

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）

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	5年以内	56	(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。	再事後評価	東北地方整備局 河川部 河川計画課 (課長 磯部 良太)
---	-------------	-----------	---	--------------	---

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	5年以内	75	（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。	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）
---	------	----	---	------	---------------------------------------

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	5年以内	15	（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。	対応なし	東北地方整備局 河川部 河川環境課 （課長 高橋 忠良）
---	-------------	-----------	---	-------------	---

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	5年以内	15	（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。	対応なし	北陸地方整備局 河川部 河川計画課 （課長 村山 英俊）
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	5年以内	26	（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。	対応なし	中国地方整備局 河川部 河川計画課 （課長 田中 里佳）

佐波川特定構造物 改築事業（新峪 堰） H15～H19 中国地方整備局	5年以内	50	（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。	対応なし	中国地方整備局 河川部 河川計画課 （課長 田中 里佳）
---	------	----	---	------	---------------------------------------

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	5年以内	21	（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える。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。	対応なし	九州地方整備局 河川部 河川計画課 （課長 藤本 雄介）
--	------	----	--	------	---------------------------------------

子吉川総合水系環境整備事業 (H10～H19) 東北地方整備局	5年以内	8.9	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 全体事業費 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した健康増進など、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。	対応なし	東北地方整備局 河川環境課 (課長 高橋 忠良)
--	-------------	------------	--	-------------	---

湯田ダムダム湖活用環境整備事業 (H17～H19) 東北地方整備局	5年以内	2.5	(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い。	対応なし	東北地方整備局 河川部 河川管理課 (課長 佐藤 伸吾)
---	------	-----	--	------	---------------------------------------

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	5年以内	6.1	(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。	対応なし	関東地方整備局 河川部 河川管理課 (課長 津久井 俊彦)
--	-------------	------------	--	-------------	--

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	5年以内	341	（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） （事業の効果の発現状況） ・ 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。 ・ 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。 ・ 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。 ・ 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。 （社会経済情勢の変化） ・ 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。 ・ 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。 （今後の事後評価の必要性） ・ 事業効果が発現し、大きな社会情勢の変化等もなく、環境への重大な影響も見られていないことから、今後の事後評価の必要性はないものと思われる。 （改善措置の必要性） ・ 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。 （同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性） ・ 当該事業の事業評価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。	対応なし	近畿地方整備局 河川環境課 （課長 梅敷 寛）
---	-------------	------------	---	-------------	--

大野川総合水系環境整備事業 (H16～H20) 九州地方整備局	5 年以内	4. 4	(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はない。 (社会経済情勢の変化) ・地域開発の状況及び関連事業について、大きな変化はみられない。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、継続的に利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。	対応なし	九州地方整備局 河川環境課 (課長 坂元 浩二)
--	--------------	-------------	--	-------------	---

【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	(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) - 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。 - 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。 - 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0.57m³/sだったのに比べ、運用後(平成20年～22年)は2.45m³/sであり、流況がよくなっている。 (事業実施による環境の変化) - 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。 - 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。 (社会経済情勢の変化) - 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。 - 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。 (今後の事後評価の必要性) - 事業完了以降には、事業効果を検証するような豪雨は発生していないが、事業の実施により、浸水被害軽減の効果が期待されたことから、事業の有効性は十分見込まれ、再度の事後評価の必要性はないと考える。ただし、今後とも洪水発生時における事業の効果を検証していくこととする。 (改善措置の必要性) - 改善措置の必要性は特にない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) - 見直しの必要性は特にない。	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)

徳山ダム建設事業 (S46～H20) 水資源機構	5年以内	3,328	(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$\geq 200\text{m}^3/\text{s}$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$730\text{m}^3/\text{s}$、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$\geq 0.72\text{m}$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$73,500\text{km}^3$(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。	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	(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。	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	（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） ・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。 ・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。 ・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。 （事業実施による環境の変化） ・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。 ・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。 （社会経済情勢の変化） ・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。 ・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。 （今後の事後評価の必要性） ・事業完了以降には、事業効果を検証するような豪雨は発生していないが、事業の実施により、浸水被害軽減の効果が期待されたことから、事業の有効性は十分見込まれ、再度の事後評価の必要性はないと考える。ただし、今後とも洪水発生時における事業の効果を検証していくこととする。 （改善措置の必要性） ・改善措置の必要性は特にない。 （同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性） ・見直しの必要性は特にない。	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	(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200m³/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730m³/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m³(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。	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	（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。	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	（費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化） ・事業期間 前回評価時：H12d～H18d → 事後評価時：H12d～H19d ・全体事業費 前回評価時：96億円 → 事後評価時：45億円 ・費用便益比 B/C＝10.9（B：742億円、C：68億円） （事業効果の発現状況） ・事業完了後は、高潮による浸水被害はない。 （事業の効果の発現状況） ・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。 ・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。 ・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。 （社会経済情勢等の変化） ・背後地域に大きな変化は見られない。 ・近年の人口は横ばい、世帯数は増加傾向を示している。 （今後の事後評価の必要性） ・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。 （改善措置の必要性） ・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。 （同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性） ・見直しの必要性は見られない。	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	【費用対効果分析の算定の基礎となった要因の変化】 ・交通量（道路交通センサス） 整備前(S52)：20,472台/日(現道) 実績(H22)：27,300台/日(当該路線) ・事業費 整備前：346億円 実績：346億円 ・費用便益比 B/C=1.5 (B=1,207億円、C=825億円) 【事業の効果の発現状況】 ・交通混雑が緩和され、定時制の確保や利便性が向上。 ・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。 ・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。 ・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。 ・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。 ・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。 【社会経済情勢の変化】 ・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。 【今後の事後評価の必要性】 ・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。 【改善措置の必要性】 ・事業目的に見合った事業効果の発現が確認されたことから、今後の改善措置の必要はない。 【同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性】 ・事業評価手法においては、ネットワーク形成による効果や地域の特殊性を考慮した便益についても評価すべきとの意見もあることから、現時点で定量化できていない効果の定量化についても、引き続き検討する。	対応なし	北海道開発局 建設部 道路計画課 (課長 和泉昌裕)

一般国道12号 岩見沢道路 (S45～H19) 北海道開発局	5年以内	265	【費用対効果分析の算定の基礎となった要因の変化】 ・ 交通量（道路交通センサス） 整備前（S52）：20,218台/日（現道） 実績（H22）：23,267台/日（当該路線） ・ 事業費 整備前：265億円 実績：265億円 ・ 費用便益比 B/C=3.0（B=1,881億円、C=622億円） 【事業の効果の発現状況】 ・ 交通混雑が緩和され、定時制の確保や利便性が向上。 ・ 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。 ・ 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。 ・ 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。 ・ 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。 ・ 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。 ・ 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 【社会経済情勢の変化】 ・ 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。 【今後の事後評価の必要性】 ・ 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。 【改善措置の必要性】 ・ 事業目的に見合った事業効果の発現が確認されたことから、今後の改善措置の必要はない。 【同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性】 ・ 事業評価手法においては、ネットワーク形成による効果や地域の特殊性を考慮した便益についても評価すべきとの意見もあることから、現時点で定量化できていない効果の定量化についても、引き続き検討する。	対応なし	北海道開発局 建設部 道路計画課 (課長 和泉昌裕)
---	-------------	------------	---	-------------	---

一般国道230号 虻田インター関連 (H13～H19) 北海道開発局	5年以内	267 【費用対効果分析の算定の基礎となった要因の変化】 ・ 交通量（道路交通センサス） 整備前（H11）：7,209台/日（現道） 実績（H22）：4,844台/日（当該路線） ・ 事業費 整備前：267億円 実績：267億円 ・ 費用便益比 B/C=1.5（B=532億円、C=351億円） 【事業の効果の発現状況】 ・ 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。 ・ 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。 ・ 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。 ・ 高次医療施設への救急搬送の速達性及び安定性が向上。 ・ 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。 ・ 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。 【社会経済情勢の変化】 ・ 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。 ・ 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。 【今後の事後評価の必要性】 ・ 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。 【改善措置の必要性】 ・ 事業目的に見合った事業効果の発現が確認されたことから、今後の改善措置の必要はない。 【同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性】 ・ 事業評価手法においては、ネットワーク形成による効果や地域の特殊性を考慮した便益についても評価すべきとの意見もあることから、現時点で定量化できていない効果の定量化についても、引き続き検討する。	対応なし	北海道開発局 建設部 道路計画課 (課長 和泉昌裕)
---	-------------	--	-------------	---

一般国道336号 様似拡幅 (H5～H19) 北海道開発局	5年以内	48	【費用対効果分析の算定の基礎となった要因の変化】 ・ 交通量（道路交通センサス） 整備前（H2）：6,446台/日（現道） 実績（H22）：7,594台/日（当該路線） ・ 事業費 整備前：48億円 実績：48億円 ・ 費用便益比 B/C=1.3（B=87億円、C=70億円） 【事業の効果の発現状況】 ・ 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。 ・ 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。 ・ 高次医療施設への救急搬送の速達性及び安定性が向上。 ・ 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。 ・ 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。 ・ 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 【社会経済情勢の変化】 ・ 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。 ・ 鶴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。 ・ 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。 【今後の事後評価の必要性】 ・ 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。 【改善措置の必要性】 ・ 事業目的に見合った事業効果の発現が確認されたことから、今後の改善措置の必要はない。 【同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性】 ・ 事業評価手法においては、ネットワーク形成による効果や地域の特殊性を考慮した便益についても評価すべきとの意見もあることから、現時点で定量化できていない効果の定量化についても、引き続き検討する。	対応なし	北海道開発局 建設部 道路計画課 （課長 和泉昌裕）
--	-------------	-----------	--	-------------	---

一般国道452号 北芦別道路 (H5～H19) 北海道開発局	5年以内	95	【費用対効果分析の算定の基礎となった要因の変化】 ・ 交通量（道路交通センサス） 整備前（H2）：3,745台/日（現道） 実績（H22）：941台/日（現道）、2,752台/日（当該路線） ・ 事業費 整備前：96億円 実績：95億円 ・ 費用便益比 B/C=1.3（B=199億円、C=149億円） 【事業の効果の発現状況】 ・ 線形不良区間が回避され、走行性等が向上。 ・ 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 ・ 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。 ・ 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。 ・ 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。 【今後の事後評価の必要性】 ・ 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。 【改善措置の必要性】 ・ 事業目的に見合った事業効果の発現が確認されたことから、今後の改善措置の必要はない。 【同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性】 ・ 事業評価手法においては、ネットワーク形成による効果や地域の特殊性を考慮した便益についても評価すべきとの意見もあることから、現時点で定量化できていない効果の定量化についても、引き続き検討する。	対応なし	北海道開発局 建設部 道路計画課 (課長 和泉昌裕)
一般国道101号 浪岡五所川原道路 (H5～H20) 東北地方整備局	5年以内	449	【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】 ・ 交通量 整備前（H17）：11,041台/日（現道） 実績（H22）：6,804台/日（現道）、8,787台/日（当該路線） ・ 事業費 整備前：480億円 実績：449億円 ・ 費用便益比 B/C=2.2（B=1,451億円 C=665億円） 【事業の効果の発現状況】 ・ 渋滞損失時間 111万人時間/年 → 32万人時間/年 【今後の事後評価の必要性】 ・ 事業の効果が発現しており、事後評価の必要はない 【改善措置の必要性】 ・ 事業の効果が発現しており、改善措置の必要はない 【同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性】 ・ 特に、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性はない	対応なし	東北地方整備局 道路部 道路計画第一課 (課長 隅藏雄一郎)

一般国道45号 八戸バイパス (S40～H20) 東北地方整備局	5年以内	297	【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】 ・ 交通量 整備前(S43)：23,410台/日(現道) 実績(H22)：15,396台/日(現道)、34,133台/日(当該路線) ・ 事業費 整備前：290億円 実績：297億円 ・ 費用便益比 B/C=3.2 (B=3,723億円 C=1,154億円) 【事業の効果の発現状況】 ・ 渋滞損失時間 116万人時間/年 → 50万人時間/年 【今後の事後評価の必要性】 ・ 事業の効果が発現しており、事後評価の必要はない 【改善措置の必要性】 ・ 事業の効果が発現しており、改善措置の必要はない 【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】 ・ 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	対応なし	東北地方整備局 道路部 道路計画第一課 (課長 隅藏雄一郎)
日本海沿岸東北自動車道 本荘～岩城 (H15～H19) 東北地方整備局	5年以内	760	【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】 ・ 交通量 実績(H22)：11,777台/日(当該路線) ・ 事業費 実績：760億円 ・ 費用便益比 B/C=2.4 (B=2,454億円 C=1,016億円) 【事業の効果の発現状況】 ・ 渋滞損失時間 386万人時間/年 → 47万人時間/年 【今後の事後評価の必要性】 ・ 事業の効果が発現しており、事後評価の必要はない 【改善措置の必要性】 ・ 事業の効果が発現しており、改善措置の必要はない 【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】 ・ 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	対応なし	東北地方整備局 道路部 道路計画第一課 (課長 隅藏雄一郎)

一般国道7号 琴丘能代道路 (S58～H19) 東北地方整備局	5年以内	1,066	【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】 ・ 交通量 整備前(H17) : 14,566台/日(現道) 実績(H24) : 5,349台/日(現道)、9,735台/日(当該路線) ・ 事業費 整備前 : 1,100億円 実績 : 1,066億円 ・ 費用便益比 B/C=1.5 (B=2,587億円 C=1,740億円) 【事業の効果の発現状況】 ・ 渋滞損失時間 136万人時間/年 → 75万人時間/年 【今後の事後評価の必要性】 ・ 事業の効果が発現しており、事後評価の必要はない 【改善措置の必要性】 ・ 事業の効果が発現しており、改善措置の必要はない 【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】 ・ 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	対応なし	東北地方整備局 道路部 道路計画第一課 (課長 隅藏雄一郎)
一般国道13号 湯沢横手道路 (S59～H19) 東北地方整備局	5年以内	1,098	【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】 ・ 交通量 整備前(H11) : 17,418台/日(現道) 実績(H24) : 9,749台/日(現道)、7,115台/日(当該路線) ・ 事業費 整備前 : 1,098億円 実績 : 1,098億円 ・ 費用便益比 B/C=1.2 (B=2,130億円 C=1,822億円) 【事業の効果の発現状況】 ・ 渋滞損失時間 462万人時間/年 → 306万人時間/年 【今後の事後評価の必要性】 ・ 事業の効果が発現しており、事後評価の必要はない 【改善措置の必要性】 ・ 事業の効果が発現しており、改善措置の必要はない 【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】 ・ 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	対応なし	東北地方整備局 道路部 道路計画第一課 (課長 隅藏雄一郎)

一般国道13号 大曲バイパス (H11～H21) 東北地方整備局	5年以内	137	【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】 ・ 交通量 整備前(H11)：23,942台/日（現道） 実績(H24)：22,820台/日（当該路線） ・ 事業費 実績：137億円 ・ 費用便益比 B/C=3.7（B=778億円 C=210億円） 【事業の効果が発現状況】 ・ 渋滞損失時間 134万人時間/年 → 18万人時間/年 【今後の事後評価の必要性】 ・ 事業の効果が発現しており、事後評価の必要はない 【改善措置の必要性】 ・ 事業の効果が発現しており、改善措置の必要はない 【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】 ・ 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	対応なし	東北地方整備局 道路部 道路計画第一課 (課長 隅藏雄一郎)
一般国道7号 宮海拡幅 (S61～H19) 東北地方整備局	5年以内	75	【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】 ・ 交通量 整備前(H11)：17,369台/日 実績(H24)：17,003台/日 ・ 事業費 実績：75億円 ・ 費用便益比 B/C=1.9（B=247億円 C=129億円） 【事業の効果が発現状況】 ・ 渋滞損失時間 48万人時間/年 → 6.0万人時間/年 【今後の事後評価の必要性】 ・ 事業の効果が発現しており、事後評価の必要はない 【改善措置の必要性】 ・ 事業の効果が発現しており、改善措置の必要はない 【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】 ・ 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	対応なし	東北地方整備局 道路部 道路計画第一課 (課長 隅藏雄一郎)

一般国道13号 主寝坂道路 (H8～H19) 東北地方整備局	5年以内	358	【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】 ・ 交通量 整備前(H17) : 3,805台/日(現道) 実績(H23) : 196台/日(現道)、3,431台/日(当該路線) ・ 事業費 整備前 : 330億円 実績 : 358億円 ・ 費用便益比 B/C=1.2 (B=572億円 C=487億円) 【事業の効果の発現状況】 ・ 渋滞損失時間 5.6万人時間/年 → 2.2万人時間/年 【今後の事後評価の必要性】 ・ 事業の効果が発現しており、事後評価の必要はない 【改善措置の必要性】 ・ 事業の効果が発現しており、改善措置の必要はない 【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】 ・ 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	対応なし	東北地方整備局 道路部 道路計画第一課 (課長 隅藏雄一郎)
一般国道113号 赤湯バイパス (H7～H20) 東北地方整備局	5年以内	278	【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】 ・ 交通量 整備前(H11) : 17,225台/日(現道) 実績(H24) : 11,847台/日(現道)、8,446台/日(当該路線) ・ 事業費 整備前 : 270億円 実績 : 278億円 ・ 費用便益比 B/C=1.9 (B=703億円 C=372億円) 【事業の効果の発現状況】 ・ 渋滞損失時間 65万人時間/年 → 44万人時間/年 【今後の事後評価の必要性】 ・ 事業の効果が発現しており、事後評価の必要はない 【改善措置の必要性】 ・ 事業の効果が発現しており、改善措置の必要はない 【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】 ・ 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	対応なし	東北地方整備局 道路部 道路計画第一課 (課長 隅藏雄一郎)

一般国道6号 相馬バイパス (S62～H19) 東北地方整備局	5年以内	334	【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】 ・ 交通量 整備前(H11)：19,490台/日（現道） 実績(H24)：12,454台/日（現道）、13,408台/日（当該路線） ・ 事業費 整備前：270億円 実績：334億円 ・ 費用便益比 B/C=1.5 (B=702億円 C=468億円) 【事業の効果の発現状況】 ・ 渋滞損失時間 123万人時間/年 → 44万人時間/年 【今後の事後評価の必要性】 ・ 事業の効果が発現しており、事後評価の必要はない 【改善措置の必要性】 ・ 事業の効果が発現しており、改善措置の必要はない 【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】 ・ 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	対応なし	東北地方整備局 道路部 道路計画第一課 (課長 隅藏雄一郎)
一般国道18号 坂城更埴バイパス (H9～H20) 関東地方整備局	5年以内	144	【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】 ・ 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) ・ 事業費 整備前：160億円 実績：144億円 ・ 費用便益比 B/C=1.5 (B=289億円、C=193億円) 【事業の効果の発現状況】 ・ 並行する(主)長野上田線の損失時間の削減。 ・ 並行する(主)長野上田線の死傷事故率の改善。 ・ 八幡工業団地等への物流効率化の支援。 ・ 三次医療施設へのアクセス向上。 【社会経済情勢の変化】 ・ 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。 ・ 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。 【今後の事業評価の必要性及び改善措置の必要性】 ・ 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。 ・ 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。 【同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性】 ・ 当初の「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。	対応なし	関東地方整備局 道路部 道路計画第一課 (課長 平岩 洋三)

一般国道127号 子安拡幅 (S48～H20) 関東地方整備局	5年以内	209	【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】 ・交通量（道路交通センサス） 整備前（H11）：38,492台／日 実績（H22）：40,211台／日 ・事業費 整備前250億 → 実績209億 ・費用便益比 B/C=1.4（B:731億円、C:530億円） 【事業の効果の発現状況】 ・旅行速度 供用前 16.8km/h → 供用後 39.8km/h ・死傷事故率 供用前 93.9件/億台・km → 供用後37.0件/億台・km ・三次医療施設へのアクセスが向上 ・自転車歩行者道の安全性の向上 【事業実施による環境の変化】 ・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。 【社会経済情勢の変化】 ・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。 【今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性】 ・渋滞緩和、安全性向上・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。 ・整備後も死傷事故率が高い内質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。 【同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性】 ・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。	対応なし	関東地方整備局 道路部 道路計画第一課 (課長 平岩 洋三)
--	-------------	------------	---	-------------	---

一般国道8号 津幡北バイパス (S59～H19) 北陸地方整備局	5年以内	291	【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】 ・ 交通量（道路交通センサス） 整備前（H17）：21,800台/日（現道） 実績（H22）：9,600台/日（現道）、17,500台/日（当該路線） ・ 事業費 整備前：280億円 実績：291億円 ・ 費用便益比 B/C=1.1（B=483億円、C=448億円） 【事業の効果の発現状況】 ・ 住宅宅地開発へのアクセスが向上。 ・ 三次医療施設へのアクセスが向上。 ・ 国道8号は北陸自動車道の代替路線として機能。 【社会経済情勢の変化】 ・ 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。 【今後の事業評価の必要性】 ・ 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。 【改善措置の必要性】 ・ 事業目的に見合った事業効果の発現が確認されたことから、今後の改善措置の必要はない。 【同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性】 ・ 特に、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性はない。	対応なし	北陸地方整備局 道路部 道路計画課 (課長 柴田芳雄)
一般国道49号 亀田バイパス (S42～H19) 北陸地方整備局	5年以内	189	【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】 ・ 交通量（道路交通センサス） 整備前（S46）：14,000台/日（現道） 実績（H22）：11,400台/日（現道）、57,500台/日（当該路線） ・ 事業費 整備前：185億円 実績：189億円 ・ 費用便益比 B/C=4.5（B=3,529億円、C=785億円） 【事業の効果の発現状況】 ・ 増大する交通量を円滑に処理し、定住人口の増加を支援。 ・ 三次医療施設へのアクセスが向上。 ・ 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。 ・ 沿線に企業や商業施設が立地し、地域産業の発展に貢献。 【社会経済情勢の変化】 ・ 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。 【今後の事業評価の必要性】 ・ 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。 【改善措置の必要性】 ・ 事業目的に見合った事業効果の発現が確認されたことから、今後の改善措置の必要はない。 【同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性】 ・ 特に、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性はない。	対応なし	北陸地方整備局 道路部 道路計画課 (課長 柴田芳雄)

一般国道470号 氷見高岡道路 (H4～H19) 北陸地方整備局	5年以内	584	【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】 ・ 交通量（道路交通センサス） 整備前(H17)：35,000台/日(現道) 実績(H22)：29,600台/日(現道)、6,700台/日(当該路線) ・ 事業費 整備前：680億円 実績：584億円 ・ 費用便益比 B/C=1.1 (B=858億円、C=778億円) 【事業の効果の発現状況】 ・ 主要な観光施設へのアクセス向上。 ・ 三次医療施設へのアクセスが向上。 ・ 漁業、水産関連品の流通利便性向上。 【社会経済情勢の変化】 ・ 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。 【今後の事業評価の必要性】 ・ 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。 【改善措置の必要性】 ・ 事業目的に見合った事業効果の発現が確認されたことから、今後の改善措置の必要はない。 【同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性】 ・ 特に、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性はない。	対応なし	北陸地方整備局 道路部 道路計画課 (課長 柴田芳雄)
---	-------------	------------	---	-------------	--

一般国道360号 宮川細入道路 (Ⅰ・Ⅱ) (H1～H20) 中部地方整備局	5年以内	197	【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】 ・ 交通量 整備前(H6)：640台/日（現道） 整備後(H22)：0台/日（現道）、899台/日（当該路線） ・ 事業費 整備前 200億円 → 実績 197億円 ・ 費用便益比 B/C=1.1 (B：321億円、C:306億円) 【事業の効果の発現状況】 ・ 現道等における冬期通行不能区間が解消。 ・ 現道等における大型車のすれ違い困難区間が解消。 ・ 第二次医療施設（富山市民病院）へのアクセス性が向上。 ・ 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。 ・ 第三次緊急輸送道路として位置づけられている。 ・ 現道等の冬期交通障害区間が解消。 【社会情勢等の変化】 ・ 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。 ・ 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。 ・ 岐阜県全体、高山市、下呂市の一世帯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。 ・ 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。 【今後の事後評価の必要性】 ・ 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。 【改善措置の必要性】 ・ 事業目的に見合った事業効果の発現が確認されたことから、今後の改善措置の必要はない。 【同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性】 ・ 特に、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性はない。	対応なし	中部地方整備局 道路部 道路計画課 (課長 田中創)
---	-------------	------------	--	-------------	---

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	5年以内	468	【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】 ・ 交通量 整備前(H11)：77,799台/日（当該路線） 整備後(H22)：79,560台/日（当該路線） ・ 事業費 整備前 460億円 → 実績 468億円 ・ 費用便益比 B/C=1.3 （B：770億円、C：603億円） 【事業の効果の発現状況】 ・ 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） ・ 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） ・ 新幹線駅（JR浜松駅）へのアクセス向上。 ・ 日常活動圏の中心都市（浜松市）へのアクセス向上。 ・ 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。 ・ 現道等における交通量の減少による安全性の向上。 ・ 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。 【社会情勢等の変化】 ・ 人口は、浜松市・磐田市ともにほぼ横ばいに推移。 ・ 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。 ・ 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。 ・ 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。 【今後の事後評価の必要性】 ・ 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。 【改善措置の必要性】 ・ 事業目的に見合った事業効果の発現が確認されたことから、今後の改善措置の必要はない。 【同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性】 ・ 特に、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性はない。	対応なし	中部地方整備局 道路部 道路計画 課 （課長 田中創）
--	-------------	------------	--	-------------	--

一般国道1号 洛南道路 (S61～H19) 近畿地方整備局	5年以内	957	【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】 ・ 交通量（道路交通センサス） 整備前(H11)：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） ・ 事業費 整備前：974億円 実績：957億円 ・ 費用便益比 B/C=3.1（B=4,244億円、C=1,390億円） 【事業効果の発現状況】 ・ 京都市から関西国際空港、大阪港へのアクセスが向上。 ・ 大阪市から京都市間を最短時間で連絡する路線を構成。 ・ 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。 ・ 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。 【社会経済情勢の変化】 ・ 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 【今後の事業評価の必要性】 ・ 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。 【改善措置の必要性】 ・ 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。 【同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性】 ・ 特に、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性はない。	対応なし	近畿地方整備局 道路計画第一課 (課長 安谷 寛)
一般国道24号 和歌山バイパス (S50～H19) 近畿地方整備局	5年以内	508	【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】 ・ 交通量（道路交通センサス） 整備前(H2)：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） ・ 事業費 整備前：480億円 実績：508億円 ・ 費用便益比 B/C=1.1（B=4,244億円、C=1,390億円） 【事業効果の発現状況】 ・ 岩出市から和歌山下津港へのアクセスが向上 ・ 岩出市から和歌山市へのアクセスが向上 ・ 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 【社会経済情勢の変化】 ・ 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。 【今後の事業評価の必要性】 ・ 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。 【改善措置の必要性】 ・ 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。 【同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性】 ・ 特に、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性はない。	対応なし	近畿地方整備局 道路計画第一課 (課長 安谷 寛)

一般国道24号 橋本道路 (H1～H19) 近畿地方整備局	5年以内	950	【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】 ・ 交通量（道路交通センサス） 整備前(H11)：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） ・ 事業費 整備前：990億円 実績：950億円 ・ 費用便益比 B/C=1.6（B=1,972億円、C=1,265億円） 【事業効果の発現状況】 ・ 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。 ・ 橋本市から大阪中央卸売市場へのアクセスが向上。 ・ 橋本市から和歌山市へのアクセスが向上 ・ 一般国道24号が通行止となった場合の代替路の形成。 【社会経済情勢の変化】 ・ 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。 【今後の事業評価の必要性】 ・ 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。 【改善措置の必要性】 ・ 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。 【同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性】 ・ 特に、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性はない。	対応なし	近畿地方整備局 道路計画第一課 (課長 安谷 寛)
--	-------------	------------	---	-------------	---

一般国道9号 出雲バイパス (S49～H20) 中国地方整備局	5年以内	695	【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】 ・ 交通量(道路交通センサス等) 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) ・ 事業費 整備前: 970億円 実績: 695億円 ・ 費用便益比 B/C=1.5 (B=1,340億円、C=915億円) 【事業の効果の発現状況】 ・ 一般国道9号の渋滞が緩和。 ・ 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。 ・ 三次医療施設へのアクセス向上。 ・ 自転車と歩行者を分離した安全な歩行空間の確保。 【事業実施による環境の変化】 ・ 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。 ・ 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。 【社会経済情勢の変化】 ・ 平成21年11月に山陰自動車道(斐川IC～出雲IC間)が供用。 ・ 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。 ・ 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。 【今後の事後評価の必要性】 ・ 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。 【改善措置の必要性】 ・ 事業目的に見合った事業効果の発現が確認されたことから、今後の改善措置の必要はない。 【同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性】 ・ 特に、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性はない。	対応なし	中国地方整備局 道路部 道路計画課 (課長 北瀬弘康)
--	-------------	------------	--	-------------	--

一般国道2号 岡 山市内立体 (H15～H19) 中国地方整備局	5年以内	98	【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】 ・ 交通量(道路交通センサス) 整備前 (H11) : 101,300台/日 実績 (H22) : 96,000台/日 ・ 事業費 整備前: 80億円 実績: 98億円 ・ 費用便益比 B/C=16.0 (B=1,860億円、C=116億円) 【事業の効果の発現状況】 ・ 一般国道2号の渋滞が解消。 ・ 交差点の立体化により死傷事故件数が削減。 ・ 三次医療施設へのアクセス向上。 ・ 大気質及び騒音レベルが低下し沿道環境が改善。 【事業実施による環境の変化】 ・ 沿道の保全措置として、遮音壁を設置。 【社会経済情勢の変化】 ・ 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。 ・ 平成21年4月に、岡山市が政令指定都市に移行。 【今後の事後評価の必要性】 ・ 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。 【改善措置の必要性】 ・ 事業目的に見合った事業効果の発現が確認されたことから、今後の改善措置の必要はない。 【同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性】 ・ 特に、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性はない。	対応なし	中国地方整備局 道路部 道路計画課 (課長 北瀬弘康)
---	-------------	-----------	--	-------------	--

一般国道2号 厚狭・埴生バイパス (S48～H19) 中国地方整備局	5年以内	431	【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】 ・交通量(道路交通センサス) 整備前 (S46) : 9,300台/日(現道) 実績 (H22) : 9,800台/日(現道)、18,300台/日(当該路線) ・事業費 整備前: 550億円 実績: 431億円 ・費用便益比 B/C=4.0 (B=2,737億円、C=680億円) 【事業の効果の発現状況】 ・一般国道2号の渋滞が解消 ・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 ・厚狭駅(新幹線駅)、山陽自動車道埴生ICへのアクセス向上 ・騒音レベルが低下し沿道環境が改善 【事業実施による環境の変化】 ・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。 【社会経済情勢の変化】 ・平成11年3月に山陽新幹線厚狭駅が開業。 ・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。 ・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。 ・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。 【今後の事後評価の必要性】 ・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。 【改善措置の必要性】 ・事業目的に見合った事業効果の発現が確認されたことから、今後の改善措置の必要はない。 【同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性】 ・特に、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性はない。	対応なし	中国地方整備局 道路部 道路計画課 (課長 北瀬弘康)
---	-------------	------------	--	-------------	--

一般国道188号 岩国南バイパス (S61～H19) 中国地方整備局	5年以内	406	【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】 ・ 交通量(道路交通センサス) 整備前 (S60) : 18,500台/日(現道) 実績 (H22) : 18,600台/日(現道)、19,100台/日(当該路線) ・ 事業費 整備前 : 580億円 実績 : 406億円 ・ 費用便益比 B/C=2.1 (B=1,200億円、C=570億円) 【事業の効果の発現状況】 ・ 一般国道188号の渋滞が解消 ・ 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 ・ 三次医療施設へのアクセス向上 ・ 騒音レベルが低下し沿道環境が改善 【事業実施による環境の変化】 ・ 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。 【社会経済情勢の変化】 ・ 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。 ・ 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。 ・ 平成24年12月に岩国錦帯橋空港が開港。 【今後の事後評価の必要性】 ・ 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。 【改善措置の必要性】 ・ 事業目的に見合った事業効果の発現が確認されたことから、今後の改善措置の必要はない。 【同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性】 ・ 特に、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性はない。	対応なし	中国地方整備局 道路部 道路計画課 (課長 北瀬弘康)
---	-------------	------------	---	-------------	--

一般国道319号 善通寺バイパス (S49～H19) 四国地方整備局	5年以内	149	[費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化] ・交通量（道路交通センサス） 整備前(S46)：11,200台/日 実績(H22)：11,800台/日（旧国道）、18,100台/日（当該道路） ・事業費 整備前：270億円 実績：149億円 ・費用便益比 B/C=1.5（B=479億円、C=312億円） [事業の効果の発現状況] ・旧国道の旅行速度が向上し、上吉田交差点の渋滞が緩和 ・交通事故が旧国道で減少 ・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 ・沿道に物流施設をはじめ複数の施設が進出 [社会経済情勢の変化] ・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 ・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 ・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 [今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性] ・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。 [同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性] ・現時点では、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性は見られない。	対応なし	四国地方整備局 道路部 道路計画課 (課長 神山泰)
一般国道33号 砥部道路 (S48～H19) 四国地方整備局	5年以内	154	[費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化] ・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 ・事業費 整備前：180億円 実績：154億円 ・費用便益比 B/C=2.2（B=1,026億円、C=460億円） [事業の効果の発現状況] ・交通渋滞の緩和 ・交通事故の低減 ・主要な観光地へのアクセス性が向上 ・農林産品の流通の利便性向上 ・第三次医療施設へのアクセス性が向上 [社会経済情勢の変化] ・市町村合併により、松山都市圏の構成市町が3市8町村から3市2町へ [今後の事業の必要性及び改善措置の必要性] ・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しており、今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性はない。 [同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性] ・現時点では、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性は見られない。	対応なし	四国地方整備局 道路部 道路計画課 (課長 神山泰)

一般国道3号 基 山拡幅 (S47～H19) 九州地方整備局	5年以内	233	【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】 ・ 交通量 整備前(S49)：22,670台/日 実績(H22)：24,816台/日 ・ 事業費 整備前：234億円 実績：233億円 ・ 費用便益比 B/C=4.4 (B=2,400億円 C=551億円) 【事業の効果の発現状況】 ・ 国道3号の交通混雑の緩和、交通安全性の向上。 ・ 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。 ・ 三次医療施設へのアクセスが向上。 【事業実施による環境の変化】 ・ 国道3号の騒音値が低減し、環境基準値を下回った。 【社会経済情勢の変化】 ・ 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))。 ・ 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))。 ・ 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)。 ・ 当該路線の交通量は増加傾向(S60:19,643台/日、H22:24,816台/日)。 【今後の事業評価の必要性】 ・ 事業目的に見合った事業効果の発現が確認されており、更なる事後評価の必要はない。 【改善措置の必要性】 ・ 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。 ・ 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。 【同種事業の計画・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)	対応なし	九州地方整備局 道路部 道路計画第一課 (課長 本田卓)
---	-------------	------------	--	-------------	---

一般国道57号 大津バイパス (S41～H19) 九州地方整備局	5年以内	126	【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】 ・ 交通量 整備前 (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) ・ 事業費 整備前: 123億円 実績: 126億円 ・ 費用便益比 B/C=6.2 (B=2,124億円 C=343億円) 【事業の効果の発現状況】 ・ 国道57号の交通混雑緩和、交通安全性の向上。 ・ 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。 ・ 二次医療施設へのアクセスが向上。 【事業実施による環境の変化】 ・ 国道57号の騒音値が低減し、環境基準値を下回った。 【社会経済情勢の変化】 ・ 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。 ・ 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。 ・ 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。 ・ 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) 【今後の事業評価の必要性】 ・ 事業目的に見合った事業効果の発現が確認されており、更なる事後評価の必要はない。 【改善措置の必要性】 ・ 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。 ・ 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。 【同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性】 ・ 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。 ・ 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)。	対応なし	九州地方整備局 道路部 道路計画第一課 (課長 本田卓)
---	-------------	------------	--	-------------	---

一般国道57号 千歳大野道路 (H8～H19) 九州地方整備局	5年以内	264	【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】 ・交通量 整備前(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） ・事業費 整備前：250億円 実績：264億円 ・費用便益比 B/C=1.3（B=446億円 C=340億円） 【事業の効果の発現状況】 ・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。 ・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。 ・三次医療施設へのアクセスが向上。 ・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。 ・並行する国道57号の代替路として機能。 ・並行する国道57号の交通安全性の向上。 ・農産品の流通の利便性向上。 【事業実施による環境の変化】 ・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。 【社会経済情勢の変化】 ・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)。 ・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。 ・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)。 ・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)。 【今後の事業評価の必要性】 ・事業目的に見合った事業効果の発現が確認されており、更なる事後評価の必要はない。 【改善措置の必要性】 ・千歳大野道路は、中九州横断道路の一部区間であり、交通利便性の向上や地域間の連携・交流の支援、沿線地域の産業発展等を図り、国道57号の代替機能を有することを目的とした事業である。 ・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。 ・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。 【同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性】 ・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。 ・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）。	対応なし	九州地方整備局 道路部 道路計画第一課 (課長 本田卓)
--	-------------	------------	--	-------------	---

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）	5年以内	4,196	1) 費用対効果分析の算定基礎となった要因 ・全体事業費 計画時3,890億円→実績4,196億円 ・交通量（H23年度）計画時20,800台/日→実績28,100台/日 ・B/C=2.9 ・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） ・C：5,960億円（事業費：5,630億円、維持管理費：331億円） 2) 事業の効果の発現状況 ・旅行速度：供用前22km/h→供用後75km/h ・死傷事故率：供用前140件/億台^{キロ}→供用後51件/億台^{キロ} ・災害に強い道路ネットワークの形成 ・環状道路機能の発揮 ・沿線地域で進む企業立地 ・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 ・魅力ある観光資源へのアクセスとして機能 3) 事業実施による環境の変化 ・大気質・騒音ともに環境基準を下回ることを確認 4) 事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・沿線人口は全国平均と比較して増加傾向 ・県内総生産は全国と比較して同程度 ・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 5) 今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性 ・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 ・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 ・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 6) 計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性 ・特になし	対応なし	東日本高速道路（株） 高速道路計画課 （課長 小林正俊） 中日本高速道路（株） 建設チーム （リーダー 和田宣史）
--	-------------	--------------	--	-------------	---

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㈱	5年以内	1,502	1) 費用対効果分析の算定基礎となった要因 ・全体事業費 計画時1,890億円→実績1,502億円 ・交通量（H23年度）計画時8,300台/日→実績13,800台/日 ・B/C=1.2 ・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） ・C：2,261億円（事業費：1,959億円、維持管理費：302億円） 2) 事業の効果の発現状況 ・旅行速度：供用前34km/h→供用後59km/h ・死傷事故率：供用前41件/億台[※]→供用後18件/億台[※] ・当該路線の整備によるバス路線の利便性向上 ・農林水産品の流通の利便性向上 ・三次医療機関へのアクセス向上 ・災害時の代替機能の確保 3) 事業実施による環境の変化 ・大気質・騒音ともに環境基準を下回ることを確認 4) 事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・沿線人口は全国平均と比較して同程度 ・県内総生産は全国と比較して減少傾向 ・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 5) 今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性 ・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 ・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。 6) 計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性 ・特になし	対応なし	東日本高速道路㈱ 高速道路計画課 （課長 小林正俊）
---	-------------	--------------	--	-------------	---

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	5年以内	4,380	1) 費用対効果分析の算定基礎となった要因 ・全体事業費 計画時4,628億円→実績4,380億円 ・交通量 計画時 23,100台/日 → 開通後 41,200台/日 ※H23年 ・B/C=5.7 ・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） ・C：6,084億円（事業費：5,311億円、維持管理費：772億円） 2) 事業の効果の発現状況 ・混雑度：供用前1.35→供用後1.11 ※国道1号 ・死傷事故率：供用前80件/億台[※]→供用後73件/億台[※] ※国道1号 3) 事業実施による環境の変化 ・環境アセスメントの記載事項に関して、環境保全目標値を上回る変化はない 4) 事業を巡る社会経済情勢等の変化 【県内総生産・人口の推移】 ・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。 【交通量の推移】 ・供用開始した平成19年以降、増加傾向にある。 5) 今後の事後評価の必要性及び改善措置 ・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。 6) 計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性 ・なし	対応なし	中日本高速道路(株) 建設チーム （リーダー 和田宣史） 西日本高速道路(株) 計画設計課 （課長 永田順宏）
---	-------------	--------------	---	-------------	---

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	5年以内	1,157	1) 費用対効果分析の算定基礎となった要因 ・全体事業費 計画時1,395億円→実績1,157億円 ・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 ・B/C=2.0 ・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） ・C：1,645億円（事業費：1,437億円、維持管理費：208億円） 2) 事業の効果の発現状況 ・混雑度：供用前1.39→供用後0.72 ※国道42号 ・死傷事故率：供用前85件/億台[※]→供用後71件/億台[※] ※国道42号 3) 事業実施による環境の変化 ・環境アセスメントの記載事項に関して、環境保全目標値を上回る変化はない 4) 事業を巡る社会経済情勢等の変化 【県内総生産・人口の推移】 ・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。 【交通量の推移】 ・供用開始した平成19年以降、増加傾向にある。 5) 今後の事後評価の必要性及び改善措置 ・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。 ・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る、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。 6) 計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性 ・なし	対応なし	西日本高速道路(株) 計画設計課 （課長 永田順宏）
---	-------------	--------------	---	-------------	---

【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	【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】 ・交通量 計画時：49,000～53,400台/日 実績：36,500～38,100台/日 ・事業費 計画時：1,430億円 実績：1,408億円 ・費用便益比 B/C=2.4（B=4,886億円、C=2,057億円） 【事業の効果の発現状況】 ・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 ・尾張北西部から名古屋都心部へのアクセス向上 ・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 ・三次医療施設へのアクセスが向上。 【事業実施による環境の変化】 ・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。 【社会経済情勢の変化】 ・中部国際空港の開港（H17.2.17） ・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。 【今後の事業評価の必要性】 ・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。 【同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性】 ・なし	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）

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	5年以内	213	【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。	対応なし	静岡県 交通基盤部 道路局 道路整備課 (課長 石塚基一郎)
一般国道150号 清水バイパス (H6～H19) 静岡市	5年以内	108	【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。	対応なし	静岡市 建設局 道路部 道路計画課 (課長 村松公美)

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	5年以内	328	【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】 ・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 【事業の効果の発現状況】 ・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） ・観光シーズンにおける宮津市街地での交通渋滞が解消 ・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 ・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。 ・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 【社会経済情勢の変化】 ・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 ・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。 ・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 【今後の事後評価の必要性】 ・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 【改善措置の必要性】 ・事業目的に見合った事業効果の発現が確認されたことから、今後の改善措置の必要はない 【同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性】 ・特に、計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性はない	対応なし	京都府建設交通部 道路建設課 (課長 仲久保 忠 伴)
---	-------------	------------	--	-------------	--

【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	(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。	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	(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) (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、施設被害の回避を図られている。 B/C 事後評価時 2.2 (B:114.9億円、C:52.7億円) (事業実施による環境の変化) 特になし (社会経済情勢の変化) 平成20年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 (今後の事後評価の必要性) 特になし (改善措置の必要性) 特になし (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 特になし	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	(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。	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	(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 (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) (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) 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) (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 (改善措置の必要性) 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) 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。	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	(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 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 全体事業費 前回再評価時 670億円 → 事後評価時 580億円 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 (事業の効果の発現状況) ターミナル新設による輸送コスト削減: 158.5億円/年 船舶大型化による海上輸送コスト削減: 1.0億円/年 震災後の幹線貨物輸送コスト削減: 9.9億円/年 B/C 事後評価時 2.5 (B: 2,338億円、C: 950億円) (社会経済情勢の変化) 特になし (今後の事後評価の必要性) 事業の効果が発現しており、今後の事後評価の必要性はない。 (改善措置の必要性) 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。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 見直しの必要性はない。	対応なし	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)

【航空路整備事業】
(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)
航空衛星システム 整備事業 (H5～H19)	5年以内	1,696	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) ・社会・経済情勢を起因とする航空需要の伸びの鈍化もしくは低迷 国内線：予測値(平成24年度)12,700万人 → 実績値(平成23年度)7,905万人 国際線：予測値(平成24年度)8,660万人 → 実績値(平成23年度)5,137万人 ・全体事業費 事業完了時(H19)：1,696億円 ・B/C 事後評価時1.2(B：4,541億円、C：3,672億円) (事業の効果の発現状況) 航空衛星システムの導入により、洋上空域においては、航空管制間隔の短縮による航空交通容量の拡大、効率的な飛行経路の設定による運航効率の向上が図られている。また、国内空域においては、地上無線施設の位置に左右されないRNAV経路の設定による航空交通容量の拡大や運航効率の向上、地上無線施設がない空港に衛星航法を利用した進入方式の設定による就航率の改善、利便性及び運航効率の向上が図られている。 また、電離層の影響を受けやすいHF(短波)音声通信と比較して、衛星システムを利用したデータリンク通信の導入により安定した通信が可能となり、混信や音声品質の低下に起因する安全性リスクの軽減、文字による管制承認等の伝達による作業負荷の軽減にも寄与しているほか、衛星を利用した航法及び通信が普及することにより、地上無線施設の縮退と航空保安業務の効率化が図られ、施設の維持及び更新費用の削減を果たしている。 上述のとおり、航空衛星システムに係る事業効果が発現しており、ICAOが提唱する将来システム構想を踏まえた航空衛星システムの整備事業の実施により、航空交通量増大への対応、運航の効率性、安全性及び利便性の向上、航空保安業務の効率化ならびに国際プレゼンスの向上を果たしており、所期の事業目的は達成されている。 (社会経済情勢の変化) 近年の燃油価格の上昇、世界的な社会・経済情勢を起因とする航空需要の伸びの鈍化もしくは低迷により、航空需要(旅客)は当初予測に比して減少傾向にあるが、飛行回数については旅客ほどの減少傾向は見られない状況である。 (今後の事後評価の必要性) 事業目的に見合った事業効果の発現が確認されたことから、今後の事後評価の必要性はない。 (改善措置の必要性) 事業目的に見合った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性はない。 なお、今後の施設の維持・更新にあたっては、引き続き、コスト縮減を図り、航空衛星システム事業の一層の投資効率性の向上を図っていく。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価の見直しの必要性) 今後の航空保安システム事業の実施にあたっては、航空需要予測をより一層見極めていくとともに、国際的な社会・経済情勢や航空技術の革新動向を分析し、投資効率性を十分考慮して、事業の計画・調査を行っていくことが必要である。 また、費用対効果分析に当たっては、航空保安システムの事業評価に係る特性を十分考慮した上で、航空保安システムについて個別の機能や施設単位での評価、現在貨幣価値換算できていない便益・効果の定量的評価などの点について費用対効果分析手法の改善を図って行くことが望ましい。	対応なし	航空局 交通管制部 交通管制企画課 (課長 西村典明) 管制技術課 (課長 鏡弘義)

【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	〈評価の基礎要因の変化と要因〉 事業費 計画時(免許申請時)3,002億円 → 実績 2,414億円 工期 計画時(免許申請時)約6年 → 実績 約10年 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) B/C 事後評価時 1.04 (B 3,223億円 C 3,085億円) 〈利用者への効果・影響〉 ・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。 〈社会全体への効果・影響〉 ・N₂O排出量が約11t/年、CO₂排出量が約1,987t/年削減される。(平成27年度時点) 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。	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	〈評価の基礎要因の変化と要因〉 事業費 計画時(免許申請時)3,156億円 → 実績 2,663億円 工期 計画時(免許申請時)約8年 → 実績 約8年 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 B/C 事後評価時 1.14 (B 4,309億円 C 3,769億円) 〈利用者への効果・影響〉 ・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) ・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。) ・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。 〈社会全体への効果・影響〉 ・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。 ・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。)	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	○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 (H17再評価時) : 96億円 実績値 : 96億円 工期 想定値 (H17再評価時) : 7年 実績値 : 7年 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 ○事業の効果の発現状況 ■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、朝タ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。 ■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。 ■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)) ○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。 ○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。 ○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。	対応なし	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)

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）	5 年以内	23	○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 ○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）） ○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。 ○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。 ○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。	対応なし	鉄道局 都市鉄道政策課 （課長 堀内 丈太郎）
---	--------------	-----------	---	-------------	--

【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	(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。 (費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) ・ 当初の事業計画に沿った整備がなされ、また庁舎が適切に活用されていることから、事業採択の時点から特段の要因の変化はない。 (事業の効果の発現状況) ・ 位置、規模及び構造の観点から、業務を行うための基本機能を満足していることが確認できる。 ・ 地域性、景観性、環境保全性、ユニバーサルデザイン、防災性及び耐用・保全性について、特に充実した取組がなされており、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。 (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。 (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。 (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。 (同種事業の計画・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。	対応なし	北海道開発局 営繕部 営繕計画課 (課長 増田 正一)

多治見税務署 (H20～H21) 中部地方整備局	5 年以内	6. 4 (社会経済情勢の変化) ・ 本事業の事業計画の必要性や合理性に影響を与えるような社会経済情勢の変化は特にないと考えられる。 (費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) ・ 当初の事業計画に沿った整備がなされ、また庁舎が適切に活用されていることから、事業採択の時点から特段の要因の変化はないと考えられる。 (事業の効果の発現状況) ・ 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。 (事業実施による環境の変化) ・ 環境保全性及びC A S B E E評価の結果から、周囲の環境に及ぼす影響は少なく、特に問題はないと考えられる。 ・ 土地区画整理事業の推進が図られている。 (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。 (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。 (同種事業の計画・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。	対応なし	中部地方整備局 営繕部 技術・評価課 (課長 内田 修)
---	--------------	--	-------------	---

名古屋港湾合同庁舎（別館） （H19～H21） 中部地方整備局	5年以内	16	（社会経済情勢の変化） ・本事業の事業計画の必要性や合理性に影響を与えるような社会経済情勢の変化は特にないと考えられる。 （費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化） ・当初の事業計画に沿った整備がなされ、また庁舎が適切に活用されていることから、事業採択の時点から特段の要因の変化はないと考えられる。 （事業の効果の発現状況） ・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。 （事業実施による環境の変化） ・環境保全性及びC A S B E E評価の結果から、周囲の環境に及ぼす影響は少なく、特に問題はないと考えられる。 （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。 （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。 （同種事業の計画・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。	対応なし	中部地方整備局 営繕部 技術・評価課 （課長 内田 修）
---------------------------------------	------	----	--	------	---------------------------------------