

# 令和元年度に実施した完了後の事後評価結果一覧 — 補助事業等 —

## 【道路・街路事業】 (補助事業等)

事業名 (事業実施期間) 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
地域高規格道路 西関東連絡道路 一般国道140号 皆野秩父バイパス (H14～H29)  埼玉県	5年以内	188	<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"> <li>・全体事業費 188億円 工期 平成14年度～平成29年度</li> <li>・B/C 1.01 (B: 284億円、C: 282億円)</li> </ul> <p>(事業の効果の発現状況)</p> <p>○道路機能の改善</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現道の交通量が皆野秩父バイパスに転換し、減少するとともに拠点間の所要時間が短縮した。(花園IC～秩父ミュージズパークへの所要時間が供用前の56分から28分に短縮。)</li> </ul> <p>○社会生活圏の拡大</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・皆野秩父バイパス整備により、秩父市街地へのアクセス性が向上した。</li> </ul> <p>○観光地としての発展を支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・秩父地域は県内有数の観光資源があり、昨年度は入込客数が1000万人を超えるなど観光地として人気が高い。皆野秩父バイパスの供用により熊谷方面からのアクセス性向上により観光客増加に貢献してる。</li> </ul> <p>○災害時の利用</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・第1次特定緊急輸送道路に指定されることが見込まれており、山間部を通る県道や現道の140号の代替輸送路として、災害時の緊急輸送における確実性が向上した。</li> </ul> <p>(事業実施による環境の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・特になし。</li> </ul> <p>(社会経済情勢の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・観光入込客数 部分供用後：55万人増 全線供用後：28万人増</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>・事業効果は発現しており、事業の有効性が確認されていることから、当事業において改善処置を行う必要性及び今後改めて事後評価を実施する必要性はない。</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等の必要性)</li> <li>・事業評価の結果、同種事業の調査計画のあり方や事業評価手法について見直しの必要性はない。</li> </ul>	対応なし	埼玉県 県土整備部 道路街路課 (課長 吉澤 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136号 函南三島バイパス (H9～H26) 静岡県	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"> <li>・全体事業費 258億円 工期 平成9年度～平成26年度</li> <li>・B/C 1.2 (B: 995億円、C: 832億円)</li> </ul> <p>(事業の効果の発現状況)</p> <p>①国道136号における交通混雑の緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・顕著な渋滞が発生していた大場川南交差点では、最大4,200mあった渋滞長が240mと約9割減少した。</li> </ul> <p>②国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・東名沼津ICから伊豆市役所までの所要時間が、67分から34分と33分の短縮が図られた。</li> </ul> <p>③生活・観光・産業活性化への寄与</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・物流センターや工業団地、青果市場等が新たに沿線に立地し、企業立地が促進されている。</li> <li>・沼津市岡宮地区から第3次救急医療施設である伊豆の国市の病院までの救急搬送時間が、40分から25分に15分の短縮が図られた。</li> </ul> <p>(事業実施による環境の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・周辺道路で交通が分散し、窒素酸化物、二酸化炭素、浮遊粒子状物質の排出量削減が期待される。</li> </ul> <p>(社会経済情勢の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・従前の東名高速道路に加えて、H24に開通した新東名高速道路、H31に開通した天城北道路により、伊豆半島へのアクセスが向上し、函南町や伊豆の国市への観光レクリエーション客数が増加傾向となっている。</li> <li>・H27に韮山反射炉が世界文化遺産に登録、H30には伊豆半島ジオパークが世界ジオパークに認定された。</li> <li>・県東部の10市4町が連携した子育て支援施策を打ち出し、東駿河湾環状道路、新東名高速道路等の整備も相まって今後の人口増加が期待される。</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>・国道136号の混雑が緩和され、観光レクリエーション客数の伸びや救急搬送時間の短縮等、事業効果は発現しており事後評価及び改善措置の必要はない。</li> </ul>	対応なし	静岡県 交通基盤部 道路整備課 (課長 吉川 正剛)

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)
地域高規格道路 熊本環状道路 一般県道 砂原 四方寄線 花園工区 (H11～H28) 熊本県熊本市	5年以内	228	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・全体事業費：228億円 工期：平成11年～平成28年</li> <li>・B/C：2.1 (B：647億円 C：308億円)</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。(現道の渋滞損失時間の削減：削減率約3割(主)熊本田原坂線)</li> <li>・物流効率化の支援。(重要港湾へのアクセス向上：熊本市北区役所～熊本港)</li> <li>・国土・地域ネットワークの構築。(日常活動圏中心都市へのアクセス向上：山鹿市役所～熊本市役所)</li> </ul> <p>(社会経済情勢の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・当該道路は、環境影響評価を平成11年2月に実施しており、予測評価の結果、大気質、振動、植物、動物については環境保全目標を満足している。</li> <li>・騒音については、環境保全目標を上回る予測評価結果となっているが、供用後の騒音測定結果は環境基準値を満足している。今後、沿道の土地利用等の地域状況や交通量推移による騒音状況等を勘案して、対策が必要な場合は、適切な環境保全対策を講じる。</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>・事業目的に沿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。</li> <li>・(一)砂原四方寄線の整備により、「交通混雑の緩和」「移動時間の短縮」「救急医療活動支援」等について、一定の効果を得られている。これらのことから、当面の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>・(一)砂原四方寄線は、熊本市内の交通混雑の緩和等を目的とした地域高規格道路であり、花園工区はその一部である。</li> <li>・計画及び施工時においては地元住民や関係機関等との合意形成が重要である。</li> <li>・事業の進捗状況を地元住民等に説明し理解していただくことで、大きなトラブルもなく円滑に工事を進めることができた。</li> <li>・引き続き池上工区も事業中であり、更なる効果増幅が期待されるため、池上工区開通後の評価が重要。</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業進捗状況を地元住民等に説明し理解していただくことで大きなトラブルもなく円滑に工事を進めることができた。</li> <li>・引き続き池上工区も事業中であり、更なる効果増幅が期待されるため、池上工区開通後の評価が重要。</li> </ul>	対応なし	熊本市土木部 道路整備課 (課長 今村寿也)

【都市・幹線鉄道整備事業】  
 (幹線鉄道等活性化事業)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
ひたちなか海浜鉄道新駅設置事業  ひたちなか市公共交通活性化協議会	5年以内	0.3	<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) 0.30億円                      実績値 0.30億円</p> <p>工期 想定値(新規採択時) 1年                      実績値 1年</p> <p>利用者数 想定値(新規採択時) 40人/日                      実績値 平成31年度 72人/日</p> <p>※設置時の想定として、利用者は40名/日(定期外で20名/日、通学定期5名/日、通勤定期5名/日)と見込んでいたが、60名/日以上で増加傾向にあり、定期外より定期利用が多くなっている。</p> <p>○事業の効果の発現状況</p> <p>■利用者及び社会全体への効果・影響</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・沿線の団地や住宅地から最寄駅までの距離が短縮され、利便性が向上した。</li> <li>・市中心部とを結ぶ公共交通機関が整備され、利便性が向上した。</li> <li>・駅前に乗降スペースを確保し、自家用車での送迎を可能としたことから、公共交通利用の促進に寄与したと考えられる。</li> <li>・駐輪場や駅前の乗降スペース、スロープの整備を行い、沿線の日常利用者や障害者の利便性向上に寄与したと考えられる。</li> </ul> <p>■費用便益分析</p> <p>B/C 想定値(新規採択時) 2.4 (便益 0.70億円 費用 0.29億円)                      実績値(事後評価時) 3.9 (便益 1.13億円 費用 0.29億円)</p> <p>○改善措置の必要性</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・駅へのアクセスの改善による利用者の利便性向上という目的が達成されていることから、改善措置は不要と考える。</li> </ul> <p>○今後の事後評価の必要性</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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性はないと考える。</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>・同事業の計画・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。</li> </ul>	対応なし	鉄道局 鉄道事業課 (課長 木村 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)
城端線新駅設置事業 城端・氷見線活性化推進協議会	5年以内	1.6	<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）：2.3億円            実績値：1.6億円</p> <p>工期 想定値（新規採択時）：2年            実績値：2年</p> <p>輸送人員 1,159人/日（新規採択時予測）            827人/日（開業時）            1,041人/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"> <li>・新幹線新駅（新高岡駅）から高岡駅への移動時間が短縮し、（9分→5分）高岡市街地から新幹線駅へのアクセス性が向上した。</li> <li>・新駅の利用者数の増加に合わせて、城端線の利用者数も増加傾向がみられる。</li> <li>・沿線自治体の人口が減少する中で、城端線と高岡駅で接続するあいの風とやま鉄道の利用者数の増加傾向がみられるとともに、氷見線や万葉線の利用者数も横ばい傾向がみられる。</li> <li>・城端線やあいの風とやま鉄道では、定期利用者数の増加傾向がみられ、沿線住民等の公共交通利用が定着してきている。</li> <li>・新高岡駅への自動車によるアクセスを緩和させ、新高岡駅周辺駐車場の満車解消に役立っている。</li> <li>・路線バスの延伸（新高岡駅）もあり、新高岡駅周辺施設（高岡スポーツコア、イオンモール高岡、高岡テクノドーム、済生会高岡病院等）へのアクセス手段として利用され、高校生等の需要喚起に繋がった。</li> <li>・新駅周辺の商業施設での増床が実施され、住民等の利便性が向上するとともに、新駅周辺の広域的な商業機能が強化された。</li> <li>・新駅周辺に立地する観光施設の一つである瑞龍寺へのアクセス性が向上し、観光客入込数も増加傾向となっている。</li> <li>・利用促進の取組と併せた新駅設置による利用者の利便性向上により、氷見線・城端線の活性化が図られた。</li> </ul> <p>■費用便益分析</p> <p>費用便益比B/C（30年）3.49            （便益6.3億円 費用1.8億円）</p> <p>○改善措置の必要性</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業により発現する効果や費用便益分析の結果より、事業目的である「新幹線の二次交通としての役割」や「新たな需要の開拓」、「城端・氷見線の利用促進、活性化」を達成する見込みであると考えられることから、改善措置の必要はないと考えられる。</li> <li>・一方、新高岡駅設置の価値を高めるためにも北部地区と公共交通の連絡強化策を検討し、需要喚起を行う必要がある。</li> </ul> <p>○今後の事後評価の必要性</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業により発現する効果や費用便益分析の結果より、事業目的である「新幹線の二次交通としての役割」や「新たな需要の開拓」、「城端・氷見線の利用促進、活性化」を達成する見込みであると考えられることから、今後の事後評価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、事業評価手法の見直しの必要性</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・本事業においては、当初設定した事業目的に即した統計資料等から事後評価を実施することができたことから、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要はないと考えられる。</li> </ul>	対応なし	鉄道局 鉄道事業課 (課長 木村 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)
富山地方鉄道新駅 設置事業  黒部市公共交通戦 略推進協議会	5年以内	1.8	<p>○費用対効果分析と算定基礎となった要因の変化 全体事業費1.8億円、工期2013年度～2014年度 B/C 2.39 (B: 7.47億円、C: 3.13億円)</p> <p>○事業の効果の発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・新幹線駅とのアクセス性向上した。(最寄駅までの距離) 舌山駅→新幹線駅までの距離: 500m⇒新駅→新幹線駅までの距離: 100m (400m短縮)</li> <li>・新幹線駅から各方向への鉄道利者を865人/日としていたが、マイカー等による無料駐車場の利用過多により、公共交通利用が伸び悩んだ結果、363人/日(令和元年12月末現在)に留まっている。</li> <li>・鉄道利用促進の取組みと併せた新駅設置による利用者の向上により、富山地方鉄道の活性化が図られた。</li> <li>・住民生活 市内中心部から東京方面や金沢方面へのアクセス時間が短縮し、利便性が向上した。しかしながら、公共交通(富山地方鉄道)の乗り換えによる新幹線利用よりもマイカーによる黒部宇奈月温泉駅無料駐車場の利用が圧倒的に多く、新黒部駅利用者数は伸び悩んでいる。</li> <li>・地域経済 新幹線駅から市内の主要観光地である宇奈月温泉、黒部峡谷等へのアクセス時間が短縮し、観光入込客数が増加したが、平成29年からは自然災害等の影響により減少に転じている。</li> <li>・新幹線と富山地方鉄道の連携による市内および周辺地域への新たな鉄道網が構築された。 (新幹線から富山地方鉄道への乗り換え)</li> <li>・新幹線駅から市内主要観光地への鉄道利用により、沿線地域における環境面での向上が図られた。</li> <li>・自動車から鉄道への利用転換に伴う自動車走行台数の減少により、交通事故の減少による安全性の向上が図られた。</li> </ul> <p>○事業実施による地球的環境、局地的環境の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業の実施による自然環境や生活環境等に及ぼした影響は、特になし。</li> </ul> <p>○改善措置の必要性</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・開業時の予測より公共交通を利用した北陸新幹線利用者が少ないことから、公共交通の利用促進を図る必要がある。</li> </ul> <p>○今後の事後評価の必要性</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・黒部宇奈月温泉駅乗降者数と同様、新黒部駅利用者の定点観測を行い、常に利用者動向の把握を務めることが必要である。</li> </ul> <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"> <li>・同事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要は認められない。</li> </ul>	対応なし	鉄道局 鉄道事業課 (課長 木村 大)

【整備新幹線事業】  
 (整備新幹線整備事業)

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)
北陸新幹線 (長野・金沢間) (H4～H27) (独) 鉄道建設・ 運輸施設整備支援 機構	5年以内	16,988	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 事業費 (想定値: H24変更認可時) 17,801億円 (実績値) 16,988億円 工期 (想定値: H21変更認可時) 平成26年度末 (実績値) 平成27年3月 輸送密度 (想定値: H23再評価時) 21,800人キロ/日・km (実績値: 平成27年度) 23,500人キロ/日・km (輸送密度はともに長野・金沢間、平成27年度の想定値・実績値) B/C 1.05 (B: 34,414億円、C: 32,937億円)、NPV 1,477億円、EIRR 4.2% (事業の効果の発現状況) 利用者への効果影響 長野・金沢間の1日平均利用者数(優等列車) (実績値) (開業前: 平成26年度) 10,200人/日 (開業後: 平成30年度) 22,500人/日 高崎・金沢間の1日平均利用者数(優等列車) (実績値) (開業前: 平成26年度) 17,600人/日 (開業後: 平成30年度) 35,900人/日 東京・金沢間の下り運行本数(実績値) (開業前: 上越新幹線・はくたかの乗り継ぎ本数) 18本 (開業後: 北陸新幹線) 24本 長野・金沢間の所要時間 約2時間19分短縮(実績値) (開業前: H26.4時刻表) 3時間47分 (開業後: H31.4時刻表) 2時間28分 東京・富山間の所要時間 約1時間3分短縮(実績値) (開業前: H26.4時刻表) 3時間11分 (開業後: H31.4時刻表) 2時間8分 東京駅からの3時間以内到達圏人口(北陸新幹線沿線(長野以西)(H27人口)) (開業前: H26.3時刻表より) 約580万人 (開業後: H29.3時刻表より) 約750万人 社会全体への効果影響 沿線地域の交流人口が増加 (石川県・首都圏間) 約1.4倍 (開業前: H26年度) 約350万人/年 (開業後: H29年度) 約490万人/年 (富山県・首都圏間) 約1.4倍 (開業前: H26年度) 約240万人/年 (開業後: H29年度) 約330万人/年 北陸新幹線の沿線地域で観光入込み客が増加傾向 (富山県) 約1.3倍 (開業前: H26年度) 約1,000万人/年 (開業後: H27年度) 約1,270万人/年 北陸新幹線の沿線地域での宿泊客数や芸術・文化施設の入場者数が増加傾向 (県外からの石川県への宿泊客数) 約1.2倍 (開業前: H26年度) 約480万人/年 (開業後: H27年度) 約580万人/年 経済波及効果 全国約950億円/年 二次交通への波及(開業前: H26年度→開業後: H27年度) (富山市内軌道利用者数) 約1.1倍 (金沢市内の路線バス利用者数) 約1.2倍 (金沢市内レンタサイクル利用回数) 約1.7倍 北陸新幹線沿線の公示地価が上昇傾向 訪日外国人数が増加傾向(開業前: H26年度→開業後: H30年度) (外国人宿泊者数) 石川県: 約2.7倍 富山県: 2.0倍(全国: 2.0倍)	対応なし	鉄道局 施設課 (課長 杉野浩茂)

事業名 (事業実施期間) 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
			<p>(社会経済情勢の変化) 沿線地域の人口の想定値(H23時の2030年時想定人口)と実績値(R1時の2030年時想定人口)の比較では1%多い 経済成長率の想定値(H23時の2030時想定経済成長率)と実績値(R1時の2030時想定経済成長率)の比較では3%小さい 近年は訪日外国人旅行者数は大幅に増加している(H26時に対して全国で約2.0倍)</p> <p>(今後の事後評価の必要性) 事業による効果は、開業により鉄道の利用者数が増加するなど利用者への効果が十分にみとめられる。また、地域間の交流人口増加や、観光への影響など、社会全体への効果もみられ、さらに大雪などの災害対策や、安全、環境などへの効果も発揮されていることから、事業による効果の発現状況は良好であると考えられる。そのため、当区間に対する今後の事後評価の実施について必要性は認められない。</p> <p>(改善措置の必要性) 当初想定されていた整備効果は概ね得られている。</p>		