

完了後の事後評価結果一覧

【公共事業関係費】

【河川事業】 (直轄事業)

事業名 (事業実施期間) 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
最上川中流消流雪 用水導入事業(横 山地区) (H18～H20) 東北地方整備局	5年以内	6.4	(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 約6.4億円、工期 平成18年度～平成20年度 B/C 1.2 (B:10.8億円、C:8.9億円) (事業の効果の発現状況) ・整備前には小河川の河道閉塞により道路冠水や流雪溝の排雪能力が低下し、路肩に堆積した雪堤が交通や歩行を阻害していたが、整備後には、河道閉塞が解消し、排雪能力の向上につながり、雪堤の解消により十分な交通や歩行空間が確保された。 ・受益地区において、「通水時間は、スムーズに流れてくれるので、助かっている。」「導入前と比べて、水量が全然違う。すごく楽になった。」などの意見が寄せられている。 (事業実施による環境の変化) ・消流雪用水の管理運営は、『流雪溝利用協力会』及び『流雪溝利用協力連合会』によって住民自ら行われている。 (社会経済情勢の変化) ・大石田町の人口は、平成7年度から減少傾向にあり、さらに高齢化率は昭和55年から急激に増加し、高齢化傾向が顕著である。消流雪用水の導入により、高齢化による除排雪作業の負担軽減が図られる。 (今後の事後評価の必要性) ・事業により、町内の小河川の河道閉塞が解消され、流雪溝の排雪能力の向上が図られている。 また、施設導入後は除雪労力、除雪費用の軽減が図られたなどの効果も聞かれていることから、本事業は事業当初の目的に対して効果が発現している。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、改善処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 河川環境課 (課長 高橋 忠良)

事業名 (事業実施期間) 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
新河岸川直轄河川 改修事業(朝霞調節池) (S55～H20) 関東地方整備局	5年以内	368	(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 368億円、工期 昭和55年度～平成20年度 B/C 1.5 (B: 1,101億円、C: 731億円) (事業の効果の発現状況) ・朝霞調節池の整備により、例えば、概ね1/10規模相当の洪水の場合、新河岸川下流域の浸水被害が防止される。 ・平成16年台風22号の出水において28.4万m3の洪水が貯留され、下流河川の流量低減が図られた。 ・流域整備計画規模の洪水が発生した場合、新河岸川流域で避難ができずに孤立してしまう人は、避難率40%で約25,800人、電力の停止による影響人口が約27,800人と想定されますが、事業実施により防止される。 (事業実施による環境の変化) ・調節池内の環境についてモニタリング調査を実施し、事業実施による環境の変化を確認した。 ・環境保全対策を実施した結果、植物調査により植物種(重要種)が増加していることを確認している。 (社会経済情勢の変化) 新河岸川流域では、事業着手時点から市街化率が約13%増加、DID地区面積も約12%増加しており、新河岸川における治水安全度の向上は、ますます重要となっている。 (今後の事後評価の必要性) 平成16年10月出水において事業効果を発現しており、今後も引き続き浸水被害の軽減効果が期待され、事業の有効性が十分見込まれることから、今後の事後評価の必要性はないものと思われる。 (改善措置の必要性) 平成16年10月出水において事業効果を発現しており、今後も引き続き浸水被害の軽減効果が期待され、事業の有効性が十分見込まれることから、今後の改善措置の必要性はないものと思われる。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 事業評価の結果、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ものと思われる。	対応なし	関東地方整備局 河川計画課 (課長 西田 将人)

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)
小貝川特定構造物 改築事業（JR水戸 線小貝川橋架替） （H13～H20） 関東地方整備局	5年以内	36	（費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化） 全体事業費 36億円、工期 平成13年度～平成20年度 B/C 3.0（B：136億円、C：44億円） （事業の効果の発現状況） ・JR水戸線小貝川橋の架替により、例えば計画規模（1/100）の洪水の場合、筑西市で約5km2の浸水域が解消される。 ・浸水被害が発生した平成16年10月洪水と同規模の雨量となった平成20年8月洪水において、浸水被害は発生しなかった。 ・1/100規模の洪水が発生した場合、最大孤立者数が1,800人と想定されるが、事業実施により解消される。また、電力の停止による影響人口が1,200人と想定されるが、事業実施により解消される。 （事業実施による環境の変化） 事業実施後に魚介類・植物調査を実施したが、出現種数の減少は確認されなかった。 （社会経済情勢の変化） 小貝川流域では、事業着手時点から浸水区域内人口が約3%増加しており、小貝川橋における治水安全度の向上は、ますます重要となっている。 （今後の事後評価の必要性） 平成20年8月出水において事業効果を発現しており、今後も引き続き浸水被害の軽減効果が期待され事業の有効性が十分見込まれることから、今後の事後評価の必要性はないものと思われる。 （改善措置の必要性） 平成20年8月出水において事業効果を発現しており、今後も引き続き浸水被害の軽減効果が期待され事業の有効性が十分見込まれることから、今後の改善措置の必要性はないものと思われる。 （同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性） 事業評価の結果、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法について見直しの必要性はないものと思われる。	対応なし	関東地方整備局 河川計画課 (課長 西田 将人)

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)
狩野川床上浸水対策特別緊急事業 (原木地区) (H16～H20) 中部地方整備局	5年以内	9.0	(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9.0億円、工期 平成16年度～平成20年度 B/C 3.2 (B: 42億円、C: 13億円) (事業の効果の発現状況) 平成20年度のポンプ増設以降、幸いにも効果を発現するような降雨はなく、被害もない。 事業の実施により、計画対象である昭和57年9月洪水と同規模の洪水が発生した場合においても、浸水被害が解消される。 (事業実施による環境の変化) 排水機場設置に伴う自然環境への影響は特に認められない。 施設の稼働に伴う振動・騒音に対する地元住民からの苦情も特にない。 (社会経済情勢の変化) 事業着手時と比較して人口や土地利用に現在も大きな変化は無い。 (今後の事後評価の必要性) 事業完了以降、被害は生じていない。また、計画規模の出水に対しても、本事業の実施により、浸水被害の軽減効果が期待され、事業の有効性は十分見込まれることから、今後の事後評価の必要はないと考える。 (改善措置の必要性) 事業完了以降、被害は生じていない。また、計画規模の出水に対しても、本事業の実施により、浸水被害の軽減効果が期待され、事業の有効性は十分見込まれることから、改善措置の必要性はないと考える。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 事業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る。	対応なし	中部地方整備局 河川計画課 (課長 柄沢 祐子)

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)
淀川水系直轄河川 改修事業（大津・ 草津川放水路） (H4～H20) 近畿地方整備局	5年以内	1,490	■大津放水路 (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 641億円、工期 平成4年度～平成16年度 B/C 2.5 (B: 2,767億円、C: 1,113億円) (事業の効果の発現状況) ・大津放水路(Ⅰ期区間)の完成により、浸水面積は86ha(59%)減少し、浸水家屋数は約1,270戸(50%)減少。 ・被害指標については、電力の停止による影響人口が約255人(98%)軽減。 ・平成17年6月の運用開始以降、これまで(H25.9.30)に122回の洪水調節を実施しており、流域における大きな浸水被害は発生していない。 ・平成25年9月洪水においては、大津放水路により約1,230戸の家屋浸水を防止。 (事業実施による環境の変化) ・平常時は、現川流量をそのまま下流河川に流す構造としており、下流河川の水質に大きな変化はみられない。 (社会経済情勢の変化) ・大津市の人口、世帯数は、事業着手以前の平成2年から現在(平成22年)まで、人口、世帯数ともに増加。 (今後の事後評価の必要性) ・大津放水路事業は、平成25年9月洪水等において効果の発現が確認され、地域の社会経済情勢としては、京阪神等のベッドタウンとして成長を続けており、当事業の重要性は高く、また、当事業による環境の変化や影響は、見受けられない。よって、今後の事後評価については、必要ないものとする。 (改善措置の必要性) ・当初想定されていた効果が発揮され、環境への重大な影響も見受けられないことから、改善措置の必要性はないものとする。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・大津放水路の事後評価の結果、同種事業の調査計画のあり方や事業評価手法についての見直しの必要はないものと思われる。 ■草津川放水路 (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 849億円、工期 平成4年度～平成20年度 B/C 7.1 (B: 10,848億円、C: 1,533億円) (事業の効果の発現状況) ・草津川放水路の整備により、浸水面積は1,280ha(91%)減少し、浸水世帯は約14,900戸(92%)減少。 ・被害指標については、電力の停止による影響人口が約3,920人(98%)軽減。 ・平成25年9月洪水では、避難判断水位まで達する洪水であったが草津川沿川で浸水は発生していない。 ・旧草津川では堤防決壊によるはん濫の恐れがあり、放水路事業により浸水被害を防止。 (事業実施による環境の変化) ・草津川通水後の河川環境調査結果では、生物の確認種数は増加。 ・草津市景観百景の中に、草津川、旧草津川、伯母川において、9箇所が選ばれており、周辺景観に対して問題は特に見られない。 (社会経済情勢の変化) ・草津市の人口、世帯数は、事業着手以前の平成2年から現在(平成22年)まで、人口、世帯数ともに増加。 (今後の事後評価の必要性) ・草津川放水路事業は、平成25年9月洪水等において効果の発現が確認され、地域の社会経済情勢としては、京阪神等のベッドタウンとして成長を続けており、当事業の重要性は高く、また、当事業による環境の変化や影響は、見受けられない。よって、今後の事後評価については、必要ないものとする。 (改善措置の必要性) ・当初想定されていた効果が発揮され、環境への重大な影響も見受けられないことから、改善措置の必要性はないものとする。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・草津川放水路の事後評価の結果、同種事業の調査計画のあり方や事業評価手法についての見直しの必要はないものと思われる。	対応なし	近畿地方整備局 河川計画課 (課長 田中 孝幸)

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)
相野谷川土地利用 一体型水防災事業 (H13～H20) 近畿地方整備局	5年以内	61	(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 61億円、工期 平成13年度～平成20年度 B/C 1.02 (B: 109億円、C: 107億円) (事業の効果の発現状況) 鮎田・高岡・大里地区の輪中堤が概成した平成16年以降、現在まで9洪水に対して浸水被害を軽減し、この間に累計256戸、約58億円の浸水被害防止効果が発現。 (事業実施による環境の変化) 本事業は、一部区域の氾濫を許容しながら輪中堤や宅地嵩上げにより住家を防御する対策であることから河川環境への影響も最小化されており、事業前後での生物の確認種数に大きな変化は見られない。 (社会経済情勢の変化) 相野谷川の氾濫原を含む沿川市町(紀宝町)の平成13年から平成23年までの総人口は8.4%減、総世帯数は0.6%増であり、社会情勢に大きな変化は無い。 (今後の事後評価の必要性) 事業完成後、平成23年台風6号洪水などにおいて、事業効果の発現を確認しており、また、大きな社会情勢の変化等もなく、当事業の重要性は高く、当事業による環境等の変化は見受けられない。よって、今後の事後評価については、必要ないものとする。 (改善措置の必要性) 当初想定されていた効果が発揮され、環境への重大な影響も見受けられないことから、改善措置の必要性はないものとする。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 相野谷川土地利用一体型水防災事業の事後評価の結果、同種事業の調査計画のあり方や事業評価手法についての見直しの必要はないものと思われる。	対応なし	近畿地方整備局 河川計画課 (課長 田中 孝幸)

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)
那賀川床上浸水対策特別緊急事業 (桑野川左岸) (H14～H20) 四国地方整備局	5年以内	170	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 事業費 170億円、工期 平成14年度～20年度 B/C 2.2 (B: 527億円、C: 238億円) (事業効果の発現状況) ・事業の完了以後、平成22年4月には、事業の着手以前には床上浸水が発生していた規模の降雨が発生している。しかし、排水機場による内水排除や引堤による桑野川の河積拡大の効果により、床上浸水被害は防止された。 (事業実施による環境の変化) ・現在、河川周辺の環境の大きな変化は見受けられない。 (社会経済情勢の変化) ・事業完了以降の桑野川氾濫域内の阿南市の製造品出荷額をみると、一時に比べて減少しているものの、依然として2,500億円以上の高い水準を維持している。製造業従業者数は近年では横ばい傾向となっているが、9,000人程度を維持している。また、人口はゆるやかな減少傾向にあるもののほぼ横ばい傾向、総世帯数は微増傾向にある。 (今後の事業評価の必要性) ・事業完了後に、従来であれば、床上浸水被害が発生する規模と想定される平成22年4月洪水が発生している。しかし、本事業で実施した排水機場新設、桑野川の左岸引堤による河道整備の効果により、床上浸水被害は解消されており、事業実施に際し想定した事業効果は適切に発現されているものと考えられる。 ・事業目的に見合った効果の発現が確認できており、今後の事後評価の必要性はない。 (改善措置の必要性) ・事業目的に見合った治水効果が発現されていることから、改善措置の必要性はない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・現時点では、同種事業の計画・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	四国地方整備局 河川計画課 (課長 小長井 彰祐)

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)
吉野川床上浸水対策特別緊急事業 (飯尾川) (H18～H20) 四国地方整備局	5年以内	18	(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 18億円、工期 平成18年度～平成20年度 B/C 2.1 (B: 54億円、C: 26億円) (事業の効果の発現状況) ・完成以後も、事業着手前に床上浸水が発生していた規模の降雨が発生している。しかし、角ノ瀬排水機場等の効果により床上浸水被害が軽減されている。平成23年台風15号洪水における岩津地点下流の流域平均2日雨量は、平成16年10月洪水の雨量と同規模であったが、飯尾川における浸水被害は浸水家屋数が約7割減少するなど大幅に減少した。 (事業実施による環境の変化) ・事業着手前及び完了後において特筆すべき自然環境の変化は見当たらなかった。 ・今後の自然環境においても大きな影響はないものと考えられる。 (社会経済情勢の変化) ・飯尾川流域は徳島市中心部に隣接しベッドタウンとして開発されている地域である。 ・約6割が第3次産業従事者であり、さらに近年は徳島外環状道路の整備も行われており、さらなる利便性の向上が期待されている。 ・人口推移は安定し、かつ世帯数が増加傾向にある。製造業従業者数は減少傾向となっているものの、製造品出荷額は近年増加傾向である。 ・浸水想定区域内には、教育機関、災害時要援護者関連施設、行政機関等が存在している。 (今後の事後評価の必要性) ・事業完了後も床上浸水被害が発生する規模の降雨発生はしている。しかし、本事業で整備した角ノ瀬排水機場等の効果により、床上浸水被害は概ね解消されており、事業実施に想定した事業効果は発現されているものと考えられる。 ・事業目的に見合った治水効果の発現が確認できており、今後の事後評価の必要性はない。 (改善措置の必要性) ・事業目的に見合った治水効果が発現されていることから、改善措置の必要性はない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・現時点では、同種事業の計画・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	四国地方整備局 河川計画課 (課長 小長井 彰祐)

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)
遠賀川床上浸水対策特別緊急事業 (飯塚・穂波地区) (H16～H20) 九州地方整備局	5年以内	140	(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 140億円、工期 平成16年度～平成20年度 B/C 11.2 (B: 2,189億円、C: 195億円) (事業の効果の発現状況) 事業完了後、平成15年7月洪水と同規模の洪水であった平成21年7月洪水等において、家屋の浸水被害が大幅に減少するなど、事業効果が大きく発現している。 (事業実施による環境の変化) 河道掘削は、平水位以下の掘削を極力さけて行ったため、魚類調査の結果でも大きな変化は無く、自然環境への影響は特に見られない。 (社会経済情勢の変化) 近年においても、平成21年、平成22年、平成24年と大規模な洪水が発生しており、洪水対策及び内水大差宇野必要性は変わっていない。また、事業実施箇所である飯塚市の人口は大きく変わっておらず、治水事業の必要性は変わっていない。 (今後の事後評価及び改善措置の必要性) 事業完了後、平成21年7月洪水等において、効果の発現が確認されている。また、大きな社会情勢の変化等もなく、近年の大雨の発生頻度を踏まえると当事業の重要性は依然として高く、当事業による環境の変化も特に見受けられない。よって、今後の事後評価及び改善措置の必要性は無いものとする。ただし、今後の効果の発現状況や社会情勢等の変化については適宜モニタリングを実施していく。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 今回の手法により事業評価が可能であるため、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性は無いものと思われる。	対応なし	九州地方整備局 河川計画課 (課長 藤本 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)
大淀川床上浸水対策特別緊急事業 (富吉・萩原地区) (H15～H20) 九州地方整備局	5年以内	58	(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 58億円、工期 平成15年度～平成20年度 B/C 2.1 (B:193億円、C:92億円) (事業の効果の発現状況) 事業完了後、事業目標規模相当の洪水は発生していないものの、排水ポンプ場の稼働実績を有しているとともに、氾濫シミュレーションの結果から今後の効果発現が期待される。 (事業実施による環境の変化) 河川内の工事は実施していないことから、周辺の自然環境への影響は特にないものと考えられる。 (社会経済情勢の変化) 事業実施箇所である流域内の人口は大きく変わっておらず、治水事業の必要性は変わっていない。 (今後の事後評価及び改善措置の必要性) 事業完了後、事業目標規模相当の洪水は発生していないものの、排水ポンプ場の稼働実績を有しているとともに、氾濫シミュレーションの結果から今後の効果発現が期待される。また、大きな社会情勢の変化等もなく、当事業の重要性は依然として高く、当事業による環境の変化も特に見受けられない。よって、今後の事後評価及び改善措置の必要性は無いものとする。ただし、今後の効果の発現状況や社会情勢等の変化については適宜モニタリングを実施していく。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 今回の手法により事業評価が可能であるため、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性は無いものと思われる。	対応なし	九州地方整備局 河川計画課 (課長 藤本 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)
常願寺川総合水系 環境整備事業 (H9～H20) 北陸地方整備局	5年以内	5.8	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 全体事業費 5.8億円、工期 平成9年度～平成20年度 B/C 3.7 (B: 38億円、C: 10億円) (事業の効果の発現状況) ・常願寺川・岩峯野地区では、各種イベントのほかジョギングや散策等を中心とした利用がみられ、年間を通じて日常生活における地域の憩い・安らぎの場として機能している。 ・平成17年 5月に「常願寺川の清流と桜を愛する会」が設立され、同会が実施する“維持管理活動”や“河川愛護活動”などにより、地域の交流拠点としての活用が期待される。 ・堤防断面が拡大し、堤防の安全性が向上するとともに、盛土部は水防活動に利用する土砂として活用することができ、地域の防災力の向上に寄与している。 (事業実施による環境の変化) ・事業実施中及び事業完了後において、自然環境の変化に関する問題及び指摘はない。 (社会経済情勢の変化) ・事業箇所周辺の居住人口についてはほぼ横ばい、世帯数については緩やかな増加傾向にあり、大きな社会的変化はないものと考えられる。 ・整備箇所では今後も地域による利活用が計画されているほか、市民団体等による維持管理体制も確立されている。 (今後の事後評価の必要性) ・散策や各種イベント等に利活用されており、事業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ものと判断される。 (改善措置の必要性) ・常願寺川・岩峯野地区では、散策等の日常的な利用がなされている状況であり、地元住民等による定期的な維持管理も行われていることから、今後も事業効果は十分に持続していくものと考えられる。 ・今後は、桜の成長や各種イベントの開催等により、地域の交流拠点としてより多くの人々に利活用されることが期待される。 ・これらより、改善措置の必要はないものと考えられる。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・当該事業に関わる事業評価手法については妥当と考えられ、見直しの必要はないものと考えられる。 ・今後もCVMによる評価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て改善を図っていく。	対応なし	北陸地方整備局 河川計画課 (課長 石井 陽)

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)
草津川放水路浄化 事業 (H9～H20) 近畿地方整備局	5年以内	34	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 全体事業費：34億円、工期：平成9年度～平成20年度（関連する草津川放水路事業の事業実施期間を含む） B/C 3.9（B：220億円、C：57億円） (事業の効果の発現状況) ・水質に影響を及ぼすCOD等の目標削減量を満足している。 (事業実施による環境の変化) ・草津川（庄司田橋）や草津川が流入する中間水路（草津川沖）の水質改善に寄与している。 (社会経済情勢の変化) ・特になし。 (今後の事後評価の必要性) ・水質改善効果の発現が確認されたため、今後の事後評価については、必要はないものと考え る。 (改善措置の必要性) ・水質改善効果の発現が確認され、環境への重大な影響も見受けられないことから、改善措置の必要性はないものと考えられる。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・当該事業に関わる事業評価手法は妥当と考えており、現時点では見直しの必要性はないものと考えられる。今後もCVMによる評価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)
番匠川総合水系環 境整備事業 (H17～H20) 九州地方整備局	5年以内	3.5	(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 3.5億円、工期 平成17年度～平成20年度 B/C 5.3（B：24億円、C：4.5億円） (事業の効果の発現状況) ・河川管理用通路や護岸等の整備により、河川利用者の安全性の向上が図られ、地域住民による散策やイベント等に活用しており、事業の効果が発現している。 (事業実施による環境の変化) ・事業実施中及び事業完了後において、周辺環境の変化に関する問題及び指摘は特にない。 (社会経済情勢の変化) ・地域開発の状況及び関連事業について、大きな変化はみられない。 (今後の事後評価の必要性) ・事業完了後、河川巡視・河川管理の円滑化が促進され、地域の社会情勢や環境の変化も特に見受けられないため、今後の事後評価の必要は無いものとする。 (改善措置の必要性) ・整備箇所は多くの人々に利用されており、河川利用の安全性や河川管理の利便性についても向上していることから、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) ・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)

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)
山国川総合水系環境整備事業 (H18～H20) 九州地方整備局	5年以内	5.9	(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 5.9億円、工期 平成18年度～平成20年度 B/C 5.0 (B:37億円、C:7.4億円) (事業の効果の発現状況) ・河川管理用通路や護岸等の整備により、多くの人々が環境学習や各種イベント等に利活用しており、事業の効果が発現している。 (事業実施による環境の変化) ・事業実施中及び事業完了後において、周辺環境の変化に関する問題及び指摘は特にない。 (社会経済情勢の変化) ・地域開発の状況及び関連事業について、大きな変化はみられない。 (今後の事後評価の必要性) ・事業完了後、河川巡視・河川管理の円滑化が促進されており、地域の社会情勢や環境の変化も特に見受けられないため、今後の事後評価の必要は無いものとする。 (改善措置の必要性) ・整備箇所は多くの人々に利用されており、河川利用の安全性や河川管理の利便性についても向上していることから、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) ・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)
鶴田ダム湖活用環境整備事業 (H13～H20) 九州地方整備局	5年以内	13	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 全体事業費 13億円、工期 平成13年度～平成20年度 B/C 3.7 (B:70億円、C:19億円) (事業の効果の発現状況) ・整備完了により、ダム湖畔の巡視など管理の円滑化とともに、一般利用者の安全性の向上が図られ、地域住民に利活用されている。 (事業実施による環境の変化) ・事業実施中及び事業完了後において、環境の変化については特に見受けられない。 (社会経済情勢の変化) ・事業実施中及び事業完了後において、地域の社会情勢の変化については特に見受けられない。 (今後の事後評価の必要性) ・事業目的とした効果が十分に発現しており、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) ・整備箇所は多くの人に利用されていることから、改善措置の必要性は無い。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、見直しの必要性は無い。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きたい。	対応なし	九州地方整備局 河川管理課 (課長 井元幸司)

事業名 (事業実施期間) 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
鶴田ダム貯水池水 質保全事業 (H17～H21) 九州地方整備局	5年以内	6	(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 6億円、工期 平成17年度～平成21年度 B/C 7.7 (B: 82億円、C: 11億円) (事業の効果の発現状況) ・ダム貯水池水質保全設備の稼働前(平成19年以前)に対して、稼働後(20年以降)ではクロロフィルa(植物プランクトン発生量の指標)が低くなる傾向が確認される。 ・アオコの原因種となる植物プランクトン(藍藻類)の発生頻度も減少しており、景観面の著しい悪化も抑制されている。 (事業実施による環境の変化) ・事業実施中及び事業完了後において、環境の変化については特に見受けられない。 (社会経済情勢の変化) ・大鶴湖の水環境の抜本的改善に向けた関係者会議が設立され、水質等の監視や流入水質の負荷低減対策の検討を行っている。 (今後の事後評価の必要性) ・事業目的とした効果が十分に発現しており、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) ・十分な効果が認められることから、改善措置の必要性は無い。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くとともに、貯水池の水環境に係る関係者の会議を開催し、流域全体で貯水池の水環境の監視に努めていく。 (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見直しの必要性は無い。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 河川管理課 (課長 井元幸司)

【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）
佐賀導水建設事業 （S49～H20） 九州地方整備局	5年以内	995	（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 995億円、工期 昭和49年度～平成20年度 B/C 4.1（B：8,395億円、C：2,047億円） （事業の効果の発現状況） ・平成24年7月13～14日の洪水においては、以下の効果が確認された。 （1）東洲地点（巨勢川）では、ピーク流量109m³/s（推定値）を47m³/sへ低減し、62m³/sの洪水調節効果を発現したと推定される。その結果、巨勢川調整池の貯留量は、最大で953千m³（約43%）に達した。 （2）巨勢川下流の学校橋地点（水防基準点）では、水位を1.10m低減することで水防活動軽減効果を発現したと考えられる。 （3）通瀬川、切通川、三本松川、馬場川、西佐賀導水路地区において、各地区のポンプ場の稼働により、浸水区域が縮減されたと推定される。 ・佐賀県西部の水道用水は嘉瀬川から取水されており、佐賀導水路により嘉瀬川へ供給された水（最大0.65m³/s）も利用されている。 ・巨勢川調整池全体は、年間を通して地域住民によってランニングやグラウンドゴルフ等に利用されるとともに、各種イベント等に利用されている。 （事業実施による環境の変化） ・管理開始前後で嘉瀬川吐出口の水質に大きな変化は見られない。 ・管理開始前後で巨勢川調整池の水質に大きな変化は見られない。 （社会経済情勢の変化） ・佐賀導水路周辺自治体の人口は概ね横這いである。 （今後の事後評価の必要性） ・事業目的とした効果を発現しており、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） ・十分な効果が認められることから、改善措置の必要性は無い。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・調査のあり方や事業評価手法について、現時点で見直しの必要性は無い。	対応なし	九州地方整備局 河川管理課 （課長 井元幸司）

【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）
釜石港海岸直轄海岸保全施設整備事業※ （S53～H20） 東北地方整備局	5年以内	1,215	（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15年再評価時：1,240億円 → 平成25年事後評価時：1,215億円 津波浸水回避面積：平成15年再評価時：約116ha → 平成25年事後評価時：約116ha 取扱貨物量：平成15年再評価時：232万トン → 平成25年事後評価時：216万トン 海難事故回避隻数：平成15年再評価時：6隻 → 平成25年事後評価時：6隻 （事業の効果の発現状況） 津波浸水回避面積：約116ha 海上輸送コストの削減：貨物量216万トン 海難事故の減少：2隻/荒天時の避泊船隻数増加 B/C 事後評価時 1.1 （B：3,253億円、C：2,905億円） （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） 東日本大震災の発生 （今後の事後評価の必要性） 事業の投資効果が十分認められたことから今後の事後評価の必要はない。 （改善措置の必要性） 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） 今回の東日本大震災のような異例の事態が起こった場合の事後評価については、一つの評価手法に限定せずに評価を行うなど、柔軟な対応が必要である。	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）

※港湾整備事業と一体的に評価

【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 旭川新道 (S50～H20) 北海道開発局	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(S49)：27,556/24,886台/日(現道39号/40号) 実績(H22)：21,893/22,272台/日(現道39号/40号)、21,958台/日(当該路線) ・事業費 整備前：584億円 実績：584億円 ・費用便益比 B/C=1.3 (B=1,774億円、C=1,365億円) 【事業の効果の発現状況】 ・旭川市街地を通過する交通の分散が図られるとともに、交通混雑が緩和され、定時性の確保や利便性が向上。 ・死傷事故件数が5割に減少しており、道路交通の安全性が向上。 ・旭川市街地を回避する信号交差点の少ないルートが確保されるとともに、市街地通過時間が短縮され、広域交通の利便性が向上。 ・旭川市街地の通過時間が短縮し、米の流通利便性が向上。 ・信号交差点が多い旭川市街地を回避することで、生体牛へのストレスが少ない安全性及び安定性の高い輸送ルートが確保され、生体牛の流通利便性が向上。 ・旭川市街地を通過する交通の分散が図られるとともに、並行する国道の交通混雑が緩和し、定時性及び円滑性が確保され、バスの利便性が向上。 ・道央圏や旭川市内の流通拠点と連絡する交通機能が確保され、企業立地の促進に寄与。 ・速達性及び定時性の高い移動ルートが確保され、主要な観光地へ利便性が向上。 ・沿線の土地利用条件の向上が図られたことにより、住宅造成など沿線地域の開発に寄与。 【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】 ・人口は、事業化当時約320.5千人(S50)→開通後約347.1千人(H22)となっている。 ・卸売・小売販売額は、事業化当時約6,725億円(S49)→開通後約8,660億円(H24)となっている。 ・医療・福祉従業者数は、事業化当時約4.9千人(S50)→開通後約21.9千人(H21)となっている。 【今後の事後評価の必要性】 ・旭川新道の整備により、旭川市街における交通混雑、交通事故の低減、道路交通の定時性、安全性の向上など当初の目的が達成されていることから、今後の事後評価の必要性はない。 【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】 ・同種事業の計画・調査のあり方についての、見直しを必要とする事項は見られない。 - また、事業評価手法について、見直しの必要性はない。	対応なし	北海道開発局 建設部 道路計画課 (課長 和泉 昌裕)

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38号 赤平バイパス (S61～H20) 北海道開発局	5年以内	110	【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)：12,247台/日(現道) 実績(H22)：6,820台/日(現道)、5,520台/日（当該路線） ・事業費 整備前：110億円 実績：110億円 ・費用便益比 B/C=1.1 (B=202億円、C=185億円) 【事業の効果の発現状況】 ・市街地を通過する交通の転換が図られ、定時性の確保や利便性が向上。 ・通過交通の転換が図られ、死傷事故件数が約8割減少し、道路交通の安全性が向上。 ・定時性の高い救急搬送ルートが確保されることで、芦別市から滝川市への所要時間が短縮され、高次医療施設への救急搬送の安定性が向上。 ・主要渋滞箇所が解消するなど交通混雑が緩和され、日常生活の利便性が向上。 ・主要渋滞箇所の解消などが図られ、主要な観光地への利便性が向上。 ・物流拠点への定時性が向上し、輸送の安定性が確保され、農産品の流通利便性が向上。 ・交通混雑が解消されるなど安定性の高い輸送ルートが確保され、花卉の流通利便性が向上。 【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】 ・人口は、事業化当時約22.6千人(S60)→開通後約12.6千人(H22)となっている。 ・製造品出荷額は、事業化当時約1,599千万円(S60)→開通後約1,996千万円(H22)となっている。 ・社会福祉施設数は、開通前22施設(H8)→開通後15施設(H22)となっている。 【今後の事後評価の必要性】 ・赤平バイパスの整備により、赤平市内における交通混雑の低減、道路交通の定時性、安全性の向上など当初の目的が達成されていることから、今後の事後評価の必要性はない。 【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】 ・同種事業の計画・調査のあり方についての、見直しを必要とする事項は見られない。 - また、事業評価手法について、見直しの必要性はない。	対応なし	北海道開発局 建設部 道路計画課 (課長 和泉 昌裕)

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229号 岩内改良 (S60～H20) 北海道開発局	5年以内	359	【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（S58）：2,261台/日（当該路線） 実績（H22）：3,207台/日（当該路線） ・事業費 整備前：359億円 実績：359億円 ・費用便益比 B/C=1.1（B=495億円、C=471億円） 【事業の効果の発現状況】 ・防災上の要対策箇所全てが解消され、道路交通の安全性及び確実性が向上。 ・通行止めが整備前と比較し削減され、迂回リスクが解消。 ・狭小トンネル全てが広幅員のトンネルとなることで、車両が安全でスムーズにすれ違うことができ、道路交通の安全性及び確実性が向上。 ・災害に強い安心で安全な道路環境が確保されるとともに、災害時等の通行止めによる孤立化が減少。 ・通行止めによる迂回リスクが減少したことで、水産品の流通利便性が向上。 ・道央と道南を結ぶ広域的な水産品の流通利便性が向上。 ・迂回リスクが減少し、安全で確実な搬送ルートが確保され、札幌市や小樽市の高次医療施設への救急搬送の安定性が向上。 ・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。 ・通行止めによる迂回リスクが減少し、日常生活の利便性が向上。 【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】 ・人口は、事業化当時約26.4千人（S60）→開通後約17.9千人（H22）となっている。 ・製造品出荷額は、事業化当時約242.8億円（S60）→開通後約148.1億円（H23）となっている。 ・漁獲高は、事業化当時約43.4億円（S60）→開通後約18.5億円（H23）となっている。 【今後の事後評価の必要性】 ・岩内改良の整備により、落石崩落等の通行規制区間、危険箇所及び、現道隘路区間の解消を図り、道路の安全な通行の確保など当初の目的が達成されていることから、今後の事後評価の必要性はない。 【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】 ・同種事業の計画・調査のあり方についての、見直しを必要とする事項は見られない。 - また、事業評価手法について、見直しの必要性はない。	対応なし	北海道開発局 建設部 道路計画課 (課長 和泉 昌裕)

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236号 川西中札内道路 (S63～H20) 北海道開発局	5年以内	638	【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）：9,645台/日（現道） 実績（H22）：9,386台/日（現道）、5,096台/日（当該路線） - 事業費 整備前：600億円 実績：638億円 - 費用便益比 B/C=1.3（B=1,063億円、C=838億円） 【事業の効果の発現状況】 - 帯広市と広尾町間の所要時間が短縮され、主要都市間の利便性が向上。 - 帯広市と十勝港間の所要時間が短縮されるなど、十勝港への利便性が向上。 - 所要時間が短縮されるなど、帯広空港までの利便性が向上。 - 生産地と工場間との安全性の高い輸送ルートが確保され、甜菜の流通利便性が向上。 - 生乳の工場間輸送、道外へ出荷される乳製品の流通利便性が向上。 - 並行する国道236号の交通混雑が緩和されることで死傷事故が約5割減少し、道路交通の安全性が向上。 - 広尾町から帯広厚生病院間の搬送患者の負担軽減など、救急搬送の安定性が向上。 - 速達性及び安定性の高いルートが確保され、日常生活の利便性が向上。 - 定住人口が増加し固定資産税額も増加するなど、周辺地域の活性化に寄与。 - 観光地間の所要時間が短縮し、立寄箇所や滞在時間が増加したほか、整備前後の観光消費額が増加すると試算されるなど、主要な観光地への利便性が向上。 【事業実施による環境の変化】 - 評価対象区間については、環境影響評価実施要項に基づき、環境影響評価を実施している。予測評価の結果、大気汚染、水質汚濁、騒音、動物のいずれも環境保全目標を満足している。 - 開通後、環境影響が生じる場合においては、専門家等の助言を踏まえ、適切な対応を図る。 【社会経済情勢の変化】 - 人口は、事業化当時約170.6千人（S60）→開通後約175.5千人（H22）となっている。 - 農業産出額は、事業化当時約404億円（S60）→開通直前約441億円（H18）となっている。 - 卸売・小売販売額は、事業化当時約8,169億円（S60）→開通後約5,185億円（H24）となっている。 【今後の事後評価の必要性】 - 川西中札内道路の整備により、高速ネットワークの拡充による近隣都市間の連絡機能の強化を図り、地域間交流の活性化及び、重要港湾十勝港、帯広空港等への物流効率化等の支援をするとともに、帯広市内の交通混雑の低減による道路交通の定時性、安全性の向上など当初の目的が達成されていることから、今後の事後評価の必要性はない。 【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】 - 同種事業の計画・調査のあり方についての、見直しを必要とする事項は見られない。 - また、事業評価手法について、見直しの必要性はない。	対応なし	北海道開発局 建設部 道路計画課 (課長 和泉 昌裕)

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237号 神楽拡幅 (H3～H20) 北海道開発局	5年以内	155	【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】 ・交通量（道路交通センサス） 整備前（H2）： 9,148台/日（当該路線） 実績（H22）： 13,770台/日（当該路線） ・事業費 整備前：155億円 実績：155億円 ・費用便益比 B/C=1.2（B=282億円、C=228億円） 【事業の効果の発現状況】 ・交通混雑が緩和され、定時性の確保や利便性が向上。 ・事故件数は約3割減少し、歩行者を巻き込む事故や正面衝突などによる、重大事故がなくなり、道路交通の安全性が向上。 ・植樹帯が設置されるなど道路幅が広がり、安全な歩行空間が確保されたため、歩行者事故がなくなり、歩行者の安全性が向上。 ・定時性の向上や所要時間の短縮が図られるとともに、円滑な交通環境が確保され、バスの利便性が向上。 ・交通混雑が緩和されるとともに、確実性の高い救急搬送ルートが確保され、救急搬送の安定性が向上。 ・交通混雑が緩和されるとともに、確実性及び快適性の高い移動ルートが確保され、美瑛・富良野方面への観光の利便性が向上。 ・沿線の土地利用条件の向上が図られたことにより、住宅造成など沿線地域の開発に寄与。 【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】 ・人口は、事業化当時約359.1千人（H2）→開通後約347.1千人（H22）となっている。 ・卸売・小売販売額は、事業化当時約17,437億円（H3）→開通後約8,660億円（H24）となっている。 ・医療・福祉従業者数は、事業化当時約9.7千人（H3）→開通後約21.9千人（H21）となっている。 【今後の事後評価の必要性】 ・神楽拡幅の整備により、旭川市街における交通混雑、交通事故の低減、道路交通の定時性、安全性の向上など当初の目的が達成されていることから、今後の事後評価の必要性はない。 【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】 ・同種事業の計画・調査のあり方についての、見直しを必要とする事項は見られない。 - また、事業評価手法について、見直しの必要性はない。	対応なし	北海道開発局 建設部 道路計画課 (課長 和泉 昌裕)

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241号 帯広北バイパス (S58～H20) 北海道開発局	5年以内	311	【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】 ・交通量（道路交通センサス） 整備前（S55）：22,482台/日（現道） 実績（H22）：35,105台/日（現道）、11,325台/日（当該路線） ・事業費 整備前：300億円 実績：311億円 ・費用便益比 B/C=1.3（B=824億円、C=657億円） 【事業の効果の発現状況】 ・確実性及び安定性の高い輸送ルートが確保され、誘致活動及び工業団地に立地する企業の営業活動や物流の利便性が向上。 ・音更町市街地を通過する大型車両が当該道路に転換し、十勝北部地域と出荷拠点間の安定性の高い輸送ルートが確保され、豆類の流通利便性が向上。 ・安定性の高い輸送ルートが確保され、輸送時のストレスが軽減するなど、生体牛の流通利便性が向上。 ・音更町市街地を通過する大型車両が当該道路に転換し、音更町市街地の交通混雑が緩和され、定時性の確保や利便性が向上。 ・並行する国道241号の交通混雑が緩和されることで死傷事故が約4割減少し、道路交通の安全性が向上。 ・快適性の高い周遊ルートが確保され、主要な観光地への利便性が向上。 ・音更町市街地の交通混雑の緩和による交通の円滑化や定時性が確保されたほか、当該道路を運行するバス路線が新設されるなど、日常生活の利便性が向上。 【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】 ・人口は、事業化当時約196.9千人（S60）→開通後約213.1千人（H22）となっている。 ・農業産出額は、事業化当時約445億円（S60）→開通直前約474億円（H18）となっている。 ・卸売・小売販売額は、事業化当時約8,352億円（S60）→開通後約5,536億円（H24）となっている。 【今後の事後評価の必要性】 ・帯広北バイパスの整備により、北海道横断自動車道音更帯広IC及び音更町IC工業団地への連絡機能の強化による物流効率化等の支援、音更町市街における交通混雑の低減を図り、道路交通の定時性、安全性の向上など当初の目的が達成されていることから、今後の事後評価の必要性はない。 【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】 ・同種事業の計画・調査のあり方についての、見直しを必要とする事項は見られない。 - また、事業評価手法について、見直しの必要性はない。	対応なし	北海道開発局 建設部 道路計画課 (課長 和泉 昌裕)

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334号 峰浜道路 (S60～H20) 北海道開発局	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】 ・交通量（道路交通センサス） 整備前（S58）：3,076台/日（当該路線） 実績（H22）：2,981台/日（当該路線） ・事業費 整備前：50億円 実績：50億円 ・費用便益比 B/C=1.02（B=78億円、C=77億円） 【事業の効果の発現状況】 ・防雪対策が施され、地吹雪・吹雪による通行止め及び防災点検要対策箇所が解消し、冬期交通の確実性が向上。 ・狭小幅員の解消や歩道が確保されたことで、死傷事故が減少し、安全で安心な交通環境が向上。 ・バス運行の安全性及び安定性が確保され、バスの利便性が向上。 ・地吹雪による通行止めや狭小幅員が解消され、ウトロ漁港から斜里町水産加工場などへ運ばれる、水産品の流通利便性が向上。 ・安全性及び確実性の高い搬送ルートが確保され、ウトロから斜里町及び網走市の病院までの救急搬送の安定性が向上。 ・道路交通の確実性が高まり、主要な観光地への利便性が向上。 【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】 ・人口は、事業化当時約1.6万人（S60）→開通後約1.3万人（H22）となっている。 ・漁獲量は、事業化当時約12.7千t（S60）→開通後約25.9千t（H22）となっている。 ・観光入込客数は、事業化当時約141万人（H1）→開通後約126万人（H24）となっている。 【今後の事後評価の必要性】 ・峰浜道路の整備により、地吹雪による視程障害、交通事故の低減、危険箇所の解消、道路の安全な通行の確保など当初の目的が達成されていることから、今後の事後評価の必要性はない。 【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】 ・同種事業の計画・調査のあり方についての、見直しを必要とする事項は見られない。 - また、事業評価手法について、見直しの必要性はない。	対応なし	北海道開発局 建設部 道路計画課 (課長 和泉 昌裕)

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392号 上茶路防災 (H15～H20) 北海道開発局	5年以内	32	【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）：1,596台/日（当該路線） 実績（H22）：2,525台/日（当該路線） ・事業費 整備前：33億円 実績：32億円 ・費用便益比 B/C=1.4（B=54億円、C=38億円） 【事業の効果の発現状況】 ・防災上の要対策箇所が解消され、道路交通の確実性が向上。 ・第1次緊急避難道路として活用が想定されるとともに、被災地域からの迅速な救急搬送や救援物資等の輸送の確実性が向上。 ・白糠町上茶路・二股地区から釧路市の高次医療施設までの救急搬送の安定性が向上。 ・重要港湾釧路港からの輸送の安定性が向上し、石油製品の流通利便性が向上。 ・砂糖の出荷や重油の調達を安定的に行うことが可能となり、製糖工場の流通利便性が向上。 ・通行止めによる大規模な迂回が解消し、日常生活の利便性が向上。 ・十勝圏と釧路・根室圏の主要な観光地への移動の確実性向上に寄与。 【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】 ・人口は、事業化当時約11.4千人（H12）→開通後約9.3千人（H22）となっている。 ・製造品出荷額は、事業化当時約495億円（H15）→開通後約510億円（H23）となっている。 ・漁獲量は、事業化当時約4.5千t（H15）→開通後約3.4千t（H22）となっている。 【今後の事後評価の必要性】 ・上茶路防災の整備により、地滑りによる危険箇所及び通行止めの解消など当初の目的が達成されていることから、今後の事後評価の必要性はない。 【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】 ・同種事業の計画・調査のあり方についての、見直しを必要とする事項は見られない。 - また、事業評価手法について、見直しの必要性はない。	対応なし	北海道開発局 建設部 道路計画課 (課長 和泉 昌裕)

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393号 赤井川道路 (S57～H20) 北海道開発局	5年以内	280	【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(S58)： 126台/日(現道) 実績(H22)： 2,164台/日(当該路線) ・事業費 整備前：280億円 実績：280億円 ・費用便益比 B/C=1.3 (B=495億円、C=394億円) 【事業の効果の発現状況】 ・赤井川村と倶知安町間の通行不能区間が解消されたことで、所要時間が短縮され、日常生活の利便性が向上。 ・開通を契機とした「メーブル街道393もみじ祭」の開催等、周辺市町村が一体となった地域間交流が活性化。 ・通行不能区間が解消されたことで、物流拠点から商業施設への所要時間が短縮され、生鮮食料品の流通利便性が向上。 ・通行不能区間が解消されたことで、赤井川村から苫小牧港への輸送時間が短縮され、農産品の流通利便性が向上。 ・所要時間が短縮され、主要な観光地への利便性が向上。 ・国道230号の代替路としての機能が確保され、災害時における緊急輸送道路が強化。 ・狭小幅員が解消され、大型車のすれ違いがスムーズとなり、道路交通が円滑化。 ・地熱発電の開発に必要な物資等の輸送ルートとして重要な役割を担う。 ・自然環境に調和した景観形成を図り、自然に優しいみちづくりを実施。 【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】 ・人口は、事業化当時約20,4千人(S60)→開通後約16,8千人(H22)となっている。 ・農業産出額は、事業化当時約68億円(S60)→開通直前約59億円(H18)となっている。 ・観光入込客数は、事業化当時約1,148千人(S60)→開通後約1,929千人(H22)となっている。 【今後の事後評価の必要性】 ・赤井川道路の整備により、通行不能区間の解消、地域間交流の活性化及び物流効率化等の支援など当初の目的が達成されていることから、今後の事後評価の必要性はない。 【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】 ・同種事業の計画・調査のあり方についての、見直しを必要とする事項は見られない。 また、事業評価手法について、見直しの必要性はない。	対応なし	北海道開発局 建設部 道路計画課 (課長 和泉 昌裕)

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4号 花巻東バイパス (S62～H20) 東北地方整備局	5年以内	490	【費用対効果分析の算定基盤となった要因の変化】 ・交通量 整備前(H15)：20,500台/日(現道) 実績(H25)：15,819台/日(現道)、12,546台/日(当該路線) ・事業費 整備前：490億円 実績：490億円 ・費用便益比 B/C=1.4 (B=882億円 C=648億円) 【事業の効果の発現状況】 ①円滑なモビリティの確保 ・現道の渋滞損失時間(整備前)112万人・時間/年 → (整備後)50万人・時間/年 ・現道の旅行速度改善(整備前)15.1km/h → (整備後)27.5km/h ②個性ある地域の形成 ・花巻流通業務団地へ直結する道路として整備し、ほぼ完売(分譲率99%) ③安全な生活環境の確保 ・現道の死傷事故件数(整備前)43件/年 → (整備後)18件/年 ④生活環境の改善・保全 ・現道の夜間交通騒音改善(整備前)73dB → (整備後)62dB 【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】 ・H18年1月1日 市町村合併(旧花巻市、旧石鳥谷町、旧東和町、旧大迫町) ・H20年6月14日 岩手・宮城内陸地震発生 ・H23年3月11日 東日本大震災発生 ・H23年度 復興支援道路として東北横断自動車道釜石秋田線(釜石～花巻間)が全線事業化 【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 小山健一)

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4号 平泉バイパス (S56～H20) 東北地方整備局	5年以内	260	【費用対効果分析の算定基盤となった要因の変化】 ・交通量 整備前(S55)：13,046台/日(現道) 実績(H25)：7,288台/日(現道)、15,586台/日(当該路線) ・事業費 整備前：260億円 実績：260億円 ・費用便益比 B/C=1.4 (B=535億円 C=388億円) 【事業の効果の発現状況】 ①円滑なモビリティの確保 ・現道の渋滞損失時間(整備前)45.0万人・時間/年 → (整備後)31.5万人・時間/年 ②個性ある地域の形成 ・バイパス整備により、観光期における現道の最大観光渋滞長が半減 ③安全な生活環境の確保 ・現道の死傷事故件数(整備前)34件/年 → (整備後)10件/年 ④生活環境の改善・保全 ・世界遺産平泉の登録を目指し一関遊水地事業とバイパス事業が一体となり景観に配慮した整備を実施 【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】 ・H20年6月14日 岩手・宮城内陸地震発生 ・H23年3月11日 東日本大震災発生 ・H23年6月29日 「平泉の文化遺産」が世界遺産に登録 【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 小山健一)

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45号 桃生登米道路 (H5～H22) 東北地方整備局	5年以内	570	【費用対効果分析の算定基盤となった要因の変化】 ・交通量 整備前(H17)：6,124台/日(現道) 実績(H25)：5,213台/日(現道)、8,637台/日(当該路線) ・事業費 整備前：570億円 実績：570億円 ・費用便益比 B/C=3.3 (B=1,759億円 C=532億円) 【事業の効果の発現状況】 ①円滑なモビリティの確保 ・現道の渋滞損失時間(整備前)66万人・時間/年 → (整備後)34万人・時間/年 ②個性ある地域の形成 ・登米市の観光入込客数増加(整備前)123万人/年 → (整備後)262万人/年 ③安全で安心できるくらしの確保 ・登米市から石巻赤十字病院(三次医療施設)間の所要時間短縮(整備前)43分→(整備後)31分 ④災害への備え ・緊急輸送道路である国道45号が通行止となった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路路線を形成する三陸縦貫自動車道 【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23年3月11日 東日本大震災 発生 ・平成23年4月 仙台塩釜港 特定重要港湾から国際拠点港湾に変更 【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 小山健一)

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4号 本宮拡幅 (S53～H21) 東北地方整備局	5年以内	190	【費用対効果分析の算定基盤となった要因の変化】 ・交通量 整備前(S55)：19,744台/日(現道) 実績(H25)：40,810台/日(現道) ・事業費 整備前：190億円 実績：190億円 ・費用便益比 B/C=3.8 (B=1,358億円 C=357億円) 【事業の効果の発現状況】 ①円滑なモビリティの確保 ・現道の渋滞損失時間(整備前)420万人・時間/年 → (整備後)213万人・時間/年 ・現道の旅行速度改善(整備前)10km/h → (整備後)43km/h ②安全な生活環境の確保 ・現道の死傷事故件数(整備前)936件/年 → (整備後)410件/年 ③生活環境の改善・保全 ・現道の夜間交通騒音改善(整備前)73dB → (整備後)67dB ④他のプロジェクトとの関係 ・現道沿線で企業立地が進み、製造品出荷額が4.7倍に増加 【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23年3月11日 東日本大震災発生 【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 小山健一)

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289号 甲子道路 (H7～H20) 東北地方整備局	5年以内	219	【費用対効果分析の算定基盤となった要因の変化】 ・交通量 整備前 : 交通不能区間 実績(H25) : 4,815台/日(現道) ・事業費 整備前: 190億円 実績: 219億円 ・費用便益比 B/C=1.6 (B=451億円 C=276億円) 【事業の効果の発現状況】 ①円滑なモビリティの確保 ・新規バス路線の開設(白河市～南会津郡下郷町～会津若松市) ・新幹線駅(白河駅)へのアクセス向上(整備前)75分 → (整備後)41分 ②国土・地域ネットワークの構築 ・交通不能区間が解消 ③個性ある地域の形成 ・主要な観光地(大内宿)への観光客増加(整備前)86万人/年 → (整備後)116万人/年 ④生活環境の改善・保全 ・エコロードとしての整備による自然環境の保全 【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】 ・昭和48年度 一般国道4号白河拡幅事業化(平成27年度全線供用予定) ・平成23年 3月11日 東日本大震災発生 ・平成24年度 会津縦貫南道路 湯野上バイパス 直轄権限代行により事業化 【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 小山健一)

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18号 上田バイパス (H12～H21) 関東地方整備局	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(道路交通センサス) 整備前(H17)：17,221台/日(一般国道18号現道) 実績(H22)：14,645台/日(一般国道18号現道) ・ 事業費 整備前：93億円 実績：75億円 ・ 費用便益比 B/C=4.9(B=443億円、C=90億円) 【事業の効果の発現状況】 ・ 並行する国道18号現道の損失時間の削減。 ・ 並行する国道18号現道の死傷事故率の改善。 ・ 上田市内の観光業の活性化への支援。 【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】 ・ 上田市の人口は、平成12年をピークに近年減少しているものの、昭和60年と比較し約2%増加しており長野県平均の約1%を上回る。 ・ 人口の増加とともに人口集中地区が昭和60年と比較し10.9km²から27.2km²へ拡大している。 【今後の事後評価の必要性】 ・ 今後、接続する延伸部の整備が進捗し、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評価することを検討する。 【改善措置の必要性】 ・ 安全性向上・沿道環境の改善、企業立地支援等の効果が発現されており、さらなる改善措置の必要はないものと考えられる。 ・ 今後は、接続する延伸部の整備を促進し、当該事業が国道18号のバイパスとして機能した段階で、交通状況を踏まえて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】 ・ 事業期間は、地元調整や用地取得難航等の影響から1年の遅延が生じたが、「完成4車線供用」から「暫定2車線供用」とすることで、早期の整備効果発現を図った。 ・ また、早期の効果発現のため暫定整備を行う際には、バイパスの端末において渋滞を引き起こすことが懸念されることから、立体化や交差点の多車線化などについて検討していく。	対応なし	関東地方整備局 道路部 道路計画第一課 (課長 篠田 宗純)

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8号 金沢地区交通対策 (示野6車線化) (H17～H21) 北陸地方整備局	5年以内	14	【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) : 60,300台/日(現道) 実績(H25) : 69,800台/日(当該路線) ・ 事業費 整備前 : 10億円 実績 : 14億円 ・ 費用便益比 B/C=14.2 (B=325億円、C=23億円) 【事業の効果の発現状況】 ・ 渋滞の緩和。 ・ バス路線の利便性向上。 ・ 土地区画整理事業との連携により、沿道まちづくりを支援。 【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】 ・ 沿道において、土地区画整理事業が実施。 【今後の事後評価の必要性】 ・ 金沢市中心部の主要幹線における渋滞緩和による交通の円滑化や死傷事故の減少、地域発展の支援などの効果は得られており、今後も事業効果の発現は継続していくもの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】 ・ 設計協議に時間を要し、供用の遅れ、構造変更に伴う事業費の増加が生じたため、同種事業を実施する場合には、十分な協議期間を確保した上で、事業費の増減要素が判明した場合には、必要に応じて事業評価監視委員会に諮ることとする。	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)

事業名 (事業実施期間) 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
新潟山形南部連絡 道路 一般国道113号 荒川道路 (H13～H21) 北陸地方整備局	5年以内	115	【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)：3,336台/日(現道) 実績(H23)：2,075台/日(現道)、5,307台/日(当該路線) ・事業費 整備前：100億円 実績：115億円 ・費用便益比 B/C=1.6 (B=235億円、C=144億円) 【事業の効果の発現状況】 ・現道区間の踏切道を回避するルートの確保。 ・国際拠点港湾である新潟港へのアクセス向上。 ・主要な観光地へのアクセス向上。スキー場など観光による地域経済活性化に寄与。 ・第三次救急医療施設へのアクセス向上。 【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】 ・日本海沿岸東北自動車道の荒川胎内IC～朝日まほろばICが平成23年3月までに開通。 【今後の事後評価の必要性】 ・日本海沿岸東北自動車道(荒川胎内IC)に直結し、幹線道路ネットワークの形成、物流や観光、地域経済活動の活性化、狭隘な道路幅員区間及び踏切の回避等の効果が得られており、今後も事業効果の発現は継続していくもの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】 ・軟弱な地盤条件により事業費の増加が生じたため、同種事業の計画・調査にあたっては厳格な予算管理を行うとともに、事業費の増減要素が判明した場合には、必要に応じて事業評価監視委員会に諮ることとする。	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)

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52号 清水IC関連 (H8～H20) 中部地方整備局	5年以内	93	【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】 ・交通量 - 整備前(H17) : 8,600台/日(現道) - 整備後(H24) : 5,700台/日(現道)、(H24) : 4,700台/日(当該路線) ・事業費 整備前 93億円 → 実績 93億円 ・費用便益比 B/C=3.6 (B:432億円、C:121億円) 【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 15.5万人・時間/年(57.0万人・時間/年→41.5万人・時間/年)) ・新幹線駅(JR静岡駅)へのアクセス向上。 ・第三種空港(富士山静岡空港)へのアクセス向上。 ・国際拠点港湾(清水港)へのアクセス向上。 ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上。 ・三次医療施設(静岡県立総合病院)へのアクセス向上。 ・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化する集落が解消。 ・第一次緊急輸送道路として位置付けられている。 ・緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成。 【事業実施による環境の変化】 ・特になし 【社会経済情勢の変化】 ・事業所数は、静岡市や清水区では減少傾向であるが、宍原地区では横ばいで推移。 ・従業員数は概ね減少傾向であるが、清水区の減少幅は静岡市と比べると小さい。 ・製造品出荷額は、宍原地区ではH21年に増加したが、その後減少に転じている。 【今後の事後評価の必要性】 ・清水IC関連は、高速道路ICアクセスの改善、孤立集落の解消、地域住民の利便性向上、リタンドンシー機能の確保、地域間交流の促進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	中部地方整備局 道路部 道路計画課 (課長 桑野 真一郎)

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1号 桜宮拡幅 (S63～H20) 近畿地方整備局	5年以内	280	【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）：38,394台/日（現道部） 実績（H22）：35,057台/日（当該路線） ・ 事業費 整備前：280億円 実績：280億円 ・ 費用便益比 B/C=1.3（B=590億円、C=445億円） 【事業の効果の発現状況】 ・ 東野田町交差点、東天満交差点での渋滞の緩和 ・ 桜宮拡幅事業区間における交通容量の増加等による混雑度、混雑時旅行速度の改善 ・ 桜宮拡幅事業区間における死傷事故率及び事故件数が減少 ・ 桜宮拡幅事業区間における歩行者の通行の快適・安全性向上 ・ 城東区役所から新大阪駅へのアクセス向上 ・ 大阪市役所から大阪市立総合医療センターへのアクセス向上 ・ 大阪市北区天満1丁目地点の騒音レベルが改善 【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】 ・ 桜宮拡幅事業区間に該当する都島区人口は夜間、昼間ともに微増であり、北区人口は夜間は増加、昼間は減少。大阪市内の自動車保有台数は年々減少。大阪市内の店舗での販売額では、百貨店は減少しているが、スーパーは増加し、都島区と北区の事業者数、従業者数はともに増加。大阪市内の観光客数は、平成21年度までは横ばいであったが、平成22年度は増加に転じている。 【今後の事後評価の必要性】 ・ 桜宮拡幅事業の開通により、一般国道1号における主要渋滞ポイントである東天満交差点と東野田町交差点の渋滞が減少し、交通混雑が緩和したことにより、大阪市都心部の交通円滑化に効果を発揮している。また、歩行者交通量も増えて歩道拡幅の効果が発揮されているとともに、造幣局の桜の通り抜け、重要文化財の泉布観、天神祭等への快適な歩行空間を提供することができた。効果の発現状況に特に問題はなく、今後の事後評価の必要性は生じていない。 【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 岩本 雅也)

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42号 田辺バイパス (S47～H20) 近畿地方整備局	5年以内	435	【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】 ・ 交通量（道路交通センサス） 整備前（H6）：24,639台/日（現道部） 実績（H22）：18,354台/日（現道部）、27,595台/日（当該路線） ・ 事業費 整備前：430億円 実績：435億円 ・ 費用便益比 B/C=1.1（B=1,060億円、C=974億円） 【事業の効果の発現状況】 ・ 田鶴交差点での渋滞の緩和 ・ 狹隘トンネル区間の廃止、歩道の分離により安全性が確保 ・ 上富田町から紀南病院へのアクセス向上 ・ 上富田町から紀伊田辺駅へのアクセス向上 ・ 田辺市から南紀白浜空港へのアクセス向上 ・ 上富田町から田辺中央青果市場へのアクセス向上 ・ 上富田町から田辺市へのアクセス向上 ・ 並行する現道における交通量及び死傷事故率の減少 【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】 ・ 人口は、田辺バイパス秋津～田鶴間の4車線化開通時（平成12年3月迄）に人口の増加傾向が強まり、周辺市町、和歌山県全体が減少傾向にあるのに対し、上富田町は3割増。 ・ 世帯あたりの乗用車保有台数は、上富田町が1.4台/世帯と和歌山県全体よりも多い。 ・ 田辺市と上富田町、白浜町間では就業・通学者の8割以上が自家用車・オートバイを利用。 【今後の事後評価の必要性】 ・ 田辺バイパスの整備により、旧一般国道42号（現主要地方道田辺白浜線）における交通混雑の緩和、狹隘トンネル区間の解消による交通安全の確保などの効果が確認されるなど、効果の発現状況に特に問題はなく、今後の事後評価の必要性は生じていない。 【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 岩本 雅也)

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169号 奥瀬道路 (S56～H20) 近畿地方整備局	5年以内	205	【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)：126台/日（現道部） 実績(H22)： 307台/日（当該路線） ・ 事業費 整備前：210億円 実績：205億円 ・ 費用便益比 B/C=1.04（B=412億円、C=392億円） 【事業の効果の発現状況】 ・ 交通不能区間（小松～神下区間（約3.7km））が解消 ・ 北山村から新宮市立医療センターへのアクセス向上 ・ 主要な観光地への観光入り込み客数が増加 ・ 北山村から新宮港へのアクセス向上 ・ 北山村から新宮市へのアクセス向上 【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】 ・ 奥瀬道路開通後、北山村の人口は減少傾向にあるが、一人あたりの自動車保有台数は和歌山県全体を上回る伸びとなっている。 【今後の事後評価の必要性】 ・ 奥瀬道路の整備により、一般国道169号の交通不能区間が解消され、地域の交通利便性の向上効果が確認されるなど、効果の発現状況に特に問題はなく、今後の事後評価の必要性は生じていない。 【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 岩本 雅也)

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11号 高松東道路 (S56～H20) 四国地方整備局	5年以内	930	【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）：38,400台/日 実績（H22）：29,400台/日（現国道）、34,200台/日（当該路線） ・ 事業費 整備前：930億円 実績：930億円 ・ 費用便益比 B/C=1.4（B=2,305億円、C=1,654億円） 【事業の効果の発現状況】 ・ 並行する現道区間の旅行速度が向上 ・ 沿道に商業施設等が進出し雇用者数も増加するなど、地域の発展に寄与 ・ 踏切道の立体交差化により交通渋滞が解消 【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】 ・ 人口は平成2年に比べ、高松市及び三木町は微増、さぬき市は微減で推移 ・ 自動車保有台数は増加傾向にあり、高松市では平成2年以降、約41%の増加 ・ 高松市の通勤通学流動では、さぬき市、三木町ともに特に高松市へ移動が多く、さぬき市では約70%が交通手段として自家用車を利用している。 【今後の事後評価の必要性】 ・ 高松東道路の整備により、高松市内東西方向の旅行速度の向上、地域発展の寄与、踏切渋滞の解消等、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】 ・ 高松東道路は、想定された効果が発揮されており、当面の改善措置の必要性はない。 【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)

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11号 坂出・丸亀バイパス (S46～H20) 四国地方整備局	5年以内	534	【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（S52）：21,900台/日 実績（H22）：16,800台/日（（主）高松善通寺線（旧国道11号））、33,200台/日（当該路線） ・事業費 整備前：535億円 実績：534億円 ・費用便益比 B/C=3.9（B=6,845億円、C=1,765億円） 【事業の効果の発現状況】 ・石油・石炭製品や輸送機械を中心とした製造品出荷額等が増加し、経済が発展 ・オフランプ整備により沿線住民等の利便性が向上 ・（主）高松善通寺線（旧国道11号）で交通事故が減少 【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】 ・人口は昭和50年に比べ、香川県で横ばいの一方、丸亀市は26%増、坂出市は18%減 ・自動車保有台数は増加傾向にあるが、平成17年以降は宇多津町を除き、ほぼ横ばい傾向で推移 ・丸亀市、坂出市の通勤通学流動では、昭和50年に比べ丸亀市から高松市への流動が約1.6倍、坂出市から丸亀市への流動が約2.2倍に増加している 【今後の事後評価の必要性】 ・坂出・丸亀バイパスの整備により、地域経済が発展し、オフランプ整備による利便性向上、交通事故の減少など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】 ・坂出・丸亀バイパスは、想定された効果が発揮されており、当面の改善措置の必要性はない。 【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)

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56号 須崎道路 (S51～H20) 四国地方整備局	5年以内	645	【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)：21,870台/日 実績(H25)：6,156台/日(一般県道388号(旧国道56号))、11,288台/日(当該路線・一般部)、 6,900台/日(当該路線・自専部) ・事業費 整備前：660億円 実績：645億円 ・費用便益比 B/C=1.4 (B=1,264億円、C=919億円) 【事業の効果の発現状況】 ・高速道路網整備により、須崎市から高知市までの時間短縮による広域連携の強化 ・沿道に商業施設等が進出し雇用者数も増加するなど、地域の発展に寄与 ・一般県道388号(旧国道56号)で交通事故が減少 【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】 ・人口は昭和50年に比べ、高知県全体、須崎市は減少傾向で推移しており、高知県では5%減、須崎市では20%減 ・自動車保有台数は昭和50年に比べ増加傾向にあるが、平成17年以降は、ほぼ横ばい傾向で推移 ・須崎市の通勤通学流動では、平成17年に比べ須崎市と土佐市間の流動が約1.1倍、須崎市と四万十市間の流動が約1.1倍に増加している 【今後の事後評価の必要性】 ・須崎道路の整備により、時間短縮による広域連携の強化、地域開発の支援、一般県道388号(旧国道56号)における渋滞の解消や交通事故の減少等事業目的に見合った効果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】 ・須崎道路は、想定された効果が発揮されており、当面の改善措置の必要性はない。 【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)

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)
北海道横断自動車 道黒松内釧路線・ 黒松内北見線（夕 張～本別・足寄） （S60～H23） 東日本高速道路㈱	5年以内	3,771	【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 : 4,300台/日 実績(H24) : 4,400台/日 ・事業費 整備前 : 4,005億円 実績3,771億円 ・費用便益比 B/C=1.2 (B=7,242億円、C=5,837億円) 【事業の効果の発現状況】 ・旅行速度 : 供用前48km/h→供用後63km/h ・死傷事故率 : 供用前120件/億台[※]→供用後99件/億台[※] ・気象条件の厳しい峠を回避 ・輸送時間短縮による効率化、安定輸送 ・十勝圏、道東圏の観光地の入込客数、観光ツアー客数の増加 ・高速バスの利便性向上 ・救急搬送時間の短縮 ・ネットワーク形成によるリダンダンシーの確保 【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 【社会経済情勢の変化】 ・沿線人口は全国平均と比較して減少傾向 ・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 【今後の事後評価の必要性】 ・気象条件の厳しい峠の回避や救急搬送時間の短縮など、様々な整備効果が発現されており、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】 ・日勝峠付近における大型車の課題については、今後も大型車を一般道から高速道路へより転換する方策について検討していく。 ・今後も個々の項目については引き続きモニタリング等を継続していくとともに、道路の整備によるネットワーク効果の更なる発現など、引き続き周辺道路も含めた利用状況について注視し、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。 【同種事業の計画・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はない。	対応なし	東日本高速道路㈱ 高速道路計画課 (課長 小林 正 俊)

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)
北関東自動車道 (伊勢崎～岩舟 JCT・宇都宮上三 川～友部) (H9～H22) 東日本高速道路(株)	5年以内	3,646	【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 : 21,700台/日 実績(H24) : 25,000台/日 ・事業費 整備前 : 4,159億円 実績3,646億円 ・費用便益比 B/C=4.2 (B=20,490億円、C=4,866億円) 【事業の効果の発現状況】 ・旅行速度 : 供用前33km/h→供用後63km/h ・死傷事故率 : 供用前83件/億台[※]→供用後38件/億台[※] ・広域的なネットワークの拡充による迂回路機能の発揮 ・災害時における代替路機能の発揮 ・当該沿線での工場、大型小売店の増加 ・観光周遊ルートの形成 ・高次医療機関へのアクセス向上 【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 【社会経済情勢の変化】 ・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増加傾向 ・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 【今後の事後評価の必要性】 ・所要時間の短縮、交通事故減少、広域的なネットワークの形成、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、改めて事後評価を実施する必要はない。 【改善措置の必要性】 ・引き続き地域と一体となった利用促進に努めていく。 【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】 ・同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要はない。	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)

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16号 横 浜横須賀道路（佐 原～馬堀海岸） （H6～H20） 東日本高速道路(株)	5年以内	718	【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 : 11,300台/日 実績(H24) : 4,800台/日 ・ 事業費 整備前: 890億円 実績718億円 ・ 費用便益比 B/C=1.1 (B=1,103億円、C=989億円) 【事業の効果の発現状況】 ・ 旅行速度: 供用前41km/h→供用後62km/h ・ 死傷事故率: 供用前117件/億台[*]→供用後106件/億台[*]。 ・ 高次救急医療機関への搬送時間の短縮 ・ 漁業における物流効率化の支援 ・ 災害時の代替路の形成 【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 【社会経済情勢の変化】 ・ 沿線人口は全国平均と比較して減少傾向 ・ 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 【今後の事後評価の必要性】 ・ 所要時間短縮、交通事故減少、渋滞緩和など、様々な整備効果が発現されており、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】 ・ 計画交通量と実績交通量の乖離要因については今後も更なる分析を行うとともに、発生交通量についても精度向上に向けて関係機関と連携強化を図る。 ・ 市街地の渋滞緩和に資するためネットワークの更なる高度利用が図られるよう検討を行っていく。 ・ 引き続き地域と連携した観光促進や地域振興の取組みによる横浜横須賀道路の利用促進に努めていく。 【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】 ・ 高速道路への転換交通量の実績を踏まえ、推計における再現性の向上を図り、計画時や評価時における交通量推計の更なる精度向上に努めて行く。 ・ 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はない。	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)

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)
東海北陸自動車道 (飛騨清見～小矢 部砺波JCT) (S54～H20) 中日本高速道路(株)	5年以内	2,671	【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 : 69,800台/日 実績(H23) : 79,000台/日 ・ 事業費 整備前 : 2,100億円 実績2,671億円 ・ 費用便益比 B/C=1.1 (B=4,797億円、C=4,516億円) 【事業の効果の発現状況】 ・ 死傷事故率 : 供用前27件/億台[※]→供用後19件/億台[※] ・ 災害に強い道路ネットワークの形成 ・ 物流効率化の支援 ・ 高速バスの利用拡大 ・ 救命救急搬送への貢献 ・ 魅力ある観光資源へのアクセスとして機能 【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 【社会経済情勢の変化】 ・ 沿線人口は全国平均と比較して減少傾向 ・ 県内総生産は全国と比較して同程度 ・ 平行する国道156号・41号の交通量は、当該道路供用に伴い5割減少(H22/H17比) 【今後の事後評価の必要性】 ・ 利用交通増加、一般国道からの転換による沿線道路の事故の減少、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、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)

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)
紀勢自動車道（勢和多気JCT～紀伊長島） (H5～H24) 中日本高速道路(株)	5年以内	1,350	【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 : 7,000台/日 実績(H23) : 9,000台/日 ・ 事業費 整備前 : 1,100億円 実績1,350億円 ・ 費用便益比 B/C=2.8 (B=5,256億円、C=1,845億円) 【事業の効果の発現状況】 ・ 死傷事故率 : 供用後3件/億台[※] ・ 災害に強い道路ネットワークの形成 ・ 鮮魚の運搬時間の短縮 ・ 救命救急搬送への貢献 ・ 魅力ある観光資源へのアクセスとして機能 【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 【社会経済情勢の変化】 ・ 沿線人口は全国平均と比較して減少傾向 ・ 県内総生産は全国と比較して同程度 ・ 紀勢大内山ICから紀伊長島IC間の供用に伴い当該区間と平行する国道42号の交通量においては、5割減少(H24/H23比) 【今後の事後評価の必要性】 ・ 利用交通増加、一般国道からの転換による沿線道路の事故の減少、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、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)

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)
東九州自動車道 (津久見～佐伯) (H9～H20) 西日本高速道路(株)	5年以内	648	【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 : 4,100台/日 実績(H20) : 5,600台/日 ・事業費 整備前 : 709億円 実績648億円 ・費用便益比 B/C=3.1 (B=2,673億円、C=856億円) 【事業の効果の発現状況】 ・一般道の交通量 : 供用前9,300台/日→供用後6,100台/日 ※国道10号 ・企業新規立地件数(佐伯市) : 19事業所 (H20～H25.9) 【事業実施による環境の変化】 ・環境アセスメントの記載事項に関して、環境保全目標値を上回る変化はない。 【社会経済情勢の変化】 <県内総生産・人口の推移> ・大分県の人口はS60年をピークに減少傾向。大分市は増加傾向であるが、沿線の津久見市・佐伯市の人口は減少が続いている。 <観光特性> ・沿線の臼杵市・津久見市・佐伯市は豊後水道に面しており、多種類の魚介類が水揚げされる。東九州道の延伸を契機に3市が連携し、地元産食材を使用した井ぶりを提供する「日豊海岸ぶんど井街道」キャンペーンを毎年開催している。 【今後の事後評価の必要性】 ・事業の効果が発現しており、事後評価の必要はない。 【改善措置の必要性】 ・地域との連携を図りながら、当該区間の更なる利用促進に努める。 ・今後、東九州自動車道の事業中区間の整備により福岡から宮崎まで、更には鹿児島まで繋がることで、更なるネットワーク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。 【同種事業の計画・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	西日本高速道路(株) 計画設計課 (課長 三瀬 博 敬)

【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)
地域高規格道路 一般国道178号余 部道路 (H12～H22) 兵庫県	5年以内	226	【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(H23)：60.7km/h(BP) ・交通量(道路交通センサス) 整備前(H22)：約5,800台/日(現道) 実績(H23)：約2,100台/日(現道)、4,100台/日(BP) 【事業の効果の発現状況】 ・隣接する香住道路も活用し、余部地区から豊岡市街地への移動時間短縮 (移動時間：31分→13分) ・幅員狭小、線形不良、冬期堆雪時のすれ違い困難箇所等の解消 ・香住区市街地の渋滞交差点の解消(最大渋滞長：100m→解消) ・異常気象時通行規制区間の解消 ・3次救急医療施設である豊岡病院(豊岡市)への救急搬送時間の短縮 (余部地区からの搬送時間：56分→38分) ・並行区間の交通量減少による安全性向上 国道178号(交通量)：交通量約5,800台/日→約2,100台/日 国道178号(大型車)：交通量603台/日→95台/日 ・本道路周辺企業の業務対象エリア拡大 ・ジオパークロードとして位置づけられ、山陰海岸ジオパークの観光振興に寄与 【事業実施による環境の変化】 ・工事中に環境対策を実施し、また、供用後も事後監視調査を実施するなど、適切な環境対策を実施している。 【社会経済情勢の変化】 ・沿線地域である新温泉町、香美町の人口は減少傾向であるが、自動車保有台数はほぼ横ばいであり、自動車交通への依存度は変わっていない。 【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、今後の事後評価は必要ない。 【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、改善措置の必要性はない。	対応なし	兵庫県 県土整備部 道路街路課 課長 田中 剛

事業名 (事業実施期間) 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
地域高規格道路 新山梨環状道路 南部区間 (田富・玉穂工区) 主要地方道 韮崎南アルプス中 央線 (H10～H20) 山梨県	5年以内	379	【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(H22)：65.2km/h(BP) ・交通量(道路交通センサス) 整備前(H11)：26,471台/日(現道) 実績(H22)：15,698台/日(現道)、23,395台/日(BP) 【事業の効果の発現状況】 ・生活圏中心都市・拠点機能へのアクセス向上 南アルプス市役所から甲府南IC(12.7km)の朝夕における所要時間は、整備前の41分から整備後は23分と18分短縮。 ・高次医療施設(山梨大学医学部附属病院)のアクセス向上 ・交通渋滞の緩和 【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】 ・周辺6町村の合併や沿道市域の土地区画整理事業により、環状道路利用者が増加。 【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、今後の事後評価は必要ない。 【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、改善措置の必要性はない。	対応なし	山梨県 県土整備部 道路整備課 (課長 大久保 勝 徳)

事業名 (事業実施期間) 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
地域高規格道路 大分中央幹線道路 都市計画道路 庄 の原佐野線(大 道・金池・上野工 区) (H5～H20) 大分県	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】 ・ 交通量 計画時：20,300台/日 (H42) 実績：18,500台/日 (H22) ・ 事業費 計画時：359億円 実績：341億円 ・ 費用便益比 B/C=1.6 (B=747億円、C=471億円) 【事業の効果の発現状況】 ・ 大分駅周辺総合整備事業(大分駅付近連続立体交差事業、大分駅南土地地区画整理事業(大分市施行))の一翼を担い、国道210号大道入口交差点の渋滞緩和(渋滞長約1.0km→約0.2km)に寄与 ・ 市内官公庁周辺(大分駅北側)から大分自動車道大分ICへのアクセス向上(約3分短縮) ・ 大分IC周辺、南大分地区から大分駅(南口)へのアクセス向上(約2分30秒短縮) ・ 大分駅南土地地区画整理事業との相乗効果による駅南周辺の人口増加や路線価の上昇 【社会経済情勢の変化】 ・ 東九州道津久見IC～佐伯IC間開通(H20.6) ・ 大分自動車道大分光吉ICのフルインター化(H20.8) ・ 大分駅付近連続立体交差事業の豊肥、久大本線高架開業(H20.8) ・ 2巡目大分国体開催(H20.10)に伴う交通機能強化路線 ・ 大分駅付近連続立体交差事業による国道210号大道陸橋撤去(H23.1～6)に伴う迂回路機能 ・ 大分駅付近連続立体交差事業の日豊本線全線高架開業(H24.3) 【今後の事後評価の必要性】 ・ 本事後評価区間については、一定の事業効果は発揮しており、当該区間だけの事後評価及び改善措置の必要性は無いと考えられる。 ・ 現在事業中の庄の原佐野線(元町・下郡工区)の整備後には、当該区間の更なる事業効果の発現が期待できることから、元町・下郡工区の整備後に当該区間の事業効果について再度評価を行う。 【同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性】 ・ なし	対応なし	大分県 土木建築部 都市計画課 (課長 宮崎眞一)

【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）
網走港新港地区 小型船だまり整備 事業 （H14～H20） 北海道開発局	5年以内	83	（費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化） 全体事業費 平成15年再評価時：52.3億円 → 平成25年事後評価時：82.9億円 利用小型船隻数 平成15年再評価時：184隻 → 平成25年事後評価時：150隻 （事業の効果の発現状況） 滞船・多そう係留コストの削減：147,631時間/年の滞船時間削減、5,993時間/年の多そう係留時間削減 B/C 事後評価時 1.4 （B：162億円、C：113億円） （事業実施による環境の変化） 特になし （社会経済情勢の変化） 漁場環境の変化による外来小型船の減少 （今後の事後評価の必要性） 事業の実施により、小型船の滞船や多そう係留の解消、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） 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	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)
釜石港湾口地区 防波堤整備事業 (S53～H20) 東北地方整備局	5年以内	1,215	(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15年再評価時：1,240億円 → 平成25年事後評価時：1,215億円 津波浸水回避面積：平成15年再評価時：約116ha → 平成25年事後評価時：約116ha 取扱貨物量：平成15年再評価時：232万トン → 平成25年事後評価時：216万トン 海難事故回避隻数：平成15年再評価時：6隻 → 平成25年事後評価時：6隻 (事業の効果の発現状況) 津波浸水回避面積：約116ha 海上輸送コストの削減：貨物量216万トン 海難事故の減少：2隻/荒天時の避泊船隻数増加 B/C 事後評価時 1.1 (B：3,253億円、C：2,905億円) (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) 東日本大震災の発生 (今後の事後評価の必要性) 事業の投資効果が十分認められたことから今後の事後評価の必要はない。 (改善措置の必要性) 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) 今回の東日本大震災のような異例の事態が起こった場合の事後評価については、一つの評価手法に限定せずに評価を行うなど、柔軟な対応が必要である。	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)
仙台塩釜港仙台港区中野地区国際物流ターミナル（耐震）改良事業（H17～H21） 東北地方整備局	5年以内	18	（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16年新規評価時：21.7億円 → 平成25年事後評価時：18.4億円 震災時緊急物資量：平成16年新規評価時：4,558トン → 平成25年事後評価時：958トン 震災時一般貨物量：平成16年新規評価時：4,640千トン → 平成25年事後評価時：500千トン 施設被害回避額：平成16年新規評価時：25.0億円 → 平成25年事後評価時：49.5億円 施設延命一般貨物量：平成16年新規評価時：350千トン → 平成25年事後評価時：330千トン （事業の効果の発現状況） 震災時輸送コスト削減（1）：貨物量956トン 震災時輸送コスト削減（2）：貨物量50万トン 施設被害回避：49.5億円 一般貨物輸送コスト削減：33万トン B/C 事後評価時 2.9 （B：62.9億円、C：21.8億円） （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） 東日本大震災の発生 （今後の事後評価の必要性） 事業の投資効果が十分認められたため、今後の事後評価の必要性はない。 （改善措置の必要性） 改善措置の必要はない。 （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） 今回の東日本大震災のような異例の事態が起こった場合の事後評価については、一つの評価手法に限定せずに評価を行うなど、柔軟な対応が必要である。	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)
東京湾臨海部における基幹的広域防災拠点の整備 (H15～H22) 関東地方整備局	5年以内	1,188	(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14年新規採択時評価1,260億円→平成25年度事後評価時1,188億円 (事業効果の発現状況) ・首都直下地震を想定した基幹的広域防災拠点として整備されたものであるため、発災時の効果は確認できていないが、大規模発災に備えた訓練を実施しているとともに、防災教育・啓発の場として、防災・減災に寄与しているものと考えられる。 (事業実施による環境の変化) ・地域の憩いの場となる、緑の場および親水空間等、新たなアメニティ空間が創出された。 (社会経済情勢の変化) ・東日本大震災以降、国民の防災意識が高まっており、当拠点へのニーズが増々高まることが期待される。 (今後の事後評価の必要性) (改善措置の必要性) ・引き続き、防災訓練等を継続的に実施することで、災害時対応への習熟を図っていくこととしている。なお、今後の事後評価および改善措置の必要はないものと考えられるが、発災時の機能発現については、今後、実際に発災した後に改めて検証することとしている。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・基幹的な防災事業の費用対効果算出に関してはCVMを用いて算出したところであるが、今後、同様な防災拠点事業に関しては、新たな事業評価手法等の確立が求められると考える。 (費用便益分析結果) 総便益 : 19,771億円 総費用 : 1,828億円 B/C : 11	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)
名古屋港飛島ふ頭 南地区 国際海上コンテナ ターミナル整備事業 (H17～H21) 中部地方整備局	5年以内	351	(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 前回評価時：32万TEU → 事後評価時：23.6万TEU 全体事業費 前回評価時：365億円 → 事後評価時：351億円 (事業効果の発現状況) ターミナル新設による輸送コスト削減：56億円/年 船舶大型化による海上輸送コスト削減：1.2億円/年 B/C 事後評価時 2.9 (B：1,558億円、C：545億円) (事業実施による環境の変化) 特になし (社会情勢の変化) 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) 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	中部地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 庄司 義明)
和歌山下津港北港 地区 航路・泊地整備事業 (H19～H20) 近畿地方整備局	5年以内	13	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 特になし。 (事業の効果の発現状況) 海上輸送コストの削減：(3.7億円/年) B/C 事後評価時 4.9 (B：97億円、C：20億円) (事業実施による環境の変化) 特になし。 (社会経済情勢の変化) 特になし。 (今後の事後評価の必要性) 事業の効果が発現しており、今後の事後評価の必要性はない。 (改善措置の必要性) 改善措置の必要はない。 (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	近畿地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 石原 正豊)

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)
呉港阿賀地区 複合一貫輸送ターミナル整備事業 (H5～H20) 中国地方整備局	5年以内	147	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 過去に比較対象となる事業評価を実施していないため評価しない。 (事業の効果の発現状況) 輸送コスト削減 13.5億円/年(平成28年以降) 震災時輸送コストの削減及び岸壁復旧費の節減 0.45億円/年(発生確率を考慮した最大値) B/C 事後評価時 1.1 (B: 270億円、C: 253億円) (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) 過去に比較対象となる事業評価を実施していないため評価しない。 (今後の事後評価の必要性) 必要なし (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) 特になし	対応なし	中国地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 木村 俊介)

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)
北九州港響灘地区 国際海上コンテナ ターミナル整備事業 (H9～H20) 九州地方整備局	5年以内	963	(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 H18再評価時：450千TEU(コンテナ) → H25事後評価時：316千TEU(コンテナ)、349千トン(バルク) 全体事業費 H18再評価時：978億円 → H25事後評価時：963億円 (事業の効果の発現状況) 輸送コスト削減(コンテナ：輸送距離短縮)：90.4億円/年 輸送コスト削減(コンテナ：TS輸送解消)：8.0億円/年 バルク貨物輸送コスト削減(バルク)：11.3億円/年 海難事故損失削減：2.7億円/年 B/C 事後評価時 1.1 (B：1,799億円、C：1,683億円) (事業実施による環境の変化) ・響灘地区における企業進出の進展 ・当該ターミナルにおける新規航路の就航増加 (社会経済情勢の変化) ・円安の進行による貿易量の増大 ・東南アジア諸国の経済成長が今後とも堅調と予測され、市場の拡大、投資の増加により貿易量が増大 ・背後企業のアジア貿易、市場開拓の動きが活発化 (今後の事後評価の必要性) ・今後は今回の事後評価の結果を踏まえつつ、ひびきコンテナターミナルの利用貨物動向や背後周辺環境状況等の検証を重ね、それらについて適切な時期に報告することとさせて頂く。 (改善措置の必要性) ・国としては、引き続き港湾管理者をはじめ関係機関と連携しながら、ひびきコンテナターミナルの更なる利用促進や企業立地等を通じた集貨・創貨の取り組みを強力的に推進するとともに、新たな物流ニーズにも柔軟かつ適切に対応できるよう一層の改善に取り組む。 (同種事業の計画・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)

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)
宮崎港西地区 複合一貫輸送ターミナル整備事業 (耐震改良) (H17～H20) 九州地方整備局	5年以内	6.5	(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 H16新規評価時：2,422千トン → H25事後評価時：1,641千トン 全体事業費 事業着手時 7.0億円 → 事業完了時 6.5億円 (事業の効果の発現状況) ※効果は災害発生時での発現を想定 陸上・海上輸送コスト削減：1.2億円/年 施設被害の回避：0.1億円/年 B/C 事後評価時 2.6 (B：21.6億円、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) ・宮崎県では、東日本大震災による未曾有の被害を踏まえ、平成25年7月に地域防災計画の見直しがなされ、地震・津波対策の強化がなされている。 (今後の事後評価の必要性) ・一定の事業実施の効果が期待されるため、以降、改めて事後評価を行う必要はない。 (改善措置の必要性) ・市民の安全で安心した生活の確保や、物流機能維持による地域経済への貢献のため重要性が高く、陸上・海上輸送コストの削減など事業実施の効果も期待されるため、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)

(補助事業)

事業名 (事業実施期間) 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)

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)
岡山港小串地区 小型船だまり整備 事業 (H7～H23) 岡山県	5年以内	9.4	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 総事業費、事業期間、年間出漁日数、土地単価 (事業の効果の発現状況) 多層係留の解消、滞船の解消、移動時間の削減、作業時間の短縮 B/C 事後評価時 1.5 (B: 22億円、C: 15億円) (事業実施による環境の変化) 漁業活動における安全性の向上や作業の効率化により、労働環境が改善 (社会経済情勢の変化) 漁業従事者の高齢化等の影響により、漁船の年間出漁日数が減少 燃料費の高騰により、漁船の運航コストが上昇 (今後の事後評価の必要性) 特になし (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) 特になし	対応なし	港湾局 計画課 (課長 菊地 身智 雄)
徳山下松港下松地区 小型船だまり整備 事業 (H5～H20) 山口県	5年以内	30	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 工期の変更はない。事業費に変化はない。再評価時に想定していた小型船舶に変化はない。 (事業の効果の発現状況) 船舶の避難移動コスト削減 荷役作業等の効率化による作業コスト縮減 漁具等管理作業の効率化による作業コストの縮減 B/C 事後評価時 1.2 (B: 52億円、C: 43億円) (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) 必要なし (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) 特になし	対応なし	港湾局 計画課 (課長 菊地 身智 雄)

【空港整備事業】
（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）
広島空港 I L S 高 カテゴリー化 （H15～H19） 大阪航空局 中国地方整備局	5年以内	70	（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低迷 国内・国際際：予測値（平成24年度）425万人 → 実績値（平成24年度）265万人 ・全体事業費 事業完了時（H19）：70 億 ・B／C 事後評価時1.3 （B：125億円 C：98億円） （事業の効果の発現状況） ・気象要因（低視程）によるダイバード・欠航便等 CATⅢ供用開始後、低視程時における運航として、直近の3ヶ年では年間平均66便を救済しており、事業の効果の発現が認められる。 なお、供用開始以降において、欠航・ダイバードとなったものは、航空機または乗員資格によりCATⅢ運航を行うことができなかったものである。 ・定性的な効果 ○安全性の向上 就航率が向上し定時性が保たれることで、乗員等運航関係者の精神的負荷が軽減される。 ○需要増加 旅客の欠航・ダイバードに対する不安が低下することから、鉄道等から航空機利用に転換する旅客の増加が見込める。 （社会経済情勢の変化） 近年の燃油価格の上昇、平成20年9月に発生したリーマンショック等の世界的な社会・経済情勢を起因として、航空需要の伸びは低迷しており、航空需要（旅客）は当初予測に対して減少している状況であるが、平成23年度には下げ止まり上昇に転じている。 （今後の事業評価の必要性） 広島空港の旅客数は近年減少しているが、ほぼ全国の航空旅客数の変動傾向と類似しており、経済状況の改善により、現状維持または増加傾向が期待される。広島空港に就航する航空機すべてがCATⅢ対応ではなく、ダイバート等が発生しているため、CATⅢ未対応の航空機や乗員資格が改善されれば、さらなる効果が期待できる。一方、費用対効果分析の感度分析においても、需要の10%減少の状況下でも効果が発現することが確認されている。 以上より、今後も継続的に効果が発現されることが十分に想定されることから、今後の事後評価は必要ないものと判断する。 （改善措置の必要性） 当初想定した効果が十分に発現しており、また環境等への重大な影響も見られないことから、特に改善措置は必要ないものと考えられる。なお、一部機材において、機上の電波高度計指示エラーが発生し、CATⅢ運用ができなかったが、地上側での対策が実施済みであり、その他の改善措置は必要ない。 （同種事業の計画・調査のあり方見直しや事業評価手法の見直しの必要性） 本事業においてマニュアルに沿った手法により検討を実施し、適正化された需要予測のもとにおいても整備効果の発現が確認されたことから、事業評価方法等の見直しは必要ないものと認められる。	対応なし	大阪航空局 保安部 技術保安企画調整課 （荒上 功） 中国地方整備局 港湾空港部 空港整備・補償課 （服部 俊朗）

【都市・幹線鉄道整備事業】

（都市鉄道整備事業（地下高速鉄道整備事業））

事業名 （事業実施期間） 事業主体	該当基準	総事業費 （億円）	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 （担当課長名）
西大阪延伸線整備事業 （平成15年1月 （施行認可）～平成21年3月（開業）） 西大阪高速鉄道株式会社	5年以内	890	〈評価の基礎要因の変化と要因〉 事業費 計画時 約1,070億円 → 実績 約890億円 工期 計画時 8年 → 実績 8年 輸送人員 計画時 約89,300人/日 → H24実績 約71,900人/日 B/C 事後評価時 2.2（B 2,949億円、C 1,350億円） 〈利用者への効果・影響〉 ・所要時間の短縮（阪神尼崎～大阪難波 27分→15分） ・運賃の低減（阪神尼崎～大阪難波 460円→320円） 〈社会全体への効果・影響〉 ・高速交通の結節点へのアクセス性向上：所要時間の短縮により、阪神線沿線住民の関西空港へのアクセス性が向上し、関西空港の活性化にも寄与（阪神尼崎～関西空港 約75分→約65分） ・通勤圏の拡大：阪神線沿線から難波地区や大阪市中央区方面へのアクセス性が向上し、阪神線沿線住民の通勤利便性が向上（阪神福駅～大阪難波駅 乗換2回→なし）	対応なし	西大阪高速鉄道株式会社 総務部 （総務部長 浅野陽一）
中之島線整備事業 （平成14年12月 （施行認可）～平成20年10月（開業）） 中之島高速鉄道株式会社	5年以内	1,307	〈評価の基礎要因の変化と要因〉 事業費 計画時 1,503億円 → 実績 1,307億円 工期 計画時 約8年 → 実績 約8年 輸送人員 【開業時】計画時 123千人/日 → 実績 25千人/日 【開業5年目（H24）】計画時 123千人/日 → 実績 27千人/日 B/C 事後評価時 1.1（B 1,881億円、C 1,726億円） 〈利用者への効果・影響〉 ・所要時間の短縮：中之島西部→新大阪（24分→22分） - 中之島西部→なんば（23分→16分） ・鉄道ネットワークの充実：「淀屋橋・大江橋」「肥後橋・渡辺橋」「中之島」の3つのターミナルでアクセス方向が増加 〈社会全体への効果・影響〉 ・生活利便性の向上：駅周辺には多くの医療施設・文化施設等が立地しており、これら生活関連施設へのアクセス性が向上（中之島線の駅から500m圏内の医療・文化施設は20箇所） ・鉄道利用不便地域の解消：中之島の鉄道不便地域が解消され、沿線住民・沿線への通勤等の交通便利性が向上（新たに駅から徒歩10分圏内となった従業員人口は約2万人）	対応なし	中之島高速鉄道株式会社 （常務取締役 丹司 透）

(幹線鉄道等活性化事業)

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)
阪神本線・阪神なんば線尼崎駅乗継円滑化事業 (H13～H20) 神戸高速鉄道(株)	5年以内	79	○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): 120億円 実績値: 79億円 工期 想定値(新規採択時): 8年 実績値: 8年 乗継人員 想定値(新規採択時): 平成22年 44,809人/日 実績値: 平成24年 50,681人/日 ○事業の効果の発現状況 ■利用者への効果・影響 ホームの新設、配置変更等により本線となんば線の乗り継ぎの円滑化が図られ、快速急行運行により時間短縮、快適性向上が図られた。 エレベーター、エスカレーター、北改札が整備され、利便性・安全性が向上した。 ■社会全体への効果・影響 快速急行の運行により、神戸と奈良を乗り換えなく結ぶことが出来たことから、観光客増加に寄与したと考える。 駅改良と併せて周辺で再開発事業等が実施されており、高層マンションやホテルなどが林立しており、まちの活性化に寄与したと考える。 ■費用便益分析 費用便益比B/C 8.4 便益 928億円 費用 110億円 ○改善措置の必要性 乗り継ぎの円滑化及び駅の利便性・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、費用便益分析の結果から、事業効果が発揮されていると判断できるため、今後の事後評価の必要性はないと考える。 ○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 別々の補助事業であっても不可分な事業として実施されている場合には、補助事業ごとの事業評価ではなく、一体として事業評価を実施することもできるよう、マニュアルの整備が必要と考える。	対応なし	神戸高速鉄道(株) 総務企画部 (部長 福田和弘)

【都市公園事業】
(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)
東京湾臨海部における基幹的広域防災拠点の整備 (H15～H22) 関東地方整備局	5年以内	1,188	(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14年新規採択時評価1,260億円→平成25年度事後評価時1,188億円 (事業効果の発現状況) ・首都直下地震を想定した基幹的広域防災拠点として整備されたものであるため、発災時の効果は確認できていないが、大規模発災に備えた訓練を実施しているとともに、防災教育・啓発の場として、防災・減災に寄与しているものと考えられる。 (事業実施による環境の変化) ・地域の憩いの場となる、緑の場および親水空間等、新たなアメニティ空間が創出された。 (社会経済情勢の変化) ・東日本大震災以降、国民の防災意識が高まっており、当拠点へのニーズが増々高まることが期待される。 (今後の事後評価の必要性) (改善措置の必要性) ・引き続き、防災訓練等を継続的に実施することで、災害時対応への習熟を図っていくこととしている。なお、今後の事後評価および改善措置の必要はないものと考えられるが、発災時の機能発現については、今後、実際に発災した後に改めて検証することとしている。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・基幹的な防災事業の費用対効果算出に関してはCVMを用いて算出したところであるが、今後、同様な防災拠点事業に関しては、新たな事業評価手法等の確立が求められると考える。 (費用便益分析結果) 総便益 : 19,771億円 総費用 : 1,828億円 B/C : 11	対応なし	関東地方整備局 建政部 都市整備課 (課長 能勢 和彦)

【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)
八雲地方合同庁舎 (H21～H22) 北海道開発局	5年以内	5.1	(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。 本事業はシビックコア地区全体の賑わい創出に貢献しており、社会性の評価からも周辺環境に及ぼした影響は良好である。 (今後の事後評価の必要性) ・ 事業の効果は十分に発現していることから、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)

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)
長岡地方合同庁舎 (H20～H22) 北陸地方整備局	5年以内	21	(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。 ・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。 (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の評価の結果に問題はない。また、本事業は、長岡防災シビックコア地区の一体性をかたちづくり、長岡地域の防災性の向上と快適な都市生活を支える広域拠点の形成に寄与してきており、社会性の評価からも周辺の環境に及ぼした影響は良好である。 (今後の事後評価の必要性) ・長岡市内に分散所在していた税務署、公共職業安定所等、各官署の庁舎の老朽、狭あい等を解消し、合同集約化する本事業について、事業計画の必要性及び事業計画の合理性において、新規事業採択時に想定されたものから特段の変化は認められず、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) ・長岡地方合同庁舎は、長岡防災シビックコア地区の中核施設、環境負荷低減に寄与するグリーン庁舎及び高度なバリアフリー庁舎として整備が実施され、事業計画の効果は、十分に発現しており、改善措置の必要性はない。 なお、効果の継続的な発現に係り、今後も施設の保全指導の面から関係官署と連携し、フォローアップを行っていくものとする。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・計画・調査のあり方及び評価手法の見直しの必要性に係る事項は、特にない。	対応なし	北陸地方整備局 営繕部 技術・評価課 (課長 松井 俊蔵)

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)
高知第2地方合同 庁舎 (H20～H22) 四国地方整備局	5年以内	31	(社会経済情勢の変化) ・平成24年3月、高知市により津波避難ビルに指定された。 ・平成24年12月、南海トラフ地震における被害想定が見直された。 (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、また庁舎が適切に使用されていることから、事業採択時から特段の変化はない。 (事業の効果の発現状況) ・位置、規模及び構造の基準の観点から業務を行う為の基本性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、木材利用促進、ユニバーサルデザインについては充実した取組、防災性については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。 以上により、想定されていた事業の効果は十分に発現している。 (事業実施による環境の変化) ・環境負荷低減への取組みの結果から特に問題はないと考えられる。 (今後の事後評価の必要性) ・事業の効果は十分に発現していると考えられるため、現時点で再度の事後評価の必要性はない。 (改善措置の必要性) ・事業の効果は十分に発現していると考えられるため、現時点で改善措置の必要性はない。今後は施設管理者への保全指導を通じて、フォローアップに努める。 (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) ・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共に、必要に応じて適宜見直しを進める。	対応なし	四国地方整備局 営繕部 技術・評価課 (課長 小林 宏)