令和5年度に実施した完了後の事後評価結果一覧 -直轄事業等-

【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)
<p>旭川直轄河川改修事業(旭川放水路) (S45~H30)</p> <p>中国地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>903</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：903億円、工期：昭和45年度～平成30年度 B/C：4.7 (B：24,667億円、C：5,215億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・旭川放水路(百間川)により、平成30年7月豪雨では、旭川本川(9.4k)地点において、約15cmの水位低減効果があった。 ・平成30年7月豪雨で初めて洪水操作(最大放流量約1,500m³/s)を行ったことで最大約25cm水位が低下したと推定される。 <p>(事業実施による環境の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業実施後も「河川水辺の国勢調査」等の環境モニタリングを継続的に実施しており、多様な動植物の生育・生息環境は保たれている。 <p>(社会経済情勢の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・百間川周辺(岡山市)の人口は、事業実施前後で概ね横ばいである。一方で、百間川の沿川では、平成9年と令和3年を比べ、市街化が進んでいる。 ※岡山市は平成21年4月に政令指定都市に移行。 ・旭川放水路(百間川)は、スポーツ、お花見や地域のイベントなど、市民の憩いの場として活用されている。 <p>(今後の事後評価の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・近年発生した洪水に対する百間川の運用実績や平成30年7月豪雨で水位が低下するなど、事業目的に見合った事業効果の発現が確認されている。また、世帯数・人口・従業員数等は横ばい傾向にあり、近年の局地化、集中化、激甚化する雨の降り方を踏まえると当該事業の重要性は高く、生物の生育・生息環境も保全されており、今後の事後評価の必要性はないものとする。 ・なお、本事業で整備した河川や河川管理施設等の変状や、生物の生育・生息環境等の環境についてもモニタリングし、適切に管理・対応していく。 <p>(改善措置の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・近年発生した洪水に対する旭川放水路事業の効果の発現が確認できることから、改善措置の必要性はないと考える。 <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業評価手法の見直しの必要性はないが、今後、同様な事業にあたっては、広大な河川空間の有効利用について、計画段階より関係自治体等と連携強化に努めることで、よりよい河川整備に資するものとする。 	<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>

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)
仁淀川床上浸水対策特別緊急事業 (宇治川) (H27～H30) 四国地方整備局	5年以内	19	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 全体事業費：19億円、工期：平成27年度～平成30年度 B/C：1.7 (B：46億円、C：27億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況) ・運用開始以降、効果の発現について明確に確認できるような規模の出水は発生していないものの、排水機場の増強により、年超過確率1/10規模降雨において想定される床上浸水被害143戸が解消される。また、平成26年8月台風12号実績と同規模の降雨により想定される床上浸水被害142戸に対しては、連携して行う高知県の「支川天神ヶ谷川河川改修」、いの町の「都市下水道施設の整備」、「下水ポンプの増強」等の効果を合わせることで解消される。</p> <p>(事業実施による環境の変化) ・排水機場の増強に伴う自然環境への影響は特に認められない。</p> <p>(社会経済情勢の変化) ・氾濫域内のいの町の世帯数は、昭和35年度から平成12年度までは増加傾向、近年はやや減少傾向である。 ・宇治川の中上流部の枝川地区は、高知市の中心市街地まで車で20分程度の距離に位置しており、昭和40年以降に宅地開発が行われ、宅地化が進行している。</p> <p>(今後の事後評価の必要性) ・運用開始以降、効果の発現について明確に確認できるような規模の出水は発生していないものの、事業は予定どおり完了し、令和元年台風第18号で稼働しており、以後も適切に維持管理されている。また、シミュレーション結果(計画規模)から今後の効果発現が期待されることから、再度の事後評価の必要性はない。 ・ただし、今後とも増設ポンプ稼働時は、事業の効果を検証していくこととする。</p> <p>(改善措置の必要性) ・「宇治川総合内水対策計画」に基づき、適切に事業が実施されており、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。</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。</p>	対応なし	四国地方整備局 河川部 河川計画課 (課長 本山 健士)

【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)
サンルダム建設事業 (S63~H30) 北海道開発局	5年以内	588	<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：昭和63年度～平成30年度 B/C：2.7 (B：3,404億円、C：1,279億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況) ・防災操作実績：サンルダムでは、令和元年の管理開始からの4年間で2回の防災操作を行った。令和3年10月21日洪水では、最大120m³/sの洪水調節を行い、真勲別地点において洪水時の水位を約0.4m低減し、水防団待機水位以下に抑制し、水防活動の軽減に貢献した。 ・流水の正常な機能の維持：サンルダム下流の既得用水に対する補給等の流水の正常な機能の維持と増進を図っている。管理開始以降では一時期、正常流量を下回る期間があったものの、渇水傾向にあった令和3年には取水制限を回避する等の一定の効果が確認された。 ・水道用水：サンルダムは名寄市及び下川町に対して水道用水の補給を可能としている。 ・発電：サンル発電所は平均的な一般家庭の約1,570世帯分の年間消費電力量に相当する年間約5,840MWhの発電を行っており、貴重な純国産エネルギーの供給源となっている。</p> <p>(事業実施による環境の変化) ・水質の状況：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。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。 ・生物の状況：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。保全対象種の生育環境の保全のために活用している造成池については、今後は、低木林が生長し高木林に遷移が進行すると考えられる。サンルダムの魚道関連施設については、魚道施設全体が完成した状態で、スモルト降下及びサクラマス遡上が確認されたことから、サンルダム魚道施設の降下・遡上対策として機能の有効性を確認している。今後もモニタリング調査を継続し、その結果を踏まえて、必要に応じた順応的対応を行っていく。</p> <p>(社会経済情勢等の変化) ・ダム周辺地域の下川町・名寄市の人口は、昭和35年をピークに減少を続けているが、資産(家屋・農作物)に関わる世帯数や水田、畑面積は概ね横ばい傾向または、やや減少傾向にあるものの大きな変化はない。観光入込客数は、新型コロナウイルス感染症の拡大の影響により、一時的に減少傾向がみられたが、令和4年度は新型コロナウイルス対策の行動制限緩和等に伴い回復傾向にある。 ・下川町では「サンルダム周辺整備計画」が策定され、ダムや周辺地域資源を生かした観光の推進や産業の振興等に取り組みされている。</p> <p>(今後の事後評価の必要性) ・ダムの目的とする効果を発現しているものと判断され、今後の再事後評価の必要性はない。 (改善措置の必要性) ・現時点では、サンルダム建設事業に対する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) ・見直しの必要性はない。</p>	対応なし	北海道開発局 建設部 河川管理課 (課長 齋藤 大作)

事業名 (事業実施期間) 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
鹿野川ダム改造事業 (H18～R1) 四国地方整備局	5年以内	489	<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：489億円、工期：平成18年度～令和元年度 B/C：1.5 (B：1,362億円、C：905億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況) ・令和5年7月の梅雨前線に伴う大雨で鹿野川ダムに約1,488m³/sの流入量を記録したが、鹿野川ダム改造事業前の同規模流入量となる平成23年9月の約1,440m³/sと比較すると、鹿野川ダム改造事業及び河道改修進捗の効果により、外水を主な原因とする家屋浸水を回避(96戸→0戸)した。</p> <p>(事業実施による環境の変化) ・改造事業による自然環境への影響は特に認められない。</p> <p>(社会経済情勢の変化) ・鹿野川ダム水源地域の人口は減少傾向であるが、世帯数は横ばいとなっている。 ・イベントはダム管理者、大洲市役所、地元住民等がそれぞれ主体となり、地域とダムが一体となった活動が継続して行われている。</p> <p>(今後の事後評価の必要性) ・鹿野川ダム改造事業は、事業の効果が発現しており、地域の社会情勢、改造事業の実施による自然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。</p> <p>(改善措置の必要性) ・鹿野川ダム改造事業は、現時点において事業の効果は発現されており、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。</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必要性) ・鹿野川ダム改造事業の事後評価の結果より、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る。</p>	対応なし	四国地方整備局 河川部 河川管理課 (課長 柳 忠和)

【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）
日高自動車道 （一般国道235号） 門別厚賀道路 （H5～H30） 北海道開発局	5年以内	789	<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：789億円、工期：H5年度～H30年度 B/C：1.2（1.4）（B：5,605億円、C：4,490億円） ※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、 （ ）書きの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）</p> <p>①畜産品の流通利便性向上 ・速達性及び安定性の高い輸送ルートが確保され、畜産品の流通利便性が向上。</p> <p>②農産品の流通利便性向上 ・速達性・安定性の高い輸送ルートが確保され、農産品の流通利便性が向上したほか、農産品の出荷拡大や生産戸数・地域雇用の増進にも寄与。</p> <p>③水産品の流通利便性向上 ・物流拠点への速達性及び安定性の高い輸送ルートが確保され、水産品の流通利便性が向上。</p> <p>④災害時の緊急輸送ルートの強化 ・津波浸水想定区域を回避するルートが確保されるなど、災害時の緊急輸送ルートが強化。</p> <p>⑤救急搬送の速達性・安定性向上 ・並行する国道235号の信号交差点を回避し、苫小牧市や札幌市の高次医療施設までの所要時間が短縮され、高次医療施設への救急搬送の速達性・安定性向上に貢献。</p> <p>⑥移住・交流人口の拡大による地域活性化 ・速達性及び定時性の高い道路ネットワークが確保されることで、移住・交流人口が拡大し、地域の活性化を支援。 （事業実施による環境の変化） ・評価対象区間については、環境影響評価実施要綱に基づき、環境影響評価を実施している。 予測評価の結果、大気汚染、水質汚濁、騒音、植物、動物のいずれも環境保全目標を満足している。 （社会経済情勢の変化） ●人口・産業等の社会経済情勢の変化（対象地域：日高町） ・人口は事業化当時約16,458人（H5）→開通後約10,904人（R5）となっている。（住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数調査） ・漁獲高は、事業化当時約994百万円（H5）→開通後約717百万円（R3）となっている。（北海道水産現勢） （今後の事後評価の必要性） ・門別厚賀道路の整備により、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、地域間交流の活性化及び国際拠点港湾苫小牧港、拠点空港新千歳空港等への物流効率化等の支援など当初の目的が達成されていることから、今後の事後評価の必要性はないものとする。 （改善措置の必要性） ・門別厚賀道路の整備により、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、地域間交流の活性化及び国際拠点港湾苫小牧港、拠点空港新千歳空港等への物流効率化等の支援など当初の目的が達成されていることから、今後の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等の必要性） ・現道の交通状況や地域計画を鑑み、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、調査分析を進めて行くことが重要である。 また、事業評価手法の見直し等の必要性はないものとする。</p>	対応なし	北海道開発局建設部 道路計画課 （課長 坂 憲浩）

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38号・44号 釧路外環状道路 (H7～H30) 北海道開発局	5年以内	865	<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：865億円、工期：H7年度～H30年度 B/C：1.3 (1.2) (B：8,440億円、C：6,482億円) ※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、 () 書きの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)</p> <p>①交通混雑の緩和 ・並行する国道38号及び国道44号の平日混雑度が減少し、主要渋滞箇所が3箇所解除。 白糠町から厚岸町までの所要時間が夏期で30分(冬期は32分)短縮されるなど、交通混雑の緩和に寄与。</p> <p>②道路交通の安全性向上 ・信号交差点の多い市内を通過する交通が当該道路へ転換され、事故件数が約4割減少、 「事故ゼロプラン」に基づく事故危険区間数も約6割減少するなど、並行現道における道路交通の安全性が向上。</p> <p>③災害時の緊急輸送ルートの強化 ・大規模な迂回の回避及び津波時の指定緊急避難場所や避難目標地点としての活用が 想定されるとともに、災害により被災した地域への救援物資等の輸送の確実性向上に寄与。</p> <p>④水産品の流通利便性向上 ・厚岸町内水産加工場～苫小牧港間の所要時間が68分短縮され、約4.5t/日の増産が実現したことなど、道内各地のみならず釧路空港、釧路港、 苫小牧港等から全国各地へ出荷される水産品(さんま：1.1万t/年)の流通利便性向上に寄与。</p> <p>⑤救急搬送の安定性向上 ・旧阿寒町から市立釧路総合病院までの所要時間が夏期で10分(冬期は10分)短縮されるなど、高次医療施設への救急搬送の安定性向上に寄与。 (事業実施による環境の変化) ・評価対象区間については、環境影響評価実施要綱に基づき、環境影響評価を実施している。 予測評価の結果、大気汚染、水質汚濁、騒音、動物のいずれも環境保全目標を満足している。 (社会経済情勢の変化) ●人口・産業等の社会経済情勢の変化(対象地域：釧路市、釧路町) ・人口は、事業化当時約221千人(H7)→開通後約178千人(R5)となっている。(住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数調査) ・自動車保有台数は事業化当時約111千台(H7)→開通後約96千台(R5)となっている。(北海道自動車統計)</p> <p>(今後の事後評価の必要性) ・釧路外環状道路の整備により、釧路市街における交通混雑及び交通事故の低減による道路交通の定時性、 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、今後の事後評価の必要性はないものとする。 (改善措置の必要性) ・釧路外環状道路の整備により、釧路市街における交通混雑及び交通事故の低減による道路交通の定時性、 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) ・釧路別保ICの接続位置の変更等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。</p>	対応なし	北海道開発局建設部 道路計画課 (課長 坂 憲浩)

事業名 (事業実施期間) 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
旭川十勝道路 (一般国道38号) 富良野道路 (H14～H30) 北海道開発局	5年以内	437	<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：437億円、工期：H14年度～H30年度 B/C：1.02 (B：693億円、C：680億円) (事業の効果の発現状況)</p> <p>①交通混雑の緩和 ・交通渋滞緩和に伴い、並行国道を利用した富良野市街地の通過時間は整備前の33分から整備後18分と約5割減少、富良野道路を利用した場合は7分と約8割減少し夏期観光時期における交通混雑が緩和。</p> <p>②道路交通の安全性向上 ・並行国道38号の事故件数は、市街地は整備前38件から9件と約8割減少、郊外部は整備前13件から4件と約7割減少。また、整備後は死亡事故の発生はなく、致死率(死傷事故100件当たりの死者数)は低下しており、道路交通の安全性が向上。</p> <p>③主要な観光地への利便性向上 ・夏期の観光時期に集中する富良野市街地の交通が転換し、交通渋滞の緩和により観光地間の周遊性が高まり、市内の主要な観光地への利便性が向上。</p> <p>④農産品等の流通利便性向上 ・夏期の混雑する市街地を回避した農産品輸送が可能となり、生産者の集出荷場への輸送及び集出荷場から札幌方面への輸送時間が短縮し、農産品の流通利便性が向上。</p> <p>⑤救急搬送の安定性向上 ・富良野市内の交通渋滞の緩和により、並行国道を利用した救急搬送の安全性や速達性が向上するとともに、富良野道路の利用により、救急搬送の安定性が向上。</p> <p>⑥都市間バスの利便性向上 ・令和3年7月には、利用者の要望が多かった旭川空港に停留所を新設。当該道路の利用により運行所要時間増を伴わずに新たに旭川空港への立ち寄りが可能となったほか、定時性が確保されたことで十勝方面から富良野美瑛観光圏や旭川空港への都市間バスの利便性が向上。</p> <p>(事業実施による環境の変化) ・評価対象区間については、環境影響評価実施要綱に基づき、環境影響評価を実施している。 予測評価の結果、大気汚染、水質汚濁、騒音、動物のいずれも環境保全目標を満足している。</p> <p>(社会経済情勢の変化) ●人口・産業等の社会経済情勢の変化(対象地域：富良野市) ・人口は、事業化当時約257百人(H14)→開通後202百人(R5)となっている。(住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数調査) ・観光入込客数は、事業化当時約2,490千人(H14)→開通後約1,127万人(R3)となっている。(北海道観光入込客数調査) ・漁獲高は、事業化当時約994百万円(H5)→開通後約717百万円(R3)となっている。(北海道水産現勢)</p> <p>(今後の事後評価の必要性) ・富良野道路の整備により、交通混雑の緩和や道路交通の定時性の向上など当初の目的が達成されていることから、今後の事後評価の必要性はないものとする。</p> <p>(改善措置の必要性) ・富良野道路の整備により、交通混雑の緩和や道路交通の定時性の向上など当初の目的が達成されていることから、今後の改善措置の必要性はないものとする。</p> <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・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ことから、今後の事業の実施においても、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。</p>	対応なし	北海道開発局建設部 道路計画課 (課長 坂 憲浩)

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)
釧路中標津道路 (一般国道272号) 上別保道路 (H19～H30) 北海道開発局	5年以内	53	<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：789億円、工期：H19年度～H30年度 B/C：1.8 (B：155億円、C：85億円) (事業の効果の発現状況)</p> <p>①道路交通の安全性向上 ・急カーブ(11箇所)や急勾配(3箇所)の線形不良区間が解消されたほか、死傷事故件数が約5割減少するなど、道路交通の安全性向上に寄与。</p> <p>②地吹雪に起因する交通障害の緩和 ・既存林を活用した当該道路の整備により、地吹雪等を起因とした通行止め事例は発生しておらず、当該道路における地吹雪に起因する交通障害の解消に寄与。</p> <p>③水産品の流通利便性向上 ・安定性の高い輸送ルートが確保され、釧路市内の水産加工場や苫小牧港、函館水産加工場等から道外へ出荷される水産品(ほたて貝・さけ：約3.8万t/年)の流通利便性向上に寄与。</p> <p>④生乳の流通利便性向上 ・確実性や安定性の高い輸送ルートが確保され、釧路港や苫小牧港等から道外へ出荷される生乳(6.8万t/年)や釧路港から後背圏へ供給される飼料の流通利便性向上に寄与。</p> <p>⑤救急搬送の安定性向上 ・安定性の高い搬送ルートが確保され、高次医療施設までの救急搬送の安定性向上に寄与。</p> <p>⑥災害時の輸送ルート強化 ・帯広・道央方面や中標津町など北見方面からの救援物資等の輸送の確実性向上に寄与。 (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・産業等の社会経済情勢の変化(対象地域：釧路市・中標津町) ・人口は、事業化当時約216千人(H19)→開通後約183千人(R5)となっている。(住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数調査) ・自動車保有台数は、事業化当時約116千台(H19)→開通後約102千台(R5)となっている。(北海道自動車統計)</p> <p>(今後の事後評価の必要性) ・上別保道路の整備により、近隣都市間の連絡機能の強化を図り、地域間交流の活性化および物流の効率化など当初の目的が達成されていることから、今後の事後評価の必要性はないものとする。</p> <p>(改善措置の必要性) ・上別保道路の整備により、近隣都市間の連絡機能の強化を図り、地域間交流の活性化および物流の効率化など当初の目的が達成されていることから、今後の改善措置の必要性はないものとする。</p> <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・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。</p>	対応なし	北海道開発局建設部 道路計画課 (課長 坂 憲浩)

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336号 構広防災 (H2～H30) 北海道開発局	5年以内	840	<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：840億円、工期：H2年度～H30年度 B/C：— (B：—億円、C：—億円) (事業の効果の発現状況)</p> <p>①道路交通の安全性向上 ・防災上の要対策箇所34箇所の対策が完了し、通行規制区間の規制基準が緩和され、通行規制時間や通行規制回数が大きく減少したことで道路交通の安全性が向上。 ②日常生活の安全性や利便性の向上 ・えりも町目黒地区では通行止めによる孤立化回数が約9減少し、日常生活の安全性や利便性が向上。 ③救急搬送の安定性向上 ・えりも町から帯広市の高次医療施設までの救急搬送の安定性が向上。 ④地域医療の安定性向上 ・安全性や確実性の高い通院ルートが確保され、地域医療の安定性が向上。 ⑤水産品の流通利便性向上 ・通行規制が緩和されたことで、漁業経営の安定性や水産品の流通利便性が向上。 ⑥バス交通の利便性向上 ・通行止め回数の減少などにより、安全性や確実性の高いバスルートが確保され、バス交通の利便性が向上。 (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・産業等の社会経済情勢の変化(対象地域：えりも町、広尾町) ・人口は、事業化当時約18.7千人(S60)→開通後約10.8千人(R2)となっている。(住居基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数調査) ・漁獲量は、事業化当時約105,561t(H2)→開通後約88,961t(R2)となっている。(北海道水産現勢) (今後の事後評価の必要性) ・構広防災の整備により、落石、土砂崩落、波浪、雪崩等の通行規制区間、特殊通行規制区間及び危険箇所の解消、道路の安全な通行の確保など当初の目的が達成されていることから、今後の事後評価の必要性はないものと考ええる。 (改善措置の必要性) ・構広防災の整備により、落石、土砂崩落、波浪、雪崩等の通行規制区間、特殊通行規制区間及び危険箇所の解消、道路の安全な通行の確保など当初の目的が達成されていることから、今後の改善措置の必要性はないものと考ええる。 (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) ・落石等による危険箇所や地域の道路利用実態を鑑み、重点的に整備が必要となる箇所を把握し事業を進めることができた。 今後も、事業の実施においては、関係機関とも綿密に連携し進めていくことが重要である。 また、事業評価手法の見直しの必要性はないものと考ええる。</p>	対応なし	北海道開発局建設部 道路計画課 (課長 坂 憲浩)
一般国道45号 上北天間林道路 (H20～H30) 東北地方整備局	5年以内	269	<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：269億円、工期：平成20年度～平成30年度 B/C：4.9 (B：2,138億円、C：436億円) (事業の効果の発現状況)</p> <p>①円滑なモビリティの確保 ・新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上の状況 (三戸市～七戸十和田駅：48分→42分) ②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 (青森市～八戸市：123分→98分) 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 (七戸町～八戸市立市民病院：70分→55分)</p> <p>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) ○周辺道路の整備状況 ・令和3年12月 三陸沿岸道路 全線開通 ・令和4年4月 一般国道4号(下北半島縦貫道路)野辺地七戸道路 新規事業化 一般県道 後平青森線 後平バイパス 新規事業化 ・令和4年11月 一般国道45号天間林道路開通(上北自動車道 全線開通) (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>	対応なし	東北地方整備局 道路部 道路計画第一課 (課長 伊藤 加奈)

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 鎌ヶ沢道路 (H19～H30) 東北地方整備局	5年以内	87	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 全体事業費：87億円、工期：平成19年度～平成30年度 B/C：1.04 (B：155億円、C：149億円) (事業の効果の発現状況) ①国土・地域ネットワークの構築 ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上の状況 (鎌ヶ沢町～五所川原市 整備前：35分 ⇒ 整備後：30分) 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 (十二湖公園 整備前 (H27) 26.8万人 ⇒ 整備後 (R1) 27.1万人) 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 (鎌ヶ沢町～県立中央病院 整備前：68分 ⇒ 整備後：67分) 他8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) ○周辺道路の整備状況 ・平成30年4月 一般国道101号(津軽自動車道) 柏浮田道路 新規事業化 ・平成31年4月 (一)稲盛千代町山田線 下相野バイパス 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>	対応なし	東北地方整備局 道路部 道路計画第一課 (課長 伊藤 加奈)
一般国道283号 (東北横断自動車道釜石秋田線) 釜石～釜石西 (H23～R1) 東北地方整備局	5年以内	280	<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：280億円、工期：平成23年度～令和元年度 B/C：1.7 (1.1) (B：2,202億円、C：1,319億円) ※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、 () 書きの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 ・釜石市から第三種空港である花巻空港へのアクセス性が向上 (整備前：88分→整備後：72分) ②物流効率化の支援 ・北上市から重要港湾である釜石港へのアクセス性が向上 (整備前：92分→整備後：76分) 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性が向上 (釜石市～岩手県高度救命救急センター (岩手医科大学附属病院) 整備前：134分→整備後：110分) 他18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) ○高規格幹線道路の整備状況 ・東北横断自動車道 釜石～花巻 平成14年11月 東和～花巻 (花巻JCT～東和IC) 開通 平成19年 3月 仙人峠道路 (釜石仙人峠IC～遠野住田IC) 開通 平成24年11月 宮守～東和 (宮守IC～東和IC) 開通 平成27年12月 遠野～宮守 (遠野IC～宮守IC) 開通 平成31年 3月 遠野住田～遠野 (遠野住田IC～遠野IC) 及び釜石～釜石西 (釜石JCT～釜石仙人峠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>	対応なし	東北地方整備局 道路部 道路計画第一課 (課長 伊藤 加奈)

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283号 (東北横断自動車道釜石秋田線) 遠野住田～遠野 (H23～R1) 東北地方整備局	5年以内	356	(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：356億円、工期：平成23年度～令和元年度 B/C：1.7 (1.5) (B：2,202億円、C：1,319億円) ※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、 () 書きの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 ・釜石市から第三種空港である花巻空港へのアクセス性が向上 (整備前：88分→整備後：72分) ②物流効率化の支援 ・北上市から重要港湾である釜石港へのアクセス性が向上 (整備前：92分→整備後：76分) 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性が向上 (釜石市～岩手県高度救命救急センター (岩手医科大学附属病院) 整備前：134分→整備後：110分) 他18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) ○高規格幹線道路の整備状況 ・東北横断自動車道 釜石～花巻 平成14年11月 東和～花巻 (花巻JCT～東和IC) 開通 平成19年3月 仙人峠道路 (釜石仙人峠IC～遠野住田IC) 開通 平成24年11月 宮守～東和 (宮守IC～東和IC) 開通 平成27年12月 遠野～宮守 (遠野IC～宮守IC) 開通 平成31年3月 遠野住田～遠野 (遠野住田IC～遠野IC) 及び釜石～釜石西 (釜石JCT～釜石仙人峠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。	対応なし	東北地方整備局 道路部 道路計画第一課 (課長 伊藤 加奈)
一般国道4号 金ヶ瀬拡幅 (H16～H30) 東北地方整備局	5年以内	84	(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：84億円、工期：平成16年度～平成30年度 B/C：1.7 (B：237億円、C：142億円) (事業の効果の発現状況) ①円滑なモビリティの確保 ・白石蔵王駅へのアクセス性が向上 (大河原町⇄白石蔵王駅 整備前：27分⇒整備後：23分) ②物流効率化の支援 ・仙台塩釜港 (特定重要港湾) へのアクセス性が向上 (蔵王向山工業団地⇄仙台塩釜港 整備前：84分 ⇒整備後：81分) ③安全で安心できるくらしの確保 ・みやぎ県南中核病院へのアクセス性が向上 (白石市⇄みやぎ県南中核病院 整備前：27分⇒整備後：23分) 他8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) ○周辺道路の整備状況 令和元年度：国道4号 仙台拡幅 (箱堤交差点立体化) 延伸 令和2年度：国道4号 仙台拡幅 (宮城野区燕沢～鶴ヶ谷) 6車線供用 令和2年度：東北縦貫自動車道 白石中央スマートIC 連結許可 令和2年度：常磐自動車道 (山元IC～互理IC) 4車線供用 令和3年度：国道4号 仙台拡幅 (麓ノ瀬～鹿の又) 新規事業化 令和4年度：仙台南部道路 (今泉IC～長町IC) 4車線供用 令和4年度：東北縦貫自動車道 菅生スマート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は必要はない。	対応なし	東北地方整備局 道路部 道路計画第一課 (課長 伊藤 加奈)

事業名 (事業実施期間) 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
一般国道7号 鷹巣大館道路 (H17～H28) 東北地方整備局	5年以内	242	<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：242億円、工期：平成17年度～平成28年度 B/C：2.9 (B：1,348億円、C：462億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況)</p> <p>①物流効率化の支援 ・重要港湾(能代港)へのアクセス向上 (小坂町～能代港 整備前：94分⇒整備後：75分)</p> <p>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 (北秋田市役所～大館市役所 整備前：35分 ⇒整備後：29分)</p> <p>③安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設(北秋田市民病院)へのアクセス向上 (大館市役所～北秋田市民病院 整備前：49分⇒整備後：30分)</p> <p>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) ○周辺道路の整備状況 令和2年12月 鷹巣西道路 開通 令和3年 4月 国道105号大党野峠防災 新規事業化 令和5年 1月 「二ツ井今泉道路」(現道活用区間への接続位置を変更) 延伸</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>	対応なし	東北地方整備局 道路部 道路計画第一課 (課長 伊藤 加奈)
一般国道7号 鷹巣大館道路(Ⅱ期) (H19～R2) 東北地方整備局	5年以内	270	<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：270億円、工期：平成19年度～令和2年度 B/C：2.6 (B：1,114億円、C：421億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況)</p> <p>①物流効率化の支援 ・重要港湾(能代港)へのアクセス向上 (小坂町～能代港 整備前：94分⇒整備後：75分)</p> <p>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 (北秋田市役所～大館市役所 整備前：35分 ⇒整備後：29分)</p> <p>③安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設(北秋田市民病院)へのアクセス向上 (大館市役所～北秋田市民病院 整備前：49分⇒整備後：30分)</p> <p>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) ○周辺道路の整備状況 令和2年12月 鷹巣西道路 開通 令和3年 4月 国道105号大党野峠防災 新規事業化 令和5年 1月 「二ツ井今泉道路」(現道活用区間への接続位置を変更) 延伸</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>	対応なし	東北地方整備局 道路部 道路計画第一課 (課長 伊藤 加奈)

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)
中部横断自動車道(八千穂～佐久南) (H15～H30) 関東地方整備局	5年以内	852	<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：852億円、工期：平成15年度～平成30年度 B/C：1.1 (B：1,407億円、C：1,333億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況) ①円滑なモビリティの確保 ・並行する国道141号の混雑緩和によって速度が向上し、渋滞損失時間の削減が図れた。 ②物流効率化の支援 ・JR長野ハケ岳(小海支所)から長野地方卸売市場への所要時間が短縮。 ③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が図られた。 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の向上。 ⑤安全な生活環境の確保 ・並行する国道141号の死傷事故率が減少 ⑥災害への備え ・国道141号が通行止めになった場合の代替路線を形成</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) ・社会情勢等に大きな変化はみられない。 (今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性) ・本事業の実施により、事業目的である高速ネットワークの形成、並行する国道141号の混雑緩和、救急医療体制の支援、地域間交流・地域開発の促進等、様々な整備効果が発現しており、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) ・当該事業は、整備効果の早期発現を目的に段階整備を図ることで、30分カバー圏の増加や地域産業への寄与、移住者の増加等が見られ、地域の生活環境の向上及び発展に寄与 ・今後、中部横断自動車道が全線開通した際にさらなる広域的な効果を確認するため、全区間を一つの事業単位として評価することを検討する。</p>	対応なし	関東地方整備局 道路部 道路計画第一課 (課長 木本 悠太)
一般国道8号 白根バイパス (H3～R3) 北陸地方整備局	5年以内	248	<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：248億円、工期：平成3年度～令和3年度 B/C：1.1 (B：516億円、C：484億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況) ①円滑なモビリティの確保 ・現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満であった区間の旅行速度の改善状況 (白根交差点～白根日の出交差点) 旅行速度 10.8km/h → 26.5km/h ②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が見込まれる 約2分短縮(約31分→約29分) ③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 (整備なし) 764.5千t-CO2/年 → (整備あり) 762.2千t-CO2/年 約2.3千t-CO2/年削減 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) ・特になし</p> <p>(社会経済情勢の変化) ・事業効果の発言を妨げるような大きい社会情勢の変化はない (今後の事後評価の必要性) ・事業が完了し、日常的な道路利用がなされている。 ・費用便益比(B/C)は、1.1で投資効果も確認されており、今後の事業評価の必要性はない と考えられる。 (改善措置の必要性) ・本事業を主軸とした交通ネットワークの形成により、目的どおりの機能が発揮されてお り、今後も引き続き事業効果の発現が見込まれるため、改善措置の必要性はないと考えら 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) ・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るが、今後も ビッグデータ等を用いた詳細なデータを活用し、生産性の向上や安全・安心を含めた生活 の質の向上など、ストック効果に留意した評価に努める。</p>	対応なし	北陸地方整備局 道路部 道路計画課 (課長 北出 一雅)

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153号 伊南バイパス (H9～H30) 中部地方整備局	5年以内	400	<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：400億円、工期：平成9年度～平成30年度 B/C：2.4(2.7) (B：5,678億円、C：2,347億円) ※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、 () 書きの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</p> <p>(事業の効果の発現状況) ・円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減(約9割削減)。 ② 物流効率化の支援 ・現道等における、総重量25tの車両もしくはISO規格背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間が解消。 ③ 都市の再生 ・市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりと連携あり。 ④ 国土・地域ネットワークの構築 ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上。 中川村役場→駒ヶ根市役所(25分⇒20分) 飯島町役場→駒ヶ根市役所(15分⇒14分) ⑤ 個性ある地域の形成 ・拠点開発プロジェクトを支援する。 ・主要な観光地(駒ヶ根高原等)へのアクセス向上が期待される。 ⑥ 安全で安心できるくらしの確保 ・中川村役場→伊那中央病院(三次医療施設)へのアクセス向上(49分⇒44分)。 ⑦ 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する。 ⑧ 地球環境の保全 ・対象路線の整備により、自動車からのCO2排出量が削減(約30.5千t-CO2/年削減)。 ⑨ 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(約8割削減)。 ・現道等における自動車からのSPM排出削減(約8割削減)。 ・夜間騒音値が低減 一般国道153号現道(駒ヶ根市内)：68dB⇒58dB 一般国道153号現道(飯島町内)：68dB⇒62dB ⑩ 他のプロジェクトとの関係 ・他機関との連携プログラムに位置づけられている。 (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) ・一般国道153号伊南バイパスが開通し、幹線ネットワークの強化が図られている。 ・一般国道153号伊南バイパスが開通したことで、一般国道153号現道を経由していた交通量は一般国道153号伊南バイパスへと転換している。 (今後の事後評価の必要性) ・一般国道153号伊南バイパスは、暫定2車線整備で一定の開通効果が発現しており、今後は長野県が必要に応じて、更なる効果の発現に向けて4車線化事業等の検討を講じていくことから、今後、事後評価の必要性はないと考える。 ・なお、一般国道153号箕輪バイパス～伊南バイパスは複数の区間を一体とした評価を実施しており、引き続き伊南バイパスを含めた事業評価を実施する予定である。 (改善措置の必要性) ・一般国道153号伊南バイパスは、暫定2車線整備で一定の開通効果が発現しており、今後は長野県が必要に応じて、4車線化事業等の検討を講じてため、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必要性) ・現時点では、同種事業の計画・調査のあり方については、見直し等の必要性はないと考える。 ・一般国道153号伊南バイパスでは、交通転換により現道で新たなイベントが開催されるなど、地域の活性化につながる効果も確認できたことから、こうした効果も評価されることが望ましいと考える。</p>	対応なし	中部地方整備局 道路部 道路計画課 (課長 柴田 康晴)

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414号 伊豆縦貫自動車道 天城北道路 (H16～H30) 中部地方整備局	5年以内	485	<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：485億円、工期：平成6年度～平成30年度 B/C：1.3(1.3) (B：10.721億円、C：8.516億円) ※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、 () 書きの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円滑なモビリティの確保 ・並行区間の年間渋滞損失削減率(約9割削減)。 ・並行区間を利用するバス路線(東海バス)の運行時間の短縮(20分⇒13分)。</p> <p>②国土・地域ネットワークの構築 ・拠点都市間(伊豆市～伊豆の国市)を高規格幹線道路で連絡するルートを構成。 ・伊豆の国市役所～伊豆市役所天城湯ヶ島支所間のアクセス向上(26分⇒21分)。</p> <p>③個性ある地域の形成 ・修善寺駅～天城峠間のアクセス向上(34分⇒27分)。</p> <p>④安全で安心できるくらしの確保 ・天城湯ヶ島地区⇒順天堂大学医学部附属静岡病院(第三次医療施設)へのアクセス向上(28分⇒23分)。</p> <p>⑤災害への備え ・第一次緊急輸送路として位置付けられている。 ・緊急輸送道路の代替路線を形成。</p> <p>⑥地球環境の保全 ・対象道路の整備により、自動車からのCO2排出量が削減(3.8千t-CO2/年削減)。</p> <p>⑦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(約5割削減)。 ・現道等における自動車からのSPM排出削減(約5割削減)。</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20年4月に天城北道路の修善寺IC～大平IC間が、平成31年1月に大平IC～月ヶ瀬IC間が開通。 ・断面交通量は横ばいで推移しているが、天城北道路の全線開通により、一般国道136号現道の交通量は約6割減少し、天城北道路に転換している。</p> <p>(今後の事後評価の必要性) ・一般国道414号 伊豆縦貫自動車道 天城北道路は、暫定2車線の効果が発現していることから、 今後暫定2車線に対する事後評価の必要はないと考える。 ・なお、伊豆縦貫自動車道は複数の区間を一体とした評価を実施しており、引き続き、 天城北道路を含めた伊豆縦貫自動車道全体での事業評価を実施する予定である。</p> <p>(改善措置の必要性) ・一般国道414号 伊豆縦貫自動車道 天城北道路は、効果が発現しており、 暫定2車線までについて改善措置の必要性はないと考える。 ・今後は周辺の道路ネットワーク整備の進捗状況や交通状況を踏まえて、4車線化を検討する。</p> <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・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ないと考える。</p>	対応なし	中部地方整備局 道路部 道路計画課 (課長 柴田 康晴)

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185号 休山改良 (S61～H30) 中国地方整備局	5年以内	412	<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：412億円、工期：昭和61年度～平成30年度 B/C：2.6 (B：2,276億円、C：886億円)</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。【74.7万人時間/年】 ・旅行速度が改善した。【呉市本通6丁目～呉市阿賀中央2丁目：旅行速度13.1km/h⇒31.8km/h】 ・バス路線の利便性が向上した。 ・新幹線駅へのアクセスが向上した。【呉市役所～東広島駅：46分⇒35分】 ・第二種空港（広島空港）へのアクセスが向上した。【呉駅～広島空港：60分⇒49分】</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。【東広島市役所～呉港：68分⇒57分】</p> <p>③国土・地域ネットワークの構築 ・地域高規格道路「広島県道路」の一部として位置付けられている。 ・隣接した日常生活圏中心都市間の所要時間が短縮した。【呉市役所～東広島市役所：64分⇒53分】 ・日常活動圏の中心都市へのアクセスが向上した。【呉市役所～広支所：25分⇒14分】</p> <p>④個性ある地域の形成 ・観光地（大和ミュージアム、グリーンピアせとうち、呉市立美術館）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 ・第三次救急医療機関へのアクセスが向上した。【呉市広市民センター～呉医療センター：27分⇒17分】</p> <p>⑥災害への備え ・広島県の第1次緊急輸送道路に指定されている。</p> <p>⑦地球環境の保全 ・CO2排出量が削減した。【削減量：約7.7千t/年、1513.5千t/年⇒1505.8千t/年】</p> <p>⑧生活環境の改善・保全 ・NOx排出量が削減した。【削減量：約17.2t/年、3166.0t/年⇒3148.9t/年】 ・SPM排出量が削減した。【削減量：約1.0t/年、167.4t/年⇒166.5t/年】</p> <p>(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) ・呉市の人口は、平成17年をピークに、近年減少傾向。【昭和60年：226千人→令和2年：215千人】 ・呉市の自動車保有台数は、平成17年をピークに、近年減少傾向。【平成14年：101千台→令和2年：132千台】 (今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性) ・休山改良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。 ・休山改良の整備により、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と考える。 (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 道路部 道路計画課 (課長 内田 豪士)

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 大方改良 (H11～H30) 四国地方整備局	5年以内	68	<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：68億円、工期：平成11年度～平成30年度 B/C：0.3 (B：36億円、C：114億円) (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【7.7万人時間/年→1.3万人時間/年 83%削減】 ・路線バスの利便性が向上(高知西南交通(路線バス20本/日(上り10本、下り10本))) ・下田の口地区から土佐入野駅までの所要時間が短縮【4分→3分】 ・四万十市役所から高知龍馬空港までの所要時間が短縮【136分→132分】</p> <p>②物流効率化の支援 ・四万十市役所から高知市中央卸売市場までの所要時間が短縮【121分→117分】</p> <p>③都市の再生 ・入野地区都市再生整備計画と一体的に整備</p> <p>④国土・地域のネットワークの構築 ・黒潮町から四万十市までの所要時間が短縮【38分→34分】</p> <p>⑤個性ある地域の形成 ・高知市役所から四万十市までの所要時間が短縮【130分→126分】 ・黒潮町役場が高台に移転し、総合防災拠点として機能</p> <p>⑥安全な生活環境の確保 ・本線・現道の死傷事故件数：6.3件/年→2.3件/年</p> <p>⑦災害への備え ・国道56号は第一次緊急輸送道路に位置づけ</p> <p>⑧地球環境の保全 ・CO2排出量が約64.5千t-CO2/年(約7.6%)削減【848.3千t-CO2/年→783.9千t-CO2/年】</p> <p>⑨生活環境の改善・保全 ・NO2排出量が約0.7t-NO2/年(約80.4%)削減【0.9t-NO2/年→0.2t-NO2/年】 ・SPM排出量が約0.04t-SPM/年(約80.2%)削減【0.05t-SPM/年→0.01t-SPM/年】 ・騒音(昼間)が13db減少【約70db→約57db】</p> <p>⑩その他 ・二次医療施設(幡多けんみん病院)へのアクセス性が向上 (事業実施による環境の変化) ・特になし (事業を巡る社会経済情勢等の変化) ・沿線地域(黒潮町)の人口は平成23年度以降減少傾向。 ・近年多発する災害に備え各地で高規格道路ネットワークの整備を推進。平成29年度に佐賀大方道路が事業化。 (今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性) ・大方改良の完成供用により、道路幅員が狭く、歩道がない現国道の課題を解消し、「歩行者や自転車利用者の安全性の向上」「安静搬送による救急医療活動の支援」「地域の生活環境の改善」「速度改善による日常生活の支援」「地震発生時における安全な移動経路の確保」など大方改良の整備目的に見合った効果が確認できていることから、今後の事業評価および改善措置の必要性はない。 (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・事業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。 ・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 木下 賢祐)

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 片板バイパス (H17～H30) 四国地方整備局	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) 全体事業費：250億円、工期：平成17年度～平成30年度 B/C：1.9 (1.2) (B：67,364億円、C：34,621億円) ※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。</p> <p>(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【51.2万人時間/年→31.2万人時間/年 39%削減】 ・当該路線の整備によるバス路線の利便性向上の状況 ・黒潮町役場から高知龍馬空港までの所要時間が短縮【114分→110分】 ②物流効率化の支援 ・黒潮町から高知新港までの所要時間が短縮【107分→104分】 ・清水漁協から高知龍馬空港までの所要時間が短縮【188分→185分】 ③国土・地域のネットワークの構築 ・高速自動車国道と並行する自専道(A'路線)としての位置づけあり ・四万十市役所から高知市役所までの所要時間が短縮【135分→132分】 ・須崎市役所から四万十市役所までの所要時間が短縮【90分→87分】 ・黒潮町役場から四万十町役場までの所要時間が短縮【46分→43分】 ④個性ある地域の形成 ・黒潮町が推進するスポーツ合宿を支援 ・高知ICから四万十市役所までの所要時間が短縮【113分→110分】 ⑤安全で安心できるくらしの確保 ・黒潮町から高知赤十字病院まで所要時間が短縮【約3分短縮】 ⑥安全な生活環境の確保 ・現道等における交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等による安全性向上の状況 ⑦災害への備え ・唯一の幹線道路である国道56号(現道)を補完し、孤立の危険性を軽減 ・第一次緊急輸送道路として位置づけあり ・現道である国道56号が土砂災害等により通行止めになった場合の代替路を形成 ・現道の防災点検箇所(17箇所)を回避するルートを形成 ⑧地球環境の保全 ・CO2排出量が約2.3千t-CO2/年(約8.1%)削減【27.8千t-CO2/年→25.5千t-CO2/年】 ⑨生活環境の改善・保全 ・NO2排出量が約11.3t-NO2/年(約99.2%)削減【11.4t-NO2/年→0.1t-NO2/年】 ・SPM排出量が約0.6t-SPM/年(約99.2%)削減【0.6t-SPM/年→0.01t-SPM/年】 ⑩その他 ・国道56号(現道)の線形不良箇所を迂回するルートを形成し、国道56号の重大事故減少が期待される。 (事業実施による環境の変化) ・特になし (事業を巡る社会経済情勢等の変化) ・沿線地域(四万十町、黒潮町)の人口は平成16年度以降減少傾向。 ・周辺の道路事業について、大方四万十道路：平成31年度事業化、佐賀大方道路：平成29年度事業化、窪川佐賀道路：平成24年度事業化 (今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性) ・片板バイパスの完成供用により、安全な走行環境の確保や信頼性の高い緊急輸送道路の確保、地域医療サービスの向上など、片板バイパスの整備目的に見合った効果が確認できていることから、今後の事業評価および改善措置の必要性はない。 (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・事業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。 ・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 木下 賢祐)

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57号 立野拡幅 (S52～H30) 九州地方整備局	5年以内	164	<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：164億円、工期：昭和52年度～平成30年度 B/C：1.1 (B：400億円、C：359億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況) ・円滑なモビリティの確保 (国道57号(当該区間)の損失時間の削減：削減率10割) ・国土・地域ネットワークの構築 (日常活動圏の中心都市へのアクセス向上：南阿蘇村下野～熊本市 (約2分短縮)) ・安全で安心できるくらしの確保 (三次医療施設へのアクセス向上：阿蘇広域行政事務組合消防本部～熊本赤十字病院 (約2分短縮)) 他5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) ・並行する国道57号の騒音が低減し、環境基準値(夜間)を下回る。(昼間：77dB→71dB、夜間：74dB→65dB)</p> <p>(社会経済情勢の変化) ・沿線地域の人口は増加傾向にあり、一世帯あたりの自動車保有台数は九州全体や熊本県より高い状況にある。 ・交通量は約2.8万台/日で推移していたが、当該事業に並行する北側復旧道路の開通に伴い、当該道路の交通が転換。 (今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性) ・立野拡幅の整備により、「交通混雑の緩和」について、一定の効果が得られており、また、「救急医療活動の支援」、「観光産業の支援」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。 (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57号において、休日に交通混雑が著しかった区間(旧阿蘇大橋交差点～立野交差点)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繋げることができた。 ・長期間を要する大規模な事業においては、地域の交通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>	対応なし	九州地方整備局 道路部 道路計画第一課 (課長 上田 晴氣)
一般国道57号 大野竹田道路 (H12～R1) 九州地方整備局	5年以内	446	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 全体事業費：446億円、工期：平成12年度～令和元年度 B/C：1.01 (B：725億円、C：716億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況) ・円滑なモビリティの確保 (並行する県道57号の損失時間の削減：削減率約9割) ・物流効率化の支援 (竹田ICから大分港(重要港湾)への時間短縮：約9分短縮) ・国土・地域ネットワークの構築 (日常活動圏の中心都市へのアクセス向上：竹田市～大分市 (約9分短縮)) 他5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) ・並行する県道57号の騒音値は、環境基準値を満足している。(昼間：71dB→64dB、夜間：67dB→51dB)</p> <p>(社会経済情勢の変化) ・沿線地域の人口は減少傾向であるものの、一世帯あたりの自動車保有台数は九州全体より高い状況である。 ・並行現道である県道57号と大野竹田道路を合わせた交通量は、大野竹田道路整備後、約11千台/日に増加。 (今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性) ・大野竹田道路の整備により、「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」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) ・大野竹田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>	対応なし	九州地方整備局 道路部 道路計画第一課 (課長 上田 晴氣)

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329号 金武バイパス (H3～H31) 沖縄総合事務局	5年以内	194	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 全体事業費：194億円、工期：平成3年度～平成30年度 B/C：1.03 (B：379億円、C：367億円)</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 ・損失時間が削減 ・金武町・宜野座村境から那覇空港までのアクセス性が向上</p> <p>②国土・地域ネットワークの構築 ・金武中学校から日常活動圏中心都市（沖縄市）へのアクセス性が向上</p> <p>③個性ある地域の形成 ・金武ICからネイチャーみらい館までのアクセス性が向上</p> <p>④安全な生活環境の確保 ・幹線道路における死傷事故件数が削減</p> <p>⑤地球環境の保全 ・CO2排出量が削減</p> <p>⑥生活環境の改善・保全 ・NO2、SPM排出量が削減</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) ・金武町の人口増加率、自動車保有台数増加率は全国平均よりも高い。 ・沖縄県における観光客数、観光収入は、新型コロナウイルス感染症拡大の影響で一時的に落ち込んだものの、経年的に増加傾向となっている。 ・沖縄県におけるレンタカー事業者数は増加傾向となっており、レンタカーを利用した観光需要が増加している。</p> <p>(今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性) ・当該道路は、想定された効果が概ね発現されており、今後の事後評価の必要性は無いものと判断できるが、当該事業より南向け（うるま市方面）の現道では渋滞の課題が残っており、屋嘉（やか）地区の3車線化（南向け2車線）を実施中である。そのため、改善措置の必要性については、金武バイパス前後区間の交通状況も踏まえながら今後も注視していく。</p> <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・事業評価手法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、見直しの必要性はないと考える。</p>	対応なし	沖縄総合事務局 開発建設部 道路建設課 (課長 屋我 直樹)

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)
北海道横断自動車道 (余市～小樽JCT) (H17～H30) 東日本高速道路株式会社	5年以内	1,110	<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：1,110億円、工期：平成17年度～平成30年度 B/C：1.7 (B：2,679億円、C：1,602億円) (事業の効果の発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> ●夏期観光シーズンの渋滞緩和 ●後志道の開通後(コロナ禍前)、夏期観光シーズンに後志道を約6,800台/日が通行、国道5号から後志道に約3,400台/日が転換したことで、旅行速度が向上し、札幌～余市の一般道での所要時間が約7分短縮 ●農水産品輸送の利便性向上 ●後志道を利用することで、新千歳空港や苫小牧港から全国に多く出荷している後志産のサクランボやミニトマト、ウニの輸送の迅速性や定時性が向上 ●周辺地域の魅力向上 ●余市ICから約1.5kmの距離に位置する、住宅分譲地「余市まほろばの郷」は後志道開通により札幌方面のアクセスが向上(札幌市への通勤1時間圏内)し、宅地販売件数も大幅に増加 ●後志地域の観光入込増 ●地域の観光入込客数は、北海道全体が4%の上昇率であるのに対し、主要観光地がある積丹町で19%(約19万人)、余市町で11%(約12万人)増加 ●三次医療施設への救急搬送の迅速性向上 ●後志道の開通後、倶知安町役場から札幌市の三次医療施設への救急搬送時間が約16分短縮 ●ラビッドレスボンスカーの運用範囲が後志地域の全域に拡大 ●倶知安町役場で事故があった際の初療開始時間が約63分短縮(ラビッドレスボンスカー使用時) <p>(事業実施による環境の変化)</p> <p>【大気環境】</p> <ul style="list-style-type: none"> ●最新のバックグラウンド濃度を考慮し予測した結果、全地点で環境基準を下回ることを確認。 CO：日平均値の年間2%除外値 ～0.21 ppm (10ppm以下) NO2：日平均値の年間98%値 ～0.01 ppm (0.06ppm以下) <p>●当該区間の整備により自動車から二酸化炭素・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</p> <p>CO2：13,252 t /年 NO2：3 t /年 SPM：2 t /年</p> <p>【交通騒音】</p> <ul style="list-style-type: none"> ●騒音測定を実施し、全地点で環境基準値を下回ることを確認。 測定値：昼間50～51dB 夜間43～45dB (環境基準：昼間70dB 夜間65dB) <p>(社会経済情勢の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ●札幌道手稲1Cは札幌市街方面にのみ乗り降りできるハーフィンターであったが、令和元年11月に小樽方面へのオンランプを供用 ●並行する国道5号において、平成30年3月に忍路トンネル(国道5号 忍路防災事業)、令和3年3月に新・塩谷トンネル(国道5号 塩谷防災事業)が開通(今後の事後評価の必要性) <p>費用対効果分析の結果や利用状況、事業の効果発現から一定の整備効果が得られており、今後の事後評価の必要性はないものとする。</p> <p>(改善措置の必要性)</p> <p>今後の倶知安余市道路の開通等のネットワーク整備に伴い、更なる整備効果が発現が期待されることから引き続き周辺道路も含めた利用状況について注視し、地域と一体となった利用促進の取組みなどに努めていく。</p> <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)</p> <p>事後評価の結果、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の特段の見直しの必要性はないと考える。</p>	対応なし	東日本高速道路株式会社 高速道路計画課 (課長 桜 浩之)

事業名 (事業実施期間) 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
東関東自動車道(三郷～高谷JCT) (H9～H30) 東日本高速道路株式会社	5年以内	10,482	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 全体事業費：10,482億円、工期：平成9年度～平成30年度 B/C：1.6 (B：26,520億円、C：16,279億円) (事業の効果の発現状況)</p> <p>●断面交通量の変化 ・並行する一般道路および首都高速中央環状線を含めた断面交通量は全体で約6割増加。 ・並行する道路の交通量は、開通前に比べて(主)市川松戸線が約3割、(主)市川柏線が約2割、(一)松戸原木線が約1割、首都高速中央環状線が約1割減少し、交通が転換。</p> <p>●通過交通の抑制 ・交通が転換され首都高速中央環状線の交通量が最大約3割減少。開通前と比較し、首都高速中央環状線を含む内側の渋滞損失時間が約2割減少。</p> <p>●非常時の迂回機能 ・高速道路ネットワークの多重化により、柔軟な経路選択が可能となり、事故・災害時に迂回機能を確保。 ・首都高速事故発生日に、約8割が東京外環自動車道(三郷～高谷JCT)を迂回ルートとして利用し、首都高速利用ルートと比べ約52分短縮。</p> <p>●都市の再生 ・沿線居住者からの意見を踏まえて、東京外環自動車道(三郷～高谷JCT)の上部空間(掘削蓋掛け部)を利用した公園を整備。</p> <p>●観光への効果 ・埼玉、北関東方面から、千葉ベイエリア(幕張、浦安、葛西臨海公園など)へは、約7割が東京外環自動車道を利用(H29.9→R4.9)。 ・千葉県(浦安地域)における滞在時間が約224分増加(H29.6→H30.3→R4.6→R5.3) (事業実施による環境の変化)</p> <p>【大気環境】 ・最新のバックグラウンド濃度を考慮し予測した結果、全地点で環境基準を下回ることを確認。 CO：日平均値の年間2%除外値 ～0.57 ppm (10ppm以下) NO2：日平均値の年間98%値 ～0.04 ppm (0.06ppm以下) ・当該区間の整備により自動車から二酸化炭素・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 CO2：95,400 t/年 NO2：367 t/年 SPM：27 t/年</p> <p>【交通騒音】 ・騒音測定を実施し、全地点で環境基準値を下回ることを確認。 測定値：昼間51～67dB 夜間49～65dB (環境基準：昼間70dB 夜間65dB) (社会経済情勢の変化) ・移動・輸送時間の短縮により、時間の使い方の効率化、新たな地域間取引の誘発。 ・経済の好循環：生産(供給)の増加により、消費(需要)も増加。 ・沿線地域では、観光や商業、製造業等で大きな経済効果が発生。 ・沿線自治体(市川市・松戸市・船橋市)で工業地価が約30%上昇。 ・固定資産税(土地・家屋・償却資産)、従業員数(運輸業・郵便業)がそれぞれ約5%増加。 ・企業の新規立地・開設に寄与。 (今後の事後評価の必要性) 費用対効果分析の結果や利用状況、事業の効果発現から一定の整備効果が得られており、今後の事後評価の必要性はないものとする。 (改善措置の必要性) ネットワーク整備による効果のさらなる発現など、引き続き周辺道路も含めた利用状況について注視し、地域と一体となった利用促進の取組みなどに努めていく。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 事後評価の結果、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の特段の見直しの必要性はないものとする。</p>	対応なし	東日本高速道路株式会社 高速道路計画課 (課長 棧 浩之)

事業名 (事業実施期間) 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
近畿自動車道名古屋神戸線（四日市JCT～菟野） (H22～R1) 中日本高速道路株式会社	5年以内	1,513	<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：1,513億円、工期：平成22年度～令和元年度 B/C：5.3 (B：11,299億円、C：2,146億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・並行する東名阪自動車道の渋滞が約9割減少、対象区間を含めた渋滞回数・渋滞量や事故件数も大幅に減少 ・渋滞緩和により所要時間が短縮するとともに、時間信頼性が向上 ・沿線で工業団地・工業用地整備が進むとともに、大型車交通が対象区間に転換 ・沿線地域や対象区間で接続する地域の公示地価上昇、地方税収入増加にも貢献 ・東名阪道とのダブルネットワーク効果を発揮し、事故通行止めや工事規制時の物流確保に貢献するとともに、企業誘致にも好影響 ・三重県北勢地域における観光入込客数が増加、対象区間の整備が観光活性化に貢献 ・渋滞緩和により高速路線バスの定時性が向上（遅延率低下）や運行本数増加、バスツアーでの滞在時間増加にも貢献 ・救急搬送の所要時間短縮により、地域の安全・安心向上に寄与 <p>(事業実施による環境の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当該区間の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。 CO2：13万トン/年削減 NOX：312トン/年削減 SPM：30トン/年削減 <p>(社会経済情勢の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・H28 東海環状自動車道（新四日市JCT～東員IC）開通 ・H29 新名神高速道路（城陽JCT～八幡京田辺JCT、高槻JCT～川西IC）開通 ・H30 新名神高速道路（川西IC～神戸JCT）開通 ・H31 東海環状自動車道（東員IC～大安IC）開通 <p>(今後の事後評価の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 <p>(改善措置の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・特になし <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・特になし 	対応なし	中日本高速道路株式会社 経営企画本部・経営企画部 経営企画課 (課長 杉井 淳一)
近畿自動車道名古屋神戸線（菟野～亀山西JCT） (H23～R1) 中日本高速道路株式会社	5年以内	1,979	<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：1,979億円、工期：平成23年度～令和元年度 B/C：4.1 (B：10,585億円、C：2,557億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・並行する東名阪自動車道の渋滞が約9割減少、対象区間を含めた渋滞回数・渋滞量や事故件数も大幅に減少 ・渋滞緩和により所要時間が短縮するとともに、時間信頼性が向上 ・沿線で工業団地・工業用地整備が進むとともに、大型車交通が対象区間に転換 ・沿線地域や対象区間で接続する地域の公示地価上昇、地方税収入増加にも貢献 ・東名阪道とのダブルネットワーク効果を発揮し、事故通行止めや工事規制時の物流確保に貢献するとともに、企業誘致にも好影響 ・三重県北勢地域における観光入込客数が増加、対象区間の整備が観光活性化に貢献 ・渋滞緩和により高速路線バスの定時性が向上（遅延率低下）や運行本数増加、バスツアーでの滞在時間増加にも貢献 ・救急搬送の所要時間短縮により、地域の安全・安心向上に寄与 <p>(事業実施による環境の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当該区間の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。 CO2：13万トン/年削減 NOX：312トン/年削減 SPM：30トン/年削減 <p>(社会経済情勢の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・H28 東海環状自動車道（新四日市JCT～東員IC）開通 ・H29 新名神高速道路（城陽JCT～八幡京田辺JCT、高槻JCT～川西IC）開通 ・H30 新名神高速道路（川西IC～神戸JCT）開通 ・H31 東海環状自動車道（東員IC～大安IC）開通 <p>(今後の事後評価の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 <p>(改善措置の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・特になし <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・特になし 	対応なし	中日本高速道路株式会社 経営企画本部・経営企画部 経営企画課 (課長 杉井 淳一)

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)
東海北陸自動車道 (白鳥～飛騨清見) (S63～H31) 中日本高速道路株式会社	5年以内	1,064	(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：1,064億円、工期：昭和63年度～平成31年度 B/C：1.3 (B：5,732億円、C：4,479億円) (事業の効果の発現状況) ・交通容量が増加するとともに、低速車両追い越しが可能となり渋滞がほぼ解消したことを確認 ・対向車線飛び出し事故がなくなるとともに、事故原因となる危険挙動発生率が低減して安全性、快適性が向上 ・事故発生時の通行止め回数が約9割減少 ・大型商業施設の進出や農産物出荷支援を通じて、物流効率化に貢献 ・冬季観光のアクセス性向上や、インバウンド観光客増加により沿線地域の観光活性化に貢献 ・山間地域での安定的な交通確保により、地域の医療・救急活動に貢献 ・近年頻発する大規模自然災害に北陸道とのダブルネットワーク効果を発揮 (事業実施による環境の変化) ・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。 CO2：2万トン/年削減 NOX：36トン/年削減 SPM：4トン/年削減 (社会経済情勢の変化) ・R2 東海北陸自動車道 (城端SA～福光IC) 4車線化 ・R3 東海北陸自動車道 (南砺スマートIC～小矢部砺波JCT) 一部4車線化 ・R4 東海北陸自動車道 (五箇山IC～城端SA、福光IC～小矢部砺波JCT) 一部4車線化 (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事後評価の必要性はないものと考えられる。 (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	対応なし	中日本高速道路株式会社 経営企画本部・経営企画部 経営企画課 (課長 杉井 淳一)
四国横断自動車道 阿南四十万線 (鳴門～高松市境) (H5～H30) 西日本高速道路株式会社	5年以内	3,259	(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：3,259億円、工期：平成5年度～平成30年度 B/C：1.6 (B：13,297億円、C：8,298億円) (事業の効果の発現状況) ・評価対象区間の四車線化完成により、所要時間の短縮や通行止め回数の減少、京阪神方面や四国内での移動時における定時性や安全性向上、災害時のリダンダンシーの確保、沿線地域の企業立地や物流効率化、観光の活性化等、様々な効果が発現している。 (事業実施による環境の変化) ・当該区間の整備により自動車からの二酸化炭素・粒子状物質の排出量が削減され、環境負荷低減に貢献している。 CO2：約0.85万トン/年削減 SPM：約2.0トン/年削減 (社会経済情勢の変化) ・当該区間は、平成14年に暫定2車線として全線開通 ・徳島道 (鳴門JCT～徳島) が平成27年3月に開通し、高松道と徳島道が接続 (今後の事後評価の必要性) ・費用対効果に問題が無く、期待された整備効果が発現していることから、今後の事後評価の必要性はない (改善措置の必要性) ・費用対効果に問題が無く、期待された整備効果が発現していることから、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) ・本事業で得られた事業の効果や本事業への取組み、事業によるコスト削減などの結果を蓄積することにより今後の事業に活用していく。 ・事後評価の結果、同種事業の計画・評価のあり方や事業評価の見直しの必要性は無いと思われるが、貨幣換算できない整備効果についても、今後も幅広い把握に努めていく。	対応なし	西日本高速道路株式会社 建設事業部 計画設計課 (課長 和泉 直樹)

【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)
釧路港国際物流ターミナル整備事業 (H26～H30) 北海道開発局	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25年度新規評価時:182億円→令和5年度事後評価時:178億円 ・整備期間 平成25年度新規評価時:平成26年度～平成29年度→令和5年度事後評価:平成26年度～平成30年度 ・B/C 事後評価時 2.4 (B:696億円、C:292億円) (事業の効果の発現状況) ・輸送コストの削減 ・滞船コストの削減 ・残存価値 (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) ・本事業により、背後の飼料工場施設の増設や新規飼料工場が進出している。 (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	北海道開発局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 早川 哲也)
能代港外港地区防波堤整備事業 (H12～H30) 東北地方整備局	5年以内	83	(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年度再評価時:80億円→令和5年度事後評価時:83億円 ・整備期間 平成27年度再評価時:平成12年度～平成30年度→令和5年度事後評価:平成12年度～平成30年度 ・B/C 事後評価時 1.3 (B:258億円、C:193億円) (事業の効果の発現状況) ・輸送コストの削減 ・残存価値 (事業実施による環境の変化) ・特になし (社会経済情勢等の変化) ・特になし (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	東北地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 藤田 純逸)
伏木富山港 新湊地区臨港道路整備事業 (H9～H30) 北陸地方整備局	5年以内	530	(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年度再評価時:520億円→令和5年度事後評価時:530億円 ・整備期間 平成27年度再評価時:平成9年度～平成30年度→令和5年度事後評価:平成9年度～平成30年度 ・B/C 事後評価時 1.5 (B:1,871億円、C:1,236億円) (事業の効果の発現状況) ・輸送費用削減便益 ・輸送時間短縮便益 ・交通事故減少便益 ・滞船解消及び時間費用削減便益 (事業実施による環境の変化) ・臨港道路の整備により、新湊地区における東西方向の移動が円滑化された。 ・国際物流ターミナルの岸壁延伸により、滞船が減少した。 (社会経済情勢等の変化) ・新湊地区の東西地域に新規施設が開業され、新型コロナウイルス感染症の影響で中止していた各イベントも開催されている。また、既存施設の来場者数が回復傾向にある。 (今後の事後評価の必要性) ・事業実施の効果が十分実現されているため、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実現されているため、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 港湾計画課 (課長 田邊 貢一郎)

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)
堺泉北港堺2区基幹的広域防災拠点整備事業 (H20～H30) 近畿地方整備局	5年以内	80	<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27年度再評価時:88億円→令和5年度事後評価時:80億円 ・整備期間 平成27年度再評価時:平成20年度～平成31年度→令和5年度事後評価:平成20年度～平成30年度 ・B/C 事後評価時 1.6 (B:288億円、C:177億円) (事業の効果の発現状況) <p>(事業の効果の発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交流機会の増加便益 ・緊急物資輸送便益 ・残存価値 <p>(事業実施による環境の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・災害時における支援等の実施 ・平常時における市民の憩いの場の確保、防災啓発活動拠点として利用 <p>(社会経済情勢等の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・イベント等の開催により、来訪者数が増加傾向にある。 ・(今後の事後評価の必要性) <ul style="list-style-type: none"> ・本事業の実施により、大規模災害時における支援等の機能を確保するとともに、平常時には市民の憩いの場や防災啓発活動拠点として利用されており、現時点では効果の発現状況に特に問題なく、今後も大きな変化が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ものと判断できる。 ・(改善措置の必要性) ・現時点において施設の利用状況が高く、今後も事業実施による効果は持続していくことと考えられるため、改善措置は必要性はない。 ・(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) ・基幹的広域防災拠点における費用便益分析の手法が確立されていないため、主として平常時の便益により費用便益比を算出しているが、災害時における効果も便益として算出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、貨幣換算できない価値も含めて総合的に評価する方法について検討する。 	対応なし	近畿地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 朝木 祐次)
浜田港福井地区臨港道路整備事業 (H24～H30) 中国地方整備局	5年以内	58	<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29年度再評価時:56億円→令和5年度事後評価時:58億円 ・整備期間 平成29年度再評価時:平成24年度～平成30年度→令和5年度事後評価時:平成24年度～平成30年度 ・B/C 事後評価時 1.1 (B:91億円、C:86億円) <p>(事業の効果の発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・走行費用の削減便益 ・事故損失削減便益 <p>(事業実施による環境の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・背後地域を取り巻く道路環境の変化(渋滞の解消、浜田港と山陰自動車道のアクセス性向上) <p>(社会経済情勢の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・浜田港背後の道路ネットワークの整備の進展(H28.12山陰道浜田三隅道路全線開通) ・令和4年11月 福井地区公共上屋(2棟目)の完成 ・(今後の事後評価の必要性) <ul style="list-style-type: none"> ・将来の港湾取扱貨物量増加を見込むことで事業効果が発現することを確認できている。港湾取扱貨物量は企業ヒアリング等をもとに推計しており、数年後には高い確度で十分な事業効果が見込まれることから、改めて事後評価を実施する必要性はないが、引き続き利用状況を注視し、5年以内を目処に状況を報告する。 ・(改善措置の必要性) ・事業目的に見合った効果が確認されていることから、改善措置の必要性はないと考えるが、利用状況については引き続き注視する。 ・(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。 	対応なし	中国地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 岡 英毅)

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)
徳山下松港徳山地区国際物流ターミナル整備事業 (S63～H30) 中国地方整備局	5年以内	317	<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年度再評価時:323億円→令和5年度事後評価時:317億円 整備期間 平成28年度再評価時:昭和63年度～平成30年度→令和5年度事後評価時:昭和63年度～平成30年度 B/C 事後評価時 3.3 (B:3,402億円、C:1,025億円) <p>(事業の効果の発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> 海上輸送費用削減便益 残存価値 <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るとともに、輸送効率化により、環境負荷が低減された。 <p>(社会経済情勢等の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> 平成13年:晴海9号岸壁において水深12mでの暫定供用の開始 平成20年:晴海9号岸壁及び埠頭用地を「臨海部産業エリア」に指定、周南バルクターミナル株式会社 (SBT) が設立 平成23年:徳山下松港が国際バルク戦略港湾 (石炭) に選定 平成24年:臨海部産業エリアにおいてSBTによるコールセンターの本格操業開始 <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	中国地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 岡 英毅)
鹿児島港新港区複合一貫輸送ターミナル改良事業 (H23～H30) 九州地方整備局	5年以内	111	<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27年度再評価時:114億円→令和5年度事後評価時:111億円 整備期間 平成27年度再評価時:平成23年度～平成30年度→令和5年度事後評価:平成23年度～平成30年度 B/C 事後評価時 2.0 (B:406億円、C:205億円) <p>(事業の効果の発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> 輸送コストの削減 震災時の輸送コスト増大回避 施設被害の回避 残存価値 乗降・荷役の環境改善・安全確保 離島も含めた安全・安心の確保 <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"> 事業実施により「輸送コストの削減」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"> 鹿児島港新港区は、既存埠頭前面に耐震強化岸壁を整備することから、既存岸壁利用者が一時的に港内の別の岸壁を利用する必要が生じていた。また、新港区は湾形状となっており、本プロジェクト以外の岸壁が多数供用中のため、航路・泊地の整備にあたっては、利用者との調整も必要となっていた。 このため、関係企業・団体等への事前調整を港湾管理者と共に実施することで、利用実態を踏まえた調整が可能となり、円滑にバースシフトや岸壁の利用調整を進めることができた。 今後も同種事業においては、関係企業等との調整において、管理運用を行う港湾管理者と協働して取り組むことが、事業を円滑に進める上で重要である。 <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> 本事業評価を踏まえて、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	九州地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 佐藤 鉄志)

【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)
栃木地方合同庁舎 (H21～R2) 関東地方整備局	5年以内	14	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) ・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。 (事業の効果の発現状況) ・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、防災性及び耐用・保全性について、特に充実した取組がなされており、官庁営繕の施策が適切に反映されていることが確認できる。 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。 (事業実施による環境の変化) ・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。 (社会経済情勢の変化) ・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。 (今後の事後評価の必要性) ・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。 (改善措置の必要性) ・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。 (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) ・現時点で見直しの必要性は見られない。	対応なし	関東地方整備局 営繕部 調整課 (課長 眞鍋 秀聡)
京橋税務署 (H27～R2) 関東地方整備局	5年以内	31	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) ・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。 (事業の効果の発現状況) ・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、防災性及び耐用・保全性について、特に充実した取組がなされており、官庁営繕の施策が適切に反映されていることが確認できる。 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。 (事業実施による環境の変化) ・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。 (社会経済情勢の変化) ・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。 (今後の事後評価の必要性) ・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。 (改善措置の必要性) ・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。 (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) ・現時点で見直しの必要性は見られない。	対応なし	関東地方整備局 営繕部 調整課 (課長 眞鍋 秀聡)

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)
高山地方合同庁舎 (H28～R2) 中部地方整備局	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"> ・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できる。 ・地域性、景観性、環境保全性、木材利用促進、ユニバーサルデザイン、防災性及び耐用・保全性について、特に充実した取組がなされており、官庁営繕の施策が適切に反映されていることが確認できる。 <p>以上より、想定していた事業の効果は十分に発現していると考えられる。</p> <p>(事業実施による環境の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・環境負荷低減への取組みや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考えられる。 <p>(今後の事後評価の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業の効果は十分に発現していると考えられるため、今後の事後評価の必要性はない。 <p>(改善措置の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業の効果は十分に発現していると考えられるため、改善措置の必要性はない。 <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現時点で見直しの必要性は見られない。 	対応なし	中部地方整備局 営繕部 技術・評価課 (課長 小岩井 康臣)