

# 個別公共事業の評価書（その3）

－平成25年度－

平成26年3月28日 国土交通省

国土交通省政策評価基本計画（平成24年9月7日改正）及び平成25年度国土交通省事後評価実施計画（平成25年8月27日最終変更）に基づき、個別公共事業についての新規事業採択時評価、再評価及び完了後の事後評価を実施した。本評価書は、行政機関が行う政策の評価に関する法律第10条の規定に基づき作成するものである。

## 1. 個別公共事業評価の概要について

（評価の対象）

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

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

（評価の観点、分析手法）

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

（第三者の知見活用）

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

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

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

## 2. 今回の評価結果について

今回は、平成26年度予算に向けた評価として、補助事業等の新規事業採択時評価74件及び再評価35件並びに完了後の事後評価70件の評価結果をとりまとめた。事業種別ごとの担当大臣政務官は別紙、件数一覧は別添2、評価結果は別添3のとおりである。

なお、個々の事業評価の詳細な内容については、以下のホームページに記載。

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

事業評価関連リンク([http://www.mlit.go.jp/tec/hyouka/public/09\\_public\\_07.html](http://www.mlit.go.jp/tec/hyouka/public/09_public_07.html))

事業種別ごとの担当大臣政務官は下表のとおり。

事業種別	担当大臣政務官
<b>【公共事業】</b>	
河川事業	土井 亨
ダム事業	土井 亨
都市・幹線鉄道整備事業	土井 亨
海岸事業(港湾局所管)	中原 八一
道路・街路事業	中原 八一
港湾整備事業	中原 八一
空港整備事業	坂井 学
都市公園事業	坂井 学
住宅市街地総合整備事業	坂井 学
<b>【その他施設費】</b>	
官庁営繕事業	土井 亨
小笠原諸島振興開発事業	坂井 学

事業名 ( )内は 方法を示す。		評価項目			評価を行う過程において使用した資料等	担当部局
		費用便益分析		費用便益分析以外の主な評価項目		
		費用	便益			
河川・ダム事業 (代替法、CVM・TCM)		・事業費 ・維持管理費	・想定年平均被害軽減期待額 ・水質改善効果等(環境整備事業の場合)	・災害発生時の影響 ・過去の災害実績 ・災害発生時の危険度 ・地域開発の状況 ・地域の協力体制 ・河川環境等をとりまく状況等	・国勢調査メッシュ統計 ・水害統計等	水管理・国土保全局
砂防事業等 (代替法)		・事業費 ・維持管理費	・直接被害軽減便益 ・人命保護便益	・災害発生時の影響 ・過去の災害実績 ・災害発生時の危険度	・国勢調査メッシュ統計 ・水害統計	水管理・国土保全局
海岸事業 (代替法、CVM・TCM(環境保全・利用便益))		・事業費 ・維持管理費	・浸水防護便益 ・侵食防止便益 ・飛砂・飛沫防護便益 ・海岸環境保全便益 ・海岸利用便益	・災害発生時の影響 ・過去の災害実績 ・災害発生時の危険度	・国勢調査メッシュ統計 ・水害統計	水管理・国土保全局 港湾局
道路・街路事業 (消費者余剰法)		・事業費 ・維持管理費	・走行時間短縮便益 ・走行経費減少便益 ・交通事故減少便益	・事業実施環境 ・物流効率化の支援 ・都市の再生 ・安全な生活環境の確保 ・救助・救援活動の支援等の防災機能	・道路交通センサス ・パーソントリップ調査	都市局 道路局
住宅市街地総合整備事業	住宅市街地総合整備事業 (ヘッドニック法)	・事業費 ・維持管理費	<拠点地区内> ・事業の実施により発生する収益 <拠点地区外> ・事業の影響による効用水準の変化	・土地利用転換 ・土地有効利用 ・住宅の質 ・計画の位置づけ	・相続税路線価 ・公示地価	住宅局
	地域居住機能再生推進事業のうち公営住宅等整備事業等	評価の対象となる事業について、福祉の側面を重視しつつ、効率性、政策効果等を含めた総合的な指標により評価する。 ※居住水準向上効果について、費用便益比を算出(費用:事業費・維持管理費、便益:近傍同種住宅の市場家賃)		・福祉的役割 ・安全確保(建替事業の場合のみ) ・居住水準向上効果 ・地域波及効果 ・政策誘導効果		
港湾整備事業 (消費者余剰法)		・建設費 ・管理運営費 ・再投資費	・輸送コストの削減(貨物) ・移動コストの削減(旅客)	・地域の活性化 ・地元等との調整状況 ・環境等への影響	・各港の港湾統計資料	港湾局
空港整備事業 (消費者余剰法)		<精密進入の高カテゴリー化等> ・施設整備費 ・施設更新費	<精密進入の高カテゴリー化等> ・運航改善効果	・地域開発効果	・航空旅客動態調査 ・航空輸送統計年報	航空局
都市・幹線鉄道整備事業 (消費者余剰法)		・事業費 ・維持改良費	・利用者便益(時間短縮効果等) ・供給者便益 ・環境への効果・影響	・道路交通混雑緩和 ・地域経済効果 ・生活利便性の向上 ・安全への効果・影響	・旅客地域流動調査 ・パーソントリップ	鉄道局
都市公園事業 (TCM、コンジョイント分析、CVM)		・建設費 ・維持管理費	・健康、レクリエーション空間としての利用価値 ・環境の価値 ・防災の価値 ・その他の効果	・計画への位置付け ・安全性の向上 ・地域の活性化 ・福祉社会への対応 ・都市環境の改善	・国勢調査結果	都市局

事業名	評価項目		評価を行う過程において使用した資料等	担当部局
官庁営繕事業	評価対象事業について、右のような要素ごとに、評価指標により評点方式で評価するとともに、その他の要素も含め総合的に評価する。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・事業計画の必要性</li> <li>・事業計画の合理性</li> <li>・事業計画の効果</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・官庁建物実態調査</li> </ul>	官庁営繕部
小笠原諸島振興開発事業	評価対象事業について、基本的要件(民間事業者による十分な整備が見込めないこと、ニーズに適合していること等)を全て満たしていることを必須条件として、右の基準のいずれかを満足するか評価する。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・シビルミニマムとして必要</li> <li>・村内自己完結性を確保</li> <li>・リダンダンシーを確保</li> <li>・帰島者の定着、生活安定に必要な措置</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・東京都小笠原支庁管内概要</li> </ul>	国土政策局

#### ※効果把握の方法

##### 代替法

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

##### 消費者余剰法

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

##### TCM(トラベルコスト法)

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

##### CVM(仮想的市場評価法)

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

##### ヘドニック法

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

##### コンジョイント分析

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

## 平成26年度予算に向けた新規事業採択時評価について

## 【公共事業関係費】

事業区分		新規事業採択箇所数
河川事業	補助事業	2
ダム事業	補助事業	2
道路・街路事業	補助事業	8
住宅市街地総合整備事業	補助事業等	20
都市・幹線鉄道整備事業		37
都市公園事業	補助事業等	2
合 計		71

注1 補助事業等には、独立行政法人等施行事業を含む

## 【その他施設費】

事業区分		新規事業採択箇所数
小笠原諸島振興開発事業		3
合 計		3

総 計		74
-----	--	----

## 平成26年度予算に向けた再評価について

### 【公共事業関係費】

事業区分		再評価実施箇所数					再評価結果			
		一定期間未着工	長期間継続中	準備計画段階	再々評価	その他	計	継続 うち見直し継続	中止	評価 手続中
河川事業	補助事業		4				4			
ダム事業	補助事業				3	2	5	4		1
道路・街路事業	補助事業等		4		5	5	14	14		
港湾整備事業	補助事業		2		6	1	9	8		1
都市・幹線鉄道整備事業			1			2	3	2		1
合計		0	11	0	14	10	35	32	0	1

(注1) 補助事業等には、独立行政法人等施行事業を含む

(注2) 再評価対象基準

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

長期間継続中: 事業採択後長期間(5年間)が経過した時点で継続中の事業

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

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

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

## 平成25年度に実施した完了後の事後評価について

### 【公共事業関係費】

事業区分		事後評価実施箇所数				事後評価結果			
		5年以内	再事後評価	その他	計	再事後評価	改善措置	対応なし	評価手続中
河川事業	直轄事業	16			16			16	
ダム事業	直轄事業等	1			1			1	
海岸事業	直轄事業	1			1			1	
道路・街路事業	直轄事業等	30			30			30	
	補助事業等	3			3			3	
港湾整備事業	直轄事業等	9			9			9	
	補助事業等	2			2			2	
空港整備事業	直轄事業等	1			1			1	
都市・幹線鉄道整備事業		3			3			3	
都市公園事業	直轄事業	1			1			1	
合 計		67	0	0	67	0	0	67	0

## 【その他施設費】

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

総 計	70	0	0	70	0	0	70	0
-----	----	---	---	----	---	---	----	---

(注1) 事後評価対象基準

5年以内：事業完了後一定期間（5年以内）が経過した事業

再事後評価：前回の事後評価の際、その後の時間の経過、改善措置の実施等により効果の発現が期待でき、改めて事後評価を行う必要があると判断した事業

その他：上記以外の理由で事後評価の実施の必要が生じた事業

(注2) 事後評価結果

再事後評価：事後評価の結果、再度事後評価の実施が必要な場合

改善措置：事後評価の結果、改善措置の実施が必要な場合

対応なし：事後評価の結果、再事後評価、改善措置が必要ない場合

(注3) 直轄事業等、補助事業等には、独立行政法人等施工事業を含む。



## 新規事業採択時評価結果一覧

### 【河川事業】

(補助事業等)

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等による評価	担当課 (担当課長名)	
		貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)			
		便益の内訳及び主な根拠					B/C
岩崎川床上浸水対策特別緊急事業 岩手県	49	1,246	<p>【内訳】 被害防止便益:1,244億円 残存価値:1.5億円</p> <p>【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:864戸 年平均浸水軽減面積: 124ha</p>	45	27.9	<p>・岩崎川では、平成14年、平成19年の浸水被害をはじめ、平成25年8月9日の大雨・洪水では床上浸水96戸を含む浸水戸数382戸もの甚大な被害が発生した。</p> <p>・このため、平成25年8月9日洪水と同規模の洪水に対して、河道掘削・築堤・護岸等の施工により流下能力の向上を図り、家屋の床上浸水被害を解消する。</p>	水管理・国土保全局 治水課 (課長 山田 邦博)
古川床上浸水対策特別緊急事業 京都府	36	500	<p>【内訳】 被害防止便益:500億円</p> <p>【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:944戸 年平均浸水軽減面積: 34ha</p>	36	13.8	<p>・古川では、平成22年の浸水被害をはじめ、平成24年8月14日の豪雨では、床上浸水159戸を含む浸水戸数541戸もの甚大な被害が発生した。</p> <p>・このため、平成24年8月洪水と同規模の洪水に対して、河道掘削・護岸等の施工により流下能力の向上を図り、家屋の床上浸水被害を解消する。</p>	水管理・国土保全局 治水課 (課長 山田 邦博)

【ダム事業（実施計画調査から建設事業に移行）】

（補助事業）

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等による評価	担当課 (担当課長名)	
		貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)			B/C
		便益の内訳及び主な根拠					
川内沢ダム建設事業 宮城県	80	200	<p>【内訳】 被害防止便益：150億円 流水の正常な機能の維持に関する便益：48億円 残存価値：1.6億円</p> <p>【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：95戸 年平均浸水軽減面積：32ha</p>	75	2.7	<p>・川内沢川においては、昭和57,61年、近年では平成6,14年などに被害の大きな洪水が発生している。特に昭和61年は、全壊1戸、浸水戸数1,878戸、平成6年には、全半壊4戸、浸水戸数2,970戸の家屋被害や仙台空港が浸水するなどの甚大な被害が発生している。 ※昭和61、平成6年の被害には、隣接河川の被害も含む。</p> <p>・平成6,9年の渇水時には取水制限や番水制が行われている。</p> <p>・このため、地元からもこれまでの度重なる出水被害や東日本大震災に伴う地盤沈下による洪水被害リスクの高まりを危惧する声が聞かれ、早急な治水対策等が望まれている。</p> <p>・当該事業の実施により、ダム地点の計画高水流量40m<sup>3</sup>/sのうち、35m<sup>3</sup>/sの洪水調節を行い、ダム下流名取市等の浸水被害の軽減を図る。</p> <p>・また、ダム地点下流の川内沢川沿川の既得用水の補給を行う等、流水の正常な機能の維持と増進を図る。</p> <p>※昭和61、平成6年の被害には、隣接河川の被害も含む。</p>	水管理・国土保全局 治水課 (課長 山田邦博)

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等による評価	担当課 (担当課長名)	
		貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)			B/C
		便益の内訳及び主な根拠					
矢原川ダム建設事業 島根県	220	240	<p>【内訳】 被害防止便益：238億円 残存価値：2.4億円</p> <p>【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：21戸 年平均浸水軽減面積： 3.8ha</p>	169	1.4	<p>・三隅川においては、昭和47, 58, 60, 63年に被害の大きな洪水が発生している。特に昭和58年7月の梅雨前線豪雨では全半壊1,054戸、浸水戸数1,026戸の家屋被害が発生し、さらに主要路線である国道9号やJR山陰本線の冠水などの甚大な被害が発生した。また、近年でも平成7,9年に浸水被害が発生し、平成25年8月には浜田市をはじめ島根県の至る所で局地的な豪雨による甚大な洪水被害が発生している。</p> <p>・このため、地元から早急な治水対策を望む声がさらに高まっている。</p> <p>・当該事業の実施により、ダム地点の計画高水流量590m<sup>3</sup>/sのうち、370m<sup>3</sup>/sの洪水調節を行い、ダム下流浜田市三隅町の浸水被害の軽減を図る。</p> <p>※被害には、内水被害、土砂災害を含む。</p>	水管理・国土保全局 治水課 (課長 山田邦博)

【道路・街路事業】

(補助事業等)

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等による評価	担当課 (担当課長名)	
		貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)			B/C
		便益の内訳及び主な根拠					
地域高規格道路 常総・宇都宮東部連絡 道路 一般国道408号 真岡南バイパス 栃木県	58	157	【内訳】 走行時間短縮便益：126 億円 走行経費減少便益：22 億円 交通事故減少便益：8.7 億円  【主な根拠】 計画交通量 12,600台/日	47	3.4	①地域産業の支援 ・広域道路ネットワークの形成による広域的・効率的な交流、物流の支援強化及び地域産業の振興  ②交通渋滞の緩和 ・現道部に主要渋滞箇所が存在し、当該道路の整備により現道交通が転換され、渋滞が緩和  ③交通事故の減少 ・通過交通の排除や流入交通の分散により、これらの交通に起因する交通事故が減少	道路局 国道・防災課 (課長 茅野 牧夫)
地域高規格道路 上信自動車道 国道353号 吾妻東バイパス2期 群馬県	132	194	【内訳】 走行時間短縮便益：122 億円 走行経費減少便益：45 億円 交通事故減少便益：27 億円  【主な根拠】 計画交通量 10,200台/日	102	1.9	①地域間交流の支援 ・吾妻地域内の幹線道路の骨格となり速達性が向上することによる地域間交流の活性化  ②地域防災の支援 ・渋川市、吾妻郡の第三次医療施設への搬送時間60分圏域人口カバー率が向上  ③交通渋滞の緩和 ・現道部に主要渋滞箇所が存在し、当該道路の整備により現道交通が転換され、渋滞が緩和	道路局 国道・防災課 (課長 茅野 牧夫)

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等による評価	担当課 (担当課長名)	
		貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)			B/C
		便益の内訳及び主な根拠					
地域高規格道路 新山梨環状道路 国道140号 新山梨環状道路(東部 区間Ⅱ期) 山梨県	257	470	<p>【内訳】            走行時間短縮便益：356            億円            走行費用減少便益：74            億円            交通事故減少便益：40            億円</p> <p>【主な根拠】            計画交通量            15,600台/日</p>	201	2.3	<p>①地域間交流の支援            ・甲府都市圏の骨格となる幹線道路網を形成し地域            間交流の根幹を担う幹線道路</p> <p>②地域防災の支援            ・災害時の緊急輸送機能である国道140号の代替機            能を確保</p> <p>③交通渋滞の緩和            ・現道部に主要渋滞箇所が存在し、当該道路の整備            により現道交通が転換され、渋滞が緩和</p> <p>④交通事故の減少</p>	道路局 国道・防災課 (課長 茅野 牧 夫)
地域高規格道路 五條新宮道路 一般国道168号五條新 宮道路(阪本工区) 奈良県	45	54	<p>【内訳】            走行時間短縮経費：38億            円            走行経費減少経費：13億            円            交通事故減少便益：2.3            億円</p> <p>【主な根拠】            計画交通量            3,400台/日</p>	36	1.5	<p>①地域防災の支援            ・災害に強い安全・信頼性の高い道路の確保により、            第一次緊急輸送道路の機能を強化</p> <p>②地域間連携の支援            ・線形不良・幅員狭隘区間の解消による地域間連携            促進への寄与</p> <p>③地域医療の支援            ・第二次医療施設(県立五條病院)への速達性向上</p>	道路局 国道・防災課 (課長 茅野 牧 夫)
地域高規格道路 小郡萩道路 一般国道490号 絵堂萩道路 山口県	260	353	<p>【内訳】            走行時間短縮便益：272            億円            走行経費減少便益：51            億円            交通事故減少便益：30            億円</p> <p>【主な根拠】            計画交通量            12,000台/日</p>	199	1.8	<p>①地域防災の支援            ・豪雨時等の災害による萩市明木集落の孤立を解消            ・第一次緊急輸送道路の代替性を確保し、災害に強            い広域的な道路ネットワークを構築</p> <p>②地域医療の支援            ・第3救急医療施設(山口県立総合医療センター)など            へのアクセスの向上</p> <p>③地域産業の支援            ・高規格な道路ネットワークの構築による観光産業や            水産業などの地域産業の活性化</p>	道路局 国道・防災課 (課長 茅野 牧 夫)

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等による評価	担当課 (担当課長名)	
		貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)			B/C
		便益の内訳及び主な根拠					
地域高規格道路 福井港丸岡インター連 絡道路 主要地方道丸岡川西線 福井港丸岡インター連 絡道路 I 期区間 福井県	96	96	<p>【内訳】 走行時間短縮経費：64億 円 走行経費減少経費：25億 円 交通事故減少便益：7億 円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 8,000台/日</p>	72	1.3	<p>①交通の円滑化やアクセス向上 ・福井港及び福井港テクノポートと、北陸自動車道丸岡ICとのアクセス向上による地域産業への寄与</p> <p>②地域防災の支援 ・第二次緊急輸送道路としての緊急支援物資の円滑な輸送を支援</p> <p>③交通渋滞の緩和 ・現道部に主要渋滞箇所が存在し、当該道路の整備により現道交通が転換され、渋滞が緩和</p> <p>④交通事故の減少 ・通過交通の排除や流入交通の分散により、これらの交通に起因する交通事故が減少</p>	道路局 環境安全課 (課長 増田 博 行)
地域高規格道路 東播磨南北道路 主要地方道加古川小野 線（東播磨道北工区） 兵庫県	290	414	<p>【内訳】 走行時間短縮経費：352 億円 走行経費減少経費：42 億円 交通事故減少便益：20 億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 8,500~16,800台/日</p>	244	1.7	<p>①地域医療の支援 ・第三次救急医療機関(県立加古川医療センター)を拠点とする周辺医療機関との医療連携への寄与</p> <p>②交通の円滑化やアクセス向上 ・山陽自動車道とのアクセス向上による利便性の向上</p> <p>③地域防災の支援 ・第一次緊急輸送道路としての緊急支援物資の円滑な輸送を支援</p> <p>④交通渋滞の緩和 ・現道部に主要渋滞箇所が存在し、当該道路の整備により現道交通が転換され、渋滞が緩和</p>	道路局 環境安全課 (課長 増田 博 行)

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等による評価	担当課 (担当課長名)	
		貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)			
		便益の内訳及び主な根拠					B/C
地域高規格道路 西彼杵道路 一般県道 奥ノ平時津 線 時津工区 長崎県	89	98	【内訳】 走行時間短縮便益：62億 円 走行経費減少便益：27億 円 交通事故減少便益：9億 円  【主な根拠】 計画交通量 13,400台/日	73	1.4	①交通の円滑化やアクセス向上 ・周辺の渋滞を緩和し、西彼杵地域と長崎市とのア クセス向上による地域間の連携強化  ②地域医療の支援 ・第三次救急医療施設(長崎大学病院)へのアクセス 向上  ③地域防災の支援 ・第一次緊急輸送道路の機能強化  ④交通渋滞の緩和 ・現道部に主要渋滞箇所が存在し、当該道路の整備 により現道交通が転換され、渋滞が緩和  ⑤交通事故の減少 ・通過交通の排除等により、通過交通に起因する事 故が減少	道路局 環境安全課 (課長 増田 博 行)

【住宅市街地総合整備事業】

(補助事業)

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等による評価	担当課 (担当課長名)	
		貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)			
		便益の内訳及び主な根拠					
日新団地地区地域居住機能再生推進事業 (苫小牧市)	137	157	<p>【内訳】                      帰属家賃及び駐車場利用料による便益                      【根拠】                      耐震等安全確保、居住水準向上効果、良好な住宅市街地の整備</p>	137	1.2	<p>・福祉的役割、耐震性等安全性の確保、面積・設備等居住水準の向上、地域波及効果、高齢化等に係る政策誘導効果等を備えた良好な住宅を供給しつつ、地域の福祉拠点化、集約化等地域の居住機能の再生を図る。</p>	住宅局 住宅総合整備課 (課長 里見 晋)
高栄団地地区地域居住機能再生推進事業 (北見市)	67	77	<p>【内訳】                      帰属家賃及び駐車場利用料による便益                      【根拠】                      耐震等安全確保、居住水準向上効果、良好な住宅市街地の整備</p>	67	1.1	<p>・福祉的役割、耐震性等安全性の確保、面積・設備等居住水準の向上、地域波及効果、高齢化等に係る政策誘導効果等を備えた良好な住宅を供給しつつ、地域の福祉拠点化、集約化等地域の居住機能の再生を図る。</p>	住宅局 住宅総合整備課 (課長 里見 晋)
西大和団地周辺地区住宅市街地総合整備事業 (都市再生機構)	187	225	<p>【内訳】                      拠点地区における便益：220億円、拠点地区外への便益：5億円                      【主な根拠】                      建替による住環境の向上、良質な住宅市街地の整備</p>	187	1.2	<p>・「良質な住宅供給」事業の実施により、良質な市街地住宅を供給し、居住環境の整備を図っていく。                      ・「住宅の必要性」市の都市計画マスタープランにおいて、住宅団地については老朽化への対応が必要と位置付け。(平成26年3月予定)</p>	住宅局 市街地建築課 市街地住宅整備室 (室長 真鍋 純)



事業名 事業主体	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等による評価	担当課 (担当課長名)	
		貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)			B/C
		便益の内訳及び主な根拠					
鶴見一丁目地区住宅市街地総合整備事業 (都市再生機構)	237	266	<p>【内訳】 拠点地区における便益: 218億円、拠点地区外への 便益:48億円 【主な根拠】 道路や公園整備等による 住環境の向上、良質な住 宅市街地の整備</p>	237	1.1	<ul style="list-style-type: none"> <li>・「良質な住宅供給」事業の実施により、良質な市街地住宅を供給し、居住環境の整備を図っていく。</li> <li>・「公共空間等の確保」地区公園の整備及び公園への安全な避難路の確保等による防災性の向上を図っていく。</li> </ul>	住宅局 市街地建築課 市街地住宅整備室 (室長 真鍋 純)
南幸地区優良建築物等整備事業 (都市再生機構)	305	426	<p>【内訳】 拠点地区における便益: 243億円、拠点地区外への 便益:182億円 【主な根拠】 良好な居住環境の整備に よる周辺の地価上昇、区域 内施設の収益向上</p>	305	1.4	<ul style="list-style-type: none"> <li>・「良質な住宅供給」事業の実施により、良質な市街地住宅を供給し、居住環境の整備を図っていく。</li> <li>・「公共空間等の確保」歩道状空地等の整備により安全な避難路の確保、良好な街並み形成を図っていく。</li> </ul>	住宅局 市街地建築課 (課長 杉藤 崇)
厚木緑ヶ丘地区地域居住機能再生推進事業 (神奈川県)	8.6	9.2	<p>【内訳】 帰属家賃及び駐車場利用 料による便益 【根拠】 耐震等安全確保、居住水 準向上効果、良好な住宅 市街地の整備</p>	7.6	1.2	<ul style="list-style-type: none"> <li>・福祉的役割、耐震性等安全性の確保、面積・設備等居住水準の向上、地域波及効果、高齢化等に係る政策誘導効果等を備えた良好な住宅を供給しつつ、地域の福祉拠点化、集約化等地域の居住機能の再生を図る。</li> </ul>	住宅局 住宅総合整備課 (課長 里見 晋)

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等による評価	担当課 (担当課長名)	
		貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)			B/C
		便益の内訳及び主な根拠					
川崎中野島地区地域居住機能再生推進事業 (川崎市)	39	49	<p>【内訳】 帰属家賃及び駐車場利用料による便益 【根拠】 耐震等安全確保、居住水準向上効果、良好な住宅市街地の整備</p>	39	1.3	<p>・福祉的役割、耐震性等安全性の確保、面積・設備等居住水準の向上、地域波及効果、高齢化等に係る政策誘導効果等を備えた良好な住宅を供給しつつ、地域の福祉拠点化、集約化等地域の居住機能の再生を図る。</p>	住宅局 住宅総合整備課 (課長 里見 晋)
野並地区地域居住機能再生推進事業 (愛知県)	14	19	<p>【内訳】 帰属家賃及び駐車場利用料による便益 【根拠】 耐震等安全確保、居住水準向上効果、良好な住宅市街地の整備</p>	14	1.3	<p>・福祉的役割、耐震性等安全性の確保、面積・設備等居住水準の向上、地域波及効果、高齢化等に係る政策誘導効果等を備えた良好な住宅を供給しつつ、地域の福祉拠点化、集約化等地域の居住機能の再生を図る。</p>	住宅局 住宅総合整備課 (課長 里見 晋)
白鷺地区住宅市街地総合整備事業 (都市再生機構)	148	151	<p>【内訳】 拠点地区における便益： 141億円、拠点地区外への便益：10億円 【主な根拠】 道路整備等による住環境の向上、良質な住宅市街地の整備</p>	148	1.0	<p>・「良質な住宅供給」事業の実施により、良質な市街地住宅を供給し、居住環境の整備を図っていく。 ・「住宅の必要性」市の都市計画マスタープランにおいて、住環境、居住空間の改善・更新や、長寿命化や省エネルギー化等による良質な都市ストックの確保に努めるよう位置付け。</p>	住宅局 市街地建築課 市街地住宅整備室 (室長 真鍋 純)

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等による評価	担当課 (担当課長名)	
		貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)			B/C
		便益の内訳及び主な根拠					
千里ニュータウン地区 地域居住機能再生推進 事業 (大阪府)	288	378	【内訳】 帰属家賃及び駐車場利用 料による便益 【根拠】 耐震等安全確保、居住水 準向上効果、良好な住宅 市街地の整備	252	1.5	・福祉的役割、耐震性等安全性の確保、面積・設備等居住水 準の向上、地域波及効果、高齢化等に係る政策誘導効果等を 備えた良好な住宅を供給しつつ、地域の福祉拠点化、集約化 等地域の居住機能の再生を図る。	住宅局 住宅総合整備課 (課長 里見 晋)
泉北ニュータウン地区 地域居住機能再生推進 事業 (大阪府)	159	259	【内訳】 帰属家賃及び駐車場利用 料による便益 【根拠】 耐震等安全確保、居住水 準向上効果、良好な住宅 市街地の整備	159	1.6	・福祉的役割、耐震性等安全性の確保、面積・設備等居住水 準の向上、地域波及効果、高齢化等に係る政策誘導効果等を 備えた良好な住宅を供給しつつ、地域の福祉拠点化、集約化 等地域の居住機能の再生を図る。	住宅局 住宅総合整備課 (課長 里見 晋)
此花区東部地区地域居 住機能再生推進事業 (大阪市)	33	45	【内訳】 帰属家賃及び駐車場利用 料による便益 【根拠】 耐震等安全確保、居住水 準向上効果、良好な住宅 市街地の整備	33	1.4	・福祉的役割、耐震性等安全性の確保、面積・設備等居住水 準の向上、地域波及効果、高齢化等に係る政策誘導効果等を 備えた良好な住宅を供給しつつ、地域の福祉拠点化、集約化 等地域の居住機能の再生を図る。	住宅局 住宅総合整備課 (課長 里見 晋)

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等による評価	担当課 (担当課長名)	
		貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)			
		便益の内訳及び主な根拠					B/C
明舞地区地域居住機能 再生推進事業 (兵庫県)	15	16	【内訳】 帰属家賃及び駐車場利用 料による便益 【根拠】 耐震等安全確保、居住水 準向上効果、良好な住宅 市街地の整備	15	1.04	・福祉的役割、耐震性等安全性の確保、面積・設備等居住水 準の向上、地域波及効果、高齢化等に係る政策誘導効果等を 備えた良好な住宅を供給しつつ、地域の福祉拠点化、集約化 等地域の居住機能の再生を図る。	住宅局 住宅総合整備課 (課長 里見 晋)
桜の宮周辺地区地域居 住機能再生推進事業 (神戸市)	62	84	【内訳】 帰属家賃及び駐車場利用 料による便益 【根拠】 耐震等安全確保、居住水 準向上効果、良好な住宅 市街地の整備	62	1.4	・福祉的役割、耐震性等安全性の確保、面積・設備等居住水 準の向上、地域波及効果、高齢化等に係る政策誘導効果等を 備えた良好な住宅を供給しつつ、地域の福祉拠点化、集約化 等地域の居住機能の再生を図る。	住宅局 住宅総合整備課 (課長 里見 晋)
城野駅北地区住宅市街 地総合整備事業 (都市再生機構)	268	330	【内訳】 拠点地区における便益： 270億円、拠点地区外への 便益：60億円 【主な根拠】 道路や公園整備等による 住環境の向上、良質な住 宅市街地の整備	268	1.2	・「良質な住宅供給」事業の実施により、良質な市街地住宅 を供給し、居住環境の整備を図っていく。 ・「公共空間等の確保」地区内の道路整備に合わせて、屋外 の通路を整備し、安全な避難路の確保等を図っていく。	住宅局 市街地建築課 市街地住宅整備室 (室長 真鍋 純)

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等による評価	担当課 (担当課長名)	
		貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)			
		便益の内訳及び主な根拠					
福岡市東地区地域居住機能再生推進事業 (福岡県・福岡市)	31	32	<b>【内訳】</b> 帰属家賃及び駐車場利用料による便益 <b>【根拠】</b> 耐震等安全確保、居住水準向上効果、良好な住宅市街地の整備	31	1.02	・福祉的役割、耐震性等安全性の確保、面積・設備等居住水準の向上、地域波及効果、高齢化等に係る政策誘導効果等を備えた良好な住宅を供給しつつ、地域の福祉拠点化、集約化等地域の居住機能の再生を図る。	住宅局 住宅総合整備課 (課長 里見 晋)
福岡市南地区地域居住機能再生推進事業 (福岡市)	55	61	<b>【内訳】</b> 帰属家賃及び駐車場利用料による便益 <b>【根拠】</b> 耐震等安全確保、居住水準向上効果、良好な住宅市街地の整備	55	1.1	・福祉的役割、耐震性等安全性の確保、面積・設備等居住水準の向上、地域波及効果、高齢化等に係る政策誘導効果等を備えた良好な住宅を供給しつつ、地域の福祉拠点化、集約化等地域の居住機能の再生を図る。	住宅局 住宅総合整備課 (課長 里見 晋)
黒崎西地区地域居住機能再生推進事業 (北九州市)	8.4	10	<b>【内訳】</b> 帰属家賃及び駐車場利用料による便益 <b>【根拠】</b> 耐震等安全確保、居住水準向上効果、良好な住宅市街地の整備	8.4	1.2	・福祉的役割、耐震性等安全性の確保、面積・設備等居住水準の向上、地域波及効果、高齢化等に係る政策誘導効果等を備えた良好な住宅を供給しつつ、地域の福祉拠点化、集約化等地域の居住機能の再生を図る。	住宅局 住宅総合整備課 (課長 里見 晋)

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等による評価	担当課 (担当課長名)	
		貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)			B/C
		便益の内訳及び主な根拠					
大里地区地域居住機能 再生推進事業 (北九州市)	19	22	<b>【内訳】</b> 帰属家賃及び駐車場利用 料による便益 <b>【根拠】</b> 耐震等安全確保、居住水 準向上効果、良好な住宅 市街地の整備	19	1.2	・福祉的役割、耐震性等安全性の確保、面積・設 備等居住水準の向上、地域波及効果、高齢化等 に係る政策誘導効果等を備えた良好な住宅を供給し つつ、地域の福祉拠点化、集約化等地域の居住機 能の再生を図る。	住宅局 住宅総合整備課 (課長 里見 晋)
楠・武蔵ヶ丘周辺地区 地域居住機能再生推進 事業 (熊本市)	12	13	<b>【内訳】</b> 帰属家賃及び駐車場利用 料による便益 <b>【根拠】</b> 耐震等安全確保、居住水 準向上効果、良好な住宅 市街地の整備	12	1.1	・福祉的役割、耐震性等安全性の確保、面積・設 備等居住水準の向上、地域波及効果、高齢化等 に係る政策誘導効果等を備えた良好な住宅を供給し つつ、地域の福祉拠点化、集約化等地域の居住機 能の再生を図る。	住宅局 住宅総合整備課 (課長 里見 晋)

【都市・幹線鉄道整備事業】

(都市鉄道整備事業(地下高速鉄道整備事業(耐震対策)))

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	事業内容	評価	担当課 (担当課長名)
地下高速鉄道整備事業 (耐震対策) 烏丸線、東西線 京都市交通局	0.82	駅舎等の耐震対策	<p>&lt;利用者への効果・影響&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・大都市であるため、地震災害時の輸送支障の回避・軽減の効果が大きいと考えられる。</li> </ul> <p>&lt;供給者への効果・影響&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地震災害発生後の復旧が極めて困難であり、事前対策による効果が大きいと考えられる。</li> </ul> <p>&lt;社会全体への効果・影響&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・都市鉄道ネットワークの構成上、運行停止の影響が広域的に波及することを回避、軽減できると想定される。</li> <li>・鉄道が早期復旧することにより、被災地の復興にも貢献すると考えられる。</li> </ul>	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)</p>
地下高速鉄道整備事業 (耐震対策) 谷町線、千日前線、堺筋線 大阪市交通局	28	駅部柱、高架橋柱等の耐震対策	<p>&lt;利用者への効果・影響&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・大都市であるため、地震災害時の輸送支障の回避・軽減の効果が大きいと考えられる。</li> </ul> <p>&lt;供給者への効果・影響&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地震災害発生後の復旧が極めて困難であり、事前対策による効果が大きいと考えられる。</li> </ul> <p>&lt;社会全体への効果・影響&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・都市鉄道ネットワークの構成上、運行停止の影響が広域的に波及することを回避、軽減できると想定される。</li> <li>・鉄道が早期復旧することにより、被災地の復興にも貢献すると考えられる。</li> </ul>	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)</p>
地下高速鉄道整備事業 (耐震対策) 空港・箱崎線 福岡市交通局	15	トンネル、高架橋等の耐震対策	<p>&lt;利用者への効果・影響&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・大都市であるため、地震災害時の輸送支障の回避・軽減の効果が大きいと考えられる。</li> </ul> <p>&lt;供給者への効果・影響&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地震災害発生後の復旧が極めて困難であり、事前対策による効果が大きいと考えられる。</li> </ul> <p>&lt;社会全体への効果・影響&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・都市鉄道ネットワークの構成上、運行停止の影響が広域的に波及することを回避、軽減できると想定される。</li> <li>・鉄道が早期復旧することにより、被災地の復興にも貢献すると考えられる。</li> </ul>	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)</p>

(都市鉄道整備事業(地下高速鉄道整備事業(大規模改良工事:列車遅延・輸送障害対策)))

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等による評価	担当課 (担当課長名)	
		貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)			
		便益の内訳及び主な根拠					
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:列車 遅延・輸送障害対策) 千代田線 北綾瀬駅 東京地下鉄株式会社	16	45	【内訳】 利用者便益 44億 供給者便益 ▲0.3億円 残存価値 1億円 【主な根拠】 綾瀬→北千住通過人員 227,867人/日	15	2.9	<ul style="list-style-type: none"> <li>・周辺開発の進展にも対応できるようになり、地域経済・地域社会に大きく寄与する。</li> <li>・ラッシュ時の駆け込み乗車の減少により、接触事故のリスクが低減し、駅構内の安全性向上に寄与する。</li> </ul>	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)

(都市鉄道整備事業(地下高速鉄道整備事業(大規模改良工事:バリアフリー化)))

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	事業内容	評価	担当課 (担当課長名)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリア フリー化) 南北線 勾当台公園 駅、長町一丁目駅、泉 中央駅 仙台市交通局	2.4	エスカレーター	<利用者への効果・影響> <ul style="list-style-type: none"> <li>・高齢者や障がい者はもとより、子育て世代や重い荷物を持った利用者等の移動円滑化に資する。</li> </ul>	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリア フリー化) 新宿線 東京都交通局	70	転落防止柵	<利用者への効果・影響> <ul style="list-style-type: none"> <li>・移動円滑化の促進に関する基本方針に対応。</li> <li>・ホームからの転落や列車との接触事故防止に資する。</li> <li>・ホームからの転落や列車との接触の不安が解消する。</li> </ul>	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリア フリー化) 浅草線 人形町駅、三 田駅 東京都交通局	9.0	エレベーター	<利用者への効果・影響> <ul style="list-style-type: none"> <li>・移動円滑化の促進に関する基本方針に対応。</li> <li>・エレベーターの設置により車椅子使用者が自力で移動可能となる。</li> <li>・高齢者や障がい者はもとより、子育て世代や重い荷物を持った利用者等の移動円滑化に資する。</li> </ul>	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)



事業名 事業主体	総事業費 (億円)	事業内容	評価	担当課 (担当課長名)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 丸ノ内線 銀座駅、茗荷谷駅 東京地下鉄株式会社	5.2	エレベーター、多機能トイレ	<p>&lt;利用者への効果・影響&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・移動円滑化の促進に関する基本方針に対応。</li> <li>・エレベーターの設置により車椅子使用者が自力で移動可能となる。</li> <li>・高齢者や障がい者はもとより、子育て世代や重い荷物を持った利用者等の移動円滑化に資する。</li> <li>・多機能トイレの設置により車椅子利用者等の利便性が向上する。</li> </ul>	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 日比谷線 東京地下鉄株式会社	100	転落防止柵	<p>&lt;利用者への効果・影響&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・移動円滑化の促進に関する基本方針に対応。</li> <li>・ホームからの転落や列車との接触事故防止に資する。</li> <li>・ホームからの転落や列車との接触の不安が解消する。</li> </ul>	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 日比谷線 茅場町駅、日比谷駅、六本木駅 東京地下鉄株式会社	26	エレベーター、エスカレーター	<p>&lt;利用者への効果・影響&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・移動円滑化の促進に関する基本方針に対応。</li> <li>・エレベーターの設置により車椅子使用者が自力で移動可能となる。</li> <li>・高齢者や障がい者はもとより、子育て世代や重い荷物を持った利用者等の移動円滑化に資する。</li> </ul>	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 千代田線 代々木公園駅、北綾瀬駅、日比谷駅 東京地下鉄株式会社	20	エレベーター、エスカレーター	<p>&lt;利用者への効果・影響&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・移動円滑化の促進に関する基本方針に対応。</li> <li>・エレベーターの設置により車椅子使用者が自力で移動可能となる。</li> <li>・高齢者や障がい者はもとより、子育て世代や重い荷物を持った利用者等の移動円滑化に資する。</li> </ul>	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	事業内容	評価	担当課 (担当課長名)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 有楽町線 地下鉄赤塚駅、護国寺駅、辰巳駅 東京地下鉄株式会社	18	エレベーター	<p>&lt;利用者への効果・影響&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・移動円滑化の促進に関する基本方針に対応。</li> <li>・エレベーターの設置により車椅子使用者が自力で移動可能となる。</li> <li>・高齢者や障がい者はもとより、子育て世代や重い荷物を持った利用者等の移動円滑化に資する。</li> </ul>	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 半蔵門線 清澄白河駅 東京地下鉄株式会社	13	エレベーター	<p>&lt;利用者への効果・影響&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・移動円滑化の促進に関する基本方針に対応。</li> <li>・エレベーターの設置により車椅子使用者が自力で移動可能となる。</li> <li>・高齢者や障がい者はもとより、子育て世代や重い荷物を持った利用者等の移動円滑化に資する。</li> </ul>	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 烏丸線 北大路駅、今出川駅 京都市交通局	1.7	多機能トイレ等	<p>&lt;利用者への効果・影響&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・多機能トイレの設置により車椅子利用者等の利便性が向上する。</li> </ul>	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 御堂筋線 新大阪駅 大阪市交通局	1.0	エスカレーター	<p>&lt;利用者への効果・影響&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・高齢者や障がい者はもとより、子育て世代や重い荷物を持った利用者等の移動円滑化に資する。</li> </ul>	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 谷町線 東梅田駅 大阪市交通局	1.2	エスカレーター	<p>&lt;利用者への効果・影響&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・高齢者や障がい者はもとより、子育て世代や重い荷物を持った利用者等の移動円滑化に資する。</li> </ul>	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)
事業名 事業主体	総事業費 (億円)	事業内容	評価	担当課 (担当課長名)

<p>地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 四つ橋線 北加賀屋駅 大阪市交通局</p>	<p>3.0</p>	<p>エレベーター</p>	<p>&lt;利用者への効果・影響&gt;  <ul style="list-style-type: none"> <li>・移動円滑化の促進に関する基本方針に対応。</li> <li>・エレベーターの設置により車椅子使用者が自力で移動可能となる。</li> <li>・高齢者や障がい者はもとより、子育て世代や重い荷物を持った利用者等の移動円滑化に資する。</li> </ul> </p>	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)</p>
<p>地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 千日前線 桜川駅 大阪市交通局</p>	<p>1.3</p>	<p>エレベーター</p>	<p>&lt;利用者への効果・影響&gt;  <ul style="list-style-type: none"> <li>・移動円滑化の促進に関する基本方針に対応。</li> <li>・エレベーターの設置により車椅子使用者が自力で移動可能となる。</li> <li>・高齢者や障がい者はもとより、子育て世代や重い荷物を持った利用者等の移動円滑化に資する。</li> </ul> </p>	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)</p>
<p>地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 堺筋線 天神橋筋六丁目駅 大阪市交通局</p>	<p>2.6</p>	<p>エレベーター</p>	<p>&lt;利用者への効果・影響&gt;  <ul style="list-style-type: none"> <li>・移動円滑化の促進に関する基本方針に対応。</li> <li>・エレベーターの設置により車椅子使用者が自力で移動可能となる。</li> <li>・高齢者や障がい者はもとより、子育て世代や重い荷物を持った利用者等の移動円滑化に資する。</li> </ul> </p>	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)</p>
<p>地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 西神・山手線 西神中央駅、西神南駅、伊川谷駅、学園都市駅、総合運動公園駅 神戸市交通局</p>	<p>1.5</p>	<p>電光式旅客案内表示装置</p>	<p>&lt;利用者への効果・影響&gt;  <ul style="list-style-type: none"> <li>・移動経路のわかりやすさが向上する。</li> </ul> </p>	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)</p>

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	事業内容	評価	担当課 (担当課長名)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 空港・箱崎線、七隈線 福岡市交通局	0.71	電光式旅客案内表示装置	<利用者への効果・影響> ・移動経路のわかりやすさが向上する。	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 空港・箱崎線 貝塚駅 福岡市交通局	0.52	多機能トイレ	<利用者への効果・影響> ・多機能トイレの設置により車椅子利用者等の利便性が向上する。	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)

(幹線鉄道等活性化事業)

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等による評価	担当課 (担当課長名)	
		貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)			B/C
		便益の内訳及び主な根拠					
ひたちなか市公共交通 活性化連携計画事業 ひたちなか市公共交通 活性化協議会	0.30	0.70	移動時間短縮, 路線利用者増加	0.29	2.4	・本事業は、ひたちなか市を中心とした地域の協議会における合意形成を経て実施されるものであり、地域のニーズに適確に対応した取組みにより、当該路線の利用促進と沿線地域の活性化が図られる。	鉄道局 鉄道事業課 (高原修司)

(鉄道駅総合改善事業)

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等による評価	担当課 (担当課長名)	
		貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)			
		便益の内訳及び主な根拠					B/C
深草駅総合改善事業 (京阪本線) 中之島高速鉄道(株)	13	23	<p>【内訳】 移動時間低減便益：23億円 維持管理費：▲0.4億円 【根拠】 深草駅乗降人員(開業年度)：13,796人/日</p>	12	1.9	<ul style="list-style-type: none"> <li>エレベーターの設置による駅内外のバリアフリー化</li> <li>プラットフォーム等の拡幅による安全性の向上</li> </ul>	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)</p>
阪急・京福西院駅総合改善事業(阪急京都線、京福嵐山本線) 西院駅周辺地域整備協議会(仮称)	25	63	<p>【内訳】 移動時間低減便益：63億円 維持管理費：▲0.3億円 【根拠】 西院駅乗降人員(開業年度) 阪急西院駅：41,614人/日 京福西院駅：5,500人/日</p>	22	2.9	<ul style="list-style-type: none"> <li>エレベーターの設置による駅構内のバリアフリー化</li> <li>生活支援施設(保育施設)の整備による待機児童の減少</li> </ul>	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)</p>

(鉄道防災事業)

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	事業内容	評価	担当課 (担当課長名)
根室線 鉄道防災事業 北海道旅客鉄道株式会社	0.30	法面工新設	・鉄道施設のみならず鉄道沿線の一般住民、道路等の保全保護に寄与する ・現地の状況等により斜面崩壊の危険性が高く、防災工事を行うことにより、列車の安全、安定運行に寄与する	本省鉄道局 施設課 (課長 江口秀二)
釧網線 鉄道防災事業 北海道旅客鉄道株式会社	0.37	落石止柵、土留擁壁新設	・鉄道施設のみならず鉄道沿線の一般住民、道路等の保全保護に寄与する ・現地の状況等により落石や斜面崩壊の危険性が高く、防災工事を行うことにより、列車の安全、安定運行に寄与する	本省鉄道局 施設課 (課長 江口秀二)
留萌線 鉄道防災事業 北海道旅客鉄道株式会社	1.2	落石止柵、雪崩止柵新設	・鉄道施設のみならず鉄道沿線の一般住民、道路等の保全保護に寄与する ・現地の状況等により落石、雪崩の危険性が高く、防災工事を行うことにより、列車の安全、安定運行に寄与する	本省鉄道局 施設課 (課長 江口秀二)
日高線 鉄道防災事業 北海道旅客鉄道株式会社	0.15	護岸根固工新設	・鉄道施設のみならず鉄道沿線の一般住民、道路等の保全保護に寄与する ・波浪災害の履歴がある等波浪災害の危険性が高く、防災工事を行うことにより、列車の安全、安定運行に寄与する	本省鉄道局 施設課 (課長 江口秀二)
土讃線 鉄道防災事業 四国旅客鉄道株式会社	1.0	吹付のり砕工、落石防止柵新設	・鉄道施設のみならず鉄道沿線の一般住民、道路等の保全保護に寄与する ・現地の状況等により斜面崩壊、落石の危険性が高く、防災工事を行うことにより、列車の安全、安定運行に寄与する	本省鉄道局 施設課 (課長 江口秀二)
予讃線 鉄道防災事業 四国旅客鉄道株式会社	0.29	吹付のり砕工新設	・鉄道施設のみならず鉄道沿線の一般住民、道路等の保全保護に寄与する ・現地の状況等により斜面崩壊の危険性が高く、防災工事を行うことにより、列車の安全、安定運行に寄与する	本省鉄道局 施設課 (課長 江口秀二)
牟岐線 鉄道防災事業 四国旅客鉄道株式会社	0.04	落石防止柵新設	・鉄道施設のみならず鉄道沿線の一般住民、道路等の保全保護に寄与する ・現地の状況等により落石の危険性が高く、防災工事を行うことにより、列車の安全、安定運行に寄与する	本省鉄道局 施設課 (課長 江口秀二)

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	事業内容	評価	担当課 (担当課長名)
予土線 鉄道防災事業 四国旅客鉄道株式会社	0.03	落石止柵新設	・鉄道施設のみならず鉄道沿線の一般住民、道路等の保全保護に寄与する ・現地の状況等により落石の危険性が高く、防災工事を行うことにより、列車の安全、安定運行に寄与する	本省鉄道局 施設課 (課長 江口秀二)
久大線 鉄道防災事業 九州旅客鉄道株式会社	0.11	法面工、落石止柵新設	・鉄道施設のみならず鉄道沿線の一般住民、道路等の保全保護に寄与する ・現地の状況等により斜面崩壊、落石の危険性が高く、防災工事を行うことにより、列車の安全、安定運行に寄与する	本省鉄道局 施設課 (課長 江口秀二)
肥薩線 鉄道防災事業 九州旅客鉄道株式会社	1.1	落石止柵、法面工新設	・鉄道施設のみならず鉄道沿線の一般住民、道路等の保全保護に寄与する ・現地の状況等により落石、斜面崩壊の危険性が高く、防災工事を行うことにより、列車の安全、安定運行に寄与する	本省鉄道局 施設課 (課長 江口秀二)
日豊線 鉄道防災事業 九州旅客鉄道株式会社	0.03	法面工新設	・鉄道施設のみならず鉄道沿線の一般住民、道路等の保全保護に寄与する ・現地の状況等により斜面崩壊の危険性が高く、防災工事を行うことにより、列車の安全、安定運行に寄与する	本省鉄道局 施設課 (課長 江口秀二)
指宿枕崎線 鉄道防災事業 九州旅客鉄道株式会社	0.42	法面工、土留擁壁新設	・鉄道施設のみならず鉄道沿線の一般住民、道路等の保全保護に寄与する ・現地の状況等により斜面崩壊の危険性が高く、防災工事を行うことにより、列車の安全、安定運行に寄与する	本省鉄道局 施設課 (課長 江口秀二)

【都市公園事業】  
（補助事業）

事業名 事業主体	総事業費 （億円）	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等による評価	担当課 （担当課長名）	
		貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C （億円）			B/C
		便益の内訳及び主な根拠					
安満遺跡公園 独立行政法人 都市再生機構	106	393	【内訳】 直接利用価値：133億円 間接利用価値：260億円 【主な根拠】 誘致圏：10km 誘致圏人口：146万人	96	4.1	・高槻市地域防災計画において、広域避難地として位置付けられる予定であり、安満遺跡公園周辺の広域避難地へのアクセスが困難な地域（約460ha）の解消に資する。	都市局 公園緑地・景観課 （課長 舟引 敏明）
内田防災公園 独立行政法人 都市再生機構	12	46	【内訳】 利用に係る価値：9.7億円 環境に係る価値：10.4億円 災害に係る価値：26.2億円 【主な根拠】 誘致圏：1.5km 誘致圏人口：2万人	11	4.1	・犬山市地域防災計画において、一次避難地に位置づけられる予定であり、内田防災公園周辺の一次避難地へのアクセスが困難な地域（約40ha）の解消に資する。	都市局 公園緑地・景観課 （課長 舟引 敏明）

【その他施設費】

【小笠原諸島振興開発事業】

事業名 事業主体	総事業費 （億円）	評価	担当課 （担当課長名）
港湾整備（二見港・岸壁（-5.0m）） 東京都	3.1	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 基本的要件及び小笠原の特殊性を考慮した評価基準に合致している。</li> <li>・ 新造船の係留に対応できる既設岸壁（-5.0m）の延伸は、父島－母島航路を確保し島民の生活を維持するうえで不可欠な施設であり、シビルミニマムとして必要である。</li> </ul>	本省国土政策局 特別地域振興官 （振興官 岡野克弥）
港湾整備（沖港・岸壁（-5.0m）） 東京都	3.2	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 基本的要件及び小笠原の特殊性を考慮した評価基準に合致している。</li> <li>・ 新造船の係留に対応できる既設岸壁（-5.0m）の延伸は、父島－母島航路を確保し島民の生活を維持するうえで不可欠な施設であり、シビルミニマムとして必要である。</li> </ul>	本省国土政策局 特別地域振興官 （振興官 岡野克弥）
簡易水道（母島浄水場） 小笠原村	14.1	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 基本的要件及び小笠原の特殊性を考慮した評価基準に合致している。</li> <li>・ 本土から約1,000km以上離れており、周辺自治体との連携による広域的な整備ができない小笠原諸島において、老朽化に伴う母島浄水場の改良工事は、母島内だけで必要な機能を確保するものであり、村内自己完結性を確保するものである。</li> </ul>	本省国土政策局 特別地域振興官 （振興官 岡野克弥）



# 再評価結果一覧

【公共事業関係費】

【河川事業】

(直轄事業)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、 事業の進捗の見込み、 コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長 名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)					B/C
			便益の内訳及び主な根拠							
渋谷川・古川床上浸水対策特別緊急事業 東京都	長期間継続中	300	907	【内訳】 被害防止便益: 899億円 残存価値: 6.6億円  【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数: 108戸 年平均浸水軽減面積: 0.7ha	374	2.4	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成11年8月29日の豪雨では床上浸水293戸を含む浸水戸数627戸もの甚大な浸水被害が発生し、翌年度以降も度重なる浸水被害を受けている。</li> <li>このため、平成11年8月29日洪水と同規模の洪水に対して、地下調節池を施工して古川流域における治水安全度の向上を図り、家屋の床上浸水被害を解消する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>①事業の必要性                             <ul style="list-style-type: none"> <li>古川流域は東京の中心部であり、都市化による都市型水害のため、家屋や商業ビルだけでなく、地下鉄や地下街などの地下空間も被害ポテンシャルが増大している。</li> <li>そのため、本河川では、事業スピード経済性、対策効果の点で最も優れ、早期に治水安全度を向上できる地下調節池の設置が必要である。</li> </ul> </li> <li>②事業進捗の見込み                             <ul style="list-style-type: none"> <li>事業全体としては、完成に向けて概ね順調に推移している。</li> </ul> </li> <li>③コスト削減の取組                             <ul style="list-style-type: none"> <li>今後予定している建築・設備工事の発注時期や方法(発注規模や発注件数)の見直しや工夫を図ることにより、経費の縮減に努めていく。</li> </ul> </li> </ul>	継続	水管理・国土保全局治水課 (課長 山田邦博)
広田川・砂川床上浸水対策特別緊急事業 愛知県	長期間継続中	73	858	【内訳】 被害防止便益: 856億円 残存価値: 2.1億円  【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数: 667戸 年平均浸水軽減面積: 56ha	88	9.7	<ul style="list-style-type: none"> <li>広田川・砂川では、平成12年の浸水被害をはじめ、平成20年8月の豪雨では、床上浸水415戸もの甚大な被害が発生した。</li> <li>このため、平成20年8月洪水と同規模の洪水に対して、河道掘削・築堤・護岸等の施工により流下能力の向上を図り、家屋の床上浸水被害を解消する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>①事業の必要性等に関する視点                             <ul style="list-style-type: none"> <li>広田川、砂川における本事業の全体事業に対する費用便益比は9.7(&gt;1)であり、事業着手時と同様な事業効果が発現される見通しである。</li> <li>平成20年8月末豪雨以降大きな浸水被害は発生していないが、浸水の危険性は事業採択時と大きく変化していないと考えられる。</li> <li>流域の岡崎市の人口・世帯数は事業着手時に比べ微増となっており、事業実施の必要性は、事業着手時と同様に高い状況にある。</li> </ul> </li> <li>②事業進捗の見込みの視点                             <ul style="list-style-type: none"> <li>事業全体としては、完成に向けて概ね順調である。</li> </ul> </li> <li>③コスト削減の取組み                             <ul style="list-style-type: none"> <li>特になし</li> </ul> </li> </ul>	継続	水管理・国土保全局治水課 (課長 山田邦博)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、 事業の進捗の見込み、 コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長 名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)					B/C
			便益の内訳及び主な根拠							
占部川床上浸水対策特別緊急事業 愛知県	長期間継続中	77	1582	<p>【内訳】 被害防止便益:1579億円 残存価値:3.3億円</p> <p>【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:1243戸 年平均浸水軽減面積:106ha</p>	91	17.4	<p>・占部川では、平成12年の浸水被害をはじめ、平成20年8月の豪雨では、床上浸水415戸もの甚大な被害が発生した。</p> <p>・このため、平成20年8月洪水と同規模の洪水に対して、河道掘削・護岸等の施工により流下能力の向上を図り、家屋の床上浸水被害を解消する。</p>	<p>①事業の必要性 ・占部川における本事業の全体事業に対する費用便益比は17.4(&gt;1)であり、事業着手時と同様な事業効果が発現される見通しである。</p> <p>・平成20年8月末豪雨以降大きな浸水被害は発生していないが、浸水の危険性は事業採択時と大きく変化していないと考えられる。</p> <p>・流域の岡崎市の人口・世帯数は事業着手時に比べ微増となっており、事業実施の必要性は、事業着手時と同様に高い状況にある。</p> <p>②事業進捗の見込み ・事業全体としては、完成に向けて概ね順調である。</p> <p>③コスト削減の取組み 特になし</p>	継続	水管理・国土保全局治水課 (課長 山田邦博)
鹿乗川床上浸水対策特別緊急事業 愛知県	長期間継続中	50	133	<p>【内訳】 被害防止便益:131億円 残存価値:1.5億円</p> <p>【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:6戸 年平均浸水軽減面積:7ha</p>	60	2.2	<p>・鹿乗川では、平成12年の浸水被害をはじめ、平成20年8月の豪雨では、床上浸水22戸もの甚大な被害が発生した。</p> <p>・このため、平成20年8月洪水と同規模の洪水に対して、河道掘削・護岸等の施工により流下能力の向上を図り、家屋の床上浸水被害を解消する。</p>	<p>①事業の必要性等に関する視点 ・本事業の全体事業に対する費用便益比は2.2(&gt;1)であり、事業効果が発現される見通しである。</p> <p>・平成20年8月末豪雨以降大きな浸水被害は発生していないが、浸水の危険性は事業採択時と大きく変化していないと考えられる。</p> <p>・流域の岡崎市・安城市の人口・世帯数は事業着手時に比べ微増となっており、事業実施の必要性は、事業着手時と同様に高い状況にある。</p> <p>②事業進捗の見込みの視点 ・事業全体としては、完成に向けて概ね順調である。</p> <p>③コスト削減の取組み 特になし</p>	継続	水管理・国土保全局治水課 (課長 山田邦博)

【ダム事業】  
（補助事業）

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、 事業の進捗の見込み、 コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長 名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)					B/C
			便益の内訳及び主な根拠							
千五沢ダム再開発 事業 福島県	再々評価	139	541	<p>【内訳】 被害防止便益：532億円 流水の正常な機能の維持に関する便益：3.5億円 残存価値：5.3億円</p> <p>【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：138戸 年平均浸水軽減面積：7.0ha</p>	162	3.3	<p>・阿武隈川水系北須川流域では、昭和41年9月、昭和61年8月洪水等により甚大な浸水被害が発生している。また、近年でも平成10年8月、平成11年7月、平成14年7月洪水等により浸水被害が発生している。</p> <p>・主な洪水被害としては、昭和41年9月に石川町役場等浸水被害(既往最大:浸水戸数不明)、昭和61年8月に浸水戸数179戸、平成10年8月に浸水戸数30戸、平成11年7月に浸水戸数1戸の被害が発生している。</p> <p>・主な濁水被害として、平成24年8月～9月の濁水では、農業用水の取水制限及び河川への夜間放流制限が行われた。</p>	<p>①事業の必要性に関する視点 ・北須川の氾濫が想定される地区を含む石川町は、平成24年10月現在の人口が約1.7万人であり、前回再評価時よりも人口はやや減少傾向にある。 ・平成24年8月～9月の濁水では、農業用水の取水制限及び河川への夜間放流制限が行われた。 ・東日本大震災の影響、労務・資材・機材等の不足による物価上昇が著しい状況にある。また、総事業費について確認を行った結果、現計画から約63億の増額となった。</p> <p>②事業の進捗の見込みの視点 ・現在、管理設備工事及び工用道路工事等を施工中。また、洪水吐き設計検討等実施しており、事業進捗率は約28%(事業費ベース)</p> <p>③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点 ・水位低下設備ゲート構成において、予備ゲートに流水遮断機能を付加することにより副ゲートを省略するなど、設計段階においてコスト縮減を図っているところ。また、今後も施工方法の効率化を検討するなど、コスト縮減に努める。 ・千五沢ダム再開発+河道改修(現計画)と引堤等による河道改修単独等を比較し、経済性等から現計画が最適と判断している。</p>	継続	水管理・国土保全局治水課 (課長 山田邦博)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、 事業の進捗の見込み、 コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長 名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)					B/C
			便益の内訳及び主な根拠							
与布土生活貯水池 整備事業 兵庫県	再々評価	140	264	<p>【内訳】 被害防止便益：143億円 流水の正常な機能の維持に関する便益：117億円 残存価値：4.1億円</p> <p>【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：76戸 年平均浸水軽減面積：19ha</p>	164	1.6	<p>・与布土川流域では、昭和62年10月、平成2年9月洪水により甚大な被害が発生している。また、近年でも平成16年10月、平成23年9月の洪水により浸水被害等が発生している。</p> <p>・主な洪水被害としては、昭和62年10月に浸水戸数19戸、平成16年10月に浸水戸数12戸の被害が発生している。</p> <p>・主な漏水被害として、近年では平成4年11月～12月、平成6年7月～8月、平成7年10月～12月に漏水被害に見舞われている。特に、平成6年7月からの漏水においては、水源の取水不能や公立学校のプールへの給水停止、公的施設への給水の一部をカット等の漏水被害に見舞われている。</p>	<p>①事業の必要性に関する視点 ・与布土川の氾濫が想定される地区を含む朝来市では、平成18年から平成23年の間で、人口6.2%減、世帯数はほぼ横ばいとなっており、人口は減少傾向にある。 ・近年平成6年7月からの漏水においても、水源の取水不能や公立学校のプールへの給水停止、公的施設への給水の一部をカット等の漏水被害に見舞われている。</p> <p>②事業の進捗の見込みの視点 ・平成25年6月にダム本体コンクリート打設が完了し、現在試験湛水中であり、平成26年3月末見込みで進捗率は94%(事業費ベース)</p> <p>③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点 ・タワークレーンの設置・撤去に係る仮設道路を橋梁形式から盛土形式等への見直しや、コンクリート製造設備の配置を見直し、ケーブルクレーン方式からダンプトラックによるコンクリート運搬等に変更したことによりコスト縮減を図った。 ・放水路と河道改修の組合せ案等と現計画を比較し、経済性等から現計画が最適と判断している。</p>	継続	水管理・国土保全局治水課 (課長 山田邦博)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、 事業の進捗の見込み、 コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長 名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)					B/C
			便益の内訳及び主な根拠							
庄原生活貯水池整備事業 広島県	その他	66	72	<p>【内訳】 被害防止便益：34億円 流水の正常な機能の維持に関する便益：36億円 残存価値：2.3億円</p> <p>【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：12戸 年平均浸水軽減面積：2.2ha</p>	69	1.05	<p>・大戸川と西城川では、近年でも平成10年10月、平成18年7月、平成22年7月に被害の大きな洪水が発生している。</p> <p>・主な洪水被害としては、昭和47年7月に全半壊46戸、浸水戸数707戸(西城川全川)、平成5年7月に浸水戸数9戸(庄原市高町)、平成10年10月に浸水戸数8戸(庄原市高町、柳原、高茂町)、平成18年7月に浸水戸数7戸(庄原市高町、柳原)、平成22年7月に全半壊3戸、浸水戸数5戸(庄原市上川西)の被害が発生している。</p> <p>・主な漏水被害として、平成3年11月～平成4年1月に大口需要者最大60%、一般最大40%の減圧給水、平成4年6月～8月に大口需要者最大30%、一般最大50%の減圧給水、平成6年7月～平成7年1月に大口需要者最大30%、一般最大50%の減圧給水が行われた。</p>	<p>①事業の必要性に関する視点 ・平成22年現在、大戸川流域を含む庄原市の人口は約40千人であり、人口は減少傾向にある。 ・総事業費について確認を行った結果、貯水池内で発生した崩壊地に対する対策工等の追加により現事業費から約6億円の増額となった。</p> <p>②事業の進捗の見込みの視点 現在、ダム本体工事等を実施中であり、平成25年3月現在、進捗率は約50%(事業費ベース)</p> <p>③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点 ・堤体打設工法(汎用性のある機械の使用)及び付替道路の施工計画(掘削後の岩盤状況による対策工法の選択)の見直しによりコスト縮減を図っている。 ・堤体コンクリートについて、堤体積が少ないため現場プラントによる製造と生コンクリート購入について、設計段階において比較検討を行い、コスト縮減を行った。 ・「ダム事業の検証に係る検討に関する再評価実施要領細目」で示された26の治水対策案の内、技術上の実現性が極めて低い案や明らかにコストが高い案を除いた現計画案(庄原生活貯水池)を含む10案を総合評価した結果、庄原生活貯水池十引堤を建設する現行計画が最適となった。</p>	継続	水管理・国土保全局治水課 (課長 山田邦博)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、 事業の進捗の見込み、 コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長 名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)					B/C
			便益の内訳及び主な根拠							
柗川ダム建設事業 香川県	その他	385	907	<p>【内訳】 被害防止便益：639億円 流水の正常な機能の維持に関する便益：262億円 残存価値：4.8億円</p> <p>【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：53戸 年平均浸水軽減面積：3.5ha</p>	338	2.7	<p>・香東川流域においては、昭和50年8月、昭和51年9月、昭和54年2月、昭和62年9月洪水等により浸水被害が発生している。また、近年でも平成2年9月、平成10年9月、平成16年10月洪水等により浸水被害が発生している。</p> <p>・主な洪水被害としては、昭和50年8月に浸水戸数47戸、平成2年9月に浸水戸数34戸、平成10年9月に浸水戸数35戸、平成16年10月に浸水戸数11戸の被害が発生している。</p> <p>・主な渇水被害として、香東川では、渇水が頻発化しており、近年は毎年のように渇水に見舞われ、平成2.6.17年には断水を強いられている。特に平成6年渇水では、最大19時間断水を含む67日間断水が継続した。</p>	<p>①事業の必要性に関する視点 ・香東川流域については、平成17年から平成22年の間、人口1.7%増、世帯数6.4%増となっており、人口は増加傾向にある。</p> <p>②事業の進捗の見込みの視点 ・現在、付替道路工事等を実施中であり、平成26年度にダム本体工事着手予定。進捗率は約23%(平成24年度までの事業費ベース)</p> <p>③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点 ・設計段階において、左右岸アバット部に造成アバットメントを採用することでダム本体工事の掘削量、法面保護工の縮小を行い、コスト縮減を図ることとしている。今後も、引き続き香川県公共工事コスト縮減取り組み指針などに基づき総合的なコスト縮減を図ることとしている。</p> <p>・「ダム事業の検証に係る検討に関する再評価実施要領細目」に沿って治水対策について柗川ダム以外に29方策を検討し、内2案について現計画の「柗川ダム」案と詳細に比較検討を行った結果、柗川ダムを建設する現計画案が最適であった。</p>	継続	水管理・国土保全局治水課 (課長 山田邦博)

【道路・街路事業】  
 (補助事業)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長 名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)					B/C
			便益の内訳及び主な根拠							
地域高規格道路 常総・宇都宮東部 連絡道路 一般国道408号 宇都宮高根沢バイ パス 栃木県	長期間継 続中	176	304	【内訳】 走行時間短縮便益：271億円 走行経費減少便益：25億円 交通事故減少便益：8億円  【主な根拠】 計画交通量 17,500~29,600台/日	142	2.1	①交通の円滑化やアクセス 向上 ・栃木県央・北部地域集積圏と小山・ 下館地域及び土浦・鹿島地域集積圏と の交流を強化する延長約100kmの地域 高規格道路である。 ・現道の沿線には工業団地群が集積す ることから、大型車交通量も多く、各 所において渋滞が発生しており、交通 事故も多発している状況である。 ・本事業により、既に供用している真 岡バイパスや真岡北バイパス等と一体 となって広域的な道路ネットワークが 構築され、交通の円滑化や物流の効率 化が図られる。  ②交通混雑の緩和 ・現道における主要渋滞ポ イントの解消や慢性的な渋 滞の緩和を図る。  ③交通事故の減少 ・現道交通のバイパスへの 転換による交通事故の減少 を図る。  【投資効果等の事業の必要性】 ・事業進捗率15%（うち、用地進捗率 54%） ・平成32年度全線暫定2車線開通予定  【コスト縮減等】 ・道路構造を高盛土形式から地表式に 変更し、コスト縮減を図っている。	継続	道路局 国道・防災 課 (課長 茅 野 牧夫)	

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長 名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)					B/C
			便益の内訳及び主な根拠							
地域高規格道路 上信自動車道 一般国道353号 川島バイパス 群馬県	長期間継 続中	49	113	<p>【内訳】            走行時間短縮便益：94億円            走行経費減少便益：11億円            交通事故減少便益：9億円</p> <p>【主な根拠】            計画交通量            14,000～18,700台/日</p>	46	2.4	<p>①地域間交通の利便性向上            ・地域高規格道路「上信自動車道」の一部であり、吾妻地域の産業競争力の向上に寄与。</p> <p>②地域防災、地域医療活動の支援            ・災害に対する道路の信頼性が向上し、地域の防災力が強化されるほか、三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる。</p> <p>③観光産業の支援            ・草津温泉等の観光地へのアクセス向上が見込まれる。</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】            ・吾妻地域及び沼田・渋川地域集積圏と長野県の上田地域集積圏との連携強化を図るとともに、広域交流を促進する延長約80kmの地域高規格道路である。</p> <p>・草津温泉をはじめ日本有数の観光地へのアクセス性向上が見込まれる。            ・ハッ場ダム水没関係者の生活再建計画の基幹となるものであり、ダム事業と協調しながら整備促進を図る必要がある。</p> <p>【事業の進捗の見込み】            ・事業進捗率42%（うち、用地進捗率）67%            ・平成28年度全線開通予定</p> <p>【コスト縮減等】            ・道路縦断線形の見直し、橋梁の上下線分離による橋長の短縮、残土の有効活用等、コスト縮減を図っている。</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 茅野 牧夫)
地域高規格道路 上信自動車道 一般国道145号 吾妻西バイパス 群馬県	長期間継 続中	97	125	<p>【内訳】            走行時間短縮便益：89億円            走行経費減少便益：17億円            交通事故減少便益：18億円</p> <p>【主な根拠】            計画交通量            7,300～12,800台/日</p>	89	1.4	<p>①地域間交通の利便性向上            ・地域高規格道路「上信自動車道」の一部であり、吾妻地域の産業競争力の向上に寄与。</p> <p>②地域防災、地域医療活動の支援            ・災害に対する道路の信頼性が向上し、地域の防災力が強化されるほか、三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる。</p> <p>③観光産業の支援            ・草津温泉等の観光地へのアクセス向上が見込まれる。</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】            ・吾妻地域及び沼田・渋川地域集積圏と長野県の上田地域集積圏との連携強化を図るとともに、広域交流を促進する延長約80kmの地域高規格道路である。</p> <p>・草津温泉をはじめ日本有数の観光地へのアクセス性向上が見込まれる。            ・ハッ場ダム水没関係者の生活再建計画の基幹となるものであり、ダム事業と協調しながら整備促進を図る必要がある。</p> <p>【事業の進捗の見込み】            ・事業進捗率23%（うち、用地進捗率）42%            ・平成30年度全線開通予定。</p> <p>【コスト縮減等】            ・道路縦断線形の見直し、橋梁の上下線分離による橋長の短縮、残土の有効活用等、コスト縮減を図っている。</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 茅野 牧夫)



事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長 名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)					B/C
			便益の内訳及び主な根拠							
地域高規格道路 上信自動車道 一般国道145号 ハッ場バイパス 群馬県	再々評価	319	400	<p>【内訳】            走行時間短縮便益：381億円            走行経費減少便益：2億円            交通事故減少便益：17億円</p> <p>【主な根拠】            計画交通量            12,300台/日</p>	363	1.1	<p>①地域間交通の利便性向上            ・地域高規格道路「上信自動車道」の一部であり、吾妻地域の産業競争力の向上に寄与。</p> <p>②地域防災、地域医療活動の支援            ・災害に対する道路の信頼性が向上し、地域の防災力が強化されるほか、三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる。</p> <p>③観光産業の支援            ・草津温泉等の観光地へのアクセス向上が見込まれる。</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】            ・吾妻地域及び沼田・渋川地域集積圏と長野県の上田地域集積圏との連携強化を図るとともに、広域交流を促進する延長約80kmの地域高規格道路である。</p> <p>・草津温泉をはじめ日本有数の観光地へのアクセス向上が見込まれる。</p> <p>・ハッ場ダム水没関係者の生活再建計画の基幹となるものであり、ダム事業と協調しながら整備促進を図る必要がある。</p> <p>【事業の進捗の見込み】            ・事業進捗率57%（うち、用地進捗率99%）            ・平成23年12月全線暫定2車線開通済み            ・平成27年度取付道路開通予定</p> <p>【コスト縮減等】            ・道路縦断線形の見直し、橋梁の上下線分離による橋長の短縮等、コスト縮減を図っている。</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 茅野 牧夫)
地域高規格道路 西関東連絡道路 一般国道140号 皆野～秩父バイパス 埼玉県	その他	170	269	<p>【内訳】            走行時間短縮便益：235億円            走行経費減少便益：29億円            交通事故減少便益：6億円</p> <p>【主な根拠】            計画交通量            7,200台/日</p>	216	1.2	<p>①交通混雑の緩和            ・現道や周辺道路の交通渋滞が緩和され、路線バスの定時性が向上する。</p> <p>②観光産業の支援            ・高速道路インターチェンジとのアクセス性が向上することで、観光客の増加による、秩父地域の活性化に寄与する。</p> <p>③災害に強い道路ネットワークの構築            ・第一次特定緊急輸送道路に指定されることが見込まれ、災害時の効率的な緊急輸送に寄与する。</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】            ・関越自動車道・花園ICと山梨県甲府市の新山梨環状道路を結ぶ地域高規格道路である。</p> <p>・現道における慢性的な渋滞の緩和や災害時の緊急輸送機能の向上、観光産業への寄与などが見込まれる。</p> <p>【事業の進捗の見込み】            ・事業進捗率85%（うち、用地進捗率100%）            ・平成28年度全線暫定2車線開通予定</p> <p>【コスト縮減等】            ・地域高規格道路の構造要件緩和（H15）に伴い、構造規格やルート、縦断線形等を変更し、工事費及び用地補償費についてコスト縮減を図っている。</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 茅野 牧夫)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長 名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)					B/C
			便益の内訳及び主な根拠							
地域高規格道路 金沢能登連絡道路 主要地方道金沢田 鶴浜線 (金沢市粟崎町4丁 目～内灘町大根 布) 石川県	その他	58	246	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：225億円 走行経費減少便益：11億円 交通事故減少便益：11億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 21,600台/日</p>	68	3.6	<p>①観光産業の支援 ・県都金沢と能登地域の連 携強化を図る。</p> <p>②交通の円滑化やアクセス 向上 ・重要港湾金沢港へのアク セス強化を図る。</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・「ダブルラダー結いの道」整備構想 の南北幹線を構成する延長60kmの地域 高規格道路である。 ・本路線は、県都金沢と能登地域の連 携強化や重要港湾金沢港への物流支 援、および無料化後の大幅な交通量増 加に対応するとともに周辺道路の慢性 的な渋滞緩和に寄与する。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率86%（うち、用地進捗率 100%） ・平成26年度4車線開通予定</p> <p>【コスト縮減等】 ・近接する金沢港の浚渫土砂を盛土材 に転用し、コスト縮減を図っている。</p>	継続	道路局 環境安全課 (課長 増 田 博行)	

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長 名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)					B/C
			便益の内訳及び主な根拠							
地域高規格道路 金沢能登連絡道路 主要地方道 金沢田鶴浜線 (内灘町大根布～ かほく市白尾) 石川県	その他	53	420	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：378億円 走行経費減少便益：23億円 交通事故減少便益：19億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 37,300台/日</p>	74	5.7	<p>①観光産業の支援 ・県都金沢と能登地域の連 携強化を図る。</p> <p>②交通の円滑化やアクセス 向上 ・重要港湾金沢港へのアク セス強化を図る。</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・「ダブルラダー結いの道」整備構想 の南北幹線を構成する延長60kmの地域 高規格道路である。 ・本路線は、県都金沢と能登地域の連 携強化や重要港湾金沢港への物流支 援、および無料化後の大幅な交通量増 加に対応するとともに周辺道路の慢性 的な渋滞緩和に寄与する。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率60%（うち、用地進捗率 100%） ・平成26年度4車線開通予定</p> <p>【コスト縮減等】 ・近接する金沢港の浚渫土砂を盛土材 に転用し、コスト縮減を図っている。 ・本線に架かる跨道橋の架替計画の見 直しにより、代替として付替道路を整 備することでコスト縮減を図ってい る。</p>	継続	道路局 環境安全課 (課長 増 田 博行)	

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長 名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)					B/C
			便益の内訳及び主な根拠							
地域高規格道路 名古屋瀬戸道路 一般県道 日進瀬戸線 愛知県	再々評価	960	1,511	<p>【内訳】            走行時間短縮便益：1,449億円            走行経費減少便益：59億円            交通事故減少便益：3億円</p> <p>【主な根拠】            計画交通量            20,800台/日</p>	1,015	1.4	<p>①地域間交通の利便性向上            ・区画整理等の沿道まちづくりと連携し、地域活性化に寄与する。            ・個性ある地域の形成を図り、拠点開発プロジェクトを支援する。</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】            ・名古屋市と名古屋東部諸都市を結び、名古屋環状2号線、東名高速道路と一体となって名古屋圏の自動車専用道路網を形成する延長4.0kmの地域高規格道路である。            ・本路線は、東名高速道路と接続され、広域的な活動・交流を可能とし、人口が増加傾向にある名古屋東部地域の地域整備を支援し、地域の活性化に寄与する他、主要地方道力石名古屋線などの渋滞緩和に寄与する。</p> <p>【事業の進捗の見込み】            ・事業進捗率65%（うち、用地進捗率98%）</p> <p>【コスト縮減等】            ・発生土の現場内利用等によるコスト縮減を図る。</p>	継続	道路局 環境安全課 (課長 増田 博行)	

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長 名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)					B/C
			便益の内訳及び主な根拠							
地域高規格道路 広島高速道路 一般県道 温品二葉の里線 広島市	再々評価	175	1,286	<p>【内訳】            走行時間短縮便益：1,074億円            走行経費減少便益：155億円            交通事故減少便益：57億円</p> <p>【主な根拠】            計画交通量            8,000～12,400台/日</p>	1,205	1.1	<p>①交通の円滑化やアクセス向上            ・広島空港へのアクセス向上が図られ、定時性が向上する。</p> <p>②地域間交通の利便性向上            ・若草町地区第一種市街地再開発事業や二葉の里土地区画整理事業などの、広島駅周辺の都市開発を支援する。</p> <p>③地域医療活動の支援            ・第三次医療施設（広島市民病院）へのアクセス向上が図られる。</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】            ・広島都心部と広島県東部地区及び広島空港等を結ぶ延長0.8kmの地域高規格道路である。            ・本路線は、高速性・定時性の向上や、一般道路の交通混雑の緩和、広島駅周辺地域の開発促進などにも貢献する。</p> <p>【事業の進捗の見込み】            ・事業進捗率38%（うち、用地進捗率94%）</p> <p>【コスト縮減等】            ・橋梁下部工において、鋼管ソイルセメント杭の採用等によりコスト縮減を図っている。</p>	継続	道路局 環境安全課 (課長 増田 博行)
地域高規格道路 岡山環状道路 市道 藤田浦安南町線 岡山市	長期間継続中	86	267	<p>【内訳】            走行時間短縮便益：251億円            走行経費減少便益：10億円            交通事故減少便益：5億円</p> <p>【主な根拠】            計画交通量            23,000～28,600台/日</p>	78	3.4	<p>①交通の円滑化やアクセス向上            ・岡山環状道路の南西部に位置し、国道30号と県道浦安豊成線を連結する延長1.6kmの地域高規格道路である。            ・本路線の整備により、岡山市内の渋滞緩和、事故発生件数の低減、沿道環境が向上する。</p> <p>②地域間交通の利便性向上            ・笹ヶ瀬川で分断されている岡山市南部の地域を結び、岡山市南区役所へのアクセス向上が図れる。</p> <p>③地域防災の支援            ・一次緊急輸送道路（国道30号）と二次緊急輸送道路（一般県道浦安豊成線）とを連結する。</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】            ・岡山環状道路の南西部に位置し、国道30号と県道浦安豊成線を連結する延長1.6kmの地域高規格道路である。            ・本路線の整備により、岡山市内の渋滞緩和、事故発生件数の低減、沿道環境が向上する。</p> <p>【事業の進捗の見込み】            ・事業進捗率23%（うち、用地進捗率84%）</p> <p>【コスト縮減等】            ・建設発生土の有効活用や建設副産物の発生抑制等によりコスト縮減を図っている。</p>	継続	道路局 環境安全課 (課長 増田 博行)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長 名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)					B/C
			便益の内訳及び主な根拠							
地域高規格道路 高松環状道路 主要地方道 円座香南線 (中間工区) 香川県	再々評価	146	581	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：568億円 走行経費減少便益：27億円 交通事故減少便益：-14億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 9,400~19,800台/日</p>	187	3.1	<p>①交通の円滑化やアクセス向上 ・四国横断自動車道高松西ICと高松空港を結ぶ延長約8.7kmの地域高規格道路である。 ・本路線は、高松市内の渋滞緩和に寄与するとともに、災害時には緊急輸送道路としての役割を担う。</p> <p>②地域防災の支援 ・災害発生時は拠点空港(高松空港)から支援物資を運ぶ緊急輸送道路として位置付けられている。</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 ・本路線は、交通拠点である四国横断自動車道高松西ICと高松空港を結ぶ延長約8.7kmの地域高規格道路である。 ・本路線は、高松市内の渋滞緩和に寄与するとともに、災害時には緊急輸送道路としての役割を担う。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率86% (うち、用地進捗率100%) ・平成29年度開通予定</p> <p>【コスト縮減等】 ・補強土壁等の新工法の採用による工事コストの縮減を図る。 ・施設の長寿命化や維持管理を考慮した構造の採用等によるトータルコストの縮減を図る。</p>	継続	道路局 環境安全課 (課長 増田 博行)
地域高規格道路 大隅縦貫道 (I期) 一般県道 鹿屋串良インター線 串良鹿屋道路 鹿児島県	その他	77	421	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：264億円 走行経費減少便益：83億円 交通事故減少便益：74億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 19,000台~19,800台</p>	90	4.7	<p>①交通の円滑化やアクセス向上 ・鹿屋市串良町細山田~同市東原町に至る延長約3.9kmの地域高規格道路である。 ・本路線は、東九州自動車道と一体となった広域交通ネットワークの形成により、大隅地域から鹿児島空港へのアクセス向上や農畜産物の物流の効率化による産業の振興に寄与する。</p> <p>②地域産業の支援 ・農畜産物の流通性向上が図られる。</p> <p>③観光産業の支援 ・観光地へのアクセス向上が図られる。</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 ・鹿屋市串良町細山田~同市東原町に至る延長約3.9kmの地域高規格道路である。 ・本路線は、東九州自動車道と一体となった広域交通ネットワークの形成により、大隅地域から鹿児島空港へのアクセス向上や農畜産物の物流の効率化による産業の振興に寄与する。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率75% (うち、用地進捗率100%) ・平成26年度暫定2車線開通予定</p> <p>【コスト縮減等】 ・他公共事業からの流用土を盛土材として利活用する等コスト縮減を図る。</p>	継続	道路局 環境安全課 (課長 増田 博行)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長 名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)					B/C
			便益の内訳及び主な根拠							
地域高規格道路 熊本環状道路 一般県道 砂原四方寄線 花園工区 熊本市	再々評価	210	589	<p>【内訳】            走行時間短縮便益：489億円            走行経費減少便益：59億円            交通事故減少便益：41億円</p> <p>【主な根拠】            計画交通量            21,000～21,900台/日</p>	223	2.6	<p>①交通の円滑化やアクセス向上            ・熊本港へのアクセス向上による物流の効率化が見込まれる。</p> <p>②地域医療活動の支援            ・救急医療活動のアクセス時間の短縮が見込まれる。</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】            ・熊本市西区花園7丁目～同市北区下碓川町に至る延長約4.1kmの地域高規格道路である。            ・本路線は、熊本都市圏の骨格を形成する「2環状11放射道路網」の外環状の西側の一部を担う重要な道路であり、都心部を通る国道3号等の主要幹線道路の著しい渋滞解消に寄与する。</p> <p>【事業の進捗の見込み】            ・事業進捗率59%（うち、用地進捗率91%）            ・平成27年度暫定2車線開通予定</p> <p>【コスト縮減等】            ・現場発生土を盛り土材として利活用する等コスト縮減を図る。</p>	継続	道路局 環境安全課 (課長 増田 博行)	

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長 名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)					B/C
			便益の内訳及び主な根拠							
都市高速道路事業 広島高速5号線 広島高速道路公社	その他	861	1,286	<p>【内訳】            走行時間短縮便益：1,074億円            走行経費減少便益：155億円            交通事故減少便益：57億円</p> <p>【主な根拠】            計画交通量            12,400台/日</p>	1,205	1.1	<p>①国土・地域ネットワークの構築            ・広島東IC～紙屋町間におけるネットワークの構築が期待される。</p> <p>②円滑なモビリティの確保            ・渋滞損失時間のうち約43%の削減が期待される。            ・中山踏切の立体交差化による交通の円滑化が期待される。</p> <p>③都市の再生・個性ある地域の形成            ・広島駅へのアクセス向上が期待される。            ・広島駅周辺における各開発計画の促進が期待される。</p> <p>④安全に安心できる暮らしの確保            ・第三次救急医療施設へのアクセス向上が期待される。</p> <p>⑤災害への備え            ・地震発生後から生じる緊急輸送活動等の円滑化に貢献が期待される。</p> <p>⑥地球環境の保全            ・CO<sub>2</sub>排出削減量12,870t・CO<sub>2</sub>/年が見込まれる。</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】            ・広島高速5号線は、広島高速1号線を介して山陽自動車道と接続し、広島市中心部へのアクセス機能を担うなど、広島都市圏の交通体系の根幹として機能する自動車専用道路網の一部路線であり、都心部と広島県東部地区及び広島空港との間の高速性・定時性の向上を図るとともに、中山踏切の立体交差化を行うことにより、周辺道路の交通円滑化も図るものである。また、広島都市圏のさらなる発展を牽引する広島駅周辺地域の開発促進などにも貢献する路線である。</p> <p>【事業進捗の見込み】            ・事業進捗率67%（うち用地進捗率99%）</p> <p>【コスト縮減等】            ・橋梁下部工における鋼管ソイルセメント杭や直接定着式アンカーボルトを採用している。            ・土工工事にける建設副産物の発生抑制や建設発生土の有効利用に取り組んでいく。</p>	継続	道路局 高速道路課 (課長 中 神 陽一)



【港湾整備事業】  
（補助事業）

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長 名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)					B/C
			便益の内訳及び主な根拠							
大船渡港永浜・山口地区国内物流ターミナル整備事業 岩手県	再々評価	46	76	<p>【内訳】 陸上輸送コストの削減便益:75.9億円 残存価値:0.4億円 【主な根拠】 平成27年度予測取扱貨物量: 21.2万トン</p>	58	1.3	<p>・輸送コストが低減されることに伴い、CO2、NOXの排出量が削減される。</p>	<p>・既存の港湾施設（茶屋前地区）が老朽化しているため、貨物の取扱が出来なくなる恐れがあり、安全で効率的な物流機能を早期に実現する必要がある。 ・近年、公共事業は横ばい状況にあるが、供給先である首都圏生コン工場より、採石の品質面での定評があり引き続き指名されている状況。</p>	継続	港湾局 計画課 (課長 菊地 身智雄)
東京港10号地その2地区国内物流ターミナル整備事業 東京都	長期間継続中	185	643	<p>【内訳】 〔船舶大型化〕 海上輸送コスト削減便益:576億円 〔耐震強化〕 震災時輸送コスト削減便益:54億円 震災時施設被害回避便益:13億円 【主な根拠】 平成27年予測取扱貨物量: 3,600千トン/年</p>	174	3.7	<p>・港湾貨物の輸送の効率化によりCO2及びNO2の排出量が軽減される。</p>	<p>・東京港10号地その2地区の物流効率化を支援し、また、大規模地震時の物資輸送拠点としての機能を確保するため、本事業による国内物流ターミナル整備の必要性は高い。 ・事業は順調に進んでおり、平成29年度の完了を予定している。 ・今後とも再生材の活用などコスト縮減を図っていく。</p>	継続	港湾局 計画課 (課長 菊地 身智雄)
横浜港南本牧地区廃棄物海面処分場整備事業 横浜市	再々評価	597	679	<p>【内訳】 輸送コスト削減便益:651億円 新たな土地の造成便益:28億円 【主な根拠】 内陸部での代替施設の建設費（廃棄物）及び広域処分等に要する経費（建設発生土）</p>	627	1.1	<p>・廃棄物の処分先を長期的・安定的に確保することができることから、市民生活に安心感を提供することができる。 ・市内に廃棄物処分場を整備することで他都市の処分場で処理することがなくなるため、①他都市住民の生活環境の低下、②廃棄物を長距離運搬することによる沿道住民の生活環境の低下の回避が可能となり、他都市住民の生活環境の維持向上に大きく寄与する。</p>	<p>・市民生活から排出される廃棄物や、公共事業等から発生する建設発生土及びしゅんせつ土等を、長期にわたり安定的に受け入れる市内唯一の海面処分場の整備は必要不可欠。 ・H24年度までに、地盤改良工事を継続的に実施しており、H23年度から、ケーソン製作等の本体工事も実施している。H26年度以降については、本格的に本体製作・据付工事を実施してH29年度に整備完了を目指す。 ・第5ブロックに整備する遮水護岸については、遮水護岸の両側を均等に埋め立てよう埋立方法を工夫することにより、構造物のスリム化を図るなど、建設コスト縮減に努めている。</p>	継続	港湾局 計画課 (課長 菊地 身智雄)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長 名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)					B/C
			便益の内訳及び主な根拠							
名古屋港港内地区 廃棄物海面処分場 整備事業 名古屋港管理組合	長期間継 続中	80	129	<p>【内訳】 処分コストの削減便益：14億 円 輸送コストの削減便益：51億 円 その他の便益：64億円 【主な根拠】 処分容量：105.6万m3</p>	78	1.7	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自区内に一般廃棄物処分場が確保される。</li> <li>・浚渫土等の発生場所に近い処分地を確保することにより、CO2及びNOxの排出量が軽減される。</li> <li>・輸送距離の短縮により、沿道騒音、振動が軽減される。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自区内処理の原則から、名古屋市内における一般廃棄物処分場の整備が急務となっている。また、名古屋港内においては浚渫土砂の処分場を早急に整備する必要がある。</li> <li>・平成25年度末時点での進捗率は71%であり、弥富ふ頭安定型処分場は平成25年度中に護岸工事が完了、稲永ふ頭管理型処分場、安定型処分場については、平成26年度中に護岸工事が完了する予定である。</li> <li>・各種の基準に従って、最も経済的な施工となるよう考慮しており、今後もコスト縮減に努め工事を進める。</li> <li>・代替案等は現段階では特になし。</li> </ul>	継続	港湾局 計画課 (課長 菊地 身智雄)
新宮港三輪崎地区 国際物流ターミナル 整備事業 和歌山県	再々評価	168	552	<p>【内訳】 輸送コスト削減便益：149億円 震災時の輸送コスト増大回避 便益：6億円 海難損失回避便益：389億円 残存価値：9億円 【主な根拠】 平成28年度予測取扱貨物量： 66.3万トン</p>	224	2.5	<ul style="list-style-type: none"> <li>・企業等の立地による地域経済の活性化</li> <li>・大型クルーズ船等の寄港によるイメージアップ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・紀南地方における物資流通の拠点として、地域の経済活動を支えるとともに、新たな産業立地を促進するため、岸壁や防波堤等を整備する。</li> <li>・大規模地震時における紀南地域の救援物資基地として地域防災計画に位置づけられており、当該岸壁の耐震強化を図ることで、地域住民の安全・安心な生活を確保する。</li> <li>・残事業である防波堤について、平成27年度の事業完了を目指して順調に進捗している。</li> <li>・防波堤については民間ケーソンの流用によりコスト縮減を図っている。</li> </ul>	継続	近畿地方整 備局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 石 原 正豊)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長 名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)					B/C
			便益の内訳及び主な根拠							
広島港出島地区 廃棄物海面処分場 整備事業 広島県	再々評価	558	756	<p>【内訳】 輸送コスト削減便益：547億円 残存価値：209億円</p> <p>【主な根拠】 平成35年予測埋立処分量：675 千m3/年(便益最大時)</p>	681	1.1	<ul style="list-style-type: none"> <li>・廃棄物の適正処理により、生活環境の悪化が回避される。</li> <li>・排出ガス(CO2)が削減される。</li> <li>・沿道騒音等が軽減される。</li> </ul>	<p>(投資効果等の事業の必要性)</p> <p>1)新たな産業廃棄物・一般廃棄物処分場の確保 広島市周辺地域の産業廃棄物・一般廃棄物の現処分先である五日市処分場の後継施設として、生活環境の保全及び産業活動の健全な発展を図る上で、新たな処分場が必要である。</p> <p>2)港湾浚渫土等の受入容量確保 広島湾における港湾浚渫土などの処分場として必要である。</p> <p>(事業の進捗状況の見込み) 産業廃棄物・一般廃棄物処分場については、平成15年度に工事着手し、平成26年での供用を予定している。</p> <p>(コスト縮減) 特になし。</p>	継続	港湾局 計画課 (課長 菊地 身智雄)
北九州港 廃棄物海面処分場 整備事業 北九州市	その他	192	435	<p>【内訳】 廃棄物処分コスト縮減便益： 162億円 陸上残土の処分コスト縮減便 益：208億円 浚渫土砂の処分コスト縮減便 益：65億円</p> <p>【主な根拠】 廃棄物処分量：151万m3 陸上残土処分量：138万m3 浚渫土砂処分量：210万m3</p>	182	2.4	<ul style="list-style-type: none"> <li>・浚渫土砂等の輸送効率化により、CO2、NOXの排出量が軽減される。</li> <li>・浚渫土砂の海洋投棄回避による海洋環境の保全が図られる。</li> <li>・廃棄物の適正な処分により、良好な市民生活環境を確保することが可能となる。</li> </ul>	<p>・既設処分場が平成33年度で限界を迎えることから、後継処分場の整備が必要不可欠である。そのため、北九州市の廃棄物等を適切に処分するための後継処分場整備事業は、事業着手に目途が立たない新門司南地区から、響灘東地区に箇所を変更して、以降は北九州港廃棄物海面処分場整備事業として継続させることとする。</p> <p>・年間約30万m3程度の浚渫土砂や廃棄物の受入を予定しており、海面処分場の確保により、安定的かつ長期的な処分施設を構築することになり、本プロジェクトの必要性は高い。</p> <p>・事業が順調に進んだ場合には、平成30年代後半の完了を予定している。</p>	継続	港湾局 計画課 (課長 菊地 身智雄)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長 名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)					B/C
			便益の内訳及び主な根拠							
八代港大築島南地区 廃棄物海面処分場 整備事業 熊本県	再々評価	190	267	<p>【内訳】 浚渫土砂処分コストの削減 便益：264億円 その他の便益：2.9億円 【主な根拠】 土砂処分量：4,600千m<sup>3</sup></p>	188	1.4	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 廃棄物海面処分場の整備により、浚渫土砂の海洋投入処分が不要となり、環境保全に寄与する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 八代港の整備や港湾機能を維持するため発生する浚渫土砂を、港湾区域内での適正処理に寄与するものであり、本プロジェクトの必要性は高い。</li> <li>・ 但し、想定以上の埋没への対応も含め、熊本県が実施する維持浚渫での土砂処分について、既存処分場の延命化対策により当面对応可能となったことから、本事業は「休止」とする。</li> <li>・ 一方、本事業は、国土交通省が実施する水深14m岸壁関連施設の整備に伴う土砂処分に必要となることから、今後の整備については国土交通省と協議する。</li> </ul>	評価手続中	港湾局 計画課 (課長 菊地 身智雄)
西之表港中央地区 複合一貫輸送ター ミナル整備事業 鹿児島県	再々評価	186	295	<p>【内訳】 輸送コスト削減:19億円 移動コスト削減:1.1億円 海難被害の回避:107億円 防波堤改良便益:165億円 その他の便益：3億円 【主な根拠】 平成29年 予測取扱貨物量 農水産品:18,440ト/年 平成29年 予測大型客船利用者 数 旅客:695人/年</p>	210	1.4	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 防波堤改良の実施により、本港の安定的な運用が可能となる。</li> <li>・ 大型旅客船の寄港に伴い、種子島の観光振興に大きく寄与する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 岸壁の整備により大型旅客船の安全な係留が可能となる。</li> <li>・ 防波堤改良により荒天時の港内静穏度が向上しつつあり、安定的な就航、安全な接岸が可能となる。</li> <li>・ 設計積算段階で経済性を考慮して建設費の縮減を引き続き図る。</li> <li>・ 事業が順調に進んだ場合には、平成20年代後半の完了を予定している。</li> </ul>	継続	港湾局 計画課 (課長 菊地 身智雄)

【都市・幹線鉄道整備事業】  
 (都市鉄道利便増進事業)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、 事業の進捗の見込み、 コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長 名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)					B/C
			便益の内訳及び主な根拠							
相鉄・JR直通線 速達性向上事業 (独) 鉄道建設・ 運輸施設整備支援 機構	その他	782	1,669	<p>【内訳】 利用者便益：1,666億円 環境等改善便益：22億円 供給者便益：-174億円 残存価値：155億円</p> <p>【主な根拠】 所要時間短縮 ・二俣川～新宿 事業前：59分 事業後：44分 ・大和～渋谷 事業前：58分 事業後：47分</p>	887	1.9	<p>地域の活性化 生活利便性の向上 民間開発の誘発</p>	<p>・横浜市西部及び神奈川県中部と東京 都心部の両地域間の速達性が向上し、 広域鉄道ネットワークの形成と機能の 高度化、経路選択肢の増加、乗換回数 の減少、既設路線の混雑緩和等の鉄道 の利便性向上が図られるとともに、地 域の活性化等に寄与することから、本 事業の必要性は高い。 ・現在、西谷駅～羽沢駅での用地取得 は約9割となっており、また土木工事 の発注はほぼ完了し、各所において鋭 意工事中である。なお、新しいシールド 工法の採用、シールド機の転用等、 技術開発等によるコスト縮減を図りつ つ、開業予定年度に向け着実に工事を 進めている。</p>	継続	<p>鉄道局 都市鉄道政 策課 (課長 堀内 丈太 郎)</p>

【都市・幹線鉄道整備事業】  
 (幹線鉄道等活性化事業)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、 事業の進捗の見込み、 コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長 名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)					B/C
			便益の内訳及び主な根拠							
西桑名駅乗継円滑 化事業 (北勢線) 北勢線施設整備(株)	その他	2.7	13	【内訳】 移動時間低減便益：13億円 【根拠】 西桑名駅改札口～桑名駅改札口 間の移動距離短縮 整備前 180.5m 整備後 90.3m	2.5	5.5	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 駅内外のバリアフリー化</li> <li>・ 通勤客等の自動車から鉄道へのシフトによる交通渋滞の解消、消費エネルギーの低減、二酸化炭素排出量の削減</li> </ul>	【投資効果等の事業の必要性】 北勢線は、桑名市（西桑名駅）といなべ市北勢町（阿下喜駅）を結ぶ20.4kmの路線であり、西桑名駅は北勢線最大の駅である。西桑名駅の利用者の8割が桑名駅（近鉄名古屋線、養老鉄道線、JR関西本線）との乗継を行なっているが、両駅間は約270m離れているため、乗継利便の向上が強く要望されている。 【事業進捗の見込み】 桑名市による東西自由通路整備、駅東西の土地区画整理事業及び駅前広場整備が本事業と平行して進められる計画であり、桑名駅及びその周辺が一体的に整備される予定であるが、現在、駅東土地区画整理事業の予定がたっていないことから、期限となる平成26年度までに実施することが不可能な状況である。 【代替案立案等の可能性】 代替案については用地の確保が困難である以上、軌道の延長や新駅舎設置も現状用地内では困難であるため、乗継利便改善の代替案は不可能である。	中止	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、 事業の進捗の見込み、 コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長 名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)					B/C
			便益の内訳及び主な根拠							
JR可部線活性化 協議会	長期間継 続中	36	49	<p>【内訳】 利用者便益：45億円 供給者便益：2億円 環境等改善便益：1億円 期末残存価値：1億円</p> <p>【主な根拠】 ■駅転換（可部駅利用者が新駅 に転換）による所要時間の短縮 ※平均値 ・可部駅までのアクセス時間5 分短縮（28分→23分） ■手段転換（バス利用者が鉄道 に転換）による所要時間の短縮 ※平均値 ・可部地区－市中心部間の所要 時間 10分短縮（71分→61分） ■需要予測 新河戸駅（仮称） 1,100人／年、新可部駅（仮 称）900人／年（開業年度）</p>	30	1.6	<p>・本事業は、広島市を中心 とした地域の協議会におけ る合意形成を経て実施され るものであり、地域のニー ズに適確に対応した取組み により、当該路線の利用促 進と沿線地域の活性化が図 られる。</p> <p>①事業の必要性等に関する視点 JR可部線は、広島市中心部と市北部の 地域拠点である可部地区を結ぶ路線で あり、市北部方面の基幹公共交通ネッ トワークの一翼を担う重要な公共交通 機関である。 そのため、可部線を活性化することは 極めて重要であり、現在、可部駅以北 は交通不便地帯となっているので、当 該地区へ電化延伸しマイカーから公共 交通への転移を促す必要があることや 現可部線の輸送改善策を講じ、一層の 公共交通サービスの向上を図る必要が ある。</p> <p>②事業の進捗の見込みの視点 (1) 電化延伸事業については、平成26 年2月に鉄道事業免許を取得し、同年3 月には広島市環境影響評価条例に基づ く手続きも終了するなど、着実に事業 推進しており、平成26年度から工事に 着手する。 (2) 横川駅配線変更は、既に工事に着 手しており、平成26年度完成する。 (3) 緑井駅バリアフリー化について は、平成26年度から工事に着手し、年 度内に完成する。</p> <p>③コスト縮減や代替案立案等の可能性 の視点 本再評価における総事業費の算出にお いて、き電設備及び駅舎面積の縮小や 既存施設撤去の取りやめなど、コスト 縮減に取り組んでおり、今後も引き続 きコスト縮減を図っていく。</p>	継続	鉄道局 鉄道事業課 (高原修司)	

## 完了後の事後評価結果一覧

### 【公共事業関係費】

#### 【河川事業】 (直轄事業)

事業名 (事業実施期間) 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
最上川中流消流雪 用水導入事業(横 山地区) (H18~H20) 東北地方整備局	5年以内	6.4	<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 約6.4億円、工期 平成18年度～平成20年度 B/C 1.2 (B:10.8億円、C:8.9億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・整備前には小河川の河道閉塞により道路冠水や流雪溝の排雪能力が低下し、路肩に堆積した雪堤が交通や歩行を阻害していたが、整備後には、河道閉塞が解消し、排雪能力の向上につながり、雪堤の解消により十分な交通や歩行空間が確保された。</li> <li>・受益地区において、「通水時間は、スムーズに流れてくれるので、助かっている。」「導入前と比べて、水量が全然違う。すごく楽になった。」などの意見が寄せられている。</li> </ul> <p>(事業実施による環境の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・消流雪用水の管理運営は、『流雪溝利用協力会』及び『流雪溝利用協力連合会』によって住民自ら行われている。</li> </ul> <p>(社会経済情勢の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・大石田町の人口は、平成7年度から減少傾向にあり、さらに高齢化率は昭和55年から急激に増加し、高齢化傾向が顕著である。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。</li> </ul> <p>(今後の事後評価の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業により、町内の小河川の河道閉塞が解消され、流雪溝の排雪能力の向上が図られている。</li> </ul> <p>また、施設導入後は除雪労力、除雪費用の軽減が図られた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いる。よって今後の事業評価の必要性はないと考える。</p> <p>(改善措置の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現時点では、消流雪用水導入事業の効果が確認されているため、改善処置の必要性はないと考える。</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>・現時点では、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性はないと考える。</li> </ul>	対応なし	東北地方整備局 河川環境課 (課長 高橋 忠良)



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)
新河岸川直轄河川 改修事業(朝霞調節池) (S55~H20) 関東地方整備局	5年以内	368	<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 368億円、工期 昭和55年度~平成20年度            B/C 1.5 (B: 1,101億円、C: 731億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況)            ・朝霞調節池の整備により、例えば、概ね1/10規模相当の洪水の場合、新河岸川下流域の浸水被害が防止される。            ・平成16年台風22号の出水において28.4万m<sup>3</sup>の洪水が貯留され、下流河川の流量低減が図られた。            ・流域整備計画規模の洪水が発生した場合、新河岸川流域で避難ができずに孤立してしまう人は、避難率40%で約25,800人、電力の停止による影響人口が約27,800人と想定されますが、事業実施により防止される。</p> <p>(事業実施による環境の変化)            ・調節池内の環境についてモニタリング調査を実施し、事業実施による環境の変化を確認した。            ・環境保全対策を実施した結果、植物調査により植物種(重要種)が増加していることを確認している。</p> <p>(社会経済情勢の変化)            新河岸川流域では、事業着手時点から市街化率が約13%増加、DID地区面積も約12%増加しており、新河岸川における治水安全度の向上は、ますます重要となっている。</p> <p>(今後の事後評価の必要性)            平成16年10月出水において事業効果を発現しており、今後も引き続き浸水被害の軽減効果が期待され、事業の有効性が十分見込まれることから、今後の事後評価の必要性はないものと思われる。</p> <p>(改善措置の必要性)            平成16年10月出水において事業効果を発現しており、今後も引き続き浸水被害の軽減効果が期待され、事業の有効性が十分見込まれることから、今後の改善措置の必要性はないものと思われる。</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)            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見直しの必要性はないものと思われる。</p>	対応なし	関東地方整備局 河川計画課 (課長 西田 将人)

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)
小貝川特定構造物 改築事業（JR水戸 線小貝川橋架替） （H13～H20） 関東地方整備局	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）  全体事業費 36億円、工期 平成13年度～平成20年度  B/C 3.0（B：136億円、C：44億円）  （事業の効果の発現状況）  ・JR水戸線小貝川橋の架替により、例えば計画規模（1/100）の洪水の場合、筑西市で約5km<sup>2</sup>の浸水域が解消される。  ・浸水被害が発生した平成16年10月洪水と同規模の雨量となった平成20年8月洪水において、浸水被害は発生しなかった。  ・1/100規模の洪水が発生した場合、最大孤立者数が1,800人と想定されるが、事業実施により解消される。また、電力の停止による影響人口が1,200人と想定されるが、事業実施により解消される。  （事業実施による環境の変化）  事業実施後に魚介類・植物調査を実施したが、出現種数の減少は確認されなかった。  （社会経済情勢の変化）  小貝川流域では、事業着手時点から浸水区域内人口が約3%増加しており、小貝川橋における治水安全度の向上は、ますます重要となっている。  （今後の事後評価の必要性）  平成20年8月出水において事業効果を発現しており、今後も引き続き浸水被害の軽減効果が期待され事業の有効性が十分見込まれることから、今後の事後評価の必要性はないものと思われる。  （改善措置の必要性）  平成20年8月出水において事業効果を発現しており、今後も引き続き浸水被害の軽減効果が期待され事業の有効性が十分見込まれることから、今後の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）  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について見直しの必要性はないものと思われる。</p>	対応なし	関東地方整備局 河川計画課 (課長 西田 将人)

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)
狩野川床上浸水対策特別緊急事業 (原木地区) (H16~H20) 中部地方整備局	5年以内	9.0	<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 約9.0億円、工期 平成16年度~平成20年度  B/C 3.2 (B: 42億円、C: 13億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況)  平成20年度のポンプ増設以降、幸いにも効果を発現するような降雨はなく、被害もない。  事業の実施により、計画対象である昭和57年9月洪水と同規模の洪水が発生した場合においても、浸水被害が解消される。</p> <p>(事業実施による環境の変化)  排水機場設置に伴う自然環境への影響は特に認められない。  施設の稼働に伴う振動・騒音に対する地元住民からの苦情も特にない。</p> <p>(社会経済情勢の変化)  事業着手時と比較して人口や土地利用に現在も大きな変化は無い。</p> <p>(今後の事後評価の必要性)  事業完了以降、被害は生じていない。また、計画規模の出水に対しても、本事業の実施により、浸水被害の軽減効果が期待され、事業の有効性は十分見込まれることから、今後の事後評価の必要はないと考える。</p> <p>(改善措置の必要性)  事業完了以降、被害は生じていない。また、計画規模の出水に対しても、本事業の実施により、浸水被害の軽減効果が期待され、事業の有効性は十分見込まれることから、改善措置の必要性はないと考える。</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)  事業評価手法は妥当と考え、現時点での見直しの必要性はないと考える。</p>	対応なし	中部地方整備局 河川計画課 (課長 柄沢 祐子)

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)
淀川水系直轄河川 改修事業(大津・ 草津川放水路) (H4～H20) 近畿地方整備局	5年以内	1,490	<p>■大津放水路 (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 641億円、工期 平成4年度～平成16年度 B/C 2.5 (B: 2,767億円、C: 1,113億円) (事業の効果の発現状況) ・大津放水路(1期区間)の完成により、浸水面積は86ha(59%)減少し、浸水家屋数は約1,270戸(50%)減少。 ・被害指標については、電力の停止による影響人口が約255人(98%)軽減。 ・平成17年6月の運用開始以降、これまで(H25.9.30)に122回の洪水調節を実施しており、流域における大きな浸水被害は発生していない。 ・平成25年9月洪水においては、大津放水路により約1,230戸の家屋浸水を防止。 (事業実施による環境の変化) ・平常時は、現川流量をそのまま下流河川に流す構造としており、下流河川の水质に大きな変化はみられない。 (社会経済情勢の変化) ・大津市の人口、世帯数は、事業着手以前の平成2年から現在(平成22年)まで、人口、世帯数ともに増加。 (今後の事後評価の必要性) ・大津放水路事業は、平成25年9月洪水等において効果の発現が確認され、地域の社会経済情勢としては、京阪神等のベッドタウンとして成長を続けており、当事業の重要性は高く、また、当事業による環境の変化や影響は、見受けられない。よって、今後の事後評価については、必要ないものとする。 (改善措置の必要性) ・当初想定されていた効果が発揮され、環境への重大な影響も見受けられないことから、改善措置の必要性はないものとする。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・大津放水路の事後評価の結果、同種事業の調査計画のあり方や事業評価手法についての見直しの必要はないものと思われる。</p> <p>■草津川放水路 (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 849億円、工期 平成4年度～平成20年度 B/C 7.1 (B: 10,848億円、C: 1,533億円) (事業の効果の発現状況) ・草津川放水路の整備により、浸水面積は1,280ha(91%)減少し、浸水世帯は約14,900戸(92%)減少。 ・被害指標については、電力の停止による影響人口が約3,920人(98%)軽減。 ・平成25年9月洪水では、避難判断水位まで達する洪水であったが草津川沿川で浸水は発生していない。 ・旧草津川では堤防決壊によるはん濫の恐れがあり、放水路事業により浸水被害を防止。 (事業実施による環境の変化) ・草津川通水後の河川環境調査結果では、生物の確認種数は増加。 ・草津市景観百景の中に、草津川、旧草津川、伯母川において、9箇所が選ばれており、周辺景観に対して問題は特に見られない。 (社会経済情勢の変化) ・草津市の人口、世帯数は、事業着手以前の平成2年から現在(平成22年)まで、人口、世帯数ともに増加。 (今後の事後評価の必要性) ・草津川放水路事業は、平成25年9月洪水等において効果の発現が確認され、地域の社会経済情勢としては、京阪神等のベッドタウンとして成長を続けており、当事業の重要性は高く、また、当事業による環境の変化や影響は、見受けられない。よって、今後の事後評価については、必要ないものとする。 (改善措置の必要性) ・当初想定されていた効果が発揮され、環境への重大な影響も見受けられないことから、改善措置の必要性はないものとする。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・草津川放水路の事後評価の結果、同種事業の調査計画のあり方や事業評価手法についての見直しの必要はないものと思われる。</p>	対応なし	近畿地方整備局 河川計画課 (課長 田中 孝幸)

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)
相野谷川土地利用 一体型水防災事業 (H13~H20) 近畿地方整備局	5年以内	61	<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 61億円、工期 平成13年度～平成20年度  B/C 1.02 (B:109億円、C:107億円)  (事業の効果の発現状況)  鮎田・高岡・大里地区の輪中堤が概成した平成16年以降、現在まで9洪水に対して浸水被害を軽減し、この間に累計256戸、約58億円の浸水被害防止効果が発現。  (事業実施による環境の変化)  本事業は、一部区域の氾濫を許容しながら輪中堤や宅地嵩上げにより住家を防御する対策であることから河川環境への影響も最小化されており、事業前後での生物の確認種数に大きな変化は見られない。  (社会経済情勢の変化)  相野谷川の氾濫原を含む沿川市町(紀宝町)の平成13年から平成23年までの総人口は8.4%減、総世帯数は0.6%増であり、社会情勢に大きな変化は無い。  (今後の事後評価の必要性)  事業完成後、平成23年台風6号洪水などにおいて、事業効果の発現を確認しており、また、大きな社会情勢の変化等もなく、当事業の重要性は高く、当事業による環境等の変化は見受けられない。よって、今後の事後評価については、必要ないものとする。  (改善措置の必要性)  当初想定されていた効果が発揮され、環境への重大な影響も見受けられないことから、改善措置の必要性はないものとする。  (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)  相野谷川土地利用一体型水防災事業の事後評価の結果、同種事業の調査計画のあり方や事業評価手法についての見直しの必要はないものと思われる。</p>	対応なし	近畿地方整備局 河川計画課 (課長 田中 孝幸)

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)
那賀川床上浸水対策特別緊急事業 (桑野川左岸) (H14~H20) 四国地方整備局	5年以内	170	<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 170億円、工期 平成14年度~20年度 B/C 2.2 (B: 527億円、C: 238億円)</p> <p>(事業効果の発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業の完了以後、平成22年4月には、事業の着手以前には床上浸水が発生していた規模の降雨が発生している。しかし、排水機場による内水排除や引堤による桑野川の河積拡大の効果により、床上浸水被害は防止された。</li> </ul> <p>(事業実施による環境の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現在、河川周辺の環境の大きな変化は見受けられない。</li> </ul> <p>(社会経済情勢の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業完了以降の桑野川氾濫域内の阿南市の製造品出荷額をみると、一時に比べて減少しているものの、依然として2,500億円以上の高い水準を維持している。製造業従業者数は近年では横ばい傾向となっているが、9,000人程度を維持している。また、人口はゆるやかな減少傾向にあるもののほぼ横ばい傾向、総世帯数は微増傾向にある。</li> </ul> <p>(今後の事業評価の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業完了後に、従来であれば、床上浸水被害が発生する規模と想定される平成22年4月洪水が発生している。しかし、本事業で実施した排水機場新設、桑野川の左岸引堤による河道整備の効果により、床上浸水被害は解消されており、事業実施に際し想定した事業効果は適切に発現されているものと考えられる。</li> <li>・事業目的に見合った効果の発現が確認できており、今後の事後評価の必要性はない。</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治水効果が発現されていることから、改善措置の必要性はない。</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>・現時点では、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性はないと考える。</li> </ul>	対応なし	四国地方整備局 河川計画課 (課長 小長井 彰祐)

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)
吉野川床上浸水対策特別緊急事業 (飯尾川) (H18~H20) 四国地方整備局	5年以内	18	<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 18億円、工期 平成18年度~平成20年度 B/C 2.1 (B: 54億円、C: 26億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・完成以後も、事業着手前に床上浸水が発生していた規模の降雨が発生している。しかし、角ノ瀬排水機場等の効果により床上浸水被害が軽減されている。平成23年台風15号洪水における岩津地点下流の流域平均2日雨量は、平成16年10月洪水の雨量と同規模であったが、飯尾川における浸水被害は浸水家屋数が約7割減少するなど大幅に減少した。</li> </ul> <p>(事業実施による環境の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業着手前及び完了後において特筆すべき自然環境の変化は見当たらなかった。</li> <li>・今後の自然環境においても大きな影響はないものと考えられる。</li> </ul> <p>(社会経済情勢の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・飯尾川流域は徳島市中心部に隣接しベッドタウンとして開発されている地域である。</li> <li>・約6割が第3次産業従事者であり、さらに近年は徳島外環状道路の整備も行われており、さらなる利便性の向上が期待されている。</li> <li>・人口推移は安定し、かつ世帯数が増加傾向にある。製造業従業者数は減少傾向となっているものの、製造品出荷額は近年増加傾向である。</li> <li>・浸水想定区域内には、教育機関、災害時要援護者関連施設、行政機関等が存在している。</li> </ul> <p>(今後の事後評価の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業完了後も床上浸水被害が発生する規模の降雨発生はしている。しかし、本事業で整備した角ノ瀬排水機場等の効果により、床上浸水被害は概ね解消されており、事業実施に想定した事業効果は発現されているものと考えられる。</li> <li>・事業目的に見合った治水効果の発現が確認できており、今後の事後評価の必要性はない。</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治水効果が発現されていることから、改善措置の必要性はない。</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。</li> </ul>	対応なし	四国地方整備局 河川計画課 (課長 小長井 彰祐)

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)
遠賀川床上浸水対策特別緊急事業 (飯塚・穂波地区) (H16~H20) 九州地方整備局	5年以内	140	<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16年度~平成20年度            B/C 11.2 (B: 2,189億円、C: 195億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況)            事業完了後、平成15年7月洪水と同規模の洪水であった平成21年7月洪水等において、家屋の浸水被害が大幅に減少するなど、事業効果が大きく発現している。</p> <p>(事業実施による環境の変化)            河道掘削は、平水位以下の掘削を極力さけて行ったため、魚類調査の結果でも大きな変化は無く、自然環境への影響は特に見られない。</p> <p>(社会経済情勢の変化)            近年においても、平成21年、平成22年、平成24年と大規模な洪水が発生しており、洪水対策及び内水大差宇野必要性は変わっていない。また、事業実施箇所である飯塚市の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。</p> <p>(今後の事後評価及び改善措置の必要性)            事業完了後、平成21年7月洪水等において、効果の発現が確認されている。また、大きな社会情勢の変化等もなく、近年の大雨の発生頻度を踏まえると当事業の重要性は依然として高く、当事業による環境の変化も特に見受けられない。よって、今後の事後評価及び改善措置の必要性は無いものとする。ただし、今後の効果の発現状況や社会情勢等の変化については適宜モニタリングを実施していく。</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)            今回の手法により事業評価が可能であるため、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性は無いものと思われる。</p>	対応なし	九州地方整備局 河川計画課 (課長 藤本 雄介)



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)
大淀川床上浸水対策特別緊急事業 (富吉・萩原地区) (H15~H20) 九州地方整備局	5年以内	58	<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 58億円、工期 平成15年度～平成20年度  B/C 2.1 (B:193億円、C:92億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況)  事業完了後、事業目標規模相当の洪水は発生していないものの、排水ポンプ場の稼働実績を有しているとともに、氾濫シミュレーションの結果から今後の効果発現が期待される。</p> <p>(事業実施による環境の変化)  河川内の工事は実施していないことから、周辺の自然環境への影響は特にないものと考えられる。</p> <p>(社会経済情勢の変化)  事業実施箇所である流域内の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。</p> <p>(今後の事後評価及び改善措置の必要性)  事業完了後、事業目標規模相当の洪水は発生していないものの、排水ポンプ場の稼働実績を有しているとともに、氾濫シミュレーションの結果から今後の効果発現が期待される。また、大きな社会情勢の変化等もなく、当事業の重要性は依然として高く、当事業による環境の変化も特に見受けられない。よって、今後の事後評価及び改善措置の必要性は無いものとする。ただし、今後の効果の発現状況や社会情勢等の変化については適宜モニタリングを実施していく。</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)  今回の手法により事業評価が可能であるため、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性は無いものと思われる。</p>	対応なし	九州地方整備局 河川計画課 (課長 藤本 雄介)

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)
常願寺川総合水系 環境整備事業 (H9～H20) 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)            全体事業費 5.8億円、工期 平成9年度～平成20年度            B/C 3.7 (B:38億円、C:10億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・常願寺川・岩峯野地区では、各種イベントのほかジョギングや散策等を中心とした利用がみられ、年間を通じて日常生活における地域の憩い・安らぎの場として機能している。</li> <li>・平成17年5月に「常願寺川の清流と桜を愛する会」が設立され、同会が実施する“維持管理活動”や“河川愛護活動”などにより、地域の交流拠点としての活用が期待される。</li> <li>・堤防断面が拡大し、堤防の安全性が向上するとともに、盛土部は水防活動に利用する土砂として活用することができ、地域の防災力の向上に寄与している。</li> </ul> <p>(事業実施による環境の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業実施中及び事業完了後において、自然環境の変化に関する問題及び指摘はない。</li> </ul> <p>(社会経済情勢の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業箇所周辺の居住人口についてはほぼ横ばい、世帯数については緩やかな増加傾向にあり、大きな社会的変化はないものと考えられる。</li> <li>・整備箇所では今後も地域による利活用が計画されているほか、市民団体等による維持管理体制も確立されている。</li> </ul> <p>(今後の事後評価の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・散策や各種イベント等に利活用されており、事業効果が発現しているため、今後の事後評価の必要性はないものと判断される。</li> </ul> <p>(改善措置の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・常願寺川・岩峯野地区では、散策等の日常的な利用がなされている状況であり、地元住民等による定期的な維持管理も行われていることから、今後も事業効果は十分に持続していくものと考えられる。</li> <li>・今後は、桜の成長や各種イベントの開催等により、地域の交流拠点としてより多くの人々に利活用されることが期待される。</li> <li>・これらより、改善措置の必要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>・当該事業に関わる事業評価手法については妥当と考えられ、見直しの必要はないものと考えられる。</li> <li>・今後もCVMによる評価実績を蓄積していくとともに、評価技術の向上等を踏まえつつ必要に応じて改善を図っていく。</li> </ul>	対応なし	北陸地方整備局 河川計画課 (課長 石井 陽)

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)
草津川放水路浄化事業 (H9～H20) 近畿地方整備局	5年以内	34	<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：34億円、工期：平成9年度～平成20年度（関連する草津川放水路事業の事業実施期間を含む） B/C 3.9（B：220億円、C：57億円）</p> <p>(事業の効果の発現状況) ・水質に影響を及ぼすCOD等の目標削減量を満足している。 (事業実施による環境の変化) ・草津川（庄司田橋）や草津川が流入する中間水路（草津川沖）の水質改善に寄与している。 (社会経済情勢の変化) ・特になし。 (今後の事後評価の必要性) ・水質改善効果の発現が確認されたため、今後の事後評価については、必要はないものと考えられる。 (改善措置の必要性) ・水質改善効果の発現が確認され、環境への重大な影響も見受けられないことから、改善措置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) ・当該事業に関わる事業評価手法は妥当と考えており、現時点では見直しの必要性はないものと考えられる。今後もCVMによる評価実績を蓄積していくとともに、評価技術の向上等を踏まえつつ、必要に応じ改善を図っていく。</p>	対応なし	近畿地方整備局 河川環境課 (課長 梅敷 寛)
番匠川総合水系環境整備事業 (H17～H20) 九州地方整備局	5年以内	3.5	<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 3.5億円、工期 平成17年度～平成20年度 B/C 5.3（B：24億円、C：4.5億円）</p> <p>(事業の効果の発現状況) ・河川管理用通路や護岸等の整備により、河川利用者の安全性の向上が図られ、地域住民による散策やイベント等に活用しており、事業の効果が発現している。 (事業実施による環境の変化) ・事業実施中及び事業完了後において、周辺環境の変化に関する問題及び指摘は特になし。 (社会経済情勢の変化) ・地域開発の状況及び関連事業について、大きな変化はみられない。 (今後の事後評価の必要性) ・事業完了後、河川巡視・河川管理の円滑化が促進され、地域の社会情勢や環境の変化も特に見受けられないため、今後の事後評価の必要は無いものと考えられる。 (改善措置の必要性) ・整備箇所は多くの人々に利用されており、河川利用の安全性や河川管理の利便性についても向上していることから、現時点において改善措置の必要性は無いものと考えられる。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・今後もCVMによる評価の実績を蓄積していくとともに、評価技術の向上等を踏まえつつ必要に応じ改善を図っていきたい。</p>	対応なし	九州地方整備局 河川環境課 (課長 坂元 浩二)

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)
山国川総合水系環境整備事業 (H18~H20) 九州地方整備局	5年以内	5.9	<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 5.9億円、工期 平成18年度~平成20年度 B/C 5.0 (B:37億円、C:7.4億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況) ・河川管理用通路や護岸等の整備により、多くの人々が環境学習や各種イベント等に利活用しており、事業の効果が発現している。</p> <p>(事業実施による環境の変化) ・事業実施中及び事業完了後において、周辺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) ・地域開発の状況及び関連事業について、大きな変化はみられない。</p> <p>(今後の事後評価の必要性) ・事業完了後、河川巡視・河川管理の円滑化が促進されており、地域の社会情勢や環境の変化も特に見受けられないため、今後の事後評価の必要は無いものとする。</p> <p>(改善措置の必要性) ・整備箇所は多くの人々に利用されており、河川利用の安全性や河川管理の利便性についても向上していることから、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) ・今後もCVMによる評価の実績を蓄積していくとともに、評価技術の向上等を踏まえつつ必要に応じ改善を図っていききたい。</p>	対応なし	九州地方整備局 河川環境課 (課長 坂元 浩二)
鶴田ダム湖活用環境整備事業 (H13~H20) 九州地方整備局	5年以内	13	<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 13億円、工期 平成13年度~平成20年度 B/C 3.7 (B:70億円、C:19億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況) ・整備完了により、ダム湖畔の巡視など管理の円滑化とともに、一般利用者の安全性の向上が図られ、地域住民に利活用されている。</p> <p>(事業実施による環境の変化) ・事業実施中及び事業完了後において、環境の変化については特に見受けられない。</p> <p>(社会経済情勢の変化) ・事業実施中及び事業完了後において、地域の社会情勢の変化については特に見受けられない。</p> <p>(今後の事後評価の必要性) ・事業目的とした効果が十分に発現しており、当該事業による環境の変化については特に見受けられない。</p> <p>(改善措置の必要性) ・整備箇所は多くの人に利用されていることから、改善措置の必要性は無い。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) ・計画・調査のあり方については、見直しの必要性は無い。また、事業評価手法については、現時点ではCVM(仮想評価法)を採用しているが、今後もCVMによる評価の実績を蓄積していくとともに、評価技術の向上等を踏まえつつ必要に応じ改善を図っていききたい。</p>	対応なし	九州地方整備局 河川管理課 (課長 井元幸司)

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)
鶴田ダム貯水池水 質保全事業 (H17～H21) 九州地方整備局	5年以内	6	<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 6億円、工期 平成17年度～平成21年度 B/C 7.7 (B: 82億円、C: 11億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ダム貯水池水質保全設備の稼働前(平成19年以前)に対して、稼働後(20年以降)ではクロロフィルa(植物プランクトン発生量の指標)が低くなる傾向が確認される。</li> <li>・アオコの原因種となる植物プランクトン(藍藻類)の発生頻度も減少しており、景観面の著しい悪化も抑制されている。</li> </ul> <p>(事業実施による環境の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業実施中及び事業完了後において、環境の変化については特に見受けられない。</li> </ul> <p>(社会経済情勢の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・大鶴湖の水環境の抜本的改善に向けた関係者会議が設立され、水質等の監視や流入水質の負荷低減対策の検討を行っている。</li> </ul> <p>(今後の事後評価の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業目的とした効果が十分に発現しており、当該事業による環境の変化については特に見受けられない。</li> </ul> <p>(改善措置の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・十分な効果が認められることから、改善措置の必要性は無い。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くとともに、貯水池の水環境に係る関係者の会議を開催し、流域全体で貯水池の水環境の監視に努めていく。</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>・計画・調査のあり方については見直しの必要性は無い。また、事業評価手法については、現時点ではCVM(仮想評価法)を採用しているが、今後もCVMによる評価の実績を蓄積していくとともに、評価技術の向上等を踏まえつつ必要に応じ改善を図っていきたい。</li> </ul>	対応なし	九州地方整備局 河川管理課 (課長 井元幸司)

【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）
佐賀導水建設事業 （S49～H20） 九州地方整備局	5年以内	995	<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 995億円、工期 昭和49年度～平成20年度 B/C 4.1（B：8,395億円、C：2,047億円）</p> <p>（事業の効果の発現状況） ・平成24年7月13～14日の洪水においては、以下の効果が確認された。 （1）東淵地点（巨勢川）では、ピーク流量109m<sup>3</sup>/s（推定値）を47m<sup>3</sup>/sへ低減し、62m<sup>3</sup>/sの洪水調節効果を発現したと推定される。その結果、巨勢川調整池の貯留量は、最大で953千m<sup>3</sup>（約43%）に達した。 （2）巨勢川下流の学校橋地点（水防基準点）では、水位を1.10m低減することで水防活動軽減効果を発現したと考えられる。 （3）通瀬川、切通川、三本松川、馬場川、西佐賀導水路地区において、各地区のポンプ場の稼働により、浸水区域が縮減されたと推定される。 ・佐賀県西部の水道用水は嘉瀬川から取水されており、佐賀導水路により嘉瀬川へ供給された水（最大0.65m<sup>3</sup>/s）も利用されている。 ・巨勢川調整池全体は、年間を通して地域住民によってランニングやグラウンドゴルフ等に利用されるとともに、各種イベント等に利用されている。</p> <p>（事業実施による環境の変化） ・管理開始前後で嘉瀬川吐出口の水質に大きな変化は見られない。 ・管理開始前後で巨勢川調整池の水質に大きな変化は見られない。</p> <p>（社会経済情勢の変化） ・佐賀導水路周辺自治体の人口は概ね横這いである。</p> <p>（今後の事後評価の必要性） ・事業目的とした効果を発現しており、当該事業による環境の変化については特に見受けられない。</p> <p>（改善措置の必要性） ・十分な効果が認められることから、改善措置の必要性は無い。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） ・計画・調査のあり方や事業評価手法について、現時点で見直しの必要性は無い。</p>	対応なし	九州地方整備局 河川管理課 （課長 井元幸司）

【海岸事業】  
 (直轄事業)

事業名 (事業実施期間) 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
釜石港海岸直轄海岸保全施設整備事業※ (S53～H20) 東北地方整備局	5年以内	1,215	(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15年再評価時：1,240億円 → 平成25年事後評価時：1,215億円 津波浸水回避面積：平成15年再評価時：約116ha → 平成25年事後評価時：約116ha 取扱貨物量：平成15年再評価時：232万トン → 平成25年事後評価時：216万トン 海難事故回避隻数：平成15年再評価時：6隻 → 平成25年事後評価時：6隻 (事業の効果の発現状況) 津波浸水回避面積：約116ha 海上輸送コストの削減：貨物量216万トン 海難事故の減少：2隻/荒天時の避泊船隻数増加 B/C 事後評価時 1.1 (B：3,253億円、C：2,905億円) (事業実施による環境の変化) 特になし (社会経済情勢の変化) 東日本大震災の発生 (今後の事後評価の必要性) 事業の投資効果が十分認められたことから今後の事後評価の必要はない。 (改善措置の必要性) 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) 今回の東日本大震災のような異例の事態が起こった場合の事後評価については、一つの評価手法に限定せずに評価を行うなど、柔軟な対応が必要である。	対応なし	東北地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 青山 紘悦)

※港湾整備事業と一体的に評価

【道路・街路事業】  
(直轄事業)

事業名 (事業実施期間) 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
一般国道12号 旭川新道 (S50～H20) 北海道開発局	5年以内	584	<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>交通量（道路交通センサス） 整備前(S49)：27,556/24,886台/日(現道39号/40号) 実績(H22)：21,893/22,272台/日(現道39号/40号)、21,958台/日(当該路線)</li> <li>事業費 整備前：584億円 実績：584億円</li> <li>費用便益比 B/C=1.3 (B=1,774億円、C=1,365億円)</li> </ul> <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>旭川市街地を通過する交通の分散が図られるとともに、交通混雑が緩和され、定時性の確保や利便性が向上。</li> <li>死傷事故件数が5割に減少しており、道路交通の安全性が向上。</li> <li>旭川市街地を回避する信号交差点の少ないルートが確保されるとともに、市街地通過時間が短縮され、広域交通の利便性が向上。</li> <li>旭川市街地の通過時間が短縮し、米の流通利便性が向上。</li> <li>信号交差点が多い旭川市街地を回避することで、生体牛へのストレスが少ない安全性及び安定性の高い輸送ルートが確保され、生体牛の流通利便性が向上。</li> <li>旭川市街地を通過する交通の分散が図られるとともに、並行する国道の交通混雑が緩和し、定時性及び円滑性が確保され、バスの利便性が向上。</li> <li>道央圏や旭川市内の流通拠点と連絡する交通機能が確保され、企業立地の促進に寄与。</li> <li>速達性及び定時性の高い移動ルートが確保され、主要な観光地へ利便性が向上。</li> <li>沿線の土地利用条件の向上が図られたことにより、住宅造成など沿線地域の開発に寄与。</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>人口は、事業化当時約320.5千人(S50)→開通後約347.1千人(H22)となっている。</li> <li>卸売・小売販売額は、事業化当時約6,725億円(S49)→開通後約8,660億円(H24)となっている。</li> <li>医療・福祉従業者数は、事業化当時約4.9千人(S50)→開通後約21.9千人(H21)となっている。</li> </ul> <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>旭川新道の整備により、旭川市街における交通混雑、交通事故の低減、道路交通の定時性、安全性の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事業効果の発現が確認されたことから、今後の改善措置の必要はない。</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・調査のあり方についての、見直しを必要とする事項は見られない。 また、事業評価手法について、見直しの必要性はない。</li> </ul>	対応なし	北海道開発局 建設部 道路計画課 (課長 和泉 昌裕)



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38号 赤平バイパス (S61~H20) 北海道開発局	5年以内	110	<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>交通量（道路交通センサス） 整備前(S60)：12,247台/日(現道) 実績(H22)：6,820台/日(現道)、5,520台/日(当該路線)</li> <li>事業費 整備前：110億円 実績：110億円</li> <li>費用便益比 B/C=1.1 (B=202億円、C=185億円)</li> </ul> <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>市街地を通過する交通の転換が図られ、定時性の確保や利便性が向上。</li> <li>通過交通の転換が図られ、死傷事故件数が約8割減少し、道路交通の安全性が向上。</li> <li>定時性の高い救急搬送ルートが確保されることで、芦別市から滝川市への所要時間が短縮され、高次医療施設への救急搬送の安定性が向上。</li> <li>主要渋滞箇所が解消するなど交通混雑が緩和され、日常生活の利便性が向上。</li> <li>主要渋滞箇所の解消などが図られ、主要な観光地への利便性が向上。</li> <li>物流拠点への定時性が向上し、輸送の安定性が確保され、農産品の流通利便性が向上。</li> <li>交通混雑が解消されるなど安定性の高い輸送ルートが確保され、花卉の流通利便性が向上。</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>人口は、事業化当時約22.6千人(S60)→開通後約12.6千人(H22)となっている。</li> <li>製造品出荷額は、事業化当時約1,599千万円(S60)→開通後約1,996千万円(H22)となっている。</li> <li>社会福祉施設数は、開通前22施設(H8)→開通後15施設(H22)となっている。</li> </ul> <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>赤平バイパスの整備により、赤平市内における交通混雑の低減、道路交通の定時性、安全性の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事業効果の発現が確認されたことから、今後の改善措置の必要はない。</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・調査のあり方についての、見直しを必要とする事項は見られない。</li> <li>また、事業評価手法について、見直しの必要性はない。</li> </ul>	対応なし	北海道開発局 建設部 道路計画課 (課長 和泉 昌裕)

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229号 岩内改良 (S60～H20) 北海道開発局	5年以内	359	<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>・交通量（道路交通センサス） 整備前(S58)：2,261台/日(当該路線) 実績(H22)：3,207台/日(当該路線)</li> <li>・事業費 整備前：359億円 実績：359億円</li> <li>・費用便益比 B/C=1.1 (B=495億円、C=471億円)</li> </ul> <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・防災上の要対策箇所全てが解消され、道路交通の安全性及び確実性が向上。</li> <li>・通行止めが整備前と比較し削減され、迂回リスクが解消。</li> <li>・狭小トンネル全てが広幅員のトンネルとなることで、車両が安全でスムーズにすれ違いうことができ、道路交通の安全性及び確実性が向上。</li> <li>・災害に強い安心で安全な道路環境が確保されるとともに、災害時等の通行止めによる孤立化が減少。</li> <li>・通行止めによる迂回リスクが減少したことで、水産品の流通利便性が向上。</li> <li>・道央と道南を結ぶ広域的な水産品の流通利便性が向上。</li> <li>・迂回リスクが減少し、安全で確実な搬送ルートが確保され、札幌市や小樽市の高次医療施設への救急搬送の安定性が向上。</li> <li>・円滑で安全な観光ルートが確保され、主要な観光地への利便性が向上。</li> <li>・通行止めによる迂回リスクが減少し、日常生活の利便性が向上。</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>・人口は、事業化当時約26.4千人(S60)→開通後約17.9千人(H22)となっている。</li> <li>・製造品出荷額は、事業化当時約242.8億円(S60)→開通後約148.1億円(H23)となっている。</li> <li>・漁獲高は、事業化当時約43.4億円(S60)→開通後約18.5億円(H23)となっている。</li> </ul> <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・岩内改良の整備により、落石崩落等の通行規制区間、危険箇所及び、現道隘路区間の解消を図り、道路の安全な通行の確保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事業効果の発現が確認されたことから、今後の改善措置の必要はない。</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・調査のあり方についての、見直しを必要とする事項は見られない。</li> <li>また、事業評価手法について、見直しの必要性はない。</li> </ul>	対応なし	北海道開発局 建設部 道路計画課 (課長 和泉 昌裕)

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236号 川西中札内道路 (S63~H20) 北海道開発局	5年以内	638	<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>・交通量（道路交通センサス） 整備前(S60)：9,645台/日(現道) 実績(H22)：9,386台/日(現道)、5,096台/日(当該路線)</li> <li>・事業費 整備前：600億円 実績：638億円</li> <li>・費用便益比 B/C=1.3 (B=1,063億円、C=838億円)</li> </ul> <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・帯広市と広尾町間の所要時間が短縮され、主要都市間の利便性が向上。</li> <li>・帯広市と十勝港間の所要時間が短縮されるなど、十勝港への利便性が向上。</li> <li>・所要時間が短縮されるなど、帯広空港までの利便性が向上。</li> <li>・生産地と工場間との安全性の高い輸送ルートが確保され、甜菜の流通利便性が向上。</li> <li>・生乳の工場間輸送、道外へ出荷される乳製品の流通利便性が向上。</li> <li>・並行する国道236号の交通混雑が緩和されることで死傷事故が約5割減少し、道路交通の安全性が向上。</li> <li>・広尾町から帯広厚生病院間の搬送患者の負担軽減など、救急搬送の安定性が向上。</li> <li>・速達性及び安定性の高いルートが確保され、日常生活の利便性が向上。</li> <li>・定住人口が増加し固定資産税額も増加するなど、周辺地域の活性化に寄与。</li> <li>・観光地間の所要時間が短縮し、立寄箇所や滞在時間が増加したほか、整備前後の観光消費額が増加すると試算されるなど、主要な観光地への利便性が向上。</li> </ul> <p>【事業実施による環境の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・評価対象区間については、環境影響評価実施要項に基づき、環境影響評価を実施している。予測評価の結果、大気汚染、水質汚濁、騒音、動物のいずれも環境保全目標を満足している。</li> <li>・開通後、環境影響が生じる場合においては、専門家等の助言を踏まえ、適切な対応を図る。</li> </ul> <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・人口は、事業化当時約170.6千人(S60)→開通後約175.5千人(H22)となっている。</li> <li>・農業産出額は、事業化当時約404億円(S60)→開通直前約441億円(H18)となっている。</li> <li>・卸売・小売販売額は、事業化当時約8,169億円(S60)→開通後約5,185億円(H24)となっている。</li> </ul> <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・川西中札内道路の整備により、高速ネットワークの拡充による近隣都市間の連絡機能の強化を図り、地域間交流の活性化及び、重要港湾十勝港、帯広空港等への物流効率化等の支援をするとともに、帯広市内の交通混雑の低減による道路交通の定時性、安全性の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事業効果の発現が確認されたことから、今後の改善措置の必要性はない。</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・調査のあり方についての、見直しを必要とする事項は見られない。</li> <li>また、事業評価手法について、見直しの必要性はない。</li> </ul>	対応なし	北海道開発局 建設部 道路計画課 (課長 和泉 昌裕)

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237号 神楽拡幅 (H3～H20) 北海道開発局	5年以内	155	<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>・ 交通量（道路交通センサス） 整備前(H2)：9,148台/日(当該路線) 実績(H22)：13,770台/日(当該路線)</li> <li>・ 事業費 整備前：155億円 実績：155億円</li> <li>・ 費用便益比 B/C=1.2 (B=282億円、C=228億円)</li> </ul> <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 交通混雑が緩和され、定時性の確保や利便性が向上。</li> <li>・ 事故件数は約3割減少し、歩行者を巻き込む事故や正面衝突などによる、重大事故がなくなり、道路交通の安全性が向上。</li> <li>・ 植樹帯が設置されるなど道路幅が広がり、安全な歩行空間が確保されたため、歩行者事故がなくなり、歩行者の安全性が向上。</li> <li>・ 定時性の向上や所要時間の短縮が図られるとともに、円滑な交通環境が確保され、バスの利便性が向上。</li> <li>・ 交通混雑が緩和されるとともに、確実性の高い救急搬送ルートが確保され、救急搬送の安定性が向上。</li> <li>・ 交通混雑が緩和されるとともに、確実性及び快適性の高い移動ルートが確保され、美瑛・富良野方面への観光の利便性が向上。</li> <li>・ 沿線の土地利用条件の向上が図られたことにより、住宅造成など沿線地域の開発に寄与。</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>・ 人口は、事業化当時約359.1千人(H2)→開通後約347.1千人(H22)となっている。</li> <li>・ 卸売・小売販売額は、事業化当時約17,437億円(H3)→開通後約8,660億円(H24)となっている。</li> <li>・ 医療・福祉従業者数は、事業化当時約9.7千人(H3)→開通後約21.9千人(H21)となっている。</li> </ul> <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 神楽拡幅の整備により、旭川市街における交通混雑、交通事故の低減、道路交通の定時性、安全性の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事業効果の発現が確認されたことから、今後の改善措置の必要はない。</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・調査のあり方についての、見直しを必要とする事項は見られない。 また、事業評価手法について、見直しの必要性はない。</li> </ul>	対応なし	北海道開発局 建設部 道路計画課 (課長 和泉 昌裕)

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241号 帯広北バイパス (S58～H20) 北海道開発局	5年以内	311	<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>・交通量（道路交通センサス） 整備前（S55）：22,482台/日（現道） 実績（H22）：35,105台/日（現道）、11,325台/日（当該路線）</li> <li>・事業費 整備前：300億円 実績：311億円</li> <li>・費用便益比 B/C=1.3（B=824億円、C=657億円）</li> </ul> <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・確実性及び安定性の高い輸送ルートが確保され、誘致活動及び工業団地に立地する企業の営業活動や物流の利便性が向上。</li> <li>・音更町市街地を通過する大型車両が当該道路に転換し、十勝北部地域と出荷拠点間の安定性の高い輸送ルートが確保され、豆類の流通利便性が向上。</li> <li>・安定性の高い輸送ルートが確保され、輸送時のストレスが軽減するなど、生体牛の流通利便性が向上。</li> <li>・音更町市街地を通過する大型車両が当該道路に転換し、音更町市街地の交通混雑が緩和され、定時性の確保や利便性が向上。</li> <li>・並行する国道241号の交通混雑が緩和されることで死傷事故が約4割減少し、道路交通の安全性が向上。</li> <li>・快適性の高い周遊ルートが確保され、主要な観光地への利便性が向上。</li> <li>・音更町市街地の交通混雑の緩和による交通の円滑化や定時性が確保されたほか、当該道路を運行するバス路線が新設されるなど、日常生活の利便性が向上。</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>・人口は、事業化当時約196.9千人（S60）→開通後約213.1千人（H22）となっている。</li> <li>・農業産出額は、事業化当時約445億円（S60）→開通直前約474億円（H18）となっている。</li> <li>・卸売・小売販売額は、事業化当時約8,352億円（S60）→開通後約5,536億円（H24）となっている。</li> </ul> <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・帯広北バイパスの整備により、北海道横断自動車道音更帯広IC及び音更町IC工業団地への連絡機能の強化による物流効率化等の支援、音更町市街における交通混雑の低減を図り、道路交通の定時性、安全性の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事業効果の発現が確認されたことから、今後の改善措置の必要はない。</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・調査のあり方についての、見直しを必要とする事項は見られない。 また、事業評価手法について、見直しの必要性はない。</li> </ul>	対応なし	北海道開発局 建設部 道路計画課 (課長 和泉 昌裕)

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334号 峰浜道路 (S60～H20) 北海道開発局	5年以内	50	<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>・ 交通量（道路交通センサス） 整備前(S58)：3,076台/日(当該路線) 実績(H22)：2,981台/日(当該路線)</li> <li>・ 事業費 整備前：50億円 実績：50億円</li> <li>・ 費用便益比 B/C=1.02 (B=78億円、C=77億円)</li> </ul> <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 防雪対策が施され、地吹雪・吹雪による通行止め及び防災点検要対策箇所が解消し、冬期交通の確実性が向上。</li> <li>・ 狭小幅員の解消や歩道が確保されたことで、死傷事故が減少し、安全で安心な交通環境が向上。</li> <li>・ バス運行の安全性及び安定性が確保され、バスの利便性が向上。</li> <li>・ 地吹雪による通行止めや狭小幅員が解消され、ウトロ漁港から斜里町水産加工場などへ運ばれる、水産品の流通利便性が向上。</li> <li>・ 安全性及び確実性の高い搬送ルートが確保され、ウトロから斜里町及び網走市の病院までの救急搬送の安定性が向上。</li> <li>・ 道路交通の確実性が高まり、主要な観光地への利便性が向上。</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>・ 人口は、事業化当時約1.6万人(S60)→開通後約1.3万人(H22)となっている。</li> <li>・ 漁獲量は、事業化当時約12.7千t(S60)→開通後約25.9千t(H22)となっている。</li> <li>・ 観光入込客数は、事業化当時約141万人(H1)→開通後約126万人(H24)となっている。</li> </ul> <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 峰浜道路の整備により、地吹雪による視程障害、交通事故の低減、危険箇所の解消、道路の安全な通行の確保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事業効果の発現が確認されたことから、今後の改善措置の必要はない。</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必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 同種事業の計画・調査のあり方についての、見直しを必要とする事項は見られない。</li> <li>また、事業評価手法について、見直しの必要性はない。</li> </ul>	対応なし	北海道開発局 建設部 道路計画課 (課長 和泉 昌裕)

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392号 上茶路防災 (H15~H20) 北海道開発局	5年以内	32	<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>・交通量（道路交通センサス） 整備前(H11)：1,596台/日(当該路線) 実績(H22)：2,525台/日(当該路線)</li> <li>・事業費 整備前：33億円 実績：32億円</li> <li>・費用便益比 B/C=1.4 (B=54億円、C=38億円)</li> </ul> <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・防災上の要対策箇所が解消され、道路交通の確実性が向上。</li> <li>・第1次緊急避難道路として活用が想定されるとともに、被災地域からの迅速な救急搬送や救援物資等の輸送の確実性が向上。</li> <li>・白糠町上茶路・二股地区から釧路市の高次医療施設までの救急搬送の安定性が向上。</li> <li>・重要港湾釧路港からの輸送の安定性が向上し、石油製品の流通利便性が向上。</li> <li>・砂糖の出荷や重油の調達を安定的に行うことが可能となり、製糖工場の流通利便性が向上。</li> <li>・通行止めによる大規模な迂回が解消し、日常生活の利便性が向上。</li> <li>・十勝圏と釧路・根室圏の主要な観光地への移動の確実性向上に寄与。</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>・人口は、事業化当時約11.4千人(H12)→開通後約9.3千人(H22)となっている。</li> <li>・製造品出荷額は、事業化当時約495億円(H15)→開通後約510億円(H23)となっている。</li> <li>・漁獲量は、事業化当時約4.5千t(H15)→開通後約3.4千t(H22)となっている。</li> </ul> <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・上茶路防災の整備により、地滑りによる危険箇所及び通行止め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事業効果の発現が確認されたことから、今後の改善措置の必要はない。</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・調査のあり方についての、見直しを必要とする事項は見られない。</li> <li>また、事業評価手法について、見直しの必要性はない。</li> </ul>	対応なし	北海道開発局 建設部 道路計画課 (課長 和泉 昌裕)

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393号 赤井川道路 (S57～H20) 北海道開発局	5年以内	280	<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>交通量（道路交通センサス） 整備前(S58)：126台/日(現道) 実績(H22)：2,164台/日(当該路線)</li> <li>事業費 整備前：280億円 実績：280億円</li> <li>費用便益比 B/C=1.3 (B=495億円、C=394億円)</li> </ul> <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>赤井川村と倶知安町間の通行不能区間が解消されたことで、所要時間が短縮され、日常生活の利便性が向上。</li> <li>開通を契機とした「メープル街道393もみじ祭」の開催等、周辺市町村が一体となった地域間交流が活性化。</li> <li>通行不能区間が解消されたことで、物流拠点から商業施設への所要時間が短縮され、生鮮食料品の流通利便性が向上。</li> <li>通行不能区間が解消されたことで、赤井川村から苫小牧港への輸送時間が短縮され、農産品の流通利便性が向上。</li> <li>所要時間が短縮され、主要な観光地への利便性が向上。</li> <li>国道230号の代替路としての機能が確保され、災害時における緊急輸送道路が強化。</li> <li>狭小幅員が解消され、大型車のすれ違いがスムーズとなり、道路交通が円滑化。</li> <li>地熱発電の開発に必要な物資等の輸送ルートとして重要な役割を担う。</li> <li>自然環境に調和した景観形成を図り、自然に優しいみちづくりを実施。</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>人口は、事業化当時約20.4千人(S60)→開通後約16.8千人(H22)となっている。</li> <li>農業産出額は、事業化当時約68億円(S60)→開通直前約59億円(H18)となっている。</li> <li>観光入込客数は、事業化当時約1,148千人(S60)→開通後約1,929千人(H22)となっている。</li> </ul> <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>赤井川道路の整備により、通行不能区間の解消、地域間交流の活性化及び物流効率化等の支援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事業効果の発現が確認されたことから、今後の改善措置の必要はない。</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・調査のあり方についての、見直しを必要とする事項は見られない。 また、事業評価手法について、見直しの必要性はない。</li> </ul>	対応なし	北海道開発局 建設部 道路計画課 (課長 和泉 昌裕)



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4号 花巻東バイパス (S62~H20) 東北地方整備局	5年以内	490	<p>【費用対効果分析の算定基盤となった要因の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 交通量 <ul style="list-style-type: none"> <li>整備前(H15) : 20,500台/日 (現道)</li> <li>実績(H25) : 15,819台/日 (現道)、12,546台/日 (当該路線)</li> </ul> </li> <li>・ 事業費 整備前 : 490億円 実績 : 490億円</li> <li>・ 費用便益比 B/C=1.4 (B=882億円 C=648億円)</li> </ul> <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>①円滑なモビリティの確保 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 現道の渋滞損失時間 (整備前) 112万人・時間/年 → (整備後) 50万人・時間/年</li> <li>・ 現道の旅行速度改善 (整備前) 15.1km/h → (整備後) 27.5km/h</li> </ul> </li> <li>②個性ある地域の形成 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 花巻流通業務団地へ直結する道路として整備し、ほぼ完売 (分譲率99%)</li> </ul> </li> <li>③安全な生活環境の確保 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 現道の死傷事故件数 (整備前) 43件/年 → (整備後) 18件/年</li> </ul> </li> <li>④生活環境の改善・保全 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 現道の夜間交通騒音改善 (整備前) 73dB → (整備後) 62dB</li> </ul> </li> </ol> <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>・ H18年1月1日 市町村合併 (旧花巻市、旧石鳥谷町、旧東和町、旧大迫町)</li> <li>・ H20年6月14日 岩手・宮城内陸地震発生</li> <li>・ H23年3月11日 東日本大震災発生</li> <li>・ H23年度 復興支援道路として東北横断自動車道釜石秋田線 (釜石~花巻間) が全線事業化</li> </ul> <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 事業の効果が発現しており、事後評価の必要はない</li> </ul> <p>【改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 事業の効果が発現しており、改善措置の必要はない</li> </ul> <p>【同種事業の調査・計画のあり方や事業評価手法の見直しの必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 特に、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要はない</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 小山健一)

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4号 平泉バイパス (S56~H20) 東北地方整備局	5年以内	260	<p>【費用対効果分析の算定基盤となった要因の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 交通量 整備前(S55) : 13,046台/日(現道) 実績(H25) : 7,288台/日(現道)、15,586台/日(当該路線)</li> <li>・ 事業費 整備前: 260億円 実績: 260億円</li> <li>・ 費用便益比 B/C=1.4 (B=535億円 C=388億円)</li> </ul> <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>①円滑なモビリティの確保 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 現道の渋滞損失時間(整備前) 45.0万人・時間/年 → (整備後) 31.5万人・時間/年</li> </ul> </li> <li>②個性ある地域の形成 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ バイパス整備により、観光期における現道の最大観光渋滞長が半減</li> </ul> </li> <li>③安全な生活環境の確保 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 現道の死傷事故件数(整備前) 34件/年 → (整備後) 10件/年</li> </ul> </li> <li>④生活環境の改善・保全 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 世界遺産平泉の登録を目指し一閑遊水地事業とバイパス事業が一体となり景観に配慮した整備を実施</li> </ul> </li> </ol> <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>・ H20年6月14日 岩手・宮城内陸地震発生</li> <li>・ H23年3月11日 東日本大震災発生</li> <li>・ H23年6月29日 「平泉の文化遺産」が世界遺産に登録</li> </ul> <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 事業の効果が発現しており、事後評価の必要はない</li> </ul> <p>【改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 事業の効果が発現しており、改善措置の必要はない</li> </ul> <p>【同種事業の調査・計画のあり方や事業評価手法の見直しの必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 特に、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要はない</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 小山健一)

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 桃生登米道路 (H5~H22) 東北地方整備局	5年以内	570	<p>【費用対効果分析の算定基盤となった要因の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通量 整備前(H17) : 6,124台/日(現道) 実績(H25) : 5,213台/日(現道)、8,637台/日(当該路線)</li> <li>・事業費 整備前 : 570億円 実績 : 570億円</li> <li>・費用便益比 B/C=3.3 (B=1,759億円 C=532億円)</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>・現道の渋滞損失時間(整備前) 66万人・時間/年 → (整備後) 34万人・時間/年</li> </ul> <p>②個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・登米市の観光入込客数増加(整備前) 123万人/年 → (整備後) 262万人/年</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>・登米市から石巻赤十字病院(三次医療施設)間の所要時間短縮(整備前) 43分→(整備後) 31分</li> </ul> <p>④災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・緊急輸送道路である国道45号が通行止となった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路路線を形成する三陸縦貫自動車道</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>・平成23年3月11日 東日本大震災 発生</li> <li>・平成23年4月 仙台塩釜港 特定重要港湾から国際拠点港湾に変更</li> </ul> <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業の効果が発現しており、事後評価の必要はない</li> </ul> <p>【改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業の効果が発現しており、改善措置の必要はない</li> </ul> <p>【同種事業の調査・計画のあり方や事業評価手法の見直しの必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・特に、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要はない</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 小山健一)

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4号 本宮拡幅 (S53~H21) 東北地方整備局	5年以内	190	<p>【費用対効果分析の算定基盤となった要因の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 交通量 整備前(S55) : 19,744台/日 (現道) 実績(H25) : 40,810台/日 (現道)</li> <li>・ 事業費 整備前: 190億円 実績: 190億円</li> <li>・ 費用便益比 B/C=3.8 (B=1,358億円 C=357億円)</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>・ 現道の渋滞損失時間 (整備前) 420万人・時間/年 → (整備後) 213万人・時間/年</li> <li>・ 現道の旅行速度改善 (整備前) 10km/h → (整備後) 43km/h</li> </ul> <p>②安全な生活環境の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 現道の死傷事故件数 (整備前) 936件/年 → (整備後) 410件/年</li> </ul> <p>③生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 現道の夜間交通騒音改善 (整備前) 73dB → (整備後) 67dB</li> </ul> <p>④他のプロジェクトとの関係</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 現道沿線で企業立地が進み、製造品出荷額が4.7倍に増加</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>・ 平成23年3月11日 東日本大震災発生</li> </ul> <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 事業の効果が発現しており、事後評価の必要はない</li> </ul> <p>【改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 事業の効果が発現しており、改善措置の必要はない</li> </ul> <p>【同種事業の調査・計画のあり方や事業評価手法の見直しの必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 特に、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要はない</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 小山健一)

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289号 甲子道路 (H7～H20) 東北地方整備局	5年以内	219	<p>【費用対効果分析の算定基盤となった要因の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 交通量 整備前 : 交通不能区間 実績(H25) : 4,815台/日(現道)</li> <li>・ 事業費 整備前: 190億円 実績: 219億円</li> <li>・ 費用便益比 B/C=1.6 (B=451億円 C=276億円)</li> </ul> <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>①円滑なモビリティの確保 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 新規バス路線の開設(白河市～南会津郡下郷町～会津若松市)</li> <li>・ 新幹線駅(白河駅)へのアクセス向上(整備前)75分 → (整備後)41分</li> </ul> </li> <li>②国土・地域ネットワークの構築 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 交通不能区間が解消</li> </ul> </li> <li>③個性ある地域の形成 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 主要な観光地(大内宿)への観光客増加(整備前)86万人/年 → (整備後)116万人/年</li> </ul> </li> <li>④生活環境の改善・保全 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ エコロードとしての整備による自然環境の保全</li> </ul> </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>・ 昭和48年度 一般国道4号白河拡幅事業化(平成27年度全線供用予定)</li> <li>・ 平成23年3月11日 東日本大震災発生</li> <li>・ 平成24年度 会津縦貫南道路 湯野上バイパス 直轄権限代行により事業化</li> </ul> <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 事業の効果が発現しており、事後評価の必要はない</li> </ul> <p>【改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 事業の効果が発現しており、改善措置の必要はない</li> </ul> <p>【同種事業の調査・計画のあり方や事業評価手法の見直しの必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 特に、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要はない</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 小山健一)

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18号 上田バイパス (H12~H21) 関東地方整備局	5年以内	75	<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>・ 交通量(道路交通センサス) 整備前(H17)：17,221台/日(一般国道18号現道) 実績(H22)：14,645台/日(一般国道18号現道)</li> <li>・ 事業費 整備前：93億円 実績：75億円</li> <li>・ 費用便益比 B/C=4.9(B=443億円、C=90億円)</li> </ul> <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 並行する国道18号現道の損失時間の削減。</li> <li>・ 並行する国道18号現道の死傷事故率の改善。</li> <li>・ 上田市内の観光業の活性化への支援。</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>・ 上田市の人口は、平成12年をピークに近年減少しているものの、昭和60年と比較し約2%増加しており長野県平均の約1%を上回る。</li> <li>・ 人口の増加とともに人口集中地区が昭和60年と比較し10.9km<sup>2</sup>から27.2km<sup>2</sup>へ拡大している。</li> </ul> <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 今後、接続する延伸部の整備が進捗し、国道18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>【改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 安全性向上・沿道環境の改善、企業立地支援等の効果が発現されており、さらなる改善措置の必要はないものと考えられる。</li> <li>・ 今後は、接続する延伸部の整備を促進し、当該事業が国道18号のバイパスとして機能した段階で、交通状況を踏まえて4車線化を検討する。</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>・ 事業期間は、地元調整や用地取得難航等の影響から1年の遅延が生じたが、「完成4車線供用」から「暫定2車線供用」とすることで、早期の整備効果発現を図った。</li> <li>・ また、早期の効果発現のため暫定整備を行う際には、バイパスの端末において渋滞を引き起こすことが懸念されることから、立体化や交差点の多車線化などについて検討していく。</li> </ul>	対応なし	関東地方整備局 道路部 道路計画第一課 (課長 篠田 宗純)

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8号 金沢地区交通対策 (示野6車線化) (H17~H21) 北陸地方整備局	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"> <li>・ 交通量 整備前(H17) : 60,300台/日(現道) 実績(H25) : 69,800台/日(当該路線)</li> <li>・ 事業費 整備前 : 10億円 実績 : 14億円</li> <li>・ 費用便益比 B/C=14.2 (B=325億円、C=23億円)</li> </ul> <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 渋滞の緩和。</li> <li>・ バス路線の利便性向上。</li> <li>・ 土地区画整理事業との連携により、沿道まちづくりを支援。</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>・ 沿道において、土地区画整理事業が実施。</li> </ul> <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 金沢市中心部の主要幹線における渋滞緩和による交通の円滑化や死傷事故の減少、地域発展の支援などの効果は得られており、今後も事業効果の発現は継続していくものと見込まれることから、改めて事後評価を実施する必要はない。</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たことから、今後の改善措置の必要はない。</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>・ 設計協議に時間を要し、供用の遅れ、構造変更に伴う事業費の増加が生じたため、同種事業を実施する場合には、十分な協議期間を確保した上で、事業費の増減要素が判明した場合には、必要に応じて事業評価監視委員会に諮ることとする。</li> </ul>	対応なし	北陸地方整備局 道路部 道路計画課 (課長 柴田 芳雄)

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)
新潟山形南部連絡 道路 一般国道113号 荒川道路 (H13~H21) 北陸地方整備局	5年以内	115	<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>交通量 整備前(H17) : 3,336台/日(現道) 実績(H23) : 2,075台/日(現道)、5,307台/日(当該路線)</li> <li>事業費 整備前 : 100億円 実績 : 115億円</li> <li>費用便益比 B/C=1.6 (B=235億円、C=144億円)</li> </ul> <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>現道区間の踏切道を回避するルートの確保。</li> <li>国際拠点港湾である新潟港へのアクセス向上。</li> <li>主要な観光地へのアクセス向上。スキー場など観光による地域経済活性化に寄与。</li> <li>第三次救急医療施設へのアクセス向上。</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>日本海沿岸東北自動車道の荒川胎内IC~朝日まほろばICが平成23年3月までに開通。</li> </ul> <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>日本海沿岸東北自動車道(荒川胎内IC)に直結し、幹線道路ネットワークの形成、物流や観光、地域経済活動の活性化、狭隘な道路幅員区間及び踏切の回避等の効果が得られており、今後も事業効果の発現は継続していくものと見込まれることから、改めて事後評価を実施する必要はない。</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たことから、今後の改善措置の必要はない。</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>軟弱な地盤条件により事業費の増加が生じたため、同種事業の計画・調査にあたっては厳格な予算管理を行うとともに、事業費の増減要素が判明した場合には、必要に応じて事業評価監視委員会に諮ることとする。</li> </ul>	対応なし	北陸地方整備局 道路部 道路計画課 (課長 柴田 芳雄)



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52号 清水IC関連 (H8～H20) 中部地方整備局	5年以内	93	<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>・交通量 <ul style="list-style-type: none"> <li>整備前(H17) : 8,600台/日(現道)</li> <li>整備後(H24) : 5,700台/日(現道)、(H24) : 4,700台/日(当該路線)</li> </ul> </li> <li>・事業費 整備前 93億円 → 実績 93億円</li> <li>・費用便益比 B/C=3.6 (B:432億円、C:121億円)</li> </ul> <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現道等の年間渋滞損失時間の削減。 (渋滞損失削減時間 15.5万人・時間/年(57.0万人・時間/年→41.5万人・時間/年))</li> <li>・新幹線駅(JR静岡駅)へのアクセス向上。</li> <li>・第三種空港(富士山静岡空港)へのアクセス向上。</li> <li>・国際拠点港湾(清水港)へのアクセス向上。</li> <li>・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上。</li> <li>・三次医療施設(静岡県立総合病院)へのアクセス向上。</li> <li>・近隣市へのルートが1つしかなく、災害による道路寸断で孤立化する集落が解消。</li> <li>・第一次緊急輸送道路として位置付けられている。</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。</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>・事業所数は、静岡市や清水区では減少傾向であるが、宍原地区では横ばいで推移。</li> <li>・従業員数は概ね減少傾向であるが、清水区の減少幅は静岡市と比べると小さい。</li> <li>・製造品出荷額は、宍原地区ではH21年に増加したが、その後減少に転じている。</li> </ul> <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・清水IC関連は、高速道路ICアクセスの改善、孤立集落の解消、地域住民の利便性向上、リタングンシー機能の確保、地域間交流の促進などの事業効果を発揮しており、今後とも効果は確保されると見込まれることから改めて事後評価を実施する必要はない。</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たことから、今後の改善措置の必要はない。</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、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。</li> </ul>	対応なし	中部地方整備局 道路部 道路計画課 (課長 桑野 真一郎)

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1号 桜宮拡幅 (S63~H20) 近畿地方整備局	5年以内	280	<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>・ 交通量（道路交通センサス） 整備前(H17)：38,394台/日（現道部） 実績(H22)：35,057台/日（当該路線）</li> <li>・ 事業費 整備前：280億円 実績：280億円</li> <li>・ 費用便益比 B/C=1.3（B=590億円、C=445億円）</li> </ul> <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 東野田町交差点、東天満交差点での渋滞の緩和</li> <li>・ 桜宮拡幅事業区間における交通容量の増加等による混雑度、混雑時旅行速度の改善</li> <li>・ 桜宮拡幅事業区間における死傷事故率及び事故件数が減少</li> <li>・ 桜宮拡幅事業区間における歩行者の通行の快適・安全性向上</li> <li>・ 城東区役所から新大阪駅へのアクセス向上</li> <li>・ 大阪市役所から大阪市立総合医療センターへのアクセス向上</li> <li>・ 大阪市北区天満1丁目地点の騒音レベルが改善</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>・ 桜宮拡幅事業区間に該当する都島区人口は夜間、昼間ともに微増であり、北区人口は夜間は増加、昼間は減少。大阪市内の自動車保有台数は年々減少。大阪市内の店舗での販売額では、百貨店は減少しているが、スーパーは増加し、都島区と北区の事業者数、従業者数はともに増加。大阪市内の観光客数は、平成21年度までは横ばいであったが、平成22年度は増加に転じている。</li> </ul> <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 桜宮拡幅事業の開通により、一般国道1号における主要渋滞ポイントである東天満交差点と東野田町交差点の渋滞が減少し、交通混雑が緩和したことにより、大阪市都心部の交通円滑化に効果を発揮している。また、歩行者交通量も増えて歩道拡幅の効果が発揮されているとともに、造幣局の桜の通り抜け、重要文化財の泉布観、天神祭等への快適な歩行空間を提供することができた。効果の発現状況に特に問題はなく、今後の事後評価の必要性は生じていない。</li> </ul> <p>【改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 想定された効果が発揮されており、今後の改善措置の必要はない。</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、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。</li> </ul>	対応なし	近畿地方整備局 道路計画第一課 (課長 岩本 雅也)

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42号 田辺バイパス (S47~H20) 近畿地方整備局	5年以内	435	<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>・ 交通量（道路交通センサス） 整備前(H6)：24,639台/日（現道部） 実績(H22)：18,354台/日（現道部）、27,595台/日（当該路線）</li> <li>・ 事業費 整備前：430億円 実績：435億円</li> <li>・ 費用便益比 B/C=1.1 (B=1,060億円、C=974億円)</li> </ul> <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 田鶴交差点での渋滞の緩和</li> <li>・ 狭隘トンネル区間の廃止、歩道の分離により安全性が確保</li> <li>・ 上富田町から紀南病院へのアクセス向上</li> <li>・ 上富田町から紀伊田辺駅へのアクセス向上</li> <li>・ 田辺市から南紀白浜空港へのアクセス向上</li> <li>・ 上富田町から田辺中央青果市場へのアクセス向上</li> <li>・ 上富田町から田辺市へのアクセス向上</li> <li>・ 並行する現道における交通量及び死傷事故率の減少</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>・ 人口は、田辺バイパス秋津～田鶴間の4車線化開通時（平成12年3月迄）に人口の増加傾向が強まり、周辺市町、和歌山県全体が減少傾向にあるのに対し、上富田町は3割増。</li> <li>・ 世帯あたりの乗用車保有台数は、上富田町が1.4台/世帯と和歌山県全体よりも多い。</li> <li>・ 田辺市と上富田町、白浜町間では就業・通学者の8割以上が自家用車・オートバイを利用。</li> </ul> <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 田辺バイパスの整備により、旧一般国道42号（現主要地方道田辺白浜線）における交通混雑の緩和、狭隘トンネル区間の解消による交通安全の確保などの効果が確認されるなど、効果の発現状況に特に問題はなく、今後の事後評価の必要性は生じていない。</li> </ul> <p>【改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 想定された効果が発揮されており、今後の改善措置の必要はない。</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、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。</li> </ul>	対応なし	近畿地方整備局 道路計画第一課 (課長 岩本 雅也)

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169号 奥瀬道路 (S56～H20) 近畿地方整備局	5年以内	205	<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>・ 交通量（道路交通センサス） 整備前(H11)：126台/日（現道部） 実績(H22)：307台/日（当該路線）</li> <li>・ 事業費 整備前：210億円 実績：205億円</li> <li>・ 費用便益比 B/C=1.04（B=412億円、C=392億円）</li> </ul> <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 交通不能区間（小松～神下区間（約3.7km））が解消</li> <li>・ 北山村から新宮市立医療センターへのアクセス向上</li> <li>・ 主要な観光地への観光入り込み客数が増加</li> <li>・ 北山村から新宮港へのアクセス向上</li> <li>・ 北山村から新宮市へのアクセス向上</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>・ 奥瀬道路開通後、北山村の人口は減少傾向にあるが、一人あたりの自動車保有台数は和歌山県全体を上回る伸びとなっている。</li> </ul> <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 奥瀬道路の整備により、一般国道169号の交通不能区間が解消され、地域の交通利便性の向上効果が確認されるなど、効果の発現状況に特に問題はなく、今後の事後評価の必要性は生じていない。</li> </ul> <p>【改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 想定された効果が発揮されており、今後の改善措置の必要はない。</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、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。</li> </ul>	対応なし	近畿地方整備局 道路計画第一課 (課長 岩本 雅也)

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11号 高松東道路 (S56~H20) 四国地方整備局	5年以内	930	<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>交通量（道路交通センサス） 整備前（H2）：38,400台/日 実績（H22）：29,400台/日（現国道）、34,200台/日（当該路線）</li> <li>事業費 整備前：930億円 実績：930億円</li> <li>費用便益比 B/C=1.4（B=2,305億円、C=1,654億円）</li> </ul> <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>並行する現道区間の旅行速度が向上</li> <li>沿道に商業施設等が進出し雇用者数も増加するなど、地域の発展に寄与</li> <li>踏切道の立体交差化により交通渋滞が解消</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>人口は平成2年に比べ、高松市及び三木町は微増、さぬき市は微減で推移</li> <li>自動車保有台数は増加傾向にあり、高松市では平成2年以降、約41%の増加</li> <li>高松市の通勤通学流動では、さぬき市、三木町ともに特に高松市へ移動が多く、さぬき市では約70%が交通手段として自家用車を利用している。</li> </ul> <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>高松東道路の整備により、高松市内東西方向の旅行速度の向上、地域発展の寄与、踏切渋滞の解消等、事業目的に見合った効果の発現が確認できていることから、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>高松東道路は、想定された効果が発揮されており、当面の改善措置の必要性はない。</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>	対応なし	四国地方整備局 道路部 道路計画課 (課長 神山 泰)

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11号 坂出・丸亀バイパス (S46～H20) 四国地方整備局	5年以内	534	<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>・交通量（道路交通センサス） 整備前（S52）：21,900台/日 実績（H22）：16,800台/日（（主）高松普通寺線（旧国道11号））、33,200台/日（当該路線）</li> <li>・事業費 整備前：535億円 実績：534億円</li> <li>・費用便益比 B/C=3.9（B=6,845億円、C=1,765億円）</li> </ul> <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・石油・石炭製品や輸送機械を中心とした製造品出荷額等が増加し、経済が発展</li> <li>・オフランプ整備により沿線住民等の利便性が向上</li> <li>・（主）高松普通寺線（旧国道11号）で交通事故が減少</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>・人口は昭和50年に比べ、香川県で横ばいの一方、丸亀市は26%増、坂出市は18%減</li> <li>・自動車保有台数は増加傾向にあるが、平成17年以降は宇多津町を除き、ほぼ横ばい傾向で推移</li> <li>・丸亀市、坂出市の通勤通学流動では、昭和50年に比べ丸亀市から高松市への流動が約1.6倍、坂出市から丸亀市への流動が約2.2倍に増加している</li> </ul> <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・坂出・丸亀バイパスの整備により、地域経済が発展し、オフランプ整備による利便性向上、交通事故の減少など事業目的に見合った効果の発現が確認できていることから、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>・坂出・丸亀バイパスは、想定された効果が発揮されており、当面の改善措置の必要性はない。</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>	対応なし	四国地方整備局 道路部 道路計画課 (課長 神山 泰)

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56号 須崎道路 (S51~H20) 四国地方整備局	5年以内	645	<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>・交通量 整備前(H9)：21,870台/日 実績(H25)：6,156台/日(一般県道388号(旧国道56号))、11,288台/日(当該路線・一般部)、6,900台/日(当該路線・自専部)</li> <li>・事業費 整備前：660億円 実績：645億円</li> <li>・費用便益比 B/C=1.4 (B=1,264億円、C=919億円)</li> </ul> <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・高速道路網整備により、須崎市から高知市までの時間短縮による広域連携の強化</li> <li>・沿道に商業施設等が進出し雇用者数も増加するなど、地域の発展に寄与</li> <li>・一般県道388号(旧国道56号)で交通事故が減少</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>・人口は昭和50年に比べ、高知県全体、須崎市は減少傾向で推移しており、高知県では5%減、須崎市では20%減</li> <li>・自動車保有台数は昭和50年に比べ増加傾向にあるが、平成17年以降は、ほぼ横ばい傾向で推移</li> <li>・須崎市の通勤通学流動では、平成17年に比べ須崎市と土佐市間の流動が約1.1倍、須崎市と四万十市間の流動が約1.1倍に増加している</li> </ul> <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・須崎道路の整備により、時間短縮による広域連携の強化、地域開発の支援、一般県道388号(旧国道56号)における渋滞の解消や交通事故の減少等事業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>・須崎道路は、想定された効果が発揮されており、当面の改善措置の必要性はない。</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>	対応なし	四国地方整備局 道路部 道路計画課 (課長 神山 泰)

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)
北海道横断自動車 道黒松内釧路線・ 黒松内北見線(夕 張～本別・足寄) (S60～H23) 東日本高速道路㈱	5年以内	3,771	<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>・交通量 計画時 : 4,300台/日 実績(H24) : 4,400台/日</li> <li>・事業費 整備前: 4,005億円 実績3,771億円</li> <li>・費用便益比 B/C=1.2 (B=7,242億円、C=5,837億円)</li> </ul> <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・旅行速度: 供用前48km/h→供用後63km/h</li> <li>・死傷事故率: 供用前120件/億台<sup>※</sup>→供用後99件/億台<sup>※</sup></li> <li>・気象条件の厳しい峠を回避</li> <li>・輸送時間短縮による効率化、安定輸送</li> <li>・十勝圏、道東圏の観光地の入込客数、観光ツアー客数の増加</li> <li>・高速バスの利便性向上</li> <li>・救急搬送時間の短縮</li> <li>・ネットワーク形成によるリダンダンシーの確保</li> </ul> <p>【事業実施による環境の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・大気質・騒音ともに環境基準を下回ることを確認</li> </ul> <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・沿線人口は全国平均と比較して減少傾向</li> <li>・県内総生産は全国と比較して減少傾向</li> <li>・自動車保有台数は、貨物自動車及び乗用車は減少傾向、軽自動車は増加傾向</li> </ul> <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・気象条件の厳しい峠の回避や救急搬送時間の短縮など、様々な整備効果が発現されており、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>・日勝峠付近における大型車の課題については、今後も大型車を一般道から高速道路へより転換する方策について検討していく。</li> <li>・今後も個々の項目については引き続きモニタリング等を継続していくとともに、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に努めていく。</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・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要はない。</li> </ul>	対応なし	東日本高速道路㈱ 高速道路計画課 (課長 小林 正 俊)



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)
北関東自動車道 (伊勢崎～岩舟 JCT・宇都宮上三 川～友部) (H9～H22) 東日本高速道路(株)	5年以内	3,646	<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>・交通量 計画時 : 21,700台/日 実績(H24) : 25,000台/日</li> <li>・事業費 整備前 : 4,159億円 実績3,646億円</li> <li>・費用便益比 B/C=4.2 (B=20,490億円、C=4,866億円)</li> </ul> <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・旅行速度 : 供用前33km/h→供用後63km/h</li> <li>・死傷事故率 : 供用前83件/億台<sup>キ</sup>→供用後38件/億台<sup>キ</sup></li> <li>・広域的なネットワークの拡充による迂回路機能の発揮</li> <li>・災害時における代替路機能の発揮</li> <li>・当該沿線での工場、大型小売店の増加</li> <li>・観光周遊ルートの形成</li> <li>・高次医療機関へのアクセス向上</li> </ul> <p>【事業実施による環境の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・大気質・騒音ともに環境基準を下回ることを確認</li> </ul> <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・沿線人口は全国平均と比較して同程度</li> <li>・県内総生産は全国と比較して増加傾向</li> <li>・自動車保有台数は、貨物自動車及び乗用車は減少傾向、軽自動車は増加傾向</li> </ul> <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・所要時間の短縮、交通事故減少、広域的なネットワークの形成、地域活性化への支援など、様々な整備効果が発現されており、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>・引き続き地域と一体となった利用促進に努めていく。</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・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要はない。</li> </ul>	対応なし	東日本高速道路(株) 高速道路計画課 (課長 小林 正俊)

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16号 横浜横須賀道路(佐原～馬堀海岸) (H6～H20) 東日本高速道路(株)	5年以内	718	<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>・ 交通量 計画時 : 11,300台/日 実績(H24) : 4,800台/日</li> <li>・ 事業費 整備前:890億円 実績718億円</li> <li>・ 費用便益比 B/C=1.1 (B=1,103億円、C=989億円)</li> </ul> <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 旅行速度: 供用前41km/h→供用後62km/h</li> <li>・ 死傷事故率: 供用前117件/億台*<sub>0</sub>→供用後106件/億台*<sub>0</sub></li> <li>・ 高次救急医療機関への搬送時間の短縮</li> <li>・ 漁業における物流効率化の支援</li> <li>・ 災害時の代替路の形成</li> </ul> <p>【事業実施による環境の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 大気質・騒音ともに環境基準を下回ることを確認</li> </ul> <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 沿線人口は全国平均と比較して減少傾向</li> <li>・ 県内総生産は全国と比較して同程度</li> <li>・ 自動車保有台数は、貨物自動車及び乗用車は減少傾向、軽自動車は増加傾向</li> </ul> <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 所要時間短縮、交通事故減少、渋滞緩和など、様々な整備効果が発現されており、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>・ 計画交通量と実績交通量の乖離要因については今後も更なる分析を行うとともに、発生交通量についても精度向上に向けて関係機関と連携強化を図る。</li> <li>・ 市街地の渋滞緩和に資するためネットワークの更なる高度利用が図られるよう検討を行っていく。</li> <li>・ 引き続き地域と連携した観光促進や地域振興の取組みによる横浜横須賀道路の利用促進に努めていく。</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>・ 高速道路への転換交通量の実績を踏まえ、推計における再現性の向上を図り、計画時や評価時における交通量推計の更なる精度向上に努めて行く。</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はない。</li> </ul>	対応なし	東日本高速道路(株) 高速道路計画課 (課長 小林 正俊)

事業名 (事業実施期間) 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
東海北陸自動車道 (飛騨清見～小矢 部砺波JCT) (S54～H20) 中日本高速道路(株)	5年以内	2,671	<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>・ 交通量 計画時 : 69,800台/日 実績(H23) : 79,000台/日</li> <li>・ 事業費 整備前 : 2,100億円 実績2,671億円</li> <li>・ 費用便益比 B/C=1.1 (B=4,797億円、C=4,516億円)</li> </ul> <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 死傷事故率 : 供用前27件/億台<sup>※</sup>→供用後19件/億台<sup>※</sup></li> <li>・ 災害に強い道路ネットワークの形成</li> <li>・ 物流効率化の支援</li> <li>・ 高速バスの利用拡大</li> <li>・ 救命救急搬送への貢献</li> <li>・ 魅力ある観光資源へのアクセスとして機能</li> </ul> <p>【事業実施による環境の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 大気質・騒音ともに環境基準を下回ることを確認</li> </ul> <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 沿線人口は全国平均と比較して減少傾向</li> <li>・ 県内総生産は全国と比較して同程度</li> <li>・ 平行する国道156号・41号の交通量は、当該道路供用に伴い5割減少 (H22/H17比)</li> </ul> <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 利用交通増加、一般国道からの転換による沿線道路の事故の減少、地域活性化への支援など様々な整備効果が発現されており、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たことから、今後の改善措置の必要はない。</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>	対応なし	中日本高速道路(株) 建設チーム (リーダー 和田 宣史)

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)
紀勢自動車道(勢和多気JCT~紀伊長島) (H5~H24) 中日本高速道路(株)	5年以内	1,350	<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>・交通量 計画時 : 7,000台/日 実績(H23) : 9,000台/日</li> <li>・事業費 整備前 : 1,100億円 実績1,350億円</li> <li>・費用便益比 B/C=2.8 (B=5,256億円、C=1,845億円)</li> </ul> <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・死傷事故率 : 供用後3件/億台*</li> <li>・災害に強い道路ネットワークの形成</li> <li>・鮮魚の運搬時間の短縮</li> <li>・救命救急搬送への貢献</li> <li>・魅力ある観光資源へのアクセスとして機能</li> </ul> <p>【事業実施による環境の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・大気質・騒音ともに環境基準を下回ることを確認</li> </ul> <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・沿線人口は全国平均と比較して減少傾向</li> <li>・県内総生産は全国と比較して同程度</li> <li>・紀勢大内山ICから紀伊長島IC間の供用に伴い当該区間と平行する国道42号の交通量においては、5割減少(H24/H23比)</li> </ul> <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・利用交通増加、一般国道からの転換による沿線道路の事故の減少、地域活性化への支援など様々な整備効果が発現されており、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たことから、今後の改善措置の必要はない。</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>	対応なし	中日本高速道路(株) 建設チーム (リーダー 和田宣史)

事業名 (事業実施期間) 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
東九州自動車道 (津久見～佐伯) (H9～H20) 西日本高速道路(株)	5年以内	648	<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>・交通量 計画時 : 4,100台/日 実績(H20) : 5,600台/日</li> <li>・事業費 整備前 : 709億円 実績648億円</li> <li>・費用便益比 B/C=3.1 (B=2,673億円、C=856億円)</li> </ul> <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・一般道の交通量 : 供用前9,300台/日→供用後6,100台/日 ※国道10号</li> <li>・企業新規立地件数(佐伯市) : 19事業所 (H20～H25.9)</li> </ul> <p>【事業実施による環境の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・環境アセスメントの記載事項に関して、環境保全目標値を上回る変化はない。</li> </ul> <p>【社会経済情勢の変化】</p> <p>&lt;県内総生産・人口の推移&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・大分県の人口はS60年をピークに減少傾向。大分市は増加傾向であるが、沿線の津久見市・佐伯市の人口は減少が続いている。</li> </ul> <p>&lt;観光特性&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・沿線の臼杵市・津久見市・佐伯市は豊後水道に面しており、多種類の魚介類が水揚げされる。東九州道の延伸を契機に3市が連携し、地元産食材を使用した井ぶりを提供する「日豊海岸ぶんどり井街道」キャンペーンを毎年開催している。</li> </ul> <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業の効果が発現しており、事後評価の必要はない。</li> </ul> <p>【改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域との連携を図りながら、当該区間の更なる利用促進に努める。</li> <li>・今後、東九州自動車道の事業中区間の整備により福岡から宮崎まで、更には鹿児島まで繋がることで、更なるネットワーク効果が発揮されるものと期待されることから、早期開通に向け事業を進めていく。</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>・なし</li> </ul>	対応なし	西日本高速道路(株) 計画設計課 (課長 三瀬 博敬)

【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 一般国道178号余 部道路 (H12～H22) 兵庫県	5年以内	226	<p>【費用対効果分析の算定の基礎となった要因の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・旅行速度(H23)：60.7km/h(BP)</li> <li>・交通量(道路交通センサス)                          整備前(H22)：約5,800台/日(現道)                          実績(H23)：約2,100台/日(現道)、4,100台/日(BP)</li> </ul> <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・隣接する香住道路も活用し、余部地区から豊岡市街地への移動時間短縮                          (移動時間：31分→13分)</li> <li>・幅員狭小、線形不良、冬期堆雪時のすれ違い困難箇所等の解消</li> <li>・香住区市街地の渋滞交差点の解消(最大渋滞長：100m→解消)</li> <li>・異常気象時通行規制区間の解消</li> <li>・3次救急医療施設である豊岡病院(豊岡市)への救急搬送時間の短縮                          (余部地区からの搬送時間：56分→38分)</li> <li>・並行区間の交通量減少による安全性向上                          国道178号(交通量)：交通量約5,800台/日→約2,100台/日                          国道178号(大型車)：交通量603台/日→95台/日</li> <li>・本道路周辺企業の業務対象エリア拡大</li> <li>・ジオパークロードとして位置づけられ、山陰海岸ジオパークの観光振興に寄与</li> </ul> <p>【事業実施による環境の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・工事中に環境対策を実施し、また、供用後も事後監視調査を実施するなど、適切な環境対策を実施している。</li> </ul> <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・沿線地域である新温泉町、香美町の人口は減少傾向であるが、自動車保有台数はほぼ横ばいであり、自動車交通への依存度は変わっていない。</li> </ul> <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・当初の目的どおりの効果が発現しているため、今後の事後評価は必要ない。</li> </ul> <p>【改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・当初の目的どおりの効果が発現しているため、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>・当初の整備目的どおりの効果を確認していることから、改善措置の必要性はない。</li> </ul>	対応なし	兵庫県 県土整備部 道路街路課 課長 田中 剛

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 新山梨環状道路 南部区間 (田富・玉穂工区) 主要地方道 韮崎南アルプス中 央線 (H10～H20) 山梨県	5年以内	379	<p>【費用対効果分析の算定の基礎となった要因の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・旅行速度(H22)：65.2km/h(BP)</li> <li>・交通量(道路交通センサス)</li> </ul> <p>整備前(H11)：26,471台/日(現道)            実績(H22)：15,698台/日(現道)、23,395台/日(BP)</p> <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・生活圏中心都市・拠点機能へのアクセス向上                南アルプス市役所から甲府南IC(12.7km)の朝夕における所要時間は、整備前の41分から整備後は23分と18分短縮。</li> <li>・高次医療施設(山梨大学医学部附属病院)のアクセス向上</li> <li>・交通渋滞の緩和</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>・周辺6町村の合併や沿道市域の土地区画整理事業により、環状道路利用者が増加。</li> </ul> <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・当初の目的どおりの効果が発現しているため、今後の事後評価は必要ない。</li> </ul> <p>【改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・当初の目的どおりの効果が発現しているため、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>・当初の整備目的どおりの効果を確認していることから、改善措置の必要性はない。</li> </ul>	対応なし	山梨県 県土整備部 道路整備課 (課長 大久保 勝徳)

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 大分中央幹線道路 都市計画道路 庄 の原佐野線(大 道・金池・上野工 区) (H5～H20) 大分県	5年以内	341	<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>・交通量 計画時：20,300台/日(H42) 実績：18,500台/日(H22)</li> <li>・事業費 計画時：359億円 実績：341億円</li> <li>・費用便益比 B/C=1.6 (B=747億円、C=471億円)</li> </ul> <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・大分駅周辺総合整備事業(大分駅付近連続立体交差事業、大分駅南土地区画整理事業(大分市施行))の一翼を担い、国道210号大道入口交差点の渋滞緩和(渋滞長約1.0km→約0.2km)に寄与</li> <li>・市内官公庁周辺(大分駅北側)から大分自動車道大分ICへのアクセス向上(約3分短縮)</li> <li>・大分IC周辺、南大分地区から大分駅(南口)へのアクセス向上(約2分30秒短縮)</li> <li>・大分駅南土地区画整理事業との相乗効果による駅南周辺の人口増加や路線価の上昇</li> </ul> <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・東九州道津久見IC～佐伯IC間開通(H20.6)</li> <li>・大分自動車道大分光吉ICのフルインター化(H20.8)</li> <li>・大分駅付近連続立体交差事業の豊肥、久大本線高架開業(H20.8)</li> <li>・2巡目大分国体開催(H20.10)に伴う交通機能強化路線</li> <li>・大分駅付近連続立体交差事業による国道210号大道陸橋撤去(H23.1～6)に伴う迂回路機能</li> <li>・大分駅付近連続立体交差事業の日豊本線全線高架開業(H24.3)</li> </ul> <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・本事後評価区間については、一定の事業効果は発揮しており、当該区間だけの事後評価及び改善措置の必要性は無いと考えられる。</li> <li>・現在事業中の庄の原佐野線(元町・下郡工区)の整備後には、当該区間の更なる事業効果の発現が期待できることから、元町・下郡工区の整備後に当該区間の事業効果について再度評価を行う。</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>・なし</li> </ul>	対応なし	大分県 土木建築部 都市計画課 (課長 宮崎眞一)



【港湾整備事業】  
 (直轄事業)

事業名 (事業実施期間) 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
網走港新港地区 小型船だまり整備 事業 (H14～H20) 北海道開発局	5年以内	83	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 全体事業費 平成15年再評価時：52.3億円 → 平成25年事後評価時：82.9億円 利用小型船隻数 平成15年再評価時：184隻 → 平成25年事後評価時：150隻 (事業の効果の発現状況) 滞船・多そう係留コストの削減：147,631時間/年の滞船時間削減、5,993時間/年の多そう係留時間削減 B/C 事後評価時 1.4 (B：162億円、C：113億円) (事業実施による環境の変化) 特になし (社会経済情勢の変化) 漁場環境の変化による外来小型船の減少 (今後の事後評価の必要性) 事業の実施により、小型船の滞船や多そう係留の解消、効率的な港内利用の実現など当初の目的が達成されており、投資効果も確保されていることから、今後の事後評価の必要性はない。 (改善措置の必要性) 改善措置の必要はない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 特になし	対応なし	北海道開発局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 眞田 仁)

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)
釜石港湾口地区 防波堤整備事業 (S53～H20) 東北地方整備局	5年以内	1,215	<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15年再評価時：1,240億円 → 平成25年事後評価時：1,215億円  津波浸水回避面積：平成15年再評価時：約116ha → 平成25年事後評価時：約116ha  取扱貨物量：平成15年再評価時：232万トン → 平成25年事後評価時：216万トン  海難事故回避隻数：平成15年再評価時：6隻 → 平成25年事後評価時：6隻</p> <p>(事業の効果の発現状況)  津波浸水回避面積：約116ha  海上輸送コストの削減：貨物量216万トン  海難事故の減少：2隻/荒天時の避泊船隻数増加  B/C 事後評価時 1.1 (B：3,253億円、C：2,905億円)</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)  東日本大震災の発生</p> <p>(今後の事後評価の必要性)  事業の投資効果が十分認められたことから今後の事後評価の必要はない。</p> <p>(改善措置の必要性)  改善措置の必要はない。</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)  今回の東日本大震災のような異例の事態が起こった場合の事後評価については、一つの評価手法に限定せずに評価を行うなど、柔軟な対応が必要である。</p>	対応なし	東北地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 青山 紘悦)

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)
仙台塩釜港仙台港区中野地区国際物流ターミナル(耐震)改良事業(H17~H21) 東北地方整備局	5年以内	18	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)</p> 全体事業費 : 平成16年新規評価時: 21.7億円 → 平成25年事後評価時: 18.4億円 震災時緊急物質量: 平成16年新規評価時: 4,558トン → 平成25年事後評価時: 958トン 震災時一般貨物量: 平成16年新規評価時: 4,640千トン → 平成25年事後評価時: 500千トン 施設被害回避額 : 平成16年新規評価時: 25.0億円 → 平成25年事後評価時: 49.5億円 施設延命一般貨物量: 平成16年新規評価時: 350千トン → 平成25年事後評価時: 330千トン <p>(事業の効果の発現状況)</p> 震災時輸送コスト削減(1): 貨物量956トン 震災時輸送コスト削減(2): 貨物量50万トン 施設被害回避 : 49.5億円 一般貨物輸送コスト削減 : 33万トン B/C 事後評価時 2.9 (B: 62.9億円、C: 21.8億円) <p>(事業実施による環境の変化)</p> 特になし <p>(社会経済情勢の変化)</p> 東日本大震災の発生 <p>(今後の事後評価の必要性)</p> 事業の投資効果が十分認められたため、今後の事後評価の必要性はない。 <p>(改善措置の必要性)</p> 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> 今回の東日本大震災のような異例の事態が起こった場合の事後評価については、一つの評価手法に限定せずに評価を行うなど、柔軟な対応が必要である。	対応なし	東北地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 青山 紘悦)

事業名 (事業実施期間) 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
東京湾臨海部における基幹的広域防災拠点の整備 (H15～H22) 関東地方整備局	5年以内	1,188	<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14年新規採択時評価1,260億円→平成25年度事後評価時1,188億円</li> </ul> <p>(事業効果の発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>首都直下地震を想定した基幹的広域防災拠点として整備されたものであるため、発災時の効果は確認できていないが、大規模発災に備えた訓練を実施しているとともに、防災教育・啓発の場として、防災・減災に寄与しているものと考えられる。</li> </ul> <p>(事業実施による環境の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>地域の憩いの場となる、緑の場および親水空間等、新たなアメニティ空間が創出された。</li> </ul> <p>(社会経済情勢の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>東日本大震災以降、国民の防災意識が高まっており、当拠点へのニーズが増々高まることが期待される。</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>引き続き、防災訓練等を継続的に実施することで、災害時対応への習熟を図っていくこととしている。なお、今後の事後評価および改善措置の必要はないものと考えられるが、発災時の機能発現については、今後、実際に発災した後に改めて検証することとしている。</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>基幹的な防災事業の費用対効果算出に関してはCVMを用いて算出したところであるが、今後、同様な防災拠点事業に関しては、新たな事業評価手法等の確立が求められると考える。</li> </ul> <p>(費用便益分析結果)</p> <p>総便益 : 19,771億円  総費用 : 1,828億円  B/C : 11</p>	対応なし	関東地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 林 雄介)

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)
名古屋港飛島ふ頭 南地区 国際海上コンテナ ターミナル整備事業 (H17～H21) 中部地方整備局	5年以内	351	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 取扱貨物量 前回評価時：32万TEU → 事後評価時：23.6万TEU 全体事業費 前回評価時：365億円 → 事後評価時：351億円 (事業効果の発現状況) ターミナル新設による輸送コスト削減：56億円/年 船舶大型化による海上輸送コスト削減：1.2億円/年 B/C 事後評価時 2.9 (B：1,558億円、C：545億円) (事業実施による環境の変化) 特になし (社会情勢の変化) 特になし (今後の事後評価の必要性) 事業の効果が発現しており、今後の事後評価の必要性はない。 (改善措置の必要性) 改善措置の必要性はない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 特になし。</p>	対応なし	中部地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 庄司 義明)
和歌山下津港北港 地区 航路・泊地整備事業 (H19～H20) 近畿地方整備局	5年以内	13	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 特になし。 (事業の効果の発現状況) 海上輸送コストの削減：(3.7億円/年) B/C 事後評価時 4.9 (B：97億円、C：20億円) (事業実施による環境の変化) 特になし。 (社会経済情勢の変化) 特になし。 (今後の事後評価の必要性) 事業の効果が発現しており、今後の事後評価の必要性はない。 (改善措置の必要性) 改善措置の必要性はない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 特になし。</p>	対応なし	近畿地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 石原 正豊)

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)
呉港阿賀地区 複合一貫輸送ターミナル整備事業 (H5～H20) 中国地方整備局	5年以内	147	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 過去に比較対象となる事業評価を実施していないため評価しない。 (事業の効果の発現状況) 輸送コスト削減 13.5億円/年(平成28年以降) 震災時輸送コストの削減及び岸壁復旧費の節減 0.45億円/年(発生確率を考慮した最大値) B/C 事後評価時 1.1 (B:270億円、C:253億円) (事業実施による環境の変化) 特になし (社会経済情勢の変化) 過去に比較対象となる事業評価を実施していないため評価しない。 (今後の事後評価の必要性) 必要なし (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) 特になし	対応なし	中国地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 木村 俊介)

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)
北九州港響灘地区 国際海上コンテナ ターミナル整備事業 (H9～H20) 九州地方整備局	5年以内	963	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 取扱貨物量 H18再評価時：450千TEU(コンテナ) → H25事後評価時：316千TEU(コンテナ)、349千ト(バルク)</p> <p>全体事業費 H18再評価時：978億円 → H25事後評価時：963億円</p> <p>(事業の効果の発現状況)          輸送コスト削減(コンテナ：輸送距離短縮)：90.4億円/年          輸送コスト削減(コンテナ：TS輸送解消)：8.0億円/年          バルク貨物輸送コスト削減(バルク)：11.3億円/年          海難事故損失削減：2.7億円/年          B/C 事後評価時 1.1 (B：1,799億円、C：1,683億円)</p> <p>(事業実施による環境の変化)          ・響灘地区における企業進出の進展          ・当該ターミナルにおける新規航路の就航増加</p> <p>(社会経済情勢の変化)          ・円安の進行による貿易量の増大          ・東南アジア諸国の経済成長が今後とも堅調と予測され、市場の拡大、投資の増加により貿易量が増大          ・背後企業のアジア貿易、市場開拓の動きが活発化</p> <p>(今後の事後評価の必要性)          ・今後は今回の事後評価の結果を踏まえつつ、ひびきコンテナターミナルの利用貨物動向や背後周辺環境状況等の検証を重ね、それらについて適切な時期に報告することとさせて頂く。</p> <p>(改善措置の必要性)          ・国としては、引き続き港湾管理者をはじめ関係機関と連携しながら、ひびきコンテナターミナルの更なる利用促進や企業立地等を通じた集貨・創貨の取り組みを強力に推進するとともに、新たな物流ニーズにも柔軟かつ適切に対応できるよう一層の改善に取り組む。</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>	対応なし	九州地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 馬場 智)

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)
宮崎港西地区 複合一貫輸送ター ミナル整備事業 (耐震改良) (H17～H20) 九州地方整備局	5年以内	6.5	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 取扱貨物量 H16新規評価時：2,422千トン → H25事後評価時：1,641千トン 全体事業費 事業着手時 7.0億円 → 事業完了時 6.5億円 (事業の効果の発現状況) ※効果は災害発生時での発現を想定 陸上・海上輸送コスト削減：1.2億円/年 施設被害の回避：0.1億円/年 B/C 事後評価時 2.6 (B：21.6億円、C：8.2億円) (事業実施による環境の変化) ・特になし (社会経済情勢の変化) ・宮崎県では、東日本大震災による未曾有の被害を踏まえ、平成25年7月に地域防災計画の見直しがなされ、地震・津波対策の強化がなされている。 (今後の事後評価の必要性) ・一定の事業実施の効果が期待されるため、以降、改めて事後評価を行う必要はない。 (改善措置の必要性) ・市民の安全で安心した生活の確保や、物流機能維持による地域経済への貢献のため重要性が高く、陸上・海上輸送コストの削減など事業実施の効果も期待されるため、改善措置の必要はない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・特になし</p>	対応なし	九州地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 馬場 智)

(補助事業)

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)



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)
岡山港小串地区 小型船だまり整備 事業 (H7～H23) 岡山県	5年以内	9.4	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 総事業費、事業期間、年間出漁日数、土地単価 (事業の効果の発現状況) 多層係留の解消、滞船の解消、移動時間の削減、作業時間の短縮 B/C 事後評価時 1.5 (B: 22億円、C: 15億円) (事業実施による環境の変化) 漁業活動における安全性の向上や作業の効率化により、労働環境が改善 (社会経済情勢の変化) 漁業従事者の高齢化等の影響により、漁船の年間出漁日数が減少 燃料費の高騰により、漁船の運航コストが上昇 (今後の事後評価の必要性) 特になし (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) 特になし	対応なし	港湾局 計画課 (課長 菊地 身智 雄)
徳山下松港下松地区 小型船だまり整備 事業 (H5～H20) 山口県	5年以内	30	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 工期の変更はない。事業費に変化はない。再評価時に想定していた小型船舶に変化はない。 (事業の効果の発現状況) 船舶の避難移動コスト削減 荷役作業等の効率化による作業コスト縮減 漁具等管理作業の効率化による作業コストの縮減 B/C 事後評価時 1.2 (B: 52億円、C: 43億円) (事業実施による環境の変化) 特になし (社会経済情勢の変化) 特になし (今後の事後評価の必要性) 必要なし (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) 特になし	対応なし	港湾局 計画課 (課長 菊地 身智 雄)

【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)
広島空港 I L S 高 カテゴリー化 (H15~H19) 大阪航空局 中国地方整備局	5年以内	70	<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>・社会・経済情勢を起因とする航空需要の伸びの低迷                         <ul style="list-style-type: none"> <li>国内・国際際：予測値(平成24年度)425万人 → 実績値(平成24年度)265万人</li> </ul> </li> <li>・全体事業費 事業完了時(H19) : 70 億</li> <li>・B/C 事後評価時1.3 (B:125億円 C:98億円)</li> </ul> <p>(事業の効果の発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・気象要因(低視程)によるダイバード・欠航便等                         <ul style="list-style-type: none"> <li>CATⅢ供用開始後、低視程時における運航として、直近の3ヶ年では年間平均66便を救済しており、事業の効果の発現が認められる。</li> <li>なお、供用開始以降において、欠航・ダイバードとなったものは、航空機または乗員資格によりCATⅢ運航を行うことができなかったものである。</li> </ul> </li> <li>・定性的な効果                         <ul style="list-style-type: none"> <li>○安全性の向上                                 <ul style="list-style-type: none"> <li>就航率が向上し定時性が保たれることで、乗員等運航関係者の精神的負荷が軽減される。</li> </ul> </li> <li>○需要増加                                 <ul style="list-style-type: none"> <li>旅客の欠航・ダイバードに対する不安が低下することから、鉄道等から航空機利用に転換する旅客の増加が見込める。</li> </ul> </li> </ul> </li> </ul> <p>(社会経済情勢の変化)</p> <p>近年の燃油価格の上昇、平成20年9月に発生したリーマンショック等の世界的な社会・経済情勢を起因として、航空需要の伸びは低迷しており、航空需要(旅客)は当初予測に対して減少している状況であるが、平成23年度には下げ止まり上昇に転じている。</p> <p>(今後の事業評価の必要性)</p> <p>広島空港の旅客数は近年減少しているが、ほぼ全国の航空旅客数の変動傾向と類似しており、経済状況の改善により、現状維持または増加傾向が期待される。広島空港に就航する航空機すべてがCATⅢ対応ではなく、ダイバート等が発生しているため、CATⅢ未対応の航空機や乗員資格が改善されれば、さらなる効果が期待できる。一方、費用対効果分析の感度分析においても、需要の10%減少の状況下でも効果が発現することが確認されている。</p> <p>以上より、今後も継続的に効果が発現されることが十分に想定されることから、今後の事後評価は必要ないものと判断する。</p> <p>(改善措置の必要性)</p> <p>当初想定した効果が十分に発現しており、また環境等への重大な影響も見られないことから、特に改善措置は必要ないものと考えられる。なお、一部機材において、機上の電波高度計指示エラーが発生し、CATⅢ運用ができなかったが、地上側での対策が実施済みであり、その他の改善措置は必要ない。</p> <p>(同種事業の計画・調査のあり方見直しや事業評価手法の見直しの必要性)</p> <p>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、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	大阪航空局 保安部 技術保安企画調整課 (荒上 功) 中国地方整備局 港湾空港部 空港整備・補償課 (服部 俊朗)

【都市・幹線鉄道整備事業】  
 (都市鉄道整備事業(地下高速鉄道整備事業))

事業名 (事業実施期間) 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
西大阪延伸線整備事業 (平成15年1月(施行認可)～平成21年3月(開業)) 西大阪高速鉄道株式会社	5年以内	890	<評価の基礎要因の変化と要因> 事業費 計画時 約1,070億円 → 実績 約890億円 工期 計画時 8年 → 実績 8年 輸送人員 計画時 約89,300人/日 → H24実績 約71,900人/日 B/C 事後評価時 2.2 (B 2,949億円、C 1,350億円)  <利用者への効果・影響> ・所要時間の短縮(阪神尼崎～大阪難波 27分→15分) ・運賃の低減(阪神尼崎～大阪難波 460円→320円)  <社会全体への効果・影響> ・高速交通の結節点へのアクセス性向上: 所要時間の短縮により、阪神線沿線住民の関西空港へのアクセス性が向上し、関西空港の活性化にも寄与(阪神尼崎～関西空港 約75分→約65分) ・通勤圏の拡大: 阪神線沿線から難波地区や大阪市中央区方面へのアクセス性が向上し、阪神線沿線住民の通勤利便性が向上(阪神福駅～大阪難波駅 乗換2回→なし)	対応なし	西大阪高速鉄道株式会社 総務部 (総務部長 浅野陽一)
中之島線整備事業 (平成14年12月(施行認可)～平成20年10月(開業)) 中之島高速鉄道株式会社	5年以内	1,307	<評価の基礎要因の変化と要因> 事業費 計画時 1,503億円 → 実績 1,307億円 工期 計画時 約8年 → 実績 約8年 輸送人員 【開業時】計画時 123千人/日 → 実績 25千人/日 【開業5年目(H24)] 計画時 123千人/日 → 実績 27千人/日 B/C 事後評価時 1.1 (B 1,881億円、C 1,726億円)  <利用者への効果・影響> ・所要時間の短縮: 中之島西部→新大阪(24分→22分) 中之島西部→なんば(23分→16分) ・鉄道ネットワークの充実: 「淀屋橋・大江橋」「肥後橋・渡辺橋」「中之島」の3つのターミナルでアクセス方向が増加  <社会全体への効果・影響> ・生活利便性の向上: 駅周辺には多くの医療施設・文化施設等が立地しており、これら生活関連施設へのアクセス性が向上(中之島線の駅から500m圏内の医療・文化施設は20箇所) ・鉄道利用不便地域の解消: 中之島の鉄道不便地域が解消され、沿線住民・沿線への通勤等の交通便利性が向上(新たに駅から徒歩10分圏内となった従業員人口は約2万人)	対応なし	中之島高速鉄道株式会社 (常務取締役 丹司透)

(幹線鉄道等活性化事業)

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)
阪神本線・阪神なんば線尼崎駅乗継円滑化事業 (H13~H20) 神戸高速鉄道(株)	5年以内	79	<p>○事業による効果・影響等の算定基礎となった諸要因の変化</p> <p>事業費 想定値(新規採択時): 120億円 実績値: 79億円</p> <p>工期 想定値(新規採択時): 8年 実績値: 8年</p> <p>乗継人員 想定値(新規採択時): 平成22年 44,809人/日 実績値: 平成24年 50,681人/日</p> <p>○事業の効果の発現状況</p> <p>■利用者への効果・影響 ホームの新設、配置変更等により本線となんば線の乗り継ぎの円滑化が図られ、快速急行運行により時間短縮、快適性向上が図られた。 エレベーター、エスカレーター、北改札が整備され、利便性・安全性が向上した。</p> <p>■社会全体への効果・影響 快速急行の運行により、神戸と奈良を乗り換えなく結ぶことが出来たことから、観光客増加に寄与したと考える。 駅改良と併せて周辺で再開発事業等が実施されており、高層マンションやホテルなどが林立しており、まちの活性化に寄与したと考える。</p> <p>■費用便益分析 費用便益比B/C 8.4 便益 928億円 費用 110億円</p> <p>○改善措置の必要性 乗り継ぎの円滑化及び駅の利便性・安全性向上という当初計画時の目的は達成されていることから、改善措置は不要と考える。</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、事業効果が発揮されていると判断できるため、今後の事後評価の必要性はないと考える。</p> <p>○同種事業の計画・調査のあり方、事業評価手法の見直しの必要性 別々の補助事業であっても不可分な事業として実施されている場合には、補助事業ごとの事業評価ではなく、一体として事業評価を実施することもできるよう、マニュアルの整備が必要と考える。</p>	対応なし	神戸高速鉄道(株) 総務企画部 (部長 福田和弘)

【都市公園事業】

(直轄事業)

事業名 (事業実施期間) 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
東京湾臨海部における基幹的広域防災拠点の整備 (H15～H22) 関東地方整備局	5年以内	1,188	<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14年新規採択時評価1,260億円→平成25年度事後評価時1,188億円</li> </ul> <p>(事業効果の発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>首都直下地震を想定した基幹的広域防災拠点として整備されたものであるため、発災時の効果は確認できていないが、大規模発災に備えた訓練を実施しているとともに、防災教育・啓発の場として、防災・減災に寄与しているものと考えられる。</li> </ul> <p>(事業実施による環境の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>地域の憩いの場となる、緑の場および親水空間等、新たなアメニティ空間が創出された。</li> </ul> <p>(社会経済情勢の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>東日本大震災以降、国民の防災意識が高まっており、当拠点へのニーズが増々高まることが期待される。</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>引き続き、防災訓練等を継続的に実施することで、災害時対応への習熟を図っていくこととしている。なお、今後の事後評価および改善措置の必要はないものと考えられるが、発災時の機能発現については、今後、実際に発災した後に改めて検証することとしている。</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>基幹的な防災事業の費用対効果算出に関してはCVMを用いて算出したところであるが、今後、同様な防災拠点事業に関しては、新たな事業評価手法等の確立が求められると考える。</li> </ul> <p>(費用便益分析結果)</p> <p>総便益 : 19,771億円          総費用 : 1,828億円          B/C : 11</p>	対応なし	関東地方整備局 建政部 都市整備課 (課長 能勢 和彦)

【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)
八雲地方合同庁舎 (H21～H22) 北海道開発局	5年以内	5.1	<p>(社会経済情勢の変化) ・本事業の事業計画の必要性や合理性に影響を与えるような社会経済情勢の変化は特にない。</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。</p> <p>(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。</p> <p>(事業実施による環境の変化) ・環境負荷低減への取組みやC A S B E E評価の結果から特に問題はない。 本事業はシビックコア地区全体の賑わい創出に貢献しており、社会性の評価からも周辺環境に及ぼした影響は良好である。</p> <p>(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) ・事業の効果は十分に発現していることから、改善措置の必要性はない。 なお、今後経年による劣化度合いや、エネルギー使用量などについて定期的な実態調査を行い、利便性や業務能率の低下等を招くことのないよう、保全指導や適切な改修等のフォローアップを実施していく。</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) ・見直しの必要性はない。なお、事業評価手法については引き続き評価の客観化に努めるとともに、必要に応じて適宜見直しを進める。</p>	対応なし	北海道開発局 営繕部 営繕計画課 (課長 増田 正一)

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)
長岡地方合同庁舎 (H20～H22) 北陸地方整備局	5年以内	21	<p>(社会経済情勢の変化) ・本事業の事業計画の必要性や合理性に影響を与えるような社会経済情勢の変化は特にない。</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。</p> <p>(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。</p> <p>(事業実施による環境の変化) ・環境保全性及びC A S B E Eの評価の結果に問題はない。また、本事業は、長岡防災シビックコア地区の一体性をかたちづくり、長岡地域の防災性の向上と快適な都市生活を支える広域拠点の形成に寄与してきており、社会性の評価からも周辺の環境に及ぼした影響は良好である。</p> <p>(今後の事後評価の必要性) ・長岡市内に分散所在していた税務署、公共職業安定所等、各官署の庁舎の老朽、狭あい等を解消し、合同集約化する本事業について、事業計画の必要性及び事業計画の合理性において、新規事業採択時に想定されたものから特段の変化は認められず、事業の効果は十分に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> <p>(改善措置の必要性) ・長岡地方合同庁舎は、長岡防災シビックコア地区の中核施設、環境負荷低減に寄与するグリーン庁舎及び高度なバリアフリー庁舎として整備が実施され、事業計画の効果は、十分に発現しており、改善措置の必要性はない。 なお、効果の継続的な発現に係り、今後も施設の保全指導の面から関係官署と連携し、フォローアップを行っていくものとする。</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) ・計画・調査のあり方及び評価手法の見直しの必要性に係る事項は、特にない。</p>	対応なし	北陸地方整備局 営繕部 技術・評価課 (課長 松井 俊蔵)

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)
高知第2地方合同 庁舎 (H20~H22) 四国地方整備局	5年以内	31	<p>(社会経済情勢の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>平成24年3月、高知市により津波避難ビルに指定された。</li> <li>平成24年12月、南海トラフ地震における被害想定が見直された。</li> </ul> <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、また庁舎が適切に使用されていることから、事業採択時から特段の変化はない。</li> </ul> <p>(事業の効果の発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>位置、規模及び構造の基準の観点から業務を行う為の基本性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、木材利用促進、ユニバーサルデザインについては充実した取組、防災性については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>以上により、想定されていた事業の効果は十分に発現している。</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の結果から特に問題はないと考えられる。</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、現時点で再度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、現時点で改善措置の必要性はない。今後は施設管理者への保全指導を通じて、フォローアップに努める。</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>現時点で見直しの必要性は見られないが、事業評価手法については引き続き評価の客観化に努めると共に、必要に応じて適宜見直しを進める。</li> </ul>	対応なし	四国地方整備局 営繕部 技術・評価課 (課長 小林 宏)



## 中止事業について

事業区分	事業名 事業主体 (所在地)	中止理由
都市・幹線鉄道整備事業 (補助事業)	西桑名駅乗継円滑化事業 (北勢線) 北勢線施設整備(株)	北勢線西桑名駅乗継円滑化事業再評価委員会において、投資効果についての妥当性は確認できたが、本事業を巡る社会情勢の変化及び事業の進捗状況についての評価を行った結果、期限内での事業成立は困難であることが確認されたため、事業の中止が承認された。 社会経済情勢の変化を踏まえた検討結果に基づく検討主体の対応方針「中止」は妥当であると考えられる。よって、補助金交付に係る対応方針については「中止」とする。

## 評価手続中事業（平成23年度評価）の再評価について

### 【公共事業関係費】

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

## 評価手続中事業（平成21年度評価）の再評価について

### 【公共事業関係費】

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

（注1）再評価対象基準

一定期間未着工：事業採択後一定期間（5年間）が経過した時点で未着工の事業

長期間継続中：事業採択後長期間（10年間）が経過した時点で継続中の事業

準備計画段階：準備・計画段階で一定期間（5年間）が経過している事業

再々評価：再評価実施後一定期間（5年間）が経過している事業

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

## 評価手続中事業（平成20年度評価）の再評価について

### 【公共事業関係費】

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

（注1）再評価対象基準

一定期間未着工：事業採択後一定期間（5年間）が経過した時点で未着工の事業

長期間継続中：事業採択後長期間（10年間）が経過した時点で継続中の事業

準備計画段階：準備・計画段階で一定期間（5年間）が経過している事業

再々評価：再評価実施後一定期間（5年間）が経過している事業

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

## 評価手続中事業（平成23年度評価）の再評価結果一覧

【公共事業関係費】

【港湾整備事業】  
（補助事業）

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)
			便益の内訳及び主な根拠	費用:C (億円)	B/C				
佐伯港大入島東地区 廃棄物海面処分場整備事業 大分県	再々評価	-	-	-	-	-	-	評価手続 中	港湾局 計画課 (課長 菊地 身智 雄)

## 評価手続中事業（平成21年度評価）の再評価結果一覧

### 【公共事業関係費】

#### 【ダム事業】 （補助事業）

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)
			便益の内訳及び主な根拠		費用:C (億円)	B/C				
倉淵ダム建設事業 群馬県	再々評価	-	-	-	-	-	-	評価手続中	水管理・国土保全局 治水課 (課長 山田邦博)	

## 評価手続中事業（平成20年度評価）の再評価結果一覧

### 【公共事業関係費】

#### 【ダム事業】 （補助事業）

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)
			便益の内訳及び主な根拠	費用:C (億円)	B/C				
角間ダム建設事業 長野県	再々評価	-	-	-	-	-	-	評価手続中	水管理・国土保全局 治水課 (課長 山田邦博)

#### 【港湾整備事業】 （補助事業等）

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