

# 令和元年度に実施した完了後の事後評価結果一覧 — 直轄事業等 —

別添3

【公共事業関係費】

【河川事業】

(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)
最上川上流特 定構造物改築 事業 (大旦川排水 機場改築) (H23～H 26)  東北地方整備 局	5年以 内	25	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 全体事業費 25億円、工期 平成23年度～平成26年度 B/C 6.2 (B: 231億円、C: 37億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況) ・排水機場改築により「排水効率の回復」「故障リスクの分散」「耐水化」を行い、排水ポンプの信頼性が向上。 ・信頼性向上により、ポンプ排水による確実な浸水被害の軽減を見込むことができる。</p> <p>(事業実施による環境の変化) 大旦川排水機場を改築しても現在の自然環境に大きな影響はない。</p> <p>(社会経済情勢の変化) ・平成21年に策定された『大旦川における総合的治水対策』に基づき、国土交通省、山形県、村山市、東根市が連携して大旦川の治水対策を進めている。 ・山形県は、これまでに大旦川や大沢川の河川改修を実施するなど、治水対策が進んでいる。</p> <p>(当面の整備として、令和5年整備完了を目標に調整池の整備を実施中) ・大旦川排水機場改築により確実な内水排除を行い、河川改修等が完了することで、10年に1回発生しうる洪水に対する浸水被害が軽減される。</p> <p>(今後の事後評価の必要性) ・大旦川排水機場長寿命化計画を策定し、今後50年間の具体的な維持管理費を検討している。 ・事業実施後において、長期的な維持管理費を見込んだ条件でも、費用対効果(B/C)は6.2と事業実施効果が得られており、今後の事後評価の必要性は無い。</p> <p>(改善措置の必要性) ・事業完了後も排水機場は故障無く稼働しており、現時点では「最上川上流特定構造物改築事業(大旦川排水機場改築)」に対する改善措置の必要性はない。</p> <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・現状では見直しの必要性は特にない。</p>	対応な し	東北地方整備局 河川計画課 (課長 栗原太郎)

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)
由良川土地利用 一体型水防 災事業 (H15～H26)  近畿地方整備 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"> <li>全体事業費 545億円、工期 平成15年度～平成26年度</li> <li>B/C 2.3 (B: 5,031億円、C: 2,227億円)</li> </ul> <p>(事業の効果の発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>目標洪水(昭和57年台風第10号)において、135戸の家屋浸水被害が解消</li> <li>平成29年台風第21号において、580戸の家屋浸水被害が解消</li> <li>平成30年7月豪雨において、421戸の家屋浸水被害が解消</li> <li>輪中堤外等の氾濫原を災害危険区域指定することで、新たな家屋浸水被害を回避</li> <li>宅地嵩上げを集団で実施し、道路事業と連携することで避難経路を確保</li> <li>輪中堤整備と併せ大区画ほ場整備が実施され、耕作放棄地が解消し、地域に活力が復活</li> <li>水防災協議会が緊急水防災協議会となり、各機関の連携が強化</li> <li>由良川大規模内水対策部会を設置し、国・府・市が連携した効果的な内水対策の方針等を議論</li> </ul> <p>(事業実施による環境の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>特になし</li> </ul> <p>(社会経済情勢の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>河川整備計画が変更され、昭和34年伊勢湾台風規模洪水を目標として、下流部の輪中堤・宅地嵩上げ、中流部の連続堤防・河道掘削等の整備を位置付け。平成16年洪水と平成25年洪水の両方で被害が大きかった地先を対象に、緊急治水対策として概ね10年で整備することとなった</li> </ul> <p>(今後の事後評価の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>当初想定していた効果が発現され、環境への重大な影響も見られないことから、現時点では今後、同様の事後評価の必要性は生じない</li> </ul> <p>(改善措置の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>当初想定していた効果が発現され、環境への重大な影響も見られないことから、現時点では今後、改善措置の必要性は生じない</li> </ul> <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>由良川土地利用一体型水防災事業では、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る</li> <li>①輪中堤以外の対策地区の氾濫原を災害危険区域に指定したことで、新たな家屋浸水被害を回避</li> <li>②京都府の道路事業と連携し集団で宅地嵩上げを実施したことで、避難経路を確保</li> <li>③輪中堤整備とあわせて市が圃場整備を実施したことで、遊休農地が解消され、地域に活力が復活</li> <li>④緊急水防災協議会の開催により、各機関の危機管理に係る連携が強化</li> <li>⑤水防災対策の計画策定にあたっては、内水被害の影響も含めた計画段階での代替案選定や合意形成のほか、対策完了後の内水対策についても別途関係機関で協議・議論できる場が必要</li> <li>⑥きめ細やかな水位把握、情報提供により迅速な避難を促すことができるよう、ソフト対策を実施</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>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、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の検討を行う</li> </ul>	対応な し	近畿地方整備局 河川計画課 (課長 橋爪 翔)

事業名 (事業実施 期間) 事業主体	該当 基準	総事 業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応 方針	担当課 (担当課長名)
吉野川総合内 水緊急対策事 業 (H23～H 26)  四国地方整備 局	5年以 内	14	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)            全体事業費 14億円、工期 平成23年度～平成26年度            B/C 1.3 (B: 27億円、C: 21億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・計画の対象となる平成16年10月洪水と同規模(概ね1年に1/10確率規模)の豪雨により想定される浸水被害は、浸水面積約68.8ha、浸水家屋数122戸(うち床上浸水家屋数66戸)と推定されるが、本事業を実施することで、浸水面積約52.8ha、浸水家屋数30戸(うち床上浸水家屋数0戸)に低減される。</li> <li>・事業完了直後の平成26年8月に発生した台風12号、11号では、連続した豪雨による洪水がほたる川流域で発生したが、計画どおりの効果を発揮した。</li> </ul> <p>(事業実施による環境の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・排水機場整備に伴う自然環境への影響は特に認められない。</li> </ul> <p>(社会経済情勢の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・本事業箇所が位置する吉野川市の人口は現在約4.1万人で、本事業が採択された平成22年度以降、人口及び世帯数はほぼ横ばいとなっている。</li> <li>・また、本事業箇所の浸水想定区域内の公共公益施設数は事業採択以降も大きな変化はない。</li> </ul> <p>(今後の事後評価の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・完成後に発生した洪水では、浸水被害を大きく低減するなど効果を発揮しており、想定している規模の洪水では必要な事業効果を発揮できる見込みであり、再度の評価の必要性はない。</li> </ul> <p>(改善措置の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・完成後に発生した洪水では、浸水被害を大きく低減するなど、計画どおりの効果を発揮しており、想定している規模の洪水では必要な事業効果を発揮できる見込みであり、改善措置の必要性はない。</li> </ul> <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現時点では、同種事業の調査・計画のあり方や事業評価手法の見直しが必要とされる事項はないと考える。</li> </ul>	対応な し	四国地方整備局 河川計画課 (課長 前田裕太)

事業名 (事業実施 期間) 事業主体	該当 基準	総事 業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応 方針	担当課 (担当課長名)
肱川土地利用 一体型水防災 事業（大和 （上老松）） （H19～H 26）  四国地方整備 局	5年以 内	47	<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 47億円、工期 平成19年度～平成26年度            B/C 1.5（B：109億円、C：71億円）            （事業の効果の発現状況）            ・平成30年7月豪雨（ピーク流量4,442m<sup>3</sup>/s）では、過去に浸水被害が発生した平成16年、平成17年、平成23年の洪水の規模を大きく上回ったが、浸水被害はなく、事業の大きな効果が確認された。            （事業実施による環境の変化）            ・県道整備事業（愛媛県）や土地区画整理事業（大洲市）と連携した土地利用一体型水防災事業の実施により、良好な住環境が実現されている。（関連事業の効果）            （社会経済情勢の変化）            ・大洲市街（東大洲地区）は基幹交通施設がある交通の要衝。            ・大洲市内には各分野の国内外でトップシェアを誇る企業の工場が存在。            ・大洲市の総人口はやや減少しているが、総世帯数は横ばい傾向。事業所・従業者数は減少傾向。            ・製品出荷額は、一時期減少傾向であったが、1,500億円以上の高い水準を維持。            （今後の事後評価の必要性）            ・事業完了後に発生した戦後最大規模の平成30年7月豪雨では、流域内の多くの箇所で氾濫による浸水被害が生じた。しかし、大和（上老松）地区では、浸水被害は発生せず、本事業の効果が発現されている。            ・事業目的に見合った治水効果の発現が確認できており、今後の事後評価の必要性はない。            （改善措置の必要性）            ・事業目的に見合った治水効果の発現が確認できており、改善措置の必要性はない。            （同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性）            ・現時点では、同種事業の調査・計画のあり方や事業評価手法の見直しの必要性はないと考える。</p>	対応な し	四国地方整備局 河川計画課 （課長 前田裕太）

【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)
夕張シューパロダム建設事業 (H3～H26) 北海道開発局	5年以内	1,684	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)</p> <p>全体事業費 1,684億円、工期 平成3年度～平成26年度 B/C 4.2 (B: 6,065億円、C: 1,440億円)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・夕張シューパロダムは、平成27年(2015年)の管理開始からの4年間で4回の防災操作を行い、下流の洪水被害の軽減に貢献した。</li> <li>・平成28年8月洪水ではダムの防災操作により、平成28年8月洪水では最大約650m<sup>3</sup>/sの防災操作を行い、円山地点における水位を約2.0m低減した。</li> <li>・ダム完成後は基準地点清幌橋において正常流量を確保しており、流況が改善しており、夕張シューパロダム供用前にほぼ毎年行われていた利水者による自主節水は、ダム供用後には行われていない。</li> <li>・夕張シューパロダムから石狩東部広域水道企業団(千歳市、江別市、恵庭市、北広島市、由仁町、長幌水道企業団)へ、道央注水工を通じて水道用水の補給が行われている。</li> <li>・ダム下流の夕張市・千歳市等の6市5町の田畑約29,010haに対して、最大50.129m<sup>3</sup>/sの取水を可能とするよう補給を行っている。</li> <li>・シューパロ発電所の年間発電電力量(平成27～30年の平均115,330MWh)は平均的な一般家庭の約42,000世帯の1年間の電力量に相当し、電力供給に貢献している。 <p>(事業実施による環境の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・貯水池水質について大きな変化はなく、水質は良好な状況にある。</li> <li>・選択取水設備により、下流河川に配慮した運用を行っている。</li> <li>・今後、動物の生息環境に影響を及ぼすような大きな変化は生じる可能性は低いと考えられる。湛水後にダム湖の水際には湿地性の確認種が増える傾向が見られていることから、今後も湿地性の種が増える可能性があると考えられる。</li> <li>・全体的には今後植物の生育環境に影響を及ぼすような大きな変化は生じる可能性は低いと考えられる。ただし、水位変動域の湖岸部や流入部は、試験湛水時の水位上昇等により自然裸地となっており、植生遷移の進行及び外来種侵入の可能性が考えられる。</li> <li>・環境保全対策については一定の効果が確認されている。 <p>(社会経済情勢の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・水源地域である夕張市の世帯数、人口は、ともに減少傾向にある。</li> <li>・夕張シューパロダムでは、ダム周辺を含め重要な観光資源として地元夕張市の活性化のために、湖面活用、ダム周辺をコースとした修学旅行、公共施設見学ツアー等の様々な取り組みが行われている。</li> </ul> <p>(今後の事後評価の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業の効果が十分に発現しており、再事後評価の必要はないと考えられる。</li> <li>・今後はダム等管理フォローアップ制度に基づく分析・評価を行うこととする。</li> </ul> <p>(改善措置の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業の効果が十分に発現しており、改善措置の必要はないと考えられる。</li> </ul> <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・今後のダム再生事業の事後評価においては、旧施設の運用等について、より分かりやすく資料整理する。</li> </ul> </li></ul></li></ul>	対応なし	北海道開発局 河川管理課 (課長 井田泰蔵)

【砂防事業等】

(地すべり対策事業(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)
<p>豊牧地区直轄 地すべり対策 事業 (S37~H26)  東北地方整備 局</p>	<p>5年以 内</p>	<p>188</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・全体事業費 188億円、工期 昭和37年度~平成26年度</li> <li>・B/C 1.9 (B: 1401億円、C: 740億円)</li> <li>・事業実施期間中、地下水位や変動観測による地すべり機構解析を実施しながら、効率的な施設配置を行ったため、地すべり防止工事基本計画に定める予定数量から集水井や横ボーリング、水路工等で施工数量が減少。</li> <li>・地すべり防止工事基本計画では、平成20年代の完成を目標としており、平成26年に完成している。</li> </ul> <p>(事業の効果の発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地すべりによる土砂移動を抑制し、豊牧地区地すべり防止区域及び地すべりに伴う土砂流出から、下流域における氾濫被害を防止している。</li> <li>・排水トンネルで集排水される地下水は消雪や水遊び場用の水として有効に活用されている。</li> <li>・地すべり対策の実施により、豊牧地区地すべり防止対策区域内でイベント開催や地域産業振興施設が建設されるなど、地域振興にも寄与している。</li> </ul> <p>(事業実施による環境の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地すべり対策事業に伴う環境への影響は特に認められない。</li> </ul> <p>(社会経済情勢の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・大蔵村の人口及び主要道路の交通量や近隣観光地(肘折温泉)への観光客数に大きな変動は無いことから、社会経済情勢に関する変化は特に認められない。</li> </ul> <p>(今後の事後評価の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現在も地すべりによる土砂移動が無い事を観測していることから、「豊牧地区直轄地すべり対策事業」は十分効果を発現しているものと判断され、今後の事業評価の必要性は無い。</li> </ul> <p>(改善措置の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現時点では「豊牧地区直轄地すべり対策事業」の効果が確認されているため、改善措置の必要性は無い。</li> </ul> <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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等の必要性は無い。</li> </ul>	<p>対応なし</p>	<p>東北地方整備局 河川計画課 (課長 栗原 太郎)</p>

【海岸事業】  
 (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)
別府港海岸 直轄海岸保全施設 整備事業 (H13～H26)  九州地方整備局	5年 以内	149	<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 149億円 工期 平成13年度～平成26年度                      B/C 10.8 (B: 2,856億円、C: 263億円)</p> <p>(事業効果の発現状況)                      本事業の実施により、防護施設の整備により背後への越波や高潮を防止しており、背後地域の安全・安心に寄与された。</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)                      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)                      本事業は別府を代表する温泉旅館街に隣接し、多数の商業施設や住宅が密集していることから地域住民や利用者へ配慮する必要がある。このため、住民参画により、地域住民と行政が課題を共有し、協同で計画を策定する取組を進めてきた結果、事業が円滑に進んだことに加え完了後の海辺空間の積極的な利用にも繋がった。                      また、既存の消波ブロックを魚礁へ流用するなどの工夫を行い環境改善に繋がるとともにコスト縮減も図ることができた。                      今後も同種事業において、周辺住民や利用者のご意見を頂き、地域の特性に応じた取り組みを行うことが重要と考える。</p>	対応なし	九州地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 高田 正志)

【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)
帯広・広尾自動車道(一般国道236号) 中札内大樹道路(H7～H26) 北海道開発局	5年以内	450	(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 450億円、工期 平成7年度～平成26年度 ・B/C 1.1 (B: 737億円、C: 691億円) (事業の効果の発現状況) ①重要港湾十勝港の利便性向上(物流の効率化) ・周辺地域と十勝港の連携が強化され物流の効率化及び利便性が向上 ②救急搬送・地域医療の安定性向上 ・搬送時間が短縮し、帯広市への救急搬送が増加するなど、救急医療及び地域医療の安定性向上に貢献 ③日常活動圏中心都市の帯広市への利便性向上 ・帯広市と十勝南部地域間の所要時間が短縮し、帯広市への1時間カバークロスの増加や通学割合の増加など、住民生活の利便性向上に寄与 ④観光地への利便性向上 ・移動時間の短縮が図られたことで日帰り観光の選択肢が広がり、日帰り観光客が約2割増加したとともに近隣の「道の駅」への来場者が約6割増加するなど観光の活性化に寄与 (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20.0千人(H7)→開通後16.0千人(H27)となっている。 ・農業産出額は、事業化当時224億円(H7)→開通後314億円(H27)となっている。 (今後の事後評価及び改善措置の必要性) ・中札内大樹道路の整備により、高速ネットワークの拡充による近隣都市間の連絡機能の強化、重要港湾十勝港等への物流の効率化及び地域の活性化など当初の目的が達成されていることから、今後の事後評価及び改善措置の必要性はないものとする。なお、今後も利用状況の把握に努めるとともに、利用しやすい道路環境を確保するため、適切な維持管理に取り組んでいく。 (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) ・地域住民との設計協議を重ねた結果、忠類ICの設置及びルートの部分的な変更により事業費及び事業期間が増加しているものの、道路利用者の利便性向上を図ることができた。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。また、事業評価手法の見直しの必要性はないものとする。	対応なし	北海道開発局 建設部 道路計画課 (課長 井上勝伸)

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231号・ 232号 留萌拡幅 (H2～H26) 北海道開発局	5年以内	233	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・全体事業費 233億円、工期 平成2年度～平成26年度</li> <li>・B/C 1.1 (B: 486億円、C: 429億円)</li> </ul> <p>(事業の効果の発現状況)</p> <p>①交通混雑の緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通容量が拡大し、かつ国道が短絡されたことで、市街地に集中していた交通が分散し、交通混雑の緩和による交通環境の改善が図られ、住民生活及び物流の利便性が向上</li> </ul> <p>②水産品の流通利便性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・管内の地域ブランドである数の子製品及び甘えびの出荷時の輸送の安定性や効率性が向上し、地域産業の振興に寄与</li> </ul> <p>③重要港湾留萌港の物流利便性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・留萌市内の交通混雑が緩和され輸送の効率化が図られるとともに、安全性が向上し、管内及び背後圏への石油製品・石炭輸送の物流利便性が向上</li> </ul> <p>④日常生活の利便性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・路線バス等の走行環境が改善され、管内自治体から留萌市等への通院、通学、購買といった日常生活の利便性が向上</li> </ul> <p>⑤道路交通の安全性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・道路隘路の解消や交通分散による市街地の通過交通が減少し、死傷事故が大幅に減少するなど、留萌市街地における道路交通の安全性が向上</li> </ul> <p>(事業実施による環境の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・環境影響評価の対象外事業である。</li> </ul> <p>(社会経済情勢の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・人口は、事業化当時約32.4千人(H2)→開通後22.2千人(H27)となっている。</li> <li>・製造品出荷額は、事業化当時454.8億円(H2)→開通後114.0億円(H27)となっている。</li> <li>・医療・福祉就業者数は、事業化当時1,265人(H17)→開通後1,590人(H27)となっている。</li> </ul> <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"> <li>・留萌拡幅の整備により、留萌市街の交通混雑を緩和し、物流の効率化及び道路交通の定時性、安全性の向上など当初の目的が達成されていることから、今後の事後評価及び改善措置の必要性はないものとする。なお、今後も利用状況の把握に努めるとともに、利用しやすい道路環境を確保するため、適切な維持管理に取り組んでいく。</li> </ul> <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現道の交通・渋滞状況の調査分析や地域計画を鑑み、事業計画の修正を行った上で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、調査分析を進めていくことが重要である。また、事業評価手法の見直しの必要性はないものとする。</li> </ul>	対応なし	北海道開発局 建設部 道路計画課 (課長 井上勝伸)

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276号 岩内共和道路 (H14～H26) 北海道開発局	5年以内	125	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・全体事業費 125億円、工期 平成14年度～平成26年度</li> <li>・B/C 1.4 (B: 304億円、C: 213億円)</li> </ul> <p>(事業の効果の発現状況)</p> <p>①道路交通の安全性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・大型車交通の転換が図られ、急勾配・急カーブも無いことから、当該区間における死傷事故は大幅に減少し、事故危険区間も解消され、道路交通の安全性が向上</li> </ul> <p>②災害時の緊急避難ルート強化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・緊急避難時間の短縮がなされ、災害時の緊急避難ルート強化に寄与</li> </ul> <p>③地域産業の活性化(水産加工品及び食料雑貨類の流通利便性向上)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・急加減速、急ハンドルが減少するなど物流の走行安定性が確保され、水産加工品及び食料雑貨類の流通利便性向上に寄与</li> </ul> <p>④地域資源の有効活用支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・並行現道に比べ走行時の急加減速が少なく、走行安定性が高い輸送ルートが確保され、地域資源を活用した産業振興に寄与</li> </ul> <p>(事業実施による環境の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・環境影響評価の対象外事業である。</li> </ul> <p>(社会経済情勢の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・人口は、事業化当時約24.0千人(H12)→開通後19.3千人(H27)となっている。</li> <li>・製造品出荷額は、事業化当時56.5億円(H14)→開通後118.5億円(H27)となっている。</li> </ul> <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"> <li>・岩内共和道路の整備により、交通混雑や交通事故の低減、管内の物流の効率化及び災害時の緊急避難ルート強化など当初の目的が達成されていることから、今後の事後評価及び改善措置の必要性はないものとする。なお、今後も利用状況の把握に努めるとともに、利用しやすい道路環境を確保するため適切な維持管理に取り組んでいく。</li> </ul> <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域関係機関等との綿密な協議を実施することで、円滑な事業の進捗が図られた。今後も、事業の実施においては、関係機関等と綿密に連携し進めていくことが重要である。また、事業評価手法の見直しの必要性はないものとする。</li> </ul>	対応なし	北海道開発局 建設部 道路計画課 (課長 井上勝伸)

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101号 五所川原西バイパス (H16～H26) 東北地方整備局	5年以内	138	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)            全体事業費 138億円、工期 平成16年度～平成26年度            B/C 1.3 (B:255億円、C:204億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況)</p> <p>①現道等における混雑改善状況            ・五所川原市街地の主要渋滞箇所2箇所解除(姥笥交差点、五所川原警察署前交差点)</p> <p>②地方管理空港へのアクセス向上            ・鱒ヶ沢町～青森空港間の所要時間 整備前:65分→整備後:61分</p> <p>③中心都市へのアクセス向上            ・つがる市～青森市間の所要時間 整備前:55分→整備後:47分</p> <p>④現道等におけ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 (H23-H26:88件/3年→H26-H29:64件/3年)            (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)</p> <p>○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</p> <p>○高規格幹線道路の整備状況            ・津軽自動車道 平成30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            ・津軽自動車道 平成31年3月 鱒ヶ沢道路全線開通 延長3.7km            ・一般国道7号青森西バイパス(Ⅱ期) 平成24年11月 4車線開通 延長4.3km</p> <p>(今後の事後評価の必要性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の必要性はない。            ・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)            ・当該事業の整備目的について、効果発現を確認出来ており、事業評価手法の手直しが必要はない。なお、今後のネットワーク完成に当たり、今回同様ネットワーク全体での効果(特にストック効果)の検証に努める。</p>	対応なし	東北地方整備局 道路部 道路計画第一課 (課長 舟波昭一)

事業名 (事業実施期間) 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
一般国道4号 渋民バイパス (S61～H26)  東北地方整備局	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)            全体事業費 110億円、工期 昭和61年度～平成26年度            B/C 1.2 (B:263億円、C:217億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況)</p> <p>①隣接した日常活動圏中心都市間の連絡状況            ・滝沢市～岩手町間の所要時間 (整備前(H11):55分→整備後(H27):49分)</p> <p>②日常活動圏中心都市へのアクセス向上の状況            ・盛岡市～岩手町間の所要時間 (整備前(H11):63分→整備後(H27):62分)</p> <p>③三次医療施設へのアクセス向上の状況            ・岩手町～岩手医科大学附属病院間の所要時間 (整備前(H11):51分→整備後(H27):45分)</p> <p>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の向上の状況            ・対象区間の現道における死傷事故件数 (整備前:40件/2年→整備後:3件/2年            他9項目に該当)</p> <p>(事業実施による環境の変化)            ・特になし</p> <p>(社会経済情勢の変化)            ○周辺道路の整備状況            ・平成30年3月 東北縦貫自動車道矢巾スマートIC 開通            ・平成31年4月 東北縦貫自動車道滝沢中央スマートIC 開通            ・令和元年12月 宮古盛岡横断道路 都南川目道路(田の沢～手代森IC)開通            (今後の事後評価の必要性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が、社会状況等に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)            ・当該事業の整備目的について、効果発現を確認出来ており、事業評価手法の手直しの必要はない。            ・今後のネットワーク完成にあたり、今回同様ネットワーク全体での効果(特にストック効果)の検証に努める。</p>	対応なし	東北地方整備局 道路部 道路計画第一課 (課長 舟波昭一)

事業名 (事業実施期間) 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
一般国道13号 尾花沢新庄道路 (S61～H26)  東北地方整備局	5年以内	753	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・全体事業費 753億円、工期 昭和61年度～平成26年度</li> <li>・B/C: 1.5 (B:2,282億円、C: 1,500億円)</li> </ul> <p>(事業の効果の発現状況)</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>①拠点都市間のアクセス向上の状況 <ul style="list-style-type: none"> <li>・新庄市役所～山形市役所間の所要時間 整備前: 111分→整備後: 78分</li> </ul> </li> <li>②新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上の状況 <ul style="list-style-type: none"> <li>・新庄市役所～山形空港の所要時間 整備前: 75分→整備後: 55分</li> </ul> </li> <li>③農林水産品の流通の利便線向上の状況 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ニラを主に関東方面に出荷(東京卸売市場の山形県産ニラ取扱量730t(令和元年度: 全国3位))</li> </ul> </li> <li>④三次医療施設へのアクセス向上の状況 <ul style="list-style-type: none"> <li>・県立新庄病院～山形県立中央病院の所要時間 整備前: 98分→整備後: 59分</li> </ul> </li> </ol> <p>他13項目に該当</p> <p>(事業実施による環境の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・特になし。</li> </ul> <p>(社会経済情勢の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・東北中央自動車道 福島JCT～福島大笹生IC 開通 平成29年9月</li> <li>・東北中央自動車道 福島大笹生IC～米沢北IC 開通 平成29年11月</li> <li>・東北中央自動車道 大石田村山IC～尾花沢IC 開通 平成30年4月</li> <li>・東北中央自動車道 東根IC～東根北IC 開通 平成31年3月</li> <li>・東北中央自動車道 南陽高畠IC～山形上山IC 開通 平成31年4月</li> </ul> <p>(今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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する。</li> <li>・想定された効果についても発揮されており、当面、改善措置の必要性はないが、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。</li> <li>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)</li> <li>・当該事業の整備目的について、効果発現を確認出来ており、事業評価手法の手直しの必要はない。なお、今後のネットワーク完成にあたり、今回同様ネットワーク全体での効果(特にストック効果)の検証に努める。</li> </ul>	対応なし	東北地方整備局 道路部 道路計画第一課 (課長 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 大野目交差点改良 (H16～H26)  東北地方整備局	5年以内	104	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・全体事業費 104億円、工期 平成16年度～平成26年度</li> <li>・B/C 1.9 (B:302億円、C:163億円) 費用対効果分析結果 効果:205億円 費用:112億円</li> </ul> <p>(事業の効果の発現状況)</p> <p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・大野目交差点のピーク時旅行速度向上 整備前:15.3km/h→整備後:47.4km/h</li> </ul> <p>②線形不良区間の解消等による安全性の向上の状況</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交差点立体化による死傷事故率 整備前:101件/億台キロ→整備後:39件/億台キロ</li> </ul> <p>③三次医療施設へのアクセス向上の状況</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・大野目交差点改良区間起点から山形県立中央病院間の所要時間 整備前:6.3分→整備後:4.6分</li> </ul> <p>他5項目に該当 (事業実施による環境の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・特になし。</li> </ul> <p>(社会経済情勢の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・東北中央自動車道 福島JCT～福島大笹生IC 開通 平成29年9月</li> <li>・東北中央自動車道 福島大笹生IC～米沢北IC 開通 平成29年11月</li> <li>・東北中央自動車道 大石田村山IC～尾花沢IC 開通 平成30年4月</li> <li>・東北中央自動車道 東根IC～東根北IC 開通 平成31年3月</li> <li>・東北中央自動車道 南陽高畠IC～山形上山IC 開通 平成31年4月</li> <li>・(主)山形山寺線 穂積バイパス 開通 平成25年3月</li> </ul> <p>(今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・想定された効果についても発揮されており、当面、改善措置の必要性はない。</li> </ul> <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・当該事業の整備目的について、効果発現を確認出来ており、事業評価手法の手直しの必要はない。なお、今後のネットワーク完成にあたり、今回同様ネットワーク全体での効果(特にストック効果)の検証に努める。</li> </ul>	対応なし	東北地方整備局 道路部 道路計画第一課 (課長 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470号 能越自動車道 七尾水見道路 (H8～H26) 北陸地方整備局	5年以内	1,496	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・全体事業費 1,496億円、工期 平成8年度～平成26年度</li> <li>・B/C 1.3 (B: 2,862億円、C: 2,285億円)</li> </ul> <p>(事業の効果の発現状況)</p> <p>①新幹線駅へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・七尾水見道路を利用することにより、七尾市から新高岡駅間の所要時間が約46分短縮される(所要時間供用前約97分→供用後約51分)</li> </ul> <p>②第三次医療施設へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・七尾市大泊地区から公立能登総合病院間で所要時間約25分短縮(約45分→約20分)</li> <li>・水見市灘浦地区から厚生連高岡病院間で所要時間約24分短縮(約54分→約30分)</li> </ul> <p>③並行区間の事前通行規制区間、特殊通行規制区間の代替路線を形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・並行する国道160号には、事前通行規制区間が5箇所、特殊通行規制区間(越波)が2箇所存在する</li> <li>・七尾水見道路は国道160号の通行止め時に代替路となる</li> </ul> <p>(事業実施による環境の変化)</p> <p>当該道路は、環境影響評価を平成25年～平成29年で行っており、希少猛禽類調査、水質調査、騒音振に動調査等を実施している。調査の結果、事業による環境への影響は認められていない。</p> <p>(社会経済情勢の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・平成27年国道159号七尾バイパス一部開通</li> <li>・平成28年能越自動車道水見南IC開通、田鶴浜七尾道路新規事業化</li> <li>・平成30年能越自動車道小矢部砺波JCT～高岡IC 通行料金の変更</li> </ul> <p>(今後の事後評価の必要性)</p> <p>現時点における利用状況や事業効果発現状況、費用対効果分析の結果から、整備効果が得られていると考えられる。また、本事業を介した高規格道路網が形成されており、今後も事業効果の発現が期待されるため、改善措置の必要性はないと考えられる。</p> <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)</p> <p>残土処理方法や当初想定地質条件の変更に伴い事業費が増加している。同種事業の計画・調査にあたっては、土砂収支や残土処理方法の検討(運搬先、関係機関との協議)、大規模構造物に関わる地質調査を十分に行い、当初事業費を算定する必要がある。事業評価手法の見直しの必要性はないと考えられるが、今後もビッグデータ等の詳細なデータを活用し、道路の持つ多様な効果を適切に評価出来るよう、検討を進める。</p>	対応なし	北陸地方整備局 道路部 道路計画課 (課長 神田真太郎)

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)
一般国道148号 小谷道路 (S63～H26) 北陸地方整備局	5年以内	250	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・全体事業費 250億円、工期 昭和63年度～平成26年度</li> <li>・災害時の迂回解消を含めた走行時間の短縮等：171億円、費用：461億円</li> </ul> <p>(事業の効果の発現状況)</p> <p>①国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消（トンネル、洞門などの隘路区間：最小幅員W=4.0m→11.5m、最小曲線半径R=20m→120m）</li> </ul> <p>②安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・二次医療施設へのアクセス向上（北小谷地区～大町総合病院（所要時間：59.4分→55.9分））</li> </ul> <p>③災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・冬期通行障害区間の解消（最急縦断勾配：i=9.2%→6.0%）</li> </ul> <p>(事業実施による環境の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・環境影響評価の対象外事業である。</li> </ul> <p>(社会経済情勢の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・当該地域周辺では、訪日外国人観光客が増加傾向となっている。</li> </ul> <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"> <li>・小谷道路の整備により、本事業の目的であった幅員狭小・線形不良箇所の解消、局所的な防災上の課題の解消、冬期交通障害の解消について効果の発現が確認されており、今後の事業評価の必要性はないと考えられる。また、本事業を介した交通ネットワークが形成されており、今後も事業効果の発現が想定されるため、改善措置の必要性はないと考えられる。</li> </ul> <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・当該事業は、幅員狭小・線形不良箇所の解消、局所的な防災上の課題の解消、冬期交通障害の解消を目的とした一次改築事業であり、その効果の発現状況を把握することができた。このほか、救急医療施設へのアクセス向上、バス路線の利便性・信頼性向上、物流効率化支援の効果も把握することができた。事業評価手法の見直しの必要性はないと考えられるが、今後もビックデータ等の詳細なデータを活用し、道路の持つ多様な効果を適切に評価できるよう、検討を進める。</li> </ul>	対応なし	北陸地方整備局 道路部 道路計画課 (課長 神田真太郎)

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)
一般国道260号錦 峠 (S59～H26)  中部地方整備局	5年以内	229	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)            事業費 229億円、工期 昭和59年度～平成26年度            B/C 1.1 (B:512億円、C:479億円)            (事業の効果の発現状況)</p> <p>①円滑なモビリティの確保            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(大紀町、南伊勢町からJR伊勢柏崎駅間の町営バスの運行が新たに開始)            ②物流効率化の支援            農林水産業を主体とする地域において農林水産品の流通の利便性向上の状況            (整備前の旧道は道幅が狭く大型車の通行が困難だったが、道路の開通に伴い輸送トラックが順次大型化し物流の効率化が向上)            ③国土・地域ネットワークの構築            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(大紀町～南伊勢町)            日常活動圏の中心都市へのアクセス向上の状況(大紀町～南伊勢町:約34分⇒約7分:約30分短縮)            ④個性ある地域の形成            IC等からの主要な観光地へのアクセス向上による効果(紀勢自動車道から大紀町錦地区及び南伊勢町へのアクセスルートが形成され、南伊勢町の観光入り込み客数は開通前の40%増加)            ⑤安全で安心できるくらしの確保            三次医療施設へのアクセス向上の状況(当該区間の開通により、錦地区から松阪・伊勢市の第3次救急医療施設への救急搬送が増加)            ⑥災害への備え            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2次及び第3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(第一次緊急輸送道路である国道42号が通行止めになった場合の代替路線を形成)            並行区間等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間が解消            (事前通行規制区間の迂回路確保 雨量規制区間(錦地区))</p> <p>⑦地球環境の保全            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(4.9千t-CO2/年)</p> <p>⑧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(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)            (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)            国道260号錦峠が開通し、幹線ネットワークの拡充が図られている。            国道260号錦峠の開通前後の平日昼間の交通量は、(主)紀勢インター線では約3割の増加、国道260号棚橋地区では約3倍に増加している。            (今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性)            一般国道260号錦峠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。            一般国道260号錦峠は、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。</p>	対応なし	中部地方整備局 道路部 道路計画課 (課長 大西 宵平)

事業名 (事業実施期間) 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
一般国道27号 金山バイパス (S47～H26)  近畿地方整備局	5年以内	382	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)            全体事業費 382億円、工期 昭和47年度～平成26年度            B/C 1.7 (B:2,087億円、C:1,193億円)            (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:275万人・時間/年            ・(当該区間/並行区間)並行区間等(当該区間)の渋滞損失削減率:9割削減            ②地球環境の保全            ・CO2排出削減量:8440.53t-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:71.61t/年、排出削減率: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:4.19t/年、排出削減率:8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)            ・敦賀市の人口は平成17年以降は緩やかな減少傾向であり、美浜町の人口は昭和60年以降は減少傾向である。            ・敦賀市及び美浜町の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。            (今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性)            ・金山バイパスの開通により、国道27号の交通混雑の緩和、港湾・高速道路へのアクセス強化等、供用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、同様の事後評価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交通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。            (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)            ・金山バイパスは、舞鶴若狭自動車道若狭美浜ICとの接続に伴う道路線形の見直し等に時間を要したことから、全線完成供用までに時間を要したが、都市計画変更柔軟に対応したことで舞鶴若狭自動車道と同時期の供用が可能となった。            ・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ます。            ・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、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 道路部 道路計画第一課 (課長 岡本 直剛)

事業名 (事業実施期間) 事業主体	該当基準	総事業費 (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27号 美浜東バイパス (H3～H26) 近畿地方整備局	5年以内	278	<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 278億円、工期 平成3年度～平成26年度            B/C 1.4 (B: 741億円、C: 523億円)            (事業の効果の発現状況)</p> <p>①円滑なモビリティの確保            ・(費用便益分析対象区間) 渋滞損失削減時間: 95万人・時間/年            ・(当該区間/並行区間) 並行区間等(当該区間)の渋滞損失削減率: 8割削減</p> <p>②地球環境の保全            ・CO2排出削減量: 3406.72t-CO2/年</p> <p>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: 43.66t/年、排出削減率: 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: 2.54/年、排出削減率: 8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。</p> <p>(社会経済情勢の変化)            ・美浜町の人口は昭和60年以降は減少傾向である。            ・美浜町の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。            (今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性)            ・美浜東バイパスの開通により、国道27号の交通混雑の緩和、港湾・高速道路へのアクセス強化等、供用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、同様の事後評価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交通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> <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)            ・美浜東バイパスは、舞鶴若狭自動車道の都市計画決定に合わせ、一部区間の都市計画変更柔軟に対応したことで舞鶴若狭自動車道と同時期の供用が可能となった。            ・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ます。            ・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、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 道路部 道路計画第一課 (課長 岡本 直剛)

事業名 (事業実施期間) 事業主体	該当基準	総事業費 (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 五条大宮拡幅 (H4～H26)  近畿地方整備局	5年以内	206	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)            全体事業費 206億円、工期 平成4年度～平成26年度            B/C 1.1 (B:385億円、C:367億円)            (事業の効果の発現状況)</p> <p>①円滑なモビリティの確保            ・(費用便益分析対象区間)渋滞損失削減時間:44万人・時間/年            ・(当該区間/並行区間)並行区間等(当該区間)の渋滞損失削減率:3割削減</p> <p>②地球環境の保全            ・CO2排出削減量:1238.89t-CO2/年</p> <p>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:3.21t/年、排出削減量:1割削減)            ・現道等における自動車からのSPM排出削減率(排出削減量:0.21t/年、排出削減量:1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)            ・京都市の人口は、平成2年以降ほぼ横ばいで推移している。            ・自動車保有台数は平成17年以降減少傾向である。京都市全体の交通量は減少傾向であるが、内外及び外々交通量は増加傾向である。            (今後の事業評価の必要性及び改善措置の必要性)            ・五条大宮拡幅の整備により、国道9号の交通混雑の緩和、事故の減少等、供用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、同様の事後評価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交通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。            (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)            ・五条大宮拡幅は、早期の整備効果の発現を目的に事業区間の分割を行ったり、周辺への影響を考慮した施工などを取り組んだ。            ・土地区画整理事業と官民連携による事業を実施することで効率的に進めてきたため、規模や課題の大きな事業であったが、円滑に推進することができた。            ・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。            ・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、貨幣換算できない価値も含めて総合的に評価する手法について検討する。</p>	対応なし	近畿地方整備局 道路部 道路計画第一課 (課長 岡本 直剛)

事業名 (事業実施期間) 事業主体	該当基準	総事業費 (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 仁摩・温泉津道路 (H16～H26) 中国地方整備局	5年以内	511	<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 511億円、工期 平成16年度～平成26年度            B/C 1.6 (B:1,233億円、C:772億円)            (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:467千人時間/年】            ・江津市から出雲空港へのアクセスが向上した。【江津市役所～出雲空港:106分⇒104分】            ・石見交通:大田江津線の便数が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            ・大田市から浜田港(重要港湾)へのアクセスが向上した。【大田市役所～浜田港:76分⇒74分】</p> <p>③国土・地域ネットワークの構築            ・隣接した日常生活圏中心都市間を最短時間で連絡した。【大田市～浜田市:74分⇒72分】</p> <p>④個性ある地域の形成            ・世界遺産石見銀山へのアクセスが向上した。【浜田港～石見銀山:66分⇒61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。【江津市役所～島根県立中央病院:85分⇒81分(指定最高速度より)】</p> <p>⑥安全な生活環境の確保            ・現道(国道9号)の死傷事故件数が減少した。【減少件数:5.0件/年】</p> <p>⑦災害への備え            ・島根県の第1次緊急輸送道路に指定。(国道9号、仁摩・温泉津道路)            ・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。            ・現道区間の要防災対策箇所27箇所(H16)を回避。</p> <p>⑧地球環境の保全            ・CO2排出量が削減した。【削減量:約11千t/年、1,265千t/年→1,254千t/年】            ・生活環境の改善・保全</p> <p>⑨NOx排出量が削減した。【削減量:約31t/年、2,889t/年→2,858t/年】            ・SPM排出量が削減した。【削減量:約2.4t/年、153.0t/年→150.6t/年】</p> <p>(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。            (社会経済情勢の変化)            ・大田市の人口は平成7年以降減少。【平成7年:45千人→平成27年:35千人】            ・大田市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年にかけてやや減少。【平成7年:260百台→平成27年:288百台】            (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、当該事業のみを対象とした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)            ・山陰道の一部を構成する仁摩・温泉津道路整備により、安全、安心の確保、救命救急活動の支援、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。            ・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 兼松 幸一郎)

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)
一般国道2号 玉島・笠岡道路 (H11～H26) 中国地方整備局	5年以内	275	<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 275億円、工期 平成11年度～平成26年度  B/C 1.3 (B: 529億円、C: 408億円)  (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: 79千人・時間/年】  ・新幹線駅へのアクセスが向上した【浅口市～新倉敷駅: 約21分⇒約18分】  ②国土・地域ネットワークの構築  ・地域高規格道路 倉敷福山道路の一部として位置付け  ・日常活動圏の中心都市へのアクセスが向上した【浅口市～倉敷市: 約41分⇒約31分】  ③個性ある地域の形成  ・玉島・笠岡道路をメインアクセスとする「浅口工業団地」が造成され、事業所が操業を開始した  【計画総面積約29haのうち造成済・分譲済の約3haでR1年10月に操業開始】  ④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【浅口市寄島町～倉敷中央病院: 約38分⇒約34分】  ⑤安全な生活環境の確保  ・現道(国道2号)の死傷事故件数が減少した【減少件数: 約29件/年】  ⑥災害への備え  ・第三次緊急輸送路に指定され、緊急輸送道路ネットワークの信頼性が向上した  ・第一次緊急輸送路である国道2号の代替路線としての機能が期待できる  ⑦地球環境の保全  ・CO2排出量の削減【削減量: 約7千t/年、3,490千t/年 ⇒ 3,483千t/年】  ⑧生活環境の改善・保全  ・NOx排出量の削減【削減量: 約27t/年、8,194t/年 ⇒ 8,167t/年】  ・SPM排出量の削減【削減量: 約1.5t/年、429.7t/年 ⇒ 428.2t/年】  ・騒音レベルが夜間騒音要請限度を超えている箇所を改善した  【国道2号(並行現道)浅口市金光町大谷: 夜間 74db ⇒ 69db &lt; 夜間要請限度 70db】 他2項目に該当  (事業実施による環境の変化)  ・環境影響評価実施要綱に基づく経過措置案件事業により評価対象外事業である。  (社会経済情勢の変化)  ・岡山県倉敷市・浅口市の人口は平成7年から平成27年まで増加【H7: 492千人→H27: 511千人】  ・岡山県倉敷市・浅口市の自動車保有台数は平成7年から平成27年まで増加【H7: 338千台→H27: 392千台】  (今後の事後評価の必要性)  ・玉島・笠岡道路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、当該事業のみを対象とした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)  ・玉島・笠岡道路の整備により、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は得られているものの、整備によるネットワーク効果を最大限発揮するために、引き続き玉島・笠岡道路(Ⅱ期)及び笠岡バイパスの整備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 兼松 幸一郎)

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)
中国横断自動車道 尾道松江線（尾道 ～三次） （H9～H26）  中国地方整備局	5年以内	1,506	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)            全体事業費 1,506億円、工期 平成9年度～平成26年度            B/C 1.1 (B: 2,833億円、C: 2,566億円)            (事業の効果の発現状況)</p> <p>①円滑なモビリティの確保            ・損失時間が削減した【削減量: 約125万人時間/年】            ・利便性が向上したバス路線が存在【福山～三次の都市間高速バス(H30.8月運行開始)】            ・三次市から新尾道駅(新幹線駅)へのアクセスが向上した【三次市役所～新尾道駅: 約88分⇒約73分】            ・三次市から広島空港(第二種空港)へのアクセスが向上した【三次市役所～広島空港: 約84分⇒約81分】</p> <p>②物流効率化の支援            ・三次市から福山港(国際コンテナ航路の発着港湾)へのアクセスが向上した【三次市役所～福山港: 約122分⇒約99分】            ・世羅郡世羅町から広島市、大坂市への農林水産品(なし、アスパラガス)の流通利便性が向上した【世羅町役場～広島市役所: 約105分⇒約91分】</p> <p>③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した【福山市役所～三次市役所: 約121分⇒約95分】            ・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した【福山市役所～三次市役所: 約121分⇒約95分】            ・日常活動圏の中心都市へのアクセスが向上した【世羅町役場～福山市役所: 約70分⇒約61分】</p> <p>④個性ある地域の形成            ・国営備北丘陵公園(H30年間観光客入り込み数50.9万人/年)、平光寺(H30年間観光客入り込み数43.1万人/年)等へのアクセスが向上した</p> <p>⑤安全で安心できるくらしの確保            ・3次救急医療施設へのアクセスが向上した【三次市役所～福山市市民病院: 約104分⇒約74分】</p> <p>⑥安全な生活環境の確保            ・並行する国道184号の死傷事故件数が減少した【減少件数: 87件/3年】</p> <p>⑦災害への備え            ・広島県の緊急輸送道路へ指定            ・緊急輸送道路である一般国道184号が通行止めになった場合の代替路線を形成            ・広島自動車道の代替路線として機能</p> <p>⑧地球環境の保全            ・CO2 排出削減量が削減した【削減量: 約11千t/年、4,790千t/年⇒4,780千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20t/年、13,687t/年⇒13,668t/年】            ・SPM 排出量が削減した【削減量: 約3t/年、670t/年⇒667t/年】 他2項目に該当</p> <p>(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。            (社会経済情勢の変化)            ・沿線市町(尾道市、三次市、世羅町)の人口は平成7年から平成27年にかけて減少【H7年: 244千台→H27: 209千台】            ・沿線市町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年: 145千台→H27: 167千台】            ・三次東JCT・ICで連絡する松江自動車道(三次東JCT・IC～三刀屋木次IC間: 約61km)が平成25年3月に開通            (今後の事後評価の必要性)            ・尾道松江線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)            ・尾道松江線の整備により、高速道路ネットワークの形成、緊急輸送道路ネットワークの信頼性向上、安全・安心の確保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)            ・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 兼松 幸一郎)

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)
一般国道188号 柳井バイパス (H1～H26) 中国地方整備局	5年以内	134	<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 134億円、工期 平成元年度～平成26年度            B/C 1.6 (B: 357億円、C: 224億円)</p> <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            ・渋滞損失時間が削減した 【削減時間: 289千人・時間/年】</p> <p>②物流効率化の支援            ・重要港湾へのアクセスが向上した 【柳井市～岩国港: 68分 ⇒ 63分】</p> <p>③都市の再生            ・市街地の都市計画道路網密度が向上した 【1.61km/km2 ⇒ 1.96km/km2】</p> <p>④国土・地域ネットワークの構築            ・隣接する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 【柳井市～岩国市】            ・日常活動圏の中心都市へのアクセスが短縮した 【周防大島町～柳井市: 23分 ⇒ 20分】</p> <p>⑤安全な生活環境の確保            ・現道(旧国道188号)の死傷事故件数が減少した 【減少件数: 27件/年】</p> <p>⑥災害への備え            ・第一次緊急輸送路である国道188号の信頼性が向上した</p> <p>⑦地球環境の保全            ・CO2排出量の削減 【削減量: 約1.6千t/年、530.0千t/年 ⇒ 528.4千t/年】</p> <p>⑧生活環境の改善・保全            ・NOx排出量の削減 【削減量: 約3.2t/年、1312.2t/年 ⇒ 1309.0t/年】            ・SPM排出量の削減 【削減量: 約0.2t/年、67.4t/年 ⇒ 67.2t/年】            ・夜間騒音レベルが夜間騒音要請限度(70db)を超えている箇所における騒音レベルが改善した【柳井市新市沖: 70dB ⇒ 62dB】</p> <p>(事業実施による環境の変化)            ・環境影響評価実施要綱に基づく経過措置案件事業により評価対象外事業である。            (社会経済情勢の変化)            ・柳井市の人口は減少傾向【S60: 418百人→H27: 329百人】            ・柳井市の自動車保有台数は、平成17年まで増加し、以降横ばいで推移している【S60: 164百台→H27: 256百台】            (今後の事後評価の必要性)            ・柳井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)            ・柳井バイパスの整備により、交通混雑の緩和、安全・安心の確保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。            (同種事業の計画・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 兼松 幸一郎)

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)
一般国道191号 下関北バイパス (H2～H26) 中国地方整備局	5年以内	662	<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 662億円、工期 平成2年度～平成26年度            B/C 1.1 (B: 1,155億円、C: 1,098億円)            (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: 1208千人・時間/年】</p> <p>②物流効率化の支援            ・ 長州出島(下関沖合人工島)へのアクセスが向上した 【下関市豊北～長州出島: 68分 ⇒ 58分】            ・ 農林水産品の流通の利便性が向上した 【特牛市場～下関漁港市場: 76分 ⇒ 67分】</p> <p>③都市の再生            ・ 広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路が形成され市街地通過の所要時間が短縮した              【下関駅西口～下関市安岡: 23分 ⇒ 17分】            ・ 市街地の都市計画道路網密度が向上した 【1.67km/km2 ⇒ 1.77km/km2】</p> <p>④国土・地域ネットワークの構築            ・ 日常生活圏の中心都市へのアクセスが短縮した 【下関市豊北～下関市(中心部): 82分 ⇒ 71分】</p> <p>⑤個性ある地域の形成            ・ 主要観光地へのアクセスが向上した 【関門トンネル出口～川棚温泉: 47分 ⇒ 35分】</p> <p>⑥安全な生活環境の確保            ・ 現道(旧国道191号)の死傷事故件数が減少した 【減少件数: 約89件/年】</p> <p>⑦災害への備え            ・ 第一次緊急輸送路である国道191号の信頼性が向上した</p> <p>⑧地球環境の保全            ・ CO2排出量の削減 【削減量: 約3.7千t/年、383.7千t/年 ⇒ 380.0千t/年】</p> <p>⑨生活環境の改善・保全            ・ NOx排出量の削減 【削減量: 約7.4t/年、920.4t/年 ⇒ 913.0t/年】            ・ SPM排出量の削減 【削減量: 約0.5t/年、49.2t/年 ⇒ 48.7t/年】            ・ 夜間騒音レベルが夜間騒音要請限度(70db)を超えている箇所における騒音レベルが改善した【下関市武久町: 71dB ⇒ 64dB              他2項目に該当</p> <p>(事業実施による環境の変化)            ・ 環境影響評価実施要綱に基づく経過措置案件事業により評価対象外事業である。</p> <p>(社会経済情勢の変化)            ・ 下関市の人口は減少傾向【S60: 325千人→H27: 269千人】            ・ 下関市の自動車保有台数は、平成17年まで増加し、以降横ばいで推移している【S60: 121千台→H27: 187千台】            (今後の事後評価の必要性)            ・ 下関北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)            ・ 下関北バイパスの整備により、交通混雑の緩和、安全・安心の確保、救急医療施設へのアクセス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。</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 兼松 幸一郎)

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)
一般国道11号 徳島インター関連 (H14～H26) 四国地方整備局	5年以内	85	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)</p> <p>全体事業費 85億円、工期 平成14年度～平成26年度            B/C 1.5 (B:178億円、C:122億円)            (事業の効果の発現状況)</p> <p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現道等の渋滞損失時間削減【約13,853千人時間/年→約13,627千人時間/年 1.6%削減】</li> <li>・現道のバス路線の利便性向上</li> <li>・徳島市から高松空港へのアクセスが向上【94分→88分】</li> </ul> <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・鳴門市から徳島小松島港へのアクセスが向上【73分→69分】</li> <li>・徳島IC周辺から農林水産品(カリフラワー、養殖ワカメ等)の流通の利便性が向上</li> </ul> <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・日常生活圏中心都市間(徳島市と洲本市)を最短時間で連絡する路線を構成【56分→52分】</li> <li>・四国横断自動車道への交通転換により定住自立圏中心都市徳島市へのアクセスが向上</li> </ul> <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・徳島総合流通センター、今切工業団地の整備や展開を支援</li> <li>・徳島県LEDバレイ構想によるLED産業の集積を支援</li> <li>・徳島IC周辺の主要観光地へのアクセスが向上</li> </ul> <p>⑤安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・三次医療施設へのアクセスが向上【44分→41分】</li> </ul> <p>⑥災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・第一次緊急輸送道路に指定されている国道11号が通行止になった場合の代替路線形成</li> </ul> <p>⑦地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・CO2排出量が約0.7千t-CO2/年(約0.2%)削減【396.9千t-CO2/年→396.2千t-CO2/年】</li> </ul> <p>⑧生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・NO2排出量が約0.3t-NO2/年(約0.7%)削減【38.1t-NO2/年→37.8t-NO2/年】</li> <li>・SPM排出量が約0.02t-SPM/年(約0.7%)削減【2.10t-SPM/年→2.08t-SPM/年】</li> </ul> <p>⑨安全性の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通の転換による並行区間の交通安全性が向上</li> <li>・通過交通の転換により、並行区間における環境基準超過地点の騒音の低減(社会経済情勢の変化)</li> <li>・徳島市の人口は平成7年以降微減傾向にあるが、北島町・松茂町では増加傾向が続いている。</li> <li>・沿線地域(徳島市・北島町・松茂町)の自動車保有台数は増加傾向。北島町・松茂町は県全体の伸びを上回る。(今後の事業評価の必要性及び改善措置の必要性)</li> <li>・徳島インター関連の整備により、並行する国道11号等の交通流の円滑化が図られ、救急医療における搬送時間の短縮、緊急輸送道路の機能強化、京阪神方面との連結による物流効率化や観光交流の促進という徳島インター関連の整備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。</li> </ul> <p>(計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)</p> <p>現時点では、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性は見られない。</p>	対応なし	四国地方整備局 道路部 道路計画課 (課長 鈴木大健)

事業名 (事業実施期間) 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
一般国道56号 宇和島道路 (S59～H26)  四国地方整備局	5年以内	1,417	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)            全体事業費 1,417億円、工期 昭和59年度～平成26年度            B/C 1.2 (B: 3,339億円、C: 2,687億円)            (事業の効果の発現状況)</p> <p>①円滑なモビリティの確保            ・現道等の渋滞損失時間が削減【約4,229千人時間/年→約3,161千人時間/年 25.3%削減】            ・愛南町役場からJR宇和島駅までの所要時間が短縮【80分→50分】            ・愛南町役場から松山空港までの所要時間が短縮【200分→133分】</p> <p>②物流効率化の支援            ・愛南町役場から宇和島港までの所要時間が短縮【80分→48分】</p> <p>③国土・地域ネットワークの構築            ・四国8の字ネットワークの一部を構成            ・八幡浜・大洲地方生活圏～宇和島地方生活圏～幡多地方生活圏の中心都市間を連絡            ・愛南町から日常生活圏中心都市である宇和島市へのアクセスが向上【80分→48分】</p> <p>④個性ある地域の形成            ・愛媛国体(H29開催)の支援            ・松山市～愛南町(須ノ川公園)の所要時間が短縮【174分→97分】</p> <p>⑤災害への備え            ・愛媛県地域防災計画において第一次緊急輸送路に指定            ・一般国道56号通行止め時の代替路線、ダブルネットワークの構築</p> <p>⑥地球環境の保全            ・CO2排出量が約8.6千t-CO2/年(約5.6%)削減【154.6千t-CO2/年→146.0千t-CO2/年】</p> <p>⑦生活環境の改善・保全            ・NO2排出量が約56.6t-NO2/年(約79.2%)削減【71.5t-NO2/年→14.9t-NO2/年】            ・SPM排出量が約3.3t-SPM/年(約79.8%)削減【4.1t-SPM/年→0.8t-SPM/年】</p> <p>⑧他のプロジェクトとの関係            ・四国横断自動車道(宇和島北～西予宇和)と連携し、一体的な高速ネットワークを形成</p> <p>⑨安全性の向上            ・走行環境の改善による事故減少に寄与            (社会経済情勢の変化)            ・沿線地域(宇和島市・愛南町)の人口は、平成12年以降減少傾向。            ・沿線地域(宇和島市・愛南町)の自動車保有台数はおおむね横ばい。            (今後の事業評価の必要性及び改善措置の必要性)            ・宇和島道路の供用により、一般国道56号の交通渋滞緩和や、各拠点への所要時間の短縮、宇和島市中心部への通過交通の分散など、「混雑緩和」「交通円滑性の確保」「緊急医療や災害時の支援」という宇和島道路整備の目的に見合う効果を確認できており、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。            ・現時点では、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性は見られない。</p>	対応なし	四国地方整備局 道路部 道路計画課 (課長 鈴木大健)

事業名 (事業実施期間) 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
一般国道55号 大山道路 (H16～ H26) 四国地方整備局	5年以内	60	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)            全体事業費 60億円、工期 平成16年度～平成26年度            B/C 1.02 (B: 87億円、C: 86億円)            (事業の効果の発現状況)</p> <p>①円滑なモビリティの確保            ・現道等の渋滞損失時間が削減【約95千人時間/年→約0千人時間/年 100%削減】            ・大山道路の開通により渋滞がなくなったことで現道が走りやすくなり利便性が向上</p> <p>②流動率化の支援            ・交通途絶危険箇所を回避した搬送経路が形成されたことで、通行止め時の迂回による搬送時間の損失を受けずに鮮魚を出荷できるなど、地域の一次産業の流通の利便性が向上</p> <p>③国土・地域ネットワークの構築            ・奈半利町から日常生活圏中心城市である安芸市へのアクセスが向上【25分→24分】</p> <p>④個性ある地域の形成            ・AMA(阿南市、室戸市、安芸市)地域連携を支援            【室戸市→安芸市: 54分→53分】            ・モネの庭マルモットンなどの主要な観光地へのアクセスが向上            【高知JCT→モネの庭マルモットン: 88分→87分】            【モネの庭マルモットン (H26: 5万4千人→H29: 7万5千人)】</p> <p>⑤安全で安心できるくらしの確保            ・中芸広域連合消防本部から三次救急医療施設へのアクセスが向上            【中芸広域連合消防本部→高知医療センター: 71分→70分】</p> <p>⑥安全な生活環境の確保            ・現道区間の交通量の減少により、死傷事故率が減少            【死傷事故率 (H26: 45.0件/億台キロ⇒H29: 18.0件/億台キロ)】</p> <p>⑦災害への備え            ・安田町、馬路村、北川村、田野町、奈半利町、室戸市の集落の孤立を解消            ・高知県緊急輸送道路ネットワーク計画(平成24年1月策定)において第一次緊急輸送道路に位置づけ            ・現道である旧国道55号が路面冠水等により通行止めになった場合の代替路を形成            ・防災点検箇所を回避</p> <p>⑧地球環境の保全            ・CO2排出量が約407t-CO2/年(約23.6%)削減【1,729t-CO2/年→1,322t-CO2/年】</p> <p>⑨生活環境の改善・保全            ・NO2排出量が約3.9t-NO2/年(約100%)削減【3.9t-NO2/年→0t-NO2/年】            ・SPM排出量が約0.23t-SPM/年(約100%)削減【0.23t-SPM/年→0t-SPM/年】            (社会経済情勢の変化)            ・沿線地域(安芸市)の人口は、平成16年度の事業化以降減少傾向。            ・沿線地域(安芸市)の自動車保有台数は微増傾向。            ・大山道路の利用が想定される通勤通学流動(H27)は約2,000人/日であり、平成16年度の事業化以降減少傾向。            (今後の事業評価の必要性及び改善措置の必要性)            ・大山道路の完成供用により、災害時の交通途絶危険箇所の回避や信頼性の高い救急搬送ルートの確保、県東部地域の観光活性化及び地域産業の流通という大山道路整備の目的に見合う効果を確認できている、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。            ・現時点では、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性は見られない。</p>	対応なし	四国地方整備局 道路部 道路計画課 (課長 鈴木大健)

事業名 (事業実施期間) 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
一般国道56号 土佐市バイパス (H1～H26)  四国地方整備局	5年以内	361	<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 361億円、工期 平成元年度～平成26年度            B/C 1.4 (B: 843億円、C: 620億円)            (事業の効果の発現状況)            ①円滑なモビリティの確保            ・現道等の渋滞損失時間が削減【約619.4千人時間/年→約678.4千人時間/年91.3%削減】            ・土佐市からJR高知駅までの所要時間が短縮【70分→41分】            ・土佐市から高知龍馬空港までの所要時間が短縮【91分→62分】            ②物流効率化の支援            ・土佐市から高知新港までの所要時間が短縮【84分→55分】            ・土佐市から高知園芸センターの所要時間が短縮【84分→55分】            ③国土・地域ネットワークの構築            ・土佐市から日常生活圏中心都市である高知市へのアクセスが向上【65分→36分】            ④個性ある地域の形成            ・大規模イベント(大綱まつり)への来訪者を支援            ・土佐市宇佐地区のホエールウォッチングなどの主要な観光地へのアクセスが向上            ⑤安全で安心できる暮らしの確保            ・土佐市から三次救急医療施設へのアクセスが向上            【土佐市→近森病院: 70分→41分】、【土佐市→高知医療センター: 81分→52分】            ⑥災害への備え            ・高知県緊急輸送道路ネットワーク計画(平成24年1月策定)において第一緊急輸送道路に位置づけ            ⑦地球環境の保全            ・CO2排出量が約3.3千t-CO2/年(約0.7%)削減【444.1千t-CO2/年→440.8千t-CO2/年】            ⑧生活環境の改善・保全            ・NO2排出量が約9.4t-NO2/年(約73.4%)削減【12.8t-NO2/年→3.4t-NO2/年】            ・SPM排出量が約0.6t-SPM/年(約75.0%)削減【0.8t-SPM/年→0.2t-SPM/年】            ⑨他のプロジェクトとの関係            ・沿道の市街地化により地域経済を牽引、地場産業活動の効率化を支援            (社会経済情勢の変化)            ・土佐市の人口は、平成7年から平成27年にかけて減少【H7: 307百人→H27: 270百人】            (今後の事業評価の必要性及び改善措置の必要性)            ・土佐市バイパスの供用により、現道の生活環境の改善、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」という土佐市バイパス整備の目的に見合う効果を確認できており、今後の事後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。            ・現時点では、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性は見られない。</p>	対応なし	四国地方整備局 道路部 道路計画課 (課長 鈴木大健)

事業名 (事業実施期間) 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
南九州西回り自動車道 一般国道3号 川内隈之城道路 (H7～H26) 九州地方整備局	5年以内	284	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・全体事業費 284億円、工期 平成7年度～平成26年度</li> <li>・B/C 1.1 (B: 480億円 C: 439億円)</li> </ul> <p>(事業の効果の発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・円滑なモビリティの確保。(並行する国道3号の損失時間の削減: 削減率約4割)</li> <li>・物流効率化の支援。(阿久根市から鹿児島市への水産品輸送の時間短縮: 北さつま漁協～鹿児島市中央卸売市場(約11分短縮))</li> <li>・国土・地域ネットワークの構築。(阿久根市役所～鹿児島市役所(約11分短縮))</li> </ul> <p>(事業実施による環境の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・他6項目に該当</li> <li>・当該道路は、環境影響評価を平成17年12月に実施しており、予測の結果、大気汚染、水質汚濁、地形・地質、動物及び景観について環境保全目標を満足している。騒音については、環境保全目標を上回ることが予測されたため、遮音壁を設置するなどの適切な環境保全対策を講じている。なお、遮音壁等の設置を実施するにあたって、沿道の土地利用などの地域状況や交通量の推移による騒音の状況等を勘案して、適切な保全措置を講じている。植物については、生息確認地点の変更が予測されたため、必要に応じて、対象種の生息状況及び周辺の生育環境を確認の上、適切な措置を講じている。</li> <li>・並行する国道3号の騒音値は、環境基準値を満足している。(昼間: 72dB→68dB、夜間: 67dB→62dB)</li> </ul> <p>(社会経済情勢の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・沿線地域(阿久根市、薩摩川内市、いちき串木野市)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平均・九州全体よりも多い。</li> <li>・並行現道である国道3号の交通量は、全線開通後に減少傾向となっている。</li> <li>(今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性)</li> <li>・川内隈之城道路の整備により、「広域交通ネットワークの形成」、「地域産業の活性化」、「交通混雑の緩和」等について、一定の効果が得られており、また「地域経済の支援」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と考えている。</li> <li>・今後の交通状況や広域的な交通需要の動向などに変化が生じれば、対応等について検討することが重要である。</li> <li>・社会情勢等の変化を踏まえ、必要に応じて調査・検討を進めて参りたい。</li> <li>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)</li> <li>・川内隈之城道路の早期開通に向け、国・県・市で構成する「南九州西回り自動車道プロジェクトチーム」を設立し、事業進捗に関する情報共有や各関連事業との調整など、関係者間の連携を図った。また、関係機関が一体となり、地元住民との調整、用地買収に対応した結果、迅速な用地買収及び工事着手に繋がった。</li> <li>・早期整備のニーズに応えるためには、関係機関が連携・一体となり、整備を進めていくことが重要である。</li> </ul>	対応なし	九州地方整備局 道路部 道路計画第一課 (課長 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468号首都圏中央連絡自動車道 茅ヶ崎JCT～八王子JCT (S63～H26) 関東地方整備局 中日本高速道路㈱	5年以内	8,628	<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 8,628億円、工期 昭和63年度～平成26年度            B/C 2.1 (B: 30,108億円、C: 14,241億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・物流効率化の支援: 特定重要港湾もしくは国際コンテナ航路の発着港湾へのアクセス向上の状況</li> <li>・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</li> <li>・災害への備え: 緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成</li> </ul> <p>他16項目について効果の発現が見られる。</p> <p>(事業実施による環境の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・当該区間の整備により自動車からの二酸化炭素・窒素酸化物・粒子状物質の排出量が削減され、環境負荷低減に貢献。</li> </ul> <p>CO2: 約139千トン/年削減、NOX: 約522トン/年削減、SPM: 約39トン/年削減</p> <p>(社会経済情勢の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・平成23年度 圏央道 (白岡菖蒲IC～久喜白岡JCT) 開通により関越自動車道と東北自動車道が接続</li> <li>・平成27年度 圏央道 (神崎IC～大栄JCT) 開通により常磐自動車道と東関東自動車道が接続</li> <li>・平成28年度 圏央道 (境古河IC～つくば中央IC) 開通により東北自動車道と常磐自動車道が接続</li> <li>・平成28年度 首都圏の高速道路料金変更</li> </ul> <p>(今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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、本事業としては今後事後評価の必要性はないものと考えられる。</li> </ul> <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・特になし</li> </ul>	対応なし	中日本高速道路㈱ 経営企画課 (塩梅 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)
<p>首都高速中央環状品川線 (H17～H26)</p> <p>東京都 首都高速道路株式会社</p>	5年以内	3,019	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 全体事業費 3,019億円、工期 平成17年度～平成26年度 B/C 4.0 (B: 18,757億円、C: 4,687億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・円滑なモビリティの確保 都心部の通過交通が減少し、中央環状線内側の渋滞が緩和 並行する一般街路(環七、環六)の交通量の減少 品川線を利用することによる所要時間の短縮、定時性の向上</li> <li>・物流効率化の支援 品川線利用の貨物発着量が多い湾岸エリアを中心に企業立地が増加 湾岸エリアの物流拠点からのアクセスが向上するなど物流の効率化に貢献</li> <li>・災害への備え 広域防災拠点への輸送ルートが増加 事故・災害等における通行止めのリダンダンシー機能の発現</li> </ul> <p>他15項目について効果の発現が見られる。</p> <p>(事業実施による環境の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・中央環状線品川線周辺地域におけるNO<sub>2</sub>、SPMは、年々減少傾向。 NO<sub>2</sub>: 約2割減少(開通前: 2014年) 0.035ppm → (開通後: 2018年) 0.027ppm SPM: 約3割減少(開通前: 2014年) 0.021mg/m<sup>3</sup> → (開通後: 2018年) 0.015 mg/m<sup>3</sup></li> </ul> <p>(社会経済情勢の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・特になし (今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性)</li> <li>・本事業については、都心部の通過交通の減少及び渋滞の緩和、所要時間の短縮、物流の効率化などの整備効果が発現しており、今後の事業評価及び改善措置の必要性はないものと考え</li> <li>・(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)</li> <li>・同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の特段の見直しの必要性はない。</li> </ul>	対応なし	<p>首都高速道路株式会社 計画・環境部 計画調整課 (課長 日隈 宏治)</p>

事業名 (事業実施期間) 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
近畿自動車道 敦賀線 小浜西IC～敦賀JCT (H10～H26)  中日本高速道路㈱ 西日本高速道路㈱	5年以内	2,031	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)</p> <p>全体事業費 2,031億円、工期 平成10年度～平成26年度            B/C 1.8 (B: 5,759億円、C: 3,148億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・物流効率化の支援: 特定重要港湾もしくは国際コンテナ航路の発着港湾へのアクセス向上の状況</li> <li>・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</li> <li>・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</li> </ul> <p>他8項目について効果の発現が見られる。</p> <p>(事業実施による環境の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・当該区間の整備により自動車からの二酸化炭素・窒素酸化物・粒子状物質の排出量が削減され、環境負荷低減に貢献。</li> </ul> <p>CO2: 約37千トン/年削減、NOX: 約120トン/年削減、SPM: 約9トン/年削減</p> <p>(社会経済情勢の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・平成26年並行する国道27号のバイパス(敦賀市～美浜町間)の4車線化完成</li> <li>・平成27年に京都縦貫道(京丹波わちIC～丹波IC)開通により全線開通</li> <li>・平成30年綾部PA～舞鶴西IC間4車線化、福知山IC～綾部IC間4車線化事業中</li> </ul> <p>(今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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、本事業としては今後事後評価の必要性はないものと考えられる。</li> </ul> <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・特になし</li> </ul>	対応なし	中日本高速道路㈱ 経営企画課 (塩梅 崇) 西日本高速道路㈱ 計画設計課 (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)
四国横断自動車道 阿南四万十線 徳島～徳島JCT～ 鳴門JCT (H10～H26) 西日本高速道路(株)	5年以内	931	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)</p> <p>全体事業費 931億円、工期 平成10年度～平成26年度            B/C 1.4 (B: 1,858億円、C: 1,303億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>円滑なモビリティの確保: 当該路線の整備によるバス路線の利便性向上の状況</li> <li>物流効率化の支援: 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</li> <li>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</li> <li>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</li> <li>災害への備え: 緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成</li> </ul> <p>他9項目について効果の発現が見られる。</p> <p>(事業実施による環境の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>当該区間の整備により自動車からの二酸化炭素・窒素酸化物・粒子状物質の排出量が削減され、環境負荷低減に貢献。</li> </ul> <p>CO2: 約1万トン/年削減、NO2: 約34トン/年削減、SPM: 約3トン/年削減</p> <p>(社会経済情勢の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>平成15年3月に高松道全線供用を開始</li> <li>平成24年4月に徳島東環状道路の一部供用を開始</li> <li>平成27年2月に徳島南環状道路の一部供用を開始</li> </ul> <p>(今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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、本事業としては今後事後評価の必要性はないものと考えられる。</li> </ul> <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>特になし</li> </ul>	対応なし	西日本高速道路(株) 計画設計課 (課長 細田英樹)

【港湾整備事業】  
 (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)
横浜港本牧地 区国際海上コ ンテナターミ ナル整備事業 (H21~H26)  関東地方整備 局	5年以 内	395	(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 395億円、工期 平成21年度~平成26年度 B/C 1.4 (B: 907億円、C: 661億円) (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。 ・本事業の実施により、震災時に横浜港で貨物輸送(幹線貨物)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。 (社会情勢の変化) ・特になし (今後の事後評価の必要性) ・再事後評価の必要はない (改善措置の必要性) ・改善措置の必要はない (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・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。	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)

事業名 (事業実施 期間) 事業主体	該当 基準	総 事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応 方針	担当課 (担当課長名)
徳島小松島港 赤石地区国際 物流ターミナ ル整備事業 【岸壁(-13 m)②】 (H9~H26) 四国地方整備 局	5年以 内	37	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・全体事業費 37億円</li> <li>・工期 平成9年度~平成26年度</li> <li>・B/C 1.2 (B:762億円、C:643億円)</li> </ul> <p>(事業効果の発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・本事業の整備により、木材チップ運搬船(50,000DWT級)が直接寄港できるようになり、海上輸送コストが削減された。</li> <li>・本事業の整備により、ふ頭用地が広く利用できるようになり、荷役機械(アンローダー)が設置されたことで、木材チップの陸揚げから工場までの一連の陸上輸送コストが削減された。</li> </ul> <p>(事業実施による環境の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・近年、徳島小松島港のクルーズ船寄港回数が増加しており、赤石地区では大型クルーズ船(140,000GT級)の受け入れが可能であることから、大型クルーズ船の寄港回数が増加している。</li> <li>・本事業の整備完了以降、徳島小松島港における需要見込みや地元情勢の変化等、港湾を取り巻く環境が変化してきている。(船舶の大型化による競合、企業の設備投資による新規貨物の発生、喫水調整等による非効率な輸送)</li> </ul> <p>(社会情勢の変化)</p> <p>特になし</p> <p>(今後の事業評価の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業実施による効果の発現が十分に確認できたことから、今後の事後評価の必要性はない</li> <li>(改善措置の必要性)</li> <li>・改善措置の必要はない。</li> <li>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)</li> <li>・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の見直しの必要性はない。</li> </ul>	対応なし	四国地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 篠原真三)

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)
三島川之江港 金子地区国際 物流ターミナル 整備事業 (H14～H26)  四国地方整備 局	5年以 内	188	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・全体事業費 188億円</li> <li>・工期 平成14年度～平成26年度</li> <li>・B/C 1.4 (B: 526億円、C: 370億円)</li> </ul> <p>(事業効果の発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・本事業の整備により、三島川之江港のコンテナ取扱機能拡充に伴い、内航フィーダー航路からダイレクト航路への転換が可能となり、コンテナ貨物の輸送コストが削減される。</li> <li>・本事業の整備により、三島川之江港のコンテナ取扱機能拡充に伴い、外貿コンテナ貨物の需要増への対応が可能となり、コンテナ貨物の輸送コストが削減される。</li> <li>・本事業の整備により、三島川之江港のコンテナ取扱機能拡充に伴い、コンテナ貨物の横持ち輸送コストが削減される。</li> </ul> <p>(事業実施による環境の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地場産業の安定・発展・地域活力の強化：本プロジェクトの背後に企業の設備投資により大型倉庫が整備されたことで、港湾貨物の創出や荷役・輸送の効率化が図られ、また新たな雇用が創出された。</li> <li>・自然環境の創出：直立型港湾構造物の環境保全上の弱点を補う「エコケーソン」の導入により、生態系の物質循環機能によって、自律的に港湾の環境が保全・修復され、自然環境（生物生息環境）の創出に寄与している。</li> </ul> <p>(社会情勢の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・特になし</li> </ul> <p>(今後の事後評価の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業実施による効果の発現が十分に確認できたことから、今後の事後評価の必要性はない</li> </ul> <p>(改善措置の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・改善措置の必要はない。</li> </ul> <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul>	対応なし	四国地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 篠原真三)

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)
伊万里港久原 南・瀬戸地区 臨港道路整備 事業 (S63～H26) 九州地方整備 局	5年 以内	264	<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 264億円、工期 昭和63年度～平成26年度 B/C 2.0 (B: 1,417億円、C: 699億円)</p> <p>(事業効果の発現状況) 本事業の実施により、臨港道路の整備により、七ツ島地区～久原地区間の 距離・所要時間が短縮し、物流の効率化が図られた。</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) 本事業において橋梁を架設した伊万里湾は、日本有数のカブトガニの生息 地である。また、施工箇所近傍の多々良海岸は繁殖地として昭和61年に伊 万里市天然記念物として指定されていた。 そのため、橋梁の施工にあたっては、生態系調査や地元ヒアリングを実施 し、カブトガニの移動および産卵時期などの生態をできる限り正確に把握 し、施工時期に配慮した工程や工事の管理を行った。 その結果、工事の影響を可能な限り減らすことによって生息数の変動も見ら れず完了することが出来た。 今後も同種事業においては、生態の把握調査の工夫や地元の知見を生かすこ とが重要である。</p>	対応なし	九州地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 高田 正志)

【都市公園等事業】  
（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）
国営みちのく 杜の湖畔公園 （S56-H26）  東北地方整備局	5年以内	470	<p>（費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化）            全体事業費：470億円、事業期間：昭和56年度～平成26年度            B/C 3.1（B：4,121億円、C：1,330億円）</p> <p>（事業の効果の発現状況）            防災、観光振興等地域活性化、長寿・福祉社会への対応、都市環境の改善、自然との共生、歴史や地域文化の伝承に関する効果が発現されている。</p> <p>（事業実施による環境の変化）            動植物の生息・生育環境の確保、保全に取り組み、事業実施の環境変化は見られない。            自然環境保全の取組により、多様な希少種の生育・生息が見られ自然環境を維持している。</p> <p>（社会経済情勢の変化）            平成23年度の再評価時点以降、上位計画に変化はない。            平成26年10月の閣議決定「東日本大震災からの復興の象徴となる国営追悼・祈念施設の設置について」に基づき、国と地方との連携のもと、地方公共団体が整備する復興祈念公園の中に設置する国営追悼・祈念施設の整備に着手。</p> <p>（今後の事後評価の必要性）            本公園の目的に沿った効果が発現していることが認められることから、今後の事後評価の必要性はない。</p> <p>（改善措置の必要性）            今後も適切な管理運営により、引き続き利用者満足度の向上を進めることとしており、改善措置の必要性はない。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。</p> <p>（計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性）            同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性はない。</p>	対応なし	東北地方整備局 都市・住宅整備課 （課長 柳田 穰）

【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)
東京国際空港C 滑走路延伸事業 (H21～H26)  関東地方整備局 東京航空局 気象庁	5年以内	212	<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 212億円、工期 平成21年度～平成26年度 B/C 1.3 (B: 396億円、C: 315億円)</p> <p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・分析対象機材:                [再評価時] 大型機 (B777-300ER)、中型機 (B777-200ER)                [事後評価時] 大型機 (A350-1000、B777-300ER)、中型機 (B777-200ER、B787-9、B787-8)</li> <li>・分析対象路線・便数:                [再評価時] 6都市、7便/日                [事後評価時] 5都市、5便/日</li> <li>・時間価値:                [再評価時] 3,332円/時間                [事後評価時] 2,918円/時間</li> </ul> <p>(事業の効果の発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・本事業の実施により、深夜早朝時間帯における長距離国際線に大型機が就航しており輸送能力の強化が図られている。</li> <li>(事業実施による環境の変化)</li> <li>・当該事業は既存空港用地内にて滑走路延伸整備を実施しており、事業実施による環境の変化は特になし。</li> <li>(社会経済情勢の変化)</li> <li>・平成26年3月より東京国際空港の国際線発着枠が拡大(昼間3万回、深夜早朝3万回→昼間6万回、深夜早朝3万回)され、長距離国際線の路線数が増え、乗降旅客数も増えている。</li> <li>(今後の事後評価の必要性)</li> <li>・事業目的に見合った事業効果の発現が確認されており、今後の事後評価の必要はない。</li> <li>(改善措置の必要性)</li> <li>・事業目的に見合った事業効果の発現が確認されており、改善措置の必要性はない。</li> <li>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)</li> <li>・現時点で同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性はない。</li> </ul>	対応なし	関東地方整備局 港湾空港部空港整備課 (課長 今野頼夫)  東京航空局空港部 空港企画調整課 (課長 稲又政樹)  気象庁総務部 航空気象管理官 (航空気象管理官 八木勝昌)

【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)
西ヶ原研修合同庁舎 (H20～H28) 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"> <li>・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。</li> </ul> <p>(事業の効果の発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・環境安全性及び耐用・安全性について、特に充実した取組がなされており、官庁営繕の施策が適切に反映されていることが確認できる。</li> </ul> <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"> <li>・環境負荷低減への取組みやC A S B E E評価の結果から特に問題はないと考えられる。</li> </ul> <p>(社会経済情勢の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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る。</li> </ul> <p>(今後の事後評価の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業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。</li> </ul> <p>(改善措置の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul> <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現時点で見直しの必要性は見られない。</li> </ul>	対応なし	関東地方整備局 営繕部調整課 (課長 小泉 洋)
世田谷地方合同庁舎 (H21～H28) 関東地方整備局	5年以内	22	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul> <p>(事業の効果の発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・地域性、環境安全性、ユニバーサルデザイン及び耐用・安全性について、特に充実した取組がなされており、官庁営繕の施策が適切に反映されていることが確認できる。</li> </ul> <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"> <li>・環境負荷低減への取組みやC A S B E E評価の結果から特に問題はないと考えられる。</li> </ul> <p>(社会経済情勢の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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る。</li> </ul> <p>(今後の事後評価の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業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。</li> </ul> <p>(改善措置の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul> <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現時点で見直しの必要性は見られない。</li> </ul>	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)
湘南海上保安署 (H26～H28) 関東地方整備局	5年以内	6.1	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul> <p>(事業の効果の発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・環境保全性、木材利用推進、ユニバーサルデザイン、防災性及び耐用・保全性について、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。</li> </ul> <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"> <li>・環境負荷低減への取組みやC A S B E E評価の結果から特に問題はないと考えられる。</li> </ul> <p>(社会経済情勢の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul> <p>(今後の事後評価の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業の効果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。</li> </ul> <p>(改善措置の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul> <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現時点で見直しの必要性は見られない。</li> </ul>	対応なし	関東地方整備局 営繕部調整課 (課長 小泉 洋)
奈良地方気象台 (H26～H28) 近畿地方整備局	5年以内	6.4	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul> <p>(事業の効果の発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・景観性、環境保全性、木材利用促進、ユニバーサルデザイン及び防災性について、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。</li> </ul> <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"> <li>・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。</li> </ul> <p>(社会経済情勢の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul> <p>(今後の事後評価の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業の効果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。</li> </ul> <p>(改善措置の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul> <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現時点で見直しの必要性は見られない。</li> </ul>	対応なし	近畿地方整備局 営繕部 技術・評価課 (課長 友野 勝博)

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)
串本海上保安署 (H26～H28) 近畿地方整備局	5年以内	4.2	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul> <p>(事業の効果の発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・環境保全性、木材利用促進及びユニバーサルデザインについて、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。</li> </ul> <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"> <li>・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。</li> </ul> <p>(社会経済情勢の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul> <p>(今後の事後評価の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業の効果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。</li> </ul> <p>(改善措置の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul> <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現時点で見直しの必要性は見られない。</li> </ul>	対応なし	近畿地方整備局 営繕部 技術・評価課 (課長 友野 勝博)