

【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 甲 府 山梨道路Ⅱ期 (H20～H29) 山梨県	5年以内	140	<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 140億円、工期 平成20年度～平成29年度            B/C 1.1 (B: 237億円、C: 207億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況)            ①生活圏中心都市・拠点機能へのアクセス向上            ・現道の混雑時旅行速度が26.9km/hから36.1km/hに向上。            ・バイパスの混雑時旅行速度は57.3km/hとなり、大幅なアクセス向上を実現。            ②災害に強い道路の確保            ・バイパスが緊急輸送道路に追加指定されたことで機能強化を実現。            ③走行安全性の確保、緊急時の避難。救助活動の確保            ・現道の死傷事故率が315件/億台kmから96.8件/億台kmに減少。</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)            ・現道の交通量が14,068台/12時間から5,911台/12時間に減少。            ・バイパスの交通量は10,155台/12時間となり、現道・バイパス合計の交通量で考えると約2,000台/12時間増加していることから、他路線からの利用の転換が考えられる。</p> <p>(今後の事後評価の必要性)            ・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。</p> <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)            ・事業評価の結果、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。</p>	対応なし	山梨県 道路整備課 (課長 立川 学)

<p>地域高規格道路 (鳥取豊岡宮津道路) 一般国道178号 浜坂道路 (H20～H29) 兵庫県</p>	<p>5年以内</p>	<p>378</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 396億円、工期 平成20年度～平成29年度 B/C 1.4 (B: 675億円、C: 497億円) (事業の効果の発現状況) ①移動時間の短縮・走行性の向上 ・幅員狭小区間や線形不良区間の回避が可能となり、浜坂～余部間の走行時間が約6分短縮した ・地域住民及び観光施設利用者ともに「時間」に関する効果を実感した割合が高い ②防災機能の向上 ・異常気象時通行規制区間の回避が可能となり、異常気象時における道路ネットワークが確保できた →旧国道178号では、地滑りにより通行止めが発生しているが、地域間交通に支障は生じていない ③救急搬送時間の短縮 ・公立豊岡病院が運用するドクターカーと救急車が、特定の地点で合流して患者の引き渡しを行う「ドッキング」までの時間が短縮され、医師や看護師による救命措置の迅速化が図られている ・平成30年7月豪雨の際、兵庫県但馬地域では複数の県道で規制雨量に達するなどして通行止めが発生したが、緊急車両の通行路が確保でき「いのちの道」としての役割を果たすことができた ④交通事故の減少 ・旧国道178号の自動車交通量が約8割減少したため、浜坂道路周辺地域における交通事故件数が31件から17件に減少しており、地域の交通安全性の向上が図られている ⑤観光の活性化 ・浜坂道路周辺の観光施設の入込客数は、浜坂道路の整備時から新型コロナウイルス感染症拡大前までは増加傾向にあり、観光客から見た整備に対する満足度も高い ⑥地域間の交流拡大 ・浜坂道路の供用を見据え、平成27年度に新温泉町、香美町及び鳥取県岩美町の3町で図書館の「相互利用」に関する協定が締結された ・新温泉町立加藤文太郎記念図書館の貸出冊数は、浜坂道路の開通により大幅に増加した (事業実施による環境の変化) ・浜坂道路の整備によって通過交通が転換し、旧道区間の交通量が減少したため、旧道沿線の地区における騒音の軽減や、CO2排出量の削減及び大気質の改善に繋がっていると考えられる。 (社会経済情勢の変化) ・山陰近畿自動車道約120kmのうち、鳥取県内は10.1km、兵庫県内は23.2km、京都府内は10.5km合計で総延長の約37%にあたる43.8kmが供用している。現在、鳥取県内は岩美道路の3.8km、兵庫県内は浜坂道路Ⅱ期と竹野道路を併せて12.5km、京都府内は大宮峰山道路の5.0km、合計で総延長の約18%にあたる21.3kmが事業中である。上記のほか、国土交通省が事業を進めている北近畿豊岡自動車道は、豊岡道路が令和6年秋に開通予定と公表されるなど、浜坂道路周辺を取り巻く環境は刻々と変化している。 (今後の事後評価の必要性) ・投資効果が確認されており、今後の事業評価及び改善措置の必要性がないと判断される。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・本事業においては「新温泉町山陰近畿自動車道整備推進協議会」等において意見交換を行い、地域住民の意見を踏まえながら、ルート検討やIC配置など計画策定を行った。現在事業中の「浜坂道路Ⅱ期」などの整備に際しても、地元住民との対話を大切に事業の進捗を図っている。</p>	<p>対応なし</p>	<p>兵庫県 土木部 道路街路課 (課長 田中 秀典)</p>
---	-------------	------------	--	-------------	---

<p>地域高規格道路 (島原道路) 一般国道251号 吾妻愛野バイパス (H23~H29) 長崎県</p>	<p>5年以内</p>	<p>71</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 71億円、工期 平成23年度~平成29年度 B/C 1.3 (B:118億円、C:90億円) (事業の効果の発現状況) ①所要時間の短縮により、島原半島地域から九州横断自動車道(諫早IC)、長崎空港、諫早駅(新幹線駅)、国立長崎医療センター(三次医療施設)へのアクセス向上が見込まれる。 ②生鮮野菜をいち早く消費地に届けることが可能となり、地域の基幹産業である農業の発展を支援している。 ③沿線企業における資材等の輸送時間の短縮や輸送経費の節減など、物流効率化を支援している。</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) ・島原道路の一部である「有明瑞穂バイパス」が令和2年度に新規事業化している。 ・「諫早インター工区」が令和元年度に、「長野~栗面工区」が令和4年5月21日に供用している。</p> <p>(今後の事後評価の必要性) ・吾妻愛野バイパスの整備により、「所要時間の短縮」、「広域ネットワークの形成」など、一定の効果が得られており、「地域産業活動の支援」、「緊急医療体制の強化支援」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。</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) ・また、吾妻愛野バイパスは、地元住民や農業関係者に当該事業への理解を深めていただくことで、円滑に工事を進め事業を完了することが出来た。今後も同種事業において、計画段階から地元説明を行い、合意形成を図ることが重要と考える。</p>	<p>対応なし</p>	<p>長崎県 土木部 道路建設課 (課長 大我 正隆)</p>
<p>高規格ICアクセス 主要地方道 宇都 宮向田線 大塚 (H18~H30) 栃木県</p>	<p>5年以内</p>	<p>32</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:32億円、工期:平成18年度~平成30年度 B/C:- (B:-、C:-) (事業の効果の発現状況) ①交通渋滞の緩和 ・主要交差点における最大渋滞長が約4割減少 ・交通量が約12%増加 ・東進車線の混雑時旅行速度が10.4km/h向上 ②安全・安心な通行の確保 ・構造令を満足していない走行危険箇所が解消 ・整備後4年間の平均交通事故発生件数が整備前4年間と比べて約1.5件/年減少 ③鬼怒川左岸地域の産業支援 ・通過時間が約4割短縮 ・鬼怒川左岸地域2工業団地(芳賀工業団地、芳賀・高根沢工業団地)の製品出荷額が約2倍に増加</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) ・令和元年5月高規格道路常総・宇都宮東部連絡道路 国道408号 宇都宮高根沢バイパスが暫定2車線で供用開始 (今後の事後評価の必要性) ・投資効果が確認されており、今後の事業評価及び改善措置の必要性がないと判断される。</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) ・特になし。</p>	<p>対応なし</p>	<p>栃木県 道路整備課 (課長 横尾 元央)</p>

<p>高規格ICアクセス 主要地方道 岐阜関ヶ原線 丈六道 (H10～R1)</p> <p>岐阜県</p>	<p>5年以内</p>	<p>51</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 51億円、工期 平成10年度～令和元年度</li> <li>・B/C 2.5 (B: 182億円、C: 73億円)</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>・現道等の年間渋滞損失削減率(約7割削減)</li> <li>・現道又は並行区間等における踏切道の除却</li> </ul> <p>②安全な生活環境の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置されたことによる安全性向上</li> </ul> <p>③災害の備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・第二次緊急輸送道路に位置づけ</li> </ul> <p>④地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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(0.6千t-CO2/年)</li> </ul> <p>⑤生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現道等における自動車からのNO2排出削減率(約1割削減)</li> <li>・現道等における自動車からのSPM排出削減率(約1割削減)</li> </ul> <p>⑥他のプロジェクトとの関係</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・道路の整備に関するプログラム又は都市計画道路整備プログラムに位置付けられている(県土1700km骨格幹線ネットワーク構想の主要骨格補完ネットワーク道路に位置づけ)</li> <li>・関連する大規模道路事業との一体的整備の必要性または一体的整備による効果(東海環状自動車道)</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>・本事業と同時期である令和元年12月に東海環状自動車道大野神戸IC～大垣西ICが開通した。</li> <li>・東海環状自動車道養老IC～大安IC、山県IC～大野神戸ICが整備中である。</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>・投資効果が確認されており、今後の事業評価及び改善措置の必要性がないと判断される。</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>・事業の評価、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ないと考える。</li> </ul>	<p>対応なし</p>	<p>岐阜県 県土整備部 道路建設課 (課長 青木 隆裕)</p>
---	-------------	-----------	--	-------------	---

<p>重要物流道路 主要地方道 岡山 玉野線 (H30~R2)  岡山県岡山市</p>	<p>5年以内</p>	<p>4</p>	<p>(費用対効果分析の算定の基礎となった要因の変化)  ・全体事業費4億円 工期 平成30年度~令和2年度  ・B/C 4.6 (B: 24億円、C: 5億円)  (事業の効果の発現状況)  ① 円滑なモビリティの確保  ・(仮称)海岸通二丁目交差点東流入部の渋滞緩和(最大渋滞長 整備前: 730m⇒整備後: 50m)  ② 物流効率化の支援  ・重要港湾岡山港へのアクセス向上  ③ 国土・地域ネットワークの構築  ・地域高規格道路「岡山環状道路」の一部を形成  ④ 災害への備え  ・岡山県緊急輸送道路ネットワーク計画における第2次緊急輸送道路として位置づけ  (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)  ・地域高規格道路岡山環状道路の一部である(市)藤田浦安南町線がR4. 4に供用、岡山環状南道路がR6年度開通予定であり、当該区間についても交通量の増加が見込まれる。  ・事業箇所南の工業地域に大手スーパーの生産拠点(食品加工)が令和4年9月に完成。  (今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性)  ・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措置を行う必要性及び今後改めて事業評価を実施する必要性はないと判断される。  (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直し等の必要性)  ・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。</p>	<p>対応なし</p>	<p>岡山市 都市整備局 道路部 道路計画課 (課長 深井 真介)</p>
---	-------------	----------	---	-------------	---

<p>地域高規格道路 高松環状道路 主要地方道 円座 香南線（中間工 区） （H11～H29）  香川県</p>	<p>5年以内</p>	<p>157</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 157億円、工期 平成11年度～平成29年度 B/C 2.0（B：545億円、C：278億円） （事業の効果の発現状況） ① 高松自動車道から高松空港へのアクセス性の向上 ・高松自動車道高松西ICから高松空港への所要時間が約7分短縮 ・高松自動車道高松西ICから高松空港への所要時間における混雑時と非混雑時の差が1.4分減少し定時性が向上 ② 道路交通の円滑化や安全性の向上 ・主要渋滞箇所である西永井交差点の混雑時旅行速度が最大約3km/h上昇 ・国道32号との交差点（新西山崎交差点）における交通事故は、整備前と比べて約4割減少 ③ 緊急輸送道路の確保 ・救助・輸送等を行う拠点となる高松空港と高松自動車道との経路が確保（第2次輸送確保路線に指定） ・第1次輸送確保路線（国道193号）とダブルネットワークを形成し、代替性・多重性を確保 （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） ・香川県は、観光圏整備法に基づき、全県を観光圏の圏域とする「香川せとうちアート観光圏」に認定されている。（認定期間令和2年度～令和6年度） ・新型コロナウイルス感染症流行前において、高松空港の乗降客数が増加傾向であるとともに、インバウンドの増加が顕著であり、香川県を訪れる外国人の約半数は高松空港を利用している。 ・高松空港では、新型コロナウイルス感染症の影響により運休していた国際線について、令和4年11月にソウル便が運航を再開するとともに、令和5年1月に台北便が運航を再開することとなっている。 ・香川県では、新型コロナウイルス感染症の影響により落ち込んだ旅行需要を早期に回復させるために、国内外の観光客の誘致を進め、地域経済を活性化していくこととしている。 （今後の事後評価の必要性） ・県道円座香南線（中間工区）の供用により、高松自動車道～高松空港間のアクセス性の向上や道路交通の円滑化、緊急輸送道路の確保などの効果の発現が確認されており、今後の事業評価及び改善措置の必要はない。 （同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性） ・同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要はない。</p>	<p>対応なし</p>	<p>香川県 道路課 （課長 奥村 武）</p>
<p>地域高規格道路 （都城志布志道 路） 一般県道 飯野松 山都城線 梅北工 区 （H23～H29）  宮崎県</p>	<p>5年以内</p>	<p>62</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 62億円、工期 平成23年度～平成29年度 B/C 2.5（B：207億円、C：84億円） （事業の効果の発現状況） ① アンケート調査の結果、道路整備が「必要であった」、「どちらかと言えば必要であった」との意見が8割以上であった。 ・時間短縮 ・混雑地区の回避 ・安全性の向上（現道含む） ② アンケート調査の結果、通行の利便性が「良くなった」、「やや良くなった」との意見が9割以上あった。 ・時間短縮 ・現道の大型車が減少。 （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） ・令和3年3月に金御岳工区が開通したことにより東九州道（志布志IC）まで供用。 ・平成27年4月に都城市郡医師会病院が都城ICから至近の位置に移転・開院。 （今後の事後評価の必要性） ・投資効果が確認されており、改善措置の必要性はないと判断される。 （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） ・特になし</p>	<p>対応なし</p>	<p>宮崎県 道路建設課 （課長 加行 孝）</p>

<p>地域高規格道路 (大分中央幹線道路) 都市計画道路 庄 の原佐野線 (元町・下郡工 区)  大分県</p>	<p>5年以内</p>	<p>145</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 145億円、工期 平成20年度～平成29年度 B/C 2.1 (B: 410億円、C: 199億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況) ①慢性的な交通渋滞の緩和 ・交通の転換により、平行路線である県道大分臼杵線錦町2丁目交差点における渋滞が解消 (朝の通勤時間帯における渋滞長: 開通前 800m → 開通後 0m) ②地域連携・大分市の拠点性の向上 ・大分米良ICと市内中心部のアクセス性が向上し、大分県南域や宮崎県等との交流人口の増加に寄与 (大分米良IC～市内中心部の所要時間: 開通前 24分 → 開通後 21分 約3分短縮) ③産業競争力強化に寄与 ・大分市臨海部と大分ICのアクセス性が向上し、産業競争力強化を促進 (臨海部～市内中心部の所要時間: 開通前 35分 → 開通後 30分 約5分短縮) ④医療施設へのアクセス性向上 ・東部地区から救急医療施設への搬送に貢献し、暮らしを支える道路の機能を拡充 (下郡地区～県立病院の所要時間: 開通前 18分 → 開通後 14分 約4分短縮)</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) ・平成29年度 都市計画道路 庄の原佐野線 (下郡工区) 事業着手</p> <p>(今後の事後評価の必要性) ・投資効果が確認されており、今後の事業評価及び改善措置の必要性がないと判断される。</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) ・特になし。</p>	<p>対応なし</p>	<p>大分県 土木建築部 都市・まちづくり推 進課 (課長 樋口 邦彦)</p>
--	-------------	------------	---	-------------	--

【市街地整備事業】

(国際競争拠点都市整備事業)

(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)
<p>&lt;羽田空港南・川崎殿町・大師河原地域&gt; 補助線街路第333号線及び環状8号線、3・4・29号殿町羽田空港線 (H29～R3)  川崎市</p>	<p>5年以内</p>	<p>294</p>	<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：267億円(災害復旧費27億円を除外)、事業期間：平成29年度～令和3年度 B/C：1.2 (B：387億円、C：317億円) (事業の効果の発現状況) ・国際競争力の強化(国際空港等へのアクセス強化)     キングスカイフロントと羽田空港間の走行距離の短縮 一般道6km・高速12km⇒3km     走行時間の短縮 一般道17分・高速14分⇒5分 ・防災機能の向上(地域の安全性向上)     羽田空港～周辺地域間を橋りょうで結ぶ経路の数 2⇒3 ・都市環境の改善(周辺交通の円滑化)     産業道路(大師橋)の交通量 254百台/12h⇒183百台/12h     混雑度 1.34⇒0.96     大型車混入率 35%⇒30%</p> <p>(事業実施による環境の変化) ・生態系への影響について、工事完了後に取りまとめられた総合評価書において、事業完了段階では「工事による影響はほとんどなかった」という評価となった。 (社会経済情勢の変化) ・事業費の変化の主な要因とし、工事費で入札差金が生じたこと、物価上昇によるインフレスライドなどが挙げられる。 (今後の事後評価の必要性)     新規事業採択時に想定していた整備効果の発現が確認されていることから、今後の事後評価の必要性は特になしと判断。 (改善措置の必要性)     新規事業採択時に想定していた整備効果の発現が確認されており、生態系についても事業完了段階で工事による影響はほとんどなかったことから、改善措置の必要性は特になしと判断。 (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)     企業活動の誘発などについては、外部要因が与える影響も大きく、国際競争力に与える影響を数値化することが難しいことや各企業の協力が必要となることなど、定量的な評価が非常に難しい項目であることから、効果検証について、更なる検討が必要。</p>	<p>対応なし</p>	<p>川崎市臨海部国際戦略本部 拠点整備推進部 (担当課長 柴次郎)</p>



(国際競争業務継続拠点整備事業)  
(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)
国際競争業務継続 拠点整備事業（丸 の内三丁目他地 区） （H27～R3）  東京都心・臨海地 域都市再生緊急整 備協議会	5年以内	99	（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：99億円、工期：平成27年度～令和3年度 B/C：4.8（B：557億円、C：117億円） （事業の効果の発現状況） ・エネルギー供給先の企業のBCP活動支援や地域の安全・安心の向上を図るとともに、熱の有効活用により環境負荷を低減し、首都東京の国際競争力の強化を促進。 （事業実施による環境の変化） ・地区のCO2排出量を削減し環境負荷低減を図るとともに、地区の防災対応に貢献。 （社会経済情勢の変化） ・周辺ビルの建替に合わせて整備した洞道と接続することで、エネルギー供給網が拡張し地区の防災機能や環境負荷低減が更に向上。 （今後の事後評価の必要性） ・改善措置が不要であること及び費用便益分析の結果から、事業の効果は発現しており、今後の事後評価は不要と考える。 （改善措置の必要性） ・防災機能向上や環境負荷低減といった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。 （同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性） ・特になし。	対応なし	東京都心・臨海地域 都市再生緊急整備協 議会 代表者 三菱地所株 式会社 （ユニット・ター 北原 諭、 鈴木崇正）  東京都心・臨海地域 都市再生緊急整備協 議会 代表者 丸の内熱供 給株式会社 （部長 秋元正二郎 課長 森村平）

<p>国際競争業務継続拠点整備事業（日本橋室町三丁目地区） （H28～H30）</p> <p>東京都心・臨海地域都市再生緊急整備協議会</p>	<p>5年以内</p>	<p>169</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：169億円、工期：平成28年度～平成30年度 B/C：8.0（B：1523億円、C：190億円）</p> <p>（事業の効果の発現状況） ・経済の中心地において、必要不可欠なエネルギーインフラのレジリエンス向上をし、災害に強いエネルギー供給体制の構築することにより国土強靱化を図り、国際競争力を一層強化。</p> <p>（事業実施による環境の変化） ・当該地区における防災機能の向上ニーズが高まっている。</p> <p>（社会経済情勢の変化） ・近傍エリアへの面的エネルギー供給の拡大が予定されており、地域のエネルギー利用効率化の推進や防災性向上が図られる。</p> <p>（今後の事後評価の必要性） ・改善措置が不要であること及び費用便益分析の結果から、事業の効果は発現しており、今後の事後評価は不要と考える。</p> <p>（改善措置の必要性） ・防災機能向上や環境負荷低減といった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。</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） ・災害時、ピークに対して50%のエネルギー供給が可能であるため、供給対象建物から一時滞在施設への人員流入がないことから、供給対象建物の「みなし一時滞在施設」としての効果の評価について検討が必要。</p> <p>・電力不足が常態化している現在、レジリエンスの観点からコージェネレーションシステムによる発電量の評価について検討が必要。</p>	<p>対応なし</p>	<p>東京都心・臨海地域都市再生緊急整備協議会 代表者 三井不動産TGスマートエナジー株式会社 （副部長 長村 政夫）</p>
---	-------------	---	-------------	---

【都市・幹線鉄道整備事業】

(幹線鉄道等活性化事業(形成計画事業))

(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)																		
あいの風とやま鉄道線新駅設置事業 (H27～H29)  あいの風とやま鉄道株式会社	5年以内	6.2	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)</p> <table border="0"> <tr> <td>事業費</td> <td>想定値(新規採択時)</td> <td>6.3億円</td> </tr> <tr> <td></td> <td>実績値</td> <td>6.2億円</td> </tr> <tr> <td>工期</td> <td>想定値(新規採択時)</td> <td>3年</td> </tr> <tr> <td></td> <td>実績値</td> <td>3年</td> </tr> <tr> <td>利用者数</td> <td>想定値(新規採択時)</td> <td>1,560人/日</td> </tr> <tr> <td></td> <td>実績値(令和3年度)</td> <td>897人/日</td> </tr> </table> <p>(事業の効果の発現状況)</p> <p>■利用者、供給者及び社会全体への効果・影響</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・新駅への利用転換により、駅までの移動時間が短縮され、公共交通の利便性が向上した。</li> <li>・新駅設置により駅周辺の宅地開発や道路整備が進み、駅周辺の人口増加に寄与するとともに、あいの風とやま鉄道線の利用促進及び活性化が図られた。</li> </ul> <p>■費用便益分析</p> <p>費用便益比B/C 1.2 (便益 9.9億円 費用 8.6億円)</p> <p>(改善措置の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・新駅開業後から利用者数は増加傾向にあり、新型コロナの影響により、当社線全体では利用者数が大幅に減少する中でも、新駅における利用者数の減少幅は全駅の中で最も小さく、また、令和3年度には新駅のみがコロナ前の令和元年度より利用者数が増加しており、事業効果が発現されていると認められることから、特段の改善措置の必要性はないと考える。</li> </ul> <p>(今後の事後評価の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・費用便益分析の結果から事業の効果は発現しており、今後の事後評価は不要と考える。</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>・特になし。</li> </ul>	事業費	想定値(新規採択時)	6.3億円		実績値	6.2億円	工期	想定値(新規採択時)	3年		実績値	3年	利用者数	想定値(新規採択時)	1,560人/日		実績値(令和3年度)	897人/日	対応なし	鉄道局 鉄道事業課 (課長 田口芳郎)
事業費	想定値(新規採択時)	6.3億円																					
	実績値	6.2億円																					
工期	想定値(新規採択時)	3年																					
	実績値	3年																					
利用者数	想定値(新規採択時)	1,560人/日																					
	実績値(令和3年度)	897人/日																					

<p>伊賀鉄道伊賀線新 駅整備事業 (H29)</p> <p>伊賀市地域公共交 通活性化再生協議 会</p>	<p>5年以内</p>	<p>1.8</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：1.8億円、工期：平成29年度 B/C：1.2 (B：2.2億円、C：1.8億円) (事業の効果の発現状況) ・周辺住民の通勤・通学のための利便性が向上した。 ・周辺の大型商業施設・医療機関・公共施設へのアクセス性が向上した。 ・車から鉄道への利用転換が限定的に留まっている。 (事業実施による環境の変化) ・周辺の大型商業施設・医療機関・公共施設の最寄り駅が出来たことにより周辺地域の 賑わい創出に寄与した。 (社会経済情勢の変化) ・コロナ禍に伴う影響で利用者数が大幅に減少した。 (改善措置の必要性) ・周辺施設へのアクセス利便性の向上により一定の事業効果が認められた。 (今後の事後評価の必要性) ・新たな広域拠点の形成を達成できたため今後の事後評価は不要。 (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>鉄道局 鉄道事業課 (課長 田口芳郎)</p>
--	-------------	------------	---	-------------	------------------------------------

(鉄道駅総合改善事業)  
(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)
甲子園駅総合改善事業 (H23～H29) 神戸高速鉄道株式会社	5年以内	54	<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): 54億円            想定値(再評価時): 54億円            実績値: 54億円</p> <p>工期 想定値(新規採択時): 5年9カ月            想定値(再評価時): 5年9カ月            実績値: 6年3カ月</p> <p>B/C 想定値(新規採択時): 2.7 (B: 124億円、C: 47億円)            想定値(再評価時): 1.7 (B: 103億円、C: 59億円)            実績値(事後評価時): 0.9<sup>*</sup> (B: 67億円、C: 75億円)</p> <p>※新型コロナウイルス感染拡大等による需要減がR5年度以降も継続する想定での結果。なお、R5年度以降の利用者数がコロナ禍前の水準まで回復すると想定した場合のB/Cは1.5(参考値)となる。</p> <p>(事業の効果の発現状況)</p> <p>■利用者・社会全体への効果・影響</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・プラットフォームの拡幅により転落の危険性が大幅に改善。</li> <li>・プロ野球終了後において、駅利用者のプラットフォーム到達までの待ち時間が短縮。</li> <li>・コンコースの拡張および改築並びにプラットフォーム拡幅により、駅構内の混雑が緩和。</li> <li>・駅周辺の混雑緩和により、地域住民の生活環境が改善し、周辺交通状態の混雑が緩和 等。</li> </ul> <p>(事業実施による環境の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・プラットフォームを覆う大屋根の設置及び周辺事業による無電柱化により景観が向上。</li> </ul> <p>(社会経済情勢の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・新型コロナウイルス感染拡大等の影響により、R4年度の乗降人員は再評価時(H28年度)から約17%減少。</li> </ul> <p>(改善措置の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・本事業により、駅の安全性、利便性の向上、交通結節機能の強化という当初計画時の目的が達成されている。また、利用者・社会全体への効果・影響等の観点から鉄道利用者に対して十分な事業効果が発揮されていると判断ができることから、改善措置は不要であると考え。</li> </ul> <p>(今後の事後評価の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業効果が十分に発揮されていると判断でき、改善措置が不要であることから、今後の事後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>・今回の事業評価はマニュアルに則り、バリアフリー化やまちづくりへの寄与といった事業効果は定性的な評価としたが、これらの効果を適切に加味できる評価手法の設定が課題と考える。また、コロナ禍などの社会情勢の変化を、事業評価時にどのように取り扱うべきかについての指針が必要であると考え。</li> </ul>	対応なし	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 角野浩之)