

令和2年度に実施した完了後の事後評価結果一覧

【公共事業関係費】

【道路・街路事業】

（補助事業等）

事業名 (事業実施期間) 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
地域高規格道路 長岡東西道路 一般国道404号 長岡東西道路 (H10～H30) 新潟県	5年以内	225	<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 225億円、工期 平成10年度～平成30年度 B/C 1.3 (B: 424億円、C: 333億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> ○渋滞長の改善 <ul style="list-style-type: none"> ・長生橋東詰交差点では、渋滞長が940m低下し、長岡市東西地域の連絡性が向上 (開通前: 1,300m→開通後360m) ○周辺地域の開発・産業活動への支援 <ul style="list-style-type: none"> ・長岡東西道路周辺には流通団地・工業団地が集積しており、当該道路の開通により物流の効率化が図られ、南部工業団地～新産業センタの所要時間が7分短縮 (開通前: 19分→開通後12分) ○観光施設への利便性向上 <ul style="list-style-type: none"> ・国営越後丘陵公園～長岡駅の所要時間が2分短縮 (開通前: 23分→開通後21分) ○医療施設へのアクセス性向上 <ul style="list-style-type: none"> ・才津西町～長岡中央総合病院(第二次救急医療施設)までの所要時間が2.1分短縮 (開通前: 17.0分→開通後: 14.9分) ○バスの定時性向上 <ul style="list-style-type: none"> ・中央環状線[内回り]の朝7時～8時台の平均遅れ時間が最大4.1分短縮 ○災害時における交通の確保 <ul style="list-style-type: none"> ・信濃川増水時における長生橋(S12竣工・桁下余裕のない既存橋)の通行止めに対する交通確保 <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"> ・平成27年度 市道 西幹線84号線 左岸バイパス(長岡市古正寺～長岡市蓮濁) 事業着手 ・平成27年度 一般県道 滝谷三和線 上条改良 事業着手 <p>(今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性)</p> <p>投資効果が確認されており、今後の事業評価及び改善措置の必要性がないと判断される (同種事業の計画・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 	対応なし	新潟県 土木部道路建設課 (課長 東海林 晃)

<p>スマートICアクセス 一般県道 引佐館山寺線 (H25~H30) 静岡県浜松市</p>	<p>5年以内</p>	<p>13</p>	<p>(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13億円 工期 平成29年度~平成30年度(補助事業期間) ・B/C 1.6 (B: 69億円、C: 42億円) ※SIC全体 (事業の効果の発現状況) ○観光交通の分散による混雑の緩和 1) 東名高速道路から館山寺地域へのアクセスが向上し、浜松西ICを利用するルートに比べ、東京方面からは約7分、名古屋方面からは約13分短縮。 2) 館山寺地域への観光交通が集中する和地向交差点において渋滞長が約7割減少。 ○観光客の増加に寄与 1) 館山寺温泉の宿泊施設において、宿泊者数が1ヶ月当り約400人増加。 2) 館山寺温泉周辺の観光施設では、入園者数が1ヶ月当り約1,800人増加。 ○災害時の利用 ・東名高速道路から避難所までの緊急輸送路のアクセス距離の短縮やリダンタンシーが強化され、津波による推進被害にも影響を受けないルートが確保されたことから、当該地域への迅速な救援・救助や復旧活動への効果に期待。 (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) ・三ヶ日IC、館山寺スマートIC、浜松西ICの1日平均利用台数は、前年度と比較して全体で約700台増加。 ・隣接する浜松西ICでは利用台数が1日約1,300台減少。 ・隣接するICの利用台数が減少していることから、隣接ICから館山寺スマートICへ利用の転換が考えられる。 (今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性) ・事業効果は発現しており、事業の有効性が確認されていることから、当事業において改善処置を行う必要性及び今後改めて事後評価を実施する必要性はない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直し等の必要性) ・事業評価の結果、同種事業の調査計画のあり方や事業評価手法について見直しの必要性はない。</p>	<p>対応なし</p>	<p>浜松市 土木部道路企画課 (課長 小出 弘章)</p>
--	-------------	-----------	---	-------------	--

【整備新幹線整備事業】
 (整備新幹線整備事業)
 (補助事業等)

事業名 (事業実施期間) 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
北海道新幹線 (新青森・新函館 北斗間) (H17～H28) (独) 鉄道建設・ 運輸施設整備支援 機構	5年以内	5,783	<p>○費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化 事業費 (想定値: H17認可時) 4.670億円 (実績値) 5.783億円 工期 (想定値: H17認可時) 平成27年度末 (実績値) 平成28年3月 輸送密度 (想定値: H23再評価時) 7,200人キロ/日・km (実績値: 平成30年度) 4,900人キロ/日・km B/C 0.49 (B: 49百億円、C: 101百億円)、NPV -51百億円、EIRR 0.54%</p> <p>○事業の効果の発現状況</p> <p>■利用者への効果影響</p> <p>新青森・新函館間の1日平均利用者数(優等列車) (実績値) (開業前: 平成27年度) 2,900人/日 (開業後: 平成28年度) 5,600人/日</p> <p>函館・青森間の片側運行本数(実績値) (開業前: 津軽海峡線) 10本 (開業後: 北海道新幹線およびはこだてライナー) 13本</p> <p>青森・函館間の所要時間 約18分短縮(実績値) (開業前: H27.3時刻表) 1時間57分 (開業後: R2.3時刻表) 1時間39分</p> <p>東京・函館間の所要時間 約56分短縮(実績値) (開業前: H27.3時刻表) 5時間22分 (開業後: R2.3時刻表) 4時間26分</p> <p>東京駅からの5時間以内到達圏人口(北海道新幹線沿線(H27人口)) (開業前: H27.3時刻表より) 約130万人 (開業後: H28.3時刻表より) 約165万人</p> <p>■社会全体への効果影響</p> <p>沿線地域の交流人口が増加 (道南・首都圏間) 約1.3倍 (開業前: H27年度) 約127万人/年 (開業後: H28年度) 約160万人/年 (道南・東北間) 約1.6倍 (開業前: H27年度) 約71万人/年 (開業後: H28年度) 約117万人/年</p> <p>北海道新幹線の沿線地域で観光入込み客が増加傾向 (木古内町) 約4.1倍 (開業前: H27年度) 約15.3万人/年 (開業後: H28年度) 約62.6万人/年</p> <p>経済波及効果 全国約174億円/年 函館駅前の公示地価が上昇傾向 北海道新幹線沿線の訪日外国人宿泊者数が増加傾向 (全国・H27-H30の増加率) 138% (青森県・H27-H30の増加率) 270%</p> <p>○社会経済情勢の変化 経済成長率: 平成3年のバブル崩壊から平成14年までの不況を経て、平成20年までいざなぎ景気が続いたが、その後リーマンショック、欧州金融危機の影響を受けて、近年は経済成長率1%程度の成長が続いている。 人口動態: 首都圏については平成22年から平成27年まで増加傾向が続いているが、沿線の北海道、青森県は平成2年から平成12年頃まで横ばい傾向、その後減少傾向となっている。 幹線旅客流動: 平成2年から平成27年の代表交通機関分担率は、乗用車等が70～75%を占め、鉄道、航空がこれに続いているが、大きな変化は見られない。</p> <p>○今後の事後評価の必要性 本事業により、鉄道の利用者数が増加し、地域間の交流人口増加や、観光への影響など、社会全体への効果もみられ、さらに大雪などの災害対策や、安全、環境などへの効果も発揮されていることから、当初の事業目的は達成されていると考えられる。 なお、北海道新幹線は新函館北斗・札幌間の整備が進められており、開業によって本区間への効果・影響が期待できるため、今後も継続的に追跡していくことが重要であると考えている。</p> <p>○改善措置の必要性 当初想定されていた整備効果は概ね得られている。</p>	対応なし	鉄道局 施設課 (課長 酒井浩二)

【都市・幹線鉄道整備事業】

(幹線鉄道等活性化事業(形成計画事業))

(補助事業等)

事業名 (事業実施期間) 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
まつもと町屋駅新 設事業 (H27) えちぜん鉄道活 性化連携協議会	5年以内	0.40	<p>○費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化</p> <p>事業費 想定値(新規採択時) 0.40億円 実績値 0.40億円</p> <p>工期 想定値(新規採択時) 1年 実績値 1年</p> <p>利用者数 想定値(新規採択時) 7万人/日 実績値 令和2年度 3万人/日</p> <p>○事業の効果の発現状況</p> <p>■利用者、供給者及び社会全体への効果・影響</p> <ul style="list-style-type: none"> ・新駅500m圏域では、最寄駅までの平均所要時間が短縮。 ・利用者の増加に伴う収入増。 ・福井口駅、西別院駅間における最寄駅の設置により、所要時間が大幅に短縮され、公共交通機関の利便性が向上した。 ・新駅設置は、公共交通機関の利便性向上等により、その経済的価値として、2,000円/付の価値があると評価されている(住民アンケート)。 <p>■費用便益分析</p> <p>費用分析比B/C 2.5(便益 1.0億円 費用 0.40億円)</p> <p>○改善措置の必要性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・利用者を増やすことで鉄道事業者の経営安定化(地域交通の持続的な確保)を図るという目的が達成されていることから、改善措置は不要と考える。 <p>○今後の事後評価の必要性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・改善措置が不要であること及び費用便益分析の結果から、事業の効果は発現しており、今後の事後評価は不要と考える。 <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の必要性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・特になし。 	対応なし	鉄道局 鉄道事業課 (課長 木村大)

<p>福井鉄道福武線交通結節機能向上事業 (H27) 福井鉄道福武線活性化連携協議会</p>	<p>5年以内</p>	<p>2.8</p>	<p>○費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化 事業費 想定値（新規採択時）2.8億円 実績値 2.8億円 工期 想定値（新規採択時）1年 実績値 1年 利用者数 想定値（新規採択時）42万人/日 実績値 令和2年度 29万人/日</p> <p>○事業の効果の発現状況 ■利用者、供給者及び社会全体への効果・影響 ・他交通機関との乗継ぎ移動距離短縮。 ・利用者の増加に伴う収入増。 ・JR福井駅東西の開発地区や市街地からの福井鉄道アクセスが改善された。 ・福井駅における乗継ぎ利便性向上により地域間交流の活性化が図られた。</p> <p>■費用便益分析 費用分析比B/C 1.9（便益 6.1億円 費用 3.1億円）</p> <p>○改善措置の必要性 ・福井駅における各公共交通機関の結節性の向上という目的が達成されていることから、改善措置は不要と考える。</p> <p>○今後の事後評価の必要性 ・改善措置が不要であること及び費用便益分析の結果から、事業の効果は発現しており、今後の事後評価は不要と考える。</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 ・特になし。</p>	<p>対応なし</p>	<p>鉄道局 鉄道事業課 (課長 木村大)</p>
--	-------------	------------	--	-------------	-----------------------------------

(都市鉄道整備事業)
(補助事業等)

事業名 (事業実施期間) 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
仙台市東西線（八木山動物公園駅～荒井駅間）整備（H15～H27） 仙台市交通局	5年以内	2,327	<p>○費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化 全体事業費 2,327億円、工期 2003年度～2015年度 B/C 1.4（B：5,385億円、C：3,756億円）</p> <p>○事業の効果の発現状況 ・東西線沿線の人口が2012年→2019年で6.8%増加している。 ・仙台駅における乗換利用により、既存路線である南北線も含めた地下鉄全体の利用者が2015年→2019年で1.9%増加している。</p> <p>○事業実施による環境の変化 自動車から鉄道への利用転換により、令和元年推計で、CO₂排出量が約13,850 t / 年削減、NO_x排出量が約18 t / 年削減された。 ○社会経済情勢の変化</p> <p>2012年～2019年の夜間人口増減率を見ると、仙台市では2.2%の増加に留まるのに対し、東西線沿線1km圏内では6.8%の増加となった。</p> <p>○今後の事後評価の必要性 ・開業以降、輸送人員は着実に増加を続け、費用便益比も1を超えており、都心や沿線の開発も一定進んでいくものと考えられることから、今後の事後評価の必要性はない。</p> <p>○改善措置の必要性 ・東西線を含む高速鉄道事業においては、仙台市の基軸交通機関としての役割を今度も確実に果たすことができるよう、仙台市交通事業経営計画（令和3年3月策定予定）に基づき持続可能な経営基盤の強化が必要。</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 ・費用便益分析に用いる便益のうち、道路混雑緩和便益は再評価との比較などの観点から今回の事後評価には計上されていない。しかし、鉄道整備による効果は道路に現れる効果とは一体不可分であり、公共交通機関としての社会的評価を行う上で重要な便益であると考えられることから、利用者便益との重複計上に注意しながら適切に計測し、評価することが必要と考える。</p>	対応なし	鉄道局 都市鉄道政策課 （課長 金指和彦）

<p>有楽町線・副都心線 小竹向原駅改良事業 (H22～H29) 東京地下鉄㈱</p>	<p>5年以内</p>	<p>269</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 269億円、工期 2010年度～2017年度 B/C 1.0 (B: 311億円、C: 307億円)</p> <p>○事業の効果の発現状況 ・小竹向原駅～千川駅間の駅間運転超過時間の短縮 平日ピーク時における1列車あたりの駅間運転超過時間は、A線(新木場方面)で約7.2秒、B線(和光市方面)で約8.7秒短縮された。 ・交差支障箇所直前駅での駅停車超過時間の短縮 平日ピーク時における交差支障箇所直前駅での駅停車超過時間は、A線(小竹向原駅)で約22.7秒、B線(千川駅)で約1.5秒短縮された。</p> <p>○事業実施による環境の変化 ・特になし。</p> <p>○社会経済情勢の変化 ・2013年3月に東急東横線との相互直通運転を開始し、副都心線の輸送人員は2010年度→2019年度で82%増加している。 ・夜間人口は、副都心線、有楽町線及び接続先の東部東上線(鶴ヶ島市まで)、西武池袋線(所沢市まで)の沿線市区町村で増加している。 ・一方で、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、2020年は2019年と比較し約3割程度輸送人員が減少している。</p> <p>○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十分に発現されていると判断できるため、今後の事業評価の必要性はない。</p> <p>○改善措置の必要性 ・事業により発現する効果や費用便益分析の結果より、当初計画時の目的は達成されていることから、改善措置は不要である。</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 ・駅停車超過時間の短縮効果を算出するための手法を確立するために更なる事例の蓄積が必要である。</p>	<p>対応なし</p>	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 金指和彦)</p>
---	-------------	------------	--	-------------	--------------------------------------