

完了後の事後評価結果一覧 (平成29年3月末現在)

【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)
岩木川消流雪用水 導入事業(鶴田地 区) (H19~H23) 東北地方整備局	5年以内	8.5	<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 8.5億円、工期 平成19年度～平成23年度 B/C 7.0 (B: 79億円、C: 11億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・消流雪用水の導入により、円滑な除排雪が可能になり、冬期に利用できる土地空間が増大し、歩道空間の確保や車両の交通も円滑化が図られた。 <p>(事業実施による環境の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・特になし。 <p>(社会経済情勢の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・鶴田町の人口は年々減少傾向にあり、一方で高齢化率は増加している。消流雪用水の導入により、高齢化による除排雪作業の負担軽減が図られる。 <p>(今後の事後評価の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・消流雪用水導入事業により、町内の小河川の河道閉塞が解消され、融雪溝の排雪能力も向上しており、除雪労力の軽減や、除雪作業時のコミュニティの向上が図られたなどの効果も聞かれていることから、本事業は事業当初の目的に対して効果が発現しており、今後の事業評価の必要性はないと考える。 <p>(改善措置の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現時点では、消流雪用水導入事業の効果が確認されているが、町の融雪溝未整備路線が残されている状況であり、鶴田町からは「今後、財政運営計画との整合を勘案しながら、事業の進捗を図る」旨の意見を頂いており、今後も関係機関連携して事業の効果発現の向上に取り組む。 <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"> ・現時点では、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性はないと考える。 	対応なし	東北地方整備局 河川環境課 (課長 中川 博樹)

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)
利根川上流特定構造物改築事業(谷田川第一排水機場改築) (H17~H23) 関東地方整備局	5年以内	36	<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 36億円、工期 平成17年度～平成23年度 B/C 2.8 (B: 179億円、C: 63億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況) ・新機場の運用開始(H23年4月)から現在までの間、計6回(H28年12月末までの集計)の操作を確実に実施している。 (事業実施による環境の変化) ・既存の排水機場の更新のため、環境の変化はない。 (社会経済情勢の変化) ・谷田川下流の左岸側の板倉町においてニュータウンの開発が行われており、世帯数が増加している。 (今後の事後評価の必要性) ・事業完了により施設の信頼性が向上し、既に改築後の出水においても稼働していることから、今後の事業評価の必要は無いと思われる。 (改善措置の必要性) ・事業完了により施設の信頼性が向上し、既に改築後の出水においても稼働していることから、今後の改善措置の必要は無いと思われる。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・同種事業の調査計画のあり方や事業評価手法について、見直しの必要性は無いものと思われる。</p>	対応なし	関東地方整備局 河川計画課 (課長 出口 桂輔)
千曲川土地利用一体型水防災事業 (H20~H23) 北陸地方整備局	5年以内	8.5	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 全体事業費 8.5億円、工期 平成20年度～平成23年度 B/C 2.9 (B: 36億円、C: 12億円)</p> <p>(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、浸水家屋18戸及び浸水面積8haの被害発生が想定されるが、輪中堤の整備により解消される。(昭和57年9月洪水、昭和58年9月洪水、平成16年10月洪水、平成18年7月洪水に対する再度災害防止が図られる。)</p> <p>(事業実施による環境の変化) ・水面に係る工事はされておらず、魚類及び底生動物に関する影響はないものと考えられる。また、輪中堤の整備前後における周辺の調査結果より、鳥類に対しても大きな影響はないものと考えられる。 (社会経済情勢の変化) ・中野市により、建築基準法に基づく災害危険区域が指定されているなど、地域防災力の向上に向けて連携した取り組みがされている。また、地区(保全対象)の人口・世帯数も大きな変動はない。 (今後の事後評価の必要性) ・費用便益比(B/C)は事業実施後においても、2.9と事業効果が得られており、事業の有効性が十分認められることから、今後の事業評価の必要性はないと考えられる。 (改善措置の必要性) ・輪中堤整備後に発生した洪水は、過去、浸水被害をもたらした規模に達していないものの、河川整備基本方針の洪水を対象とした検討結果からその効果は確認されており、また、完成形までの整備で実施されたことから将来の追加対策もなく、今後の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の必要性) ・今後、新規に同種事業を立ち上げる際には、新技術の導入を始め、土砂の発生や受け入れなどに関する情報共有に努め、より当該地域の状況を踏まえた計画を立案するなど、一層のコスト縮減、事業期間の短縮化(効率的、効果的な整備)を図るものとするが、事業評価手法そのもの見直しは必要ないものと考えられる。</p>	対応なし	北陸地方整備局 河川計画課 (課長 秩父 宏太郎)

事業名 (事業実施期間) 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
宮川床上浸水対策 特別緊急事業(中 島・大倉地区) (H18～H23) 中部地方整備局	5年以内	114	<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 114億円、事業期間 平成18年度～平成23年度 B/C 1.4 (B: 257億円、C: 186億円) (事業の効果の発現状況) ・平成23年9月洪水では、事業実施済み区間においては、一部内水被害はあったものの、堤防整備と併せて実施した河道掘削の効果により最大約90cmの水位低下が図れ、河川氾濫を防止することができた。 (事業実施による環境の変化) ・学識経験者(河川環境・景観)及び地元関係者を委員とする「宮川における環境整備検討会」において、整備方針を決定した。 ・学識経験者(河川・経済・環境)等を委員とする「宮川床上浸水対策特別緊急事業監理委員会」において、意見・助言を頂きながら事業を実施した。 ・その結果、宮川床上浸水対策特別緊急事業に伴う自然環境への影響は特に認められない。 (社会経済情勢の変化) ・事業着手時と比較して人口や土地利用に大きな変化はない。 (今後の事後評価の必要性) ・事業完了以降、家屋浸水被害は生じていない。また、計画規模の出水に対しても、本事業の実施により、浸水被害の軽減効果が期待され、事業の有効性は十分見込まれることから、今後の事後評価の必要性はない。 (改善措置の必要性) ・事業完了以降、家屋浸水被害は生じていない。また、計画規模の出水に対しても、本事業の実施により、浸水被害の軽減効果が期待され、事業の有効性は十分見込まれることから、今後の改善措置の必要性はない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・事業評価手法は妥当と考え、現時点での見直しの必要性はない。</p>	対応なし	中部地方整備局 河川計画課 (課長 服部 洋佑)

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)
庄内川特定構造物 改築事業(国道1 号一色大橋) (H12~H2 3) 中部地方整備局	5年以内	64	<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 64億円、事業期間 平成12年度～平成23年度 B/C 43.0 (B: 5,473億円、C: 127億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況) ・平成23年9月に発生した台風15号による洪水を安全に流下させることができた。</p> <p>(事業実施による環境の変化) ・一色大橋の架け替えに伴う自然環境への影響は特に認められない。</p> <p>(社会経済情勢の変化) ・本事業が採択された平成12年度以降、周辺地域での人口は増加している。また、氾濫域内における鉄道や国道などの交通網の利用者数や、事業所(従業員100人以上)の販売額も増加しており、地域は発展している。</p> <p>(今後の事後評価の必要性) ・事業完了以降に発生した洪水に対しても、浸水被害は発生していない。また、本事業の実施により、浸水被害の軽減効果が期待され、事業の有効性は十分見込まれることから、今後の事後評価の必要はない。</p> <p>(改善措置の必要性) ・事業完了以降に発生した洪水に対しても、浸水被害は発生していない。また、本事業の実施により、浸水被害の軽減効果が期待され、事業の有効性は十分見込まれることから、今後の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) ・事業評価手法は妥当と考え、現時点での見直しの必要性はない。</p>	対応なし	中部地方整備局 河川計画課 (課長 服部 洋佑)
太田川中・上流部 床上浸水対策特別 緊急事業 (H19~H2 3) 中国地方整備局	5年以内	137	<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 137億円、工期 平成19年度～平成23年度 B/C 1.3 (B: 227億円、C: 171億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況) ・事業着手後、戦後最大洪水である平成17年9月洪水と同規模の洪水は発生していない ・事業により整備を行った箇所は、平成17年9月洪水においても家屋浸水を防止できることを確認</p> <p>(事業実施による環境の変化) ・河道掘削にあたっては平水位以上の陸域部の掘削を基本とし、従来の環境を保全するなど生態系への配慮がなされており、本事業による環境への大きな影響はない</p> <p>(社会経済情勢の変化) ・本事業前後での大きな社会情勢の変化はない</p> <p>(今後の事後評価の必要性) ・一定の事業効果を確認しており、環境への大きな影響もなく、大きな社会情勢の変化もみられないことから、改めて事後評価の必要性はない</p> <p>(改善措置の必要性) ・一定の事業効果を確認しており、環境への大きな影響もみられないことから、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	中国地方整備局 河川計画課 (課長 鈴置 真央)

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)
波介川床上浸水対策特別緊急事業 (H19～H23) 四国地方整備局	5年以内	161	<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 161億円、工期 平成19年度～平成23年度 B/C 3.2 (B: 689億円、C: 215億円) (事業の効果の発現状況) ・河口導水路の運用開始(H24年5月)から現在までの間、計19回(H29年2月末までの集計)の操作を実施。 ・平成26年8月の台風12号、11号では、本事業採択の契機となった平成17年9月洪水を大幅に上回る記録的な豪雨が、連続して波介川流域で発生したが、浸水被害軽減に大きく寄与。 (事業実施による環境の変化) ・事業の実施や事業完了後の運用による影響と考えられる顕著な環境の変化は確認されておらず、今後も自然環境への大きな影響はないと考えられる。 (社会経済情勢の変化) ・波介川流域が位置する土佐市は、肥沃な平野部での多角的近代農業のほか、仁淀川の豊かな水を活用しての製紙工業や、沿岸漁業、水産物加工など、多彩な産業が成り立っている。 ・土佐市の人口は、近年減少傾向にあるが、生産活動は順調に推移しており、近10年間で「パルプ・紙・紙加工品製造業」を主とした製造品出荷額は約3割増加している。 (今後の事後評価の必要性) ・事業目的に見合った治水効果の発現が確認できており、今後の事後評価の必要性はない。 (改善措置の必要性) ・事業目的に見合った治水効果が発現されていることから、改善措置の必要性はない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・現時点では、同種事業の調査・計画のあり方や事業評価手法の見直しの必要性はないと考える。</p>	対応なし	四国地方整備局 河川計画課 (課長 田窪 遼一)

事業名 (事業実施期間) 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
緑川上流地区土地利用一体型水防災事業 (H14～H23) 九州地方整備局	5年以内	32	<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 32億円、工期 平成14年度～平成23年度 B/C 1.2 (B: 62億円、C: 53億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況) ・事業完了後の平成24年6月及び平成28年6月に、過去被害を受けた平成7年7月、平成19年7月の洪水と同規模の洪水が発生したものの、家屋浸水被害はなく、事業効果効果の発現を確認。</p> <p>(事業実施による環境の変化) ・河川内の工事は実施していないことから、周辺の自然環境への影響は特になくとも考えられる。</p> <p>(社会経済情勢の変化) ・事業箇所の土地利用状況など大きく変わっておらず、治水事業の必要性は変わっていない。 (今後の事後評価の必要性) (改善措置の必要性) ・事業等完了後、平成24年6月洪水、平成28年6月洪水において、浸水家屋が解消されるなど、事業効果の発現が確認されている。</p> <p>・また、社会情勢の変化等もなく、近年の大雨の発生頻度を踏まえると当事業の必要性や重要性は依然として高く、当事業による環境の変化も特に見受けられない。</p> <p>・歴史的施設の保全や周辺景観への配慮がなされ、従前の地域コミュニティも維持されている。</p> <p>・よって、今後の事後評価及び改善措置については必要無いものとする。</p> <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・事業の効果発現が確認されていることから、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ものと思われる。</p>	対応なし	九州地方整備局 河川計画課 (課長 坂井 佑介)
手取川総合水系環境整備事業 (H20～H23) 北陸地方整備局	5年以内	2.8	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 全体事業費 2.8億円、工期 平成20年度～平成23年度 B/C 12.8 (B: 45億円、C: 3.5億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況) ・石の河原の増加とともに生物の多様性が確認されており、事業効果が発現している。</p> <p>(事業実施による環境の変化) ・事業実施中及び事業完了後において、自然環境の変化に関する問題は認められない。</p> <p>(社会経済情勢の変化) ・事業着手時から人口については大きな変動はない。世帯数は増加傾向である。</p> <p>(今後の事後評価の必要性) ・手取川自然再生事業が完了し、石の河原の復元が図られている。</p> <p>・費用便益比 (B/C) は12.8で投資効果も確認されており、今後の事業評価の必要性はないものと考えられる。</p> <p>(改善措置の必要性) ・手取川は河川管理者による適切な管理を行うとともに、平常時の巡視点検や、水辺の国勢調査により、今後も事業効果を把握していくため、改善措置の必要はないものと考えられる。</p> <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・今後、同種事業(自然再生)を実施する際は、より一層、定量的な事業効果の把握に努める。事業評価手法そのものの見直しは必要ないものとする。</p>	対応なし	北陸地方整備局 河川計画課 (課長 秩父 宏太郎)

【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)
森吉山ダム建設事業 (S48～H23) 東北地方整備局	5年以内	1,669	<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 1,669億円、工期 昭和48年度～平成23年度 B/C 1.4 (B: 4,814億円、C: 3,332億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> 平成24年4月の管理開始以降、洪水調節を8回(年平均: 2回)実施した。平成25年9月16日(既往最大)洪水では、ダム地点において流入ピーク時の洪水量を約420m³/s低減させた。 下流河川である阿仁川・米内沢地点の維持流量及び米代川・ニツ井地点の正常流量の確保をし、既得用水等の使用に寄与した。 北秋田市の水道関連施設の整備が平成28年度に完了し、平成29年度から取水を行う予定である。 森吉山ダムの発電は、ダム完成後の4か年平均で東北電力の計画以上の発電をして電力を供給している。平成27年の水力発電による発電量は、8千世帯に相当し、CO2排出量は、石油火力発電の1/67、石炭火力発電の1/89であり、環境負荷の軽減に貢献している。 <p>(事業実施による環境の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> 大腸菌群数については、森吉山ダムの運用開始以前から流入河川、下流河川とも高い傾向にあるが、その他の項目は環境基準を達成している。 森吉山ダム建設によって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。魚類、底生動物、鳥類、哺乳類等について、湛水前後の出現種構成に大きな変化はない。 平成27年時点の総堆砂量は94万m³であり、計画堆砂容量に対する堆砂率は約9.4%である。平成24年は運用開始後初の測量で、堆砂量が多くなっているが、平成18年～24年の6年分の堆砂及び平成19年9月の大規模な出水の影響も含まれていると推察される。 <p>(社会経済情勢の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ダム建設中から地元自治体と協働での各種イベントが開催され、多くの来場者が訪れるなど、ダムが観光資源として活用され、ダム周辺等への観光・レクリエーション施設の整備も行われている。 平成23年3月に作成された「森吉山ダム水源地域ビジョン」に基づいて、地元住民との交流やイベント等の取組みが行われている。 <p>(今後の事後評価の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> 森吉山ダム建設事業は充分効果を発現しているものと判断され、今後の事業評価の必要性はないと考えられる。 <p>(改善措置の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> 現時点では森吉山ダム建設事業に対する改善の必要性はない。継続してモニタリングを実施し、その結果についてフォローアップ委員会へ報告していく。 <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"> 見直しの必要性は特にない。 	対応無し	東北地方整備局 河川管理課 (課長 二瓶 昭弘)

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)
湯西川ダム建設事業 (S60~H23) 関東地方整備局	5年以内	1,727	<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 1,727億円、工期 昭和57年度～平成24年度 B/C 4.1 (B:7,368億円、C:1,800億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> 湯西川ダムは試験湛水完了以降、平成27年9月関東・東北豪雨などで洪水調節を行いダム下流河川の洪水被害低減に大きな役割を果たす効果があった。 湯西川ダムから流水の正常な機能の維持のための補給が行われ、下流河川の流況改善が図られている。 <p>(事業実施による環境の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> 湯西川ダム建設事業による環境への大きな変化はない。 生物に対する環境保全措置は所定の効果を発揮している。 <p>(社会経済情勢の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> 湯西川ダム建設前後での大きな社会情勢の変化は生じていない。 湯西川ダムでは他の鬼怒川上流ダム群と一体となった水源地域ビジョンが策定され、湯西川ダムがある湯西川・西川地区では、水陸両用バスの運行、水面利用ルールづくりなどが行われている。 <p>(今後の事後評価の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> 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、改めて事後評価の必要性はないと考えている。 <p>(改善措置の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> 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、改善措置の必要性はないと考えている。 なお、今後も各種フォローアップ調査を行い、その結果の分析評価を行い、ダム等管理フォローアップ委員会に諮りながら適切なダム管理を行っていく。 <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"> 同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性は特に無い。 	対応なし	関東地方整備局 河川計画課 (課長 出口 桂輔)

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)
尾原ダム建設事業 (S62～H23) 中国地方整備局	5年以内	1,195	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 全体事業費 約1,195億円、工期 昭和62年度～平成23年度 B/C 2.0 (B: 4,253億円、C: 2,104億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> 平成26年8月5日～6日の降雨は、尾原ダム流域平均累加雨量122.3mmとなった。 最大流入量309m³/sに対し、放流量を5m³/sとし、304m³/sを調節した。 この洪水で、斐伊川放水路と尾原ダムの運用により、斐伊川下流と宍道湖の水位を低減させた。 管理開始以降、農業用水の確保や河川環境保全に必要な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>(事業実施による環境の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> 尾原ダム建設事業による環境への大きな影響はない。 実施した環境保全措置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>(社会経済情勢の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> 平成25年9月に、「尾原ダム水源地域ビジョン」を策定。 例年、さくらおろち湖祭りや各種スポーツイベントが開催され、多くの来訪者で賑わう。 <p>(今後の事後評価の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> 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ない。 <p>(改善措置の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> 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、改善措置の必要性はない。 ただし、発生機構が複雑で予見が難しい底層部の貧酸素化、冷温水現象およびアオコの発生がみられたことから、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>(同種事業の計画・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"> 特になし 	対応なし	中国地方整備局 河川計画課 (課長 鈴置真央)

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)
殿ダム建設事業 (S60～H23) 中国地方整備局	5年以内	888	<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 約888億円、工期 昭和60年度～平成23年度 B/C 1.4 (B:1,999億円、C:1,397億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 殿ダムは、平成24年4月の管理開始以降、洪水調節に至る出水(30m³/s以上)が14回発生しており、いずれの洪水でもダム下流の宮ノ下地点で水位低下の効果が確認されている。 ・ 管理開始以降、流水の正常な機能の維持及び都市用水の確保を目的とした補給が行われるなど、下流河川の流況改善や水利用の安定化が図られている。 <p>(事業実施による環境の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 殿ダム建設による環境への大きな影響はない。 ・ 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>(社会経済情勢の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ ダム管理開始～平成27年において、殿ダムへの訪問者数は約0.6～1万人程度で推移。 ・ 平成23年5月に「殿ダム水源地域ビジョン」を策定。 ・ 地元の鳥取市では、ダムを活用した地域振興を積極的に取り組んでいる。 <p>(今後の事後評価の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 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ない。 <p>(改善措置の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 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、改善措置の必要性はない。 ・ ただし、これまで大規模な出水が発生していない。今後の大規模な出水に伴う環境の変化の把握に留意することが必要である。 ・ 富栄養化現象として、淡水赤潮やアオコの発生がみられ、種の遷移が観察されている。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、ダム等管理フォローアップ委員会に諮るものとする。 <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"> ・ 特になし 	対応なし	中国地方整備局 河川計画課 (課長 鈴置真央)

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)
嘉瀬川ダム建設事業 (S63~H23) 九州地方整備局	5年以内	1,754	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 全体事業費 約1,754億円、工期 昭和63年度~平成23年度 B/C 1.7 (B: 3,766億円、C: 2,172億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・嘉瀬川ダム管理開始以降に発生した平成24年6月24日出水では、下流の川上地点において約0.5mの水位低減があったものと推測される。 ・嘉瀬川ダムの補給により池森地点の正常流量、多布施川維持流量が概ね確保されており、良好な河川環境の維持、流況改善に寄与するとともに、かんがい用水の補給、都市用水の安定供給が行われている。 <p>(事業実施による環境の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・嘉瀬川ダム貯水池内の生活環境項目は、概ね環境基準を満足し、冷水放流、濁水長期化等の水質障害は確認されていない。 ・嘉瀬川ダム湖内ではヤマトシマドジョウ等の重要種が確認され、その他の陸域生物はダム管理開始以降、生育・生息状況に大きな変化は見られない。 <p>(社会経済情勢の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・嘉瀬川ダム周辺の観光施設では、ダム完成以降の観光客数が増加傾向にある。 ・嘉瀬川ダム周辺の利用施設の来客者数は、オープン以来、増加傾向にある。 ・嘉瀬川ダム湖面においては、カヌー、ボートの競技大会、イベント等により盛んに利用されている。 <p>(今後の事後評価の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・嘉瀬川ダム建設事業は効果を発現していると判断されるため、今後、事後評価を実施する必要はない。 <p>(改善措置の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業効果の発現が確認され、現時点において環境への重大な影響も見受けられないことから、改善措置の必要性はない。 <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"> ・見直しの必要性は特にない。 	対応なし	九州地方整備局 河川管理課 (課長 満崎 晴也)

【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)
函館・江差自動車道 (一般国道228号) 函館茂辺地道路 (H2~H23) 北海道開発局	5年以内	866	<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"> ・交通量 整備前 (H11) : 31,261台/日 (現道) 実績 (H27) : 20,888台/日 (現道)、14,438台/日 (当該路線) ・事業費 計画時: 698億円 実績: 866億円 ・費用便益比 B/C=1.2 (B=1,680億円、C=1,389億円) <p>【事業の効果の発現状況】</p> <p>①主要都市間の利便性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・函館市と木古内町の所要時間が夏期で21分(冬期は24分)短縮され、渡島西部・檜山南部地域の利便性が向上。 <p>②道路交通の安全性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・並行する現道からの交通転換が約40%図られた。 ・死傷事故件数が約5割減少し、道路交通の安全性が向上。 <p>③地域活性化に寄与</p> <ul style="list-style-type: none"> ・商業施設集中エリアへのアクセスが向上し、買い物など生活の利便性が向上。 <p>④工業団地等の利便性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・北斗市の北斗追分IC周辺では企業立地が約2割、函館市の函館テクノパークでは2倍に増加。 ・企業立地の促進により北斗市の市民税収(法人分)が約1.7倍に増加し、新たな雇用による消費支出も増加。 <p>⑤観光地への利便性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・観光入込客数が約1.4倍に増加し、観光消費額が約8億円増加。 <p>⑥水産品の流通利便性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・全道シェアが拡大している松前町や福島町産のマグロ出荷において、道内外への輸送の安全性、定時性が向上。 <p>⑦農産品の流通利便性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・速達性及び定時性の高い輸送ルートが確保され、ニラやトマトの迅速な輸送を支援。 <p>⑧災害時の緊急輸送ルートの強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・東北地方太平洋沖地震で想定される最大クラスの津波による津波浸水想定区域を回避し、迅速で円滑な避難や救急搬送、救援物資の輸送の確実性が向上。 <p>【事業実施による環境の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・評価対象区間については、環境影響評価実施要項に基づき、環境影響評価を実施している。予測評価の結果、環境保全目標を満足している。 <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・人口は、事業化当時約368,2千人(H2)→開通後312,3千人(H27)となっている。 ・製造品出荷額は、事業化当時約3,597億円(H2)→開通後約2,311億円(H27)となっている。 ・卸売・小売業販売額は、事業化当時約13,997億円(H3)→開通後約8,110億円(H26)となっている。 <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・函館茂辺地道路の整備により、道南圏の連携強化を図り、交通の円滑化、地域経済の活性化、安全・安心な暮らしの確保など、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ます。 <p>【改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 <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"> ・同種事業の計画・調査のあり方について、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考える。 	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12号 美唄拡幅 (H1～H23) 北海道開発局	5年以内	118	<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"> ・交通量 <ul style="list-style-type: none"> 整備前 (H2) : 16,565台/日 実績 (H27) : 12,458台/日 ・事業費 計画時:118億円 実績:118億円 ・費用便益比 B/C=1.4 (B=270億円、C=194億円) <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"> ・主要渋滞ポイントの渋滞が解消。旅行速度が向上したほか、混雑度も低下するなど交通混雑が緩和。 <p>②道路交通の安全性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・死傷事故件数が約8割減少。重大事故も約9割減少するなど、道路交通の安全性が向上。 <p>③燃料品の流通利便性が向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通混雑が緩和したことで渋滞時の輸送回数の減少が回避されるなど、石炭の流通利便性が向上。 <p>④公共交通機関の定時性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・渋滞による遅れが少なくなるなど定時性が向上し、バス利用者へのサービスが向上。 <p>⑤救急搬送の安定性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・救急搬送時間の短縮等により、救急搬送の安全性・安定性が向上。 <p>⑥経済活動の活性化に寄与</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高速ICや市街地とのアクセス性が向上し、空知団地の利便性向上が図られ、沿線の経済活動の活性化に寄与。 <p>【事業実施による環境の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・環境影響評価は対象外事業である。 <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・人口は、開通前約4.6万人(S60)→開通後2.9万人(H27)となっている。 <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・美唄拡幅の整備により、交通混雑の緩和や交通事故の低減、道路交通の定時性、安全性の向上など、当初の目的が達成されていることから、今後の事後評価の必要性はないものとする。 <p>【改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 <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"> ・同種事業の計画・調査のあり方について、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考える。 	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232号 天塩バイパス (H5～H23) 北海道開発局	5年以内	50	<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"> ・交通量 <ul style="list-style-type: none"> 整備前 (H11) : 3,620台/日 (現道) 実績 (H27) : 406台/日 (現道)、2,818台/日 (当該路線) ・事業費 計画時: 53億円 実績: 50億円 ・費用便益比 B/C=1.03 (B=108億円、C=105億円) <p>【事業の効果の発現状況】</p> <p>①冬期走行環境の安全性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地吹雪による吹き溜まりや視程障害による通行止めが改善し、冬期走行環境の安全性が向上。 <p>②道路交通の安全性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市街地内を走行していた大型車が転換され、死傷事故が解消。車道や歩道の拡幅により、走行性・安全性が向上。 <p>③酪農畜産品の流通利便性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・揺れや振動が減少し、輸送時の生体牛のストレスによる体重減少などが軽減され、品質の向上等により平均取引価格が約1.7倍に増加。 <p>④水産品の流通利便性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・揺れや振動が減少し、輸送時のほたて稚貝のへい死が減少するなど、品質の向上等により平均入荷量が約9百万粒増加。 <p>⑤観光地への利便性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当該道路の一部供用整備にあわせ道の駅「てしお」の開駅、「シーニックバイウェイ北海道」ルートや広域観光周遊ルートに認定されるなど、アクセス利便性向上や道外客の入込増加により、天塩町内の観光消費額は約1.3倍に増加。 <p>⑥救急搬送の安定性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・天塩町から稚内市、名寄市、旭川市への医療施設への救急搬送ルートや、出張医の送迎ルートとして活用されるなど、救急搬送の安全性・安定性また特に冬期の確実性が向上。 <p>【事業実施による環境の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・環境影響評価は対象外事業である。 <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・人口は、事業化当時約5.3千人 (H2) → 開通後3.2千人 (H27) となっている。 ・農業産出額は、約62億円 (S60) → 約46億円 (H18) となっている。 ・漁獲金額は、約634百万円 (H5) → 約415百万円 (H26) となっている。 <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・天塩バイパスの整備により、市街地の線形不良の解消、地吹雪による視程障害の低減を図り、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する。 <p>【改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 <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"> ・同種事業の計画・調査のあり方について、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考える。 	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274号 徹別道路 (H5～H23) 北海道開発局	5年以内	148	<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"> ・交通量 整備前：－ 実績（H27）：636台/日 ・事業費 計画時：149億円 実績：148億円 ・費用便益比 B/C=0.6（B=199億円、C=339億円） <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ol style="list-style-type: none"> ①通行不能区間の解消 <ul style="list-style-type: none"> ・通行不能区間が解消し、標茶町・弟子屈町から阿寒ICや釧路空港など交通結節点のある阿寒町間など、釧路圏の中央部を横断する新たな物流・観光ルートが機能。 ②災害時の緊急輸送ルートの強化 <ul style="list-style-type: none"> ・標茶町から阿寒町までの約45kmが新たに緊急輸送道路に指定され、緊急輸送ルートが強化。 ③家畜飼料の流通利便性向上 <ul style="list-style-type: none"> ・飼料輸送の効率化や大型車両の安全な輸送ルートが確立され、家畜飼料の流通利便性が向上。 ④畜産品の流通利便性向上 <ul style="list-style-type: none"> ・生乳輸送の効率化や大型車両の安全な輸送ルートが確立され、畜産品の流通利便性が向上。 ⑤観光地への利便性向上 <ul style="list-style-type: none"> ・新たな周遊観光ルートが形成され、観光地間の移動時間が短縮するなど、周遊観光の利便性が向上。 ⑥地域産業活性化に寄与 <ul style="list-style-type: none"> ・利便性の高い交通結節点形成され、多目的センターや、大型車にとって利便性が高いことから地域の基幹産業である酪農に必要なTMRセンターが沿道上新規建設され、地域産業活性化に寄与。 ⑦日常生活の利便性向上 <ul style="list-style-type: none"> ・高齢者の日常生活を支える配送の多様性や効率化に寄与。 <p>【事業実施による環境の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・環境影響評価は対象外事業である。 <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・人口は、事業化当時約208.5千人(H2)→開通後177.3千人(H27)となっている。 ・卸売・小売業販売額は、事業化当時10.463億円(H3)→開通後4.831億円(H26)となっている。 ・自動車保有台数(貨物・乗合)は、事業化当時17.8千台(H2)→開通後15.3千台(H27)となっている。 <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・徹別道路の整備により、国道の通行不能区間の解消、農水産物の流通利便性の向上、観光地へのアクセス向上など、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する。 <p>【改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 <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"> ・同種事業の計画・調査のあり方について、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考える。 	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 蔵岱拡幅 (H1～H23) 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】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通量 整備前(H17)：16,562台/日 実績(H27)：18,591台/日 ・事業費 計画時：53億円 実績：60億円 ・費用便益比 B/C=1.4 (B=134億円、C=99億円) <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"> ・混雑多発箇所の渋滞が解消。旅行速度が向上したほか、混雑度も低下するなど交通混雑が緩和。 <p>②道路交通の安全性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・追突事故や正面衝突事故の件数が約7割減少。死傷事故率も約6割減少するなど、道路交通の安全性が向上。 <p>③重要港湾への物流利便性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通混雑が緩和したことで、輸送時間短縮によるドライバーの労働時間が削減し輸送効率が向上するなど、木材チップの流通利便性が向上。 <p>④食品雑貨等の流通利便性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・搬送時間の定時性が確保され、食品雑貨等の流通利便性が向上。 <p>⑤地域産業活性化に寄与</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当別町農産品の出荷時の輸送の安定性や効率性が向上したことにより、地域産業の活性化に寄与。 <p>⑥救急搬送の安定性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・救急搬送時間の短縮により患者負担が軽減するなど、救急搬送の安全性・安定性が向上。 <p>【事業実施による環境の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・環境影響評価は対象外事業である。 <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・人口は、開通前10.7万人(S60)→開通後13.8万人(H27)となっている。 <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・蔵岱拡幅の整備により、交通混雑の緩和、物流の効率化及び道路交通の定時性、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する。 <p>【改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 <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"> ・同種事業の計画・調査のあり方について、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、見直しの必要性はないものとする。 	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336号 浦幌道路 (H4～H23) 北海道開発局	5年以内	74	<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"> ・交通量 整備前 (H6) : 889台/日 (現道) 実績 (H27) : 709台/日 (現道)、638台/日 (当該路線) ・事業費 計画時: 64億円 実績: 74億円 ・費用便益比 B/C=1.2 (B=190億円、C=158億円) <p>【事業の効果の発現状況】</p> <p>①狭小幅員及び線形不良の解消</p> <ul style="list-style-type: none"> ・十分な道路幅員が確保され、急カーブ、急勾配の解消により大型車のすれ違い困難が解消し、車両走行の円滑性や安全性が向上。 <p>②水産品の流通利便性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・秋さけの輸送時間が約13分短縮。さけの卵の鮮度向上により、品質の高い商品の加工が可能となり、釧根地域の水産加工業者の売上増に貢献するなど地域の水産業振興を支援。 <p>③地域産業活性化に寄与</p> <ul style="list-style-type: none"> ・公共牧場の経営の改善に寄与し、公共牧場の管理運営コストの低減及び地域酪農振興を支援。 ・拠点漁港とのアクセス向上により沿線に水産加工場が立地し、地域経済の振興に寄与。 <p>④畜産品の流通利便性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・生乳の集送乳経路が見直され集送乳が合理化し、円滑・安定的な走行が可能となり、走行中の揺れや振動に起因する生乳の品質低下を軽減。 <p>⑤重要港湾への流通利便性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・重要港湾釧路港から十勝沿岸部地域へのアクセス向上により、重油や飼料の輸送時間が約8分短縮され、流通利便性が向上。 <p>⑥新たな周遊観光ルートの形成を支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・海岸沿いの国道336号と内陸部の国道38号の観光資源を結ぶ新たな周遊観光ルートが形成され、サイクルツアー等の新たな観光形態が発現。 ・パラグライダー発着場へのアクセス向上により、道外・海外観光客の移動の利便性が向上。 <p>⑦道路交通の安全性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・通過交通の分散が図られ現道並行区間の死傷事故件数が約8割減少。 ・道路ネットワークの多重化により、国道38号通行止め時の迂回時間を約125分短縮。 <p>【事業実施による環境の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・環境影響評価は対象外事業である。 <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・人口は、事業化当時約8.4千人(H2)→開通後4.9千人(H27)となっている。 ・耕地面積は、事業化当時9.418ha(H2)→開通後10.405ha(H27)となっている。 ・製造品出荷額は、事業化当時64.7億円(H2)→開通後152.1億円(H26)となっている。 <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・浦幌道路の整備により、隘路区間の解消、道路の安全な通行の確保など、当初の目的が達成されていることから、今後の事後評価の必要性はないものとする。 <p>【改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 <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"> ・同種事業の計画・調査のあり方について、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考える。 	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 土屋バイパス (S60～H24) 東北地方整備局	5年以内	139 (暫定)	<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"> ・交通量（道路交通センサス、トラカンデータ、交通量調査） 整備前(H23)：16,789台/日（現道部） 実績(H28)：229台/日（現道部）、15,548台/日（当該路線） ・事業費 整備前：170億円(完成) 実績：139億円(暫定) ・費用便益比 B/C=1.4 (B=302億円 C=224億円) <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ol style="list-style-type: none"> ①新幹線駅へのアクセス向上の状況 <ul style="list-style-type: none"> ・平内町～東北新幹線新青森駅 現況:63分→整備後:47分 ②重要港湾へのアクセス向上の状況 <ul style="list-style-type: none"> ・平内町～青森港 現況:47分→整備後:39分 ③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"> ・平内町～青森市 現況:44分→整備後:36分 ④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"> ・浅虫水族館 現況：305千人→整備後：310千人 ⑤三次医療施設へのアクセス向上の状況 <ul style="list-style-type: none"> ・平内町～青森県立中央病院 現況:29分→整備後:27分 ⑥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"> ・旧国道4号の日交通量 現況：16,789台/日→整備後：229台/日 土屋バイパスの日交通量 整備後：15,548台/日 ・バイパス及び旧国道4号の死傷事故件数 現況：8件/年→整備後：2件/年 <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"> ・東北縦貫自動車道八戸線 平成25年3月24日 上北道路（六戸JCT～上北IC） 開通 延長7.7km ・東北縦貫自動車道八戸線 平成24年度 天間林道路（（仮）天間林（1）IC～（仮）天間林（2）IC） 事業化 延長8.3km <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業の目的に対する効果を発現しており、現時点では今後の事後評価の必要性はない。なお、社会状況等の変化に応じて完成形の整備を検討する。 <p>【改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 <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"> ・特になし 	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7号 青森西バイパス (Ⅱ期) (H19～H23) 東北地方整備局	5年以内	36	<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"> ・交通量（道路交通センサス、トラカンデータ） 整備前(H22)：24,812台/日 実績(H28)：24,223台/日 ・事業費 整備前：42億円 実績：36億円 ・費用便益比 B/C=3.6 (B=234億円 C=65億円) <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ol style="list-style-type: none"> ①新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上の状況 <ul style="list-style-type: none"> ・旧浪岡町～東北新幹線新青森駅 現況：37分→整備後：30分 ②重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上の状況 <ul style="list-style-type: none"> ・旧浪岡町～青森港 現況：50分→整備後：36分 ③三次医療施設へのアクセス向上の状況 <ul style="list-style-type: none"> ・旧浪岡町～青森県立中央病院 現況：64分→整備後：43分 <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"> ・東北新幹線 平成22年12月4日 全線開業（八戸～新青森） 延長 81.8km ・北海道新幹線 平成28年3月26日 開業（新青森～新函館北斗） 延長148.8km <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業の目的に対する効果を発現しており、現時点では今後の事後評価の必要性はない。 <p>【改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 <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"> ・特になし 	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)
日本海沿岸東北 自動車道 温海～鶴岡 (H15～H23) 東北地方整備局	5年以内	1,085	<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"> 交通量（道路交通センサス、トラカンデータ、交通量調査） 整備前(H22)：107百台/日（現道部） 実績(H28)：47百台/日（現道部）、74百台/日（当該路線） 事業費 整備前：1,117億円(完成) 実績：1,085億円(完成) 費用便益比 B/C=1.7 (B=2,727億円 C=1,580億円) <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ol style="list-style-type: none"> ①第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上の状況 <ul style="list-style-type: none"> ・温海庁舎一庄内空港（整備前：42分⇒整備後：31分） ②特定重要港湾もしくは国際コンテナ航路の発着港湾へのアクセス向上の状況 <ul style="list-style-type: none"> ・鶴岡市→新潟港（整備前：166分⇒整備後：163分） ③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"> ・温海地区～鶴岡市役所（整備前：39分⇒整備後：33分） ④I C等から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"> ・あつみ温泉の観光客数（H22：24.8万人/年⇒H27：36.7万人） ⑤三次医療施設へのアクセス向上の状況 <ul style="list-style-type: none"> ・あつみ温泉地区⇄日本海総合病院（整備前：50分⇒整備後：42分） ⑥並行区間等における交通量の減少による安全性向上の状況 <ul style="list-style-type: none"> ・対象区間および現道における死傷事故件数（H21～H23：117件/3年⇒H24～H26：75件/3年） ⑦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"> ・国道7号（第1次緊急輸送道路）を含めた全面通行止め（H18～H23：29回⇒H24～H28：1回） <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"> ・日本海沿岸東北自動車道 <ul style="list-style-type: none"> 平成24年10月 象潟仁賀保道路（金浦IC～仁賀保IC）L=6.9km 開通 平成25年度 朝日温海道路（朝日まほろばIC～あつみ温泉IC）L=40.8km 事業化 遊佐象潟道路（遊佐島IC（仮）～象潟IC）L=17.9km 事業化 平成27年10月 象潟仁賀保道路（象潟IC～金浦IC）L=6.8km 開通 <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業の目的に対する効果を概ね発現しており、現時点では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、社会状況等の変化に応じて改めて事後評価を実施する。 <p>【改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 <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"> ・特になし 	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7号 鶴岡バイパス (H20～H23) 東北地方整備局	5年以内	38 (一部暫定)	<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"> ・交通量（道路交通センサス、トラカンデータ、交通量調査） 着手前(H17)：144百台/日（現道部） 実績(H28)：146百台/日（現道部） ・事業費 整備前：50億円(完成) 実績：38億円(一部暫定) ・費用便益比 B/C=3.6 (B=310億円 C=87億円) <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ol style="list-style-type: none"> 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状況 <ul style="list-style-type: none"> ・覚岸寺交差点を含む区間の旅行速度（整備前：17km/h⇒整備後：44km/h） ②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"> ・温海地区～鶴岡市役所（整備前：39分⇒整備後：33分） ※日沿道 温海～鶴岡の効果を含む 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"> ・庄内観光物産館の県外観光客数（H22：28.8万人/年⇒H27：35.3万人/年） 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の状況 <ul style="list-style-type: none"> ・対象区間および現道における死傷事故件数（H17～H18：85件/2年⇒H25～H26：39件/2年） <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"> ・日本海沿岸東北自動車道 <ul style="list-style-type: none"> 平成24年 3月 温海～鶴岡 L=25.8km 開通 平成24年10月 象潟仁賀保道路（金浦IC～仁賀保IC）L=6.9km 開通 平成25年度 朝日温海道路（朝日まほろばIC～あつみ温泉IC）L=40.8km 事業化 遊佐象潟道路（遊佐鳥海IC（仮）～象潟IC）L=17.9km 事業化 平成27年10月 象潟仁賀保道路（象潟IC～金浦IC）L=6.8km 開通 ・一般国道112号 <ul style="list-style-type: none"> 平成24年12月 鶴岡北改良 L=2.0km 開通 <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業の目的に対する効果を発現しており、現時点では今後の事後評価の必要性はない。なお、社会状況等の変化に応じて完成形の整備を検討する。 <p>【改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 <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"> ・特になし 	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175号 西脇バイパス (S19～H23) 近畿地方整備局	5年以内	44	<p>【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通量 整備前(H17):30,300台/日(当該路線) 実績(H28):30,100台/日(当該路線) ・事業費 計画時:50億円 実績:44億円 ・費用便益比 B/C=5.9 (B=397億円、C=67億円) <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"> ・(費用便益分析対象区間) 渋滞損失削減時間:55万人・時間/年 ・(当該区間/並行区間) 並行区間等(当該区間)の渋滞損失削減率:5割削減 <p>②地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出削減量:2477.31t-CO2/年 <p>③生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道等における自動車からのNO2排出削減率(排出削減量:7.75t/年、排出削減率:3割削減) ・現道等における自動車からのSPM排出削減率(排出削減量:0.45t/年、排出削減率:3割削減) <p>【事業実施による環境の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・環境影響評価は実施していない。 <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・沿線市の兵庫県西脇市の人口は、事業化前(平成17年)の水準と比較すると減少傾向。 ・自動車保有台数は、事業化前(平成17年)と比べると、近年横ばい。 <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <p>西脇バイパスの開通により、渋滞の緩和、渋滞に起因する事故の減少が確認される等、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。また、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。</p> <p>【改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・想定し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。 <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"> ・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。 	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2号 三原バイパス (S46～H23) 中国地方整備局	5年以内	913	<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"> ・交通量 整備前 (H19) : 40,700～45,500台/日 (当該路線) 実績 : 23,300台/日 (当該路線) ・事業費 整備前 (H19) : 1,392億円 実績 : 913億円 ・費用便益比 B/C 1.1 (B : 1,614億円、C : 1,521億円) <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・渋滞損失時間が約8割削減 ・三原西部工業団地から尾道糸崎港 (重要港湾) までのアクセスが向上【約49分→約28分】 ・三原市中心市街地活性化基本計画との連携により中心市街地の人口が増加し活性化 ・地域高規格道路「福山本郷道路」の一部として位置づけ ・旧国道2号の城町南交差点～三原警察入口交差点間において無電柱化達成 ・三原市消防署西部分署から三次救急医療機関 (JA尾道総合病院) へのアクセスが向上【約59分→約37分】 ・旧国道2号の死傷事故件数が減少【149件/年 (H9) →58件/年 (H26)】 ・第一次緊急輸送道路として機能 <p>【事業実施による環境の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・三原バイパスへ交通が転換し、旧国道2号において沿線の騒音が環境基準を達成し、沿道地域の環境が改善した。 <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・三原市中心市街地の人口は平成7年から平成27年にかけて増加【H7:6,311人→H27:7,587人】 ・三原市の自動車保有台数は昭和55年から平成27年にかけて増加【S55:38,811台→H27:69,399台】 ・平成27年3月に高規格道路「中国横断自動車道尾道松江線」(自動車専用道路)が全線開通 ・平成23年4月に地域高規格道路「広島中央フライトロード」三原市本郷町～三原市大和町区間約10km (自動車専用道路)が開通 <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・三原バイパスは早期に効果発現させるため、暫定2車線整備を行った。この整備により、現道の渋滞緩和、所要時間の短縮、死傷事故件数の減少、中心市街地の活性化・観光振興の支援など、事業目的に見合った効果が確認できることから、今後の事後評価の必要性はないと考える。 <p>【改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・三原バイパスの整備により一定の効果は得られているものの、バイパス本線の渋滞が発生している交差点においては、隣接する木原道路の整備、交差点改良等の必要な対策を進めていく。なお、4車線整備については、事業中である松永道路の4車線整備及び木原道路などのネットワーク整備による今後の交通状況を踏まえて検討を行う。 <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"> ・沿線自治体の目指すべき姿 (地域計画) と整合させ、経済、観光の関係者から情報収集を行うなど、道路整備による多面的な効果の把握に努める必要がある。 ・事業評価手法の見直しについては、必要はないと考えるが、今後周辺道路整備が進み、ネットワークとしての効果も発揮することが期待されるため、引き続き社会経済指標やビッグデータ等データの蓄積に努める。 	対応なし	中国地方整備局 道路部 道路計画課 (課長 岡本 雅之)

事業名 (事業実施期間) 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
一般国道2号 西条バイパス (S49～H23) 中国地方整備局	5年以内	399	<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"> ・交通量 整備前 (H15) : 42,900～60,400台/日 (当該路線) 実績 : 20,600～26,800台/日 (当該路線) ・事業費 整備前 (H15) : 540億円 実績 : 399億円 ・費用便益比 B/C 3.7 (B : 3,850億円、C : 1,049億円) <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・渋滞損失時間が約1割削減 ・土地区画整理事業との連携により沿道まちづくりが進展 ・拠点開発プロジェクトを支援 ・旧国道2号 (国道486号) の死傷事故件数が減少【97件/年 (S63) →89件/年 (H23～H26平均)】 ・第一次緊急輸送道路として機能 ・主要地方道志和インター線及び市道西条駅大学線(ブルーパール)がH17年度開通し、西条バイパスにアクセス、国道375号御園宇バイパスがH26年度開通し、西条バイパスにアクセス【事業実施による環境の変化】特になし <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・東広島市の人口は、昭和45年から平成27年にかけて増加【S45 : 9万人→H27 : 19万人】 ・東広島市の自動車保有台数は、昭和45年から平成27年にかけて増加【S45 : 2万台→H27 : 13万台】 ・昭和50年度に地域高規格道路「東広島廿日市道路」の一部を構成する東広島バイパスが事業化。 ・平成5年度に高規格幹線道路「東広島・呉道路」が事業化。 ・平成7年度に地域高規格道路「東広島廿日市道路」の一部を構成する安芸バイパスが事業化。 ・平成17年度までに主要地方道志和インター線及び市道西条駅大学線(ブルーパール)が開通。 ・平成25年度までに東広島バイパスが一部開通。 ・平成26年度に東広島・呉道路及び国道375号御園宇バイパスが全線開通。 <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・西条バイパスは早期に効果発現させるため、バイパス区間については暫定2車線整備を行った。この整備により、現道の渋滞緩和、所要時間の短縮、死傷事故件数の減少、地域経済の活性化、地域産業の支援など、事業目的に見合った効果が確認できることから、今後の事後評価の必要性はないと考える。 <p>【改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・西条バイパスの整備により、一定の効果は得られているものの、バイパス本線の事故が発生している交差点においては、引き続き交差点改良などの必要な対策を進めていく。なお、4車線整備については事業中である安芸バイパス、東広島バイパスなどの整備による今後の交通状況及び所要時間や時間信頼性の変動などを踏まえて検討を行う。 <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"> ・当該事業は、整備目的である地域経済の活性化、地域産業の支援等において効果が確認できており、今後とも同種事業の計画・調査にあたっては、沿線自治体の目指すべき姿(地域計画)と整合させることは必要であり、更に、経済、観光の関係者から情報収集を行うなど、道路整備による多面的な効果の把握に努める必要がある。 ・事業評価手法の見直しについては、整備目的を果たしていることから必要はないと考えるが、今後周辺道路整備が進み、ネットワークとしての効果も発揮することが期待されるため、引き続き社会経済指標やビッグデータ等データの蓄積に努める。 	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 小郡改良 (S48～H23) 中国地方整備局	5年以内	279	<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"> ・交通量 整備前 (H19) : 30,100～41,400台/日 (当該路線) 実績 : 21,700台/日 (当該路線) ・事業費 整備前 (H19) : 310億円 実績 : 279億円 ・費用便益比 B/C 1.2 (B : 592億円、C : 478億円) <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・渋滞損失時間が約9割削減 ・土地区画整理事業との連携により沿線のまちづくりの進展 ・重点整備地区(新山口駅周辺)における生活関連経路0.65km (国道9号) のバリアフリー化、小郡都市計画区域内の無電柱化に寄与 ・旧国道9号の死傷事故件数の減少【20.3件/年 (H10～12平均) →6.0件/年 (H25～27平均)】 ・平成23年7月に地域高規格道路「山口宇部小野田連絡道路」の一部を形成する山口宇部道路 (自動車専用道路) の朝田IC～嘉川ICが開通し、長谷ICと当該区間が接続 <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】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・山口市の人口は、昭和45年から平成27年にかけて増加【S45 : 16.0万人→H27 : 19.7万人】 ・山口市の自動車保有台数は、昭和45年から平成27年にかけて増加【S45 : 2.9万台→H27 : 15.6万台】 ・平成23年7月に地域高規格道路「山口宇部小野田連絡道路」の一部を形成する山口宇部道路 (自動車専用道路) の朝田IC～嘉川ICが開通し、平成28年3月に山口宇部道路と中国自動車道が小郡JCTにより接続。 <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・小郡改良は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と考える。 <p>【改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・小郡改良は完成4車線整備を行った。この整備により、交通混雑の緩和、安全性の確保、区画整理等沿道まちづくりとの連携など一定の効果が確認できることから、改善措置の必要性はないと考える。 <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"> ・当該事業は、整備目的である交通混雑の緩和、安全性の確保、区画整理等沿道まちづくりとの連携などにおいて効果が確認できており、今後とも同種事業の計画・調査にあたっては、沿線自治体の目指すべき姿 (地域計画) と整合させることは必要であり、更に、経済、観光の関係者から情報収集を行うなど、道路整備による多面的な効果の把握に努める必要がある。 ・事業評価手法の見直しについては、整備目的を果たしていることから必要はないと考えるが、今後周辺道路整備が進み、ネットワークとしての効果も発揮することが期待されるため、引き続き社会経済指標やビッグデータ等データの蓄積に努める。 	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)
一般国道9号 萩・三隅道路 (H4～H23) 中国地方整備局	5年以内	697	<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"> ・事業費 整備前 (H22) : 709億円 実績 : 697億円 ・費用対効果分析結果 効果 : 1,436億円、費用 : 1,011億円 <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・水産品等の流通利便性向上、現道区間におけるISO規格コンテナ輸送車の通行不能区間が解消 ・高規格幹線道路「山陰自動車道」に並行する自動車専用道路の一部として位置づけ ・道の駅萩一まーと(萩市)～青海島(長門市)等の観光周遊性が向上 ・現道区間における死傷事故件数の減少【38.50件/年 (H16～19平均) →15.25件/年 (H24～27平均)】 ・第1次緊急輸送道路として機能、異常気象時通行規制区間、冬期交通障害区間が解消 ・当該事業の整備が契機となり、萩市と長門市が共同で「萩・長門清掃工場」を建設、稼働を開始 <p>【事業実施による環境の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・環境影響評価実施要綱 (昭和59年閣議決定) に基づき、環境影響評価を実施。 <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・萩市・長門市の人口は、平成2年から平成27年にかけて減少【H2 : 11.7万人→H27 : 8.5万人】 ・萩市・長門市の自動車保有台数は、平成2年から平成27年にかけて増加【H2 : 5.6万台→H27 : 6.7万台】 ・平成23年5月までに地域高規格道路「小郡萩道路」の一部を形成する美作東JCT～絵堂IC間が開通し、平成26年度に絵堂IC～萩IC間が事業化。 ・平成28年度に長門・俵山道路に接続する俵山・豊田が事業化。 <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・萩・三隅道路は早期に効果発現させるため暫定2車線整備を行ったこの整備により、現道の線形不良箇所 の 解消、災害時の代替ルートの確保及び地域活性化など、事業目的に見合った効果が確認できることから、今後の事後評価の必要はないと考える。 <p>【改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・萩・三隅道路の整備により、一定の効果が確認できることから、改善措置の必要性はないと考える。なお、4車線整備については、現在進めている山陰道のネットワーク整備による今後の交通状況を踏まえて検討する。 <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"> ・同種事業の計画・調査にあたっては、広域的な効果が発現するという観点で、道路整備による多面的な効果の把握に努める必要がある。 ・事業評価手法の見直しについては、必要はないと考えるが、一連区間 (プロジェクト) を対象に適切に評価することも重要と考える。 	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55号 日和佐道路 (H7～H23) 四国地方整備局	5年以内	494	<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"> ・交通量 整備前(H6)：7,300台/日(並行現道 国道55号) 実績(H28)：2,200台/日(並行現道 国道55号)、8,300台/日(当該路線) ・事業費 計画時：440億円 実績：494億円 ・費用便益比 B/C=1.2 (B=860億円、C=747億円) <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・長距離高速バスの利便性や快適性が向上 ・共用空港へのアクセス向上【美波町～徳島阿波おどり空港(107分→96分)】 ・国際コンテナ航路発着港湾へのアクセス向上【美波町～徳島小松島港(55分→50分)】 ・農林水産品の流通利便性が向上【阿波尾鷲、伊勢エビ、アワビ】 ・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 ・日常活動圏中心都市へのアクセス向上【美波町～阿南市(46分→41分)】 ・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【道の駅日和佐、ひわさうみがめトリアスロンなどを支援】 ・I C等から主要な観光地へのアクセス向上による効果【薬王寺、サーフィンスポット、日和佐うみがめ博物館カレッタ】 ・三次医療施設へのアクセス向上【美波町から徳島県赤十字病院への所要時間が5分短縮】 ・徳島県の第一次緊急輸送道路に指定 ・事前通行規制区間の代替路を形成 ・美波町への移住促進により、人口が社会増 <p>【事業実施による環境の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・特になし <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・日和佐道路に接続する桑野道路が平成23年度に、福井道路が平成24年度に事業化。 ・四国横断自動車道(鳴門JCT～徳島IC：延長10.9km)が平成26年度に開通。 ・美波町の人口は、開通前の平成17年以降、減少傾向。 ・日和佐道路の利用が想定される通勤・通学流動(H22)は約2,400人/日であり、海部郡(美波町、牟岐町、海陽町)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。 <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・日和佐道路の開通により、現道の事前通行規制区間の代替路として、安全・安心な通行の確保、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。 <p>【改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・日和佐道路は、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。 <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"> ・現時点では、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性は見られない。 	対応なし	四国地方整備局 道路部 道路計画課 (課長 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)
四国横断自動車道 愛南大洲線 宇和島北～西予宇和 (H10～H23) 四国地方整備局	5年以内	543	<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"> ・交通量 整備前(H9)：23,600台/日（並行現道 国道56号） 実績(H27)：12,200台/日（並行現道 国道56号）、12,600台/日（当該路線） ・事業費 計画時：644億円 実績：543億円 ・費用便益比 B/C=2.7 (B=2,090億円、C=764億円) <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・空港連絡バスの利便性や快適性が向上 ・第二種空港へのアクセス向上【宇和島市～松山空港(110分→96分)】 ・農林水産品の流通利便性が向上【養殖マダイ、河内晩柑】 ・拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成【宇和島市～松山市】 ・日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成【宇和島市～大洲市(48分→34分)】 ・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【三間ICや西予宇和IC周辺の工場整備、愛南町磯釣り大会などを支援】 ・IC等から主要な観光地へのアクセス向上による効果【宇和島港へ寄港するクルーズ船の増加】 ・三次医療施設へのアクセス向上【西予市から市立宇和島宇病院への所要時間が7分短縮】 ・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(60件→24件)】 ・第一次緊急輸送道路に指定 ・輸送コスト削減、遅延による損失の削減、安全な輸送などの直接的な効果に加え、出荷先拡大などに貢献 ・三間ICを中心とした広域防災拠点機能の集約化（物資拠点、啓開活動拠点、三間支所代替拠点機能） ・宇和島市の定住自立構想を支援 <p>【事業実施による環境の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・特になし <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・沿線地域(宇和島市、西予市)の人口は、開通前の平成22年以降、減少傾向。 ・沿線地域(宇和島市、西予市)の自動車保有台数は、開通前の平成22年以降、横ばい。 ・開通区間(宇和島北IC～西予宇和IC)の利用が想定される通勤・通学流動(H22)は約1,822人/日であり、沿線地域から他市町村への通勤・通学者の6～7割が自家用車を利用。 <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・四国横断自動車道愛南大洲線(宇和島北～西予宇和)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。 <p>【改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・四国横断自動車道愛南大洲線(宇和島北～西予宇和)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。 <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"> ・現時点では、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性は見られない。 	対応なし	四国地方整備局 道路部 道路計画課 (課長 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33号 三坂道路 (H8～H23) 四国地方整備局	5年以内	382	<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"> ・交通量 整備前(H6)：8,200台/日(並行現道 国道33号) 実績(H28)：600台/日(並行現道 国道440号)、7,200台/日(当該路線) ・事業費 計画時：387億円 実績：382億円 ・費用便益比 B/C=1.1 (B=577億円、C=533億円) <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・特急停車駅へのアクセス向上【久万高原町～JR松山駅(60分→56分)】 ・第二種空港へのアクセス向上【久万高原町～松山空港(67分→63分)】 ・重要港湾へのアクセス向上【久万高原町～松山港(75分→71分)】 ・農林水産品の流通利便性が向上【久万高原町～松山IC(36分→32分)】 ・地域高規格道路「高知松山自動車道」の一部を構成 ・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【高知市～松山市(175分→171分)】 ・日常活動圏中心都市へのアクセスが向上【久万高原町～松山市(57分→53分)】 ・第72回国民体育大会(えひめ国体)の円滑な運営を支援 ・久万高原町内の観光施設へのアクセスが向上【沿線の道の駅、スポーツレジャー施設等の入場者数が増加】 ・三次医療施設へのアクセス向上【久万高原町～愛媛県立中央病院救命救急センター(47分→43分)】 ・急カーブや急勾配を回避するルートが形成され、走行性や安全性が大幅に向上 ・「愛媛県地域防災計画」において、第一次緊急輸送道路に指定 ・旧国道33号(現国道440号：第一次緊急輸送道路)が通行止めになった場合の代替路を形成 ・三坂道路の整備に伴い、国道33号の事前通行規制区間が7.4km短縮、チェーン規制時間が約277時間短縮 ・産科・産婦人科病院へのアクセス向上により出産環境が大幅に改善 ・久万高原町内に新たに木材チップ工場が進出、地域資源の有効活用や雇用拡大、地域経済の活性化に期待 ・久万高原町では、三坂道路の開通後に新たなイベントが企画・実施されており、地域観光が活性化 <p>【事業実施による環境の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・特になし <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・沿線地域(久万高原町)の人口は、開通前の平成22年以降、減少傾向。 ・沿線地域(久万高原町)の自動車保有台数は、開通前の平成22年以降、減少傾向。 ・開通区間(三坂道路)の利用が想定される通勤・通学流動(H22)は約844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。 <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・三坂道路の開通により、現道の通行障害の解消、中山間地の救急医療体制等の強化、観光交流人口の拡大を通じた地域の活性化、防災機能の強化など、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。 <p>【改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・三坂道路は、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。 <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"> ・現時点では、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性は見られない。 	対応なし	四国地方整備局 道路部 道路計画課 (課長 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 土佐道路 (S46~H23) 四国地方整備局	5年以内	527	<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"> ・交通量 <ul style="list-style-type: none"> 整備前(S46)：25,800台/12時間(並行現道 国道33号) 実績(H28)：34,900台/日(並行現道 国道33号)、46,300台/日(当該路線) ・事業費 計画時：517億円 実績：527億円 ・費用便益比 B/C=1.9 (B=2,849億円、C=1,491億円) <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道等の渋滞損失時間が削減【約1,656千人時間/年→約768千人時間/年 53.6%削減】 ・高知市西部から高知駅までの所要時間が短縮【34分→23分】 ・高知市西部から高知龍馬空港までの所要時間が短縮【55分→47分】 ・高知市西部から高知新港までの所要時間が短縮【50分→38分】 ・広域道路整備基本計画に位置づけのある高知環状道路を形成 ・潮江西部土地区画整理事業と連携を図った事業を推進 ・土佐市から日常生活圏中心都市である高知市へのアクセスが向上【45分→30分】 ・大規模イベント(リョーマの休日、よさこい祭り)への来訪者を支援【高知市西部→とさてらす(高知観光情報発信館)：34分→23分】 ・高知城、わんぱくこうちなどの主要な観光地へのアクセスが向上 ・公共公益施設(はりまや橋観光バスターミナル、高知駅バスターミナル)へスムーズなアクセス【高知市西部→はりまや橋観光バスターミナル：32分→23分】 ・高知市西部から三次救急医療施設へのアクセスが向上【高知市西部→高知医療センター：42分→35分】 ・高知県緊急輸送道路ネットワーク計画(平成24年1月策定)において第一次緊急輸送道路に位置づけ ・学校や沿線住民による自主防災活動など防災意識の向上に寄与 ・高知県が実施している「みち再生事業」と連携し、一体的な景観を形成 ・土佐道路周辺の生活道路における交通事故の減少に寄与 <p>【事業実施による環境の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・特になし <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・沿線地域(高知市)の人口は、昭和55年の一部暫定供用後増加を続けていたが、平成17年以降減少傾向。 ・沿線地域(高知市)の自動車保有台数は微増傾向。 ・土佐道路の利用が想定される通勤流動(H22)は約7,800人/日であり、昭和55年に比べて1.4倍の増加。 <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・土佐道路の完成供用により、国道32号、国道33号の交通渋滞緩和や、各拠点への所要時間の短縮、高知市中心部への通過交通の分散など、「混雑緩和」「環状道路としての機能」「緊急医療や災害時の支援」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、今後の事業評価の必要性はない。 <p>【改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・土佐道路は、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。 <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"> ・現時点では、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性は見られない。 	対応なし	四国地方整備局 道路部 道路計画課 (課長 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3号 筑紫野バイパス (H19～H23) 九州地方整備局	5年以内	28	<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"> ・交通量 整備前(H17)：31,334台/日(当該路線) 実績(H28)：44,242台/日(当該路線) ・事業費 整備前：26億円 実績：28億円 ・費用便益比 B/C=4.8 (B=216億円 C=45億円) <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・円滑なモビリティの確保。(国道3号の渋滞損失時間の削減：削減率約10割) ・物流効率化の支援。(特定重要港湾へのアクセス向上：鳥栖市～博多港(約1分短縮)) ・国土・地域ネットワークの構築。(日常生活圏の中心都市へのアクセス向上：筑紫野市～鳥栖市(約1分短縮)) ・沿線住民の利便性向上。(原田オンランプ整備や下り線相互の乗り入れ口整備により、国道200号沿線の住宅地や鉄道駅へのアクセス性が向上) <p>【事業実施による環境の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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：66dB→66dB、夜間：65dB→64dB) <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・筑紫野市の人口は、増加傾向にあり、一世帯あたりの自動車保有台数は福岡県全体を上回っている。 ・当該道路の交通量は、筑紫野バイパス開通後に増加。 <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業目的に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。 <p>【改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・筑紫野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」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。 <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"> ・施工箇所は住宅が密集し、利用交通量も多い箇所であったため、周辺環境への影響を最小限とすべき施工方法で実施したことにより、沿線地域や道路利用者とのトラブルもなく円滑に工事を進めることができた。 ・今後も、拡幅事業のような周辺交通や生活環境へ影響が生じる事業においては、周辺環境への影響を考慮した施工方法の選定、手順等の工夫を図ることが必要である。 ・事業評価手法について、見直しの必要性はない。 	対応なし	九州地方整備局 道路部 道路計画第一課 (課長 米村享紘)
一般国道202号 福岡外環状道路 (S48～H23) 九州地方整備局	5年以内	2,090	<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"> ・交通量 整備前(H6)：15,517台/12h(並行現道 大野城二文線) 実績(H27)：11,708台/12h(並行現道 大野城二文線) 実績(H27)：25,997台/12h(当該路線) ・事業費 整備前：2,090億円 実績：2,090億円 ・費用便益比 B/C=2.2 (B=7,892億円 C=3,640億円) <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・円滑なモビリティの確保。(並行する(主)大野城二文線の渋滞損失時間の削減：削減率約5割) ・個性ある地域の形成。(主要な観光地へのアクセス向上：福岡市博多区～糸島市(約18分短縮)) ・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：福大病院からの時間圏が拡大(10分圏カバー人口が約3.6万人増加)) ・交通事象の変化。(市街地への流入交通の減少：開通前32.6万台/日→開通後28.2万台/日) ・歩行者の安全性向上。(並行・放射道路の歩行者事故件数の減少：開通前58件→開通後37件) ・企業立地の促進。(沿線の商業施設床面積が増加：開通前：1.7ha→開通後26.3ha) ・公共交通の利便性向上。(福大病院と西鉄大橋駅を結ぶ新たなバス路線の新設) <p>【事業実施による環境の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・並行する(主)大野城二文線の騒音値が低減し、環境基準値を達成している。(昼間：69dB→67dB、夜間：62dB→60dB) <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・沿線地域(福岡市、春日市、大野城市)の人口は、増加傾向にあるが、一世帯あたりの自動車保有台数は福岡県・九州全体を下回っている。 ・並行現道の交通量は、福岡外環状道路開通後に減少。 <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業目的に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。 <p>【改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・福岡外環状道路の整備により、「交通混雑の緩和」及び「交通安全性の向上」、「市街地形成の促進」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。 <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"> ・福岡市西南部地域で外環状道路を利用した公共交通の利便性向上を図るため、沿線病院や行政、交通事業者等による勉強会や検討会等を実施し、社会実験と試行運行を経て大橋駅から福大病院のバス路線新設を実現することができた。 ・社会資本を有効に活用するためには、地域ニーズを踏まえて公共交通等の道路の活用方策を検討し、本格実施に向けた関係機関との十分な調整、協議を行うことが重要である。 ・事業評価手法について、見直しの必要性はない。 	対応なし	九州地方整備局 道路部 道路計画第一課 (課長 米村享紘)

事業名 (事業実施期間) 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
一般国道497号 佐々佐世保道路 (H5～H23) 九州地方整備局	5年以内	426	<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"> ・交通量 整備前 (H17) : 31,188台/日 (並行現道 国道204号) 実績 (H27) : 23,190台/日 (並行現道 国道204号) 実績 (H27) : 20,089台/日 (当該路線) ・事業費 整備前 : 541億円 実績 : 426億円 ・費用便益比 B/C=2.3 (B=1,384億円 C=597億円) <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・円滑なモビリティの確保。(並行する国道204号・国道35号の渋滞損失時間の削減 : 削減率約5割) ・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 : 佐々町～佐世保市 (約11分短縮)) ・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 : 平戸市～佐世保市総合医療センター (約11分短縮)) ・佐世保市への誘致企業数の増加 (開通後H23～H28の誘致企業数12社) ・佐々バスセンター発着の高速バス利用者が増加 <p>【事業実施による環境の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・並行する国道204号の騒音値が低減し、環境基準値を下回る。(昼間 : 71dB→66dB、夜間 : 65dB→61dB) <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・沿線地域 (佐世保市・佐々町) の人口は、減少傾向にあるものの、一世帯あたりの自動車保有台数は、長崎県平均・九州全体との差が縮小。 ・並行現道の交通量は、佐々佐世保道路開通後に減少。 <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 <p>【改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・佐々佐世保道路の整備により、「沿線地域の活性化」、「渋滞緩和」等について、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。 ・ただし、当該事業は暫定2車線での開通であるため、当面の交通状況や広域的な交通需要の動向などから4車線化の必要性について検討することが必要である。 ・また、西九州自動車道全体としての整備効果を発揮するためには、未整備区間の整備推進が必要である。 <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"> ・佐々佐世保道路では、トンネル掘削土等の建設発生土を有効活用するために自治体と連携して用地の先行取得を行うと共に、国・県・沿線自治体で構成される連絡調整会議で建設発生土の調整を行い、事業を円滑に進めることが出来た。 ・建設発生土等の副産物資源の有効活用が円滑に図れるよう関係機関との情報共有や協力体制を確立することが重要である。 ・事業評価手法について、見直しの必要性はない。 	対応なし	九州地方整備局 道路部 道路計画第一課 (課長 米村享紘)

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58号 那覇西道路 (H13～H24) 沖縄総合事務局	5年以内	1,677	<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"> ・交通量 整備前(H23.7)：69,400台/日（並行現道 国道58号） 実績(H27.10)：59,700台/日（並行現道 国道58号）、21,400台/日（当該路線） ・事業費 計画時：1,839億円 実績：1,677億円 ・費用便益比 B/C=0.9（B：2,090億円、C：2,367億円） <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道等の損失時間が削減【264万人時間/年→114万人時間/年】 ・第二種空港へのアクセス向上【那覇空港～那覇空港新港ふ頭(25分→10分)】 ・重要港湾へのアクセス向上【那覇空港～那覇空港新港ふ頭(25分→10分)】 ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上【那覇空港～那覇市役所(22分→10分)】 ・主要な観光地へのアクセス向上【那覇空港～国際通り(21分→9分)】 ・三次医療施設へのアクセス向上【那覇空港～浦添総合病院(38分→27分)】 ・CO2排出量を削減【4,755t-CO2/年】 ・NOx排出量を削減【21.8t-CO2/年】 ・SPM排出量を削減【1.4t-SPM/年】 <p>【事業実施による環境の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・特になし <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・那覇市の人口伸び率は、全国平均を超える伸び率。 ・那覇市の自動車保有台数の伸び率も、全国平均を越える伸び率。 ・那覇空港の航空貨物量、及び那覇港の取扱貨物量は近年増加傾向。 ・平成26年、沖縄県が那覇市を『国際物流拠点産業集積地域』に指定、製造業や卸売業等の物流拠点産業の事業所数が、近年増加傾向。 ・那覇西道路沿線で総合物流センターが相次いで供用を開始。 ・沖縄県への観光客数は近年増加傾向で、平成27年度には794万人と過去最高を更新。 <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・那覇西道路の整備により、環状道路ネットワークの一部が形成され、周辺市町村とのアクセス性が向上した。 ・並行する国道58号における「渋滞緩和」の他、「個性ある地域の形成、地域活性化、安全で安心できる暮らしの確保」等に効果を発現する等、周辺の観光振興の利用促進に寄与している。 ・更に、当該地域周辺の5市（那覇市、浦添市、豊見城市、宜野湾市、糸満市）において、『国際物流拠点産業集積地域』へ指定される等、沖縄県の振興発展にも大きく寄与し、那覇西道路の重要性が増大していくことは明らかであり、今後の事後評価の必要性はないものと判断できる。 <p>【改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・那覇西道路は、想定された効果が発現されており、当面の改善措置の必要性はない。 ・隣接する事業区間（小禄道路、那覇北道路）の供用を見据え、今後も交通状況等を把握し、環状道路ネットワークとしての機能の確保に努める。 <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"> ・事業評価手法の見直しの必要性については、整備目的の効果を確認していることから、見直しの必要性は無いと考えるが、今後はビックデータ等を用いた詳細なデータを活用し、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。 	対応なし	沖縄総合事務局 開発建設部 道路建設課 (課長 崎間齊)

【道路・街路事業】
 (補助事業等)

事業名 (事業実施期間) 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
地域高規格道路 宮古盛岡横断道路 一般国道106号 梁川道路 (H8～H24) 岩手県	5年以内	149	<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"> ・旅行速度(H27) : 63.8km/h ・交通量(道路交通センサス) 整備前(H17) : 5,345台/日 実績(H27) : 5,746台/日 <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・急カーブ及び隘路の解消 急カーブ(規定値R=150未満)16箇所→解消 最小縦断勾配 5.6%→4.0% 最小道路幅員 6.0(6.7)m→7.0(14.5～15.5)m ・歩道無し→片側歩道 防災点検危険箇所 30箇所→解消 ・交通量 5,345台/日→5,746台/日 ・走行時間の短縮 約9分→約6分 ・事故件数の減少 3件/年→約1.5件/年 <p>【事業実施による環境の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・工事中に環境対策を実施し、また、供用後も事後監視調査を実施するなど、適切な環境対策を実施している。 <p>【社会経済情勢の変化】</p> <p>宮古盛岡横断道路の整備状況(国土交通省施行)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・都南川目道路L=6.0kmのうち、川目IC～田の沢IC間のL=2.6kmが平成28年3月12日に開通済。 ・宮古箱石道路L=33.0km、平津戸松草道路L=7.0km、区界道路L=8.0kmが平成23年度に事業化。 <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 <p>【改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当初の目的どおりの効果が発現しているため、改善措置の必要性はない。 <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"> ・当初の整備目的どおりの効果を確認していることから、改善措置の必要性はない。 	対応なし	岩手県 県土整備部 道路建設課 (課長 遠藤昭人)

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)
地域高規格道路 金谷御前崎連絡道路 一般国道473号 相良バイパス (S62～H23) 静岡県	5年以内	252	<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"> ・地域高規格道路の構造要件の見直し(H15.5.2) 車線数：4車線→2車線、設計速度：80km/h以上→60km/h、最小曲線半径：280m→150m 最大縦断勾配：4%→5%、沿道アクセス：完全制限→沿道アクセス可能 ・交通量 前回(H23) BP部：0(整備前)→10,200(整備後)台/日、現道部：6,650(整備前)→4,364(整備後)台/日 今回(H28) BP部：0(整備前)→12,300(整備後)台/日、現道部：7,900(整備前)→3,700(整備後)台/日 <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・県内交通ネットワークにおける南北軸が強化 御前崎港～富士山静岡空港の走行時間の短縮(35分(整備前)→27分(整備後)：8分短縮) ・産業・観光活性化へ寄与 当該道路沿線に工業団地や物流センター等、新たに立地(相良バイパス開通後、6企業が沿線に新規進出) 御前崎港のコンテナ取扱量や、入港船舶数が増加(H22→H26：約35%増加) 御前崎港からのコンテナ運搬車両が、東名相良牧之原ICへ容易にアクセス可能となった。 (現道は、線形が悪い箇所があり、コンテナ運搬車両の通行に支障をきたしていた。) 富士山静岡空港の搭乗者数が増加、各観光地へのアクセス道路としての利用増加 (H23：34万人→H26：69万人 約2倍増加) ・現道における安全性の向上 現道交通の約8割がバイパスへ交通転換したことにより、現道部での交通事故数が減少 地域住民の安全性の向上：生活交通と通過交通の分離、通学の安全性 (【混雑度】 1.27(H22道路交通センサス)→0.20(H27道路交通センサス) 1.07低下) (【大型車混入率】 12.1%(H22道路交通センサス)→3.6%(H27道路交通センサス) 8.4%減少) (人家集中地区の交通量(台/12h)：8,019(整備前)→1,209(整備後) 約8割減少) (現道部での事故件数(件))：12(整備前：H21～H23)→5(整備後：H24～H26) <p>【事業実施による環境の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・バイパスの整備により、周辺道路で交通が分散し、NOx、CO2、SPMの排出量が削減(整備後H42推計) NOx削減量：1,250t/年 → 1,233t/年(17t/年(1.36%)削減) CO2削減量：476,500t-CO2/年 → 473,600t-CO2/年(2,900t-CO2/年(0.61%)削減) SPM削減量：61.8t/年 → 61.0t/年(0.8t/年(1.29%)削減) <p>【社会情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・富士山静岡空港が平成21年6月に開港 空港乗降客数がH23→H27で約2倍に増加、空港貨物取扱量がH23→H27で約34%増加 ・新東名高速道路(浜松いなさJCT～豊田東JCT間)が平成28年2月に開通 <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業効果は発現しており、改善措置の必要はない。 <p>【同種事業への反映等】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域高規格道路の整備は、企業立地の推進等を始めた様々な道路整備によるストック効果を高めるため、同種事業においても、ストック効果を把握しながら道路整備に取り組んでいく。 	対応なし	静岡県 交通基盤部 道路整備課 (課長 原 広司)

事業名 (事業実施期間) 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
地域高規格道路 中津日田道路 一般国道212号 本耶馬溪耶馬溪道 路 (H8～H23) 大分県	5年以内	180	<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"> ・交通量（道路交通センサス） 整備前 (H22)：約11,500台/日（現道） 実績 (H27)：約10,000台/日（現道）、1,925台/日（BP） <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成24年の九州北部豪雨の際に迂回路として機能発揮 ・主要な観光地へのアクセス性が向上 （移動時間：29分～21分） ・死傷事故率が現道に比べて約6割低減されており、道路利用者の安全性向上 （供用後の現道：32.0件/億台キロ→供用後のバイパス：14.2件/億台キロ） <p>【事業実施による環境の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業箇所周辺に希少種が確認されたが、山地部はトンネル構造とするなど、地形の改変を極力少なくすることで環境の保全を図っている。 <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成25年5月にダイハツ九州の久留米エンジン工場が生産能力を増強 ・平成26年1月より中津港から県西部の木材を県外へ移出を開始し、さらに平成26年8月より中国等海外へ輸出を開始 ・平成27年2月に中津三光道路、3月に県内の東九州自動車道が全線開通し、東九州自動車道（中津IC）と中津港が直結 ・平成27年度から日田山国道路に事業着手 <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・今回は部分供用であり、整備効果の確認が不十分なため、関連区間（三光本耶馬溪道路、耶馬溪道路）の整備後に再度評価をしたい。 <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"> ・当初から施工区分を明確にし費用を計上することで、事業費の当初見積もり精度を上げる必要がある。 	再事後評価	大分県 土木建築部 道路建設課 (課長 稲井康弘)

【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)
釧路港北地区 旅客船ターミナル 整備事業(耐震改 良) (H18~H23) 北海道開発局	5年以内	109	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 全体事業費 : 平成22年再評価時:109億円 → 平成28年事後評価時:109億円 観光・交流ゾーン入込需要 : 平成22年再評価時:217千人/年 → 平成28年事後評価時:148千人/年 貨物需要 : 平成22年再評価時:7,871千トン/震災 → 平成28年事後評価時:8,689千トン/震災 B/C 事後評価時 1.4 (B:212億円、C:153億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況) 交流機会の増加効果 震災時における緊急物資及び一般貨物の輸送コスト増加を回避 震災時における施設被害を回避</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) 観光立国を目標にインバウンド消費拡大政策を推進していく中、外航旅客船の寄港が増加している。この傾向は、釧路港においても同様で、今後も継続的にイベントが開催されていくことから、集客に期待できる。</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、交流機会の増加、旅客船需要に対応した観光・交流空間の形成による地域の振興が図られ、大規模地震発生時における海上からの緊急物資輸送・物流の機能確保されている等、当初の目的が達成されており、投資効果も確保されていることから、今後の事後評価及び改善措置の必要性はない。</p> <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 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)

事業名 (事業実施期間) 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
留萌港三泊地区 国際物流ターミナル 整備事業 (H8～H23) 北海道開発局	5年以内	216	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 全体事業費：平成22年再評価時：343億円 → 平成28年事後評価時：216億円 貨物需要：平成22年再評価時：306千トン/年 → 平成28年事後評価時：293千トン/年 避難需要：平成22年再評価時：2隻/回 → 平成28年事後評価時：1隻/回 B/C 事後評価時 1.2 (B：491億円、C：415億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況) 輸送コストを削減 海難事故等による損失を回避 震災時における輸送コスト増加を回避</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) 電力企業向けの輸入石炭需要に関して、東日本大震災に伴う泊原子力発電所停止の影響から、石炭火力発電所の稼働率が高まり、近年の貨物需要は増加傾向にある。今後は、東日本大震災発生前の水準で推移するものと見込まれる。また、製紙会社においてもバイオマスボイラーの導入を進めているものの、混焼のため引き続き石炭の需要は見込まれる。このように、道内のエネルギー需要は変化しているものの、石炭需要は継続するものと見込まれることから、留萌港三泊地区岸壁の重要性に変化はない。</p> <p>(今後の事業評価及び改善措置の必要性) 本事業の実施により、取扱貨物の輸送コスト削減、海難の減少効果、震災時における緊急物資、一般貨物の輸送コスト削減等、当初の目的は達成されており、投資効果も確保されていることから、今後の事業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・調査のあり方等について、見直しを必要とする項目はないと考える。しかし、今後は再生エネルギーなどの電源構成の変化が想定されることから、発電用石炭を取り扱う港湾事業では、引き続き石炭の需要動向に注視する必要があると考える。</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 地域生活基盤整備 事業 (H9～H23) 北海道開発局	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) 全体事業費：平成18年再評価時：37億円 → 平成28年事後評価時：29億円 小型船隻数：平成18年再評価時：55隻 → 平成28年事後評価時：71隻 B/C 事後評価時 1.2 (B：58億円、C：50億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況) 小型船の滞船時間増加を回避 水産品の商品価値向上 水産品の出荷量増加 小型船の船体損傷を回避 砂・石灰石の輸送コスト増加を回避</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24年に認可・着工され、平成42年度末の開業に向けて工事が進められている北海道新幹線の札幌延伸時の倶知安駅～新小樽駅(仮称)間の工事や、北海道横断自動車道の平成26年度に着手した共和IC～余市IC間の工事等によって、使用される生コンクリート向け砂や石灰石といった資材の受入拠点として、岩内港が活用されており、平成25年以降の資材受入量の増大が見られるようになった。</p> <p>(今後の事後評価の必要性) 本事業の実施により、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、今後の事後評価の必要性はない。</p> <p>(改善措置の必要性) 本事業実施により、小型船の滞船時間削減や水産品の商品価値向上、取扱い貨物の輸送コスト削減等、事業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)

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)
酒田港北港地区 国内物流ターミナル(耐震)整備事業 (H8~H23) 東北地方整備局	5年以内	51	<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 52億円(H18年再評価時)→51億円(H28年事後評価時) 便益対象貨物量: 24.5万トン(H18年再評価時のH28年予測値)→20.5万トン(事後評価時H25年~27年平均値) B/C 2.3(B: 203億円、C: 88億円) (事業の効果の発現状況) バルク貨物の物流効率化により、輸送コスト削減が図られた。(6.7億円/年) 大規模地震発生時に大量かつ安定的な緊急物資の輸送が可能となるとともに、貨物の輸送コスト増大回避が計られる。(14.3億円/震災) 大規模地震時に施設の損壊を免れることができる。(7.0億円/震災) (事業実施による環境の変化) 特に無し (社会経済情勢の変化) 特に無し (今後の事後評価の必要性) 今後の事後評価の必要性はない。 (改善措置の必要性) 改善措置の必要性はない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 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無い。</p>	対応なし	東北地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 前田 直久)
東京港南部地区 東京港臨海道路Ⅱ期整備事業 (H14~H23) 関東地方整備局	5年以内	1,141	<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 : 1,220億円(H22年再評価時) → 1,141億円(H28年事後評価時) 工期 : 平成14年度~平成23年度 B/C : 2.9(B: 4,952億円、C: 1,713億円) (事業効果の発現状況) 本事業によって、港湾関連交通の円滑化、臨海部における新規物流拠点の立地促進、観光スポットへのアクセス向上等の効果が確認された。 (事業実施による環境の変化) 特になし (社会情勢の変化) 世界的なコンテナリゼーションの進展に伴う、コンテナ貨物量の更なる増加や、コンテナ船の大型化に対応するため、中央防波堤外側地区に新たな国際海上コンテナターミナル(Y2/Y3)を整備中。整備後は、防波堤外側地区発着の交通量の増加が見込まれる。 (今後の事後評価の必要性) 再事後評価の必要はない (改善措置の必要性) 改善措置の必要はない (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 本事業において、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)
新潟港東港区西ふ頭地区 国際海上コンテナターミナル整備事業 (H21～H23) 北陸地方整備局	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) 全体事業費 78億円、工期 平成21年度～平成23年度 B/C 2.2 (B: 222億円、C: 101億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> 岸壁の延長、ふ頭用地の不足が解消され、西2、3号岸壁の利用が西ふ頭4号にシフトし、効率的な荷さばきが可能となった。 利用者からは滞船による沖待ち回数が減少し、計画的な輸送が可能となったと回答を得ている。 <p>(事業実施による環境の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> 本事業による港湾内の大きな地形改変もないことから周辺への影響はない。 <p>(社会経済情勢の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> 平成23年に発生した東日本大震災により被災した太平洋側港湾の貨物が一時的にシフトし、代替機能として重要な役割を果たした。 <p>(今後の事後評価の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> 本事業は、整備目的に対して投資効果が十分に確認されており、今後事後評価の必要性はない。 <p>(改善措置の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> 本事業は、整備目的を達成していると判断できるため、改善の必要性はない。 <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"> 現段階で事業の効果が発現されており、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性はない。 	対応なし	北陸地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 阿部武)
直江津港港口地区 防波堤整備事業 (H8～H23) 北陸地方整備局	5年以内	718	<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 718億円、工期 平成8年度～平成23年度 B/C 5.6 (B: 7,362億円、C: 1,325億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> 防波堤(沖)及び防波堤(第3東)の整備完了により港内に新たな静穏域が確保され、LNG貨物の安定的な受入が開始された。 <p>(事業実施による環境の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> 本事業及び荒浜ふ頭地区埋立事業(県施工)により直江津港東側の海岸侵食が懸念されたことから、新潟県において、突堤工、緩傾斜護岸工及び養浜工による海岸保全対策を講じており、汀線位置は安定している。 <p>(社会経済情勢の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> 太平洋側での大規模地震災害の発生に備え、同時被災の可能性が低い日本海側へのエネルギー供給基地整備の重要性が高まっている。 <p>(今後の事後評価の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> 本事業は、整備目的に対して投資効果が十分に確認されており、今後の事後評価の必要性はない。 <p>(改善措置の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> 本事業は、整備目的を達成していると判断できるため、改善の必要性はない。 <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"> 現段階で事業の効果が発現されており、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性はない。 	対応なし	北陸地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 阿部武)

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)
姫路港広畑地区 国際物流ターミナル整備事業 (H6～H23) 近畿地方整備局	5年以内	115	<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 : 120億円(平成23年評価時) → 115億円(平成28年事後評価時) 便益対象貨物量 : 482千FT(平成23年評価時) → 524千FT(平成28年事後評価時) B/C : 1.1 (B: 250億円、C: 235億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況) 岸壁や泊地を整備することにより大型船が入港できる環境を確保した。 輸送コストの削減 : 17.4億円/年</p> <p>(事業実施による環境の変化) 特になし</p> <p>(社会経済情勢の変化) 特になし</p> <p>(今後の事後評価の必要性) リーマンショックの影響により計画貨物量以上の取扱いが遅れているが、大型船が利用し、岸壁背後の産業立地が進んでいることから、事業効果が発現しており、今後の事後評価の必要性はない。</p> <p>(改善措置の必要性) 現時点において大型船の利用がされており一定の効果が現れている。また取扱貨物量が計画取扱貨物量にとどいていないが、港湾整備に伴い岸壁背後の産業立地が進んでおり、高い確度で十分な貨物の取り扱いが見込まれる。このため、改善措置は必要ない。</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	近畿地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 三村 正樹)

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)
堺泉北港堺2区 複合一貫輸送ターミナル整備事業 (耐震) (H17~H23) 近畿地方整備局	5年以内	102	<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 : 72億円(平成17年新規評価時) → 102億円(平成28年事後評価時) 便益対象貨物量: 取扱貨物量15.4万トン/年(平成17年新規評価時) → 10.2万トン/年(平成28年事後評価時) 臨港道路交通量2,532台/日(平成17年新規評価時) → 10,656台/日(平成28年事後評価時) B/C : 2.7 (B: 375億円、C: 141億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況) 岸壁、臨港道路の整備により基幹的広域防災拠点と一体となって運用することで、災害時に迅速な対応が可能となり、防災安全性の向上が図られている。 また、岸壁整備により増加する貨物需要への対応が図られるとともに、臨港道路整備により岸壁背後の埠頭用地、工業用地、緑地等と背後圏のアクセス機能の向上が図られている。 輸送コストの削減 : 4.3億円/年 移動コスト・交通事故減少 : 8.3億円/年 耐震便益 : 3.4億円/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) 本事業によって地域の防災機能の向上が図られ、臨港道路においては十分な利用がなされるとともに、岸壁については一定の需要があり、事業効果は発現されており、今後の事業効果の必要性はない。</p> <p>(改善措置の必要性) 当プロジェクトは基幹的広域防災拠点と一体なり供用され防災機能の向上が図られている。また、臨港道路は十分な利用がなされており、岸壁は一定の貨物取扱実績と今後の伸びが見込まれており、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	近畿地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 三村 正樹)

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)
大阪港北港南地区 ～南港地区 臨港道路整備事業 (H12～H23) 近畿地方整備局	5年以内	1,047	<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 : 1,066億円(平成21年再評価時) → 1,047億円(平成28年事後評価時) 便益対象貨物量 : 194百台/日(平成21年再評価時) → 170百台/日(平成28年事後評価時) B/C : 1.5 (B: 2,763億円、C: 1,790億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況) 事業実施により、ルートの迂回を解消することで、大阪港臨海部での交通需要に対応することが可能となった。 輸送費用の削減 : 32億円/年 輸送時間費用の削減 : 186億円/年 交通事故損失の回避 : 10億円/年</p> <p>(事業実施による環境の変化) 特になし</p> <p>(社会経済情勢の変化) 特になし</p> <p>(今後の事後評価の必要性) 臨港道路の開通により事業効果が確認され、環境への重大な影響も確認されていないことから、今後の事後評価の必要性はない。</p> <p>(改善措置の必要性) 施設の利用状況が高く、今後も事業実施による効果は持続していくと考えられるため、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) 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	近畿地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 三村 正樹)

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)
広島港五日市地区 国際物流ターミナル 整備事業 (H4～H23) 中国地方整備局	5年以内	230	<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 : 前回評価時 239億円 → 事業完了時 230億円 工期 : 前回評価時 平成4年度～平成22年度 → 事業完了時 平成4年度～平成23年度 (事業の効果の発現状況) 国際物流ターミナルの整備により、物流の効率化や防災機能の強化のほか、背後用地への企業の立地や設備投資の喚起、大型クルーズ船寄港による観光消費などが発生しており、一定の事業効果を発現している。 (事業実施による環境の変化) 事業実施による環境の変化はない。 (社会経済情勢の変化) 平成13年8月に広島はつかいち大橋が開通し、五日市地区と廿日市地区の港湾物流の効率化が図られた。平成29年度2月19日には新八幡川橋が4車線に拡幅予定となっており、更なる港湾物流の効率化が期待される。また、当該施設背後に造成済みの臨海部産業用地はほぼ100%分譲済みとなっており、現在新たな工業用地を造成中である。 (今後の事後評価の必要性) 本事業は一定の事業効果を発揮しており、今後も現在造成中の工業用地に新たな企業が立地することで更なる事業効果が期待できると判断されることから、改めて事後評価を実施する必要はない。 (改善措置の必要性) 事業目的に見合った事業効果が発現していると判断されることから、今後の改善措置の必要性はない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 現行の事業評価手法は本事業を適切に評価していると考えており、現時点での見直しの必要性はない。</p>	対応なし	中国地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 阿式 邦弘)
岩国港室の木地区 国際物流ターミナル 整備事業 (H元～H23) 中国地方整備局	5年以内	103	<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 : 前回評価時 102億円 → 事業完了時 103億円 対象貨物 : 前回評価時 原木、石炭 → 事業完了時 原木、再利用資材、非金属鉱物 (事業の効果の発現状況) 本事業の実施により、貨物の海上輸送コスト削減(7.9億円/年)など十分な事業効果を発現している。 (事業実施による環境の変化) 特になし。 (社会経済情勢の変化) 特になし。 (今後の事後評価の必要性) 本事業は一定な事業効果を発揮しており、今後も岩国港背後の貨物を取扱う重要な拠点施設としての利用が見込まれるため、改めて事後評価を実施する必要はない。 (改善措置の必要性) 事業目的に見合った事業効果が発現していると判断されることから、今後の改善措置の必要性はない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 現行の事業評価手法は本事業を適切に評価していると判断されることから、現時点での見直しの必要性はない。</p>	対応なし	中国地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 阿式 邦弘)

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)
長崎港松が枝地区 旅客船ターミナル 整備事業(改良) (H17~H23) 九州地方整備局	5年以内	25	<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 25億円、工期 平成17年度~平成23年度 B/C 50.2 (B: 1,969億円、C: 39億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況) 国際観光収益の増加: 57億円/年 交流機会の増加: 1.4億円/年 (事業実施による環境の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・特になし。 <p>(社会経済情勢の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・特になし。 <p>(今後の事後評価の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 <p>(改善措置の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業実施により、5万トンを超えるクルーズ船が寄港することで、「国際観光収益の増加」や「交流機会の増加」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。 <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"> ・特になし。 	対応なし	九州地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 甲斐 信治)
郷ノ浦港郷ノ浦地区 国内物流ターミナル 改良事業(耐震) (H20~H23) 九州地方整備局	5年以内	9.0	<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 9億円、工期 平成20年度~平成23年度 B/C 1.9 (B: 22億円、C: 11億円)</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: 1.4億円/年 施設被害の削減: 0.18億円/年 (事業実施による環境の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・特になし <p>(社会経済情勢の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・特になし <p>(今後の事後評価の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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>(改善措置の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・安全で安心な離島生活の確保や、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>(同種事業の計画・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"> ・特になし 	対応なし	九州地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 甲斐 信治)

事業名 (事業実施期間) 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
那覇港那覇ふ頭地区 臨港道路整備事業 (H4～H23) 沖縄総合事務局	5年以内	1,677	<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 1,677億円、工期 平成4年度～平成23年度 B/C 0.9 (B:2,090億円、C:2,367億円) 費用対効果分析に際して実施する将来交通量推計について、ネットワークの変更がある。前回再評価では、未事業化の計画路線を含めたフルネットによる交通量推計が実施されていたが、今回評価では、より実現性の高いネットワーク(現況路線+事業化路線)を対象に将来交通量推計を実施した。臨港道路空港線が一部を担う沖縄西海岸道路には事業化前の区間(浦添南道路)が存在していることから、前回評価では得られていた全線開通の整備効果が今回では限定的となっている。</p> <p>○計画交通量 前回再評価時 536百台/日 → 今回事後評価 514百台/日</p> <p>(事業の効果の発現状況) 輸送費用の削減(13.9億円/年) 輸送時間費用の削減(62.9億円/年) 交通事故損失額の削減(9.0億円/年) (事業実施による環境の変化) 特になし (社会経済情勢の変化) 臨港道路空港線を取り巻く社会経済情勢(人口、港湾取扱貨物量、観光客等)は順調に増加している。 (今後の事後評価の必要性) 当該道路の整備により、環状道路ネットワークの一部が形成され、周辺市町村とのアクセス性が向上している。また、並行する国道58号における「渋滞緩和」の他、「個性ある地域の形成、地域活性化、安全で安心できる暮らしの確保」等に効果を発現する等、周辺の観光振興に寄与している。更に、当該地域周辺の5市(那覇市、浦添市、豊見城市、宜野湾市、糸満市)において、『国際物流拠点産業集積地域』へ指定される等、沖縄県の振興発展にも大きく寄与し、当該道路の重要性が増大していくことは明らかであり、今後の事後評価の必要性はないものと判断できる。 (改善措置の必要性) 当該道路は、想定された効果が発現されており、当面の改善措置の必要性はない。隣接する事業区間(小禄道路、那覇北道路・臨港道路若狭港町線)の供用を見据え、今後も交通状況等を把握し、環状道路ネットワークとしての機能の確保に努める。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 事業評価手法の見直しについては、整備目的の効果を確認していることから、見直しの必要性は無いと考えるが、今後はビックデータ等を用いた詳細なデータを活用し、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。</p>	対応なし	沖縄総合事務局 開発建設部 港湾計画課 (課長 坂本 渉)

事業名 (事業実施期間) 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
中城湾港 新港地区 小型船だまり整備 事業 (S56~H23) 沖縄総合事務局	5年以内	74	<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 74億円、工期 昭和56年度~平成23年度 B/C 1.01 (B: 310億円、C: 307億円) (事業の効果の発現状況) 当該事業を実施したことにより、港内の航行や係留の安全の向上、工事作業海域までの円滑な移動が確認された。また、ブロック製作におけるブロック輸送費、ヤード借受費の削減も確認された。 (事業実施による環境の変化) 特になし (社会経済情勢の変化) 特になし (今後の事後評価の必要性) 整備の効果が十分に発現しており、効果は持続していくと考えられることから、今後の事業評価の必要はない。 (改善措置の必要性) 事業目的に見合った事業効果の発現が確認されていることにより、今後の改善措置の必要はないものの、港湾管理者と利用促進に努める。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 特になし</p>	対応なし	沖縄総合事務局 開発建設部 港湾計画課 (課長 坂本 渉)

【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)
新千歳空港 19(R) ILS高カテゴリー化事業 (H20～23) 東京航空局 北海道開発局	5年以内	15	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 全体事業費 15億円、工期 平成20年度～平成23年度 B/C 3.4 (B: 123億円、C: 36億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況) 高カテゴリー導入前の視界不良(台風、大雪除く)による到着欠航救済便数は年度平均44便(平成16～18年度)の試算であったが、導入後の実績は年度平均118便(平成25～27年度)であり、事業の効果の発現が認められる。</p> <p>(事業実施による環境の変化) 定性的には、上空待機や着陸復航の回避により、航空機騒音や排気ガスの排出の削減等、空港周辺地域への環境改善に対する効果が見込める。</p> <p>(社会経済情勢の変化) 航空需要の伸びは、燃油価格の上昇、平成20年9月に発生したリーマンショック等の世界的な社会・経済情勢を起因として、一時低迷していたが、航空機材の小型化、LCCの就航、路線拡大やインバウンド増に伴う国際線の増加等により旅客数・発着数は増加に転じている。</p> <p>(今後の事後評価の必要性) 新千歳空港の旅客数は近年増加傾向にあり、経済状況の改善次第では更なる増加も期待される。 一方、費用対効果分析の感度分析においても、航空旅客数需要の10%減少の状況下でも効果が発現することが確認されている。 以上より、今後も継続的に効果が発現されることが十分に想定されることから、今後の事後評価は必要ないものと判断する。</p> <p>(改善措置の必要性) 当初想定した効果が十分に発現しており、特に改善措置は必要ないものと考えられる。</p> <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 本事業においてマニュアルに沿った手法により検討を実施し、最新の航空旅客数需要予測のもとにおいても整備効果の発現が確認されたことから、事業評価方法等の見直しは必要ないものと認められる。</p>	対応なし	東京航空局保安部 技術保安企画調整課 (課長：黒川俊之)

【空港整備事業】
（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）
新石垣空港整備 事業 （H17－H24） 沖縄県	5年以内	451	<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"> ○事業費：前回評価時 451億円 → 事後評価時 451億円 ○事業期間：前回評価時 H17～24年度 → 事後評価時 H17～H24年度 ○需要：前回評価時 188万人（H25年度） → 事業完了時実績値 230万人（H27年度） ○費用便益費（B/C）：1.4 （総便益（B）：967億円、総費用（C）：679億円） <p>（事業の効果の発現状況）</p> <ul style="list-style-type: none"> ○滑走路の延長により、羽田空港への直行便が就航可能となったことから、那覇空港等を経由することが不要となり、旅客の時間短縮（羽田空港への直行便利用により97分短縮）が図られた。 ○空港施設全体の拡充整備により、高需要時間帯での受入可能便数が増加し、中型ジェット機の就航も可能となったことから、H24年度からH27年度にかけて、58便/日（245.3万席/年）から64便/日（309.6万席/年）に就航便数及び提供座席数が増加した。就航便数及び提供座席数が増加したことに伴い、乗降客数はH24年度からH27年度にかけて、169万人から230万人（約1.4倍）に増加した。 ○新空港の整備により、石垣市の空路による入域観光客数及び観光消費推計額が増加した。また、路線バス、タクシー、レンタカー、船舶、ホテルの利用が増加しており、観光関連の求人数、求人倍率及び事業者売上の上昇も見られる。 <p>（事業実施による環境の変化）</p> <ul style="list-style-type: none"> ○本事業の実施にあたっては、専門家の指導・助言を得ながら、環境影響評価書に基づく環境保全措置等を適切に実施するとともに、事業着手後は環境監視及び事後調査を行っている。その結果、本事業の実施による小型コウモリ類及びサンゴ礁生態系への著しい影響は見られていない。 ○本事業の実施により、空港が移転したことから、旧空港周辺市街地における航空機騒音が解消され、生活環境の改善が図られた。 <p>（社会経済情勢の変化）</p> <ul style="list-style-type: none"> ○リーマンショックによる世界金融危機（H20年9月）、東日本大震災（H23年3月）の影響により、一時的に航空需要は減少したが、順調に回復してきている。また、新空港開港後、航空会社の撤退や一時的な減便も見られたが、新規参入や増便、機材の大型化もあったため、乗降客数の推移に大きな影響は生じていない。 ○沖縄県や石垣市などの積極的な観光プロモーション活動により、新石垣空港における国際線旅客数が増加傾向にある。 ○新空港への移転に伴い、中心市街地からの距離が遠く（約3km→約14km）なったものの、定時性の高い路線バスが運航しており、公共交通機関によるアクセス手段が確保されている。 <p>（今後の事後評価の必要性）</p> <ul style="list-style-type: none"> ○増大する航空需要へ対応し、離島交通の利便性が向上するとともに、観光産業をはじめとする八重山地域の振興発展に寄与していることから、事業の目的を達成しており、効果も発現している。そのため、今後の事後評価の必要性はない。 <p>（改善措置の必要性）</p> <ul style="list-style-type: none"> ○事業の目的を達成し、事業の効果が発現しており、また環境等への重大な影響も見られないことから、改善措置の必要性はない。 <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"> ○特段見直しの必要性はない。 	対応なし	沖縄県 空港課 （課長 與那覇聡）

【都市・幹線鉄道整備事業】
 (幹線鉄道等活性化事業)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
和歌山電鐵貴志川線輸送改善事業 和歌山電鐵貴志川線・地域公共交通活性化再生協議会	5年以内	4.6	<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) : 4.5億円 実績値 : 4.6億円</p> <p>工期 想定値(新規採択時) : 平成21年度～平成23年度 実績値 : 平成21年度～平成23年度</p> <p>輸送人員 開業時(平成23年度) : 6,000人/日 開業4年目(平成28年度) : 6,356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"> ・加速度の向上によって全線の全列車平均で約1分30秒の所要時間の短縮となり、利便性向上に寄与したと考えられる。 ・“木の国”和歌山にふさわしく檜皮葺の屋根を持つ猫顔駅舎とし、観光の目的地としての役割を果たすことで定期外利用者は増加した。 ・出入口の増設やスロープの新設を行い、沿線の日常利用者や障害者の利便性向上に寄与したと考えられる。 ・駅待合室に併設した「たまカフェ」では地元の特産物である果物等を活用したメニューを提供し、地域のPRを含めた活性化が図られていると思われる。 <p>■費用便益分析</p> <p>費用便益比B/C(30年) 2.8 (便益12.6億円 費用4.6億円)</p> <p>○改善措置の必要性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・発現している効果や費用便益分析の結果から、当初の目的は達する見込みであることから、改善措置は不要と考える。 <p>○今後の事後評価の必要性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・改善措置が不要であること、また費用便益分析の結果から、事業効果が発揮されていると判断できるため、今後の事後評価の必要はないと考える。 <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"> ・同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性は認められない。 	対応なし	鉄道局 鉄道事業課 (課長 大野達)

【都市公園等事業】
(直轄事業)

事業名 (事業実施期間) 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
国営備北丘陵公園 (S57~H24) 中国地方整備局	5年以内	614	<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 614億円、工期 昭和57年度～平成24年度 B/C 1.2 (B: 1,912億円、C: 1,644億円) (事業の効果の発現状況)</p> <p>①防災に関する機能</p> <ul style="list-style-type: none"> ・園内に災害用臨時ヘリポートを設置し、地域住民の安全確保を推進している。 ・平成24年10月に庄原市地域防災計画において指定緊急避難場所に位置付けられた。 <p>②観光振興等地域活性化に関する機能</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地形、立地を活かしたイルミネーションにより、低調な冬季の地域観光を促進している。 ・本公園の管理運営において、地域に継続的な雇用機会を提供している。 <p>③都市環境の改善、自然との共生に関する価値</p> <ul style="list-style-type: none"> ・豊かな自然環境を活かした公園づくりを展開し、多様なレクリエーションを提供している。 ・多様な動植物が生息・生育できるような自然環境の保全、復原を継続的に実施している。 <p>④歴史や地域文化の伝承に関する価値</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域の伝統や文化に関する体験プログラムを展開するなど、地域の歴史・文化の伝承に貢献している。 <p>(事業実施による環境の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・整備に伴う環境変化があったものの、水辺をはじめとする特徴的な自然環境は残されており、その影響は小さい。 ・公園事業により、鳥類を初めとした動植物が安心して生息できる環境が創出された。 ・貴重植物等については、整備と並行して保全・再生の取り組みが適切に行われている。 <p>(社会経済情勢の変化)</p> <p>平成20年度の再評価時点以降、上位計画や周辺類似施設の整備状況に変化はない。 (今後の事後評価の必要性) 本公園の目的に沿った効果が発現していることが認められることから、今後の事後評価の必要性はない。</p> <p>(改善措置の必要性) 今後も適切な管理運営により、引き続き利用者満足度の向上を進めることとしており、改善措置の必要性はない。</p> <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性はない。</p>	対応なし	中国地方整備局 都市・住宅整備課 (課長 原 朋久)

【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)
中央合同庁舎第8号館 (H21～H25) 大臣官房官庁営繕部	5年以内	200	<p>(社会経済情勢等の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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ないと考えられる。 <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"> ・当初の事業計画に沿った整備がなされ、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>(事業の効果の発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・位置、規模及び構造の観点から、業務を行うための基本機能を満足していることが確認できる。 ・景観性、環境保全性、ユニバーサルデザイン及び耐用・保全性について、特に充実した取組がなされており、官庁営繕の施策が適切に反映されていることが確認できる。 <p>以上より、想定していた事業の効果は十分に発現していると考えられる。</p> <p>(事業実施による環境の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・環境負荷低減への取組みやC A S B E E評価の結果から特に問題はないと考えられる。 <p>(今後の事後評価の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業の効果は発現していると考えられるため、現時点で再度の事後評価の必要性はない。 <p>(改善措置の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業の効果は発現していると考えられるため、現時点で改善措置の必要性はない。 <p>(同種事業の計画・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"> ・事業評価手法について、防災機能をB C Pの視点から適切に評価できるような見直しを検討する。 	対応なし	大臣官房 官庁営繕部 整備課 (課長 尾崎俊文)

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)
立川地方合同庁舎 (H20～H25) 関東地方整備局	5年以内	55	<p>(社会経済情勢等の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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はないと考えられる。 <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"> ・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>(事業の効果の発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・位置、規模及び構造の観点から、業務を行うための基本機能を満足していることが確認できる。 ・地域性、環境保全性、ユニバーサルデザイン及び耐用・保全性について、特に充実した取組がなされており、景観性、木材利用促進及び防災性についても充実した取組がなされていることから、官庁営繕の施策が適切に反映されていることが確認できる。 <p>以上より、想定していた事業の効果は十分に発現していると考えられる。</p> <p>(事業実施による環境の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・環境負荷低減への取組みやC A S B E E評価の結果から特に問題はないと考えられる。 <p>(今後の事後評価の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当該事業は、事業目的を果たし、かつ、事業の効果も十分発現していると判断できるため、再度の事後評価の必要性はない。 <p>(改善措置の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当該事業は、事業目的を果たし、かつ、事業の効果も十分発現していると判断できるため、特段の改善措置の必要性はない。 <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"> ・現時点で見直しの必要性は見られない。 	対応なし	関東地方整備局 営繕部 調整課 (課長 笠井文夫)

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)
東雲合同庁舎 (H20～H25) 関東地方整備局	5年以内	95	<p>(社会経済情勢等の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 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>(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"> ・ 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>(事業の効果の発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 位置、規模及び構造の観点から、業務を行うための基本機能を満足していることが確認できる。 ・ 環境安全性、ユニバーサルデザイン、防災性及び耐用・保全性について、特に充実した取組がなされており、地域性、景観性及び木材利用促進についても充実した取組がなされていることから、官庁営繕の施策が適切に反映されていることが確認できる。 <p>以上より、想定していた事業の効果は十分に発現していると考えられる。</p> <p>(事業実施による環境の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 環境負荷低減への取組みやC A S B E E評価の結果から特に問題はないと考えられる。 <p>(今後の事後評価の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 当該事業は、事業目的を果たし、かつ、事業の効果も十分発現していると判断できるため、再度の事後評価の必要性はない。 <p>(改善措置の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 当該事業は、事業目的を果たし、かつ、事業の効果も十分発現していると判断できるため、特段の改善措置の必要性はない。 <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"> ・ 現時点で見直しの必要性は見られない。 	対応なし	関東地方整備局 営繕部 調整課 (課長 笠井文夫)

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)
豊橋港湾合同庁舎 (増築棟) [三河海上保安署 庁舎] (H23~H25) 中部地方整備局	5年以内	4.6	<p>(社会経済情勢等の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・新規事業採択以降の三河湾内の貿易量等には大きな変化は無く、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>(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"> ・当初の事業計画に沿った整備がなされ、事業採択の時点から特に要因の変化はないと考えられる。 <p>(事業の効果の発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・位置、規模及び構造の観点から、業務を行うための基本機能を満足していることが確認できる。 ・環境保全性については特に充実した取組がなされており、木材利用促進、ユニバーサルデザイン及び防災性については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。 <p>以上より、想定していた事業の効果は十分に発現していると考えられる。</p> <p>(事業実施による環境の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本事業の環境負荷低減への取組みやC A S B E E評価の結果から環境に与える影響は特に問題はないと考えられる。 <p>(今後の事後評価の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業の効果は十分に発現していると考えられるため、現時点で再度の事後評価の必要性はない。 <p>(改善措置の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業の効果は十分に発現していると考えられるため、現時点で改善措置の必要性はない。 <p>(同種事業の計画・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"> ・現時点で見直しの必要性は見られない。 	対応なし	中部地方整備局 営繕部 技術・評価課 (課長 柴田信介)

事業名 (事業実施期間) 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
京都地方合同庁舎 (H21～H25) 近畿地方整備局	5年以内	15	<p>(社会経済情勢等の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 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>(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"> ・ 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>(事業の効果の発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 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。 ・ 地震防災機能の確保、地域性・景観性・環境保全性・ユニバーサルデザイン及び耐用・保全性について、特に充実した取組がなされており、官庁営繕の施策が適切に反映されていることが確認できる。 <p>以上より、想定していた事業の効果は十分に発現していると考えられる。</p> <p>(事業実施による環境の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 環境負荷低減への取組みやCASBEE評価の結果から特に問題はないと考えられる。 <p>(今後の事後評価の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 事業の効果は十分に発現していると考えられるため、現時点で再度の事後評価の必要性はない。 <p>(改善措置の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 事業の効果は十分に発現していると考えられるため、現時点で改善措置の必要性はない。 <p>(同種事業の計画・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"> ・ 現時点で見直しの必要性は見られない。 	対応なし	近畿地方整備局 営繕部 技術・評価課 (課長 古谷正)

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)
堺地方合同庁舎 (H21～H25) 近畿地方整備局	5年以内	74	<p>(社会経済情勢等の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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>(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"> ・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>(事業の効果の発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・位置、規模及び構造の観点から、業務を行うための基本機能を満足していることが確認できる。 ・地域性・景観性・環境保全性・ユニバーサルデザイン・防災性及び耐用・安全性について、特に充実した取組がなされており、官庁営繕の施策が適切に反映されていることが確認できる。 <p>以上より、想定していた事業の効果は十分に発現していると考えられる。</p> <p>(事業実施による環境の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・環境負荷低減への取組みやC A S B E E評価の結果から特に問題はないと考えられる。 <p>(今後の事後評価の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業の効果は十分に発現していると考えられるため、現時点で再度の事後評価の必要性はない。 <p>(改善措置の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業の効果は十分に発現していると考えられるため、現時点で改善措置の必要性はない。 <p>(同種事業の計画・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"> ・現時点で見直しの必要性は見られない。 	対応なし	近畿地方整備局 営繕部 技術・評価課 (課長 古谷正)

事業名 (事業実施期間) 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
呉地方合同庁舎 (H21～H25) 中国地方整備局	5年以内	29	<p>(社会経済情勢等の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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的経済情勢の変化は特にないと考えられる。 <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"> ・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、事業採択時点から特段の要因の変化はないと考えられる。 <p>(事業の効果の発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・位置、規模及び構造の観点から、業務を行うための基本機能を満足していることが確認できる。 ・地域性、環境保全性及びユニバーサルデザインについては特に充実した取組がなされており、景観性、木材利用推進、防災性及び耐用・安全性についても充実した取組がなされていることから、官庁営繕の施策が適切に反映されていることが確認できる。 <p>以上より、想定していた事業の効果は十分に発現していると考えられる。</p> <p>(事業実施による環境の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・変化は特になし。なお、環境負荷低減の取組はCASBEE評価等の結果から、機能していると考えられる。 <p>(今後の事後評価の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業の効果は十分に発現していると考えられるため、現時点で再度の事後評価の必要性はないと考えられる。 <p>(改善措置の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業の効果は十分に発現していると考えられるため、現地点での改善措置の必要性はない。なお、今後も保全指導の面から施設管理者へのフォローアップに努める。 <p>(同種事業の計画・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"> ・現時点で見直しの必要性はない。 	対応なし	中国地方整備局 営繕部 技術・評価課 (課長 岡林晃二)