

個別公共事業の評価書（その２）

－平成２２年度－

平成２３年４月１日 国土交通省

国土交通省政策評価基本計画（平成２２年７月２３日改正）及び平成２２年度国土交通省事後評価実施計画（平成２２年８月２７日最終変更）に基づき、個別公共事業についての新規事業採択時評価、再評価及び完了後の事後評価を実施した。本評価書は、行政機関が行う政策の評価に関する法律第１０条の規定に基づき作成するものである。

１．個別公共事業評価の概要について

（評価の対象）

国土交通省では、維持・管理に係る事業、災害復旧に係る事業等を除くすべての所管公共事業を対象として、事業の予算化の判断に資するための評価（新規事業採択時評価）、事業の継続又は中止の判断に資するための評価（再評価）及び改善措置を実施するかどうか等の今後の対応の判断に資する評価（完了後の事後評価）を行うこととしている。

新規事業採択時評価は、原則として事業費を予算化しようとする事業について実施し、再評価は、事業採択後一定期間（直轄事業等は３年間。補助事業等は５年間）が経過した時点で未着工の事業及び事業採択後長期間（５年間）が経過した時点で継続中の事業、社会経済情勢の急激な変化により再評価の実施の必要が生じた事業等について実施する。また、完了後の事後評価は、事業完了後の一定期間（５年以内）が経過した事業等について実施する。

（評価の観点、分析手法）

国土交通省の各事業を所管する本省内部部局又は外局が、費用対効果分析を行うとともに事業特性に応じて環境に与える影響や災害発生状況も含め、必要性・効率性・有効性等の観点から総合的に評価を実施する。特に、再評価の際には、投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等、といった視点で事業の見直しを実施する。事業種別の評価項目等については別添１（評価の手法等）のとおりである。

（第三者の知見活用）

再評価及び完了後の事後評価にあたっては、学識経験者等から構成される事業評価監視委員会の意見を聴くこととしている。また、直轄事業等の新規事業採択時評価においても、学識経験者等の第三者から構成される委員会等の意見を聴くこととしている。

また、評価手法に関する事業種別間の整合性や評価指標の定量化等について公共事業評価手法研究委員会において検討し、事業種別毎の評価手法の策定・改定について、評価手法研究委員会において意見を聴くこととしている。

また、評価の運営状況等について、国土交通省政策評価会において意見等を聴取することとしている（国土交通省政策評価会の議事概要等については、国土交通省政策評価ホームページ（<http://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/hyouka>）に掲載することとしている）。

２．今回の評価結果について

今回は、平成２３年度予算に向けた評価として、個別箇所で予算決定された事業を含め、新規事業採択時評価７４件、再評価１２２件及び完了後の事後評価６４件の評価結果をとりまとめた。事業種別ごとの担当大臣政務官は別紙、件数一覧は別添２、評価結果は別添３のとおりである。

なお、個々の事業評価の詳細な内容については、以下のホームページに記載。

事業評価カルテ(<http://www.mlit.go.jp/tec/hyouka/public/jghks/chart.htm>)

事業評価関連リンク(http://www.mlit.go.jp/tec/hyouka/public/09_public_07.html)

事業種別ごとの担当大臣政務官は下表のとおり。

事業種別	担当大臣政務官
【公共事業】	
河川事業	津川 祥吾
ダム事業	津川 祥吾
砂防事業等	津川 祥吾
海岸事業(河川局所管)	津川 祥吾
海岸事業(港湾局所管)	市村 浩一郎
道路・街路事業	津川 祥吾
土地区画整理事業	小泉 俊明
港湾整備事業	市村 浩一郎
空港整備事業	市村 浩一郎
都市・幹線鉄道整備事業	津川 祥吾
住宅市街地基盤整備事業（土地・水資源局所管）	小泉 俊明
住宅市街地総合整備事業	市村 浩一郎
下水道事業	津川 祥吾
都市公園事業	小泉 俊明
【その他施設費】	
官庁営繕事業	市村 浩一郎
離島振興特別事業	小泉 俊明
奄美群島振興開発事業	小泉 俊明
小笠原諸島振興開発事業	小泉 俊明

事業名		評 価 項 目			評価を行う過程において使用した資料等	担当部局
()内は方法を示す。		費 用 便 益 分 析		費用便益分析以外の主な評価項目		
		費 用	便 益			
河川・ダム事業 (代替法、CVM・TCM)		・事業費 ・維持管理費	・想定年平均被害軽減期待額 ・水質改善効果等(環境整備事業の場合)	・災害発生時の影響 ・過去の災害実績 ・災害発生危険度 ・河川環境等をとりまく状況	・国勢調査メッシュ統計 ・水害統計	河川局
砂防事業等 (代替法)		・事業費 ・維持管理費	・直接被害軽減便益 ・人命保護便益	・災害発生時の影響 ・過去の災害実績 ・災害発生危険度	・国勢調査メッシュ統計 ・水害統計	河川局
海岸事業 (代替法、CVM・TCM(環境保全・利用便益))		・事業費 ・維持管理費	・浸水防護便益 ・侵食防止便益 ・飛砂・飛沫防護便益 ・海岸環境保全便益 ・海岸利用便益	・災害発生時の影響 ・過去の災害実績 ・災害発生危険度	・国勢調査メッシュ統計 ・水害統計	河川局 港湾局
道路・街路事業 (消費者余剰法)		・事業費 ・維持管理費	・走行時間短縮便益 ・走行経費減少便益 ・交通事故減少便益	・事業実施環境 ・物流効率化の支援 ・都市の再生 ・安全な生活環境の確保	・道路交通センサス ・パーソントリップ調査	都市・地域整備局 道路局
土地 地区 画 整 理 事 業	社会資本整備事業特別会計補助 (消費者余剰法)	・街路整備事業費 ・維持管理費	・走行時間短縮便益 ・走行費用減少便益 ・交通事故減少便益	・物流の効率化の支援 ・中心市街地の活性化 ・地域・都市の基盤の形成	・道路交通センサス ・パーソントリップ調査	都市・地域整備局
	一般会計補助 (ヘドニック 法)	・土地地区画整理事業費 ・維持管理費 ・用地費	・宅地地価上昇便益	・中心市街地の活性化 ・防災上安全な市街地の形成 ・土地の有効・高度利用の推進	・公示地価	
港湾整備事業 (消費者余剰法)		・建設費 ・管理運営費 ・再投資費	・輸送コストの削減(貨物) ・移動コストの削減(旅客)	・地元等との調整状況 ・環境等への影響	・各港の港湾統計資料	港湾局
空港整備事業 (消費者余剰法)		＜空港の新設、滑走路の新設・延長等＞ ・建設費 ・用地費 ・再投資費	＜空港の新設、滑走路の新設・延長等＞ ・時間短縮効果 ・費用低減効果 ・供給者便益	・地域開発効果 ・地元の調整状況	・航空旅客動態調査 ・航空輸送統計年報	航空局
都市・幹線鉄道整備事業 (消費者余剰法)		・事業費 ・維持改良費	・利用者便益(時間短縮効果等) ・供給者便益	・道路交通混雑緩和 ・地域経済効果	・旅客地域流動調査 ・パーソントリップ	鉄道局
住宅市街地基盤整備事業 (代替法、消費者余剰法)		・事業費 ・維持管理費	○施設整備効果 ・個別の施設整備効果 ・住宅宅地供給効果 ○促進効果 ・住宅宅地の供給促進による効果	住宅宅地事業の ・必要性 ・緊急性 ・効率性 ・優良性 ・先導性	・市場家賃 ・公示地価	土地・水資源局 住宅局

住宅市街地総合整備事業	住宅市街地総合整備事業 (ヘドニック法)	・事業費 ・維持管理費	○拠点開発型、街なか居住再生型、都心共同住宅供給事業 ＜拠点地区内＞ ・事業の実施により発生する収益 ＜拠点地区外＞ ・事業の影響による効用水準の変化	・土地利用転換 ・土地有効利用 ・住宅の質 ・計画の位置づけ	・相続税路線価 ・公示地価	住宅局
			○密集住宅市街地整備型 ＜従前居住者用住宅、建替促進を実施する敷地＞ ・事業の実施により発生する収益 ・建築物の不燃化による防災性の向上効果 ＜上記敷地以外の便益＞ ・事業の影響による効用水準の変化	・延焼危険度の低減 ・出火危険性の低減 ・公共空間の確保 ・計画の位置づけ ・良質な住宅供給		
	優良建築物等整備事業 (ヘドニック法)	・施設整備費 ・用地費 ・維持管理費	・事業区域内の便益 ・事業区域外の便益	事業執行の環境 防災上危険な市街地の整備 安全な市街地の形成	・相続税路線価 ・公示地価	
都市公園事業 (TCM、コンジョイント分析、CVM)		・建設費 ・維持管理費	・健康、レクリエーション空間としての利用価値 ・環境の価値 ・防災の価値 ・その他の効果	・計画への位置付け ・安全性の向上 ・地域の活性化 ・福祉社会への対応 ・都市環境の改善	・国勢調査結果	都市・地域整備局

事業名	評価項目		評価を行う過程において使用した資料等	担当部局
官庁営繕事業	評価対象事業について、右のような要素ごとに、評価指標により評点方式で評価するとともに、その他の要素も含め総合的に評価する。		・事業計画の必要性 ・事業計画の合理性 ・事業計画の効果	・官庁建物実態調査 官庁営繕部
離島振興特別事業	評価の対象となる事業について、離島振興法において示された離島の創意工夫を生かした自立的発展などの趣旨を踏まえ、事業の整備効果を総合的に判断し、評価する。		・離島振興計画との適合性 ・離島体験滞在交流促進事業費補助金の目的との適合性 ・地域特有の個性の発揮 ・地域間交流の促進 ・公益性及び地域経済性	都市・地域整備局
奄美群島振興開発事業	評価の対象となる事業について、奄美群島振興開発特別措置法において示された振興開発の趣旨を踏まえ、事業の整備効果を総合的に判断し、評価する。		・奄美群島振興開発計画等との適合性 ・奄美群島産業振興等補助金の目的との適合性 ・事業効果の確実性 ・管理・運営の適正性 ・環境への配慮	都市・地域整備局
小笠原諸島振興開発事業	評価対象事業について、基本的要件(民間事業者による十分な整備が見込めないこと、ニーズに適合していること等)を全て満たしていることを必須条件として、右の基準のいずれかを満足するか評価する。		・シビルミニマムとして必要 ・村内自己完結性を確保 ・リダンダンシーを確保 ・帰島者の定着、生活安定に必要な措置	・東京都小笠原支庁管内概要 都市・地域整備局

※効果把握の方法

代替法

事業の効果の評価を、評価対象社会資本と同様な効果を有する他の市場財で、代替して供給した場合に必要とされる費用によって評価する方法。

消費者余剰法

事業実施によって影響を受ける消費行動に関する需要曲線を推定し、事業実施により生じる消費者余剰の変化分を求める方法。

TCM(トラベルコスト法)

対象とする非市場財(環境資源等)を訪れて、そのレクリエーション、アメニティを利用する人々が支出する交通費などの費用と、利用のために費やす時間の機会費用を合わせた旅行費用を求めることによって、その施設によってもたらされる便益を評価する方法。

CVM(仮想的市場評価法)

アンケート等を用いて評価対象社会資本に対する支払意思額を住民等に尋ねることで、対象とする財などの価値を金額で評価する方法。

ヘドニック法

投資の便益がすべて土地に帰着するというキャピタリゼーション仮説に基づき、住宅価格や地価のデータから、地価関数を推定し、事業実施に伴う地価上昇を推計することにより、社会資本整備による便益を評価する方法。

コンジョイント分析

仮想状況に対する選好のアンケート結果をもとに、評価対象資本の構成要素を変化させた場合の望ましさの違いを貨幣価値に換算することによって評価する方法。

平成２３年度予算に向けた新規事業採択時評価について

【公共事業関係費】

事業区分		新規事業採択箇所数
道路・街路事業	補助事業等	5
港湾整備事業	補助事業	1
都市・幹線鉄道整備事業		49
住宅市街地総合整備事業		5
都市公園事業	補助事業等	3
合 計		63

注1 直轄事業等には、独立行政法人等施行事業を含む

【その他施設費】

事業区分		新規事業採択箇所数
離島振興特別事業		1
奄美群島振興開発事業		3
小笠原諸島振興開発事業		3
合 計		7

○政府予算案の閣議決定時に個別箇所で予算決定された事業（平成22年8月評価結果を公表済）

【公共事業関係費】

事業区分		新規事業採択箇所数
道路・街路事業	補助事業等	4
合 計		4

総 計	74
-----	----

平成23年度予算に向けた再評価について

【公共事業関係費】

事業区分		再評価実施箇所数						再評価結果			
		一定期間未着工	長期間継続中	準備計画段階	再々評価	その他	計	継続		中止	評価手続中
								うち見直し継続			
河川事業	直轄事業					6	6	6			
ダム事業	補助事業				8		8	8			
道路・街路事業	直轄事業等	1	11		9	34	55	55	11		
	補助事業等		11		4		15	15			
土地区画整理事業					2		2	2			
港湾整備事業	直轄事業					1	1	1	1		
	補助事業		5		13		18	18			
都市・幹線鉄道整備事業			3		1		4	4			
住宅市街地基盤整備事業			5		1	3	9	9	2		
下水道事業						4	4	4	1		
合 計		1	35	0	38	48	122	122	15	0	0

(注1) 直轄事業等には、独立行政法人等施行事業を含む

(注2) 再評価対象基準

一定期間未着工: 事業採択後一定期間(直轄事業等は3年間、補助事業等は5年間)が経過した時点で未着工の事業

長期間継続中: 事業採択後長期間(5年間)が経過した時点で継続中の事業

準備計画段階: 準備・計画段階で一定期間(直轄事業等3年間、補助事業等5年間)が経過している事業

再々評価: 再評価実施後一定期間(直轄事業等3年間、補助事業等5年間)が経過している事業

その他: 社会経済情勢の急激な変化、技術革新等により再評価の実施の必要が生じた事業

平成22年度に実施した完了後の事後評価について

【公共事業関係費】

事業区分		事後評価実施箇所数				事後評価結果			
		5年以内	再事後評価	その他	計	再事後評価	改善措置	対応なし	評価手続中
河川事業	直轄事業	16			16			16	
ダム事業	直轄事業等	1			1			1	
砂防事業等	補助事業	1			1			1	
海岸事業	直轄事業	2			2			2	
道路・街路事業	直轄事業等	24			24			24	
	補助事業等	2			2			2	
港湾整備事業	直轄事業	10			10			10	
空港整備事業	直轄事業	1			1			1	
都市・幹線鉄道整備事業		3		1	4			4	
合 計		60	0	1	61	0	0	61	0

【その他施設費】

事業区分		事後評価実施箇所数				事後評価結果			
		5年以内	再事後評価	その他	計	再事後評価	改善措置	対応なし	評価手続中
官庁営繕事業		3			3			3	
合 計		3	0	0	3	0	0	3	0

【総計】

事業区分		事後評価実施箇所数				事後評価結果			
		5年以内	再事後評価	その他	計	再事後評価	改善措置	対応なし	評価手続中
総 計		63	0	1	64	0	0	64	0

（注1）事後評価対象基準
5年以内：事業完了後一定期間（5年以内）が経過した事業
再事後評価：前回の事後評価の際、その後の時間の経過、改善措置の実施等により効果の発現が期待でき、改めて事後評価を行う必要があると判断した事業
その他：上記以外の理由で事後評価の実施の必要が生じた事業

（注2）事後評価結果
再事後評価：事後評価の結果、再度事後評価の実施が必要な場合
改善措置：事後評価の結果、改善措置の実施が必要な場合
対応なし：事後評価の結果、再事後評価、改善措置が必要ない場合

（注3）直轄事業等には、独立行政法人等施工事業を含む。

新規事業採択時評価結果一覧

【公共事業関係費】

【道路・街路事業】

(補助事業)

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等による評価	担当課 (担当課長名)	
		貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)			
		便益の内訳及び主な根拠					B／C
地域高規格道路 金沢能登連絡道路 主要地方道金沢田鶴浜 線（大根布～白尾） 石川県	33	373	【内訳】 走行時間短縮便益：336 億円 走行経費減少便益：20億 円 交通事故減少便益：17億 円 【主な根拠】 計画交通量：37,300台/日	47	7.9	①第3次救急医療施設（金沢医科大学病院、石川 県立中央病院）へのアクセス向上 ②重要港湾金沢港へのアクセス向上 ③第1次緊急輸送道路としての機能強化	道路局 環境安全課 （課長 吉崎 収）
地域高規格道路 島原道路 一般国道251号 吾妻愛野バイパス 長崎県	71	80	【内訳】 走行時間短縮便益：55億 円 走行経費減少便益：18億 円 交通事故減少便益：7.6 億円 【主な根拠】 計画交通量：8,400台/日	59	1.4	①第3次救急医療施設（国立長崎医療センター） へのアクセス性の向上 ②長崎空港、九州横断自動車道からのアクセス性 向上及び定時性の確保による観光客の増加や物流 の効率化	道路局 国道・防災課 （課長 三浦真紀）
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 梅北工区 宮崎県	42	131	【内訳】 走行時間短縮便益：95億 円 走行経費減少便益：21億 円 交通事故減少便益：15億 円 【主な根拠】 計画交通量：9,700台/日	34	3.8	①第2次救急医療施設（都城市郡医師会病院）へ のアクセス向上 ②重要港湾志布志港へのアクセス向上 ③主要な観光地（霧島ファクトリーガーデン等） へのアクセスが向上	道路局 環境安全課 （課長 吉崎 収）
地域高規格道路 北薩横断道路 一般国道504号 広瀬道路 鹿児島県	70	101	【内訳】 走行時間短縮便益：67億 円 走行費用減少便益：13億 円 交通事故減少便益：21億 円 【主な根拠】 計画交通量：6,900台/日	60	1.7	①死傷事故率が高い区間に対し現道の機能分担を 図り、交通安全の向上【死傷事故率313件/億台km （県内平均の約5倍）】 ②住民生活と関連する第2次救急医療施設（薩摩郡 医師会病院）、鹿児島空港等へのアクセスが向上	道路局 国道・防災課 （課長 三浦真紀）
地域高規格道路 都城志布志道路 主要地方道志布志福山 線 志布志道路 鹿児島県	90	140	【内訳】 走行時間短縮便益：117 億円 走行経費減少便益：17億 円 交通事故減少便益：6.2 億円 【主な根拠】 計画交通量：11,900台/日	71	2.0	①第2次救急医療施設（曾於郡医師会立病院）へ のアクセス向上 ②重要港湾志布志港へのアクセス向上 ③第2次緊急輸送道路としての機能強化	道路局 環境安全課 （課長 吉崎 収）

【港湾整備事業】
（補助事業）

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等による評価	担当課 (担当課長名)
		貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)	B／C		
		便益の内訳及び主な根拠					
東予港 西条地区 防波堤整備事業 愛媛県	30	55	【内訳】 輸送コストの削減便益：6.3億円 海難の減少便益：5.8億円 浸水防護便益：6.9億円 安全対策コストの削減便益：36億円 その他の便益：0.3億円 【主な根拠】 平成29年予測取扱貨物量：2万トン/年 避泊可能隻数：1隻 浸水被害額：21百万円	24	2.3	・港内静穏性が確保され、船舶の荷役及び航行等の安全性が向上する。 ・東予港沖を航行する船舶の安全で安定的な運航が可能となり、海上輸送の信頼性向上が期待される。 ・港湾貨物の輸送効率化により、CO2、NOXの排出量が軽減される。	港湾局 計画課 (課長 高橋浩二)

【都市・幹線鉄道整備事業】
（都市鉄道整備事業（地下高速鉄道整備事業（大規模改良工事）））

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	事業内容	評価	担当課 (担当課長名)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) (東京都交通局 三田線 日比谷駅)	2.7	エレベーター(1基)	・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・高齢者、身体障害者等の移動可能性に係るボトルネックの解消 ・自力での移動可能性の確保に資する ・肉体疲労軽減に資する	鉄道局 都市鉄道課 (課長 堀家 久靖)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) (東京都交通局 浅草線 本所吾妻橋駅)	6.0	エレベーター(2基)	・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・高齢者、身体障害者等の移動可能性に係るボトルネックの解消 ・自力での移動可能性の確保に資する ・肉体疲労軽減に資する	鉄道局 都市鉄道課 (課長 堀家 久靖)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) (大阪市交通局 御堂筋線 西中島南方駅)	7.4	エレベーター(2基)	・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・高齢者、身体障害者等の移動可能性に係るボトルネックの解消 ・自力での移動可能性の確保に資する ・肉体疲労軽減に資する	鉄道局 都市鉄道課 (課長 堀家 久靖)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) (大阪市交通局 四つ橋線 西梅田駅)	1.5	エレベーター(1基)	・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・高齢者、身体障害者等の移動可能性に係るボトルネックの解消 ・自力での移動可能性の確保に資する ・肉体疲労軽減に資する	鉄道局 都市鉄道課 (課長 堀家 久靖)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) (東京地下鉄株式会社 東西線 飯田橋駅)	2.0	エレベーター(3基)	・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・高齢者、身体障害者等の移動可能性に係るボトルネックの解消 ・自力での移動可能性の確保に資する ・肉体疲労軽減に資する	鉄道局 都市鉄道課 (課長 堀家 久靖)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) (東京地下鉄株式会社 東西線 大手町駅)	3.4	エレベーター(2基)	・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・高齢者、身体障害者等の移動可能性に係るボトルネックの解消 ・自力での移動可能性の確保に資する ・肉体疲労軽減に資する	鉄道局 都市鉄道課 (課長 堀家 久靖)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) (東京地下鉄株式会社 千代田線 綾瀬駅)	0.6	エレベーター(1基)	・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・高齢者、身体障害者等の移動可能性に係るボトルネックの解消 ・自力での移動可能性の確保に資する ・肉体疲労軽減に資する	鉄道局 都市鉄道課 (課長 堀家 久靖)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) (大阪市交通局 千日前線 野田阪神駅)	1.8	転落防止柵	・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・自力での移動可能性の確保に資する ・安全の確保に資する ・安心感の確保に資する	鉄道局 都市鉄道課 (課長 堀家 久靖)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) (大阪市交通局 千日前線 玉川駅)	1.8	転落防止柵	・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・自力での移動可能性の確保に資する ・安全の確保に資する ・安心感の確保に資する	鉄道局 都市鉄道課 (課長 堀家 久靖)

地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) (大阪市交通局 千日 前線 阿波座駅)	1.8	転落防止柵	・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・自力での移動可能性の確保に資する ・安全の確保に資する ・安心感の確保に資する	鉄道局 都市鉄道課 (課長 堀家 久靖)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) (大阪市交通局 千日 前線 西長堀駅)	1.8	転落防止柵	・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・自力での移動可能性の確保に資する ・安全の確保に資する ・安心感の確保に資する	鉄道局 都市鉄道課 (課長 堀家 久靖)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) (大阪市交通局 千日 前線 桜川駅)	1.8	転落防止柵	・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・自力での移動可能性の確保に資する ・安全の確保に資する ・安心感の確保に資する	鉄道局 都市鉄道課 (課長 堀家 久靖)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) (大阪市交通局 千日 前線 なんば駅)	1.8	転落防止柵	・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・自力での移動可能性の確保に資する ・安全の確保に資する ・安心感の確保に資する	鉄道局 都市鉄道課 (課長 堀家 久靖)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) (大阪市交通局 千日 前線 日本橋駅)	1.8	転落防止柵	・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・自力での移動可能性の確保に資する ・安全の確保に資する ・安心感の確保に資する	鉄道局 都市鉄道課 (課長 堀家 久靖)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) (大阪市交通局 千日 前線 谷町九丁目駅)	1.8	転落防止柵	・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・自力での移動可能性の確保に資する ・安全の確保に資する ・安心感の確保に資する	鉄道局 都市鉄道課 (課長 堀家 久靖)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) (大阪市交通局 千日 前線 鶴橋駅)	1.8	転落防止柵	・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・自力での移動可能性の確保に資する ・安全の確保に資する ・安心感の確保に資する	鉄道局 都市鉄道課 (課長 堀家 久靖)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) (大阪市交通局 千日 前線 今里駅)	1.8	転落防止柵	・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・自力での移動可能性の確保に資する ・安全の確保に資する ・安心感の確保に資する	鉄道局 都市鉄道課 (課長 堀家 久靖)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) (大阪市交通局 千日 前線 新深江駅)	1.8	転落防止柵	・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・自力での移動可能性の確保に資する ・安全の確保に資する ・安心感の確保に資する	鉄道局 都市鉄道課 (課長 堀家 久靖)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) (大阪市交通局 千日 前線 小路駅)	1.8	転落防止柵	・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・自力での移動可能性の確保に資する ・安全の確保に資する ・安心感の確保に資する	鉄道局 都市鉄道課 (課長 堀家 久靖)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) (大阪市交通局 千日 前線 北巽駅)	1.8	転落防止柵	・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・自力での移動可能性の確保に資する ・安全の確保に資する ・安心感の確保に資する	鉄道局 都市鉄道課 (課長 堀家 久靖)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) (大阪市交通局 千日 前線 南巽駅)	1.8	転落防止柵	・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・自力での移動可能性の確保に資する ・安全の確保に資する ・安心感の確保に資する	鉄道局 都市鉄道課 (課長 堀家 久靖)

【都市・幹線鉄道整備事業】
（鉄道駅総合改善事業）

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等による評価	担当課 (担当課長名)	
		貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)			
		便益の内訳及び主な根拠					
甲子園駅総合改善事業 (西大阪高速鉄道株)	54	124	【内訳】 利用者便益 123億円 供給者便益 1億円 【主な根拠】 平成21年 甲子園駅乗降人員 :49,534(人/日)	47	2.7	・プラットフォーム拡張による混雑解消、安全性の向上 ・エレベーターの設置による駅構内のバリアフリー化	鉄道局 鉄道業務政策課 (課長 長谷川 豊)
関内駅総合改善事業 (（仮称）JR関内駅 周辺活性化協議会)	40	62	【内訳】 利用者便益 61億円 供給者便益 1億円 【主な根拠】 平成20年度 JR東日本関内駅乗降人員 :57,410(人/日)	34	1.8	・生活支援施設（保育施設等）の整備による待機児童の解消 ・エレベーターの設置による改札内のバリアフリー化 ・駅前広場の整備による周辺商業エリアへの動線の明確化	鉄道局 鉄道業務政策課 (課長 長谷川 豊)

【都市・幹線鉄道整備事業】
（鉄道防災事業）

事業名 事業主体		総事業費 (億円)	事業内容	評価	担当課 (担当課長名)
北海道	根室線(音別～古瀬) 鉄道防災事業	0.38	土留擁壁	・鉄道施設のみならず鉄道沿線の一般住民、道路等の保全保護に寄与する ・防災工事の必要性が高い ・需要及びネットワーク面等からみた路線の重要性が高い	鉄道局 施設課 (課長 高橋俊晴)
北海道	函館線(山越～八雲) 鉄道防災事業	0.15	護岸壁	・鉄道施設のみならず鉄道沿線の一般住民、道路等の保全保護に寄与する ・防災工事の必要性が高い ・需要及びネットワーク面等からみた路線の重要性が高い	鉄道局 施設課 (課長 高橋俊晴)
北海道	日高線(豊郷～清島) 鉄道防災事業	0.15	護岸壁	・鉄道施設のみならず鉄道沿線の一般住民、道路等の保全保護に寄与する ・防災工事の必要性が高い ・需要及びネットワーク面等からみた路線の重要性が高い	鉄道局 施設課 (課長 高橋俊晴)
北海道	日高線(新冠～静内) 鉄道防災事業	0.73	護岸根固	・鉄道施設のみならず鉄道沿線の一般住民、道路等の保全保護に寄与する ・防災工事の必要性が高い ・需要及びネットワーク面等からみた路線の重要性が高い	鉄道局 施設課 (課長 高橋俊晴)
北海道	日高線(静内～東静内) 鉄道防災事業	0.12	護岸壁	・鉄道施設のみならず鉄道沿線の一般住民、道路等の保全保護に寄与する ・防災工事の必要性が高い ・需要及びネットワーク面等からみた路線の重要性が高い	鉄道局 施設課 (課長 高橋俊晴)
徳島県	土讃線(小歩危～大歩危) 鉄道防災事業	0.07	落石防止網	・鉄道施設のみならず鉄道沿線の一般住民、道路等の保全保護に寄与する ・防災工事の必要性が高い ・需要及びネットワーク面等からみた路線の重要性が高い	鉄道局 施設課 (課長 高橋俊晴)
徳島県	土讃線(小歩危～大歩危) 鉄道防災事業	0.08	落石防止網	・鉄道施設のみならず鉄道沿線の一般住民、道路等の保全保護に寄与する ・防災工事の必要性が高い ・需要及びネットワーク面等からみた路線の重要性が高い	鉄道局 施設課 (課長 高橋俊晴)
徳島県	土讃線(小歩危～大歩危) 鉄道防災事業	0.20	落石防止網	・鉄道施設のみならず鉄道沿線の一般住民、道路等の保全保護に寄与する ・防災工事の必要性が高い ・需要及びネットワーク面等からみた路線の重要性が高い	鉄道局 施設課 (課長 高橋俊晴)
徳島県	土讃線(小歩危～大歩危) 鉄道防災事業	0.13	落石防止網	・鉄道施設のみならず鉄道沿線の一般住民、道路等の保全保護に寄与する ・防災工事の必要性が高い ・需要及びネットワーク面等からみた路線の重要性が高い	鉄道局 施設課 (課長 高橋俊晴)

徳島県	徳島線(小島～貞光)鉄道防災事業	0.03	落石防止網	・鉄道施設のみならず鉄道沿線の一般住民、道路等の保全保護に寄与する ・防災工事の必要性が高い ・需要及びネットワーク面等からみた路線の重要性が高い	鉄道局 施設課 (課長 高橋俊晴)
愛媛県	予讃線(伊予中山～伊予立川)鉄道防災事業	0.10	落石防止網	・鉄道施設のみならず鉄道沿線の一般住民、道路等の保全保護に寄与する ・防災工事の必要性が高い ・需要及びネットワーク面等からみた路線の重要性が高い	鉄道局 施設課 (課長 高橋俊晴)
愛媛県	予讃線(伊予出石～伊予白滝)鉄道防災事業	0.03	落石防止網	・鉄道施設のみならず鉄道沿線の一般住民、道路等の保全保護に寄与する ・防災工事の必要性が高い ・需要及びネットワーク面等からみた路線の重要性が高い	鉄道局 施設課 (課長 高橋俊晴)
愛媛県	内子線(五十崎～喜多山)鉄道防災事業	0.04	落石防止網	・鉄道施設のみならず鉄道沿線の一般住民、道路等の保全保護に寄与する ・防災工事の必要性が高い ・需要及びネットワーク面等からみた路線の重要性が高い	鉄道局 施設課 (課長 高橋俊晴)
愛媛県	予土線(真土～西ヶ方)鉄道防災事業	0.10	落石防止網	・鉄道施設のみならず鉄道沿線の一般住民、道路等の保全保護に寄与する ・防災工事の必要性が高い ・需要及びネットワーク面等からみた路線の重要性が高い	鉄道局 施設課 (課長 高橋俊晴)
高知県	土讃線(土佐穴内～大杉)鉄道防災事業	0.07	落石防止網	・鉄道施設のみならず鉄道沿線の一般住民、道路等の保全保護に寄与する ・防災工事の必要性が高い ・需要及びネットワーク面等からみた路線の重要性が高い	鉄道局 施設課 (課長 高橋俊晴)
高知県	土讃線(土佐穴内～大杉)鉄道防災事業	0.02	落石防止網	・鉄道施設のみならず鉄道沿線の一般住民、道路等の保全保護に寄与する ・防災工事の必要性が高い ・需要及びネットワーク面等からみた路線の重要性が高い	鉄道局 施設課 (課長 高橋俊晴)
高知県	土讃線(豊永～大田口)鉄道防災事業	0.24	吹付のり枠工	・鉄道施設のみならず鉄道沿線の一般住民、道路等の保全保護に寄与する ・防災工事の必要性が高い ・需要及びネットワーク面等からみた路線の重要性が高い	鉄道局 施設課 (課長 高橋俊晴)
高知県	予土線(真土～西ヶ方)鉄道防災事業	0.04	落石防止網	・鉄道施設のみならず鉄道沿線の一般住民、道路等の保全保護に寄与する ・防災工事の必要性が高い ・需要及びネットワーク面等からみた路線の重要性が高い	鉄道局 施設課 (課長 高橋俊晴)
高知県	予土線(西ヶ方～江川崎)鉄道防災事業	0.06	落石防止網	・鉄道施設のみならず鉄道沿線の一般住民、道路等の保全保護に寄与する ・防災工事の必要性が高い ・需要及びネットワーク面等からみた路線の重要性が高い	鉄道局 施設課 (課長 高橋俊晴)
佐賀県	唐津線(厳木～岩屋)鉄道防災事業	0.07	落石止さく	・鉄道施設のみならず鉄道沿線の一般住民、道路等の保全保護に寄与する ・防災工事の必要性が高い ・需要及びネットワーク面等からみた路線の重要性が高い	鉄道局 施設課 (課長 高橋俊晴)
熊本県	肥薩線(瀬戸石～海路)鉄道防災事業	0.19	のり面工	・鉄道施設のみならず鉄道沿線の一般住民、道路等の保全保護に寄与する ・防災工事の必要性が高い ・需要及びネットワーク面等からみた路線の重要性が高い	鉄道局 施設課 (課長 高橋俊晴)
熊本県	肥薩線(海路～吉雄)鉄道防災事業	0.24	のり面工	・鉄道施設のみならず鉄道沿線の一般住民、道路等の保全保護に寄与する ・防災工事の必要性が高い ・需要及びネットワーク面等からみた路線の重要性が高い	鉄道局 施設課 (課長 高橋俊晴)
熊本県	肥薩線(海路～吉雄)鉄道防災事業	0.39	のり面工	・鉄道施設のみならず鉄道沿線の一般住民、道路等の保全保護に寄与する ・防災工事の必要性が高い ・需要及びネットワーク面等からみた路線の重要性が高い	鉄道局 施設課 (課長 高橋俊晴)
熊本県	肥薩線(球泉洞～一勝地)鉄道防災事業	0.09	のり面工	・鉄道施設のみならず鉄道沿線の一般住民、道路等の保全保護に寄与する ・防災工事の必要性が高い ・需要及びネットワーク面等からみた路線の重要性が高い	鉄道局 施設課 (課長 高橋俊晴)

鹿児島県	指宿枕崎線(喜入～前之浜)鉄道防災事業	0.32	土砂止擁壁	・鉄道施設のみならず鉄道沿線の一般住民、道路等の保全保護に寄与する ・防災工事の必要性が高い ・需要及びネットワーク面等からみた路線の重要性が高い	鉄道局 施設課 (課長 高橋俊晴)
鹿児島県	指宿枕崎線(山川～大山)鉄道防災事業	0.11	落石防止壁	・鉄道施設のみならず鉄道沿線の一般住民、道路等の保全保護に寄与する ・防災工事の必要性が高い ・需要及びネットワーク面等からみた路線の重要性が高い	鉄道局 施設課 (課長 高橋俊晴)

【住宅市街地総合整備事業】

(補助事業)

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等による評価	担当課 (担当課長名)
		貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)	B／C		
		便益の内訳及び主な根拠					
多摩ニュータウン諏訪・永山地区住宅市街地総合整備事業 多摩市、都市再生機構	805	908	〔内訳〕拠点地区における便益:719億円、拠点地区外への便益:189億円 〔主な根拠〕道路整備等による住環境の向上、良質な住宅市街地の整備	805	1.1	・「良質な住宅供給」 事業の実施により、良質な市街地住宅を供給し、居住環境の整備を図っていく。 ・「住宅の必要性」 多摩市第二次住宅マスタープランにおいて、ライフステージに併せて住み続けられる住宅及び住環境の形成、安全・快適で文化的な居住環境の形成、ストックを活用した経済的負担が少なく、居住し続けることができる環境の形成、バリアのない住宅と住環境の形成を目指すべき姿と位置づけ。	住宅局 市街地建設課 市街地住宅整備室 (室長 真鍋純)
港南一丁目地区優良建築物等整備事業 都市再生機構	220	211	【内訳】 域内便益194億円 域外便益16億円 【主な根拠】 周辺500mの地価上昇 区域内施設(延床面積約34,700㎡)の収益向上	115	1.8	(良好な都市環境の整備)シンボル性の発揮又は地域との調和など良好な景観の創出、アメニティの向上に資する。 (都市の拠点形成)都市の商業拠点、業務拠点を形成する。	住宅局 市街地建築課 (課長 坂本 努)
鳴子3地区優良建築物等整備事業 都市再生機構	42	21	【内訳】 域内便益19億円 域外便益1億円 【主な根拠】 周辺500mの地価上昇 区域内施設(延床面積約15,600㎡)の収益向上	9	2.4	(高齢者・障害者対策)高齢者・障害者に配慮した建築物を整備 (良好な都市環境の整備)シンボル性の発揮又は地域との調和など良好な景観の創出、アメニティの向上に資する	住宅局 市街地建築課 (課長 坂本 努)
観月橋地区住宅市街地総合整備事業 都市再生機構	29	42	〔内訳〕拠点地区における便益:39億円、拠点地区外への便益:3億円 〔主な根拠〕道路整備等による住環境の向上、良質な住宅市街地の整備	29	1.4	・「良質な住宅供給」 事業の実施により、良質な市街地住宅を供給し、居住環境の整備を図っていく。 ・「住宅の必要性」 市の住宅マスタープランにおいて、「住み継ぐ」をキーワードに住宅ストックの良質化のための適正な維持管理や更新を支援する施策を位置づけ。	住宅局 市街地建設課 市街地住宅整備室 (室長 真鍋純)
鶴舞東地区住宅市街地総合整備事業 都市再生機構	155	166	〔内訳〕拠点地区における便益:153億円、拠点地区外への便益:21億円 〔主な根拠〕道路や公園整備等による住環境の向上、良質な住宅市街地の整備	155	1.1	・「良質な住宅供給」 事業の実施により、良質な市街地住宅を供給し、居住環境の整備を図っていく。 ・「住宅の必要性」 奈良市都市計画マスタープランにおいて、郊外の住宅地としての成熟化に対応しながら、良好な居住環境の保全を図る一方、無秩序な開発を抑制するとともに、面的な整備により良好な住宅地の形成を図る地区に位置付け。	住宅局 市街地建設課 市街地住宅整備室 (室長 真鍋純)

【都市公園事業】
（補助事業等）

事業名 事業主体	総事業費 （億円）	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等による評価	担当課 （担当課長名）
		貨幣換算した便益：B（億円）	費用：C （億円）	B／C		
岩瀬下関防災公園 都市再生機構	16	25	17	1.4	・鎌倉市の地域防災計画において、当該公園整備後、一次避難地として位置づけられる予定であり、有効避難面積の確保に資する（有効避難面積：0.95㎡／人→2.08㎡／人）	都市・地域整備局 公園緑地・景観課 （課長 小林昭）
鈴鹿市防災公園 都市再生機構	33	65	29	2.3	・鈴鹿市の地域防災計画において、当該公園整備後、広域避難地として位置づけられる予定であり、有効避難面積の確保に資する（有効避難面積：0.74㎡／人→2.0㎡／人）	都市・地域整備局 公園緑地・景観課 （課長 小林昭）
千里丘公園 都市再生機構	5.9	46	5.6	8.3	・摂津市の地域防災計画において、当該公園整備後、一次避難地として位置づけられる予定であり、有効避難面積の確保に資する（有効避難面積：0㎡／人→2.83㎡／人）	都市・地域整備局 公園緑地・景観課 （課長 小林昭）

【その他施設費】

【離島振興特別事業】
（離島体験滞在交流促進事業）

事業名 事業主体	総事業費 （億円）	評価	担当課 （担当課長名）
離島体験滞在交流促進事業 北海道利尻富士町	1.6	・離島振興法及び離島振興計画の目的と合致している。 ・国立公園内の利尻山という地域の特性を十分に生かしたものであり、登山客をはじめ地域間交流の促進に資するものであるほか、事業の展開についても地域の合意がなされている。地域の振興のため、観光客数の維持を図ることにより、利尻富士町の自立的かつ持続可能な発展に寄与する事業である。	都市・地域整備局 離島振興課 （課長 大野 淳）

【奄美群島振興開発事業】

事業名 事業主体	総事業費 （億円）	評価	担当課 （担当課長名）
情報通信産業インキュベート施設整備事業 奄美市	1.7	・奄美群島振興開発特別措置法の目的と合致している。 ・離島の不利生を克服する産業である情報通信産業の育成を図るための施設整備であり、奄美群島における雇用機会の拡充を図る上で必要な事業。	都市・地域整備局 特別地域振興官 （振興官 安栖宏隆）
徳之島食肉センター整備事業 徳之島愛ランド広域連合	2.0	・奄美群島振興開発特別措置法の目的と合致している。 ・老朽化した群島内の中心的食肉処理施設の建替を実施するものであり、奄美群島の伝統的食肉文化の保存と地産地消による振興のための地域産食肉の安定供給に必要な事業。	都市・地域整備局 特別地域振興官 （振興官 安栖宏隆）
奄美大島選果場整備事業 奄美市	3.7	・奄美群島振興開発特別措置法の目的と合致している。 ・奄美群島の特産物である果樹の高付加価値化に資するものであり、奄美群島における農業生産の拡大とブランド産地化の促進に必要な事業。	都市・地域整備局 特別地域振興官 （振興官 安栖宏隆）

【小笠原諸島振興開発事業】

事業名 事業主体	総事業費 （億円）	評価	担当課 （担当課長名）
農業生産基盤整備（母島） ＜ほ場造成＞ 東京都	0.7	・基本的要件及び小笠原の特殊性を考慮した評価基準に合致している。 ・農業生産活動を行う上で最低限必要な農道の整備である。	都市・地域整備局 特別地域振興官 （振興官 安栖宏隆）
農業協同組合施設整備（父島・母島） JA島しょ	2.9	・基本的要件及び小笠原の特殊性を考慮した評価基準に合致している。 ・認定農業者や認定就農者など、営農意欲の高い農業者へ重点的に生産施設整備への支援を行うことで、農業生産の底上げを図ると共に、農業者全体の営農意欲の向上を図り、生産性の向上、農業の活性化が期待できる。	都市・地域整備局 特別地域振興官 （振興官 安栖宏隆）
都道整備（母島） ＜北進線・猪熊谷＞ 東京都	3.0	・基本的要件及び小笠原の特殊性を考慮した評価基準に合致している。 ・住人の村内での日常生活及び産業活動を支えるために、改良し、通行の安全を確保する整備である。	都市・地域整備局 特別地域振興官 （振興官 安栖宏隆）

○政府予算案の閣議決定時に個別箇所です予算決定された事業（平成22年8月に評価結果を公表済）

【公共事業関係費】

【道路・街路事業】

（補助事業等）

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等による評価	担当課 (担当課長名)	
		貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)			
		便益の内訳及び主な根拠			B/C		
地域高規格道路 金谷御前崎連絡道路 一般国道473号 金谷相良道路Ⅱ 静岡県	120	227	【内訳】 走行時間短縮便益: 212 億円 走行費用減少便益: 15 億円 交通事故減少便益: -0.42 億円 【主な根拠】 計画交通量: 12,700台/日	88	2.6	①国道1号と東名高速道路の連結により広域的な 交流ネットワークが形成される。 ②住民生活と関連する第2次救急医療施設(島田市 民病院)、富士山静岡空港等へのアクセスが向上 ③地域社会を形成する観光(海洋レジャー)・産業 (御前崎港)拠点施設へのアクセスが向上	道路局 国道・防災課 (課長 三浦真紀)
地域高規格道路 北条湯原道路 一般国道313号 倉吉関金道路 鳥取県	124	236	【内訳】 走行時間短縮便益: 199 億円 走行費用減少便益: 20 億円 交通事故減少便益: 17 億円 【主な根拠】 計画交通量: 10,000台/日	101	2.3	①住民生活と関連する第2次救急医療施設(県立厚 生病院)へのアクセスが向上 ②地域に点在する観光(蒜山高原、湯原温泉等)拠 点へのアクセスが向上し、周遊型広域観光ネット ワークが強化	道路局 国道・防災課 (課長 三浦真紀)
地域高規格道路 島原道路 一般県道諫早外環状線 鷲崎～栗面工区 長崎県	120	125	【内訳】 走行時間短縮便益: 112 億円 走行経費減少便益: 7.3 億円 交通事故減少便益: 6.1 億円 【主な根拠】 計画交通量: 10,600台/日	94	1.3	①第3次救急医療施設(国立長崎医療センター) へのアクセス向上 ②長崎空港、九州横断自動車道から主要な観光地 へのアクセス向上	道路局 環境安全課 (課長 吉崎 収)
地域高規格道路 北九州高速道路 都市計画道路 戸畑枝光線(牧山ラン プ～枝光ランプ) 北九州市	120	341	【内訳】 走行時間短縮便益: 256 億円 走行経費減少便益: 52 億円 交通事故減少便益: 33 億円 【主な根拠】 計画交通量: 27,900台/日	95	3.6	①新若戸道路や国道3号黒崎バイパスと一体と なった自動車専用道路ネットワーク形成により、 高速性・定時性が向上する。 ②特定重要港湾北九州港(響灘地区)へアクセス が向上する。 ③山沿いを通る北九州高速4号線(第1次緊急輸送 道路)の代替路を形成し、災害時におけるリダン ダンシーの確保を図る。 ④第3次救急医療施設へのアクセス向上により、 救急医療活動を支援する。	都市・地域整備局 街路交通施設課 (課長 松井直人)

再評価結果一覧

【公共事業関係費】

【河川事業】
（直轄事業）

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)
			貨幣換算した便益・B(億円)		費用・C (億円)	B／C				
			便益の内訳及び主な根拠							
荒川高規格堤防整備事業（川口地区） 関東地方整備局	その他	437	1,290	【内訳】 被害防止便益：1,277億円 残存価値：13億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：5,304戸 年平均浸水軽減面積：115ha	666	1.9	・平成4年に事業に着手し、平成27年までに土地所有者に引渡す協定を結び整備を行い、計画規模を上回るような洪水が発生したとしても、堤防の決壊を防止し、被害を最小限にする。 ・計画規模を上回るような洪水が起こったことにより想定される破壊氾濫被害は、浸水面積約10,000ha、浸水人口約1,026,000人である。高規格堤防整備を実施することでこれらの氾濫被害は概ね解消される。	○事業を巡る社会経済情勢等の変化 荒川流域では沿川の低平な土地に資産が集積しているため氾濫被害ポテンシャルが大きく、ひとたび堤防が決壊すれば壊滅的な被害が発生する。 このため、計画規模を上回るような洪水が発生したとしても、堤防の決壊を防止し、被害を最小限にすることが求められる。 ○事業の進捗状況 当該工区は平成4年に事業着手し、平成27年度までに土地所有者に引渡す協定を結び、現在までに計画的に進めている。 ○事業の進捗の見込みの視点(事業が中止の場合の支障) 土地所有者である寺院及び自動車教習所は、それぞれ平成30年度及び28年移転完了に向け、協定の引渡期限である平成27年度から、寺院は本堂建設、自動車教習所は教習所建設を実施する予定。 ○コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点 地盤改良時のドレーン材において、合成樹脂や繊維を材料とする資材を利用する等のコスト縮減に努める。	継続 (平成23年度においては、現在、実施中の箇所のうち、中止した場合に土地所有者や住民等の社会経済活動に重大な支障を及ぼすものに限り、土地所有者等の関係者の意見を聴取するとともに、事業評価監視委員会に諮った上で、必要最小限の措置を行うこととしており、事業を継続することが妥当と考える。)	河川局 治水課 (課長 森北佳昭)
荒川高規格堤防整備事業（小松川地区） 関東地方整備局	その他	347	720	【内訳】 被害防止便益：710億円 残存価値：10億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：396戸 年平均浸水軽減面積：4ha	488	1.5	・平成2年に事業に着手し、現在事業中の中学校工区は平成19年に事業に着手し、平成23年度末までに土地所有者に引渡す協定を結び整備を行い、計画規模を上回るような洪水が発生したとしても、堤防の決壊を防止し、被害を最小限にする。 ・計画規模を上回るような洪水が起こったことにより想定される破壊氾濫被害は、浸水面積約300ha、浸水人口約55,000人である。高規格堤防整備を実施することでこれらの氾濫被害は概ね解消される。	○事業を巡る社会経済情勢等の変化 荒川流域では沿川の低平な土地に資産が集積しているため氾濫被害ポテンシャルが大きく、ひとたび堤防が決壊すれば壊滅的な被害が発生する。 このため、計画規模を上回るような洪水が発生したとしても、堤防の決壊を防止し、被害を最小限にすることが求められる。 ○事業の進捗状況 中学校工区は平成19年に事業着手し、平成23年度末までに土地所有者に引渡す協定を結び、現在までに計画的に進めている。 ○事業の進捗の見込みの視点(事業が中止の場合の支障) 土地所有者である江戸川区は、平成26年度開校に向け、平成24年度以降に中学校建設を実施する協定を締結している。 ○コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点 擁壁の裏込め材にコンクリート殻を砕いた再生砕石を利用する等のコスト縮減に努める。	継続 (平成23年度においては、現在、実施中の箇所のうち、中止した場合に土地所有者や住民等の社会経済活動に重大な支障を及ぼすものに限り、土地所有者等の関係者の意見を聴取するとともに、事業評価監視委員会に諮った上で、必要最小限の措置を行うこととしており、事業を継続することが妥当と考える。)	河川局 治水課 (課長 森北佳昭)
大和川高規格堤防整備事業（阪高犬和川線（一体整備）地区） 近畿地方整備局	その他	907	5,556	【内訳】 被害防止便益：5,555億円 残存価値：0.8億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：658戸 年平均浸水軽減面積：21ha	984	5.6	・都市再生プロジェクトに位置づけられた阪神高速大和川線事業と一体的に高規格堤防整備を実施し、水辺空間を活かした良好なまちづくりの形成と、堺市における壊滅的な浸水被害の発生を未然に防止する。 ・超過洪水が起こったことにより想定される破壊氾濫被害は、浸水面積約770ha、浸水人口約64,000人である。高規格堤防整備を実施することでこれらの氾濫被害は概ね解消される。	○事業の必要性に関する視点 1)事業を巡る社会経済情勢等の変化 大和川下流域は、低平地に堺市をはじめとする我が国多数の人口・資産が集積している。特に堺市の中心街については主要交通網が形成され、破壊による被害ポテンシャルは極めて大きくなっている。 2)高規格堤防整備事業が中止したときの影響 ・阪神高速道路株式会社への増工費の支払いが滞ることにより、阪神高速大和川線の平成26年度供用の遅延が懸念される。 ・阪神高速大和川線の供用が遅れた場合、道路整備の効果発現の遅延や、インフラ整備を前提した周辺開発に対する経済的な影響の波及が懸念される。 ・三宮下水処理場へ補償費の支払いが困難となり、平成25年度供用の遅延が懸念される。 ・三宮下水処理場の完成時期が遅れた場合、下水処理場の暫定運用状態が長引くことになり、非効率な運転、維持管理を余儀なくされる。また、暫定施設の耐用期間が超過することにより、安全性が損なわれる。 ・錦西保育所は、保育所の完成時期が遅れた場合、仮移転先での運営が不可能となり一時閉園をしなければならない。 3)事業の投資効果 ・阪高犬和川線地区では、水辺空間を活かした良好なまちづくりの形成と、堺市の中心街における壊滅的な浸水被害の発生を未然に防止することが期待できる。(想定氾濫人口：約64,000人) 4)コスト縮減等 ・引き続き効率的・効果的な実施によりコスト縮減に努める。 ・阪神高速大和川線の平成26年度供用に向けて最小限の対策として必要となる「阪神高速大和川線との一体整備に係る増加費用」を支払う。 ・三宮下水処理場が平成25年度から予定している供用に向けて最小限必要となる補償を実施する。 ・錦西保育所が平成27年度から予定している開園に向けて最小限必要となる盛土等を実施する。	継続 (平成23年度においては、現在、実施中の箇所のうち、中止した場合に土地所有者や住民等の社会経済活動に重大な支障を及ぼすものに限り、土地所有者等の関係者の意見を聴取するとともに、事業評価監視委員会に諮った上で、必要最小限の措置を行うこととしており、事業を継続することが妥当と考える。)	河川局 治水課 (課長 森北佳昭)

淀川高規格堤防整備事業(海老江地区) 近畿地方整備局	その他	104	148	【内訳】 被害防止便益：148億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：22戸 年平均浸水軽減面積：0.3ha	119	1.2	・東洋ガラス株式会社の自社工場移転に合わせ、高規格堤防の整備を行い、大阪市域における壊滅的な浸水被害の発生を未然に防止する。 ・超過洪水が起こったことにより想定される破堤氾濫被害は、浸水面積約2,700ha、浸水人口約343,000人である。高規格堤防整備を実施することでこれらの氾濫被害は概ね解消される。	○事業の必要性に関する視点 1)事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・淀川下流部は、低平地に大阪市をはじめとする我が国多数の人口・資産が集積している。特に大阪市では重要交通網が形成される中、地下街施設が増大しており、破堤による被害ポテンシャルは極めて大きくなっている。 2)高規格堤防整備事業が中止したときの影響 ・高規格堤防盛土工事が行われなくなり、東洋ガラス株式会社は、平成24年度からの高規格堤防上の土地利用が不可能となる。 ・海老江地区においては、平成22年8月に国債工事として複数年に渡る工事を契約（工期：平成22年度～平成23年度）。したがって、平成23年度の予算措置が行われない場合は、契約解除に伴う損害賠償を請求される可能性がある。 3)事業の投資効果 ・海老江地区では、水辺空間を活かした良好なまちづくりの形成と、大阪市等における壊滅的な浸水被害の発生を未然に防止することが期待できる。（想定浸水人口：約343,000人） ・物資輸送の荷揚げ場として緊急船着場や、避難地として利用することも期待できる。 4)コスト削減等 ・引き続き効率的・効果的な実施によりコスト削減に努める。 ・東洋ガラス株式会社が平成24年度から予定している土地利用に向けて最小限必要となる盛土工を実施する。	継続 （平成23年度においては、現在、実施中の箇所のうち、中止した場合に土地所有者や住民等の社会経済活動に重大な支障を及ぼすものに限り、土地所有者等の関係者の意見を聴取するとともに、事業評価監視委員会に諮った上で、必要最小限の措置を行うこととしており、事業を継続することが妥当と考える。）	河川局 治水課 （課長 森北 佳昭）
淀川高規格堤防整備事業(大宮地区) 近畿地方整備局	その他	13	62	【内訳】 被害防止便益：62億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：13戸 年平均浸水軽減面積：0.2ha	13	4.8	・常翔学園高等学校新館建築事業に合わせ、高規格堤防の整備を行い、大阪市域における壊滅的な浸水被害の発生を未然に防止する。 ・超過洪水が起こったことにより想定される破堤氾濫被害は、浸水面積約8,100ha、浸水人口約1,087,000人である。高規格堤防整備を実施することでこれらの氾濫被害は概ね解消される。	○事業の必要性に関する視点 1)事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・淀川下流部は、低平地に大阪市をはじめとする我が国多数の人口・資産が集積している。特に大阪市では重要交通網が形成される中、地下施設が増大しており、破堤による被害ポテンシャルは極めて大きくなっている。 2)高規格堤防整備事業が中止したときの影響 ・常翔学園への補償費の支払いが滞り、常翔学園は、低層棟建築工事の精算が困難になる。 ・低層棟建築工事の完成時期が遅れた場合、常翔学園は、平成25年度から予定されていた盛土上面のグランド利用等、完成形での施設利用が不可能となり、学校運営に支障が生じる。 3)事業の投資効果 ・水辺空間を活かした良好な学校環境の形成と、大阪市等における壊滅的な浸水被害の発生を未然に防止することが期待できる。（想定浸水人口：約1,087,000人） ・裏法部は、学校グランドと一体になって、大阪市の収容避難所・一時避難所としての利用が期待される。 4)コスト削減等 ・引き続き効率的・効果的な実施によりコスト削減に努める。 ・常翔学園が平成25年度から予定しているグランド利用等に向けて最小限必要となる補償を実施する。	継続 （平成23年度においては、現在、実施中の箇所のうち、中止した場合に土地所有者や住民等の社会経済活動に重大な支障を及ぼすものに限り、土地所有者等の関係者の意見を聴取するとともに、事業評価監視委員会に諮った上で、必要最小限の措置を行うこととしており、事業を継続することが妥当と考える。）	河川局 治水課 （課長 森北 佳昭）
淀川高規格堤防整備事業(大庭地区) 近畿地方整備局	その他	45	188	【内訳】 被害防止便益：188億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：27戸 年平均浸水軽減面積：0.5ha	48	3.9	・大阪府庭窪浄水場高度浄水施設等整備事業に合わせ、高規格堤防の整備を行い、大阪府域における壊滅的な浸水被害の発生を未然に防止する。 ・超過洪水が起こったことにより想定される破堤氾濫被害は、浸水面積約8,800ha、浸水人口約1,163,000人である。高規格堤防整備を実施することでこれらの氾濫被害は概ね解消される。	○事業の必要性に関する視点 1)事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・淀川下流部は、低平地に大阪市をはじめとする我が国多数の人口・資産が集積している。特に守口市や近接する大阪市では、重要交通網が形成される中、地下街施設が増大しており、破堤による被害ポテンシャルは極めて大きくなっている。 2)高規格堤防整備事業が中止したときの影響 ・大阪府への補償費の支払いが滞り、大阪府庭窪浄水場は、高度浄水施設等整備工事の予算確保に困難を要する。 ・高規格堤防整備工事の完成時期が遅れた場合、大阪府庭窪浄水場は、高規格堤防が完成するまでの間、維持管理が非効率となり、別途維持管理用通路の建設が余儀なくされる。 ・高規格堤防が施工されなければ、大阪府庭窪浄水場は、上面整備計画の見直し及び構造物の構造検討の見直しが必要となる。 3)事業の投資効果 ・災害に強いインフラ施設の整備と、守口市等における壊滅的な浸水被害の発生を未然に防止することが期待できる。（想定浸水人口約1,163,000人） 4)コスト削減等 ・引き続き効率的・効果的な実施によりコスト削減に努める。 ・大阪府庭窪浄水場が平成25年度から予定している効率的な運用に向けて最小限必要となる補償を実施する。	継続 （平成23年度においては、現在、実施中の箇所のうち、中止した場合に土地所有者や住民等の社会経済活動に重大な支障を及ぼすものに限り、土地所有者等の関係者の意見を聴取するとともに、事業評価監視委員会に諮った上で、必要最小限の措置を行うこととしており、事業を継続することが妥当と考える。）	河川局 治水課 （課長 森北 佳昭）

【ダム事業】
(補助事業)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)					B/C
			便益の内訳及び主な根拠							
築川ダム建設事業 岩手県	再々評価	530	823	【内訳】 被害防止便益：446億円 流水の正常な機能の維持に関する便益：368億円 残存価値：9.7億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：85戸 年平均浸水軽減面積：6.8ha	561	1.5	・昭和54年において、44戸の浸水被害が発生している。 ・平成2年において、36戸の浸水被害が発生している。 ・このため、浸水被害の早期解消が必要である。	継続 (従前の「河川及びダム事業の再評価実施要領細目」(河川局長通知)に基づいて行った再評価の結果としては、事業を継続することが妥当と考える。しかしながら、当該事業は検証の対象として区分している事業であることから、新たな段階に入らず、現段階を継続するものとし、「ダム事業の検証に係る検討に関する再評価実施要領細目」(平成22年9月28日河川局長通知)に基づき検証を行い、その結果に応じてその後の事業の進め方を改めて判断する。)	河川局 治水課 (課長 森北佳昭)	
増田川ダム建設事業 群馬県	再々評価	382	307	【内訳】 被害防止便益：241億円 流水の正常な機能の維持に関する便益：52億円 残存価値：14億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：59戸 年平均浸水軽減面積：10ha	306	1.0	・平成10年9月洪水において、19戸の浸水被害が発生している。 ・平成12年9月洪水において、55戸の浸水被害が発生している。 ・このため、浸水被害の早期解消が必要である。	継続 (従前の「河川及びダム事業の再評価実施要領細目」(河川局長通知)に基づいて行った再評価の結果としては、事業を継続することが妥当と考える。しかしながら、当該事業は検証の対象として区分している事業であることから、新たな段階に入らず、現段階を継続するものとし、「ダム事業の検証に係る検討に関する再評価実施要領細目」(平成22年9月28日河川局長通知)に基づき検証を行い、その結果に応じてその後の事業の進め方を改めて判断する。)	河川局 治水課 (課長 森北佳昭)	
舟川生活貯水池整備事業 富山県	再々評価	75	243	【内訳】 被害防止便益：172億円 流水の正常な機能の維持に関する便益：69億円 残存価値：2.1億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：30戸 年平均浸水軽減面積：6.0ha	88	2.8	・昭和44年8月の洪水において、浸水戸数67戸の被害が発生している。 ・近年においても平成7年、8年、11年など連続して洪水被害が発生している。 ・このため、浸水被害の早期解消が必要である。	継続 (従前の「河川及びダム事業の再評価実施要領細目」(河川局長通知)に基づいて行った再評価の結果としては、事業を継続することが妥当と考える。しかしながら、当該事業は検証の対象として区分している事業であることから、新たな段階に入らず、現段階を継続するものとし、「ダム事業の検証に係る検討に関する再評価実施要領細目」(平成22年9月28日河川局長通知)に基づき検証を行い、その結果に応じてその後の事業の進め方を改めて判断する。)	河川局 治水課 (課長 森北佳昭)	

水無瀬生活貯水池 整備事業 岐阜県	再々評価	60	25	【内訳】 被害防止便益：24億円 残存価値：0.6億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：19戸 年平均浸水軽減面積：1.6ha	21	1.2	・水無瀬川流域では、昭和43年8月の洪水で142戸の浸水被害が発生し、近年では平成11年9月洪水で浸水被害が発生した。 ・美濃可茂市では、平成6年の異常高水時には600戸が断水するなど市民生活に多大な被害が発生した。 ・このため、浸水被害の早期解消とともに、異常高水に対してもその影響を最小限にとどめることが必要である。	①事業の必要性に関する視点 ・氾濫が想定される地区を含む川辺町上川辺地区では、平成17年～平成22年の間で、人口6.3%減、世帯数4.3%減となっており、人口の減少が見られる。 ・B/Cについては1.2である。 ・平成23年3月現在、進捗率は6.3%（事業費ベース）。 ②事業の進捗の見込みの視点 ・「今後の治水対策のあり方に関する有識者会議」においてとりまとめられた中間とりまとめ等に沿って、検証を行うこととする。 ③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点 ・今後も、引き続き設計段階や工事施工においても工法の工夫や新技術の積極的な採用等により、コスト縮減に努める。 ・「ダム事業の検証に係る検討に関する再評価実施要領細目」に基づく検証に係る検討において、代替案の検討を行うこととしている。	継続 （従前の「河川及びダム事業の再評価実施要領細目」（河川局長通知）に基づいて行った再評価の結果としては、事業を継続することが妥当と考える。しかしながら、当該事業は検証の対象として区分している事業であることから、新たな段階に入らず、現段階を継続するものとし、「ダム事業の検証に係る検討に関する再評価実施要領細目」（平成22年9月28日河川局長通知）に基づき検証を行い、その結果に応じてその後の事業の進め方を改めて判断する。）	河川局 治水課 （課長 森北 佳昭）
鳥羽河内ダム建設 事業 三重県	再々評価	197	329	【内訳】 被害防止便益：199億円 流水の正常な機能の維持に関する便益：129億円 残存価値：1.5億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：46戸 年平均浸水軽減面積：12ha	193	1.7	・昭和57年8月の台風10号による洪水において死者1名、家屋浸水46戸の被害を受け、昭和63年7月の梅雨前線による洪水では死者4名、家屋浸水72戸の被害を受けた。 ・このため、浸水被害の早期解消が必要である。	①事業の必要性に関する視点 ・加茂川及び鳥羽河内川の浸水が想定される区域内に位置する加茂地区及び鳥羽地区の一部では、平成17年～平成23年の間で、人口6.4%減、世帯数1.4%増となっており、人口は減少している。 ・B/Cについては1.7である。 ・平成23年3月現在、進捗率は14.1%（事業費ベース）。 ②事業の進捗の見込みの視点 ・「今後の治水対策のあり方に関する有識者会議」においてとりまとめられた中間とりまとめ等に沿って、検証を行うこととしている。 ③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点 ・今後も、引き続き設計段階や工事施工においても工法の工夫や新技術の積極的な採用等により、コスト縮減に努める。 ・「ダム事業の検証に係る検討に関する再評価実施要領細目」に基づく検証に係る検討において、代替案の検討を行うこととしている。	継続 （従前の「河川及びダム事業の再評価実施要領細目」（河川局長通知）に基づいて行った再評価の結果としては、事業を継続することが妥当と考える。しかしながら、当該事業は検証の対象として区分している事業であることから、新たな段階に入らず、現段階を継続するものとし、「ダム事業の検証に係る検討に関する再評価実施要領細目」（平成22年9月28日河川局長通知）に基づき検証を行い、その結果に応じてその後の事業の進め方を改めて判断する。）	河川局 治水課 （課長 森北 佳昭）
安威川ダム建設事業 大阪府	再々評価	1,370	5,928	【内訳】 被害防止便益：5,604億円 流水の正常な機能の維持に関する便益：294億円 残存価値：31億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：2,382戸 年平均浸水軽減面積：88ha	1,701	3.5	・昭和58年9月洪水では浸水家屋約900戸の被害が発生し、その後平成元年、11年と浸水被害が発生している。 ・このため浸水被害の早期解消が必要である。	①事業の必要性に関する視点 ・氾濫が想定される区域では、平成17年～平成22年の間、人口1.4%増、世帯数5.5%増となっており、人口は若干増加しているが、社会情勢に大きな変化はない。 ・水需要予測の見直しにより、大阪府水道の安威川ダムからの利水撤退が決定している。 ・B/Cについては3.5である。 ・平成23年3月現在、進捗率は62.6%（事業費ベース）。 ②事業の進捗の見込みの視点 ・用地買収は99%完了しており、代替地への移転は完了。また付替府道を平成22年度に供用している。 ・「今後の治水対策のあり方に関する有識者会議」においてとりまとめられた中間とりまとめ等に沿って、検証を行っている。 ③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点 ・今後も、引き続き設計段階や工事施工においても工法の工夫や新技術の積極的な採用等により、コスト縮減に努める。 ・「ダム事業の検証に係る検討に関する再評価実施要領細目」に基づく検証に係る検討において、代替案の検討が行われている。	継続 （従前の「河川及びダム事業の再評価実施要領細目」（河川局長通知）に基づいて行った再評価の結果としては、事業を継続することが妥当と考える。しかしながら、当該事業は検証の対象として区分している事業であることから、新たな段階に入らず、現段階を継続するものとし、「ダム事業の検証に係る検討に関する再評価実施要領細目」（平成22年9月28日河川局長通知）に基づき検証を行い、その結果に応じてその後の事業の進め方を改めて判断する。）	河川局 治水課 （課長 森北 佳昭）

金出地ダム建設事業 兵庫県	再々評価	170	410	【内訳】 被害防止便益：248億円 流水の正常な機能の維持に関する便益：161億円 残存価値：1.2億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：14戸 年平均浸水軽減面積：8.6ha	215	1.9	・昭和51年9月洪水で427戸、平成16年9月洪水で411戸が浸水するなど、沿川は幾度も被害を受けており、抜本的な治水対策が必要である。 ・このため、浸水被害の早期解消が必要である。	①事業の必要性に関する視点 ・氾濫が想定される区域を含む上郡町では、平成17年～平成22年の間で、人口6.7%減、世帯数0.2%増となっており、人口は減少している。 ・B/Cについては1.9である。 ・平成23年3月現在、進捗率は49.8%(事業費ベース)。 ②事業の進捗の見込みの視点 ・用地買収は完了しており、また、付替道路は進捗率約60%まで進めてきている。 ・「今後の治水対策のあり方に関する有識者会議」においてとりまとめられた中間とりまとめ等に沿って、検証を行っている。 ③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点 ・今後も、引き続き設計段階や工事施工においても工法の工夫や新技術の積極的な採用等により、コスト縮減に努める。 ・「ダム事業の検証に係る検討に関する再評価実施要領細目」(平成22年9月28日河川局長通知)に基づき検証を行い、その結果に応じてその後の事業の進め方を改めて判断する。	継続	河川局 治水課 (課長 森北 佳昭)
黒杭川上流生活貯水池整備事業 山口県	再々評価	103	172	【内訳】 被害防止便益：168億円 残存価値：3.8億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：94戸 年平均浸水軽減面積：11ha	140	1.2	・平成17年7月洪水において、浸水家屋800戸の被害が発生しており、浸水被害を早期に解消する必要がある。	①事業の必要性に関する視点 ・氾濫が想定される区域を含む柳井市では、平成17年～平成22年の間で、人口3.3%減、世帯数はほぼ変わらず、若干の人口減少は見られるが、社会情勢に大きな変化はない。 ・B/Cについては1.2である。 ・平成23年3月現在、進捗率は94.4%(事業費ベース)。 ②事業の進捗の見込みの視点 ・平成23年度においては、試験治水及び付替道路等を実施し、平成23年度の事業完了を予定 ③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点 ・取水放流設備として連続サイホン方式を採用することで、従来形式の鋼製ゲートや開閉装置が不要となり建設コストの縮減を図った。	継続	河川局 治水課 (課長 森北 佳昭)

【道路・街路事業】
(直轄事業等)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)					B／C
			便益の内訳及び主な根拠							
一般国道228号 茂辺地木古内道路 北海道開発局	その他	647	609	【内訳】 走行時間短縮便益：478億円 走行経費減少便益：95億円 交通事故減少便益：35億円 【主な根拠】 計画交通量：9,800台/日	602	1.0	①日常活動圏中心城市へのアクセス向上 ・周辺都市から函館市へのアクセス向上が期待される。 ②農水産品の流通の利便性向上 ・松前町・福島町のマグロや知内産のニラなどの札幌・東京等への輸送効率化が期待される。 ③函館空港や新幹線駅へのアクセス向上 ・函館空港へのアクセス向上が図られ、空港利用客の利便性向上が期待される。 ・北海道新幹線木古内駅及び（仮称）新函館駅へのアクセス向上が期待される。 ④観光地へのアクセス向上 ・渡島西部及び檜山南部の観光地へのアクセス向上及び観光地を結ぶ高速ネットワークが形成され、観光の振興が期待される。 ⑤高次医療施設へのアクセス向上 ・函館市への高次医療施設への救急搬送時における迅速性・安定性の向上が図られる。 ⑥地域医療機関へのアクセス向上 ・函館市への産科医療機関へアクセス向上が見込まれる。 ⑦日常生活の利便性向上 ・渡島西部地域から医療・買物など日常活動圏中心城市である函館市へのアクセス向上が期待される。 ⑧CO2排出量の削減 ・当該道路の整備により自動車からのCO2排出量が削減される。	・高規格幹線道路網の形成により拠点都市へのアクセス性が向上するなど様々な効果が期待される。 ・平成21年度までに、函館・江差自動車のうち約13kmが供用している。 ・引き続き、早期供用に向けて事業を進める。 【コスト縮減等】 ・車線数の見直しによる縮減【約152億円減】 ・不良土対策の見直しによる縮減【約18億円減】 ・建設副産物の有効活用による縮減【約15億円減】 ・排水工の見直しによる縮減【約5億円減】 ・トンネル照明の見直しによる縮減【約4億円減】 ・函渠工の見直しによる縮減【約3億円減】 ・擁壁工の見直しによる縮減【約3億円減】 ・土工の見直しによる縮減【約2億円減】	見直し継続	道路局 国道・防災課 （課長 三浦 真紀）

一般国道274号 微別道路 北海道開発局	その他	148 【残事業 =2.5】	161 【残事業 =32】	○事業全体 【内訳】 走行時間短縮便益：146億円 走行経費減少便益：15億円 交通事故減少便益：0.38億円 【主な根拠】 計画交通量：400～1,200台/日 ○残事業 【内訳】 走行時間短縮便益：29億円 走行経費減少便益：3.1億円 交通事故減少便益：0.23億円 【主な根拠】 計画交通量：400～1,200台/日	267 【残事業 =10】	0.6 【残事業 =3.1】	①国道の通行不能区間の解消 ・国道の通行不能区間の解消が期待される。 ②代替路線の形成 ・大規模地震発生時の迂回時間の短縮が期待される。 ・火山噴火時の迂回時間の短縮が期待される。 ③農林水産品の流通利便性の向上 ・釧路北部地域の生乳・飼料の輸送効率化が期待される。 ・釧路北部地域の木材の輸送効率化が期待される。 ④観光地へのアクセス向上 ・道東地域周遊観光における移動時間の短縮及び観光滞在時間の延長が実現され、観光地の魅力度向上が期待される。 ⑤CO ₂ 排出量の削減 ・当該道路の整備により自動車からのCO ₂ 排出量が削減される。	・国道の通行不能区間の解消により、沿線地域のアクセスが改善されるなど様々な効果が期待出来る。 ・平成23年度 全線供用予定。 ・コスト削減を図り、残事業B/Cが1.0を上回ることを確認している。 【コスト削減等】 ・舗装工の見直しによる縮減【約0.7億円減】 ・防護柵工の見直しによる縮減【約0.1億円減】 ・附属施設の見直しによる縮減【約0.1億円減】 ・建設産物の有効活用による縮減【約0.1億円減】	見直し継続	道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀)
日本海沿岸東北自動車道 大館北～小坂JCT 東北地方整備局	その他	643	698	【内訳】 走行時間短縮便益：630億円 走行経費減少便益：45億円 交通事故減少便益：23億円 【主な根拠】 計画交通量：3,900台/日	689	1.0	①高規格道路ネットワークの構築 ・東北日本海側の交流、連携を促進する高規格道路の骨格を形成する。 ②高速ネットワークの形成による医療支援 ・当該道路の整備により、秋田県北部地域での高度医療施設（三次救急医療施設）への60分搬送可能圏域人口が7%向上。 ③高速ネットワークの性による産業支援 ・当該地域で盛んなリサイクル事業の開通拠点間の速達性向上で取引量の拡大が期待できる。 ・観光拠点間の速達性向上で周遊性向上での観光客集客が期待できる。	・東北日本海側の交流、連携を促進する高規格道路の骨格を形成する。 ・用地取得は約5割であり、早期の供用を目指している。 ・大館北～小坂JCT間の整備により東北縦貫自動車道と連結され、産業、医療、文化等の広域的な交流、連携を支援。 【コスト削減等】 ・1C形式、トンネル断面の見直しや発生残土の他事業への活用等によりコスト削減を図る。	見直し継続	道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀)
東北中央自動車道 米沢～米沢北 東北地方整備局	長期間継続中	334 【残事業 =241】	254 【残事業 =254】	○事業全体、残事業 【内訳】 走行時間短縮便益：201億円 走行経費減少便益：38億円 交通事故減少便益：14億円 【主な根拠】 計画交通量：7,200台/日	314 【残事業 =222】	0.8 【残事業 =1.1】	①高規格道路ネットワークの構築 ・東北内陸部の交流、連携を促進する高規格道路の骨格を形成する。 ②現道の交通分担適正化 ・当該道路の整備により、現道を利用しての通過交通が高規格道路へ転換し、混雑の緩和や混雑に起因する追突事故の抑制が期待される。 ③高速ネットワークの形成による産業支援 ・置賜地域内の各地から首都圏への最短ルートを形成し、農産物などの生鮮品の輸送時間短縮や、工業製品や原材料の輸送コスト削減が期待できる。 ・首都圏をはじめとする広域エリアからの観光客集客が期待できる。	・東北内陸部の交流、連携を促進する高規格道路の骨格を形成する。 ・用地取得は約5割であり、早期の供用を目指している。 ・米沢～米沢北の整備により経済産業、文化の広域的な交流、連携を支援。 ・コスト削減を図り、残事業B/Cが1.0を上回ることを確認している。 【コスト削減等】 ・購入土から公共残土の受け入れへ切り換えることでコスト削減を図る。	見直し継続	道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀)
一般国道17号 六日町バイパス 北陸地方整備局	その他	302 【残事業 =148】	215 【残事業 =186】	○事業全体 【内訳】 走行時間短縮便益：180億円 走行経費減少便益：31億円 交通事故減少便益：3.9億円 【主な根拠】 計画交通量：8,700～12,900台/日 ○残事業 【内訳】 走行時間短縮便益：155億円 走行経費減少便益：27億円 交通事故減少便益：3.8億円 【主な根拠】 計画交通量：8,700～12,900台/日	293 【残事業 =109】	0.7 【残事業 =1.7】	①バス路線及び鉄道の利便性向上 ◇公共交通機関の利便性向上 ・現道のバス路線の利便性向上（JR浦佐駅～JR六日町駅間 2.6分短縮 利用者数6.5万人） ・特急停車駅JR六日町駅へのアクセス向上（塩沢庁舎～JR六日町駅 3.9分短縮） ②日常生活圏の中心都市へのアクセス向上 ◇六日町中心市街地へのアクセス向上（六日町市役所～南魚沼市役所 2.6分短縮） ③救命救急施設へのアクセス向上 ◇救命救急施設へのアクセス向上（時間短縮エリア人口 1.7万人）【9億円（残事業=4億円）※】 ◇三次医療施設へのアクセス向上（塩沢庁舎～魚沼基幹病院（仮称） 3.8分短縮） ④主要な観光地へのアクセス向上 ◇広域的な観光ネットワークの一部形成し、雪国観光圏整備計画を支援（六日町1C～上越国際プレイランド 3.8分短縮） ⑤夜間交通騒音の改善 ◇国道17号現道部の騒音が夜間要請限度を下回る（70dB～66dB、4dB低減）【8億円（残事業=6億円）※】 ⑥物流の効率化を支援 ◇主要地場産業のまいたけ、もやし、カット野菜の出荷の効率化を支援（雪国バイオフーズ（もやし、カット野菜）～六日町1C 3.8分短縮） ⑦他のプロジェクトとの連携 ◇八箇峠道路と連携し、十日町・南魚沼生活圏の一体的な圏域形成を支援 ※は、供用後50年間の便益額として試算した値（参考値）	・国道17号は、東京都から新潟市に至る重要な幹線道路であり、地域の日常生活を支える生活道路である。その一部を構成する六日町バイパスは、現道部における慢性的な交通混雑の緩和や死傷事故件数の低減、沿道環境の改善、救急医療体制の支援、観光支援など期待される効果は大きく、早期整備が必要である。 ・今後は、用地買収区間において埋蔵文化財調査（余川中道遺跡、藤塚遺跡）を進めつつ、残事業区間 L=3.8kmの改良工事を推進する。 ・コスト削減を図り、残事業B/Cが1.0を上回ることを確認している。 【コスト削減等】 ・暫定2車線での供用とするなどコスト削減【35億円】また、八箇峠道路のトンネルの掘削工程に合わせた残土の受け入れを行いコスト削減【3億円】	見直し継続	道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀)

一般国道373号 志戸坂峠道路 中国地方整備局	その他	910 【残事業 =11】	690 【残事業 =65】	○事業全体 【内訳】 走行時間短縮便益：541億円 走行経費減少便益：81億円 交通事故減少便益：69億円 【主な根拠】 計画交通量： 10,700～10,800台/日 ○残事業 【内訳】 走行時間短縮便益：51億円 走行経費減少便益：11億円 交通事故減少便益：3.6億円 【主な根拠】 計画交通量： 10,700～10,800台/日	1,398 【残事業 =12】	0.5 【残事業 =5.3】	①円滑なモビリティの確保 ・損失時間の削減が見込まれる (25,933千人・時間/年⇒25,279千人・時間/年 約3%削減) ・宝塚～鳥取、京都～鳥取、大阪～鳥取の都市間高速バスの利便性向上が見込まれる ②物流効率化の支援 ・農林水産品を主体とする地域：鳥取県智頭町(スギ) ③国土・地域ネットワークの構築 ・新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成(津山市～鳥取市、姫路市～鳥取市) ・隣接した日常活動圏中心城市間を最短時間で連絡する路線を構成(津山市～鳥取市) ・現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する(智頭町大内地区) ④個性ある地域の形成 ・主要な観光地へのアクセス向上(八頭地域の入り込み客数(H21)：23万人/年) ⑤災害への備え ・第一次緊急輸送道路である一般国道373号の代替路線として機能 ・現道等の防災点検又は震災点検要対策箇所もしくは架替の必要のある老朽橋梁における通行規制等が解消 ・現道等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間を解消 ⑥地球環境の保全 ・CO2排出削減量が約2千t/年(約0.1%)削減(4,489千t/年⇒4,487千t/年) ⑦生活環境の改善・保全 ・NOx排出削減量が約16t/年(約0.1%)削減(23,181t/年⇒23,165t/年) ・SPM排出削減量が約4t/年(約0.2%)削減(1,846t/年⇒1,842t/年) ⑧環境への影響を考慮した結果 ・約2千t/年のCO2削減【1億円※】 ※試算値(供用後50年間の便益額として試算した値)	・一般国道373号では、災害・事故による通行止めが発生している。また、本路線と一体的整備が行われている中国横断道姫路鳥取線の整備を見越して、沿線地域では工業団地の開発・分譲が進んでいる。 ・平成21年度末で用地買収は95%が完了しており、現在までに西栗倉10～智頭10までの17.9kmが2車線で供用済み。投資効果の早期発現を図るため暫定2車線で整備しており、残る10接続部0.5kmが平成24年度に供用予定。 ・コスト削減を図り、残事業B/Cが1.0を上回ることを確認している。 【コスト削減等】 ・擁壁、仮設防護柵に新技術を採用【約0.4億円】	見直し継続	道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀)
地域高規格道路 東広島廿日市道路 一般国道2号 広島南道路 中国地方整備局	その他	4,124 【残事業 =1,433】	4,643 【残事業 =2,803】	○事業全体 【内訳】 走行時間短縮便益：3,842億円 走行経費減少便益：546億円 交通事故減少便益：254億円 【主な根拠】 計画交通量： 7,100～57,600台/日 ○残事業 【内訳】 走行時間短縮便益：2,368億円 走行経費減少便益：312億円 交通事故減少便益：123億円 【主な根拠】 計画交通量： 7,100～57,600台/日	5,256 【残事業 =1,191】	0.9 【残事業 =2.4】	①円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間損失時間の削減が見込まれる。(約104,214千人・時間/年⇒96,981千人・時間/年) ・現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される。 ・現道等に当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線が存在する。 ②物流効率化の支援 ・特定重要港湾広島港へのアクセスが向上。(広島東10～広島港：約30分～約18分、廿日市10～広島港：約46分～約25分) ③都市の再生 ・当該路線の区間内には広島市の中心市街地となる南区、中区、西区を含んでいる。 ④国土・地域ネットワークの構築 ・広島市と廿日市市を最短で連絡。(約47分～約29分) ⑤個性ある地域の形成 ・ひろしまの「知の拠点」再生プロジェクト(仮称)、出島地区港湾整備事業、宇品内港地区港湾整備事業の開発支援 ・世界文化遺産厳島神社を要する観光地宮島へのアクセス向上が期待される。(348万人/年) ⑥安全で安心できるくらしの確保 ・廿日市市から三次医療施設(県立広島病院)までの所要時間が2分短縮。(約20分～約18分) ⑦安全な生活環境の確保 ・現道等に死傷事故率が500件/徳台キロ以上である区間が存在する場合において、交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等により、当該区間の安全性の向上が期待できる。 ⑧災害への備え ・第一次緊急輸送道路に位置づけ。 ・応急避難時の避難者の安全を確保するとともに、隣接する地区への延焼の拡大を防止する。(広島南道路の断面総幅員(車道部及び歩道部)：最大約60m) ⑨地球環境の保全 ・CO2排出削減量：約45.7千t/年(約1.1%)(4,121.8千t/年→4,076.1千t/年)【29億円※】 ⑩生活環境の改善・保全 ・NOx排出削減量：約262.7t/年(約1.5%)(18,099.5t/年→17,836.7t/年) ・SPM排出削減量：約21.7t/年(約1.4%)(1,569.0t/年→1,547.3t/年) ・広島市南区霞二丁目の昼間および夜間の騒音が改善される見込み。 ※試算値(供用後50年間の便益額として試算した値)	・広島市中心部は、商業活動において中国地方の中心的役割を果たしており、日常生活活動及び経済活動の活発化により、自動車交通が増大し、慢性的な交通混雑を引き起こしている。 ・平成21年度末で、用地買収は84%が完了しており、現在までに専用部7.1km、一般部4.2kmが供用済み。吉島ランプ～西部ランプ間が平成25年度に暫定供用予定。 ・コスト削減を図り、残事業B/Cが1.0を上回ることを確認している。 【コスト削減等】 ・事業内容の見直し、新工法の導入等【123億円】	見直し継続	道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀)

一般国道55号 日和佐道路 四国地方整備局	その他	494 【残事業 =0.9】	482 【残事業 =201】	○事業全体 【内訳】 走行時間短縮便益：424億円 走行経費短縮便益：50億円 交通事故減少便益：8.9億円 【主な根拠】 計画交通量： 7,300～7,900台/日 ○残事業 【内訳】 走行時間短縮便益：164億円 走行経費短縮便益：31億円 交通事故減少便益：5.5億円 【主な根拠】 計画交通量： 7,300～7,900台/日	606 【残事業 =6.8】	0.8 【残事業 =29.5】	①円滑なモビリティの確保 ・現道等の時間損失の削減が見込まれる ・現道等の混雑緩和による定時性確保など高速バスの利便性向上が見込まれる ・JR徳島駅（特急停車駅）や徳島阿波おどり空港（共用飛行場）への所要時間短縮が見込まれる ②物流効率化の支援 ・徳島小松島港や橘港の重要港湾への所要時間短縮が見込まれる ・産林水産品の流通の利便性向上が見込まれる ③国土・地域ネットワークの構築 ・地域高規格道路「阿南安芸自動車道」の一部を形成する ・日常活動圏中心城市である阿南市への所要時間短縮が見込まれる ④個性ある地域の形成 ・徳島県を代表する大規模イベントである「阿波おどり」を支援する ・徳島県南部運動公園の整備や利用促進が期待される ⑤安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる ⑥安全な生活環境の確保 ・現道等への交通集中の緩和により徳島市中心部における交通安全性の向上が期待される ⑦災害への備え ・第1次緊急輸送確保路線に指定されている現道（国道55号）を補完する代替ルートを形成する ⑧地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる ・現道の防災点検箇所（36箇所）を回避できるルートが新たに形成される ・現道の事前通行規制区間（L=10.1km）が解消される ⑨生活環境の改善・保全 ・NOx、SPM排出量の削減が見込まれる ⑩他のプロジェクトとの関係 ・県道徳島環状線と一体的に整備することで徳島環状道路を形成する	・地域高規格道路「阿南安芸自動車道」の一部を形成することにより、地域の活性化を支援するとともに、都市間の所要時間の短縮や、事前通行規制区間の解消、救急医療や災害時の緊急輸送を支えるなど重要な役割を担う。 ・コスト削減を図り、残事業B/Cが1.0を上回ることを確認している。 【コスト削減等】 ・照明灯等の再利用や注意喚起振動型区間線の設置区間の見直し等によりコスト削減【約5.7百万円】	見直し継続	道路局 国道・防災課 （課長 三浦真紀）
一般国道202号 伊万里バイパス 九州地方整備局	その他	26 【残事業 =1.2】	26 【残事業 =26】	○事業全体、残事業 【内訳】 走行時間短縮便益：23億円 走行経費減少便益：1.7億円 交通事故減少便益：0.79億円 【主な根拠】 計画交通量： 6,900～7,400台/日	32 【残事業 =4.8】	0.8 【残事業 =5.4】	①所要時間の信頼性の向上 ・国道202号の交通混雑の緩和 ・伊万里バイパス事業区間の混雑度の低下（1.55→0.63） ・伊万里バイパス事業区間における損失時間の削減（1.0万人時間/年→0.1万人時間/年） ・大坪バイパスとの接続により、国道498号の混雑改善（旅行速度が向上：9.0km/h⇒34.1km/h） ・所要時間の信頼性の向上による便益【約2.3億円※】 ②物流効率化の支援 ・伊万里市～武雄北方10間の円滑な物流を支援 ・大坪バイパスとの接続により物流上の問題区間を回避（交通混雑区間の回避、線形不良箇所・幅員狭小箇所を回避） ③交通安全性の向上 ・伊万里バイパス事業区間の死傷事故率の減少（139件/億台キロ→92件/億台キロ） ④沿道環境の改善 ・国道202号の騒音レベルの低減（昼間74dB→70dB、夜間70dB→66dB） ※は、供用後50年間の便益額として試算した値（参考値）	・伊万里市中心部の交通混雑の緩和及び交通安全の確保を図る。 ・平成21年度末の事業進捗率は、事業費ベースで約89%であり、そのうち用地進捗率は約90%に達している。 ・平成22年度末には、約6割（約0.6km）の4車線拡幅が完成（歩道完成、車道部は仕上げ舗装を残した状態）となる予定。なお、用地買収もほぼ完了しており、用地未買収案件（2件、契約の見込みあり）を取得後、早期に全線にわたり4車線化・供用を図る予定。事業推進にあたっては、地元や関係機関との協力体制も確立しており、円滑な事業執行が可能である。 ・コスト削減を図り、残事業B/Cが1.0を上回ることを確認している。 【コスト削減等】 ・構造見直しによるコスト減【約0.01億円】	見直し継続	道路局 国道・防災課 （課長 三浦真紀）
一般国道208号 玉名バイパス 九州地方整備局	その他	340	411	【内訳】 走行時間短縮便益：365億円 走行経費減少便益：31億円 交通事故減少便益：16億円 【主な根拠】 計画交通量： 12,300～21,900台/日	457	0.9	①所要時間信頼性の向上 ・国道208号（現道）の交通混雑の緩和 ・国道208号（現道）の混雑度の低下（H21：1.4 → H22全線暫定2車線供用後：1.3） ・国道208号（現道）の損失時間の削減（現況：61.7万人時間/年 → H42推計値：19.3万人時間/年） ・所要時間の信頼性の向上による便益【24億円※】 ②交通安全性の向上 ・国道208号（現道）の死傷事故率が低下（現況：150件/億台キロ → H42推計値：113.2件/億台キロ） ・国道208号（現道）の死傷事故件数が減少（現況：98件/年 → H42推計値：74件/年） ③地域開発計画の支援 ・九州新幹線「新玉名駅」と周辺地域との連携を強化 ・九州新幹線の開業に伴い通勤圏域が拡大 ・長洲町役場から新玉名駅への所要時間が短縮（約5分） ④救急医療活動の支援 ・第二次救急医療施設への救急搬送を支援 ・救急医療活動のアクセス時間の短縮とアクセスが向上する人口（約5分、約76,000人） ・救急医療活動のアクセス向上便益【16億円※】 ※は供用後50年間の便益額として試算した値（参考値）	・玉名市街地及び周辺地域の交通混雑の緩和や交通安全の確保を図る。 ・平成21年度末の事業進捗率は、事業費ベースで約91%であり、そのうち用地進捗率は約83%に達している。 ・本事業は、平成23年2月26日に全線暫定2車線（8.5km）供用済みであるが、用地国債（再取得：いわゆる債務償還）及び埋蔵文化財調査のみを残していることから、継続することとし、その対応の終了をもって完了とする。 【コスト削減等】 ・当面暫定2車線整備に必要な事業費に見直し【約47億円】	見直し継続	道路局 国道・防災課 （課長 三浦真紀）

一般国道210号 田原拡張 九州地方整備局	その他	30	60	【内訳】 走行時間短縮便益：51億円 走行経費減少便益：7.2億円 交通事故減少便益：2.6億円 【主な根拠】 計画交通量：22,200～33,500台/日	33	1.8	①交通混雑の緩和 ・富士見ヶ丘団地入口交差点の渋滞解消（北上方向：供用前1,100m） ・国道210号の損失時間の削減（17.1万人時間/年→8.2万人時間/年） ・事業区間における旅行速度の向上（18.8km/h→38.8km/h） ・所要時間の信頼性の向上による便益【約2億円※】 ・混雑度の低下（現況1.64→将来0.70） ・救急医療活動の支援 ②交通安全の向上 ・死傷事故率の低下（現況96件/億台キロ→60件/億台キロ） ・事業区間（国道210号）の交通事故件数の削減（10.5件/年→8.1件/年） ・自転車・歩行者道の設置による安全性の向上 ③広域的な代替路の確保 ・大分自動車道通行止め時の代替道路としての信頼性向上（大分自動車道の濃霧による通行止め回数：24回/年、通行止め時間：延べ176時間/年） ④沿道環境の改善 ・中央帯・歩道整備による沿道地域の騒音レベルの低減（昼間：現況73dB→将来69dB、夜間：現況69dB→将来65dB） ※は、供用後50年間の便益額として試算した値（参考値）	・富士見ヶ丘団地入口交差点付近の交通混雑の緩和、交通安全の向上、沿道環境の改善等を図る。 ・平成21年度末の事業進捗率は、事業費ベースで約78%であり、そのうち用地進捗率は約96%に達している。 ・今後は、引き続き残工事等の事業進捗を図っていく。 【コスト削減等】 ・取付道路の形状見直しに伴う増加【約1.3億円増】 ・地盤改良に伴う増加【約1.3億円】 ・河川ボックス付け替えに伴う仮設工による増加【約1.1億円増】 ・交通管理施設整備に伴う増加【約1.0億円増】 ・埋蔵文化財発掘調査に伴う増加【約0.4億円増】 ・民地開発（盛土）との事業調整による減【約0.1億円減】 ・新技術・新工法の積極的活用等により、着実なコスト削減	継続	道路局 国道・防災課 （課長 三浦真紀）
一般国道225号 川辺改良 九州地方整備局	その他	146	238	【内訳】 走行時間短縮便益：236億円 走行経費減少便益：6.8億円 交通事故減少便益：-4.7億円 【主な根拠】 計画交通量：10,300～15,000台/日	226	1.1	①災害時や事前通行規制による通行止めの解消 ・異常気象時通行規制区間の解消（区間約3.8km、連続雨量200mm） ・全面通行規制時の迂回時間の短縮（19分短縮） ・全面通行規制時の迂回損失の低減【約0.19億円※】 ②交通安全性の向上 ・急カーブ危険箇所の解消（7箇所解消） ③交通混雑の緩和 ・国道225号と国道226号が交差する「影原交差点」の交通混雑が緩和（最大渋滞量500mが解消） ・移動時間の短縮（川辺方面より約5分、鹿児島市街地方面より約4分短縮） ・国道225号の損失時間の削減（8.0万人時間/年→4.1万人時間/年） ④救急医療活動へのアクセス向上 ・救急医療活動のアクセス時間の短縮とアクセスが向上する人口（約2分短縮、約56,300人） ・救急医療活動のアクセス向上便益【約12億円※】 ※は、供用後50年間の便益額として試算した値（参考値）	・異常気象時の事前通行規制区間（連続雨量200mm以上）の解除と山岳道路の急勾配・急カーブの線形改良を行い、平常時の安全で快適な通行はもとより、救急救命のルートを確認し、地域経済や文化の発展に寄与する。 ・平成21年度末の事業進捗率は、事業費ベースで約91%であり、そのうち用地進捗率は約99%に達している。 ・今後は、引き続き、改良および橋梁工事等の事業進捗を図っていく。 【コスト削減等】 ・切土土質の変更（軟岩2割→7割）による【約1.2億円増】 ・掘削土置場の変更に伴う運搬距離の増【約1.2億円増】 ・排水の流末処理箇所の変更による排水施設延長の増【約0.5億円増】	継続	道路局 国道・防災課 （課長 三浦真紀）
地域高規格道路 沖縄西海岸道路 一般国道58号 那覇西道路 沖縄総合事務局	長期間継続中	1,677 【残事業=4.0】	408 【残事業=408】	○事業全体、残事業【内訳】 走行時間短縮便益：296億円 走行経費減少便益：70億円 交通事故減少便益：42億円 【主な根拠】 計画交通量：20,500台/日	1,955 【残事業=23】	0.2 【残事業=17.6】	①円滑なモビリティの確保 ・現道等の交通量が22%減少。渋滞損失時間が19%削減。 ・那覇空港から那覇新港までの所要時間が56%短縮。 ・未整備27分→整備後12分 ②安全で安心できる暮らしの確保 ・那覇空港周辺から第3次医療施設である浦添総合病院への所要時間が17%短縮。 ・未整備54分→整備後45分	・那覇空港と那覇港の一体的運用による貨物輸送の効率化も検討されている。⇒物流の支援 ・並行する国道58号は、交通量が7万台/日、混雑度は1.5を超えている。 ・ピーク時旅行速度は14.3km/hと、全国ワースト1位となっている。⇒交通渋滞の緩和 ・死傷事故率が300件/億台キロを超える箇所が3箇所存在している。⇒交通安全の確保・沿道環境の改善 ・コスト削減を図り、残事業B/Cが1.0を上回ることを確認している。	見直し継続	道路局 国道・防災課 （課長 三浦真紀）

（直轄事業等：防災面の効果が特に大きい事業）

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 （億円）	事業の効果	費用 （億円）	再評価の視点	対応方針	担当課 （担当課長名）
一般国道40号 普威子府バイパス 北海道開発局	再々評価	771 （残事業=571）	○災害時の迂回解消を含めた走行時間の短縮等（472億円（残事業=472億円）） ○災害による被害の回避等 ・救急搬送の効率化及び遅延の回避（22億円） ・宿泊機会の取り止めの回避（0.1億円） ・観光消費機会の取り止めの回避（0.1億円） ○地域住民の不安感の解消 ・走行時の安心の確保・不安の解消（419億円）	704 （残事業=469）	・本事業による、雪崩等のおそれのある箇所の回避により、通行止めの回避など道路利用者及び地域社会において様々な効果が期待される ・引き続き、早期完成に向けて事業を進める 【コスト削減等】 ・建設発生土の有効活用（約13億円減） ・トンネル照明の見直し（約2億円減）	継続	道路局 国道・防災課 （課長 三浦真紀）
一般国道229号 積丹防災 北海道開発局	その他	1,491 （残事業=44）	○災害時の迂回解消を含めた走行時間の短縮等（1,915億円（残事業=73億円）） ○災害による被害の回避等 ・救急搬送の効率化及び遅延の回避（161億円） ・取引遅延による商品価値の低下の回避（6.8億円） ・観光消費機会の取り止めの回避（32億円） ○地域住民の不安感の解消 ・走行時の安心の確保・不安の解消（2,237億円）	1,773 （残事業=39）	・本事業による、落石・土砂崩落等のおそれのある箇所の回避や法面対策等により、通行止めの回避など道路利用者及び地域社会において様々な効果が期待される ・これまで、事業延長23.5kmのうち22.2kmについて対策を完了したところ ・引き続き、早期完成に向けて事業を進める 【コスト削減等】 ・トンネル照明の見直し（約0.1億円減） ・建設副産物の有効活用（約0.01億円減）	継続	道路局 国道・防災課 （課長 三浦真紀）
一般国道231号 雄冬防災 北海道開発局	その他	669 （残事業=199）	○災害時の迂回解消を含めた走行時間の短縮等（842億円（残事業=230億円）） ○災害による被害の回避等 ・救急搬送の効率化及び遅延の回避（7.9億円） ○地域住民の不安感の解消 ・走行時の安心の確保・不安の解消（337億円）	717 （残事業=167）	・本事業による、落石・雪崩等のおそれのある箇所の回避や法面対策等により、通行止めの回避など道路利用者及び地域社会において様々な効果が期待される ・これまで、事業延長11.6kmのうち5.7kmについて対策を完了したところ ・引き続き、早期完成に向けて事業を進める 【コスト削減等】 ・トンネル照明の見直し（約0.28億円減）	継続	道路局 国道・防災課 （課長 三浦真紀）

一般国道277号 雲石道路 北海道開発局	その他	162 (残事業 =17)	○災害時の迂回解消を含めた走行時間の短縮等（163億円（残事業=98億円）） ○災害による被害の回避等 ・救急搬送の効率化及び遅延の回避（18億円） ○地域住民の不安感の解消 ・走行時の安心の確保・不安の解消（249億円）	201 (残事業 =23)	・本事業による、落石・地すべり等のおそれのある箇所回避や法面対策等により、通行止めの回避など道路利用者及び地域社会において様々な効果が期待される ・これまで、事業延長5.4kmのうち2.3kmについて対策を完了したところ ・引き続き、早期完成に向けて事業を進める 【コスト縮減等】 ・トンネル照明の見直し（約0.33億円減）	継続	道路局 国道・防災課 （課長 三浦真紀）
一般国道278号 尾札部道路 北海道開発局	その他	187 (残事業 =37)	○災害時の迂回解消を含めた走行時間の短縮等（220億円（残事業=111億円）） ○災害による被害の回避等 ・救急搬送の効率化及び遅延の回避（8.6億円） ○災害による被害の回避（50億円） ○地域住民の不安感の解消 ・走行時の安心の確保・不安の解消（363億円）	279 (残事業 =54)	・本事業による、緊急避難路の確保により、津波災害時の迅速な避難が可能となる ・これまで、事業延長14.8kmのうち6.0kmについて対策を完了したところ ・引き続き、早期完成に向けて事業を進める 【コスト縮減等】 ・舗装構成の見直し（約0.2億円減） ・建設副産物の有効活用（約0.2億円減） ・函渠工の見直し（約0.1億円減）	継続	道路局 国道・防災課 （課長 三浦真紀）
一般国道278号 鹿部道路 北海道開発局	その他	59 (残事業 =30)	○災害時の迂回解消を含めた走行時間の短縮等（83億円（残事業=83億円）） ○災害による被害の回避等 ・救急搬送の効率化及び遅延の回避（0.8億円） ○地域住民の不安感の解消 ・走行時の安心の確保・不安の解消（133億円）	81 (残事業 =50)	・本事業による、緊急避難路の確保により、火山噴火時の迅速な避難が可能となる ・これまで、事業延長7.7kmのうち1.4kmについて対策を完了したところ ・引き続き、早期完成に向けて事業を進める 【コスト縮減等】 ・建設副産物の有効活用（約0.2億円減）	継続	道路局 国道・防災課 （課長 三浦真紀）
一般国道334号 宇登呂道路 北海道開発局	その他	118 (残事業 =16)	○災害時の迂回解消を含めた走行時間の短縮等（180億円（残事業=98億円）） ○災害による被害の回避等 ・救急搬送の効率化及び遅延の回避（6.0億円） ○宿泊機会の取り止めの回避（8.9億円） ○地域住民の不安感の解消 ・走行時の安心の確保・不安の解消（322億円）	164 (残事業 =17)	・本事業による、土砂崩落・落石等のおそれのある箇所の回避や法面対策等により、通行止めの回避など道路利用者及び地域社会において様々な効果が期待される ・これまで、事業延長5.6kmのうち4.7kmについて対策を完了したところ ・引き続き、早期完成に向けて事業を進める 【コスト縮減等】 ・既設資材の有効活用（約0.1億円減） ・トンネル照明の見直し（約0.01億円減）	継続	道路局 国道・防災課 （課長 三浦真紀）
一般国道334号 真經道路 北海道開発局	その他	191 (残事業 =37)	○災害時の迂回解消を含めた走行時間の短縮等（269億円（残事業=102億円）） ○災害による被害の回避等 ・救急搬送の効率化及び遅延の回避（8.0億円） ○宿泊機会の取り止めの回避（7.3億円） ○地域住民の不安感の解消 ・走行時の安心の確保・不安の解消（264億円）	251 (残事業 =28)	・本事業による、土砂崩落・落石等のおそれのある箇所の回避や法面対策等により、通行止めの回避など道路利用者及び地域社会において様々な効果が期待される ・これまで、事業延長14.4kmのうち11.1kmについて対策を完了したところ ・引き続き、早期完成に向けて事業を進める 【コスト縮減等】 ・建設副産物の有効活用（約0.2億円減）	継続	道路局 国道・防災課 （課長 三浦真紀）
一般国道336号 樺広防犯 北海道開発局	その他	792 (残事業 =134)	○災害時の迂回解消を含めた走行時間の短縮等（973億円（残事業=547億円）） ○災害による被害の回避等 ・救急搬送の効率化及び遅延の回避（114億円） ○地域住民の不安感の解消 ・走行時の安心の確保・不安の解消（1,035億円）	900 (残事業 =114)	・本事業による、落石・土砂崩落等のおそれのある箇所の回避や法面対策等により、通行止めの回避など道路利用者及び地域社会において様々な効果が期待される ・これまで、事業延長18.7kmのうち11.4kmについて対策を完了したところ ・引き続き、早期完成に向けて事業を進める 【コスト縮減等】 ・土砂運搬計画の見直し（約0.1億円減）	継続	道路局 国道・防災課 （課長 三浦真紀）
一般国道13号 院内道路 東北地方整備局	長期間継続中	117 (残事業 =69)	○災害時等の迂回解消を含めた走行時間の短縮等（83億円（残事業=83億円）） ○災害による被害の回避 ・防災点検要対策箇所（1箇所）の回避 ○不安感の解消 ・緊急輸送道路の信頼性向上	118 (残事業 =70)	・本事業による落石危険箇所や土石流危険区域の回避により、通行止めの回避など自動車利用者及び地域社会において様々な効果が期待される。 ・用地取得は完了しており、引き続き、早期完成に向けて事業を進める。 【コスト縮減等】 ・橋長の見直し ・トンネル配電設備の集約	継続	道路局 国道・防災課 （課長 三浦真紀）
一般国道45号 尾肝要道路 東北地方整備局	長期間継続中	105 (残事業 =85)	○災害時等の迂回解消を含めた走行時間の短縮等（92億円（残事業=92億円）） ○災害による被害の回避 ・防災点検要対策箇所（3箇所）の回避 ○隘路区間の冬期事故減少 （冬期物損事故率の軽減：338件/億台→5件億台） ○不安感の解消 ・緊急輸送道路の信頼性向上（17億円）	106 (残事業 =86)	・本事業による落石危険箇所や線形不良箇所の回避により、通行止めの回避など自動車利用者及び地域社会において様々な効果が期待される。 ・用地取得は完了しており、引き続き、早期完成に向けて事業を進める（H25供用予定）。 【コスト縮減等】 ・橋梁から函渠への構造見直し ・トンネル残土の運搬距離の短縮	継続	道路局 国道・防災課 （課長 三浦真紀）
一般国道45号 替代バイパス 東北地方整備局	再々評価	156 (残事業 =36)	○災害時等の迂回解消を含めた走行時間の短縮等（130億円（残事業=130億円）） ○災害による被害の回避 ・地震津波発生時における国道45号浸水の回避 ○防災点検要対策箇所（1箇所）の回避 ○不安感の解消 ・緊急輸送道路の信頼性向上（17億円）	191 (残事業 =43)	・本事業による津波浸水区域通過の回避により通行止めの回避など、自動車利用者及び地域社会において様々な効果が期待される。 ・引き続き、早期完成に向けて事業を進める（H24供用予定）。 【コスト縮減】 ・橋梁基礎工での新技術の活用 ・残土の運搬距離の短縮	継続	道路局 国道・防災課 （課長 三浦真紀）
一般国道47号 新庄古口道路 東北地方整備局	再々評価	430 (残事業 =362)	○災害時等の迂回解消を含めた走行時間の短縮等（452億円（残事業=452億円）） ○災害による被害の回避 ・災害時通行止め時の集落孤立の解消 ○不安感の解消 ・災害時における集落孤立の不安感解消 ○救急医療施設である隣接地域との唯一の道路としての信頼性向上	358 (残事業 =291)	・本事業による事前通行規制区間の回避など、自動車利用者及び地域社会において様々な効果が期待される。 ・引き続き、早期完成に向けて事業を進める。 【コスト縮減】 ・盛土材の購入から公共事業残土の活用に変更。	継続	道路局 国道・防災課 （課長 三浦真紀）
一般国道47号 高屋道路 東北地方整備局	長期間継続中	132 (残事業 =126)	○災害時等の迂回解消を含めた走行時間の短縮等（170億円（残事業=170億円）） ○災害による被害の回避 ・災害時通行止め時の集落孤立の解消 ○不安感の解消 ・災害時における集落孤立の不安感解消 ○救急医療施設である隣接地域との唯一の道路としての信頼性向上	107 (残事業 =101)	・本事業による土砂崩落箇所や雪崩危険箇所の解消による通行止めの回避など、自動車利用者及び地域社会において様々な効果が期待される。 ・引き続き、早期完成に向けて事業を進める。 【コスト縮減】 ・トンネル残土を他工事へ流用。	継続	道路局 国道・防災課 （課長 三浦真紀）

一般国道289号 八十里越 北陸地方整備局	再々評価	604 (残事業 =226)	○災害時の迂回解消を含めた走行時間の短縮等 (706億円 (残事業=706億円)) ○災害による被害の回避 ・観光消費額減少の回避 (100億円) ○地域住民の不安解消 ・只見地区において、通行不能区間が解消することによる不安感が解消される。	650 (残事業 =184)	・防災上の課題の改善により現道区間の通行不能区間の解消が図られる。 ・交通不能区間の解消により、地域ネットワークの充実強化、物流の利便性向上、リダンダンシーの確保、救命救急体制の向上など期待される効果は大きい。 ・引き続き、早期完成に向けて事業を進める。 【コスト縮減等】 ・施工にあたっては、新技術、建設発生土の有効活用等により、コスト縮減を図る。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 三浦真紀)
一般国道17号 綾戸バイパス 関東地方整備局	その他	157 (残事業 =144)	○災害時の迂回解消を含む走行時間の短縮等 (119億円 (残事業=119億円)) ○災害による被害の回避 ・バイパス整備による災害の回避、迂回の解消 (要防災対策箇所28箇所⇒全箇所回避) ・渋川消防署、渋川総合病院から綾戸バイパス沿線地区までの到着時間が短縮される (0.82億円) ・歩道設置により、歩行者、自転車の安全性、利便性が向上される (0.05億円) ・線形不良箇所 (半径150m未満) 15箇所、急勾配区間 (5%を超える) 2区間⇒全箇所回避 ○地域住民の不安の解消 ・道路の安全性・信頼性の向上 (390億円)	106 (残事業=92)	・並行する関越自動車道は、濃霧及び積雪による通行止めが毎年発生しており、関越自動車道通行止め時の代替道路の確保が必要。 ・綾戸バイパスの整備により、災害と事故の回避による安全と安心の向上、関越道通行止め時の代替路確保などの効果が期待される。 ・平成22年度より用地説明会を行い、用地買収に着手。今後用地買収を推進し早期に工事着手する予定。 ・急峻な地形を通過しており、落石災害等が発生している危険な地域であることから、早期にバイパスを整備し、効果発現を図ることが重要である。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 三浦真紀)
地域高規格道路 上越魚沼地域振興 快速道路 一般国道253号 八箇峠道路 北陸地方整備局	その他	418 (残事業 =210)	○災害時の迂回解消を含めた走行時間の短縮等 (147.3億円 (残事業=147.3億円)) ○災害による被害の回避 ・通行止めの営業停止損失 (18億円) ・災害被害額の減少 (1.6億円) ・通行止めによる観光入込客数減少 (22億円) ・救命医療機関アクセス向上 (0.3億円) ・通行止めによる高速バス営業損失 (0.04億円) ○地域住民の不安の解消 ・十日町市・南魚沼市地域において、災害時の通行障害や線形不良箇所が解消することによる不安の解消。	394 (残事業=146.8)	・防災上の課題の改善により現道区間の事前通行規制区間や交通障害の解消が図られる。 ・災害時の迂回解消を含む走行時間短縮や災害による被害の回避、地域住民の不安解消、地域振興の支援など期待される効果は大きい。 ・引き続き、早期完成に向けて事業を進める。 【コスト縮減等】 ・十日町市八箇～八箇10C (仮称) 間の事業内容の見直し (22億円) ・トンネル掘削を過年施工にすることにより冬期休止にかかる費用の削減 (0.6億円)	継続	道路局 国道・防災課 (課長 三浦真紀)
一般国道17号 浦佐バイパス 北陸地方整備局	その他	210 (残事業 =103)	○災害時の迂回を含む走行時間短縮等 (162億円 (残事業=155億円)) ○災害による被害の回避 ・救命救急医療施設へのアクセス向上 (5.1億円) ・大規模災害 (冠水等) の被害を回避 (0.01億円) ○地域住民の不安解消 ・通行障害区間の解消により不安感が解消	241 (残事業=93)	・防災上の課題の改善により現道区間における冬期交通障害の解消が図られる。 ・災害時の迂回解消を含む走行時間短縮や災害による被害の回避、地域住民の不安解消、沿道環境の改善、救命医療体制の支援、観光支援などの効果が期待される。 ・これまで南魚沼市浦佐地先 (1.1km) について供用したところ。 ・引き続き、早期完成に向けて事業を進める。 【コスト縮減等】 ・施工にあたっては、河川改修工事の発生土を盛土材として使用しコスト縮減を図る。(0.27億円)	継続	道路局 国道・防災課 (課長 三浦真紀)
地域高規格道路 新潟山形南部連絡 道路 一般国道113号 鹿ノ巣道路 北陸地方整備局	その他	153 (残事業 =116)	○災害時の迂回解消を含めた走行時間の短縮等 (102億円 (残事業=102億円)) ○災害による被害の回避 ・通行止めによる営業損失 (3.0億円) ・通行止めによる観光客入り込み減少損失 (15億円) ・救命医療機関アクセス向上 (0.16億円) ・通行止めによる高速バス営業損失 (0.31億円) ・広域物流ネットワークとしての信頼性確保 ○地域住民の不安解消 ・不安の解消 (通行止めによる迂回の不安等)	143 (残事業=98)	・防災上の課題の改善により、現道区間の交通障害の解消が図られる。 ・災害時の迂回解消を含む走行時間短縮や災害による被害の回避、地域住民の不安解消等の効果が期待される。 ・また、北陸地方と東北地方の主要都市を結ぶ地域高規格道路「新潟山形南部連絡道路」のうち延長約5.0kmの道路で、広域ネットワークの一部を構成しており、沿線地域間の連携支援など期待される。 ・引き続き、早期完成に向けて事業を進める。 【コスト縮減等】 ・現場発生材を用いた新技術の活用、施工計画の見直し (0.05億円)	継続	道路局 国道・防災課 (課長 三浦真紀)
地域高規格道路 富山高山連絡道路 一般国道41号 猪谷輪原道路 北陸地方整備局	再々評価	300 (残事業 =101)	○災害時の迂回解消を含めた走行時間の短縮等 (212億円 (残事業=86億円)) ○災害による被害の回避 ・集落孤立の回避 (0.9億円) ・救命救急施設へのアクセス向上 (0.7億円) ・バス路線の信頼性向上 ・日常生活圏の連携強化 ・緊急通行確保路線としての信頼性が向上 ○地域住民の不安解消 ・不安の解消 (通行止めによる迂回の不安等)	319 (残事業=84)	・防災上の課題の改善により現道区間の事前通行規制区間や交通障害の解消が図られる。 ・災害時の迂回解消を含む走行時間短縮や災害による被害の回避、地域住民の不安解消等の効果が期待される。 ・また、国道41号は北陸地方及び中部地方の主要都市を縦貫する主要幹線道路であり、地域高規格道路富山高山連絡道路の一部を構成する猪谷輪原道路は、広域的な交通支線や沿線地域間の連携支援など期待される。 ・これまでに富山市片掛～同市楳原 (5.8km) について対策を完了したところ。 ・引き続き、早期完成に向けて事業を進める。 【コスト縮減等】 ・橋梁の高欄形式の変更とこれに伴う幅員縮小 (1億円) ・橋梁アーチリブの落雪対策の変更 (2億円) ・縦断線形の見直し (7億円)	継続	道路局 国道・防災課 (課長 三浦真紀)
一般国道359号 砺波東バイパス 北陸地方整備局	再々評価	231 (残事業 =93)	○災害時の迂回解消を含めた走行時間の短縮 (385億円 (残事業=85億円)) ○災害による被害の回避 ・バス路線の信頼性向上 ・緊急輸送道路としての役割 ○地域住民の不安解消 ・不安の解消 (通行止めによる迂回の不安等)	235 (残事業=68)	・防災上の課題の改善により、現道の急カーブ区間や狭隘区間の解消、冬期交通障害の解消が図られる。 ・災害時の迂回解消を含む走行時間短縮や災害による被害の回避、地域住民の不安解消等の効果が期待される。 ・また、日常生活圏の各市町間の連携強化など期待される。 ・これまでに砺波市楳成～同市高道 (4.5km) について暫定2車線で供用したところ。 ・引き続き、早期完成に向けて事業を進める。 【コスト縮減等】 ・施工にあたっては、新技術の活用等により、コスト縮減を図る。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 三浦真紀)
一般国道161号 愛発除雪拡幅 近畿地方整備局	長期間継続中	81 (残事業 =58)	○災害時の迂回解消を含めた走行時間の短縮等 (112億円 (残事業=245億円)) ○災害による被害の回避 ・降雪時の交通安全向上 ○地域住民の不安の解消 ・安心感向上 (116億円)	89 (残事業=63)	・本事業による積雪等に対する通行止めの回避や、大型車のすれ違いができない幅員狭小区間の解消など自動車利用者及び地域社会において様々な効果が期待される。 ・平成15年度に事業化し、平成16年度より工事に着手しており、用地取得は約26%完了したところ。 ・引き続き早期完成に向けて事業を進める。 【コスト縮減等】 ・トンネル仮設工法の見直し	継続	道路局 国道・防災課 (課長 三浦真紀)
一般国道417号 冠山峠道路 近畿地方整備局	長期間継続中	230 (残事業 =214)	○災害時の迂回解消を含めた走行時間の短縮等 (245億円 (残事業=245億円)) ○災害による被害の回避 ・降雪時の集落孤立の危険性低下 ○地域住民の不安の解消 ・安心感向上 (111億円)	167 (残事業=150)	・本事業による自動車交通不能区間、冬期通行止め区間の解消など自動車利用者及び地域社会において様々な効果が期待される。 ・工事用道路、橋梁下部工事を推進しており、用地取得は約88%完了したところ。 ・引き続き早期完成に向けて事業を進める。 【コスト縮減等】 ・トンネル掘削土運搬計画の見直し	継続	道路局 国道・防災課 (課長 三浦真紀)

一般国道19号 桜沢改良 中部地方整備局	その他	60 (残事業 =57)	○災害時の迂回解消を含めた走行時間の短縮等 (94億円 (残事業=94億円)) ○災害による被害の回避 ・災害時の通行止め時における観光損失の減少 (0.1億円) ・災害時の通行止め時における救急医療機関へのアクセスの確保 (0.02億円) ・緊急施設 (消防署・警察署) からのアクセス時間の短縮により消防・防犯活動の向上が期待。 ○地域住民の不安感の解消 ・災害時の通行止めに対する不安解消 (1.7億円) ・災害時の輸送路確保により災害復旧活動部隊等の支援を確保	54 (残事業 =51)	・本事業による土砂崩落箇所や雪崩箇所の回避等により、通行止めの回避など自動車利用者及び地域社会において様々な効果が期待される。 ・これまで用地買収を進め、事業進捗率は約35%。 ・引き続き、早期完成に向けて事業を進める。 【コスト縮減等】 ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進していく。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 三浦真紀)
一般国道148号 小谷道路 北陸地方整備局	その他	253 (残事業 =41)	○災害時の迂回解消を含む走行時間の短縮等 (281億円 (残事業=46億円)) ○災害による被害の回避 ・通行止めによる営業停止損益の解消 (3.8億円) ・救命救急医療施設へのアクセス向上 (0.40億円) ・災害時における交通の確保 (1.5億円) ・バス路線の利便性・信頼性向上 (日常生活圏の中心都市である大町市に連絡する唯一の連絡道路) ○地域住民の不安解消 ・通行止めの解消により不安感が解消	327 (残事業 =36)	・防災上の課題の改善により、大型車すれ違い困難区間や事前通行規制区間、冬期交通障害区間の解消が図られる。 ・災害時の迂回解消を含む走行時間短縮や災害による被害の回避、地域住民の不安解消等の効果が期待される。 ・また、国道148号は、長野県大町市を起点とし、新潟県糸魚川市に至る幹線道路であり、観光・物流ルートとして、また、地域の日常生活を支える生活道路として重要な役割を担っており、地域の活性化や物流の効率化の支援など期待される。 ・これまでに小谷村大字北小谷字光明→同字下平 (3.45km) について対策を完了したところ。 ・引き続き、早期完成に向けて事業を進める。 【コスト縮減等】 ・吹付け材料の見直し (0.01億円)	継続	道路局 国道・防災課 (課長 三浦真紀)
一般国道41号 下原改良 中部地方整備局	その他	37 (残事業 =19)	○災害時の迂回解消を含めた走行時間の短縮等 (55億円 (残事業=55億円)) ○災害による被害の回避 ・災害時の通行止め時における観光損失の減少 (10億円) ・災害時の通行止め時における救急医療機関へのアクセスの確保 (0.14億円) ・緊急施設 (消防署・警察署) からのアクセス時間の短縮により消防・防犯活動の向上が期待。 ○地域住民の不安感の解消 ・災害時の通行止めに対する不安解消 (11億円) ・災害時の輸送路確保により災害復旧活動部隊等の支援を確保	42 (残事業 =21)	・本事業による土砂崩落箇所等の回避により、通行止めの回避など自動車利用者及び地域社会において様々な効果が期待される。 ・これまで工事・用地買収を進め、事業進捗率は約49%、用地取得率は100%。 ・引き続き、平成27年度の完成に向けて事業を進める。 【コスト縮減等】 ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進していく。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 三浦真紀)
一般国道156号 大和改良 中部地方整備局	その他	78 (残事業 =23)	○災害時の迂回解消を含めた走行時間の短縮等 (98億円 (残事業=98億円)) ○災害による被害の回避 ・災害時の通行止め時における観光損失の減少 (1.5億円) ・災害時の通行止め時における救急医療機関へのアクセスの確保 (0.2億円) ・緊急施設 (消防署・警察署) からのアクセス時間の短縮により消防・防犯活動の向上が期待。 ○地域住民の不安感の解消 ・災害時の通行止めに対する不安解消 (0.8億円) ・災害時の輸送路確保により災害復旧活動部隊等の支援を確保	91 (残事業 =30)	・本事業による土砂崩落箇所や道路決壊箇所等の回避により、通行止めの回避など自動車利用者及び地域社会において様々な効果が期待される。 ・これまで工事・用地買収を進め、事業進捗率は約99%。 ・引き続き、郡上市大和町万塚→郡上市白鳥町中津屋間の2.2kmの平成27年度の完成に向けて事業を進める。 【コスト縮減等】 ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進していく。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 三浦真紀)
一般国道421号 石樽峠道路 近畿地方整備局	長期間継続中	150 (残事業 =20)	○災害時の迂回解消を含めた走行時間の短縮等 (247億円) ○災害による被害の回避 ・災害時の代替機能の確保 ○地域住民の不安感の解消 ・安心感向上 (201億円)	157	・本事業による土砂崩落等や道路決壊箇所等の回避により、通行止めの回避など自動車利用者及び地域社会において様々な効果が期待される。 ・平成15年度に事業化し、平成17年度から工事に着手し、用地取得は100%完了したところ。 ・トンネル本体工事は完了しており、平成22年度末の開通に向けて工事を推進中。 【コスト縮減等】 ・トンネル換気設備の縮小	継続	道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀)
一般国道480号 鍋谷峠道路 近畿地方整備局	その他	137 (残事業 =133)	○災害時の迂回解消を含めた走行時間の短縮等 (176億円 (残事業=176億円)) ○災害による被害の回避 ・災害時の代替機能の確保 ○地域住民の不安感の解消 ・安心感向上 (64億円)	118 (残事業 =114)	・本事業による防災要対策箇所や線形不良区間の回避により、安定した交通を確保するなど自動車利用者及び地域社会において様々な効果が期待される。 ・平成20年度に事業化し、工事着手に向け事業を推進しているところ。 ・引き続き平成27年度の完成に向けて事業を進める。 【コスト縮減等】 ・トンネル坑口位置の見直し	継続	道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀)
一般国道9号 笠波峠除雪拡幅 近畿地方整備局	長期間継続中	187 (残事業 =97)	○災害時の迂回解消を含めた走行時間の短縮等 (296億円 (残事業=236億円)) ○災害による被害の回避 ・地すべり災害発生時の観光客への影響軽減 ○地域住民の不安感の解消 ・安心感向上 (81億円)	213 (残事業 =80)	・本事業による冬期の安全で円滑な交通の確保、大規模地すべりブロックの影響の回避など自動車利用者及び地域社会において様々な効果が期待される。 ・これまで美方郡番美町村岡区八井谷→福岡 (1.5km) について対策を完了したところ。 ・引き続き早期完成に向けて事業を進める。 【コスト縮減等】 ・トンネル断面の見直し	継続	道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀)
一般国道168号 十津川道路 近畿地方整備局	再々評価	280 (残事業 =76)	○災害時の迂回解消を含めた走行時間の短縮等 (366億円 (残事業=366億円)) ○災害による被害の回避 ・通行止めによる経済損失 (2.8億円) ・通行止め時の村外通院患者の負担軽減 ○地域住民の不安感の解消 ・安心感向上 (51億円)	275 (残事業 =60)	・本事業による土砂崩落の通行止め回避、線形不良区間の解消など自動車利用者及び地域社会において様々な効果が期待される。 ・トンネル、橋梁工事を推進しており、用地取得は約99%完了したところ。 ・十津川村折立～小原までの4.3kmについては、平成23年度完成を予定しており、引き続き早期完成に向けて事業を進める。 【コスト縮減等】 ・トンネル幅員の見直し	継続	道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀)
一般国道169号 奥瀬道路(Ⅱ期) 近畿地方整備局	その他	103 (残事業 =90)	○災害時の迂回解消を含めた走行時間の短縮等 (125億円 (残事業=125億円)) ○災害による被害の回避 ・通行止めによる経済損失 (7.6億円) ○地域住民の不安感の解消 ・安心感向上 (54億円)	88 (残事業 =75)	・本事業による土砂崩落等の通行止め回避など自動車利用者及び地域社会において様々な効果が期待される。 ・平成19年度に事業化し、平成22年度より工事に着手しているところ。 ・引き続き平成27年度の完成に向けて事業を進める。 【コスト縮減等】 ・新技術、新工法の活用等	継続	道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀)

地域高規格道路 江府三次道路 一般国道183号 鍵掛峠道路 中国地方整備局	長期間継続中	223 (残事業 =209)	○災害時の迂回解消を含めた走行時間の短縮等 (22億円 (残事業=22億円)) ○災害による被害の回避 ・通行車両の被災による人命・物損の被害を減少する効果 (0.05億円) ・災害による片側交通規制を解消する効果 (0.4億円) ・災害時の孤立交通を解消する効果 (0.1億円) ・通行止時の救命率が向上する効果 (0.01億円) ○地域住民の不安感の解消 ・災害時の迂回ルートの確保による不安解消 (357億円)	170 (残事業 =154)	・本事業の整備による事前通行規制区間や要防災対策箇所、線形不良区間などの回避により、災害時の通行止めや冬の交通障害の解消など、道路利用者や地域社会において様々な効果が期待される。 ・早期供用に向けて事業を推進する。 【コスト縮減等】 ・トンネル設備、舗装構成の見直し (約7億円)	継続	道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀)
一般国道185号 安芸津バイパス 中国地方整備局	その他	185 (残事業 =128)	○災害時の迂回解消を含めた走行時間の短縮等 (215億円 (残事業=140億円)) ○地域住民の不安感の解消 ・災害時の迂回ルートの確保による不安解消 (77億円)	177 (残事業 =108)	・本事業の整備による路面冠水区間や線形不良区間などの回避により、災害時の通行止めや走行安全性の向上など、道路利用者や地域社会において様々な効果が期待される。 ・平成21年3月に(主)安芸津下三永線～(市)上条浜田線までの区間(L=1.5km)を部分供用している。 ・引き続き、残る4.6km区間の早期全線供用に向けて事業を推進する。 【コスト縮減等】 ・特殊工法の採用やトンネル掘削量の削減 (約0.3億円)	継続	道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀)
一般国道191号 萩・三隅道路 中国地方整備局	再々評価	709 (残事業 =56)	○災害時の迂回解消を含めた走行時間の短縮等 (407億円 (残事業=320億円)) ○災害による被害の回避 ・通行車両の被災による人命・物損の被害を減少する効果 (0.2億円) ・災害による片側交通規制を解消する効果 (0.2億円) ○地域住民の不安感の解消 ・災害時の迂回ルートの確保による不安解消 (220億円)	847 (残事業 =78)	・本事業の整備による事前通行規制区間や要防災対策箇所、線形不良区間などの回避により、災害時の通行止めや走行安全性の向上など、道路利用者や地域社会において様々な効果が期待される。 ・平成20年2月に三隅10～明石10までの区間(L=7.1km)を部分供用している。 ・残る明石10～萩10(仮称)までの区間(8.1km)を平成23年度に供用予定。 【コスト縮減等】 ・トンネル設備、道路付属施設の見直し (約1億円)	継続	道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀)
一般国道491号 長門・横山道路 中国地方整備局	一定期間未着工	239 (残事業 =236)	○災害時の迂回解消を含めた走行時間の短縮等 (92億円 (残事業=92億円)) ○災害による被害の回避 ・通行車両の被災による人命・物損の被害を減少する効果 (0.2億円) ・災害による片側交通規制を解消する効果 (0.3億円) ・災害時の孤立交通を解消する効果 (10億円) ・通行止時の救命率が向上する効果 (1.0億円) ・通行止による観光収入減少を解消する効果 (0.8億円) ○地域住民の不安感の解消 ・災害時の迂回ルートの確保による不安解消 (261億円)	177 (残事業 =174)	・本事業の整備による事前通行規制区間や要防災対策箇所、線形不良区間などの回避により、災害時の通行止めや走行安全性の向上など、道路利用者や地域社会において様々な効果が期待される。 ・早期供用に向けて事業を推進する。 【コスト縮減等】 ・トンネル設備の見直し (約5億円)	継続	道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀)
一般国道32号 猪ノ鼻道路 四国地方整備局	長期間継続中	432 (残事業 =350)	○災害時の迂回解消を含めた走行時間の短縮等 (426億円 (残事業=426億円)) ○災害による被害の回避 ・災害等の通行止めによる経済損失(物流損失) (0.35億円) ・災害等の通行止めによる沿道の孤立による経済損失(営業損失) (1.6億円) ○地域住民の不安感の解消 ・災害時の通行止めや冬の凍結・積雪時等の不安感を解消 ・線形不良区間の解消による運転者の心理的負担の軽減	351 (残事業 =265)	・本事業による土砂崩落箇所の回避により、異常気象時における通行止めの解消や冬の通行障害の回避など、自動車利用者及び地域社会において様々な効果が期待される。 ・引き続き、早期完成に向けて事業を進める。 【コスト縮減等】 ・新技術等の採用や長寿命化や維持管理を考慮した構造の採用など総コストの縮減に努める。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 三浦真紀)
一般国道55号 牟岐バイパス 四国地方整備局	その他	70 (残事業 =62)	○災害時の迂回解消を含めた走行時間の短縮等 (51.9億円 (残事業=51.9億円)) ○災害による被害の回避 ・東南海・南海地震の津波等による経済損失(物流損失等) (0.57億円) ・東南海・南海地震の津波等による経済損失(営業損失等) (1.4億円) ・東南海・南海地震の津波等による通行被害 (11億円) ○地域住民の不安感の解消 ・東南海・南海地震の津波等の不安感の解消 ・通過交通がバイパスに転換することで歩行者等の安心感の向上	60 (残事業 =51.6)	・本事業による津波浸水域の回避により、東南海・南海地震の津波等における通行止めの回避など、自動車利用者及び地域社会において様々な効果が期待される。 ・引き続き、早期完成に向けて事業を進める。 【コスト縮減等】 ・新技術新工法等を用いたコスト縮減 (約40百万円)	継続	道路局 国道・防災課 (課長 三浦真紀)
一般国道33号 越知道路(2工区) 四国地方整備局	再々評価	137 (残事業 =135)	○災害時の迂回解消を含めた走行時間の短縮等 (125億円 (残事業=125億円)) ○災害による被害の回避 ・災害等の通行止めによる経済損失(物流損失) (0.62億円) ・災害等の通行止めによる沿道の孤立による経済損失(営業損失) (5.2億円) ○地域住民の不安感の解消 ・災害時の通行止め等の不安感を解消 ・線形不良区間の解消による運転者の心理的負担の軽減	109 (残事業 =107)	・本事業による地滑り地の回避により、災害時に孤立する集落の解消や異常気象時における通行止めの回避など、自動車利用者及び地域社会において様々な効果が期待される。 ・引き続き、早期完成に向けて事業を進める。 【コスト縮減等】 ・新技術等の採用や長寿命化や維持管理を考慮した構造の採用など総コストの縮減に努める。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 三浦真紀)
一般国道220号 早崎改良 九州地方整備局	その他	321 (残事業 =15)	○災害時の迂回解消を含めた走行時間の短縮等 (403億円 (残事業=24億円)) ○災害による被害の回避 ・桜島フェリーの売上げの減収額 (3億円) ・観光産業の売上げの減収 (1億円) ・漁業の売上げの減収額 (24億円) ○地域住民の不安感の解消 ・桜島爆発時における避難、救難道路としての機能確保	414 (残事業 =16)	・当該事業の並行現道区間の異常気象時通行規制区間(連続雨量150mm以上通行止)の解消や、土砂崩壊箇所の回避など自動車利用者及び地域社会において様々な効果が期待される。 ・これまでに、異常気象時通行規制区間(3.6km)及び防災要対策箇所の12箇所の対策を完了したところ。 ・引き続き、早期完成に向けて事業を進める。 【コスト縮減等】 ・防護柵基礎を現場打ちコンクリートからプレキャスト製品に変更 (約0.002億円)	継続	道路局 国道・防災課 (課長 三浦真紀)

一般国道329号 宜野座改良 沖縄総合事務局	その他	66 (残事業 =11)	○災害時の迂回解消を含めた走行時間の短縮等 (97億円(残事業=23億円)) ○災害等による被害の回避 ・線形不良箇所が半減することにより、迅速・安全な救急搬送路に寄与 ○地域住民の不安感の解消 ・走行の快適性及び歩行者・自転車利用者の安全性(1.7億円)	88 (残事業 =22)	・本事業による通行止めの回避、線形改良による通行の安全性など自動車利用者及び地域社会において様々な効果が期待される。 ・これまで宜野座村字宜野座から宜野座村字惣慶(1.1km)について、供用したところ。 ・引き続き、早期完成に向けて事業を進める。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀)
一般国道331号 中山改良 沖縄総合事務局	その他	82 (残事業 =15)	○災害時の迂回解消を含めた走行時間の短縮等 (83億円(残事業=42億円)) ○災害等による被害の回避 ・現道の線形不良箇所の解消により、迅速・安全な救急搬送に寄与 ○地域住民の不安感の解消 ・走行の快適性(20億円)	110 (残事業 =19)	・本事業による土砂崩落箇所の回避や法面対策等により、通行止めの回避など自動車利用者及び地域社会において様々な効果が期待される。 ・これまで南城市玉城字志堅原～南城市玉城字中山(0.9km)について、供用したところ。 ・引き続き、早期完成に向けて事業を進める。 【コスト縮減等】 ・擁壁構造の見直し(5百万円)	継続	道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀)

(注1) 事業の効果に記載している金額は、防災面の効果を完成後50年間の便益額として現在価値化して算出した値であり、試算値を含む。

(注2) 費用に記載している金額は、現在価値化して算出した値。

(補助事業等)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)	B/C				
			便益の内訳及び主な根拠							
地域高規格道路 根室中標津道路 主要地方道根室中 標津線 北海道	長期間継続中	66	107	【内訳】 走行時間短縮便益: 84億円 走行経費減少便益: 24億円 交通事故減少便益: -0.3億円 【主な根拠】 計画交通量: 8,500台/日	65	1.6	・中標津空港へのアクセスが向上する。 ・農・水産物の流通の利便性の向上が図られる。 ・二次医療施設(中標津町立中標津病院)へのアクセス向上が図られる。	・平成22年度末事業進捗率48% ・構造要件の見直しにより、現道を活用した拡幅、線形改良による整備により、コスト縮減を図っている。	継続	道路局 環境安全課 (課長 吉崎 収)
一般国道106号 釧川道路 岩手県	再々評価	150	204	【内訳】 走行時間短縮便益: 149億円 走行経費減少便益: 34億円 交通事故減少便益: 21億円 【主な根拠】 計画交通量: 4,800台/日	181	1.1	・県内陸部と沿岸部を結ぶ主要幹線道路のアクセス性の向上。(約2分短縮) ・地域高規格道路として、緊急輸送道路の機能強化。 ・交通事故多発区間、急カーブ16)の解消。 ・地域間交流及び地域産業(水産、観光等)の活性化。	・宮古地域にとって県都盛岡市を結ぶ唯一の主要幹線道路で、安全で円滑な通年通行確保は不可欠。 (通称: 命を守る道路) ・平成23年3月の用地進捗率は99%で、全線に渡り事業が進んでいる。 ・橋梁上部工のライフサイクルコスト縮減や、新技術の採用及び橋梁計画の見直し等により、コスト縮減に努めている。(約18億円)	継続	道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀)
地域高規格道路 高岡環状道路 主要地方道高岡環状線 佐野～六家 富山県	長期間継続中	170	266	【内訳】 走行時間短縮便益: 194億円 走行経費減少便益: 57億円 交通事故減少便益: 15億円 【主な根拠】 計画交通量: 12,600台/日	173	1.5	・能越自動車道高岡1Cへのアクセスが向上する。 ・国宝「瑞龍寺」へのアクセス向上が図られる。 ・三次医療施設)JA厚生連高岡病院)へのアクセス向上が図られる。	・平成22年度末事業進捗率71% ・平成17年11月に高岡市と西砺波郡福岡町が合併しており、合併支援道路として重要な役割をになう路線となっている。 ・現場発生土砂の再利用や他工事からの発生土の受け入れ等によりコスト縮減を図っている。	継続	道路局 環境安全課 (課長 吉崎 収)
一般国道167号 第二伊勢道路 三重県	再々評価	297	780	【内訳】 走行時間短縮便益: 617億円 走行経費減少便益: 124億円 交通事故減少便益: 39億円 【主な根拠】 計画交通量: 13,800台/日	328	2.4	・観光地へのアクセス向上による観光産業への支援の期待。 ・三次医療施設へのアクセス向上による住民の安心な暮らしの確保。	第二伊勢道路は、地域高規格道路「伊勢志摩連絡道路」の一部区間であり、伊勢地域と志摩地域を結ぶ道路の渋滞解消と地域間の連携強化を目的とした事業である。 事業の進捗状況について、用地買収が完了しており、事業進捗率は73%である。 引き続き工事を進め、平成25年の式年遷宮に向けて、供用が図れるよう事業を推進。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀)
地域高規格道路 五條新宮道路 一般国道168号 日足道路 和歌山県	長期間継続中	56	62	【内訳】 走行時間短縮便益: 51億円 走行経費減少便益: 10億円 交通事故減少便益: 1億円 【主な根拠】 計画交通量: 6,800台/日	52	1.2	・平成16年7月に熊野・本宮地域が世界遺産に登録されたことから、観光地への主要幹線道路としての役割も高い。 ・災害時の緊急輸送道路(1次)に位置付けされており、災害時のネットワークの強化を図ることができる。	・幅員狭小、線形不良区間及び熊野川の氾濫により道路が通行止めになる状況を解消し、安全で円滑な通行を可能とすることで、地域住民の安全・安心を確保するとともに、地域の経済・産業の発展に大きく寄与する。 ・事業の進捗状況については、平成22年度までに事業費ベースで62%、用地補償100%の進捗状況であり円滑に事業を進めている。 ・引き続き、工法等の工夫によりコスト縮減に努める。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀)

地域高規格道路 江府三次道路 一般国道181号 江府道路 鳥取県	長期間継続中	119	149	【内訳】 走行時間短縮便益：136億円 走行経費減少便益：6.5億円 交通事故減少便益：6.8億円 【主な根拠】 計画交通量：8,300台/日	102	1.5	①円滑なモビリティの確保 ・米子～広島間高速バス：10（便／日）の利便性向上が見込まれる。 ②物流効率化の支援 ・周辺ネットワークとの一体的な整備により、日南町から境港へのアクセス向上が見込まれる。 ③国土・地域ネットワークの構築 ・周辺ネットワークとの一体的な整備により、鳥取県米子市～広島県三次市間の所要時間短縮が見込まれる。 ④個性ある地域の形成 ・周辺ネットワークとの一体的な整備により、境港・米子市周辺から大山・奥日野周辺へのアクセス向上が見込まれる。【年間観光入込客数：境港・米子市周辺297万人、大山・奥日野周辺（H19）】 ⑤安全で安心できるくらしの確保 ・周辺ネットワークとの一体的な整備により、日野町・日南町から三次救急医療機関鳥取大学医学部付属病院までの所要時間短縮が見込まれる。 ⑥災害への備え ・鳥取県の第1次緊急輸送道路に位置づけられている。 ⑦地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑧生活環境の改善・保全 ・NOx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。 ⑨交通事故件数の削減 ・交通事故件数の削減が見込まれる。	・早期供用を目指して事業を推進する。 【コスト縮減等】 ・発生土の現場内流用等により、コスト縮減を図りつつ、事業を推進していく。	継続	道路局 国道・防災課 （課長三浦真紀）
地域高規格道路 北条湯原道路 一般国道313号 倉吉道路 鳥取県	長期間継続中	114	167	【内訳】 走行時間短縮便益：135億円 走行経費減少便益：14億円 交通事故減少便益：18億円 【主な根拠】 計画交通量：11,400台/日	113	1.5	①円滑なモビリティの確保 ・鳥取～倉吉～広島間高速バス：10（便／日）の利便性向上が見込まれる。 ②物流効率化の支援 ・周辺ネットワークとの一体的な整備により、倉吉市から境港へのアクセス向上が見込まれる。 ③国土・地域ネットワークの構築 ・周辺ネットワークとの一体的な整備により、鳥取県倉吉市～岡山県真庭市間の所要時間短縮が見込まれる。 ④個性ある地域の形成 ・周辺ネットワークとの一体的な整備により、とっとり梨の花温泉郷周辺へのアクセス向上が見込まれる。【年間観光入込客数：135万人（H20）】 ⑤安全で安心できるくらしの確保 ・周辺ネットワークとの一体的な整備により、倉吉市から三次救急医療機関鳥取県立中央病院までの所要時間短縮が見込まれる。 ⑥災害への備え ・鳥取県の第1次緊急輸送道路に位置づけられている。 ⑦地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑧生活環境の改善・保全 ・NOx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。 ⑨交通事故件数の削減 ・交通事故件数の削減が見込まれる。	・平成19.3に隣接する北条倉吉道路が暫定供用した。 ・事業効果の早期発現のため、平成24年度中の部分供用を目指す。 【コスト縮減等】 発生土の現場内流用等により、コスト縮減を図りつつ、事業を推進していく。	継続	道路局 国道・防災課 （課長三浦真紀）
地域高規格道路 東広島高田道路 主要地方道吉田豊栄線 向原吉田道路 広島県	長期間継続中	120	169	【内訳】 走行時間短縮便益：140億円 走行経費減少便益：18億円 交通事故減少便益：11億円 【主な根拠】 計画交通量：7,900台／日	103	1.6	・広島空港へのアクセスが向上する。 ・第一次緊急輸送道路（国道54号、（主）広島三次線）が通行止めになった場合の代替路線の確保。 ・二次医療施設（広島県厚生農業協同組合連合会吉田総合病院）へのアクセス向上が図られる。	・平成22年度末事業進捗率15% ・平成16年3月に吉田町、八千代町、美土里町、高宮町、甲田町、向原町が合併し安芸高田市となっており、合併支援道路として重要な役割を担う路線となっている。 ・トンネル断面や幅員構成の見直し等を行い、コスト縮減を図っている。	継続	道路局 環境安全課 （課長吉崎 収）
地域高規格道路 徳島環状道路 主要地方道徳島環状線 国府～藍住 徳島県	長期間継続中	520	446	【内訳】 走行時間短縮便益：362億円 走行経費減少便益：58億円 交通事故減少便益：26億円 【主な根拠】 計画交通量：25,600台／日	320	1.4	・徳島阿波踊り空港へのアクセスが向上する。 ・徳島県地域防災計画で指定された2次緊急輸送道路の整備。 ・三次医療施設（徳島県立中央病院）へのアクセス向上が図られる。	・平成22年度末事業進捗率2% ・高規格幹線道路四国縦貫道・横断道へのアクセスが向上するとともに、交通の分散により徳島市内の慢性的な渋滞の解消に寄与する。 ・コンクリート二次製品や発生材を積極的に活用し、コスト縮減を図っている。	継続	道路局 環境安全課 （課長吉崎 収）

地域高規格道路 大洲・八幡浜自動車道 一般国道197号 八幡浜道路 愛媛県	長期間継続中	118	175	【内訳】 走行時間短縮便益：138億円 走行経費減少便益：27億円 交通事故減少便益：9.8億円 【主な根拠】 計画交通量：9,100台／日	103	1.7	①円滑なモビリティの確保 ・八幡浜道路への交通転換により渋滞緩和が期待され時間損失の削減が見込まれる ・交通が集中する八幡浜市中心部の渋滞が緩和され現道の旅行速度の向上が見込まれる ②物流効率化の支援 ・八幡浜市のみかんの収穫量やまだいの水揚量は全国トップクラス ・八幡浜市～大洲北只ICの所要時間の短縮が見込まれる ③国土・地域ネットワークの構築 ・地域高規格道路「大洲・八幡浜自動車道」の一部を構成する ・八幡浜市～大洲市の所要時間の短縮が見込まれる ④個性ある地域の形成 ・八幡浜港振興ビジョンを支援し地域活性化への貢献が期待される ・佐田岬灯台、瀬戸農業公園、伊方ビジターズハウス、おさかな牧場シーロード八幡浜、平家谷自然公園など主要な観光地へのアクセス向上が期待される ⑤災害への備え ・一次緊急輸送道路に指定されている ⑥地球環境の保全 ・CO2排出削減が見込まれる ⑦生活環境の改善・保全 ・N02排出削減が見込まれる ・SPM排出削減が見込まれる	・地域高規格道路「大洲・八幡浜自動車道」の一部区間として、事業中である「名坂道路」とともに四国縦貫・横断自動車道と一体となった広域ネットワークを形成することにより、円滑な救急医療搬送、災害時における緊急輸送道路の確保、地域産業である農林水産業の支援、観光地へのアクセス向上を図るとともに、八幡浜市の中心市街地をバイパスルートにより迂回し市内の慢性的な渋滞の緩和を図るために、整備は不可欠。 ・用地買収、改良工事を推進し、早期の全線供用を目指す。 【コスト削減等】 ・適正なルートの選定や残土処理場の変更によりコスト削減を図っている。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 三浦真紀)
地域高規格道路 有明海沿岸道路 一般国道444号 佐賀富道路 佐賀県	再々評価	414	1,042	【内訳】 走行時間短縮便益：797億円 走行経費減少便益：150億円 交通事故減少便益：95億円 【主な根拠】 計画交通量：21,500～27,300台/日	369	2.8	①円滑なモビリティの確保（有明佐賀空港へのアクセス向上） ②国土・地域ネットワークの構築（観光） ③第3次救急医療施設（県立病院好生館）へのアクセス向上	・平成23年3月に嘉瀬南IC～久保田ICまでが開通 ・残区間の、用地買収及び改良・橋梁工事の推進を行っている ・地盤特性を的確に把握し効率的な軟弱地盤地盤対策工法を選定しコスト削減を図る。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 三浦真紀)
地域高規格道路 西彼杵道路 一般国道206号 小迎バイパス 長崎県	長期間継続中	216	307	【内訳】 走行時間短縮便益：256億円 走行経費減少便益：36億円 交通事故減少便益：15億円 【主な根拠】 計画交通量：12,500台/日	233	1.3	①高速交通体系の空白地帯となっている西彼杵半島において、地域高規格道路を整備することにより、長崎市や佐世保市への時間短縮が図られ、地域連携の強化や救急医療体制の支援が図られる。	・地域高規格道路「西彼杵道路」の一部であり、長崎市と佐世保市とを1時間で連絡し、県土の均衡ある発展を目的としている。 ・H21年度末進捗率87%。 ・終点部の一部に未買収地が残っているため、引き続き鋭意交渉を行い、早期完成を目指す。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 三浦真紀)
地域高規格道路 中津日田道路 一般国道212号 本耶馬溪 ～耶馬溪道路 大分県	再々評価	179	376	【内訳】 走行時間短縮便益：285億円 走行経費減少便益：40億円 交通事故減少便益：51億円 【主な根拠】 計画交通量：14,500台/日	207	1.8	①重要港湾中津港、東九州自動車道及び大分自動車道を結ぶ循環型ネットワークの形成。 ②中津市（中津港）～日田市間で9分3分～50分の3.3分の時間短縮（中津日田道路全線供用） ③現道における防災上の要対策箇所回避。 ④旧中津市内と旧下毛郡地域のアクセス向上による生活道路の改善。 ⑤観光地へのアクセス向上。	・地域高規格道路「中津日田道路」の一部を構成し、重要港湾中津港、東九州自動車道及び大分自動車道とあわせて、循環型ネットワークを形成する。 ・周防灘地域生活圏と日田玖珠地方生活圏域の交流連携がより一層促進され、生活・産業・観光等の発展と地域活性化に大きく貢献でき、また災害時や高度医療等の緊急時にも大きく寄与するものである。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 三浦真紀)
地域高規格道路 南薩縦貫道 主要地方道鹿兒島川辺線 川辺道路 鹿兒島県	長期間継続中	140	178	【内訳】 走行時間短縮便益：151億円 走行経費減少便益：15億円 交通事故減少便益：12億円 【主な根拠】 計画交通量：12,700～12,800台/日	151	1.2	・農水産物の流通の利便性の向上が図られる。 ・鹿児島空港へのアクセスが向上する。 ・三次医療施設（鹿児島市立病院）へのアクセス向上が図られる。	・平成22年度末事業進捗率88% ・これまで南九州川辺ダムIC～南九州神殿IC間4kmを供用している。 ・H19.12に頤健町、知覧町、川辺町が合併し「南九州市」となり、合併支援道路として重要な役割を担う路線となっている。 ・コンクリート二次製品や再生材等の利用などを推進しコスト削減を図っている。	継続	道路局 環境安全課 (課長 吉崎 収)
地域高規格道路 南部東道路 主要地方道南風原知念線 沖縄県	長期間継続中	182	661	【内訳】 走行時間短縮便益：550億円 走行経費減少便益：82億円 交通事故減少便益：29億円 【主な根拠】 計画交通量：14,300台／日	146	4.5	・那覇空港までの30分圏域の拡大。 ・世界遺産・首里城から斎場御嶽へのアクセス向上が図られる。 ・第3次医療施設（南部医療センター・こども医療センター）へのアクセス向上が図られる。	・那覇空港自動車道（H20.3全線暫定供用）に連結する路線であり、空港アクセス道路として定時・定速を確保するとともに、地域住民の行動圏の拡大及び南部圏域の振興を支援する道路。 ・インター形状の見直し等の構造検討を行い、コスト削減に努めている。	継続	道路局 環境安全課 (課長 吉崎 収)

【土地区画整理事業】
(補助事業)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)	B/C				
			便益の内訳及び主な根拠							
大宮西部特定土地区画整理事業 都市再生機構	再々評価	390	136	【内訳】 走行時間短縮便益：152億円 走行経費減少便益：▲3.9億円 交通事故減少便益：▲12億円 【主な根拠】 計画交通量：1,400～13,200台/日	86	1.6	・本路線の整備により、西大宮バイパスへ接続する幹線ルートが整備され、周辺道路の渋滞緩和に加え、整備区間の歩行者の安全確保を期待できる。	・当該路線は地域の幹線道路ネットワークを構成する重要な路線である。 ・平成25年度完成予定。	継続	都市・地域整備局 市街地整備課 (課長 望月明彦)
木津中央特定土地区画整理事業 都市再生機構	再々評価	538	399	【内訳】 走行時間短縮便益：458億円 走行経費減少便益：▲59億円 交通事故減少便益：▲0.27億円 【主な根拠】 計画交通量：1,900～14,900台/日	152	2.6	・多様な学研施設の立地を囲り、文化学術機能を備えかつ良好な住環境を有する新市街地の形成。 ・JR木津駅のアクセスを向上させ、駅から地区センターを結ぶエリアの一体的な都市拠点を形成する。	・当該路線は地域の幹線道路ネットワークを構成する重要な路線である。 ・平成24年度完成予定。	継続	都市・地域整備局 市街地整備課 (課長 望月明彦)

【港湾整備事業】
（直轄事業）

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)					B/C
			便益の内訳及び主な根拠							
徳島小松島港 赤石地区 国際物流ターミナル 整備事業 岸壁(-13m)② 四国地方整備局	その他	37 【残事業 =0.4】	40 【残事業 =40】 【内訳】 輸送コストの削減便益: 40億円 その他の便益: 0.4億円 【主な根拠】 平成26年予測取扱貨物量: 原木: 36千トン/年 カオリン: 20千トン/年	47 【残事業 =0.6】	0.9 【残事業 =66.8 】	・港湾貨物の輸送効率化により、CO2、NOXの排出量が軽減される。 ・岸壁延長不足により大型船舶は滞船を強いられる可能性がある。	・原木、カオリン等を輸送する船舶の大型化へ対応することで、物流効率化が図られるため、本プロジェクトへの必要性は高い。 ・事業が順調に進んだ場合には、平成20年代半ばの完了を予定している。 ・事業内容の見直しにより、残事業B/Cが1.0を上回ることを確認している。 【事業内容の見直し】 ・当事業は臨港道路の一部が整備済みであり、岸壁(-13m)②は125mのケーソンが据え付けられ、エプロン、背後用地が未整備の状況である。 ・現在の需要を考慮すると原木、カオリンは岸壁(-13m)②125mと岸壁(-13m)①の西側を利用することで取扱いが可能である。 ・そのため、岸壁(-13m)②の施設規模を260mから125mに見直し、あわせてふ頭用地、泊地等の施設整備を取りやめ、残事業を貨物の取扱いに必要なエプロン整備等の陸上工事のみとする。	見直し継続	港湾局 計画課 (課長 高橋浩二)	

（補助事業）

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)					B/C
			便益の内訳及び主な根拠							
青森港 本港地区 新中央ふ頭整備事業 青森県	再々評価	216	599	【内訳】 震災時における輸送コストの削減便益：7.9億円 施設被害の回避：7.3億円 交流機会の増加便益：584億円 【主な根拠】 想定被災人口：280千人 平成24年予測来訪者数：535千人/年	353	1.7	・岸壁の耐震強化により、震災時における被害に対する地域住民の不安を軽減することができる。また、震災時においても物流が維持され、生活や産業活動の維持が図られる。 ・県民の新たな憩いの場及び国内外の様々な人的・経済的交流活動拠点の創出に寄与することができる。	・震災時に緊急物資等の海上輸送拠点として機能することで、県民の安全・安心を確保できるとともに、港湾を通じた国内外の様々な人的・経済的交流活動の拠点が形成されるため、本プロジェクトの必要性は高い。 ・事業が順調に進んだ場合には、平成20年代前半の完了を予定している。 ・ふ頭用地造成の埋立材料として浚渫工事による土砂を利用することや整備計画の見直しにより、コスト縮減に取り組んでいる。	継続	港湾局 計画課 (課長 高橋浩二)
東京港 品川地区 複合一貫輸送ターミナル整備事業 (耐震改良) 東京都	長期間 継続中	98	227	【内訳】 輸送コストの削減便益：214億円 震災時における輸送コストの削減便益：9.2億円 施設被害の回避：4.2億円 【主な根拠】 平成27年予測取扱貨物量：1,664千トン/年	94	2.4	・背後の荷主等事業者の物流機能の高度化・効率化が促進される。 ・岸壁の耐震強化により、震災時における被害に対する地域住民の不安を軽減することができる。また、震災時においても物流が維持され、生活や産業活動の維持が図られる。 ・港湾貨物の輸送効率化により、CO2、NOXの排出量が軽減される。	・東京港品川地区の物流効率化を支援し、また、大規模地震時の物資輸送拠点としての機能を確保するため、本プロジェクトの必要性は高い。 ・事業が順調に進んだ場合には、平成20年代中旬の完了を予定している。 ・建設発生土の有効利用などにより、コスト縮減に取り組んでいる。	継続	港湾局 計画課 (課長 高橋浩二)
利島港 前浜地区 離島ターミナル整備事業① 東京都	再々評価	139	197	【内訳】 輸送コストの削減便益：18億円 移動コストの削減便益：15億円 海難の減少便益：163億円 その他の便益：1.1億円 【主な根拠】 平成29年予測取扱貨物量：40千トン/年 平成29年予測年間乗降客数：11千人/年	178	1.1	・就航率向上により、来島者が増加するなど地域振興が図られる。 ・港湾貨物の輸送効率化により、CO2、NOXの排出量が軽減される。	・港内の静穏度が悪く、定期船やJFが接岸できない場合があり、接岸時でも乗降や荷役の安全性及び効率性は十分ではないため、本プロジェクトの必要性は高い。 ・事業が順調に進んだ場合には、平成20年代後半の完了を予定している。 ・ケーソン詰材の工夫やケーソン断面の縮小などにより、コスト縮減に取り組んでいる。	継続	関東地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 東平伸)
伏木富山港 富山地区 港湾公害防止対策事業 富山県	再々評価	62	167	【内訳】 環境改善便益：167億円 【主な根拠】 周辺地域世帯数：38万世帯	82	2.0	・水質及び底質の改善により、地域住民の安全・安心が確保される。 ・市街地における貴重な水辺空間であり、環境改善により来訪者の増加が見込まれる。	・運河の水質、底質が環境基準を満足していないため、本プロジェクトの必要性は高い。 ・事業が順調に進んだ場合には、平成30年代前半の完了を予定している。	継続	港湾局 計画課 (課長 高橋浩二)
三河港 蒲郡地区 国際物流ターミナル整備事業 愛知県	再々評価	111	133	【内訳】 輸送コストの削減便益：130億円 その他の便益：2.4億円 【主な根拠】 平成32年予測取扱貨物量：1,533千トン/年	109	1.2	・港湾貨物の輸送効率化により、CO2、NOXの排出量が軽減される。	・貨物船の大型化に対して、貨物需要の拡大への対応が図られるため、本プロジェクトの必要性は高い。 ・事業が順調に進んだ場合は平成20年代後半の完了を予定している。	継続	港湾局 計画課 (課長 高橋浩二)
衣浦港 外港地区 廃棄物海面処分場整備事業 愛知県	再々評価	200	723	【内訳】 廃棄物の処分コスト縮減便益：563億円 浚渫土砂の処分コスト縮減便益：67億円 その他の便益：94億円 【主な根拠】 廃棄物処分量：1029千m3 浚渫土砂処分量：3,343千m3	345	2.1	・浚渫土砂等の輸送効率化により、CO2、NOXの排出量が軽減される。 ・浚渫土砂の海洋投棄処分回避による海洋環境の保全が図られる。 ・廃棄物の適正な処分により、良好な市民生活環境を確保することが可能となる。	・港湾整備に伴う浚渫土砂や一般廃棄物及び産業廃棄物を受け入れるための海面処分場が確保され、また処分コストの削減が図られるため、本プロジェクトの必要性は高い。 ・事業が順調に進んだ場合は平成20年代後半の完了を予定している。	継続	港湾局 計画課 (課長 高橋浩二)

姫路港 網干沖地区 廃棄物海面処分場 整備事業 兵庫県	再々評価	87	148	【内訳】 浚渫土砂の処分コスト縮減便 益：80億円 陸上残土の処分コスト縮減便 益：6.1億円 その他の便益：62億円 【主な根拠】 浚渫土砂処分量：2,438千m3 陸上残土処分量：500千m3	112	1.3	・浚渫土砂等の輸送効率化によ り、CO2、NOXの排出量が軽減され る。 ・浚渫土砂の海洋投棄処分回避に よる海洋環境の保全が図られる。	・播磨地域の港湾整備等により発生する浚渫土砂等 の処分の適正化が図られるため、本プロジェクトの 必要性は高い。 ・事業が順調に進んだ場合には、平成30年代前半の 完了を予定している。 ・他港で不要になったケーソンを護岸本体工に流用 することにより、コスト縮減に取り組んでいる。	継続	港湾局 計画課 (課長 高橋 浩二)
水島港 玉島地区 廃棄物海面処分場 整備事業 岡山県	長期間 継続中	70	621	【内訳】 浚渫土砂の処分コスト縮減便 益：553億円 その他の便益：68億円 【主な根拠】 浚渫土砂処分量：6,560千m3	69	8.9	・浚渫土砂の輸送効率化により、 CO2、NOXの排出量が軽減される。 ・浚渫土砂の海洋投棄処分回避に よる海洋環境の保全が図られる。	・港湾整備に伴い発生する浚渫土砂処分の適正化が 図られるため、本プロジェクトの必要性は高い。 ・事業が順調に進んだ場合には、平成20年代前半の 完了を予定している。	継続	港湾局 計画課 (課長 高橋 浩二)
徳山下松港 徳山地区 国内物流ターミナ ル整備事業(耐震 改良) 山口県	長期間 継続中	34	40	【内訳】 震災時における輸送コストの 削減便益：39億円 施設の被害の回避：1.6億円 【主な根拠】 想定被災人口：203千人	32	1.3	・岸壁の耐震強化により、震災時 における被害に対する地域住民の 不安を軽減することができる。また 、震災時においても物流が維持さ れ、生活や産業活動の維持が図 られる。	・大規模地震発生時における緊急物資輸送・物流機 能を確保し、地域住民の安全・安心な生活の確保が 図られるため、本プロジェクトの必要性は高い。 ・事業が順調に進んだ場合には、平成20年代後半の 完了を予定している。 ・地盤改良工において掘削土砂を改良し、埋戻土砂 として再利用することにより、コスト縮減に取り組 んでいる。	継続	港湾局 計画課 (課長 高橋 浩二)
三田尻中関港 中関地区 国際物流ターミナ ル整備事業 山口県	再々評価	194	573	【内訳】 輸送コストの削減便益：568億 円 その他の便益：5.0億円 【主な根拠】 平成26年予測取扱貨物量： 完成自動車：458万トン/年 コンテナ：3.0万TEU/年	437	1.3	・港湾物流の円滑化により、地域 産業の国際競争力の向上が図られ る。 ・港湾機能の高度化により、荷役 作業や船舶航行の安全性が向上す る。	・港湾機能の高度化により、輸送コストの削減が図 られるため、本プロジェクトの必要性は高い。 ・事業が順調に進んだ場合には、平成20年代後半の 完了を予定している。 ・浚渫土砂の有効活用により、コスト縮減に取り組 んでいる。	継続	港湾局 計画課 (課長 高橋 浩二)
三田尻中関港 大久保地区 廃棄物海面処分場 整備事業 山口県	再々評価	36	367	【内訳】 浚渫土砂の処分コスト縮減便 益：366億円 その他の便益：1.4億円 【主な根拠】 浚渫土砂処分量：1,550千m3	69	5.3	・浚渫土砂等の輸送効率化によ り、CO2、NOXの排出量が軽減され る。 ・浚渫土砂の海洋投棄処分回避に よる海洋環境の保全が図られる。 ・緑地として土地利用することよ り、環境の復元が図られる。	・港湾整備に伴い発生する浚渫土砂処分の適正化が 図られるため、本プロジェクトの必要性は高い。 ・事業が順調に進んだ場合には、平成20年代後半の 完了を予定している。 ・腹付土用材として良質の浚渫土砂を利用すること により、コスト縮減に取り組んでいる。	継続	港湾局 計画課 (課長 高橋 浩二)
宇部港 東見初地区 国内物流ターミナ ル・廃棄物海面処 分場整備事業 山口県	再々評価	406	722	【内訳】 輸送コストの削減便益：5.7億円 廃棄物及び陸上残土の処分コ スト縮減便益： 浚渫土砂の処分コスト縮減便 益：366億円 その他の便益：109億円 【主な根拠】 平成28年予測取扱貨物量：4.4 万トン/年 廃棄物処分量：998千m3 陸上残土処分量：297千m3 浚渫土砂処分量：3,123千m3	567	1.3	・港湾物流の円滑化により、地域 産業の競争力の向上が図られる。 ・浚渫土砂等の輸送効率化によ り、CO2、NOXの排出量が軽減され る。 ・浚渫土砂の海洋投棄処分回避に よる海洋環境の保全が図られる。 ・廃棄物の適正な処分により、良 好な市民生活環境を確保すること が可能となる。	・港湾機能の高度化により、輸送コストの削減が図 られる。また、逼迫する廃棄物処分場を確保するこ とで、廃棄物及び陸上土砂処分の適正化と港湾整備 に伴い発生する浚渫土砂処分の適正化が図られるた め、本プロジェクトの必要性は高い。 ・事業が順調に進んだ場合には、平成30年代前半の 完了を予定している。 ・浚渫土砂の有効活用により、コスト縮減に取り組 んでいる。	継続	港湾局 計画課 (課長 高橋 浩二)
北九州港 新門司南地区 廃棄物海面処分場 整備事業 北九州市	長期間 継続中	178	233	【内訳】 廃棄物の処分コスト縮減便 益：107億円 陸上残土の処分コスト縮減便 益：75億円 浚渫土砂の処分コスト縮減便 益：3億円 その他の便益：48億円 【主な根拠】 廃棄物処分量：120万m3 陸上残土処分量：132万m3 浚渫土砂処分量：108万m3	202	1.2	・浚渫土砂等の輸送効率化によ り、CO2、NOXの排出量が軽減され る。 ・浚渫土砂の海洋投棄処分回避に よる海洋環境の保全が図られる。 ・廃棄物の適正な処分により、良 好な市民生活環境を確保すること が可能となる。	・年間40万m3程度の浚渫土砂や廃棄物の受け入れ を予定しており、海面処分場の確保により、安定的 かつ長期的な処分施設を構築することになり、本プ ロジェクトの必要性は高い。 ・事業が順調に進んだ場合には、平成20年代後半の 完了を予定している。	継続	港湾局 計画課 (課長 高橋 浩二)
川内港 宗泊地区 国際物流ターミナ ル整備事業 鹿児島県	再々評価	126	317	【内訳】 輸送コストの削減便益：317億 円 【主な根拠】 平成28年予測取扱貨物量：823 千トン/年	205	1.5	・背後の荷主等事業者の物流機能 の安定化・効率化が促進され、地 域産業の競争力の向上が図られ る。 ・荒天時におけるふ頭への越波を 防ぎ、コンテナ貨物の避難が解消 される。 ・港湾貨物の輸送効率化により、 CO2、NOXの排出量が軽減される。	・大型船舶による効率的な一括大量輸送が可能とな り、地元産業の競争力強化が図られるため、本プ ロジェクトの必要性は高い。 ・事業が順調に進んだ場合には、平成20年後半の完 了を予定している。	継続	港湾局 計画課 (課長 高橋 浩二)
川内港 唐浜地区 国内物流ターミナ ル整備事業 鹿児島県	再々評価	65	98	【内訳】 輸送コストの削減便益：98億 円 【主な根拠】 平成31年予測取扱貨物量：370 千トン/年	91	1.1	・背後の荷主等事業者の物流機能 の安定化・効率化が促進され、地 域産業の競争力の向上が図られ る。 ・港湾貨物の輸送効率化により、 CO2、NOXの排出量が軽減される。	・大型船舶による効率的な一括大量輸送や輸送ル ートの構築により、地元産業の競争力強化が図られ るため、本プロジェクトの必要性は高い。 ・事業が順調に進んだ場合には、平成30年代前半の完 了を予定している。	継続	港湾局 計画課 (課長 高橋 浩二)
松浦港 御厨地区 廃棄物海面処分場 整備事業 長崎県	長期間 継続中	20	27	【内訳】 陸上残土の処分コスト縮減便 益：0.7億円 浚渫土砂の処分コスト縮減便 益：12億円 その他の便益：15億円 【主な根拠】 陸上残土処分量：12千m3 浚渫土砂処分量：488千m3	23	1.2	・浚渫土砂等の輸送効率化によ り、CO2、NOXの排出量が軽減され る。 ・浚渫土砂の海洋投棄処分回避に よる海洋環境の保全が図られる。 ・廃棄物の適正な処分により、良 好な市民生活環境を確保すること が可能となる。	・港湾整備に伴う浚渫土や道路整備等で生じる陸上残 土を確保に受け入れるため海面処分場を確保する必 要があることから、本プロジェクトの必要性は高 い。 ・事業が順調に進んだ場合には、平成20年代中旬の 完了を予定している。	継続	九州地方整 備局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 鈴木 崇弘)

本部港 本部地区 国内物流ターミナル整備事業 沖縄県	再々評価	76	91	【内訳】 輸送コストの削減便益：75億円 クルーズ船の冲出し回避便益：0.5億円 港湾環境改善便益：1.8億円 震災時における輸送コストの削減便益：3.9億円 施設被害の回避：2.1億円 その他の便益：7.8億円 【主な根拠】 平成26年予測取扱貨物量：173千トン/年 平成26年予測旅客船寄港回数：2.0回/年 平成26年予測来訪者数：31千人/年 想定被災人口：4千人	83	1.1	・港湾貨物の輸送効率化により、CO2、NOxの排出量が軽減される。 ・岸壁の耐震化により震災時における被害に対する地域住民の不安を軽減することができる。また、震災時における物流が維持され、生活や産業活動の維持が図られる。	・輸送コストの削減、大型化船舶への対応が可能となり、輸送の効率化を促進し、大規模地震発生時における背後地域への緊急物資輸送・物流機能の確保が図られるため、本プロジェクトの必要性は高い。 ・事業が順調に進んだ場合には、平成20年代半ばの完了を予定している。	継続	沖縄総合事務局 開発建設部 港湾計画課 (課長 池町 円)
伊江港 国内物流ターミナル整備事業 沖縄県	再々評価	32	48	【内訳】 輸送コストの削減便益：16億円 震災時における輸送コストの削減便益：1.6億円 施設被害の回避：1.7億円 移動コストの削減便益：28億円 その他の便益：0.9億円 【主な根拠】 平成25年予測取扱貨物量：1,091千トン/年 想定被災人口：1千人 平成25年予測旅客数：456千人/年	43	1.1	・係留の安全性及び輸送の信頼性（定時性）の向上が図られる。 ・岸壁の耐震化により震災時における被害に対する地域住民の不安を軽減することができる。また、震災時における物流が維持され、生活や産業活動の維持が図られる。	・輸送コストの削減、大型化船舶への対応が可能となり、輸送の効率化を促進し、大規模地震発生時における背後地域への緊急物資輸送・物流機能の確保が図られるため、本プロジェクトの必要性は高い。 ・事業が順調に進んだ場合には、平成20年代前半の完了を予定している。	継続	沖縄総合事務局 開発建設部 港湾計画課 (課長 池町 円)

【都市・幹線鉄道整備事業】
（都市鉄道利便増進事業）

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)
			貨幣換算した便益・B(億円)		費用・C (億円)	B／C				
			便益の内訳及び主な根拠							
阪神三宮駅施設 利用高度化事業 (神戸高速鉄道 株)	長期継続 中	130	333	【内訳】 利用者便益 277億円 供給者便益 52億円 残存価値 4億円 【主な根拠】 ○乗換時間短縮 ・梅田方面行き列車となんば 線直通列車との乗換時間 事業前 3分7秒 事業後 7秒 ・ポートライナーとの乗換 時間 事業前 3分39秒 事業後 2分18秒	129	2.6	プラットホーム拡幅による安全性 向上 東口新設による火災発生時の安全 性向上 バリアフリー化による移動円滑化	阪神三宮駅は、改札口が駅西側に1箇所のみで、他社線との乗継利便性が低いこと、姫路方面から来た列車から阪神なんば線方面行き列車に乗り換える場合に階段を経由しなければならないこと、バリアフリー化が未了であること、地下駅の火災対策基準（2方向避難）を満足していないこと、さらに西改札口のラッチ内外が狭小でラッシュ時の旅客流動が円滑でないこと等の課題を有している。 これらの課題を解決すべく現在改良工事に取り組んでおり、東改札口の新設、エレベーター・エスカレーターの新設、駅構内配線の変更、駅排煙設備の新設、西改札口の改築を行っている。 また、今回の事業は駅機能のみならず、周辺都市施設の整備と連携して三宮の新たな東玄関口を形成し、交通結節機能の高度化を図るとともに、隣接するJR、阪急、ポートライナーとの乗換性を向上させることで、周辺地域活性化等の効果を期待する事業でもある。 工事については順調に進められており、現在のところ予定どおり完成出来る見込みである。 コスト縮減については、既設躯体（側壁部）撤去作業前に、軌道側に防護壁を設置したり、交差点内のコンクリート打設を、覆工板下に配管することにより、夜間施工を昼間施工に変更することが可能となり、工事費が削減された。なお、今後も安全性を確保した上で、コスト削減の可能性を常に追求し、その実現に努める。	継続	鉄道局 鉄道業務政策課 （課長 長谷川 豊）

【都市・幹線鉄道整備事業】
（幹線鉄道等活性化事業（旅客線化））

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)	B／C				
			便益の内訳及び主な根拠							
大阪外環状線鉄道 整備事業 (大阪外環状鉄道 株式会社)	再々評価	1,200	2,247	【内訳】 ・利用者便益1,540億円 等 【主な根拠】 ・久宝寺～高井田 22分短縮 ・久宝寺～淡路 21分短縮	1,620	1.4	地域の活性化 鉄道空白地域の解消 生活利便性の向上	(事業の進捗状況) 南区間(放出～久宝寺)については平成20年3月に開業している。北区間(新大阪～放出)については、用地取得・設計・工事契約等を進め、主要な土木工事についてはすでに契約の締結がされ、工事着手に向けて地元・関係機関との調整を行っている。また、先行して着手した街路事業との交差区間においては、新たな構造物が一部完成している。 (費用縮減や代替案立案等の可能性の視点) 費用については、工事期間が延長し費用の増大が見込まれるものの、関係自治体、第二種鉄道事業者及び当社からなる「おおさか東線コスト縮減及び事業費検討委員会」を平成20年度に設置し、計画から工法検討の各段階において検討を進めており、縮減事例も提案されるなど一定の成果がまとまりつつある。「早期開業」及び「事業費の縮減」は、おおさか東線鉄道建設事業の最重要課題であり、関係者の協力を得つつ、継続して取組を図る。	継続	鉄道局 都市鉄道課 (課長 堀家 久晴)

【都市・幹線鉄道整備事業】
 (幹線鉄道等活性化事業(乗継円滑化))

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)
			貨幣換算した便益・B(億円)		費用・C (億円)	B／C				
			便益の内訳及び主な根拠							
西桑名駅乗継円滑化事業 (北勢線施設整備(株))	長期継続中	2.7	15	【内訳】 利用者便益 15.2億円 【主な根拠】 ○西桑名駅改札口～桑名駅改札口間の移動距離短縮 整備前 180.5m 整備後 90.3m	2.5	6.2	駅内外のバリアフリー化 通勤客等のマイカーから鉄道へのシフトに伴う交通渋滞解消、消費エネルギー低減、CO2排出量削減	北勢線は、桑名市（西桑名駅）といなべ市北勢町（阿下喜駅）を結ぶ20.4kmの路線であり、西桑名駅は北勢線最大の駅である。北勢線西桑名駅の利用者の8割が桑名駅（近鉄名古屋線・養老鉄道線、JR関西本線）との乗継を行なっているが、両駅間は約270m離れているため、乗継利便の向上が強く要望されている。 本事業は、北勢線の高速化事業とあわせて、自由通路や駅前広場の整備と一体的に西桑名駅のホーム・駅舎の移設を行なうことにより、桑名駅（近鉄名古屋線・養老鉄道線、JR関西本線）との乗継負担の軽減を図るものである。 事業の進捗状況としては、新駅舎の設計業務及び新ホーム形状を見合った軌道の線形変更とその区間のレール交換工事まで終了し、平成26年度完成予定にむけて事業を進めている。 コスト削減については、当初予定していた大屋根をホーム上屋として使用する案を、安価でかつ実績のある通常駅のホーム上屋に仕様を変更するなど検討を重ねてきた。今後の技術革新により工法の進歩に期待するとともに、さらには将来的により安価で有効な部材が登場していった場合には使用していきたい。	継続	鉄道局 鉄道業務政策課 (課長 長谷川 豊)

【都市・幹線鉄道整備事業】
 (鉄道駅総合改善事業)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)
			貨幣換算した便益・B(億円)		費用・C (億円)	B／C				
			便益の内訳及び主な根拠							
京急蒲田駅総合改善事業 (蒲田開発事業 株)	長期継続 中	113	478	【内訳】 利用者便益 351億円 供給者便益 124億円 残存価値 3億円 【主な根拠】 ○所要時間短縮 ・品川～京急蒲田～羽田空港間 (上り下りの平均) 事業前 18分13秒 事業後 16分20秒	127	3.8	プラットホーム拡張による混雑緩和、安全性の向上 バリアフリー化による移動円滑化 まちと調和した駅景観の整備	京急蒲田駅は、現在、本線と空港線が平面交差の関係にあり、空港線の列車が一部本線を支障することから、列車運行上の制約が生じているとともに、空港線との乗継も大変不便である。また、近接する環状8号線等の踏切では大変な渋滞が発生し、地域の問題になっている。 本事業は、京急蒲田駅を二層高架構造とし、空港線駅接続部分も上下線別の複線構造とすることで、列車運行上の制約を解消し、羽田空港アクセスの強化や空港線の輸送力向上を図るとともに、バリアフリー施設の設置等により乗り継ぎの円滑化を図り、利用者の利便性を向上させるものである。 また、連続立体交差事業と連携して踏切を除却するとともに、市街地再開発事業や駅前広場整備等の基盤整備と一体となって事業を行うことで、鉄道駅を中心とした魅力ある街づくりを推進するものである。 事業の進捗状況としては平成22年により線立体化にあわせて、京急蒲田駅の上り線（2階ホーム）の運用を開始した。今後、平成24年度（予定）の下り線立体化にともなう上下全線立体化完了にあわせて、京急蒲田駅下り線（3階ホーム）の運用を開始する予定で事業推進中であり、進捗状況も良好である。 コスト削減としては、鉄道と並行して国道15号（第一京浜）が位置しており、国道と鉄道との間に存在する国道拡幅用地を無償利用することで、コスト削減を図りながら事業を推進してきた。	継続	鉄道局 鉄道業務 政策課 (課長 長谷川 豊)

【住宅市街地基盤整備事業】
 (補助事業)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)	B/C				
			便益の内訳及び主な根拠							
大宮西部										
3・4・87宮原指扇線外3路線 (区画) 都市再生機構	その他	57	136	【内訳】 走行時間短縮便益:152億円 走行費用減少便益:▲3.9億円 交通事故減少便益:▲12億円 【主な根拠】 計画交通量:1,400～13,200台/日	86	1.6	住宅宅地事業・施設整備の進捗状況等	・当該路線は地域の幹線道路ネットワークを構成する重要な路線であるとともに、良好な住宅及び宅地の供給促進に寄与。 ・平成25年度完成予定。	継続	土地・水資源局 土地政策課 (課長 開出英之)
大宮西部地区道路(基盤) 都市再生機構	その他	43	1,136	【内訳】 域内便益:1,055億円 域外便益:81億円 【主な根拠】 事業区域及び周辺の地価上昇	403	2.8	住宅宅地事業・施設整備の進捗状況等	・住宅宅地事業に関連して基幹的な公共施設と併せて総合的に整備することにより、良好な住宅及び宅地の供給促進に寄与。 ・平成25年度までに完成予定。	継続	
物井										
物井地区道路(基盤) 都市再生機構	長期間継続中	26	490	【内訳】 域内便益:423億円 域外便益:67億円 【主な根拠】 事業区域及び周辺の地価上昇	458	1.1	住宅宅地事業・施設整備の進捗状況等	・住宅宅地事業に関連して基幹的な公共施設と併せて総合的に整備することにより、良好な住宅及び宅地の供給促進に寄与。 ・平成25年度までに完成予定。	継続	土地・水資源局 土地政策課 (課長 開出英之)
寺崎										
寺崎地区道路(基盤) 都市再生機構	長期間継続中	26	192	【内訳】 域内便益:182億円 域外便益:10億円 【主な根拠】 事業区域及び周辺の地価上昇	143	1.3	住宅宅地事業・施設整備の進捗状況等	・住宅宅地事業に関連して基幹的な公共施設と併せて総合的に整備することにより、良好な住宅及び宅地の供給促進に寄与。 ・平成24年度までに完成予定。	継続	土地・水資源局 土地政策課 (課長 開出英之)

真田・北金目										
3・4・8北金目真田線他2路線(区画)都市再生機構	再々評価	24	260	円 【内訳】 走行時間短縮便益：180億円 走行費用減少便益：80億円 交通事故減少便益：0.01億 【主な根拠】 計画交通量：5,200～9,900台/日	52	5.0	住宅宅地事業・施設整備の進捗状況 等	・当該路線は地域の幹線道路ネットワークを構成する重要な路線であるとともに、良好な住宅及び宅地の供給促進に寄与。 ・平成23年度完成予定。	継続	土地・水資源局 土地政策課 (課長 開出 英之)
精華・木津										
東中央線他3路線(中央)(区画)都市再生機構	長期間継続中	61	399	円 【内訳】 走行時間短縮便益：458億円 走行費用減少便益：▲59億円 交通事故減少便益：▲0.27億円 【主な根拠】 計画交通量：1,900～14,900台/日	152	2.6	住宅宅地事業・施設整備の進捗状況 等	・当該路線は地域の幹線道路ネットワークを構成する重要な路線であるとともに、良好な住宅及び宅地の供給促進に寄与。 ・平成24年度完成予定。	継続	土地・水資源局 土地政策課 (課長 開出 英之)
国際文化公園都市										
国際文化公園都市地区道路(基盤)都市再生機構	長期間継続中	360	6,010	円 【内訳】 域内便益：5,099億円 域外便益：911億円 【主な根拠】 事業区域及び周辺の地価上昇	2,627	2.3	住宅宅地事業・施設整備の進捗状況 等	・住宅宅地事業に関連して基幹的な公共施設と併せて総合的に整備することにより、良好な住宅及び宅地の供給促進に寄与。 ・平成24年度までに完成予定。 ・但し、中部エリアおよび東部エリアについては、今後行われる本体事業の計画見直しにあわせて見直しを実施。	見直し継続	土地・水資源局 土地政策課 (課長 開出 英之)
西部 F2-1工区他下水道(基盤)都市再生機構	長期間継続中	68					住宅宅地事業・施設整備の進捗状況 等	・住宅宅地事業に関連して基幹的な公共施設と併せて総合的に整備することにより、良好な住宅及び宅地の供給促進に寄与。 ・平成24年度までに完成予定。 ・但し、中部エリアおよび東部エリアについては、今後行われる本体事業の計画見直しにあわせて見直しを実施。	見直し継続	
福岡駅東										
3・4・14松原上西郷線(街路)都市再生機構	その他	24	31	円 【内訳】 走行時間短縮便益：26億円 走行費用減少便益：4.1億円 交通事故減少便益：1.6億円 【主な根拠】 計画交通量：8,500台/日	23	1.3	住宅宅地事業・施設整備の進捗状況 等	・当該路線は国道3号と国道495号とを結ぶ幹線道路であるとともに、良好な住宅及び宅地の供給促進に寄与。 ・平成24年度完成予定。	継続	土地・水資源局 土地政策課 (課長 開出 英之)

【下水道事業】
(補助事業)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益・B(億円)		費用・C (億円)					B／C
			便益の内訳及び主な根拠							
つくばニュータウン 公共下水道事業 (茨城県つくば市) 都市再生機構	その他	149	704	【内訳】 生活環境の改善 582億円 公共用水域の水質保全 90億円 浸水の防除 32億円 【主な算定根拠】 便益算定人口 4.6万人 便益算定面積 777ha	302	2.3	良好な環境の宅地環境の整備に寄与している	・開発宅地の浸水被害に対する安全性と良好な生活環境の確保が期待できる。残事業についてもH25に完了予定。 ・開発事業と一体で事業を進めることにより効率的な整備が可能	継続	都市・地域整備局 下水道部 下水道事業課 (課長 岡久宏史)
流山ニュータウン 公共下水道事業 (千葉県流山市) 都市再生機構	その他	55	375	【内訳】 生活環境の改善 344億円 公共用水域の水質保全 30億円 浸水の防除 2億円 【主な算定根拠】 便益算定人口 2.2万人 便益算定面積 286ha	160	2.3	良好な環境の宅地環境の整備に寄与している	・開発宅地の浸水被害に対する安全性と良好な生活環境の確保が期待できる。残事業についてもH25に完了予定。 ・開発事業と一体で事業を進めることにより効率的な整備が可能	継続	都市・地域整備局 下水道部 下水道事業課 (課長 岡久宏史)
千葉ニュータウン 公共下水道事業 (千葉県印西市) 都市再生機構	その他	136	1,268	【内訳】 生活環境の改善 883億円 公共用水域の水質保全 90億円 浸水の防除 295億円 【主な算定根拠】 便益算定人口 4.5万人 便益算定面積 1,320ha	383	3.3	良好な環境の宅地環境の整備に寄与している	・開発宅地の浸水被害に対する安全性と良好な生活環境の確保が期待できる。残事業についてもH25に完了予定。 ・開発事業と一体で事業を進めることにより効率的な整備が可能	継続	都市・地域整備局 下水道部 下水道事業課 (課長 岡久宏史)
国文ニュータウン 公共下水道事業 (大阪府茨木市・箕面市) 都市再生機構	その他	21	287	【内訳】 生活環境の改善 204億円 公共用水域の水質保全 22億円 浸水の防除 62億円 【主な算定根拠】 便益算定人口 2万人 便益算定面積 375ha	63	4.5	良好な環境の宅地環境の整備に寄与している	・開発宅地の浸水被害に対する安全性と良好な生活環境の確保が期待できる。残事業についてもH25に完了予定。ただし開発事業の変更に伴う見直しが必要 ・開発事業と一体で事業を進めることにより効率的な整備が可能	見直し継続	都市・地域整備局 下水道部 下水道事業課 (課長 岡久宏史)

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)
雄物川上流特定 構造物改築事業 (大久保堰) (H13～H17) 東北地方整備局	5年以内	36	(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 36億円、工期 平成13年度～平成17年度 B/C 1.2 (B: 62億円、C: 52億円) (事業の効果の発現状況) 事業の実施により、昭和62年8月洪水と同規模の洪水が発生した場合においても、家屋の浸水被害は発生しない。 大久保堰完成後に発生した平成18年12月出水とほぼ同規模であった平成3年と平成14年出水(堰改築前)を比較すると、大久保堰改築により、柳田橋の水位で80cmを超える水位低減効果を発揮している。 (事業実施による環境の変化) 改築後に行われた魚道の遡上調査では、アユ、オイカワ、ウグイ、アブラハヤ、サクラマス等の様々な魚種の遡上が確認されている。 (社会経済情勢の変化) 平成9年の国道13号湯沢横手道路の開通により、当該事業着手時までは背後資産は大きく増加していたが、事業着手後は背後資産に大きな変化はない。 (今後の事後評価の必要性) 大久保堰改築及び河道掘削により、近年発生した出水でも水位低減効果が見られるとともに、魚道の改善など、治水安全度及び河川環境の向上も図られている。 このため、大久保堰改築事業は、その効果を十分に発現しているものと判断され、今後の事後評価の必要性はないと判断する。 (改善措置の必要性) 大久保堰改築事業は、その効果を十分に発現しているものと判断され、今後の改善措置の必要性はないと判断する。なお、洪水後の河床変動状況や魚の遡上調査については、今後もモニタリングを実施していく。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 特に必要はない。	対応なし	東北地方整備局 河川部 河川計画課 (課長 舛田直樹)
久慈川水防災対策 特定河川事業 (東連地地区) (H15～H17) 関東地方整備局	5年以内	6.9	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 全体事業費 6.9億円、工期 平成15年度～平成17年度(平成19年度一連区間完了) B/C 1.4 (B: 13億円、C: 9.0億円) (事業の効果の発現状況) 事業の実施により、昭和61年8月洪水と同程度の洪水水位が発生した場合においても、家屋の浸水被害が解消される。 (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) 事業着手前後において氾濫解消エリアの人口・土地利用状況に大きな変化は見られない。 (今後の事後評価の必要性) 事業完了以降、大規模な出水は生じていないものの、外水氾濫による被害は発生していないことや、浸水シミュレーションの結果から、浸水被害の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、今後の事後評価の必要はない。 (改善措置の必要性) 事業完了以降、大規模な出水は生じていないものの、外水氾濫による被害は発生していないことや、浸水シミュレーションの結果から、浸水被害の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、今後の改善処置の必要はない。 (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) 事後評価の結果、同種事業の計画調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要はない。	対応なし	関東地方整備局 河川部 河川計画課 (課長 室永武司)
信濃川下流床上 浸水対策特別緊急 事業(才歩川) (H14～H17) 北陸地方整備局	5年以内	147	(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 147億円、工期 平成14年度～平成23年度(うち直轄事業工期 平成14年度～平成17年度) B/C 1.2(B:234億円、C:191億円) (事業の効果の発現状況) 事業効果を浸水シミュレーションにより検証した結果、甚大な浸水被害をもたらした平成12年7月15日と同程度となる1/30相当の豪雨が合った場合洪水氾濫に対して床上・床下浸水が解消される。 (事業実施による環境の変化) ・才歩川水門は逆流防止用であり、操作は、信濃川本川の水位が高く、かつ才歩川の水位が低い場合に限られる。よって、自然環境への影響は特にならないものと考え。 ・水門の開閉には動力機関を用いないことから、騒音・振動面における影響は特にならないと考える。また、堤防上へ突出しない円弧型ローラゲートを採用しているため、周辺景観を阻害しない。 (社会経済情勢の変化) ・才歩川流域では宅地造成の他、国道403号バイパスを整備中である。道路整備により才歩川流域の工業団地等の利便性は高まり、現在「本田上地区工業団地」が分譲中である。当該工業団地は才歩川に隣接しており、才歩川流域の発展のため今後とも事業の意義は大きいものとなっている。 (今後の事後評価の必要性) ・事業完了以降には水門運用に至る豪雨は発生していない。しかし、浸水シミュレーション結果から浸水被害軽減効果を含む事業の有効性を検証している。ただし、今後も豪雨発生による水門運用時には、土地利用等の変化を加味して事業効果を検証していくこととする。 (改善措置の必要性) 今後、水門運用状況を確認し、必要があれば改善処置を図っていく。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 現在、事業評価については、事業完了5年で事後評価を実施しているが、今後も水門運用時における事業効果を検証していく。	対応なし	北陸地方整備局 河川部 河川計画課 (課長 須賀正志)

太田川床上浸水対策特別緊急事業（出島地区）（H15～H18） 中国地方整備局	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15年度～平成18年度 B/C 66.8（B：2,609億円、C：39億円） （事業の効果の発現状況） 事業の実施により、平成3年、平成11年と同規模の高潮が発生しても家屋の浸水被害を解消できる。 （事業実施による環境の変化） 特になし。（自然環境：埋め立てによる環境への影響は少ない。 景観：良好な水辺環境を創出。） （社会経済情勢の変化） 人口、世帯数等が減少している。広島県・岡山県・山口県21事業及び宇品地区みなとづくりまちづくり連携事業、広島南道路等の再開発中のため、一時的に減少していると考えられる。 （今後の事後評価の必要性） 事業の実施により、床上浸水被害を被った平成3年、11年と同規模の高潮が発生しても、家屋の浸水被害を防護できる高さまで高潮堤防を築堤していることから、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） 国管理区間の高潮堤防がT.P3.4mまで完成すると共に、隣接する県管理区間の高潮堤防も一連で整備が完了し、想定した事業効果が発現されていることから、太田川床上浸水対策特別緊急事業について改善措置の必要性はないと考える。 （同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性） 特になし。	対応なし	中国地方整備局 河川部 河川計画課 （課長 柴田 亮）
江の川上流水防災対策特定河川事業（梶矢地区）（H14～H17） 中国地方整備局	5年以内	6.1	（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6.1億円、工期 平成14年度～平成17年度 B/C 1.2（B：7.4億円、C：6.2億円） （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が発生した場合においても、家屋の浸水被害を解消できる。 （事業実施による環境の変化） 特になし。（平水位より上での事業実施であり、水面下の作業を伴わないため、河川環境には影響がない。） （社会経済情勢の変化） ・自治体は人口・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ている。 ・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。 ・防災業務・防災活動を軽減しており、河川改修事業は防災活動に対して有効と感じられている。 （今後の事後評価の必要性） 既往最大洪水である昭和47年7月洪水が発生しても家屋の浸水被害を防ぐことができる高さまで住家を嵩上げしていることから、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） 宅地嵩上げすることによって、想定した事業の効果が発現されていることから、水防災対策特定河川事業について改善措置の必要性はないと考える。 （同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性） 中山間地域の治水事業等を今後どのようにすべきか検討が必要である。	対応なし	中国地方整備局 河川部 河川計画課 （課長 柴田 亮）
遠賀川床上浸水対策特別緊急事業（明星寺排水ポンプ場）（H14～H17） 九州地方整備局	5年以内	56	（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 56億円、工期 平成14年度～平成17年度 B/C 9.1（B：790億円、C：86億円） （事業の効果の発現状況） ポンプ場整備前の平成13年6月及び平成15年7月洪水時では、多大な浸水被害が発生したものの、ポンプ場整備後の平成21年及び22年洪水では、穂波川の河道掘削による水位低減効果と相まって、大幅な被害軽減が図られており、顕著な効果の発現が確認できた。 （事業実施による環境の変化） ポンプ場の建設に際しては、消音器を設置する等、周辺住民への配慮を行っており、ポンプ場操作時の騒音に対する周辺住民からの苦情は出ていない。 （社会経済情勢の変化） 飯塚市全体の人口もほぼ横ばいであり、明星寺地区の宅地等には大きな変化は見られず、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） 事業完了後の平成21年及び平成22年出水における効果発現が確認されていることから、今後の事後評価については必要無いものと考えられるが、今後の効果の発現状況や社会情勢等の変化・環境の変化については、適宜モニタリングを実施していく。 （改善措置の必要性） 今後も当初想定された効果の発現が期待され、環境への重大な影響も見受けられないことから、現時点において改善措置の必要性は無いものと考えられる。 （同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性） 平成21年及び22年洪水では、穂波川の河道掘削による水位低減効果とあいまって、浸水被害が大幅に軽減されているため、当事業のモニタリングを継続実施しデータの蓄積を図るとともに、穂波川の河道の変化についてもモニタリングにより把握し、出水時における効果発現状況を確認していきたい。	対応なし	九州地方整備局 河川部 河川計画課 （課長 鈴木宏一郎）

大淀川床上浸水対策特別緊急事業（姫城排水ポンプ場） (H14～H17) 九州地方整備局	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14年度～平成17年度 B/C 7.2 (B: 188億円、C: 26億円) （事業効果の発現状況） 平成9年9月（確率1/10規模）に対して、床上浸水被害を解消し、浸水戸数も103戸から45戸と軽減される。 （事業実施による環境の変化） 水路の変更は無く、施設には消音設備を設置するなど住民への配慮を行っている。 （社会経済情勢の変化） 都城市の人口の変化についても、ほぼ横ばいと大きな社会情勢の変化等は確認されない。 （今後の事後評価の必要性） 事業完了後、効果の発現について明確に確認出来るような出水は発生していないものの、事業は当初予定どおり完了し、以後適切に維持管理もなされていること、及び、シミュレーション結果から、今後の効果発現が期待されることから、今後の事後評価については必要無いものと考えられるが、P D C Aサイクルを確立するため、今後の効果の発現状況や社会情勢等の変化・環境の変化について、適宜モニタリングを実施していく。 （改善措置の必要性） 今後も当初想定された効果の発現が期待され、環境への重大な影響も見受けられないことから、現時点において改善措置の必要性は無いものと考えられる。 （同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性） 当該地区に見受けられるような、排水機場の整備による背後地の宅地等開発については、排水機場の重要性を意味するものであるが、一方では被害の助長を招く一因ともなり得る。今後の同種事業の計画立案にあたっては、土地利用規制や流出抑制等の流域対策を、地域とともに並行して進めていくことが望ましい。	対応なし	九州地方整備局 河川部 河川計画課 （課長 鈴木宏一郎）
筑後川特定構造物改築事業（中流排水機場群高度化事業） (H13～H17) 九州地方整備局	5年以内	45	（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～平成17年度 B/C 7.2 (B: 591億円、C: 82億円) （事業の効果の発現状況） 事業完了後の平成21年7月洪水等において排水機場は確実に稼働し、当事業によって大幅な被害軽減が図られており、顕著な効果の発現が確認できた。 （事業実施による環境の変化） 事業は現上屋内で実施しており、周辺環境及び河川環境への影響はほとんど見られない。 （社会経済情勢の変化） 近年大雨の発生回数は増加しており、内水対策の必要性は増加している。また、流域内人口は大きく変わっており、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） 事業完了後の平成21年出水等において、効果の発現が確認されていることから、今後の事後評価については必要ないものと考えているが、適宜モニタリングを実施していく。 （改善措置の必要性） 当初想定された効果の発現が期待され、環境への重大な影響も見受けられないことから、現時点において改善措置の必要性は無いものと考えられる。 （同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性） 本事業は確実かつ高度な運用操作と維持管理費の削減を目的とした先駆的取り組みであったが、維持管理面では今後のデータ等の蓄積が重要であり、それらを踏まえて将来の同種事業へ活かしていきたい。	対応なし	九州地方整備局 河川部 河川計画課 （課長 鈴木宏一郎）
鵠川総合水系環境整備事業 (H12～H21) 北海道開発局	5年以内	12	（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12年度～平成21年度 B/C 7.1 (B: 161億円、C: 23億円) （事業の効果の発現状況） ・事業区域では、水制工の設置、人工干潟の造成、サンドバイパス（北海道が実施）が実施され、河口干潟は徐々に回復の傾向にある。平成21年現在（目標年は平成35年）で、目標である20haに対し15haとなっており、順調な回復効果が見られる。また、干潟の回復にともない、シギ・チドリ類（渡り鳥）の観察種数も増加している。 （事業実施による環境の変化） ・自然再生事業による河口干潟の拡大に伴い渡り鳥の観測種数が増加しており、河川環境が回復されている。そのため、事業実施中および事業完了後において、自然環境の変化に関する問題および指摘等はない。 （社会経済情勢の変化） ①関連事業との整合 ・むかわ町かわまちづくり計画 『第3次鵠川町総合計画』と『第4次穂別町総合計画』を継承した『むかわ町まちづくり計画（平成18年度～平成27年度）』において、当該事業区域及び周辺地域は、海岸域や鵠川河口干潟の保全に努めながら、海浜機能を活かした交流の機会を創出する「海浜ゾーン」として位置づけられている。 ・関連事業 持続可能な沿岸漂砂を確保するため、北海道との連携により、鵠川漁港から発生する航路浚渫土を活用したサンドバイパスを継続的に実施し、海岸侵食の防止に努めている。 ②地域開発の状況 ・むかわ町の産業の変化 鵠川河口が位置するむかわ町は自然豊かな町であり、鵠川中下流部は農耕地として明治初期からひらけ、水田、肉用牛の牧畜等が営まれるとともに、近年は「鵠川牛」、「穂別メロン」や商標登録が認められた「鵠川シヤモ」等地域ブランド化への取り組みが活発に行われている。 ・むかわ町の人口の変化 一方、むかわ町の人口は、若年層の流出や出生数より死亡数が多い自然減により、減少傾向で推移している。年齢構成別では、少子高齢化に拍車がかかっている。また、一世帯当たりの人員数も減少し続けており、核家族化が進んでいる。 ③地域の協力体制 ・当該事業の完了後も、鵠川を活動拠点としている「わくわくワーク・むかわ（平成12年8月29日発足）」が、「自然環境学習」「植樹会」「野鳥・底生生物のモニタリング」など様々な活動を展開している。鵠川においては、河口干潟の再生だけでなく、地域連携、啓発効果、エコツアー等の新たな利用形態等、多様な効果がみられており、今後も地域の活動団体等の協力を得ながらモニタリングを継続する。 （今後の事業評価の必要性） ・事業の効果が発現しており、投資効果も確保されていることから、今後の事後評価の必要性はない。 （改善措置の必要性） ・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） ・見直しの必要性はない。	対応なし	北海道開発局 建設部 河川計画課 （課長 鎌田照章）

湧別川総合水系 環境整備事業 (H14～H17) 北海道開発局	5年以内	1.7	(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 1.7億円、工期 平成14年度～平成17年度 B/C 15.0(B: 41億円、C: 2.7億円) (事業の効果の発現状況) ・事業区域では、湧別川球技場(サッカーコート)や遊歩道等が整備され、スポーツや散策等のレクリエーションの場として年間約3万人に利用されている。 ・また、地域住民のみならず、イベント時等には、近隣市町及び網走管内からの広域的な施設利用がみられる。 ・サッカー、ラグビー、散策等、地域住民のみならず近隣市町及び網走管内からの広域的な利用者がおり、多様なスポーツ・レクリエーション等の活動・交流の場として利用されている。 ・湧別川球技場では、サッカー大会、ラグビーフェスティバル等の様々なイベントが開催されている他、網走管内のサッカーリーグ戦(一般、高校生)が行われ、近隣市町及び網走管内から多数の人が訪れている。 さらに、合宿等では網走管内を始めとして広域的な市町村の高校が訪れている。 (事業実施による環境の変化) ・本業務では、事業実施中および事業完了後において、自然環境の変化に関する問題および指摘等はない。 (社会経済情勢の変化) ①関連事業との整合 ・「遠軽町都市計画マスタープラン」において整備箇所は、スポーツゾーンとして、遠軽スポーツ公園及び湧別川河川緑地におけるサッカーコートなどの整備に加え、親水施設の整備を進め、地域のスポーツ愛好家の交流の場として機能充実を進めていくものとして位置づけられている。 ②河川等の利用状況 ・湧別川球技場では、サッカー大会、ラグビーフェスティバル等の様々なイベントが行われている他、網走管内のサッカーリーグ戦(一般、高校生)が開催され、近隣市町のみならず網走管内から多数の人が訪れている。 ③地域開発の状況 ・遠軽町の人口は、減少傾向にあるが、高齢化率は徐々に高くなっている。 ・当該事業の推進に伴い都市公園面積が増加している。 ④地域の協力体制 ・当該事業の整備とともに、河川清掃など様々な市民活動が行われており、今後も継続するよう、地域住民と河川管理者を繋ぎ多様な主体の自主的運営をリードする人材育成の支援を図り、市民等の川での社会貢献活動を支援している。また、上下流の住民及び自治体間の交流活動や森林保全活動等に対する支援を行う。 (今後の事業評価の必要性) ・事業の効果が発現しており、投資効果も確保されていることから、今後の事後評価の必要性はない。 (改善措置の必要性) ・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) ・見直しの必要性はない。	対応なし	北海道開発局 建設部 河川計画課 (課長 鎌田照章)
九頭竜川河川利用推進事業 (H12～H17) 近畿地方整備局	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 平成12年度～平成17年度 B/C 1.0 (B: 23億円、C: 22億円) (事業の効果の発現状況) ・事業の実施により、不法係留船の係留先が確保されたことで移管が進み又、行政代執行等の撤去指導の取り組みなどにより、不法係留船は平成20年6月には一掃され、豊かで秩序ある水辺環境の実現が図られている。 (事業実施による環境の変化) ・河川事業では、直接河川環境を改変する事業はない。 ・不法係留船の一掃による、景観の変化(河口域の景観向上、河川ゴミの減少)、生活環境の変化(不法係留船所有者による迷惑駐車、騒音、ゴミ等の減少)は、不法係留船に悩まされていた沿川住民に、大きく評価されている。 (社会経済情勢の変化) ・事業実施箇所のある九頭竜川河口域の三国湊には、年間で旧三国町域人口の約4倍の観光客が訪れており、平成18年4月のポートパーク全面供用後増えており、特に県外客の伸びが大きい。 (今後の事後評価及び改善措置の必要性) ・事業効果が発現し、大きな社会情勢の変化等もなく、環境への重大な影響も見られていないことから、今後の事後評価の必要性はないものと思われる。 ・現時点において、施設の利用状況が高く、関係自治体において維持管理が適正に行われており、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、改善措置は必要ないものと思われる。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直し必要性) ・当該事業の事業評価手法は妥当と考えており、現時点での見直しの必要性はないものと思われる。なお、費用便益比(B/C)を算出する手法については、CVM(仮想評価法)を採用しているが、今後も同手法による評価の実績を蓄積していくとともに、評価技術の向上等を踏まえつつ必要に応じ改善を図っていく。	対応なし	近畿地方整備局 河川部 河川環境課 (課長 野口隆)
土器川総合水系 環境整備事業 (土器川河川利用推進事業) (H5～H21)	5年以内	27	(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 27億円、工期 平成5年度～平成21年度 B/C 2.0 (B:80億円、C:41億円) (事業効果の発現状況) ・高柳地区：子どもたちの自然観察や土器川の歴史・文化等の体験学習の場として利活用されている。 ・垂水地区：多様な生物の生息・生育空間が形成されるとともに、夕涼みコンサート等のイベント開催やホタルの幼虫放流などの環境学習等に積極的に利活用されている。 ・長尾地区：散策やウォーキング等の日常的な利用だけでなく、広場はグランドゴルフ大会の県内大会に利用されるなど、健康づくりや憩いの場として利活用されている。 (事業実施による環境の変化) ・整備前に重要種はあまり確認されておらず、また水辺の国勢調査等の結果でも整備前に確認された種が、今も確認されているため、影響は軽微であったと評価できる。 (社会情勢の変化) ・沿川の丸亀市・まんのう町における至近20年の人口は、増加傾向で推移しており、整備効果は減退している状況にはない。 ・まんのう町の高齢化率は年々高まっており、長尾地区の高齢者福祉施設等と連携した健康増進の場や憩いの場としての機能は、社会動向に対応した整備内容となっている。 ・沿川自治体では、自然とのふれあいやレクリエーション空間の確保に力が入れている。 (今後の事業評価の必要性及び改善措置の必要性) ・事業目的に見合った効果の発現が確認できており、今後の事後評価の必要性はない。 ・事業目的に見合った効果の発現が確認できており、大規模な改修を伴う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の視点) ・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の必要性はないと考える。	対応なし	四国地方整備局 河川部 河川計画課 (課長 石原雅規)

渡川総合水系環境整備事業（丸ノ内川浄化事業） （H10～H17） 四国地方整備局	5年以内	7.6	（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 7.6億円、工期 平成10年度～平成17年度 B/C 1.1（B：13億円、C：12億円） （事業効果の発現状況） ・導水直後のBODは8.1mg/Lとなり、導水前の平均値15mg/Lに対して、概ね45%低下し、以後、下水道の接続率の向上に伴ってBOD値は漸減しており、平成21年度には3.7mg/Lとなった。また、せせらぎ水路に浄化用水が流され、潤いのある町並み景観が形成され活用されている。 （事業実施による環境の変化） ・整備されたピオトープにおいて18～20種のトンボが安定的に確認されている。しかし、抽水植物の繁茂による水面の縮小が懸念されており、環境保全活動の継続が望まれる。 （社会経済状況の変化） ・市役所、公共施設、商店、駅など都市機能が集積するとともに、一条神社や江戸期の土佐藩落校跡などの史跡を中心とした観光値として利用されており多くの人が訪れる場所として重要性は変わっていない。人口は減少傾向にあり汚濁負荷量は減少する方向に変化しつつあるが、丸の内川には水源がないため、導水がなければ水質改善に結びつかない状況は変わっていない。 （今後の事後評価の必要性・及び改善措置の必要性） ・今後下水道整備事業が適切に進捗すれば目標とする水質が確保されることが想定されるなど、今後の事後評価に必要はない。 ・事業目的に見合った効果の発現が想定されることから、大規模な改修を伴う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） ・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の必要性はないと考える。	対応なし	四国地方整備局 河川部 河川計画課 （課長 石原雅規）
肱川総合水系環境整備事業（肱川浄化事業） （H13～H21） 四国地方整備局	5年以内	14	全体事業費 14億円、工期 平成13年度～平成21年度 B/C 2.2（B：43億円、C：19億円） （事業効果の発現状況） ・肱北地区（矢落川浄化）は、水質の悪化しやすい渇水年を除くと、生々橋において目標水質（BOD2.0mg/L以下）を達成しつつある。 ・肱南地区（大洲城内濠浄化）は導水により、水質の改善効果が確認され、下水道整備も順調に進んでおり、将来に向けて水質改善目標が達成されると考えられる。また、町並み景観の改善、水とのふれあいの場や環境学習の場、憩いの場の提供等の効果も認められた。 （事業実施による環境の変化） ・肱北地区（矢落川浄化）の十夜ヶ橋は、四国霊場番外札所「永徳寺」と隣接し、県内外から多くの参拝者が訪れる重要な歴史文化の観光スポットでもある。このような場所の水質が改善され、参拝客の安らぐ場所となったことは、大洲市のイメージアップに大きく貢献している。 ・肱南地区（大洲城内濠浄化）は、内濠公園にあるホテルピオトープへの住民参加や地域活性化などへの波及効果が見られた。また、市内水路整備は城下町の堀や水路をイメージさせるもので、市民への町の歴史認識を深める上でも効果があり、平成21年度に施行された景観条例や景観計画策定の手続きにも好影響を与えた。 （社会経済情勢の変化） ・事業着手時点では人口の増加が予測されたが、最新の予測から旧大洲市人口は横ばいで推移すると考えられたため、今後、汚濁負荷量は増大しない見込みとなった。 ・このため、肱北地区（矢落川浄化）は、計画段階と比較して公共下水道整備の進展が遅れているが、現状の施設で目標達成の見込みである。 ・肱南地区（大洲城内濠浄化）は、下水道整備が順調に進んでおり、この状態が続けば目標水質は達成される見込みである。 （今後の事業評価の必要性及び改善措置の必要性） ・今後、下水道整備事業が適切に進捗すれば、目標とする水質が確保されることが想定されるなど、今後の事後評価の必要性はない。 ・事業目的に見合った効果の発現が想定されることから、大規模な改修を伴う改善措置の必要性はない。 （同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性） ・現時点では、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性はないと考える。	対応なし	四国地方整備局 河川部 河川計画課 （課長 石原雅規）
川治ダム貯水池水質保全事業 （H5～H17） 関東地方整備局	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5年度～平成17年度 B/C 1.6（B：37億円、C：22億円） （事業の効果の発現状況） 事業の実施により、出水に伴う濁水期間を短くすることが出来た。 （事業実施による環境の変化） 事業の実施により、出水に伴う濁水期間を短くすることができ、地域の景観を良好に変化させることが出来た。そのほかの環境については、魚類の種構成や鳥類についても、実施前の確認種が概ね維持されており、大きな変化はみられない。 （今後の事後評価の必要性） 本事業による、取水設備の改良及び濁水拡散防止フェンスの設置により、出水による濁水の長期化に対しては効果を発揮しており、本事業の有効性は十分見込まれていることから、今後の事後評価の必要はないと思われる。 （改善措置の必要性） 本事業による、取水設備の改良及び濁水拡散防止フェンスの設置により、出水による濁水の長期化に対しては効果を発揮しており、本事業の有効性は十分見込まれていることから、今後の改善措置の必要はないと思われる。 （同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直し必要性） 事後評価の結果、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性はないと思われる。	対応なし	関東地方整備局 河川部 河川管理課 （課長 堤 盛良）

草木ダム水環境改善事業 (H16～H17) 関東地方整備局	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17年度 B/C 3.8 (B:7.7億円、C:2.0億円) (事業の効果の発現状況) ダム直下流では0.329m³/Sの放流により水面幅が2倍に広がり、水量が回復した。 0.329m³/Sの放流により、ダム直下流の流れの無かった区間では、水面が連続し、平瀬や早瀬が回復した。 (事業実施による環境の変化) 付着藻類は、流れのないよどみに繁茂し視覚的に好ましくない糸状性緑藻が減少し、事業による景観改善が確認できた。 魚類については、ダム直下流地点では魚類の種類数が増加し、萬年橋下流地点では魚類の個体数が増加し、事業による魚類の生息環境改善が確認できた。 (今後の事後評価の必要性) 事業の実施により、水量の回復や、魚類の種類数の増加、景観の改善が認められており、本事業の有効性は十分見込まれていることから、今後の事後評価の必要はないと思われる。 (改善措置の必要性) 事業の実施により、水量の回復や、魚類の種類数の増加、景観の改善が認められており、本事業の有効性は十分見込まれていることから、今後の改善措置の必要はないと思われる。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直し必要性) 事後評価の結果、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直し等の必要性は見られない。	対応なし	関東地方整備局 河川部 河川管理課 (課長 堤 盛良)
-------------------------------------	------	-----	--	------	--------------------------------------

【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)
摺上川ダム建設事業 (S57～H17) 東北地方整備局	5年以内	1,948	(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 1,948億円、工期 昭和57年度～平成17年度 B/C 1.4 (B:1,493億円、C:1,076億円) (事業効果の発現状況) ・平成18年4月の管理開始以降、5回の洪水調節を行っており、下流の流量・水位を低減させる効果を発揮した。 ・平成18年12月洪水では、312m³/sの流入量のうち298m³/sを調節し、下流の飯坂温泉地区において1.83m、阿武隈川本川の伏黒地点において0.14mの水位低減効果があったと試算される。 ・平成18年度の管理開始以降、下流の基準地点において流水の正常な機能の維持のために必要な流量を満足する補給を行っている。 ・4月1日から9月30日まで、ダム下流のかんがい用水のための補給を行っている。 ・平成20年には、5月から9月の間に、63日間で11,518千m³の補給を行った。 ・福島市をはじめとする周辺3市3町に水道用水を補給しており、1日の平均取水量は約120,000m³となっている。 ・本格運用が開始した平成19年以降は、3市3町における水道用水の約9割を摺上川ダムから補給している。 ・摺上川ダム発電所における至近3年間での年間発生電力量は、約17,000MWhであり、福島県の約3,000世帯分に相当する発電を行っている。 ・水力発電により、火力発電平均と比較して約98%のCO2を削減していると試算される。 (事業実施による環境の変化) ・貯水池の生活環境項目は基準値を満足している。 ・大腸菌群数が基準を超過することがあるが、問題となる糞便性大腸菌では水浴可能なレベルにある。 ・貯水池内の全窒素が高い値を示すことがあるが、一時的なものであり長期化していない。 ・貯水池は貧栄養に相当し、アオコや淡水赤潮等の原因となる種はわずかし確認されていない。 ・魚類では、ダム湖内でウグイ、カマツカ等が継続的に確認されるとともに、大型のヤマメやニッコウイワナも確認される一方で、ブラックバス等の魚食性外来種は確認されていない。 ・底生動物では、下流河川で湛水後にカゲロウ目・トビケラ目が大きく増加し、流入河川ではカゲロウ目・カワゲラ目が増加している。 ・鳥類では、マガモ、カルガモなどの水鳥18種が湛水後新たに確認された。 ・平常時最高水位以下の湖岸部で植生の消失および陸上昆虫類の多様性の減少が生じている。 ・平成19年～20年の間は計画堆砂量に比べ多くの堆砂がみられたが、近年は大幅に減少し収束の方向へ向かっている。 ・試験湛水中に地すべりの動きが確認されたが、押さえ盛土による対策により、その後大きな動きはなく沈静化していると判断される。 (社会経済情勢の変化) ・摺上川ダム周辺の水源地域の人口は年々減少傾向にある。 ・下流の飯坂温泉観光客数は近年大幅に減少しているが、摺上川ダム水源地域は新たな観光スポットとして地域との連携に取り組んでおり、地域の活性化に貢献していると考えられる。 ・水源地域ビジョンの6つ柱の実現に向けて取り組みを実施している。 (今後の事後評価の必要性) ・「摺上川ダム建設事業」は十分効果を発現しているものと判断され、今後の事後評価の必要性はない。 (改善措置の必要性) ・現時点では「摺上川ダム建設事業」に対する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等の必要性) ・見直しの必要性は特にない。	対応なし	東北地方整備局 河川部 河川管理課 (課長 西條一彦)

【砂防事業等】
 (地すべり対策事業（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)
池成地区地すべり対策事業 (S47～H17) 長崎県	5年以内	13	(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 13億円、工期 昭和47年度～平成17年度 B/C 1.4 (B: 46.1億円、C: 32.6億円) (事業の効果の発現状況) 事業概成後、人家等に被害は無く、民心安定に繋がっている。 (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) 保全人家が212戸から189戸に減少しているが、依然として主要地方道、保育所、小学校、コミュニティーセンター等重要な保全対象が存在している。 (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) 見直しの必要はない。	対応なし	長崎県土木部 砂防課 (課長 松永守)

【海岸事業】
 (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)
有明海岸直轄海岸保全施設整備事業 (S35～H19) 九州地方整備局	5年以内	932	(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 932億円、工期 昭和35年度～平成19年度 B/C 2.5 (B: 9,634億円、C: 3,805億円) (事業の効果の発現状況) 事業完了後 (H20.3)、H22.8.10～11に台風4号が有明海岸付近を通過するが、浸水被害は発生していない。 なお、事業完了後、計画規模相当の高潮が発生していないため、シミュレーションにより整備効果を確認した。 (事業実施による環境の変化) 海岸堤防整備に際して、堤防付近に生育していたシチメンソウ(塩生植物)の影響が懸念されていたが、事業実施に際しては地域住民と一緒に移植・保全がなされ、環境への影響は特にないものと考えられる。また、事業完了後に地域住民にアンケートを行った結果、「景観」「生態系」への評価については、とても良くなった、やや良くなったが約60%の回答を得ている。 (社会経済情勢の変化) 【人口の変化】有明海岸堤防整備事業によって防護される背後地の人口推移は横ばい傾向である。 【土地利用の変化】 背後地の土地利用状況については、田畑面積が減少する一方、宅地面積が増加傾向を示している。 (今後の事後評価の必要性) 事業が完了した平成20年以降に計画規模相当の台風は発生していないが、氾濫シミュレーション結果より、当事業による大幅な浸水被害の軽減効果が期待され、事業の有効性は十分見込まれる。平成21年3月をもって、管理者である佐賀県への引き渡しを完了しており今回評価をもって事後評価を完了したいと考えている。 (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。 現在、管理者である佐賀県によって維持管理が行われている。 (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) 事業完了後における事業効果について確認できることから、同種事業についても同じ手法を用いて評価を行いたいと考えている。	対応なし	九州地方整備局 河川部 河川計画課 (課長 鈴木 宏一郎)
横須賀港海岸直轄海岸保全施設整備事業 (H10～H17) 関東地方整備局	5年以内	133	(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 H16再評価時: 135億円 → 事後評価時: 133億円 ・費用対効果分析結果 事後評価時 B/C=9.9 (B: 1,942億円、C: 197億円) (事業の効果の発現状況) ・護岸整備前に越波により被災した際と同規模の大型低気圧が護岸整備後に来襲したが、被災することはなかった。護岸整備完了から現在まで、背後地への越波による被災報告はない。 (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) ・便益の対象となる背後地域の世帯数が若干増加。 (今後の事後評価の必要性) ・事業の効果が発現されており、投資効果も確保されていることから、今後の事後評価の必要性はない。 (改善措置の必要性) ・事業の効果が発現されており、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) ・必要性なし	対応なし	関東地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 東平伸)

【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）
日高自動車道 一般国道235号 厚真門別道路 (H2～H17) 北海道開発局	5年以内	636	（費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化） ・交通量 供用前（H11）14,634台/日 → 供用後（H20）5,056台/日（現道）、10,458台/日（当該路線） ・全体事業費 事業完了時（H17） 63,565百万円 ・B／C 1.6 （B:1,528億円、C:942億円） （事業の効果の発現状況） ①旅行速度 供用前（H11）42.1km/h → 供用後（H21） 69.7km/h ②死傷事故率 供用前（H12～H14） 30.0件/億台キロ → 供用後（H18～20）0.0件/億台キロ ③高規格幹線道路網の形成による、拠点都市へのアクセス向上 ・苫小牧市と日高町、日高地方の拠点都市である新ひだか町といった拠点都市間のアクセスが向上した。 ④市街地の交通混雑が緩和 ・観光時期などにおける交通混雑が緩和され、むかわ町市街の円滑なアクセスが可能となった。 ⑤日常生活圏中心都市である苫小牧市へのアクセス向上 ・当該事業の整備により、むかわ町、平取町、日高町から苫小牧市へのアクセスが向上し、地域住民の生活利便性向上が図られた。 ⑥農水産品の流通の利便性向上 ・農産物の輸送の迅速性が高まり、地域の産業を支える農産物の流通の利便性向上が図られた。 ⑦高次医療施設へのアクセス向上 ・当該路線の整備によって、苫小牧市立病院等へのアクセスが向上し、救急搬送の安全性・確実性が図られた。 （社会経済情勢の変化） ・沿線自治体（むかわ町、日高町）では漁獲高が増加傾向となっている。 （事業実施による環境への影響） ・CO2削減量 17,270t-CO2/年 （今後の事後評価の必要性） ・整備に伴う効果が発現されており、今後の事後評価の必要性はない。 （改善措置の必要性） ・整備に伴う効果が発現されており、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） ・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 後藤貞二）
釧路中標津道路 一般国道272号 春別道路 (H4～H17) 北海道開発局	5年以内	142	（費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化） ・交通量 供用前（H9）4,219台/日 → 供用後（H21）4,144台/日 ・全体事業費 事業完了時（H17） 14,155百万円 ・B／C 1.3 （B:300億円、C:230億円） （事業の効果の発現状況） ①旅行速度 供用前（H9）50.3km/h → 供用後（H21） 59.0km/h ②死傷事故率 供用前（H6～H8） 22.4件/億台キロ → 供用後（H18～20）1.6件/億台キロ ③幹線道路網の一部の形成により拠点都市へのアクセス向上 ・当該路線の整備によって、物流効率化の支援や円滑なモビリティを確保し、高規格幹線道路と連携する幹線道路網の一部が形成された。 ④地吹雪による通行止めの緩和や視程障害の改善による走行環境の改善 ・冬期の交通障害が緩和され、安全性及び確実性の向上が図られた。 ⑤農水産品の流通利便性の向上 ・中標津町、別海町で生産される生乳の流通の利便性向上が図られた。 ・標津町、別海町、羅臼町、水揚げされる水産品の流通の利便性向上が図られた。 ⑥交通事故の低減 ・防護柵が整備され、視程障害が緩和されたことにより、冬期の視界不良による事故が低減しており、道路交通の安全性が着実に向上した。 ⑦重要港湾釧路港へのアクセス向上 ・重要港湾釧路港とのアクセスの向上により、物流の円滑化や冬期における安全で安定的な輸送が図られた。 ⑧高次医療施設へのアクセス向上 ・高度な医療機能を有する釧路市（市立釧路総合病院等）への冬期搬送迅速性、安定性の向上、患者負担の少ない安定した搬送が期待される。 ・血液輸送時における迅速性の向上、安定性・安全性の向上が図られ、血液の安定供給など地域住民に対する医療支援が図られた。 ⑨日常生活圏中心都市へのアクセス向上 ・周辺地域からのアクセス向上が図られ、地域住民の生活利便性向上が図られた。 （社会経済情勢の変化） ・沿線自治体（別海町、標津町、羅臼町）では漁業算出額が増加傾向となっている。 （事業実施による環境への影響） ・CO2削減量 1,817t-CO2/年 （今後の事後評価の必要性） ・整備に伴う効果が発現されており、今後の事後評価の必要性はない。 （改善措置の必要性） ・整備に伴う効果が発現されており、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） ・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 後藤貞二）

一般国道5号 亀田拡幅 (H9～H17) 北海道開発局	5年以内	158	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) ・交通量 供用前 (H9) 29,000台/日 → 供用後 (H18) 42,700台/日 ・全体事業費 事業完了時 (H17) 15,770百万円 ・B/C 1.3 (B:255億円、C:204億円) (事業の効果の発現状況) ①旅行速度 供用前 (H9) 17.8km/h → 供用後 (H18) 35.6km/h ②死傷事故率 供用前 (H9～H11) 113.2件/億台キロ → 供用後 (H18～20) 97.7件/億台キロ ③函館市街の交通混雑の緩和 ・当該事業の整備により、渋滞ポイントであったJR五稜郭駅周辺の渋滞が解消した。 ④函館市街の交通事故の低減 ・道路交通が円滑化されたことで、追突事故の事故率が減少しているほか、当該事業の整備により交通量が減少した並行路線(国道227号)でも、交通事故の低減が図られた。 ⑤農水産品の流通利便性の向上 ・函館港より水揚げされたするめいかの札幌圏への流通利便性が向上した。 ⑥沿線に立地する製造業の流通利便性の向上 ・函館市内の製造工場から函館港及び函館市を中心とした道南圏への流通利便性が向上した。 ⑦重要港湾函館港へのアクセス向上 ・森町、鹿部町の冷凍倉庫から函館港へのアクセスが向上した。 ⑧歩行者や自転車利用者の安全性、快適性の向上 ・当該事業の整備により、歩行者や自転車利用者の安全性や快適性が向上した。 ⑨バスの利便性が向上 ・当該事業の整備によりバス運行の定時制が向上した。 ⑩高次医療施設へのアクセス向上 ・函館市内及び近隣都市からの救急搬送の迅速性が高まっているとともに、振動などによる患者への負担も軽減された。 (社会経済情勢の変化) ・沿線自治体(函館市、北斗市、鹿部町、森町)では漁業就業者1人当たりの漁獲高が増加傾向となっている。 (事業実施による環境への影響) ・CO2削減量 869.7t-CO2/年 (今後の事後評価の必要性) ・整備に伴う効果が発現されており、今後の事後評価の必要性はない。 (改善措置の必要性) ・整備に伴う効果が発現されており、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) ・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 後藤貞二)
一般国道39号 美幌バイパス (H4～H17) 北海道開発局	5年以内	278	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) ・交通量 供用前 (H11) 10,136台/日 → 供用後 (H17) 8,864台/日(現道)、4,546台/日(当該路線) ・全体事業費 事業完了時 (H17) 27,831百万円 ・B/C 0.5 (B:230億円、C:418億円) (事業の効果の発現状況) ①旅行速度 供用前 (H11) 23.0km/h → 供用後 (H17) 61.6km/h ②死傷事故率 供用前 (H9～H11) 45.9件/億台キロ → 供用後 (H18～20) 6.6件/億台キロ ③美幌市街部の交通渋滞の緩和 ・美幌市街部の交通混雑が緩和された。 ④女満別空港へのアクセス向上 ・女満別空港と直結されたことにより、美幌町市街の混雑箇所を回避し、所要時間が52分→40分に短縮することで女満別空港利用者の利便性向上が図られた。 ⑤主要観光地へのアクセス向上 ・オホーツク圏の周遊観光や主要観光地へのアクセス向上により、地域観光産業の活性化が図られた。 ⑥農産品の流通の利便性向上 ・農産品の集出荷繁忙期の輸送に集中していた美幌町市街を回避し、地域農産品の流通の利便性向上が図られた。 ⑦バスの利便性向上 ・女満別空港ー北見市間の連絡バスにおいて、運行時間が50分→42分と短縮された。 (社会経済情勢の変化) ・沿線自治体(大空町、美幌町)では農業就業者1人当たりの生産農業所得が増加傾向となっている。 (事業実施による環境への影響) ・CO2削減量 2,740t-CO2/年 (今後の事後評価の必要性) ・当初の事業目的が一定程度達成されており、今後の事業評価の必要性はない。 (改善措置の必要性) ・当初の事業目的が一定程度達成されており、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) ・ネットワーク形成による効果や地域の特長性を考慮した便益についても評価すべきとの意見もあることから、現時点で定量化できていない効果の定量化等について、引き続き検討する。また、これと併せ、同種事業の計画・調査のあり方について検討する。	対応なし	北海道開発局 建設部 道路計画課 (課長 後藤貞二)
一般国道7号 青森西バイパス 東北地方整備局	5年以内	68	①費用対効果分析の基礎となった要因 ・交通量 計画時 (H22) 35,300台/日 → 実績 (H18) 32,940台/日 ・全体事業費 68億円 ・B/C=2.1 (B=210億円、C=102億円) ②事業の効果の発現状況 ・旅行速度 整備前27.1km/h → 整備後35.7km/h ・交通事故減少 整備前107.5件/億台キロ → 整備後77.6件/億台キロ ・渋滞損失時間 整備前44.1万人時間/年 → 整備後 6.8万人時間/年 ③事業実施による環境の変化 ・CO2排出量の削減 1,394t-CO2/年 ④今後の事業評価の必要性 ・事業の効果が発現しており、再評価の必要はない。 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 道路部 道路計画第一課 (課長 寺沢直樹)

一般国道17号 鯉沢バイパス (S62～H20) 関東地方整備局	5年以内	295	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) 21,000～29,300台/日 → 実績(H22) 12,700～28,000台/日 ・全体事業費 295億円 ・B/C=1.1 (B=457億円、C=423億円) ②事業の効果の発現状況 ・旅行速度 供用前16.1km/h → 供用後24.7km/h ・交通事故減少 供用前142.2件/億台キロ → 供用後71.2件/億台キロ ・渋滞損失時間 供用前128.8千人・時間/年・km → 供用後78.1千人・時間/年・km ③事業実施による環境の変化 ・CO2排出削減量: 2.672t/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 ・今後、事業を行うにあたっては計画的に事業を進めるとともに、早期の整備効果発現および開通目標の達成が出来るよう、事業推進に努めていくことが重要である。	対応なし	関東地方整備局 道路部 道路計画第一課 (課長 古川慎治)
一般国道8号 黒埼拡幅 (S47～H17) 北陸地方整備局	5年以内	102	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及び実測値比較) 整備前 (S43) 13,900台/日→整備後 (H22) 38,600台/日 ・旅行速度向上の状況 (道路交通センサス比較及び実測値比較) 平均旅行速度: 整備前 (S43) 33.4km/h → 整備後 (H22) 37.2km/h ・交通事故の低減の状況 (交通安全対策調査およびITARDA) 死傷事故率: 整備前 (S45) 541件/年 → 整備後 (H20) 177件/年 ・費用対効果 B/C=2.5 (B=577億円、C=235億円) ②事業の効果の発現状況 ・当該事業区間の台キロ当たり渋滞損失時間の削減量=約41人時間/年・台キロ 整備前144人・時間/年・台キロ→整備後103人・時間/年・台キロ ・当該事業区間を走行する白根線など127本/日の路線バスの利便性向上 ・新幹線駅である新潟駅へのアクセス向上 ・特定重要港湾である新潟港へのアクセス向上 ・西区黒埼地区内の土地区画整理事業等による人口増加に伴う交通量増加に対応 ・日常活動圏の中心である新潟市都心地区へのアクセス向上 ・新潟ふるさと村へのアクセス向上 ・第1次緊急輸送道路ネットワークの位置づけあり ・CO2排出量の削減が見込まれる ・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 ③事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・旧黒埼町は、平成13年1月に新潟市と合併し、平成19年4月政令指定都市に移行 ④今後の事後評価や改善措置の必要性 ・黒埼拡幅は、沿線の企業・商業施設の立地や定住人口の増加による土地利用の高度化に重要な役割を果たしている。 ・交通量、旅行速度及び交通事故の実績などから、事業の目的である「交通混雑の緩和」、「安全で円滑な交通の確保」は図られており、今後の事後評価及び当面の改善措置の必要性はない。 ⑤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 ・黒埼拡幅は、国道8号の円滑な交通を確保することを目的に計画された事業であるが、交通容量の拡大を通じて企業や商業施設の集積などの地域振興に貢献し、黒埼地区の開発計画に大きな影響を与えたものと言える。 ・こういった開発効果は4車線の供用から30年以上の期間を通じて発現されているものであり、このような開発計画等を事前に予測することは困難であるが、今後の同種事業においても、可能な限り沿道開発と一体となった道路計画を行うことが必要である。	対応なし	北陸地方整備局 道路部 道路計画課 (課長 鈴木祥弘)
一般国道116号 学校町交差点改 良 (S63～H17) 北陸地方整備局	5年以内	68	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及び実測値比較) 整備前 (S60) 22,300台/日→整備後 (H22) 15,700台/日 ・旅行速度 (道路交通センサス及び実測値比較) 整備前 (S60) 23.9km/h→完成供用前 (H17) 23.4km/h→完成供用後 (H22) 28.5km/h ・交通事故 (当該現道区間、交通安全対策調査及びITARDA) 事故件数 整備前 (S56～58) 7件/年 → 完成供用前 (H15～H17) 9件/年 → 完成供用後 (H18～H20) 3件/年 ・費用対効果 B/C=2.1 (B=204億円、C=98億円) ②事業の効果の発現状況 ・当該事業区間の渋滞損失時間の削減量=2.3万人時間/年 (整備前 4.1万人・時間/年→完成供用後 1.8万人・時間/年) ※学校町2～市役所前を対象に算定道路交通センサス(整備前)、H22.5.27実測データ (供用後) ・当該事業区間を利用する西小針線・有明線・大堀線・寺尾線・流通線など357本/日の路線バスの利便性の向上。 (5路線 (357本)の年間トータル利用者数: 493万人 (1日平均約13,500人)) ・新幹線駅である新潟駅へのアクセス向上。 ・日常活動圏の中心都市である新潟市へのアクセス向上 ・歩行者・自転車通行の快適・安全性の向上 ・無電柱化による美しい町並みの形成 電線類地中化5カ年計画に位置づけあり ・三次医療施設である新潟大学医師学総合病院へのアクセス向上 ・安全な生活環境の確保 ・災害への備え 第1次緊急輸送道路として位置づけあり。 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ・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。 ③事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・平成19年4月に新潟市が政令指定都市に認定 ④今後の事後評価や改善措置の必要性 ・学校町交差点改良により、クランクでの交通処理形態の解消による走行性の向上、広幅員歩道の整備による歩行者・自転車の安全性の向上及び周辺景観に配慮した良好な市街地が形成された。 ・旅行速度、交通事故の実績などから、事業の目的である「市街地部での交通渋滞の緩和」、「交通事故の減少」は図られており、今後の事後評価及び当面の改善措置の必要性はない。 ⑤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 ・学校町交差点改良は、市役所周辺の景観との統一性を図りながら走行性、安全性を確保している。 ・そのため、今後の同種事業においても、景観に配慮した道路計画を行うことが必要であるが、そのためにも景観上の効果について評価手法の確立が望まれる。	対応なし	北陸地方整備局 道路部 道路計画課 (課長 鈴木祥弘)

一般国道157号 野々市拡幅 (S62～H17) 北陸地方整備局	5年以内	34	①費用対効果分析の算定基礎となった要因 ・交通量（道路交通センサス及び実測データ比較） 国道157号横川6丁目：整備前（S60）34,700台/日→部分供用後（H9）45,500台/日 →整備後（H22）35,550台/日 ・旅行速度（道路交通センサス及び実測データ比較） 平日：整備前（S60）17.2km/h→整備後（H22）23.5km/h 休日：整備前（S60）17.4km/h→整備後（H22）21.5km/h ・交通事故（当該事業区間、交通安全対策調査） 歩行者・自転車の死傷事故件数：整備前（S60～H17）平均8件/年 →整備後（H19～H20）平均4.5件/年 ・費用対効果 B/C=1.4（B=85億円、C=61億円） ②事業の効果の発現状況 ・渋滞交差点の緩和 横川交差点の渋滞長：750m（H5）→190m（H18） 横川交差点の通過時間：10分（H5）→3分（H18） ・金沢市中心部と主に野々市町、松任駅、新興住宅地を結ぶ県央南部地域の重要な路線バスの定時制及び利便性が向上。 （170便を超える路線バスが運行し、約1,000人/日が利用） ・日常生活圏中心都市である金沢市へのアクセスが向上。 ・歩行者・自転車の利用者が増加。 歩行者・自転車通行数：398台人/12h（S63）→611台人/12h（H18） ・歩道利用者の安全性向上。 有効幅員：整備前1.5m→整備後2.5m ・第1次緊急輸送道路として位置づけあり。 ・広幅員の歩道整備により、無電柱化が推進され、良好な沿道景観が創出された。 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ・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。 ③今後の事後評価や改善措置の必要性 ・事業の効果が概ね発現しており、今後の事後評価及び当面の改善措置の必要性はない。 ④計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性 ・特段の見直しの必要はないが、事業が長期にわたっていることから、今後の同種事業においては、P I などの整備手法を用い、早期に事業を完成させられるような取り組みが必要である。また、費用対効果の算出にあたっては、出来るだけ最新の交通状況を踏まえ将来交通量推計を行うことが望ましい。	対応なし	北陸地方整備局 道路部 道路計画課 (課長 鈴木祥弘)
一般国道361号 権兵衛峠道路 (S46～H17) 中部地方整備局	5年以内	464	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） 5,800台/日 → 実績（H21） 3,600台/日 ・全体事業費 464億円 ・B/C=1.2（B=757億円、C=617億円） ②事業の効果の発現状況 ・渋滞損失削減時間 131万人時間/年 ・特急停車駅（JR中央線 木曽福島駅）へのアクセスが向上 ・伊那地域と木曽地域の移動時間が大幅に短縮（約120分→約50分） ・奈良井宿、やぶはら高原へのアクセスが向上 ・三次医療施設（昭和伊南総合病院）へのアクセスが向上 ・冬期通行不能区間（L=18km）が解消 ③社会経済情勢の変化 ・木曽地域から伊那地域への雇用機会（求人）が増加 ・伊那木曽地域の生活圏の拡大により伊那市の商品販売額が増加 ④今後の事後評価の必要性 ・当初の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 ⑤改善措置の必要性 ・当初の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 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 ・整備目的どおりの効果を確認していることから、同種事業の計画・調査のあり方や業評価手法の見直しの必要性はない	対応なし	中部地方整備局 道路部 道路計画課 (課長 梅村幸一郎)
一般国道19号 中津川バイパス (H5～H17) 中部地方整備局	5年以内	245	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（現道：S55）19,900台/日 → 実績（H21）34,900台/日 ・全体事業費 245億円 ・B/C=10.1（B=7,865億円、C=777億円） ②事業の効果の発現状況 ・旅行速度 16.7km/h（H11）→ 42.2km/h（H21） ・渋滞損失削減時間 3,276万人時間/年 ・バイパス路線の利便性向上 ・特急停車駅（JR中央線 中津川駅）へのアクセスが向上 ・馬籠宿、恵那峡県立自然公園、恵那峡温泉へのアクセスが向上 ・三次医療施設（県立多治見病院）へのアクセスが向上 ③社会経済情勢の変化 ・沿線の大規模な工場団地の開発により恵那市・中津川市の製造品出荷額が増加傾向 ・アクセスの向上により観光客数が増加傾向 ④今後の事後評価の必要性 ・当初の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 ⑤改善措置の必要性 ・当初の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 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 ・整備目的どおりの効果を確認していることから、同種事業の計画・調査のあり方や業評価手法の見直しの必要性はない	対応なし	中部地方整備局 道路部 道路計画課 (課長 梅村幸一郎)

一般国道42号 大宮大台 I C 開 通 (H10～H17) 中部地方整備局	5年以内	19	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 (H42) 3,200台/日 → 実績 (H18) 4,900台/日 ・全体事業費 19億円 ・B/C=13.6 (B=353億円、C=26億円) ②事業の効果の発現状況 ・渋滞損失削減時間 6万人時間/年 ・高速バスの利便性が向上 ・津松阪港（重要港湾）へのアクセスが向上 ・三重県の特産品（海産物）の流通の利便性が向上 ・東紀州地域と松阪市の移動時間が短縮 ・熊野古道等の観光施設へのアクセスが向上 ③社会経済情勢の変化 ・周辺地域では人口は減少傾向、高齢化率は増加 ・熊野古道の世界遺産登録後より観光入込客数が増加 ④今後の事後評価の必要性 ・当初の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 ⑤改善措置の必要性 ・当初の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 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 ・整備目的どおりの効果を確認していることから、同種事業の計画・調査のあり方や業評価手法の見直しの必要性はない	対応なし	中部地方整備局 道路部 道路計画課 (課長 梅村幸一郎)
一般国道11号 松山東道路（小 坂交差点立体） (H16～H18) 四国地方整備局	5年以内	38	①費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化 ・交通量 当初計画時 39,000台/日 → 今回評価時 37,400台/日 ・事業費 当初計画時 30億円 → 実績 38億円 ・B/C 再評価時 1.9 (B:54億円, C:29億円) → 事後評価 1.4 (B:60億円, C:44億円) ②事業効果の発現状況 ・旅行速度 供用前 (H17) 16.1km/h → 供用後 (H22) 37.3km/h ・交通事故減少 供用前 (H17) 42件/年 → 供用後 (H20) 19件/年 ③円滑なモビリティの確保 ・現道等の時間損失が削減 【区間b（並行区間）：（高架部＋現道部）並行区間の時間損失の削減：2.7万人・時間/年、削減率：13%削減】 ・現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満であった区間の旅行速度が改善 【国道11号（交差点南側）旅行速度16.1km/h⇒37.3km/h】 【国道33号（交差点西側）旅行速度10.4km/h⇒22.0km/h】 ・バス路線の利便性が向上し、伊予鉄都心循環線バスの年間利用者数が（63千人⇒75千人）に増加 ・JR松山駅（特急停車駅）へのアクセス性が向上（久米久保田町～松山駅、27分⇒16分） ・松山空港（第二種空港）へのアクセス性が向上（東温市～松山空港、52分⇒42分） ④物流効率化の支援 ・松山港（重要港湾）へのアクセス性が向上（東温市～松山港、59分⇒49分） ・農産品の流通利便性向上（東温市～松山市中央卸売市場、55分⇒44分）（東温市：玉ねぎ生産県下1位） ⑤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連絡する路線を構成（松山市～西条市、69分⇒58分） ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上（東温市～松山市、33分⇒22分） ⑥個性ある地域の形成 ・大規模イベントである「H29年開催予定『愛媛国体』」を支援（東温市総合公園～松山空港（53分⇒43分）、東温市総合公園～松山港（61分⇒51分）、東温市総合公園～JR松山駅（39分⇒28分）） ・主要な観光地へのアクセス向上（川内 I C～松山城、34分⇒23分） ⑦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（三次医療施設（愛媛県立中央病院）～二次医療施設（愛媛生協病院）（15分⇒7分） ⑧災害への備え ・1次緊急輸送路である国道11号の耐震性向上 ⑨地球環境の保全 ・CO2 排出削減量：8千t-CO2/年（CO2 排出削減率：3.7%） ⑩生活環境の改善・保全 ・NO2 排出削減量：1.7t-NO2/年（NO2 排出削減率：24.3%） ・SPM 排出削減量：0.19t-SPM/年（SPM 排出削減率：27.8%） ・その他、環境や景観上の効果として、騒音の環境基準の達成、「景観検討委員会」	対応なし	四国地方整備局 道路部 道路計画課 (課長 松田 和香)

一般国道33号 越知道路 (H8～H19) 四国地方整備局	5年以内	69	①費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化 ・交通量 再評価時 (H42) 10,700台/日 → 整備後 (H22) 6,000台/日 ・事業費 再評価時 65億円 → 実績 69億円 ・B/C 再評価時 1.6 (B:119億円, C:75億円) → 事後評価 1.3 (B:114億円, C:86億円) ②事業効果の発現状況 ・旅行速度 供用前 (H17) 48.2km/h → 供用後 (H22) 55.9km/h ・交通事故減少 供用前 (H15) 2件/年 → 供用後 (H20) 0件/年 ③円滑なモビリティの確保 ・現道等の渋滞損失時間が削減。 【区間a (費用便益分析対象区間) : 約105千人・時間/年 → 19千人・時間/年 約82%削減】 ・現道の交通量が大幅に減少。: 5,046台/12h → 212台/12h ・路線バスの定時性、安全性や乗り心地などの快適性が向上 ・JR佐川駅 (特急停車駅) へのアクセスが向上。【仁淀川町役場～JR佐川駅: 24分 → 23分】 ④物流効率化の支援 ・仁淀川地域のお茶やトマトなどの特産物輸送時に、迅速な流通や、荷傷みの原因となる揺れの解消で、品質の向上に寄与。 ⑤国土・地域ネットワークの構築 ・高知市～松山市を高規格幹線道路で連絡する路線を構成。 ・高知地方生活圏 (高知市) と松山地方生活圏 (松山市) を最短時間で連絡する路線を構成。 ・仁淀川町、越知町から中心都市である高知市へのアクセス性が向上。 ⑥個性ある地域の形成 ・仁淀川地域の主要な観光施設 (越知町: コスモスまつり、仁淀川町: 中津渓谷等) へのアクセス性が向上。 ⑦安全で安心できるくらしの確保 ・高知赤十字病院、高知医療センター (第三次医療施設) へのアクセス性が向上。 【仁淀川町～高知赤十字病院: 92分 → 91分】 ・救急搬送時の揺れが解消され、患者や救急隊員への負担が減少。 ⑧安全な生活環境の確保 ・線形不良箇所 (R=35m) の解消。 ⑨災害への備え ・国道33号の地すべり指定地の危険箇所を回避。 ・高知県地域防災計画において第一次緊急輸送路に指定。 ・現道の通行規制時において、代替路線を形成。 ⑩地球環境の保全 ・CO2排出量を削減【CO2排出削減量: 約970t/年、CO2排出削減率: 約52.5%】 ⑪生活環境の改善・保全 ・NO2排出量を削減【NO2排出削減量: 約4.5t/年、NO2排出削減率: 約59.3%】 ・SPM排出量を削減【SPM排出削減量: 約0.4t/年、SPM排出削減率: 約60.3%】 ⑫その他 ・沿線住民の歩行の安全性向上。 ・事前通行規制区間の安全性向上。 ⑬事業をめぐる社会情勢の変化 ・沿線地域では人口が減少し、高齢化が進展。 ・平成17年8月に市町村合併により仁淀川町が発足。(吾川郡池川町・吾川村、高岡郡仁淀村) ・自動車保有台数は平成16年頃をピークにやや減少傾向。(事業化時 (平成8年) と同水準の保有台数。) ・トマト販売額および高知県内シェアは増加傾向。 ⑭今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性 ・事業目的に見合った効果の発現が確認できており、今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性はない。 ⑮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の必要性は見られない。	対応なし	四国地方整備局 道路部 道路計画課 (課長 松田 和香)
一般国道3号 東楯原拡幅 (H6～H17) 九州地方整備局	5年以内	85	(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 (実績: H17) 21,815台/日 (当該路線) → 整備後 (実績: H18) 26,544台/日 (当該路線) ・全体事業費 事業完了時 (H17) 85億円 ・B/C 再評価時 2.2 (B=202億円 C=88億円) → 事後評価時 2.8 (B=294億円 C=105億円) (事業の効果の発現状況) ・交通混雑の緩和 (東楯原拡幅の供用後、「東楯原交差点」の渋滞が緩和された (鳥栖市方面から最大渋滞長1,900m→350m)。) ・交通安全性の向上 (東楯原拡幅の供用後、死傷事故率は約2割減少 (222.7件/億台キロ→172.0件/億台キロ) しており、交通安全性が向上した。) ・歩行環境の改善 (東楯原拡幅の整備区間周辺には小中学校が近接しており、歩道幅員が1.0mから3.0mに拡幅されたことで歩行者及び自転車のすれ違いが容易となり、通学時 など安全性が向上した。) 等々 (事業実施による環境の変化) ・電線共同溝整備による都市景観への配慮 (電力、通信線を電線共同溝へ収容)。 (社会経済情勢の変化) ・久留米市の人口は、事業化当初 (H6) からほぼ横ばいの状況 (H21/H2比で約1.0倍)。 ・久留米市の自動車保有台数は増加傾向にある (H19/H2比で約1.4倍)。 ・久留米市の第一次産業の就業人口は約7%で、福岡県全体の約2倍となっており、農林水産業の輸送交通が比較的高いと考えられる。 ・国道3号の交通量は、当該事業が事業化した平成6年から、供用前までほぼ横ばい状態。供用後は約2割増加。 (今後の事業評価の必要性) ・東楯原拡幅の供用後、渋滞ポイント (東楯原交差点) の渋滞が大幅に緩和されるなど国道3号の交通混雑緩和に十分な効果を発揮している。 ・さらに、交通安全性の向上、歩行環境や沿道環境の改善など、事業の目的を達成していることが確認されていることから、さらなる事後評価の必要はない。 (改善措置の必要性) ・東楯原拡幅の供用後、当初目的である『交通混雑の緩和』と『交通安全性の向上』の効果が得られており、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) ・本事業は、中央分離帯の開口等の道路構造について、地元調整に約6年の期間を要した。 ・現道拡幅事業では、地元調整による長期化をさけるためには、計画段階から地元自治体や地元住民との合意形成を図って行くことが必要である。	対応なし	九州地方整備局 道路部 道路計画第一課 (課長 荒瀬美和)

一般国道209号 津福バイパス (S45～H17) 九州地方整備局	5年以内	157	(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(実績:H16) 17,776台/日(現道部) →整備後(実績:H18) 5,403台/日(現道部), 25,376台/日(当該路線) ・全体事業費 事業完了時(H17) 157億円 ・B/C 再評価時 3.3(B=692億円 C=211億円) → 事後評価時 2.6(B=721億円 C=272億円) (事業の効果の発現状況) ・交通渋滞の緩和(津福バイパスの供用後、「十二軒屋交差点」の渋滞が緩和。(筑後市方面からの最大渋滞長 供用前:650m⇒供用後0m、久留米市街地方面からの最大渋滞長 供用前:600m⇒供用後0m)) ・踏切によるボトルネックの解消(鉄道との立体交差化後、JRの踏切遮断による影響台数が約6割減少。) ・交通安全性の向上(現道とバイパスを合わせた死傷事故率が約5割減少。) 等々 (事業実施による環境の変化) ・共同溝整備による都市景観への配慮(上水道、電力線、電話線を共同溝に収容)。 (社会経済情勢の変化) ・久留米市の人口は事業化当初(S45)から増加傾向にあるが、完成供用以降(H17)以降は、ほぼ横ばい(H21/S45比で約1.2倍)。 ・久留米市の自動車保有台数は増加傾向、完成供用(H17)からも微増傾向(H19/S45比で約3.8倍)。 ・国道209号の断面交通量は、当該事業が事業化した当時のS46年から増加傾向。平成16年までに約2倍増加し、供用後は約7割増加。 (今後の事業評価の必要性) ・津福バイパスの供用後、渋滞ポイント(十二軒屋交差点)の交通渋滞が緩和され、JRの踏切による遮断時間が約6割減少するなど十分な効果を発揮している。 ・さらに、歩道環境の改善や沿道環境の改善など、事業の目的を達していることが確認されていることから、さらなる事後評価の必要はない。 (改善措置の必要性) ・津福バイパスの供用後、当初の目的である『交通渋滞の緩和』『踏切によるボトルネックの解消』の効果が得られており、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) ・当事業は、計画路線沿線の区画整理事業構想や、西鉄大牟田線連続立体交差事業と花畑駅周辺土地区画整理事業の調整に約10年を要している。 ・当事業沿線の区画整理事業については自治体や地元住民との調整を行ったが、区画整理を断念している。また、西鉄大牟田線連続立体交差事業と花畑駅周辺土地区画整理事業との調整については、関係機関と協議会を設立し、十分な協議を重ねてきたが約10年の期間を要した。 ・複数の関連事業との調整には、お互いに事業計画やスケジュールを確認しながら、同じ目標に向かって調整を進めて行く必要がある。	対応なし	九州地方整備局 道路部 道路計画第一課 (課長 荒瀬美和)
一般国道442号 竹原峠道路 (H11～H17) 九州地方整備局	5年以内	92	(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(実績:H17) 330台/日(現道部) →整備後(実績:H18) 35台/日(現道部), 367台/日(当該路線) ・全体事業費 事業完了時(H17) 92億円 ・B/C 再評価時 未 → 事後評価時 0.3(B=32億円 C=115億円) (事業の効果の発現状況) ・通行止めの解消(竹原峠道路の供用後、通行止めの問題が解消し、チェーン規制日数が減少。(積雪等による通行止め 供用前:2.4日/年⇒供用後0日/年、チェーン規制日数 供用前:27.3日/年⇒供用後4.6日/年)) ・走行環境の改善(竹原峠道路の供用後、急カーブや急勾配が無くなり、走行環境が改善。(曲線半径60m未満の急カーブ 供用前:58箇所⇒供用後0箇所、最急縦断勾配:供用前12%⇒供用後7%)) ・観光産業の支援(竹原峠道路の供用後、新たな観光周遊ネットワークが形成。また、観光施設の来場者数が増加。(道の駅「鯛生金山」の来場者数が約1万人増加)) 等々 (事業実施による環境の変化) ・クマタカの飛翔が確認されたため工事前後に監視を行い、影響が無いことを確認。 (社会経済情勢の変化) ・沿線地域(八女市、日田市)の人口は減少傾向(H21/H2比で約0.85倍(八女市)と約0.87倍(日田市))。 ・沿線地域の高齢化率は進展(H21:29.8%(八女市)と28.8%(日田市))、県平均(H21:22.1%(福岡県)と26.3%(大分県))を上回る。 ・沿線地域の自動車保有台数は増加傾向にある(H19/H2比で約1.23倍(八女市・広川町)と約1.27倍(日田市))。 ・沿線地域の第1次産業については、八女市が22.7%、日田市が11.6%を占めており、両者とも県全体を上回る。 (今後の事業評価の必要性) ・竹原峠道路の供用後、通行止めの解消や通行規制時間の短縮、安全かつ快適な走行環境を提供するなど当初の目的も達成されている。 ・さらに、観光産業や地域産業の支援等、地域にとって重要な役割を果たしていることから、さらなる事後評価の必要はない。 (改善措置の必要性) ・竹原峠道路の供用後、『通行規制の緩和』や『走行環境の改善』等の効果が得られており、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) ・これまでも、事業評価監視委員会や県知事からの意見として、従来の3便益(走行時間短縮、走行経費減少、交通事故減少)以外に「災害時の通行止め」や「孤立の解消」、「観光など地域産業振興」、「救急医療へのアクセス向上」などの地域の状況に即した多様な効果を便益として計測する手法を検討すべきとの指摘を受けているところである。 ・引き続き、地域の特性を考慮した事業評価のあり方について検討していくことが必要である。	対応なし	九州地方整備局 道路部 道路計画第一課 (課長 荒瀬美和)

一般国道34号 諫早日見交差点 改良 (S51～H19) 九州地方整備局	5年以内	747	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) ・交通量 - 日見バイパス 整備前(実績:S63) 31,200台/日(現道部) →整備後(実績:H22) 4,000台/日(現道部)、35,900台/日(バイパス部) - 市布交差点改良 整備前(実績:H17) 27,400台/日 →整備後(実績:H22) 23,500台/日 - 小船越交差点改良 整備前(実績:H17) 52,000台/日 →整備後(実績:H22) 49,700台/日 ・全体事業費 事業完了時(H19) 747億円(日見バイパス:一部暫定2車線) ・B/C 再評価時 4.0(参考:日見バイパス) → 事後評価時 2.2(B=3,162億円 C=1,423億円) (社会経済情勢の変化) ・長崎市の居住人口は、平成2年頃から1割以上の減少。 ・長崎市への通勤・通学は年々増加傾向(H17/S50比で約2.2倍)。 ・諫早市から長崎市への通勤・通学交通手段では、自動車分担率が43.5→49.4%へ増加。 ・国道34号新大工町付近では交通量が年々増加傾向にあり平成17年では46,500台/日が利用。 (事業の効果の発現状況) ・交通混雑の解消(日見バイパスの供用後、「西口交差点」の渋滞が解消(最大渋滞長6,000m→0m、通過時間27分→0分)。)(市布交差点改良後、渋滞が解消(最大渋滞長550m→0m、通過時間5分→0分)。)(小船越交差点改良後、渋滞が緩和(最大渋滞長350m→200m、通過時間6分→3分)。) ・災害時・緊急時における安全性・信頼性の確保(当該路線は、長崎県内の緊急輸送道路ネットワーク(一次)に指定されており、災害時においても強いネットワークを形成。) ・沿道環境の改善(日見バイパス供用後、沿道の騒音値が昼間で74dBから69dB、夜間で71dBから62dBに低減。) 等々 (事業実施による環境の変化) ・快適な都市空間の形成(日見バイパス区間において、電線類の地中化等による広幅員歩道の確保、歩道のインターロッキングブロック舗装化、街路樹の整備、路面電車のセンターポール化などを実施。) (今後の事業評価の必要性) ・諫早日見交差点改良は、交通混雑の解消、災害時・緊急時における安全性、信頼性の向上、沿道環境の改善、快適な都市空間の形成など所要の効果を発現しているため、更なる事後評価の必要はない。 (改善措置の必要性) ・国道34号諫早日見交差点改良は、国道34号の交通混雑の緩和や、諫早市など周辺地区と長崎市とを連携する機能を発揮し、円滑な交通整理や長崎市中心市街地の地域振興への貢献など多くの重要な役割を果たしている。著しい交通量の増大により、交通混雑が発生していたが、この混雑も解消が図られた。このため、当事業への当面の改善は必要ないと考えられる。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・諫早日見交差点改良は、昭和51年度に事業化し、約7.1kmの日見バイパス区間、約0.9kmの小船越交差点改良区間及び約0.8kmの市布交差点改良区間を段階的に整備した事業であり、当初、課題が大きかった日見バイパス区間から着手したものの、予算制約の下、事業完了まで32年を要した。 ・そのため、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必要である。	対応なし	九州地方整備局 道路部 道路計画第一課 (課長 荒瀬美和)
一般国道3号 川尻バイパス (S44～H17) 九州地方整備局	5年以内	295	(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(実績:S49) 29,500台/日(現道部) →整備後(実績:H22) 9,927台/日(現道部)、53,117台/日(当該路線) ・全体事業費 事業完了時(H17) 295億円 ・B/C 再評価時 2.6(B=1,260億円 C=489億円) → 事後評価時 4.4(B=3,532億円 C=798億円) (事業の効果の発現状況) ・交通混雑の緩和(川尻バイパスの供用後、「小岩瀬交差点」の渋滞が緩和(最大渋滞長1,700m→200m)。)(現道部では交通量が減少し、混雑度が整備前2.10から整備後1.28まで低下し、速度が約10km/h改善された。) ・交通安全性の向上(川尻バイパスの供用後、拡幅区間の死傷事故率は整備前101件/億台キロから整備後52件/億台キロに約5割減少。特に、渋滞緩和に伴い車面相互の追突事故が減少した。) ・沿道環境の改善(川尻バイパスの供用後、夜間要請限度を超過していた熊本市富合町大字古閑字四反田の騒音レベルが整備前75dBから整備後67dBに低減した。) 等々 (事業実施による環境の変化) ・銀杏並木による季節感のある景観の形成(バイパス区間の中央帯及び歩道に植栽帯を設置) (社会経済情勢の変化) ・沿線の居住人口は増加している状況(熊本市:H21/S45比で約1.4倍)。 ・沿線地域(宇土市)の世帯当たりの自動車保有台数は、1.16台/世帯(S50)から2.17台/世帯(H21)。 ・熊本市への通勤通学者数は旧富合町や宇土市では減少。一方、熊本市からの通勤通学者数は著しく増加(旧富合町:H17/H12比で約1.4倍)。 (今後の事後評価の必要性) ・川尻バイパスの整備により、現道部の交通混雑の緩和や川尻バイパスの旅行速度の改善など、十分な効果が発現している。 ・さらに、交通安全性の向上や地域経済活性化の支援など、事業の目的を達成していることが確認されていることから、さらなる事後評価の必要はない。 (改善措置の必要性) ・川尻バイパスの整備により、熊本市の南部地域や宇土市の北部地域における『交通混雑の緩和』や『交通安全性の向上』等について所要の効果が得られており、今後の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) ・川尻バイパスは、昭和44年度に事業着手し、約4.1kmのバイパス区間及び約3.5kmの現道拡幅区間について、課題が大きいバイパス区間から段階的に着手したものの、事業完了までに37年間を要した。 ・そのため、予算制約という状況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必要である。	対応なし	九州地方整備局 道路部 道路計画第一課 (課長 荒瀬美和)

一般国道57号 熊本東バイパス (H15～H17) 九州地方整備局	5年以内	51	(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(実績: H11) 49,146台/日(当該路線) → 整備後(実績: H22) 62,261台/日(当該路線) ・ 全体事業費 事業完了時(H17) 51億円 ・ B/C 新規事業採択時12.4 (B=939億円 C=76億円) → 事後評価時13.4 (B=1,341億円 C=100億円) (事業の効果の発現状況) ・ 交通混雑の緩和(熊本東バイパスの供用後、「神水交差点」の渋滞が緩和(最大渋滞長3,000m→810m)。) ・ 交通安全性の向上(熊本東バイパスの供用後、死傷事故率が整備前173.7件/億台キロから整備後162.7件/億台キロに約1割減少。特に、渋滞緩和に伴い車両相互の右左折時の事故が減少した。) ・ 地域経済活性化の支援(沿線には熊本流通団地や近見地区などの工業流通拠点が立地し、最寄りICまでの所要時間が約8～9分短縮した。) 等々 (事業実施による環境の変化) ・ 希少植物「ヒラモ」の移植による保全活動を実施。 (社会経済情勢の変化) ・ 沿線の居住人口は依然として増加している状況。 ・ 沿線の事業所数及び従業員数は一部地域で増加している状況。 ・ 熊本市の売場面積は大型ショッピングセンターの立地に伴い若干増加(H19/H14比で約1.02倍)。 ・ 熊本市への通勤通学者数は大津町や菊陽町などの熊本市以東地域で増加。一方、熊本市からの通勤通学者数は周辺市町への工場等の新規立地に伴い著しく増加(菊陽町・嘉島町:H17/H12比で約1.2倍)。 ・ 当該路線の交通量は増加傾向(H22/H11比で約1.2倍) (今後の事後評価の必要性) ・ 熊本東バイパスの平面6車線整備により、渋滞長の削減などの交通混雑の緩和や所要時間の短縮など、十分な効果が発現している。 ・ さらに、交通安全性の向上や地域経済活性化の支援、環状道路としての機能の発揮など、事業の目的を達成していることが確認されていることから、さらなる事後評価の必要はない。 (改善措置の必要性) ・ 熊本東バイパスは、国道3号熊本北バイパスや熊本西環状道路と一体となって、熊本市の環状道路の一部を構成する重要な路線である。熊本東バイパスの平面6車線整備により、『交通混雑の緩和』や『地域の活性化』等について所要の効果が得られており、今後の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) ・ 熊本東バイパスは、昭和42年度に事業化し、事業効果の早期発現を目的に昭和60年度までに暫定4車線での整備を行った。その後、交通需要の動向を把握しながら、新南部～近見町間の慢性的な交通渋滞への対応として、平成15年度より平面6車線化に本格着手し、所要の効果を発現している。 ・ 暫定的に供用を行っている箇所については、交通需要の変化を把握し、交通需要に見合った適切な改善対策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 道路部 道路計画第一課 (課長 荒瀬美和)
一般国道10号 戸次犬飼拡幅 (H1～H17) 九州地方整備局	5年以内	500	(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(実績: H 2) 30,921台/日(当該路線) → 整備後(実績: H18) 43,664台/日(当該路線) ・ 全体事業費 事業完了時(H16) 500億円 ・ B/C 再評価時 2.0 (B=1,339億円 C=663億円) → 事後評価時 2.3 (B=1,724億円 C=750億円) (事業の効果の発現状況) ・ 交通混雑の緩和(戸次犬飼拡幅の供用後、「久原交差点」の渋滞が解消(最大渋滞長3,450m→0m)。) (交通容量が増加したこと、混雑度が2.7から1.2に改善するとともに、当該区間の所要時間が16分短縮した。) ・ 交通安全性の向上(戸次犬飼拡幅の供用後、死傷事故件率が37.1件/億台キロから24.9件/億台キロに減少した。) ・ 道路の信頼性・機能性の向上(白滝橋の架け替えにより道路の信頼性が向上するとともに、大型車の通行規制が解消され、道路の機能性が向上した。) 等々 (事業実施による環境の変化) ・ 騒音値が要請限度を下回る(80dB→72dB) (社会経済情勢の変化) ・ 沿線地域(大分市・豊後大野市・臼杵市)の人口は、昭和60年以降、増加傾向である(H21/S60で約1.1倍)。 ・ 沿線地域の高齢化率は進展(H21:22%)。 ・ 沿線地域の自動車保有台数は増加傾向にある(H21/S60比で約1.8倍)。 ・ 豊後大野市から大分市間までの通勤・通学者数は増加傾向(H17/H12比で約1.1倍)。 ・ 国道10号の交通量は、約4割増加(H18/H2)。 (今後の事業評価の必要性) ・ 戸次犬飼拡幅の整備に伴い、国道10号の交通混雑が緩和され、所要時間が約16分短縮するなど十分な効果が発現している。白滝橋架け替えに伴う『道路の信頼性・機能性の向上』など重要な役割を果たしていることから、さらなる事後評価の必要はない。 (改善措置の必要性) ・ 国道10号戸次犬飼拡幅は、大分都市圏の一部を形成する大分市・豊後大野市・臼杵市を結ぶ主要幹線道路として機能するとともに、九州横断自動車道長崎大分線及び東九州自動車道と中九州横断道路を結ぶ交通の要衝として重要な役割を果たしている。 ・ 本事業により、『交通混雑の緩和』『交通安全性の向上』等について大きな整備効果が得られており、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) ・ 事業期間の長期化を避けるために、計画時点からPI等による沿線住民との合意形成を図り、周辺環境に配慮しながら、円滑な事業展開を行うことが必要である。 ・ 予算制約という状況下では、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、段階的な整備を計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。	対応なし	九州地方整備局 道路部 道路計画第一課 (課長 荒瀬美和)

一般国道210号 日田バイパス (S52～H17) 九州地方整備局	5年以内	213	(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(実績：H2) 18,292台/日(現道部) →整備後(実績) 9,289台/日(現道部:H18), 12,034台/日(当該路線:H22) ・全体事業費 事業完了時(H17) 213億円 ・B/C 再評価時 3.2(B=893億円 C=276億円) → 事後評価時 1.9(B=697億円 C=362億円) (事業の効果の発現状況) ・交通混雑の緩和(日田バイパスの供用後、「鏡坂交差点」の渋滞が緩和(最大渋滞長1,100m→100m)。) ・(バイパスへの交通転換に伴い、現道部の混雑度が1.7から0.8に改善。) ・交通安全性の向上(日田バイパスの供用後、死傷事故件率が101.9件/億台キロから87.4件/億台キロに減少した。) ・沿道環境の改善(日田バイパスの供用後、現道部沿道の騒音値が昼間で71dBから64dB、夜間で67dBから58dBに低減。)等々 ・(事業実施による環境の変化) ・周辺環境との調和を図るため法面緑化を実施。 ・(社会経済情勢の変化) ・沿線地域(日田市・玖珠町・うきは市)の人口は、昭和50年以降、減少傾向である(H21/S50で約0.9倍)。 ・沿線地域の高齢化率は進展(H21:28%)、大分県平均(H21:26%)を上回る。 ・沿線地域の自動車保有台数は増加傾向にある(H21/S50比で約3.1倍)。 ・(今後の事業評価の必要性) ・日田バイパスの整備に伴い、国道210号(現道)の交通混雑が緩和され、鏡坂交差点の渋滞長が約9割減少するなど十分な効果が発現している。 ・日田市街地における死傷事故率や騒音の減少による道路・交通環境の改善など重要な役割を果たしていることから、さらなる事後評価の必要はない。 ・(改善措置の必要性) ・国道210号日田バイパスは、日田玖珠連携都市圏を形成する日田市・玖珠町を結ぶ主要幹線道路として機能するとともに、大分自動車道を代替する路線として重要な役割を果たしている。 ・本事業により、『交通混雑の緩和』『道路・交通環境の改善』等について大きな整備効果が得られており、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) ・事業期間の長期化を避けるために、計画時点からPI等による沿線住民との合意形成を図り、周辺環境に配慮しながら、円滑な事業展開を行うことが必要である。 ・日田バイパスは、供用後、沿道に工場が進出するなど地域振興に大きく貢献するとともに、日田市のまちづくりにも大きな影響を与えている。そのため、同種事業においては、まちづくりと一体となった道路計画を行うことによって現道を拡幅するかバイパスを整備するか判断することが必要である。	対応なし	九州地方整備局 道路部 道路計画第一課 (課長 荒瀬美和)
一般国道329号 石川バイパス (S63～H21) 沖縄総合事務局	5年以内	475	(費用対効果分析の算定基礎となった要因) ・交通量 計画時(H42) 25,100台/日 → 実績(H19) 16,400台/日 ・全体事業費 475億円 ・B/C=1.9(B=1,443億円 C=749億円) (事業の効果の発現状況) ・旅行速度 供用前20.8km/h →25.4km/h ・観光地へのアクセス向上 赤崎交差点～主要観光地「ピオスの丘」までの所要時間14分短縮 ・周辺道路の渋滞損失時間約6割削減 ・地域活性化を支援(バイパス周辺地域の人口増加:207百人→221百人) ・(社会情勢の変化) ・石川バイパス周辺地域において、人口・自動車保有台数・従業者数は増加傾向 ・交通量が増加傾向になり、ますます自動車依存型の社会環境が進展 ・市町村合併(平成17年4月) うるま市(旧石川市、具志川市、勝連町、与那城町) ・(今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性) ・事業の効果が発現されており今後の再事後評価及び改善の必要性はない。 ・(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	沖縄総合事務局 開発建設部 道路建設課 (課長 金城 博)
東海環状自動車道 (豊田東JCT～関広見) 伊勢湾岸自動車道 (豊田東JCT～豊田JCT) (HS～H21) 国土交通省及び中日本高速道路㈱	5年以内	7,682	- 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8,015億円→実績7,682億円 ・交通量(H21年度) 東海環状自動車道:計画時11,000台/日→実績15,400台/日 伊勢湾岸自動車道:計画時21,700台/日→実績29,600台/日 ・B/C=2.8 ・B:29,546億円(走行時間短縮便益:27,261億円、走行経費減少便益:1,608億円 交通事故減少便益:677億円) ・C:10,566億円(事業費:9,673億円、維持管理費:893億円) - 事業の効果の発現状況 ・高速道路インターチェンジまでの利用圏が拡大 ・拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成 ・三次医療機関へのアクセス向上 ・緊急輸送路の代替路線を形成 - 事業実施による環境の変化 ・大気質・騒音ともに環境基準を下回ることを確認 - 事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・東海3県の人口は、H20年度まで、5千人/年の割合で増加、H21年度は3千人減少 ・東海3県の県内総生産はH16年以降全国平均を大幅に上回る傾向を示していたが、H20、H21年度の社会経済情勢の影響により全国的な状況と同様に減少傾向。しかし、名古屋港および名古屋税関での輸出額は全国トップであり、経済活動は維持している状況。 - 今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性 ・費用対効果分析結果や利用状況、事業効果の発現状況から、十分な整備効果が得られており、今後の事後評価の必要性は無いものと考える。 ・現在建設中の名古屋環状2号線や新東名・新名神高速道路の供用および東海環状道路の延伸供用によって当該区間の利用状況に変化が生じることも考えられるため、それらの路線の事後評価において、当該区間の利用状況についても改めて確認する。 - 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	中日本高速道路㈱ 建設事業本部 計画設計チーム (太田 睦夫)

【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135号 宇佐美～網代バ イパス （S63～H17） 静岡県	5年以内	83	（費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化） ・交通量 13,834台/日（H21実測） ・全体事業費 83億円 ・B/C 1.4（B=208億円、C=153億円） （事業の効果の発現状況） ・狭隘区間解消による車両相互通行、高さ制限解除などの交通の円滑化 ・旅行速度 供用前 約30km/h → 供用後 約40km/h ・第1次緊急輸送路の強化	対応なし	静岡県土木部 道路整備課 （課長 鈴木宣 好）
地域高規格道路 一般国道202号 江上バイパス （H3～H17） 長崎県	5年以内	317	（費用対効果の選定の基礎となった要因の変化） ・事業費 210億円（有料事業54億円含まず）→317億円【実績（有料事業費57億円を含む）】 ・B/C 3.9（B=1,676億円、C=430億円） （事業の効果の発現状況） ・通過時間の短縮 【（小迎交差点～江上交差点）供用前（西海橋経由）：24分→供用後（西海パールライン経由）：20分】 ・並行道路の交通量減少 【国道202号西海橋（平日朝7時台） 供用前：1,522台/h→供用後：1,289台/h 15%減少】 ・定時性の向上 【小迎交差点～江上交差点間の所要時間のバラツキが現道利用のルートと比較して小さい】 （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） ・H13. 10長崎オランダ村が閉園 ・H15. 2ハウスステンボスが会社更生法申請 ・H17. 4.1西彼杵半島5町が合併し、西海市になる。 （今後の事後評価の必要性） ・費用対効果分析の結果や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、さらなる事後評価や改 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	長崎県土木部 道路建設課 （課長 大我龍樹）

【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）
函館港 港町地区 国際物流ターミ ナル整備事業 （H3～H17） 北海道開発局	5年以内	369	（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 H3事業採択時：89万トン/年 → 事業完了時：24万トン/年 - 全体事業費 H3事業採択時：389億円 → 事業完了時：369億円 - 事業期間 H3事業採択時：H3～H14 → 事業完了時：H3～H17 （事業の効果の発現状況） - 輸送コストの削減：陸上輸送削減距離130～336km - 海上輸送・移動コストの削減：年間1.55%のフェリー就航率向上 - 国際収益の増加：年間5隻の外航クルーズ船の増加 - 海難事故の減少：1.8回/年・隻の避泊可能回数の増加 - 滞船コストの削減：852時間/年の修理船の待機時間削減 - B/C 事後評価時 1.3（B：749億円、C：591億円） （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） - 関税引き上げによる輸入原木の激減等により、取扱貨物量は当初の見込みより大きく減少している。 - このため、港湾管理者や関係機関が当該ターミナルの利用促進に努め、海外のクルーズ船や 修理のための大型船が利用している。 （今後の事業評価の必要性） - 事業の効果が発現しており、投資効果も確保されていることから、今後の事後評価の必要性はない。 （改善措置の必要性） - 事業の効果が発現されているため、改善措置の必要性はない。 - 事業効果をより高めるため、一層の利用促進を行っていく。 （同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性） - 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 笹島隆彦）

稚内港 北洋ふ頭地区 国内物流ターミナル整備事業 (H14～H17) 北海道開発局	5年以内	14	(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 H13新規評価時：114千トン/年 → H22事後評価時：84千トン/年 全体事業費 H13新規評価時：12億円 → 事業完了時：14億円 (事業の効果の発現状況) 輸送コストの削減：陸上輸送削減距離146km B/C 事後評価時 2.0 (B：38億円、C：19億円) (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) 特になし。 (今後の事業評価の必要性) 事業の効果が発現しており、投資効果も確保されていることから、今後の事後評価の必要性はない。 (改善措置の必要性) 事業の効果が発現されているため、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 笹島隆彦)
浦河港 本港地区 小型船だまり整備事業 (H3～H17) 北海道開発局	5年以内	33	(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 H3事業採択時：32億円 → 事業完了時：33億円 (事業の効果の発現状況) 滞船・多そう係留コストの削減：17,910時間/年の滞船時間削減 水産品の商品価値低下の回避：1kg当たり425円の価格低下の回避 B/C 事後評価時 1.2 (B：69億円、C：59億円) (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) 特になし。 (今後の事業評価の必要性) 事業の効果が発現しており、投資効果も確保されていることから、今後の事後評価の必要性はない。 (改善措置の必要性) 事業の効果が発現されているため、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 笹島隆彦)
天売港 本港地区 地域交通拠点整備事業 (H12～H17) 北海道開発局	5年以内	5.5	(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 H11新規評価時：59千トン/震災 → H22事後評価時：39千トン/震災 全体事業費 H11新規評価時：7.2億円 → 事業完了時：5.5億円 (事業の効果の発現状況) 震災時における輸送コストの削減：震災時の緊急物資・一般貨物量39千トン/震災 震災時における移動コストの削減：震災時の旅客数4,897人/震災 施設被害の回避：復旧のための支出の回避 震災時における漁業活動休止の回避：震災時の作業隻数24隻/日 B/C 事後評価時 1.2 (B：8.9億円、C：7.5億円) (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) 特になし。 (今後の事業評価の必要性) 事業の効果が発現しており、投資効果も確保されていることから、今後の事後評価の必要性はない。 (改善措置の必要性) 事業の効果が発現されているため、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 笹島隆彦)
天売港 本港地区 小型船だまり整備事業 (H11～H17) 北海道開発局	5年以内	6.6	(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) 滞船・多そう係留コストの削減：17,273時間/年の滞船時間削減 B/C 事後評価時 1.3 (B：11.9億円、C：9.4億円) (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) 特になし。 (今後の事業評価の必要性) 事業の効果が発現しており、投資効果も確保されていることから、今後の事後評価の必要性はない。 (改善措置の必要性) 事業の効果が発現されているため、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 笹島隆彦)

秋田港 向浜地区 国際物流ターミナル整備事業 (H6～H17) 東北地方整備局	5年以内	74	(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 H15再評価時：146千トン/年 → H22事後評価時：116千トン/年 全体事業費 H15再評価時：79億円 → 事業完了時：74億円 (事業の効果の発現状況) 輸送コストの削減：船舶の大型化 海難事故の減少 港湾貨物の輸送効率化によるCO2、NOXの排出量の軽減 B/C 事後評価時 1.2 (B：139億円、C：112億円) (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、投資効果も確保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) バルク貨物の取扱貨物量は順調に推移しているため、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) 特になし。	対応なし	東北地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 中嶋義全)
新潟港 西港地区 道路トンネル整備事業 (S62～H17) 北陸地方整備局	5年以内	1,396	(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 H12再評価時：1,408億円 → 事業完了時：1,396億円 計画交通量 H12再評価時：26,400台/日(H20推計) → H22事後評価時：16,297台/日(H44推計) (事業の効果の発現状況) 輸送費用削減：3億円/年 輸送時間費用削減：80億円/年 交通事故削減：0.7億円/年 B/C 事後評価時 1.1 (B：2,386億円、C：2,515億円) (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、今後の事業評価の必要性はない。 (改善措置の必要性) 信濃川河口部の両岸が結ばれたことにより、地域住民の生活や地域の経済活動に大きく貢献していることから、改善措置の必要性はない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 特になし	対応なし	北陸地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 浅見尚史)
清水港 外港地区 防波堤整備事業 (S35～H17) 中部地方整備局	5年以内	409	(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 H12再評価時：〔コンテナ貨物〕23万TEU/年(H11実績) → H22事後評価時：17万TEU/年(H30推計) 〔一般公共貨物〕205万トン/年(H11実績) → H22事後評価時：54万トン/年(H30推計) (事業の効果の発現状況) 輸送コストの削減 荷役中の船舶の安全性向上 B/C 事後評価時 1.4 (B：6,266億円、C：4,522億円) (事業実施による環境の変化) 特になし (社会経済情勢の変化) 新興津ふ頭が拡張された。 (今後の事後評価の必要性) 投資効果が確認され、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性はない。 (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) 本事業の特徴として対象施設規模が大きく整備期間が長期となっているため、効果発現状況を適宜確認することが望ましいが、現行の事業評価制度では対応可能と考えられるため計画・調査のあり方、評価手法の見直しの必要性は無い。	対応なし	中部地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 清水崇)
宇部港 芝中地区 国際物流ターミナル整備事業 (S63～H18) 中国地方整備局	5年以内	63	(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 H10再評価時：〔バルク貨物〕38万トン/年 → H20実績：〔コンテナ貨物〕1.3万TEU/年(27万トン) (事業の効果の発現状況) 輸送コストの削減：陸上輸送削減距離78km 港湾貨物の輸送効率化によるCO2、NOXの排出量の軽減 今回の評価では考慮していないが大口ユーザーが今後取り扱い量を増やす見込み B/C 事後評価時 1.2 (B：138億円、C：113億円) (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20年9月に発生した世界的な経済危機の影響もあったが、現在では解消している。 (今後の事後評価の必要性) 事業の効果が発現しており、今後も宇部港のコンテナ貨物等を取り扱う重要な拠点施設としての利用が見込まれることにより、今後の事後評価の必要はない。 (改善措置の必要性) 事業目的に見合った事業効果の発現が確認されていることにより、今後の改善措置の必要はないものの、港湾管理者と連携して利活用の促進に努める。 (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) 特になし。	対応なし	中国地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 井村洋三)

三島川之江港 村松地区 防波堤整備事業 (S57～H15) 四国地方整備局	5年以内	72	(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(村松地区公共岸壁) H12再評価時: 441万トン/年 → H22事後評価時: 380万トン/年 全体事業費 H12再評価時: 81億円 → 事業完了時: 72億円 (事業の効果の発現状況) 輸送コストの削減: 陸上輸送削減距離110km(輸入チップ) 船舶の大型化30,000DWT→50,000DWT(輸入チップ) 陸上輸送削減距離561km(輸入バルブ) 陸上輸送削減距離43km(移出紙製品) 陸上輸送削減距離43km(移入古紙) 陸上輸送削減距離415km(外資コンテナ貨物; 輸出) 陸上輸送削減距離120km(外資コンテナ貨物; 輸入) 陸上輸送削減距離415km(内航フィーダー貨物; 移出) 陸上輸送削減距離190km(内航フィーダー貨物; 移入) 陸上輸送削減距離43km(内資コンテナ貨物) 陸上輸送削減距離247km(RORO貨物; 関西) 陸上輸送削減距離710km(RORO貨物; 関東(移出)) 陸上輸送削減距離296km(RORO貨物; 関東(移入)) B/C 事後評価時 1.9 (B: 273億円、C: 146億円) (事業実施による環境の変化) 沿道における騒音や振動等の軽減が図られた。 港湾貨物の輸送効率化により、CO2、NOXの排出量が軽減された。 (社会経済情勢の変化) 特になし (今後の事後評価の必要性) 事業の効果が発現しており、投資効果も確保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) 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) 特になし	対応なし	四国地方整備局 港湾空港部 (沿岸域管理官 辻 誠治)
---	------	----	---	------	--------------------------------------

【空港整備事業】
(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)
新北九州空港建設事業 (H5～H17) 九州地方整備局・ 大阪航空局	5年以内	1,024	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 費用: H14事業評価(980億円)→台風被災に伴う対策費増等 開港時(1,024億円) 需要: 国内旅客 (平成19年度) 予定路線・開設路線 予測値 2,833千人 羽田、新千歳、中部、大阪、関西、鹿児島、宮崎、那覇 実績値 1,239千人 羽田、(名古屋)、(那覇) その他開設路線 旅客便: ソウル、(上海)、(ウラジオストク) 貨物便: 上海、生体馬・牛のチャーター便、(羽田) ()内の路線は現在廃止 総便益(B): 1,369億円 総費用(C): 1,362億円 費用便益分析結果: 費用便益比 1.0、純現在価値 7億円、経済的内部収益率 4.0% (事業の効果の発現状況) ○2,500mの滑走路が海上に建設され、騒音の影響がなく24時間運用となり深夜早朝便が就航 ○国内線旅客は旧空港の約4倍、貨物は約5.0倍に増加 ○国際旅客(ソウル便)・貨物便(上海便等)が就航 ○大型機(B747-400F)によるチャーター便の就航 ○ILSの整備により、就航率が向上し、欠航等による不安要素が解消された (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) ○世界的な景気後退、航空会社の経営環境の悪化 ○新型インフルエンザの流行による利用の減少 (今後の事後評価の必要性) 前回の再評価時のB/C1.9に対し、今回評価のB/Cは1.0と大幅に減少した。なお、今回の評価は、今後の利用促進効果等を考慮することなく、国内線については羽田路線のみで将来減少、その他国際旅客、国内貨物及び国際貨物は現状の利用実績を基に行ったものである。 B/Cは1.0を超えていること、羽田線の増便、釜山線の新規就航が予定されており、現在の利用状況が悪化しない限り、現段階では「事業評価監視委員会(以下「委員会」)」の案件として再度、事後評価の対象とする必要はないと判断される。 しかし、当初の需要見込みを大幅に下回っているのは事実であり、今後も、空港の利用状況の動向について引き続き注視していく必要があり、「委員会」へ報告していくこととする。 (改善措置の必要性) 前回の再評価時に行った需要予測(平成19年度で約280万人)に対し、実績値は約110万人と大幅に下回っている。このため、需要を見込んだ路線に航空会社が参入していない要因等を分析した上で、地元で取り組んでいる国際定期貨物便、チャーター便の誘致を含め、24時間空港の特性を最大限活かした利用促進策を今後さらに講じることが必要である。 (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) 本事業については、利用実績が航空需要予測を大幅に下回り、B/Cも再評価時を大幅に下回った。 現在、国土省全体として将来交通需要推計の改善に取り組んでいるが、特に航空需要予測については、再度このようなことがないよう、昨秋の事業仕分けでの議論も踏まえ、本事業の需要予測に対する検証を早急に実施する。 また、今後新たな施設整備を行う場合には、需要予測を厳格に行うとともに、当該施設整備の必要性や効果について厳しく精査していく。	対応なし	九州地方整備局 港湾空港部 空港整備課 (課長 外柘保 勝) 大阪航空局 空港部 空港企画調整課 (課長 鈴木 賢 治)

【都市・幹線鉄道整備事業】

(都市鉄道整備事業（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)
地下鉄半蔵門線 (水天宮前・押 上間) 整備事業 (H5～H15) 東京地下鉄株式 会社	その他	1,941	(評価の基礎要因の変化と要因) 事業費 計画時(免許申請時) 1,849億円 → 実績 1,941億円 工期 計画時(免許申請時) 6年 → 実績 9年3ヶ月 輸送人員 計画時(免許申請時) 20.7万人/日 → 実績(平成19年度) 21.3万人/日 B/C 事後評価時 1.3 (B 3,100億円 C 2,381億円) (事業による効果・影響) ・事業の主たる目的については、江東・墨田下町地区を直結し、また既設路線とのネットワークが強化されたこと、さらには、東武伊勢崎線との相互直通運転が実現したことで達成された -東京メトロ日比谷線、千代田線の混雑率が180%を下回った -北千住駅の乗り換え流動が減少し、混雑の緩和に寄与した (ただし、いずれも更なる混雑の緩和に向けた取組みが必要) -既設線と半蔵門線(水天宮前・押上間)を利用する駅間について所要時間が短縮 (ただし、強化されたネットワークの更なる活用という観点での取組みが必要) -錦糸町や押上の駅周辺で商業・業務施設、マンション開発が進展。さらに東京スカイツリー(新タワー)の建設が決まった。(ただし、中長期的な効果の着実な発現のための取組みが必要) ・相互直通運転区間である東武伊勢崎線の西新井駅周辺等において再開発が進展 ・半蔵門線(水天宮前・押上間)建設工事において、新技術の導入を含む施工方法の見直し等により、環境負荷及び周辺交通への影響を低減 ・1993(平成5)年の新総合経済対策の一環として実施され、生産波及効果が発生した (社会経済情勢の変化) ・都市再生の取組みの進展 ・首都圏における人口動向(都心回帰) (改善措置の必要性) ・半蔵門線(水天宮前・押上間)のサービス改善を通じた日比谷線、千代田線および北千住駅の更なる混雑の緩和 ・半蔵門線(水天宮前・押上間)の認知度向上等を通じた転換の促進、新たな需要の創出 ・半蔵門線の資金収支改善に向けたコスト削減の取組み ・沿線開発の後押しを通じた旅客需要の創出 (今後の事後評価の必要性) ・事業の主たる目的は達成されたことから、今後の事後評価の必要性はない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・事後評価結果の蓄積を踏まえた、事後評価のためのマニュアルの拡充(事業期間中の外部不経済を低下する取組みの評価、相互直通運転の取り扱い、事業許可および建設に要する期間の延長による社会的便益の損失の試算) ・事後評価を前提とした、新規事業採択にあたっての計画、評価、及び開業後の沿線地域の動向に係るデータベースの整備 ・利用経路の認知度向上のための取組み	対応なし	東京地下鉄株式会 社 経営企画本部 (担当課長 堂免 敬一)

【都市・幹線鉄道整備事業】
 (都市鉄道整備事業 (空港アクセス鉄道等整備事業))

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)
京阪奈新線鉄道整備事業 (H10～H18) 奈良生駒高速鉄道株式会社	5年以内	785	(評価の基礎要因の変化と要因) 事業費 計画時(免許申請時) 1,135億円 → 実績 785億円 工期 計画時(免許申請時) 8年 → 実績 8年 輸送人員 計画時(免許申請時) 6.6万人/日 → 実績(平成21年度) 2.5万人/日 B/C 事後評価時 1.2 (B 1,345億円 C 1,111億円) (事業による効果・影響) (1) 関西文化学術研究拠点へのアクセスルートの確保 大阪都心部と学研都市の精華・西木津地区が直結し、学研都市への交通アクセス性が向上した。 (2) 住宅地開発に伴い発生する交通需要への対応 学研都市の開発に伴う住宅地開発の沿線である生駒市北部・奈良市北西部を通り、大阪都心部との直結・生駒駅での近鉄奈良線との接続によるネットワークにより、公共交通ネットワークを確保した。 (3) 地域住民の大阪都心部への通勤・通学の利便性向上 地下鉄中央線との相互直通運転により、沿線と大阪都心部とを直結し、大阪都心部への通勤・通学の利便性が向上した。 (4) 学研都市の整備推進 学研都市の都市施設としての交通機能を有し、学研都市の整備推進に寄与した。 (社会経済情勢の変化) 開業後の輸送人員は順調に増加しているものの、世界的な景気後退により、学研都市の開発プロジェクトに遅れが生じており、当初予想の輸送人員を下回っている。 (改善措置の必要性) 事業者の責務として、今後も第二種鉄道事業者と協働して、利用者の増加に努め、一層の効率的な経営に努める必要がある。 また、本来一体的に進められるべきであった開発事業については、自治体・事業者に対し、開発事業の推進を要望し、京阪奈新線が有効なストックとしてより活用されるよう努める必要がある。 (今後の事後評価の必要性) 当初予想より需要は少ないが、費用便益比は1.2以上であり今後の事後評価の必要性はないが、少子高齢化の進展などにより、京阪奈新線の需要が予想より大幅に落ち込んだ場合には、直近の動向を踏まえて評価・検証が必要である。 (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) 本事業評価の対象である京阪奈新線鉄道整備事業は、概成した都市を走る路線ではなく、醸成されつつある都市を走る「開発誘導型」の路線であり、特に京阪奈新線においては、国家プロジェクトである学研都市へのアクセス路線としての意味合いが強い。 開発誘導型の路線においては、開発地区の人口増加が需要予測の変化の大きな要因となる一方で、地域の交通アクセス利便性の向上は、開発プロジェクトの推進の有無に大きく関わり、都市施設の一部としての意味合いが強い。 しかしながら、マニュアルに沿って試算すると、時間短縮や費用縮減などの鉄道利用に関する便益のみが計上され、都市施設としての便益が計上されないことから、適切でないといえる。	対応なし	奈良生駒高速鉄道株式会社 (常勤監査役 上住直彦)

【都市・幹線鉄道整備事業】
 (幹線鉄道等活性化事業(乗継円滑化))

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)
平良駅 乗継円滑化事業 (H17～H18) 榑広島バスセン ター	5年以内	1.6	(評価の基礎要因の変化と要因) 事業費 想定値(新規採択時): 1.5億円 実績値 : 1.6億円 工期 想定値(新規採択時): 2年 実績値 : 1年5カ月 利用者数 想定値(新規採択時) 開業時(平成18年度) 駅南口利用者3,127人/日(うちバス利用者数569人/日) 開業5年目(平成22年度) 駅南口利用者3,655人/日(うちバス利用者数948人/日) 実績値 開業時(平成18年度) 駅南口利用者1,722人/日(うちバス利用者数324人/日) 開業5年目(平成22年度) 駅南口利用者2,178人/日(うちバス利用者数361人/日) (事業の効果の発現状況) 1) 事業効率(費用対便益) 【平成22年度価格】計算期間: 30年(50年) 費用 2.5億円(3.0億円) 便益 9.4億円(11.6億円) 費用便益比B/C 3.7(3.8) 2) 事業による効果・影響 ・電車とバスの乗継に係る所要時間の短縮 上りホーム 10分短縮 下りホーム 9分短縮 ※整備前は旧平良駅と最寄の国道2号線上のバス停の所要時間 ・駅と廿日市市役所間の移動に係る所要時間短縮 上りホーム 3分短縮 下りホーム 2分短縮 ・鉄道駅とバス停のシームレス化と、駅へのアクセスルートである平良駅通線から連続的でバリアフリーな歩行空間が形成されたことにより、公共交通利用者、歩行者、特に高齢者や障害者等の安全性・快適性が向上 ・駅前周辺地区には、生活・文化・医療福祉、にぎわいなどの拠点施設が整備された『シビックコア地区』が形成された。廿日市市役所前(平良)駅は、この『シビックコア地区』への公共交通の結節点として機能し、拠点形成の支援・誘導に寄与した。 ・駅とバス停留所が一体化されたシームレスで開放的なデザインに加え、平良駅通線の電線共同溝整備により、無電柱化・緑化されたことから、良好な都市景観を創出した。 (社会経済情勢の変化) 平成22年度の廿日市市役所前(平良)駅の乗降客数については、前年度比較でも増加を見込んでいる。また、駅周辺地区の人口について、H19.4.1現在で7,848人が、H22.4.1現在で8,004人となり2.0%の増加に止まるのに対し、駅乗降客数はH18年度1日平均2,057人が、H21年度2,482人で、20.7%の増加となった。 (改善措置の必要性) 廿日市市役所前(平良)駅は、鉄道とバスの乗継負担が軽減されていることに加え、駅内外のバリアフリー化が十分に行われていることから、先進事例として他の駅のモデルともなっている。このことは、駅周辺地区の老年人口(65歳以上)について、H19.4.1現在で1,651人が、H22.4.1現在で1,816人と10.0%増加しているという地域の社会情勢の変化にも対応しており、改善措置の必要性は認められない。 (今後の事後評価の必要性) 新規事業採択時評価における需要予測は下回るものの、駅南口の利用者数の実績で、H18年は1,722人/日が、H22年は2,178人/日と、増加傾向を維持し事業の効果は発現している。また、上記のとおり改善措置の必要性が認められないことに加え、周辺環境の変化も予想されていないため、今後の事後評価の必要性も認められない。 (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) 鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル2005に記述されている便益の算出については、市場価値など計りやすい価値を計測するようになっているが、今後は景観やバリアフリー等、事業に伴う様々な効果を評価するため、CVM等により非市場価値を計測していくことを検討するべきである。	対応なし	榑広島バスセン ターターミナル事 業部 (取締役ターミナ ル事業部長 山口 徹)

【都市・幹線鉄道整備事業】
 (鉄道駅総合改善事業)

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)
春日野道駅総合 改善事業 (H11～H17) 神戸高速鉄道㈱	5年以内	34	(評価の基礎要因の変化と要因) 事業費 想定値(新規採択時) : 100億円 実績値 : 34億円 工期 想定値(新規採択時) : 7年 実績値 : 7年 利用者数 想定値(新規採択時) 平成22年 42,195人/日 実績値 平成21年度 11,881人/日 (事業の効果の発現状況) 1) 事業効率(費用対便益)【平成22年度価格】計算期間: 30年(50年) 費用 53.7億円(54.3億円) 便益 76.7億円(94.4億円) 費用便益比B/C 1.4(1.7) 2) 事業による効果・影響 ・西改札口新設に伴う駅西方浜側から駅改札口への移動時間の短縮 整備前 約4.1分 整備後 約1.6分 ・駅のホームを新設しコンコースを拡張すると同時にバリアフリー施設整備をすること で、当初の計画どおりに駅利用者の安全性及び利便性の向上を図ることができた。 ・駅改良にあわせて市の駐輪場が駅周辺に整備され利便性が向上した。 ・駅改良は、周辺地区へ影響を与えるほどのインパクトはないが、HAT神戸を始めとした 周辺で進められている開発行為に対して側面支援的な効果はあったと考える。 ・駅改良と地下道の整備によって、車いす利用者や高齢者を含む歩行者だけでなく、自 転車なども安全に国道を横断できるようになった。 (社会経済情勢の変化) 長引く不況と昨今の経済情勢の変化によって、HAT神戸への企業の進出が遅れ、また、大規模な集客施設が 誘致できなかったことから、春日野道駅の乗降客数が推定とおりに増加しなかった。 (改善措置の必要性) 駅の安全性及び利便性向上という当初計画時の目的は達成されていることから、改善措置は不要と考 える。 (今後の事後評価の必要性) 改善措置が不要であること、また、費用便益分析の結果から、事業効果が発揮されていると判断できるた め、今後の事後評価の必要性はないと考える。 (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) 駅改良工事については、通過列車の速達化やアクセス経路の短縮など定量的に把握(貨幣換算)できる効果 と、安全性向上やバリアフリー化、駅の快適性の向上など定量的に把握するのが困難な定性的な効果がある。 現在のマニュアルでは、定量的に把握できる効果を主体に事業効率性を評価し、事業全体を評価している ため、事業全体の真の効果を評価できていないと考えられる。 したがって、今後は定量的な効果だけでなく定性的な効果もバランスよく評価できる新たな手法の開発や マニュアルの整備が必要と考える。	対応なし	神戸高速鉄道㈱ (取締役 森井章 介)

【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7号館 (H15～H19) 大臣官房官庁営 繕部	5年以内	536	(社会経済情勢の変化) 本事業の事業計画の必要性や合理性に影響を与えるような社会経済情勢の変化は特にないと考えられる。 (費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 当初の事業計画に沿った整備がなされ、また庁舎が適切に活用されていることから、事業採択の時点から特 段の要因の変化はないと考えられる。 (事業の効果の発現状況) ・位置、規模及び構造の観点から、業務を行うための基本機能を満足していることが確認できる。 ・地域性、景観性、環境保全性、ユニバーサルデザイン、防災性及び耐用・保全性について、特に充実した 取組がなされており、中央官庁の施設とし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。 以上より、想定していた事業の効果は十分に発現していると考えられる。 (事業実施による環境の変化) 環境負荷低減への取組みやC A S B E E評価の結果から特に問題はないと考えられる。 (今後の事後評価の必要性) 事業の効果は十分に発現していると考えられるため、現時点で再度の事後評価の必要性はない。 (改善措置の必要性) 事業の効果は十分に発現していると考えられるため、現時点で改善措置の必要性はない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 現時点で見直しの必要性は見られないが、事業評価手法については引き続き評価の客観化に努めるととも に、必要に応じて適宜見直しを進める。	対応なし	大臣官房官庁営繕 部 整備課 (課長 西村好文)

横浜地方気象台 (H17～H19) 関東地方整備局	5年以内	10	(社会経済情勢の変化) 本事業の事業計画の必要性や合理性に影響を与えるような社会経済情勢の変化は特にないと考えられる。 (費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 当初の事業計画に沿った整備がなされ、また庁舎が適切に活用されていることから、事業採択の時点から特段の要因の変化はないと考えられる。 (事業の効果の発現状況) ・気象台としての必要な機能の確保 施設の老朽及び狭隘の解消、IT化への対応、十分な耐震性能やバックアップ機能の確保等により、気象台としての必要な機能が確保されたと判断できる。 ・位置、規模及び構造に関する基準を満足する施設の整備 事業の効果に関する評価(B1,B2)、CASBEE指標評価及びCS調査により、当該基準を満足する整備がされたと判断できる。 B1評価 121点 B2評価 地域性A、景観性A、環境保全性B、ユニバーサルデザインB、防災性C、耐用性・保全性B CASBEE評価 評点2.0(A評価) CS調査 総合満足度3.5(職員) ・歴史的建築物の保存活用 既存棟の保存活用により、歴史的価値の後世への継承、地域に親しまれる施設の創出及び魅力ある観光地としての良好な景観形成がされたと判断できる。 (事業実施による環境の変化) 特になし (今後の事後評価の必要性) 事業の効果は十分に発現していると考えられるため、現時点で再度の事後評価の必要性はない。 (改善措置の必要性) 事業の効果は十分に発現していると考えられるため、現時点で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) 既存建物の保存活用を行う事業を実施する際には、当初計画の立案時から想定外の事態が生じた場合の対応方針を十分に検討しておく。	対応なし	関東地方整備局 営繕部調整課 (課長 小澤 剛)
那覇第2地方合同庁舎(Ⅱ期) (H17～H19) 沖縄総合事務局	5年以内	48	(社会経済情勢の変化) 本事業の事業計画の必要性や合理性に影響を与えるような社会経済情勢の変化は特にないと考えられる。 (費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 当初の事業計画に沿った整備がなされ、また庁舎が適切に活用されていることから、事業採択の時点から特段の要因の変化はないと考えられる。 (事業の効果の発現状況) 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。更に、地域性、環境保全性等の付加機能について、取り組み内容が事業の特性と合致しており、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。 (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。 (今後の事後評価の必要性) 事業の効果は十分に発現していると考えられるため、現時点で再度の事後評価の必要性はない。 (改善措置の必要性) 事業の効果は十分に発現していると考えられるため、現時点で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	沖縄総合事務局 開発建設部営繕課 (課長 田阪昭彦)

中止事業について

※ 評価手続中事業（平成 2 1 年度評価）のうち中止となったもの

事業区分	事業名 事業主体 (所在地)	中止理由
住宅市街地基盤整備事業 (補助事業)	としま よんちようめちく なしすもくて 豊島四丁目地区内多目 き ひろば 的広場 とし さいせいきこう 都市再生機構 とうきょうと きたく (東京都北区)	・ 土壌汚染の発現のため、補助事業を遂行するために必要な土地を使用できないことなど、機構の責に帰さない事情により、都市再生機構が補助事業者となる補助事業は「事業中止」
	としま よんちようめちく ないどうろ 豊島四丁目地区内道路 とし さいせいきこう 都市再生機構 とうきょうと きたく (東京都北区)	・ 土壌汚染の発現のため、補助事業を遂行するために必要な土地を使用できないことなど、機構の責に帰さない事情により、都市再生機構が補助事業者となる補助事業は「事業中止」
	としま よんちようめちく ないげすい 豊島四丁目地区内下水 どう とし さいせいきこう 都市再生機構 とうきょうと きたく (東京都北区)	・ 土壌汚染の発現のため、補助事業を遂行するために必要な土地を使用できないことなど、機構の責に帰さない事情により、都市再生機構が補助事業者となる補助事業は「事業中止」

評価手続中事業（平成 21 年度評価）の再評価について

【公共事業関係費】

事業区分		再評価実施箇所数						再評価結果			
		一定期間未着工	長期間継続中	準備計画段階	再々評価	その他	計	継続		中止	評価手続中
								うち見直し継続			
ダム事業	補助事業				2		2				2
住宅市街地基盤整備事業		2				1	3			3	
合 計		2	0	0	2	1	5	0	0	3	2

(注 1) 再評価対象基準

一定期間未着工：事業採択後一定期間（5 年間）が経過した時点で未着工の事業

長期間継続中：事業採択後長期間（10 年間）が経過した時点で継続中の事業

準備計画段階：準備・計画段階で一定期間（5 年間）が経過している事業

再々評価：再評価実施後一定期間（5 年間）が経過している事業

その他：社会経済情勢の急激な変化、技術革新等により再評価の実施の必要が生じた事業

評価手続中事業（平成20年度評価）の再評価について

【公共事業関係費】

事業区分		再評価実施箇所数						再評価結果			
		一定期間未着工	長期間継続中	準備計画段階	再々評価	その他	計	継続		中止	評価手続中
								うち見直し継続			
ダム事業	補助事業				2	1	3				3
港湾整備事業	補助事業等		1				1				1
合 計		0	1	0	2	1	4	0	0	0	4

（注1）再評価対象基準

- 一定期間未着工：事業採択後一定期間（5年間）が経過した時点で未着工の事業
- 長期間継続中：事業採択後長期間（10年間）が経過した時点で継続中の事業
- 準備計画段階：準備・計画段階で一定期間（5年間）が経過している事業
- 再々評価：再評価実施後一定期間（5年間）が経過している事業
- その他：社会経済情勢の急激な変化、技術革新等により再評価の実施の必要が生じた事業

評価手続中事業（平成１５年度評価）の再評価について

【公共事業関係費】

事業区分		再評価実施箇所数						再評価結果			
		一定期間未着工	長期間継続中	準備計画段階	再々評価	その他	計	継続		中止	評価手続中
								うち見直し継続			
ダム事業	補助事業				2		2				2
合 計		0	0	0	2	0	2	0	0	0	2

（注１）再評価対象基準

- 一定期間未着工：事業採択後一定期間（５年間）が経過した時点で未着工の事業
- 長期間継続中：事業採択後長期間（１０年間）が経過した時点で継続中の事業
- 準備計画段階：準備・計画段階で一定期間（５年間）が経過している事業
- 再々評価：再評価実施後一定期間（５年間）が経過している事業
- その他：社会経済情勢の急激な変化、技術革新等により再評価の実施の必要が生じた事業

評価手続中事業（平成21年度評価）の再評価結果一覧

【公共事業関係費】

【ダム事業】

（補助事業）

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要 性、事業の進捗の見込み、 コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)
					費用:C (億円)	B / C				
			便益の内訳及び主な根拠							
倉洲ダム建設事業 群馬県	再々評価	-	-	-	-	-	-	-	評価手続 中	河川局 治水課 (課長 森北 佳昭)
横尾川ダム建設事業 大阪府	再々評価	-	-	-	-	-	-	-	評価手続 中	河川局 治水課 (課長 森北 佳昭)

【住宅市街地基盤整備事業】

（補助事業）

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要 性、事業の進捗の見込 み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)
			便益の内訳及び主な根拠		費用：C (億円)	B / C				
豊島四丁目										
多目的広場 (基盤) 都市再生機構	その他	-	-	-	-	-	-	事業の進捗の見込みが ない	中止	住宅局 住宅総合整備課 住環境整備室長 木下一也
道路 (基盤) 都市再生機構	5年未着 工	-	-	-	-	-	-	事業の進捗の見込みが ない	中止	住宅局 住宅総合整備課 住環境整備室長 木下一也
下水道 (基盤) 都市再生機構	5年未着 工	-	-	-	-	-	-	事業の進捗の見込みが ない	中止	住宅局 住宅総合整備課 住環境整備室長 木下一也

評価手続中事業（平成20年度評価）の再評価結果一覧

【公共事業関係費】

【ダム事業】
（補助事業）

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要 性、事業の進捗の見込 み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)
			便益の内訳及び主な根拠	費用:C (億円)	B / C					
大多喜ダム建設事業 千葉県	その他	-	-	-	-	-	-	-	評価手続 中	河川局 治水課 (課長 森北 佳昭)
角間ダム建設事業 長野県	再々評価	-	-	-	-	-	-	-	評価手続 中	河川局 治水課 (課長 森北 佳昭)
武庫川ダム建設事業 兵庫県	再々評価	-	-	-	-	-	-	-	評価手続 中	河川局 治水課 (課長 森北 佳昭)

【港湾整備事業】
（補助事業等）

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要 性、事業の進捗の見込 み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)
			便益の内訳及び主な根拠		費用:C (億円)	B／C				
泉州港 北港地区 複合一貫輸送ターミナル整備事業 大阪府	10年継続	-	-	-	-	-	-	-	評価手続 中	近畿地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 林健太郎)

評価手続中事業（平成15年度評価）の再評価結果一覧

【公共事業関係費】

【ダム事業】
（補助事業）

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析					貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長 名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)				費用:C (億円)					B/C
			便益の内訳及び主な根拠									
黒沢生活貯水池整備事業 長野県	再々評価	-	-	-	-	-	-	-	-	評価手続中	河川局 治水課 (課長 森北 佳昭)	
駒沢生活貯水池整備事業 長野県	再々評価	-	-	-	-	-	-	-	-	評価手続中	河川局 治水課 (課長 森北 佳昭)	