との接触事故防止に資する。</li> <li>・ホームからの転落や列車との接触の不安が解消する。</li> </ul>	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)</p>
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 銀座線 溜池山王駅 東京地下鉄株式会社	2.3	転落防止柵	<p>〈利用者への効果・影響〉</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。</li> <li>・ホームからの転落や列車との接触事故防止に資する。</li> <li>・ホームからの転落や列車との接触の不安が解消する。</li> </ul>	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)</p>

<p>地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 銀座線 赤坂見附駅 東京地下鉄株式会社</p>	2.3	転落防止柵	<p>〈利用者への効果・影響〉 ・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・ホームからの転落や列車との接触事故防止に資する。 ・ホームからの転落や列車との接触の不安が解消する。</p>	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)</p>
<p>地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 銀座線 青山一丁目駅 東京地下鉄株式会社</p>	2.3	転落防止柵	<p>〈利用者への効果・影響〉 ・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・ホームからの転落や列車との接触事故防止に資する。 ・ホームからの転落や列車との接触の不安が解消する。</p>	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)</p>
<p>地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 銀座線 外苑前駅 東京地下鉄株式会社</p>	2.3	転落防止柵	<p>〈利用者への効果・影響〉 ・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・ホームからの転落や列車との接触事故防止に資する。 ・ホームからの転落や列車との接触の不安が解消する。</p>	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)</p>
<p>地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 銀座線 表参道駅 東京地下鉄株式会社</p>	2.3	転落防止柵	<p>〈利用者への効果・影響〉 ・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・ホームからの転落や列車との接触事故防止に資する。 ・ホームからの転落や列車との接触の不安が解消する。</p>	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)</p>
<p>地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 銀座線 渋谷駅 東京地下鉄株式会社</p>	2.3	転落防止柵	<p>〈利用者への効果・影響〉 ・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・ホームからの転落や列車との接触事故防止に資する。 ・ホームからの転落や列車との接触の不安が解消する。</p>	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)</p>

地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 東山線・桜通線 名古屋駅 名古屋市交通局	6.2	エレベーター(2基)	<利用者への効果・影響> ・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・エレベーターの設置により車椅子使用者が自力で移動可能となる。 ・高齢者や障がい者はもとより、子育て世代や重い荷物を持った利用者等の移動円滑化にも資する。	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 東山線 高畑駅 名古屋市交通局	1.5	転落防止柵	<利用者への効果・影響> ・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・ホームからの転落や列車との接触事故防止に資する。 ・ホームからの転落や列車との接触の不安が解消する。	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 東山線 八田駅 名古屋市交通局	1.5	転落防止柵	<利用者への効果・影響> ・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・ホームからの転落や列車との接触事故防止に資する。 ・ホームからの転落や列車との接触の不安が解消する。	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 東山線 岩塚駅 名古屋市交通局	1.5	転落防止柵	<利用者への効果・影響> ・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・ホームからの転落や列車との接触事故防止に資する。 ・ホームからの転落や列車との接触の不安が解消する。	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 東山線 中村公園駅 名古屋市交通局	1.5	転落防止柵	<利用者への効果・影響> ・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・ホームからの転落や列車との接触事故防止に資する。 ・ホームからの転落や列車との接触の不安が解消する。	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)



地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 東山線 中村日赤駅 名古屋市交通局	1.5	転落防止柵	<p>〈利用者への効果・影響〉</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。</li> <li>・ホームからの転落や列車との接触事故防止に資する。</li> <li>・ホームからの転落や列車との接触の不安が解消する。</li> </ul>	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)</p>
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 東山線 本陣駅 名古屋市交通局	1.5	転落防止柵	<p>〈利用者への効果・影響〉</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。</li> <li>・ホームからの転落や列車との接触事故防止に資する。</li> <li>・ホームからの転落や列車との接触の不安が解消する。</li> </ul>	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)</p>
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 東山線 亀島駅 名古屋市交通局	1.5	転落防止柵	<p>〈利用者への効果・影響〉</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。</li> <li>・ホームからの転落や列車との接触事故防止に資する。</li> <li>・ホームからの転落や列車との接触の不安が解消する。</li> </ul>	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)</p>
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 東山線 名古屋駅 名古屋市交通局	1.5	転落防止柵	<p>〈利用者への効果・影響〉</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。</li> <li>・ホームからの転落や列車との接触事故防止に資する。</li> <li>・ホームからの転落や列車との接触の不安が解消する。</li> </ul>	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)</p>
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 東山線 伏見駅 名古屋市交通局	1.5	転落防止柵	<p>〈利用者への効果・影響〉</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。</li> <li>・ホームからの転落や列車との接触事故防止に資する。</li> <li>・ホームからの転落や列車との接触の不安が解消する。</li> </ul>	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)</p>
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 東山線 栄駅 名古屋市交通局	1.5	転落防止柵	<p>〈利用者への効果・影響〉</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。</li> <li>・ホームからの転落や列車との接触事故防止に資する。</li> <li>・ホームからの転落や列車との接触の不安が解消する。</li> </ul>	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)</p>

地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 東山線 新栄町駅 名古屋市交通局	1.5	転落防止柵	<p>〈利用者への効果・影響〉</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。</li> <li>・ホームからの転落や列車との接触事故防止に資する。</li> <li>・ホームからの転落や列車との接触の不安が解消する。</li> </ul>	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)</p>
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 東山線 千種駅 名古屋市交通局	1.5	転落防止柵	<p>〈利用者への効果・影響〉</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。</li> <li>・ホームからの転落や列車との接触事故防止に資する。</li> <li>・ホームからの転落や列車との接触の不安が解消する。</li> </ul>	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)</p>
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 東山線 今池駅 名古屋市交通局	1.5	転落防止柵	<p>〈利用者への効果・影響〉</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。</li> <li>・ホームからの転落や列車との接触事故防止に資する。</li> <li>・ホームからの転落や列車との接触の不安が解消する。</li> </ul>	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)</p>
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 東山線 池下駅 名古屋市交通局	1.5	転落防止柵	<p>〈利用者への効果・影響〉</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。</li> <li>・ホームからの転落や列車との接触事故防止に資する。</li> <li>・ホームからの転落や列車との接触の不安が解消する。</li> </ul>	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)</p>
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 東山線 覚王山駅 名古屋市交通局	1.4	転落防止柵	<p>〈利用者への効果・影響〉</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。</li> <li>・ホームからの転落や列車との接触事故防止に資する。</li> <li>・ホームからの転落や列車との接触の不安が解消する。</li> </ul>	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)</p>
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 東山線 本山駅 名古屋市交通局	1.4	転落防止柵	<p>〈利用者への効果・影響〉</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。</li> <li>・ホームからの転落や列車との接触事故防止に資する。</li> <li>・ホームからの転落や列車との接触の不安が解消する。</li> </ul>	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)</p>

地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 東山線 東山公園駅 名古屋市交通局	1.4	転落防止柵	<p>〈利用者への効果・影響〉</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。</li> <li>・ホームからの転落や列車との接触事故防止に資する。</li> <li>・ホームからの転落や列車との接触の不安が解消する。</li> </ul>	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)</p>
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 東山線 星ヶ丘駅 名古屋市交通局	1.4	転落防止柵	<p>〈利用者への効果・影響〉</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。</li> <li>・ホームからの転落や列車との接触事故防止に資する。</li> <li>・ホームからの転落や列車との接触の不安が解消する。</li> </ul>	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)</p>
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 東山線 一社駅 名古屋市交通局	1.4	転落防止柵	<p>〈利用者への効果・影響〉</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。</li> <li>・ホームからの転落や列車との接触事故防止に資する。</li> <li>・ホームからの転落や列車との接触の不安が解消する。</li> </ul>	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)</p>
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 東山線 上社駅 名古屋市交通局	1.4	転落防止柵	<p>〈利用者への効果・影響〉</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。</li> <li>・ホームからの転落や列車との接触事故防止に資する。</li> <li>・ホームからの転落や列車との接触の不安が解消する。</li> </ul>	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)</p>
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 東山線 本郷駅 名古屋市交通局	1.4	転落防止柵	<p>〈利用者への効果・影響〉</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。</li> <li>・ホームからの転落や列車との接触事故防止に資する。</li> <li>・ホームからの転落や列車との接触の不安が解消する。</li> </ul>	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)</p>
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 東山線 藤が丘駅 名古屋市交通局	1.4	転落防止柵	<p>〈利用者への効果・影響〉</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。</li> <li>・ホームからの転落や列車との接触事故防止に資する。</li> <li>・ホームからの転落や列車との接触の不安が解消する。</li> </ul>	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)</p>

<p>地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 烏丸線 烏丸御池駅 京都市交通局</p>	3.1	転落防止柵	<p>〈利用者への効果・影響〉 ・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・ホームからの転落や列車との接触事故防止に資する。 ・ホームからの転落や列車との接触の不安が解消する。</p>	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)</p>
<p>地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 烏丸線 四条駅 京都市交通局</p>	3.2	転落防止柵	<p>〈利用者への効果・影響〉 ・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・ホームからの転落や列車との接触事故防止に資する。 ・ホームからの転落や列車との接触の不安が解消する。</p>	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)</p>
<p>地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 烏丸線 京都駅 京都市交通局</p>	3.2	転落防止柵	<p>〈利用者への効果・影響〉 ・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・ホームからの転落や列車との接触事故防止に資する。 ・ホームからの転落や列車との接触の不安が解消する。</p>	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)</p>
<p>地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 御堂筋線 長居駅 大阪市交通局</p>	3.4	エレベーター(3基)	<p>〈利用者への効果・影響〉 ・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・エレベーターの設置により車椅子使用者が自力で移動可能となる。 ・高齢者や障がい者はもとより、子育て世代や重い荷物を持った利用者等の移動円滑化にも資する。</p>	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)</p>
<p>地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 中央線 大阪港駅 大阪市交通局</p>	1.2	エレベーター(1基)	<p>〈利用者への効果・影響〉 ・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・エレベーターの設置により車椅子使用者が自力で移動可能となる。 ・高齢者や障がい者はもとより、子育て世代や重い荷物を持った利用者等の移動円滑化にも資する。</p>	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)</p>

地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 西神・山手線 名谷駅 神戸市交通局	0.40	電光式旅客案内表示装置	<利用者への効果・影響> ・移動経路のわかりやすさが向上する。	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 西神・山手線 妙法寺駅 神戸市交通局	0.17	電光式旅客案内表示装置	<利用者への効果・影響> ・移動経路のわかりやすさが向上する。	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 西神・山手線 板宿駅 神戸市交通局	0.17	電光式旅客案内表示装置	<利用者への効果・影響> ・移動経路のわかりやすさが向上する。	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 西神・山手線 新長田駅 神戸市交通局	0.17	電光式旅客案内表示装置	<利用者への効果・影響> ・移動経路のわかりやすさが向上する。	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 西神・山手線 長田駅 神戸市交通局	0.17	電光式旅客案内表示装置	<利用者への効果・影響> ・移動経路のわかりやすさが向上する。	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 西神・山手線 上沢駅 神戸市交通局	0.17	電光式旅客案内表示装置	<利用者への効果・影響> ・移動経路のわかりやすさが向上する。	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)

地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 西神・山手線 湊川公園駅 神戸市交通局	0.17	電光式旅客案内表示装置	<利用者への効果・影響> ・移動経路のわかりやすさが向上する。	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 西神・山手線 大倉山駅 神戸市交通局	0.17	電光式旅客案内表示装置	<利用者への効果・影響> ・移動経路のわかりやすさが向上する。	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 西神・山手線 県庁前駅 神戸市交通局	0.17	電光式旅客案内表示装置	<利用者への効果・影響> ・移動経路のわかりやすさが向上する。	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 西神・山手線 三宮駅 神戸市交通局	0.17	電光式旅客案内表示装置	<利用者への効果・影響> ・移動経路のわかりやすさが向上する。	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)

地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 西神・山手線 新神戸駅 神戸市交通局	0.17	電光式旅客案内表示装置	〈利用者への効果・影響〉 ・移動経路のわかりやすさが向上する。	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)
--	------	-------------	------------------------------------	-------------------------------

(幹線鉄道等活性化事業 (連携計画) )

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等による評価	担当課 (担当課長名)	
		貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)			B/C
		便益の内訳及び主な根拠					
幹線鉄道等活性化事業 (連携計画) 黒部市公共交通戦略推進協議会	2.0	7.5	【内訳】 移動時間短縮便益:7.5億円 【主な根拠】 北陸新幹線線黒部駅(仮称)周辺整備計画策定調査 利用者865人/日	3.5	2.1	①新幹線からのアクセスが容易になることによる観光地の活性化 ②降雪時期の定時制の確保	鉄道局 鉄道事業課 (課長 高原 修司)
幹線鉄道等活性化事業 (連携計画) 城端・氷見線活性化推進協議会	2.3	10	【内訳】 移動時間短縮便益:10億円 【主な根拠】 新幹線新高岡駅(仮称)の新駅利用予測調査 利用者1,159人/日	3.8	2.6	①ダイヤの見直しや車両導入も考慮した運行本数増による利便性の向上 ②観光資源を活用した広域観光ルートの設定	鉄道局 鉄道事業課 (課長 高原 修司)
幹線鉄道等活性化事業 (連携計画) ことடன்活性化協議会	1.3	6.5	【内訳】 移動時間短縮便益:3.3億円 当該事業者収益:3.2億円 【主な根拠】 ことடன்沿線地域公共交通総合連携計画 利用者1,120人/日	1.3	4.9	①国道32号線における通過交通の排除や流入交通の分散による交通事故の減少 ②周辺地域のまちづくりの推進	鉄道局 鉄道事業課 (課長 高原 修司)

(鉄道駅総合改善事業)

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等による評価	担当課 (担当課長名)	
		貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)			
		便益の内訳及び主な根拠					
金沢八景駅総合改善事業(京急本線) 横浜新都市交通(株)	22	44	<p>【内訳】 移動時間・移動抵抗低減 便益:40億円 混雑解消・待ち時間短縮 便益:5億円 維持管理費:▲1億円</p> <p>【根拠】 平成23年度金沢八景駅乗 降人員:54,374人/日</p>	21	2.1	<ul style="list-style-type: none"> <li>・周辺のまちづくりにあわせた駅舎改良による東西間の移動円滑化、地域分断の解消等駅周辺環境改善に寄与</li> <li>・駅内外のバリアフリー化</li> <li>・ホーム上の混雑緩和による安全性の向上</li> <li>・津波等の災害に強いまちづくりに寄与</li> </ul>	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)

(鉄道防災事業)

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	事業内容	評価	担当課 (担当課長名)
日高線(清島~厚賀) 鉄道防災事業 北海道旅客鉄道株式会社	0.39	法面工新設	<ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道施設のみならず鉄道沿線の一般住民、道路等の保全保護に寄与する</li> <li>・現地の状況等により斜面崩壊の危険性が高く、防災工事を行うことにより、列車の安全、安定運行に寄与する</li> </ul>	本省鉄道局 施設課 (課長 潮崎俊也)
函館線(倶知安~小沢) 鉄道防災事業 北海道旅客鉄道株式会社	0.10	雪崩止柵新設	<ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道施設のみならず鉄道沿線の一般住民、道路等の保全保護に寄与する</li> <li>・現地の状況等により雪崩の危険性が高く、防災工事を行うことにより、列車の安全、安定運行に寄与する</li> </ul>	本省鉄道局 施設課 (課長 潮崎俊也)
留萌線(箸別~増毛) 鉄道防災事業 北海道旅客鉄道株式会社	0.10	落石防護網新設	<ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道施設のみならず鉄道沿線の一般住民、道路等の保全保護に寄与する</li> <li>・現地の状況等により落石の危険性が高く、防災工事を行うことにより、列車の安全、安定運行に寄与する</li> </ul>	本省鉄道局 施設課 (課長 潮崎俊也)



根室線（音別～古瀬） 鉄道防災事業 北海道旅客鉄道株式会社	0.51	落石止擁壁新設	・鉄道施設のみならず鉄道沿線の一般住民、道路等の保全保護に寄与する ・現地の状況等により落石の危険性が高く、防災工事を行うことにより、列車の安全、安定運行に寄与する	本省鉄道局 施設課 (課長 潮崎俊也)
釧網線（東釧路～遠矢） 鉄道防災事業 北海道旅客鉄道株式会社	0.20	土留擁壁新設	・鉄道施設のみならず鉄道沿線の一般住民、道路等の保全保護に寄与する ・現地の状況等により斜面崩壊の危険性が高く、防災工事を行うことにより、列車の安全、安定運行に寄与する	本省鉄道局 施設課 (課長 潮崎俊也)
日高線（厚賀～大狩部） 鉄道防災事業 北海道旅客鉄道株式会社	0.15	護岸根固工新設	・鉄道施設のみならず鉄道沿線の一般住民、道路等の保全保護に寄与する ・波浪災害の履歴がある等波浪災害の危険性が高く、防災工事を行うことにより、列車の安全、安定運行に寄与する	本省鉄道局 施設課 (課長 潮崎俊也)
日高線（新冠～静内） 鉄道防災事業 北海道旅客鉄道株式会社	0.15	護岸根固工新設	・鉄道施設のみならず鉄道沿線の一般住民、道路等の保全保護に寄与する ・波浪災害の履歴がある等波浪災害の危険性が高く、防災工事を行うことにより、列車の安全、安定運行に寄与する	本省鉄道局 施設課 (課長 潮崎俊也)
日高線（静内～東静内） 鉄道防災事業 北海道旅客鉄道株式会社	0.15	護岸壁改良	・鉄道施設のみならず鉄道沿線の一般住民、道路等の保全保護に寄与する ・波浪災害の履歴がある等波浪災害の危険性が高く、防災工事を行うことにより、列車の安全、安定運行に寄与する	本省鉄道局 施設課 (課長 潮崎俊也)
函館線（落部～野田生） 鉄道防災事業 北海道旅客鉄道株式会社	0.15	護岸壁改良	・鉄道施設のみならず鉄道沿線の一般住民、道路等の保全保護に寄与する ・波浪災害の履歴がある等波浪災害の危険性が高く、防災工事を行うことにより、列車の安全、安定運行に寄与する	本省鉄道局 施設課 (課長 潮崎俊也)
予讃線（伊予中山～伊予立川） 鉄道防災事業 四国旅客鉄道株式会社	0.22	落石防止網新設	・鉄道施設のみならず鉄道沿線の一般住民、道路等の保全保護に寄与する ・現地の状況等により落石の危険性が高く、防災工事を行うことにより、列車の安全、安定運行に寄与する	本省鉄道局 施設課 (課長 潮崎俊也)
予讃線（西大洲構内） 鉄道防災事業 四国旅客鉄道株式会社	0.12	法面工改良	・鉄道施設のみならず鉄道沿線の一般住民、道路等の保全保護に寄与する ・現地の状況等により斜面崩壊の危険性が高く、防災工事を行うことにより、列車の安全、安定運行に寄与する	本省鉄道局 施設課 (課長 潮崎俊也)

土讃線（小歩危～大歩危）鉄道防災事業 四国旅客鉄道株式会社	0.67	落石防止網新設	・鉄道施設のみならず鉄道沿線の一般住民、道路等の保全保護に寄与する ・現地の状況等により落石の危険性が高く、防災工事を行うことにより、列車の安全、安定運行に寄与する	本省鉄道局 施設課 (課長 潮崎俊也)
土讃線（土佐北川～角茂谷）鉄道防災事業 四国旅客鉄道株式会社	0.25	落石防止網新設	・鉄道施設のみならず鉄道沿線の一般住民、道路等の保全保護に寄与する ・現地の状況等により落石の危険性が高く、防災工事を行うことにより、列車の安全、安定運行に寄与する	本省鉄道局 施設課 (課長 潮崎俊也)
土讃線（朝倉～枝川） 鉄道防災事業 四国旅客鉄道株式会社	0.08	土砂止柵新設	・鉄道施設のみならず鉄道沿線の一般住民、道路等の保全保護に寄与する ・現地の状況等により斜面崩壊の危険性が高く、防災工事を行うことにより、列車の安全、安定運行に寄与する	本省鉄道局 施設課 (課長 潮崎俊也)
予土線（西ヶ方～江川崎）鉄道防災事業 四国旅客鉄道株式会社	0.07	落石防止網新設	・鉄道施設のみならず鉄道沿線の一般住民、道路等の保全保護に寄与する ・現地の状況等により落石の危険性が高く、防災工事を行うことにより、列車の安全、安定運行に寄与する	本省鉄道局 施設課 (課長 潮崎俊也)
久大線（夜明～光岡） 鉄道防災事業 九州旅客鉄道株式会社	0.08	法面工新設	・鉄道施設のみならず鉄道沿線の一般住民、道路等の保全保護に寄与する ・現地の状況等により斜面崩壊の危険性が高く、防災工事を行うことにより、列車の安全、安定運行に寄与する	本省鉄道局 施設課 (課長 潮崎俊也)
日豊線（宗太郎駅構内） 鉄道防災事業 九州旅客鉄道株式会社	0.13	落石止柵新設	・鉄道施設のみならず鉄道沿線の一般住民、道路等の保全保護に寄与する ・現地の状況等により落石の危険性が高く、防災工事を行うことにより、列車の安全、安定運行に寄与する	本省鉄道局 施設課 (課長 潮崎俊也)
日豊線（直見～直川） 鉄道防災事業 九州旅客鉄道株式会社	0.22	落石止柵新設	・鉄道施設のみならず鉄道沿線の一般住民、道路等の保全保護に寄与する ・現地の状況等により落石の危険性が高く、防災工事を行うことにより、列車の安全、安定運行に寄与する	本省鉄道局 施設課 (課長 潮崎俊也)
肥薩線（鎌瀬～瀬戸石） 鉄道防災事業 九州旅客鉄道株式会社	0.16	落石止擁壁新設	・鉄道施設のみならず鉄道沿線の一般住民、道路等の保全保護に寄与する ・現地の状況等により落石の危険性が高く、防災工事を行うことにより、列車の安全、安定運行に寄与する	本省鉄道局 施設課 (課長 潮崎俊也)

肥薩線（鎌瀬～瀬戸石）鉄道防災事業 九州旅客鉄道株式会社	0.16	法面工新設	・鉄道施設のみならず鉄道沿線の一般住民、道路等の保全保護に寄与する ・現地の状況等により斜面崩壊の危険性が高く、防災工事を行うことにより、列車の安全、安定運行に寄与する	本省鉄道局 施設課 (課長 潮崎俊也)
肥薩線（瀬戸石～海路）鉄道防災事業 九州旅客鉄道株式会社	0.08	落石止柵新設	・鉄道施設のみならず鉄道沿線の一般住民、道路等の保全保護に寄与する ・現地の状況等により落石の危険性が高く、防災工事を行うことにより、列車の安全、安定運行に寄与する	本省鉄道局 施設課 (課長 潮崎俊也)
肥薩線（白石～球泉洞）鉄道防災事業 九州旅客鉄道株式会社	0.25	法面工新設	・鉄道施設のみならず鉄道沿線の一般住民、道路等の保全保護に寄与する ・現地の状況等により斜面崩壊の危険性が高く、防災工事を行うことにより、列車の安全、安定運行に寄与する	本省鉄道局 施設課 (課長 潮崎俊也)
肥薩線（球泉洞～一勝地）鉄道防災事業 九州旅客鉄道株式会社	0.26	法面工新設	・鉄道施設のみならず鉄道沿線の一般住民、道路等の保全保護に寄与する ・現地の状況等により斜面崩壊の危険性が高く、防災工事を行うことにより、列車の安全、安定運行に寄与する	本省鉄道局 施設課 (課長 潮崎俊也)
肥薩線（那良口～渡）鉄道防災事業 九州旅客鉄道株式会社	0.16	法面工新設	・鉄道施設のみならず鉄道沿線の一般住民、道路等の保全保護に寄与する ・現地の状況等により斜面崩壊の危険性が高く、防災工事を行うことにより、列車の安全、安定運行に寄与する	本省鉄道局 施設課 (課長 潮崎俊也)
日南線（日向大東～日向北方）鉄道防災事業 九州旅客鉄道株式会社	0.06	法面工新設	・鉄道施設のみならず鉄道沿線の一般住民、道路等の保全保護に寄与する ・現地の状況等により斜面崩壊の危険性が高く、防災工事を行うことにより、列車の安全、安定運行に寄与する	本省鉄道局 施設課 (課長 潮崎俊也)
日豊線（重富～竜ヶ水）鉄道防災事業 九州旅客鉄道株式会社	0.14	落石止擁壁新設	・鉄道施設のみならず鉄道沿線の一般住民、道路等の保全保護に寄与する ・現地の状況等により落石の危険性が高く、防災工事を行うことにより、列車の安全、安定運行に寄与する	本省鉄道局 施設課 (課長 潮崎俊也)
指宿枕崎線（喜入～前之浜）鉄道防災事業 九州旅客鉄道株式会社	0.32	土砂止擁壁新設	・鉄道施設のみならず鉄道沿線の一般住民、道路等の保全保護に寄与する ・現地の状況等により斜面崩壊の危険性が高く、防災工事を行うことにより、列車の安全、安定運行に寄与する	本省鉄道局 施設課 (課長 潮崎俊也)

【奄美群島振興開発事業】

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	評 価	担当課 (担当課長名)
特産品製造販売プロジェクト事業 伊仙町	1.9	・奄美の基幹作物であるさとうきびなどの農産物に付加価値を付すための特産品加工施設整備であり、奄美群島の高付加価値化農業の推進のために必要な事業であることから、奄美群島振興開発特別措置法の目的と合致している。	本省国土政策局 特別地域振興官 (振興官 岡野克 弥)

# 再評価結果一覧

## 【公共事業関係費】

### 【河川事業】 (直轄事業)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、 事業の進捗の見込み、 コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長 名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)					B/C
			便益の内訳及び主な根拠							
多摩川直轄河川改修事業(多摩川高規格堤防整備事業(戸手地区)) 関東地方整備局	その他	27	75	<p>【内訳】 被害防止便益:73億円 残存価値:2.0億円</p> <p>【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:42戸 年平均浸水軽減面積:0.6ha</p>	24	3.1	<ul style="list-style-type: none"> <li>戸手地区が位置する多摩川下流部はゼロメートル地帯が広がっており、破堤によりJR川崎駅を含めた川崎市中心部一帯が浸水し、交通機能等に甚大な影響が発生する恐れがある。</li> </ul>	<p>①投資効果等の事業の必要性</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>多摩川下流部では沿川の低平な土地に資産が集積しているため破堤被害ポテンシャルが大きく、ひとたび堤防が決壊すれば壊滅的な被害が発生する。</li> <li>このため、計画規模を上回るような洪水が発生したとしても、堤防の決壊を防止し、被害を最小限にすることが求められる。</li> <li>高規格堤防上に水防拠点を整備することにより地域防災力を向上させることができる。</li> </ul> <p>②事業の進捗の見込み</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>市による土地区画整理事業手法による居住環境の改善や優良建築物等整備事業制度を活用した共同化事業について、協議、調整を行っている。</li> <li>早期実現化の声も大きいことから、高規格堤防整備事業の優先的な整備について特段の配慮をお願いする旨の意見が、川崎市より出されている。</li> <li>事業実施にあたっては、地元自治体である川崎市等の関係機関との調整を十分に図り、事業の進捗に努める。</li> </ul> <p>③コスト縮減等</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>高規格堤防の盛土材については、京浜河川事務所管内で発生する掘削土(建設発生土)を有効活用することによりコスト縮減を図る。</li> </ul>	継続	水管理・国土保全局 治水課 (課長 山田 邦博)

<p>利根川・江戸川直轄河川改修事業（江戸川高規格堤防整備事業（北小岩一丁目地区）） 関東地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>30</p>	<p>39</p>	<p>【内訳】 被害防止便益：39億円 残存価値：0.53億円</p> <p>【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：5戸 年平均浸水軽減面積：0.09ha</p>	<p>28</p>	<p>1.4</p>	<p>・江戸川下流部はゼロメートル地帯が広がり、江戸川区は約7割が朔望平均満潮位（A.P.+2.1m）以下の低平地であり、氾濫により甚大な被害が発生し、都市機能が麻痺する恐れがある。</p>	<p>①投資効果等の事業の必要性 ・江戸川流域の関係市町村における総人口、総世帯数等、沿川の状況に大きな変化はないが、江戸川下流部では沿川の低平地に資産が集積しているため破堤被害ポテンシャルが大きく、ひとたび堤防が決壊すれば甚大な人的被害が発生する恐れがある。 このため、計画規模を上回るような洪水が発生したとしても、堤防の決壊を防止し、被害を最小限にすることが求められる。 ・高規格堤防上に高台避難地としての地域防災拠点を整備することにより、地域防災力を向上させることができる。 ②事業の進捗の見込み ・共同予定事業である土地区画整理事業は、平成21年11月に都市計画決定し、平成23年に事業認可を受け、平成25年1月に換地設計案を地元へ供覧し、土地区画整理審議会の諮問答申を踏まえ換地計画案を作成したところ。 ・高規格堤防整備事業を確実に平成25年度に事業化するとともに、速やかに区の土地区画整理事業との共同事業化を行うことを強く要望する旨の意見が、江戸川区より出されている。 ・今後も、事業実施にあたっては、社会情勢等の変化に留意しつつ、関係機関との調整を十分に行い実施する。 ③コスト縮減等 ・高規格堤防の盛土材については、江戸川河川事務所管内で発生する掘削土（建設発生土）を有効活用することによりコスト縮減を図る。</p>	<p>継続</p>	<p>水管理・国土保全局 治水課 （課長 山田 邦博）</p>
--	------------	-----------	-----------	---	-----------	------------	---	--	-----------	---

【ダム事業】  
（補助事業）

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、 事業の進捗の見込み、 コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長 名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)					B/C
			便益の内訳及び主な根拠							
浅川ダム建設事業 長野県	再々評価	380	4,026	【内訳】 被害防止便益:4,019億円 残存価値:7.1億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:4,138戸 年平均浸水軽減面積:390ha	988	4.1	<ul style="list-style-type: none"> <li>①事業の必要性等に関する視点 ・氾濫が想定される浅川流域では、平成11年度から平成19年度の間で、人口1.2%増、世帯数は11.6%増となっており、人口及び世帯数ともに増加傾向にある。</li> <li>②事業の進捗の見込みの視点 ・平成23年度から本体工事(本体打設)に着手し、平成24年度末には全体積の約54%のコンクリート打設が完了し、平成25年度末には約95%のコンクリート打設が完了する見込みである。</li> <li>③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点 ・左岸の袖部に造成アバットメントを施工することにより、ダム天端高より高い位置の掘削及び法面工を大幅に減少させ、建設コストの縮減を図った。今後も引き続きコスト縮減に努めることとしている。 ・遊水地、ため池利用などダムによらない対策を含め、様々な治水対策を住民参加のもと立案・検討した結果、「河川改修」と「治水専用ダム」を組み合わせた現行計画が最適であるという判断に至っている。</li> </ul>	継続	水管理・国土 保全局 治水課 (課長 山田 邦博)	

大島ダム建設事業 岐阜県	再々評価	168	276	<p>【内訳】          被害防止便益:213億円          流水の正常な機能の維持に関する便益:62億円          残存価値:0.97億円          【主な根拠】          年平均浸水軽減戸数:103戸          年平均浸水軽減面積:13ha</p>	128	2.2	<p>・大八賀川流域では、昭和46年9月、昭和58年9月、平成11年6月、平成16年10月に洪水による被害が発生している。主な洪水被害としては、昭和58年9月に浸水家屋7戸、平成16年10月に浸水家屋58戸の被害が発生している。          ・主な渇水被害として、昭和42、48年の渇水により農業用水が不足した。近年でも平成6年の渇水により農業用水が不足し、稲が枯れ収穫量が減るなど農作物に被害が発生している。</p>	<p>①事業の必要性等に関する視点          ・大八賀川の氾濫が想定される地区を含む高山市では、平成7年～平成17年の間で、人口5.9%減、世帯数1.6%減となっており、人口は減少傾向にある。          ・大八賀川では、昭和42、48年の渇水により農業用水が不足した。近年でも平成6年の渇水により農業用水が不足し、稲が枯れ収穫量が減るなど農作物に被害が発生している。</p> <p>②事業の進捗の見込みの視点          ・現在ダム事業の検証に係る検討について、県の財政状況等を踏まえ適切な時期に行うこととしている。</p> <p>③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点          ・ダム本体等の設計段階や工事施工において工法の工夫や新技術の積極的な採用等によりコスト縮減に努めることとしている。          ・従前の考え方に基づいて行った代替案の既往検討結果では、コストや実現性等の観点から、大島ダム建設事業が最適と判断している。          (なお、今後行う予定のダム事業の検証に係る検討において、「ダム事業の検証に係る検討に関する再評価実施要領細目」に基づき、改めて代替案の比較検討等を行うこととしている。)</p>	継続	水管理・国土 保全局 治水課 (課長 山田 邦博)
-----------------	------	-----	-----	--	-----	-----	--	---	----	---------------------------------------



<p>浜田川総合開発事業 島根県</p>	<p>再々評価</p>	<p>389</p>	<p>1,196</p>	<p>【内訳】 被害防止便益:1,125億円 流水の正常な機能の維持に関する便益:61億円 残存価値:9.4億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:197戸 年平均浸水軽減面積:14ha</p>	<p>396</p>	<p>3.0</p>	<p>・浜田川流域では、昭和58年7月、昭和63年7月、平成7年8月の洪水により被害が発生している。主な洪水被害としては、昭和58年7月に浸水家屋4,069戸、全半壊67戸、昭和63年7月に浸水家屋4,135戸、全半壊6戸、平成7年8月に浸水家屋33戸の被害が発生している。 ・主な渇水被害として、平成6年7～8月の渇水において、農業用水が不足する恐れがあったため約2ヶ月間の節水の呼びかけ等が行われた。</p>	<p>①事業の必要性等に関する視点 ・浜田川の氾濫が想定される地区を含む浜田市では、平成17年から平成22年の間で、人口2.1%減、世帯数はほぼ横ばいとなっており、人口は減少傾向にある。 ・近年平成6年7～8月の渇水において、農業用水が不足する恐れがあったため約2ヶ月間の節水の呼びかけ等が行われている。 ②事業の進捗の見込みの視点 ・平成20年度より第二浜田ダム本体工事に着手した。平成23年3月には付随する鞍部ダムのコンクリート打設を完了し、同年7月からは本体ダムのコンクリート打設を行っている。また、平成23年12月には付替道路の上流区間を供用開始した。現在のところ、平成27年10月からの試験湛水を予定している。 ③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点 ・付替道路のルート見直し検討や骨材調達方法の見直しにより建設コストの縮減に努めている。今後も引き続きコスト縮減に努めることとしている。 ・浜田ダム再開発と引堤による河道改修の組合せ案等と現計画を比較し、経済性等から現計画が最適と判断している。</p>	<p>継続</p>	<p>水管理・国土保全局 治水課 (課長 山田邦博)</p>
--------------------------	-------------	------------	--------------	---	------------	------------	--	---	-----------	--

【道路・街路事業】  
（補助事業）

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長 名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)					B/C
			便益の内訳及び主な根拠							
地域高規格道路 大分中央幹線道路 庄の原佐野線 (元町・下郡工 区) 大分県	長期間継 続中	130	286	<p>【内訳】            走行時間短縮便益: 240億円            走行経費減少便益: 46億円            交通事故減少便益: 0.02億円</p> <p>【主な根拠】            計画交通量: 44,800台/日</p>	115	2.5	<ul style="list-style-type: none"> <li>東九州自動車道等高規格幹線道路と一体的に機能し、地域間連携と都市内構造の強化を目的とする大分市内の東西骨格軸道路として、産業競争力の強化に寄与（臨海工業地帯（大分港）、下郡工業団地、大分IC等アクセス向上）</li> <li>大分市内の主要渋滞ポイント解消や大分川架橋部における慢性的な交通渋滞を緩和</li> <li>緊急輸送道路の形成等</li> </ul>	<p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>地域高規格道路指定区間約6kmのうち、大道～上野工区（約2.2km）がH20.9供用済。</li> <li>H22.12米良（めら）有料道路が無料化。</li> <li>東九州自動車道（佐伯～蒲江間）のH28年度供用がH24.5公表され、これにより東九州道は北九州から宮崎市まで繋がる。</li> </ul> <p>【事業進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>現在、用地取得を推進中</li> </ul> <p>【コスト縮減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>発生材、再生材使用等や工事着手の段階で新技術等の活用を図り、公共事業のコスト縮減に努める。</li> </ul>	継続	都市局 街路交通施 設課 (課長 高橋 忍)
地域高規格道路 下北半島縦貫道路 一般国道279号 吹越バイパス 青森県	長期間継 続中	71	142	<p>【内訳】            走行時間短縮便益: 61億円            走行経費減少便益: 32億円            交通事故減少便益: 25億円</p> <p>【主な根拠】            計画交通量: 7,000台/日</p>	71	2.0	<ul style="list-style-type: none"> <li>下北半島の観光拡大に寄与し、地域の活性化、経済発展の効果が見込まれる。</li> <li>原子力災害等の災害時において、避難路や緊急輸送道路として大きな役割を担う。</li> <li>下北半島から高度医療施設への搬送時間の短縮が図られる。</li> </ul>	<p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <p>一般国道279号吹越バイパスは青森県上北郡横浜町吹越～六ヶ所村尾駈に至る延長約5.8kmのバイパスであり、下北地方生活圏中心のむつ市と東北縦貫自動車道八戸線を結ぶ区間の現道隘路の解消と連携強化を図ることを目的として事業を推進しています。</p> <p>【事業進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>事業進捗率は44%</li> </ul> <p>【コスト縮減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>路盤材、舗装合材に再生材を使用し、経費縮減を図っている。</li> <li>排水施設等の小規模構造物については、極力工場製品を使用し、工期短縮及び経費縮減を図っている。</li> </ul>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀)

<p>地域高規格道路 西関東連絡道路 一般国道140号 甲府山梨道路Ⅱ期 山梨県</p>	<p>長期間継 続中</p>	<p>110</p>	<p>132</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：90億円 走行経費減少便益：25億円 交通事故減少便益：16億円 【主な根拠】 計画交通量：8,800台/日</p>	<p>111</p>	<p>1.2</p>	<p>・甲府市と峡東地域の交流強化により沿線地域の活性化が向上。 ・現道の渋滞緩和。 ・既供用済みの甲府山梨道路Ⅰ期区間と一体的な緊急輸送網を構成し、広域的な災害復旧活動に貢献する。 ・山梨県と埼玉県を結ぶ広域的な観光ネットワークが形成され、沿線観光地へのアクセス向上により地域産業支援が期待されている。</p>	<p>【投資効果等の事業の必要生】 一般国道140号・甲府山梨道路Ⅱ期は、山梨県山梨市万力～同市東に到る延長3.9kmの地域高規格道路であり、山梨県と埼玉県の連絡強化や甲府市～山梨市の現道における交通渋滞緩和を目的として事業を推進しています。 【事業進捗の見込み】 ・事業進捗率は63% ・万力ランプから八幡バイパス間の平成26年度の供用を予定。 ・残る区間については、平成28年度の全線供用を予定。 【コスト削減等】 ・新技術、新工法の積極的な活用や建設発生土の有効利用等、工事費のコスト削減に努めている。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・防災課 (課長 三浦真紀)</p>
<p>地域高規格道路 長岡東西道路 一般国道404号 長岡東西道路 新潟県</p>	<p>再々評価</p>	<p>120</p>	<p>269</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：206億円 走行経費減少便益：48億円 交通事故減少便益 15億円 【主な根拠】 計画交通量：12,100～16,300台/日</p>	<p>232</p>	<p>1.2</p>	<p>・並行する長生橋等の旅行速度向上 ・日常活動圏中心都市（長岡市）へのアクセス向上 ・主要な観光地へのアクセス向上 ・第三次医療施設（長岡赤十字病院）へのアクセス向上</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 一般国道404号は、新潟県長岡市を起点とし新潟県上越市に至る幹線道路であり、本事業は、信濃川で分断された長岡市川東地区と川西地区を新たに結ぶ路線です。 ・本事業区間と並行する信濃川橋梁部では、慢性的な交通渋滞の発生が課題となっております。 ・長岡東西道路は、交通渋滞の緩和や、市町村合併により誕生した新長岡市の連携強化を目的とした約3km（全線約10kmのうち）の暫定2車線整備事業です。 【事業進捗の見込み】 ・事業進捗率は81%（新潟県分） ・平成25年度に一部暫定供用予定。 【コスト削減等】 ・他工事からの土砂を利用し、資源の有効利用を図りコスト削減に努めている。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・防災課 (課長 三浦真紀)</p>

<p>地域高規格道路 上越魚沼地域振興 快速道路 一般国道253号 三和安塚道路 新潟県</p>	<p>再々評価</p>	<p>379</p>	<p>581</p>	<p>【内訳】          走行時間短縮便益：453億円          走行経費減少便益：100億円          交通事故減少便益 28億円</p> <p>【主な根拠】          計画交通量：16,500台／日</p>	<p>421</p>	<p>1.4</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・北陸新幹線駅（JR上越駅・仮称）へのアクセス向上</li> <li>・重要港湾（直江津港）へのアクセス向上</li> <li>・日常活動圏中心都市（上越市）へのアクセス向上</li> <li>・主要な観光地へのアクセス向上</li> <li>・三次医療施設（県立中央病院）へのアクセス向上</li> </ul>	<p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・三和安塚道路は、上越地域と魚沼地域を相互に連絡し、両地域および北陸自動車道、関越自動車道、上信越自動車道を結びつける広域ネットワークを形成する延長約60kmの地域高規格道路上越魚沼地域振興快速道路の一部を構成しています。</li> <li>・一般国道253号は、上越市と十日町市を結ぶ幹線道路であり交通量も多く、本事業区間の現道は人家連担部で幅員が狭いため、特に朝夕のラッシュ時において渋滞が発生している。また、冬期間は積雪により有効幅員が減少するため、交通容量が低下し混雑しています。</li> <li>・本事業は、隣接する直轄施工区間と一体整備することで、終点部の安塚区松崎から上越市街地への大幅な連絡時間短縮や、救急搬送、物流の効率化、観光促進、地域の活性化等を目的とした、暫定2車線道路整備です。</li> </ul> <p>【事業進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業進捗率は66%</li> </ul> <p>【コスト縮減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業で発生した土砂を利用し、資源の有効利用を図り、コスト縮減に努めている。</li> </ul>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・防災課 (課長 三浦真紀)</p>
--	-------------	------------	------------	---	------------	------------	---	---	-----------	-------------------------------------

<p>地域高規格道路 濃飛横断自動車道 一般国道256号 和良金山道路 岐阜県</p>	<p>長期間継続中</p>	<p>64</p>	<p>70</p>	<p>【内訳】          走行時間短縮便益：58億円          走行経費減少便益：9.0億円          交通事故減少便益：3.3億円</p> <p>【主な根拠】          計画交通量          3,000台/日</p>	<p>59</p>	<p>1.2</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・第三次救急医療施設である高山赤十字病院が選択肢として増える。</li> <li>・郡上市・下呂市間の所要時間短縮と円滑化によりアクセスが向上する。</li> <li>・郡上八幡ICから下呂市内の観光地へのアクセスが向上し、更なる観光交流や産業振興が期待される。</li> <li>・地域高規格道路の位置付けあり。</li> <li>・本道路完成後は、第二次緊急輸送路に指定される。</li> <li>・国道41号、主要地方道金山明宝線の異常気象時等通行規制時の迂回路が確保される。</li> <li>・国道256号の現道上の防災点検対策箇所の回避ができる。</li> <li>・郡上市と下呂市の相互のアクセスが向上する。</li> <li>・岐阜県の県土1700km骨格幹線ネットワーク構想のうち、主要骨格幹線ネットワーク道路の位置付けあり。</li> </ul>	<p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・濃飛横断自動車道の一部を構成する和良金山道路は、郡上市和良町方須から下呂市金山町乙原に至る延長2.7kmの2車線道路である。本道路は、現国道256号の線形不良区間の解消、防災点検対策箇所の回避及び周辺道路の異常気象時等通行規制時の迂回路確保を主な目的として事業を推進している。</li> </ul> <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・全体進捗率は18%</li> <li>・平成27年度に完成供用を予定</li> </ul> <p>【コスト縮減等】</p> <p>(仮称)金山ICの合流車線がトンネル内まで影響していたため、トンネル坑口付近で2車線以上の断面が必要であった。しかし、ランプの縦断勾配を変更することで、合流車線の影響範囲をトンネル外とし、トンネル坑口付近の断面を2車線分の断面のみとすることができた。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・防災課 (課長 三浦真紀)</p>
<p>地域高規格道路 四日市インターアクセス道路 一般国道477号 四日市湯の山道路 三重県</p>	<p>再々評価</p>	<p>425</p>	<p>652</p>	<p>【内訳】          走行時間短縮便益：500億円          走行経費減少便益：105億円          交通事故減少便益：47億円</p> <p>【主な根拠】          計画交通量：13,600台/日</p>	<p>482</p>	<p>1.4</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市街地と新名神高速道路菟野IC間のアクセス性の向上。</li> <li>・現道の渋滞緩和。</li> <li>・東名阪自動車道や新名神高速道路など一体的な緊急輸送網を構成し、広域的な災害復旧活動に貢献する。</li> <li>・観光地(湯の山温泉)へのアクセス向上による観光支援が期待されている。</li> </ul>	<p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <p>一般国道477号四日市湯の山道路は、三重県四日市市高角町～菟野町音羽に到る延長9.0kmのバイパスであり、四日市市街地や東名阪自動車道と新名神高速道路菟野ICとの連絡強化、交通渋滞の緩和を目的として事業を推進しています。</p> <p>【事業進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業進捗率は65%</li> <li>・高角ICから四日市菟野大安線間の平成25年度の供用を予定。</li> <li>・残る区間については、平成30年度の新名神との同時供用を予定。</li> </ul> <p>【コスト縮減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・橋梁に耐候性鋼材を使用し、維持管理費の縮減を図るなどコスト縮減に努めている。</li> </ul>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・防災課 (課長 三浦真紀)</p>

<p>地域高規格道路 伊勢志摩連絡道路 一般国道167号 第二伊勢道路 三重県</p>	<p>再々評価</p>	<p>315</p>	<p>811</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：640億円 走行経費縮減便益：130億円 交通事故縮減便益：41億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量：13,800台/日</p>	<p>371</p>	<p>2.2</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・現道及び県道伊勢磯部線の渋滞の解消。</li> <li>・現道及び県道伊勢磯部線の安全で円滑な交通の確保。</li> <li>・緊急輸送道路として災害復旧活動に貢献する。</li> <li>・観光地（伊勢志摩国立公園）へのアクセス向上による観光支援が期待されている。</li> </ul>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 一般国道167号第二伊勢道路は、三重県鳥羽市白木町から伊勢市二見町松下に到る延長7.6kmのバイパスであり、伊勢地域と志摩地域とを結ぶ道路の渋滞解消と地域間の連携強化を目的として事業を推進しています。</p> <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業進捗率は87%</li> <li>・平成25年度に全線供用予定。</li> </ul> <p>【コスト縮減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・少数主桁の採用による建設コストの縮減や、耐候性鋼材の使用による維持管理コストの縮減を図っている。</li> </ul>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・防災課 (課長 三浦真紀)</p>
<p>地域高規格道路 鳥取豊岡宮津自動車道 一般国道178号浜坂道路 兵庫県</p>	<p>長期間継続中</p>	<p>298</p>	<p>327</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：254億円 走行経費減少便益：57億円 交通事故減少便益：16億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量：6,800台/日</p>	<p>270</p>	<p>1.2</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・高速交通の空白地域解消による、地域間交流の促進、地域産業の活性化、観光振興等、地域の自立的、主体的な活動を支援する。</li> <li>・公立豊岡病院(3次救急医療機関、災害拠点病院)へのアクセス時間短縮により、救急医療体制を確保する。</li> <li>・異常気象時通行止め区間、幅員狭小、線形不良等の現道の悪条件を解消する。</li> </ul>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 一般国道178号浜坂道路は、兵庫県美方郡香美町～新温泉町に至る延長9.8kmのバイパスであり、高速道路空白地帯である日本海沿岸地域の活性化、3次救急医療機関へのアクセス性向上、異常気象時通行止め区間等の現道の悪条件解消を目的として事業を推進しています。</p> <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業進捗率は21%</li> <li>・平成29年度の供用を予定</li> </ul>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・防災課 (課長 三浦真紀)</p>

<p>地域高規格道路 東播磨南北道路 主要地方道加古川 小野線 兵庫県</p>	<p>再々評価</p>	<p>569</p>	<p>882</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：728億円 走行経費減少便益：102億円 交通事故減少便益：53億円 【主な根拠】 計画交通量：30,500台/日</p>	<p>816</p>	<p>1.1</p>	<p>・移動時間短縮による、地域間の連携・交流の促進 ・三次救急医療機関、災害拠点病院へのアクセス向上 ・通過交通の転換による地域の沿道環境の改善</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 東播磨南北道路は、国道2号加古川バイパス（兵庫県加古川市）から国道175号（同県小野市）を結ぶ延長約12.5kmの自動車専用道路であり、東播磨地域と北播磨地域の連携・交流の促進、3次救急医療機関へのアクセス性の向上、災害時における緊急輸送ルート確保等を目的として事業を推進しています。 【事業進捗の見込み】 平成25年度末に、1期事業区間である加古川市野口町坂元から同市八幡町上西条までの約5.2kmを供用予定。 【コスト縮減等】 河川改修で発生した土砂を盛土材として流用することなどによりコスト縮減を図った。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 環境安全課 （課長 増田 博行）</p>
<p>地域高規格道路 五條新宮道路 一般国道168号辻堂 バイパス 奈良県</p>	<p>長期間継続中</p>	<p>260</p>	<p>263</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：217億円 走行経費減少便益：44億円 交通事故減少便益：2億円 【主な根拠】 交通量：2,700台/日</p>	<p>262</p>	<p>1.00</p>	<p>・緊急車両到達時間の短縮 ・災害時の安全性・確実性等、耐災害性の向上 ・観光・林業の振興支援による地域活性化への寄与</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 一般国道168号辻堂バイパスは、奈良県五條市大塔町宇井～小代に到着延長4.1kmのバイパスであり、幅員狭小及び線形不良の解消、災害に強い道路を目的として事業を推進しています。 【事業進捗の見込み】 ・事業進捗率は約71% 【コスト縮減等】 ・1号トンネルの幅員を縮小し、コスト縮減に努めている。 ・建設発生土の現場内で流用し、コスト縮減に努めている。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・防災課 （課長 三浦 真紀）</p>
<p>地域高規格道路 鳥取豊岡宮津自動車道 一般国道178号 岩美道路 鳥取県</p>	<p>長期間継続中</p>	<p>264</p>	<p>371</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：305億円 走行経費減少便益：53億円 交通事故減少便益：13億円 【主な根拠】 計画交通量：7,600～13,200台/日</p>	<p>236</p>	<p>1.6</p>	<p>・現道の渋滞の緩和。 ・損失時間の削減による、CO2排出量の削減。 ・広域周遊型観光ルートの確保。 ・鳥取県の第1次緊急輸送道路の機能強化。</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 ・隣接する国道9号駈馳山バイパスが平成25年度末に供用予定であり、事業効果の早期発現のため、円滑に事業を推進する。 【事業進捗の見込み】 ・事業進捗は14% ・西工区（岩美IC～浦富IC）の早期部分供用を目指す。 【コスト縮減等】 ・残土処分場の独自確保により、残土処分に係るコスト縮減を図る予定としている。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・防災課 （課長 三浦 真紀）</p>

<p>地域高規格道路 中津日田道路道路 一般国道212号 耶馬溪道路 大分県</p>	<p>長期間 継続中</p>	<p>170</p>	<p>186</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：134億円 走行経費減少便益：30億円 交通事故減少便益：22億円 【主な根拠】 計画交通量：10,400台/日</p>	<p>147</p>	<p>1.3</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・重要港湾中津港と東九州自動車道及び大分自動車道を結ぶ循環型ネットワークの形成。</li> <li>・豪雨や地震などの災害時には、住民の避難や救援物資の輸送など代替路としての機能が期待できる。</li> <li>・自動車関連産業をはじめとした各種産業の集積を促すとともに、産業活動や広域的な観光交流を支えする役割が期待できる。</li> </ul>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 一般国道212号耶馬溪道路は、地域高規格道路である中津日田道路（延長約50km）の一部を担う延長5.0kmの道路であり、大分自動車道、東九州自動車道及び重点港湾中津港との連絡性の強化、産業の活性化、災害時の救援活動・緊急物資輸送路の確保を目的として事業を推進しています。</p> <p>【事業進捗の見込み】 ・事業進捗率は11%</p> <p>【コスト縮減等】 ・発生材、再生材使用や、新技術の活用を図っている。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・防災課 (課長 三浦真紀)</p>
<p>地域高規格道路 島原道路 一般県道諫早外環状線 諫早インター工区 長崎県</p>	<p>長期間 継続中</p>	<p>169</p>	<p>209</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：162億円 走行経費減少便益：27億円 交通事故減少便益：20億円 【主な根拠】 計画交通量：14,000台/日</p>	<p>162</p>	<p>1.3</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域間の交流促進</li> <li>・第3次救急医療施設へのアクセス向上</li> </ul>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 一般県道諫早外環状線【諫早インター工区】は、地域高規格道路【島原道路】の一部を形成する長崎県諫早市栗面町～同市貝津町に到る延長4.3kmのバイパスであり、諫早市街地中心部の慢性的な交通混雑を緩和するとともに、島原方面から長崎市、空港等へのアクセス向上を図り、地域産業の振興や社会、経済の活性化に寄与するものである。</p> <p>【事業進捗の見込み】 ・事業進捗率は24%、用地進捗率は50%（平成23年度末） ・平成27年度の供用を予定。</p> <p>【コスト縮減等】 ・掘削土を他工区に流用することで、捨て土費用の縮減を行うなど、可能な限りコスト縮減を図る。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 環境安全課 (課長 増田 博行)</p>



<p>地域高規格道路 南薩縦貫道 主要地方道額娃川 辺線 知覧道路 鹿児島県</p>	<p>長期間 継続中</p>	<p>95</p>	<p>299</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：235億円 走行経費減少便益：39億円 交通事故減少便益：25億円 【主な根拠】 計画交通量： 8,600～11,200台／日</p>	<p>87</p>	<p>3.4</p>	<p>・南薩地域から鹿児島空港 へのアクセス向上が見込ま れる。 ・南薩地域から高次医療施 設が集中する鹿児島市への アクセス向上が見込まれ る。 ・農水産品の流通の利便性 向上が見込まれる。</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 知覧道路は、鹿児島県南九州市川辺 町野崎～同市知覧町西元に至る延長約 5.7kmの地域高規格道路であり、南薩 地域から鹿児島空港へのアクセス向上 や南薩地域における農水産物等の物流 の効率化を目的として事業を推進して います。 【事業進捗の見込み】 ・事業進捗率は59%、用地取得率は64% (平成23年度末) ・平成27年度供用を目標に整備を推進 している。 【コスト縮減等】 ・一部を自動車専用道路から一般道路 に構造を見直し、平面交差とすること でコスト縮減を図った。 ・コンクリート二次製品や再生材等の 利用などコスト縮減を図っている。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 環境安全課 (課長 増田 博行)</p>
<p>地域高規格道路 都城志布志道路 主要地方道志布志 福山線 有明道路 鹿児島県</p>	<p>長期間 継続中</p>	<p>83</p>	<p>186</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：159億円 走行経費減少便益：9億円 交通事故減少便益：18億円 【主な根拠】 計画交通量： 14,800～15,800台／日</p>	<p>77</p>	<p>2.4</p>	<p>・都城・大隅地域から重要 港湾志布志港へのアクセス 向上が見込まれる。 ・緊急輸送道路の代替路線 の形成が見込まれる。 ・大型車の減少による沿道 環境の改善が見込まれる。</p>	<p>【事業効果等の事業の必要性】 有明道路は、鹿児島県志布志市有明 町伊崎田の延長約4.3kmの地域高規格 道路であり、都城・大隅地域から重要 港湾志布志港へのアクセス向上や大隅 地域における農産物等の物流の効率化 を目的として事業を推進しています。 【事業進捗の見込み】 ・事業進捗率は34%、用地取得率は67% (平成23年度末) 【コスト縮減等】 ・コンクリート二次製品の積極的な活 用、再生骨材の採用及び盛土材の採用 及び、盛土材の他公共工事からの流用 等によりコスト縮減に努めている。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 環境安全課 (課長 増田 博行)</p>

【港湾整備事業】  
 (補助事業)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長 名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)					B/C
			便益の内訳及び主な根拠							
秋田港飯島地区 国内物流ターミナル 整備事業 (秋田県)	長期間継 続中	29	63	【内訳】 陸上輸送コストの削減便 益:62億円 残存価値:1億円 【主な根拠】 平成27年度予測取扱貨物量: 21.4万トン	29	2.2	<ul style="list-style-type: none"> <li>・飯島地区-7.5m岸壁は港湾機能強化の一環であり代替性はない。</li> <li>・秋田港は日本海側における北東アジアとの国際物流拠点としての重要性が増大しており、日本海側における拠点港としての機能強化が求められている。</li> <li>・秋田県が港湾管理者であり、管理者として主体的な機能強化が求められている。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・国際コンテナ貨物やフェリー貨物などが順調に増加し、国際物流拠点港としての機能強化が求められており、既存埠頭を利活用した安全で効率的な物流機能を早期に実現する必要性は継続している。</li> </ul>	継続	港湾局 計画課 (課長 菊地 身智雄)
東京港新海面処分 場地区 廃棄物海面処分場 整備事業 東京都	再々評価	2,896	10,496	【内訳】 廃棄物等処分の適正化: 9,371億円 新たな土地の造成(残存価値) :1,124億円 【主な根拠】 処分容量:88,510千m3	6,430	1.6	<ul style="list-style-type: none"> <li>・人口や建物が過密化した東京の内陸部には、新たな最終処分場を確保することが困難であることから、新海面処分場を東京港内の最後の処分場として着実に整備していくことにより、一日でも長く廃棄物等の適正な処分がおこなわれるとともに、都民が安心して生活できる東京を実現することができる。</li> <li>・廃棄物等の発生地と処分場の輸送距離が短縮できるため、輸送機械による排出ガスが減少する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・廃棄物海面処分場を確保することにより、東京23区一般廃棄物や都内の産業廃棄物を適正に処分することが可能となり、都民が安心して生活できる東京を実現することができる。更に、東京港及び都内河川のしゅんせつ土の処分が可能となり、港湾や河川における船舶航行の安全性の確保や計画的な港湾整備事業等の実施を計ることができる。</li> </ul>	継続	港湾局 計画課 (課長 菊地 身智雄)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長 名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)					B/C
			便益の内訳及び主な根拠							
川崎港浮島2期地区 廃棄物海面処分整備事業 川崎市	再々評価	980	2,041	<p>【内訳】 輸送コストの削減便益：1646億 円 残存価値：395億円 【主な根拠】 総埋立量 18,600千m3 埋立地面積 73ha</p>	1,900	1.1	<ul style="list-style-type: none"> <li>・廃棄物を適正に処分することにより生活環境の向上に貢献する。</li> <li>・輸送コスト削減に伴い、CO2、NOXの削減効果がある。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市内の公共工事から発生する浚渫土及び建設発生土を安定的に受入れることにより、事業の促進や地域経済の活性化を図り、快適な市民生活や都市の活動等を維持できる。</li> </ul>	継続	港湾局 計画課 (課長 菊地 身智雄)
岩船港中央地区 国内物流ターミナル整備事業 新潟県	再々評価	80	188	<p>【内訳】 輸送コストの削減便益：181 億円 滞船コストの削減便益：2.5 億円 震災時における輸送コストの 削減便益：1.3億円 残存価値：2.8億円 【主な根拠】 平成28年度予測取扱貨物量： 16万トン/年</p>	142	1.3	<ul style="list-style-type: none"> <li>・輸送の効率化に伴い、CO2、NOX等の排出が削減される。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・貨物船の大型化に対応し、物流機能の高度化や効率化が図られる。また、大規模地震発生時における緊急物資輸送・物流機能の確保が図られるため、本プロジェクトの必要性は高い。</li> <li>・事業が順調に進んだ場合には、平成20年代後半の完了を予定している。</li> </ul>	継続	北陸地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 高 野政広)
姫川港西ふ頭地区 国内物流ターミナル整備事業 新潟県	再々評価	204	272	<p>【内訳】 輸送コストの削減便益：226億円 待避コストの削減便益：44億円 避難移動コスト削減便益：0.8億 円 残存価値 0.9億円 【主な根拠】 平成29年予測取扱貨物量： 109万トン/年</p>	237	1.1	<ul style="list-style-type: none"> <li>・荷役の効率化など背後の荷主等事業者の物流機能の高度化・効率化が促進され、地域産業の競争力向上が図られる。</li> <li>・背後企業の事業規模が拡大され、新たな雇用創出が期待される。</li> <li>・輸送の効率化に伴い、CO2、NOX等の排出が削減される。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・輸送コストの削減が図られるとともに、小型船の利用に対応した水域機能の向上が図られるため、本プロジェクトの必要性は高い。</li> <li>・事業が順調に進んだ場合には、平成20年代後半の完了を予定している。</li> </ul>	継続	北陸地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 高 野政広)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長 名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)					B/C
			便益の内訳及び主な根拠							
河下港垂水地区 国内物流ターミナル整備事業 島根県	再々評価	82	159	<p>【内訳】 輸送コスト削減便益：115億円 震災時における輸送コストの削減便益：0.8億円 施設被害の回避：1.6億円 残存価値：0.5億円 防波堤整備による利用率向上効果：41億円 【主な根拠】 予測取扱貨物量：66万トン/年</p>	98	1.6	<ul style="list-style-type: none"> <li>・港湾貨物の輸送の効率化により、CO2及びNOXの排出量が軽減される。</li> <li>・耐震強化岸壁の整備により、災害活動時の拠点港として地域全体の防災機能の向上に寄与することができる。</li> <li>・背後の荷主等事業者の物流機能の効率化が促進され、地域産業の競争力の向上を図ることができる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・大型船舶が利用できるようになり、輸送効率の向上が期待できる。</li> <li>・冬季も安定して利用できるようなれば、定時性が要求される物流関係の事業者も利用しやすくなり、貨物取扱量の増加が見込める。</li> </ul>	継続	中国地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 前川健)
高松港香西地区 廃棄物海面処分場 整備事業 香川県	再々評価	33	135	<p>【内訳】 浚渫土砂の処分コスト削減便益：77億円 廃棄物の処分コスト削減便益：0.4億円 その他の便益：58億円 【主な根拠】 浚渫土砂処分量：966千m3 廃棄物処分量：68千m3</p>	63	2.2	<ul style="list-style-type: none"> <li>・浚渫土砂等の輸送効率化により、CO2、NOXの排出量が軽減される。</li> <li>・新たな土地が創出され、住工混在の解消が図られ、快適な港湾空間が形成される。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・港湾整備により発生する浚渫土砂や産業廃棄物等の処分の適正化が図られるため、本プロジェクトの必要性は高い。</li> <li>・事業が順調に進んだ場合には、平成20年代後半の完了を予定している。</li> </ul>	継続	港湾局 計画課 (課長 菊地身智雄)
坂出港西ふ頭地区 国内物流ターミナル整備事業 坂出市	長期間継続中	16	25	<p>【内訳】 輸送コストの削減便益：18億円 震災時における輸送コストの削減便益：4.3億円 施設被害の回避便益：2.5億円 残存価値：0.1億円 【主な根拠】 平成26年予測取扱貨物量：118千トン/年</p>	16	1.6	<ul style="list-style-type: none"> <li>・物流機能が強化され、効率的な輸送が可能となり、地域産業競争力の向上や雇用を維持することができる。</li> <li>・効率的な輸送が図られることで、排出ガスが軽減できる。</li> <li>・耐震強化岸壁の整備により、緊急物資の輸送ルートが確保され、住民の安全・安心な暮らしを確保することができる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・既存施設の機能維持、物流機能の効率化、及び大規模地震発生時の物流輸送拠点の確保のため、本プロジェクトの必要性は高い。</li> <li>・事業が順調に進んだ場合には、平成25年度内での完了を予定している。</li> </ul>	継続	港湾局 計画課 (課長 菊地身智雄)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長 名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)					B/C
			便益の内訳及び主な根拠							
肥前大島港寺島地区 国内物流ターミナル 整備事業 長崎県	再々評価	38	65	<p>【内訳】 船型大型化による輸送コストの削減便益：17億円 ブレード作業による陸上輸送コストの削減便益：14億円 岸壁水深不足解消による滞船費用の削減便益：2.1億円 中継基地整備による海上輸送コストの削減便益：32億円</p> <p>【主な根拠】 平成26年予測取扱貨物量 砂・砂利：477千トン/年</p>	58	1.1	<ul style="list-style-type: none"> <li>船舶の大型化が可能となり、海上輸送回数を減少することが出来るため、CO2およびNOX排出量を減少することが出来る。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>輸送コストの削減が図られるとともに、香岐沖で採取される海砂の中継基地としての役割を担うことが可能となるため、本事業の必要性は高い。</li> <li>事業が順調に進んだ場合には、平成26年度内での完了を予定している。</li> <li>現場内発生土を当該工事の埋立に流用することで、コスト縮減に努めている。</li> </ul>	継続	九州地方整備局 港湾計画課 (課長 馬場 智)
熊本港夢咲島地区 廃棄物海面処分場 整備事業 熊本県	再々評価	493	1,272	<p>【内訳】 浚渫土砂処分コストの削減便益：1,082億円 その他の便益：190億円</p> <p>【主な根拠】 土砂処分量：9,662千m<sup>3</sup></p>	959	1.3	<ul style="list-style-type: none"> <li>廃棄物海面処分場の整備により、浚渫土砂の海洋投入処分が不要となり、環境保全に寄与する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>熊本港の整備や港湾機能を維持するため発生する浚渫土砂を、港湾区域内での適正処理に寄与するものであり、本プロジェクトの必要性は高い。</li> <li>事業が順調に進んだ場合には、平成30年代前半の完了を予定している。</li> </ul>	継続	港湾局 計画課 (課長 菊池 身智雄)

## 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)
北上川下流直轄河川改修事業(旧北上川分流通施設特定構造物改築事業等) (H8～H19) 東北地方整備局	5年以内	117	(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 約117億円、工期 平成8年度～平成19年度 B/C 9.1 (B: 23,156億円、C: 2,539億円) (事業効果の発現状況) ・特定構造物改築事業(旧施設の老朽化及び旧北上川へのゼロ分派を目的とする水門2基の整備)及びそれに伴って生じる北上川の流量増に対応するための堤防整備により、戦後の主要洪水である昭和22年9月洪水(カスリン台風(約40年確率))と同規模の洪水に対し、浸水戸数7,200戸、浸水面積4,200haの被害を軽減できる。 ・初の操作となった平成24年5月洪水では、旧北上川上川の和測地点において水位を約40cm低下させるとともに、支川江合川の涌谷地点においても水位を約20cm低下させた。 ・沿川自治体より、分流施設操作のおかげで江合川の水がスムーズに流れて救われた等の声をいただいている。 (事業実施による環境の変化) ・事業実施による環境の変化は特に確認されていない。 (社会経済情勢の変化) ・東北地方太平洋沖地震に伴う津波により、家屋や農地の状況が大きく変化している。 ・地震による広域的な地盤沈下により、潮位の影響を受けやすくなっている。 (今後の事後評価の必要性) ・氾濫区域内で被災した地区については、石巻市復興基本計画において、具体的な将来の土地利用が示されている。 ・また、石巻市復興整備計画では、氾濫防御区域内に集団移転地、復興公営住宅が計画されており、復興後の資産については、震災前の資産と大きな変化はないと判断し、震災前の資産で費用対効果分析を実施。 ・本施設の重要性は大きく変わらないため、今後の事後評価の必要性はないとした。 (改善措置の必要性) ・計画どおりの機能を発揮しており、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) ・特になし。	対応なし	東北地方整備局 河川部 河川計画課 (課長 磯部 良太)

<p>北上川下流特定構造物改築事業(月浜第一水門) (H14~H19) 東北地方整備局</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 約56億円、工期 平成14年度～平成19年度 B/Cについては再事後評価を行う際に算定 (事業効果の発現状況) ・洪水の逆流防止及び海水の流入防止のための月浜第一水門の老朽化対策及び治水機能の向上を目的とした改築等により、戦後最大の昭和22年9月洪水(カスリン台風)の実績降雨が、本事業着手前時点(H13)の施設状況で発生した場合の浸水戸数約370戸、浸水面積約860haの被害が解消できる。 ・本事業の完了後から現在までの間、計35回の操作を実施し、東日本大震災を除き、洪水、高潮、津波からの浸水被害を防止した。 (事業実施による環境の変化) ・事業実施による環境の変化は特に確認されていない。 (社会経済情勢の変化) ・月浜第一水門は、東北地方太平洋沖地震に伴う津波により被災し、操作ができない状況となったが、4日後に1号ゲートを緊急復旧させ、平成23年6月には全ゲートの緊急復旧を完了している。 ・地震による広域的な地盤沈下により、潮位の影響を受けやすくなっている。 ・本地域は、東日本大震災により甚大な被害を受け、家屋や農地の状況が大きく変化している。 (今後の事後評価の必要性) ・氾濫区域内で被災した地区については、石巻市復興整備計画において、氾濫区域外への高台移転の計画が進められており、氾濫区域内の土地利用としては「産業系ゾーン」に位置づけられている。 ・産業系ゾーンとして、基幹産業の農業復興を図ることを復興の柱としているが、現時点では復興後の資産状況を見通せる段階にない。 ・よって、今後の復興状況を継続的に把握し、土地利用等の状況について見通しがついた段階で、改めて事後評価を実施することとした。 (改善措置の必要性) ・現時点では、改善の必要性はないが、今後の検討により必要性が生じた場合は改善措置を行う。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・特になし。</p>	<p>再事後評価</p>	<p>東北地方整備局 河川部 河川計画課 (課長 磯部 良太)</p>
---	-------------	-----------	---	--------------	---

<p>阿武隈川上流水防 災対策特定河川事 業（二本松・安達 地区） （H14～H19） 東北地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>75</p>	<p>（費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化） 全体事業費 約75億円、工期 平成14年度～平成19年度 B/C 1.4 （B：151億円、C：108億円） （事業効果の発現状況） ・福島県二本松・安達地区における輪中堤整備等により、HWL（計画高水位）規模の洪水に対し て、家屋90戸、水田約33ha、重要公共施設等への浸水被害を軽減・防止できる。 ・戦後最大水位を記録したH23.9洪水（H14.7洪水と同規模）に対して、家屋や事業所、さら には国道4号やJR 東北本線等の重要交通施設への洪水による浸水被害を防止した。 （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） ・家屋、水田、重要公共施設の浸水が防止され、安心・安全な暮らしの実現、地域の基幹産業 となっている営農環境の安定・向上に寄与している。 ・国道4号：道路冠水防止により35,000台/日の通行を確保 JR東北本線：線路、変電所の冠水防止により114本/日（内貨物59本/日）の列車運行、約 15,000人/日の乗客輸送を確保 流域下水処理場：あだたら清流センター（流域下水道）の冠水防止により約16,800人の下水 処理機能を維持。 ・堤防に守られた場所では、新規事業所の立地や住宅の新改築が確認されている。 （今後の事後評価の必要性） ・現時点では、水防災対策特定河川事業による効果が確認されていることから、今後の事業評 価の必要性は見られない。 （改善措置の必要性） ・現時点では、水防災対策特定河川事業による効果が確認されていることから、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、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>東北地方整備局 河川部 河川計画課 （課長 磯部 良太）</p>
---	-------------	-----------	--	-------------	---



<p>岩木川消流雪用水 導入事業（板柳地 区） （H16～H19） 東北地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>15</p>	<p>（費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化）          全体事業費 15億円、工期 平成16年度～平成19年度          B/C 5.3（B：113億円、C：21億円）          （事業の効果の発現状況）          ・市街地を流れる中小河川における河道内堆雪排除を目的とした消流雪用水供給のための導水路等の整備により、除雪作業の負担が軽減され、雪堤が解消され、道路の利便性、安全性が向上している。          ・受益地区の方々から以下の意見が寄せられている。            消流雪用水はすごく使っている。整備後は雪が捨てやすくなり、すごく助かっている。            雪堤がなくなり、車の交通も楽になり、歩く人も安全に通行ができ交通事故防止に役立っている。          （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）          ・板柳町の平成15年～平成24年の近10年間の人口は減少し、65歳以上の高齢者の比率は増加している。65歳以上の高齢者の比率は、全国平均、青森県平均を上回っている。人口の減少や高齢化が進んでいることから、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「融流雪溝の水不足が解消され、雪が流れるようになった」、「雪堤がなくなり車の交通が楽になった」、等の声が聞かれ、融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いることから、本事業は一定の成果が得られたと考えられる。よって、今後の事業評価の必要性はないと考える。          （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）          ・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>東北地方整備局 河川部 河川環境課 （課長 高橋 忠良）</p>
---	-------------	-----------	--	-------------	---

<p>千曲川特定構造物 改築事業（百々川 樋門） （H16～H19） 北陸地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>15</p>	<p>（費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化） 全体事業費 15億円、工期 平成16年度～平成19年度 B/C 21.2（B：416億円、C：20億円） （事業の効果の発現状況） ・洪水の逆流防止のための百々川樋門の老朽化対策及び治水機能の向上を目的とした改築により、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、1/10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） ・事業実施による環境の変化は特段みられない。 （社会経済情勢の変化） ・長野県による八木沢川河川改修（昭和35～平成17年度）と樋門改築を同時期に実施することで、一体となった八木沢川の改修による治水安全度の向上が、周辺地域の発展・振興に貢献している。 （今後の事後評価の必要性） ・事業完了以降には大きな豪雨が発生しておらず、直接事業効果を検証することは出来ていない。しかし、事業の実施により、流下能力のネック地点が解消されたとともに、樋門の耐震性の向上や巻き上げ機の電動化による操作性の向上等が図られた結果、浸水被害軽減効果も想定され、事業の有効性が十分に見込まれることから再度の事後評価の必要性はないと考える。なお、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） ・特になし （同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性） ・同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性については、特にないと考えられる。</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>
<p>江の川下流水防災 対策特定河川事業 （吾郷地区） H14～H19 中国地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>26</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 26億円、工期 平成14年度～平成19年度 B/C 1.4（B：49億円、C：35億円） （事業の効果の発現状況） ・島根県吾郷地区において、輪中堤整備、宅地嵩上げ等を実施することにより、治水安全度を向上させ、1/30規模の洪水が発生した場合においても、家屋の浸水被害を防止できる。 （事業実施による環境の変化） ・特になし。 （社会経済情勢の変化） ・吾郷地区では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（治水安全度の向上、従前の宅地面積の確保等）の生活基盤が確保された。 ・美郷町の人口・世帯数は減少しているが、水防災対策特定河川事業の実施により、吾郷地区においては、新たに若者定住住宅が建設され8世帯（37人）が移り住んだ。 ・若者定住住宅には、中学生以下の子供が21人住居しており、夏祭りに子供が参加するなど事業実施前と比較して地域活動が活性化した。 （今後の事業評価の必要性） ・1/30規模の洪水が発生しても家屋の浸水被害を防止することができ、治水安全度の向上が図られていることから、今後の事後評価の必要性はないと判断。 （改善措置の必要性） ・当該事業は、その事業効果が十分発現していると判断され、今後の改善措置の必要性は無いと判断。 （同種事業の計画・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 田中 里佳）</p>

<p>佐波川特定構造物 改築事業（新峪 堰） H15～H19 中国地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>50</p>	<p>（費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化） 全体事業費 50億円、工期 平成15年度～平成19年度 B/C 3.1（B：214億円、C：68億円） （事業の効果の発現状況） ・2つの固定堰を統合し可動堰化し、堰による洪水時の水位上昇を解消することにより、防府市街地及び堰上流の奈美地区の浸水被害を軽減できる。 ・平成21年7月洪水では、堰改築の効果により、堰改築を実施しなかった場合に比較し、洪水時のピーク水位を最大約1.7m低下させ、浸水被害の軽減効果を発揮。 （事業実施による環境の変化） ・河道の連続性を確保するため、魚道を設置し魚類の遡上・降下機能を確保（H21.5遡上調査実施：ウナギ、アユ、オオヨシノボリ等の回遊魚を確認）。 （社会経済情勢の変化） ・当該地域の人口、世帯数に大きな変化は無い。 ・浸水被害の軽減を図ることで、安心・安全な生活基盤を確保。 （今後の事業評価の必要性） ・施設改築後の洪水（平成21年7月洪水）においても水位低減、浸水被害軽減効果が確認されており、治水安全度の向上が図られていること、新たな魚道の設置など河川環境の向上も見られることから、今後の事後評価の必要性は無いと判断。 （改善措置の必要性） ・当該事業は、その事業効果が十分発現していると判断され、今後の改善措置の必要性は無いと判断。 ・施設管理者に対して、的確な堰操作及び維持管理が実施されるよう適切に指導、監督を実施。 （同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性） ・当該事業実施後の河道状況等を把握するため、洪水前後のモニタリング調査等を継続的に実施し、今後改築の可能性のある固定堰の施設改築計画、設計に反映。</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 田中 里佳）</p>
--	-------------	-----------	---	-------------	---

<p>六角川特定構造物 改築事業（古川水 門） H16～H19 九州地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>21</p>	<p>（費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化） 全体事業費 21億円、工期 平成16年度～平成19年度 B/C 2.6（B：77億円、C：29億円） （事業の効果の発現状況） ・洪水の逆流防止のための古川排水樋門の老朽化対策及び治水機能の向上を目的とした改築により、1/30規模の洪水が発生した場合においても、浸水被害を解消できる。 ・事業完了後の平成20年6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。 （今後の事業評価の必要性） ・事業完了後の近年出水において、効果の発現が確認されている。地域の社会情勢としては、関係地区の人口に大きな変化は見受けられず、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、今後の事業評価については必要な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） ・事業完了後の近年出水では、確実に水門の操作がなされ、また、古川の河川改修及び東古川排水機場整備による水位低減効果とあいまって、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>子吉川総合水系環境整備事業 (H10～H19) 東北地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>8.9</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 8.9億円、工期 平成10年度～平成19年度 B/C 3.2 (B: 45億円、C: 14億円) (事業の効果の発現状況) ・利用者による活発なスポーツ活動及び清掃活動、また各種イベントや環境・体験学習での利用を通じ、良好な地域コミュニティが形成されている。 ・本荘第一病院による医療活動や地元教育機関による学習活動及び、地域住民に広く活用され、「癒しの川」としての機能を十分に発揮し、市街地における良好な河川空間を提供している。 ・地域と一体となった利用と施設の維持管理を実施しており、利用者から評判も上々で、「川の通信簿」でも良好な施設と評価されている。 (事業実施による環境の変化) ・入院患者のリハビリ、ウォークラリーを通じた健康増進など、癒しの川としてその機能を積極的に利用している。 ・整備した河川敷と周辺施設が連携し、各種イベントの開催により、地域交流の促進、賑わいによる地域の活性化を実践している。 ・整備地区の河川敷と水辺を利用した環境学習や体験学習を積極的に実施している。また、市民と協力した河川敷のクリーンアップや花壇植栽を行うなど河川愛護活動も積極的に実施している。 (社会経済情勢の変化) ・子吉川における「河川水辺の国勢調査(河川空間利用実態調査)」による年間利用者数の推移について、全体の利用者数は、本荘地区癒やしの川づくりが概ね完了した平成15年に大幅に増加しており、一方、利用推進事業実施箇所を個別に見ると、河川利用者が増加する傾向が見られる。 (今後の事後評価の必要性) ・本事業は、「子吉川水系河川整備計画」、「子吉川水系環境管理基本計画」の基本理念に基づき、河川空間の適正な保全と利用を図るため、計画的かつ段階的に整備を実施しており、当初事業の目的に対し、イベントや沿川小学校の総合学習などで活用され、河川利用の増加など事業の効果が発現されているため、今後の事業評価の必要はない。 (改善措置の必要性) ・災害対策として緊急的に利用し、当初想定した効果が発現していない地区については、今後必要な措置を実施する。 (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>東北地方整備局 河川環境課 (課長 高橋 忠良)</p>
--	-------------	------------	--	-------------	---

<p>湯田ダムダム湖活用環境整備事業 (H17~H19) 東北地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>2.5</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 2.5億円、工期 平成17年度~平成19年度 B/C 3.8 (B:15億円、C:3.9億円) (事業効果の発現状況) ・事業実施前後のスポーツ・レクリエーション利用者は、約6万人から8万人に増加。 ・利用者は事業の目的であった親水利便性や周遊性機能向上を評価している。 (事業実施による環境の変化) ・施設は日常的な活動やイベント的利用に活用され、地域活動の活性化につながっている。 (社会経済情勢の変化) ・西和賀町の人口は、年々減少している。 ・一方で西和賀町の観光客入込数は、平成19年頃まで減少傾向であったが、その後は横ばいとなっている。 (今後の事後評価の必要性) ・「湯田ダムダム湖活用環境整備事業」は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と考えられる。 (改善措置の必要性) ・事業実施の発現状況等から改善措置の必要性はないと考えているが、今後もより良い管理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 佐藤 伸吾)</p>
--	-------------	------------	--	-------------	---

<p>下久保ダム直轄総合水系環境整備事業 (H15～H19) 関東地方整備局</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15年度～平成19年度  B/C 1.7 (B:15億円、C:8.8億円)  (事業効果の発現状況)  ・ダムの見学者数は、ダムサイトA地区の駐車場が整備された平成16年度以降は年間2,000人程度で推移しており、駐車場の整備前に比べると増加傾向にある。  ・柚木地区においては、整備前の平成15年度と整備後の平成21年度を比較すると、湖畔連絡路等の整備のより湖面へのアクセスが向上し、釣りや湖面等の利用者が増加している。  ・アンケート自由意見では、トイレや駐車場の整備による休憩のし易さ、湖畔連絡路による湖面への近づき易さ、遊歩道整備・駐車場整備によるボート教室の利用環境改善等の意見が寄せられている。  (事業実施による環境の変化)  ・自然環境を眺望するときの安全性・快適性が向上した。  ・散策時の安全性・快適性が向上した。  ・自然学習実施時の環境が向上した。  (社会経済情勢の変化)  ・下久保ダム周辺市町村の人口及び世帯数をみると、世帯数は増加傾向にあるが、人口は減少傾向にある。  ・周辺自治体の観光入込客数をみると、神流町では平成19年から徐々に減少。  ・月別観光入込客数では、特に神流町ではレジャーシーズンである5月と8月に入込客数が多くなっている。  (今後の事業評価の必要性)  ・本事業により、下久保ダム周辺の利用者の安全性・快適性が向上し、散策や釣り等を目的とした利用はもとより、自然環境学習の場としても活用されている。  ・よって、「下久保ダム直轄総合水系環境整備事業」は目的を果たしているものと判断し、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性は認められない。  (改善措置の必要性)  ・本事業により、下久保ダム周辺の利用者の安全性・快適性が向上し、散策や釣り等を目的とした利用はもとより、自然環境学習の場としても活用されている。  ・よって、「下久保ダム直轄総合水系環境整備事業」は目的を果たしているものと判断し、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性は認められない。  (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)  ・事後評価の結果、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 津久井 俊彦)</p>
--	-------------	---	-------------	--

<p>淀川流水保全水路整備事業（桂川区間） （S62～H20） 近畿地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>341</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 341億円、事業実施期間 昭和62年度～平成20年度 B/C 1.8（B：1,109億円、C：632億円）</p> <p>（事業の効果の発現状況）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 水質浄化施設により淀川に流入する下水処理排水の水質が改善されている。</li> <li>・ 流水保全水路による下水処理排水のバイパス効果により桂川下流（羽束師橋、宮前橋）の水質改善効果がみられる。</li> <li>・ 流水保全水路整備事業（水質浄化施設および流水保全水路）と下水道の高度処理等が相まって河川の水質が改善され、生物多様性に寄与している。</li> <li>・ きれいな水域に生息する指標種（ウズムシ等）の比率が増加している。</li> </ul> <p>（社会経済情勢の変化）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 大きな社会経済情勢の変化はないが、近年、新たな水質問題（環境ホルモン、医薬品、有機フッ素等）が顕在化してきており、今後も潜在している問題が顕在化する可能性が考えられる。</li> <li>・ これらの水質問題は、下水処理場等からの放流水が負荷源の一つであることが報告されており、本事業により一定の効果が期待できる。</li> </ul> <p>（今後の事後評価の必要性）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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。</li> </ul> <p>（改善措置の必要性）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 現時点において、事業実施による水質改善効果を発現しており、改善措置は必要ない。</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>・ 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、費用便益費（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。</li> </ul>	<p>対応なし</p>	<p>近畿地方整備局 河川環境課 （課長 梅敷 寛）</p>
---	-------------	------------	---	-------------	--



<p>大野川総合水系環境整備事業 (H16～H20) 九州地方整備局</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16年度～平成20年度          B/C 7.8 (B:46億円、C:5.9億円)          (事業の効果の発現状況)          ・緩傾斜河岸および管理用通路、階段工等を整備したことにより、水辺の楽校としての活用及び河川利用者の安全性が向上した。          (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なし。          (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。整備完了後の地域の協力体制については、平成22年度に地域の公民館長や学校の教諭等で構成される「乙津川水辺の楽校運営協議会」が設立され、継続的に活用等について議論され、河川清掃や水辺に親しむ体験活動等が継続的に実施されている。          (今後の事後評価の必要性)          ・整備完了後に事業の目的である河川利用者の安全性が向上し地域住民に利活用されており、効果の発現が確認されている。また、当該事業による環境の変化については、特に見受けられない。          (改善措置の必要性)          ・事業完了後に事業の目的である河川利用者の安全性の向上が図られ、乙津川水辺の楽校運営協議会等によって、利活用及び維持管理が適切に行われていることなどから、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ものとする。なお、今後も事業効果を発現できるよう、引き続き乙津川水辺の楽校運営協議会等により利活用及び維持管理を適切に進めていく。          (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)          ・計画・調査のあり方については、協議会等を設置し事業を進めており、見直しの必要性はないものとするが、事業内容を精査し更なるコスト縮減に努めていきたい。また、事業評価手法については、現時点ではCVM(仮想評価法)を採用しているが、今後もCVM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きたい。</p>	<p>対応なし</p>	<p>九州地方整備局 河川環境課 (課長 坂元 浩二)</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)
横川ダム建設事業 (S62～H19) 北陸地方整備局	5年以内	850	<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 850億円、工期 昭和62年～平成19年度                      B/C 1.9 (B: 2,376億円、C: 1,263億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>横川ダム建設事業の実施により浸水被害が大幅に軽減される。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、整備計画目標流量相当の洪水があった場合でも、洪水氾濫が解消されることが確認された。</li> <li>横川ダムは平成21年、平成23年に6回の洪水調節を行っている。</li> <li>横川ダム運用後の平成20年以降、下流河川における正常流量を維持するために、横川ダムから補給を行った。横川ダム下流の松岡地点における年間最小流量の平均値は、ダム運用前(平成16年～19年)が0.57m<sup>3</sup>/sだったのに比べ、運用後(平成20年～22年)は2.45m<sup>3</sup>/sであり、流況がよくなっている。</li> </ul> <p>(事業実施による環境の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>流入河川(滝川)及びダム直下の横川地点の水温を比較すると、最大4℃の乖離があるが、乖離幅はおおむね10年変動幅の範囲内に収まっており、顕著な冷水放流や温水放流は認められない。</li> <li>調査地域周辺には多種多様な環境が存在し、湛水後もその環境がおおむね維持されている事が確認された。樹林等の環境を利用する鳥類には特に変化はなく、開水面の増加に伴って新たに確認された水鳥も多く、調査地域内の多様性は増加したものと考えられる。</li> </ul> <p>(社会経済情勢の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>横川ダムが位置する山形県西置賜郡小国町の人口、世帯数及び年齢別人口については、ダム供用の影響による大きな変化はみられない。</li> <li>荒川流域では、沿川自治体において村上市、胎内市の大規模合併があり、流域は新潟・山形両県境にまたがり、国道7号、113号、鉄道に加え、平成23年3月に村上市(旧朝日村)まで開通した日本海沿岸東北自動車道など、交通網が氾濫原に整備され、広域交通の要所としての役割を担うとともに、地域の今後の発展が期待されている。</li> </ul> <p>(今後の事後評価の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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、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。</li> </ul> <p>(改善措置の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>改善措置の必要性は特にない。</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>見直しの必要性は特にない。</li> </ul>	対応なし	北陸地方整備局 河川部 河川管理課 (課長 酒井 大助)

<p>徳山ダム建設事業 (S46~H20) 水資源機構</p>	<p>5年以内</p>	<p>3,328</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 3,328億円、工期 昭和46年度～平成20年度          B/C 9.8 (B: 4兆8,930億円、C: 5,018億円)          (事業の効果の発現状況)          ・徳山ダムは、管理開始(平成20年5月)以降、平成23年度までに最大流入量が200m<sup>3</sup>/sを超える出水が14回、そのうち9回の防災操作を行った。          ・効果の最も大きかった平成20年9月2日洪水では、徳山ダム及び横山ダムの連携操作により、流量・水位低減効果は万石地点で約730m<sup>3</sup>/s、1.21mとなり水防団の出動水位(TP10.00m)に至らなかった。また今尾地点においても水位低減効果が0.72mとなり水防団の出動水位(TP5.85m)に至らなかった。          なお、徳山ダムの完成による揖斐川本川と流入支川の水位低下、支川牧田川、杭瀬川の河道拡幅工事に併せ、支川大谷川の洗堰を1.05mかさ上げしており、この出水では、洗堰の越流水位(TP8.85m)に迫るTP8.47mまで水位上昇したものの越流は回避でき、浸水被害は発生しなかった。          ・徳山ダム管理開始以降(平成20年5月)において、流水の正常な機能の維持のために年平均約73,500千m<sup>3</sup>(かんがい振替分含む)を補給した。          (事業実施による環境の変化)          ・流入河川、下流河川、貯水池内の水質は、大腸菌群数を除き、河川AA類型、湖沼A類型、Ⅲ類型(T-Nを除く)での環境基準を概ね達成している。また、経年的に水質が悪化する傾向はみられないが、今後とも貯水池内底層部の水質の挙動について注視していく。          ・下流河川、ダム湖周辺における生物への影響は、湛水前後で大きな変化はみられない。          ・環境保全対策における効果を確認し、湛水前後の目的は達成したと考えられる。          (社会経済情勢の変化)          ・徳山ダムの水源地域の人口は、23,784人(平成22年国勢調査)であり、平成2年から約20%減少している。          ・徳山ダムでは、毎年、「森と湖に親しむ旬間・水の週間イベント」において湖上観察会、簡易水質調査およびダム堤体内見学の実施、「実のなる木を植えよう大作戦」においては、一般参加者を含めてコア山へ苗木の植樹を実施している。          ・毎年ゴールデンウィークに合わせてゲート放流を実施しており、数多くの見学者が訪れている。          ・ダム湖周辺整備後には、徳山ダムと徳山会館には、年平均約18万3千人が訪れている。          (今後の事後評価の必要性)          ・「徳山ダム建設事業」は事業効果の発現状況から再度の事後評価の必要性はないと考えている。          ・今後もフォローアップ調査を進め、堆砂状況、大きな出水時の濁水状況、ダム湖周辺や流入河川、下流河川等の生物の生息・生育状況や経年的な変化等の把握に努めていく。          (改善措置の必要性)          ・現時点では「徳山ダム建設事業」に対して、事後評価制度に基づく改善措置の必要性はないと考えているが、今後もよりよい管理に向けて必要な調査検討を行っていくとともに必要に応じてダム等管理フォローアップ委員会へ報告していく。          (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)          ・事業評価手法は妥当と考え、現時点での見直しの必要性はないと考えている。ただし、国民のニーズや社会経済状況、評価の実績、評価技術の向上等を踏まえつつ、検討を行っていく必要があると考えている。</p>	<p>対応なし</p>	<p>水資源機構 管理企画課 (課長 八尋 裕)</p>
---	-------------	--------------	---	-------------	--------------------------------------

【砂防事業等】

(地すべり対策事業(直轄))

事業名 (事業実施期間) 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
平根地区直轄地すべり対策事業 (S46~H20) 東北地方整備局	5年以内	104	<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 104億円、工期 昭和46年度~平成20年度            B/C 3.5 (B: 926億円、C: 264億円)            (事業の効果の発現状況)            事業当初の目的に対し、平根地区における地すべり被害の防止と地すべりに伴う下流域の氾濫被害の防止の効果を発現している。            (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特に認められない。            (社会経済情勢の変化)            戸沢村全体では人口の減少傾向が認められるが、本事業の保全対象地区では、社会的経済情勢に関する大きな変化が特に認められない。            (今後の事後評価の必要性)            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)            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 磯部 良太)

【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）
横川ダム建設事業 （S62～H19） 北陸地方整備局	5年以内	850	<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 850億円、工期 昭和62年～平成19年度 B/C 1.9（B：2,376億円、C：1,263億円） （事業の効果の発現状況）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>横川ダム建設事業の実施により浸水被害が大幅に軽減される。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、整備計画目標流量相当の洪水があった場合、洪水氾濫が解消される。</li> <li>横川ダムは平成21年、平成23年に6回の洪水調節を行っている。</li> <li>横川ダム運用後の平成20年以降、下流河川における正常流量を維持するために、横川ダムから補給を行った。横川ダム下流の松岡地点では、ダム運用前（平成16年～19年）に比べ、運用後（平成20年～22年）の流況がよくなっている。</li> <li>（事業実施による環境の変化）</li> <li>流入河川（滝川）及びダム直下の横川地点の水温を比較すると、最大4℃の乖離があるが、乖離幅はおおむね10年変動幅の範囲内に収まっており、顕著な冷水放流や温水放流は認められない。</li> <li>調査地域周辺には多種多様な環境が存在し、湛水後もその環境がおおむね維持されている事が確認された。樹林等の環境を利用する鳥類には特に変化はなく、開水面の増加に伴って新たに確認された水鳥も多く、調査地域内の多様性は増加したものと考えられる。</li> <li>（社会経済情勢の変化）</li> <li>横川ダムが位置する山形県西置賜郡小国町の人口、世帯数及び年齢別人口については、ダム供用の影響による大きな変化はみられない。</li> <li>荒川流域では、沿川自治体において村上市、胎内市の大規模合併があり、流域は新潟・山形両県境にまたがり、国道7号、113号、鉄道に加え、平成23年3月に村上市（旧朝日村）まで開通した日本海沿岸東北自動車道など、交通網が氾濫原に整備され、広域交通の要所としての役割を担うとともに、地域の今後の発展が期待されている。</li> <li>（今後の事後評価の必要性）</li> <li>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、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。</li> <li>（改善措置の必要性）</li> <li>改善措置の必要性は特にない。</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>見直しの必要性は特にない。</li> </ul>	対応なし	北陸地方整備局 河川部 河川管理課 （課長 酒井大助）

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)
徳山ダム建設事業 (S46~H20) 水資源機構	5年以内	3,328	<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 3,328億円、工期 昭和46年度~平成20年度            B/C 9.8 (B: 4兆8,930億円、C: 5,018億円)            (事業の効果の発現状況)            ・徳山ダムは、管理開始(平成20年5月)以降、平成23年度までに最大流入量が200m<sup>3</sup>/sを超える出水が14回、そのうち9回の防災操作を行った。            ・効果の最も大きかった平成20年9月2日洪水では、徳山ダム及び横山ダムの連携操作により、流量・水位低減効果は万石地点で約730m<sup>3</sup>/s、1.21mであった。また今尾地点においても水位低減効果が0.72mであった。            ・徳山ダム管理開始以降(平成20年5月)において、流水の正常な機能の維持のために年平均約73,500千m<sup>3</sup>(かんがい振替分含む)を補給した。            (事業実施による環境の変化)            ・流入河川、下流河川、貯水池内の水質は、大腸菌群数を除き、河川AA類型、湖沼A類型、Ⅲ類型(T-Nを除く)での環境基準を概ね達成している。また、経年的に水質が悪化する傾向はみられないが、今後とも貯水池内底層部の水質の挙動について注視していく。            ・下流河川、ダム湖周辺における生物への影響は、湛水前後で大きな変化はみられない。            ・環境保全対策における効果を確認し、湛水前後の目的は達成したと考えられる。            (社会経済情勢の変化)            ・徳山ダムの水源地域の人口は、23,784人(平成22年国勢調査)であり、平成2年から約20%減少している。            ・徳山ダムでは、毎年、「森と湖に親しむ旬間・水の週間イベント」において湖上観察会、簡易水質調査およびダム堤体内見学の実施、「実のなる木を植えよう大作戦」においては、一般参加者を含めてコア山へ苗木の植樹を実施している。            ・毎年ゴールデンウィークに合わせてゲート放流を実施しており、数多くの見学者が訪れている。            ・ダム湖周辺整備後には、徳山ダムと徳山会館には、年平均約18万3千人が訪れている。            (今後の事後評価の必要性)            ・「徳山ダム建設事業」は事業効果の発現状況から再度の事後評価の必要性はないと考えている。            ・今後もフォローアップ調査を進め、堆砂状況、大きな出水時での濁水状況、ダム湖周辺や流入河川、下流河川等の生物の生息・生育状況や経年的な変化等の把握に努めていく。            (改善措置の必要性)            ・現時点では「徳山ダム建設事業」に対して、事後評価制度に基づく改善措置の必要性はないと考えているが、今後もよりよい管理に向けて必要な調査検討を行っていくとともに必要に応じてダム等管理フォローアップ委員会へ報告していく。            (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)            ・事業評価手法は妥当と考え、現時点での見直しの必要性はないと考えている。ただし、国民のニーズや社会経済状況、評価の実績、評価技術の向上等を踏まえつつ、検討を行っていく必要があると考えている。</p>	対応なし	水資源機構 管理企画課 (課長 八尋 裕)

【砂防事業等】

(地すべり対策事業(直轄))

事業名 (事業実施期間) 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
平根地区直轄地すべり対策事業 (S46~H20) 東北地方整備局	5年以内	104	<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 104億円、工期 昭和46年度~平成20年度            B/C 3.5 (B:926億円、C:264億円)            (事業の効果の発現状況)            事業当初の目的に対し、平根地区における地すべり被害の防止と地すべりに伴う下流域の氾濫被害の防止の効果を発現している。            (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特に認められない。            (社会経済情勢の変化)            戸沢村全体では人口の減少傾向が認められるが、本事業の保全対象地区では、社会的経済情勢に関する大きな変化が特に認められない。            (今後の事後評価の必要性)            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)            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>	対応なし	東北地方整備局 河川部 河川計画課 (課長 磯部良太)

【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)
松山港海岸直轄海岸保全施設整備事業 (H12~H19) 四国地方整備局	5年以内	45	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業期間 前回評価時：H12d~H18d → 事後評価時：H12d~H19d</li> <li>・全体事業費 前回評価時：96億円 → 事後評価時：45億円</li> <li>・費用便益比 B/C=10.9 (B：742億円、C：68億円)</li> </ul> <p>(事業効果の発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業完了後は、高潮による浸水被害はない。</li> </ul> <p>(事業の効果の発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・本事業の完了を契機に、白浜青松の海岸の再生を目指して松山市が緑地公園やビオトープなどの整備を実施している。</li> <li>・事業完了後においてもコアマモの群生が確認され、良好な海岸環境が維持されている。</li> <li>・地域イベントや環境学習の場として利用されており、以前にも増して地域に親しまれる海岸となっている。</li> </ul> <p>(社会経済情勢等の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・背後地域に大きな変化は見られない。</li> <li>・近年の人口は横ばい、世帯数は増加傾向を示している。</li> </ul> <p>(今後の事後評価の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業目的に見合った効果が確認されており、今後の事後評価の必要性はない。</li> </ul> <p>(改善措置の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業目的に見合った効果が確認されており、改善措置の必要性はない。</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>・見直しの必要性は見られない。</li> </ul>	対応なし	四国地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 小田幸伸)



【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)
一般国道12号 江別道路 (S46～H19) 北海道開発局	5年以内	346	<p>【費用対効果分析の算定の基礎となった要因の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>交通量（道路交通センサス） 整備前(S52)：20,472台/日(現道) 実績(H22)：27,300台/日(当該路線)</li> <li>事業費 整備前：346億円 実績：346億円</li> <li>費用便益比 B/C=1.5 (B=1,207億円、C=825億円)</li> </ul> <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>交通混雑が緩和され、定時制の確保や利便性が向上。</li> <li>死傷事故が減少し、死亡事故がなくなり、道路交通の安全性が向上。</li> <li>走行環境が改善され、高次医療施設への救急搬送の速達性及び安定性が向上。</li> <li>豊幌地区における宅地利用の増進が図られ、沿線地域の開発を支援。</li> <li>交通混雑が緩和され、生産地と物流拠点への輸送の安定性が高まり、米の輸送における流通利便性が向上。</li> <li>防災点検要対策箇所が解消され、交通の確実性、安全性が向上。</li> </ul> <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>栗沢町と北村、岩見沢市の市町村合併により平成18年に岩見沢市が誕生。</li> </ul> <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>江別道路の整備により、交通混雑の緩和、道路交通の安全性向上、救急搬送の安定性向上等、当初の目的が達成されていることから、今後の事後評価の必要性はない。</li> </ul> <p>【改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</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。</li> </ul>	対応なし	北海道開発局 建設部 道路計画課 (課長 和泉昌裕)

<p>一般国道12号 岩見沢道路 (S45～H19) 北海道開発局</p>	<p>5年以内</p>	<p>265</p> <p>【費用対効果分析の算定の基礎となった要因の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通量（道路交通センサス） 整備前(S52)：20,218台/日(現道) 実績(H22)：23,267台/日(当該路線)</li> <li>・事業費 整備前：265億円 実績：265億円</li> <li>・費用便益比 B/C=3.0 (B=1,881億円、C=622億円)</li> </ul> <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通混雑が緩和され、定時制の確保や利便性が向上。</li> <li>・死傷事故が減少し、死亡事故がなくなり、道路交通の安全性が向上。</li> <li>・走行環境が改善され、高次医療施設への救急搬送の速達性及び安定性が向上。</li> <li>・工業団地への物流の利便性が向上し、工業団地等の活動を支援。</li> <li>・幌向地区、上幌向地区における宅地利用の増進が図られ、沿線地域の開発を支援。</li> <li>・交通混雑が緩和され、生産地と物流拠点への輸送の安定性が高まり、米の輸送における流通利便性が向上。</li> <li>・交通混雑が緩和され、定時性の確保や日常活動中心都市への利便性が向上</li> </ul> <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・栗沢町と北村、岩見沢市の市町村合併により平成18年に岩見沢市が誕生。</li> </ul> <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・岩見沢道路の整備により、交通混雑の緩和、道路交通の安全性向上、救急搬送の安定性向上等、当初の目的が達成されていることから、今後の事後評価の必要性はない。</li> </ul> <p>【改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</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。</li> </ul>	<p>対応なし</p>	<p>北海道開発局 建設部 道路計画課 (課長 和泉昌裕)</p>
---	-------------	---	-------------	---

<p>一般国道230号 虻田インター関連 (H13～H19) 北海道開発局</p>	<p>5年以内</p>	<p>267</p>	<p><b>【費用対効果分析の算定の基礎となった要因の変化】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 交通量（道路交通センサス） 整備前（H11）：7,209台/日（現道） 実績（H22）：4,844台/日（当該路線）</li> <li>・ 事業費 整備前：267億円 実績：267億円</li> <li>・ 費用便益比 B/C=1.5（B=532億円、C=351億円）</li> </ul> <p><b>【事業の効果の発現状況】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 有珠山噴火災害時における被災した地域からの迅速な避難や救援物資等の輸送強化。</li> <li>・ 津波発生時の緊急避難道路としての活用や被災した地域からの迅速な救急搬送や救援物資等の輸送強化。</li> <li>・ 洞爺湖周辺地域への安全で円滑な観光ルートが確保され、地域観光の振興に寄与。</li> <li>・ 高次医療施設への救急搬送の速達性及び安定性が向上。</li> <li>・ 被災した交通不能区間の復旧ルートが確保され、幹線道路としての機能が復活することで道路交通の安全性が向上。</li> <li>・ 石油製品等の輸送における安定した輸送ルートが確保され、石油製品の流通利便性が向上。</li> </ul> <p><b>【社会経済情勢の変化】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 伊達市と大滝村の市町村合併により平成18年に伊達市が誕生。</li> <li>・ 虻田町と洞爺村の市町村合併により平成18年に洞爺湖町が誕生。</li> </ul> <p><b>【今後の事後評価の必要性】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 虻田インター関連の整備により、災害時の避難・輸送ルートの強化、地域観光の振興、救急搬送の安定性向上等、当初の目的が達成されていることから、今後の事後評価の必要性はない。</li> </ul> <p><b>【改善措置の必要性】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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。</li> </ul> <p><b>【同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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。</li> </ul>	<p>対応なし</p>	<p>北海道開発局 建設部 道路計画課 (課長 和泉昌裕)</p>
---	-------------	------------	---	-------------	---

<p>一般国道336号          様似拡幅          (H5～H19)          北海道開発局</p>	<p>5年以内</p>	<p>48</p>	<p><b>【費用対効果分析の算定の基礎となった要因の変化】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 交通量（道路交通センサス）              整備前（H2）：6,446台/日（現道）              実績（H22）：7,594台/日（当該路線）</li> <li>・ 事業費 整備前：48億円 実績：48億円</li> <li>・ 費用便益比 B/C=1.3（B=87億円、C=70億円）</li> </ul> <p><b>【事業の効果の発現状況】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 出会頭衝突、人対車両の事故がなくなるなど死傷事故件数が半数以下に減少し、道路交通の安全性が向上。</li> <li>・ 防災点検要対策箇所が解消され、災害発生時における緊急輸送ルートを強化。</li> <li>・ 高次医療施設への救急搬送の速達性及び安定性が向上。</li> <li>・ 交通の円滑化や安全性が確保され、日常活動圏中心都市への利便性が向上。</li> <li>・ 札幌や苫小牧港などへの輸送の安定性・安全性が高まり、水産物の流通利便性が向上。</li> <li>・ 円滑で安全な観光ルートが確保され、主要な観光地への利便性が向上</li> </ul> <p><b>【社会経済情勢の変化】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 日高町と門別町の市町村合併により平成18年に日高町が誕生。</li> <li>・ 鷓川町と穂別町の市町村合併により平成18年にむかわ町が誕生。</li> <li>・ 静内町と三石町の市町村合併により平成18年に新ひだか町が誕生。</li> </ul> <p><b>【今後の事後評価の必要性】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 様似拡幅の整備により、道路交通の安全性向上、災害発生時における緊急輸送ルートの強化、救急搬送の安定性向上等、当初の目的が達成されていることから、今後の事後評価の必要性はない。</li> </ul> <p><b>【改善措置の必要性】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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。</li> </ul> <p><b>【同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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。</li> </ul>	<p>対応なし</p>	<p>北海道開発局          建設部          道路計画課          （課長 和泉昌裕）</p>
---	-------------	-----------	--	-------------	--

<p>一般国道452号 北芦別道路 (H5~H19) 北海道開発局</p>	<p>5年以内</p>	<p>95</p>	<p>【費用対効果分析の算定の基礎となった要因の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通量（道路交通センサス） 整備前(H2)：3,745台/日(現道) 実績(H22)：941台/日(現道)、2,752台/日(当該路線)</li> <li>・事業費 整備前：96億円 実績：95億円</li> <li>・費用便益比 B/C=1.3 (B=199億円、C=149億円)</li> </ul> <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・線形不良区間が回避され、走行性等が向上。</li> <li>・線形不良箇所解消や歩道が確保されることで、死傷事故が減少し道路交通の安全性が向上</li> <li>・芦別市街地と旭町地域との連絡性の向上が図られ、快適な日常生活を交通面で支援。</li> <li>・施設間の交通利便性が向上し、芦別市の交流人口の拡大による地域活性化を交通面で支援。</li> <li>・芦別市内の観光地への安全で安心な路線が形成され、地域観光産業の活性化に寄与。</li> </ul> <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・北芦別道路の整備により、線形不良箇所等の回避による走行性の向上、道路交通の安全性の向上、日常生活道路として利便性向上等、当初の目的が達成されていることから、今後の事後評価の必要性はない。</li> </ul> <p>【改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</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。</li> </ul>	<p>対応なし</p>	<p>北海道開発局 建設部 道路計画課 (課長 和泉昌裕)</p>
<p>一般国道101号 浪岡五所川原道路 (H5~H20) 東北地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>449</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(H17)：11,041台/日(現道) 実績(H22)：6,804台/日(現道)、8,787台/日(当該路線)</li> <li>・事業費 整備前：480億円 実績：449億円</li> <li>・費用便益比 B/C=2.2 (B=1,451億円 C=665億円)</li> </ul> <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・渋滞損失時間 111万人時間/年 → 32万人時間/年</li> </ul> <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業の効果が発現しており、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>・事業の効果が発現しており、改善措置の必要はない</li> </ul> <p>【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】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> </ul>	<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45号 八戸バイパス (S40～H20) 東北地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>297</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(S43) : 23,410台/日 (現道) 実績(H22) : 15,396台/日 (現道)、34,133台/日 (当該路線)</li> <li>・ 事業費 整備前 : 290億円 実績 : 297億円</li> <li>・ 費用便益比 B/C=3.2 (B=3,723億円 C=1,154億円)</li> </ul> <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 渋滞損失時間 116万人時間/年 → 50万人時間/年</li> </ul> <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 事業の効果が発現しており、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>・ 事業の効果が発現しており、改善措置の必要はない</li> </ul> <p>【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】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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</li> </ul>	<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>日本海沿岸東北自動車道 本荘～岩城 (H15～H19) 東北地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>760</p>	<p>【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 交通量 実績(H22) : 11,777台/日 (当該路線)</li> <li>・ 事業費 実績 : 760億円</li> <li>・ 費用便益比 B/C=2.4 (B=2,454億円 C=1,016億円)</li> </ul> <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 渋滞損失時間 386万人時間/年 → 47万人時間/年</li> </ul> <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 事業の効果が発現しており、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>・ 事業の効果が発現しており、改善措置の必要はない</li> </ul> <p>【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】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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</li> </ul>	<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 琴丘能代道路 (S58~H19) 東北地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>1,066</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(H17) : 14,566台/日(現道) 実績(H24) : 5,349台/日(現道)、9,735台/日(当該路線)</li> <li>・ 事業費 整備前 : 1,100億円 実績 : 1,066億円</li> <li>・ 費用便益比 B/C=1.5 (B=2,587億円 C=1,740億円)</li> </ul> <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 渋滞損失時間 136万人時間/年 → 75万人時間/年</li> </ul> <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 事業の効果が発現しており、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>・ 事業の効果が発現しており、改善措置の必要はない</li> </ul> <p>【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】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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</li> </ul>	<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13号 湯沢横手道路 (S59~H19) 東北地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>1,098</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(H11) : 17,418台/日(現道) 実績(H24) : 9,749台/日(現道)、7,115台/日(当該路線)</li> <li>・ 事業費 整備前 : 1,098億円 実績 : 1,098億円</li> <li>・ 費用便益比 B/C=1.2 (B=2,130億円 C=1,822億円)</li> </ul> <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 渋滞損失時間 462万人時間/年 → 306万人時間/年</li> </ul> <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 事業の効果が発現しており、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>・ 事業の効果が発現しており、改善措置の必要はない</li> </ul> <p>【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】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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</li> </ul>	<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13号 大曲バイパス (H11～H21) 東北地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>137</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(H11) : 23,942台/日 (現道) 実績(H24) : 22,820台/日 (当該路線)</li> <li>・ 事業費 実績 : 137億円</li> <li>・ 費用便益比 B/C=3.7 (B=778億円 C=210億円)</li> </ul> <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 渋滞損失時間 134万人時間/年 → 18万人時間/年</li> </ul> <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 事業の効果が発現しており、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>・ 事業の効果が発現しており、改善措置の必要はない</li> </ul> <p>【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】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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</li> </ul>	<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 宮海拡幅 (S61～H19) 東北地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>75</p>	<p>【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 交通量 整備前(H11) : 17,369台/日 実績(H24) : 17,003台/日</li> <li>・ 事業費 実績 : 75億円</li> <li>・ 費用便益比 B/C=1.9 (B=247億円 C=129億円)</li> </ul> <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 渋滞損失時間 48万人時間/年 → 6.0万人時間/年</li> </ul> <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 事業の効果が発現しており、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>・ 事業の効果が発現しており、改善措置の必要はない</li> </ul> <p>【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】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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</li> </ul>	<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13号 主寝坂道路 (H8~H19) 東北地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>358</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(H17) : 3,805台/日(現道) 実績(H23) : 196台/日(現道)、3,431台/日(当該路線)</li> <li>・ 事業費 整備前 : 330億円 実績 : 358億円</li> <li>・ 費用便益比 B/C=1.2 (B=572億円 C=487億円)</li> </ul> <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 渋滞損失時間 5.6万人時間/年 → 2.2万人時間/年</li> </ul> <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 事業の効果が発現しており、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>・ 事業の効果が発現しており、改善措置の必要はない</li> </ul> <p>【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】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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</li> </ul>	<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113号 赤湯バイパス (H7~H20) 東北地方整備局</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】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 交通量 整備前(H11) : 17,225台/日(現道) 実績(H24) : 11,847台/日(現道)、8,446台/日(当該路線)</li> <li>・ 事業費 整備前 : 270億円 実績 : 278億円</li> <li>・ 費用便益比 B/C=1.9 (B=703億円 C=372億円)</li> </ul> <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 渋滞損失時間 65万人時間/年 → 44万人時間/年</li> </ul> <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 事業の効果が発現しており、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>・ 事業の効果が発現しており、改善措置の必要はない</li> </ul> <p>【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】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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</li> </ul>	<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6号 相馬バイパス (S62~H19) 東北地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>334</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(H11) : 19,490台/日(現道) 実績(H24) : 12,454台/日(現道)、13,408台/日(当該路線)</li> <li>・事業費 整備前: 270億円 実績: 334億円</li> <li>・費用便益比 B/C=1.5 (B=702億円 C=468億円)</li> </ul> <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・渋滞損失時間 123万人時間/年 → 44万人時間/年</li> </ul> <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業の効果が発現しており、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>・事業の効果が発現しており、改善措置の必要はない</li> </ul> <p>【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】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> </ul>	<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18号 坂城更埴バイパス (H9~H20) 関東地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>144</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(交通量調査結果) 整備前(H17) : 11,100台/日((主)長野上田線) 実績(H23) : 5,400台/日((主)長野上田線)、6,000台/日(当該路線)</li> <li>・事業費 整備前: 160億円 実績: 144億円</li> <li>・費用便益比 B/C=1.5 (B=289億円、C=193億円)</li> </ul> <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・並行する(主)長野上田線の損失時間の削減。</li> <li>・並行する(主)長野上田線の死傷事故率の改善。</li> <li>・八幡工業団地等への物流効率化の支援。</li> <li>・三次医療施設へのアクセス向上。</li> </ul> <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・千曲市の人口は、H17をピークに近年減少しているものの、都市計画決定(S60)の水準と比較すると、人口集中地区の拡大とともに増加。</li> <li>・千曲市の開設事業所数の伸び率は1.67(H12→H18)であり、工事着手(H12)時の水準を上回る。</li> </ul> <p>【今後の事業評価の必要性及び改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・並行する(主)長野上田線からの交通の迂回による安全性の向上、八幡工業団地および住宅集積地のICアクセス支援等の効果が発現されており、さらなる事後評価及び改善措置の必要はないものと考えられる。</li> <li>・ただし、今後当該事業の前後区間の整備が進捗し、当該事業が国道18号のバイパスとして機能した段階で、交通状況を鑑みて、4車線化を検討する。</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>・当初の「平成41年度、全線4車線供用」から「平成19年度、暫定2車線供用」することで、早期の整備効果発現を図ったが、今後、前後区間の整備が進捗し、国道18号のバイパスとして機能した段階で、全区間を一つの事業単位として事後評価する必要がある。</li> </ul>	<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 平岩 洋三)</p>

<p>一般国道127号 子安拡幅 (S48～H20) 関東地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>209</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（道路交通センサス） 整備前（H11）：38,492台／日 実績（H22）：40,211台／日</li> <li>・事業費 整備前250億 → 実績209億</li> <li>・費用便益比 B/C=1.4（B:731億円、C:530億円）</li> </ul> <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・旅行速度 供用前 16.8km/h → 供用後 39.8km/h</li> <li>・死傷事故率 供用前 93.9件/億台・km → 供用後37.0件/億台・km</li> <li>・三次医療施設へのアクセスが向上</li> <li>・自転車歩行者道の安全性の向上</li> </ul> <p>【事業実施による環境の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・騒音レベルは昼間・夜間ともに抑制され、要請限度を下回った。</li> </ul> <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業区間の沿道人口は、君津市・木更津市合計の伸び率(1.12)と比べ(1.50)と多く上回った。</li> </ul> <p>【今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・渋滞緩和、安全性向上・沿道環境の改善・地域活性化への支援など、様々な整備効果が発現されており、更なる事後評価の必要はないものと考えられる。</li> <li>・整備後も死傷事故率が高い内箕輪交差点については、今後交通安全対策事業にて、事故対策を進めていく。</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>・4車線化したことで商業施設立地など沿道環境が一変し、それに伴い交通混雑の緩和や本事業のような交通事故の減少の効果が想定よりも改善されない可能性があることから、事業実施段階においても現地状況を十分に把握し、道路計画・整備に反映させる必要がある。</li> </ul>	<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 平岩 洋三)</p>
--	-------------	------------	---	-------------	---

<p>一般国道8号 津幡北バイパス (S59～H19) 北陸地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>291</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（道路交通センサス） 整備前(H17)：21,800台/日(現道) 実績(H22)：9,600台/日(現道)、17,500台/日(当該路線)</li> <li>・ 事業費 整備前：280億円 実績：291億円</li> <li>・ 費用便益比 B/C=1.1 (B=483億円、C=448億円)</li> </ul> <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 住宅宅地開発へのアクセスが向上。</li> <li>・ 三次医療施設へのアクセスが向上。</li> <li>・ 国道8号は北陸自動車道の代替路線として機能。</li> </ul> <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 沿道において、昭和53～63年にかけて区画整理（大規模宅地開発）実施。</li> </ul> <p>【今後の事業評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 本事業として、ニュータウン等の地域発展支援やリ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。</li> </ul> <p>【改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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。</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>・ 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。</li> </ul>	<p>対応なし</p>	<p>北陸地方整備局 道路部 道路計画課 (課長 柴田芳雄)</p>
<p>一般国道49号 亀田バイパス (S42～H19) 北陸地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>189</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（道路交通センサス） 整備前(S46)：14,000台/日(現道) 実績(H22)：11,400台/日(現道)、57,500台/日(当該路線)</li> <li>・ 事業費 整備前：185億円 実績：189億円</li> <li>・ 費用便益比 B/C=4.5 (B=3,529億円、C=785億円)</li> </ul> <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 増大する交通量を円滑に処理し、定住人口の増加を支援。</li> <li>・ 三次医療施設へのアクセスが向上。</li> <li>・ 新潟県と宮城、福島、栃木県等との広域物流の動脈として貢献。</li> <li>・ 沿線に企業や商業施設が立地し、地域産業の発展に貢献。</li> </ul> <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 旧亀田町が平成17年3月に新潟市と編入合併し、平成19年4月に政令指定都市に移行。</li> </ul> <p>【今後の事業評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 本事業として、定住人口増加や広域物流効率化支援、リ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。</li> </ul> <p>【改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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。</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>・ 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。</li> </ul>	<p>対応なし</p>	<p>北陸地方整備局 道路部 道路計画課 (課長 柴田芳雄)</p>

<p>一般国道470号 氷見高岡道路 (H4～H19) 北陸地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>584</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（道路交通センサス） 整備前(H17)：35,000台/日(現道) 実績(H22)：29,600台/日(現道)、6,700台/日(当該路線)</li> <li>・ 事業費 整備前：680億円 実績：584億円</li> <li>・ 費用便益比 B/C=1.1 (B=858億円、C=778億円)</li> </ul> <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 主要な観光施設へのアクセス向上。</li> <li>・ 三次医療施設へのアクセスが向上。</li> <li>・ 漁業、水産関連品の流通利便性向上。</li> </ul> <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 高岡市、福岡町の市町村合併により平成17年に高岡市が誕生。</li> </ul> <p>【今後の事業評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 本事業として、主要な観光施設へのアクセス向上やリ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。</li> </ul> <p>【改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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。</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>・ 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。</li> </ul>	<p>対応なし</p>	<p>北陸地方整備局 道路部 道路計画課 (課長 柴田芳雄)</p>
---	-------------	------------	---	-------------	--

<p>一般国道360号 宮川細入道路 (I・II) (H1~H20) 中部地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>197</p>	<p><b>【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 交通量 <ul style="list-style-type: none"> <li>整備前(H6) : 640台/日 (現道)</li> <li>整備後(H22) : 0台/日 (現道)、899台/日 (当該路線)</li> </ul> </li> <li>・ 事業費 整備前 200億円 → 実績 197億円</li> <li>・ 費用便益比 B/C=1.1 (B:321億円、C:306億円)</li> </ul> <p><b>【事業の効果の発現状況】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 現道等における冬期通行不能区間が解消。</li> <li>・ 現道等における大型車のすれ違い困難区間が解消。</li> <li>・ 第二次医療施設(富山市民病院)へのアクセス性が向上。</li> <li>・ 近隣市へのルートが1つしかなく、災害による道路寸断で孤立する集落が解消。</li> <li>・ 第三次緊急輸送道路として位置づけられている。</li> <li>・ 現道等の冬期交通障害区間が解消。</li> </ul> <p><b>【社会情勢等の変化】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 飛騨市の人口は減少傾向にあり、旧宮川村の減少率は最大。</li> <li>・ 飛騨市の高齢化率は約33%になっており、岐阜県平均に比べ1割程度高い。</li> <li>・ 岐阜県全体、高山市、下呂市の一世代当たりの自動車保有台数は減少傾向ですが、飛騨市はほぼ横ばい。</li> <li>・ 一年を通して、富山市内の医療施設への救急搬送に宮川細入道路(I・II)が活用。</li> </ul> <p><b>【今後の事後評価の必要性】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 宮川細入道路(I・II)は、冬期通行不能区間の解消、救急医療活動の支援及び住民生活の支援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業評価を実施する必要はない。</li> </ul> <p><b>【改善措置の必要性】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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。</li> </ul> <p><b>【同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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。</li> </ul>	<p>対応なし</p>	<p>中部地方整備局 道路部 道路計画課 (課長 田中創)</p>
--	-------------	------------	---	-------------	---

<p>一般国道1号 浜松バイパス(新天拡幅) (H7~H19) 中部地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>468</p>	<p><b>【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 交通量 <ul style="list-style-type: none"> <li>整備前(H11) : 77,799台/日 (当該路線)</li> <li>整備後(H22) : 79,560台/日 (当該路線)</li> </ul> </li> <li>・ 事業費 整備前 460億円 → 実績 468億円</li> <li>・ 費用便益比 B/C=1.3 (B:770億円、C:603億円)</li> </ul> <p><b>【事業の効果の発現状況】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 現道等の年間渋滞損失時間の削減。 (渋滞損失削減時間: 159万人・時間/年 7,525万人・時間/年 → 7,367万人・時間/年)</li> <li>・ 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の改善。 (旅行速度: 14km/h → 36km/h)</li> <li>・ 新幹線駅(JR浜松駅)へのアクセス向上。</li> <li>・ 日常活動圏の中心都市(浜松市)へのアクセス向上。</li> <li>・ 自転車利用空間が整備されたことによる当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性向上。</li> <li>・ 現道等における交通量の減少による安全性の向上。</li> <li>・ 歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置されたことによる安全性の向上。</li> </ul> <p><b>【社会情勢等の変化】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 人口は、浜松市・磐田市ともにほぼ横ばいに推移。</li> <li>・ 製造品出荷額等はH21で大幅に減少したが、H22では回復傾向。</li> <li>・ 事故発生件数は、浜松市・磐田市ともにH21まで減少傾向にあったが、H22年以降若干増加。</li> <li>・ 新天竜川橋の交通量は新天拡幅供用により増加し、横ばいに推移。天竜川橋は新天拡幅供用により減少し、以降横ばいに推移。</li> </ul> <p><b>【今後の事後評価の必要性】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 浜松バイパス(新天拡幅)は、交通渋滞の緩和、交通事故の削減及び物流効率化の支援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業評価を実施する必要はない。</li> </ul> <p><b>【改善措置の必要性】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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。</li> </ul> <p><b>【同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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。</li> </ul>	<p>対応なし</p>	<p>中部地方整備局 道路部 道路計画課 (課長 田中創)</p>
---	-------------	------------	--	-------------	---

<p>一般国道1号 洛南道路 (S61~H19) 近畿地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>957</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（道路交通センサス） 整備前(H11)：83,448台/日（現道部） 実績(H24)：57,161台/日（現道部）、69,026台/日（当該路線）</li> <li>・事業費 整備前：974億円 実績：957億円</li> <li>・費用便益比 B/C=3.1（B=4,244億円、C=1,390億円）</li> </ul> <p>【事業効果の発現状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・京都市から関西国際空港、大阪港へのアクセスが向上。</li> <li>・大阪市から京都市間を最短時間で連絡する路線を構成。</li> <li>・久世郡久御山町から第三次医療施設（国立病院機構京都医療センター）へのアクセスが向上。</li> <li>・緊急輸送道路である国道1号が通行止めとなった場合の代替路を形成。</li> </ul> <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・卸売業・小売業年間販売額は増加しており、経済活動が活発な地域</li> </ul> <p>【今後の事業評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・洛南道路の供用に伴い、第二京阪道路、京都高速と一体的に機能することで、一般国道1号における交通混雑の緩和、所要時間の短縮、商業施設や工場等の立地促進などの効果が確認されるとともに、京都医療センターへのアクセス強化など地域の安全・安心を向上させる効果も確認されるなど、効果の発現状況に特に問題はなく、改めて事後評価を実施する必要はない。</li> </ul> <p>【改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・想定された効果が発揮されており、今後の改善措置の必要性はない。</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>・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。</li> </ul>	<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 覚)</p>
<p>一般国道24号 和歌山バイパス (S50~H19) 近畿地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>508</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（道路交通センサス） 整備前(H2)：28,558台/日（現道部） 実績(H22)：17,156台/日（現道部）、34,560台/日（当該路線）</li> <li>・事業費 整備前：480億円 実績：508億円</li> <li>・費用便益比 B/C=1.1（B=4,244億円、C=1,390億円）</li> </ul> <p>【事業効果の発現状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・岩出市から和歌山下津港へのアクセスが向上</li> <li>・岩出市から和歌山市へのアクセスが向上</li> <li>・岩出市役所から第三次医療施設（和歌山日赤医療センター）へのアクセスが向上</li> </ul> <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・和歌山バイパス沿線の岩出市では、全産業の従業者数、事業所数が年々増加傾向。</li> </ul> <p>【今後の事業評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・和歌山バイパスにより、一般国道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、改めて事後評価を実施する必要はない。</li> </ul> <p>【改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・想定された効果が発揮されており、今後の改善措置の必要性はない。</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>・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。</li> </ul>	<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 覚)</p>



<p>一般国道24号 橋本道路 (H1～H19) 近畿地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>950</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（道路交通センサス） 整備前(H11)：22,626台/日（現道部） 実績(H24)：13,880台/日（現道部）、11,167台/日（当該路線）</li> <li>・ 事業費 整備前：990億円 実績：950億円</li> <li>・ 費用便益比 B/C=1.6 (B=1,972億円、C=1,265億円)</li> </ul> <p>【事業効果の発現状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 橋本市から関西国際空港、和歌山下津港へのアクセスが向上。</li> <li>・ 橋本市から大阪中央卸売市場へのアクセスが向上。</li> <li>・ 橋本市から和歌山市へのアクセスが向上</li> <li>・ 一般国道24号が通行止となった場合の代替路の形成。</li> </ul> <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 橋本道路供用後からこれまでに16社の企業が沿線地域に進出。</li> </ul> <p>【今後の事業評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 橋本道路により、一般国道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、改めて事後評価を実施する必要はない。</li> </ul> <p>【改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 想定された効果が発揮されており、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>・ 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。</li> </ul>	<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  覚)</p>
--	-------------	------------	--	-------------	---

<p>一般国道9号 出雲バイパス (S49~H20) 中国地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>695</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(道路交通センサス等) 整備前 (S46) : 15,900台/日(現道) 実績 (H23) : 17,800台/日(現道)、20,700台/日(当該路線)</li> <li>・事業費 整備前 : 970億円 実績 : 695億円</li> <li>・費用便益比 B/C=1.5 (B=1,340億円、C=915億円)</li> </ul> <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・一般国道9号の渋滞が緩和。</li> <li>・沿道の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。</li> <li>・三次医療施設へのアクセス向上。</li> <li>・自転車と歩行者を分離した安全な歩行空間の確保。</li> </ul> <p>【事業実施による環境の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・バイパスの供用により大型車交通が減少し、現道部の沿道騒音が低下。</li> <li>・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、良好な都市景観の形成。</li> </ul> <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・平成21年11月に山陰自動車道(斐川IC~出雲IC間)が供用。</li> <li>・平成17年3月に旧出雲市、旧平田市、旧佐田町、旧多伎町、旧湖陵町、旧大社町の2市4町が新設合併し出雲市が誕生、平成23年10月に旧斐川町が編入合併。</li> <li>・三次医療施設である県立中央病院が移転立地、事業沿線が近隣商業地域に指定され大規模商業施設が進出、周辺地域の人口増加など都市化が進展している。</li> </ul> <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・本事業は十分な効果を発揮しており、今後とも一般国道9号の交通円滑化及び安全な歩行空間の確保など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。</li> </ul> <p>【改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</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>・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。</li> </ul>	<p>対応なし</p>	<p>中国地方整備局 道路部 道路計画課 (課長 北潤弘康)</p>
--	-------------	------------	---	-------------	--

<p>一般国道2号 岡 山市内立体 (H15~H19) 中国地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>98</p>	<p><b>【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 交通量(道路交通センサス) 整備前 (H11) : 101,300台/日 実績 (H22) : 96,000台/日</li> <li>・ 事業費 整備前: 80億円 実績: 98億円</li> <li>・ 費用便益比 B/C=16.0 (B=1,860億円、C=116億円)</li> </ul> <p><b>【事業の効果の発現状況】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 一般国道2号の渋滞が解消。</li> <li>・ 交差点の立体化により死傷事故件数が削減。</li> <li>・ 三次医療施設へのアクセス向上。</li> <li>・ 大気質及び騒音レベルが低下し沿道環境が改善。</li> </ul> <p><b>【事業実施による環境の変化】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 沿道の保全措置として、遮音壁を設置。</li> </ul> <p><b>【社会経済情勢の変化】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 周辺道路では、平成23年3月に一般国道180号岡山西バイパス(側道部)が全線供用。</li> <li>・ 平成21年4月に、岡山市が政令指定都市に移行。</li> </ul> <p><b>【今後の事後評価の必要性】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 本事業は十分な効果を発揮しており、今後とも一般国道2号の交通円滑化及び物流の効率化など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。</li> </ul> <p><b>【改善措置の必要性】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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。</li> </ul> <p><b>【同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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。</li> </ul>	<p>対応なし</p>	<p>中国地方整備局 道路部 道路計画課 (課長 北瀬弘康)</p>
---	-------------	-----------	---	-------------	--

<p>一般国道2号 厚狭・埴生バイパス (S48～H19) 中国地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>431</p>	<p><b>【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通量(道路交通センサス) 整備前 (S46) : 9,300台/日(現道) 実績 (H22) : 9,800台/日(現道)、18,300台/日(当該路線)</li> <li>・事業費 整備前: 550億円 実績: 431億円</li> <li>・費用便益比 B/C=4.0 (B=2,737億円、C=680億円)</li> </ul> <p><b>【事業の効果の発現状況】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・一般国道2号の渋滞が解消</li> <li>・交通の円滑化により、追突事故などの死傷事故件数が削減</li> <li>・厚狭駅(新幹線駅)、山陽自動車道埴生ICへのアクセス向上</li> <li>・騒音レベルが低下し沿道環境が改善</li> </ul> <p><b>【事業実施による環境の変化】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・バイパスへ交通が転換したことにより、沿道騒音が低下した。</li> </ul> <p><b>【社会経済情勢の変化】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・平成11年3月に山陽新幹線厚狭駅が開業。</li> <li>・平成13年3月に山陽自動車道宇部下関線が開通。山陽自動車道(埴生IC)に厚狭・埴生バイパスが直結。</li> <li>・山野井工業団地、新山野井工業団地が整備され、事業の進捗とともに事業者数、従業員数が増加。</li> <li>・平成17年3月に旧小野田市と旧山陽町が合併し、山陽小野田市が誕生。</li> </ul> <p><b>【今後の事後評価の必要性】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・本事業は十分な効果を発揮しており、今後とも一般国道2号の交通円滑化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。</li> </ul> <p><b>【改善措置の必要性】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul> <p><b>【同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul>	<p>対応なし</p>	<p>中国地方整備局 道路部 道路計画課 (課長 北瀬弘康)</p>
---	-------------	------------	---	-------------	--

<p>一般国道188号 岩国南バイパス (S61～H19) 中国地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>406</p>	<p><b>【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通量(道路交通センサス) 整備前(S60) : 18,500台/日(現道) 実績(H22) : 18,600台/日(現道)、19,100台/日(当該路線)</li> <li>・事業費 整備前 : 580億円 実績 : 406億円</li> <li>・費用便益比 B/C=2.1 (B=1,200億円、C=570億円)</li> </ul> <p><b>【事業の効果の発現状況】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・一般国道188号の渋滞が解消</li> <li>・交通の円滑化により、右左折、出会頭などの死傷事故件数が削減</li> <li>・三次医療施設へのアクセス向上</li> <li>・騒音レベルが低下し沿道環境が改善</li> </ul> <p><b>【事業実施による環境の変化】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・バイパスの供用により大型車交通が減少し、沿道騒音が低下した。</li> </ul> <p><b>【社会経済情勢の変化】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・平成17年8月に県道藤生停車場錦帯橋線(平田バイパス)が供用。</li> <li>・平成18年3月に旧岩国市、旧由宇町、旧玖珂町、旧本郷村、旧周東町、旧錦町、旧美川町、旧美和町の8市町村が新設合併し岩国市が誕生。</li> <li>・平成24年12月に岩国錦帯橋空港が開港。</li> </ul> <p><b>【今後の事後評価の必要性】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・本事業は十分な効果を発揮しており、今後とも岩国市内の主要幹線道路としての利用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。</li> </ul> <p><b>【改善措置の必要性】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul> <p><b>【同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul>	<p>対応なし</p>	<p>中国地方整備局 道路部 道路計画課 (課長 北瀬弘康)</p>
---	-------------	------------	--	-------------	--

<p>一般国道319号 善通寺バイパス (S49~H19) 四国地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>149</p>	<p>[費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化]  <ul style="list-style-type: none"> <li>交通量（道路交通センサス） 整備前(S46)：11,200台/日 実績(H22)：11,800台/日（旧国道）、18,100台/日（当該道路）</li> <li>事業費 整備前：270億円 実績：149億円</li> <li>費用便益比 B/C=1.5 (B=479億円、C=312億円)</li> </ul>           [事業の効果の発現状況]  <ul style="list-style-type: none"> <li>旧国道の旅行速度が向上し、上吉田交差点の渋滞が緩和</li> <li>交通事故が旧国道で減少</li> <li>年間300万人が訪れる金刀比羅宮周辺へのアクセス性が向上</li> <li>沿道に物流施設をはじめ複数の施設が進出</li> </ul>           [社会経済情勢の変化]  <ul style="list-style-type: none"> <li>人口は昭和60年に比べ、香川県で横ばいの一方、善通寺市では12%減少</li> <li>自動車保有台数は増加傾向にあり、善通寺市では昭和60年以降57%の増加</li> <li>善通寺市居住者の通勤通学流動では、丸亀市との交流が突出しており、約65%が交通手段として自家用車を利用</li> </ul>           [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"> <li>善通寺バイパスの供用により、現道の慢性的な渋滞の解消、交通の安全性向上、さらには、主要な観光地への速達性向上等、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。</li> </ul>           [同種事業の計画・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"> <li>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。</li> </ul> </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 神山泰)</p>
<p>一般国道33号 砥部道路 (S48~H19) 四国地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>154</p>	<p>[費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化]  <ul style="list-style-type: none"> <li>交通量（道路交通センサス） 整備前(S46)：10,700台/日 実績(H22)：18,800台/日</li> <li>事業費 整備前：180億円 実績：154億円</li> <li>費用便益比 B/C=2.2 (B=1,026億円、C=460億円)</li> </ul>           [事業の効果の発現状況]  <ul style="list-style-type: none"> <li>交通渋滞の緩和</li> <li>交通事故の低減</li> <li>主要な観光地へのアクセス性が向上</li> <li>農林産品の流通の利便性向上</li> <li>第三次医療施設へのアクセス性が向上</li> </ul>           [社会経済情勢の変化]  <ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul>           [今後の事業の必要性及び改善措置の必要性]  <ul style="list-style-type: none"> <li>砥部道路の供用により、現道の慢性的な渋滞の緩和、交通の安全性の向上等、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。</li> </ul>           [同種事業の計画・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"> <li>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。</li> </ul> </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 神山泰)</p>

<p>一般国道3号 基 山拡幅 (S47~H19) 九州地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>233</p>	<p><b>【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通量 整備前(S49) : 22,670台/日 実績(H22) : 24,816台/日</li> <li>・事業費 整備前 : 234億円 実績 : 233億円</li> <li>・費用便益比 B/C=4.4 (B=2,400億円 C=551億円)</li> </ul> <p><b>【事業の効果の発現状況】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・国道3号の交通混雑の緩和、交通安全性の向上。</li> <li>・最寄りICへのアクセス向上等による物流関連施設の増加に寄与。</li> <li>・三次医療施設へのアクセスが向上。</li> </ul> <p><b>【事業実施による環境の変化】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・国道3号の騒音値が低減し、環境基準値を下回った。</li> </ul> <p><b>【社会経済情勢の変化】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・鳥栖市の人口は増加傾向。基山町の人口は平成12年まで増加していたが、近年横ばい傾向(H22/S50比で1.6倍(鳥栖市)と1.4倍(基山町))。</li> <li>・高齢者人口は、鳥栖市、基山町とも年々増加傾向(H22/S50比:3.3倍(鳥栖市)、H22/S50比:3.8倍(基山町))。</li> <li>・一世帯当たりの自動車保有台数は、鳥栖市、基山町ともに平成17年まで増加していたが平成22年では横ばい傾向((鳥栖市)S55:1.2台/世帯 H22:1.8台/世帯、(基山町)S55:1.4台/世帯 H22:2.0台/世帯)。</li> <li>・当該路線の交通量は増加傾向(S60 : 19,643台/日、H22 : 24,816台/日)。</li> </ul> <p><b>【今後の事業評価の必要性】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業目的に見合った事業効果の発現が確認されており、更なる事後評価の必要はない。</li> </ul> <p><b>【改善措置の必要性】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・基山拡幅は、福岡・佐賀県境から国道3号と国道500号の分岐点である姫方町交差点を結ぶことにより、交通混雑の緩和、物流の支援、交通安全性の向上等を図る延長約5.8kmの事業である。</li> <li>・基山拡幅の整備により「交通混雑の緩和」等について、現状では一定の効果が得られており、当面の改善措置の必要性はない。</li> </ul> <p><b>【同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・当該事業における前回の事業評価では、便益発現を全線完成供用後として算出していたが、今後の他事業における事業評価では、より適切な評価を行うべく、既に供用した区間の既発現便益を含めた便益算出を行う。(H16再評価より、段階供用を考慮した便益算出を行っている)</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 本田卓)</p>
---	-------------	------------	--	-------------	---

<p>一般国道57号 大津バイパス (S41~H19) 九州地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>126</p>	<p>【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 交通量 整備前 (S46) : 8,600台/日 (現道部) 実績 (H22) : 12,093台/日 (現道部) , 30,508台/日 (当該路線)</li> <li>・ 事業費 整備前 : 123億円 実績 : 126億円</li> <li>・ 費用便益比 B/C=6.2 (B=2,124億円 C=343億円)</li> </ul> <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 国道57号の交通混雑緩和、交通安全性の向上。</li> <li>・ 沿線に立地する工業団地から阿蘇くまもと空港等へのアクセスが向上。</li> <li>・ 二次医療施設へのアクセスが向上。</li> </ul> <p>【事業実施による環境の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 国道57号の騒音値が低減し、環境基準値を下回った。</li> </ul> <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 沿線地域の人口は増加傾向(H23/S40比で1.6倍(大津町))にあるが、高齢化率は近年横ばい傾向(H23:18.5%(大津町))にある。</li> <li>・ 沿線地域の製造品出荷額は、近年減少傾向(S50:64.0億円、H17:4176.9億円、H22:2567.0億円)にある。</li> <li>・ 沿線地域の自動車保有台数は増加傾向(H23/S55比で2.95倍(大津町))にある。</li> <li>・ 国道57号の交通量は年々増加傾向にあったが、H11年をピークに減少に転じている。(S55:170百台/日、H11:340百台/日、H22:305百台/日)</li> </ul> <p>【今後の事業評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 事業目的に見合った事業効果の発現が確認されており、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57号大津バイパスは、熊本県大津町付近の交通混雑の緩和と交通安全の確保及び国際観光拠点である阿蘇地域の活性化に寄与することを目的としたバイパス事業である。</li> <li>・ 大津バイパスの整備により、「交通混雑の緩和」などについて、現状では一定の効果が得られており、当面の改善措置の必要性はない。</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>・ 用地一部未買収に伴う現地調査未了により、今回、地盤改良の追加が必要となったことから、今後の事業着手段階においては、十分な調査・検討や不確定要素を考慮した事業費の算出に努める。</li> <li>・ 当該事業における前回の事業評価では、便益発現を全線完成供用後として算出していたが、今後の他事業における事業評価では、より適切な評価を行うべく、既に供用した区間の既発現便益を含めた便益算出を行う(H16再評価より、段階供用を考慮した便益算出を行っている)。</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 本田卓)</p>
---	-------------	------------	--	-------------	---



<p>一般国道57号 千歳大野道路 (H8~H19) 九州地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>264</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(H9)：6,476台/日(現道部) 実績(H22)：1,269台/日(現道部), 7,881台/日(当該路線)</li> <li>・事業費 整備前：250億円 実績：264億円</li> <li>・費用便益比 B/C=1.3 (B=446億円 C=340億円)</li> </ul> <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・市中心部(旧三重町)から生活拠点(旧大野町)間のアクセスが向上。</li> <li>・大分市等から豊後大野市周辺の観光施設へのアクセスが向上。</li> <li>・三次医療施設へのアクセスが向上。</li> <li>・周辺まちづくりと一体的な整備により、生活利便性・定住魅力の向上に寄与。</li> <li>・並行する国道57号の代替路として機能。</li> <li>・並行する国道57号の交通安全性の向上。</li> <li>・農産品の流通の利便性向上。</li> </ul> <p>【事業実施による環境の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・並行する国道57号の騒音値が低減し、環境基準値を下回った。</li> </ul> <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・豊後大野市の人口は、平成7年から約1割減少(H22/H7比で0.87倍)。</li> <li>・豊後大野市の高齢化率は、37.3%(H22)で大分県平均(26.5%)を10%以上上回っている。</li> <li>・豊後大野市の一世帯当り自動車保有台数は増加傾向にあり、自動車交通への依存傾向が強まっている(H23/H7比で1.41倍)。</li> <li>・並行する国道57号の交通量は、当該道路供用に伴い8割減少(H22/H7比で0.18倍)。</li> </ul> <p>【今後の事業評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業目的に見合った事業効果の発現が確認されており、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>・千歳大野道路は、中九州横断道路の一部区間であり、交通便利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。</li> <li>・千歳大野道路の整備により、『地域間の連携・交流の支援』や『防災機能の向上』などについて、現状では一定の効果が得られており、当面の改善措置の必要性はない。</li> <li>・ただし、当該事業は、当面全線2車線での供用であるため、4車線化の整備時期については、今後の交通状況を踏まえ検討する。その際は、新規事業採択時評価を行う中で第三者委員会に諮り、費用対効果等について、検証を行う。</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>・工事実施段階において、当初想定より粘性土層が深いことが判明し、盛土材改良等の追加が発生したことから、今後の事業着手段階においては、十分な調査・検討や不確定要素を考慮した事業費の算出に努める。</li> <li>・また、前回評価時点(H17)において、事業費の新たな増額要因は把握していたものの、全体事業費の変更は実施せず、結果として、事業最終年度に全体事業費を超過する内容となったことから、今後は、厳格な予算管理を行うとともに、新たな増額要素が判明した場合には、速やかに事業費変更について事業評価監視委員会に諮る(H23再評価より、事業費変更について「社会経済情勢の急激な変化」として、随時、審議を行っている)。</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 本田卓)</p>
--	-------------	---	-------------	---

<p>一般国道468号首都圏中央連絡自動車道（八王子～青梅） （S60～H19） 関東地方整備局・東日本高速道路（株）・中日本高速道路（株）</p>	<p>5年以内</p>	<p>4,196</p>	<p>1) 費用対効果分析の算定基礎となった要因</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 全体事業費 計画時3,890億円→実績4,196億円</li> <li>・ 交通量（H23年度）計画時20,800台/日→実績28,100台/日</li> <li>・ B/C=2.9</li> <li>・ B：17,117億円（走行時間短縮便益：15,735億円、走行経費減少便益：1,068億円 交通事故減少便益：314億円）</li> <li>・ C：5,960億円（事業費：5,630億円、維持管理費：331億円）</li> </ul> <p>2) 事業の効果の発現状況</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 旅行速度：供用前22km/h→供用後75km/h</li> <li>・ 死傷事故率：供用前140件/億台<sup>＊</sup>→供用後51件/億台<sup>＊</sup></li> <li>・ 災害に強い道路ネットワークの形成</li> <li>・ 環状道路機能の発揮</li> <li>・ 沿線地域で進む企業立地</li> <li>・ 企業進出に伴う税収増加を財源とした高齢者支援制度の実現</li> <li>・ 魅力ある観光資源へのアクセスとして機能</li> </ul> <p>3) 事業実施による環境の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 大気質・騒音ともに環境基準を下回ることを確認</li> </ul> <p>4) 事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 沿線人口は全国平均と比較して増加傾向</li> <li>・ 県内総生産は全国と比較して同程度</li> <li>・ 自動車保有台数は、貨物自動車及び乗用車は減少傾向、軽自動車は増加傾向</li> </ul> <p>5) 今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 環状道路機能の発揮、渋滞緩和、地域活性化への支援など、様々な整備効果が発現されており、更なる事後評価の必要性はないものとする</li> <li>・ ただし、大気環境・騒音・振動などの生活環境、動植物の状況などの自然環境について、当該区間の環境影響評価における事後調査を実施する</li> <li>・ 当該区間は環状道路としての効果が大いに発現されていることが確認できたことから、今後も首都圏の3環状道路の早期整備に向け努力していく</li> </ul> <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</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 特になし</li> </ul>	<p>対応なし</p>	<p>東日本高速道路(株) 高速道路計画課 (課長 小林正俊)</p> <p>中日本高速道路(株) 建設チーム (リーダー 和田宣史)</p>
--	-------------	--------------	--	-------------	---

<p>日本海沿岸東北自動車道（新潟空港～荒川胎内）（H5～H21）東日本高速道路㈱</p>	<p>5年以内</p>	<p>1,502</p>	<p>1) 費用対効果分析の算定基礎となった要因</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 全体事業費 計画時1,890億円→実績1,502億円</li> <li>・ 交通量（H23年度）計画時8,300台/日→実績13,800台/日</li> <li>・ B/C=1.2</li> <li>・ B：2,755億円（走行時間短縮便益：2,478億円、走行経費減少便益：148億円 交通事故減少便益：129億円）</li> <li>・ C：2,261億円（事業費：1,959億円、維持管理費：302億円）</li> </ul> <p>2) 事業の効果の発現状況</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 旅行速度：供用前34km/h→供用後59km/h</li> <li>・ 死傷事故率：供用前41件/億台<sup>※</sup>→供用後18件/億台<sup>※</sup></li> <li>・ 当該路線の整備によるバス路線の利便性向上</li> <li>・ 農林水産品の流通の利便性向上</li> <li>・ 三次医療機関へのアクセス向上</li> <li>・ 災害時の代替機能の確保</li> </ul> <p>3) 事業実施による環境の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 大気質・騒音ともに環境基準を下回ることを確認</li> </ul> <p>4) 事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 沿線人口は全国平均と比較して同程度</li> <li>・ 県内総生産は全国と比較して減少傾向</li> <li>・ 自動車保有台数は、貨物自動車及び乗用車は減少傾向、軽自動車は増加傾向</li> </ul> <p>5) 今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 災害時の代替路としての機能発揮、救急医療活動の支援など、様々な整備効果が発現されており、更なる事後評価の必要性はないものとする</li> <li>・ ただし、今後も道路の整備によるネットワーク効果の更なる発言など、引き続き周辺道路も含めた利用状況について注視していくとともに、地域と一体となった利用促進の取組みなどに努めていく。</li> </ul> <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</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 特になし</li> </ul>	<p>対応なし</p>	<p>東日本高速道路㈱ 高速道路計画課 （課長 小林正俊）</p>
---	-------------	--------------	--	-------------	---

<p>近畿自動車道名古屋神戸線（亀山JCT～大津JCT） （H5～H19） 中日本高速道路株式会社 西日本高速道路株式会社</p>	<p>5年以内</p>	<p>4,380</p>	<p>1) 費用対効果分析の算定基礎となった要因</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 全体事業費 計画時4,628億円→実績4,380億円</li> <li>・ 交通量 計画時 23,100台/日 → 開通後 41,200台/日 ※H23年</li> <li>・ B/C=5.7</li> <li>・ B : 34,459億円（走行時間短縮便益 : 29,786億円、走行経費減少便益 : 3,570億円 交通事故減少便益 : 1,104億円）</li> <li>・ C : 6,084億円（事業費 : 5,311億円、維持管理費 : 772億円）</li> </ul> <p>2) 事業の効果の発現状況</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 混雑度 : 供用前1.35→供用後1.11 ※国道1号</li> <li>・ 死傷事故率 : 供用前80件/億台<sup>※</sup>→供用後73件/億台<sup>※</sup>。 ※国道1号</li> </ul> <p>3) 事業実施による環境の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 環境アセスメントの記載事項に関して、環境保全目標値を上回る変化はない</li> </ul> <p>4) 事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <p>【県内総生産・人口の推移】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 滋賀県、三重県の県内総生産は、増減を繰り返しており、約10年前と同程度となっている。沿線の天津市、栗東市、亀山市の人口は増加傾向、甲賀市の人口は減少傾向にある。</li> </ul> <p>【交通量の推移】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 供用開始した平成19年以降、増加傾向にある。</li> </ul> <p>5) 今後の事後評価の必要性及び改善措置</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 今後、事業中である四日市JCT～亀山西JCT、大津JCT～神戸JCTの整備により、ダブルネットワークによる信頼性向上などの更なる効果が発揮されるものと期待されることから、早期開通に向け事業を進めていく。</li> </ul> <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</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ なし</li> </ul>	<p>対応なし</p>	<p>中日本高速道路(株) 建設チーム (リーダー 和田宣史)</p> <p>西日本高速道路(株) 計画設計課 (課長 永田順宏)</p>
---	-------------	--------------	--	-------------	---

<p>近畿自動車道紀勢線（御坊～南紀田辺）（H5～H19） 西日本高速道路株式会社</p>	<p>5年以内</p>	<p>1,157</p>	<p>1) 費用対効果分析の算定基礎となった要因</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 全体事業費 計画時1,395億円→実績1,157億円</li> <li>・ 交通量 計画時 9,200台/日 → 開通後 10,400台/日 ※H20、みなべ～南紀田辺</li> <li>・ B/C=2.0</li> <li>・ B：3,308億円（走行時間短縮便益：2,600億円、走行経費減少便益：483億円 交通事故減少便益：226億円）</li> <li>・ C：1,645億円（事業費：1,437億円、維持管理費：208億円）</li> </ul> <p>2) 事業の効果の発現状況</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 混雑度：供用前1.39→供用後0.72 ※国道42号</li> <li>・ 死傷事故率：供用前85件/億台<sup>※</sup>→供用後71件/億台<sup>※</sup> ※国道42号</li> </ul> <p>3) 事業実施による環境の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 環境アセスメントの記載事項に関して、環境保全目標値を上回る変化はない</li> </ul> <p>4) 事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <p>【県内総生産・人口の推移】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 和歌山県の県内総生産は平成18年度以降減少傾向にある。沿線の御坊市、印南町、南部町、田辺市の人口は減少傾向にある。</li> </ul> <p>【交通量の推移】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 供用開始した平成19年以降、増加傾向にある。</li> </ul> <p>5) 今後の事後評価の必要性及び改善措置</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 今後、田辺市以南のネットワーク延伸により、更なる効果が期待されることから、事業の円滑な進捗が図られるよう協力するとともに、地域との連携を図りながら利用促進に努める。</li> <li>・ また、路線全体の利便性を向上するためには、ボトルネックとなっている区間の交通渋滞を改善する必要があり、加えて地震などの災害時に備えた防災道路としての機能強化も必要である。今後対応策について検討し、諸対策に取り組んでいく。</li> </ul> <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</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ なし</li> </ul>	<p>対応なし</p>	<p>西日本高速道路(株) 計画設計課 (課長 永田順宏)</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)
愛知県道高速名古屋朝日線(清須線) (名古屋市道高速分岐2号(明道町JCT北渡り)) (H7~H19) 名古屋高速道路公社	5年以内	1,408	<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                              計画時：49,000~53,400台/日                              実績：36,500~38,100台/日</li> <li>・事業費 計画時：1,430億円 実績：1,408億円</li> <li>・費用便益比 B/C=2.4 (B=4,886億円、C=2,057億円)</li> </ul> <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・並行区間(国道22号、名古屋江南線、江川線)の渋滞損失時間の減少</li> <li>・尾張北西部から名古屋都心部へのアクセス向上</li> <li>・名古屋都心部と岐阜・北陸方面を結ぶ高速バス路線の利便性向上</li> <li>・三次医療施設へのアクセスが向上。</li> </ul> <p>【事業実施による環境の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・大気質(NO2)、騒音ともに環境影響評価書における環境保全目標を満たしている。</li> </ul> <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・中部国際空港の開港(H17.2.17)</li> <li>・伊勢湾岸自動車道、名古屋第二環状自動車道、東海北陸自動車道などの高速道路が開通し、名古屋圏の高速道路ネットワークが充実した。</li> </ul> <p>【今後の事業評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・本事後評価区間については、事業効果の発現が認められる。従って、今後の事後評価の必要性はないと考えられるが、引き続き交通量の変動に注視しつつ、利用促進を図る一方で、維持管理の更なる向上に向けて必要な措置をとることが望ましい。</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>・なし</li> </ul>	対応なし	名古屋高速道路公社 計画部計画課 (課長 浅野哲男)

<p>地域高規格道路 金山御前崎連絡道路 一般国道473号 金谷相良道路 (H10～H19) 静岡県</p>	<p>5年以内</p>	<p>213</p>	<p>【費用対効果分析の算定の基礎となった要因の変化】  ・旅行速度：50.0km/h(H22, BP)  ・交通事故減少：10.5件/億台キロ(H18)→5件/億台キロ(H22)  【事業の効果の発現状況】  ・供用後の本事業区間を含む金谷御前崎連絡道路沿道には、多数の企業や工業団地が進出して  いる。  ・東名相良牧之原ICから富士山静岡空港間の所要時間は、整備前は、約17分であったが、金  谷相良道路（沢水加IC～倉沢IC）の整備により、約14分と約3分短縮。  ・沿道の環境変化  NOx削減量：20.2t-NOx/年 ⇒ 17.4t-NOx/年（約13.9%削減）  CO2削減量：7,484t-CO2/年 ⇒ 7,325t-CO2/年（約2.1%削減）  SPM削減量：1.2t-SPM/年 ⇒ 1.0t-SPM/年（約16.7%削減）  ・富士山静岡空港と東名相良牧之原ICのアクセス時間の短縮や、周辺への企業進出等、事業効  果の発現が見られる。  【社会経済情勢の変化】  ・富士山静岡空港の開港（H21.6）、御前崎港が重点港湾に指定（H22.8）、金谷御前崎連絡道  路（相良バイパス）の開通（H23.1）等により陸・海・空の総合交通ネットワークを形成した。  【今後の事後評価の必要性】  ・当初の目的どおりの効果が発現しているため、今後の事後評価の必要性はない。  【改善措置の必要性】  ・当初の目的どおりの効果が発現しているため、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】  ・当初の整備目的どおりの効果を確認していることから、見直しの必要性はない。</p>	<p>対応なし</p>	<p>静岡県 交通基盤部 道路局 道路整備課 (課長 石塚基 一郎)</p>
<p>一般国道150号 清水バイパス (H6～H19) 静岡市</p>	<p>5年以内</p>	<p>108</p>	<p>【費用対効果分析の算定の基礎となった要因の変化】  ・旅行速度：38.7km/h(H17, 現道)→52.3km/h(H22, BP)  ・交通事故減少：148.9件/億台キロ(H18)→39.7件/億台キロ(H22)  【事業の効果の発現状況】  ・特定重要港湾である清水港や、周辺観光地へのアクセス向上  ・現道沿線における騒音レベルの低下(要請限度を下回る)  【社会経済情勢の変化】  ・沿線地域の人口は、平成18年から平成23年までに約1.2%増加  ・平成15年に旧静岡市と旧清水市が合併、平成17年に政令指定都市に移行  ・平成18年に旧蒲原町、平成20年に旧由比町と合併  【今後の事後評価の必要性】  ・当初の目的どおりの効果が発現しているため、今後の事後評価の必要性はない。  【改善措置の必要性】  ・当初の目的どおりの効果が発現しているため、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】  ・当初の整備目的どおりの効果を確認していることから、見直しの必要性はない。</p>	<p>対応なし</p>	<p>静岡市 建設局 道路部 道路計画課 (課長 村松公 美)</p>

<p>地域高規格道路 鳥取豊岡宮津自動車道 国道312号 宮津野田川道路 (H6～H22) 京都府</p>	<p>5年以内</p>	<p>328</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 本事業供用時の予測：4,700台/日 実績(H24.4～12の平均)：4,920台/日</li> </ul> <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・京都府南部地域から丹後地域へのアクセス時間が約8分短縮（京都市（府庁）～京丹後市（市役所）の所要時間 現状：143分 開通後：135分）</li> <li>・観光シーズンにおける宮津市街地での交通渋滞が解消</li> <li>・災害時の広域輸送幹線道路としての役割を担う「第一次緊急輸送道路」に指定され、災害に強い道路ネットワークの整備が促進</li> <li>・東日本大震災や高速道路無料化終了があったが、平成23年度の丹後地域の観光入込客数はほぼ前年度並みを維持。</li> <li>・京都市、舞鶴市など医療機関への搬送（年間約50件）や混雑する宮津市街地をバイパスするなど救急救命活動に貢献</li> </ul> <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・平成16年4月に旧峰山町、旧大宮町、旧網野町、旧丹後町、旧弥栄町、旧久美浜町の6町が新設合併し京丹後市が誕生</li> <li>・平成18年3月に旧加悦町、旧岩滝町、旧野田川町の3町が新設合併し与謝野町が誕生。</li> <li>・平成23年6月に休日特別割引や高速道路無料化社会実験が終了したが、平成23年度と比べて平成24年度（暫定値）は交通量が約12%増加</li> </ul> <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・宮津野田川道路の供用により、観光シーズンにおける宮津市街地の渋滞解消、交通の安全性向上、さらには、観光地へのアクセス向上等、事業目的に見合った効果の発現が確認できていることから、今後の事後評価の必要性はない</li> </ul> <p>【改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</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>・特に、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>	<p>対応なし</p>	<p>京都府建設交通部 道路建設課 (課長 仲久保 忠 伴)</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)
鷺泊港本港地区 防波堤整備事業 (H8~H19) 北海道開発局	5年以内	65	(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：平成17年再評価時：65.4億円 → 平成24年事後評価時：65.0億円 フェリー貨物量：平成17年再評価時：1,059千トン → 平成24年事後評価時：935千トン フェリー旅客数：平成17年再評価時：439千人 → 平成24年事後評価時：269千人 利用小型船隻数：平成17年再評価時：30隻 → 平成24年事後評価時：26隻 (事業の効果の発現状況) 海上輸送・移動コストの削減：貨物量94万トン、旅客数27万人 滞船コストの削減：3千時間/年の滞船時間削減 海難事故の減少：2隻/荒天の小型船避難隻数増加 B/C 事後評価時 1.2 (B：112億円、C：96億円) (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) RORO船航路が平成19年に休止となったが、港湾貨物はフェリーにより代替輸送されていることから、地域経済への影響はない。 (今後の事後評価の必要性) 事業の実施により、フェリー就航率の向上や小型船の滞船解消、港内船舶の安全性向上など当初の目的が達成されており、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) 事業の目的が達成されており、改善措置の必要性はない。なお、今後も利用状況の把握に努める。 (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) 静穏度向上を評価する手法の選定においては、整備目的の達成状況を定量的に把握、比較できるようにデータの蓄積に努める。	対応なし	北海道開発局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 眞田 仁)

事業名 (事業実施期間) 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
釧路港東港区南地区 小型船だまり整備 事業 (H9～H19) 北海道開発局	5年以内	27	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)            全体事業費：平成18年再評価時：28.3億円 → 平成24年事後評価時：27.0億円            利用小型船隻数：平成18年再評価時：119隻 → 平成24年事後評価時：115隻            (事業の効果の発現状況)            滞船・多そう係留コストの削減：13,682時間/年の滞船時間削減、2,872時間/年の多そう係留            時間削減            海上移動コストの削減：1,999時間/年の移動時間削減            B/C 事後評価時 1.2 (B：55億円、C：45億円)            (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)            事業の実施により、小型船の滞船解消、効率的な港内利用の実現など当初の目的が達成され            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)            事業の目的が達成されており、改善措置の必要性はない。なお、今後も利用状況の把握に努            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)            見直しの必要性はない。</p>	対応なし	北海道開発局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 眞田 仁)

事業名 (事業実施期間) 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
青森港沖館地区 複合一貫輸送ターミナル(耐震)改良事業 (H15~H19) 東北地方整備局	5年以内	39	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 費用:施設点検費用、維持管理費用を新たに計上。 需要推計:フェリー貨物(便益対象):377万トン(H14新規評価)→361万トン(H24事後評価)</p> <p>(事業の効果の発現状況) 当該事業を実施することにより、 ①大規模地震時に一定の物流機能を確保することにより、輸送コスト縮減が図られている。 ②大規模地震時に、施設被害の回避が図られている。 B/C 事後評価時 2.2 (B:114.9億円、C:52.7億円)</p> <p>(事業実施による環境の変化) 特になし</p> <p>(社会経済情勢の変化) 平成20年4月 青森港複合一貫輸送ターミナル(耐震) 供用開始 平成20年11月 青森一室蘭航路 廃止 平成22年7月 「えさん:1,998t」にかわり「ブルードルフィン:7,003t」が就航(船舶の大型化) 平成23年3月 東日本大震災発生。青森港は基幹航路の代替機能と緊急車両・物資等の輸送拠点として貢献</p> <p>(今後の事後評価の必要性) 特になし</p> <p>(改善措置の必要性) 特になし</p> <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 特になし</p>	対応なし	東北地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 青山 紘悦)

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)
横浜港南本牧ふ頭 地区 国際海上コンテナ ターミナル整備事 業 (H1年～H19) 関東地方整備局	5年以内	1,667	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 取扱貨物量 再評価時 40万TEU → 事後評価 73万TEU (事業の効果の発現状況) 前述のとおり、本プロジェクトの実施により、取扱貨物量の増加、船舶大型化への対応が図られている。 B/C 事後評価時 5.0 (B: 17,301億円、C: 3,492億円) (事業実施による環境の変化) 陸上輸送距離の短縮により、トレーラーから排出されるCO2及びNOxが削減されている。 (社会経済情勢の変化) 近年、中国をはじめとするアジア諸国の経済の発展により、世界全体でコンテナ取扱貨物量が急増。これに伴い、横浜港全体ならびに当該ターミナルにおいてもコンテナ貨物量が増加。平成23年3月の東日本大震災の影響により、取扱貨物量が減少。 (今後の事後評価の必要性) 供用開始以降、取扱貨物量は港湾計画策定時の目標を超えており、所定の事業効果を上げていると考えられるため、今後の事後評価および改善措置の必要は無いものと考えられる。 今後もターミナル利用状況、取扱貨物量推移等を把握し、需要の適正な把握に努めていく。 (改善措置の必要性) 本事業は、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。 (同種事業の計画・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等の必要性は見られない。</p>	対応なし	関東地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 林 雄介)

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)
木更津港木更津南部地区 国際物流ターミナル整備事業 (H6～H19) 関東地方整備局	5年以内	48	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)  取扱貨物量 計画時 35万トン/年(平成18年) ⇒ 平成24年見込み 25万トン/年  全体事業費 再評価時 47億円 ⇒ 事業完了時 48億円  実施期間 再評価時 H6～H17 ⇒ 事業完了時 H6～H19</p> <p>(事業の効果の発現状況)  中古自動車(輸出) 4.8万トン/年(H23.11から開始)  B/C 事後評価時 1.9 (B:148億円、C:78億円)</p> <p>(事業実施による環境の変化)  特になし</p> <p>(社会経済情勢の変化)  世界同時不況の影響により取扱貨物量が減少(H21)  東日本大震災の影響により取扱貨物量が減少(H23)</p> <p>(今後の事後評価の必要性)  供用開始以降、施設は適正に利用されており、所定の事業効果をあげられると考えられるため  再事後評価の必要はない</p> <p>(改善措置の必要性)  改善措置の必要はない</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)  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>	対応なし	関東地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 林 雄介)
東京湾口航路開発 保全航路整備事業 (S53～H19) 関東地方整備局	5年以内	-	-	評価手続中	関東地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 林 雄介)

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)
名古屋港鍋田ふ頭 地区 国際海上コンテナ ターミナル整備事 業 (H7 ~ H18) 中部地方整備局	5年以内	580	<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 コンテナ貨物(実入り) 前回再評価時 31.5万TEU → 事後評価時 39.1万TEU</p> <p>全体事業費 前回再評価時 670億円 → 事後評価時 580億円</p> <p>事業期間 前回再評価時 平成7年度～平成26年度 → 事後評価時 平成7年度～平成18年度</p> <p>(事業の効果の発現状況)</p> <p>ターミナル新設による輸送コスト削減: 158.5億円/年</p> <p>船舶大型化による海上輸送コスト削減: 1.0億円/年</p> <p>震災後の幹線貨物輸送コスト削減: 9.9億円/年</p> <p>B/C 事後評価時 2.5 (B: 2,338億円、C: 950億円)</p> <p>(社会経済情勢の変化)</p> <p>特になし</p> <p>(今後の事後評価の必要性)</p> <p>事業の効果が発現しており、今後の事後評価の必要性はない。</p> <p>(改善措置の必要性)</p> <p>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>見直しの必要性はない。</p>	対応なし	中部地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 庄司 義明)

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)
関門航路／北九州 港 戸畑地区 航路整備事業 (H18～H19) 九州地方整備局	5年以内	5.2	(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 H17新規評価時：3,750千トン → H24事後評価時：1,375千トン 全体事業費 H17新規評価時：7.6億円 → H24事後評価時：5.2億円 (事業の効果の発現状況) 海上輸送コスト削減：1.4億円/年 B/C 事後評価時 4.3 (B：35億円、C：8.2億円) (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 (改善措置の必要性) 事業実施の効果が十分発現されているため、改善措置の必要はない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 特になし	対応なし	九州地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 馬場 智)





【都市・幹線鉄道整備事業】

(地下高速鉄道整備事業・空港アクセス鉄道等整備事業(ニュータウン鉄道等整備事業))

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)
横浜市高速鉄道4号日吉～中山間建設事業 (平成9年5月(免許取得)～平成20年3月(開業)) 横浜市交通局	5年以内	2,414	<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)3,002億円 → 実績 2,414億円</p> <p>工期 計画時(免許申請時)約6年 → 実績 約10年</p> <p>輸送人員 【開業時】計画時(免許申請時)13.7万人/日 → 実績(平成20年度)8.2万人/日 【開業後】計画時(免許申請時)15.2万人/日(開業5年目:平成24年度) → 実績10.9万人/日(開業4年目:平成23年度)</p> <p>B/C 事後評価時 1.04 (B 3,223億円 C 3,085億円)</p> <p>〈利用者への効果・影響〉</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・4号線沿線地域(日吉本町～北山田～都築ふれあいの丘～川和町)において、最寄り鉄道駅までのアクセス時間が短縮される。</li> </ul> <p>〈社会全体への効果・影響〉</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・N<sub>2</sub>O排出量が約11t/年、CO<sub>2</sub>排出量が約1,987t/年削減される。(平成27年度時点)</li> <li>都築ふれあいの丘駅、北山田駅周辺地域では、既に商業施設や集合住宅の立地が進んでいる。</li> </ul>	対応なし	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)

(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)
大阪市高速電気軌道8号線(井高野～今里間)整備事業 (平成11年12月(施工認可)～平成18年12月(開業)) 大阪市交通局	5年以内	2,663	<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)3,156億円 → 実績 2,663億円</p> <p>工期 計画時(免許申請時)約8年 → 実績 約8年</p> <p>輸送人員 【開業時】計画時(免許申請時)164千人/日 → 実績(平成18年度)37千人/日 【開業5年目】計画時(免許申請時)164千人/日 → 実績(平成22年度)57千人/日</p> <p>B/C 事後評価時 1.14 (B 4,309億円 C 3,769億円)</p> <p>〈利用者への効果・影響〉</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・所要時間の短縮:大阪東部地域の各地域間の移動所要時間が短縮(守口→緑橋:11分短縮。地域全体で約7,700時間/日の時間短縮)</li> <li>・乗換利便性の向上:大阪東地域の地域間で、乗換1回で移動できる範囲の拡大。(今里筋線と接続する路線別・方面別のルート30ペア間のうち、約33%で乗換回数が低減。)</li> <li>・混雑緩和:ネットワークの機能により、混雑するターミナルを経由しない利用が可能となり、梅田、なんばなどのターミナルでの乗換人員の減少に寄与。</li> </ul> <p>〈社会全体への効果・影響〉</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ネットワークの充実:地下鉄4路線とJR学園都市線・京阪線と接続したことで、大阪東部の新たなネットワークを形成。</li> <li>・鉄道利用不便地域の解消:東淀川区周辺及び旭区周辺に新たに駅が設置され、鉄道利用不便地域の減少に寄与。(東淀川区人口の約22%の38千人が、新たに鉄道からの500m圏内人口となった。)</li> </ul>	対応なし	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)

(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)
横浜駅総合改善事業 (京急本線) (H13~H19) 横浜高速鉄道(株)	5年以内	96	<p>○事業による効果・影響等の算定基礎となった諸要因の変化</p> <p>事業費 想定値 (H17再評価時) : 96億円 実績値 : 96億円</p> <p>工期 想定値 (H17再評価時) : 7年 実績値 : 7年</p> <p>輸送人員 想定値 (H17再評価時) : 平成19年度 309,424人/日 実績値 : 平成23年度 303,890人/日</p> <p>○事業の効果の発現状況</p> <p>■利用者への効果・影響 下り専用ホームを新設して2面2線構造とすることで、朝夕ラッシュ時の混雑緩和・旅客流動の円滑化を図れた。 エレベーター・エスカレーター等が整備され、利便性が向上した。</p> <p>■社会全体への効果・影響 特に、北部においては東側の住宅(大規模マンション造成)開発に、西側においては、飲食店等の商業開発に、側面支援的な効果があったと考える。南部においては、特に横浜市営地下鉄との乗り継ぎが分かりやすく、かつ、上下動が減ったことで、両社(局)の利用者への利便性向上が図られた。また、北部および南部への人の流れを創出したことで、中央口の混雑緩和も生じさせた。</p> <p>■費用便益分析 [平成24年度価格] 計算期間: 30年(50年) 費用 133億円(133億円) (H17再評価時 101億円(101億円)) 便益 186億円(225億円) (H17再評価時 152億円(185億円)) 費用便益比B/C 1.4(1.7) (H17再評価時 1.5(1.8))</p> <p>○改善措置の必要性 駅利用者の利便性・安全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無いと考える。</p> <p>○同種事業の計画・調査のあり方、事業評価手法の見直しの必要性 特にないと考える。</p>	対応なし	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)

<p>東長崎駅総合改善事業（西武池袋線） （H16～H19） 東長崎駅・椎名町駅整備（株）</p>	<p>5年以内</p>	<p>23</p>	<p>○事業による効果・影響等の算定基礎となった諸要因の変化  事業費 想定値（新規採択時）：25億円  実績値：23億円  工期 想定値（新規採択時）：4年  実績値：4年  輸送人員 想定値（新規採択時）：平成20年度 28,713人/日  実績値：平成23年度 26,109人/日</p> <p>○事業の効果の発現状況  ■利用者への効果・影響  歩行者の利便性の向上、駅内外のバリアフリー化、駅舎の混雑解消、鉄道事業者用地の有効活用等  ■社会全体への効果・影響  南北自由通路整備により、エスカレーター及びエレベーターが設置され通路幅が広くなり、南北の駅前広場が一体となり、買い物等による地域間の移動が円滑になった。  ■費用便益分析 [平成24年度価格] 計算期間：30年（50年）  費用 28 億円（29 億円）（新規採択時 22 億円（22 億円））  便益 33 億円（40 億円）（新規採択時 28 億円（35 億円））  費用便益比B/C 1.2（1.4）（新規採択時 1.3（1.6））</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、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>	<p>対応なし</p>	<p>鉄道局  都市鉄道政策課  （課長 堀内 丈太郎）</p>
---	-------------	-----------	---	-------------	--

## 中止事業について

※ 評価手続中事業（平成23年度評価）のうち中止となったもの

事業区分	事業名 事業主体 (所在地)	中止理由
ダム事業 (補助事業)	しばかわ 柴川生活貯水池整備事業 徳島県 (徳島県三好市山城 ろちよう 町)	今後の治水対策のあり方に関する有識者会議のご意見を踏まえ、検討内容は、基本的に、「中間とりまとめ」(※1)の共通的な考え方に沿って検討されていると認められる。目的別の総合評価の結果が、洪水調節は河道の掘削案、新規利水は既得水利の合理化・転用案(川口簡易水道拡張)が優位であり、総合的な評価として、洪水調節は河道掘削案、新規利水としては既得水利の合理化・転用案が優位としている検討主体の対応方針「中止」は妥当であると考えられる。 よって、補助金交付に係る対応方針については「中止」とする。

※ 評価手続中事業（平成15年度評価）のうち中止となったもの

事業区分	事業名 事業主体 (所在地)	中止理由
ダム事業 (補助事業)	くろさわ 黒沢生活貯水池整備事業 長野県 (長野県安曇野市)	今後の治水対策のあり方に関する有識者会議のご意見を踏まえ、検討内容は、「中間とりまとめ」(※1)についてのパブリックコメントを行った際に有識者会議が示した考え方(※2)に沿って検討されたものであると認められる。 社会経済情勢等の変化を踏まえた検討結果に基づく検討主体の対応方針「中止」は妥当であると考えられる。 よって、補助金交付に係る対応方針については「中止」とする。
	こまぎわ 駒沢生活貯水池整備事業 長野県 (長野県上伊那郡辰野 まち 町)	今後の治水対策のあり方に関する有識者会議のご意見を踏まえ、検討内容は、「中間とりまとめ」(※1)についてのパブリックコメントを行った際に有識者会議が示した考え方(※2)に沿って検討されたものであると認められる。 社会経済情勢等の変化を踏まえた検討結果に基づく検討主体の対応方針「中止」は妥当であると考えられる。 よって、補助金交付に係る対応方針については「中止」とする。

※1: 「今後の治水対策のあり方について 中間とりまとめ」(平成22年9月 今後の治水対策のあり方に関する有識者会議)

※2: 社会情勢の変化等により、検証主体自らが検証対象ダムを中止する方向性で考えている場合には、従来からの手法等によって検討を行うことができる。

【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)
小樽地方合同庁舎 (H19~H21) 北海道開発局	5年以内	39	<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。</p> <p>(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。</p> <p>(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、景観性、環境安全性、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、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、想定していた事業の効果は十分に発現している。</p> <p>(事業実施による環境の変化) ・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。</p> <p>(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ことから、今後の事後評価の必要性はない。</p> <p>(改善措置の必要性) ・事業の効果は十分に発現していることから、改善措置の必要性はない。 なお、今後経年による劣化度合いや、エネルギー使用量などについて定期的な実態調査を行い、利便性や業務能率の低下等を招くことのないよう、保全指導や適切な改修等のフォローアップを実施していく。</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) ・見直しの必要性はない。なお、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	北海道開発局 営繕部 営繕計画課 (課長 増田 正一)

<p>多治見税務署 (H20～H21) 中部地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>6.4</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。</p> <p>(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。</p> <p>(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 ・環境保全性、ユニバーサルデザインについて、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) ・環境保全性及びCASBEE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。 ・土地区画整理事業の推進が図られている。</p> <p>(今後の事後評価の必要性) ・事業計画の必要性については、新規採択時と変化はない。 ・事業計画の合理性は、他の案では事業案と同等の性能を確保出来ない。 ・事業の効果は十分に発現している。 以上より、再度の事後評価の必要性はない。</p> <p>(改善措置の必要性) ・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、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) ・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。</p>	<p>対応なし</p>	<p>中部地方整備局 営繕部 技術・評価課 (課長 内田 修)</p>
---	-------------	------------	---	-------------	---

<p>名古屋港湾合同庁 舎（別館） （H19～H21） 中部地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>16</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。</p> <p>(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。</p> <p>(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 ・環境保全性、ユニバーサルデザイン及び防災性について、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) ・環境保全性及びCASBEE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> <p>(今後の事後評価の必要性) ・事業計画の必要性については、新規採択時と変化はない。 ・事業計画の合理性は、他の案では事業案と同等の性能を確保出来ない。 ・事業の効果は十分に発現している。 以上より、再度の事後評価の必要性はない。</p> <p>(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、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) ・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。</p>	<p>対応なし</p>	<p>中部地方整備局 営繕部 技術・評価課 (課長 内田 修)</p>
---	-------------	-----------	--	-------------	---

## 評価手続中事業（平成23年度評価）の再評価について

### 【公共事業関係費】

事業区分		再評価実施箇所数						再評価結果			
		一定期間未着工	長期間継続中	準備計画段階	再々評価	その他	計	継続		中止	評価手続中
								うち見直し継続			
ダム事業	補助事業					1	1			1	
港湾整備事業	補助事業等				3		3	2			1
都市・幹線鉄道整備事業			1				1	1			
合計		0	1	0	3	1	5	3	0	1	1



## 評価手続中事業（平成21年度評価）の再評価について

### 【公共事業関係費】

事業区分		再評価実施箇所数						再評価結果			
		一定期間未着工	長期間継続中	準備計画段階	再々評価	その他	計	継続		中止	評価手続中
								うち見直し継続			
ダム事業	補助事業				1		1				1
合計		0	0	0	1	0	1	0	0	0	1

（注1）再評価対象基準

一定期間未着工：事業採択後一定期間（5年間）が経過した時点で未着工の事業

長期間継続中：事業採択後長期間（10年間）が経過した時点で継続中の事業

準備計画段階：準備・計画段階で一定期間（5年間）が経過している事業

再々評価：再評価実施後一定期間（5年間）が経過している事業

その他：社会経済情勢の急激な変化、技術革新等により再評価の実施の必要が生じた事業

## 評価手続中事業（平成20年度評価）の再評価について

### 【公共事業関係費】

事業区分		再評価実施箇所数						再評価結果			
		一定期間未着工	長期間継続中	準備計画段階	再々評価	その他	計	継続		中止	評価手続中
								うち見直し継続			
ダム事業	補助事業				1		1				1
港湾整備事業	補助事業等		1				1				1
合計		0	1	0	1	0	2	0	0	0	2

（注1）再評価対象基準

一定期間未着工：事業採択後一定期間（5年間）が経過した時点で未着工の事業

長期間継続中：事業採択後長期間（10年間）が経過した時点で継続中の事業

準備計画段階：準備・計画段階で一定期間（5年間）が経過している事業

再々評価：再評価実施後一定期間（5年間）が経過している事業

その他：社会経済情勢の急激な変化、技術革新等により再評価の実施の必要が生じた事業

## 評価手続中事業（平成15年度評価）の再評価について

### 【公共事業関係費】

事業区分		再評価実施箇所数						再評価結果			
		一定期間未着工	長期間継続中	準備計画段階	再々評価	その他	計	継続		中止	評価手続中
うち見直し継続											
ダム事業	補助事業					2	2			2	
合計		0	0	0	0	2	2	0	0	2	0

（注1）再評価対象基準

一定期間未着工：事業採択後一定期間（5年間）が経過した時点で未着工の事業

長期間継続中：事業採択後長期間（10年間）が経過した時点で継続中の事業

準備計画段階：準備・計画段階で一定期間（5年間）が経過している事業

再々評価：再評価実施後一定期間（5年間）が経過している事業

その他：社会経済情勢の急激な変化、技術革新等により再評価の実施の必要が生じた事業

評価手続中事業（平成23年度評価）の再評価結果一覧

【公共事業関係費】

【ダム事業】

（補助事業）

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)
			便益の内訳及び主な根拠	費用:C (億円)	B/C				
柴川生活貯水池整備事業（※1） 徳島県	その他	80	91	91	1.001	<p>①事業の必要性等に関する視点</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>柴川谷川流域内の人口は約100人（旧山城町柴川地区）であり、人口及び世帯数はほぼ横ばいで推移している。</li> <li>現在、生活再建工事段階であり、平成24年3月末現在で進捗率は約46%（事業費ベース）</li> </ul> <p>【検証対象ダム事業等の点検】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>事業費及び工期の点検については、平成18年度に算定した事業費等を基に、最新のデータ等で点検を行った結果、事業費については変更が無いこと、工期については事業を継続した場合概ね6年後の完成が見込まれることを確認した。また、堆砂計画、過去の洪水実績など計画の前提となっているデータ等を点検した。</li> </ul> <p>②事業の進捗の見込み、コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点</p> <p>【目的別の検討】</p> <p>「洪水調節」</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>河川整備計画において想定している目標と同程度の目標を達成することを基本として、河川を中心とした対策に加えて流域を中心とした対策を含めて治水対策案を立案し、3案の治水対策案を抽出して、7つの評価軸について評価した。</li> </ul> <p>「新規利水（水道）」</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>利水参画者に対し、ダム事業参画継続の意志があること。開発量としては20m3/日から180m3/日に変更となることを確認した。</li> <li>検討主体において、必要量の算出が妥当に行われていることを確認した。</li> <li>利水参画者に確認した必要な開発量を確保することを基本として立案し、5案の利水対策案を抽出して、6つの評価軸について評価した。</li> </ul> <p>「流水の正常な機能の維持」</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>河川整備計画において想定している目標と同程度の目標を達成することを基本として立案し、2案の対策案を抽出して、6つの評価軸について評価した。</li> </ul> <p>【検証対象ダムの総合的な評価】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>各目的別の検討を踏まえて、検証の対象とするダム事業に関する総合的な評価を実施した。</li> <li>目的別の総合評価の結果、洪水調節は「河道の掘削案（河道改修＋既設砂防えん堤改良＋地すべり対策案）」、新規利水は「既得水利の合理化・転用案（川口簡易水道拡張）」が優位であり、検証対象ダムの総合的な評価においても、洪水調節は「河道の掘削案（河道改修＋既設砂防えん堤改良＋地すべり対策案）」、新規利水は「既得水利の合理化・転用案（川口簡易水道拡張）」が優位と評価した。なお、流水の正常な機能の維持については、柴川谷川の流況に改善傾向がみられるとともに、地すべり対策工事に伴う排水による流況改善効果が期待されることから、流水の正常な機能の維持に必要な流量をダムにより確保する緊急性は、さほど高くないと判断した。</li> </ul>	中止	水管理・国土保全局 治水課 (課長 山田 邦博)	

※1：本資料については、検討主体から国土交通大臣に報告された、ダム検証に係る「検討結果の報告書」等に基づき作成している。

【港湾整備事業】  
（補助事業）

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)
			便益の内訳及び主な根拠	費用:C (億円)	B/C				
石巻港雲雀野地区 廃棄物海面処分場 整備事業 宮城県	再々評価	75	109	83	1.3	<ul style="list-style-type: none"> <li>港湾は背後地域の産業活動を支える物流基盤であり、地元事業、地元経済界からも港湾施設の早期整備が要請されている。</li> <li>埋立完了後には、新たな用地を取得することができる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>仙台塩釜港（石巻港区）は、国際バルク戦略港湾として位置づけられている釧路港及び鹿島港の連携港として、ポストパナマックス船のセカンドポートとしての役割を担うため、平成32年(2020年)までに雲雀野地区に-14m岸壁を整備することとしており、航路及び泊地の浚渫土砂の受入地が必要である。</li> <li>平成23年3月の東日本大震災により災害廃棄物等が発生し、その処分先を確保する必要がある。</li> <li>護岸の設計においては、位置や形式など、総合的なコスト削減策を講じた上で建設工事を実施する。工事にあたっては、再生砕石等のリサイクル資材を利用する。</li> </ul>	継続	港湾局 計画課 (課長 菊地 身智雄)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			便益の内訳及び主な根拠	費用:C (億円)	B/C					
大阪港港内一般地区 港湾公害防止対策事業 大阪府	再々評価	147	707	【内訳】 環境改善便益：707億円 【主な根拠】 ・周辺地域世帯数：132万世帯	96	7.4	・大阪市域居住世帯に対し無作為抽出して実施したアンケートにおいて、ダイオキシン類対策事業に対し費用負担をしてもよいと回答した人(約75%)のうち、約28%は水環境の向上、約61%は安全・安心の向上を挙げており、本事業を進めることにより、市民の安全・安心の向上を図ることができることともに、大阪港における水環境の改善の要望に応えることができる。	底質ダイオキシン類の環境基準を達成するとともに、地方公共団体の責務として、当該地域の自然的社会的条件に応じたダイオキシン類による環境の汚染の防止やその除去等に関する施策を実施し、市民の更なる安心・安全を確保するものとして必要性の高い事業であることから、重点的な整備が望まれている。	継続	港湾局 計画課 (課長 菊地 身智雄)
佐伯港大入島東地区 廃棄物海面処分場整備事業 大分県	再々評価	-	-	-	-	-	-	-	評価手続 中	港湾局 計画課 (課長 菊地 身智雄)

【都市・幹線鉄道整備事業】  
 (補助事業)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			便益の内訳及び主な根拠	費用:C (億円)	B/C					
仙台市高速鉄道東西線建設事業 (仙台市)	再評価	2,298				3,664	【内訳】 ・都市圏住民便益188.2億円等  【主な根拠】 ・動物公園～仙台駅間 20分短縮 ・荒井駅～仙台駅 17分短縮	2,300	1.6	地域の活性化 鉄道空白地域の解消 生活利便性の向上

## 評価手続中事業（平成21年度評価）の再評価結果一覧

### 【公共事業関係費】

#### 【ダム事業】 （補助事業）

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、 事業の進捗の見込み、 コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)
			便益の内訳及び主な根拠		費用:C (億円)	B/C				
倉淵ダム建設事業 群馬県	再々評価	-	-	-	-	-	-	-	評価手続 中	河川局 治水課 (課長 森北 佳昭)



## 評価手続中事業（平成20年度評価）の再評価結果一覧

### 【公共事業関係費】

#### 【ダム事業】 （補助事業）

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)
			便益の内訳及び主な根拠	費用:C (億円)	B/C				
角間ダム建設事業 長野県	再々評価	-	-	-	-	-	-	評価手続中	河川局 治水課 (課長 森北 佳昭)

#### 【港湾整備事業】 （補助事業等）

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)
			便益の内訳及び主な根拠	費用:C (億円)	B/C				
泉州港 北港地区 複合一貫輸送ターミナル整備事業 大阪府	10年継続	-	-	-	-	-	-	評価手続中	近畿地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 石原 正豊)

評価手続中事業（平成15年度評価）の再評価結果一覧

【公共事業関係費】

【ダム事業】  
（補助事業）

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)					B/C
			便益の内訳及び主な根拠							
黒沢生活貯水池整備事業(※1) 長野県	その他	150	-	-	-	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>・黒沢川等では、近年でも平成11年に被害の大きな洪水が発生している。主な洪水被害としては、昭和20年10月の洪水においては家屋流出1戸、破損3戸、浸水家屋108戸(万水川)、昭和36年6月の洪水においては浸水家屋16戸(万水川)、昭和36年9月の洪水においては家屋全壊1戸、半壊41戸(万水川)、昭和40年5月の洪水においては浸水戸数12戸(万水川)、昭和58年9月の洪水においては浸水戸数13戸(黒沢川)、平成11年6月の洪水においては浸水戸数16戸(黒沢川)の洪水被害が発生している。</li> <li>・また、濁水被害については、かんがい取水を中心に、過去に何度も濁水被害が生じており、特に平成9、11年には取水制限及び利用者間の調整が行われている。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>①事業の必要性等に関する視点                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・平成13年2月に知事が「脱ダム」宣言を発表したことを受けて、平成13年3月に公布された条例に基づき設置された「長野県治水・利水ダム等検討委員会」の答申(ダム事業を中止)を受け、平成15年9月から「黒沢川流域協議会」において、ダムによらない治水・利水対策の検討を行い、平成23年3月に黒沢川流域協議会より長野県に対して「黒沢川流域における総合的な治水及び利水に関する提言書」が提出された。</li> <li>・黒沢川では、近年、農業用水必要量は減少傾向。また、ダム計画時より、河川流況が改善している。</li> <li>・水道用水の供給地域である安曇野市は、平成17年10月に3町(明科町、豊科町、穂高町)2村(三郷村、掘金村)が合併し安曇野市が誕生した。安曇野市は合併に伴い、5つある上水道事業を1つに統合し、持続可能な水道事業を実現するため、平成21年3月に「安曇野市水道ビジョン」を策定し、「三郷地域の水道水源を黒沢川から地下水に転換」する方針を決定した。</li> </ul> </li> <li>②事業の進捗の見込みの視点                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・当面進捗する見込みはない。</li> </ul> </li> <li>③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・ダム案と他の治水対策案との経済比較の結果、調節池による治水対策案が経済的。</li> <li>・流水の正常な機能の維持においては、黒沢生活貯水池によって必要量を確保する緊急性は低いと判断。</li> <li>・安曇野市が、水道ビジョンにより、「三郷地域の水道水源を黒沢川から地下水に転換」の方針を決定。</li> </ul> </li> </ul>	中止	水管理・国土保全局 治水課 (課長 山田 邦博)
駒沢生活貯水池整備事業(※1) 長野県	その他	60	-	-	-	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>・駒沢川では、近年でも平成11年に被害の大きな洪水が発生している。主な洪水被害としては昭和57年9月の洪水においては3戸、昭和58年9月の洪水においては5戸の浸水被害等が発生している。</li> <li>・また、濁水被害については、かんがい取水を中心に、過去に何度も濁水となり、過去に何度も濁水となり、特に平成2、6年にはかんがい用のため池が枯渇し、深刻な状態となった。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>①事業の必要性等に関する視点                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・平成13年2月に知事が「脱ダム」宣言を発表したことを受けて、平成13年3月に公布された条例に基づき設置された「長野県治水・利水ダム等検討委員会」の答申(ダム事業を中止)を受け、平成16年3月から「駒沢川流域協議会」において、ダムによらない治水・利水対策の検討を行い、平成23年3月に駒沢川流域協議会より長野県に対して「ダムによらない治水・利水対策を求める提言書」が提出された。</li> <li>・駒沢川では、近年、農業用水必要量は減少傾向。また、ダム計画時より、河川流況が改善している。</li> <li>・水道用水の供給地域である辰野町より、地下水源の開発により必要量を確保する意向が示された。</li> </ul> </li> <li>②事業の進捗の見込みの視点                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・当面進捗する見込みはない。</li> </ul> </li> <li>③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・ダム案と他の治水対策案との経済比較の結果、河川改修による治水対策案が経済的。</li> <li>・流水の正常な機能の維持においては、駒沢生活貯水池によって必要量を確保する緊急性は低いと判断。</li> <li>・辰野町が、藤沢地区において新たな地下水源を確保し、駒沢配水池と接続することにより、安定的に供給を目指し、藤沢地区で今後地下水調査(電気探査、試掘調査)を行って必要量を確保する意向が示されている。</li> </ul> </li> </ul>	中止	水管理・国土保全局 治水課 (課長 山田 邦博)

※1: 「検討主体自らが検証対象ダムを中止する方向性で考えている場合」として、「ダム事業の検証に係る検討に関する再評価実施要領細目」第5. 2に基づき、従来からの手法等によって検討を実施。

※2: 本資料については、検討主体から国土交通大臣に報告された、ダム事業の検証に係る「検討結果の報告書」等に基づき作成している。