

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）
荒川上流直轄河川 改修事業（荒川第 一調節池） （S45～H16） 関東地方整備局	5年以内	606	<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 606億円、工期 昭和45年度～平成16年度 B/C 10.8（B：15,319億円、C：1,418億円） （事業の効果の発現状況） 平成11年8月の熱帯低気圧による出水時に、建設中の荒川第一調節池に洪水が流入し洪水調節を実施。また、平成19年9月台風9号による出水時に、約30,000m<sup>3</sup>の洪水調節を実施。 （事業実施による環境の変化） 調節池内に存在する「田島ヶ原サクラ草自生地」の湛水状況に悪影響を与えないよう水門の操作ルール等に配慮するなどの環境保全対策を実施。現在、生育株は事業着手時の約2倍に増加。 （社会経済情勢の変化） 事業着手時点から流域内人口は約20%増加し資産も増加しており、洪水調節施設としての荒川第一調節池の重要性はますます高くなっている。 （今後の事後評価の必要性）（改善措置の必要性） 平成11年8月、平成19年9月出水等による事業効果の発現状況から、所定の事業効果が確認されていること、及び施設完成後の運用管理において今後改善すべき事項はないことから、今後の事後評価及び改善措置の必要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） 本事業の評価結果、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はないものと思われる。</p>	対応なし	関東地方整備局 河川部河川計画課 （課長 室永武司）
江の川上流水防災 対策特定河川事業 （柳原地区） （H14～H16） 中国地方整備局	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 6.4億円、工期 平成14年度～平成16年度 B/C 1.0（B：7.5億円、C：7.4億円） （事業の効果の発現状況） 事業の実施により、戦後最大である昭和47年7月洪水と同規模の洪水が発生した場合においても、家屋の浸水被害は発生しない。 （事業実施による環境の変化） 事業実施による河川環境への影響はほとんどみられない。 （社会情勢等の変化） 自治体、事業実施地区ともに人口・世帯数は減少しているが、宅地嵩上げによる手法を用いることで、これまでと同等以上の生活基盤が維持されている。 事業の実施により、洪水に対する不安感が解消できているとともに、居住環境の改善が見られ、精神面・環境面の向上が見られる。 防災業務・防災活動を軽減しており、河川改修事業は防災活動に対して有効と感じられている。 （今後の事後評価の必要性） 既往最大洪水である昭和47年7月洪水が発生しても家屋の浸水被害を防ぐことができ、地域住民の安全で快適な生活環境が確保されていることから、改めて事後評価を実施する必要は無い。 （改善措置の必要性） 想定した事業の効果が確認されていることから、水防災対策特定河川事業について、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） 中山間地域の治水事業等を今後どのようにすべきか検討が必要である。</p>	対応なし	中国地方整備局 河川部河川計画課 （課長 中須賀淳）
江の川上流直轄河 川改修事業（伊賀 和志地区） （S54～H16） 中国地方整備局	5年以内	28	<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 28億円、工期 昭和54年度～平成16年度 B/C 1.1（B：41億円、C：39億円） （事業の効果の発現状況） 事業の実施により、戦後最大である昭和47年7月洪水と同規模の洪水が発生した場合においても、家屋の浸水被害は発生しない。 （事業実施による環境の変化） 事業実施による河川環境への影響はほとんどみられない。 （社会情勢等の変化） 自治体の人口・世帯数は減少しているが、事業実施地区はほぼ横ばいであり、築堤整備によりこれまでと同等以上の生活基盤が維持されている。 事業の実施により、洪水に対する不安感が解消でき、改修の効果がみられる。 防災業務・防災活動を軽減しており、河川改修事業は防災活動に対して有効と感じられている。 （今後の事後評価の必要性） 既往最大洪水である昭和47年7月洪水が発生しても家屋の浸水被害を防ぐことができ、地域住民の安全で快適な生活環境が確保されていることから、改めて事後評価を実施する必要は無い。 （改善措置の必要性） 想定した事業の効果が確認されていることから、改善措置の必要性はない。 （同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性） 特に必要はない。</p>	対応なし	中国地方整備局 河川部河川計画課 （課長 中須賀淳）

<p>球磨川水防災対策特定河川事業（天月川地区） (H13～H16) 九州地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>8.5</p> <p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 全体事業費 8.5億円、工期 平成13年度～平成16年度 B/C 2.1 (B: 26億円、C: 12億円) (事業の効果の発現状況) 過去に浸水被害をもたらした洪水と同規模の洪水が事業完了以降(平成17、18、20年)に発生したが、当該地区の浸水被害はなく、一定の被害軽減効果が確認されている。 (事業実施による環境の変化) 事業実施による河川環境への影響はほとんどみられない。 (社会経済情勢の変化) 事業完了後も従前と同様の地域コミュニティが形成されており、洪水時の避難、水防団の負担軽減などの生活環境の改善が図られている。 (今後の事後評価の必要性) 一定の浸水被害軽減効果が確認されているため、今回評価をもって事業評価を完了する。 (改善措置の必要性) 現時点における改善措置の必要性は見受けられないことから、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等に努める。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 地域との円滑な合意形成、更なるコスト縮減方策等について、引き続き留意しながら進めていく必要がある。 事業評価手法の見直しについては、今回の事業評価の結果、事業完了後における事業効果の継続性を確認できることから、同種事業については同じ手法を用いて評価を行う。</p>	<p>対応なし</p>	<p>九州地方整備局 河川部河川計画課 (課長 石川博基)</p>
<p>肝属川床上浸水対策特別緊急事業 (H13～H16) 九州地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>17</p> <p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 全体事業費 17億円、工期 平成13年度～平成16年度 B/C 1.4 (B: 35億円、C: 25億円) (事業の効果の発現状況) 事業完了以降、過去に被害をもたらした洪水を上回る洪水(平成17年)が発生したが、波見水門の整備により、大幅に被害が軽減された。 (事業実施による環境の変化) 事業実施前後において、ほぼ同様の植生が確認されており、影響は生じていないと考えられる。また、水門形状や色彩については、地域住民へのヒアリングにおいて違和を感じる意見はでない。 (社会経済情勢の変化) 社会情勢は大きく変わっておらず、治水事業の必要性は変わっていない。 (今後の事後評価の必要性) 事業が完了した平成16年度以降の平成17年9月に、過去に多大な浸水被害をもたらした平成9年9月洪水を上回るような洪水が発生したが、当事業により大幅な浸水被害を軽減できたことが確認されている。 それらを踏まえ、事業着手時に想定していた事業効果を確認できることから今回評価をもって事後評価を完了する。 (改善措置の必要性) 現時点における改善措置の必要性は見受けられないことから、今後も継続して事業効果を発現できるよう、引き続き自治体と一体となって適切な維持管理に努めていく。 ソフト対策としても、迅速で適切な防災情報の伝達や発信、日ごろからの防災意識の啓発や知識の普及について地域の期待に応えるべく、『肝属川「川標」プロジェクト』として「まるごとまちごとハザードマップ」や「川の警告灯」の整備等の取り組みに流域自治体と協力して努めており、今後も継続して行きたいと考えている。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 同種事業への実施にあたっては、当該事業の実施を踏まえ、事前事後の環境調査を充分に実施するとともに、コスト縮減や新技術の導入に努める。 今回の事後評価の結果、事業完了後における事業効果について確認できることから、同種事業についても同じ手法を用いて評価を行う。</p>	<p>対応なし</p>	<p>九州地方整備局 河川部河川計画課 (課長 石川博基)</p>
<p>魚野川消流雪用水導入事業（堀之内地区） (H13～H17) 北陸地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>14</p> <p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 全体事業費 14億円、工期 平成13年度～平成17年度 B/C 1.4 (B: 26億円、C: 18億円) (事業の効果の発現) 事業対象区域を対象にアンケート調査を実施し、除雪時間の軽減等、本事業導入による効果発現の回答を多数得た。また本事業導入前に発生していた与越川、旧与越川での家屋浸水被害についても水量が確保されたため完成後は被害が発生していない。 (事業実施による環境の変化) 歩行者の通路や自動車が走れる道幅が確保され、生活環境が改善されている。 導水管は推進工法による暗渠構造とし、地表改変を必要としない整備を実施。 (社会経済情勢の変化) 当該地域は、既に市街化が進んでいるものの、近年は高齢化や人口の減少が進んでいることから、除雪作業の軽減に貢献している本事業の意義は大きいものとなっている。 (今後の事業評価の必要性) 消流雪施設についての住民の方へのアンケートでは、流雪溝の疎通能力の向上が図られ、除排雪労力の軽減が図られたなどの意見があり、一定の成果が得られた。よって今後の事業評価の必要性はない。 (改善措置の必要性) 地域住民の声を聴きながら、必要があれば改善措置を図っていく。 (同種事業の計画・調査のあり方や、事後評価手法の見直しの必要性) 今後も気象条件にもよるが、豪雪等により本施設を稼働させた際には、基礎的な数字等のデータを蓄積していく。今後同種事業の計画においては、本事業において蓄積されたデータを活用していく。</p>	<p>対応なし</p>	<p>北陸地方整備局 河川部河川計画課 (課長 山本悟司)</p>

<p>天塩川上流直轄河川環境整備事業 (中川地区) (H7～H16) 北海道開発局</p>	<p>5年以内</p>	<p>12</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 全体事業費 12億円 工期 平成7年度～平成16年度 B/C 1.1 (B:18億円、C:17億円) (事業効果の発現状況) 高水敷整正等の実施に合わせ、中川町によりパークゴルフ場やカヌーポイントなどが整備され、住民をはじめ活発に利用されている。当事業箇所の間利用者数の合計はパークゴルフ場、カヌー、イベント等の利用者を含め1.2万人となっている。 (事業実施による環境の変化) 自然環境の変化に関する問題および指摘等はない。 (社会経済情勢の変化) 中川町の人口は、徐々に減少し、平成20年には2,000人を下回っており、高齢化率が約35%となるなど過疎化と高齢化が進んでいる。一方、町によりN-TOWN/パークゴルフ場やカヌーポイント、イベント広場などが整備されたことにより、観光入り込み客は近年増加傾向で推移している。 (今後の事後評価の必要性) 事業の効果が発現しており、投資効果も確保されていることから、今後の事後評価の必要性はない。 (改善措置の必要性) 関係自治体において施設等の維持管理が適正に行われており、多くの住民が利用していることから、改善措置等の必要性はない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 見直しの必要性はない。</p>	<p>対応なし</p>	<p>北海道開発局建設部河川計画課 (課長 鎌田照章)</p>
<p>十勝川直轄河川環境整備事業(十勝大橋左岸地区) (H7～H16) 北海道開発局</p>	<p>5年以内</p>	<p>10</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 全体事業費 10億円 工期 平成7年度～平成16年度 B/C 1.2 (B:19億円、C:16億円) (事業効果の発現状況) 高水敷整正等の実施に合わせ、音更町によりパークゴルフ場等の施設が整備され、年間利用者数は約8万人となっている。また、施設利用以外にも「十勝川イカダ下り」、花火大会等のイベントが開催されており地元住民だけでなく、全道各地から多くの利用者が訪れている。その他にも、地域の健康づくり、多様な余暇活動の場として利用されており、人々の憩いの場として親しまれている。 (事業実施による環境の変化) 自然環境の変化に関する問題および指摘等はない。 (社会経済情勢の変化) 近年、人口は増加しているが、少子高齢化の影響で高齢化率は増加傾向にある。また、観光入り込み客数は概ね横ばいの傾向にあり、都市公園の面積については増加傾向にある。 (今後の事後評価の必要性) 事業の効果が発現しており、投資効果も確保されていることから、今後の事後評価の必要性はない。 (改善措置の必要性) 関係自治体において施設等の維持管理が適正に行われており、多くの住民が利用していることから、改善措置等の必要性はない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 見直しの必要性はない。</p>	<p>対応なし</p>	<p>北海道開発局建設部河川計画課 (課長 鎌田照章)</p>
<p>常呂川直轄河川環境整備事業(北見地区) (S51～H16) 北海道開発局</p>	<p>5年以内</p>	<p>26</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 全体事業費 26億円 工期 昭和51年度～平成16年度 B/C 1.2 (B:92億円、C:79億円) (事業効果の発現状況) 高水敷整正等の実施にあわせ、北見市の公園計画等と連携を図り、野球場、サッカー・ラグビー場、パークゴルフ場、公園等が整備され、市民をはじめ管内外からの広域的な利用が行われ、年間約28万人に利用されている。また、日常的な活動の場としても、地域の活動や交流、健康増進などに広く貢献している。 (事業実施による環境の変化) 自然環境の変化に関する問題および指摘等はない。 (社会経済情勢の変化) 北見市は、オホーツク圏の物資集散の地として発展し、人口約13万人のオホーツク圏最大の中核都市である。平成18年3月には、端野町、常呂町、留辺蘂町と合併を行い、新・北見市となった。合併に伴い、人口は増加しており、観光入り込み客数も約140万人となっている。また、都市公園の面積は年々増加傾向にある。 (今後の事後評価の必要性) 事業の効果が発現しており、投資効果も確保されていることから、今後の事後評価の必要性はない。 (改善措置の必要性) 関係自治体において施設等の維持管理が適正に行われており、多くの住民が利用していることから、改善措置等の必要性はない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 見直しの必要性はない。</p>	<p>対応なし</p>	<p>北海道開発局建設部河川計画課 (課長 鎌田照章)</p>

<p>利根川総合水系環境整備事業（神流川小浜地区・浄法寺地区） (H7～H19) 関東地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>5.8</p>	<p>（費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化） 全体事業費 5.8億円、工期 平成7年度～平成19年度 B/C 2.6（B：25億円、C：9.7億円） （事業の効果の発現状況） ・親水護岸により水辺に近づきやすくなり、散策路や連絡橋により河川を眺めながら散策等を楽しめる環境が創出された。また、階段護岸の整備により、近接するグラウンドで行われるスポーツを観戦したり、休憩できる環境が創出された。 ・これらにより、近接するグラウンド・公園等と連携して水辺利用の利便性・快適性が向上し、利用されるようになった。 （事業実施による環境の変化） ・巨石で護岸を整備し現地の風景との調和に配慮するなど、事業実施の際に現地の自然環境に配慮した結果、事業実施後において環境の悪化等はないものと考えらる。 （社会経済情勢の変化） ・新たに整備された施設の利用とともに、グラウンド等利用者による水辺の清掃活動が行われるようになり、地域の活動が活性化された。 （今後の事後評価及び改善措置の必要性） ・事業効果の発現が十分確認されていることから、今後の事後評価の必要はないものと考えられる。また、事業完了後において、利用者からの改善要望もないことから、改善措置の必要も無いものと思われる。 （同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性） ・現時点での当該事業の事業評価手法は妥当と考え、見直しの必要は無いものと思われる。なお、便益を算出する手法については、評価の実績、評価技術の向上を踏まえつつ、今後更なる改善を図って参りたいと考える。</p>	<p>対応なし</p>	<p>関東地方整備局 河川環境課 （課長 高橋克和）</p>
<p>利根川直轄河川環境整備事業（利根川下流銚子市野尻地区） (H12～H16) 関東地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>2.8</p>	<p>（費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化） 全体事業費 2.8億円、工期 平成12年度～平成16年度 B/C 1.4（B：5.5億円、C：4.0億円） （事業の効果の発現状況） ・ヨシ原や干潟等の自然地の保全・再生、ワンドの整備により、多様な動植物が生息生育する豊かな自然環境が創出された。 （事業実施による環境の変化） ・ヨシ原や干潟等の自然地の保全・再生、ワンドの整備により、多様な動植物が生息生育する豊かな自然環境となった。また、水際のヨシ原の拡大、魚類が20種以上、ワンド内のヤマトシジミやシギ・チドリ等の鳥類が確認される等、河川環境の回復に寄与した。 （社会経済情勢の変化） ・水生生物調査等、小中学校の環境学習のフィールドとして利用も行われるようになった。 （今後の事後評価及び改善措置の必要性） ・事業効果の発現が十分確認されていることから、今後の事後評価の必要はないものと考えられる。また、事業完了後において、沿川住民からの改善要望もないことから、改善措置の必要も無いものと思われる。 （同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性） ・現時点での当該事業の事業評価手法は妥当と考え、見直しの必要は無いものと思われる。なお、便益を算出する手法については、評価の実績、評価技術の向上を踏まえつつ、今後更なる改善を図って参りたいと考える。</p>	<p>対応なし</p>	<p>関東地方整備局 河川部河川環境課 （課長 高橋克和）</p>
<p>利根川直轄河川環境整備事業（利根川下流我孫子市中峠地区） (H12～H16) 関東地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>12</p>	<p>（費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化） 全体事業費 12億円、工期 平成12年度～平成16年度 B/C 1.6（B：28億円、C：17億円） （事業の効果の発現状況） ・ピオトープの整備により自然環境にふれあう場が創出されるとともに、安全に水辺空間の利用や健康利用できる場が確保され、地域の多様な利用等、多くの人々に利用されるようになった。 （事業実施による環境の変化） ・ピオトープの整備で動植物の良好な生息生育環境が確保され、親水護岸の整備で地域の多様なイベント利用が行われるとともに、園路の整備で安全な移動と健康増進利用が確保され、緩傾斜堤防整備で多様な利用が行われる空間となった。 （社会経済情勢の変化） ・我孫子市の公園整備と連携して、地域住民の憩いの場やイベント、自然観察会等地域の活動が活性化された。 （今後の事後評価及び改善措置の必要性） ・事業効果の発現が十分確認されていることから、今後の事後評価の必要はないものとする。また、事業完了後において、利用者からの改善要望もないことから、改善措置の必要も無いものと思われる。 （同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性） ・現時点での当該事業の事業評価手法は妥当と考え、見直しの必要は無いものと思われる。なお、便益を算出する手法については、評価の実績、評価技術の向上を踏まえつつ、今後更なる改善を図って参りたいと考える。</p>	<p>対応なし</p>	<p>関東地方整備局 河川部河川環境課 （課長 高橋克和）</p>

<p>那珂川直轄河川環境整備事業（那珂川大洗地区）（H13～H16） 関東地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>3.8</p>	<p>（費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化） 全体事業費 3.8億円、工期 平成13年度～平成16年度 B/C 2.5（B：13億円、C：5.3億円） （事業の効果の発現状況） ・事業実施箇所は、評価対象地域において、周辺住民のいこいの場、川の環境学習の場及び親水活動の場となり、利用者が増加している。また、周辺観光施設との周遊効果も確認されている。 ・整備により、利用に対する安全対策もなされている。 ・年3回の地域住民ボランティアによる清掃活動は年々参加者が増加しており、植樹された桜の剪定を申し出る住民もいることから、整備された施設が利用されるとともに、地域活性化に役立っているものと考えられる。 （事業実施による環境の変化） ・事業の実施に際して、現地の自然環境や風景との調和に配慮した結果、事業実施後において環境の悪化等はないものと考えられる。 （社会経済情勢の変化） ・事業実施箇所の位置する茨城県は観光の振興を進めており、特に、大洗・那珂湊海岸周辺地域は、周辺観光施設のリニューアルや新規オープンに伴い、観光客が大幅に増加している。 ・平成20年度の北関東自動車道の開通による、栃木県方面からのアクセス向上も観光客増加の要因と考えられる。今後の開通区間延伸により、群馬県方面からのさらなる観光客の増加が見込まれるものと考えられる。 （今後の事後評価及び改善措置の必要性） ・事業効果の発現が十分確認されていることから、今後の事後評価の必要はないものと考えられる。また、事業完了後において、利用者からの改善要望もないことから、改善措置の必要も無いものと思われる。 （同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性） ・現時点での当該事業の事業評価手法は妥当と考え、見直しの必要はないものと思われる。なお、便益を算出する手法については、評価の実績、評価技術の向上を踏まえつつ、今後更なる改善を図って参りたいと考える。</p>	<p>対応なし</p>	<p>関東地方整備局 河川部河川環境課 （課長 高橋克和）</p>
<p>利根川総合水系環境整備事業（小貝川取手地区）（H11～H18） 関東地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>8.0</p>	<p>（費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化） 全体事業費 8.0億円、工期 平成11年度～平成18年度 B/C 3.1（B：32億円、C：10億円） （事業の効果の発現状況） ・幅広い年齢層の住民が、小貝川の水辺環境を楽しむために来訪しており、水辺散策や健康増進等に役立つ水辺環境が創出された。 ・引き続き、適切な維持管理を行い、安全・安心な河川空間を提供していく。 （事業実施による環境の変化） ・本事業により、河川や周辺の景観向上や、事業により創出された水辺環境など、豊かな河川空間が創出された。 （社会経済情勢の変化） ・近隣地区は、つくばエクスプレスの開業に伴い、近年、人口が増加しており、小貝川は近隣地区において貴重な水と緑のオープンスペースといえる。 ・アンケート回答者の意見からも、河川空間の利用推進を望む多くの意見があった。 （今後の事後評価及び改善措置の必要性） ・事業効果の発現が十分確認されていることから、今後の事後評価の必要性は無いものと考えられる。また、事業完了後において、利用者からの改善要望もないことから、改善措置の必要も無いものと思われる。 （同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性） ・現時点での当該事業の事業評価手法は妥当と考え、見直しの必要はないものと思われる。なお、便益を算出する方法については、評価の実績、評価技術の向上を踏まえつつ、今後更なる改善を図って参りたいと考える。</p>	<p>対応なし</p>	<p>関東地方整備局 河川部河川環境課 （課長 高橋克和）</p>
<p>遠賀川総合水系環境整備事業（熊添川）（H12～H19） 九州地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>16</p>	<p>（費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化） 全体事業費 16億円、工期 平成12年度～平成19年度 B/C 1.7（B：41億円、C：24億円） （事業の効果の発現状況） 導水施設の稼働によって、BOD（75%値の平均）は、導水前の37.7mg/Lから導水後の6.4mg/Lに改善し、目標値の環境基準E類型を達成した。また、浄化施設の稼働によって、BOD（75%値の平均）は浄化前の6.4mg/Lから浄化後の0.6mg/Lに改善し目標値1mg/L以下を達成するとともに、浄化目標の除去率90%も上回った。 （事業実施による環境の変化） 熊添浄化施設近傍の鯉田地点（熊添川合流後より約3km下流）における平成3年度、平成7年度、平成13年度及び平成19年度河川水辺の国勢調査（魚類）の結果を見ると、確認した合計種数は、平成3年度～平成13年度までは増加したが、以後は横ばいであった。しかし、平成19年度には、これまで確認されなかった「タカハヤ」や「カワヨシノボリ」が新たに確認された。 （社会経済情勢の変化） 九州の一級河川の中で沿川の人口密度が高く、都市化が進んだ河川である遠賀川は、水質汚濁が問題となっており、平成14年に清流ルネッサンスⅡに選定され、翌年に水環境改善緊急行動計画が策定された。その行動計画では、遠賀川全体の水環境の改善を目指して、流域住民・関係行政機関・河川管理者の関係機関が一体となり、平成24年度を目標年度とし各機関が水環境の改善の取り組みを実施している。 （今後の事後評価の必要性） 下水道整備等の流域対策ともあいまって、本事業による水質改善の効果が確認されたことから、今後の事業評価の必要性はない。 （改善措置の必要性） 導水施設及び河川浄化施設は所定の機能を発揮していることから、本事業において改善の必要はない。 （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） 見直しの必要性はない。</p>	<p>対応なし</p>	<p>九州地方整備局 河川部河川環境課 （課長 島本卓三）</p>

<p>遠賀川直轄河川環境整備事業（楠橋地区） (H13～H16) 九州地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>2.2</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 全体事業費 2.2億円、工期 平成13年度～平成16年度 B/C 1.6 (B:5.3億円、C:3.3億円) (事業の効果の発現状況) 適正な河川利用や、河川環境の保全等の意識を高めることを目的として、周辺の小中学校により、定期的に河川環境学習の場として利用されている。 (事業実施による環境の変化) 事業実施中及び事業完了後において、自然環境の変化に関する問題及び指摘はない。 (社会経済情勢の変化) 本事業に係わる社会経済情勢の大きな変化は特にならない。 (今後の事後評価の必要性) 事業の効果が十分に発現していることから、今後の事後評価の必要はない。 (改善措置の必要性) 事業目的である治水上の安全性が向上したことに加え、適正な河川利用や河川環境の保全等を学習する場としての機能が発揮されていることから、改善措置の必要性はない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 見直しの必要性はない。</p>	<p>対応なし</p>	<p>九州地方整備局 河川部河川環境課 (課長 島本卓三)</p>
<p>遠賀川総合水系環境整備事業（溝堀地区） (H12～H17) 九州地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>5.5</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 全体事業費 5.5億円、工期 平成12年度～平成17年度 B/C 2.6 (B:21億円、C:8.1億円) (事業の効果の発現状況) 適正な河川利用や河川環境の保全等の意識を高めることを目的として、周辺の小中学校により、定期的に河川環境学習の場として利用されている。 (事業実施による環境の変化) 事業実施中及び事業完了後において、自然環境の変化に関する問題及び指摘はない。 (社会経済情勢の変化) 本事業に係わる社会経済情勢の大きな変化は特にならない。 (今後の事後評価の必要性) 事業の効果が十分に発現していることから、今後の事後評価の必要はない。 (改善措置の必要性) 事業目的である流下能力が向上したことに加え、河川管理上の機能が向上したこと、適正な河川利用や河川環境の保全等を学習する場としての機能が発揮されていることから、改善措置の必要性はない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 見直しの必要性はない。</p>	<p>対応なし</p>	<p>九州地方整備局 河川部河川環境課 (課長 島本卓三)</p>
<p>番匠川直轄河川環境整備事業（番匠川中流） (H15～H16) 九州地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>0.73</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 全体事業費 0.73億円、工期 平成15年度～平成16年度 B/C 11.4 (B:12億円、C:1.1億円) (事業の効果の発現状況) 適正な河川利用や河川環境の保全等の意識を高めることを目的として、番匠川では多くの活動主体により自然体験学習などが実施されており、多くの住民や子ども達が参加している。 (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、自然環境の変化に関する問題及び指摘はない。 (社会経済情勢の変化) 本事業に係わる社会経済情勢の大きな変化は特にならない。 (今後の事後評価の必要性) 事業の効果が十分に発現していることから、今後の事後評価の必要はない。 (改善措置の必要性) 事業目的である流下能力が向上したことに加え、河川管理上の機能が向上したこと、適正な河川利用や河川環境の保全等を学習する場としての機能が発揮されていることから、改善措置の必要性はない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 見直しの必要性はない。</p>	<p>対応なし</p>	<p>九州地方整備局 河川部河川環境課 (課長 島本卓三)</p>
<p>川内川直轄河川環境整備事業（中津川地区） (H13～H16) 九州地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>3.6</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 全体事業費 3.6億円、工期 平成13年度～平成16年度 B/C 1.3 (B:7.2億円、C:5.6億円) (事業の効果の発現状況) 適正な河川利用や河川環境の保全等の意識を高めることを目的として、周辺の小中学校により、定期的に環境学習の場として利用されている。 (事業実施による環境の変化) 事業実施中及び事業完了後において、自然環境の変化に関する問題及び指摘はない。 (社会経済情勢の変化) 本事業に係わる社会経済情勢の大きな変化は特にならない。 (今後の事後評価の必要性) 事業の効果が十分に発現していることから、今後の事後評価の必要はない。 (改善措置の必要性) 事業目的である治水上の安全性が向上したことに加え、適正な河川利用や河川環境の保全等を学習する場としての機能が発揮されていることから、改善措置の必要性はない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 見直しの必要性はない。</p>	<p>対応なし</p>	<p>九州地方整備局 河川部河川環境課 (課長 島本卓三)</p>

【ダム事業】  
（直轄事業等）

事業名 （事業実施期間） 事業主体	該当基準	総事業費 （億円）	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 （担当課長名）
美利河ダム水環境 改善事業 （H9～H16） 北海道開発局	5年以内	20	<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 20億円、工期 平成9年度～平成16年度 B/Cについては再事後評価を行う際に算定 （事業の効果の発現状況） 魚道の整備によって、カワヤツメを除いてダム建設前の魚類相（調査で確認された魚種）に回復した。 サクラマス成魚の遡上が回復傾向にあり、自然産卵による再生産のサイクルが定着しつつある。 サクラマスの生息密度が徐々に回復している。 （事業実施による環境の変化） 魚道設置によるダム下流の底生動物、付着藻類への影響は生じていない。 （社会経済情勢の変化） 社会経済情勢の変化に影響はない。 （今後の事後評価の必要性） サクラマスの自然産卵による再生産のサイクルが定着途上にあるものと考えられ、事業効果の発現状況を的確に把握するためには更なる経過観察が必要であり、所定の期間を経た後、改めて事後評価を行い、フォローアップ委員会で審議する。 （改善措置の必要性） 魚道整備区間でのサクラマスの産卵が多く見られるため、上流への遡上を促進するために産卵を抑制すべきか否かを調査し、必要に応じて改善措置を検討する必要がある。 サクラマス降下のための分水施設について、降下を促すための「仮みさし」「導流堤」が有効であり、施設を改善する必要がある。 （同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性） 現時点では特に見直す必要はない。</p>	再事後評価（改善措置も実施）	北海道開発局建設部河川管理課 （課長 伊藤丹）
五十里ダム水環境 改善事業 （H14～H16） 関東地方整備局	5年以内	9.6	<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 9.6億円、工期 平成14年度～平成16年度 B/C 1.9（B：24.6億円、C：12.9億円） （事業の効果の発現状況） ・男鹿川整備をきっかけに、地元観光協会・自治会によりイベントの開催や地域活性化への取り組みがなされている。 （事業実施による環境の変化） ・生物で魚類・鳥類の種類数に関しては事業前後で大きな変化はなく、河川の水質も同様であり、良好な状態が維持されている。 （社会経済情勢の変化） ・栃木県全体ではH17年以降、宿泊者数が減少している。 ・旧藤原町ではH17年に宿泊者数が減少傾向にあるが、H17年以降、宿泊者数は横ばい状態（約200万人）となっている。 ・川治温泉ではH17年に宿泊者数が減少したが、その後増加傾向にある。 （今後の事後評価の必要性） 今後の事後評価の必要性は認められない。 （改善措置の必要性） ・現時点では、五十里ダム水環境改善事業に対する改善措置の必要性は見られない。 （同種業務の計画・調査のあり方や事後評価手法の見直しの必要性） ・現時点では、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直し等の必要性は見られない。なお、今後更に評価技術の向上など適正な検討が望まれる。</p>	対応なし	関東地方整備局 河川部河川管理課 （課長 原俊彦）
横山ダム湖活用環 境整備事業 （H12～H16） 中部地方整備局	5年以内	5.6	<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 5.6億円、工期 平成12年度～平成16年度 B/C 1.5（B：11.7億円、C：7.8億円） （事業の効果の発現状況） ・横山ダム完成40周年記念イベントや「森と湖に親しむ旬間」として、ダム堤体内外の見学会や体験学習等を開催している。 ・民間旅行会社主催のダムを巡るツアーが開催され、横山ダム見学会もツアー行程に組み込まれ、我が国でも13ダムにしかない中空ダム内部空間の広報活動を実施した。 ・現地でアンケートした結果、主な意見として「環境整備が良くなった」、「川まで行けて気持ちよい」、「癒しのために来た」、「増設の方がよい」等の意見をいただき、今後リピーターとして来訪者数の増加や地域活性化が期待される。 （事業実施による環境の変化） ・揖斐川・坂内川での魚類調査結果より、事業前後において魚類種類数に大きな変化は見られない。 ・揖斐川での鳥類調査結果より、事業前後において鳥類種類数は大きな変化は見られない。 （社会経済情勢の変化） 「森と湖に親しむ旬間」等のイベント参加人数は、近年ダム愛好家による写真展示や民間旅行会社によるツアー等の開催によって多くの人が参加している。 （今後の事後評価の必要性） 今後の事後評価の必要性は無い。 （改善措置の必要性） ・現時点では、事後評価制度に基づく改善措置の必要性はないが、今後もよりよい管理に向けて必要な検討を行うことが重要と考えられる。 ・例としては、急流河川における護岸のあり方、キャンプ場としての整備、自然の活用方策等の検討があげられる。 ・上記のような検討の結果、必要に応じてダム等管理フォローアップ委員会で審議する。 （同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性） 当該事業の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無いと考える。なお、費用便益比（B/C）を算出する方法については、国民のニーズや社会経済状況、評価の実績、評価技術の向上等を踏まえつつ、今後ともさらなる改善を図っていく。</p>	対応なし	中部地方整備局 河川部河川管理課 （課長 井口泰行）

<p>九頭竜川鳴鹿大堰建設事業 (H2～H16) 近畿地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>446</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 全体事業費 446億円、工期 平成2年度～平成16年度 B/C 2.2 (B:1,748億円、C:785億円) (事業の効果の発現状況) 洪水時に適切なゲート操作を行い、洪水を安全に流下させ、堰上下流の水位を低減させている。新取水施設の整備および日々の運用により、流入量の変動に関わらず安定した取水を可能とし、地域の発展に貢献している。 (事業実施による環境の変化) アユ、カマキリ(アラレガコ)等の多くの回遊性魚類の遡上が確認されており、魚道改修による改善効果が認められた。 (社会経済情勢の変化) 整備した九頭竜川流域防災センターは年間およそ15,000人の利用者がおり、環境学習等を実施したりすることにより地域との交流を図っている。 鳴鹿大堰は、周辺の景観を考慮した設計がなされており、来訪者にも良好な印象を与えている。 (今後の事後評価の必要性) 今後の事後評価の必要性は認められない。 (改善措置の必要性) 事業効果の発現状況等から改善等の必要性はないと考えられる。 今後、継続して事業の効果を確認し、改善措置の必要性についてもダム等管理フォローアップ委員会で審議する。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性はないと考えられる。</p>	<p>対応なし</p>	<p>近畿地方整備局 河川管理課 (課長 和佐喜平)</p>
<p>一庫ダム湖活用環境整備事業 (H2～H16) 近畿地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>28</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 全体事業費 28億円、工期 平成2年度～平成16年度 B/C 1.2 (B:59億円、C:47億円) (事業の効果の発現状況) 本事業によるなぎさや湖岸整備、斜路の舗装などによる湖面や湖畔へのアプローチ施設、親水施設等の整備は、湖畔を中心に湖面を含めて水辺の利用者の増大につながっている。 また、駐車場やトイレ、防護柵等の整備は安全で快適な利用に役立っている。 (事業実施による環境の変化) 本事業の実施では、法面や裸地等に対する緑化、植栽等を実施することで景観等への配慮を行う等、環境保全に対する取組みが行われている。 また、本事業の実施による自然環境等の変化は、特に認められない。 (社会経済情勢の変化) 一庫ダム湖活用環境事業で整備された施設は、ダム湖のキャンプ場や他の施設と一体となって地域住民はもちろん大阪府や阪神地域の人々が川遊びやキャンプ、ハイキングを楽しむ貴重なレクリエーション空間になっており、年間約30万人もの人が訪れている。 (今後の事後評価の必要性) 今後の事後評価の必要性は認められない。 (改善措置の必要性) 事業効果の発現状況等から改善措置の必要性はないと考えられる。 今後、継続して事業の効果を確認し、改善措置の必要性についてもダム等管理フォローアップ委員会で審議する。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性はないと考えられる。</p>	<p>対応なし</p>	<p>近畿地方整備局 河川管理課 (課長 和佐喜平)</p>
<p>室生ダム貯水池水質保全事業 (H2～H16) 近畿地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>40</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 全体事業費 40億円、工期 平成2年度～平成16年度 B/C 5.4 (B:377億円、C:70億円) (事業の効果の発現状況) 本事業の実施により、リンの削減効果が確認された。 アオコの発生日数は変わらないが、発生する面積が10%程度減少した。 (事業実施による環境の変化) 「事業の効果の発現状況」と同じ (社会経済情勢の変化) 流域の人口は、平成7年以降は減少傾向であるが、世帯数は横ばい状況にある。 下水道の整備状況は、昭和62年に宇陀川流域下水道が供用開始され、平成19年度末で56.4%の普及率である。 副ダムにより創出された湖面に位置する平成榛原子供の森公園は、平成13年に完成し毎年8～10万人前後の入園者数である。 (今後の事後評価の必要性) 本事業の実施により、流入河川からのリン負荷を目標通り削減していることを確認した。しかしながら、依然としてアオコ等の発生がまだ見られるため、現在、事業を実施している「室生ダム水環境改善事業」とあわせて事後評価に諮る。 (改善措置の必要性) 事業効果の発現状況等から改善措置の必要性はないと考えられる。ただし、アオコ等の発生がまだ見られるため、現在事業を実施している「室生ダム水環境改善事業」により、アオコ等の発生抑制をしていき、必要に応じてダム等フォローアップ委員会で審議する。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性はないと考えられる。</p>	<p>再事後評価</p>	<p>近畿地方整備局 河川管理課 (課長 和佐喜平)</p>



<p>高山ダム貯水池水質保全事業 (H10～H16) 近畿地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>20</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)          全体事業費 20億円、工期 平成10年度～平成16年度          B/C 6.4 (B: 203億円、C: 32億円)          (事業の効果の発現状況)          本事業の実施により、アオコ発生がなくなり、淡水赤潮の発生日数及び発生範囲共に大幅に減少した。          (事業実施による環境の変化)          「事業の効果の発現状況」と同じ          (社会経済情勢の変化)          流域の人口は、月ヶ瀬村、山添村、南山城村は減少傾向にあるが、人口の大半を占める名張市は増加している。          ダム流域の下水道の普及率は、平成15年度で15.6%である。          高山ダムが位置する月ヶ瀬地域の観光客数はH12年度以降、横ばい状況である。          (今後の事後評価の必要性)          本事業の実施により、アオコ等発生の抑制により水質の改善が確認されていることから、今後の事業評価の必要性は認められない。          (改善措置の必要性)          事業効果の発現状況等から改善措置の必要性はないと考えられる。          今後、継続して事業の効果を確認し、改善措置の必要性についてもダム等管理フォローアップ委員会で審議する。          (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)          同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性はないと考えられる。</p>	<p>対応なし</p>	<p>近畿地方整備局 河川管理課 (課長 和佐喜平)</p>
<p>吉井川苦田ダム建設事業 (S47～H16) 中国地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>2,035</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)          ・全体事業費 2,035億円、工期 昭和47年度～平成16年度          ・B/C 3.0 (B: 5,400億円、C: 1,795億円)          (事業の効果の発現状況)          ・管理開始以降2回の洪水調節(平成17年9月台風14号、平成18年7月豪雨)により下流の水位を低減している。          ・流水の正常な機能の維持及び都市用水の補給を実施している。          ・ダム放流水を利用する吉田発電所において、年間約2千万KWHを発電している。          (事業実施による環境の変化)          ・水質について、下流河川への影響は特に見受けられないが、貯水池において、局所的・一時的な藻類の増殖や底層の溶存酸素の低下が見られる。          ・岡山県内では初となる陸封アユの確認といった注目すべき変化が見られる。          ・下流河川においてカマツカ及び底生動物の一部に変化が見られる。          ・ダム湖内へブラックバスの侵入・定着が確認された。          (社会経済情勢の変化)          ・想定氾濫区域内人口は約0.7%減少、一般資産額は約0.5%増加等、大きな社会経済情勢の変化は生じていない。          ・ダム管理開始後の平成19,20年において、ダム関連施設への来所者は約6万人。          ・平成21年3月には、「吉田ダム水源地域ビジョン」を策定。          ・地元、鏡野町では、ダムを活用した地域振興に積極的に取り組んでいる。          (今後の事後評価の必要性)          ・事業効果が発現し、大きな社会情勢等の変化もなく、環境への重大な影響も見られないことから、今後の事後評価の必要性はない。          (改善措置の必要性)          ・改善措置の必要性はない。今後は、より良い管理に資するため、継続して事業の効果や環境への影響等の分析・評価を行い、必要に応じて改善措置をダム等管理フォローアップ委員会で審議する。          (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)          ・特になし。</p>	<p>対応なし</p>	<p>中国地方整備局 河川部 (広域水管理官 植田光明)</p>
<p>弥栄ダム湖活用環境整備事業 (H9～H16) 中国地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>19</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)          ・全体事業費 19億円、工期 平成9年度～平成16年度          ・B/C 1.6 (B: 119億円、C: 75億円)          (事業の効果の発現状況)          ・ダム湖面へのアクセスが向上し、湖面利用が活発となったほか、ダム湖周辺施設の充実により親水活動が促進され、多くの人に利用されている。          ・ダム湖周辺施設において、各種イベントが開催され地域住民の交流の促進や地域活性化に寄与している。          (社会経済情勢の変化)          ・水源地域3市(旧2市3町)の人口は、全体で見ると緩やかに減少傾向にある。          ・世帯数は増加しているが、世帯人数は減少しており、核家族化が進行している。          ・就業者数については、第3次産業従事者が多い。産業別の比率では第三次産業が増え、就業者人口が平成12年の約95%となっている。          (今後の事後評価の必要性)          ・事業効果が発現し、大きな社会情勢等の変化も見られないことから今後の事後評価の必要性はない。          (改善措置の必要性)          ・事業の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。今後は、河川水辺の国勢調査(利用実態調査)により利用状況の把握に努め、必要に応じて改善措置をダム等管理フォローアップ委員会で審議する。          (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)          ・特になし。</p>	<p>対応なし</p>	<p>中国地方整備局 河川部 (広域水管理官 植田光明)</p>

<p>蔽木ダム湖活用環境整備事業 (H5～H16) 九州地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>7.8</p> <p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 全体事業費 7.8億円、工期 平成5年度～平成16年度 B/C 1.5 (B: 23億円、C: 16億円) (事業の効果の発現状況) 河岸の緑化・整備、管理道の整備、警報施設の設置を行うことで、ダム湖周辺利用の適正化を図った。 (事業実施による環境の変化) ダム湖周辺における動植物の確認種数は、事業整備期間中から整備後にかけて、大きな変化は見られない。 (社会経済情勢の変化) 平成2年から平成17年へかけて、旧蔽木町では人口は減少傾向にある。 地目別面積率は、畑が若干減少し、その分、原野が増加している。 (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揮していることから、今後の事業評価の必要性はないとみられる。 (改善措置の必要性) 事業目的である適正な河川環境の整備・保全の効果が発現されていることに加え、適正な利用や自治体等(唐津市、多久市)と連携した維持管理が行われていることなどから、今後も事業実施による効果は十分に持続されると考えられるため、改善措置の必要性はないとみられる。 (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) 当該事業の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思われる。 なお、費用便益比(B/C)を算出する手法については、TCM(トラベルコスト法)を採用しているが、今後も同手法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く。</p>	<p>対応なし</p>	<p>九州地方整備局 河川部河川管理課 (課長 松本親久)</p>
<p>遠賀川河口堰貯水池水質保全事業 (H8～H16) 九州地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>14</p> <p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 全体事業費 14億円、工期 平成8年度～平成16年度 B/C 2.7 (B: 49億円、C: 18億円) (事業の効果の発現状況) 河口堰直上にマイクロバブルが設定されたH16以前と以降と比較すると、年最大値: 107.3 μg/L → 81.5 μg/L (24%低減)であり、水質改善目標の100 μg/Lを下回っている。 (事業実施による環境の変化) 事業の実施後には、貯水池の景観改善(アオコの集積防止)が確認される。 (社会経済情勢の変化) 遠賀川流域では、平成14年度に清流ルネサンスⅡ(第2期水質改善緊急行動計画)の対象河川に選定されており、「キラッキラ! やすらぎ、きよらか遠賀川」をキャッチフレーズとし、負荷削減、水質改善を推進している。 (今後の事後評価の必要性) 本事業により、改善目標に対する効果発現が確認されており、現時点では今後の事後評価の必要性は生じないとみられる。 (改善措置の必要性) 事業の効果は確認されているが、今後も引き続き水質調査を実施し、その結果を活かしながら効果的な運用、合理的な維持管理に努め、必要に応じてダム等管理フォローアップ委員会で審議する。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 当該事業の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思われる。 なお、費用便益比(B/C)を算出する手法については、CVM(仮想評価法)等を採用しているが、今後も同手法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く。</p>	<p>対応なし</p>	<p>九州地方整備局 河川部河川管理課 (課長 松本親久)</p>

【砂防事業等】  
(砂防事業(補助))

<p>事業名 (事業実施期間) 事業主体</p>	<p>該当基準</p>	<p>総事業費 (億円)</p> <p>事後評価の評価項目</p>	<p>対応方針</p>	<p>担当課 (担当課長名)</p>
<p>小高山川砂防事業 (H11～H16) 三重県</p>	<p>5年以内</p>	<p>5.6</p> <p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) ・全体事業費 5.6億円 ・工期 平成11年度～16年度 ・B/C 1.1 (B: 7.7億円、C: 7.3億円) (事業の効果の発現状況) ・えん堤整備後に土砂流出は発生していない ・地域住民からは土砂災害に対する安心感が向上したとの意見が得られた (社会経済情勢の変化) ・土地利用や保全対象に変化はなく、事業の必要性は確保されている (今後の事業評価の必要性) ・事業目的は達成されており、今後の事後評価の必要はない (改善措置の必要性) ・改善の必要はない (計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・見直しの必要はない</p>	<p>対応なし</p>	<p>三重県土整備部 河川・砂防室 (室長 吉田 勇)</p>
<p>滝後川砂防事業 (H9～H16) 三重県</p>	<p>5年以内</p>	<p>5.7</p> <p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) ・全体事業費 5.7億円 ・工期 平成9年度～16年度 ・B/C 1.1 (B: 8.3億円、C: 7.9億円) (事業の効果の発現状況) ・えん堤整備後に土砂流出は発生していない ・地域住民からは土砂災害に対する安心感が向上したとの意見が得られた (社会経済情勢の変化) ・土地利用や保全対象に変化はなく、事業の必要性は確保されている (今後の事業評価の必要性) ・事業目的は達成されており、今後の事業評価の必要はない (改善措置の必要性) ・改善の必要はない (計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・見直しの必要はない</p>	<p>対応なし</p>	<p>三重県土整備部 河川・砂防室 (室長 吉田 勇)</p>

西ノ原川第三通常砂防事業 (H12~H15) 佐賀県	その他	1.6	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 全体事業費1.6億円、工期 平成12年度~平成15年度 B/C 2.1 (B: 3.2億円、C: 1.5億円) (事業の効果の発現状況) 事業完了後、土砂流出は生じていないが今後、土砂災害の防止に機能するものと考えられる。 (社会経済情勢の変化) 保全対象区域の人口、世帯(16戸)及び土地利用(耕地0.06ha)は計画時からの大幅な変化はなく、その重要性に変わりはない。 (今後の事後評価の必要性) 砂防堰堤を整備し、民生の安定を図るとい事業の目的は達成されていると考えられるため、必要ない。 (改善措置の必要性) 事業効果の発現状況等から、改善等の必要性はない。 (計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 現時点では見直し等の必要性はない。	対応なし	佐賀県 県土づくり本部河川砂防課 (課長 原 澄男)
----------------------------	-----	-----	--	------	----------------------------------

【砂防事業等】

(地すべり対策事業(直轄))

事業名 (事業実施期間) 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
黒淵地区地すべり対策事業 (S54~H16) 東北地方整備局	5年以内	87	(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 87億円、工期 昭和54年度~平成16年度 B/C 7.1 (B: 1,280億円、C: 181億円) (事業の効果の発現状況) 事業実施以前は地すべり土塊の変動が見られたが、事業完了後には地すべり土塊の顕著な移動はなく、安定した傾向がみられる。 (事業実施による環境の変化) 地すべり対策事業に伴う環境への影響は認められない。 (社会経済情勢の変化) 黒淵地区地すべりおよび周辺における社会基盤の形成 (今後の事後評価の必要性) 現時点では、地すべり対策事業による効果が確認されているため、今後の事業評価の必要性はない。 (改善措置の必要性) 現時点では、地すべり対策事業による効果が確認されているため、改善処置の必要性はない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 現時点では、同種事業の計画・調査のあり方、事業評価手法の見直しの必要性はない。	対応なし	東北地方整備局 河川部河川計画課 (課長 若公崇敏)

【砂防事業等】

(地すべり対策事業(補助))

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)
弥治郎地区地すべり対策事業 (S61~H19) 宮城県	5年以内	5.7	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) ・計画全体事業費: 5.7億円 → 精算全体事業費: 5.4億円 ・計画工期: 昭和61年度~平成20年度 → 実施工期: 昭和61年度~平成19年度 ・費用対効果分析結果 H16再評価時 B/C=3.4 (B: 19億円、C: 5.4億円) →H19完了時 B/C=4.1 (B: 21億円、C: 5.1億円) (今後の事業評価の必要性) ・地すべり対策施設を整備し、民生の安定を図るとい事業の目的は達成されており、必要なし。 (改善措置の必要性) ・現時点では事業の目的は達成されていると考えられるので、改善等の必要性はない。 (計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・現時点では見直し等の必要性はない。	対応なし	宮城県土木部防災砂防課 (課長 平間光雄)

【海岸事業】

(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)
横須賀海岸(長井地区)高潮対策事業 (H7~H16) 神奈川県	5年以内	14	(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 14億円、工期 平成7年度~平成16年度 B/C 45.2 (B: 984億円、C: 22億円) (事業の効果の発現状況) ○防護効果 越波・飛沫による背後住宅地への塩害を軽減した。 利用・環境への効果 ○階段ブロックを採用することで、親水機能が向上した。 (事業実施による環境の変化) ○直立護岸工区では、直立消波ブロックを採用することにより、反射波を低減し、養殖など漁業環境への配慮を行った。 (社会経済情勢の変化) ○整備後、地域住民により堤防上の緑地などの清掃が行われるようになった。 (今後の事後評価の必要性・改善措置の必要性) ○当該事業の実施により、堤防背後地への越波被害が解消されるとともに、親水空間を提供するなど、その効果は十分に発現されており、今後の事後評価及び改善措置の必要は無い。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ○見直しの必要性は無い。	対応なし	神奈川県県土整備部砂防海岸課 (課長 網倉孝)

【道路・街路事業】

(直轄事業)

事業名 (事業実施期間)	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5号 塩谷拡幅 (H1~H16) 北海道開発局	5年以内	169	<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(H6)21,263台/日 → 実績(H17)23,403台/日</li> <li>・全体事業費 事業完了時(H16) 16,890百万円</li> <li>・B/C 1.9 (B:484億円、C:255億円)</li> </ul> <p>(事業の効果の発現状況)</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>①旅行速度 供用前(H6) 22.8km/h → 供用後(H17) 45.3km/h</li> <li>②死傷事故率 供用前(H3~5平均)47.6件/億台和 → 供用後(H17~19平均)30.6件/億台和</li> <li>③現道等の年間渋滞損失時間(人・時間)の削減 <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通混雑が緩和され円滑な交通の確保に寄与するとともに、渋滞損失時間が削減された。(年間渋滞損失時間 整備前42.6→整備後14.3 削減量28.3万人・時間)</li> </ul> </li> <li>④農水産品の流通効率化 <ul style="list-style-type: none"> <li>・収穫期と重複する観光期の渋滞や混雑が緩和され、農産物等の流通効率化に寄与している。</li> </ul> </li> <li>⑤主要な観光地へのアクセス向上 <ul style="list-style-type: none"> <li>・年間約2千万人の観光客が訪れる後志支庁の観光地を結ぶメインルートとしての役割を果たし、観光交通渋滞の緩和や観光アクセス向上に寄与している。</li> </ul> </li> <li>⑥バス路線の利便性向上 <ul style="list-style-type: none"> <li>・当該区間を通過する路線バス及び都市間バスの定時性が確保され、利便性が向上した。(当該区間を通過するバス 130便/日)</li> </ul> </li> <li>⑦高次医療施設へのアクセス向上 <ul style="list-style-type: none"> <li>・高次医療施設が立地している札幌市等への救急搬送時における迅速性及び安全性の向上が図られた。(当該区間を通過し救急搬送された件数 988件/年 平成20年実績)</li> </ul> </li> <li>⑧歩道の狭小幅員解消 <ul style="list-style-type: none"> <li>・歩道幅員が1.5mから5.5mに拡幅され、通学路として利用されている当該区間の歩行者安全性向上が図られた。</li> </ul> </li> </ol> <p>(社会経済情勢の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・後志支庁は年間約2千万人の観光客が訪れる観光地であり、中でも外国人宿泊者数は近年、増加傾向となっている。</li> </ul> <p>(事業実施による環境への影響)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・CO2削減量 1,281t-CO2/年</li> </ul> <p>(今後の事後評価の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・整備に伴う効果が発現されており、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>・整備に伴う効果が発現されており、改善措置の必要性はない。</li> </ul> <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・特に同種事業の計画・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	北海道開発局 建設部道路計画課 (課長 渋谷元)
一般国道12号 三笠交差点 (H2~H16) 北海道開発局	5年以内	28	<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(H6)19,701台/日 → 実績(H17)18,727台/日</li> <li>・全体事業費 事業完了時(H16) 2,790百万円</li> <li>・B/C 1.9 (B:74億円、C:39億円)</li> </ul> <p>(事業の効果の発現状況)</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>①旅行速度 供用前(H16) 25.3km/h → 供用後(H20) 44.6km/h</li> <li>②死傷事故率 供用前(H5~7平均)55.6件/億台和 → 供用後(H17~19平均)58.5件/億台和</li> <li>③渋滞の解消 <ul style="list-style-type: none"> <li>・交差点部で発生していた渋滞が解消し、円滑な交通の確保に寄与するとともに渋滞損失時間が削減された。(年間渋滞損失時間 整備前64.7千人・時間→整備後45.3千人・時間)</li> </ul> </li> <li>④主要な観光施設へのアクセス向上 <ul style="list-style-type: none"> <li>・観光期の渋滞が解消し、観光施設への利用促進に寄与している。(観光入込客数 36.7万人→45.1万人)</li> </ul> </li> <li>⑤バス路線の利便性向上 <ul style="list-style-type: none"> <li>・当該区間を通過する路線バスの定時性が確保され、利便性が向上した。(バス走行速度 25.3km/h→44.6km/h)</li> </ul> </li> </ol> <p>(社会経済情勢の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・沿線自治体(三笠市・岩見沢市)の観光入込客数は横ばいで推移しているが、三笠市の日帰り観光客数は増加傾向となっている。</li> </ul> <p>(事業実施による環境への影響)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・CO2削減量 535t-CO2/年</li> </ul> <p>(今後の事後評価の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・整備に伴う効果が発現されており、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>・整備に伴う効果が発現されており、改善措置の必要性はない。</li> </ul> <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・特に同種事業の計画・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	北海道開発局 建設部道路計画課 (課長 渋谷元)

<p>一般国道40号 豊富バイパス (H2~H16) 北海道開発局</p>	<p>5年以内</p>	<p>348</p> <p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)  ・ 交通量 計画時 (H11)3,832台/日 → 実績(H17)2,495台/日(現道)、1,255台/日(当該路線)  ・ 全体事業費 事業完了時(H16) 34,810百万円  ・ B/C 1.6 (B:836億円、C:507億円)  (事業の効果の発現状況)  ①旅行速度 供用前(H11) 52.6km/h → 供用後(H17) 69.7km/h  ②死傷事故率 供用前(H13~15平均)22.8件/億台和 → 供用後(H17~19平均)17.5件/億台和  ③冬の視程障害解消による走行性向上効果  ・ 吹雪による視程障害が解消され走行速度が改善される効果【※約3.0億円】  ※は、供用後50年間の便益額として試算した値(参考値)  ④バス路線の利便性向上  ・ 札幌・旭川と稚内を結ぶ都市間バス利用者の利便性向上や定時性の確保が図られた。  ⑤農水産品の流通効率化  ・ 宗谷管内で水揚げされる水産物や、稚内市で生産される生体牛の流通の効率化が図られた。  ⑥拠点都市間のアクセス向上  ・ 旭川地方生活圏の拠点都市である旭川市と稚内地方生活圏の拠点都市である稚内市のアクセス向上が図られた。  ⑦日常活動圏中心都市である稚内市へのアクセス向上  ・ 豊富町及び留萌北部地域から中心都市である稚内市へのアクセス向上が図られ、地域住民の通院等の生活利便性向上が図られた。  ⑧高次医療施設へのアクセス向上  ・ 市立稚内病院等へのアクセス性が向上し、地域の救急医療体制が充実したとともに、特に、冬期における救急搬送の安全性・確実性の向上が図られた。  ⑨冬期交通の安全性の向上  ・ 当該事業の整備により、国道40号の代替路が確保されたとともに、地吹雪等の影響を受けにくい道路網が形成され、冬期交通における安全性向上が図られた。  (社会経済情勢の変化)  ・ 沿線自治体(稚内市・豊富町)では農業産出額が増加傾向となっている。  (事業実施による環境への影響)  ・ CO2削減量 3,755t-CO2/年  (今後の事後評価の必要性)  ・ 整備に伴う効果が発現されており、今後の事後評価の必要性はない。  (改善措置の必要性)  ・ 整備に伴う効果が発現されており、改善措置の必要性はない。  (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)  ・ 特に同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性はない。</p>	<p>対応なし</p>	<p>北海道開発局 建設部道路計画課 (課長 渋谷元)</p>
<p>一般国道336号 広尾拡幅 (H7~H16) 北海道開発局</p>	<p>5年以内</p>	<p>38</p> <p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)  ・ 交通量 計画時 (H11)5,628台/日 → 実績(H17)5,406台/日  ・ 全体事業費 事業完了時(H16) 3,840百万円  ・ B/C 1.1 (B:59億円、C:52億円)  (事業の効果の発現状況)  ①旅行速度 供用前(H11) 36.3km/h → 供用後(H17) 40.2km/h  ②死傷事故率 供用前(H12~14平均)46.4件/億台和 → 供用後(H17~19平均)40.2件/億台和  ③渋滞解消による重要港湾へのアクセス向上  ・ 渋滞ポイントであった広尾交差点の渋滞が解消し、十勝港への円滑なアクセスが可能となった。  (最大渋滞長 整備前400m→整備後0m)  ④拠点開発プロジェクトの支援  ・ 重要港湾十勝港で展開される飼料コンビナート建設プロジェクトや小麦サイロ増設計画により増大する物流の円滑化が期待される。  ⑤老朽橋の架替えによる安全性向上  ・ 老朽化した桒古橋の架替えにより防災上の危険性が解消された。  (旧橋 昭和32年供用)  ⑥水産品の流通効率化  ・ 広尾町で水揚げされるししゃもの流通効率化が図られた。  (広尾町のししゃもの漁獲量 全国1位の302t/年)  (社会経済情勢の変化)  ・ 広尾町では漁獲高や農業産出額が近年、増加傾向となっている。  (事業実施による環境への影響)  ・ CO2削減量 317t-CO2/年  (今後の事後評価の必要性)  ・ 整備に伴う効果が発現されており、今後の事後評価の必要性はない。  (改善措置の必要性)  ・ 整備に伴う効果が発現されており、改善措置の必要性はない。  (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)  ・ 特に同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性はない。</p>	<p>対応なし</p>	<p>北海道開発局 建設部道路計画課 (課長 渋谷元)</p>

<p>地域高規格道路 道央圏連絡道路 一般国道337号 美原バイパス (H1~H16) 北海道開発局</p>	<p>5年以内</p>	<p>574</p> <p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)  ・ 交通量 計画時(H6)7,424台/日 → 実績(H17)8,733台/日(現道)、3,825台/日(当該路線)  ・ 全体事業費 事業完了時(H16) 57,350百万円  ・ B/C 1.4 (B:1,025億円、C:753億円)  (事業の効果の発現状況)  ①旅行速度 供用前(H6) 36.1km/h → 供用後(H17) 52.8km/h  ②死傷事故率 供用前(H5~7平均)40.8件/億台和 → 供用後(H17~19平均)31.9件/億台和  ③広域道路整備基本計画及び地域高規格道路に位置づけのある環状道路の一部を形成  ・ 札幌圏の外環状道路を形成し新千歳空港や苫小牧港、石狩湾新港を連絡する道央圏連絡道路の一部が形成された。  ④年間渋滞損失時間(人・時間)の削減  ・ 札幌市内へ流入する交通の分散が図られ、道央都市圏の渋滞緩和や年間渋滞損失時間の削減が期待される。  ⑤通行支障区間の解消  ・ 通行支障区間を回避するルートが形成され、石狩湾新港等へのアクセス向上及び輸送効率化に寄与している。  ⑥重要港湾へのアクセス向上  ・ 新たな輸送ルートが形成され、道内各地と石狩湾新港へのアクセス向上及び輸送効率化に寄与している。  ⑦新千歳空港へのアクセス向上  ・ 当該事業周辺地域と新千歳空港へのアクセス向上及び旅客や貨物の輸送効率化に寄与している。  (社会経済情勢の変化)  ・ 沿線自治体(江別市・当別町)では製造品出荷額(工業)が増加傾向となっている。  (事業実施による環境への影響)  ・ CO2削減量 3,241t-CO2/年  (今後の事後評価の必要性)  ・ 整備に伴う効果が発現されており、今後の事後評価の必要性はない。  (改善措置の必要性)  ・ 整備に伴う効果が発現されており、改善措置の必要性はない。  (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)  ・ 特に同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性はない。</p>	<p>対応なし</p>	<p>北海道開発局 建設部道路計画課 (課長 渋谷元)</p>
<p>一般国道452号 西芦別局改 (H5~H16) 北海道開発局</p>	<p>5年以内</p>	<p>18</p> <p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)  ・ 交通量 計画時(H6)2,330台/日 → 実績(H17)1,219台/日  ・ 全体事業費 事業完了時(H16) 1,780百万円  ・ B/C 1.2 (B:27億円、C:22億円)  (事業の効果の発現状況)  ①旅行速度 供用前(H6) 47.3km/h → 供用後(H21) 49.0km/h  ②死傷事故率 供用前(H5~7平均)29.4件/億台和 → 供用後(H17~19平均)0.0件/億台和  ③線形不良区間と大型車のすれ違い困難区間の解消  ・ 線形不良区間が解消され安全性が向上するとともに、大型車のすれ違いが困難な区間が解消し、交通の円滑化が図られた。  (曲線半径規定値外区間の解消 2箇所、車道幅員(橋梁部) 5.5m→8.5m)  ④狭小幅員の解消及び歩道の設置による安全性の向上  ・ 狭小幅員区間が解消されるとともに、歩道の設置により歩行者・自転車通行の快適性、安全性が向上した。  ⑤防災対策の必要な老朽橋の架け替えによる安全性の向上  ・ 防災上の危険性が解消され、道路交通の安全性、確実性が向上した。  ⑥バスの走行性の向上及びバス利用者の快適性の向上  ・ 当該区間を通過する路線バスの走行性、バス利用者の快適性が向上した。  (社会経済情勢の変化)  ・ 芦別市の製造品出荷額は減少傾向にあるものの、製造業が地域の主要な産業となっている。  (事業実施による環境への影響)  ・ CO2削減量 197t-CO2/年  (今後の事後評価の必要性)  ・ 整備に伴う効果が発現されており、今後の事後評価の必要性はない。  (改善措置の必要性)  ・ 整備に伴う効果が発現されており、改善措置の必要性はない。  (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)  ・ 特に同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性はない。</p>	<p>対応なし</p>	<p>北海道開発局 建設部道路計画課 (課長 渋谷元)</p>
<p>三陸縦貫自動車道 一般国道45号 大船渡三陸道路 (S58~H16) 東北地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>735</p> <p>①費用対効果分析の基礎となった要因  ・ 交通量 計画時(H22) 8,700台/日 → 実績(H17) 8,166台/日  ・ 全体事業費 735億円  ・ B/C=1.1 (B=1,289億円、C=1,178億円)  ②事業の効果の発現状況  ・ 旅行速度 供用前25.4km/h → 供用後66.2km/h  ・ 交通事故減少 供用前86.2件/億台キロ → 供用後70.6件/億台キロ  ・ 救急搬送の増加 三次救急医療施設である県立大船渡病院への搬送が増加。  ③事業実施による環境の変化  ・ CO2排出量の削減 2,000t-CO2/年  ④今後の事業評価の必要性  ・ 事業の効果が発現しており、再事後評価の必要はない。  ⑤改善措置の必要性  ・ 事業の効果が発現しており、改善措置の必要はない。  ⑥同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性はない。</p>	<p>対応なし</p>	<p>東北地方整備局 道路計画第一課 (課長 寺沢直樹)</p>

<p>一般国道4号 蔵王拡幅 (H11～H16) 東北地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>23</p>	<p>①費用対効果分析の基礎となった要因 ・交通量 計画時(H32) 33,100台/日 → 実績(H17) 28,199台/日 ・全体事業費 23億円 ・B/C=1.9 (B=69億円、C=35億円)</p> <p>②事業の効果の発現状況 ・旅行速度 供用前31.8km/h → 供用後40.0km/h ・交通事故減少 供用前40.3件/億台キロ → 供用後37.9件/億台キロ ・渋滞損失時間 供用前140万人時間/年 → 供用後44.6万人時間/年</p> <p>③事業実施による環境の変化 ・CO2排出量の削減 1,469t-CO2/年</p> <p>④今後の事業評価の必要性 ・事業の効果が発現しており、再事後評価の必要はない。</p> <p>⑤改善措置の必要性 ・事業の効果が発現しており、改善措置の必要はない。</p> <p>⑥同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性はない。</p>	<p>対応なし</p>	<p>東北地方整備局 道路計画第一課 (課長 寺沢直樹)</p>
<p>一般国道50号 岩瀬インター関連 (H11～H20) 関東地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>73</p>	<p>①費用対効果分析の算定基礎となった要因 ・交通量 計画時(H32) 17,600台/日 → 実績(H20) 5,000台/日 ・全体事業費 73億円 ・B/C=1.7 (B=85億円、C=142億円)</p> <p>②事業の効果の発現状況 ・旅行速度 供用前36.1km/h → 供用後41.5km/h ・交通事故減少 供用前113件/年 → 供用後64件/年 ・渋滞損失時間 供用前7.2万人時間/年 → 供用後6.1万人時間/年 ・物流効率化の支援 インター周辺に5つの工業団地が立地</p> <p>③事業実施による環境の変化 ・CO2排出削減量: 302t/年</p> <p>④今後の事後評価の必要性 ・事業の効果が発現しており、再事後評価の必要はない。</p> <p>⑤改善措置の必要性 ・事業の効果が発現しており、改善措置の必要はない。</p> <p>⑥同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性はない。</p>	<p>対応なし</p>	<p>関東地方整備局道路部 道路計画第一課 (課長 古川慎治)</p>
<p>一般国道4号 西原交差点改良 (S57～H19) 関東地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>85</p>	<p>①費用対効果分析の算定基礎となった要因 ・交通量 計画時(H42) 39,600台/日 → 実績(H21) 39,800台/日 ・全体事業費 85億円 ・B/C=2.1 (B=218億円、C=105億円)</p> <p>②事業の効果の発現状況 ・旅行速度 供用前15.8km/h → 供用後32.7km/h ・交通事故減少 供用前143件/年 → 供用後107件/年 ・渋滞損失時間 供用前99.4万人時間/年 → 供用後24.5万人時間/年 ・沿道環境の向上 生活道路の交通量が減少(1,718台/日→1,236台/日)</p> <p>③事業実施による環境の変化 ・CO2排出削減量: 2.4t/年</p> <p>④今後の事後評価の必要性 ・事業の効果が発現しており、再事後評価の必要はない。</p> <p>⑤改善措置の必要性 ・事業の効果が発現しており、改善措置の必要はない。</p> <p>⑥同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性はない。</p>	<p>対応なし</p>	<p>関東地方整備局道路部 道路計画第一課 (課長 古川慎治)</p>
<p>一般国道127号 浅間山インター関連 (H8～H16) 関東地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>17</p>	<p>①費用対効果分析の算定基礎となった要因 ・交通量 計画時(H32) 8,000台/日 → 実績(H20) 2,700台/日 ・全体事業費 17億円 ・B/C=5.7 (B=121億円、C=21億円)</p> <p>②事業の効果の発現状況 ・旅行速度 供用前38.2km/h → 供用後40.6km/h ・交通事故減少 供用前39件/年 → 供用後8件/年 ・大型車交通が転換し、国道127号の安全性向上 大型車交通量2,574台/日→1,176台/日 ・消防活動への支援 富津市竹岡の海岸部は波浪による特殊規制区間である。 当該IC整備により、越波時にも消防車が確実に火災現場に到達出来るようになった。 当該ICの供用により利便性が向上しバス運行本数増加 10台/日→31台/日</p> <p>③事業実施による環境の変化 ・CO2排出削減量: 1.065t/年</p> <p>④今後の事後評価の必要性 ・事業の効果が発現しており、再事後評価の必要はない。</p> <p>⑤改善措置の必要性 ・事業の効果が発現しており、改善措置の必要はない。</p> <p>⑥同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性はない。</p>	<p>対応なし</p>	<p>関東地方整備局道路部 道路計画第一課 (課長 古川慎治)</p>

<p>一般国道8号 三条拡幅 (S49～H16) 北陸地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>329</p>	<p>①費用対効果分析の算定基礎となった要因</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通量（道路交通センサス及び実測データ比較） 国道8号大島：整備前（S60）11,331台/12h→整備後（H21）14,532台/12h 国道8号西本城寺：整備前（S60）14,521台/12h→整備後（H21）26,106台/12h</li> <li>・旅行速度（道路交通センサス及び実測データ比較） 供用前（S60）22.2km/h→部分供用後（H11）23.7km/h→供用後（H21）32.9km/h</li> <li>・交通事故（当該事業区間、交通安全対策調査及びITARDA） 死傷事故数：供用前（S58）154.8件/台キロ → 部分供用後（H2～H5）179.3件/億台キロ → 供用後（H16～H19）平均107.4件/億台キロ</li> <li>・費用対効果 B/C=1.7（B=924億円、C=556億円）</li> </ul> <p>②事業の効果の発現状況</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・当該事業区間の渋滞損失時間の削減量＝約16万人時間/年 （供用前 約49.3万人・時間/年→供用後 約33.4万人・時間/年） ※三条市土場～三条市下須頃間を対象に算定 道路交通センサス（供用前、部分供用後）、H21.11.12実測データ（供用後）</li> <li>・当該事業区間を利用する燕線など78本/日の路線バスの利便性の向上。 （3路線（78本）の年間トータル利用者数：約39万人（1日平均約1,100人））</li> <li>・新幹線駅である燕三条駅へのアクセス向上。 （上須頃交差点～大野畑交差点の慢性的な渋滞の解消）</li> <li>・日常活動圏中心都市である三条市へ通勤・通学者数、三条市への買い物割合の増加。</li> <li>・第1次緊急輸送道路として位置づけあり。</li> <li>・CO2排出削減量 約8,500t-CO2/年</li> <li>・NO2排出削減量（現道） 約1.12t-NO2/年</li> <li>・SPM排出削減量（現道） 約0.03t-SPM/年</li> </ul> <p>③事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・平成17年5月に3市町村が合併</li> </ul> <p>④今後の事後評価や改善措置の必要性</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業の効果が発現しており、今後の事後評価及び改善措置の必要はない。</li> </ul> <p>⑤同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・特段の見直しの必要はない。</li> </ul>	<p>対応なし</p>	<p>北陸地方整備局 道路部道路計画課 （課長 木村康博）</p>
<p>能越自動車道 一般国道470号 高岡砺波道路 (S63～H16) 北陸地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>1,578</p>	<p>①費用対効果分析の算定基礎となった要因</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通量の状況（道路交通センサス比較（実績値）） 高岡北IC～高岡IC：整備前（H6）0台/日→整備後（H17）5,013台/日 小矢部東IC～小矢部砺波JCT：整備前（H6）0台/日→整備後（H17）5,295台/日</li> <li>・旅行速度向上の状況（道路交通センサス比較（実績値）） 国道8号：供用前（H6）34.7km/h → 供用後（H17）39.5km/h</li> <li>・交通事故の低減の状況（富山河川国道事務所集計資料の比較より（実績値）） 死傷事故数：供用前（H5～H7平均）72件/年 → 供用後（H17～H19平均）54件/年</li> <li>・費用対効果 B/C=1.1（B=2,611億円、C=2,292億円）</li> </ul> <p>②事業の効果の発現状況</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・並行区間の年間渋滞損失時間及び削減率 整備なし192万人・時間/年→整備あり172万人・時間（約20万人時間削減、10.6%削減）</li> <li>・特定重要港湾へのアクセス向上 伏木富山港～小矢部砺波JCT間所要時間 供用前：42分→供用後：29分 約30%短縮(13分)</li> <li>・水産業主体地域からの農林水産物の流通の利便性向上 水見漁港～小矢部砺波JCT間所要時間 供用前：51分→供用後：33分 約36%短縮(19分)</li> <li>・隣接した日常活動圏中心都市（高岡市・金沢市）間を最短時間で連絡 高岡市役所～金沢市役所間所要時間 供用前：64分→供用後：54分 約17%短縮(11分)</li> <li>・主要なICから主要な観光地へのアクセス向上による効果 小矢部砺波JCT～氷見フィッシャーマンズワーフ海鮮館間の所要時間 供用前：51分→供用後：33分 約36%短縮(19分)</li> <li>・三次医療施設へのアクセス向上 供用後、厚生連高岡病院から砺波市・南砺市方面へのアクセス性が向上、30分圏域人口が約35,000人増加</li> <li>・第1次緊急輸送道路ネットワークの位置づけあり</li> <li>・CO2排出削減量 約8,500t-CO2/年削減</li> <li>・NOx排出削減量 約33t-NOx/年削減</li> <li>・SPM排出削減量 約3.1t-SPM/年削減</li> </ul> <p>③事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・新幹線駅（北陸新幹線・新高岡駅（仮称））の整備</li> <li>・平成20年度に東海北陸自動車道が全線開通</li> </ul> <p>④今後の事後評価や改善措置の必要性</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業の効果が発現しており、今後の事後評価及び改善措置の必要はない。</li> </ul> <p>⑤同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・特段の見直しの必要はない。</li> </ul>	<p>対応なし</p>	<p>北陸地方整備局 道路部道路計画課 （課長 木村康博）</p>



<p>一般国道2号 明石西拡幅 (S62～H16) 近畿地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>91</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)  ・交通量 整備前 (H9) 30,679台/日  → 整備後 (H17) 30,201台/日  ・全体事業費 事業完了時 (H16) 91億円  ・B/C 事後評価時 2.5 (B: 317億円、C: 124億円)  (事業効果の発現状況)  ①歩行者・自転車の安全性向上  ・歩道幅員の確保 (1.0m→3.5m) により自転車・歩行者の安全性が向上し通行量が増加。  (歩行者: 190人→466人、自転車: 487台→1,884台)  ②バス路線の利便性向上  ・旅行速度の改善により神姫バス、明石市営バスの利便性が向上。  (旅行速度: 17.6km/h→23.5km/h)  ③新幹線駅へのアクセス向上  ・明石市役所～JR西明石駅への所要時間が短縮。(16分→12分: 4分短縮)  ④重要港湾へのアクセス向上  ・明石市役所～東播磨港への所要時間が短縮。(51分→45分: 6分短縮)  ⑤日常活動圏中心都市へのアクセス向上  ・明石市役所～加古川市役所への所要時間が短縮。(59分→58分: 1分短縮)  ⑥主要観光地へのアクセス向上  ・JR西明石駅～明石公園への所要時間が短縮。  (14分→11分: 3分短縮、明石公園の観光入込客数: 286万人(H19年度))  ・JR西明石駅～明石市立天文科学館への所要時間が短縮。  (16分→12分: 4分短縮、明石市立天文科学館の観光入込客数: 13万人(H19年度))  ⑦災害時の代替路の確保  ・第二神明道路が通行止となった場合の代替路の形成。  (事業実施による環境の変化)  ・CO2: 排出削減量 約209t-CO2/年  (社会経済情勢の変化)  ・東播磨地域の人口は横ばい傾向にあり自動車保有台数も横ばい傾向であるが、S55年度と比較すると約2倍に増加しており自動車への依存が見られる。  (今後の事後評価の必要性)  ・明石西拡幅により、一般国道2号における交通混雑の緩和、交通安全の確保などの効果が確認されるなど、効果の発現状況に特に問題はなく今後の事後評価の必要性は生じていない。  (改善措置の必要性)  ・明石西拡幅は想定された効果が十分に発揮されており、当面の改善措置の必要性は生じていない。  (同種の事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)  ・明石西拡幅に関して、特に参考となる事項は見られなかったため、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性は生じていない。</p>	<p>対応なし</p>	<p>近畿地方整備局 道路計画第一課 (課長 原 久弥)</p>
<p>一般国道2号 相生拡幅 (S59～H16) 近畿地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>326</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)  ・交通量 整備前 (H6) 27,491台/日  → 整備後 (H17) 39,212台/日  ・全体事業費 事業完了時 (H16) 326億円  ・B/C 事後評価時 3.1 (B: 1,465億円、C: 479億円)  (事業効果の発現状況)  ①バス路線の利便性向上  ・相生駅北交差点の渋滞緩和により神姫バス運行遅延が解消。  (交差点通過時間23分→1分: 22分短縮)  ②新幹線駅へのアクセス向上  ・上郡町役場～JR相生駅への所要時間が短縮。(27分→24分: 3分短縮)  ③拠点開発プロジェクト等の支援  ・相生市役所～播磨科学公園都市への所要時間短縮により西播磨テクノポリス開発計画を支援。(30分→26分: 4分短縮)  ④主要観光地へのアクセス向上  ・JR相生駅～相生ペーロン祭会場(ポート公園)への所要時間が短縮  (9分→7分: 2分短縮、相生ペーロン祭の観光入込客数: 12万人(H20年度))  ⑤交通安全の確保  ・自転車歩行者道の拡幅整備により、歩行者・自転車の通行の快適・安全性が向上。  (車両対人事故件数 12件→3件: 9件減少)  ⑥沿道環境の改善  ・遮音壁の設置等により、騒音レベルが低減し環境基準を達成。  (相生市菅原町(夜間) 82dB→58dB: 24dB減少)  (事業実施による環境の変化)  ・CO2: 排出削減量 約9,054t-CO2/年  (社会経済情勢の変化)  ・相生市の人口は減少傾向にあるが、1世帯あたりの自動車保有台数は増加しており、自動車への依存が見られる。  (今後の事後評価の必要性)  ・相生拡幅により、一般国道2号における交通混雑の緩和、交通安全の確保などの効果が確認されるなど、効果の発現状況に特に問題はなく今後の事後評価の必要性は生じていない。  (改善措置の必要性)  ・相生拡幅は想定された効果が十分に発揮されており、当面の改善措置の必要性は生じていない。  (同種の事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)  ・相生拡幅において、特に参考となる事項は見られなかったため、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性は生じていない。</p>	<p>対応なし</p>	<p>近畿地方整備局 道路計画第一課 (課長 原 久弥)</p>

<p>一般国道9号 一本柳交差点改良 (H13～H17) 近畿地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>8.4</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)  ・交通量 整備前 (H11) 16,037台/日 → 整備後 (H20) 13,261台/日  ・全体事業費 事業完了時 (H17) 8.4億円  ・B/C 事後評価時 1.6 (B: 23億円、C: 14億円)  (事業効果の発現状況)  ①地域の活性化  ・本事業や春日和田山道路の開通などに伴い、商業施設などが多数開業しており、地域生活の向上や地域経済の活性化を見ることが出来る。  ②交通安全の確保  ・右折レーンの改良により、滞留車両が減少し直線車の見通しが良くなったため、支線から進入する車両による出会い頭衝突が減少。(交通事故件数: 9件→5件)  ・自転車利用空間が整備され、歩行者・自転車の通行の快適・安全性が向上  ③バス路線の利便性向上  ・旅行速度の改善により全但バス、朝来市コミュニティバスの利便性が向上。  (旅行速度: (平日) 39.4km/h→48.0km/h、(休日) 38.7km/h→48.0km/h)  ・交差点改良により右左折車による渋滞が解消。  ④特急停車駅へのアクセス向上  ・朝来市役所朝来庁舎 (旧朝来町役場) ～JR和田山駅への所要時間が短縮。  (19分→16分: 3分短縮)  ⑤日常生活圏中心都市へのアクセス向上  ・朝来市役所朝来庁舎 (旧朝来町役場) ～養父市中心部 (旧八鹿町) への所要時間が短縮。  (37分→34分: 3分短縮)  ⑥主要観光地へのアクセス向上  ・北近畿豊岡自動車道和田山IC～城崎温泉への所要時間が短縮。  (72分→69分: 3分短縮、城崎温泉の観光入込客数: 954万人(H20年度))  ⑦高度医療施設へのアクセス向上  ・朝来市役所朝来庁舎 (旧朝来町役場) ～公立豊岡病院への所要時間が短縮。  (69分→66分: 3分短縮)  (事業実施による環境の変化)  ・CO2: 排出削減量 約140t-CO2/年  (社会経済情勢の変化)  ・但馬地域への観光入込客数は横ばい傾向にある。1世帯あたりの自動車保有台数も横ばい傾向にあるが、近畿平均、兵庫県平均と比較すると約2倍となっており自動車への依存が見られる。  (今後の事後評価の必要性)  ・一本柳交差点改良により、一般国道9号及び一般国道312号における安全で円滑な交通の確保、混雑緩和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。  (改善措置の必要性)  ・一本柳交差点改良は想定された効果が十分に発揮されており、当面の改善措置の必要性は生じていない。  (同種の事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)  ・一本柳交差点改良に関して、特に参考となる事項は見られなかったため、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性は生じていない。</p>	<p>対応なし</p>	<p>近畿地方整備局 道路計画第一課 (課長 原久弥)</p>
<p>一般国道175号 三木バイパス (S45～H16) 近畿地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>204</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)  ・交通量 整備前 (S52) 16,440台/日 (現道部)  → 整備後 (H17) 12,784台/日 (現道部) 、29,338台/日 (当該路線)  ・全体事業費 事業完了時 (H16) 204億円  ・B/C 事後評価時 4.1 (B: 2,434億円、C: 599億円)  (事業効果の発現状況)  ①バス路線の利便性向上  ・旅行速度の改善により神姫バスの利便性が向上。(旅行速度: 14.1km/h→24.2km/h)  ②新幹線駅へのアクセス向上  ・小野市役所～JR西明石駅への所要時間が短縮。(69分→53分: 16分短縮)  ③第三種空港へのアクセス向上  ・小野市役所～神戸空港への所要時間が短縮。  (三木バイパス区間: 16分→9分: 7分短縮)  ④主要観光地へのアクセス向上  ・山陽自動車道三木小野IC～道の駅みきへの所要時間が短縮。  (9分→4分: 5分短縮、道の駅みきの観光入込客数: 103万人(H20年度))  ・山陽自動車道三木小野IC～三木山森林公園への所要時間が短縮。  (9分→5分: 4分短縮、三木山森林公園の観光入込客数: 59万人(H20年度))  ・山陽自動車道三木小野IC～三木ホースランドパークへの所要時間が短縮。  (9分→4分: 5分短縮、三木ホースランドパークの観光入込客数: 26万人(H20年度))  ⑤三次医療施設のアクセス向上  ・小野市役所～兵庫県災害医療センターへの所要時間が短縮。  (三木バイパス区間: 16分→9分: 7分短縮)  ⑥災害時の代替路の確保  ・山陽自動車道、阪神高速7号北神戸線、第二神明道路が通行止となった場合の代替路の形成。  (事業実施による環境の変化)  ・CO2: 排出削減量 約6,659t-CO2/年  (社会経済情勢の変化)  ・北播磨地域の人口は横ばい傾向にある。また、北播磨地域の自動車保有台数はS55と比較し約2倍に増加しており、自動車への依存が見られる。  (今後の事後評価の必要性)  ・三木バイパスにより、一般国道175号における交通混雑の緩和、交通安全の確保などの効果が確認されるなど、効果の発現状況に特に問題はなく、今後の事後評価の必要性は生じていない。  (改善措置の必要性)  ・三木バイパスは想定された効果が十分に発揮されており、当面の改善措置の必要性は生じていない。  (同種の事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)  ・三木バイパスにおいて、特に参考となる事項は見られなかったため、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性は生じていない。</p>	<p>対応なし</p>	<p>近畿地方整備局 道路計画第一課 (課長 原久弥)</p>

<p>一般国道2号 花岡拡幅 (S49~H16) 中国地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>214</p>	<p>①費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化 ・交通量 再評価時(H42) 42,000~56,900台/日 → 実績(H17) 34,200~45,800台/日 ・事業費 再評価時 210億円 → 実績 214億円 ・B/C 再評価時 5.3(B:1,856億円,C:353億円) → 事後評価 2.1(B:831億円,C:389億円)</p> <p>②事業の効果の発現状況 ・渋滞損失時間の削減 約1,409千人・時間/年 → 約1,259千人・時間/年 ・旅行速度の向上 供用前 14.6km/h → 供用後 40.6km/h ・交通事故の減少 事業中 61.7件/億台キロ → 供用後 53.2件/億台キロ ・物流拠点へのアクセス性向上</p> <p>③事業実施による環境の変化 ・治道の騒音が改善 騒音レベル:72db⇒57db(下松市大字来巻)</p> <p>④社会経済情勢の変化 ・事業区間沿線の事業所数増加(S61:276事業所→H18:391事業所【約1.4倍】) ・旧熊毛町の世帯数増加(S60:4,418世帯→H17:5,725世帯【約1.3倍】) ・久保団地の世帯数増加(S63:535世帯→H20:1,469世帯【約2.7倍】)</p> <p>⑤今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性 ・花岡拡幅事業により、交通混雑の緩和や道路線形不良区間の回避による交通安全の向上等の効果が発現している。さらに、国道2号沿線の商業集積や事業所の立地による地域振興など重要な役割を果たしている。このことから、事業目的を達成していると判断できるため、今後の事後評価及び改善措置の必要はない。</p> <p>⑥同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性 ・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。</p>	<p>対応なし</p>	<p>中国地方整備局 道路計画課 (課長 永尾慎一郎)</p>
<p>一般国道56号 大洲道路 (S55~H18) 四国地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>421</p>	<p>①費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化 ・交通量 計画時(H32) 22,200台/日 → 整備後(H21) 20,000台/日 ・全体事業費 事業完了時(H18) 446億円 ・B/C 事後評価時 2.7(B:2,024億円,C:738億円)</p> <p>②事業効果の発現状況 ・旅行速度 供用前(H2) 28.7km/h → 供用後(H20) 57.2km/h ・交通事故減少 供用前(H2) 95.5件/億台キロ → 供用後(H19) 12.3件/億台キロ</p> <p>③円滑なモビリティの確保 ・現道等の渋滞損失時間が削減。 【区間a(費用便益分析対象区間):約1,960万人・時間/年 → 1,860万人・時間/年 約5%削減】 【区間b(大洲道路に並行する現道(国道56号)):約71万人・時間/年 → 約35万人・時間/年 約51%削減】 ・現道(国道56号)の混雑度が低下。【2.2 → 1.3】 ・現道(国道56号)の混雑時旅行速度が20km/h未満であった区間の旅行速度が改善。【19.8km/h → 29.2km/h】 ・大洲北只~東大洲間の混雑時旅行時間が減少。【14分 → 9分】 ・片原町交差点で発生していた渋滞が解消。【最大渋滞長:1,350m → 0m】 ・現道(国道56号)の混雑緩和によるバスの定時性確保や大洲道路を利用する新規バス路線の運行により利便性が向上。 ・JR伊予大洲駅(特急停車駅)へのアクセスが向上。【大洲市役所~JR伊予大洲駅:5.3分 → 3.8分】 ・松山空港(第2種空港)へのアクセスが向上。【大洲北只~松山空港:1時間2分 → 57分】</p> <p>④物流効率化の支援 ・南予地域のミカンや水産物など鮮度が売りの特産物輸送時に、迅速な流通や、荷傷みの原因となる揺れの解消で、品質の向上に寄与。</p> <p>⑤都市の再生 ・大洲市で実施された土地区画整理事業(柚木・北只土地区画整理事業、東若宮土地区画整理事業)を現道(国道56号)の混雑緩和、インターチェンジ周辺へのアクセス向上により支援。</p> <p>⑥国土・地域ネットワークの構築 ・大洲道路はA'路線として8の字ネットワークを形成。 ・大洲市(八幡浜・大洲地方拠点都市地域)~宇和島市(宇和島圏地方拠点都市地域)を高規格幹線道路で連絡する路線を構成。 ・大洲・八幡浜地方生活圏(大洲市)に隣接する松山地方生活圏(松山市)宇和島地方生活圏(宇和島市)を最短時間で連絡する路線を構成。 ・大洲・八幡浜地方生活圏の各市町から中心都市である大洲市へのアクセス性が向上。</p> <p>⑦個性ある地域の形成 ・大規模イベントである、えひめ町並博(H16年開催)および愛媛国体(H29開催予定)を支援。 ・南予地域の主要な観光施設(大洲市:大洲城、鶴飼、宇和島市:宇和島城、闘牛)へのアクセス性が向上。</p> <p>⑧安全で安心できるくらしの確保 ・愛媛県立中央病院(第三次医療施設)へのアクセス性が向上。【市立大洲病院~県立中央病院:70分→50分】 ・救急搬送時の揺れが解消され、患者や救急隊員への負担が減少。</p> <p>⑨安全な生活環境の確保 ・大洲道路の整備により現道(国道56号)の交通量は約27%、大型車は約78%減少。 ・現道区間の交通が円滑化したことで、現道(国道56号)の交通事故発生件数は減少し安全性が向上。【59件 → 43件】</p> <p>⑩災害への備え ・愛媛県地域防災計画において第一次緊急輸送路に指定。 ・現道(国道56号)の通行規制時において、代替路線を形成。</p> <p>⑪地球環境の保全 ・CO2排出量を削減【CO2排出削減量:約3,700t/年、CO2排出削減率:約0.5%】</p> <p>⑫生活環境の改善・保全 ・NO2排出量を削減【NO2排出削減量:約13t/年、NO2排出削減率:約27%】 ・SPM排出量を削減【SPM排出削減量:約2t/年、SPM排出削減率:約40%】</p> <p>⑬他のプロジェクトとの関係 ・大洲道路は、四国縦貫自動車道と四国横断自動車道を連結し、事業中である四国横断自動車道や地域高規格道路である名坂道路、八幡浜道路の供用開始により、整備効果は一層大きくなると期待される。</p> <p>⑭事業を巡る社会情勢等の変化 ・平成12年7月 四国縦貫自動車道全線供用開始 ・平成16年4月 四国横断自動車道(西予宇和IC~大洲北只IC)供用開始 ・平成17年1月 大洲市、長浜町、脇山町、河辺村を廃止し大洲市を設置</p> <p>⑮今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性 ・大洲道路事業による効果の発現は十分なものであり、今後も当該地域において大きな周辺環境の変化はないものと考えられることから、今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性はない。</p> <p>⑯計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性 ・特に同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性はない。</p>	<p>対応なし</p>	<p>四国地方整備局 道路計画課 (課長 馬渡真吾)</p>

<p>一般国道200号 直方バイパス (S46～H16) 九州地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>246</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通量 整備前(実績:H11) 22,483台/日(現道部) →整備後(実績:H17) 13,288台/日(現道部), 42,913台/日(当該路線)</li> <li>・全体事業費 事業完了時(H16) 246億円</li> <li>・B/C 再評価時 未 → 事後評価時 7.0 (B=3,041億円 C=435億円)</li> </ul> <p>(事業の効果の発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通混雑の緩和(直方バイパスの暫定2車線供用に伴い、7箇所の全ての主要渋滞ポイントが解消された。また、馬場山ICから直方大橋東までの移動時間が約18分から約8分となり、これまでの半分以上に短縮されるなど、直方バイパスの供用により並行路線の交通混雑の緩和が図られた。)</li> <li>・市街地部の交通安全性の向上(並行する国道200号(市街地部)の事故件数は、供用前49件から供用後28件と大幅に減少した。特に、追突事故の割合が5割以下に減少している。)</li> <li>・まちづくりの支援(住宅団地や大型商業施設(イオンモール直方)等が整備され、沿線の新たなまちづくりが進められている。) 等々</li> </ul> <p>(事業実施による環境の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・CO2排出削減量 25,079t/年</li> </ul> <p>(社会経済情勢の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・対象地域の人口は、昭和45年度以降は上昇傾向であったが、昭和60年度をピークに減少傾向である(H17/S45比で約1.0倍)。</li> <li>・対象地域の高齢化率は進展(H17:23.5%)、県平均(H17:19.8%)を上回る。</li> <li>・対象地域の自動車保有台数は、増加傾向にある(H18/S45比で約4.77倍)。</li> <li>・他区市町から直方市への通勤・通学者数は増加傾向(H17/H12比で約1.02倍)。</li> </ul> <p>(今後の事業評価の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・直方バイパスの整備に伴い、現道の国道200号の交通混雑の緩和や市街地部の交通安全性の向上など十分効果を発揮しており、地域づくりの支援など重要な役割を果たしていることから、さらなる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>・本事業により、『交通混雑の緩和』『市街地部の交通安全性の向上』等については、大きな整備効果が認められた。</li> <li>・しかしながら、直方バイパスの全線供用に伴い、バイパス起点部の馬場山交差点の交通混雑が深刻化し、供用に伴う新たな課題が発生した。そこで、筑豊方面から直方バイパスを経由して都市高速道路へ流入する交通について、馬場山交差点を通過せずにアクセスできるように金剛ランプを整備することで、課題の解決を図った。</li> <li>・加えて、直方バイパスの暫定供用に伴い沿線地域における自動車交通騒音の問題が生じたため、4車線化の完成供用に合わせて遮音壁を増設して対策を実施し、自動車交通騒音の低減を図った。</li> <li>・当事業の整備による改善措置については、課題等が発生する都度、対策を講じているため、今後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>・当事業は、昭和46年度に事業化し、延長4.0kmを段階的に整備した事業である。昭和53年度に事業区間の起点側1.0kmを供用したが、その後、約10年間にわたり地元住民との事業調整を行った。</li> <li>・事業期間の長期化を避けるために、計画時点からP1等による沿線住民との合意形成を図り、周辺環境に配慮しながら、円滑な事業展開により早期に整備効果を発現させることが必要である。</li> </ul>	<p>対応なし</p>	<p>九州地方整備局 道路計画第一課 (課長 荒瀬美和)</p>
<p>一般国道34号 江北バイパス (S46～H16) 九州地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>193</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通量 整備前(実績:H11) 24,400台/日(現道部) →整備後(実績:H17) 7,800台/日(現道部), 30,100台/日(当該路線)</li> <li>・全体事業費 事業完了時(H16) 193億円(一部暫定2車線)</li> <li>・B/C 再評価時 未 → 事後評価時 3.7 (B=1,802億円 C=481億円)</li> </ul> <p>(事業の効果の発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通混雑の緩和(江北バイパスの整備により現道部の交通量が約17,000台減少し、交通混雑が緩和した。4車線化により交通容量が大きくなり、H17の旅行速度が42.2km/hに向上するなど交通の円滑化が図られた。)</li> <li>・交通安全の確保(現道部における交通事故が、S52の事故件数28件からH17の事故件数10件と大幅に減少した。)</li> <li>・地域の利便性の向上(バイパス沿線に新たに商業施設などが集積し、利便性が向上した。) 等々</li> </ul> <p>(事業実施による環境の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・CO2排出削減量 8,562t/年</li> </ul> <p>(社会経済情勢の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・沿道地域の居住人口は、昭和50年以降、ほぼ横ばい(H17/S50比で約1.0倍)。</li> <li>・沿道地域の高齢化率は進展(H17:24.0%)、県平均(H17:22.6%)を上回る。</li> <li>・沿道地域の世帯当たりの自動車保有台数は1.48台/世帯(S55)から2.48台/世帯(H17)。</li> <li>・周辺市町から沿道地域への通勤者数は増加傾向。</li> </ul> <p>(今後の事業評価の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・江北バイパス事業は現道部の混雑緩和、商業施設などの集積による利便性の向上、江北バイパスを主軸とした開発計画の進展など所要の効果を発現しているため、さらなる事業評価の必要はない。</li> </ul> <p>(改善措置の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・江北バイパスは、国道34号と国道207号が合流する交通の要衝としての円滑な交通処理やバイパス沿線の商業集積や開発計画の進展による地域振興など多くの重要な役割を果たしている。</li> <li>・江北バイパスの交通量増加により、砥川新宿交差点において渋滞が頻発するという新たな問題も生じたが、別途緊急渋滞対策(左折専用レーンの設置)によって混雑は緩和したことから、今後直ちに改善措置をとる必要はない。</li> <li>・なお、暫定2車線区間については、今後の江北バイパス沿道の開発状況や武雄市方面の交通需要の変化を把握し、4車線化の必要性について検討することが必要である。</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>・江北バイパスは、供用後、沿道に商業施設が集積するなど地域住民の生活利便性の向上や地域振興に大きく貢献するとともに、江北町のまちづくりにも大きな影響を与えている。</li> <li>・そのため、隣接して調査中の事業を含めた同種事業においては、現道を拡幅するかバイパスを整備するかという観点などから、まちづくり計画と一体となった道路計画を行うことが必要である。</li> </ul>	<p>対応なし</p>	<p>九州地方整備局 道路計画第一課 (課長 荒瀬美和)</p>

<p>一般国道329号 那覇東バイパス (S60～H16) 沖縄総合事務局</p>	<p>5年以内</p>	<p>640</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因)          ・交通量 計画時(H42) 28,100台/日 → 実績(H17) 37,327台/日          ・全体事業費 640億円          ・B/C=1.8 (B=2,034億円 C=1,101億円)          (事業の効果の発現状況)          ・旅行速度 供用前7.5km/h →19.0km/h          ・観光地へのアクセス向上 那覇空港から首里城への所要時間約18分短縮          ・那覇市中心部～沖縄自動車道那覇1Cまでの所要時間約16分短縮          ・周辺道路の渋滞損失時間約2割削減          ・第三次救急医療施設のアクセス性向上(搬送圏域の拡大)          ・付近のバス4系統の利便性が向上          (事業実施による環境の変化)          ・CO2排出削減量 5,051t/年          ・NO2排出削減量 0.68t/年          ・SPM排出削減量 0.05t/年          (社会情勢の変化)          ・市町村合併(平成18年1月)①八重瀬町(旧東風平町、具志頭村)          ②南城市(旧玉城村、知念村、佐敷町、大里村)          ・那覇市近隣市町の人口及び自動車保有台数の増加率が全国、県平均を上回っている。          (今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性)          ・事業の効果が発現されており今後の再事後評価及び改善の必要性はない。          (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)          ・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。</p>	<p>対応なし</p>	<p>沖縄総合事務局 道路建設課 (課長:金城博)</p>
<p>常磐自動車道(いわき中央～常磐富岡) (H2～H16) 東日本高速道路㈱</p>	<p>5年以内</p>	<p>1,401</p>	<p>1)費用対効果分析の算定基礎となった要因          ・全体事業費 計画時1,832億円→実績1,401億円          ・交通量(H16年度)計画時2,700台/日→実績3,000台/日          ・B/C=1.2          ・B:2,571億円(走行時間短縮便益:2,047億円、走行経費減少便益:425億円          交通事故減少便益:99億円)          ・C:2,112億円(事業費:1,911億円、維持管理費:201億円)          2)事業の効果の発現状況          ・旅行速度:供用前34km/h→供用後64km/h          ・死傷事故率:供用前99件/億台*<sub>0</sub>→供用後87件/億台*<sub>0</sub>          ・当該路線の整備によるバス路線の利便性向上          ・物流の利便性向上          ・企業進出の支援          ・三次医療機関へのアクセス向上          3)事業実施による環境の変化          ・大気質・騒音ともに環境基準を下回ることを確認          4)事業を巡る社会経済情勢等の変化          ・沿線人口は全国平均と比較して減少傾向          ・県内総生産は全国と比較して同程度          ・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          5)今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性          ・費用対効果分析の結果や事業の効果発現など、一定の整備効果が得られており、今後の事後評価の必要性はないものとする          ・今後もネットワークを形成する道路の整備による効果など、引き続き周辺道路も含めた利用状況について注視していくとともに、地域と一体となった利用促進の取り組みなどに努めていく          6)計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性          ・特になし</p>	<p>対応なし</p>	<p>東日本高速道路㈱ 計画設計課 服部清繁</p>
<p>日本海沿岸東北自動車道(岩城～河辺JCT) (H5～H14) 東日本高速道路㈱</p>	<p>5年以内</p>	<p>583</p>	<p>1)費用対効果分析の算定基礎となった要因          ・全体事業費 計画時715億円→実績583億円          ・交通量(H15年度)計画時1,000台/日→実績800台/日          ・B/C=1.1          ・B:978億円(走行時間短縮便益:858億円、走行経費減少便益:78億円          交通事故減少便益:41億円)          ・C:901億円(事業費:765億円、維持管理費:136億円)          2)事業の効果の発現状況          ・旅行速度:供用前34km/h→供用後54km/h          ・死傷事故率:供用前28件/億台*<sub>0</sub>→供用後27件/億台*<sub>0</sub>          ・農林水産品の流通の利便性向上          ・企業進出の支援          ・観光の支援          ・三次医療機関へのアクセス向上          3)事業実施による環境の変化          ・大気質・騒音ともに環境基準を下回ることを確認          4)事業を巡る社会経済情勢等の変化          ・沿線人口は全国平均と比較して減少傾向          ・県内総生産は全国と比較して減少傾向          ・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          5)今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性          ・費用対効果分析の結果や事業の効果発現など、一定の整備効果が得られており、今後の事後評価の必要性はないものとする          ・今後もネットワークを形成する道路の整備による効果など、引き続き周辺道路も含めた利用状況について注視していくとともに、地域と一体となった利用促進の取り組みなどに努めていく          6)計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性          ・特になし</p>	<p>対応なし</p>	<p>東日本高速道路㈱ 計画設計課 服部清繁</p>

<p>日本海沿岸東北自動車道・一般国道7号琴丘能代道路(昭 and 男鹿半島～八竜) (H元～H14) 国・東日本高速道路株</p>	<p>5年以内</p>	<p>1,020</p>	<p>1)費用対効果分析の算定基礎となった要因          ・全体事業費 計画時1,096億円→実績1,020億円          ・交通量 (H15年度) 計画時3,100台/日→実績2,600台/日          ・B/C=1.5          ・B:2,394億円(走行時間短縮便益:2,045億円、走行経費減少便益:247億円          交通事故減少便益:102億円)          ・C:1,614億円(事業費:1,363億円、維持管理費:250億円)          2)事業の効果の発現状況          ・旅行速度:供用前31km/h→供用後55km/h          ・死傷事故率:供用前37件/億台*<sub>0</sub>→供用後25件/億台*<sub>0</sub>          ・当該路線の整備によるバス路線の利便性向上          ・農林水産品の物流の利便性向上          ・企業進出の支援          ・三次医療機関へのアクセス向上          3)事業実施による環境の変化          ・大気質・騒音ともに環境基準を下回ることを確認          4)事業を巡る社会経済情勢等の変化          ・沿線人口は全国平均と比較して減少傾向          ・県内総生産は全国と比較して減少傾向          ・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          5)今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性          ・費用対効果分析の結果や事業の効果発現など、一定の整備効果が得られており、今後の事後評価の必要性はないものとする          ・今後もネットワークを形成する道路の整備による効果など、引き続き周辺道路も含めた利用状況について注視していくとともに、地域と一体となった利用促進の取り組みなどに努めていく          6)計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性          ・特になし</p>	<p>対応なし</p>	<p>東日本高速道路株 計画設計課 服部清繁</p>
<p>一般国道127号富津館山道路(富浦～富津竹岡) (S46～H16) 国・東日本高速道路株</p>	<p>5年以内</p>	<p>1,266</p>	<p>1)費用対効果分析の算定基礎となった要因          ・全体事業費 計画時1,700億円→実績1,266億円          ・交通量 (H16年度) 計画時5,000台/日→実績5,100台/日          ・B/C=1.2          ・B:2,620億円(走行時間短縮便益:2,038億円、走行経費減少便益:420億円          交通事故減少便益:161億円)          ・C:2,129億円(事業費:1,887億円、維持管理費:242億円)          2)事業の効果の発現状況          ・旅行速度:供用前26km/h→供用後68km/h          ・死傷事故率:供用前96件/億台*<sub>0</sub>→供用後56件/億台*<sub>0</sub>          ・高速バス路線の利便性向上          ・一般道の渋滞の解消          ・三次医療機関へのアクセス向上          ・農林水産品の物流の支援          3)事業実施による環境の変化          ・大気質・騒音ともに環境基準を下回ることを確認          4)事業を巡る社会経済情勢等の変化          ・沿線人口は全国平均と比較して減少傾向          ・県内総生産は全国と比較して増加傾向          ・自動車保有台数は、貨物自動車は減少傾向、軽自動車は増加傾向          5)今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性          ・費用対効果分析の結果や事業の効果発現など、一定の整備効果が得られており、今後の事後評価の必要性はないものとする          ・今後もネットワークを形成する道路の整備による効果など、引き続き周辺道路も含めた利用状況について注視していくとともに、地域と一体となった利用促進の取り組みなどに努めていく          6)計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性          ・特になし</p>	<p>対応なし</p>	<p>東日本高速道路株 計画設計課 服部清繁</p>
<p>四国横断自動車道愛南大洲線(大洲北只～西予宇和) (H5～H16) 西日本高速道路株式会社</p>	<p>5年以内</p>	<p>557</p>	<p>1)費用対効果分析の算定基礎となった要因          ・全体事業費 計画時563億円→実績557億円          ・交通量          計画時 3,500台/日 → 開通後 5,200台/日          ・B/C=2.0          B:1,574億円(走行時間短縮便益:1,299億円、走行経費減少便益:195億円、交通事故減少便益:79億円)          C:795億円(事業費:670億円、維持管理費:125億円)          2)事業の効果の発現状況          旅行速度:供用前43km/h→供用後54km/h          死傷事故率:供用前43件/億台*<sub>0</sub>→供用後16件/億台*<sub>0</sub>          3)事業実施による環境の変化          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          4)事業を巡る社会経済情勢等の変化          【市町村合併の動き】西予市は、平成16年4月に三瓶町、明浜町、宇和町、野村町、城川町の合併により誕生。大洲市は、平成17年1月に長浜町、脇川町、河辺村を編入合併した。          【県内総生産・人口の推移】愛媛県の県内総生産は、増減を繰り返しているが総じて減少傾向にある。また、愛媛県の人口は昭和30年をピークに減少傾向にあり、沿線の西予市、大洲市の人口も同様に減少傾向にある。          【交通量の推移】供用開始した平成16年以降、増加傾向にある。          5)今後の事後評価の必要性及び改善措置          今後、高速道路ネットワークの延伸により、更なる効果が発揮されるものと期待されることから、国土交通省において事業中である西予宇和IC～宇和島北IC間の円滑な進捗が図られるよう協力するとともに、地域との連携・協力を図りながら利用促進に努める。          6)計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性          なし</p>	<p>対応なし</p>	<p>西日本高速道路株 計画設計グループ 竹本 勝典</p>

【道路・街路事業】  
（補助事業等）

事業名 （事業実施期間）	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 秋田中央道路 都市計画道路 秋田中央道路 （H9～H19） 秋田県	5年以内	663	<p>（費用対効果分析の算定基礎となった要因）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・全体事業費 663億円</li> <li>・B/C=1.3（B=1,077億円、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>・交通量 約21,000台/日（H21現在）</li> <li>・秋田駅東西間の連絡強化。</li> <li>・並行する幹線道路の交通量が約2～3割減少。</li> <li>・周辺道路網の渋滞が緩和。</li> <li>・中心市街地から高速交通拠点へのアクセス強化～秋田自動車道秋田中央ICから秋田県庁までの所要時間が短縮（朝ピーク時約7分、夕ピーク時約12分）</li> <li>・バスの利便性、定時性が向上。</li> <li>・渋滞損失時間は142万人・時/年の削減、渋滞損失金額は43億円/年の削減（14%の削減）。</li> <li>・CO2排出量は3.3千t/年（2%）削減、NOx排出量は、23t/年（4%）削減、SPM排出量は、2.1t/年（4%）削減。</li> <li>・住民の満足度アンケートの結果、5割以上の人が利便性の向上したと回答。</li> </ul> <p>（社会経済情勢の変化）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・平成9年 秋田新幹線開業、秋田自動車道（～秋田北IC）開通。</li> <li>・平成16年 秋田駅東口秋田拠点センター「アルヴェ」オープン。</li> </ul> <p>（今後の事後評価の必要性）</p> <p>費用対効果分析の結果や利用状況、事業効果の発現状況から一定の整備効果が得られており必要性はない。</p> <p>（改善措置の必要性）</p> <p>費用対効果分析の結果や利用状況、事業効果の発現状況から一定の整備効果が得られており必要性はない。</p> <p>（同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性）</p> <p>特になし。</p>	対応なし	秋田県 建設交通部 都市計画課 （課長 大塚行雄）
愛知県道高速清須 一宮線 （H8～H16） 名古屋高速道路公 社	5年以内	1,440	<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 計画1,390億円 → 実績1,440億円 交通量 計画46,600台/日 → 実績42,800台/日 B/C 1.6 （総費用C 2,166億円 総便益B 3,417億円）</p> <p>（事業の効果の発現状況）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・平成19年12月に供用開始した愛知県道高速名古屋朝日線（6号清須線）と一体となり、名古屋都心と一宮方面を直結したことで、名古屋市都心部と愛知県北部方面の交通の効率化が図られた。</li> <li>・愛知県地域防災計画において愛知県緊急輸送道路に位置付けられた。</li> </ul> <p>（事業実施による環境の変化）</p> <p>大気質・騒音の供用後の調査結果は、環境影響評価における環境保全目標を満たしている。</p> <p>（社会経済情勢の変化）</p> <p>中部国際空港の開港（H17）</p> <p>（今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性）</p> <p>事業効果の発現が認められ、今後の事業評価の必要性はないと考えられる。</p> <p>（同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性）</p> <p>見直しの必要性はないと考えられる。</p>	対応なし	名古屋高速道路公 社 企画調査部調査課 （鈴木正実）

【港湾整備事業】  
（直轄事業）

事業名 （事業実施期間）	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 多目的国際ターミ ナル整備事業 （S61～H16） 北海道開発局	5年以内	193	<p>（費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化）</p> <p>取扱貨物量 H12再評価時：345千FT/年 → H21事後評価時：161千FT/年</p> <p>（事業の効果の発現状況）</p> <p>陸上輸送コストの削減：陸上輸送削減距離43～114km 海難事故の減少：5回/年の避泊可能回数の増加 作業コストの削減：3,960時間/年の小型船の移動時間の削減 B/C 事後評価時 1.1（B：355億円、C：319億円）</p> <p>（事業実施による環境の変化）</p> <p>特になし。</p> <p>（社会経済情勢の変化）</p> <p>北洋材の関税引き上げや住宅用製材需要の激減により、原木の取扱量は当初の見込みよりも大きく減少した。</p> <p>（今後の事後評価の必要性）</p> <p>事業の効果が発現しており、投資効果も確保されていることから、今後の事後評価の必要はない。</p> <p>（改善措置の必要性）</p> <p>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）</p> <p>特になし。</p>	対応なし	北海道開発局 港湾空港部 港湾計画課 （課長 笹島 隆彦）

<p>網走港 新港地区 小型船だまり整備 事業 (H12~H16) 北海道開発局</p>	<p>5年以内</p>	<p>20</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 船揚場上架隻数 H11新規評価時：38隻/年 → H21事後評価時：39隻/年 全体事業費 H11新規評価時：13億円 → H21事後評価時：20億円 事業期間 H11新規評価時：H12~H14 → H21事後評価時：H12~H16 (事業の効果の発現状況) 流水等による小型船の損傷回避：39隻/年の損傷回避 B/C 事後評価時 2.6 (B：69億円、C：26億円) (事業実施による環境の変化) 特になし。 (社会経済情勢の変化) 特になし。 (今後の事後評価の必要性) 事業の効果が発現しており、投資効果も確保されていることから、今後の事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) 特になし。</p>	<p>対応なし</p>	<p>北海道開発局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 笹島 隆彦)</p>
<p>根室港 根室地区 耐震強化施設整備 事業 (H9~H16) 北海道開発局</p>	<p>5年以内</p>	<p>116</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 全体事業費 H9新規採択時：118億円 → H21事後評価時：116億円 (事業の効果の発現状況) 震災時における輸送コストの削減：震災時での緊急物資量1,259FT/震災 震災後における漁業活動休止の回避：震災時における耐震強化岸壁での作業可能隻数48隻/日 旅客移動コストの削減：8時間/回の航行時間削減 海難事故の減少：7回/年の避泊可能回数増加 B/C 事後評価時 1.4 (B：217億円、C：155億円) (事業実施による環境の変化) 特になし。 (社会経済情勢の変化) 特になし。 (今後の事後評価の必要性) 事業の効果が発現しており、投資効果も確保されていることから、今後の事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) 特になし。</p>	<p>対応なし</p>	<p>北海道開発局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 笹島 隆彦)</p>
<p>香深港 (船泊分港) 本港地区 小型船だまり整備 事業 (H8~H16) 北海道開発局</p>	<p>5年以内</p>	<p>56</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 全体事業費 H8新規採択時：52億円 → H21事後評価時：56億円 実施期間 H8新規採択時：H8~H14 → H21事後評価時：H8~H16 (事業の効果の発現状況) 滞船・多そう係留コスト削減：10,725時間/年の滞船解消、1,150時間/年の多そう係留解消 泊地の維持浚渫費の削減：4,243m<sup>3</sup>/年の漂砂堆積量削減 海難事故の減少：22回/年の避難可能回数増加 B/C 事後評価時 1.1 (B：85億円、C：76億円) (事業実施による環境の変化) 特になし。 (社会経済情勢の変化) 特になし。 (今後の事後評価の必要性) 事業の効果が発現しており、投資効果も確保されていることから、今後の事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) 特になし。</p>	<p>対応なし</p>	<p>北海道開発局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 笹島 隆彦)</p>
<p>仙台塩釜港 仙台港区外港地区 防波堤整備事業 (H54~H16) 東北地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>753</p>	<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 H13再評価時：253万ト/年 → H20実績：376万ト/年 全体事業費 H13再評価時：749百万円 → H16事業完了時：753百万円 (事業の効果の発現状況) 取扱貨物量の増加：0ト/年(昭和54年実績) → 376万ト/年(平成20年実績) コンテナ航路開設：北米西岸/中国航路、台湾航路、中国/韓国航路、韓国航路、 内航フィーダー航路 B/C 事後評価時 2.3 (B：3,415億円、C：1,511億円) (事業実施による環境の変化) 特になし。 (社会経済情勢の変化) 特になし。 (今後の事後評価の必要性) 事業の効果が発現しており、投資効果も確保されていることから、今後の事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) 特になし。</p>	<p>対応なし</p>	<p>東北地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 笠原 薫)</p>



<p>横浜港 本牧ふ頭地区 国際海上コンテナ ターミナル整備事 業 (H9～17) 関東地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>398</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 全体事業費 H9事業着手時: 41,300百万円 → H17事業完了時: 39,829百万円 取扱貨物量 H8統計: 396,954TEU → H20年統計: 1,075,306TEU (事業の効果の発現状況) 本プロジェクトの実施により、取扱貨物量の増加、船舶大型化への対応、基幹航路維持が 図られている。 B/C 事後評価時 7.5 (B: 5,408億円、C: 723億円) (事業実施による環境の変化) 陸上輸送距離の短縮により、トレーラーから排出されるCO<sub>2</sub>が6.5千トン-C/年、NO<sub>x</sub>が153 トン/年削減された。 (社会経済情勢の変化) 特になし。 (今後の事後評価の必要性) 事業の効果が発現しており、投資効果も確保されていることから、今後の事後評価の必要はな い。 (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。</p>	<p>対応なし</p>	<p>関東地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 東平 伸)</p>
<p>新潟港 東港地区 多目的国際ターミ ナル整備事業 (H13～H20) 北陸地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>39</p>	<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 H12計画時: 43万トン/年 → H21事後評価時: 30万トン/年 全体事業費 H13新規採択時 4,000百万円 → H21事後評価時 3,914百万円 (事業の効果の発現状況) 輸送コストの縮減、CO<sub>2</sub>排出量削減 中央ふ頭東2号岸壁の整備により、既存岸壁の混雑を解消することができた。また、隣接 岸壁と一体的な使用が可能となり、船長の長いチップ船の係船が可能となった。 B/C 事後評価時 5.9 (B: 276億円、C: 47億円) (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) 景気の後退による製紙工場の減産 (今後の事後評価の必要性) 事業の効果が発現しており、投資効果も確保されていることから、今後の事後評価の必要 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) 特になし。</p>	<p>対応なし</p>	<p>北陸地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 浅見 尚史)</p>
<p>御前崎港 女岩地区 多目的国際ターミ ナル整備事業 (H6～H16) 中部地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>163</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 鉄鋼・原木等 H11再評価時: 1,095千トン → コンテナ貨物 H20実績: 32,478TEU 全体事業費 H11再評価時: 154億円 → H16事業完了時: 163億円 (事業の効果の発現状況) 多目的国際ターミナルの整備により、陸上輸送距離が短縮し、背後の荷主等利用者の物流 コスト削減などの事業効果を発現しているとともに、耐震強化岸壁の整備により、地域住民 の安全・安心な生活を確保している。 B/C 事後評価時 1.1 (B: 283億円、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) 自動車製造工場が近隣地域に新規立地 原木の輸入形態の変化により取扱が減少 (今後の事後評価の必要性) 事業の効果が発現しており、投資効果も確保されていることから、今後の事後評価の必要 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) 事業効果等を算定する上での問題点はないため、評価手法の見直しの必要性はないが、計 画・調査のあり方について、中長期に渡る事業期間に配慮し社会情勢や個別の貨物種別毎 の需要変動性について極力考慮するなど需要予測の精度向上に努める。</p>	<p>対応なし</p>	<p>中部地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 仙崎 達治)</p>
<p>中山水道航路 開発保全航路整備 事業 (H1～H16) 中部地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>329</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 三河港取扱貨物量 H11再評価時: 30,363千トン → H20実績: 31,167千トン 便益算出対象船舶 H11再評価時: 一般貨物船(自動車専用船を含む) → H21事後評価 時: 自動車専用船のみ 航行時間の短縮 H11再評価時: 30分 → H21事後評価時: 10分 全体事業費 H11再評価時: 283億円 → H16事業完了時: 329億円 (事業の効果の発現状況) 船舶の大型化及び航行時間の短縮により輸送コストが削減 整流化に伴い航行船舶の安全性が向上し、海難事故による損失額が削減 B/C 事後評価時 2.3 (B: 1,005億円、C: 440億円) (事業実施による環境の変化) 航路整備に伴い発生した浚渫砂を有効活用した覆砂による干潟や浅場等を造成することで 、三河湾の海域環境が改善された。 (社会経済情勢の変化) 特になし (今後の事後評価の必要性) 事業の効果が発現しており、投資効果も確保されていることから、今後の事後評価の必要 はない。 (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) 事業効果等を算定する上での問題点はないため、評価手法の見直しの必要性はないが、中長 期に渡る事業期間に配慮し社会情勢や個別の貨物種別毎の需要変動性について極力考慮する など需要予測の精度向上に努める。</p>	<p>対応なし</p>	<p>中部地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 仙崎 達治)</p>

<p>境港 外港地区 多目的国際ターミナル整備事業 (H7~H15) 中国地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>82</p>	<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 H6計画時：187千トン/年 → H19実績：151千トン/年 (事業の効果の発現状況) 本ターミナルは平成16年6月に供用開始し、境港における貨物取扱能力が増強され貨物の取扱いが効率化するとともに、コンテナ貨物等の輸送コスト削減、陸上輸送距離短縮に伴う自動車排出ガス(CO<sub>2</sub>、NO<sub>x</sub>)削減など、十分な事業効果を発現している。 B/C 事後評価時 1.4 (B：185億円、C：128億円) (事業実施による環境の変化) 特になし。 (社会経済情勢の変化) 特になし。 (今後の事後評価の必要性) 事業の効果が発現しており、投資効果も確保されていることから、今後の事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) 特になし。</p>	<p>対応なし</p>	<p>中国地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 井村 洋三)</p>
<p>境港 江島地区 臨港道路整備事業 (S62~H16) 中国地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>232</p>	<p>(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 H15再評価時：234億円 → H16事業完了時：232億円 交通量 H15再評価時：約16,100台/日 → H20実績：約15,400台/日 (事業の効果の発現状況) 臨港道路の整備により、港湾における埠頭間輸送や背後圏域の利便性が向上し、輸送コスト削減、自動車排出ガス(CO<sub>2</sub>、NO<sub>x</sub>)削減など十分な事業効果を発現している。 B/C 事後評価時 1.8 (B：650億円、C：354億円) (事業実施による環境の変化) 特になし。 (社会経済情勢の変化) 特になし。 (今後の事後評価の必要性) 事業の効果が発現しており、投資効果も確保されていることから、今後の事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) 特になし。</p>	<p>対応なし</p>	<p>中国地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 井村 洋三)</p>
<p>広島港 五日市地区国内物流ターミナル整備事業 (S62~H17) 中国地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>57</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 総事業費 H12再評価時：66億円 → H17事業完了時：57億円 (事業の効果の発現状況) 国内物流ターミナルの整備により、広島港背後圏への貨物陸上輸送距離が減少し、荷主等事業者の物流コスト削減など十分な事業効果を発現している。 B/C 事後評価時 1.5 (B：169億円、C：116億円) (事業実施による環境の変化) 特になし。 (社会経済情勢の変化) 特になし。 (今後の事後評価の必要性) 事業の効果が発現しており、投資効果も確保されていることから、今後の事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) 事業効果等を算定する上での問題点はないため、評価手法の見直しの必要性はないが、需要地が広域にわたる貨物(完成自動車)の港湾背後圏の設定に際しては、輸送拠点化による輸送範囲の広域化についても配慮する必要がある。</p>	<p>対応なし</p>	<p>中国地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 井村 洋三)</p>
<p>福山港 箕沖地区 多目的国際ターミナル整備事業 (H11~H16) 中国地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>105</p>	<p>(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 H11事業採択時：111億円 → H16事業完了時：105億円 事業期間 H11事業採択時：平成11年度~平成15年度 → H16事業完了時：平成11年度~平成16年度 取扱貨物量 H11事業採択時：53千TEU/年 → H18・H19実績：56千TEU/年 (事業の効果の発現状況) 多目的国際ターミナルの整備により、陸上輸送距離が減少し、背後の荷主等利用者の物流コスト削減など十分な事業効果を発現しているとともに、耐震強化岸壁の整備により、地域住民の安全・安心な生活を確保している。 B/C 事後評価時 2.4 (B：394億円、C：163億円) (事業実施による環境の変化) 特になし。 (社会経済情勢の変化) 特になし。 (今後の事後評価の必要性) 事業の効果が発現しており、投資効果も確保されていることから、今後の事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) 特になし。</p>	<p>対応なし</p>	<p>中国地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 井村 洋三)</p>

<p>上川口港 上川口地区 避難港整備事業 (S57~H16) 四国地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>188</p> <p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 実施期間 H15再評価：S53~H16 → H21事後評価時：S53~H16 全体事業費 H15再評価：188億円 → H21事後評価時：188億円 荒天あたりの避泊隻数：H15再評価 4隻(貨物船) → H21事後評価時：H13~H20 2隻(工 用船舶、小型船舶、H21以降 3隻(工用船舶等、小型船舶、貨物船) (事業の効果の発現状況) 過去8年間(H13~H20)で工用船舶185隻、小型船舶69隻の避泊実績がある。H21年から 貨物船が入港している。また、ホエールウォッチング(2,943人/年)のほか、背後の静穏 水域を使ったシーカヤック体験学習(272人/年)に利用されている(H20実績) B/C 事後評価時 1.1 (B:509億円、C:463億円) (事業実施による環境の変化) 地元建設会社による藻場移植の試みが行われており、カジメ・ホンダワラ類の葉体が確認 されるなど、良質な環境が創出されている。 (社会経済情勢の変化) 特になし。 (今後の事後評価の必要性) 事業の効果が発現しており、投資効果も確保されていることから、今後の事後評価の必要 はない。 (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) 事業効果等を算定する上での問題点はないため、評価手法の見直しの必要性はないが、今 回の事後評価結果を踏まえ、海難の減少に伴う損失の回避の考え方の参考となるよう、引 き続きデータを蓄積していきたい。</p>	<p>対応なし</p>	<p>四国地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 辻 誠治)</p>
<p>佐世保港 前畑地区 国内物流ターミナ ル整備事業 (H1~H17) 九州地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>19</p> <p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 取扱貨物量 H23時：約99千ト 全体事業費 H16d事業完了時：約19億円 (事業の効果の発現状況) 輸送コストの削減：45kmの陸上輸送距離削減(石炭)、33kmの陸上輸送距離削減(鉄鋼・鋼 材) 環境負荷の軽減(CO2及びNOX削減) 地域経済への寄与(地域産業発展等) B/C 事後評価時 1.1 (B:31億円、C:28億円) (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) 岸壁(-13m)に想定外の変位が発生し、当該施設の利用が低迷している。 (今後の事後評価の必要性) 想定条件下(石炭の陸上輸送から海上輸送への転換)では、今後の事後評価の必要はない。 なお、実現状況について平成24年度を目途に、事業評価監視委員会へ報告するものとする。 (改善措置の必要性) 国は岸壁(-13m)の補修を終了させ、機能回復後は、石炭の輸送モードの転換を確認する必 要がある。 (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) 事業効果等を算定する上での問題点はないため、評価手法の見直しの必要性はないが、同種 事業については、関連する全てのプロジェクトの動向も確認しつつ、実施する必要がある。</p>	<p>対応なし</p>	<p>九州地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 濱口 信 彦)</p>

【空港整備事業】  
(直轄事業等)

事業名 (事業実施期間) 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
中部国際空港整備事業 (H10～H16年度) 中部国際空港株式会社	5年以内	6,431	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 費用：当初計画(7,680億円)→VE採用、価格交渉などの工事コスト縮減等(6,431億円) 需要：国際旅客 (平成17年度) (平成20年度) 予測値 5,049千人 5,544千人 実績値 5,330千人 4,976千人 国内旅客 (平成17年度) (平成20年度) 予測値 7,118千人 7,839千人 実績値 7,022千人 5,833千人</p> <p>総便益(B)：20,961億円 総費用(C)：9,747億円 費用便益分析結果：費用便益比 2.2、純現在価値 11,214億円、経済的內部収益率 8.1%</p> <p>(事業の効果の発現状況) ○3,500mの滑走路が海上に建設され、国際長距離便の就航や24時間運用が可能 ○旅客・貨物施設などの空港機能が拡充され、増大する航空需要に的確に対応可能 ○国際線と国内線と同じフロアの左右に配置し、内陸乗継における旅客利便性が向上 ○貨物地区に総合保税地域制度や無ナンバー車両通行帯の導入など貨物の利便性が向上 ○地域の人口、税収等の増加や空港周辺の土地利用促進による地域活性化等の波及効果 ○ダイバート機受入れやILSのCATⅢ化による最低気象条件緩和等による安全安心な空港 等</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) ○世界的な景気後退など、当初前提条件の実質経済成長率が現実と乖離 ○定期航空路線の一元化のところ、現状では県営名古屋空港に路線が一部存続</p> <p>(今後の事後評価の必要性) 費用便益分析におけるB/Cが2.2であり、かつ、定量的・定性的にも事業効果は十分にあることから、改めて事後評価を実施する必要は特段無し</p> <p>(改善措置の必要性) 費用便益分析においても、定量的・定性的評価においても、事業効果は十分に認められるものであり、改善措置の必要は特段無し。 なお、引き続き、地元関係者と連携・協働し、航空旅客・貨物に対する需要拡大、利便性向上及び一般来港者の集客活動に向けた取り組みを実施中。</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) 事業投資効果の確認が適切に実施されており、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特段無し。</p>	対応なし	中部国際空港株式会社 空港計画グループ (ケルブリーター 中園浩吉)

【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)	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)
福岡市高速鉄道3号線整備事業 福岡市交通局	5年以内	2,811	<p>(評価の基礎要因の変化と要因) 事業費 計画時(免許申請時) 3,231億円 → 実績 2,811億円 工期 計画時(免許申請時) 11年4ヶ月 → 実績 9年8ヶ月 輸送人員 計画時(免許申請時) 約11万人/日 → 実績(平成20年度) 約6万人/日 B/C 事後評価時 1.6 (B 5,452億円、C 3,400億円)</p> <p>(事業による効果・影響) ・七隈線沿線で都心部への30分圏域が拡大し、利便性が向上した。 ・従前は路面交通しか交通手段がなく、渋滞等による定時性の確保が課題となっていたが、七隈線の整備により課題の解消に寄与した。 ・沿線まちづくり(市街地再開発などの面的開発、病院や大学等の施設更新など)が進展した。 ・CO2、NOX排出量の削減、ヒートアイランド現象の抑制、道路混雑緩和が認められる。</p> <p>(改善措置の必要性) 今後も経費節減と需要喚起に取り組む。</p> <p>(今後の事後評価の必要性) 一定の整備効果が得られていること、乗車人員が増加傾向にあること等から、再度の事後評価は必要ないと考えている。なお、沿線人口が見込まれる開発の状況を把握していくとともに、七隈線全体計画の中で必要に応じて評価を行っていく。</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) 乖離分析結果の反映などにより、需要予測の精度向上に取り組む。</p>	対応なし	福岡市交通局 鉄道土木部計画課 (課長 中村貴久)

<p>東西線(六地蔵・醍醐間)建設事業 京都市交通局</p>	<p>5年以内</p>	<p>556</p> <p>(評価の基礎要因の変化と要因) 事業費 計画時(免許申請時) 712億円 → 実績 556億円 工期 計画時(免許申請時) 7年 → 実績 7年 輸送人員 計画時(免許申請時) 54,087人/日 → 実績(平成20年度) 約17,000人/日 B/C 事後評価時1.2 (B 809億円、C 692億円)</p> <p>(事業による効果・影響) ・京都市都心部及び大阪方面への広域的な鉄道ネットワークを完成させるとともに沿線における住宅開発や慢性的な路面交通渋滞に対応。 ・京都市都心部及び大阪方面への移動時間が短縮されるとともに、事業実施区間周辺で乗用車交通量が減少傾向にあることなど鉄道整備による効果が発現されている。</p> <p>(社会経済情勢の変化) ・沿線における開発は整備前から現在も行われている。 ・地下鉄延伸前後で沿線の自動車交通量に変化が生じており、地下鉄延伸の効果が考えられる。</p> <p>(改善措置の必要性) 本事業により効果が発現していることから、改善措置の必要はないが、さらに多くのお客様にご利用いただけるよう、今後も引き続き増収・増客に取り組んで行く。</p> <p>(今後の事後評価の必要性) 本事業により、移動時間の短縮、運賃の節減が図れ、東西線の乗車人員が増加していることから、効果が発現しており、今後の事後評価の必要性はない。</p> <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 社会経済情勢の変化を考慮するとともに具体的な計画の内容について一層的に評価し、数値等の根拠や算出過程を明確にするとともに、利用可能な最新の数値等を使用して事業の計画を行う。</p>	<p>対応なし</p>	<p>京都市交通局 高速鉄道部営業課 (課長 見山敏男)</p>
------------------------------------	-------------	---	-------------	--

【都市・幹線鉄道整備事業】  
(都市鉄道整備事業(空港アクセス鉄道等整備事業))

事業名 (事業実施期間)	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)
<p>中部国際空港連絡線整備事業 中部国際空港連絡鉄道(株)</p>	<p>5年以内</p>	<p>570</p> <p>(評価の基礎要因の変化と要因) 事業費 計画時(許可申請時) 708億円 → 実績 570億円 工期 計画時(許可申請時) 4年 → 実績 3年7ヶ月 輸送人員 計画時(許可申請時) 44,000人/日 → 実績(平成20年度) 23,900人/日 B/C 事後評価時1.9 (B 1,094億円、C 575億円)</p> <p>(事業による効果・影響) ・名古屋都心部と空港間を最短28分でアクセスすることが可能となり、空港利用者の利便性向上が図られた。 ・空港島就業者の通勤手段として鉄道(空港線)利用の割合が高まっており、就業者の約66%が鉄道を利用している。 ・空港開港による就業機会の拡大、空港に関連する社会資本インフラの拡充、土地区画整理事業等の進展により、平成16年(2004年)まで人口減少下にあった常滑市の人口は近年増加傾向にある。</p> <p>(社会経済情勢の変化) ・世界的な景気後退、新型インフルエンザの流行等に伴う航空旅客の落ち込み ・航空旅客の減少に伴う就航路線の減少・旅客便数の減便 ・空港島及び対岸部における開発プロジェクトの進捗の遅れ</p> <p>(改善措置の必要性) 一定の整備効果が現れており、当面のところ改善措置の必要性はないが、引き続き、第二種鉄道事業者と協働しながら、安全な運行管理、施設管理等に努め、鉄道利用者の増加、輸送力の維持等に向けた取り組みを進める。</p> <p>(今後の事後評価の必要性) 今後の事後評価の必要性はないが空港線の需要が大幅に落ち込んだ場合には、周辺の開発プロジェクトの直近の動向等を踏まえて評価・検証が必要である。</p> <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 本事業は、事業単体毎でなく、周辺の開発プロジェクトや他の交通アクセス整備、関連投資等を含めた空港システム全体で一体的に事業評価を実施する方が、それぞれの事業の相乗効果等の計測も期待できるため、より適切ではないかと考えられる。</p>	<p>対応なし</p>	<p>中部国際空港連絡 鉄道(株)管理部 (副長 石川貴康)</p>	

【都市・幹線鉄道整備事業】  
 (幹線鉄道等活性化事業)

事業名 (事業実施期間)	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)
西名古屋港線 整備事業 名古屋臨海高速鉄 道(株)	5年以内	750	(評価の基礎要因の変化と要因) 事業費 計画時(免許申請時) 965億円 → 実績 750億円 工期 計画時(免許申請時) 7年 → 実績 7年 輸送人員 計画時(免許申請時) 83,158人/日 → 実績(平成20年度) 26,495人/日 B/C 事後評価時 1.2 (B 1,268億円、C 1,023億円)  (事業による効果・影響) ・目的地への所要時間が短縮され、運賃が削減される。 ・自家用車の利用が削減されることにより道路混雑が緩和され、交通事故が減る。 ・大気汚染が減り、地球的環境の改善につながる。  (社会経済情勢の変化) ・少子高齢化の進展等に伴う修学・通学人口の減少・景気後退による就業、従業人口の減少 ・情報化社会の進展による業務トリップの減少  (改善措置の必要性) 利用者数については、現在のところ増加傾向を維持しているが、長期的には人口減少に伴う通 勤・通学需要の減少が想定されるため、引き続き積極的な利用促進策に取り組むとともに、更なる 経費削減に努める必要がある。  (今後の事後評価の必要性) 今後の事後評価の必要性はないと思われるが、輸送実績が当初の計画地を下回っていることを 踏まえ、今後も継続的な需要確認を行い、利用促進に反映していくことが必要である。  (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) 利用者や沿線住民の当該事業への期待や要望等が、率直に反映されるもの(パブリックコメン トやアンケートの実施等が必要となる可能性もある)もの指標(事業による効果・影響)の一つ として考えられる。	対応なし	名古屋臨海高速鉄 道(株)総務部総務 課 (課長 額額滝雄)
幹線鉄道等活性化 事業(高速化) 〔愛知環状鉄 道線〕 愛知環状鉄道(株)	5年以内	156	(評価の基礎要因の変化と要因) 事業費 想定値(新規採択時):195億円 実績値:156億円 工期 想定値(新規採択時):6年 実績値:5年10ヶ月 輸送人員 想定値(新規採択時):3.0万人/日(平成17年度)、4.2万人/日(平成37年度) 実績値:2.9万人(平成17年度)、3.7万人(平成20年度)  (事業の効果の発現状況) 1)事業効率(費用対便益) [平成21年度価格] 計算期間:30年(50年) 費用 193億円(195億円) 便益 852億円(1062億円) 費用便益比 B/C 4.42(5.45) 2)事業による効果・影響 ・岡崎駅—高蔵寺駅間の所要時間:9分短縮(72分→63分) ・運行本数:3割増発(74~78回/日→96~104回/日) ・平均列車間合い:7分短縮(29分間隔→22分間隔) ・輸送力:1.8倍(216百人/日→398百人/日) ・輸送人員:1.4倍(20,578人/日[H12]→29,232人/日[H17]) ・沿線4市の人口や従業者数などの概況を示す指標は、いずれも愛知県全体を上回る高い伸び を示しており、これら増大する交通需要に十分対応することで、自動車利用との適切な役割分担 に寄与している。  (社会経済情勢の変化) ・沿線地域の堅調な人口増加と活発な地域経済情勢を背景に、供用開始後も輸送人員は大幅に増 加している。(供用開始時[H17]29,232人/日が4年目[H20]37,064人/日と1.3倍に増加) ・P&Rや駅前広場整備等の利用促進に向けた取組みが、沿線市や地域住民、商工会議所等の各種 団体、沿線企業等と一体となって行われている。  (改善措置の必要性) ・地域の産業、生活活動、都市活動をささえる基盤として重要な役割を果たしている。一方、昨 今の世界的な経済危機による地域経済情勢への影響や少子化に伴う通学需要の減少も危惧される が、今後も地域と連携し利用促進を図っていくことが重要である。  (今後の事後評価の必要性) ・輸送人員は現在までのところ順調に増加傾向を維持していることから、今後の事後評価の必要 性はない。  (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性は認められない。	対応なし	愛知環状鉄道(株) 運輸部管理課 (管理課長 梶原 雅一郎)

幹線鉄道等活性化事業(乗継円滑化)〔高蔵寺駅〕愛知環状鉄道(株)	5年以内	<p>22</p> <p>(評価の基礎要因の変化と要因)          事業費 想定値(新規採択時):35億円          実績値:22億円          工期 想定値(新規採択時):3年          実績値:2年8ヶ月          輸送人員 想定値(新規採択時):5.2千人/日(平成17年度)、8.2千人/日(平成37年度)          実績値:2.5千人(平成17年度)、3.8千人(平成20年度)</p> <p>(事業の効果の発現状況)          1)事業効率(費用対便益)〔平成21年度価格〕計算期間:30年(50年)          費用 30億円(30億円)          便益 95億円(126億円)          費用便益比 B/C3.20(4.22)          2)事業による効果・影響          ・JR名古屋方面との直通化による乗換解消(16本/日の運行開始)          ・名古屋方面の乗換待ち時間の短縮(平均3分短縮)          ・名古屋方面の乗換客(直通列車利用含む)の増加(1.4倍)          ・直通化により、直通列車の利用者のみならず、乗換客も大幅に増加し、JR名古屋駅から直通列車の運行による当該地域へのアクセス改善によるイメージアップ効果にも寄与していると考えられる。</p> <p>(社会経済情勢の変化)          ・沿線全体では夜間人口、従業人口とも増加傾向にあるが、ピーク時に直通列車が運行する瀬戸口駅—中水野駅間では、近年、従業人口が減少に転じている。〔H12〕304百人が〔H17〕288百人と5%減          ・瀬戸市駅周辺に立地している大学が、H19.4に別地域へキャンパスを新設し、学生数が5,400人から700人に減少した。          ・他社線の運賃値下げや、都市間高速バスの運行開始等が実施され、名古屋方面への競合公共交通機関のサービス向上が図られている。</p> <p>(改善措置の必要性)          ・名古屋方面との乗換客は順調に増加傾向を維持しているが、輸送実績が計画を下回っていることを踏まえ、今後も需要の確認を継続的に行い、利用促進に反映する必要がある。</p> <p>(今後の事後評価の必要性)          ・事業の主たる目的は達成され、一定の整備効果が得られていることから、今後の事後評価の必要性はない。</p> <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)          ・同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性は認められない。</p>	対応なし	愛知環状鉄道(株)運輸部管理課(管理課長 梶原雅一郎)
----------------------------------	------	--	------	-----------------------------

【航路標識整備事業】

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
響新港東一号防波堤西灯台ほか5基(H16)海上保安庁	5年以内	0.68	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)          通航船舶隻数 計画時 85,580隻/年 → 実績 16,517隻/年          全体事業費 事業着手時 72百万円 → 事業完了時 68百万円          B/C 事後評価時 1.7 (B:261、C:157)</p> <p>(事業の効果の発現状況)          運航経費節減時間 1,630時間/年          (事業実施による環境の変化)          特になし          (社会経済情勢の変化)          特になし          (今後の事後評価の必要性)          今後とも同様の便益の発生が見込まれることから、今後の事後評価の必要はない          (改善措置の必要性)          便益が十分に発生しているため、必要なし          (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)          特になし</p>	対応なし	海上保安庁交通部計画運用課(課長 加賀谷 尚之)

【その他施設費】

【官庁営繕事業】

事業名 (事業実施期間)	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)
花咲港湾合同庁舎 (H16～H17) 国	5年以内	2.5	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 全体事業費 2.5億円 (事業の効果の発現状況) ・業務を行うための基本的な機能(B1) : 133点 業務を行うために必要な基本的な機能を満たしている。 (狭隘、民借の解消、老朽化解消、利便性の確保、施設不備の解消) ・施策に基づく付加的機能(B2) : 防災性、環境保全性、耐用・保水性等について施設の特性に合わせた施策が適切に行われており、想定していた事業の効果は発現している。 (事業実施による環境の変化) 特になし (社会経済情勢の変化) 特になし (今後の事後評価の必要性) 再度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。事業効果をより高めるため、保全指導等のフォローアップを実施していく。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 見直しの必要性はない。	対応なし	北海道開発局 営繕部営繕計画課 (課長 堀 直志)
九段第3合同庁舎 (H15～H18) 国	5年以内	84※	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) PFI法における特定事業として選定し、整備を行った。 施設整備費 84.9億円(国分) (事業の効果の発現状況) ・業務を行うための基本的な機能(B1) : 161点 業務を行うために必要な基本的な機能を満たしていることが確認できる。 ・施策に基づく付加的機能(B2) : 景観性と環境保全性について充実した取組、地域性、ユニバーサルデザイン、防災性、耐用・保水性について特に充実した取組がなされている。皇居周辺という立地と災害時の拠点施設という特性を踏まえ、官庁営繕の施策が適切に反映された施設を実現できていると評価できる。想定していた事業の効果は概ね発現している。 ・顧客満足度調査(CS調査) : 総合満足度=3.0(職員)、4.0(一般利用者)となっており、概ね良好な結果が得られている。 ・C A S B E E指標評価 : 建築物の環境性能効率BEE=3.4、領域ランク : S(素晴らしい)。 (事業実施による環境の変化) 環境保全性及びC A S B E E評価の結果から、敷地外環境への負荷も抑えられており特に問題はない。 (社会経済情勢の変化) 特になし。 (今後の事後評価の必要性) 再度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) ・事業プロセスに問題はなく、見直しの必要はない	対応なし	関東地方整備局 営繕部計画課 (課長 高橋武男)
下館地方合同庁舎 (H16～H18) 国	5年以内	14	(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 14.3億円 (事業の効果の発現状況) ・業務を行うための基本的な機能(B1) : 133点 業務を行うために必要な基本的な機能を満たしていることが確認できる。 ・施策に基づく付加的機能(B2) : 景観性と環境保全性、ユニバーサルデザインについて充実した取組、地域性について特に充実した取組がなされている。シビックコア地区計画の中核施設として、官庁営繕の施策が適切に反映された施設を実現できていると評価できる。想定していた事業の効果は概ね発現している。 ・顧客満足度調査(CS調査) : 総合満足度=3.6(職員)、3.9(一般利用者)となっており、概ね良好な結果が得られている。 ・C A S B E E指標評価 : 建築物の環境性能効率BEE=2.4、領域ランク : A(大変良い)。 (事業実施による環境の変化) 環境保全性及びC A S B E E評価の結果から、敷地外環境への負荷も抑えられており特に問題はない。 (社会経済情勢の変化) 特になし。 (今後の事後評価の必要性) 再度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) ・事業プロセスに問題はなく、見直しの必要はない	対応なし	関東地方整備局 営繕部計画課 (課長 高橋武男)



東京税関新潟税関支署東港出張所 (H16～H17) 国	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 (事業の効果の発現状況) 業務を行うために必要な基本的機能を満足していることが確認できる。 付加的機能(環境配慮、ユニバーサル対応)の取り組みがなされている。 CASBEE指標評価:建築物の環境性能効率BEE=1.2 領域ランク:B+(良い) 顧客満足度調査(GS調査):総合満足度=3.87となっており、良好な結果が得られた。 (事業実施による環境の変化) 日照阻害、電波障害等の周辺環境への影響はない。 (社会経済情勢の変化) 新潟東港における国際コンテナ貨物の取り扱い量の増加 国際化に伴う密輸入品等の国内侵入にかかる取締まり強化 (今後の事後評価の必要性) 所期の目的を達成しており、事業評価の必要性及び改善措置の必要性はない。 (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) 事業プロセス及び事業評価手法に関する問題もなく見直しの必要性はない。</p>	対応なし	北陸地方整備局 営繕部計画課 (課長 林 直人)
高松地方合同庁舎 (H15～H18) 国	5年以内	90	<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 91億円 (事業の効果の発現状況) ・業務を行うための基本的な機能(B1):146点 官庁施設として、業務を行うために必要な基本的な機能を満たしていることが確認できる。 ・施策に基づく付加的機能(B2):地域性、景観性、環境保全性、ユニバーサルデザイン、防災性及び耐用・保全性について、特に充実した取組がなされている。官庁施設として営繕部の施策が適切に反映された機能を持った施設を実現できていると評価できる。想定していた事業の効果は概ね発現している。 ・顧客満足度調査(GS調査):総合満足度=3.70となっており、概ね良好な結果が得られている。 ・環境性能評価により、グリーン化技術によるエネルギー消費量の低減効果が確認できる。 (事業実施による環境の変化) 施策に基づく付加的機能(B2)における環境保全性の評価から、敷地外環境への負荷も抑えられており特に問題はない。 (社会経済情勢の変化) 大きな社会経済情勢の変化はなく、基本的な機能及び付加的機能ともに適合している。 (今後の事後評価の必要性) 再度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) 今後も評価方法の運用にあたっては、適宜改善・見直しを行うなどフォローアップに努める。作業過程で得られた事業の成果や課題は今後の施設整備にフィードバックし、活用していく。</p>	対応なし	四国地方整備局 営繕部計画課 (課長 滝本悦郎)
福岡第1地方合同庁舎(増築) (H15～H18) 国	5年以内	60	<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 60億円 (事業の効果の発現状況) ・業務を行うための基本的な機能(B1):当初計画通り、業務を行うために必要な基本的な機能を満たしていることが確認できる。 ・施策に基づく付加的機能(B2):「ユニバーサルデザイン」「防災性」「耐用保全性」など「官庁営繕部の施策」に基づき、付加的機能が十分発揮された。想定していた事業の効果は発現している。 ・顧客満足度調査(GS調査):概ね良好な結果が得られている。 ・CASBEE指標評価:建築物の環境性能効率BEE=2.5、領域ランク:A(大変良い)。 (事業実施による環境の変化) 環境保全性及びCASBEE評価の結果から、敷地外環境への負荷も抑えられており特に問題はない。 (社会経済情勢の変化) 事業における大きな情勢等の変化がないが、基本的な機能及び付加的機能ともに、現状においても、概ね適合している。 (今後の事後評価の必要性) 再度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) 今後も評価方法の運用にあたっては、適宜改善・見直しを行うなどフォローアップに努める。作業過程で得られた事業の成果や課題は今後の施設整備にフィードバックし、活用していく。</p>	対応なし	九州地方整備局 営繕部計画課 (課長 小野寺幸治)

※ PFI法に基づく特定事業のため施設整備費(国所管分)を記載