

平成18年度に実施した中部地方整備局 所管事業における事業評価結果について

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ます。

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5年間が経過した時点で未着工の事業、事業採択後10年が経過した時点で継続中の事業及び再評価実施後一定期間が経過している事業（5又は10年間）等について実施しています。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しています。

【平成18年度に実施した中部地方整備局所管事業の評価結果について】

平成19年度予算に向けた評価として、新規事業採択時評価41事業、再評価93事業及び事後評価8事業を各事業主体において実施しました。

【一括配分に係る事業】

- ①新規事業採択時評価 16事業
- ②再評価 45事業（継続 44事業、中止 1事業）
- ③事後評価 1事業

【本省配分に係る事業】

- ①新規事業採択時評価 25事業
- ②再評価 48事業（継続 48事業）
- ③事後評価 7事業

■一括配分事業の評価の実施について

新規事業採択時評価：事業主体（地方整備局・地方自治体等）の作成する評価結果から地方整備局において、直轄事業では予算化に係る対応方針、補助事業では補助金交付等に係る対応方針を決定するものである。

再評価：事業主体（地方整備局・地方自治体等）の作成する評価結果から地方整備局において、直轄事業では事業の継続又は中止に係る対応方針、補助事業では補助金交付等に係る対応方針を決定するものである。

※本省配分事業については、新規事業採択評価及び再評価における対応方針の決定を国土交通本省で行うものである。

■事後評価の実施について

事業主体（地方整備局・地方自治体等）は作成した評価結果から改善措置及び今後の事後評価実施の必要性等に係る対応方針を決定するものである。

国土交通本省では、審議結果、対応方針等の送付を受け、同種事業の計画・調査のあり方や評価手法の見直しの必要性の検討を行うものである。

平成18年度に実施した中部地方整備局所管事業における事業評価について

【一括配分に係る事業の評価結果】

平成19年度予算に向けた新規事業採択時評価について

[公共事業関係費]

事業区分		新規事業採択箇所数
河川事業	補助事業等	2
海岸事業	補助事業等	3
土地区画整理事業		3
住宅市街地基盤整備事業		1
都市公園事業	補助事業等	7
合 計		16

平成19年度予算に向けた再評価について

[公共事業関係費]

公共事業関係員

事業区分		再評価実施箇所数						再評価結果			
		5年 未着工	10年 継続中	準備計 画5年	再々 評価	その他	計	継 続		中止	評価 手続中
								うち見直 し継続			
河川事業	直轄事業		1				1	1			
	補助事業等				4		4	4			
海岸事業	補助事業等				3		3	3			
道路・街路事業	補助事業等		2				2	2			
土地区画整理事業			4		5		9	8		1	
住宅市街地基盤整備事業			3				3	3			
下水道事業			15			4	19	19			
都市公園事業	補助事業等		1		3		4	4			
合 計			26		15	4	45	44		1	

(注1) 再評価対象基準

5年未着工: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

10年継続中: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5年: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又は10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18年度に実施した完了後の事後評価について

[公共事業関係費]

事業区分		事後評価実施箇所数				事後評価結果			
		5年以内	再事後評価	その他	計	再事後評価	改善措置	対応なし	評価手続中
道路・街路事業	補助事業等	1			1			1	
合 計		1			1			1	

(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

新規事業採択時評価結果一覧表様式

【河川事業】
 (補助事業等)

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等による評価	担当課 (担当課長名)
		貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)	B/C		
		便益の内訳及び主な根拠					
日光川（日光川水閘門） 大規模河川管理施設 機能確保事業 愛知県	216	976	【内訳】 被害防止便益：976億円 【根拠】 浸水軽減戸数 512戸 浸水軽減面積 4770ha	381	2.6	・日光川流域は約40%がゼロメートル地帯であり、昭和34年9月の伊勢湾台風により、床上浸水7,170戸、床下浸水1,070戸、全壊・半壊・流出6,910戸の大規模な浸水被害が発生した。 ・浸水により、重要な公共施設（主要道路26路線、鉄道4路線、警察署2棟、消防署4棟、保健所1棟、市役所4棟、学校39棟）等に影響がある。 ・このため、早期に治水機能の向上を図るため、日光川水閘門の改築を行うものである。	中部地方整備局 河川部地域河川課 (課長 三浦盛男)
今ノ浦川 総合内水対策緊急事業 静岡県	29	1,037	被害防止便益：1,037億円 【主な根拠】 浸水軽減戸数：20戸 浸水軽減面積：25ha	30	34.8	・平成16年11月12日豪雨により床上53戸、床下129戸の浸水被害が生じた。 ・浸水により市街地の交通が分断される被害が発生しており、再度分断時の損害は甚大である。 ・このため、早期に浸水被害を解消する必要がある。	中部地方整備局 河川部地域河川課 (課長 三浦盛男)

【海岸事業】
 (補助事業等)

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等による評価	担当課 (担当課長名)
		貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)	B/C		
		便益の内訳及び主な根拠					
愛知県海岸耐震対策 緊急事業（西尾海 岸）	9.3	330	【内訳】 浸水防護便益：330億円 【主な根拠】 浸水戸数：1,823戸 浸水面積：55ha	8.6	38.6	・西尾海岸は東海地震防災対策強化地域、東南海・南海地震防災対策推進地域に指定されている。 ・当海岸の背後には、ゼロメートル地帯が広がっており浸水被害に対して脆弱な地域である。 ・緊急輸送道路に指定されている国道247号等の浸水被害を防止し、災害時の救援機能を確保する必要がある。	中部地方整備局 河川部地域河川課 (課長 三浦盛男)
衣浦湾北部海岸海域 浄化対策事業 愛知県	2.4	3.7	【内訳】 海岸環境保全便益：3.7億円 【主な根拠】 環境保全戸数：50,906世帯	2.2	1.7	・「科学的酸素要求量・窒素含有量及びリン含有量にかかる総量削減計画」（愛知県策定）に三河湾の底質汚泥の浚渫が位置付けられており、本事業は当該計画のCOD等各種の削減に資する。 ・堆積した有機汚泥を除去することにより、水環境の改善により生態系の保全が図られるとともに、悪臭等の公害防止が図られる。	中部地方整備局 河川部地域河川課 (課長 三浦盛男)
三河港海岸 海岸耐震対策緊急事 業 愛知県	14	147	【内訳】 浸水防護便益：147億円 【主な根拠】 浸水防護面積：240ha	12	11.8	・三河港海岸においては昭和28年9月の台風13号により堤防が決壊し未曾有の被害が発生している。 ・当該地域は東南海・南海地震防災対策推進地域に指定されており、東南海・南海地震に伴う津波被害が想定されている。 ・当該地域においてはハザードマップを平成18年4月に公表しており、地元の防災意識が高い。	中部地方整備局 港湾空港部 港湾空港防災・ 危機管理課 (課長 林 春男)

【土地区画整理事業】

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					
静岡東部拠点第二地区土地区画整理事業 沼津市	122	292	【内訳】 走行時間短縮便益：282億円 走行費用減少便益：9.0億円 交通事故減少便益：0.6億円 【主な根拠】 計画交通量：22,779台	56	5.2	・地域・都市の基盤の形成（鉄道高架と一体となり、鉄道等により一体的発展が阻害されている地区を解消する） ・道路の防災対策・危機管理の充実（公園や公共・公益施設の集中立地した防災安全街区等の避難拠点が整備される）	中部地方整備局 建政部都市整備課 (課長 田中成興)
第二東名IC周辺地区土地区画整理事業 富士市	85	49	【内訳】 走行時間短縮便益：50億円 走行費用減少便益：2.1億円 交通事故減少便益：-2.8億円 【主な根拠】 計画交通量：4,700台	19	2.7	・良好な生活環境の保全（地区計画等による宅地側の良好な環境の形成） ・道路の防災対策・危機管理の充実（街区公園（1.3ha）が整備される） ・流通業務新市街地の形成（第二東名自動車道、（仮称）富士IC整備に併せた事業）	中部地方整備局 建政部都市整備課 (課長 田中成興)
浜松市船明土地区画整理事業 船明土地区画整理組合	60	24	【内訳】 走行時間短縮便益：23億円 走行費用減少便益：0.6億円 交通事故減少便益：0.3億円 【主な根拠】 計画交通量：1,238台	6.6	3.7	・防災上安全な市街地を形成（消防活動困難地区の解消、抜本的な河川改修事業により約15haの氾濫区域の解消、公園整備による災害拠点施設の確保） ・活力ある地域の実現、生活利便性の向上（地区内への商業施設等の誘致） ・良好な環境の保全・形成（地域の特色を踏まえた地区計画による街並みの誘導）	中部地方整備局 建政部都市整備課 (課長 田中成興)

【住宅市街地基盤整備事業】

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					
清州土田土地区画整理						・名古屋中心部から約8 kmに立地し、職住近接を実現 ・重点供給地域に位置づけられた住宅地事業	中部地方整備局 建政部住宅整備課 (課長 杉浦美奈)
助七西市場線 (街路) 愛知県	9.2	24	【内訳】 走行時間短縮便益：23億円 走行経費減少便益：0.62億円 交通事故減少便益：0億円 【主な根拠】 計画交通量：5,600台／日	7.8	3.1	・名古屋市へのアクセス強化、交通環境の改善	

【都市公園事業】
(補助事業等)

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等による評価	担当課 (担当課長名)	
		貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)			
		便益の内訳及び主な根拠					
河跡湖公園 各務原市	5.8	79	【内訳】 利用価値 : 79億円 【主な根拠】 誘致距離 : 1.0km 誘致圏人口 : 0.41万人	13	6.2	・各務原市の緑の基本計画において、川島地区の緑の拠点として位置づけられている。 ・河跡湖の再生により、生物多様性の確保に資する。	中部地方整備局 建政部都市整備課 (課長 田中成興)
光明寺公園 一宮市	172	649	【内訳】 利用価値 : 649億円 【主な根拠】 誘致距離 : 13km 誘致圏人口 : 176万人	315	2.1	・隣接する国営公園との連携による公園整備が図られる。 ・愛知県の地域防災計画において、地域防災拠点に位置づけられる予定であり、都市の防災機能向上に資する。	中部地方整備局 建政部都市整備課 (課長 田中成興)
牛川公園 豊橋市	9.6	20	【内訳】 利用価値 : 20億円 【主な根拠】 誘致距離 : 0.50km 誘致圏人口 : 0.60万人	8.1	2.5	・豊橋市の緑の基本計画において、牛川地区の中心的な公園として位置づけられており、良好な都市環境の形成に資する。	中部地方整備局 建政部都市整備課 (課長 田中成興)
三丁公園 東浦町	27	168	【内訳】 利用価値 : 168億円 【主な根拠】 誘致距離 : 1.0km 誘致圏人口 : 0.60万人	24	7.1	・東浦町緑の基本計画において、緑化重点地区として位置づけられており、良好な都市環境の形成に資する。 ・東浦町南部地域において設置されていない、地区公園の確保が図られる。	中部地方整備局 建政部都市整備課 (課長 田中成興)
於大公園 東浦町	59	167	【内訳】 利用価値 : 167億円 【主な根拠】 誘致距離 : 15km 誘致圏人口 : 159万人	91	1.8	・東浦町緑の基本計画において、緑のネットワークを形成する上で重要な緑地として位置づけられている。 ・東浦町地域防災計画において、一次避難場所に位置づけられており、地域の防災性の向上に資する。	中部地方整備局 建政部都市整備課 (課長 田中成興)
西都地区 浜松市	2.6	198	【内訳】 利用価値 : 198億円 【主な根拠】 誘致距離 : 2.0km 誘致圏人口 : 7.5万人	14	14.5	・浜松市の緑の基本計画において、新しいまちづくり地区の緑の拠点として位置づけられている。 ・浜松市の西都地区における公園緑地や緑化空間の創出により、緑のまちなみづくりの形成に資する。	中部地方整備局 建政部都市整備課 (課長 田中成興)
高砂公園 浜松市	42	89	【内訳】 利用価値 : 89億円 【主な根拠】 誘致距離 : 0.50km 誘致圏人口 : 4.4万人	28	3.1	・浜松市緑の基本計画において、中央地区の緑の拠点として位置づけられており、良好な都市環境の形成に資する。	中部地方整備局 建政部都市整備課 (課長 田中成興)

再評価結果一覧表様式

【河川事業】
 (直轄事業)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	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						
天竜川水系直轄総合水系 水環境整備事業 中部地方整備局	10年継続中	11	24	【内訳】 親水整備や舟運等の河川利用推 進の効果による便益：24億円 【主な根拠】 年間利用者の増加数：約100,000 人（推定）	17	1.4	間接的利用価値として健康 増進、環境教育、景観 向上、地域経済への波及 効果及びイメージアップ の向上等。	継続	中部地方整備局 河川部河川環境課 (五十嵐祥二)

【河川事業】

(補助事業等)

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	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						
太田川（太田川下流工区） 広域基幹河川改修事業 静岡県	再々評価	115	3,684	【内訳】 被害防止便益：3,684億円 【主な内訳】 浸水軽減戸数：1,332戸 浸水軽減面積：1,466ha	74	49.8	・H16年11月12日豪雨により床上97戸、床下341戸の大規模な浸水被害が発生した。 ・浸水により市街地の交通が分断される被害が発生しており、再度分断時の損害は甚大である。 ・このため、早期に浸水被害を解消する必要がある。	継続	中部地方整備局 河川部地域河川課 (課長 三浦盛男)
太田川（敷地川工区） 広域基幹河川改修事業 静岡県	再々評価	49	198	【内訳】 被害防止便益：198億円 【主な内訳】 浸水軽減戸数：23戸 浸水軽減面積：32ha	6.0	34.8	・上流域で新東名（第2東名）のIC周辺部の開発が見込まれる。 ・治水対策の早期の整備の重要性が高まっている。	継続	中部地方整備局 河川部地域河川課 (課長 三浦盛男)
瀬戸川（朝比菜川工区） 広域基幹河川改修事業 静岡県	再々評価	17	96	【内訳】 被害防止便益：96億円 【主な内訳】 浸水軽減戸数：56戸 浸水軽減面積：11ha	13	7.6	・H15年7月3日豪雨により床下12戸の大規模な浸水被害が発生した。 ・浸水により市街地の交通が分断される被害が発生しており、再度分断時の損害は甚大である。 ・このため、早期に浸水被害を解消する必要がある。	継続	中部地方整備局 河川部地域河川課 (課長 三浦盛男)
瀬戸川（石脇川工区） 広域基幹河川改修事業 静岡県	再々評価	26	114	【内訳】 被害防止便益：114億円 【主な内訳】 浸水軽減戸数：2,174戸 浸水軽減面積：245ha	21	5.4	・H16年6月30日豪雨により床上57戸、床下57戸の大規模な浸水被害が発生した。 ・浸水により市街地の交通が分断される被害が発生しており、再度分断時の損害は甚大である。 ・このため、早期に浸水被害を解消する必要がある。	継続	中部地方整備局 河川部地域河川課 (課長 三浦盛男)

【海岸事業】
（補助事業等）

(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	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						
長島港海岸 高潮対策事業 三重県	再々評価	71	793	【内訳】 浸水防護便益：793億円 【主な根拠】 浸水防護面積：48ha	65	12.2	・昭和34年9月の伊勢湾台風により甚大な浸水被害が発生している。 ・当該地域は東南海・南海地震防災対策推進地域に指定されており、東南海・南海地震に伴う津波被害が想定されている。 ・当該地域については、ハザードマップを平成16年4月に公表しており、地元の防災意識が高い。	継続	中部地方整備局 港湾空港部 港湾空港防災・危機管理課 (課長 林 春男)
木本港海岸 高潮対策事業 三重県	再々評価	60	193	【内訳】 浸水防護便益：193億円 【主な根拠】 浸水防護面積：67ha	63	3.1	・緊急輸送道路に指定されている国道の浸水被害を防止し、災害時の救援機能を確保することが出来る。 ・当該海岸を含む世界遺産「熊野古道」の保全が図られる。 ・当該地域については、ハザードマップを平成17年3月に公表しており、地元の防災意識が高い。	継続	中部地方整備局 港湾空港部 港湾空港防災・危機管理課 (課長 林春男)
千代崎港海岸 侵食対策事業 三重県	再々評価	23	68	【内訳】 浸水防護便益：68億円 【主な根拠】 浸水防護面積：29ha	28	2.4	・昭和34年9月の伊勢湾台風により甚大な浸水被害が発生している。 ・当該地域の施設は築造後50年近くが経過しており、災害発生の危険性が高い。 ・当該海岸を含む「伊勢の海県立自然公園」の保全が図られる。	継続	中部地方整備局 港湾空港部 港湾空港防災・危機管理課 (課長 林春男)

【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	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						
衣浦岡崎線 愛知県	10年継続中	77	250	【内訳】 走行時間短縮便益：238億円 走行費用短縮便益：9.9億円 交通事故減少便益：2.1億円 【主な根拠】 計画交通量：10,900台/日	84	3.0	・D I D区域内の都市計画道路整備であり、市街地の都市計画道路網密度が向上 ・J R東海道本線により分断されている岡崎市の一体的発展が見込まれる	継続	中部地方整備局 建政部都市整備課 (課長 田中成興)
穴田春雨線 愛知県	10年継続中	52	99	【内訳】 走行時間短縮便益：96億円 走行費用短縮便益：2.5億円 交通事故減少便益：0.00億円 【主な根拠】 計画交通量：9,100台/日	57	1.7	・D I D区域内の都市計画道路整備であり、市街地の都市計画道路網密度が向上 ・当該区間の歩行者・自転車の通行の快適性・安全性が向上	継続	中部地方整備局 建政部都市整備課 (課長 田中成興)

【土地区画整理事業】

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	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						
岡宮北土地区画整理事業 沼津市	10年継続中	235	1641	【内訳】 走行時間短縮便益：1602億円 走行費用減少便益：37億円 交通事故減少便益：1.9億円 【主な根拠】 計画交通量：24,600台	124	13.3	・物流効率化の支援（広域物流拠点から高規格・地域高規格又はこれらに接続する自導道のI.C.までのアクセス改善） ・良好な環境の保全・形成（地区計画等による良好な環境の形成）	継続	中部地方整備局 建政部都市整備課 （課長 田中成興）
袋井市上山梨第二土地区画整理事業 上山梨第二土地区画整理組合	10年継続中	79	67	【内訳】 走行時間短縮便益：66億円 走行費用減少便益：1.9億円 交通事故減少便益：0億円 【主な根拠】 計画交通量：11,677台	37	1.8	・地域づくりの支援（公益施設と同時整備により地域の拠点を形成） ・安全な生活環境の確保（歩道や特殊道路整備により歩行者の安全を確保）	継続	中部地方整備局 建政部都市整備課 （課長 田中成興）
高竜土地区画整理事業 浜松市	10年継続中	193	53	【内訳】 走行時間短縮便益：51億円 走行費用減少便益：1.4億円 交通事故減少便益：0.4億円 【主な根拠】 計画交通量：25,160台	22	2.4	・良好な環境の保全・形成（地区計画等による宅地側の良好な環境の形成） ・道路の防災対策・危機管理の充実（幅員6m以上の道路が無いいため消火活動ができない地区が存在する）	継続	中部地方整備局 建政部都市整備課 （課長 田中成興）
藤枝市水守土地区画整理事業 水守土地区画整理組合	再々評価	146	170	【内訳】 走行時間短縮便益：161億円 走行費用減少便益：7.5億円 交通事故減少便益：1.9億円 【主な根拠】 計画交通量：7,200台	65	2.6	・安全な生活環境の確保（特に自転車交通量の多い国道1号の整備等により、通行の安全性が向上する） ・道路の防災対策・危機管理の充実（消防活動困難地区30haの解消）	継続	中部地方整備局 建政部都市整備課 （課長 田中成興）
興津第二土地区画整理事業 興津第二土地区画整理組合	再々評価	148	42	【内訳】 走行時間短縮便益：42億円 走行費用減少便益：0.6億円 交通事故減少便益：-0.2億円 【主な根拠】 計画交通量：7,200台	13	3.3	・良好な環境の保全・形成（地区計画等による宅地側の良好な環境の形成） ・道路の防災対策・危機管理の充実（幅員6m以上の道路が無いいため消火活動ができない地区が存在する）	中止	中部地方整備局 建政部都市整備課 （課長 田中成興）
春日井篠木四ツ谷土地区画整理事業 春日井篠木四ツ谷土地区画整理組合	10年継続中	88	50	【内訳】 走行時間短縮便益：53億円 走行費用減少便益：7.8億円 交通事故減少便益：-10億円 【主な根拠】 計画交通量：45,700台	26	1.9	・中心市街地の活性化（街区の再編、低未利用地の入れ替え・集約を行う） ・大都市法に基づく重点供給地域内の事業であり、地域・都市の基盤の形成	継続	中部地方整備局 建政部都市整備課 （課長 田中成興）
半田乙川中部土地区画整理事業 半田市	再々評価	156	226	【内訳】 走行時間短縮便益：218億円 走行費用減少便益：5.9億円 交通事故減少便益：1.8億円 【主な根拠】 計画交通量：11,500台	49	4.6	・都市圏の交通円滑化の推進（現道に交雑時旅行速度が20km/h未満である箇所がある） ・良好な環境の保全・形成（地区計画等による宅地側の良好な環境の形成）	継続	中部地方整備局 建政部都市整備課 （課長 田中成興）
東海渡内特定土地区画整理事業 東海渡内特定土地区画整理組合	再々評価	77	93	【内訳】 走行時間短縮便益：90億円 走行費用減少便益：2.4億円 交通事故減少便益：0.8億円 【主な根拠】 計画交通量：24,800台	38	2.5	・地域・都市の基盤の形成（大都市法に基づく重点供給地域内の事業） ・道路の防災対策・危機管理の充実（幅員6m以上の道路がないため消火活動ができない地区が存在する）	継続	中部地方整備局 建政部都市整備課 （課長 田中成興）
下志段味特定土地区画整理事業 名古屋市中志段味特定土地区画整理組合	再々評価	422	1607	【内訳】 走行時間短縮便益：1549億円 走行費用減少便益：58億円 交通事故減少便益：0億円 【主な根拠】 計画交通量：155,705台	112	14.3	・地域・都市の基盤の形成（道路整備と一体となった住宅宅地供給が可能となる） ・地域づくりの支援（拠点開発プロジェクト・地域連携プロジェクトを支援する）	継続	中部地方整備局 建政部都市整備課 （課長 田中成興）

【住宅市街地基盤整備事業】

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	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						
船明地区									
船明西線（区画） 浜松市	10年継続中	6	20	【内訳】 走行時間短縮便益：19億円 走行経費減少便益：0.51億円 交通事故減少便益：0.23億円 【主な根拠】 計画交通量：1,473台/日	6.4	3.1	住宅宅地事業・施設整備の 進捗状況 等	継続	中部地方整備局 建政部住宅整備課 (課長 杉浦美奈)
浄水特定土地区画整理									
浄水駅中央通り線（区画） 愛知県	10年継続中	24	45	【内訳】 走行時間短縮便益：37億円 走行経費減少便益：5.6億円 交通事故減少便益：1.9億円 【主な根拠】 計画交通量：14,800台/日	27	1.7	住宅宅地事業・施設整備の 進捗状況 等	継続	中部地方整備局 建政部住宅整備課 (課長 杉浦美奈)
豊川西部土地区画整理									
八幡線他1路線（区画） 豊川市	10年継続中	9.4	27	【内訳】 走行時間短縮便益：25億円 走行経費減少便益：0.59億円 交通事故減少便益：0.33億円 【主な根拠】 計画交通量：5,600台/日	4.4	6.1	住宅宅地事業・施設整備の 進捗状況 等	継続	中部地方整備局 建政部住宅整備課 (課長 杉浦美奈)

【下水道事業】

※斜字体については、簡易比較法を採用しているため、B、Cそれぞれを年当たりの数値(億円/年)で記入している。

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	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						
高山市特定環境公共下水道事業（国府処理区） 岐阜県高山市	10年継続中	67	4.0	【内訳】 生活環境の改善：2.4億円/年 便所の水洗化効果：1.5億円/年 公共用水域の水質保全：0.15億円/年 【主な根拠】 便益算定人口：0.48万人	3.1	1.3	・地元情勢、社会経済情勢及び自然環境条件等に大きな変化がなく、概ね計画通りであることから、順調に進捗している。等	継続	中部地方整備局 建政部都市整備課 (課長 田中成興)
美濃加茂市公共下水道事業（蜂屋川処理区） 岐阜県美濃加茂市	10年継続中	169	6.2	【内訳】 生活環境の改善：2.7億円/年 便所の水洗化効果：3.5億円/年 【主な根拠】 便益算定人口：0.73万人	5.4	1.1	・地元情勢、社会経済情勢及び自然環境条件等に大きな変化がなく、概ね計画通りであることから、順調に進捗している。等	継続	中部地方整備局 建政部都市整備課 (課長 田中成興)
瑞穂市特定環境保全公共下水道事業（西処理区） 岐阜県瑞穂市	10年継続中	61	4.2	【内訳】 生活環境の改善：1.1億円/年 便所の水洗化効果：3.0億円/年 公共用水域の水質保全：0.06億円/年 【主な根拠】 便益算定人口：0.58万人	3.9	1.1	・地元情勢、社会経済情勢及び自然環境条件等に大きな変化がなく、概ね計画通りであることから、順調に進捗している。等	継続	中部地方整備局 建政部都市整備課 (課長 田中成興)
下呂市公共下水道事業（下呂南部処理区） 岐阜県下呂市	10年継続中	63	4.8	【内訳】 生活環境の改善：1.3億円/年 便所の水洗化効果：3.5億円/年 公共用水域の水質保全：0.01億円/年 【主な根拠】 便益算定人口：0.41万人	3.9	1.2	・地元情勢、社会経済情勢及び自然環境条件等に大きな変化がなく、概ね計画通りであることから、順調に進捗している。等	継続	中部地方整備局 建政部都市整備課 (課長 田中成興)

輪之内町特定環境保全公共下水道事業（輪之内処理区） 岐阜県輪之内町	10年継続中	118	122	【内訳】 便所の水洗化効果：119億円 公共用水域の水質保全：4.0億円 【主な根拠】 便益算定人口：0.98万人	109	1.1	・地元情勢、社会経済情勢及び自然環境条件等に大きな変化がなく、概ね計画通りであることから、順調に進捗している。等	継続	中部地方整備局 建政部都市整備課 （課長 田中成興）
池田町公共下水道事業（池田処理区） 岐阜県池田町	10年継続中	267	217	【内訳】 便所の水洗化効果：214億円 公共用水域の水質保全：3.6億円 【主な根拠】 便益算定人口：1.8万人	184	1.2	・地元情勢、社会経済情勢及び自然環境条件等に大きな変化がなく、概ね計画通りであることから、順調に進捗している。等	継続	中部地方整備局 建政部都市整備課 （課長 田中成興）
浜松市公共下水道事業（三ヶ日処理区） 静岡県浜松市三ヶ日町	10年継続中	159	9.7	【内訳】 生活環境の改善：1.8億円/年 便所の水洗化効果：4.9億円/年 公共用水域の水質保全：2.9億円/年 【主な根拠】 便益算定人口：0.79万人	8.1	1.2	・地元情勢、社会経済情勢及び自然環境条件等に大きな変化がなく、概ね計画通りであることから、順調に進捗している。等	継続	中部地方整備局 建政部都市整備課 （課長 田中成興）
浜松市公共下水道事業（佐久間処理区） 静岡県浜松市	10年継続中	28	2.4	【内訳】 生活環境の改善：0.64億円/年 便所の水洗化効果：1.7億円/年 【主な根拠】 便益算定人口：0.20万人	1.5	1.5	・地元情勢、社会経済情勢及び自然環境条件等に大きな変化がなく、概ね計画通りであることから、順調に進捗している。等	継続	中部地方整備局 建政部都市整備課 （課長 田中成興）
浜松市公共下水道事業（浦川処理区） 静岡県浜松市	10年継続中	24	1.7	【内訳】 生活環境の改善：0.28億円/年 便所の水洗化効果：1.4億円/年 【主な根拠】 便益算定人口：0.14万人	1.4	1.2	・地元情勢、社会経済情勢及び自然環境条件等に大きな変化がなく、概ね計画通りであることから、順調に進捗している。等	継続	中部地方整備局 建政部都市整備課 （課長 田中成興）
磐田市公共下水道事業（谷田川排水区） 静岡県磐田市	10年継続中	19	※1,642	【内訳】 浸水の防除：1,642億円 【主な根拠】 便益算定面積：22ha ※貨幣換算した便益：Bは、河川事業等も含めた浸水の防除による便益全体で算出している。	37	45	・地元情勢、社会経済情勢及び自然環境条件等に大きな変化がなく、概ね計画通りであることから、順調に進捗している。等	継続	中部地方整備局 建政部都市整備課 （課長 田中成興）
磐田市公共下水道事業（西御殿排水区） 静岡県磐田市	10年継続中	10	※1,642	【内訳】 浸水の防除：1,642億円 【主な根拠】 便益算定面積：22ha ※貨幣換算した便益：Bは、河川事業等も含めた浸水の防除による便益全体で算出している。	37	45	・地元情勢、社会経済情勢及び自然環境条件等に大きな変化がなく、概ね計画通りであることから、順調に進捗している。等	継続	中部地方整備局 建政部都市整備課 （課長 田中成興）
四日市市関連公共下水道事業（南部処理区）（污水） 三重県四日市市	その他	190	438	【内訳】 生活環境の改善：94億円 便所の水洗化効果：265億円 公共用水域の水質保全：79億円 【主な根拠】 便益算定人口：2.2万人	323	1.4	・地元情勢及び自然環境条件等に大きな変化がなく、見直した計画により適正に事業を実施している。等	継続	中部地方整備局 建政部都市整備課 （課長 田中成興）

四日市市関連公共下水道事業（南部処理区）（雨水） 三重県四日市市	その他	492	476	【内訳】 浸水の防除 : 476億円 【主な根拠】 便益算定面積：463ha	309	1.5	・地元情勢及び自然環境条件等に大きな変化がなく、見直した計画により適正に事業を実施している。等	継続	中部地方整備局 建政部都市整備課 （課長 田中成興）
鈴鹿市関連公共下水道事業（南部処理区） 三重県鈴鹿市	その他	1,520	2,826	【内訳】 生活環境の改善 : 634億円 便所の水洗化効果 : 1,689億円 公共用水域の水質保全 : 503億円 【主な根拠】 便益算定人口：16万人	2,270	1.2	・地元情勢及び自然環境条件等に大きな変化がなく、見直した計画により適正に事業を実施している。等	継続	中部地方整備局 建政部都市整備課 （課長 田中成興）
亀山市関連公共下水道事業（南部処理区） 三重県亀山市	その他	370	917	【内訳】 生活環境の改善 : 194億円 便所の水洗化効果 : 587億円 公共用水域の水質保全 : 136億円 【主な根拠】 便益算定人口：3.9万人	606	1.5	・地元情勢及び自然環境条件等に大きな変化がなく、見直した計画により適正に事業を実施している。等	継続	中部地方整備局 建政部都市整備課 （課長 田中成興）
津市公共下水道事業（志登茂川処理区）（污水） 三重県津市	10年継続中	930	1,747	【内訳】 生活環境の改善 : 418億円 便所の水洗化効果 : 981億円 公共用水域の水質保全 : 348億円 【主な根拠】 便益算定人口：9.9万人	1,443	1.2	・地元情勢、社会経済情勢及び自然環境条件等に大きな変化がなく、概ね計画通りであることから、順調に進捗している。等	継続	中部地方整備局 建政部都市整備課 （課長 田中成興）
津市公共下水道事業（志登茂川処理区）（雨水） 三重県津市	10年継続中	14	17	【内訳】 浸水の防除 : 17億円 【主な根拠】 便益算定面積：169ha	14	1.2	・地元情勢、社会経済情勢及び自然環境条件等に大きな変化がなく、概ね計画通りであることから、順調に進捗している。等	継続	中部地方整備局 建政部都市整備課 （課長 田中成興）
栗真町屋都市下水路事業 三重県津市	10年継続中	43	51	【内訳】 浸水の防除 : 51億円 【主な根拠】 便益算定面積：144ha	44	1.2	・地元情勢、社会経済情勢及び自然環境条件等に大きな変化がなく、概ね計画通りであることから、順調に進捗している。等	継続	中部地方整備局 建政部都市整備課 （課長 田中成興）
明和町公共下水道事業（明和处理区） 三重県明和町	10年継続中	39	3.3	【内訳】 生活環境の改善 : 1.6億円/年 便所の水洗化効果 : 1.5億円/年 公共用水域の水質保全 : 0.24億円/年 【主な根拠】 便益算定人口：0.45万人	2.4	1.4	・地元情勢、社会経済情勢及び自然環境条件等に大きな変化がなく、概ね計画通りであることから、順調に進捗している。等	継続	中部地方整備局 建政部都市整備課 （課長 田中成興）

【都市公園事業】

(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	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						
中勢グリーンパーク 津市	再々評価	51	219	【内訳】 利用価値 : 219億円 【主な根拠】 誘致距離 : 15km 誘致圏人口 : 48万人	75	2.9	・旧津市の都市マスタープランや緑の基本計画において、広域的なスポーツレクリエーションの交流拠点として、また自然の大切さを学ぶことのできる総合公園に位置づけられている。	継続	中部地方整備局 建政部都市整備課 (課長 田中成興)
岩田池公園 津市	10年継続中	24	185	【内訳】 利用価値 : 185億円 【主な根拠】 誘致距離 : 3.0km 誘致圏人口 : 8.1万人	30	6.1	・旧津市の都市マスタープランや緑の基本計画において、市街地内の残された自然環境を保全し、野鳥等の観察ができる親水公園に位置づけられている。	継続	中部地方整備局 建政部都市整備課 (課長 田中成興)
桑名市総合運動公園 桑名市	再々評価	118	195	【内訳】 利用価値 : 195億円 【主な根拠】 誘致距離 : 14km 誘致圏人口 : 67万人	152	1.3	・桑名市都市計画マスタープラン地域別構想において桑名市総合運動公園の整備を促進することとしており、また、桑名市総合計画において、自然環境を生かした生涯スポーツの場「緑の中のスポーツ・レクリエーション公園」に位置づけられている。	継続	中部地方整備局 建政部都市整備課 (課長 田中成興)
船頭場公園 名古屋市	再々評価	114	256	【内訳】 利用価値 : 256億円 【主な根拠】 誘致距離 : 1.0km 誘致圏人口 : 2万人	102	2.5	・名古屋市の緑の基本計画において、主要公園に位置づけられており、良好な都市環境の形成に資する。 ・名古屋市の都市防災構造化計画において、一次避難地に位置づけられており、地域の防災性向上に資する。	継続	中部地方整備局 建政部都市整備課 (課長 田中成興)

事後評価結果一覧表

【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)
豊田市停車場線 (H7～H13) 愛知県	5年以内	19	(費用対効果分析の基礎となった要因の変化) ・交通量 実績 (H17) 8,579台/日 ・全体事業費 事業着手時 (H7) 22億円 → 事業完了時 (H13) 19億円 ・B/C 1.1 (B:19億円、C:18億円) (事業の効果の発現状況) ・旅行速度 供用前 9.5km/h → 供用後 12.5km/h ・公共交通結節点である名鉄豊田市駅と豊田市の主要な公共施設を結ぶ歩行者ネットワークが形成 (今後の事業評価の必要性) ・特になし (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・同種事業の計画・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	愛知県 都市整備課 (課長 稲垣茂男)

中止事業について

事業区分	事業名 事業主体 (所在地)	中止理由
土地区画整理事業	おきつだいに 興津第二土地区画整理事業 おきつだいに 興津第二土地区画整理組合 しずおか (静岡県静岡市)	地区内住民に根強い反対があり合意形成が図れていないこと、及び事業費増大により事業収支の確保が困難となったことから事業を中止するに至った。今後は、緊急車両の走行に支障をきたさないための道路整備を含めた都市基盤整備、地元と協働したまちづくりを進める予定。

平成18年度に実施した中部地方整備局所管事業における事業評価について

【本省配分に係る事業の評価結果】

平成19年度予算に向けた新規事業採択時評価について

〔公共事業関係費〕

事業区分		新規事業採択箇所数
砂防事業等	補助事業等	4
海岸事業	補助事業等	2
道路・街路事業	直轄事業	3
	補助事業等	9
土地区画整理事業		1
市街地再開発事業		3
都市再生推進事業		2
合 計		24

〔その他施設費〕

事業区分		新規事業採択箇所数
官庁営繕事業		1
合 計		1

総 計	25
-----	----

平成19年度予算に向けた再評価について

[公共事業関係費]

事業区分		再評価実施箇所数						再評価結果		
		5年 未着工	10年 継続中	準備計 画5年	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	直轄事業				1		1	1		
砂防事業等	直轄事業		1		1		2	2		
海岸事業	直轄事業				2		2	2		
道路・街路事業	直轄事業		1		15		16	16		
	補助事業等		12		4		16	16		
土地区画整理事業			2		2		4	4		
港湾整備事業	直轄事業				1		1	1		
	補助事業等		2		1		3	3		
住宅市街地総合整備事業					1		1	1		
下水道事業			1			1	2	2		
合 計			19		28	1	48	48		

(注1) 再評価対象基準

5年未着工: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

10年継続中: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5年: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又は10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18年度に実施した完了後の事後評価について

〔公共事業関係費〕

事業区分		事後評価実施箇所数				事後評価結果			
		5年以内	再事後評価	その他	計	再事後評価	改善措置	対応なし	評価手続中
河川事業	直轄事業	3			3			3	
ダム事業	直轄事業	1			1			1	
道路・街路事業	直轄事業	2			2			2	
合 計		6			6			6	

〔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			
		3年以内	再事後評価	その他	計	再事後評価	改善措置	対応なし	評価手続中
官庁営繕事業		1			1			1	
合 計		1			1			1	
総 計		7			7			7	

〔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、営繕事業は3年）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、公団等施工事業を含む。

新規事業採択時評価結果一覧表様式

【公共事業関係費】

【砂防事業等】

(砂防事業（補助）)

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					
滝ヶ洞谷火山砂防事業 岐阜県	4.4	10	【内訳】 直接的被害軽減：10億円 【主な根拠】 人家：22戸 県道：75m その他：公民館(避難所)、診療所	4.4	2.4	・本地域には、第2次緊急輸送路である県道石徹白前谷線の重要公共施設や避難所である石徹白公民館、災害時要援護者施設である石徹白診療所が存在し、交通網についても迂回路がない。 ・本溪流においては、近年の度重なる豪雨のため不安定土砂及び流木が堆積しており、土砂災害の発生する危険性が高い。 ・土砂災害危険区域図によるハザードマップの配布により、円滑な警戒避難に係る情報を周知している。 ・自主防災組織が結成され、土砂災害に対する自主的な取り組みがなされている。 以上のことから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るため、砂防事業を実施する必要がある。	本省河川局 砂防部保全課 (課長 牧野裕至)
中組沢通常砂防事業 静岡県	1.1	8.4	【内訳】 直接的被害軽減：8.4億円 【主な根拠】 人家 18戸 公会堂（避難所） 市道 330m	1.1	8.0	・本地域には、避難場所である本村公会堂が存在するが、土砂災害発生時には避難経路が寸断される可能性がある。 ・本地域における災害のうち、近年で大きなものは、平成10年度の豪雨により溪岸浸食や斜面崩壊が発生し、下流域において浸水被害を受けた。 ・土砂災害危険区域図によるハザードマップの配布により、円滑な警戒避難に係る情報を周知している。 ・地元による小規模な流出土砂の撤去など、維持管理に対する協力体制が整備されている。 以上のことから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るため、砂防事業を実施する必要がある。	本省河川局 砂防部保全課 (課長 牧野裕至)

【砂防事業等】

(地すべり対策事業（補助）)

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					
上前田地区地すべり 対策事業 愛知県	4.0	7.2	【内訳】 直接的被害軽減 7.2億 【主な根拠】 人家22戸	3.6	2.0	・本地域には、一般国道247号、主要 地方道半田南知多線等の重要交通網が存 在する。 ・平成17年度に地すべり変状が確認さ れ、近傍に活断層が存在することから、 地震発生時に大規模な地すべり災害が発 生する可能性がある。 ・名鉄「河和」駅に隣接しており、既に 宅地開発が進展している。 ・土砂災害危険箇所図によるハザード マップの配布により、円滑な警戒避難に 係る情報を周知している。 ・地元住民から地すべり防止区域内での 斜面の変状が報告されるなど、地すべり 現象に対する意識が高い。 ・避難活動等のための土砂災害に対する 取組が実施されている。 以上のことから、地域住民の生命と生活 を土砂災害から守るため、地すべり対策 事業を実施する必要がある。	本省河川局 砂防部保全課 (課長 牧野裕至)

【砂防事業等】

(急傾斜地崩壊対策事業(補助))

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等による評価	担当課 (担当課長名)	
		貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)			
		便益の内訳及び主な根拠					
今浦2地区急傾斜地 崩壊対策事業 三重県	1.2	5.8	【内訳】 直接的被害軽減：5.8億円 【主な根拠】 人家：13戸 市道：145m	1.1	5.0	・本地域には、避難場所である大江寺や 観音堂広場が存在する。 ・本地域は、1854年12月23日の安政東海 津波により甚大な被害を受けていること から、津波対策として斜面上部に避難場 所、斜面には避難階段が設置されてお り、これら施設の保全が必要である。 ・本地域は、「我が町の斜面構想」のし おさいゾーンに位置し、観光と自然、景 観資源の保全をめざした斜面づくりを目 指している。 ・土砂災害危険区域図によるハザード マップの配布により、円滑な警戒避難に 係る情報を周知している。 ・地域の集会所等にハザードマップを張 り出すなど防災に関する意識の教条が図 られている。 以上のことから、地域住民の生命と生活 を土砂災害から保全するため、急傾斜地 崩壊対策事業を実施する必要がある。	本省河川局 砂防部保全課 (課長 牧野裕至)

【海岸事業】

(補助事業等)

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等による評価	担当課 (担当課長名)	
		貨幣換算した便益:B(億円)	費用:C (億円)	B/C			
		便益の内訳及び主な根拠					
長島海岸高潮対策事業 三重県	39	475	【内訳】 浸水防護便益：475億円 【主な根拠】 浸水戸数：4,317戸 浸水面積：1,763ha	30	15.7	・昭和34年9月の伊勢湾台風により、死者383人、全壊230戸、半壊582戸、倒壊13戸、流出246戸、床上浸水201戸、床下浸水159戸の甚大な浸水被害が発生している。 ・当海岸の背後には、広大なゼロメートル地帯が広がっており浸水被害に対して脆弱な地域である。 ・緊急輸送道路に指定されている国道23号等の浸水被害を防止し、災害時の救援機能を確保する必要がある。	本省河川局 砂防部保全課 海岸室 (室長 岸田弘之)
御前崎港海岸高潮対策事業 静岡県	21	37	【内訳】 浸水防護便益：30億円 港湾機能麻痺による便益：7億円 【主な根拠】 浸水防護面積：117ha 緊急物資輸送需要総量：3,026t	18	2.0	・当該地域は東海地震防災対策強化地域および東南海・南海地震防災対策推進地域に指定されており、東海、東南海・南海地震に伴う津波被害が想定されている。 ・発災時に危機管理を担う中枢である海上保安庁、国土交通省、県御前崎土木事務所の浸水被害を防止することができる。 ・当該地域については、ハザードマップを平成17年8月に公表しており、地元の防災意識が高い。	本省港湾局 海岸・防災課 (課長 栗田 悟)

【道路・街路事業】

(直轄事業)

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等による評価	担当課 (担当課長名)	
		貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)			
		便益の内訳及び主な根拠					
一般国道23号 蒲郡バイパス（7工区） 中部地方整備局	455	1484	【内訳】 走行時間短縮便益：1,178億円 走行経費減少便益：246億円 交通事故減少便益：59億円 【主な根拠】 計画交通量　：　41,600台/日	313	4.7	・現道における渋滞損失時間の改善が見込まれる。（約5,928万人時間/年→約5,804万人時間/年） ・死傷事故率の高い区間約274件/億台キロ（愛知県平均：2.0倍）について事故の減少が見込まれる。 ・第2次救急医療施設30分到達圏の拡大が見込まれる。（カバー人口：約1割増加） ・重要港湾三河港へのアクセス向上に資する。（60分到達圏が約1割拡大） ・高速ネットワークの代替路が確保される。 ・日常活動圏中心都市間へのアクセス向上に資する。（蒲郡市－豊橋市間所要時間：約5分短縮）	本省道路局 国道・防災課 （課長 木村昌司）
一般国道23号 中勢道路（7工区、11工区） 中部地方整備局	243	2,231	【内訳】 走行時間短縮便益：2,104億円 走行経費減少便益：94億円 交通事故減少便益：33億円 【主な根拠】 計画交通量：49,100台/日	208	10.7	・現道の渋滞損失時間の改善が見込まれる。（現況 94万人時/年(7工区)、85万人時/年(11工区)） ・現道の混雑度が緩和し、現道並行区間の渋滞が解消。（7工区：1.35→0.92 11工区：1.53→0.93） ・現道並行区間の交通事故が減少。（事故危険箇所が6箇所解消） ・県庁所在地である「津市」と「松阪市」のアクセスが向上。（約25分→約20分） ・現道並行区間の夜間要請限度クリア。（7工区：74dB→69dB 11工区：72dB→67dB） ・伊勢神宮の式年遷宮（H25）に向けたアクセス性の向上 ・「河芸グリーンガーデン」「太陽の街」等津市の地域開発を支援	本省道路局 国道・防災課 （課長 木村昌司）
一般国道19号 桜沢改良 中部地方整備局	60	92	【内訳】 走行時間短縮便益：92億円 走行経費減少便益：0.15億円 交通事故減少便益：0億円 【主な根拠】 計画交通量　：　17,000台/日	59	1.5	・災害や事故等による通行止め発生時には大きな迂回が強いられてきたが、国道19号の本線機能が強化され、現道が迂回路として機能することでリダンダンシーが確保される。 ・並行区間沿線住民の騒音や振動等生活環境面、交通事故等の安全面が向上する。	本省道路局 国道・防災課 （課長 木村昌司）

【道路・街路事業】

(補助事業等)

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等による評価	担当課 (担当課長名)
		貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)	B/C		
		便益の内訳及び主な根拠					
一般国道417号 岡島橋 岐阜県	31	34	【内訳】 走行時間短縮便益：33億円 走行費用短縮便益：0.71億円 交通事故減少便益：0.00億円 【主な根拠】 計画交通量　：11,000台/日	23	1.5	・幅員が狭いため大型車同市のすれ違い困難なことによる渋滞を解消する。（渋滞損失時間2.6万人・時間/年km：県平均比1.0） ・岡島橋橋詰交差点において事故減少が見込まれる。（死傷事故率112.6件/億台キロ：県内平均比1.6倍） ・第2次救急医療施設「損斐厚生病院」へのアクセス向上。 ・老朽橋梁が解消され、第2次緊急輸送道路の機能が強化される。	本省道路局 国道・防災課 (課長 木村昌司)

一般国道473号 相良バイパス 静岡県	117	450	【内訳】 走行時間短縮便益：388億円 走行費用短縮便益：37億円 交通事故減少便益：25億円 【主な根拠】 計画交通量：12,000台/日	153	2.9	・現道における渋滞損失時間の改善が見込まれる。(11.4万人・時間/年km(県平均比4.2倍)、主要渋滞ポイント「管山入口交差点」) ・国際コンテナ通行支障区間が解消され ・富士山静岡空港(第3種空港)と重要港湾御前崎港とへのアクセス向上に資する(富士山静岡空港～御前崎港 58分→44分)	本県道路局 国道・防災課 (課長 木村昌司)
一般国道150号 志太～榛南Ⅱバイパス 静岡県	30	162	【内訳】 走行時間短縮便益：146億円 走行費用短縮便益：13億円 交通事故減少便益：3.2億円 【主な根拠】 計画交通量：16,000台/日	23	7.0	・現道における渋滞損失時間の改善が見込まれる。(27.0万人時間/年km(県平均比10.0倍)、主要渋滞ポイント「富士見橋東交差点(他2箇所)」) ・国際物流基幹ネットワーク、第1次緊急輸送路である現道の渋滞が緩和される ・交通の分散化に伴う騒音、大気汚染が改善される	本県道路局 国道・防災課 (課長 木村昌司)
一般国道419号 高浜立体 愛知県	63	220	【内訳】 走行時間短縮便益：211億円 走行費用短縮便益：0.6億円 交通事故減少便益：8.2億円 【主な根拠】 計画交通量：56,000台/日	53	4.2	・現道部における渋滞損失時間約46.1万人時間/年・km(県平均比18倍)、主要渋滞ポイント：「衣浦大橋東交差点」の改善が見込まれる。 ・物流拠点である重要港湾「衣浦港」及び臨海工業地域と内陸工業地帯を結ぶ重要な路線であり、アクセス性・利便性の向上に資する。(内陸工業地帯(豊田市)～衣浦港：83分→78分) ・死傷事故率143件/億台km(県内平均比9.6)の減少が見込まれる。	本県道路局 国道・防災課 (課長 木村昌司)
一般国道420号 足助バイパス 愛知県	70	224	【内訳】 走行時間短縮便益：205億円 走行費用短縮便益：16億円 交通事故減少便益：3.5億円 【主な根拠】 計画交通量：6,200台/日	57	3.9	・現道における渋滞損失時間約7.8万人時間/年・km(県平均比3倍)、主要渋滞ポイント：「宮町交差点(他1箇所)」の改善が見込まれる。 ・奥三河の幹線道路・東西幹線軸として、奥三河から豊田・名古屋へのアクセス向上が図られる。(奥三河(設楽町)～名古屋市：113分→97分) ・紅葉の名所である「香嵐渓」周辺の渋滞対策が緩和され、住民生活の質的向上に寄与する。 ・第2次緊急輸送道路の強化と、災害拠点病院に指定されている足助病院へのアクセス向上が図れ災害活動に資する。	本県道路局 国道・防災課 (課長 木村昌司)
一般国道473号 岡崎～額田バイパス 愛知県	191	496	【内訳】 走行時間短縮便益：452億円 走行費用短縮便益：42億円 交通事故減少便益：1.9億円 【主な根拠】 計画交通量：19,500台/日	140	3.5	・平成26年度に供用が予定されている第二東名高速道路額田IC(仮称)へ接続する路線であり、国道1号や重要港湾「三河港」へのアクセス強化を図るとともに、岡崎東部工業団地等の沿線工業団地から特定重要港湾「名古屋港」等へのアクセス向上に資する。(沿線工業団地～名古屋港：49分→37分)	本県道路局 国道・防災課 (課長 木村昌司)
主要地方道半田常滑線 愛知県	65	230	(内訳) 走行時間短縮便益：207億円 走行費用減少便益：18億円 交通事故減少便益：4.6億円 (主な根拠) 計画交通量：23,800台	56	4.1	・新たなネットワークの形成による半田市内の踏切交通迂回対策。(半田市街地の緊急対策踏切等3箇所の踏切対策) ・新設される広域最終処分場へのアクセス改善。 (市街地の走行距離約4km縮減による現道環境改善) ・中部国際空港へのアクセスの向上。 (アクセス時間約8分短縮)	道路局 地方道・環境課 (課長 下保 修)
野中棒杭線 静岡県	41	58	【内訳】 走行時間短縮便益：50億円 走行費用短縮便益：5.6億円 交通事故減少便益：2.8億円 【主な根拠】 計画交通量：13,400台/日	31	1.9	・歩行者利便性の向上、バリアフリー化を促進 ・住宅地に入り込む交通が減少し、地域の安全性が向上 ・南北市街地の分断を解消 ・緊急輸送道路として位置付けられており、他の緊急輸送道路が通行止めとなった場合には、代替道路となる	本県 都市・地域整備局 街路課 (課長 松谷春敏)

茶屋ヶ坂牛巻線（御田・神宮前1号踏切） 名古屋市	6	9.6	【内訳】 走行時間短縮便益：8.3億円 走行費用短縮便益：0.0億円 交通事故減少便益：1.3億円 【主な根拠】 踏切交通遮断量：14,986台時/日	6.1	1.6	・歩行者・自転車利便性の向上、バリアフリー化を促進 ・自動車等の流入が減少し、地域の安全性が向上 ・鉄道により分断されていた地域間の交流が期待 ・踏切渋滞が解消され、CO ₂ の排出量の削減が図られる	本省 都市・地域整備局 街路課 （課長 松谷春敏）
-----------------------------	---	-----	--	-----	-----	--	------------------------------------

【土地区画整理事業】

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					
幸田相見特定土地区画整理事業 幸田相見特定土地区画整理組合	93	50	【内訳】 走行時間短縮便益：48億円 走行費用減少便益：1.2億円 交通事故減少便益：0.2億円 【主な根拠】 計画交通量：1,902台	13	3.9	・地域・都市の基盤の形成（新駅を中心とした新たな拠点形成） ・都市圏の交通円滑化の推進（公共交通機関の利用促進に資する） ・安全な生活環境の確保（2車線道路の歩道整備）	本省 都市・地域整備局 市街地整備課 （課長 松田秀夫）

【市街地再開発事業】

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等による評価	担当課 (担当課長名)	
		貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)			
		便益の内訳及び主な根拠					
松坂駅西 市街地再開発組合	93	180	【内訳】 域内便益：60億円 域外便益：120億円 【主な根拠】 周辺10kmの地価上昇 区域内施設（延床面積約39,000㎡）の収益向上	100	1.8	・（混雑する道路の解消）自転車交通量、自動車交通量、及び歩行者交通量が多い区間において、当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性の向上が期待できる ・（土地の有効利用）国鉄跡地、工場跡地等の遊休地の土地利用転換が図られる	本省 都市・地域整備局 市街地整備課 （課長 松田秀夫）
清水駅西第一 静岡市	30	110	【内訳】 域内便益：30億円 域外便益：80億円 【主な根拠】 周辺10kmの地価上昇 区域内施設（延床面積約16,000㎡）の収益向上	38	2.9	・（戦略的な整備が必要な地区）虫食い状の土地が散在し、又は敷地が狭小であるなど現状の敷地では土地の高度利用が困難 ・（良好な都市環境の整備）シンボル性の発揮又は地域との調和など良好な景観の創出、アメニティの向上に資する	本省 住宅局 市街地建築課 （課長 井上俊之）
熱海中央渚北 熱海市	82	94	【内訳】 域内便益：50億円 域外便益：44億円 【主な根拠】 周辺10kmの地価上昇 区域内施設（延床面積約23,000㎡）の収益向上	76	1.2	・（戦略的な整備が必要な地区）虫食い状の土地が散在し、又は敷地が狭小であるなど現状の敷地では土地の高度利用が困難 ・（良好な都市環境の整備）シンボル性の発揮又は地域との調和など良好な景観の創出、アメニティの向上に資する	本省 住宅局 市街地建築課 （課長 井上俊之）

【都市再生推進事業】

(都市再生区画整理事業)

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					
下之一色南部土地区 画整理事業 名古屋市	23	24	【主な根拠】 事業有りの総地代：21億円 /年 事業無しの総地代：19億円 /年	20	1.2	・ 防災上安全な市街地の形成（老朽木造建築物が密集している上、4m未満の道路がほとんどである地区の整備改善を行う） ・ より良い生活環境の実現（地区内に一部未整備である公共下水道が整備される）	本省 都市・地域整備局 市街地整備課 (課長 松田秀夫)

(都市交通システム整備事業)

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					
豊田都市圏地区 (愛知県豊田市)	7.0	16	【内訳】 交通事故減少便益15億円 環境改善便益1.6億円 【主な根拠】 転換自動車交通量5,380台/日	5.8	2.8	・都市圏の活性化	本省 都市・地域整備局 街路課 (課長 松谷春敏)

【その他施設費】

(官庁営繕事業)

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	事業の 緊急性	計画の 妥当性		その他
		便益の内訳及び主な根拠							
名古屋港湾合同庁舎 (別館) 中部地方整備局	16	29	・建物性能の向上：29億円 (耐震安全性を確保した庁舎整備：5,200㎡) ・環境への配慮：0.01億円 (CO2削減：28,656 kg-C/年)	21	1.3	133 点	121 点	・災害時に災害応急対策活動拠点としての機能を確保し、情報収集・指令、復旧対策の立案・実施、治安維持活動等の機能を確保する。	本省 大臣官房 官庁営繕部 計画課 (課長 澤木英二)

再評価結果一覧表様式

【河川事業】

(直轄事業)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	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						
豊川河川改修事業 中部地方整備局	再々評価	334	1,457	【内訳】 被害防止便益；1,457億円 【主な根拠】 浸水軽減戸数；216戸 浸水軽減面積；151ha	438	3.3	整備計画対象洪水である昭和44年8月の台風7号時には、全壊流出7棟、床上浸水919棟、床下浸水838棟の大規模な被害が発生し、また江島地区においては破堤による甚大な被害を被った。 氾濫域には、複数の国道が含まれるため、浸水によって交通が遮断された場合の損害は広域的なものとなる。 このため、浸水被害を早期に解消する必要がある。	継続	本省河川局 治水課 (課長 関克己)

【砂防事業等】

(砂防事業(直轄))

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	対応方針	担当課 (担当課長名)
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)	B/C			
			便益の内訳及び主な根拠						
庄内川直轄砂防事業 中部地方整備局	再々評価	846	3,736	【内訳】 直接的被害軽減：3,279億円 間接的被害軽減： 457億円 【主な根拠】 人家：約44,800戸 重要公共施設：111施設 国道等：国道等5路線	981	3.8	・本事業の主な保全対象として、中央自動車道、東海環状自動車道、国道19号、JR中央本線などの重要交通網やライフラインが多数存在しており、土砂氾濫等により交通等が寸断された場合、地域の生活や経済に与える影響は極めて大きい。 ・名古屋市への通勤圏である多治見市や土岐市においては、世帯数が増加するなど、市街化が進み、山地斜面付近まで宅地開発されている。 ・近年では平成11年6月梅雨前線による被災や平成12年9月東海豪雨災害なども発生しており災害危険度の高い地域となっている。 ・また「美濃焼」に代表される陶磁器を中心とした文化が形成されており、陶磁器産業が発達している。 ・本地域には、多治見市役所等防災拠点となる官公署や、陶都中学校や昭和小学校等教育施設及び特別養護老人ホーム等災害時要援護者関連施設が多数存在している。 以上のことから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るとともに国土を保全するため、砂防事業を継続する必要がある。	継続	本省河川局 砂防部保全課 (課長 牧野裕至)

富士山直轄砂防事業 (沼川砂防事業) 中部地方整備局	10年継続中	587	996	【内訳】 直接的被害軽減：800億円 間接的被害軽減：196億円 【主な根拠】 人家：約21,400戸 重要公共施設：14施設 国道等：2路線 鉄道：3路線	197	5.1	・主な保全対象には東名高速道路、国道1号、J R東海道本線、東海道新幹線等重要交通網やライフラインが多数存在しており、土砂氾濫等により交通等が寸断された場合、地域の生活や経済に与える影響は極めて大きい。 ・本地域には、富士市役所や富士警察署、富士市消防本部等防災拠点となる官公署や、教育施設及び災害時要援護者関連施設重要施設が多数存在している。 ・富士山では、脆弱な火山地質が地表面に広く分布するため、土砂生産が活発であり、大雨や融雪、スラッシュ雪崩などに伴う土石流が発生する危険性が高い。また、愛鷹山では、荒廃した第三紀の火山性の地質が分布しているため、土砂生産が活発であり、土石流が流出する危険性が高い状況になっている。 ・本地域では、昭和51年8月集中豪雨により床上浸水884棟、床下浸水2,846棟などの被害が生じた。 以上のことから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るとともに国土を保全するため、砂防事業を継続する必要がある。	継続	本省河川局 砂防部保全課 (課長 牧野裕至)
----------------------------------	--------	-----	-----	---	-----	-----	---	----	------------------------------

【海岸事業】

(直轄事業)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	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						
伊勢湾西南海岸直轄海岸 保全施設整備事業 中部地方整備局	再々評価	296	304	【内訳】 浸水防護便益：304億円 【主な根拠】 浸水戸数：9,280戸 浸水面積：2,806ha	235	1.3	・伊勢湾西南海岸では、昭和28年台風13号の来襲に伴う高潮により、関係市町において、死者・行方不明者122名、家屋全半壊・流出約1,011棟もの大規模な被害が発生している。 ・本海岸が位置する市町は、東南海・南海地震防災対策推進地域や東海地震強化地域に指定されており、海岸堤防は、耐震対策が必要とされている。 ・大規模台風・地震等に対して非常に脆弱な状況であり、これらが発生した場合には、壊滅的な被害をもたらす恐れがあることから、早期に堤防の改築等を推進する必要がある。	継続	本省河川局 砂防部保全課 海岸室 (室長 岸田弘之)
津松阪港海岸 直轄海岸保全施設整備事業 中部地方整備局	再々評価	239	1,065	【内訳】 浸水防護便益：1,065億円 【主な根拠】 浸水防護面積：3,156ha	286	3.7	・当該地域は東南海・南海地震防災対策推進地域に指定されており、東南海・南海地震に伴う津波被害が想定されている。 ・当該地域の背後には、学校・病院や福祉施設等があり、これらの施設の浸水被害を防止することができる。 ・当該地域では、計画段階からワークショップ等を活用した計画づくりが行われるなど、住民と国との連携により整備が進められている。	継続	本省港湾局 海岸・防災課 (課長 栗田 悟)

【道路・街路事業】

(直轄事業)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	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						
一般国道21号 岐大バイパス 中部地方整備局	再々評価	1,100	7,079	【内訳】 走行時間短縮便益：7060億円 走行費用減少便益：18億円 交通事故減少便益：0.66億円 【主な根拠】 計画交通量：95,600台/日	1,245	5.7	・渋滞損失時間約3,270千人・時間/年の改善が見込まれる。 ・中部国際空港、名古屋港（特定重要港湾）へのアクセスの向上に資する（大垣市～岐阜南インター50分→45分）。 ・大垣市と岐阜市・各務原市を最短時間で連結する。（大垣市～岐阜各務原インター60分→46分）。 ・名神高速道路の代替路線を形成する。	継続	本省道路局 国道・防災課 (課長 木村昌司)
一般国道21号 関ヶ原バイパス 中部地方整備局	再々評価	440	970	【内訳】 走行時間短縮便益：848億円 走行費用減少便益：121億円 交通事故減少便益：1.6億円 【主な根拠】 計画交通量：15,300台/日	657	1.5	・渋滞損失時間約357千人・時間/年の改善が見込まれる。 ・JR米原駅へのアクセスの向上に資する（30分到達可能人口が関ヶ原町で5%、垂井町で34%増加）。 ・名神高速道路の代替路線を形成する。 ・関ヶ原町松尾～今須間の冬期交通障害区間の解消に資する。	継続	本省道路局 国道・防災課 (課長 木村昌司)
一般国道156号 岐阜東バイパス 中部地方整備局	再々評価	950	6,388	【内訳】 走行時間短縮便益：6381億円 走行費用減少便益：6.7億円 交通事故減少便益：0.23億円 【主な根拠】 計画交通量：41,500台/日	1,255	5.1	・渋滞損失時間約3,411千人・時間/年の改善が見込まれる。 ・中濃地方からJR岐阜駅・JR岐阜羽島駅へのアクセス向上に資する（関市山田～岐阜市北一色40分→27分）。 ・岐阜市と関市・美濃市のアクセス向上に資する（岐阜南インター～関市山田47分→34分）。 ・東海北陸自動車道の代替路線を形成する。	継続	本省道路局 国道・防災課 (課長 木村昌司)
一般国道258号 大桑道路 中部地方整備局	再々評価	290	2,476	【内訳】 走行時間短縮便益：2245億円 走行費用減少便益：180億円 交通事故減少便益：51億円 【主な根拠】 計画交通量：25,200台/日	896	2.8	・渋滞損失時間約88千人・時間/年の改善が見込まれる。 ・四日市港へのアクセスの向上に資する（大垣市～四日市港77分→74分）。 ・大垣市と桑名市のアクセス向上に資する（大垣市～桑名市68分→65分）。	継続	本省道路局 国道・防災課 (課長 木村昌司)
中部縦貫自動車道 一般国道158号 高山清見道路 中部地方整備局	再々評価	2,200	3,465	【内訳】 走行時間短縮便益：3,342億円 走行費用減少便益：95億円 交通事故減少便益：28億円 【主な根拠】 計画交通量：17,100台/日	1,596	2.2	・現道部において、渋滞損失時間約117万人・時間/年の改善が見込まれる。 ・高山市、飛騨市、下呂市、奥飛騨温泉郷などICからのアクセスが向上する観光地が存在する。 ・白川村地域が第3次医療施設（高山赤十字病院）60分圏域に入る。 ・一般国道158号小鳥峠の冬期交通障害区間の代替路を形成する。	継続	本省道路局 国道・防災課 (課長 木村昌司)
一般国道246号 裾野バイパス 中部地方整備局	再々評価	520	6,240	【内訳】 走行時間短縮便益：6,002億円 走行費用減少便益：214億円 交通事故減少便益：24億円 【主な根拠】 計画交通量：46,800台/日	1,030	6.1	・現道等の年間渋滞損失時間459万人・時間/年の削減が見込まれる。 ・第一次緊急輸送路としての信頼性、安全性が向上し、緊急時の円滑な輸送活動が可能となる。 ・事前通行規制区間を解消する	継続	本省道路局 国道・防災課 (課長 木村昌司)
一般国道1号 静清バイパス 中部地方整備局	再々評価	1,100	8,165	【内訳】 走行時間短縮便益：7,746億円 走行費用減少便益：325億円 交通事故減少便益：94億円 【主な根拠】 計画交通量：80,500台/日	1,227	6.7	・並行する国道1号の渋滞損失時間約7割削減が見込まれる。 ・静岡市中心部から清水港へのアクセス性の向上。（39分→22分：17分短縮） ・国道1号現道の騒音環境の改善。 （71dB→66dB、5dB改善）	継続	本省道路局 国道・防災課 (課長 木村昌司)

一般国道1号 富士由比バイパス 中部地方整備局	再々評価	450	3,911	【内訳】 走行時間短縮便益：3,805億円 走行費用減少便益：74億円 交通事故減少便益：32億円 【主な根拠】 計画交通量：64,500台/日	560	7.0	・現道等の年間渋滞損失時間36万人・時間/年の削減が見込まれる。 ・重要港湾田子の浦港へのアクセス向上。 ・特定重要港湾清水港や由比港への物流効率化。 ・当該地域におけるCO2、NOx、SPM等の削減に資する。	継続	本省道路局 国道・防災課 (課長 木村昌司)
一般国道23号 豊橋東バイパス 中部地方整備局	再々評価	460	3,333	【内訳】 走行時間短縮便益：2,913億円 走行費用減少便益：335億円 交通事故減少便益：85億円 【主な根拠】 計画交通量：43,500台/日	477	7.0	・並行する国道1号における渋滞損失時間の34%削減が見込まれる。 ・第一種空港及び重要港湾へのアクセス向上に資する。(湖西市～中部国際空港148分⇒99分など) ・地域高規格道路に位置づけられている。 ・「東三河地方拠点地域」基本計画等の地域プロジェクトを支援する。	継続	本省道路局 国道・防災課 (課長 木村昌司)
一般国道23号 蒲郡バイパス 中部地方整備局	再々評価	510	2,291	【内訳】 走行時間短縮便益：1,810億円 走行費用減少便益：405億円 交通事故減少便益：76億円 【主な根拠】 計画交通量：37,700台/日	457	5.0	・並行する国道23号における渋滞損失時間の21%削減が見込まれる。 ・第一種空港及び重要港湾へのアクセス向上に資する。(蒲郡市～中部国際空港80分⇒60分など) ・日常活動圏中心都市へのアクセス向上に資する(蒲郡市～名古屋72分⇒69分) ・地域高規格道路に位置づけられている。 ・現道における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される。 ・「東三河地方拠点地域」基本計画等の地域プロジェクトを支援する。	継続	本省道路局 国道・防災課 (課長 木村昌司)
一般国道23号 知立バイパス 中部地方整備局	再々評価	570	2,697	【内訳】 走行時間短縮便益：2,638億円 走行費用減少便益：30億円 交通事故減少便益：29億円 【主な根拠】 計画交通量：57,300台/日	760	3.5	・現道部における渋滞損失時間195万人・時間/年の削減が見込まれる。 ・第一種空港及び特定重要港湾へのアクセス向上に資する(豊橋市～中部国際空港、118分⇒86分など) ・衣浦東部広域連合消防局(消防活動の広域的な連携：碧南市、刈谷市、安城市、知立市、高浜市)等の地域プロジェクトを支援する。 ・現道における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される。	継続	本省道路局 国道・防災課 (課長 木村昌司)
一般国道153号 豊田西バイパス 中部地方整備局	再々評価	320	2,081	【内訳】 走行時間短縮便益：2,067億円 走行費用減少便益：2.7億円 交通事故減少便益：10億円 【主な根拠】 計画交通量：69,500台/日	625	3.3	・現道部における渋滞損失時間91万人・時間/年の削減が見込まれる。 ・日常活動圏中心都市へのアクセス向上に資する(三好町～豊田市15分⇒12分など) ・現道等に利便性の向上が期待できるバス路線が存在する。 ・現道における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される。	継続	本省道路局 国道・防災課 (課長 木村昌司)
一般国道1号 北勢バイパス 中部地方整備局	再々評価	1,300	1,874	【内訳】 走行時間短縮便益：1,812億円 走行費用減少便益：14億円 交通事故減少便益：48億円 【主な根拠】 計画交通量：40,300台/日	1,038	1.8	・現道部における渋滞損失時間の約1割の削減が見込まれる。 ・特定重要港湾へのアクセス向上に資する(亀山市～四日市港52分⇒43分など) ・日常活動圏中心都市へのアクセス向上に資する(川越町～四日市市24分⇒19分) ・現道等に利便性の向上が期待できるバス路線が7路線存在する。 ・バレー構想(三重県策定)等の地域プロジェクトを支援する。	継続	本省道路局 国道・防災課 (課長 木村昌司)

一般国道42号 紀宝バイパス 中部地方整備局	再々評価	150	331	【内訳】 走行時間短縮便益：318億円 走行費用減少便益：12億円 交通事故減少便益：0.84億円 【主な根拠】 計画交通量：8,200台/日	283	1.2	・現道部における渋滞損失時間53万人時間/年の削減が見込まれる。 ・交通を円滑化し御浜・紀宝町と新宮市のアクセスを向上する。（御浜町～新宮市間：27分→16分） ・通学路でもある危険な現道の交通を削減し、安全の確保等生活環境を改善する。 ・世界遺産「熊野古道」へのアクセス向上が見込まれる。 ・三次救急医療機関（山田赤十字病院等）へのアクセスを向上する。	継続	本省道路局 国道・防災課 （課長 木村昌司）
一般国道474号 飯喬道路 中部地方整備局	再々評価	1,400	2,132	【内訳】 走行時間短縮便益：1,902億円 走行費用減少便益：186億円 交通事故減少便益：44億円 【主な根拠】 計画交通量：17,600台/日	1,094	1.9	・渋滞損失削減時間：1,881万人・時間/年（25,143万人・時間/年⇒23,262万人・時間/年） ・昭和伊南病院への60分圏域の拡大（新たに圏域内に入る町村：旧上村・旧南信濃村・泰岐村・阿南町・平谷村） ・並行区間等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間の代替路線の形成 ・緊急輸送道路が通行止になった場合に迂回を強いられる区間の代替路線の形成	継続	本省道路局 国道・防災課 （課長 木村昌司）
一般国道153号 伊南バイパス 中部地方整備局	10年継続中	410	1,018	【内訳】 走行時間短縮便益：940億円 走行費用減少便益：68億円 交通事故減少便益：10億円 【主な根拠】 計画交通量：24,800台/日	339	3.0	・渋滞損失削減時間：1,881万人・時間/年（25,143万人・時間/年⇒23,262万人・時間/年） ・昭和伊南病院への60分圏域の拡大（新たに圏域内に入る町村：旧上村・旧南信濃村・泰岐村・阿南町・平谷村） ・並行区間等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間の代替路線の形成 ・緊急輸送道路が通行止になった場合に迂回を強いられる区間の代替路線の形成	継続	本省道路局 国道・防災課 （課長 木村昌司）

【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	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						
一般国道360号 種蔵・打保バイパス 岐阜県	10年継続中	185	240	【内訳】 走行時間短縮便益：208億円 走行費用短縮便益：11億円 交通事故減少便益：21億円 【主な根拠】 計画交通量：1,200台/日	158	1.5	・現道の飛騨市宮川町巣之内から打保区間（8.0km）の雨量事前通行規制区間の解消 ・宮川町地区の大型車すれ違い困難な隘路区間を解消し、交通の円滑化を図る ・第3次救急医療施設「富山市民病院」へのアクセスが向上（宮川町69分→58分）	継続	本省道路局 国道・防災課 (課長 木村昌司)
一般国道256号 金山下呂道路 岐阜県	10年継続中	222	332	【内訳】 走行時間短縮便益：290億円 走行費用短縮便益：35億円 交通事故減少便益 7.0億円 【主な根拠】 計画交通量：3,600台/日	221	1.5	・日常活動圏中心都市間を最短で連する道路を構成する（下呂市→郡上市:73分→37分） ・第3次救急医療施設「総合病院高山赤十字病院」へのアクセスが向上（下呂市金山地区から：90分→70分）	継続	本省道路局 国道・防災課 (課長 木村昌司)
一般国道157号 日当・平野バイパス 岐阜県	再々評価	99	184	【内訳】 走行時間短縮便益：148億円 走行費用短縮便益：35億円 交通事故減少便益：0.99億円 【主な根拠】 計画交通量：2,700台/日	118	1.6	・本県市根尾地区のすれ違い困難な隘路、線形不良区間を解消し、交通の円滑化を図る。 ・第3次救急医療施設「県立岐阜病院」へのアクセスが向上（本県市根尾地区から78分→73分）	継続	本省道路局 国道・防災課 (課長 木村昌司)

一般国道136号 函南～三島バイパス 静岡県	10年継続中	200	1,275	【内訳】 走行時間短縮便益：1,175億円 走行費用短縮便益：65億円 交通事故減少便益：35億円 【主な根拠】 計画交通量：19,300台/日	377	3.4	・東名、第二東名から観光地伊豆へのアクセスを向上させ、沼津、三島地域の渋滞緩和・解消に寄与する。 ・現道部における渋滞損失時間の改善が見込まれる。 (削減時間約52.0万人・時間/年)	継続	本省道路局 国道・防災課 (課長 木村昌司)
一般国道473号 設楽バイパス 愛知県	10年継続中	78	110	【内訳】 走行時間短縮便益：92億円 走行費用短縮便益：14億円 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	75	1.5	・日常活動圏中心都市間を最短で運ぶ道路を構成する(設楽町～東栄町:24分→22分) ・奥三河地域の東西方向を連絡する一般国道473号の幅員狭小、線形不良の未改良区間を解消し、安全で円滑な交通を確保する。	継続	本省道路局 国道・防災課 (課長 木村昌司)
一般国道247号 成岩6号踏切 愛知県	10年継続中	115	224	【内訳】 走行時間短縮便益：209億円 走行費用短縮便益：14億円 交通事故減少便益：1.1億円 【主な根拠】 計画交通量：29,400台/日	115	2.0	・踏切の遮断で交通が昼夜阻害され、踏切と交差点が近接しているため交通渋滞が極めて激しい現道部における渋滞損失時間約19.6万人・時間/年(県平均の約8倍)、主要渋滞ポイント「成岩橋交差点」の改善が見込まれる。	継続	本省道路局 国道・防災課 (課長 木村昌司)
一般国道477号 四日市湯の山道路 三重県	10年継続中	390	604	【内訳】 走行時間短縮便益：602億円 走行費用短縮便益：1.6億円 交通事故減少便益：0.17億円 【主な根拠】 計画交通量：19,500台/日	367	1.6	・現道部における渋滞損失時間の改善が見込まれる。 (削減時間約141.4万人・時間/年) ・平成30年度に完成予定の第二名神菟野ICと連結し、特定重要港湾(四日市港)とのアクセス向上に資する。(第二名神 菟野IC～四日市港：32分→27分) ・災害時の緊急輸送道路(県第2次緊急輸送道路)としての機能向上に資する。	継続	本省道路局 国道・防災課 (課長 木村昌司)
一般国道260号 南島バイパス 三重県	再々評価	55	107	【内訳】 走行時間短縮便益：103億円 走行費用短縮便益：4.8億円 交通事故減少便益：-0.25億円 【主な根拠】 計画交通量：4,000台/日	58	1.8	・第3次救急医療施設「山田赤十字病院」へのアクセスが向上(南島町から40分→32分) ・南島町地内の事前通行規制区間の解消に資する。 ・狭隘部交互一方通行区間を解消し、交通の円滑化を図る。 ・災害時の緊急輸送道路(県第2次緊急輸送道路)としての機能向上に資する。	継続	本省道路局 国道・防災課 (課長 木村昌司)
一般国道155号 志段味拡幅 名古屋市	10年継続中	21	33	【内訳】 走行時間短縮便益：32億円 走行費用短縮便益：3.1億円 交通事故減少便益：-2.1億円 【主な根拠】 計画交通量：7,600台/日	22	1.5	・第3次救急医療施設「名古屋徳洲会総合病院」へのアクセスが向上(上志段味地区から10分→4分) ・交差点部での渋滞緩和 ・歩道の拡幅整備による自転車および歩行者の安全性確保	継続	本省道路局 国道・防災課 (課長 木村昌司)
主要地方道 伊勢松阪線 三重県	10年継続中	57	104	【内訳】 走行時間短縮便益：103億円 走行費用短縮便益：0.66億円 交通事故減少便益：0.19億円 【主な根拠】 計画交通量：7,400台	57	1.8	・災害時の緊急輸送道路(県第2次緊急輸送道路)としての機能向上に資する。 ・踏切(緊急対策踏切【小俣第15号踏切】)による渋滞を解消し国道23号と伊勢市街との交通の円滑化を図る。	継続	本省道路局 地方道・環境課 (課長 下保 修)
主要地方道 山脇大谷線 (静岡南北道路) 静岡市	10年継続中	349	816	【内訳】 走行時間短縮便益：744億円 走行費用短縮便益：56億円 交通事故減少便益：16億円 【主な根拠】 計画交通量：11,900台/日	341	2.4	・総重量25t及びISO規格背高海上コンテナ輸送車の通行が可能となり、物流効率化が推進される。(第二東名静岡IC～国道1号静岡BP千代田上土IC) ・第2次緊急輸送路である現道区間の代替路線となる。	継続	本省道路局 地方道・環境課 (課長 下保 修)

J R 東海中央本線 愛知県	再々評価	216	421	【内訳】 移動時間短縮便益：432億円 走行費用短縮便益：1.7億円 交通事故減少便益：-13億円 【主な根拠】 計画交通量：83,052台/日	228	1.8	・中心市街地内で行う事業であり、市街地再開発事業、土地区画整理事業と連携しまちづくりに寄与 ・J R 東海中央本線高架化により勝川駅地区の南北一体の市街地の形成を図る	継続	本省 都市・地域整備局 街路課 (課長 松谷春敏)
名鉄名古屋本線等 愛知県	10年継続中	421	654	【内訳】 移動時間短縮便益：651億円 走行費用短縮便益：3.1億円 交通事故減少便益：0.12億円 【主な根拠】 計画交通量：144,488台/日	362	1.8	・中心市街地内で行う事業であり、土地区画整理事業と連携しまちづくりに寄与 ・名鉄名古屋本線等の高架化により知立駅地区の一体的市街地の形成を図る	継続	本省 都市・地域整備局 街路課 (課長 松谷春敏)
星崎鳴海線 名古屋市	再々評価	166	296	【内訳】 走行時間短縮便益：272億円 走行経費減少便益：23億円 踏切事故減少便益：1.0億円 【主な根拠】 踏切遮断交通量：149,774台時/日	133	2.2	・鉄道高架により、名古屋港と市南東部、近隣市町村の連携を強化 ・高架下等の多目的利用等による地域の発展、整備促進が図られる	継続	本省 都市・地域整備局 街路課 (課長 松谷春敏)
江川線（南部工区） 名古屋市	10年継続中	380	386	【内訳】 走行時間短縮便益：376億円 走行経費減少便益：10億円 交通事故減少便益：0.00億円 【主な根拠】 計画交通量：23,400台/日	363	1.1	・中部国際空港・名古屋港へのアクセス向上 ・自転車歩行者道の整備による自転車・歩行者の快適性及び安全性の向上 ・電線共同溝整備による都市景観の向上及び災害時の緊急輸送道路・避難路としての機能確保	継続	本省 都市・地域整備局 街路課 (課長 松谷春敏)
大津町線 名古屋市	10年継続中	100	265	【内訳】 走行時間短縮便益：258億円 走行経費減少便益：7.1億円 交通事故減少便益：0.00億円 【主な根拠】 計画交通量：22,600台/日	94	2.8	・東橋改築による災害時の緊急輸送道路・避難路の機能確保 ・中部国際空港・名古屋港へのアクセス向上	継続	本省 都市・地域整備局 街路課 (課長 松谷春敏)

【土地区画整理事業】

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	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						
知立駅周辺土地区画整理事業 知立市	10年継続中	192	237	【内訳】 走行時間短縮便益：227億円 走行費用減少便益：7.0億円 交通事故減少便益：2.6億円 【主な根拠】 計画交通量：21,000台	100	2.4	・中心市街地の活性化（街区の再編、低未利用地の入れ替え・集約を行う） ・都市圏の交通円滑化の推進（現道の踏切道において、踏切遮断時間≧2hr）	継続	本省 都市・地域整備局 市街地整備課 (課長 松田秀夫)
東海太田川駅周辺土地区画整理事業 東海市	再々評価	396	320	【内訳】 走行時間短縮便益：316億円 走行費用減少便益：8.5億円 交通事故減少便益：-4.0億円 【主な根拠】 計画交通量：18,000台	194	1.6	・中心市街地の活性化（商業振興施策、公益施設整備と密接な連携を図る事業である） ・都市圏の交通円滑化の推進（現道に混雑時旅行速度が20km/h未満である箇所がある）	継続	本省 都市・地域整備局 市街地整備課 (課長 松田秀夫)
豊田土橋土地区画整理事業 豊田市	再々評価	351	205	【内訳】 走行時間短縮便益：190億円 走行費用減少便益：14億円 交通事故減少便益：1.0億円 【主な根拠】 計画交通量：84,200台	111	1.8	・都市圏の交通円滑化の推進（公共交通機関の利用の促進に資する） ・地域・都市の基盤の形成（大都市法に基づく重点供給地域内の事業である）	継続	本省 都市・地域整備局 市街地整備課 (課長 松田秀夫)

中志段味特定土地区画整理事業 名古屋市中志段味特定土地区画整理組合	10年継続中	466	2450	【内訳】 走行時間短縮便益：2,352億円 走行費用減少便益：98億円 交通事故減少便益：0億円 【主な根拠】 計画交通量：193,986台	154	15.9	・地域・都市の基盤の形成（道路整備と一体となった住宅地供給が可能となる） ・地域づくりの支援（拠点開発プロジェクト・地域連携プロジェクトを支援する）	継続	本省 都市・地域整備局 市街地整備課 （課長 松田秀夫）
--------------------------------------	--------	-----	------	---	-----	------	---	----	---------------------------------------

【港湾整備事業】

（直轄事業）

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	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						
三河港 神野地区 多目的国際ターミナル整備事業 中部地方整備局	再々評価	254	391	【内訳】 輸送コストの削減便益：385億円 その他の便益：6.1億円 【主な根拠】 平成28年度予測取扱貨物量： 69.2トン/年,5.5万TEU/年	323	1.2	・新たに多目的国際ターミナルが整備されることで、既存ターミナルの混雑が緩和される。 ・背後の荷主等事業者の物流機能の高度化、効率化が促進され、地域産業の国際競争力の向上を図ることができる。 ・当地区全体の機能配置の再編が行われ、地区全体としての物流効率化が推進される。 ・輸送の効率化に伴い、二酸化炭素（CO ₂ ）及び窒素酸化物（NO _x ）の排出量が削減される。	継続	本省港湾局 計画課 （課長 富田英治）

【港湾整備事業】

（補助事業等）

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	対応方針	担当課 (担当課長名)
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)	B/C			
			便益の内訳及び主な根拠						
名古屋港 鍋田ふ頭地区 臨港道路整備事業 名古屋港管理組合	10年継続中	125	133	【内訳】 輸送コストの削減便益：133億円 【主な根拠】 平成26年度予測交通量：4,866台/日	115	1.2	・本事業により、鍋田ふ頭コンテナターミナルと背後の広域幹線道路網とが接続し、当該地区の物流車両交通の円滑化が図られ交通混雑緩和に寄与することができる。 ・港湾貨物の輸送の効率化により、CO ₂ 及びNO _x 等の排出量が軽減される。	継続	本省港湾局 計画課 (課長 富田英治)
清水港 三保地区 廃棄物海面処分場整備事業 静岡県	再々評価	101	323	【内訳】 処分コストの削減便益：249億円 その他の便益：74億円 【主な根拠】 処分容量：2,324千m3	247	1.3	・浚渫場所に近い場所に処分地を確保することにより、CO ₂ 及びNO _x の排出量が軽減される。 ・残事業は通船区間の護岸工30mであり、この締切りは必要不可欠である。	継続	本省港湾局 環境・技術課 環境整備計画室 (室長 八尋明彦)
名古屋港 中川運河地区 港湾緑地整備事業 名古屋港管理組合	10年継続中	29	36	【内訳】 環境の改善便益：26億円 その他の便益：10億円 【主な根拠】 周辺地域世帯数：約33,000世帯	28	1.3	・都市再開発と一体となった整備推進により、地域への相乗効果を高める。 ・一般市民が水辺に近づくための、親水空間の創出。 ・レガッタ大会やパナマ式開門を見学できる空間の創出など	継続	本省港湾局 環境・技術課 環境整備計画室 (室長 八尋明彦)

【住宅市街地総合整備事業】

事業名 事業主体	該当基準	貨幣換算が困難な効果等による評価	対応方針	担当課 (担当課長名)
葵地区住宅市街地総合整備事業 愛知県名古屋市	再々評価	チェックリストによる評価を実施。(合併施行の土地区画整理事業のB/C=6.0) 当地区は老朽住宅が密集しており、主要道路以外は狭隘道路が多く救急活動に支障をきたしているため、当事業並びに土地区画整理事業によって道路の整備や老朽住宅の解消を図っているところである。火災・震災からの安全性の向上と共に、住環境の基礎水準を確保するためにも引き続き事業を進めることが必要であることから継続と判断した。	継続	本省住宅局 市街地住宅整備室 (室長 橋本公博)

【下水道事業】

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	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						
北勢沿岸流域下水道事業 (南部処理区) 三重県	その他	1,200	4,182	【内訳】 生活環境の改善　： 923億円 便所の水洗化効果：2,541億円 公共用水域 の水質保全：　718億円 【主な根拠】 便益算定人口：22万人	3,199	1.3	・地元情勢及び自然環境条件等に大きな変化がなく、見直した計画により適正に事業を実施している。等	継続	本省都市・地域整備局 下水道部下水道事業課 (課長　栗原秀人)
中勢沿岸流域下水道事業 (志登茂川処理区) 三重県	10年継続中	650	1,747	【内訳】 生活環境の改善　： 418億円 便所の水洗化効果　：981億円 公共用水域 の水質保全：348億円 【主な根拠】 便益算定人口：9.9万人	1,443	1.2	・地元情勢、社会経済情勢及び自然環境条件等に大きな変化がなく、概ね計画通りであることから、順調に進捗している。等	継続	本省都市・地域整備局 下水道部下水道事業課 (課長　栗原秀人)

事後評価結果一覧表

【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)
近畿日本鉄道牧田川橋梁（特定構造物改築事業） (H2～H13) 中部地方整備局	5年以内	305	(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 305億円 B/C 13.8 (B:4,230億円、C:306億円) (事業効果の発現状況) 近鉄牧田川橋梁を改築したことにより、当該地点において計画高水流量を安全に流せることができるようになり、約3,150haの氾濫の危険性が軽減。また、計画高水流量流下時の水位が最大で約1.5m低下。 (事業実施による環境の変化) 線路のロングレール化により列車通過時の振動・騒音に対する地元住民からの苦情は特になし。また多自然型護岸の施工により、自然環境への影響軽減に配慮。 (社会経済情勢の変化) 事業着手時点から平成17年時点で人口は約1%、世帯数では約15%の増加。 (今後の事後評価の必要性) 事業の効果の発現状況等から、再度の事後評価の必要性はない。 (改善措置の必要性) 事業の効果の発現状況等から、改善措置の必要性はない。 (同種事業の計画・調査のあり方、事業評価手法の見直しの必要性) 特に同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性はない。	対応なし	本省河川局 治水課 (課長 関克己)
境川第二排水機場 (内水対策事業) (S51～S55) (H13) 中部地方整備局	5年以内	66	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 全体事業費 66億円 B/C 1.5 (B:252億円、C:167億円) (事業効果の発現状況) 昭和55年～平成18年までの27年間で延べ1,441時間（年平均53時間）稼働。 昭和36年6月洪水（計画規模相当）では、延べ浸水面積約140ha、浸水戸数約2,700戸の被害を軽減したものと推定。 (事業実施による環境の変化) 施設の稼働に伴う振動・騒音に対する地元住民からの苦情もない。 (社会経済情勢の変化) 境川流域は年々市街化が進んでいるおり、昭和50年からみると人口は約13%減少しているものの、世帯数では18%と増加傾向にある。 現在の流域内の土地利用は市街地47%、田畑32%、その他21%であり、市街地は昭和51年からみると10%増加。 (今後の事後評価の必要性) 事業の効果の発現状況等から、今後の事後評価の必要性はない。 (改善措置の必要性) 事業の効果の発現状況等から、改善措置の必要性はない。 なお、流域内での宅地化の進展が見られ、許容湛水区域内へも宅地化の進展が危惧される。そのため、浸水被害をより軽減するため、浸水実績図を作成・配布するなど、地域の浸水特性についての情報提供など、適切なソフト対策を進める必要がある。 (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) 特に同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性はない。	対応なし	本省河川局 治水課 (課長 関克己)

古川排水機場 (内水対策事業) (S49～S51) (S62～S63) (H12～H13) 中部地方整備局	5年以内	58	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 全体事業費 20億円 B/C 2.1 (B:122億円、C:58億円) (事業効果の発現状況) 昭和55年から平成18年までの27年間で延べ418時間(年平均15時間)稼働。 施設がなかった場合、平成13年から平成18年までの6年間で延べ約119百万円、延べ浸水面積約69haの被害を軽減したものと推定。 (事業実施による環境の変化) 施設の稼働に伴う振動・騒音に対する地元住民からの苦情はない。 (社会経済情勢の変化) 人口、世帯ともに事業着手時点から増加傾向にあり、昭和50年と比較すると、人口は約1.2倍、世帯数は1.5倍となっている。 現在の流域内の土地利用は市街地19.4%、畑・果樹園62.6%、水田18.0%であり、市街地は、事業着手時点から増加傾向にある。 (対応方針(案)) ○今後の事後評価の必要性 事業の効果の発現状況等から、今後の事後評価の必要性はない。 ○改善措置の必要性 事業の効果の発現状況等から、改善措置の必要性はない。 なお、流域内での宅地化の進展が見られ、許容湛水区域内へも宅地化の進展が危惧される。そのため、浸水被害をより軽減するため、浸水実績図を作成・配布するなど、地域の浸水特性についての情報提供など、適切なソフト対策を進める必要がある。 (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) 特に同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性はない。	対応なし	本省河川局 治水課 (課長 関克己)
--	------	----	---	------	--------------------------

【ダム事業】
(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)
長島ダム建設事業 (S52～H13) 中部地方整備局	5年以内	1,199	(費用対効果分析の算定基礎となった要因) 全体事業費 1,049億円 B/C 3.5 (B:4,161億円、C:1,199億円) (事業の効果の発現状況) ・洪水調節は、管理開始以降の4年間に3回実施し、下流の洪水流量・水位を低減させる効果を発揮した。 ・H16.10.20洪水では、川根大橋地点において41cm、神座地点において12cmの水位低減効果があつたと推定。 ・水道のための補給水量についても、渇水年であった平成17年には、年平均補給量を約1.4倍に相当する量を供給し、水道の安定供給に寄与している。 ・かんがいのための補給水量についても、渇水年であった平成17年には、年平均補給量を約2.4倍に相当する量を供給し、かんがい用水の安定供給に寄与している。 (事業実施による環境の変化) ・貯水池の水質は概ね環境基準を満足し、また、選択取水設備の運用により、濁水長期化の軽減が図られている。 ・カヤネズミやトノサマガエルの生息環境は消失した可能性がありますが、大型獣やクマタカ、カワネズミやサンショウウオ類などの生息は継続的に確認されており、森林生態系や溪流環境は良好に維持されている。 (社会経済情勢の変化) ・長島ダムは、地域に開かれたダムとして、「水源地域ビジョンの策定」、「水源地域ビジョン推進会議の設置」を通じ、地域住民等と交流を図っている。 (今後の事後評価の必要性) ・以上の4項目の結果より、長島ダム建設事業は十分効果を発揮しているものと判断する。 今後もフォローアップ調査を進め、大きな出水・渇水や水質変化等が生じた場合は、必要に応じて同様の分析・評価を行い、それらを合わせて定期報告を行う。 (改善措置の必要性) ・事後評価制度に基づく改善措置の必要性はないが、今後もよりよい管理に向けて必要な検討を行う。 (同種事業の計画・調査のあり方や事後評価手法の見直しの必要性) ・流水の正常な機能の維持に関する効果等に対する評価分析手法については、今後も検討を行う。	対応なし	本省河川局 治水課 (課長 関克己)

【道路・街路事業】

(直轄事業)

事業名 (事業実施期間) 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
一般国道23号 川越IC関連 (H8～H13) 中部地方整備局	5年以内	80	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) ・交通量 実績(H17) 9,700台/日 ・全体事業費 事業完了時(H13) 80億円 ・B/C 9.1 (B:816億円、C:89億円) (事業の効果の発現状況) ・旅行速度 23号供用前(H11) - 25.9km/h → 23号供用後(H17) - 37.1km/h 第1種空港へのアクセス向上など利便性の向上 (川越町～中部国際空港: 51分→45分) 日常生活圏の中心都市へのアクセス向上 (川越町～四日市市: 34分→24分) (事業実施による環境の変化) ・対象道路の整備により削減される自動車からのCO2削減量 8,002t-CO2/年 ・現道等における自動車からのNO2排出削減量 0.57t/年 ・現道等における自動車からのSPM排出削減量 0.03t/年 (社会経済情勢等の変化) ・道路ネットワークの変化: 伊勢湾岸自動車道の整備が進行 ・人口・自動車保有台数の変化: 周辺地域の人口・自動車保有台数ともに増加傾向 ・みえ川越IC供用後、周辺地域の製造品出荷額等が増加傾向 ・「みえ川越物流用地」が造成済み (今後の事後評価の必要性) 事業の効果が発現しており、再事後評価の必要性はない。 (改善措置の必要性) 事業の効果が発現しており、改善措置の必要性はない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 特に同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性はない。	対応なし	中部地方整備局 道路部道路計画課 (課長 渡邊良一)
伊勢湾岸自動車道 (豊田JCT～四日市JCT) (S54年～H16年) 国土交通省・日本道路公団(中日本高速道路株式会社)・愛知県・名古屋港管理組合	5年以内	13,150	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) ・交通量 計画時: 18,500～48,100台/日 ⇒ 実績: 25,200～52,200台/日 (H17年度) ・事業費 計画時: 1兆3,210億円 ⇒ 実績: 1兆3,150億円 ・費用便益分析 B/C=2.7 (事後評価) 総便益: 5兆1,600億円、総費用: 1兆9,100億円 (基準年: H18年) (事業の効果の発現状況) ・旅行速度向上 供用前: 30.2km/h (H9年度/現道) ⇒ 供用後: 81.7km/h (H18年度/当該路線) ・交通事故減少 供用前: 56.8件/億台*。(H9年度/現道) ⇒ 供用後: 32.9件/億台*。(H17年度/現道+当該路線) ・当該路線の整備によるバス路線の利便性向上の状況 ・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 ・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 ・都市再生プロジェクトの支援に関する効果 ・地域開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントの支援に関する効果 (社会経済情勢等の変化) ・平成13年度以降、県民総生産が全国の伸びを上回り経済活動が活発な状況である (事業による環境変化) ・環境基準値を満足している (今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性) ・今後、事後評価の必要性はない 現在建設中の名古屋環状2号線東南部や隣接する第二東名・第二名神高速道路の完成によって、本区間の利用状況に変化が生じるため、隣接区間の事後評価において当該区間の利用状況についても確認する	対応なし	中日本高速道路(株) 計画設計チーム (チームリーダー 阿部 文彦)

【その他施設費】

(官庁営繕事業)

事業名 (事業実施期間) 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
名古屋税関コンテナ検査センター貨物検査場 (H14～H15) 中部地方整備局	3年以内	1.8	(費用対効果分析の算定基礎となった要因) ・B/C 1.6 (B:459百万円、C:283百万円) (事業効果の発現状況) ・他の検査場検査や現場検査が大幅に減少したことにより、利用者の利便性の向上、及び検査業務の効率化が図られている。 ・検査場を整備したことによって、検査職員の安全性が確保されている。 ・検査場をセンター場内に増築したことで、X線画像検査担当者が容易に開披検査に立ち会えるようになり、同担当者の画像解析技術の向上に寄与している。 (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) ・名古屋港をスーパー中枢港湾に指定(平成16年7月) ・名古屋港における輸出入コンテナ貨物量は年々増加(平成18年:約250万TEU推計値) ・総物流施策大綱(2005-2009)策定(平成17年11月) ・飛島ふ頭南地区で国際海上コンテナターミナルの平成17年度供用開始などコンテナ貨物の輸出入に関して名古屋港の税関業務の重要性は依然と高い。 (今後の事後評価の必要性) ・事業効果の発現状況が概ね十分であり、社会経済情勢の変化にも適合していることから、事業の目的を果た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と考える。 (改善措置の必要性) ・事業効果の発現状況が概ね十分であり、社会経済情勢の変化にも適合していることから、事業の目的を果たしていると判断できるため、改善措置の必要性はないと考える。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・同種事業の計画・調査のあり方に関しては、当該事業の評価の結果、特に見直しの必要性はないと考える。 ・事業評価手法の見直しに関しては、引き続き検討を行っていく必要があると考える。	対応なし	中部地方整備局 営繕部技術・評価課 (課長 宮内 徹)