

# 個別公共事業の評価書（その3）

－平成27年度－

平成28年4月1日 国土交通省

国土交通省政策評価基本計画（平成28年1月8日最終変更）及び平成27年度国土交通省事後評価実施計画（平成27年8月27日最終変更）に基づき、個別公共事業についての新規事業採択時評価、再評価及び完了後の事後評価を実施した。本評価書は、行政機関が行う政策の評価に関する法律第10条の規定に基づき作成するものである。

## 1. 個別公共事業評価の概要について

（評価の対象）

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

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

（評価の観点、分析手法）

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

（第三者の知見活用）

再評価及び完了後の事後評価にあたっては、事業評価の実施要領に基づき、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、事業評価の実施要領に基づき、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28年度予算に向けた評価として、補助事業等について、新規事業採択時評価194件、再評価76件及び完了後の事後評価74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](http://www.mlit.go.jp/tec/hyouka/public/09_public_07.html))

事業種別ごとの担当大臣政務官は下表のとおり。

事業種別	担当大臣政務官
<b>【公共事業関係費】</b>	
河川・ダム事業	宮内 秀樹
海岸事業（港湾局所管）	江島 潔
道路・街路事業	江島 潔
市街地整備事業	津島 淳
港湾整備事業	江島 潔
空港整備事業	津島 淳
都市・幹線鉄道整備事業	宮内 秀樹
整備新幹線整備事業	宮内 秀樹
住宅市街地総合整備事業	津島 淳
都市公園等事業	津島 淳
<b>【その他施設費】</b>	
官庁営繕事業	宮内 秀樹
小笠原諸島振興開発事業	津島 淳

<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 ・災害発生時の危険度 ・地域開発の状況 ・地域の協力体制 ・河川環境等をとりまく状況 等	・国勢調査 メッシュ統計	水管理・国 土保全局
海岸事業 (代替法、CVM・TCM(環境 保全・利用便益))	・事業費 ・維持管理費	・浸水防護便益 ・侵食防止便益 ・飛砂・飛沫防護便益 ・海岸環境保全便益 ・海岸利用便益	・災害発生時の影響 ・過去の災害実績 ・災害発生時の危険度	・国勢調査 メッシュ統計	水管理・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 ・パーソナトリッ プ調査	都市局 道路局
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
港湾整備事業 (消費者余剰法)	・建設費 ・管理運営費 ・再投資費	・輸送コストの削減(貨物) ・移動コストの削減(旅客)	・地域の活性化 ・地元等との調整状況 ・環境等への影響	・各港の港湾 統計資料	港湾局
空港整備事業 (消費者余剰法)	<滑走路の新設> ・建設費 ・用地費 ・改良・再投資費	<滑走路の新設> ・利用者便益 (一般化費用低減) ・供給者便益 (着陸料収入等)	・就航路線・便数の増加 ・出入国者の利用シェアの増 加 ・貨物取扱量の増加	・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
航空路整備事業 (消費者余剰法)	・施設整備費 ・施設更新費 ・維持管理費	・時間短縮便益 ・運航費用削減便益 ・供給者便益	・国際貢献 ・事故・インシデントの回避 ・業務・心理的負荷の回避	・航空旅客動 態調査 ・航空輸送統 計年報	航空局
都市・幹線鉄道整備事業 (消費者余剰法)	・事業費 ・維持改良費	・利用者便益(時間短縮効果 等) ・供給者便益 ・環境への効果・影響	・道路交通混雑緩和 ・地域経済効果 ・生活利便性の向上 ・安全への効果・影響	・旅客地域流 動調査 ・パーソナトリッ プ	鉄道局
鉄道防災事業	評価対象事業について、事業が単に鉄道施設の保 全に寄与するのみならず、沿線の住民、道路、耕地 等の保全にも資することの効果の評価するとともに、 右の項目について評価する。		・路線の重要性 ・沿線地域への影響度 ・災害発生の可能性 ・復旧の困難性		鉄道局
整備新幹線整備事業 (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 ・環境等改善便益(CO2・NOx 排出量の削減、道路交通事故 減少便益)	・地域経済効果 ・生活利便性の向上 ・環境への効果・影響 ・安全への効果・影響 ・沿線地域等の取り組み	・全国幹線旅 客純流動調 査 ・旅客地域流 動調査	鉄道局

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
( )内は方法を示す。*		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			
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	<ul style="list-style-type: none"> <li>&lt;拠点地区内&gt;</li> <li>・事業の実施により発生する収益</li> <li>&lt;拠点地区外&gt;</li> <li>・事業の影響による効用水準の変化</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・土地利用転換</li> <li>・土地有効利用</li> <li>・住宅の質</li> <li>・計画の位置づけ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・相続税路線価</li> <li>・公示地価</li> </ul>	住宅局
	優良建築物等整備事業(ヘドニック法)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・施設整備費</li> <li>・用地費</li> <li>・維持管理費</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・事業区域内の便益</li> <li>・事業区域外の便益</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>事業執行の環境</li> <li>防災上危険な市街地の整備</li> <li>安全な市街地の形成</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・相続税路線価</li> <li>・公示地価</li> </ul>	
	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	<p>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。</p> <p>※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)</p>		<ul style="list-style-type: none"> <li>・福祉的役割</li> <li>・安全確保(建替事業の場合のみ)</li> <li>・居住水準向上効果</li> <li>・地域波及効果</li> <li>・政策誘導効果</li> </ul>		
	密集市街地総合防災事業(ヘドニック法)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・事業費</li> <li>・維持管理費</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・事業区域内の便益</li> <li>・事業区域外の便益</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・防災上安全な市街地の形成</li> <li>・土地利用転換と土地有効利用</li> <li>・住宅の質</li> <li>・計画の位置づけ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・公示地価等</li> </ul>	住宅局 都市局
都市公園等事業(コンジョイント分析)		<ul style="list-style-type: none"> <li>・建設費</li> <li>・維持管理費</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・健康、レクリエーション空間としての利用価値</li> <li>・環境の価値</li> <li>・防災の価値</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・計画への位置付け</li> <li>・安全性の向上</li> <li>・地域の活性化</li> <li>・福祉社会への対応</li> <li>・都市環境の改善</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・国勢調査結果</li> </ul>	都市局

事業名	評価項目		評価を行う過程において使用した資料等	担当部局
官庁営繕事業	評価対象事業について、右のような要素ごとに、評価指標により評点方式で評価するとともに、その他の要素も含め総合的に評価する。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・事業計画の必要性</li> <li>・事業計画の合理性</li> <li>・事業計画の効果</li> </ul>	・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"> <li>・シビルミニマムとして必要</li> <li>・村内自己完結性を確保</li> <li>・リダンダンシーを確保</li> <li>・帰島者の定着、生活安定に必要な措置</li> </ul>	・東京都小笠原支庁管内概要	国土政策局

※効果把握の方法

代替法

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

消費者余剰法

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

TCM(トラベルコスト法)

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

CVM(仮想的市場評価法)

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

ヘドニック法

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

コンジョイント分析

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

平成28年度予算に向けた新規事業採択時評価について  
(平成28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	2
道路・街路事業	補助事業等	11
市街地整備事業	補助事業	3
都市・幹線鉄道整備事業	補助事業	136
住宅市街地総合整備事業	補助事業	39
都市公園等事業	補助事業	1
合計		192

【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		2
合計		2

総計	194
----	-----

(注) 補助事業等には、独立行政法人等施行事業を含む

## 平成28年度予算に向けた再評価について (平成28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
河川事業	補助事業					3	3	3		
ダム事業	補助事業				4	6	10	10		
道路・街路事業	補助事業		11		6	27	44	44		
港湾整備事業	補助事業				10	6	16	16		
都市・幹線鉄道整備事業	補助事業		2				2	2		
住宅市街地総合整備事業	補助事業		1				1	1		
合計		0	13	0	20	42	76	76	0	0

(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(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27年度に実施した完了後の事後評価について (平成28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	5			5			5	
ダム事業	直轄事業等	5	1		6			6	
海岸事業	直轄事業	1			1			1	
道路・街路事業	直轄事業等	35			35			35	
	補助事業	4			4			4	
港湾整備事業	直轄事業	9			9			9	
	補助事業	1			1			1	
空港整備事業	直轄事業等	3			3			3	
都市・幹線鉄道整備事業	補助事業	7			7			7	
整備新幹線整備事業	補助事業	2			2			2	
合 計		72	1	0	73	0	0	73	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	1	0	0	1	0	0	1	0
合計	1	0	0	1	0	0	1	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	73	1	0	74	0	0	74	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、独立行政法人等施行事業（補助事業を除く）を含む

## 新規事業採択時評価結果一覧

別添3

【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				B / C	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		費用の内訳				
大江川床上浸水対策特別緊急事業 宮城県	26	206	【内訳】 被害防止便益：205億円 残存価値：0.90億円 【主な根拠】 年平均浸水被害軽減戸数：144戸 年平均浸水軽減面積：9.4ha	26	【内訳】 建設費 23億円 維持管理費 2.6億円	7.9	・平成17、平成21年の浸水被害をはじめ、平成27年9月関東・東北豪雨では床上浸水61戸を含む浸水戸数259戸もの甚大な被害が発生した。 ・このため、平成27年9月関東・東北豪雨と同規模の洪水に対して、捷水路完成のための河道掘削・築堤・護岸整備等の実施により、大江川本川の流量軽減を図り、家屋の床上浸水被害を解消する。	水管理・国土保全局治水課 (課長 大西 亘)
小藪川床上浸水対策特別緊急事業 栃木県	25	159	【内訳】 被害防止便益：159億円 残存価値：0.40億円 【主な根拠】 年平均浸水被害軽減戸数：93戸 年平均浸水軽減面積：4.7ha	25	【内訳】 建設費 22億円 維持管理費 2.4億円	6.5	・平成25年の浸水被害をはじめ、平成27年9月関東・東北豪雨では床上浸水51戸を含む浸水戸数103戸もの甚大な被害が発生した。 ・このため、平成27年9月関東・東北豪雨と同規模の洪水に対して、河道掘削・護岸整備等の実施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。	水管理・国土保全局治水課 (課長 大西 亘)

【道路・街路事業】

(補助事業等)

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等による評価	担当課 (担当課長名)	
		貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)				B/C
		便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳				
地域高規格道路 下北半島縦貫道路 一般国道279号 横浜北バイパス 青森県	196	229	【内訳】 走行時間短縮便益 183億円 走行経費減少便益 32億円 交通事故減少便益 14億円 【主な根拠】 計画交通量 8,900台/日	144	【内訳】 事業費 137億円 維持管理費 7.4億円	1.6	①地域防災の支援 代替路の確保により豪雪等の自然災害における通行止め箇所を回避 ②交通事故の減少 事故多発箇所や線形不良箇所を回避し、冬期の路面凍結等に起因する交通事故が減少 ③地域医療の支援 第三次救急医療施設(青森県立中央病院)へのアクセス向上 ④地域間連携の支援 下北地方生活圏と県内外の地方生活圏の交流・連携の促進 ⑤観光産業の支援 下北半島へのアクセス向上による観光産業の活性化を支援	道路局 国道・防災課 (課長 川崎茂信)
地域高規格道路 会津縦貫北道路 一般国道121号 若松北バイパス 福島県	114	234	【内訳】 走行時間短縮便益 182億円 走行経費減少便益 33億円 交通事故減少便益 18億円 【主な根拠】 計画交通量 14,400台/日	92	【内訳】 事業費 90億円 維持管理費 2.4億円	2.5	①市街地部の渋滞が緩和 主要渋滞発生箇所において、交通量分散により市街地部の渋滞が緩和 ②事故率の軽減 交通量が分散され、渋滞が緩和されることにより事故率が軽減 ③高速交通ネットワークの形成 磐越自動車道と一体となった高速交通ネットワーク整備により、物流効率化や産業の誘発など地元産業の活性化 ④広域観光圏の拡大 会津地域の主要産業である観光分野において、広域観光エリアが拡大 ⑤災害に強い交通体系 大規模災害時における広域的避難や緊急物資輸送の円滑化 ⑥地域医療の支援 広域・総合医療を担う福島県立医科大学会津医療センターへのアクセス向上	道路局 国道・防災課 (課長 川崎茂信)

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		費用の内訳				
地域高規格道路 濃飛横断自動車道 一般国道257号 中津川工区  岐阜県	300	276	【内訳】 走行時間短縮便益 228億円 走行経費減少便益 40億円 交通事故減少便益 8.0億円  【主な根拠】 計画交通量 7,800~13,500台/日	214	【内訳】 事業費 210億円 維持管理費 3.9億円	1.3	①リニア開業効果の県内波及効果、定時性・速達性の確保 脆弱な現道の国道257号に代わる、定時性・速達性が確保された新たな南北軸を形成 ②安全性の高い道路整備(通過交通と地域内交通分離) 広域交通が現道から濃飛横断自動車道へ転換することにより、地域の課題である、交通混雑の緩和や死傷事故率が減少し安全性が向上	道路局 国道防災課 (課長 川崎茂信)
地域高規格道路 西知多道路 一般国道247号 西知多道路 (青海IC~常滑JCT)  愛知県	230	213	【内訳】 走行時間短縮便益 182億円 走行経費減少便益 25億円 交通事故減少便益 7.2億円  【主な根拠】 計画交通量 9,900台/日	162	【内訳】 事業費 161億円 維持管理費 1.5億円	1.3	①地域防災の支援 第一次緊急輸送道路における津波浸水被害が予測されている区間を回避するルートを形成 ②交通安全の確保 現道部における事故危険箇所(3箇所)を回避するルートを形成し、安全性の向上に寄与 ③交通混雑の解消 現道部の信号交差点の連担に起因する慢性的な混雑の解消 ④地域社会の支援 中部国際空港へのアクセス向上	道路局 国道・防災課 (課長 川崎茂信)
地域高規格道路 佐賀唐津道路 一般国道208号 佐賀道路  佐賀県	368	338	【内訳】 走行時間短縮便益 243億円 走行経費減少便益 65億円 交通事故減少便益 30億円  【主な根拠】 計画交通量 14,000~31,600台/日	288	【内訳】 事業費 285億円 維持管理費 3.0億円	1.2	①地域間連携の支援 県都佐賀市と県内人口第二位唐津市の時間距離短縮による連携を強化し、生活圏の拡大、経済の活性化、観光ルートの開発を促進 ②地域産業の支援 九州佐賀国際空港及び唐津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 現道部の慢性的な渋滞(主要渋滞箇所7箇所)の緩和 ④交通事故の減少 平均死傷事故率が県内国道のうちワースト1(202.3件/億台キロ)である現道の交通事故減少 ⑤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 第三次救急医療機関「佐賀大学医学部付属病院」及び「佐賀県医療センター好生館」へのアクセス向上	道路局 国道・防災課 (課長 川崎茂信)

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		費用の内訳				
地域高規格道路 島原道路 一般国道251号 瑞穂吾妻バイパス  長崎県	180	188	【内訳】 走行時間短縮便益 128億円 走行経費減少便益 25億円 交通事故減少便益 36億円  【主な根拠】 計画交通量 13,100台/日	143	【内訳】 事業費 142億円 維持管理費 1.5億円	1.3	①現道交通の安全性向上 バイパスの整備により死傷事故率が低下 ②地域防災の強化 災害危険箇所や事故多発箇所回避することにより第一次緊急輸送路としての機能を強化 ③地域経済の活性化 高速交通へのアクセス向上や定時性確保による物流の効率化により、農産物の販路拡大や企業誘致の推進、観光客の増加に寄与 ④地域医療の支援 第三次救急医療施設(国立長崎医療センター)へのアクセス向上 ⑤現道交通の混雑緩和 バイパスへの交通量転換により現道交通量が減少	道路局 国道・防災課 (課長 川崎茂信)
地域高規格道路 北薩横断道路 一般国道504号 阿久根高尾野道路  鹿児島県	95	102	【内訳】 走行時間短縮便益 73億円 走行経費減少便益 17億円 交通事故減少便益 12億円  【主な根拠】 計画交通量 4,800台/日	77	【内訳】 事業費 72億円 維持管理費 5.4億円	1.3	①交通事故の減少 並行現道の通過交通量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死傷事故が減少 ②地域産業の支援 鹿児島空港へのアクセスの向上により、農水産物の物流の効率化を支援 ③地域防災の支援 河川の氾濫想定区域を回避し、第一次緊急輸送道路の機能を強化 南九州西回り自動車道と一体となり、原子力災害・事故に対して円滑な避難活動を支援 ④地域交流の支援 北薩地域の交流・連携の促進を支援	道路局 国道・防災課 (課長 川崎茂信)

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		費用の内訳			
東濃東部都市間連絡道路 中津川市	49	41	36	1.1	<p>①安心・安全の向上 ・リニア岐阜県駅(JR中央本線美乃坂本駅)周辺における道路ネットワークの多重性が確保でき、周辺地域の暮らしの安全・安心が確保できる。</p> <p>②幹線道路網の構築 ・市内幹線道路網が形成され、広域幹線道路・幹線道路の混雑を緩和し、拠点間を多様な手段で円滑に移動できる。</p> <p>③地域活力の創出 ・都市拠点とリニア岐阜県駅との拠点間連携軸が形成され、都市の賑わい向上に寄与する。</p> <p>④産業分野の発展支援 ・中部総合車両基地や企業団地整備箇所から居住地域への移動の利便性や物流ネットワークの安全性・信頼性が向上する。</p> <p>⑤緊急輸送道路機能の強化 ・現道ルートの代替路が確保され、JR中央本線美乃坂本駅周辺地域の安全性向上が期待できる。</p>	道路局 環境安全課 (課長 菊池 春海)	
地域高規格道路 新北九州空港道路 一般県道 新北九州空港線 荻田工区 福岡県	37	35	31	1.1	<p>①渋滞対策 交差点の立体化により、ピーク時の交通渋滞が緩和される。</p> <p>②事故対策 交差点の立体化により、交差点死傷事故が減少する。</p> <p>③住民生活 第三次救急医療施設「北九州総合病院」へのアクセスが向上する。</p> <p>④地域経済 北九州空港へのアクセスの向上により、空港利用者の利便性が向上する。また、人流・物流の定時性、速達性が向上することで、産業の振興や雇用の拡大が期待される。</p> <p>⑤地域社会 東九州自動車道を軸とした交通ネットワークを形成することで、九州各地域間の交流が活発化するとともに、九州各地の観光資源を結ぶ周遊型観光が可能となり、観光客の拡大が期待される。</p>	道路局 環境安全課 (課長 菊池 春海)	

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		費用の内訳			
都市計画道路 空港通 北海道	9.5	98	7.9	12.4	<p>①交通渋滞の緩和 空港道路と並行する函館上磯線(以下、産業道路)には全線に渡って主要渋滞箇所が存在、空港道路と一体となって当該道路を整備することで、産業道路など、函館市内の幹線道路における渋滞緩和が期待される</p> <p>②交通事故対策 産業道路において死傷事故率の高い区間が存在、通過交通が空港道路へ転換することで、慢性的な混雑などに起因する交通事故の減少が期待される</p> <p>③地域経済の活性化 函館空港と函館臨空工業団地とのアクセス強化により、新たな企業や工場誘致を促進</p> <p>④地域防災の支援 津波浸水、河川氾濫等による浸水想定箇所を回避した、緊急輸送道路の確保</p> <p>⑤地域社会の支援 北海道新幹線(新函館北斗駅)から函館湯川地区や函館空港への北海道新幹線二次交通ルートの強化</p>	都市局 街路交通施設課 (課長 神田昌幸)	
地域高規格道路 福岡高速道路 都市計画道路 自動車専用 道路アイランドシティ線 福岡市 福岡北九州高速道路公社	292	523	247	2.1	<p>①交通渋滞の緩和 ・一般道からの交通の転換による混雑の緩和</p> <p>②地域医療の支援 ・二次救急医療施設「福岡市立こども病院」へのアクセス向上</p> <p>③地域産業の支援 ・特定重要港湾である博多港(アイランドシティ地区)へのアクセス向上</p> <p>④地域防災の支援 ・第一次緊急輸送道路の機能強化</p>	都市局 街路交通施設課 (課長 神田昌幸)  道路局 高速道路課 (課長 吉岡幹夫)	

【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		費用の内訳				
御田屋町・東町地区 都市機能立地支援事業 公益財団法人	93	100	<b>【主な根拠】</b> 区域内施設の収益向上 周辺の地価上昇  ※便益は、維持管理費等 20億円を控除した額	92	<b>【内訳】</b> 建設費 88億円 その他 4.3億円	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。	都市局 市街地整備課 (課長 英直彦)
公津の杜駅周辺地区 都市機能立地支援事業 学校法人	128	249	<b>【主な根拠】</b> 区域内施設の収益向上 周辺の地価上昇  ※便益は、維持管理費等 34億円を控除した額	141	<b>【内訳】</b> 建設費 120億円 その他 22億円	1.8	・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 英直彦)
小城中心拠点地区都市機能立地支援事業 学校法人	16	20	<b>【主な根拠】</b> 区域内施設の収益向上 周辺の地価上昇  ※便益は、維持管理費等 2.9億円を控除した額	17	<b>【内訳】</b> 建設費 16億円 その他 1.1億円	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。	都市局 市街地整備課 (課長 英直彦)

【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:バリアフリー化)))

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	供用後の 維持管理費 (億円)	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) 新宿線 森下駅 東京都交通局	3.5	調査中	<利用者への効果・影響> ・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。	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:バリアフリー化) 大江戸線 両国駅 東京都交通局	1.4	調査中	<利用者への効果・影響> ・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。	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:バリアフリー化) 中央線 弁天町駅 大阪市交通局	5.6	調査中	<利用者への効果・影響> ・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。	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:バリアフリー化) 千日前線 鶴橋駅 大阪市交通局	3.1	調査中	<利用者への効果・影響> ・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。	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 五十嵐徹人)

(幹線鉄道等活性化事業：形成計画事業)

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		費用の内訳				
秩父鉄道新駅設置事業 熊谷市地域公共交通会議	1.9	2.1	1.9	1.9	1.1	<p>新駅周辺地域は、熊谷市の総合振興計画では産業系施設の集積を図る「産業拠点」として、行田市の都市計画マスタープランで宅地化を促進する地域として位置付けられている。</p> <p>近年、圏央道川島ICアクセスの久下橋の供用開始や熊谷市の環状道路である第二北大通線の一部供用開始など道路ネットワークの整備が進められているが、公共交通不便地域であることが課題となっていた。同地域を東西に走る秩父鉄道に新駅を設置することにより、鉄道駅を核としたネットワーク型コンパクトシティの形成を図る。</p> <p>また、新駅設置により、地域のローカル鉄道である秩父鉄道利用者の増加が見込まれ、経営の安定化・持続性の確保に寄与する事業である。</p>	鉄道局 鉄道事業課 (課長 大野達)	
ことでん鉄道駅新設事業 高松市総合都市交通計画推進協議会	9.5	32	16	16	2.0	<p>鉄道駅新設に併せて、駅前広場を整備し、高速バス等と結節を図ることにより、広域的な流動に寄与することが期待される。</p>	鉄道局 鉄道事業課 (課長 大野達)	

(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)	供用後の 維持管理費 (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 しなの鉄道線(小諸駅) しなの鉄道株式会社	4.5	—	エレベーター	<利用者への効果・影響> ・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。 ・高齢者や障害者はもとより、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。	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 五十嵐徹人)
大規模バリアフリー化事業 小海線(小諸駅) 東日本旅客鉄道株式会社	1.7	—	エレベーター	<利用者への効果・影響> ・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。 ・高齢者や障害者はもとより、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。	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 五十嵐徹人)
大規模バリアフリー化事業 越後線(小針駅) 東日本旅客鉄道株式会社	4.9	—	エレベーター	<利用者への効果・影響> ・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。 ・高齢者や障害者はもとより、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。	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 五十嵐徹人)
大規模バリアフリー化事業 鉄道線(浜北駅) 遠州鉄道株式会社	5.1	—	スロープ	<利用者への効果・影響> ・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・スロープの設置により車椅子使用者が自力で移動可能となる。 ・高齢者や障害者はもとより、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。	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 五十嵐徹人)
大規模バリアフリー化事業 東海道本線(栗東駅) 西日本旅客鉄道株式会社	3.9	—	エレベーター	<利用者への効果・影響> ・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。 ・高齢者や障害者はもとより、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。	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 五十嵐徹人)
大規模バリアフリー化事業 奈良線(木幡駅) 西日本旅客鉄道株式会社	7.2	—	エレベーター	<利用者への効果・影響> ・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。 ・高齢者や障害者はもとより、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。	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 五十嵐徹人)
大規模バリアフリー化事業 名古屋線(阿倉川駅) 近畿日本鉄道株式会社	4.7	—	エレベーター	<利用者への効果・影響> ・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。 ・高齢者や障害者はもとより、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。	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 五十嵐徹人)
大規模バリアフリー化事業 本線(江井ヶ島駅) 山陽電気鉄道株式会社	2.6	—	エレベーター	<利用者への効果・影響> ・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。 ・高齢者や障害者はもとより、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。	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 五十嵐徹人)

(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)	供用後の 維持管理費 (億円)	事業内容	評価	担当課 (担当課長名)
新京成線 鉄道施設の耐震補強 事業 新京成電鉄株式会社	1.8	-	鉄道施設の耐震 対策	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地震時における鉄道網の確保に寄与する。</li> <li>・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。</li> </ul>	鉄道局 施設課 (課長 江口秀二)
久里浜線 鉄道施設の耐震補強 事業 京浜急行電鉄株式会 社	0.40	-	鉄道施設の耐震 対策	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地震時における鉄道網の確保に寄与する。</li> <li>・地震時における緊急輸送道路の確保に寄与する。</li> <li>・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。</li> </ul>	鉄道局 施設課 (課長 江口秀二)
京成本線 鉄道施設の耐震補強 事業 京成電鉄株式会社	2.4	-	鉄道施設の耐震 対策	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地震時における鉄道網の確保に寄与する。</li> <li>・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。</li> </ul>	鉄道局 施設課 (課長 江口秀二)
多摩線 鉄道施設の耐震補強 事業 小田急電鉄株式会社	0.95	-	鉄道施設の耐震 対策	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地震時における鉄道網の確保に寄与する。</li> <li>・地震時における緊急輸送道路の確保に寄与する。</li> <li>・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。</li> </ul>	鉄道局 施設課 (課長 江口秀二)
三河線 鉄道施設の耐震補強 事業 名古屋鉄道株式会社	0.19	-	鉄道施設の耐震 対策	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地震時における鉄道網の確保に寄与する。</li> <li>・地震時における緊急輸送道路の確保に寄与する。</li> <li>・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。</li> </ul>	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	1.4	-	鉄道施設の耐震 対策	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地震時における鉄道網の確保に寄与する。</li> <li>・地震時における緊急輸送道路の確保に寄与する。</li> <li>・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。</li> </ul>	鉄道局 施設課 (課長 江口秀二)
鉄道線 鉄道施設の耐震補強 事業 遠州鉄道株式会社	4.9	-	鉄道施設の耐震 対策	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地震時における鉄道網の確保に寄与する。</li> <li>・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。</li> </ul>	鉄道局 施設課 (課長 江口秀二)
けいはんな線 鉄道施設の耐震補強 事業 近畿日本鉄道株式会 社	4.2	-	鉄道施設の耐震 対策	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地震時における鉄道網の確保に寄与する。</li> <li>・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。</li> </ul>	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)	供用後の 維持管理費 (億円)	事業内容	評価	担当課 (担当課長名)
京阪本線 鉄道施設の耐震補強 事業 京阪電鉄株式会社	4.3	-	鉄道施設の耐震 対策	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地震時における鉄道網の確保に寄与する。</li> <li>・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。</li> </ul>	鉄道局 施設課 (課長 江口秀二)
空港連絡鉄道線 鉄道施設の耐震補強 事業 新関西国際空港株式 会社	1.0	-	鉄道施設の耐震 対策	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地震時における鉄道網の確保に寄与する。</li> <li>・地震時における緊急輸送道路の確保に寄与する。</li> <li>・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。</li> </ul>	鉄道局 施設課 (課長 江口秀二)
なんば線 鉄道施設の耐震補強 事業 阪神電気鉄道株式 会社	0.27	-	鉄道施設の耐震 対策	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地震時における鉄道網の確保に寄与する。</li> <li>・地震時における緊急輸送道路の確保に寄与する。</li> <li>・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。</li> </ul>	鉄道局 施設課 (課長 江口秀二)
南北線 鉄道施設の耐震補強 事業 北大阪急行鉄道株式 会社	2.6	-	鉄道施設の耐震 対策	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地震時における鉄道網の確保に寄与する。</li> <li>・地震時における緊急輸送道路の確保に寄与する。</li> <li>・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。</li> </ul>	鉄道局 施設課 (課長 江口秀二)
牟岐線 鉄道施設の耐震補強 事業 四国旅客鉄道株式 会社	0.13	-	鉄道施設の耐震 対策	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地震時における鉄道網の確保に寄与する。</li> <li>・地震時における緊急輸送道路の確保に寄与する。</li> <li>・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。</li> </ul>	鉄道局 施設課 (課長 江口秀二)
土讃線 鉄道施設の耐震補強 事業 四国旅客鉄道株式 会社	0.08	-	鉄道施設の耐震 対策	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地震時における鉄道網の確保に寄与する。</li> <li>・地震時における緊急輸送道路の確保に寄与する。</li> <li>・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。</li> </ul>	鉄道局 施設課 (課長 江口秀二)
徳島線 鉄道施設の耐震補強 事業 四国旅客鉄道株式 会社	0.05	-	鉄道施設の耐震 対策	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地震時における鉄道網の確保に寄与する。</li> <li>・地震時における緊急輸送道路の確保に寄与する。</li> <li>・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。</li> </ul>	鉄道局 施設課 (課長 江口秀二)
長崎本線 鉄道施設の耐震補強 事業 九州旅客鉄道株式 会社	4.6	-	鉄道施設の耐震 対策	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地震時における鉄道網の確保に寄与する。</li> <li>・地震時における緊急輸送道路の確保に寄与する。</li> <li>・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。</li> </ul>	鉄道局 施設課 (課長 江口秀二)
日豊本線 鉄道施設の耐震補強 事業 九州旅客鉄道株式 会社	16	-	鉄道施設の耐震 対策	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地震時における鉄道網の確保に寄与する。</li> <li>・地震時における緊急輸送道路の確保に寄与する。</li> <li>・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。</li> </ul>	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)	供用後の 維持管理費 (億円)	事業内容	評価	担当課 (担当課長名)
日南線 鉄道施設の耐震補強 事業 九州旅客鉄道株式会 社	0.18	-	鉄道施設の耐震 対策	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地震時における鉄道網の確保に寄与する。</li> <li>・地震時における緊急輸送道路の確保に寄与する。</li> <li>・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。</li> </ul>	鉄道局 施設課 (課長 江口秀二)
吉都線 鉄道施設の耐震補強 事業 九州旅客鉄道株式会 社	0.14	-	鉄道施設の耐震 対策	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地震時における鉄道網の確保に寄与する。</li> <li>・地震時における緊急輸送道路の確保に寄与する。</li> <li>・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。</li> </ul>	鉄道局 施設課 (課長 江口秀二)
肥薩線 鉄道施設の耐震補強 事業 九州旅客鉄道株式会 社	0.16	-	鉄道施設の耐震 対策	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地震時における鉄道網の確保に寄与する。</li> <li>・地震時における緊急輸送道路の確保に寄与する。</li> <li>・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。</li> </ul>	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)	供用後の 維持管理費 (億円)	事業内容	評価	担当課 (担当課長名)
大鳥居駅 鉄道施設の浸水対策 事業 京浜急行電鉄株式会 社	8.5	-	駅の浸水対策	<ul style="list-style-type: none"> <li>・浸水防止を図ることにより鉄道網の確保に寄与する。</li> <li>・洪水等が発生した際に鉄道駅への浸水を防ぐことにより、多くの鉄道利用者の安全確保に寄与する。</li> </ul>	鉄道局 施設課 (課長 江口秀二)

(鉄道施設総合安全対策事業(踏切))

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	供用後の 維持管理費 (億円)	事業内容	評価	担当課 (担当課長名)
本線 踏切保安設備整備事業 富山地方鉄道株式会社	0.1	-	踏切保安設備の整備	・踏切道における交通事故の防止に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 江口秀二)
常総線 踏切保安設備整備事業 関東鉄道株式会社	0.1	-	踏切保安設備の整備	・踏切道における交通事故の防止に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 江口秀二)
小田原線 踏切保安設備整備事業 小田急株式会社	0.12	-	踏切保安設備の整備	・踏切道における交通事故の防止に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 江口秀二)
江ノ島線 踏切保安設備整備事業 小田急電鉄株式会社	0.01	-	踏切保安設備の整備	・踏切道における交通事故の防止に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 江口秀二)
池上線 踏切保安設備整備事業 東急電鉄株式会社	0.68	-	踏切保安設備の整備	・踏切道における交通事故の防止に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 江口秀二)
伊勢崎線 踏切保安設備整備事業 東武鉄道株式会社	0.24	-	踏切保安設備の整備	・踏切道における交通事故の防止に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 江口秀二)
亀戸線 踏切保安設備整備事業 東武鉄道株式会社	0.05	-	踏切保安設備の整備	・踏切道における交通事故の防止に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 江口秀二)
野田線 踏切保安設備整備事業 東武鉄道株式会社	0.27	-	踏切保安設備の整備	・踏切道における交通事故の防止に寄与する。	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)	供用後の 維持管理費 (億円)	事業内容	評価	担当課 (担当課長名)
上毛線 踏切保安設備整備事業 上毛電気鉄道株式会社	0.16	-	踏切保安設備の整備	・踏切道における交通事故の防止に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 江口秀二)
新京成線 踏切保安設備整備事業 新京成電鉄株式会社	0.13	-	踏切保安設備の整備	・踏切道における交通事故の防止に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 江口秀二)
静岡清水線 踏切保安設備整備事業 静岡鉄道株式会社	0.05	-	踏切保安設備の整備	・踏切道における交通事故の防止に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 江口秀二)
常滑線 踏切保安設備整備事業 名古屋鉄道株式会社	0.43	-	踏切保安設備の整備	・踏切道における交通事故の防止に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 江口秀二)
名古屋線 踏切保安設備整備事業 近畿日本鉄道株式会社	0.03	-	踏切保安設備の整備	・踏切道における交通事故の防止に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 江口秀二)
大阪線 踏切保安設備整備事業 近畿日本鉄道株式会社	0.08	-	踏切保安設備の整備	・踏切道における交通事故の防止に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 江口秀二)
奈良線 踏切保安設備整備事業 近畿日本鉄道株式会社	0.04	-	踏切保安設備の整備	・踏切道における交通事故の防止に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 江口秀二)
京都線 踏切保安設備整備事業 近畿日本鉄道株式会社	0.01	-	踏切保安設備の整備	・踏切道における交通事故の防止に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 江口秀二)
南大阪線 踏切保安設備整備事業 近畿日本鉄道株式会社	0.1	-	踏切保安設備の整備	・踏切道における交通事故の防止に寄与する。	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)	供用後の 維持管理費 (億円)	事業内容	評価	担当課 (担当課長名)
長野線 踏切保安設備整備事業 近畿日本鉄道株式会社	0.04	-	踏切保安設備の整備	・踏切道における交通事故の防止に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 江口秀二)
京都線 踏切保安設備整備事業 阪急電鉄株式会社	0.04	-	踏切保安設備の整備	・踏切道における交通事故の防止及び交通の円滑化に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 江口秀二)
今津線 踏切保安設備整備事業 阪急電鉄株式会社	0.24	-	踏切保安設備の整備	・踏切道における交通事故の防止に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 江口秀二)
有馬線 踏切保安設備整備事業 神戸電鉄株式会社	0.03	-	踏切保安設備の整備	・踏切道における交通事故の防止に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 江口秀二)
本線 踏切保安設備整備事業 山陽電気鉄道株式会社	0.08	-	踏切保安設備の整備	・踏切道における交通事故の防止に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 江口秀二)
久大線 踏切保安設備整備事業 九州旅客鉄道株式会社	0.15	-	踏切保安設備の整備	・踏切道における交通事故の防止に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 江口秀二)
香椎線 踏切保安設備整備事業 九州旅客鉄道株式会社	0.16	-	踏切保安設備の整備	・踏切道における交通事故の防止に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 江口秀二)
天神大牟田線 踏切保安設備整備事業 西日本鉄道株式会社	0.1	-	踏切保安設備の整備	・踏切道における交通事故の防止に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 江口秀二)
島原鉄道線 踏切保安設備整備事業 島原鉄道株式会社	0.1	-	踏切保安設備の整備	・踏切道における交通事故の防止に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 江口秀二)

(鉄道防災事業(一般防災))

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	供用後の 維持管理費 (億円)	事業内容	評価	担当課 (担当課長名)
予土線 鉄道施設の防災事業 四国旅客鉄道株式会 社	0.13	-	落石等対策	・落石等による被害防止を図ることにより、鉄道網の確保や、多くの鉄道利用者の安全確保及び民生の保全保 護に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 江口秀二)
予讃線 鉄道施設の防災事業 四国旅客鉄道株式会 社	0.59	-	落石等対策	・落石等による被害防止を図ることにより、鉄道網の確保や、多くの鉄道利用者の安全確保及び民生の保全保 護に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 江口秀二)
土讃線 鉄道施設の防災事業 四国旅客鉄道株式会 社	0.68	-	落石等対策	・落石等による被害防止を図ることにより、鉄道網の確保や、多くの鉄道利用者の安全確保及び民生の保全保 護に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 江口秀二)
肥薩線 鉄道施設の防災事業 九州旅客鉄道株式会 社	1.5	-	落石等対策	・落石等による被害防止を図ることにより、鉄道網の確保や、多くの鉄道利用者の安全確保及び民生の保全保 護に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 江口秀二)
日豊本線 鉄道施設の防災事業 九州旅客鉄道株式会 社	0.51	-	落石等対策	・落石等による被害防止を図ることにより、鉄道網の確保や、多くの鉄道利用者の安全確保及び民生の保全保 護に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 江口秀二)

(鉄道施設総合安全対策事業(鉄道安全))

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	供用後の 維持管理費 (億円)	事業内容	評価	担当課 (担当課長名)
鉄道軌道安全輸送設備等整備事業 青い森鉄道株式会社	0.03	-	保安通信設備	地域住民に欠かせない公共交通機関である地域鉄道等の安全な鉄道輸送の確保に資する。	鉄道局 鉄道事業課 (課長 大野達)
鉄道軌道安全輸送設備等整備事業 青森県	0.20	-	信号保安設備	地域住民に欠かせない公共交通機関である地域鉄道等の安全な鉄道輸送の確保に資する。	鉄道局 鉄道事業課 (課長 大野達)
鉄道軌道安全輸送設備等整備事業 三陸鉄道株式会社	1.8	-	保安通信設備、 線路設備	地域住民に欠かせない公共交通機関である地域鉄道等の安全な鉄道輸送の確保に資する。	鉄道局 鉄道事業課 (課長 大野達)
鉄道軌道安全輸送設備等整備事業 秋田内陸縦貫鉄道株式会社	0.10	-	信号保安設備	地域住民に欠かせない公共交通機関である地域鉄道等の安全な鉄道輸送の確保に資する。	鉄道局 鉄道事業課 (課長 大野達)
鉄道軌道安全輸送設備等整備事業 IGRいわて銀河鉄道株式会社	2.7	-	信号保安設備、 保安通信設備	地域住民に欠かせない公共交通機関である地域鉄道等の安全な鉄道輸送の確保に資する。	鉄道局 鉄道事業課 (課長 大野達)
鉄道軌道安全輸送設備等整備事業 会津鉄道株式会社	0.46	-	保安通信設備	地域住民に欠かせない公共交通機関である地域鉄道等の安全な鉄道輸送の確保に資する。	鉄道局 鉄道事業課 (課長 大野達)
鉄道軌道安全輸送設備等整備事業 阿武隈急行株式会社	0.40	-	信号保安設備	地域住民に欠かせない公共交通機関である地域鉄道等の安全な鉄道輸送の確保に資する。	鉄道局 鉄道事業課 (課長 大野達)
鉄道軌道安全輸送設備等整備事業 山形鉄道株式会社	0.10	-	信号保安設備	地域住民に欠かせない公共交通機関である地域鉄道等の安全な鉄道輸送の確保に資する。	鉄道局 鉄道事業課 (課長 大野達)

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	供用後の 維持管理費 (億円)	事業内容	評価	担当課 (担当課長名)
鉄道軌道安全輸送設備等整備事業 仙台空港鉄道株式会社	0.05	-	線路設備、防護設備	地域住民に欠かせない公共交通機関である地域鉄道等の安全な鉄道輸送の確保に資する。	鉄道局 鉄道事業課 (課長 大野達)
鉄道軌道安全輸送設備等整備事業 福島交通株式会社	0.67	-	信号保安設備、保安通信設備	地域住民に欠かせない公共交通機関である地域鉄道等の安全な鉄道輸送の確保に資する。	鉄道局 鉄道事業課 (課長 大野達)
鉄道軌道安全輸送設備等整備事業 しなの鉄道株式会社	1.9	-	保安通信設備、変電所設備	地域住民に欠かせない公共交通機関である地域鉄道等の安全な鉄道輸送の確保に資する。	鉄道局 鉄道事業課 (課長 大野達)
鉄道軌道安全輸送設備等整備事業 えちごトキめき鉄道株式会社	2.8	-	信号保安設備、保安通信設備、変電所設備	地域住民に欠かせない公共交通機関である地域鉄道等の安全な鉄道輸送の確保に資する。	鉄道局 鉄道事業課 (課長 大野達)
鉄道軌道安全輸送設備等整備事業 北越急行株式会社	0.86	-	保安通信設備、変電所設備、信号保安設備、線路設備、電路設備	地域住民に欠かせない公共交通機関である地域鉄道等の安全な鉄道輸送の確保に資する。	鉄道局 鉄道事業課 (課長 大野達)
鉄道軌道安全輸送設備等整備事業 長野電鉄株式会社	1.9	-	線路設備、信号保安設備、保安通信設備	地域住民に欠かせない公共交通機関である地域鉄道等の安全な鉄道輸送の確保に資する。	鉄道局 鉄道事業課 (課長 大野達)
鉄道軌道安全輸送設備等整備事業 北陸鉄道株式会社	2.6	-	信号保安設備、変電所設備	地域住民に欠かせない公共交通機関である地域鉄道等の安全な鉄道輸送の確保に資する。	鉄道局 鉄道事業課 (課長 大野達)
鉄道軌道安全輸送設備等整備事業 アルピコ交通株式会社	0.95	-	信号保安設備、保安通信設備、停車場設備	地域住民に欠かせない公共交通機関である地域鉄道等の安全な鉄道輸送の確保に資する。	鉄道局 鉄道事業課 (課長 大野達)
鉄道軌道安全輸送設備等整備事業 万葉線株式会社	0.08	-	信号保安設備	地域住民に欠かせない公共交通機関である地域鉄道等の安全な鉄道輸送の確保に資する。	鉄道局 鉄道事業課 (課長 大野達)

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	供用後の 維持管理費 (億円)	事業内容	評価	担当課 (担当課長名)
鉄道軌道安全輸送設備等整備事業 富山ライトレール株式会社	0.32	-	信号保安設備	地域住民に欠かせない公共交通機関である地域鉄道等の安全な鉄道輸送の確保に資する。	鉄道局 鉄道事業課 (課長 大野達)
鉄道軌道安全輸送設備等整備事業 秩父鉄道株式会社	0.64	-	信号保安設備	地域住民に欠かせない公共交通機関である地域鉄道等の安全な鉄道輸送の確保に資する。	鉄道局 鉄道事業課 (課長 大野達)
鉄道軌道安全輸送設備等整備事業 関東鉄道株式会社	0.53	-	保安通信設備、 防護設備、線路 設備	地域住民に欠かせない公共交通機関である地域鉄道等の安全な鉄道輸送の確保に資する。	鉄道局 鉄道事業課 (課長 大野達)
鉄道軌道安全輸送設備等整備事業 鹿島臨海鉄道株式会社	0.58	-	保安通信設備	地域住民に欠かせない公共交通機関である地域鉄道等の安全な鉄道輸送の確保に資する。	鉄道局 鉄道事業課 (課長 大野達)
鉄道軌道安全輸送設備等整備事業 わたらせ渓谷鐵道株式会社	0.19	-	信号保安設備、 停車場設備	地域住民に欠かせない公共交通機関である地域鉄道等の安全な鉄道輸送の確保に資する。	鉄道局 鉄道事業課 (課長 大野達)
鉄道軌道安全輸送設備等整備事業 真岡鐵道株式会社	0.10	-	信号保安設備、 保安通信設備	地域住民に欠かせない公共交通機関である地域鉄道等の安全な鉄道輸送の確保に資する。	鉄道局 鉄道事業課 (課長 大野達)
鉄道軌道安全輸送設備等整備事業 小湊鐵道株式会社	0.35	-	線路設備、保安 通信設備	地域住民に欠かせない公共交通機関である地域鉄道等の安全な鉄道輸送の確保に資する。	鉄道局 鉄道事業課 (課長 大野達)
鉄道軌道安全輸送設備等整備事業 上信電鉄株式会社	1.8	-	線路設備、停車 場設備、電路設 備、保安通信設 備	地域住民に欠かせない公共交通機関である地域鉄道等の安全な鉄道輸送の確保に資する。	鉄道局 鉄道事業課 (課長 大野達)
鉄道軌道安全輸送設備等整備事業 野岩鐵道株式会社	0.82	-	変電所設備	地域住民に欠かせない公共交通機関である地域鉄道等の安全な鉄道輸送の確保に資する。	鉄道局 鉄道事業課 (課長 大野達)

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	供用後の 維持管理費 (億円)	事業内容	評価	担当課 (担当課長名)
鉄道軌道安全輸送設備等整備事業 いすみ鉄道株式会社	0.04	-	信号保安設備	地域住民に欠かせない公共交通機関である地域鉄道等の安全な鉄道輸送の確保に資する。	鉄道局 鉄道事業課 (課長 大野達)
鉄道軌道安全輸送設備等整備事業 富士急行株式会社	1.1	-	線路設備、電路設備、停車場設備	地域住民に欠かせない公共交通機関である地域鉄道等の安全な鉄道輸送の確保に資する。	鉄道局 鉄道事業課 (課長 大野達)
鉄道軌道安全輸送設備等整備事業 上毛電気鉄道株式会社	0.76	-	信号保安設備	地域住民に欠かせない公共交通機関である地域鉄道等の安全な鉄道輸送の確保に資する。	鉄道局 鉄道事業課 (課長 大野達)
鉄道軌道安全輸送設備等整備事業 箱根登山鉄道株式会社	1.1	-	保安通信設備	地域住民に欠かせない公共交通機関である地域鉄道等の安全な鉄道輸送の確保に資する。	鉄道局 鉄道事業課 (課長 大野達)
鉄道軌道安全輸送設備等整備事業 ひたちなか海浜鉄道株式会社	0.09	-	信号保安設備	地域住民に欠かせない公共交通機関である地域鉄道等の安全な鉄道輸送の確保に資する。	鉄道局 鉄道事業課 (課長 大野達)
鉄道軌道安全輸送設備等整備事業 江ノ島電鉄株式会社	0.36	-	変電所設備、信号保安設備	地域住民に欠かせない公共交通機関である地域鉄道等の安全な鉄道輸送の確保に資する。	鉄道局 鉄道事業課 (課長 大野達)
鉄道軌道安全輸送設備等整備事業 伊豆箱根鉄道株式会社 大雄山線	0.26	-	信号保安設備、保安通信設備	地域住民に欠かせない公共交通機関である地域鉄道等の安全な鉄道輸送の確保に資する。	鉄道局 鉄道事業課 (課長 大野達)
鉄道軌道安全輸送設備等整備事業 湘南モノレール株式会社	1.0	-	線路設備	地域住民に欠かせない公共交通機関である地域鉄道等の安全な鉄道輸送の確保に資する。	鉄道局 鉄道事業課 (課長 大野達)
鉄道軌道安全輸送設備等整備事業 長良川鉄道株式会社	0.20	-	信号保安設備	地域住民に欠かせない公共交通機関である地域鉄道等の安全な鉄道輸送の確保に資する。	鉄道局 鉄道事業課 (課長 大野達)

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	供用後の 維持管理費 (億円)	事業内容	評価	担当課 (担当課長名)
鉄道軌道安全輸送設備等整備事業 天竜浜名湖鉄道株式会社	2.0	-	信号保安設備、 保安通信設備	地域住民に欠かせない公共交通機関である地域鉄道等の安全な鉄道輸送の確保に資する。	鉄道局 鉄道事業課 (課長 大野達)
鉄道軌道安全輸送設備等整備事業 三岐鉄道株式会社	0.17	-	変電所設備	地域住民に欠かせない公共交通機関である地域鉄道等の安全な鉄道輸送の確保に資する。	鉄道局 鉄道事業課 (課長 大野達)
鉄道軌道安全輸送設備等整備事業 伊豆急行株式会社	0.85	-	信号保安設備	地域住民に欠かせない公共交通機関である地域鉄道等の安全な鉄道輸送の確保に資する。	鉄道局 鉄道事業課 (課長 大野達)
鉄道軌道安全輸送設備等整備事業 伊豆箱根鉄道株式会社 駿豆線	0.36	-	信号保安設備	地域住民に欠かせない公共交通機関である地域鉄道等の安全な鉄道輸送の確保に資する。	鉄道局 鉄道事業課 (課長 大野達)
鉄道軌道安全輸送設備等整備事業 伊勢鉄道株式会社	0.72	-	信号保安設備	地域住民に欠かせない公共交通機関である地域鉄道等の安全な鉄道輸送の確保に資する。	鉄道局 鉄道事業課 (課長 大野達)
鉄道軌道安全輸送設備等整備事業 遠州鉄道株式会社	0.02	-	信号保安設備	地域住民に欠かせない公共交通機関である地域鉄道等の安全な鉄道輸送の確保に資する。	鉄道局 鉄道事業課 (課長 大野達)
鉄道軌道安全輸送設備等整備事業 岳南電車株式会社	0.57	-	信号保安設備	地域住民に欠かせない公共交通機関である地域鉄道等の安全な鉄道輸送の確保に資する。	鉄道局 鉄道事業課 (課長 大野達)
鉄道軌道安全輸送設備等整備事業 四日市市	2.8	-	信号保安設備、 停車場設備、変 電所設備、その 他設備	地域住民に欠かせない公共交通機関である地域鉄道等の安全な鉄道輸送の確保に資する。	鉄道局 鉄道事業課 (課長 大野達)
鉄道軌道安全輸送設備等整備事業 北近畿タンゴ鉄道株式会社	3.3	-	信号保安設備、 踏切保安設備、 保安通信設備、 停車場設備	地域住民に欠かせない公共交通機関である地域鉄道等の安全な鉄道輸送の確保に資する。	鉄道局 鉄道事業課 (課長 大野達)

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	供用後の 維持管理費 (億円)	事業内容	評価	担当課 (担当課長名)
鉄道軌道安全輸送設備等整備事業 近江鉄道株式会社	1.1	-	信号保安設備、 変電所設備	地域住民に欠かせない公共交通機関である地域鉄道等の安全な鉄道輸送の確保に資する。	鉄道局 鉄道事業課 (課長 大野達)
鉄道軌道安全輸送設備等整備事業 阪堺電気軌道株式会社	0.21	-	信号保安設備、 保安通信設備	地域住民に欠かせない公共交通機関である地域鉄道等の安全な鉄道輸送の確保に資する。	鉄道局 鉄道事業課 (課長 大野達)
鉄道軌道安全輸送設備等整備事業 叡山電鉄株式会社	0.12	-	停車場設備	地域住民に欠かせない公共交通機関である地域鉄道等の安全な鉄道輸送の確保に資する。	鉄道局 鉄道事業課 (課長 大野達)
鉄道軌道安全輸送設備等整備事業 和歌山電鐵株式会社	0.65	-	信号保安設備	地域住民に欠かせない公共交通機関である地域鉄道等の安全な鉄道輸送の確保に資する。	鉄道局 鉄道事業課 (課長 大野達)
鉄道軌道安全輸送設備等整備事業 北条鉄道株式会社	0.02	-	信号保安設備	地域住民に欠かせない公共交通機関である地域鉄道等の安全な鉄道輸送の確保に資する。	鉄道局 鉄道事業課 (課長 大野達)
鉄道軌道安全輸送設備等整備事業 京福電気鉄道株式会社	1.6	-	信号保安設備	地域住民に欠かせない公共交通機関である地域鉄道等の安全な鉄道輸送の確保に資する。	鉄道局 鉄道事業課 (課長 大野達)
鉄道軌道安全輸送設備等整備事業 紀州鉄道株式会社	0.04	-	線路設備	地域住民に欠かせない公共交通機関である地域鉄道等の安全な鉄道輸送の確保に資する。	鉄道局 鉄道事業課 (課長 大野達)
鉄道軌道安全輸送設備等整備事業 北神急行電鉄株式会社	2.3	-	信号保安設備、 変電所設備	地域住民に欠かせない公共交通機関である地域鉄道等の安全な鉄道輸送の確保に資する。	鉄道局 鉄道事業課 (課長 大野達)
鉄道軌道安全輸送設備等整備事業 一畑電車株式会社	0.07	-	保安通信設備	地域住民に欠かせない公共交通機関である地域鉄道等の安全な鉄道輸送の確保に資する。	鉄道局 鉄道事業課 (課長 大野達)

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	供用後の 維持管理費 (億円)	事業内容	評価	担当課 (担当課長名)
鉄道軌道安全輸送設備等整備事業 井原鉄道株式会社	0.14	-	信号保安設備	地域住民に欠かせない公共交通機関である地域鉄道等の安全な鉄道輸送の確保に資する。	鉄道局 鉄道事業課 (課長 大野達)
鉄道軌道安全輸送設備等整備事業 広島電鉄株式会社	2.4	-	信号保安設備、 変電所設備、線 路設備	地域住民に欠かせない公共交通機関である地域鉄道等の安全な鉄道輸送の確保に資する。	鉄道局 鉄道事業課 (課長 大野達)
鉄道軌道安全輸送設備等整備事業 若桜町・八頭町	0.64	-	信号保安設備、 電路設備、線路 設備、防護設備	地域住民に欠かせない公共交通機関である地域鉄道等の安全な鉄道輸送の確保に資する。	鉄道局 鉄道事業課 (課長 大野達)
鉄道軌道安全輸送設備等整備事業 水島臨海鉄道株式 会社	1.4	-	信号保安設備	地域住民に欠かせない公共交通機関である地域鉄道等の安全な鉄道輸送の確保に資する。	鉄道局 鉄道事業課 (課長 大野達)
鉄道軌道安全輸送設備等整備事業 土佐くろしお鉄道 株式会社	1.2	-	信号保安設備	地域住民に欠かせない公共交通機関である地域鉄道等の安全な鉄道輸送の確保に資する。	鉄道局 鉄道事業課 (課長 大野達)
鉄道軌道安全輸送設備等整備事業 高松琴平電気鉄道 株式会社	0.57	-	信号保安設備、 変電所設備	地域住民に欠かせない公共交通機関である地域鉄道等の安全な鉄道輸送の確保に資する。	鉄道局 鉄道事業課 (課長 大野達)
鉄道軌道安全輸送設備等整備事業 伊予鉄道株式会社	0.21	-	信号保安設備	地域住民に欠かせない公共交通機関である地域鉄道等の安全な鉄道輸送の確保に資する。	鉄道局 鉄道事業課 (課長 大野達)
鉄道軌道安全輸送設備等整備事業 とさでん交通株式 会社	0.11	-	信号保安設備	地域住民に欠かせない公共交通機関である地域鉄道等の安全な鉄道輸送の確保に資する。	鉄道局 鉄道事業課 (課長 大野達)
鉄道軌道安全輸送設備等整備事業 肥薩おれんじ鉄道 株式会社	0.13	-	信号保安設備	地域住民に欠かせない公共交通機関である地域鉄道等の安全な鉄道輸送の確保に資する。	鉄道局 鉄道事業課 (課長 大野達)

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	供用後の 維持管理費 (億円)	事業内容	評価	担当課 (担当課長名)
鉄道軌道安全輸送設備等整備事業 松浦鉄道株式会社	0.12	-	信号保安設備	地域住民に欠かせない公共交通機関である地域鉄道等の安全な鉄道輸送の確保に資する。	鉄道局 鉄道事業課 (課長 大野達)
鉄道軌道安全輸送設備等整備事業 平成筑豊鉄道株式会社	0.32	-	保安通信設備、 信号保安設備	地域住民に欠かせない公共交通機関である地域鉄道等の安全な鉄道輸送の確保に資する。	鉄道局 鉄道事業課 (課長 大野達)
鉄道軌道安全輸送設備等整備事業 島原鉄道株式会社	0.52	-	信号保安設備、 保安通信設備	地域住民に欠かせない公共交通機関である地域鉄道等の安全な鉄道輸送の確保に資する。	鉄道局 鉄道事業課 (課長 大野達)
鉄道軌道安全輸送設備等整備事業 くま川鉄道株式会社	0.09	-	信号保安設備	地域住民に欠かせない公共交通機関である地域鉄道等の安全な鉄道輸送の確保に資する。	鉄道局 鉄道事業課 (課長 大野達)
鉄道軌道安全輸送設備等整備事業 南阿蘇鉄道株式会社	0.07	-	保安通信設備	地域住民に欠かせない公共交通機関である地域鉄道等の安全な鉄道輸送の確保に資する。	鉄道局 鉄道事業課 (課長 大野達)
鉄道軌道安全輸送設備等整備事業 筑豊電気鉄道株式会社	0.50	-	信号保安設備	地域住民に欠かせない公共交通機関である地域鉄道等の安全な鉄道輸送の確保に資する。	鉄道局 鉄道事業課 (課長 大野達)
鉄道軌道安全輸送設備等整備事業 甘木鉄道株式会社	0.12	-	信号保安設備	地域住民に欠かせない公共交通機関である地域鉄道等の安全な鉄道輸送の確保に資する。	鉄道局 鉄道事業課 (課長 大野達)
鉄道軌道安全輸送設備等整備事業 北九州高速鉄道株式会社	1.1	-	電路設備、保安 通信設備	地域住民に欠かせない公共交通機関である地域鉄道等の安全な鉄道輸送の確保に資する。	鉄道局 鉄道事業課 (課長 大野達)

【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		費用の内訳				
会津若松市鶴ヶ城周辺地区地域居住機能再生推進事業 (会津若松市)	59	59	<p>【内訳】 居住水準向上便益 ・住宅：54億円 ・駐車場：4.9億円</p> <p>【主な根拠】 市場家賃：80千円/月・戸</p>	59	<p>【内訳】 事業費 58億円 維持管理費 0.53億円</p>	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。	東北地方整備局 建設部 都市・住宅整備課 (課長 山田 大輔)
市川三郷町北部地区地域居住機能再生推進事業 (山梨県)	14	15	<p>【内訳】 居住水準向上便益 ・住宅：14億円 ・駐車場：0.61億円</p> <p>【主な根拠】 市場家賃：85千円/月・戸</p>	14	<p>【内訳】 事業費 13億円 維持管理費 1.1億円</p>	1.04	耐震性等安全性の確保、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。	関東地方整備局 建設部 住宅整備課 (課長 原口 統)
戸田明正地区地域居住機能再生推進事業 (名古屋市)	185	111	<p>【内訳】 居住水準向上便益 ・住宅：100億円 ・駐車場：11億円</p> <p>【主な根拠】 市場家賃：70千円/月・戸</p>	158	<p>【内訳】 事業費 115億円 維持管理費 43億円</p>	0.7	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、地域コミュニティの活性化、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。	中部地方整備局 建設部 住宅整備課 (課長 山尾 耕平)
名城東地区地域居住機能再生推進事業 (名古屋市)	285	209	<p>【内訳】 居住水準向上便益 ・住宅：185億円 ・駐車場：24億円</p> <p>【主な根拠】 市場家賃：85千円/月・戸</p>	241	<p>【内訳】 事業費 172億円 維持管理費 69億円</p>	0.9	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、地域コミュニティの活性化、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。	中部地方整備局 建設部 住宅整備課 (課長 山尾 耕平)

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		費用の内訳				
寝屋川地区地域居住機能再生推進事業 (大阪府・寝屋川市)	26	29	【内訳】 居住水準向上便益 ・住宅：26億円 ・駐車場：2.1億円  【主な根拠】 市場家賃：81千円/月・戸	24	【内訳】 事業費 23億円 維持管理費 1.2億円	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。	近畿地方整備局 建政部 住宅整備課長 (課長 瀧野 幹子)
若松町・清水地区地域居住機能再生推進事業 (大阪府・富田林市)	20	18	【内訳】 居住水準向上便益 ・住宅：16億円 ・駐車場：2.0億円  【主な根拠】 市場家賃：74千円/月・戸	18	【内訳】 事業費 16億円 維持管理費 1.7億円	1.02	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。	近畿地方整備局 建政部 住宅整備課長 (課長 瀧野 幹子)
西宮南地区地域居住機能再生推進事業 (兵庫県・西宮市)	51	53	【内訳】 居住水準向上便益 ・住宅：50億円 ・駐車場：2.5億円  【主な根拠】 市場家賃：70千円/月・戸	44	【内訳】 事業費：37億円 維持管理費：6.8億円	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。	近畿地方整備局 建政部 住宅整備課長 (課長 瀧野 幹子)
姫路城周辺地区地域居住機能再生推進事業 (兵庫県・姫路市)	55	51	【内訳】 居住水準向上便益 ・住宅：50億円 ・駐車場：1.5億円  【主な根拠】 市場家賃：71千円/月・戸	47	【内訳】 事業費：40億円 維持管理費：7.2億円	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。	近畿地方整備局 建政部 住宅整備課長 (課長 瀧野 幹子)

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		費用の内訳				
東多聞台周辺地区 地域居住機能再生推進 事業 (神戸市)	65	59	【内訳】 居住水準向上便益 ・住宅：55億円 ・駐車場：4.1億円  【主な根拠】 市場家賃：67千円/月・ 戸	52	【内訳】 事業費 41億円 維持管理費 11億円	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。	近畿地方整備局 建政部 住宅整備課長 (課長 瀧野 幹子)
近鉄大福駅周辺地区 地域居住機能再生推 進事業 (奈良県)	54	65	【内訳】 居住水準向上便益 ・住宅：60億円 ・駐車場：4.4億円  【主な根拠】 市場家賃：88千円/月・ 戸	53	【内訳】 事業費 53億円 維持管理費 0.67億円	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。	近畿地方整備局 建政部 住宅整備課長 (課長 瀧野 幹子)
和歌山市南東部地区 地域居住機能再生推 進事業 (和歌山市)	33	38	【内訳】 居住水準向上便益 ・住宅：35億円 ・駐車場：2.7億円  【主な根拠】 市場家賃：94千円/月・ 戸	32	【内訳】 事業費 31.1億円 維持管理費 1.1億円	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。	近畿地方整備局 建政部 住宅整備課長 (課長 瀧野 幹子)
大竹市大竹・小方・ 玖波地区地域居住機 能再生推進事業 (大竹市)	16	16	【内訳】 居住水準向上便益 ・住宅：15億円 ・駐車場：1.1億円  【主な根拠】 市場家賃：81千円/月・ 戸	15	【内訳】 事業費 14億円 維持管理費 0.93億円	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。	中国地方整備局 建政部 都市・住宅整備課 (課長 島村 泰彰)

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		費用の内訳				
南城地区地域居住機能再生推進事業 (沖縄県・沖縄県住宅供給公社)	16	17	【内訳】 家賃便益 17億円  【主な根拠】 市場家賃:1,200円/m <sup>2</sup>	14	【内訳】 事業費 13億円 維持管理費 1.1億円	1.2	・新設予定の町道と連携して団地内道路を整備することにより、地域の利便性及び災害時の避難機能の向上を図る。 ・「南城市総合戦略」において当該事業による団地整備及び生活支援施設等の整備が位置づけられている。	内閣府沖縄総合事務局 開発建設部 建設産業・地方整備課 (課長 豊見山 秀樹)
堀切二丁目周辺及び四丁目地区密集市街地総合防災事業 (葛飾区)	54	116	【内訳】 住環境向上便益 91億円 建替促進便益 25億円  【主な根拠】 市場家賃:2,700円/m <sup>2</sup>	38	【内訳】 事業費 34億円 維持管理費 4.8億円	2.9	高齢化の著しい密集市街地において、防災対策の推進とあわせ、多様な世帯の居住推進を図るため、子育て支援施設・福祉施設等の生活支援機能等の整備を進めるなど、密集市街地における総合的な環境整備を図る。	関東地方整備局 建設部 住宅整備課 (課長 原口 統)
東四つ木地区密集市街地総合防災事業 (葛飾区)	62	143	【内訳】 住環境向上便益 18億円 建替促進便益 124億円 防災性向上便益 0.60億円  【主な根拠】 市場家賃:3,300円/m <sup>2</sup>	72	【内訳】 事業費 64億円 維持管理費 7.2億円	1.9	高齢化の著しい密集市街地において、防災対策の推進とあわせ、多様な世帯の居住推進を図るため、子育て支援施設・福祉施設等の生活支援機能等の整備を進めるなど、密集市街地における総合的な環境整備を図る。	関東地方整備局 建設部 住宅整備課 (課長 原口 統)
四つ木一、二丁目地区密集市街地総合防災事業 (葛飾区)	38	58	【内訳】 住環境向上便益 7.4億円 建替促進便益 50億円  【主な根拠】 市場家賃:3,300円/m <sup>2</sup>	40	【内訳】 事業費 36億円 維持管理費 3.5億円	1.4	高齢化の著しい密集市街地において、防災対策の推進とあわせ、多様な世帯の居住推進を図るため、子育て支援施設・福祉施設等の生活支援機能等の整備を進めるなど、密集市街地における総合的な環境整備を図る。	関東地方整備局 建設部 住宅整備課 (課長 原口 統)

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		費用の内訳				
東立石四丁目地区密集市街地総合防災事業 (葛飾区)	61	123	【内訳】 住環境向上便益 41億円 建替促進便益 81億円 【主な根拠】 市場家賃:3,300円/m2	57	【内訳】 事業費 53億円 維持管理費 4.8億円	2.1	高齢化の著しい密集市街地において、防災対策の推進とあわせ、多様な世帯の居住推進を図るため、子育て支援施設・福祉施設等の生活支援機能等の整備を進めるなど、密集市街地における総合的な環境整備を図る。	関東地方整備局 建政部 住宅整備課 (課長 原口 統)
目黒本町五丁目地区密集市街地総合防災事業 (目黒区)	68	95	【内訳】 住環境向上便益 2.0億円 建替促進便益 92億円 【主な根拠】 市場家賃:3,200円/m2	50	【内訳】 事業費 50億円 維持管理費 0.27億円	1.8	高齢化の著しい密集市街地において、防災対策の推進とあわせ、多様な世帯の居住推進を図るため、子育て支援施設・福祉施設等の生活支援機能等の整備を進めるなど、密集市街地における総合的な環境整備を図る。	関東地方整備局 建政部 住宅整備課 (課長 原口 統)
目黒本町六丁目・原町地区密集市街地総合防災事業 (目黒区)	84	150	【内訳】 住環境向上便益 30億円 建替促進便益 119億円 【主な根拠】 市場家賃:3,500円/m2	64	【内訳】 事業費 55億円 維持管理費 8.6億円	2.3	高齢化の著しい密集市街地において、防災対策の推進とあわせ、多様な世帯の居住推進を図るため、子育て支援施設・福祉施設等の生活支援機能等の整備を進めるなど、密集市街地における総合的な環境整備を図る。	関東地方整備局 建政部 住宅整備課 (課長 原口 統)
北砂三・四・五丁目地区密集市街地総合防災事業 (江東区)	58	63	【内訳】 住環境向上便益 2.4億円 建替促進便益 58億円 防災性向上便益 1.7億円 【主な根拠】 市場家賃:2,000円/m2	52	【内訳】 事業費 52億円 維持管理費 0.67億円	1.1	高齢化の著しい密集市街地において、防災対策の推進とあわせ、多様な世帯の居住推進を図るため、子育て支援施設・福祉施設等の生活支援機能等の整備を進めるなど、密集市街地における総合的な環境整備を図る。	関東地方整備局 建政部 住宅整備課 (課長 原口 統)

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		費用の内訳				
若葉・須賀町地区密集市街地総合防災事業 (新宿区)	71	122	【内訳】 住環境向上便益 40億円 建替促進便益 81億円 【主な根拠】 市場家賃:4,311円/m <sup>2</sup>	55	【内訳】 事業費 55億円 維持管理費 0.41億円	2.1	高齢化の著しい密集市街地において、防災対策の推進とあわせ、多様な世帯の居住推進を図るため、子育て支援施設・福祉施設等の生活支援機能等の整備を進めるなど、密集市街地における総合的な環境整備を図る。	関東地方整備局 建政部 住宅整備課 (課長 原口 統)
大蔵地区密集市街地総合防災事業 (世田谷区)	130	184	【内訳】 住環境向上便益 180億円 建替促進便益 4.0億円 【主な根拠】 市場家賃:3,300円/m <sup>2</sup>	101	【内訳】 事業費 94億円 維持管理費 7.3億円	1.8	高齢化の著しい密集市街地において、防災対策の推進とあわせ、多様な世帯の居住推進を図るため、子育て支援施設・福祉施設等の生活支援機能等の整備を進めるなど、密集市街地における総合的な環境整備を図る。	関東地方整備局 建政部 住宅整備課 (課長 原口 統)
弥生町三丁目周辺地区密集市街地総合防災事業 (中野区)	52	79	【内訳】 住環境向上便益 44億円 建替促進便益 34億円 【主な根拠】 市場家賃:2,990円/m <sup>2</sup>	42	【内訳】 事業費 40億円 維持管理費 2.0億円	1.8	高齢化の著しい密集市街地において、防災対策の推進とあわせ、多様な世帯の居住推進を図るため、子育て支援施設・福祉施設等の生活支援機能等の整備を進めるなど、密集市街地における総合的な環境整備を図る。	関東地方整備局 建政部 住宅整備課 (課長 原口 統)
上池袋地区密集市街地総合防災事業 (豊島区)	30	43	【内訳】 住環境向上便益 41億円 建替促進便益 2.2億円 【主な根拠】 市場家賃:3,000円/m <sup>2</sup>	35	【内訳】 事業費 32億円 維持管理費 2.6億円	1.2	高齢化の著しい密集市街地において、防災対策の推進とあわせ、多様な世帯の居住推進を図るため、子育て支援施設・福祉施設等の生活支援機能等の整備を進めるなど、密集市街地における総合的な環境整備を図る。	関東地方整備局 建政部 住宅整備課 (課長 原口 統)

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		費用の内訳				
池袋本町地区密集市街地総合防災事業 (豊島区)	44	57	【内訳】 住環境向上便益 45億円 建替促進便益 12億円  【主な根拠】 市場家賃:3,400円/m2	39	【内訳】 事業費 38億円 維持管理費 0.78億円	1.4	高齢化の著しい密集市街地において、防災対策の推進とあわせ、多様な世帯の居住推進を図るため、子育て支援施設・福祉施設等の生活支援機能等の整備を進めるなど、密集市街地における総合的な環境整備を図る。	関東地方整備局 建政部 住宅整備課 (課長 原口 統)
雑司が谷・南池袋地区密集市街地総合防災事業 (豊島区)	45	66	【内訳】 住環境向上便益 63億円 建替促進便益 3.5億円  【主な根拠】 市場家賃:3,500円/m2	37	【内訳】 事業費 36億円 維持管理費 1.0億円	1.7	高齢化の著しい密集市街地において、防災対策の推進とあわせ、多様な世帯の居住推進を図るため、子育て支援施設・福祉施設等の生活支援機能等の整備を進めるなど、密集市街地における総合的な環境整備を図る。	関東地方整備局 建政部 住宅整備課 (課長 原口 統)
東池袋四・五丁目地区密集市街地総合防災事業 (豊島区)	67	97	【内訳】 住環境向上便益 48億円 建替促進便益 46億円 都市再生住宅の供給 2.2億円  【主な根拠】 市場家賃:4,290円/m2	52	【内訳】 事業費 51億円 維持管理費 0.64億円	1.8	高齢化の著しい密集市街地において、防災対策の推進とあわせ、多様な世帯の居住推進を図るため、子育て支援施設・福祉施設等の生活支援機能等の整備を進めるなど、密集市街地における総合的な環境整備を図る。	関東地方整備局 建政部 住宅整備課 (課長 原口 統)
月島地区密集市街地総合防災事業 (中央区)	313	348	【内訳】 収益性向上便益 346億円 利便性・快適性向上便益 2.8億円  【主な根拠】 市場家賃:4,482円/m2	295	【内訳】 事業費 295億円	1.1	高齢化の著しい密集市街地において、防災対策の推進とあわせ、多様な世帯の居住推進を図るため、子育て支援施設・福祉施設等の生活支援機能等の整備を進めるなど、密集市街地における総合的な環境整備を図る。	関東地方整備局 建政部 住宅整備課 (課長 原口 統)

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		費用の内訳				
大井一丁目南地区密集市街地総合防災事業 (品川区)	374	368	<b>【内訳】</b> 収益性向上便益 239億円 利便性・快適性向上便益 128億円  <b>【主な根拠】</b> 市場家賃:3,600円/m2	327	<b>【内訳】</b> 事業費 327億円	1.1	高齢化の著しい密集市街地において、防災対策の推進とあわせ、多様な世帯の居住推進を図るため、子育て支援施設・福祉施設等の生活支援機能等の整備を進めるなど、密集市街地における総合的な環境整備を図る。	関東地方整備局 建政部 住宅整備課 (課長 原口 統)
大津駅西地区密集市街地総合防災事業 (大津市)	76	170	<b>【区画整理】</b> <b>【内訳】</b> 便益 133億円 <b>【主な根拠】</b> 総地代の差 5.2億円  <b>【住市総】</b> <b>【内訳】</b> 住環境向上便益 0.74億円 コミュニティ住宅供給便益 8.0億円 建替促進等便益 28億円 防災性向上便益 0.16億円 <b>【主な根拠】</b> 市場家賃:2,000円/m2	94	<b>【内訳】</b> 事業費 89億円 維持管理費 3.9億円	1.8	高齢化の著しい密集市街地において、防災対策の推進とあわせ、多様な世帯の居住推進を図るため、子育て支援施設・福祉施設等の生活支援機能等の整備を進めるなど、密集市街地における総合的な環境整備を図る。	近畿地方整備局 建政部 住宅整備課長 (課長 瀧野 幹子) 都市整備課 (課長 松村 知樹)
寝屋川地区密集市街地総合防災事業 (寝屋川市)	110	112	<b>【内訳】</b> 住環境向上便益 66億円 建替促進等便益 46億円  <b>【主な根拠】</b> 市場家賃:1,700円/m2	93	<b>【内訳】</b> 事業費 89億円 維持管理費 4.0億円	1.2	高齢化の著しい密集市街地において、防災対策の推進とあわせ、多様な世帯の居住推進を図るため、子育て支援施設・福祉施設等の生活支援機能等の整備を進めるなど、密集市街地における総合的な環境整備を図る。	近畿地方整備局 建政部 住宅整備課長 (課長 瀧野 幹子)
守口地区密集市街地総合防災事業 (守口市)	53	48	<b>【内訳】</b> 住環境向上便益 26億円 建替促進便益 22億円  <b>【主な根拠】</b> 市場家賃:1,800円/m2	39	<b>【内訳】</b> 事業費 34億円 維持管理費 5.1億円	1.2	高齢化の著しい密集市街地において、防災対策の推進とあわせ、多様な世帯の居住推進を図るため、子育て支援施設・福祉施設等の生活支援機能等の整備を進めるなど、密集市街地における総合的な環境整備を図る。	近畿地方整備局 建政部 住宅整備課長 (課長 瀧野 幹子)

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	費用便益分析				B/C	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	費用の内訳					
若江・岩田・瓜生堂 地区密集市街地総合 防災事業 (東大阪市)	59	75	【内訳】 住環境向上便益 15億円 建替促進便益 55億円 都市再生住宅整備便益 4.8億円  【主な根拠】 市場家賃：1,500円/m2	48	【内訳】 事業費 43億円 維持管理費 4.9億円	1.6	高齢化の著しい密集市街地において、防災対策の推進とあわせ、多様な世帯の居住推進を図るため、子育て支援施設・福祉施設等の生活支援機能等の整備を進めるなど、密集市街地における総合的な環境整備を図る。	近畿地方整備局 建設部 住宅整備課長 (課長 瀧野 幹子)
庄内・豊南町地区密 集市街地総合防災事 業 (豊中市)	99	101	【内訳】 住環境向上便益 76億円 建替促進等便益 25億円  【主な根拠】 市場家賃：1,880円/m2	87	【内訳】 事業費 84億円 維持管理費 2.8億円	1.2	高齢化の著しい密集市街地において、防災対策の推進とあわせ、多様な世帯の居住推進を図るため、子育て支援施設・福祉施設等の生活支援機能等の整備を進めるなど、密集市街地における総合的な環境整備を図る。	近畿地方整備局 建設部 住宅整備課長 (課長 瀧野 幹子)
灘中央地区密集市街 地総合防災事業 (神戸市)	91	105	【内訳】 建替促進便益 104.5億円 住環境向上便益 0.51億 円  【主な根拠】 分譲住宅の整備 (分譲価格実績515千円 /m2) 道路拡幅整備 (ヘドニック法による)	91	【内訳】 事業費 91億円 維持管理費 0.01億円	1.1	高齢化の著しい密集市街地において、防災対策の推進とあわせ、多様な世帯の居住推進を図るため、子育て支援施設・福祉施設等の生活支援機能等の整備を進めるなど、密集市街地における総合的な環境整備を図る。	近畿地方整備局 建設部 住宅整備課長 (課長 瀧野 幹子)
浜山地区密集市街地 総合防災事業 (神戸市)	1,566	2,015	【内訳】 住環境向上便益 1,138 億円 都市再生住宅供給便益 142億円 建替促進便益 730億円 防災性向上便益 4.7億円 【主な根拠】 市場家賃 1,700円/m2	1,566	【内訳】 事業費 1,478億円 維持管理費 88億円	1.3	都市の基盤施設の整備ならびに住環境の改善、土地利用の高度化及び良質な市街地住宅の供給促進を図ることにより、都市の再生、活性化に資する。また高齢化の著しい密集市街地において、防災対策の推進とあわせ多様な世帯の居住推進を図るため、密集市街地における総合的な環境整備を図る。	近畿地方整備局 建設部 住宅整備課長 (課長 瀧野 幹子) 都市整備課 (課長 松村 知樹)

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		費用の内訳				
又穂地区優良建築物等整備事業 (都市再生機構)	57	54	<b>【内訳】</b> 域内便益※ 52億円 域外便益 1.5億円 <b>【主な根拠】</b> 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 ※域内便益は維持管理費6.5億円を控除した額	51	<b>【内訳】</b> 事業費 51億円	1.1	<ul style="list-style-type: none"> <li>・「良質な住宅供給」事業の実施により、良質な市街地住宅を供給し、居住環境の整備を図っていく。</li> <li>・「公共空間等の確保」歩道状空地等の整備により安全な避難路の確保、良好な街並み形成を図っていく。</li> </ul>	住宅局 市街地建築課 (課長 香山 幹)
千里高野台地区優良建築物等整備事業 (都市再生機構)	60	53	<b>【内訳】</b> 域内便益※ 41億円 域外便益 12億円 <b>【主な根拠】</b> 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 ※域内便益は維持管理費10億円を控除した額	48	<b>【内訳】</b> 事業費 47億円	1.1	<ul style="list-style-type: none"> <li>・「良質な住宅供給」事業の実施により、良質な市街地住宅を供給し、居住環境の整備を図っていく。</li> <li>・「公共空間等の確保」歩道状空地等の整備により安全な避難路の確保、良好な街並み形成を図っていく。</li> </ul>	住宅局 市街地建築課 (課長 香山 幹)
博多駅前四丁目第二地区優良建築物等整備事業 (都市再生機構)	66	72	<b>【内訳】</b> 域内便益※ 48億円 域外便益 24億円 <b>【主な根拠】</b> 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 ※域内便益は維持管理費21億円を控除した額	62	<b>【内訳】</b> 事業費 62億円	1.2	<ul style="list-style-type: none"> <li>・「良質な住宅供給」事業の実施により、良質な市街地住宅を供給し、居住環境の整備を図っていく。</li> <li>・「公共駐車場の整備」都市部の道路交通の円滑化のため公共駐車場の整備を図っていく。</li> </ul>	住宅局 市街地建築課 (課長 香山 幹)

【都市公園等事業】

(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		費用の内訳				
西巣鴨公園 独立行政法人 都市 再生機構	198	468	【内訳】 利用に係る価値:92億円 環境に係る価値:112億円 災害に係る価値:265億円 【主な根拠】 誘致圏:1.5km 誘致圏人口:9.2万人	160	【内訳】 建設費 154億 円 維持管理費 6.3億 円	2.9	・豊島区地域防災計画において、広域避難場所として位置付けられており、有効避難面積の確保に資する。(有効避難面積:0.00㎡/人→0.45㎡/人)	都市局公園緑地・ 景観課 (課長 榎野 良 明)

・ 供用後の維持管理費は50年間にかかる費用を現在価値化したものである。

【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)
営農研修所施設整備 東京都	0.54	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 基本的要件及び小笠原の特殊性を考慮した評価基準に合致している。</li> <li>・ 他地域では、病害虫や生育障害等の被害を最小限に抑えるため、都道府県により普及指導センターが設置され、農業経営に影響の大きい病害虫診断や生育障害等の判定に必要な土壌診断等が迅速に実施されているなど、診断結果や処方の指示を行う体制が整えられており、小笠原村においても他地域並の水準を確保するために必要である。</li> <li>・ 都内でも唯一の亜熱帯に属するなどの特殊事情を有する小笠原村においては、栽培される作物も他地域と異なり、更に母島の主要産業である農業は、後継者や島外出身者の新規就農の割合も他地域と比べて高く、農業技術の指導等が重要であるが、小笠原の隔絶性に鑑み、村内自己完結性を確保するものである。</li> </ul>	本省国土政策局 特別地域振興官 (振興官 中島正人)
共同利用施設（漁船 船員厚生施設） 小笠原島漁業協同組 合	1.3	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 基本的要件及び小笠原の特殊性を考慮した評価基準に合致している。</li> <li>・ 特殊事情を有する小笠原村において、主要産業である水産業は、漁業就業者の大半を島外から募集しており、水産業の維持・発展のため漁業就業者の住宅確保が必要であるが、現状は都営住宅の空きが無いなど、就業して間もない漁業者にとって住宅確保が困難な状況であり、水産業を支える当該施設の整備は、シビルミニマムとして必要である。</li> </ul>	本省国土政策局 特別地域振興官 (振興官 中島正人)

# 再評価結果一覧

## 【公共事業関係費】

### 【河川事業】 【補助事業】

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)		
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)					B/C	
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
柿川床上浸水対策 特別緊急事業 新潟県	その他	110	157	【内訳】 被害防止便益:155億円 残存価値:1.4億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:115戸 年平均浸水軽減面積:4.7ha	126	【内訳】 建設費 115億円 維持管理費 11億円	1.2	<ul style="list-style-type: none"> <li>・総事業費が91億円から約110億円に増加したことから再評価を実施。</li> <li>①事業の必要性等について               <ul style="list-style-type: none"> <li>・平成24年に、長岡市中心市街地活性化を目指し、交流・行政機能の拠点として複合交流施設がオープン(市役所本庁舎が移転)したため、流域の治水安全度向上の必要性がさらに強まっている。</li> </ul> </li> <li>②事業の進捗の見込みについて               <ul style="list-style-type: none"> <li>・平成24年度より事業に着手。事業全体として、完成に向けて概ね順調に進捗している。</li> <li>・当初想定しえなかった支障施設対策や軟弱地盤対策の工法変更が必要となったこと等により、総事業費が増加した。</li> </ul> </li> <li>③コスト削減や代替案立案などの可能性について               <ul style="list-style-type: none"> <li>・柿川放水路の工区毎に現場条件に応じた函体設置工法を比較検討しコスト削減に努める。</li> </ul> </li> </ul>	継続	水管理・国土保全局 治水課 (課長 大西 亘)	
十二沢川床上浸水 対策特別緊急事業 新潟県	その他	49	95	【内訳】 被害防止便益:94億円 残存価値:1.2億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:26戸 年平均浸水軽減面積:1.5ha	56	【内訳】 建設費 51億円 維持管理費 5.5億円	1.7	<ul style="list-style-type: none"> <li>・総事業費が40億円から約49億円に増加したことから再評価を実施。</li> <li>①事業の必要性等について               <ul style="list-style-type: none"> <li>・一般国道17号 六日町バイパス事業が平成6年に事業着手され、一部供用開始区間の延伸に伴い、周辺開発等による人口・資産等の増加が見込まれ、災害リスク増加の恐れが高まっている。</li> </ul> </li> <li>②事業の進捗の見込みについて               <ul style="list-style-type: none"> <li>・平成24年度より事業に着手。事業全体として、完成に向けて概ね順調に進捗している。</li> <li>・当初想定していた以上に改修工事箇所が軟弱地盤であり、周辺地域に与える影響が大きいことが発覚し、地盤改良工範囲の拡大や仮設等の対策が必要となったこと等から総事業費が増加した。</li> </ul> </li> <li>③コスト削減や代替案立案などの可能性について               <ul style="list-style-type: none"> <li>・付帯構造物工事については、工区毎に現場条件に応じた函体、もしくは橋梁形式など比較検討しコスト削減に努める。</li> </ul> </li> </ul>	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		費用の内訳						
和田川床上浸水対策特別緊急事業 和歌山県	その他	67	743	【内訳】 被害防止便益:741億円 残存価値:2.4億円  【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:418戸 年平均浸水軽減面積:28ha	74	【内訳】 建設費 67億円 維持管理費 7.6億円	10.0	<ul style="list-style-type: none"> <li>・総事業費が52億円から約67億円に増加したことから再評価を実施。</li> <li>①事業の必要性等について <ul style="list-style-type: none"> <li>・和歌山市の中心市街地を流れる都市河川であり、宅地化による災害リスク増加の恐れが高まっている。</li> </ul> </li> <li>②事業の進捗の見込みについて <ul style="list-style-type: none"> <li>・平成25年度より事業に着手。事業全体として、完成に向けて概ね順調に進捗している。</li> <li>・軟弱地盤であることが発覚ことによる工法の見直し等により事業費が増加した。</li> </ul> </li> <li>③コスト縮減や代替案立案などの可能性について <ul style="list-style-type: none"> <li>・リサイクル材等の活用を積極的に取り入れることによりコスト縮減を図る。</li> </ul> </li> </ul>	継続	水管理・国土保全局 治水課 (課長 大西 亘)	

該当基準

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

【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		費用の内訳						
厚幌ダム建設事業 北海道	その他	450	900	417	2.2	<p>・厚真川では、近年でも平成4年、平成13年、平成18年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、昭和56年8月に浸水被害121戸、平成4年8月に浸水被害89戸、平成13年9月に42戸、平成18年8月に2戸の浸水被害が発生している。</p> <p>・事業の実施により、これらの浸水被害及び漏水被害が軽減される。</p>	<p>厚幌ダム建設事業の全体計画の変更にあたって、再評価を実施。</p> <p>①事業の必要性等について ・厚真川では、昭和56年8月に浸水被害121戸、平成13年9月に42戸の浸水被害等が発生しており、治水安全度の向上が望まれている。 ・水道事業者である厚真町より参画内容の変更の申し出はない。 ・かんがい事業者である勇払東部地区より参画内容の変更の申し出はない。</p> <p>②事業進捗の見込みについて ・ダム事業の検証を実施したことによる工程の見直しを行った結果、1年の工期延滞が不可避となった。 ・総事業費について確認を行った結果、設計条件の見直し等により現計画の事業費から約90億円の増加となった。 ・昭和61年度に実施計画調査に着手している。平成26年度よりダム本体工事に着手し、平成29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立案などの可能性について ・「重力式コンクリートダム」から「台形OSGダム」にダム形式を変更することでコスト縮減を図っており、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。 ・厚幌ダム+河道掘削(現計画)と河道掘削と引堤等による組合せを複数比較し、経済性等から現計画が最適と判断している。</p>	継続	水管理・国土保全局 治水課 (課長 大西 亘)		
築川ダム建設事業 岩手県	再々評価	530	1,088	674	1.6	<p>・築川流域では、昭和54年8月、平成2年9月の洪水により被害が発生している。</p> <p>・主な洪水被害として、昭和54年8月に浸水被害44戸、平成2年9月に浸水被害35戸、全半壊1戸の被害が発生している。</p> <p>・主な漏水被害として、昭和48年及び昭和53年の漏水において、特に深刻な水不足に見舞われた。</p> <p>・事業の実施により、これらの浸水被害及び漏水被害が軽減される。</p>	<p>①事業の必要性等について ・築川では、昭和54年8月に浸水被害44戸、平成2年9月に35戸の浸水被害等が発生しており、治水安全度の向上が望まれている。 ・水道事業者である盛岡市、矢巾町より参画内容の変更の申し出はない。 ・新たに岩手県企業局が、発電の参加を表明。</p> <p>②事業進捗の見込みについて ・昭和62年度に実施計画調査に着手している。平成26年度よりダム本体工事に着手し、平成25年3月には付替国道、平成27年5月には付替県道を供用開始しており、平成32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立案などの可能性について ・付替道路のルート見直し等により建設コストの縮減に努めている。今後実施する工事においても、積極的に新技術・新工法を採用するなどし、一層のコスト縮減に努めることとしている。</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		費用の内訳						
水無瀬生活貯水池 整備事業 岐阜県	再々評価	60 (※1)	28 (※1)	【内訳】 被害防止便益:27億円 残存価値:1億円 【主な根拠】 洪水調節に係る便益 年平均浸水軽減戸数:15戸 年平均浸水軽減面積:5ha	23 (※1)	【内訳】 建設費:21億円 維持管理費:2億円	1.3 (※1)	<ul style="list-style-type: none"> <li>水無瀬川治川では、昭和43年、平成11年の洪水により甚大な浸水被害が発生している。</li> <li>主な洪水被害として、昭和43年8月に浸水被害142戸、平成11年9月に4戸の浸水被害が発生している。</li> <li>可茂地域では、平成6年、平成7年など、たびたび濁水が発生している。</li> <li>主な濁水被害として、平成6年に158日間の節水、平成7年に207日間の節水、平成13年に40日間の節水、平成17年に33日の節水が行われている。</li> <li>事業の実施により、これらの浸水被害及び濁水被害が軽減される。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>①事業の必要性等について 水無瀬川では、昭和43年8月に浸水被害142戸、平成11年9月に4戸の浸水被害等が発生しており、治水安全度の向上が望まれている。</li> <li>②事業進捗の見込みについて ダム事業の検証に係る検討を行うまでは、新たな段階には入らず、水文調査等を継続する。</li> <li>③コスト縮減や代替案立案などの可能性について 「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を行うこととしている。</li> </ul>	<p>継続</p> <p>(「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られる。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27年10月28日水管理・国土保全局長通知)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)
吉野瀬川ダム建設 事業 福井県	その他	325	4,645	【内訳】 被害防止便益:4,465億円 流水の正常な機能の維持に関する便益:173億円 残存価値:7億円 【主な根拠】 洪水調節に係る便益 年平均浸水軽減戸数:1,914戸 年平均浸水軽減面積:380ha 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吉野瀬川ダムと同じ機能を有するダムを代替え施設とし、代替法を用いて計上	413	【内訳】 建設費:402億円 維持管理費:11億円	11.2	<ul style="list-style-type: none"> <li>吉野瀬川流域では、昭和40年洪水により甚大な被害が発生している。また近年でも平成10年の洪水により被害が発生している。</li> <li>洪水被害として、昭和40年9月の洪水において浸水被害1,800戸、平成10年9月の洪水においては14戸の浸水被害が発生している。</li> <li>主な濁水被害として、昭和52年、昭和57年、平成6年、平成12年に干ばつ被害などの濁水被害が発生している。</li> <li>事業の実施により、これらの浸水被害及び濁水被害が軽減される。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>吉野瀬川ダム建設事業の全体計画の変更にあたって、再評価を実施。</li> <li>①事業の必要性等について 吉野瀬川では、昭和40年9月に浸水被害1,800戸、平成10年9月に14戸の浸水被害等が発生しており、治水安全度の向上が望まれている。</li> <li>②事業進捗の見込みについて 事業用地取得の遅れにより工程の見直しを行った結果、5年の工期延期が不可避となった。</li> <li>昭和61年度に実施計画調査に着手している。現在、付替道路工事を延伸しているところであり、平成37年度の完成に向けて事業を進めている。</li> <li>③コスト縮減や代替案立案などの可能性について ダム本体等の設計段階や工事施工において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こととしている。</li> <li>平成29年度に実施した吉野瀬川ダム建設事業の検証に係る検討において「ダム事業の検証に関する再評価実施要領細目」に基づき現計画(吉野瀬川ダムと河道改修の組合せ)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と評価されている。</li> </ul>	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、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)					B/C
			便益の内訳及び主な根拠							
与布土生活貯水池 整備事業 兵庫県	その他	147	464	193	2.4	<p>・与布土川流域では、昭和62年10月、平成2年9月洪水により甚大な被害が発生している。また、近年でも平成16年10月、平成23年9月の洪水により浸水被害等が発生している。</p> <p>・主な洪水被害として、昭和62年10月に浸水被害19戸、平成16年10月に12戸の浸水被害が発生している。</p> <p>・主な漏水被害として、近年では平成4年11月～12月、平成6年7月～8月、平成7年10月～12月に漏水被害に見舞われている。特に、平成6年7月からの漏水においては、水源の取水不能や公立学校のプールへの給水停止、公的施設への給水の一部をカットする等の漏水被害に見舞われている。</p> <p>・事業の実施により、これらの浸水被害及び漏水被害が軽減される。</p>	<p>与布土生活貯水池整備事業の全体計画の変更にあって、再評価を実施。</p> <p>①事業の必要性等について</p> <p>・与布土川では、昭和62年10月に浸水被害19戸、平成16年10月に12戸の浸水被害等が発生しており、治水安全度の向上が望まれている。</p> <p>・水道事業者である朝来市より参画内容の変更の申し出はない。</p> <p>②事業進捗の見込みについて</p> <p>・貯水池内の法面崩壊が発生したことにより、対策が必要となったことから約6.5億円の増加となった。また、1年間の工期延期が不可避となった。</p> <p>・平成3年度に建設事業に着手している。ダムは平成26年6月より供用開始しており、付替道路とその法面対策を施工中であり、平成28年度の完成に向けて事業を進めている。</p> <p>③コスト削減や代替案立案などの可能性について</p> <p>・仮設ヤードの造成に現場発生土を流用するなど建設コストの削減に努めている。今後も引き続きコスト削減に努めることとしている。</p>	継続	水管理・国土保全局 治水課 (課長 大西 亘)	
和食ダム建設事業 高知県	その他	128	455	141	3.2	<p>・和食川流域では、平成元年8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、平成元年8月に浸水被害73戸、平成10年6月に浸水被害7戸、平成16年10月に33戸の浸水被害が発生している。</p> <p>・主な漏水被害として、昭和59年2月に夜間断水37日間、昭和60年1月に夜間断水27日間、昭和63年2月に夜間断水14日間、平成8年1月に10日間の夜間断水が行われている。</p> <p>・事業の実施により、これらの浸水被害及び漏水被害が軽減される。</p>	<p>和食ダム建設事業の全体計画の変更にあって、再評価を実施。</p> <p>①事業の必要性等について</p> <p>・和食川では、平成元年8月に浸水被害73戸、平成16年10月に33戸の浸水被害等が発生しており、治水安全度の向上が望まれている。</p> <p>・水道事業者である芸西村より参画内容の変更の申し出はない。</p> <p>②事業進捗の見込みについて</p> <p>・平成26年出水による仮設備等の被災により工程の見直しを行った結果、3年の工期延期が不可避となった。</p> <p>・平成4年度に実施計画調査に着手している。平成25年度よりダム本体工事に着手し、平成27年7月からは堤体コンクリート打設を行っており、平成30年度の完成に向けて事業を進めている。</p> <p>③コスト削減や代替案立案などの可能性について</p> <p>・仮設備ヤード造成計画の見直しや漏水処理設備の見直しなどにより建設コストの削減に努めている。今後も引き続きコスト削減に努めることとしている。</p> <p>・平成23年度に実施した和食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(和食ダム)と現計画面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		費用の内訳					
五ヶ山ダム建設事業 福岡県	再々評価	1,050	2,735	808	3.4	<p>・那珂川流域では、昭和38年6月洪水により甚大な被害が発生している。また、近年でも平成15年7月、平成21年7月の洪水により甚大な被害が発生している。</p> <p>・主な洪水被害として、昭和38年6月に浸水被害7,533戸、平成15年7月に浸水被害67戸、平成21年7月に301戸の浸水被害が生じている。</p> <p>・昭和53年～昭和54年、平成6年～平成7年の記録的な洪水においては、長期間の給水制限が実施され、住民生活に多大な影響を及ぼした。</p> <p>・主な漏水被害として、昭和53年～昭和54年には287日間、平成6年～平成7年には295日間の時間給水が実施されている。</p> <p>・事業の実施により、これらの浸水被害及び漏水被害が軽減される。</p>	<p>①事業の必要性等について</p> <p>・那珂川では、昭和38年6月に浸水被害7,533戸、平成21年7月に301戸の浸水被害等が発生しており、治水安全度の向上が望まれている。</p> <p>・水道事業者である福岡地区水道企業団より参画内容の変更の申し出はない。</p> <p>・漏水対策事業者である福岡市、福岡地区水道企業団、春日那珂川水道企業団より参画内容の変更の申し出はない。</p> <p>②事業進捗の見込みについて</p> <p>・昭和58年度に実施計画調査に着手している。平成26年2月からダム本体コンクリート打設を開始し、平成27年度内に打設完了する見込みである。また、付替道路7路線のうち5路線については既に完成し、残る2路線については、平成28年度内に完了する見込みであり、平成29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立案などの可能性について</p> <p>・付替道路の橋梁工事や法面工事において、新技術・新工法を採用し、建設コストの縮減に努めている。今後引き続きコスト縮減に努めることとしている。</p> <p>・平成23年度に実施した五ヶ山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(五ヶ山ダム)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)	
伊良原ダム建設事業 福岡県	再々評価	758	2,209	718	3.1	<p>・飯川流域では、昭和54年6月、平成55年8月の洪水により甚大な被害が発生している。また、近年でも平成24年7月の洪水により甚大な被害が発生している。</p> <p>・主な洪水被害として、昭和54年6月に浸水被害307戸、昭和55年8月に浸水被害34戸、平成24年7月に9戸の浸水被害が発生している。</p> <p>・昭和53年及び平成6年の大洪水をはじめ、近年においても平成14年、平成17年、平成19年、平成21年と、たびたび水不足に見舞われている。</p> <p>・主な漏水被害として、昭和53年には70日間の時間断水、平成6年には最大16日間の時間断水、平成14年には262日間の減圧給水が行われている。</p> <p>・事業の実施により、これらの浸水被害及び漏水被害が軽減される。</p>	<p>①事業の必要性等について</p> <p>・飯川では、昭和54年6月に浸水被害307戸、平成24年7月に9戸の浸水被害等が発生しており、治水安全度の向上が望まれている。</p> <p>・水道事業者である田川・京築地区水道企業団より参画内容の変更の申し出はない。</p> <p>②事業進捗の見込みについて</p> <p>・平成22年度以降の残工事に対し、工事の数量及び内容変更の必要が生じたことから、678億円を758億円へ全体事業費の変更を行ったもの。</p> <p>・昭和49年度に実施計画調査に着手している。平成26年度よりダム本体工事に着手し、平成27年7月よりダム本体コンクリート打設を開始している。また、国道496号については全体計画約7.0kmのうち、約1.3kmを供用開始しており、町道については全体計画約6.5km(5路線)のうち、約1.6kmを供用開始済みであり、平成29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立案などの可能性について</p> <p>・付替道路の橋梁工事や道路改良工事において、新技術・新工法を採用し、建設コストの縮減に努めている。今後引き続きコスト縮減に努めることとしている。</p> <p>・河道改修等の代替案と現計画を比較し、経済性等から現計画が最適と判断している。</p>	継続	水管理・国土保全局 治水課 (課長 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		費用の内訳					
石木ダム建設事業 長崎県	その他	285	342	273	1.3	<ul style="list-style-type: none"> <li>・川棚川流域においては、昭和23年等の洪水により甚大な被害が発生している。また、近年でも平成2年7月の洪水により甚大な被害が発生している。</li> <li>・主な洪水被害として、昭和23年9月に浸水被害2,000戸、昭和31年8月に浸水被害801戸、昭和42年7月に浸水被害128戸、平成2年7月に浸水被害384戸の被害が発生している。</li> <li>・主な漏水被害として、平成6年8月から平成7年4月に264日間の給水制限、平成17年7月に8日間の給水制限、平成19年11月から平成20年4月に160日間の給水制限が実施されている。</li> <li>・事業の実施により、これらの浸水被害及び漏水被害が軽減される。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>石木ダム建設事業の全体計画の変更にあたって、再評価を実施。</li> <li>①事業の必要性等について <ul style="list-style-type: none"> <li>・川棚川では、昭和23年9月に浸水被害2,000戸、平成2年7月に384戸の浸水被害等が発生しており、治水安全度の向上が望まれている。</li> <li>・水道事業者である佐世保市より参画内容の変更の申し出はない。</li> </ul> </li> <li>②事業進捗の見込みについて <ul style="list-style-type: none"> <li>・石木ダム建設事業の付替県道工事の着工時期が遅れ、また、現地状況を勘案し本体工事工程に見直しが生じたことから、平成28年度末の完成工期を平成34年度末予定に変更する。</li> <li>・総事業費について確認を行った結果、現事業費から変更はない。</li> <li>・昭和48年度実施計画調査に着手し、現在、付替道路工事等を実施しているところであり、平成34年度完成に向けて事業を進めている。</li> </ul> </li> <li>③コスト縮減や代替案立案などの可能性について <ul style="list-style-type: none"> <li>・ダム本体発注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。</li> <li>・平成24年度に実施した石木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(石木ダム)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。</li> <li>・今回の再評価においても、現時点での評価を行い、石木ダムを建設する現行計画が優位と評価されている。</li> </ul> </li> </ul>	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		費用の内訳						
竹田水害緊急治水 ダム建設事業(玉来 ダム) 大分県	その他	240	2,965	【内訳】 被害防止便益:2,952億円 残存価値:13億円 【主な根拠】 洪水調節に係る便益 年平均浸水軽減戸数:36戸 年平均浸水軽減面積:16ha	353	【内訳】 建設費 337億円 維持管理費 16億円	8.4	<p>竹田水害緊急治水ダム建設事業の全体計画の変更にあたって、再評価を実施。</p> <p>①事業の必要性等について ・玉来川では、平成2年7月に浸水被害342戸、平成24年7月に161戸の浸水被害等が発生しており、治水安全度の向上が望まれている。</p> <p>②事業進捗の見込みについて ・総事業費について、現地条件が異なることに伴う設計・施工の見直し等により、約45億円の増額となった。また、設計、施工の見直しにより、必要な工程の見直しを行った結果、5年の工事延期が不可避となった。(要因:複雑な地質に対応したコンクリート工の増工、複雑な地質に対応した止水対策の変更等) ・平成3年度に建設事業に着手している。現在、ダム本体工事着手に向けて転流工事、工事用道路工事等を実施しており、平成34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立案などの可能性について ・コンクリート骨材を工場から購入することによりコスト縮減(材料費10%節減)を図っている。また新工法や他ダムでのコスト縮減策を積極的に採用している。 ・放水路/中上流堤防嵩上げ複合案など複数案と現計画を比較し、経済性等から現計画が最適と判断している。</p>	継続	水管理・国土保全局 治水課 (課長 大西 亘)	

※1: 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、今後行う「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27年10月28日水管理・国土保全局長通知)に基づく検証においては、総事業費及び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。

該当基準

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

【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、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)		
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)					B/C	
			便益の内訳及び主な根拠								費用の内訳
地域高規格道路 下北半島縦貫道路 一般国道279号 むつ南バイパス 青森県	その他	190	199	【内訳】 走行時間短縮便益:155億円 走行経費減少便益: 30億円 交通事故減少便益: 14億円 【主な根拠】 計画交通量 7,900台/日	178	【内訳】 事業費 : 172億円 維持管理費: 6.2億円	1.1	①地域防災の支援 ・豪雪等の自然災害等により通行止めとなる脆弱性を有する国道279号の代替路が形成され、第1次緊急輸送道路としての機能強化を図る。 ②地域医療の支援 ・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体制の強化を図る。 ③地域間連携の強化 ・下北地方生活圏と県内外の地方生活圏との交流・連携の促進が期待される。 ④観光産業の振興 ・下北半島国定公園へのアクセス向上により、下北地域の観光産業の活性化が期待される。	【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号むつ南バイパスは下北半島縦貫道路の一部を形成し、代替路の確保による緊急輸送機能の強化、現道における交通混雑の緩和等を目的とする延長8.7m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】 ・事業化年度:平成15年度 ・事業進捗率41%(うち、用地進捗率98%) ・総事業費増及び事業期間延長により再評価を実施【コスト削減等】 ・現場内外からの建設発生土の有効利用によるコスト削減に努めながら事業を推進する。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎茂信)
一般国道287号 米沢長井道路 山形県 (米沢北バイパス)	再々評価	279	136	【内訳】 走行時間短縮便益: 125億円 走行経費減少便益: 6.3億円 交通事故減少便益: 4.6億円 【主な根拠】 計画交通量 15,300台/日	50	【内訳】 事業費 : 47億円 維持管理費: 3.3億円	2.7	①国土・地域ネットワークの構築 ・川西町から置賜地域の日常活動圏中心都市である米沢市中心部までの所要時間が約15分短縮される。 ・置賜地域の骨格をなす道路として、長井・川西と米沢の地域間交流が促進される。 ②安全で安心できるくらしの確保 ・公立置賜病院(第三次救急医療施設)へのアクセス向上が見込まれ、搬送時間が16分短縮される。 ③安全な生活環境の確保 ・当該区間において、死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間(3箇所)の解消、交通量の減少、線形不良区間の解消等により安全性の向上が期待出来る。	【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道287号は米沢市と長井市を結ぶ重要な幹線道路であるが、米沢～長井間は、幅員狭小・線形不良により慢性的な渋滞、交通事故の発生等、必要な機能を有していないため、H5年に「米沢長井道路」として新たな広域道路を計画したところであり、本事業は米沢市～長井市間を結び、東北中央自動車道米沢北ICに直結するルートとして、また製鋼道路川西ICへのアクセス機能を強化するものとして整備するものである。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度:平成9年度 ・事業進捗率63%(うち、用地進捗率74%) 【コスト削減等】 ・総コストの削減等、総コスト削減に努めながら事業を推進する。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎茂信)
(米沢川西バイパス)			150	【内訳】 走行時間短縮便益:98億円 走行経費減少便益: 50億円 交通事故減少便益: 2.8億円 【主な根拠】 計画交通量 11,600台/日	41	【内訳】 事業費 : 39億円 維持管理費: 2.4億円	3.6				
(川西バイパス)			194	【内訳】 走行時間短縮便益:178億円 走行経費減少便益: 4.0億円 交通事故減少便益: 12億円 【主な根拠】 計画交通量 14,300台/日	52	【内訳】 事業費 : 50億円 維持管理費: 2.4億円	3.7				
(長井南バイパス)			312	【内訳】 走行時間短縮便益:290億円 走行経費減少便益: 16億円 交通事故減少便益: 7.3億円 【主な根拠】 計画交通量 7,900台/日	136	【内訳】 事業費 : 132億円 維持管理費: 3.7億円	2.3				

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		費用の内訳						
一般国道458号 本合海バイパス 山形県	その他	103	133	【内訳】 走行時間短縮便益: 97億円 走行経費減少便益: 26億円 交通事故減少便益: 10億円 【主な根拠】 計画交通量 2,890台/日	127	【内訳】 事業費 : 124億円 維持管理費: 2.5億円	1.1	<p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>一般国道458号は大蔵村において、最上地域の二次生活圏中心城市である新庄市へ通じる重要な生活道路であるが、車道(橋梁)幅員が狭く歩道もないため、歩行者が危険な状況であるほか、線形不良等による渋滞の発生、更には大蔵橋の老朽化等の課題を有していることから、本事業は大蔵橋を架け替え、橋梁前後の線形不良箇所を解消するほか、歩道の設置により歩行者の安全と円滑な交通を確保するとともに新庄酒田道路升形ICへのアクセス機能を強化するものとして整備するものである。</li> </ul> <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>事業化年度:平成7年度</li> <li>事業進捗率89%(うち、用地進捗率99%)</li> </ul> <p>【コスト縮減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>総事業費増及び事業期間延長により再評価を実施</li> <li>工事コストの縮減等、総コスト縮減に努めながら事業を推進する。</li> </ul>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎茂信)	
地域高規格道路 上信自動車道 一般国道353号 川島バイパス 群馬県	その他	64	144	【内訳】 走行時間短縮便益: 135億円 走行経費減少便益: 0.90億円 交通事故減少便益: 7.5億円 【主な根拠】 計画交通量: 16,600台/日	65	【内訳】 事業費 : 63億円 維持管理費: 2.2億円	2.2	<p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>草津温泉をはじめ日本有数の観光地へのアクセス向上が見込まれる。</li> <li>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。</li> </ul> <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>事業化年度:平成21年度</li> <li>事業進捗率50%(うち、用地進捗率83%)</li> </ul> <p>【コスト縮減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>総事業費増及び事業期間見直しにより再評価を実施</li> <li>平成31年度までに全線開通予定</li> <li>近接工区との土工量収支に配慮し、処分費低減・残土の有効活用等、コスト縮減を図っている。</li> </ul>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎茂信)	

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)						
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳					B/C	
地域高規格道路 上信自動車道 一般国道353号 祖母島～箱島バイパス 群馬県	その他	91	164	<p>【内訳】            走行時間短縮便益： 158億円            走行経費減少便益： 5.7億円            交通事故減少便益： 0.11億円            【主な根拠】            計画交通量：12,700台/日</p>	97	<p>【内訳】            事業費： 93億円            維持管理費： 4.1億円</p>	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。            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。            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。            【事業の進捗の見込み】            ・事業化年度：平成19年度            ・事業進捗率54%（うち、用地進捗率93%）            ・事業期間見直しにより再評価実施            ・平成31年度全線開通予定            【コスト縮減等】            ・近接工区との土工量収支に配慮し、処分費低減・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 川崎茂信)
地域高規格道路 西関東連絡道路 一般国道140号 皆野～秩父バイパス 埼玉県	その他	188	275	<p>【内訳】            走行時間短縮便益： 240億円            走行経費減少便益： 29億円            交通事故減少便益： 5.9億円            【主な根拠】            計画交通量：7,200台</p>	249	<p>【内訳】            事業費： 222億円            維持管理費： 27億円</p>	1.1	<p>①地域間連携の強化            ・現道や周辺道路の交通渋滞が緩和され、現道において運行されている路線バスの定時性が向上する。            ②産業・観光分野の発展支援            ・高速道路インターチェンジとのアクセス性が向上することにより、観光客の増加が期待され、秩父地域の活性化に寄与する。            ③緊急輸送道路機能の強化            ・第一次特定緊急輸送道路に指定されることが見込まれ、災害時の効率的な緊急輸送が可能となる。</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】            ・地域高規格道路として、広域的な地域間交流の根幹を担う道路であり、現道における慢性的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。            【事業進捗の見込み】            ・事業化年度：平成14年度            ・事業進捗率は88%（うち、用地進捗率：約100%）            ・総事業費増及び事業期間見直しにより再評価実施            ・平成29年度までに全線開通予定            【コスト縮減等】            ・地域高規格道の構造要件緩和(H15)に伴い、構造規格(幅員縮小・設計速度の低減)やルート、縦断線形等を変更し、工事費及び用地補償費についてコスト縮減を図っている。</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎茂信)

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		費用の内訳						
地域高規格道路 長岡東西道路 一般国道404号 長岡東西道路 新潟県	その他	130	321	259	1.2	【内訳】 事業費：256億円 維持管理費：3.1億円	<ul style="list-style-type: none"> <li>・信濃川架橋部の旅行速度向上</li> <li>・日常活動圏中心都市へのアクセス向上</li> <li>・開発拠点間及び主要観光地へのアクセス向上</li> <li>・第3次医療施設等へのアクセス向上</li> </ul>	【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道404号は、新潟県長岡市を起点とし新潟県上越市に至る幹線道路であり、地域高規格道路である長岡東西道路はその一部を構成し、長岡市中心市街地と長岡ニュータウン等の開発拠点との連携強化及び物流効率化に資する重要な路線である。 ・長岡東西道路は、信濃川に新たな橋梁を整備することで、長岡市街地の交通渋滞を解消し、アクセス向上、連携強化及び物流効率化を目的とした延長約3.3km(全線約10km)の地域高規格道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成10年度 ・事業進捗率89%(うち用地進捗率100%) ・総事業費増により再評価を実施 【コスト縮減等】 ・建設発生土の転用等により、資源の有効利用とコスト縮減に努めている。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎茂信)	
一般国道304号 清水谷バイパス 石川県	その他	22	21	19	1.1	【内訳】 事業費：18億円 維持管理費：1.0億円	①地域間交通の利便性向上 ・北陸自動車道金沢森本ICや金沢外環状道路月浦ICへのアクセス向上 ・北陸自動車道の代替路線を形成	【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道304号は、金沢市と富山県南砺市を結ぶ幹線道路であり、地域高規格道路金沢外環状道路(山側環状)の月浦ICと金沢テクノパーク・金沢森本工業団地・物流センターを結ぶ一次アクセス道路である。 当該区間において、バイパス整備による狭隘箇所・急カーブといった交通のネックを解消し、ICアクセス向上により物流の効率化を図る。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成27年度 ・用地進捗率 ー ・新しい補助制度創設に伴い、交付金事業から移行をおこなうため再評価を実施。 【コスト縮減等】 ・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ていく。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎茂信)	

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		費用の内訳						
地域高規格道路 金谷御前崎連絡道路 一般国道473号 金谷相良道路Ⅱ 静岡県	長期間 継続中	160	318	【内訳】 走行時間短縮便益：306億円 走行経費減少便益：12億円 交通事故減少便益：0.00億円 【主な根拠】 計画交通量 12,100台/日	142	【内訳】 建設投資額：140億円 維持管理費：1.3億円	2.3	【投資効果等の事業の必要性】 ・金谷相良道路Ⅱは、地域高規格道路金谷御前崎連絡道路の一部を構成する道路であり、新東名、東名、御前崎港、富士山静岡空港を連結し、陸・海・空の総合交通ネットワークを形成し、県内南北軸の道路ネットワークの強化等を目的とし、静岡県島田市菊川～静岡県菊川市倉沢までの延長3.3kmを整備するものである。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成23年度 ・事業進捗率27%（うち用地進捗率98%） ・新規採択時より5年経過により再評価を実施 【コスト縮減等】 ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進する。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎茂信)	
地域高規格道路 鳥取豊岡宮津自動車道 一般国道312号 野田川大宮道路 京都府	その他	177	787	【内訳】 走行時間短縮便益：603億円 走行経費減少便益：145億円 交通事故減少便益：40億円 【主な根拠】 計画交通量 8,900台/日	225	【内訳】 事業費：178億円 維持管理費：47億円	3.5	【投資効果等の事業の必要性】 ・鳥取豊岡宮津自動車道は、鳥取県鳥取市から兵庫県豊岡市を経て京都府宮津市に至る延長約120kmの地域高規格道路 ・野田川大宮道路は、京都縦貫自動車道と一体となって、丹後地域と府南部地域を結び、地域の社会経済や観光を支援する重要な路線 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成17年度 ・事業進捗率82%（うち用地進捗率100%） ・総事業費増により再評価を実施 【コスト縮減等】 ・トンネル掘削で発生する土を盛土材として有効活用するほか、処分地を工事近隣地に確保し運搬費の削減を図る。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎茂信)	

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
地域高規格道路 五條新宮道路 一般国道168号 辻堂バイパス 奈良県	その他	279	353	【内訳】 走行時間短縮便益: 301億円 走行経費減少便益: 48億円 交通事故減少便益: 3.7億円  【主な根拠】 計画交通量 3,700台/日	322	【内訳】 事業費 : 321億円 維持管理費 : 0.60億円	1.1	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。 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。 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。 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。	【投資効果等の事業の必要性】 一般国道168号 辻堂バイパスは、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五條市大塔町宇井～小代までの延長約4.1kmを整備するものである。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度:平成11年度 ・事業進捗率85%(うち用地進捗率100%) ・総事業費増により再評価を実施 【コスト削減等】 鋼橋上部工への耐候性鋼材の使用、トンネル照明設備へのLEDの採用、地域高規格道路の構造要件見直しに伴う道路幅員の変更により削減を図る。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎茂信)
地域高規格道路 江府三次道路 一般国道181号 江府道路 鳥取県	再々評価	119	132	【内訳】 走行時間短縮便益: 91億円 走行経費減少便益: 31億円 交通事故減少便益: 9.6億円  【主な根拠】 計画交通量 7,900台/日	101	【内訳】 事業費 : 98億円 維持管理費 : 3.0億円	1.3	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が図られる。 ②異常気象時事前通行規制区間の解消 ・現道の異常気象時事前通行規制区間を迂回することにより、幹線道路としての信頼性が向上する。 ③地域間連携の強化 ・鳥取県日野郡地域と広島県備北地域の広域的な連携強化への寄与が期待される。	【投資効果等の事業の必要性】 ・江府三次道路は、中国横断自動車道岡山米子線や中国縦貫自動車道と一体となって循環型ネットワークを形成する延長約9.0kmの地域高規格道路である。 ・一般国道181号江府道路は、江府三次道路の一部を構成し、現道の線形不良区間、事故多発地点、事前通行規制区間の迂回を目的とする延長4.1kmの事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度:平成17年度 ・事業進捗率19%(うち用地進捗率97%) ・再評価実施後一定期間(前回再評価から5年)が経過により再評価を実施 【コスト削減等】 ・発生土を現場内流用する等、コストの削減を図っている。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎茂信)

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		費用の内訳						
地域高規格道路 有明海沿岸道路 一般国道444号 佐賀福富道路  佐賀県	再々評価	580	1,121	【内訳】 走行時間短縮便益：893億円 走行経費減少便益：160億円 交通事故減少便益：68億円  【主な根拠】 計画交通量 19,500～22,700台/日	578	【内訳】 事業費：568億円 維持管理費：9.7億円	1.9	【投資効果等の事業の必要性】 ・有明海沿岸道路は、地域間の交流・連携を強化する地域高規格道路として位置付けられており、九州佐賀国際空港、三池港などの広域交通拠点、及び有明海沿岸地域の地域産業の活性化等に寄与する延長約55kmの道路である。 ・一般国道444号佐賀福富道路は、地域高規格道路有明海沿岸道路の一部を構成する道路であり、交通混雑の緩和及び交通隘路区間を回避することによる緊急輸送道路としての機能確保を目的とする延長約10.5kmのバイパスを整備するものである。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成13年度 ・事業進捗率54%（うち用地進捗率82%） ・再評価実施後一定期間（前回再評価から5年）が経過により再評価を実施 【コスト縮減等】 ・全線軟弱地盤上に構築することとなるため、地盤特性を的確に把握し効率的な軟弱地盤対策工法を選定しコスト縮減を図る。 ・他工事で発生する残土を本工事の盛土等に流用し、コスト縮減を図る。	継続	道路局 国道・防災課 （課長 川崎茂信）	
地域高規格道路 島原道路 一般国道251号 吾妻愛野バイパス  長崎県	長期間 継続中	71	83	【内訳】 走行時間短縮便益：57億円 走行経費減少便益：16億円 交通事故減少便益：9.1億円  【主な根拠】 計画交通量 7,100台/日	67	【内訳】 事業費：66億円 維持管理費：0.46億円	1.2	【投資効果等の事業の必要性】 ・島原道路は、九州横断自動車道と島原半島を連結し、地域間の交流促進、産業の振興・経済活動の活性化に寄与する延長約50kmの地域高規格道路である。 ・一般国道251号吾妻愛野バイパスは島原道路の一部を形成し、諫早市中心部と島原半島地域間の時間短縮を図り、両地域の連携強化に寄与する延長1.7km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】 ・事業化年度：平成23年度 ・事業進捗率66%（うち用地進捗率100%） ・事業採択後長期間（5年間）により再評価を実施 【コスト縮減等】 ・新技術の採用等による工事コストの縮減等、総コストの縮減に努めていく。	継続	道路局 国道・防災課 （課長 川崎茂信）	

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		費用の内訳						
一般国道212号 日田拡幅 大分県	その他	59	108	【内訳】 走行時間短縮便益：89億円 走行経費減少便益：18億円 交通事故減少便益：1.1億円  【主な根拠】 計画交通量 15,700~26,300台/日	57	【内訳】 事業費：54億円 維持管理費：3.3億円	1.9	【投資効果等の事業の必要性】 ・国道212号の本区間は、日田市街地への流入による交通混雑が生じ、また交通事故が10年間で168件発生している危険な区間である。 ・本事業は、現在事業中の地域高規格道路中津日田道路「日田山国道路」の(仮)三和ICと接続することで、日田市と中津市とのアクセス改善による産業、観光等の支援をするとともに、安全で円滑な交通の確保を目的とした現道拡幅事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成23年度 ・事業進捗率24%(うち用地進捗率37%) ・新しい補助制度創設に伴い、交付金事業から移行をおこなうため再評価を実施。 【コスト縮減等】 ・構造・工法変更はないが、現地の状況変化を確認しながら積極的にコスト縮減を図っていく。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎茂信)	
地域高規格道路 北薩横断道路 国道504号 広瀬道路 鹿児島県	長期間 継続中	100	112	【内訳】 走行時間短縮便益：69億円 走行経費減少便益：20億円 交通事故減少便益：23億円 【主な根拠】 計画交通量：6,300台	92	【内訳】 事業費：87億円 維持管理費：4.4億円	1.2	【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6.0km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を形成により北薩地域の産業の活性化に寄与する。 【事業進捗の見込み】 ・事業化年度：平成23年度 ・事業進捗率24%(うち用地取得率73%) ・事業採択後長期間(5年間)により再評価を実施 【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る。 ・積極的に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。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎茂信)	

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		費用の内訳						
市道 北部環状線(山口工区) 岩手県	長期間 継続中	47	127	【内訳】 走行時間短縮便益：91億円 走行経費減少便益：29億円 交通事故減少便益：7.1億円  【主な根拠】 計画交通量 5,000台/日	51	【内訳】 事業費：49億円 維持管理費：1.2億円	2.5	①救急医療活動への支援 ・津波浸水区域を回避して第二次救急医療施設(岩手県立宮古病院)へのアクセスが可能となり、災害発生時の患者輸送時間の短縮や安全性の向上が期待出来る。	【投資効果等の事業の必要性】 ・その他市道北部環状線は、宮古市中心部の渋滞対策や新たに整備される三陸縦貫自動車道(仮称)宮古北ICへのアクセス向上を担うほか、津波浸水区域を迂回して救急医療施設へのアクセスが可能となるなど、宮古地域にとって重要な道路整備事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成23年度 ・事業進捗率66%(うち用地進捗率100%) ・長期間継続中により再評価を実施 【コスト縮減等】 ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進する。	継続	道路局 環境安全課 (課長 菊地春海)
地域高規格道路 宮城県北高速幹線道路 主要地方道 築館登米線 II期(中田工区) 宮城県	長期間 継続中	89	172	【内訳】 走行時間短縮便益：127億円 走行経費減少便益：30億円 交通事故減少便益：15億円  【主な根拠】 計画交通量 9,900~10,800台/日	90	【内訳】 事業費：87億円 維持管理費：2.7億円	1.9	①渋滞緩和 ・現道(主)築館登米線は登米市中心部を通過しており渋滞が発生しているが、通過交通の排除に伴い交通量が最大4,100台/日減少し、登米市中心部の渋滞が緩和される。 ②車両通行の安全の確保 ・登米市中心部から通過交通が排除され、(主)築館登米線では交通量が最大4,100台/日減少するなどにより、通過交通に起因する交通事故の減少が見込まれる。 ③高規格幹線道路へのアクセス向上 ・当該道路は、東北縦貫自動車道及び三陸縦貫自動車道(三陸沿岸道路)を最短で結ぶ路線となるため、両路線へのアクセス向上及び定時性が確保される。 ④救急医療施設へのアクセス向上 ・当該道路を経由することで、地域の第三次救急医療施設(石巻赤十字病院)へのアクセスが向上する。 ⑤緊急輸送路としての機能 ・東日本大震災発災後、当該道路の供用済区間(I期)を経由し、三陸沿岸部と内陸部(東北縦貫道、一般国道4号)を接続し復旧を支援した。	【投資効果等の事業の必要性】 ・II期(中田工区)は、三陸縦貫自動車道登米ICと登米市中心部を結び、既供用区間並びに現道バイパスと一体となって、東北縦貫自動車道及び三陸縦貫自動車道(三陸沿岸道路)とともに、広域交通ネットワークを形成する道路である。 ・並行する横断軸(仙台周辺・東北横断道(約120km間隔))を補充し、東北縦貫自動車道と三陸縦貫自動車道間を最短で接続し、格子状骨格道路ネットワークの形成に寄与する。沿道の自動車関連産業等の企業立地を支援する道路である。 ・東日本大震災に伴う復興支援道路として必要不可欠な道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成23年度 ・事業進捗率：52%(うち用地進捗率90%) ・総事業費増により再評価を実施 【コスト縮減等】 ・道路規格及びインターチェンジ形式、橋梁形式の見直しによるコスト縮減に努めながら、事業を推進する。	継続	道路局 環境安全課 (課長 菊地春海)

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		費用の内訳					
地域高規格道路 宮城県北高速幹線道路 主要地方道 築館登米線 Ⅲ期(佐沼工区) 宮城県	その他	148	184	136	1.4	<p>①渋滞緩和 ・現道(主)築館登米線は登米市中心部を通過しており渋滞が発生しているが、通過交通の排除に伴い交通量が最大5,000台/日減少し、登米市中心部の渋滞が緩和される。</p> <p>②車両通行の安全の確保 ・登米市中心部から通過交通が排除され、国道398号で交通量が最大5,000台/日減少するなどにより、通過交通に起因する交通事故の減少が見込まれる。</p> <p>③高規格幹線道路へのアクセス向上 ・当該道路は、東北縦貫自動車道及び三陸縦貫自動車道(三陸沿岸道路)を最短で結ぶ路線となるため、両路線へのアクセス向上及び定時性が確保される。</p> <p>④救急医療施設へのアクセス向上 ・当該道路を経由することで、地域の第三次救急医療施設(石巻赤十字病院)へのアクセスが向上する。</p> <p>⑤緊急輸送路としての機能 ・東日本大震災発災後、当該道路の供用済区間(I期)を経由し、三陸沿岸部と内陸部(東北縦貫道、一般国道4号)を接続し復旧を支援した。</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 ・Ⅲ期(佐沼工区)は、同時整備中のⅡ期(中田工区)に接続し、三陸縦貫自動車道登米ICと登米市中心部を結び、既供用区間並びに現道バイパスと一体となって、東北縦貫自動車道及び三陸縦貫自動車道(三陸沿岸道路)とともに、広域交通ネットワークを形成する道路である。</p> <p>・並行する横断軸(仙台周辺・東北横断道(約120km間隔))を補完し、東北縦貫自動車道と三陸縦貫自動車道間を最短で接続し、格子状骨格道路ネットワークの形成に寄与する。沿道の自動車関連産業等の企業立地を支援する道路である。</p> <p>・東日本大震災に伴う復興支援道路として必要不可欠な道路である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度:平成25年度 ・事業進捗率:20%(うち用地進捗率8%) ・総事業費増により再評価を実施</p> <p>【コスト縮減等】 ・道路規格及び橋梁形式、橋梁延長の見直しによるコスト縮減に努めながら、事業を推進する。</p>	継続	道路局 環境安全課 (課長 菊地春海)	
地域高規格道路 宮城県北高速幹線道路 主要地方道 築館登米線 IV期(築館工区) 宮城県	その他	59	97	57	1.7	<p>①車両通行の安全の確保 ・現道(主)築館登米線及び(一)若柳築館線の一部は宮城県平均を上回る事故率の区間が存在するが、通過交通が排除され、(一)若柳築館線では交通量が最大7,399台/日減少するなどにより交通事故の減少が見込まれる。</p> <p>②高規格幹線道路へのアクセス向上 ・当該道路は、東北縦貫自動車道及び三陸縦貫自動車道(三陸沿岸道路)を最短で結ぶ路線となるため、両路線へのアクセス向上及び定時性が確保される。</p> <p>③救急医療施設へのアクセス向上 ・当該道路を経由することで、地域の第三次救急医療施設(石巻赤十字病院)へのアクセスが向上する。</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 ・Ⅳ期(築館工区)は、国道4号築館バイパスに接続し、既供用区間並びに国道398号北方バイパスを経由し登米市中心部を結ぶとともに、同時整備中のⅢ期(佐沼工区)及びⅡ期(中田工区)と一体となって、東北縦貫自動車道及び三陸縦貫自動車道(三陸沿岸道路)とともに、広域交通ネットワークを形成する道路である。</p> <p>・並行する横断軸(仙台周辺・東北横断道(約120km間隔))を補完し、東北縦貫自動車道と三陸縦貫自動車道間を最短で接続し、格子状骨格道路ネットワークの形成に寄与する。沿道の自動車関連産業等の企業立地を支援する道路である。</p> <p>・東日本大震災に伴う復興支援道路として必要不可欠な道路である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度:平成25年度 ・事業進捗率:36%(うち用地進捗率72%) ・総事業費増により再評価を実施</p> <p>【コスト縮減等】 ・道路規格及び橋梁延長の見直しによるコスト縮減に努めながら、事業を推進する。</p>	継続	道路局 環境安全課 (課長 菊地春海)	

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		費用の内訳						
一般県道 大島浪板線(浪板工区) 宮城県	長期間 継続中	64	68	【内訳】 走行時間短縮便益:58億円 走行経費減少便益:7.8億円 交通事故減少便益:2.6億円  【主な根拠】 計画交通量 4,100~5,500台/日	60	【内訳】 事業費:59億円 維持管理費:1.3億円	1.1	<p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>一般県道大島浪板線(浪板工区)は、三陸縦貫自動車道の(仮称)大島IC、(仮称)気仙沼北IC及び国道45号と接続することにより震災復興、救急医療の確保及び地域間交流等に寄与する道路である。</li> <li>当該道路は浪板・大浦地区の防災集団移転団地へのアクセス道路であり離島大島を結ぶ唯一の道路でもあるため、津波浸水区域を避けた位置に計画しており、周辺地域における災害時等の緊急避難路又は復興支援道路として必要不可欠な道路である。</li> </ul> <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>事業化年度:平成23年度</li> <li>事業進捗率58%(うち用地進捗率67%)</li> <li>総事業費増及び完成予定年度の延伸により再評価を実施</li> </ul> <p>【コスト縮減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>防災集団移転促進事業の流用土の利用等コスト縮減に努めながら事業を推進する。</li> </ul>	継続	道路局 環境安全課 (課長 菊地春海)	
主要地方道 宇都宮向田線大塚工区 栃木県	その他	33	39.3	【内訳】 走行時間短縮便益:32.5億円 走行経費減少便益:3.5億円 交通事故減少便益:3.3億円  【主な根拠】 計画交通量 13,900台/日	33	【内訳】 事業費:31.9億円 維持管理費:1.1億円	1.2	<p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>主要地方道宇都宮向田線は宇都宮市を起点とし、県東部地区と連絡する延長35kmの幹線道路である。また、県内産業団地の製造品出荷額の約30%を占める鬼怒川左岸地域の工業団地を連絡するとともに、現在、地域高規格道路として整備中の国道408号へのアクセス道路にもなっており、産業活動を支える上で欠かせない重要な路線である。</li> <li>大塚工区は、主要地方道宇都宮向田線の一部を構成する、延長1.6kmの道路である。</li> </ul> <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>事業化年度:平成18年度</li> <li>事業進捗率62%(うち用地進捗率91%)</li> <li>新しい補助制度創設に伴い、交付金事業から移行をおこなうため再評価を実施。</li> </ul> <p>【コスト縮減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>建設発生土の活用等によりコストの縮減を実施</li> </ul>	継続	道路局 環境安全課 (課長 菊地春海)	

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		費用の内訳						
一般県道 植栗伊勢線 群馬県	その他	29	65	【内訳】 走行時間短縮便益：53億円 走行経費減少便益：12億円 交通事故減少便益：0.2億円 【主な根拠】 計画交通量：6,900～7,200台/日	21	【内訳】 事業費：20億円 維持管理費：1.0億円	3.1	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」(仮称)植栗ICへのアクセス道路であり、吾妻地域(中之条町、高山村)の産業競争力の向上に寄与。 ②地域医療活動の支援 ・地域高規格道路「上信自動車道」へのアクセスの向上により、三次医療施設への搬送時間の短縮が期待される。 ③観光産業の支援 ・四万温泉等の観光地へのアクセス性向上が見込まれる。	【投資効果等の事業の必要性】 ・吾妻地域は高速性の高い高規格な道路がなく、緊急搬送時の速達性・安全性確保や、産業・観光振興による地域経済の活性化が阻害されている。 ・当該地域では住民生活の安全・安心のため、また産業・観光振興による地域活性化のため、高速ネットワークの形成が必要であり、地域高規格道路である上信自動車道とともに、これを補完するアクセス道路を整備する必要がある。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成25年度 ・事業進捗率 2%(うち、用地進捗率0%) ・平成33年度一部開通予定 ・新しい補助制度創設に伴い、交付金事業から移行をおこなうため再評価を実施。 【コスト縮減等】 ・近接する上信自動車道との土工量収支に配慮し、処分費低減・残土の有効活用等、コスト縮減を図る予定。	継続	道路局 環境安全課 (課長 菊地春海)
一般県道蚊爪森本停車場線 石川県	その他	270	1,048	【内訳】 走行時間短縮便益：856億円 走行経費減少便益：126億円 交通事故減少便益：66億円 【主な根拠】 計画交通量 31,700台/日	220	【内訳】 事業費：216億円 維持管理費：3.7億円	4.8	①地域間交通の利便性向上 ・金沢都市圏の交通渋滞の緩和ならびに交通事故の軽減 ②地域間連携の強化 ・重点港湾金沢港へのアクセス向上	【投資効果等の事業の必要性】 ・一般県道蚊爪森本停車場線は、金沢市北西部と森本駅を結ぶ道路であり、金沢外環状道路(海側幹線)の千木ICと国道8号を結ぶ一次アクセス道路である。 当該区間の整備により、金沢外環状道路(海側幹線)と一体となって環状機能を発揮し、金沢都市圏の渋滞緩和及び地域活性化を図る。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成24年度 ・用地進捗率98% ・新しい補助制度創設に伴い、交付金事業から移行をおこなうため再評価を実施。 【コスト縮減等】 ・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ていく。	継続	道路局 環境安全課 (課長 菊地春海)

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		費用の内訳						
一般県道 豊川蒲郡線 愛知県	その他	8.5	17	【内訳】 走行時間短縮便益：13.3億円 走行経費減少便益：3.2億円 交通事故減少便益：0.8億円  【主な根拠】 計画交通量 2,700台/日	8.2	【内訳】 事業費：7.2億円 維持管理費：1.0億円	2.1	①連携力の強化 地域高規格道路へのアクセス性の向上に寄与  ②交通安全対策の推進 通学路の歩道設置による安全性の確保	【投資効果等の事業の必要性】 ・名豊道路供用後にはインターアクセス道路としての役割を果たすことから、必要性は高い状況 ・本路線は通学路に指定されているが、歩道が確保されておらず、道路幅員も狭小であるため安全性を確保する観点から、依然として必要性は高い状況 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成25年度 ・事業進捗率8%(うち用地進捗率14%) ・新しい補助制度創設に伴い、交付金事業から移行をおこなうため再評価を実施。 【コスト縮減等】 ・再生材、二次製品等を積極的に活用し事業を推進する	継続	道路局 環境安全課 (課長 菊地春海)
主要地方道 大津能登川長浜線 (馬場・上砥山工区) 滋賀県	その他	170	543	【内訳】 走行時間短縮便益：476億円 走行経費減少便益：63億円 交通事故減少便益：4億円  【主な根拠】 計画交通量 33,000台/日	133	【内訳】 事業費：131億円 維持管理費：2億円	4.1	①地域間連携の強化 ・地域高規格道路甲賀湖南道路(国道1号)の整備と相まって、湖南地域の交流の活発化や高速道路ICへのアクセス強化が図られる。  ②産業分野の発展支援 ・輸送時間短縮や走行性向上により、国内屈指の優良企業の工場群へのアクセス強化を図り、湖南地域における産業の活性化および産業立地を促進することで第二次産業の更なる発展への寄与が期待される。  ③観光分野の発展支援 ・当路線沿いに位置するびわこ文化公園内の観光・文化施設(県立美術館(H31増設)、県立図書館、県立体育館(H34年頃新設)、県立アイスアリーナ)や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。	【投資効果等の事業の必要性】 ・大津能登川長浜線は都市計画道路山手幹線の一部を構成する道路であり、供用済み区間(大津市瀬田～草津市岡本町間の約6.5km)から栗東市上砥山までの約2.9km区間を北伸させることにより、現在整備が進められている地域高規格道路甲賀湖南道路と接続する湖南地域と甲賀地域を結ぶ広域幹線である。 ・大津能登川長浜線(馬場・上砥山工区)は、先線の地域高規格道路甲賀湖南道路(国道1号)の整備と相まって、交通分散による周辺市の慢性的な交通渋滞の緩和に寄与するとともに、湖南地域の国内屈指の優良企業の工場群のアクセス強化を目的とする延長2.9kmのバイパス事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成21年度 ・事業進捗率4%(うち用地進捗率24%) ・新しい補助制度創設に伴い、交付金事業から移行をおこなうため再評価を実施。 【コスト縮減等】 ・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ていく。	継続	道路局 環境安全課 (課長 菊地春海)

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		費用の内訳						
一般県道 粉河加太線 (田屋 工区)  和歌山県	その他	35	139	【内訳】 走行時間短縮便益 93億円 走行経費減少便益 32億円 交通事故減少便益 14億円  【根拠】 計画交通量11,400台/日 ~16,200台/日	35	【内訳】 事業費 35億円 維持管理費 0.43億円	4.0	【投資効果等の事業の必要性】 ①和歌山市北部地域における東西軸が形成され、周辺地域の利便性が向上する。 ②4車線の直線道路の整備により、快適な走行空間が確保される。 ③粉河加太線(現道)をはじめとした周辺道路についても、慢性的な交通混雑が緩和されることで、安全性及び快適性の向上期待される。 ④歩道の設置により安全で快適な歩行空間が確保される。  【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度:平成24年度 ・事業進捗率79%(うち用地進捗率100%) ・新しい補助制度創設に伴い、交付金事業から移行をおこなうため再評価を実施。  【コスト縮減等】 ・現場発生土の埋戻や盛土転用による建設副産物の発生抑制また、再生材の利用やプレキャスト製品を使用することなどによりコスト縮減に努めている。	継続	道路局 環境安全課 (課長 菊地春海)	
地域高規格道路 東広島高田道路 主要地方道吉田豊栄線 (向原吉田道路)  広島県	再々評価	120	173	【内訳】 走行時間短縮便益:155億円 走行経費減少便益:13億円 交通事故減少便益:5.1億円  【主な根拠】 計画交通量 6,600台/日	107	【内訳】 事業費 :105億円 維持管理費:1.7億円	1.6	【投資効果等の事業の必要性】 ・山陽自動車道と中国縦貫自動車道を連絡し、広域的な交流を支援する地域高規格道路「東広島高田道路」の一部であり、広域交通ネットワークの形成と県中央地域から広島空港へのアクセス向上に貢献する道路である。  【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度:平成17年度 ・事業進捗率28%(うち用地進捗率67%)  【コスト縮減等】 ・トンネル断面や幅員構成の見直し等を行い、コスト縮減を図っている。	継続	道路局 環境安全課 (課長 菊地春海)	

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		費用の内訳						
一般県道 六条院東里庄線 岡山県	その他	16	32	【内訳】 走行時間短縮便益：27億円 走行経費減少便益：3.2億円 交通事故減少便益：1.7億円  【主な根拠】 計画交通量 6,400台/日	13	【内訳】 事業費：13億円 維持管理費：0.26億円	2.4	【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道2号玉島・笠岡道路は地域高規格道路「倉敷福山道路」の一部を構成する倉敷市玉島阿賀崎から笠岡市西大島新田に至る延長13.9kmの道路である。 ・一般国道六条院東里庄線は一般国道2号玉島・笠岡道路(仮)鴨方IC及び(仮)里庄ICへのアクセス機能を有し、一般国道2号玉島・笠岡道路の利便性向上とともに地域の発展を担う延長1.0kmのバイパス事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成27年度 ・事業進捗率3%(うち用地進捗率0%) ・新しい補助制度創設に伴い、交付金事業から移行をおこなうため再評価を実施。 【コスト縮減等】 ・建設発生土の有効利用や建設副産物の発生抑制等により、コスト縮減に努めながら事業を推進する。	継続	道路局 環境安全課 (課長 菊地春海)	
主要地方道 福山沼隈線(草戸～熊野工区) 広島県	その他	250	782	【内訳】 走行時間短縮便益：693億円 走行経費減少便益：66億円 交通事故減少便益：22億円  【主な根拠】 計画交通量 5,900～22,100台/日	239	【内訳】 事業費：238億円 維持管理費：1.6億円	3.3	【投資効果等の事業の必要性】 ・主要地方道 福山沼隈線(福山沼隈道路)は、福山地方拠点都市地域の南方向の幹線道路として、一般国道2号バイパス福山道路と接続し、福山市中心部と沼隈半島地域との連絡を強化する道路である。 ・朝夕の通勤時間帯を中心に慢性的に混雑している現道の主要地方道 福山沼隈線の交通渋滞の緩和及び交通安全の確保並びに円滑な緊急活動や災害時の緊急輸送道路の確保等を目的とする延長約4.5kmのバイパス事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成12年度 ・事業進捗率47%(うち用地進捗率94%) ・新しい補助制度創設に伴い、交付金事業から移行をおこなうため再評価を実施。 【コスト縮減等】 ・橋梁、トンネル等の構造物設計において、工法の見直しによる工事コスト縮減に努めながら事業を推進する。	継続	道路局 環境安全課 (課長 菊地春海)	

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		費用の内訳						
一般県道 府中祇園線 広島市	その他	43	1,286	【内訳】 走行時間短縮便益：1,074億円 走行経費減少便益：155億円 交通事故減少便益：57億円  【主な根拠】 計画交通量 8,000～12,400台/日	1,205	【内訳】 事業費：1,142億円 維持管理費：63億円	1.1	①高速道路へのアクセス向上 ・本路線の整備により、中山地区周辺から中山ICとのアクセス向上が図れる。 ②円滑なモビリティの確保 ・中山踏切の立体交差化の整備により、相乗的に中山・温品地区における一般道路の円滑化が図れる。	【投資効果等の事業の必要性】 一般県道府中祇園線は、広島高速道路 広島高速5号線(東部線1期)の中山ICへのアクセス道路であり、広島高速5号線と一体となり、広島駅北口への定時性の確保及び速達性の向上など、アクセス機能の強化を担う路線である。また、JR芸備線との交差点(中山踏切)を立体交差にすることにより、中山踏切の慢性的な渋滞解消、及び安全で円滑な交通体系の確立を図るものである。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成12年度 ・事業進捗率 12%(うち用地進捗率98%) ・新しい補助制度創設に伴い、交付金事業から移行をおこなうため再評価を実施。 【コスト縮減等】 ・土木工事において建設副産物の発生抑制や建設発生土の有効活用を図るなどのコスト縮減を図っている。	継続	道路局 環境安全課 (課長 菊地春海)
地域高規格道路 徳島環状道路 主要地方道 徳島環状線 国府～藍住工区 徳島県	再々評価	520	443	【内訳】 走行時間短縮便益：375億円 走行経費減少便益：52億円 交通事故減少便益：17億円  【主な根拠】 計画交通量 24,900台/日	340	【内訳】 事業費：339億円 維持管理費：0.9億円	1.3	①地域間交流の促進・地域の魅力強化 ・高速ネットワークの形成による事業周辺地や他の広域地域との交流の活性化、高規格幹線道路、空港及び港湾等の交通拠点へのアクセス強化が図られる。 ②安全・安心の強化 ・隣接する徳島南環状道路等との一体的な整備により、徳島外環状道路を形成することで、徳島市内において通過交通と都市内交通が分離されることや側道部の自歩道整備により、周辺地域の歩行者、自転車交通の安全性の向上が期待される。 ③防災減災の強化 ・徳島環状線は第2次緊急輸送道路に指定されており、防災活動の重要拠点施設や地域の医療拠点及び広域避難所等の各種拠点と連携し、災害時の復旧・支援の強化が図られる。 ・第一次緊急輸送路に指定されている国道11号等の代替路が形成され、徳島市等周辺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】 ・主要地方道徳島環状線国府藍住工区は、「徳島外環状道路」の西側を形成する主要幹線道路であり、徳島東環状線及び国道192号徳島南環状道路と合わせて「徳島環状道路」として、地域高規格道路に指定されている延長約4.6kmの4車線道路である。 ・当該区間の整備により、高規格幹線道路四国縦貫道・横断道へのアクセスが向上するとともに、交通の分散による徳島市及び周辺地域の慢性的な渋滞の解消、緊急輸送路の拡充等が図られる。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成14年度 ・事業進捗率4%(うち用地進捗率22%) ・前回再評価から5年経過により再評価を実施 【コスト縮減等】 ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進する。	継続	道路局 環境安全課 (課長 菊地春海)

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		費用の内訳						
主要地方道路 久留米 柳川線 大木町・柳川市区 福岡県	長期間 継続中	32	39	【内訳】 走行時間短縮便益：41億円 走行経費減少便益：-1.1億円 交通事故減少便益：-1.5億円  【主な根拠】 計画交通量 14,600台/日	32	【内訳】 事業費：31億円 維持管理費：1.0億円	1.2	【投資効果等の事業の必要性】 ・本路線は久留米市域と有明海沿岸地域とを結ぶ幹線道路であり、地域高規格道路有明海沿岸道路と一体となって広域道路網を形成する道路である。 ・道路利用者の安全で円滑な交通の確保を図るとともに、有明海沿岸道路(柳川東IC)へのアクセス道路として、有明海沿岸道路と一体となって物流の効率化や地域間交流の活性化などに資する事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成21年度 ・事業進捗率47%(うち用地進捗率46%) 【コスト縮減等】 ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進する。	継続	道路局 環境安全課 (課長 菊地 春海)	
主要地方道 大牟田川 副線 大野島工区 福岡県	その他	9.2	22	【内訳】 走行時間短縮便益：15億円 走行経費減少便益：3.6億円 交通事故減少便益：3.8億円  【主な根拠】 計画交通量 5,000台/日	8.1	【内訳】 事業費：7.8億円 維持管理費：0.38億円	2.8	【投資効果等の事業の必要性】 ・本路線は、筑後川と早津江川に囲まれた大川市大野島地区における、主要地方道大牟田川副線と地域高規格道路大野島ICとを結ぶ路線である。 ・大野島ICへの唯一のアクセス道路であり、幹線道路の機能強化ならびに大野島地区における防災・減災を目的としたバイパス事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成27年度 ・事業進捗率1%(うち用地進捗率0%) ・新しい補助制度創設に伴い、交付金事業から移行をおこなうため再評価を実施。 【コスト縮減等】 ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進する。	継続	道路局 環境安全課 (課長 菊地 春海)	

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		費用の内訳						
地域高規格道路 島原道路 一般県道諫早外環状線 鷹崎～栗面工区 長崎県	長期間 継続中	120	142	113	1.3	<p>①地域間連携の強化 ・高速ネットワークの形成による諫早市地域と他地域との交流の活性化、九州横断自動車道、長崎空港等の交通拠点へのアクセス強化が図られる。</p> <p>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、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。</p> <p>③救急医療活動への支援 ・第2次救急医療施設(長崎医療センター)への搬送時間の短縮により、諫早市地域における救急医療分野の環境改善が期待される。</p> <p>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57号の代替路が形成され、諫早市地域の安全性向上が期待される。</p> <p>⑤都市内ネットワークの強化 ・諫早市街地の交通渋滞緩和、緩和に伴う交通事故の減少が期待される。</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 ・島原道路は、九州横断自動車道と島原半島を連結し、地域間の交流促進、産業の振興・経済活動の活性化に寄与する延長約50kmの地域高規格道路である。 ・一般県道外環状線(鷹崎～栗面工区)は島原道路の一部を形成し、現在事業中の諫早インター工区と一体となって、諫早市中心部の道路混雑緩和を図る延長2.7kmの自動車専用道路によるバイパス事業である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度:平成23年度 ・事業進捗率44%(うち用地進捗率59%) ・事業採択後長期間(5年間)により再評価を実施 【コスト縮減等】 ・掘削残土を他工区盛り土へ流用による工事コストの縮減等、総コストの縮減に努めていく。</p>	継続	道路局 環境安全課 (課長 菊地春海)		
主要地方道 諫早飯盛線 土師野尾工区 長崎県	その他	11	16	11	1.4	<p>①地域間連携の強化 ・ICアクセス道路の走行性向上を図ることで諫早市南部地域と他地域との交流の活性化、九州横断自動車道、長崎空港等の交通拠点へのアクセス強化が図られる。</p> <p>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等、産業分野の発展への寄与が期待される。</p> <p>④緊急輸送道路機能の強化 ・第2次緊急輸送道路に指定されている(主)諫早飯盛線の走行性等の向上を図ることで、諫早市南部地域の安全性向上が期待される。</p> <p>⑤交通安全性の向上 ・線形不良箇所の解消及び歩道整備により歩行者等の安全性向上が期待される。</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 ・主要地方道諫早飯盛線は、諫早市街部と飯盛町を結ぶ重要な幹線道路であり、島原道路の一部である(一)諫早外環状線の(仮)栗面ICへのアクセス道路としても重要な路線である。 ・主要地方道諫早飯盛線(土師野尾工区)は当該区間の線形不良箇所の解消を図ることで走行性を向上させ、ICへのアクセス性を強化し、また歩道整備による安全性向上を図る現道拡幅事業である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度:平成24年度 ・事業進捗率52%(うち用地進捗率74%) ・新しい補助制度創設に伴い、交付金事業から移行をおこなうため再評価を実施。 【コスト縮減等】 ・掘削残土を他工区盛土へ流用による工事コストの縮減等、総コストの縮減に努めていく。</p>	継続	道路局 環境安全課 (課長 菊地 春海)		

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		費用の内訳						
地域高規格道路 都城志布志道路 一般県道 飯野松山都城 線 梅北工区 宮崎県	長期間 継続中	62	112	63	1.8	<p>【内訳】 ①地域間連携の強化 ・九州縦貫自動車道宮崎線都城ICと志布志港及び東九州自動車道をつなぐ広域交通ネットワークの形成を図り、都市圏の地域資源を最大限に活用し、南九州における拠点性の向上を図る。 ②経済対策機能の強化 ・移動時間の短縮により、輸送コストが縮減され、物流の効率化と合わせて企業誘致を支援することが期待される。 ③医療対策機能の強化 ・都城広域定住自立圏の医療拠点である都市圏医師会病院とのアクセス強化が図られ、住民の安心・安全な生活を支援することが期待される。 ④防災対策機能の強化 ・南海トラフ巨大地震等の大規模災害が発生時に人的・物的支援を行うために、沿岸地域と後方支援都市(都市圏)の連携を強化することが期待される。</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 ・都城志布志道路は、九州縦貫自動車道宮崎線都城ICと九州唯一の国際バルク戦略港湾志布志港及び東九州自動車道を連結し、都市圏の地域資源を最大限に活用し、南九州における拠点性の向上を支える道路として、国、宮崎県、鹿児島県により整備が進められている延長約44kmの地域高規格道路であり、梅北工区はその一部を担っている。 ・都城IC付近の工業団地には企業立地が増加し、都城広域定住自立圏の医療拠点である都市圏医師会病院も平成27年4月に都城IC付近に移転・開業するなど、当路線に対する期待が高まっていることが伺える。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成23年度 ・事業進捗率59.7%(うち用地進捗率99%) ・平成29年度供用に向け更なる事業進捗を図る 【コスト縮減等】 ・建設発生土の有効活用、新技術の採用等による工事コストの縮減に努めながら事業を推進していく。</p>	継続	道路局 環境安全課 (課長 菊地春海)		
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 志布志道路 鹿児島県	長期間 継続中	90	132	79	1.7	<p>【内訳】 ①広域交通ネットワークの構築 ・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広域的に図られる。 ②物流効率化の支援 ・農水産物の流通の利便性が向上する。 ③災害への備え ・第1次緊急輸送道路に指定され、災害時に緊急輸送活動の円滑化に貢献する。 ④生活環境の環境改善 ・大型車の転換による沿道環境の改善が図られる。</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 ・本路線は、宮崎県都市圏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3.2kmの地域高規格道路である。 ・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。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成23年度 ・事業進捗率23%(うち用地取得率73%) ・事業採択後長期間(5年間)により再評価を実施 【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る。 ・積極的に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 環境安全課 (課長 菊地春海)		

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
地域高規格道路 熊本環状道路 一般県道 砂原四方寄線 花園工区 熊本市	その他	228	619	254	2.4	①地域間連携の強化 ・高速ネットワークの形成により西部地域と北部地域との交流の活発化、熊本湾や熊本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、市内中心部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(熊本済世会病院)への搬送時間の短縮により、北部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3号の代替路が形成され、西南部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】 ・一般県道砂原四方寄線は熊本市圏の骨格を形成する「2環状11放射道路網」の外環状のうち、その西側を構成する延長12kmの地域高規格道路である。 ・一般県道砂原四方寄線(花園工区)は、都心部を通過する国道3号、57号等の主要幹線道路の通過交通が転換されることにより、交通混雑の緩和及び熊本港(重要港湾)や熊本駅などの広域交通拠点へのアクセス性の向上を目的とした事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度:平成11年度 ・事業進捗率90.2%(うち用地進捗率100%) ・総事業費増により再評価を実施 【コスト削減等】 ・構造物の設計及び施工方法の見直し、建設発生土の有効利用等に努めながら事業を推進する。	継続	道路局 環境安全課 (課長 菊地春海)		
地域高規格道路 南部東道路 主要地方道 南風原知念線 沖縄県	再々評価	182	876	156	5.6	①滑なモビリティの確保 ・那覇空港までの30分圏域の人口増加。 ②観光振興の支援 ・世界遺産である首里城から斎場御嶽への所要時間短縮。 ③安全で安心できる暮らしの確保 ・第3次医療施設(南部医療センター・子供医療センター)へのアクセス向上。	【投資効果等の事業の必要性】 ・沖縄県広域道路整備基本計画に位置付けられ、沖縄自動車道や那覇空港自動車道等、沖縄県の縦軸を形成する高規格幹線道路等に対し、それらの機能を補完する横軸を形成する道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度:平成23年度 ・事業進捗率16%(うち用地進捗率24%) 【コスト削減等】 ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト削減に努めながら事業を推進する。	継続	道路局 環境安全課 (課長 菊地春海)		

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
都市計画道路 高畑町昇仙峡線 山梨県	その他	16	16	12	11.9億円 維持管理費：0.5億円	1.3	<p>①地域間連携の強化 ・新山梨環状道路の牛久I Cアクセス道路である本路線を整備することにより、甲府市北西地域と周辺市の地域拠点や工業団地、市内の観光拠点等との交流の活発化が図られる。また、甲府駅等の交通拠点へのアクセス改善も図られる。</p> <p>②渋滞の解消 ・本路線を経由して新山梨環状道路を利用することにより、現在、甲府都市圏市街地部に集中している交通渋滞の分散・解消が見込まれる。移動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、主要観光地へのアクセス向上による観光分野の発展に寄与するものと期待される。</p> <p>③沿道市街地の交通改善 本路線自体も市外地内の主要道路であり、住宅・商店が連担し、かつ近隣学校への通学路としても利用されている。着手時には歩道も未整備であったため歩行者・自転車の安全を確保できる。</p> <p>④災害時緊急輸送道路機能の強化 ・被災時、新山梨環状道路へのアクセス機能を確保するとともに、本路線も第二次緊急輸送路として、避難路・物資輸送路の機能を確保する。 併せて防災機能向上のため電線類の地中化を推進する。</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 ・都市計画道路 高畑町昇仙峡線は、甲府市高畑を起点とし、甲府市山宮町へ至る延長約7.3kmの都市計画道路である。また、新山梨環状道路の牛久I Cと接続し、県内道路ネットワークを構成する重要な路線の一つであり、観光地である昇仙峡への観光道路にもなっている。山の手通りから北側については観光地である昇仙峡へのアクセス道路となっており、沿線小学校等の通学路にもなっているが、自動車通行量が多く、歩道は未整備である。このため、I C、観光地や駅へのアクセス向上、歩行者・自転車の安全確保を目的とする延長618mの現道拡幅・電線類の地中化を実施する。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成22年度 ・事業進捗率73%（うち用地進捗率92%） ・新しい補助制度創設に伴い、交付金事業から移行をおこなうため再評価を実施。</p> <p>【コスト削減等】 ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト削減に努めながら事業を推進する。</p>	継続	都市局 街路交通施設課 (課長 神田昌幸)	
都市計画道路 西脇山口線 （川永工区） 和歌山県	その他	31	111	29	29億円 維持管理費：0.34億円	3.8	<p>①周辺道路の沿道環境改善 ・粉河加太線（現道）をはじめとした周辺道路において混雑緩和による沿道環境の改善が期待される。</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 ①和歌山市北部地域における東西軸が形成され、周辺地域の利便性が向上する。 ②4車線の直線道路の整備により、快適な走行空間が確保される。 ③粉河加太線（現道）をはじめとした周辺道路についても、慢性的な交通混雑が緩和されることで、安全性及び快適性の向上期待される。 ④歩道の設置により安全で快適な歩行空間が確保される。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成25年度 ・事業進捗率17%（うち用地進捗率40%） ・新しい補助制度創設に伴い、交付金事業から移行をおこなうため再評価を実施。</p> <p>【コスト削減等】 ・現場発生土の埋戻や盛土転用による建設副産物の発生抑制また、再生材の利用やプレキャスト製品を使用することなどによりコスト削減に努めている。</p>	継続	都市局 街路交通施設課 (課長 神田昌幸)	

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		費用の内訳						
地域高規格道路 北九州高速道路 都市計画道路 戸畑枝光線(牧山ランプ～枝光ランプ) 北九州市	長期間 継続中	120	422	【内訳】 走行時間短縮便益: 322億円 走行経費減少便益: 54億円 交通事故減少便益: 46億円 【主な根拠】 計画交通量 26,700台/日	114	【内訳】 事業費 : 108億円 維持管理費: 6.1億円	3.7	<ul style="list-style-type: none"> <li>・高速性、定時性の向上を図ることで、北九州市内の広域交流拠点間の連携を強化</li> <li>・市街地及び路線周辺地域における交通混雑を緩和</li> <li>・緊急輸送道路でもある都市高速道路ネットワークにおける代替路を確保</li> </ul>	【投資効果等の事業の必要性】 ・地域高規格道路北九州高速道路は、福岡県北九州市を放射環状型に結ぶ高速1号線から高速5号線の5路線により九州縦貫自動車道、黒崎バイパス等を相互に連絡し、都心と市街地周辺の各拠点間の連絡強化に寄与する地域高規格道路である。 ・戸畑枝光線(牧山ランプ～枝光ランプ)は、北九州高速道路の一部を形成し、北九州高速2号線と北九州高速5号線を連絡し、北九州市の環状放射型の自動車専用道路ネットワークを形成する延長2.6kmにおいて街路整備を行うものである。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度:平成23年度 ・事業進捗率:24%(うち用地進捗率91%) 【コスト縮減等】 ・新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策により、着実なコスト縮減に努める。	継続	都市局 街路交通施設課 (課長 神田昌幸)
地域高規格道路 大分中央幹線道路 都市計画道路 庄の原佐野線 (元町・下郡工区) 大分県	その他	140	251	【内訳】 走行時間短縮便益: 185億円 走行経費減少便益: 47億円 交通事故減少便益: 20億円 【主な根拠】 計画交通量 35,500台/日	140	【内訳】 事業費 : 139億円 維持管理費: 0.68億円	1.8	<ul style="list-style-type: none"> <li>・東九州自動車道 米良ICと大分市中心市街地とのアクセス向上により、大分県南域や宮崎県等との交流人口の増加に寄与</li> <li>・大分市臨海部等に位置する企業群に対して、北部九州方面へアクセスする際の定時性及び迅速性が向上するなど、産業競争力強化に寄与</li> <li>・大分市中心部を取り囲む幹線道路の交差点や大分川渡河部における慢性的な交通渋滞の緩和</li> </ul>	【投資効果等の事業の必要性】 ・都市計画道路庄の原佐野線は、東九州自動車道大分ICと都市計画道路下郡中判田線を結び、アクセス向上により、地域間交流の強化、産業競争力強化等に寄与する延長約6kmの地域高規格道路である。 ・庄の原佐野線(元町・下郡工区)は、地域高規格道路の一部を形成し、アクセス向上を目的とする延長1.2kmにおいて街路整備を行うものである。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度:平成20年度 ・事業進捗率64%(うち用地進捗率100%) ・埋蔵文化財調査にて出土した重要な遺構を保護するため、道路構造の一部を変更し、総事業費増により再評価を実施 【コスト縮減等】 ・新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策により、着実なコスト縮減に努める。	継続	都市局 街路交通施設課 (課長 神田昌幸)

該当基準

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

【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	費用の内訳						
小名浜港 東港地区 廃棄物海面処分場 整備事業 福島県	その他	310	443	440	1.0	・土砂運搬の輸送距離が短縮されることに伴い、CO2及びNOxの排出量が低減される。	・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年代前半の完了を予定している。 ・摩擦増大マットの採用、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を図っている。 ・総事業費増により再評価を実施。	継続	港湾局 計画課 (課長 宮崎祥一)	
東京港 品川地区 複合一貫輸送ターミナル整備事業 (耐震改良) 東京都	再々評価	101	270	105	2.6	・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。	・本事業は、東京港品川地区の物流効率化を支援し、また、大規模地震時の物資輸送拠点としての機能を確保のため、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32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)	
利島港 前浜地区 離島ターミナル整備事業 東京都	再々評価	160	265	219	1.2	・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、入出港時の船舶動揺による保針性が改善され、船舶航行時の安全確保が図られる。	・現状利島港では、港内の静穏度が低く、旅客の乗降や荷役に際し安全性及び効率性が十分確保できない場合や、定期船が接岸できない場合がある。本事業は防波堤の整備により、静穏度を向上させ、利島港における定期船の就航率の向上等に資するものである。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	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								費用の内訳
姫川港 西ふ頭地区 国内物流ターミナル 整備事業 新潟県	その他	273	375	<p>【内訳】 陸上輸送コスト削減便益：277億円 海上輸送コスト削減便益：29億円 作業船コスト削減便益：42億円 滞船コスト削減便益：12億円 曳船コスト削減便益：15億円 残存価値：1億円</p> <p>【主な根拠】 平成32年予測取扱貨物量：5,090千トン/年</p>	330	<p>【内訳】 建設費：328億円 管理運営費：2億円</p>	1.1	<ul style="list-style-type: none"> <li>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、地域産業の競争力の向上が図られる。</li> <li>輸送効率化により、NOxの排出量が軽減される。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>輸送コストが低減されるとともに、小型船の利用に対応した水域機能の向上が図られるため、本プロジェクトの必要性は高い。</li> <li>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</li> <li>該当基準「その他」の理由：事業計画の変更による総事業費増及び事業期間の変更に伴う再評価</li> </ul>	継続	港湾局 計画課 (課長 宮崎祥一)
伏木富山港 富山地区 港湾公害防止対策 事業 富山県	再々評価	62	146	<p>【内訳】 環境改善便益：146億円</p> <p>【主な根拠】 周辺地域世帯数：38万世帯</p>	81	<p>【内訳】 建設費：81億円</p>	1.8	<ul style="list-style-type: none"> <li>水質及び底質の改善により、地域住民の安全、安心が確保される。</li> <li>市街地における貴重な水辺空間の環境が改善されることにより、運河への来訪者の増加が見込まれる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>運河の底質改善により、汚染物質の流出防止や水質改善が図られ、住民生活の安全・安心につながることから、本プロジェクトの必要性は高い。</li> <li>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。</li> </ul>	継続	港湾局 計画課 (課長 宮崎祥一)
金沢港 金石地区 廃棄物海面処分場 整備事業 石川県	その他	207	395	<p>【内訳】 輸送コスト削減便益：312億円 土地の残存価値：83億円</p> <p>【主な根拠】 浚渫土砂処分量：545万m<sup>3</sup></p>	321	<p>【内訳】 建設費：321億円</p>	1.2	<ul style="list-style-type: none"> <li>浚渫土砂の輸送効率化により、CO2、NOxの排出量が軽減される。</li> <li>浚渫土砂の海洋投棄処分回避による海洋環境の保全が図られる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>港湾整備により発生する浚渫土砂の処分の適正化が図られる。また、浚渫土砂の受入施設の整備により、大水深岸壁や航路・泊地の整備に際して、事業の効率化が図られる。このため、本プロジェクトの必要性は高い。</li> <li>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。</li> <li>該当基準「その他」の理由：総事業費増及び事業期間変更に伴う再評価</li> </ul>	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		費用の内訳						
衣浦港 外港地区 廃棄物海面処分場 整備事業 愛知県	再々評価	200	878	【内訳】 廃棄物の輸送便益：690億円 浚渫土砂の輸送便益：116億円 残存価値：72億円  【主な根拠】 衣浦港の廃棄物埋立計画土量 一般廃棄物：47.7万m3 産業廃棄物：55.1万m3 浚渫土砂：352.8万m3	441	【内訳】 建設費 441億円	2.0	・輸送ルートの適正化により、輸 送時にトラックから排出される CO2、NOxが削減される。	・内陸部における最終処分場として利用 可能な空間が限られてきていること に加え、環境への影響、地域住民の反 対、採算性等の理由から、市町村、事 業者単独での処分場の確保は困難な状 況となっており、慢性的な不足状 況にある。本事業は、廃棄物処分処分 場の整備により、廃棄物の不適正な処 理による環境悪化の未然防止や、各種 廃棄物の計画的処分が図られる。この ことから、本プロジェクトの必要性は 高いといえる。 ・事業が順調に進んだ場合には、平成 31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)
姫路港 網干沖地 区 廃棄物海面処分場 整備事業 兵庫県	再々評価	93	182	【内訳】 浚渫土砂処分コスト縮減便 益：108億円 陸上残土処分コスト縮減便 益：10億円 新たな土地の造成：63億円  【主な根拠】 浚渫土量：2,618千m3、陸上 残土量：500千m3 土地面積：28ha	150	【内訳】 建設費：150億円	1.2	・浚渫土砂の輸送効率化により、 CO2、NOxの排出量が軽減される。 ・浚渫土砂の海洋投棄処分回避に よる海洋環境の保全が図られる。	・播磨地域の港湾整備等により発生す る浚渫土砂等を受け入れる域内で唯一 の場所でもあり、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。 ・他港で不要になったケーソンを護岸 本体工に流用することにより、コスト 縮減に取り組んでいる。	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、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長 名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
新宮港 三輪崎地区 国際物流ターミナル整備事業 和歌山県	その他	169	568	【内訳】 輸送コスト削減便益：191億円 震災時の輸送コスト削減便益：7億円 海難損失回避便益：361億円  【主な根拠】 平成31年度予測取扱貨物量：81万トン/年	264	【内訳】 初期投資費：255億円 管理運営費：9億円	2.2	・物流機能の効率化が促進されることで、地域産業の競争力の向上を図ることができる。 ・防波堤の整備進捗により、港内静穏度が高まり、荷役の安全性向上が図られる。	・本事業は、岸壁の整備による輸送コスト削減、岸壁の耐震強化による震災時の緊急物資や一般貨物の輸送確保、防波堤整備による小型船舶の荒天時の安全な避泊が可能になる。このことから、本プロジェクトの必要性は高いといえる。 ・事業が順調に進んだ場合には平成30年完了を目標としている ・防波堤については、民間ケーンを活用することによりコスト削減を図っている。 ・該当基準「その他」の理由：総事業費増及び事業期間変更に伴う再評価	継続	港湾局 計画課 (課長 宮崎祥一)
水島港 玉島地区 航路拡幅事業 岡山県	その他	21	58	【内訳】 輸送コスト削減便益：58億円 滞船コスト削減便益：0.2億円  【主な根拠】 取扱輸送貨物量：100万トン/年 滞船隻数：60隻/年	22	【内訳】 建設費：22億円 管理運営費：0.2億円	2.6	・航路の拡幅により、船舶が大型化されることによって海上輸送に必要な船舶の運航隻数が減り、船舶からの排出ガスが減少する。	・本事業では航路拡幅及び泊地整備により、国内最大級の大型自動車専用船の入港による物流コストの削減や、港内の安全かつ円滑な航行確保が見込まれることから、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29年度の完了を予定している。 ・該当基準「その他」の理由：総事業費増及び事業期間変更に伴う再評価	継続	港湾局 計画課 (課長 宮崎祥一)
水島港 玉島地区 廃棄物海面処分場 整備事業 岡山県	再々評価	105	880	【内訳】 浚渫土砂処分の適正化便益：825億円 残存価値：54億円  【主な根拠】 海洋投棄時の海上輸送費用：1,153億円 廃棄物処理護岸処分時の海上輸送費用：181億円	116	【内訳】 建設費：110億円 管理運営費：6億円	7.6	・浚渫土砂の処分場不足が解消され、港湾施設の計画的な整備が図られる。	・本事業の実施により、処分場が不足している中で、港湾整備等により発生する土砂の処分先の確保と、土砂処分コストの削減が可能になることから、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32年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								費用の内訳
宇部港 東見初地区 国内物流ターミナル・廃棄物海面処分場整備事業 山口県	再々評価	406	919	<p>【内訳】 輸送コスト削減便益：18億円 処分コスト削減便益：793億円 残存価値：108億円</p> <p>【主な根拠】 平成31年予測取扱貨物量：55,081t/年 平成31年予測受入一般廃棄物量：26.3万m3 平成31年予測受入産業廃棄物量：73.5万m3 平成31年予測受入陸上残土量：29.7万m3 平成31年予測受入浚渫土量：312.3万m3</p>	723	<p>【内訳】 建設費：722億円 管理運営費：1億円</p>	1.3	<ul style="list-style-type: none"> <li>・物流機能の効率化・高度化による地域産業競争力の強化</li> <li>・浚渫土砂の海洋投棄処分回避による海洋環境の保全</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・周辺地域で発生する一般廃棄物、産業廃棄物を処分するための処分場の受入容量が逼迫していることや、港内で発生する浚渫土砂の処分場所が確保されていないことから、廃棄物埋立護岸の整備により、廃棄物、浚渫土砂の安定的な処分が可能となる。また、利用船舶が大型化していることや船舶の輻輳が発生している中、国内物流ターミナルの整備により、物流機能の効率化や安全性の向上が可能となる。このことから、本プロジェクトの必要性は高い。</li> <li>・事業が順調に進んだ場合には、平成33年度の完了を予定している</li> <li>・発生する床掘土砂の有効利用により、護岸建設費用の削減を図っている。</li> </ul>	継続	港湾局 計画課 (課長 宮崎祥一)
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	その他	47	72	<p>【内訳】 輸送コストの削減：70億円 震災時の輸送コスト増大回避：0.3億円 震災時の施設被害の回避：2億円</p> <p>【主な根拠】 平成31年予測取扱貨物量：185千トン/年</p>	55	<p>【内訳】 建設費：51億円 維持管理費：4億円</p>	1.3	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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供給確保されることにより、地域住民の生活維持に寄与することができる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・岸壁の整備により、大型貨物船の入港が可能となるとともに、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。</li> <li>・岸壁の耐震強化により、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。</li> <li>・事業が順調に進んだ場合には、平成30年前後の完了を予定している。</li> <li>・該当基準「その他」の理由：総事業費増及び事業期間変更に伴う再評価</li> </ul>	継続	港湾局 計画課 (課長 宮崎祥一)
川内港京泊地区 国際物流ターミナル整備事業 鹿児島県	再々評価	127	297	<p>【内訳】 輸送コストの削減：295億円 その他の便益：2.3億円</p> <p>【主な根拠】 平成32年予測取扱貨物量：(木材チップ)74万トン/年</p>	263	<p>【内訳】 建設費：263億円</p>	1.1	<ul style="list-style-type: none"> <li>・背後の荷主等事業者の物流機能の安定化・効率化が促進され、地域産業の競争力の向上が図られる。</li> <li>・港湾貨物の輸送効率化により、CO2、NOXの排出量が削減される。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・大型船舶による効率的な一括大量輸送や輸送ルートの構築により、地域産業の競争力強化が図られるため、本プロジェクトの必要性は高い。</li> <li>・事業が順調に進んだ場合には、平成30年前半の完了を予定している。</li> </ul>	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								費用の内訳
川内港唐浜地区国内物流ターミナル整備事業 鹿児島県	再々評価	68	155	<p>【内訳】 輸送コストの削減：105億円 海難減少に伴う損失回避：49億円 その他の便益：0.4億円</p> <p>【主な根拠】 平成33年予測取扱貨物量： （紙パルプ）7.0万トン/年 平成33年予測取扱貨物量： （完成自動車）7.6万トン/年 平成33年予測取扱貨物量： （砂・砂利・石材）16万トン/年</p>	119	<p>【内訳】 建設費：117億円 維持管理費：2.4億円</p>	1.3	<p>・ 背後の荷主等事業者の物流機能の安定化・効率化が促進され、地域産業の競争力の向上が図られる。</p> <p>・ 港湾貨物の輸送効率化により、CO2、NOxの排出量が削減される。</p>	<p>・ 大型船舶による効率的な一括大量輸送や輸送ルートの構築により、地域産業の競争力強化が図られるため、本プロジェクトの必要性は高い。</p> <p>・ 事業が順調に進んだ場合には、平成30年前半の完了を予定している。</p>	継続	港湾局 計画課 (課長 宮崎祥一)
川内港 唐浜地区国内物流ターミナル整備事業 鹿児島県	再々評価	68	155	<p>【内訳】 輸送コストの削減：105億円 海難減少に伴う損失回避：49億円 その他の便益：0.4億円</p> <p>【主な根拠】 平成33年予測取扱貨物量： （紙パルプ）7.0万ト/年 （完成自動車）7.6万ト/年 （砂・砂利・石材）16万ト/年</p>	119	<p>【内訳】 建設費：117億円 管理運営費：2.4億円</p>	1.3	<p>・ 背後の荷主等事業者の物流機能の安定化・効率化が促進され、地域産業の競争力の向上が図られる。</p> <p>・ 港湾貨物の輸送効率化により、CO2、NOxの排出量が削減される。</p>	<p>・ 大型船舶による効率的な一括大量輸送や輸送ルートの構築により、地域産業の競争力強化が図られるため、本プロジェクトの必要性は高い。</p> <p>・ 事業が順調に進んだ場合には、平成30年前半の完了を予定している。</p>	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								費用の内訳
本部港 本部地区 国内物流ターミナル 整備事業 沖縄県	再々評価	73	130	<p>【内訳】 輸送コスト削減便益等：78億円 国際観光収益・営業収益増加便益：41億円 環境改善便益(緑地)：6億円 震災時における輸送コスト削減便益：5億円 残存価値：0.4億円</p> <p>【主な根拠】 平成29年予測取扱貨物量(直接 入出荷)：80千トン/年 平成29年予測石炭船取扱貨物 量：64千トン/年 平成29年予測大型クルーズ船 寄港回数：5回/年 平成29年予測フェリー貨物取 扱量：503千トン/年、旅客数： 254千人/年 平成29年予測緑地利用者数： 65,334人/年 平成29年予測震災時の緊急物 資・一般貨物：565千トン/震災</p>	102	<p>【内訳】 建設費：101億円 管理運営費：0.87億円</p>	1.3	<p>・岸壁の耐震化により震災時における被害に対する地域住民の不安を軽減することができる。また、震災時における物流が維持され、生活や産業活動の維持が図られる。</p> <p>・港湾貨物の輸送効率化により、CO2及びNOx等の排出量が軽減される。</p>	<p>・輸送コストの削減、大型化船舶への対応が可能となり、輸送の効率化を促進し、大規模地震発生時における背後地域への緊急物資輸送、物流機能の確保が図られるため、本プロジェクトの必要性は高い。</p> <p>・事業が順調に進んだ場合には、平成28年度の完了を予定している。</p>	継続	港湾局 計画課 (課長 宮 崎祥一)

該当基準

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

【都市・幹線鉄道整備事業】  
 (幹線鉄道等活性化事業(形成計画事業))

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		費用の内訳						
大阪外環状線鉄道 整備事業(新大 阪・放出間)  大阪外環状鉄道株 式会社	再々評価	1,200	2,633	【内訳】 利用者便益:2,448億円 【主な根拠】 久宝寺~高井田 22分短縮 久宝寺~淡路 21分短縮	2,006	【内訳】 建設費:1809億円 用地費:192億円 維持改良費・再投資費: 4億円	1.3	地域の活性化 企業立地の促進 関連社会資本整備の促進	【事業の進捗の見込み】 南区間(放出~久宝寺)については平 成20年3月に開業している。北区間(新 大阪~放出)については、全工区にお いて工事が本格化し、大規模な線路切 換を実施するなど確実に工事が進捗し ている。平成26年度末時点の工事進捗 率は約42%である。  【コスト縮減等】 前回の事業再評価以降、関係自治体、 第二種鉄道事業者及び当社からなる 「おおさか東線コスト縮減及び事業費 検討委員会」においてコスト縮減の検 討を進め、その成果を踏まえて工事を 進めているところである。「早期開 業」及び「事業費の縮減」はおおさか 東線鉄道建設事業の最重要課題であ り、関係者の協力を得つつ、継続して 取組を図る。	継続	鉄道局 都市鉄道政 策課 (課長 五十 嵐徹人)

(幹線鉄道等活性化事業(旅客線化))

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長 名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
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	その他	2.8	8.3	【内訳】 移動時間短縮便益:4.2億円 費用節減便益:▲0.7億円 供給者便益:2.7億円 環境改善便益:2.1億円  【主な根拠】 福井鉄道福武線(駅前線)詳 細設計業務 増加利用者(開業年度) 64,000人/年	3.1	【内訳】 建設費:2.7億円 維持改良費・再投資:0.4 億円	2.7	・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。	【事業の必要性】 福井駅周辺は京都の玄関口であり、福井 国体開催や北陸新幹線開業などを見据 え、にぎわいと交流の核としての機能強化 が進められている。 福井駅西口交通広場と一体的に福井鉄 道福井駅前電停を広場内に移設すること により、福井駅を結節の核とし、中心市街 地と各地域を結ぶ公共交通ネットワーク の形成が必要とされている。 【事業計画の見直しによる再評価の実施】 当初計画においては、福井駅前電停移設 による交通ネットワークの強化と短絡線整 備による運転時間短縮の効果を同時に発 現させるため、一体的な整備計画としてい たが、短絡線と近接する市役所前電停の ホーム配置について新たに検討の必要 が生じたため、福井駅前電停移設のみの 整備を行う。 【事業進捗の見込み】 福井駅前電停については既に工事に着 手しており、平成27年度内の工事完了、 供用開始を予定する。	継続	鉄道局 鉄道事業課 (課長 大野 達)

該当基準

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

【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		費用の内訳						
鶴舞東地区住宅市街地総合整備事業 (都市再生機構)	長期間継続中	162	169	【内訳】 拠点地区における便益：144億円、拠点地区外への便益：25億円 【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	164	【内訳】 事業費：163億円 維持管理費：1.0億円	1.03	<ul style="list-style-type: none"> <li>・事業の実施により良質な市街地住宅を供給し、居住環境の整備が図られる。</li> <li>・歩道状空地等の整備により安全な避難路の確保、良好な街並み形成が図られる。</li> <li>・地域医療福祉拠点の形成に向けた取組みを通じ、地区周辺を含めたまちづくりの実現が期待される。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・UR賃貸住宅の建替事業を前提とした道路及び緑地の整備が着実に進捗し、敷地の有効利用と居住水準の向上による居住環境整備が図られている。</li> </ul>	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)

該当基準

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

# 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)
北上川上流土地利用一体型水防災事業 (H18～H22) 東北地方整備局	5年以内	31	<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 31億円、工期 平成18年度～平成22年度 B/C 1.9 (B: 73億円、C: 39億円) (事業の効果の発現状況) ・河川整備基本方針規模の洪水が発生した場合、外水氾濫による浸水区域内人口は約100人、想定死者数(避難率40%)は約10人と想定されるが、事業実施により解消される。 (事業実施による環境の変化) ・当該事業の実施の前後における鳥類の重要種数の確認結果、自然環境に大きな変化はないものと考えられる。 (社会経済情勢の変化) ・建築基準法第39条に基づく「災害危険区域」を一関市の条例で定め、住家等の建築規制・制限が行われている。 ・学識経験者、地域住民、河川・道路管理者により、「北上川上流狭隘地区治水対策懇談会」を設立し、避難道路や救出ルート確保、河川情報配信設備の整備、洪水ハザードマップの作成、地域住民による地域防災力の向上などの取り組みを実施している。 (今後の事後評価の必要性) ・費用対効果(B/C)は事業実施後においても1.9であり、平成19年9月洪水や河川整備基本方針規模の洪水を対象とした検証結果においても事業実施効果が得られており、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ないと考える。 (改善措置の必要性) ・事業完了後に発生した洪水では、家屋等の浸水被害が生じておらず、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・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・事業費については、事業を立ち上げる際には、地域の状況を踏まえ、より適切に設定していくことが必要であると考えられる。 ・事業評価手法については見直しの必要性はない。</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)
雄物川上流特定構造物改築事業(湯沢統合堰) (H18～H22) 東北地方整備局	5年以内	62	<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 62億円、工期 平成18年度～平成22年度            B/C 11.8 (B: 1,003億円、C: 85億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況)            ・河川整備基本方針規模の洪水が発生した場合、外水氾濫による浸水区域内世帯数は約3,200世帯、最大孤立者数(避難率40%)は、約220人と想定されるが、事業実施により軽減される。</p> <p>(事業実施による環境の変化)            ・改築にあたっては、景観に配慮(門柱レス)したことで、夕日の映える景観となり、ビューポイントとして期待される。            ・堰改築により、堰周辺及び上流湛水域の高水敷が整備され、人が近づきやすくなったことで、堰上流においては、カヌー体験教室が三関小学校を対象として定期的に開催されている。</p> <p>(社会経済情勢の変化)            ・湯沢統合堰の改築による治水安全度の向上は、郊外型の大型スーパーや電気量販店などの大規模商業施設の進出にも寄与している。また、湯沢統合堰下流の右岸には、新たにゴミ処理施設の建設も進められている。</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11.8であり、平成27年9月洪水や河川整備基本方針規模の洪水を対象とした検証結果においても事業実施効果が得られており、事業の有効性が十分見込まれることから、今後の事後評価の必要性はないと考える。</p> <p>(改善措置の必要性)            ・治水安全度の向上や魚類の遡上が確認されていることから事業効果発現が確認できるため、現時点において改善の必要性はないと考える。            ・今後も引き続き効果発現が継続されるよう、河川管理の一環として必要な調査を行っていく。</p> <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)            ・現状では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)
江の川下流土地利用一体型水防災事業(川戸地区)(H18～H22) 中国地方整備局	5年以内	6.9	<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 6.9億円、工期 平成18年度～平成22年度            B/C 1.1 (B: 8.9億円、C: 8.5億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>事業の実施により、戦後最大洪水である昭和47年7月洪水においても家屋浸水を防止できる。</li> <li>(事業実施による環境の変化)</li> <li>平水位より上での事業実施であり、水面下の作業を伴わないため、河川環境への影響は小さい。</li> <li>(社会経済情勢の変化)</li> <li>江津市の人口は減少傾向にあるが、高齢者率は上昇している。</li> <li>平成18年11月に灰塚ダムが完成。</li> <li>(今後の事後評価の必要性)</li> <li>戦後最大洪水である昭和47年7月洪水においても家屋の浸水被害を防止することができ、治水安全度の向上が図られていることから、今後の事後評価の必要性はない。</li> <li>(改善措置の必要性)</li> <li>当該事業は、その事業効果が十分発現していると判断され、今後の改善措置の必要性はない。</li> <li>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)</li> <li>同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性はない。</li> </ul>	対応なし	中国地方整備局 河川計画課 (課長 麓 博史)
物部川特定構造物改築事業(H20～H22) 四国地方整備局	5年以内	11	<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 11億円、工期 平成20年度～平成22年度            B/C 4.5(B: 65億円、C: 14億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>新樋門の運用開始(H23年4月)から現在までの間、計43回(H27年9月末までの集計)の操作を確実に実施。(大雨・台風に伴う操作41回、津波に伴う操作2回)</li> <li>「東北地方太平洋沖地震」発生においては、「津波警報」発令の約7分後に自動で高速全閉を開始し、2分後に全閉を完了した。</li> <li>(事業実施による環境の変化)</li> <li>樋門改築後も樋門の位置・敷高等の基本諸元は同じであり、魚類等の移動に重要となる物部川と後川の縦断的連続性は従来どおり確保されている。このため、今後も自然環境への影響はないと考えられる。</li> <li>(社会経済情勢の変化)</li> <li>高知県南国市は、高知龍馬空港や四国横断自動車道南国インターチェンジを有し、高知県の交通の要衝を占めるとともに、南国オフィスパークや流通団地等の企業団地の整備が進むなど、新産業拠点としても発展を続けている。</li> <li>樋門背後地である後川沿川地域では平成7年以降、人口が減少する一方で、世帯数が増加している。</li> <li>浸水想定区域内には、教育機関、災害時要援護者関連施設、行政機関等が存在しており、事業採択以降も大きな変化はない。</li> <li>(今後の事後評価の必要性)</li> <li>事業目的に見合った治水効果の発現が確認できており、今後の事後評価の必要性はない。</li> <li>(改善措置の必要性)</li> <li>事業目的に見合った治水効果が発現されていることから、改善措置の必要性はない。</li> <li>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)</li> <li>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。</li> </ul>	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)
庄川総合水系環境整備事業 (H20～H22) 北陸地方整備局	5年以内	4.0	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)            全体事業費 4.0億円、工期 平成21年度～平成22年度            B/C 2.0(B:15億円、C:7.6億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・本事業による基盤整備後、パークゴルフ場(砺波市初となる施設)がオープンし、市内外から多くの利用者が来訪しており、県内でも人気の高い施設となっている。また、地域の健康増進につながると期待されている。</li> <li>・各種施設整備により、水辺への近づきやすさが向上し、地域資源として水辺空間利用の促進が図られている。</li> </ul> <p>(事業実施による環境の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業実施中及び事業完了後において、自然環境の変化に関する問題は認められない。</li> </ul> <p>(社会経済情勢の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・北陸新幹線の開業や高岡砺波スマートIC完成に伴い、アクセスの向上が見込まれる。</li> <li>・砺波市の人口・世帯数はほぼ横ばいであり、事業実施前後における大きな社会的変化はないものと考えられる。</li> </ul> <p>(今後の事後評価の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域資源としての水辺空間利用の促進が図られている。</li> <li>・投資効果も確認されており、事業実施による自然環境への影響や事業を取り巻く社会情勢に大きな変化は生じていないことから、今後の事業評価の必要性はないと思われる。</li> </ul> <p>(改善措置の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・庄川の雄神地区は自治体による適切な管理のもと、施設運営や定期的な維持管理が行われることから、今後も事業効果は十分に持続していくものと考えられる。</li> <li>・今後も地域の交流拠点としてより多くの人々に利用されることが期待される。</li> <li>・これらより、改善措置の必要はないものと考えられる。</li> </ul> <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・同種事業の計画・調査にあたっては、自治体との十分な事業調整などにより、事業効果の向上に努める必要がある。</li> <li>・当該事業に係る事業評価手法については妥当と考えられ、見直しの必要性はないものと考えられる。</li> <li>・今後もCVMによる評価実績を蓄積していくとともに、評価技術の向上等を踏まえつつ必要に応じて改善を図っていく。</li> </ul>	対応なし	北陸地方整備局 河川計画課 (課長 丸山 和基)

【ダム事業】  
 (直轄事業等)

事業名 (事業実施期間) 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
美利河ダム水環境改善事業 (H9～H16) 北海道開発局	効果発現	20	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)                      全体事業費 20億円、工期 平成9年度～平成16年度                      B/C 1.8 (B: 69億円、C: 38億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 魚道の整備によって、カワヤツメを除いてダム建設前の魚類相(調査で確認された魚種)に回復した。</li> <li>・ ダム上流域の産卵床数が増加しており、サクラマスの上流・降下による再生産のサイクルが定着している。</li> <li>・ 魚道取り付け河川であるチュウシベツ川では、魚道を通じて上下流の連続性が確認され、生息密度が回復している。</li> </ul> <p>(事業実施による環境の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 魚道設置前後において底生動物の生息環境に大きな変化はなかったものと考えられる。</li> <li>・ 増加した緑藻綱のうち大部分がコレオケーテ属であり、この種類は止水的な環境下で生育することから、ダム完成後にダム直下の流量が減水し流速が遅くなり、その環境が継続したことにより増加したものと考えられる。現時点においては、水質や魚類等への影響も生じていないが、今後も定期水質調査や水辺の国勢調査をとおして注視していく。</li> <li>・ ダム下流の水温は、魚道設置前の水温に相当する取水塔の水温に対し魚道設置後はチュウシベツ川の水温に近い値になっている。しかしながら魚道設置前後において美利河橋の魚類の確認種類の状況に大きな変化がなく、魚道の設置によるダム下流に生息する魚類への影響は小さいと考えられる。</li> </ul> <p>(社会経済情勢の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 周辺自治体の人口・世帯数や観光客数等は減少傾向にあるが、当該事業の性質上、事業に伴う影響とは考えられない。</li> </ul> <p>(今後の事後評価の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 事業の効果が十分に発現しており、今後の事後評価の必要性はないと考えられる。</li> </ul> <p>(改善措置の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 事業の効果が十分に発現しており、改善措置等の必要性はないと考えられる。</li> </ul> <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 見直す必要性はないと考えられる。</li> </ul>	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)
長井ダム建設事業 (S59~H22) 東北地方整備局	5年以内	1,340	<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 1,340億円、工期 昭和59年度～平成22年度 B/C 2.0 (B: 4,342億円、C: 2,117億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・治水・利水への対応、水環境の保全・保持、水源地域の活性化の支援の状況などから、本事業の事業効果が発現されていると考えられる。</li> <li>・ダム運用開始以降、4ヶ年で5回の洪水調節を行い、平成26年7月洪水では置賜野川の谷地橋地点において約1.3m水位を低減したと推測される。</li> <li>・降雨量が少なかった平成24年には、ダムからの補給により、下流の平山地点における維持流量の確保を行っている。</li> <li>・平成26年の発生電力量は、長井市の世帯数の約90%に相当し、概ね計画どおりの電力を供給し、環境負荷の軽減に貢献している。</li> </ul> <p>(事業実施による環境の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・水環境については、事業実施後においても良好な水質となっており、冷水放流等の水質障害も発生していない。</li> <li>・ダム建設により新たに広大な湛水面が出現したが、周辺の生物の生息・生育状況に大きな変化は見られない。</li> </ul> <p>(社会経済情勢の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・長井ダム及びダム周辺地域は、観光資源として活用されている。</li> <li>・長井ダム周辺においては、ダムや既存の観光資源を活用して様々な取り組みが行われ、多くの人が参加している。</li> </ul> <p>(今後の事後評価の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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2.0と事業実施効果が得られており、事業の有効性が十分見込まれることから、今後の事後評価の必要性はないと考える。</li> </ul> <p>(改善措置の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現時点では、「長井ダム建設事業」に対する改善措置の必要性はないと考える。</li> </ul> <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性はないと考える。</li> </ul>	対応なし	東北地方整備局 河川管理課 (課長 畠山 浩晃)

事業名 (事業実施期間) 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
横山ダム再開発事業 (H2～H22) 中部地方整備局	5年以内	342	<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 342億円、工期 平成22年度～平成22年度            B/C 9.6 (B: 5兆1,865億円、C: 5,405億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>揖斐川の防災操作機能を従来計画以上に向上させるため、①横山ダムのかんがい用途を徳山ダムに振り替え ②横山ダムの防災操作容量を増量 これにより防災操作機能を大幅に向上。</li> <li>徳山ダムとの連携操作を行い、平成24年9月18日(台風16号・前線)洪水では、万石地点において次のとおり効果が得られた。①約1,230m<sup>3</sup>/sの流量低減 ②約1.2mの水位低減</li> <li>徳山ダムとの連携操作を行い、平成26年8月10日洪水では、万石地点において、①約2.0mの水位低減 ②浸水面積約2,700ha、約6,100億円の被害を防止</li> <li>ダム機能の低下を防ぐため、貯水池内および貯砂ダムの堆積土砂と事業期間に流入する土砂を掘削し、貯水池の容量回復を実施した。</li> <li>貯砂ダム(揖斐川貯砂ダム、坂内川貯砂ダム)を整備し、流入土砂を抑制する堆砂対策を実施した。</li> <li>平成25年度時点の堆砂率は約80%(容量改定後)であり、土砂の掘削除去により、堆砂の進行を抑制している。</li> </ul> <p>(事業実施による環境の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>流入河川、下流河川、貯水池内の水質は、事業前後では大腸菌群数を除き、河川AA類型、湖沼A類型、Ⅲ類型(T-Nを除く)での環境基準を概ね達成しており、大きな変化は見られない。</li> <li>事業実施後に調査を実施した両生類・哺乳類調査の結果から、溪流的な水辺環境を利用する種の確認状況に、事業前後で大きな変化は見られないため、事業実施による生物への影響は小さいと考えられる。</li> </ul> <p>(社会経済情勢の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>横山ダム水源地域を構成する市町村(旧藤橋村、旧坂内村)の人口はS40～H22で見ると、減少傾向になっている。</li> <li>流域市町村でも、横山ダムを利用して「森と湖に親しむ旬間」等のイベントを開催して、下流域の住民と交流を図っている。</li> <li>徳山ダムの完成に合わせて、来訪者が増え、同程度で推移していることから、事業実施による影響は小さいものと考えられる。</li> </ul> <p>(今後の事後評価の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>横山ダム再開発事業は、事業効果の発現状況から再度の事後評価の必要性はないと考えている。</li> </ul> <p>(改善措置の必要性)</p> <p>現時点では、横山ダム再開発事業に対して、事後評価制度に基づく改善措置の必要性はないと考えている。</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> <ul style="list-style-type: none"> <li>当該事業の事後評価手法は妥当と考え、現時点での見直しの必要性はないと考えている。</li> </ul> <p>(対応方針)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>横山ダム再開発事業は、事業効果の発現状況から再度の事後評価の必要性はない。</li> <li>横山ダム再開発事業に対して、事後評価制度に基づく改善措置の必要性はない。</li> </ul>	対応なし	中部地方整備局 河川管理課 (課長 岩間 登)

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)
志津見ダム建設事業 (S58~H23) 中国地方整備局	5年以内	1,244	<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 1,244億円、工期 昭和58年度~平成23年度            B/C 1.9 (B: 4,504億円、C: 2,404億円)            (事業の効果の発現状況)            ・志津見ダムは平成23年6月の管理開始以降、洪水調節に至る洪水(180m<sup>3</sup>/s以上)は発生していないが、平成24年7月の大雨などではダム下流の仁江地点で水位低下の効果が確認されている。            ・平成24年および平成26年には主に農業用水の確保を目的とした利水補給が行われるなど、下流河川の流況改善が行われている。</p> <p>(事業実施による環境の変化)            ・志津見ダム建設による環境への影響は小さい。            ・実施した環境保全対策については継続的なモニタリングにより、その効果の発現が確認されている。</p> <p>(社会経済情勢の変化)            ・平成24年3月に、「志津見ダム水源地域ビジョン」を策定。            ・例年、春と秋にポピー祭り、コスモス祭りが開催され、毎回5,000人程度の来訪者で賑わう。地域住民(志津見、角井、八神、獅子の各地)と飯南町、島根県、ダム管理者で、水源地域ビジョンを通じた活動支援や情報提供を実施する等、連携体制を構築。</p> <p>(今後の事後評価の必要性)            ・事業効果が発現し、大きな社会情勢等の変化もなく、環境への大きな影響もみられないことから、今後の事後評価の必要性は無い。</p> <p>(改善措置の必要性)            ・事業効果の発現が確認されており、環境への大きな影響もみられないことから、今後の改善措置の必要性は無い。            ・アオコの発生が見られるため、今後も引き続き発生状況を監視するとともに分析評価を行い、その結果についてダム等管理フォローアップ委員会に諮るものとする。</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)            ・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無い。</p>	対応なし	中国地方整備局 河川計画課 (課長 麓 博史)

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)
<p>沖縄北西部河川総合開発事業 (H2 ~ H22) 沖縄総合事務局</p>	<p>5年以内</p>	<p>995</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)          全体事業費 995億円、工期 平成2年度～平成22年度          B/C 1.8 (B: 798億円、C: 440億円)          (事業効果の発現状況)          ・大保ダムでは管理開始後4年間で、洪水量65m<sup>3</sup>/sを超える洪水が16回発生している。また、H24.9.16出水において、大保ダムがなかった場合の大工又橋水位観測所の流量に対して、197.5m<sup>3</sup>/sの流量低減を行うことにより、約2.09mの水位低減効果があったと推測される。          ・大保ダムからの供給により、水道用水として年平均で28,900～52,800m<sup>3</sup>/日の水量が取水されてる。          ・大保ダムでは大工又橋地点において流水の正常な機能を図るために概ね0.15m<sup>3</sup>/sを確保する補給を行う。実績流量は、概ね確保流量を満足し、適切な維持放流を行っている。また、下流河川の魚類調査では平成24年度からリュウキュウアユが継続して確認されている。          ・沖縄本島では漫湖の他には開放水面がほとんど無かったが、これまで沖縄総合事務局が管理する9ダムが完成し、広大な開放水面が創出されている。また、開放水面では、①渡り鳥をはじめ多くの水鳥が確認されており、②人々の新たな憩いの空間(内水面)等の利用・効果が期待できる。          (事業実施による環境の変化)          ・水質上の問題は発生していない。          ・鳥類では水辺を利用する種が増加しており、陸上昆虫類、魚類、底生動物についても確認種が増加し、順調に移入・定着してきている状況が確認されていることから、安定した湿地生態系が形成されつつあり、ダム事業によって新たな湿地環境が創出された。          (社会経済情勢の変化)          ・大保ダムでは、平成21年12月に水源地域ビジョンが策定され、それに従い大保ダムとその周辺を含む大宜味村域で様々なプロジェクトが企画・実施されている。          ・大保ダムを含む沖縄本島北部10ダムが平成25年度までに完成したことを機に、沖縄北部ダム湖サミットが平成26年2月に開催された。この沖縄北部ダム湖サミット宣言の理念・方針に従い、水源地やんばるの自然やダム湖の魅力を活かした活動の一環として、ダムツーリズムを実施中。          (今後の事後評価の必要性)          ・大保ダム建設事業は、目的を十分に果たしているものと判断するため、今後の事後評価の必要性はない。          (改善措置の必要性)          ・現時点では大保ダム建設事業に対する改善措置の必要性はないと考えられる。          (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直し等の必要性)          ・現時点では大保ダム建設事業に対する同種事業の計画・調査のあり方や事業評価の手法について見直し等の必要性はないと考えられる。</p>	<p>対応なし</p>	<p>沖縄総合事務局 流域調整課 (課長 安仁屋勉)</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)
滝沢ダム建設事業 (S44~H22) 水資源機構	5年以内	1,320	<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 2,306億円、工期 昭和44年度~平成22年度 B/C 36.6 (B: 8兆6,715億円、C: 2,367億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ダム運用開始以降、7回の洪水調節を行い、平成25年9月洪水ではダム下流で約2.67mの水位低減効果が記録されている。</li> <li>・流水の正常な機能の維持や都市用水の補給のために年平均約2,832万m<sup>3</sup>の補給を実施した。</li> </ul> <p>(事業実施による環境の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ダム上流流入河川とダム下流河川の水質は、概ね同じ値を計測しており、ダムによる影響は確認できない。</li> <li>・クマタカはダム周辺に3~4つがいが生息し、近年は毎年いずれかのつがいが繁殖に成功している。ダムの管理により繁殖状況に大きな違いは確認できない。</li> </ul> <p>(社会経済情勢の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・荒川源流水源地域ビジョンが、平成16年に計画が策定され、隣接する二瀬ダムとともに多くの活動を実施。平成27年度からは、荒川ビジョンとして、「秩父4ダム」に再編成し、上下流交流などを行っている。平成24年3月に、「志津見ダム水源地域ビジョン」を策定した。</li> <li>・骨材製造プラント跡地については、地元と一体となって議論を行った結果、センター棟、大駐車場、MTB(マウンテンバイク)コースのイベント広場として整備され、多くの利用者を獲得している。</li> </ul> <p>(今後の事後評価の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・本事業は、「洪水調節」、「流水の正常な機能の維持」、「都市用水の供給」、「発電」で効果を発揮しています。よって、「滝沢ダム建設事業」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ません。</li> </ul> <p>(改善措置の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・「滝沢ダム建設事業」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ません。</li> </ul> <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事後評価の結果、現時点では、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性はないと思われます。</li> </ul>	対応なし	水資源機構 ダム管理課 (課長 木下昌樹)

【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)
高松港海岸 直轄海岸保全施設 整備事業 (H10～H22) 四国地方整備局	5年以内	53	<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：728億円→今回評価時：548億円                      全体事業費 前回評価時：53億円→今回評価時：53億円                      B/C 3.5 (B：286億円、C：83億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況)                      事業完了後は、高潮による越波および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)                      地域イベントや環境学習の場として利用されており、以前にも増して地域に親しまれる海岸となっている。</p> <p>(社会経済情勢の変化)                      海岸整備に伴う「防災力」の向上で、新規施設が多数立地している。                      近年は、人口が横ばい、世帯数は増加傾向を示している。</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	四国地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 亀岡知弘)

【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)
渡島半島横断道路 一般国道230号 国縫道路 (H9～H22)  北海道開発局	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> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通量（道路交通センサス） 整備前(H11)：1,590台/日 実績(H22)：1,701台/日</li> <li>・事業費 計画時：48億円 実績：46億円</li> <li>・費用便益比 B/C=1.04 (B=64億円、C=61億円)</li> </ul> <p>【事業の効果の発現状況】</p> <p>①狭小幅員や線形不良区間の解消</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現道の狭小区間や急勾配区間を解消したところ、死傷事故率が大幅に削減（2.9件/億台km→0.0件/億台km）。旅行速度も約4割向上し、所要時間が約2割短縮。</li> </ul> <p>②物流の利便性向上</p> <p>&lt;水産品の流通利便性向上&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ばかがいの漁獲量が増える中、荷崩れの危険性が減少。</li> <li>・札幌市中央卸売市場や新千歳空港への水産品輸送の安定性向上が、ばかがいの漁獲高増加（2.9倍）にも寄与。</li> </ul> <p>&lt;農産品の流通利便性向上&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ミニトマトの出荷量が増える中、荷崩れの危険性が減少。</li> <li>・道央方面へのミニトマトの出荷の安定性向上が出荷額の向上（約2.9倍）にも寄与している。</li> </ul> <p>&lt;畜産品の流通利便性向上&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・国道区間の揺れや振動が減少し、輸送時の素牛のストレスが軽減。</li> <li>・素牛の体重減少の軽減など品質の向上により単価が1.6倍に増加。</li> </ul> <p>③主要な観光地への利便性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・道央方面や新千歳空港などからの北檜山地域の観光地への利便性向上が図られ、新たな企画が立案されるなど観光サービスの展開を支援。</li> <li>・利便性の向上が、台湾からの自転車ツーリングなど外国人観光客の増加（約6倍）にも寄与。</li> </ul> <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・人口は、事業化当時約28.5千人(H7)→開通後20.5千人(H27)となっている。</li> <li>・耕地面積は、事業化当時16,167ha(H7)→開通後14,100ha(H26)となっている。</li> <li>・漁獲量は、事業化当時約22.3千t(H7)→開通後約17.1千t(H25)となっている。</li> </ul> <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・国縫道路の整備により、道央圏と道南圏への連絡強化を図り、地域間交流の活性化及び、物流の効率化等を支援するとともに、現道隘路区間の解消による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。</li> </ul> <p>【改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・想定された効果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。</li> </ul> <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"> <li>・同種事業の計画・調査のあり方についての、見直しを必要とする事項は見られなかった。また、事業評価手法について、見直しの必要性は無いと思われる。</li> </ul>	対応なし	北海道開発局 建設部 道路計画課 (課長 谷村昌史)

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)
道央圏連絡道路 一般国道337号 新千歳空港関連 (H1～H22)  北海道開発局	5年以内	574	<p>【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通量（道路交通センサス） 整備前(H9)：12,126台/日（現道） 実績(H22)：9,872台/日（現道）、7,457台/日（当該路線）</li> <li>・事業費 計画時：542億円 実績：574億円</li> <li>・費用便益比 B/C=1.8 (B=1,619億円、C=899億円)</li> </ul> <p>【事業の効果の発現状況】</p> <p>①高規格幹線道路と一体となり物流拠点間の利便性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・石狩湾新港と新千歳空港間の所要時間短縮により水産加工品などの物流輸送の利便性が向上。</li> </ul> <p>②交通円滑化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・並行する国道337号の交通が転換し、死傷事故件数が減少、交通混雑が緩和。</li> </ul> <p>③新千歳空港への利便性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・道東方面と新千歳空港との所要時間が短縮するなど利便性向上に寄与。</li> </ul> <p>④地域経済の活性化</p> <p>&lt;切り花の流通利便性向上&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・新千歳空港への所要時間が短縮し、輸送時間の定時性が確保し、損失を回避。</li> </ul> <p>⑤地域経済の活性化</p> <p>&lt;メロンの流通利便性向上&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・新千歳空港までの所要時間が短縮、検品・梱包などの作業時間の確保や安定的な出荷体制の確保により輸出が増加。</li> </ul> <p>⑥地域産業活動の支援</p> <p>&lt;工業団地の流通利便性向上&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・工業団地のアクセス向上により、企業立地が促進、法人税が増加。</li> </ul> <p>⑦地域産業活動の支援</p> <p>&lt;周辺団地立地企業への支援&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・新千歳空港への利便性向上により、国内外観光客が増加し、立地企業の企業収益が増加。</li> </ul> <p>⑧通学路の安全性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・並行する国道337号の大型車が転換し通学路の安全性の向上が図られた。</li> </ul> <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・人口は、事業化当時約78.9千人(H2)→開通後95.5千人(H27)となっている。</li> <li>・製造品出荷額は、事業化当時約20,815千万円(H2)→開通後約21,787千万円(H25)となっている。</li> </ul> <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・新千歳空港関連の整備により、物流拠点間の利便性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。</li> </ul> <p>【改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・想定された効果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。</li> </ul> <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"> <li>・同種事業の計画・調査のあり方についての、見直しを必要とする事項は見られなかった。また、事業評価手法について、見直しの必要性は無いと思われる。</li> </ul>	対応なし	北海道開発局 建設部 道路計画課 (課長 谷村昌史)

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)
道央圏連絡道路 一般国道337号 美原道路 (H12～H22) 北海道開発局	5年以内	554	<p>【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通量（道路交通センサス） 整備前(H17)：8,733台/日（現道） 実績(H22)：7,125台/日（現道）、4,559台/日（当該路線）</li> <li>・事業費 計画時：559億円 実績：554億円</li> <li>・費用便益比 B/C=1.3（B=966億円、C=735億円）</li> </ul> <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>①高規格幹線道路と一体となり物流拠点間の利便性向上 <ul style="list-style-type: none"> <li>・石狩湾新港と新千歳空港、苫小牧港間の所要時間短縮により水産加工品などの物流輸送の利便性が向上。</li> </ul> </li> <li>②交通混雑の緩和 <ul style="list-style-type: none"> <li>・当該道路と並行する国道337号から交通が転換し、現道国道337号の交通混雑が緩和。</li> </ul> </li> <li>③重要港湾石狩湾新港への流通利便性向上 <ul style="list-style-type: none"> <li>・現道の交通が当該道路に転換し、石狩湾新港から最寄り高速道路ICとなる江別東ICまでの所要時間が9分短縮されるなど、石狩湾新港への流通利便性が向上。</li> </ul> </li> <li>④工業団地等の企業活動を支援 <ul style="list-style-type: none"> <li>・道北方面の高規格ネットワーク（道央自動車道）と接続され、利便性が向上し、石狩湾新港地域の立地企業が21社増加。</li> </ul> </li> <li>⑤米の物流利便性向上 <ul style="list-style-type: none"> <li>・石狩にある精米工場から帯広支所までの所要時間が9分短縮するとともに消費燃料費の削減に寄与。</li> </ul> </li> </ol> <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・人口は、事業化前約135.2千人(H7)→開通後137.0千人(H22)となっている。</li> <li>・卸売業・小売業の年間商品販売額は、事業化前約22,743千円(H11)→開通後約12,630千円(H24)となっている。</li> </ul> <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・美原道路の整備により、物流拠点間の利便性向上など、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。</li> </ul> <p>【改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・想定された効果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。</li> </ul> <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"> <li>・同種事業の計画・調査のあり方についての、見直しを必要とする事項は見られなかった。また、事業評価手法について、見直しの必要性は無いと思われる。</li> </ul>	対応なし	北海道開発局 建設部 道路計画課 (課長 谷村昌史)

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)
一般国道36号 登別拡幅 (H1～H22) 北海道開発局	5年以内	138	<p>【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通量（道路交通センサス） 整備前（H2）：15,955台/日 実績（H22）：13,381台/日</li> <li>・事業費 計画時：107億円 実績：138億円</li> <li>・費用便益比 B/C=1.8（B=345億円、C=192億円）</li> </ul> <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>①登別市街地の交通混雑の緩和 <ul style="list-style-type: none"> <li>・登別市街地の交通混雑が緩和され、定時性の確保や利便性の向上が図られた。</li> </ul> </li> <li>②バスの利便性向上 <ul style="list-style-type: none"> <li>・登別市街地の交通混雑が緩和され、バスの定時性向上が図られた。</li> </ul> </li> <li>③道路交通の安全性向上 <ul style="list-style-type: none"> <li>・登別市街地の交通混雑が緩和し、虎杖浜トンネルが廃止されることで死傷事故が約6割減少し、道路交通の安全性向上が図られた。</li> </ul> </li> <li>④主要な観光地への利便性向上 <ul style="list-style-type: none"> <li>・確実性及び快適性の高い周遊ルートが確保され、主要な観光地への利便性向上が図られた。</li> </ul> </li> <li>⑤工業団地への企業誘致や企業活動の利便性向上 <ul style="list-style-type: none"> <li>・確実性及び安定性の高い輸送ルートが確保され、工業団地への企業誘致及び工業団地に立地する企業の物流の利便性向上が図られた。</li> </ul> </li> <li>⑥救急搬送の安定性向上 <ul style="list-style-type: none"> <li>・登別市街地の交通混雑が緩和され、病院までの搬送時間が短縮し、救急搬送の安定性向上が図られた。</li> </ul> </li> </ol> <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・人口は、事業化当時約78.8千人（H2）→開通後68.9千人（H27）となっている。</li> <li>・建設業従業者数は、事業化当時2,797人（H3）→開通後2,143人（H24）となっている。</li> <li>・製造品出荷額は、事業化当時約1,380億円（H2）→開通後約744億円（H25）となっている。</li> </ul> <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・登別拡幅の整備により、登別市街における交通混雑の低減、沿道環境の改善、道路交通の定時性、安全性の向上など当初の目的が達成されていることから、今後の事後評価の必要性はないものと考えられる。</li> </ul> <p>【改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・想定された効果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。</li> </ul> <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"> <li>・同種事業の計画・調査のあり方についての、見直しを必要とする事項は見られなかった。また、事業評価手法について、見直しの必要性は無いと思われる。</li> </ul>	対応なし	北海道開発局 建設部 道路計画課 (課長 谷村昌史)

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)
一般国道228号 上磯拡幅 (S60～H22)  北海道開発局	5年以内	169	<p>【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通量（道路交通センサス） 整備前(H2)：22,299台/日 実績(H22)：17,905台/日</li> <li>・事業費 計画時：169億円 実績：169億円</li> <li>・費用便益比 B/C=1.4 (B=417億円、C=296億円)</li> </ul> <p>【事業の効果の発現状況】</p> <p>①道路交通の安全性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・当該道路の整備により、追突事故件数が約3分の1に減少。</li> <li>・死傷事故率も約7割減少するなど、道路交通の安全性が向上。</li> </ul> <p>②交通混雑の緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・当該道路の整備により、旅行速度が約2割向上するなど、交通の円滑性が向上。</li> <li>・右折レーンが設置され、上磯駅前交差点の渋滞が解消。(最大1,100m→0m)</li> </ul> <p>③地域の活性化及び利便性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・道路交通の利便性が向上したことでD I Dが拡大。</li> </ul> <p>④水産品の流通利便性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・函館市や函館港等への輸送の円滑性・定時性が高まり、水産品の流通利便性が向上。</li> <li>・交通の利便性向上による新たな事業の円滑な運営がなされている。</li> </ul> <p>⑤路線バスの利便性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ラッシュ時の遅延が解消するなど、バス運行の定時性が向上。</li> <li>・余裕時間の短縮により時刻表時間が1分短縮するなどバス利用者へのサービスが向上。</li> <li>・走行の円滑性が向上し、燃費が約12%向上。</li> </ul> <p>⑥救急搬送の速達性及び安定性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・北斗市から函館市への搬送時間が平均約3割短縮するなど、救急医療サービスが向上。</li> <li>・一般の車を追い越しやすくなり、搬送時の安全性が向上。</li> </ul> <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・人口は、事業化当時約382.4千人(S60)→開通後319.4千人(H27)となっている。</li> <li>・製造品出荷額は、事業化当時約2,847億円(S60)→開通後約2,270億円(H25)となっている。</li> <li>・卸売小売販売額は、事業化当時約9,996億円(S60)→開通後約6,991億円(H24)となっている。</li> </ul> <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・上磯拡幅の整備により、北斗市街における交通混雑の低減、道路交通の定時性、安全性の向上など当初の目的が達成されていることから、今後の事後評価の必要性はないものと考えられる。</li> </ul> <p>【改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・想定された効果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。</li> </ul> <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"> <li>・同種事業の計画・調査のあり方についての、見直しを必要とする事項は見られなかった。また、事業評価手法について、見直しの必要性は無いと思われる。</li> </ul>	対応なし	北海道開発局 建設部 道路計画課 (課長 谷村昌史)

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)
一般国道241号・242号 足寄道路 (H13～H22) 北海道開発局	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> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通量（道路交通センサス） 整備前（H17）：10,350台/日 実績（H22）：8,646台/日</li> <li>・事業費 計画時：47億円 実績：46億円</li> <li>・費用便益比 B/C=1.6（B=109億円、C=67億円）</li> </ul> <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"> <li>・交通混雑が緩和され、主要渋滞ポイントが解消されるなど、足寄市街地内の定時性の確保や利便性が向上。</li> </ul> <p>②バスの利便性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通混雑が緩和され、帯広市から陸別町間を運行する路線バスの燃費が1割向上したほか、定時性や待合環境も良くなるなど、バスの利便性が向上。</li> </ul> <p>③道路交通の安全性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・死傷事故件数が約8割減少。特に追突事故が減少したほか、死亡事故などの重大事故が無くなるなど、道路交通の安全性が向上。</li> </ul> <p>④歩行者の安全性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・歩道幅員が広くなり、歩道幅員が狭くこれまで通学路の指定できなかった約1.3kmの区間を含めた、当該道路2.4kmの全区間が通学路に指定されるなど、歩行者の安全性が向上。</li> </ul> <p>⑤主要な観光地への利便性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通混雑が緩和し主要な観光地への利便性向上が図られたほか、道の駅の入り込み客数が約13万人増加し、売上高は約5400万円増加。</li> </ul> <p>⑥沿線地域の活性化に寄与</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・公共施設の建設や商業施設の建て替え及び新規参入が約20箇所を実施されたほか、イベントの集客数が約2倍に増加。</li> </ul> <p>⑦救急搬送の速達性及び安定性向上。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通混雑が緩和され、足寄国民健康保険病院までの搬送時間が約2分短縮されるなど、救急搬送の速達性及び安定性が向上。</li> </ul> <p>⑧道路の景観向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・0.5km電線の地中化やセットバック、計12本の信号・照明・標識の統合、約180箇所の植栽柵の整備などが実現し、道路の景観が向上。</li> </ul> <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・人口は、事業化当時約8.9千人（H12）→開通後7.4千人（H27）となっている。</li> <li>・農業産出額は、約68億円（S60）→約89億円（H18）となっている。</li> <li>・建設業従業者数は、事業化当時約733千人（H13）→開通後約346千人（H24）となっている。</li> </ul> <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・足寄道路の整備により、足寄市街における交通混雑の低減、地域の活性化等の支援、道路交通の定時性、安全性の向上など当初の目的が達成されていることから、今後の事後評価の必要性はないものと考えられる。</li> </ul> <p>【改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・想定された効果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。</li> </ul> <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"> <li>・同種事業の計画・調査のあり方についての、見直しを必要とする事項は見られなかった。また、事業評価手法について、見直しの必要性は無いと思われる。</li> </ul>	対応なし	北海道開発局 建設部 道路計画課 (課長 谷村昌史)

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)
一般国道275号 幌加内峠 (H5～H22) 北海道開発局	5年以内	78	<p>【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通量（道路交通センサス） 整備前(H17)：1,564台/日 実績(H22)：1,294台/日</li> <li>・事業費 計画時：60億円 実績：78億円</li> <li>・費用便益比 B/C=1.1 (B=103億円、C=98億円)</li> </ul> <p>【事業の効果の発現状況】</p> <p>①狭小幅員区間及び線形不良区間が解消し走行環境が改善</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・死傷事故が大幅に削減。</li> <li>・旅行速度が約16.5km/h向上し、所要時間が4分短縮。</li> <li>・整備前の現道では、平成13年から平成22年の10年間で死傷事故が6件発生していたが、急勾配や急カーブ区間が解消され、現在までに事故が0件。</li> </ul> <p>②農産物の物流利便性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・幌加内そばの出荷の利便性が向上。利便性の向上が出荷量の増加（5%）にも寄与。</li> </ul> <p>③主要な観光地への利便性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・平成25年度から民間企業による「新そば祭り」のバスツアーが開催されるなど、地域活性化に寄与。</li> <li>・開通前と比較すると観光入込客数は約2万2千人増加し、観光消費額は1.6億円増加。</li> <li>・2町間の連携が強化され、広域観光ルートの形成に寄与。</li> </ul> <p>④救急搬送の安定性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・急カーブ区間(17区間)が解消し、揺れや振動を押さえる走行が可能となり、走行中の患者の負担が軽減。</li> <li>・高次医療施設への走行性が向上され（4分短縮）、救急隊員の負担も軽減。</li> </ul> <p>⑤バスの利便性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・幌加内町唯一の公共交通機関である路線バスの定時性の確保が図られるなど、バスの利便性が向上。</li> <li>・また、冬期には毎シーズン3回程度は運休が発生していたが、整備後運休は発生していない。</li> </ul> <p>⑥石油製品の物流利便性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・留萌港の搬入取扱量のうち約7割が石油製品であり、幌加内町にも輸送され冬期も安定的に供給でき生活を支えている。</li> </ul> <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・人口は、事業化前約33.3千人(H2)→開通後23.9千人(H27)となっている。</li> <li>・医療・福祉従業者数は、事業化前933人(H3)→開通後1,488人(H24)となっている。</li> <li>・農業算出額は、事業化当時約161億円(H2)→開通後約132億円(H18)となっている。</li> </ul> <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・幌加内峠の整備により、道路交通機能の向上や交通安全性の確保など、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。</li> </ul> <p>【改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・想定された効果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。</li> </ul> <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"> <li>・同種事業の計画・調査のあり方についての、見直しを必要とする事項は見られなかった。また、事業評価手法について、見直しの必要性は無いと思われる。</li> </ul>	対応なし	北海道開発局 建設部 道路計画課 (課長 谷村昌史)

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)
一般国道4号 七戸バイパス (H元～H22)  東北地方整備局	5年以内	72	<p>【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>交通量（道路交通センサス、トラカンデータ） 整備前(H17)：16,518台/日（現道部） 実績(H27)：3,882台/日（現道部）、13,374台/日（当該路線）</li> <li>事業費 整備前：94億円(完成) 実績：72億円(暫定)</li> <li>費用便益比 B/C=1.4 (B=166億円 C=122億円)</li> </ul> <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>①新幹線駅へのアクセス向上の状況 <ul style="list-style-type: none"> <li>・十和田市～東北新幹線七戸十和田駅 (H17：25分 ⇒ H27：24分) 【1分短縮】</li> </ul> </li> <li>②農林水産業を主体とする地域における農林水産品の流通の利便性向上の状況 <ul style="list-style-type: none"> <li>・七戸町～下田百石IC (H17：50分 ⇒ H27：47分) 【3分短縮】</li> <li>・家畜市場の取引金額の推移 (H21年度：35億円 → H26年度：44億円) 【約1.3倍】</li> </ul> </li> <li>③主要な観光地へのアクセス向上による効果 <ul style="list-style-type: none"> <li>・東北新幹線七戸十和田駅～十和田湖 (H17：103分 ⇒ H27：85分) 【18分短縮】</li> <li>・七戸町観光入込込み客数 (H20：73.7万人 ⇒ H26：88.1万人) 【約1.2倍】</li> </ul> </li> <li>④新規整備の公共施設と直結されたことによる効果 <ul style="list-style-type: none"> <li>・東北新幹線七戸十和田駅 日平均乗車人員 (H22年度：475人 ⇒ H26年度：712人) 【約1.5倍】</li> </ul> </li> <li>⑤現道等における交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等による安全性向上 <ul style="list-style-type: none"> <li>・旧国道4号の日交通量 (H17：16,518台/日 ⇒ H27：3,882台/日)、七戸バイパスの日交通量 (H27：13,374台/日) 【約8割転換】</li> <li>・旧国道4号（国道394号）の死傷事故件数 (H17～H19：73件 ⇒ H23～H25：10件) 【約9割減少】</li> </ul> </li> </ol> <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○新幹線の整備状況 <ul style="list-style-type: none"> <li>・東北新幹線 平成22年12月 東北新幹線 八戸～新青森間 (81.8km)、七戸十和田駅 開業</li> </ul> </li> <li>○高規格幹線道路の整備状況 <ul style="list-style-type: none"> <li>・東北縦貫自動車道八戸線 昭和61年11月 一戸IC～八戸IC開通 平成元年9月 安代JCT～一戸IC開通 平成7年 一般国道45号百石道路（八戸北IC～下田百石IC）開通 平成14年 八戸JCT～八戸北IC開通により全線開通</li> </ul> </li> </ul> <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業当初の目的に対し、七戸町内の交通混雑や隘路区間の解消、安全で円滑な交通の確保及び広域交流の促進等の効果を発現しており、今後の事後評価の必要性はない。</li> </ul> <p>【改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul> <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"> <li>・特になし。</li> </ul>	対応なし	東北地方整備局 道路部 道路計画第一課 (課長 金森滋)

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 弘前バイパス (S56～H22)  東北地方整備局	5年以内	169	<p>【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通量（道路交通センサス、トラカンデータ） 整備前(S55)：13,300台/日(当該路線) 実績(H27)：31,500台/日（当該路線）</li> <li>・事業費 整備前：170億円 実績：169億円</li> <li>・費用便益比 B/C=3.3 (B=1,332億円 C=409億円)</li> </ul> <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>①現道等の年間渋滞損失時間（人・時間）及び削減率 <ul style="list-style-type: none"> <li>・当該区間の渋滞損失時間：（開通前：1,394千人・時間/年 ⇒ 308千人・時間/年）【約8割削減】</li> </ul> </li> <li>②広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路が形成（又は一部形成）されたことによる効果 <ul style="list-style-type: none"> <li>・青森県広域道路網マスタープランに環状道路の外環状道路として位置づけ</li> <li>・通過交通の所要時間（S55：31分 ⇒ H27:22分）【約9分短縮】</li> </ul> </li> <li>③日常生活圏の中心都市へのアクセス向上の状況 <ul style="list-style-type: none"> <li>・弘前市 大鱧町役場～弘前市役所（S55：32分 ⇒ H27:29分）</li> </ul> </li> <li>④拠点開発プロジェクトの支援に関する効果 <ul style="list-style-type: none"> <li>・弘前バイパス整備により弘前オフィスアルカディア（工業団地）と大鱧弘前ICとの連携強化</li> <li>・弘前オフィスアルカディア～大鱧弘前IC（S55：8分 ⇒ H27:7分）【約1分短縮】</li> <li>・弘前市の年間製造品出荷額等（S50：386億円 ⇒ H25:1,941億円）【約5倍】</li> </ul> </li> <li>⑤主要な観光地へのアクセス向上による効果 <ul style="list-style-type: none"> <li>・弘前城（弘前さくらまつり会場）へのアクセス性向上</li> <li>・弘前城～大鱧弘前IC（S55：25分 ⇒ H27:22分）【約3分短縮】</li> <li>・弘前さくらまつり来訪者数（H23：約201万人 ⇒ H27:約230万人）【約30万人増】</li> </ul> </li> </ol> <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○新幹線の整備状況 <ul style="list-style-type: none"> <li>・東北新幹線 平成22年12月 東北新幹線 八戸～新青森間（81.8km）</li> </ul> </li> <li>○高規格幹線道路の整備状況 <ul style="list-style-type: none"> <li>・東北縦貫自動車道弘前線 昭和61年7月 全線開通</li> <li>・津軽自動車道 平成17年12月 浪岡徳才子～五所川原北IC開通</li> <li>平成26年11月 五所川原北IC～つがる柏IC開通</li> </ul> </li> </ul> <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業当初の目的に対し、弘前市内における国道7号の交通混雑緩和や交通安全の確保等の効果を発現しており、今後の事後評価の必要性はない。</li> </ul> <p>【改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul> <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"> <li>・特になし</li> </ul>	対応なし	東北地方整備局 道路部 道路計画第一課 (課長 金森滋)

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 石川バイパス (H19～H23)  東北地方整備局	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> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通量（道路交通センサス、トラカンデータ） 整備前(H17)：19,700台/日(当該路線) 実績(H27)：18,200台/日(当該路線)</li> <li>・事業費 整備前：30億円 実績：30億円</li> <li>・費用便益比 B/C=6.8 (B=434億円 C=64億円)</li> </ul> <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>①現道等の年間渋滞損失時間（人・時間）及び削減率 <ul style="list-style-type: none"> <li>・当該区間の渋滞損失時間：（開通前：252千人・時間/年 ⇒ 17千人・時間/年）【約9割削減】</li> </ul> </li> <li>②農林水産業を主体とする地域における農林水産品の流通の利便性向上の状況 <ul style="list-style-type: none"> <li>・弘前青果市場～関東・関西方面市場</li> <li>・所要時間（弘前青果市場～大鰐弘前IC、H17：18分 ⇒ H27：13分）【約5分短縮】</li> <li>・りんご出荷量（H22：約5万トン ⇒ H26：約6万トン）【約1万トン増加】</li> </ul> </li> <li>③拠点開発プロジェクトの支援に関する効果 <ul style="list-style-type: none"> <li>・弘前バイパス整備により弘前オフィスアルカディア（工業団地）と大鰐弘前ICとの連携強化</li> <li>・弘前オフィスアルカディア～大鰐弘前IC（H17：9分 ⇒ H27：7分）【約2分短縮】</li> <li>・弘前市の年間製造品出荷額等（H15：1,343億円 ⇒ H25：1,941億円）【約1.4倍】</li> </ul> </li> <li>④主要な観光地へのアクセス向上による効果 <ul style="list-style-type: none"> <li>・弘前城（弘前さくらまつり会場）へのアクセス性向上</li> <li>・弘前城～大鰐弘前IC（H17：24分 ⇒ H27：22分）【約2分短縮】</li> <li>・弘前さくらまつり来訪者数（H23：約201万人 ⇒ H27：約230万人）【約30万人増】</li> </ul> </li> </ol> <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○新幹線の整備状況 <ul style="list-style-type: none"> <li>・東北新幹線 平成22年12月 東北新幹線 八戸～新青森間（81.8km）</li> </ul> </li> <li>○高規格幹線道路の整備状況 <ul style="list-style-type: none"> <li>・東北縦貫自動車道弘前線 昭和61年7月 全線開通</li> <li>・津軽自動車道 平成17年12月 浪岡徳才子～五所川原北IC開通</li> <li>平成26年11月 五所川原北IC～つがる柏IC開通</li> </ul> </li> </ul> <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業当初の目的に対し、弘前市内における国道7号の交通混雑緩和や交通安全の確保等の効果を発現しており、今後の事後評価の必要性はない。</li> </ul> <p>【改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul> <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"> <li>・特になし</li> </ul>	対応なし	東北地方整備局 道路部 道路計画第一課 (課長 金森滋)

事業名 (事業実施期間) 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
一般国道45号 中野バイパス (S61～H22)  東北地方整備局	5年以内	150	<p>【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 交通量 <ul style="list-style-type: none"> <li>前回 (H20) : 4,100台/日</li> <li>事後 (H27) : 2,500台/日</li> </ul> </li> <li>・ 事業費 <ul style="list-style-type: none"> <li>前回 (H20) : 150億円</li> <li>事後 (H27) : 150億円</li> </ul> </li> <li>・ 費用便益比 B/C=1.7 (B=361億円、C=215億円)</li> </ul> <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>①円滑なモビリティの確保 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 現道等の渋滞損失時間 (整備前) 8.2万人・時間/年→ (整備後) 1.1万人・時間/年</li> </ul> </li> <li>②個性ある地域の形成 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 宮古駅から北山崎へのアクセス向上 (整備前) 77分→ (整備後) 72分</li> </ul> </li> <li>③安全で安心できるくらしの確保 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 宮古市から県立久慈病院 (三次救急医療施設) 間の所要時間短縮 (整備前) 119分→ (整備後) 114分</li> </ul> </li> <li>④災害への備え <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 緊急輸送道路である国道45号が通行止となった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する三陸沿岸道路の一部を形成</li> </ul> </li> </ul> <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 平成23年11月21日の第三次補正予算成立により、三陸沿岸道路が「復興道路」として事業化</li> <li>・ 平成25年に八戸南道路、普代道路、平成26年に八戸南環状道路、尾肝要道路、高田道路、平成27年に吉浜道路が開通</li> </ul> <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 事業当初の目的に対する効果が概ね発現しており、当面、今後の事後評価の必要性はない。なお、今後のネットワークの完成等社会情勢の変化に応じて、改めて事業評価を実施する。</li> </ul> <p>【改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 想定された効果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。</li> </ul> <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"> <li>・ 特になし</li> </ul>	対応なし	東北地方整備局 道路部 道路計画第一課 (課長 金森滋)

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 富谷大和拡幅 (S47～H22)  東北地方整備局	5年以内	260	<p>【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通量（道路交通センサス、トラフィックカウンター） 整備前(H20)：36,900台/日 実績(H27)：35,600台/日</li> <li>・事業費 計画時：260億円 実績：260億円</li> <li>・費用便益比 B/C=3.7 (B=2,501億円、C=679億円)</li> </ul> <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>①現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満であった区間の旅行速度の改善 <ul style="list-style-type: none"> <li>・富谷町富谷字内田～大和町吉田字檜木河原（19.9km/h⇒35.0km/h）</li> </ul> </li> <li>②市街地開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携に関する効果 <ul style="list-style-type: none"> <li>・富谷町高屋敷土地区画整理事業、富谷町大清水土地区画整理事業、大和町吉岡南第二土地区画整理事業 等</li> </ul> </li> <li>③並行する高速ネットワークの代替路線として機能 <ul style="list-style-type: none"> <li>・東北縦貫自動車道（泉IC～大衡IC）</li> </ul> </li> </ol> <p>【社会経済情勢の変化】</p> <p>○高規格幹線道路の整備状況</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・仙台北部道路 平成14年 5月 利府JCT～利府しらかし台IC 開通 平成22年 3月 利府しらかし台IC～富谷JCT 開通 平成25年12月 富谷JCT～富谷IC開通</li> </ul> <p>○その他の整備状況</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・国道4号三本木古川拡幅 平成25年 3月 全線4車線化完了</li> </ul> <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業当初の目的に対し、富谷町、大和町、大衡村における国道4号の交通混雑緩和や地域産業活性化等の効果を発現しており、今後の事後評価の必要性はない。</li> </ul> <p>【改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul> <p>【計画・調査のあり方や事業評価手法の見直し必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul>	対応なし	東北地方整備局 道路部 道路計画第一課 (課長 金森滋)

事業名 (事業実施期間) 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
一般国道45号 唐桑道路 (H14～H22) 東北地方整備局	5年以内	105	<p>【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通量 整備前 11,000台/日 (H20総点検) → 開通後 7,800台/日 (H27)</li> <li>・事業費 整備前: 212億円※完成4車線 実績: 105億円※暫定2車線</li> <li>・費用便益比 B/C=2.7 (B=473億円 C=175億円)</li> </ul> <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>①並行区間等における交通量の減少による安全性向上 <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業実施前後における現道における死傷事故率の減少 (527.4件/億台キロ→26.7件/億台キロ)</li> <li>・事業実施前後における現道における重大事故率の減少 (6.5件/億台キロ→0件/億台キロ)</li> </ul> </li> <li>②三次医療施設へのアクセス向上 <ul style="list-style-type: none"> <li>・気仙沼市→県立大船渡病院 (37分→32分)</li> </ul> </li> <li>③緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成 <ul style="list-style-type: none"> <li>・代替する緊急輸送道路: 一般国道45号、代替する区間: 気仙沼市唐桑町只越～気仙沼市唐桑町館)</li> </ul> </li> </ol> <p>【事業実施による環境の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・評価対象区間については、環境影響評価実施要綱等に基づき、平成12年度に環境影響評価を実施しており、工事の実施及び完成後も環境への影響は確認されていない。</li> </ul> <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・平成23年3月東日本大震災が発生。</li> <li>・三陸沿岸道路において、平成19年6月河北IC～桃生津山IC間、平成21年3月桃生津山IC～登米IC間、平成22年3月登米IC～登米東和IC間が開通。</li> </ul> <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業当初の目的に対する効果が概ね発現しており、当面、今後の事後評価の必要性はない。なお、今後のネットワークの完成等社会情勢の変化に応じて、改めて事業評価を実施する。</li> </ul> <p>【改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域との連携・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三陸沿岸道路の早期開通に向けて取り組む。</li> </ul> <p>【同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の特段の見直しの必要性はない。</li> </ul>	対応なし	東北地方整備局 道路部 道路計画第一課 (課長 金森滋)

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 上山バイパス (S54~H22)  東北地方整備局	5年以内	372	<p>【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 交通量 <ul style="list-style-type: none"> <li>前回 (H22) : 22,800台/日</li> <li>実績 (H27) : 24,700台/日</li> </ul> </li> <li>・ 事業費 整備前 : 450億円 (完成) 実績 : 372億円 (暫定)</li> <li>・ 費用便益比 B/C=3.7 (B=2,300億円 C=627億円)</li> </ul> <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>① 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上の状況 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 南陽市役所~山形市役所間の所要時間 (S60 : 68分 → H27:52分) 【16分短縮】</li> </ul> </li> <li>② 三次医療施設へのアクセス向上の状況 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 中山地区から山形大学付属病院への搬送時間 (S60 : 34分 ⇒ H27 : 20分) 【14分短縮】</li> </ul> </li> <li>③ 現道等における交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等による安全性向上の状況 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 国道13号現道の死傷事故件数 (H13 : 41件 ⇒ H25 : 8件) 【約8割減少】</li> </ul> </li> <li>④ その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 上山市への進出企業数 (H20: 1社 ⇒ H26: 16社) 【15社進出】</li> <li>・ 進出企業の社員数 (H20:290人 ⇒ H26: 680人) 【390人増加】</li> <li>・ 新規大型小売店舗数 (H21: 3店舗 ⇒ H27: 7店舗) 【約2.3倍】</li> </ul> </li> </ol> <p>【社会経済情勢の変化】</p> <p>○高規格幹線道路の整備状況</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 東北中央自動車道 H14年 9月 山形上山IC - 東根IC間 開通。</li> <li style="padding-left: 20px;">H18年 2月 東根 - 尾花沢が新直轄方式に切替。</li> <li style="padding-left: 20px;">H22年 2月 全線が無料化社会実験の対象区間に指定される。</li> <li style="padding-left: 20px;">H24年 4月 地域活性化インターチェンジとして福島大笹生IC・米沢中央IC(仮称)・東根北IC(仮称)・村山大石田IC(仮称)・村山北IC(仮称)の連結許可。</li> <li style="padding-left: 20px;">H26年 11月 尾花沢新庄道路・尾花沢IC - 野黒沢IC間 開通により同道路が全線開通</li> </ul> <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 事業当初の目的に対し、交通混雑の解消や事故抑制による安全な交通の確保等の効果を発現しており、今後の事後評価の必要性はない。</li> </ul> <p>【改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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。</li> </ul> <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"> <li>・ 特になし</li> </ul>	対応なし	東北地方整備局 道路部 道路計画第一課 (課長 金森滋)

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 新庄北道路 (H12～H22)  東北地方整備局	5年以内	160	<p>【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通量（道路交通センサス、トラカンデータ） 整備前(H11)：19,670台/日（現道部） 実績(H27)：15,488台/日（現道部）、5,695台/日（当該路線）</li> <li>・事業費 整備前：181億円（完成） 実績：160億円（暫定）</li> <li>・費用便益比 B/C=2.7（B=591億円 C=220億円）</li> </ul> <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>①現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満であった区間の旅行速度の改善 ・対象区間（鳥越地区）、旅行速度改善状況（現道 H19：13.0km/h ⇒ 新庄北道路 H26：61.2km/h）【48.2km/h向上】</li> <li>②農林水産業を主体とする地域における農林水産品の流通の利便性向上の状況 ・鮭川村～東京都中央卸売市場、所要時間（鮭川村～新庄IC、H22：23分 ⇒ H27：13分）【10分短縮】 ・東京都卸売市場における山形県産なめこの出荷量のシェア（H17：26% ⇒ H26：33%）【7%上昇】</li> <li>③三次救急医療施設へのアクセス向上 ・鮭川村～県立中央病院までの所要時間（H22：86分 ⇒ H27：71分）【15分短縮】</li> <li>④現道等における交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等による安全性向上 ・国道13号現道の死傷事故件数が減少（H22：36件 ⇒ H25：12件）【約7割減】</li> <li>⑤その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果上 ・新庄中核工業団地の進出企業数が増加（H19：39社 ⇒ H27：49社）【約1.3倍】 ・新庄市の大規模小売店舗数が増加（H22：12店舗 ⇒ H27：16店舗）【約1.3倍】</li> </ol> <p>【社会経済情勢の変化】</p> <p>○高規格幹線道路の整備状況</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・東北中央自動車道 H14年 9月 山形上山IC - 東根IC間 開通。 H18年 2月 東根 - 尾花沢が新直轄方式に切替。 H22年 2月 全線が無料化社会実験の対象区間に指定される。 H24年 4月 地域活性化インターチェンジとして福島大笹生IC・米沢中央IC(仮称)・東根北IC(仮称)・村山大石田IC(仮称)・村山北IC(仮称)の連結許可 H26年 11月 尾花沢新庄道路・尾花沢IC - 野黒沢IC間 開通により同道路が全線開通</li> </ul> <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業当初の目的に対する効果が概ね発現しており、当面、今後の事後評価の必要性はない。なお、今後のネットワークの完成等社会情勢の変化に応じて、改めて事業評価を実施する。</li> </ul> <p>【改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・想定された効果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。</li> </ul> <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"> <li>・特になし。</li> </ul>	対応なし	東北地方整備局 道路部 道路計画第一課 (課長 金森滋)

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 滑川富山バイパス (H19～H22) 北陸地方整備局	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】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通量 整備前(S63) : 20,673台/日(現道) 実績(H26) : 14,242台/日(当該路線)</li> <li>・事業費 整備前: 36億円 実績: 24億円</li> <li>・費用便益比 B/C=10.6 (B=555億円、C=52億円)</li> </ul> <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・バイパスの整備により富山市への所要時間が短くなり、滑川市から富山市への通勤者の割合がバイパス整備の前後で19%から27%に拡大。人口や世帯数も増加傾向にあり、都市の魅力向上に貢献。</li> <li>・バイパスの整備により、国際拠点港湾伏木富山港と企業間の搬送がスムーズになり、重要な物流経路として企業活動に貢献。</li> <li>・バイパス周辺には富山県の主要産業を支える国内シェアトップ企業が多数立地しており、バイパスの整備により拠点間の連携がスムーズになることで業務効率が向上するなど、企業活動の効率化と発展に貢献。</li> </ul> <p>【事業実施による環境の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・特になし。</li> </ul> <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・特になし。</li> </ul> <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・国道8号滑川富山バイパスは、4車線整備による交通混雑の緩和、交通事故の減少による安全な走行環境の確保、通勤等の移動時における所要時間の短縮や沿線企業の業務効率向上など、様々な役割を果たしている。</li> <li>・滑川富山バイパスにより、事業の目的である「交通混雑の改善」、「交通事故の減少」、「都市間のアクセス性の向上」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考えられる。</li> <li>・滑川富山バイパスについては、交差点の集約化など事業区間の大部分がアクセスコントロールされており、その他の事業実施による環境の変化や社会情勢の大きな変化はなく、今後の事後評価の必要性はない。</li> </ul> <p>【改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業目的に見合った事業効果の発現が確認されたことから、今後の改善措置の必要はない。</li> </ul> <p>【同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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、今後はビッグデータ等を用いた詳細なデータを活用し、生産性の向上や安全・安心を含めた生活の質の向上など、ストック効果に留意した評価に努める。</li> </ul>	対応なし	北陸地方整備局 道路部 道路計画課 (課長 東佑亮)

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)
日本海沿岸東北自動車道(荒川～朝日) (H10～H22) 北陸地方整備局	5年以内	753	<p>【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通量 整備前(S49) : 20,700台/日(現道) 実績(H26) : 14,200台/日(現道) 実績(H26) : 9,100台/日(当該路線)</li> <li>・事業費 整備前: 759億円 実績: 753億円</li> <li>・費用便益比 B/C=1.4 (B=1,523億円、C=1,066億円)</li> </ul> <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・道路整備により交通利便性の向上し、地方部での拠点形成が可能となり、生産拠点の拡大や東京から関連企業が進出。地元から大量雇用し、地域発展に貢献。</li> <li>・道路整備により商品輸送可能圏域が拡大することから、大手スーパーが開通を見据えて店舗を展開。地域内で新たな雇用が創出され地域発展に貢献。</li> <li>・道路整備後、村上市内の海水浴場での県外客入込数が約39%増加。周辺に立地する道の駅の来客数も55%増加しており、地域発展に貢献。</li> <li>・道路整備により第三次救急医療施設へのアクセスが向上し、救急搬送ルートとして年200回以上利用されるなど、救命救急活動へ貢献。</li> <li>・道路整備により、豪雨による浸水被害時の交通確保が可能となり、災害時の地域防災機能が強化。</li> </ul> <p>【事業実施による環境の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・特になし。</li> </ul> <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・日本海沿岸東北自動車道の朝日温海道路(朝日～温海:延長40.8km)が平成25年5月に事業化。</li> </ul> <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・日沿道(荒川～朝日)は、高規格幹線道路であり、日本の骨格を形成する重要な道路として、物流の活性化や観光圏域の拡大、第三次救急医療施設へのアクセス向上、災害に強いネットワーク形成など様々な役割を果たしている。</li> <li>・日沿道(荒川～朝日)の整備により、「高規格幹線道路の形成」とともに、「地域経済の活性化や生活の利便性・安全性向上への効果」は村上市及び周辺の圏域全体で効果が確認されていることから、今後の事後評価の必要性はない。</li> </ul> <p>【改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業目的に見合った事業効果の発現が確認されたことから、今後の改善措置の必要はない。</li> </ul> <p>【同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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、今後はビッグデータ等を用いた詳細なデータを活用し、生産性の向上や安全・安心を含めた生活の質の向上など、ストック効果に留意した評価に努める。</li> </ul>	対応なし	北陸地方整備局 道路部 道路計画課 (課長 東佑亮)

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21号 新太田橋拡幅 (H16～H23)  中部地方整備局	5年以内	27	<p>【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通量（道路交通センサス） 整備前：29,600台/日（当該路線） 実績：27,100台/日（当該路線）</li> <li>・事業費 計画時：52億円 実績：27億円</li> <li>・費用便益比 B/C=5.2（B=197億円、C=38億円）</li> </ul> <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現道の年間渋滞損失時間の削減 （渋滞損失時間 13万人・時間/年→7万人・時間/年）</li> <li>・特急停車駅へのアクセス向上</li> <li>・現道等における総重量25tの車両が通行できない区間が解消</li> <li>・当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成</li> <li>・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上</li> <li>・鉄道や河川等により一体的発展が阻害されている地区の一体的発展への寄与</li> <li>・主要な観光地へのアクセス向上による効果</li> <li>・自転車利用空間が整備されたことによる当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性向上</li> <li>・三次医療施設へのアクセス向上</li> <li>・緊急輸送道路ネットワーク計画に位置づけがある</li> </ul> <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・平成17年東海環状自動車道（豊田東JCT～美濃関JCT）供用開始</li> <li>・平成22年に可児御嵩バイパス全線供用開始（暫定2車線）</li> <li>・平成24年美濃加茂バイパス全線供用開始</li> </ul> <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・一般国道21号新太田橋拡幅は事業が完了しており、整備目的どおりの効果が発現していることから、今後の事後評価の必要はないと考える。</li> </ul> <p>【改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・一般国道21号新太田橋拡幅は、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と考える。</li> </ul> <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"> <li>・一般国道21号新太田橋拡幅は当初の整備目的どおりの効果を確認していることから、同種事業の計画調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性はないと考える。</li> </ul>	対応なし	中部地方整備局 道路部 道路計画課 (課長 仲谷俊昭)

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153号 足助バイパス (S57～H22)  中部地方整備局	5年以内	160	<p>【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 交通量（道路交通センサス） 整備前：7,900台/日（当該路線） 実績：7,200台/日（当該路線）</li> <li>・ 事業費 計画時：160億円 実績：160億円</li> <li>・ 費用便益比 B/C=1.1（B=278億円、C=260億円）</li> </ul> <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 現道の年間渋滞損失時間の削減 （渋滞損失時間 9万人・時間/年→8万人・時間/年）</li> <li>・ 現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度改善</li> <li>・ バス路線の利便性向上</li> <li>・ 新幹線駅へのアクセス向上</li> <li>・ 第一種空港へのアクセス向上</li> <li>・ 重要港湾および特定重要港湾へのアクセス向上</li> <li>・ 沿道まちづくりとの連携</li> <li>・ 日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線の構成</li> <li>・ 現道等における交通不能区間の解消</li> <li>・ 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上</li> <li>・ 主要な観光地へのアクセス向上</li> <li>・ 歩行者・自転車の通行の快適・安全性の向上</li> <li>・ 三次医療施設へのアクセス向上</li> <li>・ 狭小な区間に歩道が設置されたことによる安全性向上</li> <li>・ 災害による1～2箇所の道路寸断で孤立化する集落の解消</li> <li>・ 緊急輸送道路ネットワーク計画に位置づけがある</li> <li>・ 緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成</li> <li>・ 現道の事前通行規制区間の解消</li> </ul> <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 鞍ヶ池スマートインターチェンジが平成20年に社会実験運用開始、平成21年供用開始、平成23年大型車通行対応、平成24年に24時間供用されている。</li> </ul> <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 一般国道153号足助バイパスは事業が完了しており、整備目的どおりの効果が発言していることから、今後の事業評価の必要はないと考える。</li> </ul> <p>【改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 一般国道153号足助バイパスは、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と考える。</li> </ul> <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"> <li>・ 一般国道153号足助バイパスは当初の整備目的どおりの効果を確認していることから、同種事業の計画調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性はないと考える。</li> </ul>	対応なし	中部地方整備局 道路部 道路計画課 (課長 仲谷俊昭)

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421号 石榑峠道路 (H15～H22)  近畿地方整備局	5年以内	131	<p>【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業費 計画時：150億円 実績：131億円</li> <li>・費用対効果分析結果 効果：205億円、費用：163億円</li> </ul> <p>【事業の効果の発現状況】</p> <p>①冬季閉鎖区間の解消</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・冬季閉鎖区間（12月始頃から翌年3月末頃までの約4ヶ月間）が解消</li> <li>・冬季における地域間移動（東近江市役所～いなべ市役所）の所要時間が約半分に短縮（130分→67分）</li> </ul> <p>②災害による通行止めの回避等</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・国道421号現道部は、落石・崩壊対策必要箇所が15箇所あり、石榑峠道路の開通により回避</li> </ul> <p>③地域間交流の活性化（観光）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・開通後の休日交通量が増加（602台/12h→2,142台/12h）</li> <li>・沿線の道の駅における年間観光客入込数が増加 （道の駅「あいとうマーガレットステーション」：約52万人→約54万人）</li> </ul> <p>④救急医療・災害活動の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・三重県側への救急搬送が増加（0件→4件）</li> </ul> <p>⑤国際拠点港湾へのアクセス向上の状況</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・東近江市～四日市港への所要時間が短縮（115分→92分）</li> </ul> <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・沿線市の三重県いなべ市と滋賀県東近江市の人口は、事業化前（平成12年）の水準と比較すると横ばい。世帯数は、事業化前（平成12年）と比べると、全国平均と同様の約2割増加。自動車保有台数は、事業化前（平成12年）と比べると、全国平均の伸びより増加。</li> </ul> <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・石榑峠道路の開通により、冬季閉鎖区間の解消、災害による通行止めの回避、地域間交流の活性化等の効果が確認される等、効果の発現状況に特に問題はなく、今後、事後評価の必要性は生じていない。</li> </ul> <p>【改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・想定された効果が発揮されており、当面の改善措置の必要性はない。</li> </ul> <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"> <li>・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。</li> </ul>	対応なし	近畿地方整備局 道路部 道路計画第一課 (課長 橋本亮)

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 東伯・中山道路 (H11～H22)  中国地方整備局	5年以内	452	<p>【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通量 整備前 (H22) : 23,700台/日(現道) 実績 (H23) : 12,400台/日(現道)、12,300台/日(当該路線)</li> <li>・事業費 整備前 : 559億円 実績 : 452億円</li> <li>・費用対効果 B/C=2.3 (B=1,415億円、C=614億円)</li> </ul> <p>【事業の効果の発現状況】</p> <p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・渋滞による損失時間の削減【1,647千人時間/年⇒334千人時間/年(80%削減)】</li> <li>・大山町から倉吉駅へのアクセスが向上【約35分⇒約32分】</li> <li>・倉吉市から米子空港へのアクセスが向上約90分⇒約87分】</li> </ul> <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・倉吉市から境港へのアクセスが向上【約93分⇒約90分】</li> </ul> <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・倉吉市から米子市へのアクセスが向上【約73分⇒約70分】</li> <li>・琴浦町から米子市へのアクセスが向上【約52分⇒約49分】</li> </ul> <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・青山剛昌ふるさと館の年間観光客入り込み客数が増加【約58千人(H22)⇒約71千人※(H26)】※H27.2までの実績</li> </ul> <p>⑤安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・三次医療施設へのアクセスが向上【県立厚生病院～鳥取(とっとり)大学医学部附属病院、約65分⇒約62分】</li> </ul> <p>⑥災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・緊急輸送道路である一般国道9号の代替路線を形成する。</li> </ul> <p>【事業実施による環境の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・特になし</li> </ul> <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・平成19年9月に名和・淀江道路(大山IC～淀江IC)が暫定2車線で供用。</li> <li>・平成20年3月に名和・淀江道路(名和IC～大山IC)が暫定2車線で供用。</li> <li>・平成21年6月に国際定期貨客船「DBSクルーズフェリー」が境港に就航。</li> <li>・平成25年12月に中山・名和道路および名和・淀江道路(赤崎中山IC～名和IC)が暫定2車線で供用。</li> <li>・平成27年6月に北条道路(はわいIC～大栄東伯IC)は「全区間を自専道で整備することが妥当」と判断。</li> <li>・平成20年から平成25年にかけて、「東伯耆周辺・大山周辺」の観光客数は増加傾向。 (約1.2倍 : H20=1,749千人/年、H25=2,076千人/年)</li> </ul> <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・本事業は十分な事業効果を発揮しており、今後も一般国道9号の交通円滑化の確保など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。</li> </ul> <p>【改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。なお、完成4車線整備については、現在進めている山陰道の一定のネットワーク整備後、今後の交通状況を踏まえて検討を行う。</li> </ul> <p>【同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・特に、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性はない。</li> </ul>	対応なし	中国地方整備局 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 松江道路 (S47~H22)  中国地方整備局	5年以内	1,070	<p>【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 交通量 整備前 (S63) : 24,700台/12h(現道) 実績 (H23) : 20,400台/12h(現道)、42,100台/12h(当該路線)</li> <li>・ 事業費 整備前 : 940億円 実績 : 1070億円</li> <li>・ 費用対効果 B/C=5.4 (B=11,791億円、C=2,164億円)</li> </ul> <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>①円滑なモビリティの確保 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 渋滞による損失時間の削減【5,048千人時間/年⇒391千人時間/年(92%削減)】</li> <li>・ 国道9号の混雑時旅行速度が改善【16.8km/h⇒32.6km/h】</li> <li>・ 特急停車駅へのアクセス向上【東出雲町～松江駅 : 25分⇒20分】</li> <li>・ 東出雲町から出雲空港へのアクセスが向上【95分⇒35分】</li> </ul> </li> <li>②物流効率化の支援 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 重要港湾へのアクセス向上【出雲市～境港港 : 177分⇒110分】</li> </ul> </li> <li>③都市の再生 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 区画整理事業との連携により、周辺まちづくりを支援</li> </ul> </li> <li>④安全な生活環境の確保 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 国道9号現道交通量の減少により安全性が向上</li> </ul> </li> </ol> <p>【現道の死傷事故率 : 63.7件/億台キロ⇒54.3件/億台キロ】 【国道9号 : 25,748台/日(H11)⇒国道9号 : 21,426台/日(H22)】</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>⑤災害への備え <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 島根県の第1次緊急輸送道路に指定(松江道路、国道9号)</li> </ul> </li> <li>⑥生活環境の改善・保全 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 松江市雑賀町の環境基準超過区間の騒音レベルが低減 【昼間 71dB⇒64dB、夜間 62dB⇒57dB】</li> </ul> </li> </ol> <p>【事業実施による環境の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 松江道路の開通により大型車交通が減少し、現道部の騒音値が環境基準を下回る水準に改善した。</li> </ul> <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 松江道路の東側にある東出雲ICに接続する安来道路がH13.3に開通した。</li> <li>・ 松江道路の西側にある松江玉造ICから宍道ICまでH13.3に開通した。</li> <li>・ 松江JCTに接続する松江だんだん道路がH25.3に全線開通した。</li> <li>・ 松江道路の西側にある松江玉造ICに接続する中国横断自動車道尾道松江線がH27.3に全線開通(暫定)した。</li> </ul> <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 本事業は十分な事業効果を発揮しており、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、改めて事後評価を実施する必要はない。</li> </ul> <p>【改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 事業目的に見合った事業効果の発現が確認されたことから、今後の改善措置の必要はない。</li> </ul> <p>【同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 特に、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性はない。</li> </ul>	対応なし	中国地方整備局 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180号 岡山西バイパス (S54~H22)  中国地方整備局	5年以内	711	<p>【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 交通量 整備前 (H16) : 68,500台/日(現道) 実績 (H23) : 54,000台/日(現道)、29,200台/日(当該路線)</li> <li>・ 事業費 整備前: 910億円 実績: 711億円</li> <li>・ 費用対効果 B/C=1.3 (B=1,465億円、C=1,109億円)</li> </ul> <p>【事業の効果の発現状況】</p> <p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 渋滞による損失時間の削減【6,953万人・時間/年⇒6,898万人・時間/年(約0.8%削減)】</li> <li>・ 総社市から山陽新幹線岡山駅へのアクセスが向上【約65分⇒約58分】</li> <li>・ 玉野市から岡山空港へのアクセスが向上【約110分⇒約84分】</li> </ul> <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 津山市から水島港へのアクセスが向上【約180分⇒約136分】</li> </ul> <p>③安全で安心できる暮らしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 三次医療施設へのアクセス向上【岡山市立市民病院⇒岡山大学病院: 16分⇒11分】</li> </ul> <p>【事業実施による環境の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 特になし</li> </ul> <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 岡山西バイパスを利用し、岡山市との発着、または、岡山市を通過する商用車の発生集中量が多い、倉敷市、早島町、津山市の製造品出荷額等が平成15年から平成25年にかけて1.1兆円増加(1.2倍)。</li> <li>・ 沿線地域の大型小売店舗数が平成17年から平成26年にかけて7店舗増加(1.5倍)、同地域の地価公示価格が平成17年から平成27年にかけて伸び率が1.12で増加傾向。</li> <li>・ 平成20年7月に岡山西バイパスを経由する新設バス路線が開設し、バス空白地帯が減少、約5,800人をカバー。</li> <li>・ 岡山西バイパス沿線へ、平成21年4月に特別高度救助隊「ハイパーレスキューおかやま」の活動拠点である岡山西消防署が移設、平成27年5月に岡山市立市民病院が開設し、確実な救命救急活動を実施。</li> </ul> <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 岡山西バイパスの交差点において一時的な渋滞が発生しているものの、本事業の側道部全線開通による交通混雑の緩和など、現時点では十分な事業効果を発揮しており、今後も安全で円滑な交通など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。</li> </ul> <p>【改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 交通の分散導入など、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。なお、岡山西バイパスの交差点における一時的な渋滞及び交通事故の発生については、交差点改良などの必要な対策を進めている。さらに、岡山西バイパスの本線整備については、事業中である一般国道180号総社・一宮バイパス及び岡山環状南道路などのネットワーク整備、今後の交通状況を踏まえて検討を行う。</li> </ul> <p>【同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 特に、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性はない。</li> </ul>	対応なし	中国地方整備局 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)
四国横断自動車道 阿南四万十線 須崎新荘～窪川 (H9～H24)  四国地方整備局	5年以内	806	<p>【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>交通量                整備前(H9)：12,800台/日（並行現道 国道56号）                実績(H27)：2,100台/日（並行現道 国道56号）、13,100台/日（当該路線）</li> <li>事業費 計画時：945億円 実績：806億円</li> <li>費用便益比 B/C=1.8 (B=1,860億円、C=1,019億円)</li> </ul> <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>長距離高速バスの利便性や快適性が向上</li> <li>第二種空港へのアクセス向上（四万十市～高知龍馬空港(150分→135分)）</li> <li>農林水産品の流通利便性が向上（養殖マダイ、ヒノキ、文旦）</li> <li>拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成（四万十市～高知市）</li> <li>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（四万十町～須崎市(94分→79分)）</li> <li>拠点開発プロジェクト、大規模イベントの支援に関する効果（次世代施設園芸団地の整備、黒潮町はだしマラソンなどを支援）</li> <li>I C等から主要な観光地へのアクセス向上による効果（土佐西南大規模公園(黒潮町)への合宿者数の増加）</li> <li>三次医療施設へのアクセス向上（四万十町から高知赤十字病院、高知医療センター、近森病院への所要時間が15分短縮）</li> <li>安全性の向上（国道56号の交通量減少により、交通事故件数が減少(42件→8件)）</li> <li>第一次緊急輸送道路に指定</li> <li>四万十町への移住者が増加</li> <li>当該道路とし併せて整備された避難場所により、死者数が減少</li> <li>津波被害を受ける国道56号から四国横断自動車道への通行車両の転換により、被災者数が減少</li> <li>道路啓閉日数の短縮により、救命人口が増加</li> </ul> <p>【事業実施による環境の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>特になし</li> </ul> <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>沿線地域(須崎市、中土佐町、四万十町)の人口は、開通前の平成22年以降、減少傾向。</li> <li>沿線地域(須崎市、中土佐町、四万十町)の自動車保有台数は微増傾向にあり、開通前の平成22年以降、約2%増加。</li> <li>開通区間(須崎西I C～四万十町中央I C)の利用が想定される通勤・通学流動(H22)は約1,800人/日であり、沿線地域から他市町村への通勤・通学者の7～8割が自家用車を利用。</li> </ul> <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>四国横断自動車道阿南四万十線(須崎新荘～窪川)の開通により、現道の交通難所の解消による安全・安心の確保、信頼性の高い緊急輸送道路の確保、広域連携の強化や交流の促進による地域の活性化など、事業目的に見合った効果が確認できていることから、今後の事後評価の必要性はない。</li> </ul> <p>【改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>四国横断自動車道阿南四万十線(須崎新荘～窪川)は、想定された効果が発揮されており、改善措置の必要性はない。</li> </ul> <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"> <li>現時点では、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性は見られない。</li> </ul>	対応なし	四国地方整備局 道路部 道路計画課 (課長 藤浪武志)

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56号 中土佐インター関連 (H14～H22)  四国地方整備局	5年以内	2.6	<p>【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>交通量 整備前(H9)：12,800台/日（並行現道 国道56号） 実績(H27)：2,100台/日（並行現道 国道56号）、4,700台/日（当該路線）</li> <li>事業費 計画時：6.0億円 実績：2.6億円</li> <li>費用便益比 B/C=1.8 (B=1,860億円、C=1,019億円)</li> </ul> <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>長距離高速バスの利便性や快適性が向上</li> <li>第二種空港へのアクセス向上（四万十市～高知龍馬空港(150分→135分)）</li> <li>農林水産品の流通利便性が向上（養殖マダイ、ヒノキ、文旦）</li> <li>拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成（四万十市～高知市）</li> <li>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（四万十町～須崎市(94分→79分)）</li> <li>拠点開発プロジェクト、大規模イベントの支援に関する効果（次世代施設園芸団地の整備、黒潮町はだしマラソンなどを支援）</li> <li>I C等から主要な観光地へのアクセス向上による効果（土佐西南大規模公園(黒潮町)への合宿者数の増加）</li> <li>三次医療施設へのアクセス向上（四万十町から高知赤十字病院、高知医療センター、近森病院への所要時間が15分短縮）</li> <li>安全性の向上（国道56号の交通量減少により、交通事故件数が減少(42件→8件)）</li> <li>第一次緊急輸送道路に指定</li> <li>四万十町への移住者が増加</li> <li>当該道路とし併せて整備された避難場所により、死者数が減少</li> <li>津波被害を受ける国道56号から四国横断自動車道への通行車両の転換により、被災者数が減少</li> <li>道路啓閉日数の短縮により、救命人口が増加</li> </ul> <p>【事業実施による環境の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>特になし</li> </ul> <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>沿線地域(須崎市、中土佐町、四万十町)の人口は、開通前の平成22年以降、減少傾向。</li> <li>沿線地域(須崎市、中土佐町、四万十町)の自動車保有台数は微増傾向にあり、開通前の平成22年以降、約2%増加。</li> <li>開通区間(須崎西I C～四万十町中央I C)の利用が想定される通勤・通学流動(H22)は約1,800人/日であり、沿線地域から他市町村への通勤・通学者の7～8割が自家用車を利用。</li> </ul> <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>四国横断自動車道阿南四万十線(須崎新荘～窪川)の開通により、現道の交通難所の解消による安全・安心の確保、信頼性の高い緊急輸送道路の確保、広域連携の強化や交流の促進による地域の活性化など、事業目的に見合った効果が確認できていることから、今後の事後評価の必要性はない。</li> </ul> <p>【改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>四国横断自動車道阿南四万十線(須崎新荘～窪川)は、想定された効果が発揮されており、改善措置の必要性はない。</li> </ul> <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"> <li>現時点では、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性は見られない。</li> </ul>	対応なし	四国地方整備局 道路部 道路計画課 (課長 藤浪武志)

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440号 地芳道路 (H2～H22)  四国地方整備局	5年以内	464	<p>【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>交通量 整備前(H2)：900台/日（並行現道 国道440号） 実績(H27)：250台/日（当該路線）</li> <li>事業費 計画時：313億円 実績：464億円</li> <li>費用便益比 B/C=0.2 (B=109億円、C=653億円)</li> </ul> <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>バス路線の利便性向上</li> <li>第二種空港へのアクセス向上（梶原町～松山空港(155分→121分)）</li> <li>重要港湾へのアクセス向上（梶原町～松山港(162分→128分)）</li> <li>農林水産品の流通利便性が向上（原木、木製製品）</li> <li>現道等における大型車のすれ違い困難区間が解消（急カーブ(R&lt;15m：50箇所）や狭隘区間が連続）</li> <li>大規模イベントの支援に関する効果（ゆすはらグルメまつりにより、3万人が梶原町に来訪）</li> <li>主要な観光地へのアクセス向上による効果（雲の上のホテル・レストラン・プール・温泉、まちの駅(マルシェ、物産館)）</li> <li>新規整備の公共公益施設と直結されたことによる効果（梶原町において、「まちの駅」が開設）</li> <li>三次医療施設へのアクセス向上（愛媛大学医学部付属病院、愛媛県立中央病院救急センター、宇和島病院、高知赤十字病院、高知医療センター、近森病院）</li> <li>近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1～2箇所の道路寸断で孤立化する集落が解消（梶原町永野集落）</li> <li>「愛媛県地域防災計画」、「高知県緊急輸送道路ネットワーク計画」において、第二次緊急輸送路に指定</li> <li>梶原町永野集落付近における防災点検要対策箇所の回避</li> <li>旧国道440号の事前通行規制区間(12.5km)を回避</li> </ul> <p>【事業実施による環境の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>特になし</li> </ul> <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>沿線地域(久万高原町、梶原町)の人口は、開通前の平成22年以降、減少傾向(H22→H26:8%減)。</li> <li>沿線地域(久万高原町、梶原町)の自動車保有台数は微減傾向にあり、開通前の平成22年以降、約2%減少。</li> <li>地芳道路の利用が想定される通勤・通学流動(H22)は約20人/日であり、沿線地域から他市町村への通勤・通学者の8割以上が自家用車を利用。</li> </ul> <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>地芳道路の開通により、現道の通行障害の解消、それに伴う、中山間地の救急医療体制等の強化、県境を跨いだ地域間交流・連携、地域産業及び移住促進のための取組の支援など、事業目的に見合った効果が確認できていることから、今後の事後評価の必要性はない。</li> </ul> <p>【改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>地芳道路は、想定された効果が発揮されており、当面の改善措置の必要性はない。</li> </ul> <p>【計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>これまで、事業評価監視委員会や愛媛県及び高知県知事からの意見として、従来の3便益(走行時間短縮、走行経費減少、交通事故減少)以外に「通行止め解消の効果」「救急医療や防災面の効果」「安全安心な生活の確保」等、地域の実情や固有の課題を適切に評価すべきとの指摘を受けているところである。</li> <li>引き続き、地域や事業の特性を考慮した評価手法について検討していく。</li> </ul>	対応なし	四国地方整備局 道路部 道路計画課 (課長 藤浪武志)

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 行橋バイパス (H15～H22) 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"> <li>・ 交通量 整備前(H11)：24,408台/日(当該路線) 実績(H26)：28,092台/日(当該路線)</li> <li>・ 事業費 整備前：40億円 実績：29億円</li> <li>・ 費用便益比 B/C=2.6 (B=156億円 C=60億円)</li> </ul> <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 円滑なモビリティの確保。(当該区間の渋滞損失時間の削減：削減率約10割)</li> <li>・ 物流効率化の支援。(重要港湾へのアクセス向上：築上町築城支所～苅田港(約3分短縮))</li> <li>・ 安全な生活環境の確保。(対象区間の死傷事故件数の減少：供用前181件→供用後150件)</li> <li>・ 行橋市への進出企業の増加。(開通後H23～H25の自動車関連進出企業数3社)</li> </ul> <p>【事業実施による環境の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 並行する国道201号の騒音値が低減し、環境基準値を下回る。(昼間：74dB→69dB、夜間：73dB→65dB)</li> </ul> <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 行橋市の人口は、微増傾向にあり、一世帯あたりの自動車保有台数は、福岡県・九州全体を上回っている。</li> <li>・ 交通量は、行橋バイパス開通後に増加。</li> <li>・ 行橋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。</li> <li>・ 自動車関連の製造品出荷額は増加。</li> <li>・ 苅田港の自動車関連の取扱貨物量は増加。</li> </ul> <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 事業目的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。</li> </ul> <p>【改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 行橋バイパスの整備により、「交通の円滑化」や「産業活動の支援」等について、一定の効果が得られており、改善措置の必要はない。</li> </ul> <p>【同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 盛土部の土砂について当事業の土砂の必要時期と他事業の土砂の搬出時期の調整が整ったこと及び軟弱地盤対策工法を見直したこと、加えて橋梁の構造を見直したことによりコストを縮減し事業を完了することが出来た。</li> <li>・ 今後も、コスト縮減を図りつつ、限りある資源の有効活用を促進するため、十分な事業間の発生土の情報共有及び各種調整を図ることが必要である。</li> <li>・ 事業評価手法について、見直しの必要性はない。</li> </ul>	対応なし	九州地方整備局 道路部 道路計画第一課 (課長 留守洋平)

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208号 玉名バイパス (S49～H22) 九州地方整備局	5年以内	340	<p>【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 交通量 整備前 (H2) : 25,568台/日 (並行現道 国道208号) 実績 (H27) : 16,326台/日 (並行現道 国道208号) 実績 (H27) : 17,459台/日 (当該路線)</li> <li>・ 事業費 整備前: 340億円 実績: 340億円</li> <li>・ 費用便益比 B/C=0.9 (B=481億円 C=528億円)</li> </ul> <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 円滑なモビリティの確保。(並行する国道208号の渋滞損失時間の削減: 削減率約7割)</li> <li>・ 国土・地域ネットワークの構築。(日常活動圏の中心都市へのアクセス向上: 荒尾市～熊本市間の所要時間の短縮 (約5分短縮))</li> <li>・ 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向上: 荒尾市～国立病院機構熊本医療センター (約5分短縮))</li> <li>・ 交通混雑の緩和。(繁根木交差点の渋滞長: 約1,550m→240m)</li> <li>・ 交通安全性の向上。(並行する国道208号の死傷事故件数の減少: 供用前107件→供用後60件)</li> </ul> <p>【事業実施による環境の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 並行する国道208号の騒音値が低減し、環境基準値(夜間)を下回る。(昼間: 73dB→71dB、夜間: 69dB→64dB)</li> </ul> <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 玉名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、熊本県・九州全体を上回っている。</li> <li>・ 並行現道の交通量は、玉名バイパス開通後に減少。</li> <li>・ 玉名市の産業別就業人口割合は、第一次産業が減少し、第三次産業が増加。</li> <li>・ 製造品出荷額は、平成7年をピークに減少傾向。</li> <li>・ 観光入込客数は、平成22年まで減少し、その後増加傾向。</li> </ul> <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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。</li> </ul> <p>【改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 玉名バイパスの整備により、「交通混雑の緩和」、「交通安全の向上」について、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。</li> </ul> <p>【同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 玉名バイパスは、広大な範囲(約6万㎡)の埋蔵文化財調査が必要となったが、県・市と調整協議を実施し、工事工程に遅れが出ないよう計画的に発掘調査を実施できた。</li> <li>・ 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、早い段階から計画的かつ十分な関係機関との連絡・調整が必要である。</li> <li>・ 事業評価手法について、見直しの必要はない。</li> </ul>	対応なし	九州地方整備局 道路部 道路計画第一課 (課長 留守洋平)

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220号 海潟拡幅 (S47～H22) 九州地方整備局	5年以内	135	<p>【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>交通量 整備前 (S49) : 6,586台/日 (当該路線) 実績 (H27) : 10,481台/日 (当該路線)</li> <li>事業費 整備前: 137億円 実績: 135億円</li> <li>費用便益比 B/C=1.3 (B=355億円 C=280億円)</li> </ul> <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>円滑なモビリティの確保。(当該区間の渋滞損失時間の削減: 削減率約7割)</li> <li>物流効率化の支援。(鹿屋市漁業協同組合～国分ICへの所要時間の短縮: 約2分短縮)</li> <li>国土・地域ネットワークの構築。(日常活動圏の中心都市へのアクセス向上: 垂水市～霧島市間の所要時間の短縮 (約2分短縮))</li> <li>交通安全性の向上。(当該区間の死傷事故件数の減少: 供用前19件→供用後7件)</li> </ul> <p>【事業実施による環境の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>当該区間の騒音値が低減し、整備前と同様に環境基準値を下回る。(昼間: 70dB→67dB、夜間: 65dB→61dB)</li> </ul> <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>垂水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、鹿児島県・九州全体を上回っている。</li> <li>交通量は、周辺道路の整備により減少傾向。</li> <li>垂水市の産業別就業人口割合は、第一次産業が減少し、第三次産業が増加。</li> <li>製造品出荷額は増加傾向にあり、伸び率は鹿児島県・九州全体よりも高い。</li> <li>商品販売額は、近年横這い傾向。</li> </ul> <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>事業目的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。</li> </ul> <p>【改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>海潟拡幅の整備により、「交通安全性の向上」等について、一定の効果が得られており、改善措置の必要はない。</li> </ul> <p>【同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>海潟拡幅は、事業を完了したが用地取得に時間を要した。</li> <li>今後は、用地取得期間の長期化を避けるため、適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ことが必要である。</li> <li>事業評価手法について、見直しの必要性はない。</li> </ul>	対応なし	九州地方整備局 道路部 道路計画第一課 (課長 留守洋平)

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220号 鹿屋バイパス (H19～H22) 九州地方整備局	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> <ul style="list-style-type: none"> <li>交通量 <ul style="list-style-type: none"> <li>整備前 (H17) : 20,839台/日 (当該道路)</li> <li>実績 (H27) : 17,105台/日 (当該路線)</li> </ul> </li> <li>事業費 整備前: 57億円 実績: 35億円</li> <li>費用便益比 B/C=1.5 (B=81億円 C=55億円)</li> </ul> <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>円滑なモビリティの確保。(当該区間の渋滞損失時間の削減: 削減率約5割)</li> <li>物流効率化の支援。(垂水市～志布志港の所要時間の短縮: 約1分短縮)</li> <li>国土・地域ネットワークの構築。(日常活動圏の中心都市間へのアクセス向上: 垂水市～志布志市間の所要時間の短縮 (約1分短縮))</li> <li>交通安全性の向上。(当該区間の死傷事故件数の減少: 供用前36件→供用後18件)</li> </ul> <p>【事業実施による環境の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>当該区間の騒音値が低減し、整備前と同様に環境基準値を下回る。(昼間: 55dB→53dB、夜間: 47dB→46dB)</li> </ul> <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>鹿屋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、鹿児島県・九州全体を上回っている。</li> <li>交通量は、周辺道路の整備により減少傾向。</li> <li>鹿屋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。</li> <li>製造品出荷額・商品販売額の伸び率は、鹿児島県・九州全体よりも高い。</li> </ul> <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>事業目的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。</li> </ul> <p>【改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>鹿屋バイパスの整備により、「交通混雑の緩和」及び「交通安全性の向上」、「地域産業活動の支援」について、一定の効果が得られており、改善措置の必要はない。</li> </ul> <p>【同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>鹿屋バイパスでは、4車線化に伴う中央分離帯の設置について、住民の合意を得るために何度も協議を重ねることとなったが、大きな遅延も無く、整備を完了することができた。</li> <li>今後も、事業の長期化を避けるため、住民との合意が円滑に図れるよう計画的かつ十分な協議・調整が必要である。</li> <li>事業評価手法について、見直しの必要性はない。</li> </ul>	対応なし	九州地方整備局 道路部 道路計画第一課 (課長 留守洋平)

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47号 仙台北部道路 (利府JCT～富谷) (H5～H25)  東北地方整備局 東日本高速道路㈱	5年以内	924	<p>【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通量 計画時 8,300台/日 (H26) → 開通後 13,200台/日 (H26)</li> <li>・事業費 整備前: 934億円 実績: 924億円</li> <li>・費用便益比 B/C=1.1 (B=1,550億円 C=1,364億円)</li> </ul> <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・旅行速度: 供用前22km/h→供用後78km/h</li> <li>・死傷事故率: 供用前119.2件/億台*<sub>□</sub>→供用後75.1件/億台*<sub>□</sub></li> <li>・港湾や新規交通網の整備、商業及び観光施設の立地、企業立地の促進</li> <li>・輸送定時性・安全性の向上</li> <li>・港湾及び観光地へのアクセス向上</li> <li>・血液輸送時間の短縮による地域の救急医療の支援</li> <li>・仙台都市圏高速環状ネットワーク形成によるリダンダンシーの確保</li> <li>・東日本大震災時における支援物資輸送等の支援</li> <li>・震災復旧・復興事業を支援</li> </ul> <p>【事業実施による環境の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・大気質・騒音ともに環境基準を下回ることを確認</li> </ul> <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・人口は、仙台北部道路沿線では全国平均と比較して、増加傾向</li> <li>・宮城県の県内総生産(名目)は、全国(国内総生産)と比較して、減少傾向</li> <li>・製造品出荷額は、仙台北部道路沿線は全国と同様の傾向で推移しており、近年回復基調</li> </ul> <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・所要時間短縮、交通事故減少、救急医療活動の支援、リダンダンシーの確保など、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</li> </ul> <p>【改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> </ul> <p>【同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の特段の見直しの必要性はない。</li> </ul>	対応なし	東日本高速道路㈱ 高速道路計画課 (課長 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)
近畿自動車道 名古屋亀山線 (名古屋南JCT～上社JCT) (H11～H22) 中日本高速道路㈱	5年以内	2,743	<p>【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通量 計画時：39,100台/日 (H22年度) 実績：40,100台/日 (H26)</li> <li>・事業費 計画時：2,600億円 実績：2,743億円</li> <li>・費用便益比 B/C=2.9 (B=9,892億円 C=3,413億円)</li> </ul> <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・都市の再生：中心市街地内で行われたことによる効果、住宅密集地を通過しており周辺路線の混雑が緩和</li> <li>・国土、地域ネットワークの構築：日常活動圏の中心都市へのアクセス向上、一般道の渋滞緩和による地域内のアクセス向上</li> <li>・災害への備え：並行する高速ネットワークの代替機能の発揮</li> </ul> <p>【事業実施による環境の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・当該区間の整備により名古屋高速3号大高線、国道19号等の並行区間における自動車からの二酸化炭素・窒素酸化物・粒子状物質の排出量が削減され、環境負荷低減に貢献</li> </ul> <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・名二環（名古屋南JCT～上社JCT間）の全線開通や地下鉄桜通線延伸の前線で、開通区間沿線の平均地価が大きく上昇</li> <li>・人口についても、開通区間沿線においては2005年比で1.1～1.15と大きく増加</li> </ul> <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・費用対効果分析の結果や現時点における利用状況、事業効果発現状況から、整備効果が得られており、本区間としては今後事後評価の必要性はないものと考えられる</li> </ul> <p>【改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・特になし</li> </ul> <p>【同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・特になし</li> </ul>	対応なし	中日本高速道路㈱ 経営企画チーム (課長 松井保幸)

事業名 (事業実施期間) 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
高速川崎縦貫線 (H2~H22)  首都高速道路(株)	5年以内	5,198	<p>【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通量 計画時：14,000台/日（H42時点）→実績：10,000台/日（H26）</li> <li>・事業費 計画時：5,244億円（H21再評価時）→実績：5,198億円（H27事後評価時）</li> <li>・費用便益比 B/C=1.1（B=9,729億円 C=9,257億円）</li> </ul> <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・羽田空港へのアクセス向上 ⇒一般道利用ルートに比べ約10分短縮。</li> <li>・リダンダンシー機能の強化 ⇒1号横羽線及び湾岸線を結ぶ路線であり、両路線における事故や災害による突発的な通行止め発生時にリダンダンシー機能を発揮。</li> <li>・拠点間プロジェクト等の支援に関する効果 ⇒京浜臨海部ライフ/バージョン国際戦略総合特区(殿町キングスカイフロント)、多摩川リハースイト地区整備構想等へのアクセスとして支援。</li> </ul> <p>【事業実施による環境の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・周辺地域におけるNO2、SPMは、年々減少傾向。 NO2削減率：約4割減少(開通前(H13年)：0.034ppm→開通後(H26年)：0.022ppm) SPM削減率：約6割減少(開通前(H13年)：0.044ppm→開通後(H26年)：0.020ppm) ※一般環境大気測定局(大師)観測データ</li> </ul> <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・特になし。</li> </ul> <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <p>本事業については、所要時間の短縮、渋滞緩和等の効果のほか、周辺地域への企業立地が進展するなど経済活動への波及効果も発現されており、今後の事業評価及び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】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の特段の見直しの必要性はない。</li> </ul>	対応なし	首都高速道路(株) 計画・環境部 計画調整課 (課長 清野勝)

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)
神戸市道高速道路2号線(神戸山手線) (S48~H22) 阪神高速道路(株)	5年以内	3,209	<p>【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通量 計画時 16,100~26,100台/日(H42) → 実績 18,500~24,600台/日(H27)</li> <li>・事業費 計画時:3,211億円 実績:3,209億円</li> <li>・費用便益比 B/C=1.1 (B=6,606億円 C=5,787億円)</li> </ul> <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・国際コンテナ戦略港湾である阪神港へのアクセスが向上し、所要時間が短縮 神戸港(ポートアイランド)⇒神戸流通センター:31分 ⇒ 28分</li> <li>・交通が集中する阪神高速神戸線~第二神明道路ルートに対し、神戸山手線~阪神高速北神戸線による東西通過ルートを形成し、交通量が分散 神戸線月見山~第二神明間の交通量:796百台/日(H14.10)→650百台/日(H26.10)</li> </ul> <p>【事業実施による環境の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・神戸山手線周辺の大気汚染常時観測局における二酸化窒素・浮遊粒子状物質の平成26年度の観測結果は、環境基準を満足する結果となっている。(長田局、白川台局(一般局))</li> <li>・並行する神戸加古川姫路線における夜間要請限度の超過箇所(須磨区離宮西町)について、全線供用後は要請限度以下となった。(H18:72db ⇒ H26:66db)</li> </ul> <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・神戸市の人口は神戸山手線部分供用前の平成14年に約151万人であったのに対し、平成26年は約154万人と2%増加した。</li> <li>・神戸山手線等により都心・臨海部と接続された北区・西区では、神戸テクノ・ロジスティックパークなどの産業団地の開発が進んでおり、従業者数や製造品出荷額等が増加している。</li> </ul> <p>【今後の事業評価の必要性及び改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・本事業についてはその事業効果が発揮されており、今後の事後評価や改善措置の必要性は無いと考えられる。</li> </ul> <p>【同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・特になし。</li> </ul>	対応なし	阪神高速道路(株) 計画部調査課 (課長 山村清)

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)
京都市道高速道路 1・2号線(京都線) (H6~H22)  京都市 阪神高速道路(株)	5年以内	1,911	<p>【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通量 計画時 21,900台/日(新十条通、H42)、31,300台/日(油小路線、H42) → 実績 7,500~30,600台/日(H27)</li> <li>・事業費 計画時 1,753億円 実績 1,911億円</li> <li>・費用便益比 B/C=1.6 (B=4,796億円 C=2,945億円)</li> </ul> <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・国道1号の京都線並行区間において混雑時旅行速度が向上 9.2km/h(H17) → 23.5km/h(H26) (九条油小路~京滋バイパス森間)</li> <li>・京都市街と周辺地域とを直結する高速バスルートを創出</li> <li>・関西空港と京都市とのアクセスが向上し、所要時間が短縮(100分 ⇒ 88分)</li> </ul> <p>【事業実施による環境の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・京都線周辺の大気汚染常時観測局における二酸化窒素・浮遊粒子状物質の平成26年度の観測結果は、環境基準を満足する結果となっている。(南局、山科局(自排局)、久我局(一般局))</li> <li>・並行する京都宇治線における夜間要請限度の超過箇所(伏見区桃山町)について、供用後は要請限度以下となった。(H19:73db ⇒ H24:70db)</li> </ul> <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・京都市の人口は京都線部分供用前の平成19年以降、平成26年まで約147万人で推移している。</li> <li>・京都線によりアクセス改善が進んだ伏見区では、沿線の産業集積が進み従業者数が増加している。</li> <li>・平成26年の京都市の年間観光客数は5,564万人と過去最高となっており、供用前の4,945万人(H19)と比較して13%増となっている。</li> </ul> <p>【今後の事業評価の必要性及び改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・本事業についてはその事業効果が発揮されており、今後の事後評価や改善措置の必要性は無いと考えられる。</li> </ul> <p>【同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・特になし。</li> </ul>	対応なし	阪神高速道路(株) 計画部調査課 (課長 山村清)

【道路・街路事業】  
 (補助事業)

事業名 (事業実施期間) 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
地域高規格道路 小郡萩道路 一般国道490号 大田絵堂道路 (H9～H22)  山口県	5年以内	275	<p>【費用対効果分析の算定の基礎となった要因の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業費は、再評価時に比べ約4億円(約2%)の増額。</li> <li>・要因変化の分析の結果、費用対便益比について大きな変化なし。</li> </ul> <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・当該道路を含む小郡萩道路の真名～絵堂間の整備により、山陰の中心都市である萩市から県内の広域交通拠点へのアクセス性が向上。                          萩市役所→中国縦貫自動車道(美祢IC) 供用前 47分 → 供用後 41分                          萩市役所→山口宇部空港 供用前 85分 → 供用後 79分                          萩市役所→JR新山口駅 供用前 71分 → 供用後 57分</li> </ul> <p>【事業実施による環境の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・稀少動植物が確認されている箇所については、工事中に環境保全対策を実施し、供用後に実施した生息調査により従前と変わらない生息状況を確認。</li> </ul> <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・本路線を利用した萩市と新山口駅を結ぶ直行バス「スーパーはぎ号」が平成27年1月に運行開始。</li> <li>・萩市にある松下村塾等の5つの資産が、平成27年7月に世界遺産に登録。</li> <li>・平成26年度に先線である絵堂萩道路が新規補助事業化。</li> </ul> <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・走行時間の短縮や安全で円滑な交通の確保等、一定の事業効果が確認できたことから、再度の事後評価の必要はない</li> </ul> <p>【改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・走行時間の短縮や安全で円滑な交通の確保等、一定の事業効果が確認できたことから、改善措置の必要はない</li> </ul> <p>【同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・走行時間の短縮や安全で円滑な交通の確保等、一定の事業効果が確認できたことから、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法について見直しの必要はない。</li> </ul>	対応なし	山口県 土木建築部 道路建設課 (課長 篠原英道)

事業名 (事業実施期間) 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
地域高規格道路 小郡萩道路 一般国道490号 美東大田道路 (H11～H22)  山口県	5年以内	197	<p>【費用対効果分析の算定の基礎となった要因の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業費は、再評価時に比べ約4億円（約2%）の減額。</li> <li>・要因変化の分析の結果、費用対便益比について大きな変化なし。</li> </ul> <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・当該道路を含む小郡萩道路の真名～絵堂間の整備により、山陰の中心都市である萩市から県内の広域交通拠点へのアクセス性が向上。            萩市役所→中国縦貫自動車道（美祢IC） 供用前 47分 → 供用後 41分            萩市役所→山口宇部空港 供用前 85分 → 供用後 79分            萩市役所→JR新山口駅 供用前 71分 → 供用後 57分</li> </ul> <p>【事業実施による環境の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・稀少動植物が確認されている箇所については、工事中に環境保全対策を実施し、供用後に実施した生息調査により従前と変わらない生息状況を確認。</li> </ul> <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・本路線を利用した萩市と新山口駅を結ぶ直行バス「スーパーはぎ号」が平成27年1月に運行開始。</li> <li>・萩市にある松下村塾等の5つの資産が、平成27年7月に世界遺産に登録。</li> <li>・平成26年度に先線である絵堂萩道路が新規補助事業化。</li> </ul> <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・走行時間の短縮や安全で円滑な交通の確保等、一定の事業効果が確認できたことから、再度の事後評価の必要はない</li> </ul> <p>【改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・走行時間の短縮や安全で円滑な交通の確保等、一定の事業効果が確認できたことから、改善措置の必要はない</li> </ul> <p>【同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・走行時間の短縮や安全で円滑な交通の確保等、一定の事業効果が確認できたことから、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法について見直しの必要はない。</li> </ul>	対応なし	山口県 土木建築部 道路建設課 (課長 篠原英道)

事業名 (事業実施期間) 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
地域高規格道路 静岡南北道路 (主) 山脇大谷線 (下~加藤島) (H12~H22)  静岡市	5年以内	336	<p>【費用対効果分析の算定の基礎となった要因の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・旅行速度(H22:供用直前年次現道)33.3km/h→(H25:供用後年次当該路線)69.6km/h</li> <li>・交通量 計画時:11,900台/日 実績 :12,900台/日</li> </ul> <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・物流効率化の支援:ICから静岡市1中央卸売市場へのアクセス性が向上し、ICからの輸送時間が短縮</li> <li>・安全で安心できるくらしの確保:三次医療施設の静岡県立総合病院への搬送時間が短縮(下地区から静岡県立総合病院)</li> <li>・安全な生活環境の確保:現道の交通量が減少し安全性が向上</li> <li>・地球環境の保全:対象道路の整備により、自動車からのCO2排出量が削減(削減量:2,018t/年)</li> <li>・生活環境の改善・保全               <ul style="list-style-type: none"> <li>・現道等における自動車からのNO2排出量が削減(削減率:2割)</li> <li>・現道等における自動車からのSPM排出量が削減(削減率:2割)</li> </ul> </li> <li>・他のプロジェクトとの関係:静岡市のみちづくりにより位置づけられている。 新東名高速道路 新静岡ICのアクセス道路として一体的に整備</li> </ul> <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・沿線地域の人口は、平成22年から平成27年までに約2.8%減少しているが、静岡市の自動車類保有台数は微増の状況にあり、自動車交通への需要は大きい。</li> <li>・平成15年に旧静岡市と旧清水市が合併し、平成17年に政令指定都市に移行した。平成18年に旧蒲原町、平成20年に旧由比町と合併し、現在の静岡市となった。</li> <li>・沿道の主要な道路の供用状況は、平成20年3月に国道1号静岡バイパスの清水IC西~鳥坂IC4車線化及び昭府地区暫定2車線立体化、平成23年3月に葵大橋と当該道路、平成24年2月に国道1号静岡バイパスの唐瀬IC~羽鳥IC4車線化、平成24年4月に新東名高速道路(静岡県内)、平成27年3月に国道1号静岡バイパスの羽鳥・牧ヶ谷ICフルインター化及び鳥坂IC~千代田上土IC4車線化が実施された。</li> </ul> <p>【今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・今回の整備により、交通が現道から転換し地域間連携が強化されており、物流の活性化や救急医療活動の支援など、当初の目的どおりの効果が発現しているため、今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性はない。</li> </ul> <p>【同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・当初の整備目的どおりの効果を確認していることから、改善措置の必要性はない。</li> </ul>	対応なし	静岡市 建設局道路部 道路計画課 (課長 宮原晃樹)

事業名 (事業実施期間) 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
地域高規格道路 東播磨南北道路 主要地方道 加古川小野線 (H10～H25) 兵庫県	5年以内	690	<p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>沿線地域である加古川市、小野市、三木市、稲美町の人口は、ほぼ横ばいであるが、自動車保有台数は増加傾向であり、自動車交通への需要は増している。</li> </ul> <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>東播磨南北道路の供用により、加古川小野線などの現道交通量が約2～5割減少し、交通の円滑化が図れた。</li> <li>また、渋滞交差点の交通混雑が解消・緩和した。(6カ所の渋滞総延長 約70kmから約35kmに半減)</li> <li>3次救急医療施設である県立加古川医療センターへの救急搬送時間の短縮。 (加古川市役所からの短縮時間:22分→12分(10分短縮))</li> <li>東播磨南北道路周辺の火災発生現場に対して、より早く到着するルートを選択肢が増えた。</li> <li>渋滞が改善させた結果、東加古川駅への乗入れバス便数が1便から15便に増加した。</li> <li>明石や高砂方面から県立加古川医療センターへの救急搬送時の時間短縮が図られ、アクセス性が向上した。</li> </ul> <p>【特徴的な取組み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>工事で支障となった歴史的価値の高い平木橋(土木学会選奨土木遺産)を移設保存した。</li> <li>地元小学生や建設業関係者などを対象に工事中の現場見学会や開通前に開通記念ウォーキングを実施するなど積極的に事業をPRした。</li> <li>八幡稲美ランプ周辺に生息する絶滅危惧種のナゴヤダルマカエルに配慮したスロープ構造の側溝の設置、生息環境を分断しないよう横断水路の設置による環境保全措置を実施した。</li> <li>高架下の道路空間について、民間の駐車場、地域コミュニケーションのためのレクリエーション施設などへの利用促進を図ることで、沿道のまちづくり、地域振興に寄与した。</li> </ul> <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>当初の目的どおりの効果が発現しているため、今後の事後評価は必要ない。</li> </ul> <p>【改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>東播磨南北道路Ⅰ期事業の端部である八幡稲美ランプ周辺では、新たな交通渋滞が発生しており、これらの課題解決のため、早期の全線供用が必要である。</li> </ul> <p>【同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>東播磨南北道路周辺では、第Ⅰ期事業が供用したことと第Ⅱ期事業の開通を見越して、企業立地が進むなど、産業界からの期待が大きい。今後は企業立地の促進や新たな雇用促進などのストック効果も事業評価手法の一つとしていく必要がある。</li> </ul>	対応なし	兵庫県 県土整備部土木局 道路街路課 (課長 杉浦正彦)

【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）
稚内港 北地区 離島フェリーター ミナル等整備事業 (H11～H22) 北海道開発局	5年以内	95	<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：95億円（H20年再評価時）→ 95億円（H27年事後評価時）            旅客人数：482千人/年（H20年再評価時）→ 337千人/年（H27年事後評価時）            取扱貨物量：220千トン/年（H20年再評価時）→ 62千トン/年（H27年事後評価時）            B/C：1.7（B：255億円、C：153億円）</p> <p>（事業の効果の発現状況）            旅客の移動コストの減少（2割）が図られた。            貨物の輸送コストの減少（6割）が図られた。            震災時における緊急物資の輸送コストの減少が図られた。            震災時における旅客の移動コストの減少が（6割）図られた。            フェリー利用客の利便性・快適性が向上するとともに、フェリー係留の安全性が向上した。</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ない。</p> <p>（社会経済情勢の変化）            石油業界の再編に伴い、重油及び石油製品の一部の取扱いが中央埠頭から北洋埠頭へシフトしたことにより取扱貨物量が減少しているが、中央埠頭を利用する企業は現在も稚内港を道北方面の拠点としており、その重要性に変化はない。また、近年の離島観光の動向としては観光客の減少が見られるが、平成27年には国内22空港から稚内空港へのチャーター便が就航しているなどの状況もあり、交通アクセスの充実による集客が期待できる。一方、稚内港とサハリン州とを結ぶ国際フェリー航路が、平成27年9月に撤退したが、定期航路の再開に向け検討が行われているところである。</p> <p>（今後の事後評価及び改善措置の必要性）            本事業の実施により、老朽化によるフェリー岸壁等の能力低下が解消となる等、事業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）            本事業評価において、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法について、見直しを必要とする事項はない。ただし、フェリー旅客に関するデータが不足しているため、旅客への調査を充実することにより旅客の行動形態に関するデータを蓄積することが必要と考える。</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)
岩内港 本港地区 防波堤整備事業 (H8～H22) 北海道開発局	5年以内	60	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)            全体事業費：66億円(H17年再評価時) → 60億円(H27年事後評価時)            避泊隻数：1隻/回(H17年再評価時) → 1隻/回(H27年事後評価時)            B/C：1.4 (B:157億円、C:111億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況)            港内における安全性が向上し、年間避泊可能隻数が0隻から3隻に向上した。            港内の物流や水産業活動の利用効率化が図られた。            巡視船の航行安全性の向上に寄与した。</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ない。</p> <p>(社会経済情勢の変化)            平成11年12月に、燃油高騰等に伴うフェリー会社の経営環境の悪化により、岩内港～直江津港を結ぶフェリー航路が休止した。その後、東ふ頭岸壁(-8.0m)は、泊原発3号機の建設資材や官公庁船乗組員の交替及び物資補給場所として活用されている。今後は、北海道新幹線の札幌駅までの延伸工事や北海道横断自動車道の共和～余市間の工事に必要な砂利・砂の資材受入拠点としての活用も期待される。</p> <p>(今後の事後評価及び改善措置の必要性)            本事業の実施により、海難の減少効果等、事業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)            本事業評価において、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法について、見直しを必要とする事項はない。</p>	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)
横浜港本牧地区国 際海上コンテナ ターミナル改良事 業【HBC1】 (H19～H22) 関東地方整備局	5年以内	21	<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：53億円(平成18年年新規採択時) → 21億円(H27年事後評価時)            便益対象貨物量：13.4万TEU(平成18年年新規採択時のH27年予測) → 事後評価時4.7万TEU(H26実績値)            B/C：2.7 (B:81億円、C:30億円)</p> <p>(事業効果の発現状況)            本事業の実施により大型化する北米航路等の寄港が可能となり、大量一括輸送によるコンテナ1個当りの海上輸送コスト削減が図られており、基幹航路の維持拡大に貢献している。            船舶大型化による輸送コスト削減効果：3億円/年</p> <p>(事業実施による環境の変化)            特になし</p> <p>(社会情勢の変化)            横浜港は京浜港として国際コンテナ戦略港湾に選定され、「集貨」、「創貨」、「競争力強化」に向けた取り組みが推進されている。</p> <p>(今後の事後評価の必要性)            再事後評価の必要はない</p> <p>(改善措置の必要性)            改善措置の必要はない</p> <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)            本事業評価において、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法について、見直しを必要とする事項はない。</p>	対応なし	関東地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 赤嶋和弥)

事業名 (事業実施期間) 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
横浜港本牧地区国際海上コンテナターミナル整備事業(改良) 【HD1】 (H17～H22) 関東地方整備局	5年以内	65	<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 : 57億円(平成16年年新規採択時) → 事後評価時 : 65億円            便益対象貨物量 : 6.0万TEU(平成16年年新規採択時平成21年予測値) → 事後評価時 : 5.6万TEU(H26年実績値)            B/C : 2.7 (B : 253億円、C : 94億円)</p> <p>(事業効果の発現状況)            事業実施により、主に東南アジアからの貨物(自動車部品、製造食品、衣類等)の増加に対応するとともに、2,000TEUクラスの船舶を利用することによる効率的な輸送が可能となり、大量一括輸送によるコンテナ1個当りの海上輸送コスト削減が図られている。            船舶大型化による輸送コスト削減効果 : 10億円/年</p> <p>(事業実施による環境の変化)            特になし</p> <p>(社会情勢の変化)            横浜港は京浜港として国際コンテナ戦略港湾に選定され、「集貨」、「創貨」、「競争力強化」に向けた取り組みが推進されている。</p> <p>(今後の事後評価の必要性)            再事後評価の必要はない</p> <p>(改善措置の必要性)            改善措置の必要はない</p> <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)            本事業評価において、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法について、見直しを必要とする事項はない。</p>	対応なし	関東地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 赤嶋和弥)
水島港玉島地区航路整備事業 (S51～H21) 中国地方整備局	5年以内	463	<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 : 463億円            工期 : 昭和51年度～平成21年度            B/C : 1.9 (B : 2,119億円、C : 1,105億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況)            大型の貨物船による輸送が可能となったことで、海上輸送費用が削減され、海上輸送コストの削減が図られた。            これまでの陸上輸送から、海上輸送へのモーダルシフトにより大量一括輸送が可能となり、輸送コストの削減が図られた。            これまでの神戸港等への陸上輸送から、水島港での直接輸送が可能となり、荷主と港湾間の陸上輸送距離が短縮され、陸上輸送コストの削減が図られた。</p> <p>(事業実施による環境の変化)            特になし。</p> <p>(社会経済情勢の変化)            特になし。</p> <p>(今後の事後評価の必要性)            本評価の前提となる取扱貨物量の実績は需要予測を下回るものの、本事業は十分な事業効果を発揮しており、大きな社会情勢の変化等もなく、環境への重大な影響も確認されていないことから、改めて事後評価を実施する必要はない。</p> <p>(改善措置の必要性)            本事業によって岡山県で生産・消費されるコンテナ貨物等の輸送効率化が進むとともに、周辺地区では新たな産業・雇用も発生しており、今後の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、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法について、見直しを必要とする事項はない。</p>	対応なし	中国地方整備局 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)
吳港阿賀地区臨港 道路整備事業 (H15～H22) 中国地方整備局	5年以内	132	<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 : 132億円            工期 : 平成15年度～平成22年度            B/C : 1.3 (B : 242億円、C : 186億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況)            阿賀地区周辺の交通が円滑化しており、輸送・移動コスト削減 (9.2 億円/年) など十分な事業効果を発現している。</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)            平成23年10月に虹村大橋が開通、平成25年3月に第二音戸大橋が開通、平成27年1月に休山トンネル(Ⅱ期)に着手している。</p> <p>(今後の事後評価の必要性)            本事業は十分な事業効果を発揮しており、大きな社会情勢の変化を反映した上で評価を行っており、環境への重大な影響も確認されていないことから、改めて事後評価を実施する必要はない。</p> <p>(改善措置の必要性)            事業目的に合った事業効果の発現が確認されており、改善措置の必要性はない。</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、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法について、見直しを必要とする事項はない。</p>	対応なし	中国地方整備局 港湾計画課 (課長 嘉屋 健二)
徳島小松島港赤石 地区国際物流ター ミナル整備事業 (岸壁(-10m)①) (H8～H22) 四国地方整備局	5年以内	76	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)            取扱貨物量 : 外貨コンテナ: 22,600TEU/年 (前回評価時: 平成25年予測値) → 17,660TEU/年 (今回評価時: 平成25年実績値)                              木製品 : 46千トン/年 (前回評価時: 平成25年予測値) → 0トン/年 (今回評価時: 平成25年実績値)            全体事業費 : 前回評価時: 88億円 → 今回評価時: 76億円            B/C : 1.3 (B : 189億円、C : 148億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況)            コンテナ船の大型化 (300TEU積級から500TEU積級等) に対応することにより効率的な輸送が可能となり、輸送コストの削減 (10億円/年) が図られた。</p> <p>(事業実施による環境の変化)            特になし</p> <p>(社会経済情勢の変化)            特になし</p> <p>(今後の事後評価の必要性)            事業効果が発現されており、今後の事業効果の発現も確認されていることから、今後の事後評価の必要性はない。</p> <p>(改善措置の必要性)            事業効果が発現されており、港湾管理者のポートセールスによる既存航路の更なる集荷が確認されており、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)            本事業評価において、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法について、見直しを必要とする事項はない。</p>	対応なし	四国地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 亀岡 知弘)

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)
今治港富田地区 国際物流ターミナル 整備事業 (S59～H22) 四国地方整備局	5年以内	187	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)  取扱貨物量：外貨コンテナ：13,487TEU/年(前回評価時：平成23年予測値)→16,542TEU/年(今回評価時：平成25年実績値)  内貨コンテナ：2,431TEU/年(前回評価時：平成23年予測値)→2,840TEU/年(今回評価時：平成25年実績値)  非金属鉱物(石膏)：204千トン/年(前回評価時：平成23年予測値)→185千トン/年(今回評価時：平成25年実績値)  全体事業費：前回評価時：188億円→今回評価時：187億円  B/C：1.9(B：873億円、C：468億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況)  船舶の大型化と貨物のコンテナ化に対応することにより効率的な輸送が可能となり、輸送コストの削減(16億円/年)が図られた。  また、国際物流ターミナル整備事業の一環として整備した防波堤により、台風等の異常時における港内への進入波を防ぎ、高潮時における背後地域の浸水被害(5.9億円/年)の軽減が図られた。</p> <p>(事業実施による環境の変化)  特になし</p> <p>(社会経済情勢の変化)  特になし</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)  本事業評価において、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法について、見直しを必要とする事項はない。</p>	対応なし	四国地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 亀岡 知弘)
福江港大津地区 国内物流ターミナル 整備事業(耐震 改良) (H18～H22) 九州地方整備局	5年以内	14	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)  全体事業費 14億円、工期 平成18年度～平成22年度  B/C 2.5(B：47億円、C：19億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況)※効果は災害発生時での発現を想定  輸送コスト削減：3億円/年  施設被害の削減：0.1億円/年  (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)  平成26年に五島海域が海洋再生可能エネルギー実証フィールドに選定され関連企業が活動開始していることに加え、平成27年には大手商社と大学の協力によるクロマグロの完全養殖が五島で開始されており、これらの取り組みにより福江港の貨物が今後も増加傾向。</p> <p>(今後の事後評価の必要性)  一定の事業実施の効果が期待されるため、以降、改めて事後評価を行う必要はない。</p> <p>(改善措置の必要性)  安全で安心した離島生活の確保や、物流機能維持による地域経済への貢献のため重要性が高く、輸送コストの削減など事業実施の効果も期待されるため、改善措置の必要はない。</p> <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)  特になし</p>	対応なし	九州地方整備局 港湾計画課 (課長 久保 敏哉)

【港湾整備事業】  
（補助事業）

事業名 （事業実施期間） 事業主体	該当基準	総事業費 （億円）	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 （担当課長名）
衣浦港亀崎ふ頭地区多目的国際物流ターミナル整備事業 （H3～H22） 愛知県	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）            取扱貨物量（木材チップ）：33.5万トン/年（H17:前回評価時の予測値）→63.5万トン/年（H26:実績値）            全体事業費：31億円（H17:前回評価時）→29億円（H27:事後評価時）            事業期間：H3～H21（H17:前回評価時）→H3～H22（H27:事後評価時）</p> <p>（事業効果の発現状況）            亀崎ふ頭地区全体では、取扱貨物量が2倍に増加し、木材チップについては3倍に増加したことなどから、亀崎ふ頭3号岸壁の整備による物流効率化の促進が図られている。            また、亀崎3号岸壁では新規貨物として航空機部品の輸送が近年増加している。</p> <p>（事業実施による環境の変化）            事業箇所周辺は、人家から離れており、環境への影響は特にならない。</p> <p>（今後の事業評価の必要性）            事業目標が達成されているため、今後の事後評価の必要性はない。</p> <p>（改善措置の必要性）            事業目標が達成されているため、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、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法について、見直しを必要とする事項はない。</p>	対応なし	愛知県 建設部港湾課 （課長 豊田正博）

【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)
徳島飛行場滑走路 延長事業 (H9～H22) 四国地方整備局 大阪航空局	5年以内	371	<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：前回評価時：390億円→事業完了時：371億円(地盤改良による盛り上がり土の流用による材料費縮減)  ○工期：前回評価時：H9～21年度→事業完了時：H9～22年度(用地造成後の圧密沈下に想定より時間を要したため)  ○需要：前回評価時：1,009千人(平成26年度)→事業完了時：907千人(平成26年度)※東京路線  ○費用便益費  費用便益費(B/C)：1.0 (総便益(B)：519億円、総費用(C)：508億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況)</p> <p>○徳島～東京路線について、本プロジェクトを契機に新規航空会社の参入があり、発着便数が増加し、提供座席数が増加したことから、朝夕便及び繁忙期における混雑が解消された。また、本事業により大型機材の導入が可能となったことから、今後の事業環境の変化に対しても柔軟に対応できる。  ○国際チャーター便が増加しており、大型機の就航実績がある。  ○滑走路延長により、着陸してからの制動距離が長く確保できることから、安全性の向上及び運航の信頼性が向上した。  ○ターミナルビル移転後、来港者が約3万人から22万人に増加しており、賑わい創出効果が確認できる。</p> <p>(事業実施による環境の変化)</p> <p>事業実施前はターミナル地域が市街地に近接しており、航空機の地上走行等による騒音が発生していたが、沖合への移転に伴い解消された。</p> <p>(社会経済情勢の変化)</p> <p>リーマンショックによる世界金融危機の影響により、利用者は減少傾向に有り平成21年度の羽田便の利用者は65万人だった。平成22年度の本プロジェクトを契機とする発着便数の増加など航空サービスが拡充され、平成26年度には過去最高となる91万人を記録した。  徳島県において、平成26年の外国人の延べ宿泊者数は対前年比で11.2%増加している。今後も多くの外国人旅行者を呼び込むため、国際チャーター便誘致に積極的に取り組み、ターミナル施設においてポーディングブリッジの増設やCIQ設備を整備するための拡張が計画されており、国際チャーター便による外国人旅行者の増加が期待できる。  平成27年3月には、空港の西側約5kmの位置に、四国横断自動車道阿南四万十線に松茂スマートICが設置され、県道徳島空港線で直結されたため、空港へのアクセスが向上し今後の需要増が期待できる。</p> <p>(今後の事業評価の必要性)</p> <p>本プロジェクトを契機に新規航空会社の参入があり、発着便数が増加し、混雑が解消されていることから事業効果が発現されており、今後、事業環境の変化により大型機の導入が必要になった際にも柔軟に対応可能である。また、国際チャーター便で大型機の就航も実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)</p> <p>本プロジェクトを契機に新規航空会社の参入があり、発着便数が増加し、混雑が解消されていることから事業効果が発現されており、今後、事業環境の変化により大型機の導入が必要になった際にも柔軟に対応可能である。  また、予測した航空旅客需要を確実なものにするため、徳島空港利用促進協議会等による官民一体となった空港の利用促進(ターミナルビルでのイベント等)や、国際チャーター便誘致に組み込み、ターミナル設備の整備など拡張が計画されているなど、航空需要の拡大や賑わいの創出に取り組んでおり、今後も引き続き実施していくことから、改善措置の必要性はない。</p> <p>(同種事業の計画・調査のあり方見直しや事業評価手法の見直しの必要性)  特になし</p>	対応なし	四国地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 亀岡知弘)  大阪航空局 空港部 空港企画調整課 (課長 坂尾義美)

事業名 (事業実施期間) 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)																											
東京国際空港再拡張整備事業 (H16～H22) 関東地方整備局 東京航空局	5年以内	7,305	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)</p> <table border="1" data-bbox="492 287 1209 438"> <thead> <tr> <th>【項目】</th> <th>【H15年度新規事業採択時】</th> <th>【H27年度事後評価】</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>事業期間</td> <td>H16～H21年度</td> <td>H16～H22年度</td> </tr> <tr> <td>総事業費</td> <td>7,800億円</td> <td>7,305億円</td> </tr> <tr> <td>旅客需要(国内)</td> <td>8,034万人(H29年度)</td> <td>5,392万人(H29年度)</td> </tr> <tr> <td>旅客需要(国際)</td> <td>746万人(H29年度)</td> <td>1,007万人(H29年度)</td> </tr> </tbody> </table> <p>(事業の効果の発現状況)</p> <table border="1" data-bbox="492 494 1209 614"> <thead> <tr> <th>【項目】</th> <th>【H15年度新規事業採択時】</th> <th>【H27年度事後評価】</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>総費用(割引後)C</td> <td>7,262億円</td> <td>9,844億円</td> </tr> <tr> <td>総便益(割引後)B</td> <td>47,358億円</td> <td>41,296億円</td> </tr> <tr> <td>費用便益比B/C</td> <td>6.5</td> <td>4.2</td> </tr> </tbody> </table> <p>○羽田空港の発着容量は、30.5万回から41.7万回に拡大された。  ○発着容量の増強によりH21年からH26年にかけて、国内線は870便/日(48路線)から1,024便/日(49路線)、国際線は196便/週(3路線)から1,114便/週(26路線)に就航便数及び路線が拡大した。  ○国際定期便の就航によりH21年からH27年にかけて、国際線旅客数は259万人から1,275万人に、国際線貨物取扱量は1.2万トンから33.2万トンに、羽田税関の貿易額は約2千億円から約1兆円に増加した。</p> <p>(事業実施による環境の変化)</p> <p>○大気環境については、環境影響評価実施時の予測結果と比較して著しい変化は見られない。  ○水環境については、環境影響評価実施時の予測結果と比較して著しい変化は見られない。</p> <p>(社会経済情勢の変化)</p> <p>○燃料価格高騰、米国金融危機、東日本大震災等の影響により、一時的に航空需要が減少したが、順調に回復してきている。  ○H15年から訪日旅行促進事業(ビジット・ジャパン・キャンペーン)が始動し、訪日外国人旅行者数はH25年に1,000万人を超え、その後もアジアを中心に急増してH27年には2,000万人の目前まで到達した。  ○首都圏空港にも格安航空会社(LCC)の参入が進み、H21年からH26年にかけて、羽田空港では国際線LCCが0便/週から28便/週に増加した。成田空港では国際線LCCは28便/週から204便/週、国内線LCCは0便/日から88便/日に増加した。  ○多頻度運航により利用者の利便性を向上させるのに伴い、航空機材を小型化して効率的な運航を行う世界的な動向があり、羽田空港においてもH12年からH26年にかけて、全路線平均の1便当たり座席数が、国内線は331席/便から234席/便、国際線は383席/便から278席/便に減少した。</p> <p>(今後の事後評価の必要性)</p> <p>費用便益におけるB/Cは4.2であり、事業の目的を達成し効果が発現していることから、今後の事業評価は必要はないものと判断される。</p> <p>(改善措置の必要性)</p> <p>費用低減効果や運航頻度増加効果等が発現しており、また環境等への重大な影響も見られないことから、改善措置の必要はないものと判断される。</p> <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)</p> <p>・特になし</p>	【項目】	【H15年度新規事業採択時】	【H27年度事後評価】	事業期間	H16～H21年度	H16～H22年度	総事業費	7,800億円	7,305億円	旅客需要(国内)	8,034万人(H29年度)	5,392万人(H29年度)	旅客需要(国際)	746万人(H29年度)	1,007万人(H29年度)	【項目】	【H15年度新規事業採択時】	【H27年度事後評価】	総費用(割引後)C	7,262億円	9,844億円	総便益(割引後)B	47,358億円	41,296億円	費用便益比B/C	6.5	4.2	対応なし	関東地方整備局 港湾空港部空港整備課 (課長 大橋 照美) 東京航空局 空港部空港企画調整課 (課長 山崎 恵一)
【項目】	【H15年度新規事業採択時】	【H27年度事後評価】																														
事業期間	H16～H21年度	H16～H22年度																														
総事業費	7,800億円	7,305億円																														
旅客需要(国内)	8,034万人(H29年度)	5,392万人(H29年度)																														
旅客需要(国際)	746万人(H29年度)	1,007万人(H29年度)																														
【項目】	【H15年度新規事業採択時】	【H27年度事後評価】																														
総費用(割引後)C	7,262億円	9,844億円																														
総便益(割引後)B	47,358億円	41,296億円																														
費用便益比B/C	6.5	4.2																														

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)
成田国際空港平行 滑走路整備事業 (S42～H22) 成田国際空港株式 会社	5年以内	3,008	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)            全体事業費 3,008億円、工期 昭和42年度～平成22年度            B/C 6.1 (B: 49,754億円、C: 8,132億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況)            ○空港処理能力拡大 : 平行滑走路整備後の発着枠(22万回)は、2013年度時点でフル活用されている状況。            ○航空ネットワークの強化 : 国際線就航都市数は85都市(2000年)から90都市(2013年)へ、国内線は4都市(2000年)から14都市(2013年)へ拡大。            ○旅客・貨物の時間短縮・費用低減 : 空港処理能力の制約により、やむなく他空港・他交通機関を利用していた旅客・貨物の所要時間短縮・費用低減効果。            ○運航頻度増加 : 運航頻度の増加による利便性向上効果。            ○供給者の効果 : 着陸料収入等、空港管理者等の収入増加効果。</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)            2000年代に入り、航空機材の小型化のほか、米国同時多発テロ('01)、SARSの流行('03)、燃油価格の上昇('05～)、景気の低迷('08～)、新型インフルエンザの流行('09)、東日本大震災・原発事故('11)などイベントリスクが多発し、国際航空旅客を中心に需要の低迷時期があったものの、現在は、国内外のLCC新規就航('12～)、訪日外国人旅行者の急増('13～)など、首都圏の旺盛な航空需要を踏まえ、国際・国内旅客ともに増加傾向にあり、昨年度の航空機発着回数は、過去最高となっている。</p> <p>(今後の事後評価の必要性)            費用便益分析におけるB/Cは6.1であり、効率的な事業と評価することができることから、今後の事後評価の必要性はない。</p> <p>(改善措置の必要性)            事業実施の効果が十分に発現され、かつ、引き続き空港処理能力を拡大(現在の発着枠は30万回)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)            特になし。</p>	対応なし	航空局首都圏空港課 (課長 金井昭彦)

【都市・幹線鉄道整備事業】  
 (地下高速鉄道整備事業)

事業名 (事業実施期間) 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
名古屋市高速度鉄道第6号線野並・徳重間整備事業 (H15~H22年度) 名古屋市交通局	5年以内	671	<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 671億円、工期 平成15年度~平成22年度                      B/C 1.4 (B: 1,146億円、C: 804億円)                      (事業の効果の発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・延伸区間の名古屋駅までの所要時間の短縮(約50分→約35分)と、乗換回数の軽減(1回→0回)により、多くの生活関連施設へ、より快適にアクセスできるようになり、沿線住民の生活利便性が向上した。</li> <li>・沿線地域は土地区画整理事業による宅地開発が進められており、今後も約7,000人の人口増加が期待される。</li> </ul> <p>(事業実施による環境の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・自動車利用から鉄道利用への交通手段の転換や野並駅を発着としていたバス系統の路線短縮等により、自動車の交通量の全体的な減少や道路混雑の緩和による自動車の速度向上に伴い、CO2、NOx、SPMの排出量が削減された。</li> </ul> <p>(社会経済情勢の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・少子・高齢化や情報化の進展などにより、外出機会(特に20~40歳代の外出率)や一人あたりトリップ数が減少し、総トリップ数が減少した。</li> </ul> <p>(今後の事後評価の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・輸送実績は当初の予測より少ないなど効果の発現が十分ではない点があるものの、事業の主たる目的は達成され一定の整備効果が得られていること、また、今後も利用者数の増加傾向が期待できることから、今後の事後評価の実施の必要性はない。</li> </ul> <p>(改善措置の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・長期的には通勤・通学人口をはじめとした人口減少社会の到来による需要の減少も想定されることから、現在の利用者の継続的な利用に加え、新たな利用者を確保できるよう適切に取り組んでいく。</li> </ul> <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・需要の確認を行い利用促進施策等に反映させることは、採算性の悪化が想定されるときに限定せず、常日頃行うべきことであり、その利用促進策を市民にPRすることが大事である。</li> </ul>	対応なし	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 五十嵐徹人)

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)
成田高速鉄道アクセス線整備事業 (H14~H22年度) 成田高速鉄道アクセス株式会社	5年以内	1,044	<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 1,044億円、工期 平成14年度~平成22年度            B/C 1.9 (B: 2,803億円、C: 1,513億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況)            ・日暮里・空港第2ビル間の所要時間が51分から36分へと15分短縮され、成田空港アクセスを大幅に改善するとともに、千葉県西北部等の交通利便性の向上、成田市と千葉ニュータウンの機能連携強化に大きく寄与している。</p> <p>(事業実施による環境の変化)            ・本事業により自動車の利用台数が減少し、平成25年時点でNOx排出量は20トン/年、CO2排出量は3,572トン/年削減される。</p> <p>(社会経済情勢の変化)            ・成田空港の国際線旅客数はこの10年間で漸減している一方、LCC国内線が多く就航することで国内線旅客数が伸び、航空旅客数全体では横ばいである。</p> <p>(今後の事後評価の必要性)            ・仮に成田空港の国際線旅客が30%減少したとしてもなお費用便益比は1.4と見込まれ、今後の事後評価の必要はないと思われる。ただし、本路線の需要は成田空港利用者に大きく依存しているため、今後も継続して需要の推移を見守ることが求められる。</p> <p>(改善措置の必要性)            ・今後、航空需要が大きく増加した場合には、事業採算性に配慮したうえで、整備効果をより大きく発揮させるための取組について検討することが望まれる。</p>	対応なし	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 五十嵐徹人)

(幹線鉄道等活性化事業：輸送力増強事業)

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)
北九州・福岡間鉄道貨物輸送力増強事業(H19~H22年度) 北九州貨物鉄道施設保有(株)	5年以内	27億円	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)</p> <p>①全体事業費 27億円、工期 平成19年度~平成22年度</p> <p>②貨物増加輸送トンキロ</p> <p>計画時 124,915千トンキロ/年(H18年度)</p> <p>現在 123,115千トンキロ/年(H26年度)</p> <p>B/C 4.04 (B:99億円、C:25億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況)</p> <p>本事業により、北九州貨物ターミナル駅から福岡貨物ターミナル駅において、コンテナ列車の長編成化(26両編成化)が可能となり、その結果、関東・九州間において26両編成の列車が44本から47本に増強され、うち15本の長編成列車が福岡貨物ターミナル駅まで乗り入れている(平成26年度)。これにより、平成26年度では、年間約16万トンの輸送量の増強を実現している。</p> <p>また、福岡貨物ターミナル駅まで直接、長編成のコンテナ列車の運行を行える体制となったことで、東京貨物ターミナル駅・福岡貨物ターミナル駅間が、18時間54分から18時間2分と52分の時間短縮を実現している(平成26年度)。</p> <p>(事業実施による環境の変化)</p> <p>CO2排出削減量:約2.3万トン/年</p> <p>NOX排出削減量:約27トン/年</p> <p>(社会経済情勢の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・リーマンショック後の景気低迷、東日本大震災(平成23年3月11日~)による生産活動の停滞、その後の回復</li> <li>・トラックドライバー不足の顕在化</li> <li>・円高下で進められた生産の海外シフトによる国内産業構造の変化</li> <li>・インターネット通販の市場拡大と宅配便取扱個数の増加</li> </ul> <p>(今後の事後評価の必要性)</p> <p>事業の効果が発現しており、再度の事業評価の必要はない。</p> <p>(改善措置の必要性)</p> <p>特に改善措置の必要性はない。</p>	対応なし	鉄道局 鉄道事業課 (課長 大野達)

(幹線鉄道等活性化事業：形成計画事業)

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)
福井鉄道福武線新 駅整備事業 福井鉄道福武線活 性化連携協議会	5年以内	0.75	<p>(事業を取り巻く社会経済情勢等の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・福井鉄道は、平成21年2月、国土交通大臣から「鉄道事業再構築実施計画」の事業認定を受け、安全確保に向けた設備更新や利用促進に向けた取組を強化しており、平成21年度以降は鉄道輸送人員が増加に転じている。</li> </ul> <p>(事業による効果・影響等の算定基礎となった諸要因の変化)</p> <p>事業費 0.75億円 工期 2年 輸送人員 69千人/年(開業5年目)</p> <p>(事業効果の発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・利用客の駅へのアクセス距離(時間)が短縮し利便性が向上</li> <li>・福井鉄道福武線の利用者が増加</li> <li>・B/C: 2.50 (B: 0.7億円、C: 1.8億円)</li> </ul> <p>(事業実施による地球的環境、局地的環境の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・特になし</li> </ul> <p>(改善措置の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業効果が発揮されているため、改善の必要性はない。</li> </ul> <p>(今後の事業評価の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業効果が発揮されているため、今後の評価の必要性はない。</li> </ul> <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> <ul style="list-style-type: none"> <li>・特になし</li> </ul>	対応なし	<p>鉄道局 鉄道事業課 (課長 大野達)</p>

(鉄道駅総合改善事業)

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)
江古田駅総合改善事業 (H18~H22年度) 江古田駅整備㈱	5年以内	27	<p>○事業による効果・影響等の算定基礎となった諸要因の変化</p> <p>事業費 想定値(新規採択時): 24.0億円 実績値: 27.2億円</p> <p>工期 想定値(新規採択時): 2年7ヵ月 実績値: 2年7ヵ月</p> <p>輸送人員 想定値(新規採択時): 平成23年度 3.7万人/日 実績値: 平成26年度 3.3万人/日</p> <p>○事業の効果の発現状況</p> <p>■利用者への効果・影響・社会全体への効果・影響</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・駅内外のバリアフリー化、エスカレーター等の整備による移動抵抗低減</li> <li>・踏切横断距離及び遮断時間の短縮による安全性向上</li> <li>・鉄道移動時間短縮</li> <li>・南北自由通路整備により、近隣住民の南北往来の利便性向上</li> <li>・駅前広場整備により、快適な歩行者空間と円滑な歩行者動線を確保</li> <li>・街のイメージアップ等の快適性の向上</li> <li>・練馬区により、本事業と並行して実施した生活幹線道路の拡幅などの密集市街地整備促進事業との相乗的な効果により、地域の防災性や駅へのアクセス向上にも大きく寄与</li> </ul> <p>■費用便益分析</p> <p>費用便益比B/C 1.1 便益 39.8億円 費用 37.2億円</p> <p>○改善措置の必要性</p> <p>鉄道利用者及び地域住民の利便性の向上という目標は達成されていることから、改善措置は不要と考える。</p> <p>○今後の事後評価の必要性</p> <p>事業効果が十分発揮されていると判断されること、社会情勢や周辺環境の急激な変化も予想されないこと、さらに改善措置も不要であることから、今後の事後評価の必要性はないと考える。</p> <p>○同種事業の計画・調査のあり方、事業評価手法の見直しの必要性</p> <p>費用便益分析においては、エレベータの整備は、設置及び更新に係る費用や維持管理費が、負の要素としか働かないので、利用者の便益について定量的に評価する手法の確立が必要と思われる。</p>	対応なし	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 駅機能高度化推進室 (室長 金子修久)</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)
野方駅総合改善事業 (H19～H22年度) 野方駅整備㈱	5年以内	17	<p>○事業による効果・影響等の算定基礎となった諸要因の変化</p> <p>事業費 想定値(新規採択時): 15.0億円 実績値 : 17.1億円</p> <p>工期 想定値(新規採択時): 2年 実績値 : 2年</p> <p>輸送人員 想定値(開業時): 平成23年度 2.2万人/日 実績値: 平成26年度 2.3万人/日</p> <p>○事業の効果の発現状況</p> <p>■利用者への効果・影響・社会全体への効果・影響</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 駅北口の新設により、駅北側からのアクセス向上</li> <li>・ 南北自由通路整備により、近隣住民の南北往來の利便性向上</li> <li>・ 駅内外のバリアフリー化、エスカレーター等の整備による移動抵抗低減</li> <li>・ 駅前広場の整備により、快適な歩行者空間と円滑な歩行者動線を確保</li> <li>・ 踏切混雑緩和による安全性向上</li> <li>・ 街のイメージアップ等の快適性の向上</li> </ul> <p>■費用便益分析</p> <p>費用便益比B/C 4.3 便益 100.8億円 費用 23.3億円</p> <p>○改善措置の必要性</p> <p>鉄道利用者及び地域住民の利便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。</p> <p>○今後の事後評価の必要性</p> <p>事業効果が十分発揮されていると判断されること、社会情勢や周辺環境の急激な変化も予想されないこと、さらに改善措置も不要であることから、今後の事後評価の必要性はないと考える。</p> <p>○同種事業の計画・調査のあり方、事業評価手法の見直しの必要性</p> <p>費用便益分析においては、エレベータの整備は、設置及び更新に係る費用や維持管理費が、負の要素としか働かないので、利用者の便益について定量的に評価する手法の確立が必要と思われる。</p>	対応なし	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 駅機能高度化推進室 (室長 金子修久)</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)
西宮北口駅総合改善事業 (H19~H22) 北大阪急行電鉄(株)	5年以内	16	<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):20億円  実績値 :15.8億円  工期 想定値(新規採択時):4年  実績値 :4年  乗降人員 想定値(新規採択時):平成17年 7.2万人/日  実績値:平成26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  ・ホーム嵩上げによる乗換え利便性の向上。  ・エレベーター新設による駅利用者の利便性の向上。  ・自由通路新設により、地域間移動が容易となった。</p> <p>■社会全体への効果・影響  今津南線の高架事業と一体的に実施されたことによる踏切渋滞の緩和、地域間移動や駅周辺建物へのアクセス性の向上、民間開発の誘発。</p> <p>■費用便益分析  費用便益比B/C 1.7 便益 36.6億円 費用 21.4億円</p> <p>○改善措置の必要性  駅の乗換え利便性向上、地域分断の解消、鉄道利用者と地域住民の利便性の向上という当初計画時の目的は達成されていることから、改善措置は不要と考える。</p> <p>○今後の事後評価の必要性  当初計画時の目的が達成されていることから改善措置が不要であり、また、費用便益分析の結果においても事業効果が発揮されていると判断できるため、今後の事後評価の必要性はないと考える。</p> <p>○同種事業の計画・調査のあり方、事業評価手法の見直しの必要性  駅周辺事業も含めたまちづくりへの効果についても検討、計画されることが望まれる。また、定量的判断指標において、社会経済情勢の変化によっては大きく結果が異なるため、社会的割引率や将来の時間評価値、人口動態などの不確定要素及び、便益を計上する評価期間の設定などが今後の評価手法の課題と考えられる。</p>	対応なし	<p>鉄道局  都市鉄道政策課  駅機能高度化推進室  (室長 金子修久)</p>

【整備新幹線整備事業】

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
九州新幹線 博多・新八代間 (H13～H22) 鉄道建設・運輸施設整備支援機構	5年以内	8,794	<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: その2認可時) 8,134億円 (実績値) 8,794億円            工期 (想定値: その2認可時) 平成22年度末 (実績値) 平成23年3月            輸送密度 (想定値: 新規認可時) 17,900人キロ/日・km (実績値) 15,400人キロ/日・km            B/C 2.1 (B: 30,308億円、C: 14,334億円)、NPV 15,974億円、EIRR 8.8%</p> <p>(事業の効果の発現状況)</p> <p>利用者への効果影響</p> <p>博多・熊本間の1日平均利用者数 (優等列車) 17,900人/日→25,500人/日            博多・鹿児島中央間の下り運行本数 31本→36本            博多・鹿児島中央間の所要時間 約55分短縮 (2時間12分→1時間17分)            博多駅から1時間半以内到達圏人口 (九州地域) 704万人→828万人 等</p> <p>社会全体への効果影響</p> <p>沿線地域の交流人口が増加 (熊本県・関西) 約1.3倍            熊本県、鹿児島県で宿泊者数が増加 約1.1倍</p> <p>(社会経済情勢の変化)</p> <p>沿線地域の人口の想定値と実績値の比較では1～2%少ない            経済成長率の想定値と実績値の比較では12%小さい            近年は訪日外国人旅行者数は大幅に増加している</p> <p>(今後の事後評価の必要性)</p> <p>今後の事後評価の実施については必要性が認められないが、今後も沿線地域に与えるストック効果がさらに充実するための努力や取り組みを継続的に追跡していくべきである。</p> <p>(改善措置の必要性)</p> <p>当初想定されていた整備効果は概ね得られている</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>環境への意識や事業計画の透明性・公平性への関心の高まり等により、ガイドライン等が策定されているため、今後は新たな制度に十分留意し事業を進める必要がある。また、整備新幹線の最高速度についても、環境対策等の課題はあるものの、今後検討する余地があると考えられる。</p> <p>需要推計の想定値と実績値の間に乖離が生じていることを踏まえて、人口・経済成長率の想定や他交通機関の設定、訪日外国人の考慮等について、柔軟な条件設定を行う必要がある。</p>	対応なし	鉄道局施設課 (課長 江口秀二)

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)
東北新幹線 八戸・新青森間 (H9～H22) 鉄道建設・運輸施設整備支援機構	5年以内	4,547	<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: その2認可時) 4,594億円 (実績値) 4,547億円</p> <p>工期 (想定値: その2認可時) 平成22年度末 (実績値) 平成22年12月</p> <p>輸送密度 (想定値: 新規認可時) 8,100人キロ/日・km (実績値) 9,000人キロ/日・km</p> <p>B/C 1.1 (B: 7,911億円、C: 7,211億円)、NPV 700億円、EIRR 4.5%</p> <p>(事業の効果の発現状況)</p> <p>利用者への効果影響</p> <p>八戸・新青森間の1日平均利用者数(優等列車) 7,700人/日→9,500人/日</p> <p>東京・新青森間の下り運行本数 15本→17本</p> <p>東京・新青森間の所要時間 約60分短縮(3時間59分→2時間59分)</p> <p>東京駅からの4時間以内到達圏人口(青森県) 50万人→111万人等</p> <p>社会全体への効果影響</p> <p>沿線地域の交流人口が増加(青森県・首都圏) 約1.1倍</p> <p>青森県の沿線地域で入込み客が増加傾向</p> <p>(社会経済情勢の変化)</p> <p>沿線地域の人口の想定値と実績値の比較では3%少ない</p> <p>経済成長率の想定値と実績値の比較では18%小さい</p> <p>近年は訪日外国人旅行者数は大幅に増加している</p> <p>(今後の事後評価の必要性)</p> <p>今後の事後評価の実施については必要性が認められないが、今後も沿線地域に与えるストック効果がさらに充実するための努力や取り組みを継続的に追跡していくべきである。</p> <p>(改善措置の必要性)</p> <p>当初想定されていた整備効果は概ね得られている</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>環境への意識や事業計画の透明性・公平性への関心の高まり等により、ガイドライン等が策定されているため、今後は新たな制度に十分留意し事業を進める必要がある。また、整備新幹線の最高速度についても、環境対策等の課題はあるものの、今後検討する余地があると考えられる。</p> <p>需要推計の想定値と実績値の間に乖離が生じていることを踏まえて、人口・経済成長率の想定や他交通機関の設定、訪日外国人の考慮等について、柔軟な条件設定を行う必要がある。</p>	対応なし	鉄道局施設課 (課長 江口秀二)

【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)
横須賀地方合同庁舎 (H21～H24) 関東地方整備局	5年以内	31	<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、環境保全性、ユニバーサルデザイン及び防災性について、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) ・ 環境負荷低減への取組やCASBEE評価の結果から特に問題ないと考えられる。</p> <p>(今後の事後評価の必要性) ・ 事業目的を果たし、かつ、事業の効果も十分に発現している判断できるため、再度の事後評価の必要性はない。</p> <p>(改善措置の必要性) ・ 事業目的を果たし、かつ、事業の効果も十分に発現していると考えられるため、特段の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	関東地方整備局 営繕部 調整課 (課長 小塚達史)

## 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（5年間）が経過した時点で未着工の事業

長期間継続中：事業採択後長期間（10年間）が経過した時点で継続中の事業

準備計画段階：準備・計画段階で一定期間（5年間）が経過している事業

再々評価：再評価実施後一定期間（5年間）が経過している事業

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

## 評価手続中事業（平成23年度評価）の再評価について

### 【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（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			
港湾整備事業	補助事業		1				1				1
合計		0	1	0	0	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				
八代港大築島南地区 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20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、 コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)
			便益の内訳及び主な根拠	費用:C (億円)	B/C				
泉州港北港地区複 合一貫輸送ターミ ナル整備事業 大阪府	10年継続	-	-	-	-	-	-	評価手続 中	港湾局 計画課 (課長 宮崎 祥一)