

個別公共事業の評価書（その3）

－平成29年度－

平成30年3月30日 国土交通省

国土交通省政策評価基本計画（平成29年8月31日最終変更）及び平成29年度国土交通省事後評価実施計画（平成29年8月31日最終変更）に基づき、個別公共事業についての新規事業採択時評価、再評価及び完了後の事後評価を実施した。本評価書は、行政機関が行う政策の評価に関する法律第10条の規定に基づき作成するものである。

1. 個別公共事業評価の概要について

（評価の対象）

国土交通省では、維持・管理に係る事業、災害復旧に係る事業等を除くすべての所管公共事業を対象として、事業の予算化の判断に資するための評価（新規事業採択時評価）、事業の継続又は中止の判断に資するための評価（再評価）及び改善措置を実施するかどうか等の今後の対応の判断に資する評価（完了後の事後評価）を行うこととしている。

新規事業採択時評価は、原則として事業費を予算化しようとする事業について実施し、再評価は、事業採択後一定期間（直轄事業等は3年間。補助事業等は5年間）が経過した時点で未着工の事業及び事業採択後長期間（5年間）が経過した時点で継続中の事業、社会経済情勢の急激な変化により再評価の実施の必要が生じた事業等について実施する。また、完了後の事後評価は、事業完了後の一定期間（5年以内）が経過した事業等について実施する。

（評価の観点、分析手法）

国土交通省の各事業を所管する本省内部部局又は外局が、費用対効果分析を行うとともに事業特性に応じて環境に与える影響や災害発生状況も含め、必要性・効率性・有効性等の観点から総合的に評価を実施する。特に、再評価の際には、投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等、といった視点で事業の見直しを実施する。事業種別の評価項目等については別添1（評価の手法等）のとおりである。

（第三者の知見活用）

再評価及び完了後の事後評価にあたっては、事業評価の実施要領に基づき、学識経験者等から構成される事業評価監視委員会の意見を聴くこととしている。また、直轄事業等の新規事業採択時評価においても、事業評価の実施要領に基づき、学識経験者等の第三者から構成される委員会等の意見を聴くこととしている。

また、評価手法に関する事業種別間の整合性や評価指標の定量化等について公共事業評価手法研究委員会において検討し、事業種別毎の評価手法の策定・改定について、評価手法研究委員会において意見を聴くこととしている。

2. 今回の評価結果について

今回は、平成30年度予算に向けた評価として、補助事業等について、新規事業採択時評価64件、再評価96件及び完了後の事後評価71件の評価結果をとりまとめた。事業種別ごとの担当大臣政務官は別紙、件数一覧は別添2、評価結果は別添3のとおりである。

なお、個々の事業評価の詳細な内容については、以下のホームページに記載している。

事業評価カルテ(<http://www.mlit.go.jp/tec/hyouka/public/jghks/chart.htm>)

事業評価関連リンク(http://www.mlit.go.jp/tec/hyouka/public/09_public_07.html)

事業種別ごとの担当大臣政務官は下表のとおり。

| 事業種別 | 担当大臣政務官 |
|------------------|---------|
| 【公共事業関係費】 | |
| 河川事業 | 秋本 真利 |
| ダム事業 | 秋本 真利 |
| 砂防事業等 | 秋本 真利 |
| 道路・街路事業 | 高橋 克法 |
| 市街地整備事業 | 築 和生 |
| 港湾整備事業 | 高橋 克法 |
| 空港整備事業 | 築 和生 |
| 航空路整備事業 | 築 和生 |
| 都市・幹線鉄道整備事業 | 秋本 真利 |
| 整備新幹線整備事業 | 秋本 真利 |
| 住宅市街地総合整備事業 | 築 和生 |
| 【その他施設費】 | |
| 官庁宮繕事業 | 秋本 真利 |
| 小笠原諸島振興開発事業 | 築 和生 |

| 事業名 ()内は 方法を示す。* | 評価項目 | | 評価を行う過程において使用した資料等 | 担当部局 | | |
|---------------------------|--------------------------------------|--------------------------------------|---|--|--------------------------|-----|
| | 費用便益分析 | | | | 費用便益分析以外の 主な評価項目 | |
| | 費用 | 便益 | | | | |
| 河川・ダム事業 (代替法、CVM・TCM) | ・事業費 ・維持管理費 | ・想定年平均被害軽減期待額 ・水質改善効果等(環境整備事業の場合) | ・災害発生時の影響 ・過去の災害実績 ・災害発生時の危険度 ・地域開発の状況 ・地域の協力体制 ・河川環境等をとりまく状況等 | ・国勢調査 メッシュ統計 | 水管理・国土保全局 | |
| 砂防事業等 (代替法) | ・事業費 ・維持管理費 | ・直接被害軽減便益 ・人命保護便益 | ・災害発生時の影響 ・過去の災害実績 ・災害発生時の危険度 | ・国勢調査 メッシュ統計 | 水管理・国土保全局 | |
| 道路・街路事業 (消費者余剰法) | ・事業費 ・維持管理費 | ・走行時間短縮便益 ・走行経費減少便益 ・交通事故減少便益 | ・事業実施環境 ・物流効率化の支援 ・都市の再生 ・安全な生活環境の確保 ・救助・救援活動の支援等の防災機能 | ・道路交通センサス ・パーソントリップ調査 | 都市局 道路局 | |
| 市街地整備事業 (国際競争拠点都市整備事業) | 道路・街路事業 (消費者余剰法) | ・事業費 ・維持管理費 | ・走行時間短縮便益 ・走行経費減少便益 ・交通事故減少便益 | ・事業実施環境 ・物流効率化の支援 ・都市の再生 ・安全な生活環境の確保 ・救助・救援活動の支援等の防災機能 | ・道路交通センサス ・パーソントリップ調査 | 都市局 |
| | 鉄道整備事業 (消費者余剰法) | ・事業費 ・維持管理費 | ・利用者便益(時間短縮効果等) ・供給者便益 等 | ・道路交通混雑緩和 ・地域経済効果 ・生活利便性の向上 | ・旅客地域流動調査 ・パーソントリップ調査 | |
| | 都市再生交通拠点整備事業(消費者余剰法、CVM) | ・事業費 ・維持管理費 | ・利用者便益 等 | ・都市の再生 ・地域経済効果 ・安全な生活環境の確保 ・生活利便性の向上 | ・道路交通センサス ・パーソントリップ調査 | |
| | 土地区画整理事業 <道路事業> (消費者余剰法) | ・街路整備事業費 ・維持管理費 | ・走行時間短縮便益 ・走行費用減少便益 ・交通事故減少便益 | ・物流の効率化の支援 ・中心市街地の活性化 ・地域・都市の基盤の形成 | ・道路交通センサス ・パーソントリップ調査 | |
| | 土地区画整理事業 <都市再生区画整理事業> (ヘドニック法) | ・土地区画整理事業費 ・維持管理費 ・用地費 | ・宅地地価上昇便益 | ・中心市街地の活性化 ・防災上安全な市街地の形成 ・土地の有効・高度利用の推進 | ・公示地価 | |
| 港湾整備事業 (消費者余剰法) | ・建設費 ・管理運営費 ・再投資費 | ・輸送コストの削減(貨物) ・移動コストの削減(旅客) | ・地域の活性化 ・地元等との調整状況 ・環境等への影響 | ・各港の港湾統計資料 | 港湾局 | |

| 事業名 | | 評価項目 | | | 評価を行う過程において使用した資料等 | 担当部局 |
|-------------------------|---------------------------|---|--|--|---|------|
| | | 費用便益分析 | | 費用便益分析以外の主な評価項目 | | |
| | | 費用 | 便益 | | | |
| ()内は方法を示す。* | | | | | | |
| 空港整備事業 (消費者余剰法) | | <ul style="list-style-type: none"> 建設費 用地費 改良・再投資費 | <ul style="list-style-type: none"> 利用者便益 (一般化費用低減) 供給者便益 (着陸料収入等) | <ul style="list-style-type: none"> 輸送機能の安定性 地域経済への波及効果 地元との調整状況 地域の活性化 | <ul style="list-style-type: none"> 旅客地域流動調査 全国幹線旅客純流動調査 航空旅客動態調査 | 航空局 |
| 航空路整備事業 (消費者余剰法) | | <ul style="list-style-type: none"> 施設整備費 施設更新費 維持管理費 | <ul style="list-style-type: none"> 運航費用削減便益 環境便益 | <ul style="list-style-type: none"> 国際貢献 事故・インシデントの回避 業務・心理的負荷の軽減 | <ul style="list-style-type: none"> 航空需要予測 年間航空交通実績 | 航空局 |
| 都市・幹線鉄道整備事業 (消費者余剰法) | | <ul style="list-style-type: none"> 事業費 維持改良費 | <ul style="list-style-type: none"> 利用者便益(時間短縮効果等) 供給者便益 環境への効果・影響 | <ul style="list-style-type: none"> 道路交通混雑緩和 地域経済効果 生活利便性の向上 安全への効果・影響 | <ul style="list-style-type: none"> 旅客地域流動調査 パーソントリップ | 鉄道局 |
| 整備新幹線整備事業 (消費者余剰法) | | <ul style="list-style-type: none"> 事業費 維持改良費 | <ul style="list-style-type: none"> 利用者便益(時間短縮効果等) 供給者便益 環境等改善便益(CO2・NOx排出量の削減、道路交通事故減少便益) 残存価値 | <ul style="list-style-type: none"> 生産性向上による生産額の増加 滞在可能時間の増加 人的交流の活発化 安全への効果・影響 等 | <ul style="list-style-type: none"> 全国幹線旅客純流動調査 旅客地域流動調査 | 鉄道局 |
| 住宅市街地総合整備事業 | 住宅市街地総合整備事業 (ヘドニック法) | <ul style="list-style-type: none"> 事業費 維持管理費 | <ul style="list-style-type: none"> <拠点地区内> 事業の実施により発生する収益 <拠点地区外> 事業の影響による効用水準の変化 | <ul style="list-style-type: none"> 土地利用転換 土地有効利用 住宅の質 計画の位置づけ | <ul style="list-style-type: none"> 相続税路線価 公示地価 | 住宅局 |
| | 優良建築物等整備事業 (ヘドニック法) | <ul style="list-style-type: none"> 施設整備費 用地費 維持管理費 | <ul style="list-style-type: none"> 事業区域内の便益 事業区域外の便益 | <ul style="list-style-type: none"> 事業執行の環境 防災上危険な市街地の整備 安全な市街地の形成 | <ul style="list-style-type: none"> 相続税路線価 公示地価 | |
| | 地域居住機能再生推進事業のうち公営住宅等整備事業等 | <ul style="list-style-type: none"> 事業費 維持管理費 | <ul style="list-style-type: none"> 家賃 駐車場利用料 用地の残存価値 建物の残存価値 | <ul style="list-style-type: none"> 公営住宅等長寿命化計画 | | |
| | 密集市街地総合防災事業 (ヘドニック法等) | <ul style="list-style-type: none"> 事業費 維持管理費 | <ul style="list-style-type: none"> 事業区域内の便益 事業区域外の便益 | <ul style="list-style-type: none"> 防災上安全な市街地の形成 土地利用転換と土地有効利用 住宅の質 計画の位置づけ | <ul style="list-style-type: none"> 公示地価等 | |

| 事業名 | 評価項目 | | 評価を行う過程において使用した資料等 | 担当部局 |
|-------------|---|---|--------------------|-------|
| 官庁営繕事業 | 評価対象事業について、右のような要素ごとに、評価指標により評点方式で評価するとともに、その他の要素も含め総合的に評価する。 | <ul style="list-style-type: none"> ・事業計画の必要性 ・事業計画の合理性 ・事業計画の効果 | ・官庁建物実態調査 | 官庁営繕部 |
| 小笠原諸島振興開発事業 | 評価対象事業について、基本的要件(民間事業者による十分な整備が見込めないこと、ニーズに適合していること等)を全て満たしていることを必須条件として、右の基準のいずれかを満足するか評価する。 | <ul style="list-style-type: none"> ・シビルミニマムとして必要 ・村内自己完結性を確保 ・リダンダンシーを確保 ・帰島者の定着、生活安定に必要な措置 | ・東京都小笠原支庁管内概要 | 国土政策局 |

※効果把握の方法

代替法

事業の効果の評価を、評価対象社会資本と同様な効果を有する他の市場財で、代替して供給した場合に必要なとされる費用によって評価する方法。

消費者余剰法

事業実施によって影響を受ける消費行動に関する需要曲線を推定し、事業実施により生じる消費者余剰の変化分を求める方法。

TCM(トラベルコスト法)

対象とする非市場財(環境資源等)を訪れて、そのレクリエーション、アメニティを利用する人々が支出する交通費などの費用と、利用のために費やす時間の機会費用を合わせた旅行費用を求めることによって、その施設によってもたらされる便益を評価する方法。

CVM(仮想的市場評価法)

アンケート等を用いて評価対象社会資本に対する支払意思額を住民等に尋ねることで、対象とする財などの価値を金額で評価する方法。

ヘドニック法

投資の便益がすべて土地に帰着するというキャピタリゼーション仮説に基づき、住宅価格や地価のデータから、地価関数を推定し、事業実施に伴う地価上昇を推計することにより、社会資本整備による便益を評価する方法。

効用関数法

評価対象社会資本について、整備を行った場合と行わなかった場合の周辺世帯の持つ望ましさ(効用)の違いを貨幣価値に換算することで評価する方法。

平成30年度予算に向けた新規事業採択時評価について
 (平成30年3月時点)

【公共事業関係費】

| 事業区分 | | 新規事業採択箇所数 |
|-------------|-------|-----------|
| 河川事業 | 補助事業 | 1 |
| 道路・街路事業 | 補助事業等 | 8 |
| 都市・幹線鉄道整備事業 | 補助事業 | 52 |
| 住宅市街地総合整備事業 | 補助事業等 | 1 |
| 合計 | | 62 |

【その他施設費】

| 事業区分 | | 新規事業採択箇所数 |
|-------------|--|-----------|
| 小笠原諸島振興開発事業 | | 2 |
| 合計 | | 2 |

| | |
|----|----|
| 総計 | 64 |
|----|----|

注1 直轄事業等には、独立行政法人等施行事業(補助事業を除く)を含む

平成30年度予算に向けた再評価について (平成30年3月時点)

【公共事業関係費】

| 事業区分 | | 再評価実施箇所数 | | | | | 再評価結果 | | | | |
|-------------|-------|----------|--------|--------|------|-----|-------|---------------|----|-----------|---|
| | | 一定期間未着工 | 長期間継続中 | 準備計画段階 | 再々評価 | その他 | 計 | 継続 うち見直し継続 | 中止 | 評価 手続中 | |
| 河川事業 | 補助事業 | | | | | 4 | 4 | 4 | | | |
| ダム事業 | 補助事業 | | | | 1 | 8 | 9 | 9 | | | |
| 道路・街路事業 | 補助事業等 | | 12 | | 4 | 46 | 62 | 62 | | | |
| 市街地整備事業 | 補助事業 | | | | | 4 | 4 | 4 | | | |
| 港湾整備事業 | 補助事業 | | | | 4 | 2 | 6 | 6 | | | |
| 都市・幹線鉄道整備事業 | 補助事業 | | 1 | | | | 1 | 1 | | | |
| 整備新幹線整備事業 | 補助事業 | | 3 | | | | 3 | 2 | | 1 | |
| 住宅市街地総合整備事業 | 補助事業等 | | 7 | | | | 7 | 7 | | | |
| 合 計 | | 0 | 23 | 0 | 9 | 64 | 96 | 95 | 0 | 0 | 1 |

(注1) 直轄事業等には、独立行政法人等施行事業(補助事業を除く)を含む

(注2) 再評価対象基準

一定期間未着工: 事業採択後一定期間(直轄事業等は3年間、補助事業等は5年間)が経過した時点で未着工の事業

長期間継続中: 事業採択後長期間(5年間)が経過した時点で継続中の事業

準備計画段階: 準備・計画段階で一定期間(直轄事業等3年間、補助事業等5年間)が経過している事業

再々評価: 再評価実施後一定期間(直轄事業等3年間、補助事業等5年間)が経過している事業

その他: 社会経済情勢の急激な変化、技術革新等により再評価の実施の必要が生じた事業

平成30年度に実施した完了後の事後評価について (平成30年3月時点)

【公共事業関係費】

| 事業区分 | | 事後評価実施箇所数 | | | | 事後評価結果 | | | |
|-------------|-------|-----------|-------|-----|----|--------|------|------|-----------|
| | | 5年以内 | 再事後評価 | その他 | 計 | 再事後評価 | 改善措置 | 対応なし | 評価 手続中 |
| 河川事業 | 直轄事業 | 9 | | | 9 | | | 9 | |
| ダム事業 | 直轄事業等 | 2 | | | 2 | | | 2 | |
| 道路・街路事業 | 直轄事業等 | 43 | | | 43 | | | 43 | |
| | 補助事業等 | 4 | | | 4 | | | 4 | |
| 港湾整備事業 | 直轄事業 | 7 | | | 7 | | | 7 | |
| 空港整備事業 | 直轄事業等 | 1 | | | 1 | | | 1 | |
| 航空路整備事業 | 直轄事業 | 1 | | | 1 | | | 1 | |
| 都市・幹線鉄道整備事業 | 補助事業等 | 3 | | | 3 | | | 3 | |
| 合 計 | | 70 | 0 | 0 | 70 | 0 | 0 | 70 | 0 |

【その他施設費】

| 事業区分 | 事後評価実施箇所数 | | | | 事後評価結果 | | | |
|--------|-----------|-------|-----|---|--------|------|------|-------|
| | 5年以内 | 再事後評価 | その他 | 計 | 再事後評価 | 改善措置 | 対応なし | 評価手続中 |
| 官庁営繕事業 | 1 | | | 1 | | | 1 | |
| 合計 | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 |

【総計】

| 事業区分 | 事後評価実施箇所数 | | | | 事後評価結果 | | | |
|------|-----------|-------|-----|----|--------|------|------|-------|
| | 5年以内 | 再事後評価 | その他 | 計 | 再事後評価 | 改善措置 | 対応なし | 評価手続中 |
| 総計 | 71 | 0 | 0 | 71 | 0 | 0 | 71 | 0 |

(注1) 事後評価対象基準

5年以内：事業完了後一定期間（5年以内）が経過した事業

再事後評価：前回の事後評価の際、その後の時間の経過、改善措置の実施等により効果の発現が期待でき、改めて事後評価を行う必要があると判断した事業

その他：上記以外の理由で事後評価の実施の必要が生じた事業

(注2) 事後評価結果

再事後評価：事後評価の結果、再度事後評価の実施が必要な場合

改善措置：事後評価の結果、改善措置の実施が必要な場合

対応なし：事後評価の結果、再事後評価、改善措置が必要ない場合

(注3) 直轄事業等には、独立行政法人等施工事業を含む。

新規事業採択時評価結果一覧
(平成30年3月末現在)

【公共事業関係費】

【河川事業】
(補助事業)

| 事業名 事業主体 | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | | 貨幣換算が困難な効果等による評価 | 担当課 (担当課長名) | |
|------------------------|--------------|----------------|----|----------|--|---------------------------|-----|
| | | 貨幣換算した便益:B(億円) | | 費用:C(億円) | | | |
| | | 便益の内訳及び主な根拠 | | 費用の内訳 | | | B/C |
| 新波川床上浸水対策特別緊急事業 秋田県 | 30 | 130 | 31 | 4.3 | ・新波川では、平成22,23年の浸水被害をはじめ、平成29年7月の豪雨では、床上浸水30戸、床下浸水49戸もの甚大な被害が発生した。 ・このようなことから、平成29年7月の豪雨による洪水と同規模の洪水に対応するため、河道掘削、築堤、護岸等の河川改修を実施し、浸水被害を解消する。 | 水管理・国土保全局治水課 (課長 小平 卓) | |

【道路・街路事業】

(補助事業)

| 事業名 事業主体 | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | | B/C | 貨幣換算が困難な効果等による評価 | 担当課 (担当課長名) | |
|--|--------------|----------------|--|----------|--|------------------|---|----------------------------|
| | | 貨幣換算した便益:B(億円) | | 費用:C(億円) | | | | |
| | | 便益の内訳及び主な根拠 | | 費用の内訳 | | | | |
| 地域高規格道路 西関東連絡道路 一般国道140号 大滝トンネル 埼玉県 | 99 | 98 | 【内訳】 走行時間短縮便益 73億円 走行経費減少便益 22億円 交通事故減少便益 3.0億円 【主な根拠】 計画交通量 5,500台/日 | 83 | 【内訳】 事業費 74億円 維持管理費 8.9億円 | 1.2 | ①地域間連携の支援 埼玉県～山梨県間のアクセス性が向上し、交流・連携の促進 ②地域防災の支援 第一次特定緊急輸送道路の強靱化 ③交通事故減少 線形が良好となることにより、交通事故が減少 ④地域産業の支援 岩盤崩落や落石が発生している現道区間をバイパスし、距離短縮により、輸送道路として強靱化 ⑤地域医療の支援 第二次救急医療施設「秩父病院」へのアクセス向上 | 道路局 国道・防災課 (課長 村山一弥) |
| 地域高規格道路 鳥取豊岡宮津自動車道 一般国道178号 浜坂道路Ⅱ期 新温泉浜坂IC～居組IC 兵庫県 | 365 | 361 | 【内訳】 走行時間短縮便益 297億円 走行経費減少便益 46億円 交通事故減少便益 18億円 【主な根拠】 計画交通量 8,950台/日 | 274 | 【内訳】 事業費 267億円 維持管理費 7.0億円 | 1.3 | ①地域防災の支援 ・異常気象時通行規制区間や浸水想定区域を回避し、第一次緊急輸送道路の機能強化 ②広域観光交流圏の拡充・強化 ・兵庫県北西部・鳥取県東部における観光地間の周遊性の向上 ③地域医療の支援 ・三次救急医療機関「鳥取県立中央病院」へのアクセス向上 ④地域間連携の支援 ・兵庫県北西部と鳥取県東部の時間距離短縮による交流・連携の促進 | 道路局 国道・防災課 (課長 村山一弥) |

| 事業名 事業主体 | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | | 貨幣換算が困難な効果等による評価 | 担当課 (担当課長名) | | |
|---|--------------|----------------|---|----------|---|----------------|---|-----------------------------|
| | | 貨幣換算した便益:B(億円) | | 費用:C(億円) | | | | |
| | | 便益の内訳及び主な根拠 | | 費用の内訳 | | | | |
| 地域高規格道路 五條新宮道路 一般国道168号 新天辻工区 奈良県 | 221 | 206 | 【内訳】 走行時間短縮便益 171億円 走行経費減少便益 35億円 交通事故減少便益 0.27億円 【主な根拠】 計画交通量 3,900台/日 | 166 | 【内訳】 事業費 166億円 維持管理費 0.89億円 | 1.2 | ①地域防災の支援 ・バイパス整備により災害危険箇所を回避し、第1次緊急輸送道路の機能を強化 ②地域医療の支援 ・第二次医療施設「南奈良総合医療センター」への輸送時間の短縮や安静搬送により、患者の負担を軽減 ③地域産業の支援 ・信頼性の高いアクセスルートの確保により十津川温泉などの観光振興に寄与 ④地域住民の日常生活における移動を支援 ・奈良県北部地域への通勤通学等、沿線住民の日常生活における移動を支援 | 道路局 国道・防災課 (課長 村山 一弥) |
| 地域高規格道路ICアクセス道路 国道354号古河境バイパス 茨城県 | 70 | 180 | 【内訳】 走行時間短縮便益 175億円 走行経費減少便益 2.0億円 交通事故減少便益 3.0億円 【主な根拠】 計画交通量 13,500台/日 | 53 | 【内訳】 事業費 51億円 維持管理費 2.0億円 | 3.4 | ①地域産業の支援 新4号国道と圏央道境古河ICを結ぶことにより、物流の効率化が図られ、工業団地等への企業立地の促進 ③交通渋滞の緩和 現道部において、交通の分散による渋滞の軽減 ④地域防災の支援 第一次緊急輸送道路の機能強化 ⑤地域医療の支援 三次救急医療機関「茨城西南医療センター病院」への救急搬送時間の短縮 | 道路局 国道・防災課 (課長 村山 一弥) |

| 事業名 事業主体 | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | | 貨幣換算が困難な効果等による評価 | 担当課 (担当課長名) | | |
|--|--------------|----------------|--|----------|----------------------------------|----------------|--|----------------------------|
| | | 貨幣換算した便益:B(億円) | | 費用:C(億円) | | | | |
| | | 便益の内訳及び主な根拠 | | 費用の内訳 | | | | |
| | | | | B/C | | | | |
| スマートICアクセス 市道01-41号線 愛知県刈谷市 | 8.8 | 145 | 【内訳】 走行時間短縮便益 120億円 走行経費減少便益 20億円 交通事故減少便益 5.3億円 【主な根拠】 計画交通量 4,900台/日 | 9.6 | 【内訳】 事業費:7.4億円 維持管理費:2.2億円 | 15.1 | ①主要な渋滞箇所の渋滞緩和 周辺道路が愛知県道路交通渋滞対策推進協議会で主要渋滞箇所に選定されており、渋滞緩和に資する。 ②広域交通性の向上 周辺に位置する大規模自動車工場から高速道路へのアクセス時間が短縮することにより、サプライチェーンの強化が図られる。 ③広域的な防災機能の向上 (仮称)刈谷スマートICに接続する伊勢湾岸自動車道は第一次緊急輸送道路に指定されており、緊急輸送道路ネットワークの強化に資する。 | 道路局 環境安全課 (課長 森山 誠二) |
| 地域高規格道路 高松環状道路・高松空港 連絡道路 主要地方道 円座香南線 (香南工区) 香川県 | 145 | 105 | [内訳] 走行時間短縮便益 46億円 走行経費減少便益 37億円 交通事故減少便益 22億円 [主な根拠] 計画交通量 4,000~11,000台/日 | 94 | 【内訳】 事業費:93億円 維持管理費:1.3億円 | 1.1 | ①高松自動車道から高松空港へのアクセスの改善 アクセス時間の短縮や定時性が確保されるとともに、交通渋滞緩和や災害時における緊急輸送道路の多重化が図られる ②地域経済への支援 高松空港と高松自動車道のアクセス時間の短縮や、定時性の確保により、増加するインバウンドをさらに後押し 人流・物流の定時性、速達性が向上することで、経済活動の活性化に寄与 ③災害時のネットワークの確保 救助、輸送活動等を行うため拠点となる高松空港と、高松自動車道との経路の確保 ④地域医療の確保 第三次救急医療施設(香川大学医学部附属病院)への搬送時間の短縮に寄与 <道路のネットワークの防災機能> ・主な区間:高松空港~高松市 ・改善ペア数:11 ・脆弱度(防災機能ランク):0.12(B)→0.09(B) ・累積脆弱度の変化量:▲0.38 ・改善度:(通常時)0.03→(災害時)0.06 | 道路局 環境安全課 (課長 森山 誠二) |

| 事業名 事業主体 | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | | 貨幣換算が困難な効果等による評価 | 担当課 (担当課長名) | |
|-----------------------------------|--------------|----------------|-----|----------|---|----------------------------|--|
| | | 貨幣換算した便益:B(億円) | | 費用:C(億円) | | | |
| | | 便益の内訳及び主な根拠 | | 費用の内訳 | | | |
| | | | | B/C | | | |
| 地高1Cアクセス道路 市道久米241号線 愛媛県松山市 | 82 | 751 | 337 | 2.2 | <p>①交通渋滞の緩和 松山環状線や国道11号、国道33号の主要渋滞箇所（13箇所）で最大3割交通量が減少し渋滞緩和につながる。</p> <p>②事故対策 生活道路からバイパスに交通転換され、生活道路への通過交通が減少し、交通事故減少が見込まれる。</p> <p>③地域経済への支援 松山空港や松山港と四国縦貫自動車道（松山IC）、国道11号・国道33号が連絡されることにより高速交通ネットワークが強化され、時間短縮、定時性確保による物流・人流の拡大が期待できる。</p> | 道路局 環境安全課 (課長 森山 誠二) | |
| 市道川副中央幹線 北川副・川副工区 佐賀市 | 46 | 48 | 37 | 1.3 | <p>①交通渋滞の緩和 道路を整備することで、朝夕の慢性的な渋滞が緩和</p> <p>②事故対策 道路整備により車の円滑な通行が可能となり、自転車歩行者道路を整備することで、歩行者・自転車においても安全な通行が確保され、交通事故件数が抑制される。</p> <p>③住民生活の利便性の向上 佐賀市街地及び佐賀市南東部地区から有明海沿岸道路 川副IC(仮称)までのアクセスが容易となり、幹線道路としての機能向上</p> <p>④地域経済の向上 道路を整備することで、有明海沿岸道路 川副IC(仮称)までの交通性能が向上し、生活圏の拡大や経済の活性化、観光地へのアクセス性が向上 有明海沿岸道路と連結して、広域的なネットワークを形成し、佐賀市街及び佐賀南東部地区へのアクセス性が向上</p> <p>⑤地域防災の支援 第一次緊急輸送道路である国道208号、佐賀外環状線と有明海沿岸道路 川副IC(仮称)からのアクセス道路となり、緊急輸送道路ネットワークの強化</p> | 道路局 環境安全課 (課長 森山 誠二) | |

【都市・幹線鉄道整備事業】

(都市鉄道整備事業(地下高速鉄道整備事業(大規模改良:列車運行円滑化)))

| 事業名 事業主体 | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | | 貨幣換算が困難な効果等による評価 | 担当課 (担当課長名) |
|----------------------|--------------|----------------|-----|----------|---|------------------------------|
| | | 貨幣換算した便益:B(億円) | | 費用:C(億円) | | |
| | | 便益の内訳及び主な根拠 | | 費用の内訳 | | |
| 泉岳寺駅改良事業 (東京都交通局) | 549 | 564 | 453 | 1.2 | <ul style="list-style-type: none"> エレベーター等の整備によるバリアフリー性の向上 ホーム拡幅等による歩きやすさの快適性向上 | 鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 岡野まさ子) |

(都市鉄道整備事業(地下高速鉄道整備事業(大規模改良:バリアフリー化)))

| 事業名 事業主体 | 総事業費 (億円) | 供用後の 維持管理費 (億円) | 評 価 | 担当課 (担当課長名) |
|---|--------------|-----------------------|---|------------------------------|
| 地下高速鉄道整備事業(大規模改良工事:バリアフリー化) 浅草線 東日本橋駅 東京都交通局 | 10.2 | — | 東京都浅草線東日本橋駅エレベーター整備(2基) <利用者への効果・影響> ・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・エレベーターの設置により車椅子使用者が自力で移動可能となる。 ・高齢者や障がい者はもとより、子育て世代や重い荷物を持った利用者等の移動円滑化に資する。 | 鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 岡野まさ子) |
| 地下高速鉄道整備事業(大規模改良工事:バリアフリー化) 大江戸線 国立競技場駅 東京都交通局 | 5.2 | — | 東京都大江戸線国立競技場駅エレベーター整備(2基) <利用者への効果・影響> ・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・エレベーターの設置により車椅子使用者が自力で移動可能となる。 ・高齢者や障がい者はもとより、子育て世代や重い荷物を持った利用者等の移動円滑化に資する。 | 鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 岡野まさ子) |
| 地下高速鉄道整備事業(大規模改良工事:バリアフリー化) ブルーライン 上大岡駅 横浜市交通局 | 4.2 | — | 横浜市ブルーライン上大岡駅エレベーター整備(2基) <利用者への効果・影響> ・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・エレベーターの設置により車椅子使用者が自力で移動可能となる。 ・高齢者や障がい者はもとより、子育て世代や重い荷物を持った利用者等の移動円滑化に資する。 | 鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 岡野まさ子) |
| 地下高速鉄道整備事業(大規模改良工事:バリアフリー化) 東山線・桜通線 今池駅 名古屋市交通局 | 3.4 | — | 名古屋市東山線・桜通線エレベーター・多機能トイレ整備(1基、1箇所) <利用者への効果・影響> ・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・エレベーターの設置により車椅子使用者が自力で移動可能となる。 ・高齢者や障がい者はもとより、子育て世代や重い荷物を持った利用者等の移動円滑化に資する。 ・多機能トイレの設置により車椅子使用者等の利便性が向上する。 | 鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 岡野まさ子) |

| 事業名 事業主体 | 総事業費 (億円) | 供用後の 維持管理費 (億円) | 評 価 | 担当課 (担当課長 名) |
|--|--------------|-----------------------|--|--------------------------------------|
| 地下高速鉄道整備事業(大規模改良工事:バリアフリー化) 烏丸線 鞍馬口駅 京都市交通局 | 0.8 | — | 京都市烏丸線多機能トイレ整備(1箇所) 〈利用者への効果・影響〉 ・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・多機能トイレの設置により車椅子使用者等の利便性が向上する。 | 鉄道局 都市鉄道政 策課 (課長 岡野ま さ子) |
| 地下高速鉄道整備事業(大規模改良工事:バリアフリー化) 西神・山手線 湊川公園駅 神戸市交通局 | 5.8 | — | 神戸市西神・山手線湊川公園駅エレベーター整備(1基) 〈利用者への効果・影響〉 ・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・エレベーターの設置により車椅子使用者が自力で移動可能となる。 ・高齢者や障がい者はもとより、子育て世代や重い荷物を持った利用者等の移動円滑化に資する。 | 鉄道局 都市鉄道政 策課 (課長 岡野ま さ子) |
| 地下高速鉄道整備事業(大規模改良工事:バリアフリー化) 谷町線 千林大宮駅 大阪市高速電気軌道株 | 2.7 | — | 大阪市高速電気軌道谷町線千林大宮駅エレベーター整備(1基) 〈利用者への効果・影響〉 ・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・エレベーターの設置により車椅子使用者が自力で移動可能となる。 ・高齢者や障がい者はもとより、子育て世代や重い荷物を持った利用者等の移動円滑化に資する。 | 鉄道局 都市鉄道政 策課 (課長 岡野ま さ子) |
| 地下高速鉄道整備事業(大規模改良工事:バリアフリー化) 中央線 堺筋本町駅 大阪市高速電気軌道株 | 1.5 | — | 大阪市高速電気軌道中央線堺筋本町エレベーター整備(1基) 〈利用者への効果・影響〉 ・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・エレベーターの設置により車椅子使用者が自力で移動可能となる。 ・高齢者や障がい者はもとより、子育て世代や重い荷物を持った利用者等の移動円滑化に資する。 | 鉄道局 都市鉄道政 策課 (課長 岡野ま さ子) |
| 地下高速鉄道整備事業(大規模改良工事:バリアフリー化) 千日前線 桜川駅 大阪市高速電気軌道株 | 1.3 | — | 大阪市高速電気軌道千日前線桜川駅エレベーター整備(1基) 〈利用者への効果・影響〉 ・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・エレベーターの設置により車椅子使用者が自力で移動可能となる。 ・高齢者や障がい者はもとより、子育て世代や重い荷物を持った利用者等の移動円滑化に資する。 | 鉄道局 都市鉄道政 策課 (課長 岡野ま さ子) |
| 地下高速鉄道整備事業(大規模改良工事:バリアフリー化) 谷町線 東梅田駅 大阪市高速電気軌道株 | 2.4 | — | 大阪市高速電気軌道谷町線東梅田駅転落防止柵整備 〈利用者への効果・影響〉 ・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・転落防止柵の設置によりホームからの転落や列車との接触事故防止に資する。 ・ホームからの転落や列車との接触の不安が解消する。 | 鉄道局 都市鉄道政 策課 (課長 岡野ま さ子) |
| 地下高速鉄道整備事業(大規模改良工事:バリアフリー化) 堺筋線 堺筋本町駅 大阪市高速電気軌道株 | 4.1 | — | 大阪市高速電気軌道堺筋線堺筋本町転落防止柵整備 〈利用者への効果・影響〉 ・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・転落防止柵の設置によりホームからの転落や列車との接触事故防止に資する。 ・ホームからの転落や列車との接触の不安が解消する。 | 鉄道局 都市鉄道政 策課 (課長 岡野ま さ子) |

(鉄道駅総合改善事業)

| 事業名 事業主体 | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | | B/C | 貨幣換算が困難な効果等による評価 | 担当課 (担当課長名) | |
|------------------------------------|--------------|----------------|--|----------|--------------------------|------------------|--|---|
| | | 貨幣換算した便益:B(億円) | | 費用:C(億円) | | | | |
| | | 便益の内訳及び主な根拠 | | 費用の内訳 | | | | |
| 西武多摩川線多磨駅橋上 駅舎化事業 (西武鉄道株式会社) | 29 | 60 | <p>【内訳】 利用者便益：59億円 供給者便益：▲1.0億円 残存価値：1.2億円</p> <p>【主な根拠】 多磨駅乗降人員：23,338人/日</p> | 27 | <p>【内訳】 建設費 27億円</p> | 2.2 | <p>多摩川線多磨駅の橋上駅舎化に伴う、エレベーター及び多機能トイレの整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・エレベーターの設置により車椅子使用者が自力で移動可能となる。 ・高齢者や障害者はもとより、子育て世代や重い荷物を持った利用者等の移動円滑化に資する。 ・多機能トイレの設置により車椅子使用者等の利便性が向上する。 | <p>鉄道局 都市鉄道政 策課 (課長 岡野 まさ子)</p> |
| 大塩駅改良事業 (山陽電気鉄道株式会 社) | 20 | 20 | <p>【内訳】 利用者便益：20億円 供給者便益：▲0.8億円 残存価値：0.5億円</p> <p>【主な根拠】 大塩駅乗降人員：4,022人/日</p> | 17 | <p>【内訳】 建設費 17億円</p> | 1.2 | <p>本線大塩駅の橋上駅舎化に伴う、エレベーター及び多機能トイレの整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・エレベーターの設置により車椅子使用者が自力で移動可能となる。 ・高齢者や障害者はもとより、子育て世代や重い荷物を持った利用者等の移動円滑化に資する。 ・多機能トイレの設置により車椅子使用者等の利便性が向上する。 | <p>鉄道局 都市鉄道政 策課 (課長 岡野 まさ子)</p> |

(鉄道駅総合改善事業(専らバリアフリー化に資する設備の整備))

| 事業名 事業主体 | 総事業費 (億円) | 供用後の 維持管理費 (億円) | 評 価 | 担当課 (担当課長 名) |
|---------------------------|--------------|-----------------------|---|--------------------------------------|
| 函館線(南小樽駅) 北海道旅客鉄道株式会社 | 4.2 | — | 函館線南小樽駅にエレベーター及び跨線橋、多機能トイレ等を整備 <利用者への効果・影響> ・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・エレベーターの設置により車椅子使用者が自力で移動可能となる。 ・高齢者や障害者はもとより、子育て世代や重い荷物をを持った利用者等の移動円滑化に資する。 ・多機能トイレの設置により車椅子使用者等の利便性が向上する。 | 鉄道局 都市鉄道政 策課 (課長 岡野 まさ子) |
| 室蘭線(白老駅) 北海道旅客鉄道株式会社 | 4.3 | — | 室蘭線白老駅にエレベーター及び跨線橋等を整備 <利用者への効果・影響> ・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・エレベーターの設置により車椅子使用者が自力で移動可能となる。 ・高齢者や障害者はもとより、子育て世代や重い荷物をを持った利用者等の移動円滑化に資する。 | 鉄道局 都市鉄道政 策課 (課長 岡野 まさ子) |
| 青い森鉄道線(青森駅) 青森県 | 1.2 | — | 青い森鉄道線青森駅にエレベーターを整備 <利用者への効果・影響> ・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・エレベーターの設置により車椅子使用者が自力で移動可能となる。 ・高齢者や障害者はもとより、子育て世代や重い荷物をを持った利用者等の移動円滑化に資する。 | 鉄道局 都市鉄道政 策課 (課長 岡野 まさ子) |
| 仙石線(松島海岸駅) 東日本旅客鉄道株式会社 | 14 | — | 仙石線松島海岸駅にエレベーター及び連絡通路等を整備 (専らバリアフリー化に資する設備の整備) <利用者への効果・影響> ・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・エレベーターの設置により車椅子使用者が自力で移動可能となる。 ・高齢者や障害者はもとより、子育て世代や重い荷物をを持った利用者等の移動円滑化に資する。 | 鉄道局 都市鉄道政 策課 (課長 岡野 まさ子) |
| 京成本線(菅野駅) 九州旅客鉄道株式会社 | 8.5 | — | 京成本線菅野駅にエレベーター及び連絡通路、多機能トイレ等を整備する。 <利用者への効果・影響> ・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・エレベーターの設置により車椅子使用者が自力で移動可能となる。 ・高齢者や障害者はもとより、子育て世代や重い荷物をを持った利用者等の移動円滑化に資する。 ・多機能トイレの設置により車椅子使用者等の利便性が向上する。 | 鉄道局 都市鉄道政 策課 (課長 岡野 まさ子) |
| 奈良線(桃山駅) 西日本旅客鉄道株式会社 | 6.8 | — | 奈良線桃山駅にエレベーター及び跨線橋、多機能トイレ等を整備 <利用者への効果・影響> ・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・エレベーターの設置により車椅子使用者が自力で移動可能となる。 ・高齢者や障害者はもとより、子育て世代や重い荷物をを持った利用者等の移動円滑化に資する。 ・多機能トイレの設置により車椅子使用者等の利便性が向上する。 | 鉄道局 都市鉄道政 策課 (課長 岡野 まさ子) |
| 和歌山線(岩出駅) 西日本旅客鉄道株式会社 | 4.7 | — | 和歌山線岩出駅にエレベーター及び跨線橋、多機能トイレ等を整備 <利用者への効果・影響> ・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・エレベーターの設置により車椅子使用者が自力で移動可能となる。 ・高齢者や障害者はもとより、子育て世代や重い荷物をを持った利用者等の移動円滑化に資する。 ・多機能トイレの設置により車椅子使用者等の利便性が向上する。 | 鉄道局 都市鉄道政 策課 (課長 岡野 まさ子) |

| | | | | |
|--------------------------|-----|---|--|--------------------------------------|
| 南大阪線（高見ノ里駅） 名古屋鉄道株式会社 | 2.5 | — | 南大阪線高見ノ里駅にエレベーター及び跨線橋、多機能トイレ等を整備 <利用者への効果・影響> ・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・エレベーターの設置により車椅子使用者が自力で移動可能となる。 ・高齢者や障害者はもとより、子育て世代や重い荷物を持った利用者等の移動円滑化に資する。 ・多機能トイレの設置により車椅子使用者等の利便性が向上する。 | 鉄道局 都市鉄道政 策課 （課長 岡野 まさ子） |
| 日豊線（大在駅） 九州鉄道株式会社 | 3.6 | — | 日豊線大在駅にエレベーター及び跨線橋、多機能トイレ等の整備 <利用者への効果・影響> ・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・エレベーターの設置により車椅子使用者が自力で移動可能となる。 ・高齢者や障害者はもとより、子育て世代や重い荷物を持った利用者等の移動円滑化に資する。 ・多機能トイレの設置により車椅子使用者等の利便性が向上する。 | 鉄道局 都市鉄道政 策課 （課長 岡野 まさ子） |

(鉄道施設総合安全対策事業(耐震対策))

| 事業名 事業主体 | 総事業費 (億円) | 供用後の 維持管理費 (億円) | 評価 | 担当課 (担当課長 名) |
|---|--------------|-----------------------|---|-----------------------------|
| 田園都市線 鉄道施設の耐震補強事業 東京急行電鉄株式会社 | 1.3 | - | ・高架橋柱の耐震補強を実施し、地震時における損傷を抑えることにより、東京急行電鉄田園都市線の運行の確保を図り、社会・経済的影響の軽減に寄与する。(片道断面輸送量:200,000人/日) | 鉄道局 施設課 (課長 岸谷 克己) |
| 本線 鉄道施設の耐震補強事業 京浜急行電鉄株式会社 | 1.7 | - | ・高架橋柱の耐震補強を実施し、地震時における損傷を抑えることにより、京浜急行電鉄本線の運行の確保を図り、社会・経済的影響の軽減に寄与する。(片道断面輸送量:200,000人/日) | 鉄道局 施設課 (課長 岸谷 克己) |
| 新京成線(新津田沼駅) 鉄道施設の耐震補強事業 新京成電鉄株式会社 | 1.5 | - | ・駅施設の耐震補強を実施し、地震時における崩壊を防ぐことにより、新京成電鉄新京成線の運行の確保を図るとともに、多くの鉄道駅利用者の安全確保に寄与する。(乗降客数:70,501人/日) | 鉄道局 施設課 (課長 岸谷 克己) |
| 瀬戸線(大曽根駅) 鉄道施設の耐震補強事業 名古屋鉄道株式会社 | 1.8 | - | ・駅施設の耐震補強を実施し、地震時における崩壊を防ぐことにより、名古屋鉄道瀬戸線の運行の確保を図るとともに、多くの鉄道駅利用者の安全確保に寄与する。(乗降客数:33,700人/日) | 鉄道局 施設課 (課長 岸谷 克己) |
| 名古屋線 鉄道施設の耐震補強事業 近畿日本鉄道株式会社 | 0.61 | - | ・高架橋柱及び橋りょうの耐震補強を実施し、地震時における被害を抑えることにより、近畿日本鉄道名古屋線の運行や緊急輸送道路の機能の確保を図るとともに、鉄道利用者の安全確保に寄与する。 | 鉄道局 施設課 (課長 岸谷 克己) |
| 南海本線 鉄道施設の耐震補強事業 南海電気鉄道株式会社 | 0.5 | - | ・高架橋柱の耐震補強を実施し、地震時における崩壊を防ぐことにより、南海電気鉄道南海本線の運行の確保を図るとともに、多くの鉄道利用者の安全確保に寄与する。(片道断面輸送量:78,000人/日) | 鉄道局 施設課 (課長 岸谷 克己) |
| 神戸線 鉄道施設の耐震補強事業 阪急電鉄株式会社 | 0.4 | - | ・高架橋柱の耐震補強を実施し、地震時における崩壊を防ぐことにより、阪急電鉄神戸線の運行の確保を図るとともに、多くの鉄道利用者の安全確保に寄与する。(片道断面輸送量:135,418人/日) | 鉄道局 施設課 (課長 岸谷 克己) |
| 本線(大物駅) 鉄道施設の耐震補強事業 阪神電気鉄道株式会社 | 1.6 | - | ・駅施設の耐震補強を実施し、地震時における崩壊を防ぐことにより、阪神電気鉄道本線の運行の確保を図るとともに、多くの鉄道駅利用者の安全確保に寄与する。(乗降客数:94,505人/日) | 鉄道局 施設課 (課長 岸谷 克己) |

| 事業名 事業主体 | 総事業費 (億円) | 供用後の 維持管理費 (億円) | 評 価 | 担当課 (担当課長 名) |
|-------------------------------------|--------------|-----------------------|---|-----------------------------|
| 本線 鉄道施設の耐震補強事業 山陽電気鉄道株式会社 | 0.3 | - | ・高架橋柱の耐震補強を実施し、地震時における崩壊を防ぐことにより、山陽電気鉄道本線の運行の確保を図るとともに、多くの鉄道利用者の安全確保に寄与する。(片道断面輸送量:16,000人/日) | 鉄道局 施設課 (課長 岸谷 克己) |
| 三田線(岡場駅) 鉄道施設の耐震補強事業 神戸電鉄株式会社 | 1.0 | - | ・駅施設の耐震補強を実施し、地震時における崩壊を防ぐことにより、神戸電鉄三田線の運行の確保を図るとともに、多くの鉄道駅利用者の安全確保に寄与する。(乗降客数:11,655人/日) | 鉄道局 施設課 (課長 岸谷 克己) |
| 水島本線 鉄道施設の耐震補強事業 水島臨海鉄道株式会社 | 0.27 | - | ・高架橋柱の耐震補強を実施し、地震時における崩壊を防ぐことにより、水島臨海鉄道水島本線の運行や緊急輸送道路の機能の確保を図るとともに、鉄道利用者の安全確保に寄与する。 | 鉄道局 施設課 (課長 岸谷 克己) |

(鉄道施設総合安全対策事業(踏切))

| 事業名 事業主体 | 総事業費 (億円) | 供用後の 維持管理費 (億円) | 評価 | 担当課 (担当課長 名) |
|----------------------------------|--------------|-----------------------|--|-----------------------------|
| 千歳線 踏切保安設備整備事業 北海道旅客鉄道株式会社 | 0.28 | - | ・北海道旅客鉄道千歳線において、踏切道内の支障物を検知し、かつ、踏切道内に取り残された高齢者等の歩行者を検知しやすい設備の整備により、踏切事故の防止に寄与する。 | 鉄道局 施設課 (課長 岸谷 克己) |
| 東横線 踏切保安設備整備事業 東京急行電鉄株式会社 | 0.57 | - | ・東京急行電鉄東横線において、踏切道内の支障物を検知し、かつ、踏切道内に取り残された高齢者等の歩行者を検知しやすい設備の整備により、踏切事故の防止に寄与する。 | 鉄道局 施設課 (課長 岸谷 克己) |
| 新京成線 踏切保安設備整備事業 新京成電鉄株式会社 | 0.15 | - | ・新京成電鉄新京成線において、踏切道内の支障物を検知する設備の整備又は踏切道内に支障物があることや踏切道内に高齢者等の歩行者が取り残されたことを通報する設備の整備により、踏切事故の防止に寄与する。 | 鉄道局 施設課 (課長 岸谷 克己) |
| 上毛線 踏切保安設備整備事業 上毛電気鉄道株式会社 | 0.2 | - | ・上毛電気鉄道上毛線において、踏切遮断機及び警報機の整備により、踏切事故の防止に寄与する。 | 鉄道局 施設課 (課長 岸谷 克己) |
| 常総線 踏切保安設備整備事業 関東鉄道株式会社 | 0.08 | - | ・関東鉄道常総線において、踏切道内に支障物があることや踏切道内に高齢者等の歩行者が取り残されたことを通報する設備の整備により、踏切事故の防止に寄与する。 | 鉄道局 施設課 (課長 岸谷 克己) |
| 秩父本線 踏切保安設備整備事業 秩父鉄道株式会社 | 0.2 | - | ・秩父鉄道秩父本線において、踏切道内に支障物があることや踏切道内に高齢者等の歩行者が取り残されたことを通報する設備の整備により、踏切事故の防止に寄与する。 | 鉄道局 施設課 (課長 岸谷 克己) |
| 大月線 踏切保安設備整備事業 富士急行株式会社 | 0.12 | - | ・富士急行大月線において、踏切道内の支障物を検知する設備の整備により、踏切事故の防止に寄与する。 | 鉄道局 施設課 (課長 岸谷 克己) |
| 上滝線 踏切保安設備整備事業 富山地方鉄道株式会社 | 0.13 | - | ・富山地方鉄道上滝線において、踏切遮断機及び警報機の整備により、踏切事故の防止に寄与する。 | 鉄道局 施設課 (課長 岸谷 克己) |
| 常滑線 踏切保安設備整備事業 名古屋鉄道株式会社 | 1.1 | - | ・名古屋鉄道常滑線において、踏切道内の支障物を検知する設備の整備により、踏切事故の防止に寄与する。 | 鉄道局 施設課 (課長 岸谷 克己) |
| 三岐線 踏切保安設備整備事業 三岐鉄道株式会社 | 0.5 | - | ・三岐鉄道三岐線において、踏切遮断機の整備により、踏切事故の防止に寄与する。 | 鉄道局 施設課 (課長 岸谷 克己) |

| 事業名 事業主体 | 総事業費 (億円) | 供用後の 維持管理費 (億円) | 評価 | 担当課 (担当課長 名) |
|---|--------------|-----------------------|---|-----------------------------|
| 名古屋線・山田線・京都線・南大阪線・大阪線 踏切保安設備整備事業 近畿日本鉄道株式会社 | 0.59 | - | ・近畿日本鉄道名古屋線・山田線・京都線・南大阪線・大阪線において、踏切道内の支障物を検知し、かつ、踏切道内に取り残された高齢者等の歩行者を検知しやすい設備の整備により、踏切事故の防止に寄与する。 | 鉄道局 施設課 (課長 岸谷 克己) |
| 高野線・南海本線 踏切保安設備整備事業 南海電気鉄道株式会社 | 0.18 | - | ・南海電気鉄道高野線・南海本線において、踏切道内に支障物があることや踏切道内に高齢者等の歩行者が取り残されたことを通報する設備の整備により、踏切事故の防止に寄与する。 | 鉄道局 施設課 (課長 岸谷 克己) |
| 京阪本線・宇治線 踏切保安設備整備事業 京阪電気鉄道株式会社 | 0.12 | - | ・京阪電気鉄道京阪本線・宇治線において、踏切道内に支障物があることや踏切道内に高齢者等の歩行者が取り残されたことを通報する設備の整備により、踏切事故の防止に寄与する。 | 鉄道局 施設課 (課長 岸谷 克己) |
| 本線 踏切保安設備整備事業 近江鉄道株式会社 | 0.11 | - | ・近江鉄道本線において、踏切遮断機及び警報機の整備により、踏切事故の防止に寄与する。 | 鉄道局 施設課 (課長 岸谷 克己) |
| 三田線・粟生線 踏切保安設備整備事業 神戸電鉄株式会社 | 0.07 | - | ・神戸電鉄三田線・粟生線において、踏切道内に支障物があることや踏切道内に高齢者等の歩行者が取り残されたことを通報する設備の整備により、踏切事故の防止に寄与する。 | 鉄道局 施設課 (課長 岸谷 克己) |
| 妙見線 踏切保安設備整備事業 能勢電鉄株式会社 | 0.04 | - | ・能勢電鉄妙見線において、踏切道内に支障物があることや踏切道内に高齢者等の歩行者が取り残されたことを通報する設備の整備により、踏切事故の防止に寄与する。 | 鉄道局 施設課 (課長 岸谷 克己) |
| 予讃線・土讃線 踏切保安設備整備事業 四国旅客鉄道株式会社 | 0.07 | - | ・四国旅客鉄道予讃線・土讃線において、踏切通行者、特に高齢者等に警報機の点滅を気づきやすくする設備の整備により、踏切事故の防止に寄与する。 | 鉄道局 施設課 (課長 岸谷 克己) |
| 天神大牟田線・太宰府線・貝塚線 踏切保安設備整備事業 西日本鉄道株式会社 | 0.12 | - | ・西日本鉄道天神大牟田線・太宰府線・貝塚線において、踏切道内に支障物があることや踏切道内に高齢者等の歩行者が取り残されたことを通報する設備の整備により、踏切事故の防止に寄与する。 | 鉄道局 施設課 (課長 岸谷 克己) |
| 島原鉄道線 踏切保安設備整備事業 島原鉄道株式会社 | 0.04 | - | ・島原鉄道島原鉄道線において、踏切遮断機の整備により、踏切事故の防止に寄与する。 | 鉄道局 施設課 (課長 岸谷 克己) |

(鉄道防災対策事業(一般防災))

| 事業名 事業主体 | 総事業費 (億円) | 供用後の 維持管理費 (億円) | 評 価 | 担当課 (担当課長 名) |
|--------------------------------|--------------|-----------------------|---|-----------------------------|
| 徳島線 鉄道施設の防災事業 四国旅客鉄道株式会社 | 0.15 | - | ・四国旅客鉄道徳島線では露出岩に亀裂が発生しており落石の危険があることから、当該箇所には落石対策を実施することにより、鉄道施設の被害防止を図り、当該路線の安全・安定輸送の確保に寄与するとともに、隣接する民家や国道192号線への被害拡大防止にも寄与する。 | 鉄道局 施設課 (課長 岸谷 克己) |
| 日豊線 鉄道施設の防災事業 九州旅客鉄道株式会社 | 0.16 | - | ・九州旅客鉄道日豊線では毎年の雨によりに線路への斜面からの土砂流入が発生していることから、当該災害発生箇所には斜面対策を実施することにより、鉄道施設の被害防止を図り、当該路線の安全・安定輸送の確保に寄与するとともに、隣接する国道10号線への被害拡大防止にも寄与する。 | 鉄道局 施設課 (課長 岸谷 克己) |

(幹線鉄道等活性化事業：形成計画事業)

| 事業名 事業主体 | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | | B/C | 貨幣換算が困難な効果等による評価 | 担当課 (担当課長 名) | |
|--|--------------|----------------|--|----------|----------------------------------|------------------|---|-------------------------------|
| | | 貨幣換算した便益:B(億円) | | 費用:C(億円) | | | | |
| | | 便益の内訳及び主な根拠 | | 費用の内訳 | | | | |
| 田老地区新駅整備事業 三陸鉄道株式会社 | 1.0 | 2.3 | 【内訳】 ・利用者便益 1.0億円 ・供給者便益 1.2億円 【主な根拠】 新駅の年間利用者 39,562人/年 | 1.0 | 【内訳】 建設費等 1.0億円 | 2.3 | ・東日本大震災後、防災集団移転促進事業、土地区画整理事業が行われた。また、近隣に災害公営住宅、田老野球場、学ぶ防災関連施設が立地しており、新駅を復興後の新しいまちづくりの拠点として整備することにより、地域住民の利便性の向上に加え、交流人口の拡大が見込まれるなど、多様な効果が期待される。 | 鉄道局 鉄道事業課 (課長 石 原 大) |
| 八木沢地区新駅整備事業 三陸鉄道株式会社 | 1.2 | 3.3 | 【内訳】 ・利用者便益 2.3億円 ・供給者便益 0.94億円 【主な根拠】 新駅の年間利用者 41,698人/年 | 1.1 | 【内訳】 建設費等 1.1億円 | 2.8 | ・東日本大震災後、近隣に災害公営住宅が整備された。また、岩手県立大学宮古短期大学部、八木沢団地が立地しており、新駅を復興後の新しいまちづくりの形に合わせ整備することにより、学生や地域住民の利便性の向上に加え、沿線の活性化及び鉄道の利用促進が見込まれるなど、多様な効果が期待される。 | 鉄道局 鉄道事業課 (課長 石 原 大) |
| 津軽石弘川地区新駅整備 事業 三陸鉄道株式会社 | 1.3 | 2.6 | 【内訳】 ・利用者便益 1.5億円 ・供給者便益 1.0億円 【主な根拠】 新駅の年間利用者 28,190人/年 | 1.3 | 【内訳】 建設費等 1.2億円 用地費 0.09億円 | 2.0 | ・東日本大震災後、住宅の新築などにより世帯数、人口が増加しており、新駅を復興後の新しいまちづくりの形に合わせ整備することにより、地域住民の利便性の向上に加え、沿線の活性化及び鉄道の利用促進が見込まれるなど、多様な効果が期待される。 | 鉄道局 鉄道事業課 (課長 石 原 大) |
| えちごトキめき鉄道新駅 設置事業 糸魚川市地域公共交通協 議会 | 4.6 | 4.3 | 【内訳】 ・利用者便益 2.2億円 ・供給者便益 1.5億円 ・環境改善便益 0.47億円 【主な根拠】 新駅の年間利用者 270,830人/年 | 4.0 | 【内訳】 建設費等 3.9億円 用地費 0.1億円 | 1.07 | ・新駅周辺地区は公共施設や医療施設に近く、また、土地区画整理事業や宅地開発等の市街化が進展しており、地域住民の利便性の向上に加え、沿線の活性化及び鉄道の利用促進が見込まれるなど、多様な効果が期待される。 | 鉄道局 鉄道事業課 (課長 石 原 大) |

| 事業名 事業主体 | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | | | 貨幣換算が困難な効果等による評価 | 担当課 (担当課長名) | |
|---|--------------|----------------|---|----------|---------------------------------|------------------|---|---------------------------|
| | | 貨幣換算した便益:B(億円) | | 費用:C(億円) | | | | B/C |
| | | 便益の内訳及び主な根拠 | | 費用の内訳 | | | | |
| あいの風とやま鉄道線新 駅設置事業 あいの風とやま鉄道株式 会社 | 13 | 54 | 【内訳】 ・利用者便益 50億円 ・供給者便益 4.8億円 【主な根拠】 新駅乗降人員 2,548人/日 | 13 | 【内訳】 建設費等 12億円 再投資額 1.1億円 | 3.9 | ・新駅予定地区は、現在住宅地が広がっており、多くの利用者が見込まれるとともに、東側には広大な開発用地があることから、新駅設置により、地域住民の利便性の向上に加え、沿線の活性化及び鉄道の利用促進が見込まれるなど、多様な効果が期待される。 | 鉄道局 鉄道事業課 (課長 石原 大) |
| 平成筑豊鉄道新駅建設事 業 行橋市地域公共交通活性 化協議会 | 0.90 | 5.1 | 【内訳】 ・利用者便益 3.2億円 ・供給者便益 1.9億円 【主な根拠】 新駅乗降人員 167人/日 | 2.8 | 【内訳】 建設費等0.87億円 営業費 1.9億円 | 1.8 | ・商業施設が密集する行橋駅南側地区において、鉄道とのアクセス性向上を図ることにより、多くの利用者が見込まれるとともに、地域住民の利便性の向上に加え、沿線の活性化及び鉄道の利用促進が見込まれるなど、多様な効果が期待される。 | 鉄道局 鉄道事業課 (課長 石原 大) |

【住宅市街地総合整備事業】

(補助事業等)

| 事業名 事業主体 | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | | 貨幣換算が困難な効果等による評価 | 担当課 (担当課長名) | | |
|----------------------------------|--------------|----------------|--|----------|--|----------------|--|---|
| | | 貨幣換算した便益:B(億円) | | 費用:C(億円) | | | B/C | |
| | | 便益の内訳及び主な根拠 | | 費用の内訳 | | | | |
| 北青山三丁目第二地区都心共同住宅供給事業 (都市再生機構) | 218 | 265 | 【内訳】 地区内便益 164億円 地区外便益 101億円 【主な根拠】 区域内住宅・施設の収益向上、周辺1kmの地価上昇 | 205 | 【内訳】 施設整備費 78億円 用地費 127億円 | 1.3 | <ul style="list-style-type: none"> ・耐震改修促進法で特に耐震化が求められる緊急輸送道路沿道建築物の耐震化を実現する。 ・狭小な敷地を含む共同化によって細分化土地の土地有効利用が図られる。 ・青山通り沿道の洗練されたにぎわい等の魅力ある複合市街地の形成に寄与する。 | 住宅局 市街地建築課 市街地住宅整備室 (室長 呉 祐一郎) |

【その他施設費】

【小笠原諸島振興開発事業】

| 事業名 事業主体 | 総事業費 (億円) | 評価 | 担当課 (担当課長名) |
|----------------------------|--------------|--|---|
| 港湾整備(二見港・岸壁(-7.5m)) 東京都 | 26.0 | <p>・「小笠原諸島振興開発に関する総合的な調査委員会」により評価手法を検討の上、策定した「小笠原諸島振興開発事業 事業評価マニュアル」(平成14年3月)に基づき評価を実施したところ、本事業は、最も総合的な効率性に優れた事業であり、基本的要件及び小笠原の特殊性を考慮した評価基準に合致し、事業採択の妥当性にかかる検討項目・定量目標の設定の検討も行われていると判断できる。</p> <p>・本事業は、港湾管理者である東京都が実施する事業であり、島民生活の維持、産業の振興等が図られるとともに、島外からの観光客も含め安全が確保され、事業の実施においては自然環境に悪影響を与えないよう配慮され、小笠原諸島の厳しい自然環境下でも適正に機能するよう配慮されていることから、基本的要件の全てを満たすものである。</p> <p>・本土と父島を結ぶ「おがさわら丸」が接岸する岸壁について、南海トラフ地震等の発生に伴う大規模津波等の発生時においても港湾施設の輸送機能を確保するための改良は、島民の生活を維持する上で不可欠であり、シビルミニマムとして必要である。</p> <p>・周辺自治体との連携による広域的な整備は望めないため、村内だけで必要な機能を確保するものであり、村内自己完結性を確保するものである。</p> | 本省国土政策局 特別地域振興官 (特別地域振興官 山本知孝) |
| 農業試験地(病害虫実験棟) 東京都 | 2.7 | <p>・「小笠原諸島振興開発に関する総合的な調査委員会」により評価手法を検討の上、策定した「小笠原諸島振興開発事業 事業評価マニュアル」(平成14年3月)に基づき評価を実施したところ、本事業は、最も総合的な効率性に優れた事業であり、基本的要件及び小笠原の特殊性を考慮した評価基準に合致し、事業採択の妥当性にかかる検討項目・定量目標の設定の検討も行われていると判断できる。</p> <p>・本事業は、東京都が法令に基づく業務等を行うために実施する事業であり、病害虫による農業被害の拡大や他地域への伝播の防止などを図るものであり、事業の実施においては自然環境に悪影響を与えないよう配慮され、小笠原諸島の厳しい自然環境下でも適正に機能するよう配慮されていることから、基本的要件の全てを満たすものである。</p> <p>・他地域では、都道府県が設置する病害虫防除所において、病害虫診断、防除に対する指導等を実施しており、本事業は小笠原村においても同様に実施するためのものであることから、他地域並みの水準を確保するものである。</p> <p>・老朽化が著しい病害虫実験棟の建替えは、村内における迅速で正確な病害虫診断により、病害虫による農業被害の拡大や他地域への伝播の防止などを図るものであり、村内自己完結性を確保するものである。</p> | 本省国土政策局 特別地域振興官 (特別地域振興官 山本知孝) |

再評価結果一覧 (平成30年3月末現在)

【公共事業関係費】

【河川事業】
(補助事業)

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | | | 貨幣換算が困難な効果等 による評価 | 再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト縮減等) | 対応方針 | 担当課 (担当課長名) | |
|------------------------|------|--------------|----------------|----|----------|--|--|---|---------------------------|----------------|-----|
| | | | 貨幣換算した便益:B(億円) | | 費用:C(億円) | | | | | | B/C |
| | | | 便益の内訳及び主な根拠 | | 費用の内訳 | | | | | | |
| 岩崎川床上浸水対策特別緊急事業 岩手県 | その他 | 61 | 1,326 | 70 | 18.9 | <ul style="list-style-type: none"> ・平成14年、平成19年の浸水被害をはじめ、平成25年8月9日の大雨・洪水では床上浸水96戸を含む浸水戸数382戸もの甚大な被害が発生した。 ・このため、平成25年8月9日洪水と同規模の洪水に対して、河道掘削・築堤・護岸等の施工により流下能力の向上を図り、家屋の床上浸水被害を解消する。 | <ul style="list-style-type: none"> ・総事業費が約49億円から約61億円に増加したことから再評価を実施。 ・事業期間を平成30年度完了予定から平成31年度完了予定に延長することから再評価を実施。 <p>①事業をめぐる社会経済情勢等の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・工事予定区間の土壌の一部から、土壌溶出量基準を超える鉛及び砒素が検出され、その処分のため、総事業費の増加と事業期間を延長した。 <p>②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成26年度より事業に着手し、平成29年度末で進捗率は82%(事業費ベース)であり、平成31年度末に完成予定。 <p>③コスト縮減や代替案立案等の可能性について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・工事で発生した汚染土砂は、認可施設に搬出せず、隣接地に盛立て被覆することで、コスト縮減に努めている。 | 継続 | 水管理・国土保全局治水課 (課長 小平 卓) | | |

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | | | 貨幣換算が困難な効果等 による評価 | 再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト縮減等) | 対応方針 | 担当課 (担当課長名) | |
|------------------------|------|--------------|----------------|-----|----------|---|--|---|---------------------------|----------------|-----|
| | | | 貨幣換算した便益:B(億円) | | 費用:C(億円) | | | | | | B/C |
| | | | 便益の内訳及び主な根拠 | | 費用の内訳 | | | | | | |
| 那賀川床上浸水対策特別緊急事業 徳島県 | その他 | 97 | 226 | 100 | 2.3 | <p>・平成16年の浸水被害をはじめ、平成26年8月10日の台風11号では、床上浸水233戸を含む、浸水戸数279戸もの甚大な被害が発生した。</p> <p>・このため、平成26年8月10日の台風11号と同規模の洪水に対して、堤防及び輪中堤の施工により、流下能力の向上を図り、家屋の床上浸水被害を解消する。</p> | <p>・総事業費が約66億円から約97億円に増加したことから再評価を実施。</p> <p>・事業期間を平成31年度完了予定から平成32年度完了予定に延長することから再評価を実施。</p> <p>①事業をめぐる社会経済情勢等の変化 ・事業計画の確定に伴う支障家屋の増加やライフライン復旧などによる補償費の増加、埋蔵文化財調査等により調査設計費の増加、労務単価や経費率の上昇などの社会的要因による増加、などにより総事業費が増加した。</p> <p>・また支障家屋の移転地の確保等に不測の日数を要したことから事業期間を延長した。</p> <p>②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて ・平成27年度より事業に着手し、平成29年度末で進捗率は53%(事業費ベース)であり、平成32年度末に完成予定。</p> <p>③コスト縮減や代替案立案等の可能性について ・堤防盛土材の確保のため、事業箇所近傍に土取場を確保し、コスト縮減に努めている。</p> | 継続 | 水管理・国土保全局治水課 (課長 小平 卓) | | |

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | | | 貨幣換算が困難な効果等 による評価 | 再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト縮減等) | 対応方針 | 担当課 (担当課長名) | |
|------------------------|------|--------------|----------------|-----|----------|--|--|---|---------------------------|----------------|-----|
| | | | 貨幣換算した便益:B(億円) | | 費用:C(億円) | | | | | | B/C |
| | | | 便益の内訳及び主な根拠 | | 費用の内訳 | | | | | | |
| 日下川床上浸水対策特別緊急事業 高知県 | その他 | 41 | 260 | 190 | 1.4 | <p>・平成26年8月3日の台風12号において、床上浸水109戸、床下浸水50戸、浸水面積274haと甚大な浸水被害が発生し、さらに平成26年8月10日の台風11号において床上浸水18戸、床下浸水47戸、浸水面積214haの被害が発生し、1週間の内に2回も甚大な被害が発生した。</p> <p>・このため、平成26年8月3日洪水と同規模の洪水に対して、国土交通省・高知県・日高村による役割分担を明確とした総合内水対策計画に基づき、国土交通省においては放水路の新設、高知県においては河道掘削・護岸等の整備による流下能力の向上、日高村においては局所的に低い家屋への床上浸水対策を実施し、家屋の床上浸水被害を解消する。</p> | <p>・総事業費(高知県)が約30億円から約41億円に増加したことから再評価を実施。</p> <p>①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・日高村は宅地化が進行しているとともに、流域の中流部における施設園芸の軸をなす高糖度トマトは「シュガートマト」としてブランド化を確立し、全国に誇れる日高村自慢の一品となっている。</p> <p>②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて ・地質調査結果を踏まえた河岸法面の脆弱地盤対策の追加により費用が増額となった。事業の進捗は、平成27年度より事業に着手し、地質等の詳細調査、河道改修実施設計を行い、平成29年度より河道掘削・護岸等の整備を実施している。</p> <p>・総合内水対策計画に基づき関係機関の調整を図りながら、本事業による改修を進め、当初予定の平成32年度に完了する予定。</p> <p>③コスト縮減や代替案立案等の可能性について ・河岸の法勾配を緩く(1:1.5⇒1:2.0)することによる護岸構造の変更や計画の流下能力が確保出来れば盛土工を削減すること等によりコスト縮減に努めている。</p> | 継続 | 水管理・国土保全局治水課 (課長 小平 卓) | | |

【内訳】
被害防止便益:260億円

【主な根拠】
年平均浸水軽減戸数:41戸
年平均浸水軽減面積:24ha

【内訳】
建設費 189億円
維持管理費 1億円

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | | | 貨幣換算が困難な効果等 による評価 | 再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト縮減等) | 対応方針 | 担当課 (担当課長名) | |
|----------------------------|------|--------------|----------------|----|----------|---|---|---|---------------------------|----------------|-----|
| | | | 貨幣換算した便益:B(億円) | | 費用:C(億円) | | | | | | B/C |
| | | | 便益の内訳及び主な根拠 | | 費用の内訳 | | | | | | |
| 宇治川床上浸水対 策特別緊急事業 高知県 | その他 | 43 | 147 | 72 | 2.0 | <p>・平成26年8月3日の台風12号において、床上浸水142戸、床下浸水114戸、浸水面積30.2haと甚大な浸水被害が発生し、さらに平成26年8月10日の台風11号において床上浸水9戸、床下浸水29戸、浸水面積15haの被害が発生し、1週間の内に2回も甚大な被害が発生した。</p> <p>・このため、平成26年8月3日洪水と同規模の洪水に対して、国土交通省・高知県・いの町による役割分担を明確とした総合内水対策計画に基づき、国土交通省においては排水機場の増設、高知県においては河道掘削・護岸等の整備による流下能力の向上、いの町においては都市下水路施設整備・下水ポンプの増強等の床上浸水対策を実施し、家屋の床上浸水被害を解消する。</p> | <p>・総事業費が約37億円から約43億円に増加したことから再評価を実施。</p> <p>・事業期間を平成31年度完了予定から平成33年度完了予定に延長することから再評価を実施。</p> <p>①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・宇治川の中上流部の枝川地区は、高知市の中心市街地まで車で20分程度の距離に位置しており、昭和40年以降に宅地開発が行われ、宅地化が進行している。</p> <p>②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて ・地質調査を踏まえた護岸基礎工の変更、歩道橋の追加により費用が増額となった。また、国道横断部の函渠施工に伴う工程の見直しにより事業期間を5カ年から6カ年に変更する見込みとなった。事業の進捗は、平成27年度より天神ヶ谷川未改修区間の改修事業に着手し、平成33年度を目途に完成予定である。</p> <p>③コスト縮減や代替案立案等の可能性について ・宇治川(天神ヶ谷川)周辺は軟弱地盤層が広く分布し、また施工地周辺には家屋が隣接しており、騒音・振動による事業損失が予測されるため、施工機械の小型化や、震度計や防塵処理を適切に配置し事業損失の防止・軽減を図る。</p> | 継続 | 水管理・国土保全局治水課 (課長 小平 卓) | | |

【ダム事業】
（補助事業等）

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | | | 貨幣換算が困難な効果等 による評価 | 再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト縮減等) | 対応方針 | 担当課 (担当課長名) | |
|-----------------|------|--------------|----------------|-----|----------|---|---|---|---------------------------|----------------|-----|
| | | | 貨幣換算した便益:B(億円) | | 費用:C(億円) | | | | | | B/C |
| | | | 便益の内訳及び主な根拠 | | 費用の内訳 | | | | | | |
| 駒込ダム建設事業 青森県 | その他 | 450 | 707 | 423 | 1.7 | <p>・堤川流域では、昭和44年8月の洪水により甚大な被害が発生しており、近年でも平成11年10月の洪水において被害が発生している。</p> <p>・主な洪水被害として、昭和44年8月に浸水被害8,147戸、昭和52年8月に浸水被害255戸、平成11年10月に9戸の家屋被害が発生している。</p> <p>・堤川流域では、上水取水や農業取水について深刻な水不足に見舞われたことは無いが、渇水時に瀬切れなどが発生したことから、市民から河川の良い水質や景観の保全を要望する声が上がっており、安定した流量の確保が望まれている。</p> <p>・事業の実施により、これらの家屋被害及び渇水被害が軽減される。</p> | <p>・完成予定年度を平成38年度から平成43年度に工期延期するため再評価を実施。</p> <p>①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・堤川の氾濫が想定される区域では、平成17年から平成22年の間で、総人口は、9.1%減、総世帯数は4.8%増となっている。 ・発電事業者である東北電力(株)より参画内容の変更の申し出はない。</p> <p>②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて ・昭和57年度に実施計画調査に着手している。現在、本体建設工事に向けた工事用道路工事を実施しているところであり、平成43年度の完成に向けて事業を進めている。 ・施工数量の増大、施工設備の能力を基に工程の見直しを行った結果、5年の工期延期が不可避となった。</p> <p>③コスト縮減や代替案立案などの可能性について ・ダム本体等の設計段階や工事施工において工法の工夫や新技術の積極的な採用等によりコスト縮減に努めている。</p> <p>・平成22年度に実施した駒込ダム建設事業の検証に係る検討において「ダム事業の検証に係る検討に関する再評価実施要領細目」に基づき現計画案(駒込ダムと河道改修の組合せ)と現計画以外の代替案を複数の評価軸ごとに評価し最も有利な案は現計画案と評価されている。</p> | 継続 | 水管理・国土保全局治水課 (課長 小平 卓) | | |

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | | | 貨幣換算が困難な効果等 による評価 | 再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト縮減等) | 対応方針 | 担当課 (担当課長名) | |
|------------------|------|--------------|----------------|-----|----------|--|--|---|---------------------------|----------------|-----|
| | | | 貨幣換算した便益:B(億円) | | 費用:C(億円) | | | | | | B/C |
| | | | 便益の内訳及び主な根拠 | | 費用の内訳 | | | | | | |
| 胎内川総合開発事業 新潟県 | その他 | 390 | 657 | 582 | 1.1 | <p>胎内川流域では、昭和42年、平成7年、平成17年に洪水被害が発生している。</p> <p>・主な洪水被害として、昭和42年8月に1,543戸の家屋被害が発生している。</p> <p>・主な渇水被害として、胎内川は、胎内市の耕地に対する水源として広く利用されているが、平成6年8月等の夏期において、水不足に見舞われている。</p> <p>・事業の実施により、これらの家屋被害及び渇水被害が軽減される。</p> | <p>・総事業費が350億円から390億円に増加するため、及び完成予定年度を平成31年度から平成36年度に工期延期するため再評価を実施。</p> <p>①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・胎内川流域については、平成28年から平成29年の間、人口4.3%増、世帯数4.3%増となっており、増加傾向にある。 ・水道事業者、発電事業者より参画内容の変更の申し出はない。 ・新潟県企業局では、水力発電によるクリーンなエネルギー開発に取り組んでおり、奥胎内ダム本体工事が本格化したことに伴い、平成21年度より胎内第四発電所建設工事に着手した。</p> <p>②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて ・現在、奥胎内ダムは本体工事を実施しているところであり、平成30年度の完成に向けて事業を進めている。 ・胎内川ダムについては、平成36年度の完成に向けて事業を進めている。 ・猛禽類の新規営巣、繁殖による工事進捗の調整及び仮設工法の変更により5年の工期延期となった。 ・仮設工法の変更及び賃金、物価変動による工事費増のため、現計画の事業費から約40億円の増加となった。</p> <p>③コスト縮減や代替案立案等の可能性について ・工事施工において工法の工夫や新技術の積極的な採用等により、コスト縮減に努める。 ・ダム事業検証検討委員会による検討を行った結果、平成23年度に実施した再評価において、治水代替案と比較し奥胎内ダムを建設する現行計画が最適となった。近年において、大規模な地形改変や資産の移動等がないことから、同様に現行計画が最適と考えられる。</p> | 継続 | 水管理・国土保全局治水課 (課長 小平 卓) | | |

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | | | 貨幣換算が困難な効果等 による評価 | 再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト縮減等) | 対応方針 | 担当課 (担当課長名) | |
|------------------|------|--------------|----------------|-------|----------|--|---|---|---------------------------|----------------|-----|
| | | | 貨幣換算した便益:B(億円) | | 費用:C(億円) | | | | | | B/C |
| | | | 便益の内訳及び主な根拠 | | 費用の内訳 | | | | | | |
| 安威川ダム建設事業 大阪府 | その他 | 1,536 | 7,978 | 1,801 | 4.4 | <p>・安威川沿川では、昭和42年、平成9年、平成11年の洪水により甚大な家屋被害が発生している。</p> <p>・主な洪水被害として、昭和42年7月に家屋被害25,342戸、平成9年8月に家屋被害428戸、平成11年6月に家屋被害204戸の家屋被害が発生している。</p> <p>・主な濁水被害として、平成6年、平成12年、平成17年をはじめとして、瀬切れによる深刻な濁水被害が発生している。</p> <p>・事業の実施により、これらの家屋被害及び濁水被害が軽減される。</p> | <p>・総事業費が約1,356億円から1,536億円に増加するため、及び完成予定年度を平成30年度から平成35年度に工期延期するため、再評価を実施。</p> <p>①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・氾濫が想定される区域を含む安威川流域の関係市区(東淀川区、吹田市、茨木市、摂津市、高槻市)では、平成27年から平成28年で、人口0.7%増、総世帯数は、2.0%増でほぼ横ばいとなっている。</p> <p>②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて ・「ダム堤体の基礎など地質条件に対応するもの」「自然環境保全対策の具体的な手法確定によるもの」「機能補償の具体的な手法確定によるもの(農業用水取水施設)」「社会情勢の変化によるもの(物価上昇等)」により約180億円の増加となった。</p> <p>・掘削等の数量増により工程の見直しを行った結果、ダム堤体完成が平成33年度となり、事業期間の延期が不可避となった。</p> <p>・昭和51年度に実施計画調査に着手している。現在、ダム本体建設工事を実施しているところであり、平成33年度のダム堤体完成、平成35年度の事業完了に向けて事業を進めている。</p> <p>③コスト縮減や代替案立案等の可能性について ・近隣のトンネル工事の掘削岩を堤体材料へ流用することや近隣に残土処分地を確保することで運搬費を削減することなどを行った。引き続き残事業におけるコスト縮減に努める。</p> <p>・ダム案、河道改修案、遊水地+河道改修案、放水路+河道改修案の比較検討を行い、ダム案が優位であることを確認している。</p> | 継続 | 水管理・国土保全局治水課 (課長 小平 卓) | | |

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | | | 貨幣換算が困難な効果等 による評価 | 再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト縮減等) | 対応方針 | 担当課 (担当課長名) | |
|-----------------|------|--------------|----------------|-----|----------|--|--|---|---------------------------|----------------|-----|
| | | | 貨幣換算した便益:B(億円) | | 費用:C(億円) | | | | | | B/C |
| | | | 便益の内訳及び主な根拠 | | 費用の内訳 | | | | | | |
| 波積ダム建設事業 島根県 | その他 | 163 | 255 | 198 | 1.3 | <p>・都治川沿川では、昭和46年7月、昭和47年7月、昭和58年7月、昭和63年7月等に被害の大きな洪水が発生しており、近年でも、平成7年8月、平成18年7月等に被害の大きな洪水が発生している。</p> <p>・主な洪水実績として、昭和46年7月の洪水では全半壊19戸、浸水戸数102戸、昭和47年7月の洪水では全壊157戸、浸水戸数2,866戸(江の川本川の被害も含む)の家屋被害が発生している。 ※被害には、内水被害、土砂災害を含む。</p> <p>・都治川の流水は、かんがい用水として利用されており、近年においても正常流量の不足日数の多い年、特に平成6年などの渇水時には番水やコメの収穫量が減るなどの農業被害が発生している。 ※被害状況については、聞き取り調査による</p> <p>・事業の実施により、これらの家屋被害及び渇水被害を軽減される。</p> | <p>・ダム本体工事発注に向け再評価を実施。</p> <p>①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・都治川の氾濫が想定される地区を含む江津市では、平成22年から平成27年の間で、人口4.8%減、世帯数はほぼ横ばいとなっており、人口は減少傾向にある。</p> <p>②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて ・昭和48年度に実施計画調査に着手している。現在、生活再建工事を実施しているところである。平成29年度に転流工に着手しており、平成33年度の完成に向けて事業を進めている。</p> <p>③コスト縮減や代替案立案等の可能性について ・ダム本体等の設計段階や工事施工において工法の工夫や新技術の積極的な採用等によりコスト縮減に努めることとしている。 ・平成25年度に実施した波積ダム建設事業の検証に係る検討において「ダム事業の検証に係る検討に関する再評価実施要領細目」に基づき現計画案と現計画以外の代替案を複数の評価軸ごとに評価し最も有利な案は現計画案と評価されている。</p> | 継続 | 水管理・国土保全局治水課 (課長 小平 卓) | | |

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | | | 貨幣換算が困難な効果等 による評価 | 再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト縮減等) | 対応方針 | 担当課 (担当課長名) | |
|-----------------|------|--------------|----------------|-------|----------|-----|--|---|---------------------------|----------------|-----|
| | | | 貨幣換算した便益:B(億円) | | 費用:C(億円) | | | | | | B/C |
| | | | 便益の内訳及び主な根拠 | | 費用の内訳 | | | | | | |
| 平瀬ダム建設事業 山口県 | その他 | 860 | 2,519 | 1,438 | 1.425 | 1.8 | <p>・総事業費が約740億円から約860億円に増加するため、及び完成予定年度を平成33年度から平成35年度に工期延期するため再評価を実施。</p> <p>①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・岩国市の人口は、平成22年で14万3千人であり、近年緩やかな減少傾向が続いている。 ・水道事業者である岩国市より参画内容の変更の申し出はない。 ・発電事業者である山口県企業局より参画内容の変更の申し出はない。</p> <p>②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて ・地すべり対策工事、地盤改良工事等の追加により見直しが必要となったことから、平成26年よりダム本体工事に着手し、平成28年2月からは堤体コンクリート打設を行っており、平成35年度の完成に向けて事業を進めている。</p> <p>③コスト縮減や代替案立案などの可能性について ・河床砂礫を本体コンクリート骨材に利用することや放流設備の見直しなどにより建設コストの縮減に努めている。今後も引き続きコスト縮減に努めることとしている。</p> <p>・平成24年度に実施した平瀬ダム建設事業の検証に係る検討において「ダム事業の検証に係る検討に関する再評価実施要領細目」に基づき現計画案(平瀬ダム+河川改修)と現計画以外の代替案を複数の評価軸ごとに評価し最も有利な案は現計画案と評価されている。</p> | 継続 | 水管理・国土保全局治水課 (課長 小平 卓) | | |

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | | | 貨幣換算が困難な効果等 による評価 | 再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト縮減等) | 対応方針 | 担当課 (担当課長名) | |
|-----------------------|------|--------------|----------------|-----|----------|-----|--|---|------|---------------------------|-----|
| | | | 貨幣換算した便益:B(億円) | | 費用:C(億円) | | | | | | B/C |
| | | | 便益の内訳及び主な根拠 | | 費用の内訳 | | | | | | |
| 木屋川ダム再開発 事業 山口県 | 再々評価 | 400 | 306 | 241 | 239 | 1.3 | <p>・木屋川流域では、昭和34年7月、昭和39年6月に被害の大きな洪水が発生しており、近年でも、平成11年6月、平成22年7月に被害の大きな洪水が発生している。主な洪水被害としては昭和34年7月の洪水においては、家屋流出3戸、全壊半壊28戸、浸水戸数1,199戸、昭和39年6月の洪水においては、全壊半壊13戸、浸水戸数699戸、平成11年6月の洪水においては、浸水戸数49戸、平成22年7月の洪水においては、浸水戸数82戸の家屋被害が発生している。</p> <p>・木屋川流域では、約730haの耕地のかがい用水や下関市の上工水に利用されているが、近年でも平成6.8.14年に自主節水がなされるなど、しばしば深刻な水不足に見舞われている。特に、平成6年の渇水においては、節水日数が227日間にも及んでいる。</p> <p>・事業の実施により、これらの家屋被害及び渇水被害が軽減される。</p> | <p>①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・平成22年の人口は、上流側の長門市が3万8千人、中下流部の美祢市が約2万9千人、下関市が約28万1千人で、そのうち、地域内人口は、下関市豊田町・下関市菊川町を中心として約2万1千人である。各市町村とも近年緩やかな減少傾向が続いている。</p> <p>②事業の進捗状況、事業進捗の見込みについて ・環境影響評価の追加調査等による工程の見直しの結果、5年の工期延期が必要となった。 ・平成21年度に実施計画調査に着手している。現在、調査・地元説明段階であり、引き続き地元関係者との調整を密に行い、計画的に事業の進捗を図る。</p> <p>③コスト縮減や代替案立案などの可能性について ・新工法、新技術の採用等によりコスト縮減に努める。 ・平成24年度に実施した木屋川ダム再開発事業の検証に係る検討において「ダム事業の検証に係る検討に関する再評価実施要領細目」に基づき現計画案(ダム嵩上げ+河川改修)と現計画以外の代替案を複数の評価軸ごとに評価し最も有利な案は現計画案と評価されている。</p> | 継続 | 水管理・国土保全局治水課 (課長 小平 卓) | |

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | | | 貨幣換算が困難な効果等 による評価 | 再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト縮減等) | 対応方針 | 担当課 (担当課長名) | |
|------------------|------|--------------|----------------|-----|----------|--|---|---|---------------------------|----------------|-----|
| | | | 貨幣換算した便益:B(億円) | | 費用:C(億円) | | | | | | B/C |
| | | | 便益の内訳及び主な根拠 | | 費用の内訳 | | | | | | |
| 五名ダム再開発事業 香川県 | その他 | 220 | 168 | 138 | 1.2 | <p>・湊川流域では、昭和49年7月、昭和51年9月、昭和62年10月、平成16年10月等に洪水被害が発生している。</p> <p>・洪水被害として、昭和49年7月に家屋被害326戸、昭和51年9月に家屋被害548戸、昭和62年10月に家屋被害69戸、平成16年10月に164戸の家屋被害が発生している。</p> <p>・湧水被害として、平成6年7月に減圧給水68日間、平成8年1月に減圧給水175日間、平成12年8月に減圧給水27日間行われる。</p> <p>・事業の実施により、これらの家屋被害及び湧水被害を軽減される。</p> | <p>五名ダム再開発事業の河川整備計画の変更にあたって、再評価を実施。</p> <p>①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・東かがわ市の人口は、平成27年で31,031人となっている。世帯数は、平成27年で12,441世帯となっている。東かがわ市の産業は、全国シェアの9割を超える世界的な手袋の産地となっている。また、和三盆の製造など地場産業や伝統産業が中心となっている。湊川の流域には、由緒ある神社仏閣、県指定文化財など文化的観光資源が分布している。</p> <p>・水道事業者である東かがわ市より参画内容の変更があり、水道用水の供給量を日量3,000m3から日量2,000m3に変更する。</p> <p>②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて ・平成7年度に実施計画調査に着手している。現在、計画・調査を実施しているところであり、平成38年度の完成に向けて事業を進めている。 ・平成29年6月に湊川水系河川整備基本方針を変更したことに伴い、湊川水系河川整備計画の変更を行う。</p> <p>③コスト縮減や代替案立案等の可能性について ・ダム本体等の設計段階や工事施工において工法の工夫や新技術の積極的な採用等によりコスト縮減に努めることとしている。</p> <p>・平成28年度に実施した五名ダム再開発事業の検証に係る検討において「ダム事業の検証に係る検討に関する再評価実施要領細目」に基づき現計画案(五名ダム再開発と河道改修の組合せ)と現計画以外の代替案を複数の評価軸ごとに評価し最も有利な案は現計画案と評価されている。</p> | 継続 | 水管理・国土保全局治水課 (課長 小平 卓) | | |

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | | | 貨幣換算が困難な効果等 による評価 | 再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト縮減等) | 対応方針 | 担当課 (担当課長名) | |
|------------------|------|--------------|----------------|----|----------|---|---|---|---------------------------|----------------|-----|
| | | | 貨幣換算した便益:B(億円) | | 費用:C(億円) | | | | | | B/C |
| | | | 便益の内訳及び主な根拠 | | 費用の内訳 | | | | | | |
| 綾川ダム群連携事業 香川県 | その他 | 150 | 164 | 97 | 1.7 | <p>綾川流域では、昭和54年9月、昭和62年10月、平成16年10月等に洪水被害が発生している。</p> <p>・主な洪水被害として、昭和54年9月に家屋被害283戸、昭和62年10月に家屋被害284戸、平成16年10月に家屋被害650戸の家屋被害が発生している。</p> <p>・主な渇水被害として、平成6年に取水制限128日間、平成20年に取水制限124日間、平成21年に取水制限137日間が行われている。</p> <p>・事業の実施により、これらの家屋被害及び渇水被害を軽減される。</p> | <p>綾川ダム群連携事業の河川整備計画変更の変更にあたって、再評価を実施。</p> <p>①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・綾川町と坂出市の人口は近年減少傾向にあり、平成27年で76,774人となっている。世帯数は、ほぼ横ばいであり、平成27年で29,909世帯となっている。</p> <p>②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて ・平成7年度に建設着手している。現在、調査・地元説明の事業段階にあり、平成30年3月見込みで、事業進捗率は約9.4%（事業費ベース）</p> <p>③コスト縮減や代替案立案等の可能性について ・ダム本体等の設計段階や工事施工において工法の工夫や新技術の積極的な採用等によりコスト縮減に努めることとしている。また、今後も引き続き公共工事コスト縮減取り組み指針などにに基づき、総合的なコスト縮減を図る。 ・平成28年度に実施した綾川ダム群連携事業の検証に係る検討において「ダム事業の検証に係る検討に関する再評価実施要領細目」に基づき現計画案（長柄ダム再開発＋河道改修）と現計画以外の代替案を複数の評価軸ごとに評価し最も有利な案は現計画案と評価されている。</p> | 継続 | 水管理・国土保全局治水課 (課長 小平 卓) | | |

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | | | 貨幣換算が困難な効果等 による評価 | 再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト縮減等) | 対応方針 | 担当課 (担当課長名) | |
|-----------------|------|--------------|----------------|-----|----------|--|---|---|--------------------------|----------------|-----|
| | | | 貨幣換算した便益:B(億円) | | 費用:C(億円) | | | | | | B/C |
| | | | 便益の内訳及び主な根拠 | | 費用の内訳 | | | | | | |
| 和食ダム建設事業 高知県 | その他 | 160 | 411 | 162 | 2.5 | <p>・主な洪水被害として、平成元年8月の洪水において、家屋被害73戸、平成16年10月の洪水において家屋被害33戸の被害が発生している。</p> <p>・主な渇水被害として、平成8年1月の渇水において、村内全域で夜間断水が行われている。</p> <p>・事業の実施により、これらの家屋被害及び渇水被害が軽減される。</p> | <p>・総事業費が約128億円から約160億円に増加するため、及び完成予定年度を平成30年度から平成36年度に工期延期するため再評価を実施。</p> <p>①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・和食川の氾濫が想定される地区を含む芸西村では、平成22年から平成27年の間で、人口4.9%減、世帯数は0.1%減となっており、人口は減少傾向にある。 ・人口は減少傾向にあるものの下水道事業の進展や老人介護施設の新規立地などもあり水需要に対して、現況では安定供給に懸念がある。 ・水道事業者である芸西村より参画内容の変更の申し出はない。</p> <p>②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて ・平成25年度よりダム本体工事に着手した。平成27年7月からは本体のコンクリート打設を行っている。 ・平成28年度から、左岸側節理面の調査を開始し、平成29年度に再掘削工事を実施することを決定しており、平成36年度の完成に向けて事業を進めている。 ・再掘削工事が必要となったことから約32億円の増加となった。また、6年間の工期延期が不可避となった。</p> <p>③コスト縮減や代替案立案などの可能性 ・コンクリート打設設備の見直しや濁水処理設備の見直しなどにより建設コストの縮減に努めている。今後も引き続きコスト縮減に努めることとしている。 ・治水面では、遊水地案や河道改修単独案等と現計画を比較し、また新規利水の面では既設ダムの再開発案等と現計画を比較し、正常流量確保の面では既設ダムの再開発案や河道外貯留施設案等と現計画を比較した結果、経済性等から現計画が最適と判断している。</p> | 継続 | 水管理・国土保全局治水課 (課長小平 卓) | | |

【内訳】
被害防止便益：286億円
流水の正常な機能の維持に関する便益：119億円
残存価値：6億円

【主な根拠】
洪水調節に係る便益
年平均浸水軽減世帯数：約19戸
年平均浸水軽減面積：約8ha
流水の正常な機能の維持に関する便益
流水の正常な機能の維持に関して和食ダム建設事業と同等の機能を有するダムを代替施設とし、代替法を用いて計上

【内訳】
建設費：158億
維持管理費：4億

【道路・街路事業】
 (補助事業等)

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | | 貨幣換算が困難な効果等 による評価 | 再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗 の見込み、コスト縮減等) | 対応方針 | 担当課 (担当課長名) | | |
|---|--------|--------------|----------------|---|----------|--------------------------------------|---|--|--|-----|----------------------------|
| | | | 貨幣換算した便益:B(億円) | | 費用:C(億円) | | | | | B/C | |
| | | | 便益の内訳及び主な根拠 | | 費用の内訳 | | | | | | |
| 地域高規格道路 下北半島縦貫道路 一般国道279号 横浜南バイパス 青森県 | 長期間継続中 | 98 | 233 | [内訳] 走行時間短縮便益:179億円 走行経費減少便益:38億円 交通事故減少便益:16億円 【主な根拠】 計画交通量 8,200台/日 | 93 | [内訳] 事業費 : 87億円 維持管理費:6.4億円 | 2.5 | ①豪雪等の自然災害等により通行止めとなる脆弱性を有する国道279号の代替路が形成され、第1次輸送道路としての機能強化が図られる。 ②第三次救急医療施設(青森県立中央病院)への搬送時間短縮により、下北地域の救急医療体制の強化が図られる。 | 【投資効果等の事業の必要性】 ・下北半島縦貫道路は、下北地方生活圏の中心都市むつ市と東北縦貫自動車道八戸線を結び、地域間連携の強化、下北地域における産業等の発展を支援する延長約68kmの地域高規格道路であり、横浜南バイパスは本道路の一部を形成する延長7.0kmの自動車専用道路によるバイパス事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度:平成25年度 ・事業進捗率33%(うち用地進捗率 29%) ・総事業費増により再評価を実施 【コスト縮減等】 ・現場発生材の有効活用や工場製品(二次製品)を使用すること等により、コスト縮減に努めながら事業を推進する。 | 継続 | 道路局 国道・防災課 (課長 村山一弥) |
| 地域高規格道路 宮古盛岡横断道路 一般国道106号 宮古西道路 岩手県 | その他 | 217 | 333 | 【内訳】 走行時間短縮便益:271億円 走行経費減少便益:44億円 交通事故減少便益:18億円 【主な根拠】 計画交通量 9,100台/日 | 228 | 【内訳】 事業費 : 219億円 維持管理費 : 9.1億円 | 1.5 | ①安全で円滑な交通機能の確保 ・宮古盛岡横断道路及び三陸沿岸道路と一体となった自動車専用道路の整備により、宮古市内の交通混雑が緩和されると共に、冠水による通行規制区間の迂回ルートの確保が図られ、通行車両の安全性・快適性が向上する。 ②地域の活性化支援 ・平成30年6月の就航が発表された、宮古港と室蘭港を結ぶフェリー定期航路と一体となった物流の支援など、地域の活性化が図られる。 | 【投資効果等の事業の必要性】 ・宮古西道路は、地域高規格道路宮古盛岡横断道路の一部を構成する道路であり、渋滞緩和、冠水時の迂回路確保、物流の強化等を目的とし、宮古市松山～同市根市までの延長3.4kmを整備するものである。 【事業の進捗見込み】 ・事業化年度:平成15年度 ・事業進捗率67.5%(うち用地進捗率100%) ・総事業費増により再評価を実施 【コスト縮減等】 ・埋蔵文化財発掘調査の発生残土の他事業流用や濁水処理により発生する無機質汚泥を盛土材として使用することにより、コスト縮減に努めている。 | 継続 | 道路局 国道・防災課 (課長 村山一弥) |

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | | 貨幣換算が困難な効果等 による評価 | 再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗 の見込み、コスト縮減等) | 対応方針 | 担当課 (担当課長名) | |
|---|------------|--------------|----------------|-----|----------|--|--|------|----------------------------|-----|
| | | | 貨幣換算した便益:B(億円) | | 費用:C(億円) | | | | | B/C |
| | | | 便益の内訳及び主な根拠 | | 費用の内訳 | | | | | |
| 地域高規格道路 上信自動車道 一般国道145号 吾妻東バイパス 群馬県 | 長期間継 続中 | 96 | 212 | 85 | 2.5 | <p>①地域間交通の利便性向上 ・地域高規格道路「上信自動車道」の一部であり、吾妻地域の産業競争力の向上に寄与。</p> <p>②地域防災、地域医療活動の支援 ・災害に対する道路の信頼性が向上し、地域の防災力が強化されるほか、三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる。</p> <p>③観光産業の支援 ・草津温泉等の観光地へのアクセス向上が見込まれる。</p> | <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・吾妻地域及び沼田・渋川地域集積圏と長野県の上田地域集積圏との連携を強化するとともに、広域交流を促進する延長約80kmの地域高規格道路である。 ・草津温泉をはじめ日本有数の観光地へのアクセス向上が見込まれる。 ・ハッ場ダム水没関係者の生活再建計画の基幹となるものであり、ダム事業と協調しながら整備促進を図る必要がある。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成25年度 ・事業進捗率10%（うち、用地進捗率0%） ・事業採択後5年経過に伴い再評価を実施。 ・平成36年度全線開通予定 【コスト縮減等】 ・土工量収支に配慮し、処分費低減・残土の有効活用に努め、コスト縮減を図っている。</p> | 継続 | 道路局 国道・防災課 (課長 村山一弥) | |
| 地域高規格道路 上信自動車道 一般国道353号 川島バイパス 群馬県 | その他 | 80 | 156 | 83 | 1.9 | <p>①地域間交通の利便性向上 ・地域高規格道路「上信自動車道」の一部であり、吾妻地域の産業競争力の向上に寄与。</p> <p>②地域防災、地域医療活動の支援 ・災害に対する道路の信頼性が向上し、地域の防災力が強化されるほか、三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる。</p> <p>③観光産業の支援 ・草津温泉等の観光地へのアクセス向上が見込まれる。</p> | <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・吾妻地域及び沼田・渋川地域集積圏と長野県の上田地域集積圏との連携を強化するとともに、広域交流を促進する延長約80kmの地域高規格道路である。 ・草津温泉をはじめ日本有数の観光地へのアクセス向上が見込まれる。 ・ハッ場ダム水没関係者の生活再建計画の基幹となるものであり、ダム事業と協調しながら整備促進を図る必要がある。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成21年度 ・事業進捗率60%（うち、用地進捗率99%） ・総事業費見直しにより再評価を実施 ・平成31年度全線開通予定 【コスト縮減等】 ・土工量収支に配慮し、処分費低減・残土の有効活用に努め、コスト縮減を図っている。</p> | 継続 | 道路局 国道・防災課 (課長 村山一弥) | |
| 地域高規格道路 上信自動車道 一般国道353号 祖母島箱島バイパス 群馬県 | その他 | 111 | 177 | 119 | 1.5 | <p>①地域間交通の利便性向上 ・地域高規格道路「上信自動車道」の一部であり、吾妻地域の産業競争力の向上に寄与。</p> <p>②地域防災、地域医療活動の支援 ・災害に対する道路の信頼性が向上し、地域の防災力が強化されるほか、三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる。</p> <p>③観光産業の支援 ・草津温泉等の観光地へのアクセス向上が見込まれる。</p> | <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・吾妻地域及び沼田・渋川地域集積圏と長野県の上田地域集積圏との連携を強化するとともに、広域交流を促進する延長約80kmの地域高規格道路である。 ・草津温泉をはじめ日本有数の観光地へのアクセス向上が見込まれる。 ・ハッ場ダム水没関係者の生活再建計画の基幹となるものであり、ダム事業と協調しながら整備促進を図る必要がある。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成19年度 ・事業進捗率65%（うち、用地進捗率99%） ・総事業費見直しにより再評価を実施。 ・平成31年度全線開通予定 【コスト縮減等】 ・土工量収支に配慮し、処分費低減・残土の有効活用に努め、コスト縮減を図っている。</p> | 継続 | 道路局 国道・防災課 (課長 村山一弥) | |

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | | 貨幣換算が困難な効果等 による評価 | 再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗 の見込み、コスト縮減等) | 対応方針 | 担当課 (担当課長名) | | |
|--|--------|--------------|----------------|---|----------|----------------------------------|---|--|--|-----|----------------------------|
| | | | 貨幣換算した便益:B(億円) | | 費用:C(億円) | | | | | B/C | |
| | | | 便益の内訳及び主な根拠 | | 費用の内訳 | | | | | | |
| 地域高規格道路 新山梨環状道路 一般国道140号 新山梨環状道路（東部 区間） 山梨県 | 長期間継続中 | 126 | 278 | 【内訳】 走行時間短縮便益：190億円 走行経費減少便益：53億円 交通事故減少便益：35億円 【主な根拠】 計画交通量 14,700台/日 | 116 | 【内訳】 事業費：114億円 維持管理費：2.1億円 | 2.4 | ①地域間連携の強化 ・高速ネットワークの形成による峡東地域と他地域との交流の活発化、山梨県地域防災計画で定める広域避難地となる防災拠点へのアクセス強化が図られる。 ②産業・観光分野の発展支援 ・輸送時間短縮や走行性向上による地場産業の高付加価値化や産業立地の促進、峡東地域の主要観光地へのアクセス向上による観光分野の発展への寄与が期待される。 ③救急医療活動への支援 ・高次救急医療施設（山梨県立中央病院、山梨大学医学部付属病院）への30分到達圏域が拡大し、甲府都市圏及び周辺地域における救急医療サービスの向上が期待される。 ④緊急輸送道路機能の強化 ・第1次緊急輸送道路に指定されている国道140号の代替路が形成され、中北地域の安全性向上が期待される。 | 【投資効果等の事業の必要性】 ・新山梨環状道路は、甲府都市圏における交通の円滑化、甲府市と周辺市町村間の連絡強化などを目的とした延長約40kmの地域高規格道路である。 ・新山梨環状道路（東部区間）は新山梨環状道路の一部を構成する道路であり、甲府都市圏の慢性的な交通渋滞の解消、防災拠点・広域災害拠点病院等へのアクセス向上を目的とした延長1.6kmを整備するものである。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成25年度 ・事業進捗率35%（うち用地進捗率90%） ・総事業費増により再評価を実施 【コスト縮減等】 ・新技術等の積極的な活用や建設発生土の有効利用など、工事コスト・総コストの縮減に努めていく。 | 継続 | 道路局 国道・防災課 (課長 村山一弥) |
| 地域高規格道路 上越魚沼地域振興快速 道路 一般国道253号 三和安塚道路 新潟県 | 再々評価 | 379 | 588 | 【内訳】 走行時間短縮便益：459億円 走行経費減少便益：104億円 交通事故減少便益：25億円 【主な根拠】 計画交通量 16,400台/日 | 509 | 【内訳】 事業費：504億円 維持管理費：5.0億円 | 1.2 | ・上越市街地へのアクセス向上 ・第三次救急医療施設へのアクセス向上 ・主要な観光地へのアクセス向上 ・交通転換による現道における通学児童の安全性の確保 ・道路機能向上による冬期間の安全性の確保 | 【投資効果等の事業の必要性】 ・三和安塚道路は、上越地域と魚沼地域を相互に連絡するとともに、北陸自動車道、関越自動車道、上信越自動車道を結ぶ広域道路ネットワークを形成する延長約60kmの地域高規格道路上越魚沼地域振興快速道路の一部を構成する道路である。 ・一般国道253号は、上越市と十日町市を結ぶ幹線道路であり交通量も多く、本事業区間の現道は人家連担部で幅員が狭いため、特に朝夕のラッシュ時において渋滞が発生している。また、冬期間は積雪により有効幅員が減少するため、さらに交通容量が低下し混雑している。 ・本事業は、隣接する直轄施工区間と一体整備することにより、終点部の安塚区松崎から上越市街地への大幅な連絡時間短縮や、物流等の効率化による地域の活性化、救急搬送の時間短縮、観光促進等を目的とした、延長9.7kmの暫定2車線道路整備である。 【事業進捗の見込み】 ・事業化年度：平成9年度 ・事業進捗率：74%（うち用地進捗率93%） 【コスト縮減等】 ・建設発生土の転用等により、資源の有効利用とコスト縮減に努めている。 | 継続 | 道路局 国道・防災課 (課長 村山一弥) |

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | | 貨幣換算が困難な効果等 による評価 | 再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗 の見込み、コスト縮減等) | 対応方針 | 担当課 (担当課長名) | | |
|---|------|--------------|----------------|---|----------|-----------------------------------|---|---|---|-----|----------------------------|
| | | | 貨幣換算した便益:B(億円) | | 費用:C(億円) | | | | | B/C | |
| | | | 便益の内訳及び主な根拠 | | | | | | | | |
| 地域高規格道路 五條新宮道路 一般国道168号 阪本工区 奈良県 | その他 | 67 | 67 | 【内訳】 走行時間短縮便益:47億円 走行経費減少便益:14億円 交通事故減少便益:6.0億円 【主な根拠】 計画交通量 3,400台/日 | 57 | 【内訳】 事業費 :57億円 維持管理費:0.20億円 | 1.2 | ①南海トラフ巨大地震等の広域的な大規模災害への対応 ・災害に強い地域高規格道路を整備することにより、緊急輸送道路ネットワークの機能強化が図られ、大規模災害発生時に「命の道」としての機能を発揮することが期待される。 ②土砂崩落等による通行規制の回避 ・紀伊半島大水害により一般国道168号が被災し、一般車両の通行規制が発生したが、災害に強い地域高規格道路の整備により、通行規制の回避が期待できる。 ③観光・地域産業の振興 ・旅行時間を短縮することにより、観光及び産業の活性化が期待できる。 ④幅員狭小、線形不良の解消 ・困難な車両のすれ違い、見通しが悪く危険な通行状況が解消されることにより、走行性や交通安全性が向上することで安定した医療サービスの提供が期待される。 | 【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道168号 阪本工区は、地域高規格道路 五條新宮道路の一部を構成する道路であり、幅員狭小・線形不良・異常気象時の通行規制の解消、五條吉野地域の観光産業や医療活動の支援による活性化を目的とし奈良県五條市大塔町小代～阪本までの延長約1.4kmを整備するものである。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度:平成26年度 ・事業進捗率25%(うち用地進捗率34%) ・総事業費増により再評価を実施 【コスト縮減等】 ・建設発生土の有効利用やプレキャスト製品の採用等により、コスト縮減に努めながら引き続き事業を推進していく。 | 継続 | 道路局 国道・防災課 (課長 村山一弥) |
| 地域高規格道路 鳥取 豊岡宮津自動車道 一般国道178号 岩美道路 鳥取県 | 再々評価 | 313 | 424 | 【内訳】 走行時間短縮便益:286億円 走行経費減少便益:119億円 交通事故減少便益:19億円 【主な根拠】 計画交通量 7,400~12,000台/日 | 311 | 【内訳】 事業費 :307億円 維持管理費:4.8億円 | 1.4 | ①地域間連携の強化 ・山陰道及び中国横断自動車道姫路鳥取線と北近畿豊岡自動車道と一体となった広域的な高速道路ネットワークを形成。 ・鳥取県東部・兵庫県但馬・京都府北部の3地方生活圏の連携と地域活性化に寄与。 ②観光分野の発展支援 ・世界ジオパークネットワークに加盟した山陰海岸ジオパークを代表とする恵まれた自然と点在する観光拠点を結び広域周遊型観光を促進。 ③環境負荷の削減 ・交通渋滞の緩和により損失時間が削減され、CO2排出量の削減が見込まれる。 ④緊急輸送道路機能の強化 ・緊急輸送道路としての機能を強化するとともに緊急車両到達時間を短縮し、要救護者の救命率向上に寄与する | 【投資効果等の事業の必要性】 ・鳥取豊岡宮津自動車道は鳥取県鳥取市から京都府宮津市へ至る延長120kmの地域高規格道路である。 ・岩美道路は鳥取豊岡宮津自動車道の一部を構成し、山陰自動車道及び中国横断自動車道姫路鳥取線と一体となって広域幹線道路ネットワークを形成する延長5.7kmの2車線バイパスである。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度:平成20年度 ・事業進捗率53%(うち用地進捗率75%) ・西工区(浦富IC~岩美IC:L=1.9km)が平成28年3月に開通 ・現在事業中の東工区(東浜IC~浦富IC:L=3.8km)は橋梁及びトンネルの構造物が主体 【コスト縮減等】 ・残土処分場の独自確保により、残土処分に係るコスト縮減を図っており、今後もコスト縮減を図りつつ事業を推進していく。 | 継続 | 道路局 国道・防災課 (課長 村山一弥) |

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | | 貨幣換算が困難な効果等 による評価 | 再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗 の見込み、コスト削減等) | 対応方針 | 担当課 (担当課長名) | | |
|---|--------|--------------|----------------|--|----------|--------------------------------------|---|---|---|-----|----------------------------|
| | | | 貨幣換算した便益:B(億円) | | 費用:C(億円) | | | | | B/C | |
| | | | 便益の内訳及び主な根拠 | | 費用の内訳 | | | | | | |
| 地域高規格道路 大洲・八幡浜自動車道 一般国道197号 八幡浜道路 愛媛県 | その他 | 201 | 120 | 【内訳】 走行時間短縮便益:90億円 走行経費減少便益:21億円 交通事故減少便益: 8.1億円 【主な根拠】 計画交通量 6,500台/日 | 205 | 【内訳】 事業費 : 205億円 維持管理費: 0.34億円 | 0.6 | ①大規模災害への備え ・第1次緊急輸送道路に指定されている国道197号の道路ネットワークの多重性、耐災性が確保されるとともに、四国縦貫・横断自動車道と一体となった広域避難・救援ルートが構築される。 ②慢性的な渋滞の緩和 ・現道における中心市街地の主要渋滞箇所の解消及び慢性的な渋滞を緩和することにより、地域の社会経済活動の生産性、利便性の向上が期待される。 ③広域物流・観光ルートの機能強化 ・九州～四国～京阪神を結ぶ広域高速ネットワークの形成により、広域物流・観光ルートの機能が向上する。 ④広域救急医療活動への支援 ・第二次救急医療施設(大洲市)や第三次救急医療施設(松山市、宇和島市)への搬送時間の短縮により、八幡浜圏域における救命率の向上が期待される。 | 【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道197号「八幡浜道路」は、地域高規格道路「大洲・八幡浜自動車道」の一部区間として、高速道路と一体となった広域ネットワークを形成することにより、地域産業である農林水産業の支援、観光地へのアクセス向上、円滑な救急医療搬送、災害時における緊急輸送道路を確保するとともに、八幡浜市の中心市街地を迂回し市内の慢性的な渋滞の緩和を図ることを目的とした延長3.8kmのバイパス事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度:平成17年度 ・事業進捗率56% (うち用地進捗率97%) ・事業期間変更及び総事業費増により再評価を実施 ・残事業B/C:2.0 【コスト削減等】 今後も工事コストの削減等、総コストの削減に努めていく。 | 継続 | 道路局 国道・防災課 (課長 村山一弥) |
| 地域高規格道路 大洲・八幡浜自動車道 一般国道197号 夜昼道路 愛媛県 | 長期間継続中 | 144 | 105 | 【内訳】 走行時間短縮便益:78億円 走行経費減少便益:18億円 交通事故減少便益: 8.7億円 【主な根拠】 計画交通量 9,700台/日 | 116 | 【内訳】 事業費 : 116億円 維持管理費: 0.34億円 | 0.9 | ①大規模災害への備え ・第1次緊急輸送道路に指定されている国道197号の道路ネットワークの多重性、耐災性が確保されるとともに、四国縦貫・横断自動車道と一体となった広域避難・救援ルートが構築される。 ②広域物流・観光ルートの機能強化 ・九州～四国～京阪神を結ぶ広域高速ネットワークの形成により、広域物流・観光ルートの機能が向上する。 ③広域救急医療活動への支援 ・第二次救急医療施設(大洲市)や第三次救急医療施設(松山市、宇和島市)への搬送時間の短縮により、八幡浜圏域における救命率の向上が期待される。 | 【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道197号「夜昼道路」は、地域高規格道路「大洲・八幡浜自動車道」の一部区間として、高速道路と一体となった広域ネットワークを形成することにより、地域産業である農林水産業の支援、観光地へのアクセス向上、円滑な救急医療搬送、災害時における緊急輸送道路の確保を目的とした延長4.2kmのバイパス事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度:平成25年度 ・事業進捗率8% (うち用地進捗率48%) ・残事業B/C:1.1 【コスト削減等】 今後も工事コストの削減等、総コストの削減に努めていく。 | 継続 | 道路局 国道・防災課 (課長 村山一弥) |

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | | 貨幣換算が困難な効果等 による評価 | 再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗 の見込み、コスト縮減等) | 対応方針 | 担当課 (担当課長名) | | |
|---|--------|--------------|----------------|--|----------|------------------------------------|---|--|--|-----|----------------------------|
| | | | 貨幣換算した便益:B(億円) | | 費用:C(億円) | | | | | B/C | |
| | | | 便益の内訳及び主な根拠 | | 費用の内訳 | | | | | | |
| 地域高規格道路 阿南安芸自動車道 一般国道493号 北川道路2-2工区 高知県 | 長期間継続中 | 98 | 37 | 【内訳】 走行時間短縮便益： 17億円 走行経費減少便益： 17億円 交通事故減少便益： 3.4億円 【主な根拠】 計画交通量 900台/日 | 35 | 【内訳】 事業費： 34億円 維持管理費： 0.71億円 | 1.1 | ①物流効率化の支援 ・高知県東部における農産品の流通の 利便性向上が見込まれる ②国土・地域ネットワークの構築 ・地域高規格道路「阿南安芸自動車 道」の一部を形成し、四国8の字ネッ トワークの形成に寄与する ・日常活動圏中心都市（安芸市）への アクセス向上が見込まれる ③個性ある地域の形成 ・北川村まち・ひと・しごと総合戦略 の「ゆず振興ビジョン」を支援 ・高知県東部地域への観光アクセス向 上 ④安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設（高知医療センター） への搬送時間の短縮や走行性が向上 ⑤災害への備え ・道路寸断で孤立化する集落の解消が 見込まれる ・南海トラフ地震発生時に国道55号の 津波浸水想定箇所を回避し、緊急輸送 道路のリダンダンシーを確保する | 【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道493号は、高知県高知市を起 点とし高知県東洋町までを結ぶ全長約10 4kmの道路であるが、この大半は一般国 道55号との重複区間であり、実質的には 奈半利町、北川村、東洋町の3町村を連絡 する一般国道55号のバイパス経路として 機能している。 ・北川道路は阿南安芸自動車道の一部とし て四国東南部の幹線道路ネットワークを形 成し、同地域への広域アクセス性を高める とともに、南海トラフ地震などに備えて、 津波被害が想定される国道55号の代替路 として、発災時においても道路交通を維持 するなど、同地域の経済発展や安心の確保 に大きく寄与することを目的として計画さ れた道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成25年度 ・事業進捗率11%（うち用地進捗率69%） ・事業採択後長期間（5年間）が経過した ことにより再評価を実施 【コスト縮減等】 ・今後も工事コストの縮減等、総コストの 縮減に努めていく。 | 継続 | 道路局 国道・防災課 (課長 村山一弥) |
| 地域高規格道路 島原道路 一般国道251号 出平有明バイパス 長崎県 | 長期間継続中 | 75 | 88 | 【内訳】 走行時間短縮便益：64億円 走行経費減少便益：13億円 交通事故減少便益：11億円 【主な根拠】 計画交通量 10,600台/日 | 73 | 【内訳】 事業費： 70億円 維持管理費： 3.4億円 | 1.2 | ①地域間連携の強化 ・高速ネットワークの形成による島原 半島地域と他地域との交流の活発化、 九州横断自動車道、長崎空港等の交通 拠点へのアクセス強化が図られる。 ②救急医療活動への支援 ・第三次救急医療施設（長崎医療セン ター）への搬送時間の短縮により、諫 早市地域における救急医療分野の環境 改善が期待される。 ③緊急輸送道路機能の強化 ・第1次緊急輸送道路に指定されている 国道251号の代替路が形成され、島原市 地域の安全性向上が期待される。 | 【投資効果等の事業の必要性】 ・島原道路は、九州横断自動車道と島原半 島を連結し、地域間の交流促進、産業の振 興・経済活動の活性化に寄与する延長約5 0kmの地域高規格道路である。 ・一般国道251号(出平有明バイパス)は 島原道路の一部を形成し、島原中央道路や 愛野島原線と一体となって、広域ネットワ ークを形成する延長3.4kmの自動車専用 道路によるバイパス事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成25年度 ・事業進捗率11%（うち用地進捗率15%） ・事業採択後5年経過による再評価を実施 | 継続 | 道路局 国道・防災課 (課長 村山一弥) |

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | | 貨幣換算が困難な効果等 による評価 | 再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗 の見込み、コスト縮減等) | 対応方針 | 担当課 (担当課長名) | |
|--|------------|--------------|----------------|--|----------|----------------------------------|---|---|----------------|----------------------------|
| | | | 貨幣換算した便益:B(億円) | | 費用:C(億円) | | | | | B/C |
| | | | 便益の内訳及び主な根拠 | | 費用の内訳 | | | | | |
| 地域高規格道路 熊本天草幹線道路 一般国道324号 本渡道路 熊本県 | 長期間継 続中 | 123 | 172 | 【内訳】 走行時間短縮便益：130億円 走行経費減少便益：28億円 交通事故減少便益：14億円 【主な根拠】 計画交通量 12,500台/日 | 103 | 【内訳】 事業費：102億円 維持管理費：1.1億円 | 1.6 | ①円滑なモビリティの確保 ・損失時間の削減が見込まれる ・天草地域から熊本市中心部に向かう バス路線の定時性が確保されるなど利 便性が向上 ②物流効率化の支援 ・農林水産業を主体とする地域におい て農林水産品の流通の利便性が向上： 天草地域は熊本県内でも水産業の盛ん な地域で、漁獲量では熊本県の約8割 (H26)を占める ③国土・地域ネットワークの構築 ・地域高規格道路「熊本天草幹線道路」 の一部に位置付けられている ・日常活動圏の中心都市へのアクセス 向上（熊本市(熊本生活圏)⇄天草市(天 草生活圏)） ④個性ある地域の形成 ・拠点開発プロジェクト、地域連携プ ロジェクト、大規模イベントを支援す る（天草海洋リゾート構想） ・主要な観光地へのアクセス向上（天 草地域の年間観光客総数：442万人 (H28)） ・半島振興法に基づく「宇土天草地域半 島振興計画」に位置付けられている。 ⑤安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設へのアクセス向上（天 草市～済生会熊本病院） ⑥災害への備え ・第一次緊急輸送道路である国道266号 の代替道路として機能する ⑦地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる ⑧生活環境の改善・保全 ・NOx、SPM排出量の削減が見込まれる | 継続 | 道路局 国道・防災課 (課長 村山一弥) |
| 地域高規格道路 中津日田道路 一般国道212号 耶馬溪道路 大分県 | 再々評価 | 216 | 249 | 【内訳】 走行時間短縮便益：168億円 走行経費減少便益：40億円 交通事故減少便益：41億円 【主な根拠】 計画交通量：10,200台/日 | 219 | 【内訳】 事業費：212億円 維持管理費：6.8億円 | 1.1 | ①循環型ネットワークの形成 ・重要港湾中津港と東九州自動車道およ び大分自動車道とを結び循環型ネットワ ークを形成し交通拠点へのアクセス強化が図 られる。 ②交流人口の拡大、物流の促進 ・中津市(中津港)～日田市間の所要時間 短縮により交流人口の拡大及び物流の促 進が期待される。 ③災害時のリダンダンシーの確保 ・現道(国道212号)は、平成24年、平成 29年九州北部豪雨の被災により長期間 通行止めが発生するなど脆弱であり、災害 時のリダンダンシーを確保し、救援活動や 救急医療活動等を支援する。 ④地域産業・観光の活性化支援 ・自動車産業や林業などをはじめとした地 域産業の活性化や広域観光の振興を支援 する。 | 継続 | 道路局 国道・防災課 (課長 村山一弥) |

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | | 貨幣換算が困難な効果等 による評価 | 再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗 の見込み、コスト縮減等) | 対応方針 | 担当課 (担当課長名) | |
|--|--------|--------------|----------------|---|----------|--|---|--|----------------|----------------------------|
| | | | 貨幣換算した便益:B(億円) | | 費用:C(億円) | | | | | B/C |
| | | | 便益の内訳及び主な根拠 | | 費用の内訳 | | | | | |
| 地域高規格道路 宮崎東環状道路 一般国道219号 広瀬バイパス 宮崎県 | その他 | 80 | 158 | <p>【内訳】 走行時間短縮便益：123億円 走行経費減少便益：25億円 交通事故減少便益：10億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 15,200台/日</p> | 93 | <p>【内訳】 事業費：91億円 維持管理費：2.0億円</p> | 1.7 | <p>①交通の円滑化やアクセス向上 ・東九州自動車道西都ICと物流拠点である宮崎港、宮崎空港とのアクセス向上が図れる。</p> <p>②交通混雑の緩和 ・国道219号現道交通の転換による交通混雑の緩和及び旅行速度の向上が図れる。</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・宮崎東環状道路の一部として、東九州自動車道西都ICと物流拠点である宮崎港、宮崎空港とのアクセス向上が図れる。 ・国道219号現道交通の転換による交通混雑の緩和及び旅行速度の向上が図れる。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成15年度 ・事業進捗率：82.8%（うち用地進捗率96.4%） ・平成31年度末の確実な供用に向け、事業進捗を図る ・総事業費増により、再評価を実施</p> <p>【コスト縮減等】 ・今後も新技術の採用、再生資材や現場発生土の有効活用を進め、工事コストの縮減に努めていく。</p> | 継続 | 道路局 国道・防災課 (課長 村山一弥) |
| 地域高規格道路 旭川十勝道路 旭川東神楽道路 主要地方道鷹栖東神楽線 北海道 | 長期間継続中 | 98 | 290 | <p>【内訳】 走行時間短縮便益：245億円 走行経費減少便益：35億円 交通事故減少便益：11億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 12,500～17,000台/日</p> | 91 | <p>【内訳】 事業費：87億円 維持管理費：4.2億円</p> | 3.2 | <p>①物流の利便性向上 ・沿道に立地する工業団地から北海道縦貫自動車道旭川北IC・旭川空港へのアクセス強化、定時制の確保が期待される。</p> <p>②緊急搬送の安定性向上 ・第三次救急医療機関(旭川赤十字病院)や第二次救急医療機関(市立旭川病院、旭川厚生病院)への所要時間が短縮され、緊急搬送の安定性向上が期待される。</p> <p>③災害時の緊急輸送ルートの強化 ・第二次緊急輸送道路に位置づけられており、災害により被災した地域からの迅速な緊急搬送、救援物資等の輸送の確実性向上が期待される。</p> <p>④主要な観光地への利便性向上 ・主要な観光地である旭山動物園へのアクセス向上が図られるほか、旭川南部地域・富良野方面から北海道縦貫自動車道へのアクセス向上により広域観光周遊ルートとして各拠点地域とのネットワーク強化が図られ、広域観光の活性化が期待される。</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・旭川十勝道路は、北海道縦貫自動車道(旭川北IC)と北海道横断自動車道(占冠IC)を結ぶ延長120kmの地域高規格道路である。旭川東神楽道路は旭川十勝道路の一部をなし、現在整備が進められている富良野北道路や富良野道路とともに広域ネットワークを形成するほか、旭川市の環状道路機能も有しており、地域の活性化に寄与する道路である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成25年度 ・事業進捗率18%（うち用地進捗率39%）</p> <p>【コスト縮減等】 ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進する。</p> | 継続 | 道路局 環境安全課 (課長 森山誠二) |

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | | | 貨幣換算が困難な効果等 による評価 | 再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗 の見込み、コスト削減等) | 対応方針 | 担当課 (担当課長名) | |
|---|--------|--------------|----------------|--|----------|----------------------------------|----------------------|---|--|----------------|---------------------------|
| | | | 貨幣換算した便益:B(億円) | | 費用:C(億円) | | | | | | B/C |
| | | | 便益の内訳及び主な根拠 | | 費用の内訳 | | | | | | |
| 地域高規格道路 宮城県北高速幹線道路 主要地方道築館登米線 IV期(築館工区) 宮城県 | その他 | 69 | 105 | 【内訳】 走行時間短縮便益:83億円 走行経費減少便益:17億円 交通事故減少便益:5.4億円 【主な根拠】 計画交通量 10,000台/日 | 72 | 【内訳】 事業費:71億円 維持管理費:0.98億円 | 1.5 | 事業の効果等 (1) 車両通行の安全の確保 (2) 高規格幹線道路(東北縦貫自動車道・三陸縦貫自動車道)へアクセス向上 (3) 救急医療施設へのアクセス向上 (4) 緊急輸送道路の確保 (5) 地域産業・地域観光の支援 | 【投資効果等の事業の必要性】 主要地方道築館登米線IV期(築館工区)は、地域高規格道路 宮城県北高速幹線道路の一部を構成する道路であり、渋滞緩和、地域活性化、復興支援等を目的とし、宮城県栗原市志波姫地内の国道4号交差～同築館萩沢地内の加倉ICまでの延長約1.7km区間を整備するものである。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度:平成25年度 ・事業進捗率:74%(うち用地進捗率100%) ・総事業費増により再評価を実施 【コスト削減等】 ・他事業の発生土を受け入れることで、土工費のコスト削減を図った。 | 継続 | 道路局 環境安全課 (課長 森山誠二) |
| 地高ICアクセス 一般県道 植栗伊勢線 群馬県 | 長期間継続中 | 29 | 50 | 【内訳】 走行時間短縮便益:38億円 走行経費減少便益:8.0億円 交通事故減少便益:1.7億円 【主な根拠】 計画交通量 7,000台/日 | 23 | 【内訳】 事業費:22億円 維持管理費:1.5億円 | 2.1 | ①地域における産業競争力の向上 ・地域高規格道路である「上信自動車道」へのアクセス道路であり、中之条町・高山村の産業競争力の向上に寄与する。 ②三次医療施設への搬送時間の短縮 ・三次医療施設である群馬大学医学部付属病院への搬送時間が短縮されることで、中之条町周辺の救急医療分野の環境改善が期待される。 ③観光産業の振興 ・中之条町「四万温泉」等へのアクセス性向上により観光誘客の増加が見込まれる。 | 【投資効果等の事業の必要性】 ・一般県道植栗伊勢線は、東吾妻町の上信自動車道の(仮)植栗ICから、一級河川吾妻川を渡河し、国道353号、JR吾妻線を通過し、中之条町の伊勢町下交差点に至る延長約1.7kmの2車線道路である。 ・上信自動車道の整備と一体となって、現道の線形不良・幅員狭小を改善する整備を行うことで、物流の効率化や観光振興を図るものである。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度:平成25年度 ・事業進捗率16%(うち用地進捗率0%) 【コスト削減等】 上信自動車道整備と併せ、土工量収支に配慮し、処分費低減・残土の有効活用等を行う。 | 継続 | 道路局 環境安全課 (課長 森山誠二) |

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | | | 貨幣換算が困難な効果等 による評価 | 再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗 の見込み、コスト縮減等) | 対応方針 | 担当課 (担当課長名) | |
|--|------|--------------|----------------|--|----------|--------------------------------------|----------------------|--|--|----------------|---------------------------|
| | | | 貨幣換算した便益:B(億円) | | 費用:C(億円) | | | | | | B/C |
| | | | 便益の内訳及び主な根拠 | | 費用の内訳 | | | | | | |
| SICアクセス 町道 下原、西谷線 群馬県 甘楽町 | その他 | 4.5 | 22 | 【内訳】 走行時間短縮便益: 15億円 走行経費減少便益: 2.1億円 交通事故減少便益: 4.7億円 【主な根拠】 計画交通量 1,000台/日 | 3.6 | 【内訳】 事業費 : 3.4億円 維持管理費: 0.15億円 | 6.2 | ①物流機能の強化 群馬県の高速度道路ネットワークが四方展開している中、ICから工業団地への所要時間の短縮、物流ルートの強化、工業団地への企業誘致が期待される。 ②生活利便性の向上 甘楽町市街地からICへの所要時間の短縮が図られ、主要都市へのアクセス性の向上、生活利便性の向上が図られる。 ③観光産業の向上 歴史・文化遺産や産業観光施設が点在しており、富岡製紙場の世界遺産と企業商業施設との周遊観光ルートの形成により、魅力ある町づくりが図られる。 ④救急医療活動への支援 医療施設への搬送時間の短縮が図れ、甘楽富岡地域から第二次救急医療施設への30分圏域人口の増加 | 【投資効果等の事業の必要性】 (仮称)甘楽PASスマートICは上信越自動車道の吉井IC4.2kmと富岡IC4.7kmに中間に位置するPAを利用するSIC事業である。 高速ネットワークを有する上信越自動車道を利用し、幹線道路の国道254号線を結ぶ県道金井・小幡線へのアクセス道も整備。周辺工業団地、歴史・文化遺産、民間商業施設との連携した町づくり、アクセス機能の強化を目的とする延長1.5kmのSIC事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度: 平成29年度 ・事業進捗状況3.5% ・交付金事業から補助事業に移行を行うため再評価を実施。 【コスト縮減等】 ON・OFFランプをラウンドアバウト形式の採用、既設道路を拡幅利用するなどコスト削減に努めながら事業を推進。 | 継続 | 道路局 環境安全課 (課長 森山誠二) |
| SICアクセス 主要地方道 新潟中央 環状線(中ノ口、黒崎、 明田) 新潟市 | その他 | 152 | 258 | 【内訳】 走行時間短縮便益: 226億円 走行経費減少便益: 28億円 交通事故減少便益: 3.8億円 【主な根拠】 計画交通量 2,500~13,500台/日 | 147 | 【内訳】 事業費 : 143億円 維持管理費: 4.3億円 | 1.8 | ①新潟を強く・韧やかに ・有事の際の都心アクセス軸の代替性を確保し、一刻も早い避難行動、その後の復旧、復興を支える。 ②命を守る ・救急・救命・救助活動の30分圏域のカバー率が拡充され、有事の際の「命を守る道路」としての機能を確保。 (30分圏域のカバー面積: 整備前63%⇒整備後78%、人口: 整備前86%⇒整備後93%) ③活力を生む ・新潟地域における「産・学・官」連携による航空機関連産業支援の取り組み「Niigata sky project」 など成長産業の育成支援、及び新たな物流軸の構築による経済活動の活性化。 ④魅力をつなぐ ・佐潟、上堰潟、福島潟、鳥屋野潟などの潟資源や、各地域に点在する歴史や文化の拠点をつなぐ。 | 【投資効果等の事業の必要性】 主要地方道新潟中央環状線(中ノ口、黒崎、明田)は、多核連携型の新潟都市圏を環状に連絡する主要幹線道路であり、北陸自動車道黒崎SICの機能強化に合わせ、物流、救命ネットワークの活性化等を目的とし新潟市南区上塩俣～新潟市西区明田までの延長約5.8kmを整備するものである。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度: 平成22年度 ・事業進捗率51%(うち用地進捗率80%) ・総事業費増により再評価を実施 【コスト縮減等】 ・今後、国の信濃川河川改修事業との事業調整を行い、河川の浚渫土を盛土材として有効活用することでコスト縮減に努めていく。 | 継続 | 道路局 環境安全課 (課長 森山誠二) |

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | | 貨幣換算が困難な効果等 による評価 | 再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗 の見込み、コスト削減等) | 対応方針 | 担当課 (担当課長名) | |
|--------------------------------------|------|--------------|----------------|---|----------|----------------------------------|---|---|----------------|---------------------------|
| | | | 貨幣換算した便益:B(億円) | | 費用:C(億円) | | | | | B/C |
| | | | 便益の内訳及び主な根拠 | | 費用の内訳 | | | | | |
| スマートICアクセス 市道神坂44号線 岐阜県 中津川市 | その他 | 15 | 50 | 【内訳】 走行時間短縮便益 44億円 走行経費減少便益 4.2億円 交通事故減少便益 0.95億円 【主な根拠】 計画交通量 1,200台/日 | 12 | 【内訳】 事業費 10億円 維持管理費 1.4億円 | 4.2 | ①地域産業の支援 神坂PAスマートICへのアクセス向上による代表観光地「馬籠宿」への観光客の利便性向上や滞在時間の増加 ②高速道路へのアクセス強化による交通渋滞の緩和 周辺道路における交通分散や迂回ルートの構築による渋滞解消の緩和 ③観光客の増加と地域産業振興の支援 回遊型観光圏の形成されることによる観光客の増加 ④地域防災への支援 通行規制の危険性がある道路区間を回避する新たな代替ルートの確保 ⑤地域医療の支援 第3次救急医療医療施設「県立多治見病院」「飯田市立病院」への搬送時間の短縮 | 継続 | 道路局 環境安全課 (課長 森山誠二) |
| 地域高規格道路 岡山環状道路 市道藤田浦安南町線 岡山市 | その他 | 91 | 259 | 【内訳】 走行時間短縮便益：248億円 走行経費減少便益：6.3億円 交通事故減少便益：4.7億円 【主な根拠】 計画交通量 21,200~25,600台/日 | 89 | 【内訳】 事業費：88億円 維持管理費：1.2億円 | 2.9 | ①交通の円滑化、定時性の向上 ・都市部に流入する通過交通などを適切に分散・誘導し、渋滞緩和、事故発生件数の低減を図る ②環境負荷の削減 ・円滑な通行によるCo2等排出量の削減などの沿道環境が向上される ③産業分野の発展支援 ・物流拠点と吉備SIC、岡山港等との連結を強化する | 継続 | 道路局 環境安全課 (課長 森山誠二) |
| 地域高規格道路 ICアクセス 一般県道六条院東里庄線 岡山県 | その他 | 36 | 42 | 【内訳】 走行時間短縮便益：25億円 走行経費減少便益：14億円 交通事故減少便益：3.6億円 【主な根拠】 計画交通量 6,400台/日 | 31 | 【内訳】 事業費：30億円 維持管理費：0.75億円 | 1.4 | ①地域高規格道路へのアクセス強化 ・一般国道2号玉島・笠岡道路へのアクセス強化が図られる。 ②安全性の向上 ・交通転換による一般交通2号現道の渋滞緩和や安全性向上が図られる。 ③産業分野の発展支援 ・地域間連絡の強化や企業立地、物流効率化の支援が期待される。 | 継続 | 道路局 環境安全課 (課長 森山誠二) |

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | | | 貨幣換算が困難な効果等 による評価 | 再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗 の見込み、コスト削減等) | 対応方針 | 担当課 (担当課長名) | |
|--|------|--------------|----------------|--|----------|----------------------------------|----------------------|---|--|----------------|---------------------------|
| | | | 貨幣換算した便益:B(億円) | | 費用:C(億円) | | | | | | B/C |
| | | | 便益の内訳及び主な根拠 | | 費用の内訳 | | | | | | |
| 地域高規格道路 島原道路 一般県道諫早外環状線 諫早インター工区 長崎県 | その他 | 264 | 476 | 【内訳】 走行時間短縮便益：368億円 走行経費減少便益：69億円 交通事故減少便益：39億円 【主な根拠】 計画交通量 14,000台/日 | 456 | 【内訳】 事業費：454億円 維持管理費：2.0億円 | 1.04 | ①地域間連携の強化 ・高速ネットワークの形成による島原半島地域・県央地域と他地域との交流の活発化、九州横断自動車道、長崎空港等の交通拠点へのアクセス強化が図られる。 ②救急医療活動への支援 ・第三次救急医療施設（長崎医療センター）への搬送時間の短縮により、諫早市地域における救急医療分野の環境改善が期待される。 ③緊急輸送道路機能の強化 ・第1次緊急輸送道路に指定されている国道34号、57号の代替路が形成され、諫早市地域の安全性向上が期待される。 | 【投資効果等の事業の必要性】 ・島原道路は、九州横断自動車道と島原半島を連結し、地域間の交流促進、産業の振興・経済活動の活性化に寄与する延長約50kmの地域高規格道路である。 ・一般県道諫早外環状線（諫早インター工区）は島原道路の一部を形成し、島原中央道路や愛野島原線と一体となって、広域ネットワークを形成する延長4.3kmの自動車専用道路によるバイパス事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成20年度 ・事業進捗率61%（うち用地進捗率98%） ・社会経済情勢等の変化による再評価を実施 | 継続 | 道路局 環境安全課 (課長 森山誠二) |
| 地域高規格道路 島原道路 一般県道諫早外環状線 鷲崎～栗面工区 長崎県 | その他 | 170 | 476 | 【内訳】 走行時間短縮便益：368億円 走行経費減少便益：69億円 交通事故減少便益：39億円 【主な根拠】 計画交通量 14,000台/日 | 456 | 【内訳】 事業費：454億円 維持管理費：2.0億円 | 1.04 | ①地域間連携の強化 ・高速ネットワークの形成による島原半島地域・県央地域と他地域との交流の活発化、九州横断自動車道、長崎空港等の交通拠点へのアクセス強化が図られる。 ②救急医療活動への支援 ・第三次救急医療施設（長崎医療センター）への搬送時間の短縮により、諫早市地域における救急医療分野の環境改善が期待される。 ③緊急輸送道路機能の強化 ・第1次緊急輸送道路に指定されている国道34号、57号の代替路が形成され、諫早市地域の安全性向上が期待される。 | 【投資効果等の事業の必要性】 ・島原道路は、九州横断自動車道と島原半島を連結し、地域間の交流促進、産業の振興・経済活動の活性化に寄与する延長約50kmの地域高規格道路である。 ・一般県道諫早外環状線（鷲崎～栗面工区）は島原道路の一部を形成し、島原中央道路や愛野島原線と一体となって、広域ネットワークを形成する延長2.7kmの自動車専用道路によるバイパス事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成23年度 ・事業進捗率93%（うち用地進捗率61%） ・社会経済情勢等の変化による再評価を実施 | 継続 | 道路局 環境安全課 (課長 森山誠二) |

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | | 貨幣換算が困難な効果等 による評価 | 再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗 の見込み、コスト縮減等) | 対応方針 | 担当課 (担当課長名) | | |
|---|------------|--------------|----------------|--|----------|----------------------------------|---|---|--|-----|---------------------------|
| | | | 貨幣換算した便益:B(億円) | | 費用:C(億円) | | | | | B/C | |
| | | | 便益の内訳及び主な根拠 | | 費用の内訳 | | | | | | |
| 地域高規格道路 都城志布志道路 一般県道飯野松山都城 線 金御岳工区 宮崎県 | 長期間継 続中 | 78 | 250 | 【内訳】 走行時間短縮便益：211億円 走行経費減少便益：21億円 交通事故減少便益：18億円 【主な根拠】 計画交通量 13,700台/日 | 159 | 【内訳】 事業費：157億円 維持管理費：2.2億円 | 1.6 | ①地域間連携の強化 ・九州縦貫自動車道宮崎線都城ICと志布志港及び東九州自動車道を結ぶ広域交通ネットワークの形成を図り、都城市の地域資源を最大限に活用し、南九州における拠点性の向上を図る。 ②経済対策機能の強化 ・移動時間の短縮により、輸送コストが縮減され、物流の効率化と合わせて企業誘致を支援することが期待される。 ③医療対策機能の強化 ・都城広域定住自立圏の医療拠点である都城市郡医師会病院とのアクセス強化が図られ、住民の安心・安全な生活を支援することが期待される。 ④防災対策機能の強化 ・南海トラフ巨大地震等の大規模災害が発生時に人的・物的支援を行うために、沿岸地域と後方支援都市（都城市）の連携を強化することが期待される。 | 【投資効果等の事業の必要性】 ・都城志布志道路は、九州縦貫自動車道宮崎線都城ICと九州唯一の国際バルク戦略港湾志布志港及び東九州自動車道を連結し、都城市の地域資源を最大限に活用し、南九州における拠点性の向上を支える道路として、国、宮崎県、鹿児島県により整備を進めている延長約44kmの地域高規格道路であり、金御岳工区はその一部を担っている。 ・都城IC付近の工業団地には企業立地が増加し、都城広域定住自立圏の医療拠点である都城市郡医師会病院も平成27年4月に都城IC付近に移転・開業するなど、当路線に対する期待が高まっていることが伺える。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成25年度 ・事業進捗率：約35%（うち用地進捗率約88%） ・事業採択後5年が経過したため再評価を実施 【コスト縮減等】 ・建設発生土の有効活用、新技術の採用等による工事コストの縮減に努めながら事業を推進していく。 | 継続 | 道路局 環境安全課 (課長 森山誠二) |
| 地域高規格道路 都城志布志道路 一般県道 飯野松山都城線 末吉道路 鹿児島県 | 長期間継 続中 | 97 | 250 | 【内訳】 走行時間短縮便益：211億円 走行経費減少便益：21億円 交通事故減少便益：18億円 【主な根拠】 計画交通量：13,700台 | 159 | 【内訳】 事業費：157億円 維持管理費：2.2億円 | 1.6 | ・広域交通ネットワークの構築 ・物流効率化の支援(都城ICや重要港湾志布志港へのアクセス向上、流通利便性が向上) ・災害への備え(第一次緊急輸送道路としての位置づけ) ・生活環境の改善(大型車の転換による沿道環境の改善) | 【投資効果等の事業の必要性】 ・本路線は、宮崎県都城市と鹿児島県志布志市を結ぶ都城志布志道路の一部で、延長約2.9kmの地域高規格道路である。 ・本路線は、九州縦貫自動車道都城ICと重要港湾志布志港とを直結して物流の効率化や地域間の連携強化を図るとともに、農畜産物の安定的な輸送支援により、産業の振興に寄与する。 【事業進捗の見込み】 ・事業化年度：平成25年度 ・事業進捗率11%（うち用地取得率88%） ・事業採択後5年間が経過したため再評価を実施。長期化しているが順調に進捗している。 【コスト縮減等】 建設発生土の有効活用、新技術の採用等による工事コストの縮減に努めていく。 | 継続 | 道路局 環境安全課 (課長 森山誠二) |

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | | 貨幣換算が困難な効果等 による評価 | 再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗 の見込み、コスト縮減等) | 対応方針 | 担当課 (担当課長名) | | |
|--|------|--------------|----------------|--|----------|-----------------------------------|---|--|---|-----|---------------------------|
| | | | 貨幣換算した便益:B(億円) | | 費用:C(億円) | | | | | | |
| | | | 便益の内訳及び主な根拠 | | 費用の内訳 | | | | | B/C | |
| 地域高規格道路 都城志布志道路 主要地方道 志布志福山線 有明志布志道路 鹿児島県 | その他 | 93 | 243 | 【内訳】 走行時間短縮便益：209億円 走行経費減少便益：19億円 交通事故減少便益：15億円 【主な根拠】 計画交通量：17,500台 | 109 | 【内訳】 事業費：108億円 維持管理費：1.3億円 | 2.2 | <ul style="list-style-type: none"> ・広域交通ネットワークの構築 ・物流効率化の支援(都城ICや重要港湾志布志港へのアクセス向上、流通利便性が向上) ・災害への備え(第一次緊急輸送道路としての位置づけ) ・生活環境の改善(大型車の転換による沿道環境の改善) | <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本路線は、宮崎県都市と鹿児島県志布志市を結ぶ都城志布志道路の一部で、延長約3.6kmの地域高規格道路である。 ・本路線は、九州縦貫自動車道都城ICと重要港湾志布志港とを直結して物流の効率化や地域間の連携強化を図るとともに、農畜産物の安定的な輸送支援により、産業の振興に寄与する。 <p>【事業進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業化年度：平成18年度 ・事業進捗率84%（うち用地取得率100%） ・社会経済情勢の急激な変化、技術革新等により再評価を実施。長期化しているが順調に進捗している。 <p>【コスト縮減等】</p> <p>建設発生土の有効活用、新技術の採用等による工事コストの縮減に努めていく。</p> | 継続 | 道路局 環境安全課 (課長 森山誠二) |
| 地高ICアクセス 一般県道池上インター線 (池上工区) 熊本市 | その他 | 123 | 487 | 【内訳】 走行時間短縮便益：341億円 走行経費減少便益：88億円 交通事故減少便益：58億円 【主な根拠】 計画交通量 17,700台/日 | 108 | 【内訳】 事業費：108億円 維持管理費：0.90億円 | 4.5 | <p>①混雑の緩和 都心部を通過する国道3号、57号等の主要幹線道路の通過交通が転換されることにより、交通混雑の緩和が図られる。</p> <p>②アクセス性の向上 熊本港(重要港湾)や熊本駅などの広域交通拠点へのアクセス性が向上する。</p> <p>③災害時の備え 緊急輸送道路である国道3号を代替するルートが形成され、リダンダンシーが確保される。</p> <p>④救命救急活動の支援 第3次救急医療施設(済生会熊本病院)への救急搬送の支援及び搬送時間短縮による救命率が向上する。</p> | <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・一般県道池上インター線は、地域高規格道路「熊本環状道路」(延長約30km)の西側を構成する「一般県道砂原四方寄線」と熊本市街地を連絡し、(都)春日池上線を介して熊本駅へと通じる道路である。 ・国道3号、57号等を通過する南北方向の交通を転換させることで、市街地における交通混雑の緩和に寄与するとともに、県北地域から熊本駅等の広域交通拠点へのアクセス性向上を図るものである。本路線の整備により、災害に強い道路ネットワークの構築や救命救急活動の支援などが期待される。 <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業化年度：平成17年度 ・事業進捗率約13%（うち用地進捗率100%） ・事業計画の見直しにより再評価を実施 <p>【コスト縮減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・関連工事と調整し計画的で効率的な事業推進により、社会的コスト(騒音・振動等)の低減を図っている。 | 継続 | 道路局 環境安全課 (課長 森山誠二) |

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | | | 貨幣換算が困難な効果等 による評価 | 再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗 の見込み、コスト縮減等) | 対応方針 | 担当課 (担当課長名) | |
|--|------|--------------|----------------|-----|-------------------------------------|-----|--|--|------|---------------------------|-----|
| | | | 貨幣換算した便益:B(億円) | | 費用:C(億円) | | | | | | B/C |
| | | | 便益の内訳及び主な根拠 | | 費用の内訳 | | | | | | |
| 地域高規格道路 南部東道路 主要地方道 南風原知念線 沖縄県 | その他 | 386 | 766 | 311 | 【内訳】 事業費 : 308億円 維持管理費: 3.0億円 | 2.5 | <p>①地域間連携の強化 ・高速ネットワークの形成により、南部地域における那覇空港までの30分圏域が拡大し、地域間の連携強化や生活利便性の向上が期待される。</p> <p>②産業・観光分野の発展支援 ・那覇空港自動車道との直接連結により、所要時間短縮による物流の効率化や、南部地域の周遊性向上による観光振興への寄与が期待される。</p> <p>③救急医療活動への支援 ・第三次救急医療施設（県立南部医療センター）への搬送時間の短縮により、南城市域における救急医療分野の環境改善が期待される。</p> <p>④リダンダンシーの確保 ・事前通行規制区間に指定されている主要地方道南風原知念線の代替路が形成され、周辺地域の安全性向上が期待される。</p> | <p>【投資効果等の事業の必要性】 南部東道路は、南風原町内の那覇空港自動車道から南城市の大里、玉城、佐敷を経由して、知念に至る延長約11kmの地域高規格道路であり、このうち7.4kmが本事業区間である。 本路線は、沖縄県広域道路整備基本計画に位置づけられ、(ハシゴ道路ネットワークとして)沖縄自動車道や那覇空港自動車道等、本県の縦軸を形成する高規格幹線道路等に対し、それらの機能を補完する横軸を形成する道路である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成23年度 ・事業進捗率18%（うち用地進捗率43%） ※計画面積未確定のため、用地取得率は暫定である。 ・事業計画の見直しにより再評価を実施</p> <p>【コスト縮減等】 ・今後も新技術の採用や工法の見直しによる工事コストの縮減等、総コストの縮減に努めていく。</p> | 継続 | 道路局 環境安全課 (課長 森山誠二) | |
| 一般道道 苫小牧中央インター線 (仮称) 北海道 | その他 | 34 | 106 | 46 | 【内訳】 事業費 : 25億円 維持管理費: 21億円 | 2.3 | <p>①物流の利便性向上 ・国際拠点港湾「苫小牧港」と道内一円に広がる生産地域とのアクセスを強化し、物流の効率化を図る事により北海道経済の活性化が期待される。</p> <p>②緊急搬送の安定性向上 ・苫小牧中央IC周辺には多くの二次救急医療機関が立地しており、周辺町からの搬送時間の短縮や搬送時の安全性の向上が期待される。</p> <p>③災害時の緊急輸送ルートの強化 津波浸水予測（H24.6北海道）によれば、苫小牧西港から西側の国道36号が広い範囲で浸水する可能性がある事から、被災時における迅速な支援や啓開活動のため、市内中心部と高規格幹線道路を最短で結ぶルートが必要。</p> <p>④観光地への利便性向上 フェリーターミナルから高規格幹線道路へのアクセス向上が図られ、フェリーを利用した周遊観光の利便性向上に寄与する。</p> | <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・苫小牧中央IC（仮称）は、道央自動車道「苫小牧東IC」と「苫小牧西IC」のほぼ中間位置に新設される追加インターチェンジであり、苫小牧中央インター線（仮称）は、苫小牧中央IC（仮称）と国道276号を接続する路線として、道路の新設を行う。 ・当該事業の実施により、国際拠点港湾「苫小牧港」と高規格幹線道路のアクセス強化が図られ、物流の効率化などによる生産性の向上が期待される。また、東胆振及び日高管内の各町から苫小牧市内の2次救急医療機関までの搬送時間の短縮が図られる。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成28年度（社会資本総合交付金） ・事業進捗率15%（うち用地進捗率100%） ・高規格幹線道路ICアクセス道路補助制度の創設に伴い交付金事業から移行するため、再評価を実施</p> <p>【コスト縮減等】 ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進する。</p> | 継続 | 道路局 環境安全課 (課長 森山誠二) | |

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | | 貨幣換算が困難な効果等 による評価 | 再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗 の見込み、コスト縮減等) | 対応方針 | 担当課 (担当課長名) | | |
|---|------|--------------|----------------|--|----------|----------------------------------|---|---|---|-----|---------------------------|
| | | | 貨幣換算した便益:B(億円) | | 費用:C(億円) | | | | | B/C | |
| | | | 便益の内訳及び主な根拠 | | 費用の内訳 | | | | | | |
| 高規格ICアクセス 一般国道354号境岩井 バイパス 茨城県 | その他 | 110 | 199 | 【内訳】 走行時間短縮便益:183億円 走行経費減少便益:10億円 交通事故減少便益:5.8億円 【主な根拠】 計画交通量 10,400~20,900台/日 | 109 | 【内訳】 事業費:104億円 維持管理費:5.5億円 | 1.8 | ①圏央道へのアクセスの強化及び市街地の混雑緩和 ・圏央道境古河ICへのアクセス機能の強化及び境町市街地の円滑な交通の確保が図られる。 ②救急医療活動への支援 ・第三次救急医療施設(茨城西南医療センター病院)への搬送時間の短縮により、県西地域における救急医療分野の環境改善が期待される。 ③緊急輸送道路機能の強化 ・第1次緊急輸送道路に指定されている国道354号の機能強化が図られる | 【事業の必要性】 ・一般国道354号が通過する境町市街地は、国道・県道・町道が輻輳し交差点が数多く存在することなどから慢性的な交通渋滞が発生している。 ・圏央道の県内区間の全線開通等により、交通量は増加傾向にあり、良好な道路ネットワークを確保するため交通渋滞の緩和を図ることが重要である。 ・圏央道境古河ICへのアクセス機能を強化し、地域の活性化に大きく寄与するものである。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度:平成13年度 ・事業進捗率39%(うち用地進捗率37%) ・高規格幹線道路ICアクセス道路補助制度の創設に伴い交付金事業から移行するため、再評価を実施 【コスト縮減等】 ・土工の過不足について、近傍で実施している他事業と調整することにより、コスト縮減を図る。 | 継続 | 道路局 環境安全課 (課長 森山誠二) |
| 高規格ICアクセス 主要地方道結城坂東線 茨城県 | その他 | 26 | 47 | 【内訳】 走行時間短縮便益:35億円 走行経費減少便益:8.7億円 交通事故減少便益:3.0億円 【主な根拠】 計画交通量 9,400台/日 | 23 | 【内訳】 事業費:22億円 維持管理費:1.2億円 | 2.0 | ①圏央道へのアクセスの強化及び市街地の混雑緩和 ・圏央道坂東ICへのアクセス機能の強化及び坂東市街地の円滑な交通の確保が図られる。 | 【事業の必要性】 ・主要地方道結城坂東線は、国道354号との交差点部において交通が集中し、坂東市役所付近では慢性的な交通渋滞が発生している。 ・圏央道の県内区間の全線開通等により、交通量は増加傾向にあり、良好な道路ネットワークを確保するため交通渋滞の緩和を図ることが重要である。 ・圏央道坂東ICへのアクセス機能を強化し、地域の活性化に大きく寄与するものである。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度:平成18年度 ・事業進捗率31%(うち用地進捗率14%) ・高規格幹線道路ICアクセス道路補助制度の創設に伴い交付金事業から移行するため、再評価を実施 【コスト縮減等】 ・土工の過不足について、近傍で実施している他事業と調整することにより、コスト縮減を図る。 | 継続 | 道路局 環境安全課 (課長 森山誠二) |
| 高規格ICアクセス 主要地方道土浦電ヶ崎線 茨城県 | その他 | 41 | 97 | 【内訳】 走行時間短縮便益:64億円 走行経費減少便益:19億円 交通事故減少便益:14億円 【主な根拠】 計画交通量 17,500台/日 | 37 | 【内訳】 事業費:35億円 維持管理費:2.4億円 | 2.6 | ①圏央道へのアクセスの強化及び市街地の混雑緩和 ・圏央道牛久阿見ICへのアクセス機能の強化及び阿見町付近の円滑な交通の確保が図られる。 | 【事業の必要性】 ・主要地方道土浦電ヶ崎線は、牛久市内の住宅団地の開発に伴い、牛久市街地では慢性的な交通渋滞が発生している。 ・圏央道の県内区間の全線開通等により、交通量は増加傾向にあり、良好な道路ネットワークを確保するため交通渋滞の緩和を図ることが重要である。 ・圏央道牛久阿見ICへのアクセス機能を強化し、地域の活性化に大きく寄与するものである。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度:平成3年度 ・事業進捗率72%(うち用地進捗率77%) ・高規格幹線道路ICアクセス道路補助制度の創設に伴い交付金事業から移行するため、再評価を実施 【コスト縮減等】 ・土工の過不足について、近傍で実施している他事業と調整することにより、コスト縮減を図る。 | 継続 | 道路局 環境安全課 (課長 森山誠二) |

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | | | 貨幣換算が困難な効果等 による評価 | 再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗 の見込み、コスト縮減等) | 対応方針 | 担当課 (担当課長名) | |
|--------------------------------|------|--------------|----------------|---|----------|---|----------------------|---|--|----------------|---------------------------|
| | | | 貨幣換算した便益:B(億円) | | 費用:C(億円) | | | | | | B/C |
| | | | 便益の内訳及び主な根拠 | | 費用の内訳 | | | | | | |
| 高規格ICアクセス 一般県道上粕屋厚木 神奈川県 | その他 | 120 | 266 | <p>【内訳】 走行時間短縮便益：261億円 走行経費減少便益：0.56億円 交通事故減少便益：4.6億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 24,500台/日</p> | 125 | <p>【内訳】 事業費：117億円 維持管理費：7.9億円</p> | 2.1 | <p>①防災 ・「第1次緊急輸送道路」である本路線の整備によって速達性向上など輸送力の強化が図られるとともに、災害発生時における対応力の強化が期待できる。</p> <p>②安全・安心・利便性 ・伊勢原北ICへの接続道路及びバイパス道路が整備されることによって、周辺生活道路の安全性・利便性の向上が期待されるとともに、近隣に小学校や大学が立地しており、幅の広い歩道が整備されることによって、歩行者などの安全性の確保が図られる。</p> <p>③地域の活性化 ・新東名高速道路伊勢原北ICへのアクセスが強化されることによって、広域的な道路とのネットワーク化が図られ、都市間の連携強化が促進され、新たな交流や物流の効率化が期待できる。</p> <p>・本路線が整備されることにより、新たな観光の核づくり構想地として認定された大山地域への移動速達性が向上し、観光振興に寄与することが期待できる。</p> | <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・平成30年度に開通予定の新東名高速道路伊勢原北ICへの接続道路であることから、開通に合わせた整備が必要である。 ・本路線は、国道246号の混雑緩和などの目的に整備が進められている厚木秦野道路伊勢原北ICへの接続道路にもなることから、本路線の整備が必要である。 ・周辺道路は幅員が狭く、歩道も未整備であることから、地域交通の円滑化や安全性の向上のため、県道を結ぶバイパス道路となる、本路線の整備が必要である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成12年度 ・事業進捗率52%（うち用地進捗率97%） ・高規格幹線道路ICアクセス道路補助制度の創設に伴い交付金事業から移行するため、再評価を実施</p> | 継続 | 道路局 環境安全課 (課長 森山誠二) |

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | | 貨幣換算が困難な効果等 による評価 | 再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗 の見込み、コスト縮減等) | 対応方針 | 担当課 (担当課長名) | |
|--------------------------------|------|--------------|----------------|--|----------|-------------------------------------|---|--|----------------|---------------------------|
| | | | 貨幣換算した便益:B(億円) | | 費用:C(億円) | | | | | B/C |
| | | | 便益の内訳及び主な根拠 | | 費用の内訳 | | | | | |
| 高規格ICアクセス 主要地方道原宿六ツ浦 横浜市 | その他 | 286 | 393 | 【内訳】 走行時間短縮便益: 381億円 走行経費減少便益: 12億円 交通事故減少便益: -0.73億円 【主な根拠】 計画交通量 8,600~13,600台/日 | 283 | 【内訳】 事業費 : 277億円 維持管理費: 5.9億円 | 1.4 | ①交通利便性の向上 ・環状4号線の交通が本路線へ分担されることにより、環状4号線の渋滞が緩和されるとともにバスの定時性が向上します。 ②生活道路の安全性向上 ・現在、環状4号線の渋滞を避けるために、住宅地内の生活道路を抜け道として利用している車両が、本路線を利用することにより、生活道路の安全性が向上します。 ③歩行者・自転車の安全確保 ・本路線には、両側に幅員3.5mの歩道が一連で整備されるため、歩行者・自転車が安心して快適に通行できるようになります。 ④広域アクセスへの寄与 ・首都圏中央連絡自動車道の一部である横浜環状南線と(仮称)公田インターチェンジにて接続することから、首都圏各地との連携強化及び利便性の向上に寄与します。 ⑤緊急輸送路としての機能 ・環状4号線が通行止めとなった場合においても、本路線を利用した通行が可能となることから、多重性(リダンダンシー)が確保され、地震などによる大規模災害時にも復旧作業、物資輸送などで貢献することが期待でき、地域防災力の強化に寄与します。 | 継続 | 道路局 環境安全課 (課長 森山誠二) |
| 高規格ICアクセス 市道田谷線 横浜市 | その他 | 20 | 548 | 【内訳】 走行時間短縮便益: 529億円 走行経費減少便益: 20億円 交通事故減少便益: -1.2億円 【主な根拠】 計画交通量 8,400台/日 | 22 | 【内訳】 事業費 : 21億円 維持管理費: 0.57億円 | 25.2 | ①歩行者・自転車の安全確保 ・本路線には、両側に幅員3.0mの歩道が一連で整備されるため、歩行者・自転車が安心して快適に通行できるようになります。 ②広域アクセスへの寄与 ・首都圏中央連絡自動車道の一部である横浜環状南線及び横浜湘南道路と(仮称)栄インターチェンジ・ジャンクションにて接続することから、首都圏各地との連携強化及び利便性の向上に寄与します。 | 継続 | 道路局 環境安全課 (課長 森山誠二) |

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | | 貨幣換算が困難な効果等 による評価 | 再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗 の見込み、コスト縮減等) | 対応方針 | 担当課 (担当課長名) | |
|--|------|--------------|----------------|-----|----------|--|---|----------------------------|----------------|-----|
| | | | 貨幣換算した便益:B(億円) | | 費用:C(億円) | | | | | B/C |
| | | | 便益の内訳及び主な根拠 | | 費用の内訳 | | | | | |
| 高規格ICアクセス 一般国道157号 三橋 岐阜県 | その他 | 10 | 16 | 8.1 | 2.0 | <p>① 東海環状自動車道（仮称）糸貫インターチェンジへのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・一般国道157号から東海環状自動車道（仮称）糸貫インターチェンジへのアクセスが向上する。 <p>② 緊急輸送道路としての機能確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当該区間は、第二次緊急輸送道路に位置付けられているが、当工区の整備により災害時の救援活動や支援助物資等を輸送する機能の確保が図れる。 <p>③ 渋滞緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> ・近隣には工業団地や大型商業施設が立地するが、（仮称）糸貫インターチェンジの供用に伴い交通量の増加により発生する渋滞の緩和が図れる。 | 継続 | 道路局 国道・防災課 (課長 村山一弥) | | |
| 高規格ICアクセス 一般国道256号 高富バイパス 岐阜県 | その他 | 155 | 326 | 176 | 1.8 | <p>① 東海環状自動車道（仮）高富ICへのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・一般国道256号から東海環状自動車道（仮称）高富インターチェンジへのアクセスが向上する。 <p>② 緊急輸送道路としての機能確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当該区間は、整備後に第二次緊急輸送道路に位置付けられる予定であるが、当工区の整備により災害時の救援活動や支援助物資等を輸送する機能の確保が図れる。 <p>③ 渋滞緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> ・一般国道256号は交通量が多く、特に通勤時間帯においては、渋滞が頻りに発生しており、当該工区の整備により、交通混雑を緩和し安全で円滑な交通の確保が期待される。 | 継続 | 道路局 国道・防災課 (課長 村山一弥) | | |

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | | 貨幣換算が困難な効果等 による評価 | 再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗 の見込み、コスト縮減等) | 対応方針 | 担当課 (担当課長名) | | |
|---|------|--------------|----------------|--|----------|---|---|--|--|-----|---------------------------|
| | | | 貨幣換算した便益:B(億円) | | 費用:C(億円) | | | | | B/C | |
| | | | 便益の内訳及び主な根拠 | | 費用の内訳 | | | | | | |
| 高規格ICアクセス 主要地方道 岐阜美山線 大学北 岐阜県 | その他 | 17 | 828 | <p>【内訳】 走行時間短縮便益：794億円 走行経費減少便益：31億円 交通事故減少便益：3.1億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 5,500台/日</p> | 50 | <p>【内訳】 事業費：48億円 維持管理費：1.7億円</p> | 16.7 | <p>① 東海環状自動車道（仮称）岐阜インターチェンジへのアクセス道路整備 ・主要地方道岐阜美山線から東海環状自動車道（仮称）岐阜インターチェンジへのアクセスが確保できる。 ② 緊急輸送道路としての機能確保 ・当該区間は、完成後に第二次緊急輸送道路に位置付けられる予定であるが、当工区の整備により災害時の救援活動や支援物資等を輸送する機能の確保が図れる。 ③ 渋滞緩和 ・（仮称）岐阜インターチェンジの開通に伴い交通量の増加が推測されるが、当該区間の整備により周辺道路の渋滞緩和が図れる。</p> | <p>【投資効果等の事業の必要性】 主要地方道岐阜美山線は、岐阜県岐阜市を起点とし岐阜県山県市に至る幹線路線である。 当該箇所は、東海環状自動車道（仮称）岐阜インターチェンジの一次アクセス道路となっているため、同自動車道の整備にあわせて延長約0.69kmを整備するものである。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成26年度 ・事業進捗率53%（うち用地進捗率100%） ・高規格幹線道路ICアクセス道路補助制度の創設に伴い交付金事業から移行するため、再評価を実施 【コスト縮減等】 ・他工事で発生した土砂を盛土部に有効利用し、コスト縮減に努めながら事業推進する。</p> | 継続 | 道路局 環境安全課 (課長 森山誠二) |
| 高規格ICアクセス 主要地方道 岐阜関ヶ原線 宗慶・温井Ⅱ期工区 岐阜県 | その他 | 38 | 66 | <p>【内訳】 走行時間短縮便益：62億円 走行経費減少便益：0.46億円 交通事故減少便益：3.6億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 30,000台/日</p> | 24 | <p>【内訳】 事業費：23億円 維持管理費：0.54億円</p> | 2.8 | <p>① 東海環状自動車道（仮称）大野・神戸インターチェンジへのアクセス道路整備 ・主要地方道岐阜関ヶ原線から東海環状自動車道（仮称）大野・神戸インターチェンジへのアクセスが確保できる。 ② 緊急輸送道路としての機能確保 ・当該区間は、第二次緊急輸送道路に位置付けられているが、当工区の整備により災害時の救援活動や支援物資等を輸送する機能の確保が図れる。 ③ 渋滞緩和 ・（仮称）大野・神戸インターチェンジの開通に伴い交通量が増加が推測されるが、4車線化整備及び踏切除去により渋滞の緩和が図れる。</p> | <p>【投資効果等の事業の必要性】 主要地方道岐阜関ヶ原線は、岐阜県岐阜市を起点とし岐阜県不破郡関ヶ原町に至る幹線路線である。 当該箇所は、東海環状自動車道（仮称）大野・神戸インターチェンジの一次アクセス道路となっているため、増加が見込まれる交通に対応すべく同自動車道の整備にあわせて延長約1.84kmを整備する。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成24年度 ・事業進捗率35%（うち用地進捗率93%） ・高規格幹線道路ICアクセス道路補助制度の創設に伴い交付金事業から移行するため、再評価を実施 【コスト縮減等】 ・他工事で発生した土砂を盛土部に有効利用し、コスト縮減に努めながら事業推進する。</p> | 継続 | 道路局 環境安全課 (課長 森山誠二) |

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | | 貨幣換算が困難な効果等 による評価 | 再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗 の見込み、コスト縮減等) | 対応方針 | 担当課 (担当課長名) | | |
|---|--------|--------------|----------------|---|----------|----------------------------------|---|--|---|-----|----------------------------|
| | | | 貨幣換算した便益:B(億円) | | 費用:C(億円) | | | | | B/C | |
| | | | 便益の内訳及び主な根拠 | | 費用の内訳 | | | | | | |
| 高規格ICアクセス 主要地方道 岐阜関ヶ 原線 丈六道 岐阜県 | その他 | 47 | 149 | 【内訳】 走行時間短縮便益：129億円 走行経費減少便益：17億円 交通事故減少便益：3.9億円 【主な根拠】 計画交通量 25,400台/日 | 55 | 【内訳】 事業費：54億円 維持管理費：1.0億円 | 2.7 | ① 東海環状自動車道（仮称）大野・神戸インターチェンジへのアクセス道路整備 ・主要地方道岐阜関ヶ原線から東海環状自動車道（仮称）大野・神戸インターチェンジへのアクセスが確保できる。 ② 緊急輸送道路としての機能確保 ・当該区間は、第二次緊急輸送道路に位置付けられているが、当工区の整備により災害時の救援活動や支援物資等を輸送する機能の確保が図れる。 ③ 渋滞緩和 ・（仮称）大野・神戸インターチェンジの開通に伴い交通量の増加が推測されるが、4車線化整備及び踏切除去により渋滞の緩和が図れる。 | 【投資効果等の事業の必要性】 主要地方道岐阜関ヶ原線は、岐阜県岐阜市を起点とし岐阜県不破郡関ヶ原町に至る幹線路線である。 当該箇所は、東海環状自動車道（仮称）大野・神戸インターチェンジの一次アクセス道路となっているため、増加が見込まれる交通に対応すべく同自動車道の整備にあわせて延長約0.76kmを整備する。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成25年度 ・事業進捗率87%（うち用地進捗率99%） ・高規格幹線道路ICアクセス道路補助制度の創設に伴い交付金事業から移行するため、再評価を実施 【コスト縮減等】 ・他工事で発生した土砂を盛土部に有効利用し、コスト縮減に努めながら事業推進する。 | 継続 | 道路局 環境安全課 (課長 森山誠二) |
| 高規格ICアクセス 一般国道136号 下船原バイパス 静岡県 | 長期間継続中 | 27 | 31 | 【内訳】 走行時間短縮便益：26億円 走行経費減少便益：4.3億円 交通事故減少便益：1.0億円 【主な根拠】 計画交通量 5,700台/日 | 26 | 【内訳】 事業費：26億円 維持管理費：0.36億円 | 1.2 | ①(仮称)天城湯ヶ島インターチェンジへのアクセス向上 ・西伊豆方面と天城北道路のアクセス向上が図られるとともに、交通分散による出口交差点の渋滞が緩和 ②産業・観光活性化への寄与 ・下船原バイパスと天城北道路の整備により、道路ネットワークが強化され、伊豆地域における観光入込客数の増加が期待 ③防災力の強化 ・下船原バイパスと天城北道路の整備により、信頼性の高い道路ネットワークを構築 | 【投資効果等の事業の必要性】 ・伊豆縦貫自動車道「天城北道路」の(仮称)天城湯ヶ島インターチェンジへアクセスするバイパスを整備し、伊豆西海岸方面へのネットワークを強化するとともに、主要渋滞箇所を選定されている出口交差点の渋滞を緩和し、安全で円滑な交通の確保を目的とする。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成25年度 ・事業進捗率78%（うち用地進捗率100%） ・事業採択(H25)後5年間経過により再評価を実施 【コスト縮減等】 ・新技術・新工法の活用、工事発生土の有効活用などによりコスト縮減を図っていく。 | 継続 | 道路局 国道・防災課 (課長 村山一弥) |

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | | 貨幣換算が困難な効果等 による評価 | 再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗 の見込み、コスト縮減等) | 対応方針 | 担当課 (担当課長名) | | |
|--|------|--------------|----------------|--|----------|--|---|---|---|-----|---------------------------|
| | | | 貨幣換算した便益:B(億円) | | 費用:C(億円) | | | | | | |
| | | | 便益の内訳及び主な根拠 | | 費用の内訳 | | | | | B/C | |
| 高規格 I C アクセス 一般県道 仁杉柴怒田 線 仁杉 静岡県 | その他 | 37 | 124 | <p>【内訳】 走行時間短縮便益: 114億円 走行経費減少便益: 9.3億円 交通事故減少便益: 0.66億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 12,500台/日</p> | 24 | <p>【内訳】 事業費 : 23億円 維持管理費: 0.63億円</p> | 5.2 | <p>①新東名高速道路とのアクセス向上 ・高規格ICへのアクセス道路新設により、 他地域とのアクセス強化が図られる。</p> <p>②地域産業及び観光の活性化 ・高規格道路へのアクセス向上により、企 業立地の誘致促進や既存企業の活性化、 主要観光地へのアクセス向上による観光 分野発展への寄与が期待される。</p> <p>③東名高速道路御殿場IC周辺の混雑緩和 ・高規格道路とのアクセス新設により、広 域からの交通集中により慢性的に混雑し ている東名御殿場IC周辺の混雑緩和が期 待される。</p> | <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・一般県道仁杉柴怒田線は、都市計画道路御 殿場高根線の一部であり、新東名高速道路の (仮称)御殿場ICと国道138号を連絡するととも に、都市計画道路高根西部幹線等を經由し御 殿場市街地を結ぶ役割を担っている。 ・新東名高速道路へのアクセス道路として、開 通時期を合わせ平成32年度の供用を目標に 整備を進めている。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度:平成22年度 ・事業進捗率37%(うち用地進捗率34%) ・高規格幹線道路ICアクセス道路補助制度の 創設に伴い交付金事業から移行するため、再 評価を実施</p> <p>【コスト縮減等】 ・事業効果の早期発現を図るため、2/4車線整 備 ・ランプ部盛土は他事業の発生土を活用 ・新技術・新工法の活用などによりコスト縮減 を図っていく</p> | 継続 | 道路局 環境安全課 (課長 森山誠二) |
| 高規格 I C アクセス 主要地方道 岐阜稲沢 線 西尾張 I C 愛知県 | その他 | 70 | 81 | <p>【内訳】 走行時間短縮便益: 58億円 走行経費減少便益: 14億円 交通事故減少便益: 10億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 30,000台/日</p> | 76 | <p>【内訳】 事業費 : 76億円 維持管理費: 0.75億円</p> | 1.1 | <p>①国際競争力を強化する基盤整備 ・一宮JCTに新たなインターを設置すること により、東海北陸自動車道との連携を強化 し、中部地区から北陸地区へのアクセス性 向上が図られる。 ②人と交流を支え地域を活性化する基盤 整備 ・高速利用の通過交通が減少することによ り、一般道の混雑が緩和される。 ③地震・津波対策の強化 ・第一次緊急輸送道路としての位置づけが あり、東海北陸自動車道と一体で広域的 な緊急時の避難・救助機能が向上する。</p> | <p>【投資効果等の事業の必要性】 主要地方道岐阜稲沢線は、尾張西部地区と岐 阜県を南北に結ぶ幹線道路であり、また東海 北陸自動車道など高規格道路へのアクセスに 資する重要な路線である。さらに第一次緊急 輸送道路として位置づけられ、防災上重要な 路線でもある。 ・本事業は、一宮JCTに新たなインターを設置 することにより、東海北陸自動車道との連携を 強化し、中部地区から北陸地区への更なるア クセス性向上を目的とし延長約0.72kmを整備 するものである。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度:平成20年度 ・事業進捗率48%(うち用地進捗率99%) ・総事業費増により再評価を実施</p> <p>【コスト縮減等】 ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新 たなコスト縮減に努めながら事業を推進する。</p> | 継続 | 道路局 環境安全課 (課長 森山誠二) |

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | | 貨幣換算が困難な効果等 による評価 | 再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗 の見込み、コスト縮減等) | 対応方針 | 担当課 (担当課長名) | |
|--|------|--------------|----------------|----|----------|---|---|------|----------------------------|-----|
| | | | 貨幣換算した便益:B(億円) | | 費用:C(億円) | | | | | B/C |
| | | | 便益の内訳及び主な根拠 | | 費用の内訳 | | | | | |
| 高規格ICアクセス 一般国道421号 大安ICアクセス道路 三重県 | その他 | 40 | 105 | 36 | 2.9 | <p>① 地域産業の活性化 ・東海環状自動車道(仮称)大安ICといなべ市内の工業団地を結ぶことで、地元企業の物流が円滑に行われ、地域産業の活性化が期待される。</p> <p>② 都市の再生(合併支援道路) ・いなべ市の「新市まちづくりプラン(新市建設計画)」において、二級河川員弁川両岸の公共施設等の拠点を結ぶ新たに整備が必要な路線として位置づけられ、公共施設間のアクセスが強化される。</p> <p>③ (仮称)大安ICへのアクセス強化 ・いなべ市中心部から東海環状自動車道(仮称)大安ICへのアクセスが強化される。</p> <p>④ 安全で安心できるくらしの確保 ・東海環状自動車道(仮称)大安IC周辺における二級河川員弁川を渡河する道路は、現道しか無く、三笠橋において渋滞が発生しているが、(仮称)大安ICの開通により、さらなる交通量の増加が見込まれる。このため、新たに二級河川員弁川を渡河するバイパスを整備し、交通の分散を図ることにより、渋滞損失時間の削減、交通事故の減少が見込まれる。</p> <p>⑤ 災害への備え ・東海環状自動車道(仮称)大安ICといなべ市員弁庁舎を直結する道路として、災害時のネットワークが強化される。</p> <p>⑥ 地球環境の保全 ・渋滞が緩和されることで、CO2排出量の削減が見込まれる。</p> | <p>【事業概要】 一般国道421号大安ICアクセス道路は、東海環状自動車道(仮称)大安ICへのアクセス道路であり、自動車関連企業の進出に伴う交通量の増加により発生している交通渋滞の緩和や、地域産業及び経済の発展の支援を目的とした延長3.5kmのバイパス整備事業である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度:平成24年度 ・事業進捗率14.7%(うち用地進捗率58%) ・高規格幹線道路ICアクセス道路補助制度の創設に伴い交付金事業から移行するため、再評価を実施</p> <p>【コスト縮減等】 ・建設発生土の活用等により、コスト縮減を実施。</p> | 継続 | 道路局 国道・防災課 (課長 村山一弥) | |

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | | 貨幣換算が困難な効果等 による評価 | 再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗 の見込み、コスト縮減等) | 対応方針 | 担当課 (担当課長名) | |
|--|------|--------------|----------------|---|----------|-------------------------------------|---|--|----------------|----------------------------|
| | | | 貨幣換算した便益:B(億円) | | 費用:C(億円) | | | | | B/C |
| | | | 便益の内訳及び主な根拠 | | 費用の内訳 | | | | | |
| 高規格ICアクセス 主要地方道 北勢多度 線 阿下喜 三重県 | その他 | 7.0 | 23 | 【内訳】 走行時間短縮便益： 21億円 走行経費減少便益： 1.2億円 交通事故減少便益： 0.78億円 【主な根拠】 計画交通量 11,400台/日 | 6.9 | 【内訳】 事業費： 6.7億円 維持管理費： 0.15億円 | 3.3 | ① 地域産業の活性化 ・東海環状自動車道(仮称)北勢ICを利用することで、地元企業の物流が円滑に行われ、地域産業の活性化が期待される。 ② 都市の再生 ・農業振興や生業・就農促進、商業・観光振興、市民協働の促進など、まちづくり、ひとづくりの拠点として、いなべ市新庁舎に隣接して建設予定の「にぎわいの森」へのアクセス向上が期待される。 ③ 国土・地域ネットワークの構築 ・東海環状自動車道と一体となり、地域ネットワークの構築に寄与する。 ④ 安全で安心できるくらしの確保 ・線形不良の交差点改良を行うことで、交通事故の減少が見込まれる。 ・通学路となっている当該区間に幅員3.5mの歩道が整備されることで、安全で快適な歩行空間の確保が期待される。 ⑤ 災害への備え ・三重県緊急輸送道路ネットワーク計画における、第2次緊急輸送道路の機能が強化される。 ・東海環状自動車道(仮称)北勢ICといなべ市防災拠点を直結する道路として、災害時のネットワークが強化される。 ⑥ 地球環境の保全 ・渋滞が緩和されることで、CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑦ 他のプロジェクトとの関係 ・東海環状自動車道(仮称)北勢ICから平成31年度完成予定のいなべ市新庁舎、平成32年度・33年度完成予定のいなべ市防災拠点へのアクセス道路となるため、連携して整備する必要がある。 | 継続 | 道路局 環境安全課 (課長 森山誠二) |
| 高規格ICアクセス 一般国道473号(川合 ～中部(原田橋)) 浜松市 | その他 | 57 | 104 | 【内訳】 走行時間短縮便益： 96億円 走行経費減少便益： 5.1億円 交通事故減少便益： 2.6億円 【主な根拠】 計画交通量 8,800台/日 | 51 | 【内訳】 事業費： 51億円 維持管理費： 0.41億円 | 2.0 | ① 圏域の拡大 ・三遠南信自動車道(仮称)佐久間ICへのアクセス向上により、佐久間協働センター(旧佐久間町役場)からの60分圏域が大幅に拡大し、医療サービス、災害対応の他、地域の活性化に寄与する。 ② 住民生活・地域社会活動の安定 ・安心して利用できる渡河ルートの整備により、地域拠点がある天竜川左岸地域と右岸地域の連絡を確保し、住民生活や地域の社会活動の安定に寄与する。 | 継続 | 道路局 国道・防災課 (課長 村山一弥) |

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | | 貨幣換算が困難な効果等 による評価 | 再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗 の見込み、コスト削減等) | 対応方針 | 担当課 (担当課長名) | | |
|-------------------------------|------|--------------|----------------|---|----------|----------------------------------|---|---|--|-----|----------------------------|
| | | | 貨幣換算した便益:B(億円) | | 費用:C(億円) | | | | | B/C | |
| | | | 便益の内訳及び主な根拠 | | 費用の内訳 | | | | | | |
| 一般国道307号 市辺～奈良 京都府 | その他 | 16 | 63 | 【内訳】 走行時間短縮便益：57億円 走行経費減少便益：4.8億円 交通事故減少便益：0.50億円 【主な根拠】 計画交通量 15,700～28,700台/日 | 14 | 【内訳】 事業費：13億円 維持管理費：1.1億円 | 4.5 | ①安全な通行の確保 ・現道拡幅及びバイパス整備により、大型車の安全な離合や車両の走行性確保を図る。 ②城陽市まちづくりの支援 ・新名神高速道路の開通による広域的な交通利便性の向上に合わせて、インターアクセス道路としての機能向上を図り、地域経済や地域間交流を促進する。 ③工業団地アクセスの向上 ・開発が進む周辺の工業団地からの広域的なアクセス向上により、地域経済の活性化が期待される。 ④災害時の安心・安全の向上 ・要対策箇所等の迂回により、緊急輸送道路としての信頼性が向上し、緊急車両等の通行性の確保や、防災機能の強化を図る。 | 【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道307号は、滋賀県彦根市を起点に、宇治田原町・城陽市・京田辺市を経由し、大阪府枚方市に至る幹線道路 ・事業箇所は新名神高速道路の宇治田原IC（仮称）へ直結する区間であり、幅員狭小及び線形不良である当該箇所の道路改良により、アクセス向上と周辺まちづくり支援を図る。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成27年度 ・事業進捗率2%（うち用地進捗率0%） ・新しい補助制度創設に伴い、交付金事業から移行をおこなうため再評価を実施。 ・現在は事業地周辺の地籍調査を実施中であり、今後、用地買収に着手していく。 【コスト削減等】 ・建設発生土の有効活用等によりコスト削減に努めていく。 | 継続 | 道路局 国道・防災課 (課長 村山一弥) |
| 主要地方道 宇治木屋 線 1工区 京都府 | その他 | 11 | 12 | 【内訳】 走行時間短縮便益：9.4億円 走行経費減少便益：2.5億円 交通事故減少便益：0.38億円 【主な根拠】 計画交通量 3,300台/日 | 11 | 【内訳】 事業費：10億円 維持管理費：0.94億円 | 1.1 | ①高速道路へのアクセス機能の向上 新名神高速道路の広域交通ネットワークを最大限活用した、計画的な土地利用の誘導を図るための誘導軸としての役割を担う。 ②交通渋滞の緩和 宇治田原工業団地や緑苑坂テクノパークへの企業立地に伴う貨物車両や通勤車両等の増加により、周辺道路で慢性的な渋滞が発生しており、交通転換によりこれを緩和する。 ③災害時の安心・安全の向上 第2次緊急輸送道路である国道307号の応急的な迂回路として機能。リダンダンシーの確保により、地域の安心・安全の確保を図る。 | 【投資効果等の事業の必要性】 ・主要地方道宇治木屋線は、宇治市を起点に宇治田原町を経由し、和束町木屋に至る道路であり、地域内の南北アクセス軸の形成を担っている。 ・整備中の新名神高速道路が宇治田原町内を通過し、新たにインターチェンジが設置される予定であり、地域への高速道路へのアクセス機能の向上が期待されることである。 ・バイパス整備により、安全で円滑な走行の確保を図るとともに、高速道路へのアクセス機能向上により地域産業の振興や交流人口拡大に寄与する。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成28年度 ・事業進捗率1%（うち用地進捗率0%） ・現在は測量設計を実施中であり、今後、用地買収に着手していく。 ・高規格幹線道路ICアクセス道路補助制度の創設に伴い交付金事業から移行するため、再評価を実施 【コスト削減等】 ・ルート検討にあたって最も経済的なものを選定 | 継続 | 道路局 環境安全課 (課長 森山誠二) |

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | | 貨幣換算が困難な効果等 による評価 | 再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗 の見込み、コスト縮減等) | 対応方針 | 担当課 (担当課長名) | | |
|------------------------------------|------|--------------|----------------|---|----------|---|---|--|---|-----|---------------------------|
| | | | 貨幣換算した便益:B(億円) | | 費用:C(億円) | | | | | | |
| | | | 便益の内訳及び主な根拠 | | 費用の内訳 | | | | | B/C | |
| 主要地方道 宇治木屋 線 3工区(犬打峠) 京都府 | その他 | 65 | 113 | <p>【内訳】 走行時間短縮便益: 101億円 走行経費減少便益: 10億円 交通事故減少便益: 1.8億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 4,800台/日</p> | 51 | <p>【内訳】 事業費 : 49億円 維持管理費: 2.2億円</p> | 2.2 | <p>①安全で快適な道路交通の確保 バイパス整備により、線形及び道路幅員の改良等を実施し、安全で快適な道路交通を確保する。</p> <p>②災害時の安心・安全の向上 連続雨量による通行規制区間の代替ルートである当該区間をバイパスすることで広域防災拠点等へのアクセス機能を確保し、地域の防災力強化に寄与する。</p> <p>③高速道路へのアクセス機能の向上 新名神高速道路へのアクセス機能の向上により、地域産業の振興や観光客の呼び込み等に寄与する。</p> <p>④新たな交流圏の形成 特産品である「宇治茶」の主産地を連絡する道路の整備により、生産・販売等の促進を支援 平成27年4月に日本遺産に認定された地域であり、お茶の文化を活かした交流型観光等の推進を支援</p> | <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・主要地方道宇治木屋線は、宇治市を起点に宇治田原町を経由し、和束町木屋に至る道路であり、地域内の南北アクセス軸の形成を担っている。 ・整備中の新名神高速道路が宇治田原町内を通過し、新たにインターチェンジが設置される予定であり、地域の高速道路へのアクセス機能の向上が期待されるところである。 ・バイパス整備により、安全で円滑な走行の確保を図るとともに、高速道路へのアクセス機能向上により地域産業の振興や交流人口拡大に寄与する。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度:平成28年度 ・事業進捗率1%(うち用地進捗率0%) ・現在は測量設計を実施中であり、今後、用地買収に着手していく。 ・高規格幹線道路ICアクセス道路補助制度の創設に伴い交付金事業から移行するため、再評価を実施 【コスト縮減等】 ・トンネルのルート検討にあたって最も経済的になるものを選定</p> | 継続 | 道路局 環境安全課 (課長 森山誠二) |
| 井関御坊線(上津木) 和歌山県 | その他 | 23 | 27 | <p>【内訳】 走行時間短縮便益:18億円 走行経費減少便益:7.6億円 交通事故減少便益:0.86億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 1,500台/日</p> | 23 | <p>【内訳】 事業費 :22億円 維持管理費: 0.34億円</p> | 1.2 | <p>・湯浅御坊道路広川南ICから周辺の工業施設及び観光施設等へのアクセスが向上するため、産業振興や観光振興などが期待される。 ・歩道設置により歩行者等の通行の安全性が確保される。 ・第2次緊急輸送道路として、周辺地域の防災機能向上が図られる。</p> | <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・井関御坊線は、和歌山県有田郡広川町井関と御坊市名屋町を結ぶ約13.4kmの一般県道であり、湯浅御坊道路広川南ICへのアクセス道路となっており、地域の産業や観光振興のみならず、第2次緊急輸送道路として、災害時における救護や防災拠点への物資輸送の円滑化を図る上でも重要な路線である。 ・しかしながら、広川町上津木地内における当該路線は、幅員が狭小であるため、乗用車どうしの対向が困難であり、また、車両と歩行者が輻輳し大変危険な状態となっている。 ・当事業は、湯浅御坊道路(有田IC~御坊IC)の4車線化に合わせ、広川町上津木地内の延長1.5kmの現道を拡幅することにより、広川南ICへのアクセス機能を向上させ、物流の効率化を図るとともに、歩道設置により歩行者等の通行の安全性確保を目的としている。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度:平成21年度 ・事業進捗率:45%(うち用地進捗率59%) ・交付金事業から補助事業に移行を行うため再評価を実施。 【コスト縮減等】 ・建設発生土の現場内流用及び現場間流用を図る。 ・再生材やプレキャスト製品を使用する。</p> | 継続 | 道路局 環境安全課 (課長 森山誠二) |

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | | 貨幣換算が困難な効果等 による評価 | 再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗 の見込み、コスト縮減等) | 対応方針 | 担当課 (担当課長名) | |
|---------------------|------|--------------|----------------|---|----------|--|---|--|----------------|---------------------------|
| | | | 貨幣換算した便益:B(億円) | | 費用:C(億円) | | | | | B/C |
| | | | 便益の内訳及び主な根拠 | | | | | | | |
| 井関御坊線(原谷) 和歌山県 | その他 | 11 | 38 | <p>【内訳】 走行時間短縮便益:30億円 走行経費減少便益:7.5億円 交通事故減少便益:0.83億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 2,300台/日</p> | 11 | <p>【内訳】 事業費 :11億円 維持管理費: 0.25億円</p> | 3.3 | <p>貨幣換算が困難な効果等による評価</p> <p>・湯浅御坊道路広川南ICから周辺の工業施設及び観光施設等へのアクセスが向上するため、産業振興や観光振興などが期待される。 ・第2次緊急輸送道路として、周辺地域の防災機能向上が図られる。</p> <p>再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性) ・井関御坊線は、和歌山県有田郡広川町井関と御坊市名屋町を結ぶ約13.4kmの一般県道であり、湯浅御坊道路広川南ICへのアクセス道路となっており、地域の産業や観光振興のみならず、第2次緊急輸送道路として、災害時における救護や防災拠点への物資輸送の円滑化を図る上でも重要な路線である。 ・しかしながら、日高町原谷地内における当路線は、幅員が狭小であるため、乗用車どうしの対向が困難であり、円滑な交通の妨げとなっている。 ・当事業は、湯浅御坊道路(有田IC~御坊IC)の4車線化に合わせ、日高町原谷地内の延長1.1kmの現道を拡幅することにより、広川南ICへのアクセス機能を向上させ、物流の効率化を図るとともに、周辺地域の防災機能の向上を目的としている。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度:平成24年度 ・事業進捗率:64%(うち用地進捗率70%) ・交付金事業から補助事業に移行を行うため再評価を実施。 【コスト縮減等】 ・建設発生土の現場内流用及び現場間流用を図る。 ・再生材やプレキャスト製品を使用する。</p> | 継続 | 道路局 環境安全課 (課長 森山誠二) |
| 女子小松原線(中津川) 和歌山県 | その他 | 4.0 | 9.4 | <p>【内訳】 走行時間短縮便益:9.2億円 走行経費減少便益:0.20億円 交通事故減少便益:0.00億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 1,100台/日</p> | 3.7 | <p>【内訳】 事業費 :3.6億円 維持管理費: 0.16億円</p> | 2.5 | <p>貨幣換算が困難な効果等による評価</p> <p>・湯浅御坊道路川辺ICから周辺の工業施設及び観光施設等へのアクセスが向上するため、産業振興や観光振興などが期待される。 ・第2次緊急輸送道路として、周辺地域の防災機能向上が図られる。</p> <p>再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性) ・女子小松原線は、和歌山県日高郡日高川町女子と御坊市湯川町小松原を結ぶ約7.3kmの一般県道であり、湯浅御坊道路川辺ICへのアクセス道路となっており、第2次緊急輸送道路として、災害時における救護や防災拠点への物資輸送の円滑化を図る上でも重要な路線である。 ・しかしながら、日高川町中津川地内における当路線は幅員が狭小であるため、乗用車どうしの対向が困難であり、円滑な交通の妨げとなっている。 ・当事業は、湯浅御坊道路(有田IC~御坊IC)の4車線化に伴う川辺ICのフルインターチェンジ化に合わせ、日高川町中津川地内の延長0.7km区間をバイパス整備することにより、川辺ICへのアクセス機能を向上させ、物流の効率化を図るとともに、周辺地域の防災機能の向上を目的としている。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度:平成25年度 ・事業進捗率:45%(うち用地進捗率100%) ・交付金事業から補助事業に移行を行うため再評価を実施。 【コスト縮減等】 ・建設発生土の現場内流用及び現場間流用を図る。 ・再生材やプレキャスト製品を使用する。</p> | 継続 | 道路局 環境安全課 (課長 森山誠二) |

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | | | 貨幣換算が困難な効果等 による評価 | 再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗 の見込み、コスト削減等) | 対応方針 | 担当課 (担当課長名) | |
|---------------------------------|------|--------------|----------------|-----|----------|--|---|---|---------------------------|----------------|-----|
| | | | 貨幣換算した便益:B(億円) | | 費用:C(億円) | | | | | | B/C |
| | | | 便益の内訳及び主な根拠 | | 費用の内訳 | | | | | | |
| 一般県道 津田インター線 徳島県 | その他 | 20 | 45 | 24 | 1.9 | <p>①地域間連携の強化 四国横断自動車道と徳島環状線が連結され、広域的な道路交通ネットワークを構築することで、徳島市街地と徳島県内全域の生活圏の連携強化を図り、社会活動圏域の拡大に寄与する。</p> <p>②緊急輸送道路の強化 第一次緊急輸送道路である「四国横断自動車道」と第二次緊急輸送道路である「徳島環状線」を補完し、両路線の災害対応機能を強化する。</p> <p>③地域経済の発展 津田インター線は、四国横断自動車道一体となって整備効果を早期に発現させるとともに、木材団地として整備された重要港湾 徳島小松島港(津田地区)の活性化を支援し、当該地周辺に新たな産業・流通拠点を創出させるなど、ストック効果の最大化を図る。</p> | <p>【新規事業採択時評価の必要性】 四国横断自動車道は、徳島東IC以北がNEXCO西日本、徳島東IC以南が国土交通省による新直轄区間として整備を進めている。</p> <p>本事業は、四国横断自動車道と連結する「(仮)津田IC(地域活性化IC)」のランプ部を整備するとともに、ICアクセス道路となる既存道路を改良するものである。 一般県道津田インター線は、四国横断自動車道と徳島小松島線を連結する路線である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度:平成27年度 ・事業進捗率:30% ・ICアクセス道路補助制度の対象事業拡充に伴い採択時評価を実施</p> | 継続 | 道路局 環境安全課 (課長 森山誠二) | | |
| 一般県道 徳島インター線 北沖洲工区 徳島県 | その他 | 4.5 | 8.7 | 4.2 | 2.1 | <p>①地域間連携の強化 ・四国横断自動車道徳島東IC(仮称)と徳島市中心部へのアクセス性強化により、京阪神地域及び徳島県南部地域などとの社会活動圏域の拡大に寄与する。</p> <p>②地域産業の活性化 ・重要港湾 徳島小松島港(沖洲地区等)及びマリニピア沖洲産業団地へのアクセス性が向上し、地域経済の活性化が期待される。</p> <p>③災害に強い道路ネットワークの構築 四国横断自動車道と一体となり、第1次緊急輸送道路の機能が強化される。</p> <p>④地域の安心・安全の確保 ・徳島市中心部の南北に通過する交通が分散され、徳島市周辺の慢性的渋滞が緩和される。 ・第三次救急医療施設(徳島県立中央病院、徳島大学病院)へのアクセス性が向上する。</p> | <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・一般県道徳島東インター線は、徳島市中心部と重要港湾 徳島小松島港及びマリニピア沖洲産業団地とを連結する路線であり、四国横断自動車道 徳島東IC(仮称)が整備されることで、新たな徳島市の玄関口となる重要な道路である。 一般県道 徳島東インター線 北沖洲工区は、ICランプへの接続道路及び現道の4車線化を行う事業であり、徳島東IC(仮称)と一体となって整備することで、徳島市中心部へのアクセス性をより一層強化し、IC整備効果を充分に発揮させる事業である。</p> <p>・四国横断自動車道 有料区間 平成31年度開通予定 ・四国横断自動車道 新直轄区間 平成32年度開通予定</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度:平成28年度 ・事業進捗率53%(うち用地進捗率100%) ・ICアクセス道路補助制度の対象事業拡充に伴い採択時評価を実施</p> <p>【コスト削減等】 ・今後も工事コストの削減等、総コストの削減に努めていく。</p> | 継続 | 道路局 環境安全課 (課長 森山誠二) | | |

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | | | 貨幣換算が困難な効果等 による評価 | 再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗 の見込み、コスト削減等) | 対応方針 | 担当課 (担当課長名) | |
|---|------|--------------|----------------|---|----------|-----------------------------------|----------------------|---|--|----------------|---------------------------|
| | | | 貨幣換算した便益:B(億円) | | 費用:C(億円) | | | | | | B/C |
| | | | 便益の内訳及び主な根拠 | | 費用の内訳 | | | | | | |
| 高規格ICアクセス 主要地方道佐世保日野 松浦線 松浦インター工区 長崎県 | その他 | 5.5 | 12 | 【内訳】 走行時間短縮便益：9.5億円 走行経費減少便益：1.5億円 交通事故減少便益：1.2億円 【主な根拠】 計画交通量 4,000台/日 | 5.4 | 【内訳】 事業費：5.3億円 維持管理費：0.06億円 | 2.3 | ①地域間連携の強化 ・ICアクセス道路の走行性向上を図ることで松浦市中心部と他地域との交流の活発化、西九州自動車道（伊万里松浦道路）等の交通拠点アクセス強化が図られる。 ②産業・観光分野の発展支援 ・輸送時間短縮や走行性向上による地場産業の高付加価値化や産業立地の促進等、産業分野の発展への寄与が期待される。 ③救急医療活動への支援 ・第二次救急医療施設（伊万里松浦病院）への搬送時間の短縮により、松浦地域における救急医療分野の環境改善が期待される。 | 【投資効果等の事業の必要性】 ・主要地方道佐世保日野松浦線は佐世保市から松浦市へ至る県北地域の生活、経済、産業の重要な役割を担う幹線道路である。 ・主要地方道佐世保日野松浦線（松浦インター工区）は西九州自動車道（伊万里松浦道路）松浦ICへアクセスする延長0.1kmの事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成28年度 ・事業進捗率0%（うち用地進捗率約10%） ・社会経済情勢等の変化による再評価を実施 | 継続 | 道路局 環境安全課 (課長 森山誠二) |
| 幸地インター線インター チェンジ 沖縄県 | その他 | 51 | 284 | 【内訳】 走行時間短縮便益：252億円 走行経費減少便益：23億円 交通事故減少便益：9.7億円 【主な根拠】 計画交通量 10,170台/日 | 71 | 【内訳】 事業費：56億円 維持管理費：15億円 | 4.0 | ・沖縄21世紀ビジョン基本計画及び沖縄県総合交通体系基本計画に基づき、ハンゴ道路ネットワークの構築及びモノレールと沖縄自動車道の結節を目的として、幸地ICを整備する。 ・ハンゴ道路ネットワーク計画において、沖縄本島南北軸・東西軸を追加IC等により有機的に結ぶ幹線道路網を構築し、那覇都市圏の交通渋滞緩和に寄与する。 ・モノレールと沖縄自動車道を結節し、モノレールと高速バスの連携を図ることで、中北部地域を含めた定時性の高い公共交通ネットワークが形成される。また、利便性の高い複合交通結節点の形成により、駅周辺のまちづくりが促進される。 ・産業振興：西原町東部に位置する小那覇工場、東崎工場から那覇方面への所要時間の短縮が図られ、物流の効率化による産業の活性化が期待される。 ・医療体制の充実：災害医療拠点である琉球大学付属病院へのアクセス性が向上することから、緊急時の人命救急体制の強化が図られる。 | 【投資効果等の事業の必要性】 インターチェンジを設置することにより、高速道路利用の向上が図られ、一般道から高速道路への転換を促すことで交通渋滞の緩和に寄与する。また、ハンゴ道路の構築に資することで、国道58号等に集中する南北方向のアンバランスな交通需要の分散効果が期待される。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成26年度 ・事業進捗率9%（うち用地進捗率5%） ・総事業費増により再評価を実施予定 【コスト削減等】 ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト削減に努めながら事業を推進する。 | 新規 | 道路局 環境安全課 (課長 森山誠二) |

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | | 貨幣換算が困難な効果等 による評価 | 再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗 の見込み、コスト削減等) | 対応方針 | 担当課 (担当課長名) | |
|--|------|--------------|----------------|---|----------|------------------------------------|---|---|----------------|-----------------------------|
| | | | 貨幣換算した便益:B(億円) | | 費用:C(億円) | | | | | B/C |
| | | | 便益の内訳及び主な根拠 | | 費用の内訳 | | | | | |
| 都市計画道路 横浜藤沢線(田谷小雀 地区) 神奈川県横浜市 | その他 | 154 | 729 | 【内訳】 走行時間短縮便益: 716億円 走行経費減少便益: 18億円 交通事故減少便益: -5.3億円 【主な根拠】 計画交通量 22,000~34,100台/日 | 180 | 【内訳】 事業費: 178億円 維持管理費: 2.5億円 | 4.0 | 【投資効果等の事業の必要性】 ・都市計画道路横浜藤沢線は、横浜市港南区上永谷町の都市計画道路環状2号線から、環状3号線、高速横浜環状南線(以下「横浜環状南線」という。)、環状4号線と交差して、鎌倉市を経て藤沢市の国道134号につながる道路であり、地域高規格道路の候補路線です。 ・横浜藤沢線の田谷小雀地区は環状4号線と首都圏中央連絡自動車道の一部区間である横浜環状南線と横浜湘南道路の出入口となる(仮称)栄インターチェンジ・ジャンクションを接続し、栄区及びその周辺からのアクセス性を高め、横浜環状南線及び横浜湘南道路の利便性を向上させるものです。 【事業の進捗の見込み】 ・事業過年度:平成14年度 ・事業進捗率73%(うち用地取得率84%) 【コスト削減等】 ・当該区間は、横浜環状南線及び横浜湘南道路の事業者と工程調整を行い、説明会及び用地取得を共同で実施するなど効率的に事業を進めています。 ・地盤改良工事等については、設計の際にコストを意識した構造及び施工方法の検討を行っています。また、舗装・構造物の基礎等については、再生材を使用する等可能な限りコスト削減に努めます。 【再評価理由】 補助事業への移行に伴い再評価を実施 | 継続 | 都市局 街路交通施設課 (課長 渡邊浩司) |
| 都市計画道路 環状3号線(南戸塚地 区) 神奈川県横浜市 | 再々評価 | 260 | 647 | 【内訳】 走行時間短縮便益: 664億円 走行経費減少便益: -3.8億円 交通事故減少便益: -13億円 【主な根拠】 計画交通量 20,900~28,800台/日 | 342 | 【内訳】 事業費: 340億円 維持管理費: 2.7億円 | 1.9 | 【投資効果等の事業の必要性】 ・東日本大震災の発生により、緊急輸送路の整備が急がれており、特に環状3号線の整備により磯子区の国道16号から戸塚区の国道1号までの本市南部地域の交通機能が強化され交通利便性が向上します。 ②広域アクセスへの寄与 ・首都圏中央連絡自動車道の一部である横浜環状南線と(仮称)戸塚ICにて接続することから、首都圏各地との連絡強化及び利便性の向上に寄与します。 ③災害への備え ・災害時の緊急輸送路としての効果が期待されます。 ④交通の適正化 ・住宅地域に入り込んでいた通過交通を適切に本路線へ転換させることができ、住宅地域の生活環境が向上します。 | 継続 | 都市局 街路交通施設課 (課長 渡邊浩司) |

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | | 貨幣換算が困難な効果等 による評価 | 再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗 の見込み、コスト縮減等) | 対応方針 | 担当課 (担当課長名) | |
|---------------------------|------|--------------|---|--|----------|---|--|------|-----------------------------|-----|
| | | | 貨幣換算した便益:B(億円) | | 費用:C(億円) | | | | | |
| | | | 便益の内訳及び主な根拠 | | 費用の内訳 | | | | | B/C |
| 都市計画道路 東部丘陵線 京都府城陽市 | その他 | 65 | 762 | 55 | 13.9 | <p>① 地域間連携の強化 ・新名神高速道路、城陽スマートIC（仮称）の整備と相まって、他地域との交流の活性化やICアクセス強化が図られる。</p> <p>② 土地利用の促進 ・東部丘陵地の商業系及び物流系の土地利用、企業立地が図られる。</p> <p>③ 周辺道路の交通改善 ・周辺生活道路の交通量の減少が見込まれ、交通安全の確保及び生活環境の改善が期待される。</p> <p>④ 防災面の強化 ・城陽スマートIC（仮称）のアクセス道路として、災害時における、より迅速な救助・復旧等の対応による防災面の強化が期待される。</p> | <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・都市計画道路東部丘陵線は、新名神高速道路の側道として城陽市富野中ノ芝の府道山城総合運動公園城陽線を起点とし、城陽市奈島池ノ首の国道307号に接続する全長約4.8kmのまちづくりの骨格を形成する4車線の幹線街路である。 ・当事業は、東部丘陵地の土地利用の促進、周辺道路の渋滞緩和及び交通安全の確保を目的とする街路事業である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成28年度 ・事業進捗率：6%（うち、用地取得率7%） ・交付金事業から補助事業に移行をおこなうため再評価を実施。</p> <p>【コスト縮減等】 ・現場発生土について、盛土工への流用や他工事等への有効利用により、残土処分費のコスト縮減を図る。</p> | 継続 | 都市局 街路交通施設課 (課長 渡邊浩司) | |
| | | | <p>【内訳】 走行時間短縮便益：699億円 走行経費減少便益：52億円 交通事故減少便益：11億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 10,400～13,100台/日</p> | <p>【内訳】 事業費：52億円 維持管理費：3.2億円</p> | | | | | | |

【市街地整備事業】

(国際競争拠点都市整備事業)
(補助事業)

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | | 貨幣換算が困難な効果等 による評価 | 再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト縮減等) | 対応方針 | 担当課 (担当課長名) | |
|--|------|--------------|----------------|-----|----------|---|--|------|--|-----|
| | | | 貨幣換算した便益:B(億円) | | 費用:C(億円) | | | | | B/C |
| | | | 便益の内訳及び主な根拠 | | 費用の内訳 | | | | | |
| 札幌中心地域 札幌市 (苗穂駅周辺地区整備) (西2丁目地下歩道) (地下鉄さっぽろ駅) | その他 | 191 | 254 | 153 | 1.7 | <ul style="list-style-type: none"> ・JR苗穂駅周辺の利便性・快適性が向上する。 ・駅周辺において再開発事業等が促進されたことによる駅周辺のにぎわいが創出される。 ・道路拡幅による歩行空間の安全性向上(バリアフリー化)が見込まれる。 ・再開発事業との一体的な整備や地下ネットワーク構築により、都心の回遊性が向上する。 ・周辺交通の円滑化が見込まれる。 ・交通安全の向上などに貢献する。 | <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <p>札幌の中心部である本地域は、業務・商業・娯楽等の機能が高度に集積している地域であり、これらの都市機能の集積・高度化をいっそう進め、都市間・都市内移動の円滑化等に取り組み、国際競争力を高め、国のビジッジャパンに貢献する集客交流都市の形成を図ることが必要である。こうした目的のため、拠点駅である札幌駅とその周辺地域の駅利用者の移動時間・移動抵抗の低減、円滑な交通の確保、交通事故の減少や歩行者の移動の快適性の向上を図るため、事業実施の必要性は高い。</p> <p>【事業の進捗の見込み】</p> <p>平成31年度までには事業完了予定</p> <p>【コスト縮減等】</p> <p>再生材(アスファルト等)を使用するなど、積極的なコスト縮減を図る。また、エアマネジメント事業のコスト削減で広告を掲出し、広告収入を道路利用者の利便性向上や維持管理及び地域の活性化に要する費用への財源とするなど、コスト削減等を行っている。</p> | 継続 | 都市局 街路交通施設課 (課長 渡邊浩司) 市街地整備課 (課長 徳永幸久) | |
| 55 | 50 | 1.1 | | | | | | | | |
| 62 | 12 | 5.1 | | | | | | | | |

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | | 貨幣換算が困難な効果等 による評価 | 再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト縮減等) | 対応方針 | 担当課 (担当課長名) | |
|--|---|--------------|---|------|--|----------------------|---|------|--|-----|
| | | | 貨幣換算した便益:B(億円) | | 費用:C(億円) | | | | | B/C |
| | | | 便益の内訳及び主な根拠 | | 費用の内訳 | | | | | |
| 渋谷駅周辺地域 東京都 (渋谷駅街区土地区画整理事業) 渋谷区 (渋谷駅街区北側自由通路整備事業) (渋谷駅南口北側自由通路整備事業) (道玄坂一丁目駅前地区第一種市街地再開発事業) (渋谷駅桜丘口地区第一種市街地再開発事業) | その他 | 3,209 | 567 【内訳】 歩行者の時間短縮便益(交通機関乗換利用者)：97億円 歩行者の移動サービス向上便益：427億円 滞留・交流機会増大・都市景観向上便益：43億円 【主な根拠】 歩行者数 998,600人/日 | 408 | 【内訳】 事業費：345億円 用地費：60億円 維持管理費：3億円 | 1.4 | 【事業の必要性】 本地域は交通の要衝であり、渋谷駅の機能更新と周辺基盤の再編を契機に、複数の民間都市開発事業が行われている。 世界に開かれた文化・交流・発信機能、クリエイティブコンテンツ産業等の先進的な業務機能、産業育成機能に加え、観光支援機能や宿泊機能など国際競争力強化に資する都市機能の集積と、交通結節機能の再編・強化により、高い利便性を有する快適な都市空間の形成を図る。 【事業の進捗】 一部、事業延伸を行っている事業もあるが、その後、工程変更等を行い、現在は着実な事業推進が見込まれている。 【コスト縮減】 複数の事業と輻輳して施行されており、効率の良い事業が進められるように調整することでコストの縮減を図る。 | 継続 | 都市局 街路交通施設課 (課長 渡邊浩司) 市街地整備課 (課長 徳永幸久) | |
| 160 | 【内訳】 歩行者の移動時間短縮便益：160億円 【主な根拠】 歩行者交通量 6,522人/h | 40 | 【内訳】 自由通路整備費：40億円 | 4.0 | | | | | | |
| 512 | 【内訳】 歩行者の移動時間短縮便益：512億円 【主な根拠】 歩行者交通量 1,371人/h | 30 | 【内訳】 自由通路整備費：20億円 維持管理費：10億円 | 17.1 | | | | | | |
| 947 | 【内訳】 域内便益：600億円 域外便益：347億円 【主な根拠】 周辺の地価上昇 | 840 | 【内訳】 用地費及び建物買取費：361億円 施設整備費等：479億円 | 1.1 | | | | | | |
| 5,049 | 【内訳】 域内便益：1,491億円 域外便益：3,558億円 【主な根拠】 周辺の地価上昇 | 1,871 | 【内訳】 用地費及び建物買取費：513億円 施設整備費等：1,358億円 | 2.7 | | | | | | |

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | | 貨幣換算が困難な効果等 による評価 | 再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト縮減等) | 対応方針 | 担当課 (担当課長名) | | |
|--|---|--------------|---|--|----------|-------------------------------|---|---|----------------|--|--|
| | | | 貨幣換算した便益:B(億円) | | 費用:C(億円) | | | | | B/C | |
| | | | 便益の内訳及び主な根拠 | | 費用の内訳 | | | | | | |
| 横浜都心・臨海地域 横浜市 (横浜駅西口広場改修整 備事業) (横浜駅きた西口広場整 備事業) (横浜駅西口地下街回遊 空間形成事業) (東横線跡地整備事業) (キング軸デッキ整備事 業) | その他 | 66 | 158 | 【内訳】 滞留・交通機会増大・都市景観向上便 益：14億円 歩行者の移動サービス向上便益：144億 円 【主な根拠】 歩行者通行量 416,100人/日 | 22 | 【内訳】 整備費：14億円 維持管理費：8億円 | 7.3 | <p>【事業の必要性】 「横浜都心臨海地域都市再生緊急整備協議会」により、国際競争力の強化を図るために必要な都市開発事業及びその施行に関連して必要となる公共施設等の整備等について「横浜都心・臨海地域整備計画」が策定され、現在、計画に位置付けられた各事業について、官民ともに整備を進めている。同地域は、横浜経済を支える重要な地域であるため、将来の社会状況の変化に対応し、国内外から選ばれ都市となることが求められている。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 (東横線跡地整備事業) 本件補助対象部分について、平成29年度に完了予定。 (横浜駅西口地下街回遊空間形成) 平成31年度の完成を予定。 (キング軸デッキ整備事業) 平成29年度に実施設計を実施し、平成31年度完成を予定。 (横浜駅西口広場改修整備事業) (横浜駅きた西口広場整備事業) 平成30年度より着手し、平成32年度完成を予定。</p> <p>【コスト縮減等】 ・駅前広場の整備によって、周辺事業者等にも一定の受益が発生すると考えているため、周辺事業者等と整備費用の負担について協議中であり、受益に対する応分の負担を得ることにより、本市の負担を縮減する予定。また、供用開始後、エリアマネジメント組織が公共空間を活用する仕組みづくりに取り組んでおり、維持管理もエリアマネジメント組織が担うことができれば、本来本市が負担すべき維持管理費の削減が見込まれる。 ・高架下及び道路予定区域等について、まちづくりや賑わい創出等の観点から有効活用を実施する「高架下等有効活用事業」を活用し、遊歩道の維持管理費の財源を確保し充当するなど、民間のアイデアと活力を取り入れて、道路空間を有効活用する方法を検討している。</p> | 継続 | 都市局 街路交通施設課 (課長 渡邊浩司) 市街地整備課 (課長 徳永幸久) | |
| 33 | 【内訳】 滞留・交通機会増大・都市景観向上便 益：3.0億円 歩行者の移動サービス向上便益：30億円 【主な根拠】 歩行者通行量 67,000人/日 | 13 | 【内訳】 整備費：8.1億円 維持管理費：4.7億円 | 2.5 | | | | | | | |
| 39 | 【内訳】 歩行者の時間短縮便益：39億円 【主な根拠】 歩行者通行量 106,800人/日 | 31 | 【内訳】 整備費：31億円 維持管理費は民間負担 | 1.2 | | | | | | | |
| 79 | 【内訳】 移動サービス向上便益：2.7億円 利用便益：37億円 環境便益：40億円 【主な根拠】 歩行者通行量 106,800人/日 跡地公園面積 9,000㎡ | 70 | 【内訳】 用地費：28億円 整備費：40億円 維持管理費：2.7億円 | 1.1 | | | | | | | |
| 24 | 【内訳】 歩行者の時間短縮便益：15億円 歩行者の移動サービス向上便益：8.3億 円 上下移動の快適性向上便益：0.83億円 【主な根拠】 歩行者通行量 平日4,700人/日 休日9,300人/日 | 6.5 | 【内訳】 整備費：5.4億円 維持管理費：1.1億円 | 3.8 | | | | | | | |

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | | 貨幣換算が困難な効果等 による評価 | 再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト縮減等) | 対応方針 | 担当課 (担当課長名) | |
|--|------|--------------|----------------|-----|----------|--|---|--|----------------|-----|
| | | | 貨幣換算した便益:B(億円) | | 費用:C(億円) | | | | | |
| | | | 便益の内訳及び主な根拠 | | 費用の内訳 | | | | | B/C |
| 福岡都心地域 福岡市 (拠点間回遊案内強化事業(地下鉄旅客案内設備の改良)) (拠点間回遊案内強化事業(地下鉄空港線・七隈線乗換案内モニターの設置)) (明治公園自転車駐車場整備事業) (天神明治通り地区地下通路整備事業) | その他 | 32 | 2.0 | 1.3 | 1.6 | <p>【事業の必要性】 九州の陸の玄関である博多駅周辺において、平成23年の九州新幹線全線開通及び開通に合わせた新博多駅ビルの整備や博多駅前広場の再整備を契機として、更新期を迎えた周辺ビルの建替えによる機能性の高いオフィスビルや新たな商業施設(JRJP博多ビル、KITTE博多)の整備が進んでいる。 九州屈指の商業集積地である天神地区においても、国家戦略特区をトリガーとした新たな空間と雇用を創出する「天神ビッグバンプロジェクト」が平成27年に始動し、「航空法の高さ制限の特例承認」や「容積率の緩和制度」を福岡市の独自施策として実施することで、都市機能の大幅な向上と増床を図っている。 博多駅周辺における新たな民間ビルの整備やエリアマネジメント団体による継続的なイベント等の実施により福岡市を訪れる来街者が増加しており、特に、クルーズ船寄港の急増や本市における国際的なMICE誘致の取り組み等により、海外からの来街者が急増している。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 (天神明治通り地区地下通路整備事業) 平成29年度本格工事着工、早期完了に向けて取り組んでいる。</p> <p>(はかた駅前通り再整備事業) 地下鉄七隈線延伸工事の陥没事故により施工できない区間があり、関係部局と工程調整を行っている。</p> <p>【コスト縮減等】 (拠点間回遊案内強化事業(地下鉄旅客案内設備の改良)) 各駅に設置していた管理設備を集約することで、設備費の低減を図っている。</p> <p>(拠点間回遊案内強化事業(地下鉄空港線・七隈線乗換案内モニターの設置)) 既存の運行情報提供システムを活用することで、システム構築費用の低減を図っている。</p> <p>(明治公園自転車駐車場整備事業) 明治公園の再整備にあわせた整備であり、用地の確保や整備費の低減を図っている。</p> <p>(天神明治通り地区地下通路整備事業) 隣接するビル建替えにあわせた、ビルの開発事業者による整備を実施している。</p> | 継続 | 都市局 街路交通施設課 (課長 渡邊浩司) 市街地整備課 (課長 徳永幸久) | | |
| 0.32 | 0.24 | 1.3 | | | | | | | | |
| 10 | 8.3 | 1.2 | | | | | | | | |
| 32 | 16 | 2.0 | | | | | | | | |

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | | 貨幣換算が困難な効果等 による評価 | 再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト縮減等) | 対応方針 | 担当課 (担当課長名) | |
|----------------------|------|--------------|----------------|-------|----------|----------------------|--|------|----------------|-----|
| | | | 貨幣換算した便益:B(億円) | | 費用:C(億円) | | | | | B/C |
| | | | 便益の内訳及び主な根拠 | 費用の内訳 | | | | | | |
| (天神3号線外地下通路・駐輪場整備事業) | | | 30 | 10 | 3.0 | | (天神3号線外地下通路・駐輪場整備事業) 天神地下街の延伸時(H17開業)に整備した地下駐 車場仮設車路の躯体を活用している。 (はかた駅前通り再整備事業) 通りの魅力向上に向けた取り組みをエリアマネジ メント団体が中心となって実施している。 | | | |
| (はかた駅前通り再整備 事業) | | | 6.1 | 4.6 | 1.3 | | | | | |

【港湾整備事業】
（補助事業）

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | | 貨幣換算が困難な効果等 による評価 | 再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等) | 対応方針 | 担当課 (担当課長名) | |
|--------------------------------------|------|--------------|----------------|-------|----------|--|---|------|-------------------------|-----|
| | | | 貨幣換算した便益:B(億円) | | 費用:C(億円) | | | | | B/C |
| | | | 便益の内訳及び主な根拠 | | | | | | | |
| 東京港10号地その2地区 国内物流ターミナル整備事業 東京都 | その他 | 244 | 681 | 223 | 3.1 | <ul style="list-style-type: none"> ・港湾貨物の輸送の効率化によりCO2及びNO2の排出量が軽減される。 ・荷役の効率化など背後の荷主等事業者の物流機能の高度化、効率化が促進され、地域産業の向上を図ることができる。 | <ul style="list-style-type: none"> 【投資効果等の事業の必要性】 ・東京港10号地その2地区の物流効率化を支援し、また、大規模地震時の物資輸送拠点としての機能を確保するため、本事業による国内物流ターミナル整備の必要性は高い。 【事業の進捗の見込み】 ・事業は順調に進んでおり、平成36年内の完了を予定している。 【コスト縮減等】 ・地盤改良等の実施にあたっては、より経済的な工法を選定し、コスト縮減に取り組んでいる。 | 継続 | 港湾局 計画課 (課長 堀田 治) | |
| 東京港新海面処分場地区 廃棄物海面処分場整備事業 東京都 | 再々評価 | 2,928 | 12,950 | 8,515 | 1.5 | <ul style="list-style-type: none"> ・今後も過密化した東京の内陸部には、新たな最終処分場を確保することが困難であることから、新海面処分場を東京港内の最後の処分場として着実に整備していくことにより、一日でも長く廃棄物等の適正な処分がおこなわれるとともに、都民が安心して生活できる東京を実現することができる。 ・廃棄物等の発生地と処分場の輸送距離が短縮できるため、輸送機械による排出ガスが減少する。 | <ul style="list-style-type: none"> 【投資効果等の事業の必要性】 ・東京都(23区)内に廃棄物処分場が確保することができ、発生地内で適切に処分することができる。 ・東京23区内の一般廃棄物や都内の産業廃棄物を適正に処分することが可能となり、都民が安心して生活できる東京を実現できる。 ・東京港及び都内河川の浚渫土の処分が可能となり、港湾や河川における船舶航行の安全性の確保や計画的な港湾整備事業等の実施を計ることができる。 【事業の進捗の見込み】 平成37年度の完了予定である。 | 継続 | 港湾局 計画課 (課長 堀田 治) | |
| 川崎港浮島地区 廃棄物海面処分場整備事業 川崎市 | 再々評価 | 978 | 2,625 | 2,551 | 1.03 | <ul style="list-style-type: none"> ・排出ガスの減少(CO2・NOx) | <ul style="list-style-type: none"> 【投資効果等の事業の必要性】 ・市街化の進んだ川崎市において、内陸部にまとまった土地を確保して廃棄物処分場を整備することは、土地利用形態等の観点から困難であり、海面処分場を求めざるを得ない。そのため、市内から発生する一般廃棄物及び産業廃棄物や市内の公共工事から発生する建設発生土及び浚渫土を安定的に受入れることにより、快適な市民生活や都市の活動を維持していくとともに、事業の促進や地域経済の活性化が図れるため、浮島2期廃棄物処理事業(廃棄物埋立護岸)の必要性が高い。 【事業の進捗の見込み】 ・平成26年度に開口部及び上部工を除き第3ブロックの外周護岸が完成している。埋立が進み海上輸送ができなくなる平成48年度を目途に完成予定である。 【コスト縮減等】 ・工事の実施にあたっては、より経済的な工法を選定し、コスト縮減に取り組んでいる。 | 継続 | 港湾局 計画課 (課長 堀田 治) | |
| 河下港垂水地区 国内物流ターミナル整備事業 島根県 | 再々評価 | 95 | 153 | 129 | 1.2 | <ul style="list-style-type: none"> ・港湾貨物の輸送の効率化により、CO2及びNO2の排出量が軽減される。 ・耐震強化岸壁の整備により、災害活動時の拠点港として地域全体の防災機能の向上に寄与することができる。 ・背後の荷主等事業者の物流機能の効率化が促進され、地域産業の競争力の向上を図ることができる。 | <ul style="list-style-type: none"> 【投資効果等の事業の必要性】 ・大型船舶が利用できるようになり、輸送効率の向上が期待できる。 ・冬季も安定して利用できるようになれば、定時性が要求される物流関係の事業者も利用しやすくなり、貨物取扱量の増加が見込める。 【事業進捗の見込み】 ・防波堤(沖)以外の施設は、完成済みである。 ・防波堤(沖)は平成34年度の完了予定である。 | 継続 | 港湾局 計画課 (課長 堀田 治) | |

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | | 貨幣換算が困難な効果等 による評価 | 再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等) | 対応方針 | 担当課 (担当課長名) | | |
|--|------|--------------|----------------|---|----------|--|---|---|--|-----|-------------------------|
| | | | 貨幣換算した便益:B(億円) | | 費用:C(億円) | | | | | B/C | |
| | | | 便益の内訳及び主な根拠 | | | | | | | | 費用の内訳 |
| 熊本港 夢咲島地区 廃棄物海面処分場整備事業 熊本県 | 再々評価 | 493 | 1,569 | <p>【内訳】 浚渫土砂処分コストの削減便益：1,355億円 その他の便益：213億円 【主な根拠】 土砂処分量：9,662千m³</p> | 1,204 | <p>【内訳】 建設費：1,204億円 管理運営費：0.06億円</p> | 1.3 | <ul style="list-style-type: none"> ・廃棄物海面処分場の整備により、浚渫土砂の海洋投入処分を行わないため、環境保全に寄与。 | <ul style="list-style-type: none"> 【投資効果等の事業の必要性】 ・熊本港の整備や港湾機能を維持するために発生する浚渫土砂を、港湾区域内での適正な処分に寄与するものであり、本プロジェクトの必要性は高い。 【事業の進捗の見込み】 ・事業が順調に進んだ場合には、平成30年代後半の完了を予定している。 【コスト縮減等】 ・今後実施する延命化対策（地盤改良）では、引き続き、新工法の採用を検討するとともに最適な施工計画（施工間隔）及び施工深度を検討し、コスト縮減を図る | 継続 | 港湾局 計画課 (課長 堀田 治) |
| 西之表港 中央地区 複合一貫輸送ターミナル整備 事業 鹿児島県 | その他 | 215 | 339 | <p>【内訳】 輸送コスト削減：32億円 移動コスト削減：4.7億円 海難被害の回避：134億円 防波堤改良便益：168億円 その他の便益：0.29億円 【主な根拠】 平成35年 予測取扱貨物量 農水産品：2.2万ト/年 平成35年 予測大型客船利用者数 旅客：2,407人/年</p> | 285 | <p>【内訳】 建設費：283億円 管理運営費：2.2億円</p> | 1.2 | <ul style="list-style-type: none"> ・防波堤改良の実施により、本港の安定的な運用が可能となる。 ・大型旅客船の寄港に伴い、種子島の観光振興に大きく寄与する。 | <ul style="list-style-type: none"> 【投資効果等の事業の必要性】 ・岸壁の整備により大型旅客船の安全な係留が可能となる。 ・防波堤改良により荒天時の港内静穏度が向上しつつあり、安定的な就航、安全な接岸が可能となる。 【事業の進捗の見込み】 ・外海に面した防波堤改良のため、冬季風浪等の自然条件が厳しく、施工可能期間が制約され長期化しているが、早期完成に努めたい。 ・事業が順調に進んだ場合には、平成30年代後半の完了を予定している。 ・防波堤の断面変更に伴う事業費の増額及び事業期間に延伸により再評価を実施。 【コスト縮減等】 ・設計積算段階で経済性を考慮して建設費の縮減を引き続き図る。 | 継続 | 港湾局 計画課 (課長 堀田 治) |

【都市・幹線鉄道整備事業】

(都市鉄道整備事業 (地下高速鉄道整備事業))

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | | 貨幣換算が困難な効果等 による評価 | 再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト縮減等) | 対応方針 | 担当課 (担当課長 名) | | |
|--|------|--------------|----------------|--|----------|---|---|---|--|-----|------------------------------|
| | | | 貨幣換算した便益:B(億円) | | 費用:C(億円) | | | | | B/C | |
| | | | 便益の内訳及び主な根拠 | | 費用の内訳 | | | | | | |
| 地下高速鉄道整備 事業(福岡市七隈 線(天神南~博 多)整備) 福岡市交通局 | 再評価 | 587 | 2,025 | <p>【内訳】</p> <p>利用者便益： 1,250億円 供給者便益： 306億円 環境改善便益： 222億円 道路混雑緩和便益： 194億円 期末残存価値： 54億円</p> <p>【主な根拠】</p> <ul style="list-style-type: none"> 天神南駅での乗換解消(天神~天神南間550mの乗換が解消) 野芥~博多間の移動時間短縮：14分 利用者数見込 8.2万人/日(開業10年後) | 570 | <p>【内訳】</p> <p>建設費： 515億円 再投資費： 55億円</p> | 3.6 | <ul style="list-style-type: none"> 福岡市都心部内の回遊性向上 地域活性化 利便性向上 | <p>(事業の必要性)</p> <p>本路線の整備により、鉄道ネットワークを早急に強化し、福岡市西南部地域から都心への到達性の向上や定時性の確保、さらに都心部の回遊性の向上を図り、都心部における慢性的な交通渋滞など全市的な交通課題に緊急に対応するため、必要性は高い。</p> <p>(事業の進捗の見込み)</p> <p>本路線については、平成34年度に開業の見込み</p> | 継続 | 鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 岡野まさ子) |

【整備新幹線整備事業】
（補助事業）

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | | | 貨幣換算が困難な効果等 による評価 | 再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト縮減等) | 対応方針 | 担当課 (担当課長 名) | |
|--|--------|--------------|----------------|--------|----------|---|---|---|-------------------------|--------------------|-----|
| | | | 貨幣換算した便益:B(億円) | | 費用:C(億円) | | | | | | B/C |
| | | | 便益の内訳及び主な根拠 | | 費用の内訳 | | | | | | |
| 北海道新幹線 (新函館(仮称)・札幌間) 独立行政法人鉄道 建設・運輸施設整備 支援機構 | 長期間継続中 | 16,700 | 13,997 | 12,687 | 1.1 | <ul style="list-style-type: none"> 生産性向上による生産額の増加 滞在可能時間の増加 人的交流の活発化 等 | <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> 主要区間の所要時間短縮 東京駅～札幌駅の所要時間(最速達) 約2時間45分短縮(7時間44分→5時間00分)(想定) 函館駅～札幌駅の所要時間(最速達) 約2時間短縮(3時間27分→1時間27分)(想定) 沿線地域の交流人口が増加(推計値) 北海道(道南除く)ー東北地域(約2.0倍) 北海道(道南除く)ー道南地域(約1.3倍) 生産性向上による生産額の増加 年間約637億円の増加(推計値) <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> 本線用地については、約5%を取得済みであり、引き続き地元の協力を得ながら用地協議を進めていく。 土木工事については、トンネル区間の約4%が完成、約71%が契約済みであり、残りの工事の発注状況も含め、順調に進捗している。明かり区間は工事発注に向けた地質調査・詳細設計等を順次進めている。 <p>【コスト縮減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> 吹付コンクリートの材料変更 | 継続 | 鉄道局 施設課 (課長 岸谷克己) | | |

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | | | 貨幣換算が困難な効果等 による評価 | 再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト縮減等) | 対応方針 | 担当課 (担当課長 名) | |
|--|------------|--------------|----------------|---|----------|---|----------------------|---|--|--------------------|-----------------------------|
| | | | 貨幣換算した便益:B(億円) | | 費用:C(億円) | | | | | | B/C |
| | | | 便益の内訳及び主な根拠 | | 費用の内訳 | | | | | | |
| 北陸新幹線 (金沢・敦賀間) 独立行政法人鉄道 建設・運輸施設整 備支援機構 | 長期間継 続中 | 11,800 | 11,728 | 【内訳】 利用者便益：7,063億円 供給者便益：4,133億円 環境等改善便益：81億円 残存価値：450億円 【主な根拠】 輸送密度：20,700人キロ/ 日・km（金沢・敦賀間） | 11,597 | 【内訳】 建設費：9,040億円 用地関係費：1,304億円 維持更新投資費：1,253 億円 | 1.01 | <ul style="list-style-type: none"> 生産性向上による生産額の増加 滞在可能時間の増加 人的交流の活発化 等 | <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> 主要区間の所要時間短縮 東京駅～福井駅の所要時間（最速達） 約20分短縮（3時間14分→2時間53分）（想定） 大阪駅～金沢駅の所要時間（最速達） 約25分短縮（2時間31分→2時間4分）（想定） 沿線人口の交流人口が増加（推計値） 福井県～富山県（約1.5倍） 北陸3県（富山、石川、福井）～大阪府 （約1.1倍） 生産性向上による生産額の増加 年間約506億円の増加 <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> 本線用地は約96%を取得済みであり、未取得用地については、引き続き地元の協力を得ながら用地協議を進めていく。 土木工事については、トンネル区間の約18%、明かり区間の約5%が完成。急速施工に取り組み、工期短縮を図っており、平成31年度末までに完了する見込み。 平成32年度から軌道、建築、電気等の設備工事が主体となり、工事を進める予定。 <p>【コスト縮減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> 吹付コンクリートの材料変更 橋りょう下部工を並行する道路と一体構造で整備 | 継続 | 鉄道局 施設課 (課長 岸 谷克己) |

【住宅市街地総合整備事業】
 (補助事業等)

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | | 貨幣換算が困難な効果等 による評価 | 再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト縮減等) | 対応方針 | 担当課 (担当課長 名) | | |
|---|------------|--------------|----------------|---|----------|----------------------------------|---|--|---|-----|---|
| | | | 貨幣換算した便益:B(億円) | | 費用:C(億円) | | | | | | |
| | | | 便益の内訳及び主な根拠 | | 費用の内訳 | | | | | B/C | |
| 厚木緑ヶ丘地区 地域居住機能再生 推進事業 (神奈川県) | 長期間継 続中 | 24 | 18 | 【内訳】 家賃：17億円 駐車場利用料：1億円 用地の残存価値：0.2億円 建物の残存価値：0.1億円 【主な根拠】 市場家賃：99千円／月・戸 | 19 | 【内訳】 事業費：16億円 維持管理費：3億円 | 0.95 | ・建替後は安全性・居住 性・福祉対応が向上する。 また、生活支援施設や駐車 場の整備を行う。 | 【投資効果等の事業の必要性】 費用便益比0.8以上により投資効果等 の事業の必要性がある 【事業の進捗の見込み】 H29年度末、31%にて順調に推移してい る 【社会経済情勢の変化を踏まえた事業 の必要性】 福祉対応としての事業の必要性がある | 継続 | 関東地方整 備局 建政部 住宅整備課 (課長 原 口 統) |
| 野並住宅地区 地域居住機能再生 推進事業(愛知 県) | 長期間継 続中 | 45 | 66 | 【内訳】 家賃：58億円 駐車場利用料：7億円 用地の残存価値：0.7億円 建物の残存価値：0.5億円 【主な根拠】 市場家賃：81千円／月・戸 | 66 | 【内訳】 事業費：54億円 維持管理費：12億円 | 1.01 | 福祉的役割、地域波及効果 等を備えた良好な住宅を供 給しつつ、公営住宅の建替 により耐震性等安全性の確 保、面積・設備等居住水準 の向上のほか、民間活力に よる生活支援施設の整備に よる地域コミュニティの活 性化といった居住機能の再 生が図られる。 | 【投資効果等の事業の必要性】 依然として建物の老朽化が進行しており、 事業着手時と比べ必要性にほとん ど変化がないことから、引き続き建替 事業を実施する必要がある。 【事業の進捗の見込み】 労務費、資材価格の上昇により事業期 間を2年間延伸したが、阻害要因はな いため、今後は計画通りの完成が見込 まれる。 【事業効果の変化】 事業着手時とほぼ同様の事業効果が発 現される見通しがある。 | 継続 | 中部地方整 備局 建政部 住宅整備課 (課長 畑 裕幸) |
| 千里ニュータウン 地区 地域居住機能再生 推進事業 (大阪府) | 長期間継 続中 | 674 | 1,144 | 【内訳】 家賃：1,017億円 駐車場利用料：100億円 用地の残存価値：19億円 建物の残存価値：8億円 【主な根拠】 市場家賃：105千円／月・戸 | 1,104 | 【内訳】 事業費：928億円 維持管理費：176億円 | 1.04 | ・住民の交流の場となる集 会所や公園を整備するとと もに、オープンスペースの 確保と共に、府自然環境保 全条例で規定される敷地面 積の20%以上の緑地を確保 することで、千里ニュータ ウン地区の良好な景観を維 持。 ・活用用地において、福祉 施設等や多様な住宅の導入 を図り、千里ニュータウン の再生に寄与する。 | 【投資効果等の事業の必要性】 居住水準改善やバリアフリー化、耐震 性の確保など、事業の必要性は引続き 高い。 【事業の進捗の見込み】 事業の支障となる要因はみこまれてい ない。 | 継続 | 近畿地方整 備局 建政部 住宅整備課 (課長 西 村 統明) |

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | | | 貨幣換算が困難な効果等 による評価 | 再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト削減等) | 対応方針 | 担当課 (担当課長 名) | |
|---|------------|--------------|----------------|-----|----------|---|---|---|---|--------------------|-----|
| | | | 貨幣換算した便益:B(億円) | | 費用:C(億円) | | | | | | B/C |
| | | | 便益の内訳及び主な根拠 | | 費用の内訳 | | | | | | |
| 泉北ニュータウン 地区 地域居住機能再生 推進事業 (大阪府) | 長期間継 続中 | 377 | 567 | 535 | 1.1 | <p>・住民の交流の場となる集会所や公園を整備するとともに、オープンスペースの確保と共に、府自然環境保全条例で規定される敷地面積の20%以上の緑地を確保することで、泉北ニュータウン地区の良好な景観を維持。</p> <p>・活用地において、医療施設の新たな立地や多様な住宅の導入を図り、泉北ニュータウンの再生に寄与する。</p> | <p>【投資効果等の事業の必要性】 居住水準改善やバリアフリー化、耐震性の確保など、事業の必要性は引き続き高い。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 事業の支障となる要因はみこまれていない。</p> | 継続 | 近畿地方整備局 建政部 住宅整備課 (課長 西村 絢明) | | |
| 福岡市南地区 地域居住機能再生 推進事業 (福岡市) | 長期間継 続中 | 412 | 175 | 205 | 0.8 | <p>室内外のバリアフリー化を行い高齢社会対応住宅を整備、コミュニティの活性化を図るため児童遊園や集会所、また駐車場を整備</p> | <p>【投資効果等の事業の必要性】 入居者の高齢化が進んでいるなか、EVが無く、住戸面積が狭く設備水準が低いため、引き続き、建替えを実施する必要がある。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 昭和40年代前半に建設された、中層階段室型の大規模団地(約1,500戸)の建替事業に着手しており、15期のうち、4期目を工事中である。</p> | 継続 | 九州地方整備局 建政部 住宅整備課 (課長 志手 克教) | | |
| 福岡市東地区 地域居住機能再生 推進事業 (福岡市) | 長期間継 続中 | 557 | 230 | 275 | 0.8 | <p>当該住宅の小学校区は少子高齢化の進行により人口や児童数が著しく減少しておりファミリー世帯向け住宅の供給を推進、室内外のバリアフリー化を行い高齢社会対応住宅を整備</p> | <p>【投資効果等の事業の必要性】 入居者の高齢化が進んでいるなか、EVが無く、住戸面積が狭く設備水準が低いため、引き続き、建替えを実施する必要がある。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 昭和40年代半ばに建設された、中層階段室型の大規模団地(約1,600戸)の建替事業に着手しており、15期のうち、3期目を工事中である。</p> | 継続 | 九州地方整備局 建政部 住宅整備課 (課長 志手 克教) | | |
| 新川・真喜良地区 地域居住機能再生 推進事業 (沖縄県) | 長期間継 続中 | 107 | 113 | 119 | 0.94 | <p>コミュニティの活性化を図るため、児童館を整備し、駐車場も整備する。</p> | <p>【投資効果等の事業の必要性】 費用便益比0.8以上により投資効果等の事業の必要性がある</p> <p>【事業の進捗事業】 平成27年度より建替工事に着手している。引き続き、平成30年度より建替工事(2期)に着手し、平成38年度までに整備を完了する予定。</p> | 継続 | 沖縄総合事務局 開発建設部 建設産業・ 地方整備課 (課長 豊見山 秀樹) | | |

完了後の事後評価結果一覧 (平成30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) |
|--|------|--------------|--|------|--------------------------------|
| 雄物川上流消流雪 用水導入事業(湯 沢地区) (H19~H24) 東北地方整備局 | 5年以内 | 20 | (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19年度~平成24年度 B/C 17.2 (B: 502億円、C: 29億円) (事業の効果の発現状況) ・消流雪用水の導入により、市内の小河川の河道閉塞が解消され、流雪溝の排雪能力も向上し、歩行空間の確保や除雪労力の負担軽減が図られた。 (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) ・湯沢市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。また、高齢化による除排雪作業の負担を軽減するため地域ではボランティア隊が結成されている。 (今後の事後評価の必要性) ・消流雪用水導入事業により、市内の小河川の河道閉塞が解消され、流雪溝の排雪能力も向上したほか、除雪労力の軽減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。 (改善措置の必要性) ・現時点で、消流雪用水導入事業の効果は確認されているが、今後も関係機関が連携して発現する事業効果の増大化に取り組む。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・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 平山 孝信) |

| 事業名 (事業実施期間) 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 事後評価の評価項目 | 対応方針 | 担当課 (担当課長名) |
|--|------|--------------|---|------|-------------------------------|
| 雲出川特定構造物 改築事業 (近畿日本鉄道新 中村川橋梁) (H14~H24) 中部地方整備局 | 5年以内 | 98 | <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 98億円、工期 平成14年度~平成24年度 B/C 5.3 (B: 727億円、C: 138億円) (事業の効果の発現状況) ・想定した洪水(年超過確率概ね1/20規模)による氾濫被害は、浸水面積約970ha、浸水区域内人口約6,000人、浸水世帯数約2,300世帯となり、整備を実施することで氾濫被害は解消される。</p> <p>(事業実施による環境の変化) ・雲出川特定構造物改築事業(近畿日本鉄道新中村川橋梁)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) ・本事業の実施箇所周辺に位置する伊勢中川駅周辺の人口は、本事業が採択された平成14年度以降増加し近年では横ばいである。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も増加しており、土地利用では建物用地が増え、地域は発展している状況にある。</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おらず、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に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。</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に見込まれることから、今後の改善処置の必要性はないと考える。</p> <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・事業評価手法は妥当と考え、現時点での見直しの必要性はないと考える。</p> | 対応なし | 中部地方整備局 河川計画課 (課長 栗林孝典) |

| 事業名 (事業実施期間) 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 事後評価の評価項目 | 対応方針 | 担当課 (担当課長名) |
|--|------|--------------|--|------|-------------------------------|
| 木曾川上流特定構造物改築事業 (犀川統合排水機場) (H15～H24) 中部地方整備局 | 5年以内 | 68 | <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 68億円、工期 平成15年度～平成24年度 B/C 12.5 (B: 1,538億円、C: 123億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・年超過確率約1/40規模(昭和36年6月洪水)の洪水により想定される内水氾濫被害は、浸水面積約670ha、浸水家屋数約7,200世帯であり、整備を実施することで内水氾濫被害は浸水面積約620ha、浸水家屋数約6,500世帯に軽減される。 <p>(事業実施による環境の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・木曾川上流特定構造物改築事業(犀川統合排水機場)に伴う自然環境への影響は特に認められない。 <p>(社会経済情勢の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・犀川流域の内水氾濫域に位置する本巣市・瑞穂市・大垣市・北方町は人口約27万人で、犀川が長良川に合流する内水氾濫域は近年において住宅化が進行している。犀川統合排水機場事業が着手された平成15年度以降、人口はやや増加し近年では横ばいである。土地利用では建物用地が増え、地域は発展している状況にある。 <p>(今後の事後評価の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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に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。なお、事業完了後には計画規模の降雨が発生しておらず、床上浸水は発生していない。 <p>(改善措置の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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に見込まれることから、今後の改善措置の必要性はないと考える。なお、事業完了後には計画規模の降雨が発生しておらず、床上浸水は発生していない。 <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"> ・事業評価手法は妥当と考え、現時点での見直しの必要性はないと考える。 | 対応なし | 中部地方整備局 河川計画課 (課長 栗林孝典) |

| 事業名 (事業実施期間) 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 事後評価の評価項目 | 対応方針 | 担当課 (担当課長名) |
|---|------|--------------|--|------|-------------------------------|
| 斐伊川直轄河川改修事業(斐伊川放水路) (S56~H24) 中国地方整備局 | 5年以内 | 2,436 | <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2,436億円、工期 昭和56年度~平成24年度 B/C 2.0 (B: 10,763億円、C: 5,329億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況) ・放水路運用開始後、平成29年10月末までに6回の分流実績があり、分流後の斐伊川本川、宍道湖で洪水時の水位低下が確認できた。 ・神戸川では、浸水被害が発生した昭和47年7月洪水の流量を超える平成18年7月洪水において、堤防嵩上げや拡幅工事の進捗により浸水被害を大幅に軽減することができた。</p> <p>(事業実施による環境の変化) ・多自然川づくりの取り組み等により事業実施後も多様な動植物の生育・生息環境が保全されている。</p> <p>(社会経済情勢の変化) ・斐伊川放水路事業着手以降、斐伊川と神戸川に挟まれた出雲市内で市街地が拡大しており、河川沿いの工業団地では分譲地が完売となっている。 ・斐伊川放水路事業の着手時から完成時までの経年変化をみると、松江市・出雲市では世帯数は増加傾向で推移している。 ・斐伊川放水路事業により整備された河川空間で地域主催のイベントが1年を通じて開催されている。</p> <p>(今後の事後評価の必要性) ・事業完了後に発生した洪水に対する放水路の運用実績並びにシミュレーション結果において、事業目的に見合った事業効果の発現が確認されている。河川における多様な動植物の生育・生息環境も保全され、大きな社会情勢の変化もなく、気候変動等に伴う水害の頻発・激甚化を踏まえると当該事業の重要性は高く、今後の事後評価の必要性はないものと考ええる。 ・なお、本事業で整備した河川や河川管理施設等については、変状をモニタリングし適切に管理・対応していく。</p> <p>(改善措置の必要性) ・事業完了後に発生した洪水に対する放水路の運用実績並びにシミュレーション結果において、事業目的に見合った事業効果の発現が確認できることから、改善措置の必要性はないと考ええる。</p> <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・今後、同様な事業にあたっては、広大な河川空間の有効利用について計画段階より関係自治体等と連携強化に努める必要がある。</p> | 対応なし | 中国地方整備局 河川計画課 (課長 千野貴彦) |

| 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) |
|--|------|--------------|--|------|--------------------------------|
| 姫川総合水系環境 整備事業 (H19～H24) 北陸地方整備局 | 5年以内 | 4.3 | <p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 全体事業費 4.3億円、工期 平成19年度～平成24年度 B/C 2.3 (B: 15億円、C: 6.5億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況) ・緩傾斜堤防・階段や桜づつみ、河川敷広場、姫川ふれあい石公園等の整備により、レクリエーション、環境学習等により日常的な学習や交流、憩いの場として利用されている。 ・事業前に比べて年間利用者数が増加しており、今後も利用が期待される。</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は減少傾向にあるが、世帯数は横ばいであり、事業実施に伴う大きな社会的変化はないものと考えられる。</p> <p>(今後の事後評価の必要性) ・事業が完了し、日常的な利用がなされている。 ・費用便益比 (B/C) は2.3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) ・河川管理者及び糸魚川市による適切な管理を行うとともに、平常時の巡視点検や、河川空間利用実態調査により、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 (水辺整備) 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見直しは必要ないものと考えられる。 ・今後もCVMによる評価実績を蓄積していくとともに、評価技術の向上等を踏まえつつ必要に応じて改善を図っていく。</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) |
|---------------------------------------|------|--------------|---|------|-------------------------------|
| 安倍川総合水系環境整備事業 (H17～H26) 中部地方整備局 | 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17年度～平成26年度 B/C 2.3 (B:28億円、C:12億円) (事業の効果の発現状況) (牛妻地区) ・地域の方々による環境教育活動が取り込まれる等、多くの方に利活用されており、県内外から毎年2万人程度が訪れている。なお、活動等については、マスコミ等に取り上げられている。 ・河川協力団体により施設環境が良好に保たれ、河川管理の効率化が図られるとともに、地域の賑わいと憩いの場として利用されている。 ・牛妻地区周辺施設では、平成21年度に水辺の楽校がスタートする前と比べ利用者数が2万7千人増加、売上額は約4千万円増加しており、平成22年度以降もその効果は継続されている。 (事業実施による環境の変化) (生活環境・利用環境) ・事業完了後は事業箇所周辺における河川空間の年間利用者数が約2万6千人から1万人以上増加するなど、散策などでより安全に日常利用されている。特に夏場には環境学習(うしづま水辺の楽校)で毎年約2万人が利用するなど、多くの方に利用される空間となり、事業箇所周辺の施設利用者数は、約2万7千人増加している。 ・安倍川全体では、河川敷が散策やスポーツ、環境学習、親水、憩いの場として広く利用され、年間では250万人程度の方々にご利用されつつけられている。 (自然環境) ・事業実施中及び事業完了後において、自然環境の変化はなく、問題及び指摘はない。 ・水質は良好であり、4年連続水質が最も良好な河川となっている。(平成28年度水質調査結果) (社会経済情勢の変化) ・事業完了後は、事業箇所周辺の施設における売り上げは約4千万円増加している。 ・近年、静岡市の人口、世帯数ともに大きな変化は見られない。 ・流域は、静岡県の県庁所在地である静岡市街地が発達し、東名高速道路やJR東海道新幹線等、日本経済の基盤をなす重要交通網が集中しており、平成24年度に供用開始された新東名高速道路により更なる交通網の発展が遂げられている。 (今後の事後評価の必要性) ・環境整備事業における「水辺整備」は、地域と連携して進めていく事業であり、現時点では地域からの新たなニーズはない。 ・河川空間の利活用状況や整備が完了した事業箇所の目的に対する効果発現状況から、現時点では再度の事後評価の必要はない。 (改善措置の必要性) ・現時点では、整備した施設等に改善措置の必要性はない。 ・今後も沿川住民、利用者等の意見把握に努め、関係自治体と連携し、必要に応じて改善措置を行う。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・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る。</p> | 対応なし | 中部地方整備局 河川環境課 (課長 小野秀樹) |

| 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) |
|---|------|--------------|--|------|-------------------------------|
| 利根川総合水系環境整備事業（渡良瀬遊水地） (H17～H24) 関東地方整備局 | 5年以内 | 4.9 | <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 4.9億円、工期 平成17年度～平成24年度 B/C 2.5 (B: 25億円、C: 10億円)</p> <p>(事業効果の発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ポンプ設備の改良により、低水位での連続運転が可能となったため、最低水位 (Y. P+8. 5m) から干し上げ水位 (Y. P+8. 3m) への移行に掛かる時間が減少した。 ・谷田川分離施設の嵩上げにより、分離施設を越流する頻度が減少し、水位回復期の貯水池への円滑な取水が可能となった。 ・これらの整備により、干し上げ日数を長く確保することが可能となった。 <p>(事業実施による環境の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成16年2月より実施している干し上げの効果として、カビ臭原因物質である2-MIBの水中濃度が低下しており、100ng/Lを超えるカビ臭の発生頻度は大きく減少している。 ・本事業において、施設を改良した事により、干し上げをより効率的に実施出来る事により、2-MIB濃度の低減に寄与しているものと考えられる。 <p>(社会経済情勢の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・隣接自治体(栃木市、小山市、古河市、野木町、板倉町、加須市)の人口は平成7年度～28年度の間(事業期間は平成17年度～24年度)、概ね62万人程度を維持している。 ・渡良瀬貯水池及びその周辺の年間利用者数は、東日本大震災の影響を受けた平成23年度を除き、近10ヶ年で概ね増加傾向にあり、近年は100万人を超えている。 <p>(今後の事後評価の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本事業によりカビ臭発生抑制を目的とした、干し上げに係る円滑な水位操作及び干し上げ後の安定した水位回復・水運用が可能となっている。 ・よって「利根川総合水系環境整備事業（渡良瀬遊水地）」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、今後の事業評価及び改善措置の必要性はない。 <p>(改善措置の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本事業によりカビ臭発生抑制を目的とした、干し上げに係る円滑な水位操作及び干し上げ後の安定した水位回復・水運用が可能となっている。 ・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は認められない。 <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"> ・事後評価の結果、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性はない。 | 対応なし | 関東地方整備局 河川管理課 (課長 小宮秀樹) |

| 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) |
|--|------|--------------|---|------|--------------------------------|
| 利根川総合水系環境整備事業(利根川河口堰多自然魚道) (H19~H24) 関東地方整備局 | 5年以内 | 2.5 | <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 2.5億円、工期 平成19年度～平成24年度 B/C 6.4 (B: 22.9億円、C: 3.6億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> 多自然魚道が新設整備されたことにより、10倍以上の指標種を捕獲。 整備前の階段式魚道での指標種の捕獲種数は、調査年によってばらつきがあるが少ない。多自然魚道の整備後は、平成22年には3種、23年・24年に5種、29年は6種と年々捕獲種数が増加。通算で指標種8種のうち6種を捕獲。 <p>(事業実施による環境の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> 調査期間内では定置網にかからずに魚道に滞留する魚種や魚道脇にエビ・カニ類が多数目視で観測されており、調査時に捕獲された捕獲種・捕獲数より多くの種が多自然魚道を利用している。 捕獲調査の結果、多自然魚道整備後の指標種の捕獲数は10倍以上、種類数も増加する傾向にあり、利根川における生物多様性が向上している。 河川水辺の国勢調査においても、周辺の自然環境の変化は確認されておらず、ヨシ原等の良好な自然環境を維持していると考えられる。 <p>(社会経済情勢の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> 平成22年の再評価時点と比べて、河川敷地の利用状況や背後地の土地利用など、地域の社会情勢等に変化は見られない。 <p>(今後の事後評価の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> 利根川の河口部において多自然魚道を整備したことにより、当初目的である遊泳力の弱い魚やエビ・カニ類等の遡上・降下環境の回復、生物多様性向上に貢献している。 <p>(改善措置の必要性)</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見られないため、本事業の有効性は十分見込まれていることから、今後の事業評価及び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"> 事後評価の結果、同種同事業の計画・調査のあり方や事後評価手法の見直しの必要性はない。 | 対応なし | 関東地方整備局 河川管理課 (課長 小宮 秀樹) |

| 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) |
|---|------|--------------|---|------|-------------------------------|
| 利根川総合水系環境整備事業(蕨原ダム) (H19~H24) 関東地方整備局 | 5年以内 | 2.5 | <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 2.5億円、工期 平成19年度~平成24年度 B/C 2.8 (B:9.4億円、C:3.4億円) (事業の効果の発現状況) ・平場を使用した駐車スペースの確保により、湖面利用者による迷惑駐車が解消され、適正な湖面利用が促進されている。また、進入路の迷惑駐車も解消され、ダム巡視などにおける障害もなくなるとともに、ダム湖満水位時でも流木処理が可能になり、適切なダム管理が実施できるようになった。 ・老神温泉観光協会等がウォーキングイベントを開催するなど地域のイベントや防災活動に利用され、水源地域活性化や地域活動に寄与している。 (事業実施による環境の変化) ・事業実施による周辺環境の影響など、大きな環境変化は見られない。 (社会経済情勢の変化) ・蕨原ダム近傍の老神温泉の入込客数は近年わずかながらも増加傾向にあり、景勝地の吹割の滝をはじめ、迦葉山(かしょうざん)の大開帳や戦国大名真田氏ゆかりの地として注目されていることが要因の一つと考えられる。 ・蕨原ダムのダムカード配布数は平成28年度では年間約4千枚と増加傾向にある。 (今後の事後評価の必要性) ・本事業により、蕨原ダムの維持管理が効率的に行えとともに、ダム貯水池の適正な利用の促進につながり、地域連携の場として活用されていることから、本事業は目的を果たしているものと判断し、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ない。 (改善措置の必要性) ・本事業により、維持管理性の向上やダム貯水池の適正な利用促進がされており、事業の有効性は十分見込まれていることから、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) ・事後評価の結果、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性はない。</p> | 対応なし | 関東地方整備局 河川管理課 (課長 小宮秀樹) |

【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) |
|----------------------------------|------|--------------|--|------|-------------------------------|
| 大滝ダム建設事業 (S37~H24) 近畿地方整備局 | 5年以内 | 3,636 | <p>(費用対効果分析の算定基礎となった要員の変化) 全体事業費 3,636億円、工期 昭和37年度~平成24年度 B/C 2.6 (B:2兆2,154億円 C:8,475億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況) ・平成25年4月の管理開始以降、洪水調節を3回実施しており、下流地点の水位を低減する効果があった。 ・渇水被害が生じた平成14年、平成17年(ダム建設前)と同程度の降水量であった平成25年、平成26年には取水制限は実施されておらず、大滝ダムの利水補給効果があった。</p> <p>(事業実施による環境の変化) ・大滝ダム建設事業による環境への大きな影響はない。 ・大滝ダムでは、選択取水設備により、ダムの下流河川に対し水温や濁度について配慮した運用をしているところであり、水質面、流況面による生物への顕著な影響はみられていない。</p> <p>(社会情勢等の変化) ・大滝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。 ・大滝ダムでは、「大滝ダム体験ツアー」等のイベントを開催し、大滝ダム本体及びダム湖の観光利用が促進されている。</p> <p>(今後の事後評価の必要性) ・「大滝ダム建設事業」の事業効果が発現し、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。</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、改善措置の必要性はない。</p> <p>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。 (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) ・特になし。</p> | 対応なし | 近畿地方整備局 河川管理課 (課長 柳瀬勝久) |

| 事業名 (事業実施期間) 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 事後評価の評価項目 | 対応方針 | 担当課 (担当課長名) |
|--------------------------------------|------|--------------|--|------|-------------------------------|
| 大山ダム建設事業 (S63～H24) 独立行政法人水資源機構 | 5年以内 | 1,045 | <p>(費用対効果分析の算定基礎となった要員の変化) 全体事業費 約1,045億円、工期 昭和63年度～平成24年度 B/C 1.4 (B:1,649億円、C:1,189億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況) ・平成25年4月の管理開始以降、洪水調節を1回実施しており、下流地点の水位を低減する効果があった。 ・大山ダムの利水補給により既得用水の安定化と河川環境の保全に寄与するとともに、水道用水の安定供給が行われている。</p> <p>(事業実施による環境の変化) ・大山ダム貯水池内の水質は環境基準を満足し、下流河川へ長期間影響を与えるような水質障害は発生していない。 ・大山ダム周辺ではプチサンショウウオ等準絶滅危惧種が確認され、その他の生物についてはダム管理開始以降、生息状況に大きな変化は見られない。</p> <p>(社会経済情勢の変化) ・大山ダム周辺に観光施設が整備されており、ダム周辺で行われるイベントにあわせてダム堤体のライトアップ等をおこなうことにより、多くの見学者が訪れている。</p> <p>(今後の事後評価の必要性) 大山ダム建設事業は洪水調節、利水補給で事業の効果を発揮し、環境への重大な影響も見られないことから、今後の事後評価を実施する必要はない。</p> <p>(改善措置の必要性) 事業効果が発現され、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> <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 見直しの必要性はない。</p> | 対応なし | 九州地方整備局 河川管理課 (課長 鬼塚英文) |

【道路・街路事業】
 (直轄事業等)

| 事業名 (事業実施期間) 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 事後評価の評価項目 | 対応方針 | 担当課 (担当課長名) |
|---------------------------------------|------|--------------|---|------|------------------------------------|
| 一般国道39号 北見道路 (H9～H24) 北海道開発局 | 5年以内 | 377 | <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 (H22) : 21,903台/日 (現道) 実績 (H27) : 22,992台/日 (現道)、5,151台/日 (当該路線) 事業費 計画時: 323億円 実績: 377億円 費用便益比 B/C=1.1 (B=572億円、C=534億円) <p>【事業の効果の発現状況】</p> <p>①交通渋滞の緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> 北見市街地へ流入する通過交通の転換が図られ、現道区間の主要渋滞交差点で渋滞発生回数が7割減少するなど交通渋滞が緩和 <p>②道路交通の安全性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> 現道の大型車交通量が約4割減少し、死傷事故率も約4割減少するなど、道路交通の安全性が向上 <p>③農産品の流通利便性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> 市街地を回避した輸送が可能となり、トラック輸送の往復数が増加するなど、輸送効率の向上により地域産業の振興に寄与 <p>④工業製品輸送の利便性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> 北見市街地を回避した輸送が可能となり、精密機械製造工場での作業効率が向上するなど、地域産業の振興に寄与 <p>⑤空港へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> 女満別空港へのアクセス性向上が図られ、インバウンドを含む観光等を目的とした空港利用者の利便性が向上するなど、地域活性化に寄与 <p>【事業実施による環境の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> 評価対象区間については、環境影響評価法に基づき、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13.2万人 (H7) → 開通後12.1万人 (H27) となっている。 製造品出荷額は、事業化当時約1,132億円 (H6) → 開通後約632億円 (H26) となっている。 観光入込客数は、事業化当時約2,034千人 (H9) → 開通後約1,462千人 (H28) 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"> 北見道路の整備により、北見市街の交通混雑及び交通事故の低減による道路交通の定時性、安全性の向上など当初の目的が達成されていることから、今後の事後評価の必要性はないものとする。 <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"> 計画道路敷地を活用した工事用道路の整備及び騒音・振動を抑制する掘削機械の採用等により、周辺環境に配慮した工事を行い、事業を円滑に進めることができた。 今後も、周辺環境に応じて施工方法の工夫を図るなどの配慮が重要である。 | 対応なし | 北海道開発局 建設部 道路計画課 (課長 橋本幸) |

| 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) |
|--|------|--------------|---|------|------------------------------------|
| 一般国道40号 美深道路 (H19~H24) 北海道開発局 | 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"> ・交通量 <ul style="list-style-type: none"> 整備前 (H22) : 3,847台/日 (現道) 実績 (H27) : 2,548台/日 (現道)、3,157台/日 (当該路線) ・事業費 計画時: 59億円 実績: 72億円 ・費用便益比 B/C=1.1 (B=117億円、C=108億円) <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"> ・旭川市と稚内市間の所要時間が短縮され、地域住民の利便性が向上 <p>②救急搬送の安定性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道交通の転換により交通混雑が緩和するとともに、救急搬送の市街地回避による搬送時間の短縮など、救急搬送の迅速性及び安定性向上に寄与 <p>③農産品の流通利便性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・美深町市街地の信号交差点を回避することで、生体牛の輸送ストレスが低減するなど、生体牛の流通利便性向上による地域畜産業の振興に寄与 <p>④道路交通の安全性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道の大型車交通量が約9割減少し、死傷事故件数が約8割減少するなど、道路交通の安全性が向上 <p>⑤観光地への利便性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・主要な観光地への利便性が向上するなど、道北の観光振興に寄与 <p>【事業実施による環境の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・環境影響評価の対象外事業である。 <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5.5千人 (H17) →開通後4.7千人 (H27) となっている。 ・農業算出額は、事業化当時約407千万円 (H18) →開通後約422千万円 (H27) となっている。 ・医療・福祉従業者数は、事業化当時約0.2千人 (H18) →開通後約0.3千人 (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"> ・美深道路の整備により、美深市街の交通混雑及び交通事故の低減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える。 <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"> ・早期に地域への事業説明を実施してきたことにより、用地を計画的に取得でき、事業を円滑に進めることができた。 ・今後も、早い段階から地域への事業説明を実施するなど、地権者の事業に対する理解を高めることが重要である。 | 対応なし | 北海道開発局 建設部 道路計画課 (課長 橋本幸) |

| 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) |
|---|------|--------------|--|------|------------------------------------|
| 釧路中標津道路 (一般国道272号) 阿歴内道路 (H17~H24) 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 整備前 (H17) : 3,583台/日 実績 (H28) : 3,591台/日 ・事業費 計画時: 32億円 実績: 50億円 ・費用便益比 B/C=1.03 (B=80億円、C=77億円) <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ol style="list-style-type: none"> ①地吹雪に起因する交通傷害の緩和 <ul style="list-style-type: none"> ・通行規制回数は8割減少するなど、地吹雪に起因する交通障害が緩和 ②道路交通安全の安全性向上 <ul style="list-style-type: none"> ・急カーブが解消され、地吹雪に起因する交通傷害が緩和することで、死傷事故が減少するなど、道路交通安全の安全性が向上 ③救急搬送の安定性向上 <ul style="list-style-type: none"> ・救急搬送時間が短縮し、大きな迂回が回避できるなど、高次医療施設への救急搬送の迅速性及び安定性向上に寄与 ④農産品の流通利便性向上 <ul style="list-style-type: none"> ・道内外へ出荷される生乳の速達性及び安定性向上による地域産業の振興に寄与 ⑤観光の利便性向上 <ul style="list-style-type: none"> ・主要な観光地への利便性が向上するなど、道東の観光振興等に寄与 <p>【事業実施による環境の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・環境影響評価の対象外事業である。 <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20.5千人 (H17) → 開通後17.5千人 (H27) となっている。 ・農業産出額は、事業化当時2,109億円 (H12) → 開通後2,970億円 (H27) となっている。 ・漁獲高は、事業化当時58億円 (H17) → 開通後72億円 (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"> ・阿歴内道路の整備により、地吹雪に起因する交通障害の緩和、農水産物の流通利便性の向上、道路交通安全の向上など、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"> ・当該地区はエゾシカ衝突事故の多発地帯であり、有識者からの意見も踏まえて横断函渠をシカが横断できる構造に見直した結果、事業費・事業期間が増加している。 ・今後も、周辺環境に配慮が必要な事業は、事前に有識者等の意見を把握するなど、早い段階から環境への配慮を考慮した道路構造を確定することが重要である。 | 対応なし | 北海道開発局 建設部 道路計画課 (課長 橋本幸) |

| 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) |
|--|------|--------------|--|------|------------------------------------|
| 一般国道229号 積丹防災 (H1～H24) 北海道開発局 | 5年以内 | 1,485 | <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 計画時：1,151億円 実績：1,485億円 ・費用対効果分析結果 効果：3,339億円、費用：2,302億円 <p>【事業の効果の発現状況】</p> <p>①通行規制の緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> ・防災上の要対策箇所が解消し、通行規制区間が5区間から1区間に減少するなど、道路交通の安全性及び確実性が向上 <p>②道路寸断による孤立化の解消</p> <ul style="list-style-type: none"> ・防災点検要対策箇所は全て解消され、通行止めが減少したことで孤立の発生を回避 <p>③水産品の流通利便性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・安定性の高いルートが確保され、水産品の流通利便性向上に寄与 <p>④地域振興の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域連携による観光振興や地域資源を活用した産業の活性化に寄与 <p>⑤救急搬送の安定性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・狭小トンネルや見通しの悪いカーブ等の隘路区間が解消されるなど、医療施設への安全性及び安定性の高い救急搬送ルートが確保され、地域医療の確保に寄与 <p>【事業実施による環境の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・環境影響評価の対象外事業である。 <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45.9（H2）→開通後33.9千人（H27）となっている。 ・農業産出額は、事業化当時156億円（H2）→開通後117億円（H27）となっている。 ・自動車保有台数（貨物・乗合）は、事業化当時20.5千台（H2）→開通後24.9千台（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"> ・積丹防災の整備により、通行規制区間及び特殊通行規制区間、防災点検箇所の解消など当初の目的が達成されていることから、今後の事後評価の必要性はないものと考える。 <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"> ・トンネル掘削土を近隣工事の盛土に有効活用し、事業を円滑に進めることができた。 ・今後も、建設発生土等の副産物資源の有効活用が円滑に図られるよう、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。 | 対応なし | 北海道開発局 建設部 道路計画課 (課長 橋本幸) |

| 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) |
|---|------|--------------|---|------|------------------------------------|
| 一般国道278号 鹿部道路 (H10～H24) 北海道開発局 | 5年以内 | 58 | <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 計画時：66億円 実績：58億円 ・費用対効果分析結果 効果：270億円、費用：100億円 <p>【事業の効果の発現状況】</p> <p>①火山噴火時の住民の避難ルートの強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・危険箇所や隘路区間を回避した新たな避難経路が確保され、迅速な避難の確実性・安全性が向上 <p>②津波災害時の避難ルートの強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当該道路が「鹿部町津波避難計画」の避難目標地点に選定され、緊急避難通路も整備されるなど、住民の迅速で円滑な避難に寄与 <p>③道路交通の安全性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道から大型車の転換が図られ、死傷事故件数が約3割減少するなど、道路交通の安全性が向上 <p>④観光地への利便性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域計画で推進している観光地への利便性向上が図られるなど、地域の観光振興に寄与 <p>⑤救急搬送の安定性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ドクターヘリのランデブーポイントとなる鹿部飛行場へのアクセス強化など、医療施設への迅速性及び安定性の高い救急搬送ルートが確保され、地域医療の確保に寄与 <p>【事業実施による環境の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・環境影響評価の対象外事業である。 <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・人口は、部分開通前約49百人（H17）→開通後約42百人（H27）となっている。 ・漁業就業員1人当たり漁獲量は、部分開通前約20.5t/人（H17）→開通後約20.9t/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"> ・鹿部道路の整備により、落石、土砂崩壊等の危険箇所及び現道隘路区間の解消を図り、道路の安全な通行の確保など、当初の目的が達成されていることから、今後の事後評価の必要性はないものとする。 <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"> ・地域の事業に対する理解を得ることにより、現道の防災点検要対策箇所や線形不良区間等を重点的に整備するなど、早期に現道課題を解決し、事業を円滑に進めることができた。 ・今後も、早い段階から、計画的かつ綿密な関係機関との連絡・調整が重要である。 | 対応なし | 北海道開発局 建設部 道路計画課 (課長 橋本幸) |

| 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) |
|--|------|--------------|--|------|------------------------------------|
| 一般国道334号 宇登呂道路 (S60~H24) 北海道開発局 | 5年以内 | 129 | <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 計画時：102億円 実績：129億円 ・費用対効果分析結果 効果：453億円、費用：246億円 <p>【事業の効果の発現状況】</p> <p>①通行規制の緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> ・防災上の要対策箇所が解消し、通行規制基準が緩和されるなど、道路交通の安全性及び確実性が向上 <p>②住民生活の安定性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・防災上の要対策箇所が解消し、通行規制基準が緩和（連続雨量70mm以上→140mm以上）されたことで、通行止めによる大規模迂回や集落の孤立化が減少し、住民生活の安定性向上に寄与 <p>③水産品の流通利便性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・道路線形の不良や狭小幅員などの改善により、安定性の高いルートが確保され、水産品の流通利便性向上に寄与 <p>④救急搬送の安定性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高次医療施設への安全性及び確実性の高い救急搬送ルートが確保され、地域医療の確保に寄与 <p>⑤地域プロジェクトの支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域拠点へのアクセスが向上するなど、観光・漁業の基盤産業を支える地域プロジェクトに貢献 <p>【事業実施による環境の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・環境影響評価の対象外事業である。 <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1.6万人（S60）→ 開通後1.2万人（H27）であり、減少傾向にある。 ・漁獲金額は、事業化当時約54億円（S60）→開通後約101億円（H27）となっている。 ・観光入込客数は、事業化当時約1,102千人（S60）→開通後約1,183千人（H28）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"> ・宇登呂道路の整備により、土砂崩壊を要因とする通行規制区間、危険個所の解消を図り道路の安全な通行の確保など当初の目的が達成されていることから、今後の事後評価の必要性はないものと考える。 <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"> ・工事工程の調整や町並み景観などを検討するための関係機関で構成される連絡調整会議を開催するなど、近接する他事業と連携することで、事業を円滑に進めることができた。 ・今後も、早い段階から計画的かつ十分な関係機関との連絡・調整が重要である。 | 対応なし | 北海道開発局 建設部 道路計画課 (課長 橋本幸) |

| 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) |
|--|------|--------------|---|------|--|
| 東北横断自動車道 釜石秋田線 (遠野～宮守) (H15～H27) 東北地方整備局 | 5年以内 | 206 | <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）：65百台/日（現道部） 実績（H29）：75百台/日（当該路線） ・事業費 整備前：237億円（完成） 実績：206億円（完成） ・費用便益比 B/C=1.8（B=496億円 C=276億円） <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"> ・遠野市～新花巻駅（整備前：50分→整備後：45分） ②第二種空港へのアクセス向上の状況 <ul style="list-style-type: none"> ・遠野市～花巻空港（整備前：49分→整備後：45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"> ・遠野市～花巻市（整備前：53分→整備後：50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"> ・花巻温泉郷（整備前H23：95万人→整備後H28：109万人） ⑤三次医療施設へのアクセス向上の状況 <ul style="list-style-type: none"> ・遠野市～岩手県立中部病院（整備前：56分→整備後：51分） <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○沿線の開発状況 <ul style="list-style-type: none"> ・平成28年3月 遠野東工業団地の拡張整備が決定 ○高規格幹線道路の整備状況 <ul style="list-style-type: none"> ・三陸沿岸道路 平成26年3月 高田道路開通、平成27年11月 吉浜道路開通、平成29年11月 山田宮古道路開通 ・東北横断自動車道釜石秋田線（釜石～花巻） 平成30年度 釜石JCT～釜石西IC間（L=6.0km）、遠野住田IC～遠野IC間（L=11.0km）開通予定 <p>【今後の事後評価及び改善措置の必要性】</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、現時点では事後評価及び改善措置の必要性はない。 ・なお、今後のネットワーク完成等、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>【同種事業の計画・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"> ・本事業は一般的な整備効果に加えて、釜石港へのアクセス向上による物流支援等地域特有の効果を発現している。同種事業においても想定される地域特有の課題解消や整備効果等について、事業進捗とともに把握に努める必要がある。 ・また、防雪柵設置区間見直しによるコスト縮減等を行っており、同種事業への反映に努める必要がある。 | 対応なし | 東北地方整備局 道路部 道路計画第一課 (課長 舟波昭一) |

| 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) |
|--|------|--------------|--|------|--|
| 東北横断自動車道 釜石秋田線 (宮守～東和) (H15～H24) 東北地方整備局 | 5年以内 | 503 | <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)：70百台/日（現道部） 実績(H29)：104百台/日（当該路線） 事業費 整備前：772億円（完成） 実績：503億円（完成） 費用便益比 B/C=1.5（B=1,176億円 C=771億円） <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 ・遠野市～新花巻駅（整備前：56分→整備後：50分） ②第二種空港へのアクセス向上の状況 ・遠野市～花巻空港（整備前：60分→整備後：49分） ③日常活動圏の中心都市へのアクセス向上の状況 ・遠野市～花巻市（整備前：63分→整備後：53分） ④主要な観光地へのアクセス向上による効果 ・花巻温泉郷（整備前H23：95万人→整備後H28：109万人） ⑤三次医療施設へのアクセス向上の状況 ・遠野市～岩手県立中部病院（整備前：64分→整備後：56分） <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○沿線の開発状況 ・平成28年3月 遠野東工業団地の拡張整備が決定 ○高規格幹線道路の整備状況 ・三陸沿岸道路 平成26年3月 高田道路開通、平成27年11月 吉浜道路開通、平成29年11月 山田宮古道路開通 ・東北横断自動車道釜石秋田線（釜石～花巻） 平成30年度 釜石JCT～釜石西IC間（L=6.0km）、遠野住田IC～遠野IC間（L=11.0km）開通予定 <p>【今後の事後評価及び改善措置の必要性】</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、現時点では事後評価及び改善措置の必要性はない。 ・なお、今後のネットワーク完成等、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>【同種事業の計画・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"> ・本事業は一般的な整備効果に加えて、釜石港へのアクセス向上による物流支援等地域特有の効果を発現している。同種事業においても想定される地域特有の課題解消や整備効果等について、事業進捗とともに把握に努める必要がある。 ・また、防雪柵設置区間見直しによるコスト縮減等を行っており、同種事業への反映に努める必要がある。 | 対応なし | 東北地方整備局 道路部 道路計画第一課 (課長 舟波昭一) |

| 事業名 (事業実施期間) 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 事後評価の評価項目 | 対応方針 | 担当課 (担当課長名) |
|--|------|--------------|--|------|--|
| 一般国道46号 角館バイパス (H9～H24) 東北地方整備局 | 5年以内 | 171 | <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 171億円、工期 平成12年度～平成24年度 B/C 1.3 (B: 365億円、C: 283億円) (事業の効果の発現状況)</p> <p>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 ・仙北市～秋田空港 (開通前: 73分→開通後: 64分)</p> <p>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 ・仙北市～秋田港 (開通前: 93分→開通後: 85分)</p> <p>③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する ・仙北市～秋田市 (開通前: 91分→開通後: 82分)</p> <p>④主要な観光地へのアクセス向上による効果 ・角館の桜まつり時の状況 観光期における渋滞箇所の通過時間 (下り 開通前: 113分→開通後: 1分、上り 開通前: 30分→開通後: 7分)</p> <p>⑤三次医療施設へのアクセス向上の状況 ・仙北市～秋田赤十字病院 (開通前: 76分→開通後: 68分) 他6項目に該当 (社会経済情勢の変化) ・H17.9: 角館町、田沢湖町、西木村が合併し、仙北市となる。 (人口: H7 角館町: 1.5万人、田沢湖町: 1.3万人、西木村: 0.6万: 合計3.4万人→H27 約3.0万人) ・H27.8: 「農業・医療ツーリズム」のための改革拠点として国家戦略特区 (地方創生特区) に指定 (今後の事後評価の必要性) 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。 (改善措置の必要性) 事業の目的に対する効果を発現しており、現時点では改善措置の必要性はない。 ただし、社会状況等の変化に応じて完成形の整備を検討する。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直し必要性) ・本事業は一般的な整備効果に加えて、観光期の混雑緩和等地域特有の効果が発現している。同種事業においても想定される地域特有の課題解消や整備効果等について、事業の進捗とともに把握に努める必要がある。 ・また、橋梁工事 (耐候性鋼材の採用、下部工の見直し等) に関わるコスト縮減等を行っており、同種事業への反映に努める必要がある。</p> | 対応なし | 東北地方整備局 道路部 道路計画第一課 (課長 舟波昭一) |

| 事業名 (事業実施期間) 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 事後評価の評価項目 | 対応方針 | 担当課 (担当課長名) |
|---|------|--------------|--|------|--|
| 一般国道13号 米沢拡幅 (H11~H24) 東北地方整備局 | 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（道路交通センサス、交通実態調査） 開通前(H17)：14,077台/日 実績(H29)：10,118台/日 事業費 60億円（完成） 費用便益比 B/C=1.03 (B=101億円、C=98億円) <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ol style="list-style-type: none"> 交通混雑緩和によるICアクセス性向上 <ul style="list-style-type: none"> 交通容量が拡大し、交通量の減少と合わせて混雑度は約8割低減（拡幅前：1.41 ⇒ 拡幅後：0.29） 冬期交通環境の改善 <ul style="list-style-type: none"> 除雪がスムーズとなり、冬期交通環境が改善（拡幅前：24km/h低下 ⇒ 拡幅後：5km/h低下） 事故減少 <ul style="list-style-type: none"> 死傷事故件数が約7割減少し、正面衝突等の重大事故も削減（開通前：36件 ⇒ 開通後：12件） 周辺開発支援 <ul style="list-style-type: none"> 米沢拡幅と東北中央道の整備に伴い、沿線工業団地の企業立地が促進 イベント開催時の速度低下改善 <ul style="list-style-type: none"> 上杉まつり開催時の速度低下が、拡幅後は走行速度が向上（開通前：35.5km/h ⇒ 開通後：48.2km/h） <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○沿線の米沢オフィス・アルカディア、米沢八幡原中核工業団地の立地状況 ・H10当時49事業所 ⇒ H29現在74事業所（伸び率1.51） ○高規格幹線道路の整備状況 ・東北中央自動車道 H24年 4月 地域活性化インターチェンジとして米沢中央ICの連結許可 H29年 11月 福島大笹生IC~米沢北ICが全線開通 <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及び改善措置の必要性はないと考える。 <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"> ・本事業は一般的な整備効果に加えて、東北中央道との一体的な道路網整備による企業立地の進展など、地域特有の効果を発現している。同種事業においても地域特有の課題解消や整備効果等について、把握に努める必要がある。 | 対応なし | 東北地方整備局 道路部 道路計画第一課 (課長 舟波昭一) |

| 事業名 (事業実施期間) 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 事後評価の評価項目 | 対応方針 | 担当課 (担当課長名) |
|---|------|--------------|---|------|--|
| 一般国道45号 八戸南環状道路 (H3～H25) 東北地方整備局 | 5年以内 | 435 | <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） 整備前(H22)：22,588台/日（現道部）、5,520台/日（当該路線） 実績(H27)：20,165台/日（現道部）、7,808台/日（当該路線） ・事業費 整備前：435億円 実績：435億円 ・費用便益比 B/C=1.3（B=941億円 C=698億円） <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"> ・階上町～東北新幹線八戸駅 現況：45分→整備後：38分 ②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"> ・階上町～青森空港 現況：134分→整備後：123分 ③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 <ul style="list-style-type: none"> ・久慈市～八戸市 現況：74分→整備後：73分 ④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"> ・階上町～八戸市 現況：34分→整備後：33分 ⑤三次医療施設へのアクセス向上の状況 <ul style="list-style-type: none"> ・おいらせ町～八戸市立市民病院 現況：44分→整備後：38分 <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○新幹線の整備状況 <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 ○高規格幹線道路の整備状況 <ul style="list-style-type: none"> ・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 ・東北縦貫自動車道八戸線 平成30年度 上北天間林道路（上北IC～（仮）天間林（1）IC）開通予定 延長7.8km | 対応なし | 東北地方整備局 道路部 道路計画第一課 (課長 舟波昭一) |

| 事業名 (事業実施期間) 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 事後評価の評価項目 | 対応方針 | 担当課 (担当課長名) |
|---|------|--------------|---|------|--|
| 一般国道45号 八戸南道路 (H7～H24) 東北地方整備局 | 5年以内 | 226 | <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） 整備前(H22)：12,303台/日（現道部）、2,920台/日（当該路線） 実績(H27)：5,569台/日（現道部）、8,083台/日（当該路線） 事業費 整備前：235億円 実績：226億円 費用便益比 B/C=1.5（B=515億円 C=346億円） <p>【事業の効果の発現状況】</p> <p>①新幹線駅へのアクセス向上の状況</p> <ul style="list-style-type: none"> 階上町～東北新幹線八戸駅 現況：45分→整備後：41分 <p>②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</p> <ul style="list-style-type: none"> 階上町～青森空港 現況：134分→整備後：130分 <p>③重要港湾へのアクセス向上の状況</p> <ul style="list-style-type: none"> 階上町～八戸港 現況：42分→整備後：38分 <p>④日常活動圏の中心都市へのアクセス向上の状況</p> <ul style="list-style-type: none"> 階上町～八戸市 現況：34分→整備後：30分 <p>⑤三次医療施設へのアクセス向上の状況</p> <ul style="list-style-type: none"> 階上町～八戸市立市民病院 現況：27分→整備後：23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>○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 東北縦貫自動車道八戸線 平成30年度 上北天間林道路（上北IC～（仮）天間林（1）IC）開通予定 延長7.8km | 対応なし | 東北地方整備局 道路部 道路計画第一課 (課長 舟波昭一) |

| 事業名 (事業実施期間) 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 事後評価の評価項目 | 対応方針 | 担当課 (担当課長名) |
|---|------|--------------|---|------|--|
| 一般国道45号 上北道路 (H17～H24) 東北地方整備局 | 5年以内 | 245 | <p>【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通量（交通量調査） 整備前(H24)：15,681台/日（現道部） 実績(H29)：14,107台/日（現道部）、4,392台/日（当該路線） ・事業費 整備前：245億円 実績：245億円 ・費用便益比 B/C=4.1（B=1,374億円 C=339億円） <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ol style="list-style-type: none"> ①新幹線駅へのアクセス向上の状況 <ul style="list-style-type: none"> ・おいらせ町～東北新幹線七戸十和田駅 現況：40分→整備後：34分 ②重要港湾へのアクセス向上の状況 <ul style="list-style-type: none"> ・青森市～八戸港 現況：119分→整備後：106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"> ・七戸町～八戸市 現況：63分→整備後：52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"> ・道の駅おがわら湖 現況：270千人→整備後：303千人 ⑤三次医療施設へのアクセス向上の状況 <ul style="list-style-type: none"> ・七戸町～八戸市立市民病院 現況：63分→整備後：52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>○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 ・東北縦貫自動車道八戸線 平成30年度 上北天間林道路（上北IC～（仮）天間林（1）IC）開通予定 延長7.8km | 対応なし | 東北地方整備局 道路部 道路計画第一課 (課長 舟波昭一) |

| 事業名 (事業実施期間) 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 事後評価の評価項目 | 対応方針 | 担当課 (担当課長名) |
|---|------|--------------|---|------|--|
| 一般国道4号 石鳥谷バイパス (H19～H24) 東北地方整備局 | 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"> ・交通量（道路交通センサス、トラカンデータ） 整備前(H22)：16,800台/日（当該路線） 実績(H28)：17,500台/日（当該路線） ・事業費 整備前：27億円（完成） 実績：27億円（完成） ・費用便益比 B/C=2.0 (B=90億円 C=46億円) <p>※費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。</p> <p>【事業の効果の発現状況】</p> <p>①新幹線駅へのアクセス向上の状況</p> <ul style="list-style-type: none"> ・石鳥谷バイパス終点～新花巻駅 現況：22分→整備後：21分 <p>②第二種空港へのアクセス向上の状況</p> <ul style="list-style-type: none"> ・石鳥谷バイパス終点～花巻空港（現況：14分→整備後：13分） <p>③当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間のアクセス向上の状況</p> <ul style="list-style-type: none"> ・盛岡市～花巻市（現況：72分→整備後：71分） <p>④日常活動圏の中心都市へのアクセス向上の状況</p> <ul style="list-style-type: none"> ・石鳥谷総合支所～花巻市（現況：22分→整備後：19分） <p>⑤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"> ・道の駅石鳥谷へのアクセス性が向上 花巻空港～道の駅石鳥谷（現況：13分→整備後：10分） 隣接施設…南部杜氏伝承館など <p>⑥三次医療施設へのアクセス向上の状況</p> <ul style="list-style-type: none"> ・花巻市石鳥谷町中寺林～岩手医科大学附属病院 ※三次救急、矢巾町への移転後を想定 （現況：26分→整備後25分） <p>【社会経済情勢の変化】</p> <p>○周辺道路の整備状況</p> <ul style="list-style-type: none"> ・東北横断自動車道釜石秋田線（釜石～花巻） 平成24年11月 宮守～東和間（L=24km）開通 平成27年12月 遠野～宮守間（L=9km）開通 ・国道4号 平成29年4月 金ヶ崎拡幅（L=5.2km）事業化 <p>【今後の事後評価及び改善措置の必要性】</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、現時点では事後評価及び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"> ・事業の目的に対する効果は概ね発現しているものの、地域特有の効果把握等が必ずしも十分とは言えず、同種事業ではその把握に努める必要がある。 ・橋梁に新技術の支承や伸縮装置を用いる等のコスト縮減を行っており、同種事業への反映に努める必要がある。 | 対応なし | 東北地方整備局 道路部 道路計画第一課 (課長 舟波昭一) |

| 事業名 (事業実施期間) 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 事後評価の評価項目 | 対応方針 | 担当課 (担当課長名) |
|---|------|--------------|---|------|--|
| 一般国道45号 宮古道路 (H15～H24) 東北地方整備局 | 5年以内 | 140 | <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(H17)：198百台/日（現道部） 実績(H29)：133百台/日（現道部）93百台/日（当該路線） 事業費 整備前：190億円 実績：140億円 費用便益比 B/C=3.5（B=715億円 C=207億円） <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ol style="list-style-type: none"> 隣接した日常活動圏中心都市間の連絡状況 <ul style="list-style-type: none"> 宮古市（津軽石地区）～盛岡市間（現況：131分→整備後：120分） 日常活動圏中心都市へのアクセス向上の状況 <ul style="list-style-type: none"> 山田町～宮古市（千徳地区）（現況：36分→整備後：35分） 三次医療施設へのアクセス向上の状況 <ul style="list-style-type: none"> 宮古市（津軽石地区）～岩手医科大学附属病院（現況：133分→整備後121分） 現道等における交通量の減少、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"> 対象区間の現道における死傷事故件数（H19～H22:64件/3年 ⇒ H25～H28:27件/3年） <p>【社会経済情勢の変化】</p> <p>○周辺道路の整備状況</p> <ul style="list-style-type: none"> 三陸沿岸道路（釜石～宮古） 平成29年11月 三陸沿岸道路 山田～宮古南 開通（平成23年に新規事業化） <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>【同種事業の計画・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"> 一般的な整備効果に加えて地域特有の効果を発現している。同種事業においても地域特有の課題解消や整備効果等について、把握に努める必要がある。 法面の植生について、新技術の現場発生木材（チップ材）を活用する等のコスト縮減を行っており、同種事業への反映に努める必要がある。 | 対応なし | 東北地方整備局 道路部 道路計画第一課 (課長 舟波昭一) |

| 事業名 (事業実施期間) 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 事後評価の評価項目 | 対応方針 | 担当課 (担当課長名) |
|---|------|--------------|---|------|--|
| 一般国道4号 三本木古川拡幅 (S41~H24) 東北地方整備局 | 5年以内 | 231 | <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（全国道路・街路交通情勢調査、交通実態調査） 整備前（S52）：17,700台/日 整備後（H29）：30,600台/日 ・全体事業費 231億円、工期 昭和41年度～平成24年度 ・費用便益比 B/C=1.3（B：1,170億円、C：880億円） <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ol style="list-style-type: none"> ①日常活動圏の中心都市へのアクセス向上 <ul style="list-style-type: none"> ・大崎市～大衡村（整備前：28分→整備後：25分） ②主要な観光地へのアクセス向上 <ul style="list-style-type: none"> ・みちのく古川食の蔵醸室～ひまわりの丘（整備前：29分→整備後：23分） ③三次医療施設へのアクセス向上 <ul style="list-style-type: none"> ・大衡村～大崎市民病院（整備前：28分→整備後：23分） ・大和町～大崎市民病院（整備前：35分→整備後：29分） 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 <ul style="list-style-type: none"> ・現道（H12～H18開通区間）における死傷事故件数（138件/4年→92件/4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> <p>○人口、産業等の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・製造品出荷額（工業統計、経済センサス活動調査） 大崎市 S41事業化当時78億円→H27現在3,188億円（伸率41倍） 大衡村 S41事業化当時0.3億円→H27現在3,220億円（伸率12,651倍） <p>○周辺道路の整備状況</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成28年度に、一般国道4号 大衡道路（L=4.5km）が新規事業化 <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"> ・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"> ・本事業は事業期間が長いこと、社会情勢変化等が生じており、必ずしも整備前後の比較が容易に行えない場合も見受けられた。以上から、同種事業においてはデータ蓄積上の工夫等が必要である。 ・また、L型側溝にスリップフォーム工法を採用する等のコスト縮減を行っており、同種事業への反映に努める必要がある。 | 対応なし | 東北地方整備局 道路部 道路計画第一課 (課長 舟波昭一) |

| 事業名 (事業実施期間) 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 事後評価の評価項目 | 対応方針 | 担当課 (担当課長名) |
|---|------|--------------|---|------|--|
| 一般国道7号 象潟仁賀保道路 (H17～H27) 東北地方整備局 | 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) 全体事業費 340億円、工期 平成19年度～平成28年度 B/C 1.7 (B: 844億円、C: 483億円) (事業の効果の発現状況)</p> <p>①新幹線駅へのアクセス向上の状況 ・にかほ市～秋田駅 (開通前: 99分→開通後: 78分)</p> <p>②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 ・にかほ市～秋田空港 (開通前: 78分→開通後: 58分)</p> <p>③重要港湾へのアクセス向上の状況 ・にかほ市～秋田港 (開通前: 101分→開通後: 80分)</p> <p>④日常活動圏の中心都市へのアクセス向上の状況 ・にかほ市～由利本荘市 (開通前: 41分→開通後: 35分)</p> <p>⑤三次医療施設へのアクセス向上の状況 ・にかほ市～秋田大学医学部附属病院 (開通前: 92分→開通後: 71分) 他11項目に該当 ※開通後は一体評価区間である仁賀保本荘道路の効果も含む (社会経済情勢の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> 人口(にかほ市・由利本荘市): H12事業化当時: 12.3万人⇒H29: 現在10.4万人(伸び率: 0.85) 電子部品関連の地元主力企業が本荘由利地域へ2工場を新設(H28.10) 道の駅「象潟」が重点道の駅に選定(H27.1) 周辺道路は、H25に遊佐象潟道路(仮)遊佐鳥海IC～象潟IC)が新規事業化 <p>(今後の事後評価の必要性) 事業の目的に対する効果を概ね発現しているが、今後のネットワークの完成後に改めて事後評価を実施。 (改善措置の必要性) 事業の目的に対する効果を概ね発現しているが、今後のネットワークの完成後に改めて事後評価を実施し、改善措置の必要性等を検討する。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・本事業は一般的な整備効果に加えて地域特有の効果を発現している。同種事業においても地域特有の課題解消や整備効果等について、把握に努める必要がある。 ・また、法面防草工に新技術のポリプロピレン製中空積層板を採用する等のコスト縮減を行っており、同種事業への反映に努める必要がある。</p> | 対応なし | 東北地方整備局 道路部 道路計画第一課 (課長 舟波昭一) |

| 事業名 (事業実施期間) 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 事後評価の評価項目 | 対応方針 | 担当課 (担当課長名) |
|---|------|--------------|--|------|--|
| 一般国道7号 仁賀保本荘道路 (H12～H24) 東北地方整備局 | 5年以内 | 406 | <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 406億円、工期 平成14年度～平成24年度 B/C 1.9 (B: 1,237億円、C: 654億円) (事業の効果の発現状況)</p> <p>①新幹線駅へのアクセス向上の状況 ・にかほ市～秋田駅 (開通前: 99分→開通後: 78分)</p> <p>②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 ・にかほ市～秋田空港 (開通前: 78分→開通後: 58分)</p> <p>③重要港湾へのアクセス向上の状況 ・にかほ市～秋田港 (開通前: 101分→開通後: 80分)</p> <p>④日常活動圏の中心都市へのアクセス向上の状況 ・にかほ市～由利本荘市 (開通前: 41分→開通後: 35分)</p> <p>⑤三次医療施設へのアクセス向上の状況 ・にかほ市～秋田大学医学部附属病院 (開通前: 92分→開通後: 71分) 他11項目に該当 ※開通後は一体評価区間である象潟仁賀保道路の効果も含む</p> <p>(社会経済情勢の変化) ・人口 (にかほ市・由利本荘市) : H12事業化当時: 12.3万人⇒H29: 現在10.4万人 (伸び率: 0.85) ・電子部品関連の地元主力企業が本荘由利地域へ2工場を新設 (H28.10) ・道の駅「象潟」が重点道の駅に選定 (H27.1) ・周辺道路は、H25に遊佐象潟道路 (仮) 遊佐鳥海IC～象潟IC) が新規事業化 (今後の事後評価の必要性)</p> <p>事業の目的に対する効果を概ね発現しているが、今後のネットワークの完成後に改めて事後評価を実施。 (改善措置の必要性)</p> <p>事業の目的に対する効果を概ね発現しているが、今後のネットワークの完成後に改めて事後評価を実施し、改善措置の必要性等を検討する。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)</p> <p>・本事業は一般的な整備効果に加えて地域特有の効果を発現している。同種事業においても地域特有の課題解消や整備効果等について、把握に努める必要がある。</p> <p>・また、法面防草工に新技術のポリプロピレン製中空積層板を採用する等のコスト縮減を行っており、同種事業への反映に努める必要がある。</p> | 対応なし | 東北地方整備局 道路部 道路計画第一課 (課長 舟波昭一) |

| 事業名 (事業実施期間) 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 事後評価の評価項目 | 対応方針 | 担当課 (担当課長名) |
|--|------|--------------|---|------|--|
| 一般国道13号 神宮寺バイパス (H10～H24) 東北地方整備局 | 5年以内 | 141 | <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、交通量調査） 開通前（H17）：17,600台/日（現道部） 実績（H29）：14,200台/日（当該路線） ・事業費 整備前：230億円（完成） 実績：141億円（暫定） ・費用便益比 B/C=3.0（B=728億円 C=242億円） <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"> ・大仙市西仙北地区～大曲駅（現況：31分⇒整備後：26分） ②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"> ・大仙市～秋田空港（現況：68分⇒整備後：63分） ③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する <ul style="list-style-type: none"> ・大仙市～秋田市（現況：92分⇒整備後：87分） ④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"> ・大仙市西仙北地区～大仙市（現況：35分⇒整備後：30分） <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"> ・東北中央自動車道 H27年度 横堀道路（(仮)下院内IC～(仮)雄勝こまちIC）事業化。 H28年11月 院内道路（(仮)上院内IC～(仮)下院内IC）開通。 H29年度 真室川雄勝道路（(仮)及位IC～(仮)上院内IC）事業化。 <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業当初の目的に対し、交通混雑の解消や冬期における道路交通の安全性の向上等の効果を発現していることから、今後の事後評価及び改善措置の必要はないと考える。 <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 舟波昭一) |

| 事業名 (事業実施期間) 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 事後評価の評価項目 | 対応方針 | 担当課 (担当課長名) |
|---|------|--------------|---|------|--|
| 一般国道112号 鶴岡北改良 (H15～H24) 東北地方整備局 | 5年以内 | 98 | <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（交通量調査） 開通前(H23)：205百台/日（現道部） 実績(H29)：150百台/日（現道部）、117百台/日（当該路線） ・事業費 98億円 ・費用便益比 B/C=1.1 (B=165億円 C=150億円) <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"> ・道形交差点の旅行速度（18km/h⇒26km/h） ②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する <ul style="list-style-type: none"> ・鶴岡市役所～酒田市役所（50分⇒48分） 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"> ・対象区間および旧道における死傷事故件数（H21～H23：56件/3年⇒H25～H27：43件/3年） <p>【事業実施による環境の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・茅原北土地区画整理事業（H27～H33） <p>【社会経済情勢の変化】</p> <p>○周辺道路の整備状況</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7号 <ul style="list-style-type: none"> 平成24年10月 鶴岡バイパス L=5.9km 開通 <p>【今後の事後評価及び改善措置の必要性】</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及び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。 | 対応なし | 東北地方整備局 道路部 道路計画第一課 (課長 舟波昭一) |

| 事業名 (事業実施期間) 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 事後評価の評価項目 | 対応方針 | 担当課 (担当課長名) |
|--|------|--------------|---|------|---|
| 一般国道4号 氏家矢板バイパス (S58~H24) 関東地方整備局 | 5年以内 | 439 | <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 (H21) : 276百台/日 (旧道) 整備後 (H26) : 58百台/日 (旧道)、247百台/日 (当該路線) ・事業費 計画時: 360億円 実績: 439億円 ・費用便益比 B/C=2.1 (B=1,668億円、C=788億円) <p>(事業の効果の発現状況)</p> <ol style="list-style-type: none"> ①円滑なモビリティの確保 <ul style="list-style-type: none"> ・並行する国道4号旧道の交通量が減少し損失時間の削減が図れた。 ②都市の再生 <ul style="list-style-type: none"> ・氏家駅西部土地区画整理事業と連携し、良好な市街地を形成。 ③国土・地域ネットワークの構築 <ul style="list-style-type: none"> ・地域高規格道路である常総・宇都宮東部連絡道路の一部を構築。 ④安全で安心できる暮らしを確保 <ul style="list-style-type: none"> ・三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる。 ⑤災害への備え <ul style="list-style-type: none"> ・並行する東北自動車道の代替路線として機能。 <p>(事業実施による環境の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・特になし <p>(社会経済情勢の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・沿線市町 (矢板市、さくら市、高根沢町) の人口は、東北道、東北新幹線等の整備もあり、バイパス整備前後で約2割増加 (S60: 9.4万人→H27: 10.8万人) しており、県全体を上回る伸び率。 ・平成26年時点における沿線市町の建物用地比率は、整備前の昭和51年に比べて、約3倍に増加。 <p>(今後の事後評価の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本事業の実施により、事業目的である交通渋滞の緩和、交通安全の確保、地域振興の支援について、様々な整備効果が発現しており、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"> ・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"> ・当該事業では、土地区画整理事業との連携により、概ね円滑な用地取得がなされていることから、同種事業の計画・調査にあたっては、他事業との連携により、効率的に事業を推進する工夫を図ることが必要である。 ・また、事業化後に実施した地質調査から軟弱地盤対策を追加していることから、事業化段階においても、地形の判読、文献だけではなく、近年では自治体等における地質調査結果のデータベース化が進んでいることから、これらも活用し、設計精度を上げて当初事業費を算出する必要がある。 | 対応なし | 関東地方整備局 道路部 道路計画第一課 (課長 松實 崇博) |

| 事業名 (事業実施期間) 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (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 石橋宇都宮バイパス (S45~H24) 関東地方整備局 | 5年以内 | 600 | <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 (S55) : 150万台/12h (現道) 整備後 (H27) : 104万台/12h (現道)、549万台/日 (当該路線) ・事業費 計画時: 550億円 実績: 600億円 ・費用便益比 B/C=4.9 (B=10,217億円、C=2,081億円) <p>(事業の効果の発現状況)</p> <ol style="list-style-type: none"> ①円滑なモビリティの確保 <ul style="list-style-type: none"> ・並行する国道4号現道の交通量が減少し損失時間の削減が図れた。 ②都市の再生 <ul style="list-style-type: none"> ・宇都宮環状道路の一部を形成し、市街地への流入する通過交通を削減。 ③国土・地域ネットワークの構築 <ul style="list-style-type: none"> ・地域高規格道路である茨城西部・宇都宮広域連絡道路の一部を構築。 ④安全で安心できる暮らしを確保 <ul style="list-style-type: none"> ・三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる。 ⑤安全な生活環境の確保 <ul style="list-style-type: none"> ・国道4号現道の交通量が減少し、安全な生活環境を確保。 ⑥災害への備え <ul style="list-style-type: none"> ・並行する東北自動車道の代替路線として機能。 <p>(事業実施による環境の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・特になし <p>(社会経済情勢の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・沿線市町 (宇都宮市、上三川町) の人口は、東北道、東北新幹線等の整備もあり、バイパス整備前後で約3割増加 (S55: 43万人→H27: 55万人) しており、県全体を上回る伸び率。 ・平成26年時点における沿線市町の建物用地比率は、全線暫定2車線開通前の昭和51年に比べて、約3倍に増加。 <p>(今後の事後評価の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本事業の実施により、事業目的である広域幹線道路網の形成、交通渋滞および交通事故の緩和、地域振興の支援について、様々な整備効果が発現しており、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"> ・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"> ・当該事業の都市計画決定を契機に、宇都宮市が複数の路線からなる環状道路を計画し、連携して事業を推進することで、バイパス機能だけでなく、環状道路機能を早期に発現しているように、同種事業の計画・調査にあたっては、他事業との連携により、更なる効果を発現する工夫を図ることが必要である。 ・また、事業化後に実施した地質調査から軟弱地盤対策を追加していることから、事業化段階においても、地形の判読、文献だけではなく、近年では自治体等における地質調査結果のデータベース化が進んでいることから、これらも活用し、設計精度を上げて当初事業費を算定する必要がある。 | 対応なし | 関東地方整備局 道路部 道路計画第一課 (課長 松實 崇博) |

| 事業名 (事業実施期間) 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (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19号 塩尻北拡幅 (S58~H24) 関東地方整備局 | 5年以内 | 201 | <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201億円、工期 昭和58年度～平成24年度 B/C 1.2 (B: 454億円、C: 390億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 国道19号および並行路線の速度向上に伴い損失時間が減少。 ・ 広丘駅前広場整備事業(東口、西口)、広丘駅北土地区画整理事業、吉田原土地区画整理事業と一体化した整備を推進。 ・ 塩尻市移動円滑化基本構想の重点整備地区における特定経路に指定。 <p>(社会経済情勢の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 塩尻市の人口は、開通前後で約2割増加、県全体を上回る伸び率。 ・ 開通後(H26)の沿線地区の建物用地比率は、事業化前(S51)と比べて約2倍。 ・ 製造品出荷額は、事業化前(S55)は県内第7位、その後出荷額が増加、開通後(H27)は県内第1位。 ・ 塩尻市の業種別製造品出荷額は、情報通信機械器具製造業の占める割合が、全体の約7割。 <p>(今後の事後評価の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 必要なし。 (改善措置の必要性) ・ 必要なし。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・ 他事業との連携により、効率的・効果的に事業を推進する工夫が必要。 | 対応なし | 関東地方整備局 道路計画第一課 (課長 松實 崇博) |

| 事業名 (事業実施期間) 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (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 西高岡拡幅 (S52~H25) 北陸地方整備局 | 5年以内 | 235 | <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：32,900台/日(H13) 整備後：28,900台/日(H29) ・全体事業費 整備前：200億円 整備後：235億円 ・費用便益比 B/C=1.1 (B：616億円、C：552億円) <p>(事業の効果の発現状況)</p> <p>本事業の整備により、走行時間の短縮、交通事故件数の減少、災害に強い道路ネットワークの形成、国際拠点港湾(伏木富山港)へのアクセス向上、日常活動圏中心都市へのアクセス向上、第三次医療施設へのアクセス向上、土地区画整理事業など周辺地域開発の支援等の効果は得られている。事業前に比べて交通量は約1.5倍に増加し、また、渋滞や交通事故件数は減少しているなど、効果は得られている。</p> <p>(事業実施による環境の変化)</p> <p>特になし</p> <p>(社会経済情勢の変化)</p> <p>事業区間周辺では、能越自動車道、主要地方道高岡環状線、都市計画道路が整備されるなど、当該事業を介した交通ネットワークが形成されている。</p> <p>事業着手時から人口は減少傾向にあり、世帯数は増加傾向にあるが、事業実施に伴う大きな社会経済情勢などの変化はない。</p> <p>(今後の事後評価の必要性)</p> <p>事業が完了し、日常的な道路利用がなされている。</p> <p>費用便益比(B/C)は1.1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と考えられる。</p> <p>(改善措置の必要性)</p> <p>本事業を介した交通ネットワークが形成されており、今後も事業効果が発現されるため、改善措置の必要性はないと考えられる。</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)</p> <p>同種事業の計画・調査にあたっては、事業区間周辺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を随時実施・公表していくことが重要である。</p> <p>事業中に判明した事業費増加や事業期間の延長、並行する高規格幹線道路の整備に伴う事業区間の見直しについては、他事業に反映していくことで、効率的な事業展開に努める。</p> <p>事業評価手法の見直しの必要性については、事業目的の効果を確認していることから、見直しの必要性はないと考えるが、今後も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 | 北陸地方整備局 道路計画課 (課長 御器谷昭央) |

| 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) |
|---|------|--------------|---|------|-------------------------------|
| 一般国道1号 藤枝岡部IC関連 (H7～H24) 中部地方整備局 | 5年以内 | 313 | <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"> ・計画交通量 整備前：8,000台/日 実績：5,200台/日 ・全体事業費 計画時：310億円 実績：313億円 ・工期 平成7年度～平成24年度 ・費用便益比 B/C=1.2 (B=550億円、C=464億円) <p>(事業の効果に発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道等の年間渋滞損失時間(人・時間)の削減 ・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 ・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 ・現道等における総重量25tの車両もしくはISO規格背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間が解消 ・市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携に関する効果 ・現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消 ・主要な観光地へのアクセス向上による効果 ・対象区間が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業五ヶ年計画に位置づけのある路線(以下「緊急輸送道路」という)として位置づけあり ・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 ・対象道路の整備により削減される自動車からのCO2排出量 ・現道等における自動車からのNO2排出削減 ・現道等における自動車からのSPM排出削減 ・関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要性または一体的整備による効果 <p>(事業実施による環境の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・特になし ・(社会経済情勢の変化) ・平成24年の新東名開通に合わせ、藤枝岡部IC関連、国道1号藤枝バイパス(内容IC～広幡IC間、4車線)が開通し、周辺アクセス道路の強化が図られている。 ・新東名開通後の高速道路・国道の全車交通量は約2.4～2.6万台/日増加しており、東名の交通が新東名へ転換。 <p>(今後の事後評価の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・一般国道1号藤枝岡部IC関連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ます。 <p>(改善措置の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・一般国道1号藤枝岡部IC関連は、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ます。 <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と考えます。また、事業評価手法の見直しの必要はないと考えます | 対応なし | 中部地方整備局 道路計画課 (課長 大谷江二) |

| 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) |
|--|------|--------------|--|------|-------------------------------|
| 一般国道1号 磐田バイパス (H20～H24) 中部地方整備局 | 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)</p> <ul style="list-style-type: none"> 計画交通量 整備前：56,700台/日 実績：71,500台/日 全体事業費 計画時：53億円 実績：53億円 工期 平成20年度～平成24年度 費用便益比 B/C=10.3 (B=1,043億円、C=102億円) <p>(事業の効果に発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> 現道等の年間渋滞損失時間(人・時間)の削減 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 当該路線の整備によるバス路線の利便性向上 新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上 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 重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上 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 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上 主要な観光地へのアクセス向上による効果 三次医療施設へのアクセス向上の状況 対象区間が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業五ヶ年計画に位置づけのある路線(以下「緊急輸送道路」という)として位置づけあり 対象道路の整備により削減される自動車からのCO2排出量 現道等における自動車からのNO2排出削減率 現道等における自動車からのSPM排出削減率 現道等で騒音レベルが夜間要請限度を超過していた区間の騒音レベルの改善 <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"> 新東名高速道路の開通及び国道1号バイパスの4車線化により、東西の大動脈である国道1号、東名高速道路、新東名高速道路の断面交通量は約4.7万台/日(H22→H28)増加 <p>(今後の事後評価の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> 一般国道1号磐田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ます。 <p>(改善措置の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> 一般国道1号磐田バイパスは、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ます。 <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と考えます。また、事業評価手法の見直しの必要はないと考えます。 | 対応なし | 中部地方整備局 道路計画課 (課長 大谷江二) |

| 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) |
|--|------|--------------|---|------|-------------------------------|
| 一般国道1号 袋井バイパス (H21～H27) 中部地方整備局 | 5年以内 | 123 | <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"> 計画交通量 整備前：60,000台/日 実績：58,300台/日 全体事業費 計画時：140億円 実績：123億円 工期 平成21年度～平成27年度 費用便益比 B/C=5.3 (B=887億円、C=168億円) <p>(事業の効果に発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> 現道等の年間渋滞損失時間(人・時間)の削減 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 当該路線の整備によるバス路線の利便性向上 新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上 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 重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上 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 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上 主要な観光地へのアクセス向上による効果 三次医療施設へのアクセス向上の状況 対象区間が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業五ヶ年計画に位置づけのある路線(以下「緊急輸送道路」という)として位置づけあり 対象道路の整備により削減される自動車からのCO2排出量 現道等における自動車からのNO2排出削減率 現道等における自動車からのSPM排出削減率 <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"> 新東名高速道路の開通及び国道1号バイパスの4車線化により、東西の大動脈である国道1号、東名高速道路、新東名高速道路の断面交通量は約4.7万台/日(H22→H28)増加。 <p>(今後の事後評価の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> 一般国道1号袋井バイパスは事業が完了しており、整備目的ど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ます。 <p>(改善措置の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> 一般国道1号袋井バイパスは、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ます。 <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と考えます。また、事業評価手法の見直しの必要はないと考えます。 | 対応なし | 中部地方整備局 道路計画課 (課長 大谷江二) |

| 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) |
|---|------|--------------|--|------|-------------------------------|
| 一般国道19号 恵中拡幅(延伸) (H12~H25) 中部地方整備局 | 5年以内 | 167 | <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"> ・計画交通量 整備前：32,700台/日 実績：32,100台/日 ・全体事業費 計画時：150億円 実績：167億円 ・工期 平成12年度～平成25年度 ・費用便益比 B/C=2.0 (B=483億円、C=242億円) <p>(事業の効果に発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道等の年間渋滞損失時間(人・時間)の削減 ・利便性の向上が期待できるバス路線(東鉄バス)が存在 ・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 ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上の状況 ・主要な観光地へのアクセス向上による効果 ・対象区間が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業五ヶ年計画に位置づけのある路線(以下「緊急輸送道路」という)として位置づけあり ・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 ・対象道路の整備により解消される自動車からのCO2排出量 ・現道等における自動車からのNO2排出削減率 ・現道等における自動車からのSPM排出削減率 <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"> ・恵中拡幅(延伸)区間の4車線化と相まって、沿線地域における商業施設の立地が進展。 ・商業施設の立地に伴い、沿線市(中津川市、恵那市)の有効求人倍率が約2.8倍に増加。 <p>(今後の事後評価の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・一般国道19号恵中拡幅(延伸)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ます。 <p>(改善措置の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・一般国道19号恵中拡幅(延伸)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ます。 <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と考えます。また、事業評価手法の見直しの必要はないと考えます。 | 対応なし | 中部地方整備局 道路計画課 (課長 大谷江二) |

| 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) |
|---|------|--------------|---|------|---|
| 一般国道26号 和歌山北バイパス (S63~H25) 近畿地方整備局 | 5年以内 | 470 | <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)：33,900台/日(当該路線) 実績(H29)：32,157台/日(当該路線) ・事業費 計画時：470億円 実績：470億円 ・費用便益比 B/C=1.2 (B=979億円、C=821億円) <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：124万人・時間/年 ・(当該区間/並行区間)並行区間等(並行区間)の渋滞損失削減率：6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：4901.7t-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：20.23t/年、排出削減量：4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：1.25t/年、排出削減量：4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"> ・和歌山市の人口は近年減少傾向。世帯数は増加傾向。 ・和歌山市・大阪方面との交通アクセス向上により、和歌山市北部の開発が活発化。 <p>【今後の事業評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・和歌山北バイパスの開通により、和歌山阪南線(旧26号)や新和歌浦梅原線の渋滞の緩和、事故の減少等が確認される等、効果の発現状況に特に問題はなく、今後の事業評価の必要性は生じない。 <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"> ・和歌山北バイパスは、鉄道立体化事業との同時供用を目指し、事業を推進したが、鉄道事業との進捗に差が生じたことから、暫定的に道路を取り付けることにより、早期に効果を発現することができた。同種事業の計画・調査にあたっては、関係機関との連絡・調整をしつつ、現場の状況に応じて暫定的な供用を図る等、早期の整備効果発現のための柔軟な対応も必要である。 | 対応なし | 近畿地方整備局 道路部 道路計画第一課 (課長 渡部 正一) |

| 事業名 (事業実施期間) 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 事後評価の評価項目 | 対応方針 | 担当課 (担当課長名) |
|---|------|--------------|---|------|---|
| 一般国道161号 志賀バイパス (H元～H24) 近畿地方整備局 | 5年以内 | 548 | <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(H15)：38,700台/日(当該路線) 実績(H29)：14,932台/日(当該路線) ・事業費 計画時：540億円 実績：548億円 ・費用便益比 B/C=1.1 (B=1,010億円、C=937億円) <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：139万人・時間/年 ・(当該区間/並行区間) 並行区間等(並行区間)の渋滞損失削減率：8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：4767.99t-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：59.03t/年、排出削減量：7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：3.47t/年、排出削減量：7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"> ・大津市、高島市の人口、自動車保有台数は近年増加傾向にあり、今後の交通需要の増加も見込まれる。 <p>【今後の事業評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・志賀バイパスの暫定供用により、国道161号の交通混雑の緩和、事故の減少が確認される等、暫定供用による効果の発現状況に特に問題はなく、今後、同様の事後評価の必要性は生じないと思われる。 <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"> ・大津市・高島市には観光地が多数存在しており、志賀バイパスの開通が地域の活性化の支援につながっている。今後も継続して種々の整備効果の把握・検証に努めると共に、便益の計算手法を改善する方法や貨幣換算できない価値も含めて総合的に評価する方法について検討していく。 | 対応なし | 近畿地方整備局 道路部 道路計画第一課 (課長 渡部 正一) |

| 事業名 (事業実施期間) 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 事後評価の評価項目 | 対応方針 | 担当課 (担当課長名) |
|--|------|--------------|--|------|---|
| 一般国道483号 和田山八鹿道路 (H9～H24) 近畿地方整備局 | 5年以内 | 645 | <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(H20)：19,200～20,600台/日(当該路線) 実績(H29)：7,716～8,752台/日(当該路線) ・事業費 計画時：1,011億円 実績：645億円 ・費用便益比 B/C=1.8 (B=1,662億円、C=914億円) <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：137万人・時間/年 ・(当該区間/並行区間)並行区間等(並行区間)の渋滞損失削減率：7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：8289.81t-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：69.22t/年、排出削減量：5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：3.97t/年、排出削減量：5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"> ・但馬地域(豊岡市、朝来市、養父市、香美町、新温泉町)の高規格道路等の整備率は約7割で、まだ道半ばの状況。但馬地域の人口は減少傾向。一方で高齢者は増加しており、高齢化が進んでいる状況。世帯あたりの自動車保有台数は兵庫県全体の約1.7倍。 <p>【今後の事業評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・和田山八鹿道路の暫定供用により、国道9号の交通混雑の緩和及び交通安全の確保、救急医療への支援等の効果が確認される等、暫定供用による効果の発現状況に特に問題はなく、今後、同様の事業評価の必要性は生じない。 <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"> ・北近畿豊岡自動車道は、救急搬送時間の短縮等により但馬地域の救急医療に大きく貢献し、地域へのアクセス向上による観光活性化に寄与するなど、地域の期待も大きいことから、こうした効果が便益として評価されることが望ましい。今後も継続して種々の整備効果の把握・検証に努めると共に、便益の計算手法を改善する方法と貨幣換算できない価値も含めて総合的に評価する方法について検討していく。 | 対応なし | 近畿地方整備局 道路部 道路計画第一課 (課長 渡部 正一) |

| 事業名 (事業実施期間) 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 事後評価の評価項目 | 対応方針 | 担当課 (担当課長名) |
|--|------|--------------|---|------|--------------------------------|
| 中国横断自動車道尾道松江線（三次～三刀屋木次） (H9～H24) 中国地方整備局 | 5年以内 | 1777 | <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 1,777億円、工期 平成9年度～平成24年度 B/C 1.2 (B: 3,296億円、C: 2,707億円) (事業の効果の発現状況)</p> <p>①物流効率化の支援 ・雲南市吉田町から境港へのアクセス向上の状況【雲南市吉田町～境港108分⇒84分】</p> <p>②国土・地域ネットワークの構築 ・当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する【三次市～松江市】</p> <p>③個性ある地域の形成 ・主要な観光地へのアクセス向上による効果【松江城 28万人⇒52万人、出雲大社 247万人⇒606万人】</p> <p>④安全で安心できるくらしの確保 ・第三次救急医療施設へのアクセス向上の状況【雲南市吉田町～島根県立中央病院 55分⇒42分】</p> <p>⑤災害への備え ・緊急輸送道路ネットワークの信頼性が向上した</p> <p>⑥地球環境の保全 ・CO2排出量が削減した【削減量：約25千t/年 3,042千t/年→3,017千t/年】</p> <p>⑦生活環境の改善・保全 ・NO2排出量が削減した【削減量：約62t/年 7,579t/年→7,517t/年】 ・SPM排出量が削減した【削減量：約5t/年 405t/年→399t/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) ・沿線3市（広島県三次市、庄原市、島根県雲南市）の人口は、平成7年から平成27年にかけて減少【H7: 159,697人→H27: 129,647人】 ・沿線3市（広島県三次市、庄原市、島根県雲南市）の自動車保有台数は、平成7年から平成27年にかけて増加【H7: 106,631→H27: 119,108】 ・平成26年3月に高規格道路「中国横断自動車道尾道松江線」吉舎～三次東が開通 ・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」世羅～吉舎が開通 (今後の事後評価の必要性) ・整備により、瀬戸内海側地域と日本海側地域が結ばれ、緊急輸送道路ネットワークの信頼性向上、輸送時間の短縮、安全・安心の確保、沿線地域の産業・経済の発展など、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。 (改善措置の必要性) ・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、今後の沿線周辺などの開発や交通状況等を踏まえて検討する。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・用地取得や埋蔵文化財調査について、計画的に県や市と調整会議を実施し、工事工程等に遅れが出ないように実施できた。このように、早い段階から計画的かつ十分な関係機関との調整・協議を行うことが重要である。 ・また、整備効果にあたっては、3便益以外の把握に努める必要がある。 ・事業評価手法については、一体となって効果を発揮する道路ネットワークについてはそれらをまとめて評価することも重要と考える。</p> | 対応なし | 中国地方整備局 道路計画課 (課長 吉田 真人) |

| 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) |
|--|------|--------------|--|------|--------------------------------|
| 中国横断自動車道 姫路鳥取線（佐用 ～西粟倉） (H5～H24) 中国地方整備局 | 5年以内 | 611 | <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 611億円、工期 平成5年度～平成24年度 B/C 1.1 (B: 1,060億円、C: 944億円) (事業の効果の発現状況)</p> <p>①物流効率化の支援 ・西粟倉村における農林水産品の流通の利便性向上に寄与</p> <p>②国土・地域ネットワークの構築 ・当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する【津山市、姫路市～鳥取市】</p> <p>③個性ある地域の形成 ・道の駅「あわくらんど」の観光客数が増加した【入込客数(H19→H28):188千人/年→192千人/年】</p> <p>④安全で安心できるくらしの確保 ・西粟倉村～津山中央病院（第三次救急医療機関）の所要時間が短縮した 【西粟倉村～津山中央病院:約64分→約42分】</p> <p>⑤災害への備え ・鳥取県及び岡山県緊急輸送道路ネットワーク計画における第一次緊急輸送道路に位置付け ・緊急輸送道路ネットワークの信頼性が向上した</p> <p>⑥地球環境の保全 ・CO2排出量が削減した【削減量:約7.8千t/年、320.3千t/年→312.5千t/年】</p> <p>⑦生活環境の改善・保全 ・NOX排出量が削減した【削減量:約19.6t/年、855.7t/年→836.1t/年】 ・SPM排出量が削減した【削減量:約1.5t/年、44.2t/年→42.7t/年】</p> <p>(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) ・岡山県美作市・英田郡西粟倉村、鳥取県八頭郡智頭町・鳥取市の人口は昭和50年から平成12年まで増加したが、以降、平成27年にかけて減少【S50:229千人→H12:247千人→H27:230千人】 ・岡山県美作市・英田郡西粟倉村、鳥取県八頭郡智頭町・鳥取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【H2:98千台→H27:182千台】 ・鳥取ICで連結する山陰道（鳥取IC～鳥取西IC間:約1.8km）が平成25年12月に、国道29号津ノ井バイパスが平成12年度までに全線暫定開通。 (今後の事後評価の必要性) ・整備により、輸送時間の短縮、安全安心の確保、沿線地域の産業・経済・文化の発展など、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。 (改善措置の必要性) ・姫路鳥取線の整備により、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、今後の沿線周辺などの開発や交通状況等を踏まえて検討する。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) P C橋の鋼材配置計画の見直しや、補強土壁のパネル形式の変更など新技術を活用することで、コスト削減を図り事業を完了する事ができた。今後も新技術などを活用し、コスト削減に向けた取組を推進していくことが重要である。 ・また、整備効果にあたっては、3便益以外の把握に努める必要がある。 ・事業評価手法については、一体となって効果を発揮する道路ネットワークについてはそれらをまとめて評価することも重要と考える。</p> | 対応なし | 中国地方整備局 道路計画課 (課長 吉田 真人) |

| 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) |
|--|------|--------------|--|------|--------------------------------|
| 一般国道373号 志戸坂峠道路 (S52~H24) 中国地方整備局 | 5年以内 | 910 | <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 910億円、工期 昭和52年度～平成24年度 B/C 0.5 (B: 890億円、C: 1,806億円) (事業の効果の発現状況)</p> <p>①物流効率化の支援 ・西粟倉村における農林水産品の流通の利便性向上に寄与。</p> <p>②国土・地域ネットワークの構築 ・当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する。【津山市、姫路市～鳥取市】</p> <p>③個性ある地域の形成 ・道の駅「あわくらんど」の観光客数が増加した。【入込客数(H19→H28):188千人/年→192千人/年】</p> <p>④安全で安心できるくらしの確保 ・西粟倉村～津山中央病院(第三次救急医療機関)の所要時間が短縮した。 【西粟倉村～津山中央病院:約64分→約42分】</p> <p>⑤災害への備え ・鳥取県地域防災計画における第一次緊急輸送道路に位置付け。 ・緊急輸送道路ネットワークの信頼性が向上した。</p> <p>⑥地球環境の保全 ・CO2排出量が削減した。【削減量:約2.4千t/年、3,673.2千t/年→3,670.8千t/年】</p> <p>⑦生活環境の改善・保全 ・NOx排出量が削減した。【削減量:約13.4t/年、11,341.1t/年→11,327.7t/年】 ・SPM排出量が削減した。【削減量:約1.1t/年、543.3t/年→542.2t/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) 岡山県美作市・英田郡西粟倉村、鳥取県八頭郡智頭町・鳥取市の人口は昭和50年から平成12年まで増加したが、以降、平成27年にかけて減少【S50:229千人→H12:247千人→H27:230千人】 ・岡山県美作市・英田郡西粟倉村、鳥取県八頭郡智頭町・鳥取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【H2:98千台→H27:182千台】 ・鳥取ICで連結する山陰道(鳥取IC～鳥取西IC間:約1.8km)が平成25年12月に、国道29号津ノ井バイパスが平成12年度までに全線暫定開通 (今後の事後評価の必要性) ・整備により、輸送時間の短縮、安全安心の確保、沿線地域の産業・経済・文化の発展など、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。 (改善措置の必要性) ・志戸坂峠道路の整備により、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、今後の沿線周辺などの開発や交通状況等を踏まえて検討する。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・PC橋の鋼材配置計画の見直しや、補強土壁のパネル形式の変更など新技術を活用することで、コスト削減を図り事業を完了する事ができた。今後も新技術などを活用し、コスト削減に向けた取組を推進していくことが重要である。 ・また、整備効果にあたっては、3便益以外の把握に努める必要がある。 ・事業評価手法については、一体となって効果を発揮する道路ネットワークについてはそれらをまとめて評価することも重要と考える。</p> | 対応なし | 中国地方整備局 道路計画課 (課長 吉田 真人) |

| 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) |
|--|------|--------------|---|------|--------------------------------|
| 一般国道53号 岡山北バイパス (S49~H24) 中国地方整備局 | 5年以内 | 487 | <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 487億円、工期 昭和49年度～平成24年度 B/C 3.5 (B: 4,318億円、C: 1,226億円) (事業の効果の発現状況)</p> <p>①円滑なモビリティの確保 ・渋滞損失時間が削減した。【削減時間:4,201.1千人・時間/年】 ・岡山駅から岡山空港への所要時間が短縮した【岡山駅～岡山空港:約36分→約26分】</p> <p>②国土・地域ネットワークの構築 ・地域高規格道路「空港津山道路」の一部として位置づけ。</p> <p>③災害への備え ・緊急輸送道路ネットワークの信頼性が向上した。</p> <p>④地球環境の保全 ・CO2排出量が削減した。【削減量:約11.6千t/年、2,567.5千t/年→2,555.9千t/年】</p> <p>⑤生活環境の改善・保全 ・NOX排出量が削減した。【削減量:約26.1t/年、6,384.5t/年→6,358.4t/年】 ・SPM排出量が削減した。【削減量:約1.7t/年、332.8t/年→331.1t/年】</p> <p>⑥その他 ・H5.3山陽自動車道岡山IC供用以降、岡山ICへのアクセス道路として機能する。 (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) ・岡山県岡山市の人口は昭和50年から平成27年まで増加【S50:555千人→H27:719千人】 ・岡山県岡山市の自動車保有台数は、平成2年から平成27年まで増加【H2:352千台→H27:517千台】 ・岡山ICが平成5年3月に開設、山陽道が平成9年12月までに開通、岡山空港へのアクセス道である県道岡山賀陽線が平成8年3月に開通 (今後の事後評価の必要性) ・岡山北バイパスは早期に効果発現させるため、暫定整備を行った。この整備により、死傷事故件数の減少、拠点アクセス性の向上、物流活動の支援、救急医療の支援など、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) ・岡山北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、起点部の渋滞が発生している交差点においては、交差点改良等の必要な対策を進めていく。なお、暫定開通となっている区間の4車線化、6車線化については、今後の沿線開発や交通状況等を踏まえて検討する。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・本線整備に合わせて県道などアクセス道路を整備することにより、岡山市中心部から岡山空港へのアクセス性を向上させた。今後も、地域の主要な拠点へのアクセス性を向上させるためには、県・市など関係機関と調整し、本線とアクセス道路の一体的な整備が必要である。</p> | 対応なし | 中国地方整備局 道路計画課 (課長 吉田 真人) |

| 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) |
|---|------|--------------|---|------|--------------------------------------|
| 一般国道32号 綾南・綾歌・満濃 バイパス (S47~H24) 四国地方整備局 | 5年以内 | 674 | <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(S47)：7,191台/12時間(並行 旧国道32号) 実績(H29)：4,569台/日(並行 旧国道32号)、30,232台/日(当該路線) ・事業費 計画時：665億円 実績：674億円 ・費用便益比 B/C=2.6 (B=3,507億円、C=1,368億円) <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【187万人時間/年→47万人時間/年】 ・JR高松駅からJR琴平駅付近への所要時間が短縮【58分→46分】 ・JR琴平駅付近から高松空港付近への所要時間が短縮【34分→30分】 ・まんのう町内から高松港付近への所要時間が短縮【70分→57分】 ・農林水産品の流通利便性が向上【ブロックリー】 ・香川県都市計画区域マスタープラン、市町村マスタープランにおいて、バイパス沿線に拠点を設定 ・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【三好市～高松市(117分→91分)】 ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上【まんのう町～高松市(65分→52分)】 ・主要観光地(金刀比羅宮、まんのう公園、ニューレオマワールド)へのアクセス向上 【高松駅～金刀比羅宮(73分→58分)】【高松駅～まんのう公園(72分→57分)】【高松駅～ニューレオマワールド(58分→46分)】 ・主要観光地(まんのう公園、ニューレオマワールド)の観光客数増加を支援 【まんのう公園(H15：約38.6万人→H28：約49.5万人)】【ニューレオマワールド(H18：約80.8万人→H28：約102.2万人)】 ・安全性の向上 【バイパス+旧国道(H12死傷事故率：113件/億台*₀→H27死傷事故率：72件/億台*₀)】 【バイパス(H12死傷事故率：83件/億台*₀→H27死傷事故率：68件/億台*₀)】 【旧国道(H12死傷事故率：178件/億台*₀→H27死傷事故率：92件/億台*₀)】 ・広域的な輸送に必要な第1次輸送確保路線に指定 ・四国おうぎ作戦における本州側からの支援部隊を受け入れる出発拠点へのアクセスルート、出発拠点から被災地の集結拠点への進出ルートに位置づけられている ・CO2排出量が約22.6千t-CO2/年(約1.8%)削減【約1,277.6千t-CO2/年→約1,254千t-CO2/年】 ・NO2排出量が約26.9t-NO2/年(約39.3%)削減【約68.5t-NO2/年→約41.6t-NO2/年】 ・SPM排出量が約1.6t-SPM/年(約41.0%)削減【約3.9t-SPM/年→約2.3t-SPM/年】 ・当該区間を通るうどんバスの利用客数が増加 ・沿線地域間の交流人口が増加 ・沿線地域の人口が増加 ・バイパス沿線で雇用が増加 ・バイパス沿線の工業の拠点性向上及びバイパス沿線町の製造品出荷額が増加 <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"> ・綾南・綾歌・満濃バイパスの完成供用により、沿道地域の生活環境の改善、交通流の円滑化と交通安全の確保、都市間及び空港・港湾のアクセス性の向上など、「地域の文化・経済・産業の発展に寄与」という綾南・綾歌・満濃バイパス整備の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>【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"> ・事業前・事業後の整備効果に関して統計指標・ヒアリング等を用いて、整備効果の確認が出来ている。 ・同種事業の計画・調査にあたっては、綾南・綾歌・満濃バイパスのように事業期間が長期にわたる事業の場合、定期的に的確な効果把握を随時実施・公表していくことが重要である。 ・事業中に判明した橋梁下部工事のコスト増加となる要因や、新技術の採用や橋梁下部工事における仮締切工の見直しなどによるコスト縮減・工期短縮手法等を、他事業に展開していくことで、想定外のコスト増要因の削減、効果的なコスト縮減・工期の短縮を展開するよう努める。 ・現時点では、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、引き続き統計データ等に加え、社会経済指標やビックデータ等を用いた詳細なデータを活用した効果把握に留意するよう努める。 | 対応なし | 四国地方整備局 道路部 道路計画課 (課長 檜田幸伸) |

| 事業名 (事業実施期間) 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (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251号 島原中央道路 (H13~H24) 九州地方整備局 | 5年以内 | 228 | <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) : 25,300台/日 (並行現道 国道251号) 実績 (H27) : 16,700台/日 (並行現道 国道251号) 実績 (H27) : 10,400台/日 (当該路線) ・ 事業費 整備前 : 251億円 実績 : 228億円 ・ 費用便益比 B/C=1.6 (B=514億円 C=312億円) <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251号の渋滞損失時間の削減 : 削減率約7割) ・ 災害への備え。(代替する緊急輸送道路 : 国道251号) ・ 個性ある地域の形成。(主要な観光地へのアクセス向上 : 雲仙岳災害記念館⇒諫早IC (約8分短縮)) <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251号の騒音値は、環境基準値を満足している。(昼間 : 72dB→69dB、夜間 : 66dB→63dB) <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 沿線地域の人口は近年減少傾向、一世帯あたりの自動車保有台数は増加傾向、長崎県平均、九州全体よりも多い。 ・ 島原中道路の開通により、国道251号等の並行現道を利用していた交通の一部が島原中央道路に転換している。 <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"> ・ 島原中央道路の整備により「災害に強い道路」「地域間連携の強化」及び「交通混雑の緩和」等について一定の効果が得られており、当面の改善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。 <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"> ・ 眉山トンネルは、全線にわたり、未固結地山の連続、土被りの薄い(最大約35m)トンネル構造、トンネル掘削による地下水への影響等、厳しい現場条件での工事となる計画であった。 ・ このため、施工段階では学識者と一体となった「施工監理委員会」を設立・開催し、適切な工法や施工管理の検討を検討するとともに、突発事象(トンネル天端付近の剥落等)が発生した時にも施工監理委員会で適切な対応策を検討(補助工法である長尺先受け工の施工長延伸等)することで、工事の安全性が確保できた。 ・ 地形・地質等の現場条件が厳しいトンネル工事等の施工時には、学識者と一体となった「施工監理委員会」の開催などの方法によって、工事の安全性を確保しつつ環境保全を図りながら工事を円滑に進めていくことが重要である。 ・ 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10号 古国府拡幅 (H10~H24) 九州地方整備局 | 5年以内 | 90 | <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 (H17) : 22,800台/日 (当該路線) 実績 (H27) : 23,400台/日 (当該路線) 事業費 整備前 : 97億円 実績 : 90億円 費用便益比 B/C=1.3 (B=182億円 C=138億円) <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(都)六坊新中島線(大分県大分市顕徳町2~大分県大分市六坊南町)の渋滞損失時間の削減:削減率約10割) 地球環境の保全。(CO2排出削減量:2,172t-CO2/年) 生活環境の改善・保全。(都)六坊新中島線(大分県大分市顕徳町2~大分県大分市六坊南町)のNO2排出の削減:削減率約6割) <p>【事業実施による環境の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> 当該区間の騒音値は、環境基準値を満足している。(昼間:71dB→64dB、夜間:66dB→58dB) <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> 沿線地域(大分市)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大分県全体を下回っているものの、九州全体と同程度。 当該道路の交通量は、横ばいの傾向となっている。 <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> 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"> 古国府拡幅の整備により「道路拡幅による交通混雑の緩和及び交通安全性の向上」「自転車歩行者道設置による安全な歩道空間の確保」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"> 古国府拡幅は、大分駅付近連続立体交差事業と連携して実施しており、立体交差の工事で道路を規制する際、当該区間の一時的な供用を開始するなど、計画及び施工時における関係機関や地元住民等との合意形成が重要である。 このため、事業の段階ごとに地元説明会を開催し合意形成を図ることで、道路利用者との大きなトラブルもなく、工事を円滑に進めることが出来た。 段階ごとに関係機関との協議や地元説明を行い合意形成を図ることで、一般交通への影響を少なく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210号 田原拡幅 (H17～H24) 九州地方整備局 | 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"> ・交通量 <ul style="list-style-type: none"> 整備前 (H17) : 24,800台/日 (当該路線) 実績 (H27) : 28,700台/日 (当該路線) ・事業費 整備前: 30億円 実績: 30億円 ・費用便益比 B/C=2.3 (B=98億円 C=43億円) <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。(当該道路: 国道210号 (大分県大分市横瀬～大分県大分市木ノ上) の渋滞損失時間の削減: 削減率約10割) ・地球環境の保全。(CO2排出削減量: 3,249t-CO2/年) ・生活環境の改善・保全。(現道): 国道210号 (大分県大分市横瀬～大分県大分市木ノ上) のNO2排出の削減: 削減率約1割) <p>【事業実施による環境の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当該区間の騒音値は、環境基準を満足している。(昼間: 73dB→65dB、夜間: 69dB→59dB) <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・沿線地域 (大分市) の人口は増加傾向、一世帯あたりの自動車保有台数は大分県全体を下回っているものの、九州全体とは同程度。 ・当該道路の交通量は増加傾向。 <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"> ・田原拡幅の整備により「道路拡幅による交通混雑の緩和及び交通安全性の向上」「自転車歩行者道設置による安全な歩道空間の確保」について一定の効果は得られており、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"> ・田原拡幅は交通混雑の緩和及び交通安全性の向上を図る事業であり、現道交通を確保しながらの施工となるため計画及び施工時等における地元住民や関係機関等との合意形成が重要である。 ・このため、事業の段階ごとに現道交通を確保する工事の説明や事業の進捗状況を地元住民に説明し、理解していただくことで、大きなトラブルもなく円滑に工事を進めることが出来た。 ・段階ごとに関係機関との協議や地元説明を行い合意形成を図ることで、一般交通への影響を少なく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 米村享絃) |

| 事業名 (事業実施期間) 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (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 延岡道路 (H6～H24) 九州地方整備局 | 5年以内 | 891 | <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) : 52,600台/日 (並行現道 国道10号) 実績 (H27) : 41,300台/日 (並行現道 国道10号) 実績 (H27) : 13,200台/日 (当該路線) ・事業費 整備前 : 1,187億円 実績 : 891億円 ・費用便益比 B/C=1.3 (B=1,798億円 C=1,375億円) <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10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 : 延岡市北川町～延岡市役所 (約7分短縮)) ・安全で安心できるくらいの確保。(三次救急医療施設へのアクセス向上 : 延岡市北川町～延岡病院 (約7分短縮)) <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10号の騒音値は、環境基準を満足している。(昼間 : 71dB→70dB、夜間 : 67dB→64dB) <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・沿線地域 (延岡市) の人口は減少傾向であるが、一世帯あたりの自動車保有台数は増加傾向であり九州全体よりも多い。 ・国道10号の交通量は増加傾向にあったが、平成17年以降は延岡道路に転換している。 <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"> ・延岡道路の整備により「広域ネットワークの形成」「交通混雑の緩和」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。 <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"> ・延岡道路では、トンネル掘削による建設発生土について、受け入れ先である工業団地の造成が計画変更となった。そのため、発生土の受け入れが不可能となり、新たな受け入れ先を探す必要が生じた。そこで、関係自治体全てを収集し、調整連絡会議等で相談した結果、新たな工業団地の造成を行う自治体が見つかり土砂搬出が可能となったことで、事業を期間内に完了することができた。 ・事業着手前から関係機関との連絡調整等を密に行い、複数の計画発生土以上の受け入れ先を確保することで、緊急の事態が生じた場合でも、臨機応変に対応を可能とすることで、事業進捗に影響を及ぼさないようにすることは有効である。 ・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 米村享絃) |

| 事業名 (事業実施期間) 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (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 加治木バイパス (H19～H24) 九州地方整備局 | 5年以内 | 42 | <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) : 18,900台/日 (当該路線) 実績 (H27) : 18,500台/日 (当該路線) ・事業費 整備前: 42億円 実績: 42億円 ・費用便益比 B/C=3.9 (B=254億円 C=66億円) <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10号の渋滞損失時間の削減: 削減率約9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: 始良市～霧島市 (約1分短縮)) ・安全で安心できるくらしの確保。(三次救急医療移設へのアクセス向上: 始良市加治木町～鹿児島市立病院 (約1分短縮)) <p>【事業実施による環境の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当該区間の騒音値は、環境基準を満足している。(昼間: 69dB→63dB、夜間: 65dB→57dB) <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・沿線地域(始良市・霧島市)の人口は横這い、一世帯あたりの自動車保有台数は鹿児島県や九州全体よりも増加傾向にある。 ・当該道路の交通量は、近年増加している。 <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"> ・加治木バイパスの整備により「交通混雑の緩和」「交通安全性の向上」「地域間の交流連携の支援」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。 <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"> ・加治木バイパスは交通安全上往復交通を分離するための中央分離帯の設置が必要となっていた。一方で、中央分離帯の設置は沿道からの出入りの利便性が低下する一面もあることから、入念な地元説明会により合意形成を図ることとした。この結果、大きな遅延も無く事業を完了することができた。 ・事業の段階ごとの地元説明会等による関係者との合意形成は重要である。 ・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 米村享絢) |

| 事業名 (事業実施期間) 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (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225号 川辺改良 (S56～H24) 九州地方整備局 | 5年以内 | 146 | <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 (S63) : 6,800台/日 (当該道路) 実績 (H27) : 8,600台/日 (当該路線) ・事業費 整備前: 146億円 実績: 146億円 ・費用便益比 B/C=1.1 (B=301億円 C=287億円) <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225号の渋滞損失時間の削減: 削減率約5割) ・安全で安心できるくらしの確保。(三次救急施設へのアクセス向上: 南九州市(川辺支所)～鹿児島市立病院(約1分短縮)) <p>【事業実施による環境の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当該区間の騒音値は、環境基準を満足している。(昼間: 62dB→61dB、夜間: 52dB→52dB) <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・沿線地域(南九州市・南さつま市・枕崎市)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や九州全体よりも増加傾向にある。 ・当該道路の交通量は、近年横這いの傾向となっている。 <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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"> ・川辺改良の実施により「防災機能の強化」「交通安全性や走行性の向上」「交通混雑の緩和」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"> ・川辺改良は、地域にとって唯一の幹線道路であることから現道の交通への影響を考慮しながら施工することが重要となっていた。このため現道交通の安全性を確保することを目的として、施工の段階を踏まえながら工事用車両の出入り口の集約や迂回路設置等の施工方法の工夫を行い、道路利用者への影響を少なくして工事を完了することができた。 ・路線特徴に応じて、施工時の現道交通を確保し一般交通への影響を少なくすることは重要である。 ・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 米村享絃) |

| 事業名 (事業実施期間) 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 事後評価の評価項目 | 対応方針 | 担当課 (担当課長名) |
|---|------|--------------|---|------|------------------------------------|
| 第二東海自動車道 横浜名古屋線 (御殿場JCT～浜 松いなさJCT) (H5～H24) 中日本高速道路(株) | 5年以内 | 25,102 | <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 計画時 38,200～49,600台/日 (H22年度) → 実績 51,200～57,300台/日 (H28年度) ・ 全体事業費 計画時 26,764億円 → 実績25,102億円、工期 平成6年度～平成24年度 ・ B/C 2.6 (B:106,136億円、C:41,063億円) <p>(事業の効果の発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 都市の再生：市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携に関する効果 ・ 個性ある地域の形成：IC等からのアクセスが向上する主要な観光地へのアクセス向上による効果 ・ 災害への備え：並行する高速ネットワークの代替路線として機能 他6項目について効果の発現が見られる。 <p>(事業実施による環境の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 当該区間の整備により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。 CO2：約53万トン/年削減、NOX：約1,156トン/年削減、SPM：約147トン/年削減 <p>(社会経済情勢の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 平成24年三遠南信自動車道(鳳来峡IC～浜松いなさJCT)開通 ・ 平成28年に浜松いなさJCT～豊田東JCTが開通 ・ 「ふじのくに防災減災・地域成長モデル総合特区」及び「内陸フロンティア推進区域」の多くが沿線に 計画。 <p>(今後の事後評価の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 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する。 <p>(改善措置の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 特になし (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・ 特になし | 対応なし | 中日本高速道路(株) 経営企画チーム (課長 塩梅 崇) |

【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 一般国道279号 下北半島縦貫道路 有戸北バイパス （H12～H24） 青森県 | 5年以内 | 109 | <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（H25）：67.9km/h（BP） ・交通量 計画時：将来交通量8,600台/日（BP） 実績（H27）：3,163台/日（BP） <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上が見込まれる <ul style="list-style-type: none"> ・野辺地町（役場）⇒むつ小川原港（重要港湾）への所要時間（現況：39分→整備後：33分） ○主要な観光地へのアクセス向上が期待される <ul style="list-style-type: none"> ・七戸十和田駅（新幹線駅）⇒六趣酒造工房（主要な観光地）への所要時間（現況：53分→整備後：47分） ○三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる <ul style="list-style-type: none"> ・六ヶ所村（役場）⇒青森県立中央病院（三次医療施設）への所要時間（現況：81分→整備後：75分） ○現道等における交通量の減少、安全性向上の状況 <ul style="list-style-type: none"> ・国道279号現道の交通量（現況：6,010台/12時間→整備後：4,351台/12時間） ・国道279号現道の死傷事故件数（現況：2件/年→整備後：1.3件/年） <p>【事業実施による環境の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現場内に数カ所ボックスカルバートを設置し小動物の横断が可能となるように対応した。平成20年に実施した環境調査において、ボックスカルバート内に小動物の足跡や糞があり通過していることを確認した。 <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○高規格幹線道路の整備状況 <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 ○地域高規格道路の整備状況 <ul style="list-style-type: none"> ・下北半島縦貫道路 平成28年度 横浜北バイパス（青森県むつ市中野沢～同県上北郡横浜町横浜）事業化 延長10.4km ○下北半島縦貫道路の部分供用による高速交通ネットワークが拡大することで、供用区間沿線の自治体においては、製造業従業者数が増加傾向にあり、下北半島全域への経済波及効果が期待される。また、幅員の広い自動車専用道路が風力発電施設の大規模部材の運搬を容易にすることで、風力発電施設数や発電容量が増加し、メンテナンス業務も増加傾向にあることから、下北地域の成長産業として発展が期待される。 <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"> ・工区として事業目的は達成されているものの、本工区は国道279号と離れておりアクセスが悪いため、現道の国道279号から直接乗り入れが可能な隣接工区の吹越バイパス整備後に「再度の事後評価」を実施したいと考えている。 <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"> ・事業期間が延びた要因の一つに、原野商法に起因する県外地権者の用地買収不同意があった。今後は事前に用地買収の難航が想定される箇所（共有地、原野商法の有無など）を調査し、円滑に用地買収が可能となる手法を取る必要がある。 | 対応なし | 青森県 県土整備部 道路課 （課長 山本隆史） |

| 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) |
|---|------|--------------|---|------|-------------------------------------|
| 地域高規格道路 濃飛横断自動車道 一般国道256号金 山下呂道路・和良 金山道路 (H9～H27) 岐阜県 | 5年以内 | 319 | <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 <ul style="list-style-type: none"> 整備前(H24交通量調査)：2,911台/日(現道) 整備後(H28交通量調査)：2,345台/日(現道) (H28交通量調査)：1,028台/日(BP) <p>【事業の効果等】</p> <ul style="list-style-type: none"> 郡上八幡と下呂温泉間の移動距離が18km、所要時間が25分短縮し、アクセス性向上。 平成23年から平成28年の年間観光入込客数は、下呂温泉で約2.4万人、郡上八幡で約9.7万人、道の駅和良で約6.2万人増加し、観光客数増加の一助となった。 通行した観光客は、所要時間短縮効果や走行快適性等を実感。 配達事業者へのヒアリングにおいて、下呂市中心部から金山町東地区や和良地区への配達の際に時間短縮効果を実感。 消防や救急活動において、金山町乙原・岩瀬地区から下呂温泉病院までの搬送時間が約25分短縮。 地域住民へのアンケートにおいて、整備に対する満足度、地域にとっての有益性の各項目とも、8割以上が効果を実感。特に「日常生活での利便性の向上」の満足度が高い。 <p>【事業による環境変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> 岐阜県環境影響評価条例に基づき、工事中の環境対策、供用後の事後監視調査を実施する等、適切な環境対策を実施し、保全することができた。 環境省絶滅危惧ⅠB類および岐阜県絶滅危惧Ⅰ類に指定されているクラガリシダを移植。その後、モニタリング調査を実施して活着を確認。 <p>【事業評価監視委員会の意見】</p> <ul style="list-style-type: none"> 改善措置の必要はない。 <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"> 事後評価及び改善措置の必要はない。 <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"> 見直しの必要はない。 <p>【特記事項(同種事業への反映等)】</p> <ul style="list-style-type: none"> 貴重種等、必要な環境調査を行い、環境に配慮した事業の実施を促進していく。 | 対応なし | 岐阜県 県土整備部 道路建設課 (課長 熊谷 研一) |

| 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) |
|---|------|--------------|---|------|----------------------------------|
| 地域高規格道路 境港出雲道路 一般国道485号 松江第五大橋道路 (H15～H24) 島根県 | 5年以内 | 399 | <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 整備前(H23)：18,100台/日(当該路線) 実績(H27)：18,600台/日(当該路線) ・事業費 整備前：385億円 実績：399億円 ・費用対効果 B/C=1.3 (B=671億円、C=516億円) <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市街地での交通量の減少【宍道湖大橋で342→339百台/12h(約1%減少)、松江大橋で42→32百台/12h(約25%減少)、新大橋で190→150百台/12h(約21%減少)、くにびき大橋で360→290百台/12h(約19%減少)】 ・市街地での渋滞長の減少【総合体育館前交差点(南進)で550m→200m(約350m減少)、くにびき大橋南詰交差点(南進)で900m→200m(約700m減少)、西津田交差点(西進)で1,400m→100m(約1,300m減少)】 ・朝・夕ピーク時における路線バスの定時性が向上【遅れ時間が10分以上と回答したバス運転手の割合：80%→28%】 ・川津IC近傍のソフトビジネスパークへの企業立地が進展【6社(H15)→22社(H28)】 ・周辺地域で大型小売店舗の立地が進展するとともに既存店舗の来店客数や売上高が増加。 ・道の駅『本庄』の来店客数、売上額が増加【来店客数：98千人/年(H23)→104千人(H27)】 ・川津IC近傍で住宅団地が開発され、沿線で人口が増加【1.02倍(H22→H27)】 ・橋北地区の介護老人保健施設が橋南地区の玉湯町にある施設への在宅サービスを開始。 ・八束町及び美保関町から松江市立病院への救急搬送時間が短縮【24.9分(部分開通時)→22.5分(全線開通後)】 <p>【事業実施による環境の変化】</p> <p>〈環境への影響〉</p> <ul style="list-style-type: none"> ・騒音レベルについては、沿道において上昇している地点が多いものの、いずれも評価基準を下回っている。 ・振動レベルについては、顕著な変化はみられない。 ・大気質については、二酸化窒素、浮遊粒子状物質とも、特に濃度が増加した状況はみられない。 <p>〈事前に講じた環境への対策〉</p> <ul style="list-style-type: none"> ・環境アセスメント条例に基づき、外来種を用いない植生を実施し、開通後もフォローアップ調査を行った。 <p>【社会経済情勢の変化】</p> <p>〈社会経済状況及び事業環境等の変化〉</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成27年7月8日に松江城が国宝として指定を受けた。 <p>〈関連計画・関連事業の状況の変化〉</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成27年3月に中国横断自動車道尾道松江線(中国やまなみ街道)が暫定2車線で全線開通した。 <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"> ・交通渋滞緩和等、十分な事業効果を発揮しており、改めての事後評価の実施および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"> ・同種事業の計画・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 | 島根県 土木部 道路建設課 (課長 井田悦男) |

| 事業名 (事業実施期間) 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 事後評価の評価項目 | 対応方針 | 担当課 (担当課長名) |
|--|------|--------------|---|------|----------------------------|
| 地域高規格道路 西彼杵道路 一般国道206号 小迎バイパス (H13～H24) 長崎県 | 5年以内 | 210 | <p>【費用対効果分析の算定の基礎となった要因の変化】</p> <p>再評価時 (H22) 事後評価時 (H29)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ B/C 1.20 →1.24 ・ 工期 H24 →H24 ・ 事業費 216.4億円 →210.9億円 ・ 交通量 12,500台/日 →12,700台/日 (H42推計) <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 交通渋滞の緩和 (小迎交差点最大渋滞長: 180m→30m) ・ 所要時間の短縮 (指方～大串間: 19分→13分) <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"> ・ 平成17年1月に、西彼町・西海町・大島町・崎戸町・大瀬戸町の5町が合併し西海市となり、旧5町の連携を活かした町づくりを進めている。 <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 交通渋滞の緩和や所要時間の短縮などが図られており、通過交通の転換により地域住民の居住環境も向上するなどの効果もみられることから、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"> ・ 交通渋滞の緩和や所要時間の短縮などが図られており、通過交通の転換により地域住民の居住環境も向上するなどの効果もみられることから、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"> ・ 今後は走行時間短縮や走行経費、交通事故減少に限らず、企業進出や定住人口の拡大等の効果も評価に含めていくべきと考える。 | 対応なし | 長崎県 道路建設課 (課長 大塚 正道) |

【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） |
|---|------|--------------|--|------|--|
| 室蘭港 入江地区 複合一貫輸送に対応し た内貿ターミナル整備 事業 （H15～H24） 北海道開発局 | 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）</p> <p>全体事業費 : 平成18年再評価時 : 45億円 → 平成29年事後評価時 : 51億円</p> <p>内貿ユニットロード取扱貨物量 : 平成18年再評価時 : 336千トン/年 → 平成29年事後評価時 : 一 千トン/年</p> <p>滞船解消隻数 : 平成18年再評価時 : 一 隻/年 → 平成29年事後評価時 : 142隻/年</p> <p>震災時貨物需要（一般） : 平成18年再評価時 : 7,353千トン/回 → 平成29年事後評価時 : 6,250千トン/回</p> <p>計画交通量 : 平成18年再評価時 : 2,845台/日 → 平成29年事後評価時 : 3,495台/日</p> <p>B/C 事後評価時 1.2 (B:95億円、C:80億円)</p> <p>（事業の効果の発現状況）</p> <p>滞船コストの削減 震災時における輸送コストの削減 施設被害の回避 輸送コストの削減</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）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・計画当時港湾管理者として内貿ユニットロード船を公共ふ頭に誘致することを計画したが、リーマンショックによる想定外の世界不況により、計画した取扱貨物の需要が漸減し、内貿ユニットロード船が未就航のままの状況が続いている。 ・一方、平成30年6月より「室蘭～宮古」間を結ぶフェリー航路が新たに開設され、フェリー岸壁に隣接する耐震強化岸壁は、フェリーのシフトバースとして位置付けられるほか、大規模地震発生時における北海道と本州間の物流機能が強化される。 ・また、室蘭港では休憩を目的とした公共岸壁を利用する船舶が増加しており、当該整備岸壁は行政機関や中心市街地に近接し利便性が高いことから、年間を通して、物資補給や船員の休憩目的での利用が増加している。 <p>（今後の事業評価及び改善措置の必要性）</p> <p>本事業の実施により、臨港道路の整備による輸送コスト削減、耐震強化岸壁の整備によりフェリー貨物等の大規模地震発生時の内貿ユニットロード輸送の強化や、緊急物資及び一般貨物の輸送コスト削減、施設被害の回避については、当初目的が達成されている。なお、当初想定した内貿ユニットロード船は就航していないが、一方、公共岸壁への休憩利用による船舶の係留需要が高まり、休憩利用待ちの滞船が増加した。これを解決すべく中心市街地に近接し、利便性や静穏性がよい本岸壁に休憩利用目的の船舶を係留させることで、新たに滞船コストの削減効果が得られた。</p> <p>こうしたことから、総合的に検討した結果、本事業における投資効果は確保されているため、今後の事後評価及び改善措置の必要性はない。</p> <p>なお、今後も利用状況の把握に努めるとともに、更なる利用促進について港湾管理者と共に取り組んでいく。</p> <p>（同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性）</p> <p>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。</p> | 対応なし | 北海道開発局 港湾空港部 港湾計画課 （課長 松良 精三） |

| 事業名 (事業実施期間) 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 事後評価の評価項目 | 対応方針 | 担当課 (担当課長名) |
|---|------|--------------|---|------|--|
| 苦小牧港西港区本港地区 国内物流ターミナル整備事業 (H11～H24) 北海道開発局 | 5年以内 | 49 | <p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)</p> <p>全体事業費 : 平成20年再評価時 : 49億円 → 平成29年事後評価時 : 49億円 滞船解消隻数 : 平成20年再評価時 : 238隻/年 → 平成29年事後評価時 : 301隻/年 緑地来訪需要 : 平成20年再評価時 : 74千人/年 → 平成29年事後評価時 : 44千人/年 B/C 事後評価時 1.2 (B : 107億円、C : 88億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況)</p> <p>滞船コストの削減 交流機会の増加 (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) 苦小牧港背後企業の石油関連製品の取扱貨物量が増加し、休憩利用船舶も増加傾向にある。 (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、休憩船等の滞船コスト削減や港湾来訪者の交流機会の増加等、当初の目的が達成され、投資効果も確保されていることから、今後の事後評価及び改善措置の必要性はない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 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。</p> | 対応なし | 北海道開発局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 松良 精三) |
| 小樽港 本港地区 臨港道路整備事業 (H7～H24) 北海道開発局 | 5年以内 | 125 | <p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)</p> <p>全体事業費 : 平成21年再評価時 : 147億円 → 平成29年事後評価時 : 125億円 計画交通量 : 平成21年再評価時 : 15,736台/日 → 平成29年事後評価時 : 14,080台/日 B/C 事後評価時 1.2 (B : 324億円、C : 263億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況)</p> <p>輸送・移動コストの削減 交通事故の減少 (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) ・小樽港臨港道路(接続区間)の平成20年の交通量調査結果をもとに算出した設計交通量では、接続区間は4車線必要であったが、平成23年の交通量調査結果をもとに算出した設計交通量では必要車線数が2車線で可能という結果となっている。 ・臨港道路周辺には、小樽築港駅(JR)や小樽港マリナーの立地に加え、大型商業施設や高層集合住宅などに並行し、小樽市では都市計画道路灯が整備されるなど、一体的な整備が進んでおり、付近の埠頭には大型客船が寄港する等、ウォーターフロント空間の形成が進んだ。 (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、輸送・移動コストの削減、交通事故の削減効果等、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、今後の事業評価及び改善措置の必要性はない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 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。</p> | 対応なし | 北海道開発局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 松良 精三) |

| 事業名 (事業実施期間) 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 事後評価の評価項目 | 対応方針 | 担当課 (担当課長名) |
|--|------|--------------|--|------|---|
| 仙台塩釜港仙台区 中野地区 複合一貫輸送ターミナル改良事業 (H21～H24) 東北地方整備局 | 5年以内 | 68 | (費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 自動車製造メーカーの工場立地に伴う完成自動車移出及びシャーシ貨物移入増加量 実績 175万ト 全体事業費 事業着手時 101億円 → 事業完了時 68億円 B/C 事後評価時 5.5 (B: 524億円、C: 96億円) (事業の効果の発現状況) 平成20年(当該評価基準年)に年間778万トであった仙台区における完成自動車の取扱貨物量が平成24年から継続して年間900万ト超を記録しており、高水準で推移している状況。 (事業実施による環境の変化) 仙台区中野地区における複合一貫輸送ターミナル改良により、バルク貨物や完成自動車等の貨物の混在が解消され、効率的な輸送が図られるようになったほか、耐震強化岸壁の整備により、震災時の海上輸送手段が確保され、災害復旧期間における港湾利用者及び地域産業活動の経済支援が図られる環境が整備された。 (社会経済情勢の変化) 特になし (今後の事後評価の必要性) 事業実施の効果が十分発現されているため、今後の事後評価の必要はない。 (改善措置の必要性) 事業実施の効果が十分発現されているため、改善措置の必要はない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 特になし。 | 対応なし | 東北地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 前田 直久) |
| 茨城港 常陸那珂港区 中央ふ頭地区 複合一貫輸送ターミナル整備事業 (H17～H24) 関東地方整備局 | 5年以内 | 59 | (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(H22年再評価時) → 59億円(H29年事後評価時) 工期 : 平成17年度～平成24年度 B/C : 1.9 (B: 176億円、C: 93億円) (事業の効果の発現状況) 苫小牧航路の増便(6便/週→12便/週) 茨城港常陸那珂港区における内貿定期RORO貨物の取扱量増加。(H20年148万トン→H28年438万トン) (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) 岸壁(-9m)の整備により、従来より大型の船舶を用いた航路が就航した。また、ドライバー不足や地球環境保全に対応するための方策としてモーダルシフトが推進されており、今後も内貿RORO航路の需要拡大が見込まれる。 (今後の事後評価の必要性) 対象プロジェクトの実施により、輸送コストの削減が発現されており、今後の事後評価の必要はない。 (改善措置の必要性) 改善措置の必要はない (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 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。 | 対応なし | 関東地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 北川 俊治) |

| 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) |
|---|------|--------------|---|------|---|
| 金沢港大野地区 国際物流ターミナル整備事業(防砂堤) (S63~H24) 北陸地方整備局 | 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) 全体事業費 : 82億円(H22年再評価時) → 76億円(H29年事後評価時) 工期 : 昭和63年度~平成24年度 B/C : 1.1 (B:151億円、C:144億円) (事業の効果の発現状況) 浚渫土砂量の減少 約13.1万m³/年 → 約6.7万m³/年 防砂堤が、釣りなどを楽しむレクリエーションの場として多くの市民に活用されている。 港内の静穏度の向上にも寄与するため、船舶の操船性が改善し安定的な寄港が期待される。 (事業実施による環境の変化) 航空写真および深浅測量図の経年変化や、観測に基づく波浪データ等を確認したところ、汀線は規模の小さな出入りを繰り返すものの、長期的には安定している。 (社会経済情勢の変化) 防砂堤の整備により、航路・泊地の流入する漂砂が抑えられると共に、静穏性も向上した。 金沢港の近年の取扱貨物量および外資コンテナ取扱量は緩やかな増加傾向にあり、金沢港の港湾機能に大きな変化はない。 (今後の事後評価の必要性) 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と考えられる。 (改善措置の必要性) 本事業は整備目的を達成していると判断できるため、改善の必要性はないものと考えられる。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 同種事業の計画・調査にあたっては、港湾関係者から情報収集を行うなど、多面的な効果の把握に今後も努める。 事業目的の効果を確認していることから、事業評価手法の見直しの必要性はないと考えられる。</p> | 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) |
| 北九州港洞海地区 新若戸道路整備事業 (H12~H24) 九州地方整備局 | 5年以内 | 996 | <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21年再評価時: 1,000億円 → 平成29年事後評価時: 996億円 計画交通量 : 平成21年再評価時: 34,800台/日 → 平成29年事後評価時: 24,600台/日 B/C 1.1 (B:1,738億円、C:1,652億円) (事業の効果の発現状況) ・輸送時間費用削減:56億円/年 ・輸送費用削減:7.2億円/年 ・事故損失額削減:2.9億円/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) ・特になし。 (今後の事後評価の必要性) ・事業目的に見合った事業効果の発現が確認されており、更なる事後評価の必要はない。 (改善措置の必要性) ・事業実施により、「物流の効率化」、「交通混雑の緩和」、「安全性の向上」等についての一定の効果が得られており、改善措置の必要はない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・新若戸道路は沈埋トンネル工法を採用しており、施工においては、最終継ぎ手方法の改善等の新技術を活用することにより、円滑に工事を進めることができた。今後も同種事業においては、新技術の活用により、事業推進に向けて工夫を図ることが必要である。</p> | 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) |

【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） |
|--|------|--------------|---|------|--|
| 岩国飛行場民間航空施設整備事業 （H22～H24） 中国地方整備局 大阪航空局 | 5年以内 | 39 | <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 39億円、工期 平成22年度～平成24年度 B/C 4.2（B：520億円、C：124億円） 平成28年度の旅客数・便数の比較 新規評価時 35万人/年、4便/日 実績値 45万人/年、6便/日 新規評価時の想定需要を上回る旅客が発現している。また、平成29年度からの那覇路線の 通年運航化に伴い、今後も利用の拡大が見込まれる。</p> <p>（事業の効果の発現状況） 本事業の実施により、岩国飛行場から新たに東京（羽田）路線、沖縄（那覇）路線が開設さ れ、飛行場利用者の移動時間が短縮するとともに移動経路の選択の幅が広がり、交流の促進が 図られた。また、企業立地や雇用機会の拡大やイベントの開催を通じた周辺住民の賑わい創出 にも寄与している。</p> <p>（事業実施による環境の変化） 岩国飛行場は本事業の実施前から米軍基地として供用していたことから、民航再開による騒音 の苦情が寄せられた報告はなく、民航再開後に日常的に空港周辺等の道路が混雑しているとい う状況でもない。 よって、本事業による周辺環境への影響は特になかったと判断される。</p> <p>（社会経済情勢の変化） 岩国飛行場の旅客数は、平成24年12月の民航再開以降、継続的に増加している。 民航再開当初は羽田路線のみであったが、平成27年10月岩国飛行場の民間航空機の発着枠の拡 大（1日2往復の運航追加）要望について日米合同委員会にて承認され、平成28年3月から羽田路 線増便、那覇路線が夏期の季節運航で開設され、平成29年3月からは那覇路線が通年運航となっ ている。 岩国飛行場の民航再開を契機に周辺での新たな雇用が創出されるとともに、新たな企業立地や 設備投資が誘発されている。</p> <p>（今後の事後評価の必要性） 本事業の前提となる岩国飛行場の利用者数は、新規採択時の需要予測値を上回って推移してお り、費用対効果分析の結果からも事業内容に対応した効果が発現していると判断される。ま た、民間航空施設の整備に伴う環境への影響も特段確認されていないことから、今後の事後評 価の必要はない。</p> <p>（改善措置の必要性） 本事業による民航再開後、就航便の利用状況は概ね好調であり、周辺地域には新たな企業立地 が見られるとともに、空港を活用した賑わいの創出等の取組が行われており、本事業は適切に 実施されたと判断できるので、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） 本事業の計画・調査手法で特段の問題は生じておらず、事業評価手法についても事業を適切に 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 港湾空港整備・補 償課 （課長 安達 崇） 大阪航空局 空港企画調整課 （課長 吉野 康 之） |

【航空路整備事業】
(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) |
|---|------|--------------|---|------|--|
| 久米島洋上航空路 監視レーダー (ORSR) 整備事業 (H21～H24) 大阪航空局 | 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21年度～平成24年度 B/C 8.2 (B: 211億円、C: 26億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況) B576のレーダー管制化により、当該航空路と交差するA593の配分高度の減少を防止し最適高度の運航を行っており、当該事業は容量拡大における効果を発現していると認められる。なお、容量拡大における効果発現を平成34年度から計上していたが、当初想定より交通量が増加しており、平成26年度から本効果が確認された。よって、平成26年度からA593の最適高度の運航による効果便益を計上する。</p> <p>(事業実施による環境の変化) 最適高度の運航により、航空機燃料の節約による環境便益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、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) 平成28年度までのA593及びB576の年間交通量は、新規事業採択評価における予測値を超えた交通量となっている。更に、2020年の東京オリンピック及び政府の訪日旅客受け入れ施策もあり、今後も交通量の増加が見込まれる。 一方、費用対効果分析の感度分析においても、航空需要予測の低位ケース(1%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、最新の航空需要予測のもとにおいても事業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 | 大阪航空局保安部 技術保安企画調整 課 (課長 松本和博) |

【都市・幹線鉄道整備事業】
 (都市鉄道利便増進事業)

| 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) |
|--------------------------------------|------|--------------|--|------|------------------------------|
| 阪神三宮駅改良事業 (H18～H24) 神戸高速鉄道株式会社 | 5年以内 | 130 | <p>(改善措置の必要性) 費用便益分析の結果と、駅の安全性及び利便性が向上していることから判断して、都市鉄道等利便増進事業の主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) 改善措置が不要であること、また、便益として計上しなかったその他の便益の結果から、事業効果が発揮されていると判断できるため、今後の事後評価の必要性はないと考える。</p> <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 本事業のような駅改良事業の場合、「鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル」に基づいて算出する定量的な便益に加えて、安全性、利便性、快適性、バリアフリー対策など定量的に評価できない便益が多く発生するため、それらを適切に評価する手法が必要と考える。</p> | 対応なし | 鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 岡野まさ子) |

(鉄道駅総合改善事業)

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 事後評価の評価項目 | 対応方針 | 担当課 (担当課長名) |
|--|------|--------------|---|------|------------------------------|
| 椎名町駅総合改善事業 (H20～H24) 東長崎駅・椎名町駅整備株式会社 | 5年以内 | 22 | <p>(今後の事後評価の必要性) 費用便益分析の結果から、事業効果が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無いと考える。</p> <p>(改善措置の必要性) 鉄道利用者及び地域住民の利便性向上という目的は達成されていることから、改善措置は不要と考える。</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) 費用便益分析においては、エレベーターの整備は、設置及び更新にかかる費用や維持管理者費が負の要素としてしか働かないので、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 | 鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 岡野まさ子) |

(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) |
|----------------------------------|------|--------------|--|------|--------------------------|
| 隅田川駅鉄道貨物 輸送力増強事業 京葉臨海鉄道(株) | 5年以内 | 42 | <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 42億円、工期 平成21年度～平成24年度</p> <p>②貨物増加輸送トンキロ 計画時 22,878万トンキロ/年(平成21年度) 現在 30,825万トンキロ/年(平成28年度)</p> <p>B/C 2.3 (B:185億円、C:79億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況)</p> <p>当該事業により、20両編成列車対応の着発線・コンテナホームの延伸、大型コンテナ取扱対応のためのコンテナホーム拡幅とともに、機関車留置機能の整備等を行ったことにより、北海道向け、東北向け列車がそれぞれ2本新設され、大型コンテナの取扱個数が約122%(平成21年度→平成28年度)増加するなどした結果、平成28年度では年間30,825万トンキロの輸送量の増強を実現している。</p> <p>(事業実施による環境の変化)</p> <p>CO2排出削減量:約5.4万トン/年 NOX排出削減量:約61トン/年</p> <p>(社会経済情勢の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 ・円高下で進められた生産活動の海外シフトによる国内産業構造の変化 ・トラックドライバー不足の顕在化と営業用ドライバーの労働環境の規制強化 ・物流効率化に伴う大型コンテナの取扱量増加 ・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 ・異常気象による自然災害の多発と度重なる大規模な輸送障害の増加 <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が、列車運行経費の削減に努めることで、供給者便益の更なる向上につなげることが可能である。</p> | 対応なし | 京葉臨海鉄道(株) (管理部 高橋 正夫) |

【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) |
|----------------------------------|------|--------------|---|------|---------------------------------------|
| 熊本地方合同庁舎 (H19～H26) 九州地方整備局 | 5年以内 | 149 | <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性能を満足していることが確認できる。 ・地域性、景観性、環境保全性、木材利用促進、ユニバーサルデザイン、防災性及び経済性について、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。 以上により、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、事業の効果も十分発現していると判断できるため、再度の事業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) ・事業評価手法について、現時点で見直しの必要性は見られない。</p> | 対応なし | 九州地方整備局 営繕部 技術・評価課 (課長 松崎幸治) |

評価手続中事業（平成29年度評価）の再評価について

【公共事業関係費】

| 事業区分 | | 再評価実施箇所数 | | | | | 再評価結果 | | | | |
|-----------|------|----------|--------|--------|------|-----|-------|---------|---|----|-------|
| | | 一定期間未着工 | 長期間継続中 | 準備計画段階 | 再々評価 | その他 | 計 | 継続 | | 中止 | 評価手続中 |
| | | | | | | | | うち見直し継続 | | | |
| 整備新幹線整備事業 | 補助事業 | | 1 | | | | | | | | 1 |
| 合計 | | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |

（注1）再評価対象基準

一定期間未着工：事業採択後一定期間（5年間）が経過した時点で未着工の事業

長期間継続中：事業採択後長期間（5年間）が経過した時点で継続中の事業

準備計画段階：準備・計画段階で一定期間（5年間）が経過している事業

再々評価：再評価実施後一定期間（5年間）が経過している事業

その他：社会経済情勢の急激な変化、技術革新等により再評価の実施の必要が生じた事業

評価手続中事業（平成25年度評価）の再評価について

【公共事業関係費】

| 事業区分 | | 再評価実施箇所数 | | | | | 再評価結果 | | | | |
|--------|------|----------|--------|--------|------|-----|-------|---------|---|----|-------|
| | | 一定期間未着工 | 長期間継続中 | 準備計画段階 | 再々評価 | その他 | 計 | 継続 | | 中止 | 評価手続中 |
| | | | | | | | | うち見直し継続 | | | |
| 港湾整備事業 | 補助事業 | | | | 1 | | 1 | | | | 1 |
| 合 計 | | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 |

（注1）再評価対象基準

一定期間未着工：事業採択後一定期間（5年間）が経過した時点で未着工の事業

長期間継続中：事業採択後長期間（10年間）が経過した時点で継続中の事業

準備計画段階：準備・計画段階で一定期間（5年間）が経過している事業

再々評価：再評価実施後一定期間（5年間）が経過している事業

その他：社会経済情勢の急激な変化、技術革新等により再評価の実施の必要が生じた事業

評価手続中事業（平成23年度評価）の再評価について

【公共事業関係費】

| 事業区分 | | 再評価実施箇所数 | | | | | 再評価結果 | | | | |
|--------|------|----------|--------|--------|------|-----|-------|---------|---|----|-------|
| | | 一定期間未着工 | 長期間継続中 | 準備計画段階 | 再々評価 | その他 | 計 | 継続 | | 中止 | 評価手続中 |
| | | | | | | | | うち見直し継続 | | | |
| 港湾整備事業 | 補助事業 | | | | 1 | | 1 | | | | 1 |
| 合 計 | | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 |

（注1）再評価対象基準

一定期間未着工：事業採択後一定期間（5年間）が経過した時点で未着工の事業

長期間継続中：事業採択後長期間（10年間）が経過した時点で継続中の事業

準備計画段階：準備・計画段階で一定期間（5年間）が経過している事業

再々評価：再評価実施後一定期間（5年間）が経過している事業

その他：社会経済情勢の急激な変化、技術革新等により再評価の実施の必要が生じた事業

評価手続中事業（平成20年度評価）の再評価について

【公共事業関係費】

| 事業区分 | | 再評価実施箇所数 | | | | | | 再評価結果 | | | |
|--------|------|----------|--------|--------|------|-----|---|---------|---|----|-------|
| | | 一定期間未着工 | 長期間継続中 | 準備計画段階 | 再々評価 | その他 | 計 | 継続 | | 中止 | 評価手続中 |
| | | | | | | | | うち見直し継続 | | | |
| 港湾整備事業 | 補助事業 | | 1 | | | | 1 | | | | 1 |
| 合計 | | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 |

(注1) 再評価対象基準

一定期間未着工：事業採択後一定期間（5年間）が経過した時点で未着工の事業

長期間継続中：事業採択後長期間（10年間）が経過した時点で継続中の事業

準備計画段階：準備・計画段階で一定期間（5年間）が経過している事業

再々評価：再評価実施後一定期間（5年間）が経過している事業

その他：社会経済情勢の急激な変化、技術革新等により再評価の実施の必要が生じた事業

評価手続中事業（平成29年度評価）の再評価結果一覧

【公共事業関係費】
 【整備新幹線整備事業】
 （補助事業）

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | | | 貨幣換算 が困難な 効果等 による評 価 | 再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、 事業の進捗の見込み、コスト縮 減等) | 対応方針 | 担当課 (担当課長 名) | |
|--|------------|--------------|----------------|---|----------|---|----------------------------------|---|-------------------------|--------------------|-----|
| | | | 貨幣換算した便益:B(億円) | | 費用:C(億円) | | | | | | B/C |
| | | | 便益の内訳及び主な根拠 | | 費用の内訳 | | | | | | |
| 九州新幹線 (武雄温泉・長崎 間) 独立行政法人鉄道 建設・運輸 施設整備支援機構 | 長期間継 続中 | - | - | - | - | - | - | 評価手続き中 | 鉄道局 施設課 (課長 岸谷克己) | | |

評価手続中事業（平成25年度評価）の再評価結果一覧

【公共事業関係費】

【港湾整備事業】

（補助事業）

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | | 貨幣換算が困難な効果 等 による評価 | 再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等) | 対応方針 | 担当課 (担当課長名) |
|------------------------------|------|--------------|-------------|--------------|-----|--------------------------|---|-------|-------------------------|
| | | | 便益の内訳及び主な根拠 | 費用:C (億円) | B/C | | | | |
| | | | | | | | | | |
| 八代港大築島南地区廃棄物海面処分場整備事業 熊本県 | 再々評価 | - | - | - | - | - | - | 評価手続中 | 港湾局 計画課 (課長 堀田 治) |

評価手続中事業（平成23年度評価）の再評価結果一覧

【公共事業関係費】

【港湾整備事業】

（補助事業）

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | | 貨幣換算が困難な効果 等 による評価 | 再評価の視点 (投資効果等の事業の必要 性、事業の進捗の見込み、 コスト縮減等) | 対応方針 | 担当課 (担当課長名) |
|--------------------------------------|------|--------------|--------------|--------------|-----|--------------------------|---|-----------|-------------------------|
| | | | 費用:B (億円) | 費用:C (億円) | B/C | | | | |
| | | | | | | | | | |
| 佐伯港大入島東地区 廃棄物海面処分場 整備事業 大分県 | 再々評価 | - | - | - | - | - | - | 評価手続 中 | 港湾局 計画課 (課長 堀田 治) |

評価手続中事業（平成20年度評価）の再評価結果一覧

【公共事業関係費】

【港湾整備事業】

（補助事業）

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | | 貨幣換算が困難な効果 等 による評価 | 再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等) | 対応方針 | 担当課 (担当課長名) |
|-------------------------------|-------|--------------|-------------|--------------|-----|--------------------------|---|-------|-------------------------|
| | | | 便益の内訳及び主な根拠 | 費用:C (億円) | B/C | | | | |
| | | | | | | | | | |
| 泉州港北港地区複合一貫輸送ターミナル整備事業 大阪府 | 10年継続 | - | - | - | - | - | - | 評価手続中 | 港湾局 計画課 (課長 堀田 治) |