

# 令和3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)
二本松・安達地区土地利用一体型水防災事業 (H21～H28) 東北地方整備局	5年以内	76	<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 76億円、工期 平成21年度～平成28年度 B/C 1.3 (B: 156億円、C: 123億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況) ・令和元年東日本台風において、輪中堤整備区間では外水による被害はなく、人家への浸水被害は最小限に抑えられた。 ・令和元年東日本台風は、二本松水位観測所において既往最高水位を記録する出水となったが、二本松・安達地区では水防災事業(輪中堤・宅地嵩上げ等)の効果により、近年の主要洪水(H10、H14、H23)での外水氾濫による浸水家屋は解消された。</p> <p>(事業実施による環境の変化) ・輪中堤整備区間における環境変化については、事業実施による改変は認められない。 ・当該地区は「にほんまつファミリーサイクリング大会」が開催されている地域となっている。本事業で、輪中堤整備を実施した地区(高田地区、平石高田地区)は、サイクリング活動の場として継続的に活用され、本事業実施の効果は治水のみならず、地域の活性化、観光振興にも寄与している。</p> <p>(社会経済情勢の変化) ・二本松市全体では事業前後において人口が減少しているが、輪中堤整備区間は横ばい。 ・世帯数については、二本松市全体傾向と同様に、輪中堤整備区間においても増加していることが認められる。 ・輪中堤整備区間(高田地区、平石高田地区)では、事業の完成により治水安全度が向上し、災害リスクが軽減されたことで、住宅の増加が確認できる。</p> <p>(今後の事後評価の必要性) ・「二本松・安達地区土地利用一体型水防災事業」は充分効果を発現しているものと判断され、今後の事後評価の必要性はないと考えられる。</p> <p>(改善措置の必要性) ・現時点では、「二本松・安達地区土地利用一体型水防災事業」に対する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) ・見直しの必要性は特にない。</p>	対応なし	東北地方整備局 河川計画課 (課長 川面顕彦)

<p>利根川下流特定構造物改築事業（戸田井排水機場） （H24～H28） 関東地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>24</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 27億円、工期 平成24年度～平成28年度 B/C 30.4（B：1,170億円、C：38億円）</p> <p>（事業の効果の発現状況） ・改築以降、年平均5回程度稼働しており、流域内では一度も家屋の浸水被害が発生していない。 ・令和元年東日本台風時に戸田井排水機場が機能しなかった場合、約512haの浸水、197戸（床上19戸、床下178戸）の浸水被害が生じる恐れがあった。</p> <p>（事業実施による環境の変化） ・既存の排水機場の更新のため、環境の変化はない。 （社会経済情勢の変化） ・北浦川流域内の桜が丘地区では宅地開発が行われており、近年世帯数が増加している。 （今後の事後評価の必要性） ・本事業は目的を果たしているものと判断し、事業の有効性は十分見込まれていることから、今後の事業評価及び改善措置の必要は無いものと思われる。 （改善措置の必要性） ・本事業は目的を果たしているものと判断し、事業の有効性は十分見込まれていることから、今後の事業評価及び改善措置の必要は無いものと思われる。 （同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性） ・事後評価の結果、現時点では、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性はないと思われる。</p>	<p>対応なし</p>	<p>関東地方整備局 河川計画課 （課長 後藤祐也）</p>
<p>久慈川総合水系環境整備事業 （H17～R2） 関東地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>7.2</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 7.2億円、工期 平成17年度～令和2年度 B/C 3.2（B：40億円、C：12億円）</p> <p>（事業の効果の発現状況） ・管理用通路（散策路）、低水護岸（親水護岸）、高水護岸（階段護岸）などの整備により、散策や釣り等の利用者の水辺の利便性、安全性、親水性が向上した。 ・運動広場や多目的広場など地域のまちづくりと一体となった魅力ある水辺空間が創出され、サッカー、ソフトボール大会などの開催や地元消防団の訓練等に利用されている。 ・東海地区の利用者は整備前に比べ多くなった。</p> <p>（事業実施による環境の変化） ・事業完了前後の事業箇所植生の変化をみると、整備によりグラウンド等の面積は増加しているものの、自然植生に大きな変化はみられない。 ・事業の完了後、環境の変化に関する問題及び指摘は特にない。</p> <p>（社会経済情勢の変化） ・関係市村（日立市、常陸太田市、那珂市、東海村）の人口、産業別就業者数の割合、土地利用状況について大きな変化はみられない。</p> <p>（今後の事後評価及び改善措置の必要性） ・事業効果の発現が十分確認されている。今後の事後評価および改善措置の必要性はないものと思われる。 （同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性） ・完了箇所評価の結果、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ものと思われる。</p>	<p>対応なし</p>	<p>関東地方整備局 河川環境課 （課長 羽澤敏行）</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）
津軽ダム建設事業 （S63～H28） 東北地方整備局	5年以内	1,620	<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 1,620億円、工期 昭和63年度～平成28年度 B/C 3.2（B：8,824億円、C：2,726億円） （事業の効果の発現状況） ・洪水調節は、管理開始（平成29年度）から令和2年度の4年間に6回実施している。 ・令和元年8月23日洪水では、管理開始以降最大となる流入量409m<sup>3</sup>/sを記録した。 ・貯水池の管理は、経年的に概ね計画どおりの運用を行っている。 ・令和元年は降水量が少なく、貯水率は2.6%まで低下したが津軽ダムからの補給により上水道やかんがいにおいても渇水被害は発生していない。</p> <p>（事業実施による環境の変化） ・貯水池は、pH及びBOD環境基準を満足しており、SSは、一時的に環境基準を超過、DOは、時期によっては環境基準を下回る場合があるが、概ね環境基準を満足している。 ・大腸菌群数は、環境基準値を超過しているが、津軽ダム管理開始以前と同様の傾向であり、自然由来によるものと推定される。 ・津軽ダムは管理開始以降、水質障害等は発生していない。 ・津軽ダムの運用開始前後で確認種の構成に大きな変化はみられない。</p> <p>（社会経済情勢の変化） ・岩木川の流域沿川市町村の人口は減少傾向にあるものの、世帯数は若干の増加傾向にある。 ・農業生産額については、横ばいで推移していますが、製造品出荷額は近年増加傾向にある。 ・ダム水源地域ビジョンを推進する活動として、ダム周辺においてイベントを開催しており、イベントを通して水源地の活性化推進や水源地の重要性を広く伝えている。 ・平成29年度～令和元年度の「ダム見学会」は年間92～119回実施しており、参加者は年間約1,900～2,300人が参加している。</p> <p>（今後の事後評価の必要性） ・「津軽ダム建設事業」は充分効果を発現しているものと判断され、今後の事後評価の必要性はないと考えられる。</p> <p>（改善措置の必要性） ・現時点では、「津軽ダム建設事業」に対する改善措置の必要性はない。 ・継続してモニタリングを実施し、フォローアップ委員会へ報告していく。</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） ・見直しの必要性は特にない。</p>	対応なし	東北地方整備局 河川計画課 （課長 川面顕彦）

【地すべり事業】  
 (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)
芋川地区直轄地すべり対策事業 (H18~H28) 北陸地方整備局	5年以内	187	(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 187億円、工期 平成18年度~平成28年度 B/C 1.02 (B: 358億円、C: 351億円) (事業の効果の発現状況) ・全地区において、観測結果や現地状況から、地すべり活動がみられない。 (事業実施による環境の変化) ・崩壊後の斜面に植生が回復した。 (社会経済情勢の変化) ・地すべり対策事業をはじめ、砂防や道路など多くの災害復旧工事が進み、地震前の賑わいが戻り、避難していた多くの住民が帰還し、生活や農業を再開された。 ・地震後、芋川地区外で行われていた伝統行事「牛の角突き」も再び芋川地区で開催されるようになった。 ・「錦鯉」は養鯉池の復旧とともに再び芋川地区内で養鯉されるようになった。 ・芋川地区の安全が確保され、全村避難していた住民の多くが帰還した。 (今後の事後評価の必要性) ・観測結果や現地状況からも地すべりが原因の変動は認められていない。 ・費用便益比 (B/C) は1.02で投資効果が確認されており、今後の事業評価の必要性はないと考えられる。 (改善措置の必要性) ・今後も事業効果が継続することが見込まれるため、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) ・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られる。	対応なし	北陸地方整備局 河川部 河川計画課 (課長 後藤健)

【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45号 (三陸沿岸道路) 矢本石巻道路 (S60～H28)  東北地方整備局	5年以内	1,553	<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"> <li>・全体事業費 1,553億円 工期 昭和60年度～平成28年度</li> <li>・B/C 2.1 (B: 7,166億円、C: 3,338億円)</li> </ul> <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"> <li>・石巻市から国管理空港である仙台空港へのアクセス性が向上 (整備前: 2時間37分→整備後: 54分)</li> </ul> <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・石巻市から国際拠点港湾である仙台塩釜港(仙台区)へのアクセスが向上 (整備前: 1時間40分→整備後: 34分)</li> </ul> <p>③安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・三次医療施設へのアクセス性が向上(南三陸町→石巻赤十字病院) (整備前: 59分→整備後: 33分)</li> </ul> <p>④災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・宮城県緊急輸送道路ネットワーク計画において、「第一次緊急輸送道路」に位置づけあり</li> <li>・国道45号(第一次緊急輸送道路)の代替路となる</li> </ul> <p>他12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"> <li>・特になし</li> </ul> <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・周辺道路の整備状況</li> </ul> <p>三陸沿岸道路 平成28年 3月 仙塩道路4車線化(延長7.8km)開通、及び「多賀城インターチェンジ」開通            平成28年 4月 登米志津川道路(登米東IC～三滝堂IC 延長2.0km)開通            平成28年10月 登米志津川道路(三滝堂IC～志津川IC 延長9.1km)開通            平成29年 3月 南三陸道路(志津川IC～南三陸海岸IC 延長3.0km)開通            平成29年12月 南三陸道路(南三陸海岸IC～歌津IC 延長4.2km)開通            平成30年 3月 本吉気仙沼道路(大谷海岸IC～気仙沼中央IC 延長7.1km)開通            平成30年 7月 唐桑高田道路(陸前高田長部IC～陸前高田IC 延長6.5km)開通            平成31年 2月 歌津本吉道路(歌津IC～小泉海岸IC 延長10.0km)開通            平成31年 2月 本吉気仙沼道路(II期)(本吉津谷IC～大谷海岸IC 延長4.0km)開通            平成31年 3月 唐桑高田道路(唐桑小原木IC～陸前高田長部IC 延長3.5km)開通            令和 2年 2月 気仙沼道路(気仙沼中央IC～気仙沼港IC 延長1.7km)開通            令和 2年11月 歌津本吉道路(小泉海岸IC～本吉津谷IC 延長2.0km)開通            令和 3年 3月 気仙沼道路(気仙沼港IC～唐桑南IC 延長7.3km)開通</p> <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"> <li>・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の必要性はない。</li> </ul> <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"> <li>・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。</li> </ul>	対応なし	東北地方整備局 道路部 道路計画第一課 (課長 柏 宏樹)

<p>一般国道45号 (三陸沿岸道路) 登米志津川道路 (H6～H28)</p> <p>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】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・全体事業費 401億円 工期 平成6年度～平成28年度</li> <li>・B/C 2.2 (B:1,588億円、C:714億円)</li> </ul> <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"> <li>・南三陸町志津川から国管理空港である仙台空港へのアクセス性が向上 (整備前:90分→整備後:83分)</li> </ul> <p>②安全で安心できる暮らしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・三次医療施設へのアクセス性が向上 (南三陸町～石巻赤十字病院 整備前:45分→整備後:36分)</li> </ul> <p>③災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・宮城県緊急輸送道路ネットワーク計画において、「第一次緊急輸送道路」に位置づけあり</li> <li>・国道45号(第一次緊急輸送道路)の代替路となる</li> </ul> <p>他8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"> <li>・特になし</li> </ul> <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・周辺道路の整備状況</li> </ul> <p>三陸沿岸道路 平成28年 3月 仙塩道路4車線化(延長7.8km)開通、及び「多賀城インターチェンジ」開通</p> <p>平成29年 3月 南三陸道路(志津川IC～南三陸海岸IC 延長3.0km)開通</p> <p>平成29年 3月 矢本石巻道路4車線化(石巻女川IC～桃生豊里IC 延長12.1km)開通</p> <p>平成29年12月 南三陸道路(南三陸海岸IC～歌津IC 延長4.2km)開通</p> <p>平成30年 3月 本吉気仙沼道路(大谷海岸IC～気仙沼中央IC 延長7.1km)開通</p> <p>平成30年 7月 唐桑高田道路(陸前高田長部IC～陸前高田IC 延長6.5km)開通</p> <p>平成31年 2月 歌津本吉道路(歌津IC～小泉海岸IC 延長10.0km)開通</p> <p>平成31年 2月 本吉気仙沼道路(Ⅱ期)(本吉津谷IC～大谷海岸IC 延長4.0km)開通</p> <p>平成31年 3月 唐桑高田道路(唐桑小原木IC～陸前高田長部IC 延長3.5km)開通</p> <p>令和 2年 2月 気仙沼道路(気仙沼中央IC～気仙沼港IC 延長1.7km)開通</p> <p>令和 2年11月 歌津本吉道路(小泉海岸IC～本吉津谷IC 延長2.0km)開通</p> <p>令和 3年 3月 気仙沼道路(気仙沼港IC～唐桑南IC 延長7.3km)開通</p> <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"> <li>・事業の目的に対する効果を概ね発現しているが、今後ネットワークとしての事後評価を実施し、改善措置の必要性等を検討する。</li> </ul> <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"> <li>・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。</li> </ul> <p>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 道路部 道路計画第一課 (課長 柏 宏樹)</p>
---	-------------	------------	---	-------------	--

<p>一般国道13号 院内道路 (H15～H29)</p> <p>東北地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>128</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"> <li>・全体事業費 128億円、工期 平成15年度～平成29年度</li> <li>・災害等による迂回解消を含めた走行時間の短縮等：136億円、費用：211億円</li> </ul> <p>【事業の効果の発現状況】</p> <p>①物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・農林水産業を主体とする地域において農林水産品の流通の利便性向上 (秋田県南地域から関東方面への「いちご」の出荷)</li> </ul> <p>②国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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 (新庄市～湯沢市 整備前：72分 → 整備後：71分)</li> </ul> <p>③災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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 (院内道路前後区間を含む並行区間が寸断された場合、上院内・下院内地区の孤立を解消)</li> <li>・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 (国道13号(緊急輸送道路) 通行止め時の代替路を形成)</li> </ul> <p>他9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"> <li>・特になし</li> </ul> <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・東北中央自動車道</li> <li>平成26年11月 尾花沢新庄道路(尾花沢IC～野黒沢IC) 延長4.0km 開通</li> <li>平成30年 4月 大石田村山IC～尾花沢IC 延長5.3km 開通</li> <li>平成31年 3月 東根IC～東根北IC 延長4.3km 開通</li> <li>令和3年 12月 村山本飯田IC～大石田村山IC 延長4.5km 開通</li> </ul> <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"> <li>・事業の目的に対する効果を概ね発現しているが、今後ネットワークとしての事後評価を実施し、改善措置の必要性等を検討する。</li> </ul> <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"> <li>・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。</li> </ul>	<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 柏 宏樹)</p>
--	-------------	------------	---	-------------	--

<p>一般国道6号 常磐バイパス (S41～R1)</p> <p>東北地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>1,050</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 1,050億円、工期 昭和41年度～令和1年度          B/C 1.5 (B:5,794億円、C:3,849億円)</p> <p>【事業の効果の発現状況】</p> <p>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          ・小名浜港(重要港湾・国際コンテナ航路)いわき四倉IC～小名浜港42分⇒39分</p> <p>②三次医療施設へのアクセス向上の状況          ・勿来地区(四沢交差点)～いわき市医療センター31分⇒28分</p> <p>③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          ・CO2排出削減量:36,957t-CO2/年</p> <p>④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          ・一般国道49号平バイパス          他10項目に該当</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】          ・高規格幹線道路の整備状況          令和3年度常磐自動車道いわき中央IC～広野IC 4車線化          ・一般国道の整備状況          平成28年度国道49号平バイパス4車線化          平成28年度国道6号久之浜バイパス2車線開通</p> <p>【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】          ・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、事業評価手法の手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 柏 宏樹)</p>
--	-------------	--------------	--	-------------	---



<p>一般国道6号 久之浜バイパス (H1～H28) 東北地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>202</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 202億円、工期 平成1年度～平成28年度 B/C 1.2 (B: 475億円、C: 381億円)</p> <p>【事業の効果の発現状況】</p> <p>①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 ・当該路線は、東日本大震災以降に原発関連、除染関連の作業員の通勤交通が増加 平成26年度の旅行速度調査では、1工区並行区間で朝ピーク時に17.1km/hの旅行速度</p> <p>②現道等における大型車のすれ違い困難区間が解消 ・江之網トンネル、波立トンネル</p> <p>③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 ・常磐自動車道の代替 (いわき四倉IC～広野IC)</p> <p>④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 ・CO2排出量 (2,317t-CO2/年) が削減される</p> <p>他7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"> <li>・特になし</li> </ul> <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・高規格幹線道路の整備状況 令和3年度常磐自動車道いわき中央IC～広野IC 4車線化</li> <li>・一般国道の整備状況 平成28年度国道49号平バイパス4車線化 平成29年度国道6号常磐バイパス4車線化</li> </ul> <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"> <li>・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。</li> </ul> <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"> <li>・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。</li> </ul>	<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 柏 宏樹)</p>
--	-------------	------------	--	-------------	--

<p>一般国道49号 平バイパス (S56～H28)  東北地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>420</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 420億円、工期 昭和56年度～平成28年度          B/C 1.5 (B:1,739億円、C:1,135億円)          【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          ・いわき駅(いわき市、特急停車駅)いわき中央IC入口交差点～いわき駅14分⇒13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          ・小名浜港(いわき市、重要港湾・国際コンテナ航路)小名浜港～いわき中央IC 48分⇒32分          ③三次医療施設へのアクセス向上の状況          ・いわき中央IC入口交差点～いわき医療センター6分⇒4分          ④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          ・CO2排出削減量:6,879t-CO2/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】          ・高規格幹線道路の整備状況          令和3年度常磐自動車道いわき中央IC～広野IC 4車線化          ・一般国道の整備状況          平成28年度国道6号久之浜バイパス2車線開通          平成29年度国道6号常磐バイパス4車線化          【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 柏 宏樹)</p>
---	-------------	------------	--	-------------	--

<p>一般国道115号 東北中央自動車道 (相馬～福島) 阿武隈東道路 (H16～H28)</p> <p>東北地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>370</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 370億円、工期 平成16年度～平成28年度 B/C 1.3 (B: 821億円、C: 615億円)</p> <p>【事業の効果の発現状況】</p> <p>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 ・福島工業団地～相馬港の所要時間整備前: 91分→整備後: 58分</p> <p>②三次医療施設へのアクセス向上の状況 ・相馬市～福島県立医科大学付属病院の所要時間整備前: 84分→整備後: 59分</p> <p>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 ・急カーブ集中区間(48箇所)を回避</p> <p>④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 ・特殊通行規制区間・土砂崩落(11.5km)を解消する</p> <p>他16項目に該当</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】 ○高規格幹線道路の整備状況 ・東北中央自動車道(相馬～福島) 平成30年3月阿武隈東～阿武隈(相馬玉野IC～霊山飯館IC)及び霊山道路(霊山飯館IC～霊山)IC開通 令和元年12月相馬西道路(相馬IC～相馬山上IC)開通 令和2年8月霊山～福島の一部区間(伊達桑折IC～桑折JCT)開通 令和3年4月霊山～福島の一部区間(霊山IC～伊達桑折IC)開通</p> <p>【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、今後ネットワークとしての事後評価を実施し、改善措置の必要性等を検討する。</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】 ・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 道路部 道路計画第一課 (課長 柏 宏樹)</p>
--	-------------	------------	--	-------------	--

<p>一般国道4号 古河小山バイパス (S48～H28)</p> <p>関東地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>471</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"> <li>・全体事業費 471億円、工期 昭和48年度～平成28年度</li> <li>・B/C 2.4 (B: 3,755億円、C: 1,568億円)</li> </ul> <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"> <li>・並行する国道4号(現道)の交通量が減少し、渋滞損失時間の削減が図られた。</li> </ul> <p>②国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・日常活動圏中心都市へのアクセス向上が図られた。</li> </ul> <p>③個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・道の駅「まくらがの里こが」の開業とバイパスとの直結、沿線工業団地の開発を促進。</li> </ul> <p>④安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる。</li> </ul> <p>⑤安全な生活環境の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・並行する国道4号(現道)の死傷事故率が減少。</li> </ul> <p>⑥災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・茨城県・栃木県の防災計画において第一次緊急輸送道路に指定。</li> </ul> <p>【事業実施による環境の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・特になし。</li> </ul> <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・沿線の工業団地への企業進出が促進したことで、暫定開通前のH2年と比較してR2年における従業員数は約1.3倍、製造品出荷額の約2.1倍に増加。</li> </ul> <p>【今後の事後評価の必要性および改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・本事業の実施により、事業目的である交通渋滞の緩和、交通安全の確保、地域開発の活性化について、様々な整備効果が発現しており、今後の事後評価および改善措置の必要性はない。</li> </ul> <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"> <li>・同種事業の計画・調査にあたっては、道路整備が地域発展に大きく寄与することを踏まえ、自治体等他事業との連携を行う必要がある。</li> <li>・当該事業は地域からの早期開通要望等により、バイパス機能が早期発現できるように段階整備が進められ、交通状況の改善のみならず、沿線の工業団地において企業立地・団地拡張がさらに促進され、地域雇用・経済をはじめとする地域発展に寄与した。</li> <li>・遮音壁や路面排水施設等について、現地調査結果や開発状況を踏まえて、設置計画について見直しを実施し、コスト縮減を図った。</li> <li>・今後は、春日部古河バイパスの整備を促進し、現道国道4号のバイパスとして機能した段階で、全区間を一つの事業単位として評価することを検討する。</li> </ul>	<p>対応なし</p>	<p>関東地方整備局 道路部 道路計画第一課 (課長 大胡 賢一)</p>
---	-------------	------------	--	-------------	---

<p>一般国道6号 土浦バイパス (S44～H28)</p> <p>関東地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>338</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"> <li>・全体事業費 338億円、工期 昭和44年度～平成28年度</li> <li>・B/C 1.4 (B: 2,172億円、C: 1,509億円)</li> </ul> <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"> <li>・並行する国道125号、345号、県道64号の交通量が減少し、渋滞損失時間の削減が図られた。</li> </ul> <p>②都市の再生</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・市街地環状道路の一部を形成し、市街地への流入する通過交通を削減。</li> </ul> <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・日常活動圏中心都市間の一部を構築。</li> </ul> <p>④安全で安心できるくらしを確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・三次医療施設へのアクセスの向上。</li> </ul> <p>⑤安全な生活環境の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・国道125号、345号、県道64号の交通量が減少し、安全な生活環境を確保。</li> </ul> <p>⑥災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・緊急輸送道路が通行止めになった場合、代替路線として機能。</li> </ul> <p>【事業実施による環境の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・特になし。</li> </ul> <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・土浦バイパスの整備に伴い、沿道には宅地や教育施設、商業施設等が立地している。</li> </ul> <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"> <li>・本事業の実施により、事業目的である交通渋滞の緩和、安全性の確保、地域産業の支援について、様々な整備効果が発現しており、今後の事後評価および改善措置の必要性はないものとする。</li> </ul> <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"> <li>・当該事業は、関係自治体、関係機関との調整を経て、沿道地域の交通渋滞の緩和、安全性の確保に寄与した。今後も、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必要があると考える。</li> <li>・当該事業は、バイパス機能が早期発現できるよう全線2車線暫定整備や一部4車線化など段階整備を図ることで、企業立地が促進し、地域発展に寄与した。今後の事業実施にあたっては、周辺地域の開発や交通状況を把握しつつ、事業の全体スケジュール等を考慮し、整備計画を立案し事業を進める必要がある。</li> </ul>	<p>対応なし</p>	<p>関東地方整備局 道路部 道路計画第一課 (課長 大胡 賢一)</p>
---	-------------	------------	--	-------------	---

<p>一般国道16号 入間狭山拡幅 (S46～H29) 関東地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>153</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"> <li>・全体事業費 153億円、工期 昭和46年度～平成29年度</li> <li>・B/C 1.9 (B: 850億円、C: 444億円)</li> </ul> <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"> <li>・国道16号および並行路線の速度向上により、渋滞損失時間の削減が図られた。</li> </ul> <p>②都市の再生</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・入間市駅北口土地区画整理事業と連携し、整備を実施した。</li> </ul> <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・入間市役所からさいたま市役所への所要時間が短縮(77分→69分)。</li> </ul> <p>④安全な生活環境の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・歩行者事故発生件数が減少(14件→7件)。</li> <li>・自転車事故発生件数が減少(57件→31件)。</li> </ul> <p>⑤災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・「埼玉県地域防災計画」において、第一次特定緊急輸送道路に位置づけられている。</li> </ul> <p>【事業実施による環境の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・環境影響評価は実施していない。</li> </ul> <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業を巡る社会経済情勢等の変化はない。</li> </ul> <p>【今後の事後評価の必要性および改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・本事業の実施により、事業目的である国道16号の交通渋滞の緩和、安全・安心な歩行空間の確保、まちづくりの支援について、様々な整備効果が発現しており今後の事後評価および改善措置の必要性はないものと考えられる。</li> </ul> <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"> <li>・本事業の一部区間が土地区画整理事業地内であったことから、工程等の各種調整の必要があり、区画整理事業と密に連携を図り、スケジュール管理を徹底する必要があった一方で、交差道路の集約を図り、安全性や利便性向上に寄与した。</li> <li>・本事業の完了により、昭和40年代から進めてきた一連の国道16号の多車線化が社会経済に与えたストック効果について検証する必要がある。</li> </ul>	<p>対応なし</p>	<p>関東地方整備局 道路部 道路計画第一課 (課長 大胡 賢一)</p>
---	-------------	------------	--	-------------	---

<p>一般国道480号 鍋谷峠道路 (H20～H29)</p> <p>近畿地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>192</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"> <li>・全体事業費 192億円、工期 H20～H29</li> <li>・災害時の迂回解消を含めた走行時間の短縮等：397億円、費用：244億円</li> </ul> <p>【事業の効果の発現状況】</p> <p>①災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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480号（大阪府和泉市父鬼町～和歌山県伊都郡かつらぎ町平間）</li> <li>・現道等の防災点検又は震災点検要対策箇所もしくは架替の必要のある老朽橋梁における通行規制等が解消：防災要対策箇所28箇所（一般国道480号）</li> <li>・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：異常気象時通行規制区間 一般国道480号 大阪府父鬼町区間・和歌山県伊都郡かつらぎ町平区間（10.1km）</li> </ul> <p>②地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・CO2排出削減量：3001.58t-CO2/年</li> </ul> <p>③生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現道等における自動車からのNO2排出削減率（排出削減量：14.33t/年、排出削減率：2割削減）</li> <li>・現道等における自動車からのSPM排出削減率（排出削減量：0.82t/年、排出削減率：2割削減）</li> </ul> <p>【事業実施による環境の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・環境影響評価は実施していない。</li> </ul> <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業区間周辺では、第二阪和国道・和歌山岬道路開通、京奈和自動車道紀北西道路の全線開通など、幹線道路ネットワークの整備が進展。</li> <li>・人口推移は和歌山県では微減しているが、大阪府、鍋谷峠道路周辺地域及び沿線地域ではほぼ横ばい。</li> <li>・経済指標（法人税収）の推移は、和歌山県では微減しているが、大阪府、鍋谷峠道路周辺地域及び沿線地域では増加傾向。</li> </ul> <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"> <li>・鍋谷峠道路の整備により、災害による通行止めの回避、線形不良区間、通行規制区間の解消、安定的な交通機能の確保の効果の発現状況に現時点で特に問題はなく、今後も大きな変化はないと想定されるため、同様の事後評価及び改善措置の必要性は生じないと判断できる。</li> </ul> <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"> <li>・鍋谷峠道路は、国道480号の大阪府と和歌山県の府県境に位置し、地形条件が厳しく整備に高度な技術を要することから、平成20年度より直轄権限代行業業として整備を実施した。</li> <li>・今後、同種事業の計画・調査にあたっては、府県が実施したものも含め、事業化前の事前の計画・調査内容について、既往文献等も参考に再度確認を行うとともに、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。</li> </ul>	<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 今井 康治)</p>
--	-------------	------------	--	-------------	---

<p>一般国道175号 平野拡幅 (S58～H28)</p> <p>近畿地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>130</p>	<p><b>【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・全体事業費 130億円、工期 S58～H28</li> <li>・B/C=1.6 (B:476億円、C:303億円)</li> </ul> <p><b>【事業の効果の発現状況】</b></p> <p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・(費用便益分析対象区間) 渋滞損失削減時間：85万人・時間/年</li> <li>・(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：2割削減</li> </ul> <p>②地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・CO2排出削減量:2389.64t-CO2/年</li> </ul> <p>③生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現道等における自動車からのNO2排出削減率(排出削減量：6.47t/年、排出削減率：1割削減)</li> <li>・現道等における自動車からのSPM排出削減率(排出削減量：0.37t/年、排出削減率：1割削減)</li> </ul> <p><b>【事業実施による環境の変化】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・環境影響評価は実施していない。</li> </ul> <p><b>【社会経済情勢の変化】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業区間周辺では、神戸西バイパス(H30)の開通、神出バイパス(H27)の開通、神戸2号交差点改良(H28)の開通など、幹線道路ネットワークの整備が進展。</li> <li>・人口推移は、沿線地域及び周辺地域では、ほぼ横ばい。</li> <li>・経済指標(総生産額)の推移は、沿線地域では増加傾向、周辺地域ではほぼ横ばい。</li> </ul> <p><b>【今後の事業評価の必要性及び改善措置の必要性】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・一般国道175号平野拡幅の整備により、国道175号の交通混雑の緩和、交通安全の確保等、整備による効果の発現状況に特に問題はなく、今後も大きな変化はないと思われるため、同様の事後評価及び改善措置の必要性はないと判断できる。</li> <li>・引き続き、周辺ネットワークの整備等を進め、事業効果を高める方策を必要に応じて検討する。</li> </ul> <p><b>【同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・一般国道175号平野拡幅は、昭和58年度の事業化後に、用地交渉の難航により事業認定の手続きを実施したことから、事業化から平成28年度の開通まで長期間を要している。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。</li> <li>・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、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。</li> </ul>	<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 今井 康治)</p>
---	-------------	------------	---	-------------	---



<p>一般国道483号 八鹿日高道路 (H18～H28)</p> <p>近畿地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>523</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"> <li>・全体事業費 523億円、工期 H18～H28</li> <li>・B/C=1.2 (B:846億円、C:720億円)</li> </ul> <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"> <li>・(費用便益分析対象区間) 渋滞損失削減時間: 53万人・時間/年</li> <li>・(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</li> </ul> <p>②地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・CO2排出削減量: 3,372.99t-CO2/年</li> </ul> <p>③生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現道等における自動車からのNO2排出削減率(排出削減量: 28.87t/年、排出削減率: 6割削減)</li> <li>・現道等における自動車からのSPM排出削減率(排出削減量: 1.66t/年、排出削減率: 6割削減)</li> </ul> <p>【事業実施による環境の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・「動物」、「植物」、「生態系」の3項目は環境保全措置を講じることに加え、その効果の不確実性に対して事後調査を実施した結果、事業の影響は小さいものと考えられる。</li> <li>・「大気質」、「騒音」、「振動」、「低周波音」、「水質」、「日照阻害」及び「廃棄物等」の7項目の予測結果は、いずれも基準又は目標との整合が図られていること及び工事中の環境保全措置の実施により、本事業の環境への影響は回避又は低減されているものと考えられる。</li> </ul> <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業区間周辺では、和田山八鹿道路(H24)・日高豊岡南道路(R2)の開通など、幹線道路ネットワークの整備が進展。</li> <li>・人口推移は、沿線地域及び周辺地域は減少傾向であるが、兵庫県ではほぼ横ばい。</li> <li>・経済指標(総生産額)の推移は、沿線地域、周辺地域ではほぼ横ばい。</li> </ul> <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"> <li>・八鹿日高道路の開通により、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、同様の事後評価及び改善措置の必要性はないと判断できる。</li> <li>・引き続き、周辺ネットワークの整備等を進め、事業効果を高める方策を必要に応じて検討する。</li> </ul> <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"> <li>・北近畿豊岡自動車道は、救急搬送時間の短縮等により但馬地域の救急医療に大きく貢献し、地域へのアクセス向上による観光活性化に寄与するなど、地域の期待も大きいことから、こうした効果が便益として評価されることが望ましい。</li> <li>・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。</li> </ul>	<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 今井 康治)</p>
---	-------------	------------	--	-------------	---

<p>一般国道24号 紀北西道路 (H9～H28)</p> <p>近畿地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>1,134</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"> <li>・全体事業費 1,134億円、工期 H9～H28</li> <li>・B/C=1.2 (B:1,852億円、C:1,522億円)</li> </ul> <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"> <li>・(費用便益分析対象区間) 渋滞損失削減時間：194万人・時間/年</li> <li>・(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：3割削減</li> </ul> <p>②地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・CO2排出削減量:3,245.31t-CO2/年</li> </ul> <p>③生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現道等における自動車からのNO2排出削減率(排出削減量：38.47t/年、排出削減率：2割削減)</li> <li>・現道等における自動車からのSPM排出削減率(排出削減量：2.21t/年、排出削減率：2割削減)</li> </ul> <p>【事業実施による環境の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・当該道路は、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、自然環境等への影響は軽微である。</li> </ul> <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業区間周辺では京奈和自動車道が順次開通し、大和北道路の事業化(H30)など、京都・和歌山間の高速道路ネットワーク整備が進展。</li> <li>・人口推移は、和歌山県及び紀北西道路沿線、周辺地域では、ほぼ横ばい。</li> <li>・経済指標(総生産額)は、和歌山県及び紀北西道路沿線、周辺地域では、ほぼ横ばい。</li> </ul> <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"> <li>・紀北西道路の開通により、高規格幹線道路ネットワークの形成、交通安全の確保、広域連携強化による産業の支援、災害時の代替路確保等、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、同様の事後評価及び改善措置の必要性はないと判断できる。</li> </ul> <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"> <li>・紀北西道路は、平成9年度の事業化後に、周辺史跡の文化財指定に伴う協議等により、事業化から平成28年度の暫定開通まで長期間を要している。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する。</li> <li>・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、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。</li> </ul>	<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 今井 康治)</p>
--	-------------	--------------	---	-------------	---

<p>一般国道9号 浜田・三隅道路 (H16～H28)</p> <p>中国地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>585</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"> <li>・全体事業費 585億円、工期 平成16年度～平成28年度</li> <li>・B/C 1.6 (B:1,613億円、C:1,016億円)</li> </ul> <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"> <li>・渋滞損失時間が削減した。【削減時間：82万人時間/年】</li> <li>・現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度が改善された。</li> <li>【浜田バイパス西口～新福井 17.8km/h⇒34.2km/h、熱田～浜田商港入口 19.6km/h⇒39.6km/h】</li> <li>・利便性の向上が期待できるバスが存在する。【58便/日】</li> <li>・浜田市三隅町から浜田駅（特急停車駅）へのアクセスが向上した。【浜田市三隅支所～浜田駅、42分⇒31分】</li> <li>・浜田市から萩・石見空港（第三種空港）へのアクセルが向上した。【浜田市役所～萩・石見空港、69分⇒55分】</li> </ul> <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・益田市から浜田港（重要港湾）へのアクセスが向上した。【益田市役所～浜田港：64分⇒49分】</li> </ul> <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・高速自動車国道と並行する自専道（A'路線）としての位置づけあり【山陰自動車道】</li> <li>・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【浜田市～益田市】</li> <li>・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【浜田市～益田市 71分⇒51分】</li> <li>・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上。【浜田市三隅支所～浜田市役所、38分⇒27分】</li> </ul> <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・主要な観光地へのアクセス向上が向上した。【萩・石見空港～しまね海洋館アクアス 81分～63分】</li> </ul> <p>⑤安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・三次医療施設へのアクセスが向上した。【浜田市三隅支所～浜田医療センター：23分⇒21分（指定最高速度より）】</li> </ul> <p>⑥安全な生活環境の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現道（国道9号）の死傷事故率が減少した。【24.3件/億台キロ（H25～H26）→9.8件/億台キロ（H29～H30）】</li> </ul> <p>⑦災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・島根県の第1次緊急輸送道路に指定。（浜田・三隅道路、国道9号）</li> <li>・緊急輸送路である国道9号が通行止めになった場合の代替路線を形成する。</li> <li>・中国自動車道の代替路線として機能</li> <li>・現道区間の要防災対策箇所8箇所（H26）を回避。</li> </ul> <p>⑧地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・CO2排出量が削減した。【削減量：約9千t/年、1,756千t/年→1,747千t/年】</li> </ul> <p>⑨生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・NOX排出量が削減した。【削減量：約28t/年、4,122t/年→4,094t/年】</li> <li>・SPM排出量が削減した。【削減量：約2.2t/年、214.0t/年→211.8t/年】</li> </ul> <p>⑩他のプロジェクトとの関係</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・大規模事業（一般国道9号 三隅・益田道路、臨港道路福井4号線）と一体的に整備する必要がある</li> <li>・「島根県総合発展計画（第3次実施計画）H28.3」、「浜田市総合振興計画（前期基本計画）H28.3」に位置づけられている。</li> </ul> <p>【事業実施による環境の変化】</p> <p>環境影響評価実施要綱（昭和59年閣議決定）に基づき、環境影響評価を実施。</p> <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・浜田市の人口は平成12年以降減少。【平成12年：65千人→令和2年：55千人】</li> <li>・浜田市の自動車保有台数は、平成12年以降、横ばいで推移している。【平成12年：417百台→令和2年：430百台】</li> </ul> <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"> <li>・本事業は事業目的に見合った事業効果の発現が確認されており、当該事業のみを対象とした今後の事後評価の必要はないと考える。</li> <li>・山陰道の一部を構成する浜田・三隅道路整備により、安全、安心の確保、救命救急活動の支援、山陰道沿線における企業活動の支援など一定の効果が確認できることから、改善措置の必要性はないと考える。なお、4車線整備については、今後の沿線周辺などの開発や交通状況等を踏まえて検討する。</li> </ul> <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"> <li>・同種事業の計画・調査にあたっては、沿線自治体の目指すべき姿（地域の取組）と整合させ、経済、観光等の関係者から情報収集を行うなど道路整備による多面的な効果の把握に努める必要がある。</li> <li>・一体となって効果を発揮する道路ネットワークについてはそれらをまとめて評価することも重要と考える。また、今後周辺道路整備が進み更なるネットワークとしての効果も発揮することが期待されるため、引き続き社会経済指標やビッグデータ等データの蓄積に努める。</li> </ul>	<p>対応なし</p>	<p>中国地方整備局 道路部 道路計画課 (課長 北城 崇史)</p>
--	-------------	------------	--	-------------	---

<p>一般国道2号 松永道路 (S47～H28)</p> <p>中国地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>581</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"> <li>・全体事業費 581億円、工期 昭和47年度～平成28年度</li> <li>・B/C 6.2 (B:13,432億円、C:2,181億円)</li> </ul> <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"> <li>・渋滞損失時間が削減した【減少時間：737.5万人・時間/年】</li> <li>・現道における混雑時旅行速度20km/h未満であった区間の旅行速度が向上した【12.5km/h⇒27.1km/h】</li> <li>・並行区間の速度向上により路線バスの利便性が向上した。</li> <li>・第二種空港へのアクセスが向上した。【福山市役所～広島空港：61分⇒60分】</li> </ul> <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・尾道市から福山港（重要港湾）へのアクセスが向上した【西瀬戸尾道IC～福山港：74分⇒53分】</li> </ul> <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・隣接する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【福山市～三原市】</li> <li>・日常活動圏の中心都市へのアクセスが短縮した【福山市役所～尾道市役所：62分⇒41分】</li> </ul> <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・鞆の浦（H30年間観光入込客数204万人）など観光施設へのアクセスが向上した【西瀬戸尾道IC～鞆の浦：74分⇒53分】</li> </ul> <p>⑤死傷事故件数の減少</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・一般国道2号（現道）の死傷事故件数が減少した。【減少件数：50.9件/年】</li> </ul> <p>⑥災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・第一次緊急輸送道路である一般国道2号の信頼性が向上した。</li> </ul> <p>⑦地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・CO2排出量が削減した。【削減量：約34.5千t/年、6,034.5千t/年⇒6,000.0千t/年】</li> </ul> <p>⑧生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・NOX排出量が削減した。【削減量：約130.9t/年、14,829.9t/年⇒14,699.0t/年】</li> <li>・SPM排出量が削減した。【削減量：約8.6t/年、778.0t/年⇒769.3t/年】</li> </ul> <p>【事業実施による環境の変化】</p> <p>環境影響評価実施要綱に基づく経過措置案件事業により評価対象外事業である。</p> <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・広島県福山市と尾道市の人口は昭和60年を境に減少傾向【S45：539千人→H27：603千人】</li> <li>・広島県福山市と尾道市の自動車保有台数は増加傾向【S55：213千台→H27：442千台】</li> </ul> <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"> <li>・松永道路は、事業目的に見合った事業効果の発現が確認されており、今後の事後評価の必要はないと考える。</li> <li>・松永道路の整備により、交通混雑の緩和、安全・安心の確保、日常生活における利便性の向上など一定の効果が確認できることから、改善措置の必要性はないと考える。</li> </ul> <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"> <li>・同種事業の計画・調査にあたっては、沿線自治体の目指すべき姿（地域の取組）と整合させ、経済、観光等の関係者から情報収集を行うなど道路整備による多面的な効果の把握に努める必要がある。</li> <li>・事業評価手法の見直しについては必要ないと考えるが、今後周辺道路整備が進みネットワークとしての効果も発揮することが期待されるため、引き続き社会経済指標やビッグデータ等データの蓄積に努める。</li> </ul>	<p>対応なし</p>	<p>中国地方整備局 道路部 道路計画課 (課長 北城 崇史)</p>
---	-------------	------------	--	-------------	---

<p>一般国道33号 松山外環状道路インター線 (H16～H28) 四国地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>400</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 400億円、工期 平成16年度～平成28年度          B/C 2.5 (B:1,499億円、C:604億円)</p> <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"> <li>・現道等の渋滞損失時間が削減【約1,613千人時間/年→約1,173千人時間/年 27.3%削減】</li> <li>・国道33号の旅行速度が向上【16.3km/h→22.2km/h】</li> <li>・松山ICから松山空港までの所要時間が短縮【31分→24分】</li> </ul> <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・松山ICから松山港までの所要時間が短縮【37分→31分】</li> </ul> <p>③都市の再生</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・「愛媛県広域道路整備基本計画」で位置付けられた環状道路</li> <li>・都市再生整備計画(松山南部地区)と連携</li> </ul> <p>④国土・地域のネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域高規格道路の整備区間指定あり</li> <li>・周辺の日常生活圏中心都市から松山市へのアクセスが向上</li> </ul> <p>伊予市役所から松山市役所までの所要時間が短縮【28分→26分】          砥部町役場から松山市役所までの所要時間が短縮【35分→29分】          東温市役所から松山市役所までの所要時間が短縮【33分→31分】</p> <p>⑤個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・松山ICから松山中央公園までの所要時間が短縮【22分→5分】</li> <li>・松山空港から松山城までの所要時間が短縮【29分→27分】</li> <li>・松山ICから道後温泉までの所要時間が短縮【26分→22分】</li> </ul> <p>⑥安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・松山外環状道路インター線沿線の病院から三次救急医療施設までの所要時間が短縮【14分→12分】</li> </ul> <p>⑨地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・CO2排出量が約3.4千t-CO2/年(約0.6%)削減【603.5千t-CO2/年→600.1千t-CO2/年】</li> </ul> <p>⑩生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・NO2排出量が約10.74t-NO2/年(約17.6%)削減【60.95t-NO2/年→50.21t-NO2/年】</li> <li>・SPM排出量が約0.6t-SPM/年(約17.5%)削減【3.43t-SPM/年→2.83t-SPM/年】</li> </ul> <p>【事業実施による環境の変化】</p> <p>―</p> <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・沿線地域(松山市)の人口は平成23年度以降減少傾向。</li> <li>・沿線地域(松山市)の自動車保有台数は平成23年度以降増加傾向。</li> </ul> <p>【今後の事後評価の必要性(改善措置の必要性)】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・松山外環状道路インター線の完成供用により、周辺道路の旅行速度向上、空港へのアクセス向上、物流ネットワークの強化、交通事故削減など、「市内の交通渋滞緩和、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」という松山外環状道路インター線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。</li> </ul> <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"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>	<p>対応なし</p>	<p>四国地方整備局 道路部 道路計画課 (課長 多田 貴幸)</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）
函館港本港地区 幹線臨港道路 Ⅱ期工区整備事業 （H9～H28） 北海道開発局	5年以内	149	<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"> <li>・全体事業費 平成26年再評価時：141億円→令和3年事後評価時：149億円</li> <li>・整備期間 平成26年再評価時：平成9年度～平成27年度→令和3年事後評価：平成9年度～平成28年度</li> <li>・B/C 事後評価時 1.1 （B：304億円、C：274億円）</li> </ul> <p>（事業の効果の発現状況）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・陸上輸送コストの削減</li> <li>・交通事故損失額の削減</li> </ul> <p>（事業実施による環境の変化）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業実施による環境の変化はない。</li> </ul> <p>（社会経済情勢の変化）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・特になし。</li> </ul> <p>（今後の事後評価の必要性）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業実施の目的が達成されており、費用対効果の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。</li> </ul> <p>（改善措置の必要性）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業実施の目的が達成されており、費用対効果の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。</li> </ul> <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"> <li>・本事業評価を踏まえ、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項目はない。</li> </ul>	対応なし	北海道開発局 港湾計画課 （課長 西園勝秀）
函館港北ふ頭地区 複合一貫輸送ターミナル 整備事業 （H23～H28） 北海道開発局	5年以内	52	<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"> <li>・全体事業費 平成25年再評価時：50億円→令和3年事後評価時：52億円</li> <li>・整備期間 平成25年再評価時：平成23年度～平成27年度→令和3年事後評価：平成23年度～平成28年度</li> <li>・B/C 事後評価時 1.4 （B：102億円、C：76億円）</li> </ul> <p>（事業の効果の発現状況）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・輸送・移動コストの削減</li> <li>・輸送コストの削減</li> <li>・作業コストの削減</li> <li>・震災時における輸送コスト削減</li> </ul> <p>（事業実施による環境の変化）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業実施による環境の変化はない。</li> </ul> <p>（社会経済情勢の変化）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・港湾計画変更（軽易な変更）（2018.3）により、耐震強化岸壁（若松地区）の計画が削除された。</li> <li>・函館港の背後圏である函館市、北斗市、七飯町において、地域防災計画の見直しが行われた。</li> </ul> <p>（今後の事後評価の必要性）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業実施の目的が達成されており、費用対効果の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。</li> </ul> <p>（改善措置の必要性）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業実施の目的が達成されており、費用対効果の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。</li> </ul> <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"> <li>・本事業評価を踏まえ、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項目はない。</li> </ul>	対応なし	北海道開発局 港湾計画課 （課長 西園勝秀）

<p>十勝港外港地区 地域生活基盤整備事業 (H9～H28) 北海道開発局</p>	<p>5年以内</p>	<p>96</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:96億円→令和3年事後評価:96億円          ・整備期間 平成26年再評価時:平成9年度～平成28年度→令和3年事後評価:平成9年度～平成28年度          ・B/C 事後評価時 1.1 (B:244億円、C:214億円)          (事業の効果の発現状況)          ・滞船・多そう係留コストの削減          ・港内再配置による漁場への移動時間コスト削減          ・小型船の荷役に伴う道路混雑の解消          ・前浜利用漁船の損傷回避          ・前浜利用漁船の荷役効率化          ・海難の減少          ・泊地浚渫費の削減          (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)          ・特になし。          (今後の事後評価の必要性)          ・事業実施の目的が達成されており、費用対効果の投資効果も確保されていることから、今後の事後評価の必要性はない。          (改善措置の必要性)          ・事業実施の目的が達成されており、費用対効果の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)          ・本事業評価を踏まえ、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 西園勝秀)</p>
<p>茨城港常陸那珂港区中 央ふ頭地区 国際物流ターミナル整備 事業 (H24～H28) 関東地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>63</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:新規採択時 63億円 → 事後評価時 63億円          ・整備期間:平成24年度～平成28年度          ・B/C 新規採択時 3.8 (B:207億円、C:55億円) → 事後評価時 2.5 (B:210億円、C:85億円)          (事業の効果の発現状況)          ・輸送コストの削減          ・滞船の解消に伴う輸送効率化          ・震災時輸送コスト削減          ・施設被害の回避          (事業実施による環境の変化)          ・特になし          (社会経済情勢等の変化)          ・完成自動車の取り扱いが増加、建設機械の取り扱いが減少(受入埠頭をシフト)          (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)          ・同種事業の計画・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>	<p>対応なし</p>	<p>関東地方整備局 港湾計画課 (課長 佐藤伸一)</p>

<p>御前崎港女岩地区 防波堤整備事業 (S49～H29) 中部地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>437</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27年再評価時:438億円→令和3年度事後評価時:437億円          ・整備期間 平成27年再評価時:昭和49年度～平成30年度→令和3年度事後評価:昭和49年度～平成29年度          ・B/C 事後評価時 3.4 (B:6,247億円、C:1,855億円)          (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          ・海難事故による船舶損失被害の回避          (事業実施による環境の変化)          ・事業実施により大型船の入港が可能となり、新たな定期航路の就航及び自動車輸出の拠点としての利用が促進され、御前崎港の取扱貨物量が増加した。          (社会経済情勢等の変化)          ・金谷御前崎連絡道路等の整備により御前崎港と背後圏を結ぶ物流ネットワークが強化され、企業の新規立地や投資が進展した。これにより、御前崎港の利用が促進され、取扱貨物量が増加した。          (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)          ・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>	<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>名古屋港飛鳥ふ頭南地区 国際海上コンテナターミナル整備事業 (H14～H28) 中部地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>703</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 新規採択時 561億円 → 事業完了時 703億円          ・B/C 事後評価時 2.5 (B:3,684億円、C:1,488億円)          (事業の効果の発現状況)          ・海上輸送コストの削減(通常時)          ・海上輸送コストの削減(災害時)          (事業実施による環境の変化)          ・名古屋港におけるコンテナ取扱施設能力が向上したことによって、コンテナ貨物量の取扱量が増加した。          ・大水深の岸壁が整備されることによって、基幹航路を中心とした航路では船舶が大型化が進展した。          (社会経済情勢の変化)          ・名二環(名古屋西～飛鳥)の2021年5月開通による道路ネットワークの充実や、港湾周辺における物流施設の立地が進展した。          (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>中部地方整備局 港湾計画課 (課長:福田浩司)</p>



<p>舞鶴港前島地区 複合一貫輸送ターミナル（改良）事業 （H19～H28） 近畿地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>43</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"> <li>・全体事業費 平成26年度再評価時：50億円→令和3年度事後評価時：43億円</li> <li>・整備期間 平成26年度再評価時：平成19年度～平成28年度→令和3年度事後評価：平成19年度～平成28年度</li> <li>・B/C 平成26年度再評価時：1.4（B：69億円、C：51億円）→令和3年度事後評価時：3.0（B：198億円、C：67億円）</li> </ul> <p>（事業の効果の発現状況）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・輸送コストの削減</li> <li>・係船、荷役作業時の安全性向上、背後圏の拡大、荷主企業の投資誘発</li> <li>・取扱貨物量の増加、リダンダンシー機能の創出</li> </ul> <p>（事業実施による環境の変化）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業実施による環境の変化はない。</li> </ul> <p>（社会経済情勢の変化）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・新型コロナウイルス感染症拡大による経済・物流の停滞</li> <li>・港湾計画の改訂（平成25年12月）に伴うふ頭用地の整備見合わせ</li> <li>・トラックドライバーの労務管理の厳格化（令和6年）</li> </ul> <p>（今後の事後評価の必要性）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・本事業の実施により、取扱貨物量の増大、係船・荷役作業時の安全性向上、背後圏の拡大等、事業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、今後の事後評価の必要性はない。</li> </ul> <p>（改善措置の必要性）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・本事業の実施により、輸送コストの削減や荷役作業や係船作業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、改善措置の必要はない。</li> <li>（同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性）</li> <li>・本事業では浚渫土砂処分先の変更等により事業費が増加、事業期間も延長しており、今後、同種事業の計画・調査にあたっては、あらかじめ関係者との調整を完了しておくなどの工夫が必要である。</li> <li>・本事業評価において、輸送コストの削減だけでなく、リダンダンシー効果の創出や係船・荷役作業時の安全性向上など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引き続き検討が必要である。</li> </ul>	<p>対応なし</p>	<p>近畿地方整備局 港湾計画課 （課長 石田博）</p>
<p>境港外港中野地区 国際物流ターミナル整備事業 （H24～H28） 中国地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>72</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"> <li>・全体事業費 新規事業評価時：85億円→事業完了時：72億円</li> <li>・工期 平成24年度～平成28年度</li> <li>・B/C 1.1（B：112億円、C：100億円）</li> </ul> <p>（事業の効果の発現状況）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・国際物流ターミナルの整備により、原木輸送船などの喫水調整の解消による海上輸送コスト削減や滞船コスト削減、紙・パルプなど横持ちにかかる陸上輸送コスト削減など、効率的な輸送形態が実現している。</li> </ul> <p>（事業実施による環境の変化）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業実施による環境の変化はない。</li> </ul> <p>（社会経済情勢の変化）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・社会経済情勢の変化はない。</li> </ul> <p>（今後の事後評価の必要性）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・本事業は十分な事業効果を発現しており、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。</li> </ul> <p>（改善措置の必要性）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul> <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"> <li>・特になし。</li> </ul>	<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>徳山下松港新南陽地区 国際物流ターミナル整備事業 (H9～H28) 中国地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>347</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 347億円、工期 平成9年度～平成28年度          ・B/C 3.0 (B:1,814億円、C:600億円)          (事業の効果の発現状況)          ・国際物流ターミナルの整備により、物流の効率化のほか、背後圏企業の設備投資の喚起などが発生しており十分な事業効果を発現している。          (事業実施による環境の変化)          ・特になし。          (社会経済情勢の変化)          ・特になし。          (今後の事後評価の必要性)          ・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等の必要性)          ・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>中国地方整備局 港湾計画課 (課長 尾崎靖)</p>
<p>鹿児島港中央港区 防波堤等整備事業 (H6～H28) 九州地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>159</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 令和3年事後評価時:159億円          ・整備期間 令和3年事後評価:平成6年度～平成28年度          ・B/C 事後評価時 2.5 (B:1,004億円、C:404億円)          (事業の効果の発現状況)          ・本事業の実施により、「国際観光収益の増加」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。          (社会経済情勢等の変化)          ・特になし。          (今後の事後評価の必要性)          ・事業目的に見合った事業効果の発現が確認されており、更なる事後評価の必要は無い。          (改善措置の必要性)          ・事業実施により、「国際観光収益の増加」等について効果が得られており、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等の必要性)          ・本事業は、地域の課題であった旅客船寄港への対応と港湾活動への影響の解消を図るとともに地域産業への効果も高く、早期整備が求められていた。          このため、鹿児島県が実施する背後地の埋立事業とも事業調整を行い、防波堤の先行整備による静穏度確保及び土地造成の段階整備により、岸壁の暫定供用を行うことができた。これにより、旅客船寄港への対応、地域振興への寄与等の事業効果を早期に発現することができ、さらなる需要の喚起にもつながっている。          地域の課題に応じて早期に事業効果を発揮できるよう、事業計画の立案段階より関連事業との事業調整を行い、事業を推進することが重要である。</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>中城湾港新港地区 国際物流ターミナル整備事業 (H4～H28) 沖縄総合事務局</p>	<p>5年以内</p>	<p>437</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:496億円→令和3年事後評価時:437億円  ・B/C 事後評価時 1.0 (B:943億円、C:939億円)  (事業の効果の発現状況)  ・ユニットロード貨物の輸送コストの削減  ・完成自動車等の輸送コストの削減  ・他事業で発生する浚渫土砂の処分コストの削減  ・残存価値  (事業実施による環境の変化)  ・ユニットロード貨物輸送の環境負荷の低減  ・道路混雑の緩和  ・排出ガスの削減  ・沖縄県中部圏域における経済的発展  ・港湾の機能分担による物流の効率化  ・地震被災時のリダンダンシー機能の発揮  ・泡瀬地区の土地創出  (社会経済情勢等の変化)  ・RORO船の定期航路就航  ・RORO船舶の大型化  (今後の事後評価の必要性)  ・中城湾港の物流効率化を図るとともに、地域経済や産業活動、市民の安定した生活を支えるため、当該ターミナルは必要な施設である。  ・費用便益比(B/C)は、全体事業で1.0であり、事業実施による貨物の輸送効率化や土地造成について十分な効果が確認された。  ・整備の効果が十分に発現しており、効果及び必要性は持続していくと考えられることから、今後の事業評価の必要性は無いと判断できる。  (改善措置の必要性)  ・新港地区背後の産業集積地域では、企業進出需要が拡大し、9割以上が分譲済みである他、ふ頭用地内にモータープールが整備されるなど当初見込んでいなかった多面的な利用がなされていることから、本プロジェクトの効果は持続していくと考えられる。  ・そのため、今後の改善措置の必要は無いと判断する。  (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)  ・当初の利用想定と異なるが、新たなニーズに対する効果を確認していることから、見直しの必要性は無いと判断する。</p>	<p>対応なし</p>	<p>沖縄総合事務局 港湾計画課 (課長 志水康祐)</p>
--	-------------	------------	--	-------------	--

【海岸事業】  
(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)
撫養港海岸 直轄海岸保全施設 整備事業 (H18～H28)  四国地方整備局	5年以内	162	<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"> <li>平成26年度再評価からの変化</li> <li>総費用 基準年の見直し (前回評価時 180億円→ 事後評価時 270億円)</li> <li>総便益 背後資産及び評価単価の見直し、基準年の見直し (前回評価時 450億円→ 事後評価時 688億円)</li> </ul> <p>(事業の効果の発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>浸水被害軽減額：1,260億円</li> <li>老朽化した海岸保全施設の防護機能が回復</li> <li>大型の陸閘について電動化・自動化を実施し、陸閘を閉鎖する操作員の安全を確保</li> </ul> <p>(事業実施による環境の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>背後地域を取り巻く環境の変化(企業の設備投資の誘発、地域の賑わい創出、住民・企業等の防災意識の向上)</li> </ul> <p>(社会経済情勢の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>鳴門市全体の長期的な人口推計では微減の傾向。背後地域の人口は微減、世帯数は微増で推移している。</li> <li>鳴門市における事業所従業員の構成では「製造業」が構成比23%と最も多く、「製造業」の事業所数は横ばい、従業者は微増傾向で推移している。</li> </ul> <p>(今後の事後評価の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>本事業により、防護機能が向上し、想定される津波の浸水被害を軽減したことから、企業の設備投資、賑わいの創出が図られるなど、事業目的に見合った効果が十分発現されており、今後の事業評価の必要性はない。</li> </ul> <p>(改善措置の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>事業目的に見合った効果が十分発現していることから、改善措置の必要性はない。</li> </ul> <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"> <li>本事業評価において、同種事業計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性はない。</li> </ul>	対応なし	四国地方整備局 港湾計画課 (課長 野本 啓介)

【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)
佐渡海上保安署 (H27～H30) 北陸地方整備局	5年以内	5.8	<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"> <li>・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。</li> </ul> <p>(事業の効果の発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul> <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"> <li>・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。</li> </ul> <p>(社会経済情勢等の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul> <p>(今後の事後評価の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul> <p>(改善措置の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul> <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"> <li>・現時点で見直しの必要性は見られない。</li> </ul>	対応なし	北陸地方整備局 営繕部技術・評価課 (課長 伊草 伸雄)

<p>国立京都国際会館展示施設 (H26～H30) 近畿地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>34</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いる。さらに環境保全性においては、H28年に開催された伊勢志摩サミットでの、中部地整発注(国際メディアセンターアネックス)を解体した際のタイルカーペットなどを今回建設時に使用するなどの取り組みを行っている。 このことから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 西森 浩史)</p>
<p>鹿児島港湾合同庁舎 (H20～H30) 九州地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>24</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>九州地方整備局 営繕部技術・評価課 (課長 長谷部 武志)</p>

<p>唐津港湾合同庁舎 (H21～H30) 九州地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>14</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・保安性について、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>九州地方整備局 営繕部技術・評価課 (課長 長谷部 武志)</p>
<p>小倉地方合同庁舎 (H21～H30) 九州地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>20</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・保安性について、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>九州地方整備局 営繕部技術・評価課 (課長 長谷部 武志)</p>