

個別公共事業の評価書（その4）

－平成26年度－

平成27年4月10日 国土交通省

国土交通省政策評価基本計画（平成26年3月28日策定）及び平成26年度国土交通省事後評価実施計画（平成26年8月28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27年度予算に向けた評価として、補助事業等について、個別箇所です予算決定された事業を含め、新規事業採択時評価139件、再評価56件及び完了後の事後評価72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している。

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)

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
【公共事業関係費】	
河川事業	うえの 賢一郎
ダム事業	うえの 賢一郎
海岸事業（港湾局所管）	青木 一彦
道路・街路事業	青木 一彦
住宅市街地総合整備事業	うえの 賢一郎
市街地整備事業	うえの 賢一郎
都市・幹線鉄道整備事業	鈴木 馨祐
港湾整備事業	青木 一彦
空港整備事業	うえの 賢一郎
都市公園事業	うえの 賢一郎
【その他施設費】	
官庁営繕事業	鈴木 馨祐
小笠原諸島振興開発事業	うえの 賢一郎
気象官署施設整備事業	うえの 賢一郎

<評価の手法等>

別添1

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	担当部署	
		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
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
	優良建築物等整備事 業 (ヘドニック法)	・施設整備費 ・用地費 ・維持管理費	・事業区域内の便益 ・事業区域外の便益	事業執行の環境 防災上危険な市街地の整備 安全な市街地の形成	・相続税路線 価 ・公示地価	
	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、福祉的側面を重視 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		
市街地整備事業 (都市機能立地支援事業) (ヘドニック法)		・施設整備費 ・用地費 ・維持管理費	・事業区域内の便益 ・事業区域外の便益	・まちの活力の維持・増進 ・良好な都市環境の整備 ・土地の有効利用	・相続税路線 価 ・公示地価	都市局 住宅局
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
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

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			
空港整備事業 (消費者余剰法)	<滑走路の新設・延長> ・建設費 ・用地費 ・改良・再投資費	<滑走路の新設・延長> ・利用者便益 (時間短縮、移動費用低減等) ・供給者便益 (着陸料収入等)	・輸送機能の安定性 ・地域活性化 ・防災機能効果	・航空旅客動態調査 ・航空輸送統計年報 ・全国幹線旅客純流動調査	航空局
都市公園事業 (TCM、コンジョイント分析、CVM、効用関数法)	・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"> ・事業計画の必要性 ・事業計画の合理性 ・事業計画の効果 	・官庁建物実態調査	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"> ・シビルミニマムとして必要 ・村内自己完結性を確保 ・リダンダンシーを確保 ・帰島者の定着、生活安定に必要な措置 	・東京都小笠原支庁管内概要	国土政策局
気象官署施設整備事業	評価対象を整理した上で、右のような要素ごとに、業務需要を満たす度合いを評価するとともに、事業により得られる効果について評価する。	<ul style="list-style-type: none"> ・事業(施設)の緊急性 ・計画の妥当性(現時点での計画の実現性及び選定地点、測定機器の妥当性) ・事業(施設)の効果 		気象庁

※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。

効用関数法

プロジェクトの実施による関係者の望ましさ(効用)の変化から便益を貨幣価値で評価する方法。

平成27年度予算に向けた新規事業採択時評価について
 (平成27年3月時点)

【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	6
道路・街路事業	補助事業	6
住宅市街地総合整備事業	補助事業等	43
市街地整備事業	補助事業等	4
都市・幹線鉄道整備事業	補助事業	75
都市公園事業	補助事業等	2
合計		136

【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	139
----	-----

(注) 直轄事業等には、独立行政法人等施行事業(補助事業を除く)を含む

平成27年度予算に向けた再評価について (平成27年3月時点)

【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	
ダム事業	補助事業				5	5	10	8			2
道路・街路事業	補助事業				5	19	24	24			
住宅市街地総合整備事業	補助事業等		1		1		2	2			
都市・幹線鉄道整備事業	補助事業		3				3	3			
港湾整備事業	補助事業		1		9	7	17	17			
合計		0	5	0	20	31	56	54	0	0	2

(注1) 直轄事業等には、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26年度に実施した完了後の事後評価について (平成27年3月時点)

【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	15			15			15	
ダム事業	直轄事業等	2			2			2	
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	
都市・幹線鉄道整備事業	補助事業	4			4			4	
港湾整備事業	直轄事業	8			8			8	
空港整備事業	直轄事業等	3			3			3	
都市公園事業	直轄事業	1			1			1	
合 計		64	0	0	64	0	0	64	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	7			7			7	
気象官署施設整備事業	1			1			1	
合計	8	0	0	8	0	0	8	0

【総計】

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
総計	72	0	0	72	0	0	72	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

【公共事業関係費】

【河川事業】

(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					B/C
三種川床上浸水対策特別緊急事業 秋田県	33	71	<p>【内訳】 被害防止便益:69億円 残存価値:1.6億円</p> <p>【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:18戸 年平均浸水軽減面積: 19ha</p>	32	2.2	<p>・三種川では、平成22年、平成24年の浸水被害をはじめ、平成25年9月16日の台風18号による大雨・洪水では床上浸水49戸を含む浸水戸数78戸もの甚大な被害が発生した。</p> <p>・このため、平成25年9月16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 大西 亘)
弘法川・法川床上浸水対策特別緊急事業 京都府	74	132	<p>【内訳】 被害防止便益:131億円 残存価値:0.7億円</p> <p>【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:31戸 年平均浸水軽減面積: 13ha</p>	78	1.7	<p>・弘法川及び法川では、平成16年台風23号及び平成25年台風18号により浸水被害が発生している。特に平成26年8月に発生した豪雨では、床上浸水1,586戸、床下浸水1,712戸と甚大な被害が発生した。</p> <p>・このため、平成26年8月豪雨と同規模の洪水に対して、河道掘削・護岸・調節池・排水ポンプ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概ね解消する。</p>	水管理・国土保全局 治水課 (課長 大西 亘)

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					
那賀川床上浸水対策特別緊急事業 徳島県	66	157	<p>【内訳】 被害防止便益:154億円 残存価値:3.6億円</p> <p>【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:50戸 年平均浸水軽減面積: 4.8ha</p>	60	2.6	<p>・那賀川では、平成16年の浸水被害をはじめ、平成26年8月10日の台風11号では、床上浸水233戸を含む、浸水戸数279戸もの甚大な被害が発生した。</p> <p>・このため、平成26年8月10日の台風11号と同規模の洪水に対して、堤防及び輪中堤の施工により、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 大西 亘)
日下川床上浸水対策特別緊急事業 高知県	30	224	<p>【内訳】 被害防止便益:221億円 残存価値:3.0億円</p> <p>【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:41戸 年平均浸水軽減面積: 24ha</p> <p>※国、高知県、村の三者が連携して浸水対策事業を実施することから合算して分析。</p>	121	1.9	<p>・平成26年8月2日から3日にかけての台風12号に伴う豪雨によって、高知県中部を中心に記録的な大雨となり、日下川流域において床上浸水109戸・床下浸水50戸の甚大な被害が発生した。</p> <p>・このため、国、高知県、日高村の三者が連携して浸水対策事業を実施する。県の事業としては、河川整備計画に沿って日下川、戸梶川の河道掘削、築堤等を行い流下能力を向上させ、早期に床上浸水被害の解消を図る。</p>	水管理・国土保全局 治水課 (課長 大西 亘)

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					
宇治川床上浸水対策特別緊急事業 高知県	38	148	<p>【内訳】 被害防止便益:146億円 残存価値:1.6億円</p> <p>【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:18戸 年平均浸水軽減面積: 9.5ha</p> <p>※国、高知県、町の三者 が連携して浸水対策事業 を実施することから合算し て分析</p>	63	2.3	<p>・平成26年8月2日から3日にかけての台風12号に伴う豪雨によって、高知県中部を中心に記録的な大雨となり、宇治川流域では床上浸水142戸・床下浸水114戸の甚大な被害が発生した。</p> <p>・このため、国、高知県、いの町の三者が連携して浸水対策事業を実施する。県の事業としては、河川整備計画に沿って天神ヶ谷川の河道掘削、築堤等を行い流下能力を向上させ、早期に床上浸水被害の解消を図る。</p>	水管理・国土保全局 治水課 (課長 大西 亘)
高尾川床上浸水対策特別緊急事業 福岡県	78	196	<p>【内訳】 被害防止便益:192億円 残存価値:4.0億円</p> <p>【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:108戸 年平均浸水軽減面積: 3.3ha</p>	72	2.7	<p>・高尾川流域は、近年だけでも平成21, 22, 24年と、浸水被害が頻発している箇所である。(浸水戸数:平成21年108戸、平成22年71戸、平成24年20戸)</p> <p>・そのような中、平成26年8月22日の豪雨により、再び大規模な浸水被害が発生した。(浸水戸数92戸)</p> <p>・このため、地下河川を整備し、早期に浸水被害の解消を目指す。</p>	水管理・国土保全局 治水課 (課長 大西 亘)

【道路・街路事業】
 (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					
地域高規格道路 会津縦貫南道路 一般国道121号 下郷田島バイパス 福島県	215	249	【内訳】 走行時間短縮便益：196 億円 走行経費減少便益：37 億円 交通事故減少便益：16 億円 【主な根拠】 計画交通量 8,700台/日	178	1.4	①地域防災の支援 落石危険箇所や線形不良区間を回避し、南会津地域からの緊急輸送路を確保 ②地域医療の支援 第3次医療施設への速達性向上 南会津地域における第3次医療施設への60分圏域の人口カバー率 【現況】21% → 【整備後】51%(9,000人増)	道路局 国道・防災課 (課長 茅野牧夫)
地域高規格道路 中津日田道路 一般国道212号 日田山国道路 大分県	226	233	【内訳】 走行時間短縮便益：169 億円 走行費用減少便益：39 億円 交通事故減少便益：24 億円 【主な根拠】 計画交通量 12,800台/日	165	1.4	①地域防災の支援 自然災害や冬期における事故等の通行障害を回避する代替ネットワークの確保 ②物流ネットワークの強化 物流の効率化による北部九州に集積する自動車産業を始めとした地域産業の支援 ③地域医療の支援 第二次救急医療施設(済生会日田病院)へのアクセス向上	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 高岡環状道路 主要地方道 高岡環状線 上伏間江～佐野 富山県	70	87	【内訳】 走行時間短縮便益：73 億円 走行経費減少便益：6.0 億円 交通事故減少便益：7.4 億円 【主な根拠】 計画交通量 29,700台/日	60	1.4	①交通の円滑化やアクセス向上 北陸新幹線新高岡駅と能越自動車道高岡ICとのアクセス向上による地域観光の利便性向上に寄与 ②地域医療の支援 第三次救急医療施設(厚生連高岡病院)へのアクセス向上 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 ④交通事故の減少 通過交通の分離により、これらの交通に起因する事故が減少	道路局 環境安全課 (課長 池田豊人)
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 柳田IC～上棚矢駄IC 石川県	150	193	【内訳】 走行時間短縮便益：173 億円 走行経費減少便益：10 億円 交通事故減少便益：10 億円 【主な根拠】 計画交通量 16,600台/日	124	1.6	①地域間連携の支援 県都金沢と能登地域の時間距離短縮による、金沢への通勤圏の拡大による定住人口の増加や交流・連携の促進 ②地域産業の支援 金沢港へのアクセス向上による物流や新たな企業進出の支援強化 ③交通渋滞の緩和 現道部でのゴールデンウィーク等に発生する深刻な渋滞の緩和 ④地域防災の支援 第一次緊急輸送道路の機能強化 ⑤地域医療の支援 三次救急医療機関「金沢医科大学病院」へのアクセス向上	道路局 環境安全課 (課長 池田豊人)

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 岡山環状道路 主要地方道 岡山赤穂線 中井～宍甘 岡山市	341	543	【内訳】 走行時間短縮便益：447億円 走行経費減少便益：65億円 交通事故減少便益：31億円 【主な根拠】 計画交通量 27,100～31,200台/日	293	1.9	①交通渋滞の緩和 渋滞踏切を回避することによる交通改善 外環状線として、他の路線と一体となって、市街地に集中する交通などを円滑に分散・誘導し通過交通を排除 ②物流ネットワークの支援 高速交通施設(岡山IC、岡山空港など)へのアクセス強化 ③地域医療の支援 第三次救急医療施設(岡山大学病院、岡山赤十字病院)へのアクセス強化	道路局 環境安全課 (課長 池田豊人)
地域高規格道路 大隅縦貫道路(I期) 主要地方道 鹿屋吾平 佐多線 吾平道路 鹿児島県	27	39	【内訳】 走行時間短縮便益：34億円 走行経費減少便益：3.7億円 交通事故減少便益：0.59億円 【主な根拠】 計画交通量 4,400台/日	25	1.5	①地域防災の支援 現道の線形不良箇所や冠水想定箇所を回避し、第一次緊急輸送道路としての機能を強化 ②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、これらに起因する交通事故が減少 ③地域医療の支援 第二次救急医療施設(大隅鹿屋病院)への救急搬送時間短縮による救命率向上 ④交通の円滑化とアクセス向上 大隅南部地域と鹿屋市とのアクセス向上による地域間の連携強化	道路局 環境安全課 (課長 池田豊人)

【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)			B/C
		便益の内訳及び主な根拠					
札幌中央地区地域居住機能再生推進事業 (札幌市)	36	35	<p>【内訳】 居住水準向上便益 ・住宅:34億円 ・駐車場:1.2億円</p> <p>【主な根拠】 市場家賃:135千円/月・戸</p>	33	1.1	<p>・耐震性等安全性の確保、高齢化等に係る政策誘導効果、福祉的役割、地域波及効果、等を備えた良好な住宅を供給しつつ、地域の福祉拠点化、公的賃貸住宅戸数の適正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 真鍋 純)
小樽地区地域居住機能再生推進事業 (小樽市)	9.0	8.9	<p>【内訳】 居住水準向上便益 ・住宅:7.7億円 ・駐車場:1.2億円</p> <p>【主な根拠】 市場家賃:80千円/月・戸</p>	8.7	1.02	<p>・耐震性等安全性の確保、高齢化等に係る政策誘導効果、福祉的役割、地域波及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、公的賃貸住宅戸数の適正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 真鍋 純)
岩内地区地域居住機能再生推進事業 (岩内町)	25	25	<p>【内訳】 居住水準向上便益 ・住宅:24億円 ・駐車場:1.4億円</p> <p>【主な根拠】 市場家賃:80千円/月・戸</p>	24	1.03	<p>・耐震性等安全性の確保、高齢化等に係る政策誘導効果、福祉的役割、地域波及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、公的賃貸住宅戸数の適正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 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					
夕張地区地域居住機能 再生推進事業 (夕張市)	3.2	1.9	【内訳】 居住水準向上便益 ・住宅:1.8億円 ・駐車場:0.10億円 【主な根拠】 市場家賃:65千円/月・戸	3.2	0.59	・耐震性等安全性の確保、高齢化等に係る政策誘導効果、地域波及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、公的賃貸住宅戸数の適正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 真鍋 純)
岩見沢地区地域居住機能 再生推進事業 (岩見沢市)	9.1	5.8	【内訳】 居住水準向上便益 ・住宅:5.8億円 【主な根拠】 市場家賃:56千円/月・戸	8.9	0.65	・耐震性等安全性の確保、高齢化等に係る政策誘導効果、福祉的役割、地域波及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、公的賃貸住宅戸数の適正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 真鍋 純)
芦別地区地域居住機能 再生推進事業 (北海道)	12	10	【内訳】 居住水準向上便益 ・住宅:10億円 ・駐車場:0.40億円 【主な根拠】 市場家賃:90千円/月・戸	11	0.93	・高齢化等に係る政策誘導効果、地域波及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、公的賃貸住宅戸数の適正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 真鍋 純)
三笠地区地域居住機能 再生推進事業 (三笠市)	11	10	【内訳】 居住水準向上便益 ・住宅:8.9億円 ・駐車場:1.6億円 【主な根拠】 市場家賃:105千円/月・戸	9.9	1.1	・耐震性等安全性の確保、高齢化等に係る政策誘導効果、福祉的役割、地域波及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、公的賃貸住宅戸数の適正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 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					
旭川地区地域居住機能 再生推進事業 (北海道・旭川市)	50	47	<p>【内訳】 居住水準向上便益 ・住宅:45億円 ・駐車場:1.9億円</p> <p>【主な根拠】 市場家賃:94千円/月・戸</p>	48	0.98	<p>・耐震性等安全性の確保、高齢化等に係る政策誘導効果、福祉的役割、地域波及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、公的賃貸住宅戸数の適正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 真鍋 純)
富良野地区地域居住機能 再生推進事業 (富良野市)	14	7.0	<p>【内訳】 居住水準向上便益 ・住宅:6.6億円 ・駐車場:0.40億円</p> <p>【主な根拠】 市場家賃:58千円/月・戸</p>	13	0.52	<p>・耐震性等安全性の確保、高齢化等に係る政策誘導効果、福祉的役割、地域波及効果、等を備えた良好な住宅を供給しつつ、地域の福祉拠点化、公的賃貸住宅戸数の適正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 真鍋 純)
稚内地区地域居住機能 再生推進事業 (北海道)	12	13	<p>【内訳】 居住水準向上便益 ・住宅:12億円 ・駐車場:0.40億円</p> <p>【主な根拠】 市場家賃:90千円/月・戸</p>	11	1.1	<p>・高齢化等に係る政策誘導効果、福祉的役割、地域波及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、公的賃貸住宅戸数の適正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 真鍋 純)
紋別地区地域居住機能 再生推進事業 (紋別市)	21	11	<p>【内訳】 居住水準向上便益 ・住宅:9.8億円 ・駐車場:1.0億円</p> <p>【主な根拠】 市場家賃:64千円/月・戸</p>	20	0.54	<p>・耐震性等安全性の確保、高齢化等に係る政策誘導効果、福祉的役割、地域波及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、公的賃貸住宅戸数の適正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 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					
斜里地区地域居住機能 再生推進事業 (斜里町)	2.8	2.6	【内訳】 居住水準向上便益 ・住宅:2.5億円 ・駐車場:0.043億円 【主な根拠】 市場家賃:133千円/月・戸	2.8	0.92	・耐震性等安全性の確保、高齢化等に係る政策誘導効果、福祉的役割、地域波及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、公的賃貸住宅戸数の適正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 真鍋 純)
遠軽地区地域居住機能 再生推進事業 (遠軽町)	6.4	6.3	【内訳】 居住水準向上便益 ・住宅:6.2億円 ・駐車場:0.10億円 【主な根拠】 市場家賃:109千円/月・戸	6.3	0.99	・耐震性等安全性の確保、高齢化等に係る政策誘導効果、福祉的役割、地域波及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、公的賃貸住宅戸数の適正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 真鍋 純)
新ひだか地区地域居住 機能再生推進事業 (新ひだか町)	4.0	2.0	【内訳】 居住水準向上便益 ・住宅:2.0億円 ・駐車場:0.10億円 【主な根拠】 市場家賃:67千円/月・戸	4.0	0.51	・耐震性等安全性の確保、高齢化等に係る政策誘導効果、福祉的役割、地域波及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、公的賃貸住宅戸数の適正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 真鍋 純)
釧路地区地域居住機能 再生推進事業 (釧路市)	17	18	【内訳】 居住水準向上便益 ・住宅:17億円 ・駐車場:0.40億円 【主な根拠】 市場家賃:128千円/月・戸	16	1.1	・高齢化等に係る政策誘導効果、福祉的役割、地域波及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、公的賃貸住宅戸数の適正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 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					
蘭東・白鳥台地区地域居住機能再生推進事業 (北海道)	19	18	<p>【内訳】 居住水準向上便益 ・住宅:17億円 ・駐車場:1.4億円</p> <p>【主な根拠】 市場家賃:82千円/月・戸</p>	18	1.03	<p>・高齢化等に係る政策誘導効果、福祉的役割、地域波及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、公的賃貸住宅戸数の適正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 真鍋 純)
北広島地区地域居住機能再生推進事業 (北海道)	14	13	<p>【内訳】 居住水準向上便益 ・住宅:13億円 ・駐車場:0.40億円</p> <p>【主な根拠】 市場家賃:88千円/月・戸</p>	13	1.004	<p>・高齢化等に係る政策誘導効果、福祉的役割、地域波及効果、等を備えた良好な住宅を供給しつつ、地域の福祉拠点化、公的賃貸住宅戸数の適正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 真鍋 純)
青森市小柳地区地域居住機能再生推進事業 (青森県・青森市)	86	81	<p>【内訳】 居住水準向上便益 ・住宅:76億円 ・駐車場:4.7億円</p> <p>【主な根拠】 市場家賃:109千円/月・戸</p>	79	1.02	<p>・高齢化等に係る政策誘導効果、福祉的役割、地域波及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、公的賃貸住宅戸数の適正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 真鍋 純)
小山地区地域居住機能再生推進事業 (栃木県)	18	18	<p>【内訳】 居住水準向上便益 ・住宅:18億円</p> <p>【主な根拠】 市場家賃:93千円/月・戸</p>	16	1.1	<p>・耐震性等安全性の確保、高齢化等に係る政策誘導効果、福祉的役割等を備えた良好な住宅を供給しつつ、地域の福祉拠点化、公的賃貸住宅戸数の適正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 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					
区部地区地域居住機能 再生推進事業 (東京都)	15	14	【内訳】 居住水準向上便益 ・住宅:13億円 ・駐車場:0.70億円 【主な根拠】 市場家賃:69千円/月・戸	12	1.2	・耐震性等安全性の確保、高齢化等に係る政策誘導効果、福祉的役割、地域波及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、公的賃貸住宅戸数の適正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 真鍋 純)
富山南部周辺地区地域 居住機能再生推進事業 (富山市)	60	56	【内訳】 居住水準向上便益 ・住宅:52億円 ・駐車場:4.0億円 【主な根拠】 市場家賃:78千円/月・戸	56	1.01	・耐震性等安全性の確保、高齢化等に係る政策誘導効果、福祉的役割、地域波及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、公的賃貸住宅戸数の適正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 真鍋 純)
安倍口住宅地区地域居 住機能再生推進事業 (静岡県)	19	15	【内訳】 居住水準向上便益 ・住宅:14億円 ・駐車場:1.4億円 【主な根拠】 市場家賃:68千円/月・戸	17	0.92	・耐震性等安全性の確保、高齢化等に係る政策誘導効果、福祉的役割、地域波及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、公的賃貸住宅戸数の適正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 真鍋 純)
東近江市八日市地区地 域居住機能再生推進事 業 (滋賀県)	12	11	【内訳】 居住水準向上便益 ・住宅:11億円 ・駐車場:0.50億円 【主な根拠】 市場家賃:81千円/月・戸	10	1.1	・耐震性等安全性の確保、高齢化等に係る政策誘導効果、福祉的役割、地域波及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、公的賃貸住宅戸数の適正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 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					
舞鶴東地区地域居住機能再生推進事業 (京都府)	48	27	【内訳】 居住水準向上便益 ・住宅:25億円 ・駐車場:2.6億円 【主な根拠】 市場家賃:64千円/月・戸	43	0.64	・耐震性等安全性の確保、高齢化等に係る政策誘導効果、福祉的役割、地域波及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、公的賃貸住宅戸数の適正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 真鍋 純)
門真地区地域居住機能再生推進事業 (大阪府)	99	129	【内訳】 居住水準向上便益 ・住宅:121億円 ・駐車場:8.5億円 【主な根拠】 市場家賃:88千円/月・戸	86	1.5	・耐震性等安全性の確保、高齢化等に係る政策誘導効果、福祉的役割、地域波及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、公的賃貸住宅戸数の適正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 真鍋 純)
新金岡地区地域居住機能再生推進事業 (大阪府)	519	679	【内訳】 居住水準向上便益 ・住宅:621億円 ・駐車場:59億円 【主な根拠】 市場家賃:92千円/月・戸	452	1.5	・耐震性等安全性の確保、高齢化等に係る政策誘導効果、福祉的役割、地域波及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、公的賃貸住宅戸数の適正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 真鍋 純)
八田荘地区地域居住機能再生推進事業 (大阪府)	102	111	【内訳】 居住水準向上便益 ・住宅:101億円 ・駐車場:10億円 【主な根拠】 市場家賃:73千円/月・戸	90	1.2	・耐震性等安全性の確保、高齢化等に係る政策誘導効果、福祉的役割、地域波及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、公的賃貸住宅戸数の適正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 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					
羽曳野古市・埴生地区地域居住機能再生推進事業 (大阪府)	85	110	【内訳】 居住水準向上便益 ・住宅:102億円 ・駐車場:7.6億円 【主な根拠】 市場家賃:81千円/月・戸	75	1.5	・耐震性等安全性の確保、高齢化等に係る政策誘導効果、福祉的役割、地域波及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、公的賃貸住宅戸数の適正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 真鍋 純)
松原地区地域居住機能再生推進事業 (大阪府)	51	60	【内訳】 居住水準向上便益 ・住宅:56億円 ・駐車場:4.3億円 【主な根拠】 市場家賃:81千円/月・戸	44	1.4	・耐震性等安全性の確保、高齢化等に係る政策誘導効果、福祉的役割、地域波及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、公的賃貸住宅戸数の適正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 真鍋 純)
泉佐野市街地地区地域居住機能再生推進事業 (大阪府)	157	166	【内訳】 居住水準向上便益 ・住宅:155億円 ・駐車場:11億円 【主な根拠】 市場家賃:62千円/月・戸	137	1.2	・耐震性等安全性の確保、高齢化等に係る政策誘導効果、福祉的役割、地域波及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、公的賃貸住宅戸数の適正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 真鍋 純)
大阪市地区地域居住機能再生推進事業 (大阪市)	129	112	【内訳】 居住水準向上便益 ・住宅:106億円 ・駐車場:6.1億円 【主な根拠】 市場家賃:70千円/月・戸	110	1.02	・耐震性等安全性の確保、高齢化等に係る政策誘導効果、福祉的役割、地域波及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、公的賃貸住宅戸数の適正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 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					
伊丹北地区地域居住機能再生推進事業 (兵庫県)	151	127	【内訳】 居住水準向上便益 ・住宅:121億円 ・駐車場:5.9億円 【主な根拠】 市場家賃:73千円/月・戸	120	1.1	・耐震性等安全性の確保、高齢化等に係る政策誘導効果、福祉的役割、地域波及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、公的賃貸住宅戸数の適正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 真鍋 純)
湊北台地区地域居住機能再生推進事業 (島根県)	21	19	【内訳】 居住水準向上便益 ・住宅:1.18億円 ・駐車場:1.6億円 【主な根拠】 市場家賃:137千円/月・戸	18	1.1	・高齢化等に係る政策誘導効果、福祉的役割、地域波及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、公的賃貸住宅戸数の適正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 真鍋 純)
岡山市中心地区居住機能再生推進事業 (岡山市)	19	21	【内訳】 居住水準向上便益 ・住宅:1.18億円 ・駐車場:2.5億円 【主な根拠】 市場家賃:78千円/月・戸	17	1.2	・耐震性等安全性の確保、高齢化等に係る政策誘導効果、福祉的役割、地域波及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、公的賃貸住宅戸数の適正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 真鍋 純)
和泉周辺地区地域居住機能再生推進事業 (松山市)	75.0	69	【内訳】 居住水準向上便益 ・住宅:66億円 ・駐車場:3.8億円 【主な根拠】 市場家賃:90千円/月・戸	69	1.01	・耐震性等安全性の確保、高齢化等に係る政策誘導効果、福祉的役割、地域波及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、公的賃貸住宅戸数の適正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 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					
中間市中鶴地区地域居住機能再生推進事業 (福岡県・中間市)	180	169	<p>【内訳】 居住水準向上便益 ・住宅:154億円 ・駐車場:16億円</p> <p>【主な根拠】 市場家賃:75千円/月・戸</p>	167	1.01	<p>・耐震性等安全性の確保、高齢化等に係る政策誘導効果、福祉的役割、地域波及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、公的賃貸住宅戸数の適正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 真鍋 純)
荏隈・永興地区地域居住機能再生推進事業 (大分県・大分市)	7.0	7.2	<p>【内訳】 居住水準向上便益 ・住宅:6.6億円 ・駐車場:0.60億円</p> <p>【主な根拠】 市場家賃:68千円/月・戸</p>	6.7	1.1	<p>・高齢化等に係る政策誘導効果、福祉的役割、地域波及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、公的賃貸住宅戸数の適正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 真鍋 純)
延岡一ヶ岡地区地域居住機能再生推進事業 (宮崎県・延岡市)	18	17	<p>【内訳】 居住水準向上便益 ・住宅:16億円 ・駐車場:0.60億円</p> <p>【主な根拠】 市場家賃:69千円/月・戸</p>	17	1.02	<p>・耐震性等安全性の確保、高齢化等に係る政策誘導効果、福祉的役割、地域波及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、公的賃貸住宅戸数の適正化等地域の居住機能の再生を図る。 ・狭大な敷地に建設された団地を集約し、地域の防災施設としての津波避難ビル対応の整備を図る。</p>	住宅局 住宅総合整備課 (課長 真鍋 純)
原良・武岡等周辺地区地域居住機能再生推進事業 (鹿児島県)	132	175	<p>【内訳】 居住水準向上便益 ・住宅:167億円 ・駐車場:8.0億円</p> <p>【主な根拠】 市場家賃:115千円/月・戸</p>	115	1.5	<p>・耐震性等安全性の確保、高齢化等に係る政策誘導効果、福祉的役割、地域波及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、公的賃貸住宅戸数の適正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 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					
首里地区地域居住機能再生推進事業 (那覇市)	69	65	【内訳】 居住水準向上便益 ・住宅:62億円 ・駐車場:3.5億円 【主な根拠】 市場家賃:94千円/月・戸	62	1.1	・高齢化等に係る政策誘導効果、福祉的役割、地域波及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、公的賃貸住宅戸数の適正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 真鍋 純)
新川・真喜良地区地域居住機能再生推進事業 (沖縄県・石垣市)	17	20	【内訳】 居住水準向上便益 ・住宅:20億円 ・駐車場:0.70億円 【主な根拠】 市場家賃:87千円/月・戸	16	1.3	・高齢化等に係る政策誘導効果、福祉的役割、地域波及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、公的賃貸住宅戸数の適正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 真鍋 純)
新千里東町地区優良建築物等整備事業 (都市再生機構)	149	159	【内訳】 拠点地区における便益:129億円、拠点地区外への便益:30億円 【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	149	1.1	・「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」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。	住宅局 市街地建築課 (課長 香山 幹)
千里竹見台地区優良建築物等整備事業 (都市再生機構)	172	187	【内訳】 拠点地区における便益:141億円、拠点地区外への便益:46億円 【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	172	1.1	・「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」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。	住宅局 市街地建築課 (課長 香山 幹)

【市街地整備事業】
 (都市機能立地支援事業)

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					
石橋駅周辺地区都市機能立地支援事業 医療法人社団	51	60	周囲の地価上昇 区域内施設の収益向上	51	1.2	・事業実施により交流人口が増加する。 ・都市の商業拠点、業務拠点、情報・交流拠点を形成する。	都市局 市街地整備課 (課長 武政 功)
臼田地区都市機能立地支援事業 厚生農業組合連合会	48	76	周囲の地価上昇 区域内施設の収益向上	65	1.2	・事業実施により交流人口が増加する。 ・都市の商業拠点、業務拠点、情報・交流拠点を形成する。	都市局 市街地整備課 (課長 武政 功)
小松中央地区都市機能立地支援事業 特別目的会社	44	66	区域内施設の収益向上	46	1.4	・事業実施により交流人口が増加する。 ・都市の商業拠点、業務拠点、情報・交流拠点を形成する。	都市局 市街地整備課 (課長 武政 功)
上町地区都市機能立地支援事業 一般財団法人	120	119	区域内施設の収益向上	111	1.1	・事業実施により交流人口が増加する。 ・都市の商業拠点、業務拠点、情報・交流拠点を形成する。	住宅局 市街地建築課 (課長 香山 幹)

【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(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) 銀座線 浅草駅 東京地下鉄株式会社	96	96	<p>■列車遅延解消による所要時間減少効果</p> <p>《渋谷方面》 浅草～日本橋駅間での累積遅延短縮: 162秒(ピーク1時間)</p> <p>《浅草方面》 渋谷駅発車時点での遅延のうち、上野駅交差支障に伴う遅れに起因する遅延短縮: 109秒(ピーク1時間+前後30分)</p> <p>《浅草方面》 上野駅交差支障に伴う上野駅発車遅延短縮: 7秒(ピーク前1時間)、19秒(ピーク1時間)</p> <p>■運行ダイヤの平準化による列車待ち時間短縮効果 30秒程度(ピーク1時間+前後30分)</p>	85	1.1	<p>■銀座線利用者のラッシュ時における移動の利便性向上</p> <p>■周辺活性化のボトルネック削減</p> <p>■周辺の人口増のボトルネック削減</p> <p>■ラッシュ時の駅構内の混雑緩和、転落や接触事故のリスク低減</p>	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 五十嵐 徹人)

(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 八乙女駅、広瀬通駅、長町南駅 仙台市交通局	2.4	エスカレーター	<p><利用者への効果・影響></p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 五十嵐 徹人)</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) 鶴舞線、桜通線 丸の内駅 名古屋市交通局	5.9	エレベーター	<p><利用者への効果・影響></p> <ul style="list-style-type: none"> ・移動円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・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。 ・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。 	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 五十嵐 徹人)</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) 名城・名港線 名古屋市交通局	135	転落防止柵	<p><利用者への効果・影響></p> <ul style="list-style-type: none"> ・移動円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・ホームからの転落や列車との接触事故防止に資する。 ・ホームからの転落や列車との接触の不安が解消する。 	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 五十嵐 徹人)</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 住之江公園駅 大阪市交通局	1.8	エレベーター	<p><利用者への効果・影響></p> <ul style="list-style-type: none"> ・移動円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・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。 ・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。 	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 五十嵐 徹人)</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 堺筋本町駅 大阪市交通局	1.8	エレベーター	<p><利用者への効果・影響></p> <ul style="list-style-type: none"> ・移動円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・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。 ・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。 	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 五十嵐 徹人)</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) 中央線 堺筋本町駅 大阪市交通局	2.2	エスカレーター	<p><利用者への効果・影響></p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 五十嵐 徹人)</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 北浜駅 大阪市交通局	1.2	エスカレーター	<p><利用者への効果・影響></p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 五十嵐 徹人)</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 神戸市交通局	64	転落防止策	<p><利用者への効果・影響></p> <ul style="list-style-type: none"> ・移動円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・ホームからの転落や列車との接触事故防止に資する。 ・ホームからの転落や列車との接触の不安が解消する。 	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 五十嵐 徹人)</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) 空港線 西新駅 福岡市交通局	2.4	エレベーター	<p><利用者への効果・影響></p> <ul style="list-style-type: none"> ・移動円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・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。 ・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。 	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 五十嵐 徹人)</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) 箱崎線 千代県庁口駅、 箱崎宮前駅 福岡市交通局	0.84	多機能トイレ	<p><利用者への効果・影響></p> <ul style="list-style-type: none"> ・多機能トイレの設置により車椅子使用者等の利便性が向上する。 	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 五十嵐 徹人)</p>

(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 (耐震対策工事) 長堀鶴見緑地線 大阪市交通局	3.5	駅部柱、トンネル等の耐震対策	<p><利用者への効果・影響></p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 <p><供給者への効果・影響></p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 <p><社会全体への効果・影響></p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・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。 	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 五十嵐 徹人)</p>

(都市鉄道整備事業(地下高速鉄道整備事業(浸水対策)))

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 (浸水対策工事) 銀座線 東京地下鉄株式会社	9.3	駅出入口、駅設備出入口等の浸水対策	<p><利用者への効果・影響></p> <ul style="list-style-type: none"> ・水害、津波等発生時の地下鉄への浸水被害を防止・軽減することから、利用者の安全確保及び、輸送支障回避・軽減の効果が大きいと考えられる。 <p><供給者への効果・影響></p> <ul style="list-style-type: none"> ・地下鉄への浸水被害が発生した場合、復旧に多大な費用と時間を要するため、事前対策による効果が大きいと考えられる。 <p><社会全体への効果・影響></p> <ul style="list-style-type: none"> ・都市鉄道ネットワークの構成上、浸水被害による運行停止の影響が、広域的に波及することを回避、軽減できると想定される。 	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 五十嵐 徹人)</p>
地下高速鉄道整備事業 (浸水対策工事) 丸ノ内線 東京地下鉄株式会社	25	駅出入口、駅設備出入口等の浸水対策	<p><利用者への効果・影響></p> <ul style="list-style-type: none"> ・水害、津波等発生時の地下鉄への浸水被害を防止・軽減することから、利用者の安全確保及び、輸送支障回避・軽減の効果が大きいと考えられる。 <p><供給者への効果・影響></p> <ul style="list-style-type: none"> ・地下鉄への浸水被害が発生した場合、復旧に多大な費用と時間を要するため、事前対策による効果が大きいと考えられる。 <p><社会全体への効果・影響></p> <ul style="list-style-type: none"> ・都市鉄道ネットワークの構成上、浸水被害による運行停止の影響が、広域的に波及することを回避、軽減できると想定される。 	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 五十嵐 徹人)</p>
地下高速鉄道整備事業 (浸水対策工事) 日比谷線 東京地下鉄株式会社	8.8	駅出入口、駅設備出入口等の浸水対策	<p><利用者への効果・影響></p> <ul style="list-style-type: none"> ・水害、津波等発生時の地下鉄への浸水被害を防止・軽減することから、利用者の安全確保及び、輸送支障回避・軽減の効果が大きいと考えられる。 <p><供給者への効果・影響></p> <ul style="list-style-type: none"> ・地下鉄への浸水被害が発生した場合、復旧に多大な費用と時間を要するため、事前対策による効果が大きいと考えられる。 <p><社会全体への効果・影響></p> <ul style="list-style-type: none"> ・都市鉄道ネットワークの構成上、浸水被害による運行停止の影響が、広域的に波及することを回避、軽減できると想定される。 	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 五十嵐 徹人)</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 (浸水対策工事) 千代田線 東京地下鉄株式会社	7.9	駅出入口、駅設備出入口等の浸水対策	<p><利用者への効果・影響></p> <ul style="list-style-type: none"> ・水害、津波等発生時の地下鉄への浸水被害を防止・軽減することから、利用者の安全確保及び、輸送支障回避・軽減の効果が大きいと考えられる。 <p><供給者への効果・影響></p> <ul style="list-style-type: none"> ・地下鉄への浸水被害が発生した場合、復旧に多大な費用と時間を要するため、事前対策による効果が大きいと考えられる。 <p><社会全体への効果・影響></p> <ul style="list-style-type: none"> ・都市鉄道ネットワークの構成上、浸水被害による運行停止の影響が、広域的に波及することを回避、軽減できると想定される。 	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 五十嵐 徹人)
地下高速鉄道整備事業 (浸水対策工事) 鶴舞線 名古屋市交通局	2.0	駅出入口、駅設備出入口等の浸水対策、浸水時の予備電源設備の整備	<p><利用者への効果・影響></p> <ul style="list-style-type: none"> ・水害、津波等発生時の地下鉄への浸水被害を防止・軽減することから、利用者の安全確保及び、輸送支障回避・軽減の効果が大きいと考えられる。 <p><供給者への効果・影響></p> <ul style="list-style-type: none"> ・地下鉄への浸水被害が発生した場合、復旧に多大な費用と時間を要するため、事前対策による効果が大きいと考えられる。 <p><社会全体への効果・影響></p> <ul style="list-style-type: none"> ・都市鉄道ネットワークの構成上、浸水被害による運行停止の影響が、広域的に波及することを回避、軽減できると想定される。 	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 五十嵐 徹人)
地下高速鉄道整備事業 (浸水対策工事) 東西線 京都市交通局	0.12	駅出入口の浸水対策	<p><利用者への効果・影響></p> <ul style="list-style-type: none"> ・水害、津波等発生時の地下鉄への浸水被害を防止・軽減することから、利用者の安全確保及び、輸送支障回避・軽減の効果が大きいと考えられる。 <p><供給者への効果・影響></p> <ul style="list-style-type: none"> ・地下鉄への浸水被害が発生した場合、復旧に多大な費用と時間を要するため、事前対策による効果が大きいと考えられる。 <p><社会全体への効果・影響></p> <ul style="list-style-type: none"> ・都市鉄道ネットワークの構成上、浸水被害による運行停止の影響が、広域的に波及することを回避、軽減できると想定される。 	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 五十嵐 徹人)

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 (浸水対策工事) 御堂筋線 大阪市交通局	16	駅出入口、駅設備出入口等の浸水対策、浸水時の予備電源設備の整備	<p><利用者への効果・影響></p> <ul style="list-style-type: none"> ・水害、津波等発生時の地下鉄への浸水被害を防止・軽減することから、利用者の安全確保及び、輸送支障回避・軽減の効果が大きいと考えられる。 <p><供給者への効果・影響></p> <ul style="list-style-type: none"> ・地下鉄への浸水被害が発生した場合、復旧に多大な費用と時間を要するため、事前対策による効果が大きいと考えられる。 <p><社会全体への効果・影響></p> <ul style="list-style-type: none"> ・都市鉄道ネットワークの構成上、浸水被害による運行停止の影響が、広域的に波及することを回避、軽減できると想定される。 	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 五十嵐 徹人)</p>
地下高速鉄道整備事業 (浸水対策工事) 谷町線 大阪市交通局	9.4	駅出入口、駅設備出入口等の浸水対策、浸水時の予備電源設備の整備	<p><利用者への効果・影響></p> <ul style="list-style-type: none"> ・水害、津波等発生時の地下鉄への浸水被害を防止・軽減することから、利用者の安全確保及び、輸送支障回避・軽減の効果が大きいと考えられる。 <p><供給者への効果・影響></p> <ul style="list-style-type: none"> ・地下鉄への浸水被害が発生した場合、復旧に多大な費用と時間を要するため、事前対策による効果が大きいと考えられる。 <p><社会全体への効果・影響></p> <ul style="list-style-type: none"> ・都市鉄道ネットワークの構成上、浸水被害による運行停止の影響が、広域的に波及することを回避、軽減できると想定される。 	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 五十嵐 徹人)</p>
地下高速鉄道整備事業 (浸水対策工事) 中央線 大阪市交通局	6.5	駅出入口、駅設備出入口等の浸水対策、浸水時の予備電源設備の整備	<p><利用者への効果・影響></p> <ul style="list-style-type: none"> ・水害、津波等発生時の地下鉄への浸水被害を防止・軽減することから、利用者の安全確保及び、輸送支障回避・軽減の効果が大きいと考えられる。 <p><供給者への効果・影響></p> <ul style="list-style-type: none"> ・地下鉄への浸水被害が発生した場合、復旧に多大な費用と時間を要するため、事前対策による効果が大きいと考えられる。 <p><社会全体への効果・影響></p> <ul style="list-style-type: none"> ・都市鉄道ネットワークの構成上、浸水被害による運行停止の影響が、広域的に波及することを回避、軽減できると想定される。 	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 五十嵐 徹人)</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 (浸水対策工事) 海岸線 神戸市交通局	5.1	駅出入口の浸水対策、浸水時の予備電源設備の整備	<p><利用者への効果・影響></p> <ul style="list-style-type: none"> ・水害、津波等発生時の地下鉄への浸水被害を防止・軽減することから、利用者の安全確保及び、輸送支障回避・軽減の効果が大きいと考えられる。 <p><供給者への効果・影響></p> <ul style="list-style-type: none"> ・地下鉄への浸水被害が発生した場合、復旧に多大な費用と時間を要するため、事前対策による効果が大きいと考えられる。 <p><社会全体への効果・影響></p> <ul style="list-style-type: none"> ・都市鉄道ネットワークの構成上、浸水被害による運行停止の影響が、広域的に波及することを回避、軽減できると想定される。 	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 五十嵐 徹人)</p>
地下高速鉄道整備事業 (浸水対策工事) 七隈線 福岡市交通局	0.15	駅出入口の浸水対策	<p><利用者への効果・影響></p> <ul style="list-style-type: none"> ・水害、津波等発生時の地下鉄への浸水被害を防止・軽減することから、利用者の安全確保及び、輸送支障回避・軽減の効果が大きいと考えられる。 <p><供給者への効果・影響></p> <ul style="list-style-type: none"> ・地下鉄への浸水被害が発生した場合、復旧に多大な費用と時間を要するため、事前対策による効果が大きいと考えられる。 <p><社会全体への効果・影響></p> <ul style="list-style-type: none"> ・都市鉄道ネットワークの構成上、浸水被害による運行停止の影響が、広域的に波及することを回避、軽減できると想定される。 	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 五十嵐 徹人)</p>

(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					
あいの風とやま鉄道線新 駅設置事業 あいの風とやま鉄道	6.3	13.2	【内訳】 ・移動時間短縮便益 13.2億円 ・交通費用減少便益 0.6億円 ・供給者便益 ▲0.6億円 【根拠】 高岡市和田・羽広地内(高 岡駅—西高岡駅間)新駅 基本設計業務 利用者(乗降)1,560人/ 日	6.5	2.0	・土地区画整理事業及び都市計画道路新設、併せて、今後市街化区域の 拡大による人口増加が見込まれる地域に新駅を設置することで、当該路線 の利便性の向上と利用者の増加による活性化が期待される。	鉄道局 鉄道事業課 (課長 大石 英一郎)
えちぜん鉄道新駅設置 事業 えちぜん鉄道活性化連 携協議会	0.40	2.4	【内訳】 移動時間短縮便益:1.7億 円 利用者増加便益:0.7億円 【根拠】 新駅需要予測調査 利用者70,500人/年	0.40	6.0	・公共交通空白地帯(大願寺地区)の解消になり、中心市街地への誘引効 果も期待される。	鉄道局 鉄道事業課 (課長 大石 英一郎)
福井鉄道福武線交通結 節機能向上事業 福井鉄道福武線活性化 連携協議会	15	23	【内訳】 移動時間短縮便益:15.8 億円 利用者増加便益:2.7億円 【根拠】 新駅需要予測調査 利用者70,500人/年 時間短縮効果:4分	14	1.7	・福井駅における乗継ぎ利便性向上により地域間交流の活性化が期待され る。 ・にぎわいや交流の核として機能し、中心市街地の活性化に寄与する。 ・公共交通利便性向上により、自動車に過度に依存しない都市の実現に寄 与する。	鉄道局 鉄道事業課 (課長 大石 英一郎)

(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
相鉄海老名駅総合改善 事業(相模鉄道本線) 海老名市地域公共交通 協議会	50	176	<p>【内訳】 移動時間低減便益：178 億円 維持管理費：▲1.8億円</p> <p>【根拠】 海老名駅乗降人員(開業 年度)：128,964人/日</p>	45	3.9	<ul style="list-style-type: none"> エレベーターの設置による駅内外のバリアフリー化 生活支援施設(保育施設)の整備による待機児童の減少 	

(鉄道駅総合改善事業・大規模バリアフリー化事業)

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)
大規模バリアフリー化 事業 屋代駅 しなの鉄道株式会社	4.3	エレベーター	<p><利用者への効果・影響></p> <ul style="list-style-type: none"> ・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・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。 ・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。 	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 五十嵐 徹人)</p>
大規模バリアフリー化 事業 新蒲原駅 東海旅客鉄道株式会社	2.7	エレベーター	<p><利用者への効果・影響></p> <ul style="list-style-type: none"> ・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・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。 ・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。 	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 五十嵐 徹人)</p>
大規模バリアフリー化 事業 和泉鳥取駅 西日本旅客鉄道株式会 社	4.0	エレベーター	<p><利用者への効果・影響></p> <ul style="list-style-type: none"> ・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・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。 ・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。 	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 五十嵐 徹人)</p>
大規模バリアフリー化 事業 平端駅 近畿日本鉄道株式会社	7.2	エレベーター	<p><利用者への効果・影響></p> <ul style="list-style-type: none"> ・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・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。 ・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。 	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 五十嵐 徹人)</p>
大規模バリアフリー化 事業 近鉄下田駅 近畿日本鉄道株式会社	2.5	エレベーター	<p><利用者への効果・影響></p> <ul style="list-style-type: none"> ・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・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。 ・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。 	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 五十嵐 徹人)</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	0.16	のり面工	・斜面崩壊の危険性が高いため、防災工事を行うことにより、鉄道の安全運行に寄与する。 ・鉄道施設のみならず鉄道沿線の一般住民、道路等の交通に対し安全に寄与する。	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	0.93	落石防止網	・斜面崩壊の危険性が高いため、防災工事を行うことにより、鉄道の安全運行に寄与する。 ・鉄道施設のみならず鉄道沿線の一般住民、道路等の交通に対し安全に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 江口 秀二)
予土線 鉄道防災事業 四国旅客鉄道株式会社	0.13	落石防止網	・斜面崩壊の危険性が高いため、防災工事を行うことにより、鉄道の安全運行に寄与する。 ・鉄道施設のみならず鉄道沿線の一般住民、道路等の交通に対し安全に寄与する。	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	0.35	土砂止さく・のり面工	・斜面崩壊の危険性が高いため、防災工事を行うことにより、鉄道の安全運行に寄与する。 ・鉄道施設のみならず鉄道沿線の一般住民、道路等の交通に対し安全に寄与する。	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	1.66	のり面工・落石止さく・落石おおい	・斜面崩壊の危険性が高いため、防災工事を行うことにより、鉄道の安全運行に寄与する。 ・鉄道施設のみならず鉄道沿線の一般住民、道路等の交通に対し安全に寄与する。	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	1.68	のり面工・土砂止擁壁	・斜面崩壊の危険性が高いため、防災工事を行うことにより、鉄道の安全運行に寄与する。 ・鉄道施設のみならず鉄道沿線の一般住民、道路等の交通に対し安全に寄与する。	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)
日南線 鉄道防災事業 九州旅客鉄道株式会社	0.21	落石防止網	<ul style="list-style-type: none"> ・斜面崩壊の危険性が高いため、防災工事を行うことにより、鉄道の安全運行に寄与する。 ・鉄道施設のみならず鉄道沿線の一般住民、道路等の交通に対し安全に寄与する。 	鉄道局 施設課 (課長 江口 秀二)

(鉄道施設総合安全対策事業 (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)
小田原線(本厚木駅、厚木駅、新宿駅) 鉄道施設の耐震補強事業 小田急電鉄株式会社	4.9	駅の耐震対策	<ul style="list-style-type: none"> ・地震時における一時避難場所の確保に寄与する。 ・地震時における鉄道構造物の崩壊を防ぐことにより、多くの鉄道利用者の安全確保に寄与する。 	鉄道局 施設課 (課長 江口 秀二)
伊勢崎線(新越谷駅、東向島駅) 鉄道施設の耐震補強事業 東武鉄道株式会社	3.3	駅の耐震対策	<ul style="list-style-type: none"> ・地震時における一時避難場所の確保に寄与する。 ・地震時における鉄道構造物の崩壊を防ぐことにより、多くの鉄道利用者の安全確保に寄与する。 	鉄道局 施設課 (課長 江口 秀二)
本線(大森海岸駅) 鉄道施設の耐震補強事業 京浜急行電鉄株式会社	0.72	駅の耐震対策	<ul style="list-style-type: none"> ・地震時における一時避難場所の確保に寄与する。 ・地震時における鉄道構造物の崩壊を防ぐことにより、多くの鉄道利用者の安全確保に寄与する。 	鉄道局 施設課 (課長 江口 秀二)
奈良線(八戸ノ里駅) 鉄道施設の耐震補強事業 近畿日本鉄道株式会社	7.8	駅の耐震対策	<ul style="list-style-type: none"> ・地震時における一時避難場所の確保に寄与する。 ・地震時における鉄道構造物の崩壊を防ぐことにより、多くの鉄道利用者の安全確保に寄与する。 	鉄道局 施設課 (課長 江口 秀二)
本線(枚方市駅) 鉄道施設の耐震補強事業 京阪電鉄株式会社	7.0	駅の耐震対策	<ul style="list-style-type: none"> ・地震時における一時避難場所の確保に寄与する。 ・地震時における鉄道構造物の崩壊を防ぐことにより、多くの鉄道利用者の安全確保に寄与する。 	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)
なんば線(西九条駅) 鉄道施設の耐震補強事業 阪神電鉄株式会社	1.7	駅の耐震対策	<ul style="list-style-type: none"> ・地震時における一時避難場所の確保に寄与する。 ・地震時における鉄道構造物の崩壊を防ぐことにより、多くの鉄道利用者の安全確保に寄与する。 	鉄道局 施設課 (課長 江口 秀二)
宝塚線(池田駅) 鉄道施設の耐震補強事業 阪急電鉄株式会社	7.0	駅の耐震対策	<ul style="list-style-type: none"> ・地震時における一時避難場所の確保に寄与する。 ・地震時における鉄道構造物の崩壊を防ぐことにより、多くの鉄道利用者の安全確保に寄与する。 	鉄道局 施設課 (課長 江口 秀二)
京都線(茨木市駅) 鉄道施設の耐震補強事業 阪急電鉄株式会社	0.65	駅の耐震対策	<ul style="list-style-type: none"> ・地震時における一時避難場所の確保に寄与する。 ・地震時における鉄道構造物の崩壊を防ぐことにより、多くの鉄道利用者の安全確保に寄与する。 	鉄道局 施設課 (課長 江口 秀二)
本線(板宿駅) 鉄道施設の耐震補強事業 山陽電鉄株式会社	0.75	駅の耐震対策	<ul style="list-style-type: none"> ・地震時における一時避難場所の確保に寄与する。 ・地震時における鉄道構造物の崩壊を防ぐことにより、多くの鉄道利用者の安全確保に寄与する。 	鉄道局 施設課 (課長 江口 秀二)
鹿児島線(博多駅) 鉄道施設の耐震補強事業 九州旅客鉄道株式会社	3.6	駅の耐震対策	<ul style="list-style-type: none"> ・地震時における一時避難場所の確保に寄与する。 ・地震時における鉄道構造物の崩壊を防ぐことにより、多くの鉄道利用者の安全確保に寄与する。 	鉄道局 施設課 (課長 江口 秀二)
長崎線(佐賀駅) 鉄道施設の耐震補強事業 九州旅客鉄道株式会社	9.1	駅の耐震対策	<ul style="list-style-type: none"> ・地震時における一時避難場所の確保に寄与する。 ・地震時における鉄道構造物の崩壊を防ぐことにより、多くの鉄道利用者の安全確保に寄与する。 	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)
日豊線(別府駅) 鉄道施設の耐震補強事業 九州旅客鉄道株式会社	10	駅の耐震対策	<ul style="list-style-type: none"> ・地震時における一時避難場所の確保に寄与する。 ・地震時における鉄道構造物の崩壊を防ぐことにより、多くの鉄道利用者の安全確保に寄与する。 	鉄道局 施設課 (課長 江口 秀二)
天神大牟田線(薬院駅、大橋駅) 鉄道施設の耐震補強事業 西日本鉄道株式会社	21	駅の耐震対策	<ul style="list-style-type: none"> ・地震時における一時避難場所の確保に寄与する。 ・地震時における鉄道構造物の崩壊を防ぐことにより、多くの鉄道利用者の安全確保に寄与する。 	鉄道局 施設課 (課長 江口 秀二)
東海道線 鉄道施設の耐震補強事業 日本貨物鉄道株式会社	2.9	高架橋等の耐震対策	<ul style="list-style-type: none"> ・地震時における鉄道網の確保に寄与する。 ・地震時における緊急輸送道路の確保に寄与する。 	鉄道局 施設課 (課長 江口 秀二)
伊勢崎線 鉄道施設の耐震補強事業 東武鉄道株式会社	0.40	高架橋等の耐震対策	<ul style="list-style-type: none"> ・地震時における鉄道網の確保に寄与する。 ・地震時における緊急輸送道路の確保に寄与する。 	鉄道局 施設課 (課長 江口 秀二)
西武秩父線 鉄道施設の耐震補強事業 西武鉄道株式会社	0.72	高架橋等の耐震対策	<ul style="list-style-type: none"> ・地震時における鉄道網の確保に寄与する。 ・地震時における緊急輸送道路の確保に寄与する。 	鉄道局 施設課 (課長 江口 秀二)
小田原線 鉄道施設の耐震補強事業 小田急電鉄株式会社	0.29	高架橋等の耐震対策	<ul style="list-style-type: none"> ・地震時における鉄道網の確保に寄与する。 ・地震時における鉄道構造物の崩壊を防ぐことにより、多くの鉄道利用者の安全確保に寄与する。 	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)
多摩線 鉄道施設の耐震補強事業 小田急電鉄株式会社	0.45	高架橋等の耐震対策	<ul style="list-style-type: none"> ・地震時における鉄道網の確保に寄与する。 ・地震時における鉄道構造物の崩壊を防ぐことにより、多くの鉄道利用者の安全確保に寄与する。 	鉄道局 施設課 (課長 江口 秀二)
本線 鉄道施設の耐震補強事業 京浜急行電鉄株式会社	11	高架橋等の耐震対策	<ul style="list-style-type: none"> ・地震時における鉄道網の確保に寄与する。 ・地震時における鉄道構造物の崩壊を防ぐことにより、多くの鉄道利用者の安全確保に寄与する。 	鉄道局 施設課 (課長 江口 秀二)
北総線 鉄道施設の耐震補強事業 北総鉄道株式会社	39	高架橋等の耐震対策	<ul style="list-style-type: none"> ・地震時における鉄道網の確保に寄与する。 ・地震時における鉄道構造物の崩壊を防ぐことにより、多くの鉄道利用者の安全確保に寄与する。 	鉄道局 施設課 (課長 江口 秀二)
東葉高速線 鉄道施設の耐震補強事業 東葉高速鉄道株式会社	8.3	高架橋等の耐震対策	<ul style="list-style-type: none"> ・地震時における鉄道網の確保に寄与する。 ・地震時における鉄道構造物の崩壊を防ぐことにより、多くの鉄道利用者の安全確保に寄与する。 	鉄道局 施設課 (課長 江口 秀二)
愛知環状鉄道線 鉄道施設の耐震補強事業 愛知環状鉄道株式会社	0.90	高架橋等の耐震対策	<ul style="list-style-type: none"> ・地震時における鉄道網の確保に寄与する。 ・地震時における緊急輸送道路の確保に寄与する。 	鉄道局 施設課 (課長 江口 秀二)
静岡清水線 鉄道施設の耐震補強事業 静岡鉄道株式会社	0.50	高架橋等の耐震対策	<ul style="list-style-type: none"> ・地震時における鉄道網の確保に寄与する。 ・地震時における緊急輸送道路の確保に寄与する。 	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)
南北線 鉄道施設の耐震補強事業 北大阪急行電鉄株式会社	5.6	高架橋等の耐震対策	<ul style="list-style-type: none"> 地震時における鉄道網の確保に寄与する。 地震時における緊急輸送道路の確保に寄与する。 	鉄道局 施設課 (課長 江口 秀二)
和歌山港臨港線 鉄道施設の耐震補強事業 和歌山県	3.0	高架橋等の耐震対策	<ul style="list-style-type: none"> 地震時における鉄道網の確保に寄与する。 地震時における緊急輸送道路の確保に寄与する。 	鉄道局 施設課 (課長 江口 秀二)
京都線 鉄道施設の耐震補強事業 近畿日本鉄道株式会社	24	高架橋等の耐震対策	<ul style="list-style-type: none"> 地震時における鉄道網の確保に寄与する。 地震時における鉄道構造物の崩壊を防ぐことにより、多くの鉄道利用者の安全確保に寄与する。 	鉄道局 施設課 (課長 江口 秀二)
大阪線 鉄道施設の耐震補強事業 近畿日本鉄道株式会社	10	高架橋等の耐震対策	<ul style="list-style-type: none"> 地震時における鉄道網の確保に寄与する。 地震時における緊急輸送道路の確保に寄与する。 	鉄道局 施設課 (課長 江口 秀二)
奈良線 鉄道施設の耐震補強事業 近畿日本鉄道株式会社	0.25	高架橋等の耐震対策	<ul style="list-style-type: none"> 地震時における鉄道網の確保に寄与する。 地震時における緊急輸送道路の確保に寄与する。 	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)
本線 鉄道施設の耐震補強事業 南海電鉄株式会社	0.24	高架橋等の耐震対策	<ul style="list-style-type: none"> ・地震時における鉄道網の確保に寄与する。 ・地震時における緊急輸送道路の確保に寄与する。 	鉄道局 施設課 (課長 江口 秀二)
交野線 鉄道施設の耐震補強事業 京阪電鉄株式会社	0.10	高架橋等の耐震対策	<ul style="list-style-type: none"> ・地震時における鉄道網の確保に寄与する。 ・地震時における緊急輸送道路の確保に寄与する。 	鉄道局 施設課 (課長 江口 秀二)
京都線 鉄道施設の耐震補強事業 阪急電鉄株式会社	0.25	高架橋等の耐震対策	<ul style="list-style-type: none"> ・地震時における鉄道網の確保に寄与する。 ・地震時における緊急輸送道路の確保に寄与する。 	鉄道局 施設課 (課長 江口 秀二)
高德線 鉄道施設の耐震補強事業 四国旅客鉄道株式会社	0.63	高架橋等の耐震対策	<ul style="list-style-type: none"> ・地震時における鉄道網の確保に寄与する。 ・地震時における緊急輸送道路の確保に寄与する。 	鉄道局 施設課 (課長 江口 秀二)
琴平線 鉄道施設の耐震補強事業 高松琴平電鉄株式会社	0.16	高架橋等の耐震対策	<ul style="list-style-type: none"> ・地震時における鉄道網の確保に寄与する。 ・地震時における緊急輸送道路の確保に寄与する。 	鉄道局 施設課 (課長 江口 秀二)
阿佐線 鉄道施設の耐震補強事業 土佐くろしお鉄道株式会社	1.5	高架橋等の耐震対策	<ul style="list-style-type: none"> ・地震時における鉄道網の確保に寄与する。 ・地震時における緊急輸送道路の確保に寄与する。 	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)
阿佐東線 鉄道施設の 耐震補強事業 阿佐海岸鉄道株式会社	0.29	高架橋等の耐震対策	<ul style="list-style-type: none"> ・地震時における鉄道網の確保に寄与する。 ・地震時における緊急輸送道路の確保に寄与する。 	鉄道局 施設課 (課長 江口 秀二)

(鉄道施設総合安全対策事業 (浸水対策))

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)
本線 地下駅浸水対策 事業 阪神電気鉄道株式会社	0.6	防水扉	・地下駅の出入口、トンネル坑口等に浸水対策設備を設置することにより、 河川の氾濫や高潮等の水害発生時における被害の軽減、早期運転再開に 寄与する。	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					
鶴見花月園公園 独立行政法人 都市再生機構	88	148	【内訳】 利用に係る価値:40億円 環境に係る価値:42億円 災害に係る価値:66億円 【主な根拠】 誘致圏:3.0km 誘致圏人口:35万人	71	2.1	・横浜市防災計画において、広域避難場所として位置付けられる予定であり、有効避難面積の確保に資する。(有効避難面積:0㎡/人→2.0㎡/人)	都市局 公園緑地・景観課 (課長 榎野 良明)
さいたま新都心公園 独立行政法人 都市再生機構	34	220	【内訳】 利用に係る価値:47億円 環境に係る価値:62億円 災害に係る価値:110億円 【主な根拠】 誘致圏:3.0km 誘致圏人口:30万人	28	8.0	・さいたま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、有効避難面積の確保に資する。(有効避難面積:0㎡/人→1.3㎡/人)	都市局 公園緑地・景観課 (課長 榎野 良明)

【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)
船舶整備 運航事業者	85	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・船舶建造は、本土～小笠原諸島の交通手段を確保し、島民の生活を維持するうえで不可欠なものであり、シビルミニマムとして必要である。 	国土政策局 特別地域振興官 (振興官 岩下啓希)
保育施設整備(父島保育所) 小笠原村	10	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・住民が安心して生活するためには子育て支援環境を充実させることは必要であり、子育て支援の核となる施設の整備は、出生率が高い水準で推移し、園児数が増加傾向にある小笠原村には、シビルミニマムとして必要である。 ・周辺自治体や母島との連携による広域的な整備は望めないため、父島島内だけで必要な機能を確保することで、村内自己完結性を確保するものである。 	国土政策局 特別地域振興官 (振興官 岩下啓希)
保育施設整備(母島保育所) 小笠原村	2.6	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・住民が安心して生活するためには子育て支援環境を充実させることは必要であり、子育て支援の核となる施設の整備は、出生率が高い水準で推移し、園児数が増加傾向にある小笠原村には、シビルミニマムとして必要である。 ・周辺自治体や父島との連携による広域的な整備は望めないため、母島島内だけで必要な機能を確保することで、村内自己完結性を確保するものである。 	国土政策局 特別地域振興官 (振興官 岩下啓希)

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)	
			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							
津付ダム建設事業 岩手県	再々評価	—	—	—	—	—	—	<p>評価手続中 (当該事業は検証の対象に区分している事業であり、検討主体より「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」(平成22年9月28日河川局長通知)第3.1(4)に基づき「事業中止の方針」にて検討結果の報告がなされたところ。しかしながら、国の補助金交付に係る対応方針等の判断については現在、手続中であることから、現時点では「評価手続中」としている。)</p>	水管理・国土保全局 治水課 (課長 大西 亘)	

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							
最上小国川ダム建設事業 山形県	その他	70	90	<p>【内訳】 被害防止便益:88億円 残存価値:2.1億円</p> <p>【主な根拠】 洪水調節に係る便益: 年平均浸水軽減戸数:5戸 年平均浸水軽減面積:6ha</p>	80	1.1	<p>・最上川水系最上小国川流域では、昭和49年7月、平成10年9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18年12月、平成21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49年7月に全壊1戸、半壊2戸、床上浸水61戸、床下浸水278戸、平成10年9月に床上浸水11戸、床下浸水7戸、平成18年12月に床上浸水2戸・床下浸水6戸、平成21年10月に床下浸水3戸の被害が発生している。</p> <p>・このため、浸水被害の早期解消が必要である。</p> <p>①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・最上小国川ダムの建設段階が「転流工」段階から「本体工事」段階に移行する。</p> <p>・最上小国川の氾濫が想定される区域内の総人口は平成17年から平成23年の間で12.3%減、総世帯数は平成23年から平成26年の間で1.9%減となっており、総人口、総世帯数は減少傾向にある。</p> <p>②事業の進捗状況、事業進捗の見込みについて ・工用道路工事及び転流工工事等を施工中であり、平成26年度にはダム本体工事に着手し、平成30年度完成に向けて事業を進めている。</p> <p>③コスト縮減や代替案などの可能性について ・湛水地内の県道については、常時湛水しない流水型ダムの特徴を活かし、耐水化構造として冠水を許容する計画とすることで、道路付替えに要するコストを縮減した。なお、今後もダム堤体工事に契約後VEを適用するなど、可能な限りコスト削減に努める。</p> <p>・平成23年度に実施した最上小国川ダム建設事業の検証に係る検討において「ダム事業の検討に関する再評価実施要領細目」に基づき現計画案(最上小国川ダム)と現計画以外の代替案を複数の評価軸ごとに評価し最も有利な案は現計画案と評価されている。</p>	継続	水管理・国土保全局 治水課 (課長 大西 亘)	
倉淵ダム建設事業 群馬県	再々評価	-	-	-	-	-	-	<p>評価手続中 (当該事業は検証の対象に区分している事業であり、検討主体より「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」(平成22年9月28日河川局長通知)第3.1(4)に基づき「事業中止の方針」にて検討結果の報告がなされたところ。しかしながら、国の補助金交付に係る対応方針等の判断については現在、手続中であることから、現時点では「評価手続中」としている。)</p>	水管理・国土保全局 治水課 (課長 大西 亘)	

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							
松川ダム再開発事業 長野県	再々評価	182	386	240	1.6	<p>・松川流域では、昭和36年6月洪水により甚大な被害が発生している。</p> <p>・主な被害としては昭和36年6月に死者・行方不明15人、負傷者341人、家屋全壊・流失293戸、半壊・浸水家屋6,178戸の被害が発生している。</p> <p>・既設の松川ダムは洪水調節や水道用水の補給等を行っているが、昭和58年の台風10号により、大量の土砂がダムに流入した。上流域の荒廃により、その後の中小出水でも土砂が流入し、平成2年には堆砂量が215万m³となり、計画堆砂量(200万m³)を上回り、治水利水機能が低下している。</p> <p>・このため浸水被害の早期解消が必要である。</p>	<p>①事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <p>・松川流域では、昭和36年6月洪水により甚大な被害が発生している。</p> <p>・想定氾濫区域内の総人口は約11万人(平成22年国勢調査)であり平成7年の約11万人(平成7年度国勢調査)から横ばいである。また、総世帯数は平成22年で3万8千世帯であり平成7年の3万4千世帯から増加傾向にある。</p> <p>・総事業費について、洪水バイパストンネルの現地条件が異なることに伴う設計・施工の見直しや単価変動等により、約20億円の増額となった。また、貯水池掘削等に必要工程の見直しを行った結果、10年の工事延期が不可避となった。</p> <p>②事業の進捗状況、事業進捗の見込みについて</p> <p>・平成14年度から洪水バイパス施設工事に着手し、平成27年度末には概成する予定である。</p> <p>・貯水池掘削及び低水放流設備の改良工事の進捗を図り、平成38年度の完成に向けて事業を進めている。</p> <p>③コスト縮減や代替案などの可能性について</p> <p>・貯水池掘削では、掘削した堆積土を近隣の残土仮置場へ搬出し、公共事業へ有効活用を図る等、コスト縮減に努めている。今後も引き続きコスト縮減に努めることとしている。</p> <p>・松川ダム再開発と代替案(貯水池水位低下方式、直接バイパス方式+ダム洪水調節方式)を評価し、最も有利な案は現計画案(松川ダム再開発)と評価されている。</p>	継続	水管理・国土保全局 治水課 (課長 大西 亘)	

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							
内ヶ谷ダム建設事業 岐阜県	その他	420	689	<p>【内訳】 被害防止便益:302億円 流水の正常な機能の維持に関する便益: 383億円 残存価値:3.4億円</p> <p>【主な根拠】 洪水調節に係る便益: 年平均浸水軽減戸数:27戸 年平均浸水軽減面積:16ha 流水の正常な機能の維持に関する便益: 流水の正常な機能の維持に関して内ヶ 谷ダムと同じ機能を有するダムを代替施 設とし、代替法を用いて計上</p>	628	1.1	<p>・長良川中上流では、昭和51年9月の洪水により甚大な浸水被害が発生しており、近年でも平成11年9月、平成16年10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S51年9月に家屋全壊流出9戸、半壊1戸、床上浸水281戸、床下浸水665戸、平成11年9月に家屋全壊流出5戸、半壊3戸、床上浸水154戸、床下浸水487戸、平成16年10月に家屋全壊流出48戸、半壊82戸、床上浸水558戸、床下浸水469戸の被害が発生している。</p> <p>・主な渇水被害としては亀尾島川沿川のかんがい用水において水量の低下のため、川からの直接取水から堰堤による取水やポンプ取水への切り替え。さらに、近年では水量の不安定さからポンプ取水の位置をたびたび変更するなど取水が困難となる事象が発生している。</p> <p>・このため、浸水被害および渇水被害の早期解消が必要である。</p>	<p>①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・氾濫が想定される区域を含む長良川中上流域内に位置する岐阜市、関市、美濃市、郡上市では、平成17年から平成22年の間で、人口0.9%減、世帯数4.2%増となっており、人口は減少傾向、世帯数は増加傾向にある。</p> <p>・総事業費について確認を行った結果、安全対策の追加や物価変動等により現事業費から約75億円の増額となった。</p> <p>②事業の進捗状況、事業進捗の見込みについて ・平成27年度より本体工事の着手を予定しており、平成35年度完成に向けて事業を進めている。</p> <p>③コスト縮減や代替案などの可能性について ・工期の短縮や発生材を盛土に再利用することで、コスト縮減を図っており、今後、引き続き設計段階や工事施工においても工法の工夫や新技術の積極的な採用等により、コスト縮減に努める。</p> <p>・平成23年度に実施した内ヶ谷ダム建設事業の検証に係る検討において「ダム事業の検討に関する再評価実施要領細目」に基づき現計画案(内ヶ谷ダム)と現計画以外の代替案を複数の評価軸ごとに評価し最も有利な案は現計画案と評価されている。</p>	継続	水管理・国土保全局 治水課 (課長 大西 亘)

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							
金出地ダム建設事業 兵庫県	その他	173	462	<p>【内訳】 被害防止便益:272億円 流水の正常な機能の維持に関する便益: 188億円 残存価値:1.2億円</p> <p>【主な根拠】 洪水調節に係る便益: 年平均浸水軽減戸数:97戸 年平均浸水軽減面積:63ha 流水の正常な機能の維持に関する便益: 流水の正常な機能の維持に関して金出 地ダムと同じ機能を有するダムを代替施 設とし、代替法を用いて計上</p>	253	1.8	<p>・鞍居川流域では昭和51年9月の洪水により大きな被害が発生しており、近年では平成16年9月に洪水による被害が発生している。</p> <p>・主な洪水被害としては昭和51年9月に床上浸水57戸、床下浸水370戸、平成16年9月に床上浸水130戸、床下浸水281戸の被害が発生している。</p> <p>・主な渇水被害としては夏季にしばしば、水不足や水涸れに見舞われており、特に昭和60年、平成6年に瀬切れなどによる被害が発生している。</p> <p>・このため、浸水被害および渇水被害の早期解消が必要である。</p>	<p>①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・鞍居川の氾濫が想定される区域内の総人口、総世帯数に大きな社会経済情勢等の変化はない。 ・総事業費の確認を行った結果、物価変動等により、約2.5億円の増額となった。</p> <p>②事業の進捗状況、事業進捗の見込みについて ・平成24年3月よりダム本体工事に着手し、平成27年3月にダム本体のコンクリート打設が完了予定。平成27年度完成に向けて事業を進めている。 ・平成27年11月から試験湛水実施予定。</p> <p>③コスト縮減や代替案などの可能性について ・今後も、引き続き設計段階や工事施工においても工法の工夫や新技術の積極的な採用等により、コスト縮減に努める。 ・平成23年度に実施した金出地ダム建設事業の検証に係る検討において「ダム事業の検証に関する再評価実施要領細目」に基づき現計画案(金出地ダム)と現計画以外の代替案を複数の評価軸ごとに評価し最も有利な案は現計画案と評価されている。</p>	継続	水管理・国土保全局 治水課 (課長 大西 亘)

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							
浜田川総合開発事業 島根県	その他	460	1,608	<p>【内訳】 被害防止便益:1,480億円 流水の正常な機能の維持に関する便益: 121億円 残存価値:6.1億円</p> <p>【主な根拠】 洪水調節に係る便益: 年平均浸水軽減戸数:186戸 年平均浸水軽減面積:13ha 流水の正常な機能の維持に関する便益: 流水の正常な機能の維持に関して第二 浜田ダムと同じ機能を有するダムを代替 施設とし、代替法を用いて計上</p>	596	2.7	<p>①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・浜田川の氾濫が想定される地区を含む 浜田市では、平成17年から平成22年の 間で、人口2.1%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7～8月の渇水において農 業用水が不足する恐れがあったため約 2ヶ月間の節水の呼びかけ等が行われ た。 ・総事業費について確認を行った結果、 消費税及び物価の上昇並びに事業計画 の見直しにより、現事業費から約71億円 の増額となった。また、浜田ダム再開 事業の詳細設計により、改造規模が拡大 したため工期が3年延伸。</p> <p>②事業の進捗状況、事業進捗の見込み について ・第二浜田ダムは、平成20年度よりダム 本体建設工事に着手し、平成23年3月に 付随する鞍部ダムのコンクリート打設を 完了、平成25年11月には本体ダムのコン クリート打設を完了した。また、平成23年 12月には付替道路の上流区間を供用開 始した。現在は、ダムの管理設備工事等 を行っており、平成27年10月から試験湛 水の開始を予定している。 ・浜田ダム再開発工事は、平成26年3月 に契約し、平成26年度より工事着手して おり、平成31年度完成に向けて事業を進 めている。</p> <p>③コスト縮減や代替案などの可能性につ いて ・付替道路の工法見直しや骨材調達方法 の見直しなどにより、建設コストの縮減に 努めている。今後も引き続きコスト縮減に 努めることとしている。 ・浜田ダム再開発と引堤による河道改修 の組合せ案等と現計画を比較し、経済性</p>	継続	水管理・国土保全局 治水課 (課長 大西 亘)	

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	72	79	78	1.02	<ul style="list-style-type: none"> ・大戸川と西城川では、昭和47年7月の洪水により甚大な被害が発生しており、近年でも平成10年10月、平成18年7月、平成22年7月の洪水により浸水被害が発生している。 ・主な洪水被害として昭和47年7月に全半壊46戸、床上浸水144戸、床下浸水563戸(西城川全川)、平成5年7月に床下浸水9戸(庄原市高町)、平成10年10月に床上浸水3戸、床下浸水5戸(庄原市高町、柳原、高茂町)、平成18年7月に床下浸水7戸(庄原市高町、柳原)、平成22年7月に全半壊3戸、床上浸水2戸、床下浸水3戸(庄原市上川西)の被害が発生している。 ・主な濁水被害として平成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 ・このため、浸水被害および濁水被害の早期解消が必要である。 	<ul style="list-style-type: none"> ①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・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、現場条件が異なることに伴う設計・施工の見直しや物価変動等により約6.4億円の増額となった。 ・水道事業については、当事業への参加内容に変更はない。 ②事業の進捗状況、事業進捗の見込みについて ・平成25年10月よりダム本体工事に着手し、平成27年度完成に向けて事業を進めている。 ③コスト縮減や代替案などの可能性について ・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、経済的である現場プラントによる製造を採用し、コスト縮減を行った。今後も引き続き工法の工夫や新技術の積極的な採用によりコスト縮減に努める。 ・平成23年度に実施した庄原貯水池整備事業の検証に係る検討において「ダム事業の検討に関する再評価実施要領細目」に基づき現計画案(庄原生活貯水池)と現計画以外の代替案を複数の評価軸ごとに評価し最も有利な案は現計画案と評価されている。 	継続	水管理・国土保全局 治水課 (課長 大西 亘)	

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							
大河内川ダム建設 事業 山口県	再々評価	240 (※1)	340 (※1)	<p>【内訳】 被害防止便益:156億円 流水の正常な機能の維持に関する便益: 181億円 残存価値:3.4億円</p> <p>【主な根拠】 洪水調節に係る便益: 年平均浸水軽減戸数:58戸 年平均浸水軽減面積:8.2ha 流水の正常な機能の維持に関する便益: 流水の正常な機能の維持に関して大河 内川ダムと同じ機能を有するダムを代替 施設とし、代替法を用いて計上</p>	254 (※1)	1.3 (※1)	<p>①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・深川川流域を含む長門市では、平成17 年から平成22年の間で、人口約6.8%減、 世帯数約2.0%減となっており、人口、世帯 数は減少傾向にある。 ・長門市は将来需要の見直し等の水道計 画の精査を行い、新規開発水量を 8,000m3/日から1,000m3/日に減量した。 ・総事業費について現時点で事業費の精 査を行った結果、導水路費の増や付替道 路費の増により約76億円の増加となっ た。</p> <p>②事業の進捗状況、事業進捗の見込み について ・平成26年度現在で用地補償はほぼ完 了しており、今後、ダム本体工事に着手 し、平成37年度完成に向けて事業を進め ている。</p> <p>③コスト縮減や代替案などの可能性につ いて ・ダム本体コンクリートの骨材の原石山採 取から購入への変更、グラウチング計画 の変更、ダム本体工の掘削線の見直し等 によりコスト縮減が見込まれる。今後も引 き続き工法の工夫や新技術の積極的な 採用によりコスト縮減に努める。 ・「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、実現性や安全度が極めて 低い案や明らかにコストが高い案を除 いた4案で総合的に評価した結果、「大河 内川ダム+導水路+河川改修案」が最 適と評価されている。</p>	<p>継続 (当該事業は検証 の対象に区分して いる事業であり、 検討主体より「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」(平成22年9 月28日河川局長通 知)第3.1(4)に 基づき「事業継続 の方針」にて検討 結果の報告がなさ れたところ。しか しながら、国の補 助金交付に係る対 応方針等の判断に ついては現在、手 続き中であること から、新たな段階 に入らず、現在の 段階(生活再建工 事)を継続すること とし、検証の対 応方針の結果に応 じてその後の事業 の進め方を改めて 判断する。)</p>	水管理・国土保全局 治水課 (課長 大西 亘)	

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							
五名ダム再開発事業 香川県	再々評価	230 (※2)	189 (※2)	<p>【内訳】 被害防止便益:77億円 流水の正常な機能の維持に関する便益: 106億円 残存価値:5.8億円</p> <p>【主な根拠】 洪水調節に係る便益: 年平均浸水軽減戸数:48戸 年平均浸水軽減面積:13ha 流水の正常な機能の維持に関する便益: 流水の正常な機能の維持に関して五名 ダム再開発と同じ機能を有するダムを代 替施設とし代替法を用いて計上</p>	168 (※2)	1.1 (※2)	<p>・湊川流域では、昭和49年7月、昭和51年9月の洪水により甚大な被害が発生しており、近年でも平成16年10月などの洪水において被害が発生している。</p> <p>・主な洪水被害として昭和49年7月に床下浸水324戸、床上浸水2戸、昭和51年9月に床下浸水520戸、床上浸水25戸、全半壊3戸、平成16年10月に床下浸水116戸、床上浸水44戸、全半壊4戸の被害が発生している。</p> <p>・湊川流域では、濁水が頻発化しており、近年においては、平成6年、平成8年、平成12年など濁水により瀨枯れが発生し、農業用水が不足した。また、市民生活においても減圧給水が行われるなど日常生活にも影響が発生している。</p> <p>・水道事業について、東かがわ市の当事業への参加意思は変更ない。</p> <p>①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・湊川の氾濫が想定される地区を含む東かがわ市では、平成21年～平成26年の間で、人口7.1%減、世帯数0.5%減となっており、人口は減少傾向にある。</p> <p>②事業の進捗状況、事業進捗の見込みについて ・現在、ダム事業の検証に係る検討を行っている。</p> <p>③コスト縮減や代替案などの可能性について ・従前の考え方に基づいて行った代替案の既往検討結果では、コストや実現性等の観点から、五名ダム再開発が最適と判断している。 (なお、現在進めているダム事業の検証に係る検討において、平成22年9月28日に示された「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」に基づき、改めて代替案の比較検討を行うこととしている。)</p> <p>・このため、浸水被害および濁水被害の早期解消が必要である。</p>	<p>継続 (「河川及びダム事業の再評価実施要領細目」(平成22年4月1日河川局長通知)に基づいて行った再評価結果としては事業を継続することが妥当と考える。しかしながら、当該事業は検証の対象に選定している事業であることから、新たな段階に入らず、現段階を継続するものとし、「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」(平成22年9月28日河川局長通知)に基づき検証を行い、その結果に応じてその後の事業の進め方を改めて判断する。)</p>	水管理・国土保全局 治水課 (課長 大西 亘)	

※1 今回の再評価における費用便益分析は、検討主体より「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」(平成22年9月28日河川局長通知)第3.1(4)に基づき「事業継続の方針」にて検討結果の報告がされた総事業費及び工期を用いて評価を行ったものである。しかしながら、国の補助金交付に係る対応方針等の判断については現在、手続き中であることから、検証の対応方針の結果に応じてその後の事業の進め方を改めて判断することとしている。

※2 今回の再評価における費用便益分析は、現計画の総事業費及び工期を用いて評価を行ったものである。なお、現在進めている「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」(平成22年9月29日河川局長通知)に基づく検証においては総事業費、工期等の点検を行ったうえで、その後の検討を行うこととしている。

【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 下北半島縦貫道路 一般国道279号 吹越バイパス 青森県	その他	93	140	【内訳】 走行時間短縮便益:82億円 走行経費減少便益:33億円 交通事故減少便益:25億円 【主な根拠】 計画交通量 7,000台/日	93	1.5	①地域間連携の強化 ・高速ネットワークの形成による下北地域と他地域との交流の活発化、空港や新幹線駅等の交通拠点へのアクセス強化が図られる。 ②産業・観光分野の発展支援 ・輸送時間短縮や走行性向上による地場産業の高付加価値化や産業立地の促進、下北地域の主要観光地へのアクセス向上による観光分野の発展への寄与が期待される。 ③救急医療活動への支援 ・第三次救急医療施設(青森県立中央病院)への搬送時間の短縮により、下北地域における救急医療分野の環境改善が期待される。 ④緊急輸送道路機能の強化 ・第1次緊急輸送道路に指定されている国道279号の代替路が形成され、下北地域の安全性向上が期待される。	【投資効果等の事業の必要性】 ・下北半島縦貫道路は、下北地方生活圏の中心都市むつ市と東北縦貫自動車道八戸線を結び、地域間連携の強化、下北地域における産業等の発展を支援する延長約68kmの地域高規格道路である。 ・一般国道279号吹越バイパスは下北半島縦貫道路の一部を形成し、交通隘路区間(平面踏切、急勾配、線形不良)を迂回するとともに、多様なエネルギー関連プロジェクトが展開されているむつ小川原開発地域へのアクセス強化を目的とする延長5.8kmの自動車専用道路によるバイパス事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率65%(うち用地進捗率97%) 【コスト縮減等】 ・工法の見直しや建設発生土の有効利用等によりコスト縮減に努めている。	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 常総・宇都宮東部連 絡道路 一般国道408号 真岡～宇都宮バイ パス 栃木県	その他	170	907	【内訳】 走行時間短縮便益: 814億円 走行経費減少便益: 50億円 交通事故減少便益: 42億円 【主な根拠】 計画交通量 40,300～45,500台/日	193	4.7	【投資効果等の事業の必要性】 ・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、現在整備中の宇都宮高 根沢バイパス・真岡南バイパス及び供用 中の真岡バイパス・真岡北バイパスと一 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。 【事業進捗の見込み】 ・事業進捗率92%(うち用地進捗率 100%) ・平成25年度一部暫定2車線で全線開通 ・平成32年度全線完成4車線開通予定 【コスト縮減等】 ・再生骨材、再生アスファルト合材の活用 により、コスト縮減を実施	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 金井バイパス 群馬県	再々評価	53	92	53	1.7	<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。 ・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。 ・ハツ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47%(うち、用地進捗率90%) ・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、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 茂原・一宮・大原道 路 一般国道409号 茂原一宮道路 千葉県	再々評価	152	196	【内訳】 走行時間短縮便益:163億円 走行経費減少便益:18億円 交通事故減少便益:15億円 【主な根拠】 計画交通量 9,300~13,100台/日	147	1.3	①交通混雑の緩和 ・現道の主要渋滞ポイント等 における慢性的な渋滞緩和に 寄与する。 ②交通事故の減少 ・現道の交通量が減少するこ とにより、交通事故の減少に 寄与する。 ③地域医療活動の支援 ・医療圏域の拡大や三次救 急医療機関へのアクセス時 間の短縮に寄与する。 ④観光の支援 ・九十九里海岸や南房総等 の観光地へのアクセス時間 の短縮や周遊性の向上に寄 与する。	【投資効果等の事業の必要性】 ・東京湾アクアラインや圏央道の整備効 果を広く外房地域に波及させ、交通アク セスの向上による連携機能の強化により 地域経済の活性化等に寄与する。 ・交通混雑緩和、交通事故減少、地域医 療活動支援、観光の支援に寄与する。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率45%(うち、用地進捗率65%) 【コスト縮減等】 ・道路構造規格の変更(1種→3種)、圏 央道インターチェンジとの交差形状の見 直し(立体→平面)、建設発生土の再利 用等、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 西関東連絡道路 国道140号 甲府山梨道路Ⅱ期 山梨県	その他	140	164	<p>【内訳】 走行時間短縮便益:124億円 走行経費減少便益: 25億円 交通事故減少便益: 15億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 8,900台/日</p>	144	1.1	<p>①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。</p> <p>②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。</p> <p>③地域防災、地域医療活動の支援 ・既に供用済みの甲府山梨道路Ⅰ期とともに、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>④観光産業の支援 ・山梨県と埼玉県を結ぶ広域的な観光ネットワークが形成され、沿線観光地へのアクセス向上により、地域観光産業支援が期待されている。</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 ・西関東連絡道路は、埼玉県深谷市～山梨県甲府市に至る、延長約110kmの地域高規格道路である。 ・このうち、甲府山梨道路Ⅱ期は、山梨県山梨市万力～同市東間の延長3.9km。 ・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75%(うち、用地進捗率90%) ・平成26年度に、万カランプ～八幡南ランプ間の2.3kmを開通予定。 ・平成28年度全線開通予定。</p> <p>【コスト縮減等】 ・部分供用区間を設定し、早期の事業効果を発現させるとともに、新技術、新工法の積極的な活用、建設発生土の有効利用等、工事費のコスト縮減に努めている。</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 濃飛横断自動車道 一般国道256号 和良金山道路 岐阜県	その他	83	81	81	1.02	<p>①地域医療の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・郡上市和良地域から飛騨地域へのアクセス向上により、第三次救急医療施設への搬送が、最寄りの中濃厚生病院に加え高山赤十字病院への搬送も可能となり、安全で安心できる暮らしの確保が図られる。(所要時間は5分短縮) <p>②交通の円滑化やアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・郡上地域から下呂地域への定時性を確保することにより、円滑なモビリティの確立が図られる。 <p>③地域間連携の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・郡上八幡ICから下呂市内の観光地へのアクセスが向上し、更なる観光交流や産業振興が期待される。 <p>④防災機能の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・郡上市から下呂市への交通が確保されることで、国道41号、主要地方道金山明宝線の異常気象時等通行規制時の迂回路が確保される。 ・当該路線が整備されることで、国道256号の現道上の防災点検要対策箇所の回避ができる。 	<p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・濃飛横断自動車道の一部を構成する和良金山道路は、郡上市和良町方須から下呂市金山町乙原に至る延長2.7kmの2車線道路である。本道路は、現国道256号の線形不良区間の解消、防災点検要対策箇所の回避及び周辺道路の異常気象等通行規制時の迂回路確保を主な目的として事業を推進している。 <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業進捗率66%(うち、用地取得率100%) ・H27年度の完成を目指す。 <p>【コスト縮減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・(仮称)金山ICの合流車線がトンネル内まで影響していたが、ランプの縦断勾配を変更することで、合流車線の影響範囲をトンネル外とし、トンネル坑口付近の断面を2車線分の断面のみとすることができた。 ・仮設備(コンプレッサー)の防音対策として、防音ハウスを計画していたが、コンプレッサー搭載型の掘削機械を採用し、防音ハウスの設置費用を縮減。 ・トンネル照明について、初期投資額及び維持管理費のトータルコストを比較し、ランプ種別を高圧ナトリウムランプからLEDランプに変更。 	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 四日市インターア クセス道路 一般国道477号 四日市湯の山道路 三重県	その他	500	705	<p>【内訳】 走行時間短縮便益:541億円 走行経費減少便益:113億円 交通事故減少便益:51億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 13,600台/日</p>	560	1.3	<p>①新名神高速道路へのア クセス向上 ・四日市市街地から新名神 高速道路菰野ICへのアクセ スが向上することで、地域の 社会経済活動の活性化およ び地域間連携の強化が図ら れる。</p> <p>②交通の円滑化 ・四日市市から菰野町を結ぶ 東西方向の新たなバイパス が整備されることで、現道の 渋滞緩和が図られる。</p> <p>③大規模災害時の復旧活動 に寄与 ・四日市市から菰野町を結ぶ 東西方向の新たなバイパス が整備されることで、南北に 走る東名阪自動車道や新名 神高速道路などと一体的な 緊急輸送網を構成し、広域 的な災害復旧活動に貢献す る。</p> <p>④菰野地域の観光振興 ・関西圏・中京圏から観光地 (菰野町湯の山温泉)へのア クセス向上により、菰野地域 の観光支援が期待される。</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道477号四日市湯の山道路線 は、地域高規格道路 四日市インターア クセス道路の一部を構成する道路であり、 四日市市街地や東名阪自動車道と新名 神高速道路との連絡強化、現道の交通 混雑の緩和、地域の活性化等を目的と して事業を推進している。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率63%(うち、用地取得率89%) ・H30年度完成を目指す。</p> <p>【コスト縮減】 ・橋梁への耐候性鋼材の使用や維持管 理費抑制のための防草対策を実施し、コ スト縮減を図る。</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 鳥取豊岡宮津自動車 道 一般国道178号 浜 坂道路 兵庫県	その他	369	476	<p>【内訳】 走行時間短縮便益:366億円 走行経費減少便益:84億円 交通事故減少便益:26億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 9,200台/日</p>	351	1.4	<p>①広域高速道路ネットワークの形成 ・高速交通の空白地域解消による地域間交流の促進、地域産業の活性化、観光振興等、地域の自立的、主体的な活動を支援する。</p> <p>②救急医療体制の支援 ・公立豊岡病院(3次救急医療機関、災害拠点病院)へのアクセス時間短縮により救急医療体制の強化を図る。</p> <p>③緊急輸送道路の整備 ・現道の異常気象時通行止区間、幅員狭小、線形不良等の悪条件の解消により災害に強い道路ネットワークの形成を図る。</p>	<p>【投資効果等の事業の必要生】 一般国道178号浜坂道路は、兵庫県美方郡香美町～新温泉町に至る延長9.8kmのバイパスであり、高速道路空白地帯である日本海沿岸地域の活性化、3次救急医療機関へのアクセス性向上、異常気象時通行止め区間等の現道の悪条件解消を目的として事業を推進しています。</p> <p>【事業進捗の見込み】 ・事業進捗率52%(うち、用地取得率99%) ・平成29年度の供用を予定</p> <p>【コスト縮減等】 今後も新技術の採用や工法の見直しによる工事コストの縮減等、総コストの縮減に努める。</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 五條新宮道路 一般国道168号 川 津道路 奈良県	その他	82	129	85	1.5	<p>①南海トラフ巨大地震等の広域的な大規模災害への対応 ・災害に強い地域高規格道路を整備することにより、大規模災害発生時に「命の道」としての機能を発揮することが期待される。</p> <p>②土砂崩落等による通行規制の回避 ・紀伊半島大水害により一般国道168号が被災し62日間にわたり一般車両の通行規制が発生したが、災害に強い地域高規格道路の整備により、通行規制の回避が期待できる。</p> <p>③観光・地域産業の振興 ・旅行時間を短縮することにより、観光及び産業の活性化が期待できる。</p> <p>④幅員狭小、線形不良の解消 ・より安全な地域高規格道路を整備することにより、車両のすれ違い困難、見通しが悪く危険な通行状況が解消される。</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 一般国道168号 川津道路は、地域高規格道路 五條新宮道路の一部を構成する道路であり、幅員狭小・線形不良・異常気象時の通行規制の解消、五條吉野地域の活性化及び観光・林業の振興支援等を目的とし奈良県吉野郡十津川村川津～上野地までの延長約3.2kmを整備するものである。</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%)</p> <p>【コスト縮減等】 ・より一層コスト縮減に努めながら、引き続き事業を推進していく。</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 茅野牧夫)	

【内訳】

走行時間短縮便益:108億円

走行経費減少便益:20億円

交通事故減少便益:1.3億円

【主な根拠】

計画交通量

3,600台/日

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 北条湯原道路 一般国道313号 倉 吉道路 鳥取県	その他	125	178	<p>【内訳】 走行時間短縮便益 134億円 走行経費減少便益: 21億円 交通事故減少便益: 23億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 5,800~11,900台/日</p>	138	1.3	<p>①線形不良区間等の解消 ・通過交通と域内交通の分離を図り、線形不良区間と事故多発区間の解消を図る。</p> <p>②地域間連携強化 ・鳥取県中部地方生活圏と岡山県真庭地方生活圏の地域間交流に寄与する。</p> <p>③物流の効率化 ・沿道の工業団地や農産物施設と主要出荷先である京阪神地域を最短で結び、物流の効率化に寄与する。</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道313号倉吉道路は、鳥取県中部地方生活圏と岡山県真庭地方生活圏を相互に連絡し、山陰自動車道や中国横断自動車道岡山米子線と一体となって広域的な道路ネットワークを形成する地域高規格道路「北条湯原道路」の一部を構成し、現道の線形不良区間の迂回及び倉吉市内の渋滞解消を目的とする延長4.1kmの事業である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率94%(うち、用地進捗率97%)</p> <p>【コスト縮減等】 ・盛土を他工事から流用する等、コストの縮減を図っている。</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 茅野牧夫)
地域高規格道路 北条湯原道路 一般国道313号 倉吉関金道路 鳥取県	その他	167	252	<p>【内訳】 走行時間短縮便益 201億円 走行経費減少便益: 30億円 交通事故減少便益: 21億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 7,800~9,800台/日</p>	133	1.9	<p>①線形不良区間等の解消 ・通過交通と域内交通の分離を図り、線形不良区間と事故多発区間の解消を図る。</p> <p>②地域間連携強化 ・鳥取県中部地方生活圏と岡山県真庭地方生活圏の地域間交流に寄与する。</p> <p>③物流の効率化 ・沿道の工業団地や農産物施設と主要出荷先である京阪神地域を最短で結び、物流の効率化に寄与する。</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道313号倉吉関金道路は、鳥取県中部地方生活圏と岡山県真庭地方生活圏を相互に連絡し、山陰自動車道や中国横断自動車道岡山米子線と一体となって広域的な道路ネットワークを形成する地域高規格道路「北条湯原道路」の一部を構成し、現道の線形不良区間の迂回及び倉吉市内の渋滞解消を目的とする延長7.0kmの事業である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率7%(うち、用地進捗率29%)</p> <p>【コスト縮減等】 ・盛土を他工事から流用する等、コストの縮減を図っている。</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 美作岡山道路 一般国道374号 湯郷勝央道路(延 伸) 岡山県	その他	40	58	<p>【内訳】 走行時間短縮便益:50億円 走行経費減少便益:4.6億円 交通事故減少便益:3.1億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 3,500台</p>	43	1.3	<p>①交通の円滑化やアクセス 向上 ・美作地域から岡山地域へ の定時性を確保することによ り、円滑なモビリティの確立 が図られる。</p> <p>②地域医療の支援 ・美作市中心部から三次医 療施設へのアクセス性向上 により、安全で安心できる暮 らしの確保が図られる。</p> <p>③地域間連携の支援 ・地域高規格道路「美作岡山 道路」の一部を構成すること により、国土・地域ネットワ ークの構築が図られる。</p> <p>④地域産業の支援 ・湯郷温泉、岡山ファーマー ズマーケットなど主要観光地への アクセス向上により、個性あ る地域の形成が図られる。</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 ・美作岡山道路の一部を構成する本事業 区間の完成により、中国縦貫自動車道や 供用済みの湯郷勝央道路と合わせて美 作市西方の主要幹線道路として機能し、 一般国道374号が担っている幹線交通を 本路線が分担することにより、現道の交 通混雑の軽減が図られる。また、自動車 交通の高速性及び定時性を確保すること により、沿線地域の経済、産業等の発展 を促すとともに、災害時及び緊急時の円 滑かつ安全な道路ネットワークを確立す ることができる。</p> <p>【事業進捗の見込み】 ・事業進捗率74%(うち、用地進捗率100%) ・平成27年度開通予定</p> <p>【コスト縮減】 ・現場内外の建設発生土の有効利用によ るコスト縮減を図る。</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 大洲・八幡浜自動車 道 一般国道197号 八幡浜道路 愛媛県	再々評価	151	146	<p>【内訳】 走行時間短縮便益:111億円 走行経費減少便益:25億円 交通事故減少便益:10億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 6,900台/日</p>	144	1.01	<p>①交通の円滑化 ・現道における主要渋滞箇所の解消・慢性的な渋滞の緩和が期待される。</p> <p>②産業分野の発展支援 ・九州～四国～京阪神を結ぶ広域高速ネットワークを形成し、広域交流・物流ルートの機能強化によって地場産業の活性化による地方創生の支援に寄与する。</p> <p>③広域救急医療体制の支援 ・八幡浜圏域・大洲圏域における二次救急医療機関への搬送時間の短縮及び三次救急医療機関(松山・宇和島方面)への管外搬送の強化が期待される。</p> <p>④緊急輸送道路の機能強化 ・地域高規格道路をバイパスとして整備することによって緊急輸送道路の多重性・耐災性が確保される。</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道197号「八幡浜道路」は、地域高規格道路「大洲・八幡浜自動車道」の一部区間として、高速道路と一体となった広域ネットワークを形成することにより、地域産業である農林水産業の支援、観光地へのアクセス向上、円滑な救急医療搬送、災害時における緊急輸送道路を確保するとともに、八幡浜市の中心市街地をバイパスルートにより迂回し市内の慢性的な渋滞の緩和を図る。</p> <p>【事業進捗の見込み】 ・事業進捗率は48%、(うち用地取得率は89%)</p> <p>【コスト縮減等】 ・適正なルートの選定や残土処理場の変更により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 有明海沿岸道路 一般国道444号 福富鹿島道路 佐賀県	その他	164	391	<p>【内訳】 走行時間短縮便益:340億円 走行経費減少便益:42億円 交通事故減少便益:9.2億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 21,400台/日</p>	127	3.1	<p>①交通の円滑化やアクセス向上 ・有明海沿岸地域の各都市間の交流を促進し、有明佐賀空港、重要港湾三池港などの広域交通拠点との連携を強化する。</p> <p>②救急医療活動への支援 ・第三次救急医療施設(佐賀県医療センター好生館)への救急搬送の支援及び救急搬送時間短縮による救命率の向上に寄与する。</p> <p>③災害時の移動経路確保 ・津波浸水時における国道444号等の代替路としての機能が期待される。</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 ・有明海沿岸地域の各都市間の交流を促進し、有明佐賀空港、重要港湾三池港などの広域交通拠点との連携を強化するとともに、並行する一般国道444号等の混雑緩和・安全性の向上を目的としている。</p> <p>【事業進捗の見込み】 ・事業進捗率2%(うち、用地進捗率0%) ・平成26年度末に環境影響評価の手続が完了し、今後も地元や関係機関と調整を行い、早期事業化を目指す。</p> <p>【コスト縮減等】 ・新技術の採用、再生資材や現場発生土の有効活用等により、コスト縮減に努めていく。</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 茅野牧夫)
地域高規格道路 宮崎東環状道路 一般国道219号 広瀬バイパス 宮崎県	その他	72	140	<p>【内訳】 走行時間短縮便益:109億円 走行経費減少便益:23億円 交通事故減少便益:8.7億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 15,200台/日</p>	76	1.8	<p>①交通の円滑化やアクセス向上 ・東九州自動車道西都ICと物流拠点である宮崎港、宮崎空港とのアクセス向上が図れる。</p> <p>②交通混雑の緩和 ・国道219号現道交通の転換による交通混雑の緩和及び旅行速度の向上が図れる。</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 ・宮崎東環状道路の一部として、東九州自動車道西都ICと物流拠点である宮崎港、宮崎空港とのアクセス向上が図れる。 ・国道219号現道交通の転換による交通混雑の緩和及び旅行速度の向上が図れる。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率81%(うち、用地進捗率92%) ・残る用地の取得を継続しており、今後は平成31年度末の完了を目指し、残りの工事を推進していく。</p> <p>【コスト縮減等】 ・今後も新技術の採用、再生資材や現場発生土の有効活用を進め、工事コストの縮減に努めていく。</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 北薩横断道路 一般国道504号 泊野道路 鹿児島県	その他	328	385	<p>【内訳】 走行時間短縮便益: 277億円 走行経費減少便益: 70億円 交通事故減少便益: 38億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 6,200台</p>	350	1.1	<p>①交通の円滑化やアクセス向上 ・本路線は、北薩地域と鹿児島空港を結ぶ北薩横断道路の一部で、延長約9.2kmの地域高規格道路である。 ・本路線は、鹿児島空港へのアクセス向上を図るとともに、九州縦貫自動車道や南九州西回り自動車道など一体となった広域交通ネットワークを形成により北薩地域の産業の活性化に寄与する。</p> <p>②地域産業の支援 ・農水産物の流通性において、利便性の向上が図られる。</p> <p>③災害時の備え ・災害時の緊急輸送道路として、緊急輸送活動の円滑化に貢献することが期待される。</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 ・本路線は、北薩地域と鹿児島空港を結ぶ北薩横断道路の一部で、延長約9.2kmの地域高規格道路である。 ・本路線は、鹿児島空港へのアクセス向上を図るとともに、九州縦貫自動車道や南九州西回り自動車道など一体となった広域交通ネットワークを形成により北薩地域の産業の活性化に寄与する。</p> <p>【事業進捗の見込み】 ・事業進捗率は59%、(うち用地取得率は100%)</p> <p>【コスト縮減等】 ・建設発生土を盛土材として利活用する等、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 福山環状道路 一般県道 津之郷山守線 福山市瀬戸町～同 市駅家町 広島県	再々評価	700	781	<p>【内訳】 走行時間短縮便益: 671億円 走行経費減少便益: 81億円 交通事故減少便益: 29億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 16,500台/日(有料) 計画交通量 19,800台/日(無料)</p>	456	1.7	<p>①地域間交流の支援 ・広域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</p> <p>②交通渋滞の緩和 ・周辺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>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</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 ・一般県道津之郷山守線(福山西環状線)は地域高規格道路福山環状道路の一部を構成する道路であり、慢性的に混雑している国道2号や国道182号の混雑緩和を図り、中核都市である福山市の拠点性を高める目的とした瀬戸町～駅家町までの延長約8.9kmの事業である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率6%(うち、用地進捗率24%)</p> <p>【コスト縮減等】 ・橋梁、トンネル等の構造物設計において、経済的となる検討を行う。</p>	継続	道路局 環境安全課 (課長 池田豊人)

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 山口宇部小野田連 絡道路 主要地方道 山口宇 部線 朝田～江崎 山口県	その他	514	1,419	【内訳】 走行時間短縮便益:1,183億円 走行費用減少便益: 152億円 交通事故減少便益: 84億円 【主な根拠】 計画交通量 19,200台/日	626	2.3	【投資効果等の事業の必要性】 ・山口市朝田～同市江崎に至る延長約 14.1kmの地域高規格道路である。 ・中国縦貫自動車道と連結する小郡JCT (仮称)の整備により、高速道路ネット ワークの形成を図る。 ・山口市と宇部市、山陽小野田市を連絡 し都市間の連携を強化する。 ・空港、港湾、新幹線駅等の広域交通拠 点との連絡強化による観光、産業の活性 化を図る。 ・市街地の慢性的な渋滞の緩和を図る。 ・定時性、安全性、快適性の向上が期待 できる。 ・災害や交通事故発生時における迂回 ルートの確保による不安解消効果が期待 できる。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率96%(うち、用地進捗率100%) ・平成27年度開通予定 【コスト縮減等】 ・発生土を利活用するなどコストの縮減を 図る。	継続	道路局 環境安全課 (課長 池田豊人)	

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	その他	157	604	<p>【内訳】 走行時間短縮便益:591億円 走行経費減少便益:28億円 交通事故減少便益:-15億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 9,400~19,800台/日</p>	203	3.0	<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I Cから高松空港へのアクセス 向上が見込まれる。</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82%(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 池田豊人)
地域高規格道路 島原道路 一般県道 諫早外環 状線 諫早インター工区 長崎県	その他	212	220	<p>【内訳】 走行時間短縮便益:169億円 走行費用減少便益:30億円 交通事故減少便益:21億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 14,000台/日</p>	204	1.1	<p>①交通の円滑化やアクセス 向上 ・長崎空港・九州自動車道か ら主要な観光地へのアクセ ス向上 ・第3次救急医療施設へのア クセス向上</p> <p>②交通混雑の緩和 ・諫早市街地の慢性的な交 通渋滞の緩和</p> <p>③交通事故の減少 ・諫早市街地部における通 過交通減少による交通事故 の減少</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 ・諫早市街地を通過・発着する交通を分 散、導入することで、市街地内の交通緩 和を図るとともに、地域高規格道路「島原 道路」の一部を形成し、地域間の交流促 進、産業の振興・経済活動の活性化を行 う。</p> <p>【事業進捗の見込み】 ・事業進捗率49%(うち、用地進捗率88%)</p> <p>【コスト縮減等】 ・JR軌道や高速道路への影響を考慮し、 道路構造や橋梁架設工法等を変更して いる。</p>	継続	道路局 環境安全課 (課長 池田豊人)

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 都城志布志道路 主要地方道 志布志 福山線 有明道路 鹿児島県	その他	96	251	<p>【内訳】 走行時間短縮便益:191億円 走行経費減少便益:43億円 交通事故減少便益:17億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 15,400台~16,300台</p>	99	2.5	<p>①交通の円滑化やアクセス向上 ・都城、大隅地域から重要港湾志布志港へのアクセス向上が図られる</p> <p>②現道沿線の環境改善 ・大型車の減少による沿道環境の改善が図られる</p> <p>③災害時の備え ・災害時の緊急輸送道路として、緊急輸送活動の円滑化に貢献することが期待される</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 ・本路線は、宮崎県都市と鹿児島県志布志市を結ぶ都城志布志道路の一部で、延長約4.3kmの地域高規格道路である。</p> <p>・本路線は、九州縦貫自動車道都城ICと重要港湾志布志港とを直結して物流の効率化や地域間の連携強化を図るとともに、農畜産物の安定的な輸送支援により、産業の振興に寄与する。</p> <p>【事業進捗の見込み】 ・事業進捗率45%(うち、用地取得率99%)</p> <p>【コスト縮減等】 ・コンクリート二次製品の積極的な活用や再生骨材の採用等によりコスト縮減を図っていく。 ・軟弱地盤上の構造物の基礎対策について、工法の比較検討を行いコスト縮減を図っていく。</p>	継続	道路局 環境安全課 (課長 池田豊人)
地域高規格道路 都城志布志道路 主要地方道 志布志 福山線 有明志布志道路 鹿児島県	その他	85	233	<p>【内訳】 走行時間短縮便益:183億円 走行経費減少便益:35億円 交通事故減少便益:15億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 17,500台</p>	92	2.5	<p>①交通の円滑化やアクセス向上 ・都城、大隅地域から重要港湾志布志港へのアクセス向上が図られる</p> <p>②現道沿線の環境改善 ・大型車の減少による沿道環境の改善が図られる</p> <p>③災害時の備え ・災害時の緊急輸送道路として、緊急輸送活動の円滑化に貢献することが期待される</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 ・本路線は、宮崎県都市と鹿児島県志布志市を結ぶ都城志布志道路の一部で、延長約3.6kmの地域高規格道路である。</p> <p>・本路線は、九州縦貫自動車道都城ICと重要港湾志布志港とを直結して物流の効率化や地域間の連携強化を図るとともに、農畜産物の安定的な輸送支援により、産業の振興に寄与する。</p> <p>【事業進捗の見込み】 ・事業進捗率79%(うち、用地取得率96%)</p> <p>【コスト縮減等】 ・コンクリート二次製品の積極的な活用や再生骨材の採用等によりコスト縮減を図っていく。 ・軟弱地盤上の構造物の基礎対策について、工法の比較検討を行いコスト縮減を図っていく。</p>	継続	道路局 環境安全課 (課長 池田豊人)

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 南薩縦貫道 主要地方道 枕崎知 覧線 霜出道路 鹿児島県	その他	45	60	<p>【内訳】 走行時間短縮便益: 37億円 走行経費減少便益: 12億円 交通事故減少便益: 11億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 8,300台～10,200台</p>	45	1.3	<p>①交通の円滑化やアクセス向上 ・鹿児島空港や南九州西回り自動車道へのアクセス向上が図られる</p> <p>②地域産業の支援 ・農水産物の流通性が向上</p> <p>③災害時の備え ・災害時の緊急輸送道路として、緊急輸送活動の円滑化に貢献することが期待される</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 ・本路線は、南薩地域と鹿児島市を結ぶ南薩縦貫道の一部で、延長約3.4kmの地域高規格道路である。 ・本路線は、鹿児島空港へのアクセス向上を図るとともに、九州縦貫自動車道や南九州西回り自動車道などと一体となった広域交通ネットワークにより、南薩地域の産業の活性化寄与する。</p> <p>【事業進捗の見込み】 ・事業進捗率18%(うち、用地取得率48%)</p> <p>【コスト縮減等】 ・コンクリート二次製品の積極的な活用や再生骨材の採用等によりコスト縮減を図っていく。 ・軟弱地盤上の構造物の基礎対策について、工法の比較検討を行いコスト縮減を図っていく。</p>	継続	道路局 環境安全課 (課長 池田豊人)
地域高規格道路 徳島環状道路 都市計画道路 徳 島東環状線(末広 ～住吉工区) 徳島県	再々評価	490	613	<p>【内訳】 走行時間短縮便益: 465億円 走行経費減少便益: 91億円 交通事故減少便益: 57億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 31,300台/日</p>	590	1.04	<p>①緊急輸送道路の強化 ・第2次緊急輸送道路に指定されており、高架構造を整備することにより、浸水被害を回避し、発災時でも機能</p> <p>②沿道住民の生活環境の改善 ・中心市街地の通過交通と都市内交通を分離し、生活環境を改善 ・自歩道の整備により、歩行者自転車の安全性向上</p> <p>③物流の集積拠点のアクセス向上 ・マリンプア沖洲産業団地や中央卸売市場へのアクセス性向上</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 ・当路線は、徳島外環状道路の東部に位置し、徳島東環状線及び国道192号徳島南環状道路で形成される地域高規格道路であり、四国横断道と一体となり、地域の連携強化を図るとともに、徳島市内の慢性的な渋滞を解消し、円滑な交通を創出、地域振興、防災対策に寄与する重要な社会基盤である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率83%(うち用地進捗率100%)</p> <p>【コスト縮減等】 ・橋梁の下部工と上部工を剛結(ラーメン構造)することで、走行性、耐震性の向上を図るとともに上部工構造の重量が軽減され、従来に比べ橋脚の間隔を長くすることが可能となり、橋脚の基数が減ったことで、コスト縮減を図っている。</p>	継続	都市局 街路交通施設課 (課長 神田昌幸)

【住宅市街地総合整備事業】
 (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							
仁川地区住宅市街地総合整備事業 (都市再生機構)	再々評価	182	197	【内訳】 拠点地区の便益162億円、拠点地区外の 便益35億円 【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	182	1.1	・良質な市街地住宅の供給 が図られるとともに、道路・広 場等の整備を行うことによ り、活力と魅力ある美しい市 街地環境の形成及び快適で 安全な居住環境の創出が実 現できる。	・事業の実施により、当該市街地の改善 に資する。 ・事業の着手が遅れたが、平成28年4月 にI期後工区の建設が完了する見込み である。	継続	住宅局 市街地建築課 市街地住宅整備室 (室長 長谷川 貴彦)
若久地区住宅市街地総合整備事業 (都市再生機構)	再評価	187	219	【内訳】 拠点地区内の便益:188億円、拠点地区 外の便益:31億円 【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	187	1.2	・良質な市街地住宅の供給 が図られるとともに、道路・広 場等の整備を行うことによ り、活力と魅力ある美しい市 街地環境の形成及び快適で 安全な居住環境の創出が実 現できる。 ・今後、残事業の道路・公園 の整備を進め、ネットワーク を形成することにより、更な る安全性、快適性、防災性の 向上、まちの賑わいや良好 な環境、景観の創出が期待 できる。	・福岡市においても少子高齢化が一層進 展しており、子育て世帯や高齢者が安心 して住み続けられるためにも、良好な住 環境における住宅供給や医療・高齢者福 祉施設の整備に期待が高まっている。ま た、事業長期化による地域の衰退も懸念 されており、事業の早期完了による地域 の活性化や居住環境、防災性の向上が 望まれているため、事業を継続する必要 がある。 ・残事業は、都市再生機構賃貸住宅の建 設工事(H27年度完成予定)、既存住棟の 解体、道路・公園の整備等であり、事業 完了に向けて着実に事業が進捗してい る。平成28年度に事業完了予定。	継続	住宅局 市街地建築課 市街地住宅整備室 (室長 長谷川 貴彦)

※1 前回評価時において実施した費用便益分析の要因に変化が見られないことなどから、前回評価の費用便益分析の結果を用いている。

【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(大規模改良工事)))

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) 大江戸線 勝どき駅 東京都交通局	再評価	108	187	【根拠】 ホームから地上までの所要時間の短縮 列車停車時間の短縮	94	2.0	<p>・駅処理能力の向上による駅 周辺の移動利便性の向上 ・混雑等の緩和による安全性 の向上</p> <p>■投資効果等の事業の必要性 大江戸線勝どき駅は、駅周辺の再開発の 影響などによる夜間人口及び従業人口 の急増に伴い、想定を上回る利用者の増 加が生じ駅が混雑しており、特に朝ピーク 時には列車の運行に支障するまでの状 況になった。このため、ホーム増設、コン コースの改良、出入口の新設を実施する ことにより、駅の混雑の解消を図るもの である。</p> <p>■事業の進捗の見込み 工程のうち、埋設物移設・杭打・路面覆 工・地盤改良までが終了し、現在掘削を 行っている。ホームの新設及びコンコース の一体化については平成30年度に供用 を開始し、残工事を平成32年度まで行う 見込みである。</p> <p>■コスト縮減 今回変更した事業費は、建築・設備工事 の詳細設計も概ね完了し、十分に精査さ れたものである。</p>	継続	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 五十嵐 徹人)	

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) 東西線 茅場町駅 東京地下鉄株式会 社	再評価	41	44	<p>■茅場町駅の停車時分の短縮 ・所定時間に対する超過停車時分:最大 10秒短縮</p> <p>■門前仲町駅～茅場町駅間の運転時分 の短縮 ・運転時分の削減秒数:約16秒 (所定の停車時分に対する超過分が10秒 以上の列車の後続列車の場合) ※ピーク2時間</p>	39	1.1	<p>■遅れるかもしれないという 不安感の軽減</p> <p>■余裕を持って行動する必 要性の軽減</p> <p>■ホーム上の混雑緩和によ る安全性の向上</p>	<p>■投資効果等の事業の必要性 当該路線では大規模・定常的ともに遅延 が頻繁に発生しており、利用者数も多い ことから、大きな効果が期待できる。</p> <p>■事業の進捗の見込み 平成30年度内の供用開始・工事完了を目 指して、工事を進めている。</p> <p>■コスト縮減 施工方法の見直し等を通じて随時費用縮 減に努めていく。</p>	継続	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 五十嵐 徹人)
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) 有楽町線・副都心線 小竹向原駅 東京地下鉄株式会 社	再評価	198	256	<p>■小竹向原駅の停車時分の短縮 ・所定時間に対する超過停車時分:約6秒 短縮</p> <p>■小竹向原駅～千川町駅間の運転時分 の短縮 ・運転時分の削減秒数:約9秒 ※ピーク2時間、A線の場合。オフピーク およびB線についても短縮が期待される。</p>	203	1.3	<p>■遅れるかもしれない、相互 直通運転が中止されるかもし れないといった不安感の軽 減</p> <p>■余裕を持って行動する必 要性の軽減</p> <p>■相互直通運転を実施して いる他線も含め、広域に波 及する遅延の回避・軽減</p>	<p>■投資効果等の事業の必要性 当該路線では大規模・定常的ともに遅延 が頻繁に発生しており、利用者数も多い ことから、大きな効果が期待できる。</p> <p>■事業の進捗の見込み 平成27年度内の供用開始、平成29年度 内の工事完了を目指して、工事を進めて いる。</p> <p>■コスト縮減 施工方法の見直し等を通じて随時費用縮 減に努めていく。</p>	継続	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 五十嵐 徹人)

【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							
小名浜港東港地区 廃棄物海面処分場 整備事業 福島県	再々評価	266	385	【内訳】 輸送コスト削減便益:258億円 残存価値 :127億円	362	1.1	・輸送コストが低減されることに伴い、CO2及びNO2の排出量が軽減される。 ・首都圏で発生する建設発生土や港内浚渫土砂を、小名浜港東港造成のための埋め立てに活用することにより、土砂処分の適正化、費用削減を図ることができるため本プロジェクトの必要性は高い。 ・事業が順調に進んだ場合には平成30年台前半の完了を予定している。 ・既存の消波ブロック及びケーソン上部工の再利用によりコスト縮減が図られた。	継続	港湾局 計画課 (課長 宮崎 祥一)	
元町港前浜地区離 島ターミナル整備 事業 東京都	再々評価	166	288	【内訳】 ・貨物の輸送コスト削減 : 23億円 ・旅客の移動コスト削減 : 131億円 ・災害時輸送コスト削減 : 23億円 ・船舶損傷損失コスト削減 : 112億円 【主な根拠】(将来予測H33年以降) ・年間取扱貨物量 : 198千トン/年 ・年間乗降客数 : 393千人/年	213	1.4	・就航率が向上することにより、より多くの観光客が見込まれることから、地域振興が図られる。 ・港湾貨物輸送の効率化により、CO2及びNOX等の排出が軽減される。 ・防波堤を整備することにより、出入港時の船舶動揺による保針性の確保の困難が解消され、船舶航行の安全の確保が図られる。 ・港内の静穏性が悪く、定期船が接岸できない場合があり、接岸できる場合でも、乗降中や荷役の安全性及び効率性は十分でない。このため、プロジェクトの必要性は高い。 ・島しょ特有の厳しい気象・海象条件の中ではあるが、本事業は順調に進捗しており、岸壁は平成27年度の完了を予定している。 ・ケーソン中詰材の工夫やケーソン断面の縮小等、コスト縮減に取り組んでいる。	継続	関東地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 西谷 和人)	

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							
御蔵島港里浜地区 離島ターミナル整 備事業 東京都	再々評価	162	251	<p>【内訳】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・貨物の輸送コスト削減 : 75億円 ・旅客の移動コスト削減 : 70億円 ・船舶損傷損失削減 : 91億円 ・陸上輸送コスト削減 : 8.0億円 ・小型船作業コスト削減 : 6.6億円 <p>【主な根拠】(将来予測H36年以降)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・年間取扱貨物量 : 44千ト/年 ・年間乗降客数 : 15千人/年 	192	1.3	<ul style="list-style-type: none"> ・就航率が向上することにより、より多くの観光客が見込まれることから、地域振興が図られる。 ・港湾貨物輸送の効率化により、CO2及びNOX等の排出が軽減される。 ・防波堤を整備することにより、出入港時の船舶動揺による保針性の確保の困難が解消され、船舶航行の安全の確保が図られる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・港内の静穏性が悪く、定期船が接岸できない場合があり、接岸できる場合でも、乗降中や荷役の安全性及び効率性は十分でない。このため、プロジェクトの必要性は高い。 ・島しょ特有の厳しい気象・海象条件の中ではあるが、本事業が順調に進捗した場合には、平成30年代後半の完了を予定している。 	継続	関東地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 西谷 和人)
三池港沖ヶ平地区 離島ターミナル整 備事業 東京都	再々評価	171	346	<p>【内訳】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・貨物の輸送コスト削減 : 121億円 ・旅客の移動コスト削減 : 34億円 ・災害時輸送コスト削減 : 88億円 ・船舶損傷損失削減 : 104億円 <p>【主な根拠】(将来予測H36年以降)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・年間取扱貨物量 : 81千ト/年 ・年間乗降客数 : 41千人/年 	254	1.4	<ul style="list-style-type: none"> ・就航率が向上することにより、より多くの観光客が見込まれることから、地域振興が図られる。 ・港湾貨物輸送の効率化により、CO2及びNOX等の排出が軽減される。 ・防波堤を整備することにより、出入港時の船舶動揺による保針性の確保の困難が解消され、船舶航行の安全の確保が図られる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・港内の静穏性が悪く、定期船が接岸できない場合があり、接岸できる場合でも、乗降中や荷役の安全性及び効率性は十分でない。このため、プロジェクトの必要性は高い。 ・島しょ特有の厳しい気象・海象条件の中ではあるが、本事業が順調に進捗した場合には、平成40年代後半の完了を予定している。 ・ケーソン中詰材の工夫やケーソン断面の縮小等、コスト縮減に取り組んでいる。 	継続	関東地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 西谷 和人)

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							
神湊港底土地区離 島ターミナル整備 事業 東京都	再々評価	171	552	<p>【内訳】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・貨物の輸送コスト削減 : 399億円 ・災害時における輸送コスト等削減 : 10億円 ・船舶損傷損失削減 : 112億円 ・旅客の移動コスト削減 : 31億円 <p>【主な根拠】(将来予測H33年以降)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・年間取扱貨物量 : 228千ト/年 ・年間乗降客数 : 27千人/年 	272	2.0	<ul style="list-style-type: none"> ・就航率が向上することにより、より多くの観光客が見込まれることから、地域振興が図られる。 ・港湾貨物輸送の効率化により、CO2及びNOx等の排出が軽減される。 ・防波堤を整備することにより、出入港時の船舶動揺による保針性の確保の困難が解消され、船舶航行の安全の確保が図られる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・港内の静穏性が悪く、定期船が接岸できない場合があり、接岸できる場合でも、乗降中や荷役の安全性及び効率性は十分でない。このため、プロジェクトの必要性は高い。 ・島しょ特有の厳しい気象・海象条件の中ではあるが、本事業が順調に進捗した場合には、平成20年代前半の完了を予定している。 ・ケーソン中詰材の工夫やケーソン断面の縮小等、コスト縮減に取り組んでいる。 	継続	関東地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 西谷 和人)
直江津港東ふ頭地区 国際物流ターミナル 整備事業(耐震改良) 新潟県	再々評価	42	150	<p>【内訳】</p> <ul style="list-style-type: none"> 耐震強化施設整備便益 : 9.3億円 増深による機能拡充便益 : 140億円 <p>【主な根拠】</p> <ul style="list-style-type: none"> 平成32年予測取扱貨物量 (コンテナ) : 32,017TEU/年 	48	3.1	<ul style="list-style-type: none"> ・背後の荷主等事業者の物流機能の高度化・効率化が促進され、地域産業の国際競争力の向上が図られる。 ・貨物輸送や旅客航路の安全性の向上が図られる。 ・輸送の効率化により、NOx等の排出ガスが削減される。 	<ul style="list-style-type: none"> ・既存の岸壁の耐震強化を図るとともに、年々増加する貨物の効率的な物流機能の確保及び船舶の大型化による冬期間の定時性、安全性の確保のため、本プロジェクトの必要性は高い。 ・事業が順調に進んだ場合には、平成30年代前半の完了を予定している。 	継続	港湾局 計画課 (課長 宮崎 祥一)

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							
七尾港矢田新地区 耐震強化岸壁整備 事業 石川県	再々評価	25	44	<p>【内訳】 輸送コストの削減便益：1.0億円 施設被害の回避便益：3.2億円 交流機会の増加便益：39億円</p> <p>【主な根拠】 平成27年予測取扱貨物量：180,600t/年</p>	36	1.2	<ul style="list-style-type: none"> 耐震強化岸壁整備により、緊急物資の供給が可能となり、人命被害の回避が図られる。また、背後の荷主等事業者にとって、物流が維持され事業活動が継続できることにより、企業の取益減少等、地震発生時における不安の軽減が図られる。 	<ul style="list-style-type: none"> 大規模地震発生時における緊急物資等の輸送機能の確保及び経済活動の維持に必要な物流機能の確保のため、本プロジェクトの必要性は高い。 旅客船に対応した岸壁を整備することにより、観光・交流機能が促進され、交流機会の増加につながるため、本プロジェクトの必要性は高い。 事業が順調に進んだ場合には、平成27年度の完了を予定している。 	継続	港湾局 計画課 (課長 宮崎 祥一)
三河港蒲郡地区国際物流ターミナル整備事業 愛知県	その他	120	260	<p>【内訳】 輸送コストの削減便益：258億円 ふ頭用地の残存価値：2.1億円</p> <p>【主な根拠】 平成32年推計取扱貨物量：1,173,000t/年</p>	133	2.0	<ul style="list-style-type: none"> 荷役の効率化など背後の荷主等事業者の物流機能の効率化が促進され、地域産業の国際競争力の向上を図ることができる。 物流の効率化によって、貨物の輸送に伴って発生するCO2やNOxの排出量が減少し、環境負荷の軽減が図られる。 背後企業の事業規模が拡大されることで、地域経済の活性化や新たな雇用創出が期待される。 	<ul style="list-style-type: none"> 荷役の効率化、安全性の向上等、港湾物流機能の強化を図り、将来の港湾貨物取扱の効率化に対応する必要がある。 平成26年度末に一部暫定供用の予定、平成32年度に供用開始予定 工法変更及びコスト縮減方策なし。 事業手法及び規模の見直し等を図るための代替案なし。 	継続	港湾局 計画課 (課長 宮崎 祥一)

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							
大阪湾圏域広域処理場整備事業 大阪湾広域臨海環境整備センター	再々評価	3,071	13,110	<p>【内訳】 廃棄物等適正処理便益：10,919億円 浚渫土砂適正処理便益：163億円 埋立による残存価値：2,028億円</p> <p>【主な根拠】 平成24年3月基本計画変更に伴う広域処分受入量推計（H元～H39の累計より）85,396千㎡</p>	9,090	1.4	<ul style="list-style-type: none"> ・最終処分場が存在することにより不法投棄される廃棄物が削減される。 ・市街地の近隣やその上流における処分場の設置が抑制され、住民の心理的不安等を軽減できる。 ・設備投資等に伴い発生する残土等を受け入れる環境が整備されることにより、設備投資等が実施されやすくなる。 ・大阪湾圏域を包括した処分場が整備されることにより、自治体の負担を軽減できる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・大阪湾圏域の広域処理対象区域（近畿2府4県）から発生する廃棄物を適正に埋立処理し、埋立によってできた土地を活用して、港湾の秩序ある整備を行い、地域の均衡ある発展に寄与するとともに、大阪湾圏域の生活環境の保全を図ることを目的として、「大阪湾圏域広域処理場整備基本計画」において必要とされ位置づけられたものである。 ・本事業は、社会情勢の変化等に対応しながら、対象となる廃棄物を適正に受け入れており、投資効果も確認され、また着実に事業実施が図られており、継続事業としての必要性は続くと考えられる。 ・コスト縮減検討委員会を設置し、コスト縮減をこれまで取り組んできている。 	継続	港湾局 計画課 (課長 宮崎 祥一)
東予港西条地区防波堤整備事業 愛媛県	その他	72	705	<p>【内訳】 輸送コストの削減便益：19億円 海難の減少便益：14億円 浸水被害回避便益：8.4億円 安全対策コストの削減便益：43億円 収益増加に伴う付加価値の便益：622億円 その他の便益：0.4億円</p> <p>【主な根拠】 平成29年予測取扱貨物量：2.6万トン/年 避泊可能隻数：1隻 浸水被害額：21百万円 大型船の建造：31万DWT級タンカー1隻、18万m3級LNG船1隻</p>	90	7.8	<ul style="list-style-type: none"> ・港内静穏性が確保され、船舶の荷役及び航行等の安全性が向上する。 ・東予港沖を航行する船舶の安全で安定的な運航が可能となり、海上輸送の信頼性向上が期待される。 ・港湾貨物の輸送効率化により、CO2、NOXの排出量が軽減される。 	<ul style="list-style-type: none"> ・輸送コストの削減、荒天時の高潮や波浪による被害の軽減、造船業の国際競争力の強化が図られるため、本プロジェクトの必要性は高い。 ・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。 	継続	港湾局 計画課 (課長 宮崎 祥一)

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							
苅田港新松山地区 国内物流ターミナル 整備事業 福岡県	その他	180	323	【内訳】 輸送コスト削減：318億円 その他の便益：5.6億円 【主な根拠】 平成37年度予測取扱貨物量：（バルク 貨物）89万トン/年	242	1.3	<ul style="list-style-type: none"> ・企業進出等による生産拡大、雇用創出など広域的な経済の活性化に寄与する。 ・港湾貨物の輸送効率化によるCO2及びNOxの排出量が軽減される。 ・輸送コストの削減、広域的な経済の活性化、CO2及びNOxの排出量の軽減等が図られるため、本プロジェクトの必要性は高い。 ・事業が順調に進んだ場合には、平成30年代前半の完了を予定している。 	継続	港湾局 計画課 （課長 宮崎 祥一）	
北九州港戸畑地区 国際物流ターミナル 整備事業 北九州市	再々評価	22	57	【内訳】 陸上輸送コストの削減便益：57億円 【主な根拠】 平成40年度予測取扱貨物量：25万トン /年	33	1.7	<ul style="list-style-type: none"> ・背後の物流事業者の物流機能の効率化が促進され、地域産業の競争力の向上を図ることができる。 ・港湾貨物の輸送の効率化により、CO2及びNOxの排出量が軽減される。 ・老朽化したふ頭の再編と船舶の大型化に対応することによって、ふ頭の機能を高め、企業の物流活動や生産の基盤強化が図られるため、本プロジェクトの必要性は高い。 ・しかし、ダイオキシンの除去は本事業目的とは異なることから、公害防止対策事業で行い、その後、本事業である改修（国際拠点）事業予算で整備を行う。 ・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。 	継続	港湾局 計画課 （課長 宮崎 祥一）	

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							
松浦港御厨地区廃 棄物海面処分場整 備事業 長崎県	その他	20	33	<p>【内訳】 輸送コスト削減:22億円 その他の便益:11億円 【主な根拠】 土砂受入予測量(公共残土):500千 m³ 造成面積:44,198m²</p>	31	1.1	<p>・土砂処分地までの輸送距離短縮により、CO2及びNOxの排出量が軽減される。</p> <p>・H26年度には受入を完了する予定であるほか、埋立の早期完成について地元からの強い要望もあるため、本プロジェクトの必要性は高い。 ・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。</p>	継続	九州地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 下田潤一)	
肥前大島港寺島地区国内物流ターミナル整備事業 長崎県	その他	75	147	<p>【内訳】 輸送コスト削減:145億円 滞船コスト削減:1.9億円 その他の便益:0.2億円 【主な根拠】 平成28年予測取扱貨物量:(砂利・砂)70万トン/年 平成33年予測取扱貨物量:(鋼材等)35万トン/年</p>	96	1.5	<p>・船舶大型化への対応による輸送の効率化により、CO2及びNoxの排出量が軽減される。</p> <p>・狭隘なスペースに混在していた鋼材類と砂利・砂を分離することや貨物船の大型化、岸壁の老朽化に対応した施設整備によって、効率的な物流体系の構築が図られるため、本プロジェクトの必要性は高い。 ・事業が順調に進んだ場合には、平成30年代前半の完了を予定している。</p>	継続	九州地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 下田潤一)	

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							
佐世保港三浦地区 国際物流ターミナル 整備事業(耐震 改良) 佐世保市	長期間継 続中	40	78	<p>【内訳】 輸送コスト削減：76億円 震災時の輸送コスト削減：1.1億円 震災時の施設被害の回避：1.9億円 【主な根拠】 平成27年予測取扱貨物量：(コンテナ) 12,848万TEU/年</p>	46	1.7	<ul style="list-style-type: none"> 荷役の効率化など背後の荷主等事業者の物流機能の高度化、効率化が促進され、地域産業の国際競争力の向上を図ることができる。 背後企業の事業規模が拡大され、新たな雇用創出が期待される。 耐震強化岸壁の整備により、大量で安定的な緊急物資の輸送ルートが確保されることにより人命被害の回避等、地域住民の生活維持に寄与する。 	<ul style="list-style-type: none"> 岸壁の整備により、大型貨物船の入港やフェリーやRORO船を使ったコンテナ貨物の取扱が可能となるとともに、大規模地震発生時の緊急物資輸送を確保することが可能となるため、本プロジェクトの必要性は高い。 事業が順調に進んだ場合には、平成20年代半ばの完了を予定している。 	継続	港湾局 計画課 (課長 宮崎 祥一)
中津港田尻地区国 際物流ターミナル 整備事業 大分県	その他	292	683	<p>【内訳】 陸上輸送コスト削減：676億円 輸送費用削減：1.5億円 輸送時間費用削減：3.2億円 事故損失削減：0.5億円 その他の便益：2.3億円 【主な根拠】 平成26年予測取扱貨物量：(完成自動車) 19万1千台/年 平成31年予測交通量：36万4千台/年</p>	470	1.5	<ul style="list-style-type: none"> 中津地域をはじめ広域的な雇用の創出などにより、経済活性化に寄与する。 中津港に入港する大型自動車船の航行安全性が向上する。 臨港道路整備による交通混雑の緩和が図られる。 陸上輸送距離の短縮による自動車のCO2及びNOxの排出量が軽減される。 	<ul style="list-style-type: none"> 本プロジェクトの主たる施設となる岸壁は既に供用を開始しており、残事業は臨港道路のみであるが、投資効果を高めるために不可欠であるため、本プロジェクトの必要性は高い。 事業が順調に進んだ場合には、平成30年代前半の完了を予定している。 	継続	港湾局 計画課 (課長 宮崎 祥一)

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							
油津港東地区国際 物流ターミナル整 備事業 宮崎県	その他	518	1,766	<p>【内訳】 輸送コスト削減：832億円 海難減少に伴う損失回避：883億円 震災時の輸送コスト削減：40億円 その他の便益：12億円 【主な根拠】 平成33年予測取扱貨物量： (林産品) 607千トン/年 (完成自動車) 54千トン/年 平成30年予測避泊可能隻数：2隻</p>	1,446	1.2	<ul style="list-style-type: none"> ・緊急物資輸送による地域住民の生活維持及び震災後経済の発展に寄与するとともに、大規模地震時の緊急物資輸送に資するものであり、地元から早期整備を強く要望されていることから、本プロジェクトの必要性は高い。 ・事業が順調に進んだ場合には、平成30年代前半の完了を予定している。 	継続	港湾局 計画課 (課長 宮崎 祥一)	

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)
阿武隈川水防災対策特定河川事業 (丸森・梁川地区)	5年以内	57	<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57億円、工期 平成15年度～平成21年度 B/C : 1.1 (B : 84億円、C : 79億円)</p> <p>(事業効果の発現状況) ・計画高水位規模の洪水に対しては、輪中堤、宅地嵩上げの実施により、家屋や農地、国道等の浸水被害を防止できる。 ・平成23年9月に発生した台風15号による洪水においては、輪中堤や宅地嵩上げの整備により、家屋や農地等の浸水被害が防止された。</p> <p>(事業実施による環境の変化) ・当該地区は、阿武隈ライン舟下り観光が行われている自然豊かな地域であることから、事業メニューである輪中堤の整備においては、設置する樋門構造を門柱レスタイプに選定する等、周辺景観との調和を図った構造により整備を実施していることから、自然環境への影響は特にないものと考えられる。</p> <p>(社会経済情勢等の変化) ・当該地区は、洪水等に対する危険性から災害危険区域が指定されており、建築等に対する制限がかけられていた地域であるが、当該事業により輪中堤が整備された背後地域については、洪水に対する安全性の向上に伴い、災害危険区域の指定が解除された。</p> <p>(今後の事後評価の必要性) ・事業効果が発現し、費用対効果 (B/C) は事業実施後においても、1.1と事業実施効果が得られており、今後の事後評価の必要性はないと考える。</p> <p>(改善措置の必要性) ・事業完了後に発生した平成23年9月洪水では、家屋等の浸水被害が生じなかったことから、当該事業による効果が確認され、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、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) ・今後の同種事業において、他機関が実施する事業と連携して進める場合には、それぞれの事業の進捗などを考慮した上で、より最適な評価手法を検討していくことが望ましい。</p>	対応なし	東北地方整備局 河川計画課 (課長 山田 拓也)

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)
北上川上流特定構 造物改築事業 (JR衣川橋梁) 東北地方整備局	5年以内	107	<p>(費用対効果分析の算定の基礎となった要因の変化) 全体事業費 107億円、工期 平成15年度～平成21年度 B/C 1.9 (B: 272億円、C: 145億円) (事業の効果の発現状況) ・事業実施前の、平成14年7月洪水(狐禅寺地点最高水位13.5m)では広範囲に外水氾濫が生じていたのに対し、平成19年9月洪水(狐禅寺地点最高水位12.18m)では外水氾濫が解消された。 ・整備前に計画規模の洪水(昭和22年9月洪水1/150)が発生した場合の想定死者数は、避難率0%で約60人、40%で約40人、80%で約10人と想定され、事業の実施により被害が軽減される。 (事業実施による環境の変化) ・自然環境の変化 JR衣川橋梁の架替に伴い、河積確保のための河道掘削、築堤がなされたが、河岸植生が回復しており、河川環境の大きな変化はないものと考えられる。 ・周辺環境との調和 JR衣川橋梁の架替にあたっては、当地域(平泉町)が岩手県景観条例の景観形成重点地域であることから、フォトモンタージュを用いて、周辺風景と調和した景観としており、景観について違和感がある等の苦情は出ていない。 (社会経済情勢等の変化) ・事業着手前の衣川右岸(JR上流区間)では、平成7年8月洪水において、広範囲の浸水被害が発生していたが、事業完成後は、洪水による氾濫被害の解消により、国道4号(奥州街道)沿いなどで宅地化が進み、人口や家屋が増加している。 ・JR衣川橋梁完成後は、水位に対する運行規制は設定されておらず、列車運行の安全性が確保された。 ・平成23年6月に開催された第35回世界遺産委員会で平泉の世界遺産登録が決議された。 ・登録された資産範囲内には衣川(北上川との合流部)が含まれており、事業実施による浸水被害解消によって、中尊寺を初めとする周辺遺産観光への安全性が確保された。 ・平泉町観光客数の推移(昭和39年～)を見ると、主要なイベント等により県内外から多くの観光客が訪れており、特に、東北新幹線開通した昭和58年以降の観光客数は年間平均200万人となり、交通網の発達とJRの安全運行や自動車交通の利便性増加が要因として挙げられる。 ・また、平泉町の文化遺産センターの年間入館者数は、世界遺産登録前の3万人程度から、登録後には6万人以上(平成24年には9万2千人)と大幅に増加している。 (今後の事後評価の必要性) ・事業効果が発現し、大きな社会情勢の変化もなく、費用対効果(B/C)は事業実施後においても1.9と事業実施効果が得られており、今後の事後評価の必要性はないと考える。 (改善措置の必要性) ・平成19年9月洪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、改善措置の必要性はないと考える。 (同種事業の計画・調査のあり方や事後評価手法の見直しの必要性) ・事業評価の結果、同種事業の調査結果のあり方や事業評価手法についての見直しの必要性はないと考える。</p>	対応なし	東北地方整備局 河川計画課 (課長 山田 拓也)

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)
雄物川下流特定構造物改築事業 (新屋水門) 東北地方整備局	5年以内	11	<p>(費用対効果分析の算定の基礎となった要因の変化) 全体事業費 11億円、工期 平成19年度～平成21年度 B/C 2.9 (B: 46億円、C: 16億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況) ・整備前に計画規模の洪水(昭和44年7月洪水)が発生した場合、新屋水門から洪水が氾濫し浸水戸数約76戸、浸水面積約37haの被害が想定。また、想定孤立者数は、避難率0%で約70人、避難率40%で約40人、避難率80%で約10人と想定。 ・平成23年6月洪水(実績)が、本事業着手前時点に発生した場合、新屋水門から洪水が氾濫し浸水戸数約8戸、浸水面積約12haの被害が想定。</p> <p>(事業実施による環境の変化) ・自然環境の変化 水門の改築前と改築後で河川敷高を変更していないことから、平水時において雄物川と旧雄物川の縦断的連続性は従来どおり確保されている。また、水門の操作は雄物川の水位が高くなる洪水時であること等から、自然環境への影響は特にないものと考えられる。 ・周辺住民の評価 新屋水門の改築と合わせて、兼用する秋田市道割山南浜線の拡幅(歩道の拡充)も行われ、交通の利便性も向上しており、周辺住民からは朝夕の交通量の多い時間帯でも、歩道があることで安心して通勤通学に利用できると好評である。 ・周辺環境との調和 新屋水門の改築にあたっては、三角沼環境整備事業(かわまちづくり)区域に位置すること等から、水門周辺との調和や視点場(歩道等から雄物川の自然景観を展望できる)等に考慮、天端空間が確保(門柱レス構造の採用)されており、景観等について調和がとれ良好となっている。</p> <p>(社会経済情勢等の変化) ・新屋水門の改築と同時に、秋田市では都市計画道路として計画されている「市道割山南浜線」の道路整備が進められ、現況5,000台/日の交通量に対して、計画9,800台/日の交通量が確保でき、交通混雑が緩和されている。また、幹線道路網のネットワークの形成が図られ地域間の連携強化へつながる。 ・新屋水門改築により、背後地の安全性が確保されたことから、三角沼環境整備事業(かわまちづくり)に着手することにより、河川公園の整備も図られ、本施設の利用が多く見られる。</p> <p>(今後の事後評価の必要性) ・事業効果が発現し、大きな社会情勢の変化もなく、費用対効果(B/C)は事業実施後においても2.9と事業実施効果が得られており、今後の事後評価の必要性は無いと考える。</p> <p>(改善措置の必要性) ・平成23年6月出水等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、今後の事後評価及び改善措置の必要性は無いと考える。</p> <p>(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) ・今後の計画・調査のあり方に活かすよう考慮することとして、現状では見直しの必要性は無いと考える。</p>	対応なし	東北地方整備局 河川計画課 (課長 山田 拓也)

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)
吉野川床上浸水対策特別緊急事業 (桑村川) (H18～H21) 四国地方整備局	5年以内	24	<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 24億円、工期 平成17年度～平成21年度 B/C 3.8 (B: 125億円、C: 33億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況) ・事業完了後の平成23年台風15号及び平成26年台風11号において、目標内水安全度1/10規模を上回る降雨が発生している。しかし、本事業で整備した川島排水機場改築の運用により、床上浸水被害が大幅に減少し、浸水被害軽減に大きく寄与しており、事業着手前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。</p> <p>(事業実施による環境の変化) ・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。 ・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。</p> <p>(社会経済情勢等の変化) ・桑村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。 ・約6割が第3次産業従事者であり、国道192号やJR徳島線で徳島市中心部につながり、空港や高速道路ICが30km圏内にある広域的な交通利便性の高い地域であり、さらなる利便性の向上が期待されている。 ・本事業及び本事業と連携した吉野川市による治水対策の取組により、地域の暮らしにおける安全・安心が向上し、世帯数の増加、人口の安定に寄与したと推測される。 ・浸水想定区域内には、教育機関、災害時要援護者関連施設、行政機関等がある。</p> <p>(今後の事後評価の必要性) ・事業完了後の平成23年台風15号及び平成26年台風11号において目標内水安全度1/10規模を上回る降雨が発生している。しかし、本事業で整備した川島排水機場改築の運用により、床上浸水被害が大幅に減少し、浸水被害軽減に大きく寄与しており、事業着手前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。 ・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。</p> <p>(改善措置の必要性) ・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。</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) ・現時点では、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はないと考える。</p>	対応なし	四国地方整備局 河川計画課 (課長 菊田 一行)

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 (学頭・菰田地区) (H17～H21) 九州地方整備局	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17年度～平成21年度 B/C 3.5 (B: 184億円、C: 53億円) (事業の効果の発現状況) 事業完了後、平成22年7月に大きな洪水が発生したものの、他事業(河道掘削、橋梁架替等)の効果と相まって発現し、甚大な浸水被害は発生していない状況。平成22年7月洪水は、契機となった平成15年7月洪水と同規模程度の洪水であったにもかかわらず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状況にある。 (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。 (社会経済情勢等の変化) 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。 (今後の事後評価の必要性)(改善措置の必要性) 事業完了後、平成22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。 (同種事業の計画・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、地元自治体の協力を得ながら事業進捗を図ったことで、当初予定どおりの事業工程で完了することができた。今後も円滑な事業進捗を図るため、日頃より自治体と連携しておくことが必要である。また、今回の手法により事業評価が可能であるため、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 宗 琢万)

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 (直方地区) (H17～H21) 九州地方整備局	5年以内	10	<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17年度～平成21年度 B/C 1.9 (B: 52億円、C: 27億円) (事業の効果の発現状況) 事業完了後、平成24年7月に大きな洪水が発生したものの、甚大な浸水被害は発生していない状況。平成24年7月洪水は、平成15年7月洪水と同規模程度の洪水であったにもかかわらず、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状況にある。 (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。 (社会経済情勢等の変化) 事業実施箇所である直方市における人口は大きく変わっておらず、治水事業の必要性は変わっていない。 (今後の事後評価の必要性) (改善措置の必要性) 事業完了後、平成24年7月出水において、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。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 本事業は直方市の事業(放水路整備)と一体完了することで事業効果を発現するため、日頃より国・自治体と密接に連携し事業を行ったことで、当初予定どおりの事業工程で完了することができた。今後、本事業のような関係機関と連携した内水対策を実施する場合には、本事業で得られた知見を今後の事業にも役立てることが必要である。また、今回の手法により事業評価が可能であるため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 宗 琢万)

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)
球磨川土地利用一 体型水防災事業 (一勝地地区) (H15～H21) 九州地方整備局	5年以内	26	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)</p> <p>全体事業費 26億円、工期 平成15年度～平成21年度 B/C 1.2 (B: 49億円、C: 39億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況)</p> <p>事業完了後の平成23年6月に、過去被害を受けた平成5年8月、平成7年7月、平成17年9月の洪水と同規模の洪水が発生したものの、「家屋浸水被害無し」と浸水被害は着実に減少し事業効果が大きく発現している状況。</p> <p>(事業実施による環境の変化)</p> <p>本事業は主に堤内地側の嵩上げであるため、水際部への自然環境の影響は少ないものと考えられる。</p> <p>(社会経済情勢等の変化)</p> <p>事業箇所の土地利用状況など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>(今後の事後評価の必要性) (改善措置の必要性)</p> <p>事業等完了後、平成23年6月洪水において、事業効果の発現が確認されている。また、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必要性や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、今後の事後評価については必要無いものとする。</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)</p> <p>本事業では、事業着手時に想定していなかった既設護岸の空洞化等が確認されたため護岸整備の計画変更が生じたこと等により、事業費が増額する結果となった。外見的な調査のみで既存施設の健全性を判断するのではなく、事前確認の段階から電磁波探査など簡易的にでも内部調査を行うことが必要であった。本事業のように既設護岸を活用した対策を実施する場合には、本事業で得られた知見を今後の事業に役立てることが必要である。また、今回の手法により事業評価が可能であるため、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 宗 琢万)

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)
白川特定構造物改築事業 (JR第一白川橋梁) (H14～H21) 九州地方整備局	5年以内	44	<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 44億円、工期 平成14年度～平成21年度 B/C 11 (B: 661億円、C: 62億円) (事業の効果の発現状況) 事業完了後に発生した平成24年7月洪水(九州北部豪雨)時は、過去にはん濫被害をもたらした平成2年7月洪水時と同程度であったものの、第一白川橋梁付近では、浸水被害は発生していない。</p> <p>(事業実施による環境の変化) 事業完了後においても、当事業による環境の変化も見受けられない。</p> <p>(社会経済情勢等の変化) 平成23年に九州新幹線が開通(平成23年3月)し、平成24年には熊本市が政令指定都市へ移行され、今後さらに熊本駅周辺の再開発が進む。</p> <p>(今後の事後評価の必要性)(改善措置の必要性) 事業完了後においても、当事業による環境の変化も見受けられない。白川の想定はん濫区域内にある熊本市街部は、九州新幹線の全線開業にともない更なる発展が見込まれており、今後も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い。平成24年7月洪水等において、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。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。</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) 本事業では、事業着手後の関係機関との再協議において、仮設構造の見直し等により、事業費の増額、事業期間の延伸が生じた。今後、本事業のような他機関との協議が必要な場合は、事前協議においてより綿密な調整を行っておくことが必要である。 また、今回の手法により事業評価が可能であるため、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 宗 琢万)

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)
天神川総合水系環境整備事業 (H10～H21) 中国地方整備局	5年以内	12	<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10年度～平成26年度 B/C 4.1 (B: 81億円、C: 20億円) (事業の効果の発現状況) スロープや散策路、ワンド等が整備され、環境学習や地域のイベントに利用されている。 (事業実施による環境の変化) 水辺整備では散策などの日常利用の他、環境学習やイベントが実施され、地域振興のための利用がなされている。自然再生では礫河原が再生され、礫河原に特徴的な固有の生態系が見られるようになった。 (社会経済情勢の変化) 住民、自治体も連携した除草、清掃等のボランティア活動をはじめ上中下流の交流を活性化し、地域の歴史・文化を活かした特色ある流域づくりのための活動が、天神川流域会議を中心として継続的に行われている。 (今後の事後評価の必要性) 環境学習や地域のイベント等に活用され、河川景観の復元や礫河原の再生など事業効果が発現しており、今後の事後評価の必要性はないものと判断される。 (改善措置の必要性) 当初想定した事業効果が発現され、今後も多くの人々に様々な活動で利用されることが期待されるため、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。 (同種事業の計画・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。</p>	対応なし	中国地方整備局 河川部河川計画課 (課長 榎谷 有吾)

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)
藤原ダム地域連携 事業 (H18～H21) 関東地方整備局	5年以内	1.9	<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 1.9億円、工期 平成18年度～平成21年度 B/C 2.9 (B: 6.9億円、C: 2.4億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況) ・横山地区の多目的広場は、藤原湖マラソンのスタート、ゴール地点となるなど、スポーツイベント会場として多くの人々に利用されている(藤原湖マラソン参加者は年々増加傾向)。 ・アンケートの自由意見では、環境整備に対して肯定的な意見が多く、整備した施設の利用と周辺観光の相互利用への期待が大きい。</p> <p>(事業実施による環境の変化) ・アクセス道路や駐車場、トイレを整備したことで、施設の利用環境が向上したとともに、テニスコートから多目的として改良したことで、新たな活動の場が創出され、利用者が増加した。 ・テニスコートの一部をフットサルコートに改良したほか、用具入れ、転落防止柵を設置し利用環境・安全性が向上したことで利用者が増加した。</p> <p>(今後の事後評価の必要性) ・本事業により、藤原ダム周辺の利用者の安全性・利用環境が向上し、スポーツ等を目的とした利用はもとより、上下流連携の場としても活用されている。 ・よって、「藤原ダム地域連携事業」は目的を果たしているものと判断し、本事業の有効性は十分見込まれていることから、今後の事業評価の必要性は認められない。</p> <p>(改善措置の必要性) ・本事業により、藤原ダム周辺の利用者の安全性・利用環境が向上し、スポーツ等を目的とした利用はもとより、上下流連携の場としても活用されている。 ・よって、「藤原ダム地域連携事業」は目的を果たしているものと判断し、本事業の有効性は十分見込まれていることから、今後の改善措置の必要性は認められない。</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) ・事後評価の結果、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と思われる。</p>	対応なし	関東地方整備局 河川管理課 (課長 横坂利雄)

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)
草木ダム地域連携 事業 (H15～H21) 関東地方整備局	5年以内	6.3	<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 6.3億円、工期 平成15年度～平成21年度 B/C 6.1 (B: 57億円、C: 9.4億円) (事業の効果の発現状況) ・アンケート結果では、遊歩道及び駐車場・トイレの施設利用の満足度は、約7割の方が良くなったと回答があり、また自由意見として利用環境や安全性の向上が図られたなどの意見が寄せられ、本施設の効果が伺えるとともに、持続的な環境の維持、維持管理に関する要望等があった。 (事業実施による環境の変化) ・遊歩道及び手摺りや案内板を整備したことで、散策の安全性や眺望の快適性が向上した。 ・眺望の良い場所に視点広場や駐車場、トイレを整備し、眺望や休憩しやすい場所が創出され、利用環境が向上したことで利用者が増加した。 ・ダムサイト周辺に環境学習として利用しやすい空間を整備したことで、環境学習やイベント等の利用が可能となった。 (今後の事後評価の必要性) ・本事業により、草木ダム周辺の利用者の安全性・快適性が向上し、散策等を目的とした利用はもとより、自然環境学習の場としても活用されている。 ・よって、「草木ダム地域連携事業」は目的を果たしているものと判断し、本事業の有効性は十分見込まれていることから、今後の事業評価の必要性は認められない。 (改善措置の必要性) ・本事業により、草木ダム周辺の利用者の安全性・快適性が向上し、散策等を目的とした利用はもとより、自然環境学習の場としても活用されている。 ・よって、「草木ダム地域連携事業」は目的を果たしているものと判断し、本事業の有効性は十分見込まれていることから、今後の改善措置の必要性は認められない。 (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) ・事後評価の結果、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と思われる。</p>	対応なし	関東地方整備局 河川管理課 (課長 横坂利雄)

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)
室生ダム水環境改善事業 (H19～H22) 近畿地方整備局	5年以内	4	<p>全体事業費 4億円、工期 平成19年度～平成22年度 B/C 6.5 (B: 598億円、C: 92億円) (事業の効果の発現状況) 浅層曝気施設稼働後はアオコの面積(広がり)が急激に減少した。特に本格稼働後の平成24年、25年はアオコは確認されなかった。 深層曝気施設の平成24年、25年の本格稼働により、目標とした改善範囲(EL. 258m～252m)のD0は大幅に増加した。 (事業実施による環境の変化) 本事業(H19-22: 水環境改善事業)における浅層・深層曝気施設の設置及び運用に伴う、周辺への自然環境や生活環境等へ及ぼす影響はほとんどない。 (社会経済情勢の変化) 室生ダム流域に位置する宇陀市の人口は減少傾向であるが、世帯数はほぼ横ばいである。土地利用は田畑が微減しているが、大きな変化はない。下水道の普及率は、微増傾向である。 (今後の事後評価の必要性) 本事業(H19-22: 水環境改善事業)及び貯水池水質保全事業(H2-16)の実施により、貯水池における「アオコの発生抑制」、「底泥付近の重金属濃度の減少」の状況を確認した。 したがって、今後の事後評価の必要性はないと判断した。 (改善措置の必要性) 事業効果の発現状況からアオコと底層水質の改善措置の必要性はないと判断した。ただし、早春～初夏期における淡水赤潮は流入部を中心に発生する年もあるため、ダム管理者において水質調査と淡水赤潮発生要因の調査検討を継続する。また、副ダム上下流における生物等への影響についても調査を継続する。 (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・調査のあり方については今後、「貯水池水質調査計画」を見直し、継続して貯水池の状況を調査報告する。 今回、水環境改善は様々な取組みの効果が含まれていたものであり、曝気施設のみの効果を抽出して評価することが今後の課題である。</p>	対応なし	近畿地方整備局 河川管理課 (課長 由井伸直)

事業名 (事業実施期間) 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
室生ダム地域連携 事業 (H19～H22) 近畿地方整備局	5年以内	2.9	<p>全体事業費 2.9億円、工期 平成19年度～平成22年度 B/C 3.0 (B:12億円、C:4.0億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況) ダム訪問者数の半数以上を占める「平成榛原子供のもり公園」では、平成13年の完成以降、入園者数は減少傾向であったが、本事業後の平成23年度以降は、横ばい傾向になっており、ダム訪問者数も同様の傾向にあると考えられる。</p> <p>(事業実施による環境の変化) 本事業の内容は、ダム直下における崩落防止、利用の少ないテニスコート敷地への展望休憩場の新設および遊歩道の設置、公園に隣接する護岸の改築・階段の改良であり、改変面積が小さく、人の利用は元々利用されていた整備箇所周辺に限定されることから、事業実施による影響はほとんどない。</p> <p>(社会経済情勢の変化) 室生ダム流域に位置する宇陀市の人口は減少傾向である。 室生ダム周辺の観光客数は、平成23年度以降ほぼ横ばいで推移している。</p> <p>(今後の事後評価の必要性) 本事業の実施により、「室生不思木の森公園」や「平成榛原子供のもり公園」などのレクリエーション施設と一体となって地域全体の活性化が図られていることを確認した。 したがって、今後の事後評価の必要性はないと判断した。</p> <p>(改善措置の必要性) ダム貯水池周辺利用がある範囲でアンケート調査を行ったところ、事業の実施を知らなかったという意見が多かったため、事業箇所に隣接する箇所(健民グラウンドや室生不思木の森公園、平成榛原子供のもり公園など)で事業に関する情報を掲載し、さらに利用を促進することが必要である。</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) 同種事業の計画・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判断した。</p>	対応なし	近畿地方整備局 河川管理課 (課長 由井伸直)

【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)
留萌ダム建設事業 (S59~H21) 北海道開発局	5年以内	655	<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 655億円、工期 昭和59年度~平成21年度 B/C 1.4 (B: 1,504億円、C: 1,113億円) (事業の効果の発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・洪水調節 平成22年の管理開始から平成25年までの4年間で8回の洪水調節を行い、下流の洪水被害の軽減に貢献した。なお、平成25年9月洪水では最大140m³/sの洪水調節を行い、大和田地点における水位を約1.2m低減した。 ・ダム完成後は基準地点大和田において正常流量を確保しており、流況が改善している。 <p>(事業実施による環境の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・貯水池水質について大きな変化はなく、水質は良好な状況にある。なお、平成24年以降は水温に配慮して流入水温追従の選択取水設備運用を行っている。 ・流入河川について湛水前後で確認魚種に大きな変化は見られない。貯水池では止水性魚類の新たな生息場となっている。 ・ダム湖周辺の鳥類相及び種構成に大きな変化は確認されていない。貯水池は水鳥の新たな生息環境として利用されるようになってきている。 ・ダム湖周辺の植生について湛水前後で大きな変化は見られず安定している。 ・環境保全措置として、エゾサンショウウオの産卵池の保全措置、貴重植物及びヒメギフチョウ幼虫の食草の移植を行っており、経過を観察している。 <p>(社会経済情勢の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・水源地域である留萌市の世帯数は横ばい傾向にあるが、人口は減少傾向にある。 ・ダム周辺では一般の方々を対象とした見学会や水源地域ビジョンが主催する季節毎のイベントが実施されており、地域への情報発信に取り組んでいる。 <p>(今後の事後評価の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業の効果が十分に発現しており、再事後評価の必要はないと考えられる。今後はダム等管理フォローアップ制度に基づく分析・評価を行うこととする。 <p>(改善措置の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業の効果が発現されており、改善措置の必要性はないと考えられる。 <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・見直し等の必要性はないと考えられる。 	対応なし	北海道開発局 河川管理課 (課長 金澤裕勝)

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)
紀の川大堰建設事業 (S53~H22) 近畿地方整備局	5年以内	1,020	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 全体事業費 1,020億円、工期 昭和53年度～平成22年度 B/C 17.9 (B: 24.013億円、C: 1.339億円)</p> <p>(事業効果の発現状況) ○紀の川大堰の建設により、浸水面積が約16km² (28%) 減少し、家屋浸水も約29,250戸 (37%) 減少する。 ○被害指標については、電力の停止による影響人口が約67,870人 (46%) 軽減。 ○約170haの浸水被害が生じた昭和57年8月洪水と比べ、紀の川大堰完成後に発生した同規模の平成23年9月(台風12号)洪水では、本事業により洪水時の水位が低下したため、内水被害は発生しなかった。</p> <p>(事業実施による環境の変化) ○新六ヶ井堰の魚道は勾配や落差が大きく、水量が少ない時期は魚道として十分に機能していなかったが、紀の川大堰暫定運用開始以降は、多様な魚種に対応する魚道の整備と維持流量の確保によって魚道機能が向上している。 ○この結果、アユの魚道遡上数やその他の回遊性魚類の堰上流での確認種数も増加している。</p> <p>(社会経済情勢の変化) ○和歌山市では、紀の川大堰建設事業による治水効果を踏まえ、直川未利用地区の活用を図った。 ○公共施設設置により直川地区周辺の交流・活動・健康拠点となった他、都市計画道路や阪和自動車道と歌山北ICが整備され、11社の企業進出による大規模商業施設や物流拠点が形成された。 ○今後更なる企業進出が期待され、紀の川大堰建設事業が地域発展に大きく寄与している。</p> <p>(今後の事後評価の必要性) ○紀の川大堰建設以降、洪水時の堰上げが大幅に緩和されて水位が低減し、適切な洪水操作を行うことで、平成23年9月洪水等において、効果の発現が確認された。 ○地域の社会経済情勢としては、大堰の治水効果により公共施設の設置や都市計画道路、インターチェンジが建設された他、物流拠点、大型商業施設等の進出が見られるなど、地域の活性化に寄与しており、当事業の重要性は高い。 ○環境面では、アユの魚道遡上数や回遊性魚類の確認種数が増加しており、大堰建設に起因する周辺環境への重大な影響は見受けられない。今後も継続的に河川水辺の国勢調査等によって環境の変化を監視する。よって、今後の事後評価については、必要ないものとする。</p> <p>(改善措置の必要性) ○紀の川大堰建設事業は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。</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) ○紀の川大堰の事後評価の結果、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 河川管理課 (課長 由井伸直)

【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)
津松阪港海岸 直轄海岸保全施設 整備事業 (H4～H23) 中部地方整備局	5年以内	250	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 浸水区域における一般資産等評価額 前回評価時 約868億円 → 今回評価時 約883億円 全体事業費 前回評価時 251億円 → 今回評価時 250億円 B/C 事後評価時 3.5 (B: 1,478億円、C: 421億円) (事業の効果の発現状況) 事業完了から現在まで、高潮による背後地への越波による被災報告はない。</p> <p>(事業実施による環境の変化) 地元住民等による清掃活動が定期的に開催されており、海岸美化に対する意識が高まっている。</p> <p>(社会経済情勢の変化) 背後地域の世帯数は年々増加傾向である。 津市は、今後30年以内に震度6弱以上の揺れが起こる確率は約70%となっている(平成25年12月20日地震調査委員会発表)。</p> <p>(今後の事後評価の必要性) 事業目的に見合った効果が確認されており、今後の事後評価の必要性はない。</p> <p>(改善措置の必要性) 事業目的に見合った効果が確認されており、改善措置の必要性はない。</p> <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性はない。</p>	対応なし	中部地方整備局 港湾計画課 (課長 神谷一弘)

【道路・街路事業】
 (直轄事業等)

事業名 (事業実施期間) 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
一般国道5号 黒松内道路 (H9～H21) 北海道開発局	5年以内	158	<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"> ・交通量(道路交通センサス) 整備前(H17):2,821台/日(現道5号) 実績(H22):2,255台/日(現道5号)、367台/日(当該路線) ・事業費 整備前:158億円 実績:158億円 ・費用便益比 B/C=1.01 (B=225億円、C=222億円) <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・石油製品の出荷量が増える冬期でも安全な輸送ルートが構築され、室蘭港から後志南部への輸送時間が短縮。 ・函館市～ニセコエリアの所要時間が短縮され、主要な観光地への利便性が向上。 ・道の駅への立ち寄りが便利になり、観光客が周辺観光施設へ足を伸ばす機会も増加するなど、道央および道南を巡る観光において、黒松内町の観光地としての魅力が向上。 ・黒松内町から直接高速道路を利用した搬送が可能となり、室蘭市までの搬送時間が短縮し、速達性と通年で安定した救急搬送ルートが確保され、救急搬送の安定性が向上。 ・死亡事故・重傷事故の多発する礼文峠が回避され、買物や通院等で依存の強い伊達市までの所要時間が短縮し、安全性の確保や日常生活の利便性が向上。 ・並行する現道の死傷事故が減少し、道路交通の安全性が向上。 ・医療、福祉施設関係者の移動や、新千歳空港や苫小牧港等の交通拠点への利便性が向上したことにより、地域の主要産業の振興と移住の促進に寄与。 ・作業従事者の出勤や資材搬入拠点である千歳市からの搬入の利便性が向上したことにより、地域の主要な農産品である種馬鈴薯の出荷に寄与。 <p>【事業実施による環境の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・特になし <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・人口は、事業化当時約8,3千人(H7)→開通後6,7千人(H22) ・漁獲高は、事業化当時約8.9億円(H7)→開通後約10.7億円(H23) ・医療、福祉従業者数は、事業化当時約431人(H8)→開通後592人(H24) <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・黒松内道路の整備により、物流効率化の支援、道南と道央を結ぶ新たな広域周遊観光ネットワーク形成の支援、高速性、安全性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ものと考えられる。 <p>【改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 <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"> ・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。 	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40号 名寄バイパス (H1～H21) 北海道開発局	5年以内	812	<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"> ・交通量（道路交通センサス） 整備前(H17)：8,514台/日(現道40号) 実績(H22)：4,881台/日(現道40号)、3,792台/日(当該路線) ・事業費 整備前：957億円 実績：812億円 ・費用便益比 B/C=1.00 (B=1,088億円、C=1,084億円) <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・旭川市と稚内市間の所要時間が短縮され、地域住民の利便性が向上。 ・信号交差点21箇所と多い名寄市街地が回避され、並行区間（豊栄～美深間）の通過時間が短縮され、大型車交通量も約2割減少し、広域交通の利便性が向上。 ・上川北部地域や南宗谷地域からの買物や通院の安全性及び確実性の高い移動が確保され、沿線地域の経済活性化に寄与。 ・当該事業区間に交通が転換し、現道の交通量が減少したことから、死傷事故件数が約7割減少するとともに近年増加するエゾシカとの衝突事故も4割減少し、道路交通の安全性が向上。 ・名寄市街地の信号交差点が回避され、当該事業以北の救急搬送の速達性及び定時性が向上。 ・信号交差点の多い名寄市街地を回避することにより速達性及び安全性の高い輸送ルートが確保され、青果物の流通利便性が向上。 ・安全性及び安定性の高い輸送ルートが確保され、豊富町の家畜市場から帯広市、旭川市、北見市へ出荷される生体牛の流通利便性が向上。 ・安全性及び定時性の高い輸送ルートが確保され、乳製品の流通利便性が向上。 ・定時性及び安全性の高い輸送ルートが確保され、札幌や関東へのホタテ貝や旭川へのホッケ等の流通利便性が向上。 ・宗谷圏と上川圏、道央圏を結ぶ定時性及び速達性の高いルートが確保され、主要な観光地への利便性が向上。 ・快適性の高いルートが確保され、名寄IC付近の「道の駅もち米の里なよろ」の観光客が増加し、主要な観光地への利便性が向上。 <p>【事業実施による環境の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・特になし <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・人口は、事業化当時約44.3千人(H2)→開通後34.3千人(H26) ・農業算出額は、事業化当時約139億円(H2)→開通直前約129億円(H18) ・医療・福祉従業者数は、事業化当時約0.7千人(H2)→開通後約1.5千人(H24) <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・名寄バイパスの整備により、高速ネットワークの拡充による近隣都市部の連絡機能の強化を図り、地域間交流の活性化、物流効率化等の支援、名寄市街の交通混雑の低減による定時性、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ものと考えられる。 <p>【改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 <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"> ・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。 	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40号 幌富バイパス (H12～H21) 北海道開発局	5年以内	304	<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"> ・交通量（道路交通センサス） 整備前（H17）：2,212台/日（現道40号） 実績（H22）：1,293台/日（現道40号）、1,596台/日（当該路線） ・事業費 整備前：400億円 実績：304億円 ・費用便益比 B/C=1.00（B=416億円、C=416億円） <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・旭川市と稚内市との所要時間が短縮され地域住民の利便性が向上。 ・豊富町市街地や冬期走行環境が低下する並行現道を回避するルートが確保され、死傷事故件数は大きく減少し、道路交通の安全性が向上。 ・冬期の視程障害が緩和されるとともに、札幌市中央卸売市場等への安全性及び確実性の高い輸送ルートが確保され、水産物の流通利便性が向上。 ・防災上の要対策箇所（地吹雪）や豊富町市街地を回避する安全性及び安定性の高いルートが確保され、生乳、乳製品の流通利便性が向上。 ・カーブの多い道道稚内幌延線を回避するとともに、所要時間も短縮し、幌延町から稚内市への救急搬送の安定性及び速達性が向上。 ・豊富町市街地や防災上の要対策箇所（地吹雪）が回避されるとともに、稚内市、豊富町から名寄市及び旭川市の高次医療施設への救急搬送の安定性及び速達性が向上。 ・豊富町市街地を回避する速達性及び安全性の高いルートが確保され、バス運行の利便性が向上。 ・速達性及び確実性の高い移動ルートが確保され、主要な観光地への利便性が向上。 ・買物や通院の安全性及び速達性の高い移動ルートが確保され、住民の日常生活の利便性が向上。 <p>【事業実施による環境の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・特になし <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・人口は、事業化当時約51,8千人（H12）→開通後43,7千人（H26） ・漁獲高は、事業化当時約114億円（H12）→開通後約99億円（H24） ・製造業就業者1人当たり製造品出荷額は、事業化当時約851万円/人（H12）→開通後約563万円/人（H24） <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・幌富バイパスの整備により、高速ネットワークの拡充による道北圏の連絡機能の強化を図るとともに、地吹雪による視程障害を低減し、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ものと考えられる。 <p>【改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 <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"> ・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。 	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)
旭川紋別自動車道 一般国道450号 上川上越道路 (H5～H21) 北海道開発局	5年以内	653	<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"> ・交通量（道路交通センサス） 整備前（H17）：4,512台/日（現道273号） 実績（H22）：194台/日（現道273号）、4,091台/日（当該路線） ・事業費 整備前：566億円 実績：653億円 ・費用便益比 B/C=1.7（B=1,497億円、C=890億円） <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・旭川市と遠軽町との所要時間が短縮され地域住民の利便性が向上。 ・速達性、定時性の高い輸送ルートが確保され、水産物の流通利便性が向上。 ・急カーブ、急勾配を回避し、揺れの少ない安定した輸送を可能とし、生体牛の流通利便性が向上。 ・安定性、安全性の高い輸送が可能となり、木製品の流通利便性が向上。 ・当該事業区間に交通が転換したことから、死傷事故件数が約8割減少し、道路交通の安全性が向上。 ・カーブの多い並行現道を回避することで、救急搬送の速達性及び定時性が向上。 ・速達性の高い移動ルートが確保され、主要な観光地への利便性が向上。 ・移動時間が短縮され、出発時間を遅らせたり発着箇所を増設しても、観光地で十分な滞在時間を確保できるなど、日帰り観光ツアーの利便性が向上。 ・速達性の高い移動ルートが確保され、オホーツク圏への観光客が増加するとともに、道の駅来訪者も増加し、地域の観光が活性化。 ・札幌ーウトロ間を結ぶ路線が新設されるとともに、運行経路も国道39号石北峠経由から、旭川紋別自動車道経由に変更され、所要時間が短縮されるなど、都市間バスの利便性が向上。 <p>【事業実施による環境の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・特になし <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・人口は、事業化当時約81.7千人（H2）→開通後62.0千人（H26） ・農業算出額は、事業化当時約270億円（H2）→開通直前約283億円（H18） ・製造品出荷額は、事業化当時約1,074億円（H2）→開通後約744億円（H24） <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・上川上越道路の整備により、道央圏・道北圏とオホーツク圏の連絡機能の強化、地域間交流の活性化や物流の効率化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ものと考えられる。 <p>【改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 <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"> ・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。 	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)
旭川紋別自動車道 一般国道450号 白滝丸瀬布道路 (H6～H21) 北海道開発局	5年以内	506	<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"> ・ 交通量（道路交通センサス） 整備前（H17）：1,377台/日（現道333号） 実績（H22）：706台/日（現道333号）、3,615台/日（当該路線） ・ 事業費 整備前：385億円 実績：506億円 ・ 費用便益比 B/C=1.9（B=1,271億円、C=686億円） <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 旭川市と遠軽町の所要時間が11分短縮され、主要都市間の利便性が向上。 ・ オホーツク圏と道央、道外の大消費地市場を結ぶ速達性、定時性の高い輸送ルートが確保され、水産物の流通利便性が向上。 ・ 急カーブ、急勾配を回避し、揺れの少ない安定した輸送を可能とし、生体牛の流通利便性が向上。 ・ 安定性、安全性の高い輸送が可能となり、木製品流通利便性が向上。 ・ 交差点の回避や無理な追い越し防止が可能となり、現道の死傷事故件数が9割減少した。また、ロードキル件数も約6割減少し、事故による損失が約600万円/年回避されるなど道路交通の安全性が向上。 ・ 高速性に優れ、安定した輸送ルートが確保されたことから、高次医療施設への救急搬送の速達性及び安定性が向上。 ・ 年間を通じて移動時の速達性、安全性の向上などにより、観光消費額が約11億円増加すると試算されるなど観光地への利便性が向上。 ・ 移動時間が短縮されて、出発時間を遅らせたたり、発着箇所を増設したりしても、観光地での十分な滞在時間が確保できるなど、日帰り観光ツアーの利便性が向上。 ・ 速達性の高い移動ルートが確保され、オホーツク圏への観光客が増加するとともに、道の駅来訪者も増加し、地域の観光活が活性化。 ・ 所要時間が短縮されるなど、バス利用者の利便性が向上。 <p>【事業実施による環境の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 特になし <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 人口は、事業化当時2.7万人（H2）→開通後2.2万人（H22） ・ 建設従業者数は、事業化当時1,554人（H3）→開通後771人（H24） ・ 医療・福祉従業者数は、事業化当時1,002人（H6）→開通後1,492人（H24） <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 白滝丸瀬布道路の整備により、高速ネットワークの拡充による道央圏・道北圏とオホーツク圏の連絡機能の強化、地域間交流の活性化及び物流の効率化など、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ものと考えられる。 <p>【改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 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。 <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"> ・ 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。 	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 郡山バイパス (S49～H21) 東北地方整備局	5年以内	970	<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"> ・交通量 整備前(S49) : 381,000台/日(現道) 実績(H26) : 314,000台/日(現道)、60,100台/日(当該路線) ・事業費 整備前 : 970億円 実績 : 970億円 ・費用便益比 B/C=2.6 (B=5,476億円 C=2,120億円) <p>【事業の効果の発現状況】</p> <p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道の渋滞損失時間(整備前) 568万人・時間/年 → (整備後) 373万人・時間/年 <p>②個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・須賀川市から郡山市総合地方卸売市場へのアクセス向上(整備前) 25分 → (整備後) 19分 <p>③安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・須賀川市から太田西ノ内病院(三次医療施設)間の所要時間短縮(整備前) 37分 → (整備後) 27分 <p>④生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国道4号三春街道入口交差点における夜間交通騒音値の低減(整備前) 79dB → (整備後) 68dB <p>【今後の事業評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業の効果が発現しており、事業評価の必要はない。 <p>【改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業の効果が発現しており、改善措置の必要はない。 <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"> ・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。 	対応なし	東北地方整備局 道路部 道路計画第一課 (課長 米澤明男)

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7号 青森環状道路 (S49～H21) 東北地方整備局	5年以内	170	<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"> ・交通量 整備前(S49) : 32,983台/日 (現道) 実績(H25) : 52,072台/日 (現道)、(H26) 24,900台/日 (当該路線) ・事業費 整備前 : 170億円 実績 : 170億円 ・費用便益比 B/C=4.4 (B=1,266億円 C=290億円) <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> ①円滑なモビリティの確保 <ul style="list-style-type: none"> ・現道の渋滞損失時間(整備前) 450千人・時間/年 → (整備後) 142千人・時間/年 ②物流効率化の支援 <ul style="list-style-type: none"> ・平内町から青森市中央卸売市場へのアクセス向上(整備前) 48分 → (整備後) 40分 ③個性ある地域の形成 <ul style="list-style-type: none"> ・青森市スポーツ広場の利用者数増加(整備前) 70,335人/年 → (整備後) 106,974人/年 ④その他 <ul style="list-style-type: none"> ・青森市都市計画マスタープランにおいて、コンパクトシティ形成のため青森環状道路を開発限界線として位置づけ。 <p>【今後の事業評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業の効果が発現しており、事業評価の必要はない。 <p>【改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業の効果が発現しており、改善措置の必要はない。 <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"> ・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。 	対応なし	東北地方整備局 道路部 道路計画第一課 (課長 米澤明男)

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13号 福島西道路 (S57～H21) 東北地方整備局	5年以内	633	<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"> ・交通量 整備前(S49) : 32,983台/日 (現道) 実績(H25) : 52,072台/日 (現道)、25,375台/日 (当該路線) ・事業費 整備前 : 645億円 実績 : 633億円 ・費用便益比 B/C=2.1 (B=2,325億円 C=1,121億円) <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> ①円滑なモビリティの確保 ・現道の渋滞損失時間(整備前) 618万人・時間/年 → (整備後) 418万人・時間/年 ②都市の再生 ・幹線都市計画道路網密度の向上(整備前) 0.53km/km² → (整備後) 0.56km/km² ③個性ある地域の形成 ・福島西ICから福島市国体記念体育館へのアクセス向上(整備前) 11分 → (整備後) 9分 ④安全な生活環境の確保 ・国道4号における死傷事故件数の減少(整備前) 227件/年 → (整備後) 135件/年 <p>【今後の事業評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業の効果が発現しており、事業評価の必要はない。 <p>【改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業の効果が発現しており、改善措置の必要はない。 <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"> ・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。 	対応なし	東北地方整備局 道路部 道路計画第一課 (課長 米澤明男)

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7号 新新バイパス (S46～H21) 北陸地方整備局	5年以内	343	<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"> ・交通量 整備前(S49) : 14,400台/日(現道) 実績(H26) : 44,200台/日(当該路線) ・事業費 整備前: 340億円 実績: 343億円 ・費用便益比 B/C=3.4 (B=2,375億円、C=698億円) <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・特定重要港湾である新潟港(東港・西港)及びその周辺に立地する工場群への重要なアクセス道路として機能しており、 東港のコンテナ取扱い量は10年で約2倍に増加。 ・新潟バイパス、日本海沿岸東北自動車道と連結し、広域への円滑なアクセスを確保。 ・新潟市、聖籠町、新発田市間のアクセス向上により、通勤・通学流動が、ここ20年で新潟市と新発田市で約2割増加、 新潟市と聖籠町で約2倍に増加。 ・新潟都心地区の内陸側の東西幹線として、地域高規格道路「新潟東西道路」の一部区間を形成しており、都心地区の円滑な交通を支援する骨格道路として機能。 ・第三次救急医療施設へのアクセス向上。 <p>【事業実施による環境の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・特になし。 <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・日本海沿岸東北自動車道の新潟空港IC～聖籠新発田ICが平成14年5月までに開通。 <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「地域ネットワークの形成(東西に長い新潟都市圏をラダー状に連絡し、空港・港湾等の拠点間を結び新潟都市圏の社会経済活動を支える骨格道路を形成)」「現道の慢性的な渋滞の緩和」等の役割を果たしており、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。 <p>【改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 <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"> ・整備目的の効果を確認していることから、事業評価手法の見直しの必要性は無いと考えるが、今後はビックデータ等を用いた詳細なデータ収集結果に基づく評価に努める。 	対応なし	北陸地方整備局 道路部 道路計画課 (課長 掛井孝俊)

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113号 松浜橋上流橋 (H13~H21) 北陸地方整備局	5年以内	246	<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"> ・交通量 整備前(H21) : 16,100台/日(現道) 実績(H23) : 16,000台/日(当該路線) ・事業費 整備前 : 245億円 実績 : 246億円 ・費用便益比 B/C=1.1 (B=349億円、C=325億円) <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通の転換により朝夕ピーク時の混雑が解消し路線バスの定時性が向上。 ・特定重要港湾である新潟港(新潟東)へのアクセス性が向上し、大型車交通量が増加。 ・阿賀野川断面の交通容量拡大により並行する幹線道路の混雑が緩和。 ・緊急輸送道路ネットワークの強化され危機管理上の安全性が向上。 ・第三次救急医療施設へのアクセス向上。 <p>【事業実施による環境の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・特になし。 <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業区間沿線の土地区画整理事業で面的整備が促進。 <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「松浜橋の事故の低減や渋滞の緩和等の交通環境の改善」「阿賀野川両岸地域の交流促進」「阿賀野川断面の交通容量の拡大」等の役割を果たしており、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。 <p>【改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・今後の事後評価及び改善措置の必要性はないと考えるが、阿賀野川断面全体では交通量が増加傾向であり、今後も必要に応じて交通量調査等を実施し整備効果の発現状況把握に努める。 <p>【同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地盤対策(軟弱地盤、橋梁基礎、軽量盛土等)に伴い事業費が増加しており、同種事業の計画・調査にあたっては、大規模構造物に関わる地質調査を十分に行い、当初事業費を算定する必要がある。 ・なお、整備目的の効果を確認していることから、事業評価手法の見直しの必要性は無いと考えるが、今後はビックデータ等を用いた詳細なデータ収集結果に基づく評価に努める。 	対応なし	北陸地方整備局 道路部 道路計画課 (課長 掛井孝俊)

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41号 南富山拡幅 (S48～H21) 北陸地方整備局	5年以内	180	<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"> ・交通量 整備前(S46) : 17,400台/日(当該路線) 実績(H22) : 40,600台/日(当該路線) ・事業費 整備前 : 153億円 実績 : 180億円 ・費用便益比 B/C=1.4 (B=533億円、C=384億円) <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・富山空港へのアクセス性が向上。 ・堀川西地区土地区画整理事業等の事業と連携し沿道まちづくりを支援。 ・DID区域内の都市計画道路整備であり、事業に合わせて沿線DID地区の人口が1.5倍に増加。 ・無電柱化により防災ネットワークとしての信頼性が向上。 ・無電柱化により良好な都市景観を形成。 ・歩道が拡幅され、近隣小学校の通学路としての安全性が向上。 <p>【事業実施による環境の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・特になし。 <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・富山市全体の人口は減少傾向であるが、事業区間沿線は増加傾向。 <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「交通混雑の改善」、「交通安全対策」、「都市景観整備」等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。 <p>【改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・周辺土地区間整理事業を考慮したうえで事業を実施しており、今後の事後評価及び改善措置の必要性はないと考えるが、必要に応じて交通量調査等を実施し事業の効果や対策の必要性等を確認していきたい。 <p>【同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・都市部において沿道に多数の商業施設が存在している事業は、地元との協議に時間を要することから、同種事業の計画・調査にあたっては、あらかじめ協議期間等を考慮した事業計画とする必要がある。 ・なお、事業評価手法の見直しの必要性については、整備目的の効果を確認していることから、見直しの必要性は無いと考えるが、今後はビックデータ等を用いた詳細なデータ収集結果に基づく評価に努める。 	対応なし	北陸地方整備局 道路部 道路計画課 (課長 掛井孝俊)

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8号 南郷拡幅 (S51～H21) 北陸地方整備局	5年以内	181	<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"> ・交通量 整備前(S60) : 10,100台/日(当該路線) 実績(H22) : 20,300台/日(当該路線) ・事業費 整備前: 180億円 実績: 181億円 ・費用便益比 B/C=1.4 (B=495億円、C=351億円) <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・主要渋滞ポイント黒瀬交差点の渋滞が解消(整備前1500m・8分 → 整備後0m・0分)。 ・交通が転換し加賀市街地を通過する大型車交通量が約3割減少。 ・歩道未設置区間が解消され歩行者の安全性が確保。 ・通行止めが頻発する北陸自動車道や、土砂災害の危険性がある国道305号の代替路線としてネットワークが強化。 ・石川県の「ダブルラダー結いの道」構想に位置づけられており、南北に長い石川県の連携向上が図られた。 <p>【事業実施による環境の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・特になし。 <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・加賀地方を代表する山代温泉の来訪者は減少傾向(H25年:年間81万人)。 <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「交通混雑の緩和」、「歩行者の安全確保」等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。 <p>【改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 <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"> ・当該事業及び隣接事業区間において渋滞の発生が認められていた中で、当該事業は観光地への入口に位置し、休日での渋滞が顕著という特殊性が見られたものの、当該事業により渋滞解消が図られ、隣接事業区間についても同時に、渋滞の実態や原因を把握・分析のうえ、渋滞解消に向け事業実施中である。 ・なお、事業評価手法の見直しの必要性については、整備目的の効果を確認していることから、見直しの必要性は無いと考えるが、今後はビックデータ等を用いた詳細なデータ収集結果に基づく評価に努める。 	対応なし	北陸地方整備局 道路部 道路計画課 (課長 掛井孝俊)

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159号 津幡バイパス (S46～H21) 北陸地方整備局	5年以内	557	<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"> ・交通量 整備前(S49)：20,500台/日(現道) 実績(H22)：54,900台/日(当該路線) ・事業費 整備前：475億円 実績：557億円 ・費用便益比 B/C=1.4 (B=4,205億円、C=1,353億円) <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・金沢市のベットタウンとして、沿道において多くの大規模な住宅団地の整備が進められ、人口は約1.5倍、世帯数は約2倍に増加(井上の荘：31ha、北中条：29ha、津幡ニュータウン：30ha)。 ・沿道において北陸最大級の商業施設等が開業し、沿線市町の年間商品販売額が7%、売り場面積が61%増加。 ・商業施設等は周辺地域からの集客に寄与するとともに、従業員の通勤の負担軽減にも寄与。 ・石川県の「ダブルラダー結いの道」構想に位置づけられており、南北に長い石川県の連携向上が図られた。 <p>【事業実施による環境の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・特になし。 <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・沿道において大規模な区画整理による宅地の開発整備。 <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・全線4車線開通により、「金沢都市圏と能登地域の連携強化」「交通混雑の緩和」等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。 <p>【改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 <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"> ・当該事業は、地域経済の活性化等を目的とした事業であるが、商業の振興効果など一部において、定性的、マクロ的な整備効果となったことから、事業着手前から経済や観光に係る関係者から情報収集を行うなど、道路整備による多面的な効果の把握に努める必要がある。 ・なお、事業評価手法の見直しの必要性については、整備目的の効果を確認していることから、見直しの必要性は無いと考え、今後はビックデータ等を用いた詳細なデータ収集結果に基づく評価に努める。 	対応なし	北陸地方整備局 道路部 道路計画課 (課長 掛井孝俊)

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156号 小屋名改良 (S49～H22) 中部地方整備局	5年以内	56	<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 56億円、工期 昭和49年度～平成22年度 B/C=1.1 (B:104億円、C:91億円)</p> <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 現道等の年間渋滞損失時間の削減 (渋滞損失時間 3.7万人・時間/年→3.0万人・時間/年) ・ 現道等の旅行速度の改善 ・ 当該路線の整備によるバス路線の利便性向上 ・ 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上 ・ 主要な観光地へのアクセス向上 ・ 三次医療施設へのアクセス向上 ・ 歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置されたことによる安全性の向上 ・ 都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画、地震対策緊急整備事業計画に位置付けのある路線 ・ 地震防災緊急五ヶ年計画に位置付けのある路線 ・ 小屋名交差点の交通事故件数が減少 (事故件数 5.6件/年→0.75件/年) <p>【事業実施による環境の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 特になし <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 平成17年に名鉄美濃町線が廃線 <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 整備目的どおりの効果が発現しているため、今後の事後評価の必要はない。 <p>【改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 整備目的を達成していると判断できるため、改善措置の必要はない。 <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"> ・ 同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要はない。 	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24号 八条坊門立体交差 (S41～H21) 近畿地方整備局	5年以内	86	<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"> ・交通量（道路交通センサス） 整備前(H11)：21,293台/日（現道部） 実績(H22)：19,795台/日（当該路線） ・事業費 計画時：100億円 実績：86億円 ・費用便益比 B/C=1.1（B=147億円、C=137億円） <p>【事業の効果の発現状況】</p> <p>①国道24号の隘路区間の解消</p> <ul style="list-style-type: none"> ・JRアンダーパス部分の桁下空間が2.1mから4.5mに、車線数が2車線から4車線に改良され、大型車両の通行が可能となり、隘路区間が解消 ・死傷事故件数が減少：（8件→3件） ・救急、消防等の緊急車両が通行可能となり、京都駅南エリアへの所要時間が短縮（6分→4分） <p>②交通サービスの向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当該区間を経由するバス路線が新たに開設され、利便性が向上したほか、定時制の確保、迂回路の確保など様々な効果が発現 <p>③市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携に関する効果</p> <ul style="list-style-type: none"> ・崇仁北部地区土地区画整理事業、京都市崇仁地区将来ビジョン <p>④新幹線駅へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・京都市役所～京都駅八条口への所要時間が短縮（17分→16分） <p>⑤主要な観光地へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・京都駅八条口～清水寺への所要時間が短縮（13分→12分） <p>⑥高度医療施設へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・京都市役所～京都第一赤十字病院への所要時間が短縮（20分→17分） <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・八条坊門立体交差事業区間に該当する京都市人口は昭和50年以降ほぼ横ばい。京都市内の自動車保有台数は平成12年以降減少傾向。京都市の観光客数は、近年増加傾向にある。 <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・八条坊門立体交差事業の開通により、一般国道24号の隘路区間が解消され、交通サービスの向上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。 <p>【改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・想定された効果についても発揮されており、当面、改善措置の必要性はない。 <p>【計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現在の事業評価手法に基づく新規採択時評価並びに再評価時に算出した便益は限定的であり、その他種々の整備効果が想定されることから、今後も継続して効果の把握・検証を実施していく。 	対応なし	近畿地方整備局 道路部 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27号 下山バイパス (S59～H21) 近畿地方整備局	5年以内	133	<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"> ・交通量（道路交通センサス） 整備前(H11)：8,506台/日（現道部） 実績(H22)：1,673台/日（現道部）、9,145台/日（当該路線） ・事業費 計画時：121億円 実績：133億円 ・費用便益比 B/C=1.03（B=220億円、C=215億円） <p>【事業の効果の発現状況】</p> <p>①異常気象時通行規制区間の解消</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国道27号（船井郡京丹波町下山～富田）の異常気象時通行規制区間の解消 ・国道27号（現道）の土砂災害時における孤立する集落の解消 <p>②通過交通の転換による交通安全性の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国道27号（現道）の交通量が減少（8,922台/h → 1,722台/h）【約8割減】 ・国道27号（現道）の大型車交通量が減少（1,484台/h → 126台/h）【約9割減】 <p>③京丹波町営バスのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国道27号京丹波町富田→下山区間の所要時間が短縮（5分 → 4分） ・国道27号京丹波町富田→下山区間の旅行速度が向上（37km/h → 41km/h） <p>④主要な観光地へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・丹波IC～国重要文化財の所要時間が短縮（15分 → 13分） <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・沿線の京丹波町の人口は、減少傾向にあり、昭和55年と比べ約2割減少しているものの世帯数は横ばい。 ・京丹波町内の1世帯あたり自動車保有台数は、増加傾向にあり、昭和55年と比べ約6割増加している。 <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・下山バイパスの整備により、沿線の下山区間における産業の活性化、異常気象時通行規制区間の解消による豪雨時における孤立集落の解消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。 <p>【改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・想定された効果についても発揮されており、当面、改善措置の必要性はない。 <p>【計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現在の事業評価手法に基づく新規採択時評価並びに再評価時に算出した便益は限定的であり、その他種々の整備効果が想定されることから、今後も継続して効果の把握・検証を実施していく。 	対応なし	近畿地方整備局 道路部 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1号 第二京阪道路 (S58～H24) 近畿地方整備局 西日本高速道路(株)	5年以内	10,460	<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"> ・交通量（道路交通センサス） 整備前(H17)：83,545台/日（現道部） 実績(H22)：71,854台/日（現道部）、43,416台/日（当該路線） ・事業費 計画時：10,550億円 実績：10,460億円 ・費用便益比 B/C=1.1（B=16,208億円、C=14,960億円） <p>【事業の効果の発現状況】</p> <p>①交通混雑の緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国道1号 中振南交差点の渋滞が解消（1,320m→0m）、池之宮北交差点の渋滞が解消（550m→0m） ・並行する名神高速道路 大山崎JCT～吹田JCT間の渋滞回数が減少（725回→299回） <p>②交通安全の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国道1号 京都市伏見区～守口市間の死傷事故件数が減少（1,021件→615件） <p>③路線バスの利便性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・関空リムジンバス（京都駅～関西国際空港）の所要時間が短縮（105分→88分） <p>④特定重要港湾へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・京田辺市～大阪港への所要時間が短縮（143分→60分） <p>⑤隣接した日常生活圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・大阪市～京都市間を最短時間で連絡（130分→80分） <p>⑥災害時の代替路の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・緊急輸送道路である国道1号・名神高速道路が通行止めになった場合の代替路を形成。 <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・大阪府沿線地域の人口は、事業化（昭和58年）時の水準と比較すると微増。京都府沿線地域では、約3割の増加。自動車保有台数の伸び率では、大阪府沿線地域では事業化時と比較すると2倍程度、京都府沿線地域では3倍以上の増加。 <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・第二京阪道路の開通により、周辺道路(名神高速、国道1号等)の交通混雑の緩和、交通安全の確保、地域の活性化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。 <p>【改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 <p>【計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現在の事業評価手法に基づく新規採択時評価並びに再評価時に算出した便益は限定的であり、その他種々の整備効果が想定されることから、今後も継続して効果の把握・検証を実施していく。 	対応なし	近畿地方整備局 道路部 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)
中国横断自動車道 姫路鳥取線（智頭 ～鳥取） （H9～H21） 中国地方整備局	5年以内	952	<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"> ・交通量 整備前（H20）：11,600台/日（現道） 実績（H25）：4,100台/日（現道）、9,900台/日（当該路線） ・事業費 整備前：952億円 実績：952億円 ・費用対効果 B/C=1.2（B=1,542億円、C=1,272億円） <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・都市間高速バスの利便性が向上 ・第三種空港（鳥取空港）へのアクセスが向上 ・大都市圏への農林水産品の流通の利便性向上 ・鳥取県東部と山陽・京阪神の拠点都市間を高規格幹線道路で連絡し、中国地方における広域的なネットワークを形成 ・鳥取県東部地域の年間観光客入り込み客数が増加 ・三次医療施設へのアクセス向上 ・並行する国道53号の交通量減少による死傷事故件数の減少 ・国道53号の代替性を確保 <p>【事業実施による環境の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・特になし <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・周辺道路では、平成25年3月に鳥取自動車道（大原IC～西粟倉IC間：約8.8km）が開通。また、鳥取ICで連結する山陰道（鳥取IC～鳥取西IC間：約1.8km）が平成25年12月に、国道29号津ノ井バイパスが平成12年度までに全線暫定開通。 ・沿線地域では、企業進出が活発化するとともに、新たな工業団地の造成が進展。 <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本事業は暫定供用により、現時点では十分な効果を発揮しており、今後とも中国地方の広域的なネットワークの一部として、物流支援、国道53号の代替性の確保、救急救命活動の支援などが見込まれることから、改めて事業評価を実施する必要はない。 <p>【改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現時点では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。 <p>【同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・特に、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性はない。 	対応なし	中国地方整備局 道路部 道路計画課 (課長 岡本雅之)

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2号 下関拡幅 (S50～H21) 中国地方整備局	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"> ・交通量(道路交通センサス 等) 整備前 (S52) : 32,600台/日(現道) 実績(H26) : 51,500台/日(現道) ・事業費 整備前 : 190億円 実績 : 155億円 ・費用対効果 B/C=1.6 (B=468億円、C=285億円) <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・渋滞による損失時間の削減 ・下関市から山陽新幹線新下関駅へのアクセスが向上 ・九州方面から下関市内への年間観光客入り込み数が増加 ・山口県の第一次緊急輸送道路に指定 (一般国道2号) <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・沿線地域である勝山地区の人口が昭和50年から平成22年にかけて1万7千人以上増加 (3.1倍)、同地区の従業者数が昭和53年から平成21年にかけて5千人以上増加 (2.3倍)。 ・平成23年3月に九州新幹線が全線開業し、山陽新幹線へ乗り入れ開始 (新下関駅)。 ・平成26年度に下関新棕野土地区画整理事業 (24.4ha) の事業が完了予定、平成25年11月には大規模商業施設 (敷地面積約7.2ha、延べ床面積約2.1ha) が開業するとともに、住宅団地やマンションの建設が進み将来的には約1,000人の居住が想定。 <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本事業は、一時的な渋滞は残るものの、十分な事業効果を発揮しており、今後とも一般国道2号の交通円滑化の確保が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。 <p>【改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業目的にみあった事業効果が確認されたことから、今後の改善措置の必要はない。 ・ただし、国道2号上り方向の第一走行車線における一時的な渋滞混雑への対応策については、関係機関と協議を進めている。 <p>【同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・特に、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性はない。 	対応なし	中国地方整備局 道路部 道路計画課 (課長 岡本雅之)

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29号 津ノ井バイパス (S59～H21) 中国地方整備局	5年以内	395	<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"> 交通量(道路交通センサス 等) 整備前(H6) : 24,200台/日(現道) 実績(H26) : 19,100台/日(現道)、23,200台/日(当該路線) 事業費 整備前 : 560億円 実績 : 395億円 費用対効果 B/C=2.2 (B=1,526億円、C=686億円) <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> 県道若葉台東町線(旧国道29号)の混雑時旅行速度が改善 重要港湾(鳥取港)へのアクセスが向上 日常活動圏の中心都市へのアクセスが向上 三次医療施設へのアクセスが向上 県道若葉台東町線(旧国道29号)の死傷事故件数の減少 鳥取県の第1次緊急輸送道路に指定(一般国道29号) 中国横断自動車道(姫路鳥取線)、山陰道(鳥取西道路)との一体的整備(鳥取ICへのアクセス) 沿線での鳥取新都市開発整備事業(津ノ井ニュータウン)における世帯数増加、工業団地への進出企業等を支援 <p>【事業実施による環境の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> 特になし。 <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> 周辺道路では、平成25年3月までに姫路鳥取線(佐用JCT～鳥取IC間 : 約62km)が開通。平成25年12月に山陰道(鳥取IC～鳥取西IC間 : 約1.8km)が開通。 沿線地域では、二次医療施設である市立病院が平成7年4月移転。平成13年4月鳥取環境大学が開学。また、沿線が昭和60年以降、準工業地域又は工業地域等に指定され、企業及び商業施設が進出し、都市化が進展。 平成元年から分譲開始した鳥取新都市開発整備事業(津ノ井ニュータウン)において、世帯数増加や企業進出が増加。 <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> 本事業は暫定供用により、現時点では十分な効果を発揮しており、今後とも一般国道29号の交通混雑の緩和、安全で円滑な交通の確保などが見込まれることから、改めて事業評価を実施する必要はない。 <p>【改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> 現時点では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。 <p>【同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> 特に、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性はない。 	対応なし	中国地方整備局 道路部 道路計画課 (課長 岡本雅之)

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9号 益田道路 (H8～H21) 中国地方整備局	5年以内	436	<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"> ・交通量(道路交通センサス 等) 整備前 (H17) : 21,100台/日(現道) 実績 (H26) : 13,600台/日(現道)、10,000台/日(当該路線) ・事業費 整備前: 724億円 実績: 436億円 ・費用対効果 B/C=1.1 (B=655億円、C=575億円) <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・渋滞による損失時間の削減 ・津和野町から萩・石見空港へのアクセスが向上 ・重要港湾へのアクセス向上 ・区画整理事業との連携により、周辺まちづくりを支援 ・国道9号現道交通量の減少により安全性が向上 ・島根県の第1次緊急輸送道路に指定(国道9号) ・益田市須子町の環境基準超過区間の騒音レベルが低減 <p>【事業実施による環境の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・益田道路の開通により現道国道9号の大型車交通量が減少し、沿道部の騒音値が環境基準を満足する水準に改善した。 <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・益田道路の東側に接続する山陰道三隅・益田道路が平成24年度に事業化。 ・平成27年度に益田川左岸北部地区土地区画整理事業の事業(47.8ha)が完了予定、平成25年度に益田市中吉田平田土地区画 整理事業(14.7ha)の事業が完了。 ・平成5年7月に石見空港(現 萩・石見空港)が開港。 ・県道久城インター線が平成22年3月に2車線で開通、県道石見空港飯田線が平成19年3月に暫定2車線で開通、市道中吉田久城線 が平成22年3月に4車線で開通。 <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本事業は十分な効果を発揮しており、今後も一般国道9号の交通円滑化及び物流の効率化などが見込まれることから、改めて事業評価を実施する必要はない。 <p>【改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・ただし、県道久城インター線並行区間の整備については、山陰道ネットワークの整備及び交通状況を踏まえて検討を行う。 <p>【同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・特に、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性はない。 	対応なし	中国地方整備局 道路部 道路計画課 (課長 岡本雅之)

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497号 唐津道路 (S63～H21) 九州地方整備局	5年以内	637	<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"> ・ 交通量 整備前(S60)：11,631台/日(並行現道 国道202号) 実績(H26)：19,729台/日(並行現道 国道202号) 実績(H26)：10,526台/日(当該路線) ・ 事業費 整備前：740億円 実績：637億円 ・ 費用便益比 B/C=1.2 (B=1,115億円 C=965億円) <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 円滑なモビリティの確保(並行する国道202号の渋滞損失時間の削減：削減率約4割) ・ 物流効率化の支援(JAからつから関東・関西への所要時間の短縮：約15分短縮) ・ 国土・地域ネットワークの構築(日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成：福岡市～唐津市間の所要時間の短縮(約4分短縮)) ・ 唐津市への進出企業数の増加(開通後H18～H25の進出企業数13社) ・ 製造品出荷額の増加(1.2倍(H24/H17)) ・ 浜玉IC、唐津IC付近の人口が増加(唐津IC付近1.2倍、浜玉IC付近1.1倍(H22/H7)) <p>【事業実施による環境の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 並行する国道202号の騒音値が低減し、環境基準値を下回る。 <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 唐津市の人口は、減少傾向にあるが、一世帯あたりの自動車保有台数は、九州全体を上回っている。 ・ 並行現道の交通量は、唐津道路開通後、減少。 ・ 唐津市の産業別就業人口割合は、第一次・第二次産業が減少し、第三次産業が増加。 ・ 製造品出荷額は、平成2年以降減少傾向であったが、近年増加傾向。 ・ 観光入込客数は、減少傾向。 <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 事業目的に見合った事業効果の発現が確認されており、更なる事後評価の必要はない。 <p>【改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 唐津道路の整備により、「地域振興」等について、現状では一定の効果が得られており、当面の改善措置の必要はない。 <p>【同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 唐津道路は、広大な範囲(約9万㎡)の埋蔵文化財調査が必要となったが、県教育庁との十分な情報交換や調査工程及び必要人員の調整を行った結果、計画期間で本調査を完了させ、予定どおり整備を完了する事ができた。 ・ 今後も、事業期間の長期化をさけるため、広大な範囲の埋蔵文化財調査が必要な場合、計画的かつ十分な関係機関との連絡・調整が必要である。 ・ 事業評価手法について、見直しの必要性はない。 	対応なし	九州地方整備局 道路部 道路計画第一課 (課長 西ノ原真志)

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3号 日奈久芦北道路 (H3～H21) 九州地方整備局	5年以内	881	<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"> ・交通量 整備前(H2)：13,676台/日(並行現道 国道3号) 実績(H26)：3,072台/日(並行現道 国道3号) 実績(H26)：13,432台/日(当該路線) ・事業費 整備前：1,190億円 実績：881億円 ・費用便益比 B/C=2.3 (B=2,706億円 C=1,189億円) <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・円滑なモビリティの確保(並行する国道3号の渋滞損失時間の削減：削減率約10割) ・国土・地域ネットワークの構築(日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成：芦北町～八代市間の所要時間の短縮(約10分短縮)) ・安全で安心できるくらしの確保(三次救急医療施設へのアクセスが向上：芦北町～済生会熊本病院(約8分短縮)) ・リダンダンシーの確保(九州縦貫自動車道八代～人吉IC間通行止め時の迂回路として機能) <p>【事業実施による環境の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・並行する国道3号の騒音値が低減し、環境基準値を下回る。 <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・沿線地域の人口は、減少傾向にあるが、一世帯あたりの自動車保有台数は、熊本県及び九州全体を上回っている。 ・並行現道の交通量は、日奈久芦北道路開通後、減少。 ・沿線地域の産業別就業人口割合は、第一次・第二次産業が減少し、第三次産業が増加。 ・製造品出荷額は、平成7年以降減少傾向であったが、近年増加傾向。 ・観光入込客数は、増加傾向。 <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業目的に見合った事業効果の発現が確認されており、更なる事後評価の必要はない。 <p>【改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・日奈久芦北道路の整備により、「交通混雑の緩和」等について、現状では一定の効果が得られており、当面の改善措置の必要はない。 <p>【同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・日奈久芦北道路は、トンネル区間の地質状況が想定と異なる箇所が多く存在したため、トンネル設計の見直しが生じたが、大きな遅延も無く、暫定整備を完了する事ができた。 ・今後、当該地域においては、類似の地質が存在する可能性があるため、本事業で得られた地質情報を参考に設計・施工を行う必要がある。特にトンネル区間においては、地質等の不確定要素が多いため、既存知見を活用するとともに、必要に応じ補足調査(追加ボーリング等)も行い、当初設計の精度向上に努める事が重要である。 ・事業評価手法について、見直しの必要はない。 	対応なし	九州地方整備局 道路部 道路計画第一課 (課長 西ノ原真志)

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10号 中津バイパス (H19～H21) 九州地方整備局	5年以内	29	<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"> ・交通量 整備前(H17)：17,134台/日(当該路線) 実績(H26)：17,978台/日(当該路線) ・事業費 整備前：39億円 実績：29億円 ・費用便益比 B/C=1.8 (B=89億円 C=50億円) <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・円滑なモビリティの確保(並行する国道10号の渋滞損失時間の削減：削減率約10割) ・国土・地域ネットワークの構築(日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成：宇佐市～豊前市間の所要時間の短縮(約2分短縮)) ・安全で安心できるくらしの確保(三次救急医療施設へのアクセスが向上：中津市～新別府病院(約2分短縮)) ・交通の円滑化(物流関連交通(大型車交通)増加：H26大型車混入率約27%) ・交通安全性の向上(2→4車線区間死傷事故件数の減少：供用前45件→供用後24件) ・中津市への進出企業数の増加(供用後H22～H25の進出企業数16社) <p>【事業実施による環境の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・並行する国道10号の騒音値が低減し、環境基準値を下回る。 <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・沿線地域の人口は、減少傾向にあるが、一世帯あたりの自動車保有台数は、福岡県・大分県および九州全体を上回っている。 ・交通量は、中津バイパス開通後に増加。 ・沿線地域では、第二次産業人口が約3割を占めており、福岡県・大分県および九州全体と比べて高い。 ・中津港の取扱貨物量および沿線地域の製造品出荷額は、平成16年のダイハツ九州操業開始等により、近年急激に増加している。 <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業目的に見合った事業効果の発現が確認されており、更なる事後評価の必要はない。 <p>【改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・中津バイパスの整備により、「交通の円滑化」等について、現状では一定の効果が得られており、改善措置の必要はない。 <p>【同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・中津バイパスについては、暫定2車線を4車線に拡幅する事業であり、上部工形式を少主桁に見直し、工程短縮も図ったことで、早期に整備を完了する事ができた。 ・今後も、事業期間の長期化を避けるため、構造物の整備に対し、施工方法等の工夫を図る事が必要である。 ・事業評価手法について、見直しの必要性はない。 	対応なし	九州地方整備局 道路部 道路計画第一課 (課長 西ノ原真志)

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57号 犬飼バイパス (S63～H21) 九州地方整備局	5年以内	245	<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"> ・ 交通量 整備前 (S63) : 21,682台/日 (並行現道 国道10号) 実績 (H26) : 13,043台/日 (並行現道 国道10号) 実績 (H26) : 16,666台/日 (当該路線) ・ 事業費 整備前 : 280億円 実績 : 245億円 ・ 費用便益比 B/C=4.9 (B=1,940億円 C=394億円) <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 円滑なモビリティの確保(並行する国道10号・国道326号の渋滞損失時間の削減 : 削減率約9割) ・ 国土・地域ネットワークの構築(日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成 : 大分市～豊後大野市間の所要時間の短縮(約2分短縮)) ・ 安全で安心できるくらしの確保(三次救急医療施設へのアクセスが向上 : 豊後大野市犬飼町～大分市医師会立アルメイダ病院(約2分短縮)) ・ 交通混雑の緩和(久原交差点の渋滞長 : 約3,000m→0m、下津尾交差点の渋滞長 : 約550m→約200m) ・ リダンダンシーの確保(災害時における大幅な迂回の解消 : 開通前約34km→開通後約20km) <p>【事業実施による環境の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 並行する国道326号の騒音値が低減し、環境基準値を下回る。 <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 豊後大野市の人口は、減少傾向にあるが、一世帯あたりの自動車保有台数は、大分県・九州全体を上回っている。 ・ 並行現道の交通量は、犬飼バイパス開通後、減少。 ・ 豊後大野市の産業別就業人口割合は、第一次・第二次産業が減少し、第三次産業が増加。 ・ 製造品出荷額は、増加傾向であったが、経済情勢の変動により減少傾向に転じ、現在は横這い。 ・ 商品販売額は、増加傾向であったが、近年は減少傾向。 <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 事業目的に見合った事業効果の発現が確認されており、更なる事後評価の必要はない。 <p>【改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 犬飼バイパスの整備により、「交通混雑の緩和」等について、現状では一定の効果が得られており、当面の改善措置の必要はない。 <p>【同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 犬飼バイパスは、暫定整備を完了したが、用地取得に時間を要した。 ・ 今後は、用地取得期間の長期化を避けるため、早期に事業認定制度を活用することにより、計画的な用地取得に努める事が必要である。 ・ 事業評価手法について、見直しの必要性はない。 	対応なし	九州地方整備局 道路部 道路計画第一課 (課長 西ノ原真志)

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)
北海道縦貫自動車道函館名寄線 (大沼公園～長万部) (H5～H24) 東日本高速道路㈱	5年以内	1,501	<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"> ・交通量 計画時3,700台/日(H25) → 実績3,500台/日(H25) ・事業費 整備前:1,627億円 実績:1,501億円 ・費用便益比 B/C=1.3 (B=3,117億円 C=2,448億円) <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・旅行速度: 供用前44km/h→供用後70km/h ・死傷事故率: 供用前120.3件/億台*_〇→供用後96.8件/億台*_〇 ・高速バスの利便性向上 ・輸送時間短縮による効率化、安定輸送 ・道南の函館市、大沼国定公園、噴火湾パノラマパーク等の観光入込客数の増加 ・救急搬送時間の短縮 ・ネットワーク形成によるリダンダンシーの確保 <p>【事業実施による環境の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・大気質・騒音ともに環境基準を下回ることを確認 <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・沿線人口は全国平均と比較して減少傾向 ・道内総生産は全国と比較して減少傾向 ・製造品出荷額は、全国と同様の傾向であり、近年回復基調 ・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 <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・所要時間短縮、交通事故減少、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、更なる事後評価は特段必要ないものとする。 <p>【改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・道路の整備によるネットワーク効果の更なる発現など、引き続き周辺道路も含めた利用状況について注視し、地域と一体となった利用促進の取組みなど積極的に努めていく。 <p>【同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性はない。 	対応なし	東日本高速道路㈱ 高速道路計画課 (課長 澤田石貞彦)

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)
東北横断自動車道 釜石秋田線 (東和～花巻 JCT) (H5～H24) 東日本高速道路(株)	5年以内	402	<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"> ・交通量 計画時1,700台/日(H25) → 実績3,800台/日(H25) ・事業費 整備前:528億円 実績:402億円 ・費用便益比 B/C=1.2 (B=764億円 C=632億円) <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・旅行速度: 供用前49km/h→供用後53km/h ・死傷事故率: 供用前31.0件/億台*_□→供用後25.6件/億台*_□ ・冬期の安全及び確実なコンテナ輸送 ・沿線地域における企業立地の増加 ・高次医療機関への安定した救急搬送 ・東日本大震災時における災害支援活動の支援、迅速な救援物資の輸送 ・ネットワーク形成によるリダンダンシーの確保 <p>【事業実施による環境の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・大気質・騒音ともに環境基準を下回ることを確認 <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・沿線人口は、全国平均と比較して、近年減少傾向 ・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、貨物自動車及び乗用車は減少傾向、軽自動車は増加傾向 <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・所要時間短縮、交通事故減少、救急医療活動の支援、東日本大震災の復興支援など、様々な整備効果が発現されており、当該区間における更なる事後評価は特段必要ないものとする。 <p>【改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当該道路は復興支援道路として位置付けられていることから、ネットワーク全体の整備効果の発現を確認するとともに、引き続き周辺道路も含めた利用状況について注視し、地域と一体となった利用促進の取組みなど、積極的に努めていく。 <p>【同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の特段の見直しの必要性はない。 	対応なし	東日本高速道路(株) 高速道路計画課 (課長 澤田石貞彦)

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)
山陰自動車道 (宍道JCT～出雲) (H10～H21) 西日本高速道路(株)	5年以内	608	<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"> ・交通量 計画時 6,600台/日 (H22) → 開通後 8,500台/日 (H22) ・事業費 整備前: 655億円 実績: 608億円 ・費用便益比 B/C=2.4 (B=1,986億円 C=839億円) <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・一般道の交通量: 供用前24,432台/日→供用後21,936台/日 ※国道9号 ・企業新規立地件数(出雲市): 47事業所 (H8～H25) <p>【事業実施による環境の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・島根県の人口はS60年をピークに減少傾向があるが、沿線の旧斐川町では微増傾向。 ・島根県には出雲大社や八重垣神社などの観光施設が数多くある。 ・沿線の出雲市には出雲大社があり、平成25年には本殿遷座祭が執り行われた「平成の大遷宮」の影響もあり観光客数が大幅に増加した。 <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・所要時間短縮、交通事故減少、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、更なる事後評価は特段必要ないものとする。 <p>【改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域との連携・協力を図りながら、当該区間の更なる利用促進に努めるとともに、国土交通省において事業中の一般国道9号(出雲・湖陵道路)との接続により、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ところであり、当該事業の円滑な進捗が図られるよう協力していく。 <p>【同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の特段の見直しの必要性はない。 	対応なし	西日本高速道路(株) 計画設計課 (課長 三瀬博敬)

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)
西九州自動車道 (佐世保道路) (佐世保大塔～佐世保中央) (S55～H21) 西日本高速道路(株)	5年以内	1,411	<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"> ・交通量 計画時 19,400台/日(H23) → 開通後 28,300台/日(H23) ・事業費 整備前:1,434億円 実績:1,411億円 ・費用便益比 B/C=2.2 (B=4,969億円 C=2,275億円) <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・一般道の交通量: 供用前54,800台/日→供用後41,800台/日 ※国道35号 ・企業新規立地件数(佐世保市):7事業所(H18～H23.3) <p>【事業実施による環境の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・長崎県の人口はS60年をピークに減少傾向。 ・県庁所在地である長崎市、沿線の佐世保市ともに人口は減少が続いている。 ・長崎県は、異国情緒あふれる観光スポットが点在し、教会、著名人ゆかりの地、自然豊かな景勝地などが多い。 ・沿線の佐世保市は、ハウステンボス、九十九島パールシーリゾート、西海橋など観光名所が多いほか、九十九島岩がきなどのブランド魚介も豊富である。 <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・所要時間短縮、交通事故減少、物流の効率化など、様々な整備効果が発現されており、更なる事後評価は特段必要ないものとする。 <p>【改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・今後は、西九州自動車道の整備に伴い、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ため、交通状況を踏まえながら必要な渋滞対策について検討していく。 <p>【同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の特段の見直しの必要性はない。 	対応なし	西日本高速道路(株) 計画設計課 (課長 三瀬博敬)

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)
首都高速中央環状 新宿線 (H2～H21) 首都高速道路㈱	5年以内	10,507	<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"> ・交通量 計画時：49,000～80,000台/日（H19） → 実績：49,000～75,000台/日（H26） ・事業費 整備前：5,200億円 実績：10,507億円 ・費用便益比 B/C=2.2（B=35,408億円 C=15,948億円） <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・さいたま新都心⇒東京都心部（渋谷）の所要時間が約10分短縮 ・山手通りをはじめとした並行街路の混雑が緩和 ・大橋地区の「まち・みち・再開発一体プロジェクト」として地域の方々との協同で実施 <p>【事業実施による環境の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・山手通り沿道におけるNO2、SPMについて環境基準を満足する <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・沿線区（新宿区、渋谷区、中野区、豊島区）の人口は、平成9年まで減少傾向で4区合計で100万人程度であったが、以降増加を続け、平成26年度では115万人程度となっている。 <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・都心部通過交通の削減、首都高および街路の交通円滑化、所要時間の短縮など、様々な整備効果が発現されており、更なる事後評価は特段必要ないものと考ええる。 <p>【改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・環状道路ネットワークとしては未完であり、中央環状線ジャンクション周りでの渋滞が増加傾向であることから、今年度の中央環状線全線完成後を見据えた渋滞緩和等の推進及び検討を進める。 <p>【同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の特段の見直しの必要性はない。 	対応なし	首都高速道路㈱ 計画・環境部 計画調整課 (課長 加藤浩樹)

【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)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
ひたちなか海浜鉄道湊線輸送改善事業 (H21) ひたちなか市公共交通活性化協議会	5年以内	1.4	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 事業費 想定値(新規採択時) 1.35億円 実績値 1.35億円 工期 想定値(新規採択時) 1年 実績値 1年 増便区間の平日ピーク時利用者数 想定値(新規採択時) 376人/日 実績値 平成25年度 491人/日 B/C 想定値(新規採択時) 3.1 便益4.0億円 費用1.3億円 実績値(事後評価時) 4.1 便益5.3億円 費用1.3億円 (事業の効果の発現状況) ■利用者への効果・影響 行き違い施設を新設したことにより、増回にともなうダイヤ改善が行われ、待ち時間の短縮 や湊線とJR常磐線へのアクセスが向上し、利便性の向上が図られた。 ・JR勝田駅での常磐線上野行き待ち時間短縮 (例)34分→10分 ・湊線勝田駅での湊線那珂湊駅行きの待ち時間短縮 (例)39分→13分 ・通勤定期利用客輸送人員：平成21年度：124千人 → 平成25年度：141千人 ・通学定期利用客輸送人員：平成21年度：303千人 → 平成25年度：334千人 ■社会全体への効果・影響 ・勝田駅と那珂湊駅間の大幅な便数増により、常磐線との湊線の乗り継ぎの円滑化が図られた ことから、観光客増加に寄与したと考える。 ・行き違い施設に加えスロープを新設したことにより、障害者の駅へのアクセスが改善したことから、障害者福祉の向上に寄与したと考えられる。 (改善措置の必要性) 待ち時間短縮による乗り継ぎの円滑化及び列車増回による利用者の利便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。 (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、今後の事業評価の必要性はないと考える。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 同事業の計画・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	ひたちなか海浜鉄道株式会社 管理部管理課 (課長 大和田 征宏)

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)
富山地方鉄道輸送 改善事業 (H21) 富山市都市交通協 議会	5年以内	17	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)</p> <p>事業費 想定値(新規採択時) 17億円 実績値 17億円</p> <p>工期 想定値(新規採択時) 1年 実績値 1年</p> <p>輸送人員 想定値(新規採択時) 2,399人/日 実績値(開業5年目(H26)) (平日) 1,788人/日 (休日) 1,921人/日</p> <p>B/C 想定値(新規採択時) 1.2 便益20億円 費用17億円 実績値(事後評価時) 1.2 便益21億円 費用17億円</p> <p>(事業の効果の発現状況)</p> <p>■利用者への効果・影響 便数・運行経路選択の増加による旅客の時間短縮 富山駅前→中心市街地の待ち時間1分短縮(待ち時間3分→2分) 富山駅前→国際会議場前の所要時間2分短縮(9分→7分)</p> <p>■社会全体への効果・影響 高齢者の環状線利用者は、平日28%、休日67%増加した。 中心市街地のオフィス需要は、新規需要面積が増加に転じ、空室率は、3.4%減少した。 富山駅前と平和通り周辺地区との軌道線利用者は、平日41%、休日29%増加した。 中心市街地の人口社会動態は、減少から増加に転じ、毎年転入超過を維持している。</p> <p>(改善措置の必要性) 低床車両(LRV)の導入に合わせて、既存電停の延長や電停高の嵩上げ及びスロープの設置を行うとともに、重軌条化等の走行環境改良を行うことにより、乗降客の安全確保と利便性・快適性を向上させて、公共交通の利用促進と活性化を図るという目的は達していることから、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、今後の事業評価の必要性はないと考える。</p> <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 同事業の計画・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	富山市都市整備部 交通政策課 (課長 黒瀬 裕 治)

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)
宇野線・本四備讃 線高速化事業 (H15～H21) 瀬戸大橋高速鉄道 保有(株)	5年以内	32	<p>(評価の基礎要因の変化と要因)</p> <p>事業費 想定値(新規採択時): 30億円 実績値: 32億円</p> <p>工期 想定値(新規採択時): 4年 実績値: 6年</p> <p>輸送人員 想定値(新規採択時): 平成19年 40,500人/日(供用開始時) 実績値: 平成25年 36,500人/日(供用5年目)</p> <p>(事業効率及び事業による効果・影響の発現状況)</p> <p>■利用者への効果・影響 所要時間の短縮及び列車の増発による利便性の向上。</p> <p>■社会全体への効果・影響</p> <ul style="list-style-type: none"> 沿線地域へのアクセス性が向上し、沿線住民の生活利便性が向上。 地域の特色を活かしたイベント開催。 所要時間短縮による山陽新幹線岡山駅へのアクセス性が向上。 <p>■費用便益分析 費用便益比 B/C 4.1 便益 169億円 費用 41億円</p> <p>(社会経済情勢の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> 本四架橋2ルートの開通や高速道路網の整備等が行われた。 高速道路等の他の交通機関について、今後の輸送需要に大きな影響を与えるような整備計画はない。 <p>(改善措置の必要性)</p> <p>本事業の事業効果の一層の定着を図るため、駅周辺におけるまちづくりや、沿線のイベントや観光客の誘致等を地元経済界や経済界とともに推進していく必要がある。</p> <p>(今後の事後評価の必要性)</p> <p>供用後5年経過時点で利用者、沿線の人口等は増加の傾向にある。また、沿線では大規模商業施設の新規立地が進み、イベントが定着化してきている。さらに、開業後30年時点での費用便益比が1を上回っており、社会経済的に見て効率的な事業であると言える。以上の点から、再度の事後評価の必要はないものと判断した。</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)</p> <p>本事業によるインフラの強化があってこそできる部分と、それがなくともできる部分とがあり、このような点の効果計測を厳密に区分していくことも今後の課題である。</p>	対応なし	瀬戸大橋高速鉄道 保有(株) (管理部管理課長 持田 昇)

(鉄道駅総合改善事業)

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)
<p>日暮里駅総合改善事業 (H15～H21) 日暮里駅整備株式会社</p>	<p>5年以内</p>	<p>224</p>	<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) 事業費 想定値(新規採択時):226億円 実績値 :224億円 工期 想定値(新規採択時):7年6ヶ月 実績値 :7年6ヶ月 乗継人員 想定値(新規採択時):平成22年 10.9万人/日 実績値:平成25年 9.6万人/日</p> <p>(事業の効果の発現状況) ■利用者への効果・影響 成田スカイアクセスが開業し、スカイライナーのスピードアップ、増発がなされ、都心から成田空港へのアクセス改善が図られた。 ■社会全体への効果・影響 新交通日暮里・舎人ライナーの日暮里駅新設、JR日暮里駅バリアフリー化等の一体的整備による鉄道利用者の利便向上が図られた。 ひぐらしの里地区再開発と一体となった駅施設の改善(バリアフリー施設の整備等)が図られた。 ■費用便益分析 費用便益比B/C 1.3 便益 385億円 費用 300億円 (改善措置の必要性) 混雑緩和や乗換負担の軽減などの利便性・安全性向上という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。 (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。 (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) 本事業ではエレベータを新設したが、エレベータ設置に伴う便益について定量化する手法が確立されていない点について、留意が必要である。</p>	<p>対応なし</p>	<p>日暮里駅整備(株) (取締役事業部長 宮島 宏幸)</p>

【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）
紋別港第3ふ頭地区国際物流ターミナル整備事業 (H8～H21) 北海道開発局	5年以内	316	<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17年再評価時：318億円 → 平成26年事後評価時：316億円 将来貨物量：平成17年再評価時：185千トン/年 → 平成26年事後評価時：161千トン/年 避泊回数：平成17年再評価時：1隻（4.1回/年） → 平成26年事後評価時：2隻（6.6回/年）</p> <p>（事業の効果の発現状況） 輸送コスト削減と地域産業の安定化に貢献した。 港内における安全性向上が図られた。 港内の物流や水産業活動の利用効率化が図られた。 企業進出に伴う地域の活性化に寄与した。 B/C 事後評価時 1.3 （B：718億円、C：559億円）</p> <p>（事業実施による環境の変化） 本整備事業の実施により、港内にバイオマス発電所が建設され、紋別港を中心とした半径75km圏内から、それまで放置されていた間伐材を集荷することで、森林環境の保護や林業の活性化にも貢献が期待される。よって、事業実施による本港や地域の環境改善にも寄与していると判断する。</p> <p>（社会経済情勢の変化） 新たな企業進出があり当該岸壁および背後の用地が利用される見込みとなっている。なお、前回評価で見込んでいた貨物需要と今回評価との差異については、企業の調達ルートが変更されたことや、海外産肥料や飼料の価格高騰の影響を受けて、海外産肥料や飼料の需要が増加しなかったこと等が挙げられる。</p> <p>（今後の事業評価及び改善措置の必要性） 事業の実施により、陸上輸送距離の削減や荒天時における船舶の避泊が可能となり、当初目的を達成し投資効果も確保されていることから、今後の事後評価及び改善措置の必要性はないものとする。しかし、世界経済の変化等により、前回評価以降、本港の需要動向も変化が見られたことから、今後も利用動向の把握に努めていく。</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） 国際物流ターミナル事業は、世界情勢の変化等を踏まえた需要予測をすることは難しいが、今回の事例を参考に、今後の同種事業の計画・調査に関する基礎的な数値や効果の発現状況等に係る取扱貨物等のデータの蓄積を行い、引き続き慎重に需要予測を行っていく。</p>	対応なし	北海道開発局 港湾空港部 港湾計画課 （課長 中島 靖）

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)
根室港花咲地区小型船だまり整備事業 (H14～H21) 北海道開発局	5年以内	83	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)</p> <p>全体事業費 : 平成20年再評価時: 83億円 → 平成26年事後評価時: 83億円 利用小型船隻数: 平成20年再評価時: 147隻 → 平成26年事後評価時: 153隻</p> <p>(事業の効果の発現状況)</p> <p>港内の漁船の混雑が改善された。 水産物の鮮度維持と販路拡大に貢献した。 水産物取扱能力の維持・強化に貢献した。 東日本大震災の際、代替受入拠点として活躍した。 海外への販路拡大に貢献した。</p> <p>B/C 事後評価時 1.4 (B: 175億円、C: 127億円)</p> <p>(事業実施による環境の変化)</p> <p>本プロジェクトの実施による南防波堤のふ頭化の際に海水交換機能を導入することで、港内の水質環境の改善が図られた。また、事業整備により滞船時間が改善される事で、船舶の運行時間が短縮されたため、CO2の排出量が削減された。</p> <p>(社会経済情勢の変化)</p> <p>根室市全体の人口や世帯数が高齢化の進展により減少傾向にあり、小型船利用者を中心に地元利用隻数並びに組合員数も減少傾向にある。しかし、花咲地区利用船を見ると、主要魚種であるサンマ漁等を営む地元の20t以上船や外来船が横ばいで安定的に推移している。</p> <p>(今後の事後評価及び改善措置の必要性)</p> <p>事業の実施により、小型船の滞船時間削減や多そう係留作業時間削減、商品価値低下の回避などの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、今後の事後評価及び改善措置の必要性はない。</p> <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)</p> <p>本事業評価においては、同種事業の計画・調査のあり方等について見直しを必要とする事項はない。</p>	対応なし	北海道開発局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 中島 靖)

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)
枝幸港本港地区小型船だまり整備事業 (H7～H21) 北海道開発局	5年以内	35	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)</p> <p>全体事業費 : 平成16年再評価時:33億円 → 平成26年事後評価時 : 35億円 利用小型船隻数 : 平成16年再評価時:53隻 → 平成26年事後評価時 : 54隻 スルメイカ水揚量: 平成16年再評価時: - → 平成26年事後評価時 : 1,206トン/年</p> <p>(事業の効果の発現状況)</p> <p>港内の漁船の混雑が改善された。 滞船及び背後用地不足による水産物の商品価値低下の回避が図られた。 港内の漁業活動の利便性・安全性が向上した。 船揚場の漁船の上下架作業環境が向上した。 水産物輸送の効率化が図られた。 ホタテ貝の漁獲量増産に伴う水産業での雇用創出された。 B/C 事後評価時 1.5 (B: 86億円、C: 56億円)</p> <p>(事業実施による環境の変化)</p> <p>事業整備により滞船時間が改善される事で、船舶の運行時間が短縮されたため、CO2の排出量が削減された。</p> <p>(社会経済情勢の変化)</p> <p>特に大きな社会情勢の変化はない。 (今後の事後評価及び改善措置の必要性)</p> <p>本事業の実施により、漁船の滞船時間削減や多そう係留作業時間削減、荒天時の港内静穏度の向上が図られ、安心・安全な生産活動が確保されるなど当初の目的が達成され、投資効果も確保されていることから、今後の事後評価及び改善措置の必要性はない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)</p> <p>本事業評価においては、同種事業の計画・調査のあり方等について見直しを必要とする事項はない。</p>	対応なし	北海道開発局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 中島 靖)

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)
霧多布港本港地区 小型船だまり整備 事業 (H12～H21) 北海道開発局	5年以内	30	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)</p> <p>全体事業費 : 平成17年再評価時: 26億円 → 平成26年事後評価時: 30億円 利用小型船隻数: 平成17年再評価時: 112隻 → 平成26年事後評価時: 100隻 (事業の効果の発現状況)</p> <p>港内の漁船の混雑が改善された。 港内における埋没現象の影響を低減した。 港内の漁業活動の利便性・安全性が向上した。 地域の活性化に寄与した。</p> <p>B/C 事後評価時 1.2 (B: 54億円、C: 46億円)</p> <p>(事業実施による環境の変化) 事業整備により滞船時間が改善される事で、船舶の運行時間が短縮されたため、CO2の排出量が削減された。</p> <p>(社会経済情勢の変化) 本港周辺の漁場環境が変化したことにより、サンマやサケといった漁獲量の減少も見られるが、総漁獲高は安定的に推移している。</p> <p>(今後の事業評価及び改善措置の必要性) 本事業の実施により、漁船の滞船時間や多そう係留作業時間削減、及び維持浚渫費の削減等、当初の目的が達成されていることから、今後の事後評価及び改善措置の必要性はない。</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) 本事業評価においては、同種事業の計画・調査のあり方等について見直しを必要とする事項はない。</p>	対応なし	北海道開発局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 中島 靖)

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)
鹿島港外港地区航 路整備事業 (H18～H21) 関東地方整備局	5年以内	46	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)</p> <p>輸送コスト削減 (平成22～25年実績(平成23年除く) 予測大型船舶航行隻数: 約43隻→約40隻、(10,067千トン/年))</p> <p>(事業の効果の発現状況) 対象プロジェクトの実施により、喫水調整を行わなければならない船舶の一隻当たり積載量を増加させることが可能となり、輸送コストの削減が可能となる。需要予測8,710千トン/年に対し、実績ではそれ以上の貨物取扱量(実績平均10,067千トン/年)が発現している。</p> <p>B/C 事後評価時 1.9 (B: 210億円、C: 113億円)</p> <p>(事業実施による環境の変化) 特になし (社会経済情勢の変化) 特になし (今後の事後評価の必要性) 再事後評価の必要はない (改善措置の必要性) 改善措置の必要はない (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 現時点では、同種事業の計画・調査のあり方や個別の事業評価手法の見直し等の必要性は見られないが、隣接する事業の切り分けられない事業効果も考慮した事業評価の在り方については、今後検討の必要がある。</p>	対応なし	関東地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 西谷 和 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)
清水港 新興津地区国際海上コンテナターミナル整備事業 (H8～H21) 中部地方整備局	5年以内	395	<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"> ・取扱貨物量 (15.6万TEU/年(平成19年:前回評価時の予測値) → 22.0万TEU/年(平成25年実績)) ・全体事業費 412億円 → 395億円 B/C=1.4 (B=990億円, C=692億円) <p>(事業効果の発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・取扱貨物量の増加 (実績8.4万TEU(平成17年) → 実績14.9万TEU(平成19年) → 実績22.0万TEU(平成25年)) ・入港する船舶の大型率向上 <p>(社会情勢の変化)</p> <p>1) 事業を巡る社会情勢の変化 近年、アジア諸国の経済の発展により、世界全体でコンテナ取扱貨物量が急増し、清水港全体ならびに当該ターミナルにおいてもコンテナ貨物量が増加。 平成23年3月の東日本大震災の影響により、取扱貨物量が減少。</p> <p>2) 事業の投資効果(貨幣換算以外) 陸上輸送距離の短縮により、トレーラーから排出されるCO₂及びNO_xが削減されている。</p> <p>(今後の事後評価の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・整備目的に対して効果を発現していることが確認できたことから、今後の事後評価の必要性はない。 <p>(改善措置の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・整備目的を達成していると判断できるため、改善の必要性はない。 <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>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。</p>	対応なし	中部地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 神谷 一弘)

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)
福山港本航路地区 航路整備事業 (H17~H21) 中国地方整備局	5年以内	121	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)</p> <p>総事業費 採択時 104億円 → 事業完了時 121億円</p> <p>事業期間 採択時 平成17年度~平成20年度 → 事業完了時 平成17年度~平成21年度</p> <p>本評価の対象貨物量 採択時 28百万トン → 事業完了時 25百万トン</p> <p>B/C 2.3 (B: 360億円、C: 154億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況)</p> <p>本事業の実施により、航路の埋没を解消することで所定の水深が確保され、積載貨物の減載が緩和されたことで、輸送効率が向上し、海上輸送コストが削減された。</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>リーマンショックの影響で対象貨物の輸入量は減少した(平成21年)ものの、それ以降は円高是正による資源価格の安定などにより輸入量は回復しており、今後も同様の輸入量が見込まれる。</p> <p>(今後の事後評価の必要性)</p> <p>必要なし</p> <p>(改善措置の必要性)</p> <p>必要なし</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	中国地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 嘉屋 健二)

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)
平良港下崎地区国際物流ターミナル整備事業 (H14～H21) 沖縄総合事務局	5年以内	55	<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 H13新規評価時 30億円 → H26事後評価時 55億円 取扱貨物量 H13新規評価時 489千トン/年(砂利、砂)、235千トン/年(定期フェリー) → H26事後評価時 124千トン/年(砂利、砂等)、113隻/年(官公庁船(水産庁船))、5隻/年(外航旅客船)</p> <p>(費用対効果の算定結果) B/C 事後評価時 1.3 (B:106億円、C:81億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況) 輸送コストの削減 官公庁船(水産庁船)の船舶移動コストの削減 国際観光収益の増加</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) 本プロジェクトの事業着手後、平成20年に運航船社倒産によりフェリー航路が廃止され、これに伴いコンテナ船やRORO船の取扱量の増加や船舶の大型化が進展した。これらに対処するため、平成24年度から複合一貫輸送ターミナルの再編整備を進めており、本プロジェクトで、下崎ふ頭が整備されたことにより、整備期間中の代替港的な役割を果たしている。さらに当初見込んでいなかった、クルーズ船が利用しているなど、多面的な利用がなされている。</p> <p>(今後の事後評価の必要性) 事業の効果が十分に発現しており、今後の事後評価の必要性はない。</p> <p>(改善措置の必要性) 改善措置の必要性はない。</p> <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 特になし。</p>	対応なし	沖縄総合事務局 開発建設部 港湾計画課 (課長 花田 祥一)

【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)
<p>稚内空港 就航率改善事業 (H19～H21) 北海道開発局 東京航空局</p>	<p>5年以内</p>	<p>23</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) ○事業費:新規評価時:22億円→事業完了時:23億円(照明・無線機材更新の見直し等により工事費が増加) ○工期:変更なし(H19～21年度) ○需要:新規評価時:13.3万人(平成25年度)→事業完了時:11.8万人(平成25年度)※東京路線 ○就航機材:新規評価時:B767・A320→事業完了時:B767・B737 ※東京路線</p> <p>(事業全体の投資効率性) 費用便益費(B/C):1.2 (総便益(B):35億円、総費用(C):30億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況) ○本事業による制限値の緩和によって、供用開始から平成25年度までに合計47便が欠航を回避。欠航便の救済によって、事業未実施の場合と比較して東京路線の就航率が平均2.26%向上。(到着予定便のダイバード回避、到着予定便の欠航回避、出発予定便の欠航回避) ○欠航便の救済により、観光業界やその関連業界に対して、旅客のキャンセルに伴う宿泊先や飲食店の仕入れ損失・空室損失、欠航に伴う航空会社窓口業務の残業、2次交通機関の利用者減少が回避されている。 ○欠航便の救済により、首都圏への生鮮品等の輸送機会が回避されている。 ○稚内市内の冬季観光イベントの入込客数増加、冬季観光ツアーにおける稚内空港の利用が見られ、地域の観光事業の通年化が実現されている。</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) 新規事業採択時は東京路線で年間133千人の利用客が継続する需要であったが、平成25年度実績では118千人となっている。これは、リーマンショック等の社会情勢の変化によって全国的に航空需要が大幅に減少したことが要因と考えられるが、平成21年度以降は回復傾向。</p> <p>(今後の事後評価の必要性) 本事業の実施により、欠航便の救済効果が発現されていることを確認しており、今後も継続的に効果が発現されることから、今後の事後評価の必要性はない。</p> <p>(改善措置の必要性) 本事業の実施により、欠航便の救済効果が発現され、環境等への重大な影響も見られないことから、改善措置の必要性はない。なお、今後も利用状況の把握に努めていく。</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) 特になし</p>	<p>対応なし</p>	<p>北海道開発局 港湾空港部 空港課 (課長 魚住 聡)</p> <p>東京航空局 空港部 空港企画調整課 (課長 山崎 恵一)</p>

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)
百里飛行場 滑走路新設事業 (H12～H21) 関東地方整備局 東京航空局	5年以内	215	<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：新規評価時：239億円→事業完了時：215億円(工法の見直しによる事業費の縮減)</p> <p>○工期：新規評価時：H12～18年度→事業完了時：H12～21年度(希少動物発見による環境影響評価期間の延長)</p> <p>○需要：新規評価時：80.7万人(平成18年度)→事業完了時：48万人(平成26年度)</p> <p>(事業全体の投資効率性)</p> <p>費用便益費(B/C)：2.6 (総便益(B)：1,328億円、総費用(C)：507億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況)</p> <p>○羽田空港を利用していた北関東地域(特に茨城県)の旅客の、空港アクセス時間短縮及びアクセス費用低減が図られた。また、平成32年度の東関東自動車道(潮来IC～茨城空港北IC)開通により、空港アクセス時間の更なる短縮が見込まれる。</p> <p>○北関東地域の観光地へのアクセス性向上による、観光消費の増大が図られ、また、上海路線による北関東地域とアジアとの活発な交流が期待できる。</p> <p>○地域再生拠点「空のえき そ・ら・ら」(平成26年7月31日オープン)との共存共栄により地域活性化に寄与。</p> <p>○東日本大震災時の実績(緊急避難空港として航空機の受け入れ)。</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>原油価格の高騰やリーマンショックによる世界金融危機により、当初需要予測(新規採択時)に至っていないが、周辺アクセス道路網の整備、また茨城県や地元市町村等の利用促進の取り組みにより、乗降客数の増加に努めているところである。</p> <p>(今後の事後評価の必要性)</p> <p>事業目的である空港アクセス時間の短縮及び空港アクセス費用の低減が確認されたこと、また、観光地アクセスの向上や地元のにぎわい施設、防災拠点としても活用されていることから、確実に整備効果があったものと判断される。よって、今後の事後評価の必要性はない。</p> <p>(改善措置の必要性)</p> <p>当初想定したアクセス時間の短縮及び空港アクセス費用の低減や、地域企業及び住民への効果も発現しており、また環境等への重大な影響も見られないことから、改善措置の必要性はない。なお、引き続き、利用促進の取り組みを行っていく。</p> <p>(同事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)</p> <p>オオタカの営巣木の発見による観測調査の追加実施により、事業期間が当初予定より3年延長した。計画段階における事業予定地の選定段階で、環境保全に関する情報収集を確実に行うことが必要である。</p>	対応なし	関東地方整備局 港湾空港部空港整備課 (課長 菅原 広幸) 東京航空局 空港部空港企画調整課 (課長 山崎 恵一)

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)
美保飛行場 滑走路延長事業 (H13～H21) 中国地方整備局 大阪航空局	5年以内	83	<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:新規評価時:115億円→事業完了時:83億円(JR境線の付替工法を見直したことによる縮減)</p> <p>○工期:新規評価時:H13～20年度→事業完了時:H13～21年度(着工前の調整に時間を要したため)</p> <p>○需要:新規評価時:55.0万人(平成25年度)→事業完了時:54.4万人(平成25年度)※東京路線</p> <p>(事業全体の投資効率性)</p> <p>費用便益費(B/C):1.4 (総便益(B):146億円、総費用(C):106億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況)</p> <p>○羽田便は、背後圏の観光が好調であること等を背景に、今後も旅客需要の増大が見込まれる。本事業により大型機材の導入が可能となったことから、その需要の増大に応えられる。</p> <p>○国際チャーター便について、大型機材の就航実績がある。</p> <p>○積雪時における必要な制動距離が確保されたことにより、欠航が抑制され冬期の安定運航が確保された。</p> <p>(社会経済情勢の変化)</p> <p>美保飛行場には、平成26年11月末現在、国内線3路線(羽田5便/日・那覇1便/日・神戸2便/日)、国際線1路線(ソウル3便/週)が就航している。旅客数は、東日本大震災があった平成23年度は、全国的に観光の自粛ムードがあり、43万人(羽田便40万人)であったが、空港背後圏において「出雲大社の平成大遷宮」や妖怪をテーマとした「水木しげるロード」などの観光が好調であり、旅客数が著しく増加し、平成25年度は、64万人(羽田便54万人)となった。また、羽田便の年間搭乗率は、73.3%となっており、近傍の出雲空港の羽田便も77.4%と高い搭乗率であった。</p> <p>(今後の事業評価の必要性)</p> <p>東京(羽田)路線の需要は、順調に増加しており、大型機材の就航が見込まれる。また、積雪時における欠航も抑制されていることや大型機による国際チャーター便の就航も実現していることから、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>滑走路延長により、大型機材の導入が可能となっており、現状でも混雑度の高い多客期を中心に大型機材の運用を行うことで航空旅客需要に応えることが可能となっている。</p> <p>また、予測した航空旅客需要を確実なものにするため、今後も地元自治体で取り組まれている観光振興等のソフトの施策を進めていることから、今後の改善措置の必要はない。</p> <p>(同種事業の計画・調査のあり方見直し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	<p>中国地方整備局 港湾空港部 港湾空港整備・補償課 (課長 服部俊朗)</p> <p>大阪航空局 空港部 空港企画調整課 (課長 坂尾 義美)</p>

【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)
国営滝野すずらん 丘陵公園 (昭和53年～平成 22年) 北海道開発局	5年以内	485	(費用対効果分析の基礎となった要因の変化) ・全体事業費：485億円、工期：昭和53年度～平成22年度 ・B/C 4.9 (B：6,805億円、C：1,392億円) (事業効果の発現状況) ・年間約60万人以上の利用者を迎え、札幌観光の中核を担っているほか、周辺施設との連携により地域の魅力づくりに貢献するなど、地域活性化に寄与している。 ・園内の自然環境や文化の展示に加え、自然資源を活用した自然体験プログラムを実施しており、北海道の自然環境・文化の保全・活用に寄与している。 ・子供、高齢者、身体障害者など幅広い利用者が安心・安全・快適に利用できるよう公園施設のバリアフリー化等を進めることで、多様なレクリエーションニーズへの対応に寄与している。 (事業実施による環境の変化) ・自然環境に配慮した公園整備を進めることで、貴重種が多く生息する空間が残されており、生物多様性が維持されている。 (社会経済情勢の変化) ・北海道内の人口が全体的に減少傾向であるが、公園周辺の市町村については、微増傾向にある。 (今後の事後評価の必要性) (改善措置の必要性) ・園内の自然環境・文化の保全・活用や、冬の北海道でも楽しめるレクリエーションの場の提供、良好な景観形成等が図れており、利用者の幅広いニーズに対応している。また、公園の維持管理運営においても、ボランティア等の多様な主体が参画している。今後も、利用者の更なる満足度の向上に向けて、適切な公園の維持管理運営を行っていくことから、今後の事後評価及び改善措置の必要性はないものと考えられる。 (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) 現時点において、見直しを必要とする事項はなし。	対応なし	北海道開発局 都市住宅課 (課長 宮島 滋近)

【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)
<p>広尾海上保安署 (H22～H23) 北海道開発局</p>	<p>5年以内</p>	<p>2.9</p>	<p>(社会経済情勢等の変化) ・本事業の事業計画の必要性や合理性に影響を与えるような社会経済情勢の変化は特にない。</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。 ・平成23年の東日本大震災の際には津波による浸水被害はなく業務継続性の確保されていることが確認できる。 ・木材利用促進、環境安全性、ユニバーサルデザイン及び耐用・保全性について、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。</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) ・現時点で見直しの必要性はない。</p>	<p>対応なし</p>	<p>北海道開発局 営繕部 営繕計画課 (課長 村上幸司)</p>

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)
盛岡第2地方 合同庁舎 (H20～H23) 東北地方整備局	5年以内	35	<p>(社会経済情勢等の変化) ・本事業の事業計画の必要性や合理性に影響を与えるような社会経済情勢の変化は特にないと 考えられる。</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、環境安全性、ユニバーサルデザイン及び耐用・安全性について、特に充実した取組 がなされており、官庁施設として官庁営繕の施策が適切に反映されていることが確認できる。 以上より、想定していた事業の効果は十分に発現していると考えられる。</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と考えられる。</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と考えられるため、現時点で再度の事後評価の必要性はな い。</p> <p>(改善措置の必要性) ・事業の効果は十分に発現していると考えられるため、現時点で改善措置の必要性はない。</p> <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・現時点で見直しの必要性は見られない。</p>	対応なし	東北地方整備局 営繕部 技術・評価課 (課長 大友准勝)

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)
甲府地方 合同庁舎 (H20～H23) 関東地方整備局	5年以内	62	<p>(社会経済情勢等の変化) ・ 本事業の事業計画の必要性や合理性に影響を与えるような社会経済情勢の変化は特にない。</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・安全性について、特に充実した取組がなされており、中央官庁の施設として官庁営繕の施策が適切に反映されていることが確認できる。 以上より、想定していた事業の効果は十分に発現していると考えられる。</p> <p>(事業実施による環境の変化) ・ 環境負荷低減への取組やCASBEE評価の結果から特段に問題はない。 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) ・ 事業の効果が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) ・ 現時点で見直しの必要性は見られない。</p>	対応なし	関東地方整備局 営繕部 調整課 (課長 小塚達史)

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)
新潟第2地方 合同庁舎(Ⅱ期) (H20~H23) 北陸地方整備局	5年以内	65	<p>(社会経済情勢等の変化) ・本事業の事業計画の必要性や合理性に影響を与えるような社会経済情勢の変化は特にないと 考えられる。</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、景観性及び木材利用促進については充実した取組がなされてること、耐用・保水性 は特に充実した取組がなされていること、環境保水性は十分に環境負荷の低減化が図られてい ること、防災性は防災に配慮した取組が行われていること、ユニバーサルデザインは「高度な バリアフリー化」が行われていることから、官庁営繕の施策が適切に反映されていることが確 認できる。 以上より、想定していた事業の効果は十分に発現していると考えられる。</p> <p>(事業実施による環境の変化) ・事業実施による環境の変化は特にないと考えられる。</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。</p> <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性はない。</p>	対応なし	北陸地方整備局 営繕部 技術・評価課 (課長 高井雅木)

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)
大津地方 合同庁舎 (H20～H23) 近畿地方整備局	5年以内	63	<p>(社会経済情勢等の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本事業の事業計画の必要性や合理性に影響を与えるような社会経済情勢の変化は特にないと考えられる。 <p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当初の事業計画に沿った整備がなされ、また庁舎が適切に活用されていることから、事業採択の時点から特段の要因の変化はないと考えられる。 <p>(事業の効果の発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・位置、規模及び構造の観点から、業務を行うための基本機能を満足していることが確認できる。 ・地域性、景観性、環境保全性、ユニバーサルデザイン、防災性及び耐用・保全性について、特に充実した取組がなされており、官庁営繕の施策が適切に反映されていることが確認できる。 <p>以上より、想定していた事業の効果は十分に発現していると考えられる。</p> <p>(事業実施による環境の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・環境負荷低減への取組みやC A S B E E評価の結果から特に問題はないと考えられる。 <p>(今後の事後評価の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業の効果は十分に発現しており、今後の事後評価の必要性はない。 <p>(改善措置の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業の効果は十分に発現しており、改善措置の必要性はない。 <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現時点での見直しの必要性はない。 	対応なし	近畿地方整備局 営繕部 技術・評価課 (課長 山田政和)

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)
西条税務署 (H22～H23) 中国地方整備局	5年以内	6.1	<p>(社会経済情勢等の変化) ・本事業の事業計画の必要性や合理性に影響を与えるような社会経済情勢の変化は特にないと 考えられる。</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。 ・環境安全性、ユニバーサルデザイン、耐用・安全性について、特に充実した 取組がなされ ており、官庁営繕の施策が適切に反映されていることが確認できる。 以上より、想定していた事業の効果は十分に発現していると考えられる。</p> <p>(事業実施による環境の変化) ・環境負荷低減の取り組みやC A S B E E評価の結果から、特に問題はないと考えられる。</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と考えられるため、現時点で再度の事後評価の必要性はな い。</p> <p>(改善措置の必要性) ・事業の効果は十分に発現していると考えられるため、現時点で改善措置の必要性はない。 なお、今後も保全指導の面から施設管理者へのフォローアップに努める。</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) ・現時点での見直しの必要性は見られない。</p>	対応なし	中国地方整備局 営繕部 技術・評価課 (課長 飯塚 満)

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)
小豆島海上保安署 (H21～H23) 四国地方整備局	5年以内	4.3	<p>(社会経済情勢等の変化) ・平成25年3月、南海トラフ地震における被害想定が見直されたが、本事業の事業計画の必要性や合理性および効果に影響はない。</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。 ・景観性、環境安全性、ユニバーサルデザインについて、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。 以上より、想定していた事業の効果は十分に発現していると考えられる。</p> <p>(事業実施による環境の変化) ・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。</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と考えられるため、現時点で再度の事後評価の必要性はない。</p> <p>(改善措置の必要性) ・事業の効果は十分に発現していると考えられるため、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。</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) ・現時点で見直しの必要性は見られない。</p>	対応なし	四国地方整備局 営繕部 技術・評価課 (課長 小林 宏)

【気象官署施設整備事業】

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)
地殻岩石歪観測施設 の整備 (H20～H21) 気象庁	5年以内	13.0	<p>(事業の効果の発現状況)</p> <p>多成分ひずみ計の整備により、1観測点でも別成分との比較が可能となり前兆すべりに伴う地殻変動を捉えるための検知精度を高められたほか、いくつかの観測点のデータを足し合わせることで、より微少な変化を検知することが可能になった。これまで前兆すべりを捉えたことはないが、6地点運用開始前は2例のみであった伊勢湾から愛知県西部にかけての領域の短期的ゆっくりすべりの検知数が、運用開始後は11例となるなど、想定震源域の近傍で発生している短期的ゆっくりすべりをモーメントマグニチュード5クラスから検知できている。このことから、東海地震に先行して発生すると考えられている前兆すべりについても、次第に規模を拡大して巨大地震に至るべく初期段階の微小な地殻変動異常を検知し、東海地震に関連する情報で発表できることが期待される。</p> <p>得られた成果は、東海地震に関連する調査情報で月1回定期的に発表し、記者レクで東海地域の地殻変動状況を広く国民に周知するとともに、気象庁ホームページに掲載しているところである。</p> <p>(事業実施による環境の変化) 特になし。</p> <p>(社会経済情勢等の変化) 本事業の事業計画の必要性や合理性に影響を与えるような社会経済情勢の変化は特になし。</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。</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。</p>	対応なし	気象庁地震予知情報課 (課長 橋本徹夫)

評価手続中事業（平成26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				2		2				2
合計		0	0	0	2	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（3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（3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（3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25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				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（3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（3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（3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				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（3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（3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（3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		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26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				
津付ダム建設事業 岩手県	再々評価	-	-	-	-	-	-	評価手続 中	水管理・国土保全局 治水課 (課長 大西 亘)
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 大西 亘)

評価手続中事業（平成25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				
八代港大築志摩南 地区廃棄物海面処 分場整備事業 熊本県	再々評価	-	-	-	-	-	-	評価手続 中	港湾局 計画課 (課長 宮崎 祥一)

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 宮崎 祥一)

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				
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 大西 亘)

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)				
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 大西 亘)

【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)				
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	港湾局 計画課 (課長 宮崎 祥一)