

令和7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)
江の川下流土地利用 一体型水防災事業 (川平地区) (H13~R2) 中国地方整備局	5年以内	45	<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：45億円、工期：平成13年度～令和2年度 B/C：1.2 (B：82億円、C：69億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況) ・事業の実施により、戦後最大洪水(昭和47年7月豪雨)と同規模の洪水が発生した場合でも、家屋の浸水被害を防止できる。 ・令和2年7月豪雨では、川平観測所において氾濫危険水位(9.80m)を大きく超過する13.72mを記録し、奥谷川合流部の農地や下流の田野地区の家屋が浸水したが、川平地区では家屋の浸水被害は無かった。</p> <p>(事業実施による環境の変化) ・当該事業は平水位より高い宅地箇所で開催しており、環境への影響は小さい。</p> <p>(社会経済情勢の変化) ・江津市の人口は減少傾向にあるが、世帯数に大きな変化は見られない。 ・江津市の事業所数・従業者数は、減少傾向となっている。 ・江津市の耕地面積(田・畑)は減少傾向であるが、宅地面積は概ね横ばいで推移している。 ・平成30年4月1日にJR三江線が全線廃線となっているが、江津市の人口や従業者数、事業所数の推移について、廃線前後で急激な傾向の変化はなく、廃線による社会情勢の変化は生じていないことを確認している。</p> <p>(今後の事後評価の必要性) ・事業の実施により、戦後最大洪水(昭和47年7月豪雨)と同規模の洪水が発生した場合でも、家屋の浸水被害を防止できる。その上、事業実施中に発生した令和2年7月豪雨及び事業実施後に発生した令和3年8月洪水では浸水被害を回避するなど、事業目的に見合った事業効果の発現が確認されている。 ・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・生息環境への影響も小さいことから、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管理施設については、巡視等により異状の有無について確認を行い、適切に管理していく。</p> <p>(改善措置の必要性) ・事業実施後に発生した洪水に対する江の川下流土地利用一体型水防災事業(川平地区)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> <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) ・本事業では、事業効果が十分発現していることから、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。</p>	対応なし	中国地方整備局 河川部 河川計画課 (課長 向田 清峻)

【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)
函館新外環状道路 (一般国道278号) 空港道路 (H19～R2) 北海道開発局	5年以内	677	<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：677億円、工期：平成19年度～令和2年度 B/C：1.7 (B：1,746億円、C：1,036億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 空港アクセスの向上及び交通混雑の緩和 <ul style="list-style-type: none"> ・空港への速達性が向上したほか、函館市内の交通混雑の緩和に寄与。 2 道路交通の安全性向上 <ul style="list-style-type: none"> ・当該道路へ交通が転換したことにより、並行する生活道路の交通量が減少し、安全性が向上。 3 観光地への利便性向上 <ul style="list-style-type: none"> ・周辺道路の交通混雑が緩和され、函館市内及び松前・七飯方面の主要観光地へのアクセス性が向上し、道南地域の観光振興に寄与。 4 救急搬送の速達性・安定性向上 <ul style="list-style-type: none"> ・救急搬送の速達性及び安定性が大きく向上し、七飯町の救急医療体制の確保に寄与。 5 工業団地の利便性向上・拠点プロジェクトとの連携 <ul style="list-style-type: none"> ・工業団地からの速達性・安全性の高い輸送ルートが確保され生産品の流通効率が向上。 ・空港などの交通拠点や交流施設へのアクセス性の改善による利用者の利便性向上により、沿線地域の企業立地の促進、拠点開発に大きく寄与。 <p>(事業実施による環境の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 <p>(社会経済情勢の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ●人口・産業等の社会経済情勢の変化 (対象地域：函館市) <ul style="list-style-type: none"> ・人口は、事業化当時約29万人(H19)→開通後約24万人(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12.3万台(H19)→開通後約10.0万台(R6)となっている。(北海道自動車統計) <p>(今後の事後評価の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・空港道路の整備により、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を図り、地域間交流の活性化及び拠点空港函館空港、重要港湾函館港等への物流の効率化の支援等、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>(改善措置の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・空港道路の整備により、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を図り、地域間交流の活性化及び拠点空港函館空港、重要港湾函館港等への物流の効率化の支援等、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>(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。 	対応なし	北海道開発局 建設部 道路計画課 (課長 村上 睦)

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156号 大和改良 (H1～R2) 中部地方整備局	5年以内	81	<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：81億円、工期：平成1年度～令和2年度 事業の効果等：169億円、費用：168億円 (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（白鳥交通）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。 4災害への備え ・国道156号は、岐阜県地域防災計画に第1次緊急輸送路として位置づけられている。 ・旧国道156号の要対策箇所2箇所存在（防災カルテ：管理レベルⅢ）を回避する。 ・旧国道156号の冬期交通障害区間を解消する。 5地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 6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156号大和改良が開通し、幹線ネットワークの拡充が図られている。 ・国道156号大和改良の開通により、国道156号現道を走行していた車両の約95%が国道156号大和改良へ転換した。 (今後の事後評価の必要性) ・一般国道156号大和改良は事業が完了しており、整備目的どお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156号大和改良は、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>	対応なし	中部地方整備局 道路部 道路計画課 (課長 北川 洋平)

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483号 日高豊岡南道路 (H18～ R3) 近畿地方整備局	5年以内	389	<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：389億円、工期：平成18年度～令和3年度 B/C：1.7 (B：978億円、C：588億円) (事業の効果の発現状況) 1円滑なモビリティの確保 ・(費用対効果分析対象区間) 渋滞損失削減時間：96万人・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：5割削減 2地球環境の保全 ・CO2排出削減量：16,985.77t-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：12.00t/年、排出削減率：5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：0.71t/年、排出削減率：6割削減) 他16項目に該当 (事業実施による環境の変化) ・「騒音(建設機械の稼働に係る騒音)」、「動物」、「植物」、「生態系」、「景観」及び「人と自然との触れ合いの活動の場」の6項目に対して環境保全措置を講じたことに加え、その効果の不確実性に対して事後調査を実施した結果、事業の影響は小さいものと考えられ、本事業の環境への影響は回避又は低減されているものと考えられる。 (社会経済情勢の変化) ・北近畿豊岡自動車道は平成17年4月の春日和田山道路の開通以降約68kmの区間が開通。 ・日高豊岡南道路沿線の豊岡市及び周辺地域では人口が減少傾向であるが、豊岡市の総生産額は平成23年以降増加を示している。 (今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性) ・日高豊岡南道路の暫定2車線開通により、災害時の円滑な交通確保、地域間の連携強化等、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の必要性) ・救急搬送時間の短縮等により但馬地域の救急医療に大きく貢献し、地域へのアクセス向上による観光活性化に寄与するなど、地域の期待も大きいことから、こうした効果が便益として評価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・検証に努めると共に、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>	対応なし	近畿地方整備局 道路部 道路計画第一課 (課長 星野 龍一郎)

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)
一般国道32号 猪ノ鼻道路 (H15～R2) 四国地方整備局	5年以内	387	<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：387億円、工期：平成15年度～令和2年度 事業の効果等：233億円、費用：617億円 (事業の効果の発現状況)</p> <p><国土・地域ネットワークの構築> ・隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で構成 (三好市～丸亀市(所要時間：70分～60分)、三好市～坂出市(所要時間：72分～62分)) ・線形不良箇所(R<80)が解消(28箇所) ・並行する県道における大型車のすれ違い困難区間が解消(7箇所)</p> <p><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 (三好市役所～四国こどもとおとなの医療センター(所要時間：【並行する県道→本線】57分→47分、【高速道路→本線】54分→47分))</p> <p><災害への備え> ・徳島県地域防災計画において第一次緊急輸送道路に指定(一般国道32号) ・高松自動車道が通行止めになった場合の代替路を形成(一般国道32号) ・並行する県道の防災点検箇所(57箇所)を回避するルートを形成(一般国道32号) ・並行する県道の事前通行規制区間(L=10.04km)を回避(一般国道32号) ・積雪、路面の凍結等による冬期の通行障害を軽減(一般国道32号) (事業実施による環境の変化) ・特に無し</p> <p>(社会経済情勢の変化) ・沿線地域(三好市・三豊市)の人口は減少傾向。 ・自然・歴史・文化等において密接な関係のある観光地として「にし阿波～剣山・吉野川観光圏」が認定。</p> <p>(今後の事後評価及び改善措置の必要性) ・猪ノ鼻道路の完成供用により、線形不良区間の解消、事前通行規制区間の回避、冬期の通行障害の軽減、広域医療の支援、地域間の連携強化を支援など、猪ノ鼻道路の整備目的に見合った効果が確認できていることから、今後の事業評価及び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) ・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、整備効果の確認ができている。 ・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 合谷 龍馬)

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55号 高知南国道路 (H2～R2) 四国地方整備局	5年以内	1,641	<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：1,641億円、工期：平成2年度～令和2年度 B/C：1.1(0.9) (B：16,088億円、C：15,035億円) ※B/Cの値は、徳島JCT～高知JCTを対象とした場合、() 書きの値は事業化区間を対象とした場合の費用便益分析結果 (事業の効果の発現状況)</p> <p><円滑なモビリティの確保></p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道等の年間渋滞損失時間が削減【236.0万人時間/年→112.0万人時間/年 52.5%削減】 ・当該路線の整備によるバス路線の利便性が向上【高知駅前観光バス(空港連絡バス)平日26便/日、休日26便/日(往復)等】 ・高知駅から高知龍馬空港までの所要時間が短縮【36分→28分】 ・北川村から高知新港までの所要時間が短縮【100分→83分】 ・園芸流通センターからJA高知県あき支所までの所要時間が短縮【68分→51分】 <p><国土・地域ネットワークの構築></p> <ul style="list-style-type: none"> ・高規格道路 高知東部自動車道の一部を構成 ・高知市から安芸市までの所要時間が短縮【80分→71分】 ・香南市から高知市までの所要時間が短縮【46分→41分】 <p><個性ある地域の形成></p> <ul style="list-style-type: none"> ・北川村のゆず振興ビジョンを支援 ・高知JCTからモネの庭マルモッタンまでの所要時間が短縮【97分→82分】 <p>他7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)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当該道路の環境影響評価を平成2年8月に実施しており、予測の結果、大気汚染、水質汚濁、地形・地質、動物及び景観について環境保全目標を満足している。 ・騒音については、平成27年11月に環境影響評価の自主照査を実施しており、環境保全目標を満たさなかった一部の箇所において、遮音壁を設置するなどの適切な環境保全対策を講じている。 <p>なお、遮音壁等の設置を実施するにあたって、沿道の土地利用などの地域状況や交通量の推移による騒音の状況等を勘案して、適切な保全措置を講じている。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・文化財保護法等により保護のため特別の措置を講ずべき動物については、改変区域内の個体を移植するなど、適切な措置を講じている。 <p>(社会経済情勢の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・沿線地域(高知市、南国市)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、南国安芸道路他6事業がH12年度からR6年度までに事業化。 <p>(今後の事後評価及び改善措置の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高知南国道路の完成供用により、「周辺道路の混雑緩和」、「緊急輸送ネットワークの強化及び防災機能の向上」、「新たな空港アクセスルートの形成による利便性向上」、「企業立地の促進による地域産業の活性化に寄与」、「救急医療活動への貢献」、「港湾アクセス向上による地域産業の活性化を支援」など、高知南国道路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。 ・なお、事業中の四国8の字ネットワークを構成する事業では、徳島JCTから高知JCTまでの複数の区間を一体とした評価を実施しているため、引き続き高知南国道路を含めた事業評価を実施する予定。 <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。 ・高知南国道路の開通により、防災機能の向上や地域産業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。 	対応なし	四国地方整備局 道路部 道路計画課 (課長 合谷 龍馬)

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 中村宿毛道路 (S51~R2) 四国地方整備局	5年以内	1,271	<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：1,271億円、工期：昭和51年度～令和2年度 B/C：2.1(0.8) (B：83,750億円、C：40,045億円) ※B/Cの値は、いよ小松JCT～高知JCTを対象とした場合、()書きの値は事業化区間を対象とした場合の費用便益分析結果 (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が削減【774.5万人・時間/年→625.5万人・時間/年 19%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(高知西南交通(平日上下15便/日)) ・宿毛市から中村駅までの所要時間が短縮【45分→34分】 ・宿毛市から高知龍馬空港までの所要時間が短縮【167分→155分】 <物流効率化の支援> ・四万十市から宿毛湾港までの所要時間が短縮【50分→40分】 ・すくも湾漁協から高知龍馬空港までの所要時間が短縮【168分→157分】 <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 ・宿毛市役所から高知市役所までの所要時間が短縮【172分→160分】 ・四万十市役所から宇和島市役所までの所要時間が短縮【116分→105分】 ・宿毛市役所から四万十市役所までの所要時間が短縮【46分→35分】 他6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) ・特に無し (社会経済情勢の変化) ・沿線地域(四万十市、宿毛市)の人口は令和元年度以降減少傾向。 ・H31年度に大方四万十道路、R6年度に宿毛内海道路が事業化。 (今後の事後評価及び改善措置の必要性) ・中村宿毛道路の完成供用により、「国道56号の渋滞緩和」「災害時における緊急輸送道路の代替路を確保」「アクセス性向上による地域産業の支援」「第二次医療機関への速達性の向上」など、中村宿毛道路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。 ・なお、事業中の四国8の字ネットワークを構成する事業では、いよ小松JCTから高知JCTまでの複数の区間を一体とした評価を実施しているため、引き続き中村宿毛道路を含めた事業評価を実施する予定。 (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。 ・中村宿毛道路の開通により、防災力の向上や地域産業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。</p>	対応なし	四国地方整備局 道路部 道路計画課 (課長 合谷 龍馬)
一般国道34号 新日見トンネル (H28~R2) 九州地方整備局	5年以内	47	<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：47億円、工期：平成28年度～令和2年度 B/C：1.2 (B：79億円、C：66億円) (事業の効果の発現状況) ・円滑なモビリティの確保(国道34号(当該区間)の損失時間の削減：削減率約6割) ・都市の再生(広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路が形成されたことによる効果：広域道路(地域形成)) ・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：長崎市消防局中央消防署矢上出張所→長崎大学病院約2分短縮) 他6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) ・長崎市の人口は減少傾向にあり、一世帯あたりの自動車保有台数は九州全体および長崎県平均より低くなっている。 ・交通量は、平成22年の高速道路無料化社会実験の影響により一時減少したものの、平成27年は増加している。 ・長崎市の産業別就業人口の割合は、第三次産業が微増傾向、第二次産業が微減傾向である。 ・製造品出荷額は、増減はあるものの近年は横ばい傾向である。 ・事業所数は、減少傾向である。 (今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性) ・国道34号新日見トンネルの整備により、「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34号日見バイパスは、昭和51年度の事業化から約29年の歳月を要したが、新日見トンネルは平成28年度の事業化から令和2年度に供用と短期間での供用となった。 これは長崎市中心部と東長崎地区を結ぶ国道34号のうち、唯一の2車線区間で交通混雑や事故発生など、多くの課題への対応が急務であったため、事業の重点化を図り、早期の事業効果発現に繋げた結果である。 ・予算制約下では事業の長期化は避けられないものの、同種事業においては、事業区間の中で「選択と集中」を行い、緊急性の高い区間や供用効果が早期に発現される区間を評価し、事業の重点化を図ることが重要である。</p>	対応なし	九州地方整備局 道路部 道路計画第一課 (課長 矢野 慎一)

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)
一般国道57号 瀬田拡幅 (H19～R2) 九州地方整備局	5年以内	42	<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：42億円、工期：平成19年度～令和2年度 B/C：1.5 (B：139億円、C：92億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 (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：阿蘇市～熊本市 (約1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：阿蘇消防本部～熊本赤十字病院 (約1分短縮)) <p>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)</p> <ul style="list-style-type: none"> 瀬田拡幅の4車線整備により、国道57号の騒音レベルが大幅に低減。(昼間：77dB→71dB、夜間：73dB→63dB) 昼間の騒音レベルは要請限度未満に低減し、夜間においては環境基準を達成。 <p>(社会経済情勢の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。 交通量は平成27年まで約2.4万台/日程度で推移し、北側復旧道路開通により令和3年には約1.8万台/日程度に減少している。 沿線地域の産業別就業人口の割合は、第一次産業が減少し、第三次産業が増加している。 製造品出荷額はH17年をピークに減少していたが、H27からR4にかけて増加傾向。 事業所数はH12年をピークに減少傾向にあるものの、近年は増加傾向にあり、熊本県及び九州全体の伸び率を上回っている。 <p>(今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> 瀬田拡幅の整備により、「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、「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。 <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"> 国道57号において、特に休日に交通混雑が著しかった阿蘇地域方面から関連事業と一体に整備を進めるなど、交通課題の大きい箇所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繋げることができた。 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。 	対応なし	九州地方整備局 道路部 道路計画第一課 (課長 矢野 慎一)
中部横断自動車道 新清水JCT～富沢 (H10～H31) 中日本高速道路株式会社	5年以内	1,751	<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：1,751億円、工期：平成10年度～平成30年度 B/C：1.5 (1.4) (B：16,249億円、C：11,093億円)</p> <p>※B/Cの値は、新清水JCT～双葉JCTを対象とした場合、()書きの値は事業化区間を対象とした場合の費用便益分析結果</p> <p>(事業の効果の発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> 円滑なモビリティの確保 (渋滞緩和・新たなバス路線の見込) 物流効率化の支援 (港湾へのアクセス向上) 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) <p>他10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)</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。 CO2：5万t/年削減 NOX：120t/年削減 SPM：9.9t/年削減 <p>(社会経済情勢の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> H14 中部横断自動車道 (白根～双葉JCT) 開通 H16 中部横断自動車道 (南アルプス～白根) 開通 H18 中部横断自動車道 (増穂～南アルプス) 開通 H29 中部横断自動車道 (六郷～増穂) 開通 H31 中部横断自動車道 (下部温泉早川～六郷)、(富沢～南部)、(新清水JCT～富沢) 開通 R3 中部横断自動車道 (南部～下部温泉早川) 開通 <p>(今後の事後評価の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> 定量的に計算可能な便益に加え、それ以外にも多くの効果が得られていることから、今後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"> 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㈱ 経営企画部 経営企画課 (課長 原田 雅也)

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 六郷～増穂 (H10～H29) 中日本高速道路株式会社	5年以内	713	<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：713億円、工期：平成10年度～平成29年度 B/C：1.5 (2.1) (B：16,249億円、C：11,093億円) ※B/Cの値は、新清水JCT～双葉JCTを対象とした場合、()書きの値は事業化区間を対象とした場合の費用便益分析結果 (事業の効果の発現状況) ・円滑なモビリティの確保(渋滞緩和・新たなバス路線の見込) ・物流効率化の支援(港湾へのアクセス向上) ・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) 他10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) ・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。 CO2：5万t/年削減 NOX：120t/年削減 SPM：9.9t/年削減</p> <p>(社会経済情勢の変化) ・H14 中部横断自動車道(白根～双葉JCT)開通 ・H16 中部横断自動車道(南アルプス～白根)開通 ・H18 中部横断自動車道(増穂～南アルプス)開通 ・H29 中部横断自動車道(六郷～増穂)開通 ・H31 中部横断自動車道(下部温泉早川～六郷)、(富沢～南部)、(新清水JCT～富沢)開通 ・R3 中部横断自動車道(南部～下部温泉早川)開通</p> <p>(今後の事後評価の必要性) ・定量的に計算可能な便益に加え、それ以外にも多くの効果が得られていることから、今後事後評価の必要性はない (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</p>	対応なし	中日本高速道路㈱ 経営企画部 経営企画課 (課長 原田 雅也)
第二東海自動車道 横浜名 古屋線 御殿場JCT～浜松 いなさJCT (H5～R2) 中日本高速道路株式会社	5年以内	25,935	<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：25,935億円、工期：平成5年度～令和2年度 B/C：2.7 (B：164,570億円、C：61,701億円) (事業の効果の発現状況) ・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の連携に関する効果) ・個性ある地域の形成(IC等からのアクセスが向上する主要な観光地へのアクセス向上による効果) ・災害への備え(並行する高速ネットワークの代替路線として機能) 他6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) ・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。 CO2：4万t/年削減 NO2：480t/年削減 SPM：7.8t/年削減</p> <p>(社会経済情勢の変化) ・H28 第二東海自動車道 横浜名古屋線(浜松いなさJCT～豊田東JCT)開通 ・「ふじのくに防災減災・地域成長モデル総合特区」及び「内陸フロンティア推進区域」の多くが沿線に計画。</p> <p>(今後の事後評価の必要性) ・定量的に計算可能な便益に加え、それ以外にも多くの効果が得られていることから、今後事後評価の必要性はない (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</p>	対応なし	中日本高速道路㈱ 経営企画部 経営企画課 (課長 原田 雅也)

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)
近畿自動車道敦賀線（福知山～舞鶴西） （S53～R2） 西日本高速道路株式会社	5年以内	1,079	<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：1,079億円、工期：昭和53年度～令和2年度 B/C：1.6（B：6,760億円、C：4,110億円）</p> <p>(事業の効果の発現状況) ・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） ・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） ・災害への備え（並行する高速ネットワークの代替路線として機能） 他14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) ・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1.4万t/年削減 NO2：約19t/年削減 SPM：約5t/年削減</p> <p>(社会経済情勢の変化) ・当該区間は、平成3年に暫定2車線として開通。 ・同路線の小浜～敦賀JCT間が平成26年7月に開通し、舞鶴若狭道が全線開通。 ・京都縦貫道（京丹波わち～丹波）が平成27年7月に開通し、京都縦貫道が全線開通。</p> <p>(今後の事後評価の必要性) ・費用便益比に問題が無く、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</p> <p>(改善措置の必要性) ・費用便益比に問題が無く、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</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・調査については、今後も関係自治体、関係機関の協力を得て、効率的・効果的に事業を推進できるよう、その計画・調査を行う。 ・事後評価の結果、事業評価手法の見直しの必要性は無いと判断される。</p>	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 伊藤 努)

【都市公園等事業】
（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）
国営追悼・祈念施設<岩手県陸前高田市> (H27~R2) 東北地方整備局	5年以内	100	（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：100億円、工期：平成27年度～令和2年度 B/C：3.2（B：1,359億円、C：429億円） （事業の効果の発現状況） ・開園以降、約300万人を超える利用者数となっている。また、追悼と鎮魂や伝承の場として利用されており、事業の目的に対する効果を発現している。 （事業実施による環境の変化） ・動植物の生息・生育環境の確保に取り組んでおり、事業実施による環境の変化はみられない。 （社会経済情勢の変化） ・陸前高田市の上位計画（まちづくり総合計画、緑の基本計画、都市計画マスタープラン）において公園の整備による変更は無い。また、公園の事業効果の発現に重大な影響を与える変化は見られない。 （今後の事後評価の必要性） ・事業の目的に対する効果を発現しており、今後の事後評価の必要性は無い。 （改善措置の必要性） ・事業の目的に対する効果を発現しており、今後の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） ・見直しの必要性は無い。	対応なし	東北地方整備局 建政部 都市・住宅整備課 （課長 清水 明彦）
国営追悼・祈念施設<宮城県石巻市> (H27~R2) 東北地方整備局	5年以内	76	（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：76億円、工期：平成27年度～令和2年度 B/C：1.4（B：524億円、C：365億円） （事業の効果の発現状況） ・開園以降、約50万人を超える利用者数となっている。また、追悼と鎮魂や伝承の場として利用されており、事業の目的に対する効果を発現している。 （事業実施による環境の変化） ・動植物の生息・生育環境の確保に取り組んでおり、事業実施による環境の変化はみられない。 （社会経済情勢の変化） ・石巻市の上位計画（第2次総合計画、都市計画マスタープラン）において公園の整備による変更は無い。また、公園の事業効果の発現に重大な影響を与える変化は見られない。 （今後の事後評価の必要性） ・事業の目的に対する効果を発現しており、今後の事後評価の必要性は無い。 （改善措置の必要性） ・事業の目的に対する効果を発現しており、今後の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） ・見直しの必要性は無い。	対応なし	東北地方整備局 建政部 都市・住宅整備課 （課長 清水 明彦）

【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）
網走港川筋地区小型船だまり整備事業 （H11～R2） 北海道開発局	5年以内	42	<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年再評価時：42億円→令和7年事後評価時：42億円 ・整備期間 平成29年再評価時：平成11年度～平成32年度→令和7年事後評価：平成11年度～令和2年度 ・B/C 事後評価時 1.3 （B：145億円、C：110億円） <p>（事業の効果の発現状況）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・流水観光砕氷船の欠航数減少による待機コストの削減 ・流水観光砕氷船乗船客の移動コストの削減 ・交流機会の増加 ・滞船コストの削減 ・多そう係留コストの削減 ・網走港川筋地区の整備により水産活動の効率化が図られ、地域の基幹産業である水産業の発展を支えているほか、乗船ターミナルが移転し、乗船客の集客効果が向上したことで、網走港背後圏の観光振興に寄与している。また、観光交流施設の建設やイベント開催地として利用されることで、観光・市民交流の拠点となっている。 <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"> ・「おーろら2」の運航が終了し、「おーろら3」が新たに就航した。（今後の事後評価の必要性） ・事業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 港湾計画課 （課長 櫻井義夫）
相馬港3号ふ頭地区国際物流ターミナル （耐震）整備事業 （S61～R2） 東北地方整備局	5年以内	309	<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年再評価時：310億円→令和7年事後評価時：309億円 ・整備期間 平成29年再評価時：昭和61年度～平成32年度→令和7年事後評価時：昭和61年度～令和2年度 ・B/C 事後評価時 1.5 （B：1,603億円、C：1,042億円） <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 ・震災時における輸送コスト増大回避、施設被害回避 ・海難損失回避 <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>（社会経済情勢等の変化）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・3号ふ頭整備により木質ペレットの取扱いが可能となり、相馬港背後に石炭・バイオマス発電所が立地（今後の事後評価の必要性） ・事業の目的に対する効果を発現しており、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"> ・事業の目的に対する効果を発現しており、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"> ・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。 	対応なし	東北地方整備局 港湾計画課 （課長 八角彰博）

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)
八戸港八太郎・外港地区防波堤整備事業 (S51～R2) 東北地方整備局	5年以内	1,144	<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年再評価時：1,164億円→令和7年事後評価時：1,144億円 整備期間 平成29年再評価時：昭和51年度～平成32年度→令和7年事後評価時：昭和51年度～令和2年度 B/C 事後評価時 1.5 (B：8,780億円、C：5,967億円) <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 海難損失回避 (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) 八戸港八太郎地区・外港地区防波堤整備事業により、岸壁前面の静穏度が向上したことで、大型貨物船が岸壁を利用し始め、地域経済の活性化に寄与した。(今後の事後評価の必要性) 事業の目的に対する効果を発現しており、今後の事後評価の必要性はない。 (改善措置の必要性) 事業の目的に対する効果を発現しており、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・調査のあり方等について、見直しを必要とする項目はない。 	対応なし	東北地方整備局 港湾計画課 (課長 八角彰博)
尼崎西宮芦屋港尼崎地区国際物流ターミナル整備事業 (H1～R2) 近畿地方整備局	5年以内	200	<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年再評価時：212億円→令和7年事後評価時：200億円 整備期間 平成29年再評価時：平成元年度～令和3年度→令和7年事後評価：平成元年度～令和2年度 B/C 事後評価時 1.2 (B：879億円、C：742億円) <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 (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) 本事業で整備した岸壁等の供用開始後、主に自動車関連や鋼材関連企業が立地し、取扱貨物量が増大した。(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。 	対応なし	近畿地方整備局 港湾計画課 (課長 山田 和夫)

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)
境港ふ頭再編改良事業 (H27～R1) 中国地方整備局	5年以内	117	<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30年再評価時：112億円→令和7年事後評価時：117億円 ・整備期間 平成30年再評価時：平成27年度～令和2年度→令和7年事後評価時：平成27年度～令和元年度 ・B/C 事後評価時 1.1 (B：205億円、C：193億円) <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 ・震災時輸送コストの削減 ・国際観光純収入 ・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"> ・国際フェリー(日韓)の新規就航 ・外航クルーズ船の受入れ再開 <p>(今後の事後評価の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ふ頭再編の実現により、国際フェリーの新規就航や旺盛なクルーズ需要の対応が図られ、本事業は一定の効果が発現しているところである。また、モーダルシフトによる物流効率化に向けた港湾管理者の取組も進展してきている。そのため、改めて事後評価を実施する必要はない。 <p>(改善措置の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・引き続き、内貿定期RORO航路の就航に向けた取り組みの継続的な実施に努める。 <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。 	対応なし	中国地方整備局 港湾計画課 (課長 常敷 浩二)
三池港内港北地区国際物流ターミナル整備事業 (H11～R2) 九州地方整備局	5年以内	252	<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年再評価時：253億円→令和7年事後評価時：252億円 ・整備期間 平成29年再評価時：平成11年度～平成32年度→令和7年事後評価：平成11年度～令和2年度 ・B/C 事後評価時 1.5 (B：964億円、C：647億円) <p>(事業の効果の発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国際競争力の強化 ・地域産業の安定・発展 ・輸送コストの削減 ・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"> ・脱炭素社会の進展に伴う石炭火力発電所の規模縮小とバイオマス発電所への利用転換。 ・寄港船の老朽化に伴う廃船により、三池港への外貿コンテナ船の寄港が休止。 <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。 	対応なし	九州地方整備局 港湾計画課 (課長 岩下 誠)

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)
長崎港小ヶ倉柳地区ターミナル再編事業 (H19～R2) 九州地方整備局	5年以内	125	<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年再評価時：125億円→令和7年事後評価時：125億円 ・整備期間 平成28年再評価時：平成19年度～平成31年度→令和7年事後評価時：平成19年度～令和2年度 ・B/C 事後評価時 1.1 (B：318億円、C：277億円) <p>(事業の効果の発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域産業の安定・発展 ・地域住民の安全・安心確保 ・輸送コスト削減 ・震災時の緊急物資輸送コストの増大回避 ・震災時の輸送・移動コストの増大回避 ・施設被害の回避 ・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"> ・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。 	対応なし	九州地方整備局 港湾計画課 (課長 岩下 誠)

【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)
福島第2地方合同庁舎 (H21~R4) 東北地方整備局	5年以内	33	<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、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CASBEE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	東北地方整備局 営繕部 技術・評価課 (課長 竹本 秀子)
鶴岡第2地方合同庁舎 (H29~R4) 東北地方整備局	5年以内	16	<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、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CASBEE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	東北地方整備局 営繕部 技術・評価課 (課長 竹本 秀子)

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)
横浜地方合同庁舎 (H21~R4) 関東地方整備局	5年以内	202	<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、ユニバーサルデザイン、防災性及び耐用・安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CASBEE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	関東地方整備局 営繕部 調整課 (課長 岩瀬 基彦)
富士川地方合同庁舎 (H29~R4) 関東地方整備局	5年以内	15	<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、ユニバーサルデザイン、防災性及び耐用・安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CASBEE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	関東地方整備局 営繕部 調整課 (課長 岩瀬 基彦)

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)
大阪第6地方合同庁舎 (H21年～R4年) 近畿地方整備局	5年以内	196	<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・安全性について、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CASBEE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	近畿地方整備局 営繕部 技術・評価課 (課長 川勝 康弘)
今治港湾合同庁舎 (R1～R4) 四国地方整備局	5年以内	12	<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、ユニバーサルデザイン、防災性及び耐用・安全性について、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CASBEE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	四国地方整備局 営繕部 技術・評価課 (課長 吉見 章)

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)
佐伯税務署 (H21～R4) 九州地方整備局	5年以内	6.1	<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"> ・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、前回再評価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、ユニバーサルデザイン、防災性及び耐用・安全性について、十分な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>以上から、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CASBEE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される。 <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	九州地方整備局 営繕部 技術・評価課 (課長 下川 広)