

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	(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。 (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。 (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。 (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。 (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。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・事業評価手法は妥当と考え、現時点での見直しの必要性はないと考える。	対応なし	中部地方整備局 河川計画課 (課長 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)
木曽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	(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 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) (事業の効果の発現状況) ・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。 (事業実施による環境の変化) ・木曽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。 (社会経済情勢の変化) ・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。 (今後の事後評価の必要性) ・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。 (改善措置の必要性) ・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。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・事業評価手法は妥当と考え、現時点での見直しの必要性はないと考える。	対応なし	中部地方整備局 河川計画課 (課長 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	(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) (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。 (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。 (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。 (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する。 ・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。 (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る。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・今後、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。	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	(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) (事業の効果の発現状況) ・緩傾斜堤防・階段や桜つつみ、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。 (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。 (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。 (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。 (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。 (同種事業の計画・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。	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	(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利用されつつげられている。 (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。	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	(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) (事業効果の発現状況) ・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。 (事業実施による環境の変化) ・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。 (社会経済情勢の変化) ・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。 (今後の事後評価の必要性) ・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。 (改善措置の必要性) ・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。 (同種事業の計画・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。	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	（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） （事業の効果の発現状況） ・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。 （事業実施による環境の変化） ・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る。 （社会経済情勢の変化） ・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。 （今後の事後評価の必要性） ・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。 （改善措置の必要性） ・事業効果が発現し、大きな社会情勢等の変化もなく、環境への大きな影響も見られないため、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。 （同種事業の計画・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（菫原ダム） (H19～H24) 関東地方整備局	5年以内	2.5	（費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化） 全体事業費 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） ・菫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。 ・菫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、菫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。	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	(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) (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。 (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。 (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。 (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。 (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。 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。	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	(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) (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。 (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。 ・大山ダム周辺ではブ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。 (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。 (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。 (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。 (同種事業の計画・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。	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	【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】 ・交通量 整備前（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） 【事業の効果の発現状況】 ①交通渋滞の緩和 ・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 ②道路交通の安全性向上 ・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 ③農産品の流通利便性向上 ・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 ④工業製品輸送の利便性向上 ・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 ⑤空港へのアクセス向上 ・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 【事業実施による環境の変化】 ・評価対象区間については、環境影響評価法に基づき、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。 【社会経済情勢の変化】 ・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。 【今後の事後評価の必要性】 ・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考える。 【改善措置の必要性】 ・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。 【同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性】 ・計画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	【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】 ・交通量 整備前 (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) 【事業の効果の発現状況】 ①主要都市間の利便性向上 ・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 ②救急搬送の安定性向上 ・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 ③農産品の流通利便性向上 ・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 ④道路交通の安全性向上 ・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 ⑤観光地への利便性向上 ・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 【事業実施による環境の変化】 ・環境影響評価の対象外事業である。 【社会経済情勢の変化】 ・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。 【今後の事後評価の必要性】 ・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。 【改善措置の必要性】 ・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。 【同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性】 ・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	【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】 ・交通量 整備前 (H17) : 3,583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) 【事業の効果の発現状況】 ①地吹雪に起因する交通傷害の緩和 ・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道路交通の安全性向上 ・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、道路交通の安全性が向上 ③救急搬送の安定性向上 ・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 ・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 ・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 【事業実施による環境の変化】 ・環境影響評価の対象外事業である。 【社会経済情勢の変化】 ・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。 【今後の事後評価の必要性】 ・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、道路交通の安全性向上など、当初の目的が達成されていることから、今後の事後評価の必要性はないものとする。 【改善措置の必要性】 ・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。 【同種事業の計画・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	【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】 ・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 【事業の効果の発現状況】 ①通行規制の緩和 ・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 ②道路寸断による孤立化の解消 ・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 ③水産品の流通利便性向上 ・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 ④地域振興の支援 ・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 ⑤救急搬送の安定性向上 ・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 【事業実施による環境の変化】 ・環境影響評価の対象外事業である。 【社会経済情勢の変化】 ・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。 【今後の事後評価の必要性】 ・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する。 【改善措置の必要性】 ・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。 【同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性】 ・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	【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】 ・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 【事業の効果の発現状況】 ①火山噴火時の住民の避難ルートの強化 ・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 ②津波災害時の避難ルートの強化 ・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 ③道路交通の安全性向上 ・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 ④観光地への利便性向上 ・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 ⑤救急搬送の安定性向上 ・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 【事業実施による環境の変化】 ・環境影響評価の対象外事業である。 【社会経済情勢の変化】 ・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。 ・漁業就業者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。 【今後の事後評価の必要性】 ・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。 【改善措置の必要性】 ・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。 【同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性】 ・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	【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】 ・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 【事業の効果の発現状況】 ①通行規制の緩和 ・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 ②住民生活の安定性向上 ・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 ③水産品の流通利便性向上 ・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 ④救急搬送の安定性向上 ・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 ⑤地域プロジェクトの支援 ・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 【事業実施による環境の変化】 ・環境影響評価の対象外事業である。 【社会経済情勢の変化】 ・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 【今後の事後評価の必要性】 ・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する。 【改善措置の必要性】 ・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。 【同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性】 ・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	【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】 ・交通量（道路交通センサス、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） 【事業の効果の発現状況】 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：50分→整備後：45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：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 ・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 ・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：56分→整備後：51分） 【社会経済情勢の変化】 ○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 【今後の事後評価及び改善措置の必要性】 ・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。 【同種事業の計画・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、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	【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】 ・交通量（道路交通センサス、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） 【事業の効果の発現状況】 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） 【社会経済情勢の変化】 ○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 【今後の事後評価及び改善措置の必要性】 ・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。 【同種事業の計画・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、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	(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) 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) 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) 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) 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) 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の必要性) ・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。	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	【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】 ・交通量（道路交通センサス、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） 【事業の効果の発現状況】 ①交通混雑緩和によるICアクセス性向上 ・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） ②冬期交通環境の改善 ・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） ③事故減少 ・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） ④周辺開発支援 ・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 ⑤イベント開催時の速度低下改善 ・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） 【社会経済情勢の変化】 ○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 【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。 【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、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	【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】 ・交通量（道路交通センサス） 整備前(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） 【事業の効果の発現状況】 ①新幹線駅へのアクセス向上の状況 ・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 ・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 ・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 ・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 ・おいらせ町～八戸市立市民病院 現況：44分→整備後：38分 【社会経済情勢の変化】 ○新幹線の整備状況 ・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 ・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	【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】 ・交通量（道路交通センサス） 整備前(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） 【事業の効果の発現状況】 ①新幹線駅へのアクセス向上の状況 ・階上町～東北新幹線八戸駅 現況：45分→整備後：41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 ・階上町～青森空港 現況：134分→整備後：130分 ③重要港湾へのアクセス向上の状況 ・階上町～八戸港 現況：42分→整備後：38分 ④日常活動圏の中心都市へのアクセス向上の状況 ・階上町～八戸市 現況：34分→整備後：30分 ⑤三次医療施設へのアクセス向上の状況 ・階上町～八戸市立市民病院 現況：27分→整備後：23分 【社会経済情勢の変化】 ○新幹線の整備状況 ・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 ・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	【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】 ・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） 【事業の効果の発現状況】 ①新幹線駅へのアクセス向上の状況 ・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 ・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 ・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 ・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 ・七戸町～八戸市立市民病院 現況：63分→整備後：52分 【社会経済情勢の変化】 ○新幹線の整備状況 ・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 ・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	【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】 ・交通量（道路交通センサス、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） ※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。 【事業の効果の発現状況】 ①新幹線駅へのアクセス向上の状況 ・石鳥谷バイパス終点～新花巻駅 現況：22分→整備後：21分 ②第二種空港へのアクセス向上の状況 ・石鳥谷バイパス終点～花巻空港（現況：14分→整備後：13分） 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 ・盛岡市～花巻市（現況：72分→整備後：71分） ④日常活動圏の中心都市へのアクセス向上の状況 ・石鳥谷総合支所～花巻市（現況：22分→整備後：19分） ⑤主要な観光地へのアクセス向上による効果 ・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 ⑥三次医療施設へのアクセス向上の状況 ・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） 【社会経済情勢の変化】 ○周辺道路の整備状況 ・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 【今後の事後評価及び改善措置の必要性】 ・事業の目的に対する効果を概ね発現しており、現時点では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】 ・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	【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】 - 交通量（道路交通センサス、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） 【事業の効果の発現状況】 ①隣接した日常活動圏中心都市間の連絡状況 - 宮古市（津軽石地区）～盛岡市間（現況：131分→整備後：120分） ②日常活動圏中心都市へのアクセス向上の状況 - 山田町～宮古市（千徳地区）（現況：36分→整備後：35分） ③三次医療施設へのアクセス向上の状況 - 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） ④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 - 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） 【社会経済情勢の変化】 ○周辺道路の整備状況 - 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） 【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。 【改善措置の必要性】 - 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。 【同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性】 - 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	【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】 ・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） 【事業の効果の発現状況】 ①日常活動圏の中心都市へのアクセス向上 ・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 ・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 ・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 ・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） 【事業実施による環境の変化】 ・特になし 【社会経済情勢の変化】 ○人口、産業等の変化 ・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） ○周辺道路の整備状況 ・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 【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、現時点では今後の改善措置の必要性はない。 【同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性】 ・本事業は事業期間が長いため、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	(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) 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) 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) 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) 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) 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) ・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) 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。	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	(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) 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) 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) 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) 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) 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 (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) 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削減を行っており、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13号 神宮寺バイパス (H10～H24) 東北地方整備局	5年以内	141	【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】 ・交通量（道路交通センサス、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） 【事業の効果の発現状況】 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 ・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 ・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 ・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 ・大仙市西仙北地区～大仙市（現況：35分⇒整備後：30分） 【社会経済情勢の変化】 ○高規格幹線道路の整備状況 ・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。 【今後の事後評価の必要性】 ・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。 【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 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	【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】 ・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） 【事業の効果の発現状況】 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 ・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 ・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 ・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） 【事業実施による環境の変化】 ・茅原北土地区画整理事業（H27～H33） 【社会経済情勢の変化】 ○周辺道路の整備状況 ・日本海沿岸東北自動車道 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 平成24年10月 鶴岡バイパス L=5.9km 開通 【今後の事後評価及び改善措置の必要性】 ・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。 【同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性】 ・事業評価手法の見直し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	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) ・交通量 整備前 (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) (事業の効果の発現状況) ①円滑なモビリティの確保 ・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 ・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 ・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 ・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 ・並行する東北自動車道の代替路線として機能。 (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。 (今後の事後評価の必要性) ・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。 (改善措置の必要性) ・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。 (同種事業の計画・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	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) ・交通量 - 整備前 (S55) : 150百台/12h (現道) - 整備後 (H27) : 104百台/12h (現道)、549百台/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) (事業の効果の発現状況) ①円滑なモビリティの確保 ・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 ・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 ・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 ・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 ・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 ・並行する東北自動車道の代替路線として機能。 (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。 (今後の事後評価の必要性) ・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。 (改善措置の必要性) ・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。 (同種事業の計画・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	(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) (事業の効果の発現状況) ・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。 (社会経済情勢の変化) ・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。 (今後の事後評価の必要性) ・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	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) ・交通量 整備前：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) (事業の効果の発現状況) 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。 (事業実施による環境の変化) 特になし (社会経済情勢の変化) 事業区間周辺では、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。 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。 (今後の事後評価の必要性) 事業が完了し、日常的な道路利用がなされている。 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。 (改善措置の必要性) 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。 (同種事業の計画・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、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。 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。 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。	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	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) ・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) (事業の効果に発現状況) ・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 (事業実施による環境の変化) ・特になし (社会経済情勢の変化) ・平成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。 (今後の事後評価の必要性) ・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。 (改善措置の必要性) ・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。 (同種事業の計画・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、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	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) - 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) (事業の效果に発現状況) - 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 (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) - 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 (今後の事後評価の必要性) - 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。 (改善措置の必要性) - 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。 (同種事業の計画・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、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	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) ・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) (事業の効果に発現状況) ・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 (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) ・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。 (今後の事後評価の必要性) ・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。 (改善措置の必要性) ・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。 (同種事業の計画・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、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	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) ・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) (事業の効果に発現状況) ・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 (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) ・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。 (今後の事後評価の必要性) ・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。 ・(改善措置の必要性) ・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。 ・(同種事業の計画・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、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	【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】 ・交通量 整備前(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) 【事業の効果の発現状況】 ①円滑なモビリティの確保 ・(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 ②地球環境の保全 ・CO2排出削減量：4901.7t-CO2/年 ③生活環境の改善・保全 ・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) 【事業実施による環境の変化】 ・環境影響評価は実施していない。 【社会経済情勢の変化】 ・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。 【今後の事業評価の必要性】 ・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。 【改善措置の必要性】 ・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。 【同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性】 ・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	【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】 ・交通量 整備前(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) 【事業の効果の発現状況】 ①円滑なモビリティの確保 ・(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 ②地球環境の保全 ・CO2排出削減量：4767.99t-CO2/年 ③生活環境の改善・保全 ・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) 【事業実施による環境の変化】 ・環境影響評価は実施していない。 【社会経済情勢の変化】 ・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。 【今後の事業評価の必要性】 ・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。 【改善措置の必要性】 ・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。 【同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性】 ・大津市・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、便益の計算法手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	【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】 ・交通量 整備前(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) 【事業の効果の発現状況】 ①円滑なモビリティの確保 ・(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 ②地球環境の保全 ・CO2排出削減量：8289.81t-CO2/年 ③生活環境の改善・保全 ・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) 【事業実施による環境の変化】 ・環境影響評価は実施していない。 【社会経済情勢の変化】 ・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。 【今後の事業評価の必要性】 ・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。 【改善措置の必要性】 ・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。 【同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性】 ・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	(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) 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】 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】 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】 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】 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 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】 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。	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	(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) 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 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】 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】 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】 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 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】 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】 (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、コスト縮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、コスト縮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。	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	(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) 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。 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】 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】 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】 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。 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】 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⁶、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⁶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、コスト縮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、コスト縮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。	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	(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) 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】 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。 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。 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】 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】 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。	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	【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】 ・交通量 整備前(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) 【事業の効果の発現状況】 ・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*_〇→H27死傷事故率：72件/億台*_〇)】 【バイパス(H12死傷事故率：83件/億台*_〇→H27死傷事故率：68件/億台*_〇)】 【旧国道(H12死傷事故率：178件/億台*_〇→H27死傷事故率：92件/億台*_〇)】 ・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 【今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性】 ・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。 【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	【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】 ・交通量 整備前 (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) 【事業の効果の発現状況】 ・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)) 【事業実施による環境の変化】 ・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) 【社会経済情勢の変化】 ・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。 【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】 ・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。 【同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性】 ・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	【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】 ・交通量 整備前 (H17) : 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) 【事業の効果の発現状況】 ・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) 【事業実施による環境の変化】 ・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) 【社会経済情勢の変化】 ・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。 【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】 ・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。 【同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性】 ・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	【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】 ・交通量 整備前 (H17) : 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) 【事業の効果の発現状況】 ・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) 【事業実施による環境の変化】 ・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) 【社会経済情勢の変化】 ・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。 【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】 ・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。 【同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性】 ・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	【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】 ・交通量 整備前 (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) 【事業の効果の発現状況】 ・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)) 【事業実施による環境の変化】 ・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) 【社会経済情勢の変化】 ・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。 【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】 ・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。 【同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性】 ・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	【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】 ・交通量 整備前 (H17) : 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) 【事業の効果の発現状況】 ・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)) 【事業実施による環境の変化】 ・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) 【社会経済情勢の変化】 ・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。 【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】 ・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。 【同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性】 ・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225号 川辺改良 (S56～H24) 九州地方整備局	5年以内	146	【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】 ・交通量 整備前 (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) 【事業の効果の発現状況】 ・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)) 【事業実施による環境の変化】 ・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) 【社会経済情勢の変化】 ・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。 【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】 ・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。 【同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性】 ・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)
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	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) ・交通量 計画時 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) (事業の効果の発現状況) ・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。 (事業実施による環境の変化) ・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 (社会経済情勢の変化) ・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。 (今後の事後評価の必要性) ・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。 (改善措置の必要性) ・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	【費用対効果分析の算定の基礎となった要因の変化】 ・旅行速度(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) 【事業の効果の発現状況】 ○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 ・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 ・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 ・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 ・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) 【事業実施による環境の変化】 ・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。 【社会経済情勢の変化】 ○高規格幹線道路の整備状況 ・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 ・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型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。 【今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性】 ・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。 【同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性】 ・事業期間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	【費用対効果分析の算定の基礎となった要因の変化】 ・交通量 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) 【事業の効果等】 ・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。 【事業による環境変化】 ・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。 【事業評価監視委員会の意見】 ・改善措置の必要はない。 【今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性】 ・事後評価及び改善措置の必要はない。 【計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性】 ・見直しの必要はない。 【特記事項(同種事業への反映等)】 ・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	【費用対効果分析の算定の基礎となった要因の変化】 ・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) 【事業の効果の発現状況】 ・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)】 【事業実施による環境の変化】 〈環境への影響〉 ・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。 〈事前に講じた環境への対策〉 ・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。 【社会経済情勢の変化】 〈社会経済状況及び事業環境等の変化〉 ・平成27年7月8日に松江城が国宝として指定を受けた。 〈関連計画・関連事業の状況の変化〉 ・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。 【今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性】 ・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。 【同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性】 ・同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性はない。	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	【費用対効果分析の算定の基礎となった要因の変化】 再評価時 (H22) 事後評価時 (H29) ・ 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) 【事業の効果の発現状況】 ・ 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) 【事業実施による環境の変化】 ・ 特になし 【社会経済情勢の変化】 ・ 平成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。 【今後の事後評価の必要性】 ・ 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。 【改善措置の必要性】 ・ 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。 【同種事業の計画・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	（費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化） 全体事業費 : 平成18年再評価時 : 45億円 → 平成29年事後評価時 : 51億円 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 : ー 千トン/年 滞船解消隻数 : 平成18年再評価時 : ー 隻/年 → 平成29年事後評価時 : 142隻/年 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 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 B/C 事後評価時 1.2 （B : 95億円、C : 80億円） （事業の効果の発現状況） 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 （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） ・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。 （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、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。 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。 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。 （同種事業の計画・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。	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)
苫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	(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) (事業の効果の発現状況) 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) 苫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。	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	(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 : 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) (事業の効果の発現状況) 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。	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)
仙台塩釜港仙台港区 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港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) 仙台港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、パ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	（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。	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	（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。	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	(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。 (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。 (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。 (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。 (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。 (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。 (同種事業の計画・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。	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	(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) (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。 (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。 (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。 (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。 (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。 (同種事業の計画・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。	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	（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。 （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。 （同種事業の計画・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。	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	（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。 （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。 （同種事業の計画・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。	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	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) ①全体事業費 42億円、工期 平成21年度～平成24年度 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) B/C 2.3 (B:185億円、C:79億円) (事業の効果の発現状況) 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。 (事業実施による環境の変化) CO2排出削減量:約5.4万トン/年 NOX排出削減量:約61トン/年 (社会経済情勢の変化) ・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 (今後の事後評価の必要性) 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。 (改善措置の必要性) 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。	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	(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はないと考えられる。 (費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) ・当初の事業計画に沿った整備がなされ、また庁舎が適切に活用されていることから、事業採択の時点から特段の要因の変化はないと考えられる。 (事業の効果の発現状況) ・位置、規模及び構造の観点から、業務を行うための基本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。 (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。 (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。 (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。 (同種事業の計画・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。	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)