

# 完了後の事後評価結果一覧

## 【公共事業関係費】

### 【河川事業】

#### （直轄事業）

事業名 (事業実施期間) 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
北上川上流土地利用一体型水防災事業 (H18～H22) 東北地方整備局	5年以内	31	<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 31億円、工期 平成18年度～平成22年度 B/C 1.9 (B: 73億円、C: 39億円) (事業の効果の発現状況) ・河川整備基本方針規模の洪水が発生した場合、外水氾濫による浸水区域内人口は約100人、想定死者数(避難率40%)は約10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) ・当該事業の実施の前後における鳥類の重要種数の確認結果、自然環境に大きな変化はないものと考えられる。 (社会経済情勢の変化) ・建築基準法第39条に基づく「災害危険区域」を一関市の条例で定め、住家等の建築規制・制限が行われている。 ・学識経験者、地域住民、河川・道路管理者により、「北上川上流狭隘地区治水対策懇談会」を設立し、避難道路や救出ルート確保、河川情報配信設備の整備、洪水ハザードマップの作成、地域住民による地域防災力の向上などの取り組みを実施している。 (今後の事後評価の必要性) ・費用対効果(B/C)は事業実施後においても1.9であり、平成19年9月洪水や河川整備基本方針規模の洪水を対象とした検証結果においても事業実施効果が得られており、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ないと考える。 (改善措置の必要性) ・事業完了後に発生した洪水では、家屋等の浸水被害が生じておらず、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・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・事業費については、事業を立ち上げる際には、地域の状況を踏まえ、より適切に設定していくことが必要であると考えられる。 ・事業評価手法については見直しの必要性はない。</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)
雄物川上流特定構造物改築事業(湯沢統合堰) (H18～H22) 東北地方整備局	5年以内	62	<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 62億円、工期 平成18年度～平成22年度            B/C 11.8 (B: 1,003億円、C: 85億円)            (事業の効果の発現状況)            ・河川整備基本方針規模の洪水が発生した場合、外水氾濫による浸水区域内世帯数は約3,200世帯、最大孤立者数(避難率40%)は、約220人と想定されるが、事業実施により軽減される。            (事業実施による環境の変化)            ・改築にあたっては、景観に配慮(門柱レス)したことで、夕日の映える景観となり、ビューポイントとして期待される。            ・堰改築により、堰周辺及び上流湛水域の高水敷が整備され、人が近づきやすくなったことで、堰上流においては、カヌー体験教室が三関小学校を対象として定期的に開催されている。            (社会経済情勢の変化)            ・湯沢統合堰の改築による治水安全度の向上は、郊外型の大型スーパーや電気量販店などの大規模商業施設の進出にも寄与している。また、湯沢統合堰下流の右岸には、新たにゴミ処理施設の建設も進められている。            (今後の事後評価の必要性)            ・事業効果が発現し、費用対効果(B/C)は事業実施後においても11.8であり、平成27年9月洪水や河川整備基本方針規模の洪水を対象とした検証結果においても事業実施効果が得られており、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と考える。            (改善措置の必要性)            ・治水安全度の向上や魚類の遡上が確認されていることから事業効果発現が確認できるため、現時点において改善の必要性はないと考える。            ・今後も引き続き効果発現が継続されるよう、河川管理の一環として必要な調査を行っていく。            (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)            ・現状では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)
江の川下流土地利用一体型水防災事業(川戸地区)(H18～H22) 中国地方整備局	5年以内	6.9	<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 6.9億円、工期 平成18年度～平成22年度            B/C 1.1 (B: 8.9億円、C: 8.5億円)</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、戦後最大洪水である昭和47年7月洪水においても家屋浸水を防止できる。</li> <li>(事業実施による環境の変化)</li> <li>平水位より上での事業実施であり、水面下の作業を伴わないため、河川環境への影響は小さい。</li> <li>(社会経済情勢の変化)</li> <li>江津市の人口は減少傾向にあるが、高齢者率は上昇している。</li> <li>平成18年11月に灰塚ダムが完成。</li> <li>(今後の事後評価の必要性)</li> <li>戦後最大洪水である昭和47年7月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ない。</li> <li>(改善措置の必要性)</li> <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ない。</li> <li>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)</li> <li>同種事業の計画・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 河川計画課 (課長 麓 博史)
物部川特定構造物改築事業(H20～H22) 四国地方整備局	5年以内	11	<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 11億円、工期 平成20年度～平成22年度            B/C 4.5(B: 65億円、C: 14億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>新樋門の運用開始(H23年4月)から現在までの間、計43回(H27年9月末までの集計)の操作を確実に実施。(大雨・台風に伴う操作41回、津波に伴う操作2回)</li> <li>「東北地方太平洋沖地震」発生においては、「津波警報」発令の約7分後に自動で高速全閉を開始し、2分後に全閉を完了した。</li> <li>(事業実施による環境の変化)</li> <li>樋門改築後も樋門の位置・数高等の基本諸元は同じであり、魚類等の移動に重要となる物部川と後川の縦断的連続性は従来どおり確保されている。このため、今後も自然環境への影響はないと考えられる。</li> <li>(社会経済情勢の変化)</li> <li>高知県南国市は、高知龍馬空港や四国横断自動車道南国インターチェンジを有し、高知県の交通の要衝を占めるとともに、南国オフィスパークや流通団地等の企業団地の整備が進むなど、新産業拠点としても発展を続けている。</li> <li>樋門背後地である後川沿川地域では平成7年以降、人口が減少する一方で、世帯数が増加している。</li> <li>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おり、事業採択以降も大きな変化はない。</li> <li>(今後の事後評価の必要性)</li> <li>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。</li> <li>(改善措置の必要性)</li> <li>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。</li> <li>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)</li> <li>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。</li> </ul>	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)
庄川総合水系環境整備事業 (H20～H22) 北陸地方整備局	5年以内	4.0	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)            全体事業費 4.0億円、工期 平成21年度～平成22年度            B/C 2.0(B:15億円、C:7.6億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・本事業による基盤整備後、パークゴルフ場(砺波市初となる施設)がオープンし、市内外から多くの利用者が来訪しており、県内でも人気の高い施設となっている。また、地域の健康増進につながると期待されている。</li> <li>・各種施設整備により、水辺への近づきやすさが向上し、地域資源として水辺空間利用の促進が図られている。</li> </ul> <p>(事業実施による環境の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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は認められない。</li> </ul> <p>(社会経済情勢の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・北陸新幹線の開業や高岡砺波スマートIC完成に伴い、アクセスの向上が見込まれる。</li> <li>・砺波市の人口・世帯数はほぼ横ばいであり、事業実施前後における大きな社会的変化はないものと考えられる。</li> </ul> <p>(今後の事後評価の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域資源としての水辺空間利用の促進が図られている。</li> <li>・投資効果も確認されており、事業実施による自然環境への影響や事業を取り巻く社会情勢に大きな変化は生じていないことから、今後の事業評価の必要性はないものと思われる。</li> </ul> <p>(改善措置の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・庄川の雄神地区は自治体による適切な管理のもと、施設運営や定期的な維持管理が行われることから、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。</li> <li>・今後も地域の交流拠点としてより多くの人々に利用されることが期待される。</li> <li>・これらより、改善措置の必要はないものと考えられる。</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>・同種事業の計画・調査にあたっては、自治体との十分な事業調整などにより、事業効果の向上に努める必要がある。</li> <li>・当該事業に係る事業評価手法については妥当と考えられ、見直しの必要性はないものと考えられる。</li> <li>・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。</li> </ul>	対応なし	北陸地方整備局 河川計画課 (課長 丸山 和基)

【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)
美利河ダム水環境改善事業 (H9～H16) 北海道開発局	効果発現	20	<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 20億円、工期 平成9年度～平成16年度                      B/C 1.8 (B: 69億円、C: 38億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 魚道の整備によって、カワヤツメを除いてダム建設前の魚類相(調査で確認された魚種)に回復した。</li> <li>・ ダム上流域の産卵床数が増加しており、サクラマスの上遊・降下による再生産のサイクルが定着している。</li> <li>・ 魚道取り付け河川であるチュウシベツ川では、魚道を通じて上下流の連続性が確認され、生息密度が回復している。</li> </ul> <p>(事業実施による環境の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 魚道設置前後において底生動物の生息環境に大きな変化はなかったものと考えられる。</li> <li>・ 増加した緑藻綱のうち大部分がコレオケーテ属であり、この種類は止水的な環境下で生育することから、ダム完成後にダム直下の流量が減水し流速が遅くなり、その環境が継続したことにより増加したものと考えられる。現時点においては、水質や魚類等への影響も生じていないが、今後も定期水質調査や水辺の国勢調査をとおして注視していく。</li> <li>・ ダム下流の水温は、魚道設置前の水温に相当する取水塔の水温に対し魚道設置後はチュウシベツ川の水温に近い値になっている。しかしながら魚道設置前後において美利河橋の魚類の確認種類の状況に大きな変化がなく、魚道の設置によるダム下流に生息する魚類への影響は小さいと考えられる。</li> </ul> <p>(社会経済情勢の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 周辺自治体の人口・世帯数や観光客数等は減少傾向にあるが、当該事業の性質上、事業に伴う影響とは考えられない。</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、今後の事後評価の必要性はないと考えられる。</li> </ul> <p>(改善措置の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 事業の効果が十分に発現しており、改善措置等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>・ 見直す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)
長井ダム建設事業 (S59~H22) 東北地方整備局	5年以内	1,340	<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 1,340億円、工期 昭和59年度～平成22年度 B/C 2.0 (B: 4,342億円、C: 2,117億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・治水・利水への対応、水環境の保全・保持、水源地域の活性化の支援の状況などから、本事業の事業効果が発現されていると考えられる。</li> <li>・ダム運用開始以降、4ヶ年で5回の洪水調節を行い、平成26年7月洪水では置賜野川の谷地橋地点において約1.3m水位を低減したと推測される。</li> <li>・降雨量が少なかった平成24年には、ダムからの補給により、下流の平山地点における維持流量の確保を行っている。</li> <li>・平成26年の発生電力量は、長井市の世帯数の約90%に相当し、概ね計画どおりの電力を供給し、環境負荷の軽減に貢献している。</li> </ul> <p>(事業実施による環境の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・水環境については、事業実施後においても良好な水質となっており、冷水放流等の水質障害も発生していない。</li> <li>・ダム建設により新たに広大な湛水面が出現したが、周辺の生物の生息・生育状況に大きな変化は見られない。</li> </ul> <p>(社会経済情勢の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・長井ダム及びダム周辺地域は、観光資源として活用されている。</li> <li>・長井ダム周辺においては、ダムや既存の観光資源を活用して様々な取り組みが行われ、多くの人が参加している。</li> </ul> <p>(今後の事後評価の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業効果が発現し、費用対効果 (B/C) は事業実施後においても2.0と事業実施効果が得られており、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と考える。</li> </ul> <p>(改善措置の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現時点では、「長井ダム建設事業」に対する改善措置の必要性はないと考える。</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見直しの必要性はないと考える。</li> </ul>	対応なし	東北地方整備局 河川管理課 (課長 畠山 浩晃)

事業名 (事業実施期間) 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
横山ダム再開発事業 (H2～H22) 中部地方整備局	5年以内	342	<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 342億円、工期 平成22年度～平成22年度            B/C 9.6 (B: 5兆1,865億円、C: 5,405億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・揖斐川の防災操作機能を従来計画以上に向上させるため、①横山ダムのかんがい用途を徳山ダムに振り替え ②横山ダムの防災操作容量を増量 これにより防災操作機能を大幅に向上。</li> <li>・徳山ダムとの連携操作を行い、平成24年9月18日(台風16号・前線)洪水では、万石地点において次のとおり効果が得られた。①約1,230m<sup>3</sup>/sの流量低減 ②約1.2mの水位低減</li> <li>・徳山ダムとの連携操作を行い、平成26年8月10日洪水では、万石地点において、①約2.0mの水位低減 ②浸水面積約2,700ha、約6,100億円の被害を防止</li> <li>・ダム機能の低下を防ぐため、貯水池内および貯砂ダムの堆積土砂と事業期間に流入する土砂を掘削し、貯水池の容量回復を実施した。</li> <li>・貯砂ダム(揖斐川貯砂ダム、坂内川貯砂ダム)を整備し、流入土砂を抑制する堆砂対策を実施した。</li> <li>・平成25年度時点の堆砂率は約80%(容量改定後)であり、土砂の掘削除去により、堆砂の進行を抑制している。</li> </ul> <p>(事業実施による環境の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・流入河川、下流河川、貯水池内の水質は、事業前後では大腸菌群数を除き、河川AA類型、湖沼A類型、Ⅲ類型(T-Nを除く)での環境基準を概ね達成しており、大きな変化は見られない。</li> <li>・事業実施後に調査を実施した両生類・哺乳類調査の結果から、溪流的な水辺環境を利用する種の確認状況に、事業前後で大きな変化は見られないため、事業実施による生物への影響は小さいと考えられる。</li> </ul> <p>(社会経済情勢の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・横山ダム水源地域を構成する市町村(旧藤橋村、旧坂内村)の人口はS40～H22で見ると、減少傾向になっている。</li> <li>・流域市町村でも、横山ダムを利用して「森と湖に親しむ旬間」等のイベントを開催して、下流域の住民と交流を図っている。</li> <li>・徳山ダムの完成に合わせて、来訪者が増え、同程度で推移していることから、事業実施による影響は小さいものと考えられる。</li> </ul> <p>(今後の事後評価の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・横山ダム再開発事業は、事業効果の発現状況から再度の事後評価の必要性はないと考えている。</li> </ul> <p>(改善措置の必要性)</p> <p>現時点では、横山ダム再開発事業に対して、事後評価制度に基づく改善措置の必要性はないと考えている。</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>・当該事業の事後評価手法は妥当と考え、現時点での見直しの必要性はないと考えている。</li> </ul> <p>(対応方針)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・横山ダム再開発事業は、事業効果の発現状況から再度の事後評価の必要性はない。</li> <li>・横山ダム再開発事業に対して、事後評価制度に基づく改善措置の必要性はない。</li> </ul>	対応なし	中部地方整備局 河川管理課 (課長 岩間 登)

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)
志津見ダム建設事業 (S58~H23) 中国地方整備局	5年以内	1,244	<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 1,244億円、工期 昭和58年度~平成23年度            B/C 1.9 (B: 4,504億円、C: 2,404億円)            (事業の効果の発現状況)            ・志津見ダムは平成23年6月の管理開始以降、洪水調節に至る洪水(180m<sup>3</sup>/s以上)は発生していないが、平成24年7月の大雨などではダム下流の仁江地点で水位低下の効果が確認されている。            ・平成24年および平成26年には主に農業用水の確保を目的とした利水補給が行われるなど、下流河川の流況改善が行われている。</p> <p>(事業実施による環境の変化)            ・志津見ダム建設による環境への影響は小さい。            ・実施した環境保全対策については継続的なモニタリングにより、その効果の発現が確認されている。</p> <p>(社会経済情勢の変化)            ・平成24年3月に、「志津見ダム水源地域ビジョン」を策定。            ・例年、春と秋にポピー祭り、コスモス祭りが開催され、毎回5,000人程度の来訪者で賑わう。地域住民(志津見、角井、八神、獅子の各地)と飯南町、島根県、ダム管理者で、水源地域ビジョンを通じた活動支援や情報提供を実施する等、連携体制を構築。</p> <p>(今後の事後評価の必要性)            ・事業効果が発現し、大きな社会情勢等の変化もなく、環境への大きな影響もみられないことから、今後の事後評価の必要性は無い。</p> <p>(改善措置の必要性)            ・事業効果の発現が確認されており、環境への大きな影響もみられないことから、今後の改善措置の必要性は無い。            ・アオコの発生が見られるため、今後も引き続き発生状況を監視するとともに分析評価を行い、その結果についてダム等管理フォローアップ委員会に諮るものとする。</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)            ・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。</p>	対応なし	中国地方整備局 河川計画課 (課長 麓 博史)

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)
<p>沖縄北西部河川総合開発事業 (H2 ～H22) 沖縄総合事務局</p>	<p>5年以内</p>	<p>995</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)          全体事業費 995億円、工期 平成2年度～平成22年度          B/C 1.8 (B: 798億円、C: 440億円)          (事業効果の発現状況)          ・大保ダムでは管理開始後4年間で、洪水量65m<sup>3</sup>/sを超える洪水が16回発生している。また、H24.9.16出水において、大保ダムがなかった場合の大工又橋水位観測所の流量に対して、197.5m<sup>3</sup>/sの流量低減を行うことにより、約2.09mの水位低減効果があったと推測される。          ・大保ダムからの供給により、水道用水として年平均で28,900～52,800m<sup>3</sup>/日の水量が取水されてる。          ・大保ダムでは大工又橋地点において流水の正常な機能を図るために概ね0.15m<sup>3</sup>/sを確保する補給を行う。実績流量は、概ね確保流量を満足し、適切な維持放流を行っている。また、下流河川の魚類調査では平成24年度からリュウキュウアユが継続して確認されている。          ・沖縄本島では漫湖の他には開放水面がほとんど無かったが、これまで沖縄総合事務局が管理する9ダムが完成し、広大な開放水面が創出されている。また、開放水面では、①渡り鳥をはじめ多くの水鳥が確認されており、②人々の新たな憩いの空間(内水面)等の利用・効果が期待できる。          (事業実施による環境の変化)          ・水質上の問題は発生していない。          ・鳥類では水辺を利用する種が増加しており、陸上昆虫類、魚類、底生動物についても確認種が増加し、順調に移入・定着してきている状況が確認されていることから、安定した湿地生態系が形成されつつあり、ダム事業によって新たな湿地環境が創出された。          (社会経済情勢の変化)          ・大保ダムでは、平成21年12月に水源地域ビジョンが策定され、それに従い大保ダムとその周辺を含む大宜味村域で様々なプロジェクトが企画・実施されている。          ・大保ダムを含む沖縄本島北部10ダムが平成25年度までに完成したことを機に、沖縄北部ダム湖サミットが平成26年2月に開催された。この沖縄北部ダム湖サミット宣言の理念・方針に従い、水源地やんばるの自然やダム湖の魅力を活かした活動の一環として、ダムツーリズムを実施中。          (今後の事後評価の必要性)          ・大保ダム建設事業は、目的を十分に果たしているものと判断するため、今後の事後評価の必要性はない。          (改善措置の必要性)          ・現時点では大保ダム建設事業に対する改善措置の必要性はないと考えられる。          (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直し等の必要性)          ・現時点では大保ダム建設事業に対する同種事業の計画・調査のあり方や事業評価の手法について見直し等の必要性はないと考えられる。</p>	<p>対応なし</p>	<p>沖縄総合事務局 流域調整課 (課長 安仁屋勉)</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)
滝沢ダム建設事業 (S44~H22) 水資源機構	5年以内	1,320	<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 2,306億円、工期 昭和44年度～平成22年度 B/C 36.6 (B: 8兆6,715億円、C: 2,367億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ダム運用開始以降、7回の洪水調節を行い、平成25年9月洪水ではダム下流で約2.67mの水位低減効果が記録されている。</li> <li>・流水の正常な機能の維持や都市用水の補給のために年平均約2,832万m<sup>3</sup>の補給を実施した。</li> </ul> <p>(事業実施による環境の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ダム上流流入河川とダム下流河川の水質は、概ね同じ値を計測しており、ダムによる影響は確認できない。</li> <li>・クマタカはダム周辺に3~4つがいが生息し、近年は毎年いずれかのつがいが繁殖に成功している。ダムの管理により繁殖状況に大きな違いは確認できない。</li> </ul> <p>(社会経済情勢の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・荒川源流水源地域ビジョンが、平成16年に計画が策定され、隣接する二瀬ダムとともに多くの活動を実施。平成27年度からは、荒川ビジョンとして、「秩父4ダム」に再編成し、上下流交流などを行っている。平成24年3月に、「志津見ダム水源地域ビジョン」を策定した。</li> <li>・骨材製造プラント跡地については、地元と一体となって議論を行った結果、センター棟、大駐車場、MTB（マウンテンバイク）コースのイベント広場として整備され、多くの利用者を獲得している。</li> </ul> <p>(今後の事後評価の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・本事業は、「洪水調節」、「流水の正常な機能の維持」、「都市用水の供給」、「発電」で効果を発揮しています。よって、「滝沢ダム建設事業」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ません。</li> </ul> <p>(改善措置の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・「滝沢ダム建設事業」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ません。</li> </ul> <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事後評価の結果、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思われます。</li> </ul>	対応なし	水資源機構 ダム管理課 (課長 木下昌樹)

【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)
高松港海岸 直轄海岸保全施設 整備事業 (H10～H22) 四国地方整備局	5年以内	53	<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：728億円→今回評価時：548億円                      全体事業費 前回評価時：53億円→今回評価時：53億円                      B/C 3.5 (B：286億円、C：83億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況)                      事業完了後は、高潮による越波および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)                      地域イベントや環境学習の場として利用されており、以前にも増して地域に親しまれる海岸となっている。</p> <p>(社会経済情勢の変化)                      海岸整備に伴う「防災力」の向上で、新規施設が多数立地している。                      近年は、人口が横ばい、世帯数は増加傾向を示している。</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	四国地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 亀岡知弘)

【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)
渡島半島横断道路 一般国道230号 国縫道路 (H9～H22) 北海道開発局	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】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通量（道路交通センサス） 整備前(H11)：1,590台/日 実績(H22)：1,701台/日</li> <li>・事業費 計画時：48億円 実績：46億円</li> <li>・費用便益比 B/C=1.04 (B=64億円、C=61億円)</li> </ul> <p>【事業の効果の発現状況】</p> <p>①狭小幅員や線形不良区間の解消</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現道の狭小区間や急勾配区間を解消したところ、死傷事故率が大幅に削減（2.9件/億台km→0.0件/億台km）。旅行速度も約4割向上し、所要時間が約2割短縮。</li> </ul> <p>②物流の利便性向上</p> <p>&lt;水産品の流通利便性向上&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ばかがいの漁獲量が増える中、荷崩れの危険性が減少。</li> <li>・札幌市中央卸売市場や新千歳空港への水産品輸送の安定性向上が、ばかがいの漁獲高増加（2.9倍）にも寄与。</li> </ul> <p>&lt;農産品の流通利便性向上&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ミニトマトの出荷量が増える中、荷崩れの危険性が減少。</li> <li>・道央方面へのミニトマトの出荷の安定性向上が出荷額の向上（約2.9倍）にも寄与している。</li> </ul> <p>&lt;畜産品の流通利便性向上&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・国道区間の揺れや振動が減少し、輸送時の素牛のストレスが軽減。</li> <li>・素牛の体重減少の軽減など品質の向上により単価が1.6倍に増加。</li> </ul> <p>③主要な観光地への利便性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・道央方面や新千歳空港などからの北檜山地域の観光地への利便性向上が図られ、新たな企画が立案されるなど観光サービスの展開を支援。</li> <li>・利便性の向上が、台湾からの自転車ツーリングなど外国人観光客の増加（約6倍）にも寄与。</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28.5千人(H7)→開通後20.5千人(H27)となっている。</li> <li>・耕地面積は、事業化当時16,167ha(H7)→開通後14,100ha(H26)となっている。</li> <li>・漁獲量は、事業化当時約22.3千t(H7)→開通後約17.1千t(H25)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>・国縫道路の整備により、道央圏と道南圏への連絡強化を図り、地域間交流の活性化及び、物流の効率化等を支援するとともに、現道隘路区間の解消による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>・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>・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かった。また、事業評価手法について、見直しの必要性は無いと思われる。</li> </ul>	対応なし	北海道開発局 建設部 道路計画課 (課長 谷村昌史)

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)
道央圏連絡道路 一般国道337号 新千歳空港関連 (H1～H22)  北海道開発局	5年以内	574	<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(H9)：12,126台/日（現道） 実績(H22)：9,872台/日（現道）、7,457台/日（当該路線）</li> <li>・事業費 計画時：542億円 実績：574億円</li> <li>・費用便益比 B/C=1.8 (B=1,619億円、C=899億円)</li> </ul> <p>【事業の効果の発現状況】</p> <p>①高規格幹線道路と一体となり物流拠点間の利便性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・石狩湾新港と新千歳空港間の所要時間短縮により水産加工品などの物流輸送の利便性が向上。</li> </ul> <p>②交通円滑化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・並行する国道337号の交通が転換し、死傷事故件数が減少、交通混雑が緩和。</li> </ul> <p>③新千歳空港への利便性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・道東方面と新千歳空港との所要時間が短縮するなど利便性向上に寄与。</li> </ul> <p>④地域経済の活性化</p> <p>&lt;切り花の流通利便性向上&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・新千歳空港への所要時間が短縮し、輸送時間の定時性が確保し、損失を回避。</li> </ul> <p>⑤地域経済の活性化</p> <p>&lt;メロンの流通利便性向上&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・新千歳空港までの所要時間が短縮、検品・梱包などの作業時間の確保や安定的な出荷体制の確保により輸出が増加。</li> </ul> <p>⑥地域産業活動の支援</p> <p>&lt;工業団地の流通利便性向上&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・工業団地のアクセス向上により、企業立地が促進、法人税が増加。</li> </ul> <p>⑦地域産業活動の支援</p> <p>&lt;周辺団地立地企業への支援&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・新千歳空港への利便性向上により、国内外観光客が増加し、立地企業の企業収益が増加。</li> </ul> <p>⑧通学路の安全性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・並行する国道337号の大型車が転換し通学路の安全性の向上が図られた。</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78.9千人(H2)→開通後95.5千人(H27)となっている。</li> <li>・製造品出荷額は、事業化当時約20,815千万円(H2)→開通後約21,787千万円(H25)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>・新千歳空港関連の整備により、物流拠点間の利便性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>・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>・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かった。また、事業評価手法について、見直しの必要性は無いと思われる。</li> </ul>	対応なし	北海道開発局 建設部 道路計画課 (課長 谷村昌史)

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)
道央圏連絡道路 一般国道337号 美原道路 (H12～H22) 北海道開発局	5年以内	554	<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)：8,733台/日（現道） 実績(H22)：7,125台/日（現道）、4,559台/日（当該路線）</li> <li>・事業費 計画時：559億円 実績：554億円</li> <li>・費用便益比 B/C=1.3（B=966億円、C=735億円）</li> </ul> <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>①高規格幹線道路と一体となり物流拠点間の利便性向上 <ul style="list-style-type: none"> <li>・石狩湾新港と新千歳空港、苫小牧港間の所要時間短縮により水産加工品などの物流輸送の利便性が向上。</li> </ul> </li> <li>②交通混雑の緩和 <ul style="list-style-type: none"> <li>・当該道路と並行する国道337号から交通が転換し、現道国道337号の交通混雑が緩和。</li> </ul> </li> <li>③重要港湾石狩湾新港への流通利便性向上 <ul style="list-style-type: none"> <li>・現道の交通が当該道路に転換し、石狩湾新港から最寄り高速道路ICとなる江別東ICまでの所要時間が9分短縮されるなど、石狩湾新港への流通利便性が向上。</li> </ul> </li> <li>④工業団地等の企業活動を支援 <ul style="list-style-type: none"> <li>・道北方面の高規格ネットワーク（道央自動車道）と接続され、利便性が向上し、石狩湾新港地域の立地企業が21社増加。</li> </ul> </li> <li>⑤米の物流利便性向上 <ul style="list-style-type: none"> <li>・石狩にある精米工場から帯広支所までの所要時間が9分短縮するとともに消費燃料費の削減に寄与。</li> </ul> </li> </ol> <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・人口は、事業化前約135.2千人(H7)→開通後137.0千人(H27)となっている。</li> <li>・卸売業・小売業の年間商品販売額は、事業化前約22,743千円(H11)→開通後約12,630千円(H24)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>・美原道路の整備により、物流拠点間の利便性向上など、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>・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>・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かった。また、事業評価手法について、見直しの必要性は無いと思われる。</li> </ul>	対応なし	北海道開発局 建設部 道路計画課 (課長 谷村昌史)

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)
一般国道36号 登別拡幅 (H1～H22) 北海道開発局	5年以内	138	<p>【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通量（道路交通センサス） 整備前（H2）：15,955台/日 実績（H22）：13,381台/日</li> <li>・事業費 計画時：107億円 実績：138億円</li> <li>・費用便益比 B/C=1.8（B=345億円、C=192億円）</li> </ul> <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>①登別市街地の交通混雑の緩和 <ul style="list-style-type: none"> <li>・登別市街地の交通混雑が緩和され、定時性の確保や利便性の向上が図られた。</li> </ul> </li> <li>②バスの利便性向上 <ul style="list-style-type: none"> <li>・登別市街地の交通混雑が緩和され、バスの定時性向上が図られた。</li> </ul> </li> <li>③道路交通の安全性向上 <ul style="list-style-type: none"> <li>・登別市街地の交通混雑が緩和し、虎杖浜トンネルが廃止されることで死傷事故が約6割減少し、道路交通の安全性向上が図られた。</li> </ul> </li> <li>④主要な観光地への利便性向上 <ul style="list-style-type: none"> <li>・確実性及び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向上が図られた。</li> </ul> </li> <li>⑤工業団地への企業誘致や企業活動の利便性向上 <ul style="list-style-type: none"> <li>・確実性及び安定性の高い輸送ルートが確保され、工業団地への企業誘致及び工業団地に立地する企業の物流の利便性向上が図られた。</li> </ul> </li> <li>⑥救急搬送の安定性向上 <ul style="list-style-type: none"> <li>・登別市街地の交通混雑が緩和され、病院までの搬送時間が短縮し、救急搬送の安定性向上が図られた。</li> </ul> </li> </ol> <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78.8千人（H2）→開通後68.9千人（H27）となっている。</li> <li>・建設業従業者数は、事業化当時2,797人（H3）→開通後2,143人（H24）となっている。</li> <li>・製造品出荷額は、事業化当時約1,380億円（H2）→開通後約744億円（H25）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>・登別拡幅の整備により、登別市街における交通混雑の低減、沿道環境の改善、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>・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>・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かった。また、事業評価手法について、見直しの必要性は無いと思われる。</li> </ul>	対応なし	北海道開発局 建設部 道路計画課 (課長 谷村昌史)

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)
一般国道228号 上磯拡幅 (S60～H22)  北海道開発局	5年以内	169	<p>【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通量（道路交通センサス） 整備前(H2)：22,299台/日 実績(H22)：17,905台/日</li> <li>・事業費 計画時：169億円 実績：169億円</li> <li>・費用便益比 B/C=1.4 (B=417億円、C=296億円)</li> </ul> <p>【事業の効果の発現状況】</p> <p>①道路交通の安全性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・当該道路の整備により、追突事故件数が約3分の1に減少。</li> <li>・死傷事故率も約7割減少するなど、道路交通の安全性が向上。</li> </ul> <p>②交通混雑の緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・当該道路の整備により、旅行速度が約2割向上するなど、交通の円滑性が向上。</li> <li>・右折レーンが設置され、上磯駅前交差点の渋滞が解消。(最大1,100m→0m)</li> </ul> <p>③地域の活性化及び利便性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・道路交通の利便性が向上したことでD I Dが拡大。</li> </ul> <p>④水産品の流通利便性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・函館市や函館港等への輸送の円滑性・定時性が高まり、水産品の流通利便性が向上。</li> <li>・交通の利便性向上による新たな事業の円滑な運営がなされている。</li> </ul> <p>⑤路線バスの利便性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ラッシュ時の遅延が解消するなど、バス運行の定時性が向上。</li> <li>・余裕時間の短縮により時刻表時間が1分短縮するなどバス利用者へのサービスが向上。</li> <li>・走行の円滑性が向上し、燃費が約12%向上。</li> </ul> <p>⑥救急搬送の速達性及び安定性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・北斗市から函館市への搬送時間が平均約3割短縮するなど、救急医療サービスが向上。</li> <li>・一般の車を追い越しやすくなり、搬送時の安全性が向上。</li> </ul> <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・人口は、事業化当時約382.4千人(S60)→開通後319.4千人(H27)となっている。</li> <li>・製造品出荷額は、事業化当時約2,847億円(S60)→開通後約2,270億円(H25)となっている。</li> <li>・卸売小売販売額は、事業化当時約9,996億円(S60)→開通後約6,991億円(H24)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>・上磯拡幅の整備により、北斗市街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>・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>・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かった。また、事業評価手法について、見直しの必要性は無いと思われる。</li> </ul>	対応なし	北海道開発局 建設部 道路計画課 (課長 谷村昌史)

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)
一般国道241号・242号 足寄道路 (H13～H22) 北海道開発局	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】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通量（道路交通センサス） 整備前（H17）：10,350台/日 実績（H22）：8,646台/日</li> <li>・事業費 計画時：47億円 実績：46億円</li> <li>・費用便益比 B/C=1.6（B=109億円、C=67億円）</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>・交通混雑が緩和され、主要渋滞ポイントが解消されるなど、足寄市街地内の定時性の確保や利便性が向上。</li> </ul> <p>②バスの利便性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通混雑が緩和され、帯広市から陸別町間を運行する路線バスの燃費が1割向上したほか、定時性や待合環境も良くなるなど、バスの利便性が向上。</li> </ul> <p>③道路交通の安全性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・死傷事故件数が約8割減少。特に追突事故が減少したほか、死亡事故などの重大事故が無くなるなど、道路交通の安全性が向上。</li> </ul> <p>④歩行者の安全性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・歩道幅員が広くなり、歩道幅員が狭くこれまで通学路の指定できなかった約1.3kmの区間を含めた、当該道路2.4kmの全区間が通学路に指定されるなど、歩行者の安全性が向上。</li> </ul> <p>⑤主要な観光地への利便性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通混雑が緩和し主要な観光地への利便性向上が図られたほか、道の駅の入り込み客数が約13万人増加し、売上高は約5400万円増加。</li> </ul> <p>⑥沿線地域の活性化に寄与</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・公共施設の建設や商業施設の建て替え及び新規参入が約20箇所を実施されたほか、イベントの集客数が約2倍に増加。</li> </ul> <p>⑦救急搬送の速達性及び安定性向上。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通混雑が緩和され、足寄国民健康保険病院までの搬送時間が約2分短縮されるなど、救急搬送の速達性及び安定性が向上。</li> </ul> <p>⑧道路の景観向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・0.5km電線の地中化やセットバック、計12本の信号・照明・標識の統合、約180箇所の植栽柵の整備などが実現し、道路の景観が向上。</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8.9千人（H12）→開通後7.4千人（H27）となっている。</li> <li>・農業産出額は、約68億円（S60）→約89億円（H18）となっている。</li> <li>・建設業従業者数は、事業化当時約733千人（H13）→開通後約346千人（H24）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>・足寄道路の整備により、足寄市街における交通混雑の低減、地域の活性化等の支援、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>・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>・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かった。また、事業評価手法について、見直しの必要性は無いと思われる。</li> </ul>	対応なし	北海道開発局 建設部 道路計画課 (課長 谷村昌史)

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)
一般国道275号 幌加内峠 (H5～H22) 北海道開発局	5年以内	78	<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)：1,564台/日 実績(H22)：1,294台/日</li> <li>・事業費 計画時：60億円 実績：78億円</li> <li>・費用便益比 B/C=1.1 (B=103億円、C=98億円)</li> </ul> <p>【事業の効果の発現状況】</p> <p>①狭小幅員区間及び線形不良区間が解消し走行環境が改善</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・死傷事故が大幅に削減。</li> <li>・旅行速度が約16.5km/h向上し、所要時間が4分短縮。</li> <li>・整備前の現道では、平成13年から平成22年の10年間で死傷事故が6件発生していたが、急勾配や急カーブ区間が解消され、現在までに事故が0件。</li> </ul> <p>②農産品の物流利便性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・幌加内そばの出荷の利便性が向上。利便性の向上が出荷量の増加（5%）にも寄与。</li> </ul> <p>③主要な観光地への利便性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・平成25年度から民間企業による「新そば祭り」のバスツアーが開催されるなど、地域活性化に寄与。</li> <li>・開通前と比較すると観光入込客数は約2万2千人増加し、観光消費額は1.6億円増加。</li> <li>・2町間の連携が強化され、広域観光ルートの形成に寄与。</li> </ul> <p>④救急搬送の安定性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・急カーブ区間(17区間)が解消し、揺れや振動を押さえる走行が可能となり、走行中の患者の負担が軽減。</li> <li>・高次医療施設への走行性が向上され（4分短縮）、救急隊員の負担も軽減。</li> </ul> <p>⑤バスの利便性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・幌加内町唯一の公共交通機関である路線バスの定時性の確保が図られるなど、バスの利便性が向上。</li> <li>・また、冬期には毎シーズン3回程度は運休が発生していたが、整備後運休は発生していない。</li> </ul> <p>⑥石油製品の物流利便性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・留萌港の搬入取扱量のうち約7割が石油製品であり、幌加内町にも輸送され冬期も安定的に供給でき生活を支えている。</li> </ul> <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・人口は、事業化前約33.3千人(H2)→開通後23.9千人(H27)となっている。</li> <li>・医療・福祉従業者数は、事業化前933人(H3)→開通後1,488人(H24)となっている。</li> <li>・農業算出額は、事業化当時約161億円(H2)→開通後約132億円(H18)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>・幌加内峠の整備により、道路交通機能の向上や交通安全性の確保など、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>・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>・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かった。また、事業評価手法について、見直しの必要性は無いと思われる。</li> </ul>	対応なし	北海道開発局 建設部 道路計画課 (課長 谷村昌史)

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)
一般国道4号 七戸バイパス (H元～H22)  東北地方整備局	5年以内	72	<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、トラカンデータ） 整備前(H17)：16,518台/日（現道部） 実績(H27)：3,882台/日（現道部）、13,374台/日（当該路線）</li> <li>事業費 整備前：94億円(完成) 実績：72億円(暫定)</li> <li>費用便益比 B/C=1.4 (B=166億円 C=122億円)</li> </ul> <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>①新幹線駅へのアクセス向上の状況 <ul style="list-style-type: none"> <li>・十和田市～東北新幹線七戸十和田駅 (H17：25分 ⇒ H27：24分) 【1分短縮】</li> </ul> </li> <li>②農林水産業を主体とする地域における農林水産品の流通の利便性向上の状況 <ul style="list-style-type: none"> <li>・七戸町～下田百石IC (H17：50分 ⇒ H27：47分) 【3分短縮】</li> <li>・家畜市場の取引金額の推移 (H21年度：35億円 → H26年度：44億円) 【約1.3倍】</li> </ul> </li> <li>③主要な観光地へのアクセス向上による効果 <ul style="list-style-type: none"> <li>・東北新幹線七戸十和田駅～十和田湖 (H17：103分 ⇒ H27：85分) 【18分短縮】</li> <li>・七戸町観光入込込み客数 (H20：73.7万人 ⇒ H26：88.1万人) 【約1.2倍】</li> </ul> </li> <li>④新規整備の公共公益施設と直結されたことによる効果 <ul style="list-style-type: none"> <li>・東北新幹線七戸十和田駅 日平均乗車人員 (H22年度：475人 ⇒ H26年度：712人) 【約1.5倍】</li> </ul> </li> <li>⑤現道等における交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等による安全性向上 <ul style="list-style-type: none"> <li>・旧国道4号の日交通量 (H17：16,518台/日 ⇒ H27：3,882台/日)、七戸バイパスの日交通量 (H27：13,374台/日) 【約8割転換】</li> <li>・旧国道4号（国道394号）の死傷事故件数 (H17～H19：73件 ⇒ H23～H25：10件) 【約9割減少】</li> </ul> </li> </ol> <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○新幹線の整備状況 <ul style="list-style-type: none"> <li>・東北新幹線 平成22年12月 東北新幹線 八戸～新青森間 (81.8km)、七戸十和田駅 開業</li> </ul> </li> <li>○高規格幹線道路の整備状況 <ul style="list-style-type: none"> <li>・東北縦貫自動車道八戸線 昭和61年11月 一戸IC～八戸IC開通 平成元年9月 安代JCT～一戸IC開通 平成7年 一般国道45号百石道路（八戸北IC～下田百石IC）開通 平成14年 八戸JCT～八戸北IC開通により全線開通</li> </ul> </li> </ul> <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業当初の目的に対し、七戸町内の交通混雑や隘路区間の解消、安全で円滑な交通の確保及び広域交流の促進等の効果を発現しており、今後の事後評価の必要性はない。</li> </ul> <p>【改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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>・特になし。</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 金森滋)

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 弘前バイパス (S56～H22)  東北地方整備局	5年以内	169	<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、トラカンデータ） 整備前(S55)：13,300台/日(当該路線) 実績(H27)：31,500台/日（当該路線）</li> <li>・事業費 整備前：170億円 実績：169億円</li> <li>・費用便益比 B/C=3.3 (B=1,332億円 C=409億円)</li> </ul> <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>①現道等の年間渋滞損失時間（人・時間）及び削減率 <ul style="list-style-type: none"> <li>・当該区間の渋滞損失時間：（開通前：1,394千人・時間/年 ⇒ 308千人・時間/年）【約8割削減】</li> </ul> </li> <li>②広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路が形成（又は一部形成）されたことによる効果 <ul style="list-style-type: none"> <li>・青森県広域道路網マスタープランに環状道路の外環状道路として位置づけ</li> <li>・通過交通の所要時間（S55：31分 ⇒ H27:22分）【約9分短縮】</li> </ul> </li> <li>③日常生活圏の中心都市へのアクセス向上の状況 <ul style="list-style-type: none"> <li>・弘前市 大鱧町役場～弘前市役所（S55：32分 ⇒ H27:29分）</li> </ul> </li> <li>④拠点開発プロジェクトの支援に関する効果 <ul style="list-style-type: none"> <li>・弘前バイパス整備により弘前オフィスアルカディア（工業団地）と大鱧弘前ICとの連携強化</li> <li>・弘前オフィスアルカディア～大鱧弘前IC（S55：8分 ⇒ H27:7分）【約1分短縮】</li> <li>・弘前市の年間製造品出荷額等（S50：386億円 ⇒ H25:1,941億円）【約5倍】</li> </ul> </li> <li>⑤主要な観光地へのアクセス向上による効果 <ul style="list-style-type: none"> <li>・弘前城（弘前さくらまつり会場）へのアクセス性向上</li> <li>・弘前城～大鱧弘前IC（S55：25分 ⇒ H27:22分）【約3分短縮】</li> <li>・弘前さくらまつり来訪者数（H23：約201万人 ⇒ H27:約230万人）【約30万人増】</li> </ul> </li> </ol> <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○新幹線の整備状況 <ul style="list-style-type: none"> <li>・東北新幹線 平成22年12月 東北新幹線 八戸～新青森間（81.8km）</li> </ul> </li> <li>○高規格幹線道路の整備状況 <ul style="list-style-type: none"> <li>・東北縦貫自動車道弘前線 昭和61年7月 全線開通</li> <li>・津軽自動車道 平成17年12月 浪岡徳才子～五所川原北IC開通 平成26年11月 五所川原北IC～つがる柏IC開通</li> </ul> </li> </ul> <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業当初の目的に対し、弘前市内における国道7号の交通混雑緩和や交通安全の確保等の効果を発現しており、今後の事後評価の必要性はない。</li> </ul> <p>【改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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>・特になし</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 金森滋)

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 石川バイパス (H19～H23)  東北地方整備局	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> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通量（道路交通センサス、トラカンデータ） 整備前(H17)：19,700台/日(当該路線) 実績(H27)：18,200台/日(当該路線)</li> <li>・事業費 整備前：30億円 実績：30億円</li> <li>・費用便益比 B/C=6.8 (B=434億円 C=64億円)</li> </ul> <p>【事業の効果の発現状況】</p> <p>①現道等の年間渋滞損失時間（人・時間）及び削減率</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・当該区間の渋滞損失時間：（開通前：252千人・時間/年 ⇒ 17千人・時間/年）【約9割削減】</li> </ul> <p>②農林水産業を主体とする地域における農林水産品の流通の利便性向上の状況</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・弘前青果市場～関東・関西方面市場</li> <li>・所要時間（弘前青果市場～大鰐弘前IC、H17：18分 ⇒ H27：13分）【約5分短縮】</li> <li>・りんご出荷量（H22：約5万トン ⇒ H26：約6万トン）【約1万トン増加】</li> </ul> <p>③拠点開発プロジェクトの支援に関する効果</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・弘前バイパス整備により弘前オフィスアルカディア（工業団地）と大鰐弘前ICとの連携強化</li> <li>・弘前オフィスアルカディア～大鰐弘前IC（H17：9分 ⇒ H27：7分）【約2分短縮】</li> <li>・弘前市の年間製造品出荷額等（H15：1,343億円 ⇒ H25：1,941億円）【約1.4倍】</li> </ul> <p>④主要な観光地へのアクセス向上による効果</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・弘前城（弘前さくらまつり会場）へのアクセス性向上</li> <li>・弘前城～大鰐弘前IC（H17：24分 ⇒ H27：22分）【約2分短縮】</li> <li>・弘前さくらまつり来訪者数（H23：約201万人 ⇒ H27：約230万人）【約30万人増】</li> </ul> <p>【社会経済情勢の変化】</p> <p>○新幹線の整備状況</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・東北新幹線 平成22年12月 東北新幹線 八戸～新青森間（81.8km）</li> </ul> <p>○高規格幹線道路の整備状況</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・東北縦貫自動車道弘前線 昭和61年7月 全線開通</li> <li>・津軽自動車道 平成17年12月 浪岡徳才子～五所川原北IC開通</li> <li>平成26年11月 五所川原北IC～つがる柏IC開通</li> </ul> <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業当初の目的に対し、弘前市内における国道7号の交通混雑緩和や交通安全の確保等の効果を発現しており、今後の事後評価の必要性はない。</li> </ul> <p>【改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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>・特になし</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 金森滋)

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 中野バイパス (S61～H22)  東北地方整備局	5年以内	150	<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               <ul style="list-style-type: none"> <li>前回 (H20) : 4,100台/日</li> <li>事後 (H27) : 2,500台/日</li> </ul> </li> <li>・ 事業費               <ul style="list-style-type: none"> <li>前回 (H20) : 150億円</li> <li>事後 (H27) : 150億円</li> </ul> </li> <li>・ 費用便益比 B/C=1.7 (B=361億円、C=215億円)</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>・ 現道等の渋滞損失時間 (整備前) 8.2万人・時間/年→ (整備後) 1.1万人・時間/年</li> </ul> </li> <li>②個性ある地域の形成               <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 宮古駅から北山崎へのアクセス向上 (整備前) 77分→ (整備後) 72分</li> </ul> </li> <li>③安全で安心できるくらしの確保               <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 宮古市から県立久慈病院 (三次救急医療施設) 間の所要時間短縮 (整備前) 119分→ (整備後) 114分</li> </ul> </li> <li>④災害への備え               <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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線を形成する三陸沿岸道路の一部を形成</li> </ul> </li> </ul> <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 平成23年11月21日の第三次補正予算成立により、三陸沿岸道路が「復興道路」として事業化</li> <li>・ 平成25年に八戸南道路、普代道路、平成26年に八戸南環状道路、尾肝要道路、高田道路、平成27年に吉浜道路が開通</li> </ul> <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 事業当初の目的に対する効果が概ね発現しており、当面、今後の事後評価の必要性はない。なお、今後のネットワークの完成等社会情勢の変化に応じて、改めて事業評価を実施する。</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>・ 特になし</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 金森滋)

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 富谷大和拡幅 (S47～H22)  東北地方整備局	5年以内	260	<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、トラフィックカウンター） 整備前(H20)：36,900台/日 実績(H27)：35,600台/日</li> <li>・事業費 計画時：260億円 実績：260億円</li> <li>・費用便益比 B/C=3.7 (B=2,501億円、C=679億円)</li> </ul> <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>①現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満であった区間の旅行速度の改善 <ul style="list-style-type: none"> <li>・富谷町富谷字内田～大和町吉田字檜木河原（19.9km/h⇒35.0km/h）</li> </ul> </li> <li>②市街地開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携に関する効果 <ul style="list-style-type: none"> <li>・富谷町高屋敷土地区画整理事業、富谷町大清水土地区画整理事業、大和町吉岡南第二土地区画整理事業 等</li> </ul> </li> <li>③並行する高速ネットワークの代替路線として機能 <ul style="list-style-type: none"> <li>・東北縦貫自動車道（泉IC～大衡IC）</li> </ul> </li> </ol> <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○高規格幹線道路の整備状況 <ul style="list-style-type: none"> <li>・仙台北部道路 平成14年 5月 利府JCT～利府しらかし台IC 開通 平成22年 3月 利府しらかし台IC～富谷JCT 開通 平成25年12月 富谷JCT～富谷IC開通</li> </ul> </li> <li>○その他の整備状況 <ul style="list-style-type: none"> <li>・国道4号三本木古川拡幅 平成25年 3月 全線4車線化完了</li> </ul> </li> </ul> <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業当初の目的に対し、富谷町、大和町、大衡村における国道4号の交通混雑緩和や地域産業活性化等の効果を発現しており、今後の事後評価の必要性はない。</li> </ul> <p>【改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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	東北地方整備局 道路部 道路計画第一課 (課長 金森滋)

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 唐桑道路 (H14～H22)  東北地方整備局	5年以内	105	<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 11,000台/日 (H20総点検) → 開通後 7,800台/日 (H27)</li> <li>・事業費 整備前: 212億円※完成4車線 実績: 105億円※暫定2車線</li> <li>・費用便益比 B/C=2.7 (B=473億円 C=175億円)</li> </ul> <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>①並行区間等における交通量の減少による安全性向上 <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業実施前後における現道における死傷事故率の減少 (527.4件/億台キロ→26.7件/億台キロ)</li> <li>・事業実施前後における現道における重大事故率の減少 (6.5件/億台キロ→0件/億台キロ)</li> </ul> </li> <li>②三次医療施設へのアクセス向上 <ul style="list-style-type: none"> <li>・気仙沼市→県立大船渡病院 (37分→32分)</li> </ul> </li> <li>③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 <ul style="list-style-type: none"> <li>・代替する緊急輸送道路: 一般国道45号、代替する区間: 気仙沼市唐桑町只越～気仙沼市唐桑町館)</li> </ul> </li> </ol> <p>【事業実施による環境の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・評価対象区間については、環境影響評価実施要綱等に基づき、平成12年度に環境影響評価を実施しており、工事の実施及び完成後も環境への影響は確認されていない。</li> </ul> <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・平成23年3月東日本大震災が発生。</li> <li>・三陸沿岸道路において、平成19年6月河北IC～桃生津山IC間、平成21年3月桃生津山IC～登米IC間、平成22年3月登米IC～登米東IC間が開通。</li> </ul> <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業当初の目的に対する効果が概ね発現しており、当面、今後の事後評価の必要性はない。なお、今後のネットワークの完成等社会情勢の変化に応じて、改めて事業評価を実施する。</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三陸沿岸道路の早期開通に向けて取り組む。</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	東北地方整備局 道路部 道路計画第一課 (課長 金森滋)

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 上山バイパス (S54~H22)  東北地方整備局	5年以内	372	<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 前回(H22) : 22,800台/日 実績(H27) : 24,700台/日</li> <li>・事業費 整備前 : 450億円 (完成) 実績 : 372億円 (暫定)</li> <li>・費用便益比 B/C=3.7 (B=2,300億円 C=627億円)</li> </ul> <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>①日常活動圏の中心都市へのアクセス向上の状況 <ul style="list-style-type: none"> <li>・南陽市役所~山形市役所間の所要時間 (S60 : 68分 → H27:52分) 【16分短縮】</li> </ul> </li> <li>②三次医療施設へのアクセス向上の状況 <ul style="list-style-type: none"> <li>・中山地区から山形大学付属病院への搬送時間 (S60 : 34分 ⇒ H27 : 20分) 【14分短縮】</li> </ul> </li> <li>③現道等における交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等による安全性向上の状況 <ul style="list-style-type: none"> <li>・国道13号現道の死傷事故件数 (H13 : 41件 ⇒ H25 : 8件) 【約8割減少】</li> </ul> </li> <li>④その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果 <ul style="list-style-type: none"> <li>・上山市への進出企業数 (H20: 1社 ⇒ H26: 16社) 【15社進出】</li> <li>・進出企業の社員数 (H20:290人 ⇒ H26: 680人) 【390人増加】</li> <li>・新規大型小売店舗数 (H21: 3店舗 ⇒ H27: 7店舗) 【約2.3倍】</li> </ul> </li> </ol> <p>【社会経済情勢の変化】</p> <p>○高規格幹線道路の整備状況</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・東北中央自動車道 H14年 9月 山形上山IC - 東根IC間 開通。 H18年 2月 東根 - 尾花沢が新直轄方式に切替。 H22年 2月 全線が無料化社会実験の対象区間に指定される。 H24年 4月 地域活性化インターチェンジとして福島大笹生IC・米沢中央IC(仮称)・東根北IC(仮称)・村山大石田IC(仮称)・村山北IC(仮称)の連結許可。 H26年 11月 尾花沢新庄道路・尾花沢IC - 野黒沢IC間 開通により同道路が全線開通</li> </ul> <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業当初の目的に対し、交通混雑の解消や事故抑制による安全な交通の確保等の効果を発現しており、今後の事後評価の必要性はない。</li> </ul> <p>【改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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>・特になし</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 金森滋)

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 新庄北道路 (H12～H22)  東北地方整備局	5年以内	160	<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、トラカンデータ） 整備前(H11)：19,670台/日（現道部） 実績(H27)：15,488台/日（現道部）、5,695台/日（当該路線）</li> <li>・事業費 整備前：181億円（完成） 実績：160億円（暫定）</li> <li>・費用便益比 B/C=2.7 (B=591億円 C=220億円)</li> </ul> <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>①現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満であった区間の旅行速度の改善 ・対象区間（鳥越地区）、旅行速度改善状況（現道 H19：13.0km/h ⇒ 新庄北道路 H26：61.2km/h）【48.2km/h向上】</li> <li>②農林水産業を主体とする地域における農林水産品の流通の利便性向上の状況 ・鮭川村～東京都中央卸売市場、所要時間（鮭川村～新庄IC、H22：23分 ⇒ H27：13分）【10分短縮】 ・東京都卸売市場における山形県産なめこの出荷量のシェア（H17：26% ⇒ H26：33%）【7%上昇】</li> <li>③三次救急医療施設へのアクセス向上 ・鮭川村～県立中央病院までの所要時間（H22：86分 ⇒ H27：71分）【15分短縮】</li> <li>④現道等における交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等による安全性向上 ・国道13号現道の死傷事故件数が減少（H22：36件 ⇒ H25：12件）【約7割減】</li> <li>⑤その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果上 ・新庄中核工業団地の進出企業数が増加（H19：39社 ⇒ H27：49社）【約1.3倍】 ・新庄市の大規模小売店舗数が増加（H22：12店舗 ⇒ H27：16店舗）【約1.3倍】</li> </ol> <p>【社会経済情勢の変化】</p> <p>○高規格幹線道路の整備状況</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・東北中央自動車道 H14年 9月 山形上山IC - 東根IC間 開通。 H18年 2月 東根 - 尾花沢が新直轄方式に切替。 H22年 2月 全線が無料化社会実験の対象区間に指定される。 H24年 4月 地域活性化インターチェンジとして福島大笹生IC・米沢中央IC(仮称)・東根北IC(仮称)・村山大石田IC(仮称)・村山北IC(仮称)の連結許可 H26年 11月 尾花沢新庄道路・尾花沢IC - 野黒沢IC間 開通により同道路が全線開通</li> </ul> <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業当初の目的に対する効果が概ね発現しており、当面、今後の事後評価の必要性はない。なお、今後のネットワークの完成等社会情勢の変化に応じて、改めて事業評価を実施する。</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>・特になし。</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 金森滋)

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 滑川富山バイパス (H19～H22) 北陸地方整備局	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】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>交通量 整備前(S63) : 20,673台/日(現道) 実績(H26) : 14,242台/日(当該路線)</li> <li>事業費 整備前: 36億円 実績: 24億円</li> <li>費用便益比 B/C=10.6 (B=555億円、C=52億円)</li> </ul> <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>バイパスの整備により富山市への所要時間が短くなり、滑川市から富山市への通勤者の割合がバイパス整備の前後で19%から27%に拡大。人口や世帯数も増加傾向にあり、都市の魅力向上に貢献。</li> <li>バイパスの整備により、国際拠点港湾伏木富山港と企業間の搬送がスムーズになり、重要な物流経路として企業活動に貢献。</li> <li>バイパス周辺には富山県の主要産業を支える国内シェアトップ企業が多数立地しており、バイパスの整備により拠点間の連携がスムーズになることで業務効率が向上するなど、企業活動の効率化と発展に貢献。</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>特になし。</li> </ul> <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>国道8号滑川富山バイパスは、4車線整備による交通混雑の緩和、交通事故の減少による安全な走行環境の確保、通勤等の移動時における所要時間の短縮や沿線企業の業務効率向上など、様々な役割を果たしている。</li> <li>滑川富山バイパスにより、事業の目的である「交通混雑の改善」、「交通事故の減少」、「都市間のアクセス性の向上」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考えられる。</li> <li>滑川富山バイパスについては、交差点の集約化など事業区間の大部分がアクセスコントロールされており、その他の事業実施による環境の変化や社会情勢の大きな変化はなく、今後の事後評価の必要性はない。</li> </ul> <p>【改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>事業目的に見合った事業効果の発現が確認されたことから、今後の改善措置の必要はない。</li> </ul> <p>【同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>事業評価手法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、今後はビッグデータ等を用いた詳細なデータを活用し、生産性の向上や安全・安心を含めた生活の質の向上など、ストック効果に留意した評価に努める。</li> </ul>	対応なし	北陸地方整備局 道路部 道路計画課 (課長 東佑亮)

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)
日本海沿岸東北自動車道(荒川～朝日) (H10～H22) 北陸地方整備局	5年以内	753	<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) : 20,700台/日(現道) 実績(H26) : 14,200台/日(現道) 実績(H26) : 9,100台/日(当該路線)</li> <li>・事業費 整備前: 759億円 実績: 753億円</li> <li>・費用便益比 B/C=1.4 (B=1,523億円、C=1,066億円)</li> </ul> <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・道路整備により交通利便性の向上し、地方部での拠点形成が可能となり、生産拠点の拡大や東京から関連企業が進出。地元から大量雇用し、地域発展に貢献。</li> <li>・道路整備により商品輸送可能圏域が拡大することから、大手スーパーが開通を見据えて店舗を展開。地域内で新たな雇用が創出され地域発展に貢献。</li> <li>・道路整備後、村上市内の海水浴場での県外客入込数が約39%増加。周辺に立地する道の駅の来客数も55%増加しており、地域発展に貢献。</li> <li>・道路整備により第三次救急医療施設へのアクセスが向上し、救急搬送ルートとして年200回以上利用されるなど、救命救急活動へ貢献。</li> <li>・道路整備により、豪雨による浸水被害時の交通確保が可能となり、災害時の地域防災機能が強化。</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朝日温海道路(朝日～温海:延長40.8km)が平成25年5月に事業化。</li> </ul> <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・日沿道(荒川～朝日)は、高規格幹線道路であり、日本の骨格を形成する重要な道路として、物流の活性化や観光圏域の拡大、第三次救急医療施設へのアクセス向上、災害に強いネットワーク形成など様々な役割を果たしている。</li> <li>・日沿道(荒川～朝日)の整備により、「高規格幹線道路の形成」とともに、「地域経済の活性化や生活の利便性・安全性向上への効果」は村上市及び周辺の圏域全体で効果が確認されていることから、今後の事後評価の必要性はない。</li> </ul> <p>【改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業目的に見合った事業効果の発現が確認されたことから、今後の改善措置の必要はない。</li> </ul> <p>【同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業評価手法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、今後はビッグデータ等を用いた詳細なデータを活用し、生産性の向上や安全・安心を含めた生活の質の向上など、ストック効果に留意した評価に努める。</li> </ul>	対応なし	北陸地方整備局 道路部 道路計画課 (課長 東佑亮)

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21号 新太田橋拡幅 (H16～H23)  中部地方整備局	5年以内	27	<p>【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通量（道路交通センサス） 整備前：29,600台/日（当該路線） 実績：27,100台/日（当該路線）</li> <li>・事業費 計画時：52億円 実績：27億円</li> <li>・費用便益比 B/C=5.2（B=197億円、C=38億円）</li> </ul> <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現道の年間渋滞損失時間の削減 （渋滞損失時間 13万人・時間/年→7万人・時間/年）</li> <li>・特急停車駅へのアクセス向上</li> <li>・現道等における総重量25tの車両が通行できない区間が解消</li> <li>・当該路線が隣接した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</li> <li>・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上</li> <li>・鉄道や河川等により一体的発展が阻害されている地区の一体的発展への寄与</li> <li>・主要な観光地へのアクセス向上による効果</li> <li>・自転車利用空間が整備されたことによる当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性向上</li> <li>・三次医療施設へのアクセス向上</li> <li>・緊急輸送道路ネットワーク計画に位置づけがある</li> </ul> <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・平成17年東海環状自動車道（豊田東JCT～美濃関JCT）供用開始</li> <li>・平成22年に可児御嵩バイパス全線供用開始（暫定2車線）</li> <li>・平成24年美濃加茂バイパス全線供用開始</li> </ul> <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・一般国道21号新太田橋拡幅は事業が完了しており、整備目的どおりの効果が発現していることから、今後の事後評価の必要はないと考える。</li> </ul> <p>【改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・一般国道21号新太田橋拡幅は、整備目的を達成していると判断できるため、改善措置の必要はないと考える。</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>・一般国道21号新太田橋拡幅は当初の整備目的どおりの効果を確認していることから、同種事業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。</li> </ul>	対応なし	中部地方整備局 道路部 道路計画課 (課長 仲谷俊昭)

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153号 足助バイパス (S57～H22)  中部地方整備局	5年以内	160	<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：7,900台/日（当該路線） 実績：7,200台/日（当該路線）</li> <li>・ 事業費 計画時：160億円 実績：160億円</li> <li>・ 費用便益比 B/C=1.1（B=278億円、C=260億円）</li> </ul> <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 現道の年間渋滞損失時間の削減 （渋滞損失時間 9万人・時間/年→8万人・時間/年）</li> <li>・ 現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度改善</li> <li>・ バス路線の利便性向上</li> <li>・ 新幹線駅へのアクセス向上</li> <li>・ 第一種空港へのアクセス向上</li> <li>・ 重要港湾および特定重要港湾へのアクセス向上</li> <li>・ 沿道まちづくりとの連携</li> <li>・ 日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線の構成</li> <li>・ 現道等における交通不能区間の解消</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>・ 歩行者・自転車の通行の快適・安全性の向上</li> <li>・ 三次医療施設へのアクセス向上</li> <li>・ 狭小な区間に歩道が設置されたことによる安全性向上</li> <li>・ 災害による1～2箇所の道路寸断で孤立化する集落の解消</li> <li>・ 緊急輸送道路ネットワーク計画に位置づけがある</li> <li>・ 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</li> <li>・ 現道の事前通行規制区間の解消</li> </ul> <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 鞍ヶ池スマートインターチェンジが平成20年に社会実験運用開始、平成21年供用開始、平成23年大型車通行対応、平成24年に24時間供用されている。</li> </ul> <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 一般国道153号足助バイパスは事業が完了しており、整備目的どおりの効果が発言していることから、今後の事業評価の必要はないと考える。</li> </ul> <p>【改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 一般国道153号足助バイパスは、整備目的を達成していると判断できるため、改善措置の必要はないと考える。</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>・ 一般国道153号足助バイパスは当初の整備目的どおりの効果を確認していることから、同種事業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。</li> </ul>	対応なし	中部地方整備局 道路部 道路計画課 (課長 仲谷俊昭)

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421号 石榑峠道路 (H15～H22)  近畿地方整備局	5年以内	131	<p>【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業費 計画時：150億円 実績：131億円</li> <li>・費用対効果分析結果 効果：205億円、費用：163億円</li> </ul> <p>【事業の効果の発現状況】</p> <p>①冬季閉鎖区間の解消</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・冬季閉鎖区間（12月始頃から翌年3月末頃までの約4ヶ月間）が解消</li> <li>・冬季における地域間移動（東近江市役所～いなべ市役所）の所要時間が約半分に短縮（130分→67分）</li> </ul> <p>②災害による通行止めの回避等</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・国道421号現道部は、落石・崩壊対策必要箇所が15箇所あり、石榑峠道路の開通により回避</li> </ul> <p>③地域間交流の活性化（観光）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・開通後の休日交通量が増加（602台/12h→2,142台/12h）</li> <li>・沿線の道の駅における年間観光客入込数が増加 （道の駅「あいとうマーガレットステーション」：約52万人→約54万人）</li> </ul> <p>④救急医療・災害活動の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・三重県側への救急搬送が増加（0件→4件）</li> </ul> <p>⑤国際拠点港湾へのアクセス向上の状況</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・東近江市～四日市港への所要時間が短縮（115分→92分）</li> </ul> <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・沿線市の三重県いなべ市と滋賀県東近江市の人口は、事業化前（平成12年）の水準と比較すると横ばい。世帯数は、事業化前（平成12年）と比べると、全国平均と同様の約2割増加。自動車保有台数は、事業化前（平成12年）と比べると、全国平均の伸びより増加。</li> </ul> <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・石榑峠道路の開通により、冬季閉鎖区間の解消、災害による通行止めの回避、地域間交流の活性化等の効果が確認される等、効果の発現状況に特に問題はなく、今後、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 橋本亮)

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 東伯・中山道路 (H11～H22)  中国地方整備局	5年以内	452	<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 (H22) : 23,700台/日(現道) 実績 (H23) : 12,400台/日(現道)、12,300台/日(当該路線)</li> <li>・事業費 整備前: 559億円 実績: 452億円</li> <li>・費用対効果 B/C=2.3 (B=1,415億円、C=614億円)</li> </ul> <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ol 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>・渋滞による損失時間の削減【1,647千人時間/年⇒334千人時間/年(80%削減)】</li> <li>・大山町から倉吉駅へのアクセスが向上【約35分⇒約32分】</li> <li>・倉吉市から米子空港へのアクセスが向上約90分⇒約87分】</li> </ul> </li> <li>②物流効率化の支援 <ul style="list-style-type: none"> <li>・倉吉市から境港へのアクセスが向上【約93分⇒約90分】</li> </ul> </li> <li>③国土・地域ネットワークの構築 <ul style="list-style-type: none"> <li>・倉吉市から米子市へのアクセスが向上【約73分⇒約70分】</li> <li>・琴浦町から米子市へのアクセスが向上【約52分⇒約49分】</li> </ul> </li> <li>④個性ある地域の形成 <ul style="list-style-type: none"> <li>・青山剛昌ふるさと館の年間観光客入り込み客数が増加【約58千人(H22)⇒約71千人※(H26)】※H27.2までの実績</li> </ul> </li> <li>⑤安全で安心できるくらしの確保 <ul style="list-style-type: none"> <li>・三次医療施設へのアクセスが向上【県立厚生病院～鳥取(とっとり)大学医学部附属病院、約65分⇒約62分】</li> </ul> </li> <li>⑥災害への備え <ul style="list-style-type: none"> <li>・緊急輸送道路である一般国道9号の代替路線を形成する。</li> </ul> </li> </ol> <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19年9月に名和・淀江道路(大山IC～淀江IC)が暫定2車線で供用。</li> <li>・平成20年3月に名和・淀江道路(名和IC～大山IC)が暫定2車線で供用。</li> <li>・平成21年6月に国際定期貨客船「DBSクルーズフェリー」が境港に就航。</li> <li>・平成25年12月に中山・名和道路および名和・淀江道路(赤崎中山IC～名和IC)が暫定2車線で供用。</li> <li>・平成27年6月に北条道路(はわいIC～大栄東伯IC)は「全区間を自専道で整備することが妥当」と判断。</li> <li>・平成20年から平成25年にかけて、「東伯耆周辺・大山周辺」の観光客数は増加傾向。 (約1.2倍: H20=1,749千人/年、H25=2,076千人/年)</li> </ul> <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・本事業は十分な事業効果を発揮しており、今後も一般国道9号の交通円滑化の確保などが見込まれることから、改めて事後評価を実施する必要はない。</li> </ul> <p>【改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。なお、完成4車線整備については、現在進めている山陰道の一定のネットワーク整備後、今後の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9号 松江道路 (S47~H22)  中国地方整備局	5年以内	1,070	<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) : 24,700台/12h(現道) 実績 (H23) : 20,400台/12h(現道)、42,100台/12h(当該路線)</li> <li>・ 事業費 整備前 : 940億円 実績 : 1070億円</li> <li>・ 費用対効果 B/C=5.4 (B=11,791億円、C=2,164億円)</li> </ul> <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ol 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>・ 渋滞による損失時間の削減【5,048千人時間/年⇒391千人時間/年(92%削減)】</li> <li>・ 国道9号の混雑時旅行速度が改善【16.8km/h⇒32.6km/h】</li> <li>・ 特急停車駅へのアクセス向上【東出雲町～松江駅 : 25分⇒20分】</li> <li>・ 東出雲町から出雲空港へのアクセスが向上【95分⇒35分】</li> </ul> </li> <li>②物流効率化の支援 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 重要港湾へのアクセス向上【出雲市～境港港 : 177分⇒110分】</li> </ul> </li> <li>③都市の再生 <ul style="list-style-type: none"> <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> </ul> </li> <li>④安全な生活環境の確保 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 国道9号現道交通量の減少により安全性が向上</li> </ul> </li> </ol> <p>【現道の死傷事故率 : 63.7件/億台キロ⇒54.3件/億台キロ】 【国道9号 : 25,748台/日(H11)⇒国道9号 : 21,426台/日(H22)】</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>⑤災害への備え <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 島根県の第1次緊急輸送道路に指定(松江道路、国道9号)</li> </ul> </li> <li>⑥生活環境の改善・保全 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 松江市雑賀町の環境基準超過区間の騒音レベルが低減【昼間 71dB⇒64dB、夜間 62dB⇒57dB】</li> </ul> </li> </ol> <p>【事業実施による環境の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 松江道路の開通により大型車交通が減少し、現道部の騒音値が環境基準を下回る水準に改善した。</li> </ul> <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 松江道路の東側にある東出雲ICに接続する安来道路がH13.3に開通した。</li> <li>・ 松江道路の西側にある松江玉造ICから宍道ICまでH13.3に開通した。</li> <li>・ 松江JCTに接続する松江だんだん道路がH25.3に全線開通した。</li> <li>・ 松江道路の西側にある松江玉造ICに接続する中国横断自動車道尾道松江線がH27.3に全線開通(暫定)した。</li> </ul> <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 本事業は十分な事業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、改めて事後評価を実施する必要はない。</li> </ul> <p>【改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 事業目的に見合った事業効果の発現が確認されたことから、今後の改善措置の必要はない。</li> </ul> <p>【同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 特に、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性はない。</li> </ul>	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180号 岡山西バイパス (S54～H22)  中国地方整備局	5年以内	711	<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 (H16) : 68,500台/日(現道) 実績 (H23) : 54,000台/日(現道)、29,200台/日(当該路線)</li> <li>・ 事業費 整備前: 910億円 実績: 711億円</li> <li>・ 費用対効果 B/C=1.3 (B=1,465億円、C=1,109億円)</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>・ 渋滞による損失時間の削減【6,953万人・時間/年⇒6,898万人・時間/年(約0.8%削減)】</li> <li>・ 総社市から山陽新幹線岡山駅へのアクセスが向上【約65分⇒約58分】</li> <li>・ 玉野市から岡山空港へのアクセスが向上【約110分⇒約84分】</li> </ul> <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 津山市から水島港へのアクセスが向上【約180分⇒約136分】</li> </ul> <p>③安全で安心できる暮らしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 三次医療施設へのアクセス向上【岡山市立市民病院⇒岡山大学病院: 16分⇒11分】</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>・ 岡山西バイパスを利用し、岡山市との発着、または、岡山市を通過する商用車の発生集中量が多い、倉敷市、早島町、津山市の製造品出荷額等が平成15年から平成25年にかけて1.1兆円増加(1.2倍)。</li> <li>・ 沿線地域の大型小売店舗数が平成17年から平成26年にかけて7店舗増加(1.5倍)、同地域の地価公示価格が平成17年から平成27年にかけて伸び率が1.12で増加傾向。</li> <li>・ 平成20年7月に岡山西バイパスを経由する新設バス路線が開設し、バス空白地帯が減少、約5,800人をカバー。</li> <li>・ 岡山西バイパス沿線へ、平成21年4月に特別高度救助隊「ハイパーレスキューおかやま」の活動拠点である岡山西消防署が移設、平成27年5月に岡山市立市民病院が開設し、確実な救命救急活動を実施。</li> </ul> <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 岡山西バイパスの交差点において一時的な渋滞が発生しているものの、本事業の側道部全線開通による交通混雑の緩和など、現時点では十分な事業効果を発揮しており、今後も安全で円滑な交通などが見込まれることから、改めて事後評価を実施する必要はない。</li> </ul> <p>【改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 交通の分散導入など、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。なお、岡山西バイパスの交差点における一時的な渋滞及び交通事故の発生については、交差点改良などの必要な対策を進めている。さらに、岡山西バイパスの本線整備については、事業中である一般国道180号総社・一宮バイパス及び岡山環状南道路などのネットワーク整備、今後の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)
四国横断自動車道 阿南四万十線 須崎新荘～窪川 (H9～H24)  四国地方整備局	5年以内	806	<p>【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>交通量                整備前(H9)：12,800台/日（並行現道 国道56号）                実績(H27)：2,100台/日（並行現道 国道56号）、13,100台/日（当該路線）</li> <li>事業費 計画時：945億円 実績：806億円</li> <li>費用便益比 B/C=1.8 (B=1,860億円、C=1,019億円)</li> </ul> <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>長距離高速バスの利便性や快適性が向上</li> <li>第二種空港へのアクセス向上（四万十市～高知龍馬空港(150分→135分)）</li> <li>農林水産品の流通利便性が向上（養殖マダイ、ヒノキ、文旦）</li> <li>拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成（四万十市～高知市）</li> <li>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（四万十町～須崎市(94分→79分)）</li> <li>拠点開発プロジェクト、大規模イベントの支援に関する効果（次世代施設園芸団地の整備、黒潮町はだしマラソンなどを支援）</li> <li>I C等から主要な観光地へのアクセス向上による効果（土佐西南大規模公園(黒潮町)への合宿者数の増加）</li> <li>三次医療施設へのアクセス向上（四万十町から高知赤十字病院、高知医療センター、近森病院への所要時間が15分短縮）</li> <li>安全性の向上（国道56号の交通量減少により、交通事故件数が減少(42件→8件)）</li> <li>第一次緊急輸送道路に指定</li> <li>四万十町への移住者が増加</li> <li>当該道路とし併せて整備された避難場所により、死者数が減少</li> <li>津波被害を受ける国道56号から四国横断自動車道への通行車両の転換により、被災者数が減少</li> <li>道路啓閉日数の短縮により、救命人口が増加</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>沿線地域(須崎市、中土佐町、四万十町)の人口は、開通前の平成22年以降、減少傾向。</li> <li>沿線地域(須崎市、中土佐町、四万十町)の自動車保有台数は微増傾向にあり、開通前の平成22年以降、約2%増加。</li> <li>開通区間(須崎西I C～四万十町中央I C)の利用が想定される通勤・通学流動(H22)は約1,800人/日であり、沿線地域から他市町村への通勤・通学者の7～8割が自家用車を利用。</li> </ul> <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>四国横断自動車道阿南四万十線(須崎新荘～窪川)の開通により、現道の交通難所の解消による安全・安心の確保、信頼性の高い緊急輸送道路の確保、広域連携の強化や交流の促進による地域の活性化など、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。</li> </ul> <p>【改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>四国横断自動車道阿南四万十線(須崎新荘～窪川)は、想定された効果が発揮されており、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>現時点では、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性は見られない。</li> </ul>	対応なし	四国地方整備局 道路部 道路計画課 (課長 藤浪武志)

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56号 中土佐インター関連 (H14～H22)  四国地方整備局	5年以内	2.6	<p>【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>交通量 整備前(H9)：12,800台/日（並行現道 国道56号） 実績(H27)：2,100台/日（並行現道 国道56号）、4,700台/日（当該路線）</li> <li>事業費 計画時：6.0億円 実績：2.6億円</li> <li>費用便益比 B/C=1.8 (B=1,860億円、C=1,019億円)</li> </ul> <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>長距離高速バスの利便性や快適性が向上</li> <li>第二種空港へのアクセス向上（四万十市～高知龍馬空港(150分→135分)）</li> <li>農林水産品の流通利便性が向上（養殖マダイ、ヒノキ、文旦）</li> <li>拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成（四万十市～高知市）</li> <li>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（四万十町～須崎市(94分→79分)）</li> <li>拠点開発プロジェクト、大規模イベントの支援に関する効果（次世代施設園芸団地の整備、黒潮町はだしマラソンなどを支援）</li> <li>I C等から主要な観光地へのアクセス向上による効果（土佐西南大規模公園(黒潮町)への合宿者数の増加）</li> <li>三次医療施設へのアクセス向上（四万十町から高知赤十字病院、高知医療センター、近森病院への所要時間が15分短縮）</li> <li>安全性の向上（国道56号の交通量減少により、交通事故件数が減少(42件→8件)）</li> <li>第一次緊急輸送道路に指定</li> <li>四万十町への移住者が増加</li> <li>当該道路とし併せて整備された避難場所により、死者数が減少</li> <li>津波被害を受ける国道56号から四国横断自動車道への通行車両の転換により、被災者数が減少</li> <li>道路啓閉日数の短縮により、救命人口が増加</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>沿線地域(須崎市、中土佐町、四万十町)の人口は、開通前の平成22年以降、減少傾向。</li> <li>沿線地域(須崎市、中土佐町、四万十町)の自動車保有台数は微増傾向にあり、開通前の平成22年以降、約2%増加。</li> <li>開通区間(須崎西I C～四万十町中央I C)の利用が想定される通勤・通学流動(H22)は約1,800人/日であり、沿線地域から他市町村への通勤・通学者の7～8割が自家用車を利用。</li> </ul> <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>四国横断自動車道阿南四万十線(須崎新荘～窪川)の開通により、現道の交通難所の解消による安全・安心の確保、信頼性の高い緊急輸送道路の確保、広域連携の強化や交流の促進による地域の活性化など、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。</li> </ul> <p>【改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>四国横断自動車道阿南四万十線(須崎新荘～窪川)は、想定された効果が発揮されており、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>現時点では、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性は見られない。</li> </ul>	対応なし	四国地方整備局 道路部 道路計画課 (課長 藤浪武志)

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440号 地芳道路 (H2～H22)  四国地方整備局	5年以内	464	<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)：900台/日（並行現道 国道440号） 実績(H27)：250台/日（当該路線）</li> <li>事業費 計画時：313億円 実績：464億円</li> <li>費用便益比 B/C=0.2 (B=109億円、C=653億円)</li> </ul> <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>バス路線の利便性向上</li> <li>第二種空港へのアクセス向上（梶原町～松山空港(155分→121分)）</li> <li>重要港湾へのアクセス向上（梶原町～松山港(162分→128分)）</li> <li>農林水産品の流通利便性が向上（原木、木製製品）</li> <li>現道等における大型車のすれ違い困難区間が解消（急カーブ(R&lt;15m：50箇所）や狭隘区間が連続）</li> <li>大規模イベントの支援に関する効果（ゆすはらグルメまつりにより、3万人が梶原町に來訪）</li> <li>主要な観光地へのアクセス向上による効果（雲の上のホテル・レストラン・プール・温泉、まちの駅(マルシェ、物産館)）</li> <li>新規整備の公共公益施設と直結されたことによる効果（梶原町において、「まちの駅」が開設）</li> <li>三次医療施設へのアクセス向上（愛媛大学医学部付属病院、愛媛県立中央病院救急センター、宇和島病院、高知赤十字病院、高知医療センター、近森病院）</li> <li>近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1～2箇所の道路寸断で孤立化する集落が解消（梶原町永野集落）</li> <li>「愛媛県地域防災計画」、「高知県緊急輸送道路ネットワーク計画」において、第二次緊急輸送路に指定</li> <li>梶原町永野集落付近における防災点検要対策箇所の回避</li> <li>旧国道440号の事前通行規制区間(12.5km)を回避</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>沿線地域(久万高原町、梶原町)の人口は、開通前の平成22年以降、減少傾向(H22→H26:8%減)。</li> <li>沿線地域(久万高原町、梶原町)の自動車保有台数は微減傾向にあり、開通前の平成22年以降、約2%減少。</li> <li>地芳道路の利用が想定される通勤・通学流動(H22)は約20人/日であり、沿線地域から他市町村への通勤・通学者の8割以上が自家用車を利用。</li> </ul> <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>地芳道路の開通により、現道の通行障害の解消、それに伴う、中山間地の救急医療体制等の強化、県境を跨いだ地域間交流・連携、地域産業及び移住促進のための取組の支援など、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。</li> </ul> <p>【改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>地芳道路は、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。</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>これまで、事業評価監視委員会や愛媛県及び高知県知事からの意見として、従来の3便益(走行時間短縮、走行経費減少、交通事故減少)以外に「通行止め解消の効果」「救急医療や防災面の効果」「安全安心な生活の確保」等、地域の実情や固有の課題を適切に評価すべきとの指摘を受けているところである。</li> <li>引き続き、地域や事業の特性を考慮した評価手法について検討していく。</li> </ul>	対応なし	四国地方整備局 道路部 道路計画課 (課長 藤浪武志)

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 行橋バイパス (H15～H22) 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(H11)：24,408台/日(当該路線) 実績(H26)：28,092台/日(当該路線)</li> <li>・ 事業費 整備前：40億円 実績：29億円</li> <li>・ 費用便益比 B/C=2.6 (B=156億円 C=60億円)</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。(当該区間の渋滞損失時間の削減：削減率約10割)</li> <li>・ 物流効率化の支援。(重要港湾へのアクセス向上：築上町築城支所～苅田港(約3分短縮))</li> <li>・ 安全な生活環境の確保。(対象区間の死傷事故件数の減少：供用前181件→供用後150件)</li> <li>・ 行橋市への進出企業の増加。(開通後H23～H25の自動車関連進出企業数3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201号の騒音値が低減し、環境基準値を下回る。(昼間：74dB→69dB、夜間：73dB→65dB)</li> </ul> <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 行橋市の人口は、微増傾向にあり、一世帯あたりの自動車保有台数は、福岡県・九州全体を上回っている。</li> <li>・ 交通量は、行橋バイパス開通後に増加。</li> <li>・ 行橋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>・ 自動車関連の製造品出荷額は増加。</li> <li>・ 苅田港の自動車関連の取扱貨物量は増加。</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>・ 行橋バイパスの整備により、「交通の円滑化」や「産業活動の支援」等について、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>・ 盛土部の土砂について当事業の土砂の必要時期と他事業の土砂の搬出時期の調整が整ったこと及び軟弱地盤対策工法を見直したこと、加えて橋梁の構造を見直したことによりコストを縮減し事業を完了することが出来た。</li> <li>・ 今後も、コスト縮減を図りつつ、限りある資源の有効活用を促進するため、十分な事業間の発生土の情報共有及び各種調整を図ることが必要である。</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 留守洋平)

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208号 玉名バイパス (S49～H22) 九州地方整備局	5年以内	340	<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) : 25,568台/日 (並行現道 国道208号) 実績 (H27) : 16,326台/日 (並行現道 国道208号) 実績 (H27) : 17,459台/日 (当該路線)</li> <li>・ 事業費 整備前: 340億円 実績: 340億円</li> <li>・ 費用便益比 B/C=0.9 (B=481億円 C=528億円)</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208号の渋滞損失時間の削減: 削減率約7割)</li> <li>・ 国土・地域ネットワークの構築。(日常活動圏の中心都市へのアクセス向上: 荒尾市～熊本市間の所要時間の短縮 (約5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向上: 荒尾市～国立病院機構熊本医療センター (約5分短縮))</li> <li>・ 交通混雑の緩和。(繁根木交差点の渋滞長: 約1,550m→240m)</li> <li>・ 交通安全性の向上。(並行する国道208号の死傷事故件数の減少: 供用前107件→供用後60件)</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208号の騒音値が低減し、環境基準値(夜間)を下回る。(昼間: 73dB→71dB、夜間: 69dB→64dB)</li> </ul> <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 玉名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、熊本県・九州全体を上回っている。</li> <li>・ 並行現道の交通量は、玉名バイパス開通後に減少。</li> <li>・ 玉名市の産業別就業人口割合は、第一次産業が減少し、第三次産業が増加。</li> <li>・ 製造品出荷額は、平成7年をピークに減少傾向。</li> <li>・ 観光入込客数は、平成22年まで減少し、その後増加傾向。</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>・ 玉名バイパスの整備により、「交通混雑の緩和」、「交通安全の向上」について、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>・ 玉名バイパスは、広大な範囲(約6万㎡)の埋蔵文化財調査が必要となったが、県・市と調整協議を実施し、工事工程に遅れが出ないよう計画的に発掘調査を実施できた。</li> <li>・ 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、早い段階から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 留守洋平)

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220号 海潟拡幅 (S47～H22) 九州地方整備局	5年以内	135	<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) : 6,586台/日 (当該路線) 実績 (H27) : 10,481台/日 (当該路線)</li> <li>事業費 整備前: 137億円 実績: 135億円</li> <li>費用便益比 B/C=1.3 (B=355億円 C=280億円)</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。(当該区間の渋滞損失時間の削減: 削減率約7割)</li> <li>物流効率化の支援。(鹿屋市漁業協同組合～国分ICへの所要時間の短縮: 約2分短縮)</li> <li>国土・地域ネットワークの構築。(日常活動圏の中心都市へのアクセス向上: 垂水市～霧島市間の所要時間の短縮 (約2分短縮))</li> <li>交通安全性の向上。(当該区間の死傷事故件数の減少: 供用前19件→供用後7件)</li> </ul> <p>【事業実施による環境の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>当該区間の騒音値が低減し、整備前と同様に環境基準値を下回る。(昼間: 70dB→67dB、夜間: 65dB→61dB)</li> </ul> <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>垂水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、鹿児島県・九州全体を上回っている。</li> <li>交通量は、周辺道路の整備により減少傾向。</li> <li>垂水市の産業別就業人口割合は、第一次産業が減少し、第三次産業が増加。</li> <li>製造品出荷額は増加傾向にあり、伸び率は鹿児島県・九州全体よりも高い。</li> <li>商品販売額は、近年横這い傾向。</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>海潟拡幅の整備により、「交通安全性の向上」等について、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>海潟拡幅は、事業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、適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ことが必要である。</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 留守洋平)

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220号 鹿屋バイパス (H19～H22) 九州地方整備局	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> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通量 整備前 (H17) : 20,839台/日 (当該道路) 実績 (H27) : 17,105台/日 (当該路線)</li> <li>・事業費 整備前: 57億円 実績: 35億円</li> <li>・費用便益比 B/C=1.5 (B=81億円 C=55億円)</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。(当該区間の渋滞損失時間の削減: 削減率約5割)</li> <li>・物流効率化の支援。(垂水市～志布志港の所要時間の短縮: 約1分短縮)</li> <li>・国土・地域ネットワークの構築。(日常活動圏の中心都市間へのアクセス向上: 垂水市～志布志市間の所要時間の短縮 (約1分短縮))</li> <li>・交通安全性の向上。(当該区間の死傷事故件数の減少: 供用前36件→供用後18件)</li> </ul> <p>【事業実施による環境の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・当該区間の騒音値が低減し、整備前と同様に環境基準値を下回る。(昼間: 55dB→53dB、夜間: 47dB→46dB)</li> </ul> <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・鹿屋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、鹿児島県・九州全体を上回っている。</li> <li>・交通量は、周辺道路の整備により減少傾向。</li> <li>・鹿屋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・商品販売額の伸び率は、鹿児島県・九州全体よりも高い。</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>・鹿屋バイパスの整備により、「交通混雑の緩和」及び「交通安全性の向上」、「地域産業活動の支援」について、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>・鹿屋バイパスでは、4車線化に伴う中央分離帯の設置について、住民の合意を得るために何度も協議を重ねることとなったが、大きな遅延も無く、整備を完了することができた。</li> <li>・今後も、事業の長期化を避けるため、住民との合意が円滑に図れるよう計画的かつ十分な協議・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 留守洋平)

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47号 仙台北部道路 (利府JCT～富谷) (H5～H25)  東北地方整備局 東日本高速道路㈱	5年以内	924	<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 8,300台/日 (H26) → 開通後 13,200台/日 (H26)</li> <li>・事業費 整備前: 934億円 実績: 924億円</li> <li>・費用便益比 B/C=1.1 (B=1,550億円 C=1,364億円)</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22km/h→供用後78km/h</li> <li>・死傷事故率: 供用前119.2件/億台*<sub>□</sub>→供用後75.1件/億台*<sub>□</sub></li> <li>・港湾や新規交通網の整備、商業及び観光施設の立地、企業立地の促進</li> <li>・輸送定時性・安全性の向上</li> <li>・港湾及び観光地へのアクセス向上</li> <li>・血液輸送時間の短縮による地域の救急医療の支援</li> <li>・仙台都市圏高速環状ネットワーク形成によるリダンダンシーの確保</li> <li>・東日本大震災時における支援助物資輸送等の支援</li> <li>・震災復旧・復興事業を支援</li> </ul> <p>【事業実施による環境の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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>・人口は、仙台北部道路沿線では全国平均と比較して、増加傾向</li> <li>・宮城県の県内総生産(名目)は、全国(国内総生産)と比較して、減少傾向</li> <li>・製造品出荷額は、仙台北部道路沿線は全国と同様の傾向で推移しており、近年回復基調</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、リダンダンシーの確保など、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>・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㈱ 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)
近畿自動車道 名古屋亀山線 (名古屋南JCT～上社JCT) (H11～H22) 中日本高速道路㈱	5年以内	2,743	<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：39,100台/日 (H22年度) 実績：40,100台/日 (H26)</li> <li>・事業費 計画時：2,600億円 実績：2,743億円</li> <li>・費用便益比 B/C=2.9 (B=9,892億円 C=3,413億円)</li> </ul> <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・都市の再生：中心市街地内で行われたことによる効果、住宅密集地を通過しており周辺路線の混雑が緩和</li> <li>・国土、地域ネットワークの構築：日常活動圏の中心都市へのアクセス向上、一般道の渋滞緩和による地域内のアクセス向上</li> <li>・災害への備え：並行する高速ネットワークの代替機能の発揮</li> </ul> <p>【事業実施による環境の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・当該区間の整備により名古屋高速3号大高線、国道19号等の並行区間における自動車からの二酸化炭素・窒素酸化物・粒子状物質の排出量が削減され、環境負荷低減に貢献</li> </ul> <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・名二環（名古屋南JCT～上社JCT間）の全線開通や地下鉄桜通線延伸の前線で、開通区間沿線の平均地価が大きく上昇</li> <li>・人口についても、開通区間沿線においては2005年比で1.1～1.15と大きく増加</li> </ul> <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・費用対効果分析の結果や現時点における利用状況、事業効果発現状況から、整備効果が得られており、本区間としては今後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>・特になし</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>・特になし</li> </ul>	対応なし	中日本高速道路㈱ 経営企画チーム (課長 松井保幸)

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)
高速川崎縦貫線 (H2~H22)  首都高速道路(株)	5年以内	5,198	<p><b>【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通量 計画時：14,000台/日（H42時点）→実績：10,000台/日（H26）</li> <li>・事業費 計画時：5,244億円（H21再評価時）→実績：5,198億円（H27事後評価時）</li> <li>・費用便益比 B/C=1.1（B=9,729億円 C=9,257億円）</li> </ul> <p><b>【事業の効果の発現状況】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・羽田空港へのアクセス向上 ⇒一般道利用ルートに比べ約10分短縮。</li> <li>・リダンダンシー機能の強化 ⇒1号横羽線及び湾岸線を結ぶ路線であり、両路線における事故や災害による突発的な通行止め発生時にリダンダンシー機能を発揮。</li> <li>・拠点間プロジェクト等の支援に関する効果 ⇒京浜臨海部ライフ/バージョン国際戦略総合特区(殿町キングスカイフロント)、多摩川リハースイト地区整備構想等へのアクセスとして支援。</li> </ul> <p><b>【事業実施による環境の変化】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・周辺地域におけるNO2、SPMは、年々減少傾向。 NO2削減率：約4割減少(開通前(H13年)：0.034ppm→開通後(H26年)：0.022ppm) SPM削減率：約6割減少(開通前(H13年)：0.044ppm→開通後(H26年)：0.020ppm) ※一般環境大気測定局(大師)観測データ</li> </ul> <p><b>【社会経済情勢の変化】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・特になし。</li> </ul> <p><b>【今後の事後評価の必要性】</b></p> <p>本事業については、所要時間の短縮、渋滞緩和等の効果のほか、周辺地域への企業立地が進展するなど経済活動への波及効果も発現されており、今後の事業評価及び改善措置の必要性はないものとする。</p> <p><b>【同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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 清野勝)

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)
神戸市道高速道路2号線(神戸山手線) (S48~H22) 阪神高速道路(株)	5年以内	3,209	<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 16,100~26,100台/日(H42) → 実績 18,500~24,600台/日(H27)</li> <li>・事業費 計画時:3,211億円 実績:3,209億円</li> <li>・費用便益比 B/C=1.1 (B=6,606億円 C=5,787億円)</li> </ul> <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・国際コンテナ戦略港湾である阪神港へのアクセスが向上し、所要時間が短縮 神戸港(ポートアイランド)⇒神戸流通センター:31分 ⇒ 28分</li> <li>・交通が集中する阪神高速神戸線~第二神明道路ルートに対し、神戸山手線~阪神高速北神戸線による東西通過ルートを形成し、交通量が分散 神戸線月見山~第二神明間の交通量:796百台/日(H14.10)→650百台/日(H26.10)</li> </ul> <p>【事業実施による環境の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・神戸山手線周辺の大気汚染常時観測局における二酸化窒素・浮遊粒子状物質の平成26年度の観測結果は、環境基準を満足する結果となっている。(長田局、白川台局(一般局))</li> <li>・並行する神戸加古川姫路線における夜間要請限度の超過箇所(須磨区離宮西町)について、全線供用後は要請限度以下となった。(H18:72db ⇒ H26:66db)</li> </ul> <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・神戸市の人口は神戸山手線部分供用前の平成14年に約151万人であったのに対し、平成26年は約154万人と2%増加した。</li> <li>・神戸山手線等により都心・臨海部と接続された北区・西区では、神戸テクノ・ロジスティックパークなどの産業団地の開発が進んでおり、従業者数や製造品出荷額等が増加している。</li> </ul> <p>【今後の事業評価の必要性及び改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・本事業についてはその事業効果が発揮されており、今後の事後評価や改善措置の必要性は無いと考えられる。</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>・特になし。</li> </ul>	対応なし	阪神高速道路(株) 計画部調査課 (課長 山村清)

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)
京都市道高速道路 1・2号線(京都線) (H6~H22)  京都市 阪神高速道路(株)	5年以内	1,911	<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 21,900台/日(新十条通、H42)、31,300台/日(油小路線、H42) → 実績 7,500~30,600台/日(H27)</li> <li>・事業費 計画時: 1,753億円 実績: 1,911億円</li> <li>・費用便益比 B/C=1.6 (B=4,796億円 C=2,945億円)</li> </ul> <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・国道1号の京都線並行区間において混雑時旅行速度が向上 9.2km/h(H17) → 23.5km/h(H26) (九条油小路~京滋バイパス森間)</li> <li>・京都市街と周辺地域とを直結する高速バスルートを創出</li> <li>・関西空港と京都市とのアクセスが向上し、所要時間が短縮(100分 ⇒ 88分)</li> </ul> <p>【事業実施による環境の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・京都線周辺の大気汚染常時観測局における二酸化窒素・浮遊粒子状物質の平成26年度の観測結果は、環境基準を満足する結果となっている。(南局、山科局(自排局)、久我局(一般局))</li> <li>・並行する京都宇治線における夜間要請限度の超過箇所(伏見区桃山町)について、供用後は要請限度以下となった。(H19: 73db ⇒ H24: 70db)</li> </ul> <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・京都市の人口は京都線部分供用前の平成19年以降、平成26年まで約147万人で推移している。</li> <li>・京都線によりアクセス改善が進んだ伏見区では、沿線の産業集積が進み従業者数が増加している。</li> <li>・平成26年の京都市の年間観光客数は5,564万人と過去最高となっており、供用前の4,945万人(H19)と比較して13%増となっている。</li> </ul> <p>【今後の事業評価の必要性及び改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・本事業についてはその事業効果が発揮されており、今後の事後評価や改善措置の必要性は無いと考えられる。</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>・特になし。</li> </ul>	対応なし	阪神高速道路(株) 計画部調査課 (課長 山村清)

【道路・街路事業】  
(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)
地域高規格道路 小郡萩道路 一般国道490号 大田絵堂道路 (H9～H22)  山口県	5年以内	275	<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>・事業費は、再評価時に比べ約4億円（約2%）の増額。</li> <li>・要因変化の分析の結果、費用対便益比について大きな変化なし。</li> </ul> <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・当該道路を含む小郡萩道路の真名～絵堂間の整備により、山陰の中心都市である萩市から県内の広域交通拠点へのアクセス性が向上。            萩市役所→中国縦貫自動車道（美祢IC） 供用前 47分 → 供用後 41分            萩市役所→山口宇部空港 供用前 85分 → 供用後 79分            萩市役所→JR新山口駅 供用前 71分 → 供用後 57分</li> </ul> <p>【事業実施による環境の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・稀少動植物が確認されている箇所については、工事中に環境保全対策を実施し、供用後に実施した生息調査により従前と変わらない生息状況を確認。</li> </ul> <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・本路線を利用した萩市と新山口駅を結ぶ直行バス「スーパーはぎ号」が平成27年1月に運行開始。</li> <li>・萩市にある松下村塾等の5つの資産が、平成27年7月に世界遺産に登録。</li> <li>・平成26年度に先線である絵堂萩道路が新規補助事業化。</li> </ul> <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・走行時間の短縮や安全で円滑な交通の確保等、一定の事業効果が確認できたことから、再度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>・走行時間の短縮や安全で円滑な交通の確保等、一定の事業効果が確認できたことから、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>・走行時間の短縮や安全で円滑な交通の確保等、一定の事業効果が確認できたことから、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はない。</li> </ul>	対応なし	山口県 土木建築部 道路建設課 (課長 篠原英道)

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 小郡萩道路 一般国道490号 美東大田道路 (H11～H22)  山口県	5年以内	197	<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>・事業費は、再評価時に比べ約4億円（約2%）の減額。</li> <li>・要因変化の分析の結果、費用対便益比について大きな変化なし。</li> </ul> <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・当該道路を含む小郡萩道路の真名～絵堂間の整備により、山陰の中心都市である萩市から県内の広域交通拠点へのアクセス性が向上。            萩市役所→中国縦貫自動車道（美祢IC） 供用前 47分 → 供用後 41分            萩市役所→山口宇部空港 供用前 85分 → 供用後 79分            萩市役所→JR新山口駅 供用前 71分 → 供用後 57分</li> </ul> <p>【事業実施による環境の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・稀少動植物が確認されている箇所については、工事中に環境保全対策を実施し、供用後に実施した生息調査により従前と変わらない生息状況を確認。</li> </ul> <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・本路線を利用した萩市と新山口駅を結ぶ直行バス「スーパーはぎ号」が平成27年1月に運行開始。</li> <li>・萩市にある松下村塾等の5つの資産が、平成27年7月に世界遺産に登録。</li> <li>・平成26年度に先線である絵堂萩道路が新規補助事業化。</li> </ul> <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・走行時間の短縮や安全で円滑な交通の確保等、一定の事業効果が確認できたことから、再度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>・走行時間の短縮や安全で円滑な交通の確保等、一定の事業効果が確認できたことから、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>・走行時間の短縮や安全で円滑な交通の確保等、一定の事業効果が確認できたことから、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はない。</li> </ul>	対応なし	山口県 土木建築部 道路建設課 (課長 篠原英道)

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 静岡南北道路 (主) 山脇大谷線 (下~加藤島) (H12~H22) 静岡市	5年以内	336	<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>・旅行速度(H22:供用直前年次現道)33.3km/h→(H25:供用後年次当該路線)69.6km/h</li> <li>・交通量 計画時:11,900台/日 実績 :12,900台/日</li> </ul> <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・物流効率化の支援:ICから静岡市1中央卸売市場へのアクセス性が向上し、ICからの輸送時間が短縮</li> <li>・安全で安心できるくらしの確保:三次医療施設の静岡県立総合病院への搬送時間が短縮(下地区から静岡県立総合病院)</li> <li>・安全な生活環境の確保:現道の交通量が減少し安全性が向上</li> <li>・地球環境の保全:対象道路の整備により、自動車からのCO2排出量が削減(削減量:2,018t/年)</li> <li>・生活環境の改善・保全               <ul style="list-style-type: none"> <li>・現道等における自動車からのNO2排出量が削減(削減率:2割)</li> <li>・現道等における自動車からのSPM排出量が削減(削減率:2割)</li> </ul> </li> <li>・他のプロジェクトとの関係:静岡市のみちづくりにより位置づけられている。 新東名高速道路 新静岡ICのアクセス道路として一体的に整備</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、平成22年から平成27年までに約2.8%減少しているが、静岡市の自動車類保有台数は微増の状況にあり、自動車交通への需要は大きい。</li> <li>・平成15年に旧静岡市と旧清水市が合併し、平成17年に政令指定都市に移行した。平成18年に旧蒲原町、平成20年に旧由比町と合併し、現在の静岡市となった。</li> <li>・沿道の主要な道路の供用状況は、平成20年3月に国道1号静岡バイパスの清水IC西~鳥坂IC4車線化及び昭府地区暫定2車線立体化、平成23年3月に葵大橋と当該道路、平成24年2月に国道1号静岡バイパスの唐瀬IC~羽鳥IC4車線化、平成24年4月に新東名高速道路(静岡県内)、平成27年3月に国道1号静岡バイパスの羽鳥・牧ヶ谷ICフルインター化及び鳥坂IC~千代田上土IC4車線化が実施された。</li> </ul> <p>【今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・今回の整備により、交通が現道から転換し地域間連携が強化されており、物流の活性化や救急医療活動の支援など、当初の目的どおりの効果が発現しているため、今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性はない。</li> </ul> <p>【同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul>	対応なし	静岡市 建設局道路部 道路計画課 (課長 宮原晃樹)

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 東播磨南北道路 主要地方道 加古川小野線 (H10～H25) 兵庫県	5年以内	690	<p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>沿線地域である加古川市、小野市、三木市、稲美町の人口は、ほぼ横ばいであるが、自動車保有台数は増加傾向であり、自動車交通への需要は増している。</li> </ul> <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>東播磨南北道路の供用により、加古川小野線などの現道交通量が約2～5割減少し、交通の円滑化が図れた。</li> <li>また、渋滞交差点の交通混雑が解消・緩和した。(6カ所の渋滞総延長 約70kmから約35kmに半減)</li> <li>3次救急医療施設である県立加古川医療センターへの救急搬送時間の短縮。 (加古川市役所からの短縮時間:22分→12分(10分短縮))</li> <li>東播磨南北道路周辺の火災発生現場に対して、より早く到着するルートを選択肢が増えた。</li> <li>渋滞が改善させた結果、東加古川駅への乗入れバス便数が1便から15便に増加した。</li> <li>明石や高砂方面から県立加古川医療センターへの救急搬送時の時間短縮が図られ、アクセス性が向上した。</li> </ul> <p>【特徴的な取組み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>工事で支障となった歴史的価値の高い平木橋(土木学会選奨土木遺産)を移設保存した。</li> <li>地元小学生や建設業関係者などを対象に工事中の現場見学会や開通前に開通記念ウォーキングを実施するなど積極的に事業をPRした。</li> <li>八幡稲美ランプ周辺に生息する絶滅危惧種のナゴヤダルマガエルに配慮したスロープ構造の側溝の設置、生息環境を分断しないよう横断水路の設置による環境保全措置を実施した。</li> <li>高架下の道路空間について、民間の駐車場、地域コミュニケーションのためのレクリエーション施設などへの利用促進を図ることで、沿道のまちづくり、地域振興に寄与した。</li> </ul> <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul> <p>【改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>東播磨南北道路Ⅰ期事業の端部である八幡稲美ランプ周辺では、新たな交通渋滞が発生しており、これらの課題解決のため、早期の全線供用が必要である。</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>東播磨南北道路周辺では、第Ⅰ期事業が供用したことと第Ⅱ期事業の開通を見越して、企業立地が進むなど、産業界からの期待が大きい。今後は企業立地の促進や新たな雇用促進などのストック効果も事業評価手法の一つとしていく必要がある。</li> </ul>	対応なし	兵庫県 県土整備部土木局 道路街路課 (課長 杉浦正彦)

【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）
稚内港 北地区 離島フェリーター ミナル等整備事業 (H11～H22) 北海道開発局	5年以内	95	<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：95億円（H20年再評価時）→ 95億円（H27年事後評価時）            旅客人数：482千人/年（H20年再評価時）→ 337千人/年（H27年事後評価時）            取扱貨物量：220千トン/年（H20年再評価時）→ 62千トン/年（H27年事後評価時）            B/C：1.7（B：255億円、C：153億円）</p> <p>（事業の効果の発現状況）            旅客の移動コストの減少（2割）が図られた。            貨物の輸送コストの減少（6割）が図られた。            震災時における緊急物資の輸送コストの減少が図られた。            震災時における旅客の移動コストの減少が（6割）図られた。            フェリー利用客の利便性・快適性が向上するとともに、フェリー係留の安全性が向上した。</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ない。</p> <p>（社会経済情勢の変化）            石油業界の再編に伴い、重油及び石油製品の一部の取扱いが中央埠頭から北洋埠頭へシフトしたことにより取扱貨物量が減少しているが、中央埠頭を利用する企業は現在も稚内港を道北方面の拠点としており、その重要性に変化はない。また、近年の離島観光の動向としては観光客の減少が見られるが、平成27年には国内22空港から稚内空港へのチャーター便が就航しているなどの状況もあり、交通アクセスの充実による集客が期待できる。一方、稚内港とサハリン州とを結ぶ国際フェリー航路が、平成27年9月に撤退したが、定期航路の再開に向け検討が行われているところである。</p> <p>（今後の事後評価及び改善措置の必要性）            本事業の実施により、老朽化によるフェリー岸壁等の能力低下が解消となる等、事業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）            本事業評価において、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法について、見直しを必要とする事項はない。ただし、フェリー旅客に関するデータが不足しているため、旅客への調査を充実することにより旅客の行動形態に関するデータを蓄積することが必要と考える。</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)
岩内港 本港地区 防波堤整備事業 (H8～H22) 北海道開発局	5年以内	60	<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：66億円(H17年再評価時) → 60億円(H27年事後評価時)            避泊隻数：1隻/回(H17年再評価時) → 1隻/回(H27年事後評価時)            B/C：1.4 (B:157億円、C:111億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況)            港内における安全性が向上し、年間避泊可能隻数が0隻から3隻に向上した。            港内の物流や水産業活動の利用効率化が図られた。            巡視船の航行安全性の向上に寄与した。</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ない。</p> <p>(社会経済情勢の変化)            平成11年12月に、燃油高騰等に伴うフェリー会社の経営環境の悪化により、岩内港～直江津港を結ぶフェリー航路が休止した。その後、東ふ頭岸壁(-8.0m)は、泊原発3号機の建設資材や官公庁船乗組員の交替及び物資補給場所として活用されている。今後は、北海道新幹線の札幌駅までの延伸工事や北海道横断自動車道の共和～余市間の工事に必要な砂利・砂の資材受入拠点としての活用も期待される。</p> <p>(今後の事後評価及び改善措置の必要性)            本事業の実施により、海難の減少効果等、事業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)            本事業評価において、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)
横浜港本牧地区国 際海上コンテナ ターミナル改良事 業【HBC1】 (H19～H22) 関東地方整備局	5年以内	21	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)            全体事業費：53億円(平成18年年新規採択時) → 21億円(H27年事後評価時)            便益対象貨物量：13.4万TEU(平成18年年新規採択時のH27年予測) → 事後評価時4.7万TEU(H26実績値)            B/C：2.7 (B:81億円、C:30億円)</p> <p>(事業効果の発現状況)            本事業の実施により大型化する北米航路等の寄港が可能となり、大量一括輸送によるコンテナ1個当りの海上輸送コスト削減が図られており、基幹航路の維持拡大に貢献している。            船舶大型化による輸送コスト削減効果：3億円/年</p> <p>(事業実施による環境の変化)            特になし</p> <p>(社会情勢の変化)            横浜港は京浜港として国際コンテナ戦略港湾に選定され、「集貨」、「創貨」、「競争力強化」に向けた取り組みが推進されている。</p> <p>(今後の事後評価の必要性)            再事後評価の必要はない</p> <p>(改善措置の必要性)            改善措置の必要はない</p> <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)            本事業評価において、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法について、見直しを必要とする事項はない。</p>	対応なし	関東地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 赤嶋和弥)

事業名 (事業実施期間) 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
横浜港本牧地区国際海上コンテナターミナル整備事業(改良) 【HD1】 (H17～H22) 関東地方整備局	5年以内	65	<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 : 57億円(平成16年年新規採択時) → 事後評価時 : 65億円            便益対象貨物量 : 6.0万TEU(平成16年年新規採択時平成21年予測値) → 事後評価時 : 5.6万TEU(H26年実績値)            B/C : 2.7 (B : 253億円、C : 94億円)</p> <p>(事業効果の発現状況)            事業実施により、主に東南アジアからの貨物(自動車部品、製造食品、衣類等)の増加に対応するとともに、2,000TEUクラスの船舶を利用することによる効率的な輸送が可能となり、大量一括輸送によるコンテナ1個当りの海上輸送コスト削減が図られている。            船舶大型化による輸送コスト削減効果 : 10億円/年</p> <p>(事業実施による環境の変化)            特になし</p> <p>(社会情勢の変化)            横浜港は京浜港として国際コンテナ戦略港湾に選定され、「集貨」、「創貨」、「競争力強化」に向けた取り組みが推進されている。</p> <p>(今後の事後評価の必要性)            再事後評価の必要はない</p> <p>(改善措置の必要性)            改善措置の必要はない</p> <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)            本事業評価において、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法について、見直しを必要とする事項はない。</p>	対応なし	関東地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 赤嶋和弥)
水島港玉島地区航路整備事業 (S51～H21) 中国地方整備局	5年以内	463	<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 : 463億円            工期 : 昭和51年度～平成21年度            B/C : 1.9 (B : 2,119億円、C : 1,105億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況)            大型の貨物船による輸送が可能となったことで、海上輸送費用が削減され、海上輸送コストの削減が図られた。            これまでの陸上輸送から、海上輸送へのモーダルシフトにより大量一括輸送が可能となり、輸送コストの削減が図られた。            これまでの神戸港等への陸上輸送から、水島港での直接輸送が可能となり、荷主と港湾間の陸上輸送距離が短縮され、陸上輸送コストの削減が図られた。</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)            特になし。</p> <p>(今後の事後評価の必要性)            本評価の前提となる取扱貨物量の実績は需要予測を下回るものの、本事業は十分な事業効果を発揮しており、大きな社会情勢の変化等もなく、環境への重大な影響も確認されていないことから、改めて事後評価を実施する必要はない。</p> <p>(改善措置の必要性)            本事業によって岡山県で生産・消費されるコンテナ貨物等の輸送効率化が進むとともに、周辺地区では新たな産業・雇用も発生しており、今後の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、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法について、見直しを必要とする事項はない。</p>	対応なし	中国地方整備局 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)
吳港阿賀地区臨港 道路整備事業 (H15～H22) 中国地方整備局	5年以内	132	<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 : 132億円            工期 : 平成15年度～平成22年度            B/C : 1.3 (B : 242億円、C : 186億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況)            阿賀地区周辺の交通が円滑化しており、輸送・移動コスト削減 (9.2 億円/年) など十分な事業効果を発現している。</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)            平成23年10月に虹村大橋が開通、平成25年3月に第二音戸大橋が開通、平成27年1月に休山トンネル(Ⅱ期)に着手している。</p> <p>(今後の事後評価の必要性)            本事業は十分な事業効果を発揮しており、大きな社会情勢の変化を反映した上で評価を行っており、環境への重大な影響も確認されていないことから、改めて事後評価を実施する必要はない。</p> <p>(改善措置の必要性)            事業目的に見合った事業効果の発現が確認されており、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)            本事業評価において、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法について、見直しを必要とする事項はない。</p>	対応なし	中国地方整備局 港湾計画課 (課長 嘉屋 健二)
徳島小松島港赤石 地区国際物流ター ミナル整備事業 (岸壁(-10m)①) (H8～H22) 四国地方整備局	5年以内	76	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)            取扱貨物量 : 外貨コンテナ: 22,600TEU/年 (前回評価時: 平成25年予測値) → 17,660TEU/年 (今回評価時: 平成25年実績値)                              木製品 : 46千トン/年 (前回評価時: 平成25年予測値) → 0トン/年 (今回評価時: 平成25年実績値)            全体事業費 : 前回評価時: 88億円 → 今回評価時: 76億円            B/C : 1.3 (B : 189億円、C : 148億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況)            コンテナ船の大型化 (300TEU積級から500TEU積級等) に対応することにより効率的な輸送が可能となり、輸送コストの削減 (10億円/年) が図られた。</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)            特になし</p> <p>(今後の事後評価の必要性)            事業効果が発現されており、今後の事業効果の発現も確認されていることから、今後の事後評価の必要性はない。</p> <p>(改善措置の必要性)            事業効果が発現されており、港湾管理者のポートセールスによる既存航路の更なる集荷が確認されており、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)            本事業評価において、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法について、見直しを必要とする事項はない。</p>	対応なし	四国地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 亀岡 知弘)

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)
今治港富田地区 国際物流ターミナル 整備事業 (S59～H22) 四国地方整備局	5年以内	187	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)  取扱貨物量：外貨コンテナ：13,487TEU/年(前回評価時：平成23年予測値)→16,542TEU/年(今回評価時：平成25年実績値)  内貨コンテナ：2,431TEU/年(前回評価時：平成23年予測値)→2,840TEU/年(今回評価時：平成25年実績値)  非金属鉱物(石膏)：204千トン/年(前回評価時：平成23年予測値)→185千トン/年(今回評価時：平成25年実績値)  全体事業費：前回評価時：188億円→今回評価時：187億円  B/C：1.9(B：873億円、C：468億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況)  船舶の大型化と貨物のコンテナ化に対応することにより効率的な輸送が可能となり、輸送コストの削減(16億円/年)が図られた。  また、国際物流ターミナル整備事業の一環として整備した防波堤により、台風等の異常時における港内への進入波を防ぎ、高潮時における背後地域の浸水被害(5.9億円/年)の軽減が図られた。</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)  特になし</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)  本事業評価において、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法について、見直しを必要とする事項はない。</p>	対応なし	四国地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 亀岡 知弘)
福江港大津地区 国内物流ターミナル 整備事業(耐震 改良) (H18～H22) 九州地方整備局	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18年度～平成22年度  B/C 2.5(B：47億円、C：19億円)</p> <p>(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  輸送コスト削減：3億円/年  施設被害の削減：0.1億円/年  (事業実施による環境の変化)  特になし</p> <p>(社会経済情勢の変化)  平成26年に五島海域が海洋再生可能エネルギー実証フィールドに選定され関連企業が活動開始していることに加え、平成27年には大手商社と大学の協力によるクロマグロの完全養殖が五島で開始されており、これらの取り組みにより福江港の貨物が今後も増加傾向。</p> <p>(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。</p> <p>(改善措置の必要性)  安全で安心した離島生活の確保や、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、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。</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	九州地方整備局 港湾計画課 (課長 久保 敏哉)

【港湾整備事業】  
（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）
衣浦港亀崎ふ頭地区多目的国際物流ターミナル整備事業 （H3～H22） 愛知県	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）            取扱貨物量（木材チップ）：33.5万トン/年（H17:前回評価時の予測値）→63.5万トン/年（H26:実績値）            全体事業費：31億円（H17:前回評価時）→29億円（H27:事後評価時）            事業期間：H3～H21（H17:前回評価時）→H3～H22（H27:事後評価時）</p> <p>（事業効果の発現状況）            亀崎ふ頭地区全体では、取扱貨物量が2倍に増加し、木材チップについては3倍に増加したことなどから、亀崎ふ頭3号岸壁の整備による物流効率化の促進が図られている。            また、亀崎3号岸壁では新規貨物として航空機部品の輸送が近年増加している。</p> <p>（事業実施による環境の変化）            事業箇所周辺は、人家から離れており、環境への影響は特にない。</p> <p>（今後の事業評価の必要性）            事業目標が達成されているため、今後の事後評価の必要性はない。</p> <p>（改善措置の必要性）            事業目標が達成されているため、改善措置の必要性はない。</p> <p>（同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性）            本事業評価において、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法について、見直しを必要とする事項はない。</p>	対応なし	愛知県 建設部港湾課 （課長 豊田正博）

【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)
徳島飛行場滑走路 延長事業 (H9～H22) 四国地方整備局 大阪航空局	5年以内	371	<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：前回評価時：390億円→事業完了時：371億円(地盤改良による盛り上がり土の流用による材料費縮減)  ○工期：前回評価時：H9～21年度→事業完了時：H9～22年度(用地造成後の圧密沈下に想定より時間を要したため)  ○需要：前回評価時：1,009千人(平成26年度)→事業完了時：907千人(平成26年度)※東京路線  ○費用便益費  費用便益費(B/C)：1.0 (総便益(B)：519億円、総費用(C)：508億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況)</p> <p>○徳島～東京路線について、本プロジェクトを契機に新規航空会社の参入があり、発着便数が増加し、提供座席数が増加したことから、朝夕便及び繁忙期における混雑が解消された。また、本事業により大型機材の導入が可能となったことから、今後の事業環境の変化に対しても柔軟に対応できる。  ○国際チャーター便が増加しており、大型機の就航実績がある。  ○滑走路延長により、着陸してからの制動距離が長く確保できることから、安全性の向上及び運航の信頼性が向上した。  ○ターミナルビル移転後、来港者が約3万人から22万人に増加しており、賑わい創出効果が確認できる。</p> <p>(事業実施による環境の変化)</p> <p>事業実施前はターミナル地域が市街地に近接しており、航空機の地上走行等による騒音が発生していたが、沖合への移転に伴い解消された。</p> <p>(社会経済情勢の変化)</p> <p>リーマンショックによる世界金融危機の影響により、利用者は減少傾向に有り平成21年度の羽田便の利用者は65万人だった。平成22年度の本プロジェクトを契機とする発着便数の増加など航空サービスが拡充され、平成26年度には過去最高となる91万人を記録した。  徳島県において、平成26年の外国人の延べ宿泊者数は対前年比で11.2%増加している。今後も多くの外国人旅行者を呼び込むため、国際チャーター便誘致に積極的に取り組み、ターミナル施設においてポーディングブリッジの増設やCIQ設備を整備するための拡張が計画されており、国際チャーター便による外国人旅行者の増加が期待できる。  平成27年3月には、空港の西側約5kmの位置に、四国横断自動車道阿南四万十線に松茂スマートICが設置され、県道徳島空港線で直結されたため、空港へのアクセスが向上し今後の需要増が期待できる。</p> <p>(今後の事業評価の必要性)</p> <p>本プロジェクトを契機に新規航空会社の参入があり、発着便数が増加し、混雑が解消されていることから事業効果が発現されており、今後、事業環境の変化により大型機の導入が必要になった際にも柔軟に対応可能である。また、国際チャーター便で大型機の就航も実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)</p> <p>本プロジェクトを契機に新規航空会社の参入があり、発着便数が増加し、混雑が解消されていることから事業効果が発現されており、今後、事業環境の変化により大型機の導入が必要になった際にも柔軟に対応可能である。  また、予測した航空旅客需要を確実なものにするため、徳島空港利用促進協議会等による官民一体となった空港の利用促進(ターミナルビルでのイベント等)や、国際チャーター便誘致に組み込み、ターミナル設備の整備など拡張が計画されているなど、航空需要の拡大や賑わいの創出に取り組んでおり、今後も引き続き実施していくことから、改善措置の必要性はない。</p> <p>(同種事業の計画・調査のあり方見直しや事業評価手法の見直しの必要性)  特になし</p>	対応なし	四国地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 亀岡知弘)  大阪航空局 空港部 空港企画調整課 (課長 坂尾義美)

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)																											
東京国際空港再拡張整備事業 (H16～H22) 関東地方整備局 東京航空局	5年以内	7,305	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>【項目】</th> <th>【H15年度新規事業採択時】</th> <th>【H27年度事後評価】</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>事業期間</td> <td>H16～H21年度</td> <td>H16～H22年度</td> </tr> <tr> <td>総事業費</td> <td>7,800億円</td> <td>7,305億円</td> </tr> <tr> <td>旅客需要(国内)</td> <td>8,034万人(H29年度)</td> <td>5,392万人(H29年度)</td> </tr> <tr> <td>旅客需要(国際)</td> <td>746万人(H29年度)</td> <td>1,007万人(H29年度)</td> </tr> </tbody> </table> <p>(事業の効果の発現状況)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>【項目】</th> <th>【H15年度新規事業採択時】</th> <th>【H27年度事後評価】</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>総費用(割引後)C</td> <td>7,262億円</td> <td>9,844億円</td> </tr> <tr> <td>総便益(割引後)B</td> <td>47,358億円</td> <td>41,296億円</td> </tr> <tr> <td>費用便益比B/C</td> <td>6.5</td> <td>4.2</td> </tr> </tbody> </table> <p>○羽田空港の発着容量は、30.5万回から41.7万回に拡大された。  ○発着容量の増強によりH21年からH26年にかけて、国内線は870便/日(48路線)から1,024便/日(49路線)、国際線は196便/週(3路線)から1,114便/週(26路線)に就航便数及び路線が拡大した。  ○国際定期便の就航によりH21年からH27年にかけて、国際線旅客数は259万人から1,275万人に、国際線貨物取扱量は1.2万トンから33.2万トンに、羽田税関の貿易額は約2千億円から約1兆円に増加した。</p> <p>(事業実施による環境の変化)</p> <p>○大気環境については、環境影響評価実施時の予測結果と比較して著しい変化は見られない。  ○水環境については、環境影響評価実施時の予測結果と比較して著しい変化は見られない。</p> <p>(社会経済情勢の変化)</p> <p>○燃料価格高騰、米国金融危機、東日本大震災等の影響により、一時的に航空需要が減少したが、順調に回復してきている。  ○H15年から訪日旅行促進事業(ビジット・ジャパン・キャンペーン)が始動し、訪日外国人旅行者数はH25年に1,000万人を超え、その後もアジアを中心に急増してH27年には2,000万人の目前まで到達した。  ○首都圏空港にも格安航空会社(LCC)の参入が進み、H21年からH26年にかけて、羽田空港では国際線LCCが0便/週から28便/週に増加した。成田空港では国際線LCCは28便/週から204便/週、国内線LCCは0便/日から88便/日に増加した。  ○多頻度運航により利用者の利便性を向上させるのに伴い、航空機材を小型化して効率的な運航を行う世界的な動向があり、羽田空港においてもH12年からH26年にかけて、全路線平均の1便当たり座席数が、国内線は331席/便から234席/便、国際線は383席/便から278席/便に減少した。</p> <p>(今後の事後評価の必要性)</p> <p>費用便益におけるB/Cは4.2であり、事業の目的を達成し効果が発現していることから、今後の事業評価は必要はないものと判断される。</p> <p>(改善措置の必要性)</p> <p>費用低減効果や運航頻度増加効果等が発現しており、また環境等への重大な影響も見られないことから、改善措置の必要はないものと判断される。</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)</p> <p>・特になし</p>	【項目】	【H15年度新規事業採択時】	【H27年度事後評価】	事業期間	H16～H21年度	H16～H22年度	総事業費	7,800億円	7,305億円	旅客需要(国内)	8,034万人(H29年度)	5,392万人(H29年度)	旅客需要(国際)	746万人(H29年度)	1,007万人(H29年度)	【項目】	【H15年度新規事業採択時】	【H27年度事後評価】	総費用(割引後)C	7,262億円	9,844億円	総便益(割引後)B	47,358億円	41,296億円	費用便益比B/C	6.5	4.2	対応なし	関東地方整備局 港湾空港部空港整備課 (課長 大橋 照美) 東京航空局 空港部空港企画調整課 (課長 山崎 恵一)
【項目】	【H15年度新規事業採択時】	【H27年度事後評価】																														
事業期間	H16～H21年度	H16～H22年度																														
総事業費	7,800億円	7,305億円																														
旅客需要(国内)	8,034万人(H29年度)	5,392万人(H29年度)																														
旅客需要(国際)	746万人(H29年度)	1,007万人(H29年度)																														
【項目】	【H15年度新規事業採択時】	【H27年度事後評価】																														
総費用(割引後)C	7,262億円	9,844億円																														
総便益(割引後)B	47,358億円	41,296億円																														
費用便益比B/C	6.5	4.2																														

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)
成田国際空港平行 滑走路整備事業 (S42～H22) 成田国際空港株式 会社	5年以内	3,008	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)            全体事業費 3,008億円、工期 昭和42年度～平成22年度            B/C 6.1 (B: 49,754億円、C: 8,132億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況)            ○空港処理能力拡大 : 平行滑走路整備後の発着枠(22万回)は、2013年度時点でフル活用されている状況。            ○航空ネットワークの強化 : 国際線就航都市数は85都市(2000年)から90都市(2013年)へ、国内線は4都市(2000年)から14都市(2013年)へ拡大。            ○旅客・貨物の時間短縮・費用低減 : 空港処理能力の制約により、やむなく他空港・他交通機関を利用していた旅客・貨物の所要時間短縮・費用低減効果。            ○運航頻度増加 : 運航頻度の増加による利便性向上効果。            ○供給者の効果 : 着陸料収入等、空港管理者等の収入増加効果。</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)            2000年代に入り、航空機材の小型化のほか、米国同時多発テロ('01)、SARSの流行('03)、燃油価格の上昇('05～)、景気の低迷('08～)、新型インフルエンザの流行('09)、東日本大震災・原発事故('11)などイベントリスクが多発し、国際航空旅客を中心に需要の低迷時期があったものの、現在は、国内外のLCC新規就航('12～)、訪日外国人旅行者の急増('13～)など、首都圏の旺盛な航空需要を踏まえ、国際・国内旅客ともに増加傾向にあり、昨年度の航空機発着回数は、過去最高となっている。</p> <p>(今後の事後評価の必要性)            費用便益分析におけるB/Cは6.1であり、効率的な事業と評価することができることから、今後の事後評価の必要性はない。</p> <p>(改善措置の必要性)            事業実施の効果が十分に発現され、かつ、引き続き空港処理能力を拡大(現在の発着枠は30万回)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)            特になし。</p>	対応なし	航空局首都圏空港課 (課長 金井昭彦)

【都市・幹線鉄道整備事業】  
 (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)
名古屋市高速度鉄道第6号線野並・徳重間整備事業 (H15～H22年度) 名古屋市交通局	5年以内	671	<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 671億円、工期 平成15年度～平成22年度                      B/C 1.4 (B: 1,146億円、C: 804億円)                      (事業の効果の発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・延伸区間の名古屋駅までの所要時間の短縮(約50分→約35分)と、乗換回数の軽減(1回→0回)により、多くの生活関連施設へ、より快適にアクセスできるようになり、沿線住民の生活利便性が向上した。</li> <li>・沿線地域は土地区画整理事業による宅地開発が進められており、今後も約7,000人の人口増加が期待される。</li> </ul> <p>(事業実施による環境の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・自動車利用から鉄道利用への交通手段の転換や野並駅を発着としていたバス系統の路線短縮等により、自動車の交通量の全体的な減少や道路混雑の緩和による自動車の速度向上に伴い、CO2、NOx、SPMの排出量が削減された。</li> </ul> <p>(社会経済情勢の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・少子・高齢化や情報化の進展などにより、外出機会(特に20～40歳代の外出率)や一人あたりトリップ数が減少し、総トリップ数が減少した。</li> </ul> <p>(今後の事後評価の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・輸送実績は当初の予測より少ないなど効果の発現が十分ではない点があるものの、事業の主たる目的は達成され一定の整備効果が得られていること、また、今後も利用者数の増加傾向が期待できることから、今後の事後評価の実施の必要性はない。</li> </ul> <p>(改善措置の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・長期的には通勤・通学人口をはじめとした人口減少社会の到来による需要の減少も想定されることから、現在の利用者の継続的な利用に加え、新たな利用者を確保できるよう適切に取り組んでいく。</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>・需要の確認を行い利用促進施策等に反映させることは、採算性の悪化が想定されるときに限定せず、常日頃行うべきことであり、その利用促進策を市民にPRすることが大事である。</li> </ul>	対応なし	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 五十嵐徹人)

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)
成田高速鉄道アクセス線整備事業 (H14~H22年度) 成田高速鉄道アクセス株式会社	5年以内	1,044	<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 1,044億円、工期 平成14年度~平成22年度            B/C 1.9 (B: 2,803億円、C: 1,513億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況)            ・日暮里・空港第2ビル間の所要時間が51分から36分へと15分短縮され、成田空港アクセスを大幅に改善するとともに、千葉県西北部等の交通利便性の向上、成田市と千葉ニュータウンの機能連携強化に大きく寄与している。</p> <p>(事業実施による環境の変化)            ・本事業により自動車の利用台数が減少し、平成25年時点でNOx排出量は20トン/年、CO2排出量は3,572トン/年削減される。</p> <p>(社会経済情勢の変化)            ・成田空港の国際線旅客数はこの10年間で漸減している一方、LCC国内線が多く就航することで国内線旅客数が伸び、航空旅客数全体では横ばいである。</p> <p>(今後の事後評価の必要性)            ・仮に成田空港の国際線旅客が30%減少したとしてもなお費用便益比は1.4と見込まれ、今後の事後評価の必要はないと思われる。ただし、本路線の需要は成田空港利用者に大きく依存しているため、今後も継続して需要の推移を見守ることが求められる。</p> <p>(改善措置の必要性)            ・今後、航空需要が大きく増加した場合には、事業採算性に配慮したうえで、整備効果をより大きく発揮させるための取組について検討することが望まれる。</p>	対応なし	<p>鉄道局            都市鉄道政策課            (課長 五十嵐徹人)</p>

(幹線鉄道等活性化事業：輸送力増強事業)

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)
北九州・福岡間鉄道貨物輸送力増強事業(H19～H22年度) 北九州貨物鉄道施設保有(株)	5年以内	27億円	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)</p> <p>①全体事業費 27億円、工期 平成19年度～平成22年度</p> <p>②貨物増加輸送トンキロ</p> <p>計画時 124,915千トンキロ/年(H18年度)</p> <p>現在 123,115千トンキロ/年(H26年度)</p> <p>B/C 4.04 (B:99億円、C:25億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況)</p> <p>本事業により、北九州貨物ターミナル駅から福岡貨物ターミナル駅において、コンテナ列車の長編成化(26両編成化)が可能となり、その結果、関東・九州間において26両編成の列車が44本から47本に増強され、うち15本の長編成列車が福岡貨物ターミナル駅まで乗り入れている(平成26年度)。これにより、平成26年度では、年間約16万トンの輸送量の増強を実現している。</p> <p>また、福岡貨物ターミナル駅まで直接、長編成のコンテナ列車の運行を行える体制となったことで、東京貨物ターミナル駅・福岡貨物ターミナル駅間が、18時間54分から18時間2分と52分の時間短縮を実現している(平成26年度)。</p> <p>(事業実施による環境の変化)</p> <p>CO2排出削減量：約2.3万トン/年</p> <p>NOX排出削減量：約27トン/年</p> <p>(社会経済情勢の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・リーマンショック後の景気低迷、東日本大震災(平成23年3月11日～)による生産活動の停滞、その後の回復</li> <li>・トラックドライバー不足の顕在化</li> <li>・円高下で進められた生産の海外シフトによる国内産業構造の変化</li> <li>・インターネット通販の市場拡大と宅配便取扱個数の増加</li> </ul> <p>(今後の事後評価の必要性)</p> <p>事業の効果が発現しており、再度の事業評価の必要はない。</p> <p>(改善措置の必要性)</p> <p>特に改善措置の必要性はない。</p>	対応なし	鉄道局 鉄道事業課 (課長 大野達)

(幹線鉄道等活性化事業：形成計画事業)

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)
福井鉄道福武線新 駅整備事業 福井鉄道福武線活 性化連携協議会	5年以内	0.75	<p>(事業を取り巻く社会経済情勢等の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・福井鉄道は、平成21年2月、国土交通大臣から「鉄道事業再構築実施計画」の事業認定を受け、安全確保に向けた設備更新や利用促進に向けた取組を強化しており、平成21年度以降は鉄道輸送人員が増加に転じている。</li> </ul> <p>(事業による効果・影響等の算定基礎となった諸要因の変化)</p> <p>事業費 0.75億円 工期 2年 輸送人員 69千人/年(開業5年目)</p> <p>(事業効果の発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・利用客の駅へのアクセス距離(時間)が短縮し利便性が向上</li> <li>・福井鉄道福武線の利用者が増加</li> <li>・B/C: 2.50 (B: 0.7億円、C: 1.8億円)</li> </ul> <p>(事業実施による地球的環境、局地的環境の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・特になし</li> </ul> <p>(改善措置の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業効果が発揮されているため、改善の必要性はない。</li> </ul> <p>(今後の事業評価の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業効果が発揮されているため、今後の評価の必要性はない。</li> </ul> <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> <ul style="list-style-type: none"> <li>・特になし</li> </ul>	対応なし	<p>鉄道局 鉄道事業課 (課長 大野達)</p>

(鉄道駅総合改善事業)

事業名 (事業実施期間) 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
江古田駅総合改善 事業 (H18~H22年度) 江古田駅整備㈱	5年以内	27	<p>○事業による効果・影響等の算定基礎となった諸要因の変化</p> <p>事業費 想定値(新規採択時): 24.0億円 実績値: 27.2億円</p> <p>工期 想定値(新規採択時): 2年7ヵ月 実績値: 2年7ヵ月</p> <p>輸送人員 想定値(新規採択時): 平成23年度 3.7万人/日 実績値: 平成26年度 3.3万人/日</p> <p>○事業の効果の発現状況</p> <p>■利用者への効果・影響・社会全体への効果・影響</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・駅内外のバリアフリー化、エスカレーター等の整備による移動抵抗低減</li> <li>・踏切横断距離及び遮断時間の短縮による安全性向上</li> <li>・鉄道移動時間短縮</li> <li>・南北自由通路整備により、近隣住民の南北往来の利便性向上</li> <li>・駅前広場整備により、快適な歩行者空間と円滑な歩行者動線を確認</li> <li>・街のイメージアップ等の快適性の向上</li> <li>・練馬区により、本事業と並行して実施した生活幹線道路の拡幅などの密集市街地整備促進事業との相乗的な効果により、地域の防災性や駅へのアクセス向上にも大きく寄与</li> </ul> <p>■費用便益分析</p> <p>費用便益比B/C 1.1 便益 39.8億円 費用 37.2億円</p> <p>○改善措置の必要性</p> <p>鉄道利用者及び地域住民の利便性の向上という目標は達成されていることから、改善措置は不要と考える。</p> <p>○今後の事後評価の必要性</p> <p>事業効果が十分発揮されていると判断されること、社会情勢や周辺環境の急激な変化も予想されないこと、さらに改善措置も不要であることから、今後の事後評価の必要性はないと考える。</p> <p>○同種事業の計画・調査のあり方、事業評価手法の見直しの必要性</p> <p>費用便益分析においては、エレベータの整備は、設置及び更新に係る費用や維持管理費が、負の要素としか働かないので、利用者の便益について定量的に評価する手法の確立が必要と思われる。</p>	対応なし	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 駅機能高度化推進室 (室長 金子修久)</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)
野方駅総合改善事業 (H19～H22年度) 野方駅整備㈱	5年以内	17	<p>○事業による効果・影響等の算定基礎となった諸要因の変化</p> <p>事業費 想定値(新規採択時)：15.0億円 実績値：17.1億円</p> <p>工期 想定値(新規採択時)：2年 実績値：2年</p> <p>輸送人員 想定値(開業時)：平成23年度 2.2万人/日 実績値：平成26年度 2.3万人/日</p> <p>○事業の効果の発現状況</p> <p>■利用者への効果・影響・社会全体への効果・影響</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・駅北口の新設により、駅北側からのアクセス向上</li> <li>・南北自由通路整備により、近隣住民の南北往来の利便性向上</li> <li>・駅内外のバリアフリー化、エスカレーター等の整備による移動抵抗低減</li> <li>・駅前広場の整備により、快適な歩行者空間と円滑な歩行者動線を確保</li> <li>・踏切混雑緩和による安全性向上</li> <li>・街のイメージアップ等の快適性の向上</li> </ul> <p>■費用便益分析</p> <p>費用便益比B/C 4.3 便益 100.8億円 費用 23.3億円</p> <p>○改善措置の必要性</p> <p>鉄道利用者及び地域住民の利便性向上という目的は達成されていることから、改善措置は不要と考える。</p> <p>○今後の事後評価の必要性</p> <p>事業効果が十分発揮されていると判断されること、社会情勢や周辺環境の急激な変化も予想されないこと、さらに改善措置も不要であることから、今後の事後評価の必要性はないと考える。</p> <p>○同種事業の計画・調査のあり方、事業評価手法の見直しの必要性</p> <p>費用便益分析においては、エレベータの整備は、設置及び更新に係る費用や維持管理費が、負の要素としか働かないので、利用者の便益について定量的に評価する手法の確立が必要と思われる。</p>	対応なし	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 駅機能高度化推進室 (室長 金子修久)</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)
西宮北口駅総合改善事業 (H19~H22) 北大阪急行電鉄(株)	5年以内	16	<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):20億円  実績値 :15.8億円  工期 想定値(新規採択時):4年  実績値 :4年  乗降人員 想定値(新規採択時):平成17年 7.2万人/日  実績値:平成26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  ・ホーム嵩上げによる乗換え利便性の向上。  ・エレベーター新設による駅利用者の利便性の向上。  ・自由通路新設により、地域間移動が容易となった。</p> <p>■社会全体への効果・影響  今津南線の高架事業と一体的に実施されたことによる踏切渋滞の緩和、地域間移動や駅周辺建物へのアクセス性の向上、民間開発の誘発。</p> <p>■費用便益分析  費用便益比B/C 1.7 便益 36.6億円 費用 21.4億円</p> <p>○改善措置の必要性  駅の乗換え利便性向上、地域分断の解消、鉄道利用者と地域住民の利便性の向上という当初計画時の目的は達成されていることから、改善措置は不要と考える。</p> <p>○今後の事後評価の必要性  当初計画時の目的が達成されていることから改善措置が不要であり、また、費用便益分析の結果においても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。</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  駅周辺事業も含めたまちづくりへの効果についても検討、計画されることが望まれる。また、定量的判断指標において、社会経済情勢の変化によっては大きく結果が異なるため、社会的割引率や将来の時間評価値、人口動態などの不確定要素及び、便益を計上する評価期間の設定などが今後の評価手法の課題と考えられる。</p>	対応なし	<p>鉄道局  都市鉄道政策課  駅機能高度化推進室  (室長 金子修久)</p>

【整備新幹線整備事業】

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
九州新幹線 博多・新八代間 (H13～H22) 鉄道建設・運輸施設整備支援機構	5年以内	8,794	<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: その2認可時) 8,134億円 (実績値) 8,794億円            工期 (想定値: その2認可時) 平成22年度末 (実績値) 平成23年3月            輸送密度 (想定値: 新規認可時) 17,900人キロ/日・km (実績値) 15,400人キロ/日・km            B/C 2.1 (B: 30,308億円、C: 14,334億円)、NPV 15,974億円、EIRR 8.8%</p> <p>(事業の効果の発現状況)</p> <p>利用者への効果影響</p> <p>博多・熊本間の1日平均利用者数 (優等列車) 17,900人/日→25,500人/日            博多・鹿児島中央間の下り運行本数 31本→36本            博多・鹿児島中央間の所要時間 約55分短縮 (2時間12分→1時間17分)            博多駅から1時間半以内到達圏人口 (九州地域) 704万人→828万人 等</p> <p>社会全体への効果影響</p> <p>沿線地域の交流人口が増加 (熊本県・関西) 約1.3倍            熊本県、鹿児島県で宿泊者数が増加 約1.1倍</p> <p>(社会経済情勢の変化)</p> <p>沿線地域の人口の想定値と実績値の比較では1～2%少ない            経済成長率の想定値と実績値の比較では12%小さい            近年は訪日外国人旅行者数は大幅に増加している</p> <p>(今後の事後評価の必要性)</p> <p>今後の事後評価の実施については必要性が認められないが、今後も沿線地域に与えるストック効果がさらに充実するための努力や取り組みを継続的に追跡していくべきである。</p> <p>(改善措置の必要性)</p> <p>当初想定されていた整備効果は概ね得られている</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>環境への意識や事業計画の透明性・公平性への関心の高まり等により、ガイドライン等が策定されているため、今後は新たな制度に十分留意し事業を進める必要がある。また、整備新幹線の最高速度についても、環境対策等の課題はあるものの、今後検討する余地があると考えられる。</p> <p>需要推計の想定値と実績値の間に乖離が生じていることを踏まえて、人口・経済成長率の想定や他交通機関の設定、訪日外国人の考慮等について、柔軟な条件設定を行う必要がある。</p>	対応なし	鉄道局施設課 (課長 江口秀二)

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)
東北新幹線 八戸・新青森間 (H9～H22) 鉄道建設・運輸施設整備支援機構	5年以内	4,547	<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: その2認可時) 4,594億円 (実績値) 4,547億円</p> <p>工期 (想定値: その2認可時) 平成22年度末 (実績値) 平成22年12月</p> <p>輸送密度 (想定値: 新規認可時) 8,100人キロ/日・km (実績値) 9,000人キロ/日・km</p> <p>B/C 1.1 (B: 7,911億円、C: 7,211億円)、NPV 700億円、EIRR 4.5%</p> <p>(事業の効果の発現状況)</p> <p>利用者への効果影響</p> <p>八戸・新青森間の1日平均利用者数(優等列車) 7,700人/日→9,500人/日</p> <p>東京・新青森間の下り運行本数 15本→17本</p> <p>東京・新青森間の所要時間 約60分短縮(3時間59分→2時間59分)</p> <p>東京駅からの4時間以内到達圏人口(青森県) 50万人→111万人等</p> <p>社会全体への効果影響</p> <p>沿線地域の交流人口が増加(青森県・首都圏) 約1.1倍</p> <p>青森県の沿線地域で入込み客が増加傾向</p> <p>(社会経済情勢の変化)</p> <p>沿線地域の人口の想定値と実績値の比較では3%少ない</p> <p>経済成長率の想定値と実績値の比較では18%小さい</p> <p>近年は訪日外国人旅行者数は大幅に増加している</p> <p>(今後の事後評価の必要性)</p> <p>今後の事後評価の実施については必要性が認められないが、今後も沿線地域に与えるストック効果がさらに充実するための努力や取り組みを継続的に追跡していくべきである。</p> <p>(改善措置の必要性)</p> <p>当初想定されていた整備効果は概ね得られている</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>環境への意識や事業計画の透明性・公平性への関心の高まり等により、ガイドライン等が策定されているため、今後は新たな制度に十分留意し事業を進める必要がある。また、整備新幹線の最高速度についても、環境対策等の課題はあるものの、今後検討する余地があると考えられる。</p> <p>需要推計の想定値と実績値の間に乖離が生じていることを踏まえて、人口・経済成長率の想定や他交通機関の設定、訪日外国人の考慮等について、柔軟な条件設定を行う必要がある。</p>	対応なし	鉄道局施設課 (課長 江口秀二)

【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)
横須賀地方合同庁舎 (H21～H24) 関東地方整備局	5年以内	31	<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及び防災性について、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やCASBEE評価の結果から特に問題ないと考えられる。</p> <p>(今後の事後評価の必要性) ・事業目的を果たし、かつ、事業の効果も十分に発現している判断できるため、再度の事後評価の必要性はない。</p> <p>(改善措置の必要性) ・事業目的を果たし、かつ、事業の効果も十分に発現していると考えられるため、特段の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	関東地方整備局 営繕部 調整課 (課長 小塚達史)