

再評価結果一覧

【公共事業関係費】

【河川事業】 【直轄事業】

事業名 事業主体	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							
荒川高規格堤防整備事業(川口地区) 関東地方整備局	その他	437	1,290	666	1.9	<p>○事業を巡る社会経済情勢等の変化 荒川流域では沿川の低平な土地に資産が蓄積しているため氾濫被害ポテンシャルが大きく、ひとたび堤防が決壊すれば壊滅的な被害が発生する。 このため、計画規模を上回るような洪水が発生したとしても、堤防の決壊を防止し、被害を最小限にすることが求められる。</p> <p>○事業の進捗状況 当該工区は平成4年に事業着手し、平成27年度までに土地所有者に引渡す協定を結び、現在までに計画的に進めている。</p> <p>○事業の進捗の見込みの視点(事業が中止の場合の支障) 土地所有者である寺院及び自動車教習所は、それぞれ平成30年度及び28年移転完了に向け、協定の引渡期限である平成27年度から、寺院は本堂建設、自動車教習所は教習所建設を実施する予定。</p> <p>○コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点 地盤改良時のドレーン材において、合成樹脂や繊維を材料とする資材を利用する等のコスト縮減に努める。</p>	<p>継続</p> <p>(平成23年度においては、現在、実施中の箇所のうち、中止した場合に土地所有者や住民等の社会経済活動に重大な支障を及ぼすものに限らず、土地所有者等の関係者の意見を聴取するとともに、事業評価監視委員会に諮った上で、必要最小限の措置を行うこととしており、事業を継続することが妥当と考える。)</p>	河川局 治水課 (課長 森北佳昭)		
荒川高規格堤防整備事業(小松川地区) 関東地方整備局	その他	347	720	488	1.5	<p>○事業を巡る社会経済情勢等の変化 荒川流域では沿川の低平な土地に資産が蓄積しているため氾濫被害ポテンシャルが大きく、ひとたび堤防が決壊すれば壊滅的な被害が発生する。 このため、計画規模を上回るような洪水が発生したとしても、堤防の決壊を防止し、被害を最小限にすることが求められる。</p> <p>○事業の進捗状況 中学校工区は平成19年に事業着手し、平成23年度末までに土地所有者に引渡す協定を結び、現在までに計画的に進めている。</p> <p>○事業の進捗の見込みの視点(事業が中止の場合の支障) 土地所有者である江戸川区は、平成26年度開校に向け、平成24年度以降に中学校建設を実施する協定を締結している。</p> <p>○コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点 擁壁の裏込め材にコンクリート版を砕いた再生砕石を利用する等のコスト縮減に努める。</p>	<p>継続</p> <p>(平成23年度においては、現在、実施中の箇所のうち、中止した場合に土地所有者や住民等の社会経済活動に重大な支障を及ぼすものに限らず、土地所有者等の関係者の意見を聴取するとともに、事業評価監視委員会に諮った上で、必要最小限の措置を行うこととしており、事業を継続することが妥当と考える。)</p>	河川局 治水課 (課長 森北佳昭)		
大和川高規格堤防整備事業(阪高大和川線(一体整備)地区) 近畿地方整備局	その他	907	5,556	984	5.6	<p>○事業の必要性に関する視点 1)事業を巡る社会経済情勢等の変化 大和川下流域は、低平地に堺市をはじめとする我が国無数の人口・資産が蓄積している。特に堺市の中心街については主要交通網が形成され、液堤による被害ポテンシャルは極めて大きくなっている。 2)高規格堤防整備事業が中止したときの影響 ・阪神高速道路株式会社への増工費の支払いが滞ることにより、阪神高速大和川線の平成26年度供用の遅延が懸念される。 ・阪神高速大和川線の供用が遅れた場合、道路整備の効果発現の遅延や、インフラ整備を前提した周辺開発に対する経済的影響の波及が懸念される。 ・三宮下水処理場へ補償費の支払いが困難となり、平成25年度供用の遅延が懸念される。 ・三宮下水処理場の完成時期が遅れた場合、下水処理場の暫定運用状態が長引くことになり、非効率な運転、維持管理を余儀なくされる。また、暫定施設の耐用期間が超過することにより、安全性が損なわれる。 ・錦西保育所は、保育所の完成時期が遅れた場合、仮転売先の運営が不可能となり一時閉園をしなければならぬ。</p> <p>3)事業の投資効果 ・阪高大和川線地区では、水辺空間を活かした良好なまちづくりの形成と、堺市の中心街における壊滅的な浸水被害の発生を未然に防止することが期待できる。(想定氾濫人口:約64,000人) ・コスト縮減等 ・引き続き効率的・効果的な実施によりコスト縮減に努める。</p>	<p>継続</p> <p>(平成23年度においては、現在、実施中の箇所のうち、中止した場合に土地所有者や住民等の社会経済活動に重大な支障を及ぼすものに限らず、土地所有者等の関係者の意見を聴取するとともに、事業評価監視委員会に諮った上で、必要最小限の措置を行うこととしており、事業を継続することが妥当と考える。)</p>	河川局 治水課 (課長 森北佳昭)		

<p>淀川高規格堤防整備事業(海老江地区)近畿地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>104</p>	<p>148</p>	<p>【内訳】 被害防止便益：148億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：22戸 年平均浸水軽減面積：0.3ha</p>	<p>119</p>	<p>1.2</p>	<p>○事業の必要性に関する視点 1)事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・淀川下流部は、低平地に大阪市をはじめとする我が国多数の人口・資産が集積している。特に大阪市では重要交通網が形成される中、地下街施設が増大しており、破堤による被害ポテンシャルは極めて大きくなっている。 2)高規格堤防整備事業が中止したときの影響 ・高規格堤防盛土工事が行われなくなり、東洋ガラス株式会社は、平成24年度からの高規格堤防上の土地利用が不可能となる。 ・海老江地区においては、平成22年8月に国債工事として複数年に渡る工事を契約(工期：平成22年度～平成23年度)。したがって、平成23年度の予算措置が行われない場合は、契約解除に伴う損害賠償を請求される可能性がある。 3)事業の投資効果 ・海老江地区では、水辺空間を活かした良好なまちづくりの形成と、大阪市等における壊滅的な浸水被害の発生を未然に防止することが期待できる。(想定浸水人口：約343,000人) ・物資輸送の荷揚げ場として緊急船着場や、避難地として利用することも期待できる。 4)コスト削減等 ・引き続き効率的・効果的な実施によりコスト削減に努める。 ・東洋ガラス株式会社が平成24年度から予定している土地利用に向けて最小限必要となる盛土等を実施する。</p>	<p>継続 (平成23年度においては、現在、実施中の箇所のうち、中止した場合に土地所有者や住民等の社会経済活動に重大な支障を及ぼすものに限り、土地所有者等の関係者の意見を聴取するとともに、事業評価監視委員会に諮った上で、必要最小限の措置を行うこととしており、事業を継続することが妥当と考える。)</p>	<p>河川局 治水課 (課長 森北 佳昭)</p>
<p>淀川高規格堤防整備事業(大宮地区)近畿地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>13</p>	<p>62</p>	<p>【内訳】 被害防止便益：62億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：13戸 年平均浸水軽減面積：0.2ha</p>	<p>13</p>	<p>4.8</p>	<p>○事業の必要性に関する視点 1)事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・淀川下流部は、低平地に大阪市をはじめとする我が国多数の人口・資産が集積している。特に大阪市では重要交通網が形成される中、地下街施設が増大しており、破堤による被害ポテンシャルは極めて大きくなっている。 2)高規格堤防整備事業が中止したときの影響 ・常翔学園への補償費の支払いが滞り、常翔学園は、低層棟建築工事の精算が困難になる。 ・低層棟建築工事の完成時期が遅れた場合、常翔学園は、平成25年度から予定されていた盛土上面のグランド利用等、完成形での施設利用が不可能となり、学校運営に支障が生じる。 3)事業の投資効果 ・水辺空間を活かした良好な学校環境の形成と、大阪市等における壊滅的な浸水被害の発生を未然に防止することが期待できる。(想定浸水人口：約1,087,000人) ・墓法部は、学校グラウンドと一体になって、大阪市の収容避難所・一時避難所としての利用が期待される。 4)コスト削減等 ・引き続き効率的・効果的な実施によりコスト削減に努める。 ・常翔学園が平成25年度から予定しているグランド利用等に向けて最小限必要となる補償を実施する。</p>	<p>継続 (平成23年度においては、現在、実施中の箇所のうち、中止した場合に土地所有者や住民等の社会経済活動に重大な支障を及ぼすものに限り、土地所有者等の関係者の意見を聴取するとともに、事業評価監視委員会に諮った上で、必要最小限の措置を行うこととしており、事業を継続することが妥当と考える。)</p>	<p>河川局 治水課 (課長 森北 佳昭)</p>
<p>淀川高規格堤防整備事業(大庭地区)近畿地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>45</p>	<p>188</p>	<p>【内訳】 被害防止便益：188億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：27戸 年平均浸水軽減面積：0.5ha</p>	<p>48</p>	<p>3.9</p>	<p>○事業の必要性に関する視点 1)事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・淀川下流部は、低平地に大阪市をはじめとする我が国多数の人口・資産が集積している。特に守口市や近接する大阪市では、重要交通網が形成される中、地下街施設が増大しており、破堤による被害ポテンシャルは極めて大きくなっている。 2)高規格堤防整備事業が中止したときの影響 ・大阪府への補償費の支払いが滞り、大阪府庭窪浄水場は、高度浄水施設等整備工事の予算確保に困難を要する。 ・高規格堤防整備工事の完成時期が遅れた場合、大阪府庭窪浄水場は、高規格堤防が完成するまでの間、維持管理が非効率となり、別途維持管理用通路の建設が余儀なくされる。 ・高規格堤防が施工されなければ、大阪府庭窪浄水場は、上面整備計画の見直し及び構造物の構造検討の見直しが必要となる。 3)事業の投資効果 ・災害に強いインフラ施設の整備と、守口市等における壊滅的な浸水被害の発生を未然に防止することが期待できる。(想定浸水人口約1,163,000人) 4)コスト削減等 ・引き続き効率的・効果的な実施によりコスト削減に努める。 ・大阪府庭窪浄水場が平成25年度から予定している効率的な運用に向けて最小限必要となる補償を実施する。</p>	<p>継続 (平成23年度においては、現在、実施中の箇所のうち、中止した場合に土地所有者や住民等の社会経済活動に重大な支障を及ぼすものに限り、土地所有者等の関係者の意見を聴取するとともに、事業評価監視委員会に諮った上で、必要最小限の措置を行うこととしており、事業を継続することが妥当と考える。)</p>	<p>河川局 治水課 (課長 森北 佳昭)</p>

【ダム事業】
(補助事業)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト削減等)	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						
築川ダム建設事業 岩手県	再々評価	530	823	561	1.5	<ul style="list-style-type: none"> 昭和54年において、44戸の浸水被害が発生している。 平成2年において、36戸の浸水被害が発生している。 このため、浸水被害の早期解消が必要である。 	<p>①事業の必要性に関する視点</p> <ul style="list-style-type: none"> 氾濫の恐れのある区域(盛岡市)では、平成17年～平成21年の間で、人口1.2%増、世帯数で6.3%増となっており、若干の人口増が見られるが、社会情勢に大きな変化はない。 B/Cについては1.5である。 平成23年3月現在、進捗率は53.1%(事業費ベース)。 <p>②事業の進捗の見込みの視点</p> <ul style="list-style-type: none"> 国道106号付替道路は平成24年度供用。主要地方道盛岡大泊東和線付替道路は平成24年度の部分供用に向けて工事を実施中。 「今後の治水対策のあり方に関する有識者会議」においてとりまとめられた中間とりまとめ等に沿って、検証を行っている。 <p>③コスト削減や代替案立案等の可能性の視点</p> <ul style="list-style-type: none"> 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、コスト削減に努める。 「ダム事業の検証に係る検討に関する再評価実施要領細目」に基づく検証に係る検討において、代替案の検討が行われている。 	継続	河川局 治水課 (課長 森北佳昭)
増田川ダム建設事業 群馬県	再々評価	382	307	306	1.0	<ul style="list-style-type: none"> 平成10年9月洪水において、19戸の浸水被害が発生している。 平成12年9月洪水において、55戸の浸水被害が発生している。 このため、浸水被害の早期解消が必要である。 	<p>①事業の必要性に関する視点</p> <ul style="list-style-type: none"> 利水事業者である富岡市(旧妙義町地区)は、市町村合併により旧富岡市の土水道との統合により水源確保が可能となったためダム建設に参画する必要がなくなった。安中市については、平成19年度の水道事業再評価により参画量が日量15,000m³から日量5,000m³に減量となったが、水源確保の必要性に変わりはない。 氾濫が想定される地区を含む安中市、松井町では、平成17年～平成21年の間で、総人口3.0%減、世帯数1.4%増となっており、若干の人口減少が見られるが、社会情勢に大きな変化はない。 B/Cについては1.0である。 平成23年3月現在、進捗率は7.6%(事業費ベース)。 <p>②事業の進捗の見込みの視点</p> <ul style="list-style-type: none"> 「今後の治水対策のあり方に関する有識者会議」においてとりまとめられた中間とりまとめ等に沿って、検証を行うこととしている。 <p>③コスト削減や代替案立案等の可能性の視点</p> <ul style="list-style-type: none"> 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、コスト削減に努める。 「ダム事業の検証に係る検討に関する再評価実施要領細目」に基づく検証に係る検討において、代替案の検討を行うこととしている。 	継続	河川局 治水課 (課長 森北佳昭)
舟川生活貯水池整備事業 富山県	再々評価	75	243	88	2.8	<ul style="list-style-type: none"> 昭和44年8月の洪水において、浸水戸数67戸の被害が発生している。 近年においても平成7年、8年、11年など連続して洪水被害が発生している。 このため、浸水被害の早期解消が必要である。 	<p>①事業の必要性に関する視点</p> <ul style="list-style-type: none"> 氾濫が想定される入善町舟見地区では、平成17年～平成21年の間で人口7.7%減、世帯数0.9%減となっており、人口の減少が見られる。 B/Cについては2.8である。 平成23年3月現在、進捗率は72.8%(事業費ベース)。 <p>②事業の進捗の見込みの視点</p> <ul style="list-style-type: none"> 平成16年度までに用地補償契約を完了し、順調に事業が進捗しており、ダム本体工事を平成18年12月に契約し、平成22年10月には本体コンクリート打設が完了した。今後、ダム管理設備などを整備し、平成24年度に完成予定としている。 <p>③コスト削減や代替案立案等の可能性の視点</p> <ul style="list-style-type: none"> 現場発生木材のチップ化による法面保護基材活用や本体工事発生残土の他工事への利用によるコスト削減を図っており、今後も、工事施工において工法の工夫などによるコスト削減に努める。 	継続	河川局 治水課 (課長 森北佳昭)

水無瀬生活貯水池 整備事業 岐阜県	再々評価	60	25	<p>【内訳】 被害防止便益：24億円 残存価値：0.6億円</p> <p>【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：19戸 年平均浸水軽減面積：1.6ha</p>	21	1.2	<p>・水無瀬川流域では、昭和43年8月の洪水で142戸の浸水被害が発生し、近年では平成11年9月洪水で浸水被害が発生した。</p> <p>・美濃可茂市では、平成6年の異常高水時には600戸が断水するなど市民生活に多大な被害が発生した。</p> <p>・このため、浸水被害の早期解消とともに、異常高水に対してもその影響を最小限にとどめることが必要である。</p>	<p>①事業の必要性に関する視点 ・氾濫が想定される地区を含む川辺町上川辺地区では、平成17年～平成22年の間で、人口6.3%減、世帯数4.3%減となっており、人口の減少が見られる。 ・B/Cについては1.2である。 ・平成23年3月現在、進捗率は6.3%(事業費ベース)。</p> <p>②事業の進捗の見込みの視点 ・「今後の治水対策のあり方に関する有識者会議」においてとりまとめられた中間とりまとめ等に沿って、検証を行うこととする。</p> <p>③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点 ・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。</p> <p>・「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」に基づく検証に係る検討において、代替案の検討を行うこととしている。</p>	<p>継続</p> <p>(従前の「河川及びダム事業の再評価実施要領細目」(河川局長通知)に基づいて行った再評価の結果としては、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として区分している事業であることから、新たな段階に入らず、現段階を継続するものとし、「ダム事業の検証に係る検討に関する再評価実施要領細目」(平成22年9月28日河川局長通知)に基づき検証を行い、その結果に応じてその後の事業の進め方を改めて判断する。)</p>	河川局 治水課 (課長 森北 佳昭)
鳥羽河内ダム建設 事業 三重県	再々評価	197	329	<p>【内訳】 被害防止便益：199億円 流水の正常な機能の維持に関する便益：129億円 残存価値：1.5億円</p> <p>【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：46戸 年平均浸水軽減面積：12ha</p>	193	1.7	<p>・昭和57年8月の台風10号による洪水において死者1名、家屋浸水46戸の被害を受け、昭和63年7月の梅雨前線による洪水では死者4名、家屋浸水72戸の被害を受けた。</p> <p>・このため、浸水被害の早期解消が必要である。</p>	<p>①事業の必要性に関する視点 ・加茂川及び鳥羽河内川の浸水が想定される区域内に位置する加茂地区及び鳥羽地区の一部では、平成17年～平成23年の間で、人口6.4%減、世帯数1.4%増となっており、人口は減少している。 ・B/Cについては1.7である。 ・平成23年3月現在、進捗率は14.1%(事業費ベース)。</p> <p>②事業の進捗の見込みの視点 ・「今後の治水対策のあり方に関する有識者会議」においてとりまとめられた中間とりまとめ等に沿って、検証を行うこととしている。</p> <p>③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点 ・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。</p> <p>・「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」に基づく検証に係る検討において、代替案の検討を行うこととしている。</p>	<p>継続</p> <p>(従前の「河川及びダム事業の再評価実施要領細目」(河川局長通知)に基づいて行った再評価の結果としては、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として区分している事業であることから、新たな段階に入らず、現段階を継続するものとし、「ダム事業の検証に係る検討に関する再評価実施要領細目」(平成22年9月28日河川局長通知)に基づき検証を行い、その結果に応じてその後の事業の進め方を改めて判断する。)</p>	河川局 治水課 (課長 森北 佳昭)
安威川ダム建設事 業 大阪府	再々評価	1,370	5,928	<p>【内訳】 被害防止便益：5,604億円 流水の正常な機能の維持に関する便益：294億円 残存価値：31億円</p> <p>【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：2,382戸 年平均浸水軽減面積：88ha</p>	1,701	3.5	<p>・昭和58年9月洪水では浸水家屋約900戸の被害が発生し、その後平成元年、11年と浸水被害が発生している。</p> <p>・このため浸水被害の早期解消が必要である。</p>	<p>①事業の必要性に関する視点 ・氾濫が想定される区域では、平成17年～平成22年の間、人口1.4%増、世帯数5.9%増となっており、人口は若干増加しているが、社会情勢に大きな変化はない。 ・水需要予測の見直しにより、大阪府水道の安威川ダムからの利水撤退が決定している。 ・B/Cについては3.5である。 ・平成23年3月現在、進捗率は62.6%(事業費ベース)。</p> <p>②事業の進捗の見込みの視点 ・用地買収は99%完了しており、代替地への移転は完了。また付替府道を平成22年度に供用している。 ・「今後の治水対策のあり方に関する有識者会議」においてとりまとめられた中間とりまとめ等に沿って、検証を行っている。</p> <p>③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点 ・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。</p> <p>・「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」に基づく検証に係る検討において、代替案の検討が行われている。</p>	<p>継続</p> <p>(従前の「河川及びダム事業の再評価実施要領細目」(河川局長通知)に基づいて行った再評価の結果としては、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として区分している事業であることから、新たな段階に入らず、現段階を継続するものとし、「ダム事業の検証に係る検討に関する再評価実施要領細目」(平成22年9月28日河川局長通知)に基づき検証を行い、その結果に応じてその後の事業の進め方を改めて判断する。)</p>	河川局 治水課 (課長 森北 佳昭)

金出地ダム建設事業 兵庫県	再々評価	170	410	<p>【内訳】 被害防止便益：248億円 流水の正常な機能の維持に関する便益：161億円 残存価値：1.2億円</p> <p>【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：14戸 年平均浸水軽減面積：8.6ha</p>	215	1.9	<p>・昭和51年9月洪水で427戸、平成16年9月洪水で411戸が浸水するなど、沿川は幾度も被害を受けており、抜本的な治水対策が必要である。</p> <p>・このため、浸水被害の早期解消が必要である。</p>	<p>①事業の必要性に関する視点 ・氾濫が想定される区域を含む上郡町では、平成17年～平成22年の間で、人口6.7%減、世帯数0.2%増となっており、人口は減少している。 ・B/Cについては1.9である。</p> <p>②事業の進捗の見込みの視点 ・用地買収は完了しており、また、付替道路は進捗率約60%まで進めてきている。 ・今後の治水対策のあり方に関する有識者会議においてとりまとめられた中間とりまとめ等に沿って、検証を行っている。</p> <p>③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点 ・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。 ・「ダム事業の検証に係る検討に関する再評価実施要領細目」に基づく検証に係る検討において、代替案の検討が行われている。</p>	<p>継続</p> <p>(従前の「河川及びダム事業の再評価実施要領細目」(河川局長通知)に基づいて行った再評価の結果としては、事業を継続することが妥当と考えられる。しかしながら、当該事業は検証の対象として区分している事業であることから、新たな段階に入らず、現段階を継続するものとし、「ダム事業の検証に係る検討に関する再評価実施要領細目」(平成22年9月28日河川局長通知)に基づき検証を行い、その結果に応じてその後の事業の進め方を改めて判断する。)</p>	河川局 治水課 (課長 森北 佳昭)
黒杭川上流生活貯水池整備事業 山口県	再々評価	103	172	<p>【内訳】 被害防止便益：168億円 残存価値：3.8億円</p> <p>【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：94戸 年平均浸水軽減面積：11ha</p>	140	1.2	<p>・平成17年7月洪水において、浸水家屋800戸の被害が発生しており、浸水被害を早期に解消する必要がある。</p>	<p>①事業の必要性に関する視点 ・氾濫が想定される区域を含む柳井市では、平成17年～平成22年の間で、人口3.3%減、世帯数はほぼ変わらず。若干の人口減少は見られるが、社会情勢に大きな変化はない。 ・B/Cについては1.2である。 ・平成23年3月現在、進捗率は94.4%(事業費ベース)。</p> <p>②事業の進捗の見込みの視点 ・平成23年度においては、試験治水及び付替道路等を実施し、平成23年度の事業完了を予定</p> <p>③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点 ・取水放流設備として連続サイホン方式を採用することで、従来形式の鋼製ゲートや開閉装置が不要となり建設コストの縮減を図った。</p>	<p>継続</p>	河川局 治水課 (課長 森北 佳昭)

【道路・街路事業】
(直轄事業等)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)
			貨幣換算した便益・B(億円)	費用・C (億円)	B/C				
一般国道228号 茂辺地木古内道路 北海道開発局	その他	647	609	602	1.0	<p>①日常生活圏中心都市へのアクセス向上 ・周辺都市から函館市へのアクセス向上が期待される。</p> <p>②農水産品の流通の利便性向上 ・松前町・福島町のマグロや知内産のニラなどの札幌・東京等への輸送効率化が期待される。</p> <p>③函館空港や新幹線駅へのアクセス向上 ・函館空港へのアクセス向上が図られ、空港利用客の利便性向上が期待される。</p> <p>・北海道新幹線木古内駅及び(仮称)新函館駅へのアクセス向上が期待される。</p> <p>④観光地へのアクセス向上 ・渡島西部及び檜山南部の観光地へのアクセス向上及び観光地を結ぶ高速ネットワークが形成され、観光の振興が期待される。</p> <p>⑤高次医療施設へのアクセス向上 ・函館市への高次医療施設への救急搬送時における迅速性・安定性の向上が図られる。</p> <p>⑥地域医療機関へのアクセス向上 ・函館市への産科医療機関へアクセス向上が見込まれる。</p> <p>⑦日常生活の利便性向上 ・渡島西部地域から医療・買物など日常生活圏中心都市である函館市へのアクセス向上が期待される。</p> <p>⑧CO2排出量の削減 ・当該道路の整備により自動車からのCO2排出量が削減される。</p>	<p>・高規格幹線道路網の形成により拠点都市へのアクセス性が向上するなど様々な効果が期待される。 ・平成21年度までの、函館・江差自動車のうち約13kmが供用している。 ・引き続き、早期供用に向けて事業を進める。</p> <p>【コスト縮減等】 ・車線数の見直しによる縮減【約152億円減】 ・不良土対策の見直しによる縮減【約18億円減】 ・建設副産物の有効活用による縮減【約15億円減】 ・排水工の見直しによる縮減【約5億円減】 ・トンネル照明の見直しによる縮減【約4億円減】 ・函館工の見直しによる縮減【約3億円減】 ・擁壁工の見直しによる縮減【約3億円減】 ・土工の見直しによる縮減【約2億円減】</p>	見直し継続	道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀)

<p>一般国道274号 微別道路 北海道開発局</p>	<p>その他</p>	<p>148 【残事業 =2.5】</p>	<p>161 【残事業 =32】</p>	<p>○事業全体 【内訳】 走行時間短縮便益：146億円 走行経費減少便益：15億円 交通事故減少便益：0.38億円 【主な根拠】 計画交通量：400～1,200台/日</p> <p>○残事業 【内訳】 走行時間短縮便益：29億円 走行経費減少便益：3.1億円 交通事故減少便益：0.23億円 【主な根拠】 計画交通量：400～1,200台/日</p>	<p>267 【残事業 =10】</p>	<p>0.6 【残事業 =3.1】</p>	<p>①国道の通行不能区間の解消 ・国道の通行不能区間の解消が期待される。 ②代替路線の形成 ・大規模地震発生時の迂回時間の短縮が期待される。 ・火山噴火時の迂回時間の短縮が期待される。 ③農林水産品の流通利便性の向上 ・釧路北部地域の生乳・飼料の輸送効率化が期待される。 ・釧路北部地域の木材の輸送効率化が期待される。 ④観光地へのアクセス向上 ・道東地域周遊観光における移動時間の短縮及び観光滞在時間の延長が実現され、観光地の魅力向上が期待される。 ⑤CO₂排出量の削減 ・当該道路の整備により自動車からのCO₂排出量が削減される。</p>	<p>・国道の通行不能区間の解消により、沿線地域のアクセスが改善されるなど様々な効果が期待出来る。 ・平成23年度 全線供用予定。 ・コスト削減を図り、残事業B/Cが1.0を上回ることを確認している。</p> <p>【コスト削減等】 ・舗装工の見直しによる縮減【約0.7億円減】 ・防護柵工の見直しによる縮減【約0.1億円減】 ・附属施設の見直しによる縮減【約0.1億円減】 ・建設産物の有効活用による縮減【約0.1億円減】</p>	<p>見直し継続</p>	<p>道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀)</p>
<p>日本海沿岸東北自動車道 大館北～小坂JCT 東北地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>643</p>	<p>698</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：630億円 走行経費減少便益：45億円 交通事故減少便益：23億円 【主な根拠】 計画交通量：3,900台/日</p>	<p>689</p>	<p>1.0</p>	<p>①高規格道路ネットワークの構築 ・東北日本海側の交流、連携を促進する高規格道路の骨格を形成する。 ②高速ネットワークの形成による医療支援 ・当該道路の整備により、秋田県北部地域での救急医療施設（三次救急医療施設）への60分搬送可能圏人口が7%向上。 ③高速ネットワークの性による産業支援 ・当該地域で盛んなりサイクル事業の関連拠点間の速達性向上で取引量の拡大が期待できる。 ・観光拠点間の速達性向上で周遊性向上での観光客集客が期待できる。</p>	<p>・東北日本海側の交流、連携を促進する高規格道路の骨格を形成する。 ・用地取得は約5割であり、早期の供用を目指している。 ・大館北～小坂JCT間の整備により東北縦貫自動車道と連結され、産業、医療、文化等の広域的な交流、連携を支援。</p> <p>【コスト削減等】 ・IC形式、トンネル断面の見直しや発生残土の他事業への活用等によりコスト削減を図る。</p>	<p>見直し継続</p>	<p>道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀)</p>
<p>東北中央自動車道 米沢～米沢北 東北地方整備局</p>	<p>長期間継続中</p>	<p>334 【残事業 =241】</p>	<p>254 【残事業 =254】</p>	<p>○事業全体、残事業 【内訳】 走行時間短縮便益：201億円 走行経費減少便益：38億円 交通事故減少便益：14億円 【主な根拠】 計画交通量：7,200台/日</p>	<p>314 【残事業 =222】</p>	<p>0.8 【残事業 =1.1】</p>	<p>①高規格道路ネットワークの構築 ・東北内陸部の交流、連携を促進する高規格道路の骨格を形成する。 ②現道の交通分担適正化 ・当該道路の整備により、現道を利用して通交が高規格道路へ転換し、混雑の緩和や混雑に起因する追突事故の抑制が期待される。 ③高速ネットワークの形成による産業支援 ・置賜地域内の各地から首都圏への最短ルート形成し、農産物などの生鮮品の輸送時間短縮や、工業製品や原材料の輸送コスト削減が期待できる。 ・首都圏をはじめとする広域エリアからの観光客集客が期待できる。</p>	<p>・東北内陸部の交流、連携を促進する高規格道路の骨格を形成する。 ・用地取得は約5割であり、早期の供用を目指している。 ・米沢～米沢北の整備により経済産業、文化の広域的な交流、連携を支援。 ・コスト削減を図り、残事業B/Cが1.0を上回ることを確認している。</p> <p>【コスト削減等】 ・購入土から公共残土の受け入れへ切り換えることでコスト削減を図る。</p>	<p>見直し継続</p>	<p>道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀)</p>
<p>一般国道17号 六日町バイパス 北陸地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>302 【残事業 =148】</p>	<p>215 【残事業 =186】</p>	<p>○事業全体 【内訳】 走行時間短縮便益：180億円 走行経費減少便益：31億円 交通事故減少便益：3.9億円 【主な根拠】 計画交通量：8,700～12,900台/日</p> <p>○残事業 【内訳】 走行時間短縮便益：155億円 走行経費減少便益：27億円 交通事故減少便益：3.8億円 【主な根拠】 計画交通量：8,700～12,900台/日</p>	<p>293 【残事業 =109】</p>	<p>0.7 【残事業 =1.7】</p>	<p>①バス路線及び鉄道の利便性向上 ◇公共交通機関の利便性向上 ・現道のバス路線の利便性向上（JR浦佐駅～JR六日町駅間 2.6分短縮 利用者数6.5万人） ・特急停車駅JR六日町駅へのアクセス向上（塩沢庁舎～JR六日町駅 3.9分短縮） ②日常生活圏の中心都市へのアクセス向上 ◇六日町中心市街地へのアクセス向上（大和町市役所～南魚沼市役所 2.6分短縮） ③救命救急施設へのアクセス向上 ◇救命救急施設へのアクセス向上（時間短縮エリア人口 1.7万人）【9億円（残事業=4億円）※1】 ◇三次医療施設へのアクセス向上（塩沢庁舎～魚沼基幹病院(仮称) 3.8分短縮） ④主要な観光地へのアクセス向上 ◇広域的な観光ネットワークの一部形成し、雪国観光圏整備計画を支援（六日町IC～上越国際プレイランド 3.8分短縮） ⑤夜間交通騒音の改善 ◇国道17号現道部の騒音が夜間要請限度を下回る（70dB～66dB、4dB低減）【8億円（残事業=6億円）※】 ⑥物流の効率化を支援 ◇主要地場産業のまいたけ、もやし、カット野菜の出荷の効率化を支援（雪国バイオフーズ（もやし、カット野菜）～六日町IC 3.8分短縮） ⑦他のプロジェクトとの連携 ◇八箇峠道路と連携し、十日町・南魚沼生活圏の一体的な圏域形成を支援 ※は、供用後50年間の便益額として試算した値（参考値）</p>	<p>・国道17号は、東京都から新潟市に至る重要な幹線道路であり、地域の日常生活を支える生活道路である。その一部を構成する六日町バイパスは、現道部における慢性的な交通混雑の緩和や死傷事故件数の低減、沿道環境の改善、救急医療体制の支援、観光支援など期待される効果は大きく、早期整備が必要である。 ・今後は、用地買収区間において埋蔵文化財調査（余川中道遺跡、藤塚遺跡）を進めつつ、残事業区間 L=3.8kmの改良工事を推進する。 ・コスト削減を図り、残事業B/Cが1.0を上回ることを確認している。</p> <p>【コスト削減等】 ・暫定2車線での供用などコスト削減【35億円】また、八箇峠道路のトンネルの掘削工程に合わせた残土の受け入れを行いコスト削減【3億円】</p>	<p>見直し継続</p>	<p>道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀)</p>

<p>一般国道373号 志戸坂峠道路 中国地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>910 【残事業 =11】</p>	<p>690 【残事業 =65】</p> <p>○事業全体 【内訳】 走行時間短縮便益：541億円 走行経費減少便益：81億円 交通事故減少便益：69億円 【主な根拠】 計画交通量： 10,700～10,800台/日</p> <p>○残事業 【内訳】 走行時間短縮便益：51億円 走行経費減少便益：11億円 交通事故減少便益：3.6億円 【主な根拠】 計画交通量： 10,700～10,800台/日</p>	<p>1,398 【残事業 =12】</p>	<p>0.5 【残事業 =5.3】</p>	<p>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 (25,933千人・時間/年⇒25,279 千人・時間/年 約3%削減) ・宝塚～鳥取、京都～鳥取、大阪 ～鳥取の都市間高速バスの利便性 向上が見込まれる</p> <p>②物流効率化の支援 ・農水産品を主体とする地域： 鳥取県智頭町(スギ)</p> <p>③国土・地域ネットワークの構築 ・新たに拠点都市間を高規格幹線 道路で連絡するルートを構築(津 山市～鳥取市、姫路市～鳥取市) ・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 (津山市～鳥取市) ・現道等における大型車のすれ違い 困難区間を解消する(智頭町大 内地区)</p> <p>④個性ある地域の形成 ・主要な観光地へのアクセス向上 (八頭地域の入り込み客数 (H21)：23万人/年)</p> <p>⑤災害への備え ・第一次緊急輸送道路である一般 国道373号の代替路線として機能 ・現道等の防災点検又は震災点検 要対策箇所もしくは架替の必要の ある老朽橋梁における通行規制等 が解消 ・現道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 区間を解消</p> <p>⑥地球環境の保全 ・CO2排出削減量が約2千t/年(約 0.1%)削減(4,489千t/年⇒ 4,487千t/年)</p> <p>⑦生活環境の改善・保全 ・NOx排出削減量が約16t/年(約 0.1%)削減(23,181t/年⇒ 23,165t/年)</p> <p>・SPM排出削減量が約4t/年(約 0.2%)削減(1,846t/年⇒1,842t /年)</p> <p>⑧環境への影響を考慮した結果 ・約2千t/年のCO2削減【1億円 ※】 ※試算値(供用後50年間の便益額 として試算した値)</p>	<p>・一般国道373号では、災害・事故による通行止め が発生している。また、本路線と一体的整備が行わ れている中国横断道路鳥取線の整備を見越して、 沿線地域では工業団地の開発・分譲が進んでいる。 ・平成21年度末で用地買収は95%が完了しており、 現在までに西粟倉IC～智頭ICまでの17.9kmが2車線 で供用済み。投資効果の早期発現を図るため暫定2 車線で整備しており、残るIC接続部0.5kmが平成24 年度に供用予定。 ・コスト削減を図り、残事業B/Cが1.0を上回ることを 確認している。</p> <p>【コスト削減等】 ・擁壁、仮設防護柵に新技术を採用【約0.4億円】</p>	<p>見直し継続</p>	<p>道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀)</p>
<p>地域高規格道路 東広島廿日市道路 一般国道2号 広島南道路 中国地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>4,124 【残事業 =1,433】</p>	<p>4,643 【残事業 =2,803】</p> <p>○事業全体 【内訳】 走行時間短縮便益：3,842億円 走行経費減少便益：546億円 交通事故減少便益：254億円 【主な根拠】 計画交通量： 7,100～57,600台/日</p> <p>○残事業 【内訳】 走行時間短縮便益：2,368億円 走行経費減少便益：312億円 交通事故減少便益：123億円 【主な根拠】 計画交通量： 7,100～57,600台/日</p>	<p>5,256 【残事業 =1,191】</p>	<p>0.9 【残事業 =2.4】</p>	<p>①円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間損失時間の削減が 見込まれる。(約104,214千人・ 時間/年⇒96,981千人・時間/年) ・現道等における混雑時旅行速度 が20km/h未満である区間の旅行速 度の改善が期待される。 ・現道等に当該路線の整備により 利便性の向上が期待できるバス 路線が存在する。</p> <p>②物流効率化の支援 ・特定重要港湾広島港へのアクセ スが向上。(広島IC～広島港： 約30分～約18分、廿日市IC～広島 港：約46分～約25分)</p> <p>③都市の再生 ・当該路線の区間内には広島市の 中心市街地となる南区、中区、西 区を含んでいる。</p> <p>④国土・地域ネットワークの構築 ・広島市と廿日市市を最短で連 絡。(約47分～約29分)</p> <p>⑤個性ある地域の形成 ・ひろしまの「知の拠点」再生プ ロジェクト(仮称)、出島地区港 湾整備事業、宇品内港地区港湾整 備事業の開発支援 ・世界文化遺産厳島神社を要する 観光地宮島へのアクセス向上が期 待される。(349万人/年)</p> <p>⑥安全で安心でできるくらしの確保 ・廿日市市から三次医療施設(県 立広島病院)までの所要時間が2 分短縮。(約20分～約18分)</p> <p>⑦安全な生活環境の確保 ・現道等に死傷事故率が500件/億 台キロ以上である区間が存在する場 合において、交通量の減少、歩道 の設置又は線形不良区間の解消等 により、当該区間の安全性の向上 が期待できる。</p> <p>⑧災害への備え ・第一次緊急輸送道路に位置づ け。 ・応急避難時の避難者の安全を確 保するとともに、隣接する地区へ の延焼の拡大を防止する。(広島 南道路の断面総幅員(車道部及び 歩道部)：最大約60m)</p> <p>⑨地球環境の保全 ・CO2排出削減量：約45.7千t/年 (約1.1%)(4,121.8千t/年→ 4,076.1千t/年)【29億円※】</p> <p>⑩生活環境の改善・保全 ・NOx排出削減量：約262.7t/年 (約1.5%)(18,099.5t/年→ 17,836.7t/年)</p> <p>・SPM排出削減量：約21.7t/年 (約1.4%)(1,569.0t/年→ 1,547.3t/年)</p> <p>・広島市南区露二丁目の昼間およ び夜間の騒音が改善される見込 み。 ※試算値(供用後50年間の便益額 として試算した値)</p>	<p>・広島市中心部は、商業活動において中国地方の中心 的役割を果たしており、日常生活活動及び経済活動 の活性化により、自動車交通が増大し、慢性的な 交通混雑を引き起こしている。 ・平成21年度末で、用地買収は84%が完了して おり、現在までに専用部7.1km、一般部4.2kmが供用済 み。吉島ランプ～西部ランプ間が平成25年度に暫定 供用予定。 ・コスト削減を図り、残事業B/Cが1.0を上回ることを 確認している。</p> <p>【コスト削減等】 ・事業内容の見直し、新工法の導入等【123億円】</p>	<p>見直し継続</p>	<p>道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀)</p>

<p>一般国道55号 日和佐道路 四国地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>494 【残事業 =-0.9】</p>	<p>482 【残事業 =201】</p>	<p>○事業全体 【内訳】 走行時間短縮便益：424億円 走行経費短縮便益：50億円 交通事故減少便益：8.9億円 【主な根拠】 計画交通量： 7,300～7,900台/日 ○残事業 【内訳】 走行時間短縮便益：164億円 走行経費短縮便益：31億円 交通事故減少便益：5.5億円 【主な根拠】 計画交通量： 7,300～7,900台/日</p>	<p>606 【残事業 =-6.8】</p>	<p>0.8 【残事業 =-29.5】</p>	<p>①円滑なモビリティの確保 ・現道等の時間損失の削減が見込まれる ・現道等の混雑緩和による定時性確保など高速バスの利便性向上が見込まれる ・JR徳島駅（特急停車駅）や徳島阿波おどり空港（共用飛行場）への所要時間短縮が見込まれる ②物流効率化の支援 ・徳島小松島港や橋港の重要港湾への所要時間短縮が見込まれる ・農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる ③国土・地域ネットワークの構築 ・地域高規格道路「阿南安芸自動車道」の一部を形成する ・日常活動圏中心城市である阿南市への所要時間短縮が見込まれる ④個性ある地域の形成 ・徳島県を代表する大規模イベントである「阿波おどり」を支援する ・徳島県南部運動公園の整備や利用促進が期待される 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 ⑥安全な生活環境の確保 ・現道等への交通集中の緩和により徳島市中心部における交通安全性の向上が期待される ⑦災害への備え ・第1次緊急輸送確保路線に指定されている現道（国道55号）を補完する代替ルートを形成する ⑧地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる ・現道の防災点検箇所（36箇所）を回避できるルートが新たに形成される ・現道の事前通行規制区間（L=10.1km）が解消される ⑨生活環境の改善・保全 ・NOx、SPM排出量の削減が見込まれる ⑩他のプロジェクトとの関係 ・県道徳島環状線と一体的に整備することで徳島環状道路を形成する</p>	<p>・地域高規格道路「阿南安芸自動車道」の一部を形成することにより、地域の活性化を支援するとともに、都市間の所要時間の短縮や、事前通行規制区間の解消、救急医療や災害時の緊急輸送を支えるなど重要な役割を担う。 ・コスト削減を図り、残事業B/Cが1.0を上回ることを確認している。 【コスト削減等】 ・照明灯等の再利用や注意喚起振動型区間線の設置区間の見直し等によりコスト削減【約5.7百万円】</p>	<p>見直し継続</p>	<p>道路局 国道・防災課 （課長 三浦真紀）</p>
<p>一般国道202号 伊万里バイパス 九州地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>26 【残事業 =-1.2】</p>	<p>26 【残事業 =26】</p>	<p>○事業全体、残事業 【内訳】 走行時間短縮便益：23億円 走行経費減少便益：1.7億円 交通事故減少便益：0.79億円 【主な根拠】 計画交通量： 6,900～7,400台/日</p>	<p>32 【残事業 =-4.8】</p>	<p>0.8 【残事業 =-5.4】</p>	<p>①所要時間の信頼性の向上 ・国道202号の交通混雑の緩和 ・伊万里バイパス事業区間の混雑度の低下（1.55→0.63） ・伊万里バイパス事業区間における損失時間の削減（1.0万人時間/年→0.1万人時間/年） ・大坪バイパスとの接続により、国道498号の混雑改善（旅行速度が向上：9.0km/h⇒34.1km/h） ・所要時間の信頼性の向上による便益【約2.3億円※】 ②物流効率化の支援 ・伊万里市～武雄北方10間の円滑な物流を支援 ・大坪バイパスとの接続により物流上の問題区間を回避（交通混雑区間の回避、線形不良箇所・幅員狭小箇所を回避） ③交通安全性の向上 ・伊万里バイパス事業区間の死傷事故率の減少（139件/億台キロ→92件/億台キロ） ④沿道環境の改善 ・国道202号の騒音レベルの低減（昼間74dB→70dB、夜間70dB→66dB） ※は、供用後50年間の便益額として試算した値（参考値）</p>	<p>・伊万里市中心部の交通混雑の緩和及び交通安全の確保を図る。 ・平成21年度末の事業進捗率は、事業費ベースで約89%であり、そのうち用地進捗率は約90%に達している。 ・平成22年度末には、約6割（約0.6km）の4車線拡幅が完成（歩道完成、車道は仕上げ舗装を残した状態）となる予定。なお、用地買収もほぼ完了しており、用地未買収案件（2件、契約の見込みあり）取得後、早期に全線にわたり4車線化・供用を図ることから、事業推進にあたっては、地元や関係機関との協力体制も確立しており、円滑な事業執行が可能である。 ・コスト削減を図り、残事業B/Cが1.0を上回ることを確認している。 【コスト削減等】 ・構造見直しによるコスト減【約0.01億円】</p>	<p>見直し継続</p>	<p>道路局 国道・防災課 （課長 三浦真紀）</p>
<p>一般国道208号 玉名バイパス 九州地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>340</p>	<p>411</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：365億円 走行経費減少便益：31億円 交通事故減少便益：16億円 【主な根拠】 計画交通量： 12,300～21,900台/日</p>	<p>457</p>	<p>0.9</p>	<p>①所要時間信頼性の向上 ・国道208号（現道）の交通混雑の緩和 ・国道208号（現道）の混雑度の低下（H21：1.4 → H22全線暫定2車線供用後：1.3） ・国道208号（現道）の損失時間の削減（現況：61.7万人時間/年 → H42推計値：19.3万人時間/年） ・所要時間の信頼性の向上による便益【24億円※】 ②交通安全性の向上 ・国道208号（現道）の死傷事故率が低下（現況：150件/億台キロ → H42推計値：113.2件/億台キロ） ・国道208号（現道）の死傷事故件数が減少（現況：98件/年 → H42推計値：74件/年） ③地域開発計画の支援 ・九州新幹線「新玉名駅」と周辺地域との連携を強化 ・九州新幹線の開業に伴い通勤圏域が拡大 ・長洲町役場から新玉名駅への所要時間が短縮（約5分） ④救急医療活動の支援 ・第二次救急医療施設への救急搬送を支援 ・救急医療活動のアクセス時間の短縮とアクセスが向上する人口（約5分、約76,000人） ・救急医療活動のアクセス向上便益【16億円※】 ※は供用後50年間の便益額として試算した値（参考値）</p>	<p>・玉名市街地及び周辺地域の交通混雑の緩和や交通安全の確保を図る。 ・平成21年度末の事業進捗率は、事業費ベースで約91%であり、そのうち用地進捗率は約83%に達している。 ・本事業は、平成23年2月26日に全線暫定2車線（8.5km）供用済みであるが、用地国債（再取得：いわゆる債務償還）及び埋蔵文化財調査のみを残していることから、継続することとし、その対応の終了をもって完了とする。 【コスト削減等】 ・当面暫定2車線整備に必要な事業費に見直し【約47億円】</p>	<p>見直し継続</p>	<p>道路局 国道・防災課 （課長 三浦真紀）</p>

一般国道210号 田原菰輪 九州地方整備局	その他	30	60	33	1.8	<p>①交通混雑の緩和 ・富士見ヶ丘団地入口交差点の渋滞解消（北上方向・供用前1,100m） ・国道210号の損失時間の削減（17.1万人時間/年→8.2万人時間/年） ・事業区間における旅行速度の向上（18.8km/h→38.8km/h） ・所要時間の信頼性の向上による便益【約2億円】 ・混雑度の低下（現況1.64→将来0.70） ・救急医療活動の支援</p> <p>②交通安全の向上 ・死傷事故率の低下（現況96件/億台キロ→60件/億台キロ） ・事業区間（国道210号）の交通事故件数の削減（10.5件/年→8.1件/年） ・自転車・歩行者の設置による安全性の向上</p> <p>③広域的な代替路の確保 ・大分自動車道通行止め時の代替道路としての信頼性向上（大分自動車道の濃霧による通行止め回数：24回/年、通行止め時間：延べ176時間/年）</p> <p>④沿道環境の改善 ・中央帯・歩道整備による沿道地域の騒音レベルの低減（昼間：現況73dB→将来69dB、夜間：現況69dB→将来65dB） ※は、供用後50年間の便益額として試算した値（参考値）</p>	<p>・富士見ヶ丘団地入口交差点付近の交通混雑の緩和、交通安全の向上、沿道環境の改善等を図る。 ・平成21年度末の事業進捗率は、事業費ベースで約78%であり、そのうち用地進捗率は約96%に達している。 ・今後は、引き続き残工事等の事業進捗を図っていく。</p> <p>【コスト削減等】 ・取付道路の形状見直しに伴う増加【約1.3億円増】 ・地盤改良に伴う増加【約1.3億円】 ・河川ボックス付け替えに伴う仮設工による増加【約1.1億円増】 ・交通管理施設整備に伴う増加【約1.0億円増】 ・埋蔵文化財発掘調査に伴う増加【約0.4億円増】 ・民地開発（盛土）との事業調整による減【約0.1億円減】 ・新技術・新工法の積極的活用等により、着実なコスト削減</p>	継続	道路局 国道・防災課 （課長 三浦真紀）
一般国道225号 川辺改良 九州地方整備局	その他	146	238	226	1.1	<p>①災害時や事前通行規制による通行止めの解消 ・異常気象時通行規制区間の解消（区間約3.8km、連続雨量200mm） ・全面通行規制時の迂回時間の短縮（19分短縮） ・全面通行規制時の迂回損失の低減【約0.19億円】</p> <p>②交通安全性の向上 ・急カーブ危険箇所の解消（7箇所解消）</p> <p>③交通混雑の緩和 ・国道225号と国道226号が交差する「原原交差点」の交通混雑が緩和（最大渋滞長500mが解消） ・移動時間の短縮（川辺方面より約5分、鹿児島市街地方面より約4分短縮） ・国道225号の損失時間の削減（8.0万人時間/年→4.1万人時間/年）</p> <p>④救急医療活動へのアクセス向上 ・救急医療活動へのアクセス時間の短縮とアクセスが向上する人口（約2分短縮、約56,300人） ・救急医療活動へのアクセス向上便益【約12億円】 ※は、供用後50年間の便益額として試算した値（参考値）</p>	<p>・異常気象時の事前通行規制区間（連続雨量200mm以上）の解除と山岳道路の急勾配・急カーブの線形改良を行い、平常時の安全で快適な通行はもとより、救急救命のルートを確認し、地域経済や文化の発展に寄与する。 ・平成21年度末の事業進捗率は、事業費ベースで約91%であり、そのうち用地進捗率は約99%に達している。 ・今後は、引き続き、改良および橋梁工事等の事業進捗を図っていく。</p> <p>【コスト削減等】 ・切土土質の変更（軟岩2割→7割）による【約1.2億円増】 ・掘削土置場の変更に伴う運搬距離の増【約1.2億円増】 ・排水の流末処理箇所の変更による排水施設延長の増【約0.5億円増】</p>	継続	道路局 国道・防災課 三浦 真紀
地域高規格道路 沖縄西海岸道路 一般国道58号 那覇西道路 沖縄総合事務局	長期間継続中	1,677 【残事業 =4.0】	408 【残事業 =408】	1,955 【残事業 =23】	0.2 【残事業 =17.6】	<p>①円滑なモビリティの確保 ・現道等の交通量が22%減少。渋滞損失時間が19%削減。 ・那覇空港から那覇新港までの所要時間が56%短縮。 ・未整備27分→整備後12分</p> <p>②安全で安心できる暮らしの確保 ・那覇空港周辺から第3次医療施設である浦添総合病院への所要時間が19%短縮。 ・未整備54分→整備後45分</p>	<p>・那覇空港と那覇港の一体的運用による貨物輸送の効率化も検討されている。⇒物流の支援 ・並行する国道58号は、交通量が7万台/日、混雑度は1.5を超えている。 ・ピーク時旅行速度は14.3km/hと、全国ワースト1位となっている。⇒交通渋滞の緩和 ・死傷事故率が300件/億台キロを超える箇所が3箇所存在している。⇒交通安全の確保・沿道環境の改善 ・コスト削減を図り、残事業B/Cが1.0を上回ることを確認している。</p>	見直し継続	道路局 国道・防災課 三浦 真紀

（直轄事業等：防災面の効果が特に大きい事業）

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 （億円）	事業の効果	費用 （億円）	再評価の視点	対応方針	担当課 （担当課長名）
一般国道40号 音威子府バイパス 北海道開発局	再々評価	771 （残事業 =571）	<p>○災害時の迂回解消を含めた走行時間の短縮等（472億円（残事業=472億円）） ○災害による被害の回避等 ・救急搬送の効率化及び遅延の回避（22億円） ・宿泊機会の取り止めの回避（0.1億円） ・観光消費機会の取り止めの回避（0.1億円） ○地域住民の不安感の解消 ・走行時の安心の確保・不安の解消（419億円）</p>	704 （残事業 =469）	<p>・本事業による、雪崩等のおそれのある箇所の回避により、通行止めの回避など道路利用者及び地域社会において様々な効果が期待される ・引き続き、早期完成に向けて事業を進める</p> <p>【コスト削減等】 ・建設発生土の有効活用（約13億円減） ・トンネル照明の見直し（約2億円減）</p>	継続	道路局 国道・防災課 三浦真紀
一般国道229号 積丹防災 北海道開発局	その他	1,491 （残事業 =44）	<p>○災害時の迂回解消を含めた走行時間の短縮等（1,915億円（残事業=73億円）） ○災害による被害の回避等 ・救急搬送の効率化及び遅延の回避（161億円） ・取引遅延による商品価値の低下の回避（6.8億円） ・観光消費機会の取り止めの回避（32億円） ○地域住民の不安感の解消 ・走行時の安心の確保・不安の解消（2,237億円）</p>	1,773 （残事業 =39）	<p>・本事業による、落石・土砂崩落等のおそれのある箇所の回避や法面対策等により、通行止めの回避など道路利用者及び地域社会において様々な効果が期待される ・これまで、事業延長23.5kmのうち22.2kmについて対策を完了したところ ・引き続き、早期完成に向けて事業を進める</p> <p>【コスト削減等】 ・トンネル照明の見直し（約0.1億円減） ・建設副産物の有効活用（約0.01億円減）</p>	継続	道路局 国道・防災課 三浦真紀
一般国道231号 雄冬防災 北海道開発局	その他	669 （残事業 =199）	<p>○災害時の迂回解消を含めた走行時間の短縮等（847億円（残事業=230億円）） ○災害による被害の回避等 ・救急搬送の効率化及び遅延の回避（7.9億円） ○地域住民の不安感の解消 ・走行時の安心の確保・不安の解消（337億円）</p>	717 （残事業 =167）	<p>・本事業による、落石・雪崩等のおそれのある箇所の回避や法面対策等により、通行止めの回避など道路利用者及び地域社会において様々な効果が期待される ・これまで、事業延長11.6kmのうち5.7kmについて対策を完了したところ ・引き続き、早期完成に向けて事業を進める</p> <p>【コスト削減等】 ・トンネル照明の見直し（約0.28億円減）</p>	継続	道路局 国道・防災課 三浦真紀

一般国道277号 雲石道路 北海道開発局	その他	162 (残事業 =17)	○災害時の迂回解消を含めた走行時間の短縮等 (163億円(残事業=98億円)) ○災害による被害の回避等 ・救急搬送の効率化及び遅延の回避(18億円) ○地域住民の不安感の解消 ・走行時の安心の確保・不安の解消(249億円)	201 (残事業 =23)	・本事業による、落石・地すべり等のおそれのある箇所への回避や 法面対策等により、通行止めの回避など道路利用者及び地域社会 において様々な効果が期待される ・これまで、事業延長5.4kmのうち2.3kmについて対策を完了した ところ ・引き続き、早期完成に向けて事業を進める 【コスト縮減等】 ・トンネル照明の見直し(約0.33億円減)	継続	道路局 国道・防災課 (課長 三浦真紀)
一般国道278号 尾札部道路 北海道開発局	その他	187 (残事業 =37)	○災害時の迂回解消を含めた走行時間の短縮等 (220億円(残事業=111億円)) ○災害による被害の回避等 ・救急搬送の効率化及び遅延の回避(8.6億円) ・災害による被害の回避(50億円) ○地域住民の不安感の解消 ・走行時の安心の確保・不安の解消(363億円)	279 (残事業 =54)	・本事業による、緊急避難路の確保により、津波災害時の迅速な 避難が可能となる ・これまで、事業延長14.8kmのうち6.0kmについて対策を完了し たところ ・引き続き、早期完成に向けて事業を進める 【コスト縮減等】 ・舗装構成の見直し(約0.2億円減) ・建設副産物の有効活用(約0.2億円減) ・函渠工の見直し(約0.1億円減)	継続	道路局 国道・防災課 (課長 三浦真紀)
一般国道278号 鹿部道路 北海道開発局	その他	59 (残事業 =30)	○災害時の迂回解消を含めた走行時間の短縮等 (83億円(残事業=83億円)) ○災害による被害の回避等 ・救急搬送の効率化及び遅延の回避(0.8億円) ○地域住民の不安感の解消 ・走行時の安心の確保・不安の解消(133億円)	81 (残事業 =50)	・本事業による、緊急避難路の確保により、火山噴火時の迅速な 避難が可能となる ・これまで、事業延長7.7kmのうち1.4kmについて対策を完了した ところ ・引き続き、早期完成に向けて事業を進める 【コスト縮減等】 ・建設副産物の有効活用(約0.2億円減)	継続	道路局 国道・防災課 (課長 三浦真紀)
一般国道334号 宇登呂道路 北海道開発局	その他	118 (残事業 =16)	○災害時の迂回解消を含めた走行時間の短縮等 (180億円(残事業=98億円)) ○災害による被害の回避等 ・救急搬送の効率化及び遅延の回避(6.0億円) ・宿泊機会の取り止めの回避(8.9億円) ○地域住民の不安感の解消 ・走行時の安心の確保・不安の解消(322億円)	164 (残事業 =17)	・本事業による、土砂崩落・落石等のおそれのある箇所への回避や 法面対策等により、通行止めの回避など道路利用者及び地域社会 において様々な効果が期待される ・これまで、事業延長5.6kmのうち4.7kmについて対策を完了した ところ ・引き続き、早期完成に向けて事業を進める 【コスト縮減等】 ・既設資材の有効活用(約0.1億円減) ・トンネル照明の見直し(約0.01億円減)	継続	道路局 国道・防災課 (課長 三浦真紀)
一般国道334号 真經道路 北海道開発局	その他	191 (残事業 =37)	○災害時の迂回解消を含めた走行時間の短縮等 (269億円(残事業=102億円)) ○災害による被害の回避等 ・救急搬送の効率化及び遅延の回避(8.0億円) ・宿泊機会の取り止めの回避(7.3億円) ○地域住民の不安感の解消 ・走行時の安心の確保・不安の解消(264億円)	251 (残事業 =28)	・本事業による、土砂崩落・落石等のおそれのある箇所への回避や 法面対策等により、通行止めの回避など道路利用者及び地域社会 において様々な効果が期待される ・これまで、事業延長14.4kmのうち11.1kmについて対策を完了し たところ ・引き続き、早期完成に向けて事業を進める 【コスト縮減等】 ・建設副産物の有効活用(約0.2億円減)	継続	道路局 国道・防災課 (課長 三浦真紀)
一般国道336号 樺広防災 北海道開発局	その他	792 (残事業 =134)	○災害時の迂回解消を含めた走行時間の短縮等 (973億円(残事業=547億円)) ○災害による被害の回避等 ・救急搬送の効率化及び遅延の回避(114億円) ○地域住民の不安感の解消 ・走行時の安心の確保・不安の解消(1,035億 円)	900 (残事業 =114)	・本事業による、落石・土砂崩落等のおそれのある箇所への回避や 法面対策等により、通行止めの回避など道路利用者及び地域社会 において様々な効果が期待される ・これまで、事業延長18.7kmのうち11.4kmについて対策を完了し たところ ・引き続き、早期完成に向けて事業を進める 【コスト縮減等】 ・土砂運搬計画の見直し(約0.1億円減)	継続	道路局 国道・防災課 (課長 三浦真紀)
一般国道13号 院内道路 東北地方整備局	長期間継 続中	117 (残事業 =69)	○災害時等の迂回解消を含めた走行時間の短縮等 (83億円(残事業=83億円)) ○災害による被害の回避 ・防災点検要対策箇所(1箇所)の回避 ○不安感の解消 ・緊急輸送道路の信頼性向上	118 (残事業 =70)	・本事業による落石危険箇所や土石流危険区域の回避により、通行止めの回避など自動 車利用者及び地域社会において様々な効果が期待される。 ・用地取得は完了しており、引き続き、早期完成に向けて事業を進める。 【コスト縮減等】 ・橋長の見直し ・トンネル配電設備の集約	継続	道路局 国道・防災課 (課長 三浦真紀)
一般国道45号 尾肝要道路 東北地方整備局	長期間継 続中	105 (残事業 =85)	○災害時等の迂回解消を含めた走行時間の短縮等 (92億円(残事業=92億円)) ○災害による被害の回避 ・防災点検要対策箇所(3箇所)の回避 ・隘路区間の冬期事故減少 (冬期物損事故率の軽減:338件/徳台和→5件徳 台和) ○不安感の解消 ・緊急輸送道路の信頼性向上(17億円)	106 (残事業 =86)	・本事業による落石危険箇所や線形不良箇所への回避により、通行止めの回避など自動 車利用者及び地域社会において様々な効果が期待される。 ・用地取得は完了しており、引き続き、早期完成に向けて事業を進める(H25供用予 定)。 【コスト縮減等】 ・橋梁から函渠への構造見直し ・トンネル残土の運搬距離の短縮	継続	道路局 国道・防災課 (課長 三浦真紀)
一般国道45号 菅代バイパス 東北地方整備局	再々評価	156 (残事業 =36)	○災害時等の迂回解消を含めた走行時間の短縮等 (130億円(残事業=130億円)) ○災害による被害の回避 ・地震津波発生時における国道45号浸水の回避 ・防災点検要対策箇所(1箇所)の回避 ○不安感の解消 ・緊急輸送道路の信頼性向上(17億円)	191 (残事業 =43)	・本事業による津波浸水区域通過の回避により通行止めの回避など、自動車利用者及 び地域社会において様々な効果が期待される。 ・引き続き、早期完成に向けて事業を進める(H24供用予定)。 【コスト縮減】 ・橋梁基礎工での新技術の活用 ・残土の運搬距離の短縮	継続	道路局 国道・防災課 (課長 三浦真紀)
一般国道47号 新庄古口道路 東北地方整備局	再々評価	430 (残事業 =362)	○災害時等の迂回解消を含めた走行時間の短縮等 (452億円(残事業=452億円)) ○災害による被害の回避 ・災害時通行止め時の集落孤立の解消 ○不安感の解消 ・災害時における集落孤立の不安感解消 ・救急医療施設である隣接地域との唯一の道路と しての信頼性向上	358 (残事業 =291)	・本事業による事前通行規制区間の回避など、自動車利用者及び地域社会において 様々な効果が期待される。 ・引き続き、早期完成に向けて事業を進める。 【コスト縮減】 ・盛土材の購入から公共事業残土の活用に変更。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 三浦真紀)
一般国道47号 高屋道路 東北地方整備局	長期間継 続中	132 (残事業 =126)	○災害時等の迂回解消を含めた走行時間の短縮等 (170億円(残事業=170億円)) ○災害による被害の回避 ・災害時通行止め時の集落孤立の解消 ○不安感の解消 ・災害時における集落孤立の不安感解消 ・救急医療施設である隣接地域との唯一の道路と しての信頼性向上	107 (残事業 =101)	・本事業による土砂崩落箇所や雷崩危険箇所の解消による通行止めの回避など、自動 車利用者及び地域社会において様々な効果が期待される。 ・引き続き、早期完成に向けて事業を進める。 【コスト縮減】 ・トンネル残土を他工へ流用。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 三浦真紀)

一般国道289号 八十里越 北陸地方整備局	再々評価	604 (残事業 =226)	<ul style="list-style-type: none"> ○災害時の迂回解消を含めた走行時間の短縮等 (706億円 (残事業=706億円)) ○災害による被害の回避 ・観光消費額減少の回避 (100億円) ○地域住民の不安解消 ・只見地区において、通行不能区間が解消することによる不安感が解消される。 	650 (残事業 =184)	<ul style="list-style-type: none"> ・防災上の課題の改善により現道区間の通行不能区間の解消が図られる。 ・交通不能区間の解消により、地域ネットワークの充実強化、物流の利便性向上、リダンダンシーの確保、救命救急体制の向上など期待される効果は大きい。 ・引き続き、早期完成に向けて事業を進める。 【コスト縮減等】 ・施工にあたっては、新技術、建設発生土の有効活用等により、コスト縮減を図る。 	継続	道路局 国道・防災課 (課長 三浦真紀)
一般国道17号 綾戸バイパス 関東地方整備局	その他	157 (残事業 =144)	<ul style="list-style-type: none"> ○災害時の迂回解消を含む走行時間の短縮等 (119億円 (残事業=119億円)) ○災害による被害の回避 ・バイパス整備による災害の回避、迂回の解消 (要防災対策箇所28箇所→全箇所回避) ・渋川消防署、渋川総合病院から綾戸バイパス沿線地区までの到着時間が短縮される (0.82億円) ・歩道設置により、歩行者、自転車の安全性、利便性が向上される (0.05億円) ・線形不良箇所 (半径150m未満) 15箇所、急勾配区間 (5%を超える) 2区間→全箇所回避 ○地域住民の不安感の解消 ・道路の安全性・信頼性の向上 (390億円) 	106 (残事業 =92)	<ul style="list-style-type: none"> ・並行する開越自動車道は、濃霧及び積雪による通行止めが毎年発生しており、開越自動車道通行止め時の代替道路の確保が必要。 ・綾戸バイパスの整備により、災害と事故の回避による安全と安心の向上、開越道通行止め時の代替道路確保などの効果が期待される。 ・平成22年度より用地説明会を行い、用地買収に着手。今後用地買収を推進し早期に工事着手する予定。 ・急峻な地形を通過しており、落石災害等が発生している危険な地域であることから、早期にバイパスを整備し、効果発現を図ることが重要である。 	継続	道路局 国道・防災課 (課長 三浦真紀)
地域高規格道路 上越魚沼地域振興 快速道路 一般国道253号 八箇峠道路 北陸地方整備局	その他	418 (残事業 =210)	<ul style="list-style-type: none"> ○災害時の迂回解消を含めた走行時間の短縮等 (147.3億円 (残事業=147.3億円)) ○災害による被害の回避 ・通行止めによる営業停止損失 (18億円) ・災害被害額の減少 (1.6億円) ・通行止めによる観光入込客数減少 (22億円) ・救命医療機関アクセス向上 (0.3億円) ・通行止めによる高速バス営業損失 (0.04億円) ○地域住民の不安の解消 ・十日町市、南魚沼市地域において、災害時の通行障害や線形不良箇所が解消することによる不安感の解消。 	394 (残事業 =146.8)	<ul style="list-style-type: none"> ・防災上の課題の改善により現道区間の事前通行規制区間や交通障害の解消が図られる。 ・災害時の迂回解消を含む走行時間短縮や災害による被害の回避、地域住民の不安解消、地域振興の支援など期待される効果は大きい。 ・引き続き、早期完成に向けて事業を進める。 【コスト縮減等】 ・十日町市八箇～八箇10 (仮称) 間の事業内容の見直し (22億円) ・トンネル掘削を過年施工にすることにより冬期休止にかかる費用の削減 (0.6億円) 	継続	道路局 国道・防災課 (課長 三浦真紀)
一般国道17号 浦佐バイパス 北陸地方整備局	その他	210 (残事業 =103)	<ul style="list-style-type: none"> ○災害時の迂回を含む走行時間短縮等 (162億円 (残事業=155億円)) ○災害による被害の回避 ・救命救急医療施設へのアクセス向上 (5.1億円) ・大規模災害 (冠水等) の被害を回避 (0.01億円) ○地域住民の不安解消 ・通行障害区間の解消により不安感が解消 	241 (残事業 =93)	<ul style="list-style-type: none"> ・防災上の課題の改善により現道区間における冬期交通障害の解消が図られる。 ・災害時の迂回解消を含む走行時間短縮や災害による被害の回避、地域住民の不安解消、沿道環境の改善、救命医療体制の支援、観光支援などの効果が期待される。 ・これまでに南魚沼市浦佐地先 (1.1km) について供用したところ。 ・引き続き、早期完成に向けて事業を進める。 【コスト縮減等】 ・施工にあたっては、河川改修工事の発生土を盛土材として使用しコスト縮減を図る。(0.27億円) 	継続	道路局 国道・防災課 (課長 三浦真紀)
地域高規格道路 新潟山形南部連絡 道路 一般国道113号 鹿ノ巣道路 北陸地方整備局	その他	153 (残事業 =116)	<ul style="list-style-type: none"> ○災害時の迂回解消を含めた走行時間の短縮等 (102億円 (残事業=102億円)) ○災害による被害の回避 ・通行止めによる営業損失 (3.0億円) ・通行止めによる観光入込客数減少損失 (15億円) ・救命救急医療施設へのアクセス向上 (0.16億円) ・通行止めによる高速バス営業損失 (0.31億円) ・広域物流ネットワークとしての信頼性確保 ○地域住民の不安解消 ・不安感の解消 (通行止めによる迂回不安等) 	143 (残事業 =98)	<ul style="list-style-type: none"> ・防災上の課題の改善により、現道区間の交通障害の解消が図られる。 ・災害時の迂回解消を含む走行時間短縮や災害による被害の回避、地域住民の不安解消等の効果が期待される。 ・また、北陸地方と東北地方の主要都市を結ぶ地域高規格道路「新潟山形南部連絡道路」のうち延長約5.0kmの道路で、広域ネットワークの一部を構成しており、沿線地域間の連携支援など期待される。 ・引き続き、早期完成に向けて事業を進める。 【コスト縮減等】 ・現場発生材を用いた新技術の活用、施工計画の見直し (0.05億円) 	継続	道路局 国道・防災課 (課長 三浦真紀)
地域高規格道路 富山高山連絡道路 一般国道41号 猪谷輪原道路 北陸地方整備局	再々評価	300 (残事業 =101)	<ul style="list-style-type: none"> ○災害時の迂回解消を含めた走行時間の短縮等 (212億円 (残事業=86億円)) ○災害による被害の回避 ・集落孤立の回避 (0.9億円) ・救命救急施設へのアクセス向上 (0.7億円) ・バス路線の信頼性向上 ・日常生活圏の連携強化 ・緊急輸送確保線としての信頼性が向上 ○地域住民の不安解消 ・不安感の解消 (通行止めによる迂回不安等) 	319 (残事業 =84)	<ul style="list-style-type: none"> ・防災上の課題の改善により現道区間の事前通行規制区間や交通障害の解消が図られる。 ・災害時の迂回解消を含む走行時間短縮や災害による被害の回避、地域住民の不安解消等の効果が期待される。 ・また、国道41号は北陸地方及び中部地方の主要都市を縦貫する主要幹線道路であり、地域高規格道路富山高山連絡道路の一部を構成する猪谷輪原道路は、広域的な交通と沿線地域間の連携支援など期待される。 ・これまでに富山市片掛～同市輪原 (5.8km) について対策を完了したところ。 ・引き続き、早期完成に向けて事業を進める。 【コスト縮減等】 ・橋梁の高橋形式の変更とこれに伴う幅員縮小 (1億円) ・橋梁アーチリブの落着対策の変更 (2億円) ・縦断線形の見直し (7億円) 	継続	道路局 国道・防災課 (課長 三浦真紀)
一般国道359号 礪波東バイパス 北陸地方整備局	再々評価	231 (残事業 =93)	<ul style="list-style-type: none"> ○災害時の迂回解消を含めた走行時間の短縮 (385億円 (残事業=85億円)) ○災害による被害の回避 ・バス路線の信頼性向上 ・緊急輸送道路としての役割 ○地域住民の不安解消 ・不安感の解消 (通行止めによる迂回不安等) 	235 (残事業 =68)	<ul style="list-style-type: none"> ・防災上の課題の改善により、現道の急カーブ区間や狭隘区間の解消、冬期交通障害の解消が図られる。 ・災害時の迂回解消を含む走行時間短縮や災害による被害の回避、地域住民の不安解消等の効果が期待される。 ・また、日常生活圏の各市町間の連携強化など期待される。 ・これまでに砺波市稲成～同市高道 (4.5km) について暫定2車線で供用したところ。 ・引き続き、早期完成に向けて事業を進める。 【コスト縮減等】 ・施工にあたっては、新技術の活用等により、コスト縮減を図る。 	継続	道路局 国道・防災課 (課長 三浦真紀)
一般国道161号 委発除雪拡幅 近畿地方整備局	長期間継続中	81 (残事業 =58)	<ul style="list-style-type: none"> ○災害時の迂回解消を含めた走行時間の短縮等 (112億円 (残事業=112億円)) ○災害による被害の回避 ・降雪時の交通安全向上 ○地域住民の不安感の解消 ・安心感向上 (116億円) 	89 (残事業 =63)	<ul style="list-style-type: none"> ・本事業による積雪等に対する通行止めの回避や、大型車のすれ違いができない幅員狭小区間の解消など自動車利用者及び地域社会において様々な効果が期待される。 ・平成15年度に事業化し、平成16年度より工事に着手しており、用地取得は約26%完了したところ。 ・引き続き早期完成に向けて事業を進める。 【コスト縮減等】 ・トンネル仮設工法の見直し 	継続	道路局 国道・防災課 (課長 三浦真紀)
一般国道417号 冠山峠道路 近畿地方整備局	長期間継続中	230 (残事業 =214)	<ul style="list-style-type: none"> ○災害時の迂回解消を含めた走行時間の短縮等 (245億円 (残事業=245億円)) ○災害による被害の回避 ・災害時の集落孤立の危険性低下 ○地域住民の不安感の解消 ・安心感向上 (111億円) 	167 (残事業 =150)	<ul style="list-style-type: none"> ・本事業による自動車交通不能区間、冬期通行止め区間の解消など自動車利用者及び地域社会において様々な効果が期待される。 ・工事用道路、橋梁下部工事を推進しており、用地取得は約88%完了したところ。 ・引き続き早期完成に向けて事業を進める。 【コスト縮減等】 ・トンネル掘削土運搬計画の見直し 	継続	道路局 国道・防災課 (課長 三浦真紀)

一般国道19号 桜沢改良 中部地方整備局	その他	60 (残事業 =57)	<ul style="list-style-type: none"> ○災害時の迂回解消を含めた走行時間の短縮等 (94億円 (残事業=94億円)) ○災害による被害の回避 ・災害時の通行止め時における観光損失の減少 (0.1億円) ・災害時の通行止め時における救急医療機関へのアクセスの確保 (0.02億円) ・緊急施設 (消防署・警察署) からのアクセス時間の短縮により消防・防犯活動の向上が期待。 ○地域住民の不安感の解消 ・災害時の通行止めに対する不安解消 (1.7億円) ・災害時の輸送路確保により災害復旧活動部隊等の支援を確保 	54 (残事業 =51)	<ul style="list-style-type: none"> ・本事業による土砂崩落箇所や雪崩箇所の回避等により、通行止めの回避など自動車利用者及び地域社会において様々な効果が期待される。 ・これまで用地買収を進め、事業進捗率は約35%。 ・引き続き、早期完成に向けて事業を進める。 <p>【コスト縮減等】</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縮減に努めながら事業を推進していく。 	継続	道路局 国道・防災課 (課長 三浦真紀)
一般国道148号 小谷道路 北陸地方整備局	その他	253 (残事業 =41)	<ul style="list-style-type: none"> ○災害時の迂回解消を含む走行時間の短縮等 (281億円 (残事業=46億円)) ○災害による被害の回避 ・通行止めによる営業停止損益の解消 (3.8億円) ・救命救急医療施設へのアクセス向上 (0.40億円) ・災害時における交通の確保 (1.5億円) ・バス路線の利便性・信頼性向上 (日常生活圏の中心都市である大町市に連絡する唯一の連絡道路) ○地域住民の不安感の解消 ・通行止めの解消により不安感が解消 	327 (残事業 =36)	<ul style="list-style-type: none"> ・防災上の課題の改善により、大型車すれ違い困難区間や事前通行規制区間、冬期交通障害区間の解消が図られる。 ・災害時の迂回解消を含む走行時間短縮や災害による被害の回避、地域住民の不安解消等の効果が期待される。 ・また、国道148号は、長野県大町市を起点とし、新潟県糸魚川市に至る幹線道路であり、観光・物流ルートとして、また、地域の日常生活を支える生活道路として重要な役割を担っており、地域の活性化や物流の効率化の支援など期待される。 ・これまでに小谷村大字北小谷字光明へ同字下平 (3.45km) について対策を完了したところ。 ・引き続き、早期完成に向けて事業を進める。 <p>【コスト縮減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・吹付け材料の見直し (0.01億円) 	継続	道路局 国道・防災課 (課長 三浦真紀)
一般国道41号 下原改良 中部地方整備局	その他	37 (残事業 =19)	<ul style="list-style-type: none"> ○災害時の迂回解消を含めた走行時間の短縮等 (55億円 (残事業=55億円)) ○災害による被害の回避 ・災害時の通行止め時における観光損失の減少 (10億円) ・災害時の通行止め時における救急医療機関へのアクセスの確保 (0.14億円) ・緊急施設 (消防署・警察署) からのアクセス時間の短縮により消防・防犯活動の向上が期待。 ○地域住民の不安感の解消 ・災害時の通行止めに対する不安解消 (11億円) ・災害時の輸送路確保により災害復旧活動部隊等の支援を確保 	42 (残事業 =21)	<ul style="list-style-type: none"> ・本事業による土砂崩落箇所等の回避により、通行止めの回避など自動車利用者及び地域社会において様々な効果が期待される。 ・これまで工事・用地買収を進め、事業進捗率は約49%、用地取得率は100%。 ・引き続き、平成27年度の完成に向けて事業を進める。 <p>【コスト縮減等】</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縮減に努めながら事業を推進していく。 	継続	道路局 国道・防災課 (課長 三浦真紀)
一般国道156号 大和改良 中部地方整備局	その他	78 (残事業 =23)	<ul style="list-style-type: none"> ○災害時の迂回解消を含めた走行時間の短縮等 (98億円 (残事業=98億円)) ○災害による被害の回避 ・災害時の通行止め時における観光損失の減少 (1.5億円) ・災害時の通行止め時における救急医療機関へのアクセスの確保 (0.2億円) ・緊急施設 (消防署・警察署) からのアクセス時間の短縮により消防・防犯活動の向上が期待。 ○地域住民の不安感の解消 ・災害時の通行止めに対する不安解消 (0.8億円) ・災害時の輸送路確保により災害復旧活動部隊等の支援を確保 	91 (残事業 =30)	<ul style="list-style-type: none"> ・本事業による土砂崩落箇所や道路決壊箇所等の回避により、通行止めの回避など自動車利用者及び地域社会において様々な効果が期待される。 ・これまで工事・用地買収を進め、事業進捗率は約99%。 ・引き続き、郡市大和町方面へ郡市白鳥町中津屋間の2.2kmの平成27年度の完成に向けて事業を進める。 <p>【コスト縮減等】</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縮減に努めながら事業を推進していく。 	継続	道路局 国道・防災課 (課長 三浦真紀)
一般国道421号 石神峠道路 近畿地方整備局	長期間継続中	150 (残事業 =20)	<ul style="list-style-type: none"> ○災害時の迂回解消を含めた走行時間の短縮等 (247億円) ○災害による被害の回避 ・災害時の代替機能の確保 ○地域住民の不安感の解消 ・安心感向上 (201億円) 	157	<ul style="list-style-type: none"> ・本事業による土砂崩落等の通行止め回避、冬期間鎖区間の解消など自動車利用者及び地域社会において様々な効果が期待される。 ・平成15年度に事業化し、平成17年度から工事に着手し、用地取得は100%完了したところ。 ・トンネル本体工事は完了しており、平成22年度末の開通に向けて工事を推進中。 <p>【コスト縮減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・トンネル換気設備の縮小 	継続	道路局 国道・防災課 (課長 三浦真紀)
一般国道480号 鍋谷峠道路 近畿地方整備局	その他	137 (残事業 =133)	<ul style="list-style-type: none"> ○災害時の迂回解消を含めた走行時間の短縮等 (176億円 (残事業=176億円)) ○災害による被害の回避 ・災害時の代替機能の確保 ○地域住民の不安感の解消 ・安心感向上 (64億円) 	118 (残事業 =114)	<ul style="list-style-type: none"> ・本事業による防災要対策箇所や線形不良区間の回避により、安定した交通を確保するなど自動車利用者及び地域社会において様々な効果が期待される。 ・平成20年度に事業化し、工事着手に向け事業を推進しているところ。 ・引き続き平成27年度の完成に向けて事業を進める。 <p>【コスト縮減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・トンネル坑口位置の見直し 	継続	道路局 国道・防災課 (課長 三浦真紀)
一般国道9号 笠波峠除雪拡幅 近畿地方整備局	長期間継続中	187 (残事業 =97)	<ul style="list-style-type: none"> ○災害時の迂回解消を含めた走行時間の短縮等 (296億円 (残事業=236億円)) ○災害による被害の回避 ・地すべり災害発生時の観光客への影響軽減 ○地域住民の不安感の解消 ・安心感向上 (81億円) 	213 (残事業 =80)	<ul style="list-style-type: none"> ・本事業による冬期の安全で円滑な交通の確保、大規模地すべりブロックの影響の回避など自動車利用者及び地域社会において様々な効果が期待される。 ・これまで美方郡審美町同区八井谷へ福岡 (1.5km) について対策を完了したところ。 ・引き続き早期完成に向けて事業を進める。 <p>【コスト縮減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・トンネル断面の見直し 	継続	道路局 国道・防災課 (課長 三浦真紀)
一般国道168号 十津川道路 近畿地方整備局	再々評価	280 (残事業 =76)	<ul style="list-style-type: none"> ○災害時の迂回解消を含めた走行時間の短縮等 (366億円 (残事業=366億円)) ○災害による被害の回避 ・通行止めによる経済損失 (2.8億円) ・通行止め時の村外通院患者の負担軽減 ○地域住民の不安感の解消 ・安心感向上 (51億円) 	275 (残事業 =60)	<ul style="list-style-type: none"> ・本事業による土砂崩落の通行止め回避、線形不良区間の解消など自動車利用者及び地域社会において様々な効果が期待される。 ・トンネル、橋梁工事を推進しており、用地取得は約99%完了したところ。 ・十津川村折立・小原までの4.3kmについては、平成23年度完成を予定しており、引き続き早期完成に向けて事業を進める。 <p>【コスト縮減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・トンネル幅員の見直し 	継続	道路局 国道・防災課 (課長 三浦真紀)
一般国道169号 奥瀬道路(Ⅱ期) 近畿地方整備局	その他	103 (残事業 =90)	<ul style="list-style-type: none"> ○災害時の迂回解消を含めた走行時間の短縮等 (125億円 (残事業=125億円)) ○災害による被害の回避 ・通行止めによる経済損失 (7.6億円) ○地域住民の不安感の解消 ・安心感向上 (54億円) 	88 (残事業 =75)	<ul style="list-style-type: none"> ・本事業による土砂崩落等の通行止め回避など自動車利用者及び地域社会において様々な効果が期待される。 ・平成19年度に事業化し、平成22年度より工事に着手しているところ。 ・引き続き平成27年度の完成に向けて事業を進める。 <p>【コスト縮減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・新技術、新工法の活用等 	継続	道路局 国道・防災課 (課長 三浦真紀)

地域高規格道路 江府三次道路 一般国道183号 鍵掛峠道路 中国地方整備局	長期間継続 中	223 (残事業 =209)	○災害時の迂回解消を含めた走行時間の短縮等 (22億円(残事業=22億円)) ○災害による被害の回避 ・通行車両の被災による人命・物損の被害を減少する効果(0.05億円) ・災害による片側交通規制を解消する効果(0.4億円) ○災害時の孤立交通を解消する効果(0.1億円) ・通行止時の救命率が向上する効果(0.01億円) ○地域住民の不安感の解消 ・災害時の迂回ルートの確保による不安解消 (357億円)	170 (残事業 =154)	・本事業の整備による事前通行規制区間や要防災対策箇所、線形不良区間などの回避により、災害時の通行止めや冬の交通障害の解消など、道路利用者や地域社会において様々な効果が期待される。 ・早期供用に向けて事業を推進する。 【コスト縮減等】 ・トンネル設備、舗装構成の見直し(約7億円)	継続	道路局 国道・防災課 三浦 真紀
一般国道185号 安芸津バイパス 中国地方整備局	その他	185 (残事業 =128)	○災害時の迂回解消を含めた走行時間の短縮等 (215億円(残事業=140億円)) ○地域住民の不安感の解消 ・災害時の迂回ルートの確保による不安解消(77億円)	177 (残事業 =108)	・本事業の整備による路面冠水区間や線形不良区間などの回避により、災害時の通行止めや走行安全性の向上など、道路利用者や地域社会において様々な効果が期待される。 ・平成21年3月に(主)安芸津下三線〜(市)上条浜田線までの区間(L=1.5km)を部分供用している。 ・引き続き、残る4.6km区間の早期全線供用に向けて事業を推進する。 【コスト縮減等】 ・特殊工法の採用やトンネル掘削量の削減(約0.3億円)	継続	道路局 国道・防災課 三浦 真紀
一般国道191号 萩・三隅道路 中国地方整備局	再々評価	709 (残事業 =56)	○災害時の迂回解消を含めた走行時間の短縮等 (407億円(残事業=320億円)) ○災害による被害の回避 ・通行車両の被災による人命・物損の被害を減少する効果(0.2億円) ・災害による片側交通規制を解消する効果(0.2億円) ○地域住民の不安感の解消 ・災害時の迂回ルートの確保による不安解消 (220億円)	847 (残事業 =78)	・本事業の整備による事前通行規制区間や要防災対策箇所、線形不良区間などの回避により、災害時の通行止めや走行安全性の向上など、道路利用者や地域社会において様々な効果が期待される。 ・平成20年2月に三隅10〜明石10までの区間(L=7.1km)を部分供用している。 ・残る明石10〜萩10(仮称)までの区間(8.1km)を平成23年度に供用予定。 【コスト縮減等】 ・トンネル設備、道路付属施設の見直し(約1億円)	継続	道路局 国道・防災課 三浦 真紀
一般国道491号 長門・俄山道路 中国地方整備局	一定期間未着工	239 (残事業 =236)	○災害時の迂回解消を含めた走行時間の短縮等 (92億円(残事業=92億円)) ○災害による被害の回避 ・通行車両の被災による人命・物損の被害を減少する効果(0.2億円) ・災害時の孤立交通を解消する効果(10億円) ・通行止時の救命率が向上する効果(1.0億円) ・通行止による観光収入減少を解消する効果(0.8億円) ○地域住民の不安感の解消 ・災害時の迂回ルートの確保による不安解消 (261億円)	177 (残事業 =174)	・本事業の整備による事前通行規制区間や要防災対策箇所、線形不良区間などの回避により、災害時の通行止めや走行安全性の向上など、道路利用者や地域社会において様々な効果が期待される。 ・早期供用に向けて事業を推進する。 【コスト縮減等】 ・トンネル設備の見直し(約5億円)	継続	道路局 国道・防災課 三浦 真紀
一般国道32号 猪ノ鼻道路 四国地方整備局	長期間継続 中	432 (残事業 =350)	○災害時の迂回解消を含めた走行時間の短縮等 (426億円(残事業=426億円)) ○災害による被害の回避 ・災害等の通行止めによる経済損失(物流損失)(0.35億円) ・災害等の通行止めによる沿道の孤立による経済損失(営業損失)(1.6億円) ○地域住民の不安感の解消 ・災害時の通行止めや冬の凍結・積雪時等の不安感を解消 ・線形不良区間の解消による運転者の心理的負担の軽減	351 (残事業 =265)	・本事業による土砂崩落箇所の回避により、異常気象時における通行止めの解消や冬の通行障害の回避など、自動車利用者及び地域社会において様々な効果が期待される。 ・引き続き、早期完成に向けて事業を進める。 【コスト縮減等】 ・新技術等の採用や長寿命化や維持管理を考慮した構造の採用など総コストの縮減に努める。	継続	道路局 国道・防災課 三浦 真紀
一般国道55号 牟岐バイパス 四国地方整備局	その他	70 (残事業 =62)	○災害時の迂回解消を含めた走行時間の短縮等 (51.9億円(残事業=51.9億円)) ○災害による被害の回避 ・東南海・南海地震の津波等による経済損失(物流損失等)(0.57億円) ・東南海・南海地震の津波等による経済損失(営業損失等)(1.4億円) ・東南海・南海地震の津波等による通行被害(11億円) ○地域住民の不安感の解消 ・東南海・南海地震の津波等による不安感の解消 ・通過交通がバイパスに転換することで歩行者等の安心感の向上	60 (残事業 =51.6)	・本事業による津波浸水域の回避により、東南海・南海地震の津波等における通行止めの回避など、自動車利用者及び地域社会において様々な効果が期待される。 ・引き続き、早期完成に向けて事業を進める。 【コスト縮減等】 ・新技術新工法等を用いたコスト縮減(約400万円)	継続	道路局 国道・防災課 三浦 真紀
一般国道33号 越知道路(2工区) 四国地方整備局	再々評価	137 (残事業 =135)	○災害時の迂回解消を含めた走行時間の短縮等 (125億円(残事業=125億円)) ○災害による被害の回避 ・災害等の通行止めによる経済損失(物流損失)(0.62億円) ・災害等の通行止めによる沿道の孤立による経済損失(営業損失)(5.2億円) ○地域住民の不安感の解消 ・災害時の通行止め等の不安感を解消 ・線形不良区間の解消による運転者の心理的負担の軽減	109 (残事業 =107)	・本事業による地滑り地の回避により、災害時に孤立する集落の解消や異常気象時における通行止めの回避など、自動車利用者及び地域社会において様々な効果が期待される。 ・引き続き、早期完成に向けて事業を進める。 【コスト縮減等】 ・新技術等の採用や長寿命化や維持管理を考慮した構造の採用など総コストの縮減に努める。	継続	道路局 国道・防災課 三浦 真紀
一般国道220号 早崎改良 九州地方整備局	その他	321 (残事業 =15)	○災害時の迂回解消を含めた走行時間の短縮等 (403億円(残事業=21億円)) ○災害による被害の回避 ・桜島フューリーの売上げの減収額(3億円) ・観光産業の売上げの減収(1億円) ・漁業の売上げの減収額(24億円) ○地域住民の不安感の解消 ・桜島爆発時における避難、救難道路としての機能確保	414 (残事業 =16)	・当該事業の並行現道区間の異常気象時通行規制区間(連続雨量150mm以上通行止)の解消や、土砂崩落箇所の回避など自動車利用者及び地域社会において様々な効果が期待される。 ・これまでに、異常気象時通行規制区間(3.6km)及び防災対策箇所の12箇所の対策を完了したところ。 ・引き続き、早期完成に向けて事業を進める。 【コスト縮減等】 ・防護柵基礎を現場打ちコンクリートからプレキャスト製品に変更(約0.002億円)	継続	道路局 国道・防災課 三浦 真紀

一般国道329号 宜野座改良 沖縄総合事務局	その他	66 (残事業 =11)	○災害時の迂回解消を含めた走行時間の短縮等 (97億円(残事業=23億円)) ○災害等による被害の回避 ・線形不良箇所が半減することにより、迅速・安全な救急搬送路に寄与 ○地域住民の不安感の解消 ・走行の快適性及び歩行者・自転車利用者の安全性(1.7億円)	88 (残事業 =22)	・本事業による通行止めの回避、線形改良による通行の安全性など自動車利用者及び地域社会において様々な効果が期待される。 ・これまで宜野座村字宜野座から宜野座村字惣慶(1.1km)について、供用したところ。 ・引き続き、早期完成に向けて事業を進める。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀)
一般国道331号 中山改良 沖縄総合事務局	その他	82 (残事業 =15)	○災害時の迂回解消を含めた走行時間の短縮等 (83億円(残事業=42億円)) ○災害等による被害の回避 ・現道の線形不良箇所の解消により、迅速・安全な救急搬送路に寄与 ○地域住民の不安感の解消 ・走行の快適性(20億円)	110 (残事業 =19)	・本事業による土砂崩落箇所の回避や法面対策等により、通行止めの回避など自動車利用者及び地域社会において様々な効果が期待される。 ・これまで南城市玉城字志堅原～南城市玉城字中山(0.9km)について、供用したところ。 ・引き続き、早期完成に向けて事業を進める。 【コスト縮減等】 ・擁壁構造の見直し(5百万円)	継続	道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀)

(注1) 事業の効果に記載している金額は、防災面の効果を完成後50年間の便益額として現在価値化して算出した値であり、試算値を含む。

(注2) 費用に記載している金額は、現在価値化して算出した値。

(補助事業等)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益・B(億円)		費用・C (億円)					B/C
			便益の内訳及び主な根拠							
地域高規格道路 根室中標津道路 主要地方道根室中 標津線 北海道	長期間継 続中	66	107	65	1.6	・中標津空港へのアクセスが向上する。 ・農・水産物の流通の利便性の向上が図られる。 ・二次医療施設(中標津町立中標津病院)へのアクセス向上が図られる。	・平成22年度末事業進捗率48% ・構造要件の見直しにより、現道を活用した拡幅、線形改良による整備により、コスト縮減を図っている。	継続	道路局 環境安全課 (課長 吉崎 収)	
一般国道106号 築川道路 岩手県	再々評価	150	204	181	1.1	・県内陸部と沿岸部を結ぶ主要幹線道路のアクセス性の向上。(約2分短縮) ・地域高規格道路として、緊急輸送道路の機能強化。 ・交通危険箇所(人身事故多発区間、急カーブ16)の解消。 ・地域間交流及び地域産業(水産、観光等)の活性化。	・宮古地域にとって県都盛岡市を結ぶ唯一の主要幹線道路で、安全で円滑な通年通行確保は不可欠。(通称「命を守る道路」) ・平成23年3月の用地進捗率は99%で、全線に渡り事業が進んでいる。 ・橋梁上部工のライフサイクルコスト縮減や、新技術の採用及び橋梁計画の見直し等により、コスト縮減に努めている。(約18億円)	継続	道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀)	
地域高規格道路 高岡環状道路 主要地方道高岡環 状線 佐野～六家 富山県	長期間継 続中	170	266	173	1.5	・能越自動車道高岡1Cへのアクセスが向上する。 ・国室「瑞龍寺」へのアクセス向上が図られる。 ・三次医療施設 J A厚生連高岡病院)へのアクセス向上が図られる。	・平成22年度末事業進捗率71% ・平成17年11月に高岡市と西砺波郡福岡町が合併しており、合併支援道路として重要な役割をこなす路線となっている。 ・現場発生土砂の再利用や他工事からの発生土の受け入れ等によりコスト縮減を図っている。	継続	道路局 環境安全課 (課長 吉崎 収)	
一般国道167号 第二伊勢道路 三重県	再々評価	297	780	328	2.4	・観光地へのアクセス向上による観光産業への支援の期待。 ・三次医療施設へのアクセス向上による住民の安心な暮らしの確保。	第二伊勢道路は、地域高規格道路「伊勢志摩連絡道路」の一部区間であり、伊勢地域と志摩地域を結ぶ道路の渋滞解消と地域間の連携強化を目的とした事業である。 事業の進捗状況について、用地買収が完了しており、事業進捗率は73%である。 引き続き工事を進め、平成25年の式年遷宮に向けて、供用が図れるよう事業を推進。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀)	
地域高規格道路 五條新宮道路 一般国道168号 日足道路 和歌山県	長期間継 続中	56	62	52	1.2	【内訳】 走行時間短縮便益: 51億円 走行費用減少便益: 10億円 交通事故減少便益: 1億円 【主な根拠】 計画交通量: 6,800台/日	・幅員狭小、線形不良区間及び熊野川の氾濫により道路が通行止めになる状況解消し、安全で円滑な通行を可能とすることで、地域住民の安全・安心を確保するとともに、地域の経済・産業の発展に大きく寄与する。 ・事業の進捗状況については、平成22年度までに事業費ベースで62%、用地補償100%の進捗状況であり円滑に事業を進めている。 ・引き続き、工法等の工夫によりコスト縮減に努める。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀)	

地域高規格道路 江府三次道路 一般国道181号 江府道路 鳥取県	長期間継続中	119	149	【内訳】 走行時間短縮便益：136億円 走行経費減少便益：6.5億円 交通事故減少便益：6.8億円 【主な根拠】 計画交通量：8,300台/日	102	1.5	①円滑なモビリティの確保 ・米子～広島間高速バス：10（便/日）の利便性向上が見込まれる。 ②物流効率化の支援 ・周辺ネットワークとの一体的な整備により、日南町から境港へのアクセス向上が見込まれる。 ③国土・地域ネットワークの構築 ・周辺ネットワークとの一体的な整備により、鳥取県米子市～広島県三次市間の所要時間短縮が見込まれる。 ④個性ある地域の形成 ・周辺ネットワークとの一体的な整備により、境港・米子市周辺から大山・奥日野周辺へのアクセス向上が見込まれる。【年間観光入込客数：境港・米子市周辺297万人、大山・奥日野周辺(H19)】 ⑤安全で安心できるくらしの確保 ・周辺ネットワークとの一体的な整備により、日野町・日南町から三次救急医療機関鳥取大学医学部付属病院までの所要時間短縮が見込まれる。 ⑥災害への備え ・鳥取県の第1次緊急輸送道路に位置づけられている。 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排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。 ⑨交通事故件数の削減 ・交通事故件数の削減が見込まれる。	・早期供用を目指して事業を推進する。 【コスト削減等】 ・発生土の現場内流用等により、コスト削減を図りつつ、事業を推進していく。	継続	道路局 国道・防災課 (課長三浦真紀)
地域高規格道路 北条湯原道路 一般国道313号 倉吉道路 鳥取県	長期間継続中	114	167	【内訳】 走行時間短縮便益：135億円 走行経費減少便益：14億円 交通事故減少便益：18億円 【主な根拠】 計画交通量：11,400台/日	113	1.5	①円滑なモビリティの確保 ・鳥取～倉吉～広島間高速バス：10（便/日）の利便性向上が見込まれる。 ②物流効率化の支援 ・周辺ネットワークとの一体的な整備により、倉吉市から境港へのアクセス向上が見込まれる。 ③国土・地域ネットワークの構築 ・周辺ネットワークとの一体的な整備により、鳥取県倉吉市～岡山県真庭市間の所要時間短縮が見込まれる。 ④個性ある地域の形成 ・周辺ネットワークとの一体的な整備により、とっとり裂の花温泉郷周辺へのアクセス向上が見込まれる。【年間観光入込客数：135万人(H20)】 ⑤安全で安心できるくらしの確保 ・周辺ネットワークとの一体的な整備により、倉吉市から三次救急医療機関鳥取県立中央病院までの所要時間短縮が見込まれる。 ⑥災害への備え ・鳥取県の第1次緊急輸送道路に位置づけられている。 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排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。 ⑨交通事故件数の削減 ・交通事故件数の削減が見込まれる。	・平成19.3に隣接する北条倉吉道路が暫定供用した。 ・事業効果の早期発現のため、平成24年度中の部分供用を目指す。 【コスト削減等】 発生土の現場内流用等により、コスト削減を図りつつ、事業を推進していく。	継続	道路局 国道・防災課 (課長三浦真紀)
地域高規格道路 東広島高田道路 主要地方道吉田豊栄線 向原吉田道路 広島県	長期間継続中	120	169	【内訳】 走行時間短縮便益：140億円 走行経費減少便益：18億円 交通事故減少便益：11億円 【主な根拠】 計画交通量：7,900台/日	103	1.6	・広島空港へのアクセスが向上する。 ・第一次緊急輸送道路（国道54号、(主)広島三次線）が通行止めになった場合の代替路線の確保。 ・二次医療施設（広島県厚生農業協同組合連合会吉田総合病院）へのアクセス向上が図られる。	・平成22年度末事業進捗率15% ・平成16年3月に吉田町、八千代町、美土里町、高宮町、甲田町、向原町が合併し安芸高田市となっており、合併支援道路として重要な役割を担う路線となっている。 ・トンネル断面や幅員構成の見直し等を行い、コスト削減を図っている。	継続	道路局 環境安全課 (課長吉崎 収)
地域高規格道路 徳島環状道路 主要地方道徳島環状線 国府～藍住 徳島県	長期間継続中	520	446	【内訳】 走行時間短縮便益：362億円 走行経費減少便益：58億円 交通事故減少便益：26億円 【主な根拠】 計画交通量：25,600台/日	320	1.4	・徳島阿波踊り空港へのアクセスが向上する。 ・徳島県地域防災計画で指定された2次緊急輸送道路の整備。 ・三次医療施設（徳島県立中央病院）へのアクセス向上が図られる。	・平成22年度末事業進捗率2% ・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、交通の分散により徳島市内の慢性的な渋滞の解消に寄与する。 ・コンクリート二次製品や発生材を積極的に活用し、コスト削減を図っている。	継続	道路局 環境安全課 (課長吉崎 収)

地域高規格道路 大洲・八幡浜自動車 道 一般国道197号 八幡浜道路 愛媛県	長期間継 続中	118	175	103	1.7	①円滑なモビリティの確保 ・八幡浜道路への交通転換により 渋滞緩和が期待され時間損失の削 減が見込まれる ・交通が集中する八幡浜市中心部 の渋滞が緩和され現道の旅行速度 の向上が見込まれる ②物流効率化の支援 ・八幡浜のみかんの収穫量やま だいの水揚量は全国トップクラス ・八幡浜市～大洲北只10の所要時 間の短縮が見込まれる ③国土・地域ネットワークの構築 ・地域高規格道路「大洲・八幡浜 自動車道」の一部を構成する 八幡浜市～大洲市の所要時間の 短縮が見込まれる ④個性ある地域の形成 ・八幡浜港振興ゾーンを支援し 地域活性化への貢献が期待される ・佐田岬灯台、瀬戸農業公園、伊 方ビジターズハウス、おさかな牧 場シーロード八幡浜、平家谷自然 公園など主要な観光地へのアクセ ス向上が期待される ⑤災害への備え ・一次緊急輸送道路に指定されて いる ⑥地球環境の保全 ・CO2排出削減が見込まれる ⑦生活環境の改善・保全 ・NO2排出削減が見込まれる ・SPM排出削減が見込まれる	・地域高規格道路「大洲・八幡浜自動車道」の一部 区間として、事業中である「名坂道路」とともに四 国縦貫・横断自動車道と一体となった広域ネット ワークを形成することにより、円滑な救急医療搬 送、災害時における緊急輸送道路の確保、地域産業 である農林水産業の支援、観光地へのアクセス向上 を図るとともに、八幡浜市の中心市街地をバイパス ルートにより迂回し市内の慢性的な渋滞の緩和を図 るために、整備は不可欠。 ・用地買収、改良工事を推進し、早期の全線供用を 目指す。	【コスト削減等】 ・適正なルートの選定や残土処理場の変更によりコス ト削減を図っている。	道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀)
地域高規格道路 有明海沿岸道路 一般国道444号 佐賀福富道路 佐賀県	再々評価	414	1,042	369	2.8	①円滑なモビリティの確保(有明 佐賀空港へのアクセス向上) ②国土・地域ネットワークの構築 (観光) ③第3次救急医療施設(県立病院 好生館)へのアクセス向上	・平成23年3月に嘉瀬南IC～久保田ICまでが開通 ・残区間の、用地買収及び改良・橋梁工事の推進を 行っている ・地盤特性を的確に把握し効率的な軟弱地盤地盤対 策工法を選定しコスト削減を図る。		道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀)
地域高規格道路 西彼杵道路 一般国道216号 小迎バイパス 長崎県	長期間継 続中	216	307	233	1.3	①高速交通体系の空白地帯となっ ている西彼杵半島において、地域 高規格道路を整備することによ り、長崎市や佐世保市への時間短 縮が図られ、地域連携の強化や救 急医療体制の支援が図られる。	・地域高規格道路「西彼杵道路」の一部であり、長 崎市と佐世保市とを時間で連絡し、県土の均衡ある 発展を目的としている。 ・H21年度末進捗率87%。 ・終点部の一部に未買収地が残っているため、引き 続き鋭意交渉を行い、早期完成を目指す。		道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀)
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 大分県	再々評価	179	376	207	1.8	①重要港湾中津港、東九州自動車 道及び大分自動車道を結ぶ循環型 ネットワークの形成。 ②中津市(中津港)～日田市間で 8分～50分の3.3分の時間短 縮(中津日田道路全線供用) ③国道における防災上の要対策箇 所の回避。 ④中津市内と日下毛郡地域の アクセス向上による生活道路の改 善。 ⑤観光地へのアクセス向上。	・地域高規格道路「中津日田道路」の一部を構成 し、重要港湾中津港、東九州自動車道及び大分自動 車道とあわせて、循環型ネットワークを形成する。 ・周防護地域生活圏と日田玖珠地方生活圏域の交流 連携がより一層促進され、生活・産業・観光等の発 展と地域活性化に大きく貢献でき、また災害時や高 度医療等の緊急時にも大きく寄与するものである。		道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀)
地域高規格道路 南薩縦貫道 主要地方道鹿兒島 川辺道路 鹿兒島県	長期間継 続中	140	178	151	1.2	・農水産物の流通の利便性の向上 が図られる。 ・鹿兒島空港へのアクセスが向上 する。 ・三次医療施設(鹿兒島市立病 院)へのアクセス向上が図られる。	・平成22年度末事業進捗率88% ・これまで南九州川辺ダムIC～南九州神殿IC間4k mを供用している。 ・H19.12に頭姪町、知賀町、川辺町が合併し「南九 州市」となり、合併支援道路として重要な役割を担 う路線となっている。 ・コンクリート二次製品や再生材等の利用などを推 進しコスト削減を図っている。		道路局 環境安全課 (課長 吉崎 収)
地域高規格道路 南部東道路 主要地方道南風原 知念線 沖縄県	長期間継 続中	182	661	146	4.5	・那覇空港までの30分圏域の拡 大。 ・世界遺産・首里城から斎場御嶽 へのアクセス向上が図られる。 ・第3次医療施設(南部医療セ ンター-こども医療センター)へのアクセ ス向上が図られる。	・那覇空港自動車道(H20.3全線暫定供用)に連結 する路線であり、空港アクセス道路として定時・定 速を確保するとともに、地域住民の行動圏の拡大及 び南部圏域の振興を支援する道路。 ・インター形状の見直し等の構造検討を行い、コス ト削減に努めている。		道路局 環境安全課 (課長 吉崎 収)

【土地区画整理事業】
(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			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					
大宮西部特定土 地区画整理事業 都市再生機構	再々評価	390	136	86	1.6	・本路線の整備により、西大宮バ イパスへ接続する幹線ルートが整 備され、周辺道路の渋滞緩和に加 え、整備区間内の歩行者の安全確 保を期待できる。 ・当該路線は地域の幹線道路ネットワ ークを構成する重要な路線である。 ・平成25年度完成予定。	都市・地域整 備局 市街地整備 課 (課長 望月 明彦)	
木津中央特定土 地区画整理事業 都市再生機構	再々評価	538	399	152	2.6	・多様な学研施設の立地を回り、 文化芸術機能を備えかつ良好な住 環境を有する新市街地の形成。 ・JR木津駅へのアクセスを向上さ せ、駅から地区センターを結ぶエ リアの一体的な都市拠点を形成す る。 ・当該路線は地域の幹線道路ネットワ ークを構成する重要な路線である。 ・平成24年度完成予定。	都市・地域整 備局 市街地整備 課 (課長 望月 明彦)	

【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	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							
徳島小松島港 赤石地区 国際物流ターミナル整備事業 岸壁(-13m)② 四国地方整備局	その他	37 【残事業 =0.4】	40 【残事業 =40】	47 【残事業 =0.6】	0.9 【残事業 =66.8 】	<ul style="list-style-type: none"> ・原木、カオリン等を輸送する船舶の大型化へ対応することで、物流効率化が図られるため、本プロジェクトへの必要性は高い。 ・事業が順調に進んだ場合には、平成20年代半ばの完了を予定している。 ・事業内容の見直しにより、残事業B/Cが1.0を上回ることを確認している。 	見直し継続	港湾局 計画課 (課長 高橋浩二)		

（補助事業）

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)					B/C
			便益の内訳及び主な根拠							
青森港 品川地区 新中央ふ頭整備事業 青森県	再々評価	216	599	353	1.7	<ul style="list-style-type: none"> ・岸壁の耐震強化により、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、震災時においても物流が維持され、生活や産業活動の維持が図られる。 ・市民の新たな憩いの場及び国内外の様々な人的・経済的交流活動拠点の創出に寄与することができる。 	継続	港湾局 計画課 (課長 高橋浩二)		
東京港 品川地区 複合一貫輸送ターミナル整備事業 (耐震改良) 東京都	長期間 継続中	98	227	94	2.4	<ul style="list-style-type: none"> ・背後の荷主等事業者の物流機能の高度化・効率化が促進される。 ・岸壁の耐震強化により、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、震災時においても物流が維持され、生活や産業活動の維持が図られる。 ・港湾貨物の輸送効率化により、CO2、NOXの排出量が軽減される。 	継続	港湾局 計画課 (課長 高橋浩二)		
利島港 前浜地区 離島ターミナル整備事業① 東京都	再々評価	139	197	178	1.1	<ul style="list-style-type: none"> ・就航率向上により、来島者が増加するなど地域振興が図られる。 ・港湾貨物の輸送効率化により、CO2、NOXの排出量が軽減される。 	継続	関東地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 東平伸)		
伏木富山港 富山地区 港湾公害防止対策事業 富山県	再々評価	62	167	82	2.0	<ul style="list-style-type: none"> ・水質及び底質の改善により、地域住民の安全・安心が確保される。 ・市街地における貴重な水辺空間であり、環境改善により来訪者の増加が見込まれる。 	継続	港湾局 計画課 (課長 高橋浩二)		
三河港 蒲郡地区 国際物流ターミナル整備事業 愛知県	再々評価	111	133	109	1.2	<ul style="list-style-type: none"> ・港湾貨物の輸送効率化により、CO2、NOXの排出量が軽減される。 	継続	港湾局 計画課 (課長 高橋浩二)		
衣浦港 外港地区 廃棄物海面処分場整備事業 愛知県	再々評価	200	723	345	2.1	<ul style="list-style-type: none"> ・濃深土砂等の輸送効率化により、CO2、NOXの排出量が軽減される。 ・濃深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。 	継続	港湾局 計画課 (課長 高橋浩二)		

本部港 本部地区 国内物流ターミナル整備事業 沖縄県	再々評価	76	91	<p>【内訳】 輸送コストの削減便益：75億円 クルーズ船の沖出し回避便益：0.5億円 港湾環境改善便益：1.8億円 震災時における輸送コストの削減便益：3.9億円 施設被害の回避：2.1億円 その他の便益：7.8億円 【主な根拠】 平成26年予測取扱貨物量：173千トン/年 平成26年予測旅客船寄港回数：2.0回/年 平成26年予測来訪者数：31千人/年 想定被災人口：4千人</p>	83	1.1	<p>・港湾貨物の輸送効率化により、CO2、NOxの排出量が軽減される。 ・岸壁の耐震化により震災時における被害に対する地域住民の不安を軽減することができる。また、震災時における物流が維持され、生活や産業活動の維持が図られる。</p>	<p>・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。 ・事業が順調に進んだ場合には、平成20年代半ばの完了を予定している。</p>	継続	沖縄総合事務局 開発建設部 港湾計画課 (課長 池町 円)
伊江港 国内物流ターミナル整備事業 沖縄県	再々評価	32	48	<p>【内訳】 輸送コストの削減便益：16億円 震災時における輸送コストの削減便益：1.6億円 施設被害の回避：1.7億円 移動コストの削減便益：28億円 その他の便益：0.9億円 【主な根拠】 平成25年予測取扱貨物量：1,091千トン/年 想定被災人口：1千人 平成25年予測旅客数：456千人/年</p>	43	1.1	<p>・係留の安全性及び輸送の信頼性(定時性)の向上が図られる。 ・岸壁の耐震化により震災時における被害に対する地域住民の不安を軽減することができる。また、震災時における物流が維持され、生活や産業活動の維持が図られる。</p>	<p>・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。 ・事業が順調に進んだ場合には、平成20年代前半の完了を予定している。</p>	継続	沖縄総合事務局 開発建設部 港湾計画課 (課長 池町 円)

【都市・幹線鉄道整備事業】
(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			貨物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)
			貨物換算した便益:B(億円)	費用:C (億円)	B/C				
阪神三宮駅施設 利用高度化事業 (神戸高速鉄道 株)	長期継続 中	130	333	129	2.6	<p>プラットフォーム幅幅による安全性向上 東口新設による火災発生時の安全性向上 バリアフリー化による移動円滑化</p>	<p>阪神三宮駅は、改札口が駅西側に1箇所のみで、他社線との乗継利便性が低いこと、姫路方面から来た列車から阪神なんば線方面行き列車に乗り換える場合に階段を経由しなければならないこと、バリアフリー化が未了であること、地下駅の火災対策基準(2方向避難)を満足していないこと、さらに西改札口のラッチ内外が狭小でラッシュ時の旅客流動が円滑でないこと等の課題を有している。 これらの課題を解決すべく現在改良工事に取り組んでおり、東改札口の増設、エレベーター・エスカレーターの新設、駅構内配線の変更、駅排煙設備の新設、西改札口の改築を行っている。 また、今回の事業は駅機能のみならず、周辺都市施設の整備と連携して三宮の新たな東玄関口を形成し、交通結節機能の高度化を図るとともに、隣接するJR、阪急、ポートライナーとの乗換性を向上させることで、周辺地域活性化等の効果を期待する事業でもある。 工事については順調に進められており、現在のところ予定どおり完成出来る見込みである。 コスト削減については、既設躯体(側壁部)撤去作業前に、軌道側に防護壁を設置したり、交差点内のコンクリート打設を、覆工板下に配管することにより、夜間施工を昼間施工に変更することが可能となり、工事費が削減された。なお、今後も安全性を確保した上で、コスト削減の可能性を常に追求し、その実現に努める。</p>	継続	鉄道局 鉄道業務 政策課 (課長 長谷川 豊)

【都市・幹線鉄道整備事業】

(幹線鉄道等活性化事業(旅客線化))

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨物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)
			貨物換算した便益:B(億円)	費用:C (億円)	B/C				
大阪外環状線鉄道 整備事業 (大阪外環状鉄道 株式会社)	再々評価	1,200	2,247	1,620	1.4	<p>地域の活性化 鉄道空白地域の解消 生活利便性の向上</p>	<p>(事業の進捗状況) 南区間(放出～久宝寺)については平成20年3月に開業している。北区間(新大阪～放出)については、用地取得・設計・工事契約等を進め、主要な土木工事についてはすでに契約の締結がされ、工事着手に向けて地元・関係機関との調整を行っている。また、先行して着手した街路事業との交差区間においては、新たな構造物が一部完成している。 (費用削減や代替案立案等の可能性の視点) 費用については、工事期間が延長し費用の増大が見込まれるものの、関係自治体、第二種鉄道事業者及び当社からなる「おおさか東線コスト削減及び事業費検討委員会」を平成20年度に設置し、計画から工法検討の各段階において検討を進めており、縮減事例も提案されるなど一定の成果がまとまりつつある。「早期開業」及び「事業費の削減」は、おおさか東線鉄道建設事業の最重要課題であり、関係者の協力を得つつ、継続して取組を図る。</p>	継続	鉄道局 都市鉄道課 (課長 堀家 久晴)

【都市・幹線鉄道整備事業】
 (幹線鉄道等活性化事業(乗継円滑化))

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)					B/C
			便益の内訳及び主な根拠							
西桑名駅乗継円滑化事業 (北勢線施設整備(株))	長期継続中	2.7	15	2.5	6.2	駅内外のバリアフリー化 通勤客等のマイカーから鉄道へのシフトに伴う交通渋滞解消、消費エネルギー低減、CO2排出量削減	北勢線は、桑名市(西桑名駅)といなべ市北勢町(阿下喜駅)を結ぶ20.4kmの路線であり、西桑名駅は北勢線最大の駅である。北勢線西桑名駅の利用者の8割が桑名駅(近鉄名古屋線・養老鉄道線、JR関西本線)との乗継を行なっているが、両駅間は約270m離れているため、乗継利便の向上が強く要望されている。 本事業は、北勢線の高速度化事業とあわせて、自由通路や駅前広場の整備と一体的に西桑名駅のホーム、駅舎の移設を行なうことにより、桑名駅(近鉄名古屋線・養老鉄道線、JR関西本線)との乗継負担の軽減を図るものである。 事業の進捗状況としては、新駅舎の設計業務及び新ホーム形状を見合った軌道の線形変更とその区間のレール交換工事まで終了し、平成26年度完成予定にむけて事業を進めている。 コスト削減については、当初予定していた大屋根をホーム上層として使用する案を、安価でかつ実績のある通常駅ホーム上層に仕様を変更するなど検討を重ねてきた。今後の技術革新により工法の進歩に期待するとともに、さらには将来的により安価で有効な部材が登場していった場合には使用していきたい。	継続	鉄道局 鉄道業務課 政策課 (課長 長谷川 豊)	

【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	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							
京急蒲田駅総合改善事業 (蒲田開発事業(株))	長期継続中	113	478	127	3.8	プラットホーム幅幅による混雑緩和、安全性の向上 バリアフリー化による移動円滑化 まちと調和した駅景観の整備	京急蒲田駅は、現在、本線と空港線が平面交差の関係にあり、空港線の列車が一部本線を支障することから、列車運行上の制約が生じているとともに、空港線との乗継も大変不便である。また、近接する環状8号線等の踏切では大変な渋滞が発生し、地域の問題になっている。 本事業は、京急蒲田駅を二層高架構造とし、空港線駅接続部分も上下線別の複線構造とすることで、列車運行上の制約を解消し、羽田空港アクセスの強化や空港線の輸送力向上を図るとともに、バリアフリー施設の設置等により乗り継ぎの円滑化を図り、利用者の利便性を向上させるものである。 また、連続立体交差事業と連携して踏切を除去するとともに、市街地再開発事業や駅前広場整備等の基盤整備と一体となって事業を行うことで、鉄道駅を中心とした魅力ある街づくりを推進するものである。 事業の進捗状況としては平成22年より線立体化にあわせて、京急蒲田駅の上り線(2階ホーム)の運用を開始した。今後、平成24年度(予定)の下り線立体化にともなう上下全線立体化完了にあわせて、京急蒲田駅下り線(3階ホーム)の運用を開始する予定で事業推進中であり、進捗状況も良好である。 コスト削減としては、鉄道と並行して国道15号(第一京浜)が位置しており、国道と鉄道との間に存在する国道幅用地を無償利用することで、コスト削減を図りながら事業を推進してきた。	継続	鉄道局 鉄道業務課 政策課 (課長 長谷川 豊)	

【住宅市街地基盤整備事業】
 (補助事業)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			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							
大宮西部 3・4・87宮原指扇線外3路線 (区画) 都市再生機構	その他	57	136	86	1.6	住宅地事業・施設整備の進捗状況等	・当該路線は地域の幹線道路ネットワークを構成する重要な路線であるとともに、良好な住宅及び宅地の供給促進に寄与。 ・平成25年度完成予定。	継続	土地・水資源局 土地政策課 (課長 開出 英之)	
大宮西部地区道路(基盤) 都市再生機構	その他	43	1,136	403	2.8	住宅地事業・施設整備の進捗状況等	・住宅地事業に関連して基幹的な公共施設と併せて総合的に整備することにより、良好な住宅及び宅地の供給促進に寄与。 ・平成25年度までに完成予定。	継続	土地・水資源局 土地政策課 (課長 開出 英之)	
物井 物井地区道路(基盤) 都市再生機構	長期間継続中	26	490	458	1.1	住宅地事業・施設整備の進捗状況等	・住宅地事業に関連して基幹的な公共施設と併せて総合的に整備することにより、良好な住宅及び宅地の供給促進に寄与。 ・平成25年度までに完成予定。	継続	土地・水資源局 土地政策課 (課長 開出 英之)	
寺崎 寺崎地区道路(基盤) 都市再生機構	長期間継続中	26	192	143	1.3	住宅地事業・施設整備の進捗状況等	・住宅地事業に関連して基幹的な公共施設と併せて総合的に整備することにより、良好な住宅及び宅地の供給促進に寄与。 ・平成24年度までに完成予定。	継続	土地・水資源局 土地政策課 (課長 開出 英之)	

真田・北金目 3・4・8北金目真田 線他2路線 (区画) 都市再生機構	再々評価	24	260	円 【内訳】 走行時間短縮便益：180億円 走行費用減少便益：80億円 交通事故減少便益：0.01億 【主な根拠】 計画交通量：5,200~9,900 台/日	52	5.0	住宅宅地事業・施設整備の進捗状況等	・当該路線は地域の幹線道路ネットワークを構成する重要な路線であるとともに、良好な住宅及び宅地の供給促進に寄与。 ・平成23年度完成予定。	継続	土地・水資源局 土地政策課 (課長 開出 英之)
精華・木津 東中央線他3路線 (中央) (区画) 都市再生機構	長期間継続中	61	399	円 【内訳】 走行時間短縮便益：458億円 走行費用減少便益：▲59億 交通事故減少便益：▲0.27 億円 【主な根拠】 計画交通量：1,900~14,900 台/日	152	2.6	住宅宅地事業・施設整備の進捗状況等	・当該路線は地域の幹線道路ネットワークを構成する重要な路線であるとともに、良好な住宅及び宅地の供給促進に寄与。 ・平成24年度完成予定。	継続	土地・水資源局 土地政策課 (課長 開出 英之)
国際文化公園都市 国際文化公園都市 地区道路 (基盤) 都市再生機構	長期間継続中	360	6,010	円 【内訳】 域内便益：5,099億円 域外便益：911億円 【主な根拠】 事業区域及び周辺の地価上昇	2,627	2.3	住宅宅地事業・施設整備の進捗状況等	・住宅宅地事業に関連して基幹的な公共施設と併せて総合的に整備することにより、良好な住宅及び宅地の供給促進に寄与。 ・平成24年度までに完成予定。 ・但し、中部エリアおよび東部エリアについては、今後行われる本体事業の計画見直しにあわせて見直しを実施。	見直し継続	土地・水資源局 土地政策課 (課長 開出 英之)
西部 F2-1工区他 下水道 (基盤) 都市再生機構	長期間継続中	68					住宅宅地事業・施設整備の進捗状況等	・住宅宅地事業に関連して基幹的な公共施設と併せて総合的に整備することにより、良好な住宅及び宅地の供給促進に寄与。 ・平成24年度までに完成予定。 ・但し、中部エリアおよび東部エリアについては、今後行われる本体事業の計画見直しにあわせて見直しを実施。	見直し継続	
福岡駅東 3・4・14松原上西郷 線 (街路) 都市再生機構	その他	24	31	円 【内訳】 走行時間短縮便益：26億円 走行費用減少便益：4.1億 円 交通事故減少便益：1.6億 円 【主な根拠】 計画交通量：8,500台/日	23	1.3	住宅宅地事業・施設整備の進捗状況等	・当該路線は国道3号と国道495号とを結ぶ幹線道路であるとともに、良好な住宅及び宅地の供給促進に寄与。 ・平成24年度完成予定。	継続	土地・水資源局 土地政策課 (課長 開出 英之)

【下水道事業】

(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		費用:C (億円)	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)	便益の内訳及び主な根拠						
つくばニュータウン 公共下水道事業 (茨城県つくば市) 都市再生機構	その他	149	704	【内訳】 生活環境の改善 582億円 公共用水域の水質保全 90億円 浸水の防除 32億円 【主な算定根拠】 便益算定人口 4.6万人 便益算定面積 777ha	302	2.3	良好な環境の宅地環境の整備に寄与している	・開発宅地の浸水被害に対する安全性と良好な生活環境の確保が期待できる。残事業についてもH25に完了予定。 ・開発事業と一体で事業を進めることにより効率的な整備が可能	継続	都市・地域整備局 下水道部 下水道事業課 (課長 岡久宏史)
流山ニュータウン 公共下水道事業 (千葉県流山市) 都市再生機構	その他	55	375	【内訳】 生活環境の改善 344億円 公共用水域の水質保全 30億円 浸水の防除 2億円 【主な算定根拠】 便益算定人口 2.2万人 便益算定面積 286ha	160	2.3	良好な環境の宅地環境の整備に寄与している	・開発宅地の浸水被害に対する安全性と良好な生活環境の確保が期待できる。残事業についてもH25に完了予定。 ・開発事業と一体で事業を進めることにより効率的な整備が可能	継続	都市・地域整備局 下水道部 下水道事業課 (課長 岡久宏史)
千葉ニュータウン 公共下水道事業 (千葉県印西市) 都市再生機構	その他	136	1,268	【内訳】 生活環境の改善 883億円 公共用水域の水質保全 90億円 浸水の防除 295億円 【主な算定根拠】 便益算定人口 4.5万人 便益算定面積 1,320ha	383	3.3	良好な環境の宅地環境の整備に寄与している	・開発宅地の浸水被害に対する安全性と良好な生活環境の確保が期待できる。残事業についてもH25に完了予定。 ・開発事業と一体で事業を進めることにより効率的な整備が可能	継続	都市・地域整備局 下水道部 下水道事業課 (課長 岡久宏史)
国文ニュータウン 公共下水道事業 (大阪府茨木市・箕面市) 都市再生機構	その他	21	287	【内訳】 生活環境の改善 204億円 公共用水域の水質保全 22億円 浸水の防除 62億円 【主な算定根拠】 便益算定人口 2万人 便益算定面積 375ha	63	4.5	良好な環境の宅地環境の整備に寄与している	・開発宅地の浸水被害に対する安全性と良好な生活環境の確保が期待できる。残事業についてもH25に完了予定。ただし開発事業の変更に伴う見直しが必要 ・開発事業と一体で事業を進めることにより効率的な整備が可能	見直し継続	都市・地域整備局 下水道部 下水道事業課 (課長 岡久宏史)