

個別公共事業の評価書（その3）

－平成28年度－

平成29年3月31日 国土交通省

国土交通省政策評価基本計画（平成28年4月18日最終変更）及び平成28年度国土交通省事後評価実施計画（平成28年8月30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。

2. 今回の評価結果について

今回は、平成29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128件、再評価100件及び完了後の事後評価67件の評価結果をとりまとめた。事業種別ごとの担当大臣政務官は別紙、件数一覧は別添2、評価結果は別添3のとおりである。

なお、個々の事業評価の詳細な内容については、以下のホームページに記載している。

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

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

事業種別ごとの担当大臣政務官は下表のとおり。

事業種別	担当大臣政務官
【公共事業関係費】	
河川・ダム事業	根本 幸典
道路・街路事業	大野 泰正
市街地整備事業	藤井 比早之
港湾整備事業	大野 泰正
空港整備事業	藤井 比早之
都市・幹線鉄道整備事業	根本 幸典
住宅市街地総合整備事業	藤井 比早之
都市公園等事業	藤井 比早之
【その他施設費】	
官庁宮繕事業	根本 幸典

<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	担当部局		
	費用	便 益				
河川・ダム事業 (代替法)	・事業費 ・維持管理費	・年平均被害軽減期待額 等	・災害発生時の影響 ・過去の災害実績 ・災害発生時の危険度 ・地域開発の状況 ・地域の協力体制 ・河川環境等をとりまく状況 等	・国勢調査メ ッシュ統計 ・水害統計 等	水管理・国 土保全局	
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	
市 街 地 整 備 事 業 (国 際 競 争 拠 点 都 市 整 備 事 業)	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 ・パーソトリップ調 査	都市局
	鉄道整備事業 (消費者余剰法)	・事業費 ・維持管理費	・利用者便益(時間短縮効果 等) ・供給者便益 等	・道路交通混雑緩和 ・地域経済効果 ・生活利便性の向上	・旅客地域流動 調査 ・パーソトリップ調 査	
	都市再生交通拠点整 備事業(消費者余剰 法、CVM)	・事業費 ・維持管理費	・利用者便益 等	・都市の再生 ・地域経済効果 ・安全な生活環境の確保 ・生活利便性の向上	・道路交通セン サス ・パーソトリップ調 査	
	土地区画整理事業 <道路事業> (消費者余剰法)	・街路整備事業費 ・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	・物流の効率化の支援 ・中心市街地の活性化 ・地域・都市の基盤の形成	・道路交通セン サス ・パーソトリップ調 査	
	土地区画整理事業 <都市再生区画整理 事業> (ヘドニック法)	・土地区画整理事業 費 ・維持管理費 ・用地費	・宅地地価上昇便益	・中心市街地の活性化 ・防災上安全な市街地の形成 ・土地の有効・高度利用の推 進	・公示地価	
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)	・輸送機能の安定性 ・地域経済への波及効果 ・地元との調整状況	・航空旅客動態 調査 ・航空輸送統計 年報 ・全国幹線旅客 純流動調査	航空局	
都市・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 ・パーソトリップ	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	費用便益分析以外の主な評価項目		
住宅市街地総合整備事業	住宅市街地総合整備事業(ヘドニック法)	・事業費 ・維持管理費	<拠点地区内> ・事業の実施により発生する収益 <拠点地区外> ・事業の影響による効用水準の変化	・土地利用転換 ・土地有効利用 ・住宅の質 ・計画の位置づけ	・相続税路線価 ・公示地価	住宅局
	優良建築物等整備事業(ヘドニック法)	・施設整備費 ・用地費 ・維持管理費	・事業区域内の便益 ・事業区域外の便益	事業執行の環境 防災上危険な市街地の整備 安全な市街地の形成	・相続税路線価 ・公示地価	
	地域居住機能再生推進事業のうち公営住宅等整備事業等	・用地費 ・事業費 ・維持管理費	・家賃 ・駐車場利用料 ・評価終了時点の用地、建物の残存価値	・公営住宅等長寿命化計画		
	密集市街地総合防災事業(ヘドニック法等)	・事業費 ・維持管理費	・事業区域内の便益 ・事業区域外の便益	・防災上安全な市街地の形成 ・土地利用転換と土地有効利用 ・住宅の質 ・計画の位置づけ	・公示地価等	住宅局 都市局
都市公園等事業(TCM、効用関数法、CVM)		・建設費 ・維持管理費	・健康、レクリエーション空間としての利用価値 ・環境の価値 ・防災の価値 ・その他の効果	・計画への位置付け ・安全性の向上 ・地域の活性化 ・福祉社会への対応 ・都市環境の改善	・国勢調査結果	都市局

事業名	評価項目		評価を行う過程において使用した資料等	担当部局
官庁営繕事業	評価対象事業について、右のような要素ごとに、評価指標により評点方式で評価するとともに、その他の要素も含め総合的に評価する。		・事業計画の必要性 ・事業計画の合理性 ・事業計画の効果	・官庁建物実態調査 官庁営繕部

※効果把握の方法

代替法

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

消費者余剰法

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

TCM(トラベルコスト法)

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

CVM(仮想的市場評価法)

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

ヘドニック法

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

効用関数法

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29年度予算に向けた新規事業採択時評価について
(平成29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	3
道路・街路事業	補助事業等	6
市街地整備事業	補助事業	5
都市・幹線鉄道整備事業	補助事業	106
住宅市街地総合整備事業	補助事業等	8
合計		128

(注) 補助事業等には、独立行政法人等施行事業を含む

平成29年度予算に向けた再評価について (平成29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					2	2	2			
ダム事業	補助事業				9	7	16	16			
道路・街路事業	補助事業等		4		11	34	49	49			
市街地整備事業	補助事業					4	4	4			
港湾整備事業	補助事業				13	2	15	15			
都市・幹線鉄道整備事業	補助事業		5				5	4		1	
住宅市街地総合整備事業	補助事業等		1		6		7	7			
都市公園等事業	補助事業		2				2	2			
合 計		0	12	0	39	49	100	99	0	0	1

(注1) 補助事業等には、独立行政法人等施行事業を含む

(注2) 再評価対象基準

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

長期間継続中：事業採択後長期間(5年間)が経過した時点で継続中の事業

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

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

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

平成28年度に実施した完了後の事後評価について (平成29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	9			9			9	
ダム事業	直轄事業等	5			5			5	
道路・街路事業	直轄事業等	23			23			23	
	補助事業等	3			3	1		2	
港湾整備事業	直轄事業	16			16			16	
空港整備事業	直轄事業等	1			1			1	
	補助事業等	1			1			1	
都市・幹線鉄道整備事業		1			1			1	
都市公園等事業	直轄事業等	1			1			1	
合 計		60	0	0	60	1	0	59	0

【その他施設費】

事業区分	事後評価実施箇所数				事後評価結果			
	5年以内	再事後評価	その他	計	再事後評価	改善措置	対応なし	評価 手続中
官庁営繕事業	7			7			7	
合計	7	0	0	7	0	0	7	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	67	0	0	67	1	0	66	0

(注1) 事後評価対象基準

5年以内：事業完了後一定期間（5年以内）が経過した事業

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

その他：上記以外の理由で事後評価の実施の必要が生じた事業

(注2) 事後評価結果

再事後評価：事後評価の結果、再度事後評価の実施が必要な場合

改善措置：事後評価の結果、改善措置の実施が必要な場合

対応なし：事後評価の結果、再事後評価、改善措置が必要ない場合

(注3) 直轄事業等には、独立行政法人等施工事業を含む。

新規事業採択時評価結果一覧 (平成29年3月末現在)

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				
吉田川床上浸水対策特別緊急事業 宮城県	64	147	【内訳】 被害防止便益:146億円 残存価値:0.71億円 【主な根拠】 年平均浸水被害軽減戸数:22戸 年平均浸水被害軽減面積:37ha	59	【内訳】 建設費 53億円 維持管理費 6.0億円	2.5	・平成23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83戸を含む浸水戸数114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・東北豪雨による洪水と同規模の洪水に対して、河道掘削・築堤等の実施により流下能力の向上を図り、浸水被害を解消する。	水管理・国土保全局治水課 (課長 泊 宏)
不老川床上浸水対策特別緊急事業 埼玉県	83	355	【内訳】 被害防止便益:353億円 残存価値:2.1億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:396戸 年平均浸水軽減面積:45ha	76	【内訳】 建設費 69億円 維持管理費 7.3億円	4.6	・平成22年の浸水被害をはじめ、平成28年8月台風9号豪雨では床上浸水181戸を含む浸水戸数755戸もの甚大な被害が発生した。 ・このため、平成28年8月台風9号豪雨と同規模の洪水に対して、河道拡幅・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軽減する。	水管理・国土保全局治水課 (課長 泊 宏)
八田川・地蔵川床上浸水対策特別緊急事業 愛知県	96	459	【内訳】 被害防止便益:456億円 残存価値:2.5億円 【主な根拠】 年平均浸水被害軽減戸数:460戸 年平均浸水軽減面積:24ha	93	【内訳】 建設費 84億円 維持管理費 9.1億円	4.9	・平成20年の浸水被害をはじめ、平成23年9月台風15号豪雨では床上浸水被害99戸を含む浸水戸数129戸もの甚大な被害が発生した。 ・このため、平成23年9月台風15号豪雨と同規模の洪水に対して、八田川では河道拡幅・河床掘削等、地蔵川では排水機場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 泊 宏)

【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			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			
地高ICアクセス 一般国道312号 大宮峰山ICアクセス道路 京都府	9.0	44	【内訳】 走行時間短縮便益 42億円 走行経費減少便益 1.2億円 交通事故減少便益 0.23億円 【主な根拠】 計画交通量 5,600台/日	8.9	5.0	①交通渋滞の緩和 ・主要渋滞箇所1箇所の交通が分散され、渋滞が緩和される。 ②事故危険箇所の回避 ・事故期間箇所2箇所を回避するバイパスルートが形成され、事故対策に資する。 ③地域医療の支援 ・第二次救急医療機関「京都府立医科大学北部医療センター」へのアクセス向上 ④地域防災の支援 ・第1次緊急輸送道路の機能強化 ⑤地域経済への影響 ・地域に点在する魅力的な観光資源へのアクセス向上 ⑥地域社会への影響 ・市役所の存在する中心市街地へのアクセス向上	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			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				
地域高規格道路 五條新宮道路 一般国道168号 相賀高田工区 和歌山県	115	108	<p>【内訳】 走行時間短縮便益 83億円 走行経費現象便益 22億円 交通事故現象便益 2.9億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 7,600台/日</p>	89	<p>【内訳】 事業費 89億円 維持管理費 0.87億円</p>	1.2	<p>①地域住民の利便性向上 ・新宮市街への通勤通学等、沿線住民の日常生活における移動を支援</p> <p>②地域防災の支援 ・落石や法面崩壊、冠水等による通行止めを回避し、第一次緊急輸送道路の機能を強化</p> <p>③地域医療の支援 ・二次救急医療機関（新宮市立医療センター）へのアクセス向上</p> <p>④地域観光の支援 ・世界遺産等の観光拠点を結ぶ周遊ルートの信頼性向上</p>	道路局 国道・防災課 (課長 川崎茂信)
地域高規格道路 北条湯原道路 一般国道313号 北条倉吉道路（延伸） 鳥取県	24	64	<p>【内訳】 走行時間短縮便益 48億円 走行経費減少便益 13億円 交通事故減少便益 3.4億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 12,800台/日</p>	36	<p>【内訳】 事業費 36億円 維持管理費 0.44億円</p>	1.8	<p>①事故の軽減 ・現道の平面交差点の交通量を減少させることにより交通死傷事故を軽減する。</p> <p>②地域医療の支援 ・山陰道と接続することによる第3次緊急医療施設「鳥取大学附属病院」へのアクセス向上。</p> <p>③観光、地域経済を支援 ・山陰道との一体整備を進めることにより、観光地までのアクセス性向上で関西方面や島根県方面からの観光客数の増加に期待。</p> <p>・高規格幹線道路である山陰道と立体交差で直接接続することにより物流の円滑化を図り、工業団地の拡張計画と合わせ、企業誘致、企業活動を支援。</p> <p>④地域間連携の支援 ・山陰道と一体となった広域的な道路ネットワークにより、鳥取県中部地方と東西部の生活圏の連携強化を図り、社会活動圏域の拡大に寄与する。</p>	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			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				
地域高規格道路 美作岡山道路 一般国道374号 英田湯郷道路 岡山県	60	68	【内訳】 走行時間短縮便益 50億円 走行経費減少便益 16億円 交通事故減少便益 2.8億円 【主な根拠】 計画交通量 7,400台/日	47	【内訳】 事業費 46億円 維持管理費 1.9億円	1.4	①地域産業の支援 ・英田IC付近の企業の関西方面への物流の安定化、効率化とともに、美作市による産業団地開発計画があり道路整備により新たな企業進出を支援 ②地域防災の支援 ・事前通行規制区間や、冠水・倒木等による通行止めの頻発箇所を回避、要防災対策箇所（8箇所）を回避 ③地域医療の支援 ・三次救急医療機関「津山中央病院」へのアクセス向上 ④事故対策の支援 ・現道から自動車専用道路への交通量の転換による死傷事故の減少が期待される ⑤地域間連携の支援 ・美作圏域と岡山圏域の交流促進	道路局 国道・防災課 (課長 川崎茂信)
地域高規格道路 大洲・八幡浜自動車道 一般国道197号 大洲西道路 愛媛県	120	97	【内訳】 走行時間短縮便益 72億円 走行経費減少便益 16億円 交通事故減少便益 8.5億円 【主な根拠】 計画交通量 8,500台/日	85	【内訳】 事業費 84億円 維持管理費 0.22億円	1.1	①交通渋滞の緩和 ・現道交通の転換により混雑が緩和される。 ②交通事故の減少 ・現道交通の転換により、混雑に起因する交通事故の減少が見込まれる。 ③高速ネットワークの形成 ・四国縦貫・横断自動車道と八幡浜港等を直結し、四国～九州間の高速ネットワークの形成により、九州・四国の商圏拡大、物流・観光交流の増加を牽引。 ・本州につながる高速ネットワークの形成により、地域産業(農業・水産業・観光業)の流通利便性の向上に寄与する。 ④災害に強い道路ネットワークの確保 ・迅速かつ確実な広域避難・救援・復興ルートを構築し、県民の安全・安心の確保を図る。 ・一次緊急輸送道路の軸を構築し、大幅に機能を強化。 ⑤地域医療の支援 ・二次救急医療機関への30分圏域の拡大及び三次救急医療機関（県立中央病院等）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			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				
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 (下郡工区) 大分県	180	147	【内訳】 走行時間短縮便益 110億円 走行経費減少便益 26億円 交通事故減少便益 11億円 【主な根拠】 計画交通量 32,800台/日	132	【内訳】 建設費 132億円 維持管理費 0.48億円	1.1	①事業実施環境 ・都市計画決定(H29.2.17) ・大分市都市計画マスタープランにおいて、骨格的な幹線道路として位置づけられている ②物流効率化の支援 ・大分自動車道 大分ICと大分市臨海部等の工業集積地間のアクセスが向上し、物流の効率化が図られる ③救助・救援活動の支援等の防災機能 ・津波浸水想定区域を回避した緊急輸送道路の確保 ④都市の再生 ・東九州自動車道 大分米良ICと大分市中心市街地間のアクセスが向上し、大分駅周辺における商業地、宅地開発等へのにぎわい創出に寄与する ⑤安全な生活環境の確保 ・域内交通と通過交通を分離することにより、安全な生活環境の確保	都市局 街路交通施設課 (課長 渡邊浩司)

【市街地整備事業】

(国際競争拠点都市整備事業)

(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				
羽田空港南・川崎殿町・大師河原地域 東京都・東京都大田区・川崎市 (補助線街路第333号線及び環状8号線、3・4・29号殿町羽田空港線) (羽田空港跡地地区土地区画整理事業(都市計画道路大田区画街路第4号線他2路線)) (羽田空港跡地地区土地区画整理事業(区画道路等))	436	332	【内訳】 走行時間短縮便益:209億円 走行経費減少便益:83億円 交通事故減少便益:40億円 【主な根拠】 計画交通量 11,000台/日	269	【内訳】 事業費:262億円 維持管理費:7億円	1.2	<ul style="list-style-type: none"> 国際空港等へのアクセス性の向上が見込まれる 世界的な成長戦略拠点の形成を目指し、羽田空港跡地地区と川崎市殿町地区の交流の活性化、連携強化が図られることで新事業の創出等の効果が期待できる 避難路、避難地など、防災機能の向上に資する施設整備を伴う事業であり、地域の安全性が向上する 公園、広場等の公共用地の整備や街路樹等の施設整備により周辺環境の快適性が向上する 	都市局 街路交通施設課 (課長 渡邊浩司) 市街地整備課長 (課長 英直彦)
13	【内訳】 走行時間短縮便益:11億円 走行経費減少便益:1.04億円 交通事故減少便益:0.27億円 【主な根拠】 計画交通量 48,724台/日	12	【内訳】 事業費:12億円 維持管理費:0.09億円	1.1				
199	【内訳】 地区内地価上昇便益:127億円 周辺地価上昇便益:72億円 【主な根拠】 周辺の地価上昇	135	【内訳】 土地区画整理事業費:110億円 維持管理費:0.10億円 用地費:25億円	1.4				

【市街地整備事業】
 (都市機能立地支援事業)
 (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				
岡崎駅東地区 都市機能立地支援事業 アイ・ケイ・ケイ (株)	21	34	【内訳】 域内便益 8.8億円 域外便益 25億円 【主な根拠】 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 6.7億円を控除した額	29	【内訳】 建設費 21億円 その他 8.1億円	1.2	・事業実施により交流人口が増加する。 ・都市の商業拠点、業務拠点、情報・交流拠点を形成する	都市局 市街地整備課 (課長 英直彦)
乙川リバーフロント 地区 都市機能立地支援事業 チーム葵 代表企業 スターツコーポレー ション株式会社	25	52	【内訳】 域内便益 35億円 域外便益 17億円 【主な根拠】 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 17億円を控除した額	44	【内訳】 建設費 25億円 その他 18億円	1.2	・事業実施により交流人口が増加する。 ・都市の商業拠点、業務拠点、情報・交流拠点を形成する	都市局 市街地整備課 (課長 英直彦)
都城市中央地区都市 機能立地支援事業 株式会社センター・ シティ	2.3	26	【内訳】 域内便益 2.0億円 域外便益 24億円 【主な根拠】 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 0.34億円を控除した額	5.7	【内訳】 建設費 5.4億円 その他 0.29億円	4.6	・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)

【市街地整備事業】

(都市・地域交通戦略推進事業)

(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				
都市・地域交通戦略 推進事業(羽衣駅周 辺地区) 羽衣駅周辺地区交通 バリアフリー連絡調 整協議会	3.8	15	<p>【内訳】 歩行時間短縮に関する便益 0.30億円/年 歩行者移動サービス向上に 関する便益 0.40億円/年</p> <p>【主な根拠】 歩行時間短縮に関する便益、 歩行者移動サービス向上に 関する便益 (都市再生総合整備事業及び 市街地環境整備事業B/Cマ ニュアル)</p>	4.2	<p>自由通路建設費 3.8億円 維持管理費 0.015億円/ 年 エレベータ更新費0.13億 円 (耐用年数25年)</p>	3.5	—	都市局 街路交通施設課 (課長 渡邊浩司)

【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(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)	評価	担当課 (担当課長名)
地下高速鉄道整備事業 (浸水対策工事) 今里筋線 大阪市交通局	2.7	—	<p><利用者への効果・影響></p> <ul style="list-style-type: none"> ・水害、津波等発生時の地下鉄への浸水被害を防止・軽減することから、利用者の安全確保及び、輸送支障回避・軽減の効果が大きいと考えられる。 <p><供給者への効果・影響></p> <ul style="list-style-type: none"> ・地下鉄への浸水被害が発生した場合、復旧に多大な費用と時間を要するため、事前対策による効果が大きいと考えられる。 <p><社会全体への効果・影響></p> <ul style="list-style-type: none"> ・都市鉄道ネットワークの構成上、浸水被害による運行停止の影響が、広域的に波及することを回避、軽減できると想定される。 	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 岡野まさ子)
地下高速鉄道整備事業 (浸水対策工事) 東西線 東京地下鉄(株)	1.5	—	<p><利用者への効果・影響></p> <ul style="list-style-type: none"> ・水害、津波等発生時の地下鉄への浸水被害を防止・軽減することから、利用者の安全確保及び、輸送支障回避・軽減の効果が大きいと考えられる。 <p><供給者への効果・影響></p> <ul style="list-style-type: none"> ・地下鉄への浸水被害が発生した場合、復旧に多大な費用と時間を要するため、事前対策による効果が大きいと考えられる。 <p><社会全体への効果・影響></p> <ul style="list-style-type: none"> ・都市鉄道ネットワークの構成上、浸水被害による運行停止の影響が、広域的に波及することを回避、軽減できると想定される。 	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 岡野まさ子)

(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 九段下駅 東京都交通局	2.7	—	<p><利用者への効果・影響></p> <ul style="list-style-type: none"> ・移動円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・エレベーターの設置により車椅子使用者が自力で移動可能となる。 ・高齢者や障がい者はもとより、子育て世代や重い荷物を持った利用者等の移動円滑化に資する。 	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 岡野まさ子)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 浅草線 東京都交通局	23	—	<p><利用者への効果・影響></p> <ul style="list-style-type: none"> ・移動円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・転落防止柵の設置によりホームからの転落や列車との接触事故防止に資する。 ・ホームからの転落や列車との接触の不安が解消する。 	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 岡野まさ子)

<p>地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 東山線、名城・名港線 栄駅 名古屋市交通局</p>	<p>7.6</p>	<p>—</p>	<p><利用者への効果・影響> <ul style="list-style-type: none"> ・移動円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・エレベーターの設置により車椅子使用者が自力で移動可能となる。 ・高齢者や障がい者はもとより、子育て世代や重い荷物を持った利用者等の移動円滑化に資する。 </p>	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 岡野まさ子)</p>
<p>地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 烏丸線 五条駅 京都市交通局</p>	<p>0.58</p>	<p>—</p>	<p><利用者への効果・影響> <ul style="list-style-type: none"> ・移動円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・多機能トイレの設置により車椅子使用者等の利便性が向上する。 </p>	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 岡野まさ子)</p>
<p>地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 御堂筋線 動物園前駅 大阪市交通局</p>	<p>4.3</p>	<p>—</p>	<p><利用者への効果・影響> <ul style="list-style-type: none"> ・移動円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・エレベーターの設置により車椅子使用者が自力で移動可能となる。 ・高齢者や障がい者はもとより、子育て世代や重い荷物を持った利用者等の移動円滑化に資する。 </p>	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 岡野まさ子)</p>
<p>地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 中央線 弁天町駅 大阪市交通局</p>	<p>0.29</p>	<p>—</p>	<p><利用者への効果・影響> <ul style="list-style-type: none"> ・移動円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・多機能トイレの設置により車椅子使用者等の利便性が向上する。 </p>	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 岡野まさ子)</p>

(鉄道駅総合改善事業)

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等による評価	担当課 (担当課長名)		
		貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)			B/C	
		便益の内訳及び主な根拠						費用の内訳
池上駅総合改善事業 (東京急行電鉄株式会社)	35	45	【内訳】 利用者便益：45億円 供給者便益：▲3.2億円 残存価値：2.2億円 【主な根拠】 池上駅乗降人員： 35,324人/日	32	【内訳】 建設費 32億円	1.4	<ul style="list-style-type: none"> エレベーターの設置による駅内外のバリアフリー化 生活支援機能施設(保育施設)の整備による待機児童の減少 	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 岡野まさ子)
中央林間駅総合改善事業 (小田急電鉄株式会社)	25	58	【内訳】 利用者便益：64億円 供給者便益：▲7.9億円 残存価値：2.0億円 【主な根拠】 中央林間駅乗降人員： 95,600人/日	24	【内訳】 建設費 21億円 施設更新費 2.4億円	2.4	<ul style="list-style-type: none"> ホームドア設置によるバリアフリー化 生活支援機能施設(保育施設)の整備による保育所入所所可能児童数の増加 	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 岡野まさ子)

(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)	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 青森県	1.6	—	青い森鉄道線において列車集中制御装置等の設備整備を実施することにより、安全な鉄道輸送の確保に寄与する。	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 弘南鉄道株式会社	0.02	—	弘南線等において踏切保安設備の整備を実施することにより、安全な鉄道輸送の確保に寄与する。	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 津軽鉄道株式会社	0.02	—	津軽鉄道線においてまくら木の更新を実施することにより、安全な鉄道輸送の確保に寄与する。	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	1.6	—	IGRいわて銀河鉄道線においてホームの嵩上げ等の設備整備を実施することにより、安全な鉄道輸送の確保に寄与する。	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	1.6	—	北リアス線等において通信線等の設備整備を実施することにより、安全な鉄道輸送の確保に寄与する。	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	0.27	—	阿武隈急行線においてまくら木の更新を実施することにより、安全な鉄道輸送の確保に寄与する。	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	0.17	—	秋田内陸線において橋りょう改良を実施することにより、安全な鉄道輸送の確保に寄与する。	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	0.07	—	大洗鹿島線において雨量計の更新を実施することにより、安全な鉄道輸送の確保に寄与する。	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 野岩鉄道株式会社	0.77	—	会津鬼怒川線において変電所設備の整備を実施することにより、安全な鉄道輸送の確保に寄与する。	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 わたらせ渓谷鉄道株式会社	0.55	—	わたらせ渓谷線において自動閉そく装置の更新等の設備整備を実施することにより、安全な鉄道輸送の確保に寄与する。	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	0.60	—	上信線においてレールの更新を実施することにより、安全な鉄道輸送の確保に寄与する。	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	1.0	—	上毛線において踏切保安設備の更新等の設備整備を実施することにより、安全な鉄道輸送の確保に寄与する。	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	0.50	—	秩父本線においてまくら木の更新を実施することにより、安全な鉄道輸送の確保に寄与する。	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 小湊鉄道株式会社	0.70	—	小湊鐵道線においてまくら木の更新等の設備整備を実施することにより、安全な鉄道輸送の確保に寄与する。	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 銚子電気鉄道株式会社	0.23	—	銚子電気鐵道線において道床の更新等の設備整備を実施することにより、安全な鉄道輸送の確保に寄与する。	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	1.4	—	鉄道線において落石等防護設備の更新等を実施することにより、安全な鉄道輸送の確保に寄与する。	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	3.2	—	江ノ島電鉄線においてまくら木の更新等の設備整備を実施することにより、安全な鉄道輸送の確保に寄与する。	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 えちごトキメキ鉄道株式会社	2.6	—	妙高はねうまライン等において自動閉そく装置の更新等の設備整備を実施することにより、安全な鉄道輸送の確保に寄与する。	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	1.3	—	ほくほく線において列車無線設備の更新等の整備を実施することにより、安全な鉄道輸送の確保に寄与する。	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 富山地方鉄道株式会社	2.6	—	本線等において遮断装置の更新等の設備整備を実施することにより、安全な鉄道輸送の確保に寄与する。	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 IRいしかわ鉄道株式会社	0.18	—	IRいしかわ鉄道線においてまくら木の更新を実施することにより、安全な鉄道輸送の確保に寄与する。	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 のと鉄道株式会社	0.40	—	七尾線においてまくら木の更新等の設備整備を実施することにより、安全な鉄道輸送の確保に寄与する。	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 福井鉄道株式会社	0.28	—	福武線において軌道道床等の設備整備を実施することにより、安全な鉄道輸送の確保に寄与する。	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	—	大月線等においてレールの更新等の設備整備を実施することにより、安全な鉄道輸送の確保に寄与する。	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	1.5	—	長野線においてレールの更新等の設備整備を実施することにより、安全な鉄道輸送の確保に寄与する。	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	1.7	—	上高地線において踏切保安設備の更新等の設備整備を実施することにより、安全な鉄道輸送の確保に寄与する。	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	4.9	—	しなの鉄道線において連動装置の更新等の設備整備を実施することにより、安全な鉄道輸送の確保に寄与する。	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	2.2	—	越美南線においてレールの更新等の設備整備を実施することにより、安全な鉄道輸送の確保に寄与する。	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 天竜浜名湖鉄道株式会社	2.2	—	天竜浜名湖線において自動閉そく装置の更新等の設備整備を実施することにより、安全な鉄道輸送の確保に寄与する。	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 静岡鉄道株式会社	1.5	—	静岡清水線において橋りょうの改良等の設備整備を実施することにより、安全な鉄道輸送の確保に寄与する。	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 大井川鐵道株式会社	1.0	—	大井川本線において連動装置の更新等の設備整備を実施することにより、安全な鉄道輸送の確保に寄与する。	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	0.22	—	駿豆線において自動閉そく装置の更新等の設備整備を実施することにより、安全な鉄道輸送の確保に寄与する。	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	0.64	—	鉄道線において連動装置の更新等の設備整備を実施することにより、安全な鉄道輸送の確保に寄与する。	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	0.65	—	岳南線において連動装置の更新等の設備整備を実施することにより、安全な鉄道輸送の確保に寄与する。	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 豊橋鉄道株式会社	1.3	—	渥美線においてレールの更新等の設備整備を実施することにより、安全な鉄道輸送の確保に寄与する。	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 愛知環状鉄道株式会社	0.44	—	愛知環状鉄道線において落石等防護設備の更新等の設備整備を実施することにより、安全な鉄道輸送の確保に寄与する。	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	2.6	—	伊勢線において連動装置の更新等の設備整備を実施することにより、安全な鉄道輸送の確保に寄与する。	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 伊賀鉄道株式会社	0.55	—	伊賀線において踏切保安設備の更新等の設備整備を実施することにより、安全な鉄道輸送の確保に寄与する。	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 近江鉄道株式会社	0.10	—	本線等において踏切保安設備の更新等の設備整備を実施することにより、安全な鉄道輸送の確保に寄与する。	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	1.7	—	叡山本線等において落石等防護設備の更新等の設備整備を実施することにより、安全な鉄道輸送の確保に寄与する。	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	2.0	—	嵐山本線等においてまくら木の更新等の設備整備を実施することにより、安全な鉄道輸送の確保に寄与する。	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	2.6	—	宮福線等において落石等防護設備の更新を実施することにより、安全な鉄道輸送の確保に寄与する。	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	1.4	—	阪堺線等においてレールの更新等の設備整備を実施することにより、安全な鉄道輸送の確保に寄与する。	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 水間鉄道株式会社	0.08	—	水間線において軌道道床の更新等の設備整備を実施することにより、安全な鉄道輸送の確保に寄与する。	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 神戸電鉄株式会社	6.8	—	有馬線等において自動閉そく装置の更新等の設備整備を実施することにより、安全な鉄道輸送の確保に寄与する。	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	0.08	—	貴志川線において車両移動機の整備を実施することにより、安全な鉄道輸送の確保に寄与する。	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	0.09	—	紀州鉄道線においてまくら木の更新等の設備整備を実施することにより、安全な鉄道輸送の確保に寄与する。	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 岡山電気軌道株式会社	0.47	—	東山本線において締結装置の更新等の設備整備を実施することにより、安全な鉄道輸送の確保に寄与する。	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 智頭急行株式会社	0.79	—	智頭線において自動列車停止装置の更新を実施することにより、安全な鉄道輸送の確保に寄与する。	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	1.5	—	本線等において連動装置の更新等の設備整備を実施することにより、安全な鉄道輸送の確保に寄与する。	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	1.0	—	琴平線等において踏切保安設備の更新等の設備整備を実施することにより、安全な鉄道輸送の確保に寄与する。	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	1.4	—	高浜線等においてまくら木の更新等の設備整備を実施することにより、安全な鉄道輸送の確保に寄与する。	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 長崎電気軌道株式会社	0.76	—	赤迫支線等においてレールの更新等の設備整備を実施することにより、安全な鉄道輸送の確保に寄与する。	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	0.12	—	高森線においてまくら木の更新等の設備整備を実施することにより、安全な鉄道輸送の確保に寄与する。	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 熊本電気鉄道株式会社	0.70	—	菊池線等においてまくら木の更新等の設備整備を実施することにより、安全な鉄道輸送の確保に寄与する。	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	1.3	—	肥薩おれんじ鉄道線において列車無線設備の更新等の設備整備を実施することにより、安全な鉄道輸送の確保に寄与する。	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				
伊賀鉄道伊賀線新駅 整備事業 伊賀市地域公共交通 活性化再生協議会	1.8	2.6	【内訳】 ・利用者便益 0.7億 円 ・供給者便益 1.6億 円 【主な根拠】 需要予測調査 新駅利用者 412人/ 日	1.8	【内訳】 建設費 1.5億円 車両費 0.12億円 用地費 0.03億円 再投資費 0.15億円	1.4	新駅周辺に立地する新市庁舎をはじめとした公共・公益施設、医療施設等への公共交通機関によるアクセス性が向上し、利用者の増加及び交流人口の拡大による沿線地域の活性化が期待される。	鉄道局 鉄道事業課 (課長 大野 達)
若桜鉄道若桜輸送改 善事業 若桜町・八頭町	2.4	5.8	【内訳】 利用者便益 5.8億円 【主な根拠】 列車本数増便 ・開業前10往復/日 ・開業後15往復/日	4.0	【内訳】 建設費 2.35億円 再投資額 1.16億円 走行経費 0.49億円	1.5	単線1閉塞である当該路線に行き違い施設を整備することにより、列車の増発と旅客流動に即した運行ダイヤを設定することが可能となり、鉄道の利便性向上による利用者の増加及び交流人口の拡大による沿線地域の活性化が期待される。	鉄道局 鉄道事業課 (課長 大野 達)

【都市・幹線鉄道整備事業】
(鉄道駅総合改善事業)

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	供用後の 維持管理費 (億円)	評 価	担当課 (担当課長名)
次世代ステーション創造 事業 奥羽線(青森駅) 東日本旅客鉄道株式会社	3.8	—	<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、子育て世代や思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 岡野まさ 子)
次世代ステーション創造 事業 山手線(新大久保駅) 東日本旅客鉄道株式会社	6.1	—	<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、子育て世代や思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 岡野まさ 子)
次世代ステーション創造 事業 御殿場線(岩波駅) 東海旅客鉄道株式会社	5.9	—	<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、子育て世代や思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 岡野まさ 子)
次世代ステーション創造 事業 武豊線(緒川駅) 東海旅客鉄道株式会社	3.4	—	<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、子育て世代や思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 岡野まさ 子)

次世代ステーション創造事業 東海道線（西大路駅） 西日本旅客鉄道株式会社	21	—	<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、子育て世代や思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 岡野まさ子）
次世代ステーション創造事業 山陽線（宇部駅） 西日本旅客鉄道株式会社	6.8	—	<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、子育て世代や思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 岡野まさ子）
次世代ステーション創造事業 芸備線（下深川駅） 西日本旅客鉄道株式会社	3.3	—	<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、子育て世代や思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 岡野まさ子）
次世代ステーション創造事業 鹿児島本線（上伊集院駅） 九州旅客鉄道株式会社	5.9	—	<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、子育て世代や思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 岡野まさ子）
次世代ステーション創造事業 小牧線（小牧口駅） 名古屋鉄道株式会社	7.2	—	<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、子育て世代や思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 岡野まさ子）
次世代ステーション創造事業 南大阪線（布忍駅） 近畿日本鉄道株式会社	2.4	—	<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、子育て世代や思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 岡野まさ子）

（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）	評価	担当課 （担当課長名）
新京成線（五香駅） 鉄道施設の耐震補強 事業 新京成電鉄株式会社	0.6	—	・駅施設の耐震補強を実施し、地震時における崩壊を防ぐことにより、新京成電鉄新京成線の運行の確保を図るとともに、多くの鉄道駅利用者の安全確保に寄与する。（乗降客数：30,193人/日）	鉄道局 施設課 （課長 江口 秀二）
東京モノレール羽田 空港線 鉄道施設の耐震補強 事業 東京モノレール株式 会社	1.7	—	・橋りょうの耐震補強を実施し、地震時における落橋被害を防ぐことにより、羽田空港へのアクセス線である東京モノレール羽田空港線の運行の確保を図るとともに、多くの鉄道利用者の安全確保に寄与する。	鉄道局 施設課 （課長 江口 秀二）

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	0.5	-	・橋りょうの耐震補強を実施し、地震時における落橋被害を防ぐことにより、近畿日本鉄道けいはんな線の運行や緊急輸送道路(国道308号)の機能の確保を図るとともに、多くの鉄道利用者の安全確保に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 江口 秀 二)
空港線 鉄道施設の耐震補強 事業 南海電気鉄道株式 会社	2.4	-	・高架橋柱の耐震補強を実施し、地震時における崩壊を防ぐことにより、新関西国際空港への空港アクセス線である南海電気鉄道空港線の運行の確保を図るとともに、多くの鉄道利用者の安全確保に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 江口 秀 二)
本線(尼崎駅) 鉄道施設の耐震補強 事業 阪神電気鉄道株式 会社	0.6	-	・駅施設の耐震補強を実施し、地震時における崩壊を防ぐことにより、阪神電気鉄道本線の運行の確保を図るとともに、多くの鉄道駅利用者の安全確保に寄与する。(乗降客数:51,423人/日)	鉄道局 施設課 (課長 江口 秀 二)
予土線 鉄道施設の耐震補強 事業 四国旅客鉄道株式 会社	0.16	-	・橋りょうの耐震補強を実施し、地震時における落橋被害を防ぐことにより、JR四国予土線の運行や緊急輸送道路(国道381号)の機能の確保を図るとともに、多くの鉄道利用者の安全確保に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 江口 秀 二)

(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)	評価	担当課 (担当課長名)
函館線 踏切保安設備整備事 業 北海道旅客鉄道株式 会社	0.28	-	・北海道旅客鉄道函館線において、踏切道内の支障物を検知し、かつ、踏切道内に取り残された高齢者等の歩行者を検知しやすい設備の整備により、踏切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・東急多摩川 線 踏切保安設備整備事 業 東京急行電鉄株式 会社	0.54	-	・東京急行電鉄池上線・東急多摩川線において、踏切道内の支障物を検知し、かつ、踏切道内に取り残された高齢者等の歩行者を検知しやすい設備の整備により、踏切事故の防止に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 江口 秀 二)
上毛線 踏切保安設備整備事 業 上毛電気鉄道株式 会社	0.18	-	・上毛電気鉄道上毛線において、踏切遮断機及び警報機の整備により、踏切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	-	・新京成電鉄新京成線において、踏切道内の支障物を検知する設備の整備により、踏切事故の防止に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 江口 秀 二)

佐野線・桐生線・小泉線・伊勢崎線・越生線・野田線・東上本線 踏切保安設備整備事業 東武鉄道株式会社	0.26	-	・東武鉄道佐野線・桐生線・小泉線・伊勢崎線・越生線・野田線・東上本線において、踏切通行者、特に高齢者等に警報機の点滅を気づきやすくする設備の整備により、踏切事故の防止に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 江口 秀二)
大月線 踏切保安設備整備事業 富士急行株式会社	0.15	-	・富士急行大月線において、踏切道内に支障物がある場合や高齢者等の歩行者が踏切道内に取り残されたことを通報する設備の整備により、踏切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 富山地方鉄道株式会社	0.09	-	・富山地方鉄道本線において、踏切遮断機の整備により、踏切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	0.52	-	・名古屋鉄道常滑線において、踏切道内の支障物を検知する設備の整備により、踏切事故の防止に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 江口 秀二)
養老線・名古屋線・山田線・大阪線・京都線・南大阪線・長野線・橿原線 踏切保安設備整備事業 近畿日本鉄道株式会社	1.2	-	・近畿日本鉄道養老線・名古屋線・山田線・大阪線・京都線・南大阪線・長野線・橿原線において、踏切遮断機又は踏切道内の支障物を検知し、かつ、踏切道内に取り残された高齢者等の歩行者を検知しやすい設備の整備により、踏切事故の防止に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 江口 秀二)
高野線・南海本線 踏切保安設備整備事業 南海電気鉄道株式会社	0.06	-	・南海電気鉄道高野線・南海本線において、踏切道内に支障物がある場合や高齢者等の歩行者が踏切道内に取り残されたことを通報する設備の整備により、踏切事故の防止に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 江口 秀二)
京阪本線 踏切保安設備整備事業 京阪電気鉄道株式会社	0.04	-	・京阪電気鉄道京阪本線において、踏切道内に支障物がある場合や高齢者等の歩行者が踏切道内に取り残されたことを通報する設備の整備により、踏切事故の防止に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 江口 秀二)
嵐山線・箕面線・千里線 踏切保安設備整備事業 阪急電鉄株式会社	0.13	-	・阪急電鉄嵐山線・箕面線・千里線において、踏切道内に支障物がある場合や高齢者等の歩行者が踏切道内に取り残されたことを通報する設備の整備により、踏切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・三田線・粟生線 踏切保安設備整備事業 神戸電鉄株式会社	0.03	-	・神戸電鉄有馬線・三田線・粟生線において、踏切道内に支障物がある場合や高齢者等の歩行者が踏切道内に取り残されたことを通報する設備の整備により、踏切事故の防止に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 江口 秀二)

妙見線 踏切保安設備整備事業 能勢電鉄株式会社	0.03	-	・能勢電鉄妙見線において、踏切道内に支障物がある場合や高齢者等の歩行者が踏切道内に取り残されたことを通報する設備及び踏切通行者、特に高齢者等に警報機の点滅を気づきやすくする設備の整備により、踏切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 近江鉄道株式会社	0.11	-	・近江鉄道本線において、踏切遮断機及び警報機の整備により、踏切事故の防止に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 江口 秀二)
郡中線 踏切保安設備整備事業 伊予鉄道株式会社	0.24	-	・伊予鉄道郡中線において、踏切遮断機の整備により、踏切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	0.13	-	・西日本鉄道天神大牟田線において、踏切道内の支障物を検知する設備の整備により、踏切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	-	・島原鉄道島原鉄道線において、踏切遮断機及び警報機の整備により、踏切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)	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	0.1	-	・JR四国予土線では平成20年度に土砂崩壊が発生しており、当該災害発生区間に落石等対策を実施することにより、鉄道施設の被害防止を図り、当該区間の安全・安定輸送を確保する。 ・また、当該区間に落石等対策を実施することにより、鉄道だけではなく隣接する三間川への被害拡大防止に寄与する。	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	0.16	-	・JR四国予讃線では平成25年度に土砂崩壊が発生しており、当該災害発生区間に落石等対策を実施することにより、鉄道施設の被害防止を図り、当該区間の安全・安定輸送を確保する。 ・また、当該区間に落石等対策を実施することにより、鉄道だけではなく隣接する県道347号への被害拡大防止に寄与する。	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	0.18	-	・JR四国土讃線では平成23年度に落石が発生しており、当該災害発生区間に落石等対策を実施することにより、鉄道施設の被害防止を図り、当該区間の安全・安定輸送を確保する。 ・また、当該区間に落石等対策を実施することにより、鉄道だけではなく隣接する穴内川への被害拡大防止に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 江口 秀二)

指宿枕崎線 鉄道施設の防災事業 九州旅客鉄道株式会社	0.58	-	・JR九州指宿枕崎線では風化した斜面が豪雨等によりに土砂崩壊が発生するおそれがある区間があり、落石等対策を実施することにより、鉄道施設の被害防止を図り、当該区間の安全・安定輸送を確保する。 ・また、当該区間に落石等対策を実施することにより、鉄道だけではなく隣接する国道226号や民家への被害拡大防止に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 江口 秀二)
----------------------------------	------	---	--	--------------------------

【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				
岡崎南地区地域居住機能再生推進事業 (岡崎市)	139	84	<p>【内訳】 居住水準向上便益 ・住宅:79億円 ・駐車場:2.9億円 ・用地残存価値:1.3億円 ・建物残存価値:0.7億円</p> <p>【主な根拠】 市場家賃:95千円/月・戸</p>	91	<p>【内訳】 事業費 77億円 維持管理費 14億円</p>	0.90	公営住宅等長寿命化計画に基づき、効率的・効果的な団地別・住棟別の事業手法を選択し、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。	中部地方整備局 建設部 住宅整備課 (課長 山尾 耕平)
一色・寺津地区地域居住機能再生推進事業 (西尾市、民間事業者)	41	24	<p>【内訳】 居住水準向上便益 ・住宅:24億円 ・用地残存価値:0.1億円 ・建物残存価値:0.2億円</p> <p>【主な根拠】 市場家賃:99千円/月・戸</p>	23	<p>【内訳】 事業費 19.4億円 維持管理費 4.6億円</p>	1.04	公営住宅等長寿命化計画に基づき、効率的・効果的な団地別・住棟別の事業手法を選択し、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。	中部地方整備局 建設部 住宅整備課 (課長 山尾 耕平)
敷戸地区地域居住機能再生推進事業 (大分市)	34	20	<p>【内訳】 居住水準向上便益 ・住宅:19億円 ・駐車場:0.9億円 ・用地残存価値:0.1億円 ・建物残存価値:0.2億円</p> <p>【主な根拠】 市場家賃:102千円/月・戸</p>	20	<p>【内訳】 事業費 16.4億円 維持管理費 3.6億円</p>	1.01	公営住宅等長寿命化計画に基づき、効率的・効果的な団地別・住棟別の事業手法を選択し、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。	九州地方整備局 建設部 都市・住宅整備課 (課長 百合草 真人)
沖縄・うるま地区地域居住機能再生推進事業 (沖縄県、沖縄市)	57	30	<p>【内訳】 居住水準向上便益 ・住宅:29億円 ・駐車場:0.8億円 ・用地残存価値:0.5億円 ・建物残存価値:0.2億円</p> <p>【主な根拠】 市場家賃:87千円/月・戸</p>	34	<p>【内訳】 事業費 28.1億円 維持管理費 5.1億円</p>	0.90	公営住宅等長寿命化計画に基づき、効率的・効果的な団地別・住棟別の事業手法を選択し、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。	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)

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				
長崎四丁目地区密集市街地総合防災事業 (豊島区)	121	137	【内訳】 住環境向上便益 12億円 建替促進便益 124億円 防災性向上便益 1.1億円 【主な根拠】 市場家賃:3,400円/m ²	88	【内訳】 事業費 79億円 維持管理費 9.5億円	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。	関東地方整備局 建設部 住宅整備課 (課長 原口 統)
生野区南部地区密集市街地総合防災事業 (大阪市)	222	311	【内訳】 住環境向上便益 277億円 老朽建築物等除却便益 1.0億円 建替促進等便益 32億円 防災性向上便益 0.4億円 【主な根拠】 市場家賃:1,600円/m ²	214	【内訳】 事業費 208億円 維持管理費 6.2億円	1.5	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)
箱崎地区住宅市街地総合整備事業 (都市再生機構)	1,586	1,253	【内訳】 拠点地区内便益 1,126億円 拠点地区外便益 127億円 【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	1,162	【内訳】 事業費 1,157億円 維持管理費 4.9億円	1.1	<ul style="list-style-type: none"> 福岡都心部に近い好立地を生かし、「新たな産業・雇用の創出」「広域連携拠点づくり」「交流と賑わいの創出」を進め、市の持続的な成長に貢献する。 「防災活動の場の創出」「医療・福祉・健康づくり環境の充実」「快適な居住環境の創出」を進め、だれもが安全・安心・快適で健やかに暮らすことができるまちづくりに寄与する。 	住宅局 市街地建築課 市街地住宅整備室 (室長 石坂 聡)
洋光台北地区優良建築物等整備事業 (都市再生機構)	23	24	【内訳】 域内便益※ 22億円 域外便益 2.6億円 【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 ※域内便益は維持管理費4.0億円を控除した額	21	【内訳】 事業費 21.1億円	1.2	<ul style="list-style-type: none"> 「良質な住宅供給」事業の実施により、良質な市街地住宅を供給し、居住環境の整備を図っていく。 「公共空間等の確保」公共用通路等の整備により安全な避難路の確保、良好な街並み形成を図っていく。 	住宅局 市街地建築課 (課長 淡野 博久)

再評価結果一覧 (平成29年3月末現在)

【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						
古川床上浸水対策特別緊急事業 京都府	その他	51	798	【内訳】 被害防止便益: 798億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数: 1,028戸 年平均浸水軽減面積: 34ha	53	【内訳】 建設費 48億円 維持管理費 5.4億円	15.0	<ul style="list-style-type: none"> ・総事業費が36億円から51億円に増加するため、及び完了予定年度を平成30年度から平成31年度に工期延長するため再評価を実施。 ①事業をめぐる社会経済情勢等の変化 <ul style="list-style-type: none"> ・流域の宅地化が急速に進行したため、本来、流域が持つべき保水能力が低下して、集中豪雨時の河川の溢水や内水氾濫による浸水被害の頻度が増しており、一旦浸水すると浸水範囲、浸水時間は比較的大きなものとなり社会的影響も増大することから、河道整備など治水対策を図る必要がある。 ・事業の進捗に伴い、社会的要因(消費税率の引き上げ、人件費の増加、交通規制条件による工法変更)及び、土質条件の変更により、費用が増額となったことから、全体事業費が36.4億円から50.5億円に約14億円増大する見込みとなった。また、工法変更に伴い、作業日数が増加することから、事業期間が5力年から6力年に変更する見込みとなった。 ②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて <ul style="list-style-type: none"> ・社会的要因及び、土質条件の変更により、費用が増額となった。また、工法変更に伴い、作業日数が増加することから、事業期間が5力年から6力年に変更する見込みとなった。 ・平成26年度より事業に着手し、平成28年度までに900mの内190mの改修が完了している。 ・広域河川改修事業の進捗と調整を図りながら、本事業区間について改修を進め、平成31年度に完了する予定。 ③コスト縮減や代替案立案等の可能性について <ul style="list-style-type: none"> ・河道拡幅・河道掘削等により発生する土砂の有効利用。 ・橋梁工にプレキャスト製品を使用することで、工期短縮、コスト縮減に努めている。 	継続	水管理・国土保全局治水課 (課長 泊 宏)	

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						
法華山谷川床上浸水対策 特別緊急事業 兵庫県	その他	97	1,382	【内訳】 被害防止便益:1.380億円 残存価値:2.0億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:460戸 年平均浸水軽減面積:21ha	104	【内訳】 建設費 94億円 維持管理費 10億円	13.3	<ul style="list-style-type: none"> ・平成2年、平成16年の浸水被害をはじめ、平成23年9月台風12号豪雨では床上浸水384戸を含む浸水戸数1,640戸もの甚大な被害が発生した。 ・このため、平成23年9月台風12号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。 <ul style="list-style-type: none"> ・総事業費が90億円から97億円に増加するため、再評価を実施 ①事業をめぐる社会経済情勢等の変化 <ul style="list-style-type: none"> ・事業採択後の消費税増税、人件費の高騰、諸経費率の改定により、事業費が増加している。 ・法華山谷川の下流域は、国道2号、JR山陽本線などの主要交通網が往来し、高砂市の密集市街地を形成しており、河川沿線の開発も進んでいる。 ・中上流域の加古川市域においては、大きな変化はない。 ②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて <ul style="list-style-type: none"> ・平成28年度末で進捗率は89%(事業費ベース)であり、平成29年度末に完成予定。 ③コスト縮減や代替案立案等の可能性について <ul style="list-style-type: none"> ・発生土を他公共事業への有効利用するなど残土処分費の軽減に努め、コスト縮減を図る。 	継続	水管理・国土保全局治水課 (課長 泊 宏)	

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】
（補助事業等）

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト削減等)	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					
厚幌ダム建設事業 北海道	その他	480	1,019	479	2.1	<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>・主な洪水としては、昭和56年8月に121戸、平成4年8月に89戸、平成13年9月に42戸、平成18年8月に2戸の家屋被害が発生している。</p> <p>・漏水被害としては、平成14年6月に16日間のかんがい用水の取水制限、平成19年7月に取水制限37日間のかんがい用水の取水制限、平成20年7月に10日間のかんがい用水の取水制限が行われている。</p> <p>・事業の実施により、これらの家屋被害及び漏水被害が軽減される。</p>	<p>・総事業費が約450億円から約480億円に増加するため、及び完成予定年度を平成29年度から平成30年度に工期延期するため再評価を実施。</p> <p>①事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> 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>②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて</p> <ul style="list-style-type: none"> 希少猛禽類の確認及び保護により、1年の工期延期となった。 工事進捗に伴う地質的要因等による工事量増のため、現計画の事業費から約30億円の増加となった。 昭和61年度に実施計画調査に着手している。平成26年10月にダム本体工事に着手し、平成30年度完成に向けて事業を進めている。 <p>③コスト削減や代替案立案等の可能性について</p> <ul style="list-style-type: none"> 「重力式コンクリートダム」から「台形CSGダム」にダム形式を変更することでコスト削減を図っており、今後も引き続きコスト削減に努めることとしている。 平成29年度に実施した厚幌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(厚幌ダム+河道改修)と現計画以外の代替案を複数の評価軸ごとに評価し最も有利な案は現計画案と評価されている。 	継続	水管理・国土保全局治水課 (課長 泊 宏)	

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					
駒込ダム建設事業 青森県	再々評価	450	820	435	1.9	<ul style="list-style-type: none"> ・堤川流域では、昭和44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11年10月の洪水において被害が発生している。 ・主な洪水被害として、昭和44年8月に8,147戸、昭和52年8月に255戸、平成11年10月に9戸の家屋被害が発生している。 ・堤川流域では、上水取水や農業取水について、深刻な渇水被害に見舞われたことは無いが、渇水時に瀬切れなどが発生し、市民から河川の良好な水質や景観の保全を要望する声が上がっており、安定した流量の確保が望まれている。 ・事業の実施により、これらの家屋被害及び渇水被害が軽減される。 	<ul style="list-style-type: none"> ①事業を巡る社会経済情勢等の変化 <ul style="list-style-type: none"> ・堤川の氾濫が想定される区域では、平成17年から平成22年の間で、総人口は、9.1%減、総世帯数は4.8%増となっている。 ・発電事業者である東北電力(株)より参画内容の変更の申し出はない。 ②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて <ul style="list-style-type: none"> ・昭和57年度に実施計画調査に着手している。現在、本体建設工事に向けた工事用道路工事を実施しているところであり、平成38年度の完成に向けて着実に事業を進めている。 ③コスト縮減や代替案立案等の可能性について <ul style="list-style-type: none"> ・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ている。 ・平成23年度に実施した駒込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(駒込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案と評価されている。 	継続	水管理・国土保全局治水課 (課長 泊 宏)	

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					
川内沢ダム建設事業 宮城県	その他	95	119	83	1.4	<p>・川内沢川においては、昭和61年、平成6年など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61年8月は、1,879戸、平成6年9月には、2,974戸の家屋被害があり、下流域に位置する仙台空港が浸水するなどの甚大な被害が発生している。</p> <p>※昭和61年、平成6年の被害には、隣接河川の被害も含む。</p> <p>・主な漏水被害として、平成6年、平成9年には取水制限や番水制が行われている。</p> <p>・事業の実施により、これらの家屋被害及び漏水被害が軽減される。</p>	<p>・総事業費が約80億円から約95億円に増加するため、及び完成予定年度を平成32年度から平成37年度に工期延期するため再評価を実施。</p> <p>①事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <p>・川内沢川の氾濫が想定される区域を含む名取市では、平成22年から平成27年の間で、総人口は、4.8%増、総世帯数は9.6%増であり、人口は、やや増加傾向となっている。同じく区域を含む岩沼市では、平成22年から平成27年の間で、総人口は、1.1%増、総世帯数は7.2%増であり、人口は、ほぼ横ばいとなっている。</p> <p>②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて</p> <p>・事業用地内に確認された国土調査未了地及び多人数共有地の処理と今後の実施計画の精査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。</p> <p>・ダム建設予定地における調査・検討を進めた結果や労務費・資材単価の高騰による工事費の増額等により見直しが必要となったことから約15億円の増加となった。</p> <p>・平成9年度に実施計画調査に着手している。現在、調査・地元説明を実施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。</p> <p>③コスト縮減や代替案立案等の可能性について</p> <p>・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。</p> <p>・平成25年度に実施した川内沢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(川内沢ダムと河道改修及び放水路の組合せ)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 泊 宏)	

【内訳】
被害防止便益:53億円
流水の正常な機能の維持に関する便益:
63億円
残存価値:3億円

【主な根拠】
洪水調節に係る便益
年平均浸水軽減戸数:25戸
年平均浸水軽減面積:9.2ha
流水の正常な機能の維持に関する便益
流水の正常な機能の維持に関して川内
沢ダム建設事業と同じ機能を有するダム
を代替施設とし、代替法を用いて計上

【内訳】
建設費:79億円
維持管理費:4億円

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						
最上小国川ダム建設事業 山形県	その他	84	100	【内訳】 被害防止便益:97億円 残存価値:3億円 【主な根拠】 洪水調節に係る便益 年平均浸水軽減戸数:5戸 年平均浸水軽減面積:6ha	94	【内訳】 建設費 89億円 維持管理費 5億円	1.1	<ul style="list-style-type: none"> ・総事業費が約70億円から約84億円に増加するため、及び完成予定年度を平成30年度から平成31年度に工期延期するため再評価を実施。 ①事業を巡る社会経済情勢等の変化 <ul style="list-style-type: none"> ・最上小国川の氾濫が想定される地区を含む最上町では、平成22年から平成27年の間で総人口は10%減、総世帯数は4%減となっており、人口は減少傾向にある。 ②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて <ul style="list-style-type: none"> ・平成26年度以降の残工事に對し、工事の数量及び内容変更の必要が生じたことから、全体事業費を70億円を84億円へ、完成工期を平成30年度から平成31年度へ変更を行う ・平成7年度より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28年10月からは堤体コンクリートの打設を行っており、平成31年度の完成に向けて事業を進めている。 ③コスト削減や代替案立案等の可能性について <ul style="list-style-type: none"> ・湛水地内の県道について、常時湛水しない流水型ダムの特徴を活かし耐水化構造として冠水を許容する計画とすることで、県道付替えに要するコストを削減した。また、情報提供装置や除雪機械調達方法の見直しも行った。今後も引き続きコスト削減に努めることとしている。 ・平成23年度に実施した最上小国川ダム建設事業の検証に係る検討において「ダム事業の検討に関する再評価実施要領細目」に基づき現計画案(最上小国川ダム)と現計画以外の代替案を複数の評価軸ごとに評価し最も有利な案は現計画案と評価されている。 	継続	水管理・国土保全局治水課 (課長 泊 宏)	

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
胎内川総合開発事業 新潟県	再々評価	350	638	539	1.2	<p>・胎内川流域では、昭和42年、平成7年、平成17年に洪水被害が発生している。</p> <p>・主な洪水被害として、昭和42年8月に1,543戸の家屋被害が発生している。</p> <p>・主な濁水被害として、胎内川は、胎内市の耕地に対する水源として広く利用されているが、平成6年8月等の夏期において、水不足に見舞われている。</p> <p>・事業の実施により、これらの家屋被害及び濁水被害を軽減される。</p>	<p>①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・胎内川流域については、平成23年から平成28年の間、人口4.5%増、世帯数0.8%増となっており、人口は増加傾向にある。 ・水道事業者、発電事業者より参画内容の変更の申し出はない。 ・新潟県企業局では、水力発電によるクリーンなエネルギー開発に取り組んでおり、奥胎内ダム本体工事が本格化したことに伴い、平成21年度より胎内第四発電所建設工事に着手した。</p> <p>②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて ・現在、奥胎内ダムの本体工事を実施しているところであり、平成31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等の可能性について ・ダム事業検証検討委員会による検討を行った結果、前回再評価時において、治水代替案と比較し奥胎内ダムを建設する現行計画が最適となった。直近5年において、大規模な地形変化や資産の移動等がないことから、同様に現行計画が最適と考えられる。</p>	継続	水管理・国土保全局治水課 (課長 泊 宏)	
儀明川ダム建設事業 新潟県	再々評価	238	467	282	1.7	<p>儀明川流域では、昭和40年、44年、56年の洪水において、被害が発生している。</p> <p>・主な洪水被害として、昭和40年9月に家屋被害429戸、昭和44年8月に家屋被害319戸、昭和56年8月に家屋被害8戸の被害が発生している。</p> <p>・主な濁水被害として、昭和53.57年、平成6年等の夏期において、水道の給水制限や農作物の作付けの遅れ等、深刻な水不足に見舞われている。</p> <p>事業の実施により、これらの家屋被害及び濁水被害が軽減される。</p>	<p>①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・氾濫が想定される区域を含む旧上越市地域では、平成23年から平成28年の間で、人口は10.1%増加、世帯数21.4%増加となっている。 ・克雷用水事業者である上越市より参画内容の変更の申し出はない。</p> <p>②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて ・昭和57年度に実施計画調査に着手している。平成41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等の可能性について ・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を努めることとしている。 ・ダム事業検証検討委員会による検討を行った結果、前回再評価時において、治水代替案と比較し儀明川ダムを建設する現行計画が最適となった。直近5年において河道改修が進捗していないことから、大規模な地形変化や資産の移動等がないことから、同様に現行計画が最適と考えられる。</p>	継続	水管理・国土保全局治水課 (課長 泊 宏)	

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							
鶴川ダム建設事業 新潟県	再々評価	320	1,107	456	2.4	<ul style="list-style-type: none"> ・鶴川流域では、昭和53年、平成16年、平成17年に洪水被害が発生している。 ・洪水被害として、昭和53年6月に2,954戸、平成16年7月に35戸、平成17年6月に485戸の家屋被害が発生している。 ・渇水被害として、鶴川は、柏崎の耕地に対する水源として広く利用されているが、平成6年7月～8月、平成11年8月等の夏期において、しばしば水不足に見舞われている。 ・事業の実施により、これらの家屋被害及び渇水被害が軽減される。 	<ul style="list-style-type: none"> ①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・鶴川流域については、平成23年から平成28年の間、人口4.6%減、世帯数1.4%増となっている。 ②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて ・現在、本体工事を実施しているところであり、平成35年度の完成に向けて事業を進めている。 ③コスト縮減や代替案立案等の可能性について ・コアブレンド材に、原石山廃棄岩の利用の検討するとともに、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。 ・ダム事業検証検討委員会による検討を行った結果、前回再評価時において、治水代替案と比較し鶴川ダムを建設する現行計画が最適となった。直近5年において、大規模な地形改変や資産の移動等がないことから、同様に現行計画が最適と考えられる。 	継続	水管理・国土保全局治水課 (課長 泊 宏)	
新保川生活貯水池(再開発)建設事業 新潟県	再々評価	56	82	60	1.4	<ul style="list-style-type: none"> 新保川流域では、平成10年の洪水において被害が発生している。 ・洪水被害として、昭和42年8月に10戸の家屋被害が発生している。 ・渇水被害として、新保川流域では、毎年のように深刻な水不足に悩まされている。特に6月～8月にかけての渇水時における農業用水の不足は深刻であり、上下流の農家が平等に取水できるよう、輪番制で分水を行う取水統制が常態化している。また、長期間にわたって渇切れが発生し、アユが大量にへい死するなどの被害が度々発生している。 ・事業の実施により、これらの家屋被害及び渇水被害が軽減される。 	<ul style="list-style-type: none"> ①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・氾濫が想定される区域を含む佐渡市金井地区では、平成23年から平成28年の間で、人口は10%減少、世帯数は1%増加となっている。 ・水道事業者より参画内容の変更の申し出はない。 ②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて ・現在、水文調査等を実施している。 ③コスト縮減や代替案立案等の可能性について ・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を努めることとしている。 ・ダム事業検証検討委員会による検討を行った結果、前回再評価時において、治水代替案と比較し新保川ダムを建設する現行計画が最適となった。直近5年において、大規模な地形改変や資産の移動等がないことから、同様に現行計画が最適と考えられる。 	継続	水管理・国土保全局治水課 (課長 泊 宏)	

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						
河内川ダム建設事業 福井県	再々評価	415	623	548	1.1	<ul style="list-style-type: none"> ・北川流域では、昭和40年9月の洪水により甚大な被害が発生しており、近年でも平成10年、平成11年、平成16年、平成25年の洪水において被害が発生している。 ・主な洪水被害として、昭和40年9月に家屋被害1,562戸、平成16年10月に家屋被害19戸、平成25年9月に200戸の家屋被害が発生している。 ・主な漏水被害として、平成6年に給水制限、平成8年ポンプ給水、平成12年に表流水枯渇となった。 ・事業の実施により、これらの家屋被害及び漏水被害が軽減される。 	<ul style="list-style-type: none"> ①事業を巡る社会経済情勢等の変化 <ul style="list-style-type: none"> ・北川・河内川の氾濫が想定される区域では、平成23年～平成28年の間で、総人口は5.2%減、総世帯数は2.0%減であり、人口は、ほぼ横ばいとなっている。 ・水道事業者である小浜市、若狭町より参画内容の変更の申し出はない。 ・かんがい事業者より参画内容の変更の申し出はない。 ・工業用水事業者である若狭町より参画内容の変更の申し出はない。 ②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて <ul style="list-style-type: none"> ・昭和58年度に実施計画調査に着手している。現在、ダム本体工事を実施しているところであり、平成31年度の完成に向けて事業を進めている。 ③コスト縮減や代替案立案等の可能性について <ul style="list-style-type: none"> ・「福井県ダム整備監理委員会」の意見も踏まえ、発生材の有効利用を行いコスト縮減に取り組む。 ・平成23年度に実施した河内川ダム建設事業の検証に係る検討において「ダム事業の検討に関する再評価実施要領細目」に基づき現計画案(河内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案と評価されている。 	継続	水管理・国土保全局治水課 (課長 泊 宏)		

【内訳】
被害防止便益:165億円
流水の正常な機能の維持に関する便益:
445億円
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:16戸
年平均浸水軽減面積:8.1ha
流水の正常な機能の維持等に関する便
益
流水の正常な機能の維持等に関して河
内川ダム建設事業と同じ機能を有するダ
ムを代替施設とし、代替法を用いて計上

【内訳】
建設費:536億円
維持管理費:12億円

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						
大島ダム建設事業 岐阜県	再々評価	168 (※1)	574 (※1)	【内訳】 被害防止便益:501億円 流水の正常な機能の維持に関する便益: 69億円 残存価値:4億円 【主な根拠】 洪水調節に係る便益 年平均浸水軽減戸数:90戸 年平均浸水軽減面積:103ha 流水の正常な機能の維持に関する便益: 流水の正常な機能の維持に関して大島 ダム建設事業と同じ機能を有するダムを 代替施設とし、代替法を用いて計上	145 (※1)	【内訳】 建設費 140億円 維持管理費 5億円	4.0 (※1)	<ul style="list-style-type: none"> ①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・大八賀川の氾濫が想定される地区を含む高山市では、平成22年から平成27年の間で、人口3.8%減、世帯数1.5%増となっており、人口は減少傾向、世帯数は増加傾向にある。 ②事業の進捗状況、事業の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。 ③コスト縮減や代替案立案等の可能性について 「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。 	<p>継続 (「河川及びダム 事業の再評価実施 要領細目」(平成 22年4月1日河川局 長通知)に基づい て行った再評価結 果としては事業を 継続することが妥 当と考える。しか しながら、当該事 業は検証の対象に 選定している事業 であることから、 新たな段階に入ら ず、現段階を継続 するものとし、 「ダム事業の検証 に係る検討に関す る再評価実施要領 細目」(平成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 泊 宏)	
安威川ダム建設事業 大阪府	その他	1,356	9,758	【内訳】 被害防止便益:9,333億円 流水の正常な機能の維持に関する便益: 336億円 残存価値:89億円 【主な根拠】 洪水調節に係る便益 年平均浸水軽減戸数:2,532戸 年平均浸水軽減面積:93ha 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安威 川ダム建設事業と同じ機能を有するダム を代替施設とし、代替法を用いて計上	1,610	【内訳】 建設費 1,584億円 維持管理費 26億円	6.1	<ul style="list-style-type: none"> ・総事業費が約1,314億円から約1,356億円に増加するため再評価を実施。 ①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・氾濫が想定される区域を含む安威川流域の関係市区(東淀川区、吹田市、茨木市、摂津市、高槻市)では、平成22年から平成27年で、人口は0.4%増、総世帯数は、2.1%増でほぼ横ばいとなっている。 ②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて ・前回評価時点から社会情勢の変化(消費増税及び労務費等の上昇)により、約42億円の増加となった。 ・昭和51年に実施計画調査に着手している。現在、ダム本体建設工事を実施している。 ③コスト縮減や代替案立案等の可能性について ・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。 ・平成24年度に実施した安威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」に基づき現計画案(安威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案と評価されている。 	継続	水管理・国土保全局治水課 (課長 泊 宏)	

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					
浜田川総合開発事業 島根県	その他	472	2,051	646	3.2	<ul style="list-style-type: none"> ・浜田川流域では、昭和58年、昭和63年、平成7年に洪水被害が発生している。 ・主な洪水被害として、昭和58年7月に4,136戸、昭和63年7月に4,141戸の家屋被害が発生している。 ・平成6年7～8月の濁水において、農業用水が不足する恐れがあったため約2ヶ月間の節水の呼びかけ等が行われた。 ・事業の実施により、これらの家屋被害及び濁水被害を軽減される。 	<p>総事業費が約460億円から約472億円に増加するため、及び完成予定年度を平成31年度から平成32年度に工期延期するため再評価を実施。</p> <p>①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・浜田川の氾濫が想定される地区を含む浜田市では、平成22年から平成27年の間で、人口5.8%減、世帯数はほぼ横ばいとなっており、人口は減少傾向にある。</p> <p>②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて ・総事業費について確認を行った結果、物価の上昇並びに管理用発電設備の追加により、現事業費から約12億円の増額となった。また、工程精査および管理用発電設備の追加等により工期が1年延伸となった。 ・第二浜田ダムは、平成20年度よりダム本体建設工事に着手し、平成25年11月に本体ダムのコンクリート打設を完了し、平成27年10月から翌年5月まで試験湛水を行った。現在は跡地整備や付替林道工事を進めている。今後、管理用発電設備工事に着手し、平成32年度完成を目指す。 ・浜田ダム再開発工事は、平成26年度より工事着手しており、平成32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等の可能性について ・骨材調達方法の見直しなどにより、建設コストの縮減に努めている。今後も引き続きコスト縮減に努めることとしている。 ・浜田ダム再開発と引堤による河道改修の組合せ案等と現計画を比較し、経済性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 泊 宏)	

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						
平瀬ダム建設事業 山口県	再々評価	740	2,534	<p>【内訳】 洪水調節の便益:1,844億円 流水の正常な機能の維持に関する便益: 684億円 残存価値:6億円</p> <p>【主な根拠】 洪水調節に係る便益 年平均浸水軽減戸数:467戸 年平均浸水軽減面積:44ha 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平瀬 ダム建設事業と同じ機能を有するダムを 代替えとし、代替法を用いて計上</p>	1,338	<p>【内訳】 建設費 1,274億円 維持管理費 64億円</p>	1.9	<ul style="list-style-type: none"> ①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・水道事業者である岩国市より参画内容の変更の申し出はない。 ・発電事業者である山口県企業局より参画内容の変更の申し出はない。 ②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて ・昭和63年度に建設事業に着手している。平成26年度よりダム本体工事に着手し、平成28年2月からは堤体コンクリート打設を行っており、平成33年度の完成に向けて事業を進めている。 ③コスト削減や代替案立案等の可能性について ・河床砂礫を本体コンクリート骨材に利用することや放流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。 ・平成24年度に実施した平瀬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(平瀬ダム+河川改修)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>・錦川流域では、昭和25年9月、昭和26年10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17年9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、平成17年9月に1,026戸の家屋被害が発生している。</p> <p>・主な漏水被害として、平成6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、これらの家屋被害及び漏水被害を軽減される。</p>	継続	水管理・国土保全局治水課 (課長 泊 宏)	

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						
栂川ダム建設事業 香川県	その他	440	927	【内訳】 被害防止便益：678億円 流水の正常な機能の維持に関する便 益：245億円 残存価値：4億円 【主な根拠】 洪水調節に係る便益 年平均浸水軽減戸数：53戸 年平均浸水軽減面積：3.5ha 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栂 川ダム建設事業と同じ機能を有するダム を代替施設とし、代替法を用いて計 上	369	【内訳】 建設費 366億円 維持管理費 3億円	2.5	<ul style="list-style-type: none"> ・香東川流域においては、昭和50年8月洪水等により家屋被害が発生している。また、近年でも平成2年9月、平成10年9月、平成16年10月洪水等により家屋被害が発生している。 ・主な洪水被害としては、平成16年10月に11戸の家屋被害が発生している。 ・主な漏水被害として、平成6年漏水では、最大19時間断水を含む67日間断水が継続した。 ・事業の実施により、これらの家屋被害及び漏水被害を軽減される。 	<ul style="list-style-type: none"> ・総事業費が約385億円から約440億円に増加するため再評価を実施。 ①事業を巡る社会経済情勢等の変化 <ul style="list-style-type: none"> ・高松市については、平成22年から平成27年の間、人口0.4%増、世帯数4.4%増となっている。 ・水道事業者である高松市から参画内容の変更の申し出はない。 ②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて <ul style="list-style-type: none"> ・総事業費について、現地条件の変化に伴う施工の見直し等により、約55億円の増額となった。 ・平成8年度に建設事業に着手し、現在、ダム本体工事を実施しているところであり、平成33年度の事業完了を目指している。 ③コスト削減や代替案立案等の可能性について <ul style="list-style-type: none"> ・設計段階において、左右岸アバウト部に造成アバウトメントを採用することでダム本体工事の掘削量、法面保護工の縮小を行うなどコスト削減に努めている。 ・平成23年度に実施した栂川ダム建設事業の検証に係る検討において「ダム事業の検討に関する再評価実施要領細目」に基づき現計画案(栂川ダム+河道改修)と現計画以外の代替案を複数の評価軸ごとに評価し最も有利な案は現計画案と評価されている。 	継続	水管理・国土保全局治水課 (課長 泊 宏)

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							
春遠生活貯水池建設事業 高知県	再々評価	66	228	95	2.4	<p>・貝ノ川流域では、昭和54年9月洪水、昭和55年8月洪水等によりたびたび被害が発生しており、近年でも平成13年9月の高知県西南豪雨による洪水において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9月に6戸、昭和55年8月に5戸、平成13年9月に52戸の家屋被害が発生している。</p> <p>・主な漏水被害として、平成元年8月に断水14日間(7時間/日)、平成6年7月断水9日間(9時間/日)、平成7年9月断水14日間(18時間/日)、平成8年1月断水14日間(18時間/日)が行われている。</p> <p>・事業の実施により、これらの家屋被害及び漏水被害を軽減される。</p>	<p>①事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <p>・貝ノ川川の氾濫が想定される地区を含む土佐清水市、大月町では、平成21年から平成26年の間で、人口13.5%減、世帯数は8.5%減となっており、人口は減少傾向にある。</p> <p>・水道事業者である大月町からは参画内容の変更の申し出はない。</p> <p>②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて</p> <p>・平成6年度に建設事業に着手し、現在、補償工事や調査・設計等を実施中であり、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等の可能性について</p> <p>・平成23年度に実施した春遠生活貯水池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(春遠生活貯水池+河道改修)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 泊 宏)	

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						
長崎水害緊急ダム建設事業 長崎県	その他	740	2,477	1,512	1.6	<p>浦上川流域では、昭和57年7月の長崎大水害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26年7月に家屋被害400戸、昭和26年10月に家屋被害188戸、昭和31年8月に家屋被害786戸、昭和31年9月に家屋被害79戸、昭和34年9月に家屋被害147戸、昭和57年7月に家屋被害3,634戸の被害が発生している。</p> <p>・主な漏水被害として、昭和39年9月から昭和40年3月に156日間の給水制限、平成6年10月から平成7年5月に229日間の給水制限、平成19年9月から平成20年4月に200日間の取水制限が実施されている。</p> <p>・事業の実施により、これらの家屋被害及び漏水被害が軽減される。</p>	<p>・総事業費が約670億円から約740億円に増加するため、及び完成予定年度を平成28年度から平成37年度に工期延期するため再評価を実施。</p> <p>①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・長崎市については、平成23年から平成28年の間、人口2.2%減、世帯数3.7%増となっている。</p> <p>②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて ・総事業費は、浦上ダム建設事業の施工方法の変更等により、現在事業費の約670億円を約740億円に変更する。 ・浦上ダム建設事業の施工方法の変更等による工程見直しを行った結果、平成28年度末の工期を平成37年度未予定に変更する。 ・昭和58年度に建設事業に着手し、現在、設計検討・関係機関協議等を実施しているところであり、平成37年度完成に向けて事業を進めている。</p> <p>③コスト削減や代替案立案等の可能性について ・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削減に努めることとしている。 ・平成24年度に実施した長崎水害緊急ダム建設事業(浦上ダム建設事業)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(ダムの有効活用)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 泊 宏)		

※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】
（補助事業等）

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト削減等)	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 宮古盛岡横断道路 一般国道106号 宮古西道路 岩手県	再々評価	177	320	【内訳】 走行時間短縮便益：261億円 走行経費減少便益：42億円 交通事故減少便益：17億円 【主な根拠】 計画交通量 9,100台/日	185	【内訳】 事業費：176億円 維持管理費：9億円	1.7	①安全で円滑な交通機能の確保 ・宮古盛岡横断道路及び三陸沿岸道路と一体となった自動車専用道路の整備により、宮古市内の交通混雑が緩和されると共に、冠水による通行規制区間の迂回ルートの確保が図られ、通行車両の安全性・快適性が向上する。 ②地域の活性化支援 ・平成30年春の開業が発表された、宮古港と室蘭港を結ぶフェリー定期航路と一体となった物流の支援など、地域の活性化が図られる。	【投資効果等の事業の必要性】 ・国道106号は、内陸部と沿岸部を結ぶ幹線道路であり、東日本大震災津波では、避難路や物資の輸送路としての役割を担った重要路線である。 ・宮古西道路は、地域高規格道路宮古盛岡横断道路の一部を構成する道路であり、渋滞緩和、冠水時の迂回路確保、物流の強化等を目的とし、宮古市松山～同市根市までの延長3.4kmを整備するものである。 【事業の進捗見込み】 ・事業化年度：平成15年度 ・事業進捗率63%（うち用地進捗率100%） 【コスト削減等】 ・盛土材の流用や橋梁形式の比較検討等により、コスト削減に努めている。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎茂信)
地高ICアクセス 一般国道287号 米沢長井道路 山形県	その他	305	743	【内訳】 走行時間短縮便益：677億円 走行経費減少便益：54億円 交通事故減少便益：12億円 【主な根拠】 計画交通量 8,600台/日～12,900台/日	328	【内訳】 事業費：316億円 維持管理費：12億円	2.3	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。 ・置賜地域の骨格を成す道路として、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できる。	【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、また梨郷道路川西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57%（うち、用地進捗率78%） ・総事業費増により再評価を実施 【コスト削減等】 ・工事コストの削減等、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)
地域高規格道路 茨城西部・宇都宮広域 連絡道路 一般国道119号 宇都宮環状北道路 栃木県	再々評価	102	163	【内訳】 走行時間短縮便益：142億円 走行経費減少便益：20億円 交通事故減少便益：0.05億円 【主な根拠】 計画交通量 36,900台/日～50,300台/日	109	【内訳】 事業費：103億円 維持管理費：5.9億円	1.5	①地域間連携の強化 ・地域・地域高規格道路の一部としての広域的な交通の走行性確保 ・東北自動車道宇都宮ICと宇都宮市東部の産業団地群を結ぶルートとしての県内外へのアクセス強化 ②交通混雑緩和 ・宇都宮市中心市街地の交通混雑緩和 ③交通事故の減少 ・宇都宮環状北道路の交通事故の減少	【投資効果等の事業の必要性】 ・茨城西部・宇都宮広域連絡道路は、首都圏中央連絡自動車道五霞ICと東北自動車道宇都宮ICを結ぶ延長約75kmの地域高規格道路である。 ・一般国道119号宇都宮環状北道路は、同連絡道路の一部としての広域交流の促進、宇都宮ICと宇都宮市東部の産業団地群とのアクセス性向上、宇都宮環状道路の一部としての中心市街地の交通混雑緩和及び交差点部の交通事故減少を目的とした、主要3交差点の立体化事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成17年度 ・事業進捗率58%（うち用地進捗率80%） 【コスト削減等】 ・再生骨材等を積極活用し、また橋梁の構造を工夫することにより、コスト削減に努めている。	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 上信自動車道 一般国道353号 金井バイパス 群馬県	その他	65	95	【内訳】 走行時間短縮便益：53億円 走行経費減少便益：35億円 交通事故減少便益：6.9億円 【主な根拠】 計画交通量 16,600台	66	【内訳】 事業費：65億円 維持管理費：1.0億円	1.4	<p>①地域間交通の利便性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域高規格道路「上信自動車道」の一部であり、吾妻地域の産業競争力の向上に寄与。 <p>②地域防災、地域医療活動の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・災害に対する道路の信頼性が向上し、地域の防災力が強化されるほか、三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる。 <p>③観光産業の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・草津温泉等の観光地へのアクセス向上が見込まれる。 	<p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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を強化するとともに、広域交流を促進する延長約80kmの地域高規格道路である。 ・一般国道353号金井バイパスは、上信自動車道の一部を構成し、渋川市内の一般国道353号の交通混雑の緩和を目的とした事業である。 <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業化年度：平成17年度 ・事業進捗率73%（うち、用地進捗率98%） ・総事業費及び事業期間見直しにより再評価を実施 ・平成31年度全線開通予定 <p>【コスト削減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・土工量収支に配慮し、処分費低減・残土の有効活用に努め、コスト削減に努めている。 	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145号 吾妻西バイパス 群馬県	その他	124	160	【内訳】 走行時間短縮便益：126億円 走行経費減少便益：24億円 交通事故減少便益：9.7億円 【主な根拠】 計画交通量 13,000台	123	【内訳】 事業費：116億円 維持管理費：6.4億円	1.3	<p>①地域間交通の利便性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域高規格道路「上信自動車道」の一部であり、吾妻地域の産業競争力の向上に寄与。 <p>②地域防災、地域医療活動の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・災害に対する道路の信頼性が向上し、地域の防災力が強化されるほか、三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる。 <p>③観光産業の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・草津温泉等の観光地へのアクセス向上が見込まれる。 	<p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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を強化するとともに、広域交流を促進する延長約80kmの地域高規格道路である。 ・一般国道145号吾妻西バイパスは、上信自動車道の一部を構成し、土砂災害危険箇所の回避を目的としたバイパス事業である。 <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業化年度：平成21年度 ・事業進捗率46%（うち、用地進捗率82%） ・総事業費及び事業期間見直しにより再評価を実施 ・平成33年度全線開通予定 <p>【コスト削減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・土工量収支に配慮し、処分費低減・残土の有効活用に努め、コスト削減に努めている。 	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 銚子連絡道路 一般国道126号 山武東総道路二期 千葉県	再々評価	100	123	【内訳】 走行時間短縮便益：111億円 走行経費減少便益：11億円 交通事故減少便益：0.86億円 【主な根拠】 計画交通量 10,400台/日～13,800台/日	90	【内訳】 事業費：86億円 維持管理費：3.9億円	1.4	【投資効果等の事業の必要性】 ・銚子連絡道路は、山武市松尾町から銚子市に至る延長約30kmの地域高規格道路である。 ・「山武東総道路二期」は、銚子連絡道路の一部を構成し、一般国道126号の交通混雑の緩和など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16年度 ・事業進捗率29%（うち用地進捗率50%） 【コスト削減等】 ・道路構造を平面構造（主要交差点立体化、沿道アクセス集約）から高盛土構造（アクセスコントロール）へ変更。軟弱地盤対策工法を見直すなどのコスト削減を図った。	継続	道路局 国道・防災課 （課長 川崎茂信）	
地高ICアクセス 一般国道411号 和戸ICアクセス 山梨県	その他	13	34	【内訳】 走行時間短縮便益：20億円 走行経費減少便益：11億円 交通事故減少便益：2.3億円 【主な根拠】 計画交通量 15,100台/日	10	【内訳】 事業費：9.9億円 維持管理費：0.36億円	3.3	【投資効果等の事業の必要性】 ・新山梨環状道路は、甲府市街地における通過交通の減少を図るとともに、H39開業予定のリニア中央新幹線駅と県内有数の観光拠点である峡東地域を結び、観光促進・地域活性化に寄与する延長約43kmの環状道路である。 ・一般国道411号和戸ICアクセスは、新山梨環状道路の（仮）和戸ICにアクセスする唯一の幹線道路であるため、新山梨環状道路（北部区間）の供用には必要不可欠な道路であり、約0.5kmを整備するものである。また、現道における交通渋滞緩和についても期待される。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成26年度 ・事業進捗率1%（うち用地進捗率0%） ・交付金事業から補助事業に移行をおこなうため再評価を実施。 【コスト削減等】 ・施工方法等の見直しによる工事コストの削減等を行い、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）	

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 伊勢志摩連絡道路 一般国道167号 磯部バイパス 三重県	長期間継続中	85	92	【内訳】 走行時間短縮便益：84億円 走行経費減少便益：7.0億円 交通事故減少便益：1.3億円 【主な根拠】 計画交通量 9,500台/日	73	【内訳】 事業費：72億円 維持管理費：0.78億円	1.3	【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道167号磯部バイパスは、地域高規格道路伊勢志摩連絡道路の一部を構成する道路であり、伊勢志摩地域の観光リゾート拠点との連絡強化、大規模災害時の緊急輸送道路の機能の確保、地域の活性化等を目的とした志摩市磯部町恵利原～磯部町五知までの延長約2.5kmの道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成24年度 ・事業進捗率6%（うち用地進捗率31%） 【コスト削減等】 ・トンネルLED照明や防草対策工などにより、維持管理費抑制に努めるとともに、他事業で余剰となった道路設備（トンネル換気設備等）の流用を検討するなど、コスト削減に努めていく。	継続	道路局 国道・防災課 （課長 川崎茂信）	
地域高規格道路 北条湯原道路 一般国道313号 初和下長田道路 岡山県	長期間継続中	31	39	【内訳】 走行時間短縮便益：30億円 走行経費減少便益：7.9億円 交通事故減少便益：0.34億円 【主な根拠】 計画交通量 4,400台/日	35	【内訳】 事業費：28億円 維持管理費：6.3億円	1.1	【投資効果等の事業の必要性】 ・当該事業区間を含む地域高規格道路北条湯原道路は、中国横断自動車道岡山米子線と山陰自動車道を結び、広域道路ネットワークを形成する地域高規格道路であり、鳥取県中部地域と岡山県真庭地域との連絡強化による地域活性化、救急医療ネットワークの向上等が期待されている。 ・本事業は、現道の線形不良、幅員狭小箇所区間を解消し、道路交通の安全性、走行性、信頼性の向上を図るものである。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成24年度 ・事業進捗率42%（うち用地進捗率96%） 【コスト削減】 ・建設発生土の有効利用によりコスト削減を図っており、今後ともコスト削減に努めていく。	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 熊本天草幹線道路 一般国道266号 大矢野バイパス 熊本県	再々評価	184	221	【内訳】 走行時間短縮便益：164億円 走行経費減少便益：40億円 交通事故減少便益：17億円 【主な根拠】 計画交通量 12,700台/日	196	【内訳】 事業費：192億円 維持管理費：4.3億円	1.1	①円滑なモビリティの確保 ・損失時間の削減が見込まれる ・天草地域から熊本市中心部に向かうバス路線の定時性が確保されるなど利便性が向上 ②物流効率化の支援 ・農林水産業を主体とする地域において農林水産品の流通の利便性が向上：天草地域は熊本県内でも水産物の盛んな地域で、漁獲量では熊本県の約8割(H25)を占める ③国土・地域ネットワークの構築 ・地域高規格道路「熊本天草幹線道路」の一部に位置付けられている ・日常生活圏の中心都市へのアクセス向上（熊本市(熊本生活圏)⇄天草市(天草生活圏)） ④個性ある地域の形成 ・拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する（天草海洋リゾート構想） ・主要な観光地へのアクセス向上（天草地域の年間観光客総数：459万人(H27)） ・半島振興法に基づく「宇土天草地域半島振興計画」に位置付けられている。 ⑤安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設へのアクセス向上（上天草市～済生会熊本病院） ⑥災害への備え ・第一次緊急輸送道路である国道266号の代替道路として機能する ・震災点検対策箇所(国道266号天門橋)の代替道路として機能する ⑦地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる ⑧生活環境の改善・保全 ・NOx、SPM排出量の削減が見込まれる	【投資効果等の事業の必要性】 ・熊本天草幹線道路は、熊本市圏と天草市中心部を結び、広域ネットワークの形成、天草地域における産業・観光振興を支援する延長約70kmの地域高規格道路である。 ・一般国道266号大矢野バイパスは熊本天草幹線道路の一部を形成し、熊本市圏と天草地域の交流・連携強化、交通混雑の緩和、防災性の向上等を目的とする延長3.7km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18年度 ・事業進捗率93%（うち用地進捗率100%） 【コスト削減等】 ・新天門橋について「新天門橋技術検討委員会」にて橋種等の比較検討を行いコスト削減を図っている。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎茂信)
ICアクセス（復興枠） 一般県道 宮古山田線 （豊間根工区） 岩手県	その他	27	28	【内訳】 走行時間短縮便益：23億円 走行経費減少便益：3.4億円 交通事故減少便益：1.5億円 【主な根拠】 計画交通量 1,750台/日	26	【内訳】 事業費：25億円 維持管理費：0.8億円	1.1	①ICアクセス性の向上 ・交通隘路の解消により、沿道の安全な交通の確保と、三陸沿岸道路「宮古山田道路」の（仮称）山田北ICへの円滑なアクセスが図られる。	【投資効果等の事業の必要性】 ・一般県道宮古山田線は、地域住民の暮らしを支える生活道路であるほか、震災時には、津波により被災し不通となった一般国道45号の迂回路として機能するなど、地域間の交流・連携を支える重要な道路である。 ・一般県道宮古山田線豊間根工区は、三陸沿岸道路「宮古山田道路」の（仮称）山田北ICのアクセス道路となっており、沿道の安全な交通の確保と、インターチェンジへの円滑なアクセスを図ることを目的とし、山田町石峠～同町豊間根までの延長1.3kmを整備するものである。 【事業の進捗見込み】 ・事業化年度：平成25年度 ・事業進捗率61%（うち用地進捗率91%） ・総事業費増により再評価を実施 【コスト削減等】 ・盛土材の流用やアスファルト舗装の磨耗層廃止、歩車道境界ブロック付側溝蓋の採用等により、コスト削減に努めている。	継続	道路局 環境安全課 (課長 森山誠二)

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	
SIGアクセス 町道 堤川目線（矢巾 SIG工区） 矢巾町	その他	12	70	【内訳】 走行時間短縮便益：53億円 走行経費減少便益：13億円 交通事故減少便益：3.8億円 【主な根拠】 計画交通量 2,119台/日	17	【内訳】 事業費：11億円 維持管理費：5.8億円	4.2	①居住者・来訪者の利便性向上 ・市街地からインターチェンジへの所要時間短縮による居住者や来訪者の利便性向上 ②物流の効率化による地域産業の活性化 ・岩手流通センターから南方向への高速アクセス性の向上により、物流の効率化や企業誘致の促進など地域産業の活性化 ③救急医療機関へのアクセス性向上 ・盛岡市内に設置されている「岩手県高度救命救急センター」（岩手医科大学附属病院）が矢巾町に移転することから、救急医療における搬送時間短縮や外来患者も含めた医療関係者の利便性向上	【投資効果等の事業の必要性】 ・町道堤川目線は、矢巾スマートインターチェンジに直結する重要なアクセス道路である。本路線は、矢巾SIGから岩手医科大学附属病院岩手県高度救命救急センターへのアクセス及び物流拠点である岩手流通センターへのアクセス道路であり、居住者・来訪者の利便性向上、物流の効率化による地域産業の活性化、救急医療機関へのアクセス性向上を目的とし、延長約1.7km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25年度 ・事業進捗率20%（うち用地進捗率55%） ・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】 ・路地盛土として国土交通省復興道路の残土を再利用していることと、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 森山誠二)
SIGアクセス 主要地方道 横手大森大 内線（三本柳工区） 秋田県	その他	13	12	【内訳】 走行時間短縮便益：21億円 走行経費減少便益：-1.3億円 交通事故減少便益：-7.5億円 【主な根拠】 計画交通量 8,100～15,200台/日	11	【内訳】 事業費：9.9億円 維持管理費：1.5億円	1.1	①物流効率化の支援 ・秋田自動車道、湯沢横手自動車道へのアクセス強化による農林水産品の流通利便性の向上が期待される。 ②国土・地域ネットワークの構築 ・通学路における歩道未整備区間の解消、大型車のすれ違い困難区間の解消。 ③安全で安心できるくらしの確保 ・第2次緊急輸送路である本路線の整備により、三次医療施設（平鹿総合病院）へのアクセス向上が見込まれる。	【投資効果等の事業の必要性】 ・横手大森大内線は、横手市街地において卸センターや病院、小中学校が隣接する交通の要所であり、さらに横手北SIG（仮）へのアクセス機能を担うことから、渋滞緩和、地域の安全確保を目的とし国道13号～三本柳地区までの延長約2.2km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27年度 ・横手北SIG：平成30年度開通 ・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 森山誠二)

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)						
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳					B/C	
地高10アクセス 主要地方道 宇都宮向田線（平出板戸工区） 栃木県	その他	120	410	【内訳】 走行時間短縮便益:348億円 走行経費減少便益:49億円 交通事故減少便益:13億円 【主な根拠】 計画交通量 11,400~14,800台/日	160	【内訳】 事業費 :156億円 維持管理費:4.5億円	2.6	①産業分野の発展支援 地域高規格道路国道408号へのアクセス強化により、物流の支援強化、地域産業の振興が図られる。 ②地域間連携の強化 広域道路ネットワークを形成する地域高規格道路国道408号と一体となり、地域連携強化が図られる。	【投資効果等の事業の必要性】 ・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郡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。 ・平出板戸工区は、主要地方道宇都宮向田線のバイパス事業として、現道に点在する主要渋滞箇所の交通容量不足を解消するだけでなく、地域高規格道路国道408号と一体となって整備することで物流の効率化や地域間交流の活性化に資する、延長6.2kmの道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成14年度 ・事業進捗率92%（うち用地進捗率97%） ・交付金事業から補助事業に移行をおこなうため再評価を実施。 【コスト削減等】 ・建設発生土の活用等によりコストの削減を実施	継続	道路局 環境安全課 (課長 森山誠二)
S10アクセス 一般県道 南新井前橋線 群馬県	その他	30	83	【内訳】 走行時間短縮便益:74億円 走行経費減少便益:8.4億円 交通事故減少便益:0.9億円 【主な根拠】 計画交通量 7,200台/日	29	【内訳】 事業費 :28億円 維持管理費:0.8億円	2.9	①産業振興 ・当路線と駒寄スマートICの再整備により、高速交通網を活用した物流の効率化、産業振興が図られる。 ②救命救助活動の支援 ・災害時においても、陸上自衛隊相馬原駐屯地から駒寄スマートICまでの通行が確保され、円滑な救命救助活動を支援する。 ③観光振興 ・伊香保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】 ・一般県道南新井前橋線は榛東村東部に位置する主要地方道高崎渋川線から吉岡町を経由し、再整備中の関越自動車道駒寄スマートICに至る延長約2.04kmの2車線道路である。駒寄スマートICの大型車対応化の再整備と一体となってアクセス道路を整備することで、物流の効率化や産業立地の促進、救命救助活動の円滑化、観光振興を図るものである。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成24年度 ・事業進捗率27% ・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。 【コスト削減等】 建設発生土の活用等によりコストの削減を実施。	継続	道路局 環境安全課 (課長 森山誠二)

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						
S I Cアクセス 主要地方道 新潟中央 環状線【中ノ口、黒 埼、明田】 新潟市	その他	124	248	【内訳】 走行時間短縮便益：218億円 走行経費減少便益：27億円 交通事故減少便益：3.7億円 【主な根拠】 計画交通量 2,500～13,500台/日	119	【内訳】 事業費：115億円 維持管理費：4.1億円	2.1	①新潟を強く・朝やかに ・有事の際の都心アクセス軸の代替性を確保し、一刻も早い避難行動、その後の復旧、復興を支える。 ②命を守る ・救急・救命・救助活動の30分圏域のカバー率が拡充され、有事の際の「命を守る道路」としての機能を確保。 (30分圏域のカバー面積：整備前63%⇒整備後78%、人口：整備前86%⇒整備後93%) ③活力を生む ・新潟地域における「産・学・官」連携による航空機関連産業支援の取り組み「Niigata sky project」など成長産業の育成支援、及び新たな物流軸の構築による経済活動の活性化。 ④魅力をつなぐ ・佐潟、上堰潟、福島潟、鳥屋野潟などの潟資源や、各地域に点在する歴史や文化の拠点をつなぐ。	【投資効果等の事業の必要性】 ・主要地方道新潟中央環状線【中ノ口、黒埼、明田】は、多核連携型の新潟都市圏を環状に連絡する主要幹線道路であり、北陸自動車道黒埼SICの機能強化に合わせ、物流、救命ネットワークの活性化等を目的とし新潟市南区上塩俣～新潟市西区明田までの延長約5.8km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22年度 ・事業進捗率54%(うち用地進捗率78%) ・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】 ・今後、国の信濃川河川改修事業との事業調整を行い、河川の浚渫土を盛土材として有効活用することでコスト縮減に努めていく。	継続	道路局 環境安全課 (課長 森山誠二)
SICアクセス 一般県道 上市水橋線 富山県	その他	2.5	35	【内訳】 走行時間短縮便益：27億円 走行経費減少便益：5.0億円 交通事故減少便益：2.6億円 【主な根拠】 計画交通量 5,800台/日	33	【内訳】 事業費：21億円 維持管理費：12億円	1.1	①高速道路へのアクセス向上 ・上市町や富山市東部などから北陸自動車道へのアクセス性が向上し、通勤圏や行動圏の拡大が期待される。 ②産業の発展支援 ・工業団地や周辺立地企業から、一般道の渋滞を回避し、高速道路へ最短距離でアクセスが可能となり、更なる企業誘致の促進、雇用の増大など産業活動の活性化が期待。 ③救急医療活動への支援 ・(仮称)上市スマートICの整備により、新たに富山大学付属病院が上市町役場から20分圏域に含まれ、より安心な救急救命体制が確保される。	【投資効果等の事業の必要性】 ・県道上市水橋線は、国道8号と上市市街地を最短で結ぶ道路であり、(仮称)上市スマートICと国道8号とを結ぶ1次アクセス道路である。 ・当該区間の整備により、(仮称)上市スマートICへのアクセス向上を図り、安全で円滑な交通を確保するとともに、企業活動や観光産業の活性化を図る。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成28年度 ・事業進捗率4%(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】 ・今後も新技術の採用や工法の見直しによる工事コストの縮減等、総コストの縮減に努めていく。	継続	道路局 環境安全課 (課長 森山誠二)

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 金沢外環状道路 海側 幹線Ⅳ期 一般県道蚊爪森本停車場線、金沢市道大浦・千木町線 石川県・金沢市	長期間継続中	370	1,099	【内訳】 走行時間短縮便益：898億円 走行経費減少便益：132億円 交通事故減少便益：69億円 【主な根拠】 計画交通量 31,700台/日	416	【内訳】 事業費：412億円 維持管理費：4.0億円	2.6	①金沢都市圏の骨格を形成 ・山側幹線と一体となって環状道路ネットワークを構築し、金沢都市圏の骨格を形成。 ②加賀・金沢・能登の連携強化 ・加賀・金沢・能登をつなぐ、広域交流ネットワークの基盤を形成。 ③周辺道路の慢性的な交通渋滞の緩和 ・国道8号など周辺道路の慢性的な交通渋滞を緩和するとともに、金沢都市圏全体における交通分散の効果を発揮。 ④陸・海・空の交流基盤の連結 ・北陸自動車道、日本海側の国際物流拠点港である金沢港、日本海側の拠点空港である小松空港といった陸・海・空の交流基盤を連結。 ⑤地域の発展と活性化 ・周辺に位置する工業団地の物流機能を向上し、多くの人やものを呼び込み、地域の活力を一層高める。	【投資効果等の事業の必要性】 ・一般県道蚊爪森本停車場線及び市道大浦・千木町線は、地域高規格道路 金沢外環状道路の一部を構成する道路であり、渋滞緩和、物流拠点間のアクセス向上、広域交流の促進等を目的とし、石川県金沢市大河南町～金沢市千木町までの延長約2.5km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24年度 ・事業進捗率35%（うち用地進捗率100%） 【コスト削減等】 ・今後も新技術の採用や工法の見直しによる工事コストの削減等、総コストの削減に努めていく	継続	道路局 環境安全課 (課長 森山誠二)
地域高規格道路 金沢外環状道路 海側 幹線Ⅳ期 一般県道蚊爪森本停車場線（ICアクセス） 石川県	長期間継続中	70	1,099	【内訳】 走行時間短縮便益：898億円 走行経費減少便益：132億円 交通事故減少便益：69億円 【主な根拠】 計画交通量 31,700台/日	416	【内訳】 事業費：412億円 維持管理費：4.0億円	2.6	①金沢都市圏の骨格を形成 ・山側幹線と一体となって環状道路ネットワークを構築し、金沢都市圏の骨格を形成。 ②加賀・金沢・能登の連携強化 ・加賀・金沢・能登をつなぐ、広域交流ネットワークの基盤を形成。 ③周辺道路の慢性的な交通渋滞の緩和 ・国道8号など周辺道路の慢性的な交通渋滞を緩和するとともに、金沢都市圏全体における交通分散の効果を発揮。 ④陸・海・空の交流基盤の連結 ・北陸自動車道、日本海側の国際物流拠点港である金沢港、日本海側の拠点空港である小松空港といった陸・海・空の交流基盤を連結。 ⑤地域の発展と活性化 ・周辺に位置する工業団地の物流機能を向上し、多くの人やものを呼び込み、地域の活力を一層高める。	【投資効果等の事業の必要性】 ・一般県道蚊爪森本停車場線（ICアクセス）は、地域高規格道路 金沢外環状道路の一部を構成する道路であり、渋滞緩和、物流拠点間のアクセス向上、広域交流の促進等を目的とし、石川県金沢市千木町～金沢市福久町までの延長約0.7km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24年度 ・事業進捗率66%（うち用地進捗率99%） 【コスト削減等】 ・今後も新技術の採用や工法の見直しによる工事コストの削減等、総コストの削減に努めていく	継続	道路局 環境安全課 (課長 森山誠二)

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						
SICアクセス その他市道 座光寺280 号線 飯田市	その他	9.3	46	【内訳】 走行時間短縮便益：36億円 走行経費減少便益：6.3億円 交通事故減少便益：3.8億円 【主な根拠】 計画交通量 1,500台/日	20	【内訳】 事業費：8.2億円 維持管理費：12億円	2.3	①地域間連携の強化 ・中央道に並行する国道153号の、交通集中による渋滞や事故が多発を回避し、高速道路へアクセスが可能となる。 ②産業・観光分野の発展支援 ・高速道路へのアクセス向上により、輸送時間の短縮により物流の効率化が図られる。 ③救急医療活動への支援 ・第三次救急医療施設（飯田市立病院）への搬送時間の短縮により、座光寺スマートIC周辺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 ・高速道路から広域避難地へのアクセス時間が短縮され、災害時の緊急支援活動の強化が図られる。	【投資効果等の事業の必要性】 ・中央自動車道飯田IC～松川IC間は、15.5kmとインター間の距離が長い状況であり、ほぼ中間に位置する座光寺PAへ設置するスマートICへのアクセス道路である。 ・中央道に並行する国道153号は、交通集中による渋滞が多発しており、産業振興のためには、（工業・農業）拠点と中央道のアクセシビリティの向上が必要で、中央道へのアクセス向上による物流網強化などの効果に加え、将来開業が予定されているリニア中央新幹線長野県駅と高速道路を結び、リニア開業による整備効果を広く伊那谷全体に広げる重要な拠点となる座光寺スマートICへのアクセス強化を目的とする延長0.4kmのアクセス道路整備である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成28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。 【コスト削減等】 ・ロータリー型のコンパクトな料金所構造によりコストの削減等を図っていく。	継続	道路局 環境安全課 (課長 森山誠二)
地域高規格道路 岐阜南部横断ハイウェイ 一般県道 扶桑各務原線 新愛岐道路 岐阜県・愛知県	再々評価	125	188	【内訳】 走行時間短縮便益：171億円 走行経費減少便益：15億円 交通事故減少便益：1.9億円 【主な根拠】 計画交通量 9,200台/日	106	【内訳】 事業費：103億円 維持管理費：2.8億円	1.8	①渋滞緩和による円滑な交通の確保 ・新愛岐道路の整備により、木曾川渡河部における混雑を緩和し、交通の円滑化を図る。 ②隣接県との産業振興や観光交流の推進 ・当地域は航空宇宙産業の拠点として、有力企業が数多く立地するなど我が国有数の航空宇宙産業集積地となっており、平成29年度にリニューアル予定の「かかみがはら航空宇宙科学博物館」や「あいち航空ミュージアム」の立地が予定されている。 ・新愛岐道路の整備により、上記施設へのアクセス性が向上し、産業振興・観光交流の促進が期待される。 ③災害時に有効に機能するネットワークの確保 ・当該区間に並行し、上流側に犬山橋（春日井各務原線）、下流側に愛岐大橋（江南関線）が第2次緊急輸送道路に指定されており、新愛岐道路の整備により、災害時の救急活動を支援する（第2次緊急輸送道路に追加予定）	【投資効果等の事業の必要性】 ・一般県道扶桑各務原線は、愛知県（丹羽郡扶桑町）を起点とし各務原市に至る路線である。当該事業はこのうち木曾川渡河部の1,800m区間を整備するものであり、骨格幹線ネットワーク構想の推進、渋滞緩和による円滑な交通の確保、隣接県との観光交流や産業振興の推進、災害時に有効に機能するネットワークの確保を目的としている。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成17年度 ・事業進捗率21%（うち用地進捗率97%） 【コスト削減等】 ・他工事で発生したトンネルずりや切土による発生土を盛土部に有効利用。	継続	道路局 環境安全課 (課長 森山誠二)

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						
S10アクセス 町道橋爪1号線 養老町	その他	4.5	29	【内訳】 走行時間短縮便益：19億円 走行経費減少便益：5.6億円 交通事故減少便益：4.7億円 【主な根拠】 計画交通量 1,500台/日	4.3	【内訳】 事業費：3.1億円 維持管理費：1.2億円	6.8	①地域産業の支援 ・養老S AスマートICへのアクセス向上による既存企業に対する利便性向上や新たな企業誘致の促進 ②高速道路へのアクセス強化による交通渋滞の緩和 ・周辺道路における慢性的な渋滞や混雑の緩和 ③観光客の増加と地域産業振興の支援 ・回遊型観光圏の形成されることによる観光客の増加 ④地域防災への支援 ・第一次緊急輸送道路へのアクセス機能強化 ⑤地域医療の支援 ・高度救急医療センター「岐阜経済大学医学部付属病院」への救急搬送時間の短縮	【投資効果等の事業の必要性】 ・町道橋爪1号線は、養老S AスマートICへのアクセス道路であり、地域の活性化に向けて、物流網強化による企業誘致の促進、雇用拡大、観光需要の促進など、多面的な整備効果を目的としている。 【事業進捗の見込み】 ・事業化年度：平成25年度 ・事業進捗率：72%（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。 【コスト削減等】 ・他工事での発生土を盛土部に有効利用	継続	道路局 環境安全課 (課長 森山誠二)
S10アクセス 町道2414号線 小山町	その他	7.6	18	【内訳】 走行時間短縮便益：17億円 走行経費減少便益：1.0億円 交通事故減少便益：0.00億円 【主な根拠】 計画交通量 2,500台/日	8.4	【内訳】 事業費：7.9億円 維持管理費：0.6億円	2.2	①円滑なモビリティの確保 ・小山町及び御殿場市における渋滞損失時間の短縮が見込まれる。 ②観光交流の拡大 ・小山町内の主要観光施設へのアクセス性向上が見込まれる。 ③物流効率化の支援 ・新たな企業誘致に期待される。 ④災害への備え ・災害進出拠点とのアクセス性が向上し迅速な救援活動を支援する。 ⑤安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる。	【投資効果等の事業の必要性】 ・町道2414号線は東名高速道路足柄S. A. 上下線に設置予定の足柄スマートICへの主アクセス道路である。 ・当該道路の整備は、町内外からの物流や交流に対応した交通網の確立と、救命活動の迅速化や防災機能の強化に寄与し、また、内陸フロンティア推進区域の新観光拠点施設等へのアクセス強化により、地域活性化が期待される。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成28年度 ・事業進捗率38%（うち用地取得率90%） ・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。 【コスト削減等】 ・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 森山誠二)

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						
S10アクセス 町道3628号線 小山町	その他	14	60	【内訳】 走行時間短縮便益：45億円 走行経費減少便益：12億円 交通事故減少便益：2.9億円 【主な根拠】 計画交通量 2,800台/日	17	【内訳】 事業費：14億円 維持管理費：3.5億円	3.4	①円滑なモビリティの確保 ・既存の御殿場ICへの一般道通行が低減し、移動時間が短縮する。 ②観光交流の拡大 ・小山町内の主要観光施設へのアクセス向上が見込まれる。 ③産業振興支援 ・高速道路から5km以内で到達できる工業地域が新たに増加する。 ④安全で安心できるくらしの確保 ・第3次医療施設へのアクセス向上が見込まれる。 ⑤災害への備え ・町内防災拠点とのアクセス性が向上し、迅速な救援活動を支援できる。	【投資効果等の事業の必要性】 ・町道3628号線は、平成32年度開通予定の新東名高速道路に計画中の（仮称）小山スマートICに接続する主要アクセス道路である。 ・当路線を整備することにより、町内全域における物流や交流の活性化に寄与し、救命活動の迅速化や有事の際の輸送経路としての役割が期待され、防災機能の強化にも寄与する。また、新東名及びスマートI.C.の開設を機とした地域の変革及び活力強化を図ることができる。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成25年度 ・事業進捗率43%（うち用地取得率50%） ・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。 【コスト削減等】 ・新技術の採用や工法の見直しによる工事コスト削減に努め、事業を推進する。	継続	道路局 環境安全課 (課長 森山誠二)
S10アクセス 市道山本172号線 鈴鹿市	その他	6.2	112	【内訳】 走行時間短縮便益：92億円 走行経費減少便益：16億円 交通事故減少便益：3.9億円 【主な根拠】 計画交通量 2,100台/日	33	【内訳】 事業費：21億円 維持管理費：12億円	3.4	①地域産業の活性化 ・（仮）鈴鹿PAスマートICを利用することにより、地域産業であるお茶、花木の短期間で安定した供給が可能となり、地域産業の活性化に繋がる。 ②観光客の増加 ・スマートICと市道山本172号線を一体的に整備することにより、高速道路アクセスが向上し、観光客の増加が見込まれる。 ③代替性の確保 ・スマートICと市道山本172号線を整備することにより、東名自動車道が通行止めや渋滞の際に迂回が可能となり、災害時のネットワーク強化に繋がる。 ④地域防災の支援 ・市道山本172号線は、第三次緊急輸送道路と基幹避難所とを繋ぐ災害ネットワーク道路として位置付けられており、災害時のネットワーク強化に繋がる。	【投資効果等の事業の必要性】 市道山本172号線は、新名神高速道路（仮称）鈴鹿PAスマートICへのアクセス道路であり、高速道路アクセスの向上による地域産業の活性化、観光振興の推進、災害時のネットワーク強化を目的として、山本町字北今辻から山本町字下重沢までの延長約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26年度 ・事業進捗率71%（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。 【コスト削減等】 ・経済比較により工事コストの削減を行っている。また、維持管理費も考慮し総コスト削減に努める。	継続	道路局 環境安全課 (課長 森山誠二)

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)					
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳					B/C
SICアクセス 一般県道宇治田原大石 東線(龍門工区) 滋賀県	その他	28	114	34	3.3	<p>①地域間連携の強化 ・新名神高速道路の整備と相まって、大津市南部と他地域の交流の活性化や高速道路ICへのアクセス強化が図られる。</p> <p>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、大津市南部の工業団地から大阪神戸・名古屋方面へのアクセス強化を図り、大津市南部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。</p> <p>③防災機能の強化 ・現在事業中の新名神高速道路(新名神大津SIC)と併せて整備することにより、道路被災を受け通行止めとなっている区間を通過せず、高速道路からのアクセスが可能となり、災害時における各種救援活動・復旧活動の強化につながる。地域の安心・安全の確保に寄与する。</p> <p>④観光分野の発展支援 ・大津市南部に点在する指定文化財、H36国体会場である大石緑地スポーツ村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。</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 ・一般県道宇治田原大石東線(龍門(新名神大津SIC)工区)は、新名神高速道路本線の整備と相まって、大津市南部の工業団地のアクセス強化を図ることで産業振興に寄与するとともに、周辺地域の防災機能の向上や広域的な医療体制の充実、観光振興等に寄与する延長3.1kmの事業である。</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65%) ・平成35年度完成予定 ・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。</p> <p>【コスト削減等】 ・新技術の採用や工法の見直しによる工事コストの削減等、総コストの削減に努めていく。</p>	継続	道路局 環境安全課 (課長 森山誠二)	
SICアクセス 主要地方道 和歌山橋本 線(和田～吉礼) 和歌山県	その他	145	473	221	2.1	<p>①産業振興・観光振興 ・高速道路から和歌山市南部地域や西浜工業団地、和歌山下津港のある臨港地域へのアクセス向上により、周辺地域の産業振興や観光振興など地域活性化が期待される。</p> <p>②救急医療活動への支援 ・和歌山市北東部や岩出市域から第三次救急医療施設(県立和歌山医科大学病院)への搬送時間の短縮により、広域的な医療体制の柔術に寄与する。</p> <p>③沿道環境の改善 ・現道の和歌山橋本線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>④緊急輸送道路機能の強化 ・新たな第1次緊急輸送道路が整備されることで、災害時における被災地への救援や防災拠点への物資輸送の円滑化が期待される。</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 ・和歌山橋本線(和田～吉礼工区)道路改良事業は、都市計画道路南港山東線の一部を構成し、阪和自動車道(仮称)和歌山南SICの1次アクセス道路として、和歌山市南部地域及び西浜工業団地や和歌山下津港のある臨港地域の活性化並びに現道の和歌山橋本線や周辺道路の混雑緩和を目的とした延長約2.5kmの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25年度 ・事業進捗率34%(うち用地進捗率89%) ・平成30年度完成予定 ・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。</p> <p>【コスト削減等】 ・橋梁の桁に耐候性鋼材を使用することでライフサイクルコストを削減 ・埋戻しや盛土材への転用による建設発生土の抑制により建設コストを削減 ・再生材やプレキャスト製品の使用による建設コストを削減</p>	継続	道路局 環境安全課 (課長 森山誠二)	

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 美作岡山道路 主要地方道 佐伯長船線 (瀬戸JCT~熊山IC) 岡山県	再々評価	80	431	222	1.9	<p>【内訳】 事業費 : 219億円 維持管理費 : 3.0億円</p>	<p>①国土・地域ネットワークの構築 ・地域高規格道路「美作岡山道路」の一部を構成し、高速ネットワークの形成が図られる。 ②地域を支える産業の振興と雇用創出 ・輸送時間の短縮、走行性向上による企業立地の促進とそれに伴う雇用創出が期待される。 ③円滑なモビリティの確保 ・美作地域から岡山地域への定時性が確保される。 ④安全で安心できるくらしの確保 ・赤磐市域から三次医療施設（岡山赤十字病院）へのアクセス向上により、救急医療分野の環境改善が期待される。 ⑤災害への備え ・緊急輸送道路に位置付けられている佐伯長船線、国道374号の代替路が形成され、県東部地域の安全性が向上する。</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 ・当該事業箇所を含む美作岡山道路は、岡山県岡山市東区瀬戸町から同県勝田郡勝央町に至る延長約36kmの地域高規格道路である。 ・本事業は、現道における朝夕の渋滞解消や交通安全の確保等を図るもの。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成9年度 ・事業進捗率94%(うち用地進捗率100%) 【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を図る。</p>	継続	道路局 環境安全課 (課長 森山誠二)	
地域高規格道路 美作岡山道路 主要地方道 岡山吉井線 (佐伯IC~吉井IC) 岡山県	再々評価	259	744	355	2.1	<p>【内訳】 事業費 : 349億円 維持管理費 : 6.3億円</p>	<p>①国土・地域ネットワークの構築 ・地域高規格道路「美作岡山道路」の一部を構成し、高速ネットワークの形成が図られる。 ②地域を支える産業の振興と雇用創出 ・輸送時間の短縮、走行性向上による企業立地の促進とそれに伴う雇用創出が期待される。 ③円滑なモビリティの確保 ・美作地域から岡山地域への定時性が確保される。 ④安全で安心できるくらしの確保 ・赤磐市域から三次医療施設（津山中央病院）へのアクセス向上により、救急医療分野の環境改善が期待される。 ⑤災害への備え ・緊急輸送道路に位置付けられている岡山吉井線、国道374号の代替路が形成され、県東部地域の安全性が向上する。</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 ・当該事業箇所を含む美作岡山道路は、岡山県岡山市東区瀬戸町から同県勝田郡勝央町に至る延長約36kmの地域高規格道路である。 ・本事業は、現道における朝夕の渋滞解消や交通安全の確保等を図るもの。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成17年度 ・事業進捗率95%(うち用地進捗率100%) 【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を図る。</p>	継続	道路局 環境安全課 (課長 森山誠二)	

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 美作岡山道路 主要地方道 佐伯長船 線(瀬戸JCT~熊山IC) 岡山市	再々評価	120	431	【内訳】 走行時間短縮便益: 335億円 走行経費減少便益: 84億円 交通事故減少便益: 12億円 【主な根拠】 計画交通量 6,900~13,100台/日	222	【内訳】 事業費: 219億円 維持管理費: 3.0億円	1.9	①国土・地域ネットワークの構築 ・高速ネットワークの形成による美作地域と岡山地域との交流を促進し、県東部地域の活性化が図られる。 ②産業の振興と雇用創出 ・輸送時間の短縮や走行性の向上による企業立地の促進とそれに伴う雇用創出が期待される。 ③円滑なモビリティの確保 ・美作地域から岡山地域への定時性が確保される。 ④安全・安心の確保 赤磐市域から第三次救急医療施設(岡山赤十字病院)へのアクセス向上により、救急医療分野の環境改善が期待される。 ⑤災害への備え ・緊急輸送道路に指定されている県道佐伯長船線、国道374号の代替路が形成され、県東部地域の安全性が向上する。	【投資効果等の事業の必要性】 ・当該事業箇所を含む美作岡山道路は、岡山県岡山市東区瀬戸町から同県勝田郡勝央町に至る延長約36kmの地域高規格道路である。 ・本事業は、現道における朝夕の渋滞解消や交通安全の確保等を図るもの。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度: 平成9年度 ・事業進捗率65%(うち用地進捗率100%) 【コスト削減等】 ・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削減を図る。	継続	道路局 環境安全課 (課長 森山誠二)
地域高規格道路 広島高速道路 一般県道 温品二葉の里 線 広島市	その他	132	1,292	【内訳】 走行時間短縮便益: 1,078億円 走行経費減少便益: 157億円 交通事故減少便益: 57億円 【主な根拠】 計画交通量 8,900~12,200台/日	1,274	【内訳】 事業費: 1,253億円 維持管理費: 22億円	1.01	①交通の円滑化、定時性の向上 ・広島市の都心と広島県東部地区及び広島空港との高速性・定時性の向上が図られる。 ②都市へのアクセス性向上 ・地域交流圏の拡大や、広島市中心部へのアクセス性向上に伴う都市の機能・拠点化が強化が図られる。	【投資効果等の事業の必要性】 ・広島市の都心部と広島県東部地区及び広島空港との高速性・定時性の向上や、一般道路の交通混雑の緩和、広島駅周辺地区の開発促進などの役割を担う路線であり、都市高速道路事業(有料道路)と地方道事業(公共事業)の合併施行により事業を実施している。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度: 平成12年度 ・事業進捗率65%(うち用地進捗率100%) ・事業期間変更により再評価を実施 【コスト削減等】 ・橋梁下部工において、鋼管ソイルセメント杭の採用等によりコスト削減を図っている。	継続	道路局 環境安全課 (課長 森山誠二)

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)						
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳					B/C	
地高ICアクセス 一般県道 府中祇園線 広島市	その他	43	1,292	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：1,078億円 走行経費減少便益：157億円 交通事故減少便益：57億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 8,900～12,200台/日</p>	1,274	<p>【内訳】 事業費：1,253億円 維持管理費：22億円</p>	1.01	<p>①高速道路へのアクセス向上 ・広島駅北口への定時性の確保及び速達性の向上などのアクセス機能が強化が図られる。 ②円滑なモビリティの確保 ・主要渋滞箇所である中山踏切（JR芸備線）の立体交差化により渋滞が解消される。</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 ・一般県道府中祇園線は、地域高規格道路広島高速道路の一部を形成する広島高速5号線（中山10）へのアクセス道路であり、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に資する道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成12年度 ・事業進捗率42%（うち用地進捗率11%） ・事業期間変更により再評価を実施 【コスト削減等】 ・建設発生土の有効活用を図るなどコスト削減に努める。</p>	継続	道路局 環境安全課 (課長 森山誠二)
S10アクセス 市道津之郷4号線 福山市	その他	12	54	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：50億円 走行経費減少便益：2.5億円 交通事故減少便益：2.4億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 2,150台/日</p>	29	<p>【内訳】 事業費：21億円 維持管理費：7.1億円</p>	1.9	<p>①利便性の向上 ・福山市中心部と高速道路へのアクセスが向上し利便性の向上が図られる。 ②地域の活性化 ・商業、レジャー施設及び観光地へのアクセスが向上することで観光客等の増加が期待でき、地域の活性化が図られる。 ③安心安全の確保 ・第三次救急医療施設である福山市民病院への救急搬送時間が短縮され、安心・安全の向上が図られる。</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 ・本路線を整備することにより、スマートICと本市の中心市街地や主要な観光地へのアクセス性を高め、地域の活性化・利便性の向上等を目的とし、延長約1.1km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25年度 ・事業進捗率50%（うち用地進捗率99%） ・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。 【コスト削減等】 ・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、今後もコスト削減を図る。</p>	継続	道路局 環境安全課 (課長 森山誠二)

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 徳島環状道路 主要地方道 徳島環状線 (新浜～八万) 徳島県	再々評価	390	496	441	1.1	<p>①産業振興</p> <ul style="list-style-type: none"> ・広域道路ネットワークの構築によるマリンピア沖洲及び木材団地といった物流の産業拠点へのアクセス向上により、地域産業の活性化が期待できる。 ・また、さらなる地域間交流の促進、観光地へのアクセス向上が期待できる。 <p>②安全・安心の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・徳島市内において通過交通と都市内交通が分離し、自歩道を整備することにより、沿道住民の生活環境の改善が期待できるとともに、歩行者、自転車の安全性が向上する。 <p>③防災減災の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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を連携し、災害時の復旧・支援の強化が図られる。 ・当該区間は津波浸水地域であるため、直轄国道等のリダンダンシーの確保が期待できる。 	<p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・主要地方道徳島環状線新浜八万工区は、「徳島外環状道路」の南東部を形成し、徳島西環状線及び一般国道192号徳島南環状道路並びに徳島東環状線と合わせて「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2.0km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。 <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業化年度：平成9年度 ・事業進捗率64%（うち用地進捗率96%） <p>【コスト削減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・未着手区間や高架部の構造等の再検討を行うなど、積極的なコスト削減を図る。 	継続	道路局 環境安全課 (課長 森山誠二)	
S10アクセス 市道日尾野引坂線 伊予市	その他	20	25	24	1.1	<p>①災害時の多重性の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国道56号が土砂災害等で通行不能となった場合でも、高速道路による伊予・松山方面からの救助・救援活動及び救援物資の輸送ルートが確保される。 <p>②救急医療機能の充実・向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・救急医療機関への搬送時間の短縮による救命率の向上及び高速道路の利用による患者への負担軽減などを図る。 <p>③地域の振興及び活性化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・スマートICへのアクセス性を向上させ、近隣の「道の駅」や他の観光施設との連携を強化することで、観光客の増加と定着化の促進を図る。 <p>④交通アクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・通勤・通院・買物といった日常生活圏を伊予市中心部・松前町・松山市方面に持つ中山地域にとって、高速道路利用により利便性が向上する。 <p>⑤産業の活性化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ICが近接することで、地場産業及び既存企業の振興・発展につながる。 	<p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・伊予市には、四国縦貫自動車道の伊予ICが設置されているものの、隣接する内子五十崎ICまでの距離が四国内最長である約24kmと長く、これらの10間に所在する伊予市中山町及び双海町の全域では、高速道路の利便性が著しく低い状況にあることから、(仮称)中山スマートICの整備が進められている。 ・スマートICへのアクセス道路を整備することにより、スマートIC整備がもたらす効果である災害時の多重性の確保や救急医療機能の充実・向上、地域の振興及び活性化等が図られ、伊予市が目指している持続可能なまちづくりの実現が可能となる。 <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業化年度：平成26年度 ・事業進捗率11%（うち用地進捗率32%） ・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>【コスト削減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・線形の見直しにより、長大切土の回避や切土法面対策工の変更、工区内での土量調整を行っており、引き続きコスト削減に取り組んでいく。 	継続	道路局 環境安全課 (課長 森山誠二)	

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						
地高10アクセス 一般県道東与賀佐賀線 (本庄工区) 佐賀県	その他	50	177	【内訳】 走行時間短縮便益：158億円 走行経費減少便益：13億円 交通事故減少便益：6.4億円 【主な根拠】 計画交通量 10,000~18,500台/日	45	【内訳】 事業費：43億円 維持管理費：2.7億円	3.9	①地域間連携の強化 ・広域幹線道路ネットワークを形成する地域高規格道路 有明海沿岸道路(大川佐賀道路)と一体となり、地域間連携の強化が図られる。	【投資効果等の事業の必要性】 ・一般県道東与賀佐賀線は、地域高規格道路(大川佐賀道路)の東与賀10に接続する主要な路線であり、バイパス整備と併せて歩道整備を行い、交通の円滑化と歩行者等の安全性の向上を図るものである。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成23年度 ・事業進捗率約25% (うち用地進捗率約89%) ・交付金事業から補助事業に移行をおこなうため再評価を実施。 【コスト削減等】 ・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削減を図る。	継続	道路局 環境安全課 (課長 森山誠二)
地高10アクセス 主要地方道武雄福富線 (福富工区) 佐賀県	その他	18	80	【内訳】 走行時間短縮便益：71億円 走行経費減少便益：4.8億円 交通事故減少便益：3.8億円 【主な根拠】 計画交通量 3,100~14,500台/日	17	【内訳】 事業費：16億円 維持管理費：0.79億円	4.7	①地域間連携の強化 ・広域幹線道路ネットワークを形成する地域高規格道路 有明海沿岸道路(佐賀福富道路)と一体となり、地域間連携の強化が図られる。	【投資効果等の事業の必要性】 ・主要地方道武雄福富線は、地域高規格道路(佐賀福富道路)の福富10に接続する主要な路線であり、バイパス整備と併せて歩道整備を行い、交通の円滑化と歩行者等の安全性の向上を図るものである。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成26年度 ・事業進捗率約37% (うち用地進捗率約30%) ・交付金事業から補助事業に移行をおこなうため再評価を実施。 【コスト削減等】 ・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削減を図る。	継続	道路局 環境安全課 (課長 森山誠二)

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 諫早インター工区 長崎県	その他	227	261	【内訳】 走行時間短縮便益：196億円 走行経費減少便益：38億円 交通事故減少便益：27億円 【主な根拠】 計画交通量 13,400台/日	250	【内訳】 事業費：248億円 維持管理費：1.2億円	1.1	①都市内ネットワークの形成 ・諫早市市街地の慢性的な交通渋滞緩和による社会活動の活性化 ②高速道路から島原半島へのアクセス性向上 ・地域間の連絡時間短縮による地域振興及び緊急医療の支援	【投資効果等の事業の必要性】 ・一般県道諫早外環状線は、諫早市街地を通過・発着する交通を分散、導入することで、市街地内の交通混雑を緩和するものである。また、島原半島の一部を形成し、地域間の交流促進、産業振興・経済活動の活性化に寄与する。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成20年度 ・事業進捗率：78%（うち用地進捗率97%） ・総事業費増により再評価を実施 ・平成29年度は、用地取得を継続しつつ、盛土や橋梁構造物の工事進捗を図り、平成30年度（一部、平成29年度）の事業完成を目指す。 【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る。	継続	道路局 環境安全課 (課長 森山誠二)
地域高規格道路 熊本環状道路 一般県道 砂原四方寄線 池上工区 熊本市	再々評価	219	433	【内訳】 走行時間短縮便益：306億円 走行経費減少便益：77億円 交通事故減少便益：50億円 【主な根拠】 計画交通量 17,700台/日	217	【内訳】 事業費：213億円 維持管理費：4.7億円	2.0	①交通混雑の緩和 ・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、交通混雑の緩和が図られる。 ②産業・観光分野の発展支援 ・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向上により、産業立地の促進や、観光分野の発展への寄与が期待される。 ③緊急輸送道路機能の強化 ・第一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、熊本市域における安全性向上が期待される。	【投資効果等の事業の必要性】 ・熊本環状道路 一般県道 砂原四方寄線は熊本都市圏の骨格を形成する「2環状11放射道路網」の外環状のうち、その西側を構成する延長12kmの地域高規格道路である。 ・現在、熊本都市圏では国道3号等が都心部を通過しており、著しい渋滞が生じている状況であるため、その渋滞解消を目的とする道路である。池上工区はその一部を構成する4.6kmの区間である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成17年度 ・事業進捗率：33%（うち用地進捗率97%） 【コスト縮減等】 ・再生資材や現場発生土の積極的な利活用に取り組み、工事コストの縮減を図っている。	継続	道路局 環境安全課 (課長 森山誠二)

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	
SICアクセス その他市道 八石荷戸2 号線 内蔵工区 別府市	その他	2.5	18	【内訳】 走行時間短縮便益：14億円 走行経費減少便益：1.8億円 交通事故減少便益：2.3億円 【主な根拠】 計画交通量 420台/日	2.4	【内訳】 事業費：2.4億円 維持管理費：0.03億円	7.5	①北部地域の観光振興 ・北部地域の観光地への利便性が向上し、観光客の増加が期待される。 ②観光交通の分散化 ・ゴールデンウィーク等の観光シーズンでの渋滞解消が期待できる。 ③国際大学の利便性向上 ・国際大学である、立命館アジア太平洋大学の利便性向上が見込まれる。 ④大規模災害時のリダンダンシーの確保 ・高速道路のアクセスが2箇所となることにより、広域的な緊急輸送道路ネットワークが構築され、防災機能が強化される。	【投資効果等の事業の必要性】 ・八石荷戸2号線は、別府湾スマートIC（上り線）へのアクセス道路であり、観光振興、高速道路利便性向上及び防災機能の向上を目的とし、延長約0.6km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26年度 ・事業進捗率20%（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】 ・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る。	継続	道路局 環境安全課 (課長 森山誠二)
地域高規格道路 都城志布志道路 主要地方道 志布志福山 線 有明道路 鹿児島県	その他	120	259	【内訳】 走行時間短縮便益：198億円 走行経費減少便益：44億円 交通事故減少便益：17億円 【主な根拠】 計画交通量 15,400～16,300台/日	130	【内訳】 事業費：129億円 維持管理費：1.7億円	2.0	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 ・重要港湾志布志港へのアクセス向上 ・農産品の流通利便性が向上する。 ③災害への備え ・第一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生活環境の改善 ・大型車の転換による沿道環境の改善が図られる。	【投資効果等の事業の必要性】 ・有明道路は、宮崎県都城市から鹿児島県志布志市に至る延長40kmの地域高規格道路「都城志布志道路」の一部を構成する道路である。 ・九州縦貫自動車道、東九州自動車道と一体となった交通ネットワークを形成し、大隅半島における地域の物流及び交流の活性化を図ること等を目的とし、有明北10～有明東10までの延長4.3kmを整備するものである。 【事業進捗の見込み】 ・事業化年度：平成20年度 ・事業進捗率：74%（うち用地取得率99%） ・総事業費増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活用する等、コスト縮減を図っている。	継続	道路局 環境安全課 (課長 森山誠二)

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 大通り 栃木県	その他	185	251	【内訳】 走行時間短縮便益：222億円 走行経費減少便益：19億円 交通事故減少便益：10億円	182	【内訳】 事業費：180億円 維持管理費：2.4億円	1.4	<ul style="list-style-type: none"> ・東北自動車道大谷SICと宇都宮市街地を結ぶルートとしてのアクセス強化 ・歩行者自転車の安全で快適な通行空間の確保 ・円滑な交通機能の確保、路線バス定時性の確保 ・救命救急活動、都市防災機能向上 	<ul style="list-style-type: none"> 【投資効果等の事業の必要性】 ・東北自動車道大谷SICと宇都宮市街地とのアクセスが強化され、広域的な道路ネットワークが構築される。 【事業の進捗状況】 ・全体の進捗率約54%（うち用地57%） 【事業の進捗の見込み】 ・一部供用済（L=0.7km） ・用地取得完了区間がH30春に供用予定 ・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。 【コスト削減等】 ・再生材の積極活用、電線類地中化における浅層埋設方式の採用 	継続	都市局 街路交通施設課 (課長 渡邊浩司)
地域高規格道路 千葉中環状道路 都市計画道路 塩田町菅田町線（塩田町） 千葉市	再々評価	177	147	<ul style="list-style-type: none"> 【内訳】 走行時間短縮便益：133億円 走行経費減少便益：13億円 交通事故減少便益：1.3億円 【主な根拠】 計画交通量 30,900～36,500台/日 	139	【内訳】 事業費：138億円 維持管理費：0.79億円	1.1	<ul style="list-style-type: none"> ①地域間連携の強化 臨海部と内陸部及び京葉道路蘇我10のアクセス性が向上し、臨海部に位置する蘇我副都心の育成強化が図られる。 ②地域産業の支援 国際拠点港である千葉港へのアクセス性が強化され、物流が効率化が図られる。 ③地域防災の支援 緊急輸送道路を繋げることで、多重性・代替性が確保される。 ④幹線道路網の構築 地域高規格道路「千葉中環状道路」が概成され、都市内交通の円滑化が図られる。 	<ul style="list-style-type: none"> 【投資効果等の事業の必要性】 ・本路線は、総延長8,360mの都市計画道路で、既に約6kmが供用済みであり、交通の利便性が高い道路として利用されている。 ・本事業区間の整備を行うことにより、内陸部と臨海部とのアクセス強化を図るとともに、蘇我特定地区と京葉道路蘇我インターチェンジを繋げる ・本事業区間の整備により、都市内交通の円滑化を図るための地域高規格道路「千葉中環状道路」が概成する。 ・緊急輸送道路である京葉道路・国道16号と国道357号が塩田町で連絡し、道路の多重性・代替性を確保する。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成19年度 ・事業進捗率9.1%（うち、用地進捗率40.3%） 【コスト削減等】 ・鉄道横断部の構造変更の検討及び新技術等の活用を図り、公共事業のコスト削減に努める。 	継続	都市局 街路交通施設課 (課長 渡邊浩司)

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 和戸町電王線 (城東～中央5丁目工区) 山梨県	その他	54	75	【内訳】 走行時間短縮便益：55億円 走行経費減少便益：13億円 交通事故減少便益：7.5億円 【主な根拠】 計画交通量 17,700台/日	42	【内訳】 事業費：42億円 維持管理費：0.04億円	1.8	<p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・新山梨環状道路は、甲府都市圏における交通の円滑化と甲府市と周辺市町間の連絡強化などを目的とした全長約4.3kmの環状道路である。 ・都市計画道路 和戸町電王線は、甲府市和戸町を起点とし、甲斐市新堰橋へ至る延長約9.6kmの都市計画道路である。(仮称)和戸IC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、隣接道路事業(H29年度供用開始予定)及び甲府駅南口周辺地域再整備事業(H25～H30)など複合的な施策を実施することにより、周辺地域から中心市街地への来訪者を増加させて中心市街地の活性化を図るとともに、災害時の避難路機能及び観光産業への寄与などを目的とした延長約0.6kmの道路新設及び電線類の地中化を実施する。 <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業化年度：平成23年度 ・事業進捗率4%(うち用地進捗率1%) ・交付金事業から補助事業に移行をおこなうため再評価を実施。 <p>【コスト削減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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	都市局 街路交通施設課 (課長 渡邊浩司)	
都市計画道路 和戸町電王線 (中央4丁目工区) 甲府市	その他	27	75	【内訳】 走行時間短縮便益：55億円 走行経費減少便益：13億円 交通事故減少便益：7.5億円 【主な根拠】 計画交通量 17,700台/日	67	【内訳】 事業費：67億円 維持管理費：0.02億円	1.1	<p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・新山梨環状道路は、甲府都市圏における交通の円滑化と甲府市と周辺市町間の連絡強化などを目的とした全長約4.3kmの環状道路である。 ・都市計画道路 和戸町電王線は、甲府市和戸町を起点とし、甲斐市新堰橋へ至る延長約9.6kmの都市計画道路である。(仮称)和戸IC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、隣接道路事業(H29年度供用開始予定)及び甲府駅南口周辺地域再整備事業(H25～H30)など複合的な施策を実施することにより、周辺地域から中心市街地への来訪者を増加させて中心市街地の活性化を図るとともに、災害時の避難路機能及び観光産業への寄与などを目的とした延長約0.3kmの道路新設及び電線類の地中化を実施する。 <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業化年度：平成23年度 ・事業進捗率78%(うち用地進捗率88%) ・交付金事業から補助事業に移行をおこなうため再評価を実施。 <p>【コスト削減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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	都市局 街路交通施設課 (課長 渡邊浩司)	

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 南港山東線(西浜3丁目 ～関戸1丁目) 和歌山県	その他	48	473	221	2.1	<p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・南港山東線は、和歌山市西浜地内を起点とし、同市吉礼地内の県道と歌山橋本線交差点部を終点とする約8.0kmの都市計画道路であり、和歌山市南部における東西の幹線となる重要路線である。 ・当事業は、現道の混雑緩和や自転車・歩行者の安全で快適な通行空間の確保並びに国道42号や阪和自動車道から和歌山下津港や西浜工業団地の臨港地域へのアクセス向上を目的とする延長0.92kmの街路事業である。 <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業化年度：平成28年度 ・事業進捗率：4%（うち用地補償進捗率4%） ・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>【コスト削減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現在実施中の道路詳細設計において、再生材やプレキャスト製品の使用による建設コストの削減を検討中。 	継続	都市局 街路交通施設課 (課長 渡邊浩司)			
都市計画道路 南港山東線(秋葉町) 和歌山市	その他	39	473	221	2.1	<p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・南港山東線は、和歌山市西浜地内を起点とし、同市吉礼地内の県道と歌山橋本線交差点部を終点とする約8.0kmの都市計画道路であり、和歌山市南部における東西の幹線となる重要路線である。 ・当事業は、自転車・歩行者の安全で快適な通行空間の確保並びに阪和自動車道から和歌山下津港や西浜工業団地の臨港地域へのアクセス向上を目的とする延長0.52kmの街路事業である。 <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業化年度：平成24年度 ・事業進捗率：96%（うち用地補償進捗率99%） ・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>【コスト削減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・山切区間の地山掘削により発生した土砂については、積極的に他の公共事業への工事間流用を推進しコスト削減を図る。 	継続	都市局 街路交通施設課 (課長 渡邊浩司)			

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)						
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
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	146	261	【内訳】 走行時間短縮便益：192億円 走行経費減少便益：49億円 交通事故減少便益：20億円 【主な根拠】 計画交通量 35,500台/日	153	【内訳】 事業費：152億円 維持管理費：0.87億円	1.7	①物流効率化の支援 ・大分自動車道 大分ICと大分市臨海部等の工業集積地間のアクセスが向上し物流の効率化が図られる ②救助・救援活動の支援等の防災機能 ・津波浸水想定区域を回避した緊急輸送道路の確保 ③都市の再生 ・東九州自動車道 大分米良ICと大分市中心市街地間のアクセスが向上し、大分駅周辺における商業地、宅地開発等へのにぎわい創出に寄与する	【投資効果等の事業の必要性】 ・地域高規格道路大分中央幹線道路は、大分自動車道 大分ICと(主)中判田下郡線を結び、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。 ・(都)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の街路事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成20年度 ・事業進捗率：約96%(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】 ・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、着実なコスト削減に努める。	継続	都市局 街路交通施設課 (課長 渡邊浩司)
都市高速道路事業 広島高速5号線 広島高速道路公社	その他	949	1,292	【内訳】 走行時間短縮便益：1,078億円 走行経費減少便益：157億円 交通事故減少便益：57億円 【主な根拠】 計画交通量 約8,900～約12,200台/日	1,274	【内訳】 事業費：1,253億円 維持管理費：22億円	1.01	・広島市の都心と広島県東部地区及び広島空港との高速性・定時性の向上が図られる。 ・地域交流圏の拡大や、広島市中心部へのアクセス性向上に伴う都市の機能・拠点性の強化が図られる。	【投資効果等の事業の必要性】 広島高速5号線は、広島市の都心と広島県東部地区及び広島空港との高速性・定時性の向上や、一般道路の交通混雑の緩和、広島駅周辺地区の開発促進などの役割を担う路線である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成12年度 ・事業進捗率：約67% (うち用地進捗率約94%) ・事業計画の見直しにより再評価を実施 【コスト削減等】 ・トンネル工事において建設発生土の有効活用を図るなどコスト削減に努める。	継続	道路局 高速道路課 (課長 伊勢田 敏)

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

【都市公園等事業】
（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						
千葉県総合スポーツ公園 独立行政法人 都市再生機構	長期間継続中	331	1,912	【内訳】 直接利用価値：1,049億円 間接利用価値：863億円 【主な根拠】 誘致距離：15km 誘致圏人口：407万人	715	【内訳】 建設費：619億円 維持管理費：96億円	2.7	千葉県地域防災計画において、大規模災害発生時における市の広域防災拠点として位置づけられ、救援、復旧、復興のための後方支援型活動拠点としての運用を図ることとされている。 【事業の必要性】 ・本公園は、千葉県地域防災計画において広域防災拠点に位置付けられており、地域の防災性の向上のため、早期の事業完了が求められる。 【事業の進捗の見込み】 ・平成33年度に事業完了予定。	継続	都市局公園緑地・景観課 (課長 町田 誠)	
岩倉公園 独立行政法人 都市再生機構	長期間継続中	34	188	【内訳】 利用便益：40億円 環境便益：43億円 災害便益：104億円 【主な根拠】 誘致距離：1.5km 誘致圏人口：10万人	32	【内訳】 建設費：31億円 維持管理費：2億円	5.8	茨木市地域防災計画において、一時避難地に位置付けられており、避難有効面積の確保に資する。 (有効避難面積：0㎡/人→2.08㎡/人) 【事業の必要性】 ・本公園は、茨木市地域防災計画において一時避難地に位置付けられており、地域の防災性の向上のため、早期の事業完了が求められる。 【事業の進捗の見込み】 ・平成29年度に事業完了予定。	継続	都市局公園緑地・景観課 (課長 町田 誠)	

【市街地整備事業】

(国際競争拠点都市整備事業)

(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						
名古屋駅周辺・伏見・栄地域 名古屋市 (椿町線街路事業)	その他	594	89	【内訳】 走行時間短縮便益:77億円 走行経費減少便益:12億円 交通事故減少便益:-0.58億円 【主な根拠】 計画交通量 22,800台/日	80	【内訳】 事業費 :79億円 維持管理費:0.44億円	1.1	<p>【事業の必要性】 平成39年度のリニア中央新幹線の開業を見据え、名古屋大都市圏の中核都市として圏域をけん引する国際競争力を有する都心部の形成を目指す名古屋駅周辺では、さまざまな開発計画が進められており、大名古屋ビルヂングをはじめとする高層ビルが相次いで完成している。ささしまライブ24地区においても、平成19年度に実施した開発提案協議によるプロジェクトであるグローバルゲート及び愛知大学の2期工事が進められているほか、その他の民間所有の宅地における土地利用も順次開始されてきており、国際的・広域的な拠点機能・交流機能を持った都心部の形成が実現しつつある。こうした状況を踏まえ、名古屋駅、ささしまライブ24地区を中心とした、歩行者空間、道路、公園などの都市基盤整備を早期に進める必要性が高まっている。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 椿町線街路事業、ささしまライブ24地区区画整理事業は、事業進捗率94%である。</p> <p>【コスト縮減等】 再生材の利用、発生土の流用等によりコスト縮減を図り、より効率的、経済的に事業を進めていく。</p>	継続	都市局 街路交通施設課 (課長 渡邊浩司) 市街地整備課長 (課長 英 直彦)	
246			【内訳】 走行時間短縮便益:226億円 走行経費減少便益:20億円 交通事故減少便益:-0.67億円 【主な根拠】 計画交通量 22,800台/日(椿町線) 21,300台/日(笹島線) 8,100台/日(日置中野新町線)	190	【内訳】 事業費 :189億円 維持管理費:0.78億円	1.3					
165			【内訳】 歩行者の時間短縮便益:51億円 歩行者の移動サービス向上便益:48億円 上下移動快適性向上便益:4.8億円 水平移動快適性向上便益:62億円 【主な根拠】 歩行者通行量 23,800人/日	152	【内訳】 事業費 :128億円 維持管理費:25億円	1.1					
大阪駅周辺・中之島・御堂筋周辺地域 大阪市 (新駅設置事業)	その他	737	302	【内訳】 時間短縮(鉄道)便益:139.8億円 時間短縮(歩行者)便益:85.1億円 乗換利便性の向上便益:78.0億円 【主な根拠】 大阪駅周辺～関西国際空港への所要時間を最大約20分短縮	92	【内訳】 事業費 :92.1億円 維持管理費:0億円	3.2	<p>【事業の必要性】 事業実施前の当地区の状況はJR梅田駅として大阪の物流拠点としての役割を担ってきたが、その機能を吹田貨物ターミナル駅と百済貨物ターミナル駅に譲り、更地となっている。事業目的である国際競争力を有する地域の形成や質の高い都市空間の創出とともに、大規模な民間開発との一体的な実施や関西国際空港等とのアクセス性向上、道路交通の円滑化及び交通事故の解消なども図られるため、事業実施の必要性は高い。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 各事業とも、計画通り進捗している。</p> <p>【コスト縮減等】 総コストの縮減等、総コスト縮減に努めながら事業を推進する。</p>	継続	都市局 街路交通施設課 (課長 渡邊浩司) 市街地整備課長 (課長 英 直彦)	
720			【内訳】 移動時間短縮便益:668億円 走行経費減少便益:35億円 交通事故減少便益:17億円 【主な根拠】 踏切交通遮断量:80,400台時/日	470	【内訳】 事業費 :468億円 維持管理費:2億円	1.5					
623			【内訳】 走行時間短縮便益:585.6億円 走行経費減少便益:30.3億円 交通事故減少便益:7.8億円 【主な根拠】 計画交通量:22,400台/日	429	【内訳】 事業費 :427.7億円 維持管理費:1.43億円	1.4					

【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			B/C	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))						
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
東京中央防波堤外側地区 国際物流ターミナル整備事業 東京都	再々評価	133	325	【内訳】 輸送コストの削減便益：303億円 その他の便益：22億円 【主な根拠】 年間取扱貨物量：23.1万TEU	177	【内訳】 建設費・更新費：159億円 管理運営費：19億円	1.8	<ul style="list-style-type: none"> ・増加するコンテナ貨物等に対する取扱能力の増強等により物流効率化を一層推進することができる。 ・新たな国際物流ターミナルの整備により、陸上輸送距離を短縮することが可能となり、排気ガスによる大気汚染の改善を図ることができる。 	<ul style="list-style-type: none"> 【投資効果等の事業の必要性】 ・増加するコンテナ貨物等に対する取扱能力の増強が急務となっており、コンテナターミナルを整備することにより、荷役サービスの向上とより一層の物流の効率化を推進することができるため、本事業による新たな国際物流ターミナルの整備の必要性は高い。 【事業の進捗の見込み】 ・事業は順調に進んでおり、平成29年内の完了を予定している。 【コスト削減等】 ・岸壁の構造や防食工法等においてライフサイクルコストも加味し、より経済的な工法を選定し、コスト削減に取り組んでいる。 	継続	港湾局 計画課 (課長 宮崎 祥一)
新島港前浜地区 離島ターミナル整備事業 東京都	再々評価	140	391	【内訳】 輸送コストの削減便益：1.2億円/年 移動コスト削減効果：4.0億円/年 荒天時遭通船舶損失削減効果：4.8億円/年 船舶損傷損失削減効果：1.3億円/年 【主な根拠】 年間取扱貨物量：119.3千ト 年間乗降客数：59.2千人	262	【内訳】 建設費：253億円 管理運営費：8.7億円	1.5	<ul style="list-style-type: none"> ・貨客の分離が可能となり、旅客の安全性及び荷役の効率性が向上する。 ・災害時における、島民の避難場所及び救援物資等の集積場所が確保できる。 	<ul style="list-style-type: none"> 【投資効果等の事業の必要性】 ・港内の静穏度が悪く、定期貨客船や高速艇が接岸できない場合があり、接岸時でも乗降や荷役の安全性及び効率性は十分ではない。このため、プロジェクトの必要性は高い。 【事業の進捗の見込み】 ・島しょ特有の厳しい気象・海象条件の中ではあるが、本事業は順調に進捗しており、平成30年中頃には事業が完了する予定である。 【コスト削減等】 ・ケーソン中詰材の工夫やケーソン断面の縮小等、コスト削減に取り組んでいる。 	継続	港湾局 計画課 (課長 宮崎 祥一)
神津島港前浜地区 離島ターミナル整備事業 東京都	再々評価	176	208	【内訳】 陸上輸送・移動コストの削減便益：110億円 荒天時遭通船舶損失削減効果：61億円 船舶損傷損失削減効果：32億円 多そう係留解消効果：5.2億円 【主な根拠】 年間取扱貨物量：54.2千ト 年間乗降客数：57.6千人	161	【内訳】 建設費：158億円 管理運営費：3.4億円	1.3	<ul style="list-style-type: none"> ・港内の静穏度が向上し、船舶の港内航行や入出港時の安全性向上を図ることができる。 ・港湾貨物の輸送の効率化により、CO2及びNOXの排出量が削減される。 	<ul style="list-style-type: none"> 【投資効果等の事業の必要性】 ・港内の静穏度が悪く、定期貨客船や高速艇が接岸できない場合があり、接岸時でも乗降や荷役の安全性及び効率性は十分ではない。このため、プロジェクトの必要性は高い。 【事業の進捗の見込み】 ・島しょ特有の厳しい気象・海象条件の中ではあるが、本事業は順調に進捗しており、平成30年後半には事業が完了する予定である。 【コスト削減等】 ・ケーソン中詰材の工夫やケーソン断面の縮小等、コスト削減に取り組んでいる。 	継続	港湾局 計画課 (課長 宮崎 祥一)
七尾港大田地区 廃棄物海面処分場整備事業 石川県	再々評価	17	22	【内訳】 浚渫土砂の処分コスト削減便益：19億円 土地の残存価値：3.3億円 【主な根拠】 浚渫土砂処分量：40万m ³	17	【内訳】 建設費：17億円	1.3	<ul style="list-style-type: none"> ・浚渫土砂の受入施設を整備することにより、航路・泊地整備より発生する土砂が適切に処理され、荷役の効率化・物流機能の高度化・地域産業の国際競争力の向上に寄与する。 ・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。 ・浚渫土砂の輸送効率化により、CO2、NOX排出量が削減される。 	<ul style="list-style-type: none"> 【投資効果等の事業の必要性】 ・港湾整備により発生する浚渫土砂処分の適正化が図られるため、本プロジェクトの必要性は高い。 【事業の進捗の見込み】 ・平成30年度前半の完成予定であり進捗率は72.2%である。 ・軟弱地盤対策、水路計画の見直し等による総事業費増、事業期間増により再評価を実施。 【コスト削減等】 ・水路工に用いる鋼矢板にハット型を採用することでコスト削減を図る。 	継続	北陸地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 岡部 武)
三河港蒲郡地区 国際物流ターミナル整備事業 愛知県	その他	155	437	【内訳】 輸送コストの削減便益：424億円 国際観光純収入の増加便益：11億円 ふ頭用地残存価値：2.7億円 【主な根拠】 年間取扱貨物量：130万t/年	174	【内訳】 建設費：174億円 管理運営費：1.3億円	2.5	<ul style="list-style-type: none"> ・増大する貨物需要や船舶大型化に対応したミナトの整備により、物流のコスト低減及び物流機能の高度・効率化が促進、地域産業の国際競争力の向上を図ることができる。 ・陸上輸送距離短縮によりCO2、NOXの排出量が削減される。 	<ul style="list-style-type: none"> 【投資効果等の事業の必要性】 ・喫水調整の解消、緩和に伴う海上輸送コストの削減、大型クルーズ船寄港による経済効果による便益。 【事業の進捗の見込み】 ・貨物量の増加及び大型クルーズ船への対応に伴う事業計画の見直しにより再評価を実施。 【コスト削減等】 ・今後も技術の進展に伴う新工法の採用等によるコスト削減を図る。 	継続	港湾局 計画課 (課長 宮崎 祥一)
清水港三保地区 廃棄物処理施設等整備事業 静岡県	再々評価	101	511	【内訳】 処理コスト削減便益：468億円 その他の便益：44億円 【主な根拠】 処理土量2,324千m ³	458	【内訳】 建設費：458億円	1.1	<ul style="list-style-type: none"> ・浚渫場所に近い場所に処分地を確保することにより、重機が発するCO2及びNOXの排出量が軽減され環境負荷を低減できる。 ・残事業（掘削工30m）を施工することにより、埋立地の確保と新たな土地造成の効果が大きく、事業の継続は不可欠である。 ・県が策定した「駿河湾港湾整備基本計画」において、大規模災害時の災害廃棄物処理用地として指定されており、浚渫土砂受入れ以外の利活用が期待できる。 	<ul style="list-style-type: none"> 【投資効果等の事業の必要性】 ・近年、都市化の進展や環境保全等の観点から、浚渫土砂の内陸処分や海洋投棄がますます困難となっており、海面埋立てによる処分場の要請が際だて強くなっている。また、災害発生時における災害廃棄物の処理用地としての利活用も期待されている。 ・平成27年度末時点での埋立は全体受入容量の75.5%であり、今後も継続して浚渫土砂の受入れを行う。 【コスト削減等】 ・ケーソンの中詰材に、再生材や浚渫土砂等が使用できるか検討し、コスト削減に努める。 	継続	港湾局 計画課 (課長 宮崎 祥一)
田子の浦港 港湾公害防止事業 静岡県	再々評価	101	186	【内訳】 環境改善便益：186億円 残存価値：0.6億円 【主な根拠】 富士市世帯数：102千世帯	122	【内訳】 建設費：122億円	1.5	<ul style="list-style-type: none"> ・廃棄物の適正な処分による生活環境の悪化が回避される。 ・CO2及びNOXの排出量が軽減される。 ・沿岸騒音等が軽減する。 	<ul style="list-style-type: none"> 【投資効果等の事業の必要性】 ・環境問題への社会の関心の高まる中、公害防止対策を安全かつ的確に実施し、環境基準を早期に達成することが求められている。 【事業の進捗の見込み】 ・これまで、ダイオキシン類を含む底質の除去、濃度の低い底質の処理および処分場の整備をしてきた。今後は、濃度の高い底質の選搬・埋立処理を計画しているため、これまで通り、安全対策に万全を期するとともに、環境基準の早期達成に努めていく。 【コスト削減等】 ・今後処理するダイオキシン類濃度の高い底質についても、学識経験者等から構成される委員会の指導を得ながら、安全で確実、かつ経済性に優れた処理方法を選定し、コスト削減を図る。 	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							
大阪港内一般地区 港湾公害防止対策事業 大阪市	再々評価	147	882	【内訳】 住民への公害被害の防止：882億円 【主な根拠】 大阪市世帯数：137万世帯	111 【内訳】 建設費：111億円	8.0	・底質ダイオキシン類を除去することにより、港湾の底質が改善され市民の安全・安心が向上する。	【投資効果等の事業の必要性】 ・ダイオキシン類等を含む底質の除去等の浄化対策を行うことで、水環境の改善を図り、人の健康を保護する上で維持されることが望ましい環境基準を達成する。 【事業の進捗の見込み】 ・事業が順調に進んだ場合には、平成40年代前半の完了を予定している。 【コスト削減等】 ・運砂工法等の代替措置や中濃度や高濃度ダイオキシン類対策にかかる技術革新などによるコスト削減を検討していく。	継続	港湾局 計画課 (課長 宮崎 祥一)
笠岡港間地区 廃棄物海面処分場整備事業 岡山県	再々評価	111	325	【内訳】 浚渫土砂処分場の適正化便益：262億円 残存価値：63億円 【主な根拠】 海洋投棄時の海上輸送費用：266億円 廃棄物処理課半処分時の海上輸送費用：81億円	275 【内訳】 建設費：275億円	1.2	・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。	【投資効果等の事業の必要性】 ・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。 【事業の進捗の見込み】 ・事業が順調に進んだ場合には、平成30年代半ばの完了を予定している。	継続	港湾局 計画課 (課長 宮崎 祥一)
観音寺港観音寺地区 廃棄物海面処分場整備事業 香川県	再々評価	72	214	【内訳】 浚渫土砂の処分コスト削減便益：178億円 建設残土・安定型廃棄物の処分コスト削減便益：8.4億円 その他の便益：27億円 【主な根拠】 浚渫土砂処分量：1,374千m ³ 建設残土処分量：668千m ³ 廃棄物処分量：310千m ³	146 【内訳】 建設費：139億円 管理運営費：7.2億円	1.5	・廃棄物海面処分場は新たな土地が創出され、地域の課題である住工混在の解消、地産産業の復興などが図られるとともに、快適な港湾空間の形成に寄与する。 ・浚渫土砂等を処分するための海上・陸上輸送距離が短縮され、排出ガスの軽減に寄与している。	【投資効果等の事業の必要性】 ・県内の港湾整備事業等の公共事業から発生する浚渫土砂や西讃地区から発生する建設残土及び安定型産業廃棄物の最終処分場として廃棄物海面処分場が必要である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業が順調に進んだ場合には、平成30年代前半の供用を予定している。	継続	四国地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 亀岡 知弘)
内海港観音寺地区 廃棄物海面処分場整備事業 香川県	再々評価	35	102	【内訳】 浚渫土砂の処分コスト削減便益：80億円 安定型廃棄物の処分コスト削減便益：0.76億円 その他の便益：21億円 【主な根拠】 浚渫土砂処分量：659千m ³ 建設残土処分量：319千m ³ 廃棄物処分量：37千m ³	76 【内訳】 建設費：70億円 管理運営費：5.3億円	1.4	・廃棄物海面処分場は新たな土地が創出され、地域の課題である住工混在の解消が図られるとともに、快適な港湾空間の形成に寄与している。 ・浚渫土砂等を処分するための海上・陸上輸送距離が短縮され、排出ガスの軽減に寄与している。	【投資効果等の事業の必要性】 ・県内の港湾整備事業等の公共事業から発生する浚渫土砂や小豆島内から発生する建設残土及び安定型産業廃棄物の最終処分場として廃棄物海面処分場が必要である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業が順調に進んだ場合には、平成30年代前半の供用を予定している。	継続	四国地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 亀岡 知弘)
下関港長府地区 国際物流ターミナル整備事業 下関市	再々評価	74	230	【内訳】 陸上輸送費用削減便益：197億円 海上輸送費用削減便益：32億円 残存価値：0.2億円 【主な根拠】 年間取扱貨物量：雑工業品：49万トン	102 【内訳】 建設費：99億円 管理運営費：2.5億円	2.3	・海上輸送の効率化に伴いCO ₂ 、NOxの排出量が軽減される。 ・陸上輸送貨物の削減に伴い、交通渋滞、騒音や振動等が軽減される。 ・物流機能の効率化により地域産業の競争力が向上する。	【投資効果等の事業の必要性】 ・必要性、整備効果が高く、適時性もあるため、事業を継続し、地元との調整を速やかに行った上で、本事業の整備を進めていく必要がある。 ・浚渫土砂を他工事に活用することにより、浚渫土砂処分費用の削減に努める。 【事業の進捗の見込み】 ・事業が順調に進んだ場合は、平成30年代前半の完了を予定している。	継続	港湾局 計画課 (課長 宮崎 祥一)
伊万里港浦ノ崎地区 廃棄物海面処分場整備事業 佐賀県	再々評価	265	924	【内訳】 浚渫土砂処分費用削減便益：924億円 【主な根拠】 受入土量：1,000万m ³	711 【内訳】 建設費：708億円 管理運営費：3.0億円	1.3	・浚渫土砂等の輸送効率化により、CO ₂ 、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。 ・廃棄物の適正な処分により、良好な市民生活環境を確保することが可能となる。	【投資効果等の事業の必要性】 ・本事業は港湾整備事業で発生する浚渫土砂を適正に処分するものであり、海上輸送距離の短縮が図られ、浚渫土砂処分にかかるコストが削減される。 【事業の進捗の見込み】 ・事業が順調に進んだ場合には、平成40年代前半の完了を予定している。 【コスト削減等】 ・作業船の効率的な使用による回航費の削減。	継続	港湾局 計画課 (課長 宮崎 祥一)
和泊港和泊地区 離島ターミナル整備事業 鹿児島県	再々評価	170	486	【内訳】 陸上輸送費用削減便益：7.1億円 海難減少事故減少便益：477億円 残存価値：1.7億円 【主な根拠】 年間迂回避貨物量：3.0万トン 年間海難遭難船舶の減少：8隻	207 建設費：207億円 管理運営費：0.02億円	2.4	・安定的な定期船運航 ・港湾貨物の輸送効率化により、CO ₂ 及びNOxの排出量が軽減される。	【投資効果等の事業の必要性】 ・港内静穏度を向上させ、定期船の安定的な係留及び旅客の乗降、荷役の安全性向上のため、プロジェクトの必要性は高い。 【事業の進捗の見込み】 ・事業が順調に進んだ場合は、平成30年代後半の完了を予定している。	継続	九州地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 甲斐 信治)
本郡港本郡地区 国内物流ターミナル整備事業 沖縄県	その他	119	890	【内訳】 輸送コスト削減便益：71億円 旅客船の出し回避便益：0.3億円 国際観光収入の増加便益：796億円 輸送・移動コストの削減便益：12億円 環境改善便益(緑地)：5.9億円 震災時における輸送コスト削減便益：4.9億円 残存価値：0.4億円 【主な根拠】 年間直接入出荷量：80千トン 年間石炭船取扱貨物量：64千トン 年間予備大型クルーズ船寄港回数：83回 年間フェリー貨物取扱量：503千トン 年間伊江港旅客数：254千人 年間緑地利用者数：65,334人 震災時の緊急物資・一般貨物：565千トン/回	144 【内訳】 建設費：143億円 管理運営費：0.9億円	6.2	・港湾貨物の輸送効率化により、CO ₂ 及びNOx等の排出量が軽減される。 ・岸壁の前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。	【投資効果等の事業の必要性】 ・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。 【事業の進捗の見込み】 ・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。 【コスト削減等】 ・現時点において代替案等の可能性はないものの、コスト削減については、今後の事業実施に際して適切に対応していきたい。	継続	沖縄総合事務局 開発建設部 港湾計画課 (課長 田本 渉)

【公共事業関係費】
 (都市鉄道利便増進事業)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト削減等)	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						
神奈川東部方面線 速達性向上事業 (独)鉄道建設・運輸 施設整備支援機構	その他	4,022	6,198	【内訳】 利用者便益:6,075億円 環境等改善便益:84億円 供給者便益:-570億円 残存価値:609億円 【主な根拠】 所要時間短縮 ・二俣川～新宿 15分短縮(59 分→44分) ・大和～渋谷 11分短縮(58分 →47分) ・二俣川～目黒 16分短縮(54 分→38分) ・大和～新横浜 23分短縮(42 分→19分)	3,914	【内訳】 建設費:3,292億円 車両費:264億円 用地関係費:248億円 維持改良費・再投資費:109 億円	1.6	地域の活性化 生活利便性の向上 民間開発の誘発	【事業の必要性】 ・横浜市西部及び神奈川県中部と東京都 心部の両地域間の速達性が向上し、広域 鉄道ネットワークの形成と機能の高度化、 経路選択肢の増加、乗換回数の減少、既 設路線の混雑緩和等の鉄道の利便性向上 が図られるとともに、地域の活性化等に 寄与することから、本事業の必要性は高 い。 【事業の進捗の見込み】 ・本事業のうち、相鉄・JR直通線につい ては、平成31年度下期に、相鉄・東急直 通線については、平成34年度下期に開業 する見込み。	継続	鉄道局 都市鉄道政 策課 (岡野まさ子)

【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(列車遅延・輸送障害対策)))

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						
地下高速鉄道整備 事業(大規模改良 工事:列車遅延・ 輸送障害対策) 東西線 木場駅 東京地下鉄	長期間継 続中	140	133	利用者便益:134億円 供給者便益:▲2.6億円 残存価値:1.9億円 ■木場駅の停車時分の短縮 ・所定時間に対する超過停車 時分:最大約9秒短縮(1列車 あたり) ■木場駅の通過運転時分短縮 による木場駅～東陽町駅間、 木場駅～門前仲町駅間の遅延 時間の短縮 ・超過運転時分の短縮:最大 約21秒短縮(1列車あたり) ■駅構内の混雑緩和による移 動時間短縮 ・最混雑時間帯10分間におけ る平均歩行時間短縮効果:319 秒/人	123	事業費:115億円 用地費:7.6億円	1.1	・混雑の緩和によるホーム の安全性の向上 ・エレベーター増設による バリアフリー対応の向上	■投資効果等の事業の必要性 当該路線では大規模・定期的ともに遅 延が頻繁に発生しており、利用者数も 多いことから、大きな効果が期待でき る。 ■事業の進捗の見込み 平成33年度内の供用開始・34年度の工 事完了を目指して、工事を進めている。 ■コスト削減 施工方法の見直し等を通じて随時費用 削減に努めていく。	継続	鉄道局 都市鉄道政 策課 (課長 岡 野まさ子)

(鉄道駅総合改善事業)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	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						
甲子園駅総合改善 事業 (神戸高速鉄道株 式会社)	長期間継 続中	54	103	【内訳】 利用者便益：96億円 供給者便益：3億円 残存価値：3億円 【主な根拠】 平成27年 甲子園駅乗降人員：55,606 人/日	59	【内訳】 建設費：59億円	1.7	<ul style="list-style-type: none"> ・プラットフォームの拡幅により、混雑緩和を図る事による安全性の向上 ・エレベーターの設置による駅構内のバリアフリー化 	<p>甲子園駅は1日約5.5万人(甲子園球場でのプロ野球開催時には、1日約10万人)の乗降客がある。しかし、コンコース、プラットフォーム及び駅周辺の歩行者動線の一部が狭隘であるため、特にプロ野球の試合終了後、駅構内や周辺の道路上に人が溢れ、その混雑緩和、安全性の向上が課題となっていた。また、プラットフォームの幅が狭く、コンコースにもエレベーターを設置するだけの余裕がなかった。</p> <p>本事業は、プラットフォーム及びコンコースの拡幅、バリアフリー化等駅構内の抜本的な改良を実施するとともに、駅周辺の交通広場整備を一体的に行うことで、駅の安全性、利便性の向上、交通結節機能の強化を図るものである。</p> <p>平成27年度末時点の工事進捗率は93%である。</p> <p>施行方法の見直しや安価な材料を採用することでコスト縮減を図り、さらなる安全対策を実施している。</p>	継続	鉄道局 都市鉄道政 策課 (課長 岡 野まさ子)
関内駅総合改善事 業 (JR関内駅北口 整備協議会)	長期間継 続中	49	61	【内訳】 利用者便益：62億円 供給者便益：▲0.72億円 【主な根拠】 JR関内駅北口利用需要予 測：53,105人/日	49	【内訳】 建設費：49億円	1.3	<ul style="list-style-type: none"> ・生活支援施設(保育施設)の整備による保育環境の充実 ・エレベーターの設置等による駅施設のバリアフリー化 	<p>JR関内駅はバリアフリー化が実施されておらず、駅構内は歩行者空間が狭く動線が交錯し、構外は周辺商業エリアへの動線が分かりにくい。</p> <p>本事業は、駅構内のバリアフリー化、利用者動線の改善及びホーム拡幅による安全性向上を図るとともに、地域ニーズに沿った鉄道高架下空間を活用した生活支援施設(保育施設)を整備する。</p> <p>工事は順調に進捗している。</p>	継続	鉄道局 都市鉄道政 策課 (課長 岡 野まさ子)

【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
松原団地駅西側地区住宅市街地総合整備事業 (都市再生機構)	再々評価	1,789	1,924	【内訳】 拠点地区内便益 1,907億円 拠点地区外便益 17億円 【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	1,907	【内訳】 事業費 1,904億円 維持管理費 2.3億円	1.01	<ul style="list-style-type: none"> ・良質な市街地住宅の供給や道路・歩行者ネットワークの形成により居住環境の向上が図られる。 ・防災性を高める公園や歩道状空地等の整備により安全で良好な街なみ形成が図られる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・UR賃貸住宅の建替と合わせて、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。 	継続	住宅局 市街地建築課 市街地住宅整備室 (室長 石坂 聡)
豊四季台地区住宅市街地総合整備事業 (都市再生機構)	再々評価	1,290	1,416	【内訳】 拠点地区内便益 1,278億円 拠点地区外便益 137億円 【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	1,307	【内訳】 事業費 1,306億円 維持管理費 1.1億円	1.1	<ul style="list-style-type: none"> ・良質な市街地住宅の供給や道路・歩行者ネットワークの形成により居住環境の向上が図られる。 ・防災性を高める公園や歩道状空地等の整備により安全で良好な街なみ形成が図られる。 ・地域医療福祉拠点の形成に向けて、多様な世代の「生きがい」の創成や「ミクストコミュニティ」が深まるきっかけとなる施設の集積が期待される。 	<ul style="list-style-type: none"> ・UR賃貸住宅の建替と合わせて、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。 ・地域医療福祉拠点の形成に向けて、多様な世代の「生きがい」の創成や「ミクストコミュニティ」が深まるきっかけとなる施設の集積が期待される。 	継続	住宅局 市街地建築課 市街地住宅整備室 (室長 石坂 聡)
赤羽台周辺地区住宅市街地総合整備事業 (都市再生機構)	再々評価	1,674	1,736	【内訳】 拠点地区内便益 1,680億円 拠点地区外便益 56億円 【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	1,677	【内訳】 事業費 1,655億円 維持管理費 21億円	1.04	<ul style="list-style-type: none"> ・団地の建替え等による地区内人口増加、来街者の増加や防災意識の変化により整備の必要性が高まっている。 ・円滑な道路ネットワークの形成やバリアフリー回収など、安全で快適な歩行空間の確保が期待される。 	<ul style="list-style-type: none"> ・団地の建替事業等により良質な住宅の供給を進めるとともに、生活利便施設、緑地、オープンスペース等を整備することによる良質な住宅市街地の形成が必要。 ・団地の建替え等による地区内人口の増加、来街者の増加等に対応するため、道路、駐輪場等の都市基盤の整備が引き続き必要。 	継続	住宅局 市街地建築課 市街地住宅整備室 (室長 石坂 聡)
上の原地区住宅市街地総合整備事業 (都市再生機構)	再々評価	719	1,010	【内訳】 拠点地区内便益 870億円 拠点地区外便益 140億円 【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	873	【内訳】 事業費 869億円 維持管理費 4.1億円	1.2	<ul style="list-style-type: none"> ・多様なニーズに対応した住宅供給が進められ、多世代による地域コミュニティの形成に寄与している。 ・既存の緑を保全・活用した居住環境の向上や、公園内における防災機能の整備等による地域の防災性の向上が図られる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・本事業による住宅や公益施設、生活利便施設等の整備に伴い、当地区へのアクセス性の向上及び災害等に強いまちづくりを進めるための基盤整備が引き続き必要である。 	継続	住宅局 市街地建築課 市街地住宅整備室 (室長 石坂 聡)
浜見平地区住宅市街地総合整備事業 (都市再生機構)	再々評価	1,069	991	【内訳】 拠点地区内便益 908億円 拠点地区外便益 83億円 【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	958	【内訳】 事業費 954億円 維持管理費 4.2億円	1.03	<ul style="list-style-type: none"> ・地域の防災拠点として公園や団地内広場を中心に防災機能の整備が図られる。 ・歩行者の交通安全や快適な生活空間を創出するため、周辺市街地との一体的なまちづくりの実現が期待される。 	<ul style="list-style-type: none"> ・UR賃貸住宅の建替事業により、老朽化した住宅を更新し居住水準の向上と敷地の有効高度利用が図られている。 ・道路や公園等の公共的な空間の整備や、公共公益施設、商業施設の導入により、地域の生活・防災拠点を整備する観点から重要性が高い事業である。 	継続	住宅局 市街地建築課 市街地住宅整備室 (室長 石坂 聡)

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						
西宮市浜甲子園地区住宅市街地総合整備事業 (都市再生機構)	再々評価	861	871	【内訳】 拠点地区内便益 790億円 拠点地区外便益 81億円 【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 の収益向上	835	【内訳】 事業費 833億円 維持管理費 2.9億円	1.04	<ul style="list-style-type: none"> 地域の住宅事情や世帯構成を勘案して、居住水準の向上に資する計画となっている。 UR賃貸住宅の建替と合わせて、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。 	継続	住宅局 市街地建築課 市街地住宅整備室 (室長 石坂 聡)	
港南一丁目地区優良建築物等整備事業 (都市再生機構)	長期間継続中	346	258	【内訳】 域内便益※ 240億円 域外便益 17億円 【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 の収益向上 ※域内便益は維持管理費29億円を控除した額	177	【内訳】 事業費 177億円	1.5	<ul style="list-style-type: none"> 「良質な住宅供給」事業の実施により、多様なニーズに対応した優良な賃貸住宅を供給し、居住環境の整備を図っていく。 「公共空間等の確保」公開空地等の整備により周辺との緑のネットワークを形成し、良好な街並み形成を図っていく。 民間事業者との共同建替事業において既にUR賃貸住宅の建設に着手しており、当地域において都市型住居、商業施設、職場が近接したまちづくりの拠点となることが期待されている 周辺と連携した環境整備を行い、まちの発展に貢献することが期待されている。 	継続	住宅局 市街地建築課 (課長 淡野 博久)	

完了後の事後評価結果一覧 (平成29年3月末現在)

【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)
岩木川消流雪用水 導入事業(鶴田地 区) (H19~H2 3) 東北地方整備局	5年以内	8.5	<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 8.5億円、工期 平成19年度~平成23年度 B/C 7.0 (B: 79億円、C: 11億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・消流雪用水の導入により、円滑な除排雪が可能になり、冬期に利用できる土地空間が増大し、歩道空間の確保や車両の交通も円滑化が図られた。 <p>(事業実施による環境の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・特になし。 <p>(社会経済情勢の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・鶴田町の人口は年々減少傾向にあり、一方で高齢化率は増加している。消流雪用水の導入により、高齢化による除排雪作業の負担軽減が図られる。 <p>(今後の事後評価の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・消流雪用水導入事業により、町内の小河川の河道閉塞が解消され、融雪溝の排雪能力も向上しており、除雪労力の軽減や、除雪作業時のコミュニティの向上が図られたなどの効果も聞かれていることから、本事業は事業当初の目的に対して効果が発現しており、今後の事業評価の必要性はないと考える。 <p>(改善措置の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現時点では、消流雪用水導入事業の効果が確認されているが、町の融雪溝未整備路線が残されている状況であり、鶴田町からは「今後、財政運営計画との整合を勘案しながら、事業の進捗を図る」旨の意見を頂いており、今後も関係機関連携して事業の効果発現の向上に取り組む。 <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現時点では、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性はないと考える。 	対応なし	東北地方整備局 河川環境課 (課長 中川 博樹)

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)
利根川上流特定構造物改築事業(谷田川第一排水機場改築) (H17~H23) 関東地方整備局	5年以内	36	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 全体事業費 36億円、工期 平成17年度~平成23年度 B/C 2.8 (B:179億円、C:63億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況) ・新機場の運用開始(H23年4月)から現在までの間、計6回(H28年12月末までの集計)の操作を確実に実施している。</p> <p>(事業実施による環境の変化) ・既存の排水機場の更新のため、環境の変化はない。</p> <p>(社会経済情勢の変化) ・谷田川下流の左岸側の板倉町においてニュータウンの開発が行われており、世帯数が増加している。</p> <p>(今後の事後評価の必要性) ・事業完了により施設の信頼性が向上し、既に改築後の出水においても稼働していることから、今後の事業評価の必要は無いと思われる。</p> <p>(改善措置の必要性) ・事業完了により施設の信頼性が向上し、既に改築後の出水においても稼働していることから、今後の改善措置の必要は無いと思われる。</p> <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・同種事業の調査計画のあり方や事業評価手法について、見直しの必要性は無いものと思われる。</p>	対応なし	関東地方整備局 河川計画課 (課長 出口 桂輔)
千曲川土地利用一体型水防災事業 (H20~H23) 北陸地方整備局	5年以内	8.5	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 全体事業費 8.5億円、工期 平成20年度~平成23年度 B/C 2.9 (B:36億円、C:12億円)</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、浸水家屋18戸及び浸水面積8haの被害発生が想定されるが、輪中堤の整備により解消される。(昭和57年9月洪水、昭和58年9月洪水、平成16年10月洪水、平成18年7月洪水に対する再度災害防止が図られる。)</p> <p>(事業実施による環境の変化) ・水面に係る工事はされておらず、魚類及び底生動物に関する影響はないものと考えられる。また、輪中堤の整備前後における周辺の調査結果より、鳥類に対しても大きな影響はないものと考えられる。</p> <p>(社会経済情勢の変化) ・中野市により、建築基準法に基づく災害危険区域が指定されているなど、地域防災力の向上に向けて連携した取り組みがされている。また、地区(保全対象)の人口・世帯数も大きな変動はない。</p> <p>(今後の事後評価の必要性) ・費用便益比(B/C)は事業実施後においても、2.9と事業効果が得られており、事業の有効性が十分認められることから、今後の事業評価の必要性はないと考えられる。</p> <p>(改善措置の必要性) ・輪中堤整備後に発生した洪水は、過去、浸水被害をもたらした規模に達していないものの、河川整備基本方針の洪水を対象とした検討結果からその効果は確認されており、また、完成形までの整備で実施されたことから将来の追加対策もなく、今後の改善措置の必要性はないと考えられる。</p> <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・今後、新規に同種事業を立ち上げる際には、新技術の導入を始め、土砂の発生や受け入れなどに関する情報共有に努め、より当該地域の状況を踏まえた計画を立案するなど、一層のコスト縮減、事業期間の短縮化(効率的、効果的な整備)を図るものとするが、事業評価手法そのものの見直しは必要ないものと考えられる。</p>	対応なし	北陸地方整備局 河川計画課 (課長 秩父 宏太郎)

事業名 (事業実施期間) 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
宮川床上浸水対策特別緊急事業(中島・大倉地区)(H18~H23)中部地方整備局	5年以内	114	<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 114億円、事業期間 平成18年度～平成23年度 B/C 1.4 (B: 257億円、C: 186億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況) ・平成23年9月洪水では、事業実施済み区間においては、一部内水被害はあったものの、堤防整備と併せて実施した河道掘削の効果により最大約90cmの水位低下が図れ、河川氾濫を防止することができた。</p> <p>(事業実施による環境の変化) ・学識経験者(河川環境・景観)及び地元関係者を委員とする「宮川における環境整備検討会」において、整備方針を決定した。</p> <p>・学識経験者(河川・経済・環境)等を委員とする「宮川床上浸水対策特別緊急事業監理委員会」において、意見・助言を頂きながら事業を実施した。</p> <p>・その結果、宮川床上浸水対策特別緊急事業に伴う自然環境への影響は特に認められない。</p> <p>(社会経済情勢の変化) ・事業着手時と比較して人口や土地利用に大きな変化はない。</p> <p>(今後の事後評価の必要性) ・事業完了以降、家屋浸水被害は生じていない。また、計画規模の出水に対しても、本事業の実施により、浸水被害の軽減効果が期待され、事業の有効性は十分見込まれることから、今後の事後評価の必要性はない。</p> <p>(改善措置の必要性) ・事業完了以降、家屋浸水被害は生じていない。また、計画規模の出水に対しても、本事業の実施により、浸水被害の軽減効果が期待され、事業の有効性は十分見込まれることから、今後の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) ・事業評価手法は妥当と考え、現時点での見直しの必要性はない。</p>	対応なし	中部地方整備局 河川計画課 (課長 服部 洋佑)
庄内川特定構造物改築事業(国道1号一色大橋)(H12~H23)中部地方整備局	5年以内	64	<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 64億円、事業期間 平成12年度～平成23年度 B/C 43.0 (B: 5,473億円、C: 127億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況) ・平成23年9月に発生した台風15号による洪水を安全に流下させることができた。</p> <p>(事業実施による環境の変化) ・一色大橋の架け替えに伴う自然環境への影響は特に認められない。</p> <p>(社会経済情勢の変化) ・本事業が採択された平成12年度以降、周辺地域での人口は増加している。また、氾濫域内における鉄道や国道などの交通網の利用者数や、事業所(従業員100人以上)の販売額も増加しており、地域は発展している。</p> <p>(今後の事後評価の必要性) ・事業完了以降に発生した洪水に対しても、浸水被害は発生していない。また、本事業の実施により、浸水被害の軽減効果が期待され、事業の有効性は十分見込まれることから、今後の事後評価の必要はない。</p> <p>(改善措置の必要性) ・事業完了以降に発生した洪水に対しても、浸水被害は発生していない。また、本事業の実施により、浸水被害の軽減効果が期待され、事業の有効性は十分見込まれることから、今後の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) ・事業評価手法は妥当と考え、現時点での見直しの必要性はない。</p>	対応なし	中部地方整備局 河川計画課 (課長 服部 洋佑)

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)
太田川中・上流部 床上浸水対策特別 緊急事業 (H19～H23) 中国地方整備局	5年以内	137	<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 137億円、工期 平成19年度～平成23年度 B/C 1.3 (B: 227億円、C: 171億円) (事業の効果の発現状況) ・事業着手後、戦後最大洪水である平成17年9月洪水と同規模の洪水は発生していない ・事業により整備を行った箇所は、平成17年9月洪水においても家屋浸水を防止できることを確認 (事業実施による環境の変化) ・河道掘削にあたっては平水位以上の陸域部の掘削を基本とし、従来の環境を保全するなど生態系への配慮がなされており、 本事業による環境への大きな影響はない (社会経済情勢の変化) ・本事業前後での大きな社会情勢の変化はない (今後の事後評価の必要性) ・一定の事業効果を確認しており、環境への大きな影響もなく、大きな社会情勢の変化もみられないことから、改めて事後評価の必要性はない (改善措置の必要性) ・一定の事業効果を確認しており、環境への大きな影響もみられないことから、改善措置の必要性はない (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・特になし</p>	対応なし	中国地方整備局 河川計画課 (課長 鈴置 真央)
波介川床上浸水対 策特別緊急事業 (H19～H23) 四国地方整備局	5年以内	161	<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 161億円、工期 平成19年度～平成23年度 B/C 3.2 (B: 689億円、C: 215億円) (事業の効果の発現状況) ・河口導水路の運用開始(H24年5月)から現在までの間、計19回(H29年2月末までの集計)の操作を実施。 ・平成26年8月の台風12号、11号では、本事業採択の契機となった平成17年9月洪水を大幅に上回る記録的な豪雨が、連続して波介川流域で発生したが、浸水被害軽減に大きく寄与。 (事業実施による環境の変化) ・事業の実施や事業完了後の運用による影響と考えられる顕著な環境の変化は確認されておらず、今後も自然環境への大きな影響はないと考えられる。 (社会経済情勢の変化) ・波介川流域が位置する土佐市は、肥沃な平野部での多角的近代農業のほか、仁淀川の豊かな水を活用しての製紙工業や、沿岸漁業、水産物加工など、多彩な産業が成り立っている。 ・土佐市の人口は、近年減少傾向にあるが、生産活動は順調に推移しており、近10カ年で「パルプ・紙・紙加工品製造業」を主とした製造品出荷額は約3割増加している。 (今後の事後評価の必要性) ・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。 (改善措置の必要性) ・事業目的に見合った治水効果が発現されていることから、改善措置の必要性はない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・現時点では、同種事業の調査・計画のあり方や事業評価手法の見直しの必要性はないと考える。</p>	対応なし	四国地方整備局 河川計画課 (課長 田窪 遼一)

事業名 (事業実施期間) 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
緑川上流地区土地利用一体型水防災事業 (H14~H23) 九州地方整備局	5年以内	32	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 全体事業費 32億円、工期 平成14年度～平成23年度 B/C 1.2 (B: 62億円、C: 53億円) (事業の効果の発現状況) ・事業完了後の平成24年6月及び平成28年6月に、過去被害を受けた平成7年7月、平成19年7月の洪水と同規模の洪水が発生したものの、家屋浸水被害はなく、事業効果効果の発現を確認。 (事業実施による環境の変化) ・河川内の工事は実施していないことから、周辺の自然環境への影響は特にないものと考えられる。 (社会経済情勢の変化) ・事業箇所の土地利用状況など大きく変わっておらず、治水事業の必要性は変わっていない。 (今後の事後評価の必要性) (改善措置の必要性) ・事業等完了後、平成24年6月洪水、平成28年6月洪水において、浸水家屋が解消されるなど、事業効果の発現が確認されている。 ・また、社会情勢の変化等もなく、近年の大雨の発生頻度を踏まえると当事業の必要性や重要性は依然として高く、当事業による環境の変化も特に見受けられない。 ・歴史的施設の保全や周辺景観への配慮がなされ、従前の地域コミュニティも維持されている。 ・よって、今後の事後評価及び改善措置については必要無いものとする。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・事業の効果発現が確認されていることから、同種事業の計画・調査のあり方の見直しや事業評価手法の見直しの必要性はないものと思われる。</p>	対応なし	九州地方整備局 河川計画課 (課長 坂井 佑介)
手取川総合水環境整備事業 (H20~H23) 北陸地方整備局	5年以内	2.8	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 全体事業費 2.8億円、工期 平成20年度～平成23年度 B/C 12.8 (B: 45億円、C: 3.5億円) (事業の効果の発現状況) ・石の河原の増加とともに生物の多様性が確認されており、事業効果が発現している。 (事業実施による環境の変化) ・事業実施中及び事業完了後において、自然環境の変化に関する問題は認められない。 (社会経済情勢の変化) ・事業着手時から人口については大きな変動はない。世帯数は増加傾向である。 (今後の事後評価の必要性) ・手取川自然再生事業が完了し、石の河原の復元が図られている。 ・費用便益比 (B/C) は12.8で投資効果も確認されており、今後の事業評価の必要性はないものと考えられる。 (改善措置の必要性) ・手取川は河川管理者による適切な管理を行うとともに、平常時の巡視点検や、水辺の国勢調査により、今後も事業効果を把握していくため、改善措置の必要はないものと考えられる。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・今後、同種事業(自然再生)を実施する際は、より一層、定量的な事業効果の把握に努める。事業評価手法そのものの見直しは必要ないものとする。</p>	対応なし	北陸地方整備局 河川計画課 (課長 秩父 宏太郎)

【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)
森吉山ダム建設事業 (S48~H23) 東北地方整備局	5年以内	1,669	<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 1,669億円、工期 昭和48年度～平成23年度 B/C 1.4 (B: 4,814億円、C: 3,332億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> 平成24年4月の管理開始以降、洪水調節を8回(年平均: 2回)実施した。平成25年9月16日(既往最大)洪水では、ダム地点において流入ピーク時の洪水量を約420m³/s低減させた。 下流河川である阿仁川・米内沢地点の維持流量及び米代川・ニツ井地点の正常流量の確保をし、既得用水等の使用に寄与した。 北秋田市の水道関連施設の整備が平成28年度に完了し、平成29年度から取水を行う予定である。 森吉山ダムの発電は、ダム完成後の4か年平均で東北電力の計画以上の発電をして電力を供給している。平成27年の水力発電による発生電力量は、8千世帯に相当し、CO2排出量は、石油火力発電の1/67、石炭火力発電の1/89であり、環境負荷の軽減に貢献している。 <p>(事業実施による環境の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> 大腸菌群数については、森吉山ダムの運用開始以前から流入河川、下流河川とも高い傾向にあるが、その他の項目は環境基準を達成している。 森吉山ダム建設によって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。魚類、底生動物、鳥類、哺乳類等について、湛水前後の出現種構成に大きな変化はない。 平成27年時点の総堆砂量は94万m³であり、計画堆砂容量に対する堆砂率は約9.4%である。平成24年は運用開始後初の測量で、堆砂量が多くなっているが、平成18年～24年の6年分の堆砂及び平成19年9月の大規模な出水の影響も含まれていると推察される。 <p>(社会経済情勢の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ダム建設中から地元自治体と協働での各種イベントが開催され、多くの来場者が訪れるなど、ダムが観光資源として活用され、ダム周辺等への観光・レクリエーション施設の整備も行われている。 平成23年3月に作成された「森吉山ダム水源地域ビジョン」に基づいて、地元住民との交流やイベント等の取組みが行われている。 <p>(今後の事後評価の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> 森吉山ダム建設事業は充分効果を発現しているものと判断され、今後の事業評価の必要性はないと考えられる。 <p>(改善措置の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> 現時点では森吉山ダム建設事業に対する改善の必要性はない。継続してモニタリングを実施し、その結果についてフォローアップ委員会へ報告していく。 <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> 見直しの必要性は特になし。 	対応無し	東北地方整備局 河川管理課 (課長 二瓶 昭弘)

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)
湯西川ダム建設事業 (S60～H23) 関東地方整備局	5年以内	1,727	<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 1,727億円、工期 昭和57年度～平成24年度 B/C 4.1 (B:7,368億円、C:1,800億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> 湯西川ダムは試験湛水完了以降、平成27年9月関東・東北豪雨などで洪水調節を行いダム下流河川の洪水被害低減に大きな役割を果たす効果があった。 湯西川ダムから流水の正常な機能の維持のための補給が行われ、下流河川の流況改善が図られている。 <p>(事業実施による環境の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> 湯西川ダム建設事業による環境への大きな変化はない。 生物に対する環境保全措置は所定の効果を発揮している。 <p>(社会経済情勢の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> 湯西川ダム建設前後での大きな社会情勢の変化は生じていない。 湯西川ダムでは他の鬼怒川上流ダム群と一体となった水源地域ビジョンが策定され、湯西川ダムがある湯西川・西川地区では、水陸両用バスの運行、水面利用ルールづくりなどが行われている。 <p>(今後の事後評価の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> 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、改めて事後評価の必要性はないと考えている。 <p>(改善措置の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> 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、改善措置の必要性はないと考えている。 なお、今後も各種フォローアップ調査を行い、その結果の分析評価を行い、ダム等管理フォローアップ委員会に諮りながら適切なダム管理を行っていく。 <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> 同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性は特に無い。 	対応なし	関東地方整備局 河川計画課 (課長 出口 桂輔)
尾原ダム建設事業 (S62～H23) 中国地方整備局	5年以内	1,195	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 全体事業費 約1,195億円、工期 昭和62年度～平成23年度 B/C 2.0 (B:4,253億円、C:2,104億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> 平成26年8月5日～6日の降雨は、尾原ダム流域平均累加雨量122.3mmとなった。 最大流入量309m³/sに対し、放流量を5m³/sとし、304m³/sを調節した。 この洪水で、斐伊川放水路と尾原ダムの運用により、斐伊川下流と宍道湖の水位を低減させた。 管理開始以降、農業用水の確保や河川環境保全に必要な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>(事業実施による環境の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> 尾原ダム建設事業による環境への大きな影響はない。 実施した環境保全措置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>(社会経済情勢の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> 平成25年9月に、「尾原ダム水源地域ビジョン」を策定。 例年、さくらおろち湖祭りや各種スポーツイベントが開催され、多くの来訪者で賑わう。 <p>(今後の事後評価の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> 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ない。 <p>(改善措置の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> 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、改善措置の必要性はない。 ただし、発生機構が複雑で予見が難しい底層部の貧酸素化、冷温水現象およびアオコの発生がみられたことから、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>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> 特になし 	対応なし	中国地方整備局 河川計画課 (課長 鈴置真央)

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)
殿ダム建設事業 (S60～H23) 中国地方整備局	5年以内	888	<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 約888億円、工期 昭和60年度～平成23年度 B/C 1.4 (B:1,999億円、C:1,397億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・殿ダムは、平成24年4月の管理開始以降、洪水調節に至る出水(30m³/s以上)が14回発生しており、いずれの洪水でもダム下流の宮ノ下地点で水位低下の効果が確認されている。 ・管理開始以降、流水の正常な機能の維持及び都市用水の確保を目的とした補給が行われるなど、下流河川の流況改善や水利用の安定化が図られている。 <p>(事業実施による環境の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・殿ダム建設による環境への大きな影響はない。 ・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>(社会経済情勢の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ダム管理開始～平成27年において、殿ダムへの訪問者数は約0.6～1万人程度で推移。 ・平成23年5月に「殿ダム水源地域ビジョン」を策定。 ・地元の鳥取市では、ダムを活用した地域振興を積極的に取り組んでいる。 <p>(今後の事後評価の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業効果が発現し、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ない。 <p>(改善措置の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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、改善措置の必要性はない。 ・ただし、これまで大規模な出水が発生していない。今後の大規模な出水に伴う環境の変化の把握に留意することが必要である。 ・富栄養化現象として、淡水赤潮やアオコの発生がみられ、種の遷移が観察されている。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、ダム等管理フォローアップ委員会に諮るものとする。 <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・特になし 	対応なし	中国地方整備局 河川計画課 (課長 鈴置真央)

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)
嘉瀬川ダム建設事業 (S63~H23) 九州地方整備局	5年以内	1,754	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 全体事業費 約1,754億円、工期 昭和63年度~平成23年度 B/C 1.7 (B: 3,766億円、C: 2,172億円) (事業の効果の発現状況) ・嘉瀬川ダム管理開始以降に発生した平成24年6月24日出水では、下流の川上地点において約0.5mの水位低減があったものと推測される。 ・嘉瀬川ダムの補給により池森地点の正常流量、多布施川維持流量が概ね確保されており、良好な河川環境の維持、流況改善に寄与するとともに、かんがい用水の補給、都市用水の安定供給が行われている。 (事業実施による環境の変化) ・嘉瀬川ダム貯水池内の生活環境項目は、概ね環境基準を満足し、冷水放流、濁水長期化等の水質障害は確認されていない。 ・嘉瀬川ダム湖内ではヤマトシマドジョウ等の重要種が確認され、その他の陸域生物はダム管理開始以降、生育・生息状況に大きな変化は見られない。 (社会経済情勢の変化) ・嘉瀬川ダム周辺の観光施設では、ダム完成以降の観光客数が増加傾向にある。 ・嘉瀬川ダム周辺の利用施設の来客者数は、オープン以来、増加傾向にある。 ・嘉瀬川ダム湖面においては、カヌー、ボートの競技大会、イベント等により盛んに利用されている。 (今後の事後評価の必要性) ・嘉瀬川ダム建設事業は効果を発現していると判断されるため、今後、事後評価を実施する必要はない。 (改善措置の必要性) ・事業効果の発現が確認され、現時点において環境への重大な影響も見受けられないことから、改善措置の必要性はない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・見直しの必要性は特にない。</p>	対応なし	九州地方整備局 河川管理課 (課長 満崎 晴也)

【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）
函館・江差自動車道 （一般国道228号） 函館茂辺地道路 （H2～H23） 北海道開発局	5年以内	866	<p>【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通量 整備前（H11）：31,261台/日（現道） 実績（H27）：20,888台/日（現道）、14,438台/日（当該路線） ・事業費 計画時：698億円 実績：866億円 ・費用便益比 B/C=1.2（B=1,680億円、C=1,389億円） <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ol style="list-style-type: none"> ①主要都市間の利便性向上 <ul style="list-style-type: none"> ・函館市と木古内町の所要時間が夏期で21分（冬期は24分）短縮され、渡島西部・檜山南部地域の利便性が向上。 ②道路交通の安全性向上 <ul style="list-style-type: none"> ・並行する現道からの交通転換が約40%図られた。 ・死傷事故件数が約5割減少し、道路交通の安全性が向上。 ③地域活性化に寄与 <ul style="list-style-type: none"> ・商業施設集中エリアへのアクセスが向上し、買い物など生活の利便性が向上。 ④工業団地等の利便性向上 <ul style="list-style-type: none"> ・北斗市の北斗追分IC周辺では企業立地が約2割、函館市の函館テクノパークでは2倍に増加。 ・企業立地の促進により北斗市の市民税収（法人分）が約1.7倍に増加し、新たな雇用による消費支出も増加。 ⑤観光地への利便性向上 <ul style="list-style-type: none"> ・観光入込客数が約1.4倍に増加し、観光消費額が約8億円増加。 ⑥水産品の流通利便性向上 <ul style="list-style-type: none"> ・全道シェアが拡大している松前町や福島町産のマグロ出荷において、道内外への輸送の安全性、定時性が向上。 ⑦農産品の流通利便性向上 <ul style="list-style-type: none"> ・速達性及び定時性の高い輸送ルートが確保され、ニラやトマトの迅速な輸送を支援。 ⑧災害時の緊急輸送ルートの強化 <ul style="list-style-type: none"> ・東北地方太平洋沖地震で想定される最大クラスの津波による津波浸水想定区域を回避し、迅速で円滑な避難や救急搬送、救援物資の輸送の確実性が向上。 <p>【事業実施による環境の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・評価対象区間については、環境影響評価実施要項に基づき、環境影響評価を実施している。予測評価の結果、環境保全目標を満足している。 <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・人口は、事業化当時約368,2千人（H2）→開通後312,3千人（H27）となっている。 ・製造品出荷額は、事業化当時約3,597億円（H2）→開通後約2,311億円（H27）となっている。 ・卸売・小売業販売額は、事業化当時約13,997億円（H3）→開通後約8,110億円（H26）となっている。 <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・函館茂辺地道路の整備により、道南圏の連携強化を図り、交通の円滑化、地域経済の活性化、安全・安心な暮らしの確保など、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える。 <p>【改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・想定された効果についても発揮されており、当面、改善措置の必要性はない。 <p>【同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・同種事業の計画・調査のあり方について、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考える。 	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12号 美唄拡幅 (H1～H23) 北海道開発局	5年以内	118	<p>【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通量 <ul style="list-style-type: none"> 整備前 (H2) : 16,565台/日 実績 (H27) : 12,458台/日 ・事業費 計画時: 118億円 実績: 118億円 ・費用便益比 B/C=1.4 (B=270億円、C=194億円) <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ol style="list-style-type: none"> ①交通混雑の緩和 <ul style="list-style-type: none"> ・主要渋滞ポイントの渋滞が解消。旅行速度が向上したほか、混雑度も低下するなど交通混雑が緩和。 ②道路交通の安全性向上 <ul style="list-style-type: none"> ・死傷事故件数が約8割減少。重大事故も約9割減少するなど、道路交通の安全性が向上。 ③燃料品の流通利便性が向上 <ul style="list-style-type: none"> ・交通混雑が緩和したことで渋滞時の輸送回数の減少が回避されるなど、石炭の流通利便性が向上。 ④公共交通機関の定時性向上 <ul style="list-style-type: none"> ・渋滞による遅れが少なくなるなど定時性が向上し、バス利用者へのサービスが向上。 ⑤救急搬送の安定性向上 <ul style="list-style-type: none"> ・救急搬送時間の短縮等により、救急搬送の安全性・安定性が向上。 ⑥経済活動の活性化に寄与 <ul style="list-style-type: none"> ・高速ICや市街地とのアクセス性が向上し、空知団地の利便性向上が図られ、沿線の経済活動の活性化に寄与。 <p>【事業実施による環境の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・環境影響評価は対象外事業である。 <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・人口は、開通前約4.6万人(S60)→開通後2.9万人(H27)となっている。 <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・美唄拡幅の整備により、交通混雑の緩和や交通事故の低減、道路交通の定時性、安全性の向上など、当初の目的が達成されていることから、今後の事後評価の必要性はないものと考え <p>【改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・想定された効果についても発揮されており、当面、改善措置の必要性はない。 <p>【同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・同種事業の計画・調査のあり方について、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考える。 	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232号 天塩バイパス (H5～H23) 北海道開発局	5年以内	50	<p>【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通量 整備前 (H11) : 3,620台/日 (現道) 実績 (H27) : 406台/日 (現道)、2,818台/日 (当該路線) ・事業費 計画時: 53億円 実績: 50億円 ・費用便益比 B/C=1.03 (B=108億円、C=105億円) <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ol style="list-style-type: none"> ①冬期走行環境の安全性向上 <ul style="list-style-type: none"> ・地吹雪による吹き溜まりや視程障害による通行止めが改善し、冬期走行環境の安全性が向上。 ②道路交通の安全性向上 <ul style="list-style-type: none"> ・市街地内を走行していた大型車が転換され、死傷事故が解消。車道や歩道の幅幅により、走行性・安全性が向上。 ③酪農畜産品の流通利便性向上 <ul style="list-style-type: none"> ・揺れや振動が減少し、輸送時の生体牛のストレスによる体重減少などが軽減され、品質の向上等により平均取引価格が約1.7倍に増加。 ④水産品の流通利便性向上 <ul style="list-style-type: none"> ・揺れや振動が減少し、輸送時のほたて稚貝のへい死が減少するなど、品質の向上等により平均入荷量が約9百万粒増加。 ⑤観光地への利便性向上 <ul style="list-style-type: none"> ・当該道路の一部供用整備にあわせ道の駅「てしお」の開駅、「シーニックバイウェイ北海道」ルートや広域観光周遊ルートに認定されるなど、アクセス利便性向上や道外客の入込増加により、天塩町内の観光消費額は約1.3倍に増加。 ⑥救急搬送の安定性向上 <ul style="list-style-type: none"> ・天塩町から稚内市、名寄市、旭川市への医療施設への救急搬送ルートや、出張医の送迎ルートとして活用されるなど、救急搬送の安全性・安定性また特に冬期の確実性が向上。 <p>【事業実施による環境の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・環境影響評価は対象外事業である。 <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・人口は、事業化当時約5,3千人 (H2) → 開通後3,2千人 (H27) となっている。 ・農業産出額は、約62億円 (S60) → 約46億円 (H18) となっている。 ・漁獲金額は、約634百万円 (H5) → 約415百万円 (H26) となっている。 <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・天塩バイパスの整備により、市街地の線形不良の解消、地吹雪による視程障害の低減を図り、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する。 <p>【改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・想定された効果についても発揮されており、当面、改善措置の必要性はない。 <p>【同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・同種事業の計画・調査のあり方について、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考える。 	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274号 徹別道路 (H5～H23) 北海道開発局	5年以内	148	<p>【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通量 整備前：－ 実績（H27）：636台/日 ・事業費 計画時：149億円 実績：148億円 ・費用便益比 B/C=0.6 (B=199億円、C=339億円) <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ol style="list-style-type: none"> ①通行不能区間の解消 <ul style="list-style-type: none"> ・通行不能区間が解消し、標茶町・弟子屈町から阿寒ICや釧路空港など交通結節点のある阿寒町間など、釧路圏の中央部を横断する新たな物流・観光ルートが機能。 ②災害時の緊急輸送ルートの強化 <ul style="list-style-type: none"> ・標茶町から阿寒町までの約45 kmが新たに緊急輸送道路に指定され、緊急輸送ルートが強化。 ③家畜飼料の流通利便性向上 <ul style="list-style-type: none"> ・飼料輸送の効率化や大型車両の安全な輸送ルートが確立され、家畜飼料の流通利便性が向上。 ④畜産品の流通利便性向上 <ul style="list-style-type: none"> ・生乳輸送の効率化や大型車両の安全な輸送ルートが確立され、畜産品の流通利便性が向上。 ⑤観光地への利便性向上 <ul style="list-style-type: none"> ・新たな周遊観光ルートが形成され、観光地間の移動時間が短縮するなど、周遊観光の利便性が向上。 ⑥地域産業活性化に寄与 <ul style="list-style-type: none"> ・利便性の高い交通結節点が形成され、多目的センターや、大型車にとって利便性が高いことから地域の基幹産業である酪農に必要なTMRセンターが沿道に新規建設され、地域産業活性化に寄与。 ⑦日常生活の利便性向上 <ul style="list-style-type: none"> ・高齢者の日常生活を支える配送の多様性や効率化に寄与。 <p>【事業実施による環境の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・環境影響評価は対象外事業である。 <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・人口は、事業化当時約208.5千人(H2)→開通後177.3千人(H27)となっている。 ・卸売・小売販売額は、事業化当時10,463億円(H3)→開通後4,831億円(H26)となっている。 ・自動車保有台数(貨物・乗合)は、事業化当時17.8千台(H2)→開通後15.3千台(H27)となっている。 <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・徹別道路の整備により、国道の通行不能区間の解消、農水産物の流通利便性の向上、観光地へのアクセス向上など、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する。 <p>【改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・想定された効果についても発揮されており、当面、改善措置の必要性はない。 <p>【同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・同種事業の計画・調査のあり方について、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考える。 	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 蔵岱拡幅 (H1～H23) 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】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通量 整備前 (H17) : 16,562台/日 実績 (H27) : 18,591台/日 ・事業費 計画時 : 53億円 実績 : 60億円 ・費用便益比 B/C=1.4 (B=134億円、C=99億円) <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ol style="list-style-type: none"> ①交通混雑の緩和 <ul style="list-style-type: none"> ・混雑多発箇所の渋滞が解消。旅行速度が向上したほか、混雑度も低下するなど交通混雑が緩和。 ②道路交通の安全性向上 <ul style="list-style-type: none"> ・追突事故や正面衝突事故の件数が約7割減少。死傷事故率も約6割減少するなど、道路交通の安全性が向上。 ③重要港湾への物流利便性向上 <ul style="list-style-type: none"> ・交通混雑が緩和したことで、輸送時間短縮によるドライバーの労働時間が削減し輸送効率が向上するなど、木材チップの流通利便性が向上。 ④食品雑貨等の流通利便性向上 <ul style="list-style-type: none"> ・搬送時間の定時性が確保され、食品雑貨等の流通利便性が向上。 ⑤地域産業活性化に寄与 <ul style="list-style-type: none"> ・当別町農産品の出荷時の輸送の安定性や効率性が向上したことにより、地域産業の活性化に寄与。 ⑥救急搬送の安定性向上 <ul style="list-style-type: none"> ・救急搬送時間の短縮により患者負担が軽減するなど、救急搬送の安全性・安定性が向上。 <p>【事業実施による環境の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・環境影響評価は対象外事業である。 <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・人口は、開通前10.7万人 (S60)→開通後13.8万人 (H27)となっている。 <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・蔵岱拡幅の整備により、交通混雑の緩和、物流の効率化及び道路交通の定時性、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 <p>【改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・想定された効果についても発揮されており、当面、改善措置の必要性はない。 <p>【同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・同種事業の計画・調査のあり方について、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考える。 	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336号 浦幌道路 (H4～H23) 北海道開発局	5年以内	74	<p>【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通量 整備前 (H6) : 889台/日 (現道) 実績 (H27) : 709台/日 (現道)、638台/日 (当該路線) ・事業費 計画時: 64億円 実績: 74億円 ・費用便益比 B/C=1.2 (B=190億円、C=158億円) <p>【事業の効果の発現状況】</p> <p>①狭小幅員及び線形不良の解消</p> <ul style="list-style-type: none"> ・十分な道路幅員が確保され、急カーブ、急勾配の解消により大型車のすれ違い困難が解消し、車両走行の円滑性及安全性が向上。 <p>②水産品の流通利便性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・秋さけの輸送時間が約13分短縮。さけの卵の鮮度向上により、品質の高い商品の加工が可能となり、釧根地域の水産加工業者の売上増に貢献するなど地域の水産業振興を支援。 <p>③地域産業活性化に寄与</p> <ul style="list-style-type: none"> ・公共牧場の経営の改善に寄与し、公共牧場の管理運営コストの低減及び地域酪農振興を支援。 ・拠点漁港とのアクセス向上により沿線に水産加工場が立地し、地域経済の振興に寄与。 <p>④畜産品の流通利便性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・生乳の集送乳経路が見直され集送乳が合理化し、円滑・安定的な走行が可能となり、走行中の揺れや振動に起因する生乳の品質低下を軽減。 <p>⑤重要港湾への流通利便性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・重要港湾釧路港から十勝沿岸部地域へのアクセス向上により、重油や飼料の輸送時間が約8分短縮され、流通利便性が向上。 <p>⑥新たな周遊観光ルートの形成を支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・海岸沿いの国道336号と内陸部の国道38号の観光資源を結ぶ新たな周遊観光ルートが形成され、サイクルツアー等の新たな観光形態が発現。 ・パラグライダー発着場へのアクセス向上により、道外・海外観光客の移動の利便性が向上。 <p>⑦道路交通の安全性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・通過交通の分散が図られ現道並行区間の死傷事故件数が約8割減少。 ・道路ネットワークの多重化により、国道38号通行止め時の迂回時間を約125分短縮。 <p>【事業実施による環境の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・環境影響評価は対象外事業である。 <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・人口は、事業化当時約8.4千人 (H2) → 開通後4.9千人 (H27) となっている。 ・耕地面積は、事業化当時9,418ha (H2) → 開通後10,405ha (H27) となっている。 ・製造品出荷額は、事業化当時64.7億円 (H2) → 開通後152.1億円 (H26) となっている。 <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・浦幌道路の整備により、隘路区間の解消、道路の安全な通行の確保など、当初の目的が達成されていることから、今後の事後評価の必要性はないものとする。 <p>【改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・想定された効果についても発揮されており、当面、改善措置の必要性はない。 <p>【同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・同種事業の計画・調査のあり方について、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、見直しの必要性はないものとする。 	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 土屋バイパス (S60～H24) 東北地方整備局	5年以内	139 (暫定)	<p>【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通量（道路交通センサス、トラカンデータ、交通量調査） 整備前(H23)：16,789台/日（現道部） 実績(H28)：229台/日（現道部）、15,548台/日（当該路線） ・事業費 整備前：170億円(完成) 実績：139億円(暫定) ・費用便益比 B/C=1.4 (B=302億円 C=224億円) <p>【事業の効果の発現状況】</p> <p>①新幹線駅へのアクセス向上の状況</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平内町～東北新幹線新青森駅 現況：63分→整備後：47分 <p>②重要港湾へのアクセス向上の状況</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平内町～青森港 現況：47分→整備後：39分 <p>③日常活動圏の中心都市へのアクセス向上の状況</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平内町～青森市 現況：44分→整備後：36分 <p>④主要な観光地へのアクセス向上による効果</p> <ul style="list-style-type: none"> ・浅虫水族館 現況：305千人→整備後：310千人 <p>⑤三次医療施設へのアクセス向上の状況</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平内町～青森県立中央病院 現況：29分→整備後：27分 <p>⑥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</p> <ul style="list-style-type: none"> ・旧国道4号の日交通量 現況：16,789台/日→整備後：229台/日 土屋バイパスの日交通量 整備後：15,548台/日 ・バイパス及び旧国道4号の死傷事故件数 現況：8件/年→整備後：2件/年 <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"> ・東北縦貫自動車道八戸線 平成25年3月24日 上北道路（六戸JCT～上北IC） 開通 延長7.7km ・東北縦貫自動車道八戸線 平成24年度 天間林道路（（仮）天間林（1）IC～（仮）天間林（2）IC） 事業化 延長8.3km <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業の目的に対する効果を発現しており、現時点では今後の事後評価の必要性はない。なお、社会状況等の変化に応じて完成形の整備を検討する。 <p>【改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・想定された効果についても発揮されており、当面、改善措置の必要性はない。 <p>【計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・特になし 	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7号 青森西バイパス (Ⅱ期) (H19～H23) 東北地方整備局	5年以内	36	<p>【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通量（道路交通センサス、トラカンデータ） 整備前(H22)：24,812台/日 実績(H28)：24,223台/日 ・事業費 整備前：42億円 実績：36億円 ・費用便益比 B/C=3.6 (B=234億円 C=65億円) <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> ①新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上の状況 <ul style="list-style-type: none"> ・旧浪岡町～東北新幹線新青森駅 現況：37分→整備後：30分 ②重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上の状況 <ul style="list-style-type: none"> ・旧浪岡町～青森港 現況：50分→整備後：36分 ③三次医療施設へのアクセス向上の状況 <ul style="list-style-type: none"> ・旧浪岡町～青森県立中央病院 現況：64分→整備後：43分 <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○新幹線の整備状況 <ul style="list-style-type: none"> ・東北新幹線 平成22年12月4日 全線開業（八戸～新青森） 延長 81.8km ・北海道新幹線 平成28年3月26日 開業（新青森～新函館北斗） 延長148.8km <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業の目的に対する効果を発現しており、現時点では今後の事後評価の必要性はない。 <p>【改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・想定された効果についても発揮されており、当面、改善措置の必要性はない。 <p>【計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・特になし 	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)
日本海沿岸東北 自動車道 温海～鶴岡 (H15～H23) 東北地方整備局	5年以内	1,085	<p>【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通量（道路交通センサス、トラカデータ、交通量調査） 整備前（H22）：107百台/日（現道部） 実績（H28）：47百台/日（現道部）、74百台/日（当該路線） ・事業費 整備前：1,117億円（完成） 実績：1,085億円（完成） ・費用便益比 B/C=1.7（B=2,727億円 C=1,580億円） <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ol style="list-style-type: none"> ①第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上の状況 <ul style="list-style-type: none"> ・温海庁舎→庄内空港（整備前：42分⇒整備後：31分） ②特定重要港湾もしくは国際コンテナ航路の発着港湾へのアクセス向上の状況 <ul style="list-style-type: none"> ・鶴岡市→新潟港（整備前：166分⇒整備後：163分） 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"> ・温海地区～鶴岡市役所（整備前：39分⇒整備後：33分） ④IC等から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"> ・あつみ温泉の観光客数（H22：24.8万人/年⇒H27：36.7万人） ⑤三次医療施設へのアクセス向上の状況 <ul style="list-style-type: none"> ・あつみ温泉地区⇄日本海総合病院（整備前：50分⇒整備後：42分） ⑥並行区間等における交通量の減少による安全性向上の状況 <ul style="list-style-type: none"> ・対象区間および現道における死傷事故件数（H21～H23：117件/3年⇒H24～H26：75件/3年） ⑦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"> ・国道7号（第1次緊急輸送道路）を含めた全面通行止め（H18～H23：29回⇒H24～H28：1回） <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○高規格幹線道路の整備状況 <ul style="list-style-type: none"> ・日本海沿岸東北自動車道 平成24年10月 象潟仁賀保道路（金浦IC～仁賀保IC）L=6.9km 開通 平成25年度 朝日温海道路（朝日まほろばIC～あつみ温泉IC）L=40.8km 事業化 遊佐象潟道路（遊佐鳥海IC（仮）～象潟IC）L=17.9km 事業化 平成27年10月 象潟仁賀保道路（象潟IC～金浦IC）L=6.8km 開通 <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業の目的に対する効果を概ね発現しており、現時点では今後の事後評価の必要性はない。なお、今後のネットワークの完成等、社会状況等の変化に応じて改めて事後評価を実施する。 <p>【改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・想定された効果についても発揮されており、当面、改善措置の必要性はない。 <p>【計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・特になし 	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7号 鶴岡バイパス (H20～H23) 東北地方整備局	5年以内	38 (一部暫定)	<p>【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通量（道路交通センサス、トラカンデータ、交通量調査） 着手前(H17)：144百台/日（現道部） 実績(H28)：146百台/日（現道部） ・事業費 整備前：50億円(完成) 実績：38億円（一部暫定） ・費用便益比 B/C=3.6 (B=310億円 C=87億円) <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ol style="list-style-type: none"> ①現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満であった区間の旅行速度の改善状況 <ul style="list-style-type: none"> ・覚岸寺交差点を含む区間の旅行速度（整備前：17km/h⇒整備後：44km/h） ②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"> ・温海地区～鶴岡市役所（整備前：39分⇒整備後：33分） ※日沿道 温海～鶴岡の効果を含む 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"> ・庄内観光物産館の県外観光客数（H22：28.8万人/年⇒H27：35.3万人/年） 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の状況 <ul style="list-style-type: none"> ・対象区間および現道における死傷事故件数（H17～H18：85件/2年⇒H25～H26：39件/2年） <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"> ・日本海沿岸東北自動車道 <ul style="list-style-type: none"> 平成24年3月 温海～鶴岡 L=25.8km 開通 平成24年10月 象潟仁賀保道路（金浦IC～仁賀保IC）L=6.9km 開通 平成25年度 朝日温海道路（朝日まほろばIC～あつみ温泉IC）L=40.8km 事業化 遊佐象潟道路（遊佐鳥海IC（仮）～象潟IC）L=17.9km 事業化 平成27年10月 象潟仁賀保道路（象潟IC～金浦IC）L=6.8km 開通 ・一般国道112号 <ul style="list-style-type: none"> 平成24年12月 鶴岡北改良 L=2.0km 開通 <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業の目的に対する効果を発現しており、現時点では今後の事後評価の必要性はない。なお、社会状況等の変化に応じて完成形の整備を検討する。 <p>【改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・想定された効果についても発揮されており、当面、改善措置の必要性はない。 <p>【計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・特になし 	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175号 西脇バイパス (S19~H23) 近畿地方整備局	5年以内	44	<p>【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通量 整備前(H17):30,300台/日(当該路線) 実績(H28):30,100台/日(当該路線) ・事業費 計画時:50億円 実績:44億円 ・費用便益比 B/C=5.9 (B=397億円、C=67億円) <p>【事業の効果の発現状況】</p> <p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・(費用便益分析対象区間) 渋滞損失削減時間:55万人・時間/年 ・(当該区間/並行区間) 並行区間等(当該区間)の渋滞損失削減率:5割削減 <p>②地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出削減量:2477.31t-CO2/年 <p>③生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道等における自動車からのNO2排出削減率(排出削減量:7.75t/年、排出削減率:3割削減) ・現道等における自動車からのSPM排出削減率(排出削減量:0.45t/年、排出削減率:3割削減) <p>【事業実施による環境の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・環境影響評価は実施していない。 <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・沿線市の兵庫県西脇市の人口は、事業化前(平成17年)の水準と比較すると減少傾向。 ・自動車保有台数は、事業化前(平成17年)と比べると、近年横ばい。 <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <p>西脇バイパスの開通により、渋滞の緩和、渋滞に起因する事故の減少が確認される等、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。また、想定された効果が発揮されており、当面の改善措置の必要性はない。</p> <p>【改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・想定した効果が発揮されており、当面の改善措置の必要性はない。 <p>【同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現在の事業評価手法に基づく新規採択時評価並びに再評価時に算出した便益は限定的であり、その他種々の整備効果が想定されることから、今後も継続して効果の把握・検証を実施していく。 	対応なし	近畿地方整備局 道路部 道路計画第一課 (課長 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2号 三原バイパス (S46～H23) 中国地方整備局	5年以内	913	<p>【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通量 整備前 (H19) : 40,700～45,500台/日 (当該路線) 実績 : 23,300台/日 (当該路線) ・事業費 整備前 (H19) : 1,392億円 実績 : 913億円 ・費用便益比 B/C 1.1 (B : 1,614億円、C : 1,521億円) <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・渋滞損失時間が約8割削減 ・三原西部工業団地から尾道糸崎港 (重要港湾) までのアクセスが向上【約49分→約28分】 ・三原市中心市街地活性化基本計画との連携により中心市街地の人口が増加し活性化 ・地域高規格道路「福山本郷道路」の一部として位置づけ ・旧国道2号の城町南交差点～三原警察入口交差点間において無電柱化達成 ・三原市消防署西部分署から三次救急医療機関 (JA尾道総合病院) へのアクセスが向上【約59分→約37分】 ・旧国道2号の死傷事故件数が減少【149件/年 (H9) →58件/年 (H26)】 ・第一次緊急輸送道路として機能 <p>【事業実施による環境の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・三原バイパスへ交通が転換し、旧国道2号において沿線の騒音が環境基準を達成し、沿道地域の環境が改善した。 <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・三原市中心市街地の人口は平成7年から平成27年にかけて増加【H7:6,311人→H27:7,587人】 ・三原市の自動車保有台数は昭和55年から平成27年にかけて増加【S55:38,811台→H27:69,399台】 ・平成27年3月に高規格道路「中国横断自動車道尾道松江線」(自動車専用道路)が全線開通 ・平成23年4月に地域高規格道路「広島中央フライトロード」三原市本郷町～三原市大和町区間約10km (自動車専用道路)が開通 <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・三原バイパスは早期に効果発現させるため、暫定2車線整備を行った。この整備により、現道の渋滞緩和、所要時間の短縮、死傷事故件数の減少、中心市街地の活性化・観光振興の支援など、事業目的に見合った効果が確認できることから、今後の事後評価の必要性はないと考える。 <p>【改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・三原バイパスの整備により一定の効果は得られているものの、バイパス本線の渋滞が発生している交差点においては、隣接する木原道路の整備、交差点改良等の必要な対策を進めていく。なお、4車線整備については、事業中である松永道路の4車線整備及び木原道路などのネットワーク整備による今後の交通状況を踏まえて検討を行う。 <p>【同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・沿線自治体の目指すべき姿 (地域計画) と整合させ、経済・観光の関係者から情報収集を行うなど、道路整備による多面的な効果の把握に努める必要がある。 ・事業評価手法の見直しについては、必要はないと考えるが、今後周辺道路整備が進み、ネットワークとしての効果も発揮することが期待されるため、引き続き社会経済指標やビッグデータ等データの蓄積に努める。 	対応なし	中国地方整備局 道路部 道路計画課 (課長 岡本 雅之)

事業名 (事業実施期間) 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
一般国道2号 西条バイパス (S49～H23) 中国地方整備局	5年以内	399	<p>【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通量 整備前(H15) : 42,900～60,400台/日(当該路線) 実績 : 20,600～26,800台/日(当該路線) ・事業費 整備前(H15) : 540億円 実績 : 399億円 ・費用便益比 B/C 3.7 (B : 3,850億円、C : 1,049億円) <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・渋滞損失時間が約1割削減 ・土地区画整理事業との連携により沿道まちづくりが進展 ・拠点開発プロジェクトを支援 ・旧国道2号(国道486号)の死傷事故件数が減少【97件/年(S63)→89件/年(H23～H26平均)】 ・第一次緊急輸送道路として機能 ・主要地方道志和インター線及び市道西条駅大学線(プールパール)がH17年度開通し、西条バイパスにアクセス、国道375号御園宇バイパスがH26年度開通し、西条バイパスにアクセス <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】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・東広島市の人口は、昭和45年から平成27年にかけて増加【S45 : 9万人→H27 : 19万人】 ・東広島市の自動車保有台数は、昭和45年から平成27年にかけて増加【S45 : 2万台→H27 : 13万台】 ・昭和50年度に地域高規格道路「東広島廿日市道路」の一部を構成する東広島バイパスが事業化。 ・平成5年度に高規格幹線道路「東広島・呉道路」が事業化。 ・平成7年度に地域高規格道路「東広島廿日市道路」の一部を構成する安芸バイパスが事業化。 ・平成17年度までに主要地方道志和インター線及び市道西条駅大学線(プールパール)が開通。 ・平成25年度までに東広島バイパスが一部開通。 ・平成26年度に東広島・呉道路及び国道375号御園宇バイパスが全線開通。 <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・西条バイパスは早期に効果発現させるため、バイパス区間については暫定2車線整備を行った。この整備により、現道の渋滞緩和、所要時間の短縮、死傷事故件数の減少、地域経済の活性化、地域産業の支援など、事業目的に見合った効果が確認できることから、今後の事後評価の必要性はないと考える。 <p>【改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・西条バイパスの整備により、一定の効果は得られているものの、バイパス本線の事故が発生している交差点においては、引き続き交差点改良などの必要な対策を進めていく。なお、4車線整備については事業中である安芸バイパス、東広島バイパスなどの整備による今後の交通状況及び所要時間や時間信頼性の変動などを踏まえて検討を行う。 <p>【同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当該事業は、整備目的である地域経済の活性化、地域産業の支援等において効果が確認できており、今後とも同種事業の計画・調査にあたっては、沿線自治体の目指すべき姿(地域計画)と整合させることは必要であり、更に、経済、観光の関係者から情報収集を行うなど、道路整備による多面的な効果の把握に努める必要がある。 ・事業評価手法の見直しについては、整備目的を果たしていることから必要はないと考えるが、今後周辺道路整備が進み、ネットワークとしての効果も発揮することが期待されるため、引き続き社会経済指標やビッグデータ等データの蓄積に努める。 	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 小郡改良 (S48～H23) 中国地方整備局	5年以内	279	<p>【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通量 整備前 (H19) : 30,100～41,400台/日 (当該路線) 実績 : 21,700台/日 (当該路線) ・事業費 整備前 (H19) : 310億円 実績 : 279億円 ・費用便益比 B/C 1.2 (B : 592億円、C : 478億円) <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・渋滞損失時間が約9割削減 ・土地区画整理事業との連携により沿線のまちづくりの進展 ・重点整備地区(新山口駅周辺)における生活関連経路0.65km (国道9号) のバリアフリー化、小郡都市計画区域内の無電柱化に寄与 ・旧国道9号の死傷事故件数の減少【20.3件/年 (H10～12平均) →6.0件/年 (H25～27平均)】 ・平成23年7月に地域高規格道路「山口宇部小野田連絡道路」の一部を形成する山口宇部道路 (自動車専用道路) の朝田IC～嘉川ICが開通し、長谷ICと当該区間が接続 <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】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・山口市の人口は、昭和45年から平成27年にかけて増加【S45 : 16.0万人→H27 : 19.7万人】 ・山口市の自動車保有台数は、昭和45年から平成27年にかけて増加【S45 : 2.9万台→H27 : 15.6万台】 ・平成23年7月に地域高規格道路「山口宇部小野田連絡道路」の一部を形成する山口宇部道路 (自動車専用道路) の朝田IC～嘉川ICが開通し、平成28年3月に山口宇部道路と中国自動車道が小郡JCTにより接続。 <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・小郡改良は事業目的に見合った事業効果の発現が確認されており、更なる事後評価の必要はないと考える。 <p>【改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・小郡改良は完成4車線整備を行った。この整備により、交通混雑の緩和、安全性の確保、区画整理等沿道まちづくりとの連携など一定の効果が確認できることから、改善措置の必要性はないと考える。 <p>【同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当該事業は、整備目的である交通混雑の緩和、安全性の確保、区画整理等沿道まちづくりとの連携などにおいて効果が確認できており、今後とも同種事業の計画・調査にあたっては、沿線自治体の目指すべき姿 (地域計画) と整合させることは必要であり、更に、経済、観光の関係者から情報収集を行うなど、道路整備による多面的な効果の把握に努める必要がある。 ・事業評価手法の見直しについては、整備目的を果たしていることから必要はないと考えるが、今後周辺道路整備が進み、ネットワークとしての効果も発揮することが期待されるため、引き続き社会経済指標やビッグデータ等データの蓄積に努める。 	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)
一般国道9号 萩・三隅道路 (H4～H23) 中国地方整備局	5年以内	697	<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"> ・事業費 整備前 (H22) : 709億円 実績 : 697億円 ・費用対効果分析結果 効果 : 1,436億円、費用 : 1,011億円 <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・水産品等の流通利便性向上、現道区間におけるISO規格コンテナ輸送車の通行不能区間が解消 ・高規格幹線道路「山陰自動車道」に並行する自動車専用道路の一部として位置づけ ・道の駅萩一と(萩市)～青海島(長門市)等の観光周遊性が向上 ・現道区間における死傷事故件数の減少【38.50件/年 (H16～19平均) →15.25件/年 (H24～27平均)】 ・第1次緊急輸送道路として機能、異常気象時通行規制区間、冬期交通障害区間が解消 ・当該事業の整備が契機となり、萩市と長門市が共同で「萩・長門清掃工場」を建設、稼働を開始 <p>【事業実施による環境の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・環境影響評価実施要綱 (昭和59年閣議決定) に基づき、環境影響評価を実施。 <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・萩市・長門市の人口は、平成2年から平成27年にかけて減少【H2 : 11.7万人→H27 : 8.5万人】 ・萩市・長門市の自動車保有台数は、平成2年から平成27年にかけて増加【H2 : 5.6万台→H27 : 6.7万台】 ・平成23年5月までに地域高規格道路「小郡萩道路」の一部を形成する美祿東JCT～絵堂IC間が開通し、平成26年度に絵堂IC～萩IC間が事業化。 ・平成28年度に長門・俵山道路に接続する俵山・豊田が事業化。 <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・萩・三隅道路は早期に効果発現させるため暫定2車線整備を行ったこの整備により、現道の線形不良箇所 の 解消、災害時の代替ルートの確保及び地域活性化など、事業目的に見合った効果が確認できることから、今後の事後評価の必要はないと考える。 <p>【改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・萩・三隅道路の整備により、一定の効果が確認できることから、改善措置の必要性はないと考える。なお、4車線整備については、現在進めている山陰道のネットワーク整備による今後の交通状況を踏まえて検討する。 <p>【同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・同種事業の計画・調査にあたっては、広域的な効果が発現するという観点で、道路整備による多面的な効果の把握に努める必要がある。 ・事業評価手法の見直しについては、必要はないと考えるが、一連区間 (プロジェクト) を対象に適切に評価することも重要と考える。 	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55号 日和佐道路 (H7～H23) 四国地方整備局	5年以内	494	<p>【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通量 <ul style="list-style-type: none"> 整備前(H6)：7,300台/日(並行現道 国道55号) 実績(H28)：2,200台/日(並行現道 国道55号)、8,300台/日(当該路線) ・事業費 計画時：440億円 実績：494億円 ・費用便益比 B/C=1.2 (B=860億円、C=747億円) <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・長距離高速バスの利便性や快適性が向上 ・共用空港へのアクセス向上【美波町～徳島阿波おどり空港(107分→96分)】 ・国際コンテナ航路発着港湾へのアクセス向上【美波町～徳島小松島港(55分→50分)】 ・農林水産品の流通利便性が向上【阿波尾鷲、伊勢エビ、アワビ】 ・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 ・日常活動圏中心都市へのアクセス向上【美波町～阿南市(46分→41分)】 ・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【道の駅日和佐、ひわさうみがめトリアスロンなどを支援】 ・IC等から主要な観光地へのアクセス向上による効果【薬王寺、サーフィンスポット、日和佐うみがめ博物館カレッタ】 ・三次医療施設へのアクセス向上【美波町から徳島県赤十字病院への所要時間が5分短縮】 ・徳島県の第一次緊急輸送道路に指定 ・事前通行規制区間の代替路を形成 ・美波町への移住促進により、人口が社会増 <p>【事業実施による環境の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・特になし <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・日和佐道路に接続する桑野道路が平成23年度に、福井道路が平成24年度に事業化。 ・四国横断自動車道(鳴門JCT～徳島IC：延長10.9km)が平成26年度に開通。 ・美波町の人口は、開通前の平成17年以降、減少傾向。 ・日和佐道路の利用が想定される通勤・通学流動(H22)は約2,400人/日であり、海部郡(美波町、牟岐町、海陽町)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。 <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・日和佐道路の開通により、現道の事前通行規制区間の代替路として、安全・安心な通行の確保、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。 <p>【改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・日和佐道路は、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。 <p>【計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現時点では、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。 	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)
四国横断自動車道 愛南大洲線 宇和島北～西予宇和 (H10～H23) 四国地方整備局	5年以内	543	<p>【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通量 整備前(H9)：23,600台/日（並行現道 国道56号） 実績(H27)：12,200台/日（並行現道 国道56号）、12,600台/日（当該路線） ・事業費 計画時：644億円 実績：543億円 ・費用便益比 B/C=2.7 (B=2,090億円、C=764億円) <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・空港連絡バスの利便性や快適性が向上 ・第二種空港へのアクセス向上【宇和島市～松山空港(110分→96分)】 ・農林水産品の流通利便性が向上【養殖マダイ、河内晩柑】 ・拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成【宇和島市～松山市】 ・日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成【宇和島市～大洲市(48分→34分)】 ・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【三間ICや西予宇和IC周辺の工場整備、愛南町磯釣り大会などを支援】 ・IC等から主要な観光地へのアクセス向上による効果【宇和島港へ寄港するクルーズ船の増加】 ・三次医療施設へのアクセス向上【西予市から市立宇和島宇病院への所要時間が7分短縮】 ・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(60件→24件)】 ・第一次緊急輸送道路に指定 ・輸送コスト削減、遅延による損失の削減、安全な輸送などの直接的な効果に加え、出荷先拡大などに貢献 ・三間ICを中心とした広域防災拠点機能の集約化（物資拠点、啓開活動拠点、三間支所代替拠点機能） ・宇和島市の定住自立構想を支援 <p>【事業実施による環境の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・特になし <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・沿線地域(宇和島市、西予市)の人口は、開通前の平成22年以降、減少傾向。 ・沿線地域(宇和島市、西予市)の自動車保有台数は、開通前の平成22年以降、横ばい。 ・開通区間(宇和島北IC～西予宇和IC)の利用が想定される通勤・通学流動(H22)は約1,822人/日であり、沿線地域から他市町村への通勤・通学者の6～7割が自家用車を利用。 <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・四国横断自動車道愛南大洲線(宇和島北～西予宇和)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。 <p>【改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・四国横断自動車道愛南大洲線(宇和島北～西予宇和)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。 <p>【計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現時点では、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。 	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33号 三坂道路 (H8～H23) 四国地方整備局	5年以内	382	<p>【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通量 整備前(H6)：8,200台/日(並行現道 国道33号) 実績(H28)：600台/日(並行現道 国道440号)、7,200台/日(当該路線) ・事業費 計画時：387億円 実績：382億円 ・費用便益比 B/C=1.1 (B=577億円、C=533億円) <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・特急停車駅へのアクセス向上【久万高原町～JR松山駅(60分→56分)】 ・第二種空港へのアクセス向上【久万高原町～松山空港(67分→63分)】 ・重要港湾へのアクセス向上【久万高原町～松山港(75分→71分)】 ・農林水産品の流通利便性が向上【久万高原町～松山IC(36分→32分)】 ・地域高規格道路「高知松山自動車道」の一部を構成 ・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【高知市～松山市(175分→171分)】 ・日常活動圏中心都市へのアクセスが向上【久万高原町～松山市(57分→53分)】 ・第72回国民体育大会(えひめ国体)の円滑な運営を支援 ・久万高原町内の観光施設へのアクセスが向上【沿線の道の駅、スポーツレジャー施設等の入場者数が増加】 ・三次医療施設へのアクセス向上【久万高原町～愛媛県立中央病院救命救急センター(47分→43分)】 ・急カーブや急勾配を回避するルートが形成され、走行性や安全性が大幅に向上 ・「愛媛県地域防災計画」において、第一次緊急輸送道路に指定 ・旧国道33号(現国道440号：第一次緊急輸送道路)が通行止めになった場合の代替路を形成 ・三坂道路の整備に伴い、国道33号の事前通行規制区間が7.4km短縮、チェーン規制時間が約277時間短縮 ・産科・産婦人科病院へのアクセス向上により出産環境が大幅に改善 ・久万高原町内に新たに木材チップ工場が進出、地域資源の有効活用や雇用拡大、地域経済の活性化に期待 ・久万高原町では、三坂道路の開通後に新たなイベントが企画・実施されており、地域観光が活性化 <p>【事業実施による環境の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・特になし <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・沿線地域(久万高原町)の人口は、開通前の平成22年以降、減少傾向。 ・沿線地域(久万高原町)の自動車保有台数は、開通前の平成22年以降、減少傾向。 ・開通区間(三坂道路)の利用が想定される通勤・通学流動(H22)は約844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。 <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・三坂道路の開通により、現道の通行障害の解消、中山間地の救急医療体制等の強化、観光交流人口の拡大を通じた地域の活性化、防災機能の強化など、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。 <p>【改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・三坂道路は、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。 <p>【計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現時点では、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。 	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 土佐道路 (S46~H23) 四国地方整備局	5年以内	527	<p>【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通量 <ul style="list-style-type: none"> 整備前(S46)：25,800台/12時間(並行現道 国道33号) 実績(H28)：34,900台/日(並行現道 国道33号)、46,300台/日(当該路線) ・事業費 計画時：517億円 実績：527億円 ・費用便益比 B/C=1.9 (B=2,849億円、C=1,491億円) <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道等の渋滞損失時間が削減【約1,656千人時間/年→約768千人時間/年 53.6%削減】 ・高知市西部から高知駅までの所要時間が短縮【34分→23分】 ・高知市西部から高知龍馬空港までの所要時間が短縮【55分→47分】 ・高知市西部から高知新港までの所要時間が短縮【50分→38分】 ・広域道路整備基本計画に位置づけのある高知環状道路を形成 ・潮江西部土地区画整理事業と連携を図った事業を推進 ・土佐市から日常生活圏中心都市である高知市へのアクセスが向上【45分→30分】 ・大規模イベント(リョーマの休日、よさこい祭り)への来訪者を支援【高知市西部→とさてらす(高知観光情報発信館)：34分→23分】 ・高知城、わんぱくこうちなどの主要な観光地へのアクセスが向上 ・公共公益施設(はりまや橋観光バスターミナル、高知駅バスターミナル)へスムーズなアクセス【高知市西部→はりまや橋観光バスターミナル：32分→23分】 ・高知市西部から三次救急医療施設へのアクセスが向上【高知市西部→高知医療センター：42分→35分】 ・高知県緊急輸送道路ネットワーク計画(平成24年1月策定)において第一次緊急輸送道路に位置づけ ・学校や沿線住民による自主防災活動など防災意識の向上に寄与 ・高知県が実施している「みち再生事業」と連携し、一体的な景観を形成 ・土佐道路周辺の生活道路における交通事故の減少に寄与 <p>【事業実施による環境の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・特になし <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・沿線地域(高知市)の人口は、昭和55年の一部暫定供用後増加を続けていたが、平成17年以降減少傾向。 ・沿線地域(高知市)の自動車保有台数は微増傾向。 ・土佐道路の利用が想定される通勤流動(H22)は約7,800人/日であり、昭和55年に比べて1.4倍の増加。 <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・土佐道路の完成供用により、国道32号、国道33号の交通渋滞緩和や、各拠点への所要時間の短縮、高知市中心部への通過交通の分散など、「混雑緩和」「環状道路としての機能」「緊急医療や災害時の支援」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、今後の事業評価の必要性はない。 <p>【改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・土佐道路は、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。 <p>【計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現時点では、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。 	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3号 筑紫野バイパス (H19～H23) 九州地方整備局	5年以内	28	<p>【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通量 整備前(H17)：31,334台/日(当該路線) 実績(H28)：44,242台/日(当該路線) ・事業費 整備前：26億円 実績：28億円 ・費用便益比 B/C=4.8 (B=216億円 C=45億円) <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・円滑なモビリティの確保。(国道3号の渋滞損失時間の削減：削減率約10割) ・物流効率化の支援。(特定重要港湾へのアクセス向上：鳥栖市～博多港(約1分短縮)) ・国土・地域ネットワークの構築。(日常生活圏の中心都市へのアクセス向上：筑紫野市～鳥栖市(約1分短縮)) ・沿線住民の利便性向上。(原田オンランプ整備や下り線相互の乗り入れ口整備により、国道200号沿線の住宅地や鉄道駅へのアクセス性が向上) <p>【事業実施による環境の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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：66dB→66dB、夜間：65dB→64dB) <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・筑紫野市の人口は、増加傾向にあり、一世帯あたりの自動車保有台数は福岡県全体を上回っている。 ・当該道路の交通量は、筑紫野バイパス開通後に増加。 <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業目的に見合った事業効果の発現が確認されており、更なる事後評価の必要はない。 <p>【改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・筑紫野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」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。 <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"> ・施工箇所は住宅が密集し、利用交通量も多い箇所であったため、周辺環境への影響を最小限とすべき施工方法で実施したことにより、沿線地域や道路利用者とのトラブルもなく円滑に工事を進めることができた。 ・今後も、拡幅事業のような周辺交通や生活環境へ影響が生じる事業においては、周辺環境への影響を考慮した施工方法の選定、手順等の工夫を図ることが必要である。 ・事業評価手法について、見直しの必要性はない。 	対応なし	九州地方整備局 道路部 道路計画第一課 (課長 米村享紘)
一般国道202号 福岡外環状道路 (S48～H23) 九州地方整備局	5年以内	2,090	<p>【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通量 整備前(H6)：15,517台/12h(並行現道 大野城二丈線) 実績(H27)：11,708台/12h(並行現道 大野城二丈線) 実績(H27)：25,997台/12h(当該路線) ・事業費 整備前：2,090億円 実績：2,090億円 ・費用便益比 B/C=2.2 (B=7,892億円 C=3,640億円) <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・円滑なモビリティの確保。(並行する(主)大野城二丈線の渋滞損失時間の削減：削減率約5割) ・個性ある地域の形成。(主要な観光地へのアクセス向上：福岡市博多区～糸島市(約18分短縮)) ・安全で安心できるくらしの確保。(三次救急医療施設へのアクセス向上：福大病院からの時間圏が拡大(10分圏カバー人口が約3.6万人増加)) ・交通事象の変化。(市街地への流入交通の減少：開通前32.6万台/日→開通後28.2万台/日) ・歩行者の安全性向上。(並行・放射道路の歩行者事故件数の減少：開通前58件→開通後37件) ・企業立地の促進。(沿線の商業施設床面積が増加：開通前：1.7ha→開通後26.3ha) ・公共交通の利便性向上。(福大病院と西鉄大橋駅を結ぶ新たなバス路線の新設) <p>【事業実施による環境の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・並行する(主)大野城二丈線の騒音値が低減し、環境基準値を達成している。(昼間：69dB→67dB、夜間：62dB→60dB) <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・沿線地域(福岡市、春日市、大野城市)の人口は、増加傾向にあるが、一世帯あたりの自動車保有台数は福岡県・九州全体を下回っている。 ・並行現道の交通量は、福岡外環状道路開通後に減少。 <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業目的に見合った事業効果の発現が確認されており、更なる事後評価の必要はない。 <p>【改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・福岡外環状道路の整備により、「交通混雑の緩和」及び「交通安全性の向上」、「市街地形成の促進」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。 <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"> ・福岡市西南部地域で外環状道路を利用した公共交通の利便性向上を図るため、沿線病院や行政、交通事業者等による勉強会や検討会等を実施し、社会実験と試行運行を経て大橋駅から福大病院のバス路線新設を実現することができた。 ・社会資本を有効に活用するためには、地域ニーズを踏まえて公共交通等の道路の活用方策を検討し、本格実施に向けた関係機関との十分な調整、協議を行うことが重要である。 ・事業評価手法について、見直しの必要性はない。 	対応なし	九州地方整備局 道路部 道路計画第一課 (課長 米村享紘)

事業名 (事業実施期間) 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
一般国道497号 佐々佐世保道路 (H5～H23) 九州地方整備局	5年以内	426	<p>【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通量 整備前 (H17) : 31,188台/日 (並行現道 国道204号) 実績 (H27) : 23,190台/日 (並行現道 国道204号) 実績 (H27) : 20,089台/日 (当該路線) ・事業費 整備前: 541億円 実績: 426億円 費用便益比 B/C=2.3 (B=1,384億円 C=597億円) <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・円滑なモビリティの確保。(並行する国道204号・国道35号の渋滞損失時間の削減: 削減率約5割) ・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: 佐々町～佐世保市(約11分短縮)) ・安全で安心できるくらしの確保。(三次救急医療施設へのアクセス向上: 平戸市～佐世保市総合医療センター(約11分短縮)) ・佐世保市への誘致企業数の増加(開通後H23～H28の誘致企業数12社) ・佐々バスセンター発着の高速バス利用者が増加 <p>【事業実施による環境の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・並行する国道204号の騒音値が低減し、環境基準値を下回る。(昼間: 71dB→66dB、夜間: 65dB→61dB) <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・沿線地域(佐世保市・佐々町)の人口は、減少傾向にあるものの、一世帯あたりの自動車保有台数は、長崎県平均・九州全体との差が縮小。 ・並行現道の交通量は、佐々佐世保道路開通後に減少。 <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業目的に見合った事業効果の発現が確認されており、更なる事後評価の必要はない。 <p>【改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・佐々佐世保道路の整備により、「沿線地域の活性化」、「渋滞緩和」等について、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。 ・ただし、当該事業は暫定2車線での開通であるため、当面の交通状況や広域的な交通需要の動向などから4車線化の必要性について検討することが必要である。 ・また、西九州自動車道全体としての整備効果を発揮するためには、未整備区間の整備推進が必要である。 <p>【同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・佐々佐世保道路では、トンネル掘削土等の建設発生土を有効活用するために自治体と連携して用地の先行取得を行うと共に、国・県・沿線自治体で構成される連絡調整会議で建設発生土の調整を行い、事業を円滑に進めることが出来た。 ・建設発生土等の副産物資源の有効活用が円滑に図れるよう関係機関との情報共有や協力体制を確立することが重要である。 ・事業評価手法について、見直しの必要性はない。 	対応なし	九州地方整備局 道路部 道路計画第一課 (課長 米村享祐)

事業名 (事業実施期間) 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
一般国道58号 那覇西道路 (H13～H24) 沖縄総合事務局	5年以内	1,677	<p>【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通量 整備前(H23.7)：69,400台/日（並行現道 国道58号） 実績(H27.10)：59,700台/日（並行現道 国道58号）、21,400台/日（当該路線） ・事業費 計画時：1,839億円 実績：1,677億円 ・費用便益比 B/C=0.9 (B：2,090億円、C：2,367億円) <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道等の損失時間が削減【264万人時間/年→114万人時間/年】 ・第二種空港へのアクセス向上【那覇空港～那覇空港新港ふ頭(25分→10分)】 ・重要港湾へのアクセス向上【那覇空港～那覇空港新港ふ頭(25分→10分)】 ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上【那覇空港～那覇市役所(22分→10分)】 ・主要な観光地へのアクセス向上【那覇空港～国際通り(21分→9分)】 ・三次医療施設へのアクセス向上【那覇空港～浦添総合病院(38分→27分)】 ・CO2排出量を削減【4,755t-CO2/年】 ・NOx排出量を削減【21.8t-CO2/年】 ・SPM排出量を削減【1.4t-SPM/年】 <p>【事業実施による環境の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・特になし <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・那覇市の人口伸び率は、全国平均を超える伸び率。 ・那覇市の自動車保有台数の伸び率も、全国平均を超える伸び率。 ・那覇空港の航空貨物量、及び那覇港の取扱貨物量は近年増加傾向。 ・平成26年、沖縄県が那覇市を『国際物流拠点産業集積地域』に指定、製造業や卸売業等の物流拠点産業の事業所数が、近年増加傾向。 ・那覇西道路沿線で総合物流センターが相次いで供用を開始。 ・沖縄県への観光客数は近年増加傾向で、平成27年度には794万人と過去最高を更新。 <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・那覇西道路の整備により、環状道路ネットワークの一部が形成され、周辺市町村とのアクセス性が向上した。 ・並行する国道58号における「渋滞緩和」の他、「個性ある地域の形成、地域活性化、安全で安心できる暮らしの確保」等に効果を発現する等、周辺の観光振興の利用促進に寄与している。 ・更に、当該地域周辺の5市（那覇市、浦添市、豊見城市、宜野湾市、糸満市）において、『国際物流拠点産業集積地域』へ指定される等、沖縄県の振興発展にも大きく寄与し、那覇西道路の重要性が増大していくことは明らかであり、今後の事後評価の必要性はないものと判断できる。 <p>【改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・那覇西道路は、想定された効果が発現されており、当面の改善措置の必要性はない。 ・隣接する事業区間（小禄道路、那覇北道路）の供用を見据え、今後も交通状況等を把握し、環状道路ネットワークとしての機能の確保に努める。 <p>【同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業評価手法の見直しの必要性については、整備目的の効果を確認していることから、見直しの必要性は無いと考えるが、今後はビックデータ等を用いた詳細なデータを活用し、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。 	対応なし	沖縄総合事務局 開発建設部 道路建設課 (課長 崎間斉)

【道路・街路事業】
 (補助事業等)

事業名 (事業実施期間) 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
地域高規格道路 宮古盛岡横断道路 一般国道106号 築川道路 (H8～H24) 岩手県	5年以内	149	<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"> ・旅行速度(H27)：63.8km/h ・交通量(道路交通センサス) 整備前(H17)：5,345台/日 実績(H27)：5,746台/日 <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・急カーブ及び隘路の解消 急カーブ(規定値R=150未満)16箇所→解消 最小縦断勾配 5.6%→4.0% ・最小道路幅員 6.0(6.7)m→7.0(14.5～15.5)m ・歩道無し→片側歩道 ・防災点検危険箇所 30箇所→解消 ・交通量 5,345台/日→5,746台/日 ・走行時間の短縮 約9分→約6分 ・事故件数の減少 3件/年→約1.5件/年 <p>【事業実施による環境の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・工事中に環境対策を実施し、また、供用後も事後監視調査を実施するなど、適切な環境対策を実施している。 <p>【社会経済情勢の変化】</p> <p>宮古盛岡横断道路の整備状況(国土交通省施行)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・都南川目道路L=6.0kmのうち、川目IC～田の沢IC間のL=2.6kmが平成28年3月12日に開通済。 ・宮古箱石道路L=33.0km、平津戸松草道路L=7.0km、区界道路L=8.0kmが平成23年度に事業化。 <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 <p>【改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当初の目的どおりの効果が発現しているため、改善措置の必要性はない。 <p>【同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当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。 	対応なし	岩手県 県土整備部 道路建設課 (課長 遠藤昭人)

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)
地域高規格道路 金谷御前崎連絡道路 一般国道473号 相良バイパス (S62～H23) 静岡県	5年以内	252	<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"> ・地域高規格道路の構造要件の見直し(H15.5.2) <ul style="list-style-type: none"> 車線数：4車線→2車線、設計速度：80km/h以上→60km/h、最小曲線半径：280m→150m 最大縦断勾配：4%→5%、沿道アクセス：完全制限→沿道アクセス可能 ・交通量 <ul style="list-style-type: none"> 前回(H23) BP部：0(整備前)→10,200(整備後)台/日、現道部：6,650(整備前)→4,364(整備後)台/日 今回(H28) BP部：0(整備前)→12,300(整備後)台/日、現道部：7,900(整備前)→3,700(整備後)台/日 <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・県内交通ネットワークにおける南北軸が強化 <ul style="list-style-type: none"> 御前崎港～富士山静岡空港の走行時間の短縮(35分(整備前)→27分(整備後)：8分短縮) ・産業・観光活性化へ寄与 <ul style="list-style-type: none"> 当該道路沿線に工業団地や物流センター等、新たに立地(相良バイパス開通後、6企業が沿線に新規進出) 御前崎港のコンテナ取扱量や、入港船舶数が増加(H22→H26：約35%増加) 御前崎港からのコンテナ運搬車両が、東名相良牧之原ICへ容易にアクセス可能となった。 (現道は、線形が悪い箇所があり、コンテナ運搬車両の通行に支障をきたしていた。) 富士山静岡空港の搭乗者数が増加、各観光地へのアクセス道路としての利用増加(H23：34万人→H26：69万人 約2倍増加) ・現道における安全性の向上 <ul style="list-style-type: none"> 現道交通の約8割がバイパスへ交通転換したことにより、現道部での交通事故数が減少 地域住民の安全性の向上：生活交通と通過交通の分離、通学の安全性 (【混雑度】1.27(H22道路交通センサス)→0.20(H27道路交通センサス)1.07低下) (【大型車混入率】12.1%(H22道路交通センサス)→3.6%(H27道路交通センサス)8.4%減少) (人家集中地区の交通量(台/12h)：8,019(整備前)→1,209(整備後)約8割減少) (現道部での事故件数(件)：12(整備前：H21～H23)→5(整備後：H24～H26)) <p>【事業実施による環境の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・バイパスの整備により、周辺道路で交通が分散し、NOx、CO2、SPMの排出量が削減(整備後H42推計) <ul style="list-style-type: none"> NOx削減量：1,250t/年 → 1,233t/年(17t/年(1.36%)削減) CO2削減量：476,500t-CO2/年 → 473,600t-CO2/年(2,900t-CO2/年(0.61%)削減) SPM削減量：61.8t/年 → 61.0t/年(0.8t/年(1.29%)削減) <p>【社会情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・富士山静岡空港が平成21年6月に開港 <ul style="list-style-type: none"> 空港乗降客数がH23→H27で約2倍に増加、空港貨物取扱量がH23→H27で約34%増加 ・新東名高速道路(浜松いなさJCT～豊田東JCT間)が平成28年2月に開通 <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業効果は発現しており、改善措置の必要はない。 <p>【同種事業への反映等】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域高規格道路の整備は、企業立地の推進等を始めた様々な道路整備によるストック効果を高めるため、同種事業においても、ストック効果を把握しながら道路整備に取り組んでいく。 	対応なし	静岡県 交通基盤部 道路整備課 (課長 原 広司)

事業名 (事業実施期間) 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
地域高規格道路 中津日田道路 一般国道212号 本耶馬溪耶馬溪道 路 (H8～H23) 大分県	5年以内	180	<p>【費用対効果分析の算定の基礎となった要因の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通量（道路交通センサス） 整備前(H22)：約11,500台/日（現道） 実績(H27)：約10,000台/日（現道）、1,925台/日（BP） <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成24年の九州北部豪雨の際に迂回路として機能発揮 ・主要な観光地へのアクセス性が向上 （移動時間：29分→21分） ・死傷事故率が現道に比べて約6割低減されており、道路利用者の安全性向上 （供用後の現道：32.0件/億台キロ→供用後のバイパス：14.2件/億台キロ） <p>【事業実施による環境の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業箇所周辺に希少種が確認されたが、山地部はトンネル構造とするなど、地形の改変を極力少なくすることで環境の保全を図っている。 <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成25年5月にダイハツ九州の久留米エンジン工場が生産能力を増強 ・平成26年1月より中津港から県西部の木材を県外へ移出を開始し、さらに平成26年8月より中国等海外へ輸出を開始 ・平成27年2月に中津三光道路、3月に県内の東九州自動車道が全線開通し、東九州自動車道（中津1C）と中津港が直結 ・平成27年度から日田山国道路に事業着手 <p>【今後の事後評価の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・今回は部分供用であり、整備効果の確認が不十分なため、関連区間（三光本耶馬溪道路、耶馬溪道路）の整備後に再度評価としたい。 【同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性】 ・当初から施工区分を明確にし費用を計上することで、事業費の当初見積もり精度を上げる必要がある。 	再事後評価	大分県 土木建築部 道路建設課 (課長 稲井康弘)

【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）
釧路港北地区 旅客船ターミナル 整備事業（耐震改 良） （H18～H23） 北海道開発局	5年以内	109	<p>（費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化） 全体事業費：平成22年再評価時：109億円 → 平成28年事後評価時：109億円 観光・交流ゾーン入込需要：平成22年再評価時：217千人/年 → 平成28年事後評価時：148千人/年 貨物需要：平成22年再評価時：7,871千トン/震災 → 平成28年事後評価時：8,689千トン/震災 B/C 事後評価時 1.4（B：212億円、C：153億円）</p> <p>（事業の効果の発現状況） 交流機会の増加効果 震災時における緊急物資及び一般貨物の輸送コスト増加を回避 震災時における施設被害を回避</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） 観光立国を目標にインバウンド消費拡大政策を推進していく中、外航旅客船の寄港が増加している。この傾向は、釧路港においても同様で、今後も継続的にイベントが開催されていくことから、集客に期待できる。</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、交流機会の増加、旅客船需要に対応した観光・交流空間の形成による地域の振興が図られ、大規模地震発生時における海上からの緊急物資輸送・物流の機能確保されている等、当初の目的が達成されており、投資効果も確保されていることから、今後の事後評価及び改善措置の必要性はない。</p> <p>（同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性） 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）

事業名 (事業実施期間) 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
留萌港三泊地区 国際物流ターミナル 整備事業 (H8～H23) 北海道開発局	5年以内	216	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 全体事業費：平成22年再評価時：343億円 → 平成28年事後評価時：216億円 貨物需要：平成22年再評価時：306千トン/年 → 平成28年事後評価時：293千トン/年 避難需要：平成22年再評価時：2隻/回 → 平成28年事後評価時：1隻/回 B/C 事後評価時 1.2 (B:491億円、C:415億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況) 輸送コストを削減 海難事故等による損失を回避 震災時における輸送コスト増加を回避</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) 電力企業向けの輸入石炭需要に関して、東日本大震災に伴う泊原子力発電所停止の影響から、石炭火力発電所の稼働率が高まり、近年の貨物需要は増加傾向にある。今後は、東日本大震災発生前の水準で推移するものと見込まれる。また、製紙会社においてもバイオマスボイラーの導入を進めているものの、混焼のため引続き石炭の需要は見込まれる。このように、道内のエネルギー需要は変化しているものの、石炭需要は継続するものと見込まれることから、留萌港三泊地区岸壁の重要性に変化はない。</p> <p>(今後の事業評価及び改善措置の必要性) 本事業の実施により、取扱貨物の輸送コスト削減、海難の減少効果、震災時における緊急物資、一般貨物の輸送コスト削減等、当初の目的は達成されており、投資効果も確保されていることから、今後の事業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・調査のあり方等について、見直しを必要とする項目はないと考える。しかし、今後は再生エネルギーなどの電源構成の変化が想定されることから、発電用石炭を取り扱う港湾事業では、引き続き石炭の需要動向に注視する必要があると考える。</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 地域生活基盤整備 事業 (H9～H23) 北海道開発局	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) 全体事業費：平成18年再評価時：37億円 → 平成28年事後評価時：29億円 小型船隻数：平成18年再評価時：55隻 → 平成28年事後評価時：71隻 B/C 事後評価時 1.2 (B：58億円、C：50億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況) 小型船の滞船時間増加を回避 水産品の商品価値向上 水産品の出荷量増加 小型船の船体損傷を回避 砂・石灰石の輸送コスト増加を回避</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24年に認可・着工され、平成42年度末の開業に向けて工事が進められている北海道新幹線の札幌延伸時の倶知安駅～新小樽駅(仮称)間の工事や、北海道横断自動車道の平成26年度に着手した共和IC～余市IC間の工事等によって、使用される生コンクリート向け砂や石灰石といった資材の受入拠点として、岩内港が活用されており、平成25年以降の資材受入量の増大が見られるようになった。</p> <p>(今後の事後評価の必要性) 本事業の実施により、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、今後の事後評価の必要性はない。</p> <p>(改善措置の必要性) 本事業実施により、小型船の滞船時間削減や水産品の商品価値向上、取扱い貨物の輸送コスト削減等、事業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)

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)
酒田港北港地区 国内物流ターミナル(耐震)整備事業 (H8~H23) 東北地方整備局	5年以内	51	<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 52億円(H18年再評価時)→51億円(H28年事後評価時) 便益対象貨物量: 24.5万トン(H18年再評価時のH28年予測値)→20.5万トン(事後評価時H25年~27年平均値) B/C 2.3(B: 203億円、C: 88億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況) バルク貨物の物流効率化により、輸送コスト削減が図られた。(6.7億円/年) 大規模地震発生時に大量かつ安定的な緊急物資の輸送が可能となるとともに、貨物の輸送コスト増大回避が計られる。(14.3億円/震災) 大規模地震時に施設の損壊を免れることができる。(7.0億円/震災)</p> <p>(事業実施による環境の変化) 特に無し</p> <p>(社会経済情勢の変化) 特に無し</p> <p>(今後の事後評価の必要性) 今後の事後評価の必要性はない。</p> <p>(改善措置の必要性) 改善措置の必要性はない。</p> <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 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無い。</p>	対応なし	東北地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 前田 直久)
東京港南部地区 東京港臨海道路Ⅱ期整備事業 (H14~H23) 関東地方整備局	5年以内	1,141	<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 : 1,220億円(H22年再評価時) → 1,141億円(H28年事後評価時) 工期 : 平成14年度~平成23年度 B/C : 2.9(B: 4,952億円、C: 1,713億円)</p> <p>(事業効果の発現状況) 本事業によって、港湾関連交通の円滑化、臨海部における新規物流拠点の立地促進、観光スポットへのアクセス向上等の効果が確認された。</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) 世界的なコンテナリゼーションの進展に伴う、コンテナ貨物量の更なる増加や、コンテナ船の大型化に対応するため、中央防波堤外側地区に新たな国際海上コンテナターミナル(Y2/Y3)を整備中。整備後は、防波堤外側地区発着の交通量の増加が見込まれる。</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)
新潟港東港区西ふ頭地区 国際海上コンテナターミナル整備事業 (H21～H23) 北陸地方整備局	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) 全体事業費 78億円、工期 平成21年度～平成23年度 B/C 2.2 (B: 222億円、C: 101億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> 岸壁の延長、ふ頭用地の不足が解消され、西2、3号岸壁の利用が西ふ頭4号にシフトし、効率的な荷さばきが可能となった。 利用者からは滞船による沖待ち回数が減少し、計画的な輸送が可能となったと回答を得ている。 <p>(事業実施による環境の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> 本事業による港湾内の大きな地形改変もないことから周辺への影響はない。 <p>(社会経済情勢の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> 平成23年に発生した東日本大震災により被災した太平洋側港湾の貨物が一時的にシフトし、代替え機能として重要な役割を果たした。 <p>(今後の事後評価の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> 本事業は、整備目的に対して投資効果が十分に確認されており、今後事後評価の必要性はない。 <p>(改善措置の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> 本事業は、整備目的を達成していると判断できるため、改善の必要性はない。 <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> 現段階で事業の効果が発現されており、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性はない。 	対応なし	北陸地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 阿部武)
直江津港港口地区 防波堤整備事業 (H8～H23) 北陸地方整備局	5年以内	718	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 全体事業費 718億円、工期 平成8年度～平成23年度 B/C 5.6 (B: 7,362億円、C: 1,325億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> 防波堤(沖)及び防波堤(第3東)の整備完了により港内に新たな静穏域が確保され、LNG貨物の安定的な受入が開始された。 <p>(事業実施による環境の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> 本事業及び荒浜ふ頭地区埋立事業(県施工)により直江津港東側の海岸侵食が懸念されたことから、新潟県において、突堤工、緩傾斜護岸工及び養浜工による海岸保全対策を講じており、汀線位置は安定している。 <p>(社会経済情勢の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> 太平洋側での大規模地震災害の発生に備え、同時被災の可能性が低い日本海側へのエネルギー供給基地整備の重要性が高まっている。 <p>(今後の事後評価の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> 本事業は、整備目的に対して投資効果が十分に確認されており、今後の事後評価の必要性はない。 <p>(改善措置の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> 本事業は、整備目的を達成していると判断できるため、改善の必要性はない。 <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> 現段階で事業の効果が発現されており、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性はない。 	対応なし	北陸地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 阿部武)

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)
姫路港広畑地区 国際物流ターミナル 整備事業 (H6～H23) 近畿地方整備局	5年以内	115	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 全体事業費 : 120億円(平成23年評価時) → 115億円(平成28年事後評価時) 便益対象貨物量 : 482千FT(平成23年評価時) → 524千FT(平成28年事後評価時) B/C : 1.1 (B: 250億円、C: 235億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況) 岸壁や泊地を整備することにより大型船が入港できる環境を確保した。 輸送コストの削減 : 17.4億円/年</p> <p>(事業実施による環境の変化) 特になし</p> <p>(社会経済情勢の変化) 特になし</p> <p>(今後の事後評価の必要性) リーマンショックの影響により計画貨物量以上の取扱いが遅れているが、大型船が利用し、岸壁背後の産業立地が進んでいることから、事業効果が発現しており、今後の事後評価の必要性はない。</p> <p>(改善措置の必要性) 現時点において大型船の利用がされており一定の効果が現れている。また取扱貨物量が計画取扱貨物量にとどいていないが、港湾整備に伴い岸壁背後の産業立地が進んでおり、高い確度で十分な貨物の取り扱いが見込まれる。このため、改善措置は必要ない。</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	近畿地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 三村 正樹)

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)
堺泉北港堺2区 複合一貫輸送ターミナル整備事業 (耐震) (H17~H23) 近畿地方整備局	5年以内	102	<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 : 72億円(平成17年新規評価時) → 102億円(平成28年事後評価時) 便益対象貨物量 : 取扱貨物量15.4万トン/年(平成17年新規評価時) → 10.2万トン/年(平成28年事後評価時) 臨港道路交通量2,532台/日(平成17年新規評価時) → 10,656台/日(平成28年事後評価時) B/C : 2.7 (B:375億円、C:141億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況) 岸壁、臨港道路の整備により基幹的広域防災拠点と一体となって運用することで、災害時に迅速な対応が可能となり、防災安全性の向上が図られている。 また、岸壁整備により増加する貨物需要への対応が図られるとともに、臨港道路整備により岸壁背後の埠頭用地、工業用地、緑地等と背後圏のアクセス機能の向上が図られている。 輸送コストの削減 : 4.3億円/年 移動コスト・交通事故減少 : 8.3億円/年 耐震便益 : 3.4億円/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) 本事業によって地域の防災機能の向上が図られ、臨港道路においては十分な利用がなされるとともに、岸壁については一定の需要があり、事業効果は発現されており、今後の事業効果の必要性はない。</p> <p>(改善措置の必要性) 当プロジェクトは基幹的広域防災拠点と一体なり供用され防災機能の向上が図られている。また、臨港道路は十分な利用がなされており、岸壁は一定の貨物取扱実績と今後の伸びが見込まれており、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	近畿地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 三村 正樹)

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)
大阪港北港南地区 ～南港地区 臨港道路整備事業 (H12～H23) 近畿地方整備局	5年以内	1,047	<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 : 1,066億円(平成21年再評価時) → 1,047億円(平成28年事後評価時) 便益対象貨物量 : 194百台/日(平成21年再評価時) → 170百台/日(平成28年事後評価時) B/C : 1.5 (B: 2,763億円、C: 1,790億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況) 事業実施により、ルートの迂回を解消することで、大阪港臨海部での交通需要に対応することが可能となった。 輸送費用の削減 : 32億円/年 輸送時間費用の削減 : 186億円/年 交通事故損失の回避 : 10億円/年</p> <p>(事業実施による環境の変化) 特になし</p> <p>(社会経済情勢の変化) 特になし</p> <p>(今後の事後評価の必要性) 臨港道路の開通により事業効果が確認され、環境への重大な影響も確認されていないことから、今後の事後評価の必要性はない。</p> <p>(改善措置の必要性) 施設の利用状況が高く、今後も事業実施による効果は持続していくと考えられるため、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) 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	近畿地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 三村 正樹)

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)
広島港五日市地区 国際物流ターミナル 整備事業 (H4～H23) 中国地方整備局	5年以内	230	<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 : 前回評価時 239億円 → 事業完了時 230億円 工期 : 前回評価時 平成4年度～平成22年度 → 事業完了時 平成4年度～平成23年度 (事業の効果の発現状況) 国際物流ターミナルの整備により、物流の効率化や防災機能の強化のほか、背後用地への企業の立地や設備投資の喚起、大型クルーズ船寄港による観光消費などが発生しており、一定の事業効果を発現している。 (事業実施による環境の変化) 事業実施による環境の変化はない。 (社会経済情勢の変化) 平成13年8月に広島はつかいち大橋が開通し、五日市地区と廿日市地区の港湾物流の効率化が図られた。平成29年度2月19日には新八幡川橋が4車線に拡幅予定となっており、更なる港湾物流の効率化が期待される。また、当該施設背後に造成済みの臨海部産業用地はほぼ100%分譲済みとなっており、現在新たな工業用地を造成中である。 (今後の事後評価の必要性) 本事業は一定の事業効果を発揮しており、今後も現在造成中の工業用地に新たな企業が立地することで更なる事業効果が期待できると判断されることから、改めて事後評価を実施する必要はない。 (改善措置の必要性) 事業目的に見合った事業効果が発現していると判断されることから、今後の改善措置の必要性はない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 現行の事業評価手法は本事業を適切に評価していると考えており、現時点での見直しの必要性はない。</p>	対応なし	中国地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 阿式 邦弘)
岩国港室の木地区 国際物流ターミナル 整備事業 (H元～H23) 中国地方整備局	5年以内	103	<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 : 前回評価時 102億円 → 事業完了時 103億円 対象貨物 : 前回評価時 原木、石炭 → 事業完了時 原木、再利用資材、非金属鉱物 (事業の効果の発現状況) 本事業の実施により、貨物の海上輸送コスト削減(7.9億円/年)など十分な事業効果を発現している。 (事業実施による環境の変化) 特になし。 (社会経済情勢の変化) 特になし。 (今後の事後評価の必要性) 本事業は一定な事業効果を発揮しており、今後も岩国港背後の貨物を取扱う重要な拠点施設としての利用が見込まれるため、改めて事後評価を実施する必要はない。 (改善措置の必要性) 事業目的に見合った事業効果が発現していると判断されることから、今後の改善措置の必要性はない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 現行の事業評価手法は本事業を適切に評価していると判断されることから、現時点での見直しの必要性はない。</p>	対応なし	中国地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 阿式 邦弘)

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)
長崎港松が枝地区 旅客船ターミナル 整備事業(改良) (H17~H23) 九州地方整備局	5年以内	25	<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 25億円、工期 平成17年度~平成23年度 B/C 50.2 (B: 1,969億円、C: 39億円) (事業の効果の発現状況) 国際観光収益の増加: 57億円/年 交流機会の増加: 1.4億円/年 (事業実施による環境の変化) ・特になし。 (社会経済情勢の変化) ・特になし。 (今後の事後評価の必要性) ・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。 (改善措置の必要性) ・事業実施により、5万トンを超えるクルーズ船が寄港することで、「国際観光収益の増加」や「交流機会の増加」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。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・特になし。</p>	対応なし	九州地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 甲斐 信治)
郷ノ浦港郷ノ浦地区 国内物流ターミナル 改良事業(耐震) (H20~H23) 九州地方整備局	5年以内	9.0	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 全体事業費 9億円、工期 平成20年度~平成23年度 B/C 1.9 (B: 22億円、C: 11億円) (事業の効果の発現状況) ※効果は災害発生時での発現を想定 輸送コスト削減: 1.4億円/年 施設被害の削減: 0.18億円/年 (事業実施による環境の変化) ・特になし (社会経済情勢の変化) ・特になし (今後の事後評価の必要性) ・一定の事業実施の効果が期待されるため、以降、改めて事後評価を行う必要はない。 (改善措置の必要性) ・安全で安心な離島生活の確保や、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。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・特になし</p>	対応なし	九州地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 甲斐 信治)

事業名 (事業実施期間) 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
那覇港那覇ふ頭地区 臨港道路整備事業 (H4～H23) 沖縄総合事務局	5年以内	1,677	<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 1,677億円、工期 平成4年度～平成23年度 B/C 0.9 (B: 2,090億円、C: 2,367億円)</p> <p>費用対効果分析に際して実施する将来交通量推計について、ネットワークの変更がある。前回再評価では、未事業化の計画路線を含めたフルネットによる交通量推計が実施されていたが、今回評価では、より実現性の高いネットワーク(現況路線+事業化路線)を対象に将来交通量推計を実施した。臨港道路空港線が一部を担う沖縄西海岸道路には事業化前の区間(浦添南道路)が存在していることから、前回評価では得られていた全線開通の整備効果が今回では限定的となっている。</p> <p>○計画交通量 前回再評価時 536百台/日 → 今回事後評価 514百台/日</p> <p>(事業の効果の発現状況) 輸送費用の削減(13.9億円/年) 輸送時間費用の削減(62.9億円/年) 交通事故損失額の削減(9.0億円/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) 臨港道路空港線を取り巻く社会経済情勢(人口、港湾取扱貨物量、観光客等)は順調に増加している。 (今後の事後評価の必要性)</p> <p>当該道路の整備により、環状道路ネットワークの一部が形成され、周辺市町村とのアクセス性が向上している。また、並行する国道58号における「渋滞緩和」の他、「個性ある地域の形成、地域活性化、安全で安心できる暮らしの確保」等に効果を発現する等、周辺の観光振興に寄与している。更に、当該地域周辺の5市(那覇市、浦添市、豊見城市、宜野湾市、糸満市)において、『国際物流拠点産業集積地域』へ指定される等、沖縄県の振興発展にも大きく寄与し、当該道路の重要性が増大していくことは明らかであり、今後の事後評価の必要性はないものと判断できる。</p> <p>(改善措置の必要性) 当該道路は、想定された効果が発現されており、当面の改善措置の必要性はない。隣接する事業区間(小禄道路、那覇北道路・臨港道路若狭港町線)の供用を見据え、今後も交通状況等を把握し、環状道路ネットワークとしての機能の確保に努める。</p> <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 事業評価手法の見直しについては、整備目的の効果を確認していることから、見直しの必要性は無いと考えるが、今後はビックデータ等を用いた詳細なデータを活用し、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。</p>	対応なし	沖縄総合事務局 開発建設部 港湾計画課 (課長 坂本 渉)

事業名 (事業実施期間) 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
中城湾港 新港地区 小型船だまり整備 事業 (S56~H23) 沖縄総合事務局	5年以内	74	<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 74億円、工期 昭和56年度～平成23年度 B/C 1.01 (B: 310億円、C: 307億円) (事業の効果の発現状況) 当該事業を実施したことにより、港内の航行や係留の安全の向上、工事作業海域までの円滑な移動が確認された。また、ブロック製作におけるブロック輸送費、ヤード借受費の削減も確認された。 (事業実施による環境の変化) 特になし (社会経済情勢の変化) 特になし (今後の事後評価の必要性) 整備の効果が十分に発現しており、効果は持続していくと考えられることから、今後の事業評価の必要はない。 (改善措置の必要性) 事業目的に見合った事業効果の発現が確認されていることにより、今後の改善措置の必要はないものの、港湾管理者と利用促進に努める。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 特になし</p>	対応なし	沖縄総合事務局 開発建設部 港湾計画課 (課長 坂本 渉)

【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)
新千歳空港 19(R) ILS高カテゴリー化事業 (H20～23) 東京航空局 北海道開発局	5年以内	15	<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 15億円、工期 平成20年度～平成23年度 B/C 3.4 (B: 123億円、C: 36億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況) 高カテゴリー導入前の視界不良(台風、大雪除く)による到着欠航救済便数は年度平均44便(平成16～18年度)の試算であったが、導入後の実績は年度平均118便(平成25～27年度)であり、事業の効果の発現が認められる。</p> <p>(事業実施による環境の変化) 定性的には、上空待機や着陸復航の回避により、航空機騒音や排気ガスの排出の削減等、空港周辺地域への環境改善に対する効果が見込める。</p> <p>(社会経済情勢の変化) 航空需要の伸びは、燃油価格の上昇、平成20年9月に発生したリーマンショック等の世界的な社会・経済情勢を起因として、一時低迷していたが、航空機材の小型化、LCCの就航、路線拡大やインバウンド増に伴う国際線の増加等により旅客数・発着数は増加に転じている。</p> <p>(今後の事後評価の必要性) 新千歳空港の旅客数は近年増加傾向にあり、経済状況の改善次第では更なる増加も期待される。 一方、費用対効果分析の感度分析においても、航空旅客数需要の10%減少の状況下でも効果が発現することが確認されている。 以上より、今後も継続的に効果が発現されることが十分に想定されることから、今後の事後評価は必要ないものと判断する。</p> <p>(改善措置の必要性) 当初想定した効果が十分に発現しており、特に改善措置は必要ないものと考えられる。</p> <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 本事業においてマニュアルに沿った手法により検討を実施し、最新の航空旅客数需要予測のもとにおいても整備効果の発現が確認されたことから、事業評価方法等の見直しは必要ないものと認められる。</p>	対応なし	東京航空局保安部 技術保安企画調整課 (課長：黒川俊之)

【空港整備事業】
（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）
新石垣空港整備 事業 （H17～H24） 沖縄県	5年以内	451	<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"> ○事業費：前回評価時 451億円 → 事後評価時 451億円 ○事業期間：前回評価時 H17～24年度 → 事後評価時 H17～H24年度 ○需要：前回評価時 188万人（H25年度） → 事業完了時実績値 230万人（H27年度） ○費用便益費（B/C）：1.4 （総便益（B）：967億円、総費用（C）：679億円） <p>（事業の効果の発現状況）</p> <ul style="list-style-type: none"> ○滑走路の延長により、羽田空港への直行便が就航可能となったことから、那覇空港等を経由することが不要となり、旅客の時間短縮（羽田空港への直行便利用により97分短縮）が図られた。 ○空港施設全体の拡充整備により、高需要時間帯での受入可能便数が増加し、中型ジェット機の就航も可能となったことから、H24年度からH27年度にかけて、58便/日（245.3万席/年）から64便/日（309.6万席/年）に就航便数及び提供座席数が増加した。就航便数及び提供座席数が増加したことに伴い、乗降客数はH24年度からH27年度にかけて、169万人から230万人（約1.4倍）に増加した。 ○新空港の整備により、石垣市の空路による入域観光客数及び観光消費推計額が増加した。また、路線バス、タクシー、レンタカー、船舶、ホテルの利用が増加しており、観光関連の求人数、求人倍率及び事業者売上の上昇も見られる。 <p>（事業実施による環境の変化）</p> <ul style="list-style-type: none"> ○本事業の実施にあたっては、専門家の指導・助言を得ながら、環境影響評価書に基づく環境保全措置等を適切に実施するとともに、事業着手後は環境監視及び事後調査を行っている。その結果、本事業の実施による小型コウモリ類及びサンゴ礁生態系への著しい影響は見られていない。 ○本事業の実施により、空港が移転したことから、旧空港周辺市街地における航空機騒音が解消され、生活環境の改善が図られた。 <p>（社会経済情勢の変化）</p> <ul style="list-style-type: none"> ○リーマンショックによる世界金融危機（H20年9月）、東日本大震災（H23年3月）の影響により、一時的に航空需要は減少したが、順調に回復してきている。また、新空港開港後、航空会社の撤退や一時的な減便も見られたが、新規参入や増便、機材の大型化もあったため、乗降客数の推移に大きな影響は生じていない。 ○沖縄県や石垣市などの積極的な観光プロモーション活動により、新石垣空港における国際線旅客数が増加傾向にある。 ○新空港への移転に伴い、中心市街地からの距離が遠く（約3km→約14km）なったものの、定時性の高い路線バスが運航しており、公共交通機関によるアクセス手段が確保されている。 <p>（今後の事後評価の必要性）</p> <ul style="list-style-type: none"> ○増大する航空需要へ対応し、離島交通の利便性が向上するとともに、観光産業をはじめとする八重山地域の振興発展に寄与していることから、事業の目的を達成しており、効果も発現している。そのため、今後の事後評価の必要性はない。 <p>（改善措置の必要性）</p> <ul style="list-style-type: none"> ○事業の目的を達成し、事業の効果が発現しており、また環境等への重大な影響も見られないことから、改善措置の必要性はない。 <p>（同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性）</p> <ul style="list-style-type: none"> ○特段見直しの必要性はない。 	対応なし	沖縄県 空港課 （課長 與那覇聡）

【都市・幹線鉄道整備事業】
 (幹線鉄道等活性化事業)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
和歌山電鐵貴志川線輸送改善事業 和歌山電鐵貴志川線・地域公共交通活性化再生協議会	5年以内	4.6	<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) : 4.5億円 実績値 : 4.6億円</p> <p>工期 想定値(新規採択時) : 平成21年度～平成23年度 実績値 : 平成21年度～平成23年度</p> <p>輸送人員 開業時(平成23年度) : 6,000人/日 開業4年目(平成28年度) : 6,356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"> ・加速度の向上によって全線の全列車平均で約1分30秒の所要時間の短縮となり、利便性向上に寄与したと考えられる。 ・“木の国”和歌山にふさわしく檜皮葺の屋根を持つ猫顔駅舎とし、観光の目的地としての役割を果たすことで定期外利用者は増加した。 ・出入口の増設やスロープの新設を行い、沿線の日常利用者や障害者の利便性向上に寄与したと考えられる。 ・駅待合室に併設した「たまカフェ」では地元の特産物である果物等を活用したメニューを提供し、地域のPRを含めた活性化が図られていると思われる。 <p>■費用便益分析</p> <p>費用便益比B/C(30年) 2.8 (便益12.6億円 費用4.6億円)</p> <p>○改善措置の必要性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・発現している効果や費用便益分析の結果から、当初の目的は達する見込みであることから、改善措置は不要と考える。 <p>○今後の事後評価の必要性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・改善措置が不要であること、また費用便益分析の結果から、事業効果が発揮されていると判断できるため、今後の事後評価の必要はないと考える。 <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"> ・同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性は認められない。 	対応なし	鉄道局 鉄道事業課 (課長 大野達)

【都市公園等事業】
(直轄事業)

事業名 (事業実施期間) 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
国営備北丘陵公園 (S57~H24) 中国地方整備局	5年以内	614	<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 614億円、工期 昭和57年度～平成24年度 B/C 1.2 (B:1,912億円、C:1,644億円) (事業の効果の発現状況)</p> <p>①防災に関する機能 ・園内に災害用臨時ヘリポートを設置し、地域住民の安全確保を推進している。 ・平成24年10月に庄原市地域防災計画において指定緊急避難場所に位置付けられた。</p> <p>②観光振興等地域活性化に関する機能 ・地形、立地を活かしたイルミネーションにより、低調な冬季の地域観光を促進している。 ・本公園の管理運営において、地域に継続的な雇用機会を提供している。</p> <p>③都市環境の改善、自然との共生に関する価値 ・豊かな自然環境を活かした公園づくりを展開し、多様なレクリエーションを提供している。 ・多様な動植物が生息・生育できるような自然環境の保全、復原を継続的に実施している。</p> <p>④歴史や地域文化の伝承に関する価値 ・地域の伝統や文化に関する体験プログラムを展開するなど、地域の歴史・文化の伝承に貢献している。 (事業実施による環境の変化) ・整備に伴う環境変化があったものの、水辺をはじめとする特徴的な自然環境は残されており、その影響は小さい。 ・公園事業により、鳥類を初めとした動植物が安心して生息できる環境が創出された。 ・貴重植物等については、整備と並行して保全・再生の取り組みが適切に行われている。 (社会経済情勢の変化) 平成20年度の再評価時点以降、上位計画や周辺類似施設の整備状況に変化はない。 (今後の事後評価の必要性) 本公園の目的に沿った効果が発現していることが認められることから、今後の事後評価の必要性はない。 (改善措置の必要性) 今後も適切な管理運営により、引き続き利用者満足度の向上を進めることとしており、改善措置の必要性はない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性はない。</p>	対応なし	中国地方整備局 都市・住宅整備課 (課長 原 朋久)

【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)
中央合同庁舎第8号館 (H21～H25) 大臣官房官庁営繕部	5年以内	200	<p>(社会経済情勢等の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 本事業の事業計画の必要性や合理性に影響を与えるような社会経済情勢の変化はないと考えられる。 <p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 当初の事業計画に沿った整備がなされ、事業採択の時点から特段の要因の変化はないと考えられる。 <p>(事業の効果の発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 位置、規模及び構造の観点から、業務を行うための基本機能を満足していることが確認できる。 ・ 景観性、環境保全性、ユニバーサルデザイン及び耐用・保全性について、特に充実した取組がなされており、官庁営繕の施策が適切に反映されていることが確認できる。 <p>以上より、想定していた事業の効果は十分に発現していると考えられる。</p> <p>(事業実施による環境の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 環境負荷低減への取組みやCASBEE評価の結果から特に問題はないと考えられる。 <p>(今後の事後評価の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 事業の効果は発現していると考えられるため、現時点で再度の事後評価の必要性はない。 <p>(改善措置の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 事業の効果は発現していると考えられるため、現時点で改善措置の必要性はない。 <p>(同種事業の計画・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"> ・ 事業評価手法について、防災機能をBCPの視点から適切に評価できるような見直しを検討する。 	対応なし	大臣官房 官庁営繕部 整備課 (課長 尾崎俊文)

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)
立川地方合同庁舎 (H20～H25) 関東地方整備局	5年以内	55	<p>(社会経済情勢等の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本事業の事業計画の必要性や合理性に影響を与えるような社会経済情勢の変化は特にないと考えられる。 <p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当初の事業計画に沿った整備がなされ、また庁舎が適切に活用されていることから、事業採択の時点から特段の要因の変化はないと考えられる。 <p>(事業の効果の発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・位置、規模及び構造の観点から、業務を行うための基本機能を満足していることが確認できる。 ・地域性、環境安全性、ユニバーサルデザイン及び耐用・保全性について、特に充実した取組がなされており、景観性、木材利用促進及び防災性についても充実した取組がなされていることから、官庁営繕の施策が適切に反映されていることが確認できる。 <p>以上より、想定していた事業の効果は十分に発現していると考えられる。</p> <p>(事業実施による環境の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・環境負荷低減への取組みやCASBEE評価の結果から特に問題はないと考えられる。 <p>(今後の事後評価の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当該事業は、事業目的を果たし、かつ、事業の効果も十分発現していると判断できるため、再度の事後評価の必要性はない。 <p>(改善措置の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当該事業は、事業目的を果たし、かつ、事業の効果も十分発現していると判断できるため、特段の改善措置の必要性はない。 <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現時点で見直しの必要性は見られない。 	対応なし	関東地方整備局 営繕部 調整課 (課長 笠井文夫)

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)
東雲合同庁舎 (H20～H25) 関東地方整備局	5年以内	95	<p>(社会経済情勢等の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 本事業の事業計画の必要性や合理性に影響を与えるような社会経済情勢の変化は特にないと考えられる。 <p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 当初の事業計画に沿った整備がなされ、また庁舎が適切に活用されていることから、事業採択の時点から特段の要因の変化はないと考えられる。 <p>(事業の効果の発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 位置、規模及び構造の観点から、業務を行うための基本機能を満足していることが確認できる。 ・ 環境安全性、ユニバーサルデザイン、防災性及び耐用・保全性について、特に充実した取組がなされており、地域性、景観性及び木材利用促進についても充実した取組がなされていることから、官庁営繕の施策が適切に反映されていることが確認できる。 <p>以上より、想定していた事業の効果は十分に発現していると考えられる。</p> <p>(事業実施による環境の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 環境負荷低減への取組みやCASBEE評価の結果から特に問題はないと考えられる。 <p>(今後の事後評価の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 当該事業は、事業目的を果たし、かつ、事業の効果も十分発現していると判断できるため、再度の事後評価の必要性はない。 <p>(改善措置の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 当該事業は、事業目的を果たし、かつ、事業の効果も十分発現していると判断できるため、特段の改善措置の必要性はない。 <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 現時点で見直しの必要性は見られない。 	対応なし	関東地方整備局 営繕部 調整課 (課長 笠井文夫)

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)
豊橋港湾合同庁舎 (増築棟) [三河海上保安署 庁舎] (H23~H25) 中部地方整備局	5年以内	4.6	<p>(社会経済情勢等の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・新規事業採択以降の三河湾内の貿易量等には大きな変化は無く、本事業の事業計画の必要性や合理性に影響を与えるような社会経済情勢の変化は特にないと考えられる。 <p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当初の事業計画に沿った整備がなされ、事業採択の時点から特に要因の変化はないと考えられる。 <p>(事業の効果の発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・位置、規模及び構造の観点から、業務を行うための基本機能を満足していることが確認できる。 ・環境保全性については特に充実した取組がなされており、木材利用促進、ユニバーサルデザイン及び防災性については充実した取組がなされており、官庁営繕の施策が適切に反映されていることが確認できる。 <p>以上より、想定していた事業の効果は十分に発現していると考えられる。</p> <p>(事業実施による環境の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本事業の環境負荷低減への取組みやC A S B E E評価の結果から環境に与える影響は特に問題はないと考えられる。 <p>(今後の事後評価の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業の効果は十分に発現していると考えられるため、現時点で再度の事後評価の必要性はない。 <p>(改善措置の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業の効果は十分に発現していると考えられるため、現時点で改善措置の必要性はない。 <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現時点で見直しの必要性は見られない。 	対応なし	中部地方整備局 営繕部 技術・評価課 (課長 柴田信介)

事業名 (事業実施期間) 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
京都地方合同庁舎 (H21～H25) 近畿地方整備局	5年以内	15	<p>(社会経済情勢等の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本事業の事業計画の必要性や合理性に影響を与えるような社会経済情勢の変化は特にないと考えられる。 <p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当初の事業計画に沿った整備がなされ、また庁舎が適切に活用されていることから、事業採択の時点から特段の要因の変化はないと考えられる。 <p>(事業の効果の発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・位置、規模及び構造の観点から、業務を行うための基本機能を満足していることが確認できる。 ・地震防災機能の確保、地域性・景観性・環境保全性・ユニバーサルデザイン及び耐用・保全性について、特に充実した取組がなされており、官庁営繕の施策が適切に反映されていることが確認できる。 <p>以上より、想定していた事業の効果は十分に発現していると考えられる。</p> <p>(事業実施による環境の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・環境負荷低減への取組みやC A S B E E評価の結果から特に問題はないと考えられる。 <p>(今後の事後評価の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業の効果は十分に発現していると考えられるため、現時点で再度の事後評価の必要性はない。 <p>(改善措置の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業の効果は十分に発現していると考えられるため、現時点で改善措置の必要性はない。 <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現時点で見直しの必要性は見られない。 	対応なし	近畿地方整備局 営繕部 技術・評価課 (課長 古谷正)

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)
堺地方合同庁舎 (H21～H25) 近畿地方整備局	5年以内	74	<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・防災性及び耐用・保全性について、特に充実した取組がなされており、官庁営繕の施策が適切に反映されていることが確認できる。 以上より、想定していた事業の効果は十分に発現していると考えられる。</p> <p>(事業実施による環境の変化) ・ 環境負荷低減への取組みやC A S B E E評価の結果から特に問題はないと考えられる。</p> <p>(今後の事後評価の必要性) ・ 事業の効果は十分に発現していると考えられるため、現時点で再度の事後評価の必要性はない。</p> <p>(改善措置の必要性) ・ 事業の効果は十分に発現していると考えられるため、現時点で改善措置の必要性はない。</p> <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・ 現時点で見直しの必要性は見られない。</p>	対応なし	近畿地方整備局 営繕部 技術・評価課 (課長 古谷正)

事業名 (事業実施期間) 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
呉地方合同庁舎 (H21～H25) 中国地方整備局	5年以内	29	<p>(社会経済情勢等の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本事業の事業計画の必要性や合理性に影響を与えるような社会的経済情勢の変化は特にないと考えられる。 <p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当初の事業計画に沿った整備がなされ、また庁舎が適切に活用されていることから、事業採択時点から特段の要因の変化はないと考えられる。 <p>(事業の効果の発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・位置、規模及び構造の観点から、業務を行うための基本機能を満足していることが確認できる。 ・地域性、環境安全性及びユニバーサルデザインについては特に充実した取組がなされており、景観性、木材利用推進、防災性及び耐用・保全性についても充実した取組がなされていることから、官庁営繕の施策が適切に反映されていることが確認できる。 <p>以上より、想定していた事業の効果は十分に発現していると考えられる。</p> <p>(事業実施による環境の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・変化は特になし。なお、環境負荷低減の取組はCASBEE評価等の結果から、機能していると考えられる。 <p>(今後の事後評価の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業の効果は十分に発現していると考えられるため、現時点で再度の事後評価の必要性はないと考えられる。 <p>(改善措置の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業の効果は十分に発現していると考えられるため、現地点での改善措置の必要性はない。なお、今後も保全指導の面から施設管理者へのフォローアップに努める。 <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現時点で見直しの必要性はない。 	対応なし	中国地方整備局 営繕部 技術・評価課 (課長 岡林晃二)

評価手続中事業（平成28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			
都市・幹線鉄道整備事業	補助事業		5				5	4			1
合計		0	5	0	0	0	5	4	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（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（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28年度評価）の再評価結果一覧

【公共事業関係費】
 【都市・幹線鉄道整備事業】
 （都市鉄道整備事業（地下高速鉄道整備事業））

事業名 事業主体	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								
地下高速鉄道整備 事業（福岡市七隈 線（天神南～博 多）整備） 福岡市交通局	長期間継 続中	-	-	-	-	-	-	-	-	-	評価手続中	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 岡野まさ 子)	

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、 コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)
			便益の内訳及び主な根拠	費用:C (億円)	B/C				
泉州港北港地区複 合一貫輸送ターミ ナル整備事業 大阪府	10年継続	-	-	-	-	-	-	評価手続 中	港湾局 計画課 (課長 宮崎 祥一)