

完了後の事後評価結果一覧 (平成31年3月現在)

【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)
信濃川特定構造物 改築事業(大河津 可動堰) (H15~H25) 北陸地方整備局	5年以内	410	<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 410億円、工期 平成15年度~平成25年度 B/C 4.4 (B: 2,724億円、C: 618億円) (事業の効果の発現状況) ・堰の改築等により、施設の老朽化の進行や安定性の低下が解消され、流下能力不足の解消が図られた。 ・堰の改築等により、小千谷基準点で約8,300m³/s(年超過確率1/20規模)の洪水を流下させた場合、想定氾濫被害が、被害総額で約1,253億円、被災人口で12,267人、床上浸水世帯で1,312戸、浸水面積で6,973ha解消される。 (事業実施による環境の変化) ・新可動堰は、堰上部に巻上機などを入れるための大規模な操作室がなく堰全体の高さを抑えており、また、堰全体の色彩は、明るめの色彩(暖かみのある暖色系)とし、弥彦山を背景とした四季の田園風景との調和を図っている。 (社会経済情勢の変化) ・人口は、微減傾向にあるが、大きな変動はない。また、世帯数及び製造品出荷額は、微増傾向にあるが、大きな変動はない。 (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新可動堰の運用実績並びにシミュレーション結果において、事業に見合った効果の発現が確認され、施設の老朽化の進行や安定性の低下の問題も解消されている。 ・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、今後の事業評価の必要はないものと考え。 (改善措置の必要性) ・事業完了後に発生した洪水に対する新可動堰の運用実績並びにシミュレーション結果において、事業に見合った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) ・現時点での見直しの必要性はないものと考えられるが、今後の評価技術の向上等があれば、必要に応じて実施することも考えられる。</p>	対応なし	北陸地方整備局 河川計画課 (課長 志野 直紀)

事業名 (事業実施期間) 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
狩野川特定構造物 改築事業(黄瀬川 橋) (H17~H25) 中部地方整備局	5年以内	19	<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 19億円、工期 平成17年度~平成25年度 B/C 10.4 (B: 368億円、C: 35億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況) ・本事業区間において、河川整備計画の目標規模の洪水(概ね1年に1/50の確率で発生する規模の洪水に相当)により想定される浸水被害は、浸水面積約15ha、浸水人口約890人、浸水家屋数約330世帯であり、本事業を実施することで本事業区間の浸水被害は解消される。</p> <p>(事業実施による環境の変化) ・黄瀬川橋の架け替えに伴う自然環境への影響は特に認められない。</p> <p>(社会経済情勢の変化) ・本事業箇所周辺に位置する沼津市の人口は現在約20万人で、本事業が採択された平成17年度以降、人口はやや減少しているが、世帯数は増加している。 ・また、浸水域内では、宅地化が進行している。</p> <p>(今後の事後評価の必要性) ・事業完了以降に発生した洪水に対しても、浸水被害は発生していない。また、河川整備計画の目標規模の洪水に対する浸水被害の解消が期待され、事業の有効性は十分見込まれることから、今後の事後評価の必要はない。</p> <p>(改善措置の必要性) ・事業完了以降に発生した洪水に対しても、浸水被害は発生していない。また、河川整備計画の目標規模の洪水に対する浸水被害の解消が期待され、事業の有効性は十分見込まれることから、今後の改善措置の必要はない。</p> <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・事業評価手法は妥当と考え、現時点での見直しの必要性はない。</p>	対応なし	中部地方整備局 河川計画課 (課長 池原貴一)

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)
狩野川総合内水緊急対策事業 (H23～H25) 中部地方整備局	5年以内	8.1	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 全体事業費 8.1億円、工期 平成23年度～平成25年度 B/C 5.4 (B: 62億円、C: 11億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況) ・計画の対象となる平成10年8月洪水と同程度(概ね1年に1/10の確率で発生する規模の洪水に相当)の豪雨により想定される浸水被害は、浸水面積約44ha、浸水家屋数169戸(うち床上浸水家屋数76戸)と推定されるが、本事業を実施することで、浸水面積約38ha、浸水家屋数95戸(うち床上浸水家屋数22戸)に低減される。 ・また、県市町が実施する流域対策が完了することにより、床上浸水は解消される。</p> <p>(事業実施による環境の変化) ・排水機場の増設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) ・本事業箇所周辺に位置する三島市・函南町の人口は現在約15万人で、人口は近年横ばいであるが、世帯数は増加傾向にある。また、東駿河湾環状道路が建設されるなど、利便性が高まり、今後も社会経済の発展が見込まれる。</p> <p>(今後の事後評価の必要性) ・事業完了以降に発生した洪水に対しても、浸水被害は発生していない。また、平成10年8月洪水と同程度(概ね1年に1/10の確率で発生する規模の洪水に相当)の豪雨に対する浸水被害の軽減効果が期待され、事業の有効性は十分見込まれることから、今後の事業評価の必要はない。</p> <p>(改善措置の必要性) ・事業完了以降に発生した洪水に対しても、浸水被害は発生していない。また、平成10年8月洪水と同程度(概ね1年に1/10の確率で発生する規模の洪水に相当)の豪雨に対する浸水被害の軽減効果が期待され、事業の有効性は十分見込まれることから、今後の改善措置の必要はない。</p> <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・事業評価手法は妥当と考え、現時点での見直しの必要性はない。</p>	対応なし	中部地方整備局 河川計画課 (課長 池原貴一)

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)
旭川総合内水緊急 対策事業(平井・ 中川町地区) (H21~H25) 中国地方整備局	5年以内	11	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 全体事業費 約11億円、工期 平成21年度~平成25年度 B/C 44.5 (B: 813億円、C: 18億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況) ・計画規模(1/30)での内水湛水域における内水被害の軽減(床上浸水の解消)を図る。 (事業実施による環境の変化) ・排水ポンプ運転時による近隣住民への騒音軽減のため、低騒音型の原動機を用いるなど、騒音対策を実施。 (社会経済情勢の変化) ・岡山市の人口は、平成22年当時と比較し平成27年では約1.1倍となり、宅地化が進んでいる。岡山市は平成21年4月に政令指定都市に移行。 ・平成21年5月22日に岡山市、岡山県、国土交通省からなる委員を参集し「旭川総合内水協議会」が立ち上げられ、近年頻発する内水被害に対し内水対策への要望が強く、全国で初めて直轄事業で事業が始まった。 (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。また、世帯数・人口・従業員等は微増傾向にあり、近年の局地化、集中化、激甚化する雨の降り方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。 ・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、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 和田 紘希)

事業名 (事業実施期間) 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
旭川特定構造物改築事業(百間川河口水門) (H13~H25) 中国地方整備局	5年以内	131	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 全体事業費 約131億円、工期 平成13年度~平成25年度 B/C 5.7 (B:1,234億円、C:217億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況) ・増築水門完成後、平成30年7月豪雨で初めて洪水操作(最大放流量約1,500m³/s)を行ったことで最大約25cm水位が低下したと推定され、百間川沿川では浸水被害を抑制したのと考えられる。 (事業実施による環境の変化) ・事業実施による環境の変化は小さく、事業実施後も多様な動植物の生育・生息環境が保たれている。 (社会経済情勢の変化) ・岡山市の人口は、平成12年当時と比較し平成27年では約1.1倍となり、宅地化が進んでいる。岡山市は平成21年4月に政令指定都市に移行。 ・旭川水系の関係市町村が「旭川・百間川(旭川放水路)改修促進期成会」を組織し、旭川水系の治水対策の促進を強く要望している。 ・「百間川河口水門周辺有効活用方策検討協議会」について、岡山県、岡山市、地域住民、市民団体等と協調して事業を進めている。 (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河口水門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。また、世帯数・人口・従業員数等は増加傾向にあり、近年の局地化、集中化、激甚化する雨の降り方を踏まえると当該事業の重要性は高く、生物の生育・生息環境も保全されており、今後の事後評価の必要性はないものと考えられる。 ・本事業で整備した河川や河川管理施設等の変状や生物の生育・生息環境等の環境についてもモニタリングし、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河口水門の運用実績、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。</p>	対応なし	中国地方整備局 河川計画課 (課長 和田 紘希)

【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)
胆沢ダム建設事業 (S58~H25) 東北地方整備局	5年以内	2,347	<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 2,347億円、工期 昭和58年度～平成25年度 B/C 1.4 (B: 4,843億円、C: 3,407億円) (事業の効果の発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> 平成26年4月の管理開始以降、洪水調節を1回実施し平成27年9月11日の洪水では、洪水調節により下流の胆沢川橋地点付近において、ダムが無かった場合に比べ、水位を約1.2m低減する効果があった。 ダムにより流木を捕捉することで、下流河川での被害の軽減に寄与した。 胆沢川・胆沢川橋地点及び北上川・狐禅寺地点の正常流量を確保し、既得用水や水道用水の安定補給が行われている。 雨が少なかった平成27年においても、ダムから安定した利水補給を実施しており、管理開始以降に取水制限は発生していない。 平成29年の水力発電による発生電力量は、約1万世帯分に相当し、CO2排出量は、石油火力発電の1/67、石炭火力発電の1/89であり、環境負荷の軽減に貢献している。 <p>(事業実施による環境の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> 流入河川と下流河川では、大腸菌群数が胆沢ダム管理開始以前から高い傾向にあるが、その他の項目は環境基準を概ね満足している。 貯水池についても、大腸菌群数で高い値を示しているものの、管理開始以前と同様の傾向を示している。 魚類、底生動物、鳥類、哺乳類等について、一部減少傾向は見られるものの、概ね生物相は維持されており、ダム周辺の生物の生息・生育状況に大きな変化は見られない。 <p>(社会経済情勢の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ダム周辺は豊かな自然や温泉に恵まれ、多数のイベントも継続的に行われており、特に、年2回開催される胆沢ダムフェスは多くの参加者で賑わっている。また、ダム直下の常設カヌー競技場は国体やジャパンカップが開催されるなど、観光レクリエーションの場となっている。 ダム周辺の利用者数は、ダム完成後に大幅に増加しており、利用形態は施設利用、散策・休憩、陸上スポーツ利用で全体の約9割を占め、利用者の約8割が満足感を得ている。 <p>(今後の事後評価の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> 胆沢ダム建設事業は洪水調節、利水補給で事業の効果を発現し、環境への大きな影響も見られないことから、今後の事後評価の必要性はない。 <p>(改善措置の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> 現時点では、「胆沢ダム建設事業」に対する改善措置の必要性はない。 <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> 見直しの必要性は特にない。 	対応なし	東北地方整備局 河川管理課 (課長 奥山 吉徳)

事業名 (事業実施期間) 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
<p>沖縄東部河川総合開発事業（金武ダム） （H5～H25） 沖縄総合事務局</p>	<p>5年以内</p>	<p>487</p>	<p>（費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化） 全体事業費（金武ダム） 約487億円、工期 平成5年度～平成25年度 B/C 1.1（B：604億円、C：529億円） （事業の効果の発現状況） ・平成26年4月の管理開始以降、洪水調節を1回実施しており、平成26年7月9日の出水では、ダムがなかった場合に比べ福花橋水位観測所においては、約0.3mの水位低減効果があった。 ・ダムにおける利水補給では福花橋地点において正常流量を確保し、水道用水等の安定供給が行われている。 （事業実施による環境の変化） ・水質について、管理開始以降平成27年6月までアオコが確認されたが、それ以降は確認されていない。 ・生物については、貯水池末端部において、河川環境からダム湖環境へ変化したことに伴い、生息していた種の分布の拡大・減少が見られた。 ・鳥類については、69種が確認され、シギ、チドリ類が減少したものの、カワセミ等の水辺を利用する種は一部の地点で増加した。 ・マングロープの活力度や、ミナトビハゼ・オキナワハクセンシオマネキの生息環境については、著しい変化はなかった。 ・代替湿地整備による湿地環境が創出され、現時点では多様な生物が生息し一定の効果が確認されているが、陸地化の進行や特定外来生物のツユヒヨドリの侵入が確認されている。 ・甸甸魚道と上流上池でクロヨシノボリ等の両側回遊性生物が確認され、下流河川から上池までの遡上ルートとして利用されている。 （社会経済情勢の変化） ・ダム周辺では、金武町の歴史文化遺産や下流のマングロープを活かした環境学習などが開催されており、ダム周辺を含む金武町域で様々なプロジェクトが企画・実施されている。 ・金武ダムにおいても、平成26年2月に開催された沖縄北部ダム湖サミットにおいて宣言された理念・方針に従い、水源地やんばるの自然やダム湖の魅力を活かした活動の一環として、ダムツーリズムを実施し、ダム周辺には利用者が訪れている。 （今後の事後評価の必要性） ・金武ダム建設事業は、洪水調節や利水補給の目的を十分に果たしているものと判断され、今後の事後評価の必要性は無い。 （改善措置の必要性） ・事業効果が発現され、現時点においては、環境への大きな影響もみられないことから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。</p>	<p>対応なし</p>	<p>沖縄総合事務局 河川課 （課長 内里 清一郎）</p>

【砂防事業等】
 (砂防事業(直轄))

事業名 (事業実施期間) 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
瀬田川水系直轄砂防事業 (M11~H25) 近畿地方整備局	5年以内	341	<p>全体事業費 341億円、工期 明治11年度～平成25年度 B/C 8.8 (B:214億円、C:24億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・砂防堰堤、谷止工、床固工、溪流保全工の整備により、累計施設効果量は約300万m³であり、平成25年9月に過去に災害が発生した規模の降雨を記録したが、砂防堰堤などの効果により土砂災害は発生しなかった。 ・明治11年から平成19年までに、斜面からの土砂流出を防ぐことを目的として山腹工を田上山周辺、馬門川流域を中心に施工。空中写真判読結果では、田上山においては明治初期から平成21年までに禿しゃ地が98%減少し植生が回復。 <p>(事業実施による環境の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・山腹工の施工により植生が回復し、禿しゃ地が森林に変化。 <p>(社会経済情勢の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・淀川流域(三川合流より下流)の人口変化の状況について、戦後から昭和50年頃までは高度経済成長に合わせて増加、それ以降は概ね横ばい。 ・事業管内(大津市・甲賀市)については、戦後から現在に至るまで京阪神のベッドタウン化などにより増加。 <p>(今後の事後評価の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・砂防堰堤等の整備により、事業完了直前の平成25年9月に過去土砂災害が発生している規模の大雨があったが、土砂災害は発生していない。また、事業完了後の平成29年10月にも同様な大雨があったが土砂災害は発生していないことから、事業による効果の発現状況に特に問題はなく、同様の事後評価の必要性はないと思われる。 <p>(改善措置の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業による効果の発現状況に特に問題はなく、現時点では今後、改善措置の必要性はないと思われる。引き続き、社会経済情勢等の変化や施設の管理状況等の把握を行い、必要に応じて課題の抽出や対応の検討等に努める。 <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)</p> <p>○瀬田川水系直轄砂防事業では、以下の知見等が得られており、これらを踏まえ同種事業への反映に努める必要があると考えている。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業効果を発現するためには、着実に整備を進めていく必要があり、事業期間が長期間にわたる。そのため、効果確認や進捗状況などを適切に把握するため、当面の整備目標を適宜設定することが必要。 ・砂防堰堤の施工にあたり、現地発生土を有効活用した砂防ソイルセメントにより整備するなどコスト縮減。 ・地域と連携した取り組みとして、小学生による卒業記念植樹が実施され、事業完了後の今もなお実施されており、地域防災力の向上に繋がっている。 <p>○また、今後も継続して種々の整備効果の把握・検証を努めるとともに、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する。</p>	対応なし	近畿地方整備局 河川計画課 (課長 橋爪 翔)

【海岸事業】
 (直轄事業)

事業名 (事業実施期間) 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
伊勢湾西南海岸直轄海岸保全施設整備事業 (H4～H25) 中部地方整備局	5年以内	296	<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 296億円、工期 平成4年度～平成25年度 B/C 7.0 (B: 2,270億円、C: 325億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況) ・事業完了後、H29.10の台風21号等が来襲しているが、高潮による浸水被害は生じていない。 (事業実施による環境の変化) ・現在も砂浜は安定し、アカウミガメの上陸・産卵や、シロチドリの産卵・営巣、海草の生育を確認しており、環境への影響は特に認められない。 ・砂浜の整備により高潮による防護機能を高めるとともに、潮干狩りや環境学習等で多くの人に利用される海岸となっている。 (社会経済情勢等の変化) ・沿岸市町の人口は、若干減少しているものの、大きな変化は見られない。資産、土地利用に関しても大きな変化は見られない。 (今後の事業評価の必要性) ・事業実施以降に発生した高潮に対しても、浸水被害は発生していない。また、本事業による計画規模の高潮における浸水被害の解消及び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) ・事業実施以降に発生した高潮に対しても、浸水被害は発生しておらず、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。</p>	対応なし	中部地方整備局 河川計画課 (池原 貴一)

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)
須崎港海岸直轄海岸保全施設整備事業 (S58～H25) 四国地方整備局	5年以内	472	<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"> ・全体事業費 再評価時：474億円 → 事後評価時：472億円 ・工期 再評価時：昭和58年度～平成26年度 → 事後評価時：昭和58年度～平成25年度 ・B/C(事後評価時) 2.0 (B：2,255億円、C：1,151億円) <p>(事業効果の発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・南海地震が発生した場合、須崎市市街地における津波による浸水被害を軽減することが可能となり、家屋等の資産に対する減災効果が期待できる。 <p>(事業実施による環境の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・防波堤を整備する中で、地元との関わり合いが深まった結果、勉強会及び防災イベントの開催を求められるなど、地震・津波に対する防災意識向上の一翼を担っている。 ・防波堤整備により、港内の津波からの安全性が向上したことで、セメント企業がセメント増産のための設備投資を行うとともに、それに伴う燃料等の調達増加を見込むなど、企業活動の後押しとなっている。 ・本防波堤の構造物の一部が、藻場造成の実証実験フィールドとしても活用されており、海藻類の着生が確認されるなど、自然環境の創出に寄与している。 <p>(社会情勢の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・特になし <p>(今後の事後評価の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業実施の効果が既に発現されていることから、今後の事後評価の必要性はない。 <p>(改善措置の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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"> ・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	四国地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 新見 泰之)

【道路・街路事業】
(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)
一般国道277号 雲石道路 (H2～H25) 北海道開発局	5年以内	161	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業費 計画時：162億円 実績：161億円 ・費用対効果分析結果 効果：375億円 費用：261億円 <p>(事業の効果の発現状況)</p> <p>①防災上の要対策箇所の回避</p> <ul style="list-style-type: none"> ・防災上の要対策箇所を回避したルートが確保され、大規模な迂回の回避により経済活動等の確実性及び円滑性が向上 <p>②道路交通の安全性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・死傷事故の減少や旅行速度の向上など道路交通の安全性及び円滑性が向上 <p>③八雲町中心市街地への利便性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・熊石地域やせたな町大成区など日本海側から八雲町中心市街地及び交通結節点へのアクセス性が向上し、住民生活及び経済活動の利便性並びに救急搬送の迅速性が向上 <p>④地域産業の活性化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・水産品等の輸送の安全性及び円滑性が向上し、「熊石地域マリンビジョン計画」を円滑に推進するほか、地熱開発構想など地域産業の活性化に貢献 <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、部分開通前約22.3千人(H7)→開通後約17.3千人(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39t(H7)→開通後約43t(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"> ・雲石道路の整備により、落石、地すべり、雪崩等の現道課題の解消を図り、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"> ・現道の防災点検箇所や線形不良等の隘路状況及び地域の道路利用の実態に鑑み、重点的に整備が必要となる箇所を把握し事業を進めることができた。 ・今後も、事業の実施においては、関係機関とも綿密に連携し進めていくことが重要である。 	対応なし	北海道開発局 建設部 道路計画課 (課長 坂場武彦)

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)
一般国道391号 釧路東インター関連 (H16~H25) 北海道開発局	5年以内	62	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通量 整備前 (H22) : 16,475台/日 実績 (H27) : 16,525台/日 ・事業費 計画時: 50億円 実績: 62億円 ・費用便益比 B/C=1.2 (B=111億円、C=89億円) <p>(事業の効果の発現状況)</p> <p>①交通混雑の緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> ・釧路東 I C 接続部の交通容量が拡大され、釧路外環状道路へのアクセス向上に寄与するとともに、交通混雑が緩和 <p>②飼料輸送の利便性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・釧路外環状道路とのアクセスが向上し、国道391号沿線やオホーツク方面の農協等への飼料輸送の定時性及び確実性が向上し、地域酪農の振興に寄与 <p>③農産品の流通利便性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・釧路外環状道路とのアクセスが向上し、標茶町や弟子屈町等で生産された生乳の安定した輸送ルートが確保され、地域産業の振興に寄与 <p>④日常生活の利便性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通渋滞による遅れが少なくなるなど定時性が向上し、遠矢地区からの通院、購買、通学等の日常生活の利便性が向上 <p>(事業実施による環境の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・環境影響評価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212.3千人(H17)→開通後194.6千人(H27)となっている。 ・医療・福祉就業者数は、事業化当時約9,326人(H17)→開通後約11,957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"> ・釧路東インター関連の整備により、釧路外環状道路の釧路東インターチェンジと接続し、釧路市街における交通混雑及び交通事故の低減を図り、物流の効率化等の支援をするとともに、道路交通の定時性及び安全性の向上など、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"> ・現道の交通・渋滞状況の調査分析や、周辺道路の整備計画及び地域計画に鑑み、重点的に整備が必要となる箇所や対策を把握し事業を進めることができた。 ・今後も、事業の実施においては、関係機関とも綿密に連携し進めていくことが重要である。 	対応なし	北海道開発局 建設部 道路計画課 (課長 坂場武彦)

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)
一般国道7号 浪岡バイパス (S49～H25) 東北地方整備局	5年以内	168	<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 (S60) : 147百台/24h (現道) 整備後 (H27) : 57百台/24h (現道)、183百台/日 (当該路線) 事業費 計画時: 260億円 実績: 168億円 費用便益比 B/C=3.2 (B=1.393億円、C=434億円) <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の改善 <ul style="list-style-type: none"> 鶴ヶ坂交差点 [整備前(H24)] 19km/h→[整備後(H27)] 55km/h ②新幹線駅へのアクセス向上 <ul style="list-style-type: none"> 弘前市～東北新幹線新青森駅 [整備前(S60)] 64分→[整備後(H27)] 62分 ③重要港湾・特定重要港湾へのアクセス向上 <ul style="list-style-type: none"> 弘前市～青森港 [整備前(S60)] 69分→[整備後(H27)] 67分 ④日常活動圏の中心都市へのアクセス向上 <ul style="list-style-type: none"> 弘前市～青森市 [整備前(S60)] 73分→[整備後(H27)] 71分 ⑤主要な観光地へのアクセス向上による効果 <ul style="list-style-type: none"> 道の駅なみおかアップルヒル [整備前(H17)] 108万人→[整備後(H29)] 198万人 <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"> H22年12月 東北新幹線全線開業(八戸～新青森) 延長81.8km H28年3月 北海道新幹線開業(新青森～新函館北斗) 延長148.8km H26年11月 五所川原西バイパス開通 延長3.8km H28年7月 鱒ヶ沢道路一部開通 延長3.4km H30年3月 柏浮田道路(つがる市木造越水～つがる柏IC) 事業化 延長12.3km H24年11月 青森西バイパス(Ⅱ期) 開通 延長4.3km <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はないが、社会状況等の変化に応じて完成形の整備を検討する。 <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> 暫定整備などの事業計画を検討する際には、暫定整備により早期に発現する効果のほか、完成整備に対して生じる影響についても的確に評価していく必要がある。 	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 高田道路 (H6～H25) 東北地方整備局	5年以内	194	<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) : 115百台/24h (現道) 整備後 (H27) : 18百台/24h (現道)、137百台/日 (当該路線) 事業費 計画時: 251億円 実績: 194億円 費用便益比 B/C=2.7 (B=851億円、C=312億円) <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"> 陸前高田市～釜石市 [整備前(H20)] 64分→[整備後(H27)] 55分 日常活動圏中心都市へのアクセス向上 <ul style="list-style-type: none"> 陸前高田市～大船渡市 [整備前(H20)] 29分→[整備後(H27)] 23分 三次医療施設へのアクセス向上 <ul style="list-style-type: none"> 陸前高田市～県立大船渡病院 [整備前(H20)] 29分→[整備後(H27)] 13分 現道等における交通量の減少、線形不良区間の解消による安全性の向上 <ul style="list-style-type: none"> 対象区間の現道における死傷事故件数 [整備前(H19～20)] 34件→[整備後(H27～28)] 6件 <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"> H25年10月 普代バイパス (延長4.2km) 開通 H26年3月 尾肝要道路開通 (延長4.5km) 開通 H27年11月 吉浜道路 (延長3.6km) 開通 H29年11月 山田宮古道路 (延長14.0km) 開通 H30年3月 宮古老道路(田老真崎海岸IC～田老北IC 延長4.0km)、 田老岩泉道路 (延長6.0km) 開通 H30年7月 唐桑高田道路(陸前高田長部IC～陸前高田IC 延長6.5km) 開通 H30年8月 吉浜釜石道路(吉浜IC～釜石南IC 延長5.0km) 開通 H31年1月 釜石山田道路(大槌IC～山田南IC 延長8.0km) 開通 H31年3月 吉浜釜石道路(釜石南IC～釜石JCT 延長9.0km) 開通 釜石山田道路(釜石JCT～釜石両石IC 延長5.6km) 開通 唐桑高田道路(唐桑小原木IC～陸前高田長部IC 延長3.5km) 開通 東北横断道釜石秋田線(釜石～花巻) 全線開通 <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はないが、社会状況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) 暫定整備などの事業計画を検討する際には、暫定整備により早期に発現する効果のほか、完成整備に対して生じる影響についても的確に評価していく必要がある。 	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 尾肝要道路 (H18～H25) 東北地方整備局	5年以内	105	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通量 <ul style="list-style-type: none"> 整備前 (H22) : 18百台/24h (現道) 整備後 (H27) : 2百台/24h (現道)、30百台/日 (当該路線) ・事業費 計画時: 105億円 実績: 105億円 ・災害時の迂回解消を含めた走行時間の短縮等: 451億円、費用: 143億円) <p>(事業の効果の発現状況)</p> <ol style="list-style-type: none"> ①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"> ・久慈市～宮古市 [整備前(H22)] 119分→[整備後(H27)] 113分 ②日常活動圏中心都市へのアクセス向上 <ul style="list-style-type: none"> ・田野畑村～久慈市 [整備前(H22)] 56分→[整備後(H27)] 53分 ③三次医療施設へのアクセス向上 <ul style="list-style-type: none"> ・田野畑村～岩手県立久慈病院 [整備前(H22)] 56分→[整備後(H27)] 55分 ④現道等における交通量の減少、線形不良区間の解消による安全性の向上 <ul style="list-style-type: none"> ・対象区間の現道における死傷事故件数 [整備前(H24.3.2～H26.3.1)] 2件→[整備後(H26.3.2～H28.3.1)] 0件 <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"> H26年 3月 高田道路 (延長7.5km) 開通 H27年 11月 吉浜道路 (延長3.6km) 開通 H29年 11月 山田宮古道路 (延長14.0km) 開通 H30年 3月 宮古田老道路 (田老真崎海岸IC～田老北IC 延長4.0km) 田老岩泉道路 (延長6.0km) 開通 H30年 7月 唐桑高田道路 (陸前高田長部IC～陸前高田IC 延長6.5km) 開通 H30年 8月 吉浜釜石道路 (吉浜IC～釜石南IC 延長5.0km) 開通 H31年 1月 釜石山田道路 (大槌IC～山田南IC 延長8.0km) 開通 H31年 3月 吉浜釜石道路 (釜石南IC～釜石JCT 延長9.0km) 開通 釜石山田道路 (釜石JCT～釜石両石IC 延長5.6km) 開通 唐桑高田道路 (唐桑小原木IC～陸前高田長部IC 延長3.5km) 開通 東北横断道釜石秋田線(釜石～花巻)釜石JCT～釜石仙人峠IC間 (延長6.0km) 遠野住田IC～遠野IC間 (延長11.0km) 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はないが、社会状況の変化に応じて完成形の整備を検討する。 <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・暫定整備などの事業計画を検討する際には、暫定整備により早期に発現する効果のほか、完成整備に対して生じる影響についても的確に評価していく必要がある。 	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 普代バイパス (S63～H25) 東北地方整備局	5年以内	148	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> 交通量 <ul style="list-style-type: none"> 整備前 (H22) : 39百台/24h (現道) 整備後 (H27) : 15百台/24h (現道)、31百台/日 (当該路線) 事業費 計画時: 156億円 実績: 148億円 災害時の迂回解消を含めた走行時間の短縮等: 275億円、費用: 251億円) <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"> 久慈市～宮古市 [整備前(H22)] 119分→[整備後(H27)] 113分 日常活動圏中心都市へのアクセス向上 <ul style="list-style-type: none"> 田野畑村～久慈市 [整備前(H22)] 56分→[整備後(H27)] 53分 三次医療施設へのアクセス向上 <ul style="list-style-type: none"> 田野畑村～岩手県立久慈病院 [整備前(H22)] 56分→[整備後(H27)] 55分 現道等における交通量の減少、線形不良区間の解消による安全性の向上 <ul style="list-style-type: none"> 対象区間の現道における死傷事故件数 <ul style="list-style-type: none"> [整備前(H22. 10. 13～H25. 10. 12)] 3件→[整備後(H25. 10. 13～H28. 10. 12)] 1件 特になし <p>(社会経済情勢の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> H26年 3月 高田道路 (延長7.5km) 開通 H27年 11月 吉浜道路 (延長3.6km) 開通 H29年 11月 山田宮古道路 (延長14.0km) 開通 H30年 3月 宮古田老道路 (田老真崎海岸IC～田老北IC 延長4.0km) <ul style="list-style-type: none"> 田老岩泉道路 (延長6.0km) 開通 H30年 7月 唐桑高田道路 (陸前高田長部IC～陸前高田IC 延長6.5km) 開通 H30年 8月 吉浜釜石道路 (吉浜IC～釜石南IC 延長5.0km) 開通 H31年 1月 釜石山田道路 (大槌IC～山田南IC 延長8.0km) 開通 H31年 3月 吉浜釜石道路 (釜石南IC～釜石JCT 延長9.0km) 開通 <ul style="list-style-type: none"> 釜石山田道路 (釜石JCT～釜石両石IC 延長5.6km) 開通 唐桑高田道路 (唐桑小原木IC～陸前高田長部IC 延長3.5km) 開通 東北横断釜石秋田線(釜石～花巻)釜石JCT～釜石仙人峠IC間 (延長6.0km) 遠野住田IC～遠野IC間 (延長11.0km) 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はないが、社会状況の変化に応じて完成形の整備を検討する。 <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> 暫定整備などの事業計画を検討する際には、暫定整備により早期に発現する効果のほか、完成整備に対して生じる影響についても的確に評価していく必要がある。 	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 大館西道路 (S57~H25) 東北地方整備局	5年以内	383	<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 (H9) : 171百台/24h (現道) 整備後 (H30) : 115百台/24h (現道)、87百台/日 (当該路線) 事業費 計画時: 480億円 実績: 383億円 費用便益比 B/C=1.9 (B=1,410億円、C=759億円) <p>(事業の効果の発現状況)</p> <ol style="list-style-type: none"> ①重要港湾へのアクセス向上 <ul style="list-style-type: none"> 能代港~小坂町 [整備前(H9)] 107分→ [整備後(H27)] 79分 ②日常活動圏中心都市へのアクセス向上 <ul style="list-style-type: none"> 小坂町濁川~大館市長倉 [整備前(H9)] 40分→ [整備後(H27)] 25分 ③三次医療施設へのアクセス向上の状況 <ul style="list-style-type: none"> 大館市立花~弘前大学医学部付属病院 [整備前(H9)] 76分→ [整備後(H29)] 55分 ④現道等における交通量の減少、線形不良区間の解消による安全性の向上 <ul style="list-style-type: none"> 対象区間の現道における死傷事故件数 [整備前(H8~10)] 171件→ [整備後(H25~28)] 68件 	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)
日本海沿岸東北自動車道 大館北~小坂 (H10~H28) 東北地方整備局	5年以内	533	<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"> H22年12月 大館西道路(大館南IC~二井田真中IC) 開通 延長2.6km H24年3月 あつみ温泉IC~鶴岡JCT 開通 延長25.8km H24年10月 象潟仁賀保道路(金浦IC~仁賀保IC) 開通 延長6.9km 仁賀保本荘道路(仁賀保IC~両前寺仮出入口) 開通 延長1.3km H25年10月 大館北IC~小坂JCT 開通 延長14.0km H27年10月 象潟仁賀保道路(象潟IC~金浦IC) 開通 延長6.8km H28年10月 鷹巣大館道路(二井田真中IC~鷹巣IC) 開通 延長12.2km H30年3月 鷹巣大館道路(Ⅱ期)(鷹巣IC~大館能代空港IC) 開通 延長1.7km <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"> 当該事業の整備目的について、連続する2区間による一体的な効果発現を確認できており、事業評価手法の見直しの必要性はない。なお、今後のネットワークの完成にあたり、今回同様ネットワーク全体での効果(ストック効果)の検証に努める。 	対応なし	

事業名 (事業実施期間) 事業主体	該当基準	総事業費 (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 小田原箱根道路 (H2～H26) 関東地方整備局	5年以内	258	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 交通量 <ul style="list-style-type: none"> 整備前 (H11) : 304百台/日 (現道) 整備後 (H27) : 78百台/日 (現道)、134百台/日 (当該路線) ・ 事業費 計画時: 190億円 実績: 258億円 ・ 費用便益比 B/C=1.2 (B=544億円、C=444億円) <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 国道1号および並行路線の速度向上により損失時間の削減が図れた。</p> <p>②都市の再生 湯本山崎地区住宅市街地総合整備事業と一体化した整備を推進。</p> <p>③個性ある地域の形成 主要な観光地である箱根町へのアクセス向上 (17分⇒14分)</p> <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"> ・ 特になし <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及び交通事故の削減、安全で快適な歩行空間の確保・沿道環境の改善について、様々な整備効果が発現しており、今後の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"> ・ 想定された効果についても発揮されており、当面、改善措置の必要性はない。 <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 同種事業の計画・調査にあたっては、他事業と連携し一体的な整備を実施することで、地区の住環境等の向上を図り、魅力あるまちづくりを貢献する工夫を図ることが必要である。 ・ 当該事業は、変電所施設の再配置による鉄道側の鉄塔の新設・撤去等の計画変更となり、平成16年度～平成23年度の8年間、鉄道事業者との協議に要し、事業費が増加した。鉄道に関わる鉄塔等の大型支障物件が想定される場合、その鉄道路線特有の潜在的な課題（電力供給の条件等）を把握する必要があるため、早い段階からの関係機関との協議を行うことが必要である。 	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 小山石橋バイパス (S47~H25) 関東地方整備局	5年以内	415	<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) : 157百台/12h (現道) 整備後 (H27) : 117百台/12h (現道)、596百台/日 (当該路線) 事業費 計画時: 500億円 実績: 415億円 費用便益比 B/C=5.1 (B=7,049億円、C=1,369億円) <p>(事業の効果の発現状況)</p> <ol style="list-style-type: none"> 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。 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。 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。 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。 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"> 特になし <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および交通事故の削減、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ものと考えられます。 <p>(改善措置の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> 想定された効果についても発揮されており、当面、改善措置の必要性はないものと考えられます。 <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"> 遮音壁について、現地調査結果や沿道の開発状況を踏まえて、設置計画について見直しを実施しコスト縮減を図った。 暫定整備に伴い工場や工業団地の立地が進み地域発展に寄与したが、交通切り回し等で事業期間の延伸が生じた。暫定整備を行うにあたっては、交通への影響、事業の全体スケジュール等を考慮し、効率的な暫定整備計画を立案し事業を進める必要がある。 今後は春日部古河バイパスの整備を促進し、現道国道4号のバイパスとしての機能した段階で全区間を一つの事業単位として評価することを検討する。 	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20号 竜王拡幅 (H8～H26) 関東地方整備局	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> <ul style="list-style-type: none"> ・事業期間 当初：H8～H20(13箇年) 実績：H8～H26(19箇年) ・事業費(実質値) 計画時：190億円 実績：203億円 ・交通量 計画時(H17)：将来交通量354百台/日 実績(H27)：269百台/日 ・旅行速度 供用前(H6)：24.2km/h 供用後(H27)：37.8km/h ・交通事故 供用前(H15～H16)：144件 供用後(H27～H28)：87件 ・費用便益比 当初(H17)：B/C=2.5 (B=550億円、C=223億円) 事後(H30)：B/C=1.5 (B=538億円、C=349億円) <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"> ・国道20号および並行路線の速度向上により損失時間の削減が図れた。 <p>②個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・甲府昭和インターチェンジから信玄堤への所要時間が短縮(16分⇒10分)。 <p>③安全で安心できる暮らしの確保</p> <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。 <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"> ・特になし <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"> ・本事業の実施により、交通渋滞の緩和、交通事故の削減の効果及びネットワーク強化による効果が確認されており、今後の事後評価及び改善措置の必要はないものと考えられる。 <p>【同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当該事業は現道拡幅事業で、店舗連担区間において移転先代替地が見つからないこと等により、用地取得に時間を要した。地域に精通した地元自治体と連携を図る等、速やかな用地取得に向けた工夫を図る必要があった。 ・当該事業は官民連携による渋滞対策により、誘発交通による渋滞の緩和の効果を確認することが出来た。道路利用者や住民に対し円滑な事業実施に向けて、事業の必要性や整備効果に対する理解醸成が不可欠であり、当該事業のような官民連携による対策実施が重要である。 	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7号 万代橋下流橋 (H5～H26) 北陸地方整備局	5年以内	545	<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) : 365百台/日、整備後 (H27) : 162百台/日 ・事業費 計画時 : 570億円 実績 : 545億円 ・費用便益比 B/C=1.1 (B=961億円、C=910億円) <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"> ・現道の交通量減少、旅行速度が向上し、渋滞損失時間が削減 <p>②都市の再生</p> <ul style="list-style-type: none"> ・万代島地区再開発事業と一体となり、沿道まちづくりと連携して事業を実施 <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域高規格道路である新潟南北道路の一部を構築 <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・新潟市都心部へのアクセス性が向上 <p>⑤安全で安心できる暮らしを確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・三次医療施設である新潟大学医歯学総合病院へのアクセス性が向上 <p>(事業実施による環境の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・特になし <p>(社会経済情勢の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当該事業箇所周辺の人口及び世帯数は増加傾向にある。 <p>(今後の事後評価の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業が完了し、日常的な道路利用がなされ、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。 <p>(改善措置の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当該事業は、広幅員道路としたこと、無電柱化を行ったことで、中心市街地内の防災機能や発災時の緊急輸送ネットワークとしての機能をも有することも把握できた。同種事業の計画、調査にあたっては、交通機能の向上の他、都市内の防災機能や緊急輸送ネットワークの確保など、地域の実態に応じた道路整備を計画することも重要である。 ・事業評価手法の見直しの必要性はないと考えるが、今後も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。 		北陸地方整備局 道路部 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 南二日町交差点 (H1～H25) 中部地方整備局	5年以内	64	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通量 計画時：29,300台/日 実績：22,900台/日 ・事業費 計画時：62億円 実績：64億円 ・費用便益比 B/C=1.02 (B=117億円、C=114億円) <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"> ・南二日町交差点の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 【当該区間：約4万人時間/年削減(約5,942万人時間/年→約5,938万人時間/年)】 ・利便性の向上が期待できるバス路線が存在する。 【株式会社西伊豆東海バス 西伊豆特急バス(三島駅～松崎)】 <p>②個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・伊豆半島の年間観光入込客数：4,525万人(H28) <p>③無電柱化による美しい町並みの形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国道1号南二日町電線共同溝完成(H24) <p>④災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・対象区間が第1次緊急輸送道路に指定 <p>⑤地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出量が約1,242.5t/年削減【約1,632千t/年→約1,631千t/年】 <p>⑥生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・NO2排出量が約0.12t/年削減【約9.19t/年→約9.07t/年】 ・SPM排出量が約0.01t/年削減【約0.52t/年→約0.51t/年】 <p>⑦他のプロジェクトとの関係</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 <p>(社会経済情勢の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成21年に東駿河湾環状道路(沼津岡宮IC～三島塚原IC間)が開通、平成24年に新東名高速道路(御殿場JCT～浜松いなさJCT間)が開通、平成26年に東駿河湾環状道路(三島塚原IC～函南塚本IC間)が開通。 ・東駿河湾環状道路(沼津岡宮IC～三島塚原IC間)が開通以降、新東名高速道路(御殿場JCT～浜松いなさJCT間)、東駿河湾環状道路(三島塚原IC～函南塚本IC間)が順次開通したことで、国道1号の交通量は減少。 <p>(今後の事後評価の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・一般国道1号南二日町交差点は、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号南二日町交差点は、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 道路部 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23号 豊橋東バイパス (H4～H25) 中部地方整備局	5年以内	446	<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：43,500台/日 実績：20,800台/日 ・事業費 計画時：459億円 実績：446億円 ・費用便益比 B/C=3.2 (B=2,279億円、C=703億円) <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"> ・現道等の年間渋滞損失時間(人・時間)及び削減(4%削減) ・当該路線の整備によるバス路線(豊鉄バス豊橋市民病院線等)の利便性向上 ・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(浜松市～中部国際空港：約202分⇒約199分(約3分短縮)) <p>②物流効率化の支援</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(湖西市～三河港：約41分⇒約35分(約6分短縮)) <p>③都市の再生</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市街地再開発、区画整理等(豊橋牟呂坂津土地区画整理事業等)の沿道まちづくりとの連携に関する効果 <p>④国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域高規格道路に位置付けあり(豊橋浜松道路) <p>⑤個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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(国際自動車産業交流都市計画等)の支援に関する効果 ・主要な観光地へのアクセス向上による効果(浜松市～ラグーナテンボス：約91分⇒約78分(約13分短縮)) <p>⑥安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・三次医療施設へのアクセス向上(湖西市～豊橋市民病院：約49分⇒約39分(約10分短縮)) <p>⑦災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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」として位置付けあり(愛知県地域防災計画で第一次緊急輸送道路に位置付け) ・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(国道1号)の代替路線を形成 <p>⑧地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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(22,584t-CO2/年削減) <p>⑨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(0.9%削減) ・現道等における自動車からのSPM排出削減(1.0%削減) ・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(75dB→68dB) <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25年6月に豊橋東バイパスが暫定2車線で、平成28年2月には新東名高速道路(浜松いなさJCT～豊田東JCT間)が開通。 ・豊橋バイパスを含め名豊道路の順次開通や新東名高速道路の開通以降と整備前を比較して、当該地域の断面交通量は約5.3万台/12h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23号豊橋東バイパスは、暫定2車線の効果が発現していることから、今後暫定2車線に対する事後評価の必要はないと考えます。 ・ただし、当該事業は完成4車線の整備事業であるため、継続している4車線事業に対する再評価は今後も実施します。 <p>(改善措置の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・一般国道23号豊橋東バイパスは、効果が発現しており、暫定2車線までについて改善措置の必要性はないと考えます。 <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については、必要はないと考えます。 	対応なし	中部地方整備局 道路部 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23号 豊橋バイパス (S48～H24) 中部地方整備局	5年以内	1,390	<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：55,500台/日 実績：34,400台/日 ・事業費 計画時：1,392億円 実績：1,390億円 ・費用便益比 B/C=3.2 (B=9,020億円、C=2,781億円) <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"> ・現道等の年間渋滞損失時間(人・時間)及び削減(4%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(国道23号の旅行速度が8km/h向上) ・当該路線の整備によるバス路線(豊鉄バス豊橋市民病院線等)の利便性向上 ・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(田原市～中部国際空港：約50分⇒約48分(約2分短縮)) <p>②物流効率化の支援</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(蒲郡市～三河港：約15分⇒約12分(約3分短縮)) <p>③都市の再生</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市街地再開発、区画整理等(豊橋牟呂坂津土地区画整理事業等)の沿道まちづくりとの連携に関する効果 <p>④国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域高規格道路に位置付けあり(名豊道路、豊橋浜松道路) <p>⑤個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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(国際自動車産業交流都市計画等)の支援に関する効果 ・主要な観光地へのアクセス向上による効果(田原市～ラグーナテンボス：約17分⇒約14分(約3分短縮)) <p>⑥安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・三次医療施設へのアクセス向上(田原市～豊橋市民病院：約12分⇒約9分(約3分短縮)) <p>⑦災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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)として位置付けあり(愛知県地域防災計画で第一次緊急輸送道路に位置付け) ・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(国道1号)の代替路線を形成 <p>⑧地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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(52,344t-CO2/年削減) <p>⑨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(1.5%削減) ・現道等における自動車からのSPM排出削減(0.9%削減) ・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(78dB→69dB) <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24年10月に豊橋バイパスが暫定2車線で、平成28年2月には新東名高速道路(浜松いなさJCT～豊田東JCT間)が開通。 ・豊橋東バイパスを含め名豊道路の順次開通や新東名高速道路の開通以降と整備前を比較して、当該地域の断面交通量は約5.3万台/12h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23号豊橋バイパスは、暫定2車線の効果が発現していることから、今後暫定2車線に対する事後評価の必要はないと考えます。 ・ただし、当該事業は完成4車線の整備事業であるため、継続している4車線事業に対する再評価は今後も実施します。 <p>(改善措置の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・一般国道23号豊橋バイパスは、効果が発現しており、暫定2車線までについて改善措置の必要性はないと考えます。 <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については、必要はないと考えます。 	対応なし	中部地方整備局 道路部 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42号 紀宝バイパス (S47～H25) 中部地方整備局	5年以内	175	<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：8,200台/日 実績：10,900台/日 ・事業費 計画時：150億円 実績：175億円 ・費用便益比 B/C=1.1 (B=482億円、C=454億円) <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"> ・並行区間の渋滞損失削減率(約8割削減) ・特急停車駅へのアクセス向上の状況(紀宝町方面からJR新宮駅への所要時間が短縮(約3分短縮)) ②国土・地域ネットワークの構築 <ul style="list-style-type: none"> ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上の状況(熊野市～新宮市：約3分短縮) ③安全で安心できるくらしの確保 <ul style="list-style-type: none"> ・三次医療施設へのアクセス向上の状況(第2次救急医療施設間の搬送時間が短縮(紀南病院～新宮市立医療センター：約36分⇒約29分：約7分短縮)) <p>※東紀州地域では生活圏中心都市である新宮市に通勤や医療など大きく依存</p> <ol style="list-style-type: none"> ④災害への備え <ul style="list-style-type: none"> ・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(三重県緊急輸送道路ネットワーク計画において第一次緊急輸送道路に指定) ⑤地球環境の保全 <ul style="list-style-type: none"> ・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(1.5千t-CO2/年) ⑥生活環境の改善・保全 <ul style="list-style-type: none"> ・現道における自動車からのNO2排出削減率(約7割削減) ・現道における自動車からのSPM排出削減率(約7割削減) ・通学路でもある旧道区間の通過交通が減少し生活環境が改善(事故件数84件/4年→10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> <ul style="list-style-type: none"> ・熊野尾鷲道路の尾鷲南IC～三木里IC間が平成20年度に開通し、また、三木里IC～熊野大泊IC間が平成25年度に開通したことにより、熊野尾鷲道路が全線開通。 ・紀勢自動車道の海山IC～尾鷲北IC間が平成23年度に開通し、また、紀伊長島IC～海山IC間が平成25年度に開通したことにより、紀勢自動車道が全線開通。 <p>(今後の事後評価の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・一般国道42号紀宝バイパスは、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42号紀宝バイパスは、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 道路部 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42号 熊野尾鷲道路 (H8～H25) 中部地方整備局	5年以内	1,048	<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：12,200台/日 実績：11,100台/日 ・事業費 計画時：1,400億円 実績：1,048億円 ・費用便益比 B/C=1.5 (B=2,401億円、C=1,560億円) <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"> ・並行区間の渋滞損失削減率(約9割削減) ・バス路線の利便性向上の状況(渋滞損失削減により並行区間を通過するバスの円滑性が向上) <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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向上の状況(当該区間を利用することで、並行区間通過時に発生していた峠道の揺れによる荷傷みが減少) <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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(尾鷲市～熊野市) ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上の状況(尾鷲市～熊野市：約42分⇒約27分：約15分短縮) <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・拠点開発プロジェクトの支援に関する効果(養殖ブリのブランド化や更なる海外への販路が拡大) ・主要な観光地へのアクセス向上による効果(当該区間及び近畿自動車道紀勢線(尾鷲北～紀伊長島)の開通により、東紀州地域の観光入込客数は3年連続200万人以上であるなど堅調に推移(H17比で約1.5倍に増加)) <p>⑤安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・三次医療施設へのアクセス向上の状況(当該区間及び近畿自動車道紀勢線(尾鷲北～紀伊長島)の開通により、第2次救急医療施設から第3次救急医療施設への転院搬送時間が短縮(紀南病院～伊勢赤十字病院間：約122分⇒約103分(約19分短縮)) <p>⑥災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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(三重県緊急輸送道路ネットワーク計画において第一次緊急輸送道路に指定) ・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(当該区間(第一次緊急輸送道路)が並行区間(第一次緊急輸送道路)の代替路線を形成) <p>⑦地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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(17.6千t-CO2/年) <p>⑧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(約9割削減) ・現道等における自動車からのSPM排出削減率(約9割削減) <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"> ・近畿自動車道紀勢線の紀伊長島IC～勢和多気JCT間が平成24年度までに開通。 ・紀勢自動車道の尾鷲北IC～海山IC間が平成23年度に開通し、また、海山IC～紀伊長島IC間が平成25年度に開通したことにより、紀勢自動車道が全線開通。 <p>(今後の事後評価の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・一般国道42号熊野尾鷲道路は、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42号熊野尾鷲道路は、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 道路部 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)
近畿自動車道紀勢線 (尾鷲北～紀伊長島) (H11～H25) 中部地方整備局	5年以内	1,097	<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：8,700台/日 実績：12,100台/日 ・事業費 計画時：950億円 実績：1,097億円 ・費用便益比 B/C=1.4 (B=2,238億円、C=1,572億円) <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"> ・並行区間の渋滞損失削減率(約9割削減) ・バス路線の利便性向上の状況(渋滞損失削減により並行区間を通過するバスの円滑性が向上) <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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向上の状況(当該区間を利用することで、並行区間通過時に発生していた峠道の揺れによる荷傷みが減少) <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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(尾鷲市～松阪市) ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上の状況(尾鷲市～松阪市：約85分⇒約67分：約18分短縮) <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・拠点開発プロジェクトの支援に関する効果(養殖ブリのブランド化や更なる海外への販路が拡大) ・主要な観光地へのアクセス向上による効果(当該区間及び熊野尾鷲道路の開通により、東紀州地域の観光入込客数は3年連続200万人以上であるなど堅調に推移(H17比で約1.5倍に増加)) <p>⑤安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・三次医療施設へのアクセス向上の状況(当該区間及び熊野尾鷲道路の開通により、第2次救急医療施設から第3次救急医療施設への転院搬送時間が短縮(紀南病院～伊勢赤十字病院間：約122分⇒約103分(約19分短縮)) <p>⑥災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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(三重県緊急輸送道路ネットワーク計画において第一次緊急輸送道路に指定) ・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(当該区間(第一次緊急輸送道路)が並行区間(第一次緊急輸送道路)の代替路線を形成) <p>⑦地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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(10.2千t-CO2/年) <p>⑧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(約8割削減) ・現道等における自動車からのSPM排出削減率(約8割削減) <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"> ・近畿自動車道紀勢線の紀伊長島IC～勢和多気JCT間が平成24年度までに開通。 ・熊野尾鷲道路の尾鷲南IC～三木里IC間が平成20年度に開通し、また、三木里IC～熊野大泊IC間が平成25年度に開通したことにより、熊野尾鷲道路が全線開通。 <p>(今後の事後評価の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・近畿自動車道紀勢線(尾鷲北～紀伊長島)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"> ・近畿自動車道紀勢線(尾鷲北～紀伊長島)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 道路部 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8号 敦賀バイパス (S47~H25) 近畿地方整備局	5年以内	482	<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(H13)：20,800台/日(当該路線) 実績(H30)：8,800~25,100台/日(当該路線) 事業費 計画時：480億円(H13評価時) 実績：340億円 費用便益比 B/C=1.4 (B=1,405億円、C=989億円) <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：175万人・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：9割削減 <p>②地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> G02排出削減量：6008.52t-C02/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：94.2t/年、排出削減量：8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：5.52t/年、排出削減量：8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"> 敦賀市の人口は減少傾向である。一方で、高齢者は増加しており、高齢化が進展している。自動車保有台数は増加傾向にあり、地域として自動車に依存している。 <p>【今後の事業評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> 敦賀バイパスの開通により、国道8号の交通混雑の緩和、事故の減少等が確認される等、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"> 敦賀バイパスは、想定した供用の効果が発揮されており、交通状況等に大きな変化や問題はなく、当面の改善措置の必要性はないと思われる。今後も社会情勢の変化や交通状況等を把握し、改善措置が必要になった場合は、対策案を検討する。 <p>【同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> 敦賀バイパスは、埋蔵文化財の保護に配慮した道路構造変更とそれに伴う都市計画変更、また、用地買収手続き等にも時間を要したことから、昭和47年度の事業化から平成20年度の全線開通まで、長期間を要している。今後、同種事業の計画・調査にあたっては、地元市、関係機関とも連携の上、効率的・効果的に事業を推進する工夫が必要であると考えている。 また、今後も継続して種々の整備効果の把握・検証に努めるとともに、整備効果を便益として評価する手法等についても改善を図って参りたいと考えている。 	対応なし	近畿地方整備局 道路部 道路計画第一課 (課長 栗原 崇)

事業名 (事業実施期間) 事業主体	該当基準	総事業費 (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 西大津バイパス (S42~H25) 近畿地方整備局	5年以内	1,015	<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"> 当初計画 (H13) : 34,100~58,300台/日 (当該路線) 現在 (H27) : 38,959台/日 (当該路線) ・ 事業費 計画時: 970億円 実績: 1,015億円 ・ 費用便益比 B/C=1.3 (B=4,670億円、C=3,734億円) <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: 562万人・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: 24989.39t-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: 78.52t/年、排出削減率: 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: 5.26t/年、排出削減率: 6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"> ・ 滋賀県及び大津市の人口は、増加傾向。高齢化率も増加傾向 (H27時点で大津市の高齢化率が県平均を下回る)。 ・ 自動車保有台数は、滋賀県及び大津市とも増加傾向。 <p>【今後の事業評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 西大津バイパスの整備により、並行する県道の混雑の緩和、西大津バイパス自体の事故の減少が確認される等、事業完了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。 <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"> ・ 西大津バイパスは、埋蔵文化財の保護に配慮した道路構造変更及び都市計画変更、用地買収手続き等にも時間を要したことから、昭和42年度の事業化から平成25年度的全線4車線開通まで、長期間を要している。今後、同種事業の計画・調査にあたっては、関係自治体、関係機関とも連携の上、効率的・効果的に事業を推進する工夫が必要である。 ・ 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が必要である。 	対応なし	近畿地方整備局 道路部 道路計画第一課 (課長 栗原 崇)

事業名 (事業実施期間) 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
一般国道24号 紀北東道路 (H5～H25) 近畿地方整備局	5年以内	1,420	<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 当初計画 (H19) : 16,900～34,700台/日 (当該路線) 現在 (H27) : 16,000～17,900台/日 (当該路線) ・事業費 計画時: 1,200億円 (完成) 実績: 1,340億円 ・費用便益比 B/C=1.5 (B=2,824億円、C=1,941億円) <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: 161万人・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: 6914.24t-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: 108.18t/年、排出削減率: 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: 6.31t/年、排出削減率: 7割削減) <p>【事業実施による環境の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・評価対象区間については、環境影響評価実施要綱に基づき、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"> ・和歌山県及び紀北東道路沿線地域の人口は減少傾向が続いているが、県全体に比べ、沿線地域は穏やかな減少傾向。 ・沿線地域の世帯数は増加傾向。自動車保有台数は横ばい。 <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"> ・紀北東道路の開通により、国道24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に特に問題なく、現時点では今後、同様の事後評価及び改善措置の必要性はないと思われず。 <p>引き続き、社会経済情勢等の変化や施設の管理状況等の把握を行い、必要に応じて課題の抽出や対応の検討等に努めてまいります。</p> <p>【同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・紀北東道路は、平成5年度の事後評価後に路線比較検討、インターチェンジ配置計画、環境影響評価を実施し、都市計画決定まで時間を要したことから、事業化から平成25年度の暫定供用まで長時間を要している。今後、同種事業の計画・調査にあたっては、関係自治体、関係機関とも連携の上、効率的・効果的に事業を推進する工夫が必要である。 ・今後も継続して種々の整備効果の把握・検証を努めるとともに、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する。 	対応なし	近畿地方整備局 道路部 道路計画第一課 (課長 栗原 崇)

事業名 (事業実施期間) 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
一般国道9号 駈馳山バイパス (H7～H25) 中国地方整備局	5年以内	351	<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 351億円、工期 平成7年度～平成25年度 B/C 1.2 (B: 623億円、C: 528億円) (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: 356千人時間/年】 ・日本交通バス: 岩井線の便数が6便/日増加し利便性が向上した</p> <p>②物流効率化の支援 ・岩美郡岩美町から境港(重要港湾)へのアクセスが向上した【岩美町役場～境港: 169分⇒150分】</p> <p>③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が向上した【岩美郡岩美町～鳥取市: 34分⇒23分】</p> <p>④個性ある地域の形成 ・鳥取砂丘から浦富海岸へのアクセスが向上した【鳥取砂丘～浦富海岸: 23分⇒15分】 ・駈馳山バイパスの開通を見越して「道の駅」きなんせ岩美が開駅、地域情報の発信や地元特産品の販売の拠点として機能</p> <p>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が向上した【岩美消防署～鳥取県立中央病院: 20分⇒12分】</p> <p>⑥安全な生活環境の確保 ・現道(旧国道9号)の死傷事故件数が減少した【減少件数: 17.8件/年】</p> <p>⑦災害への備え ・鳥取県地域防災計画(平成29年度修正)で第1次緊急輸送道路に指定 ・緊急輸送路である現道(旧国道9号)が通行止めになった場合、鳥取市～岩美郡岩美町間の代替路を形成</p> <p>⑧地球環境の保全 ・CO2排出削減量が削減した【削減量: 3.4千t/年、306.8千t/年⇒303.4千t/年】</p> <p>⑨生活環境の改善・保全 ・NOX排出量が削減した【削減量: 9.2t/年、578.7t/年⇒569.5t/年】 ・SPM排出量が削減した【削減量: 0.7t/年、31.2t/年⇒30.5t/年】 (事業実施による環境の変化) ・環境影響評価実施要綱(昭和59年閣議決定)に基づき、環境影響評価を実施。 ・駈馳山バイパスへ交通が転換し、旧国道9号において沿線の騒音が環境基準を達成し、沿道地域の環境が改善した。</p> <p>(社会経済情勢の変化) ・鳥取市・岩美町の人口は平成2年から平成17年まで増加したが、以降、平成27年にかけて減少【平成2年: 211千人→H27: 205千人】 ・鳥取市・岩美町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: 101千台→H27: 156千台】 ・岩美ICで連結する岩美道路(岩美IC～浦富IC間: 約1.9km)が平成28年3月に開通 (今後の事後評価の必要性) ・駈馳山バイパスは事業目的に見合った事業効果の発現が確認されており、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) ・駈馳山バイパスの整備により、交通混雑の緩和、安全・安心の確保、冬季の交通機能の確保など一定の効果を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) ・同種事業の計画・調査にあたっては、沿線自治体の目指すべき姿(地域計画)と整合させ、経済、観光等の関係者から情報収集を行うなど道路整備による多面的な効果の把握に努める必要がある。 ・今後周辺道路整備が進みネットワークとしての効果も発揮することが期待されるため、引き続き社会経済指標やビッグデータ等データの蓄積に努める。</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9号 名和・淀江道路 (H8～H25) 中国地方整備局	5年以内	394	<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 394億円、工期 平成8年度～平成25年度 B/C 3.9 (B: 2,604億円、C: 668億円) (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。【1, 134千人・時間/年】</p> <p>②物流効率化の支援 ・ 倉吉市から境港(重要港湾)へのアクセスが向上した。【倉吉市役所～境港: 120分⇒94分】</p> <p>③国土・地域ネットワークの構築 ・ 隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡した。【倉吉市～米子市: 102分⇒69分】 ・ 日常活動圏の中心都市へのアクセスが向上した。【西伯郡大山町中山支所～米子市: 49分⇒33分】</p> <p>④個性ある地域の形成 ・ 大山周辺、米子・皆生温泉周辺へのアクセスが向上した。【鳥取砂丘～境港: 164分⇒124分】</p> <p>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が向上した。【倉吉市役所～鳥取大学医学部附属病院: 77分⇒63分(指定最高速度より)】</p> <p>⑥安全な生活環境の確保 ・ 現道の死傷事故件数が減少した。【減少件数: 約24.5件/年】</p> <p>⑦災害への備え ・ 鳥取県の第1次緊急輸送道路に指定した。(国道9号) ・ 緊急輸送路である国道9号が通行止めになった場合の代替路線を形成する。</p> <p>⑧地球環境の保全 ・ CO2排出量が削減した。【削減量: 約24.1千t/年、1,476千t/年→1,452千t/年】</p> <p>⑨生活環境の改善・保全 ・ NOX排出量が削減した。【削減量: 約80.3t/年、3,150t/年→3,069t/年】 ・ SPM排出量が削減した。【削減量: 約5.1t/年、168.8t/年→163.7t/年】 (事業実施による環境の変化) ・ 環境影響評価実施要綱(昭和59年閣議決定)に基づき、環境影響評価を実施。 ・ 名和・淀江道路へ交通が転換し、国道9号において沿線の騒音が環境基準を達成し、沿道地域の環境が改善した。 (社会経済情勢の変化) ・ 大山町の人口は平成7年以降減少。【平成7年: 21千人→平成27年: 16千人】 ・ 大山町の自動車保有台数は、平成7年から平成17年まで増加したが、以降、平成27年にかけて減少。【平成7年: 14千台→平成27年: 15千台】 ・ 平成25年12月に中山・名和道路(赤碕中山IC～名和IC)が暫定2車線で開通。 (今後の事後評価の必要性) ・ 本事業は事業目的に見合った事業効果の発現が確認されており、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) ・ 本事業の整備により現道に対するバイパス整備だけでなく、山陰道の一部を構成する高速ネットワーク化を行った。この整備により、交通混雑の緩和、安全・安心の確保、山陰道沿線における企業活動の支援など一定の効果が確認できることから、改善措置の必要性はないと考える。 ・ 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) ・ 本事業は一般的な整備効果に加えて、山陰道や米子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。同種事業の計画・調査にあたっては、同様に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。 ・ 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。また、今後周辺道路整備が進み更なるネットワークとしての効果も発揮することが期待されるため、引き続き社会経済指標やビッグデータ等データの蓄積に努める。</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9号 中山・名和道路 (H19～H25) 中国地方整備局	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19年度～平成25年度 B/C 9.0 (B: 1,282億円、C: 142億円) (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。【520千人・時間/年】 ②物流効率化の支援 ・倉吉市から境港(重要港湾)へのアクセスが向上した。【倉吉市役所～境港: 120分⇒94分】 ③国土・地域ネットワークの構築 ・隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡した。【倉吉市～米子市: 102分⇒69分】 ・日常活動圏の中心都市へのアクセスが向上した。【西伯郡大山町中山支所～米子市: 49分⇒33分】 ④個性ある地域の形成 ・大山周辺、米子・皆生温泉周辺へのアクセスが向上した。【鳥取砂丘～境港: 164分⇒124分】 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が向上した。【倉吉市役所～鳥取大学医学部附属病院: 77分→63分(指定最高速度より)】 ⑥安全な生活環境の確保 ・現道の死傷事故件数が減少した。【減少件数: 約21.4件/年】 ⑦災害への備え ・鳥取県の第1次緊急輸送道路に指定した。(国道9号) ・緊急輸送路である国道9号が通行止めになった場合の代替路線を形成する。 ⑧地球環境の保全 ・CO2排出量が削減した。【削減量: 約13.8千t/年、1,363千t/年→1,350千t/年】 ⑨生活環境の改善・保全 ・NOX排出量が削減した。【削減量: 約45.3t/年、2,906t/年→2,860t/年】 ・SPM排出量が削減した。【削減量: 約2.8t/年、155t/年→152t/年】 (事業実施による環境の変化) ・環境影響評価実施要綱(昭和59年閣議決定)に基づき、環境影響評価を実施。 ・中山・名和道路へ交通が転換し、国道9号において沿線の騒音が環境基準を達成し、沿道地域の環境が改善した。 (社会経済情勢の変化) ・大山町の人口は平成7年以降減少。【平成7年: 21千人→平成27年: 16千人】 ・大山町の自動車保有台数は、平成7年から平成17年まで増加したが、以降、平成27年にかけて減少。【平成7年: 14千台→平成27年: 15千台】 ・平成19年9月に名和・淀江道路(大山IC～淀江IC)が暫定2車線で開通。 ・平成20年3月に名和・淀江道路(名和IC～大山IC)が暫定2車線で開通。 ・平成25年12月に名和・淀江道路(赤崎中山IC～名和IC)が暫定2車線で開通。 (今後の事後評価の必要性) ・本事業は事業目的に見合った事業効果の発現が確認されており、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) ・本事業の整備により現道に対するバイパス整備だけでなく、山陰道の一部を構成する高速ネットワーク化を行った。この整備により、交通混雑の緩和、安全・安心の確保、山陰道沿線における企業活動の支援など一定の効果が確認できることから、改善措置の必要性はないと考える。 ・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) ・本事業は一般的な整備効果に加えて、山陰道や米子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。同種事業の計画・調査にあたっては、同様に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。 ・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。また、今後周辺道路整備が進み更なるネットワークとしての効果も発揮することが期待されるため、引き続き社会経済指標やビッグデータ等データの蓄積に努める。</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30号 児島・玉野拡幅 (S45～H25) 中国地方整備局	5年以内	357	<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 357億円、工期 昭和45年度～平成25年度 B/C 1.03 (B:1,041億円、C:1,008億円) (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:1,210.1千人・時間/年】</p> <p>②物流効率化の支援 ・重要港湾である宇野港と岡山都市圏とのアクセスが向上した。【宇野港～岡山市役所:約80分→約52分】</p> <p>③国土・地域ネットワークの構築 ・岡山市～玉野市間の所要時間が短縮した。【岡山市役所～玉野市役所:約78分→約49分】</p> <p>④個性ある地域の形成 ・宇野港再開発事業 (H3年策定、H14年度完了) ・宇野港にクルーズ船が入港、岡山県内の観光周遊を支援。【宇野港～後楽園:約77分→約53分】 ・当該事業の整備を見越して道の駅の立地を決定し平成8年度に「みやま公園」が開業した。</p> <p>⑤安全で安心できる暮らしの確保 ・三次医療施設へのアクセスが向上した。【玉野市役所～岡山赤十字病院:約63分→約40分】</p> <p>⑥安全な生活環境の確保 ・事業区間の死傷事故件数が減少した。【減少件数:約70件/年】</p> <p>⑦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>⑧地球環境の保全 ・CO2排出量が削減した。【削減量:約3.5千t/年、2,083.0千t/年→2079.6千t/年】</p> <p>⑨生活環境の改善・保全 ・NOX排出量が削減した。【削減量:11.5t/年、4,802.2t/年→4,790.7t/年】 ・SPM排出量が削減した。【削減量:0.7t/年、256.1t/年→255.5t/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) ・岡山県岡山市・玉野市の人口は昭和45年から平成27年まで増加【S45:574千人→H27:780千人】 ・岡山県岡山市・玉野市の自動車保有台数は、平成2年から平成27年まで増加【H2:388千台→H27:563千台】 (今後の事後評価の必要性) ・児島・玉野拡幅は事業目的に見合った事業効果の発現が確認されており、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) ・児島・玉野拡幅の整備により、交通混雑の緩和、安全・安心の確保、港湾周辺の企業活動の支援など一定の効果は得られているものの、起点部の岡山市南区当新田周辺で残存している渋滞については、引き続き岡山環状南道路による対策を進めていくこととしている。 (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) ・同種事業の計画・調査にあたっては、沿線自治体の目指すべき姿(地域計画)と整合させ、経済、観光等の関係者から情報収集を行うなど道路整備による多面的な効果の把握に努める必要がある。 ・今後周辺道路整備が進みネットワークとしての効果も発揮することが期待されるため、引き続き社会経済指標やビッグデータ等データの蓄積に努める。</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2号 戸田拡幅 (H15～H25) 中国地方整備局	5年以内	81	<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 81億円、工期 平成15年度～平成25年度 B/C 1.1 (B: 144億円、C: 129億円) (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: 531千人・時間/年】 ・ 事業区間の定時性向上により都市間高速バスのルート変更およびバス停留所の新設が行われた</p> <p>②物流効率化の支援 ・ 重要港湾徳山下松港へのアクセスが向上した【防府市～徳山下松港: 67分⇒50分】</p> <p>③国土・地域ネットワークの構築 ・ 隣接する日常生活圏中心都市間の所要時間が短縮した【周南市～防府市: 65分⇒47分】</p> <p>④個性ある地域の形成 ・ 当該事業の整備を見越して道の駅の立地を決定し平成26年度にソレーネ周南が開業した</p> <p>⑤安全な生活環境の確保 ・ 事業区間の死傷事故件数が減少した 【減少件数: 約6.2件/年】</p> <p>⑦災害への備え ・ 第一次緊急輸送路である国道2号の信頼性が向上した ・ 山陽自動車道の代替路線としての機能が向上した</p> <p>⑧地球環境の保全 ・ CO2排出量が削減した 【削減量: 約3.7千t/年、1,217.3千t/年 ⇒ 1,213.6千t/年】</p> <p>⑨生活環境の改善・保全 ・ NOx排出量が削減した 【削減量: 約19.8t/年、3,181.3t/年 ⇒ 3,161.5t/年】 ・ SPM排出量が削減した 【削減量: 約1.0t/年、159.4t/年 ⇒ 158.4t/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) ・ 山口県周南市の人口は平成12年から平成27年まで減少【H12: 157千人→H27: 145千人】 ・ 山口県周南市の自動車保有台数は、平成12年から平成27年まで増加【H12: 106千台→H27: 112千台】 (今後の事後評価の必要性) ・ 戸田拡幅は事業目的に見合った事業効果の発現が確認されており、今後の事後評価の必要はない。 (改善措置の必要性) ・ 戸田拡幅の整備により、交通混雑の緩和、安全・安心の確保、日常生活における利便性の向上など一定の効果が確認できることから、改善措置の必要性はないと考える。 (同種事業の計画・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、沿線自治体の目指すべき姿(地域の取組)と整合させ、経済、観光等の関係者から情報収集を行うなど道路整備による多面的な効果の把握に努める必要がある。 ・ 今後周辺の道路整備が進みネットワークとしての効果も発揮することが期待されるため、引き続き社会経済指標やビッグデータ等データの蓄積に努める。</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201号 行橋インター関連 (H12～H25) 九州地方整備局	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"> 交通量 整備前 (H6) : 21,900台/日 (現道) 実績 (H30) : 11,300～15,600台/日 (当該路線) 事業費 整備前: 209億円 実績: 167億円 費用便益比 B/C=2.0 (B=489億円 C=241億円) <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201号の渋滞損失時間の削減: 約7割) 物流効率化の支援。(重要港湾へのアクセス向上: 香春町～重要港湾苅田港 (約8分短縮)) 他のプロジェクトとの関係。(大規模道路事業と一体的整備による効果: 東九州自動車道行橋IC整備事業) <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201号の騒音値は、環境基準値を満足している。(昼間: 74dB→69dB、夜間: 71dB→64dB) <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> 沿線地域 (行橋市・苅田町) の人口は横ばい傾向にあるが、一世帯あたりの自動車保有台数は福岡県平均や九州全体よりも高い状況にある。 当該道路と現道を合わせた断面交通量は、増加傾向となっている。 <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"> 行橋インター関連の整備により「交通混雑の緩和」「交通安全性の向上」について一定の効果が得られており、また「物流効率化の支援」といった波及的効果にも貢献していることから、当面の改善措置や更なる事後評価の必要性はない。 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"> 東九州自動車道との同時開通に向け、国・県・市・NEXCOで構成する「東九州自動車道関連事業の連絡調整会議」等を頻繁に開催し、関係者間の連携を図った。また、地元協議・用地買収を関係者で一体的に対応した結果、早期の同時開通が図られた。 高速道路の整備にあたっては、県・市町村の将来のまちづくり計画や周辺の新たな開発計画等を把握して、関連道路を検討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 野村 文彦)

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)
一般国道203号 厳木バイパス (S59～H25) 九州地方整備局	5年以内	340	<p>【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通量 整備前 (S55) : 10,400台/日 (現道) 実績 (H27) : 10,100～10,800台/日 (当該路線) ・事業費 整備前: 422億円 実績: 340億円 ・費用便益比 B/C=1.3 (B=910億円 C=696億円) <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。((県) 相知厳木線 (旧国道203号) ・国道203号の渋滞損時間の削減: 削減率約9割) ・物流効率化の支援。(重要港湾へのアクセス向上: 佐賀市～唐津港 (約10分短縮)) ・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: 唐津市～佐賀市 (約10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 (県) 相知厳木線 (旧国道203号) の騒音値は、環境基準値を満足している。(昼間: 73dB→68dB、夜間: 67dB→61dB) <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・沿線地域 (唐津市) の人口は減少傾向であるものの、一世帯あたりの自動車保有台数は九州全体より高い状況である。 ・交通量は約1.7万台/日で推移している。 <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"> ・厳木バイパスの整備により「交通安全性の向上」「物流効率化の支援」について一定の効果が得られており、また「沿道立地の効果」「災害時の備え」といった波及的效果にも貢献していることから、当面の改善措置や更なる事後評価の必要はない。 ・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"> ・厳木バイパスは、連結する厳木多久有料道路の整備進捗状況に合わせて、平成8年度に一部区間を同時期に開通することで、前後区間と一体的な道路ネットワークを形成したことが整備効果の早期発現に繋がった。 ・一方、当該事業は、昭和59年度に事業化し全線開通までに約30年の期間を要している。用地難航、工事中に国内希少野生動植物種のハヤブサの営巣が確認されたことにより、工事を中止した上で保全対策を検討していること、繁殖期は工事を中止していることなどで事業が長期化している。 ・当該事業の適切な事業進捗に加えて、早い段階から周辺環境状況に配慮しながら、整備を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 野村 文彦)

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)
一般国道202号 伊万里バイパス (H11～H25) 九州地方整備局	5年以内	29	<p>【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通量 整備前 (H6) : 12,400台/日 (現道) 実績 (H27) : 15,670台/日 (当該路線) ・事業費 整備前 : 29億円 実績 : 29億円 ・費用便益比 B/C=0.85 (B=39億円 C=46億円) <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202号の渋滞損失時間の削減 : 削減率約5割) ・物流効率化の支援。(重要港湾へのアクセス向上 : 唐津市～伊万里港 (約1分短縮)) ・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 : 伊万里市～唐津市 (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、環境基準値を満足している。(昼間 : 74dB→67dB、夜間 : 70dB→60dB) <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・沿線地域 (伊万里市) の人口は減少傾向であるものの、一世帯あたりの自動車保有台数は佐賀県・九州全体より高い状況である。 <ul style="list-style-type: none"> ・交通量は約1.6万台で推移している。 <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"> ・伊万里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」「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、また、「災害時の備え」や「沿道の利便性の向上」といった波及効果にも貢献している。これらのことから、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"> ・伊万里バイパスは、伊万里地域の交通混雑の緩和及び交通安全性の確保を目的とした事業。市街化の変化に応じた段階的な整備により、国道202号の交通機能を確保しつつ、市街地の計画的な整備と連動を図ってきた。 ・市街化の進展と道路交通状況の変化に応じて、事業を段階的、一体的に整備してきたことで、増大する交通需要に対応し、大きな交通混雑や交通事故を発生させることなく、事業を完了することができた。 ・当該事業の適切な事業進捗に加えて、周辺地域の市街化やインフラ整備の状況を見据えながら、段階的な供用や周辺事業との調和が重要である。 ・また、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	九州地方整備局 道路部 道路計画第一課 (課長 野村 文彦)

事業名 (事業実施期間) 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
東九州自動車道 佐伯～蒲江 (H10～H26) 九州地方整備局	5年以内	776	<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) : 6,500台/日 (現道) 実績 (H30) : 6,100台/日 (当該路線) 事業費 整備前: 776億円 実績: 776億円 費用便益比 B/C=1.6 (B=1,678億円 C=1,033億円) <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> 国土・地域ネットワークの構築。(日常活動圏のアクセス向上の状況: 佐伯市蒲江～佐伯市街地 (約20分短縮)) 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の状況: 佐伯市蒲江～アルメイダ病院 (約45分短縮)) 災害への備え。(緊急輸送道路が通行止め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 (代替する緊急輸送道路: 国道10号、国道388号、国道326号、代替する区間: 佐伯～北川間)) <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: 69dB→68dB、夜間: 61dB→61dB) <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> 沿線地域 (佐伯市) の人口は減少傾向にあるが、一世帯あたりの自動車保有台数は大分県や九州全体よりも高い傾向にある。 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"> 東九州自動車道 (佐伯～北川) の整備により「所要時間の短縮」「広域ネットワークの形成」について一定の効果が得られており、また「観光活性化の支援」「防災機能の強化」といった波及効果にも貢献していることから、当面の改善措置や更なる事後評価の必要性はない。 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"> 事業延長約4.6kmのうち2.0箇所延べ約2.4kmをトンネル構造とする区間であることから、大量の建設発生土を計画的に搬出することが事業を進める上での大きな課題となっていた。当初は細島港までの約4.0kmの運搬を要する計画としていた。その後、関係自治体全てを対象に連絡調整会議等で相談した結果、新たに施工現場の近隣の古江港にて受け入れが可能となったため効率的な事業展開に繋がったことで、事業費コスト縮減し開通することができた。 本事業のように事業規模が大きい場合は関係者が多く影響範囲も広いことから、当該事業の進捗に加えて前後の道路事業や近辺の港湾事業など県を跨いだ幅広い情報共有が重要である。 事業評価手法について、見直しの必要はない。 	対応なし	九州地方整備局 道路部 道路計画第一課 (課長 野村 文彦)

事業名 (事業実施期間) 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
東九州自動車道 蒲江～北川 (H15～H25) 九州地方整備局	5年以内	863	<p>【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> 交通量 <ul style="list-style-type: none"> 整備前 (H11) : 14,900台/日 (現道) 実績 (H30) : 4,200台/日 (当該路線) 事業費 整備前 : 938億円 実績 : 863億円 費用便益比 B/C=1.7 (B=2,065億円 C=1,231億円) <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 : 佐伯市～延岡市間 (市役所を起終点に設定、約24分短縮)) 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 (アクセスが向上した観光地 : 道の駅北川はゆま、佐伯IC～道の駅北川はゆま (約24分短縮))) 災害への備え。(緊急輸送道路が通行止め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 (代替する緊急輸送道路 : 国道10号、国道388号、国道326号、代替する区間 : 佐伯～北川間)) <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 : 74dB→69dB、夜間 : 71dB→66dB) <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> 沿線地域 (延岡市) の人口は減少傾向にあるが、一世帯あたりの自動車保有台数は九州全体よりも高い傾向にある。 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"> 東九州自動車道 (佐伯～北川) の整備により「所要時間の短縮」「広域ネットワークの形成」について一定の効果が得られており、また「観光活性化の支援」「防災機能の強化」といった波及効果にも貢献していることから、当面の改善措置や更なる事後評価の必要性はない。 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"> 事業延長約4.6kmのうち2.0箇所延べ約2.4kmをトンネル構造とする区間であることから、大量の建設発生土を計画的に搬出することが事業を進める上での大きな課題となっていた。当初は細島港までの約4.0kmの運搬を要する計画としていた。その後、関係自治体全てを対象に連絡調整会議等で相談した結果、新たに施工現場の近隣の古江港にて受け入れが可能となったため効率的な事業展開に繋がったことで、事業費コスト縮減し開通することができた。 本事業のように事業規模が大きい場合は関係者が多く影響範囲も広いことから、当該事業の進捗に加えて前後の道路事業や近辺の港湾事業など県を跨いだ幅広い情報共有が重要である。 事業評価手法について、見直しの必要はない。 	対応なし	九州地方整備局 道路部 道路計画第一課 (課長 野村 文彦)

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)
一般国道10号 別大拡幅 (S36~H25) 九州地方整備局	5年以内	828	<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 (S49) : 43,900台/日 (現道) 実績 (H27) : 69,200台/日 (当該路線) ・ 事業費 整備前 : 833億円 実績 : 828億円 ・ 費用便益比 B/C=4.8 (B=17,272億円 C=3,568億円) <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10号(遠見郡日出町大字藤原~大分市生石港町)の渋滞損失時間の削減: 削減率約2割) ・ 国土・地域ネットワークの構築。(大分市役所~別府市役所までの所要時間の短縮(約9分短縮)) ・ 災害への備え。(異常気象時事前通行規制区間(越波)の解消) <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。(4車線部について昼間: 70dB→64dB、夜間: 68dB→61dB、6車線部について昼間: 75dB→68dB、夜間: 72dB→64dB) <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・九州全体を下回っているものの年々増加傾向にある。 ・ 現道の交通量は、昭和49年から増加傾向にある。 <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"> ・ 別大拡幅の整備により、「交通混雑の緩和」及び「地域間連携の強化」、「防災機能の強化」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"> ・ 別大拡幅は、地形的な制約等により完成まで半世紀を要した大規模な事業であり、交通課題箇所への集中投資による事業効果の段階的な発現など計画的な整備が求められた。 ・ このため、大分県内の観光・産業の中心であり、交通混雑の著しい別府地区の6車線化や別大地区の4車線化を優先的に整備し、続いて日出、亀川、藤原地区へと整備を進めるなど地域・交通課題の大きい箇所から段階的に事業を展開した。その結果、早期の事業効果の発現につなげることができた。 ・ 長期期間を要する大規模な事業においては、地域特性、課題に応じた適切な供用計画といった、事業調整が重要である。 ・ 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 野村 文彦)

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)
一般国道220号 新城拡幅 (S58~H25) 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 (S55) : 8,700台/日 (現道) 実績 (H30) : 12,700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=1.2 (B=354億円 C=298億円) <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220号(垂水市柘原~垂水市新城)並行区間等の渋滞損失時間の削減:削減率約4割) ・ 国土・地域ネットワークの構築。(垂水市から鹿屋市間の所要時間短縮(約2分短縮)) ・ 安全な生活環境の確保。(小学校の通学路であり、歩道整備により安全性向上) <p>【事業実施による環境の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 当該区間の騒音値は、環境基準を満足している。(昼間:73dB→69dB、夜間:67dB→62dB) <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及び九州全体よりも多い。 ・ 当該道路と並行する東九州自動車道を合わせた断面交通量は、近年横這い傾向となっている。 <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"> ・ 新城拡幅の整備により「交通安全性の向上」について一定の効果が得られており、また「安全な歩道空間の確保」「アメニティの向上」といった波及効果にも貢献していることから、改善措置や更なる事後評価の必要はない。 <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"> ・ 新城拡幅は、植樹帯が設置され道路管理者が高木や低木を植樹し管理していたが、柘原地区公民館の地域振興計画において、「いつも花が咲き誇り、きれいだと感じてもらえる柘原にしたい」と行動計画により、国道に計画されている植樹帯に花を植えたいという要望があった。 ・ 地域の方と歩道の管理方法について調整を行い、平成26年7月に柘原地区公民館、協力者である垂水市、道路管理者である大隅河川国道事務所とVSP(ボランティアサポートプログラム)協定を締結した。 ・ これにより、沿道地域の方に道路を慈しんで頂ける環境整備によって、快適な道路空間が形成された。また、道路管理者としても樹木剪定等の維持管理を低減することにも繋がった。 ・ 道路整備について利用者の意見を聴き事業計画に反映することのみならず、道路管理についても利用者の意見を聴くことで道路空間を活用した地域コミュニティ活動に繋がる管理手法の検討など、ニーズに沿った整備・管理を進めていくことが重要である。 ・ 事後評価手法について、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 野村 文彦)

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)
一般国道220号 早崎改良 (S59～H25) 九州地方整備局	5年以内	321	<p>【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業費 整備前：321億円 実績：321億円 ・費用対効果分析結果 効果：483億円、費用：588億円 <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・災害への備え (異常気象時事前通行規制区間(連続雨量150mm以上：早崎地区1.0km、牛根地区2.6km)の解消) (孤立解消する世帯数：22世帯、桜島噴火時に陸路避難により桜島住民の4,000人が島外へ避難可能) ・国土・地域ネットワークの構築。(新海潟トンネルの整備により、大型車のすれ違い困難区間が解消) <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→68dB、夜間：66dB→62dB) <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及び九州全体よりも多い。 ・当該道路と並行する東九州自動車道を合わせた断面交通量は、近年横這い傾向となっている。 <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"> ・早崎改良の整備により「安全・確実な通行の確保」「防災機能の強化」「被災による日常生活等への影響軽減」について一定の防災面での効果が得られていることから、改善措置や更なる事後評価の必要はない。 <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"> ・早崎改良は、桜島の大正噴火によって流出した溶岩が破碎した特殊な地質である地域を橋梁で通過している。橋梁設計にあたり、地質調査を実施し地質状況を把握していたが、橋梁下部工施工時に杭周辺にゆるみが発生した。 ・そのため、変状の原因を把握するために学識者からなる検討委員会を設置、地質調査・変状計測及び杭の試験施工の結果より、杭施工掘削時の振動によって自破碎溶岩がゆるんだものと特定された。 その結果を踏まえ、施工方法の見直しを行い周辺地山の緩みを計測監視しながら慎重に工事を実施したことにより、問題が発生することなく完了することができた。 ・設計段階での調査では、自破碎溶岩の震動による変状に関する施工事例や文献がなかったことから予見することが困難な事象であった。このような特殊条件の把握に努めながら、特殊な条件に該当する場合は、設計段階より学識経験者の助言を得ながら、施工時も地質状況の把握や現場着手時に試験施工を実施するなど、より詳細な状況を把握しながら、慎重に工事を実施することが重要である。 ・また、事業評価手法については、事業目的に応じた手法として防災面の効果を定量的、定性的に評価することも重要と考える。 	対応なし	九州地方整備局 道路部 道路計画第一課 (課長 野村 文彦)

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)
一般国道226号 平川道路 (H9～H25) 九州地方整備局	5年以内	112	<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 (H6) : 15,200台/日 (現道) 実績 (H30) : 24,800台/日 (当該路線) 事業費 整備前: 112億円 実績: 112億円 費用便益比 B/C=1.6 (B=268億円 C=169億円) <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226号の渋滞損失時間の削減: 削減率約10割) 安全で安心できるくらしの確保。(三次救急医療施設へのアクセス向上: 指宿市～鹿児島市立病院 (約5分短縮)) 地球環境の保全。(CO2排出削減量: 約1,745t-CO2/年) <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: 75dB→65dB、夜間: 70dB→63dB) <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> 沿線地域(指宿市・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"> 平川道路の整備により「交通混雑の緩和」「交通安全性の向上」「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、また、観光振興といった波及的効果にも貢献している。これらのことから、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"> 平川道路は、国道226号の交通混雑の緩和や交通安全性の向上等を図る事業であり、特に平川交差点、産業道路南口交差点においては、郊外部と都市部の交通が流入するため、慢性的な交通混雑が生じていた。 このため、平川交差点の右折レーンの設置や産業道路南口交差点側の鹿児島市街地向き車線を拡幅するなど、部分供用を行いながら課題が顕著な箇所の交通混雑の緩和を図った。 区間延長が比較的短い事業の中でも、現道の課題が大きい区間を優先して供用を行うことで、より早期に事業効果を発現できる供用形態を想定して事業計画を立案し、事業を推進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 野村 文彦)

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)
一般国道478号 京都縦貫自動車道 京都第二外環状道 路 (H1～H25) 近畿地方整備局 西日本高速道路(株)	5年以内	4,177	<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 (H22) 374百台/日 (現道)、整備後 (H27) 333百台/日 (現道) 169百台/日 (当該道路) ・事業費 計画時: 4,269億円 実績: 4,177億円 ・費用便益比 B/C=1.1 (B=7,496億円、C=6,631億円) <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 <ul style="list-style-type: none"> ・現道等における混雑時旅行速度改善 ((主) 大山崎大枝線(長岡京市花山)、旅行速度17.9km/h→26km/h) ・バス路線の利便性向上 (京都市中心部へのアクセスが可能な阪急電鉄・西山天王山駅からの乗降が可能な高速長岡京バス停を本線上に整備) ・第一種空港へのアクセス向上 (亀岡市～大阪国際空港 (所要時間: 54分→49分)) ○物流効率化の支援 <ul style="list-style-type: none"> ・重要港湾へのアクセス向上 (久御山町～舞鶴港 (110分→76分)) ○都市の再生 <ul style="list-style-type: none"> ・都市再生プロジェクトの支援 (京都市圏における環状道路の整備) ○国土・地域ネットワークの構築 <ul style="list-style-type: none"> ・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 (京都市～宮津市間を結ぶ京都縦貫自動車道の一部を構成) ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上 (京都府乙訓郡大山崎町～京都市 (所要時間: 39分→34分)) ○安全な生活環境の確保 <ul style="list-style-type: none"> ・現道等における交通量の減少による安全性向上 ((主) 大山崎大枝線 (死傷事故率、150件/億台キロ→75件/億台キロ)) <p>(事業実施による環境の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・環境アセスメントの記載事項に関して、環境保全目標値を上回る変化はない <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"> 京都縦貫自動車道 宮津天橋立～久御山間開通 延長100km (平成27年7月18日) 新名神高速道路 高槻JCT～神戸JCT間開通 延長43km (平成30年3月18日) ・亀岡市篠IC周辺の宅地分譲が進展するなど、IC周辺地域で世帯数が約3割増加 (H10～H29) (今後の事後評価の必要性) ・本事業の実施により、走行時間短縮、事故率低下、交通混雑および交通事故の緩和、地域産業の発展、地域救急医療への貢献等、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) ・本事業で得られた事業の効果や本事業への取組み、事業による環境保全などの結果を蓄積することにより、今後の事業に活用していく。 ・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無いと思われる。 	対応なし	西日本高速道路(株) 計画設計課 (課長 細田英樹)

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)
東九州自動車自動車道 門川～西都 (H9～H25) 西日本高速道路(株)	5年以内	1,448	<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) 320百台/日 (現道)、整備後 (H27) 295百台/日 (現道) 48百台/日 (当該道路) ・ 事業費 計画時: 1,712億円 実績: 1,448億円 ・ 費用便益比 B/C=2.6 (B=6,377億円、C=2,425億円) (事業の効果の発現状況) ○円滑なモビリティの確保 <ul style="list-style-type: none"> ・ バス路線の利便性向上 (新規バス路線の運行開始及び運行再開 (5路線)) ・ 第二種空港へのアクセス向上 (延岡市⇄宮崎空港:147分 (平成17年) ⇒ 77分 (平成27年) (70分短縮)) ○物流効率化の支援 <ul style="list-style-type: none"> ・ 重要港湾へのアクセス向上 (宮崎市⇄細島港:123分 (平成17年) ⇒ 69分 (平成27年) (54分短縮)) ○国土・地域ネットワークの構築 <ul style="list-style-type: none"> ・ 拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成 (宮崎市⇄北九州市において、九州道経由に加え新たなルートとして機能) ・ 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 (宮崎市⇄延岡市: 160分 (平成17年) ⇄ 80分 (平成27年) (80分短縮)) ○安全な生活環境の確保 <ul style="list-style-type: none"> ・ 現道等における交通量の減少による安全性向上 (国道10号 (都農町大字川北) 221百台⇒156百台) ○災害への備え <ul style="list-style-type: none"> ・ 延岡市～宮崎市間において、国道10号の代替路線を形成 (国道10号は緊急輸送道路に指定) ・ 並行する高速ネットワークの代替路線として機能 (宮崎市⇄北九州市において、九州道経由に加え新たなルートとして機能) <p>(事業実施による環境の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 環境アセスメントの記載事項に関して、環境保全目標値を上回る変化はない (社会経済情勢の変化) ・ 高規格幹線道路の整備状況 東九州自動車道 北九州JCT～清武JCT間開通 延長313km (平成28年4月24日) (今後の事後評価の必要性) ・ 本事業の実施により、走行時間短縮、観光客数増加、地域産業の発展、地域救急医療への貢献、公共交通の充実、物流事業の労働環境改善、災害時の復旧支援等、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) ・ 本事業で得られた事業の効果や本事業への取組み、事業による環境保全などの結果を蓄積することにより、今後の事業に活用していく。 ・ 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無いと思われる。 	対応なし	西日本高速道路(株) 計画設計課 (課長 細田英樹)

(補助事業等)

事業名 (事業実施期間) 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
愛知県道高速名古屋新宝線(東海線) (名古屋市道高速分岐3号 山王JCT南渡り) (H9～H25) 名古屋高速道路公社	5年以内	1,910	<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：1,908億円 実績：1,910億円 交通量 計画時：29,500～44,800台/日 実績：20,700～30,500台/日 費用対効果 B/C=1.4 (B=4,964億円、C=3,550億円) <p>(事業の効果の発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> 並行区間(国道19号線・国道247号線)の渋滞損失時間の減少 渋滞損失時間の解消：151万人・時間/年(削減率16%) 名古屋都心部へのアクセスの向上 東海市～名古屋駅 大高線経由33分→東海線経由28分(5分短縮) 三次医療施設へのアクセスの向上 東海市～中京病院 一般街路経由28分→東海線経由17分(11分短縮) 愛知県地域防災計画に指定されている愛知県緊急輸送道路ネットワークの強化が図られた。 物流拠点と国土幹線道路をつなぐ重要な役割を担う。 <p>(事業実施による環境の変化)</p> <p>【大気質】</p> <ul style="list-style-type: none"> 大気質の一酸化炭素(CO)は、全ての箇所、開通前を下回るか同程度であった。 二酸化窒素(NO₂)は、3箇所が開通前を上回ったが、全て環境基準を下回っていた。 <p>【騒音】</p> <ul style="list-style-type: none"> 開通後の騒音は、10調査箇所中8箇所が開通前を下回った。開通後に上昇が確認されたのは2箇所、その内1箇所では環境基準を大きく下回っていた。(他1箇所は工業専用地域のため環境基準に適用されない) <p>(社会経済情勢の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> 名古屋港は総取扱貨物量約2.0億トンで16年連続日本一、貿易黒字額約6.9兆円で20年連続日本一。また、外国貿易コンテナ貨物量全国一位と、日本経済をけん引。 中部国際空港がH17年2月に開港。入国外国人数は近年増加を続けており、NEP(訪日外国人向けの定額乗り放題パス)申込件数も増加。 東海線全線供用(H25年11月)の前後において、中部のものづくりを支える産業関連の工場の新規立地や規模拡大、ならびに商業施設の新規立地。 <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"> 費用対効果分析結果や現時点における利用状況、事業効果の発現状況から十分な整備効果が得られており、今後も効果の維持・向上が期待されることから、本区間の今後の事後評価の必要性はないと考えられる。 <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"> なし。 	対応なし	名古屋高速道路公社 経営企画部 企画課 (課長 今井清隆)

事業名 (事業実施期間) 事業主体	該当基準	総事業費 (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167号 第二伊勢道路 (H8～H25) 三重県	5年以内	309	<p>【費用対効果分析の算定の基礎となった要因の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 旅行速度 (H27) : 60.0km/h (供用前現道45.0km/h) ・ 交通量 計画時 : 将来交通量7,900台/日 実績 (H28) : 6,200台/日 <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○道路機能の改善 <ul style="list-style-type: none"> ・ 並行路線の交通が、第二伊勢道路に転換し、並行路線の交通の負担を軽減するとともに拠点間の所要時間が短縮した。 (伊勢西IC～白木IC間の所要時間が供用前の28分から12分に短縮される。) ○社会生活圏の拡大 <ul style="list-style-type: none"> ・ 自動車専用道路ネットワークの拡がりにより、志摩地域へのアクセス性が向上した。 ○産業経済の発展を支援 <ul style="list-style-type: none"> ・ 第二伊勢道路の開通で商業施設の進出や、周辺市の住宅着工数が回復するなど地域経済の発展に貢献している。 ○観光地としての発展を支援 <ul style="list-style-type: none"> ・ 当該地域は県内において観光地として人気が高く、第二伊勢道路の供用により周遊性が向上し、入込客数の増加に貢献している。 ○災害時の利用 <ul style="list-style-type: none"> ・ 第2次緊急輸送道路に指定され、雨量規制を抱える県道伊勢磯部線や津波被災の恐れがある現道の一般国道167号を代替することが可能となり災害時の緊急輸送における確実性が向上した。 <p>【事業実施による環境の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 比較的多く人家が存在する白木IC周辺では、騒音対策として防音壁を設置し、周辺環境へ配慮している。 <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 伊勢志摩地域は伊勢神宮や英虞湾などを有する国際観光都市である。第二伊勢道路は混雑する鳥羽市内、伊勢神宮周辺を通らずに伊勢二見鳥羽ラインから志摩地域へアクセス出来るルートを形成し、観光産業の発展が期待される。 <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"> ・ アンケート調査より、「夜間照明を充実してほしい」「入口が分かりにくい」という意見があったが、夜間照明や標識は各種基準に基づき設置しており、さらなる充実については交通事故の状況等を踏まえ、今後検討していく。 	対応なし	三重県 県土整備部 道路建設課 (課長 真伏 宗樹)

事業名 (事業実施期間) 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
地域高規格道路 境港出雲道路 一般国道431号 東林木バイパス (H5～H25) 島根県	5年以内	133	<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 計画時(H21)：8,200～10,900台/日(当該路線) 実績(H27)：4,681～10,317台/日(当該路線) ・ 事業費 計画時：129億円 実績：133億円 ・ 費用対効果 B/C=0.9 (B=189億円、C=211億円) <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 交通の分散による混雑緩和。〈現道(国道431号)の交通量は整備前と比べて約2割減少し、交通が分散。〉 ・ 圏域の一体化への効果。〈現道とバイパスと合わせた断面交通量は最大で約3割増加し、広域ネットワーク形成を支援。〉 ・ 主要渋滞箇所の渋滞緩和。〈交通の分散により、主要渋滞箇所である荻苅交差点の渋滞長は最大約600m減少。〉 ・ 道路利用者の安全性が向上。〈現道区間で4か所あった急カーブ(R<150)は、バイパスではすべて解消(最小曲線半径R=420)し、道路利用者の安全性向上に寄与。〉 ・ 救急医療施設への所要時間短縮、搬送時の負担軽減。〈バイパスは急カーブ(R<150)がなく、患者の負担、救急隊員の負担の軽減にも寄与。〉 ・ 観光地へのアクセス性向上。〈国道431号沿線には「出雲大社」をはじめとした主要観光施設が豊富にあり、バイパスの整備は観光地へのアクセス性向上や時間短縮に寄与。〉 <p>【事業実施による環境の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> 〈環境への影響〉 ・ 特になし 〈事前に講じた環境への対策〉 ・ 特になし <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> 〈社会経済状況及び事業環境等の変化〉 ・ 平成20年4月～平成28年3月に「出雲大社」が「平成の大遷宮」が行われた。 ・ 平成28年5月2日に大型商業施設(延べ床面積7万m²)が開店した。 〈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。 <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"> ・ 現道の線形不良及び交通混雑解消等の事業効果を発揮しており、改めて事業評価を実施する必要はない。 <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 宇田川裕之)

事業名 (事業実施期間) 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
地域高規格道路 島原道路 一般国道251号 愛野森山バイパス (H19～H25) 長崎県	5年以内	112	<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 (H23) 事後評価時 (H30)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ B/C 1.6 →1.2 ・ 工期 H25 →H25 ・ 事業費 101億円 →112億円 ・ 交通量 9,300台/日 →9,300台/日 (H42推計) <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 主要交通渋滞箇所の解消 (愛野交差点) ・ 所要時間の短縮 (2分短縮) <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"> ・ 特になし <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 道路整備に伴い、所要時間の短縮や主要渋滞箇所の解除、沿線地域の生活環境改善等の効果がみられることから、今後の事後評価の必要性はない。 <p>【改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 道路整備に伴い、所要時間の短縮や主要渋滞箇所の解除、沿線地域の生活環境改善等の効果がみられることから、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"> ・ 特になし 	対応なし	長崎県 土木部 道路建設課 (課長 大塚 正道)

事業名 (事業実施期間) 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
主要地方道 島田吉田線 はばたき橋 (H11～H25) 静岡県	5年以内	146	<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"> ・ 将来OD表推計ベースの変更によるOD交通量の減少 H11センサス→H17センサス ・ 用地交渉の難航により供用時期が計画から4年遅れ、これに伴い便益の発生時期も遅くなった平成21年度供用→平成25年度供用 <p>【事業の効果の発現状況】</p> <p>① 渋滞の解消</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 交通が分散し富士見橋の渋滞が解消し、橋詰の渋滞長が減少 大幡川橋交差点 【整備前H25.7】620m → 【整備後H29.9】110m 富士見橋東交差点【整備前H25.7】1,290m → 【整備後H29.9】0m <p>② 工場立地の促進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 周辺地域の新規工場立地面積が増加 【整備前(H25)】32,285m² → 【整備後(H26)】83,428m² : 2.6倍に増加 <p>③ 県内ネットワークにおける東西軸の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 藤枝駅から静岡空港の走行距離及び時間の短縮 【整備前】21.0km 45分 → 【整備後】17.9km 35分 : 距離で3.1km、時間で10分の短縮 ・ 第二次救急医療機関までの走行距離及び時間の短縮 (例: 島田市月坂団地→焼津市立総合病院(二次救急)) 【整備前】12.2km 32分 → 【整備後】11.8km 27分 : 距離で0.4km、時間で5分の短縮 <p>【事業実施による環境の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 沿道の環境変化 周辺道路で交通が分散し、窒素酸化物(NOx)、二酸化炭素(CO2)、浮遊粒子状物質(SPM)の排出量の削減が期待 NOx削減量: 6,719t-NOx/年 → 6,694t-NOx/年 (25t-NOx/年(0.4%)削減) CO2削減量: 1,438,155t-CO2/年 → 1,431,731t-CO2/年 (6,424t-CO2/年(0.4%)削減) SPM削減量: 531t-SPM/年 → 528t-SPM/年 (3t-SPM/年(0.5%)削減) (いずれも、H42時点、島田吉田線の整備あり/整備なしでの比較) <p>【社会情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 富士山静岡空港の利用増加 H25からH30で国内線が新規2路線増加、既存1路線が増便 国際線が新規2路線増加、既存3路線が増便 空港運用時間がH27.7より13時間から14.5時間へ延長 空港から各主要駅までのシャトルバスが運行(空港-藤枝駅はH27.6運行開始、はばたき橋を利用し、1日6.5往復) <p>【今後の課題・対応】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 周辺で必要な道路整備を引き続き推進し、事業効果を広く波及させていく <p>【同種事業への反映等】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 同種事業において、道路整備の波及効果として、ストック効果にも着目しながら道路整備に取り組んでいく 	対応なし	静岡県 交通基盤部 道路整備課 (課長 青木 直己)

【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)
香深港 本港地区 国内物流ターミナル整備事業 (H14～H25) 北海道開発局	5年以内	29	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> 全体事業費：再評価時：30億円 → 事後評価時：29億円 取扱貨物需要：再評価時：21千トン/年 → 事後評価時：22千トン/年 震災時貨物需要(緊急物資量)：再評価時：641トン/回 → 事後評価時：329トン/回 震災時貨物需要(一般貨物量)：再評価時：268千トン/回 → 事後評価時：254千トン/回 B/C 事後評価時 1.2 (B:52億円、C:42億円) <p>(事業の効果の発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> 輸送コストの削減 震災時における輸送コストの削減 震災時における施設被害の回避 <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> <p>香深港では、平成25年度のフェリーターミナル事業化から2年の歳月を経て、既存施設のバリアフリー化に対応する、固定式ボーディングブリッジの整備が完成し、平成27年3月より、供用が開始されている。</p> <p>みなとオアシス「れぶん」は、香深港に位置し、礼文町の海の玄関口である「香深港フェリーターミナル」を核とした新たな交流空間を形成し、訪れる町民や観光客に美しい自然景観と町の歴史を活かした施設や、様々なサービス、イベント情報を提供している。</p> <p>礼文町元地地区から香深地区を結ぶ道路は、地域住民や観光客にとって広く活用されていたが、落石の危険や急カーブが連続し、車両のすれ違いなどの困難な状況となっていた。そのため、平成23年度の新桃岩トンネルの事業化から5年の歳月を経て、平成28年11月の開通に伴い、危険な箇所が回避され、利用者の安心・安全に利用されている。</p> <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、輸送コストの削減、大規模地震発生時における海上からの緊急物資輸送・物流の機能が確保されている等、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ものとする。</p> <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)</p> <p>本事業評価において、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)
石狩湾新港 中央 水路地区 国内物流ターミナル 整備事業 (耐震 改良) (H18~H25) 北海道開発局	5年以内	41	<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"> 全体事業費 : 再評価時: 39億円 → 事後評価時: 41億円 取扱貨物量 : 再評価時: 110千トン/年 → 事後評価時: 258千トン/年 震災時貨物需要 (バルク) : 再評価時: 329千トン/回 → 事後評価時: 258千トン/回 (コンテナ) : 再評価時: 43,569TEU/回 → 事後評価時: 50,723TEU/回 B/C 事後評価時 1.2 (B: 64億円、C: 55億円) <p>(事業の効果の発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> 輸送コストの削減 震災時における輸送コストの削減 施設被害の回避 <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> <p>1) 石狩湾新港における外貿コンテナ貨物量の増加</p> <ul style="list-style-type: none"> 石狩湾新港では平成9年から中央水路地区 (花畔埠頭) において外貿コンテナの取扱を開始 平成22年4月より週2便体制が構築 平成30年7月より週3便体制が構築 札幌圏を中心とした外貿コンテナ貨物が10年間で約2.2倍 (H29/H20) に増加 これらコンテナ貨物の増加に伴い、ヤード不足が顕在化 <p>2) 岸壁の利用状況の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> 外貿コンテナの増加に伴い、事業対象岸壁背後はヤードを必要とする石灰石等のバルク貨物を取り扱うことができない状況 ヤード不足への対応として既存上屋が撤去されたため、化学薬品 (融雪剤) (輸入) の取扱は対岸の樽川埠頭にシフト また、既設上屋の撤去に伴い、化学肥料 (輸入) は外貿コンテナに荷姿が変更 コンテナ荷役の効率化を図るためのガントリークレーン増設により、既設花畔2号岸壁に設置されている荷役設備 (セメントビット) が利用不可となるため、事業対象岸壁に移設 石狩湾新港で取り扱うセメントは、札幌圏の需要と密接に関連しており、民需を中心に近年の取扱量は安定的に推移 <p>3) 防災拠点としての活用状況</p> <ul style="list-style-type: none"> 本施設は石狩管内で唯一の耐震化施設であり、「石狩市総合防災訓練」では当該施設を活用した物資輸送訓練が実施されている。 「石狩湾新港 港湾BCP」において、当該施設は最も優先度が高い緊急物資輸送対応施設として位置づけられている。 <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、輸送コストの削減、大規模地震発生時における海上からの緊急物資輸送・物流の機能が確保されている等、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ものと考ええる。</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)</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)
東京港中央防波堤 内側地区 複合一 貫輸送ターミナル 整備事業 (H19~H25) 関東地方整備局	5年以内	110	<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"> 全体事業費 再評価時：149億円 → 事後評価時：110億円 B/C (事後評価時) 1.3 (B：212億円、C：168億円) <p>(事業効果の発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> 船舶大型化により大量一括輸送が可能となり、海上輸送コストが削減された。 震災時に東京港で貨物輸送(幹線貨物・緊急物資)の継続が可能となり、陸上・海上輸送コストの削減が可能となった。 <p>(事業実施による環境の変化)</p> <p>新たにターミナルが整備されたことで、東京港では中防内以外の既存ふ頭を含めた利用再編が行われ、特に混雑の酷かった有明ふ頭での混雑緩和が図られた。</p> <p>(社会情勢の変化)</p> <p>特になし</p> <p>(今後の事後評価の必要性)</p> <p>再事後評価の必要はない</p> <p>(改善措置の必要性)</p> <p>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)</p> <p>現時点では、同種事業の計画・調査のあり方や個別の事業評価手法の見直し等の必要性は見られない。</p>	対応なし	関東地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 岡島 達 男)
三田尻中関港三田 尻地区防波堤整備 事業 (H3~H25) 中国地方整備局	5年以内	56	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> 費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化はない。 B/C (事後評価時) 1.1 (B：136億円、C：123億円) <p>(事業の効果の発現状況)</p> <p>防波堤整備の結果、荷役稼働率の向上等により物流が効率化されているほか、安定的な荷役の実現により十分な事業効果を発現している。</p> <p>(事業実施による環境の変化)</p> <p>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> <p>社会経済情勢の変化はない。</p> <p>(今後の事業評価及び改善措置の必要性)</p> <p>本事業は十分な事業効果を発現しており、改めて事後評価を実施する必要はない。</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)</p> <p>事業の効果が発現されており、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性はない。</p>	対応なし	中国地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 阿式 邦 弘)

事業名 (事業実施期間) 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
須崎港湾口地区 防波堤整備事業 (S58～H25) 四国地方整備局	5年以内	472	<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"> ・全体事業費 再評価時：474億円 → 事後評価時：472億円 ・工期 再評価時：昭和58年度～平成26年度 → 事後評価時：昭和58年度～平成25年度 ・船舶の避泊：高知県沖の太平洋では、年間約25隻の海難事故が発生するなど、荒天時において須崎港内に避難する船舶は多数存在し、避難需要は高い。 ・主要な港湾取扱貨物：須崎港背後には、日本最大の石灰石出荷量を誇る企業が立地しており、取扱量は10,000千トン程度で推移している。また、セメントの輸出量が全国第1位の企業も立地しており、取扱量は3,500千トン程度で推移している。 ・B/C (事後評価時) 2.0 (B: 2,255億円、C: 1,151億円) <p>(事業効果の発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・南海地震が発生した場合、須崎市市街地における津波による浸水被害を軽減することが可能となり、家屋等の資産に対する減災効果が期待できる。 ・船舶が安全に避泊できることで、海難事故による損失を回避することが可能となった。 ・港内の静穏性が向上し、荷役可能時間が増加した結果、荒天時における船舶の滞船が減少し、輸送コストを削減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"> ・防波堤を整備する中で、地元との関わり合いが深まった結果、勉強会及び防災イベントの開催を求められるなど、地震・津波に対する防災意識向上の一翼を担っている。 ・防波堤整備により、港内の津波からの安全性が向上したことで、セメント企業がセメント増産のための設備投資を行うとともに、それに伴う燃料等の調達増加を見込むなど、企業活動の後押しとなっている。 ・本防波堤の構造物の一部が、藻場造成の実証実験フィールドとしても活用されており、海藻類の着生が確認されるなど、自然環境の創出に寄与している。 <p>(社会情勢の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・特になし ・(今後の事後評価の必要性) ・事業実施の効果が既に発現されていることから、今後の事後評価の必要性はない。 ・(改善措置の必要性) ・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	四国地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 新見 泰之)

事業名 (事業実施期間) 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
平戸瀬戸航路 開発保全航路整備 事業 (H1～H25) 九州地方整備局	5年以内	87	<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"> ・総事業費 再評価時：97億円 → 事後評価時：87億円 ・B/C (事後評価時) 1.4 (B：232億円、C：169億円) <p>(事業効果の発現状況) 航路拡幅及び航路増深により、通航船舶の安全性の向上と迂回船舶の輸送効率化が図られた。</p> <p>(事業実施による環境の変化) 事業実施による環境の変化はない。</p> <p>(社会情勢の変化) 特になし</p> <p>(今後の事後評価の必要性) 再事後評価の必要はない</p> <p>(改善措置の必要性) 改善措置の必要はない</p> <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平戸瀬戸航路は、浚渫期間や浚渫船の投入隻数に制限があり、長期にわたる事業期間が必要であったが、海難事故減少による早期の安全性向上が求められた。 ・このため、整備手順を工夫し、一定の水深、航路幅が確保された時点で、暫定供用を行うことで、早期に海難事故減少による安全性向上の効果発現することができた。 ・今後同様の事業においては、効果が早期に発生するように暫定供用を図るといった、整備手順の工夫が重要である。 	対応なし	九州地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 高田 正志)
佐伯港女島地区 国際物流ターミナル 整備事業 (H5～H25) 九州地方整備局	5年以内	121	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・総事業費 再評価時：145億円 → 事後評価時：121億円 ・B/C (事後評価時) 1.1 (B：275億円、C：247億円) <p>(事業効果の発現状況) 本事業の実施により、船舶大型化により大量一括輸送が可能となり、海上輸送コストが削減された。</p> <p>(事業実施による環境の変化) 事業実施による環境の変化はない。</p> <p>(社会情勢の変化) 国内のPKS輸入量は年々増加しており、政府政策において2030年度の電源構成見通しで再生可能エネルギー比率は22～24% (震災前10年間平均11%) を目標としていることから、今後更なる拡大の余地が存在している。</p> <p>(今後の事後評価の必要性) 再事後評価の必要はない</p> <p>(改善措置の必要性) 改善措置の必要はない</p> <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本事業の周辺海域には、真珠や魚類の養殖が盛んに営まれているため、浚渫による濁り等が周辺海域に影響を及ぼさないための環境保全対策が必要であった。 ・このため、工事による濁りなどの影響を極力抑えられる対策として、浚渫区域に汚濁防止膜の設置、着底式グラブ枠、密閉型のクラブバケットを採用するなど工夫した。結果、周辺海域へ影響を与えず施工を完了することができた。 ・今後も同種事業においては、周辺海域の特性に応じた環境保全対策の検討が重要と考える。 	対応なし	九州地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 高田 正志)

事業名 (事業実施期間) 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
鹿兒島港中央港区 臨港道路整備事業 (H17～H25) 九州地方整備局	5年以内	69	<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"> ・総事業費 再評価時：69億円 → 事後評価時：69億円 ・B/C (事後評価時) 3.3 (B：320億円、C：98億円) <p>(事業効果の発現状況) 本事業の実施により、鹿兒島港の港湾物流の効率化及び背後幹線道路(国道225号・県道)の混雑緩和が図られた。</p> <p>(事業実施による環境の変化) 事業実施による環境の変化はない。</p> <p>(社会情勢の変化) 特になし</p> <p>(今後の事後評価の必要性) 再事後評価の必要はない</p> <p>(改善措置の必要性) 改善措置の必要はない</p> <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・黎明みなど大橋は沿岸部に架かる海上橋であり、塩害における対策が重要である。本事業では、ポストテンション用外ケーブルにポリエチレンと内部充てん型エポキシ樹脂の二重皮膜になった、新技術のPC鋼材を活用することで、塩害に対応するとともに、施工の省力化・省人化が図れ、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、効率的な事業推進に向けて工夫を図ることが重要である。 	対応なし	九州地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 高田 正志)

【都市・幹線鉄道整備事業】
 (地下高速鉄道整備事業)

事業名 (事業実施期間) 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
東西線 門前仲町 駅改良事業 (2010年度～2014 年度) 東京地下鉄株	5年以内	5.9	(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 5.9億円、工期 2010年度～2014年度 B/C 5.9 (B: 43.6億円、C: 7.4億円) (事業の効果の発現状況) ・乗降時間の短縮に伴い、朝ラッシュ時の1列車当たりの駅停車時間が平均で7秒程度短縮された。 ・朝ラッシュ時の1人当たりのホーム上の移動時間が平均で5秒程度短縮された。 ・ホーム上の混雑が緩和されたことで、軌道内への転落や列車との接触等が発生する危険性が低下し、安全性の向上につながった。 (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) ・東西線が通過する自治体の従業人口が増加していることから、東西線の輸送人員及び門前仲町駅の乗降人員が増加しており、乗換路線である都営大江戸線の輸送人員も増加している。 (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に発現されていることから、今後の事業評価の必要性はない。 (改善措置の必要性) ・ホーム上の混雑緩和及び乗降時間の短縮という当初計画の目的は達成されていることから、改善措置は不要である。 (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) ・列車停車時間短縮効果を算出するための手法を確立するために更なる事例の蓄積が必要である。	対応なし	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 吉田昭二)

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)
有楽町線 豊洲駅 改良事業 (2010年度～2015 年度) 東京地下鉄(株)	5年以内	10.4	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 全体事業費 10.4億円、工期 2010年度～2015年度 B/C 1.03 (B: 14.1億円、C: 13.7億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・朝ラッシュ時に豊洲駅止まりの列車を設定することで、豊洲駅における遅延時間が最大で1分40秒程度、新木場駅における遅延時間が最大で3分50秒程度短縮された。 ・新木場方面列車の遅延時間が短縮することで、折返し列車の新木場駅出発時における遅延時間が最大3分10秒程度短縮された。 ・輸送障害が発生した場合の遅延に対しても、朝ラッシュ時と同様に対応できる体制が整備された。 <p>(事業実施による環境の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・特になし。 <p>(社会経済情勢の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・豊洲駅周辺は大型商業施設やオフィスビル、マンション等の開発が盛んであり、夜間人口及び従業人口が増加していることから、豊洲駅の乗降人口は増加している。また、有楽町線は夜間人口及び従業人口が増加している自治体を通過していることから、有楽町線の輸送人口も増加している。 <p>(今後の事後評価の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・費用便益分析の結果から、事業効果が発現されていると判断できること、今後も同駅の利用者数が増加し便益が大きくなる可能性が高いことから、今後の事後評価の必要性はない。 <p>(改善措置の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・朝ラッシュ時等遅延発生時の遅延九州及び拡大防止という当初計画時の目的は達成されていることから、改善措置は不要である。 <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"> ・輸送人員の増加等、当初計画時からの諸要因の大幅な変化に応じた評価手法の検討が必要である。 	対応なし	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 吉田昭二)

(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)
京急蒲田駅総合改善事業 (H13～H25) 株式会社大田まちづくり公社	5年以内	119	<p>(改善措置の必要性) 事業の主たる目的(ミッション)を十分に達成されていることから、改善措置は不要と考える。</p> <p>(今後の事業評価の必要性) 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こと、社会経済情勢の急激な変化にも対応していることから、今後の事業評価は不要と考える。</p> <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事情評価手法の見直しの必要性) 本事業とあわせて連続立体交差事業や再開発事業が完成したことで、駅周辺の機能集積が進んでおり、こうしたまちづくりへの効果も期待される。また、増大する航空需要に対応しつつ、羽田空港への主要な交通基盤として利用者から得ている安全性と信頼感は、駅改良に対する評価の一つと考えられる。</p>	対応なし	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 吉田昭二)

(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)
青い森鉄道線駅整備事業 青森市総合都市交通対策協議会	5年以内	13	<p>○事業による効果・影響等の算定基礎となった諸要因の変化 事業費 想定値 12億円 実績値 13億円 工期 想定値 4年 実績値 5年 乗車人員 想定値 野内駅 113,150人/年 (H27) 実績値 野内駅 181,588人/年 (H27) 筒井駅 201,480人/年 (H27) 筒井駅 201,845人/年 (H27)</p> <p>○事業の効果の発現状況 ■利用者及び社会全体への効果影響 ・新駅近傍には、それぞれ県立高校が立地し、利用者の相当数が高校通学者であり、その通学(移動)時間が短縮し、利便性が向上 ・青い森鉄道線の利用者が増加</p> <p>■費用便益分析 ・費用便益比B/C(30年) 1.2 (費用:14億円、便益:17億円)</p> <p>○改善措置の必要性 ・新駅開業後、両駅とも乗車人員が増加傾向にあり、新規採択時の想定を上回っており、事業効果が発現されていると認められ、特段の改善措置の必要性はないと考える。</p> <p>○今後の事業評価の必要性 ・新駅開業後、両駅とも乗車人員が増加傾向にあり、利用者便益も新規採択時を上回っているほか、費用便益比も1を上回っており、事業効果が発現されていると認められ、今後の事業評価の必要性はないと考える。</p> <p>○同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性 ・同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性は認められない。</p>	対応なし	鉄道局 鉄道事業課 (課長 石原 大)

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)
高松琴平電鉄琴平 線新駅整備事業 ことでん活性化協 議会	5年以内	1.3	<p>○費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)</p> <p>事業費 想定値(新規採択時) : 1.3億円 実績値 : 1.3億円</p> <p>工期 想定値(新規採択時) : 平成25年度 実績値 : 平成25年度</p> <p>輸送人員 408,958/日(新規採択時予測) 448,449/日(開業2年目) 477,677/日(開業5年目)</p> <p>○事業の効果の発現状況</p> <p>■利用者への効果・影響、社会全体への効果・影響</p> <ul style="list-style-type: none"> ・滝宮駅～陶駅間における最寄り駅まで15分圏人口が増加し、公共交通の利便性が高まった。 ・坂出市等と新駅間の新規バスの導入により公共交通の利便性が高まったが目標の3.0人/便の目標に対して1.8人/便になっている。 ・住宅開発等により新駅周辺の周辺人口の増加に寄与した。H23年度から29.3%増加した。 ・駅の開設とあわせて都市整備を行い、沿線の住宅開発が進展した。 ・新駅直近のイオンモール綾川の利用客数が増加した。 ・鉄道への需要転換に伴う自動車走行台数の減少により、交通事故件数がH25年12月末現在194件からH30.12月末現在120件に減少した。 <p>■費用便益分析</p> <p>費用便益比B/C(30年) 5.5 (便益7.6億円 費用1.4億円)</p> <p>○改善措置の必要性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・発現している効果や費用便益分析の結果から、当初の目的は達成する見込みであることから、改善措置は不要と考える。 <p>○今後の事後評価の必要性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・改善措置が不要であること、また費用便益分析の結果から、事業効果が発揮されていると判断できるため、今後の事業評価の必要はないと考える。 <p>○同種事業の計画・調査のあり方、事業評価手法の見直しの必要性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性は認められない。 	対応なし	鉄道局 鉄道事業課 (課長 石原 大)

【都市公園等事業】
 (直轄事業)

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)
国営讃岐まんのう公園 四国地方整備局	5年以内	425	(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 425億円、工期 昭和59年度～平成25年度 B/C 2.1 (B: 2.875億円、C: 1.394億円) (事業の効果の発現状況) ①防災に関する効果 ・各種防災関連計画から本公園に求められる広域防災拠点としての機能を踏まえ、自衛隊と災害時等の国営公園の占用に関する協定締結、必要な機能を果たすための飲料貯水槽等の計画的な施設整備、防災訓練の実施等、各種取組みを行っており防災効果の向上が見られる。 ②観光振興等地域活性化に関する効果 ・公園を活用した里山に関する環境学習プログラムや、自治体や地域団体等と協力した各種イベント等を毎年、定期的を実施することで、観光振興等地域活性化に関する効果が見られる。 ③長寿・福祉社会への対応に関する効果 ・車椅子やベビーカーの貸出、子供向け大型遊具設置、施設のバリアフリー対応、多言語のサイン設置、バリアフリーマップの作成等、子ども、高齢者、身障者等への配慮や公園施設のバリアフリー化に向けた各種取り組みの推進により、長寿・福祉社会への対応に関する効果が見られる。 ④都市環境の改善、自然との共生に関する価値 ・四季に合わせた花修景を楽しむイベントの開催、「自然生態園」や「さめきの森」において田植え・間伐・植林等をボランティアとの協働により実施する等、良好な都市環境の保全・創出の取組みを行っている。 ・絶滅危惧種、希少種等の保全・繁殖及び自然再生への取組みを定期的に行っている。 ⑤関連する他の事業等の進捗状況 ・国道32号バイパスや国道438号バイパスの整備が進展するなど、まんのう公園へのアクセス向上が図られており今後各方面からの入園者数増加が期待される。 ⑥その他 ・住民との協働・連携により植物維持管理費用の削減など各種コスト縮減方策を実施している。 ・災害時のUAV(ドローン)の活用体制の確保のため、操縦者の育成訓練を実施している。 ・開園当初より公園管理に住民が定期的に参加している。 (事業実施による環境の変化) ・讃岐地方の懐かしい百里の風景を復元したフィールドミュージアムである「自然生態園」や、讃岐地方の里山がもつ魅力を提供する「さめきの森」を適切に維持管理するなど、動植物の生息・生育環境の保全・再生等に向けた取組みを継続して実施することで、自然環境が維持されており、多様な希少種の生息・生育が見られる。 (社会経済情勢の変化) ・平成28年3月に策定された「四国圏広域地方計画」において「国営讃岐まんのう公園」の防災機能を強化するとされており、広域防災拠点としての機能強化を図っている。 ・周辺の類似施設の整備状況による本公園の整備効果発現への影響はない。 (今後の事後評価の必要性) ・本公園の基本整備方針に沿った観光振興地域活性化や都市環境改善などの効果が発現していることが認められ、今後の事後評価の必要性はない。 (改善措置の必要性) ・これまで実施してきた事業について効果が発現されていることから改善措置は必要ない。なお、今後は利用者の分析や満足度の把握に努めるとともに、より一層の効率化とコスト縮減を図りながら更なる利用者増に向けた取組を行っていく。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・同種事業の計画・調査のあり方について、見直しを必要とする事項はなく、事業評価手法の見直しの必要性はない。	対応なし	四国地方整備局 都市・住宅整備課 (課長 荒金 恵太)

【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)
前橋地方合同庁舎 (H21～H27) 関東地方整備局	5年以内	55	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当初の事業計画に沿った整備がなされた。 ・庁舎が適切に活用されていることから、事業採択の時点から特段の要因の変化はないと考えられる。 <p>(事業の効果の発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・位置、規模及び構造の観点から、業務を行うための基本機能を満足していることが確認できる。 ・環境保全性、ユニバーサルデザイン、防災性及び耐用・保全性について、特に充実した取組がなされており、官庁営繕の施策が適切に反映されていることが確認できる。 <p>以上より、想定していた事業の効果は十分に発現していると考えられる。</p> <p>(事業実施による環境の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・環境負荷低減への取組みやCASBEE評価の結果から特に問題はないと考えられる。 <p>(社会経済情勢等の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本事業の事業計画の必要性や合理性に影響を与えるような社会経済情勢の変化は特にないと考えられる。 <p>(今後の事後評価の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業の効果は十分に発現していると考えられるため、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"> ・事業の効果は十分に発現していると考えられるため、改善措置の必要性はない。 <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現時点で見直しの必要性は見られない。 	対応なし	関東地方整備局 営繕部調整課 (課長 小泉 洋)

事業名 (事業実施期間) 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
仙台第1地方合同 庁舎（増築棟） (H20～H27) 東北地方整備局	5年以内	147	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当初の事業計画に沿った整備がなされた。 ・事業着手後に判明した重金属含有土壌への対応や震災後の工事費高騰のため、事業費及び事業期間に変動があったが、実施した事業計画に代替案と比較しての合理性があることについては変化がない。 <p>(事業の効果の発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・位置、規模及び構造の観点から、業務を行うための基本機能を満足していることが確認できる。 ・環境保全性、ユニバーサルデザイン、防災性について、特に充実した取組がなされており、官庁営繕の施策が適切に反映されていることが確認できる。 <p>以上より、想定していた事業の効果は十分に発現していると考えられる。</p> <p>(事業実施による環境の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業の実施による周辺環境の変化は特に見られない。 ・環境負荷低減への取組みやCASBEE評価の結果から特に問題はないと考えられる。 <p>(社会経済情勢等の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本事業の事業計画の必要性や合理性に影響を与えるような社会経済情勢の変化は特にないと考えられる。 <p>(今後の事後評価の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業の効果は十分に発現していると考えられるため、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"> ・事業の効果は十分に発現していると考えられるため、改善措置の必要性はない。 <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現時点で見直しの必要性は見られない。 	対応なし	東北地方整備局 営繕部 技術・評価課 (課長 武石 静夫)