

令和2年度に実施した完了後の事後評価結果一覧

別添3

【公共事業関係費】

【河川事業】

(直轄事業等)

事業名 (事業実施期間) 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
最上川中流消流雪 用水導入事業 (岩ヶ袋地区) (H19~H27) 東北地方整備局	5年以内	16	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 全体事業費 16億円、工期 平成19年度~平成27年度 B/C 1.1 (B:28億円、C:26億円)</p> <p>①事業の効果の発現状況 ・消流雪用水の導入により、町内の小河川の河道閉塞が解消され、流雪溝の排雪能力も向上し、歩行空間の確保や除雪労力の負担軽減が図られた。</p> <p>②事業実施による環境の変化 ・特になし。</p> <p>③社会経済情勢の変化 大石田町の人口は年々減少傾向にあり、一方で高齢化率は増加している。消流雪用水の導入により高齢化による除排雪作業の負担軽減が図られる。また、高齢化による除排雪作業の負担を軽減するため、独居老人の協働除排雪等が行われている。</p> <p>④今後の事後評価の必要性 ・消流雪用水の導入により、町内の小河川の河道閉塞が解消され、流雪溝の排雪能力も向上した他、除雪労力の軽減などの効果も聞かれていることから、本事業は事業当初の目的に対して効果が発現しており、今後の事業評価の必要性はない。</p> <p>⑤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、改善措置の必要性はない。</p> <p>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 ・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。</p>	対応なし	東北地方整備局 河川環境課 (課長 齋藤茂則)

<p>肝属川特定構造物 改築事業（甫木水 門改築） （H23～H27） 九州地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>19</p>	<p>（費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化） 全体事業費 19億円、工期 平成23年度～平成27年度 B/C 1.5（B：37億円、C：25億円） （事業の効果の発現状況） ・事業が完了した平成27年度以降、洪水等に伴う肝属川本川の水位上昇時は確実に閉鎖されており、甫木川への逆流を防ぎ、外水はん濫の防止に寄与している。 ・沿川では過去から浸水被害に悩まされてきたが、甫木水門改築との甫木川改修（県事業）により、近年の出水による浸水被害は発生していない。 （事業実施による環境の変化） <自然環境の変化> ・甫木水門の改築工事に伴う河川域の大規模な改変はなく、周辺水域（汽水域）に生息している重要な魚類（ニホンウナギ等）の状況を工事前後で比較すると、全て継続して確認されていることから、自然環境への影響はないものと考えられる。 <周辺環境との調和> ・甫木水門の改築にあたっては、周辺環境との調和を意識したシンプルなデザインの上屋としており、景観について違和感がある等の苦情は出ていない。 （社会経済情勢の変化） ・近年においても平成29年、令和2年と大規模な雨が発生しており、外水、内水対策の必要性は増加している。 ・また、甫木川の流域内人口は大きく変わっておらず、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） ・事業完了後の令和2年出水等において、効果の発現が確認されている。近年の地域の社会情勢としては、関係地区の人口に大きな変化は見受けられず、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。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考ええる。 （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） ・現時点では、同種事業の計画・調査のあり方や事業計画手法の見直しの必要性は無いものと考ええる。</p>	<p>対応なし</p>	<p>九州地方整備局河川 計画課 （課長 山上直人）</p>
---	-------------	-----------	--	-------------	--

【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)
武蔵水路改築事業 (H4～H27) 独立行政法人水資源機構	5年以内	700	(費用対効果分析の算定基礎となった要員の変化) 全体事業費 約700億円、工期 平成4年度～平成27年度 B/C 5.1 (B: 1,957億円、C: 385億円) (事業の効果の発現状況) ・事業完了後の平成28年度から令和元年度において、年平均4.3回の内水排除を実施している。 ・水質改善として、河川浄化用水の導水が新河岸川のBOD低下に寄与している。 ・平成28年度から令和元年度において、年間約662百万m3の都市用水を導水している。 (事業実施による環境の変化) ・事業実施前後で、取水部及び注水部周辺において水質・生物に大きな環境変化はみられない。 (社会経済情勢の変化) ・隣接自治体(行田市、鴻巣市)の人口は微減している。 ・武蔵水路周辺を利用したイベントが年間を通じて開催されている。 (今後の事後評価の必要性) ・武蔵水路改築事業は目的を果たしているものと判断されるため、今後の事業評価を実施する必要はない。 (改善措置の必要性) ・事業効果の発現が確認され、大きな環境変化がみられないことから、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) ・見直しの必要性はない。	対応なし	関東地方整備局 河川管理課 (課長 神達和明)

【道路・街路事業】
(直轄事業等)

事業名 (事業実施期間) 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
一般国道12号・275号 苗穂交差点 (H12～H27) 北海道開発局	5年以内	108	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・全体事業費 108億円、工期 平成12年度～平成27年度 ・B/C 1.02 (B:168億円、C:164億円) <p>(事業の効果の発現状況)</p> <p>①交通混雑の緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> ・H22に観測した旅行速度7.8km/hに対してH28の拡幅後は21.3km/hに向上し、主要渋滞箇所が解消 <p>②道路交通の安全性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・死傷事故件数は整備前の19件から7件と半減し、このうち事故類型で多く発生していた追突事故は約8割減少するなど安全性が向上 <p>③歩行者の安全性・快適性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・歩行需要を勘案して歩道幅員を4.0mとすることで安全で快適な歩行空間を確保 <p>④バスの定時性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・路線バスの定時運行状況は整備前の約4割から約7割以上に改善し、利用者サービスの向上やドライバーの負担軽減に寄与 <p>⑤地域開発計画の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・苗穂交差点の完了後、東雁来地区に大型マルチテナント型物流施設が平成30年1月に完成し、令和元年には全ての入居者が決まるなど物流効率化及び地域開発計画を支援 <p>(事業実施による環境の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・環境影響評価の対象外事業である。 <p>(社会経済情勢の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・人口は、事業化当時約1,801千人(H12)→開通後約1,959千人(R2)となっている。 ・自動車保有台数は、事業化当時約801千台(H12)→開通後約745千台(R2)となっている。 <p>(今後の事後評価及び改善措置の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・苗穂交差点の整備により、慢性的な交通混雑の緩和や交通事故の低減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する。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。 <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道の交通・渋滞状況の調査分析や地域計画を鑑み、事業計画の修正を行った上で事業を進めることができたことから、今後の事業の実施においても、関係機関とも綿密に連携し、調査分析を進めていくことが重要である。また、事業評価手法の見直しの必要性はないものとする。 	対応なし	北海道開発局 建設部 道路計画課 (課長 遠藤 達哉)

<p>一般国道230号 小金湯拡幅 (H6～H27) 北海道開発局</p>	<p>5年以内</p>	<p>120</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) ・全体事業費 120億円、工期 平成6年度～平成27年度 ・B/C 1.5 (B: 329億円、C: 213億円) (事業の効果の発現状況) ①交通混雑の緩和 ・H22に観測した旅行速度12.0km/hに対してH28の拡幅後は21.7km/hに向上し、主要渋滞箇所が解消 ②主要な観光地への利便性向上 ・札幌中心部から定山溪温泉への所要時間が約10分短縮され、紅葉シーズンに定山溪地区内を周遊するバスの総遅延時間が約8割減少するなど効率的な周遊観光にも寄与 ③道路交通の安全性向上 ・事故類型で多く発生していた追突事故が24件から6件と約8割減少し、整備前に12件確認されていた重大事故につながりやすい正面衝突が発生しなくなるなど安全性が向上 ④救急搬送の安定性向上 ・定山溪地区から市内二次救急医療機関への搬送時間が約7分短縮され、喜茂別町から札幌市の三次救急医療機関への搬送時間が約25分短縮されるなど、救急搬送の安定性が向上 ⑤日常生活の利便性向上 ・路線バスがほぼ定刻で通過が可能となり、札幌駅と定山溪地区間の所要時間も整備前から約12分短縮されるなど、日常生活の利便性が向上 (事業実施による環境の変化) ・環境影響評価の対象外事業である。 (社会経済情勢の変化) ・人口は、事業化当時約1,733千人(H7)→開通後約1,959千人(R2)となっている。 ・観光入込客数は、事業化当時約1,002万人(H6)→開通後約1,388万人(H28)となっている。 (今後の事後評価及び改善措置の必要性) ・小金湯拡幅の整備により、交通混雑の緩和や交通事故の低減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する。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。 (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) ・現道の交通・渋滞状況の調査分析や地域計画を鑑み、事業計画の修正を行った上で事業を進めることができたことから、今後の事業の実施においても、関係機関とも綿密に連携し、調査分析を進めていくことが重要である。また、事業評価手法の見直しの必要性はないものとする。</p>	<p>対応なし</p>	<p>北海道開発局 建設部 道路計画課 (課長 遠藤 達哉)</p>
---	-------------	------------	--	-------------	--

<p>一般国道231号 雄冬防災 (H6～H27) 北海道開発局</p>	<p>5年以内</p>	<p>664</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) ・全体事業費 664億円、工期 平成6年度～平成27年度 ・災害時の迂回解消を含めた走行時間の短縮等：111億円、費用：1,044億円 (事業の効果の発現状況) ①道路交通の安全性向上(落石・雪崩等危険箇所の解消) ・事業計画に位置付けた必要な対策が完了し、事業区間内における1年当たりの通行止め時間は1/100の約5時間に減少 ②道路交通の安定性向上(通行止めによる大規模な迂回の低減) ・事業完成に伴い約42分の迂回時間損失が軽減され、道路交通の安全性が向上 ③救急搬送の安定性向上 ・事業完成に伴い約36分の迂回時間損失が軽減され、救急搬送の安定性が向上 ④水産加工品の流通利便性向上 ・事業完成に伴う損失時間の軽減や旅行速度の向上によって、流通利便性が向上 (事業実施による環境の変化) ・環境影響評価の対象外事業である。 (社会経済情勢の変化) ・人口は、事業化当時約585百人(H7)→開通後約583百人(R2)となっている。 ・漁獲高は、事業化当時約1,541百万円(H5)→開通後約1,688百万円(H30)となっている。 (今後の事後評価及び改善措置の必要性) ・雄冬防災の整備により、落石崩壊等による危険箇所の解消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する。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。 (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) ・落石崩壊等による危険箇所や地域の道路利用実態を鑑み、重点的に整備が必要となる箇所を把握し事業を進めることができたことから、今後の事業の実施においても、関係機関とも綿密に連携し進めていくことが重要である。また、事業評価手法の見直しの必要性はないものとする。</p>	<p>対応なし</p>	<p>北海道開発局 建設部 道路計画課 (課長 遠藤 達哉)</p>
--	-------------	------------	---	-------------	--

<p>一般国道337号 当別バイパス (S55～H27) 北海道開発局</p>	<p>5年以内</p>	<p>630</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) ・全体事業費 630億円、工期 昭和55年度～平成27年度 ・B/C 1.2 (B: 1,639億円、C: 1,401億円) (事業の効果の発現状況) ①重要港湾石狩湾新港の利便性向上 ・大型車交通量は1日1万台以上で推移しており、H29年10月の調査時の大型車混入率が約50%弱で、全国一般国道平均の約2.5倍以上と高く、物流道路として機能を発揮している状況 ②物流効率化による地域産業の支援 ・全線4車線整備により輸送時間短縮による物流効率化も図られ、労働環境改善や地域産業を支援 ③交通混雑の緩和 ・暫定2車線全線開通以降の混雑度は0.3～0.5と大幅に改善し、交通混雑が緩和 ④道路交通の安全性向上 ・事故件数で約6割減少しており、追突及び正面衝突の死傷事故率は整備前と比較して1/3程度に低下し、道路交通の安全性が向上 ⑤救急搬送の安定性向上 ・4車全線整備後は安定した時間で搬送することが可能となり、搬送先の選択肢が増加し、H30年の救急搬送経路は全体の約5割が当別バイパス経由で搬送 (事業実施による環境の変化) ・環境影響評価の対象外事業である。 (社会経済情勢の変化) ・人口は、事業化当時約581百人(S55)→開通後741百人(R2)となっている。 ・製造品出荷額は、事業化当時約1,665千万円(S55)→開通後16,220千万円(R2)となっている。 (今後の事後評価及び改善措置の必要性) ・当別バイパスの整備により、物流の効率化、都市内流入交通の分散等による交通混雑の緩和及び交通の安全性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する。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。 (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) ・長大橋梁の構造見直し等により事業費及び事業期間が増加しているものの、道路利用者の利便性向上を図ることができたことから、今後の事業の実施においても、関係機関とも綿密に連携し進めていくことが重要である。また、事業評価手法の見直しの必要性はないものとする。</p>	<p>対応なし</p>	<p>北海道開発局 建設部 道路計画課 (課長 遠藤 達哉)</p>
--	-------------	------------	---	-------------	--

<p>一般国道4号 盛岡北道路 (H19～H28)</p> <p>東北地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>54</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 全体事業費 54億円、工期 平成19年度～平成28年度 B/C 3.5 (B: 305億円、C: 87億円) (事業の効果の発現状況) ①隣接した日常活動圏中心都市間の連絡状況 ・盛岡市玉山区～盛岡市 (整備前: 42分→整備後: 40分) ②日常活動圏中心都市へのアクセス向上の状況 ・滝沢市巣子地区～盛岡市 (整備前: 26分→整備後: 24分) ③三次医療施設へのアクセス向上の状況 ・滝沢市巣子地区～岩手医科大学附属病院 (整備前: 50分→整備後: 48分) ④緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成 ・東北縦貫自動車道(緊急輸送道路)通行止め時の代替路を形成 他10項目に該当 (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) ○高規格幹線道路の整備状況 平成30年3月 東北縦貫自動車道 矢巾スマートIC 開通 平成31年4月 東北縦貫自動車道 滝沢中央スマートIC 開通 ○一般国道の整備状況 平成27年4月 一般国道4号 渋民バイパス(L=5.6km)全線開通 平成25年12月 一般国道46号 盛岡西バイパス(L=7.8km)全線開通 ○地域高規格道路の整備状況 平成25年3月 宮古盛岡横断道路 築川道路(L=6.7km)開通 令和元年12月 宮古盛岡横断道路 都南川目道路(川目IC～手代森IC)(L=6.0km)全線開通 (今後の事後評価及び改善措置の必要性) ・事業の目的に対する効果を概ね発現しており、現時点では今後の事後評価及び改善措置の必要性はない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・当該事業の整備目的について効果発現を確認できており、事業評価手法の見直しの必要性はない。</p>	<p>対応なし</p>	<p>東北地方整備局 道路部 道路計画第一課 (課長 田中 洋介)</p>
--	-------------	-----------	--	-------------	--

<p>一般国道45号 吉浜道路 (H19～H27) 東北地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>140</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 全体事業費 140億円、工期 平成19年度～平成27年度 B/C 3.1 (B: 619億円、C: 201億円) (事業の効果の発現状況) ①特定重要港湾もしくは国際コンテナ航路の発着港湾へのアクセス向上の状況 ・大船渡市～釜石港 (整備前: 53分→整備後: 44分) ②当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する ・釜石市～大船渡市 (整備前: 62分→整備後: 42分) ③三次医療施設へのアクセス向上 ・大船渡市吉浜地区～岩手県立大船渡病院 (整備前: 24分→整備後: 17分) ④岩手県地域防災計画において、国道45号が「第一次緊急輸送道路」に指定 他8項目に該当 (事業実施による環境の変化) ・特になし (社会経済情勢の変化) ・平成30年8月 三陸沿岸道路 吉浜釜石道路 (吉浜IC～釜石南IC) 開通 ・平成31年1月 三陸沿岸道路 釜石山田道路 (大槌IC～山田南IC) 開通 ・平成31年3月 三陸沿岸道路 唐桑高田道路・吉浜釜石道路・釜石山田道路 (釜石JCT～釜石両石IC) 開通 ・令和元年6月 三陸沿岸道路 釜石山田道路 (釜石北IC～大槌IC) 開通 (今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性) 事業の目的に対する効果を概ね発現しているが、今後のネットワークの完成後に改めて事後評価を実施し、改善措置の必要性等を検討する。 (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) 当該事業の整備目的について効果発現を確認できており、事業評価手法の見直しの必要性はない。なお、今後のネットワーク完成にあたり、今回同様ネットワーク全体での効果の検証に努める。</p>	<p>対応なし</p>	<p>東北地方整備局 道路計画第一課 (課長 田中 洋介)</p>
---	-------------	------------	--	-------------	---

<p>一般国道45号 坂下拡幅 (S47～H27) 東北地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>77</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 全体事業費 77億円、工期 昭和47年度～平成27年度 B/C 1.4 (B: 214億円、C: 148億円) (事業の効果の発現状況) ①重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上の状況 ・仙台港へのアクセス性が向上(仙台市～仙台港(41分→38分)(3分短縮)) ②三次医療施設へのアクセス向上の状況 ・仙塩総合病院へのアクセス性が向上(多賀城市～仙台市(49分→46分)(3分短縮)) ③現道等における交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等による安全性向上の状況 ・2車線時(H15-H18) 58件 → 4車線開通後(H27-H30) 12件 他10項目に該当 (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) ○周辺道路の整備状況 ・国道4号 令和2年10月 燕沢～鶴ヶ谷(1.8km) 開通 ・三陸沿岸道路 平成28年3月 仙台港北IC～利府中IC(7.8 km) 開通、多賀城IC開通 ・その他 平成30年3月 元寺小路福室線(五輪工区)2～4車線化 ※暫定供用 令和元年11月 東部復興道路(10.2km) 開通 (今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性) ・事業の目的に対して効果を概ね発現しており、現時点では今後の事後評価及び改善措置の必要性はない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・当該事業の整備目的について効果発現を確認できており、事業評価手法の見直しの必要性はない。</p>	<p>対応なし</p>	<p>東北地方整備局 道路部 道路計画第一課 (課長 田中 洋介)</p>
--	-------------	-----------	---	-------------	---

<p>一般国道108号 花淵山バイパス (H20～H27) 東北地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>114</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 全体事業費 114億円、工期 平成20年度～平成27年度 B/C 2.0 (B: 352億円、C: 176億円) (事業の効果の発現状況) ①現道等における大型車のすれ違い困難区間が解消 ・東北地方整備局鳴子ダム管理所付近 (曲線半径150m未満20箇所) ②三次医療施設へのアクセス向上の状況 ・鬼首地区～大崎市民病院 (大崎市役所鬼首出張所～大崎市民病院 (57分→54分) (3分短縮)) ③近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1～2箇所の道路寸断で孤立化する集落が解消 ・大崎市役所～秋田県湯沢市役所 通常時約110分(約100km)→通行止め時約151分(約135km) 約40分迂回 他10項目に該当 (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) ○周辺道路の整備状況 ・みやぎ県北高速幹線道路 令和元年6月 IV期築館工区 (1.7km) 開通 ・国道108号 令和2年3月 古川東バイパス一部区間 (1.2km) 開通 (今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性) ・事業の目的に対して効果を概ね発現しており、現時点では今後の事後評価及び改善措置の必要性はない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・当該事業の整備目的について効果発現を確認できており、事業評価手法の見直しの必要性はない。</p>	<p>対応なし</p>	<p>東北地方整備局 道路部 道路計画第一課 (課長 田中 洋介)</p>
---	-------------	------------	---	-------------	---

<p>一般国道7号 秋田南バイパス (H20～H28)</p> <p>東北地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>40</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 全体事業費 40億円、工期 平成20年度～平成28年度 B/C 2.8 (B:186億円、C:66億円) (事業の効果の発現状況) ①円滑なモビリティの確保 ・並行区間等の渋滞損失時間:4.6万人・時間/年、渋滞損失削減率:約10割削減 ②日常活動圏の中心都市へのアクセス向上 ・秋田市下浜地区～秋田市(整備前(H22):25分→整備後(H27):24分 ③物流効率化の支援(重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上) ・由利本荘市～秋田港(整備前(H22):59分→整備後(H27):58分 他5項目に該当 (事業実施による環境の変化) ・特に無し (社会経済情勢の変化) ○周辺道路の整備状況 ・日本海沿岸東北自動車道 平成27年10月 象潟仁賀保道路(象潟IC～金浦IC、L=6.8km) 開通 平成28年10月 鷹巣大館道路(鷹巣IC～二井田真中IC、L=12.2km) 開通 平成30年 3月 鷹巣大館道路(大館能代空港IC～鷹巣IC、L=1.7km) 開通 令和 2年12月 鷹巣西道路・鷹巣大館道路(蟹沢IC～大館能代空港IC、L=5.3km) 開通 ・国道7号 令和 2年 3月 下浜道路(L=6.2km) 開通 (今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性) ・事業の目的に対する効果を概ね発現しており、現時点では今後の事後評価及び改善措置の必要性はない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・当該事業の整備目的について効果発現を確認できており、事業評価手法の見直しの必要性はない。</p>	<p>対応なし</p>	<p>東北地方整備局 道路部 道路計画第一課 (課長 田中 洋介)</p>
--	-------------	-----------	---	-------------	---

<p>一般国道4号 白河拡幅 (S48～H27) 東北地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>144</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 全体事業費 144億円、工期 昭和48年度～平成27年度 B/C 1.4 (B: 487億円、C: 361億円) (事業の効果の発現状況) ①新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上の状況 ・白河中央SIC～新白河駅の所要時間 整備前: 8分→ 整備後: 5分 ②重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上の状況 ・白河地区～小名浜港の所要時間 整備前: 100分→ 整備後: 98分 ③拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントの支援に関する効果 ・白河地区から大規模工場が立地する工業団地(新白河工業の森)への主要アクセスルートとなる 他8項目に該当 (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) ・東北自動車道 郡山中央スマートIC 平成31年1月 ・一般国道4号 鏡石拡幅(北工区) 令和2年1月 (今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性) ・事業の目的に対する効果を概ね発現しており、現時点では今後の事後評価及び改善措置の必要性はない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・当該事業の整備目的について効果発現を確認出来ており、事業評価手法の見直しの必要はない。</p>	<p>対応なし</p>	<p>東北地方整備局 道路部 道路計画第一課 (課長 田中 洋介)</p>
---	-------------	------------	--	-------------	--

<p>一般国道121号 会津縦貫北道路 (H9～H27)</p> <p>東北地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>360</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 全体事業費 360億円、工期 平成9年度～平成27年度 B/C 1.2 (B: 729億円、C: 625億円) (事業の効果の発現状況) ①当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する ・喜多方市役所～会津若松市役所の所要時間整備前: 39分→ 整備後: 37分 ②主要な観光地へのアクセス向上による効果 ・会津若松IC～喜多方市街地の所要時間整備前: 26分→ 整備後: 22分 ・年間観光入り込み数整備前 (H23 (東日本大震災後)) : 187万人→ 整備後 (R1) : 236万人 ③三次医療施設へのアクセス向上の状況 ・喜多方市役所～会津中央病院の所要時間整備前: 24分→ 整備後: 21分 ④現道等における安全性向上の状況 ・対象区間の現道における死傷事故件数整備前 (H17～20) : 60件/4年→ 整備後 (H27～30) : 19件/4年 他6項目に該当 (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) ・若松北バイパス事業化平成28年4月 ・若松西バイパス開通平成31年3月 (今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性) ・事業の目的に対する効果を概ね発現しており、現時点では今後の事後評価及び改善措置の必要性はないが、社会状況等の変化に応じて完成形の整備を検討する。 (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) ・当該事業の整備目的について効果発現を確認出来ており、事業評価手法の見直しの必要はない。</p>	<p>対応なし</p>	<p>東北地方整備局 道路部 道路計画第一課 (課長 田中 洋介)</p>
---	-------------	------------	---	-------------	--

<p>一般国道8号 魚津滑川バイパス (H1～H28) 北陸地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>311</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) ・全体事業費 311億円、工期 平成元年度～平成28年度 ・B/C 2.3 (B: 1,605億円、C: 696億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況) ①物流効率化の支援 ・特定重要港湾もしくは国際コンテナ航路の発着港湾へのアクセス向上 伏木富山港～黒部市工場集積地間 約13分短縮 (約96.9分→約83.7分) ②安全で安心できる暮らしの確保 ・三次医療施設へのアクセス向上 富山県立中央病院～魚津消防署間 約9分短縮 (約52.5分→約43.4分) ③国土・地域ネットワークの構築 ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上 富山市～魚津市 約9分短縮 (約61.9分→約53.0分) 富山市～滑川市 約5分短縮 (約46.9分→約42.0分)</p> <p>(事業実施による環境の変化) ・環境影響評価の対象外事業である。</p> <p>(社会経済情勢の変化) ・事業効果の発現を妨げるような大きい社会情勢の変化はない。</p> <p>(今後の事後評価の必要性) ・事業が完了し、日常的な道路利用がなされている。 ・費用便益比 (B/C) は、2.3で投資効果も確認されており、今後の事業評価の必要性はないと考えられる。 ・本事業を介した交通ネットワークが形成されており、今後も事業効果が発現されるため、改善措置の必要性はないと考えられる。</p> <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性はないと考えるが、今後もビッグデータ等を用いた詳細なデータを活用し、生産性の向上や安全・安心を含めた生活の質の向上など、ストック効果に留意した評価に努める。</p>	<p>対応なし</p>	<p>北陸地方整備局 道路部 道路計画課 (課長 一木 慎太郎)</p>
---	-------------	------------	--	-------------	--

<p>一般国道8号 富山高岡バイパス (S41～H30) 北陸地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>570</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) ・全体事業費 570億円、工期 昭和41年度～平成30年度 ・B/C 3.2 (B: 10,295億円、C: 3,240億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況) ①円滑なモビリティの確保 ・現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満であった区間の旅行速度の改善状況 (射水市沖塚原～坂東交差点) 旅行速度 14.2km/h → 57.6km/h (高岡市江口～坂東交差点) 旅行速度 13.2km/h → 43.3km/h ②物流効率化の支援 ・特定重要港湾もしくは国際コンテナ航路の発着港湾へのアクセス向上が見込まれる 伏木富山港(新湊地区)～高岡市役所 約2分短縮(約17.4分→約15.9分) ③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 新湊市街地(新湊消防署)～厚生連高岡病院間 約4分短縮(約25.5分→約21.7分)</p> <p>(事業実施による環境の変化) ・環境影響評価の対象外事業である。</p> <p>(社会経済情勢の変化) ・事業効果の発現を妨げるような大きい社会情勢の変化はない。</p> <p>(今後の事後評価の必要性) ・事業が完了し、日常的な道路利用がなされている。 ・費用便益比(B/C)は、3.2で投資効果も確認されており、今後の事業評価の必要性はないと考えられる。 ・本事業を介した交通ネットワークが形成されており、今後も事業効果が発現されるため、改善措置の必要性はないと考えられる。</p> <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性はないと考えるが、今後もビッグデータ等を用いた詳細なデータを活用し、生産性の向上や安全・安心を含めた生活の質の向上など、ストック効果に留意した評価に努める。</p>	<p>対応なし</p>	<p>北陸地方整備局 道路部 道路計画課 (課長 一木 慎太郎)</p>
---	-------------	------------	--	-------------	--

<p>一般国道21号 坂祝バイパス (H2～H27)</p> <p>中部地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>369</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・全体事業費 369億円、工期 平成27年度～平成27年度 ・B/C 2.5 (B: 1.612億円、C: 645億円) <p>(事業の効果の発現状況)</p> <p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道等の年間渋滞損失削減率 (約6割削減) ・現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満であった区間の旅行速度の改善 (旧国道21号の旅行速度が14.4km/h改善) ・特急停車駅 (JR美濃太田駅等) へのアクセス向上 <p>②国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域高規格道路に位置付けあり (岐阜南部横断ハイウェイ) <p>③災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・第一次緊急輸送道路として位置づけられている。(岐阜県地域防災計画: 第一次緊急輸送道路) ・緊急輸送道路が通行止めになった場合に大幅な迂回を強いられる区間 (東海北陸自動車道、東海環状自動車道) の代替路線を形成する。 ・現道等の防災点検における通行規制等が解消される。 <p>④地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・対象道路の整備により、削減される自動車からのCO2排出量 (6,157t-CO2/年削減) <p>⑤生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道等における自動車からのNO2排出削減 (約5割削減) ・現道等における自動車からのSPM排出削減 (約5割削減) ・現道等で騒音レベルが夜間要請限度を超過していた区間の騒音レベルの改善 (74dB→68dB) <p>(事業実施による環境の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・特になし (社会経済情勢の変化) ・一般国道248号は、平成24年度に関バイパスが暫定2車線で開通し、平成27年度に太田バイパスが4車線化された。 ・一般国道21号坂祝バイパスは、平成21年3月に暫定2車線で部分開通し、断面交通量が約6,000台/日増加した。さらに、平成28年3月に暫定2車線で全線開通したことで、並行路線の交通量が一般国道21号坂祝バイパスへと転換し、断面交通量が約4,900台/日増加。 <p>(今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・一般国道21号坂祝バイパスは、暫定2車線の効果が発現していることから、今後、暫定2車線に対する事後評価の必要はないと考える。 ・一般国道21号坂祝バイパスは、効果が発現していることから、暫定2車線までについては改善措置の必要性はないと考える。(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・現時点では、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直し等の必要性はないと考える。 	<p>対応なし</p>	<p>中部地方整備局 道路部 道路計画課 (課長 大西 宵平)</p>
---	-------------	------------	---	-------------	---

<p>一般国道41号 高山国府バイパス (H5～H27)</p> <p>中部地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>453</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・全体事業費 453億円、工期 平成5年度～平成27年度 ・B/C 2.2 (B:1,688億円、C:769億円) <p>(事業の効果の発現状況)</p> <p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道等の年間渋滞損失時間(人・時間)及び削減率(約8割削減) ・当該路線の整備によるバス路線の利便性向上(濃飛バス古川・神岡線) ・高山駅へのアクセス性向上(飛驒市役所～高山駅:29分→25分) ・富山空港(第三種空港)へのアクセス性向上(高山市～富山空港:113分→104分) <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・伏木富山港(国際拠点港湾)へのアクセス性向上(高山市～伏木富山港:145分→138分) <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上(飛驒市～高山市:27分→24分) <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・主要な観光地(高山市古い町並み(345万人/年)、飛驒市古い町並み(29万人/年))へのアクセス向上による効果 ・新規整備の公共施設と直結されたことによる効果(久美愛病院) <p>⑤安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高山赤十字病院(三次医療施設)へのアクセス性向上(飛驒市～高山赤十字病院:30分→29分) <p>⑥災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・第一次緊急輸送道路に位置付け ・緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成 <p>⑦地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・対象道路の整備により削減される自動車からのCO2排出量(1.9千t-CO2/年) <p>⑧生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道等における自動車からのNO2排出削減率(約7割削減) ・現道等における自動車からのSPM排出削減率(約7割削減) <p>⑨他のプロジェクトとの関係</p> <ul style="list-style-type: none"> ・関連する大規模道路事業との一体的整備の必要性または一体的整備による効果(中部縦貫自動車道高山清見道路) <p>(事業実施による環境の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・特になし (社会経済情勢の変化) ・東海北陸自動車道は、平成20年7月に全線開通し、平成31年3月には白鳥IC～飛驒清見IC間が4車線化。 ・また、平成19年9月に高山清見道路(高山IC～飛驒清見道路)、平成27年10月に高山国府バイパスが開通。 ・高山国府バイパスや東海北陸自動車道、高山清見道路の開通以降と整備前を比較して、断面交通量は約8千台/12h増加。 <p>(今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・一般国道41号高山国府バイパスは事業が完了しており、整備目的どおりの効果が発現していることから、今後の事後評価の必要はないと考える。 ・一般国道41号高山国府バイパスは、整備目的を達成していると判断できるため、改善措置の必要はないと考える。 <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直し必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現時点では、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直し等の必要性はないと考える。 	<p>対応なし</p>	<p>中部地方整備局 道路部 道路計画課 (課長 大西 宵平)</p>
---	-------------	------------	---	-------------	---

<p>一般国道41号 下原改良 (H3～H27) 中部地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>37</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) ・全体事業費 37億円、工期 平成3年度～平成27年度 ・災害時の迂回等を含めた走行時間の短縮等：77億円、費用：64億円 (事業の効果の発現状況) ①災害への備え ・国道41号は、岐阜県地域防災計画に第一次緊急輸送路としての位置づけあり ・緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成（旧国道41号現道） ・旧国道41号の要対策箇所2箇所存在（防災カルテ：管理レベルⅢ）を回避 ②地球環境の保全 ・対象道路の整備により削減される自動車からのCO2排出量（1.2千t-CO2/年） ③生活環境の改善・保全 ・現道等における自動車からのNO2排出削減率（約9割削減） ・現道等における自動車からのSPM排出削減率（約9割削減） (事業実施による環境の変化) ・特になし (社会経済情勢の変化) ・国道41号下原改良が開通し、幹線ネットワークの拡充が図られている。 ・国道41号下原改良の開通により、国道41号現道を走行していた車両の約8割が国道41号下原改良へ転換した。 (今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性) ・一般国道41号下原改良は事業が完了しており、整備目的どおりの効果が発現していることから、今後の事後評価の必要はないと考える。 ・一般国道41号下原改良は、整備目的を達成していると判断できるため、改善措置の必要はないと考える。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・現時点では、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直し等の必要はないと考える。</p>	<p>対応なし</p>	<p>中部地方整備局 道路部 道路計画課 (課長 大西 宵平)</p>
---	-------------	-----------	--	-------------	---

<p>京都縦貫自動車道 一般国道478号 丹波綾部道路 (H5～H27)</p> <p>近畿地方整備局 京都府道路公社</p>	<p>5年以内</p>	<p>1,570</p>	<p>【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・全体事業費 1,570億円、工期 平成5年度～平成27年度 ・B/C 1.3 (B:3,273億円、C:2,548億円) <p>【事業の効果の発現状況】</p> <p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・(費用便益分析対象区間) 渋滞損失削減時間: 241万人・時間/年 ・(当該区間/並行区間) 並行区間等(当該区間)の渋滞損失削減率: 5割削減 <p>②地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出削減量: 30,431.45t-CO2/年 <p>③生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道等における自動車からのNO2排出削減率(排出削減量: 110.39t/年、排出削減率: 4割削減) ・現道等における自動車からのSPM排出削減率(排出削減量: 6.33t/年、排出削減率: 4割削減) <p>【事業実施による環境の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当該道路は、計画交通量の見直しに伴う環境影響評価を適切に実施しており、全ての項目について環境保全目標を満足すると予測されていることから、本事業の施行による生活環境、自然環境等へ影響は軽微である。 <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・京都府全域の人口はほぼ横ばいである中、京都府北中部地域の人口は減少傾向。 ・京都府北中部地域の一帯当たりの自動車保有台数は、1.7～1.8台。移動手段としては自動車利用の割合が高く、道路に対する期待は高い。 ・丹波綾部道路の供用により、並行する国道27号と合わせた交通量は増加。国道27号から丹波綾部道路へ交通の転換が図られ、国道27号の交通量は減少。 <p>【今後の事業評価の必要性及び改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・丹波綾部道路の整備により、並行道路の交通混雑の解消とともに、企業立地の進展、地域の観光の活性化など想定された整備効果が十分に発揮されており、早急な改善措置の必要は無い。 ・暫定2車線では、毎年、観光シーズンには交通混雑が慢性的に発生していることや、通行止めには至らなかったものの災害復旧工事を行った事案もあり、本来、高速道路に求められる機能を十分発揮させるためには、できるだけ早く4車線化に着手すべき。 <p>【同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・特になし 	<p>対応なし</p>	<p>京都府道路公社 業務課 (課長 古川 篤)</p>
---	-------------	--------------	--	-------------	--------------------------------------

<p>一般国道2号 神戸2号交差点改良 (H13~H27)</p> <p>近畿地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>25</p>	<p>【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・全体事業費 25億円、工期 平成13年度～平成27年度 ・B/C 1.7 (B:74億円、C:44億円) <p>【事業の効果の発現状況】</p> <p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・(費用便益分析対象区間)渋滞損失削減時間：11万人・時間/年 ・(当該区間/並行区間)並行区間等(並行区間)の渋滞損失削減率：0.4割削減 <p>②地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出削減量：300.64t-CO2/年 <p>③生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道等における自動車からのNO2排出削減率(排出削減量：0.47t/年、排出削減率：0.1割削減) ・現道等における自動車からのSPM排出削減率(排出削減量：0.03t/年、排出削減率：0.1割削減) <p>【事業実施による環境の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・環境影響評価は実施していない。 <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業区間周辺では、神戸西バイパス(H30)、平野拡幅(H29)、神出バイパス(H27)など、幹線道路ネットワークの整備が進んでいる。 ・一般国道2号沿線地域の人口は平成12年度以降減少傾向。周辺地域及び兵庫県全体の人口は横這い傾向。 ・経済指標(総生産額)の伸びでは、兵庫県、神戸市、周辺地域において増加傾向。 <p>【今後の事業評価の必要性及び改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・神戸2号交差点改良事業により、一般国道2号における安全で円滑な交通の確保、混雑緩和、供用による効果の発現状況に現時点では特に問題はなく、今後も大きな変化はないと思われるため、同様の事後評価の必要性は生じないと考える。 ・引き続き、社会経済情勢等の変化や交通状況等の把握を行い、必要に応じて課題の抽出や対応の検討等に努める。 <p>【同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・神戸2号交差点改良事業は、現道において慢性的な渋滞が発生する中で、海岸と鉄道に挟まれた地形的な制約の中で、渋滞の著しい東行き車線を2車線に拡幅した結果、通勤時間帯の渋滞が緩和した。 ・但し、関係機関との工程調整に時間を要しており、今後、同種事業の計画・調査にあたっては、関係自治体、関係機関の予算措置や人員配置も含めた協議の進め方について、効果的・効率的に事業を進捗する工夫が必要であると考え。 ・事業評価手法の見直しについては、今後も継続して種々の整備効果の把握・検証を努めると共に、便益の計算手法を改善する方法と貨幣換算できない価値も含めて総合的に評価する方法について検討する。 	<p>対応なし</p>	<p>近畿地方整備局 道路部 道路計画第一課 (課長 築地 貴裕)</p>
--	-------------	-----------	---	-------------	---

<p>一般国道169号 奥漕道路（Ⅱ期） （H19～H27） 近畿地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>146</p>	<p>【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】 ・全体事業費 146億円、工期 平成19年度～平成27年度 ・災害時の迂回解消を含めた走行時間の短縮等:190億円、費用:189億円 【事業の効果の発現状況】 ①災害への備え ・近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1～2箇所の道路寸断で孤立化する集落が解消：北山村（事前のルート：一般国道169号～一般国道168号～新宮市） ・緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成：一般国道169号（玉置口～九重区間）（7.9km） ・現道等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間が解消：事前通行規制区間 一般国道169号玉置口区間・九重区間（5.2km） ②地球環境の保全 ・CO2排出削減量:469,58t-CO2/年 ③生活環境の改善・保全 ・現道等における自動車からのNO2排出削減率（排出削減量：2.24t/年、排出削減率：1割削減） ・現道等における自動車からのSPM排出削減率（排出削減量：0.13t/年、排出削減率：1割削減） 【事業実施による環境の変化】 ・環境影響評価は実施していない。 【社会経済情勢の変化】 ・事業区間周辺では、熊野尾鷲道路(H25)・那智勝浦道路(H27)の開通など、幹線道路ネットワークの整備が進んでいる。 ・和歌山県・三重県・奈良県及び奥漕道路（Ⅱ期）沿線地域の人口推移は減少傾向であり、沿線地域では減少がより顕著。 ・経済指標（総生産額）の推移は、和歌山県・三重県・奈良県及び沿線地域では平成18年から平成22年にかけて減少傾向であったが、沿線地域は平成27年に増加しているがその後減少。 【今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性】 ・奥漕道路（Ⅱ期）の整備により、土砂崩落等による通行止めの回避、異常気象時通行規制区間、線形不良・狭隘区間の回避、救命救急活動の支援等、供用による効果の発現状況に現時点では特に問題はなく、今後も大きな変化はないと思われるため、同様の事後評価の必要性は生じないと考える。 ・引き続き、社会経済情勢等の変化や防災面の効果等の把握を行い、必要に応じて課題の抽出や対応の検討等に努める。 【同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性】 ・奥漕道路（Ⅱ期）は、災害時の交通機能確保や救急医療体制の強化等の面から地域にとって重要な道路であり、地域条件が厳しく高度な技術を要することから直轄権限代行業として整備を実施した。今後、同種事業の計画・調査にあたっては、地元市、関係機関とも連携の上、効率的・効果的に事業を推進する工夫が必要であると考え。 ・事業評価手法の見直しについては、今後も継続して種々の整備効果の把握・検証に努めるとともに、貨幣換算できない価値も含めて総合的に評価する手法について検討する。</p>	<p>対応なし</p>	<p>近畿地方整備局 道路部 道路計画第一課 （課長 築地 貴裕）</p>
---	-------------	------------	--	-------------	---

<p>一般国道42号 那智勝浦道路 (H4～H27)</p> <p>近畿地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>938</p>	<p>【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・全体事業費 938億円、工期 平成4年度～平成27年度 ・B/C 2.1 (B:3,271億円、C:1,590億円) <p>【事業の効果の発現状況】</p> <p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・(費用便益分析対象区間)渋滞損失削減時間：350万人・時間/年 ・(当該区間／並行区間)並行区間等(当該区間)の渋滞損失削減率：8割削減 <p>②地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出削減量：9,508.72t-CO2/年 <p>③生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道等における自動車からのNO2排出削減率(排出削減量：31.02t/年、排出削減率：6割削減) ・現道等における自動車からのSPM排出削減率(排出削減量：1.82t/年、排出削減率：6割削減) <p>【事業実施による環境の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・環境影響評価は実施していない。 <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業区間周辺では、奥瀬道路Ⅱ期(H27)・熊野尾鷲道路(H25)の開通など幹線道路ネットワークの整備が進んでいる。 ・和歌山県、三重県及び那智勝浦道路沿線地域の人口は減少傾向で、沿線地域では減少がより顕著。 ・経済指標(総生産額)の推移は、和歌山県・三重県では平成27年まで減少傾向であるが、沿線地域は那智勝浦道路が開通した平成27年度に増加しているがその後減少。 <p>【今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・那智勝浦道路の開通により、災害時の円滑な交通の確保、救急医療への支援、観光の活性化等、供用による効果の発現状況に現時点では特に問題はなく、今後も大きな変化はないと思われるため、同様の事後評価の必要性は生じないと考える。 ・引き続き、社会経済情勢等の変化や交通状況等の把握を行い、必要に応じて課題の抽出や対応の検討等に努める。 <p>【同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・那智勝浦道路は、二次救急医療機関への安全な搬送ルート形成や周辺地域の観光客の増加に貢献し、国道42号の交通混雑の緩和や交通安全の確保にも寄与している。また、南海トラフ巨大地震の発生時にも迂回解消が期待される等、防災面からの地域の期待も大きい。今後、同種事業の計画・調査にあたっては、関係自治体、関係機関とも連携の上、効率的・効果的に事業を推進する工夫が必要であると考えている。 ・事業評価手法の見直しについては、今後も継続して種々の整備効果の把握・検証に努めると共に、便益の計算手法を改善する方法や貨幣換算できない価値も含めて総合的に評価する方法について検討する。 	<p>対応なし</p>	<p>近畿地方整備局 道路部 道路計画第一課 (課長 築地 貴裕)</p>
---	-------------	------------	---	-------------	---

<p>近畿自動車道紀勢線 松原那智勝浦線 (田辺～すさみ) (H10～H27)</p> <p>近畿地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>2,171</p>	<p>【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・全体事業費 2,171億円、工期 平成10年度～平成27年度 ・B/C 1.8 (B:5,368億円、C:3,010億円) <p>【事業の効果の発現状況】</p> <p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・(費用便益分析対象区間) 渋滞損失削減時間：554万人・時間/年 ・(当該区間/並行区間) 並行区間等(並行区間)の渋滞損失削減率：7割削減 <p>②地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出削減量：24,009.52t-CO2/年 <p>③生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道等における自動車からのNO2排出削減率(排出削減量：104.48t/年、排出削減量：4割削減) ・現道等における自動車からのSPM排出削減率(排出削減量：5.99t/年、排出削減量：4割削減) <p>【事業実施による環境の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・環境影響評価は実施していない。 <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業区間周辺では、阪和自動車道4車線化、近畿自動車道紀勢線の順次事業化など、幹線道路ネットワークの整備が進んでいる。 ・H31年度には新宮道路、紀宝熊野道路の新規事業化により、紀伊半島一周の高速道路ネットワーク全線が事業化。 ・和歌山県及び紀勢線(田辺～すさみ)周辺地域の人口推移は減少傾向。 ・経済指標(総生産額)の推移は、和歌山県では減少傾向であるが、沿線地域の指標はH27年度に増加しているがその後減少。 <p>【今後の事業評価の必要性及び改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・近畿自動車道紀勢線(田辺～すさみ)の開通により、災害時の円滑な交通確保、地域間の連携強化等、供用による効果の発現状況に現時点では特に問題はなく、今後も大きな変化はないと思われるため、同様の事後評価の必要性は生じないと考える。 ・引き続き、社会経済情勢等の変化や交通状況等の把握を行い、必要に応じて課題の抽出や対応の検討等に努める。 <p>【同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・近畿自動車道紀勢線(田辺～すさみ)は、周辺地域の観光客の増加や、地域活性化に大きく寄与している。また、南海トラフ巨大地震の発生時にも地域寸断による孤立解消が期待される等、防災面からの地域の期待も大きい。今後、同種事業の計画・調査にあたっては、関係自治体、関係機関とも連携の上、効率的・効果的に事業を推進する工夫が必要であると考えます。 ・事業評価手法の見直しについては、今後も継続して種々の整備効果の把握・検証を努めると共に、便益の計算手法を改善する方法と貨幣換算できない価値も含めて総合的に評価する方法について検討する。 	<p>対応なし</p>	<p>近畿地方整備局 道路部 道路計画第一課 (課長 築地 貴裕)</p>
--	-------------	--------------	--	-------------	---

<p>一般国道56号 伊予インター関連 (H4～H27) 四国地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>430</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 全体事業費 430億円、工期 平成4年度～平成27年度 B/C 1.5 (B:1,175億円、C:778億円) (事業の効果の発現状況) ①円滑なモビリティの確保 ・現道等の渋滞損失時間が削減【約387千人時間/年→約158千人時間/年 59.2%削減】 ・伊予市中山町からJR伊予市駅までの所要時間が短縮【22分→21分】 ・伊予ICから松山空港までの所要時間が短縮【32分→30分】 ②物流効率化の支援 ・伊予ICから松山港までの所要時間が短縮【41分→38分】 ・向原交差点から青果市場までの所要時間が短縮【11分→7分】 ③都市の再生 ・市街化区域内での事業、周辺に大型商業施設が立地【6店舗→15店舗】 ④国土・地域のネットワークの構築 ・伊予市から日常生活圏中心都市である松山市へのアクセスが向上【30分→28分】 ⑤個性ある地域の形成 ・松山市～平家谷公園までの所要時間が短縮【99分→86分】 ⑥安全で安心できるくらしの確保 ・伊予市双海地区から三次救急医療施設までの所要時間が短縮【50分→38分】 ・伊予市中山地区から三次救急医療施設までの所要時間が短縮【45分→41分】 ⑦安全な生活環境の確保 ・歩道がない区間に歩道設置 ⑧災害への備え ・愛媛県地域防災計画において第一次緊急輸送路に指定 ・伊予跨線橋の架け替えにより、老朽橋梁における通行規制等が解消 ⑨地球環境の保全 ・CO2排出量が約4,8千t-CO2/年(約1.0%)削減【495.2千t-CO2/年→490.4千t-CO2/年】 ⑩生活環境の改善・保全 ・NO2排出量が約7.3t-NO2/年(約46.6%)削減【15.7t-NO2/年→8.4t-NO2/年】 ・SPM排出量が約0.4t-SPM/年(約49.4%)削減【0.89t-SPM/年→0.45t-SPM/年】 (事業実施による環境の変化) - (社会経済情勢の変化) ・沿線地域(伊予市・松前町)の人口は、平成12年以降減少傾向。 ・沿線地域(伊予市・松前町)の自動車保有台数は平成12年以降増加傾向。 ・国道56号伊予インター関連の利用が想定される伊予市～松山市の通勤流動(H27)は約6,022人/日であり、そのうち自家用車利用は約6割。 (今後の事後評価及び改善措置の必要性) ・伊予インター関連の完成供用により、交通流の円滑化と交通安全の確保、地域間の所要時間短縮、救急医療活動への貢献、物流活動の効率化への貢献、沿線への大型店舗出店の進展など、「交通流の円滑化と交通安全の確保、都市間及び空港・港湾など交通結節点へのアクセス性の向上、松山広域都市圏・地元産業の活性化など、主要幹線道路としての機能向上を図る」という伊予インター関連の整備目的に見合った効果が確認できていることから、今後の事業評価および改善措置の必要性はない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・事業前後の整備効果に関して統計指標、ヒアリング等を用いて、整備効果の確認が出来ている。 ・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。</p>	<p>対応なし</p>	<p>四国地方整備局 道路計画課 (課長 鈴木 大健)</p>
--	-------------	------------	--	-------------	---

<p>一般国道218号 北方延岡道路 (H8～H27)</p> <p>九州地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>357</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 全体事業費 357億円 工期 平成8年度～平成27年度 ・ B/C 1.6 (B: 992億円 C: 621億円) <p>(事業の効果の発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 円滑なモビリティの確保(並行する国道218号の損失時間の削減: 削減率約8割) ・ 物流効率化の支援(高千穂町から細島港(重要港湾)への輸送時間短縮: 高千穂町～細島港(約14分短縮)) ・ 国土・地域ネットワークの構築(拠点都市である熊本市と延岡市を高規格幹線道路で結ぶルートを構築: 熊本市役所～延岡市役所(約16分短縮)) <p>他5項目に該当</p> <p>(事業実施による環境の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 並行する国道218号の騒音値は、環境基準値を満足している。(昼間: 71dB→67dB、夜間: 60dB→58dB) <p>(社会経済情勢の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 延岡市の人口は減少傾向にあるが、一世帯あたりの自動車保有平均台数は九州全体の平均保有台数よりも多い。 ・ 並行現道である国道218号と北方延岡道路を合わせた交通量は近年、横這いの傾向となっている。 <p>(今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 北方延岡道路の整備により、「広域交通ネットワークの形成」、「災害に強いネットワーク構築」、「交通安全性の向上」等について、一定の効果が得られていることから当面の改善措置や更なる事後評価の必要性はない。 ・ 今後の交通状況や広域的な交通需要の動向などに変化が生じれば、対応等について検討することが重要である。 ・ 社会情勢等の変化を踏まえ、必要に応じて調査・検討を進める。 <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 北方延岡道路では、トンネルや切り土掘削による建設発生土について、工事着手前に関係機関である自治体と発生土の受け入れ先を調整。 ・ 結果、延岡JCT付近の工業団地造成地へ搬入することで受け入れ先の確保に繋がった。 ・ 北方延岡道路のように多くの建設発生土が想定される事業の場合、事業化された時点など早い段階で想定される建設発生土の受け入れ地など関係機関と一体となった調整を行い、事業を円滑に進めることが重要である。 	<p>対応なし</p>	<p>九州地方整備局 道路部 道路計画第一課 (課長 駒井 正樹)</p>
--	-------------	------------	--	-------------	---

<p>一般国道331号 豊見城道路 (H1～H27)</p> <p>沖縄総合事務局</p>	<p>5年以内</p>	<p>405</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・全体事業費 405億円、工期 平成元年度～平成27年度 ・B/C 3.4 (B: 2,339億円、C: 688億円) <p>(客観的評価指標に対応する事後評価項目)</p> <p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道等の渋滞損失時間が削減。 <p>【整備なし215万人・時間/年→整備あり26万人・時間/年、渋滞損失削減率: 88%削減】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・バス路線の利便性向上。 ・第二種空港へのアクセス向上。【糸満市役所～那覇空港(40分→33分)】 <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・重要港湾へのアクセス向上。【糸満市役所～那覇港新港(49分→42分)】 ・農林水産品の流通の利便性向上。【JAおきなわ糸満集荷場～中央卸売市場(浦添市)(52分→43分)】 <p>③都市の再生</p> <ul style="list-style-type: none"> ・那覇都市圏における2環状7放射道路としての位置付け。 ・DID区域内における市街地の都市計画道路網密度が向上。 <p>【西崎地区DID地区(5.88km²)のうち、豊見城道路を除く: 3.1km² 豊見城道路を含む: 3.3km²】</p> <p>④国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域高規格道路「沖縄西海岸道路」の一部を形成。 ・日常生活圏の中心都市へのアクセス向上。【糸満市役所～沖縄県庁(49分→41分)】 <p>⑤個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・拠点開発プロジェクトの支援 <p>【豊崎タウンプロジェクト(R2年6月イース開業)、糸満西崎工業団地、与根西部地区開発計画】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・主要な観光地へのアクセス向上。【那覇空港～平和祈念公園(49分→41分)】 <p>⑥災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・緊急輸送道路ネットワーク計画(H23.3)における第2次緊急輸送道路として位置付け。 ・第二次緊急輸送道路である旧国道331号の迂回路としての機能を形成。 <p>⑦地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出削減量(並行区間): 1.4万t-CO2/年 排出削減率: 63%削減 <p>⑧生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・NOx排出削減量(現道/並行区間等): 31.6t/年 排出削減率: 71%削減 ・SPM排出削減量(現道/並行区間等): 1.9t/年 排出削減率: 72%削減 <p>⑨他のプロジェクトとの関係</p> <ul style="list-style-type: none"> ・糸満道路との一体的整備の必要性 <p>(事業による環境変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・環境影響評価に対応する項目 特になし ・その他の評価すべきと判断した項目 特になし <p>(事業をめぐる社会情勢等の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・豊見城市の人口増加率は沖縄県全体よりも高い。 ・豊見城市は「国際物流拠点産業集積地域」に指定され今後も大型車交通量の増加見込み。 ・那覇空港の利用者数、沖縄県の入域観光客数、豊見城市の宿泊施設収容人員は増加傾向。 ・那覇空港、那覇港の発着回数も増加傾向となっており、空港、港湾を利用した観光需要が増加。 <p>(今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・開通前に比べ、旧国道の渋滞長・旅行速度が改善され交通渋滞が緩和。 ・那覇空港～ひめゆりの徳区間の所要時間短縮され、那覇港・那覇空港へのアクセス性が向上。 ・所要時間が短縮され、那覇都市圏への観光周遊の利便性が向上し交通混雑の緩和に寄与。 ・そうした効果により、民需が拡大、日常生活の利便性も向上した結果、糸満市・豊見城市の人口は増加し、地方税収が増加する等、地域の活性化に寄与。 ・以上より、事業の効果が顕現していることから、今後の事後評価の必要性はない。 <p>(計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)</p> <p>事業評価手法の見直しについては、整備目的の効果を確認していることから、見直しの必要性はない。今後同種事業の評価に際しては、ビッグデータ等を用いた詳細なデータを活用し、交通混雑の緩和やアクセス性の向上などの「生活の質の向上」といった視点でのストック効果に留意した評価に努める。</p>	<p>対応なし</p>	<p>沖縄総合事務局 道路建設課 (課長 眞栄里 和也)</p>
---	-------------	------------	--	-------------	--

<p>一般国道331号 糸満道路 (H2～H28)</p> <p>沖縄総合事務局</p>	<p>5年以内</p>	<p>505</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・全体事業費 505億円、工期 平成2年度～平成28年度 ・B/C 1.5 (B:1,268億円、C:837億円) (客観的評価指標に対応する事後評価項目) <p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道等の渋滞損失時間が削減。 <p>【整備なし54万人・時間/年～整備あり10万人・時間/年、渋滞損失削減率：81%削減】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・バス路線の利便性向上。 ・第二種空港へのアクセス向上。【糸満市役所～那覇空港(40分～35分)】 <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・重要港湾へのアクセス向上。【糸満市役所～那覇港新港(49分～44分)】 ・農林水産品の流通の利便性向上。【JAおきなわ糸満集荷場～中央卸売市場(浦添市)(52分～48分)】 <p>③都市の再生</p> <ul style="list-style-type: none"> ・那覇都市圏における2環状7放射道路としての位置付け。 ・D1D区域内における市街地の都市計画道路網密度が向上。 <p>【西崎地区D1D地区(5.88km²)のうち、糸満道路を除く:3.1km/km² 糸満道路を含む:3.4km/km²】</p> <p>④国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域高規格道路「沖縄西海岸道路」の一部を形成。 ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上。【糸満市役所～沖縄県庁(49分～44分)】 <p>⑤個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・拠点開発プロジェクトの支援 <p>【豊崎タウンプロジェクト(R2年6月イース開業)、糸満西崎工業団地】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・主要な観光地へのアクセス向上。【那覇空港～平和祈念公園(49分～43分)】 <p>⑥災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・緊急輸送道路ネットワーク計画(H23.3)における第2次緊急輸送道路として位置付け。 ・第2次緊急輸送道路である旧国道331号の迂回路としての機能を形成。 <p>⑦地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出削減量(並行区間):0.3万t-CO2/年 排出削減率:63%削減 <p>⑧生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・NOX排出削減量(現道/並行区間等):5.3t/年 排出削減率:68%削減 ・SPM排出削減量(現道/並行区間等):0.31t/年 排出削減率:69%削減 <p>⑨他のプロジェクトとの関係</p> <ul style="list-style-type: none"> ・豊見城道路との一体的整備の必要性(事業による環境変化) ・環境影響評価に対応する項目 特になし ・その他の評価すべきと判断した項目 特になし <p>(事業をめぐる社会情勢等の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・糸満市の人口増加率は沖縄県全体よりも高い ・糸満市は「国際物流拠点産業集積地域」に指定され今後も大型車交通量の増加見込み ・那覇空港の利用者数、沖縄県の入域観光客数、糸満市の宿泊施設収容人員は増加傾向 ・那覇空港、那覇港の発着回数も増加傾向となっており、空港、港湾を利用した観光需要が増加(今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性) ・開通前に比べ、旧国道の渋滞長・旅行速度が改善され交通渋滞が緩和。 ・那覇空港～ひめゆりの塔区間の所要時間短縮され、那覇港・那覇空港へのアクセス性が向上。 ・所要時間が短縮され、那覇都市圏への観光周遊の利便性が向上し交通混雑の緩和に寄与。 ・そうした効果により、民需が拡大、日常生活の利便性も向上した結果、糸満市・豊見城市の人口は増加し、地方税収が増加する等、地域の活性化に寄与。 ・以上より、事業の効果が発現していることから、今後の事後評価の必要性はない。 <p>(計画・調査のあり方や事業評価手法の見直し必要性)</p> <p>事業評価手法の見直しについては、整備目的の効果を確認していることから、見直しの必要性はない。今後同種事業の評価に際しては、ビッグデータ等を用いた詳細なデータを活用し、交通混雑の緩和やアクセス性の向上などの「生活の質の向上」といった視点でのストック効果に留意した評価に努める。</p>	<p>対応なし</p>	<p>沖縄総合事務局 道路建設課 (課長 眞栄里 和也)</p>
--	-------------	------------	--	-------------	--

<p>一般国道331号 中山改良 (H2～H27) 沖縄総合事務局</p>	<p>5年以内</p>	<p>88</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) ・全体事業費 88億円、工期 平成2年度～平成27年度 ・災害時の迂回解消を含めた走行時間の短縮等：106億円、費用：164億円 (客観的評価指標に対応する事後評価項目)</p> <p>① 円滑なモビリティの確保 ・旧道の渋滞損失時間が削減。3.7万人・時間/年→0.8万人・時間/年(77%削減) ・国道331号を利用する既存バスルートの定時制の確保が期待される</p> <p>② 国土・地域ネットワークの構築 ・大型車のすれ違いや走行性の向上が期待される</p> <p>③ 個性ある地域の形成 ・南部地域へのアクセス性が向上し観光の活性化が期待される</p> <p>④ 災害への備え ・国道331号、中山改良は第2次緊急輸送道路に位置づけられ、迂回機能も期待される</p> <p>⑤ 地球環境の保全 ・CO2排出量を削減(448t-CO2/年)</p> <p>⑥ 生活環境の改善・保全 ・NO2排出量を削減(69%削減) ・SPM排出量を削減(69%削減)</p> <p>⑦ その他 ・旧道区間での線形不良箇所(13箇所)、縦断勾配6%超箇所(10箇所)が、改良区間では0箇所(事業による環境変化) 特になし (事業をめぐる社会情勢等の変化) ・南城市の人口伸び率は、沖縄全体を上回る。 ・南城市の生体辺り自動車保有台数は沖縄全体を上回る。 ・旧道では落石、土砂災害は発生。 ・那覇空港利用者数、沖縄県の入域観光客数、南城市の宿泊施設収容人数は増加傾向。 ・那覇空港における発着回数・那覇港におけるクルーズ船寄港回数は増加傾向。 (今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性) ・当該道路の整備により、災害時において脆弱な旧道の代替路が形成され、救急搬送や災害復旧活動を支援している。 ・また、一部歩道がない通学路からの交通転換が図られることで、安全で安心できる暮らしの確保に寄与している。 ・更に、観光バスなどの運行がスムーズになることから観光周遊の利便性が向上し、地域経済の好循環に寄与し、当該道路の重要性が増大していくことは明らかであり、今後の事後評価の必要性はないものと判断できる。 ・当該道路は、想定された効果が発現されており、当面の改善措置の必要性はない。 (計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・事業評価手法の見直しについては、整備目的の効果を確認していることから、見直しの必要性は無いと考える。 今後ビッグデータ等を用いた詳細なデータを活用し、安全・安心の向上などの「生活の質の向上」といった視点でのストック効果に留意した評価に努める。</p>	<p>対応なし</p>	<p>沖縄総合事務局 道路建設課 (課長 眞栄里 和也)</p>
--	-------------	-----------	--	-------------	--

<p>一般国道329号 宜野座改良 (H2～H27)</p> <p>沖縄総合事務局</p>	<p>5年以内</p>	<p>70</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 全体事業費 70億円、工期 平成27年度～平成27年度 (事業の効果の発現状況) ①円滑なモビリティの確保 ・旧国道329号の渋滞損失時間22.6万人・時間/年、削減率：7割削減 ・バス路線(名護東線・名護～うるま線)の利便性向上：5分→4分 ・宜野座村松田地区～那覇空港のアクセス向上：63分→62分 ②物流効率化の支援 ・宜野座村松田地区～那覇港のアクセス向上：69分→68分、 宜野座村松田地区～金武湾港のアクセス向上：29分→24分 ・車海老養殖場(宜野座村内)～那覇港の利便性向上：68分→67分 ③国土・地域ネットワークの構築 ・宜野座村漢那地区～日常活動中心都市(名護市)のアクセス向上：25分→24分 ④個性ある地域の形成 ・宜野座IC～松田地区体験交流センター(宜野座村)のアクセス向上：4分→3分 ⑤安全で安心できるくらしの確保 ・沖縄県立中部病院～宜野座村松田地区のアクセス向上：35分→33分 ⑥災害への備え ・第二次緊急輸送道路に指定 ・沖縄自動車道の代替路を形成 ⑦地球環境の保全 ・CO2排出量の削減量：0.15千t/年 ⑧生活環境の改善・保全 ・NO2排出量の削減率：5割削減 ・SPM排出量の削減率：6割削減 (事業実施による環境の変化) 環境影響評価、対象外事業である。 (社会経済情勢の変化) ・宜野座村の人口の伸び率は、全国平均及び沖縄県を大きく上回る伸び率 ・自動車保有台数の伸び率は、沖縄県の類似した変化となっており、全国平均を大きく上回る伸び率 ・沖縄県における観光客数・観光収入は、目標値とほぼ同等に年々増加 ・レンタカー許可車両数も年々増加傾向にあり、自動車で移動する観光客が増加 (今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性) ・当該道路の整備により、沖縄本島のハジゴ道路ネットワーク及び緊急輸送道路の一部が整備され、南北の交通の強化を支援している。 ・沖縄自動車道の宜野座改良に並行する区間において、通行規制がかかった場合に、宜野座改良区間がその影響を軽減できる。 ・また、並行する旧国道329号は線形不良箇所や信号機が連続して多数あるが、宜野座改良区間は走行性の高いルートであり、「安全性の向上」、「救急搬送時の傷病者の負担軽減」に寄与している。 ・更に、プロ野球キャンプ期間中の交通負担を担い宜野座IC～キャンプ場へのアクセス性が向上したことから宜野座村の経済効果も期待される等、沖縄県の幹線道路として重要性が増大していくことは明らかである。 ・上記により、今後の事後評価の必要性はないものと判断できる。 ・当該道路は、想定された効果が発現されており、当面の改善措置の必要性はない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・事業評価手法の見直しについて、整備目的の効果を確認していることから、見直しの必要性はないと考えるが、今後はビッグデータ等を活用し、特に防災機能向上に関するストック効果に留意した評価に努める。</p>	<p>対応なし</p>	<p>沖縄総合事務局 道路建設課 (課長 眞栄里 和也)</p>
---	-------------	-----------	--	-------------	--

<p>一般国道45号 仙塩道路 (仙台北～利府 中) (S57～H27)</p> <p>東北地方整備局 東日本高速道路 (株)</p>	<p>5年以内</p>	<p>836</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 全体事業費 836億円、工期 昭和57年度～平成27年度 B/C 3.7 (B: 7,419億円、C: 1,980億円) (事業の効果の発現状況)</p> <p>●交通量の状況</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当該区間の交通量は、約29,500台/日 (H27) から、約34,000台/日 (R1) に増加 ・混雑度は4車線化により1.7から0.59へ大幅に低下 (NEXCO東日本データ) ・渋滞回数は4車線化により682回/年 (H27) から0回/年 (R1) となり解消 (NEXCO東日本データ) ・並行区間等の渋滞損失時間の削減 <p>渋滞損失時間削減量: 9,348.2千人・時間/年 渋滞損失削減率 0.0758%削減</p> <p>●近傍の空港及び港湾へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・仙台空港【拠点空港 (旧第二種空港)】への所要時間が短縮 【松島～仙台空港: 開通前104分 ⇒ 開通後30分】 (暫定2車線開通時: 46分、4車線開通時: 30分) ・仙台釜石港【国際拠点港湾 (旧特定重要港湾)】への所要時間が約11分短縮 【大衡IC～仙台港北IC: 開通前39分 ⇒ 開通後18分】 <p>●日常活動圏中心都市へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・仙台市から石巻市 (日常活動圏中心都市) への所要時間が約8分短縮 【仙台市～石巻市: 開通前145分 ⇒ 開通後53分】 <p>(事業実施による環境の変化)</p> <p>【大気環境】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・最新のバックグラウンド濃度を考慮し予測した結果、全地点で環境基準を下回ることを確認。 <p>CO: 日平均値の年間2%除外値 0.40 ppm (10ppm以下) NO2: 日平均値の年間98%値 0.024 ppm (0.04～0.06ppm以下)</p> <p>【交通騒音】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・騒音測定を実施し、全地点で環境基準値を下回ることを確認。 <p>測定値: 昼間57～65dB 夜間53～59dB (環境基準: 昼間70dB 夜間65dB)</p> <p>(社会経済情勢の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・人口は、仙塩道路路線では全国平均と比較して、増加傾向 ・宮城県の県内総生産 (名目) は、全国 (国内総生産) と比較して、増加傾向 ・製造品出荷額は、仙塩道路路線は全国 (製造品出荷額) と比較して、増加傾向 <p>(今後の事後評価及び改善措置の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・観光の活性化、物流の効率化、基幹公共交通の支援、リダンダンシーの確保など、様々な整備効果が発現されており、当該区間における更なる事後評価は特段必要ないものと考え ・道路の整備によるネットワーク効果の更なる発現など、引き続き周辺道路も含めた利用状況について注視し、地域と一体となった利用促進の取組みなど、積極的に努めていく <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業評価の結果、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の特段の見直しの必要性はないと思われる。 	<p>対応なし</p>	<p>東日本高速道路 (株) 高速道路計画課 (課長 川崎 健史)</p>
---	-------------	------------	---	-------------	---

<p>第二東海自動車道 横浜名古屋線 (浜松いなさJCT～豊田東JCT) (H5～H27)</p> <p>中日本高速道路 (株)</p>	<p>5年以内</p>	<p>6,106</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 全体事業費 6,106億円、工期 平成5年度～平成27年度 B/C 2.0 (B: 19,645億円、C: 9,804億円) (事業の効果の発現状況) ・物流効率化の支援 特定重要港湾もしくは国際コンテナ航路の発着港湾へのアクセス向上の状況 ・国土・地域ネットワークの構築 日常活動圏中心都市へのアクセス向上の状況 ・個性ある地域の形成 IC等からのアクセスが向上する主要な観光地へのアクセス向上による効果 ・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の状況 ・災害への備え 並行する高速ネットワークの代替路線として機能 他8項目について効果の発現が見られる。 (事業実施による環境の変化) 【大気質】 ・当該区間の整備により自動車からの二酸化炭素・窒素酸化物・粒子状物質の排出量が削減され、環境負荷低減に貢献。 CO2: 8万トン/年削減 NOX: 95トン/年削減 SPM: 28トン/年削減 (社会経済情勢の変化) ・平成30年 三遠南信自動車道(佐久間川合IC～東栄IC、龍江IC～飯田上久堅・喬木富田IC) 開通 ・令和元年 三遠南信自動車道(天龍峡IC～龍江IC) 開通 ・令和2年 新東名高速道路(御殿場JCT～浜松いなさJCT) 6車線化完成 (今後の事後評価及び改善措置の必要性) ・費用対効果分析の結果や現時点における利用状況、事業効果発現状況から、整備効果が得られており、本事業としては今後事後評価の必要性は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) ・新東名高速道路は施工途中で暫定4車線での整備に変更となったが、静岡県区間は後からでも6車線化に対応できる構造であった。これに対し愛知県区間や神奈川県区間はトンネル、橋梁などを4車線で整備したため、今後の6車線化整備には時間も事業費も掛かることになる。これを課題としてしっかり認識し、今後の事業に反映することが必要。</p>	<p>対応なし</p>	<p>中日本高速道路(株) 経営企画課 (課長名 杉井 淳一)</p>
--	-------------	--------------	--	-------------	---

<p>東九州自動車道 北九州JCT～みやこ豊 津 (H9～H26)</p> <p>西日本高速道路 (株)</p>	<p>5年以内</p>	<p>1,386</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 全体事業費 1,386億円、工期 平成9年度～平成26年度 ・ B/C 1.9 (B: 4,503億円、C: 2,369億円) <p>(事業の効果の発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 円滑なモビリティの確保 ・ 並行区間等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善状況 ・ 物流効率化の支援 ・ 農林水産業を主体とする地域から大都市圏への農林水産品の流通の利便性向上の状況 ・ 国土・地域ネットワークの構築 ・ 当該路線が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する ・ 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の状況 ・ 災害への備え ・ 緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成 ・ 他12項目について効果の発現が見られる。 <p>(事業実施による環境の変化)</p> <p>【大気質】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 当該区間の整備により自動車からの二酸化炭素・窒素酸化物・粒子状物質の排出量が削減され、環境負荷低減に貢献。 ・ CO2: 約2万トン/年削減 ・ NO2: 約71トン/年削減 ・ SPM: 約5トン/年削減 <p>(社会経済情勢の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 平成20年6月に東九州自動車道津久見～佐伯間が供用を開始 ・ 平成27年3月に東九州自動車道豊前～宇佐間が供用を開始 ・ 平成28年4月に東九州自動車道椎田南～豊前間が供用を開始 <p>(今後の事後評価及び改善措置の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 費用対効果分析の結果や現時点における利用状況、事業効果発現状況から、整備効果が得られており、本事業としては今後事後評価の必要性は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) ・ 特になし 	<p>対応なし</p>	<p>西日本高速道路(株) 計画設計課 (課長 田中 克彦)</p>
--	-------------	--------------	---	-------------	--

<p>東九州自動車道 椎田南～宇佐 (H18～H28)</p> <p>西日本高速道路 (株)</p>	<p>5年以内</p>	<p>864</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 全体事業費 864億円、工期 平成18年度～平成28年度 ・ B/C 1.6 (B: 2,149億円、C: 1,316億円) <p>(事業の効果の発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 円滑なモビリティの確保 第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上の状況 ・ 物流効率化の支援 農林水産業を主体とする地域から大都市圏への農林水産品の流通の利便性向上の状況 ・ 国土・地域ネットワークの構築 当該路線が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する ・ 個性ある地域の形成 IC等からアクセスが向上する主要な観光地へのアクセス向上による効果 ・ 災害への備え 緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成 ・ 他12項目について効果の発現が見られる。 <p>(事業実施による環境の変化)</p> <p>【大気質】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 当該区間の整備により自動車からの二酸化炭素・窒素酸化物・粒子状物質の排出量が削減され、環境負荷低減に貢献。 CO2: 約1万トン/年削減 NO2: 約27トン/年削減 SPM: 約2トン/年削減 <p>(社会経済情勢の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 平成20年6月に東九州自動車道津久見～佐伯間が供用を開始 ・ 平成26年3月に東九州自動車道苅田北九州空港～行橋間が供用を開始 ・ 平成26年12月に東九州自動車道行橋～みやこ豊津間が供用を開始 <p>(今後の事後評価及び改善措置の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 費用対効果分析の結果や現時点における利用状況、事業効果発現状況から、整備効果が得られており、本事業としては今後事後評価の必要性はないものと考えられる。 <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 特になし 	<p>対応なし</p>	<p>西日本高速道路(株) 計画設計課 (課長 田中 克彦)</p>
--	-------------	------------	---	-------------	--

【港湾整備事業】
（直轄事業等）

事業名 （事業実施期間） 事業主体	該当基準	総事業費 （億円）	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 （担当課長名）
室蘭港崎守地区 道路整備事業 （H14～H27） 北海道開発局	5年以内	36	<p>（費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・全体事業費 平成25年再評価時：36億円→令和2年事後評価時：36億円 ・整備期間 平成25年再評価時：平成14年度～平成26年度→令和2年事後評価：平成14年度～平成27年度 ・B/C 事後評価時 1.4 （B：89億円、C：63億円） <p>（事業の効果の発現状況）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・輸送・移動コストの削減 ・交通事故の減少 <p>（事業実施による環境の変化）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業実施による環境の変化はない。 <p>（社会経済情勢等の変化）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・木材チップヤードの廃止 ・外資コンテナ航路の毎週運航 <p>（今後の事後評価の必要性）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本事業の実施により、輸送・移動コストの削減や車両の安全性が確保される等の事業効果の発現により、当初の目的は達成され、投資効果も確保されていることから、今後の事業評価の必要性はない。 <p>（改善措置の必要性）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本事業の実施により、輸送・移動コストの削減や車両の安全性が確保される等の事業効果の発現により、当初の目的は達成され、投資効果も確保されていることから、改善措置の必要性はない。 <p>（同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本事業評価において、同種事業の計画・調査のあり方等について、見直しを必要とする項目はない。 	対応なし	北海道開発局 港湾計画課 （課長 箕作幸治）

<p>苫小牧港東港区中央水路地区 国際海上コンテナターミナル整備事業（耐震） （H13～H27） 北海道開発局</p>	<p>5年以内</p>	<p>491</p>	<p>（費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・全体事業費 平成26年再評価時：491億円→令和2年事後評価時：491億円 ・整備期間 平成26年再評価時：平成13年度～平成27年度→令和2年事後評価時：平成13年度～平成27年度 ・B/C 事後評価時 1.5 （B：1,520億円、C：999億円） <p>（事業の効果の発現状況）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・輸送コストの削減 ・震災時における輸送コストの削減 ・施設被害の回避 <p>（事業実施による環境の変化）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業実施による環境の変化はない。 <p>（社会経済情勢等の変化）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・外貿コンテナ貨物量の増加 ・大規模地震対策施設の計画変更 <p>（今後の事後評価の必要性）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本事業の実施により、輸送コストの削減や大規模地震発生時に物流機能が確保される等の事業効果の発現により、当初の目的は達成され、投資効果も確保されていることから、今後の事後評価の必要性はない。 <p>（改善措置の必要性）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本事業の実施により、輸送コストの削減や大規模地震発生時に物流機能が確保される等の事業効果の発現により、当初の目的は達成され、投資効果も確保されていることから、改善措置の必要性はない。 <p>（同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本事業評価において、同種事業の計画・調査のあり方等について、見直しを必要とする項目はない。 	<p>対応なし</p>	<p>北海道開発局 港湾計画課 （課長 箕作幸治）</p>
---	-------------	------------	---	-------------	---------------------------------------

<p>函館港万代・中央 ふ頭地区 国内物流ターミナル 整備事業 (H15～H27) 北海道開発局</p>	<p>5年以内</p>	<p>54</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) ・全体事業費 平成26年再評価時:65億円→令和2年事後評価時:54億円 ・整備期間 平成26年再評価時:平成15年度～平成30年度→令和2年事後評価時:平成15年度～平成27年度 ・B/C 事後評価時 1.6 (B:165億円、C:105億円) (事業の効果の発現状況) ・輸送コストの削減 ・輸送コスト・輸送時間コストの削減 ・業務コストの削減 ・資産価値の喪失回避 (事業実施による環境の変化) ・事業実施による環境の変化はない。 (社会経済情勢の変化) ・岸壁利用形態の見直し ・取扱貨物量及び品目の変化 (今後の事業評価の必要性) ・本事業の実施より、輸送コストの削減や滞船の増大が回避される等の事業効果の発現により、当初の目的は達成され、投資効果も確保されていることから、今後の事後評価の必要性はない。 (改善措置の必要性) ・本事業の実施より、輸送コストの削減や滞船の増大が回避される等の事業効果の発現により、当初の目的は達成され、投資効果も確保されていることから、改善措置の必要性はない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・本事業評価において、同種事業の計画・調査のあり方等について、見直しを必要とする項目はない。</p>	<p>対応なし</p>	<p>北海道開発局 港湾計画課 (課長 箕作幸治)</p>
--	-------------	-----------	---	-------------	---------------------------------------

<p>青森港沖館地区・油川地区防波堤整備事業(S57～H27) 東北地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>401</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 全体事業費 前回評価時 397億円 → 事業完了時 401億円 B/C 事後評価時 3.6 (B: 3,926億円、C: 1,101億円) (事業の効果の発現状況) ・フェリー貨物量は、防波堤整備前昭和57年当時の946万トに対して近年2,000万ト以上の貨物量推移となっている。 ・平成26年度より沖館埠頭が外国クルーズ船の着岸場所にもなっている。 (事業実施による環境の変化) ・青森港沖館地区・油川地区防波堤整備事業により、岸壁前面の静穏度が向上し、フェリーの安定性・安全性が確保された。 (社会経済情勢の変化) ・特になし (今後の事後評価の必要性) ・事業実施の効果が十分発現されているため、今後の事後評価の必要はない。 (改善措置の必要性) ・事業実施の効果が十分発現されているため、改善措置の必要はない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・本事業評価において、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法について、見直しを必要とする事項はない。</p>	<p>対応なし</p>	<p>東北地方整備局 港湾計画課 (課長 渡部秀幸)</p>
---	-------------	------------	--	-------------	--

<p>相馬港 航路・泊地整備事業 (H26～H27) 東北地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>68</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・全体事業費 新規採択時 63億円 → 事業完了時 68億円 ・B/C 事後評価時 3.2 (B: 270億円、C: 83億円) <p>(事業の効果の発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成29年より、80,000DWT級船舶によりLNGが輸入されている。令和2年に福島天然ガス発電所の営業運転が開始し、今後、LNG輸入量の大幅な増加が見込まれる。 <p>(事業実施による環境の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・相馬港航路・泊地整備事業により、4号ふ頭にLNG受入基地及び福島天然ガス発電所が立地。企業集積に伴い地元経済の活性化、雇用創出(操業人員やメンテナンス要員など)が図られた。 <p>(社会経済情勢の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・特になし <p>(今後の事後評価の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業実施の効果が十分発現されているため、今後の事後評価の必要はない。 <p>(改善措置の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業実施の効果が十分発現されているため、改善措置の必要はない。 <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本事業評価において、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法について、見直しを必要とする事項はない。 	<p>対応なし</p>	<p>東北地方整備局 港湾計画課 (課長 渡部秀幸)</p>
--	-------------	-----------	--	-------------	--

<p>清水港新興津地区 国際海上コンテナ ターミナル整備事 業 (H20～H30) 中部地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>258</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) ・全体事業費 258億円、工期 平成20年度～平成30年度 ・B/C 1.9 (B: 831億円、C: 431億円) (事業の効果の発現状況) ・輸送距離の短縮による輸送コスト削減 ・滞船の解消による海上輸送コスト削減 ・大規模地震発生時の輸送コスト削減 (事業実施による環境の変化) ・特になし。 (社会経済情勢の変化) ・新東名高速道路、中部横断自動車道等の整備の進展により、清水港と背後圏を結ぶ物流ネットワークが強化され、清水港周辺地域において物流施設の立地が増加した。 ・これに伴い、当該物流施設を活用した清水港のコンテナ利用が促進された。 (今後の事後評価の必要性) ・整備目的どおりの効果が発現していることから、今後の事後評価の必要性はないと考える。 (改善措置の必要性) ・整備目的を達成していると判断できるため、改善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) ・現時点では、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直し等の必要はないと考える。</p>	<p>対応なし</p>	<p>中部地方整備局 港湾計画課 (課長 福田浩司)</p>
<p>広島港廿日市地区 航路・泊地整備事 業 (H23～H27) 中国地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>73</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) ・全体事業費 73億円、工期 平成23年度～平成27年度 ・B/C 2.7 (B: 253億円、C: 94億円) (事業の効果の発現状況) ・航路・泊地の整備により、標準LNG船(15万m³級) 船を利用した他社との共同輸送が可能となり、LNGの効率的な輸送が実現している。 (事業実施による環境の変化) ・事業実施による環境の変化はない。 (社会経済情勢の変化) ・平成31年3月に広島港港湾計画が改訂(LNG需要増加への対応を見据えた計画が盛り込まれる)。 (今後の事後評価の必要性) ・本事業は十分な事業効果を発揮しており、環境への重大な影響も確認されておらず、また、今後も更なる事業効果が期待できることから、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) ・事業目的に見合った事業効果の発現が確認されており、改善措置の必要性はない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・特になし</p>	<p>対応なし</p>	<p>中国地方整備局 港湾計画課 (課長 尾崎靖)</p>

<p>中津港田尻地区 臨港道路整備事業 (H20～H27) 九州地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>55</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) ・全体事業費 55億円、工期 平成20年度～平成27年度 ・B/C 1.9 (B: 161億円、C: 84億円) (事業の効果の発現状況) ・本事業の実施により、「物流の効率化」「交通混雑の緩和」「地域住民の利便性・安全性向上」等について効果が得られた。 (事業実施による環境の変化) ・特になし。 (社会経済情勢の変化) ・特になし。 (今後の事後評価の必要性) ・再事後評価の必要はない。 (改善措置の必要性) ・改善措置の必要はない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・中津港臨港道路は、生活道路及び農業用道路の現道上に整備することから、生活基盤を維持することが重要であり、地元住民へ配慮する必要がある。 ・このため、地元住民や農業・漁業関係者を含めた地元代表者からなる安全協議会の設置や関係機関と合同での地元説明会を定期開催することで、当該事業への理解を深めていただくことで、円滑に工事を進め事業を完了することが出来た。 ・今後も同種事業において、計画段階から関係機関と協力した地元説明を行い、合意形成を図ることが重要と考える。</p>	<p>対応なし</p>	<p>九州地方整備局 港湾計画課 (課長 大瀬信一)</p>
---	-------------	-----------	---	-------------	--

<p>細島港白浜地区 国際物流ターミナル 整備事業 (H23~H27) 九州地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>44</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 全体事業費 44億円、工期 平成23年度～平成27年度供用 ・ B/C 3.1 (B: 200億円、C: 65億円) <p>(事業の効果の発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 本事業の実施により、「輸送の効率化」等について効果が得られた。 <p>(事業実施による環境の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 特になし。 <p>(社会経済情勢の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 特になし。 <p>(今後の事後評価の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 再事後評価の必要はない。 <p>(改善措置の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 改善措置の必要はない。 <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 細島港は、残存機雷位置に該当する海域(以下、機雷残存海域)ではないことから、浚渫工事着手前に残存機雷の有無を確認する磁気探査を行わずに浚渫工事を実施したところ、砲弾が確認された。 ・ このため、日向海上保安署と協議の結果、機雷残存海域でなくても海上工事の安全性を確保するため、事前に磁気探査を実施するとした。 ・ 今後も同種事業において、海上工事の安全性を確保するため、工事対象区域においては磁気探査が必要である。 	<p>対応なし</p>	<p>九州地方整備局 港湾計画課 (課長 大瀬信一)</p>
---	-------------	-----------	--	-------------	--

【空港整備事業】
（直轄事業等）

事業名 （事業実施期間） 事業主体	該当基準	総事業費 （億円）	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 （担当課長名）
新千歳空港19L ILS双 方向化事業 （H20～H27） 東京航空局 北海道開発局	5年以内	19	<p>（費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化） 全体事業費 19億円、工期 平成20年度～平成27年度（平成23年度～25年度は事業休止） B/C 1.4（B：43億円、C：32億円） （事業の効果の発現状況） 本事業が実施されていないと、年間182便に遅延が発生し、さらに年間2便の欠航が発生していたと推定され事業効果の発現が認められる。 （事業実施による環境の変化） 上空待機やダイバート/リターンの回避により飛行時間が減少し、環境汚染物質の排出削減、騒音影響の低減の環境改善に対する効果が見込める。 （社会経済情勢の変化） H20年のリーマンショックによる世界的な経済危機やH23年の東日本大震災などにより航空需要は一時低迷したが、その後順調に回復している。また、新千歳空港においては国際線の伸びが大きいと推定され、これは訪日観光を促進する事業と観光資源の豊富な北海道という立地の組み合わせによるものと考えられ、更なる需要増加が期待できる。R2年には新型コロナウイルス感染症が世界的に拡大し、航空需要が大きく減少している。 （今後の事後評価の必要性） 新千歳空港の旅客数はR1年まで増加傾向にあり、また訪日観光客の拡大に関する政府の取り組みの効果も発現していることから、更なる増加も期待される。一方、費用対効果分析の感度分析において、航空旅客数需要の10%減少の状況下でも便益が上回ることが確認されている。新型コロナウイルス感染症の影響については、今後の状況を予測することは困難であるが、需要の減少を考慮して試算したところ、影響期間が3年間続くと仮定しても、感度分析（航空旅客数需要の10%減少）の範囲内であり、さらに影響期間が8年間続くと仮定しても、便益が上回ることが確認された。以上より、今後の事後評価は必要ないものと判断する。 （改善措置の必要性） 事業採択時の想定に比べ効果の発現状況は小さくなっているものの、効果が十分に発現しており、特に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） 本事業においてマニュアルに沿った手法により検討を実施し、適正化された航空旅客数需要予測のもとにおいても整備効果の発現が確認されたことから、同種事業の事業評価方法等の見直しは必要ないものと認められる。</p>	対応なし	東京航空局保安部 技術保安企画調整課 （課長：鈴木実）

【都市公園等事業】
（直轄事業等）

事業名 （事業実施期間） 事業主体	該当基準	総事業費 （億円）	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 （担当課長名）
国営アルプスあづみの公園 （H2～H27） 関東地方整備局	5年以内	611	<p>（費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化） 全体事業費 611億円、工期 平成2年度～平成27年度 B/C 1.9（B：2,851億円、C：1,507億円）</p> <p>（事業の効果の発現状況） 防災、観光振興等地域活性化、長寿・福祉社会への対応、自然との共生、文化財の保全・活用、動植物の生息・生育環境の保全・創出等に関する効果が発現されている。</p> <p>（事業実施による環境の変化） 動植物の生息・生育環境の保全・創出、埋蔵文化財の保全・活用に取り組んでおり、事業実施による環境変化は見られない。</p> <p>（社会経済情勢の変化） 自治体の総合基本計画に位置づけられるなど地元からも期待されている。 本公園に接する県営公園とも相互の特性を補完しながら相乗効果を発揮する施設となっている。</p> <p>（今後の事後評価の必要性） 本事業の実施により、観光振興等地域活性化、防災等に関する効果について、一定の効果が得られていることから、更なる事後評価の必要はない。</p> <p>（改善措置の必要性） 本事業の実施により、観光振興等地域活性化、防災等に関する効果について、一定の効果が得られていることから、当面の改善措置の必要性はない。</p> <p>（同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性） 同種事業の計画・調査のあり方について、見直しを必要とする事項はない。 ただし、事後評価の方法（間接利用価値の効果説明）については、今後検討していく。</p>	対応なし	関東地方整備局 建政部都市整備課 （課長 大槌寛之）
国営吉野ヶ里歴史公園 （H4～H28） 九州地方整備局	5年以内	357	<p>（費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化） 全体事業費 357億円、工期 平成4年度～平成28年度 B/C 1.7（B：2,302億円、C：1,384億円） （B/Cについては、県立公園区域を含め算定）</p> <p>（事業の効果の発現状況） 遺跡の保存と活用、防災、観光振興等地域活性化、長寿・福祉社会への対応、住民参加に関する効果が発現されている。</p> <p>（事業実施による環境の変化） 埋蔵文化財の保全・活用に取り組んでおり、事業実施による環境の変化はみられない。</p> <p>（社会経済情勢の変化） 本公園整備による上位計画の変更はない。 吉野ヶ里歴史公園は国営公園と県立公園が一体となって公園整備を実施している。県立公園の整備状況に大きな変化はなく、本公園の整備効果発現への影響はない。</p> <p>（今後の事後評価の必要性） 本事業の実施により、観光振興等地域活性化、防災等に関する効果について、一定の効果が得られていることから、更なる事後評価の必要はない。</p> <p>（改善措置の必要性） 本事業の実施により、観光振興等地域活性化、防災等に関する効果について、一定の効果が得られていることから、当面の改善措置の必要性はない。</p> <p>（同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性） 同種事業の計画・調査のあり方について、見直しを必要とする事項はなく、事業評価手法の見直しの必要性はない。</p>	対応なし	九州地方整備局 建政部 都市整備課 （課長 田中 耕介）

【その他施設費】

【官庁営繕事業】

事業名 (事業実施期間) 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
平塚税務署 (H23～H29) 関東地方整備局	5年以内	14	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当初の事業計画に沿った整備がなされ、また庁舎が適切に活用されていることから、事業採択の時点から特段の要因の変化はないと考えられる。 <p>(事業の効果の発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・位置、規模及び構造の観点から、業務を行うための基本機能を満足していることが確認できる。 ・地域性、景観性、環境保全性、ユニバーサルデザイン、防災性及び耐用・保全性について、特に充実した取組がなされており、官庁営繕の施策が適切に反映されていることが確認できる。 <p>以上より、想定していた事業の効果は十分に発現していると考えられる。</p> <p>(事業実施による環境の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・環境負荷低減への取組みやCASBEE評価の結果から特に問題はないと考えられる。 <p>(社会経済情勢等の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本事業の事業計画の必要性や合理性に影響を与えるような社会経済情勢の変化は特にないと考えられる。 <p>(今後の事後評価の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業の効果は十分に発現していると考えられるため、現時点で再度の事後評価の必要性はない。 <p>(改善措置の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業の効果は十分に発現していると考えられるため、現時点で改善措置の必要性はない。計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・現時点で見直しの必要性は見られない。 	対応なし	関東地方整備局 営繕部調整課 (課長 小泉 洋)

<p>和歌山地方合同庁舎 (H21～H29) 近畿地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>90</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) ・当初の事業計画に沿った整備がなされ、また庁舎が適切に活用されていることから、事業採択の時点から特段の要因の変化はないと考えられる。 (事業の効果の発現状況) ・位置、規模及び構造の観点から、業務を行うための基本機能を満足していることが確認できる。 ・地域性、景観性、環境保全性、ユニバーサルデザイン、防災性及び耐用・保全性について、特に充実した取組がなされており、官庁営繕の施策が適切に反映されていることが確認できる。 以上より、想定していた事業の効果は十分に発現していると考えられる。 (事業実施による環境の変化) ・環境負荷低減への取組みやCASBEE評価の結果から特に問題はないと考えられる。 (社会経済情勢等の変化) ・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。 (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、今後の事後評価の必要性はない。 (改善措置の必要性) ・事業の効果は十分に発現していると考えられるため、改善措置の必要性はない。 (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。</p>	<p>対応なし</p>	<p>近畿地方整備局 営繕部技術・評価課 (課長 長谷部 武志)</p>
<p>高松地方合同庁舎 (Ⅱ期) (H21～H29) 四国地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>91</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) ・当初の事業計画に沿った整備がなされ、また庁舎が適切に活用されていることから、事業採択の時点から特段の要因の変化はないと考えられる。 (事業の効果の発現状況) ・位置、規模及び構造の観点から、業務を行うための基本機能を満足していることが確認できる。 ・地域性、景観性、環境保全性、ユニバーサルデザイン、防災性及び耐用・保全性について、特に充実した取組がなされており、官庁営繕の施策が適切に反映されていることが確認できる。 以上より、想定していた事業の効果は十分に発現していると考えられる。 (事業実施による環境の変化) ・環境負荷低減への取組みやCASBEE評価の結果から特に問題はないと考えられる。 (社会経済情勢等の変化) ・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。 (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、今後の事後評価の必要性はない。 (改善措置の必要性) ・事業の効果は十分に発現していると考えられるため、改善措置の必要性はない。 (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。</p>	<p>対応なし</p>	<p>四国地方整備局 営繕部技術・調査課 (課長 西森 浩史)</p>