

令和6年度に実施した完了後の事後評価結果一覧 ー補助事業等ー

【公共事業関係費】

【下水道事業】

(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)
さいたま市東岩槻周辺 地区大規模雨水処理施 設整備事業 (R2～R5) さいたま市	5年以内	54	(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：54億円、工期：令和2年度～令和5年度 B/C：1.05 (B：52億円、C：50億円) (事業の効果の発現状況) ・浸水シミュレーションの結果より、岩槻諏訪公園調整池及び雨水管渠の整備によって、浸水深20cm以上の浸水面積が22,500㎡軽減される。 ※浸水シミュレーションは施設の整備目標である5年確率降雨（計画降雨55.5mm/hr）の結果による 【浸水面積】対策前：41,800㎡ 対策後：19,300㎡ ・対策前後の同規模の降雨に対して、被害が大幅に減少した。 対策前(平成25年台風26号、時間雨量34.5mm、総雨量223.5mm)：床上浸水4件、床下浸水9件、道路冠水9件 対策後(令和6年 台風10号、時間雨量35.5mm、総雨量216mm)：床上浸水0件、床下浸水0件、道路冠水2件 (事業実施による環境の変化) ・なし (社会経済情勢の変化) ・なし (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	対応なし	水管理・国土保全局 下水道事業課 (課長 吉澤 正宏)

【道路・街路事業】
(補助事業等)

事業名 (事業実施期間) 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
地域高規格道路 北条湯原道路 一般国道313号 初和下長田道路 (H24～R2) 岡山県	5年以内	34	(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34億円 工期 平成24年度～令和2年度(補助事業期間) ・B/C 1.04 (B: 50億円、C: 48億円) (事業の効果の発現状況) ①円滑な交通の確保 ・線形不良、幅員狭小区間、道路防災要対策箇所 の解消により、冬期を含めた通年での円滑な交通を確保した。 ②広域交通ネットワークの形成 ・広域交通ネットワークを形成し、鳥取県中部地域と岡山県真庭地域の連絡を強化することで、交流、産業振興、周遊観光を促進した。 ③安全で安心できるくらしの確保 ・真庭地域北部から二次医療施設(鳥取県立厚生病院)へのアクセス性が向上した。 ④災害への備え ・県の第一次緊急輸送道路、中国版くしの歯ルートとしての機能と信頼性が向上した。 (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) ・H25.6: 倉吉道路供用開始 ・R7.3: 倉吉道路全線供用開始予定 倉吉関金道路一部供用開始予定 (今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性) ・事業効果は発現しており、事業の有効性が確認されていることから、当事業において改善処置を行う必要性及び今後改めて事後評価を実施する必要性はない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直し等の必要性) ・事業評価の結果、同種事業の調査計画のあり方や事業評価手法について見直しの必要性はない。	対応なし	岡山県 道路建設課 (課長 竹内 毅)
地域高規格道路 宮崎東環状道路 一般国道219号 広瀬バイパス (H15～R1) 宮崎県	5年以内	80	(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80億円 工期 平成15年度～令和1年度(補助事業期間) ・B/C 1.3 (B: 175億円、C: 136億円) (事業の効果の発現状況) ① 円滑なモビリティの確保 宮崎空港へのアクセス向上(西都IC～宮崎空港: 約14分短縮)。 ② 物流効率化の支援 重要港湾である宮崎港へのアクセス向上(西都IC～宮崎港: 約25分短縮)。 ③ 都市の再生 宮崎県新広域道路交通計画に位置づけのある宮崎東環状道路を形成し、宮崎市中心市街地を迂回することになり、市街地の渋滞緩和に大きく寄与。 ④ 国土・地域ネットワークの構築 地域高規格道路の位置付けがあり、新たなネットワーク構築により、物流の効率化が図られ地域経済の活性化に寄与。 ⑤ 災害への備え 対象区間が第1次緊急輸送道路ネットワークとしての位置づけがあり、災害時の物資供給等の応急活動を支援する道路として期待。 (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5年度に「国道10号住吉道路」が新規事業化。 (今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性) 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はないと判断される。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直し等の必要性) 事業評価の結果、同種事業の調査計画のあり方や事業評価手法について見直しの必要性はない。	対応なし	宮崎県 道路建設課 (課長 田中 智也)
地域高規格道路 一般県道諫早外環状線 (諫早インター工区) (H20～R1) 長崎県	5年以内	481	(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481億円 工期 平成20年度～令和1年度(補助事業期間) ・B/C 1.03 (B: 641億円、C: 624億円) (事業の効果の発現状況) ○交通混雑の緩和 1) 国道34号、国道57号の交通量の減少(最大約9,900台/12h、33%減) 2) 国道57号の諫崎町交差点の渋滞長が最大約120m減少。 ○地域産業活動の支援 1) 長崎方面及び福岡方面から島原半島までの拠点所要時間がピーク時において10分短縮。 2) 葉面IC付近における企業の進出、定時性の確保による物流の効率化等。 (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) ・南諫早産業団地の建設により、今後交通量の増加が見込まれる。 (今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性) ・諫早外環状線の整備に伴い、所要時間の短縮や主要渋滞箇所の解除、沿線地域の生活環境改善等の当初想定した事業効果がみられることから、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) ・島原道路全体としての整備効果を発揮するためには、未整備区間の整備が必要である。	対応なし	長崎県 道路建設課 (課長 北原 雄一)

【市街地整備事業】
 (都市・地域交通戦略推進事業)
 (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)
新宿駅周辺地区 (H20～R5) 新宿駅周辺地区都 市再生協議会	5年以内	121	(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：121億円、工期：平成20年度～令和5年度 B/C：3.6 (B：716億円、C：201億円) (事業の効果の発現状況) ・新宿駅東西の移動に要する歩行距離が短縮した。 ・新宿駅東西の移動空間が拡大した。 (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) ・新型コロナウイルス感染症の影響により、リモートワークの導入等の行動変容や 政府の行動制限があり、駅利用者数が落ち込んだが、現在の旅客需要は回復基調に ある。 (今後の事後評価の必要性) ・本事業では、当初の目的に見合った効果が発現されている。また、新型コロナウイ ルス感染症の影響により、新宿駅乗車人数は、新規採択時と比較して再評価時は約 40%、事後評価時は約20%減少したが、事後評価でのB/Cは3.6という高水準の結果と なっており、今後の事業評価は必要ないとする。 (改善措置の必要性) ・上記と同様に、高水準の結果が確認されたため、改善措置は必要ないとする。 (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) ・本事業においてマニュアルに沿った手法により検討を実施し、将来にわたって整備 効果が確認されたことから、同種事業の事業評価方法等の見直しは必要ないとする。	対応なし	都市局 街路交通施設課 (課長 青柳 太)

【都市・幹線鉄道整備事業】
 (幹線鉄道等活性化事業)
 (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)
若桜鉄道若桜線輸送 改善事業 (H29～R1) 若桜町・八頭町	5年以内	3.5	(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) 2.4億円 実績値 3.5億円 工期 想定値(新規採択時) 24か月 実績値 32か月 B/C 想定値(新規採択時) 1.5(B:5.8億円、C:4.0億円) 実績値(開業5年目) 1.2(B:7.7億円、C:6.2億円) (事業の効果の発現状況) ・若桜鉄道の列車本数の増発と待ち時間の短縮が図られたことにより、通勤・通学、観光利用等へ活用しやすい公共交通となり、利便性が向上している。 ・行き違い施設を整備したことにより、新たなダイヤを活用し観光利用としての幅が広がり、待ち時間の短縮から通学定期購入者も増え、輸送人員が増加し、経営の安定化が図られている。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) ・若桜鉄道沿線人口3市町(鳥取市、八頭町、若桜町)の人口は減少しているものの、輸送人員は増加傾向にある。平成29年度から順次導入した観光列車の運行により、一時的に輸送人員は伸びたが、感染症等の影響により普通旅客、通勤旅客ともに減少し、いずれもコロナ禍以前の輸送人員には戻っていないが、県及び八頭町、若桜町で支援している「通学費助成制度」が奏功し通学利用者は増加している。 (今後の事後評価の必要性) ・費用便益分析の結果から事業の効果は発揮されており、今後の事後評価は不要と考える。 (改善措置の必要性) ・利用者を増やすことで、鉄道事業者の経営安定化(地域公共交通の持続的な確保)を図るという目的が達成されていることから、改善措置は不要と考える。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・特になし。	対応なし	鳥取県八頭町役場 若桜鉄道運行対策室 (室長 岡崎 好美)
平成筑豊鉄道新駅建 設事業 (H30～R1) 行橋市地域公共交通 活性化協議会	5年以内	0.93	(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) : 0.90億円 実績値 : 0.93億円 工 期 想定値(新規採択時) : 約1年間(平成30年4月～平成31年3月) 実績値 : 約1年間(平成30年8月～令和元年8月) B/C 想定値(新規採択時) : 1.8(B:5.2億円、C:2.8億円) 実績値 : 1.8(B:5.2億円、C:2.8億円) (事業の効果の発現状況) ・利用者への効果としては、主にコスタ行橋やコスモスキンクリニックへのアクセス性を向上することで、平成筑豊鉄道の利用を促進することができた。 (事業実施による環境の変化) ・コスタ行橋は、家電量販店・飲食店及びスーパーマーケット等が密集している施設であり、車を持たない市近郊や筑豊地方の方の移動手段をもたらすことができた。 (社会経済情勢の変化) ・コロナ禍により人流が停滞し利用者数の減少が見られたが、新型コロナウイルスの5類移行により人流が活発化し利用者数が増加傾向である。 (今後の事後評価の必要性) ・事業効果が発揮されているため、事後評価の必要性なし。 (改善措置の必要性) ・事後に明らかになった課題や対応策等はないため、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) ・特になし。	対応なし	平成筑豊鉄道株式会社 運輸事業本部 (部長 石松 祥宏)

【都市・幹線鉄道整備事業】
 (鉄道駅総合改善事業)
 (補助事業等)

事業名 (事業実施期間) 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
京急本線金沢八景駅 総合改善事業 (H25～R1) 株式会社横浜シー サイドライン	5年以内	29	(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：29億円、工期：平成25年度～令和元年度 B/C：1.8 (B：71億円、C：41億円) (事業の効果の発現状況) ・駅西側街区および東側街区からのアクセス動線の変化による利便性向上。 ・当社、横浜シーサイドライン間の乗換動線の変化による移動時間、移動抵抗低減。 ・昇降施設の整備による朝ラッシュ時の駅利用者の移動時間、移動抵抗低減。 (事業実施による環境の変化) ・本事業と一体で実施した東西自由通路、駅西側道路の整備により、歩きやすい歩行者空間が形成された。また、土地区画整理事業の実施により、駅前広場、道路、下水道等が整備された。 (社会経済情勢の変化) ・新型コロナウイルス感染拡大により、在宅勤務の普及や外出制限により令和2年度の乗降人員は40,474人／日と減少したが、令和5年度には57,282人／日まで回復している。 (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、改善措置は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。 (改善措置の必要性) ・本事業により、横浜シーサイドラインとの乗換が便利になり、駅構内の利用者動線が改善され、駅の安全性、利便性の向上、移動時間の短縮が図られた。また、横浜市が実施する東西自由通路や駅西側の整備、土地区画整理事業の実施により駅周辺の活性化が図られた。「利用者への効果・影響」「社会全体への効果・影響」「費用便益分析」の3つの観点から、鉄道利用者に対して十分な効果が発揮されていると判断でき、改善措置は不要であるとする。 (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) ・金沢八景駅周辺においては、本鉄道駅総合改善事業のみならず、歩道整備や土地区画整理事業が一体的に行われているため、総合的な評価手法もあればなお望ましい。	対応なし	株式会社横浜シーサイドライン 技術部 工務課 (課長 高橋 真人)
阪急・京福西院駅総合改善事業 (H26 ～ R1) 西院駅周辺地域整備協議会	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) 全体事業費 想定値(新規採択時)：25億円 実績値 ：31億円 工期 想定値(新規採択時)：平成26年度 ～ 令和元年度 実績値 ：平成26年度 ～ 令和元年度 B/C(30年) 想定値(新規採択時)：2.9 (B：63億円、C：22億円) 実績値 ：4.6 (B：194億円、C：43億円) (事業の効果の発現状況) ・阪急西院駅東(北・南)改札口新設・京福ホーム移設による移動時間が短縮された。 ・阪急西院駅、京福西院駅のバリアフリー化により円滑な移動が可能となった。 ・西院駅での阪急⇄京福間乗換の利便性向上に伴い、大宮乗換から西院乗換へ一部転換したと推察される。 ・保育機能の充実により、駅機能の高度化が実現した。 ・防災の観点より、現状と比較してより有効に2方向への避難が可能となった。 ・阪急西院駅にて地上⇄地下間の移動円滑化経路が3経路となったことにより、ラッシュ時を含む混雑緩和につながった。 (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) ・R6年度時点では、新型コロナウイルスの影響による鉄道需要の減少から回復基調であること、観光名所(嵐山・金閣寺等)へのアクセスの良さによるインバウンド客の増加によって乗降人員が増加したと推察される。 ・労働環境の変化によって、時間評価値は35.3円/分(2011年京都府)から38.9円/分(2023年京都府)へ増加している。 (今後の事後評価の必要性) ・当初計画時の目的は達成されており、費用便益分析の結果においても事業効果が発揮されていると判断できるため、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) ・駅の乗換利便性向上、構内のバリアフリー化といった当初計画時の目的は達成されていることから、改善措置は不要と考える。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・一部実測が難しい経路交通量については、推計方法が各事業者に委ねられる形となっているため、透明性・正確性を高めるために推計・測定方法についてマニュアルにて示されることが望ましい。	対応なし	京都市 都市計画局 歩くまち京都推進室 (室長 長尾 由紀夫)

【港湾整備事業】
（補助事業等）

事業名 （事業実施期間） 事業主体	該当基準	総事業費 （億円）	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 （担当課長名）
大船渡港永浜・山口地区国内物流ターミナル整備事業 (H6～R1) 岩手県	5年以内	46	（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：46億円、工期：平成6年度～令和元年度 B/C：1.8（B：222億円、C：126億円） （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） ・事業実施による環境の変化はない。 （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） ・三陸沿岸道路の全線開通（令和3年12月） （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。 （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。 （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	岩手県 県土整備部 港湾空港課 （整備担当課長 高橋 淳史）