

令和6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)
石狩川直轄河川改修事業(千歳川遊水地) (H21～R1) 北海道開発局	5年以内	1,147	<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：1,147億円、工期：平成21年度～令和元年度 B/C：2.9 (B：5,642億円、C：1,967億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況) ・事業期間中の平成30年7月には、施工が完了していた舞鶴遊水地に外水(河川水)の流入が確認されているほか、平成28年、平成30年、令和4年の3回、周囲堤樋門から遊水地内へ導水により内水(堤内側の降雨など)を貯留し、内水被害抑制、地域の洪水被害軽減に貢献。 ・千歳川遊水地群をはじめとする千歳川の整備や、石狩川の河川整備により、昭和56年8月上旬降雨により発生する洪水のピーク水位を計画高水位以下とし、浸水家屋 約11,900戸、氾濫面 積約19,200haを解消。</p> <p>(事業実施による環境の変化) ・遊水地造成に伴い開放水面や湿地環境が形成され、湿地を好む種や水域性の生物が増加する傾向を確認。一方、樹林環境や乾燥した林縁等を好む種が減少する傾向を確認。 ・本事業による遊水地の造成に伴い湿地環境が形成されたことにより、舞鶴遊水地において100年以上ぶりにタンチョウのヒナが誕生</p> <p>(社会経済情勢の変化) ・令和5年に北広島市においてボールパークが開業し、流域内に限らず北海道内へその効果を波及させており、北海道全体の発展に寄与。また、令和5年9月には千歳市において半導体製造工場が建設に着手するなど、北海道の中核をなす地域に発展を遂げており、今後とも発展が見込まれている。 ・流域人口は、昭和40年(1965年)～平成12年(2000年)にかけて増加しており、令和2年(2020年)まではおよそ横ばいとなっている。 ・流域内の観光入込客数は平成25年～令和1年までは900万人前後であった。令和2年～令和3年には新型コロナウイルスの影響で600万人程度まで減少したが、観光復興事業や新球場設立に伴い、令和5年には過去10年で最大の1,260万人に上る。</p> <p>(今後の事後評価の必要性) ・必要性無し</p> <p>(改善措置の必要性) ・必要性無し</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) ・必要性無し</p>	対応なし	北海道開発局 建設部 河川計画課 (課長 空閑 健)

<p>江戸川特定構造物改築事業（行徳可動堰改築） （H5～R元） 関東地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>113</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：113億円、工期：平成5年度～令和元年度 B/C：13.5（B：3,753億円、C：276億円） （事業の効果の発現状況） ・堰の改築以降に発生した洪水において、行徳可動堰の開操作により適切に洪水を流下させることができています。 ・橋梁の架け替えにより、歩車道が拡幅され、通行の利便性が向上した。 （事業実施による環境の変化） ・部分改築への見直しにより、工事に伴う周辺環境への影響を大幅に軽減することができた。特にヒヌマイトトンボの生息地保全・創出が図られた。 （社会経済情勢の変化） ・東京外かく環状道路や妙典橋の整備が行われ、道路交通網が発達した。 ・市川市と船橋市の土地利用について大きな変化はない。 ・市川市と船橋市の人口及び世帯数は増加傾向にある。 （今後の事後評価の必要性） ・事業実施により、安全かつ確実に洪水を流下させることが可能となった。 ・本事業の効果発現は十分確認されていることから、今後の事後評価及び改善措置の必要はないものと思われる。 （改善措置の必要性） ・事業実施により、安全かつ確実に洪水を流下させることが可能となった。 ・本事業の効果発現は十分確認されていることから、今後の事後評価及び改善措置の必要はないものと思われる。 （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） ・本事業の評価の結果、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>	<p>対応なし</p>	<p>関東地方整備局 河川部 河川計画課 （課長 石田 卓也）</p>
<p>由良川床上浸水対策特別緊急事業（福知山地区） （H27～R1） 近畿地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>55</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：55億円、工期：平成27年度～令和元年度 B/C：9.8（B：981億円、C：100億円） （事業の効果の発現状況） ・本事業の実施により、年超過確率1/30規模（平成26年8月型降雨波形）の降雨が発生した場合において、床上浸水被害を概ね防止。 ・排水機場の増強により、床上浸水被害は506戸から7戸に減少し、床上浸水被害を概ね防止。 ・弘法川流域では平成28年9月20日～21日にかけて、内水被害発生に備えて、ポンプを操作・運転し、荒河排水機場では総排水量63.5万m³、弘法川緊急排水ポンプ設備では総排水量5.1万m³の内水を排出。そのうち荒河排水機場で増強した3m³/sのポンプでは、9.5万m³の内水を排出。 ・この結果、弘法川流域では増設した3m³/sのポンプの効果により、約6haの浸水被害を軽減できたと推定。 （事業実施による環境の変化） ・特に無し。 （社会経済情勢の変化） ・福知山市における直近14年で、人口はやや減少ながら、世帯数や資産額は増加している。 ・福知山地区における土地利用の変化は、平成26年度と令和3年度を比較し、大きな変化は見られない。 （今後の事後評価の必要性） ・事業完了後、効果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、以後も適切に維持管理している。 ・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ため、再度の事後評価の必要性は無い。 ・なお、平成28年9月台風第16号においては事業期間中であつたものの、先行して完成した荒河排水機場増強による浸水被害軽減効果が発現している。 ・事業目的に見合った治水効果の発現が期待されるため、今後の事業評価の必要性は無い。 （改善措置の必要性） ・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無い。 （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） ・同種事業の調査・計画のあり方や事業評価手法の見直しの必要性は無い。</p>	<p>対応なし</p>	<p>近畿地方整備局 河川部 河川計画課 （課長 小杉 恵）</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)
ハッ場ダム建設事業 (S42～R1) 関東地方整備局	5年以内	5,244	(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：5,244億円、工期：昭和42年度～令和元年度 B/C：5.5 (B：40,060億円、C：7,247億円) (事業の効果の発現状況) ・ハッ場ダムは管理開始以降、令和5年までに4回の洪水調節を行い、ダム下流河川の洪水被害低減に役割を果たす効果があった。 ・令和5年はハッ場ダムが完成していなければ濁水となった可能性があり、濁水に対する効果が発揮された。 (事業実施による環境の変化) ・ハッ場ダム建設事業による環境への一時的な変化はみられたが、深刻な影響はみられなかった。 ・生物に対する環境保全対策は所定の効果を発揮している。 (社会経済情勢の変化) ・ハッ場ダム建設前後での大きな社会情勢の変化は現時点で生じていない。 ・ハッ場ダムでは水源地域ビジョンを策定し、水陸両用バスの運行、水面利用ルールを策定、各種イベントの開催などが行われている。 (今後の事後評価の必要性) ・事業効果が発現し、大きな社会情勢等の変化もなく、環境への深刻な影響もみられないことから、改めて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) ・事業効果が発現が確認されており、環境への深刻な影響もみられないことから、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) ・現時点において見直しまでには至らないと考えている。	対応なし	関東地方整備局 河川部 河川管理課 (課長 近藤 誠)
中筋川総合開発事業(横瀬川ダム) (H2～R1) 四国地方整備局	5年以内	411	(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：411億円、工期：平成2年度～令和元年度 B/C：1.3 (B：1,079億円、C：831億円) (事業の効果の発現状況) ・令和3年7月の大雨で横瀬川ダムに約146m ³ /sの最大流入量を記録したが、約117m ³ /sの洪水調節を行い、礪ノ川地点の水位を約0.7m低減した。横瀬川ダムの洪水調節により、礪ノ川地点で計画高水位(8.37m)を超過させない効果(8.6m→7.9m)をもたらした。 (事業実施による環境の変化) ・事業実施による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) ・令和元年7月に、中筋川ダム及び横瀬川ダム等を活用した地域振興において、自立的・持続的活動を調整することを目的とした「ダム活用調整協議会」や、地元活動組織として「ダム活元気ネットワーク」が設立され、地域活動を実施している。 ・令和6年8月に「中筋川流域かわまちづくり」計画が登録され、ダム管理者、ダム活用調整協議会により、ダムを拠点とした地域の賑わいを創出していく。 (今後の事後評価の必要性) ・中筋川総合開発事業(横瀬川ダム)は、事業の効果が発現しており、地域の社会情勢、改進黨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。 (改善措置の必要性) ・中筋川総合開発事業(横瀬川ダム)は、現時点において事業の効果が発現されており、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。 (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) ・中筋川総合開発事業(横瀬川ダム)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。	対応なし	四国地方整備局 河川部 河川管理課 (課長 青木 朋也)

<p>大分川ダム建設事業 (S53～R1)</p> <p>九州地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>1,036</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：1,036億円、工期：昭和53年度～令和元年度 B/C：1.3 (B：2,726億円、C：2,054億円) (事業の効果の発現状況) <洪水調節> ・令和2年の運用開始以降、令和2年7月8日洪水等をはじめ、4回の防災操作を行い、下流域の洪水被害を軽減した。 ・令和4年9月洪水では、426mmの累加雨量を観測し、最大流入量約200m³/sに達したが、ダムに最大135m³/sを貯留し、ダム下流の胡麻鶴地点で30cmの水位低減を図った。 <流水の正常な機能の維持> ・ダムからの補給により、下流河川の流況が改善されている。 (事業実施による環境の変化) <水質> ・ダム貯水池の水質は湖沼の環境基準A類型に相当する水質となっている。 ・ダム湖内のT-Nは、令和2年度以前は、底層で増加傾向が確認されていたが、令和3年以降は低い値で推移した。ダム湖内のT-Pは、湛水初期に上昇が確認されたが、その後は低い値で推移した。T-Nは湖沼IV類型、T-Pは湖沼II類型に相当する水質になっている。 ・選択取水設備の運用により、下流河川における水温・濁水による支障は発生していない。 ・淡水赤潮、アオコは単発的・部分的な発生であり障害が起きるレベルではなかった。 <生物> ・全般：ダム環境に適応した種の生息・生育を経年的に確認している。 ・ダム湖内：止水性魚類や水鳥等、止水環境に適応した種を経年的に確認している。 ・ダム湖周辺：植生に大きな変化はなく、樹林性の動物や昆虫も経年的に確認している。 ・流入河川・下流河川：清流の指標となる底生動物や河原環境利用種等を経年的に確認している。 ・ダム運用開始後5年が経過し、近年は種数等の増減はあるが、生物の生息・生育環境は維持されていると考えられる。 (社会経済情勢の変化) ・ダム周辺で活動している、河川協力団体と協力して小中学校や地元の住民団体等を対象としたダム見学を行っている他、旅行会社と協同でインフラツアーを行っている。 ・ダムに近接する道の駅でのイベント(3回/年)や、ダム建設時の材料山跡地を活用して整備された「のつはる天空広場」では、毎年ななせの里祭り等が開催されており、その会場にてダム模型を用いた説明等を行っている。 (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、事業実施による環境の変化も特に見受けられないことから、改めて事後評価を実施する必要性はないと考えられる。 (改善措置の必要性) ・事業の効果が発現が確認され、現時点において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。 (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>	<p>対応なし</p>	<p>九州地方整備局 河川部 河川管理課 (課長 高島 恒善)</p>
--	-------------	--------------	---	-------------	--

<p>小石原川ダム建設事業 (H4～R1)</p> <p>独立行政法人 水資源機構</p>	<p>5年以内</p>	<p>1,753</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：1,753億円、工期：平成4年度～令和元年度 B/C：1.7 (B：4,245億円、C：2,497億円) (事業の効果の発現状況)</p> <p><洪水調節> ・小石原川ダムの防災操作は、試験湛水中の令和2年から令和3年の間に4回、試験湛水終了後の令和4年から令和5年に6回、合計10回実施し、洪水調節効果を発揮している。 ・令和5年7月洪水では、最大流入量150m3/sに対して71m3/sをダムで調節し、下流基準点の柴田橋地点で約0.22mの水位を低減させたものと推測される。 ・ダム下流住民に対して、意見交換会の開催や、避難行動につながるよう取り組んでいる。</p> <p><利水> ・小石原川ダムは江川ダムおよび寺内ダムとの三ダム総合運用により、対象給水エリアにおける水道用水および支川向け不特定用水（維持流量）（小石原川ダム0.15m3/s、江川ダム0.19m3/s、寺内ダム0.37m3/s、女男石0.44m3/s）を安定的に供給している。</p> <p><発電> ・発生した電気は、小石原川ダム管理所内の施設で利用された後、余剰電力を売電しており、売電収益は管理費用削減に寄与している。 (事業実施による環境の変化)</p> <p><水質> ・流入・放流地点では、試験湛水による短期間で大きな貯水位の変動、試験湛水後の貯水位回復過程での大規模出水により、濁水流入や水位低下時の堆積土巻き上げなどにより水質の値が高くなる場合を除き管理開始以降も大きな変動は見られない。 ・貯水池水質は、SSを除き環境基準（湖沼）のA類型に相当する値となっている。SSは令和3年の出水の影響により貯水池の長期濁水化による影響で年間平均が高くなったと考えられる。 ・選択取水設備の運用により、下流河川への水温・濁水による支障は発生していない。 ・水質保全対策設備は、選択取水設備と曝気循環設備が設置されており、管理開始以降、貯水池の水温、濁度、植物プランクトン、クロロフィルaの状況をみながら運用を行っている。</p> <p><生物> ・ダム湖内：湛水から間もないことから、底生動物の定着は少ないが、魚類や水鳥等、止水環境に適応した種が経年的に確認されている。ブルーギル・オオクチバスなど特定外来生物は確認されていない。 ・流入河川：湛水前後で魚類・底生動物の生息状況に変化は見られず、ダム建設による明瞭な影響は確認されない。 ・ダム湖周辺：湛水に伴いスギ・ヒノキ植林や人工裸地の減少が見られたものの、植生に大きな変化はなく、樹林性の動物や昆虫も経年的に確認されている。 ・その他：常落混交広葉樹林・草地が復元・整備されたコア山跡地では、草原生態系が広がり、景観的に改善されつつあるとともに、様々な生物の生息地として利用されている。湿地環境として整備されたビオトープは、重要種を含む両生類・鳥類、止水性・流水性昆虫の生息場として機能している。</p> <p>(社会経済情勢の変化) ・水源地域の人口は年々減少傾向であり、65歳以上の割合は増加し高齢化が進行している。 ・小石原川ダムの主な利用形態としては、「散策」が挙げられ、令和4年度のダム湖利用者数は約2万6千人である。 ・小石原川ダムの施設見学者数やダムカード配布枚数は増加傾向である。 ・小石原川ダム管理所では令和元年7月より、X（旧Twitter）を活用した情報発信を開始しており、施設見学会の状況や小石原川ダムの自然図鑑等を発信し、地域連携を深めている。</p> <p>(今後の事後評価の必要性) ・小石原川ダムでは、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、事業実施による環境の大きな変化も見受けられないことから、改めて事後評価を実施する必要はないと考えられる。 (改善措置の必要性) ・事業の効果が発現が確認され、現時点において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) ・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>	<p>対応なし</p>	<p>九州地方整備局 河川部 河川管理課 (課長 高島 恒善)</p>
---	-------------	--------------	--	-------------	--

【砂防事業】
（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）
雲仙直轄砂防事業 （H5～R2） 九州地方整備局	5年以内	1,006	<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： 1,006億円、 工期：平成5年度～令和2年度 B/C：2.0（B：6,313億円、C：3,161億円）</p> <p>（事業の効果の発現状況） ・事業完了後の効果をシミュレーションで確認し、計画規模相当の土石流氾濫被害が解消することを確認した。 ・平成27・28年に水無川で土石流が発生したが、整備した施設で土砂を捕捉し氾濫被害を防止した。</p> <p>（事業実施による環境の変化） ・施設整備にあたり、希少種のシマバライチゴ等の移植、砂防堰堤周辺を緑化し環境・景観への配慮を実施。 ・火砕流や土石流で失われた緑を取り戻すため、地域住民、及び関係機関と連携・協同により植樹等を行い、緑の復元も実施。 ・植生の状況については、衛星データから植生活性度（NDVI）を算出しており、噴火の影響で低下していたが、回復基調が確認されている。</p> <p>（社会経済情勢の変化） ・火山噴火直後は世帯数が減少したが、その後世帯数の増加傾向が確認されている。 ・島原半島は、平成21年に島原半島世界ジオパークとして認定され、ジオツアーのコースに砂防堰堤や災害遺構が活用されるなど、インフラツーリズムの取組みにおいても観光資源の一つとなっている。</p> <p>（今後の事後評価の必要性） ・本事業による土石流の防止効果が期待され、事業の有用性は十分見込まれるため、更なる事後評価の必要はないと考えられる。</p> <p>（改善措置の必要性） ・本事業による土石流の防止効果が期待され、事業の有用性は十分見込まれる。また、保全対象となる世帯数は多くの地区で増加の傾向がみられているため、当面の改善措置の必要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） ・噴火に伴う火山堆積物が、土石流となって大量に砂防設備の整備箇所へ堆積しており、搬出先について関係機関（県・市）と調整を行い、港湾事業や道路事業等に有効活用することで事業の進捗につながった。 ・今後も同種事業においては、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。 ・当該事業の評価の結果、事業評価手法の見直しの必要性はないものと考えられる。</p>	対応なし	九州地方整備局 河川部 河川計画課 （課長 嶋田 剛士）

【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)
津松阪海岸直轄 海岸保全施設整備 事業 (H23～R5) 中部地方整備局	5年以内	159	(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 159億円、工期：平成23年度～令和5年度 ・B/C 事後評価時 11.1 (B：2,615億円、C：235億円) (事業の効果の発現状況) ・令和3年度に栗真町屋工区、令和5年度に阿漕浦・御殿場工区並びに栗真工区の整備が完了して以降、高潮による浸水被害は発生していない。 (事業実施による環境の変化) ・事業実施により、企業活動等の継続、新規の設備投資及び地域の賑わいの創出により、地域の活性化が図られている。 (社会経済情勢の変化) ・事業開始時から比較して、南海トラフで発生する地震(M8～M9)の今後30年以内に発生する確率は70～80%、今後20年以内に発生する確率は60%程度、今後40年以内に発生する確率は90%程度に引き上げられた(令和6年1月1日現在)。 (今後の事後評価の必要性) ・堤防嵩上げなどによる高潮対策を実施したことで、浸水被害の軽減が図られたことから、今後の事後評価の必要性はない。 (改善措置の必要性) ・整備目的を達成していると判断できるため、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) ・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項目はない。	対応なし	中部地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 鬼頭孝明)

【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)
深川・留萌自動車道 (一般国道233号) 幌糠留萌道路 (H8～R1) 北海道開発局	5年以内	480	(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：480億円、工期：平成8年度～令和元年度 B/C：1.02 (B：885億円、C：871億円) (事業の効果の発現状況) ① 主要都市間の利便性向上 ・留萌市と旭川市間の所要時間が約40分短縮されるなど主要都市間の利便性が向上。 ② 重要港湾の利便性向上 ・留萌港から旭川市への所要時間が短縮され、冬期間においても留萌港から旭川市間の1日2往復の輸送が可能となり、流通の利便性向上に寄与。 ・令和6年4月からの労働時間規制下においても輸送の維持が可能となっており、安定的な輸送に貢献。 ③ 農産品の流通利便性向上 ・輸送時間が短縮したことで冷蔵トレーラーによる集荷が可能となり、単価の高い道外市場へ販路が拡大。 ④ 救急搬送の安定性向上 ・留萌市の医療施設から第三次救急医療機関への搬送時間が短縮されるなど、救急搬送の安定性が向上。 ⑤ 観光地への利便性向上 ・速達性及び定時性の高い周遊ルートが確保され、留萌管内の主要観光地への入込客数が増加。 ⑥ “音楽合宿のまち”留萌市への利便性向上 ・速達性及び安定性の高い輸送ルートが確保され、“音楽合宿のまち”留萌市への利便性が向上し、経済効果が発現。 (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、騒音、植物、動物のいずれも環境保全目標を満足している。 なお、事業実施中及び事業完了後についても、環境への影響は確認されていない。 (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：留萌市) ・人口は、事業化当時約30千人(H8)→開通後約19千人(R6)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17千台(H8)→開通後約10千台(R6)となっている。(北海道自動車統計) (今後の事後評価の必要性) ・幌糠留萌道路の整備により、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重要港湾留萌港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考えます。 (改善措置の必要性) ・幌糠留萌道路の整備により、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重要港湾留萌港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考えます。 (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ます。	対応なし	北海道開発局 建設部 道路計画課 (課長 村上 睦)

<p>旭川・紋別自動車道 (一般国道450号) 丸瀬布遠軽道路 (H18～R1) 北海道開発局</p>	<p>5年以内</p>	<p>492</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：492億円、工期：平成18年度～令和元年度 B/C：1.6 (B：1,226億円、C：782億円) (事業の効果の発現状況) ① 水産品の流通利便性向上 ・オホーツク海で漁獲された活ほたてやほたて玉冷の市場や物流拠点への定時性及び到達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。 ② 農産品の流通利便性向上 ・輸送時間の短縮に加え、峠部の急カーブ回避等により、コンテナ4基を積載した大型フルトレーラーによる輸送が可能となり、農産品の流通利便性が向上。 ③ 主要な観光地への利便性向上 ・遠軽町の観光入り込み客数が約4倍に増加するなど、道央圏と道北圏とのアクセス向上により、オホーツク圏における周道観光やIC周辺観光施設への利便性が向上。 ④ 救急搬送の安定性向上 ・白滝・丸瀬布地区からの遠軽厚生病院への救急搬送の速達性、安定性及び安全性が向上するとともに、旭川市の高次医療機関への陸上搬送も選択肢の一つとなり、地域の救急医療提供体制の確保に貢献。 ⑤ 災害時の緊急輸送ルートの強化 ・オホーツク海沿岸域における津波浸水災害発生時に広域進出拠点である旭川市からの救援物資等の輸送の確実性向上に寄与。 ⑥ 都市間バスの利便性向上 ・利用経路を高規格道路に変更したことで都市間バス運行の速達性及び安全性及び安定性が向上し、バス利用者の利便性が向上。 (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、騒音、植物、動物のいずれも環境保全目標を満足している。 なお、事業実施中及び事業完了後についても、環境への影響は確認されていない。 (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：遠軽町) ・人口は、事業化当時約24千人(H18)→開通後約18千人(R6)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12千台(H18)→開通後約10千台(R6)となっている。(北海道自動車統計) (今後の事後評価の必要性) ・丸瀬布遠軽道路の整備により、高速ネットワークの拡充による道央圏・道北圏とオホーツク圏の連絡機能の強化、地域間交流の活性化及び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) ・丸瀬布遠軽道路の整備により、高速ネットワークの拡充による道央圏・道北圏とオホーツク圏の連絡機能の強化、地域間交流の活性化及び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>	<p>対応なし</p>	<p>北海道開発局 建設部 道路計画課 (課長 村上 睦)</p>
<p>一般国道44号 根室道路 (H11～R1) 北海道開発局</p>	<p>5年以内</p>	<p>202</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：202億円、工期：平成11年度～令和元年度 B/C：1.2 (1.1) (B：8,724億円、C：7,157億円) (事業の効果の発現状況) ① 道路交通の安全性向上 ・信号交差点等が回避され、追突・出会い等による死傷事故件数が約9割減少されたほか、現道からの交通転換や、当該道路の立入防止柵設置により、鹿による事故件数が合わせて約3割減少するなど、道路交通の安全性向上に寄与。 ② 交通障害の緩和 ・地吹雪の発生を抑制し、道路交通の確実性及び安全性が確保され、地吹雪に起因する交通障害の緩和に寄与。 ③ 救急搬送の確実性向上 ・地吹雪に起因する旅行速度低下の抑制など、速達性及び安定性の高い搬送ルートが確保され、救急搬送の確実性向上に寄与。 ④ 水産品の流通利便性向上 ・高規格ネットワーク機能が強化され、道央の市場や苫小牧港から主に関東方面へ出荷される水産品の流通利便性向上に寄与。 ⑤ 観光地への利便性向上 ・釧路根室管内の観光地間の観光移動における安定性及び周遊性の高い移動ルートが確保され、釧路地域を中心とした主要な観光地への利便性向上に寄与。 (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、騒音、植物、動物のいずれも環境保全目標を満足している。 なお、事業実施中及び事業完了後についても、環境への影響は確認されていない。 (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：根室市) ・人口は、事業化当時約34千人(H11)→開通後約22千人(R6)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19千台(H11)→開通後約13千台(R6)となっている。(北海道自動車統計) (今後の事後評価の必要性) ・根室道路の整備により、現道の交通事故低減及び冬期間の地吹雪等による冬期交通障害の解消による道路交通の安定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) ・根室道路の整備により、現道の交通事故低減及び冬期間の地吹雪等による冬期交通障害の解消による道路交通の安定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) ・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>	<p>対応なし</p>	<p>北海道開発局 建設部 道路計画課 (課長 村上 睦)</p>

<p>道央圏連絡道路 (一般国道337号) 泉郷道路 (H13～R1) 北海道開発局</p>	<p>5年以内</p>	<p>233</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：233億円、工期：平成13年度～令和元年度 B/C:2.2 (B:861億円、C:387億円) (事業の効果の発現状況) ① 企業立地の促進 ・周辺の工業団地と新千歳空港や石狩湾新港など物流拠点へのアクセスが向上し、企業立地の促進や新たな雇用の創出など、地域活性化が促進。 ② 物流拠点間の利便性向上 ・石狩湾新港や苫小牧港への所要時間が短縮され、石油製品、農水産品等の物流輸送の利便性が向上。 ③ 農産品の流通利便性向上 ・農産品の道外出荷を担う新千歳空港や苫小牧港への速達性及び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。 ④ 水産品の流通利便性向上 ・水産品の道外出荷や海外輸出を担う新千歳空港や苫小牧港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。 ⑤ 観光産業の支援 ・北海道内の主要観光地へのアクセスが向上し観光産業を支援。 ⑥ 道路交通の安全性向上 ・規格の高い道路へ大型車が転換することで並行現道の交通事故が緩和するなど、道路交通の安全性が向上。 (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、騒音、植物、動物のいずれも環境保全目標を満足している。 なお、事業実施中及び事業完了後についても、環境への影響は確認されていない。 (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：千歳市、長沼町) ・人口は、事業化当時約101千人(H13)→開通後約107千人(R6)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57千台(H13)→開通後約65千台(R6)となっている。(北海道自動車統計) (今後の事後評価の必要性) ・泉郷道路の整備により、高速ネットワークの拡充による札幌圏の連絡機能の強化、地域間交流の活性化及び拠点空港新千歳空港、国際拠点港湾苫小牧港等への物流の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) ・泉郷道路の整備により、高速ネットワークの拡充による札幌圏の連絡機能の強化、地域間交流の活性化及び拠点空港新千歳空港、国際拠点港湾苫小牧港等への物流の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>	<p>対応なし</p>	<p>北海道開発局 建設部 道路計画課 (課長 村上 睦)</p>
<p>一般国道36号 白老拡幅 (H29～R1) 北海道開発局</p>	<p>5年以内</p>	<p>40</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：40億円、工期：平成29年度～令和元年度 B/C:1.4 (B:83億円、C:61億円) (事業の効果の発現状況) ① 交通混雑の緩和 ・混雑度が約8割減少し、苫小牧方面の最大渋滞長が600m減少するなど、交通混雑の緩和に寄与。 ・平成28年に観測した旅行速度16.8km/hが拡幅後は62.4km/hに向上し、主要渋滞箇所が解消。 ② 観光地間における周遊性向上 ・観光地間における周遊性やアクセス性が向上し、白老・登別方面への訪問率・宿泊率の増加に寄与。 ③ 製造品の流通利便性向上 ・道路交通の安全性や安定性が向上し、自動車部品や紙製品等の流通利便性向上に寄与。 ④ 救急搬送の安定性向上 ・苫小牧市の高次医療施設への救急搬送の安定性向上に寄与。 ⑤ 日常生活の利便性向上 ・路線バスの利便性が向上し、地域住民の日常生活における利便性向上に寄与。 (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：白老町) ・人口は、事業化当時約1.8万人(H29)→開通後約1.5万人(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173.6万人(H29)→開通後約213.3万人(R5)となっている。(北海道観光入込客数調査報告書) (今後の事後評価の必要性) ・白老拡幅の整備により、観光期渋滞の解消により地域振興に貢献するとともに、アイヌ文化の復興等の拠点へのアクセス改善や、国際拠点港湾間の連絡強化、円滑で安全な物流の確保による企業活動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) ・白老拡幅の整備により、観光期渋滞の解消により地域振興に貢献するとともに、アイヌ文化の復興等の拠点へのアクセス改善や、国際拠点港湾間の連絡強化、円滑で安全な物流の確保による企業活動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の必要性) ・当初の事業計画から変更なく、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の必要性はないものとする。</p>	<p>対応なし</p>	<p>北海道開発局 建設部 道路計画課 (課長 村上 睦)</p>

<p>一般国道334号 真經道路 (S63～R1) 北海道開発局</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：昭和63年度～令和元年度 事業の効果等：584億円、費用467億円 (事業の効果の発現状況) ① 道路交通の安全性向上 ・防災上の要対策箇所が解消し、通行規制基準が緩和されたことで、整備後は土砂崩れや落石による通行止めは発生しておらず、道路交通の安全性が向上。 ② 通行止めによる大規模な迂回解消 ・防災上の要対策箇所が解消し、通行規制基準が緩和されたことで、通行止めの発生が低減され、住民の生活に大きな負担を強いる通行止めによる大規模な迂回が解消。 ③ 冬期災害時における集落の孤立化を低減 ・防災上の要対策箇所が解消し、通行規制基準が緩和されたことで、災害による道路寸断が大幅に軽減され、冬期災害における地域住民や宿泊客の孤立化を低減。 ④ 水産品の輸送安定性向上 ・確実性及び安全性の高い輸送ルートが確保され、水産品の輸送安定性が向上。 ⑤ 救急搬送の安全性向上 ・安全性及び確実性の高い輸送ルートが確保され、救急搬送の安全性が向上。 ⑥ 主要な観光地への利便性向上 ・ウトロ地区を訪れた観光客からも走行性の向上を実感する声を得ているなど、主要な観光地への利便性が向上。 (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：斜里町) ・人口は、事業化当時約16千人(S63)→開通後約11千人(R6)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8.4千台(S63)→開通後約7.4千台(R6)となっている。(北海道自動車統計) (今後の事後評価の必要性) ・真經道路の整備により、土砂崩壊を要因とする通行規制区間、危険箇所の解消を図り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する。 (改善措置の必要性) ・真經道路の整備により、土砂崩壊を要因とする通行規制区間、危険箇所の解消を図り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) ・地域の事業に対する理解を得ることにより、通行規制区間や防災点検要対策箇所等を重点的に整備するなど、早期に現道課題を解決し、事業を円滑に進めることができたことから、今後の事業実施においても、早い段階から、計画的かつ綿密な関係機関との連絡・調整が重要である。 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>	<p>対応なし</p>	<p>北海道開発局 建設部 道路計画課 (課長 村上 睦)</p>
<p>三陸沿岸道路 釜石～宮古 (一般国道45号(三陸沿岸道路) H5～R1) 東北地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>1,038</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：1,038億円、工期：平成5年度～令和元年度 B/C：1.5(1.4) (B：6,141億円、C：4,113億円) (事業の効果の発現状況) ①円滑なモビリティの確保 ・山田町から三種空港である花巻空港へのアクセス性が向上(整備前：134分→整備後：113分) ②物流効率化の支援 ・山田町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：45分→整備後：28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(宮古市～大船渡病院 整備前：113分→整備後：82分) 他17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31年3月までに東北横断自動車道釜石秋田線(釜石～花巻)が全線開通。 ・令和2年度に田鎖墓目道路が事業化、令和3年3月までに宮古盛岡横断道路(宮古～盛岡)が全線開通。 ・令和2年度の事業評価監視委員会において、洋野種市ICの形状を変更。 ・令和3年度に箱石連管部道路が事業化。令和3年12月までに三陸沿岸道路が全線開通。 ・令和4年度に山田改良が事業化。 ・令和5年4月に道の駅「いわて北三陸」がオープン、令和5年7月に道の駅「やまだ」が移転。 (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 石原 佳樹)</p>

<p>三陸沿岸道路 釜石～宮古 (一般国道45号(三陸沿岸道路)山田～宮古南) (H23～H29)</p> <p>東北地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>570</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：570億円、工期：平成23年度～平成29年度 B/C：1.5 (2.1) (B：6,141億円、C：4,113億円) (事業の効果の発現状況) ①円滑なモビリティの確保 ・宮古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：162分→整備後：121分) ②物流効率化の支援 ・釜石市から重要港湾である宮古港へのアクセス性が向上 (整備前：74分→整備後：43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 (宮古市～大船渡病院 整備前：113分→整備後：82分) 他17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31年3月までに東北横断自動車道釜石秋田線(釜石～花巻)が全線開通。 ・令和2年度に田鎖墓目道路が事業化、令和3年3月までに宮古盛岡横断道路(宮古～盛岡)が全線開通。 ・令和2年度の事業評価監視委員会において、洋野種市ICの形状を変更。 ・令和3年度に箱石達管部道路が事業化。令和3年12月までに三陸沿岸道路が全線開通。 ・令和4年度に山田改良が事業化。 ・令和5年4月に道の駅「いわて北三陸」がオープン、令和5年7月に道の駅「やまだ」が移転。 (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 石原 佳樹)</p>
<p>一般国道45号 (三陸沿岸道路) 久慈北道路 (H20～R1)</p> <p>東北地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>196</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：196億円、工期：平成20年度～令和元年度 B/C：1.5 (B：486億円、C：320億円) (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 (久慈市～三沢空港 整備前：93分 ⇒ 整備後：75分) 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の状況 (八戸市～久慈港 整備前：74分 ⇒ 整備後：56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 (洋野町～県立久慈病院 整備前：36分 ⇒ 整備後：29分) ④災害への備え ・岩手県地域防災計画にて緊急輸送道路(1次路線)に指定 他13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) ・令和2年度に田鎖墓目道路が事業化。 ・令和2年度の事業評価監視委員会において洋野種市ICの形状を変更。 ・令和3年度に箱石達管部道路が事業化。令和3年12月までに三陸沿岸道路が全線開通。 ・令和4年度に山田改良が事業化。 ・令和5年4月に道の駅「いわて北三陸」がオープン。 (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 石原 佳樹)</p>

<p>一般国道106号 (宮古盛岡横断道路) 宮古～箱石 (H23～R2) 東北地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>1,156</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：1,156億円、工期：平成23年度～令和2年度 B/C：1.03 (B：1,530億円、C：1,480億円) (事業の効果の発現状況) ①円滑なモビリティの確保 ・宮古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：139分→整備後：114分) ②物流効率化の支援 ・盛岡市から重要港湾である宮古港へのアクセス性が向上 (整備前：123分→整備後：97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 (宮古市～岩手医科大学附属病院 整備前：122分→整備後：93分) 他15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) ・令和元年9月に岩手医科大学附属病院が矢巾町に移転。 ・令和2年度に田鎖墓目道路が事業化。 ・令和3年度に箱石達曾部道路が事業化、令和3年12月までに三陸沿岸道路が全線開通。 ・令和4年度に盛岡南道路と山田改良が事業化。 ・令和3年4月に道の駅「やまびこ館」で新エリアがオープン、令和5年7月に道の駅「やまだ」が移転。 (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 石原 佳樹)</p>
<p>一般国道106号 (宮古盛岡横断道路) 平津戸～岩井～松草 (H23～R2) 東北地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>602</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：602億円、工期：平成23年度～令和2年度 B/C：0.7 (B：494億円、C：756億円) (事業の効果の発現状況) ①円滑なモビリティの確保 ・宮古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：139分→整備後：114分) ②物流効率化の支援 ・盛岡市から重要港湾である宮古港へのアクセス性が向上 (整備前：123分→整備後：97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 (宮古市～岩手医科大学附属病院 整備前：122分→整備後：93分) 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) ・令和元年9月に岩手医科大学附属病院が矢巾町に移転。 ・令和2年度に田鎖墓目道路が事業化。 ・令和3年度に箱石達曾部道路が事業化、令和3年12月までに三陸沿岸道路が全線開通。 ・令和4年度に盛岡南道路と山田改良が事業化。 ・令和3年4月に道の駅「やまびこ館」で新エリアがオープン、令和5年7月に道の駅「やまだ」が移転。 (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 石原 佳樹)</p>

<p>一般国道106号 (宮古盛岡横断道路) 区界～築川 (H23～R2)</p> <p>東北地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>542</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：542億円、工期：平成23年度～令和2年度 B/C：0.7 (B：478億円、C：698億円) (事業の効果の発現状況) ①円滑なモビリティの確保 ・宮古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：139分→整備後：114分) ②物流効率化の支援 ・盛岡市から重要港湾である宮古港へのアクセス性が向上 (整備前：123分→整備後：97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 (宮古市～岩手医科大学附属病院 整備前：122分→整備後：93分) 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) ・令和元年9月に岩手医科大学附属病院が矢巾町に移転。 ・令和2年度に田鎖墓目道路が事業化。 ・令和3年度に箱石達曾部道路が事業化、令和3年12月までに三陸沿岸道路が全線開通。 ・令和4年度に盛岡南道路と山田改良が事業化。 ・令和3年4月に道の駅「やまびこ館」で新エリアがオープン、令和5年7月に道の駅「やまだ」が移転。 (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 石原 佳樹)</p>
<p>一般国道106号 (宮古盛岡横断道路) 都南川目道路 (H9～R1)</p> <p>東北地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>318</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：318億円、工期：平成9年度～令和元年度 B/C：1.2 (B：543億円、C：469億円) (事業の効果の発現状況) ①円滑なモビリティの確保 ・宮古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：139分→整備後：114分) ②物流効率化の支援 ・盛岡市から重要港湾である宮古港へのアクセス性が向上 (整備前：123分→整備後：97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 (宮古市～岩手医科大学附属病院 整備前：122分→整備後：93分) 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) ・令和元年9月に岩手医科大学附属病院が矢巾町に移転。 ・令和2年度に田鎖墓目道路が事業化。 ・令和3年度に箱石達曾部道路が事業化、令和3年12月までに三陸沿岸道路が全線開通。 ・令和4年度に盛岡南道路と山田改良が事業化。 ・令和3年4月に道の駅「やまびこ館」で新エリアがオープン、令和5年7月に道の駅「やまだ」が移転。 (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 石原 佳樹)</p>

<p>一般国道7号 下浜道路 (H19～R1) 東北地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>139</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：139億円、工期：平成19年度～令和元年度 B/C：1.1 (B：265億円、C：242億円) (事業の効果の発現状況) ①円滑なモビリティの確保 ・並行区間等の渋滞損失時間：6.5万人・時間/年、渋滞損失削減率：約3割削減 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 (秋田市下浜地区～秋田大学医学部附属病院 整備前：47分→整備後：46分) ③災害への備え ・秋田県緊急輸送道路ネットワーク計画において、国道7号が「第一次緊急輸送道路」に指定 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) ・平成31年度に秋田港アクセス道路(県事業)が新規事業化。 ・令和2年3月に下浜道路が開通。 ・令和4年度に国道7号秋田南拡幅が新規事業化。 ・令和6年11月に河辺拡幅が部分開通。 (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 石原 佳樹)</p>
<p>一般国道112号 霞城改良 (H14～R1) 東北地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>259</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：259億円、工期：平成14年度～令和元年度 B/C：1.1 (B：488億円、C：440億円) (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 (整備前：16.5km/h → 整備後：19.3km/h) ②歩行者・自転車のための生活空間の形成 ・自転車利用空間が整備されたことによる当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性向上の状況 (整備前：6件/3年 → 整備後：4件/3年) ③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 (整備前：182件/徳台キロ → 整備後：84件/徳台キロ) 他15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年度(都) 旅籠町八日町線(七日町工区) 開通 ・令和元年度 東北中央道山形PAスマートIC 新規事業化 ・令和2年度 国道112号山形中山道路 新規事業化、(都) 諏訪町七日町線(大龍寺工区) 開通 ・令和5年度(都) 四日町山家町線 開通、東北中央道山形PAスマートIC 開通 ・令和6年度 国道112号山形南道路 都市計画決定 (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 石原 佳樹)</p>

<p>一般国道49号 猪苗代拡幅 (S63～H30) 東北地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>129</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：129億円、工期：昭和63年度～平成30年度 ※供用は令和元年度 B/C：1.1 (B：346億円、C：328億円) (事業の効果の発現状況) ①円滑なモビリティの確保 ・路線バス 猪苗代駅→野口記念館：平日5本/日 野口記念館→猪苗代駅：平日5本/日 ②物流効率化の支援 ・冬期や休日観光期の渋滞による農産物供給の遅れを解消 ③安全で安心できるくらしの確保 ・志田浜→会津中央病院：30分→29分 他0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) ・令和3年度：道の駅猪苗代 防災道の駅選定 ・令和3年度：国道4号 矢吹鏡石道路 新規事業化 ・令和3年度：国道4号 鏡石拡幅 4車線開通 ・令和4年度：国道118号 風坂トンネル (県事業) 開通 ・令和5年度：国道118号 小沼崎バイパス (県事業) 開通 ・令和5年度：国道294号 福良バイパス (県事業) 一部開通 (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 石原 佳樹)</p>
<p>一般国道357号 海岸千葉地区改良 (H15～R1) 関東地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>318</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：318億円、工期：平成15年度～令和元年度 B/C：1.2 (B：639億円、C：541億円) (事業の効果の発現状況) ①円滑なモビリティの確保 ・国道357号の旅行速度が向上し、渋滞損失時間の削減が図られた。 ②都市の再生 ・地下立体部の上部空間の利活用によりイベント (社会実験) を開催し、中心市街地の賑わいを創出。 ③個性ある地域の形成 ・蘇我特定地区 (蘇我副都心) や千葉海浜ニュータウン (幕張新都心等) へのアクセスを支援。 ④安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設 (千葉県総合救急災害医療センター) へのアクセス向上が図られた。 ⑤災害への備え ・千葉県地域防災計画において、第一次緊急輸送道路に位置づけられている路線での整備を実施。 (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) ・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、事業目的である交通渋滞緩和、交通安全の確保、国道357号周辺における交通円滑化等、様々な整備効果が発現しており、今後の事後評価およ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) ・本事業の完了により、バスの定時性向上、救急搬送時間の短縮などが見られ、地域の生活環境の向上に寄与した。 ・今後、隣接事業 (海岸千葉地区改良 (蘇我地区)、検見川立体) の整備による更なる効果の発現について確認および評価の実施を検討する。 ・また、本事業の上部空間の利活用を「国道357号におけるにぎわい創出に向けた利活用に関する協議会」にて検討しており、社会実験イベントを開催しているところである。今後も道路空間の有効活用を見据え、継続的に地下立体の上部空間利活用に関する検討を実施する。</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 鳥畑 一博)</p>

<p>一般国道359号 砺波東バイパス (H9～R1) 北陸地方整備局</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9年度～令和元年度 事業の効果等：296億円、費用：374億円 (事業の効果の発現状況) ○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（砺波市～富山市（所要時間59分～54分）） ○災害への備え ・ 架替の必要のある老朽橋梁の代替路線を確保（一般国道359号） ・ 現道の冬期交通障害区間の解消（一般国道359号） 他9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 (社会経済情勢の変化) ・ 事業効果の発現を妨げるような大きな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。 ・ 本事業の目的であった災害に強い緊急通行確保路線の強化や線形不良や隘路箇所、冬期交通障害の解消などについて効果の発現が確認されており、今後の事後評価の必要性はないと考えられる。 (改善措置の必要性) ・ 本事業を介した交通ネットワークが形成されており、今後も事業効果が発現されるため、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) ・ 当該事業は、災害に強い緊急通行確保路線の強化、線形不良区間や隘路箇所等の解消、冬期路肩堆雪による交通障害の解消を目的とした二次改築事業であり、その効果の発現状況を把握することができた。このほか、観光支援効果や死傷事故件数の削減効果等も把握することができた。 ・ 事業評価手法の見直しの必要性はないと考えられるが、今後もビックデータ等の詳細なデータを活用し、道路の持つ多様な効果を適切に評価できるよう、検討を進める。</p>	<p>対応なし</p>	<p>北陸地方整備局 道路部 道路計画課 (課長 北出 一雅)</p>
<p>一般国道1号 笹原山中バイパス (S63～R1) 中部地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>201</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：201億円、工期：昭和63年度～令和元年度 B/C：1.1 (B：385億円、C：363億円) 事業の効果の発現状況) ①円滑なモビリティの確保 ・ 現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・ 現道等に当該路線の整備により、利便性の向上が期待できるバス路線が存在する。 ②国土・地域ネットワークの構築 ・ 現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する。 ③個性ある地域の形成 ・ 主要観光地（伊豆地域、箱根地域）へのアクセス向上が期待される。 ④安全な生活環境の確保 ・ 現道の交通量減少による安全性向上が期待される。 ⑤災害への備え ・ 第一次緊急輸送路として位置づけられている。 ・ 緊急輸送路の代替路線を形成する。 ⑥地球環境の保全 ・ CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑦生活環境の改善・保全 ・ NO2排出量の削減が見込まれる。 ・ SPM排出量の削減が見込まれる。 (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) ・ 国道1号笹原山中バイパスや新東名高速道路（御殿場JCT～浜松いなさJCT）の開通（平成24年4月14日）など、幹線ネットワークの拡充が図られている。 ・ 国道1号笹原山中バイパスの開通により、旧国道1号を走行していた車両の9割以上が国道1号笹原山中バイパスへ転換した。 (今後の事後評価の必要性) ・ 一般国道1号笹原山中バイパスは事業が完了しており、整備目的通りの効果が発現していることから、今後の事後評価の必要はないと考える。 (改善措置の必要性) ・ 一般国道1号笹原山中バイパスは、整備目的を達成していると判断できるため、改善措置の必要はないと考える。 (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) ・ 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>	<p>対応なし</p>	<p>中部地方整備局 道路部 道路計画課 (課長 柴田 康晴)</p>

<p>一般国道163号 木津東バイパス (H23～R2) 近畿地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>65</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：65億円、工期：平成23年度～令和2年度 B/C：1.8 (B：153億円、C：83億円) (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：19万人・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：2割削減 ②地球環境の保全 ・CO2排出削減量：671.02t-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：3.07t/年、排出削減率：1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：0.19t/年、排出削減率：1割削減) 他10項目に該当 (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) ・木津東バイパスの整備により、関西文化学術研究都市 木津中央地区のアクセシビリティが向上。 ・木津川市の人口は増加傾向で推移しており、総生産額は増加後に横ばい傾向。 (今後の事後評価及び改善措置の必要性) ・木津東バイパスの開通により、まちづくりの支援、交通混雑の緩和等、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必要性) ・木津東バイパスは、交通混雑の緩和やまちづくりの支援など、多様な整備効果が確認できた。 ・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 西上 康平)</p>
<p>一般国道168号 十津川道路 (H8～R1) 近畿地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>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：306億円、工期：平成8年度～令和元年度 事業の効果等：693億円、費用：558億円 (事業の効果の発現状況) ①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： 国道169号(五條市～新宮市)、国道42号(和歌山市～新宮市) ・現道等の防災点検又は震災点検要対策箇所もしくは架替の必要のある老朽橋梁における通行規制等が解消：防災点検要対策箇所数=16箇所(国道168号 十津川村大字平谷～小原間) ・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を解消：異常気象時通行規制区間 国道168号 十津川村七色～十津川村小原(20.0km)(十津川村大字平谷～小原解消) ②地球環境の保全 ・CO2排出削減量：1878.93t-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：10.71t/年、排出削減率：10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：0.72t/年、排出削減率：10割削減) 他15項目に該当 (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、紀伊半島を南北に縦貫する五條新宮道路の整備が進捗。 ・十津川道路の沿線地域の人口は減少傾向で、生産額は横ばい傾向。 (今後の事後評価及び改善措置の必要性) ・本事業区間を走行する車両の80%以上が十津川道路を利用しており、基幹道路と生活道路としての役割分担が明確化された。また、安定した通学路確保、通行止めに伴う大幅な迂回の回避、救急救命活動の支援等、供用による効果の発現状況について、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必要性) ・十津川道路は、災害時の救援・復旧活動の支援、通行止めによる迂回の回避、救急救命活動の支援等、多様な整備効果が確認できた。同種事業においても整備効果の早期発現等が図られる計画・調査及び事業の推進に努める。 ・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 西上 康平)</p>

<p>一般国道9号 鳥取西道路 (H17～R1)</p> <p>中国地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>520</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：520億円、工期：平成17年度～令和元年度 B/C：2.2 (B：18,012億円、C：8,185億円) (事業の効果の発現状況)</p> <p>① 円滑なモビリティの確保 ・ 渋滞損失時間が削減した【削減時間：98.2千人・時間/年】</p> <p>② 物流効率化の支援 ・ 鳥取ICから境港へのアクセス性が向上した【鳥取IC～境港：134.2分⇒111.5分】</p> <p>③ 国土・地域ネットワークの構築 ・ 山陰道と並行する路線として位置づけられている</p> <p>④ 個性ある地域の形成 ・ 鳥取西道路の開通に合わせて「道の駅」西いなば気楽里が開駅した</p> <p>⑤ 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した【青谷町青谷～県立中央病院：30.6分⇒29.1分】</p> <p>⑥ 災害への備え ・ 鳥取県地域防災計画（令和5年度修正）で第1次緊急輸送道路に指定</p> <p>⑦ 地域環境の保全 ・ CO2排出削減量が削減した【削減量：9.4千t/年、1,198.2千t/年⇒1,188.9千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：34.3t/年、2,291.8t/年⇒2,257.6t/年】</p> <p>他2項目に該当</p> <p>(事業実施による環境の変化) ・ 環境影響評価実施要領（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) ・ 鳥取市の人口は、平成17年から令和2年にかけて減少【H17：202千人～R2：188千人】 ・ 鳥取市の自動車保有台数は、平成17年から令和2年にかけて増加【H17：141千台～R2：149千台】 ・ 鳥取ICで連結する鳥取自動車道が平成25年3月に開通 (今後の事後評価の必要性) ・ 鳥取西道路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。</p> <p>(改善措置の必要性) ・ 鳥取西道路の整備により、交通混雑の緩和、安全・安心の確保、地域観光振興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。</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 亀岡 敬和)</p>
<p>一般国道9号 鳥取西道路（Ⅱ期） (H19～R1)</p> <p>中国地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>405</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：405億円、工期：平成19年度～令和元年度 B/C：2.2 (B：18,012億円、C：8,185億円) (事業の効果の発現状況)</p> <p>① 円滑なモビリティの確保 ・ 渋滞損失時間が削減した【削減時間：66.3千人・時間/年】</p> <p>② 物流効率化の支援 ・ 鳥取ICから境港へのアクセス性が向上した【鳥取IC～境港：134.2分⇒111.5分】</p> <p>③ 国土・地域ネットワークの構築 ・ 山陰道と並行する路線として位置づけられている</p> <p>④ 個性ある地域の形成 ・ 鳥取西道路の開通に合わせて「道の駅」西いなば気楽里が開駅した</p> <p>⑤ 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した【青谷町青谷～県立中央病院：30.6分⇒29.1分】</p> <p>⑥ 災害への備え ・ 鳥取県地域防災計画（令和5年度修正）で第1次緊急輸送道路に指定</p> <p>⑦ 地域環境の保全 ・ CO2排出削減量が削減した【削減量：10.7千t/年、1,199.6千t/年⇒1,188.9千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：33.1t/年、2,290.7t/年⇒2,257.6t/年】</p> <p>他2項目に該当</p> <p>(事業実施による環境の変化) ・ 環境影響評価実施要領（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) ・ 鳥取市の人口は、平成17年から令和2年にかけて減少【H17：202千人～R2：188千人】 ・ 鳥取市の自動車保有台数は、平成17年から令和2年にかけて増加【H17：141千台～R2：149千台】 ・ 鳥取ICで連結する鳥取自動車道が平成25年3月に開通 (今後の事後評価の必要性) ・ 鳥取西道路（Ⅱ期）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。</p> <p>(改善措置の必要性) ・ 鳥取西道路（Ⅱ期）の整備により、交通混雑の緩和、安全・安心の確保、地域観光振興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。</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 亀岡 敬和)</p>

<p>一般国道9号 鳥取西道路（Ⅲ期） （H20～R1） 中国地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>415</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：415億円、工期：平成20年度～令和元年度 B/C：2.2（B：18,012億円、C：8,185億円） （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：68.3千人・時間/年】 ②物流効率化の支援 ・鳥取ICから境港へのアクセス性が向上した【鳥取IC～境港：134.2分⇒111.5分】 ③国土・地域ネットワークの構築 ・山陰道と並行する路線として位置づけられている ④個性ある地域の形成 ・鳥取西道路の開通に合わせて「道の駅」西いなば気楽里が開駅した ⑤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した【青谷町青谷～県立中央病院：30.6分⇒29.1分】 ⑥災害への備え ・鳥取県地域防災計画（令和5年度修正）で第1次緊急輸送道路に指定 ⑦地球環境の保全 ・CO2排出量が削減した【削減量：7.8千t/年、1,196.7千t/年⇒1,188.9千t/年】 ⑧生活環境の改善・保全 ・NOx排出量が削減した【削減量：26.7t/年、2,284.3t/年⇒2,257.6t/年】 他2項目に該当 （事業実施による環境の変化） ・環境影響評価実施要領（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） ・鳥取市の人口は、平成17年から令和2年にかけて減少【H17：202千人→R2：188千人】 ・鳥取市の自動車保有台数は、平成17年から令和2年にかけて増加【H17：141千台→R2：149千台】 ・鳥取ICで連結する鳥取自動車道が平成25年3月に開通 （今後の事後評価の必要性） ・鳥取西道路（Ⅲ期）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。 （改善措置の必要性） ・鳥取西道路（Ⅲ期）の整備により、交通混雑の緩和、安全・安心の確保、地域観光振興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 亀岡 敬和）</p>
<p>一般国道2号 倉敷立体 （H19～R1） 中国地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>209</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：209億円、工期：平成19年度～令和元年度 B/C：8.1（B：2,766億円、C：342億円） （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：3,249千人・時間/年】 ・混雑時旅行速度が20km/h未満であった区間の旅行速度が改善した【15.7～18.7km/h→16.8～48.4km/h】 ・新幹線へのアクセス性が向上した【倉敷市～新倉敷駅：34分⇒19分】 ・岡山空港へのアクセス性が向上した【倉敷市玉島地区～岡山空港：128分⇒102分】 ②物流効率化の支援 ・水島港（国際拠点港湾）へのアクセス性が向上した【岡山市～水島港（玉島地区）：86分⇒58分】 ③国土・地域ネットワークの構築 ・地域高規格道路「倉敷福山道路」の一部としての位置づけられている ・日常活動圏の中心都市へのアクセスが向上した【倉敷市玉島地区～倉敷市役所：39分⇒22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【玉島IC～倉敷美観地区（倉敷市）：30分⇒14分】 ⑤安全で安心できるくらしの確保 ・倉敷中央病院へのアクセス性が向上した【倉敷市玉島地区～倉敷中央病院：47分⇒29分】 ⑥安全な生活環境の確保 ・事業区間の死傷事故件数が減少した【約186件/年⇒約58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16千t/年、2037千t/年⇒2021千t/年】 ⑨生活環境の改善・保全 ・NOx排出量の削減【削減量：約55t/年、4,570t/年⇒4,515t/年】 ・SPM排出量の削減【削減量：約3t/年、235t/年⇒232t/年】 （事業実施による環境の変化） ・環境影響評価実施要領に基づき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） ・倉敷市の人口は横ばいで推移している【H17：469千人→R2：475千人】 ・倉敷市の自動車保有台数は増加傾向で推移している【H17：337千台→R3：378千台】 （今後の事後評価の必要性） ・倉敷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。 （改善措置の必要性） ・倉敷立体の整備により、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 亀岡 敬和）</p>

<p>一般国道491号 長門・俵山道路 (H20～R1) 中国地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>297</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：297億円、工期：平成20年度～令和元年度 事業の効果等：618億円、費用：412億円 (事業の効果の発現状況) ①円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間を削減(削減時間：1,388万人時間/年) ②物流効率化の支援 ・農林水産業を主体とする地域における農林水産品の流通の利便性向上(長門市⇄門司港IC(所要時間：81分→76分)) ③国土・地域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(山陰自動車道) ・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作成(長門市～下関市) ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上(俵山地区～長門市街(所要時間：約21分⇒約16分)) ④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(小月IC～道の駅センザキッテン(約74分⇒約69分)) ⑤災害への備え ・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を解消(長門市俵山地区) ・第一次緊急輸送道路としての位置づけあり ・現道等の防災点検要対策箇所における通行規制等が解消(5箇所) ・現道等の事前通行規制区間を解消(L=1.9km) 他3項目に該当 (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) ・長門市の人口は減少傾向【平成22年：38千人→令和2年：33千人】 ・長門市の自動車保有台数は減少傾向【平成22年：136百台→令和2年：124百台】 (今後の事後評価の必要性) ・長門・俵山道路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、当該事業のみを対象とした今後の事後評価の必要はないと考える。 (改善措置の必要性) ・山陰道の一部を構成する長門・俵山道路の整備により、安心・安全や物流ネットワークの確保、地域医療や広域周遊観光の支援に加え、ネットワークの信頼性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 亀岡 敬和)</p>
<p>一般国道10号 豊前拡幅 (H15～R1) 九州地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>60</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：60億円、工期：平成15年度～令和元年度 B/C：1.2(B：159億円、C：135億円) (事業の効果の発現状況) ・円滑なモビリティの確保(国道10号(当該区間)の渋滞損失時間の削減：削減率10割) ・国土・地域ネットワークの構築(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：北九州市～中津市(約3分短縮)) ・個性ある地域の形成(主要な観光地へのアクセス向上：北九州市から耶馬溪(中津市の主要観光地)への時間短縮(約3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) ・現道の騒音値は、環境基準値を満足している。(昼間：72db→56db、夜間：68db→54db) (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、一帯あたりの自動車保有台数は福岡県・大分県、九州全体よりも多い。 ・交通量は、並行する東九州自動車道の開通により減少したものの、近年は約15,000台/日程度で推移。 (今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性) ・豊前拡幅の整備により、「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「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) ・交通課題の大きい起点側から段階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。 ・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 上田 晴気)</p>

<p>一般国道322号 八丁峠道路 (H18～R1) 九州地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>154</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：154億円、工期：平成18年度～令和元年度 B/C：1.1 (B：240億円、C：217億円) (事業の効果の発現状況) ・物流効率化の支援（朝倉市から苅田港（重要港湾）への時間短縮：約17分短縮） ・国土・地域ネットワークの構築（大型車のすれ違い困難区間（八丁峠：幅員5.5m未満延長4.1km）を解消） ・災害への備え（現道区間における事前通行規制区間を解消；異常気象時通行規制（連続雨量170mm）区間を解消） 他9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) ・沿線地域の人口は減少傾向にあるが、一世帯あたりの自動車保有台数は福岡県・九州全体よりも多い。 ・並行現道である市道（旧国道322号）と八丁峠道路を合わせた交通量は約39百台/日程度に増加している。 (今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性) ・八丁峠道路の整備により、「交通安全性の向上」、「異常気象時の信頼性の確保」について、一定の効果が得られており、また、「物流活動の効率化」、「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) ・八丁峠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 上田 晴気)</p>
<p>東北中央自動車道 相馬尾花沢線 (南陽高畠～山形上山) (H17～R1) 東日本高速道路（株）</p>	<p>5年以内</p>	<p>1,323</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：1,323億円、工期：平成17年度～令和元年度 B/C：2.0 (B：3,635億円、C：1,857億円) (事業の効果の発現状況) ●円滑なモビリティの確保 ・渋滞損失時間削減量：2,855千人・時間/年、渋滞損失削減率 0.25%削減 ●円滑なモビリティの確保 ・米沢市～山形空港：開通前 72分 ⇒ 開通後 56分 ●国土・地域ネットワークの構築 ・米沢市～山形市：開通前 71分 ⇒ 開通後 55分 ●安全で安心できるくらしの確保 ・南陽市～山形県立中央病院：開通前 54分 ⇒ 開通後 51分 (事業実施による環境の変化) ●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 ～0.75 ppm (10ppm以下) NO2：日平均値の年間98%値 ～0.02 ppm (0.06ppm以下) SPM：日平均値の年間2%除外値 ～0.03 mg/m3 (0.1mg/m3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 CO2：21,368 t/年 NO2：73 t/年 SPM：5 t/年 ●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50～63dB 夜間46～56dB（環境基準：昼間70dB以下 夜間65dB以下） (社会経済情勢の変化) 周辺道路の整備状況 令和3年 東北中央自動車道（村山本飯田IC～大石田村山IC間開通） 令和4年 東北中央自動車道（東根北IC～村山本飯田IC間、新庄鮭川IC～新庄真室川IC間開通） ※福島JCT～山形JCT～新庄真室川IC間開通 (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考えられる。 (改善措置の必要性) 今後の東北中央自動車道全通等のネットワーク整備に伴い、さらなる整備効果の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。 (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と考える。</p>	<p>対応なし</p>	<p>東日本高速道路（株） 高速道路計画課 (課長 川口 真史)</p>

<p>東関東自動車道 千葉富津線 (木更津南JCT～富津竹岡) (H3～R1)</p> <p>東日本高速道路 (株)</p>	<p>5年以内</p>	<p>1,319</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：1,319億円、工期：平成3年度～令和元年度 B/C：3.6 (B：10,422億円、C：2,935億円) (事業の効果の発現状況) ●円滑なモビリティの確保 ・渋滞損失時間削減量：7,022千人・時間/年、渋滞損失削減率0.08%削減 ●安全で安心できるくらしの確保 ・館山市～君津中央病院：4車線化前 (H30) 約47分⇒4車線化後 (R5) 約45分【約2分短縮】 ●災害への備え ・並行するJR内房線、一般国道127号は浸水が予測されており、特に一般国道127号には大規模災害時等に規制をする区間が設けられているため、災害時には館山自動車道が代替路としての輸送機能を発揮。 ・災害時に並行道路から館山自動車道へ交通量が転換され、代替路としての機能を確認。4車線化後には更なる機能向上が見込まれる。 (事業実施による環境の変化) ●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 ～0.43 ppm (10ppm以下) NO2：日平均値の年間98%値 ～0.02 ppm (0.06ppm以下) SPM：日平均値の年間2%除外値 ～0.03 mg/m3 (0.1mg/m3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 CO2：25,009 t/年 NO2：45 t/年 SPM：4 t/年 ●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61～68dB 夜間53～61dB (環境基準：昼間70dB以下 夜間65dB以下) (社会経済情勢の変化) 事業効果の発現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) 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考えられる。 (改善措置の必要性) 4車線化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と考えられる。</p>	<p>対応なし</p>	<p>東日本高速道路(株) 高速道路計画課 (課長 川口 真史)</p>
<p>関越自動車道 上越線 (信濃町～上越JCT) (S60～R1)</p> <p>東日本高速道路 (株)</p>	<p>5年以内</p>	<p>2,218</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：2,218億円、工期：昭和60年度～令和元年度 B/C：1.2 (B：6,671億円、C：5,542億円) (事業の効果の発現状況) ●円滑なモビリティの確保 ・渋滞損失時間削減量：1,695千人・時間/年、渋滞損失削減率0.03%削減 ●安全で安心できるくらしの確保 ・妙高市関川地区(妙高支所)～新潟県立中央病院：4車線化前 (H30) 約30分⇒4車線化後 (R5) 約28分【約2分短縮】 ●個性ある地域の形成 ・夏期繁忙期におけるアクセシビリティ向上 信濃町IC～上越IC (上越市立水族博物館うみがたり) ：整備前 (H30) 33分 ⇒ 開通後 (R5) 22分【11分短縮】 所要時間のばらつきは29分減少 (事業実施による環境の変化) ●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 ～0.40 ppm (10ppm以下) NO2：日平均値の年間98%値 ～0.02 ppm (0.06ppm以下) SPM：日平均値の年間2%除外値 ～0.03 mg/m3 (0.1mg/m3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 CO2：2,787 t/年 ●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54～62dB 夜間54～59dB (環境基準：昼間70dB以下 夜間65dB以下) (社会経済情勢の変化) 事業効果の発現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) 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考えられる。 (改善措置の必要性) 4車線化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と考えられる。</p>	<p>対応なし</p>	<p>東日本高速道路(株) 高速道路計画課 (課長 川口 真史)</p>

<p>高速横浜環状北線 (H13～R1) 首都高速道路株式会社</p>	<p>5年以内</p>	<p>4, 087</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：4, 087億円、工期：平成13年度～令和元年度 B/C：2.1 (1.8) (B：21, 962億円、C：10, 451億円) ※B/Cの値は一体評価の結果、() 書きのB/Cの値は個別評価の結果。 (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や新横浜駅へのアクセス性の向上 ・高速バス(羽田空港⇄たまプラーザ)の運行支援 ●個性ある地域の形成 ・内陸部(東名軸)と臨海部(横浜港)のアクセス向上 ・東名高速と横浜港のアクセス性の向上によって、本牧ふ頭・新本牧ふ頭におけるコンテナターミナル再整備計画を支援 ※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) ・本事業の周辺地域におけるNO₂、SPMは減少傾向。 NO₂：約3割減少(開通前：平成28年度)0.017ppm → (開通後：令和5年度)0.012ppm SPM：約2割減少(開通前：平成28年度)0.021mg/m³ → (開通後：令和5年度)0.016 mg/m³ ※神奈川県港北区大豆戸町 一般環境大気測定局 観測値 (社会経済情勢等の変化) ・平成29年3月に本線等開通。令和2年2月に馬場出入口開通。 (今後の事後評価の必要性) ・本事業は、内陸部～臨海部アクセス機能の強化や道路ネットワークの信頼性向上、沿線地域の交通環境の改善への寄与などの整備効果が発現しており、今後の事後評価の必要性はないものと考える。 (改善措置の必要性) ・本事業は、内陸部～臨海部アクセス機能の強化や道路ネットワークの信頼性向上、沿線地域の交通環境の改善への寄与などの整備効果が発現しており、改善措置の必要性はないものと考える。 (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</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 (担当課長 鈴木 誠)</p>
<p>高速横浜環状北西線 (H24～R1) 横浜市 首都高速道路株式会社</p>	<p>5年以内</p>	<p>2, 453</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：2, 453億円、工期：平成24年度～令和元年度 B/C：2.1 (1.7) (B：21, 962億円、C：10, 451億円) ※B/Cの値は一体評価の結果、() 書きのB/Cの値は個別評価の結果。 (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や新横浜駅へのアクセス性の向上 ・高速バス(羽田空港⇄たまプラーザ)の運行支援 ●個性ある地域の形成 ・内陸部(東名軸)と臨海部(横浜港)のアクセス向上 ・東名高速と横浜港のアクセス性の向上によって、本牧ふ頭・新本牧ふ頭におけるコンテナターミナル再整備計画を支援 ※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) ・本事業の周辺地域におけるNO₂、SPMは減少傾向。 NO₂：約3割減少(開通前：平成28年度)0.015ppm → (開通後：令和5年度)0.011ppm SPM：約1割減少(開通前：平成28年度)0.017mg/m³ → (開通後：令和3年度)0.016 mg/m³ ※神奈川県都筑区茅ヶ崎中央 一般環境大気測定局 観測値 (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) ・本事業は、内陸部～臨海部アクセス機能の強化や道路ネットワークの信頼性向上、沿線地域の交通環境の改善への寄与などの整備効果が発現しており、今後の事後評価の必要性はないものと考える。 (改善措置の必要性) ・本事業は、内陸部～臨海部アクセス機能の強化や道路ネットワークの信頼性向上、沿線地域の交通環境の改善への寄与などの整備効果が発現しており、改善措置の必要性はないものと考える。 (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</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 (担当課長 鈴木 誠)</p>
<p>大阪府道高速大和川線 (H11～R1) 大阪府 阪神高速道路株式会社</p>	<p>5年以内</p>	<p>4, 367</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：4, 367億円、工期：平成11年度～令和元年度 B/C：1.8 (B：14, 326億円、C：8, 168億円) (事業の効果の発現状況) ・大和川線の利用状況および都心部周辺における高速道路上の交通負荷分散が図られた。 ・都心通過時の所要時間短縮・並行する一般道路の混雑が緩和された。 ・喜連瓜破付近の大規模更新工事や事故時等における迂回路として機能している。 ・沿線では物流施設等が増加、道路貨物運送業等の従業者数も増加し、地域の物流効率化に寄与した。 (事業実施による環境の変化) ・大和川線周辺の大気汚染常時観測局における二酸化窒素・浮遊粒子状物質の観測値は、環境基準を満足する結果となっている。 (社会経済情勢等の変化) ・大阪府の主な道路(高速道路・一般国道・主要地方道・一般府道)の走行台キロはH17の47, 498千台km/12hからR3の43, 093千台km/12hへと約9%減少。 (今後の事後評価の必要性) ・なし (改善措置の必要性) ・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) ・なし</p>	<p>対応なし</p>	<p>阪神高速道路(株) 計画部 調査課 (課長 河野 康史)</p>

【都市公園事業】
（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）
国立民族共生公園 （H28～R2） 北海道開発局	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） 全体事業費：80億円、工期：平成28年度～令和2年度 （事業の効果の発現状況） ・アイヌ文化の継承や創造発展、アイヌ文化の理解と交流の促進、地域活性化の促進に関する効果が発現されている。</p> <p>（事業実施による環境の変化） ・アイヌ文化に密接に関与する植物の計画的な維持・保全、埋蔵文化財の保全に取り組んでおり、事業実施による環境の変化はみられない。</p> <p>（社会経済情勢の変化） ・第9期北海道総合開発計画（令和6年3月12日閣議決定）において、民族共生象徴空間（ウポポイ）を拠点として、アイヌ文化の振興・創造、国民理解の促進、アイヌ文化の復興等に向けたネットワークの構築を図ることとなっている。</p> <p>（今後の事後評価の必要性） ・本事業の実施により、アイヌ文化の継承や創造発展、アイヌ文化の理解と交流の促進、地域活性化の促進について、一定の効果が得られていることから、更なる事後評価の必要はない。</p> <p>（改善措置の必要性） ・本事業の実施により、アイヌ文化の継承や創造発展、アイヌ文化の理解と交流の促進、地域活性化の促進について、一定の効果が得られていることから、当面の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） ・同種事業の計画・調査のあり方について、見直しを必要とする事項はなく、事業評価手法の見直しの必要性はない。</p>	対応なし	北海道開発局 事業振興部 都市住宅課 （課長 財津 知 亨）

【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)
大船渡港永浜地区多 目的国際ターミナル 整備事業 (H6～R1) 東北地方整備局	5年以内	162	<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：162億円、工期：平成6年度～令和元年度 B/C：1.7 (B：873億円、C：527億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況) ・輸送コストの削減</p> <p>(事業実施による環境の変化) ・事業実施による環境の変化はない。</p> <p>(社会経済情勢等の変化) ・ILC(国際リニアコライダー)整備における大船渡港活用を考慮し、永浜・山口地区工業用地の分譲に係る公募を一 時中断(平成29年6月)</p> <p>・三陸沿岸道路の全線開通(令和3年12月)</p> <p>(今後の事後評価の必要性) ・ILC誘致の成否に関わらず、十分な事業効果が発現することが見込まれるため、今後の事業評価の必要性はない。</p> <p>(改善措置の必要性) ・ILC誘致の成否に関わらず、十分な事業効果が発現することが見込まれるため、今後の事業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) ・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項目はない。</p>	対応なし	東北地方整備局 港湾計画課 (課長 八角 彰 博)
徳島小松島港沖洲 (外)地区複合一貫 輸送ターミナル整備 事業 (H21～R1) 四国地方整備局	5年以内	158	<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：158億円、工期：平成21年～令和元年度 B/C：1.9 (B：583億円、C：299億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況) ・輸送コストの削減 ・震災時輸送コストの削減 ・2024年問題に係る労働時間削減 ・陸海ルート整備による物流施設の集積、新たな企業立地 ・災害時の緊急物資輸送 ・環境への負荷軽減(CO2：946.3トン-C/年、NOX：6.7トン-C/年)</p> <p>(事業実施による環境の変化) ・事業実施による環境の変化はない。</p> <p>(社会経済情勢等の変化) ・社会経済情勢等の変化はない。</p> <p>(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。</p> <p>(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。</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) ・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。</p>	対応なし	四国地方整備局 港湾計画課 (課長 火口 誠)

<p>宿毛湾港池島地区防波堤整備事業 (H21~R1)</p> <p>四国地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>96</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：96億円、工期：平成21年度～令和元年度 B/C：1.2 (B：216億円、C：175億円)</p> <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 ・高潮からの浸水防護 ・海難事故の損失回避 ・外航クルーズ船の寄港 ・環境への負荷軽減 (CO2：102トン-C/年、NOX：0.7トン-C/年) ・企業進出及び雇用・所得の増大 ・安全・安心な暮らしの確保 ・自然環境の創出 <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"> ・社会経済情勢等の変化はない。 <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・調査のあり方等について、見直しを必要とする項目はない。 	<p>対応なし</p>	<p>四国地方整備局 港湾計画課 (課長 火口 誠)</p>
<p>佐世保港国際クルーズ拠点整備事業 (H29~R1)</p> <p>九州地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>66</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：66億円、工期：平成29年度～令和元年度 B/C：5.3 (B：550億円、C：104億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域活力の向上 ・港を通じた地域の振興・魅力の向上 ・国際交流の促進 ・国際観光純収入の増加 ・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"> ・令和2年以降、新型コロナウイルス感染症の影響により、外航クルーズ船の寄港回数は大幅に減少したものの、令和5年3月に日本における外航クルーズ船の受入が本格的に再開されたことに伴い、回復基調に変化。 <p>(今後の事後評価の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業実施により、事業目的に見合った事業効果の発現が期待されるため、更なる事後評価の必要はない。ただし、新型コロナウイルス感染症の影響により現時点では十分な寄港実績が得られていないことから、今後も引き続き港湾の利用状況を注視していく。 <p>(改善措置の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業実施により、「国際観光純収入の増加」等について効果が見込まれることから、当面の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"> ・本事業評価では、同種事業の計画・調査のあり方等について、見直しを必要とする項目はない。 	<p>対応なし</p>	<p>九州地方整備局 港湾計画課 (課長 岩下 誠)</p>

<p>八代港国際クルーズ 拠点整備事業 (H29～R1)</p> <p>九州地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>154</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：154億円、工期：平成29年度～令和元年度 B/C：2.2 (B：522億円、C：235億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域活力の向上 ・港を通じた地域の振興・魅力の向上 ・国際交流の促進 ・地域住民の安全・安心確保、産業活動の維持 ・国際観光純収入の増加 ・震災時の輸送コスト増大回避 ・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"> ・令和2年以降、新型コロナウイルス感染症の影響により、外航クルーズ船の寄港回数は大幅に減少したものの、令和5年3月に日本における外航クルーズ船の受入が本格的に再開されたことに伴い、回復基調に変化。 <p>(今後の事後評価の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業実施により、事業目的に見合った事業効果の発現が期待されるため、更なる事後評価の必要はない。ただし、新型コロナウイルス感染症の影響により現時点では十分な寄港実績が得られていないことから、今後も引き続き港湾の利用状況を注視していく。 <p>(改善措置の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業実施により、「国際観光純収入の増加」等について効果が見込まれることから、当面の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"> ・本事業評価では、同種事業の計画・調査のあり方等について、見直しを必要とする項目はない。 	<p>対応なし</p>	<p>九州地方整備局 港湾計画課 (課長 岩下 誠)</p>
<p>名瀬港離島ターミナル 整備事業 (H3～R1)</p> <p>九州地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>253</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：253億円、工期：平成3年度～令和元年度 B/C：1.1 (B：867億円、C：811億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・島民の安全・安心の確保 ・乗降・荷役の安全性の確保 ・旅客・貨物の待ち時間解消 ・船舶の損傷事故回避 ・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"> ・社会経済情勢等の変化はない。 <p>(今後の事後評価の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業実施により、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"> ・本事業評価において、同種事業の計画・調査のあり方等について、見直しを必要とする項目はない。 	<p>対応なし</p>	<p>九州地方整備局 港湾計画課 (課長 岩下 誠)</p>

【空港整備事業】
（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）
<p>那覇空港滑走路増設事業 （H25～R1）</p> <p>大阪航空局 沖縄総合事務局</p>	<p>5年以内</p>	<p>2,056</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：2,056億円、工期：平成25年度～令和元年度 B/C：下位 3.1（B：9,876億円、C：3,168億円） 中位12.3（B：39,063億円、C：3,168億円） 上位19.7（B：62,504億円、C：3,168億円）</p> <p>（事業の効果の発現状況）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本事業の実施により、費用便益比（B/C）は、事業全体で3.1～19.7であり、本事業の有効性が確認された。 ・繁忙期における搭乗率は引き続き高い水準であるが予約の取りやすさが改善するとともに、沖縄県の入域観光客及び経済波及効果の増加に寄与した。 ・航空機トラブル等により滑走路1本が閉鎖された場合でも、もう1本の滑走路が使用できるようになったことにより、全ての滑走路が閉鎖されている時間が減少した。 月あたり全滑走路閉鎖時間 増設前135分 → 増設後10分 ・滑走路増設後は、出発便はA滑走路、到着便はB滑走路を主に使用することとなった。 これに伴い滑走路の混雑が緩和し、出発便の地上走行時間が短縮した。 出発便の平均地上走行時間 増設前 15分 → 増設後12分 <p>（事業実施による環境の変化）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・環境影響評価において、事後調査及び環境監視調査の対象となっていた陸域生物・陸域生態系、海域生物・海域生態系、水質について、供用後の環境状態が定常状態で維持されると考えられることから、令和4年度調査結果をもって事後調査及び環境監視調査を終了することが那覇空港滑走路増設事業環境監視委員会にて了承された。 <p>（社会経済情勢の変化）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・那覇空港の旅客数、発着回数は2020年3月の滑走路増設直後にコロナ禍に伴い落ち込んだが、直近では国内旅客の増加が顕著であり、令和5年度（2023）には過去最高となった平成30年度（2018）を上回っている。また、沖縄県への入域観光客は、令和6年度（2024）には過去最高となった平成30年度（2018）を上回る見込みであり、外国人旅客も回復傾向にある。 <p>（今後の事後評価の必要性）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・那覇空港の利用者数は順調に増加しており、費用対効果分析の結果からも事業目的に見合った効果が発現していると判断される。また、滑走路増設に伴う環境への影響も特段確認されていないことから、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"> ・滑走路増設後における那覇空港の利用状況はコロナ禍で一時的に落ち込んだものの、その後、回復している。空港の運用面でも滑走路閉鎖時間や地上走行時間の短縮がみられるなど効果が発現している。今後も那覇空港の利用の増加が見込まれることから、本事業は適切に実施されたと判断でき、今後の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"> ・本事業の計画・調査手法で特段の問題は生じておらず、事業評価手法についても事業を適切に評価していると考えており、現時点での見直しの必要性はない。 	<p>対応なし</p>	<p>沖縄総合事務局 開発建設部 空港整備課 （課長 水野 敦大）</p> <p>大阪航空局 空港部 空港企画調整課 （課長 馬場 猛）</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)
瀬棚海上保安署 (R1～R3) 北海道開発局	5年以内	6.3	(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、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。 (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く考えられる。 (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) ・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。 (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	北海道開発局 営繕部 営繕計画課 (課長 平井 亮)
黒石税務署 (H29～R3) 東北地方整備局	5年以内	6.9	(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。 ・景観への配慮や環境保全性、ユニバーサルデザインについて、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く考えられる。 (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	東北地方整備局 営繕部 技術・評価課 (課長 石田 晃)

<p>第五管区海上保安本部 (泉佐野) 第二庁舎 (H30~R3)</p> <p>近畿地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>4.7</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、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、環境安全性、木材利用促進、ユニバーサルデザイン、防災性及び耐用・安全性について、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>近畿地方整備局 営繕部 技術・評価課 (課長 川勝康弘)</p>
--	-------------	------------	---	-------------	---