

個別公共事業の評価書（その２）

－平成２３年度－

平成２４年４月６日 国土交通省

国土交通省政策評価基本計画（平成２３年９月３０日改正）及び平成２３年度国土交通省事後評価実施計画（平成２３年９月３０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２４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、補助事業等の新規事業採択時評価６９件及び再評価９７件並びに完了後の事後評価６７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
道路・街路事業	津島 恭一
土地区画整理事業	津島 恭一
港湾整備事業	室井 邦彦
空港整備事業	室井 邦彦
都市・幹線鉄道整備事業	津川 祥吾
整備新幹線整備事業	津川 祥吾
航路標識整備事業	室井 邦彦
住宅市街地基盤整備事業	室井 邦彦
住宅市街地総合整備事業	室井 邦彦
都市公園事業	津島 恭一
【その他施設費】	
官庁営繕事業	室井 邦彦
離島振興特別事業	津川 祥吾
奄美群島振興開発事業	津川 祥吾
小笠原諸島振興開発事業	津川 祥吾

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 ・地域開発の状況 ・地域の協力体制 ・河川環境等をとりまく状況等	・国勢調査メッシュ統計 ・水害統計等	水管理・国土保全局
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	水管理・国土保全局
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 ・救助・救済活動の支援等の防災機能	・道路交通センサス ・パーソントリップ調査	都市局 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	都市局
	一般会計補助 (ヘドニック法)	・土地地区整理事業費 ・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)	・地域の活性化 ・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 ＜精密進入の高カテゴリー化等＞ ・施設整備費 ・施設更新費 ・維持管理費	＜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 ＜精密進入の高カテゴリー化等＞ ・運航改善効果	・地域開発効果 ・地元の調整状況 ・騒音等の変化	・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 ・生活利便性の向上 ・環境への効果・影響 ・安全への効果・影響	・旅客地域流動調査 ・パーソントリップ	鉄道局
整備新幹線整備事業 (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 ・生活利便性の向上 ・環境への効果・影響 ・安全への効果・影響	・旅客地域流動調査	鉄道局
航路標識整備事業 (消費者余剰法)		・創設費 ・維持運営費 ・更新費	・安全便益 ・輸送便益	・安全性の向上 ・国際的要請への対応 ・信頼性の向上	・港湾統計 ・漁港港勢	海上保安庁
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	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	住宅局
			○促進効果 ・住宅宅地の供給促進による効果			

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		
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
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 ・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	国土政策局
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	国土政策局
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 国土政策局

※費用便益分析に用いる便益の把握の方法

・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

・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24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
河川事業	補助事業等	4
道路・街路事業	補助事業等	3
都市・幹線鉄道整備事業		41
住宅市街地総合整備事業	補助事業等	1
都市公園事業	補助事業等	3
合 計		52

注1 補助事業等には、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		3
奄美群島振興開発事業		4
小笠原諸島振興開発事業		9
合 計		16

○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23年11月に評価結果を公表済）

【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	1
合 計		1
総 計		69

平成24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	補助事業等		1				1	1			
ダム事業	補助事業				7	4	11	9			2
道路・街路事業	補助事業等		24		7	2	33	32		1	
土地区画整理事業	補助事業等					1	1	1			
港湾整備事業	補助事業		12		13	1	26	23			3
都市・幹線鉄道整備事業			3				3	2			1
整備新幹線整備事業			1		1		2	2			
住宅市街地基盤整備事業			2			1	3	3			
住宅市街地総合整備事業			15				15	15			
都市公園事業	補助事業等		1				1	1			
合 計		0	59	0	28	9	96	89	0	1	6

○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23年9月に評価結果を公表済）

【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											
空港整備事業	補助事業		1				1	1			
合 計		0	1	0	0	0	1	1	0	0	0
総 計		0	60	0	28	9	97	90	0	1	6

(注1) 補助事業等には、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23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	15			15			15	
ダム事業	直轄事業等	3			3			3	
砂防事業等	直轄事業	2			2			2	
道路・街路事業	直轄事業等	31			31			31	
港湾整備事業	直轄事業	8			8			8	
空港整備事業	直轄事業	1			1			1	
都市・幹線鉄道整備事業		3			3			3	
航路標識整備事業		1			1			1	
合 計		64	0	0	64	0	0	64	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			
官庁営繕事業		3			3			3	
合 計		3	0	0	3	0	0	3	0

総 計	67	0	0	67	0	0	67	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

新規事業採択時評価結果一覧

【公共事業関係費】

【河川事業】
(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		
		便益の内訳及び主な根拠					
馬淵川床上浸水対策特別緊急事業 青森県	26	39	【内訳】 被害防止便益：36億円 残存価値：3.0億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：11戸 年平均浸水軽減面積：71ha	26	1.5	・馬淵川中流部は上下流バランスから連続堤での改修が困難な状況にあり、流下能力が極めて低く、近年では平成14、16、18年とたて続けに氾濫し、平成23年台風15号による出水においては床上浸水戸数185戸、浸水戸数270戸など激甚な被害を受けた。 ・このため、浸水被害の早期解消が必要である。	水管理・国土保全局 治水課 (課長 森北佳昭)
柿川床上浸水対策特別緊急事業 新潟県	91	158	【内訳】 被害防止便益：157億円 残存価値：0.79億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：117戸 年平均浸水軽減面積：5.4ha	92	1.7	・柿川では、近年では平成16、17、19、23年の出水により浸水被害が発生しており、平成23年7月の新潟・福島豪雨では床上浸水147戸の甚大な浸水被害が発生した。 ・このため、浸水被害の早期解消が必要である。	水管理・国土保全局 治水課 (課長 森北佳昭)
十二沢川床上浸水対策特別緊急事業 新潟県	40	134	【内訳】 被害防止便益：133億円 残存価値：0.76億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：28戸 年平均浸水軽減面積：1.5ha	41	3.3	・十二沢川では、近年では平成13、14、16、17、23年の出水により浸水被害が発生しており、平成23年7月の新潟・福島豪雨では床上浸水295戸の甚大な浸水被害が発生した。 ・このため、浸水被害の早期解消が必要である。	水管理・国土保全局 治水課 (課長 森北佳昭)
大美川・戸口川床上浸水対策特別緊急事業 鹿児島県	32	46	【内訳】 被害防止便益：45億円 残存価値：1.1億円 【主な根拠】 年平均浸水被害軽減戸数：39戸 年平均浸水被害軽減面積：7.0ha	32	1.5	・大美川及び戸口川では、平成23年9月豪雨で床上浸水50戸、床下浸水22戸などの大きな被害を受けた。また、平成22年10月にも床上浸水104戸、床下浸水29戸の2年連続で甚大な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。	水管理・国土保全局 治水課 (課長 森北佳昭)

【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)			B／C
		便益の内訳及び主な根拠					
地域高規格道路 伊勢志摩連絡道路 一般国道167号 磯部バイパス 三重県	60	121	【内訳】 走行時間短縮便益：107億円 走行経費減少便益：11億円 交通事故減少便益：3.0億円 【主な根拠】 計画交通量：10,700台/日	48	2.5	①第3次救急医療施設（山田赤十字病院）へのアクセス向上 ②津波浸水想定区域の一部が回避され第2次緊急輸送道路の機能が確保可能 ③近畿自動車道伊勢線及び伊勢二見鳥羽ラインへのアクセス性が向上	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 初和下長田道路 岡山県	22	30	【内訳】 走行時間短縮便益: 24億円 走行経費減少便益: 6億円 交通事故減少便益: 0.24億円 【主な根拠】 計画交通量: 4,300台/日	23	1.3	①第2次救急医療施設（鳥取県立厚生病院）等へのアクセス向上 ②主要な観光地へのネットワーク強化 ③緊急輸送ルート（第1次ルート）の信頼性向上 ④鳥取県中部圏域と真庭市圏域の連携強化	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 主要地方道枕崎知覧線 霧出道路 鹿児島県	30	57	【内訳】 走行時間短縮便益: 50億円 走行経費減少便益: 3.7億円 交通事故減少便益: 3.2億円 【主な根拠】 計画交通量: 10,200台/日	26	2.2	①第3次救急医療施設（鹿児島市立病院）へのアクセス向上 ②九州縦貫自動車道鹿児島インターや鹿児島中央駅、鹿児島港、枕崎港へのアクセス向上及び定時性確保	道路局 環境安全課 （課長 安藤 淳）

【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		
福岡市七隈線（天神南～博多）整備事業 福岡市交通局	450	1,639 【内訳】 ・利用者便益1,310億円 等 【主な根拠】 ・野芥～博多 14分短縮	345	4.8	地域の活性化 生活利便性の向上 民間開発の誘発	鉄道局 都市鉄道課 （課長 堀内 丈太郎）

【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） 御堂筋線 なかもず駅 大阪市交通局	3.1	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	都市鉄道課 （課長 堀内 丈太郎）
地下高速鉄道整備事業 （大規模改良工事） 御堂筋線 新金岡駅 大阪市交通局	3.1	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	都市鉄道課 （課長 堀内 丈太郎）
地下高速鉄道整備事業 （大規模改良工事） 御堂筋線 北花田駅 大阪市交通局	3.1	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	都市鉄道課 （課長 堀内 丈太郎）
地下高速鉄道整備事業 （大規模改良工事） 御堂筋線 あびこ駅 大阪市交通局	3.1	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	都市鉄道課 （課長 堀内 丈太郎）
地下高速鉄道整備事業 （大規模改良工事） 御堂筋線 長居駅 大阪市交通局	3.1	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	都市鉄道課 （課長 堀内 丈太郎）
地下高速鉄道整備事業 （大規模改良工事） 御堂筋線 西田辺駅 大阪市交通局	3.1	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	都市鉄道課 （課長 堀内 丈太郎）
地下高速鉄道整備事業 （大規模改良工事） 御堂筋線 昭和町駅 大阪市交通局	3.1	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	都市鉄道課 （課長 堀内 丈太郎）
地下高速鉄道整備事業 （大規模改良工事） 御堂筋線 天王寺駅 大阪市交通局	3.1	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	都市鉄道課 （課長 堀内 丈太郎）
地下高速鉄道整備事業 （大規模改良工事） 御堂筋線 動物園前駅 大阪市交通局	3.1	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	都市鉄道課 （課長 堀内 丈太郎）

地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) 御堂筋線 大田町駅 大阪市交通局	3.1	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	都市鉄道課 (課長 堀内 丈太郎)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) 御堂筋線 なんば駅 大阪市交通局	3.1	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	都市鉄道課 (課長 堀内 丈太郎)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) 御堂筋線 心斎橋駅 大阪市交通局	3.1	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	都市鉄道課 (課長 堀内 丈太郎)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) 御堂筋線 本町駅 大阪市交通局	3.1	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	都市鉄道課 (課長 堀内 丈太郎)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) 御堂筋線 淀屋橋駅 大阪市交通局	3.1	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	都市鉄道課 (課長 堀内 丈太郎)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) 御堂筋線 梅田駅 大阪市交通局	3.1	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	都市鉄道課 (課長 堀内 丈太郎)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) 御堂筋線 中津駅 大阪市交通局	3.1	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	都市鉄道課 (課長 堀内 丈太郎)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) 御堂筋線 西中島南方 駅 大阪市交通局	3.1	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	都市鉄道課 (課長 堀内 丈太郎)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) 御堂筋線 新大阪駅 大阪市交通局	3.1	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	都市鉄道課 (課長 堀内 丈太郎)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) 御堂筋線 東三国駅 大阪市交通局	3.1	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	都市鉄道課 (課長 堀内 丈太郎)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) 御堂筋線 江坂駅 大阪市交通局	3.1	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	都市鉄道課 (課長 堀内 丈太郎)

【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)
根室線(音別～古瀬)鉄 道防災事業 北海道旅客鉄道株式会 社	0.75	落石止擁壁改築	・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 ・現地の状況等により落石の危険性が高く、防災工 事を行うことにより、列車の安全、安定運行に寄与 する	鉄道局 施設課 (課長 潮崎俊也)
日高線(清島～厚賀)鉄 道防災事業 北海道旅客鉄道株式会 社	0.28	法面工新設	・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 ・現地の状況等により斜面崩壊の危険性が高く、防 災工事を行うことにより、列車の安全、安定運行に寄 与する	鉄道局 施設課 (課長 潮崎俊也)
根室線(留辺蘂～相内) 鉄道防災事業 北海道旅客鉄道株式会 社	0.07	落石止柵新設	・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 ・現地の状況等により落石の危険性が高く、防災工 事を行うことにより、列車の安全、安定運行に寄与 する	鉄道局 施設課 (課長 潮崎俊也)
日高線(豊郷～清島)鉄 道防災事業 北海道旅客鉄道株式会 社	0.15	護岸壁新設	・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 ・波浪災害の履歴がある等波浪災害の危険性が高 く、防災工事を行うことにより、列車の安全、安定運 行に寄与する	鉄道局 施設課 (課長 潮崎俊也)
日高線(厚賀～大狩部) 鉄道防災事業 北海道旅客鉄道株式会 社	0.15	護岸根固工新設	・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 ・波浪災害の履歴がある等波浪災害の危険性が高 く、防災工事を行うことにより、列車の安全、安定運 行に寄与する	鉄道局 施設課 (課長 潮崎俊也)

日高線(静内～東静内) 鉄道防災事業 北海道旅客鉄道株式会社	0.15	護岸壁改良	・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 ・波浪災害の履歴がある等波浪災害の危険性が高く、防災工事を行うことにより、列車の安全、安定運行に寄与する	鉄道局 施設課 (課長 潮崎俊也)
予讃線(伊予中山～伊予立川)鉄道防災事業 四国旅客鉄道株式会社	0.26	落石防止網新設	・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 ・現地の状況等により落石の危険性が高く、防災工事を行うことにより、列車の安全、安定運行に寄与する	鉄道局 施設課 (課長 潮崎俊也)
土讃線(伊予川口～小歩危)鉄道防災事業 四国旅客鉄道株式会社	0.16	落石防止網新設	・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 ・現地の状況等により落石の危険性が高く、防災工事を行うことにより、列車の安全、安定運行に寄与する	鉄道局 施設課 (課長 潮崎俊也)
土讃線(小歩危～大歩危)鉄道防災事業 四国旅客鉄道株式会社	0.14	落石防止網新設	・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 ・現地の状況等により落石の危険性が高く、防災工事を行うことにより、列車の安全、安定運行に寄与する	鉄道局 施設課 (課長 潮崎俊也)
土讃線(大歩危～土佐岩原)鉄道防災事業 四国旅客鉄道株式会社	0.19	落石防止網新設	・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 ・現地の状況等により落石の危険性が高く、防災工事を行うことにより、列車の安全、安定運行に寄与する	鉄道局 施設課 (課長 潮崎俊也)
土讃線(豊永～大田口)鉄道防災事業 四国旅客鉄道株式会社	0.16	落石防止網新設	・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 ・現地の状況等により落石の危険性が高く、防災工事を行うことにより、列車の安全、安定運行に寄与する	鉄道局 施設課 (課長 潮崎俊也)
土讃線(小村神社前～日下)鉄道防災事業 四国旅客鉄道株式会社	0.16	法面工改良	・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 ・現地の状況等により斜面崩壊の危険性が高く、防災工事を行うことにより、列車の安全、安定運行に寄与する	鉄道局 施設課 (課長 潮崎俊也)
予土線(真土～西ヶ方)鉄道防災事業 四国旅客鉄道株式会社	0.02	落石防止網新設	・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 ・現地の状況等により落石の危険性が高く、防災工事を行うことにより、列車の安全、安定運行に寄与する	鉄道局 施設課 (課長 潮崎俊也)
予土線(西ヶ方～江川崎)鉄道防災事業 四国旅客鉄道株式会社	0.07	落石防止網新設	・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 ・現地の状況等により落石の危険性が高く、防災工事を行うことにより、列車の安全、安定運行に寄与する	鉄道局 施設課 (課長 潮崎俊也)
筑肥線(福吉～鹿家)鉄道防災事業 九州旅客鉄道株式会社	0.13	法面工新設	・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 ・現地の状況等により斜面崩壊の危険性が高く、防災工事を行うことにより、列車の安全、安定運行に寄与する	鉄道局 施設課 (課長 潮崎俊也)
佐世保線(上有田～有田)鉄道防災事業 九州旅客鉄道株式会社	0.11	法面工新設	・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 ・現地の状況等により斜面崩壊の危険性が高く、防災工事を行うことにより、列車の安全、安定運行に寄与する	鉄道局 施設課 (課長 潮崎俊也)
肥薩線(吉尾～白石)鉄道防災事業 九州旅客鉄道株式会社	0.31	法面工新設	・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 ・現地の状況等により斜面崩壊の危険性が高く、防災工事を行うことにより、列車の安全、安定運行に寄与する	鉄道局 施設課 (課長 潮崎俊也)
肥薩線(白石～球泉洞)鉄道防災事業 九州旅客鉄道株式会社	0.21	法面工新設	・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 ・現地の状況等により斜面崩壊の危険性が高く、防災工事を行うことにより、列車の安全、安定運行に寄与する	鉄道局 施設課 (課長 潮崎俊也)
指宿枕崎線(喜入～前之浜)鉄道防災事業 九州旅客鉄道株式会社	0.32	土砂止擁壁新設	・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 ・現地の状況等により斜面崩壊の危険性が高く、防災工事を行うことにより、列車の安全、安定運行に寄与する	鉄道局 施設課 (課長 潮崎俊也)
日豊線(宗太郎～市棚)鉄道防災事業 九州旅客鉄道株式会社	0.30	落石止柵新設	・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 ・現地の状況等により落石の危険性が高く、防災工事を行うことにより、列車の安全、安定運行に寄与する	鉄道局 施設課 (課長 潮崎俊也)

【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					
荒川二・四・七丁目地区住宅市街地総合整備事業 (都市再生機構)	43	64	【内訳】 建替促進による便益:約27億円、公共施設整備による便益 約32億円 【主な根拠】 建替による家賃収入や防災性の向上による保険料の軽減、道路や公園整備による住環境の向上	40	1.6	・「公共空間等の確保」事業の実施により、道路、公園等を整備する。 ・「防災性の向上」事業の実施により、大規模地震時の延焼危険度や倒壊出火の危険性を低減。 ・「密集住宅市街地整備の必要性」住宅マスタープランにおいて計画が位置づけられている。	住宅局 市街地建築課 市街地住宅整備室 (室長 真鍋 純)

【都市公園事業】

（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					
草深第3公園 (都市再生機構)	10	14	【内訳】 直接利用価値 3.3億円 間接利用価値 11 億円 【主な根拠】 誘致距離 1.5km 誘致圏人口 1.9万人	10	1.5	印西市の地域防災計画に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：1.2㎡／人→4.3㎡／人)	都市局 公園緑地・景観課 (課長 舟引 敏明)
新川防災公園 (都市再生機構)	141	340	【内訳】 直接利用価値 80億円 間接利用価値 260億円 【主な根拠】 誘致距離 5.0km 誘致圏人口 91.4万人	172	2.0	三鷹市地域防災計画において、一次避難地として位置づけられており、有効避難面積の確保に資する。 (有効避難面積： 1.4㎡／人→2.0㎡／人)	都市局 公園緑地・景観課 (課長 舟引 敏明)
岩倉公園 (都市再生機構)	34	137	【内訳】 直接利用価値 37億円 間接利用価値 100億円 【主な根拠】 誘致距離 1.5km 誘致圏人口 9.8万人	33	4.2	茨木市地域防災計画において、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→2.3㎡／人)	都市局 公園緑地・景観課 (課長 舟引 敏明)

【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 山口県周南市	1.8	・離島振興法及び離島振興計画の目的と合致している。 ・静かな内海水面という島周辺の特性を十分に生かしたものであり、児童・学生をはじめとする体験学習等教育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。交流人口の維持・向上を図ることにより、周南市、特に大津島の自立的かつ持続可能な発展に寄与する事業である。	国土政策局 離島振興課 (課長 大野 淳)

（離島流通効率化事業）

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	評価	担当課 (担当課長名)
離島流通効率化事業費 補助金 鹿児島県西之表市	1.6	種子島の基幹産業の振興を図っていくため、物流拠点施設を物流の集配送の効率化に資する場所に施設を整備し、配送の一元化や資材等の集中管理を行い、流通の効率化を図り、流通コストを低減させるものであり、離島振興法及び離島振興計画の目的と合致している。	国土政策局 離島振興課 (課長 大野 淳)
離島流通効率化事業費 補助金 愛媛県上島町	2.0	弓削島の基幹産業の振興を図っていくため、既存の生活センターなどの改修や物流施設の新規整備及び運搬車両を購入し、配送の一元化や資材等の集中管理を行い、流通の効率化を図り、流通コストを低減させるものであり、離島振興法及び離島振興計画の目的と合致している。	国土政策局 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)
えらぶ特産品加工場整備事業 知名町	1.3	・ 沖永良部島の栄養価が高い農作物に付加価値を付すための施設整備であり、奄美群島の高付加価値化農業の推進のために必要な事業であることから、奄美群島振興開発特別措置法の目的と合致している。	国土政策局 特別地域振興官 (振興官 安栖宏隆)
奄美群島観光拠点連携整備事業 (加計呂麻島展示・体験交流館) 瀬戸内町	1.7	・ 他地域との交流・連携の促進に資するものための施設整備であり、奄美群島の観光振興の推進に必要な事業であることから、奄美群島振興開発特別措置法の目的と合致している。	国土政策局 特別地域振興官 (振興官 安栖宏隆)
徳之島地域文化情報発信施設整備事業 伊仙町	2.2	・ 徳之島の地域文化を情報発信することで観光客を呼び込むための施設整備であり、奄美群島の観光振興の推進に必要な事業であることから、奄美群島振興開発特別措置法の目的と合致している。	国土政策局 特別地域振興官 (振興官 安栖宏隆)
奄美群島防災関連施設整備事業 (徳之島交流ひろば ほーらい館) 伊仙町	0.6	・ 既存の施設に防災機能を付加することで避難施設を整備するためのものであり、奄美群島の地域防災機能の強化を図るために必要な事業であることから、奄美群島振興開発特別措置法の目的と合致している。	国土政策局 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)
港湾整備（父島） ＜二見港・岸壁＞ 東京都	5.0	・ 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。 ・ 岸壁は、船舶の安全な係留や円滑な荷役作業を確保するために最も重要な施設であり、岸壁を整備することは、シビルミニマムとして必要である。	国土政策局 特別地域振興官 (振興官 安栖宏隆)
港湾整備（父島） ＜二見港・護岸＞ 東京都	0.6	・ 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。 ・ 護岸は、背後地を荷捌き用地として有効活用し、円滑な荷役作業を確保するために最も重要な施設であり、護岸を整備することは、シビルミニマムとして必要である。	国土政策局 特別地域振興官 (振興官 安栖宏隆)
漁港整備（父島） ＜二見漁港・防波堤＞ 東京都	13.8	・ 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。 ・ 外郭施設は、漁港施設並びに船舶を来襲する波浪・津波から守るためのもので、漁業活動の安全の確保や漁業従事者の財産を護るため、シビルミニマムとして必要である。	国土政策局 特別地域振興官 (振興官 安栖宏隆)
農業生産基盤整備（母島） ＜ほ場造成＞ 東京都	1.0	・ 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。 ・ ほ場まで7t以上出来るルートが他になく、農業生産活動を行う上で最低限必要な農道を整備するための事業であり、ほ場から沖港や静沢集落地への7t以上をより容易にするものであり、シビルミニマムとして必要である。	国土政策局 特別地域振興官 (振興官 安栖宏隆)
農業試験地整備（父島） ＜固有植物展示エリア整備＞ 東京都	0.9	・ 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。 ・ 小笠原の固有植物は、小笠原にのみ生息がみられる植物であり、本事業により研究が促進されることによって固有植物の安定的増殖が図られ、島内での各種工事に利用される緑化植物として固有植物をより活用することができ、地産地消に繋げることができるものであり、村内自己完結性を確保するものである。	国土政策局 特別地域振興官 (振興官 安栖宏隆)
共同利用施設整備（父島） ＜漁業協同組合施設整備 ・ 漁船船員厚生施設＞ 小笠原島漁業協同組合	1.2	・ 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。 ・ 小笠原の賃貸住宅は都営住宅がほとんどであり、その入居要件は、村に住民登録を行ってから一年以上経過することが必要である。村営住宅は少なく、民間のアパートは更に少なく家賃が高いことなどから、漁協において乗組員の住宅を整備しなければならないものであり、シビルミニマムとして必要である。	国土政策局 特別地域振興官 (振興官 安栖宏隆)
共同利用施設整備（父島） ＜漁業協同組合施設整備 ・ 漁船修理施設＞ 小笠原島漁業協同組合	1.2	・ 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。 ・ 島内には漁船を修理する業者がなく、漁業者が自ら部品等を手配し、修理等を行う。そのため、漁船修理施設は村内自己完結性を確保するために必要である。	国土政策局 特別地域振興官 (振興官 安栖宏隆)
診療所建物整備（父島・母島） ＜CT設備、X線装置＞ 小笠原村	1.3	・ 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。 ・ 一定の医療水準を確保し、住民が安心して生活できる環境を整備することは、基本的なシビルミニマムとして必要である。また、超遠隔離島であるという特殊な地理的条件から、村内で対応できない緊急あるいは高度・特殊な医療が必要な場合については、本土への急患搬送へ頼らざるを得ないが、日常生活において最低限必要な医療サービスを提供するためには必要な整備であり、村内自己完結性を確保するものである。	国土政策局 特別地域振興官 (振興官 安栖宏隆)
砂防整備（母島） ＜大谷川＞ 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。 ・ 本事業は、島民、観光客等が健康で文化的な生活のために必要な水道施設、保育園等を土砂災害から守るために、必要最小限の整備を行うものであり、シビルミニマムとして必要である。 ・ また、住民の村内での日常生活及び産業活動を支えるために、砂防施設を整備し土砂災害から島民の安全を確保することは、欠かすことのできない基盤整備であり、村内自己完結性を確保するものである。	国土政策局 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算決定された事業（平成23年11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)	B／C		
			便益の内訳及び主な根拠				
金沢外環状道路 海側幹線Ⅳ期 石川県・金沢市	270	1,048	【内訳】 走行時間短縮便益：856億円 走行経費減少便益：126億円 交通事故減少便益：66億円 【主な根拠】 計画交通量：31,700台/日	220	4.8	①金沢市街地部における通過交通の排除や流入交通の分散により、市街地部の渋滞の緩和 ②金沢市街地部における通過交通等に起因する交通事故の減少	道路局 環境安全課 (課長 安藤 淳)

再評価結果一覧

【公共事業関係費】

【河川事業】 (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)	
			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							
志筑川床上浸水対策特別緊急事業 兵庫県	長期間継続中	54	150	【内訳】 被害防止便益：149億円 残存価値：1.5億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：414戸 年平均浸水軽減面積：45ha	73	2.1	・生物の多様な生活環境の保全・再生・創出による魅力ある河川空間の創造 ①植生定着を目的とした環境保全型ブロックによる護岸整備 ②井堰改築に伴い魚道を設置することによる河川連続性の確保 ・親水空間の整備による魅力ある河川空間の創造 ①管理用通路を散策路として利用することによる親水性の向上 ①事業の必要性等に関する視点 ・志筑川本川の現況流下能力は10m3/s程度であり、放水路計画流量（90m3/s）の10%程度と極めて低い ・過去10年でも4度床上浸水被害が発生し、特に平成16年10月台風23号では床上浸水143戸、床下浸水131戸、平成23年9月台風15号では平成16年台風23号を上回る床上浸水166戸、床下浸水240戸（津名地区：平成23年9月末現在）の被害が生じた ・このため、家屋等の再度の浸水被害を防止する抜本対策として、引き続き放水路を中心とした河川整備を進める必要がある ②事業の進捗の見込みの視点 ・残工事は、1,060m（広域事業区間1,380m）の河道改修並びに橋梁4橋、井堰1基の改築であり、床上事業区間はH24年度、全体区間はH26年度に完了予定 ③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点 ・志筑川下流部は市街地を流下しており、河川改修（河道拡幅）には多数の物件補償が生じることから、上流部で宝珠川に放水路を接続することでコスト縮減を図った。 ・宝珠川の河道改修において、河床掘削時に既存護岸を活用し、根継ぎ工法を用いてコスト縮減を図った。	継続	水管理・国土保全局 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							
当別ダム建設事業 北海道	再々評価	684	1,054	【内訳】 被害防止便益：480億円 流水の正常な機能の維持に關 する便益：570億円 残存価値：3.3億円 【主な根拠】 年平均浸水被害軽減戸数：221 戸 年平均浸水軽減面積：153ha	490	2.2	①事業の必要性等に関する視点 ・当別川の氾濫が想定される地区を 含む当別町では、平成17年～平成22 年の間で、総人口6.0%減、世帯数 2.0%減となっており、若干の人口減 少が見られる。 ・利水事業者である石狩西部広域水 道企業団（札幌市、小樽市、石狩 市、当別町）は、平成19年度の水道 事業再評価により計画取水量が 103,700m3/日から85,500m3/日に減量 となったが、水源確保の必要性に変わ りはない。 ・かんがい事業については、当事業 への参加内容に変更はない。 ②事業の進捗見込みの視点 ・平成20年度に本体工事に着手し、 平成22年度に本体CSGの打設工事が完了 している。現在、ダム管理設備工 事等を実施中であり、今後、試験湛 水等を実施し平成24年度末には当別 ダム建設事業が完成する見込みであ る。 ③コスト縮減や代替案立案等の可能 性の視点 ・検討の結果、「重力式コンクリー トダム」から、「台形CSGダム」にダ ム型式を変更し、河床砂礫を堤体材 料として使用することによりコスト 縮減を図った。今後も引き続きコス ト縮減に努めることとしている。	継続	水管理・国土 保全局治水課 (課長 森北 佳昭)	

弘川生活貯水池整備事業 宮城県	再々評価	60	93	【内訳】 被害防止便益：45億円 流水の正常な機能の維持に関する便益：47億円 残存価値：0.6億円 【主な根拠】 年平均浸水被害軽減戸数：2.3戸 年平均浸水軽減面積：1.6ha	80	1.2	・伊里前川流域では、近年でも昭和56年9月、平成14年7月洪水により浸水被害が発生している。主な洪水被害としては、昭和56年9月に浸水家屋48戸の洪水被害が発生している。 ・主な漏水被害としては、昭和62年8月に時間給水3日間、最大断水21時間の漏水被害が発生している。	①事業の必要性等に関する視点 ・氾濫が想定される南三陸町歌津地区では、平成18年から平成22年の間で、人口5.8%減、世帯数はほぼ横ばいとなっており、人口の減少が見られる。 ・平成23年3月11日に発生した東北地方太平洋沖地震及びその後の大津波により、氾濫が想定される区域を含む南三陸町において甚大な被害に見舞われた。 ・水道事業については、当事業への参加内容に変更はない。 ②事業の進捗見込みの視点 ・弘川ダム建設事業については、現在、ダム本体工事を実施中であり、今後、試験湛水及び管理設備工事等を実施し、平成24年度に弘川ダム建設事業が完成する見込みである。 ③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点 ・検討の結果、ダム本体に使用するコンクリートの供給方法を現場製造から、既存の生コンクリート工場より購入すること等によりコストの縮減を図った。 ・河道拡幅、遊水地などの他の治水対策と比較検討を行った結果、現計画案（弘川ダムの建設）が優位となっている。	継続	水管理・国土 保全局治水課 （課長 森北 佳昭）
筒砂子ダム建設事業 宮城県	再々評価	800	800	【内訳】 被害防止便益：388億円 流水の正常な機能の維持に関する便益：408億円 残存価値：3.6億円 【主な根拠】 年平均浸水被害軽減戸数：17戸 年平均浸水軽減面積：64ha	532	1.5	・鳴瀬川流域では、近年でも平成11年10月、平成12年7月、平成14年7月洪水による浸水被害が発生している。主な洪水被害としては、平成12年7月に浸水家屋24戸、平成14年7月に浸水家屋199戸の洪水被害が発生している。 ・主な漏水被害としては、昭和60年7～8月に水田3,000haにおいてかんがい用水が不足、平成6年7～8月に約8,000haを超える番水面積を生じ、応急的なポンプ取水を実施するなどの被害が発生している。	①事業の必要性等に関する視点 ・氾濫が想定される区域の市町では、平成18年から平成22年の間、人口3.5%減、世帯数1.4%増となっており、人口は減少傾向にある。 ・平成23年3月11日に発生した東北地方太平洋沖地震及びその後の大津波により、下流域の東松島市等において甚大な被害に見舞われた。 ・かんがい事業については、当事業への参加内容に変更はない。 ②事業の進捗見込みの視点 ・現在ダム事業の検証に係る検討を行っているところ。 ③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点 ・ダム本体等の設計段階や工事施工において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こととしている。 ・従前の考え方に基づいて行った代替案の既往検討結果では、コストや実現性等の観点から、筒砂子ダムの建設が最適と判断している。 （なお、現在進めているダム事業の検証に係る検討において、「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」に基づき、改めて代替案の比較検討を行うこととしている。）	継続	水管理・国土 保全局治水課 （課長 森北 佳昭）
川内沢ダム建設事業 宮城県	再々評価	88	84	【内訳】 被害防止便益：57億円 流水の正常な機能の維持に関する便益：25億円 残存価値：2.3億円 【主な根拠】 年平均浸水被害軽減戸数：29戸 年平均浸水軽減面積：23ha	60	1.4	・川内沢川流域においては、近年でも平成11年8月、平成14年7月洪水により浸水被害が発生している。主な洪水被害としては、平成6年9月に浸水被害2,970戸、平成14年7月に浸水被害7戸の被害が発生している。 ・主な漏水被害としては、平成6年8月に取水制限の実施、平成9年4月に番水制実施などが行われている。	①事業の必要性等に関する視点 ・氾濫が想定される区域の名取市・岩沼市では、平成18年から平成22年の間で、人口4.2%増、世帯数は8.6%増となっており、人口は増加傾向にある。 ・平成23年3月11日に発生した東北地方太平洋沖地震及びその後の大津波により、氾濫が想定される区域を含む名取市・岩沼市において甚大な被害に見舞われた。 ②事業の進捗見込みの視点 ・現在ダム事業の検証に係る検討を行っているところ。 ③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点 ・実施計画調査段階であり、設計段階や工事施工において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こととしている。 ・従前の考え方に基づいて行った代替案の既往検討結果では、コストや実現性等の観点から、川内沢ダムの建設が最適と判断している。 （なお、現在進めているダム事業の検証に係る検討において、「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」に基づき、改めて代替案の比較検討を行うこととしている。）	継続	水管理・国土 保全局治水課 （課長 森北 佳昭）

長沼ダム建設事業 宮城県	その他	834	1,603	【内訳】 被害防止便益：663億円 流水の正常な機能の維持に関する便益：933億円 残存価値：6.6億円 【主な根拠】 年平均浸水被害軽減戸数：85戸 年平均浸水軽減面積：70ha	1,580	1.01	・迫川流域では、近年でも平成11年7月洪水、平成14年7月洪水により浸水被害が発生している。主な洪水被害としては、平成11年7月に浸水家屋77戸、平成14年7月に浸水家屋322戸の被害が発生している。 ・主な漏水被害としては、昭和60年8月に耕作地約240haの地割れなどの被害が発生している。	①事業の必要性等に関する視点 ・氾濫が想定される登米市・栗原市では、平成20年から平成23年の間で、人口6.3%減、世帯数はほぼ横ばいとなっており、人口の減少が見られる。 ・総事業費については、平成23年3月11日に発生した東北地方太平洋地震による被害対応等のための費用として約50億円の増額となった。 ・レクリエーション事業については、当事業への参加内容に変更はない。 ②事業の進捗見込みの視点 ・平成23年度から越流堤工事に着手し、平成24年度の完成に向けて事業を実施しているところであり、平成24年度末には、一部付帯工事を残しダム事業の概成を図り、その後試験湛水を実施し平成25年度には長沼ダム建設事業が完成する見込みである。 ③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点 ・現場内で発生した汚泥の再生処理を行い、同事業内で再利用する等の施工の合理化を図り、建設コストの縮減を図った。今後も引き続きコスト縮減に努めることとしている。 ・引堤、河道掘削、堤防嵩上げなどの他の治水対策と比較検討を行った結果、現計画案（長沼ダムの建設）が優位となっている。	継続	水管理・国土 保全局治水課 （課長 森北 佳昭）
鵜川ダム建設事業 新潟県	その他	320	958	【内訳】 被害防止便益：738億円 流水の正常な機能の維持に関する便益：218億円 残存価値：2.2億円 【主な根拠】 年平均浸水被害軽減戸数：190戸 年平均浸水軽減面積：69ha	375	2.6	・鵜川流域においては、昭和53年等の洪水により被害が発生している。また、近年でも平成16年7月、平成17年6月等洪水により被害が発生している。主な洪水被害としては、昭和53年6月に床上浸水1,446戸、床下浸水1,508戸、平成16年7月に床上浸水2戸、床下浸水145戸、平成17年6月に床上浸水159戸、床下浸水326戸の浸水被害が発生している。 ・主な漏水被害としては、平成6年7月から8月、平成11年8月等の夏期においてしばしば水不足に見舞われている。	①事業の必要性等に関する視点 ・鵜川流域では、平成18年から平成22年の間、人口3.4%減、世帯数1.2%増となっており、人口は減少傾向にある。 ・平成6年7月から8月、平成11年8月等の夏期においてしばしば水不足に見舞われている。 ②事業の進捗見込みの視点 本体工事の促進を図り、平成35年度には鵜川ダム建設事業が完成する見込みである。 ③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点 ・コアブレンッド材に、原石山廃炭岩の利用を検討するとともに、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」で示された26の治水対策案のうち、技術上の実現性が極めて低い案や、明らかにコストが高い案を除いた2案を総合評価した結果、鵜川ダムを建設する現行計画が最適となった。	継続	水管理・国土 保全局治水課 （課長 森北 佳昭）
奥胎内ダム建設事業 新潟県	その他	350	510	【内訳】 被害防止便益：204億円 流水の正常な機能の維持に関する便益：301億円 残存価値：4.5億円 【主な根拠】 年平均浸水被害軽減戸数：58戸 年平均浸水軽減面積：59ha	442	1.2	・胎内川流域においては、昭和42年等の洪水により被害が発生している。また、近年でも平成7年8月、平成17年6月洪水により被害が発生している。主な洪水被害としては、昭和42年8月に死者、行方不明者42名、床上浸水429戸、床下浸水1,114戸の被害が発生している。 ・主な漏水被害としては、平成6年8月等の夏期において、しばしば水不足に見舞われる。	①事業の必要性等に関する視点 ・胎内川流域では、平成18年から平成22年の間、人口4.2%減、世帯数1.4%増となっており、人口は減少傾向にある。 ・総事業費について確認を行った結果、現事業費から約20億円の増額となった。 ・水道事業、発電事業については、当事業への参加内容に変更はない。 ②事業の進捗見込みの視点 ・平成22年度より本体コンクリート打設を開始し、今後は奥胎内ダム建設事業を優先的に進め、平成31年度末には奥胎内ダム建設事業が完成する見込みである。 ③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点 ・堤体端部処理に造成アパートメントを採用することでコスト縮減を図っており、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」で示された26の治水対策案のうち、技術上の実現性が極めて低い案や明らかにコストが高い案を除いた3案を総合評価した結果、奥胎内ダムを建設する現行計画が最適となった。	継続	水管理・国土 保全局治水課 （課長 森北 佳昭）
柴川生活貯水池整備事業 徳島県	再々評価	-	-	-	-	-	-	-	評価手続中	水管理・国土保 全局治水課 （課長 森北佳 昭）

綾川ダム群連携事業 香川県	再々評価	160	152	【内訳】 被害防止便益：84億円 流水の正常な機能の維持に関する便益：66億円 残存価値：2.1億円 【主な根拠】 年平均浸水被害軽減戸数：17戸 年平均浸水軽減面積：5.0ha	118	1.3	・綾川流域では、近年でも昭和54年9月、昭和62年10月、平成16年10月等に洪水被害が発生している。主な洪水被害としては、昭和54年9月の洪水においては半壊3戸、床上浸水7戸、床下浸水273戸、昭和62年10月の洪水においては床上浸水22戸、床下浸水262戸、平成16年10月の洪水においては半壊5戸、床上浸水367戸、床下浸水278戸の浸水被害が発生している。 ・渇水被害については、近年でも3年に1回程度での渇水被害に見舞われている。主な渇水被害としては、平成2年8月に給水制限期間18日、平成6年7月から11月に給水制限期間114日、平成17年6月から9月に給水制限期間78日、平成19年6月から7月に給水制限期間40日、平成20年8月から11月に給水制限期間114日、平成21年6月から8月、9月から11月に給水制限期間109日が行われている。	①事業の必要性等に関する視点 ・綾川の氾濫が想定される区域を含む坂出市、綾川町では、平成18年から平成23年の間で、人口3.6%減、世帯数0.3%増となっており、若干の人口減少が見られる。 ・綾川流域では、近年においても3年に1回程度での渇水被害が発生している。 ②事業の進捗見込みの視点 ・現在ダム事業の検証に係る検討を行っているところ。 ③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点 ・ダム本体等の設計段階や工事施工において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こととしている。 ・従前の考え方に基づいて行った代替案の既往検討結果では、コストや実現性等の観点から、綾川ダム群連携事業が最適と判断している。 （なお、現在進めているダム事業の検証に係る検討において、「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」に基づき、改めて代替案の比較検討等を行うこととしている。）	継続	水管理・国土保全局治水課 （課長 森北佳昭）
井手口川ダム建設事業 佐賀県	再々評価	-	-	-	-	-	-	-	評価手続中	水管理・国土保全局治水課 （課長 森北佳昭）
備間川総合開発事業（備間ダム） 沖縄県	その他	111	149	【内訳】 被害防止便益：62億円 流水の正常な機能の維持に関する便益：85億円 残存価値：1.9億円 【主な根拠】 年平均浸水被害軽減戸数：40戸 年平均浸水軽減面積：3.8ha	136	1.1	・備間川流域では、近年でも平成6年、平成10年に被害の大きな洪水が発生している。主な洪水被害としては、昭和58年9月に床上浸水10戸、床下浸水31戸、平成6年5月に床上浸水8戸、床下浸水33戸、平成10年10月に床下浸水5戸の浸水被害が発生している。 ・主な渇水被害としては、近年でも、平成2年6月から7月、平成3年5月から9月、平成6年6月から8月、平成8年7月、平成9年11月から12月に干ばつ被害などの渇水被害が発生している。	①事業の必要性等に関する視点 ・氾濫が想定される区域の久米島町では、平成18年から平成22年の間、人口5.5%減、世帯数1.2%増となっており、人口は減少傾向にある。 ・水道事業については、当事業への参加内容に変更はない。 ②事業の進捗見込みの視点 ・平成16年度より本体工事に着手し、平成22年度から本体盛立工事を実施しており、今後試験湛水等を実施し、平成25年度末には備間川総合開発事業（備間ダム）が完成する見込みである。 ③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点 ・現場内で発生した掘削残土で、堤体下流に盛土整地することにより、掘削残土の場外運搬及び処分費用の縮減に努めることとしている。 ・引堤などの他の治水対策と比較検討を行った結果、現計画案（備間ダムの建設）が優位となっている。	継続	水管理・国土保全局治水課 （課長 森北佳昭）

【道路・街路事業】
（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							
一般国道279号 むつ南バイパス 青森県	長期間継続中	122	157	【内訳】 走行時間短縮便益：109億円 走行経費減少便益：31億円 交通事故減少便益：17億円 【主な根拠】 計画交通量：6,580台/日	119	1.3	・自然災害時における緊急輸送道路 ネットワークや原子力防災体制の確立 ・下北地域の観光振興をはじめ、地域 経済の底上げや地域の活性化への効果 ・冬期間における交通環境の改善	・再生材等の活用によるコスト縮減 ・用地難航箇所の用地取得に向け、 事業認定申請手続の準備中	継続	道路局 国道・防災課 (課長 三浦真 紀)
一般国道106号 宮古西道路 岩手県	長期間継続中	130	282	【内訳】 走行時間短縮便益：210億円 走行経費削減便益：51億円 交通事故減少便益：21億円 【主な根拠】 計画交通量：7,300台/日	116	2.4	・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。(冬期 約1分 短縮) ・地域高規格道路として、緊急輸送道 路の機能強化 ・特殊通行規制区間(異常気象時冠 水)の迂回路確保。 ・地域間交流及び地域産業(水産等) 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) ・宮古中央インター線が供用してい ると共に、平成23年度末見込みの用 地進捗率は約67%で、全線にわたり 事業が進んでいる。 ・盛土材に他工事発生土を流用する と共に、橋梁形式の比較検討等によ り、コスト縮減に努めている。(約5 億円)	継続	道路局 国道・防災課 (課長 三浦真 紀)
茨城西部・宇都宮 広域連絡道路 一般国道119号 宇都宮環状北道路 栃木県	長期間継続中	86	145	【内訳】 走行時間短縮便益：112億円 走行経費減少便益：27億円 交通事故減少便益：6.1億円 【主な根拠】 計画交通量：33,200～50,100台 /日	77	1.9	・地域高規格道路の一部としての広域 的な交通の走行性が確保される。 ・東北自動車道宇都宮ICと宇都宮市東 部の産業団地群を結ぶルートとして県 内外へのアクセスが強化される。	再生骨材等を積極活用し、また橋梁 の構造を工夫しコスト縮減に努めて いる。都市計画の諸手続を経て立体 化等を決定しており、また大部分の 用地を取得済みであることから、代 替案の立案は困難である。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 三浦真 紀)
常総・宇都宮東部 連絡道路 一般国道408号 真岡～宇都宮バイ パス 栃木県	長期間継続中	154	571	【内訳】 走行時間短縮便益：552億円 走行経費減少便益：5.4億円 交通事故減少便益：14億円 【主な根拠】 計画交通量：17,100～26,500台 /日	167	3.4	・北関東自動車道真岡ICや一般国道4号 へのアクセスが強化される。 ・鬼怒川左岸地域に連担する産業団地 群の物流の利便性向上などの産業振興 に寄与する。	再生骨材等を積極活用しコスト縮減 に努めている。用地取得は完了して おり、代替案の立案は困難である。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 三浦真 紀)

上信自動車道 一般国道353号 祖母島～箱島バイパス 群馬県	長期間継続中	91	100	【内訳】 走行時間短縮便益：159億円 走行経費減少便益：-64億円 交通事故減少便益：5.0億円 【主な根拠】 計画交通量：13,200～13,400台/日	83	1.2	・地域高規格道路「上信自動車道」の一部であり、産業競争力を高めるために必要な道路である。 ・災害に対する道路の信頼性が向上し、地域の防災力が強化される。 ・三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる。	・草津温泉をはじめ日本有数の観光地へのアクセス向上が見込まれる。 ・ハツ場ダム水没関係者の生活再建計画の基幹となるものであり、ダム事業と協調しながら整備促進を図る必要がある。 ・平成28年度の部分供用及び平成29年度の全線供用として区間設定を行い事業費を投入することで、事業効果の早期発現を図る。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 三浦真紀)
西関東連絡道路 一般国道140号 菅野～秋父バイパス 埼玉県	長期間継続中	146	251	【内訳】 走行時間短縮便益：237億円 走行経費減少便益：13億円 交通事故減少便益：0.73億円 【主な根拠】 計画交通量：7,200台/日	183	1.4	①第一次特定緊急輸送道路に指定される予定であり、秩父地域において、災害時の効率的な緊急輸送が可能となる。 ②現道において路線バスが運行されており、本バイパスの整備により現道の交通渋滞が緩和され、バスの定時性が向上する。 ③高速道路インターチェンジとのアクセス性が向上することにより、観光客の増加が期待され、秩父地域の観光産業の活性化に寄与する。	国道140号菅野寄居バイパスの全線開通および観光による秩父地域への交通量が増加しているため、秩父市街地における交通渋滞が慢性化しており、本バイパスの必要性は高まっている。 引き続き、残りの用地買収およびトンネルや橋梁等の工事を推進する。平成23年度は、トンネル工事2箇所に着手し、平成24年度からは、県道吉田久長秩父線から国道299号までの区間についても工事に着手する予定であり、事業期間内に完了できる見込みである。 地域高規格道路の構造要件緩和（H15）に伴い、構造規格（幅員の縮小・設計速度の低減）やルート、縦断線形等を変更し、工事費及び用地補償費についてコスト縮減を図っている。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 三浦真紀)
銚子連絡道路 一般国道126号 山武東総道路二期 千葉県	長期間継続中	44	70	【内訳】 走行時間短縮便益 45億円 走行経費減少便益 12億円 交通事故減少便益 13億円 【主な根拠】 計画交通量：8,900台/日	39	1.8	地域の観光促進 安全で安心できるくらしの確保（救急医療施設へのアクセス向上） 地域の防災機能の強化	現在、整備を進めている首都圏中央連絡自動車道と一体となって広域的な交流・連携を強化し、千葉県山武東総地域の活性化にかなせない道路である。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 三浦真紀)
地域高規格道路 千葉中環状道路 塩田町菅田町線 (塩田町) 千葉市	長期間継続中	177	198	【内訳】 走行時間短縮便益：138億円 走行経費減少便益：42億円 交通事故減少便益：19億円 【主な根拠】 計画交通量：26,200～32,200台/日	145	1.4	・千葉市東南部と臨海部のアクセス強化が図られる。 ・フル化された京葉道路蘇我インターチェンジにダイレクトに繋がりが、広域的な道路網が形成され、第3の都市に相応しい蘇我副都心の育成に寄与する。 ・蘇我特定地区は広域防災拠点で、災害派遣部隊が配備される位置付けとなっており、災害時の活動ルートとして活用される。 ・災害時における緊急輸送道路の多重性、代替性が確保され、災害に強い都市構造が形成される。	・本事業区間がアクセスする京葉道路蘇我インターチェンジが平成19年度にフルインター化され、平成22年度には地域高規格道路千葉中環状道路の一部を構成する新港横戸町線が開通。 ・現在、用地取得を推進中。 ・発生材・再生材の使用や新技術の活用等によりコスト縮減を進める。	継続	都市局 街路交通施設課 (課長 西植博)
金沢能登連絡道路 金沢田鶴浜線 粟崎～大根布 石川県	長期間継続中	52	228	走行時間短縮便益：208億円 走行経費減少便益：9.9億円 交通事故減少便益：9.9億円 【主な根拠】 計画交通量 21,600台/日	59	3.8	・金沢市と能登地域の連携強化 ・重要港湾金沢港へのアクセス強化 ・市街地に入入る交通の分散による沿道環境の改善	・平成23年度末事業進捗率76% ・これまでに全ての用地買収を終え、全区間にて工事を本格化し、平成24年度内の予定供用に向けて順調に進捗している。 ・建設発生土を盛土材に転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 安藤 淳)
伊那木曾連絡道路 一般国道361号 姥神峠道路（延伸） 長野県	再々評価	125	134	【内訳】 走行時間短縮便益 98億円 走行経費減少便益 27億円 交通事故減少便益 8.0億円 【主な根拠】 計画交通量 5,800台/日	95	1.4	①広域幹線道路網の形成 ・地域高規格道路「伊那木曾連絡道路」の整備により、長野県伊那地域と木曾地域を結ぶ広域道路ネットワークが形成され、地域間交流が促進される。 ②災害時におけるリダンダンシーの確保 ・一般国道361号は、中央自動車道や一般国道19号の代替路としての機能を有し、中京圏から長野県、北陸圏の交通軸のリダンダンシーを強化する。 ③医療ネットワークの充実 ・不通区間であった権兵衛峠道路、姥神峠道路の供用後、特に脳外科関連重傷患者の搬送時間が短縮されるなど、一般国道361号の整備により、医療ネットワークが充実する。 ④地域活性化の支援（就労） ・不通区間であった権兵衛峠道路、姥神峠道路の供用後、通勤圏が拡大され、一般国道361号の整備により、地域活性化に寄与する。 ⑤安全・安心な交通の確保 ・姥神峠道路（延伸）工区の整備により、道路線形の改善による交通事故の減少や、災害に対する安全性の向上等により道路としての信頼性が向上する。	・本路線については、不通区間であった権兵衛峠道路、姥神峠道路の供用後、地域高規格道路としての高連性は保てないものの、地域ネットワークを形成する道路としては、現道を活用することで、一定レベルの機能を有している。 ・現道は概ね2車線での整備、及び防災・安全対策がなされ、交通機能の面や安全性等が、一定レベルの機能を有していることから、当面現道を活用できる。 ・上記により、地域高規格道路として整備する必要性はあるが、緊急性が低下している。 ・「一時休止」とした長野県の対応方針を踏まえ、補助金の交付を中止し、今後は社会・経済情勢や交通量、安全性等、今後の状況を見極めながら事業再開について判断することが望ましいと判断し、事業を中止する。	中止	道路局 国道・防災課 (課長 三浦真紀)

一般国道253号三和安塚道路 新潟県	再々評価	370	585	【内訳】 走行時間短縮便益：456億円 走行経費減少便益：101億円 交通事故減少便益：28億円 【主な根拠】 計画交通量 16,500台/日	405	1.4	①円滑なモビリティの確保 ・新幹線駅（JR上越駅・仮称）へのアクセス向上 ②物流効率化の支援 ・重要港湾（直江津港）へのアクセス向上 ③国土・地域ネットワークの構築 ・日常活動圏中心城市（上越市）へのアクセス向上 ④個性ある地域の形成 ・主要な観光地へのアクセス向上 ⑤安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設（県立中央病院）へのアクセス向上	【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道253号は、上越と十日町を結ぶ幹線道路であり交通量も多く、本事業区間の現道は人家連担部で幅員が狭いため、特に朝夕のラッシュ時において渋滞が発生している。 ・冬期間は積雪により有効幅員が減少するため、交通容量が低下し混雑している。 ・本事業は、終点部の安塚区松崎から上越市街地への大幅な連絡時間短縮や、救急搬送、物流の効率化、観光促進、地域の活性化等が期待される。 【コスト縮減等】 ・安塚ICにおいて、立体交差から平面交差に変更しコスト縮減を図っている。	継続	道路局 国道・防災課 （課長 三浦真紀）
一般国道256号 金山下呂道路 岐阜県	再々評価	239	277	【内訳】 走行時間短縮便益：229億円 走行経費減少便益：34億円 交通事故減少便益：14億円 【主な根拠】 計画交通量：2,500台/日	273	1.01	①地域間の観光交流や産業振興の推進 ・郡上八幡ICから下呂温泉など下呂市内の観光・レジャー施設へのアクセスが向上し、観光客の増加や関連産業の活性化が期待。 ②災害時に有効に機能するネットワークの確保 ・国道256号は第2次緊急輸送道路に指定されているほか、第1次緊急輸送道路に指定されている国道41号の迂回路としても機能。	・トンネル残土の処分方法の見直しによりコスト縮減を図っている ・絶滅危惧種保護のため移植等を実施している	継続	道路局 国道・防災課 （課長 三浦真紀）
一般県道 扶桑各務原線 新愛岐道路 岐阜県	長期間 継続中	55	199	【内訳】 走行時間短縮便益：188億円 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：10,400台/日	85	2.3	①災害時に有効に機能するネットワークの確保 ・並行する緊急輸送道路の代替路線として寄与。	・他工事の発生土を盛土材の有効利用することによりコスト縮減を図っている ・検討委員会を設置し、希少生物、自然環境の保全対策等を検討している	継続	道路局 環境安全課 （課長 安藤 淳）
愛知県道高速名古屋新宝線（東海線） （名古屋市道高速分岐3号（山王JCT南渡り）） 名古屋高速道路公社	再々評価	2,204	5,091	【内訳】 走行時間短縮便益：3,739億円 走行経費減少便益：780億円 交通事故減少便益：572億円 【主な根拠】 計画交通量：52,800台/日	2,867	1.8	①円滑なモビリティの確保 ・並行区間等の渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・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。 ・名古屋駅、中部国際空港のアクセスが向上する。 ②物流効率化の支援 ・名古屋都心部と名古屋港のアクセスが向上する。 ・名古屋都心との物流利便性が向上する。 ③国土・地域ネットワークの構築 ・地域高規格道路の位置付けあり。 ・日常活動圏の中心城市へのアクセス向上が見込まれる。 ④個性ある地域の形成 ・主要な観光地へのアクセス向上が期待される（観光スポットが集積する名古屋港ガーデン埠頭へのアクセス向上） 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災害への備え ・緊急輸送道路として位置付けられている。 ・伊勢湾岸道と一体となって名古屋高速大高線の代替路線として機能する。 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 ・NO2、SPM排出量の削減が見込まれる ⑨他のプロジェクトとの関係 ・政策指針2010-2015（H22.8愛知県策定）、名古屋市中期戦略ビジョン（H22.11名古屋市長策定）における国際・交流交通ネットワークに位置付けられている。	・中部国際空港（H17.2開港）や国際バルク戦略港湾である名古屋港（H23.5選定）へのアクセス道路として期待されている。 ・全長12.0kmのうち、すでに8.1kmを供用させ、平成24年度的全線完成を目指し工事の進捗を図る。 （コスト縮減等） 合成床版少数主桁の採用、鋼橋設計の合理化、鋼橋工場塗装の範囲拡大等によりコスト縮減。	継続	道路局 高速道路課 （課長 綿田 正）
一般国道477号 四日市湯の山道路 三重県	再々評価	390	627	【内訳】 走行時間短縮便益：481億円 走行経費減少便益：101億円 交通事故減少便益：45億円 【根拠】 計画交通量 13,600台/日	423	1.5	・大規模災害時における応急復旧活動に寄与 ・孤野地域の観光振興	・新名神高速道路などの高速交通を補完し、四日市市街地や東名阪自動車道と新名神高速道路孤野IC間との連絡強化を図る。 ・平成22年度末の事業進捗率は平成22年度末の事業進捗率は、67%（工事64%、用地70%）。 ・高角ICから一般県道四日市菟野安線までの4.5kmについて、早期の部分供用に向け整備を進めている。 ・橋梁耐候性鋼材を使用し、維持管理費の縮減を図るなどコスト縮減に努めている。	継続	道路局 国道・防災課 （課長 三浦真紀）
一般国道312号 野田川大宮道路 京都府	長期間継続中	155	705	【内訳】 走行時間短縮便益：540億円 走行経費減少便益：130億円 交通事故減少便益：35億円 【主な根拠】 計画交通量：8,900台/日	176	4.0	①地域経済への効果 ・他高速道路と結合し、関西都市圏への連携強化 ・天橋立を始め北近畿に点在する観光資源の周遊性を高める ・日本海側拠点港の京都舞鶴港の利便性に寄与 ②災害時の緊急輸送道路 ・府の第一次緊急輸送道路に指定済み ・災害時の運行や物資輸送に活用され、速やかな救援、復旧に寄与 ・屈曲した現道をバイパスすることで安全性の向上	・地域の活性化、災害時の緊急輸送道路、交通安全の確保など様々な効果が期待できる ・用地買収完了しており、全ての工事区間において工事着手済であることから今後も順調に進捗する見込み 【コスト縮減】 ・トキ残土の有効利用など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）
一般国道168号 川津道路 奈良県	長期間継続中	74	93	【内訳】 走行時間短縮便益：80億円 走行経費減少便益：11億円 交通事故減少便益：2億円 【主な根拠】 交通量：3,900台/日	43	1.3	・緊急車輛到達時間の短縮 ・災害時の安全性・確実性の確保 ・地域の活性化や観光・林業の振興支援	・紀伊半島内陸部の生活・産業・観光・救急医療を支える「いのちの道」 ・平成23年9月に紀伊半島大水害が発生 ・紀伊半島における大規模災害に備え、紀伊半島アンカールートの確保が重要	継続	道路局 国道・防災課 （課長 三浦真紀）

地域高規格道路 境港出雲道路 一般国道485号 (松江第五大橋道路) 島根県	長期間継続中	485	585	【内訳】 走行時間短縮便益: 440億円 走行経費減少便益: 83億円 交通事故減少便益: 62億円 【主な根拠】 計画交通量: 17,000~25,100台/日	463	1.3	・国土・地域ネットワークの構築(宍道湖・中海圏域の高規格道路網の形成を図る) ・物流効率化への支援(主要港湾境港へのアクセス向上) ・安全で安心ある暮らしの確保(二次医療施設(松江市立病院)へのアクセスが向上) ・災害への備え(島根県緊急輸送道路ネットワーク計画において第1次緊急輸送道路に指定されている) ・個性ある地域形成(企業団地へのアクセス強化)	・平成23年度末事業進捗率 75% ・平成18年7月の豪雨で松江市街地が浸水した際には、市街地の南北を結ぶ4橋うち3橋が通行止めとなり、災害時や緊急時の交通確保が課題となっている。 ・平成23年度末に一部区間を暫定2車線供用の予定。平成24年度末の全線暫定2車線供用を目指している。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 三浦真紀)
地域高規格道路 美作岡山道路 一般国道374号 (湯郷勝央道路(延伸)) 岡山県	長期間継続中	35	61	【内訳】 走行時間短縮便益: 39億円 走行経費減少便益: 10億円 交通事故減少便益: 12億円 【主な根拠】 計画交通量: 3,500台/日	33	1.8	①美作圏域と岡山圏域の連携強化 ・美作圏域から岡山圏域への所要時間88分が、61分に短縮し、県東部地域の活性化に寄与 ②医療施設への連通性の向上 ・美作市中心地域から第3次救急医療施設への所要時間25分が13分に短縮 ③観光振興に寄与 ・湯郷温泉やファーマーズマーケット等の主要観光施設へのアクセスが向上	・当該事業区間を含む地域高規格道路美作岡山道路は、中国縦貫自動車道、山陽自動車道と一体となって高規格道路網を形成するとともに、美作圏域と岡山圏域との交流を促進し、所要時間の短縮、交通渋滞の解消、災害時の迂回路確保を図る。 ・隣接する湯郷温泉IC～勝央IC間が、平成24年3月に供用開始しており、今後とも関係機関と連携を図りながら、早期供用を目指し事業を推進する。 ・建設発生土の有効利用や建設副産物の発生抑制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)
地域高規格道路 美作岡山道路 主要地方道 岡山吉井線 (佐伯IC～吉井IC) 岡山県	長期間継続中	270	658	【内訳】 走行時間短縮便益: 450億円 走行経費減少便益: 133億円 交通事故減少便益: 75億円 【主な根拠】 計画交通量: 17,900台/日	296	2.2	・美作地域と岡山地域との定時性確保。 ・赤磐市域から第三次救急医療施設(津山中央病院)へのアクセス向上。	・平成23年度末事業進捗率65% ・隣接する佐伯IC～熊山IC間が、平成18年2月に供用開始しており、今後とも関係機関と連携を図りながら、早期供用を目指し事業を推進する。 ・建設発生土の有効利用や建設副産物の発生抑制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 安藤 淳)
地域高規格道路 美作岡山道路 主要地方道 佐伯長船線 (熊山IC～瀬戸JCT) 岡山県	その他	80	279	【内訳】 走行時間短縮便益: 209億円 走行経費減少便益: 43億円 交通事故減少便益: 27億円 【主な根拠】 計画交通量: 11,100台/日	185	1.5	・美作地域と岡山地域との定時性確保。 ・赤磐市域から第三次救急医療施設(岡山赤十字病院)へのアクセス向上。	・平成23年度末事業進捗率51% ・隣接する佐伯IC～熊山IC間が、平成18年2月に供用開始しており、今後とも関係機関と連携を図りながら、早期供用を目指し事業を推進する。 ・建設発生土の有効利用や建設副産物の発生抑制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 安藤 淳)
地域高規格道路 美作岡山道路 主要地方道 佐伯長船線 (熊山IC～瀬戸JCT) 岡山市	その他	120	279	【内訳】 走行時間短縮便益: 209億円 走行経費減少便益: 43億円 交通事故減少便益: 27億円 【主な根拠】 計画交通量: 11,100台/日	185	1.5	・美作地域と岡山地域との定時性確保。 ・赤磐市域から第三次救急医療施設(国立病院岡山医療センター)へのアクセス向上。	・平成23年度末事業進捗率30% ・隣接する佐伯IC～熊山IC間が、平成18年2月に供用開始しており、今後とも関係機関と連携を図りながら、早期供用を目指し事業を推進する。 ・建設発生土の有効利用や建設副産物の発生抑制等によりコスト縮減を図る。 ・平成21年に岡山市が政令指定都市へ移行したため岡山市域内は岡山市が事業主体となり整備。	継続	道路局 環境安全課 (課長 安藤 淳)
地域高規格道路 山口宇部小野田連絡道路 主要地方道 山口宇部線 (朝田～江崎) 山口県	再々評価	498	1,051	【内訳】 走行時間短縮便益: 855億円 走行経費減少便益: 134億円 交通事故減少便益: 62億円 【主な根拠】 計画交通量: 16,500台/日	570	1.8	・都市間の連携を強化 ・新幹線、空港、港湾等の交通拠点との連絡強化による観光、産業の活性化。 ・定時性、安全性、快適性の向上 ・災害や事故発生時の迂回ルート確保による不安解消効果	・平成23年度末事業進捗率89% ・本線部は平成23年7月に供用しており、引き続き工事を推進する。 ・鋼少数主桁橋やPコンボ橋、耐候性鋼材の採用により、コスト縮減を図っている。	継続	道路局 環境安全課 (課長 安藤 淳)
地域高規格道路 山口宇部小野田連絡道路 一般県道 妻崎間作小野田線 (大字小野田～新生三丁目) 山口県	長期間継続中	110	210	【内訳】 走行時間短縮便益: 199億円 走行経費減少便益: 10億円 交通事故減少便益: 0.83億円 【主な根拠】 計画交通量: 10,700台/日	116	1.8	・都市間の連携を強化 ・新幹線、空港、港湾等の交通拠点との連絡強化による観光、産業の活性化。 ・第二次救急医療施設(山陽小野田市民病院)へのアクセス向上。 ・市街地の歩行者自転車の安全性向上及び沿道環境の改善。	・平成23年度末事業進捗率79% ・平成20年6月に一部区間(620m)を供用しており、引き続き工事を推進する。 ・他事業の流用土を有効活用することにより、コスト縮減を図っている。	継続	道路局 環境安全課 (課長 安藤 淳)
地域高規格道路 徳島環状線 主要地方道 徳島環状線新浜八万工区 徳島県	再々評価	390	507	【内訳】 走行時間短縮便益: 409億円 走行費用減少便益: 20億円 交通事故減少便益: 43億円 【主な根拠】 計画交通量: 21,200台/日	394	1.3	・徳島県地域防災計画で指定された第2次緊急輸送道路の整備 ・第三次救急医療施設(徳島赤十字病院)へのアクセス向上	・平成23年度末事業進捗率61% ・用地取得率が94%であり、用地取得完了箇所から整備を進める。 ・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 安藤 淳)
地域高規格道路 島原道路 一般国道251号 愛野森山バイパス 長崎県	長期間継続中	101	161	【内訳】 走行時間短縮便益: 133億円 走行費用減少便益: 20億円 交通事故減少便益: 9.0億円 【主な根拠】 計画交通量: 9,300台/日	99	1.6	①愛野交差点における交通混雑の解消 ②愛野交差点周辺周辺の交通安全性の向上 ③地域間交流・連携の促進 ④第3次救急医療施設へのアクセス向上	・地域高規格道路「島原道路」の一部であり、島原半島地域と県央地域等との交流・連携強化を行う。 ・平成24年1月末現在用地買収100% ・平成24年1月末現在事業進捗 80%	継続	道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀)

地域高規格道路 熊本天草幹線道路 一般国道266号 大矢野バイパス 熊本県	長期間 継続中	181	179	【内訳】 走行時間短縮便益：129億円 走行経費減少便益：34億円 交通事故減少便益：16億円 【主な根拠】 計画交通量：13,300台/日	159	1.1	①円滑なモビリティの確保 ②物流効率化の支援 ③国土・地域ネットワークの構築 ④個性ある地域の形成 ⑤安全で安心できるくらしの確保 ⑥災害への備え ⑦地球環境の保全 ⑧生活環境の改善・保全	・当該路線に並行する国道266号は、九州本島と天草地域を結ぶ唯一の幹線道路であるが、ピーク時に渋滞が発生しているほか、災害時等非常時の迂回路がない状況である。 ・平成22年度末の事業進捗率は、事業費ベースで約15%であり、そのうち用地進捗率は約47%である。平成23年度末には、「登立2号橋（仮称）」が完成予定である。 ・引き続き、早期供用に向けて事業を進める。 【コスト縮減等】 新天門橋について「新天門橋技術検討委員会」にて橋種等の比較検討を行いコスト縮減を図っている。	継続	道路局 国道・防災課 （課長 三浦 真紀）
地域高規格道路 熊本環状道路 一般県道砂原四方 寄線池上工区 熊本県	長期間 継続中	181	330	【内訳】 走行時間短縮便益 247億円 走行経費減少便益 51億円 交通事故減少便益 32億円 【主な根拠】 計画交通量：18,100台/日	157	2.1	・熊本市中心部に入り込む通過交通量を減少させ、交通渋滞の緩和、環境改善に効果を発揮する。 ・熊本市西部地域の利便性が向上する。	・平成23年度末事業進捗率29% ・用地取得率約9割であり、今後は残りの用地取得や工事の推進を図る。 ・発生土の積極的な利活用に取り組み、工事コストの縮減を図っている。	継続	道路局 環境安全課 （課長 安藤 淳）
地域高規格道路 中津日田道路道路 一般国道212号 中津三光道路 大分県	長期間 継続中	100	260	【内訳】 走行時間短縮便益：177億円 走行費用減少便益：41億円 交通事故減少便益：42億円 【主な根拠】 計画交通量：11,300～ 11,600台/日	96	2.7	・重要港湾中津港と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。 ・中津市（中津港）～日田間で83分～50分の33分の時間短縮（中津日田道路全線供用時） ・現道の線形不良箇所による交通事故が多発しており、交通転換による事故数の減少。 ・中津市街地を通過する現道の交通渋滞解消。 ・三光下秣ICのフル化により、三光地区から中津中心市街地へのアクセス向上による救急患者の搬送時間の短縮。	・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 宮崎東環状道路 一般国道219号 広瀬バイパス 宮崎県	長期間 継続中	61	129	【内訳】 走行時間短縮便益：91億円 走行費用減少便益：23億円 交通事故減少便益：16億円 【主な根拠】 計画交通量：15,500台/日	60	2.1	①東九州自動車道西部ICと物流拠点である宮崎港、宮崎空港を連結することによる、円滑な物流ネットワークの構築。 ②交通の分散化による国道219号の渋滞緩和。	【事業の必要性】 当工区はバイパスによる道路整備であり、工区中にフルランプの計画がないことから、整備効果の発現には工区の完成が不可欠。 【進捗状況】 用地買収の進捗率は約90%。 ボックスカルバートは9基完成し、現在、橋梁3橋について施工中。 【コスト縮減】 他事業と連携し、建設発生土を盛土材として有効活用することでコスト縮減を図っている。	継続	道路局 国道・防災課 （課長 三浦 真紀）
地域高規格道路 北薩横断道路 一般国道504号 泊野道路 鹿児島県	長期間 継続中	253	254	【内訳】 走行時間短縮便益：164億円 走行経費減少便益：48億円 交通事故減少便益：43億円 【主な根拠】 計画交通量：6,300台/日	247	1.03	・大型車のすれ違い困難区間等の解消が見込まれる。 ・鹿児島空港へのアクセス向上が見込まれる。 ・高次医療施設へのアクセス向上が見込まれる。	社会情勢の変化：変化なし 事業の必要性：継続の必要性あり 事業の進捗：計画どおり進捗 コスト縮減を図りながら実施しており、またルートについては代替案はない。	継続	道路局 国道・防災課 （課長 三浦 真紀）
地域高規格道路 大隅縦貫道 一般県道鹿屋環状 線 串良鹿屋道路2 鹿児島県	長期間 継続中	45	113	【内訳】 走行時間短縮便益：90億円 走行経費減少便益：15億円 交通事故減少便益：7.8億円 【主な根拠】 計画交通量：15,500台/日	45	2.5	・日常生活圏中心城市（鹿屋市）へのアクセス向上。 ・農産品の流通の利便性向上。 ・鹿児島空港へのアクセス向上。 ・第二次救急医療施設（県立鹿屋医療センター）へのアクセス向上。	・平成23年度末事業進捗率59% 用地買収について95%完了しており、用地買収及び改良工事を推進中。 残土の有効活用によるコスト縮減を図っている。	継続	道路局 環境安全課 （課長 安藤 淳）
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 有明志布志道路 鹿児島県	長期間 継続中	74	145	【内訳】 走行時間短縮便益：104億円 走行経費減少便益：21億円 交通事故減少便益：20億円 【主な根拠】 計画交通量：17,000台/日	72	2.0	・重要港湾志布志港へのアクセス向上。 ・緊急輸送道路の代替路線形成。 ・大型車の転換による沿道環境の改善。	・平成23年度末事業進捗率57% 用地買収について99%完了しており、用地買収及び改良工事を推進中。 残土の有効活用によるコスト縮減を図っている。	継続	道路局 環境安全課 （課長 安藤 淳）

【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						
新市街地地区一体 型特定土地区画整 理事業 都市再生機構	その他	979	1,171 【内訳】 走行時間短縮便益：1,202億円 走行経費減少便益：▲5.6億円 交通事故減少便益：▲26億円 【主な根拠】 計画交通量：7,300～36,300台/日	356	3.3	・本路線を整備することにより、地域道路ネットワークが形成され、流山市における新たな拠点形成に寄与することともに、計画的な市街地形成が図られることから、住宅・宅地の供給促進が期待できる。	・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	都市局 市街地整備課 （課長 望月 明彦）

【港湾整備事業】
（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							
石巻港雲雀野地区 廃棄物海面処分場 整備事業 宮城県	再々評価	-	-	-	-	-	-	評価手続中	港湾局 計画課 (課長 松原 裕)	
東京港中央防波堤 外側地区 国際物流ターミナル 整備事業 東京都	長期間継続 中	82	299	【内訳】 輸送コストの削減便益：279.1億円 その他の便益：20.0億円 【主な根拠】 平成27年度 予測取扱貨物量： 2,407千トン/年	117	2.6	・陸上輸送距離を短縮することが可能となり、CO2、NOx等の排出量削減が図られ、沿岸・海上等の周辺環境が改善される。 ・荷役の効率化など背後の荷主等事業者の物流機能の高度化、効率化が促進され、地域産業の国際競争力の向上を図ることができる。	・現有施設能力の限界を目前にして、急増する東南アジア近海航路貨物に対する取扱い能力の増強及びバースウインドの確保が急務であるため、本事業による新たな国際物流ターミナルの整備の必要性は高い。 ・事業は順調に進んでおり、平成20年代半ばの完了を予定している。	継続	港湾局 計画課 (課長 松原 裕)
新島港前浜地区 離島ターミナル整備事業 東京都	再々評価	140	374	【内訳】 輸送時間コスト削減効果： 58.0億円 移動時間コスト削減効果： 192.8億円 荒天時遭遇船舶損失削減効果： 119.2億円 残存価値：2.6億円 【主な根拠】 平成33年度予測取扱貨物量： 124.1千トン/年 平成33年度予測年間乗降客数： 105.3千人	210	1.8	・貨客の分離が可能となり、旅客の安全性及び荷役の効率性が向上する。 ・災害時における、島民の避難場所及び救援物資等の集積場所が確保できる。 ・港湾貨物の輸送の効率化により、CO ₂ 及びNOxの排出量が軽減される。	・港内の静穏度が悪く、定期貨客船や高速艇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。このため、プロジェクトの必要性は高い。 ・島しょ特有の厳しい気象・海象条件の中ではあるが、本事業は順調に進捗しており、平成30年代前半には事業が完了する予定である。 ・ケーソン中詰め材の工夫やケーソン断面の縮小等、コスト削減に取り組んでいる。	継続	関東地方整備 局 港湾計画課 (課長 森 弘 継)
神津島港前浜地区 離島ターミナル整備事業 東京都	長期間継続 中	162	174	【内訳】 ・輸送時間コスト削減効果： 7.0億円 ・移動時間コスト削減効果： 49.8億円 ・陸上移動コスト削減効果： 4.1億円 ・多そう係留解消効果：4.1億円 ・荒天時遭遇船舶損失削減効果： 63.3億円 ・船舶損傷損失削減効果： 19.5億円 ・残存価値：5.9億円 【主な根拠】 ・平成38年度予測取扱貨物量： 62.3千トン/年 ・平成38年度予測年間乗降客数： 70.5千人	131	1.3	・港内の静穏度が向上し、船舶の港内航行や出入港時の安全性向上を図ることができる。 ・港湾貨物の輸送の効率化により、CO ₂ 及びNOxの排出量が軽減される。	・港内の静穏度が悪く、定期貨客船や高速艇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。このため、プロジェクトの必要性は高い。 ・島しょ特有の厳しい気象・海象条件の中ではあるが、本事業は順調に進捗しており、平成30年代後半には事業が完了する予定である。 ・ケーソン中詰め材の工夫やケーソン断面の縮小等、コスト削減に取り組んでいる。	継続	関東地方整備 局 港湾計画課 (課長 森 弘 継)
横浜港南本牧地区 廃棄物海面処分場 整備事業 横浜市	長期間継続 中	420	708	【内訳】 輸送コスト削減便益：662億円 新たな土地の造成便益：46億円 【主な根拠】 浚渫土砂等処分量：550万㎡	474	1.5	・廃棄物の処分先を長期的・安定的に確保することができることから、市民生活に安心感を提供する。 ・市内に廃棄物処分場を整備することで他都市の処分場で処理することがなくなるため、①他都市住民の生活環境の低下、②廃棄物を長距離運搬することによる沿道住民の生活環境の低下の回避が可能となり、他都市住民の生活環境の維持向上に大きく寄与する。	・市民生活から排出される廃棄物や、公共事業等から発生する建設発生土及び浚渫土等を、長期にわたり安定的に受け入れる市内唯一の海面処分場の整備は必要不可欠である。 ・平成22年度までに、地盤改良工事を継続的に実施しており、平成23年度から、ケーソン製作等の本体工事も実施している。平成24年度以降については、本格的に本体製作・据付工事を実施して平成20年代後半に整備完了を目指す。 ・第5ブロックに整備する遮水護岸については、遮水護岸の両側を均等に埋め立てるよう埋立方法を工夫することにより、構造物のスリム化を図るなど、建設コスト削減に努めている。	継続	港湾局 計画課 (課長 松原 裕)
金沢港金石地区 廃棄物海面処分場 整備事業 石川県	再々評価	196	317	【内訳】 浚渫土砂の処分コスト削減便益： 222億円 その他の便益：95億円 【主な根拠】 浚渫土砂処分量：450万㎡	252	1.3	・海面処分場の整備により、航路泊地より発生する浚渫土砂が適切に処理され、物流機能が保持されることで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。	・航路泊地から発生する浚渫土砂の輸送コスト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。 ・使用済みの鋼矢板を再利用することにより、コスト削減に取り組んでいる。	継続	港湾局 計画課 (課長 松原 裕)
清水港三保地区 廃棄物海面処分場 整備事業 静岡県	再々評価	101	404	【内訳】 処理コストの削減：329億円 その他の便益：75億円 【主な根拠】 処理土量2,324千m3	370	1.1	・浚渫場所に近い場所に処分場を確保することにより、CO2及びNOxの排出量が軽減される。 ・残事業は通船区間の護岸工30mであり、この締切りは不可欠である。	・港湾整備に伴う浚渫土砂や一般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 松原 裕)
田子の浦港港内地区 港湾公害防止対策 事業 静岡県	長期間継続 中	88	181	【内訳】 海底部の環境改善：181億円 【主な根拠】 平成23年富士市世帯数： 97,498世帯/年	88	2.0	・ダイオキシン類が人体に害をなし、後世まで悪影響を及ぼすことは広く知られているところであり、底質ダイオキシン類を除去することにより、港湾の水質・底質が改善される。	・港湾の水質、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 松原 裕)

衣浦港武豊北ふ頭地区 国際物流ターミナル整備事業(耐震改良) 愛知県	長期間継続中	23	33	【内訳】 震災時輸送コストの削減：1億円 輸送コストの削減：24億円 輸送被害の回避：9億円 【主な根拠】 平成25年予測取扱貨物量：296千トン/年 想定被災人口：260千人	22	1.5	・耐震強化岸壁の整備により、大量で安定的な緊急物資の安定的な輸送ルートが供給確保されることにより人命被害の回避等、地域住民の生活維持に寄与することができる。	・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年代前半の完了を予定している。	継続	港湾局 計画課 (課長 松原 裕)
名古屋港鵜田ふ頭地区 臨港道路整備事業 名古屋港管理組合	再々評価	84	203	【内訳】 輸送コストの削減：203億円 【主な根拠】 平成28年計画交通量：6,017台/日	92	2.2	・本事業により、鵜田ふ頭コンテナターミナルと背後の広域幹線道路網との接続し、当該地区の物流車両交通の円滑化が図られ交通混雑緩和に寄与することができる。 ・港湾貨物の輸送の効率化により、温室効果ガスであるCO2及び大気汚染物質であるNOx等の排出量が軽減される。	・港湾物流の円滑化に対応し、輸送コストの削減が図られるとともに、交通混雑緩和が図られるため、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 松原 裕)
四日市港四日市地区 国際物流ターミナル整備事業(耐震改良) 四日市港管理組合	長期間継続中	44	66	【内訳】 輸送コストの削減：47億円 震災時輸送コストの削減：12億円 輸送被害の回避：7億円 【主な根拠】 平成27年予測取扱貨物量：17万トン/年 想定被災人口：472千人	44	1.5	・国際物流ターミナルの整備により陸上輸送距離の短縮化が図れることからCO ₂ 及びNOxの排出量の削減が見込まれ、沿道における騒音や振動等が軽減し、道路の混雑が緩和される効果が見込まれる。 ・耐震強化岸壁の整備により、大量で安定的な緊急物資の安定的な輸送ルートが供給確保されることにより人命被害の回避等、地域住民の生活維持に寄与することができる。	・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年代後半の完了を予定している。	継続	港湾局 計画課 (課長 松原 裕)
堺港北港汐見沖地区 国際物流ターミナル整備事業 大阪府	長期間継続中	23	74	【内訳】 輸送コスト削減便益：74億円 【主な根拠】 平成20年代前半予測取扱貨物量：28千台/年	24	3.0	・多様な貨物が輻輳していることによる非効率的な荷役形態が解消され物流機能の効率化が図られる。	・貨物を集約し、埠頭を再編することで、非効率な荷役形態を解消し、物流の機能強化を図る。 ・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。 ・他事業で実施した既存防波堤を活用することにより、コスト削減に取り組んでいる。	継続	港湾局 計画課 (課長 松原 裕)
大阪港港内一般地区 港湾公害防止対策事業 大阪市	再々評価	-	-	-	-	-	-	-	評価手続中	港湾局 計画課 (課長 松原 裕)
笠岡港寺間地区 廃棄物海面処分場整備事業 岡山県	再々評価	115	305	【内訳】 浚渫土砂処分の適正化便益：233億円 残存価値：71億円 【主な根拠】 浚渫土砂処分量470万m ³	214	1.4	・浚渫場所に近い場所に処分地を確保することにより、CO2及び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。	・笠岡港周辺の岸壁、航路及び泊地の整備や、他の公共浚渫などの浚渫土砂の処分において、本処分場を整備することで、港内での処分が可能になり、コストが削減される。 ・平成20年代後半の完成を予定している。	継続	中国地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 前川 健)
観音寺港観音寺地区 廃棄物海面処分場整備事業 香川県	再々評価	72	128	【内訳】 浚渫土砂の処分コスト削減便益：93億円 廃棄物の処分コスト削減便益：3.1億円 その他の便益：31億円 【主な根拠】 浚渫土砂処分量：1,565千m ³ 廃棄物処分量：339千m ³	115	1.1	・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。 ・新たな土地が創出され、住工混在の解消が図られ、快適な港湾空間が形成される。	・港湾整備により発生する浚渫土砂や産業廃棄物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20年代後半の完了を予定している。	継続	四国地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 玉石 宗生)
内海港草壁地区 廃棄物海面処分場整備事業 香川県	再々評価	35	74	【内訳】 浚渫土砂の処分コスト削減便益：43億円 廃棄物の処分コスト削減便益：0.3億円 その他の便益：31億円 【主な根拠】 浚渫土砂処分量：682千m ³ 廃棄物処分量：11千m ³	59	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。 ・新たな土地が創出され、住工混在の解消が図られ、快適な港湾空間が形成される。	・港湾整備により発生する浚渫土砂や産業廃棄物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20年代半ばの完了を予定している。	継続	四国地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 玉石 宗生)
下関港長府地区 国際物流ターミナル整備事業 下関市	長期間継続中	74	232	【内訳】 輸送コストの削減便益：231億円 その他の便益：0.2億円 【主な根拠】 平成20年予測取扱貨物量：タイヤ：41.0万トン/年	85	2.7	・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。 ・物流機能の向上による背後圏企業の競争力強化により、経済・産業活動の活性化と新たな雇用が創出される。	・輸送コストの削減、広域的な経済の活性化、CO2、NOx排出量削減等が図られるため、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。	継続	港湾局 計画課 (課長 松原 裕)
苅田港新松山地区 国内物流ターミナル整備事業 福岡県	再々評価	155	306	【内訳】 輸送コストの削減便益：300億円 その他の便益：6.1億円 【主な根拠】 平成31年予測取扱貨物量：一般貨物：74.4万トン/年	194	1.6	・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。	・輸送コストの削減、広域的な経済の活性化、CO2、NOx排出量削減等が図られるため、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	港湾局 計画課 (課長 松原 裕)

伊万里港七ツ島地区 国際物流ターミナル整備事業 佐賀県	長期間継続中	8.6	34	【内訳】 輸送コストの削減便益：34億円 その他の便益：0.02億円 【主な根拠】 平成31年予測取扱貨物量：コンテナ：2.2万TEU/年 一般貨物：15.6万トン/年	9.2	3.7	・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。	・関連事業と一体的に整備することにより物流の効率化が図られるため、本プロジェクトの必要性は高い。 ・関連事業との効率的な作業船利用によりコスト削減に取り組んでいる。 ・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	港湾局 計画課 (課長 松原 裕)
伊万里港浦ノ崎地区 廃棄物海面処分場整備事業 佐賀県	再々評価	265	745	【内訳】 浚渫土砂の処分コスト削減便益：701億円 その他の便益：44億円 【主な根拠】 浚渫土砂処分量：910万m3	554	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。 ・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を受け入れるための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 松原 裕)
厳原港厳原地区 離島ターミナル整備事業 長崎県	長期間継続中	50	73	【内訳】 輸送コストの削減便益：58億円 震災時の輸送コスト増大回避便益：12億円 震災時の施設被害回避便益：2.1億円 その他の便益：1.7億円 【主な根拠】 平成26年予測取扱貨物量：RORO貨物：54.8万トン/年 一般貨物：5.3万トン/年 その他貨物：0.7万トン/年 平成26年予測年間乗降客数：22.9万人/年	59	1.2	・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。 ・港内の船舶輻輳が解消され安全な操船に寄与する。	・輸送コストの削減が図られるとともに、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、離島における安全・安心の確保ができるため、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。 ・建設残土によるふ頭用地の埋立を行いコスト削減に努めている。	継続	港湾局 計画課 (課長 松原 裕)
津久見港堅浦地区 国内物流ターミナル整備事業 大分県	長期間継続中	24	71	【内訳】 輸送コストの削減便益：71億円 その他の便益：0.6億円 【主な根拠】 平成33年予測取扱貨物量：資源リサイクル貨物：36万トン/年 砂利・砂：3.5万トン/年	23	3.1	・他地区からの砂利・砂貨物移転によって、緊急時における耐震強化岸壁の適正な機能発揮が図られる。 ・資源リサイクル率の向上により、循環型社会の構築への貢献が促進される。 ・市街地に隣接した青江地区における砂利・砂貨物移転により、景観及び安全性の確保が図られる。	・資源リサイクル貨物および砂利・砂の輸送効率化により輸送コストの削減を図るとともに、循環型社会の構築に貢献できるため、本プロジェクトの必要性は高い。 ・また、大規模災害時には、既設の耐震強化岸壁の機能発揮が図られ、地域の安心・安全に寄与する。 ・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 松原 裕)
佐伯港大入島東地区 廃棄物海面処分場整備事業 大分県	再々評価	-	-	-	-	-	-	-	評価手続中	港湾局 計画課 (課長 松原 裕)
油津港東地区 国際物流ターミナル整備事業 宮崎県	再々評価	483	1,432	【内訳】 輸送コストの削減便益：852億円 海難減少に伴う損失回避便益：569億円 その他の便益：11億円 【主な根拠】 平成30年予測取扱貨物量：林産品等：86.2万トン/年 船体損傷の回避：4隻/年	1,227	1.2	・港湾貨物輸送の効率化によりCO2及びNOX等の排出量が軽減される。	・輸送コストの削減、広域的な経済の活性化、CO2、NOX排出量削減等が図られるため、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。	継続	港湾局 計画課 (課長 松原 裕)
鹿児島港中央港区 廃棄物埋立護岸の利・活用による貨客兼用ターミナル(岸壁(-9m)等) 鹿児島県	長期間継続中	343	725	【内訳】 交流機会の増加便益：94億円 国際観光収益の増加便益：61億円 輸送コストの削減便益：167億円 土砂処分による便益：215億円 その他の便益：187億円 【主な根拠】 火山流下土砂処分量：193万m3 公共残土処分量：212万m3 平成27年予測取扱貨物量：延べ来訪者の増加：16.1万人/年 完成自動車：52.5万トン/年	498	1.5	・交流機会の増加に伴い、来訪者及び国際観光収益の増加に繋がり、地域経済振興が図られる。 ・港湾貨物および火山流下土砂等の輸送効率化により、CO2、NOXの排出量が軽減される。	・国際観光収益や交流機会の増加に伴い、周辺地域の経済活性化に寄与することができる。また、火山流下土砂を受け入れるための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年代半ばの完了を予定している。	継続	港湾局 計画課 (課長 松原 裕)
和泊港和泊地区 離島ターミナル整備事業 鹿児島県	その他	160	535	【内訳】 輸送コストの削減便益：9.7億円 海難減少に伴う損失回避便益：524億円 【主な根拠】 平成30年予測取扱貨物量：一般貨物：27.4万トン/年 船体損傷の回避：2回/年	179	3.0	・静穏度の向上により、航行船舶の安全の確保が確保されとともに、離島航路の抜港等が回避され、生活や産業活動の維持が図られる。	・当該港は離島の経済基盤を支える拠点港として重要な役割を果たしており、防波堤整備による港内静穏度の向上に伴い、定期船の安全運航を図るため、本プロジェクトの必要性は高い。 ・施設の形状を見直すことにより、コスト削減に取り組んでいる。 ・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	九州地方整備局 港湾計画課 (課長 鈴木 崇弘)

【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							
相鉄・JR直通線 速達性向上事業 独立行政法人鉄道 建設・運輸施設整 備支援機構	長期間継 続中	683	1,911	【内訳】 利用者便益：1,679億円 環境等改善便益：22億円 供給者便益：59億円 残存価値：151億円 【主な根拠】 所要時間短縮 ・二俣川～新宿 事業前：59分 事業後：44分 ・大和～渋谷 事業前：58分 事業後：47分	711	2.5	地域の活性化 生活利便性の向上 民間開発の誘発	・横浜市西部及び神奈川県央部と東京都心部の両地域間の速達性が向上し、広域鉄道ネットワークの形成と機能の高度化、経路選択肢の増加、乗換回数の減少、既設路線の混雑緩和等の鉄道の利便性向上が図られるとともに、地域の活性化等に寄与することから、本事業の必要性は高い。 ・現在、新駅部分の土木工事に本格的に着手しており、新しいシールド工法の採用、シールド機の転用等によりコスト削減を図りつつ、開業予定年度に向け着実に工事を進めている。	継続	鉄道局 都市鉄道課 （課長 堀内 文太郎）
相鉄・東急直通線 速達性向上事業 独立行政法人鉄道 建設・運輸施設整 備支援機構	長期間継 続中	1,957	4,429	【内訳】 利用者便益：4,470億円 環境等改善便益：56億円 供給者便益：-420億円 残存価値：323億円 【主な根拠】 所要時間短縮 ・二俣川～目黒 事業前：54分 事業後：38分 ・大和～新横浜 事業前：42分 事業後：19分	1,849	2.2	地域の活性化 生活利便性の向上 民間開発の誘発	・横浜市西部及び神奈川県央部と東京都心部の両地域間の速達性が向上し、広域鉄道ネットワークの形成と機能の高度化、経路選択肢の増加、乗換回数の減少、既設路線の混雑緩和等の鉄道の利便性向上が図られるとともに、地域の活性化等に寄与するほか、新幹線駅へのアクセス向上が図られ、新横浜都心、相鉄沿線、東急沿線等の更なる発展に資するため、本事業の必要性は高い。 ・現在、本格的な工事着手に向け環境影響評価等の手続き及び設計を実施している。 ・今後、シールド機の転用等によるコスト削減を図りつつ、開業予定年度に向け着実に工事を進める予定である。	継続	鉄道局 都市鉄道課 （課長 堀内 文太郎）

【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							
東西線（動物公園～荒井）整備事業 仙台市交通局	長期間継続中	-	-	-	-	-	-	-	評価手続中	鉄道局 都市鉄道課 （課長 堀内 文太郎）

【整備新幹線整備事業】

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	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							
北海道新幹線（新青森・新函館（仮称）間） 鉄道建設・運輸施設整備支援機構	長期間継続中	5,500	6,694	利用者便益:2,347億円 供給者便益:3,987億円 環境改善便益:55億円 残存価値:304億円 輸送密度:7,200人キロ/日・km （新青森・新函館間）	5,950	1.1	・豪雪地域における定時性の確保 ・潜在可能時間の増加 ・人的交流の活発化 ・沿線地域における消費活動の活発化、設備投資の活性化、ビジネスの効率向上等による経済波及効果 等	新幹線の輸送需要見込みに大きく影響を与えるような社会情勢等の変化はなく、事業による効果・影響の評価として、利用者における所要時間短縮に加えて、沿線地域における公共交通の利便性向上、人的交流の活性化、経済波及効果等の多様な効果が期待される。さらに、事業効率についても所定の水準を確保しており、実施環境が整い順調な進捗状況にある。また、現行の工事実施計画の遂行により事業目的が達成されることから、本事業の継続は妥当と判断される。	継続	鉄道局施設課 （課長 潮崎俊也）
北陸新幹線（長野・金沢間） 鉄道建設・運輸施設整備支援機構	再々評価	17,800	23,763	利用者便益:13,632億円 供給者便益:9,238億円 環境改善便益:163億円 残存価値:730億円 輸送密度:21,600人キロ/日・km （長野・金沢間）	21,404	1.1	・豪雪地域における定時性の確保 ・潜在可能時間の増加 ・人的交流の活発化 ・沿線地域における消費活動の活発化、設備投資の活性化、ビジネスの効率向上等による経済波及効果 等	新幹線の輸送需要見込みに大きく影響を与えるような社会情勢等の変化はなく、事業による効果・影響の評価として、利用者における所要時間短縮に加えて、沿線地域における公共交通の利便性向上、人的交流の活性化、経済波及効果等の多様な効果が期待される。さらに、事業効率についても所定の水準を確保しており、実施環境が整い順調な進捗状況にある。また、現行の工事実施計画の遂行により事業目的が達成されることから、本事業の継続は妥当と判断される。	継続	鉄道局施設課 （課長 潮崎俊也）

【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							
新市街地										
3・2・25下花輪駒木 線他4路線 (区画) 都市再生機構	その他	262	1,171	【内訳】 走行時間短縮便益：1,202億 円 走行費用減少便益：▲5.6億 円 交通事故減少便益：▲26億 円 【主な根拠】 計画交通量：7,300～36,300 台/日	356	3.3	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。 ・路盤（砕石等）や舗装（アスファ ルト）に再生資材を活用。	継続	住宅局 住宅総合整備 課 (課長 伊藤 明 子)
下高井										
3・2・40下高井・ 野々井線他5路線 (区画) 都市再生機構	長期間継 続中	37	354	【内訳】 走行時間短縮便益：301億円 走行費用減少便益：46億円 交通事故減少便益：6.5億円 【主な根拠】 計画交通量：500～13,000台 /日	56	6.3	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。 ・路盤（砕石等）や舗装（アスファ ルト）に再生資材を活用。	継続	住宅局 住宅総合整備 課 (課長 伊藤 明 子)

千葉ニュータウン										
3・3・44千葉NT関連 街路 （街路） 都市再生機構	長期間継 続中	19	103	【内訳】 走行時間短縮便益：76億円 走行費用減少便益：21億円 交通事故減少便益：6.6億円 【主な根拠】 計画交通量：8,200～17,700 台/日	19	5.3	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。 ・路盤（砕石等）や舗装（アスファ ルト）に再生資材を活用。	継続	住宅局 住宅総合整備 課 （課長 伊藤 明 子）

【住宅市街地総合整備事業】
（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							
赤羽台地区住宅市 街地総合整備事業 都市再生機構 (北区)	長期間継 続中	1,066	1,277	【内訳】 拠点地区内の便益： 999億円、拠点地区外の便益： 278億円 【主な根拠】 道路・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	1,066	1.2	・良質な市街地住宅の供給が図られる とともに、道路・公園・広場等の整備 を行うことにより、活力と魅力ある美 しい市街地環境の形成及び快適で安全 な居住環境の創出が実現できる。	・道路、駐輪場等については、団地 の建替え等による地区内人口増加、 来街者の増加や防災意識の変化によ り整備の必要性が高まっている状況 であり、円滑な道路ネットワークの 形成や、安全な歩行空間を確保する ため、今後も継続して事業を進める 必要がある。 ・都市再生機構賃貸住宅の建替事業 はこれまで1,343戸が供給済みで あり、平成23年度に約500戸の建設に 向けた解体工事に着手するなど、順調 に進んでいる。 ・補助第85号線の事業中の区間につ いては、早期の完了を目指しており、 当該地区が完成すれば環状第8号 線へのアクセスが向上することから、 事業を引き続き進める必要がある。 ・区画街路3号線は平成25年度、補助 89号線は平成26年度から着手予定で あり、その他の道路についても、引 き続き着手していく計画であり、先 行して整備された区間とのネット ワークを形成していくが必要であ る。 ・駐輪場については、平成24年度か ら事業に着手し、平成27年度に完了 する予定である。	継続	住宅局 市街地建築課 市街地住宅整 備室 (室長 真鍋 純)
千住大橋駅周辺地区住宅市街地総合 整備事業 都市再生機構 (足立区)	長期間継 続中	907	1,262	【内訳】 拠点地区内の便益： 949億円、拠点地区外の便益： 313億円 【主な根拠】 道路・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	907	1.4	・良質な都市型住宅を供給するととも に、商業・医療福祉・業務等の機能の 導入、公園整備、スーパー堤防整備な どにより、快適で防災性に優れた住宅 市街地が実現できる。 ・交通広場やアクセス道路の整備によ り、居住者や来街者の利便性が向上す る。また、既存市街地は道路ネット ワークの充実、建替時の不燃化促進に より居住環境改善および防災性の向上 が期待できる。	・当地区は、隅田川、京成本線、国 道4号に囲まれ、道路交通のアクセ スが極めて不便であることに加え、住 宅や商業・業務施設等が建設、計画 中である。このため、今後発生・流 入する交通量に対し効率的に対応を 図るため交通基盤の整備が必要であ り継続して事業を行う必要がある。 ・事業の円滑な推進を図るために課 題となっていた主要道路1号の整備は 用地買収が進行しつつあり、25年度 に完成予定である。 ・上記より、地区内への主要なアク セスが確保され、既に事業を着手し ている区域内の道路と接続されるこ とから、住宅等の建設、区画道路や 公共上下水道の整備、スーパー堤防 の整備など、段階的な整備が順次、 スムーズに行われる見込みである。	継続	住宅局 市街地建築課 市街地住宅整 備室 (室長 真鍋 純)
西新井駅西口周辺地区住宅市街地総 合整備事業 都市再生機構 (足立区)	長期間継 続中	1,545	2,431	【内訳】 拠点地区内の便益： 1,646億円、拠点地区外の便 益：785億円 【主な根拠】 道路・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	1,545	1.6	・これまでの事業の進捗により、広域 的な防災性向上に寄与する避難場所が 整備されるとともに、まちの賑わいや 活気が増し、良好な環境、景観が創出 された。 ・今後、残事業の拠点地区外における 道路の整備を進め、ネットワークを形 成することにより、更なる安全性、快 適性の向上が期待できる。	・拠点開発に伴う交通量の増加や、 東日本大震災を教訓とした避難の重 要性、首都直下地震の切迫性の高ま りなどを踏まえると、道路ネット ワークを形成する未整備の道路を早 期に事業化し、避難場所に通じる安 全な避難路や延焼遮断帯の形成を促 進していくことが必要となってお り、これらの関連公共施設は、これ まで以上に重要な位置づけを担うこ ととなり、本事業を継続して実施す ることが必要である。 ・現在事業中の関連公共施設の道 路・街路のうち、補助第138号線その 1工区とその3工区は、用地買収が概 ね完了しており、その1工区は平成 25年度、その3工区は平成24年度の完 成を見込んでいる。また、主要区画 道路②（Ⅱ区間）は、既に用地買収 が進められており、平成27年度の完 成を見込んでいる。 ・今後、事業化する補助第138号線そ の2工区、区画街路第9号線（交通広 場）等についても、順次事業化して いく予定である。 ・関連公共施設の区画街路第9号線 （交通広場）は、駅周辺の賑わいを 維持するため、既定都市計画の変更 を行い、事業化していく予定であ る。	継続	住宅局 市街地建築課 市街地住宅整 備室 (室長 真鍋 純)
上の原地区住宅市 街地総合整備事業 都市再生機構 (東久留米市)	長期間継 続中	828	941	【内訳】 拠点地区内の便益： 844億円、拠点地区外の便益： 97億円 【主な根拠】 道路・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	828	1.1	・良質な住宅の供給や公園、区画道路 等の整備による住宅市街地としての活 性化及び安全で快適な居住環境、景観 の創出。 ・商業施設や公益施設、道路等の整備 を通じた民間事業者による住宅や公益 施設の立地促進による活力と魅力ある 市街地環境の形成及び地区周辺を含め た地域の活性化。 ・東3・4・20号線や区画道路等の整備 による東久留米駅から本地区へのア クセス性及び安全性の向上等。	・東3・4・20号線、主要生活道路及 び区画道路の整備は、本事業による 都市型住宅の整備に伴い、それを支 える東久留米駅から本地区へのア クセス性向上及び災害等に強いまち づくりを進めるためにも必要であ る。 ・都市再生機構賃貸住宅の建替え事 業は順調に進んでおり、平成22年度 に1,016戸の整備が完了している。 ・地区東側の整備敷地について、都 市再生機構賃貸住宅への戻り入居が 完了したため、順次解体工事に着手 している。 ・東3・4・20号線は、平成28年度 の事業完了に向け概ね順調に事業が 実施されている。 その他の道路については、地区東側 の土地利用計画が確定次第平成26年 度頃より事業を実施する予定であ る。	継続	住宅局 市街地建築課 市街地住宅整 備室 (室長 真鍋 純)

ひばりが丘地区住宅市街地総合整備事業 都市再生機構 (西東京市・東久留米市)	長期間継続中	1,613	1,862	【内訳】拠点地区内の便益：1,780億円、拠点地区外の便益：81億円 【主な根拠】道路・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	1,613	1.2	・合併記念公園は市の広域避難場所（約30,000人収容）として震災等の災害時における防災拠点に位置付けられており、防災機能の高い公園として整備され、当該地域だけではなく市域全体の市街地環境、防災機能の向上及び緑のネットワーク形成による居住環境の向上に貢献している。 ・民間事業者のノウハウを活用して良質で多様な住宅等を供給できるよう、道路等の基盤整備を進める必要がある。 ・西東京都市計画道路3・5・10号は、当該地区に建設する約3,650戸の住宅及び隣接する住宅地から発生する交通を西東京都市計画道路3・4・20号、都道112号に円滑につなげるため整備を進める必要があり、今後も継続して住宅市街地総合整備事業を活用していく必要がある。 ・都市再生機構賃貸住宅の建替事業も、順調に進み平成24年度に完了を予定している。民間事業者による住宅供給予定地についても、都市再生機構賃貸住宅への戻り入居者の転居が完了することで順次事業着手が可能となる。 ・西東京都市計画道路3・5・10号の第一区間については、平成22年度より整備が実施されている。今後も引き続き住宅市街地総合整備事業を進める必要がある。	継続	住宅局 市街地建築課 市街地住宅整備室 (室長 真鍋純)
多摩平地区住宅市街地総合整備事業 都市再生機構	長期間継続中	1,419	1,720	【内訳】拠点地区内の便益：1,697億円、拠点地区外の便益：23億円 【主な根拠】道路・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	1,419	1.2	・団地の建替えに併せ、団地居住者や周辺住民が利用しやすい公園・緑地等を保全・再整備し、緑豊かで快適な環境形成を行うとともに災害時等の一時避難場所としての機能を確保する必要がある。また、公道沿道で敷地内のセッバック等により歩道と一体化した安全で快適な歩行者空間を整備し、周辺の公園等と連携した緑のネットワークの形成を図る必要がある。 ・都市再生機構賃貸住宅の建替事業は完了済み。残事業は緑地・道路拡幅整備等であり、事業完了に向けて着実に事業が進捗している。平成27年度に事業完了予定。	継続	住宅局 市街地建築課 市街地住宅整備室 (室長 真鍋純)
荻窪三丁目地区住宅市街地総合整備事業 都市再生機構	長期間継続中	347	352	【内訳】拠点地区内の便益：263億円、拠点地区外の便益：88億円 【主な根拠】道路・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	347	1.01	・利便性・快適性向上：屋外のバリアフリー化、団地内広場の整備、公園整備 ・安全性、防犯性の向上：地区内道路の整備及び移管、歩道状空地の整備、防火水槽の設置、防犯設備の設置 ・共用部に防犯カメラ設置 ・多様な施設の供給：整備施設の活用による民間商業施設、高齢者施設等の誘致、多摩平の森ふれあい館（図書館、児童館、交流センター等）の整備 ・居住水準向上、多様な住宅の供給 ・団地の再生と併せて、区画道路や公園といった地区公共施設の整備、公益施設の整備等を総合的に行うことにより、良好な住宅市街地を整備するため、事業を継続する必要がある。 ・都市再生機構賃貸住宅の建替事業は完了済み。残事業は道路・公園整備等であり、事業完了に向けて着実に事業が進捗している。平成24年度に事業完了予定。	継続	住宅局 市街地建築課 市街地住宅整備室 (室長 真鍋純)
牟礼六丁目北地区住宅市街地総合整備事業 都市再生機構	長期間継続中	144	157	【内訳】拠点地区内の便益：95億円、拠点地区外の便益：62億円 【主な根拠】道路・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	144	1.1	・利便性・快適性向上：屋外のバリアフリー化、コミュニティスペースの整備、公園整備 ・安全性、防犯性の向上：団地内道路の整備及び移管、団地に隣接する公道沿いの歩道拡幅、防犯設備の設置 ・環境保全：既存樹木の移植活用、利活用、緑地整備、屋上緑化 ・居住水準向上、多様な住宅の供給 ・老朽化した団地の建替えを契機として、敷地の高度利用および居住水準の向上を図りつつ、交通の利便性を活かした良質な住宅を供給した。また、団地内の道路整備を行うとともに、公道沿いの歩道状空地などの歩行者空間や地域に開かれたまとまった公園等のオープンスペースの再整備を総合的に進め、活力と魅力あふれる美しい市街地環境の形成および快適で災害に強い安全な居住環境を整備するため、事業を継続する必要がある。 ・事業完了に向けて、来年度建設予定の分譲建替が着実に進んでおり、また、道路・公園整備等についても着実に事業が進捗している。平成28年度に事業完了予定。	継続	住宅局 市街地建築課 市街地住宅整備室 (室長 真鍋純)
豊四季台地区住宅市街地総合整備事業 都市再生機構	長期間継続中	1,134	1,173	【内訳】拠点地区内の便益：1,100億円、拠点地区外の便益：73億円 【主な根拠】道路・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	1,134	1.03	・団地の建替えに併せ、快適な居住環境の創出、都市機能の更新、美しい市街地景観の形成等を図るため、住宅等の整備、公共施設の整備等を総合的に行うため、事業を継続する必要がある。 ・現在約6割の事業に着手しており、引き続き未着手部分の事業を実施し、平成35年度に事業完了予定。	継続	住宅局 市街地建築課 市街地住宅整備室 (室長 真鍋純)
高槻台地区地区住宅市街地総合整備事業 都市再生機構	長期間継続中	729	774	【内訳】拠点地区内の便益：732億円、拠点地区外の便益：42億円 【主な根拠】道路・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	729	1.1	・利便性・快適性向上：屋外のバリアフリー化、コミュニティスペースの整備、親水機能を持った調整池整備 ・安全性、防犯性の向上：区画道路の整備、団地に隣接する公道沿いの緑道整備、防火水槽の設置、防犯設備の設置 ・環境保全：既存樹木の移植活用、利活用、緑地整備、風力及び太陽光発電付屋外照明 ・居住水準向上、多様な住宅の供給 ・建替事業により、敷地の有効利用を図るとともに、居住水準の向上に資する良質な賃貸住宅供給を行い、既存道路と団地内街路との道路ネットワーク機能の改善及び再整備、緑の保全・活用を図り、美しい街並みを形成するため、事業を継続する必要がある。 ・事業完了に向けて、残事業は、都市機構賃貸住宅の建替事業（平成25年度完了予定）、および緑道・調整池整備等であり、着実に事業が進捗している。平成27年度に事業完了予定。	継続	住宅局 市街地建築課 市街地住宅整備室 (室長 真鍋純)

松原団地駅西側地区住宅市街地総合整備事業 都市再生機構	長期間継続中	1,792	1,862	【内訳】拠点地区内の便益：1,848億円、拠点地区外の便益：14億円 【主な根拠】道路・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	1,792	1.04	・生活環境・居住水準の向上：草加松原団地・公益施設の建替え、生活交流拠点の形成、都市公園の整備 ・地域コミュニティ形成：自治会・見守りネットワーク・野ばら会との連携・協調 ・子育て・高齢者への配慮 ・環境への配慮：伝右川の水辺再生、緑のネットワーク・緑環境の保全、省エネルギー・省CO ₂ への取組み、景観への配慮 ・安全・安心・防災への取組み	・本事業は老朽化した草加松原団地の建替等を図り、利便性の高い良質な市街地住宅の供給や生活交流拠点の形成と併せて、地区の骨格となる道路及び公園等の公共施設の整備や教育施設・高齢者・子育て施設の整備を行っていくものである。さらには、費用対効果では算定できない事業効果として、生活環境・居住水準の向上、地域コミュニティ形成への配慮、子育て・高齢者への配慮、環境への配慮、安全・安心・防災への取組みを行っていることから、事業の重要性が依然として高く、事業を継続する必要があると判断する。 ・第1期先工区の整備が完了し、さかえ保育園、子育て支援センターの開園、建替後住宅への戻り入居、商業施設の整備が行われた。また、第1期後工区において、建替事業、福祉施設の導入が進められている。平成30年度に事業完了予定。	継続	住宅局 市街地建築課 市街地住宅整備室 (室長 真鍋純)
浜見平地区住宅市街地総合整備事業 都市再生機構 (茅ヶ崎市)	長期間継続中	802	880	【内訳】拠点地区内の便益：841億円、拠点地区外の便益：39億円 【主な根拠】道路・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	802	1.1	・防災：市南西部地域の防災拠点と位置づけ、公園・団地内広場を中心に防災機能・施設を整備 ・安全・安心・利便性：歩行者の交通安全や快適な生活空間を創出 ・地域の活性化：団地及び周辺住民の生活の利便性向上、子育て支援・高齢者福祉の充実、コミュニティの形成が図られる。定住人口、来街者の増加による地区内消費及び税収の増加、新たな施設（商業施設等）立地促進に大きく貢献できる。 ・景観：記憶を継承する空間づくりやシンボル軸にふさわしいまち並み形成等に配慮し、景観形成を図る。また、幹線道路整備と併せて、電線地中化を実施し、都市景観の調和に貢献 ・環境：建替えに伴い、既存樹木の保存や屋上・壁面緑化の採用、太陽光発電・ハイブリッド発電式街灯の設置等の環境配慮の取組みを実施 ・居住水準向上、多様な住宅の供給	・団地建替事業により、老朽化した住宅を更新し居住水準の向上及び敷地の有効高度利用を図り、良質で多様な都市型住宅の供給を行うと共に、道路や公園等の公共的な空間の整備や、公共公益施設、商業施設の導入を図ることにより、市南西部地域の生活・防災拠点を整備するため、事業を継続する必要がある。 ・事業進捗率は約10%。平成34年度に事業完了予定。	継続	住宅局 市街地建築課 市街地住宅整備室 (室長 真鍋純)
千里山地区住宅市街地総合整備事業 都市再生機構 (吹田市)	長期間継続中	382	500	【内訳】拠点地区内の便益：286億円、拠点地区外の便益：214億円 【主な根拠】道路・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	382	1.3	・地域の活性化：定住人口、来街者の増加による地区内消費及び税収の増加、新たな施設（商業施設等）立地促進。団地及び周辺住民の生活の利便性向上、コミュニティ形成。 ・景観：記憶を継承した地域にふさわしいまち並み形成等に配慮し、景観形成を図る。また、道路整備と併せて、電線地中化を実施し、都市景観の調和に貢献。 ・環境：既存樹木の保存や緑化の促進、太陽光発電設置等の環境配慮の取組みを実施 ・居住水準向上、多様な住宅の供給	・老朽化した団地の建替えにより土地の有効・高度利用及び居住水準の向上を図りつつ、良質な都市型住宅を供給し、緑豊かで表情のある住みよいまちづくりを目指す。 ・地域の骨格を形成し、地区周辺から千里山駅へ安全で快適にアクセスするための道路として、都市計画道路千里山佐井寺線を整備する。また、踏切における交通混雑を解消するとともに、安全で快適な交通環境を確保するため、（仮称）千里山跨線橋線を整備する。 ・道路整備に伴い、公共下水道等の供給処理施設整備も併せて行う。 ・駅前交通広場や公共自転車駐車場の整備及び駅周辺の商業施設の更新により、地域の玄関にふさわしい駅前空間の形成を図る。 ・上記整備のため、事業を継続する必要がある。 ・機構事業は平成26年度に完了予定。	継続	住宅局 市街地建築課 市街地住宅整備室 (室長 真鍋純)
西宮市浜甲子園地区住宅市街地総合整備事業 都市再生機構 (西宮市)	長期間継続中	1,174	1,337	【内訳】拠点地区内の便益：1,267億円、拠点地区外の便益：71億円 【主な根拠】道路・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	1,174	1.1	・団地内のオープンスペースや堤防沿いの遊歩道整備などによる良好な住環境の確保 ・建物のセットバックなどにより歩道と一体となった空間整備により、歩行者の安全性を確保 ・市民利便性を高めるサービスの充実 ・多様な住宅の供給による都市居住環境の向上	・浜甲子園団地をはじめとする老朽化した公営住宅を建て替え、土地の高度利用、居住水準の向上及び施設のバリアフリー化等を図りながら、交通至便な立地特性を活かした良質な都市型住宅を供給するとともに、生活拠点となる各種施設の整備、景観形成、歩行者空間やまとまったオープンスペースの確保、土地利用の再編などに配慮しながら、美しく、安全で快適な住宅市街地への再生を図るため、事業を継続する必要がある。 ・機構事業は平成32年度に完了予定。	継続	住宅局 市街地建築課 市街地住宅整備室 (室長 真鍋純)
大橋地区優良建築物等整備事業 都市再生機構	長期間継続中	66	73	【内訳】拠点地区内の便益：71億円、拠点地区外の便益：2億円 【主な根拠】道路・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	66	1.1	・利便性・快適性向上：屋外のバリアフリー化、プレイロットの整備、周辺道路沿いの公開空地整備 ・安全性・防犯性の向上：防犯設備の設置 ・居住水準向上、多様な住宅の供給	・建替事業により、敷地の有効利用を図るとともに、居住水準の向上に資する良好な賃貸住宅供給を行う。また、団地の再生と併せて、道路等の整備を行い、居住環境の向上を図り、良好な住宅市街地の整備を行うため、事業を継続する必要がある。 ・平成24年度の事業完了に向け、着実に事業が進捗している。	継続	住宅局 市街地建築課 (課長 坂本努)

【都市公園事業】
（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							
千葉市総合スポーツ公園 (都市再生機構)	長期間継続中	327	1,950	【内訳】 直接利用価値 1,343億円 間接利用価値 607億円 【主な根拠】 誘致距離 15km 誘致圏人口 390万人	494	3.9	災害発生時に物資の集積や自衛隊の駐屯などの役割を担う広域防災拠点としての機能を有する総合スポーツ公園を整備するものであり、あわせて、公園東隣居住ゾーンの住民約10,000人分の避難地の確保が図られる。 ・広域防災、スポーツ、水と緑の拠点などの複合機能を持った都市公園を整備し、広域的な防災機能の向上と市民の健康増進や憩いの場を創出することを目的とする事業である。 ・平成22年度末までの進捗率は、用地56%、施設64%（事業費ベース）。公園区域の約1/2が完成しており、千葉市との連携による計画的な事業進捗が見込まれる。 ・陸上競技場の多目的広場化等の市民意見を反映した施設計画の見直しや、建設発生土の活用により、コスト削減を図っている。	継続	都市局 公園緑地・景観課 (課長 舟引敏明)	

○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23年9月に評価結果を公表済）

【空港整備事業】
（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							
新石垣空港整備事業 沖縄県	長期間継続中	451	768	【内訳】 利用者効果：524億円 供給者効果：133億円 地域企業・住民効果：2億円 残存価値：109億円 【主な根拠】 需要予測（平成25年度）：188万人	548	1.4	・国際旅客チャーター便の就航が増加する。 ・観光産業の振興発展が図られる。	・現石垣空港は、滑走路長1,500mにて暫定的に小型ジェット機が就航していることから、一部の路線で重量制限等の制約があること、現石垣空港周辺に航空機騒音問題が発生していること、ILS（計器着陸装置）が設置されていないため、視程不良時に遅延や欠航が発生していることなど多くの課題を抱えており、事業を実施することでこれらの課題を解消することができる。また、増大が見込まれる航空需要に対応し、八重山圏域の振興発展に繋がる。 ・事業進捗率は約77%に達しており、全ての用地取得が完了している。今後の事業進捗を図る上で制約となる要因はなく、平成24年度には供用開始予定である。 ・コスト削減については、各段階で取り組んでおり、残る事業についても引き続きコスト削減に取り組んでいく。	継続	航空局 航空ネットワーク部 空港施設課 （課長 池田薫）

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）
最上川中流消流雪 用水導入事業（清 水地区） （H17～H18） 東北地方整備局	5年以内	6.0	（費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化） 全体事業費 6.0億円、工期 平成17年度～平成18年度 B/C 2.0（B：16億円、C：8.2億円） （事業の効果の発現状況） ・導水することで、円滑な除雪が可能になり、雪堤により阻害されていた歩行空間が復活した。 ・導水することで、雪堤排除が可能となり、交通が円滑化した。 （事業実施による環境の変化） 消流雪用水導入区域内において、住民の方から以下の意見が寄せられている。 ・今までは、大雪の日や屋根の雪下ろしをした日には、側溝に雪が詰まり困っていましたが、流雪溝が完成してからは、スムーズに雪が流れ、除雪作業がはかどっています。 ・毎年冬になると朝に家の前や脇の雪かきをするのが日課となっています。流雪溝が整備される前は水量が少なく、雪詰まりが多く、作業がなかなかはかどりませんでした。今はスムーズに雪が流れ、大変楽になりました。 （社会経済情勢の変化） ・大蔵村の人口は減少傾向にあるが、老年人口比は昭和55年から急激に増加し、高齢化傾向が顕著である。 ・人口の減少や高齢化傾向であることから、除排雪作業の軽減に貢献している本事業の意義は大きいものと思われる。 （今後の事後評価の必要性） ・現時点では、消流雪用水導入事業について、住民の方からは「スムーズに雪が流れ、除雪作業がはかどっている」「排雪で側溝が詰まることもなくなったので助かっている」等の声が聞かれ、流雪溝の疎通能力の向上が図られている。また、施設導入後は除雪労力の軽減が図られたなどの意見も聞かれており、本事業は一定の成果が得られたと考えられる。 ・よって、今後の事業評価の必要性はない。 （改善措置の必要性） ・現時点では、消流雪用水導入事業の効果が確認されているため、改善処置の必要性はない。 （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。	対応なし	東北地方整備局 河川部 河川環境課 （課長 梅森雄一）
中川・綾瀬川直轄 河川改修事業（首 都圏外郭放水路） （H4～H18） 関東地方整備局	5年以内	2,310	（費用対効果分析の算定の基礎となった要因の変化） 全体事業費 2,310億円、工期 平成4年度～平成18年度 B/C 3.2（B：7,476億円、C：2,350億円） （事業の効果の発現状況） ・運用開始以降、最大の流入量を記録した平成20年8月の集中豪雨の際も、首都圏外郭放水路の稼働により約1,172万m3の洪水調節を行い浸水被害を回避した。 （事業実施による環境の変化） ・特になし。 （社会経済情勢の変化） ・中川・綾瀬川流域では、つくばエクスプレスの開通や郊外型大型店舗（越谷レイクタウンなど）の outlet などにより流域内の開発が進んでおり、首都圏外郭放水路の重要性はますます高くなっている。 （今後の事後評価の必要性） ・平成20年8月出水等における事業効果の発現状況から、今後も引き続き浸水被害の軽減効果が期待され、事業の有効性が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） ・平成20年8月出水等における事業効果の発現状況から、今後も引き続き浸水被害の軽減効果が期待され、事業の有効性が十分見込まれることから、改善措置の必要はない。 （同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性） ・事業評価の結果、同種事業の調査計画のあり方や事業評価手法について見直しの必要はない。	対応なし	関東地方整備局 河川部 河川計画課 （課長 荒川泰二）

富士川水防災対策 特定河川事業（白 子地区） （H5～H18） 関東地方整備局	5年以内	25	（費用対効果分析の算定の基礎となった要因の変化） 全体事業費 25億円、工期 平成5年度～平成18年度 B/C 1.2（B：49億円、C：42億円） （事業の効果の発現状況） ・事業の実施により、洪水が発生した場合においても、白子地区一帯の浸水域が解消される。 （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） ・氾濫解消エリアの人口・資産及び土地利用について、エリア全体として、事業前後で大きな変化はない。ただし、事業実施エリアである白子地区においては、事業の長期化に伴い、土地利用形態に変更があり、自治体が計画を変更した。 （今後の事後評価の必要性） ・事業完了以降、H23台風15号（戦後第4位）の出水があったが、被害は生じなかった。また、計画規模の出水に対しても、本事業の実施により、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、H23台風15号（戦後第4位）の出水があったが、被害は生じなかった。また、計画規模の出水に対しても、本事業の実施により、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、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） ・事業が長期化するときには、地域住民に対し、より丁寧にコミュニケーションをとる事が重要であるとする。なお、同種事業の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 荒川泰二）
神通川特定構造物 改築事業（大坪用 水堰） （H14～H18） 北陸地方整備局	5年以内	53	（費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化） 全体事業費 53億円（新規時 53億円）、工期 平成14年度～平成18年度 B/C 6.6（B：490億円、C：74億円） （事業の効果の発現状況） ・神通川特定構造物改築事業（大坪用水堰）の実施により浸水被害を大幅に軽減した。この事業効果を氾濫シミュレーションにより検証した結果、計画規模である1/100相当の洪水があった場合、洪水氾濫が解消される。 （事業実施による環境の変化） ・旧大坪用水堰には中央に魚道が設置してあったが、魚道と河床に落差があり、魚類の遡上が困難な状況であった。 ・堰改築に伴う新しい魚道については、学識経験者、内水面漁協関係者からなる「魚道検討委員会」を設け、タイプ、大きさ、構造等を検討した。その提言により、水位変動に比較的よく対応し、遡上魚の休息域も確保され、多種多様な魚種に対応可能なブルタイプ式のアイスハーバー型魚道を設置し、旧堰により妨げられていた魚類の遡上や降下が可能となった。 （社会経済情勢の変化） ・八尾町の中心市街地は「おわら風の盆」が全国的に知られ、県内外の多くの観光客が訪れることから、歴道整備（八尾町歴史的地区環境整備街路事業）を実施するなど観光資源を活用した中心市街地の整備に取り組んでいる。 ・堰改築が完了した平成18年以降も、おわら風の盆の観光客は概ね20万人強で推移しており、毎年大きな賑わいを見せている。 ・下流域の市街化区域においては、北陸自動車道、JR高山本線、富山地方鉄道、国道359号線等の交通ネットワークや富山大学、工業地帯が存在しており、今後も周辺地域の発展・振興が期待される。 ・堰改築後も農業用水取水堰として井田川沿川に広がる水田地帯の灌漑に寄与している。 （今後の事後評価の必要性） ・事業完了以降には、事業効果を検証するような豪雨は発生していないが、事業の実施により、流下能力ネック地点となっていた当該地点の流下能力の向上が図れたとともに、浸水被害軽減の効果が期待されたことから事業の有効性は十分見込まれ、再度の事後評価の必要性はないと考える。ただし、今後とも洪水発生時における事業の効果を検証していくこととする。 （改善措置の必要性） ・必要があれば堰管理者と調整し、改善処置を指導する。 （同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性） ・事後評価については、事業完了5年で事後評価を実施しているが、今後も洪水発生時を含む堰の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 村山英俊）
加古川特定構造物 改築事業（JR加古 川橋梁） （H7～H18） 近畿地方整備局	5年以内	143	（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 143億円、工期 平成7年度～平成18年度 B/C 13.3（B：2,921億円、C：219億円） （事業の効果の発現状況） ・加古川橋梁架替により、河川整備基本方針対象洪水において想定される被害が減少することを確認。 ・連携事業である「連続立体交差事業」「加古川駅前土地区画整理事業」「加古川駅南北土地区画整理事業」等により、JR加古川線による市の中心部の分断が解消され、12箇所の踏切による慢性的な交通渋滞が解消。 （事業実施による環境の変化） ・JR山陽本線加古川橋梁の架替前後で、魚介類・底生動物・植物のいずれも種類は減少しておらず、JR山陽本線加古川橋梁の架替による大きな河川環境の変化はない。 （社会経済情勢の変化） ・JR加古川橋梁架替に関連する沿川市町の近5カ年（平成17年から平成22年）までの総人口は0.3%減、総世帯数は0.5%増、総資産額は22.8%増であり、事業の必要性については変化はない。 （今後の事後評価の必要性） ・事業効果が発現し、大きな社会情勢の変化等もなく、費用対効果（B/C）は事業実施後においても13.3と事業実施効果が得られており、今後の事後評価の必要性は無い。 （改善措置の必要性） ・現時点において、事業実施による治水上の効果を発現しており、改善措置は必要ない。 （同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性） ・当該事業の事業評価は治水経済調査マニュアル（案）に基づき実施しており、妥当と考えており、現時点での見直しの必要性は無い。	対応なし	近畿地方整備局 河川部 河川計画課 （課長 吉田一亮）

宇治川床上浸水対策特別緊急事業（H7～H18） 四国地方整備局	5年以内	353	（費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化） 事業費 353億円、工期 平成7年度～平成18年度 B/C 1.9（B：1,065億円、C：573億円） （事業効果の発現状況） ・事業完成以後も、床上特緊事業の着手以前には床上浸水が発生していた規模の降雨は度々発生。しかし、放水路等の効果により床上浸水被害は概ね防止された。 （事業実施による環境の変化） ・新宇治川放水路出口から下流の仁淀川に対する水質の悪影響は特に見受けられない。 ・地下水の水質への影響は極めて少ない。 （社会経済情勢の変化） ・宇治川流域は、高知市街から近く、利便性の高さから、高知市のベッドタウンとして市街化が進展。 ・近年、流域より高知市側の高知西バイパスや高知自動車道等が整備され、さらに利便性が向上。 ・市街化の進行速度は鈍化しているものの、今後も進展が期待される地域である。 ・いの町中心部では、近年、大型スーパーが進出するなど人口推移は安定しており、製造業従業者数、製造品出荷額についても概ね横ばい傾向。 ・浸水想定区域内には、災害弱者関連施設や行政機関等がある。 （今後の事業評価の必要性） ・事業完了後も従来であれば床上浸水被害が発生する規模の降雨、洪水は発生している。しかし、本事業の効果により、概ね床上浸水被害は解消されており、事業効果は発現されている。 ・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。 （改善措置の必要性） ・事業目的に見合った治水効果が発現されていることから、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） ・現時点では、同種事業の調査・計画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 足立文玄）
肱川水防災対策特定河川事業（大和（郷）地区）（H13～H18） 四国地方整備局	5年以内	46	（費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化） 全体事業費 46億円、工期 平成13年度～平成18年度 B/C 1.0（B：65億円、C：64億円） （事業の効果の発現状況） ・事業完了後の平成23年9月21日に、着手前に家屋浸水被害を生じた平成7年7月4日洪水を越える規模の洪水が発生した。 ・しかし、大和（郷）地区では、本事業で整備した宅地嵩上げ、河道整備の効果により、浸水被害は発生せず、事業実施に際し想定した事業効果は発現されている。 ・本事業は、東大洲地区締切のための下流対策の一環として実施しているもの。今後、下流対策の進捗に応じて暫定堤防を嵩上することにより、東大洲地区で確実に事業効果が確実に発現される見込み。 ・関連事業の効果として、地域コミュニティを存続し、整備後の良好な住環境を実現することも目的。 ・整備後に、地元地権者が住居を建築するなど、地域コミュニティが再生し良好な住環境が実現。 （事業実施による環境の変化） ・整備前は一部を除き宅地及び耕地であり、特筆すべき自然環境は見当たらなかった。 ・整備後も宅地・公共事業用地であり、自然環境に大きな差異はない。 ・事業前の大和川河岸部に、ハマサジやフクド群落が分布。工事中は学識経験者に相談しつつ、一時的に別の場所に移植し、護岸完成後元の位置に戻すなどの対応を行った。 ・復元後、これらの植物は順調に生育しており、対応意図は概ね達成。 （社会経済情勢の変化） ・大洲市では、平成18年以降、従業者数、事業所数が、ピーク時から1割程度減少している状況。 ・その後、市内に企業誘致も図られ、指標は横ばい。 ・大洲市の人口は平成7年以前から減少傾向、世帯数も平成17年をピークに減少傾向。 （今後の事後評価の必要性） ・事業完了後の平成23年9月21日に、着手前に大規模な被害を生じた平成7年7月4日洪水を越える規模の洪水が発生した。しかし、大和（郷）地区では、浸水被害は発生せず、事業効果は発現。 ・費用便益分析により現時点で経済的に投資は妥当であることを確認。また、大きな社会経済情勢等の変化も大きくなく本事業の重要性は今後も変わらない。さらに環境への重大な影響も見られない。 ・よって、当事業の今後の事後評価の必要性はない。ただし、既に本事業は完了しているが、東大洲地区における便益は現状では発現されておらず、他の下流対策箇所を進捗を待っている状況にあるため、今後は本事業を含め、河川事業全体としての進捗管理・事業評価を行い早期事業効果発現に努める。 （改善措置の必要性） ・事業目的に見合った治水効果の発現が確認できており、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） ・現時点では、同種事業の調査・計画のあり方や事業評価手法の見直しの必要性はない。	対応なし	四国地方整備局 河川部 河川計画課 （課長 足立文玄）

筑後川特定構造物 改築事業（大刀洗 水門） （H15～H18） 九州地方整備局	5 年以内	29	（費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化） 全体事業費 29億円、工期 平成15年度～平成18年度 B/C 7.9（B：305億円、C：38億円） （事業の効果の発現状況） ・事業完了後の平成22年7月洪水等において水門は確実に稼働し、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） ・周辺環境及び河川環境への影響はほとんどみられない。 （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、外水、内水対策の必要性は増加している。また、流域内人口に大きな変化は生じておらず、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22年出水等において、効果の発現が確認されている。地域の社会情勢としては、関係地区の人口に関する大きな変化は見受けられず、また近年の大雨の発生頻度を考えると当事業の重要性は依然として高いものと考えられる。また、当事業による環境の変化については、特に見受けられない。よって、今後の事後評価については必要無いものとするが、PDCA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は、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が発現され、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。なお、今後も継続して事業効果を発現できるよう、引き続き適切な維持管理に努めていきたい。 （同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性） ・事業完了後の近年洪水では、確実に水門の操作がなされ、また、平成22年洪水では大刀洗川の河川改修及び大刀洗排水機場の機能高度化による水位低減効果とあいまって、浸水被害が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り、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 藤本雄介）
釜房ダム貯水池水 質保全事業 （H15～H18） 東北地方整備局	5 年以内	5.7	（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 5.7億円、工期 平成15年度～平成18年度 B/C 1.1（B：14億円、C：13億円） （事業の効果の発現状況） カビ臭の原因となる2MI Bについて、事業実施前は10ng/Lを超えることが多く100ng/L以上となることもあったが、事業実施後は40ng/L以上の発生が無く、概ね10ng/Lに抑制され、ダム湖の水環境が改善されており、仙台市水道局における活性炭投入量も削減された。 （事業実施による環境の変化） 事業実施前後の水温勾配、成層強度実測データでは、水温勾配は成層期の特に7～8月に弱まっており、月平均値として水温勾配0.5℃/m以下に抑えられている。 （社会経済情勢の変化） 周辺人口や家畜頭数は減少傾向傾向だが、下水道普及率や土地利用には大きな変化は見られない。 （今後の事後評価の必要性） 「釜房ダム貯水池水質保全事業」は十分効果を発揮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考えられる。 （改善措置の必要性） 現時点では「釜房ダム貯水池水質保全事業」に対する改善措置の必要性は見られないが、今後も適切な管理を行いつつ、より良い貯水池水質の保全に向けて必要な検討を行い、必要に応じてダム等管理フォローアップ委員会で審議する。 （同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性） 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については特にない。	対応なし	東北地方整備局 河川部 河川管理課 （課長 山谷博志）
田瀬ダム貯水池水 質保全事業 （H17～H18） 東北地方整備局	5 年以内	3.9	（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 3.9億円、工期 平成17年度～平成18年度 B/C 8.6（B：59億円、C：6.8億円） （事業の効果の発現状況） 本事業による曝気循環施設の稼働により、貯水池全面にアオコが確認される割合が減少した。 （事業実施による環境の変化） アオコ発生の原因となる植物プランクトンは水温が高い環境を好むが、事業実施前後で気象条件が類似している年の比較において、貯水池表面の水温が高い8月期の平均水温が26.5℃から24.2℃に低下したことから、アオコの原因である植物プランクトンの抑制効果につながるものと考えられる。 （社会経済情勢の変化） 周辺人口は減少傾向だが、家畜頭数や下水道普及率、土地利用には大きな変化は見られない。 （今後の事後評価の必要性） 「田瀬ダム貯水池水質保全事業」は十分効果を発揮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考えられる。 （改善措置の必要性） 現時点では「釜房ダム貯水池水質保全事業」に対する改善措置の必要性は見られないが、今後も適切な管理を行いつつ、より良い貯水池水質の保全に向けて必要な検討を行い、必要に応じてダム等管理フォローアップ委員会で審議する。 （同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性） 同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法見直し等の必要性については特にない。	対応なし	東北地方整備局 河川部 河川管理課 （課長 山谷博志）

浦山ダム水環境改善事業 (H15～H18) 関東地方整備局	5年以内	29	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 全体事業費 29億円 工期 平成15年度～平成18年度 B/C 2.5 (B: 98億円、C: 39億円) (事業の効果の発現状況) ・大規模出水時(ピーク流量約300m³/s)における下流河川での濁水が、約4ヶ月と長期化していたものに対し、事業実施後は、30日程度と大幅に改善されており、効果が発揮されている。 ・小規模出水においても下流河川での濁水が、約1ヶ月に対し10日間になるなど効果が発揮されている。 (事業実施による環境の変化) 浦山ダム貯水池内では、H18以降、淡水赤潮とアオコが発生し、長期化する傾向が見られ、清水バイパス運用後もこれらの現象が続いている。 淡水赤潮・アオコ発生時には清水バイパスの利用により、下流河川への影響を改善している。 (社会経済情勢の変化) 浦山ダム周辺施設の年間の利用者数は、事業実施後の平成21年度調査では減少しているが、事業実施による影響かどうかはあきらかでない。 (今後の事後評価の必要性) 本事業の有効性は十分見込まれていることから、今後の事業評価の必要は認められない。 (改善措置の必要性) 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認められない。 (同種類似業務の計画・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 澤石久巳)
関川総合水系環境整備事業 (H16～H20) 北陸地方整備局	5年以内	6.3	(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 6.3億円、工期 平成16年度～平成20年度 B/C 2.4 (B: 18億円、C: 7.8億円) (事業の効果の発現状況) ・関川の河川利用者数は年々増加傾向にある。整備後に実施した平成21年度河川空間利用実態調査による年間利用者数の推計値は約354千人であり、前回調査と比べ約171千人が増加している。 ・平成21年に実施した「川の通信簿調査」では、市民による川の親しみやすさの評価で、散策路の利用しやすさや景観等の観点から高評価がなされている。 (事業実施による環境の変化) ・事業実施中及び事業完了後において、自然環境の変化に関する問題及び指摘は特にはない。 (社会経済情勢の変化) ・地域開発の状況及び関連事業について、大きな変化はみられない。 ・地域の協力体制については、事業対象範囲付近では、平成18年から市民団体(リバーサイド夢物語)がVSP(ボランティア・サポート・プログラム)に登録し、花いっぱい活動を行うなど、地元・上越市との連携による利用、管理が行われている。その他、関川・川づくりワークショップをきっかけに発足した市民団体(関川水辺クラブ)等による、清掃活動や水質調査等も行われている。 (今後の事後評価の必要性) ・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ないことから、今後の事後評価の必要性はないものと考えられる。 (改善措置の必要性) ・現時点において、整備した施設は利用されており、維持管理も適正に行われていることから、今後も事業実施による効果は十分に持続していくことと考えられるため、改善措置の必要性はない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・現時点での見直しの必要性はないものと考えられるが、今後の評価技術の向上等があれば、必要に応じて実施することも考えられる。	対応なし	北陸地方整備局 河川部 河川計画課 (課長 村山英俊)
小矢部川総合水系環境整備事業 (H2～H18) 北陸地方整備局	5年以内	4.8	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 全体事業費 4.8億円、工期 平成2年度～平成18年度 B/C 3.8 (B: 42億円、C: 11億円) (事業の効果の発現状況) ・小矢部川水辺プラザの拠点となる土屋親水公園では、毎年8月第1日曜日に開催されるリバーサイドフェスタの会場に活用され、多くの人々が訪れているほか(平成21年度は約7,000人が参加)、散策や休憩の場等として利用されている。 ・隣接する福岡防災ステーションとその前面の小矢部川を会場として、福岡B&G 海洋センター協力のもと、水辺の安全教室として河川利用の安全講習や自然観察が行われ、沿川施設との一体的な河川空間利用が実現している。 ・平成21年度に実施した「河川空間利用実態調査」結果によると、小矢部川水辺プラザでは約4万5千人となっており、小矢部川全体の中心的な拠点として当該地区が利用されている。 (事業実施による環境の変化) ・事業実施中及び事業完了後において、自然環境の変化に関する問題及び指摘は特にはない。 (社会経済情勢の変化) ・本事業に関係する高岡市(旧福岡町含む)、砺波市、小矢部市では、社会的な変化はないものと考えられる。 ・地域の協力体制については、自治体の占用による日常的な維持管理活動のほか、地域住民等による清掃美化運動が平成18年から継続的に行われる(平成22年参加者: 約400名)など、自治体・地元との連携による管理が進められている。 (今後の事後評価の必要性) ・事業効果が発現し、大きな社会情勢の変化等もなく、事業実施に伴う環境への重大な影響も見られないことから、今後の事後評価の必要性はないものと判断される。 (改善措置の必要性) ・現時点において、整備した施設については、日常及びイベントでの多様な利用がみられ、関係自治体による適正な維持管理が行われていることから、今後も事業実施による効果は十分に持続していくものと考えられるため、当面改善措置は必要な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) ・現時点での見直しの必要性はないものと考えられるが、今後、評価技術の向上等があれば、必要に応じて実施することも考えられる。	対応なし	北陸地方整備局 河川部 河川計画課 (課長 村山英俊)

手取川ダム水環境改善事業 (H14～H18) 北陸地方整備局	5年以内	4.4	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 全体事業費4.4億円、工期 平成14年度～平成18年度、B/C 1.5 (B:9.7億円、C:6.5億円) (事業効果の発現状況) 維持放流により無水区間の解消、河川内における藍藻類、珪藻類の繁茂状況の解消、景観の改善、臭気の発生の改善、河川水質の改善、魚類の多様度が増加するなどの生息環境の改善が図られた。 (事業実施による環境の変化) 事業実施中及び事業完了後において、自然環境の変化に関する問題及び指摘は特にはない。 (社会経済情勢の変化) 地域開発の状況及び関連事業について、大きな変化は見られない。 本事業を契機として、手取川第一発電所(電源開発(株)管理)の維持流量が見直しされた。 これまで、当該発電所に維持流量の設定がなかったが、試験放流状況の結果を踏まえ、 H16.3.31付けで維持流量$0.406\text{m}^3/\text{s} \sim 0.994\text{m}^3/\text{s}$を位置付けることとなった。この維持流量の設定は事業完了後も引き続き継続されている。また、本事業により設置された維持放流設備については、ダム共同施設管理者との間でダム共同施設とする整理ができ、手取川第一発電所の維持放流のほか、利水放流(工水、上水)に使用できる施設とされた。 (今後の事業評価の必要性) 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ないことから、今後の事業評価の必要性はないものと考ええる。 (改善措置の必要性) 現時点において、整備した施設は利用されており、維持管理も適切に行われていることから、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) 現時点での見直しの必要性はないものと考えられるが、今後の評価技術の向上等があれば、必要に応じて実施することも考えられる。	対応なし	北陸地方整備局 河川部 河川管理課 (課長 畠中泰彦)
大井川総合水系環境整備事業 (H8～H20) 中部地方整備局	5年以内	73	(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:73億円 事業期間:平成8年度～平成20年度 B/C:1.3 (B:177億円、C:132億円) (事業効果の発現状況) ・多目的河川敷道路:多目的河川敷道路が整備され、日常的なジョギングや散歩など健康増進の場として、「しまだ大井川マラソン」や県内外からの陸上合宿などイベントの場として活用されている。また、静岡県地域防災計画に緊急河川敷道路として位置付けられている。 ・赤松地区:堤内地からのアクセスが改善され、散歩など健康増進の場として、マラソンの休憩場所として活用されている。 ・川尻地区:堤内地の公園と河川空間のアクセスが改善され、また、河川敷利用の安全性が確保されたことなどから、県営吉田公園から大井川清流緑地が一体的に利用されている。 (事業実施による環境の変化) ・河川水辺の国勢調査結果から整備前・後の魚類・鳥類の確認種数を比較すると、整備後に確認種が減少しておらず、影響は見られない。 (社会経済情勢の変化) ・河川空間利用実態調査において、大井川の年間利用者数が増加している。 ・平成22年度の実績では、散策などの日常的な利用の他、年間12件のイベントが開催されており、「しまだ大井川マラソン」にあつては、北海道から沖縄の全国各地から参加者が訪れている。 ・島田市により大学陸上部や実業団の合宿誘致活動が行われており、平成22年度は延べ29団体が利用し、県外からの利用者も増えている。 ・多目的河川敷道路が、「静岡県地域防災計画」に位置付けられている。 (今後の事業評価の必要性) ・事業効果の発現状況から、現時点では再度の事業評価の必要性はない。 (改善措置の必要性) ・現時点では改善措置の必要性はない。今後も沿川住民、利用者等の意見把握に努め、必要に応じて関係自治体と協力して対応する。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・当該事業評価手法は妥当と考えており、現時点での見直しは必要ないと考える。	対応なし	中部地方整備局 河川部 河川環境課 (課長 水谷直樹)

【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)
忠別ダム建設事業 (S52～H18) 北海道開発局	5年以内	1,624	(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 1,624億円、工期 昭和52年度～平成18年度 B/C 2.7 (B: 4,438億円、C: 1,646億円) (事業の効果の発現状況) ・忠別ダムは、平成19(2007年)の管理開始から平成22年(2010年)までの4年間で16回の洪水調節い、下流の洪水被害の軽減に貢献した。 ・管理開始後の最大となる平成22年8月洪水では、忠別ダムの洪水調節により、最大808m³/sの洪水調節を行い、大正橋地点における水位を約2.1m低減した。 ・忠別ダムは、下流地点で維持流量など必要な流量を確保できるように補給を行っている。 ・忠別ダムは、忠別地区及び北空知地区のかんがい用水を補給しており、至近4ヶ年の平均では、それぞれ年間約135,000千m³、339,000千m³の取水に貢献している。 ・忠別ダムは、旭川市及び東神楽町の水道用水を補給しており、至近4カ年の平均では、年間約11,900千m³の取水に貢献している。 ・新忠別発電所は、平均的な一般家庭の約9,000世帯分に相当する年間約46,300MWhを発電し、周辺地域に安定的な電力の供給を行っている。 (事業実施による環境の変化) ・東神楽橋において、SS、T-Pは、湛水後に低い値で推移している。その他の項目についても、湛水前後で大きな変化はなく、水質は良好な状況にある。 ・湛水後において、流入河川、貯水池内、下流河川のいずれの調査地点でも、pH、DO、BOD、SSの環境基準値を概ね満たしており、水質は良好な状況にある。 ・魚類については、ダム湖が止水性の魚類の新たな生息環境となった。また、流入河川、下流河川では、湛水前後で確認種類数に大きな違いはみられなかった。 ・底生動物については、ダム湖が止水性の種類の新たな生息環境となった。また、下流河川では、造網型の種類を多く含むトビケラ目の割合が高くなったが、これは湛水後に底質が安定したことによるものと考えられる。 ・ダム湖周辺の植生については、湛水前後で大きな変化はみられず、安定している。また、ダム下流河川の植生については、樹林化の進行がみられたが、これは湛水後に攪乱頻度が減少したことによるものと考えられる。 ・鳥類については、ダム湖が水鳥の新たな生息環境として利用されるようになったと考えられる。 (社会経済情勢の変化) ・水源地域の人口は、旭川市・東川町では横ばい、東神楽町では増加、美瑛町では減少傾向にある。世帯数は、旭川市・東川町・東神楽町では増加、美瑛町では横ばい傾向にある。 ・忠別ダムは、旭川市と道内でも有数の観光地である旭岳温泉や天人峡温泉への動線に位置し、周辺には複数の広場や駐車帯が整備されているため、憩いとやすらぎの場として多くの人に利用されている。 (今後の事後評価の必要性) ・忠別ダム建設事業は、ダムの目的とする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、忠別ダム建設事業に対する改善措置の必要性はない。なお、生物等の環境の変化を把握するため、フォローアップ調査を継続実施していく。 (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) ・見直しの必要性はない。なお、コスト縮減や工程監理については、一層の充実を図る必要があると考えられる。	対応なし	北海道開発局 建設部 河川管理課 (課長 阿部徹)
鬼怒川上流ダム群 連携事業 (H9～H18) 関東地方整備局	5年以内	138	(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 138億円 工期 平成9年度～平成18年度 B/C 1.1 (B: 252億円、C: 221億円) (事業の効果の発現状況) ・五十里ダム下流においては、連携事業による施設運用後開始後(H19年3月以降)に暫定流量1.0m³/sが確保された日数が年間300日増加している。 ・佐貫頭首工下流地点においても、連携事業実施前のH16年やH17年では流量が1.0m³/sに満たない日が年間100日以上あったが、事業実施後では通年1.0m³/s以上が確保されている。 (事業実施による環境の変化) 鬼怒川上流ダム群連携施設の運用前後において、水質に大きな変化は認められない。 (社会経済情勢の変化) 男鹿川に渓流にふさわしい水量が回復し、良好な河川景観を地域の観光資源として活用されている。 温泉街を流れる男鹿川沿いをシンボリックに活用し、地域の活性化に大きく寄与しされている。 (今後の事後評価の必要性) 本事業の有効性は十分見込まれていることから、今後の事業評価の必要は認められない。 (改善措置の必要性) 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認められない。 (同種類似業務の計画・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 澤石久巳)

灰塚ダム建設事業 (S49～H18) 中国地方整備局	5年以内	1,794	(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 1,794億円、工期 昭和49年度～平成18年度 B/C 1.9 (B: 4,697億円、C: 2,537億円) (事業の効果の発現状況) ・灰塚ダムは、平成18年4月の試験湛水完了以降、4回の洪水調節を実施し、下流河川の水位低減に効果があった。 ・平成20年の渇水時をはじめとして、灰塚ダムから流水の正常な機能の維持や上水道用水のための補給が行われ、下流河川の流況改善が図られている。 (事業実施による環境の変化) ・灰塚ダム建設による環境への大きな影響はない。 ・ダム湖上流部に整備したウェットランドでは、新たな湿地生態系が形成されつつある。 ・富栄養化対策として曝気循環施設等の水質保全対策を実施しており、その効果が認められるが、毎年アオコが発生する状況にある。 (社会経済情勢の変化) ・灰塚ダム建設前後での、大きな社会情勢等の変化はない。 ・灰塚ダムでは、ハイヅカ湖地域ビジョンが策定されるとともに、見学やイベント等による灰塚ダム・ハイヅカ湖の利用が進められている。 (今後の事後評価の必要性) ・事業効果が発現し、大きな社会情勢等の変化もなく、環境への大きな影響も見られないことから、改めて事後評価の必要性はない。 (改善措置の必要性) ・事業効果の発現が確認されており、環境への大きな影響も見られないことから、改善措置の必要性はない。 ・アオコの発生が見られるため、今後引き続き発生状況を監視するとともに分析評価を行い、ダム等管理フォローアップ委員会に諮るものとする。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・特になし。	対応なし	中国地方整備局 河川部 河川管理課 (課長 河野好孝)
----------------------------------	------	-------	---	------	--------------------------------------

【砂防事業等】

(地すべり対策事業(直轄))

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)
下嵐江地区直轄地 すべり対策事業 (S37～H18) 東北地方整備局	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 昭和37年度～平成18年度 B/C 4.1 (B: 581億円、C: 142億円) (事業の効果の発現状況) 事業実施以前は地すべり土塊の変動が見られたが、事業完了後には地すべり土塊の顕著な移動はなく、安定した傾向がみられる。 (事業実施による環境の変化) 地すべり対策事業に伴う環境への影響は認められない。 (社会経済情勢の変化) 地すべり発生により形成する天然ダム(河道閉塞)が決壊することにより、石淵ダムの治水・利水容量の埋没が懸念されていたが、地すべり対策事業によって防止することが可能となったため、下流域に安全にかんがい用水の補給等が出来るようになった。 また、斜面の安定化が図られ、国道397号線が安全に通行できるようになった。 (今後の事後評価の必要性) 現時点では、地すべり対策事業の効果が確認されているため、今後の事後評価の必要性は見られない。 (改善措置の必要性) 現時点では、地すべり対策事業による効果が確認されているため、改善措置の必要性は見られない。 (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) 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は見られない。	対応なし	東北地方整備局 河川部河川計画課 (課長 小竹利明)

赤崎地区直轄地すべり対策事業 (S56度～H18度) 北陸地方整備局	5年以内	93	(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 93億円、工期 昭和56年度～平成18年度 B/C 2.7 (B: 467億円、C: 172億円) (事業の効果の発現状況) 直轄地すべり対策事業に着手以降、集水井工や排水トンネル工等の対策工を実施し、地すべり活動は沈静化した。 平成16年度に開催された赤崎地すべり工事完了検討委員会で、顕著な地すべり移動はなく、年間累積変動量10mm以下の観測結果であることから地すべり防止工事完了と判定された。 (事業実施による環境の変化) 赤崎地すべり対策事業実施による環境の変化は特に認められない。 (社会経済情勢の変化) 地すべり対策事業により、特に地すべり末端部の鉄道、道路は地域住民が安心して利用、往来できるようになった。 現在JR磐越西線では、SLばんえつ物語号という蒸気機関車の運行が行われており、観光客の増加など、地域活性化に貢献している。また、県道角島・鹿瀬線沿いにはダチョウ牧場が出来ると、新たな産業が芽生えつつある。 (今後の事後評価の必要性) 現時点では、地すべり対策事業による効果が確認されているため、今後の事業評価の必要性はないと考えられる。 (改善措置の必要性) 現時点では、地すべり対策事業による効果が確認されているため、改善措置の必要性はないと考えられる。 (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) 現時点では、同種事業の計画・調査のあり方、事業評価手法の見直しの必要性はないと考えられる。	対応なし	北陸地方整備局 河川部河川計画課 (課長 村山英俊)
--	------	----	--	------	----------------------------------

【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)
一般国道233号 沼田幌糠道路 (H4～H18) 北海道開発局	5年以内	317	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(道路交通センサス) 整備前(H2): 4,980台/日(現道) 実績(H22): 3,631台/日(現道)、3,815台/日(当該路線) ・事業費 整備前 306億円 → 実績 317億円 ・費用対効果 B/C=1.2 (B:593億円、C:507億円) ②事業の効果の発現状況 ・旅行速度 整備前(H2) 48.3km/h → 整備後(H22) 67.5km/h ・死傷事故率 整備前(H1～H3平均値) 83.7件/億台キロ 整備後(H19～H21平均値) 0.0件/億台キロ ・「高規格幹線道路網の形成による地域間交流の活性化」 「救急搬送の安定性向上」「農水産物の流通利便性向上」 ③事業実施による環境の変化 ・評価対象区間については、環境影響評価実施要項に基づき、環境影響評価を実施している。予測評価の結果、大気汚染、水質汚濁、騒音、動物のいずれも環境保全目標を満足している。供用後、環境影響が生じる場合においては、専門家等の助言を踏まえ、適切な対応を図る。 ④社会経済情勢の変化(対象地域:留萌市、北竜町、沼田町) ・人口は、事業化当時40.6千人(H2)→供用後30.3千人(H22)であり、減少傾向にある。 ・農業産出額は、事業化当時約93億円(H2)→供用後約70億円(H18)であり、減少傾向にある。 ⑤今後の事後評価及び改善措置の必要性 ・沼田幌糠道路により、拠点都市間のアクセス向上や物流効率化の支援、高次医療施設へのアクセス向上など当初の目的が達成されていることから、今後の事後評価及び改善措置の必要性はないものと考えられる。 なお、今後も利用状況の把握に努めるとともに、利用しやすい道路環境を確保するため、適切な維持管理に取り組んでいく。 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 ・事業評価手法においては、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についても、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も検討する。	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450号 愛別上川道路 (H3～H18) 北海道開発局	5年以内	472	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（道路交通センサス） 整備前（H2）：9,967台/日（現道） 実績（H22）：2,961台/日（現道）、7,235台/日（当該路線） ・事業費 整備前 472億円 → 実績 472億円 ・費用対効果 B／C=2.1（B:1,511億円、C:703億円） ②事業の効果の発現状況 ・旅行速度 整備前（H2）45.0km/h → 整備後（H22）69.6km/h ・死傷事故率 整備前（H1～H3平均値）31.7件/億台キロ 整備後（H19～H21平均値）4.5件/億台キロ ・「高規格幹線道路網の形成による地域間交流の活性化」 「救急搬送の安定性向上」「農林水産物の流通利便性向上」 ③事業実施による環境の変化 ・評価対象区間については、環境影響評価実施要項に基づき、環境影響評価を実施している。 予測評価の結果、大気汚染、水質汚濁、騒音、動物のいずれも環境保全目標を満足している。供用後、環境影響が生じる場合においては、専門家等の助言を踏まえ、適切な対応を図る。 ④社会経済情勢の変化（対象地域：愛別町・上川町） ・人口は、事業化当時11.4千人（H2）→供用後7.9千人（H22）であり、減少傾向にある。 ・農業産出額は、事業化当時約41億円（H2）→供用後約42億円であり、ほぼ横ばい傾向にある。 ⑤今後の事後評価及び改善措置の必要性 ・愛別上川道路の整備により、拠点都市へのアクセス向上、物流効率化の支援、高次医療施設へのアクセス向上など当初の目的が達成されていることから、今後の事後評価及び改善措置の必要性はないものと考えられる。 なお、今後も利用状況の把握に努めるとともに、利用しやすい道路環境を確保するため適切な維持管理に取り組んでいく。 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 ・事業評価手法においては、ネットワーク形成による効果や地域の特殊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についても、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も検討する。	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37号 虻 田市街 (H1～H18) 北海道開発局	5年以内	68	①費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化 ・交通量（道路交通センサス） 整備前（S63）：11,610台/日 実績（H22）：12,017台/日 ・事業費 整備前 71億円 → 実績 68億円 ・費用対効果 B／C=0.8（B:97億円、C:118億円） ②事業の効果の発現状況 ・旅行速度 整備前（S63）28.9km/h → 整備後（H22）44.3km/h ・死傷事故率 整備前（H1～H3平均値）61.0件/億台キロ 整備後（H19～H21平均値）41.1件/億台キロ ・「交通混雑の緩和」「歩道の整備による安全性の向上」 「救急搬送の安定性向上」「地域プロジェクトの支援」 ③社会経済情勢の変化（対象地域：洞爺湖町） ・人口は、事業化当時約13.1千人（H2）→供用後10.1千人（H22）であり、減少傾向にある。 ・観光入込客数は、事業化当時約484万人（H2）→供用後約276万人（H21）であり、大きく減少している。 ④今後の事後評価及び改善措置の必要性 ・虻田市街の整備により、交通混雑の緩和、交通事故の低減等、当初の事業目的が達成されているものと考えられる。さらに、救急搬送の速達性及び安定性の向上、地域プロジェクトの支援、日常活動圏中心都市への連絡性の向上等、地域にとって重要な役割をはたしていることから、今後の事後評価及び改善措置の必要性はないものと考えられる。 なお、今後も利用状況の把握に努めるとともに、利用しやすい道路環境を確保するため、適切な維持管理に取り組んでいく。 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 ・事業評価手法においては、ネットワーク形成による効果や地域の特殊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についても、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も検討する。	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38号 芦 別バイパス (S63～H18) 北海道開発局	5年以内	54	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（道路交通センサス） 整備前（S63）：10,696台/日（現道） 実績（H22）：5,524台/日（現道）、5,958台/日（当該路線） ・事業費 整備前 52億円 → 実績 54億円 ・費用対効果 B／C=1.3（B:127億円、C:102億円） ②事業の効果の発現状況 ・旅行速度 整備前（S63）27.2km/h → 整備後（H22）41.6km/h ・死傷事故率 整備前（H1～H3平均値）118.2件/億台キロ 整備後（H19～H21平均値）50.8件/億台キロ ・「交通混雑の緩和」「走行の安全性向上」 「救急搬送の安定性向上」「地域プロジェクトの支援」 ③社会経済情勢の変化（対処地域：芦別市） ・人口は、供用前2.5万人（H2）→供用直前1.7万人（H22）であり減少傾向にある。 ・製造品出荷額は、事業化当時1,970千万円（H2）→供用直前1,518千万円（H22）と減少傾向となっている。 ④今後の事後評価及び改善措置の必要性 ・芦別バイパスの整備後、芦別市街地の交通混雑の緩和や交通事故の低減等、当初の目的が達成されていることから、今後の事後評価及び改善措置の必要性はないものと考えられる。 なお、今後も利用状況の把握に努めるとともに、利用しやすい道路環境を確保するために適切な維持管理に取り組んでいく。 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 ・事業評価手法においては、ネットワーク形成による効果や地域の特殊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についても、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も検討する。	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234号 栗沢拡幅 (S63～H18) 北海道開発局	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（道路交通センサス） 整備前（S63）：12,548台/日 実績（H22）：13,767台/日 ・事業費 整備前 70億円 → 実績 69億円 ・費用対効果 $B/C=1.02$（B:143億円、C:140億円） ②事業の効果の発現状況 ・旅行速度 整備前（S63）38.6km/h → 整備後（H22）51.1km/h ・死傷事故率 整備前（H1～H3平均値）35.6件/億台キロ 整備後（H19～H21平均値）11.9件/億台キロ ・「交通混雑の緩和」「走行の安全性向上」 「救急搬送の安定性向上」「農産物の流通利便性向上」 ③社会経済情勢の変化（対処地域：岩見沢市） ・人口は、供用前9.3万人（H2）→ 供用直前9.0万人（H22）でありわずかに減少となっている。 ・農業産出額は、事業化当時2,495千万円（H2）→ 供用直前1,987千万円（H17）と減少傾向になっている。 ④今後の事後評価及び改善措置の必要性 ・栗沢拡幅の整備により、栗沢市街地の交通混雑の緩和や交通事故の低減等、当初の目的が達成されていることから、今後の事後評価及び改善措置の必要性はないものと考えられる。 なお、今後も利用状況の把握に努めるとともに、利用しやすい道路環境を確保するため適切な維持管理に取り組んでいく。 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 ・事業評価手法においては、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についても、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も検討する。	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234号 早来道路 (H6～H18) 北海道開発局	5年以内	47	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（道路交通センサス） 整備前（H2）：13,666台/日（現道） 実績（H22）：5,422台/日（現道）、7,084台/日（当該路線） ・事業費 整備前 49億円 → 実績 47億円 ・費用対効果 $B/C=0.95$（B:72億円、C:75億円） ②事業の効果の発現状況 ・旅行速度 整備前（H2）26.9km/h → 整備後（H22）43.4km/h ・死傷事故率 整備前（H3～H5平均値）36.9件/億台キロ 整備後（H19～H21平均値）0.0件/億台キロ ・「交通混雑の緩和」「走行の安全性向上」 「救急搬送の安定性向上」「苫小牧港の利便性向上」 ③事業実施による環境の変化 ・評価対象区間については、環境影響評価実施要領に基づき、環境影響評価を実施している。予測評価の結果、大気汚染、水質汚濁防止、騒音、動物のいずれも環境保全目標を満足している。 供用後、環境影響が生じる場合においては、専門家等の助言を踏まえ、適切な対応を図る。 ④社会経済情勢の変化（対象地域：安平町） ・人口は、事業化当時9.5千人（H7）→ 供用後8.7千人（H22）であり、減少傾向にある。 ・農業産出額は、事業化当時約806百万円（H7）→ 供用後約880百万円（H17）であり、増加傾向にある。 ⑤今後の事後評価及び改善措置の必要性 ・早来道路の整備により、交通混雑の緩和、交通事故の低減など、当初の事業目的が達成されているものと考えられる。さらに、救急搬送の速達性及び安定性の向上、苫小牧港の利便性の向上、物流効率化の支援、日常活動圏中心都市への連絡性の向上等、地域にとって重要な役割をはたしていることから、今後の事後評価及び改善措置の必要性はないものと考えられる。 なお、今後も利用状況の把握に努めるとともに、利用しやすい道路環境を確保するため、適切な維持管理に取り組んでいく。 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 ・事業評価手法においては、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についても、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も検討する。	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238号 はまなす拡幅 (H9～H18) 北海道開発局	5年以内	85	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（道路交通センサス） 整備前（H6）：9,964台/日 実績（H22）：7,700台/日 ・事業費 整備前 94億円 → 実績 85億円 ・費用対効果 $B/C=1.01$（B:139億円、C:137億円） ②事業の効果の発現状況 ・旅行速度 整備前（H6）35.0km/h → 整備後（H22）51.7km/h ・死傷事故率 整備前（H6～H8平均値）21.7件/億台キロ 整備後（H19～H21平均値）18.7件/億台キロ ・「交通混雑の緩和」「救急搬送の安定性向上」 「稚内空港の利便性向上」「水産物の流通利便性向上」 ③社会経済情勢の変化（対象地域：稚内市） ・人口は、事業化当時45.8千人（H7）→ 供用後39.6千人（H22）であり、減少傾向にある。 ・漁獲高は、事業化当時約164億円（H7）→ 供用後約112億円（H22）であり、減少傾向にある。 ④今後の事後評価及び改善措置の必要性 ・はまなす拡幅の整備により、交通混雑の緩和や交通事故の低減、空港・港湾アクセスの向上等、当初の目的が達成されていることから、今後の事後評価及び改善措置の必要性はないものと考えられる。 なお、今後も利用状況の把握に努めるとともに、利用しやすい道路環境を確保するため、適切な維持管理に取り組んでいく。 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 ・事業評価手法においては、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についても、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も検討する。	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283号 仙人峠道路 (H4～H18) 東北地方整備局	5年以内	700	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（道路交通センサス） 整備前(H17)：4,700台/日（現道） 実績(H22)：500台/日（現道）、5,600台/日（当該路線） ・事業費 整備前：630億円 実績：700億円 ・費用対効果 B/C=1.3（B=1,243億円 C=953億円） ②事業の効果の発現状況 渋滞損失時間 15.6万人時間/年 → 2.0万人時間/年 ③事業実施による環境の変化 CO2排出量の削減 10千t-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 ・特になし	対応なし	東北地方整備局 道路部 道路計画第一課 (課長 隅藏雄一郎)
一般国道7号 中条黒川バイパス (S46～H18) 北陸地方整備局	5年以内	177	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（道路交通センサス） 整備前(S55)：10,912台/12h(現道) 実績(H17)：15,294台/日(当該路線) ・事業費 整備前：220億円 実績：177億円 ・費用対効果 B/C=1.2（B=545億円、C=461億円） ②事業の効果の発現状況 ・旅行速度 供用前：39.0km/h→供用後：47.6km/h ・交通事故 供用前：109件/億台和→供用後：87件/億台和 ・渋滞損失時間の削減量=52万人時間/年 ・国際拠点港湾である新潟港へのアクセス向上 等 ③事業を巡る社会情勢等の変化 ・平成17年に旧中条町と旧黒川村の合併により、胎内市が誕生 ・平成21年に日本海沿岸東北自動車道（中条～荒川胎内）が供用 ④今後の事後評価や改善措置の必要性 ・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は図られており、今後の事業評価や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 ・現段階においては、客観的な評価指標により事業の効果を確認できており、特段の見直しの必要はない。	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49号 安田バイパス (S52～H18) 北陸地方整備局	5年以内	63	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 整備前(S60)：6,452台/12h(現道) 実績(H23)：1,766台/12h(現道)、8,468台/日(当該路線) ・事業費 整備前：63億円 実績：63億円 ・費用対効果 B/C=3.0（B=502億円、C=168億円） ②事業の効果の発現状況 ・旅行速度 供用前：37.1km/h→供用後：47.2km/h ・交通事故 供用前：125件/億台和→供用後：66件/億台和 ・渋滞損失時間の削減量=54万人時間/年 ・現道等の路線バスの利便性向上 等 ③事業を巡る社会情勢等の変化 ・平成17年に旧巻町は新潟市に編入合併し、平成19年に政令指定都市へ移行 ④今後の事後評価や改善措置の必要性 ・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は図られており、今後の事業評価や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 ・現段階においては、客観的な評価指標により事業の効果を確認できており、特段の見直しの必要はない。	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116号 巻バイパス (H1～H18) 北陸地方整備局	5年以内	207	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 整備前(H6)：15,015台/12h(現道) 実績(H23)：9,009台/12h(現道)、12,792台/12h(当該路線) ・事業費 整備前：219億円 実績：207億円 ・費用対効果 B/C=1.1（B=335億円、C=300億円） ②事業の効果の発現状況 ・旅行速度 供用前：28.2km/h→供用後：40.4km/h ・交通事故 供用前：133件/億台和→供用後：12件/億台和 ・渋滞損失時間の削減量=7万人時間/年 ・日常活動圏中心都市（旧新潟市）への通勤などのアクセス向上 等 ③事業を巡る社会情勢等の変化 ・平成17年に旧巻町は新潟市に編入合併し、平成19年に政令指定都市へ移行 ④今後の事後評価や改善措置の必要性 ・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は図られており、今後の事業評価や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 ・現段階においては、客観的な評価指標により事業の効果を確認できており、特段の見直しの必要はない。	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116号 新潟西バイパス (S58～H18) 北陸地方整備局	5年以内	597	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 整備前(S63) : 13,945台/12h(現道) 実績(H23) : 11,997台/12h(現道)、22,166台/12h(当該路線) ・事業費 整備前: 600億円 実績: 597億円 ・費用対効果 B/C=4.5 (B=5,208億円、C=1,147億円) ②事業の効果の発現状況 ・旅行速度 供用前: 31.1km/h→供用後: 38.6km/h ・交通事故 供用前: 79.6件/億台・km→供用後: 53.5件/億台・km ・渋滞損失時間の削減量=410万人時間/年 ・周辺土地利用の促進による定住人口の増加 等 ③事業を巡る社会情勢等の変化 ・平成13年に旧黒埼町、平成17年に旧西川町・旧巻町は新潟市に編入合併し、平成19年に政令指定都市へ移行 ④今後の事後評価や改善措置の必要性 ・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は図られており、今後の事業評価や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 ・現段階においては、客観的な評価指標により事業の効果を確認できており、特段の見直しの必要はない。	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470号 穴水道路 (H9～H18) 北陸地方整備局	5年以内	235	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 整備前(H17) : 9,200台/12h(現道) 実績(H22) : 6,600台/12h(現道)、3,400台/12h(当該路線) ・事業費 整備前: 235億円 実績: 235億円 ・費用対効果 B/C=1.01 (B=331億円、C=329億円) ②事業の効果の発現状況 ・旅行速度 供用前: 45.8km/h→供用後: 66.2km/h ・交通事故 供用前: 53件/4年→供用後: 27件/4年 ・渋滞損失時間の削減量=24万人時間/年 ・地方管理空港である能登空港へのアクセス向上 等 ③事業を巡る社会情勢等の変化 ・平成15年に能登空港が開港 ・平成18年に旧輪島市と旧門前町の合併により新輪島市が誕生 ④今後の事後評価や改善措置の必要性 ・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は図られており、今後の事業評価や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 ・現段階においては、客観的な評価指標により事業の効果を確認できており、特段の見直しの必要はない。	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483号 春日和田山道路Ⅰ (H2～H18) 近畿地方整備局	5年以内	1,800	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 (道路交通センサス) 整備前(H11) : 19,514台/日(現道部) 実績(H22) : 13,527台/日(現道部)、14,242台/日(当該路線) ・事業費 整備前: 1,800億円 実績: 1,800億円 ・費用対効果 B/C=1.2 (B: 2,501億円、C: 2,117億円) ②事業効果の発現状況 ・高規格道路の供用により、都市圏と連絡する新たなバス路線運営により、利便性が向上(豊岡～神戸・大阪他) ・緊急輸送路である国道9号が通行止めとなった場合の代替路を形成 ・CO2: 排出削減量 15822t-CO2/年 ③事業実施による環境の変化 ・CO2: 排出削減量 8611t-CO2/年 ④社会経済情勢の変化 ・但馬地域への観光入込客数は横ばい傾向にある。1世帯あたりの自動車保有台数も横ばい傾向であるが兵庫県平均と比較すると約2倍となっており、自動車交通に依存が見られる。 ⑤今後の事後評価の必要性 ・春日和田山道路の供用により、並行する道路では交通混雑の緩和、交通安全の確保などの効果が確認されるなど、効果の発現状況に特に問題はなく今後の事後評価の必要性は生じていない。 ⑥改善措置の必要性 ・春日和田山道路は、想定された効果が発揮されており、当面の改善措置の必要性は生じていない。 ⑦同種の事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性 ・春日和田山道路において、特に参考となる事項は見られなかったため、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生じていない。	対応なし	近畿地方整備局 道路計画第一課 (課長 安谷 寛)

一般国道483号 春日和田山道路Ⅱ (H4～H18) 近畿地方整備局	5年以内	506	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（道路交通センサス） 整備前（H11）：17,975台/日（現道部） 実績（H22）：15,749台/日（現道部）、4,896台/日（当該路線） ・事業費 整備前：506億円 実績：506億円 ・費用対効果 B/C=2.3（B：1,490億円、C：642億円） ②事業評価の発現状況 ・高規格道路の供用により、都市圏と連絡する新たなバス路線運営により、利便性が向上（豊岡～神戸・大阪他） ・緊急輸送路（国道9号）が通行止となった場合の代替路を形成 ・CO2：排出削減量 8611t-CO2/年 ③事業実施による環境の変化 ・CO2：排出削減量 8611t-CO2/年 ④社会経済情勢の変化 ・但馬地域への観光入込客数は横ばい傾向にある。1世帯あたりの自動車保有台数も横ばい傾向であるが兵庫県平均と比較すると約2倍となっており、自動車交通に依存が見られる。 ⑤今後の事後評価の必要性 ・春日和田山道路の供用により、並行する道路では交通混雑の緩和、交通安全の確保などの効果が確認されるなど、効果の発現状況に特に問題はなく今後の事後評価の必要性は生じていない。 ⑥改善措置の必要性 ・春日和田山道路は、想定された効果が発揮されており、当面の改善措置の必要性は生じていない。 ⑦同種の事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性 ・春日和田山道路において、特に参考となる事項は見られなかったため、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生じていない。	対応なし	近畿地方整備局 道路計画第一課 (課長 安谷 寛)
一般国道24号 五 條道路 (S48～H18) 近畿地方整備局	5年以内	770	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（道路交通センサス） 整備前（H16）：20,240台/日（現道部） 実績（H23）：14,966台/日（現道部）、14,021台/日（当該路線） ・事業費 整備前：770億円 実績：770億円 ・費用対効果 B/C=2.3（B：2,206億円、C：976億円） ②事業評価の発現状況 ・バス路線の利便性向上 ・関西国際空港へのアクセス向上 ・災害時の代替路の確保 ・CO2：排出削減量 12752t-CO2/年 ③事業実施による環境の変化 ・CO2：排出削減量 7.0t-CO2/年 ④社会経済情勢の変化 ・並行する国道24号は代替となる幹線道路が無いため混雑していたが五條道路供用後は混雑が緩和。 ⑤今後の事後評価の必要性 ・国道24号における交通混雑の緩和、交通安全の確保などの効果が確認されるなど、効果の発現状況に特に問題はなく今後の事後評価の必要性は生じていない。 ⑥改善措置の必要性 ・五條道路は、想定された効果が発揮されており、当面の改善措置の必要性は生じていない。 ⑦同種の事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性 ・五條道路において、特に参考となる事項は見られなかったため、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生じていない。	対応なし	近畿地方整備局 道路計画第一課 (課長 安谷 寛)
一般国道9号 米 子道路 (S47～H21) 中国地方整備局	5年以内	709	①費用対効果分析の算定基礎となった要員の変化 ・交通量（道路交通センサス） 整備前（S55）：27,000台/日（現道） 実績（H22）：26,500台/日（現道）、30,700台/日（当該路線） ・事業費 整備前：957億円 実績：709億円 ・費用対効果 B/C=2.9（B=4,383億円、C=1,528億円） ②事業の効果の発現状況 ・大山町から米子駅（特急停車駅）、米子空港（共用飛行場）へのアクセスが向上。 ・米子・皆生温泉周辺（H22年間観光入込客数158万人）へのアクセスが向上。 ・名和・淀江道路、安来道路、米子自動車道と一体的な整備により、高規格幹線道路ネットワークを形成。 ③事業実施による環境の変化 ・沿道環境の保全措置として、遮音壁の設置や排水性舗装等を実施。 ④社会経済情勢の変化 ・境港がH22年8月に重点港湾、H23年1月にリサイクルポート、H23年11月に日本海側拠点港に指定。 ・平成17年3月に市町村合併により旧米子市と旧淀江町が合併。 ⑤今後の事業評価の必要性 ・本事業は十分な事業効果を発揮しており、今後とも鳥取県西部の広域道路ネットワークとして利用されることから、改めて事後評価を実施する必要はない。 ⑥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たことから、今後の改善措置の必要はない。 ・なお、米子道路の交通量は年々増加傾向にあり、山陰道のネットワーク化などの整備状況も踏まえ、混雑解消に向けた検討が必要と考えられる。 ⑦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	中国地方整備局 道路部 道路計画課 (課長 北淵弘康)

一般国道375号 作木・大和道路 (H6～H18) 中国地方整備局	5年以内	171	①費用対効果分析の算定基礎となった要員の変化 ・交通量（道路交通センサス） 整備前(H6)：1,500台/日(現道) 実績(H22)：100台/日(現道)、700台/日(当該路線) ・事業費 整備前：171億円 実績：171億円 ・費用対効果 B/C=0.4 (B=80億円、C=221億円) ②事業の効果の発現状況 ・一般国道375号におけるすれ違い困難区間が解消。 ・二次医療施設へのアクセスが向上。 ・災害による道路寸断で孤立化する集落が解消。 ・一般国道375号における事前通行規制区間が解消。 ③事業実施による環境の変化 ・周辺河川等への環境に配慮し、改良工事等において濁水処理を実施。 ④社会経済情勢の変化 ・平成22年4月に美郷町、邑南町は三次中央病院(広島県)への越境搬送受入を要請し、同病院はこれを承諾。 ⑤今後の事業評価の必要性 ・本事業として、通行支障区間の解消やリダンダンシーの確保、救急医療のアクセス向上などの事業効果を発揮しており、今後とも効果は確保されると見込まれることから、改めて事後評価を実施する必要はない。 ⑥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たことから、今後の改善措置の必要はない。 ⑦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からの意見として、「事業にあたっては、3便益のみならず、地域産業の振興などより広範な便益について評価できるよう検討すること。」との指摘を受けているところであり、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	中国地方整備局 道路部 道路計画課 (課長 北淵弘康)
一般国道54号 佐 東拡幅 (H1～H18) 中国地方整備局	5年以内	133	①費用対効果分析の算定基礎となった要員の変化 ・交通量（道路交通センサス） 整備前(S63)：34,000台/日 実績(H22)：50,600台/日 ・事業費 整備前：181億円 実績：133億円 ・費用対効果 B/C=1.1 (B=207億円、C=194億円) ②事業の効果の発現状況 ・一般国道54号の渋滞が緩和。 ・沿道まちづくりと一体的に整備を行い、周辺地域の活性化を支援。 ・自転車と歩行者を分離した広幅員の歩道を整備。 ③事業実施による環境の変化 ・自転車と歩行者を分離した構造やバリアフリー構造による歩道整備により生活環境の改善、良好な都市景観を形成。 ④社会経済情勢の変化 ・昭和61年度:古川土地区画整理事業都市計画決定、平成9年度:緑井駅周辺地区市街地再開発事業都市計画決定。 ⑤今後の事業評価の必要性 ・本事業は十分な事業効果を発現しており、今後とも一般国道54号の交通円滑化及び安全な歩行空間の確保が見込まれることから、改めて事後評価を実施する必要はない。 ⑥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たことから、今後の改善措置の必要はない。 ・なお、交通事故対策については、交通安全事業で対策を検討し実施することとしている。 ⑦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	中国地方整備局 道路部 道路計画課 (課長 北淵弘康)
一般国道317号 生口島道路 (H11～H18) 中国地方整備局	5年以内	328	①費用対効果分析の算定基礎となった要員の変化 ・交通量（道路交通センサス） 整備前(H11)：5,400台/日(現道) 実績(H22)：1,600台/日(現道)、4,500台/日(当該路線) ・事業費 整備前：380億円 実績：328億円 ・費用対効果 B/C=0.2 (B=95億円、C=448億円) ②事業の効果の発現状況 ・西瀬戸自動車道との一体整備による本州と四国との連携強化、交流促進に寄与。 ・生口島島内の交通安全確保、交通混雑が緩和。 ・今治市から広島空港等へのアクセスが向上。 ・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【福山市～松山市】。 ・併行する瀬戸中央自動車道等の代替路として機能。 ③事業実施による環境の変化 ・生口島は瀬戸内海国立公園を形成する一部であり、生口島道路の景観向上のため既存種による法面緑化を実施。 ④社会経済情勢の変化 ・平成18年1月に瀬戸田町・因島市が尾道市と合併。 ⑤今後の事業評価の必要性 ・本事業及び本事業を含む西瀬戸自動車道として、中国・四国地方間の交通・物流の効率化、観光振興、地域間交流などの機能、生口島島内の交通安全確保、交通混雑の緩和などの事業効果を発揮しており、今後とも中国・四国地方間の高規格幹線道路として利用され状況の変化はないと思われることから、改めて事後評価を実施する必要はない。 ⑥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たことから、本事業として今後の改善措置の必要性はない。 ⑦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からの意見として、「事業にあたっては、3便益のみならず、地域産業の振興などより広範な便益について評価できるよう検討すること。」との指摘を受けているところであり、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	中国地方整備局 道路部 道路計画課 (課長 北淵弘康)

一般国道５６号 五十崎内子拡幅 (H5～H22) 四国地方整備局	5年以内	122	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（道路交通センサス） 整備前（H9）：21,600台/日 実績（H22）：13,000台/日 ・事業費 整備前：128億円 実績：122億円 ・費用対効果（効果=102億円、費用=169億円） ②事業効果の発現状況 ・最大洪滞長 整備前（H11.3）600m→供用後：解消 ・松山空港、松山港へのアクセス向上 ・農林水産品の流通の利便性向上 ・地域住民等不安感の解消 （線形不良箇所 整備前：2箇所→供用後：解消） ③社会経済情勢の変化 ・内子町、五十崎町、小田町の合併により平成17年1月に新内子町が誕生 ④今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性 ・五十崎内子拡幅の供用後、国道56号の走行環境の改善により内子五十崎ICへのアクセス性向上や線形改良等による交通事故減少など、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。 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 ・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「防災や救急医療面の効果」「観光や物流の効率化による地域産業への効果」等、地域の実情や固有の課題を適切に評価すべきとの指摘を受けているところである。 ・引き続き、事業の特性に応じた評価手法について検討していく。	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１９６号 松山北条バイパス (S48～H18) 四国地方整備局	5年以内	596	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（道路交通センサス） 整備前（S55）：19,000台/日 実績（H22）：13,400～15,100台/日（現道）、24,900～43,100台/日（当該道路） ・事業費 整備前：600億円 実績：596億円 ・費用対効果 B/C=3.7（B=4,026億円、C=1,078億円） ②事業の効果の発現状況 ・バス路線の利便性向上 ・JR伊予北条駅（特急停車駅）へのアクセスが向上 ・松山空港（第二種空港）、松山港（重要港湾）へのアクセスが向上 ・総重量25tの車両が通行できない区間が解消 ・三次医療施設へのアクセス向上 ③社会経済情勢の変化 ・市町村合併により、松山都市圏の構成市町が3市8町村から3市2町へ ④今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性 ・松山北条バイパスの供用により、現道の慢性的な洪滞の解消、日常生活における交通の安全性向上、さらには沿道のまちづくり貢献等、事業目的に見合った効果の発現が確認できていること、また、平田交差点における供用後の改善措置も実施していることなどから、今後の事後評価の必要性及び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 ・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３１７号 大島道路 (H11～H18) 四国地方整備局	5年以内	164	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（整備前：道路交通センサス、実績：交通量調査H23.7.13） 整備前（H17）：10,100台/日（現道） 実績（H23）：4,700台/日（現道）、6,000台/日（当該道路） ・事業費 整備前：200億円 実績：164億円 ・費用対効果 B/C=0.4（B=115億円、C=257億円） ②事業の効果の発現状況 ・バス路線の利便性が向上 ・JR福山駅（新幹線駅）へのアクセス向上 ・松山空港、広島空港（第二種空港）へのアクセス向上 ・今治港、福山港（重要港湾）へのアクセス向上 ・三次医療施設へのアクセス向上 ・高規格道路による第一次緊急輸送道路ネットワークが形成され、瀬戸内しまなみ海道から山陽道の高速ネットワークを迂回ルートとして形成 ③社会経済情勢の変化 ・市町村合併により、今治圏の構成市町が1市10町5村から1市1町へ ④今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性 ・大島道路の供用は、信頼性の高い高速ネットワークの確保、交通集中時期における交通混雑の解消や、日常生活における交通の安全性向上、救急医療支援。地場産業である観光産業、農水産業の支援など、地域にとって重要な役割を果たしており、事業の目的に合った効果の発現が確認できることから、今後の事後評価の必要性及び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 ・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「防災や救急医療面の効果」「観光や物流の効率化による地域産業への効果」等、地域の実情や固有の課題を適切に評価すべきとの指摘を受けているところである。 ・引き続き、事業の特性に応じた評価手法について検討していく。	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34号 嬉野拡幅 (H12～H18) 九州地方整備局	5年以内	11	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 整備前(H17)：13,324台/日 実績(H19)：13,870台/日 ・事業費 整備前：一億円 実績：11億円 ・費用対効果 B/C=1.3 (B=21億円 C=15億円) ②事業の効果の発現状況 ・築上交差点の渋滞が解消 ・交差点への右折レーン整備により、スムーズな自動車交通が可能となり、追突事故などの自動車事故が減少 ・国道34号の騒音値が低減 ③社会経済情勢の変化 ・嬉野市の人口は、年々減少傾向 (H22/H2比で0.89倍)。 ・嬉野市の高齢化率は28.0% (H22) であり、佐賀県平均 (24.5%) を上回っている。 ・嬉野市の世帯当たりの自動車保有台数は、増加傾向 (H2：0.8台/世帯、H21：1.7台/世帯)。 ④今後の事後評価の必要性 ・嬉野拡幅の整備により、交差点での渋滞解消、事業区間の旅行速度が2倍 (13.0km/h → 29.5km/h) に向上など、十分な効果が発現しているため、更なる事後評価の必要はないものと考えられる。 ⑤改善措置の必要性 ・嬉野拡幅は、国道34号嬉野地区の交通渋滞混雑の緩和や交通安全の確保、沿道環境の改善等を目的とした事業である。 ・本事業の整備により、「交通混雑の緩和」や「交通安全の確保」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ものと考えられる。 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 ・嬉野拡幅については、区画整理事業と一体的に事業を進めたため、事業化から7年で整備を完了することができた。 ・今後も事業期間の長期化を避けるために、計画段階から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、事業の長期化は避けられないものの、事業区間の中でも「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 廣瀬健二郎)
一般国道57号 犬飼千歳道路 (H7～H18) 九州地方整備局	5年以内	205	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 整備前(H17)：8,148台/日 (現道部) 実績(H19)：2,401台/日 (現道部) , 10,789台/日 (当該路線) ・事業費 整備前：200億円 実績：205億円 ・費用対効果 B/C=1.2 (B=320億円 C=268億円) ②事業の効果の発現状況 ・下津尾交差点の渋滞が解消 ・犬飼千歳道路の供用後は主に正面衝突や追突事故を中心に死傷事故が減少 ・並行する国道57号の騒音値が低減 ③社会経済情勢の変化 ・豊後大野市の人口は、減少傾向 (H22/H2比で0.84倍)。 ・豊後大野市の高齢化率は37.3%(H22) であり、大分県平均 (26.5%) を上回っている。 ・豊後大野市の世帯当たりの自動車保有台数は増加傾向にあり、自動車交通への依存が高い (H22/H6比で1.41倍)。 ④今後の事後評価の必要性 ・犬飼千歳道路の整備により、豊後大野市と大分市など結びつきが強い地域間の時間短縮 (約6分短縮) や観光入込み客の増加 (年間283万人⇒310万人) など、十分な効果が発現しているため、更なる事後評価の必要はないものと考えられる。 ⑤改善措置の必要性 ・犬飼千歳道路は、中九州横断道路の一部区間であり、交通利便性の向上や地域間の連携・交流の支援、沿線地域の産業発展等を図り、国道57号の代替機能を有することを目的とした事業である。 ・犬飼千歳道路の整備により、『交通利便性の向上』や『地域間の連携・交流の支援』、『沿線地域の産業発展や地域活性化』等について所要の効果が得られており、今後の改善処置の必要はないものと考えられる。 ・ただし、当該事業は暫定2車線での供用であるため、当面の交通状況や広域的な交通需要の動向などから4車線化の必要性について検討することが必要である。 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 ・犬飼千歳道路については、事業化から概ね10年で暫定整備が完了することができた。 ・当該事業では、工事内容の周知や現場見学会の積極的な実施など、わかりやすい事業PRに努め、住民理解を得ることができた。引き続き説明責任の向上を図ることが重要である。 ・今後も事業期間の長期化を避けるために、計画段階から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、事業の長期化は避けられないものの、事業区間の中でも「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 廣瀬健二郎)

一般国道387号 柿ノ木峠道路 (S55～H18) 九州地方整備局	5年以内	234	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 整備前(H17)：931～2,221台/日（当該路線） 実績(H19)：1,233～2,140台/日（当該路線） ・事業費 整備前：252億円 実績：234億円 ・費用対効果 B/C=1.1 (B=468億円 C=434億円) ②事業の効果の発現状況 ・線形不良箇所（12箇所）が解消し、走行性が向上。 ・災害危険箇所（19箇所）がなくなり、通行の安全性が向上。 ・救急搬送や高齢者宅への所要時間が短縮 ③事業実施による環境の変化 ・国定公園内に位置することから、周辺の樹木と合わせた環境の調和を図るため、切土部分の法面緑化を実施。 ④社会経済情勢の変化 ・沿線地域（宇佐市・玖珠町）の人口は、事業化当初から年々減少傾向（H22/S55比で0.87倍（宇佐市）と0.75倍（玖珠町））。 ・沿線地域の高齢化率は、事業化当初から増加傾向（H22：30.6%（宇佐市）、30.5%（玖珠町））で、大分県平均（H22：26.5%）を上回っている。 ⑤今後の事後評価の必要性 ・柿ノ木峠道路の整備により、走行環境の改善（線形不良箇所12箇所回避）、安全性の確保（防災要点検箇所19箇所回避）など十分な効果が発現しているため、更なる事後評価の必要性はないものと考えられる。 ⑥改善措置の必要性 ・柿ノ木峠道路は、大型車等の離合不能区間や線形不良区間を回避し、安全で円滑な道路交通の確保を目的とした事業である。 ・柿ノ木峠道路の供用後、『走行環境の改善と安全性の確保』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ものと考えられる。 ⑦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 ・柿ノ木峠道路は、昭和55年に事業着手し、急峻な地形で地山が悪いことと、整備延長も12.6kmと長いこと等から、段階的に着手したものの、事業完了までに27年間を要した。 ・今後も事業期間の長期化を避けるために、計画段階から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、事業の長期化は避けられないものの、事業区間の中でも「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 廣瀬健二郎)
一般国道10号 花見改良 (H4～H18) 九州地方整備局	5年以内	74	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 整備前(H18)：21,693台/日（現道部） 実績(H18)：1,431台/日（現道部）、21,981台/日（バイパス部） ・事業費 整備前：97億円 実績：74億円 ・費用対効果 B/C=2.4 (B=247億円 C=103億円) ②事業の効果の発現状況 ・花見橋の架け替えを行うことで、補修費用が大きく軽減され、更に、車両の大型化や地震時の安全性が向上。 ・道路線形が改善し、緊急走行時の安全性が向上。 ・並行する旧国道10号からバイパス区間に交通が転換することで、地域住民の住環境が向上。 ③社会経済情勢の変化 ・宮崎市の人口は、増加傾向（H22/H2比で1.1倍）。 ・宮崎市の高齢化率は、増加傾向（H22：21.4%）。 ・沿線に立地する道の駅の来客数は、増加傾向（H22/H18比で1.3倍）。 ④今後の事後評価の必要性 ・国道10号花見改良の整備により、交通混雑の緩和（渋滞長600m→200m）、交通安全性の向上（事故件数16件(H18)→2件(H21)）など、十分な効果が発現しているため、更なる事後評価の必要はないものと考えられる。 ⑤改善措置の必要性 ・国道10号花見改良は、昭和25年に架設された花見橋の架け替え及び現道の狭小幅員区間及び線形不良箇所のバイパス整備を行うものである。 ・本事業の整備により、「花見橋における安全性の向上」や「交通混雑の緩和」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ものと考えられる。 ・ただし、当該事業は暫定2車線の供用であるため、当面の交通状況や広域的な交通需要の動向などから、4車線化の必要性について検討することが必要である。 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 ・国道10号花見改良については、事業化から概ね10年で暫定整備を完了することができた。 ・当該区間は、地域住民と国が締結した「ボランティア・サポート・プログラム」協定による道路の美化活動が行われており、快適な道路空間の形成に寄与している。 ・今後も事業期間の長期化を避けるために、計画段階から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、事業の長期化は避けられないものの、事業区間の中でも「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 廣瀬健二郎)

一般国道3号 隈之城バイパス (S47～H18) 九州地方整備局	5年以内	125	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 整備前 (H17) : 8,461台/日 (現道部) 実績 (H19) : 5,604台/日 (現道部) , 6,559～31,086台/日 (当該路線) ・事業費 整備前: 150億円 実績: 125億円 ・費用対効果 B/C=7.0 (B=2,240億円 C=318億円) ②事業の効果の発現状況 ・冷水交差点を先頭とする交通渋滞は全て解消 ・並行する旧国道3号における事故件数の減少と死傷事故率の低下が図られ、沿線地域の交通安全性が向上 ・救急搬送時の時間短縮や緊急車両の走行性の向上に寄与 ・並行する旧国道3号の騒音値が低減 ③社会経済情勢の変化 ・薩摩川内市の居住人口は、減少傾向 (H22/S45比で0.95倍)。 ・薩摩川内市の高齢化率は27.0% (H22) であり、鹿児島県平均 (26.4%) を上回っている。 ・薩摩川内市の自動車保有台数は、増加傾向 (H22/S55比で2.14倍)。 ④今後の事後評価の必要性 ・隈之城バイパスは、「交通混雑の緩和 (混雑度1.49→0.64)」、「交通安全性の確保 (事故件数55件/年→7件/年)」など、十分な効果が発現しているため、更なる事後評価の必要はないものと考えられる。 ⑤改善措置の必要性 ・隈之城バイパスは、国道3号の薩摩川内市隈之城周辺における「交通渋滞の緩和」、「交通安全性の確保」などを目的とした事業である。 ・本事業の整備により、「並行現道の混雑度低下」や「並行現道の死傷事故率低減」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ものと考えられる。 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 ・隈之城バイパスは、事業化から事業完了までに35年間を要した。 ・当該区間については、課題が大きい区間から段階的に着手したものの、住民理解を得るまでに難航した区間もあり事業が長期化した。 ・事業期間の長期化を避けるために、計画段階から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、事業区間の中でも「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 廣瀬健二郎)
一般国道3号 川内道路 (H3～H18) 九州地方整備局	5年以内	658	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 整備前 (H17) : 19,574台/日 (現道部) 実績 (H19) : 15,385台/日 (現道部) , 9,951～10,569台/日 (当該路線) ・事業費 整備前: 817億円 実績: 658億円 ・費用対効果 B/C=1.3 (B=1,129億円 C=869億円) ②事業の効果の発現状況 ・広域的な救急医療活動が可能になり、地域の安心・安全の向上に寄与 ・並行する国道3号から交通量が削減され、混雑状況の改善および走行性が向上 ・並行する国道3号における事故件数の減少と事故率の低下が図られ、沿線地域の交通安全性が向上 ・並行する国道3号の騒音値が低減 ③社会経済情勢の変化 ・沿線地域 (薩摩川内市、いちき串木野市) の居住人口は、減少傾向 (H22/H2比で0.94倍 (薩摩川内市) と0.85倍 (いちき串木野市))。 ・沿線地域の高齢化率は、年々増加傾向 (H22:27.0% (薩摩川内市)、29.1% (いちき串木野市)) で、鹿児島県平均H22:26.4%) を上回っている。 ④今後の事後評価の必要性 ・川内道路は、「地域間交流の支援 (広域的な救急搬送時間14分短縮)」、「交通混雑の緩和 (混雑度1.47→0.79)」、「交通安全の確保 (事故率が34%低減) など、十分な効果が発現しているため、更なる事後評価の必要はないものと考えられる。 ⑤改善措置の必要性 ・川内道路は南九州西回り自動車道一部区間として、「地域間交流連携の支援」や、並行する国道3号の「交通混雑の緩和」、「交通安全の確保」などを目的とした事業である。 ・本事業の整備により、「救急搬送時間の短縮」や「国道3号の混雑度低下」、「国道3号の死傷事故率低下」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ものと考えられる。 ・ただし、当該事業は暫定2車線での供用であるため、当面の交通状況や広域的な交通需要の動向などから、4車線化の必要性について検討することが必要である。 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 ・川内道路については、事業化から概ね10年で暫定整備を完了することができた。 ・事業期間の長期化を避けるために、計画段階から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、事業区間の中でも「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 廣瀬健二郎)

中部横断自動車道 (増穂～双葉JCT) (H5～H18) 中日本高速道路㈱	5年以内	1,206	1) 費用対効果分析の算定基礎となった要因 ・全体事業費 計画時1,237億円→実績1,206億円 ・交通量 (H20年) 計画時2,100台/日→実績2,600台/日 ・B/C=1.3 ・B:1,638億円 (走行時間短縮便益:1,490億円、走行経費減少便益:88億円 交通事故減少便益:61億円) ・C:1,292億円 (事業費:1,129億円、維持管理費:163億円) 2) 事業の効果の発現状況 ・主要観光地へのアクセス向上 ・拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成 ・三次医療施設へのアクセス向上 3) 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 4) 事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・甲信越地方の人口は、H17と比較してH22は減少傾向 ・甲信越地方の工場立地件数は、H19以降減少傾向 ・山梨県の観光客数は、H19以降減少傾向 5) 今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性 ・費用対効果分析結果や利用状況、事業効果の発現状況から、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する。 ・現在建設中の中部横断自動車道の延伸により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、関係する区間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。 6) 計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性 ・特になし	対応なし	中日本高速道路㈱ 建設事業本部 建設チーム (尾崎正昭)
高速埼玉大宮線・ 高速埼玉新都心線 (H2～H18) 首都高速道路株式会社	5年以内	4,248	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 計画時4,502億円→実績4,248億円 ・交通量 (H22年度) 計画時13,000～51,000台/日→実績5,000～45,000台/日 ・B/C=2.1 ・B:14,920億円 (走行時間短縮便益:11,636億円、走行経費減少便益2,424億円、 交通事故減少便益:860億円) ・C:7,134億円 (事業費:6,328億円、維持管理費:806億円) 2) 事業の効果の発現状況 ・さいたま新都心と東京を直結し、池袋～さいたま新都心・大宮駅周辺の所要時間が約30分(約3～4割)短縮。 ・さいたま市内の一般道の混雑緩和(供用後、「堀の内交差点」の渋滞が緩和(最大渋滞長900m→200m)。) ・高速埼玉新都心線を利用した乗合バス路線が、平成22年7月に新設。 3) 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(高速埼玉新都心線)。 ・ビオトープを整備し、首都近郊に残された希少な緑地空間である見沼たんぼ地域の生態系を維持。 4) 社会経済情勢の変化 ・さいたま市の人口は、1万人/年の割合で増加。 ・平成15年4月に政令指定都市に移行。 5) 今後の事業評価の必要性及び改善措置の必要性 ・本事業については、渋滞緩和、所要時間の短縮等の効果が発現されており、今後の事業評価及び改善措置の必要性はないものとする。 ・なお、事業効果をさらに高め、周辺地域におけるリダンダンシーの確保等、東北道・圏央道と一体となったネットワーク機能の充実のための方策の検討が必要。 6) 同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性 ・特になし	対応なし	首都高速道路 株式会社 計画・環境部 計画調整グループ (課長 大塚敬三)

【港湾整備事業】
（直轄事業）

事業名 （事業実施期間） 事業主体	該当基準	総事業費 （億円）	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 （担当課長名）
釧路港鬼脇港区本 港地区 国内物流ターミナ ル整備事業 （H10～H18） 北海道開発局	5年以内	34	（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 H10事業採択時：41億円 → H23事後評価時：34億円 （事業の効果の発現状況） 滞船・多そう係留コスト削減：10千時間/年の滞船時間削減 作業コストの削減：6千時間/年の上下架作業時間削減 海難の減少：1回/年の避泊可能隻数の増加 輸送コストの削減：陸上輸送削減距離：31km、海上輸送削減距離：16海里 B/C 事後評価時 1.5（B：71.0億円、C：48.5億円） （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、今後の事業評価の必要性は ない。 （改善措置の必要性） 改善措置の必要性はない。 （同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性） 特になし。	対応なし	北海道開発局 港湾空港部 港湾計画課 （課長 笹島隆彦）
苫小牧港西港区商 港地区 複合一貫輸送ター ミナル整備事業 （H4～H18） 北海道開発局	5年以内	602	（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 外資コンテナ：H18年度再評価時：1,324千FT/年（H9年度～50年間） →H23年度事後評価時：1,762千FT/年（H9年度～H20年度） RORO貨物：H23年度事後評価時：974千FT/年（H21年度～38年間） バルク貨物：平成23年度事後評価時：10千FT/年（H21年度～38年間） 全体事業費 H18年度再評価時：709億円 → H23年度事後評価時：602億円 （事業の効果の発現状況） 陸上輸送コストの削減：陸上輸送削減距離：130Km 海上輸送コストの削減：年間寄港回数（with時2回/年、without時4回/年） B/C 事後評価時 1.1（B：1,132億円、C：1,058億円） （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、今後の事業評価の必要性は ない。 （改善措置の必要性） 改善措置の必要性はない。 （同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性） 特になし。	対応なし	北海道開発局 港湾空港部 港湾計画課 （課長 笹島隆彦）
新潟港東港地区 泊地整備事業 （H8～H18） 北陸地方整備局	5年以内	47	（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 H17再評価時：49億円 → 事業完了時：47億円 入港隻数 H17再評価時：55,000DWT級 10隻 → H23事後評価時：55,000DWT級 6隻、40,000DWT級 4隻 （事業の効果の発現状況） 輸送コスト削減：3.7億円/年 B/C 事後評価時 1.5（B：110億円、C：74億円） （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、今後の事業評価の必要性は ない。 （改善措置の必要性） 本事業により、船舶の大型化への対応、穀物輸送基地としての機能維持に対する効果が得られ たと判断されることから、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 齋藤輝彦）

宇野港宇野地区 旅客船ターミナル 整備事業 (H3～H17) 中国地方整備局	5年以内	57	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 総事業費 H12再評価時: 48億円 → H23事後評価時: 57億円 年間来訪者数(アンケート調査) H12再評価時: 約69万回・人/年 → H23事後評価時: 約29万回・人 (事業の効果の発現状況) 旅客船ターミナルの整備により、海陸交通結節点としてだけでなく、地域住民の憩いの場として賑わいの創出が図られている。また、今後も旅客船寄港やイベント等の開催が予定されているため、今まで同様の来訪者が見込まれる。加えて、耐震強化岸壁整備により、岡山県の地域防災計画にも位置付けられている地震時の海上輸送拠点として、宇野港を利用した緊急物資や一般貨物の直接輸送が可能となっている。 B/C 事後評価時 1.4 (B: 110億円、C: 80億円) (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) 玉野市中心市街地活性化協議会、宇野港航路誘致推進協議会などを通じて、地域振興に向けた継続的な努力が行われている。 (今後の事後評価の必要性) 散策やイベント等の来訪により、交流機会の増大による効果は発現されており、今後も引き続き、更なる来訪者の増加や、乗船者の一時上陸の増加による波及効果などが期待されることから、改めて事後評価を実施する必要はない。 (改善措置の必要性) 引き続き着実な事業効果が発現するように、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 前川健)
福江港大波止地区 複合一貫輸送ターミナル整備事業 (H8～H18) 九州地方整備局	5年以内	89	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 利用者数 H23事後評価時: 15.7万人/年 全体事業費 事業完了時: 89億円 (事業の効果の発現状況) 輸送コストの削減 フェリー旅客の移動コスト増大回避 (5.2億円/年) フェリー貨物の輸送コスト増大回避 (0.7億円/年) はしけ輸送解消に伴う輸送コスト削減 (0.2億円/年) B/C 事後評価時1.3(B:191億円、C:146億円) (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・改善措置の必要性) 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。 (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	九州地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 鈴木崇弘)
佐世保港三浦地区 旅客船対応ターミナル整備事業 (H4～H18) 九州地方整備局	5年以内	34	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 利用者数 H23事後評価時: 27.9万人/年 全体事業費 事業完了時: 34億円 (事業の効果の発現状況) 交流機会の増加 港湾来訪客やイベント開催等による交流機会の増加 (4.8億円/年) B/C 事後評価時 1.3(B=134億円、C=57億円) (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・改善措置の必要性) 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。 (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	九州地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 鈴木崇弘)
那覇港新港ふ頭地区 国際海上コンテナターミナル整備事業 (H9～H18) 沖縄総合事務局	5年以内	223	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 貨物量 実績592千トン 全体事業費 事業着手時 228億円 → 事業完了時 223億円 (事業の効果の発現状況) 県外他港經由率 輸出: 供用前21.3%→供用後1.2% 輸入: 供用前13.3%→供用後7.4% B/C 事後評価 1.1 (B: 407.2億円、C: 356.7億円) (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) 当該プロジェクトの実施により、隣接するコンテナパースとの効率的な運用が図られている。 (今後の事後評価の必要性) 整備の効果が十分に発現しており、効果は持続していくと考えられることから、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	沖縄総合事務局 開発建設部 港湾計画課 (課長 池町円)

石垣港本港地区 国内物流ターミナル整備事業 (H3～H18) 沖縄総合事務局	5年以内	120	（費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化） 当岸壁での取扱貨物量 計画時 76千トン／年（平成17年度）→ 計画(変更) 193千トン／年（平成29年以降） 全体事業費 事業着手時 121億円 → 事業完了時 120億円 （事業の効果の発現状況） 事業の実施により、旅客船寄港回数が増加し、旅客船乗客や船員による国際観光収益・営業収益の増加が見込まれる。加えて、耐震強化岸壁整備により、石垣市の地域防災計画にも位置付けられている地震時の海上輸送拠点として、石垣港を利用した緊急物資や一般貨物の直接輸送が可能となっている。 外航大型旅客船の入港隻数の増加 1隻(平成15年)→ 45隻(平成22年) 旅客船見学利用者の増加 0人/年(平成15年)→ 53千人(平成23年アンケート結果) B/C 事後評価 1.2 (B: 231.3億円、C:192.6億円) （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） 本事業の実施により、定期RORO船の大型化への対応が可能となった。また、大型旅客船（外航）の入港隻数が増加した。 （今後の事後評価の必要性） 整備の効果が十分に発現しており、効果は持続していくと考えられることから、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	沖縄総合事務局 開発建設部 港湾計画課 (課長 池町円)
---	------	-----	--	------	---------------------------------------

【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)
東京国際空港沖合 展開事業第3期計画 (H2～H18) 関東地方整備局・ 東京航空局	5年以内	7,901	（費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化） 費用： H16再評価時：7,808億円 → 事業完了時：7,901億円 ○需要予測手法の見直し 「航空需要予測の改善について（国内航空旅客）」（平成22年11月）（国土交通省航空局）で示された航空需要予測モデルを用いて予測値を見直した。 B／C 事後評価時 4.6（総便益(B)：62,951億円、総費用(C)：13,700億円） （事業の効果の発現状況） ○容量制約により、やむなく他交通機関・他空港を利用していた旅客・貨物の所要時間短縮・費用低減効果 ○運航頻度の増加による利便性向上効果 ○固定スポット数が24から44の増加になり、旅客ターミナルビルから航空機に直接乗降できるようになったことによる時間短縮効果 ○空港アクセス道路の整備及び首都高速道路の空港ランプ増設等による空港アクセス時間短縮効果 ○着陸料収入等、空港管理者等の収入増加効果 （事業実施による環境の変化） 空港周辺の航空機騒音が大幅に低減し、環境基準を達成した。 （社会経済情勢の変化） 近年の燃油価格の上昇、景気の低迷、新型インフルエンザの流行などにより、国内航空旅客数は減少傾向にある。 （今後の事後評価の必要性） B／Cは4.6であり、本事業は「社会経済的にみて効率的な事業」と評価することができる。また、本事業に続き、再拡張事業において平成22年10月に4本目の滑走路等が供用し、24時間国際拠点空港としての空港機能の強化が図られているところであるため、今後は再拡張事業としての事後評価を実施する予定である。 （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ものの、今後の施設の維持更新にあたっては、空港運用下における時間的・空間的に厳しい制約の中での作業となることから、より円滑かつ効率的な施工方法の検討やコスト縮減を図り、より一層の事業効率性を目指す。 （同事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性） 東京国際空港は、増大する航空機のニーズに対応して、既存の施設を含めた運用見直しと併せて機能拡充することにより、空港全体の発着容量を適時に拡大している。今回の事後評価では、既に国際化が進展しているにもかかわらず、沖合展開事業第3期の目的である国内輸送力の拡大のみを便益の対象としているため、東京国際空港の能力の一面を評価するにとどまっている。今後、事後評価を予定している再拡張事業においては、関連する機能拡充も併せて適切に評価する必要がある。	対応なし	関東地方整備局 港湾空港部 空港整備課 (課長 馬場智) 東京航空局 空港部 空港企画調整課 (課長 古藤孝)

【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））

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
岩瀬浜駅乗継円滑化事業 (富山ライトレール(株))	5年以内	0.19	○評価の基礎要因の変化と要因 事業費 想定値（新規採択時）：0.20億円 実績値：0.19億円 工期 想定値（新規採択時）：2ヶ月 実績値：2ヶ月 輸送人員 想定値（新規採択時）：平成18年度 446人/日 実績値：平成22年度 696人/日 ○事業効率及び事業による効果・影響の発現状況 1) 事業効率 費用対便益〔平成23年度価格〕計算期間：30年（50年） 費用 0.19億円（0.19億円）（新規採択時 0.20億円（0.20億円）） 便益 1.6億円（2.0億円）（新規採択時 0.9億円（1.2億円）） 費用便益比B/C 6.7（8.2）（新規採択時 4.9（6.0）） 2) 事業による効果・影響 ・利用者への効果・影響 ■鉄道とバスとの乗継時間短縮 距離（54m短縮：58m→4m） 時間（約1分短縮） ■歩行者の移動時間短縮（駅広北側から） 距離（52m短縮：75m→23m） 時間（約1分短縮） ■歩行者の移動時間短縮（駅広西側から） 距離（24m短縮：76m→52m） 時間（約0.5分短縮） ■バスから鉄道への転換による時間短縮 時間（約3.2分短縮） ＜事業目的との関連＞ 鉄道とバスとの乗継時間短縮や、歩行者の鉄道ホームへの移動時間短縮の効果が、フィーダーバスの利便性向上や、駅周辺住民や観光客の移動に係る利便性向上につながった。 （社会経済情勢の変化） ・モータリゼーションの進展や景気の低迷等により、鉄軌道全体の輸送人員が減少傾向にある中、富山ライトレールを含む富山県内の地方鉄道の輸送人員はその影響が少なく、ほぼ現状維持を続けている。 ・ライトレール沿線の地価の下げ幅が小さくなり、沿線の新築着工件数も堅調な伸びを示している。 （改善措置の必要性） ・岩瀬浜駅は、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おり、先進事例として他の駅のモデルともなりうることから、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を大きく上回っており、事業の効果は発現しているといえる。また、上記の通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） ・費用対便益の算出については、貨幣換算がしやすい建設費、利用者便益のみで行っているが、今後は自然環境への影響やバリアフリー等、事業に伴う様々な効果を評価する手法の確立を検討すべきである。	対応なし	富山ライトレール(株) (経営企画部経営企画課長 片山 尚之)

【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）	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 （担当課長名）
下井草駅 総合改善事業 （下井草駅整備 （株））	5年以内	9.8	○評価の基礎要因の変化と要因 事業費 想定値（新規採択時）：9.8億円 実績値：9.8億円 工期 想定値（新規採択時）：3年 実績値：2年10ヶ月 輸送人員 想定値（新規採択時）：平成23年度 24,098人/日 実績値：平成22年度 23,516人/日 ○事業効率及び事業による効果・影響の発現状況 1）事業効率 費用対便益〔平成23年度価格〕計算期間：30年（50年） 費用 12 億円（13 億円）（新規採択時 9.0億円（9.0億円）） 便益 53 億円（66 億円）（新規採択時 78 億円（97 億円）） 費用便益比B/C 4.3（5.0）（新規採択時 8.7（10.8）） 2）事業による効果・影響 ・北口の新設により、北側からの駅利用者のボトルネック踏切通行が解消され、また、移動距離・移動時間が短縮された。 ・駅改良により、エレベーター・エスカレーター・多機能トイレ等が整備され、利便性が向上した。 ・自由通路の整備により、踏切を通行しない南北の往来が可能となり、利便性が向上した。 ・南口駅前広場の整備により、バスが道路上に停車していたことによる渋滞が解消された。 ・北側からの駅利用者が踏切を通行しなくなったため混雑が解消され、踏切横断時の安全性が向上した。 （社会経済情勢の変化） 下井草駅周辺の人口は、平成16年以降増加している。東京都の将来人口予測によると、都区部は平成27年をピークに減少に転ずるとしているが、下井草駅周辺には未開発の土地が若干残っており、事業効果に大きく影響するような変動は無いと予想される。 （改善措置の必要性） 鉄道利用者及び地域住民の利便性向上という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） 費用便益分析の結果から、事業効果が十分発揮されていると判断されること、社会情勢や周辺環境の急激な変化も予想されないこと、さらに改善措置も不要であることから、今後の事後評価の必要性は無いと考える。 （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） バリアフリー施設整備については、設置及び更新にかかる費用や維持管理費が、費用便益分析ではマイナスにしか働かないので、利用者の便益について定量的に評価する手法の確立が必要と思われる。	対応なし	下井草駅整備 （株） （取締役事業部長 陰山 健司）

三日市町駅総合改善事業 (三日市町駅整備(株))	5年以内	8.7	○評価の基礎要因の変化と要因 事業費 想定値(新規採択時): 11 億円 実績値 : 8.7億円 工期 想定値(新規採択時): 2年0ヶ月 実績値 : 2年0ヶ月 輸送人員 想定値(新規採択時): 平成15年度 21,125人/日 実績値: 平成22年度 18,028人/日 ○事業効率及び事業による効果・影響の発現状況 1) 事業効率 費用対便益 [平成23年度価格] 計算期間: 30年 (50年) 費用 11 億円 (11 億円) (新規採択時 11 億円 (11 億円)) 便益 30 億円 (37 億円) (新規採択時 24 億円 (29 億円)) 費用便益比B/C 2.8 (3.4) (新規採択時 2.3 (2.8)) 2) 事業による効果・影響 ・駅施設の利便性向上 2階改札の移設、コンコースの拡幅、ラッチ内エレベータ及びエスカレータの設置、上りホーム前面1階改札の設置、トイレの設置により、当初計画どおり各施設の利便性が向上した。 ・駅周辺施設へのアクセス向上 本事業は「三日市町駅前西地区第2種市街地再開発事業」等の関連事業と同時施行したことによる相乗効果を発揮して、当初計画どおり鉄道駅から新たに整備された都市施設(西側バスターミナル、再開発ビル、駐輪場)へのアクセスを向上させ、各施設の利便性を高めた。 (社会経済情勢の変化) 新規採択時では、平成15年度の乗降者数が一定で推移すると想定していたが、平成22年では減少していた。これは、長引く不況と昨今の経済状況の変化や、生産年齢人口の減少等が原因であると考えられる。なお、当駅勢圏は大阪都心のベッドタウンとしての住宅立地が中心であり、事業実施前後の駅利用者は定期利用者が減少し、定期外利用者は微減である。また、時間評価値が、労働環境の変化により、平成15年度は41.6(円/分)だったのに対し、平成22年度は39.2(円/分)となっていることも変化のひとつである。 (改善措置の必要性) 駅の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、事業効果が発現されていると判断される。なお、乗降人員減などによる便益の減少が懸念されるが、今回計算した費用便益分析結果が十分な値を示していることから、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) 特になしと考える。	対応なし	三日市町駅整備(株) (取締役 愛甲 邦博)
-----------------------------	------	-----	--	------	---------------------------

【航路標識整備事業】

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
沖ノ鳥島灯台 (H18) 海上保安庁	5年以内	0.31	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 通航船隻数 計画時 1,216隻/年 → 実績 542隻/年 全体事業費 事業着手時 30百万円 → 事業完了時 31百万円 B/C 事後評価時 1.59 (B:102 C:64) (事業の効果の発現状況) 海上輸送時間費用削減額 1.91百万円/年 (事業実施による環境の変化) 特になし (社会経済情勢の変化) 特になし (今後の事後評価の必要性) 沖ノ鳥島へ岸壁が整備されることから、今後は更なる海洋資源開発や漁業等において更なる便益の発生が見込まれるため、今後の事後評価は実施しない。 (改善措置の必要性) 便益が十分発生しているため、必要なし (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 特になし	対応なし	海上保安庁 交通部 計画運用課 (課長 船越 良行)

【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)
旭川地方合同庁舎 (Ⅱ期) (H17～H20) 北海道開発局	5年以内	32	(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) ・庁舎建設中に入居官署の入れ替えがあったが、事業計画に大きな影響はなく当初計画に沿って整備がなされている。 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大きな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。(B1) ・地域性、環境保全性、ユニバーサルデザイン及び耐用・保全性について、特に充実した取組が、また景観性及び防災性についても、充実した取組がなされており、官庁営繕の施策が適切に反映されていることが確認できる。(B2) 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やC A S B E E評価の結果から、周囲の環境に及ぼす影響は少なく、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) ・事業計画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。 なお、今後も保全指導の面から関係官署と連携して対応する。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・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	北海道開発局 営繕部 営繕計画課 (課長 澤永 好章)
浜松地方合同庁舎 (H17～H20) 中部地方整備局	5年以内	47	(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、環境保全性、ユニバーサルデザイン及び耐用・保全性について、特に充実した取組が、また景観性及び防災性についても、充実した取組がなされており、官庁営繕の施策が適切に反映されていることが確認できる。 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) ・環境保全性及びC A S B E E評価の結果から、敷地外環境への負荷も抑えられており特に問題はない。 ・合同庁舎内の複数の官署に訪問される方のほか、周辺に所在する県の総合庁舎、市の情報センターや裁判所などにも、訪問される方々が多く、その利便性が向上していると考えられる。 (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。 なお、今後も保全指導の面から関係官署と連携して対応する。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・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。 ・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	中部地方整備局 営繕部 技術・評価課 (課長 稲垣 億作)

甘日市地方合同 庁舎 (H18～H20) 中国地方整備局	5年以内	11	(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はない。 (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。 (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、ユニバーサルデザインについて、特に充実した取組がなされており、官庁営繕の施 策が適切に反映されていることが確認できる。 以上より、想定されていた事業の効果は十分に発現している。 (事業実施による環境の変化) ・環境負荷低減及びC A S B E E評価の結果から、敷地外環境への負荷も抑えられており特に 問題ない。 ・合同庁舎の周辺に所在する市役所、市の総合健康福祉センターや郵便局などもあり、利便性 が向上している。 (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。 なお、今後も保全指導の面から関係官署と連携して対応する。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・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	中国地方整備局 営繕部 技術・評価課 (課長 梶原 浩)
---	-------------	-----------	--	-------------	---

中止事業について

事業区分	事業名 事業主体 (所在地)	中止理由
道路事業 (補助事業)	一般国道361号 うばがみとうげうろ えんしん 姥神峠道路 (延伸) ながの 長野県 ながの きそ きそま (長野県木曽郡木曽 ち 町)	・ 本路線については、不通区間であった権兵衛峠道路、姥神峠道路の供用後、地域高規格道路としての高速性は保てないものの、地域ネットワークを形成する道路としては、現道を活用することで、一定レベルの機能を有している。 ・ 現道は概ね2車線での整備、及び防災・安全対策がなされ、交通機能の面や安全性等が、一定レベルの機能を有していることから、当面現道を活用できる。 ・ 上記により、地域高規格道路として整備する必要性はあるが、緊急性が低下している。 ・ 「一時休止」とした長野県の対応方針を踏まえ、補助金の交付を中止し、今後は社会・経済情勢や交通量、安全性等、今後の状況を見極めながら事業再開について判断することが望ましいと判断し、事業を中止する。

※ 評価手続中事業（平成21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
ダム事業 (補助事業)	まきおがわ 槇尾川ダム建設事業 大阪府 いずみし (大阪府和泉市)	大阪府の「今後の治水対策の進め方」に基づき当面の治水目標を設定し、河川整備委員会等において代替案の比較検討を実施したうえで、当面の治水対策として「河川改修」を行うこととしたため。

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				1	1	2			1	1
合 計		0	0	0	1	1	2	0	0	1	1

（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				1		1				1
港湾整備事業	補助事業等		1				1				1
合計		0	1	0	1	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)
			便益の内訳及び主な根拠		費用:0 (億円)	B/C				
倉洲ダム建設事業 群馬県	再々評価	-	-	-	-	-	-	-	評価手続中	水管理・国土保全局 治水課 (課長 森北 佳昭)
榎尾川ダム建設事業 大阪府	その他	128	-	-	-	-	・大津川流域では、近年でも昭和57年8月、平成7年7月洪水による浸水被害が発生している。主な洪水被害としては、昭和57年8月に浸水家屋1,333戸、平成7年7月に浸水家屋113戸の浸水被害が発生している。	①事業の必要性等に関する視点 ・氾濫が想定される区域の和泉市では、平成17年から平成22年の間、人口4.0%増、世帯数9.5%増となっており、人口は微増傾向にある。 ②事業の進捗見込みの視点 大阪府の方針として、榎尾川の治水対策は「ダムに頼らない河川改修」とする方向性を確認し、河川整備委員会へ報告を行い、河川整備実施に向けて河川整備計画の変更を行うこととした。 ③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点 ・大阪府の「今後の治水対策の進め方」に基づき、当面の治水目標を「時間雨量65mm」（1/30）対応とし、複数の治水手法について9案を比較検討し、最終的に「河川改修＋ダム」と「河川改修＋局所改修」の2案に絞り、この2案に「堤防補強」を追加したもので検討した。	中止	水管理・国土保全局 治水課 (課長 森北 佳昭)

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					
角間ダム建設事業 長野県	再々評価	-	-	-	-	-	-	-	評価手続 中	水管理・国土保全局治水課 (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 鈴木信昭)

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									
黒沢生活貯水池整備事業 長野県	再々評価	-	-	-	-	-	-	-	-	評価手続中	水管理・国土 保全局 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	水管理・国土 保全局 治水課 (課長 森北 佳昭)	