

# 東北横断自動車道 釜石秋田線 (とうわ東和IC～はなまき花巻JCT)

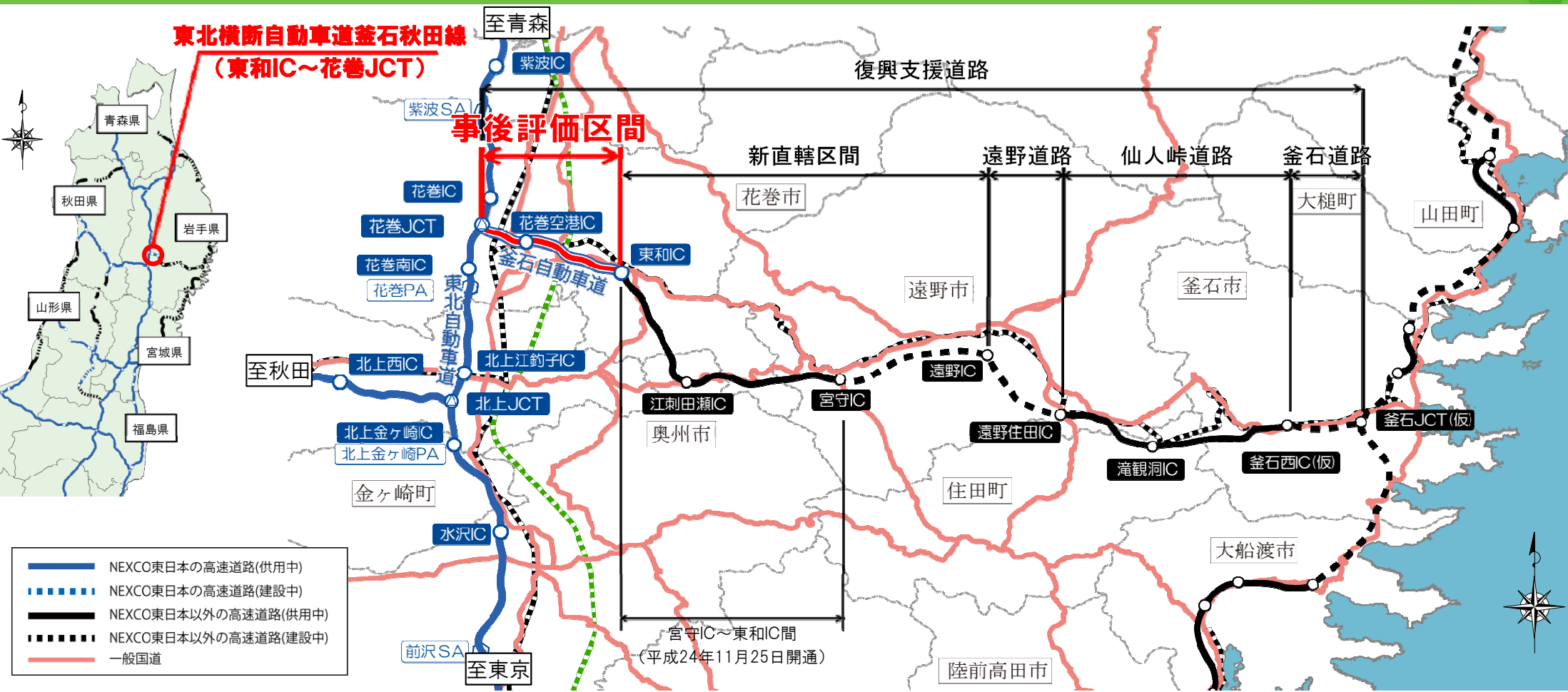
## 【事後評価】

平成26年12月16日

あなたに、ベスト・ウェイ。

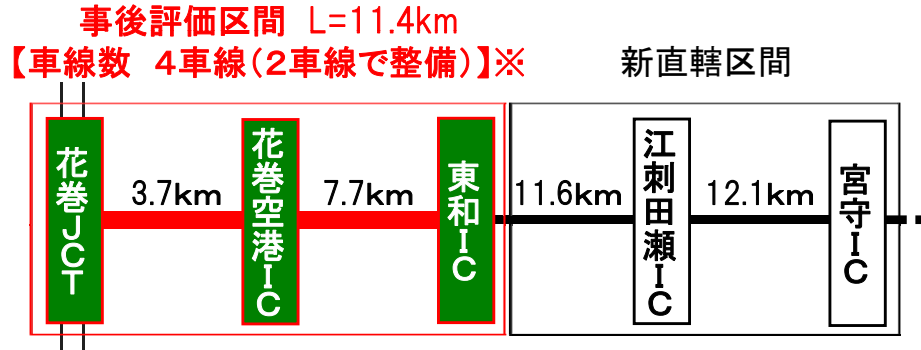


# 1. 事業の概要(1) 位置図・路線概要



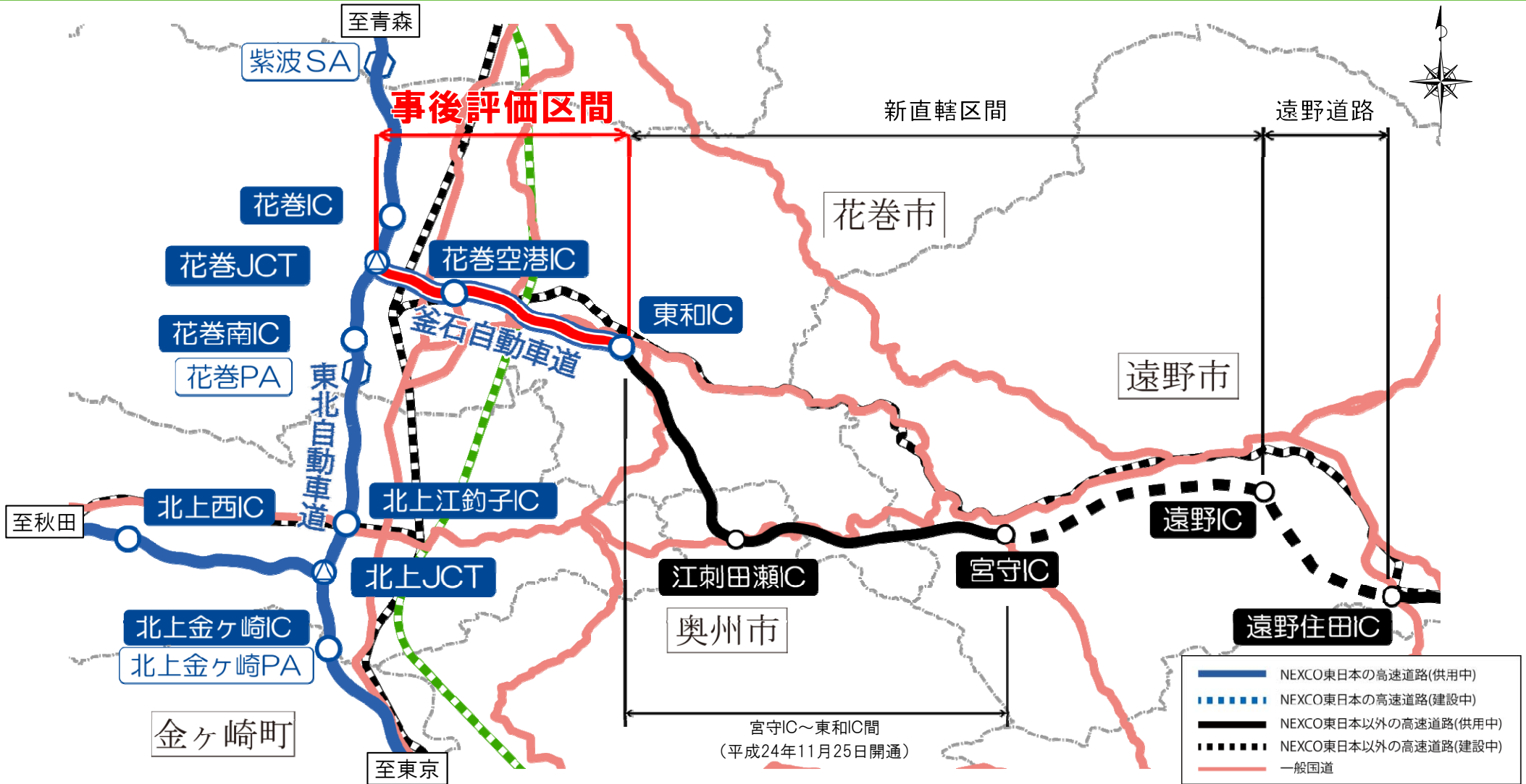
■ 東北横断自動車道釜石秋田線は、岩手県釜石市を起点とし、花巻市にて東北縦貫自動車道に合流し、さらに北上市にて分岐し、秋田県秋田市に至る総延長212kmの高規格幹線道路である。

■ 当該区間は、東北地方北部の太平洋側と日本海側との交流・連携を促進するとともに、物流の効率化の支援や緊急輸送道路の信頼性向上及び地域医療サービスの向上等を目的としている。



※規格 第1種第3級(設計速度80km/h) 1

# 1. 事業の概要(2) 事業経緯



区間	事業経緯				事業費	
	整備計画	施行命令	実施計画認可	開通日	計画	実績
東和～花巻空港	平成3年12月3日	平成5年11月19日	平成5年12月20日	平成14年11月7日	528億円	402億円
花巻空港～花巻JCT						(▲126億円)

## 2. 事業費の変更要因

### 事業費整理

単位：億円

	対象区間計				乖離理由
	計画	実績	増減額	増減率	
工 費	300	230	▲ 70	▲23%	・ <b>現地調査結果、詳細設計完了等に伴う減：▲44</b> ・物価水準の変動等に伴う減：▲26
用地費	122	98	▲ 24	▲20%	・土地価格低下の減：▲24
その他費	65	60	▲ 5	▲8%	・その他費の減：▲5
予備費	23	0	▲ 23	▲100%	・予備費の未使用による減：▲23
消費税	18	14	▲ 4	▲21%	・事業費精査に伴う減：▲4
合 計	528	402	▲ 126	▲24%	

- ※ 着色部は、主に会社での対応があった項目
- ※ 端数処理の関係で合計が一致しない場合がある



## 2. 事業費の変更要因

### (1) 工費に関する減 (▲70億円)

#### ① 現地調査結果、詳細設計完了等に伴う減 ▲44億円(後述)

【内訳1】 事業調整による盛土材運搬距離の短縮等に伴う減 計画:53億円 ⇒ 実績:26億円(▲27億円)

【内訳2】 橋梁設計の見直しに伴う減 計画:66億円 ⇒ 実績:54億円(▲12億円)

【内訳3】 コンクリート枠工を植生基材吹付工へ変更に伴う減 計画: 7億円 ⇒ 実績: 2億円(▲ 5億円)

#### ② 物価水準の変動等に伴う減 ▲26億円

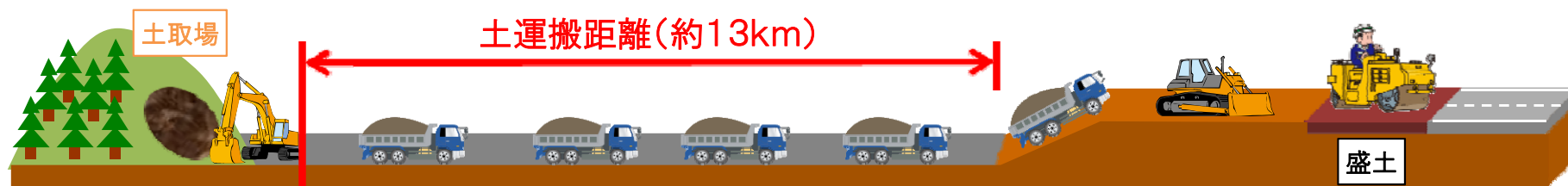
## 2. 事業費の変更要因

①現地調査結果、詳細設計完了等に伴う減(▲44億円)

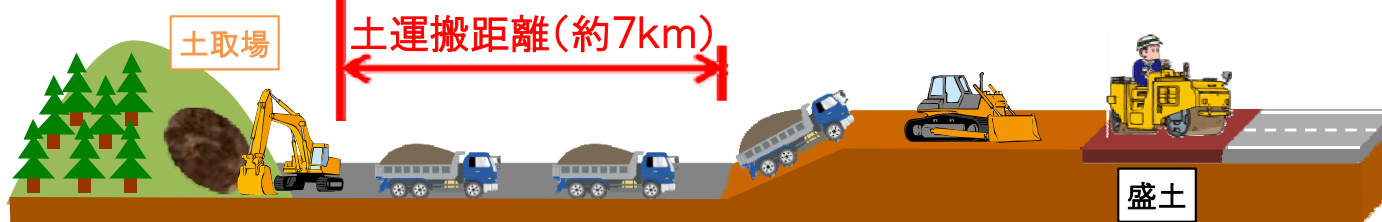
【内訳1】 事業調整による盛土材運搬距離の短縮等に伴う減 計画:53億円 ⇒ 実績:26億円(▲27億円)

- 自治体との調整により、本線近接地に土取場を確保することが出来た結果、土運搬コストを縮減
- 県道改良工事で発生した土砂を有効活用したことで、盛土材のコストを縮減

見直し前のイメージ



見直し後のイメージ



県道改良工事  
発生土砂

釜石道と並行する県道改良工事の発生土砂を有効活用

## 2. 事業費の変更要因

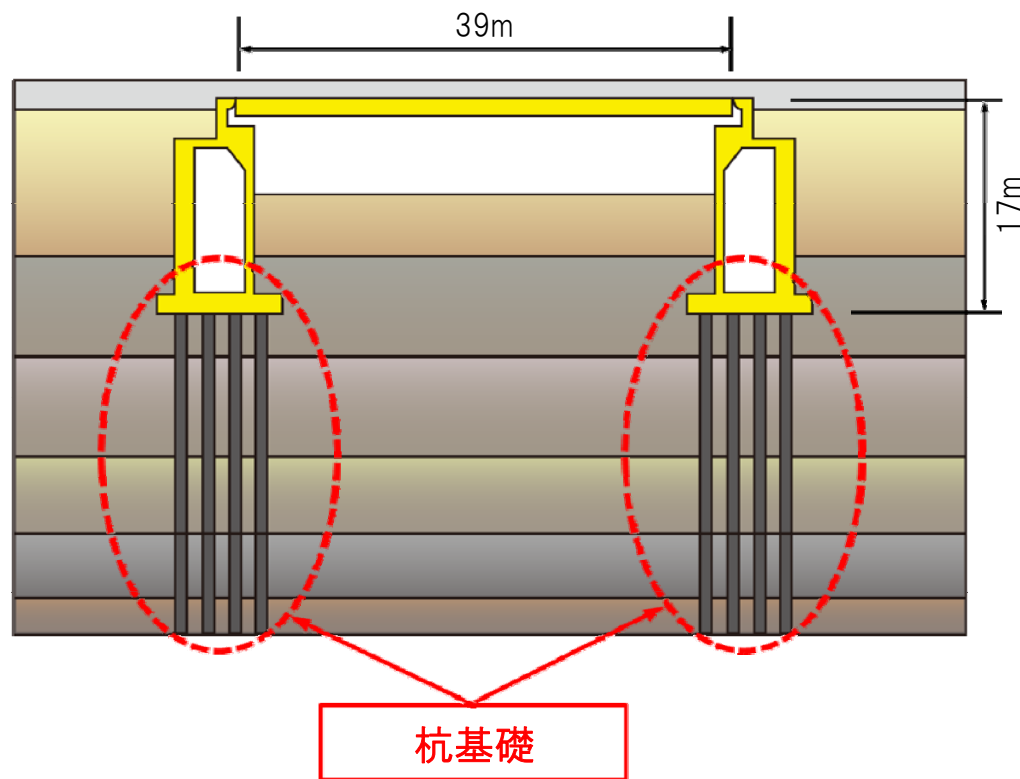
①現地調査結果、詳細設計完了等に伴う減(▲44億円)

【内訳2】橋梁設計の見直しに伴う減

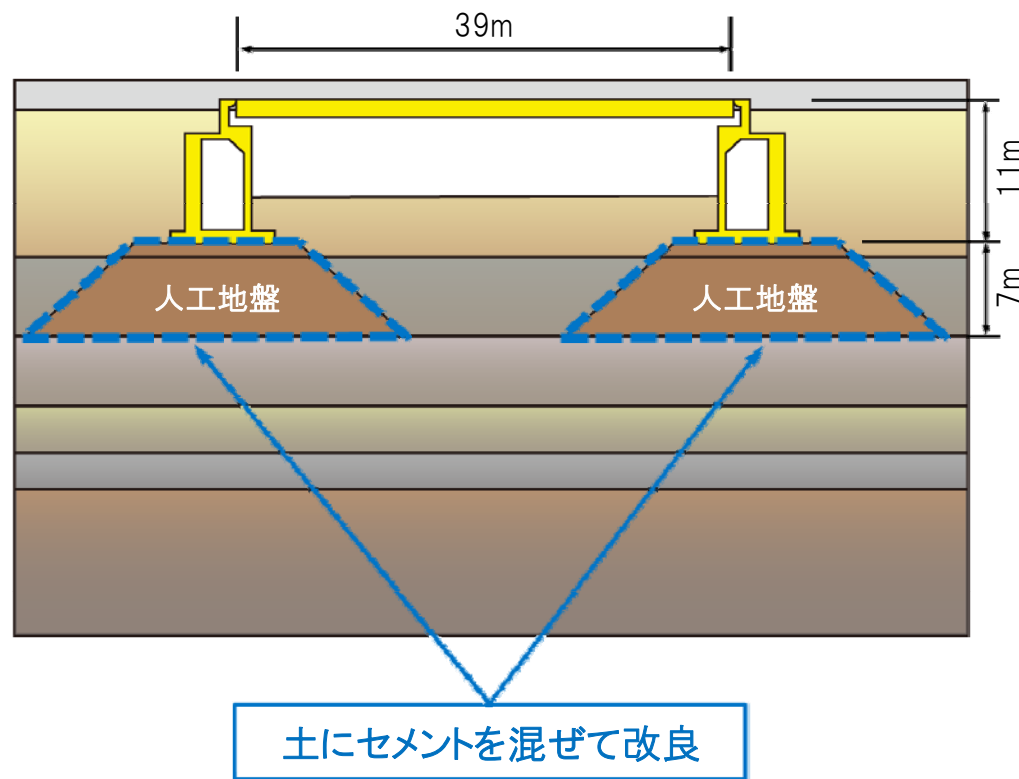
計画:66億円 ⇒ 実績:54億円(▲12億円)

- 土にセメントを混ぜて改良することにより人工地盤を形成し、その上に構造物を構築した結果、橋台規模の縮小及び杭基礎を省略したことによるコスト縮減
- 設計照査により、釜石道の橋梁延長を縮小したことによるコスト縮減

見直し前のイメージ



見直し後のイメージ



## 2. 事業費の変更要因

①現地調査結果、詳細設計完了等に伴う減(▲44億円)

【内訳3】コンクリート枠工を植生基材吹付工へ変更に伴う減 計画:7億円 ⇒ 実績:2億円(▲5億円)

■現地での試験施工の結果、安定したのり面であったことから、コンクリート枠工から植生基材吹付工へ変更しコストを縮減

見直し前のイメージ

コンクリート枠工のイメージ



見直し後のイメージ

植生基材吹付工  
施工前イメージ



植生基材吹付工  
完成後イメージ



植生基材吹付工  
施工後イメージ







# 3. 事業の効果 所要時間の短縮

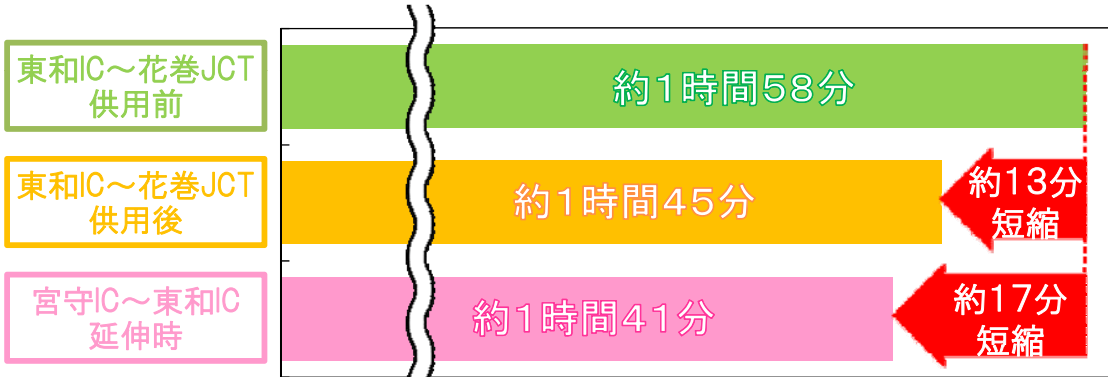
■ 釜石道の供用・延伸に伴い、釜石市～花巻温泉間の所要時間は約17分短縮した

## 釜石市～花巻温泉への移動

### 花巻温泉



【釜石市～花巻温泉間の所要時間の変化】



※ 出典:平成22年 道路交通センサス (宮守IC～東和ICは規制速度より算出)

### ■ 地域の方の声(釜石市在住 30代女性)



友人たちと温泉に行く機会が増えました。  
釜石道が無かったら、レジャーに行く計画を立てなかったと思います。

### ■ 地域の方の声(釜石市在住 60代男性)



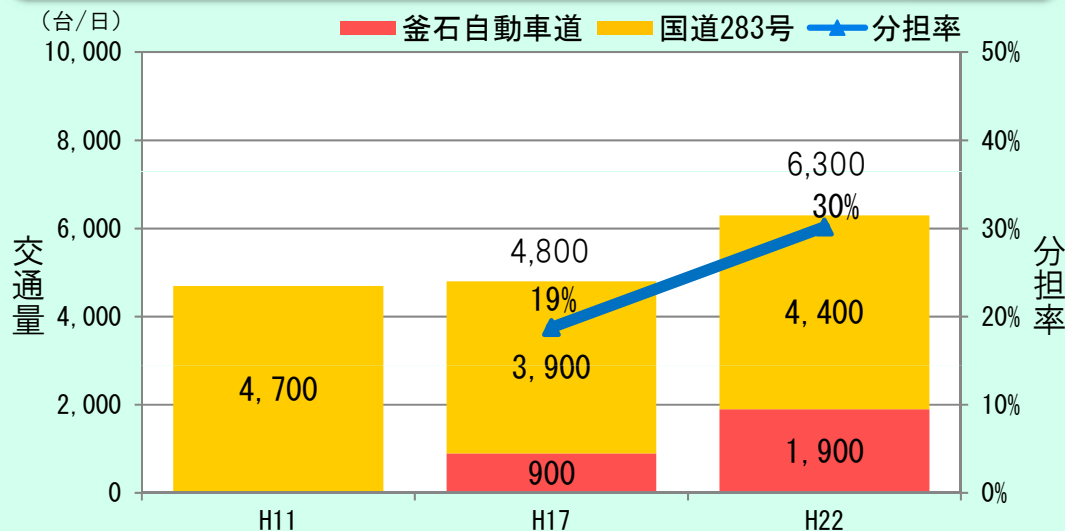
釜石市から花巻市への所要時間は、供用前と比べて短縮されたので、ずいぶん時間に余裕をもって行動ができるようになりました。

# 3. 事業の効果 交通の変化・交通事故の減少

- 釜石道の分担率は増加傾向であり、東和IC～花巻空港IC間では約3割となっている
- 釜石道及び並行する国道283号の死傷事故件数は約3割減少し、死傷事故率は約2割減少した

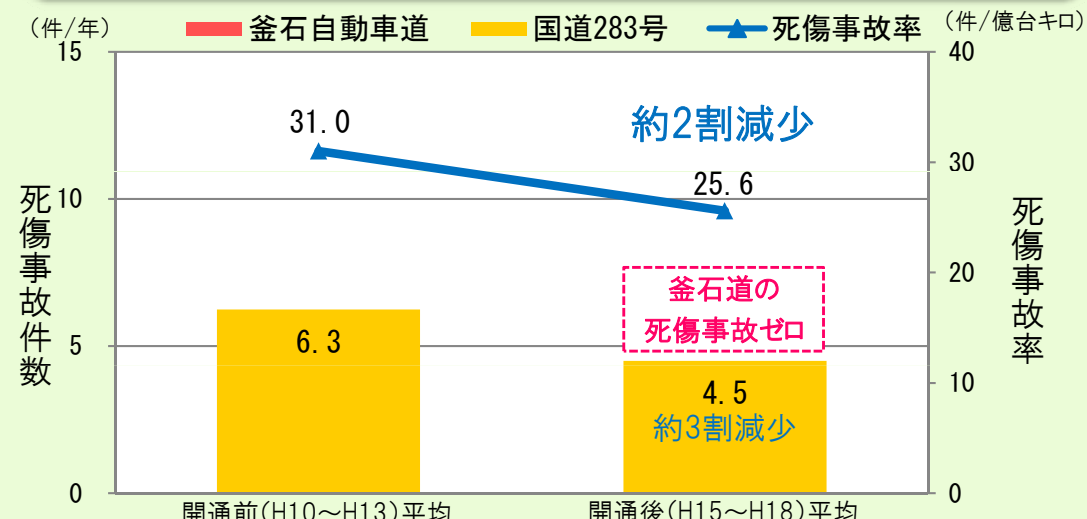


東和IC～花巻空港IC間の全車交通量(分担率)



※ 出典:平成11年・17年・22年 道路交通センサス(表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある)

東和IC～花巻空港IC間の死傷事故件数・事故率の変化



※ 出典:ITARDAデータ(公益財団法人交通事故総合分析センター)

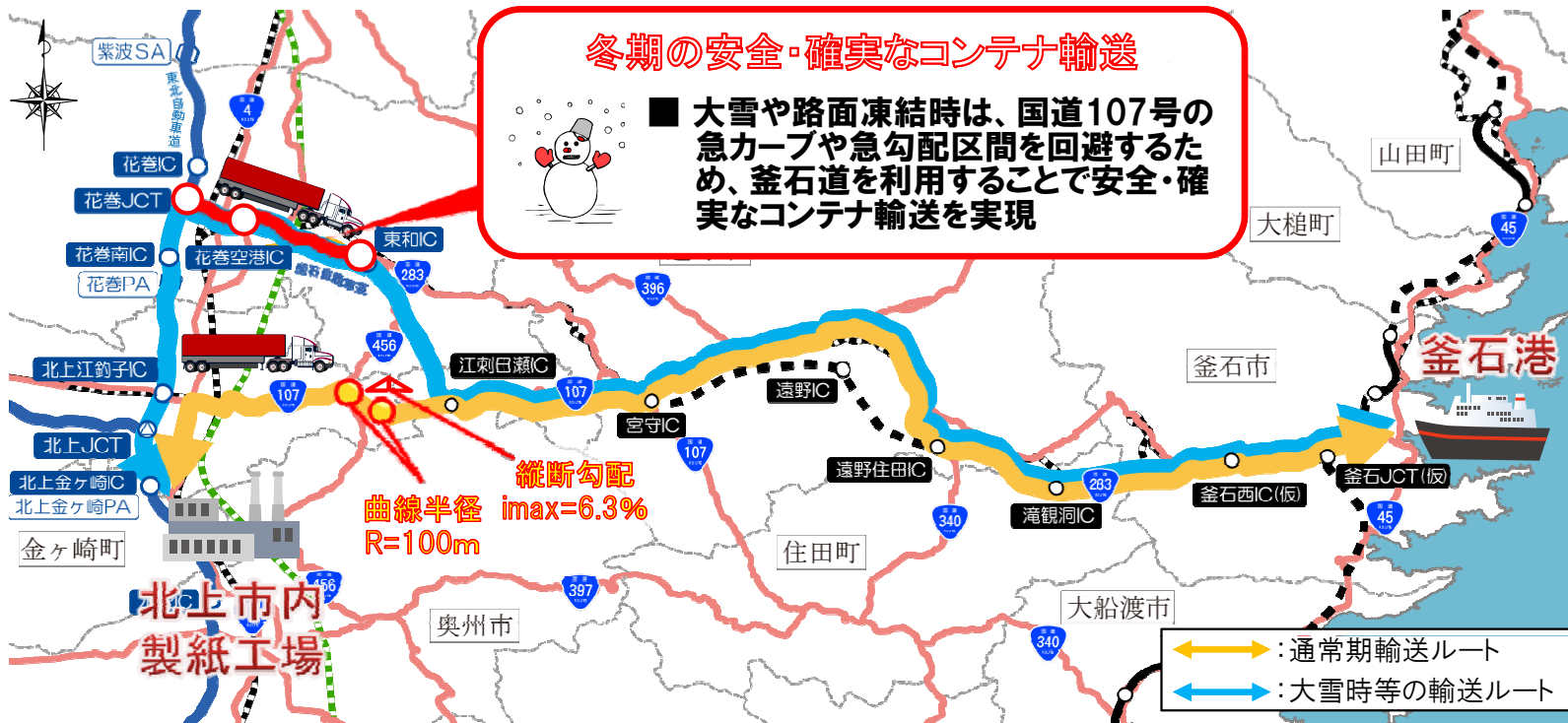


# 3. 事業の効果 冬期の安全・確実な輸送を支援

■ 冬期の大雪や路面凍結時、釜石道を利用することで安全・確実なコンテナ輸送が可能となった

## 冬期の安全・確実なコンテナ輸送

- 岩手県内陸部から釜石港へのコンテナ貨物の輸送ルートとして、急カーブや急勾配区間が多い国道107号などが利用されている。
- このため、冬期の大雪や路面凍結時は、釜石道を利用することで安全・確実なコンテナ輸送が可能となった。



国道107号は急カーブや急勾配区間が連続

急カーブかつ日陰



急勾配区間



### 関係者の声(釜石港を利用する物流業者)



北上市から釜石港へコンテナを運んでいます。

一般道は急カーブや勾配が大きい箇所が存在するため、冬期の大雪や路面凍結時は、釜石道を利用したコンテナ輸送を実施しています。

# 3. 事業の効果 釜石道沿線地域で進む企業立地

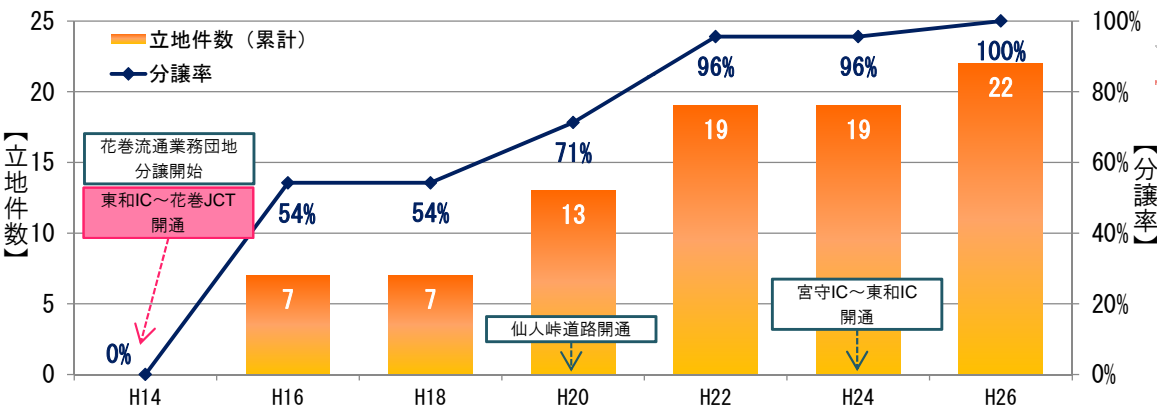
■ 釜石道沿線地域の流通団地では、高速交通網の結節点という好立地で利便性が高いことから、企業立地が年々増加してしている

## 釜石道沿線地域の流通団地



Sources: Esri, DeLorme, HERE, USGS, Intermap, increment P Corp., NRCAN, Esri Japan, METI, Esri China (Hong Kong), Esri (Thailand), TomTom

## 花巻流通業務団地の企業立地件数・分譲率の推移



※出典：花巻市提供データ

## 物流センターの新設

- 花巻市へ物流センターを新設する以前は、秋田県や遠野市、住田町などの原木地から、それぞれの原木業者が沿岸地域へ建材を輸送していたため、コストがかかっていた。
- 現在は、各原木地から物流センターへ集約し、花巻市から一手に建材を配送できるため、コスト削減となっている。



## 関係者の声(木材・建材会社)



現在、花巻市から釜石道を利用して沿岸地域に木材・建材を運んでいます。東北道と釜石道の結節点という好立地から花巻市に物流センターを新設し、物流コストの削減ができています。岩手県内の配達エリアによっては、1日2回から3回の配送が可能になりました。



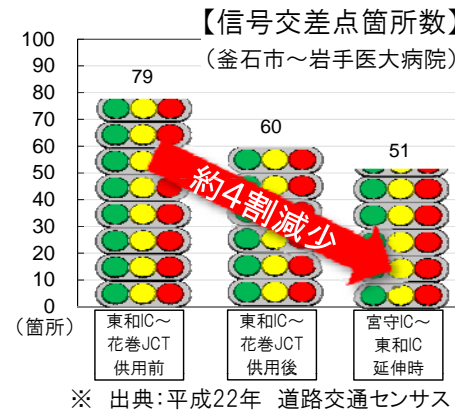
# 3. 事業の効果 救急医療活動を支援

■ 遠野市や釜石市から第三次救急医療などのより高度な医療が必要となる患者の救急搬送には、釜石道を使用することで信号交差点を回避でき、安定した救急搬送が可能となった

## 高度医療施設への救急搬送を支援



- 遠野市や釜石市の重傷病患者は、岩手医科大学付属病院などの高次医療機関が複数立地する、盛岡市や北上市へ搬送されている。
- 釜石市から岩手医科大学付属病院までの信号交差点箇所数が、釜石道の開通・延伸に伴い約4割減少したことにより、さらに安定した救急搬送が可能となった。



### 関係者の声(遠野管内)



緊急搬送時に最も危険なのは信号交差点です。

釜石道を利用することで、信号交差点を回避でき、今後はさらに釜石道を利用した救急搬送を増やしていこうと考えています。

### 関係者の声(釜石管内)



宮守ICまで延伸後、釜石道を利用した救急搬送を開始しました。岩手医科大学付属病院など、盛岡市へは心筋梗塞などの重傷病者を搬送しています。釜石道を利用することで、傷病者への負担が少なくなりました。

# 3. 事業の効果 東日本大震災時の人命救助を支援

- 東日本大震災後の約半年間、沿岸被災地域の支援活動のため、陸上自衛隊岩手駐屯地から遠野市、釜石市、大槌町に人命救助の部隊派遣や物資輸送が行われた
- 陸上自衛隊岩手駐屯地から遠野市ベースキャンプまでの移動の際、釜石道を利用することで混雑した一般道を回避し、迅速な支援活動が行われた

## 東日本大震災における自衛隊派遣ルート



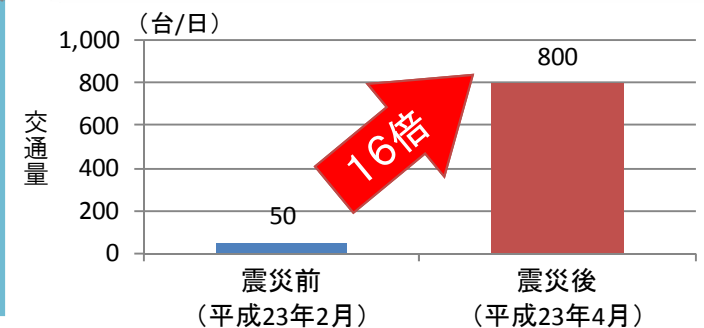
### 関係者の声(陸上自衛隊)



岩手駐屯地から遠野市や釜石市、大槌町へ釜石道を利用して向かいました。

震災時は一般道が混雑しており、高速道路を利用した部隊移動や物資輸送が出来たことで時間短縮につながったと思います。沿岸地域へは一般道を利用すると時間を要しますが、高速道路を利用することで、時間短縮および安全な移動ができ、その分早く対応、活動が出来ることにつながります。

### 震災前後における緊急車両などの利用状況 (釜石道 花巻本線料金所)





# 3. 事業の効果 東日本大震災時の医療活動を支援

- 東日本大震災時、被災者救命のため、花巻空港にSCU(広域搬送拠点臨時医療施設)が設置され、県内外からDMAT(災害派遣医療チーム)や医療関係団体が集結した
- 陸路で移動する際には釜石道が利用され、効率的な医療活動が行われた

## 東日本大震災におけるDMATの活動



### 災害医療支援



写真:「岩手県-東日本大震災の記録より」(岩手県提供)

- 花巻空港にSCU(広域搬送拠点臨時医療施設)を設置した。
- 花巻空港には各地から医療団体が集結し、DMAT(災害派遣医療チーム)は沿岸部の病院に医療チームを派遣した。
- 陸路による医療チームの派遣には、釜石道が利用され、患者搬送やDMATの移動効率化に貢献した。

### 関係者の声(DMAT)



震災当時、被災患者の救急搬送や避難、診療等を実施していました。移動の際には、釜石道などの高速道路を優先的に利用していました。高速道路を利用することで、大規模な患者搬送やDMATの移動のみならず、給油や休憩など大変有効かつ効率的であったと思います。

# 3. 事業の効果 東日本大震災時の救援物資輸送を支援



東日本大震災時、救援物資の物流拠点(産業文化センターアピオ)から沿岸被災地へ物資を輸送する際に、釜石道を利用した迅速な物資輸送が行われた

沿岸被災地への物資輸送を支援(震災直後～平成23年8月)

## 産業文化センターアピオ



資料: 全日本トラック協会

釜石道を利用して  
食糧や衣服等を輸送  
(延べ約900台)

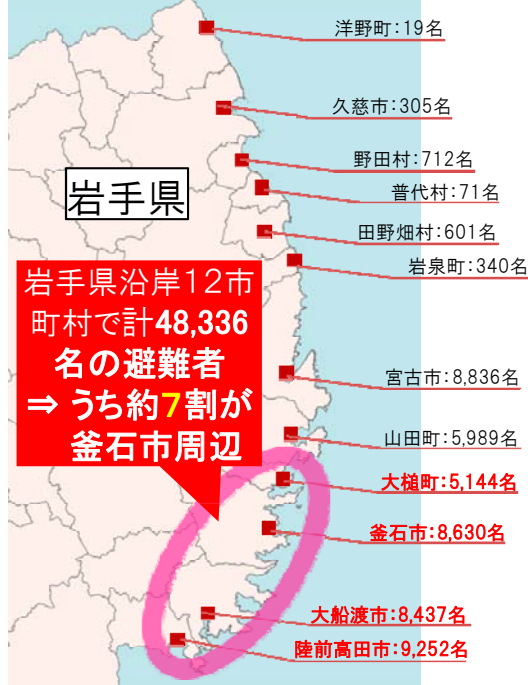


東日本大震災により  
沿岸12市町村で  
約5万人の避難者が発生

**急務**  
大量の物資を  
迅速かつ確実に輸送  
する際に釜石道等を利用



## 【避難者の発生状況】



岩手県沿岸12市町村で計48,336名の避難者  
⇒ うち約7割が釜石市周辺

※出典: 「避難所等一覧(H23.3.14時点)」岩手県

関係者の声(岩手県トラック協会)  
震災時、産業文化センターアピオから各沿岸市町村の拠点へ、物資を輸送しました。その際、東北道～釜石道と高速道路を利用できたことで輸送時間が短縮され、迅速な物資輸送を行いました。



# 3. 事業の効果 東日本大震災時のボランティア活動を支援

- がれき撤去や、仮設住宅での避難住民とのコミュニケーション活動など、岩手県内陸から沿岸被災地へのボランティア活動者の移動の際には釜石道が利用され、ボランティア活動者の定時性確保や移動負担の軽減などが図られた

## ボランティア活動者の移動支援

- 震災当時は毎週、沿岸被災地まで参加者を運び、これまで延べ約2,000人が釜石道を利用(盛岡市内のバス会社A社)。
- 釜石道は、ボランティア活動者の移動負担軽減等に寄与。



## ボランティア活動の内容

- ボランティアは現地作業(がれき撤去)や炊き出しに加え、仮設住宅での避難住民とのコミュニケーション活動を実施



資料:東北地整「震災伝承館HP」(大槌町提供)

## 関係者の声(ボランティアを輸送するバス会社)



被災地へのボランティア参加者の送迎は平成23年8月から現在まで続いています。現地でのボランティア活動の受付時間に間に合うよう、定時性の高い釜石道を含む高速道路を利用しています。また、ボランティア参加者は現地活動による体力的な疲労が大きいため、釜石道を利用することで帰りの移動負担が軽減されています。

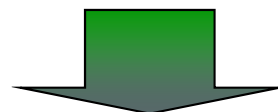


### 3. 事業の効果 費用便益分析結果

■ 費用便益比(B/C)は1.2

◆総便益(B) 基準年(H26)に おける現在価値	走行時間短縮便益	705億円
	走行経費減少便益	42億円
	交通事故減少便益	17億円
	計	764億円

◆総費用(C) 基準年(H26)に おける現在価値	事業費	566億円
	維持管理費	65億円
	計	632億円



**費用便益比 B/C=1.2**

(参考)

経済的内部収益率※  
(EIRR) 4.7%

※ 経済的内部収益率(EIRR) 便益と費用の現在価値を等しくするような社会的割引率の値

# 4. 事業による環境保全 大気環境(NO<sub>2</sub>・CO)



- 最新のバックグラウンド濃度を考慮し予測した結果、全地点で環境基準を下回ることを確認した
- NO<sub>2</sub>は簡易測定法による測定結果においても、全地点で環境基準を下回ることを確認した

## ■ 釜石道(東和IC～花巻JCT区間)



## ■ 予測結果

No	区 間	調査地点名	NO <sub>2</sub> : 二酸化窒素 (単位:ppm)				
			環境基準	現況 予測値 ※1	評 価	(参考)	
						アセス時 予測値	測定 結果 ※2
1	東和IC～ 花巻空港IC	花巻市 東和町 安俣	1時間値の 1日平均値 が	0.022	すべて 環境基準を 満足している	0.024	0.008
2		花巻市 矢沢	0.04～0.06 ppmまでの ゾーン内 又はそれ 以下	0.022		0.024	0.010
3	花巻空港IC～ 花巻JCT	花巻市 西宮野目 第13地割東		0.022※3		— ※4	0.014

No	区 間	調査地点名	CO : 一酸化炭素 (単位:ppm)			
			環境基準	現況 予測値 ※1	評 価	(参考)
						アセス時 予測値
1	東和IC～ 花巻空港IC	花巻市 東和町 安俣	1時間値の 1日平均値 が	0.38	すべて 環境基準を 満足している	0.89
2		花巻市 矢沢	10ppm以下	0.37		0.89
3	花巻空港IC～ 花巻JCT	花巻市 西宮野目 第13地割東		0.37※3		— ※4

※1: 現況予測に用いたバックグラウンド濃度は、路線近傍の常時観測局の平成25年度の年平均値  
 ※2: 測定日:平成26年9月4日(木)～9月11日(木)の連続する7日間  
 測定方法:パッシブサンプラーによる簡易測定法  
 ※3: 花巻空港IC～花巻JCT区間は、アセス時の予測評価地点が設定されていないため、道路構造が同一で、周辺地形も類似する「花巻市矢沢」の道路寄与濃度を用いて予測を行った。  
 ※4: 花巻空港IC～花巻JCT区間は、アセス時の予測評価地点が設定されていない。

# 4. 事業による環境保全 交通騒音

■ 騒音測定を実施し、全地点で環境基準値を下回ることを確認した

## ■ 釜石道(東和IC～花巻JCT区間)



## ■ 測定結果※1(騒音)

No	区 間	測定地点名	現況			評 価	(参考)アセス時			
			時間帯 ※2	環境 基準 (dB) Leq	測定 結果 (dB) Leq		時間帯 ※3	環境 基準 (dB) L50	予測値 (dB) L50	
1	東和IC～ 花巻空港IC	花巻市 東和町 安俵	昼間	70	47	すべて 環境基準 を 満足して いる	朝	65	51	
			夜間	65	48		昼	65	52	
2	花巻市 矢沢	昼間	70	48	夕		65	49		
		夜間	65	45	夜		60	38		
3	花巻空港IC～ 花巻JCT	花巻市 西宮野目 第13地割東	昼間	70	52		朝	65	50	
			夜間	65	47		昼	65	51	
							夕	65	48	
			—	—	夜		60	37	夜	60
					—	—	—	—	—	—
					—	—	—	—	—	—

- ※1 測定日  
・平成26年9月17日(水)～18日(木)
- ※2 現在の環境基準における時間帯区分  
・時間帯 昼間:6時～22時、夜間:22時～6時
- ※3 アセス時の時間帯区分  
・朝:6時～8時、昼:8～18時、夕:18～22時、夜:22～6時
- ※4 花巻空港IC～花巻JCT区間は、アセス時の予測評価地点が設定されていない。



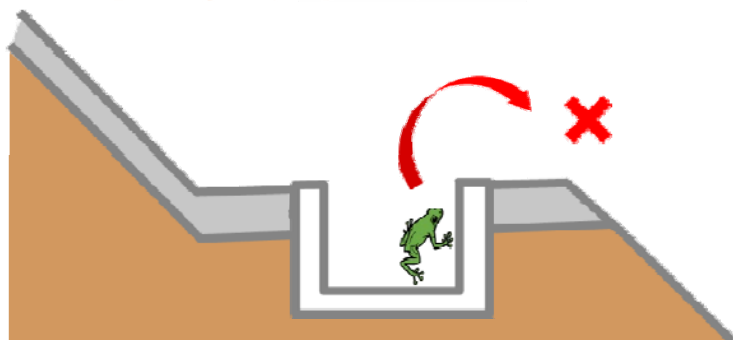
# 5. 本事業の取組み 自然環境に配慮

■ のり面小段排水溝は、小動物等の移動障害を軽減し、地山を極力掘削しない小段全面を排水断面としたコンクリートシール構造を採用し、自然環境に配慮した

通常の小段排水イメージ



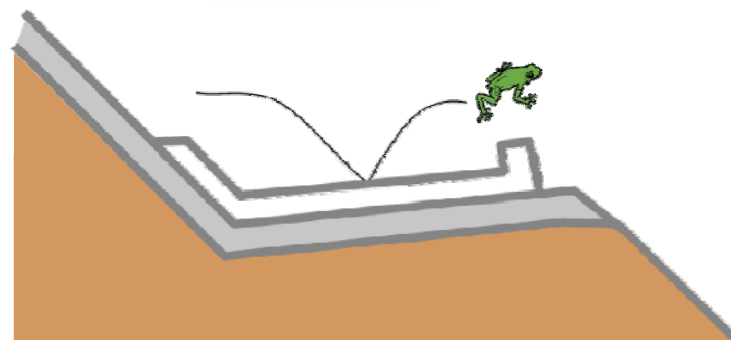
小動物等が出られない



自然環境に配慮した小段排水



小動物等の移動障害を軽減



# 5. 本事業の取組み 周辺自然環境と調和した植栽

■ 「自然と調和した景観づくりー里山とイーハトーブの彩りのある路線ー」を植栽イメージとし、路線のテーマ木を設定し、周辺の豊かな自然環境と調和した緑のネットワークを構築するため、のり面の樹林化を実施した



	花巻空港IC～花巻JCT	東和IC～花巻空港IC
植栽イメージ	「自然と調和した景観づくりー里山とイーハトーブの彩りのある路線ー」	
テーマ木	コナラ、サクラ類	
	サクラ類	カラマツ

※イーハトーブとは、宮沢賢治が、現実の岩手の風土に立脚しながら、心のなかにまざまざと思いがいていた夢の世界(ドリームランド)です。



# 6. 利用促進の取組み 地域と連携した観光誘致

■ 約30の沿線観光施設などと連携した割引サービスを、平成14年11月～平成22年度末まで行い、延べ約9,100人の利用があり、地域観光の活性化に貢献した

## 釜石自動車道〈東和～花巻間〉開通記念 特典!

- 実施期間  
平成14年11月7日～平成15年3月31日
- ご利用方法
  - ① 釜石自動車道 東和インターチェンジ、花巻空港インターチェンジの領収書を持参するだけで、下記施設の割引サービスを受けられます。
  - ② 領収書の発行日当日と翌日まで有効です。

得 東 和 町	萬鉄五郎記念美術館	入館料金割引	大人 400円→350円 高・大学生 250円→200円 小・中学生 150円→100円
	東和温泉(日高見の湯)	入浴料金割引	大人 100円引き
	ふるさと歴史資料館	入館料金割引	大人 100円→70円
得 遠 野 市	遠野市ホテル旅館組合加盟店	宿泊料金	10%引き
	遠野市民宿組合加盟店	宿泊料金	10%引き
	あえりあ遠野	宿泊の方朝食代割引	1,200円→600円
	たかむろ水光園	入浴料金割引	大人 520円→260円
	道の駅「遠野風の丘」	レストランでお食事の方	コーヒー1杯無料
	遠野ふるさと村	入村料金割引	大人 520円→470円 小・中高生 310円→250円
	伝承園	入園料金割引	大人 310円→210円
得 釜 石 市	遠野市観光協会	観光施設利用共通券 (販売所・道の駅 遠野風の丘・観光案内所)	1,800円→1,000円
	釜石大観音	拝観料金割引	大人 500円→400円 中学生 300円→240円 小学生 150円→100円
	釜石市立 鉄の歴史館	入館料金割引	大人 500円→400円 高校生 300円→200円 小・中学生 150円→100円

11月7日 釜石自動車道 東和IC～花巻JCT間11.4kmが開通しました。  
沿線自治体では、岩手三陸・釜石へ伸びる釜石自動車道が初めて開通したことを記念して、上記のとおり観光施設の割引サービスを行っています。なお、釜石自動車道 東和インターチェンジ、花巻空港インターチェンジの領収書が対象となりますので、ぜひ釜石自動車道のご利用をお願い致します。

お問い合わせ先 釜石自動車道利用促進協議会 事務局  
遠野市建設部建設課 TEL. 0198-62-2111

①釜石道(東和IC又は花巻空港IC)の領収書を対象観光施設へ持参する



ご利用ありがとうございます。  
利用証明書

**NEXCO**  
東日本

料金所(自) 盛岡  
料金所(至) 花巻空港

平成●年 ●月 ●日  
●●時●●分

通行料金 ▲▲▲▲—

②領収書の発行日当日と翌日に限り、対象観光施設の割引サービスが受けられる



※出典：遠野市提供データ

# 6. 利用促進の取組み 企画割引

■ 東北地方の観光復興支援等を目的とした企画割引を実施し、高速道路を通じた観光復興支援にも寄与している

## 東北復興観光支援パス

### 【実施概要】

- 東北6県が乗り放題

### 【実施期間】

- 平成24年4月7日～10月28日

### 【販売価格(普通車)】

- 2日間 3,500円(周遊プラン)



## 東北観光フリーパス

### 【実施概要】

- 東北6県が乗り放題

### 【実施期間】

- 平成25年2月 8日～ 7月 1日
- 平成25年9月27日～12月24日
- 平成26年5月16日～ 7月14日
- 平成26年9月26日～12月 1日  
(期間延長～平成27年3月30日)

### 【販売価格(普通車)】

- 2日間 7,500円(周遊プラン)
- 3日間 8,500円(周遊プラン)



## 北東北遊遊フリーパス

### 【実施概要】

- 青森・秋田・岩手の3県が乗り放題

### 【実施期間】

- 平成26年10月4日～11月3日

### 【販売価格(普通車)】

- 2日間 6,500円
- 3日間 7,500円

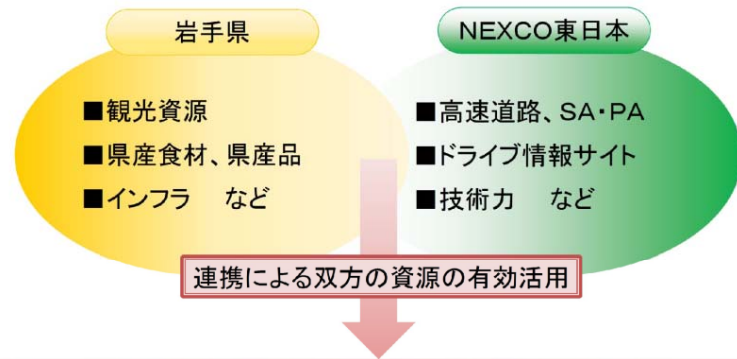




# 6. 利用促進の取組み 地域との連携

■ 観光振興、地産地消の促進と岩手県産品の販路拡大、防災・災害対策、技術連携等を通じて地域社会の発展を図るとともに、高速道路利用者の利便性向上や、利用の拡大を図るために平成26年7月23日に岩手県と包括的連携協定を締結した

## 岩手県と東日本高速道路(株)との包括的連携



- 観光振興や県産品の消費拡大、災害時における相互協力等を通じた地域社会の発展
- 質の高いサービス提供等による高速道路、SA・PAの利便の向上や利用拡大



## 包括的連携協定締結記念として『いわておくの細道スタンプラリー』誘客キャンペーンを実施

# 7. 評価結果及び今後の対応方針(案)

## (1) 費用対効果の算定基礎となった要因

- 事業費は計画額と比べ、126億円減少した。この要因は、盛土材運搬距離の短縮、橋梁構造の見直し、物価水準の変動、土地価格低下等により、減額したものである。
- 実績交通量は約3,800台/日であり、計画を上回る交通量となっている。

## (2) 事業効果の発現状況

- 当該区間の開通により、所要時間の短縮、交通事故の減少、冬期物流の安定輸送、沿線地域の活性化、救急医療活動の支援、東日本大震災の復興支援などの整備効果が発現されていることを確認した。
- 今後、釜石方面への延伸整備に伴い、ネットワーク形成が図られ、当該区間における整備効果も更に発現されるものと考ええる。

## (3) 対応方針(案)

- 所要時間短縮、交通事故減少、救急医療活動の支援、東日本大震災の復興支援など、様々な整備効果が発現されており、当該区間における更なる事後評価は特段必要ないものと考ええる。
- 当該道路は復興支援道路として位置付けられていることから、ネットワーク全体の整備効果の発現を確認するとともに、引き続き周辺道路も含めた利用状況について注視し、地域と一体となった利用促進の取組みなど、積極的に努めていく。

## (4) 同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性

- 本事業で得られた事業の効果や本事業への取組み、事業による環境保全などの結果を蓄積することにより、今後の事業に活用していく。
- 事後評価の結果、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の特段の見直しの必要性はないと思われる。