

令和5年度に実施した完了後の事後評価結果一覧 補助事業等

【公共事業関係費】

【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)
高規格道路 I C アクセス 一般国道 157号 三橋工区 (H25～R3) 岐阜県本巣市	5年以内	12	(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 12億円、工期 平成25年度～令和3年度 B/C 4.5 (B: 53億円、C: 12億円) (客観的評価指標に対応する事後評価項目) ・当該工区の整備により、路線の交通容量が拡大し、整備中の(仮称)糸貫 I Cへのアクセス性が向上し、安全で円滑な交通の形成に寄与した。 ○ 4車線化により交通容量と安全性が改善 ・対象区間の4車線化により路線の交通容量が拡大し、混雑度が低下した。 ・(仮称)糸貫 I C供用後に想定される交通量の増加による混雑を予防した。 ・4車線化により、安全性が向上した。 (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) ・東海環状自動車道関広見 I C～山県 I C(岐阜三輪 S I C)が令和2年3月に開通した。 ・東海環状自動車道山県 I C～大野神戸 I Cが令和6年度開通予定である。 (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) ・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の必要はなし。	対応なし	岐阜県 道路建設課 (課長 青木 隆裕)

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)
空港・港湾等アクセス 一般県道 大館能代空港西線 鷹巣西道路 (H24～R2) 秋田県	5年以内	106	(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 106億円 工期 平成24年度～令和2年度 ・B/C 1.2 (B: 195億円、C: 162億円) (事業の効果の発現状況) ①円滑なモビリティの確保 ・第三種空港である大館能代空港までのアクセス向上 ②物流効率化の支援 ・重要港湾能代港へのアクセス向上 ③安全で安心できるくらしの確保 ・二次医療施設の北秋田市民病院へのアクセス向上 ④災害への備え ・第一次緊急輸送道路に位置づけ ・緊急輸送路が通行止め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 他5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) ・日本海東北自動車道の鷹巣大館道路が平成30年3月に全線開通し、鷹巣西道路が令和2年12月に鷹巣大館道路へ接続。 (今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性) ・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等の必要性) ・特になし。	対応なし	秋田県 建設部 道路課 (課長 石川 康樹)

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)
高規格道路 I C アクセス 主要地方道 岐阜関ヶ原線 宗慶・温井 II 期工区 (H23～R3) 岐阜県	5年以内	64	(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 64億円、工期 平成23年度～令和3年度 B/C 3.1 (B: 197億円、C: 64億円) (客観的評価指標に対応する事後評価項目) ○岐阜市～関ヶ原町間の広域連携強化 ・当該工区の整備により東海環状自動車道(大野神戸 I C)、周辺市街地へのアクセス性が向上した。 ○樽見鉄道高架化等による円滑な交通の確保 ・当該工区の整備により踏切通過時の速度低下が解消し、円滑な交通が確保された。 ○災害時に有効に機能するネットワークの確保 ・当該工区の整備により路線の信頼性が向上し、災害時における円滑な救援活動、救援物資輸送に寄与している。 (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) ・東海環状自動車道関広見 I C～山県 I C (岐阜三輪 S I C) が令和2年3月に開通した。 ・東海環状自動車道山県 I C～大野神戸 I C が令和6年度開通予定である。 (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) ・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の必要はなし。	対応なし	岐阜県 道路建設課 (課長 青木 隆裕)

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)
高規格道路 I C アクセス 主要地方道 岐阜美山線 大 学北工区 (H26～R4) 岐阜県	5年以内	24	(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 24億円、工期 平成26年度～令和4年度 B/C 4.7 (B:111億円、C:24億円) (客観的評価指標に対応する事後評価項目) ○東海環状自動車道 (仮称) 岐阜 I C へのアクセス強化 ・対象区間の整備により、第3次救急医療機関である岐阜大学医学部附属病院や大型ヘリポートを備えた岐阜大学といった防災拠点へのアクセス性が向上した。 ・(仮称) 岐阜 I C 供用後は、岐阜市街地から東海環状自動車道への所要時間が短縮し、対象路線周辺は平常時・災害時ともに広域的な交通の拠点となることが期待できる。 ○(主) 岐阜大野線の慢性的な渋滞の緩和 ・対象区間の整備後、整備区間に約 5, 0 0 0 台 / 1 2 h の交通量が転換した。 ・東海環状自動車道の供用後は、整備区間が (仮称) 岐阜 I C の出入り交通量の約3割を受け持つと想定され、高速道路利用者により増加する交通量を分散する効果が見込まれる。 ○岐阜大学病院へのアクセス性向上により救命救急活動が円滑化 ・対象区間の整備で伊自良川に架橋され、対象区間の東側地区からの搬送時間が短縮し、また利用経路の選択肢が増加したことで、円滑な救急活動に寄与している。 ・(仮称) 岐阜 I C 供用後は、第三次医療施設である岐阜大学医学部附属病院へ、市内外からのさらなるアクセス性向上が期待される。 (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) ・東海環状自動車道関広見 I C ～山県 I C (岐阜三輪 S I C) が令和 2 年 3 月に開通した。 ・東海環状自動車道山県 I C ～大野神戸 I C が令和 6 年度開通予定である。 (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) ・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の必要はなし。	対応なし	岐阜県 道路建設課 (課長 青木 隆裕)

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)
スマートICアクセス 市道山本172号線 (H29～H30) 三重県鈴鹿市	5年以内	6.2	(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6.2億円 工期 平成29年度～平成30年度 ・B/C 3.7 (B:151億円、C:41億円) ※SIC全体 (事業の効果の発現状況) ①安全で円滑な交通の確保 ・東名阪自動車道が通行止めや車線規制の際、当該道路を利用して新名神高速道路の鈴鹿PAスマートICへ迂回できる等、リダンダンシー機能が確保された。 ②地域産業の活性化 ・鈴鹿PAスマートIC周辺地域では、高速道路へのアクセス性向上により、東名阪自動車道の鈴鹿IC利用時と比べ、大阪方面、名古屋方面ともに約6～7分の時間短縮による輸送経費削減効果が発現された。 ③観光振興の推進 ・道路利用者が鈴鹿ICと鈴鹿PAスマートICを選択できることで、高速道路から周辺観光施設までのアクセス性が向上し、観光振興の推進が図られた。 ④地域防災の支援 ・当該道路は、災害時に第3次緊急輸送道路と基幹収容避難所・災害時給水拠点とをつなぐ「市の災害ネットワーク道路」に位置づけられており、災害時の地域防災力の強化が図られた。 ⑤救命・救急体制の向上 ・新名神高速道路での事故発生による救急車到着時間が14分短縮する等、救命・救急体制の向上が図られた。 (事業実施による環境の変化) ・特になし。 (事業評価監視委員会の意見) ・整備効果が十分発現され、特に問題なし。 (社会経済情勢の変化) ・鈴鹿PAスマートICの開通により、当該道路沿いに新たな観光施設や工業団地が誕生した。 ・新型コロナウイルス感染症の影響で開催されていなかった鈴鹿サーキットでのF1等の国際的なレースイベントが令和5年から再開される等、観光産業の回復に寄与している。 (今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性) ・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等の必要性) ・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等の必要性はないと考える。	対応なし	三重県鈴鹿市 道路整備課 (課長 堤 義孝)

【都市・幹線鉄道整備事業】

（都市鉄道整備事業（地下高速鉄道整備事業（大規模改良工事）））

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）
大江戸線勝どき駅 改良事業 （H22～R2） 東京都交通局	5年以内	181	（費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化） 事業費 想定値（新規採択時）：80億円 想定値（再評価時） ：108億円 実績値 ：181億円 工期 想定値（新規採択時）：6年 想定値（再評価時） ：11年 実績値 ：11年 B/C 想定値（新規採択時）：－ 想定値（再評価時） ：2.0（B：187億円、C：94億円） 実績値（事後評価時）：1.1（B：303億円、C：277億円） （事業の効果の発現状況） ■勝どき駅利用者の歩行速度向上・滞留待ち時間の減少 ・ホーム上の混雑が緩和し、ホーム上の移動時間や階段・エスカレーターの待機時間が減少。 ・移動経路選択肢の増加で旅客が分散し、改札外の階段・エスカレーターの待機時間が減少。 ■勝どき駅乗降混雑の良化による列車遅延の解消 ・ホーム上の滞留に起因する列車遅延が減少し、勝どき駅を通過する旅客の移動時間が短縮。 ■その他 ・ホーム上やコンコースの安全性や快適性の向上。 ・エレベーター・エスカレーター整備によるバリアフリー性の向上。等 （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） ・新型コロナウイルス感染症の影響により、リモートワークやWEB会議の導入等の行動変容が見られ、鉄道利用が落ち込んだ。政府の行動制限が徐々に緩和され、旅客需要は回復傾向にあるが、以前の水準には戻っていない。 ・駅周辺の開発計画は、再評価時には令和3年度に全て完成を見込んでいたが、一部は令和5年度現在も事業中である。 （改善措置の必要性） ・今後の駅乗降人員推移や駅周辺開発の完了後における構内旅客流動状況の経過観察やその他まちづくりの動向等を踏まえ必要に応じて対策を検討する。 （今後の事後評価の必要性） ・事業目的は達成できているため、事後評価を再度実施する必要性はない。 （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） ・事後評価における過去実績の扱いについて、今回の評価では、完成年度以降の駅乗降人員（発券・改札通過データ）や実査による駅構内各経路の流動量など、各種実績値を基に推計を実施したが、駅改良における実績値・推計値の適用方法等について、マニュアルで示されていることが望ましい。等	対応なし	東京都交通局 総務部企画調整課 （技術調整担当課長 近藤 琢哉）

千代田線北綾瀬駅 改良事業 (H27～H31) 東京地下鉄株式会社	5年以内	33	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 事業費 想定値(新規採択時): 16億円 実績値: 33億円 工期 想定値(新規採択時): 5年 実績値: 5年 B/C 想定値(新規採択時): 2.9 (B: 45億円、C: 15億円) 実績値(事後評価時): 7.2 (B: 331億円、C: 46億円) (事業の効果の発現状況) ■利用者・社会全体への効果・影響 ・直通列車利用者におけるピーク時一人当たり平均時間短縮として列車遅延解消(平均54秒→平均37秒)や乗換移動時間短縮(大手町方面からの利用者: 180秒→0秒、大手町方面への利用者60秒→0秒)が図られた。 ・乗換回数低減(1回→0回)により、直通列車利用者における一回当たり平均10分相当の時間短縮が図られた。 等 ■社会全体への効果・影響 ・改良前は北綾瀬駅周辺においても綾瀬駅へのアクセスが多く見られたが、改良後は北綾瀬駅を選択する傾向が高くなっている。 等 (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) ・北綾瀬駅周辺を含む足立区では人口が増加傾向にある。北綾瀬駅周辺では平成27年以降、人口が13%増加している。 ・新型コロナウイルス感染症等の影響によりテレワーク等が進展し、都市鉄道利用者にも影響が見られるが、令和5年における北綾瀬駅利用者は令和元年の実績値を上回っている。 (改善措置の必要性) ・新規採択時の想定から大きく利用者が増加し、利用者への効果も発現していることから、事業の目的が達成されていると考えられ、改善措置は不要と考える。 (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) ・新規採択時評価では、定量評価が可能な項目のみを対象としていたが、事後評価においては、その他の定性的効果に対する評価も重要であるため、北綾瀬駅利用者に対してヒアリング調査を実施し、駅改良による影響を把握した。少ないサンプルではあるが、実態を把握したことは有意義であったため、今後も同様の評価を行う際にも行うことが望ましい。 等	対応なし	東京地下鉄株式会社 経営企画本部経営管理部 (課長 荻野 智久)
--	------	----	--	------	--

（（幹線鉄道等活性化事業（旅客線化）））

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)
おおさか東線鉄道 整備事業（新大阪 ～久宝寺間） (H8～H30) 大阪外環状鉄道株 式会社	5年以内	1,200	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 事業費 想定値（新規採択時）：-億円 想定値（再々評価時）：1,200億円 実績値：1,200億円 工期 想定値（新規採択時）：-年 想定値（再々評価時）：23年 実績値：23年 B/C 想定値（新規採択時）：- 想定値（再々評価時）：1.3（B：2,633億円、C：2,006億円） 実績値（事後評価時）：1.1（B：3,618億円、C：3,354億円） (事業の効果の発現状況) ■利用者・社会全体への効果・影響 ・快速系の運用も含めると久宝寺～高井田駅間において26分短縮、久宝寺～淡路駅間において19分短縮、新大阪～久宝寺駅間において4分短縮、新大阪～奈良駅間において4分短縮。 ・おおさか東線により、従来の経路に比べて乗換回数や上下の移動が減少し、乗換利便性が向上するとともに高齢者などの移動にやさしい環境の創出に貢献。 ・都心部に集中する交通が分散され、都心部路線・ターミナルの混雑が緩和。 等 ■社会全体への効果・影響 ・既設放射状路線を連絡して、関西圏の広域鉄道ネットワークの一部を担当。 ・連続立体交差事業と一体的に実施したことにより地域の分断を解消。 等 (事業実施による環境の変化) ・おおさか東線の整備に伴う、自動車利用から鉄道利用への転換によりNOxが1.4t/年、CO2が362t-c/年削減される。 (社会経済情勢の変化) ・我が国全体では、少子高齢化がさらに進展する一方で、カーボンニュートラル社会の実現、さらには、デジタル技術などのテクノロジーの進展など、まちづくりを取り巻く新たな潮流が生まれている。加えて、コロナ禍の影響により在宅勤務を始めとする働き方・暮らし方などの変化が見られる。 等 (改善措置の必要性) ・放射状路線を相互に連絡したネットワーク形成、新大阪駅へのアクセス向上等の当初の目標は達成しており、利用者数も着実に増加する傾向にあることから、改善措置は不要。 (今後の事後評価の必要性) ・改善措置が不要であること、費用便益分析の結果から事業効果が発揮されていると判断できるため、今後の事業評価は不要と考える。 ・（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） ・コロナ禍の影響・回復に伴う利用者の変動が大きく、将来需要の想定を行うことが難しい。将来需要想定を行う際の指針の設定が必要と考える。 ・建設工事費について、建設工事費デフレーターにより現在価値に修正することへの検討の必要が考えられる。	対応なし	大阪外環状鉄道株式会社 総務業務部業務課 (課長 中村 清孝)

(鉄道駅総合改善事業)

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)
関内駅総合改善事業 (H23～H30) J R 関内駅北口整備協議会	5年以内	45	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 事業費 想定値 (新規採択時) : 40億円 想定値 (再評価時) : 50億円 実績値 : 45億円 工期 想定値 (新規採択時) : 6年 想定値 (再評価時) : 7年 実績値 : 7年 B/C 想定値 (新規採択時) : 1.8 (B : 62億円、C : 34億円) 想定値 (再評価時) : 1.3 (B : 61億円、C : 49億円) 実績値 (事後評価時) : 1.03 (B : 62億円、C : 60億円) (事業の効果の発現状況) ■利用者・社会全体への効果・影響 ・駅構内の動線改善により、移動時間が短縮。 ・バリアフリー化の達成により、円滑な移動が可能。 ・プラットフォームの拡幅により転落の危険性を改善し、安全性が向上。 ・歩行者広場の整備により、象徴空間の創出及び周辺商業エリアへの視認性確保に伴う周辺商業施設との連携強化 等。 (事業実施による環境の変化) ・本事業と一体で実施した駅周辺街路の再整備により、歩きやすい歩行空間の形成。また、シェアサイクルのポートが整備されたことにより、自転車利用が促進され、脱炭素社会に寄与。 (社会経済情勢の変化) ・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。 (改善措置の必要性) ・本事業により、駅の安全性・利便性の向上、移動時間短縮が図られたとともに、保育施設や歩行者広場を駅改良と一体的に整備したことで、駅周辺の活性化が図られたことにより、当初計画の目的が達成されている。さらに、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。 (今後の事後評価の必要性) ・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。 (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) ・バリアフリー化や生活支援施設の整備といった定量的評価が難しいものについて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、バリアフリー化に伴う車いす利用者数の変化など、評価に役立つ情報の把握について国から鉄道事業者に指導するなどの対応もあると望ましいと考える。	対応なし	横浜市 都市整備局 都市交通課 (課長 古性 敏幸)

(幹線鉄道等活性化事業費補助(形成計画事業))

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)
八木沢地区新駅整備事業 (H30) 三陸鉄道株式会社	5年以内	3.0	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 事業費 想定値(新規採択時):1.2億円 実績値 :3.0億円 工 期 想定値(新規採択時):1年 実績値 :1年 B/C 想定値(新規採択時):2.8(B:3.3億円、C:1.2億円) 実績値(事後評価時):1.2(B:3.4億円、C:3.0億円) (事業の効果の発現状況) ・新駅近隣には八木沢団地、県立宮古短期大学、災害公営住宅等が立地し、これまで鉄道が不便であった地域から主な目的地である宮古駅周辺までの移動時間が短縮し利便性が向上した。 (事業実施による環境の変化) ・マイカー利用者から鉄道利用者への需要転換により幹線道路等の交通渋滞緩和と走行する自動車からのCO2排出量が削減が見込まれる。 (社会経済情勢の変化) ・2011年3月に東日本大震災が発災し、JR山田線が釜石～宮古間で不通となっていた。山田線はJRから三陸鉄道に移管されることが決定し2019年3月に三陸鉄道リアス線として運転を再開。復興後の新しいまちづくりに大きく寄与した。また、2019年から2023年までは新型コロナウイルス感染症の影響を強く受けた。 (今後の事後評価の必要性) ・新駅開業後、令和元年の台風第19号被害や新型コロナウイルス感染症の影響があったが令和5年のコロナウィルス5類移行により三陸鉄道の乗車人員は回復傾向にある。費用便益比は1を上回っており、事業効果が発現されていると認められ今後の事後評価の必要性はないと考える。 (改善措置の必要性) ・新駅開業後、令和元年の台風第19号被害や新型コロナウイルス感染症の影響があったが令和5年のコロナウィルス5類移行により三陸鉄道の乗車人員は回復傾向にあ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) ・特になし。	対応なし	三陸鉄道株式会社 旅客営業部 旅客営業課 (部長 橋上 和司)

津軽石弘川地区新 駅整備事業 (H30) 三陸鉄道株式会社	5年以内	1.9	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 事業費 想定値(新規採択時): 1.3億円 実績値 : 1.9億円 工 期 想定値(新規採択時): 1年 実績値 : 1年 B/C 想定値(新規採択時): 2.0 (B: 2.6億円、C: 1.3億円) 実績値(事後評価時): 0.86 (B: 1.7億円、C: 1.9億円) (事業の効果の発現状況) ・新駅近隣は東日本大震災による新築住宅、誘致企業の工場が立地しているが鉄道が不便であった地域から主な目的地である宮古駅周辺までの移動時間が短縮し利便性が向上した。 (事業実施による環境の変化) ・マイカー利用者から鉄道利用者への需要転換により幹線道路等の交通渋滞緩和と走行する自動車からのCO2排出量の削減が見込まれる。 (社会経済情勢の変化) ・2011年3月に東日本大震災が発災し、JR山田線が釜石～宮古間で不通となっていた。山田線はJRから三陸鉄道に移管される事が決定し2019年3月に三陸鉄道リアス線として運転を再開。復興後の新しいまちづくりに大きく寄与した。また、2019年から2023年までは新型コロナウイルス感染症の影響を強く受けた。 (今後の事後評価の必要性) ・新駅開業後、令和元年の台風第19号被害や新型コロナウイルス感染症の影響があったが令和5年のコロナウィルス5類移行により三陸鉄道の乗車人員は回復傾向にある。今後費用便益比も1に近づくと推計されることから事業効果が発現していると認められ今後の事業評価の必要性はないと考える。 (改善措置の必要性) ・新駅開業後、令和元年の台風第19号被害や新型コロナウイルス感染症の影響があったが令和5年のコロナウィルス5類移行により三陸鉄道の乗車人員は回復傾向にあ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) ・特になし。	対応なし	三陸鉄道株式会社 旅客営業部 旅客営業課 (部長 橋上 和司)
---	-------------	------------	--	-------------	--