

完了後の事後評価結果一覧

【公共事業関係費】

【河川事業】
【直轄事業】

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)
牛朱別川分水路事業 (S59～H15) 北海道開発局	5年以内	580	(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 580億円、工期 昭和59年度～平成15年度 B/C 15.9 (B: 9,333億円、C: 587億円) (事業の効果の発現状況) 事業完了後の平成17年8月洪水において、牛朱別川分水路に分流し、牛朱別川中央橋観測所地点(KP1.1)では約1.1mの水位低減効果が図られ、浸水被害を未然に防止することができた。 (事業実施による環境の変化) 新たな河川空間の創出により、水域では湿性群落、陸域では河畔林、管理草地で構成される植物環境となり、これらから鳥類、昆虫類、哺乳類等では水辺性、樹林性の種が増加し、魚類においても流水性の種が増加するなど、豊かな自然環境が形成されている。 (社会経済情勢の変化) 氾濫源の大半を占める旭川市は、事業着手時と比べて、人口は横ばい、世帯数は増加、高齢化率は伸びているものの、事業の必要性を見直す社会経済情勢の変化はない。 (今後の事業評価の必要性) 事業実施後、水位低減効果の発現が確認されており、今後の事業評価の必要はない。 (改善措置の必要性) 投資に対する十分な効果が得られており、特に改善措置を実施する必要はない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 特に見直しの必要はない。	対応なし	北海道開発局 建設部河川計画課 (課長 岡部和憲)
信濃川下流床上浸水対策特別緊急事業(西川排水機場) (H11～H15) 北陸地方整備局	5年以内	50	(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 50億円、工期 平成11年度～平成15年度 B/C 4.0 (B: 273億円、C: 68億円) (事業の効果の発現) 事業完了以降、増設ポンプの稼働に至る豪雨は発生していないが、シミュレーションにより事業効果を検証した結果、近年最大である平成10年8月豪雨による浸水被害に対し、床上浸水が解消となる。 (事業実施による環境の変化) 機場の運転操作は、洪水時のポンプ操作に限られることから、自然環境への影響は特にない。 消音、吸音対策を実施し、周辺住民への配慮を行っている。立形ガスタービン採用など様々な新技術を採用し、コンパクト化及び施設の高さを抑える等の配慮をし、周辺住宅との調和を考慮した。 (社会経済情勢の変化) 当該地区は事業着手時と比較すると市街化が進んでいる状況にあり、今後とも事業の意義は大きなものとなっている。 (今後の事業評価の必要性) 事業完了以降、増設ポンプの稼働に至る豪雨は発生していないが、浸水シミュレーション結果から、浸水被害軽減効果が期待され、事業の有効性は十分見込まれることから、再度の事業評価の必要はない。ただし、今後とも増設ポンプの稼働時には、土地利用状況、排水系統等の変化を加味して事業の効果を検証する。 (改善措置の必要性) 今後、増設ポンプの稼働の状況を確認し、必要があれば改善措置を図っていく。 (同種事業の計画・調査のあり方や事後評価手法の見直しの必要性) 特に見直しの必要はない。	対応なし	北陸地方整備局 河川計画課 (課長 山本悟司)
信濃川下流特定構造物改築事業(三条大橋) (H9～H15) 北陸地方整備局	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9年度～平成15年度 B/C 1.7 (B: 82億円、C: 49億円) (事業の効果の発現) 橋梁の架替えにより橋梁地点における河積が架替え前と比べ400m2程度増加したことにより、架替え前後で約300m3/sの流化能力向上を図れた。 (事業実施による環境の変化) 橋梁架替えに伴う低水護岸の施工に当たり、動植物の生息、生育環境に配慮した粗砂沈床を採用する等の多自然護岸を施工し、環境負荷の軽減を図った。 (社会経済情勢の変化) 当該地域は既に市街化が進んでいる状況にあり、今後とも事業の意義は大きいものとなっている。 (今後の事業評価の必要性) 事業実施により、流下能力ネック地点となっていた当該地点の流下能力の向上が図れたとともに、浸水被害軽減の効果が期待されたことから事業の有効性は十分見込まれ、再度の事業評価の必要性はない。ただし、今後とも洪水発生時における事業の効果を検証していく。 (改善措置の必要性) 今後、河道改修を実施していくことにより、橋梁地点において計画高水流量を安全にHWLで流下させることが可能であることから、見直し・改善措置は必要ない。 (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) 特に見直しの必要はない。	対応なし	北陸地方整備局 河川計画課 (課長 山本悟司)

江の川下流水防災 対策特定河川事業 (上ヶ畑地区) (H10～H15) 中国地方整備局	5年以内	7.2	(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 7.2億円、工期 平成10年度～平成15年度 B/C 1.3 (B:11億円、C:8.1億円) (事業の効果の発現状況) 事業の実施により、戦後最大である昭和47年7月洪水と同規模の洪水(8,600m³/s)が発生した場合も、家屋の浸水被害が解消する。 整備後発生した平成18年7月洪水(4,830m³/s)では、事業前後で0.1haの浸水被害の軽減効果が見られた。 (社会経済情勢の変化) 自治体の人口・世帯数は減少しているが、宅地嵩上げによる手法を用いることで、これまでと同等以上の生活基盤が維持される。 事業の実施により、洪水に対する不安感が解消できているとともに、居住環境の改善が見られ、精神面・環境面の向上がみられる。 (今後の事後評価の必要性) 整備後発生した平成18年7月洪水では、家屋の浸水被害が無く、想定した事業の効果が確認され、地域住民の安全で快適な生活環境が確保されていることから、改めて事後評価を実施する必要は無いと考える。 (改善措置の必要性) 事業目的は達成されていることから、改善措置の必要性はない。	対応なし	中国地方整備局 河川計画課 (課長 中須賀 淳)
江の川下流水防災 対策特定河川事業 (市井原地区) (H12～H15) 中国地方整備局	5年以内	7.7	(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 7.7億円、工期 平成12年度～平成15年度 B/C 1.8 (B:16億円、C:8.8億円) (事業の効果の発現状況) 事業の実施により、戦後最大洪水である昭和47年7月洪水と同規模の洪水(9,630m³/s)が発生した場合に、家屋の浸水被害が軽減される。 整備後発生した平成18年7月洪水(5,710m³/s)では、家屋の浸水被害が発生しなかった。 (社会経済情勢の変化) 自治体の人口・世帯数は減少しているが、宅地嵩上げによる手法を用いることで、これまでと同等以上の生活基盤が維持され、事業実施地区はほぼ横ばいである。 事業の実施により、洪水に対する不安感が解消できているとともに、居住環境の改善が見られ、精神面・環境面の向上がみられる。 (今後の事後評価の必要性) 整備後発生した平成18年7月洪水では、家屋の浸水被害が無く、想定した事業の効果が確認され、地域住民の安全で快適な生活環境が確保されていることから、改めて事後評価を実施する必要は無いと考える。 (改善措置の必要性) 事業目的は達成されていることから、改善措置の必要性はない。	対応なし	中国地方整備局 河川計画課 (課長 中須賀 淳)
後川床上浸水対策 特別緊急事業 (H11～H15) 四国地方整備局	5年以内	32	(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 32億円、工期 平成11年度～平成15年度 B/C 1.4 (B:59億円、C:41億円) (事業効果の発現状況) 事業完了後に発生した平成17年9月洪水では、安並地区で約65haの浸水面積の減少、16戸の家屋浸水解消が図られるとともに、蔵岡地区で約8haの浸水面積の減少、6戸の家屋浸水解消が図られた。 (事業実施による環境の変化) 当該事業により洪水時の地域の内水被害の軽減に寄与し、生活形態の維持が図られている。 (社会経済情勢の変化) 当該事業により内水氾濫に対する安全度の向上とあわせ、地域の生活道路である国道439号の冠水頻度の低下に寄与するとともに、高知県による「安並水車公園(安並水車の里)」の整備ともあわせ、観光スポット、また、地域における憩いの場としての利便性が向上している。 (今後の事後評価の必要性) 事業効果が検証されたことから、本事業に関する今後の事業評価は実施しない。 (改善措置の必要性) 事業目的は達成されていることから、改善措置の必要性はない。	対応なし	四国地方整備局 河川計画課 (課長 岩男忠明)
番匠川床上浸水対 策特別緊急事業 (H12～H15) 九州地方整備局	5年以内	22	(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 22億円、工期 平成12年度～平成15年度 B/C 5.6 (B:146億円、C:26億円) (事業の効果の発現状況) 事業完了以降、過去に被害をもたらした洪水と同規模の洪水(平成16,17年)が発生したが、排水機場の稼働により床上浸水被害を受けていない。 (事業実施による環境の変化) 消音・吸音対策を実施しており、周辺住民からの苦情は出ていない。 (社会経済情勢の変化) 当地区は、土地区画整理事業により商業施設や住宅が急増するとともに、平成20年6月には東九州自動車道佐伯ICが開通し、大分県南部の物流の拠点となりつつあり、今後も資産の増加が見込まれることから、当事業の意義は大きなものとなっている。 (今後の事後評価の必要性) 事業着手時に想定していた事業効果を確認出来ることから、今回評価をもって事業評価を完了する。 (改善措置の必要性) 現時点における改善措置の必要性は見受けられないことから、今後も継続して事業効果を発現できるよう、引き続き維持管理等に努める。 (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(排水機場の整備)の実施にあたっては当該事業の実績を反映し、新技術の導入や既設排水機場を有効活用する等、コスト縮減に努めていく。	対応なし	九州地方整備局 河川計画課 (課長 朝田将)

五ヶ瀬川床上浸水対策特別緊急事業 (H11～H15) 九州地方整備局	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11年度～平成15年度 B/C 3.1 (B:187億円、C:61億円) (事業効果の発現状況) ①事業着手時に想定していた事業効果 平成9年9月洪水による事業効果(床上浸水167戸→0戸) ②事業完成後の効果発現状況 平成19年8月洪水において浸水被害を回避(床上浸水12戸→0戸) (事業実施による環境の変化) 古川樋門の改築に当たっては現位置で改築し、また、平水時においても、本川との縦断的連続性を確保している。 (社会経済情勢の変化) 事業前後においては、宅地が若干増加している。 (今後の事業評価の必要性) 事業の契機となった平成9年9月洪水に対する事業効果は、シミュレーションにて整備後の効果を確認している。 事業の完成以降、平成19年8月洪水が発生したが、家屋浸水を軽減できたことが確認されている。 それらを踏まえ、ある一定の効果について検証ができたことから、事業評価については今回評価をもって完了することとし、引き続き事業効果の確認を行う。 (改善措置の必要性) 現時点における改善措置の必要性は見受けられないことから、今後、継続して事業効果を発揮できるよう、引き続き適切に維持管理等に努める。 (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) 計画を上回るような洪水に対しての減災に向けた取り組みとして、計画段階から地域と一体となった浸水被害軽減対策(ソフト対策)を推進することが重要である。	対応なし	九州地方整備局 河川計画課 (課長 朝田将)
川内川床上浸水対策特別緊急事業 (H11～H15) 九州地方整備局	5年以内	113	(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11年度～平成15年度 B/C 1.1 (B:6億円、C:5.7億円) (事業の効果の発現状況) 事業完了後、事業の目標洪水と同規模の平成17年9月洪水に対しても、事業区域の床上浸水被害は発生しておらず、事業効果は目標通り発揮されている。 (事業実施による環境の変化) 水際植生の復元や魚巣ブロック等により、ホタルや魚の生息環境の保全に配慮するとともに、水際部に変化を持たせ、水際植生の保全やホタルの生息環境の創出に配慮しており、事業完了後においても良好な河川環境が維持されている。 (社会経済情勢の変化) 事業後旧栗野町の栗野市街地においては、土地区画整理事業等の整備もあり、川内川沿川に商業施設や公共施設等の進展もみられる。 (今後の事後評価の必要性) 事業完了後の平成17年に床対象洪水(平成9年)と同規模の洪水が発生したが、浸水被害を軽減できたことが確認されており、今回評価をもって完了する。 (改善措置の必要性) 現時点における改善措置の必要性は見受けられない。 (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) 減災に向けた取り組みとしては、ハード整備だけではなく地域(地元住民、関係市町、県等)と一体となったソフト対策を考えることが必要である。	対応なし	九州地方整備局 河川計画課 (課長 朝田将)
白川特定構造物改築事業(代継橋) (H11～H15) 九州地方整備局	5年以内	22	(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 22億円、工期 平成11年度～平成15年度 B/C 12.8(B:322億円、C:25億円) (事業の効果の発現状況) 近年大きな洪水は発生していないが、代継橋改築前後の実績出水による軽減効果を平成19年7月7日出水で比較検証した結果、溢水被害の軽減効果が確認された。 (事業実施による環境の変化) 代継橋改築前後の土砂堆積や植生繁茂状況に変化は見られず、周辺環境への影響は特にないものと判断される。 (社会経済情勢の変化) 想定氾濫区域である熊本市の人口は増加。また、九州新幹線開業(平成22年度末)に伴う熊本駅周辺の再開発等により資産は増加傾向にあり、熊本市街部を中心とした治水事業の必要性は変わっていない。 (今後の事後評価の必要性) 事業効果の発現状況等から、再度の事後評価の必要性はない。 (改善措置の必要性) 現時点における改善措置の必要性は見受けられないことから、今後、継続して事業効果を発揮できるよう、引き続き適切な維持管理等に努める。また、熊本市街部を貫流する白川の治水安全度向上のためには、周辺の一連区間の流下能力向上を図る必要がある。 (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) 今後実施する同種事業については、施工箇所周辺の環境を十分に考慮した工法を検討することとする。 また、工事の実施にあたってはコスト削減に努めていくものとする。	対応なし	九州地方整備局 河川計画課 (課長 朝田将)
石狩川上流直轄河川環境整備事業 (H12～H15) 北海道開発局	5年以内	4.4	(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 4.4億円、工期 平成12年度～平成15年度 B/C 1.3 (B:6.0億円、C:4.7億円) (事業効果の発現状況) 高水敷整正等の整備を実施した後に、東神楽町の事業としてパークゴルフ場などが整備され、多くの住民に利用されている。当事業箇所との年間利用者数の合計はパークゴルフ場の利用者を含め約3.7万人となっている。 (事業実施による環境の変化) 事業実施中及び事業完了後において、自然環境の変化に関する問題及び指摘はない。 (社会経済情勢の変化) 東神楽町は旭川市に隣接し、平成元年から始まった大規模宅地開発により、人口は平成2年の約5,800人から平成20年には9,400人を超えるなど年々増加している。事業着手時と比べても人口は増加しており、事業のニーズに変化はない。また、公園面積も本事業により増加した。 (今後の事後評価の必要性) 多くの住民が河川空間を利用し、事業の効果が十分に発揮していることが確認されたため、今後の事後評価の必要はない。 (改善措置の必要性) 関係自治体等において施設等の維持管理が適正に行われており、多くの住民が利用していることから、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) 見直しの必要はない。	対応なし	北海道開発局 建設部河川計画課 (課長 岡部和憲)

石狩川下流直轄河川環境整備事業 (H12～H15) 北海道開発局	5年以内	3.2	(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 3.2億円、工期 平成12年度～平成15年度 B/C 2.1 (B:7.3億円、C:3.5億円) (事業の効果の発現状況) 高水敷整正等の実施後に、市と市民の協働によりパークゴルフ場が整備され、対象地は、野球場(既設)や多目的広場等を含む「ヤウスバ運動公園」として、年間約2.6万人に利用されている。対象地には、札幌市など隣接市町村からのスポーツ・レジャー利用者など、余暇活動の場として活発に利用されているほか、日常的な活動の場としても、地域の活動や交流、健康増進などに広く貢献している。 (事業実施による自然環境の変化) 事業実施中及び事業完了後において、自然環境の変化に関する問題及び指摘はない。 (社会経済情勢の変化) 石狩市は、昭和40年代以降、隣接する札幌市のベッドタウンとして市街化が進み、さらに、石狩湾新港の建設と工業団地の造成等により人口が増加した。平成17年には、厚田村、浜益村と合併を行い、新・石狩市となった。事業着手時と比べて人口は増加しており、事業のニーズに変化はない。 (今後の事後評価の必要性) 多くの住民が河川空間を利用し、事業の効果が十分に発揮していることが確認されたため、今後の事後評価の必要はない。 (改善措置の必要性) 関係自治体等において施設等の維持管理が適正に行われており、多くの住民が利用していることから、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) 見直しの必要はない。	対応なし	北海道開発局 建設部河川計画課 (課長 岡部和 憲)
荒川水系総合水系環境整備事業(自然創出事業(水辺の子供たち)) (H9～H15) 関東地方整備局	5年以内	4.5	(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 4.5億円、工期 平成9年度～平成15年度 B/C 12.0 (B:183億円、C:15億円) (事業の効果の発現状況) ヨシ原や干潟等の自然地の保全・再生により多様な動植物が生息する豊かな自然環境を創出し、安全に活動できる場所が確保され、水辺の楽校の開催等定期的に人々に利用されるようになった。 (事業実施による環境の変化) ヨシ原や干潟等の自然地の保全・再生により多様な動植物が生息する豊かな自然環境となった。 (社会経済情勢の変化) 新たに水辺の楽校等の活動が行われるようになり地域の活動が活発化した。 (今後の事後評価の必要性) 事業効果の発現が十分に発現されていることから、今後の改善措置の必要性はない。ただし、引き続きモニタリングや地域住民との話し合いを継続し、自然地の状況等のモニタリングを実施する。 (改善措置の必要性) 事業効果の発現が十分に発現されていることから、今後の改善措置の必要性はない。ただし、引き続きモニタリングや地域住民との話し合いを継続し、必要が生じた場合には改善措置を行う。 (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) 見直しの必要はない。	対応なし	関東地方整備局 河川環境課 (課長 高橋克 和)
利根川水系総合水系環境整備事業(館林水辺環境整備・佐野水辺環境整備) (H13～H16) 関東地方整備局	5年以内	5	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 全体事業費 12億円、工期 平成13年度～平成16年度 B/C 2.3 (B:42億円、C:18億円) ※グラウンド整備等施工範囲と一体的に評価 (事業の効果の発現状況) スポーツレクリエーションの場として、親水性やアクセシビリティを考慮した水辺環境が創出され、周辺住民のスポーツ、レクリエーションの拠点として機能しており、散策、スポーツといった河川の利用者が増加した。 (事業実施による環境の変化) 本事業の整備前後において、動植物等の生息空間に大きな変化は無く、良好な河川環境が保持されている。また、周辺の景観向上や、事業により創出された水辺環境など、豊かな河川空間が創出されている。 (社会経済情勢の変化) 館林市、佐野市の人口は近年横ばいの状況であるが、環境や健康増進に対する高まりにより、利用者は年々増加傾向にある。また、周辺の農地や山林は減少傾向にあり、渡良瀬川は両市にとって貴重な空間といえる。アンケート回答者の意見からも河川空間の利用推進を望む多くの意見があった。 (今後の事後評価の必要性) スポーツやイベントの場、釣り、親水活動、サケの放流等の多様な活動の場として利用されており、事業目的とした効果を十分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) 利用の促進効果が十分に発現していることから、本事業について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) 見直しの必要はない。	対応なし	関東地方整備局 河川環境課 (課長 高橋克 和)
多摩川水系総合水系環境整備事業(昭島フンド整備) (H13～H15) 関東地方整備局	5年以内	0.9	(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 0.9億円、工期 平成13年度～平成15年度 B/C 17.8 (B:29億円、C:1.6億円) (事業の効果の発現状況) 多様な動植物がみられるようになった。止水性の動物が生息し、池の周辺には湿性植物が生育が確認されていることなどから、事業実施によるワンドの保全・再生の目的がおおむね達成された。整備後は多くの方が訪れ、木道や池、ワンドなどの環境に親しんでいる。また、子どもの体験学習に利用されている。 (事業実施による環境の変化) 事業の実施に際し現地の自然環境に配慮した結果、環境の悪化等はない。 (社会経済情勢の変化) 環境学習や自然体験活動のフィールドとして河川の活用注目が集まっており、水辺の楽校を活用した活動が本格化している。自然環境が豊かな多摩川は、児童及び周辺住民が自然環境に触れられる貴重な空間としての期待が高まっている。 (今後の事後評価の必要) 事業目的とした効果が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) 多様な動植物が生息・生育し川の環境学習の場、体験学習の場及び親活動の場として利用されており、事業目的とした効果が十分に発現していることから、今後の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) 見直しの必要はない。	対応なし	関東地方整備局 河川環境課 (課長 高橋克 和)

多摩川水系総合水系環境整備事業 (かわさき水辺の楽校) (H13～H15) 関東地方整備局	5年以内	0.9	(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 0.9億円、工期 平成13年度～平成15年度 B/C 53.2 (B:73億円、C:1.4億円) (事業の効果の発現状況) 止水性の動物が生息し、池の周辺には湿性植物が生育が確認されていることなどから、事業実施によるワンドの保全・再生の目的がおおむね達成された。整備後は多くの方が訪れ、木道や池、ワンドなどの環境に親しんでいる。また、子どもの体験学習に利用されている。 (事業実施による環境の変化) 事業の実施に際し現地の自然環境に配慮した結果、環境の悪化等はない。 (社会経済情勢の変化) 環境学習や自然体験活動のフィールドとして河川の活用注目が集まっており、水辺の楽校を活用した活動が本格化している。自然環境が豊かな多摩川は、児童及び周辺住民が自然環境に触れられる貴重な空間としての期待が高まっている。 (今後の事後評価の必要性) 事業目的とした効果が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) 今後も事業実施による効果は十分に持続していくと考えられるため、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) 見直しの必要はない。	対応なし	関東地方整備局 河川環境課 (課長 高橋克和)
菊川総合水系環境整備事業 (H11～H15) 中部地方整備局	5年以内	20	(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 20億円、工期 平成11年度～平成15年度 B/C 1.3 (B:38億円、C:30億円) (事業の効果の発現状況) 菊川流域の住民に対するアンケート調査の結果、概ね満足しているとの結果が得られている。 (事業実施による環境の変化) 事業実施中及び事業完了後において、自然環境の変化に関する問題及び指摘はない。 (社会経済情勢の変化) 菊川の年間利用者やボランティアの清掃活動などが整備前より大幅に増え、住民の河川環境への意識が高まった。 (今後の事業評価の必要性) 事業の効果が十分に発現しており、今後の事業評価の必要性はない。 (改善措置の必要性) 利用の促進効果が十分に発現していることから、本事業について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) 見直しの必要はない。	対応なし	中部地方整備局 河川環境課 (課長 笹森伸博)
串良川浄化事業 (H8～H15) 九州地方整備局	5年以内	9.6	(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 9.6億円、工期 平成8年度～平成15年度 B/C 3.1 (B:49億円 C:16億円) (事業の効果の発現状況) 浄化事業実施後に目標水質(BOD値)を下回り、効果が確認された。 (事業実施による環境の変化) 事業実施中及び事業完了後において、自然環境の変化に関する問題及び指摘はない。 (社会経済情勢の変化) 事業完成前から現在までに、地域における水質改善の取組として、鹿屋市においては畜産センターの整備、合併浄化槽の普及に加えて下水道整備も進んでいる。また、東串良町では、合併浄化槽の普及が進んでいることから、流域からの生活排水の負荷削減が図られており、国・鹿屋市・東串良町が一体となり水質改善を行っていることから、事業のニーズに変化はない。 (今後の事後評価の必要性) 河川浄化事業としての効果が確認されていることから、今後の事後評価の必要はない。 (改善措置の必要性) 河川浄化施設は所定の機能を発揮していることから、本事業について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) 見直しの必要はない。	対応なし	九州地方整備局 河川環境課 (課長 石川博基)
岩木川五所川原地区消流雪用水導入事業 (H13～H15) 東北地方整備局	5年以内	21	(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 21億円、工期 平成13年度～平成15年度 B/C 3.59 (B:99億円、C:27.6億円) (事業の効果の発現状況) 水不足の解消により、除排雪作業の軽減、雪づまりの解消・安全な道路交通の確保が図られている。 (事業実施による環境の変化) 道路脇の雪山がなくなり、歩道が確保されることで歩行者の安全が図られている。 (社会経済情勢の変化) 地区住民が一斉に除排雪作業を行うことで、隣近所が顔を合わせる機会が多くなり、地域コミュニティが向上している。 (今後の事後評価の必要性) 事業の効果が確認されており、必要なし (改善措置の必要性) 必要なし (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) 必要なし	対応なし	東北地方整備局 河川部河川計画課 (課長 小浪尊宏)

【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)
金山ダム湖活用環境整備事業 (H8～H15) 北海道開発局	5年以内	6.8	(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 6.8億円、工期 平成8年度～平成15年度 B/C 3.9 (B: 470億円、C: 121億円) (事業の効果の発現状況) 展望公園を整備することによって、かなやま湖の景観を間近に眺望できるようになった。 防護柵等を整備することによって歩車分離がなされ、人的安全性が向上した。 駐車場を整備したことによって駐車スペースとして利用され、湖岸への車両乗り入れが規制された。 既存湖岸を整備したことにより、水辺に近づきやすくなり利便性が向上した。 (事業実施による環境の変化) 本事業の実施に伴う自然環境の変化は特に認められない。 (社会経済情勢の変化) 地元住民参加による森林整備や水源地域と下流地域の交流が増加した。 ダム湖周辺の観光施設整備に伴い、新たな雇用機会の創出がなされた。 (今後の事後評価の必要性) 再度の事後評価を行う必要性は認められない。 (改善措置の必要性) 改善措置の必要性は特にない。 (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) 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みられない。	対応なし	北海道開発局 河川管理課 (課長 今日出人)
大雪ダム水環境改善事業 (H13～H15) 北海道開発局	5年以内	2.9	(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 2.9億円、工期 平成13年度～平成15年度 B/C 2.3 (B: 8.4億円、C: 3.7億円) (事業の効果の発現状況) 小流量の連続放流が可能となるよう小放流設備を整備したことから、弾力的管理試験放流を実施した期間において、従来の減水区間に清流が復活し、河川景観の向上や生物生息環境の改善が見られる。 (事業実施による環境の変化) 本事業の実施に伴い河床堆積物の掃流、付着藻類の剥離等の生物生息環境の改善効果が確認された。 (社会経済情勢の変化) 本事業箇所である上川町は、年間250万人が訪れる観光の町であり、事業実施前後では変動はない。 (今後の事後評価の必要性) 再度の事後評価を行う必要性は認められない。 (改善措置の必要性) 改善措置の必要性は認められない。 (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) 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みられない。	対応なし	北海道開発局 河川管理課 (課長 今日出人)
白川ダム貯水池水質保全事業 (S63～H15) 東北地方整備局	5年以内	26	(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 26億円、工期 昭和63年度～平成15年度 B/C 2.1 (B: 81億円、C: 38億円) (事業の効果の発現状況) 法面対策や床止め、護岸工の設置により白川ダム周辺の裸地・崩壊地の面積は減少し、さらに緑化等による植生の回復により、景観的にも良好な状態となっていることから、事業の実施効果は十分発現している。 (事業実施による環境の変化) 植栽地での樹木の生長、裸地での植生の回復により、多様な動植物の生息環境が増加したと考えられる。 ダム下流の魚類は事業実施前後において確認種数も変化がなく、カジカやアユが捕獲されており、魚類の生育に適した河川環境が維持されていると考えられる。 (社会経済情勢の変化) 白川ダム周辺の観光レクリエーション利用者数は年間20万人前後で推移している。 周辺地域である置賜地域3市5町の人口は減少傾向にある。 (今後の事後評価の必要性) 再度の事後評価を行う必要性は認められない。 (改善措置の必要性) 改善措置の必要性は認められない。 (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) 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みられない。	対応なし	東北地方整備局 河川管理課 (課長 西條一彦)
小里川ダム建設事業 (S57～H15) 中部地方整備局	5年以内	986	(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 986億円、工期 昭和57年度～平成15年度 B/C 11.3 (B: 20,101億円、C: 1,778億円) (事業の効果の発現状況) 洪水調節による下流水位低下効果、流水の正常な機能の維持、発電 (事業実施による環境の変化) 水質は環境基準を満たしている。生物相及び重要種に有意な変化は生じていないが、外来魚種(オオクチバス・ブルーギル)が増加傾向にある。 (社会経済情勢の変化) 隣接する道の駅と一体となり、地域活性化の拠点となっている。 (今後の事後評価の必要性) 大規模な洪水調節、不特定補給の効果が確認された段階で、ダム等管理フォローアップ委員会等で審議する。 (改善措置の必要性) 事業効果の発現状況等から、改善等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) 事業評価手法は妥当と考え、現時点での見直しの必要性は無い。なお、費用便益比(B/C)を算出する手法については、国民のニーズや社会経済状況、評価の実績、評価技術の向上等を踏まえつつ、今後とも更なる改善を図る必要がある。	対応なし	中部地方整備局 河川管理課 (課長 井口泰行)

荒川調節池ダム湖活用環境整備事業 (H13～H15) 関東地方整備局	5年以内	11	(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 11億円、工期 平成13年度～平成15年度 B/C 3.1 (B: 46.8億円、C: 14.9億円) (事業の効果の発現状況) 荒川調節池総合開発施設内の年間利用者数(推計)は170万人(平成18年度)を超え、多くの方に利用されている。 自然指向型野外活動ゾーンは、散策、野外活動と自然に親しむ内容の利用が増加した。 施設指向型野外活動ゾーンでは、平成13年度と平成18年度を比較すると、利用者は増加傾向にある。 本事業により整備された駐車場は、年間1万台を越える利用がある。 (事業実施による環境の変化) 自然保全ゾーンにおける生物の確認状況: 自然保全ゾーンでは侵入者は減少している。生物の確認種数は大きな変化は見られない。 (社会経済情勢の変化) 本事業に係わる社会経済情勢の変化は特にならない。 (今後の事後評価の必要性) 今後の事業評価の必要性は認められない。 (改善措置の必要性) 現時点では、ダム湖活用環境整備事業に対する改善措置の必要性はみられない。 (同種業務の計画・調査のあり方や事後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の見直し等の必要性はみられない。	対応なし	関東地方整備局 河川管理課 (課長 原俊彦)
川俣ダム水環境改善事業 (H12～H15) 関東地方整備局	5年以内	7.8	(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 7.8億円、工期 平成12年度～平成15年度 B/C 1.1 (B: 12億円、C: 11億円) (事業の効果の発現状況) 平成15年6月より放流を開始し、無水区間の解消及び減水区間の流量増を図っている。 (事業実施による環境の変化) ダム下流の無水区間が解消され、減水区間においても河川景観が改善された。また、魚の産卵場所が確認されるほか底生動物も年間を通して多くの種が確認されるようになった。河川の水質は事業実施前後で大きな変化はなく、良好な状態が維持されている。 今後も引き続きモニタリングを実施し、川俣ダム下流河川において、年間をとおして維持流量を検討する。なお、モニタリングにあたっては必要に応じ調査地点や調査項目の見直しを行う。 発電施設の補修等により維持流量の放流が困難な場合の対策についても検討していく必要がある。 (社会経済情勢の変化) 本事業に係わる社会経済情勢の変化は特にならない。 (今後の事後評価の必要性) 今後の事後評価の必要性は認められない。 (改善措置の必要性) 現時点では、川俣ダム水環境改善事業に対する改善措置の必要性はみられない。 (同種業務の計画・調査のあり方や事後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の見直し等の必要性はみられない。	対応なし	関東地方整備局 河川管理課 (課長 原俊彦)
羽地ダム建設事業 (S51～H16) 沖縄総合事務局	5年以内	700	(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 700億円、工期 昭和51年度～平成16年度 B/C 1.2 (B: 620億円、C: 501億円) (事業の効果の発現状況) 平成18年11月出水において、下流の大川橋地点で0.74m程度の水位低減効果があったと考えられる。また、少雨であった平成17年に、下流河川の流況改善と沖縄本島の水需要に大きく貢献したと考えられる。 (事業実施による環境の変化) 水質については特段問題はない。魚類のアオバロシノボリが減少傾向にあるため継続的に調査を行う必要がある。鳥類では開放水面の出現に伴い水鳥が増加している。 (社会経済情勢の変化) 年間5～6万人の来訪者があり、アンケート調査の結果から環境・景観、施設に対する満足度が高い。 (今後の事後評価の必要性) 大規模な洪水調節及び渇水、自然環境への影響等に変化が生じた場合には、同様の分析・評価を行い沖縄地方ダム管理フォローアップ委員会に報告する。 (改善措置の必要性) 事業効果の発現状況等から、改善等の必要性はない。 (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) 現時点では見直し等の必要性はない。	対応なし	沖縄総合事務局 流域調整課 (課長 与那覇 忍)

【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)
梅沢川通常砂防事業 (H2～H14) 群馬県	5年以内	5.8	(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5.8億円、工期 平成2年度～平成14年度 B/C 2.3 (B: 13億円、C: 5.5億円) (事業の効果の発現状況) 事業完了後、平成19年9月の台風9号により土砂流出が生じたが、堰堤工により補足され、また流路工により溪岸侵食も防止されており、下流人家への影響はなかった。今後も土砂災害の防止に機能するものと考えられる。 下流住民から聞き取った結果からも、土砂災害に対する住民の安心感は得られており、満足度も良好である。 (社会経済情勢の変化) 保全対象区域の人口、世帯(25戸)及び土地利用(耕地5.0ha)は計画時からの大幅な変化はなく、その重要性に変わりはない。 (今後の事後評価の必要性) 砂防堰堤を整備し、民生の安定を図るという事業の目的は達成されていると考えられるため、必要ない。 (改善措置の必要性) 事業効果の発現状況等から、改善等の必要性はない。 (計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 現時点では見直し等の必要性はない。	対応なし	群馬県 県土整備部砂防課 (課長 坂井賢一)

河内谷川通常砂防事業 (H15～H18) 岡山県	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15年度～平成18年度 B/C 2.1 (B:4.8億円、C:2.3億円) (今後の事業評価の必要性) 砂防堰堤を整備し、民生の安定を図るという事業の目的は達成されていると考えられるが、今後の降雨等による災害の発生状況等により、必要に応じて評価を行う。 (改善措置の必要性) 現時点では事業の目的は達成されていると考えられるので、改善等の必要性はない。 (計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 現時点では見直し等の必要性はない。	対応なし	岡山県 土木部砂防課 (課長 吉永知弘)
櫛ヶ谷川通常砂防事業 (H17～H18) 岡山県	5年以内	0.7	(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 0.7億円、工期 平成17年度～平成18年度 B/C 5.4 (B:4.4億円、C:0.8億円) (今後の事業評価の必要性) 砂防堰堤を整備し、民生の安定を図るという事業の目的は達成されていると考えられるが、今後の降雨等による災害の発生状況等により、必要に応じて評価を行う。 (改善措置の必要性) 現時点では事業の目的は達成されていると考えられるので、改善等の必要性はない。 (計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要) 現時点では見直し等の必要性はない。	対応なし	岡山県 土木部砂防課 (課長 吉永知弘)

【砂防事業等】
 (急傾斜地崩壊対策事業(補助))

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)
高岡地区急傾斜地 崩壊対策事業 (H16～H18) 岡山県	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 1.9億円、工期 平成16年度～平成18年度 B/C 2.6 (B:5.6億円、C:2.1億円) (今後の事業評価の必要性) ・急傾斜施設を整備し、民生の安定を図るという事業の目的は達成されており、必要なし。 (改善措置の必要性) ・現時点では事業の目的は達成されていると考えられるので、改善等の必要性はない。 (計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・現時点では見直し等の必要性はない。	対応なし	岡山県 土木部砂防課 (課長 吉永知弘)

【海岸事業】
 (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)
新舞子海岸高潮対 策事業 (H8～H15) 愛知県	5年以内	4.5	(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 4.5億円、工期 平成8年度～平成15年度 B/C 38.2 (B:254億円、C:6.7億円) (事業の効果の発現状況) 緩傾斜護岸により計画した越波量を低減する防護機能は確保されており背後集落への高潮被害を防止できます。また、浜辺へのアクセスが容易となり親水性の高い海岸となっている。 (事業実施による環境の変化) 生活環境、自然環境への影響は特段見られない。 (社会経済情勢の変化) 背後地域の人口が増加傾向にあり、防護すべき人口、資産は増加。 (今後の事後評価の必要性) 事業効果が確認されており、必要なし。 (改善措置の必要性) 事業効果が確認されており、必要なし。 (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) 緩傾斜護岸を整備することにより、防護機能や利便性を向上させる機能があるが、自然の砂浜がある箇所では、砂浜が覆われることにより自然環境を損なう場合もあるので、採用に当たっては慎重に検討する。	対応なし	愛知県 建設部河川課 (課長 富岡誠司)
象潟海岸侵食対策 事業 (S61～H18) 秋田県	5年以内	16	(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 16億円、工期 昭和61年度～平成18年度 B/C 1.2 (B:30億円、C:24億円) (事業の効果の発現状況) 汀線測量結果、地域住民へのアンケート調査により、汀線の安定を確認し有識者より効果について了承済み。 (事業実施による環境の変化) 侵食傾向であったが、汀線が安定した。 (社会経済情勢の変化) 汀線が安定したことにより、背後地の侵食防護が得られた。 (今後の事業評価の必要性) 事業効果が確認されており、必要なし。 (改善措置の必要性) 事業効果が確認されており、必要なし。 (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) 事業効果が確認されており、必要なし。	対応なし	秋田県 建設交通部河川砂防課 (課長 神居勝康)

【道路・街路事業】
 (直轄事業)

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)
深川留萌自動車道 一般国道233号 深川沼田道路 (H1～H15) 北海道開発局	5年以内	785	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) ・交通量 計画時(H6) 6,787台/日 → 実績(H17) 2,824台/日(当該路線) 3,980台/日 ・全体事業費 事業完了時(H15) 78,480百万円 ・B/C 1.1 (B:1,164億円、C:1,101億円) (事業の効果の発現状況) ・旅行速度 供用前(H6) 46.0km/h → 供用後(H17) 64.2km/h ・死傷事故率 供用前(H8～9平均)44.0 → 供用後(H16～17平均)33.1件/億台和 ・拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成 ・大都市圏への農林水産品の流通の利便性向上 ・三次医療施設へのアクセス向上 (社会経済情勢の変化) ・空知支庁の観光入込客数は増加傾向にある。 (事業実施による環境への影響) ・CO2削減量 2,864t/年 (今後の事後評価の必要性) 事業の効果が発現しており、再事後評価の必要性はない。 (改善措置の必要性) 事業の効果が発現しており、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) 特に同種事業の計画・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	北海道開発局建設 部道路計画課 (課長 桜田昌之)

旭川紋別自動車道 一般国道450号 旭川愛別道路 (H1～H15) 北海道開発局	5年以内	413	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) ・交通量 計画時 (H11) 11,838台/日 → 実績(H17) 3,147台/日(当該路線) 9,404台/日 ・全体事業費 事業完了時(H15) 41,250百万円 ・B/C 1.1 (B:675億円、C:592億円) (事業の効果の発現状況) ・旅行速度 供用前(H11) 52.7km/h → 供用後(H17) 66.3km/h ・死傷事故率 供用前(H14～15平均)13.5 → 供用後(H17～18平均)10.9件/億台和 ・拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成 ・大都市圏への農林水産品の流通の利便性向上 ・主要な観光地へのアクセス向上 ・三次医療施設へのアクセス向上 (社会経済情勢の変化) ・網走支庁の漁獲高は増加傾向にある。 (事業実施による環境への影響) ・CO2削減量 1,148t/年 (今後の事後評価の必要性) 事業の効果が発現しており、再事後評価の必要性はない。 (改善措置の必要性) 事業の効果が発現しており、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) 特に同種事業の計画・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	北海道開発局建設 部道路計画課 (課長 桜田昌之)
一般国道36号 明野弘幅 (S53～H15) 北海道開発局	5年以内	57	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) ・交通量 計画時 (S60) 24,020台/日 → 実績(H17) 39,128台/日 ・全体事業費 事業完了時(H15) 5,690百万円 ・B/C 3.8 (B:357億円、C:93億円) (事業の効果の発現状況) ・旅行速度 供用前(S60) 53.2km/h → 供用後(H17) 58.6km/h ・死傷事故率 供用前(H2～4平均)23.9 → 供用後(H16～18平均)20.0件/億台和 ・現道(国道36号)における渋滞損失時間が削減 ・特定重要港湾の苫小牧港へのアクセス向上 ・新千歳空港へのアクセス向上 (社会経済情勢の変化) ・苫小牧市の製造品出荷額は概ね増加傾向にある。 (事業実施による環境への影響) ・CO2削減量 3,998t/年 (今後の事後評価の必要性) 事業の効果が発現しており、再事後評価の必要性はない。 (改善措置の必要性) 事業の効果が発現しており、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) 特に同種事業の計画・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	北海道開発局建設 部道路計画課 (課長 桜田昌之)
一般国道274号 日勝道路 (H7～H15) 北海道開発局	5年以内	48	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) ・交通量 計画時 (H9) 7,590台/日 → 実績(H17) 8,094台/日 ・全体事業費 事業完了時(H15) 4,750百万円 ・B/C 1.1 (B:73億円、C:64億円) (事業の効果の発現状況) ・旅行速度 供用前(H9) 38.9km/h → 供用後(H17) 40.1km/h ・死傷事故率 供用前(H7～9平均)54.8 → 供用後(H16～18平均)16.3件/億台和 ・線形不良区間の解消等による安全性の向上 ・現道における大型車のすれ違い困難区間が解消 ・農林水産品の流通の利便性の向上 (社会経済情勢の変化) ・当該事業の周辺地域(帯広市、清水町、芽室町、音更町)の農業産出額は増加傾向にある。 (事業実施による環境への影響) ・CO2削減量 721t/年 (今後の事後評価の必要性) 事業の効果が発現しており、再事後評価の必要性はない。 (改善措置の必要性) 事業の効果が発現しており、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) 特に同種事業の計画・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	北海道開発局建設 部道路計画課 (課長 桜田昌之)
一般国道47号 鳴子バイパス (S54～H15) 東北地方整備局	5年以内	87	①費用対効果分析の算定基礎となった要因 ・交通量 計画時(H32) 9,60台/日 → 実績(H17) 12,450台/日 ・全体事業費 87億円 ・B/C=1.6 (B=242億円、C=155億円) ②事業の効果の発現状況 ・旅行速度 供用前26.0km/h → 供用後41.6km/h ・交通事故減少 供用前2.7件/年 → 供用後1.0件/年 ・幅員狭小及び高さ規制の陥路区間の解消により、国際基準コンテナ車が通行可能 ③事業実施による環境の変化 ・CO2排出量の削減 477t-CO2/年 ④今後の事後評価の必要性 ・事業の効果が発現しており、再事後評価の必要はない。 ⑤改善措置の必要性 ・事業の効果が発現しており、改善措置の必要はない。 ⑥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	東北地方整備局 道路計画第一課 (課長 大江真弘)
一般国道13号 松山交差点改良 (H3～H15) 東北地方整備局	5年以内	127	①費用対効果分析の算定基礎となった要因 ・交通量 計画時(H32) 40,700台/日 → 実績(H17) 55,825台/日 ・全体事業費 127億円 ・B/C=2.3 (B=349億円、C=155億円) ②事業の効果の発現状況 ・旅行速度 供用前25.8km/h → 供用後32.6km/h ・交通事故減少 供用前93.5件/億台キロ → 供用後32.7件/億台キロ ・交差点立体化により渋滞ポイントが解消 渋滞長3700m→0m、通過時間24分→0分 ③事業実施による環境の変化 ・CO2排出量の削減 2,114t-CO2/年 ④今後の事後評価の必要性 ・事業の効果が発現しており、再事後評価の必要はない。 ⑤改善措置の必要性 ・事業の効果が発現しており、改善措置の必要はない。 ⑥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	東北地方整備局 道路計画第一課 (課長 大江真弘)

一般国道7号 三川バイパス (H元～H15) 東北地方整備局	5年以内	218	①費用対効果分析の算定基礎となった要因 ・交通量 計画時(H32) 22,100台/日(4車) → 実績(H17) 17,608台/日(暫定2車) ・全体事業費 218億円 ・B/C=6.3 (B=1,908億円、C=304億円) ②事業の効果の発現状況 ・旅行速度 供用前36.0km/h → 供用後46.8km/h ・交通事故減少 供用前42.3件/億台キロ → 供用後20.3件/億台キロ ・バイパスの整備により渋滞ポイントが解消 蛭眉橋交差点：渋滞長1,150m→75m、通過時間13分→1分 ③事業実施による環境の変化 ・CO2排出量の削減 10,314t-CO2/年 ④今後の事後評価の必要性 ・事業の効果が発現しており、再事後評価の必要はない。 ⑤改善措置の必要性 ・事業の効果が発現しており、改善措置の必要はない。 ⑥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	東北地方整備局 道路計画第一課 (課長 大江真弘)
一般国道6号 日立バイパス 関東地方整備局	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) ・完成4車線を計画していたが、暫定2車線で完了とした。 ・交通量 再評価時(H32) 31,500台/日 → 実績(H20) 18,200台/日 ・B/C 再評価時 2.1 → 事後評価 1.3 (事業の効果の発現状況) ・旅行速度 供用前(H17) 15.6km/h → 供用後(H20) 24.0km/h ・交通事故減少 供用前現道(H8) 225件/億台キロ → 供用後現道(H20) 173件/億台キロ ・対象区間と並行する生活道路(4路線)の大型車交通量が減少(3,800台/日→2,100台/日) し、生活道路の沿道環境が向上 ・重要港湾日立港へのアクセス向上(日立市北部工業地帯(日高町)～日立港 66分→49分) (社会経済情勢の変化) ・特に社会経済情勢の変化はない。 (今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性) ・渋滞緩和・安全性向上等の効果が発現されており、さらなる事業評価及び改善措置の必要はない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・特に同種事業の計画・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	関東地方整備局 道路計画第一課 (課長 鈴木通仁)
一般国道7号 山北改良 (H5～H16) 北陸地方整備局	5年以内	32	①費用対効果分析の算定基礎となった要因 ・交通量(道路交通センサス比較) 整備前(H2) 3,750台/12h → 整備後(H17) 3,985台/12h ・全体事業費 32億円 ・B/C=1.1 (B=19億円、C=17億円) ②事業の効果の発現状況 ・旅行速度向上 整備前 48.8km/h → 整備後 50.2km/h ・交通事故(死傷事故率)の状況 整備前 38件/億台キロ・年 → 整備後 19件/億台キロ・年 ・総重量25tの車両が通行できない区間が解消(明月橋) ・歩道狭小区間の歩道拡幅による安全性向上 ・線形不良区間解消による安全性の向上 ・緊急輸送道路ネットワーク(第1次緊急輸送道路)としての信頼性向上 ③事業実施による環境の変化(H42推計) ・CO2排出量の削減 約206t-CO2/年 削減 ・NOx排出削減 約1.5t-NOx/年 削減 ・SPM排出削減 約0.1t-SPM/年 削減 ④事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・日本海沿岸東北自動車道の(仮称)荒川IC～(仮称)朝日IC間について、新直轄方式による整備が決定 ・平成20年4月に村上地方生活圏の5市町村が合併 ⑤今後の事後評価や改善措置の必要性 ・事業の効果が発現しており、再事後評価や改善措置の必要性はない。 ⑥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	北陸地方整備局 道路部道路計画課 (課長 木村周二)
一般国道49号 横雲バイパス (S61～H15) 北陸地方整備局	5年以内	376	①費用対効果分析の算定基礎となった要因 ・交通量 (阿賀野市姥ヶ橋) 整備前(S60) 10,016台/12h → 整備後(H17) 13,977台/12h (新潟市江南区亀田曙町2丁目) 整備前(S60) 12,329台/12h → 整備後(H17) 20,923台/12h ・全体事業費 376億円 ・B/C=2.3 (B=1,387億円、C=591億円) ②事業の効果の発現状況 ・旅行速度 整備前(H6) 33.7km/h(現道部) → 整備後(H17) 39.5km/h(現道部) 57.7km/h(バイパス部) ・交通事故 整備前 35件/年(現道部) → 整備後 平均17件/年(現道部) 平均15件/年(バイパス部) ・現道部等の渋滞損失時間 整備前 42.3万人・時間/年 → 整備後 18.3万人・時間/年 ・新幹線駅・特急停車駅(新潟駅)や特定重要港湾(新潟港)へのアクセス向上 ・総重量25tの車両が通行できない区間が現道に存在するが本事業により解消(横雲橋) ・隣接する日常生活圏中心都市間を最短経路で連絡する路線を構成 ・三次医療施設へのアクセス性向上 ・緊急輸送道路の位置づけ(新潟県地域防災計画 第1次緊急通行道路確保路線) ③事業実施による環境の変化 ・CO2排出量削減 約700t-CO2/年 削減 ・NOx排出量削減 約7t-NOx/年 削減 ・SPM排出量削減 約0.7t-SPM/年 削減 ④事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・平成19年4月に新潟市が日本海側初の政令市に指定。 ⑤今後の事後評価や改善措置の必要性 ・事業の効果が発現しており、再事後評価や改善措置の必要性はない。 ⑥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	北陸地方整備局 道路部道路計画課 (課長 木村周二)

一般国道116号 和島バイパス (S59～H15) 北陸地方整備局	5年以内	228	①費用対効果分析の算定基礎となった要因 ・交通量 整備前(H15) 6,887台/12h → 整備後(H20) 2,348台/12h (現道) 6,406台/12h (バイパス) ・全体事業費 228億円 ・B/C=1.1 (B=385億円、C=346億円) ②事業の効果の発現状況 ・旅行速度向上 上り 整備前(H15) 40.3km/h → 整備後(H20) 55.8km/h 下り 整備前(H15) 43.6km/h → 整備後(H20) 60.6km/h ・死傷事故件数の状況 整備前 10件/年 → 整備後 4.4件/年 ・現道部等の渋滞損失時間 整備前 40.6万人・時間/年 → 整備後 5.5万人・時間/年 ・現道部に踏切が存在するが、バイパス整備により踏切による横断阻害を回避 ・バス路線の利便性向上 ・特急停車駅へのアクセス向上 (柏崎駅) ・主要な観光地へのアクセス性向上 (寺泊鮮魚センター) ・緊急輸送道路の位置づけ(新潟県地域防災計画 第1次緊急通行道路確保路線) ③事業実施による環境の変化 ・CO2排出量削減 5,029t-CO2/年 削減 ・NOx排出量削減 15.4t-NOx/年 削減 ・SPM排出量削減 1.4t-SPM/年 削減 ④事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・平成18年1月までに、2市6町2村が合併し、新長岡市が誕生 ⑤今後の事後評価や改善措置の必要性 ・事業の効果が発現しており、再事後評価や改善措置の必要性はない。 ⑥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	北陸地方整備局 道路部道路計画課 (課長 木村周二)
国道23号 名四バイパス (S61～H16) 中部地方整備局	5年以内	490	・費用便益費 (B/C) =1.8 ◆円滑なモビリティの確保 ・栄交差点立体化完成前に発生していた国道23号知立バイパス方面の渋滞解消 【立体化前 (平成13年11月7日) 】 : 6.4km → 【立体化後 (11月27日) 】 : 0km (解消) 【整備前 (平成11年) 】 : 39件/億台・年 → 【整備後 (平成17年) 】 : 17件/億台・年 ・栄交差点立体化完成前に発生していた国道1号岡崎方面の渋滞解消 【立体化前 (平成13年11月7日) 】 : 2.2km → 【立体化後 (11月27日) 】 : 0km (解消) 【整備前 (平成11年) 】 : 34件/年 → 【整備後 (平成17年) 】 : 15件/年 ・国道23号名四バイパス栄交差点～知立バイパスまでの旅行速度の変化 【6車線化前 (平成13年) 】 : 34.9km/h → 【6車線化後 (平成17年) 】 : 58.7km/h ◆安全で安心できる暮らしの確保 ・名四バイパスの完成による栄交差点付近の死傷事故率の低下 【整備前 (平成11年) 】 : 39件/億台・年 → 【整備後 (平成17年) 】 : 17件/億台・年 ・名四バイパスの完成による栄交差点付近の追突事故の減少 【整備前 (平成11年) 】 : 34件/年 → 【整備後 (平成17年) 】 : 15件/年 ◆生活環境の改善・保全 ・現道における騒音レベルが昼間環境基準および夜間要請限度を達成 愛知県豊明市栄町 (昼間) : 【整備前 (平成14年) 】 74dB → 【整備後 (平成17年) 】 68dB (夜間) : 【整備前 (平成14年) 】 73dB → 【整備後 (平成17年) 】 66dB ・現道等において自動車からのCO2排出量を削減 周辺地域全体 : CO2排出削減量 : 7,529t/年 ・現道等において自動車からのNO2排出量を削減 並行路線 (一般県道泉田共和線) : NO2排出削減量 : 8.5t/年 ・現道等において自動車からのSPM排出量を削減 並行路線 (一般県道泉田共和線) : SPM排出削減量 : 0.8t/年	対応なし	中部地方整備局 道路計画課 (課長 天野 繁)
国道150号 新日本坂トンネル (H8～H15) 中部地方整備局	5年以内	180	・費用便益費 (B/C) =5.3 ◆円滑なモビリティの確保 ・国道150号の交通量が2割増加 【整備前(H11)】 : 28,000台/12h → 【整備後(H17)】 : 33,000台/12h ・トンネル坑口を起点とした渋滞が解消。 【整備前(H11-14)】 : 1,500m「上り線」 → 【整備後(H15)】 : 0m ・現道(国道150号・国道1号)で渋滞損失時間が削減 渋滞損失削減時間(率) : 1,207,900人・時間/年(2.6%削減) ・静岡市と焼津市間の所要時間が8～11分短縮。 【整備前(H15)】 : 18～23分 → 【整備後(H19)】 : 10～12分 ・(県)静岡焼津線の交通量が減少。 【整備前(H11)】 : 8,000台/12h → 【整備後(H17)】 : 4,000台/12h ◆物流効率化の支援 ・清水港と焼津市間の所要時間が20分短縮。 ◆国土・地域ネットワークの構築 ・静岡市の商圏が拡大した「大井川町、旧御前崎町(現御前崎市)が影響圏となった」。 ◆安全な生活環境の確保 ・国道150号の死傷事故率(総事故)が約2割、正面衝突の死傷事故率が9割減少。 総事故【整備前(H12-14)】 73.4件/億台キロ → 【整備後(H16-18)】 58.0件/億台キロ 正面衝突事故【整備前(H12-14)】 2.0件/億台キロ → 【整備後(H16-18)】 0.3件/億台キロ ◆災害への備え ・東名高速道路の迂回路の機能が向上し、リダンダンシーが確保。	対応なし	中部地方整備局 道路計画課 (課長 天野 繁)

一般国道9号 八鹿バイパス (S49～H15) 近畿地方整備局	5年以内	199	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) ・交通量 整備前 (H2) 20,926台/日 (現道部) → 整備後 (H19) 12,562台/日 (現道部)、11,802台/日 (当該路線) ・全体事業費 事業完了時 (H15) 199億円 ・B/C 事後評価時 1.2 (B: 440億円、C: 374億円) (事業効果の発現状況) ・旅行速度: 整備前 (H2) 40.8km/h (現道部) → 整備後 (H19) 48.5km/h ・死傷事故率: 整備前 (H4) 114.0件/億台[※](現道部) → 整備後 (H19) 63.0件/億台[※](現道部) ・渋滞損失時間: 国道9号現道区間の渋滞損失時間 (未整備時) は67万人・時間/年 当該事業により約7割減 ・当該路線の整備によるバス路線の利便性が向上した全但バス(現道部) 時間短縮: 16分(整備前26分→整備後10分) ・ハチ北高原や湯村温泉などの観光施設へのアクセスが向上した。 (事業実施による環境の変化) ・CO2: 排出削減量 約2,967t-CO2/年 ・騒音レベル: 整備前69dB → 整備後63dB (社会経済情勢の変化) ・但馬地域の人口は減少傾向にあるが、1世帯あたりの自動車保有台数は増加しており、車への依存が見られる。 (今後の事後評価の必要性) ・交通混雑の緩和、交通安全の確保及び地域の活性化など事業の効果は発現しており、これから先大きな社会情勢や交通量の変化がない限り、今後の事後評価の必要性はない。 (改善措置の必要性) ・事業の効果が発現しており、改善措置の必要性はない。 (同種の事業の計画・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	近畿地方整備局 道路計画第一課 (課長 原 久弥)
一般国道32号 井川インター関連 (H2～H15) 四国地方整備局	5年以内	253	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) ・交通量 実績 (H17) 10,900台/日 ・全体事業費 約253億円 ・B/C 1.1 (B:338億円、C:309億円) (事業の効果の発現状況) ・旅行速度 供用前 (H11) 19.7km/h → 供用後 (H17) 46.5km/h ・渋滞損失時間: 534千人・時間/年 (並行区間) → 65千人・時間/年 (並行区間) (88%削減) ・渋滞の解消により、路線バスの定時性が向上した。 ・日常活動圏の中心である旧池田町へのアクセス性が向上した。(3分短縮) (事業実施による環境の変化) ・CO2排出削減量 2,000 t/年 (1%削減) ・NO2排出削減量 22.6 t/年 (57%削減) ・SPM排出削減量 2.1 t/年 (55%削減) (社会経済情勢の変化) 四国縦貫自動車道 (徳島自動車道) の供用 ・平成11年(1999年) 3月: 徳島自動車道 美馬IC～井川池田IC間供用 ・平成12年(2000年) 3月: 徳島自動車道 井川池田IC～川之江東JCT間の供用により徳島自動車道が全線供用 ・平成18年(2006年) 9月: 吉野川ハイウェイオアシススマートIC本格導入 市町村合併 ・平成18年(2006年) 3月: 三野町、池田町、山城町、井川町、東祖谷山村、西祖谷山村の合併により三好市が誕生 (今後の事後評価の必要性) ・事業の効果が発現しており、再事後評価の必要性はない。 (改善措置の必要性) ・事業の効果が発現しており、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) ・特に同種事業の計画・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	四国地方整備局 道路計画課 (課長 本田肇)
一般国道10号 都城拡幅 (S57～H15) 九州地方整備局	5年以内	149	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) ・交通量 実績 (H17) 36,123台/日 ・全体事業費 計画時 160億円 → 事業完了時 (H15) 149億円 ・B/C 再評価時 未 → 事後評価時 2.2 (B=524億円 C=240億円) (事業の効果の発現状況) ・交通混雑の緩和 (4車線化により十分な交通容量が確保され、混雑度が1.0未満となった。また、都北交差点 (主要渋滞ポイント) の最大渋滞長が330m減少した。) ・安全・快適な道路空間の構築 (単路部では中央分離帯設置効果により交通事故の増加を抑制) ・沿道環境の改善 (夜間騒音レベルが73dBから67dBへと低減され、夜間要請限度を達成) 等々 (事業実施による環境の変化) ・CO2削減量 560.5t/年 (社会情勢の変化) ・都城市の人口は、昭和55年以降、やや減少 (H17/S55比で0.99)。 ・高齢化率は進展 (H17: 24.6%)、県平均 (H17: 23.5%) を上回る。 ・自動車保有台数は、約1.86倍の伸び (H17/S55)。 ・旧都城市への通勤通学5%圏における通勤通学者数は、全市町増加。 ・自動車への依存率も約1割増加 (H12/H2)。 (今後の事業評価の必要性) ・主要渋滞ポイント (都北交差点) の渋滞緩和など、所要の効果を十分に発揮しており、更なる事後評価の必要性はない。 (改善措置の必要性) ・前方不注意や安全不確認等、ドライバーの人為的なミスにより、交差点部での交通事故は増加している。道路構造に起因するものではないため、抜本的な改善措置をとる必要はないが、増加する交通事故対策として、公安委員会等との協議により、路面標示等の注意喚起対策について検討していきたい。 (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) ・当事業は、昭和57年度に事業化し、延長3.9kmを段階的に整備した事業である。 ・予算制約下では、事業の長期化は避けられないが、事業区間の中でも「選択と集中」を行い、緊急性の高いところから重点的に実施し、段階的供用を図ることで早期に整備効果を発現させることが必要である。 ・事業実施の段階にあっても、既存施設の有効活用や経済性に優れた材料の活用、更には新技術・新工法の活用により、着実なコスト削減を図っていくことが必要である。	対応なし	九州地方整備局 道路計画第一課 (課長 望月拓郎)

北海道縦貫自動車道(旭川鷹栖～士別剣淵) (H4-H15) 東日本高速道路株式会社	5年以内	724	1)事業の効果等 全体事業費 計画時840億円 → 実績724億円 交通量 (H16年度) 計画時 3,840台/日 → 実績 2,780台/日 B/C=1.3 B=1,493億円 (走行時間短縮1088億、走行経費減少273億、交通事故減少133億) C=1,167億円 (事業費891億、維持修繕費276億) 2)事業効果の主な発現状況 旅行速度 供用前 49km/h → 供用後 63km/h 交通事故 供用前 66件/億台キロ・年 → 供用後 60件/億台キロ・年 3)事業による環境の変化 大気 NO2 0.035～0.037ppm (0.04～0.06ppm以下)、CO2 0.60～0.62ppm (10ppm以下) 環境基準値を下回る 騒音 昼間54dB (70dB以下)、夜間47dB (65dB以下) 環境基準値を下回る 4)事業を巡る社会経済情勢等の変化 旭川空港までの所要時間短縮や利用圏域増加により、利用者・貨物輸送量とも増加傾向 高速道路の開通にあわせ、当該区間周辺の工業団地の分譲率が増加するなど地域産業が活性化 5)今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性 費用対効果分析の結果や事業の効果発現など、一定の整備効果が得られており、今後の事業評価の必要性はないと考える。 今後も利用状況について注視してゆくとともに、地域と一体となった利用促進の取り組みなどに努めていく。また、近接する道路の整備によるネットワークの効果など、引き続き周辺道路も含めた利用状況を確認していく。 6)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	東日本高速道路(株) 計画設計課 服部清繁
東北縦貫自動車道八戸線(青森JCT～青森東) (H5-H15) 東日本高速道路株式会社	5年以内	599	1)事業の効果等 全体事業費 計画時730億円 → 実績599億円 交通量 (H16年度) 計画時 4,040台/日 → 実績 3,230台/日 B/C=1.2 B=984億円 (走行時間短縮857億、走行経費減少75億、交通事故減少52億) C=797億円 (事業費707億、維持修繕費90億) 2)事業効果の主な発現状況 旅行速度 供用前 31km/h → 供用後 65km/h 交通事故 供用前 76件/億台キロ・年 → 供用後 69件/億台キロ・年 3)事業による環境の変化 大気 NO2 0.026～0.027ppm (0.04～0.06ppm以下)、CO2 0.43ppm (10ppm以下) 環境基準値を下回る 騒音 昼間72dB (70dB以下)、夜間66dB (65dB以下) 環境基準値を上回る 今後は、交通状況、沿道の土地利用状況を勘案しつつ、必要に応じ関係機関と一体となって調整していく。 4)事業を巡る社会経済情勢等の変化 高速バスルートの変更により所要時間が短縮するとともに安全性が向上 I Cから青森港への10分アクセス圏域が拡大し、港湾機能が向上 高速道路の開通にあわせ、青森中央 I C周辺に商業施設の立地が増加するなど地域産業が活性化 5)今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性 費用対効果分析の結果や事業の効果発現など、一定の整備効果が得られており、今後の事業評価の必要性はないと考える。 今後も利用状況について注視してゆくとともに、地域と一体となった利用促進の取り組みなどに努めていく。また、近接する道路の整備によるネットワークの効果など、引き続き周辺道路も含めた利用状況を確認していく。 6)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	東日本高速道路(株) 計画設計課 服部清繁
東北縦貫自動車道八戸線(八戸JCT～八戸北) (H5-H14) 東日本高速道路株式会社	5年以内	437	1)事業の効果等 全体事業費 計画時576億円 → 実績437億円 交通量 (H15年度) 計画時 2,340台/日 → 実績 1,460台/日 B/C=1.1 B=690億円 (走行時間短縮621億、走行経費減少44億、交通事故減少25億) C=610億円 (事業費530億、維持修繕費79億) 2)事業効果の主な発現状況 旅行速度 供用前 33km/h → 供用後 64km/h 交通事故 供用前 69件/億台キロ・年 → 供用後 49件/億台キロ・年 3)事業による環境の変化 NO2 0.031ppm (0.04～0.06ppm以下)、CO2 0.38ppm (10ppm以下) 環境基準値を下回る 騒音 昼間50dB (70dB以下)、夜間46dB (65dB以下) 環境基準値を下回る大気 4)事業を巡る社会経済情勢等の変化 三沢空港や大型ショッピングモールへのアクセスなど地域間移動が向上 高速利用により観光農園などへのアクセスが向上し、来園者数が増加 5)今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性 費用対効果分析の結果や事業の効果発現など、一定の整備効果が得られており、今後の事業評価の必要性はないと考える。 今後も利用状況について注視してゆくとともに、地域と一体となった利用促進の取り組みなどに努めていく。また、近接する道路の整備によるネットワークの効果など、引き続き周辺道路も含めた利用状況を確認していく。 6)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	東日本高速道路(株) 計画設計課 服部清繁

一般国道165号及び一般国道166号（南阪奈道路）（S49～H15） 国・大阪府・奈良県・西日本高速道路株式会社	5年以内	1,159	1)費用対効果分析の算定基礎となった要因 ・全体事業費 計画時1,166億円→実績1,159億円 ・交通量 計画時 12,500台/日 → 開通後 11,700台/日 ・B/C=1.8 B：2,878億円（走行時間短縮便益：2,634億円、走行経費減少便益：180億円、交通事故減少便益：65億円） C：1,557億円（事業費：1,428億円、維持管理費：129億円） 2)事業の効果の発現状況 旅行速度：供用前34km/h→供用後49km/h 死傷事故率：供用前137件/億台*₀→供用後42件/億台*₀ 3)事業実施による環境の変化 環境アセスメントの記載事項に関して、環境保全目標値を上回る変化はない 4)事業を巡る社会経済情勢等の変化 大阪府・奈良県の県内総生産は、南阪奈道路開通後、大阪府は微増傾向、奈良県は微減傾向である。沿道地域の人口は、南阪奈道路開通前後（H12、H17）で横ばいである。大阪府・奈良県の道路利用（自動車走行台キロ）は、南阪奈道路開通前後（H11、H17）で増加傾向であり、特に奈良県では近畿圏全体より高い伸び率で推移している。 5)今後の事後評価の必要性及び改善措置 費用対効果分析の結果や利用状況、事業の効果の発現状況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。今後、京奈和自動車道の整備に伴い、なお一層の整備効果が発揮されるものと期待されることから、増大する交通量に対応するため必要な措置について、関係機関との調整を図る。また、地域との連携・協力を図りながら、さらなる高速自動車道の利用促進に努めたい。 6)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	西日本高速道路(株)計画設計グループ 佐川 信之
一般国道9号（江津道路）（H1～H15） 国・西日本高速道路株式会社	5年以内	553	1)費用対効果分析の算定基礎となった要因 ・全体事業費 計画時558億円→実績553億円 ・交通量 計画時 3,200台/日 → 開通後 2,000台/日 ・B/C=1.0 B：788億円（走行時間短縮便益：688億円、走行経費減少便益：68億円、交通事故減少便益：32億円） C：780億円（事業費：687億円、維持管理費：93億円） 2)事業の効果の発現状況 旅行速度：供用前51km/h→供用後66km/h 死傷事故率：供用前75件/億台*₀→供用後58件/億台*₀ 3)事業実施による環境の変化 環境アセスメントの記載事項に関して、環境保全目標値を上回る変化はない 4)事業を巡る社会経済情勢等の変化 島根県の県内総生産は、全国と同様な伸びを示しており、近年は緩やかに推移している。沿道地域の人口は島根県の減少傾向と同じ傾向を示している。自動車走行台キロは、昭和60年以降、乗用車、貨物車ともに伸びており、全国と比較しても高い伸びを示している。 5)今後の事後評価の必要性及び改善措置 費用対効果分析の結果や利用状況、事業の効果の発現状況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。 今後は、山陰道の早期ネットワーク整備により、更なる整備効果が期待されることから、国への働きかけなど整備効果が発揮できるよう努める。また引き続き管理コストの削減に努めるとともに、地域との連携・協力による観光キャンペーン等の実施等による利用促進や高速道路利便増進事業等による交通量変動状況等を踏まえた料金水準を検討する。 6)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	西日本高速道路(株)計画設計グループ 佐川 信之
九州横断自動車道長崎大分線（長崎～長崎多良見）（H5～H15）西日本高速道路株式会社	5年以内	601	1)費用対効果分析の算定基礎となった要因 ・全体事業費 計画時686億円→実績601億円 ・交通量 計画時 10,000台/日 → 開通後 8,300台/日 ・B/C=2.1 B：1,745億円（走行時間短縮便益：1,718億円、走行経費減少便益：3億円、交通事故減少便益：25億円） C：816億円（事業費：700億円、維持管理費：116億円） 2)事業の効果の発現状況 旅行速度：供用前48km/h→供用後55km/h 死傷事故率：供用前59件/億台*₀→供用後48件/億台*₀ 3)事業実施による環境の変化 環境アセスメントの記載事項に関して、環境保全目標値を上回る変化はない 4)事業を巡る社会経済情勢等の変化 長崎市は、平成17年1月に香焼町、伊王島町、高島町、野母崎町、三和町、外海町の6町を、更に翌年1月には、琴海町を編入合併した。長崎県の県内総生産は平成15年度より増加傾向である。また、長崎県の人口は減少傾向にあり、沿線市町村である長崎市の人口も同様減少傾向にある。長崎県の道路利用は全国とほぼ同様の上昇傾向であり、特に乗用車の伸びが大きい。 5)今後の事後評価の必要性及び改善措置 費用対効果分析の結果や利用状況、事業の効果の発現状況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。現在、長崎県において事業中である長崎南環状線や長崎南北幹線道路の整備により、道路ネットワークが構築され、更なる効果が発揮されるものと期待されることから、事業の円滑な進捗が図れるよう協力するとともに、地域との連携・協力を図りながら利用促進に努める。現在、長崎県において事業中である長崎南環状線や長崎南北幹線道路の整備により、道路ネットワークが構築され、更なる効果が発揮されるものと期待されることから、事業の円滑な進捗が図れるよう協力するとともに、地域との連携・協力を図りながら利用促進に努める。また、増大する交通量に対応するために必要な措置について、関係機関との調整を図る。 6)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	西日本高速道路(株)計画設計グループ 佐川 信之

兵庫県道高速北神戸線 (昭和49年～平成6年) 阪神高速道路株式会社	5年以内	3,068	(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 3,068億円 工期 B/C 1.2 (B:7,953億円、C:6,798億円、交通量 16,500台/日) (事業の効果の発現状況) 交通量は年々増加傾向。(布施畑東～白川JCT間:約33千台/日、有馬口～西宮山口南間:約18千台/日) 当該路線を利用したバスが運行され、通勤通学等日常の足となっている。 (事業実施による環境の変化) 供用区間周辺の観測地点で、SPMの環境基準を達成。 (社会経済情勢の変化) 沿道の神戸市西区、北区では人口が増加傾向にあり、大きく発展。 288千人(供用前S60)⇒470千人(1.6倍)(供用後H17) (今後の事後評価の必要性) 事業効果が発揮されており、今後の事後評価を行う必要性は認められない。 (改善措置の必要性) 事業効果が発揮されており、「改善措置」を講じる必要性は認められない。 (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) 見直しの必要性は認められない。	対応なし	計画部 調査グループ (濱田 信彦)
--	------	-------	--	------	--------------------------

【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)
一般国道260号 宿浦バイパス (H1～H15) 三重県	5年以内	47	(費用対効果分析の算定基礎となった要因) ・交通量 整備前 (S63) 1,732台/日 → 整備後 (H17) 3,693台/日 ・旅行速度向上 整備前 20km/h → 整備後 40km/h ・全体事業費 47億円 ・B/C=2.2 (B=156億円、C=71億円) (事業の効果の発現状況) ・通過時間の短縮 【区間延長が約2.5km短縮、時間短縮約10分】 ・路線形の改良、車道幅員の拡大 【3mが→6mへ】 ・線形不良区間の解消等による安全性向上。 ・現道における大型車のすれ違い困難区間が解消。 ・歩道の設置【安全は歩行空間を確保】 (社会経済情勢の変化) 平成16年10月に5町が合併し志摩市となった。 平成17年10月に2町が合併し南伊勢町となった。 (今後の事後評価の必要性) 事後評価の妥当性が認められたため、今後の事後評価の必要性はない。	対応なし	三重県 県土整備部 道路整備室 (室長 野田清太)
一般国道430号 鶴新田バイパス (H4～H17) 岡山県	5年以内	54	①費用対効果分析の算定基礎となった要因 ・交通量 16,672台/日 (H20実測値) ・旅行速度向上 整備前 30km/h → 整備後 49km/h ・全体事業費 54億円 ・B/C=1.9 (B=142億円、C=75億円) ②事業の効果の発現状況 ・車線数の増加により、旅行速度が30km/hから49km/hに上昇したことから、走行時間短縮効果が明確に発現している。	対応なし	岡山県 土木部道路建設課 山本恵
一般国道324号 出島バイパス (H4～H15) 長崎県	5年以内	467	(費用対効果の算定の基礎となった要因の変化) ・事業費 【420億円 (H13再評価) → 467億円 (実績 (有料事業費14億含み))]】 (事業の効果の発現状況) ・現道の交通混雑の緩和 [混雑度H11:1.49→H17:1.23 (センサス、平日)] ・通過時間の短縮 [(県庁～茂木)供用前:約19分→供用後:約13分] ・救急搬送時間の短縮 [(消防局～茂木) 供用前:約21分(中央消防署) → 供用後:約11分 (松ヶ枝出張所)] ・長崎空港へバスのアクセスが向上 [供用前:約55分 (浦上経由) → 供用後:約40分 (出島BP経由)] (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) ・沿道の長崎市 (H17.1.4、H18.1.4)、諫早市 (H17.3.1)で合併があり、広域行政サービスへの動きが見られる。 ・長崎市では製造品出荷額が増加傾向にある。 ・長崎市では保有台数が増加している。 (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、事業効果の発現状況から一定の整備効果が得られており必要性はない。 (改善措置の必要性) 費用対効果分析の結果や利用状況、事業効果の発現状況から一定の整備効果が得られており必要性はない。 (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) 特に無し	対応なし	長崎県 道路建設課 (課長 村岡和彦)

一般国道384号 打折バイパス (H3～H15) 長崎県	5年以内	79	(費用対効果の算定の基礎となった要因の変化) ・事業費 [84億円 (H12再評価)→79億円 (実績)] (事業の効果の発現状況) ・通過時間の短縮 [区間延長が約1.5km短縮、時間短縮約8分] ・重要港湾(福江港)、第三種空港(福江空港)、二次医療施設(五島中央病院)へのアクセスが向上。 ・路線形の改良、車道幅員の拡大 [4mが→6mへ] ・線形不良区間の解消等による安全性向上。 ・現道における大型車のすれ違い困難区間が解消。 ・歩道の設置(安全は歩行空間を確保) (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16年8月1日に1市5町が合併し五島市となった。 (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、事業効果の発現状況から一定の整備効果が得られており必要性はない。 (改善措置の必要性) 費用対効果分析の結果や利用状況、事業効果の発現状況から一定の整備効果が得られており必要性はない。 (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) 特に無し	対応なし	長崎県 道路建設課 (課長 村岡和彦)
一般国道502号 片ヶ瀬～山手バイパス (H1～H15) 大分県	5年以内	74	(事業効果の発現状況) バイパス開通により熊本方面等への時間短縮が図られた。 通過時間：整備前8分→整備後2分【6分短縮】 旧国道の交通量の減少により、歩行者の安全確保及び市街地での渋滞緩和が図られた。 また、観光イベントでの現道利用等が可能となり観光振興が図られた。 交通量：整備前市街地5,795台/日→整備後市街地3,456台/日【40%削減】	対応なし	大分県 道路課 (課長 富山英範)
都市計画道路 丸子池田線道路改築 (静岡大橋) (H15～H18) 静岡市	5年以内	50	(事業の効果の発現状況) 旅行速度向上 23.3km/h (H16)→27.3km/h (H19) 周辺道路の交通量の減少：国道1号 駿河大橋 (H14) 30,921 → (H19) 25,986台/12h (▲4,935台/12h) 国道150号 南安倍川橋 (H14) 32,975 → (H19) 29,998台/12h (▲2,977台/12h) 対象道路の整備により、削減される自動車からのCO2排出量：2,510→2,150トン/年 (▲360トン/年) ※ 現道等における自動車からのNOx排出削減量：19.7→14.3トン/年 (▲5.4トン/年) ※ ※道路投資の評価に関する指針(案)(平成12年3月)に基づく試算 (その他評価すべきと判断した項目) 平成20年1月に実施した駿河区住民に対するアンケート調査結果においても、混雑が緩和し、目的地まで早く到着できるようになったという回答が8割あり、総合的な満足度でも、全体の8割が本整備を評価している。 同アンケートでは、利用する道の選択肢が増えたという回答や、まちづくりの面で効果があったといった回答も寄せられた。 丸子池田線沿道において、鎌田地区や、見瀬・中原地区周辺において人口増加が見られる。 整備により、地価の向上(見瀬・中原工区において5千円/㎡)が見られる箇所がある。 (環境影響評価に対応する項目) 国道1号や国道150号の交通量が減少し、地域全体としての交通円滑化が図られ、その結果、CO2の減少や、NOxの減少等の効果が発現している。	対応なし	静岡市 街路課 (課長 川口彰一)
都市計画道路 丸子池田線道路改築 (鎌田1・2工区、丸子新田工区) (H9～H17) 静岡市	5年以内	34	(事業の効果の発現状況) 対象道路の整備により、削減される自動車からのCO2排出量：900→520トン/年 (▲380トン/年) ※ 現道等における自動車からのNOx排出削減量：4.9→3.4トン/年 (▲1.4トン/年) ※ ※道路投資の評価に関する指針(案)(平成12年3月)に基づく試算 (その他評価すべきと判断した項目) 踏切の利用台数は約7.5千台/日であったのに対し、鎌田アンダーパスは約13千台/12hの交通量となっており、交通量がかなり増加した。当時と比べ、東西アクセスが容易になったことから、沿線地区における東西の交流が図られたものと推察される。 駿河区住民に対するアンケート調査結果においても、混雑が緩和し、目的地まで早く到着できるようになったという回答が8割あり、総合的な満足度でも、全体の8割が本整備を評価している。 鎌田工区は、小学校・中学生の通学路としても活用されており、踏切除去に伴い、安全性が大幅に増加したものと考えられる。 丸子新田工区における人口が、平成3年当時と比較して、平成19年時点においては、約1.3倍となっている。 (環境影響評価に対応する項目) アンダーパス整備により、以前は踏切を通過しなければならなかった交通が、容易にJR東海道線を東西に行き来できるようになり、CO2の減少や、NOxの減少等の環境負荷が軽減されたものと考えられる。 (今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性) 今回の整備により、十分な効果発現が確認されているが、現在事業が進められている丸子1工区の整備により、更なる交通量の増加等により交通流が変化するものと考えられるため、整備後に事後評価を行い、再度改善措置の必要性について検討を行う必要があると考えられる。	対応なし	静岡市 街路課 (課長 川口彰一)

【港湾整備事業】
(直轄事業)

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)
釧路港 東港地区 防波堤整備事業 (H9～H15) 北海道開発局	5年以内	130	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 取扱貨物量 当初 103千ト(H7～9年実績平均) → 完了後 156千ト(H16～18年実績平均) (費用対効果の算定結果) B/C 事後評価時 1.2 (B:201億円、C:165億円) (事業の効果の発現状況) 陸上輸送コスト削減:305kmの陸上輸送距離削減 貨物船の滞船コスト削減:年間3,592時間削減 海難コスト削減:年間1隻分の避泊域確保(500～1,000GT) 漁船の避難移動コスト削減:年間72隻の避難移動削減 (事業実施による環境の変化) 本事業の実施により港内静穏度が向上し、エネルギーの安定供給が確保されたことによつて、東北海道における市民生活の安定性が向上した。 (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) 投資効果が十分確認されており、事業実施の効果が既に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) 評価手法の見直しの必要性はない	対応なし	北海道開発局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 川合紀章)
根室港 花咲地区 多目的国際ターミナル整備事業 (S55～H15) 北海道開発局	5年以内	403	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 取扱貨物量 195千ト(H12年再評価での推計) → 完了後 88千ト(H19年実績) 全体事業費 H12再評価時 438億円 → 事業完了時 403億円 (費用対効果の算定結果) B/C 事後評価時 1.1 (B:838億円、C:756億円) (事業の効果の発現状況) 陸上輸送コストの削減:124kmの陸上輸送距離削減 海難の減少:年間3隻分の避泊域確保(500～1,000GT未満:1隻、1,000～3,000GT未満:2隻) 作業コストの削減:1隻当たり荷揚時間4時間削減 (事業実施による環境の変化) 本事業の実施により港内静穏度が向上し、避泊による船舶の安全性やエネルギーの安定供給が確保されたことにより、根室港を利用する背後圏の市民の生活の安定性が向上した。また、大型岸壁の整備を行ったため、大型旅客船が寄港するようになり、市民と観光客の交流機会の増加や地域の観光振興が図られた。 (社会経済情勢の変化) 当初見込んでいた原木等の貨物は、世界的な林産品の輸出形態の変化等により他港からの転換が行われなかったため、取扱いがなかった。 (今後の事後評価の必要性) 当該岸壁における取扱貨物量は減少しているものの、港内安全性の向上やクルーズ船寄港による交流機会の増加が図られたことによって、事業実施の効果が既に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) 評価手法の見直しの必要性はない	対応なし	北海道開発局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 川合紀章)
小名浜港 5・6号ふ頭地区 多目的国際ターミナル整備事業 (H6～H19) 東北地方整備局	5年以内	186	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) ・取扱貨物量 計画時 金属鉱 80万ト/年 → 実績 36万ト/年(平成19年実績貨物量) 石炭 60万ト/年 → 実績 171万ト/年(平成19年実績貨物量) (費用対効果の算定結果) ・全体事業費 計画時164億円 → 事業完了時186億円 ・B/C 事後評価時 9.1(B:2,478億円、C:274億円) (事業の効果の発現状況) ・平成19年取扱貨物量:207万ト/年 (事業実施による環境の変化) 福島県生活環境部が実施している公共水域の水質測定の小名浜港の結果において、特に大きな変化は見られない。 (社会情勢の変化) ・小名浜港周辺に立地する火力発電所で利用される石炭をはじめ鉱産品等の取扱貨物量が増加しており、今後も新たな設備増強等が予定されていることから、取扱貨物量が増加する見込み (今後の事後評価の必要性) ・改善措置及び今後の事業評価の必要性はない。 (改善措置の必要性) 必要はない (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 特になし	対応なし	本省港湾局 計画課 (課長 難波喬司)
横須賀港 久里浜地区 国内物流ターミナル整備事業 (H5～16) 関東地方整備局	5年以内	125	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 平成16年に久里浜⇄大分間のフェリーが就航し、順調に貨物・旅客共に伸ばしていたが、平成19年9月に燃料費高騰のため廃業に至った。ただし、フェリー復活に向けて、平成20年度から3カ年を目途にポートセールスを実施している。ただし、フェリー・貨物・旅客の便益は平成19年までの実績値にて算定。 全体事業費 事業完了時 12,451百万円 B/C 事後評価時 1.1 (B:195億円、C:185億円) (事業の効果の発現状況) 取扱貨物量(フェリー・貨物):788千ト(H16年)、3,255千ト(H17年)、3,664千ト(H18年)、2,475千ト(H19年) 旅客数(自動車利用者を除く):4.4千人(H16年)、13.8千人(H17年)、9.8千人(H18年)、6.7千人(H19年) (事業実施による環境の変化) 横須賀港久里浜地区に国内物流ターミナルを整備したことによって、九州方面の貨物、旅客とも効率的な輸送が実現した。 (社会経済情勢の変化) 燃料油の高騰 (今後の事後評価の必要性) 再事後評価の必要はない。ただし、平成20年度から3カ年を目途にポートセールスを実施しているため、再度、評価監視委員会において、施設利用状況等の報告を行う。 (改善措置の必要性) 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) 同種事業についても、当初予定した需要が大きく変化する将来想定を計画段階で見据えておく必要がある。	対応なし	本省港湾局 計画課 (課長 難波喬司)

横浜港 大黒地区 航路・泊地整備事業 (H12～H15) 関東地方整備局	5年以内	19	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 平成18年に北米航路が新規就航 対象貨物は実入りコンテナ貨物 【平成18年】 輸出：22千TEU、輸入：4千TEU 【平成19年】 輸出：30千TEU、輸入：5千TEU 全体事業費 事業完了時 1,861百万円 B/C 事後評価時 2.4 (B:60億円、C:25億円) (事業の効果の発現状況) 水深-15mを必要とする大型コンテナ船が就航(平成18年～) (事業実施による環境の変化) 横浜港大黒地区の航路・泊地を-15mに増深を行ったことで、当該地区へ基幹航路のコンテナ船の寄港が可能となり、荷役の効率化など背後の荷主等事業者の物流機能の高度化、効率化が促進され、地域産業の国際競争力の向上を図ることができた。 (社会経済情勢の変化) 燃料費の高騰 (今後の事後評価の必要性) 投資効果が十分確認されており、事業実施の効果が既に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) 同種事業についても、船社アライアンスの組み替えによる航路・船型の変化を含めた計画・調査が必要である。	対応なし	本省港湾局 計画課 (課長 難波喬司)
横浜港 本牧～大黒地区 臨港道路整備事業 (H11～H15) 関東地方整備局	5年以内	224	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 平日交通量1.93万台(H20.7) 全体事業費 事業着手時19,000百万円→完了時22,439百万円 交通量 事業採択時計画交通量13,000台/日(H16)→19,300台/日(H20交通量調査) B/C 事後評価時 2.8 (B:925億円、C:330億円) (事業の効果の発現状況) 大黒ふ頭、本牧ふ頭が臨港道路・国道357号線で結ばれることにより、本牧ふ頭～大黒ふ頭の輸送時間が大幅に減少(整備前:約37分→整備後:約7分、約30分短縮)した。また走行距離短縮などにより輸送コストが削減されるなど、主力ふ頭間の利便性が向上し、港湾交通の円滑化に寄与している。 (事業実施による環境の変化) 横浜市臨海部市街地における港湾交通の流入が減少し、交通混雑緩和・沿道環境改善に寄与するとともに、走行距離短縮などにより自動車排出ガスが削減された。 (社会経済情勢の変化) 特になし (今後の事後評価の必要性) 供用開始以降、計画交通量を満たしており事業効果を上げていると考えられるため、今後の完了後の事後評価は不要と考えられる。今後も交通量調査等のモニタリングを行い、需要の適正な把握に努めていく。 (改善措置の必要性) 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) 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見られない。	対応なし	本省港湾局 計画課 (課長 難波喬司)
四日市港 霞ヶ浦南ふ頭地区 多目的国際ターミナル整備事業 (H5～H15) 中部地方整備局	5年以内	102	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 取扱貨物量 実績46万トン/年(平成19年) 全体事業費 当初計画 99億円 → 事業完了時 102億円 実施期間 当初計画 H5～H13 → 事業完了時 H5～H15 (費用対効果の算定結果) B/C 事後評価時 1.8 (B:274億円、C:156億円) (事業の効果の発現状況) ・霞ヶ浦ふ頭内の機能再編による施設利用の適正化 ・輸送コストの削減(9.8億円/年) ・安全で安心できる暮らしの確保 (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) ・鋳産品を原材料とした加工製品を利用している企業における工場の増設 ・鋳産品を原材料とした新素材(特殊樹脂製品等)の実用化に向けた研究・開発 (今後の事後評価の必要性) 充分な事業の投資効果があると判断されるため、今後の事後評価の必要はない。 (改善措置の必要性) 改善措置の必要はない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 特になし	対応なし	本省港湾局 計画課 (課長 難波喬司)

大阪港 北港南地区 国際海上コンテナ ターミナル整備事業 (H3～H15) 近畿地方整備局	5年以内	314	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 取扱貨物量 35万TEU (平成23年) 全体事業費 事業完了時 31,353百万円 B/C 事後評価時 1.5 (B: 859億円、C: 561億円) (事業の効果の発現状況) 外資コンテナ貨物取扱量 4万TEU (H19実績) (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16年にスーパー中樞港湾の指定を受け、夢洲コンテナターミナル株式会社が設立した。 現在、スーパー中樞港湾としての機能を発揮するため、大水深3連続バースの整備が進められている。 (今後の事後評価の必要性) 夢洲コンテナターミナルの本格供用により、事業実施の効果が確かめられる。今後、3連続バースが本格供用し、港内再編が完了した後に改めて効果を再確認し、結果を報告する。 (改善措置の必要性) 改善措置の必要はない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 特になし	対応なし	本省港湾局 計画課 (課長 難波喬司)
広島港出島地区 国際海上コンテナ ターミナル整備事業 (H5～H15) 中国地方整備局	5年以内	389	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 取扱貨物量 再評価時 88千TEU/年 → 実績 88.6千TEU (平成18年実績) 全体事業費 再評価時 380億円 → 事業完了時 389億円 (費用対効果の算定結果) B/C 事後評価時 1.6 (B: 1,004億円、C: 613億円) (事業の効果の発現状況) 陸上輸送コストの削減: 約95kmの陸上輸送距離削減。 (事業実施による環境の変化) 陸上輸送距離の短縮及び海上輸送回数の減少に伴い、排出ガス (CO2、Nox) を削減している。 (社会経済情勢の変化) アジアを中心とした海外との物流が活発化し、就航航路及びコンテナ貨物量が増加している。 (今後の事後評価の必要性) 事業に伴う整備効果の発現がみられることから、今後の再事後評価の必要性はない。 (改善措置の必要性) 事業に伴う整備効果の発現がみられることから、今後の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) 特になし。	対応なし	本省港湾局 計画課 (課長 難波喬司)
中津港 田尻地区 複合一貫輸送ターミナル整備事業 (H8～H17) 九州地方整備局	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 事業採択時 約72億円 → 今回評価時 約54億円 取扱貨物量 事業採択時 約1,054千ト → 今回評価時 約1,139千ト (費用対効果の算定結果) B/C 事後評価時 2.4 (B: 181億円、C: 54億円) (事業の効果の発現状況) 輸送コストの削減: 48kmの陸上輸送距離削減 港内静穏度の向上 (荷役の安全性・効率性の向上、海上輸送の効率化) 環境負荷の軽減 (CO2及びNOx削減) 地域経済への寄与 (自動車関連企業等による経済活動の活性化) (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) 自動車関連企業等の新規立地に伴う雇用創出及び人口の増加。 (今後の事後評価の必要性) 本事業は投資効果を十分に確認したので、今後の事後評価及び改善措置は必要ないと考えている。 (改善措置の必要性) 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について) 貨物の推定については精度向上に努めるとともに、社会経済情勢の変化等を踏まえ適切に再評価を行いながら事業を進めていく必要がある。事業効果については適切に評価されており、事業評価手法の見直しの必要性はないと考えている。	対応なし	本省港湾局 計画課 (課長 難波喬司)

【空港整備事業】
(直轄事業等)

（国轄事業等）													
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 （担当課長名）									
高知空港滑走路延長事業 （H6～H15年度） 四国地方整備局 大阪航空局	5年以内	196	（費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化） 費用：採択時170億円→完了時196億円（滑走路、誘導路等の工事費が増加） 工期：採択時H6～H12→完了時H6～H15（事業内容等の見直しに伴い、3年延長） 需要：実績値が当初計画の需要予測値を下回っているが、大きな離れは見られない。 <table><tr><td>東京路線</td><td>（平成12年度）</td><td>（平成17年度）</td></tr><tr><td>予測値</td><td>950千人</td><td>1,044千人</td></tr><tr><td>実績値</td><td>869千人</td><td>882千人</td></tr></table> （事業全体の投資効率性） 総便益（B）：373億円、総費用（C）：262億円 費用便益分析結果：費用便益比 1.4、純現在価値 111億円、経済的内部収益率 5.2% （事業の効果の発現状況） [発現した効果] ○滑走路が2,500m化されて、東京路線に大型機が投入された実績がある。中型機では朝夕の混雑時間帯に航空機を利用できない旅客（オーバーフロー旅客）が発生するが、大型機が投入されたことにより、オーバーフロー旅客の軽減等の効果が発現した。 ○国際チャーター便について大型機による北米西海岸やホノルル、欧州方面への就航実績がある。高知空港から直接国際線を利用できることにより、他の空港を利用する場合に比べて、空港までのアクセス費用軽減、時間短縮等の効果が発現した。 [今後見込まれる効果] ○東京路線は今後も引き続き大型機の就航が見込まれること、国際チャーター便は今後も大型機による北米西海岸等への就航が見込まれること等から、引き続き旅客の利便性の向上等の効果が見込まれる。 【その他の定性的な効果】 ・国際チャーター便の就航により、地域の国際化へ寄与 ・災害時における地域防災拠点機能の強化 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） わが国の旅客流動はバブル経済崩壊後に伸び率が鈍化したものの、その後も経済成長に伴い、長期的には堅調に推移している。 （今後の事後評価の必要性） 東京路線並びに北米西海岸及び欧州への国際チャーター便による大型機の運航実績があり、その他、定量的・定性的な視点からも整備効果は十分にあることから、今後の事後評価の必要性はない。 （改善措置の必要性） 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	東京路線	（平成12年度）	（平成17年度）	予測値	950千人	1,044千人	実績値	869千人	882千人	対応なし
東京路線	（平成12年度）	（平成17年度）											
予測値	950千人	1,044千人											
実績値	869千人	882千人											
			四国地方整備局港湾空港部港湾空港整備・補償課 （課長 石井譲治） 大阪航空局空港部空港企画調整課 （課長 山川一広）										

【都市・幹線鉄道整備事業】
 (幹線鉄道等活性化事業)

事業名 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)
幹線鉄道等活性化 事業(高速化) 大分高速鉄道保有 株式会社	5年以内	23	(評価の基礎要因の変化と要因) 事業費 想定値(新規採択時):25億円 実績値:23億625万円 工期 想定値(新規採択時):2年 実績値:平成16年3月13日(開業日) 輸送人員 想定値(新規採択時)1,000千人/年(開業時)(約2,740人/日) 実績値:約2,167人/日(開業時)約2,174人/日(開業5年目) (事業効率及び事業による効果・影響の発現状況) 1) 事業効率 ■費用対便益[平成20年度価格]計算期間:30年(50年) 費用 29億円(29億円) 貨幣換算した主な費用:建設費、維持管理費 便益 31億円(39億円) 貨幣換算した主な便益:所要時間短縮、環境等改善便益 費用便益比B/C 1.1(1.3) 純現在価値NPV 2億円(10億円) 経済的内部収益率EIRR 4.5%(5.6%) 2) 事業による効果・影響 ・大分～佐伯間において、特急列車の所要時間が平均4分(最大8分)短縮された。 ・大分県南地域(佐伯等)から大分・別府・中津・小倉・博多等へのアクセス利便性の向上に伴い、人的交流が活発になった。 (社会経済情勢の変化) 東九州自動車道が延伸した。(平成13年12月には、大分宮河内IC～津久見ICが開通。平成20年6月には、津久見IC～佐伯ICが開通。) (改善措置の必要性) 改善措置の必要性については、認められなかった。 (今後の事後評価の必要性) 今後の事後評価の必要性については、認められなかった。 (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・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性については、認められなかった。	対応なし	大分高速鉄道保有 株式会社 (取締役管理部長 松木 定)

【都市・幹線鉄道整備事業】
 (地下高速鉄道整備事業)

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)
地下鉄4号線大曾 根・新瑞橋間整備 事業 名古屋市交通局	5年以内	2,547	(評価の基礎要因の変化と要因) 事業費 計画時(免許申請時) 2,678億円 → 実績2,547億円 工期 計画時(免許申請時) 9年 → 実績11年6ヶ月 輸送人員 計画時(免許申請時) 197,372人/日 → 実績(平成19年度)95,293人/日 B/C 事後評価時1.12(B3,506億円 C3,130億円) (事業による効果・影響) ・全国初の地下鉄の環状運転が実現し、全ての既設線と接続したことにより、時間短縮、料金低減、経由方法の多様化など、地下鉄全体のお客様の利便性が大幅に向上した。 ・沿線の大規模団地、企業、学校、病院等から発生又は集中する需要に十分対応している。 ・利便性の高い環状線沿線では、大規模マンションの新築件数が市域全体平均に比べて、また人口増加率は地下鉄駅周辺外に比べて、いずれも大きく上回るなど、人口集積の効果が現れている。 (社会経済情勢の変化) ・少子高齢化の進展等に伴う就学・従業人口の減少、景気の後退による就業・従業人口の減少 ・自動車利用増加による鉄道分担率の低下 ・情報化社会の進展による業務トリップ数の減少 (改善措置の必要性) 利用者数については、現在までのところ順調に増加傾向を維持しているが、長期的には人口減少に伴う通勤・通学需要の減が想定され、今後とも十分に利用されるよう積極的に利用促進策に取り組むとともに、さらなる経費削減に努める必要がある。 (今後の事後評価の必要性) 事業の主たる目的は達成され、一定の整備効果が得られていることから、今後の事業評価の実施の必要性はないが、輸送実績が計画を下回っていることを踏まえ、今後も需要の確認を継続的に行い、今後の利用促進施策に反映していく必要がある。 (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) 沿線の都市的活動の活性化やポテンシャルの向上に加え、都市に対するイメージの向上などを評価していくことも望まれる。	対応なし	名古屋市交通局 技術本部計画課 (課長 岩田 宰)

【整備新幹線整備事業】

事業名 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)
九州新幹線 新八代～鹿児島中央間 鉄道建設・運輸施設整備支援機構	5年以内	6,290	【評価の基礎要因の変化と要因】 事業費 (想定値(新規採択時)) 6,401億円 (実績値) 6,290億円 (変化の要因) 技術開発等による縮減 工期 (想定値(新規採択時)) 平成15年末工事完了 (実績値) 平成15年12月 輸送密度 (想定値(新規採択時)) 8,400人・km/日 (実績値) 7,600人・km/日 (変化の要因) 人口の差異、経済成長率の差異 【事業の効果の発現状況】 1) 事業効率 (費用対便益) [現在価値化基準年度：平成20年度] 計算期間：50年 費用 9,139億円 貨幣換算した主要な費用：建設費、用地関係費、維持更新費等 便益 10,304億円 貨幣換算した主要な便益：利用者便益、供給者便益 費用便益費 約1.1 順現在価値NPV 1,165億円 経済的内部収益率EIRR 4.6% 2) 事業による効果・影響 利用者への効果・影響 新八代駅～鹿児島中央駅の1日平均利用者数(優等列車) 3,900→9,400人/日 博多駅～鹿児島中央駅の下り運行本数 16→31本 博多駅～鹿児島中央駅の所要時間 約90分短縮(3時間40分→2時間12分) 等 住民生活への効果・影響 博多駅まで3時間半以内到達圏人口 24万人→123万人 等 地域経済への効果・影響 鹿児島県では調査した観光施設の90%がプラスの影響があったと回答 等 環境への効果・影響 福岡・鹿児島県間、熊本・鹿児島県間の移動によるCO2排出量が約20%減少 等 【社会経済情勢等の変化】 推計人口と実績の比較では、実績の方が3%少なくなっている。 訪日外国人旅行者が大幅に増加している。 【改善措置の必要性】 目的は概ね達成された。 【今後の事後評価の必要性】 全線開業(博多～新八代)の事業評価にあたっては、新八代～鹿児島中央間における効果の変化についても追跡して確認すべき。 【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】 引き続きコスト縮減、コスト増加の防止に努める必要がある。	対応なし	鉄道・運輸機構 新幹線部 新幹線第一課 (課長 木村宏)

【航路標識整備事業】

事業名 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)
ツバ瀬灯標 (H15) 海上保安庁	5年以内	0.22	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 通航船舶隻数 計画時 61,038隻/年 → 実績 47,315隻/年 全体事業費 事業着手時 23百万円 → 事業完了時 22百万円 B/C 事後評価時 4.5 (B : 160、C : 36) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 1,431時間/年 (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) 田万川町、須佐町、むつみ村、川上村、旭村、福栄村の各町村は、平成17年3月6日に萩市と なった (今後の事後評価の必要性) 今後とも同様の便益の発生が見込まれることから、今後の事後評価は必要なし (改善措置の必要性) 便益が十分に発生しているため、必要なし (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	海上保安庁交通部 計画運用課 (課長 加賀谷 尚 之)
蜂ノ島灯台 (H15) 海上保安庁	5年以内	0.28	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 通航船舶隻数 計画時 85,857隻/年 → 実績 86,755隻/年 全体事業費 事業着手時 27百万円 → 事業完了時 28百万円 B/C 事後評価時 32.2 (B : 1,338、C : 42) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 5,375時間/年 (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) 特になし (今後の事後評価の必要性) 今後とも同様の便益の発生が見込まれることから、今後の事後評価は必要なし (改善措置の必要性) 便益が十分に発生しているため、必要なし (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	海上保安庁交通部 計画運用課 (課長 加賀谷 尚 之)

【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)
中央合同庁舎第 2号館 (H 9～H16) 国	5年以内	722	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) ・特になし (事業の効果の発現状況) ・業務を行うための基本的な機能 (B 1) : 161点 中央官庁施設として、業務を行うために必要な基本的な機能を満たしていることが確認でき る。 ・施策に基 づく付加的機能 (B 2) : 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、1つを除き、特に充実した取組がなされている。中央官庁施設として 官庁営繕部の施策が適切に反映された機能を持った施設を実現できていると評価できる。想定 していた事業の効果は概ね発現している。 ・顧客満足度調査 (CS調査) : 総合満足度=3.10となっており、概ね良好な結果が得られてい る。 ・C A S B E E 指標 評価 : 建築物の環境性能効率BEE=3.8、領域ランク : S (大変良い)。 (事業実施による環境の変化) 環境保全性及びC A S B E E 評価の結果から、敷地外環境への負荷も抑えられており特に問題 はない。 (社会経済情勢の変化) 環境対策、防災対策、省庁再編等があったものの基本的な機能及び付加的機能ともに、現状に おいても、概ね適合している。 (今後の事後評価の必要性) 再度の事後評価の必要性はない。 (改善措置の必要性) 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) 今後も評価方法の運用にあたっては、適宜改善・見直しを行うなどフォローアップに努める。 作業過程で得られた事業の成果や課題は今後の施設整備にフィードバックし、活用していく。	対応なし	本省大臣官房 官庁営繕部計画課 (課長 澤木英二)
旭川地方合同庁舎 (Ⅰ期) (H13～H16) 国	5年以内	53	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) ・特になし (事業の効果の発現状況) ・時代のニーズにあった施設整備を行うことにより機能が充実し、行政サービスは向上してい る。 (事業実施による環境の変化) ・特になし (社会経済情勢の変化) ・特になし (今後の事後評価の必要性) ・再度の事後評価の必要性はない。 (改善措置の必要性) ・当初の事業目的を達成しているが、運用改善の必要性があり、今年度 (Ⅱ期) 工事が完成す る為、今後、適宜必要な調査等によりフォローアップを行う。 (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	北海道開発局 営繕部営繕計画課 (課長 尾崎俊文)

成田空港地方合同 庁舎（増築） （H15～H17） 国	5年以内	24	（費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化） 全体事業費 24億円（新規事業採択時） 24億円（事後評価） （事業の効果の発現状況） ・業務を行うための基本的な機能（B1）：121点 業務を行うために必要な基本的な機能を満たしていることが確認できる。 ・施策に基づく付加的機能（B2）：環境保全性、耐用・保全性について、充実した取組がなされている。 空港内という地域特性を踏まえ官庁営繕の施策が適切に反映された施設を実現できていると評価できる。想定していた事業の効果は概ね発現している。 ・顧客満足度調査（CS調査）：職員の約7割が貨物検査の環境が向上していると回答した。また外来者の8割が利便性が向上したと回答したことから概ね良好な結果が得られている ・CASBEE指標評価：建築物の環境性能効率BEE=1.3、領域ランク：B⁺（良い）。 （事業実施による環境の変化） 環境保全性及びCASBEE評価の結果から、敷地外環境への負荷も抑えられており特に問題はない。 （社会経済情勢の変化） 滑走路の増設により貨物量取扱量・業務量が増大したものの、当初想定範囲内である （今後の事後評価の必要性） 再度の事後評価の必要性はない。 （改善措置の必要性） 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） 今後も評価方法の運用にあたっては、適宜改善・見直しを行うなどフォローアップに努める。 作業過程で得られた事業の成果や課題は今後の施設整備にフィードバックし、活用していく。	対応なし	関東地方整備局 営繕部計画課 （課長 大町徹）
農林水産研修所生 活技術研修館 （H15～H17） 国	5年以内	7.8	（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 7.8億円（新規事業採択時） 7.8億円（事後評価） （事業の効果の発現状況） ・業務を行うための基本的な機能（B1）：128点 業務を行うために必要な基本的な機能を満たしていることが確認できる。 ・施策に基づく付加的機能（B2）：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いる。 国、自治体から不特定多数の研修生が訪れる施設として官庁営繕の施策が適切に反映されていると評価できる。想定していた事業の効果は概ね発現している。 ・顧客満足度調査（CS調査）：研修関連室及び設備については利用者の約8割が不満は無いと回答しており、概ね良好な結果が得られている。 ・CASBEE指標評価：建築物の環境性能効率BEE=1.4、領域ランク：B⁺（良い）。 （事業実施による環境の変化） ・屋上緑化を実施し、庁舎の環境保全性に配慮している。またCASBEE評価の結果から、敷地外環境への負荷も抑えられており特に問題はない。 （社会経済情勢の変化） ・多様化する農政課題（男女共同参画社会の形成、食の安全と信頼の確保、担い手の確保）に対応すべく研修設備の拡充と近隣農業地域との連携が図られている。 （今後の事後評価の必要性） 再度の事後評価の必要性はない。 （改善措置の必要性） 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） 今後も評価方法の運用にあたっては、適宜改善・見直しを行うなどフォローアップに努める。 作業過程で得られた事業の成果や課題は今後の施設整備にフィードバックし、活用していく。	対応なし	関東地方整備局 営繕部計画課 （課長 高橋武男）
新潟第2地方合同 庁舎A棟 （H14～H17） 国	5年以内	60	（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（所管）【新規事業採択時評価 61億円】 （事業の効果の発現状況） ・関係法令に適合し、官庁施設として業務を行うための基本機能は満足している。 ・社会性、グリーン庁舎としての機能確保、バリアフリー対策及び利便性についての取組がなされ、施策に基づく付加的機能の向上が図られた。 ・顧客満足度調査においては、一般利用者及び職員とも総合満足度で3.0を上回ったが、全国平均には及ばなかった。 （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） ・特になし。 （今後の事後評価の必要性） ・事業の効果が発現しており、今後の事後評価の必要性はない。 （改善措置の必要性） ・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） ・事業プロセス及び評価手法に問題はなく、見直しの必要性はない。	対応なし	北陸地方整備局 営繕部計画課 （課長 林 直人）
木津地方合同庁舎 （H16～H17） 国	5年以内	5.1	（費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化） ・特になし （事業の効果の発現状況） ・業務を行うための基本的な機能（B1）：146点 入居官署の業務を行うために必要な改善が行われている（老朽解消、狭隘解消、施設不備の解消、信用敷地の返還）。 ・施策に基づく付加的機能（B2）：地域性、景観性、ユニバーサルデザイン、防災性について一般的な取り組み以上の配慮がなされている。合同庁舎として官庁営繕部の施策が適切に反映された機能を持った施設を実現できていると評価できる。想定していた事業の効果は概ね発現している。 （事業実施による環境の変化） ・特になし （社会経済情勢の変化） ・特になし （今後の事後評価の必要性） 再度の事後評価の必要性はない。 （改善措置の必要性） 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） ・特になし	対応なし	近畿地方整備局 営繕部技術・評価課 （課長 青木一宏）

【気象官署施設整備事業】

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)
ナウキャスト対応 型地震計の整備	5年以内	4.0	①費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化 － ②事業の効果の発現状況 平成15年度に整備した各観測点のデータは、平成16年2月25日からの試験運用を経て、平成18年8月の先行提供開始、平成19年10月の一般提供開始により、緊急地震速報として活用されている。 平成20年(2008年)岩手・宮城内陸地震(M7.2、最大震度6強)では、地震検知後約4秒で警報を発表し、家庭や学校での身を守る行動や工場でのライン制御等で適切に利活用され、所定の機能を発揮した。 ③事業実施による環境の変化 特になし ④社会経済情勢の変化 中央防災会議において防災基本計画が改定され、気象庁が緊急地震速報を提供することとした(平成17年7月26日)。 気象庁は、緊急地震速報について、関東地方から九州東岸にかけての試験運用の開始(平成16年2月25日)、試験運用の全国への拡大(平成18年3月30日)を経て、先行提供の開始(平成18年8月1日)、広く一般への提供開始(平成19年10月1日)を行った。 気象業務法を一部改正し、緊急地震速報を地震動の予報・警報として位置づけた(平成19年12月1日施行)。 ⑤今後の事業評価の必要性 特になし ⑥改善措置の必要性 特になし ⑦同種事業計画・調査のあり方や事後評価手法の見直しの必要性 特になし	対応なし	気象庁 地震火山部 管理課 (課長 宇平幸一)