

令和4年度に実施した完了後の事後評価結果一覧

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)
那珂川特定構造物 改築事業 (JR水郡 線橋梁及び水府橋 架替) (H11~H29) 関東地方整備局	5年以内	156	<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：156億円、工期：平成19年度～平成29年度 B/G：3.4 (B：1,115億円、C：324億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況) ・JR水郡線橋梁及び水府橋の架替により、例えばR1.10洪水と同規模の洪水の場合、主に水戸市中河内町周辺における浸水面積は約669haの被害が低減される。</p> <p>(事業実施による環境の変化) ・事業の完了後、環境の変化に関する問題及び指摘は特にない。</p> <p>(社会経済情勢の変化) ・水戸市とひたちなか市の人口は、大きな変化は見られないが増加傾向にある。 ・土地利用に大きな変化は見られない。</p> <p>(今後の事後評価の必要性) ・事業実施により流下能力が向上し、改築後の出水 (R1東日本台風) においても効果を確認している。 ・本事業の効果発現が十分確認されており、今後の事後評価及び改善措置の必要は無いものと思われる。</p> <p>(改善措置の必要性) ・事業実施により流下能力が向上し、改築後の出水 (R1東日本台風) においても効果を確認している。 ・本事業の効果発現が十分確認されており、今後の事後評価及び改善措置の必要は無いものと思われる。</p> <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・今後の同種事業の調査・計画のあり方や事業評価手法について、見直しの必要性は無いものと思われる。</p>	対応なし	関東地方整備局 河川部 河川計画課 (課長 後藤 祐也)

<p>矢口川総合内水緊急対策事業 (H25～H29) 中国地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>36</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：36億円、工期：平成25年度～平成29年度 B/C：1.2 (B：60億円、C：49億円) (事業の効果の発現状況) ・計画規模(1/10)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) ・排水機場増設に伴う自然環境への影響は特に認められない。 (社会経済情勢の変化) ・本事業前後での大きな社会情勢の変化はない。 (今後の事後評価の必要性) ・想定している規模の洪水のシミュレーション結果等により、必要な事業効果を発揮できる見込みであり、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。 ・また、自然環境への大きな影響もなく、大きな社会情勢の変化もみられないことから、改めて事後評価の必要性はないものとする。 (改善措置の必要性) ・想定している規模の洪水のシミュレーション結果等により、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ものとする。 (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) ・特になし</p>	<p>対応なし</p>	<p>中国地方整備局 河川部 河川計画課 (課長 大山 璃久)</p>
--	-------------	-----------	--	-------------	---

<p>遠賀川特定構造物 改築事業 (H21～H29) 九州地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>119</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：119億円、工期：平成21年度～平成29年度 B/C：10.6 (B：1,919億円、C：181億円) (事業の効果の発現状況) ・中間堰の改築により、旧堰の流下阻害(ネック)を解消した。 ・また、旧堰の流下阻害(ネック)の解消に合わせて、堰上流域の河積拡大(河道掘削等)を図ることができた。 ・これらの事業効果として、中間堰改築事業の実施前後と比較すると、既往最大となる平成30年7月出水が流下した場合、日の出橋地点で約0.8mの水位低減が見込まれる。 (事業実施による環境の変化) <自然環境の変化> ・中間堰周辺の中島において、遠賀川自然再生計画検討委員会で示された生物環境モニタリングの基準(案)をもとに、魚類、貝類、植物の生息環境の調査を実施したが、現時点で中間堰の改築事業に起因した変化は見られていない。 ・このため、現時点では事業による影響は低いとみられ、周辺の自然環境への大きな影響はないものと考えられる。 (社会経済情勢の変化) ・近年においても平成21年7月、平成22年7月、平成24年7月、平成30年7月と大規模な出水が発生しており、河川整備の必要性は変わっていない。また、流域内の自治体からは河川整備の促進に関する要望もなされている。 ・想定はん濫区域内において、人口に大きな変化はなく、都市開発等も進められており、河川整備の必要性は変わっていない。 (今後の事後評価の必要性) ・前回評価時点(H27年度)から事業費、事業期間の変更は無く、費用対効果も十分に見込むことができる。 ・中間堰改築の実施前後と比較すると、既往最大となる平成30年7月出水が流下した場合、日の出橋地点で約0.8mの水位低減効果が見込まれる。 ・中間堰周辺の中島でのモニタリング調査の結果、現時点では周辺の自然環境への大きな影響はないものと考えられる。 ・近年における当該地域の社会情勢として、人口に大きな変化も見られず、大規模な出水も頻発するなか、地元自治体からの河川整備に関する要望もなされており治水事業の必要性に変化は無い。 ・よって、今後の事後評価及び改善措置の必要性は無いものとする。 (改善措置の必要性) ・中間堰改築の実施前後と比較すると、既往最大となる平成30年7月出水が流下した場合、日の出橋地点で約0.8mの水位低減効果が見込まれ、現時点では周辺の自然環境への大きな影響はないものと考えられることから、改善措置の必要性はないものと考えられる。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・現時点では、同種事業の計画・調査のあり方や事業計画手法の見直しの必要性は無いものとする。</p>	<p>対応なし</p>	<p>九州地方整備局 河川部 河川計画課 (課長 酒匂 一樹)</p>
--	-------------	------------	---	-------------	---

<p>山国川床上浸水対策特別緊急事業 (H25～H29) 九州地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>74</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：74億円、工期：平成25年度～平成29年度 B/C：1.3 (B：141億円、C：109億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況) ・床上浸水対策特別緊急事業完了 (H30.6) 後、平成30年から毎年、氾濫危険水位を超過する大雨を観測しているが、河川改修の効果により、家屋の浸水被害を防いでいる。</p> <p>(事業実施による環境の変化) ・床対事業では、平水位以上の掘削 (水中部の改変回避) など、自然環境に配慮した工事を実施。 ・その結果、事業実施箇所付近 (洞門地区、下戸原地区) における河川水辺の国勢調査 (魚類・底生動物) 等では、床対事業期間中 (H25～H29) 及び事業完了後で大きな環境の変化は見られない。 ・事業対象区間において、周囲の良好な景観・環境や利活用へ配慮することを目的に、岩の掘削方法や石積みの積み方、階段の表面仕上げ等に関するルール (山国川ルール) を策定して工事を実施。 ・洪水に対する安全性を確保したうえで、周辺と調和する統一的な景観を創出できたことが評価され、2020年には「土木学会デザイン賞最優秀賞」を受賞。</p> <p>(社会経済情勢の変化) ・近年においても氾濫危険水位を超過する洪水が頻発しており、治水事業の必要性は変わっていない。 ・中津市の人口、家屋の存在状況も近年では大きく変わっておらず、治水事業の必要性は変わっていない。</p> <p>(今後の事後評価の必要性) ・事業完了後、氾濫危険水位 (柿坂水位観測所) を超過する大雨が頻発しているものの、河川改修の効果により家屋の浸水被害を防いでおり、効果の発現が確認されている。関係地区の人口に大きな変化は見受けられず、大雨の発生頻度を考えると当事業の重要性は依然として高いものと考えられる。 ・よって、今後の事後評価については必要無いものと考え、PDCAサイクルを確立させるため、今後の効果の発現状況や社会情勢等の変化・環境及び景観の変化については、下記の観点等により、適宜モニタリングを実施していく。 【モニタリングの観点】・出水時における雨量・河川水位等の状況、関係地域の被災状況、景観カルテの継承等</p> <p>(改善措置の必要性) ・当初想定された効果が発現され、環境への重大な影響も見受けられないことから、現時点において、改善措置の必要性は無いものと考えられる。なお、今後も継続して事業効果を発現できるよう、引き続き適切な維持管理に努めていきたい。</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) ・現時点では、同種事業の計画・調査のあり方や事業計画手法の見直しの必要性は無いもの考える。 ・なお、事業完了後の近年出水では、確実に水位低減効果が確認できている。したがって、当事業のモニタリングを継続実施しデータの蓄積を図り、出水時における効果発現状況を確認していきたい。</p>	<p>対応なし</p>	<p>九州地方整備局 河川部 河川計画課 (課長 酒匂 一樹)</p>
--	-------------	-----------	---	-------------	---

<p>相模川総合水系環境整備事業 (H20~R2)</p> <p>関東地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>3.5</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：3.5億円、工期：平成20年度～令和2年度 B/C：12.1 (B：67億円、C：5.5億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 管理用通路（散策路）、親水護岸、階段などの整備により、散策やカヌー等の利用者の水辺の利便性、安全性、親水性が向上した。 ・ 運動広場や多目的広場など地域のまちづくりと一体となった魅力ある水辺空間が創出され、サッカー、野球大会などの開催等に利用されている。 ・ その結果、相模川地区の利用者は整備前に比べ増え、賑わいの創出に寄与している。 <p>(事業実施による環境の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 事業完了前後の植生の変化をみると、整備によりグラウンド等の面積は増加しているものの、自然植生に大きな変化はみられない。 ・ 事業の完了後、環境の変化に関する問題及び指摘は特にない。 <p>(社会経済情勢の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 関係市町（平塚市、茅ヶ崎市、寒川町）の人口に大きな変化はみられない。 ・ 産業別就業者数の割合も大きな変化はみられない。 ・ 土地利用状況について、大きな変化はみられないものの市街地等はやや増加傾向にある。 <p>(今後の事後評価の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 事業効果の発現が十分確認されている。今後の事後評価の必要性はないものと思われる。 <p>(改善措置の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 事業効果の発現が十分確認されている。改善措置の必要性はないものと思われる。 <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"> ・ 事後評価の結果、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ないものと思われる。 	<p>対応なし</p>	<p>関東地方整備局 河川部 河川環境課 (課長 斎藤 充則)</p>
--	-------------	------------	--	-------------	--

<p>天竜川総合水系環境整備事業 (H17~R3)</p> <p>中部地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>35</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：35億円、工期：平成17年度～令和3年度 B/C：2.5 (B：172億円、C：68億円) (事業の効果の発現状況) 【水辺整備】 (西鹿島水辺整備) ・堤防傾斜が急なため、安全性も考慮して傾斜を緩やかにしたことで、堤防法面等が利活用しやすくなり、花火大会などイベントの場として活発に利用されている。 ・本地区の河川敷は、スポーツ・レクリエーションの場となる拠点として利活用が期待されている。 ・また、環境学習の場等として活用されている。 (磐田水辺整備) ・整備区間においては、マラソンや地元企業が後援するサイクリング大会などのイベントが活発に行われている。 ・かわとまちのネットワーク化が図られたことで、日常の生活道、憩いの場としても利用されている。 (河輪水辺整備) ・階段の整備や樹木伐採により水辺へのアクセスが向上し、高水敷が少年サッカーや地元ロータリークラブのグランドゴルフなどで利用されている。 ・せせらぎ・ワンド、散策路等の整備によって、地元小学校の環境学習の場（水辺の楽校）としても利用されている。 【自然再生】 (天竜川自然再生) ・礫河原が再生され、河原植物の群落が拡大・維持されている。 ・礫河原の環境を利用するイカルチドリやコチドリ、カワラバタなどの生息を確認している。 ・市民団体や地域住民と協働による希少種の保護活動や外来植物駆除が継続している。 (事業実施による環境の変化) 【水辺整備】 (西鹿島水辺整備) ・花火大会などイベントの場として活発に利用されている。また、河川敷は、スポーツ、レクリエーションの場としても利用されている。 (磐田水辺整備) ・整備区間においてマラソンやサイクリング大会などのイベントが活発に行われており、かわまちとのネットワーク化が図られたことで、日常の生活道、憩いの場として利用されている。 (河輪水辺整備) ・水辺へのアクセスが向上したことにより、高水敷が少年サッカーや地元ロータリークラブのグランドゴルフなどで利用されている。 ・せせらぎ・ワンド、散策路等の整備により、地元小学校の環境学習の場（水辺の学校）として利用されている。 【自然再生】 (天竜川自然再生) ・事業完了後において礫河原が維持されている。 ・自然再生事業の実施後、ツツザキヤマジノギクやイカルチドリ、カワラバタなど河原固有種の生息・生育が確認されている。 (社会経済情勢の変化) ・受益範囲全体の人口は、平成17年以降横ばいで推移しており、世帯数は年々増加傾向にある。 ・流域では環境保全や環境学習などによる継続的な住民の活動や河川協力団体など地元の団体によるシンポジウムが開催されるなど、河川環境に対する住民の意識は高い。 (今後の事後評価の必要性) ・事業効果の発現状況から、現時点では再度の事後評価の必要性はない。 (改善措置の必要性) ・事業効果の発現状況から、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) ・当該事業の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>	<p>対応なし</p>	<p>中部地方整備局 河川部 河川環境課 (課長 折戸 充)</p>
--	-------------	-----------	---	-------------	---

<p>新宮川総合水系環境整備事業 (H3～R4)</p> <p>近畿地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>37</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：37億円、工期：平成3年度～令和4年度 B/C：1.3 (B：143億円、C：111億円) (事業の効果の発現状況) ①水環境の整備に係る事業 (市田川浄化事業) ・市田川、浮島川及び浮島の森の水質が改善され、効果が発現されている。 ②水辺の整備に係る事業 (新宮川水辺ブラザ) ・水際部の文化財は保全され、平成15年には国史跡に指定され、新宮市において保存修理事業が実施されるなど、文化財保存の重要性はますます高くなっている。 ・河川環境の学習の場として利用されており、また、周辺では河川清掃が行われる等、親水性は高い。 ・水際部の文化資源保全及び水辺の利用が促進され、効果が発現されている。 (池田港地区かわまちづくり) ・池田港を含む熊野川右岸1.0～2.0k区間では、推定利用者が整備前77人(平成21年度)(うち池田港24人)と比較して278人(平成31年度)(うち池田港86人)に増加しており、水辺周辺の賑わいが活性化している。 ・当該地を水防訓練や河川巡視船の船着場に活用しており地域防災力向上につなげている。また、新宮市の花火大会等のイベント等で活用されている。 ・世界遺産登録を受けて開始された川舟下り事業は好評を博しており、池田港は川舟下りの寄港地として活用可能であるため、熊野古道(川の参詣道)とまちなかの歴史資源をつなぎ水辺の利用をさらに推進する。 (事業実施による環境の変化) ・事業の完了後、事業の実施に起因する環境変化に関する問題及び指摘はみられない。 (社会経済情勢の変化) ・平成23年紀伊半島大水害を契機に、当該地区の堤防整備を兼ねた池田港地区かわまちづくりに計画を変更され、治水と環境のニーズを両立させている。 ・池田港地区かわまちづくりに係る関係市町(受益範囲内)の人口・世帯数は減少傾向である。 (今後の事後評価の必要性) ・完了箇所においては、事業効果の発現が十分確認されており、今後の事後評価の必要性はないと考えている。 (改善措置の必要性) ・事業効果の発現が十分確認されており、今後は地元の防災訓練や行事で活用することで効果発現が期待できることから改善措置の必要性はないと考えている。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・計画・調査のあり方や評価手法は、最新の知見に基づいて実施しており、現時点で計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性はないと考えている。</p>	<p>対応なし</p>	<p>近畿地方整備局 河川部 河川環境課 (課長 小長谷 健)</p>
---	-------------	-----------	---	-------------	--

【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)
鶴田ダム再開発事業 (H19～H29) 九州地方整備局	5年以内	711	<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：711億円、工期：平成19年度～平成29年度 B/C：1.3 (B：1,338億円、C：1,027億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況) ・再開発後の新たな運用開始後、令和3年7月出水をはじめ、29回の防災操作を行い、下流域の洪水被害を軽減した。 ・令和3年7月出水では、鶴田ダム再開発事業の契機となった平成18年7月の流入量を上回る既往最大流入量を記録した。本出水では、鶴田ダム再開発事業並びに激特事業による河道掘削や推込分水路へ分流による効果より、平成18年以前の整備前と比較し、宮之城水位観測所地点で約1.8mの水位低減を図った。</p> <p>(事業実施による環境の変化) ・再開発後の新たなダム運用以降の平均値で見ると、生活環境項目は、大腸菌群数を除いて、湖沼A類型を満足しており、T-P、T-Nは湖沼V類型相当である。 ・確認種数等の増減はあるものの、再開発事業による顕著な生物の生息・生育環境の変化は確認されていない。</p> <p>(社会経済情勢の変化) ・ダム周辺を活動拠点とした2つのNPOが、河川清掃等の活動を継続的に行っているほか、ダムカレーやダムへの焼酎貯蔵といった鶴田ダムを観光資源として活用する取組みも進められている。</p> <p>(今後の事後評価の必要性) ・事業の効果が発現しており、地域の社会情勢としては大きな変化は見受けられず、また、再開発事業の実施による環境の変化も特に見受けられないことから、今後、事後評価を実施する必要性はないと考えられる。</p> <p>(改善措置の必要性) ・現時点において事業の効果は発現されている。また、環境への重大な影響も見受けられないことから、改善措置の必要性はないと考えられる。</p> <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・今後の同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性はないと考えられる。</p>	対応なし	九州地方整備局 河川部 河川管理課 (課長 井上 幸治)

【地すべり対策事業】

(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)
入谷地区直轄地すべり対策事業 (S63~H29) 中部地方整備局	5年以内	127	<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：127億円、工期：昭和63年度～平成29年度 B/C：1.01 (B：352億円、C：348億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況) ・事業完了後において各ブロックに設置されている観測計器（孔内傾斜計及び地盤伸縮計）の年間最大累積変位量は完了目安である10mm/年を下回っている。 ・現地状況も事業完了後に新たに発生した変状は認められていない。 ・入谷・此田地区地すべり対策総合解析検討委員会において、入谷地区の地すべり活動は、安定な状態が継続しているとの意見である。</p> <p>(事業実施による環境の変化) ・環境の変化は特に認められない。</p> <p>(社会経済情勢の変化) ・大鹿村の人口は、減少傾向となっており、さらに世帯数も漸減傾向を示していたが、近年は微少ながら上昇傾向である。 ・地すべり地区の下流側には、観光施設として鹿塩温泉があるほか、大鹿歌舞伎等の伝統芸能もあり、自然豊かな南アルプスとともに重要な観光資源となっている。さらに、小渋川流域内を訪れる観光客は、令和元年度は増加（約8万人/年）した。令和2年度の減少は、新型コロナウイルス感染症拡大によると思われる。 ・入谷地すべりがある南アルプス(中央構造線エリア)は、平成20年に日本ジオパークとして認定され、新たな観光資源となっている。</p> <p>(今後の事後評価の必要性) ・地すべり斜面の安定性向上を目的として、抑制工・抑止工を施工したことにより事業完了後において、年間最大累積変位量は完了目安である10mm/年を下回っている。事業効果の発現状況から、再度の事後評価は必要ないと考えられる。</p> <p>(改善措置の必要性) ・事業効果の発現状況から、事後評価制度に基づく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) ・計画、調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性はないと考えられる。</p>	対応なし	中部地方整備局 河川部 河川計画課 (課長 武田 正太郎)

【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)
福井港海岸直轄海岸保全施設整備事業 (H16～H29) 北陸地方整備局	5年以内	176	<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 平成26年再評価時:179億円→令和4年事後評価時:176億円 ・整備期間 平成16年度～平成29年度 ・B/C 事後評価時 6.3 (B:1,956億円、C:311億円) <p>(事業の効果の発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当該事業を実施したことにより、侵食が抑えられ想定された高波の浸水被害を軽減できている。 　　<貨幣価値換算が困難な効果等> ・背後の国家石油備蓄基地を防護することにより、国内の石油安定供給体制の維持ができてい る。 ・当事業の整備により、波浪による護岸の陥没等がなくなり、地域住民の安全が確保されてい る。 <p>(事業実施による環境の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・周辺環境の変化は特にならない。 <p>(社会経済情勢の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当該事業に関わる社会経済情勢の変化は特にならない。 <p>(今後の事後評価の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業実施の効果が十分発現されているため、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"> ・事業実施の効果が十分発現されているため、改善措置の必要はない。 <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"> ・本事業評価において、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	北陸地方整備局 港湾空港部 クルーズ振興・港湾 物流企画室 (舟川 幸治)

【道路・街路事業】

(直轄事業等)

事業名 (事業実施期間) 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
一般国道45号 (三陸沿岸道路) 南三陸道路 (H20～H29) 東北地方整備局	5年以内	291	(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：291億円、 工期：平成20年度～平成29年度 B/C：1.6 (B：700億円、C：430億円) (事業の効果の発現状況) ①円滑なモビリティの確保 ・南三陸町歌津から国管理空港である仙台空港へのアクセス性が向上 (整備前：112分→整備後：85分) ②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性が向上 (南三陸町歌津～石巻赤十字病院 整備前：52分→整備後：40分) ③災害への備え ・宮城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」に位置づけあり ・国道45号(第一次緊急輸送道路)の代替路となる 他10項目に該当 (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) ・三陸沿岸道路 平成29年 3月 南三陸道路(志津川IC～南三陸海岸IC 延長3.0km) 開通 平成29年 3月 矢本石巻道路4車線化(石巻女川IC～桃生豊里IC 延長12.1km) 平成29年12月 南三陸道路(南三陸海岸IC～歌津IC 延長4.2km) 開通 平成30年 3月 本吉気仙沼道路(大谷海岸IC～気仙沼中央IC 延長7.1km) 開通 平成30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 平成31年 2月 歌津本吉道路(歌津IC～小泉海岸IC 延長10.0km) 開通 平成31年 2月 本吉気仙沼道路(Ⅱ期)(本吉津谷IC～大谷海岸IC 延長4.0km) 開通 平成31年 3月 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 令和 2年 2月 気仙沼道路(気仙沼中央IC～気仙沼港IC 延長1.7km) 開通 令和 2年11月 歌津本吉道路(小泉海岸IC～本吉津谷IC 延長2.0km) 開通 令和 3年 3月 気仙沼道路(気仙沼港IC～唐桑半島IC 延長7.3km) 開通 令和 3年 4月 歌津本吉道路の歌津北ICにおいて、北向きランプの追加に着手 (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いるが、今後ネットワークとしての事後評価を実施し、改善措置の必要性等を検討する。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・当該事業の整備目的について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完成にあたり、今回同様ネットワーク全体での効果の検証に努める。	対応なし	東北地方整備局 道路部 道路計画第一課 (課長 柏 宏樹)

<p>一般国道45号 (三陸沿岸道路) 本吉気仙沼道路 (Ⅱ期) (H23～R1) 東北地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>264</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：264億円、工期：平成23年度～令和元年度 B/C：1.02 (B：360億円、C：352億円) (事業の効果の発現状況) ①円滑なモビリティの確保 ・気仙沼市から国管理空港である仙台空港へのアクセス性が向上 (整備前：152分→整備後：120分) ②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性が向上 (気仙沼市立病院～石巻赤十字病院 整備前：78分→整備後：63分) ③災害への備え ・宮城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」に位置づけあり ・国道45号(第一次緊急輸送道路)の代替路となる 他10項目に該当 (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) ・三陸沿岸道路 平成29年 3月 南三陸道路(志津川IC～南三陸海岸IC 延長3.0km) 開通 平成29年 3月 矢本石巻道路4車線化(石巻女川IC～桃生豊里IC 延長12.1km) 平成29年12月 南三陸道路(南三陸海岸IC～歌津IC 延長4.2km) 開通 平成30年 3月 本吉気仙沼道路(大谷海岸IC～気仙沼中央IC 延長7.1km) 開通 平成30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 平成31年 2月 歌津本吉道路(歌津IC～小泉海岸IC 延長10.0km) 開通 平成31年 2月 本吉気仙沼道路(Ⅱ期)(本吉津谷IC～大谷海岸IC 延長4.0km) 開通 平成31年 3月 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 令和 2年 2月 気仙沼道路(気仙沼中央IC～気仙沼港IC 延長1.7km) 開通 令和 2年11月 歌津本吉道路(小泉海岸IC～本吉津谷IC 延長2.0km) 開通 令和 3年 3月 気仙沼道路(気仙沼港IC～唐桑半島IC 延長7.3km) 開通 令和 3年 4月 歌津本吉道路の歌津北ICにおいて、北向きランプの追加に着手 (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いるが、今後ネットワークとしての事後評価を実施し、改善措置の必要性等を検討する。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・当該事業の整備目的について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完成にあたり、今回同様ネットワーク全体での効果の検証に努める。</p>	<p>対応なし</p>	<p>東北地方整備局 道路部 道路計画第一課 (課長 柏 宏樹)</p>
---	-------------	------------	--	-------------	--

<p>一般国道45号 (三陸沿岸道路) 本吉気仙沼道路 (H18～H29) 東北地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>255</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：255億円、工期：平成18年度～平成29年度 B/C：1.3 (B：502億円、C：399億円) (事業の効果の発現状況) ①円滑なモビリティの確保 ・気仙沼市から国管理空港である仙台空港へのアクセス性が向上 (整備前：152分→整備後：120分) ②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性が向上 (気仙沼市立病院～石巻赤十字病院 整備前：78分→整備後：63分) ③災害への備え ・宮城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」に位置づけあり ・国道45号(第一次緊急輸送道路)の代替路となる 他10項目に該当 (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) ・三陸沿岸道路 平成29年 3月 南三陸道路(志津川IC～南三陸海岸IC 延長3.0km) 開通 平成29年 3月 矢本石巻道路4車線化(石巻女川IC～桃生豊里IC 延長12.1km) 平成29年12月 南三陸道路(南三陸海岸IC～歌津IC 延長4.2km) 開通 平成30年 3月 本吉気仙沼道路(大谷海岸IC～気仙沼中央IC 延長7.1km) 開通 平成30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 平成31年 2月 歌津本吉道路(歌津IC～小泉海岸IC 延長10.0km) 開通 平成31年 2月 本吉気仙沼道路(Ⅱ期)(本吉津谷IC～大谷海岸IC 延長4.0km) 開通 平成31年 3月 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 令和 2年 2月 気仙沼道路(気仙沼中央IC～気仙沼港IC 延長1.7km) 開通 令和 2年11月 歌津本吉道路(小泉海岸IC～本吉津谷IC 延長2.0km) 開通 令和 3年 3月 気仙沼道路(気仙沼港IC～唐桑半島IC 延長7.3km) 開通 令和 3年 4月 歌津本吉道路の歌津北ICにおいて、北向きランプの追加に着手 (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いるが、今後ネットワークとしての事後評価を実施し、改善措置の必要性等を検討する。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・当該事業の整備目的について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完成にあたり、今回同様ネットワーク全体での効果の検証に努める。</p>	<p>対応なし</p>	<p>東北地方整備局 道路部 道路計画第一課 (課長 柏 宏樹)</p>
---	-------------	------------	--	-------------	--

<p>東北中央自動車道 米沢～米沢北 (H15～H30) 東北地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>334</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：334億円、工期：平成15年度～平成30年度 B/C：1.1 (B：567億円、C：526億円) (事業の効果の発現状況) ①円滑なモビリティの確保 ・第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上の状況 (米沢市万世町梓山～山形空港 整備前74分⇒整備後61分) ②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する (福島市～米沢市 整備前：60分⇒整備後：45分(福島飯坂IC経由)) ※整備後は福島JCT～米沢八幡原ICの効果も含む ③個性ある地域の形成 ・主要な観光地へのアクセス向上による効果 (福島市～松が岬公園(米沢市) 整備前：65分⇒整備後：54分) ※整備後は福島JCT～米沢八幡原ICの効果も含む ④災害への備え ・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の代替路線を形成する (運搬排雪を行う区間 上り合計6.8km 下り合計6.8km) 他9項目に該当 (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) ・東北中央自動車道(福島～横手) 平成26年11月 尾花沢新庄道路全線開通 平成28年11月 院内道路開通 平成30年 4月 大石田村山IC～尾花沢IC開通 平成31年 3月 東根IC～東根北IC開通 平成31年 4月 南陽高畠IC～山形上山IC開通 令和 3年12月 村山本飯田IC～大石田村山IC開通 令和 4年10月 東根北IC～村山本飯田IC開通 令和 4年11月 泉田道路開通 (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。 (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できており、事業評価手法の見直しの必要性はない。</p>	<p>対応なし</p>	<p>東北地方整備局 道路部 道路計画第一課 (課長 柏 宏樹)</p>
--	-------------	------------	--	-------------	--

<p>一般国道47号 余目酒田道路 (H12~H30) 東北地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>588</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：588億円、 工期：平成12年度～平成30年度 B/C：0.8 (B：746億円、C：994億円) (事業の効果の発現状況) ①円滑なモビリティの確保 ・酒田市から新幹線駅である新庄駅への所要時間 (整備前：84分→整備後：72分) ②物流効率化の支援 ・新庄市から酒田港への所要時間 (整備前：85分→整備後：78分) ③安全で安心できるくらしの確保 ・庄内町立川地区から日本海総合病院への所要時間 (整備前：32分→整備後：21分) 他7項目に該当 (事業実施による環境の変化) ・特になし (社会経済情勢の変化) 平成30年7月 新庄古口道路 一部開通 令和 2年4月 高屋防災 新規事業化、日浴道の酒田みなとIC～遊佐比子IC間が開通 令和 3年4月 戸沢立川道路 新規事業化 (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) ・当該事業の整備目的について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。</p>	<p>対応なし</p>	<p>東北地方整備局 道路部 道路計画第一課 (課長 柏 宏樹)</p>
---	-------------	------------	---	-------------	---

<p>東北中央自動車道 福島～米沢 (H15～H29) 東北地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>1,403</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：1,403億円、工期：平成15年度～平成29年度 B/C：1.3 (B：3,058億円、C：2,345億円) (事業の効果の発現状況) ①円滑なモビリティの確保 ・第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上の状況 (米沢市万世町→仙台空港 整備前：105分⇒整備後：92分) ②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する (福島市～米沢市 整備前：60分 ⇒整備後：45分 (福島飯坂IC経由)) ※整備後は米沢八幡原IC～米沢北ICの効果も含む ③個性ある地域の形成 ・主要な観光地へのアクセス向上による効果 (米沢市～飯坂温泉 (福島市) 整備前：49分⇒整備後：41分) (福島市～松が岬公園 (米沢市) 整備前：65分⇒整備後：54分) ※整備後は米沢八幡原IC～米沢北ICの効果も含む ④災害への備え ・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の代替路線を形成する (事前通行規制区間：福島市飯坂町中野字廻石～米沢市万世町刈安字赤浜 (L=19km)) 他9項目に該当 (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) ・東北中央自動車道 (福島～横手) 平成26年11月 尾花沢新庄道路全線開通 平成28年11月 院内道路開通 平成30年 4月 大石田村山IC～尾花沢IC開通 平成31年 3月 東根IC～東根北IC開通 平成31年 4月 南陽高島IC～山形上山IC開通 令和 3年12月 村山本飯田IC～大石田村山IC開通 令和 4年10月 東根北IC～村山本飯田IC開通 令和 4年11月 泉田道路開通 (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。 (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できており、事業評価手法の見直しの必要性はない。</p>	<p>対応なし</p>	<p>東北地方整備局 道路部 道路計画第一課 (課長 柏 宏樹)</p>
---	-------------	--------------	---	-------------	--

<p>東北中央自動車道 (相馬～福島) 一般国道115号 相馬～相馬西 (H23～R1) 東北地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>385</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：385億円、工期：平成23年度～令和元年度 B/C：0.9(0.9) (B：2,499億円、C：2,824億円) ※B/Cの値は事業化区間を含む広域ネットワーク区間を対象とした場合、 () 書きB/Cの値は事業化区間を対象にした場合の費用便益分析の結果。</p> <p>(事業の効果の発現状況)</p> <p>①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の状況 (福島工業団地～相馬港の所要時間 整備前：91分→整備後：61分) ※整備後は一体評価区間である東北中央自動車道 相馬～福島の効果も含む <p>②個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> 主要な観光地へのアクセス向上による効果 (福島飯坂IC～相馬ICの所要時間 整備前：87分→整備後：40分) ※整備後は一体評価区間である東北中央自動車道 相馬～福島の効果も含む <p>③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 (相馬市～福島県立医科大学附属病院の所要時間 整備前：84分→整備後：59分) ※整備後は一体評価区間である東北中央自動車道 相馬～福島の効果も含む <p>④災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> 近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1～2箇所の道路寸断で孤立化する集落が解消 (相馬市山上地区) <p>他15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"> 特になし <p>(社会経済情勢の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> 東北中央自動車道 相馬～福島 平成30年 3月 阿武隈東～阿武隈(相馬玉野IC～霊山飯館IC) 及び霊山道路(霊山飯館IC～霊山IC)開通 令和元年12月 相馬～相馬西(相馬IC～相馬山上IC)開通 令和 2年 8月 霊山～福島の一部区間(伊達桑折IC～桑折JCT)開通 令和 3年 4月 霊山～福島の一部区間(霊山IC～伊達桑折IC)開通 <p>(今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> 事業の目的に対する効果を概ね発現しており、現時点では今後の事後評価及び改善措置の必要性はない。 <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> 当該事業の整備目的について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。 	<p>対応なし</p>	<p>東北地方整備局 道路部 道路計画第一課 (課長 柏 宏樹)</p>
--	-------------	------------	---	-------------	--

<p>東北中央自動車道 (相馬～福島) 一般国道115号 阿武隈東～阿武隈 (H23～H29) 東北地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>176</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：176億円、工期：平成23年度～平成29年度 B/C：0.9 (1.3) (B：2,499億円、C：2,824億円) ※B/Cの値は事業化区間を含む広域ネットワーク区間を対象とした場合、 () 書きB/Cの値は事業化区間を対象にした場合の費用便益分析の結果。 (事業の効果の発現状況) ①物流効率化の支援 ・重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上の状況 (福島工業団地～相馬港の所要時間 整備前：91分→整備後：61分) ※整備後は一体評価区間である東北中央自動車道 相馬～福島の効果も含む ②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 (福島飯坂IC～相馬ICの所要時間 整備前：87分→整備後：40分) ※整備後は一体評価区間である東北中央自動車道 相馬～福島の効果も含む ③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 (相馬市～福島県立医科大学附属病院の所要時間 整備前：84分→整備後：59分) ※整備後は一体評価区間である東北中央自動車道 相馬～福島の効果も含む ④災害への備え ・現道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 (特殊通行規制区間・落石崩壊・岩石崩壊 (8.0km)、特殊通行規制区間・落石崩壊 (11.5km) を解消) 他14項目に該当 (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) ・東北中央自動車道 相馬～福島 平成30年 3月 阿武隈東～阿武隈(相馬玉野IC～霊山飯館IC) 及び霊山道路(霊山飯館IC～霊山IC)開通 令和元年12月 相馬～相馬西(相馬IC～相馬山上IC)開通 令和 2年 8月 霊山～福島の一部区間(伊達桑折IC～桑折JCT)開通 令和 3年 4月 霊山～福島の一部区間(霊山IC～伊達桑折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。 (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できており、事業評価手法の見直しの必要性はない。</p>	<p>対応なし</p>	<p>東北地方整備局 道路部 道路計画第一課 (課長 柏 宏樹)</p>
---	-------------	------------	---	-------------	--

<p>東北中央自動車道 (相馬～福島) 一般国道115号 霊山道路 (H20～H29) 東北地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>416</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：416億円、 工期：平成20年度～平成29年度 B/C：0.9 (1.6) (B：2,499億円、C：2,824億円) ※B/Cの値は事業化区間を含む広域ネットワーク区間を対象とした場合、 () 書きB/Cの値は事業化区間を対象にした場合の費用便益分析の結果。 (事業の効果の発現状況) ①物流効率化の支援 ・重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上の状況 (福島工業団地～相馬港の所要時間 整備前：91分→整備後：61分) ※整備後は一体評価区間である東北中央自動車道 相馬～福島の効果も含む ②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 (福島飯坂IC～相馬ICの所要時間 整備前：87分→整備後：40分) ※整備後は一体評価区間である東北中央自動車道 相馬～福島の効果も含む ③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 (相馬市～福島県立医科大学附属病院の所要時間 整備前：84分→整備後：59分) ※整備後は一体評価区間である東北中央自動車道 相馬～福島の効果も含む ④災害への備え ・現道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 (特殊通行規制区間・落石崩壊・岩石崩壊 (8.0km) を解消) 他16項目に該当 (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) ・東北中央自動車道 相馬～福島 平成30年 3月 阿武隈東～阿武隈(相馬玉野IC～霊山飯館IC) 及び霊山道路(霊山飯館IC～霊山IC)開通 令和元年12月 相馬～相馬西(相馬IC～相馬山上IC)開通 令和 2年 8月 霊山～福島の一部区間(伊達桑折IC～桑折JCT)開通 令和 3年 4月 霊山～福島の一部区間(霊山IC～伊達桑折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。 (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できており、事業評価手法の見直しの必要性はない。</p>	<p>対応なし</p>	<p>東北地方整備局 道路部 道路計画第一課 (課長 柏 宏樹)</p>
---	-------------	------------	---	-------------	--

<p>東北中央自動車道 (相馬～福島) 一般国道115号 霊山～福島 (H25～R3) 東北地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>1,025</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：1,025億円、工期：平成25年度～令和3年度 B/C：0.9(0.8) (B：2,499億円、C：2,824億円) ※B/Cの値は事業化区間を含む広域ネットワーク区間を対象とした場合、 () 書きB/Cの値は事業化区間を対象にした場合の費用便益分析の結果。 (事業の効果の発現状況) ①物流効率化の支援 ・重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上の状況 (福島工業団地～相馬港の所要時間 整備前：91分→整備後：61分) ※整備後は一体評価区間である東北中央自動車道 相馬～福島の効果も含む ②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 (福島飯坂IC～相馬ICの所要時間 整備前：87分→整備後：40分) ※整備後は一体評価区間である東北中央自動車道 相馬～福島の効果も含む ③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 (福島県の第一次緊急輸送道路(国道115号：相馬～福島間)に位置付け) 他11項目に該当 (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) ・東北中央自動車道 相馬～福島 平成30年 3月 阿武隈東～阿武隈(相馬玉野IC～霊山飯館IC) 及び霊山道路(霊山飯館IC～霊山IC)開通 令和元年12月 相馬～相馬西(相馬IC～相馬山上IC)開通 令和 2年 8月 霊山～福島の一部区間(伊達桑折IC～桑折JCT)開通 令和 3年 4月 霊山～福島の一部区間(霊山IC～伊達桑折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。 (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できており、事業評価手法の見直しの必要性はない。</p>	<p>対応なし</p>	<p>東北地方整備局 道路部 道路計画第一課 (課長 柏 宏樹)</p>
---	-------------	--------------	--	-------------	--

<p>一般国道16号 八王子拡幅 (S54~H30) 関東地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>197</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：197億円、工期：昭和54年度～平成30年度 B/C：1.2 (B：526億円、C：449億円) (事業の効果の発現状況) ①円滑なモビリティの確保 ・国道16号の旅行速度が向上し、渋滞損失時間の削減が図られた。 ・当該路線を走行する路線バス(西東京バス)の利便性が向上。(平日上下計：358本、R4.10現在) ②都市の再生 ・土地区画整理事業(4事業)と連携し、整備を実施。 ③安全な生活環境の確保 ・歩行者・自転車事故件数が減少。26件/年(H8-H11)→9件/年(H30-R2) ④災害への備え ・国道16号八王子バイパスが通行止めになった場合の代替路線を形成。 (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) ・事業を巡る社会経済情勢等の変化はない。 (今後の事後評価の必要性、改善措置の必要性) ・事業目的である国道16号の交通渋滞の緩和、交通事故の減少、防災まちづくりの支援、バス定時性の向上等、様々な整備効果の発現が確認されており、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られる。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・本事業の一部区間が土地区画整理事業内であったことから、工程等の各種調整の必要があり、区画整理事業と密に連携を図り、スケジュール管理を徹底する必要がある一方で、一体的に行ったことで安全性や利便性向上に寄与した。 ・本事業の端末において、依然として渋滞が発生していることから、隣接する事業との連携により、効率的・効果的な整備計画を立案し事業を推進する工夫が必要であった。</p>	<p>対応なし</p>	<p>関東地方整備局 道路部 道路計画第一課 (課長 大谷 彬)</p>
--	-------------	------------	---	-------------	--

<p>一般国道158号 永平寺大野道路 (H2～H29) 近畿地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>1,306</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：1,306億円、工期：平成29年度～平成29年度 B/C：1.2(1.5) (B：8,823億円、C：7,471億円) ※B/Cの値は事業化区間を含む広域ネットワーク区間を対象とした場合、 () 書きB/Cの値は事業化区間を対象とした場合の費用便益分析の結果。 (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：452万人・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：6割削減) ②地球環境の保全 ・CO2排出削減量：19921.61t-CO2/年 ③生活環境改善・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：61.08t/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：3.55t/年、排出削減率：5割削減) (事業実施による環境の変化) ・環境影響評価は実施していない。 (社会経済情勢の変化) ・永平寺大野道路の整備により、沿線の高速道路アクセス性が向上。 ・沿線、周辺、福井県において人口は微減傾向であるが、世帯数や自動車保有台数は増加傾向。 (今後の事後評価及び改善措置の必要性) ・永平寺大野道路の開通により、高規格幹線道路ネットワークの形成、交通安全の確保、広域連携強化による産業の支援、災害時の代替路確保等、供用による効果の発現状況に現時点では特に問題はなく、今後も大きな変化はないと思われるため、同様の事後評価及び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) 永平寺大野道路は、交通混雑の緩和や交通安全の向上に加えて、広域連携強化による産業支援や災害時の代替路の確保など、多様な整備効果が確認できたことから、こうした効果も便益として評価されることが望ましい。 事業評価手法の見直しについては、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検討する。</p>	<p>対応なし</p>	<p>近畿地方整備局 道路部 道路計画第一課 (課長 齋藤 裕太)</p>
--	-------------	--------------	---	-------------	---

<p>一般国道26号 第二阪和国道 (S63~H29) 近畿地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>928</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：928億円、工期：昭和63年度～平成29年度 B/C：2.4(1.7) (B：9,254億円、C：3,823億円) ※B/Cの値は事業化区間を含む広域ネットワーク区間を対象とした場合、 () 書きB/Cの値は事業化区間を対象にした場合の費用便益分析の結果。 (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：373万人・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 ②地球環境の保全 ・CO2排出削減量：8,047.93t-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：38.25t/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：2.76t/年、排出削減率：7割削減) (事業実施による環境の変化) ・当該道路は、環境影響評価を適切に実施しており、全ての項目について環境保全目標を満足すると予測されていることから、本事業の施行による生活環境、自然環境等への影響は軽微である。 (社会経済情勢の変化) ・事業区間周辺での京奈和自動車道紀北西道路の全線開通など、幹線道路ネットワークの整備が進展。 ・人口推移は、沿線地域及び周辺地域、和歌山県は減少傾向であるが、大阪府はほぼ横ばい。 ・経済指標(法人税)の推移は、沿線地域、周辺地域、和歌山県では微減しているが、大阪府では増加傾向。 (今後の事後評価及び改善措置の必要性) ・第二阪和国道の整備により、交通混雑の緩和、交通安全の確保、災害時の代替路の確保等、供用による効果の発現状況に現時点では特に問題はなく、今後も大きな変化はないと思われるため、同様の事後評価の必要性は生じないと判断できる。 (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) ・第二阪和国道は、大阪府と和歌山県を結ぶ府県間道路であり異常気象時や災害時等に通行止めとなる阪和自動車道や現道の代替路として貢献し、また地域活性化にも寄与するなど、多様な整備効果が確認できたことから、こうした効果も便益として評価されることが望ましい。 今後も継続して種々の整備効果の把握・検証に努めるとともに、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>	<p>対応なし</p>	<p>近畿地方整備局 道路部 道路計画第一課 (課長 齋藤 裕太)</p>
---	-------------	---	-------------	---

<p>一般国道26号 和歌山岬道路 (H19~H29) 近畿地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>449</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：449億円、工期：平成19年度～平成29年度 B/C：2.4(1.2) (B：9,254億円、C：3,823億円) ※B/Cの値は事業化区間を含む広域ネットワーク区間を対象とした場合、 () 書きB/Cの値は事業化区間を対象にした場合の費用便益分析の結果。 (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：54万人・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：6割削減 ②地球環境の保全 ・CO2排出削減量：2,333.04t-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：32.76t/年、排出削減率：3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：2.18t/年、排出削減率：4割削減) (事業実施による環境の変化) ・当該道路は、環境影響評価を適切に実施しており、全ての項目について環境保全目標を満足すると予測されていることから、本事業の施行による生活環境、自然環境等への影響は軽微である。 (社会経済情勢の変化) ・事業区間周辺での京奈和自動車道紀北西道路の全線開通など、幹線道路ネットワークの整備が進展。 ・人口推移は、沿線地域及び周辺地域、和歌山県は減少傾向であるが、大阪府はほぼ横ばい。 ・経済指標(法人税)の推移は、沿線地域、周辺地域、和歌山県では微減しているが、大阪府では増加傾向。 (今後の事後評価及び改善措置の必要性) ・和歌山岬道路の整備により、交通混雑の緩和、交通安全の確保、災害時の代替路の確保等、供用による効果の発現状況に現時点では特に問題はなく、今後も大きな変化はないと思われるため、同様の事後評価の必要性は生じないと判断できる。 (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) ・和歌山岬道路は、大阪府と和歌山県を結ぶ府県間道路であり異常気象時や災害時等に通行止めとなる阪和自動車道や現道の代替路として貢献し、また地域活性化にも寄与するなど、多様な整備効果が確認できたことから、こうした効果も便益として評価されることが望ましい。 今後も継続して種々の整備効果の把握・検証に努めるとともに、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>	<p>対応なし</p>	<p>近畿地方整備局 道路部 道路計画第一課 (課長 齋藤 裕太)</p>
---	-------------	--	-------------	---

<p>一般国道24号 大和街道環境整備 事業 (H13~H29) 近畿地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>41</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：41億円、工期：平成13年度～平成29年度 B/C：1.03 (B：73億円、C：71億円) (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：7万人・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：4割削減 ②地球環境の保全 ・CO2排出削減量：262.71t-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：0.42t/年、排出削減率：3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：0.02t/年、排出削減率：3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) ・事業区間周辺では、京奈和自動車道の橋本道路(H19)、紀北東道路(H25)、紀北西道路(H28)など、幹線道路ネットワークの整備が進んでいる。 ・人口推移は、和歌山県、周辺地域及び沿線地域ともに微減している。しかし、経済指標(総生産額)の推移では、和歌山県は微増しており、そのなかでも沿線地域及び周辺地域は、増加の伸び率が大きい。 (今後の事後評価及び改善措置の必要性) ・大和街道環境整備により、国道24号の交通安全の確保、交通混雑の緩和等、整備による効果の発現状況に現時点では特に問題はなく、今後も大きな変化はないと思われるため、同様の事後評価及び改善措置の必要性はないと判断できる。 (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) ・大和街道環境整備は、市の土地区画整理事業、バリアフリー化事業と一体となって実施することで円滑な事業進捗が図れた。 ・事業評価手法の見直しについては、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検討する。</p>	<p>対応なし</p>	<p>近畿地方整備局 道路部 道路計画第一課 (課長 齋藤 裕太)</p>
--	-------------	-----------	--	-------------	---

<p>一般国道9号 多伎・朝山道路 (H18～H30) 中国地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>470</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：470億円、 工期：平成18年度～平成30年度 B/C：2.9 (B：1,918億円、C：669億円) (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。【1,469千人時間/年】 ・大田市から出雲空港へのアクセスが向上した。【大田市役所～出雲空港：63分⇒58分】 ② 物流効率化の支援 ・JFしまね大田水産物地方卸売市場から大阪府中央卸売市場へのアクセスが向上した。 【JFしまね大田水産物地方卸売市場～大阪府中央卸売市場：283分⇒278分】 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の所要時間が短縮した。【出雲市～大田市：57分⇒52分】 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。【石見銀山(大田市)～出雲市：74分⇒70分】 ⑤ 安全で安心できるくらしの確保 ・第三次救急医療機関(島根県立中央病院、島根大学医学部付属病院)へのアクセスが向上した。 【大田市役所～島根県立中央病院の所要時間短縮(41分⇒37分)、大田市役所～島根大学医学部付属病院の所要時間短縮(44分⇒40分)】 ⑥ 災害への備え ・島根県の第1次緊急輸送道路に指定。(多伎・朝山道路、朝山・大田道路) ⑦ 地球環境の保全 ・CO2排出量が削減した。【削減量：約11千t/年、699千t/年⇒687千t/年】 ⑧ 生活環境の改善・保全 ・NOx排出量が削減した。【削減量：約36t/年、1,285t/年⇒1,249t/年】 ・SPM排出量が削減した。【削減量：約2.4t/年、69t/年⇒67t/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) ・出雲市の人口は横這い。【平成12年：174千人→令和2年：173千人】 大田市の人口は減少傾向。【平成12年：43千人→令和2年：33千人】 ・出雲市の自動車保有台数は増加傾向。【平成12年：1213百台→令和2年：1419百台】 大田市の自動車保有台数は、平成12年から平成17年まで増加したが、平成22年以降減少。【平成12年：282百台→令和2年：282百台】 (今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性) ・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。 ・山陰道の一部を構成する多伎・朝山道路の整備により、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。 ・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>	<p>対応なし</p>	<p>中国地方整備局 道路部 道路計画課 (課長 北城 崇史)</p>
---	-------------	------------	---	-------------	--

<p>一般国道9号 朝山・大田道路 (H19～H29) 中国地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>228</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：228億円、工期：平成19年度～平成29年度 B/C：3.7 (B：1,269億円、C：346億円) (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。【748千人時間/年】 ・大田市から出雲空港へのアクセスが向上した。【大田市役所～出雲空港：63分⇒58分】 ② 物流効率化の支援 ・JFしまね大田水産物地方卸売市場から大阪府中央卸売市場へのアクセスが向上した。 【JFしまね大田水産物地方卸売市場～大阪府中央卸売市場：283分⇒278分】 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の所要時間が短縮した。【出雲市～大田市：57分⇒52分】 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。【石見銀山(大田市)～出雲市：74分⇒70分】 ⑤ 安全で安心できるくらしの確保 ・第三次救急医療機関(島根県立中央病院、島根大学医学部付属病院)へのアクセスが向上した。 【大田市役所～島根県立中央病院の所要時間短縮(41分⇒37分)、大田市役所～島根大学医学部付属病院の所要時間短縮(44分⇒40分)】 ⑥ 災害への備え ・島根県の第1次緊急輸送道路に指定。(多伎・朝山道路、朝山・大田道路) ⑦ 地球環境の保全 ・CO₂排出量が削減した。【削減量：約7.6千t/年、695千t/年⇒687千t/年】 ⑧ 生活環境の改善・保全 ・NO_x排出量が削減した。【削減量：約24t/年、1,273t/年⇒1,249t/年】 ・SPM排出量が削減した。【削減量：約1.6t/年、69t/年⇒67t/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。 (社会経済情勢の変化) ・大田市の人口は減少傾向。【平成12年：43千人→令和2年：33千人】 ・大田市の自動車保有台数は、平成12年から平成17年まで増加したが、平成22年以降減少。【平成12年：282百台→令和2年：282百台】 (今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性) ・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。 ・山陰道の一部を構成する朝山・大田道路の整備により、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。 ・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>	<p>対応なし</p>	<p>中国地方整備局 道路部 道路計画課 (課長 北城 崇史)</p>
---	-------------	------------	---	-------------	--

<p>一般国道2号 周南立体 (H20～H29) 中国地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>8.1</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：8.1億円、工期：平成20年度～平成29年度 B/C：5.2 (B：74億円、C：14億円) (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：102千人・時間/年】 ・混雑時旅行速度が向上した【城ヶ丘交差点→三田川交差点 12.1km/h ⇒ 22.0km/h】 ・バス路線の利便性が向上した ・徳山駅（新幹線駅）へのアクセスが向上した【下松市～徳山駅：29分 ⇒ 22分】 ②物流効率化の支援 ・徳山下松港（国際拠点港湾）へのアクセスが向上した【徳山東IC～徳山下松港：26分 ⇒ 17分】 ③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【周南市～岩国市、柳井市】 ・日常活動圏の中心都市へのアクセスが短縮した【下松市～周南市：27分 ⇒ 20分】 ④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【徳山東IC～周南市徳山動物園：19分 ⇒ 9分】 ⑤安全で安心できるくらしの確保 ・徳山中央病院（三次医療施設）へのアクセス性が向上した【周南市中心～徳山中央病院：15分 ⇒ 7分】 ⑥安全な生活環境の確保 ・死傷事故件数が減少した【減少件数：約18件/年】 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 ⑧地球環境の保全 ・CO2排出量の削減【削減量：約0.3千t/年、401.4千t/年 ⇒ 401.1千t/年】 ⑨生活環境の改善・保全 ・NOX排出量の削減【削減量：約1.0t/年、1,069.8t/年 ⇒ 1,068.8t/年】 ・SPM排出量の削減【削減量：約0.1t/年、51.1t/年 ⇒ 51.0t/年】 (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) ・周南市の人口は減少傾向【H17：152千人→R2：138千人】 ・周南市の自動車保有台数は横ばいで推移している【H17：110千台→R2：109千台】 (今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性) ・周南立体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。 ・周南立体の整備により、交通混雑の緩和、交通安全の確保、物流交通や地域連携の円滑化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。 ・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>	<p>対応なし</p>	<p>中国地方整備局 道路部 道路計画課 (課長 北城 崇史)</p>
--	-------------	------------	---	-------------	--

<p>一般国道2号 小月バイパス (H20～H29) 中国地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>110</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：110億円、工期：平成20年度～平成29年度 B/C：1.8 (B：360億円、C：197億円) (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：347千人・時間/年】 ・新幹線駅へのアクセス性が向上した 【下関市王喜地区～新下関駅：35分 ⇒ 33分】 ②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 【下関市～観光農園(山陽小野田市)：16分 ⇒ 11分】 ・大規模イベント時の一般観覧者用シャトルバス運行ルートに指定 【H23.10おいでませ！山口国体 JR小月駅～乃木浜総合公園】 ③安全で安心できるくらしの確保 ・関門医療センター(三次医療施設)へのアクセス性が向上した 【下関市王喜地区～関門医療センター：21分 ⇒ 15分】 ④安全な生活環境の確保 ・死傷事故件数が減少した 【減少件数：約13件/年】 ⑤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 ⑥地球環境の保全 ・CO2排出量の削減 【削減量：約4.0千t/年、1,246.2千t/年 ⇒ 1242.2千t/年】 ⑦生活環境の改善・保全 ・NOX排出量の削減 【削減量：約15.0t/年、2895.2t/年 ⇒ 2880.2t/年】 ・SPM排出量の削減 【削減量：約0.8t/年、146.3t/年 ⇒ 145.5t/年】 (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) ・下関市の人口は減少傾向【H17：291千人→R2：255千人】 ・下関市の自動車保有台数は横ばいで推移している【H17：187千台→R2：182千台】 (今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性) ・小月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。 ・小月バイパスの整備により、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>	<p>対応なし</p>	<p>中国地方整備局 道路部 道路計画課 (課長 北城 崇史)</p>
--	-------------	------------	---	-------------	--

<p>一般国道3号 博多バイパス (S43~H29)</p> <p>九州地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>481</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：481億円、工期：昭和43年度～平成29年度 B/C：5.8 (B：9,236億円、C：1,594億円) (事業の効果の発現状況) ・円滑なモビリティの確保（並行する国道3号の損失時間の削減：削減率約6割） ・物流効率化の支援（農林水産品の輸送時間短縮：JA糟屋選果場～博多空港（約16分短縮）） ・災害への備え（緊急輸送ネットワーク（福岡県）において、第1次緊急輸送道路に位置付けられている。） 他4項目について効果の発現が見られる。 (事業実施による環境の変化) ・特になし (社会経済情勢の変化) ・沿線地域（福岡市）の人口は、増加傾向にあるが、一世帯あたりの自動車保有台数は福岡県・九州全体を下回っている。 ・並行する国道3号現道の交通量は、博多バイパス全線開通後に減少している。 (今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性) ・博多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」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」、「地域産業の支援」、「沿線まちづくりの支援」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。 (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) ・博多バイパスは人口集中地区を通過するため、地元や関係者と供用順序を協議し、地域の協力・支援を得ながら、円滑に工事を進めることができた。 ・人口の集中する中心市街地におけるバイパス事業のように、生活環境へ影響が生じる事業においては、地域のまちづくり計画を見据え、周辺環境や関係機関への影響に配慮した施工方法の選定、手順などの工夫を測ることが重要である。</p>	<p>対応なし</p>	<p>九州地方整備局 道路部 道路計画第一課 (課長 松村 泰典)</p>
<p>一般国道201号 飯塚庄内田川バイパス (S56~H30)</p> <p>九州地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>686</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：686億円、工期：昭和56年度～平成30年度 B/C：1.5 (B：2,200億円、C：1,430億円) (事業の効果の発現状況) ・円滑なモビリティの確保（並行する国道201号現道区間の渋滞損失時間の削減：削減率約8割） ・物流効率化の支援（庄内工業団地から苅田港（重要港湾）へのアクセス性向上：庄内工業団地～苅田港（約9分短縮）） ・国土・地域ネットワークの構築（拠点都市である福岡市へのアクセス性向上：田川市役所～福岡市役所（約12分短縮）） 他6項目について効果の発現が見られる。 (事業実施による環境の変化) ・並行する国道201号現道の騒音値は、環境基準値を満足している。 (飯塚市新飯塚：昼間：73dB→69dB、夜間：71dB→63dB、飯塚市有安：昼間：72dB→66dB、夜間：68dB→58dB) (社会経済情勢の変化) ・沿線地域の人口は前回評価以降減少傾向であるものの、一世帯あたり自動車保有台数は福岡県や九州全体を上回っており、自動車交通への依存は高い状況にある。 ・平成20年度全線暫定開通後以降、国道201号現道と飯塚庄内田川バイパスの交通量は横這いとなっている。 (今後の事後評価及び改善措置の必要性) ・国道201号飯塚庄内田川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」、「災害に強い道路ネットワークの構築」について、一定の効果が得られており、また「基幹産業を支える物流道路」、「地域観光の支援」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と考えている。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・国道201号現道において主要渋滞ポイントが集中していた起点側から整備を進めるなど、交通課題の大きい箇所から段階的・暫定的に事業を展開してきたことで、増大する交通需要に対応し、早期の事業効果の発現につなげることができた。 ・長期間を要する大規模な事業においては、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。</p>	<p>対応なし</p>	<p>九州地方整備局 道路部 道路計画第一課 (課長 松村 泰典)</p>

<p>一般国道497号 唐津伊万里道路 (H4～H29)</p> <p>九州地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>722</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：722億円、工期：平成4年度～平成29年度 B/C：1.2 (B：1,504億円、C：1,280億円) (事業の効果の発現状況) ・円滑なモビリティの確保(並行する国道202号の損失時間の削減：削減率約9割) ・物流効率化の支援(伊万里港(重点港湾)への輸送時間短縮：唐津IC～伊万里港(約11分短縮)) ・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向上：唐津市～伊万里市(約8分短縮)) 他5項目について効果の発現が見られる。 (事業実施による環境の変化) ・並行する国道202号の騒音値は、環境基準値を満足している。(昼間：74dB→70dB、夜間：69dB→63dB) (社会経済情勢の変化) ・沿線地域の人口は減少傾向にあるものの、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にある。 ・並行現道である国道202号と唐津伊万里道路を合わせた交通量は約1.7万台/日前後で推移している。 (今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性) ・唐津伊万里道路の整備により、「広域交通ネットワークの形成」、「災害に強いネットワークの構築」、「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、「地域産業支援・物流効率化」、「地域経済の支援」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。 (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) ・唐津伊万里道路の早期開通に向け、国・県・市で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、円滑な用地買収、工事着手に繋がった。 ・早期整備のためには、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。</p>	<p>対応なし</p>	<p>九州地方整備局 道路部 道路計画第一課 (課長 松村 泰典)</p>
<p>東九州自動車道 北郷～日南 (H15～H29)</p> <p>九州地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>200</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：200億円、工期：平成15年度～平成29年度 B/C：2.0 (B：693億円、C：338億円) (事業の効果の発現状況) ・円滑なモビリティの確保(並行する国道220号、(主)日南高岡線の損失時間の削減：削減率約8割) ・物流効率化の支援(日南市役所から宮崎港(重要港湾)への時間短縮：約14分短縮) ・国土・地域ネットワークの構築(拠点都市である日南市と宮崎市を高規格幹線道路で結ぶルートを構築：日南市役所～宮崎市役所：約13分短縮) 他6項目について効果の発現が見られる。 (事業実施による環境の変化) ・当該道路の環境影響評価を実施しており、環境影響評価書(H8.10)によると予測の結果、地形・地質、植物、動物等について環境保全目標を満足している。 (社会経済情勢の変化) ・宮崎市及び日南市の人口は横這い傾向にあるものの、一世帯あたりの自動車保有台数は増加傾向で、九州全体を上回っており、自動車交通への依存は高い状況にある。 ・並行現道である国道220号と(主)日南高岡線を合わせた交通量は、横這い傾向にある。 (改善措置・今後の事後評価の必要性) 東九州自動車道 北郷～日南の整備により、「広域交通ネットワークの形成」「災害に強いネットワークの構築」について一定の効果が得られており、また「物流効率化」「地域産業の発展支援」「救急医療活動の支援」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はないと考えている。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・東九州自動車道 北郷～日南の早期開通に向け、国・県・市で事業進捗に関する連絡調整など、関係者間の連携を図り、地元住民との調整、用地買収に対応した結果、円滑な事業執行に繋がった。 ・早期整備のためには、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。</p>	<p>対応なし</p>	<p>九州地方整備局 道路部 道路計画第一課 (課長 松村 泰典)</p>

<p>一般国道3号 出水阿久根道路 (H9～H30)</p> <p>九州地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>445</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：445億円、 工期：平成9年度～平成30年度 B/C：1.1 (B：808億円、C：738億円) (事業の効果の発現状況) ・円滑なモビリティの確保(並行する国道3号の損失時間の削減：削減率約9割) ・物流効率化の支援(農林水産品の輸送時間短縮：東町市場～八代IC(約3分短縮)) ・国土・地域ネットワークの構築(日常活動圏中心都市である出水市と阿久根市を高規格道路で結ぶルートを構築：出水市市役所～阿久根市役所(約12分短縮)) 他6項目について効果の発現が見られる。 (事業実施による環境の変化) ・並行する国道218号の騒音値は、環境基準値を満足している。(昼間：74dB→70dB、夜間：69dB→63dB) (社会経済情勢の変化) ・沿線地域の人口は減少傾向にあるが、交通量は約1.8万台/日で推移している。 ・自動車保有台数は、鹿児島県及び九州全体を上回っており、その差も大きくなっている。 ・当該地域の自動車交通への依存は、依然として高いことがうかがえる。 (今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性) ・出水阿久根道路の整備により、「広域交通ネットワークの形成」、「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、「地域産業の支援」、「救急医療の支援」、「観光振興の支援」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と考えている。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・出水阿久根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、工事着手及び早期開通に繋がった。 ・早期開通のためには、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。</p>	<p>対応なし</p>	<p>九州地方整備局 道路部 道路計画第一課 (課長 松村 泰典)</p>
---	-------------	--	-------------	--

<p>一般国道58号 浦添北道路 (H18～H29)</p> <p>沖縄総合事務局</p>	<p>5年以内</p>	<p>389</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 389億円、工期 平成18年度～平成29年度 B/C 1.8 (B: 988億円、C: 538億円) (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"> ・損失時間が削減。 ・現道における平均旅行速度が向上。 <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・北谷町役場から那覇新港へのアクセス性が向上。 <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・北谷町役場から県庁所在地(那覇市)へのアクセス性が向上。 <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・那覇空港からアメリカンビレッジへのアクセス性が向上 <p>⑤地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出量が削減 <p>⑥生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・NO2、SPM排出量が削減 <p>(今後の事後評価の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当該道路の整備により国道58号現道および周辺道路の渋滞が緩和し、損失時間が削減した。 ・那覇空港～アメリカンビレッジの所要時間短縮・定時性向上により、宜野湾コンベンションエリアの利用者の更なる増加や牧港補給地区跡地利用基本計画による新たな観光拠点への誘客にも期待される。 ・国道58号現道の道路の交通事故減少、安全性向上に寄与している。 ・以上のことから、今後の事後評価の必要性はないものと判断できる。 <p>(改善措置の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当該道路は、想定された効果が発現されているため当該事業としては改善の必要性はないが、いまだに現道の渋滞が著しく、事故が多いため当該事業と並行する浦添北道路Ⅱ期線を事業中である。 <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> <p>事業評価手法の見直しについては、整備目的の効果を確認していることから、見直しの必要性は無いと考える。今後同種事業の評価に際しては、ビッグデータ等を用いた詳細なデータを活用し、混雑緩和やアクセス性の向上などの「生活の質の向上」といった視点でのストック効果に留意した評価に努める。</p>	<p>対応なし</p>	<p>沖縄総合事務局 開発建設部 道路建設課 (課長 屋我 直樹)</p>
---	-------------	------------	--	-------------	---

<p>首都高速晴海線 (H13~H29) 首都高速道路株式会社</p>	<p>5年以内</p>	<p>554</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：554億円、工期：平成13年度～平成29年度 B/C：2.0 (B：1,850億円、C：942億円) (事業の効果の発現状況) ●円滑なモビリティの確保 ・沿線地区から羽田空港へのアクセス性の向上 ・高速バス(豊洲駅～羽田空港)の運行時間短縮及び利便性向上・定時性確保 ●災害への備え ・緊急輸送道路である主要地方道日比谷豊洲埠頭東雲町線及び支線(晴海通り・有明通り)・環二通りの代替路線となる ・首都高速道路9号深川線、11号台場線の代替路線となる ●個性ある地域の形成 ・東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会において、大会ルート(関係者輸送ルート)を構成し、選手村～競技会場間でのアクセス性・利便性向上に寄与し、世界的な大規模イベントの安全・円滑な運営を支援 ・豊洲出入口に隣接して東京都中央卸売市場豊洲市場が開業し、物流効率化に貢献 ※他16項目について効果の発現が見られる。 (事業実施による環境の変化) ・特になし (社会経済情勢の変化) ・特になし (今後の事後評価の必要性) ・特になし (改善措置の必要性) ・特になし (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・特になし</p>	<p>対応なし</p>	<p>首都高速道路株式会社 計画・環境部 計画調整課 (課長 水野 高幸)</p>
---	-------------	--	-------------	--

<p>近畿自動車道名古屋神戸線 高槻第一～神戸JCT</p>	<p>5年以内</p>	<p>7,117</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： 7,117億円、 工期：平成21年度～平成29年度 B/C：1.5 (B：14,585億円、C：9,734億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況) ・円滑なモビリティの確保 新幹線駅へのアクセス向上の状況 ・物流効率化の支援 農林水産業を主体とする地域から大都市圏への農林水産品の流通の利便性向上の状況 ・都市の再生 三大都市圏の環状道路が形成されたことによる効果の状況 他14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) 【大気質】 当該区間の整備により自動車からの二酸化炭素・窒素酸化物・粒子状物質の排出量が削減され、環境負荷低減に貢献 CO2：約3.4万トン/年削減 NO2：約-100トン/年削減 SPM：約10トン/年削減</p> <p>(社会経済情勢の変化) ・同路線の亀山JCT～草津田上IC間が平成20年2月に供用を開始。 ・第二京阪道路(枚方東～門真JCT)が平成22年3月に供用を開始。</p> <p>(今後の事後評価の必要性) 費用対効果分析の結果や現時点における利用状況、事業効果発現状況から、整備効果が得られており、本事業としては、今後の事後評価の必要性はないと判断される。</p> <p>(改善措置の必要性) 費用対効果分析の結果や現時点における利用状況、事業効果発現状況から、整備効果が得られており、本事業としては、改善措置の必要性はないと判断される。</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) 事後評価の結果、事業評価手法の見直しの必要性はないと判断される。</p>	<p>対応なし</p>	<p>西日本高速道路 (株) 計画設計課 (課長 和泉 直助)</p>
------------------------------------	-------------	--------------	--	-------------	---

【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)
仙台塩釜港仙台港区中野地区国際物流ターミナル整備事業 (H23～H29) 東北地方整備局	5年以内	178	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) ・全体事業費 平成27年再評価時:173億円→令和4年事後評価時:178億円 ・B/C 事後評価時 1.1 (B:304億円、C:266億円) (事業の効果の発現状況) ・海上輸送コストの削減 ・陸上輸送コストの削減 (事業実施による環境の変化) ・物流効率化による環境負荷の低減 (社会経済情勢等の変化) ・RORO船舶の大型化 (今後の事後評価の必要性) ・事業実施の効果が十分発現されているため、今後の事後評価の必要はない。 (改善措置の必要性) ・事業実施の効果が十分発現されているため、改善措置の必要はない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・本事業評価を踏まえ、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項目はない。	対応なし	東北地方整備局 港湾計画課 (課長 新田 邦彦)

<p>四日市港霞ヶ浦北 ふ頭地区国際海上 コンテナターミナル 整備事業 (H13～H30)</p> <p>中部地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>820</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"> ・全体事業費 820億円、工期 平成13年度～平成30年度 ・B/C 事後評価時 1.3 (B: 2,204億円、C: 1,660億円) <p>(事業の効果の発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ターミナルによる輸送コストの削減 ・臨港道路による輸送コストの削減、交通事故の削減 <p>(事業実施による環境の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業実施により他港を利用する非効率な輸送体系が解消された。 <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"> ・事業実施の効果が十分発現されているため、今後の事後評価の必要はない。 <p>(改善措置の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業実施の効果が十分発現されているため、改善措置の必要はない。 <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"> ・本事業評価を踏まえ、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項目はない。 	<p>対応なし</p>	<p>中部地方整備局 港湾計画課 (課長 渡邊 弘)</p>
--	-------------	------------	---	-------------	--

<p>田子の浦港中央地区国際物流ターミナル整備事業 (H17～H29)</p> <p>中部地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>171</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"> ・全体事業費 平成24年再評価時:166億円→令和3年事後評価時:171億円 ・整備期間 平成24年再評価時:平成17年度～平成28年度→令和4年事後評価:平成17年度～平成29年度 ・B/C 事後評価時 1.9 (B: 663億円、C: 351億円) <p>(事業の効果の発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ターミナル整備による輸送コスト削減 ・耐震強化岸壁の整備による緊急物資・一般貨物輸送コストの削減、施設被害の回避 <p>(事業実施による環境の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業実施により大型船の入港が可能となり、非効率化な輸送体系が解消された。 <p>(社会経済情勢の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・令和4年6月に鈴川エネルギーセンターが石炭専焼からバイオマス専焼発電に移行するため、石炭の取扱貨物量が減少し、木質ペレットの取扱が開始されている。 <p>(今後の事後評価の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業実施の効果が十分発現されているため、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"> ・事業実施の効果が十分発現されているため、改善措置の必要はない。 <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"> ・本事業評価を踏まえ、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項目はない。 	<p>対応なし</p>	<p>中部地方整備局 港湾計画課 (課長 渡邊 弘)</p>
--	-------------	------------	--	-------------	--

<p>三河港ふ頭再編改良事業 (H26～H29)</p> <p>中部地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>46</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"> ・全体事業費 平成25年新規評価時:50億円→令和4年事後評価時:46億円 ・B/C 事後評価時 1.8 (B:108億円、C:60億円) <p>(事業の効果の発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・陸上輸送距離の短縮による輸送コスト削減 ・沖待ち解消による滞船コスト削減 ・震災時における緊急物資の輸送コスト削減 ・震災時における完成自動車の輸送コスト削減 <p>(事業実施による環境の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業実施による環境の変化はない。 <p>(社会経済情勢等の変化)</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"> ・事業実施の効果が十分発現されているため、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"> ・事業実施の効果が十分発現されているため、改善措置の必要はない。 <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"> ・本事業評価を踏まえ、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項目はない。 	<p>対応なし</p>	<p>中部地方整備局 港湾計画課 (課長 渡邊 弘)</p>
---	-------------	-----------	--	-------------	--

<p>博多港須崎ふ頭地区国際物流ターミナル整備事業 (H16～H29)</p> <p>九州地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>249</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"> ・全体事業費 249億円、工期 平成16年度～平成29年度 ・B/C 1.5 (B: 706億円、C: 471億円) <p>(事業の効果の発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・陸上輸送コスト削減 ・海上輸送コスト削減 (船舶大型化) ・海上輸送コスト削減 (2施設寄り) <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"> ・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"> ・事業実施により「輸送の効率化」等について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"> ・博多港須崎ふ頭地区は、穀物の輸入拠点として大型穀物運搬船が入港しているが、近年隣接する中央ふ頭においても大型クルーズ船が多数入港するようになり、狭隘な港内を様々な大型船舶が輻輳する危険な状況であった。 ・新規採択時には想定されなかった、大型船舶の輻輳に対応するため、大型穀物運搬船が2施設寄りする航路泊地の浚渫を追加したことで、港内の船舶航行の円滑化が図られた。 ・港内の利用状況に応じて事業効果のさらなる向上を図るため、柔軟な事業調整を行うことが重要である。 ・現時点では、事業評価手法の見直し等の必要はない。 	<p>対応なし</p>	<p>九州地方整備局 港湾計画課 (課長 葉畑 竜志)</p>
--	-------------	------------	---	-------------	---

<p>那覇港浦添ふ頭地区臨港道路整備事業 (H17～R3)</p> <p>沖縄総合事務局</p>	<p>5年以内</p>	<p>208</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"> ・ 全体事業費 平成28年再評価時：212億円→令和4年事後評価時：208億円 ・ 整備期間 平成28年再評価時：平成17年度～平成29年度→令和4年事後評価：平成17年度～令和3年度 ・ B/C 事後評価時 2.7 (B：960億円、C：356億円) <p>(事業の効果の発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 輸送費用の削減 ・ 輸送時間費用の削減 ・ 事故損失額の削減 ・ 残存価値 <p>(事業実施による環境の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 渋滞緩和 (現道の交通量減少、現道の損失時間の減少) ・ 物流、経済活動の支援 (所要時間の短縮) ・ 事故の減少 <p>(社会経済情勢の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 沿線地域人口、自動車保有台数の増加 ・ 那覇港の取扱貨物量の増加 ・ 那覇港へのクルーズ船寄港隻数と乗船客数の増加 ・ 那覇港周辺における物流センター等の立地 <p>(今後の事後評価の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 事業実施の効果が十分発現されているため、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"> ・ 事業実施の効果が十分発現されているため、改善措置の必要はない。 <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"> ・ 本事業評価を踏まえ、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項目はない。 	<p>対応なし</p>	<p>沖縄総合事務局 港湾計画課 (課長 西田 知洋)</p>
--	-------------	------------	---	-------------	---

【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)
帯広第2地方 合同庁舎 (H21～R1) 北海道開発局	5年以内	40	<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、敷地、庁舎が適切に活用されていることから事業採択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。 ・地域性、景観性、環境保全性、ユニバーサルデザイン、木材利用促進及び防災性について、充実した取り組みがなされており、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。 ・既存庁舎の耐震性能不足を解消し、防災機能を備えた施設整備であることが確認できる。 ・近隣の再開発事業との連携を図り、帯広市中心市街地活性化基本計画に対応出来ている。 <p>以上のことから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く考えられる。 <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"> ・事業の効果は十分に発現していることから、改善措置の必要性はない。 <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現時点で見直しの必要性は見られない。 	対応なし	北海道開発局 営繕部 営繕計画課 (課長 竹村 光司)

<p>海上保安大学校国際交流センター (H30～H31)</p> <p>中国地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>9.0</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"> ・当初の事業計画に沿った整備がなされ、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"> ・地域性、環境保全性、木材利用推進、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。 ・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>(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。 <p>(社会経済情勢の変化)</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される。 <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。 	<p>対応なし</p>	<p>中国地方整備局 営繕部 技術・評価課 (課長 吉田 和隆)</p>
<p>阿南税務署 (H27～H31)</p> <p>四国地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>5.7</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"> ・当初の事業計画に沿った整備がなされ、また庁舎が適切に活用されていることから、事業採択の時点から特段の要因の変化はないと考えられる。 <p>(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出来る。 ・地域性、景観性、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出来る。 ・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>(事業実施による環境の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・環境負荷低減の取組や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される。 <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。 	<p>対応なし</p>	<p>四国地方整備局 営繕部 技術・評価課 (課長 山崎 健一)</p>