

# 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)
阿武隈川水防災対策特定河川事業 (丸森・梁川地区)	5年以内	57	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 全体事業費 約57億円、工期 平成15年度～平成21年度 B/C : 1.1 (B : 84億円、C : 79億円)</p> <p>(事業効果の発現状況) ・計画高水位規模の洪水に対しては、輪中堤、宅地嵩上げの実施により、家屋や農地、国道等の浸水被害を防止できる。 ・平成23年9月に発生した台風15号による洪水においては、輪中堤や宅地嵩上げの整備により、家屋や農地等の浸水被害が防止された。</p> <p>(事業実施による環境の変化) ・当該地区は、阿武隈ライン舟下り観光が行われている自然豊かな地域であることから、事業メニューである輪中堤の整備においては、設置する樋門構造を門柱レスタイプに選定する等、周辺景観との調和を図った構造により整備を実施していることから、自然環境への影響は特にないものと考えられる。</p> <p>(社会経済情勢等の変化) ・当該地区は、洪水等に対する危険性から災害危険区域が指定されており、建築等に対する制限がかけられていた地域であるが、当該事業により輪中堤が整備された背後地域については、洪水に対する安全性の向上に伴い、災害危険区域の指定が解除された。</p> <p>(今後の事後評価の必要性) ・事業効果が発現し、費用対効果 (B/C) は事業実施後においても、1.1と事業実施効果が得られており、今後の事後評価の必要性はないと考える。</p> <p>(改善措置の必要性) ・事業完了後に発生した平成23年9月洪水では、家屋等の浸水被害が生じなかったことから、当該事業による効果が確認され、今後も引き続き浸水被害の軽減効果が期待され、事業の有効性が十分見込まれることから、改善措置の必要性はないと考える。</p> <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・今後の同種事業において、他機関が実施する事業と連携して進める場合には、それぞれの事業の進捗などを考慮した上で、より最適な評価手法を検討していくことが望ましい。</p>	対応なし	東北地方整備局 河川計画課 (課長 山田 拓也)

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)
北上川上流特定構 造物改築事業 (JR衣川橋梁) 東北地方整備局	5年以内	107	<p>(費用対効果分析の算定の基礎となった要因の変化)            全体事業費 107億円、工期 平成15年度～平成21年度            B/C 1.9 (B: 272億円、C: 145億円)            (事業の効果の発現状況)            ・事業実施前の、平成14年7月洪水(狐禅寺地点最高水位13.5m)では広範囲に外水氾濫が生じていたのに対し、平成19年9月洪水(狐禅寺地点最高水位12.18m)では外水氾濫が解消された。            ・整備前に計画規模の洪水(昭和22年9月洪水1/150)が発生した場合の想定死者数は、避難率0%で約60人、40%で約40人、80%で約10人と想定され、事業の実施により被害が軽減される。            (事業実施による環境の変化)            ・自然環境の変化            JR衣川橋梁の架替に伴い、河積確保のための河道掘削、築堤がなされたが、河岸植生が回復しており、河川環境の大きな変化はないものと考えられる。            ・周辺環境との調和            JR衣川橋梁の架替にあたっては、当地域(平泉町)が岩手県景観条例の景観形成重点地域であることから、フォトモンタージュを用いて、周辺風景と調和した景観としており、景観について違和感がある等の苦情は出ていない。            (社会経済情勢等の変化)            ・事業着手前の衣川右岸(JR上流区間)では、平成7年8月洪水において、広範囲の浸水被害が発生していたが、事業完成後は、洪水による氾濫被害の解消により、国道4号(奥州街道)沿いなどで宅地化が進み、人口や家屋が増加している。            ・JR衣川橋梁完成後は、水位に対する運行規制は設定されておらず、列車運行の安全性が確保された。            ・平成23年6月に開催された第35回世界遺産委員会で平泉の世界遺産登録が決議された。            ・登録された資産範囲内には衣川(北上川との合流部)が含まれており、事業実施による浸水被害解消によって、中尊寺を初めとする周辺遺産観光への安全性が確保された。            ・平泉町観光客数の推移(昭和39年～)を見ると、主要なイベント等により県内外から多くの観光客が訪れており、特に、東北新幹線開通した昭和58年以降の観光客数は年間平均200万人となり、交通網の発達とJRの安全運行や自動車交通の利便性増加が要因として挙げられる。            ・また、平泉町の文化遺産センターの年間入館者数は、世界遺産登録前の3万人程度から、登録後には6万人以上(平成24年には9万2千人)と大幅に増加している。            (今後の事後評価の必要性)            ・事業効果が発現し、大きな社会情勢の変化もなく、費用対効果(B/C)は事業実施後においても1.9と事業実施効果が得られており、今後の事後評価の必要性はないと考える。            (改善措置の必要性)            ・平成19年9月洪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、改善措置の必要性はないと考える。            (同種事業の計画・調査のあり方や事後評価手法の見直しの必要性)            ・事業評価の結果、同種事業の調査結果のあり方や事業評価手法についての見直しの必要性はないと考える。</p>	対応なし	東北地方整備局 河川計画課 (課長 山田 拓也)

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)
雄物川下流特定構造物改築事業 (新屋水門) 東北地方整備局	5年以内	11	<p>(費用対効果分析の算定の基礎となった要因の変化)            全体事業費 11億円、工期 平成19年度～平成21年度            B/C 2.9 (B: 46億円、C: 16億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況)            ・整備前に計画規模の洪水(昭和44年7月洪水)が発生した場合、新屋水門から洪水が氾濫し浸水戸数約76戸、浸水面積約37haの被害が想定。また、想定孤立者数は、避難率0%で約70人、避難率40%で約40人、避難率80%で約10人と想定。            ・平成23年6月洪水(実績)が、本事業着手前時点に発生した場合、新屋水門から洪水が氾濫し浸水戸数約8戸、浸水面積約12haの被害が想定。</p> <p>(事業実施による環境の変化)            ・自然環境の変化            水門の改築前と改築後で河川敷高を変更していないことから、平水時において雄物川と旧雄物川の縦断的連続性は従来どおり確保されている。また、水門の操作は雄物川の水位が高くなる洪水時であること等から、自然環境への影響は特にないものと考えられる。            ・周辺住民の評価            新屋水門の改築と合わせて、兼用する秋田市道割山南浜線の拡幅(歩道の拡充)も行われ、交通の利便性も向上しており、周辺住民からは朝夕の交通量の多い時間帯でも、歩道があることで安心して通勤通学に利用できると好評である。            ・周辺環境との調和            新屋水門の改築にあたっては、三角沼環境整備事業(かわまちづくり)区域に位置すること等から、水門周辺との調和や視点場(歩道等から雄物川の自然景観を展望できる)等に考慮、天端空間が確保(門柱レス構造の採用)されており、景観等について調和がとれ良好となっている。</p> <p>(社会経済情勢等の変化)            ・新屋水門の改築と同時に、秋田市では都市計画道路として計画されている「市道割山南浜線」の道路整備が進められ、現況5,000台/日の交通量に対して、計画9,800台/日の交通量が確保でき、交通混雑が緩和されている。また、幹線道路網のネットワークの形成が図られ地域間の連携強化へつながる。            ・新屋水門改築により、背後地の安全性が確保されたことから、三角沼環境整備事業(かわまちづくり)に着手することにより、河川公園の整備も図られ、本施設の利用が多く見られる。</p> <p>(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もなく、費用対効果(B/C)は事業実施後においても2.9と事業実施効果が得られており、今後の事後評価の必要性は無いと考える。</p> <p>(改善措置の必要性)            ・平成23年6月出水等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、今後の事後評価及び改善措置の必要性は無いと考える。</p> <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事後評価手法の見直しの必要性)            ・今後の計画・調査のあり方に活かすよう考慮することとして、現状では見直しの必要性は無いと考える。</p>	対応なし	東北地方整備局 河川計画課 (課長 山田 拓也)

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)
狩野川床上浸水対策特別緊急事業 (神島地区) (H17~H21) 中部地方整備局	5年以内	14	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)            全体事業費 14億円、工期 平成17年度~平成21年度            B/C 2.1 (B:34億円、C:16億円)            (事業の効果の発現状況)            平成23年9月洪水に対し家屋浸水被害は生じていない。            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、床上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。            (社会経済情勢等の変化)            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ない。            (今後の事後評価の必要性)            事業完了以降、家屋浸水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、事後評価の必要性はないと考える。            (改善措置の必要性)            事業完了以降、家屋浸水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。</p>	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)
江の川上流水防災 対策特定河川事業 (川毛地区) (H17～H21) 中国地方整備局	5年以内	6	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)            全体事業費 6億円、工期 平成17年度～平成21年度            B/C 1.2 (B: 9.6億円、C: 8.0億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業の実施により、近年浸水被害が発生したH11.6洪水においても家屋浸水を防止できる (事業実施による環境の変化)</li> <li>・特になし</li> </ul> <p>(社会経済情勢等の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・自治体の人口、世帯数は減少傾向となっているが整備実施前後で大きな変化はない。</li> <li>・平成18年11月に灰塚ダムが完成 (今後の事後評価の必要性)</li> </ul> <p>・近年浸水被害が発生したH11.6洪水におい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無いと判断</p> <p>(改善措置の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> </ul> <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・特に同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性は無いと判断</li> </ul>	対応なし	中国地方整備局 河川部河川計画課 (課長 樹谷 有吾)

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 (桑村川) (H18～H21) 四国地方整備局	5年以内	24	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)            全体事業費 24億円、工期 平成17年度～平成21年度            B/C 3.8 (B: 125億円、C: 33億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況)            ・事業完了後の平成23年台風15号及び平成26年台風11号において、目標内水安全度1/10規模を上回る降雨が発生している。しかし、本事業で整備した川島排水機場改築の運用により、床上浸水被害が大幅に減少し、浸水被害軽減に大きく寄与しており、事業着手前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。</p> <p>(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。</p> <p>(社会経済情勢等の変化)            ・桑村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、国道192号やJR徳島線で徳島市中心部につながり、空港や高速道路ICが30km圏内にある広域的な交通利便性の高い地域であり、さらなる利便性の向上が期待されている。            ・本事業及び本事業と連携した吉野川市による治水対策の取組により、地域の暮らしにおける安全・安心が向上し、世帯数の増加、人口の安定に寄与したと推測される。            ・浸水想定区域内には、教育機関、災害時要援護者関連施設、行政機関等がある。</p> <p>(今後の事後評価の必要性)            ・事業完了後の平成23年台風15号及び平成26年台風11号において目標内水安全度1/10規模を上回る降雨が発生している。しかし、本事業で整備した川島排水機場改築の運用により、床上浸水被害が大幅に減少し、浸水被害軽減に大きく寄与しており、事業着手前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。</p> <p>(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。</p> <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)            ・現時点では、同種事業の調査・計画のあり方や事業評価手法の見直しの必要性はないと考える。</p>	対応なし	四国地方整備局 河川計画課 (課長 菊田 一行)

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 (学頭・菰田地区) (H17～H21) 九州地方整備局	5年以内	34	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)            全体事業費 34億円、工期 平成17年度～平成21年度            B/C 3.5 (B: 184億円、C: 53億円)            (事業の効果の発現状況)            事業完了後、平成22年7月に大きな洪水が発生したものの、他事業(河道掘削、橋梁架替等)の効果と相まって発現し、甚大な浸水被害は発生していない状況。平成22年7月洪水は、契機となった平成15年7月洪水と同規模程度の洪水であったにもかかわらず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状況にある。            (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。            (社会経済情勢等の変化)            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。            (今後の事後評価の必要性)(改善措置の必要性)            事業完了後、平成22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。            (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)            本事業は、地元自治体の協力を得ながら事業進捗を図ったことで、当初予定どおりの事業工程で完了することができた。今後も円滑な事業進捗を図るため、日頃より自治体と連携しておくことが必要である。また、今回の手法により事業評価が可能であるため、事業評価手法の見直しの必要性は無いものと思われる。</p>	対応なし	九州地方整備局 河川計画課 (課長 宗 琢万)

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 (直方地区) (H17～H21) 九州地方整備局	5年以内	10	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)            全体事業費 10億円、工期 平成17年度～平成21年度            B/C 1.9 (B: 52億円、C: 27億円)            (事業の効果の発現状況)            事業完了後、平成24年7月に大きな洪水が発生したものの、甚大な浸水被害は発生していない状況。平成24年7月洪水は、平成15年7月洪水と同規模程度の洪水であったにもかかわらず、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状況にある。            (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。            (社会経済情勢等の変化)            事業実施箇所である直方市における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。            (今後の事後評価の必要性) (改善措置の必要性)            事業完了後、平成24年7月出水において、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。            (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)            本事業は直方市の事業(放水路整備)と一体完了することで事業効果を発現するため、日頃より国・自治体と密接に連携し事業を行ったことで、当初予定どおりの事業工程で完了することができた。今後、本事業のような関係機関と連携した内水対策を実施する場合には、本事業で得られた知見を今後の事業にも役立てることが必要である。また、今回の手法により事業評価が可能であるため事業評価手法の見直しの必要性は無いものと思われる。</p>	対応なし	九州地方整備局 河川計画課 (課長 宗 琢万)

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)
球磨川土地利用一 体型水防災事業 (一勝地地区) (H15～H21) 九州地方整備局	5年以内	26	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)</p> <p>全体事業費 26億円、工期 平成15年度～平成21年度            B/C 1.2 (B: 49億円、C: 39億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況)</p> <p>事業完了後の平成23年6月に、過去被害を受けた平成5年8月、平成7年7月、平成17年9月の洪水と同規模の洪水が発生したものの、「家屋浸水被害無し」と浸水被害は着実に減少し事業効果が大きく発現している状況。</p> <p>(事業実施による環境の変化)</p> <p>本事業は主に堤内地側の嵩上げであるため、水際部への自然環境の影響は少ないものと考えられる。</p> <p>(社会経済情勢等の変化)</p> <p>事業箇所の土地利用状況など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。</p> <p>(今後の事後評価の必要性) (改善措置の必要性)</p> <p>事業等完了後、平成23年6月洪水において、事業効果の発現が確認されている。また、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必要性や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、今後の事後評価については必要無いものとする。</p> <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)</p> <p>本事業では、事業着手時に想定していなかった既設護岸の空洞化等が確認されたため護岸整備の計画変更が生じたこと等により、事業費が増額する結果となった。外見的な調査のみで既存施設の健全性を判断するのではなく、事前確認の段階から電磁波探査など簡易的にでも内部調査を行うことが必要であった。本事業のように既設護岸を活用した対策を実施する場合には、本事業で得られた知見を今後の事業に役立てることが必要である。また、今回の手法により事業評価が可能であるため、事業評価手法の見直しの必要性は無いものと思われる。</p>	対応なし	九州地方整備局 河川計画課 (課長 宗 琢万)

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)
白川特定構造物改築事業 (JR第一白川橋梁) (H14～H21) 九州地方整備局	5年以内	44	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)            全体事業費 44億円、工期 平成14年度～平成21年度            B/C 11 (B: 661億円、C: 62億円)            (事業の効果の発現状況)            事業完了後に発生した平成24年7月洪水(九州北部豪雨)時は、過去にはん濫被害をもたらした平成2年7月洪水時と同程度であったものの、第一白川橋梁付近では、浸水被害は発生していない。</p> <p>(事業実施による環境の変化)            事業完了後においても、当事業による環境の変化も見受けられない。</p> <p>(社会経済情勢等の変化)            平成23年に九州新幹線が開通(平成23年3月)し、平成24年には熊本市が政令指定都市へ移行され、今後さらに熊本駅周辺の再開発が進む。</p> <p>(今後の事後評価の必要性)(改善措置の必要性)            事業完了後においても、当事業による環境の変化も見受けられない。白川の想定はん濫区域内にある熊本市街部は、九州新幹線の全線開業にともない更なる発展が見込まれており、今後も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い。平成24年7月洪水等において、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。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。</p> <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)            本事業では、事業着手後の関係機関との再協議において、仮設構造の見直し等により、事業費の増額、事業期間の延伸が生じた。今後、本事業のような他機関との協議が必要な場合は、事前協議においてより綿密な調整を行っておくことが必要である。</p> <p>また、今回の手法により事業評価が可能であるため、事業評価手法の見直しの必要性は無いものと思われる。</p>	対応なし	九州地方整備局 河川計画課 (課長 宗 琢万)

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)
天神川総合水系環境整備事業 (H10～H21) 中国地方整備局	5年以内	12	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)            全体事業費 12億円、工期 平成10年度～平成26年度            B/C 4.1 (B: 81億円、C: 20億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況) スロープや散策路、ワンド等が整備され、環境学習や地域のイベントに利用されている。</p> <p>(事業実施による環境の変化) 水辺整備では散策などの日常利用の他、環境学習やイベントが実施され、地域振興のための利用がなされている。自然再生では礫河原が再生され、礫河原に特徴的な固有の生態系が見られるようになった。</p> <p>(社会経済情勢の変化) 住民、自治体も連携した除草、清掃等のボランティア活動をはじめ上中下流の交流を活発化し、地域の歴史・文化を活かした特色ある流域づくりのための活動が、天神川流域会議を中心として継続的に行われている。</p> <p>(今後の事後評価の必要性) 環境学習や地域のイベント等に活用され、河川景観の復元や礫河原の再生など事業効果が発現しており、今後の事後評価の必要性はないものと判断される。</p> <p>(改善措置の必要性) 当初想定した事業効果が発現され、今後も多くの人々に様々な活動で利用されることが期待されるため、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。</p> <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 当該事業に関わる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。</p>	対応なし	中国地方整備局 河川部河川計画課 (課長 榎谷 有吾)

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)
藤原ダム地域連携 事業 (H18～H21) 関東地方整備局	5年以内	1.9	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)            全体事業費 1.9億円、工期 平成18年度～平成21年度            B/C 2.9 (B: 6.9億円、C: 2.4億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況)            ・横山地区の多目的広場は、藤原湖マラソンのスタート、ゴール地点となるなど、スポーツイベント会場として多くの人々に利用されている(藤原湖マラソン参加者は年々増加傾向)。            ・アンケートの自由意見では、環境整備に対して肯定的な意見が多く、整備した施設の利用と周辺観光の相互利用への期待が大きい。</p> <p>(事業実施による環境の変化)            ・アクセス道路や駐車場、トイレを整備したことで、施設の利用環境が向上したとともに、テニスコートから多目的として改良したことで、新たな活動の場が創出され、利用者が増加した。            ・テニスコートの一部をフットサルコートに改良したほか、用具入れ、転落防止柵を設置し利用環境・安全性が向上したことで利用者が増加した。</p> <p>(今後の事後評価の必要性)            ・本事業により、藤原ダム周辺の利用者の安全性・利用環境が向上し、スポーツ等を目的とした利用はもとより、上下流連携の場としても活用されている。            ・よって、「藤原ダム地域連携事業」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。</p> <p>(改善措置の必要性)            ・本事業により、藤原ダム周辺の利用者の安全性・利用環境が向上し、スポーツ等を目的とした利用はもとより、上下流連携の場としても活用されている。            ・よって、「藤原ダム地域連携事業」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。</p> <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)            ・事後評価の結果、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性はないと思われる。</p>	対応なし	関東地方整備局 河川管理課 (課長 横坂利雄)

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)
草木ダム地域連携 事業 (H15～H21) 関東地方整備局	5年以内	6.3	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)            全体事業費 6.3億円、工期 平成15年度～平成21年度            B/C 6.1 (B: 57億円、C: 9.4億円)            (事業の効果の発現状況)            ・アンケート結果では、遊歩道及び駐車場・トイレの施設利用の満足度は、約7割の方が良くなったと回答があり、また自由意見として利用環境や安全性の向上が図られたなどの意見が寄せられ、本施設の効果が伺えるとともに、持続的な環境の維持、維持管理に関する要望等があった。            (事業実施による環境の変化)            ・遊歩道及び手摺りや案内板を整備したことで、散策の安全性や眺望の快適性が向上した。            ・眺望の良い場所に視点広場や駐車場、トイレを整備し、眺望や休憩しやすい場所が創出され、利用環境が向上したことで利用者が増加した。            ・ダムサイト周辺に環境学習として利用しやすい空間を整備したことで、環境学習やイベント等の利用が可能となった。            (今後の事後評価の必要性)            ・本事業により、草木ダム周辺の利用者の安全性・快適性が向上し、散策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、「草木ダム地域連携事業」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、草木ダム周辺の利用者の安全性・快適性が向上し、散策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、「草木ダム地域連携事業」は目的を果たしているものと判断し、本事業の有効性は十分見込まれていることから、今後の改善措置の必要性は認められない。            (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直し)の必要性)            ・事後評価の結果、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性はないと思われる。</p>	対応なし	関東地方整備局 河川管理課 (課長 横坂利雄)

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)
室生ダム水環境改善事業 (H19～H22) 近畿地方整備局	5年以内	4	<p>全体事業費 4億円、工期 平成19年度～平成22年度 B/C 6.5 (B: 598億円、C: 92億円) (事業の効果の発現状況) 浅層曝気施設稼働後はアオコの面積(広がり)が急激に減少した。特に本格稼働後の平成24年、25年はアオコは確認されなかった。 深層曝気施設の平成24年、25年の本格稼働により、目標とした改善範囲(EL. 258m～252m)のD0は大幅に増加した。 (事業実施による環境の変化) 本事業(H19-22: 水環境改善事業)における浅層・深層曝気施設の設置及び運用に伴う、周辺への自然環境や生活環境等へ及ぼす影響はほとんどない。 (社会経済情勢の変化) 室生ダム流域に位置する宇陀市の人口は減少傾向であるが、世帯数はほぼ横ばいである。土地利用は田畑が微減しているが、大きな変化はない。下水道の普及率は、微増傾向である。 (今後の事後評価の必要性) 本事業(H19-22: 水環境改善事業)及び貯水池水質保全事業(H2-16)の実施により、貯水池における「アオコの発生抑制」、「底泥付近の重金属濃度の減少」の状況を確認した。 したがって、今後の事後評価の必要性はないと判断した。 (改善措置の必要性) 事業効果の発現状況からアオコと底層水質の改善措置の必要性はないと判断した。ただし、早春～初夏期における淡水赤潮は流入部を中心に発生する年もあるため、ダム管理者において水質調査と淡水赤潮発生要因の調査検討を継続する。また、副ダム上下流における生物等への影響についても調査を継続する。 (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・調査のあり方については今後、「貯水池水質調査計画」を見直し、継続して貯水池の状況を調査報告する。 今回、水環境改善は様々な取組みの効果が含まれていたものであり、曝気施設のみの効果を抽出して評価することが今後の課題である。</p>	対応なし	近畿地方整備局 河川管理課 (課長 由井伸直)

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)
室生ダム地域連携 事業 (H19～H22) 近畿地方整備局	5年以内	2.9	<p>全体事業費 2.9億円、工期 平成19年度～平成22年度 B/C 3.0 (B:12億円、C:4.0億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況) ダム訪問者数の半数以上を占める「平成榛原子供のもり公園」では、平成13年の完成以降、入園者数は減少傾向であったが、本事業後の平成23年度以降は、横ばい傾向になっており、ダム訪問者数も同様の傾向にあると考えられる。</p> <p>(事業実施による環境の変化) 本事業の内容は、ダム直下における崩落防止、利用の少ないテニスコート敷地への展望休憩場の新設および遊歩道の設置、公園に隣接する護岸の改築・階段の改良であり、改変面積が小さく、人の利用は元々利用されていた整備箇所周辺に限定されることから、事業実施による影響はほとんどない。</p> <p>(社会経済情勢の変化) 室生ダム流域に位置する宇陀市の人口は減少傾向である。 室生ダム周辺の観光客数は、平成23年度以降ほぼ横ばいで推移している。</p> <p>(今後の事後評価の必要性) 本事業の実施により、「室生不思木の森公園」や「平成榛原子供のもり公園」などのレクリエーション施設と一体となって地域全体の活性化が図られていることを確認した。 したがって、今後の事後評価の必要性はないと判断した。</p> <p>(改善措置の必要性) ダム貯水池周辺利用がある範囲でアンケート調査を行ったところ、事業の実施を知らなかったという意見が多かったため、事業箇所に隣接する箇所(健民グラウンドや室生不思木の森公園、平成榛原子供のもり公園など)で事業に関する情報を掲載し、さらに利用を促進することが必要である。</p> <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 同種事業の計画・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判断した。</p>	対応なし	近畿地方整備局 河川管理課 (課長 由井伸直)

【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)
留萌ダム建設事業 (S59~H21) 北海道開発局	5年以内	655	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)                      全体事業費 655億円、工期 昭和59年度~平成21年度                      B/C 1.4 (B: 1,504億円、C: 1,113億円)                      (事業の効果の発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・洪水調節 平成22年の管理開始から平成25年までの4年間で8回の洪水調節を行い、下流の洪水被害の軽減に貢献した。なお、平成25年9月洪水では最大140m<sup>3</sup>/sの洪水調節を行い、大和田地点における水位を約1.2m低減した。</li> <li>・ダム完成後は基準地点大和田において正常流量を確保しており、流況が改善している。</li> </ul> <p>(事業実施による環境の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・貯水池水質について大きな変化はなく、水質は良好な状況にある。なお、平成24年以降は水温に配慮して流入水温追従の選択取水設備運用を行っている。</li> <li>・流入河川について湛水前後で確認魚種に大きな変化は見られない。貯水池では止水性魚類の新たな生息場となっている。</li> <li>・ダム湖周辺の鳥類相及び種構成に大きな変化は確認されていない。貯水池は水鳥の新たな生息環境として利用されるようになってきている。</li> <li>・ダム湖周辺の植生について湛水前後で大きな変化は見られず安定している。</li> <li>・環境保全措置として、エゾサンショウウオの産卵池の保全措置、貴重植物及びヒメギフチョウ幼虫の食草の移植を行っており、経過を観察している。</li> </ul> <p>(社会経済情勢の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・水源地域である留萌市の世帯数は横ばい傾向にあるが、人口は減少傾向にある。</li> <li>・ダム周辺では一般の方々を対象とした見学会や水源地域ビジョンが主催する季節毎のイベントが実施されており、地域への情報発信に取り組んでいる。</li> </ul> <p>(今後の事後評価の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業の効果が十分に発現しており、再事後評価の必要はないと考えられる。今後はダム等管理フォローアップ制度に基づく分析・評価を行うこととする。</li> </ul> <p>(改善措置の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業の効果が発現されており、改善措置の必要性はないと考えられる。</li> </ul> <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・見直し等の必要性はないと考えられる。</li> </ul>	対応なし	北海道開発局 河川管理課 (課長 金澤裕勝)

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)
紀の川大堰建設事業 (S53~H22) 近畿地方整備局	5年以内	1,020	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)            全体事業費 1,020億円、工期 昭和53年度～平成22年度            B/C 17.9 (B: 24.013億円、C: 1.339億円)</p> <p>(事業効果の発現状況)            ○紀の川大堰の建設により、浸水面積が約16km<sup>2</sup> (28%) 減少し、家屋浸水も約29,250戸 (37%) 減少する。            ○被害指標については、電力の停止による影響人口が約67,870人 (46%) 軽減。            ○約170haの浸水被害が生じた昭和57年8月洪水と比べ、紀の川大堰完成後に発生した同規模の平成23年9月(台風12号)洪水では、本事業により洪水時の水位が低下したため、内水被害は発生しなかった。</p> <p>(事業実施による環境の変化)            ○新六ヶ井堰の魚道は勾配や落差が大きく、水量が少ない時期は魚道として十分に機能していなかったが、紀の川大堰暫定運用開始以降は、多様な魚種に対応する魚道の整備と維持流量の確保によって魚道機能が向上している。            ○この結果、アユの魚道遡上数やその他の回遊性魚類の堰上流での確認種数も増加している。</p> <p>(社会経済情勢の変化)            ○和歌山市では、紀の川大堰建設事業による治水効果を踏まえ、直川未利用地区の活用を図った。            ○公共施設設置により直川地区周辺の交流・活動・健康拠点となった他、都市計画道路や阪和自動車道と歌山北ICが整備され、11社の企業進出による大規模商業施設や物流拠点が形成された。            ○今後更なる企業進出が期待され、紀の川大堰建設事業が地域発展に大きく寄与している。</p> <p>(今後の事後評価の必要性)            ○紀の川大堰建設以降、洪水時の堰上げが大幅に緩和されて水位が低減し、適切な洪水操作を行うことで、平成23年9月洪水等において、効果の発現が確認された。            ○地域の社会経済情勢としては、大堰の治水効果により公共施設の設置や都市計画道路、インターチェンジが建設された他、物流拠点、大型商業施設等の進出が見られるなど、地域の活性化に寄与しており、当事業の重要性は高い。            ○環境面では、アユの魚道遡上数や回遊性魚類の確認種数が増加しており、大堰建設に起因する周辺環境への重大な影響は見受けられない。今後も継続的に河川水辺の国勢調査等によって環境の変化を監視する。よって、今後の事後評価については、必要ないものとする。</p> <p>(改善措置の必要性)            ○紀の川大堰建設事業は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。</p> <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)            ○紀の川大堰の事後評価の結果、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。</p>	対応なし	近畿地方整備局 河川管理課 (課長 由井伸直)

【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)
津松阪港海岸 直轄海岸保全施設 整備事業 (H4～H23) 中部地方整備局	5年以内	250	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)          浸水区域における一般資産等評価額 前回評価時 約868億円 → 今回評価時 約883億円          全体事業費 前回評価時 251億円 → 今回評価時 250億円          B/C 事後評価時 3.5 (B: 1,478億円、C: 421億円)          (事業の効果の発現状況)          事業完了から現在まで、高潮による背後地への越波による被災報告はない。</p> <p>(事業実施による環境の変化)          地元住民等による清掃活動が定期的に行われており、海岸美化に対する意識が高まっている。</p> <p>(社会経済情勢の変化)          背後地域の世帯数は年々増加傾向である。          津市は、今後30年以内に震度6弱以上の揺れが起こる確率は約70%となっている(平成25年12月20日地震調査委員会発表)。</p> <p>(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。</p> <p>(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。</p> <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)          同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性はない。</p>	対応なし	中部地方整備局 港湾計画課 (課長 神谷一弘)

【道路・街路事業】  
 (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)
一般国道5号 黒松内道路 (H9～H21) 北海道開発局	5年以内	158	<p>【費用対効果分析の算定の基礎となった要因の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通量（道路交通センサス）                          整備前(H17)：2,821台/日(現道5号)                          実績(H22)：2,255台/日(現道5号)、367台/日(当該路線)</li> <li>・事業費 整備前：158億円 実績：158億円</li> <li>・費用便益比 B/C=1.01 (B=225億円、C=222億円)</li> </ul> <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・石油製品の出荷量が増える冬期でも安全な輸送ルートが構築され、室蘭港から後志南部への輸送時間が短縮。</li> <li>・函館市～ニセコエリアの所要時間が短縮され、主要な観光地への利便性が向上。</li> <li>・道の駅への立ち寄りが便利になり、観光客が周辺観光施設へ足を伸ばす機会も増加するなど、道央および道南を巡る観光において、黒松内町の観光地としての魅力が向上。</li> <li>・黒松内町から直接高速道路を利用した搬送が可能となり、室蘭市までの搬送時間が短縮し、速達性と通年で安定した救急搬送ルートが確保され、救急搬送の安定性が向上。</li> <li>・死亡事故・重傷事故の多発する礼文峠が回避され、買物や通院等で依存の強い伊達市までの所要時間が短縮し、安全性の確保や日常生活の利便性が向上。</li> <li>・並行する現道の死傷事故が減少し、道路交通の安全性が向上。</li> <li>・医療、福祉施設関係者の移動や、新千歳空港や苫小牧港等の交通拠点への利便性が向上したことにより、地域の主要産業の振興と移住の促進に寄与。</li> <li>・作業従事者の出勤や資材搬入拠点である千歳市からの搬入の利便性が向上したことにより、地域の主要な農産品である種馬鈴薯の出荷に寄与。</li> </ul> <p>【事業実施による環境の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・特になし</li> </ul> <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・人口は、事業化当時約8,3千人(H7)→開通後6,7千人(H22)</li> <li>・漁獲高は、事業化当時約8.9億円(H7)→開通後約10.7億円(H23)</li> <li>・医療、福祉従業者数は、事業化当時約431人(H8)→開通後592人(H24)</li> </ul> <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・黒松内道路の整備により、物流効率化の支援、道南と道央を結ぶ新たな広域周遊観光ネットワーク形成の支援、高速性、安全性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ものと考えられる。</li> </ul> <p>【改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業目的に見合った事業効果の発現が確認されたことから、今後の改善措置の必要はない。</li> </ul> <p>【同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul>	対応なし	北海道開発局 建設部 道路計画課 (課長 和泉昌裕)

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40号 名寄バイパス (H1～H21) 北海道開発局	5年以内	812	<p>【費用対効果分析の算定の基礎となった要因の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 交通量（道路交通センサス） 整備前 (H17) : 8,514台/日(現道40号) 実績 (H22) : 4,881台/日(現道40号)、3,792台/日(当該路線)</li> <li>・ 事業費 整備前: 957億円 実績: 812億円</li> <li>・ 費用便益比 B/C=1.00 (B=1,088億円、C=1,084億円)</li> </ul> <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 旭川市と稚内市間の所要時間が短縮され、地域住民の利便性が向上。</li> <li>・ 信号交差点21箇所と多い名寄市街地が回避され、並行区間（豊栄～美深間）の通過時間が短縮され、大型車交通量も約2割減少し、広域交通の利便性が向上。</li> <li>・ 上川北部地域や南宗谷地域からの買物や通院の安全性及び確実性の高い移動が確保され、沿線地域の経済活性化に寄与。</li> <li>・ 当該事業区間に交通が転換し、現道の交通量が減少したことから、死傷事故件数が約7割減少するとともに近年増加するエゾシカとの衝突事故も4割減少し、道路交通の安全性が向上。</li> <li>・ 名寄市街地の信号交差点が回避され、当該事業以北の救急搬送の速達性及び定時性が向上。</li> <li>・ 信号交差点の多い名寄市街地を回避することにより速達性及び安全性の高い輸送ルートが確保され、青果物の流通利便性が向上。</li> <li>・ 安全性及び安定性の高い輸送ルートが確保され、豊富町の家畜市場から帯広市、旭川市、北見市へ出荷される生体牛の流通利便性が向上。</li> <li>・ 安全性及び定時性の高い輸送ルートが確保され、乳製品の流通利便性が向上。</li> <li>・ 定時性及び安全性の高い輸送ルートが確保され、札幌や関東へのホタテ貝や旭川へのホッケ等の流通利便性が向上。</li> <li>・ 宗谷圏と上川圏、道央圏を結ぶ定時性及び速達性の高いルートが確保され、主要な観光地への利便性が向上。</li> <li>・ 快適性の高いルートが確保され、名寄IC付近の「道の駅もち米の里なよろ」の観光客が増加し、主要な観光地への利便性が向上。</li> </ul> <p>【事業実施による環境の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 特になし</li> </ul> <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 人口は、事業化当時約44.3千人(H2)→開通後34.3千人(H26)</li> <li>・ 農業算出額は、事業化当時約139億円(H2)→開通直前約129億円(H18)</li> <li>・ 医療・福祉従業者数は、事業化当時約0.7千人(H2)→開通後約1.5千人(H24)</li> </ul> <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 名寄バイパスの整備により、高速ネットワークの拡充による近隣都市部の連絡機能の強化を図り、地域間交流の活性化、物流効率化等の支援、名寄市街の交通混雑の低減による定時性、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ものと考えられる。</li> </ul> <p>【改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 事業目的に見合った事業効果の発現が確認されたことから、今後の改善措置の必要はない。</li> </ul> <p>【同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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。</li> </ul>	対応なし	北海道開発局 建設部 道路計画課 (課長 和泉昌裕)

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40号 幌富バイパス (H12～H21) 北海道開発局	5年以内	304	<p>【費用対効果分析の算定の基礎となった要因の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通量（道路交通センサス） 整備前（H17）：2,212台/日（現道40号） 実績（H22）：1,293台/日（現道40号）、1,596台/日（当該路線）</li> <li>・事業費 整備前：400億円 実績：304億円</li> <li>・費用便益比 B/C=1.00（B=416億円、C=416億円）</li> </ul> <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・旭川市と稚内市との所要時間が短縮され地域住民の利便性が向上。</li> <li>・豊富町市街地や冬期走行環境が低下する並行現道を回避するルートが確保され、死傷事故件数は大きく減少し、道路交通の安全性が向上。</li> <li>・冬期の視程障害が緩和されるとともに、札幌市中央卸売市場等への安全性及び確実性の高い輸送ルートが確保され、水産物の流通利便性が向上。</li> <li>・防災上の要対策箇所（地吹雪）や豊富町市街地を回避する安全性及び安定性の高いルートが確保され、生乳、乳製品の流通利便性が向上。</li> <li>・カーブの多い道道稚内幌延線を回避するとともに、所要時間も短縮し、幌延町から稚内市への救急搬送の安定性及び速達性が向上。</li> <li>・豊富町市街地や防災上の要対策箇所（地吹雪）が回避されるとともに、稚内市、豊富町から名寄市及び旭川市の高次医療施設への救急搬送の安定性及び速達性が向上。</li> <li>・豊富町市街地を回避する速達性及び安全性の高いルートが確保され、バス運行の利便性が向上。</li> <li>・速達性及び確実性の高い移動ルートが確保され、主要な観光地への利便性が向上。</li> <li>・買物や通院の安全性及び速達性の高い移動ルートが確保され、住民の日常生活の利便性が向上。</li> </ul> <p>【事業実施による環境の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・特になし</li> </ul> <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・人口は、事業化当時約51,8千人（H12）→開通後43,7千人（H26）</li> <li>・漁獲高は、事業化当時約114億円（H12）→開通後約99億円（H24）</li> <li>・製造業就業者1人当たり製造品出荷額は、事業化当時約851万円/人（H12）→開通後約563万円/人（H24）</li> </ul> <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・幌富バイパスの整備により、高速ネットワークの拡充による道北圏の連絡機能の強化を図るとともに、地吹雪による視程障害を低減し、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ものと考えられる。</li> </ul> <p>【改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業目的に見合った事業効果の発現が確認されたことから、今後の改善措置の必要はない。</li> </ul> <p>【同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul>	対応なし	北海道開発局 建設部 道路計画課 (課長 和泉昌裕)

事業名 (事業実施期間) 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
旭川紋別自動車道 一般国道450号 上川上越道路 (H5～H21) 北海道開発局	5年以内	653	<p>【費用対効果分析の算定の基礎となった要因の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通量（道路交通センサス） 整備前（H17）：4,512台/日（現道273号） 実績（H22）：194台/日（現道273号）、4,091台/日（当該路線）</li> <li>・事業費 整備前：566億円 実績：653億円</li> <li>・費用便益比 B/C=1.7（B=1,497億円、C=890億円）</li> </ul> <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・旭川市と遠軽町との所要時間が短縮され地域住民の利便性が向上。</li> <li>・速達性、定時性の高い輸送ルートが確保され、水産物の流通利便性が向上。</li> <li>・急カーブ、急勾配を回避し、揺れの少ない安定した輸送を可能とし、生体牛の流通利便性が向上。</li> <li>・安定性、安全性の高い輸送が可能となり、木製品の流通利便性が向上。</li> <li>・当該事業区間に交通が転換したことから、死傷事故件数が約8割減少し、道路交通の安全性が向上。</li> <li>・カーブの多い並行現道を回避することで、救急搬送の速達性及び定時性が向上。</li> <li>・速達性の高い移動ルートが確保され、主要な観光地への利便性が向上。</li> <li>・移動時間が短縮され、出発時間を遅らせたり発着箇所を増設しても、観光地で十分な滞在時間を確保できるなど、日帰り観光ツアーの利便性が向上。</li> <li>・速達性の高い移動ルートが確保され、オホーツク圏への観光客が増加するとともに、道の駅来訪者も増加し、地域の観光が活性化。</li> <li>・札幌ーウトロ間を結ぶ路線が新設されるとともに、運行経路も国道39号石北峠経由から、旭川紋別自動車道経由に変更され、所要時間が短縮されるなど、都市間バスの利便性が向上。</li> </ul> <p>【事業実施による環境の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・特になし</li> </ul> <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・人口は、事業化当時約81.7千人（H2）→開通後62.0千人（H26）</li> <li>・農業算出額は、事業化当時約270億円（H2）→開通直前約283億円（H18）</li> <li>・製造品出荷額は、事業化当時約1,074億円（H2）→開通後約744億円（H24）</li> </ul> <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・上川上越道路の整備により、道央圏・道北圏とオホーツク圏の連絡機能の強化、地域間交流の活性化や物流の効率化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ものと考えられる。</li> </ul> <p>【改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業目的に見合った事業効果の発現が確認されたことから、今後の改善措置の必要はない。</li> </ul> <p>【同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul>	対応なし	北海道開発局 建設部 道路計画課 (課長 和泉昌裕)

事業名 (事業実施期間) 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
旭川紋別自動車道 一般国道450号 白滝丸瀬布道路 (H6～H21) 北海道開発局	5年以内	506	<p>【費用対効果分析の算定の基礎となった要因の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 交通量（道路交通センサス） 整備前（H17）：1,377台/日（現道333号） 実績（H22）：706台/日（現道333号）、3,615台/日（当該路線）</li> <li>・ 事業費 整備前：385億円 実績：506億円</li> <li>・ 費用便益比 B/C=1.9（B=1,271億円、C=686億円）</li> </ul> <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 旭川市と遠軽町の所要時間が11分短縮され、主要都市間の利便性が向上。</li> <li>・ オホーツク圏と道央、道外の大消費地市場を結ぶ速達性、定時性の高い輸送ルートが確保され、水産物の流通利便性が向上。</li> <li>・ 急カーブ、急勾配を回避し、揺れの少ない安定した輸送を可能とし、生体牛の流通利便性が向上。</li> <li>・ 安定性、安全性の高い輸送が可能となり、木製品流通利便性が向上。</li> <li>・ 交差点の回避や無理な追い越し防止が可能となり、現道の死傷事故件数が9割減少した。また、ロードキル件数も約6割減少し、事故による損失が約600万円/年回避されるなど道路交通の安全性が向上。</li> <li>・ 高速性に優れ、安定した輸送ルートが確保されたことから、高次医療施設への救急搬送の速達性及び安定性が向上。</li> <li>・ 年間を通じて移動時の速達性、安全性の向上などにより、観光消費額が約11億円増加すると試算されるなど観光地への利便性が向上。</li> <li>・ 移動時間が短縮されて、出発時間を遅らせたり、発着箇所を増設したりしても、観光地での十分な滞在時間が確保できるなど、日帰り観光ツアーの利便性が向上。</li> <li>・ 速達性の高い移動ルートが確保され、オホーツク圏への観光客が増加するとともに、道の駅来訪者も増加し、地域の観光活が活性化。</li> <li>・ 所要時間が短縮されるなど、バス利用者の利便性が向上。</li> </ul> <p>【事業実施による環境の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 特になし</li> </ul> <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 人口は、事業化当時2.7万人（H2）→開通後2.2万人（H22）</li> <li>・ 建設従業者数は、事業化当時1,554人（H3）→開通後771人（H24）</li> <li>・ 医療・福祉従業者数は、事業化当時1,002人（H6）→開通後1,492人（H24）</li> </ul> <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 白滝丸瀬布道路の整備により、高速ネットワークの拡充による道央圏・道北圏とオホーツク圏の連絡機能の強化、地域間交流の活性化及び物流の効率化など、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ものと考えられる。</li> </ul> <p>【改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 事業目的に見合った事業効果の発現が確認されたことから、今後の改善措置の必要はない。</li> </ul> <p>【同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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。</li> </ul>	対応なし	北海道開発局 建設部 道路計画課 (課長 和泉昌裕)

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 郡山バイパス (S49～H21) 東北地方整備局	5年以内	970	<p>【費用対効果分析の算定基盤となった要因の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通量 整備前(S49)：381,000台/日(現道) 実績(H26)：314,000台/日(現道)、60,100台/日(当該路線)</li> <li>・事業費 整備前：970億円 実績：970億円</li> <li>・費用便益比 B/C=2.6 (B=5,476億円 C=2,120億円)</li> </ul> <p>【事業の効果の発現状況】</p> <p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現道の渋滞損失時間(整備前)568万人・時間/年 → (整備後)373万人・時間/年</li> </ul> <p>②個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・須賀川市から郡山市総合地方卸売市場へのアクセス向上(整備前)25分 → (整備後)19分</li> </ul> <p>③安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・須賀川市から太田西ノ内病院(三次医療施設)間の所要時間短縮(整備前)37分 → (整備後)27分</li> </ul> <p>④生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・国道4号三春街道入口交差点における夜間交通騒音値の低減(整備前)79dB → (整備後)68dB</li> </ul> <p>【今後の事業評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業の効果が発現しており、事業評価の必要はない。</li> </ul> <p>【改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業の効果が発現しており、改善措置の必要はない。</li> </ul> <p>【同種事業の調査・計画のあり方や事業評価手法の見直しの必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・特に、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要はない。</li> </ul>	対応なし	東北地方整備局 道路部 道路計画第一課 (課長 米澤明男)

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7号 青森環状道路 (S49～H21) 東北地方整備局	5年以内	170	<p>【費用対効果分析の算定基盤となった要因の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通量                整備前(S49) : 32,983台/日 (現道)                実績(H25) : 52,072台/日 (現道)、(H26) 24,900台/日 (当該路線)</li> <li>・事業費 整備前 : 170億円 実績 : 170億円</li> <li>・費用便益比 B/C=4.4 (B=1,266億円 C=290億円)</li> </ul> <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>①円滑なモビリティの確保               <ul style="list-style-type: none"> <li>・現道の渋滞損失時間(整備前) 450千人・時間/年 → (整備後) 142千人・時間/年</li> </ul> </li> <li>②物流効率化の支援               <ul style="list-style-type: none"> <li>・平内町から青森市中央卸売市場へのアクセス向上(整備前) 48分 → (整備後) 40分</li> </ul> </li> <li>③個性ある地域の形成               <ul style="list-style-type: none"> <li>・青森市スポーツ広場の利用者数増加(整備前) 70,335人/年 → (整備後) 106,974人/年</li> </ul> </li> <li>④その他               <ul style="list-style-type: none"> <li>・青森市都市計画マスタープランにおいて、コンパクトシティ形成のため青森環状道路を開発限界線として位置づけ。</li> </ul> </li> </ul> <p>【今後の事業評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業の効果が発現しており、事業評価の必要はない。</li> </ul> <p>【改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業の効果が発現しており、改善措置の必要はない。</li> </ul> <p>【同種事業の調査・計画のあり方や事業評価手法の見直しの必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・特に、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要はない。</li> </ul>	対応なし	東北地方整備局 道路部 道路計画第一課 (課長 米澤明男)

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13号 福島西道路 (S57～H21) 東北地方整備局	5年以内	633	<p>【費用対効果分析の算定基盤となった要因の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通量 整備前(S49) : 32,983台/日 (現道) 実績(H25) : 52,072台/日 (現道)、25,375台/日 (当該路線)</li> <li>・事業費 整備前 : 645億円 実績 : 633億円</li> <li>・費用便益比 B/C=2.1 (B=2,325億円 C=1,121億円)</li> </ul> <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>①円滑なモビリティの確保 ・現道の渋滞損失時間(整備前) 618万人・時間/年 → (整備後) 418万人・時間/年</li> <li>②都市の再生 ・幹線都市計画道路網密度の向上(整備前) 0.53km/km2 → (整備後) 0.56km/km2</li> <li>③個性ある地域の形成 ・福島西ICから福島市国体記念体育館へのアクセス向上(整備前) 11分 → (整備後) 9分</li> <li>④安全な生活環境の確保 ・国道4号における死傷事故件数の減少(整備前) 227件/年 → (整備後) 135件/年</li> </ul> <p>【今後の事業評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業の効果が発現しており、事業評価の必要はない。</li> </ul> <p>【改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業の効果が発現しており、改善措置の必要はない。</li> </ul> <p>【同種事業の調査・計画のあり方や事業評価手法の見直しの必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・特に、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要はない。</li> </ul>	対応なし	東北地方整備局 道路部 道路計画第一課 (課長 米澤明男)

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7号 新新バイパス (S46～H21) 北陸地方整備局	5年以内	343	<p>【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通量 整備前(S49) : 14,400台/日(現道) 実績(H26) : 44,200台/日(当該路線)</li> <li>・事業費 整備前: 340億円 実績: 343億円</li> <li>・費用便益比 B/C=3.4 (B=2,375億円、C=698億円)</li> </ul> <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・特定重要港湾である新潟港(東港・西港)及びその周辺に立地する工場群への重要なアクセス道路として機能しており、 東港のコンテナ取扱い量は10年で約2倍に増加。</li> <li>・新潟バイパス、日本海沿岸東北自動車道と連結し、広域への円滑なアクセスを確保。</li> <li>・新潟市、聖籠町、新発田市間のアクセス向上により、通勤・通学流動が、ここ20年で新潟市と新発田市で約2割増加、 新潟市と聖籠町で約2倍に増加。</li> <li>・新潟都心地区の内陸側の東西幹線として、地域高規格道路「新潟東西道路」の一部区間を形成しており、都心地区の円滑な交通を支援する骨格道路として機能。</li> <li>・第三次救急医療施設へのアクセス向上。</li> </ul> <p>【事業実施による環境の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・特になし。</li> </ul> <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・日本海沿岸東北自動車道の新潟空港IC～聖籠新発田ICが平成14年5月までに開通。</li> </ul> <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・「地域ネットワークの形成(東西に長い新潟都市圏をラダー状に連絡し、空港・港湾等の拠点間を結び新潟都市圏の社会経済活動を支える骨格道路を形成)」「現道の慢性的な渋滞の緩和」等の役割を果たしており、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。</li> </ul> <p>【改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業目的に見合った事業効果の発現が確認されたことから、今後の改善措置の必要はない。</li> </ul> <p>【同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・整備目的の効果を確認していることから、事業評価手法の見直しの必要性は無いと考えるが、今後はビックデータ等を用いた詳細なデータ収集結果に基づく評価に努める。</li> </ul>	対応なし	北陸地方整備局 道路部 道路計画課 (課長 掛井孝俊)

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113号 松浜橋上流橋 (H13~H21) 北陸地方整備局	5年以内	246	<p>【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>交通量 整備前(H21) : 16,100台/日(現道) 実績(H23) : 16,000台/日(当該路線)</li> <li>事業費 整備前 : 245億円 実績 : 246億円</li> <li>費用便益比 B/C=1.1 (B=349億円、C=325億円)</li> </ul> <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>交通の転換により朝夕ピーク時の混雑が解消し路線バスの定時性が向上。</li> <li>特定重要港湾である新潟港(新潟東)へのアクセス性が向上し、大型車交通量が増加。</li> <li>阿賀野川断面の交通容量拡大により並行する幹線道路の混雑が緩和。</li> <li>緊急輸送道路ネットワークの強化され危機管理上の安全性が向上。</li> <li>第三次救急医療施設へのアクセス向上。</li> </ul> <p>【事業実施による環境の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>特になし。</li> </ul> <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>事業区間沿線の土地区画整理事業で面的整備が促進。</li> </ul> <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>「松浜橋の事故の低減や渋滞の緩和等の交通環境の改善」「阿賀野川両岸地域の交流促進」「阿賀野川断面の交通容量の拡大」等の役割を果たしており、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。</li> </ul> <p>【改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>今後の事後評価及び改善措置の必要性はないと考えるが、阿賀野川断面全体では交通量が増加傾向であり、今後も必要に応じて交通量調査等を実施し整備効果の発現状況把握に努める。</li> </ul> <p>【同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>地盤対策(軟弱地盤、橋梁基礎、軽量盛土等)に伴い事業費が増加しており、同種事業の計画・調査にあたっては、大規模構造物に関わる地質調査を十分に行い、当初事業費を算定する必要がある。</li> <li>なお、整備目的の効果を確認していることから、事業評価手法の見直しの必要性は無いと考えるが、今後はビックデータ等を用いた詳細なデータ収集結果に基づく評価に努める。</li> </ul>	対応なし	北陸地方整備局 道路部 道路計画課 (課長 掛井孝俊)

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41号 南富山拡幅 (S48～H21) 北陸地方整備局	5年以内	180	<p>【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通量 整備前(S46) : 17,400台/日(当該路線) 実績(H22) : 40,600台/日(当該路線)</li> <li>・事業費 整備前 : 153億円 実績 : 180億円</li> <li>・費用便益比 B/C=1.4 (B=533億円、C=384億円)</li> </ul> <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・富山空港へのアクセス性が向上。</li> <li>・堀川西地区土地区画整理事業等の事業と連携し沿道まちづくりを支援。</li> <li>・DID区域内の都市計画道路整備であり、事業に合わせて沿線DID地区の人口が1.5倍に増加。</li> <li>・無電柱化により防災ネットワークとしての信頼性が向上。</li> <li>・無電柱化により良好な都市景観を形成。</li> <li>・歩道が拡幅され、近隣小学校の通学路としての安全性が向上。</li> </ul> <p>【事業実施による環境の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・特になし。</li> </ul> <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・富山市全体の人口は減少傾向であるが、事業区間沿線は増加傾向。</li> </ul> <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・「交通混雑の改善」、「交通安全対策」、「都市景観整備」等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。</li> </ul> <p>【改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・周辺土地区間整理事業を考慮したうえで事業を実施しており、今後の事後評価及び改善措置の必要性はないと考えるが、必要に応じて交通量調査等を実施し事業の効果や対策の必要性等を確認していきたい。</li> </ul> <p>【同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・都市部において沿道に多数の商業施設が存在している事業は、地元との協議に時間を要することから、同種事業の計画・調査にあたっては、あらかじめ協議期間等を考慮した事業計画とする必要がある。</li> <li>・なお、事業評価手法の見直しの必要性については、整備目的の効果を確認していることから、見直しの必要性は無いと考えるが、今後はビックデータ等を用いた詳細なデータ収集結果に基づく評価に努める。</li> </ul>	対応なし	北陸地方整備局 道路部 道路計画課 (課長 掛井孝俊)

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8号 南郷拡幅 (S51～H21) 北陸地方整備局	5年以内	181	<p>【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通量 整備前(S60) : 10,100台/日(当該路線) 実績(H22) : 20,300台/日(当該路線)</li> <li>・事業費 整備前: 180億円 実績: 181億円</li> <li>・費用便益比 B/C=1.4 (B=495億円、C=351億円)</li> </ul> <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・主要渋滞ポイント黒瀬交差点の渋滞が解消(整備前1500m・8分 → 整備後0m・0分)。</li> <li>・交通が転換し加賀市街地を通過する大型車交通量が約3割減少。</li> <li>・歩道未設置区間が解消され歩行者の安全性が確保。</li> <li>・通行止めが頻発する北陸自動車道や、土砂災害の危険性がある国道305号の代替路線としてネットワークが強化。</li> <li>・石川県の「ダブルラダー結いの道」構想に位置づけられており、南北に長い石川県の連携向上が図られた。</li> </ul> <p>【事業実施による環境の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・特になし。</li> </ul> <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・加賀地方を代表する山代温泉の来訪者は減少傾向(H25年:年間81万人)。</li> </ul> <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・「交通混雑の緩和」、「歩行者の安全確保」等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。</li> </ul> <p>【改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業目的に見合った事業効果の発現が確認されたことから、今後の改善措置の必要はない。</li> </ul> <p>【同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・当該事業及び隣接事業区間において渋滞の発生が認められていた中で、当該事業は観光地への入口に位置し、休日での渋滞が顕著という特殊性が見られたものの、当該事業により渋滞解消が図られ、隣接事業区間についても同時に、渋滞の実態や原因を把握・分析のうえ、渋滞解消に向け事業実施中である。</li> <li>・なお、事業評価手法の見直しの必要性については、整備目的の効果を確認していることから、見直しの必要性は無いと考えるが、今後はビックデータ等を用いた詳細なデータ収集結果に基づく評価に努める。</li> </ul>	対応なし	北陸地方整備局 道路部 道路計画課 (課長 掛井孝俊)

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159号 津幡バイパス (S46～H21) 北陸地方整備局	5年以内	557	<p>【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通量 整備前(S49)：20,500台/日(現道) 実績(H22)：54,900台/日(当該路線)</li> <li>・事業費 整備前：475億円 実績：557億円</li> <li>・費用便益比 B/C=1.4 (B=4,205億円、C=1,353億円)</li> </ul> <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・金沢市のベットタウンとして、沿道において多くの大規模な住宅団地の整備が進められ、人口は約1.5倍、世帯数は約2倍に増加(井上の荘：31ha、北中条：29ha、津幡ニュータウン：30ha)。</li> <li>・沿道において北陸最大級の商業施設等が開業し、沿線市町の年間商品販売額が7%、売り場面積が61%増加。</li> <li>・商業施設等は周辺地域からの集客に寄与するとともに、従業員の通勤の負担軽減にも寄与。</li> <li>・石川県の「ダブルラダー結いの道」構想に位置づけられており、南北に長い石川県の連携向上が図られた。</li> </ul> <p>【事業実施による環境の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・特になし。</li> </ul> <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・沿道において大規模な区画整理による宅地の開発整備。</li> </ul> <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・全線4車線開通により、「金沢都市圏と能登地域の連携強化」「交通混雑の緩和」等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。</li> </ul> <p>【改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業目的に見合った事業効果の発現が確認されたことから、今後の改善措置の必要はない。</li> </ul> <p>【同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・当該事業は、地域経済の活性化等を目的とした事業であるが、商業の振興効果など一部において、定性的、マクロ的な整備効果となったことから、事業着手前から経済や観光に係る関係者から情報収集を行うなど、道路整備による多面的な効果の把握に努める必要がある。</li> <li>・なお、事業評価手法の見直しの必要性については、整備目的の効果を確認していることから、見直しの必要性は無いと考え、今後はビックデータ等を用いた詳細なデータ収集結果に基づく評価に努める。</li> </ul>	対応なし	北陸地方整備局 道路部 道路計画課 (課長 掛井孝俊)

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156号 小屋名改良 (S49～H22) 中部地方整備局	5年以内	56	<p>【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】            全体事業費 56億円、工期 昭和49年度～平成22年度            B/C=1.1 (B:104億円、C:91億円)</p> <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 現道等の年間渋滞損失時間の削減                (渋滞損失時間 3.7万人・時間/年→3.0万人・時間/年)</li> <li>・ 現道等の旅行速度の改善</li> <li>・ 当該路線の整備によるバス路線の利便性向上</li> <li>・ 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上</li> <li>・ 主要な観光地へのアクセス向上</li> <li>・ 三次医療施設へのアクセス向上</li> <li>・ 歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置されたことによる安全性の向上</li> <li>・ 都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画、地震対策緊急整備事業計画に位置付けのある路線</li> <li>・ 地震防災緊急五ヶ年計画に位置付けのある路線</li> <li>・ 小屋名交差点の交通事故件数が減少                (事故件数 5.6件/年→0.75件/年)</li> </ul> <p>【事業実施による環境の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 特になし</li> </ul> <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 平成17年に名鉄美濃町線が廃線</li> </ul> <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 整備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はない。</li> </ul> <p>【改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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。</li> </ul> <p>【同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性はない。</li> </ul>	対応なし	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24号 八条坊門立体交差 (S41～H21) 近畿地方整備局	5年以内	86	<p>【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通量（道路交通センサス）                整備前(H11)：21,293台/日（現道部）                実績(H22)：19,795台/日（当該路線）</li> <li>・事業費 計画時：100億円 実績：86億円</li> <li>・費用便益比 B/C=1.1（B=147億円、C=137億円）</li> </ul> <p>【事業の効果の発現状況】</p> <p>①国道24号の隘路区間の解消</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・JRアンダーパス部分の桁下空間が2.1mから4.5mに、車線数が2車線から4車線に改良され、大型車両の通行が可能となり、隘路区間が解消</li> <li>・死傷事故件数が減少：（8件→3件）</li> <li>・救急、消防等の緊急車両が通行可能となり、京都駅南エリアへの所要時間が短縮（6分→4分）</li> </ul> <p>②交通サービスの向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・当該区間を経由するバス路線が新たに開設され、利便性が向上したほか、定時制の確保、迂回路の確保など様々な効果が発現</li> </ul> <p>③市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携に関する効果</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・崇仁北部地区土地区画整理事業、京都市崇仁地区将来ビジョン</li> </ul> <p>④新幹線駅へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・京都市役所～京都駅八条口への所要時間が短縮（17分→16分）</li> </ul> <p>⑤主要な観光地へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・京都駅八条口～清水寺への所要時間が短縮（13分→12分）</li> </ul> <p>⑥高度医療施設へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・京都市役所～京都第一赤十字病院への所要時間が短縮（20分→17分）</li> </ul> <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・八条坊門立体交差事業区間に該当する京都市人口は昭和50年以降ほぼ横ばい。京都市内の自動車保有台数は平成12年以降減少傾向。京都市の観光客数は、近年増加傾向にある。</li> </ul> <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・八条坊門立体交差事業の開通により、一般国道24号の隘路区間が解消され、交通サービスの向上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。</li> </ul> <p>【改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・想定された効果についても発揮されており、当面、改善措置の必要性はない。</li> </ul> <p>【計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現在の事業評価手法に基づく新規採択時評価並びに再評価時に算出した便益は限定的であり、その他種々の整備効果が想定されることから、今後も継続して効果の把握・検証を実施していく。</li> </ul>	対応なし	近畿地方整備局 道路部 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27号 下山バイパス (S59～H21) 近畿地方整備局	5年以内	133	<p>【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通量（道路交通センサス） 整備前(H11)：8,506台/日（現道部） 実績(H22)：1,673台/日（現道部）、9,145台/日（当該路線）</li> <li>・事業費 計画時：121億円 実績：133億円</li> <li>・費用便益比 B/C=1.03（B=220億円、C=215億円）</li> </ul> <p>【事業の効果の発現状況】</p> <p>①異常気象時通行規制区間の解消</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・国道27号（船井郡京丹波町下山～富田）の異常気象時通行規制区間の解消</li> <li>・国道27号（現道）の土砂災害時における孤立する集落の解消</li> </ul> <p>②通過交通の転換による交通安全性の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・国道27号（現道）の交通量が減少（8,922台/h → 1,722台/h）【約8割減】</li> <li>・国道27号（現道）の大型車交通量が減少（1,484台/h → 126台/h）【約9割減】</li> </ul> <p>③京丹波町営バスのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・国道27号京丹波町富田→下山区間の所要時間が短縮（5分 → 4分）</li> <li>・国道27号京丹波町富田→下山区間の旅行速度が向上（37km/h → 41km/h）</li> </ul> <p>④主要な観光地へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・丹波IC～国重要文化財の所要時間が短縮（15分 → 13分）</li> </ul> <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・沿線の京丹波町の人口は、減少傾向にあり、昭和55年と比べ約2割減少しているものの世帯数は横ばい。</li> <li>・京丹波町内の1世帯あたり自動車保有台数は、増加傾向にあり、昭和55年と比べ約6割増加している。</li> </ul> <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・下山バイパスの整備により、沿線の下山区間における産業の活性化、異常気象時通行規制区間の解消による豪雨時における孤立集落の解消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。</li> </ul> <p>【改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・想定された効果についても発揮されており、当面、改善措置の必要性はない。</li> </ul> <p>【計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現在の事業評価手法に基づく新規採択時評価並びに再評価時に算出した便益は限定的であり、その他種々の整備効果が想定されることから、今後も継続して効果の把握・検証を実施していく。</li> </ul>	対応なし	近畿地方整備局 道路部 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1号 第二京阪道路 (S58～H24)  近畿地方整備局 西日本高速道路(株)	5年以内	10,460	<p>【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通量（道路交通センサス） 整備前(H17)：83,545台/日（現道部） 実績(H22)：71,854台/日（現道部）、43,416台/日（当該路線）</li> <li>・事業費 計画時：10,550億円 実績：10,460億円</li> <li>・費用便益比 B/C=1.1（B=16,208億円、C=14,960億円）</li> </ul> <p>【事業の効果の発現状況】</p> <p>①交通混雑の緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・国道1号 中振南交差点の渋滞が解消（1,320m→0m）、池之宮北交差点の渋滞が解消（550m→0m）</li> <li>・並行する名神高速道路 大山崎JCT～吹田JCT間の渋滞回数が減少（725回→299回）</li> </ul> <p>②交通安全の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・国道1号 京都市伏見区～守口市間の死傷事故件数が減少（1,021件→615件）</li> </ul> <p>③路線バスの利便性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・関空リムジンバス（京都駅～関西国際空港）の所要時間が短縮（105分→88分）</li> </ul> <p>④特定重要港湾へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・京田辺市～大阪港への所要時間が短縮（143分→60分）</li> </ul> <p>⑤隣接した日常生活圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・大阪市～京都市間を最短時間で連絡（130分→80分）</li> </ul> <p>⑥災害時の代替路の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・緊急輸送道路である国道1号・名神高速道路が通行止めになった場合の代替路を形成。</li> </ul> <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・大阪府沿線地域の人口は、事業化（昭和58年）時の水準と比較すると微増。京都府沿線地域では、約3割の増加。自動車保有台数の伸び率では、大阪府沿線地域では事業化時と比較すると2倍程度、京都府沿線地域では3倍以上の増加。</li> </ul> <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・第二京阪道路の開通により、周辺道路(名神高速、国道1号等)の交通混雑の緩和、交通安全の確保、地域の活性化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。</li> </ul> <p>【改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・想定された効果が発揮されており、当面の改善措置の必要性はない。</li> </ul> <p>【計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現在の事業評価手法に基づく新規採択時評価並びに再評価時に算出した便益は限定的であり、その他種々の整備効果が想定されることから、今後も継続して効果の把握・検証を実施していく。</li> </ul>	対応なし	近畿地方整備局 道路部 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)
中国横断自動車道 姫路鳥取線（智頭 ～鳥取） （H9～H21）  中国地方整備局	5年以内	952	<p>【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通量 整備前（H20）：11,600台/日（現道） 実績（H25）：4,100台/日（現道）、9,900台/日（当該路線）</li> <li>・事業費 整備前：952億円 実績：952億円</li> <li>・費用対効果 B/C=1.2（B=1,542億円、C=1,272億円）</li> </ul> <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・都市間高速バスの利便性が向上</li> <li>・第三種空港（鳥取空港）へのアクセスが向上</li> <li>・大都市圏への農林水産品の流通の利便性向上</li> <li>・鳥取県東部と山陽・京阪神の拠点都市間を高規格幹線道路で連絡し、中国地方における広域的なネットワークを形成</li> <li>・鳥取県東部地域の年間観光客入り込み客数が増加</li> <li>・三次医療施設へのアクセス向上</li> <li>・並行する国道53号の交通量減少による死傷事故件数の減少</li> <li>・国道53号の代替性を確保</li> </ul> <p>【事業実施による環境の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・特になし</li> </ul> <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・周辺道路では、平成25年3月に鳥取自動車道（大原IC～西粟倉IC間：約8.8km）が開通。また、鳥取ICで連結する山陰道（鳥取IC～鳥取西IC間：約1.8km）が平成25年12月に、国道29号津ノ井バイパスが平成12年度までに全線暫定開通。</li> <li>・沿線地域では、企業進出が活発化するとともに、新たな工業団地の造成が進展。</li> </ul> <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・本事業は暫定供用により、現時点では十分な効果を発揮しており、今後とも中国地方の広域的なネットワークの一部として、物流支援、国道53号の代替性の確保、救急救命活動の支援などが見込まれることから、改めて事業評価を実施する必要はない。</li> </ul> <p>【改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現時点では事業目的に見合った事業効果の発現が確認されたことから、今後の改善措置の必要はない。</li> </ul> <p>【同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・特に、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性はない。</li> </ul>	対応なし	中国地方整備局 道路部 道路計画課 (課長 岡本雅之)

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2号 下関拡幅 (S50～H21) 中国地方整備局	5年以内	155	<p>【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通量(道路交通センサス 等) 整備前 (S52) : 32,600台/日(現道) 実績(H26) : 51,500台/日(現道)</li> <li>・事業費 整備前 : 190億円 実績 : 155億円</li> <li>・費用対効果 B/C=1.6 (B=468億円、C=285億円)</li> </ul> <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・渋滞による損失時間の削減</li> <li>・下関市から山陽新幹線新下関駅へのアクセスが向上</li> <li>・九州方面から下関市内への年間観光客入り込み数が増加</li> <li>・山口県の第一次緊急輸送道路に指定 (一般国道2号)</li> </ul> <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・沿線地域である勝山地区の人口が昭和50年から平成22年にかけて1万7千人以上増加 (3.1倍)、同地区の従業者数が昭和53年から平成21年にかけて5千人以上増加 (2.3倍)。</li> <li>・平成23年3月に九州新幹線が全線開業し、山陽新幹線へ乗り入れ開始 (新下関駅)。</li> <li>・平成26年度に下関新棕野土地区画整理事業 (24.4ha) の事業が完了予定、平成25年11月には大規模商業施設 (敷地面積約7.2ha、延べ床面積約2.1ha) が開業するとともに、住宅団地やマンションの建設が進み将来的には約1,000人の居住が想定。</li> </ul> <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・本事業は、一時的な渋滞は残るものの、十分な事業効果を発揮しており、今後とも一般国道2号の交通円滑化の確保が見込まれることから、改めて事後評価を実施する必要はない。</li> </ul> <p>【改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業目的にみあった事業効果が確認されたことから、今後の改善措置の必要はない。</li> <li>・ただし、国道2号上り方向の第一走行車線における一時的な渋滞混雑への対応策については、関係機関と協議を進めている。</li> </ul> <p>【同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・特に、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性はない。</li> </ul>	対応なし	中国地方整備局 道路部 道路計画課 (課長 岡本雅之)

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29号 津ノ井バイパス (S59～H21) 中国地方整備局	5年以内	395	<p>【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>交通量(道路交通センサス 等) 整備前(H6) : 24,200台/日(現道) 実績(H26) : 19,100台/日(現道)、23,200台/日(当該路線)</li> <li>事業費 整備前 : 560億円 実績 : 395億円</li> <li>費用対効果 B/C=2.2 (B=1,526億円、C=686億円)</li> </ul> <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>県道若葉台東町線(旧国道29号)の混雑時旅行速度が改善</li> <li>重要港湾(鳥取港)へのアクセスが向上</li> <li>日常活動圏の中心都市へのアクセスが向上</li> <li>三次医療施設へのアクセスが向上</li> <li>県道若葉台東町線(旧国道29号)の死傷事故件数の減少</li> <li>鳥取県の第1次緊急輸送道路に指定(一般国道29号)</li> <li>中国横断自動車道(姫路鳥取線)、山陰道(鳥取西道路)との一体的整備(鳥取ICへのアクセス)</li> <li>沿線での鳥取新都市開発整備事業(津ノ井ニュータウン)における世帯数増加、工業団地への進出企業等を支援</li> </ul> <p>【事業実施による環境の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>特になし。</li> </ul> <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>周辺道路では、平成25年3月までに姫路鳥取線(佐用JCT～鳥取IC間 : 約62km)が開通。平成25年12月に山陰道(鳥取IC～鳥取西IC間 : 約1.8km)が開通。</li> <li>沿線地域では、二次医療施設である市立病院が平成7年4月移転。平成13年4月鳥取環境大学が開学。また、沿線が昭和60年以降、準工業地域又は工業地域等に指定され、企業及び商業施設が進出し、都市化が進展。</li> <li>平成元年から分譲開始した鳥取新都市開発整備事業(津ノ井ニュータウン)において、世帯数増加や企業進出が増加。</li> </ul> <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>本事業は暫定供用により、現時点では十分な効果を発揮しており、今後とも一般国道29号の交通混雑の緩和、安全で円滑な交通の確保などが見込まれることから、改めて事業評価を実施する必要はない。</li> </ul> <p>【改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>現時点では事業目的に見合った事業効果の発現が確認されたことから、今後の改善措置の必要はない。</li> </ul> <p>【同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>特に、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性はない。</li> </ul>	対応なし	中国地方整備局 道路部 道路計画課 (課長 岡本雅之)

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9号 益田道路 (H8～H21)  中国地方整備局	5年以内	436	<p>【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通量(道路交通センサス 等) 整備前 (H17) : 21,100台/日(現道) 実績 (H26) : 13,600台/日(現道)、10,000台/日(当該路線)</li> <li>・事業費 整備前: 724億円 実績: 436億円</li> <li>・費用対効果 B/C=1.1 (B=655億円、C=575億円)</li> </ul> <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・渋滞による損失時間の削減</li> <li>・津和野町から萩・石見空港へのアクセスが向上</li> <li>・重要港湾へのアクセス向上</li> <li>・区画整理事業との連携により、周辺まちづくりを支援</li> <li>・国道9号現道交通量の減少により安全性が向上</li> <li>・島根県の第1次緊急輸送道路に指定(国道9号)</li> <li>・益田市須子町の環境基準超過区間の騒音レベルが低減</li> </ul> <p>【事業実施による環境の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・益田道路の開通により現道国道9号の大型車交通量が減少し、沿道部の騒音値が環境基準を満足する水準に改善した。</li> </ul> <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・益田道路の東側に接続する山陰道三隅・益田道路が平成24年度に事業化。</li> <li>・平成27年度に益田川左岸北部地区土地区画整理事業の事業(47.8ha)が完了予定、平成25年度に益田市中吉田平田土地区画 整理事業(14.7ha)の事業が完了。</li> <li>・平成5年7月に石見空港(現 萩・石見空港)が開港。</li> <li>・県道久城インター線が平成22年3月に2車線で開通、県道石見空港飯田線が平成19年3月に暫定2車線で開通、市道中吉田久城線 が平成22年3月に4車線で開通。</li> </ul> <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・本事業は十分な効果を発揮しており、今後も一般国道9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、改めて事業評価を実施する必要はない。</li> </ul> <p>【改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業目的に見合った事業効果の発現が確認されたことから、今後の改善措置の必要はない。</li> <li>・ただし、県道久城インター線並行区間の整備については、山陰道ネットワークの整備及び交通状況を踏まえて検討を行う。</li> </ul> <p>【同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・特に、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性はない。</li> </ul>	対応なし	中国地方整備局 道路部 道路計画課 (課長 岡本雅之)

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497号 唐津道路 (S63～H21)  九州地方整備局	5年以内	637	<p>【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 交通量 整備前(S60) : 11,631台/日 (並行現道 国道202号) 実績(H26) : 19,729台/日 (並行現道 国道202号) 実績(H26) : 10,526台/日 (当該路線)</li> <li>・ 事業費 整備前 : 740億円 実績 : 637億円</li> <li>・ 費用便益比 B/C=1.2 (B=1,115億円 C=965億円)</li> </ul> <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 円滑なモビリティの確保 (並行する国道202号の渋滞損失時間の削減 : 削減率約4割)</li> <li>・ 物流効率化の支援 (JAからつから関東・関西への所要時間の短縮 : 約15分短縮)</li> <li>・ 国土・地域ネットワークの構築 (日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成 : 福岡市～唐津市間の所要時間の短縮 (約4分短縮))</li> <li>・ 唐津市への進出企業数の増加 (開通後H18～H25の進出企業数13社)</li> <li>・ 製造品出荷額の増加 (1.2倍 (H24/H17))</li> <li>・ 浜玉IC、唐津IC付近の人口が増加 (唐津IC付近1.2倍、浜玉IC付近1.1倍 (H22/H7))</li> </ul> <p>【事業実施による環境の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 並行する国道202号の騒音値が低減し、環境基準値を下回る。</li> </ul> <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 唐津市の人口は、減少傾向にあるが、一世帯あたりの自動車保有台数は、九州全体を上回っている。</li> <li>・ 並行現道の交通量は、唐津道路開通後、減少。</li> <li>・ 唐津市の産業別就業人口割合は、第一次・第二次産業が減少し、第三次産業が増加。</li> <li>・ 製造品出荷額は、平成2年以降減少傾向であったが、近年増加傾向。</li> <li>・ 観光入込客数は、減少傾向。</li> </ul> <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 事業目的に見合った事業効果の発現が確認されており、更なる事後評価の必要はない。</li> </ul> <p>【改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 唐津道路の整備により、「地域振興」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はない。</li> </ul> <p>【同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 唐津道路は、広大な範囲 (約9万㎡) の埋蔵文化財調査が必要となったが、県教育庁との十分な情報交換や調査工程及び必要人員の調整を行った結果、計画期間で本調査を完了させ、予定どおり整備を完了する事ができた。</li> <li>・ 今後も、事業期間の長期化をさけるため、広大な範囲の埋蔵文化財調査が必要な場合、計画的かつ十分な関係機関との連絡・調整が必要である。</li> <li>・ 事業評価手法について、見直しの必要性はない。</li> </ul>	対応なし	九州地方整備局 道路部 道路計画第一課 (課長 西ノ原真志)

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3号 日奈久芦北道路 (H3～H21)  九州地方整備局	5年以内	881	<p>【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通量 整備前(H2)：13,676台/日（並行現道 国道3号） 実績(H26)：3,072台/日（並行現道 国道3号） 実績(H26)：13,432台/日（当該路線）</li> <li>・事業費 整備前：1,190億円 実績：881億円</li> <li>・費用便益比 B/C=2.3 (B=2,706億円 C=1,189億円)</li> </ul> <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・円滑なモビリティの確保（並行する国道3号の渋滞損失時間の削減：削減率約10割）</li> <li>・国土・地域ネットワークの構築（日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成：芦北町～八代市間の所要時間の短縮（約10分短縮））</li> <li>・安全で安心できるくらしの確保（三次救急医療施設へのアクセスが向上：芦北町～済生会熊本病院（約8分短縮））</li> <li>・リダンダンシーの確保（九州縦貫自動車道八代～人吉IC間通行止め時の迂回路として機能）</li> </ul> <p>【事業実施による環境の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・並行する国道3号の騒音値が低減し、環境基準値を下回る。</li> </ul> <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・沿線地域の人口は、減少傾向にあるが、一世帯あたりの自動車保有台数は、熊本県及び九州全体を上回っている。</li> <li>・並行現道の交通量は、日奈久芦北道路開通後、減少。</li> <li>・沿線地域の産業別就業人口割合は、第一次・第二次産業が減少し、第三次産業が増加。</li> <li>・製造品出荷額は、平成7年以降減少傾向であったが、近年増加傾向。</li> <li>・観光入込客数は、増加傾向。</li> </ul> <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業目的に見合った事業効果の発現が確認されており、更なる事後評価の必要はない。</li> </ul> <p>【改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・日奈久芦北道路の整備により、「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はない。</li> </ul> <p>【同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・日奈久芦北道路は、トンネル区間の地質状況が想定と異なる箇所が多く存在したため、トンネル設計の見直しが生じたが、大きな遅延も無く、暫定整備を完了する事ができた。</li> <li>・今後、当該地域においては、類似の地質が存在する可能性があるため、本事業で得られた地質情報を参考に設計・施工を行う必要がある。特にトンネル区間においては、地質等の不確定要素が多いため、既存知見を活用するとともに、必要に応じ補足調査（追加ボーリング等）も行い、当初設計の精度向上に努める事が重要である。</li> <li>・事業評価手法について、見直しの必要はない。</li> </ul>	対応なし	九州地方整備局 道路部 道路計画第一課 (課長 西ノ原真志)

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10号 中津バイパス (H19～H21) 九州地方整備局	5年以内	29	<p>【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通量 整備前(H17)：17,134台/日(当該路線) 実績(H26)：17,978台/日(当該路線)</li> <li>・事業費 整備前：39億円 実績：29億円</li> <li>・費用便益比 B/C=1.8 (B=89億円 C=50億円)</li> </ul> <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・円滑なモビリティの確保(並行する国道10号の渋滞損失時間の削減：削減率約10割)</li> <li>・国土・地域ネットワークの構築(日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成：宇佐市～豊前市間の所要時間の短縮(約2分短縮))</li> <li>・安全で安心できるくらしの確保(三次救急医療施設へのアクセスが向上：中津市～新別府病院(約2分短縮))</li> <li>・交通の円滑化(物流関連交通(大型車交通)増加：H26大型車混入率約27%)</li> <li>・交通安全性の向上(2→4車線区間死傷事故件数の減少：供用前45件→供用後24件)</li> <li>・中津市への進出企業数の増加(供用後H22～H25の進出企業数16社)</li> </ul> <p>【事業実施による環境の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・並行する国道10号の騒音値が低減し、環境基準値を下回る。</li> </ul> <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・沿線地域の人口は、減少傾向にあるが、一世帯あたりの自動車保有台数は、福岡県・大分県および九州全体を上回っている。</li> <li>・交通量は、中津バイパス開通後に増加。</li> <li>・沿線地域では、第二次産業人口が約3割を占めており、福岡県・大分県および九州全体と比べて高い。</li> <li>・中津港の取扱貨物量および沿線地域の製造品出荷額は、平成16年のダイハツ九州操業開始等により、近年急激に増加している。</li> </ul> <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業目的に見合った事業効果の発現が確認されており、更なる事後評価の必要はない。</li> </ul> <p>【改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・中津バイパスの整備により、「交通の円滑化」等について、現状では一定の効果が得られており、改善措置の必要はない。</li> </ul> <p>【同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・中津バイパスについては、暫定2車線を4車線に拡幅する事業であり、上部工形式を少主桁に見直し、工程短縮も図ったことで、早期に整備を完了する事ができた。</li> <li>・今後も、事業期間の長期化を避けるため、構造物の整備に対し、施工方法等の工夫を図る事が必要である。</li> <li>・事業評価手法について、見直しの必要性はない。</li> </ul>	対応なし	九州地方整備局 道路部 道路計画第一課 (課長 西ノ原真志)

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57号 犬飼バイパス (S63～H21) 九州地方整備局	5年以内	245	<p>【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 交通量 整備前 (S63) : 21,682台/日 (並行現道 国道10号) 実績 (H26) : 13,043台/日 (並行現道 国道10号) 実績 (H26) : 16,666台/日 (当該路線)</li> <li>・ 事業費 整備前 : 280億円 実績 : 245億円</li> <li>・ 費用便益比 B/C=4.9 (B=1,940億円 C=394億円)</li> </ul> <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 円滑なモビリティの確保(並行する国道10号・国道326号の渋滞損失時間の削減 : 削減率約9割)</li> <li>・ 国土・地域ネットワークの構築(日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成 : 大分市～豊後大野市間の所要時間の短縮(約2分短縮))</li> <li>・ 安全で安心できるくらしの確保(三次救急医療施設へのアクセスが向上 : 豊後大野市犬飼町～大分市医師会立アルメイダ病院(約2分短縮))</li> <li>・ 交通混雑の緩和(久原交差点の渋滞長 : 約3,000m→0m、下津尾交差点の渋滞長 : 約550m→約200m)</li> <li>・ リダンダンシーの確保(災害時における大幅な迂回の解消 : 開通前約34km→開通後約20km)</li> </ul> <p>【事業実施による環境の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 並行する国道326号の騒音値が低減し、環境基準値を下回る。</li> </ul> <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 豊後大野市の人口は、減少傾向にあるが、一世帯あたりの自動車保有台数は、大分県・九州全体を上回っている。</li> <li>・ 並行現道の交通量は、犬飼バイパス開通後、減少。</li> <li>・ 豊後大野市の産業別就業人口割合は、第一次・第二次産業が減少し、第三次産業が増加。</li> <li>・ 製造品出荷額は、増加傾向であったが、経済情勢の変動により減少傾向に転じ、現在は横這い。</li> <li>・ 商品販売額は、増加傾向であったが、近年は減少傾向。</li> </ul> <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 事業目的に見合った事業効果の発現が確認されており、更なる事後評価の必要はない。</li> </ul> <p>【改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 犬飼バイパスの整備により、「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はない。</li> </ul> <p>【同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 犬飼バイパスは、暫定整備を完了したが、用地取得に時間を要した。</li> <li>・ 今後は、用地取得期間の長期化を避けるため、早期に事業認定制度を活用することにより、計画的な用地取得に努める事が必要である。</li> <li>・ 事業評価手法について、見直しの必要性はない。</li> </ul>	対応なし	九州地方整備局 道路部 道路計画第一課 (課長 西ノ原真志)

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)
北海道縦貫自動車道函館名寄線 (大沼公園～長万部) (H5～H24)  東日本高速道路㈱	5年以内	1,501	<p>【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通量 計画時3,700台/日 (H25) → 実績3,500台/日 (H25)</li> <li>・事業費 整備前: 1,627億円 実績: 1,501億円</li> <li>・費用便益比 B/C=1.3 (B=3,117億円 C=2,448億円)</li> </ul> <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・旅行速度: 供用前44km/h→供用後70km/h</li> <li>・死傷事故率: 供用前120.3件/億台*<sub>〇</sub>→供用後96.8件/億台*<sub>〇</sub></li> <li>・高速バスの利便性向上</li> <li>・輸送時間短縮による効率化、安定輸送</li> <li>・道南の函館市、大沼国定公園、噴火湾パノラマパーク等の観光入込客数の増加</li> <li>・救急搬送時間の短縮</li> <li>・ネットワーク形成によるリダンダンシーの確保</li> </ul> <p>【事業実施による環境の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・大気質・騒音ともに環境基準を下回ることを確認</li> </ul> <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・沿線人口は全国平均と比較して減少傾向</li> <li>・道内総生産は全国と比較して減少傾向</li> <li>・製造品出荷額は、全国と同様の傾向であり、近年回復基調</li> <li>・自動車保有台数は、貨物自動車及び乗用車は減少傾向、軽自動車は増加傾向</li> </ul> <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・所要時間短縮、交通事故減少、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、更なる事後評価は特段必要ないものとする。</li> </ul> <p>【改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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積極的に努めていく。</li> </ul> <p>【同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性はない。</li> </ul>	対応なし	東日本高速道路㈱ 高速道路計画課 (課長 澤田石貞彦)

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)
東北横断自動車道 釜石秋田線 (東和～花巻 JCT) (H5～H24) 東日本高速道路(株)	5年以内	402	<p>【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通量 計画時1,700台/日(H25) → 実績3,800台/日(H25)</li> <li>・事業費 整備前:528億円 実績:402億円</li> <li>・費用便益比 B/C=1.2 (B=764億円 C=632億円)</li> </ul> <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・旅行速度: 供用前49km/h→供用後53km/h</li> <li>・死傷事故率: 供用前31.0件/億台*<sub>□</sub>→供用後25.6件/億台*<sub>□</sub></li> <li>・冬期の安全及び確実なコンテナ輸送</li> <li>・沿線地域における企業立地の増加</li> <li>・高次医療機関への安定した救急搬送</li> <li>・東日本大震災時における災害支援活動の支援、迅速な救援物資の輸送</li> <li>・ネットワーク形成によるリダンダンシーの確保</li> </ul> <p>【事業実施による環境の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・大気質・騒音ともに環境基準を下回ることを確認</li> </ul> <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・沿線人口は、全国平均と比較して、近年減少傾向</li> <li>・県内総生産は全国と比較して増加傾向</li> <li>・自動車保有台数は、貨物自動車及び乗用車は減少傾向、軽自動車は増加傾向</li> </ul> <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・所要時間短縮、交通事故減少、救急医療活動の支援、東日本大震災の復興支援など、様々な整備効果が発現されており、当該区間における更なる事後評価は特段必要ないものとする。</li> </ul> <p>【改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・当該道路は復興支援道路として位置付けられていることから、ネットワーク全体の整備効果の発現を確認するとともに、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、積極的に努めていく。</li> </ul> <p>【同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の特段の見直しの必要性はない。</li> </ul>	対応なし	東日本高速道路(株) 高速道路計画課 (課長 澤田石貞彦)

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)
山陰自動車道 (宍道JCT～出雲) (H10～H21) 西日本高速道路(株)	5年以内	608	<p>【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通量 計画時 6,600台/日 (H22) → 開通後 8,500台/日 (H22)</li> <li>・事業費 整備前: 655億円 実績: 608億円</li> <li>・費用便益比 B/C=2.4 (B=1,986億円 C=839億円)</li> </ul> <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・一般道の交通量: 供用前24,432台/日→供用後21,936台/日 ※国道9号</li> <li>・企業新規立地件数(出雲市): 47事業所 (H8～H25)</li> </ul> <p>【事業実施による環境の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・環境アセスメントの記載事項に関して、環境保全目標値を上回る変化はない。</li> </ul> <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・島根県の人口はS60年をピークに減少傾向があるが、沿線の旧斐川町では微増傾向。</li> <li>・島根県には出雲大社や八重垣神社などの観光施設が数多くある。</li> <li>・沿線の出雲市には出雲大社があり、平成25年には本殿遷座祭が執り行われた「平成の大遷宮」の影響もあり観光客数が大幅に増加した。</li> </ul> <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・所要時間短縮、交通事故減少、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、更なる事後評価は特段必要ないものとする。</li> </ul> <p>【改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域との連携・協力を図りながら、当該区間の更なる利用促進に努めるとともに、国土交通省において事業中の一般国道9号(出雲・湖陵道路)との接続により、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ところであり、当該事業の円滑な進捗が図られるよう協力していく。</li> </ul> <p>【同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の特段の見直しの必要性はない。</li> </ul>	対応なし	西日本高速道路(株) 計画設計課 (課長 三瀬博敬)

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)
西九州自動車道 (佐世保道路) (佐世保大塔～佐世保中央) (S55～H21)  西日本高速道路(株)	5年以内	1,411	<p>【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通量 計画時 19,400台/日 (H23) → 開通後 28,300台/日 (H23)</li> <li>・事業費 整備前: 1,434億円 実績: 1,411億円</li> <li>・費用便益比 B/C=2.2 (B=4,969億円 C=2,275億円)</li> </ul> <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・一般道の交通量: 供用前54,800台/日→供用後41,800台/日 ※国道35号</li> <li>・企業新規立地件数(佐世保市): 7事業所 (H18～H23.3)</li> </ul> <p>【事業実施による環境の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・環境アセスメントの記載事項に関して、環境保全目標値を上回る変化はない</li> </ul> <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・長崎県の人口はS60年をピークに減少傾向。</li> <li>・県庁所在地である長崎市、沿線の佐世保市ともに人口は減少が続いている。</li> <li>・長崎県は、異国情緒あふれる観光スポットが点在し、教会、著名人ゆかりの地、自然豊かな景勝地などが多い。</li> <li>・沿線の佐世保市は、ハウステンボス、九十九島パールシーリゾート、西海橋など観光名所が多いほか、九十九島岩がきなどのブランド魚介も豊富である。</li> </ul> <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・所要時間短縮、交通事故減少、物流の効率化など、様々な整備効果が発現されており、更なる事後評価は特段必要ないものとする。</li> </ul> <p>【改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・今後は、西九州自動車道の整備に伴い、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ため、交通状況を踏まえながら必要な渋滞対策について検討していく。</li> </ul> <p>【同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の特段の見直しの必要性はない。</li> </ul>	対応なし	西日本高速道路(株) 計画設計課 (課長 三瀬博敬)

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)
首都高速中央環状 新宿線 (H2～H21) 首都高速道路(株)	5年以内	10,507	<p>【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通量 計画時：49,000～80,000台/日（H19） → 実績：49,000～75,000台/日（H26）</li> <li>・事業費 整備前：5,200億円 実績：10,507億円</li> <li>・費用便益比 B/C=2.2（B=35,408億円 C=15,948億円）</li> </ul> <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・さいたま新都心⇒東京都心部（渋谷）の所要時間が約10分短縮</li> <li>・山手通りをはじめとした並行街路の混雑が緩和</li> <li>・大橋地区の「まち・みち・再開発一体プロジェクト」として地域の方々との協同で実施</li> </ul> <p>【事業実施による環境の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・山手通り沿道におけるNO2、SPMについて環境基準を満足する</li> </ul> <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・沿線区（新宿区、渋谷区、中野区、豊島区）の人口は、平成9年まで減少傾向で4区合計で100万人程度であったが、以降増加を続け、平成26年度では115万人程度となっている。</li> </ul> <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・都心部通過交通の削減、首都高および街路の交通円滑化、所要時間の短縮など、様々な整備効果が発現されており、更なる事後評価は特段必要ないものと考ええる。</li> </ul> <p>【改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・環状道路ネットワークとしては未完であり、中央環状線ジャンクション周りでの渋滞が増加傾向であることから、今年度の中央環状線全線完成後を見据えた渋滞緩和等の推進及び検討を進める。</li> </ul> <p>【同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の特段の見直しの必要性はない。</li> </ul>	対応なし	首都高速道路(株) 計画・環境部 計画調整課 (課長 加藤浩樹)

【都市・幹線鉄道整備事業】  
 (幹線鉄道等活性化事業)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
ひたちなか海浜鉄道湊線輸送改善事業 (H21) ひたちなか市公共交通活性化協議会	5年以内	1.4	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 事業費 想定値(新規採択時) 1.35億円 実績値 1.35億円 工期 想定値(新規採択時) 1年 実績値 1年 増便区間の平日ピーク時利用者数 想定値(新規採択時) 376人/日 実績値 平成25年度 491人/日 B/C 想定値(新規採択時) 3.1 便益4.0億円 費用1.3億円 実績値(事後評価時) 4.1 便益5.3億円 費用1.3億円 (事業の効果の発現状況) ■利用者への効果・影響 行き違い施設を新設したことにより、増回にともなうダイヤ改善が行われ、待ち時間の短縮 や湊線とJR常磐線へのアクセスが向上し、利便性の向上が図られた。 ・JR勝田駅での常磐線上野行き待ち時間短縮 (例)34分→10分 ・湊線勝田駅での湊線那珂湊駅行き待ち時間短縮 (例)39分→13分 ・通勤定期利用客輸送人員：平成21年度：124千人 → 平成25年度：141千人 ・通学定期利用客輸送人員：平成21年度：303千人 → 平成25年度：334千人 ■社会全体への効果・影響 ・勝田駅と那珂湊駅間の大幅な便数増により、常磐線との湊線の乗り継ぎの円滑化が図られた ことから、観光客増加に寄与したと考える。 ・行き違い施設に加えスロープを新設したことにより、障害者の駅へのアクセスが改善した ことから、障害者福祉の向上に寄与したと考えられる。 (改善措置の必要性) 待ち時間短縮による乗り継ぎの円滑化及び列車増回による利用者の利便性向上という当初計画時の目的は達成されていることから、改善措置は不要と考える。 (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、今後の事業評価の必要性はないと考える。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 同事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性は認められない。	対応なし	ひたちなか海浜鉄道株式会社 管理部管理課 (課長 大和田 征宏)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
富山地方鉄道輸送 改善事業 (H21) 富山市都市交通協 議会	5年以内	17	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)</p> <p>事業費 想定値(新規採択時) 17億円 実績値 17億円</p> <p>工期 想定値(新規採択時) 1年 実績値 1年</p> <p>輸送人員 想定値(新規採択時) 2,399人/日 実績値(開業5年目(H26)) (平日) 1,788人/日 (休日) 1,921人/日</p> <p>B/C 想定値(新規採択時) 1.2 便益20億円 費用17億円 実績値(事後評価時) 1.2 便益21億円 費用17億円</p> <p>(事業の効果の発現状況)</p> <p>■利用者への効果・影響 便数・運行経路選択の増加による旅客の時間短縮 富山駅前→中心市街地の待ち時間1分短縮(待ち時間3分→2分) 富山駅前→国際会議場前の所要時間2分短縮(9分→7分)</p> <p>■社会全体への効果・影響 高齢者の環状線利用者は、平日28%、休日67%増加した。 中心市街地のオフィス需要は、新規需要面積が増加に転じ、空室率は、3.4%減少した。 富山駅前と平和通り周辺地区との軌道線利用者は、平日41%、休日29%増加した。 中心市街地の人口社会動態は、減少から増加に転じ、毎年転入超過を維持している。</p> <p>(改善措置の必要性) 低床車両(LRV)の導入に合わせて、既存電停の延長や電停高の嵩上げ及びスロープの設置を行うとともに、重軌条化等の走行環境改良を行うことにより、乗降客の安全確保と利便性・快適性を向上させて、公共交通の利用促進と活性化を図るといった目的は達していることから、改善措置は不要と考える。</p> <p>(今後の事後評価の必要性) 改善措置が不要であること、また、費用便益分析の結果から、事業効果が発揮されていると判断できるため、今後の事業評価の必要性はないと考える。</p> <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 同事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性は認められない。</p>	対応なし	富山市都市整備部 交通政策課 (課長 黒瀬 裕 治)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
宇野線・本四備讃 線高速化事業 (H15～H21) 瀬戸大橋高速鉄道 保有(株)	5年以内	32	<p>(評価の基礎要因の変化と要因)</p> <p>事業費 想定値(新規採択時): 30億円 実績値: 32億円</p> <p>工期 想定値(新規採択時): 4年 実績値: 6年</p> <p>輸送人員 想定値(新規採択時): 平成19年 40,500人/日(供用開始時) 実績値: 平成25年 36,500人/日(供用5年目)</p> <p>(事業効率及び事業による効果・影響の発現状況)</p> <p>■利用者への効果・影響 所要時間の短縮及び列車の増発による利便性の向上。</p> <p>■社会全体への効果・影響</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>沿線地域へのアクセス性が向上し、沿線住民の生活利便性が向上。</li> <li>地域の特色を活かしたイベント開催。</li> <li>所要時間短縮による山陽新幹線岡山駅へのアクセス性が向上。</li> </ul> <p>■費用便益分析 費用便益比 B/C 4.1 便益 169億円 費用 41億円</p> <p>(社会経済情勢の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>本四架橋2ルートの開通や高速道路網の整備等が行われた。</li> <li>高速道路等の他の交通機関について、今後の輸送需要に大きな影響を与えるような整備計画はない。</li> </ul> <p>(改善措置の必要性)</p> <p>本事業の事業効果の一層の定着を図るため、駅周辺におけるまちづくりや、沿線のイベントや観光客の誘致等を地元経済界や経済界とともに推進していく必要がある。</p> <p>(今後の事後評価の必要性)</p> <p>供用後5年経過時点で利用者、沿線の人口等は増加の傾向にある。また、沿線では大規模商業施設の新規立地が進み、イベントが定着化してきている。さらに、開業後30年時点での費用便益比が1を上回っており、社会経済的に見て効率的な事業であると言える。以上の点から、再度の事後評価の必要はないものと判断した。</p> <p>(同種事業の計画・調査のあり方、事業評価手法の見直しの必要性)</p> <p>本事業によるインフラの強化があってこそできる部分と、それがなくともできる部分とがあり、このような点の効果計測を厳密に区分していくことも今後の課題である。</p>	対応なし	瀬戸大橋高速鉄道 保有(株) (管理部管理課長 持田 昇)

(鉄道駅総合改善事業)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
<p>日暮里駅総合改善事業 (H15～H21) 日暮里駅整備株式会社</p>	<p>5年以内</p>	<p>224</p>	<p>(事業による効果・影響等の算定基礎となった諸要因の変化)            事業費 想定値(新規採択時):226億円                      実績値 :224億円            工期 想定値(新規採択時):7年6ヶ月                  実績値 :7年6ヶ月            乗継人員 想定値(新規採択時):平成22年 10.9万人/日                      実績値:平成25年 9.6万人/日</p> <p>(事業の効果の発現状況)            ■利用者への効果・影響            成田スカイアクセスが開業し、スカイライナーのスピードアップ、増発がなされ、都心から成田空港へのアクセス改善が図られた。            ■社会全体への効果・影響            新交通日暮里・舎人ライナーの日暮里駅新設、JR日暮里駅バリアフリー化等の一体的整備による鉄道利用者の利便向上が図られた。            ひぐらしの里地区再開発と一体となった駅施設の改善(バリアフリー施設の整備等)が図られた。            ■費用便益分析            費用便益比B/C 1.3 便益 385億円 費用 300億円            (改善措置の必要性)            混雑緩和や乗換負担の軽減などの利便性・安全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)            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。            (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)            本事業ではエレベータを新設したが、エレベータ設置に伴う便益について定量化する手法が確立されていない点について、留意が必要である。</p>	<p>対応なし</p>	<p>日暮里駅整備(株) (取締役事業部長 宮島 宏幸)</p>

【港湾整備事業】  
 (直轄事業)

事業名 (事業実施期間) 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
紋別港第3ふ頭地区国際物流ターミナル整備事業 (H8～H21) 北海道開発局	5年以内	316	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)                      全体事業費：平成17年再評価時：318億円 → 平成26年事後評価時：316億円                      将来貨物量：平成17年再評価時：185千トン/年 → 平成26年事後評価時：161千トン/年                      避泊回数：平成17年再評価時：1隻(4.1回/年) → 平成26年事後評価時：2隻(6.6回/年)</p> <p>(事業の効果の発現状況)                      輸送コスト削減と地域産業の安定化に貢献した。                      港内における安全性向上が図られた。                      港内の物流や水産業活動の利用効率化が図られた。                      企業進出に伴う地域の活性化に寄与した。                      B/C 事後評価時 1.3 (B:718億円、C:559億円)</p> <p>(事業実施による環境の変化)                      本整備事業の実施により、港内にバイオマス発電所が建設され、紋別港を中心とした半径75km圏内から、それまで放置されていた間伐材を集荷することで、森林環境の保護や林業の活性化にも貢献が期待される。よって、事業実施による本港や地域の環境改善にも寄与していると判断する。</p> <p>(社会経済情勢の変化)                      新たな企業進出があり当該岸壁および背後の用地が利用される見込みとなっている。なお、前回評価で見込んでいた貨物需要と今回評価との差異については、企業の調達ルートが変更されたことや、海外産肥料や飼料の価格高騰の影響を受けて、海外産肥料や飼料の需要が増加しなかったこと等が挙げられる。</p> <p>(今後の事業評価及び改善措置の必要性)                      事業の実施により、陸上輸送距離の削減や荒天時における船舶の避泊が可能となり、当初目的を達成し投資効果も確保されていることから、今後の事後評価及び改善措置の必要性はないものとする。しかし、世界経済の変化等により、前回評価以降、本港の需要動向も変化が見られたことから、今後も利用動向の把握に努めていく。</p> <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)                      国際物流ターミナル事業は、世界情勢の変化等を踏まえた需要予測をすることは難しいが、今回の事例を参考に、今後の同種事業の計画・調査に関する基礎的な数値や効果の発現状況等に係る取扱貨物等のデータの蓄積を行い、引き続き慎重に需要予測を行っていく。</p>	対応なし	北海道開発局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 中島 靖)

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)
根室港花咲地区小型船だまり整備事業 (H14～H21) 北海道開発局	5年以内	83	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)</p> <p>全体事業費 : 平成20年再評価時: 83億円 → 平成26年事後評価時: 83億円          利用小型船隻数: 平成20年再評価時: 147隻 → 平成26年事後評価時: 153隻</p> <p>(事業の効果の発現状況)</p> <p>港内の漁船の混雑が改善された。          水産物の鮮度維持と販路拡大に貢献した。          水産物取扱能力の維持・強化に貢献した。          東日本大震災の際、代替受入拠点として活躍した。          海外への販路拡大に貢献した。</p> <p>B/C 事後評価時 1.4 (B: 175億円、C: 127億円)</p> <p>(事業実施による環境の変化)</p> <p>本プロジェクトの実施による南防波堤のふ頭化の際に海水交換機能を導入することで、港内の水質環境の改善が図られた。また、事業整備により滞船時間が改善される事で、船舶の運行時間が短縮されたため、CO2の排出量が削減された。</p> <p>(社会経済情勢の変化)</p> <p>根室市全体の人口や世帯数が高齢化の進展により減少傾向にあり、小型船利用者を中心に地元利用隻数並びに組合員数も減少傾向にある。しかし、花咲地区利用船を見ると、主要魚種であるサンマ漁等を営む地元の20t以上船や外来船が横ばいで安定的に推移している。</p> <p>(今後の事後評価及び改善措置の必要性)</p> <p>事業の実施により、小型船の滞船時間削減や多そう係留作業時間削減、商品価値低下の回避などの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、今後の事後評価及び改善措置の必要性はない。</p> <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)</p> <p>本事業評価においては、同種事業の計画・調査のあり方等について見直しを必要とする事項はない。</p>	対応なし	北海道開発局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 中島 靖)

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)
枝幸港本港地区小型船だまり整備事業 (H7～H21) 北海道開発局	5年以内	35	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)</p> <p>全体事業費 : 平成16年再評価時:33億円 → 平成26年事後評価時 : 35億円          利用小型船隻数 : 平成16年再評価時:53隻 → 平成26年事後評価時 : 54隻          スルメイカ水揚量: 平成16年再評価時: - → 平成26年事後評価時 : 1,206トン/年</p> <p>(事業の効果の発現状況)</p> <p>港内の漁船の混雑が改善された。          滞船及び背後用地不足による水産物の商品価値低下の回避が図られた。          港内の漁業活動の利便性・安全性が向上した。          船揚場の漁船の上下架作業環境が向上した。          水産物輸送の効率化が図られた。          ホタテ貝の漁獲量増産に伴う水産業での雇用創出された。          B/C 事後評価時 1.5 (B: 86億円、C: 56億円)</p> <p>(事業実施による環境の変化)</p> <p>事業整備により滞船時間が改善される事で、船舶の運行時間が短縮されたため、CO2の排出量が削減された。</p> <p>(社会経済情勢の変化)</p> <p>特に大きな社会情勢の変化はない。          (今後の事後評価及び改善措置の必要性)</p> <p>本事業の実施により、漁船の滞船時間削減や多そう係留作業時間削減、荒天時の港内静穏度の向上が図られ、安心・安全な生産活動が確保されるなど当初の目的が達成され、投資効果も確保されていることから、今後の事後評価及び改善措置の必要性はない。          (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)</p> <p>本事業評価においては、同種事業の計画・調査のあり方等について見直しを必要とする事項はない。</p>	対応なし	北海道開発局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 中島 靖)

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)
霧多布港本港地区 小型船だまり整備 事業 (H12～H21) 北海道開発局	5年以内	30	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)</p> <p>全体事業費 : 平成17年再評価時: 26億円 → 平成26年事後評価時: 30億円          利用小型船隻数: 平成17年再評価時: 112隻 → 平成26年事後評価時: 100隻          (事業の効果の発現状況)</p> <p>港内の漁船の混雑が改善された。          港内における埋没現象の影響を低減した。          港内の漁業活動の利便性・安全性が向上した。          地域の活性化に寄与した。</p> <p>B/C 事後評価時 1.2 (B: 54億円、C: 46億円)</p> <p>(事業実施による環境の変化)          事業整備により滞船時間が改善される事で、船舶の運行時間が短縮されたため、CO2の排出量が削減された。</p> <p>(社会経済情勢の変化)          本港周辺の漁場環境が変化したことにより、サンマやサケといった漁獲量の減少も見られるが、総漁獲高は安定的に推移している。</p> <p>(今後の事業評価及び改善措置の必要性)          本事業の実施により、漁船の滞船時間や多そう係留作業時間削減、及び維持浚渫費の削減等、当初の目的が達成されていることから、今後の事後評価及び改善措置の必要性はない。</p> <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)          本事業評価においては、同種事業の計画・調査のあり方等について見直しを必要とする事項はない。</p>	対応なし	北海道開発局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 中島 靖)

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)
鹿島港外港地区航 路整備事業 (H18～H21) 関東地方整備局	5年以内	46	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)          輸送コスト削減          (平成22～25年実績(平成23年除く) 予測大型船舶航行隻数: 約43隻→約40隻、(10,067千トン/年))          (事業の効果の発現状況)          対象プロジェクトの実施により、喫水調整を行わなければならない船舶の一隻当たり積載量を増加させることが可能となり、輸送コストの削減が可能となる。需要予測8,710千トン/年に対し、実績ではそれ以上の貨物取扱量(実績平均10,067千トン/年)が発現している。          B/C 事後評価時 1.9 (B: 210億円、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)          特になし          (今後の事後評価の必要性)          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)          現時点では、同種事業の計画・調査のあり方や個別の事業評価手法の見直し等の必要性は見られないが、隣接する事業の切り分けられない事業効果も考慮した事業評価の在り方については、今後検討の必要がある。</p>	対応なし	関東地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 西谷 和 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)
清水港 新興津地区国際海上コンテナターミナル整備事業 (H8～H21) 中部地方整備局	5年以内	395	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>取扱貨物量 (15.6万TEU/年(平成19年:前回評価時の予測値) → 22.0万TEU/年(平成25年実績))</li> <li>全体事業費 412億円 → 395億円 B/C=1.4 (B=990億円, C=692億円)</li> </ul> <p>(事業効果の発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>取扱貨物量の増加 (実績8.4万TEU(平成17年) → 実績14.9万TEU(平成19年) → 実績22.0万TEU(平成25年))</li> <li>入港する船舶の大型率向上</li> </ul> <p>(社会情勢の変化)</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>事業を巡る社会情勢の変化 近年、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し、清水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。</li> <li>事業の投資効果(貨幣換算以外) 陸上輸送距離の短縮により、トレーラーから排出されるCO<sub>2</sub>及びNO<sub>x</sub>が削減されている。</li> </ol> <p>(今後の事後評価の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>整備目的に対して効果を発現していることが確認できたことから、今後の事後評価の必要性はない。</li> </ul> <p>(改善措置の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>整備目的を達成していると判断できるため、改善の必要性はない。</li> </ul> <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)</p> <p>現時点では、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直し等の必要性は見られない。</p>	対応なし	中部地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 神谷 一弘)

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)
福山港本航路地区 航路整備事業 (H17~H21) 中国地方整備局	5年以内	121	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)</p> <p>総事業費 採択時 104億円 → 事業完了時 121億円</p> <p>事業期間 採択時 平成17年度~平成20年度 → 事業完了時 平成17年度~平成21年度</p> <p>本評価の対象貨物量 採択時 28百万トン → 事業完了時 25百万トン</p> <p>B/C 2.3 (B: 360億円、C: 154億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況)</p> <p>本事業の実施により、航路の埋没を解消することで所定の水深が確保され、積載貨物の減載が緩和されたことで、輸送効率が向上し、海上輸送コストが削減された。</p> <p>(事業実施による環境の変化)</p> <p>特になし</p> <p>(社会経済情勢の変化)</p> <p>リーマンショックの影響で対象貨物の輸入量は減少した(平成21年)ものの、それ以降は円高是正による資源価格の安定などにより輸入量は回復しており、今後も同様の輸入量が見込まれる。</p> <p>(今後の事後評価の必要性)</p> <p>必要なし</p> <p>(改善措置の必要性)</p> <p>必要なし</p> <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)</p> <p>特になし</p>	対応なし	中国地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 嘉屋 健二)

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)
平良港下崎地区国際物流ターミナル整備事業 (H14～H21) 沖縄総合事務局	5年以内	55	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)            全体事業費 H13新規評価時 30億円 → H26事後評価時 55億円            取扱貨物量 H13新規評価時 489千トン/年(砂利、砂)、235千トン/年(定期フェリー)            → H26事後評価時 124千トン/年(砂利、砂等)、113隻/年(官公庁船(水産庁船))、5隻/年(外航旅客船)</p> <p>(費用対効果の算定結果)            B/C 事後評価時 1.3 (B:106億円、C:81億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況)            輸送コストの削減            官公庁船(水産庁船)の船舶移動コストの削減            国際観光収益の増加</p> <p>(事業実施による環境の変化)            特になし</p> <p>(社会経済情勢の変化)            本プロジェクトの事業着手後、平成20年に運航船社倒産によりフェリー航路が廃止され、これに伴いコンテナ船やRORO船の取扱量の増加や船舶の大型化が進展した。これらに対処するため、平成24年度から複合一貫輸送ターミナルの再編整備を進めており、本プロジェクトで、下崎ふ頭が整備されたことにより、整備期間中の代替港的な役割を果たしている。さらに当初見込んでいなかった、クルーズ船が利用しているなど、多面的な利用がなされている。</p> <p>(今後の事後評価の必要性)            事業の効果が十分に発現しており、今後の事後評価の必要性はない。</p> <p>(改善措置の必要性)            改善措置の必要性はない。</p> <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)            特になし。</p>	対応なし	沖縄総合事務局 開発建設部 港湾計画課 (課長 花田 祥一)

【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)
<p>稚内空港 就航率改善事業 (H19～H21) 北海道開発局 東京航空局</p>	<p>5年以内</p>	<p>23</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) ○事業費:新規評価時:22億円→事業完了時:23億円(照明・無線機材更新の見直し等により工事費が増加) ○工期:変更なし(H19～21年度) ○需要:新規評価時:13.3万人(平成25年度)→事業完了時:11.8万人(平成25年度)※東京路線 ○就航機材:新規評価時:B767・A320→事業完了時:B767・B737 ※東京路線</p> <p>(事業全体の投資効率性) 費用便益費(B/C):1.2 (総便益(B):35億円、総費用(C):30億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況) ○本事業による制限値の緩和によって、供用開始から平成25年度までに合計47便が欠航を回避。欠航便の救済によって、事業未実施の場合と比較して東京路線の就航率が平均2.26%向上。(到着予定便のダイバード回避、到着予定便の欠航回避、出発予定便の欠航回避) ○欠航便の救済により、観光業界やその関連業界に対して、旅客のキャンセルに伴う宿泊先や飲食店の仕入れ損失・空室損失、欠航に伴う航空会社窓口業務の残業、2次交通機関の利用者減少が回避されている。 ○欠航便の救済により、首都圏への生鮮品等の輸送機会が回避されている。 ○稚内市内の冬季観光イベントの入込客数増加、冬季観光ツアーにおける稚内空港の利用が見られ、地域の観光事業の通年化が実現されている。</p> <p>(事業実施による環境の変化) 特になし</p> <p>(社会経済情勢の変化) 新規事業採択時は東京路線で年間133千人の利用客が継続する需要であったが、平成25年度実績では118千人となっている。これは、リーマンショック等の社会情勢の変化によって全国的に航空需要が大幅に減少したことが要因と考えられるが、平成21年度以降は回復傾向。</p> <p>(今後の事後評価の必要性) 本事業の実施により、欠航便の救済効果が発現されていることを確認しており、今後も継続的に効果が発現されることから、今後の事後評価の必要性はない。</p> <p>(改善措置の必要性) 本事業の実施により、欠航便の救済効果が発現され、環境等への重大な影響も見られないことから、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ていく。</p> <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 特になし</p>	<p>対応なし</p>	<p>北海道開発局 港湾空港部 空港課 (課長 魚住 聡)</p> <p>東京航空局 空港部 空港企画調整課 (課長 山崎 恵一)</p>

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)
百里飛行場 滑走路新設事業 (H12～H21) 関東地方整備局 東京航空局	5年以内	215	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)</p> <p>○事業費：新規評価時：239億円→事業完了時：215億円（工法の見直しによる事業費の縮減）            ○工期：新規評価時：H12～18年度→事業完了時：H12～21年度（希少動物発見による環境影響評価期間の延長）            ○需要：新規評価時：80.7万人（平成18年度）→事業完了時：48万人（平成26年度）</p> <p>(事業全体の投資効率性)            費用便益費(B/C)：2.6（総便益(B)：1,328億円、総費用(C)：507億円）</p> <p>(事業の効果の発現状況)            ○羽田空港を利用していた北関東地域（特に茨城県）の旅客の、空港アクセス時間短縮及びアクセス費用低減が図られた。また、平成32年度の東関東自動車道（潮来IC～茨城空港北IC）開通により、空港アクセス時間の更なる短縮が見込まれる。            ○北関東地域の観光地へのアクセス性向上による、観光消費の増大が図られ、また、上海路線による北関東地域とアジアとの活発な交流が期待できる。            ○地域再生拠点「空のえき そ・ら・ら」（平成26年7月31日オープン）との共存共栄により地域活性化に寄与。            ○東日本大震災時の実績（緊急避難空港として航空機の受け入れ）。</p> <p>(事業実施による環境の変化)            特になし。</p> <p>(社会経済情勢の変化)            原油価格の高騰やリーマンショックによる世界金融危機により、当初需要予測（新規採択時）に至っていないが、周辺アクセス道路網の整備、また茨城県や地元市町村等の利用促進の取り組みにより、乗降客数の増加に努めているところである。</p> <p>(今後の事後評価の必要性)            事業目的である空港アクセス時間の短縮及び空港アクセス費用の低減が確認されたこと、また、観光地アクセスの向上や地元のにぎわい施設、防災拠点としても活用されていることから、確実に整備効果があったものと判断される。よって、今後の事後評価の必要性はない。</p> <p>(改善措置の必要性)            当初想定したアクセス時間の短縮及び空港アクセス費用の低減や、地域企業及び住民への効果も発現しており、また環境等への重大な影響も見られないことから、改善措置の必要性はない。なお、引き続き、利用促進の取り組みを行っていく。</p> <p>(同事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)            オオタカの営巣木の発見による観測調査の追加実施により、事業期間が当初予定より3年延長した。計画段階における事業予定地の選定段階で、環境保全に関する情報収集を確実に行うことが必要である。</p>	対応なし	関東地方整備局 港湾空港部空港整備課 (課長 菅原 広幸)  東京航空局 空港部空港企画調整課 (課長 山崎 恵一)

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)
美保飛行場 滑走路延長事業 (H13～H21) 中国地方整備局 大阪航空局	5年以内	83	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)</p> <p>○事業費:新規評価時:115億円→事業完了時:83億円(JR境線の付替工法を見直したことによる縮減)</p> <p>○工期:新規評価時:H13～20年度→事業完了時:H13～21年度(着工前の調整に時間を要したため)</p> <p>○需要:新規評価時:55.0万人(平成25年度)→事業完了時:54.4万人(平成25年度)※東京路線</p> <p>(事業全体の投資効率性)</p> <p>費用便益費(B/C):1.4 (総便益(B):146億円、総費用(C):106億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況)</p> <p>○羽田便は、背後圏の観光が好調であること等を背景に、今後も旅客需要の増大が見込まれる。本事業により大型機材の導入が可能となったことから、その需要の増大に応えられる。</p> <p>○国際チャーター便について、大型機材の就航実績がある。</p> <p>○積雪時における必要な制動距離が確保されたことにより、欠航が抑制され冬期の安定運航が確保された。</p> <p>(社会経済情勢の変化)</p> <p>美保飛行場には、平成26年11月末現在、国内線3路線(羽田5便/日・那覇1便/日・神戸2便/日)、国際線1路線(ソウル3便/週)が就航している。旅客数は、東日本大震災があった平成23年度は、全国的に観光の自粛ムードがあり、43万人(羽田便40万人)であったが、空港背後圏において「出雲大社の平成大遷宮」や妖怪をテーマとした「水木しげるロード」などの観光が好調であり、旅客数が著しく増加し、平成25年度は、64万人(羽田便54万人)となった。また、羽田便の年間搭乗率は、73.3%となっており、近傍の出雲空港の羽田便も77.4%と高い搭乗率であった。</p> <p>(今後の事業評価の必要性)</p> <p>東京(羽田)路線の需要は、順調に増加しており、大型機材の就航が見込まれる。また、積雪時における欠航も抑制されていることや大型機による国際チャーター便の就航も実現していることから、今後の事後評価の必要はない。</p> <p>(改善措置の必要性)</p> <p>滑走路延長により、大型機材の導入が可能となっており、現状でも混雑度の高い多客期を中心に大型機材の運用を行うことで航空旅客需要に応えることが可能となっている。</p> <p>また、予測した航空旅客需要を確実なものにするため、今後も地元自治体で取り組まれている観光振興等のソフトの施策を進めていることから、今後の改善措置の必要はない。</p> <p>(同種事業の計画・調査のあり方見直しや事業評価手法の見直しの必要性)</p> <p>特になし</p>	対応なし	<p>中国地方整備局 港湾空港部 港湾空港整備・補償課 (課長 服部俊朗)</p> <p>大阪航空局 空港部 空港企画調整課 (課長 坂尾 義美)</p>

【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)
国営滝野すずらん 丘陵公園 (昭和53年～平成 22年) 北海道開発局	5年以内	485	(費用対効果分析の基礎となった要因の変化) ・全体事業費：485億円、工期：昭和53年度～平成22年度 ・B/C 4.9 (B：6,805億円、C：1,392億円)  (事業効果の発現状況) ・年間約60万人以上の利用者を迎え、札幌観光の中核を担っているほか、周辺施設との連携により地域の魅力づくりに貢献するなど、地域活性化に寄与している。 ・園内の自然環境や文化の展示に加え、自然資源を活用した自然体験プログラムを実施しており、北海道の自然環境・文化の保全・活用に寄与している。 ・子供、高齢者、身体障害者など幅広い利用者が安心・安全・快適に利用できるよう公園施設のバリアフリー化等を進めることで、多様なレクリエーションニーズへの対応に寄与している。 (事業実施による環境の変化) ・自然環境に配慮した公園整備を進めることで、貴重種が多く生息する空間が残されており、生物多様性が維持されている。 (社会経済情勢の変化) ・北海道内の人口が全体的に減少傾向であるが、公園周辺の市町村については、微増傾向にある。 (今後の事後評価の必要性) (改善措置の必要性) ・園内の自然環境・文化の保全・活用や、冬の北海道でも楽しめるレクリエーションの場の提供、良好な景観形成等が図れており、利用者の幅広いニーズに対応している。また、公園の維持管理運営においても、ボランティア等の多様な主体が参画している。今後も、利用者の更なる満足度の向上に向けて、適切な公園の維持管理運営を行っていくことから、今後の事後評価及び改善措置の必要性はないものと考えられる。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 現時点において、見直しを必要とする事項はなし。	対応なし	北海道開発局 都市住宅課 (課長 宮島 滋近)

【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)
<p>広尾海上保安署 (H22～H23) 北海道開発局</p>	<p>5年以内</p>	<p>2.9</p>	<p>(社会経済情勢等の変化) ・本事業の事業計画の必要性や合理性に影響を与えるような社会経済情勢の変化は特にない。</p> <p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) ・当初の事業計画に沿った整備がなされ、また庁舎が適切に活用されていることから、事業採択の時点から特段の要因の変化はない。</p> <p>(事業の効果の発現状況) ・位置、規模及び構造の観点から、業務を行うための基本機能を満足していることが確認できる。 ・平成23年の東日本大震災の際には津波による浸水被害はなく業務継続性の確保されていることが確認できる。 ・木材利用促進、環境安全性、ユニバーサルデザイン及び耐用・保全性について、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。</p> <p>(事業実施による環境の変化) ・環境負荷低減への取組みやC A S B E E評価の結果から特に問題はない。</p> <p>(今後の事後評価の必要性) ・事業の効果は十分に発現していることから、今後の事後評価の必要性はない。</p> <p>(改善措置の必要性) ・事業の効果は十分に発現していることから、改善措置の必要性はない。 なお、今後経年による劣化度合いや、エネルギー使用量などについて定期的な実態調査を行い、利便性や業務能率の低下等を招くことのないよう、保全指導や適切な改修等のフォローアップを実施していく。</p> <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・現時点で見直しの必要性はない。</p>	<p>対応なし</p>	<p>北海道開発局 営繕部 営繕計画課 (課長 村上幸司)</p>

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)
盛岡第2地方 合同庁舎 (H20～H23) 東北地方整備局	5年以内	35	<p>(社会経済情勢等の変化) ・本事業の事業計画の必要性や合理性に影響を与えるような社会経済情勢の変化は特にないと 考えられる。</p> <p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) ・当初の事業計画に沿った整備がなされ、また庁舎が適切に活用されていることから、事業採 択の時点から特段の要因の変化はないと考えられる。</p> <p>(事業の効果の発現状況) ・位置、規模及び構造の観点から、業務を行うための基本機能を満足していることが確認でき る。 ・地域性、環境安全性、ユニバーサルデザイン及び耐用・安全性について、特に充実した取組 がなされており、官庁施設として官庁営繕の施策が適切に反映されていることが確認できる。 以上より、想定していた事業の効果は十分に発現していると考えられる。</p> <p>(事業実施による環境の変化) ・環境負荷低減への取組みやC A S B E E評価の結果から特に問題はないと考えられる。</p> <p>(今後の事後評価の必要性) ・事業の効果は十分に発現していると考えられるため、現時点で再度の事後評価の必要性はな い。</p> <p>(改善措置の必要性) ・事業の効果は十分に発現していると考えられるため、現時点で改善措置の必要性はない。</p> <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・現時点で見直しの必要性は見られない。</p>	対応なし	東北地方整備局 営繕部 技術・評価課 (課長 大友准勝)

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)
甲府地方 合同庁舎 (H20～H23) 関東地方整備局	5年以内	62	<p>(社会経済情勢等の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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。</li> </ul> <p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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。</li> </ul> <p>(事業の効果の発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 位置、規模及び構造の観点から、業務を行うための基本機能を満足していることが確認できる。</li> <li>・ 地域性、景観性、環境保全性、ユニバーサルデザイン、防災性及び耐用・保全性について、特に充実した取組がなされており、中央官庁の施設として官庁営繕の施策が適切に反映されていることが確認できる。</li> </ul> <p>以上より、想定していた事業の効果は十分に発現していると考えられる。</p> <p>(事業実施による環境の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 環境負荷低減への取組やCASBEE評価の結果から特段に問題はない。</li> </ul> <p>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。</p> <p>(今後の事後評価の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 事業の効果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。</li> </ul> <p>(改善措置の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 事業の効果が十分に発現していることから、改善措置の必要性はない。</li> </ul> <p>なお、今後経年による劣化度合いや、エネルギー使用量などについて定期的な実態調査を行い、利便性や業務能率の低下等を招くことのないよう、保全指導や適切な改修等のフォローアップを実施していく。</p> <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 現時点で見直しの必要性は見られない。</li> </ul>	対応なし	関東地方整備局 営繕部 調整課 (課長 小塚達史)

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)
新潟第2地方 合同庁舎(Ⅱ期) (H20~H23) 北陸地方整備局	5年以内	65	<p>(社会経済情勢等の変化) ・本事業の事業計画の必要性や合理性に影響を与えるような社会経済情勢の変化は特にないと 考えられる。</p> <p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) ・当初の事業計画に沿った整備がなされ、また庁舎が適切に活用されていることから、事業採 択の時点から特段の要因の変化はないと考えられる。</p> <p>(事業の効果の発現状況) ・位置、規模及び構造の観点から、業務を行うための基本機能を満足していることが確認でき る。 ・地域性、景観性及び木材利用促進については充実した取組がなされてること、耐用・保水性 は特に充実した取組がなされていること、環境保水性は十分に環境負荷の低減化が図られてい ること、防災性は防災に配慮した取組が行われていること、ユニバーサルデザインは「高度な バリアフリー化」が行われていることから、官庁営繕の施策が適切に反映されていることが確 認できる。 以上より、想定していた事業の効果は十分に発現していると考えられる。</p> <p>(事業実施による環境の変化) ・事業実施による環境の変化は特にないと考えられる。</p> <p>(今後の事後評価の必要性) ・事業の効果は十分に発現していることから、今後の事後評価の必要性はない。</p> <p>(改善措置の必要性) ・事業計画の効果は、十分に発現しており、改善措置の必要性はない。</p> <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性はない。</p>	対応なし	北陸地方整備局 営繕部 技術・評価課 (課長 高井雅木)

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)
大津地方 合同庁舎 (H20～H23) 近畿地方整備局	5年以内	63	<p>(社会経済情勢等の変化) ・本事業の事業計画の必要性や合理性に影響を与えるような社会経済情勢の変化は特にないと 考えられる。</p> <p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) ・当初の事業計画に沿った整備がなされ、また庁舎が適切に活用されていることから、事業採 択の時点から特段の要因の変化はないと考えられる。</p> <p>(事業の効果の発現状況) ・位置、規模及び構造の観点から、業務を行うための基本機能を満足していることが確認でき る。 ・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と考えられる。</p> <p>(事業実施による環境の変化) ・環境負荷低減への取組みやC A S B E E評価の結果から特に問題はないと考えられる。</p> <p>(今後の事後評価の必要性) ・事業の効果は十分に発現しており、今後の事後評価の必要性はない。</p> <p>(改善措置の必要性) ・事業の効果は十分に発現しており、改善措置の必要性はない。</p> <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・現時点での見直しの必要性はない。</p>	対応なし	近畿地方整備局 営繕部 技術・評価課 (課長 山田政和)

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)
西条税務署 (H22～H23) 中国地方整備局	5年以内	6.1	<p>(社会経済情勢等の変化) ・本事業の事業計画の必要性や合理性に影響を与えるような社会経済情勢の変化は特にないと 考えられる。</p> <p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) ・当初の事業計画に沿った整備がなされ、また庁舎が適切に活用されていることから、事業採 択の時点から特段の要因の変化はないと考えられる。</p> <p>(事業の効果の発現状況) ・位置、規模及び構造の観点から、業務を行うための基本機能を満足していることが確認でき る。 ・環境安全性、ユニバーサルデザイン、耐用・安全性について、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と考えられる。</p> <p>(事業実施による環境の変化) ・環境負荷低減の取り組みやC A S B E E評価の結果から、特に問題はないと考えられる。</p> <p>(今後の事後評価の必要性) ・事業の効果は十分に発現していると考えられるため、現時点で再度の事後評価の必要性はな い。</p> <p>(改善措置の必要性) ・事業の効果は十分に発現していると考えられるため、現時点で改善措置の必要性はない。 なお、今後も保全指導の面から施設管理者へのフォローアップに努める。</p> <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・現時点での見直しの必要性は見られない。</p>	対応なし	中国地方整備局 営繕部 技術・評価課 (課長 飯塚 満)

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)
小豆島海上保安署 (H21～H23) 四国地方整備局	5年以内	4.3	<p>(社会経済情勢等の変化) ・平成25年3月、南海トラフ地震における被害想定が見直されたが、本事業の事業計画の必要性や合理性および効果に影響はない。</p> <p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) ・当初の事業計画に沿った整備がなされ、また庁舎が適切に活用されていることから、事業採択の時点から特段の要因の変化はないと考えられる。</p> <p>(事業の効果の発現状況) ・位置、規模及び構造の観点から、業務を行うための基本機能を満足していることが確認できる。 ・景観性、環境安全性、ユニバーサルデザインについて、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。 以上より、想定していた事業の効果は十分に発現していると考えられる。</p> <p>(事業実施による環境の変化) ・環境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。</p> <p>(今後の事後評価の必要性) ・事業の効果は十分に発現していると考えられるため、現時点で再度の事後評価の必要性はない。</p> <p>(改善措置の必要性) ・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。</p> <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・現時点で見直しの必要性は見られない。</p>	対応なし	四国地方整備局 営繕部 技術・評価課 (課長 小林 宏)

【気象官署施設整備事業】

事業名 (事業実施期間) 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
地殻岩石歪観測施設 の整備 (H20～H21) 気象庁	5年以内	13.0	<p>(事業の効果の発現状況)</p> <p>多成分ひずみ計の整備により、1観測点でも別成分との比較が可能となり前兆すべりに伴う地殻変動を捉えるための検知精度を高められたほか、いくつかの観測点のデータを足し合わせることで、より微少な変化を検知することが可能になった。これまで前兆すべりを捉えたことはないが、6地点運用開始前は2例のみであった伊勢湾から愛知県西部にかけての領域の短期的ゆっくりすべりの検知数が、運用開始後は11例となるなど、想定震源域の近傍で発生している短期的ゆっくりすべりをモーメントマグニチュード5クラスから検知できている。このことから、東海地震に先行して発生すると考えられている前兆すべりについても、次第に規模を拡大して巨大地震に至るべく初期段階の微小な地殻変動異常を検知し、東海地震に関連する情報で発表できることが期待される。</p> <p>得られた成果は、東海地震に関連する調査情報で月1回定期的に発表し、記者レクで東海地域の地殻変動状況を広く国民に周知するとともに、気象庁ホームページに掲載しているところである。</p> <p>(事業実施による環境の変化) 特になし。</p> <p>(社会経済情勢等の変化) 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し。</p> <p>(今後の事後評価の必要性) 事業の効果は十分に発現していることから、今後の事後評価の必要性はない。</p> <p>(改善措置の必要性) 事業の効果は十分に発現していることから、改善措置の必要性はない。</p> <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 見直しの必要性はない。</p>	対応なし	気象庁地震予知情報課 (課長 橋本徹夫)