

令和7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】

【砂防事業】

(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)
清水川事業間連携 砂防等事業 (H31～R2) 福井県	5年以内	2.7	<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：2.7億円、工期：平成31年度～令和2年度 B/C：31.5 (B：73億円、C：2.3億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況) ・事業完了後、土石流等は発生していないが、溪流の荒廃が解消されるなど、当初の目的を達成していると考えられる。</p> <p>(事業実施による環境の変化) ・変化なし</p> <p>(社会経済情勢の変化) ・変化なし</p> <p>(今後の事後評価の必要性) ・必要なし</p> <p>(改善措置の必要性) ・必要なし</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) ・必要なし</p>	対応なし	水管理・国土保全局 砂防部 保全課 (課長 綱川 浩章)

【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 四日市インターアクセス道路 一般国道477号 四日市湯の山道路 （H9～R2） 三重県	5年以内	473	<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 473億円、工期 平成9年度～令和2年度 ・B/C 2.0（B：1,849億円、C：918億円） <p>（事業の効果の発現状況）</p> <p>①産業・観光振興の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・重要物流道路としての位置付けがあり、周辺の工業団地や四日市港、菰野町方面の観光地へのアクセス向上。 <p>②緊急時における交通機能の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・第1次緊急輸送道路としての位置づけがあり、東名阪自動車道や新名神高速道路と一体となって広域的な救援・復旧活動に寄与。 <p>③自動車の円滑な走行空間の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高角ICから菰野ICへの所要時間が整備前に比べ約8分短縮。 ・主要渋滞箇所である宿野交差点の渋滞緩和に寄与。 <p>（事業実施による環境の変化）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・特になし。 <p>（社会経済情勢の変化）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・新名神高速道路における新四日市JCT～亀山西JCT間が平成31年3月に開通。 ・北勢バイパスにおける市道日永八郷線～国道477号（四日市湯の山道路）間が令和7年3月に開通。 <p>（今後の事後評価の必要性）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 <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"> ・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。 	対応なし	三重県 道路建設課 （課長 川北 健司）
地域高規格道路 中津日田道路 一般国道212号 耶馬溪道路 （H20～R2） 大分県	5年以内	222	<p>（費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化）</p> <p>全体事業費 222億円、工期 平成20年度～令和2年度 B/C 参考値：1.1[*]（B：342億円、C：324億円） ※中津日田道路に未開通区間があるため、参考値として、計画交通量により算出。 今後、関連区間の開通にあわせて再度の評価を予定</p> <p>（事業の効果の発現状況）</p> <p>○災害時の利用</p> <ul style="list-style-type: none"> ・令和5年7月豪雨の際に、迂回路として機能。 <p>○地域産業の活性化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・耶馬溪道路を含む中津日田道路の整備にあわせて、中津港からの原木輸出・移が増加傾向。 （原木輸出・移出：H28：11千トン→R4：61千トン） <p>○広域観光の振興支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・主要な観光地へのアクセス性が向上。 日田市→深耶馬溪（一目八景等の観光地）（約24分→約17分：約7分短縮） ・観光客数の増加。 日田市観光客数（R3：191万人→R6：316万人） <p>（事業実施による環境の変化）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・山地部はトンネル構造とするなど、地形の改変を極力少なくすることなど環境の保全に努めた結果、大きな変化はなかった。 <p>（社会経済情勢の変化）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・令和3年度から耶馬溪山国道路に事業着手 ・令和6年3月に三光本耶馬溪道路「田口～青の洞門・羅漢寺」間が開通 <p>（今後の事後評価の必要性）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・中津日田道路に未開通区間があり、整備効果の確認が不十分のため、三光本耶馬溪道路等の関連区間の整備後に「再度の事後評価」を行うこととした。 <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"> ・中津日田道路として考えた場合、バイパス部分の一部区間となるため、事業評価手法として一体評価を含めた検討も今後必要と考えられる。 	再事後評価	大分県 道路建設課 （課長 石和 徹也）

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)
空港・港湾等アクセス 主要地方道清水富士宮線 (庵原～伊佐布) (H22～R4) 静岡県静岡市	5年以内	144	<p>(費用対効果分析の算定の基礎となった要因の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・全体事業費144.3億円 工期 平成22年度～令和4年度 ・B/C 1.9 (B:405億円、C:213億円) <p>(事業の効果の発現状況)</p> <p>①国際拠点港湾(清水港)へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・(主)清水富士宮線の整備は、物流拠点としての機能強化が進められている清水港へのアクセス性を更に向上させた。 ・当該区間の整備により、清水いはらICから国際拠点港湾である清水港までの所要時間が約3分短縮した。(所要時間 整備前(現道):約14分 → 整備後(バイパス):約11分) ・清水港へのアクセス性が向上したことで、物流交通の効率化が図られた。 <p>②交通混雑の緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> ・(主)清水富士宮線は、中部横断自動車道の開通による清水いはらICの利用増加に伴い、利用交通量が増加した。(清水いはらIC利用交通量 H30:約800台/日 → R6:約2,200台/日) ・清水いはらICの利用交通量増加で現道部の更なる交通混雑が懸念されたが、当該バイパス区間の整備により、現道からバイパスへの交通転換が図られたため、現道における交通混雑が緩和した。(現道交通量 R3:約6,000台/日 → R6:約1,000台/日) ※いはら橋西側交差点～庵原交差点間(事業実施による環境の変化) ・特になし。 <p>(社会経済情勢の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成24年に新東名高速道路(御殿場JCT～三ヶ日JCT、清水連絡路)が開通し、清水いはらICも供用開始した。 ・平成31年には中部横断自動車道(新清水JCT～富沢IC)が開通した。 ・令和3年には中部横断自動車道(新清水JCT～双葉JCT)が全線開通し、静岡～甲府の移動時間が大幅に短縮した。 ・周辺ネットワークの整備とともに周辺のIC、JCTの利用交通量が増加傾向にあるため、アクセス路線である当該区間の重要度も高まっている。(利用交通量 R2:約100,000台/日 → R6:125,000台/日) <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"> ・(主)清水富士宮線(庵原～伊佐布)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、今後の事後評価および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等の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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	静岡市 道路計画課 (課長 尾焼 津健)
高規格ICアクセス 主要地方道 岐阜稲沢線 西尾張IC (H20～R2) 愛知県	5年以内	82	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)</p> <p>全体事業費 82億円、工期 平成20年度～令和2年度</p> <p>(事業の効果の発現状況)</p> <p>①国際競争力を強化する基盤整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・一宮稲沢北ICを利用することで、信号交差点と踏切を回避でき、一宮西南部や稲沢市などから東海北陸自動車道へのアクセス時間が短縮し、利便性が向上した。 ■稲沢市役所から東海北陸自動車道最寄りICへのアクセス時間(平日・夕方ピーク時間帯) 約20分(尾西IC利用)→約7分(一宮稲沢北IC利用) ※ETC2.0データ ・一宮稲沢北IC周辺では、新たな企業進出があり、企業立地に関する問合せが増加し、地域・経済交流の活性化や物量の効率化に貢献した。 <p>②人の交流を支え地域を活性化する基盤整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・一宮稲沢北ICの整備により、主要地方道岐阜稲沢線から東海北陸自動車道へ一部交通が転換したことで、一宮稲沢北IC北側区間は混雑が緩和した。 ■交通量(苅安賀南交差点～北高井交差点) 約23,900台/日(H17センサス)→21,627台/日(R3実測値) ■主要地方道岐阜稲沢線 上り線の平均旅行速度 ※ETC2.0データ IC北側区間 18.9km/h→23.8km/h IC南側区間 変化なし <p>③地震・津波対策の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・第一次緊急輸送道路かつ重要物流道路である東海北陸自動車道と主要地方道岐阜稲沢線は、一宮稲沢北ICの開通により、アクセスが強化され、災害時の避難・救助活動や物資輸送の支援など、広域的な防災機能向上に貢献した。 <p>(事業実施による環境の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・一宮稲沢北ICを利用することで、信号交差点と踏切を回避でき、一宮市西南部や稲沢市などから東海北陸自動車道へのアクセス性が向上した。 ・一宮稲沢北IC周辺では、新たな企業進出や企業立地に関する問合せが増加し、地域・経済交流の活性化や物流の効率化が向上した。 ・第一次緊急輸送道路かつ重要物流道路である東海北陸自動車道と主要地方道岐阜稲沢線は、一宮稲沢北ICの開通により、アクセスが強化され、災害時の避難・防災機能が向上した。 <p>(社会経済情勢の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・一宮稲沢北IC開通後、尾西ICの利用が減少しているため、尾西ICから一宮稲沢北ICへの利用交通の転換が考えられる。 <p>(今後の事後評価の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業目標を達成しており、今後の事業評価の必要性はない。 <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等の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業目標に対する効果が十分に発現しており、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。 	対応なし	愛知県 建設局 道路建設課 (課長 山田 健爾)

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 I C アクセス 主要地方道北勢多度線 (阿下喜) (H28~R2) 三重県	5年以内	6.4	<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 6.4億円、工期 平成28年度~令和2年度 ・B/C 4.4 (B:38億円、C:8.7億円) <p>(事業の効果の発現状況)</p> <p>①産業振興の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・周辺の工業団地、セメント生産工場、物流施設へのアクセス向上。 <p>②自動車の円滑な走行空間の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・4車線化により交通容量が拡大し、国道306号からいなべ市役所周辺への所要時間が整備前に比べ約2分短縮。 ・いなべ 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。 <p>③緊急時における交通機能の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・第2次緊急輸送道路、道路啓開ルートとしての位置づけがあり、東海環状自動車道からいなべ市役所をはじめとする災害対策本部や防災拠点までの交通容量が増加したことから、当該地域への迅速な救援・救助や復旧活動に寄与。 <p>(事業実施による環境の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・特になし。 <p>(社会経済情勢の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・東海環状自動車道における大安 I C~いなべ I C間が令和7年3月に開通。 ・東海環状自動車道におけるいなべ I C~養老 I C間を工事中であり、更なる企業立地が期待。 <p>(今後の事後評価の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 <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"> ・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。 	対応なし	三重県 道路建設課 (課長 川北 健司)

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 都城志布志道路 一般県道 飯野松山都城線 金御岳工区 (H25～R2) 宮崎県	5年以内	78	<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 78億円、工期 平成25年度～令和2年度 B/C 1.4 (B: 343億円、C: 241億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況) ①物流効率化の支援 ・重要港湾である志布志港へのアクセス向上 (都市～志布志港: 約4分短縮) ②国土・地域ネットワークの構築 ・地域高規格道路の位置づけがあり、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 ③安全で安心できるくらしの確保 ・第2次救急医療施設「都市郡医師会病院」へのアクセス向上 ④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に位置付けがあり、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 他5項目について効果の発現が見られる。</p> <p>(事業実施による環境の変化) ・特になし。</p> <p>(社会経済情勢の変化) ・都城志布志道路について、都城IC～乙房IC (R7.2) および志布志IC～志布志港 (R7.3) が開通した。 【開通による整備効果: 記者発表R7.11.20 国土交通省】 ○ネットワークの形成に伴う交通の変化 ・都城IC～志布志港間の所要時間が約30分短縮 ・交通量が開通初期の1,300台から8,300台以上、約6倍に増加 ・国道10号等並行路線の交通量が2割減少し渋滞が緩和 ○港湾物流の効率化 ・輸送時間が短縮し労働時間内に3往復の運搬が可能となる。 ○広域的な地域医療の充実 ・大崎分署から都市郡医師会病院への所要時間が約34分短縮し広域的な医療活動を支援</p> <p>(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。。</p> <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・事業評価の結果、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。</p>	対応なし	宮崎県 道路建設課 (課長 椎葉 倫男)

【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）
肥前大島港寺島地区国内物流ターミナル整備事業 （H10～R2） 長崎県	5年以内	75	<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 令和元年再評価時：75億円→令和7年事後評価時：75億円 ・整備期間 令和元年再評価時：平成10年度～令和2年度→令和7年事後評価：平成10年度～令和2年度 ・B/C 事後評価時 1.4 （B：189億円、C：266億円） <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 ・滞船コストの削減 <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"> ・本事業の実施により、陸上・海上輸送コストの削減や滞船コストの削減等の事業効果の発現により、当初の目的は達成され、投資効果も確保されていることから、今後の事業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"> ・本事業の実施により、陸上・海上輸送コストの削減や滞船コストの削減等の事業効果の発現により、当初の目的は達成され、投資効果も確保されていることから、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	長崎県 土木部港湾課 （課長 本多 健一）

【都市・幹線鉄道整備事業】
 (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)
池上駅総合改善事業 (H29～R2) 東急電鉄株式会社	5年以内	35	(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：35億円、工期：平成29年度～令和2年度 B/C：1.2 (B：54億円、C：45億円) (事業の効果の発現状況) ・橋上駅舎化により、構内踏切の廃止をし安全性向上が図られた。 ・自由通路および南口新設により、南北分断を解消し利便性が向上した。 ・多機能トイレ等の設置により、バリアフリー対応が十分となった。 ・駅ビル5階に保育施設を新設することにより、待機児童減少に寄与した。 (事業実施による環境の変化) ・駅ホームの仕上げ材等に木材を使用することで、CO2排出量の抑制に貢献した。 (社会経済情勢の変化) ・コロナウイルス感染症により鉄道需要は大きく減少していたものの、池上駅周辺の夜間人口は新規評価時と比較して、5%程度増加しており、駅乗降客数も徐々に回復している。 (今後の事後評価の必要性) ・当初計画時の目的が達成されていることから改善措置が不要であり、また、費用便益分析の結果においても事業効果が発現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) ・自由通路及び南口新設による南北交通の利便性向上や構内踏切廃止による安全性向上、バリアフリー化、保育施設の新設による待機児童減少への寄与等、当初計画時の目的は達成されていると考えられることから、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) ・保育施設の新設による待機児童の減少への寄与等、便益計測が困難な施策に係る費用については、費用便益分析の適用に際し、その取扱い(例えば費用からの控除の可否等)を整理した指針があることが望ましい。	対応なし	東急電鉄株式会社 鉄道事業本部 工務部 施設課 (課長 西田正志)
田老地区新駅設置事業 (H30～R2) 三陸鉄道株式会社	5年以内	2.0	(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：2.0億円、工期：平成30年度～令和2年度 B/C：1.1 (B：2.2億円、C：2.0億円) (事業の効果の発現状況) ・新駅近隣には、東日本大震災による災害公営住宅や高台移転した団地から新駅が近くなり、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、新駅整備計画地域は甚大な被害を受けた。被災者等が居住する災害公営住宅や、高台移転した団地が地域に整備されて駅の利用客は増加した。新駅は高架上に整備され、新設された宮古市役所田老総合事務所内のエレベーターを利用することができるため、バリアフリーとなり利用者の利便性が向上した。 (今後の事後評価の必要性) ・新駅開業後、新駅利用者数は増加、費用便益比も1.1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、新駅利用者数は増加しており特段の改善措置は必要がない。 (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 (シニアマネージャー 橋上 和司)

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)
えちごトキめき鉄道新駅設置事業 (R元～R2) 糸魚川市地域公共交通協議会	5年以内	5.2	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)</p> <p>全体事業費 想定値(新規採択時): 4.6億円 実績値: 5.2億円</p> <p>工期 想定値(新規採択時): 2年(令和2年度～令和3年度) 実績値: 2年(令和元年度～令和2年度)</p> <p>B/C 想定値(新規採択時): 1.1(B: 4.3億円、C: 4.0億円) 実績値: 0.7(B: 4.4億円、C: 6.3億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> 隣接駅の本駅開業後の利用者は大きく減少せず増加する年もあり、新規利用者の獲得に繋がっている。 通勤需要や懇親会利用など出発駅として周辺地域の利便性向上に寄与している。 利便性の向上により開業後の住宅開発が進み、駅周辺の賑わいの向上に寄与している。 近隣の保育園や学校の活動でも利用されている。 タクシーの代替交通としての利用も見られる。 近隣の海岸への石拾いや海水浴等、観光客への利便性向上にも寄与している。 地元では毎年本駅を利用した親睦旅行を行い、コミュニティ活動の活性化に繋げている。 <p>(事業実施による環境の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> 駅周辺における宅地開発や道路整備が進展した。 夜間稼働台数が減少したタクシーや自家用車送迎からの転換によりCO2排出量の削減にも寄与している。 <p>(社会経済情勢の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> 東京五輪やコロナ禍による建設資材の高騰を受けた事業費の増加や、コロナ禍の行動制限による利用者の低迷など大きな影響を受けたが、コロナ禍の回復や地元利用により利用者は年々着実な増加を続けている。 最寄りの県立高校の募集定員が大きく減少し、想定を上回る少子化の影響を受けている。 <p>(今後の事後評価の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> 利用者は想定以下であるが全駅を大きく上回る伸び率で増加しており、通学利便性の向上や宅地開発の進展など、目的とする駅周辺の活性化が図られ事業効果は発揮されているため、今後の事後評価は不要と考える。 <p>(改善措置の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> 事業費の増加及び利用者の低迷のため費用便益比が1.0を割り込んでいるが、本駅利用者は本路線の駅の中で全駅を大きく上回る伸び率で増加しており事業効果が認められる。更なる利用者の増加を目指し、今後も行政・周辺住民との連携や観光資源の活用を行いながら利用促進の取り組みを進める。 	対応なし	糸魚川市 産業部 都市政策課 (課長 内山 俊洋)

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)
ひたちなか海浜鉄道 湊線新駅(美乃浜学園駅)整備事業 (R1～R2) ひたちなか市公共交通活性化協議会	5年以内	0.54	(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): 0.61億円 実績値: 0.54億円 工期 想定値(新規採択時): 18か月(平成31年4月～令和2年9月) 実績値: 17か月(令和元年7月～令和2年11月) B/C 想定値(新規採択時): 7.5(B: 4.7億円、C: 0.63億円) 実績値: 9.0(B: 5.0億円、C: 0.54億円) (事業の効果の発現状況) ・美乃浜学園駅の利用により、小中学生の美乃浜学園への通学時間が短縮した。 ・美乃浜学園駅を利用した通学により、小中学生が安全に登下校できるようになった。 ・美乃浜学園駅の設置により、事業者において通学定期券収入が増加となり、事業者の経営の安定化に寄与し、地域鉄道の維持存続が図られるようになった。 (事業実施による環境の変化) ・大量輸送・定時性に優れる鉄道を通学に利用することで、徒歩での通学に比べ安全性が向上した。 (社会経済情勢の変化) ・沿線の5つの小中学校が統合され、令和3年4月1日にひたちなか市立美乃浜学園(義務教育学校)が開校した。 (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) ・美乃浜学園駅の開業と同時期に開校となった、ひたちなか市立美乃浜学園の学生の登下校に美乃浜学園駅が利用されており、目的が達成されていることから改善措置は不要。 (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	ひたちなか海浜鉄道株式会社 管理部管理課 (総務担当課長 後藤 芳彦)
北条鉄道行違設備 整備事業 (R1～R2) 北条鉄道株式会社	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) 全体事業費: 1.8億円、工期: 令和元年度～令和2年度 B/C: 2.4(B: 5.9億円、C: 2.5億円) (事業の効果の発現状況) ・乗客数の増に着実に貢献している。令和7年度想定乗客数に既に達している。 (事業実施による環境の変化) ・初年度がコロナ禍でありその後の回復基調もあり、令和3年度から3年連続で過去最大の乗客数となっている。 (社会経済情勢の変化) ・諸物価及び人件費が高騰している。 ・沿線では大規模複合商業施設(敷地4ha)の建設や住宅地への200戸近い住宅建設が行われ定住人口の増に寄与した。 ・沿線直近ではないが、産業団地への企業進出等もあり、人口減少時代に昼間人口の増が続いている。兵庫県が加西市の調整区域の廃止を令和8年4月から認めたこともあり今後に期待。 (今後の事後評価の必要性) 費用便益分析の結果から、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) 新型コロナウイルスの影響があったが乗車人員は回復傾向にあることから、特段の改善措置は必要ないと考える。 (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) ・特になし。	対応なし	北条鉄道株式会社 総務企画部 (部長 深江 克尚)

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)
ことでん新駅（三 条～太田駅間）駅 舎整備事業 (H28～R2) 高松市総合都市交 通推進協議会	5年以内	14	<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：14億円、工期：平成28年度～令和2年度 B/C：1.5（B：25億円、C：17億円）</p> <p>(事業の効果の発現状況) ・ことでん新駅（三条～太田駅間）整備により、琴平線における最寄駅までの所要時間が短縮された。 ・ことでん新駅（三条～太田駅間）に新たに結節するバス路線が増加した。 ・利用者の増加に伴い、交通事業者の収入が増加した。</p> <p>(事業実施による環境の変化) ・特になし。</p> <p>(社会経済情勢の変化) ・ことでん新駅（三条～太田駅間）開業に伴う市内バス路線再編により、駅利用者が増加している。※令和2年度開業時：1,022人/日、令和6年度：3,216人/日</p> <p>(今後の事後評価の必要性) ・想定値の輸送人員を上回っており、事業効果が十分に発揮されていると判断できることから、今後の事後評価の必要性は不要と考える。</p> <p>(改善措置の必要性) ・想定値の輸送人員を上回っており、事業効果が十分に発揮されていると判断できる。今後、更なる駅利用者の利便性向上を図るため、新駅に乗り入れる高速バス路線の増加に取り組む。</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) ・特になし。</p>	対応なし	高松市 都市整備局 交通政策課 (課長 吉峰 秀樹)
土佐くろしお鉄道 新駅設置事業 (R2～R3) 高知県東部広域地 域公共交通協議会	5年以内	1.6	<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：1.6億円、工期：令和2年5月～令和3年3月 B/C：2.3（B：5.9億円、C：2.6億円）</p> <p>(事業の効果の発現状況) ・あき総合病院からの最寄駅までの所要時間が短縮された。</p> <p>(事業実施による環境の変化) ・あき総合病院に通院通勤しやすくなり、ごめん・なはり線沿線住民の利便性を確保することができた。</p> <p>(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た。 ・加えて、本県を舞台としたNHK連続テレビ小説の放映による観光需要の増加により、利用者数が回復傾向である。</p> <p>(今後の事後評価の必要性) ・事業効果が発現しているため、今後の事後評価の必要性はないと認識。</p> <p>(改善措置の必要性) ・開業後、明らかになった課題等はないため、改善措置の必要はないと認識。</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) ・特になし。</p>	対応なし	高知県総合企画部 交通運輸政策課 (課長 山本 浩史)