

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							
多摩川直轄河川改修事業(多摩川高規格堤防整備事業(戸手地区)) 関東地方整備局	その他	27	75	【内訳】 被害防止便益:73億円 残存価値:2.0億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:42戸 年平均浸水軽減面積:0.6ha	24	3.1	<ul style="list-style-type: none"> 戸手地区が位置する多摩川下流部はゼロメートル地帯が広がっており、破堤によりJR川崎駅を含めた川崎市中心部一帯が浸水し、交通機能等に甚大な影響が発生する恐れがある。 	<ul style="list-style-type: none"> ①投資効果等の事業の必要性 <ul style="list-style-type: none"> 多摩川下流部では沿川の低平な土地に資産が集積しているため破堤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。 高規格堤防上に水防拠点を整備することにより地域防災力を向上させることができる。 ②事業の進捗の見込み <ul style="list-style-type: none"> 市による土地区画整理事業手法による居住環境の改善や優良建築物等整備事業制度を活用した共同化事業について、協議、調整を行っている。 早期実現化の声も大きいことから、高規格堤防整備事業の優先的な整備について特段の配慮をお願いする旨の意見が、川崎市より出されている。 事業実施にあたっては、地元自治体である川崎市等の関係機関との調整を十分に図り、事業の進捗に努める。 ③コスト縮減等 <ul style="list-style-type: none"> 高規格堤防の盛土材については、京浜河川事務所管内で発生する掘削土(建設発生土)を有効活用することによりコスト縮減を図る。 	継続	水管理・国土保全局治水課 (課長 山田 邦博)

<p>利根川・江戸川直轄河川改修事業（江戸川高規格堤防整備事業（北小岩一丁目地区））関東地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>30</p>	<p>39</p>	<p>【内訳】 被害防止便益：39億円 残存価値：0.53億円</p> <p>【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：5戸 年平均浸水軽減面積：0.09ha</p>	<p>28</p>	<p>1.4</p>	<p>・江戸川下流部はゼロメートル地帯が広がり、江戸川区は約7割が朔望平均満潮位（A.P.+2.1m）以下の低平地であり、氾濫により甚大な被害が発生し、都市機能が麻痺する恐れがある。</p>	<p>①投資効果等の事業の必要性 ・江戸川流域の関係市町村における総人口、総世帯数等、沿川の状況に大きな変化はないが、江戸川下流部では沿川の低平地に資産が集積しているため破堤被害ポテンシャルが大きく、ひとたび堤防が決壊すれば甚大な人的被害が発生する恐れがある。 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。 ・高規格堤防上に高台避難地としての地域防災拠点を整備することにより、地域防災力を向上させることができる。 ②事業の進捗の見込み ・共同予定事業である土地区画整理事業は、平成21年11月に都市計画決定し、平成23年に事業認可を受け、平成25年1月に換地設計案を地元へ供覧し、土地区画整理審議会の諮問答申を踏まえ換地計画案を作成したところ。 ・高規格堤防整備事業を確実に平成25年度に事業化するとともに、速やかに区の土地区画整理事業との共同事業化を行うことを強く要望する旨の意見が、江戸川区より出されている。 ・今後も、事業実施にあたっては、社会情勢等の変化に留意しつつ、関係機関との調整を十分に行い実施する。 ③コスト縮減等 ・高規格堤防の盛土材については、江戸川河川事務所管内で発生する掘削土（建設発生土）を有効活用することによりコスト縮減を図る。</p>	<p>継続</p>	<p>水管理・国土保全局 治水課 （課長 山田 邦博）</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							
浅川ダム建設事業 長野県	再々評価	380	4,026	<p>【内訳】 被害防止便益:4,019億円 残存価値:7.1億円</p> <p>【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:4,138戸 年平均浸水軽減面積:390ha</p>	988	4.1	<p>・浅川の想定氾濫区域内には、JR信越線があり、また、浅川沿川は宅地化が進展しており、ひとたび河川が氾濫した時に想定される被害は甚大である。</p> <p>①事業の必要性等に関する視点 ・氾濫が想定される浅川流域では、平成11年度から平成19年度の間で、人口1.2%増、世帯数は11.6%増となっており、人口及び世帯数ともに増加傾向にある。</p> <p>②事業の進捗の見込みの視点 ・平成23年度から本体工事(本体打設)に着手し、平成24年度末には全体積の約54%のコンクリート打設が完了し、平成25年度末には約95%のコンクリート打設が完了する見込みである。</p> <p>③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点 ・左岸の袖部に造成アバットメントを施工することにより、ダム天端高より高い位置の掘削及び法面工を大幅に減少させ、建設コストの縮減を図った。今後も引き続きコスト縮減に努めることとしている。 ・遊水地、ため池利用などダムによらない対策を含め、様々な治水対策を住民参加のもと立案・検討した結果、「河川改修」と「治水専用ダム」を組み合わせた現行計画が最適であるという判断に至っている。</p>	継続	水管理・国土 保全局 治水課 (課長 山田 邦博)	

大島ダム建設事業 岐阜県	再々評価	168	276	<p>【内訳】 被害防止便益:213億円 流水の正常な機能の維持に関する便益:62億円 残存価値:0.97億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:103戸 年平均浸水軽減面積:13ha</p>	128	2.2	<p>・大八賀川流域では、昭和46年9月、昭和58年9月、平成11年6月、平成16年10月に洪水による被害が発生している。主な洪水被害としては、昭和58年9月に浸水家屋7戸、平成16年10月に浸水家屋58戸の被害が発生している。 ・主な渇水被害として、昭和42、48年の渇水により農業用水が不足した。近年でも平成6年の渇水により農業用水が不足し、稲が枯れ収穫量が減るなど農作物に被害が発生している。</p>	<p>①事業の必要性等に関する視点 ・大八賀川の氾濫が想定される地区を含む高山市では、平成7年～平成17年の間で、人口5.9%減、世帯数1.6%減となっており、人口は減少傾向にある。 ・大八賀川では、昭和42、48年の渇水により農業用水が不足した。近年でも平成6年の渇水により農業用水が不足し、稲が枯れ収穫量が減るなど農作物に被害が発生している。</p> <p>②事業の進捗の見込みの視点 ・現在ダム事業の検証に係る検討について、県の財政状況等を踏まえ適切な時期に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 ・ダム本体等の設計段階や工事施工において工法の工夫や新技術の積極的な採用等によりコスト縮減に努めることとしている。 ・従前の考え方に基づいて行った代替案の既往検討結果では、コストや実現性等の観点から、大島ダム建設事業が最適と判断している。 (なお、今後行う予定のダム事業の検証に係る検討において、「ダム事業の検証に係る検討に関する再評価実施要領細目」に基づき、改めて代替案の比較検討等を行うこととしている。)</p>	継続	水管理・国土 保全局 治水課 (課長 山田 邦博)
-----------------	------	-----	-----	--	-----	-----	--	---	----	---------------------------------------

<p>浜田川総合開発事業 島根県</p>	<p>再々評価</p>	<p>389</p>	<p>1,196</p>	<p>【内訳】 被害防止便益:1,125億円 流水の正常な機能の維持に関する便益:61億円 残存価値:9.4億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:197戸 年平均浸水軽減面積:14ha</p>	<p>396</p>	<p>3.0</p>	<p>・浜田川流域では、昭和58年7月、昭和63年7月、平成7年8月の洪水により被害が発生している。主な洪水被害としては、昭和58年7月に浸水家屋4,069戸、全半壊67戸、昭和63年7月に浸水家屋4,135戸、全半壊6戸、平成7年8月に浸水家屋33戸の被害が発生している。 ・主な濁水被害として、平成6年7～8月の濁水において、農業用水が不足する恐れがあったため約2ヶ月間の節水の呼びかけ等が行われた。</p>	<p>①事業の必要性等に関する視点 ・浜田川の氾濫が想定される地区を含む浜田市では、平成17年から平成22年の間で、人口2.1%減、世帯数はほぼ横ばいとなっており、人口は減少傾向にある。 ・近年平成6年7～8月の濁水において、農業用水が不足する恐れがあったため約2ヶ月間の節水の呼びかけ等が行われている。 ②事業の進捗の見込みの視点 ・平成20年度より第二浜田ダム本体工事に着手した。平成23年3月には付随する鞍部ダムのコンクリート打設を完了し、同年7月からは本体ダムのコンクリート打設を行っている。また、平成23年12月には付替道路の上流区間を供用開始した。現在のところ、平成27年10月からの試験湛水を予定している。 ③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点 ・付替道路のルート見直し検討や骨材調達方法の見直しにより建設コストの縮減に努めている。今後も引き続きコスト縮減に努めることとしている。 ・浜田ダム再開発と引堤による河道改修の組合せ案等と現計画を比較し、経済性等から現計画が最適と判断している。</p>	<p>継続</p>	<p>水管理・国土 保全局 治水課 (課長 山田 邦博)</p>
--------------------------	-------------	------------	--------------	---	------------	------------	--	---	-----------	--

【道路・街路事業】
 (補助事業)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト縮減等)	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 大分中央幹線道路 庄の原佐野線 (元町・下郡工 区) 大分県	長期間継 続中	130	286	【内訳】 走行時間短縮便益: 240億円 走行経費減少便益: 46億円 交通事故減少便益: 0.02億円 【主な根拠】 計画交通量: 44,800台/日	115	2.5	<ul style="list-style-type: none"> 東九州自動車道等高規格幹線道路と一体的に機能し、地域間連携と都市内構造の強化を目的とする大分市内の東西骨格軸道路として、産業競争力の強化に寄与(臨海工業地帯(大分港)、下郡工業団地、大分IC等アクセス向上) 大分市内の主要渋滞ポイント解消や大分川架橋部における慢性的な交通渋滞を緩和 緊急輸送道路の形成等 	【投資効果等の事業の必要性】 ・地域高規格道路指定区間約6kmのうち、大道～上野工区(約2.2km)がH20.9供用済。 ・H22.12米良(めら)有料道路が無料化。 ・東九州自動車道(佐伯～蒲江間)のH28年度供用がH24.5公表され、これにより東九州道は北九州から宮崎市まで繋がる。 【事業進捗の見込み】 ・現在、用地取得を推進中 【コスト縮減等】 ・発生材、再生材使用等や工事着手の段階で新技術等の活用を図り、公共事業のコスト縮減に努める。	継続	都市局 街路交通施 設課 (課長 高橋 忍)
地域高規格道路 下北半島縦貫道路 一般国道279号 吹越バイパス 青森県	長期間継 続中	71	142	【内訳】 走行時間短縮便益: 61億円 走行経費減少便益: 32億円 交通事故減少便益: 25億円 【主な根拠】 計画交通量: 7,000台/日	71	2.0	<ul style="list-style-type: none"> 下北半島の観光拡大に寄与し、地域の活性化、経済発展の効果が見込まれる。 原子力災害等の災害時において、避難路や緊急輸送道路として大きな役割を担う。 下北半島から高度医療施設への搬送時間の短縮が図られる。 	【投資効果等の事業の必要性】 一般国道279号吹越バイパスは青森県上北郡横浜町吹越～六ヶ所村尾駈に至る延長約5.8kmのバイパスであり、下北地方生活圏中心のむつ市と東北縦貫自動車道八戸線を結ぶ区間の現道隘路の解消と連携強化を図ることを目的として事業を推進しています。 【事業進捗の見込み】 ・事業進捗率は44% 【コスト縮減等】 ・路盤材、舗装合材に再生材を使用し、経費縮減を図っている。 ・排水施設等の小規模構造物については、極力工場製品を使用し、工期短縮及び経費縮減を図っている。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀)

<p>地域高規格道路 西関東連絡道路 一般国道140号 甲府山梨道路Ⅱ期 山梨県</p>	<p>長期間継 続中</p>	<p>110</p>	<p>132</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益:90億円 走行経費減少便益:25億円 交通事故減少便益:16億円 【主な根拠】 計画交通量:8,800台/日</p>	<p>111</p>	<p>1.2</p>	<p>・甲府市と峡東地域の交流強化により沿線地域の活性化が向上。 ・現道の渋滞緩和。 ・既供用済みの甲府山梨道路Ⅰ期区間と一体的な緊急輸送網を構成し、広域的な災害復旧活動に貢献する。 ・山梨県と埼玉県を結ぶ広域的な観光ネットワークが形成され、沿線観光地へのアクセス向上により地域産業支援が期待されている。</p>	<p>【投資効果等の事業の必要生】 一般国道140号・甲府山梨道路Ⅱ期は、山梨県山梨市万力～同市東に到る延長3.9kmの地域高規格道路であり、山梨県と埼玉県の連絡強化や甲府市～山梨市の現道における交通渋滞緩和を目的として事業を推進しています。 【事業進捗の見込み】 ・事業進捗率は63% ・万カランプから八幡バイパス間の平成26年度の供用を予定。 ・残る区間については、平成28年度の全線供用を予定。 【コスト縮減等】 ・新技術、新工法の積極的な活用や建設発生土の有効利用等、工事費のコスト縮減に努めている。</p>	<p>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 長岡東西道路 一般国道404号 長岡東西道路 新潟県</p>	<p>再々評価</p>	<p>120</p>	<p>269</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益:206億円 走行経費減少便益:48億円 交通事故減少便益:15億円 【主な根拠】 計画交通量:12,100～16,300台/日</p>	<p>232</p>	<p>1.2</p>	<p>・並行する長生橋等の旅行速度向上 ・日常活動圏中心都市(長岡市)へのアクセス向上 ・主要な観光地へのアクセス向上 ・第三次医療施設(長岡赤十字病院)へのアクセス向上</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 一般国道404号は、新潟県長岡市を起点とし新潟県上越市に至る幹線道路であり、本事業は、信濃川で分断された長岡市川東地区と川西地区を新たに結ぶ路線です。 ・本事業区間と並行する信濃川橋梁部では、慢性的な交通渋滞の発生が課題となっております。 ・長岡東西道路は、交通渋滞の緩和や、市町村合併により誕生した新長岡市の連携強化を目的とした約3km(全線約10kmのうち)の暫定2車線整備事業です。 【事業進捗の見込み】 ・事業進捗率は81%(新潟県分) ・平成25年度に一部暫定供用予定。 【コスト縮減等】 ・他工事からの土砂を利用し、資源の有効利用を図りコスト縮減に努めている。</p>	<p>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 上越魚沼地域振興 快速道路 一般国道253号 三和安塚道路 新潟県</p>	<p>再々評価</p>	<p>379</p>	<p>581</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：453億円 走行経費減少便益：100億円 交通事故減少便益 28億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量：16,500台／日</p>	<p>421</p>	<p>1.4</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・北陸新幹線駅（JR上越駅・仮称）へのアクセス向上 ・重要港湾（直江津港）へのアクセス向上 ・日常活動圏中心都市（上越市）へのアクセス向上 ・主要な観光地へのアクセス向上 ・三次医療施設（県立中央病院）へのアクセス向上 	<p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・三和安塚道路は、上越地域と魚沼地域を相互に連絡し、両地域および北陸自動車道、関越自動車道、上信越自動車道を結びつける広域ネットワークを形成する延長約60kmの地域高規格道路上越魚沼地域振興快速道路の一部を構成しています。 ・一般国道253号は、上越市と十日町市を結ぶ幹線道路であり交通量も多く、本事業区間の現道は人家連担部で幅員が狭いため、特に朝夕のラッシュ時において渋滞が発生している。また、冬期間は積雪により有効幅員が減少するため、交通容量が低下し混雑しています。 ・本事業は、隣接する直轄施工区間と一体整備することで、終点部の安塚区松崎から上越市街地への大幅な連絡時間短縮や、救急搬送、物流の効率化、観光促進、地域の活性化等を目的とした、暫定2車線道路整備です。 <p>【事業進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業進捗率は66% <p>【コスト縮減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業で発生した土砂を利用し、資源の有効利用を図り、コスト縮減に努めている。 	<p>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 濃飛横断自動車道 一般国道256号 和良金山道路 岐阜県</p>	<p>長期間継続中</p>	<p>64</p>	<p>70</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：58億円 走行経費減少便益：9.0億円 交通事故減少便益：3.3億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 3,000台/日</p>	<p>59</p>	<p>1.2</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・第三次救急医療施設である高山赤十字病院が選択肢として増える。 ・郡上市・下呂市間の所要時間短縮と円滑化によりアクセスが向上する。 ・郡上八幡ICから下呂市内の観光地へのアクセスが向上し、更なる観光交流や産業振興が期待される。 ・地域高規格道路の位置付けあり。 ・本道路完成後は、第二次緊急輸送路に指定される。 ・国道41号、主要地方道金山明宝線の異常気象時等通行規制時の迂回路が確保される。 ・国道256号の現道上の防災点検対策箇所の回避ができる。 ・郡上市と下呂市の相互のアクセスが向上する。 ・岐阜県の県土1700km骨格幹線ネットワーク構築のうち、主要骨格幹線ネットワーク道路の位置付けあり。 	<p>【投資効果等の事業の必要性】 ・濃飛横断自動車道の一部を構成する和良金山道路は、郡上市和良町方須から下呂市金山町乙原に至る延長2.7kmの2車線道路である。本道路は、現国道256号の線形不良区間の解消、防災点検対策箇所の回避及び周辺道路の異常気象時等通行規制時の迂回路確保を主な目的として事業を推進している。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・全体進捗率は18% ・平成27年度に完成供用を予定</p> <p>【コスト縮減等】 （仮称）金山ICの合流車線がトンネル内まで影響していたため、トンネル坑口付近で2車線以上の断面が必要であった。しかし、ランプの縦断勾配を変更することで、合流車線の影響範囲をトンネル外とし、トンネル坑口付近の断面を2車線分の断面のみとすることができた。</p>	<p>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 四日市インターアクセス道路 一般国道477号 四日市湯の山道路 三重県</p>	<p>再々評価</p>	<p>425</p>	<p>652</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：500億円 走行経費減少便益：105億円 交通事故減少便益：47億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量：13,600台/日</p>	<p>482</p>	<p>1.4</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・市街地と新名神高速道路菟野IC間のアクセス性の向上。 ・現道の渋滞緩和。 ・東名阪自動車道や新名神高速道路など一体的な緊急輸送網を構成し、広域的な災害復旧活動に貢献する。 ・観光地（湯の山温泉）へのアクセス向上による観光支援が期待されている。 	<p>【投資効果等の事業の必要性】 一般国道477号四日市湯の山道路は、三重県四日市市高角町～菟野町音羽に到る延長9.0kmのバイパスであり、四日市市街地や東名阪自動車道と新名神高速道路菟野ICとの連絡強化、交通渋滞の緩和を目的として事業を推進しています。</p> <p>【事業進捗の見込み】 ・事業進捗率は65% ・高角ICから四日市菟野大安線間の平成25年度の供用を予定。 ・残る区間については、平成30年度の新名神との同時供用を予定。</p> <p>【コスト縮減等】 ・橋梁に耐候性鋼材を使用し、維持管理費の縮減を図るなどコスト縮減に努めている。</p>	<p>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 伊勢志摩連絡道路 一般国道167号 第二伊勢道路 三重県</p>	<p>再々評価</p>	<p>315</p>	<p>811</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：640億円 走行経費縮減便益：130億円 交通事故縮減便益：41億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量：13,800台/日</p>	<p>371</p>	<p>2.2</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・現道及び県道伊勢磯部線の渋滞の解消。 ・現道及び県道伊勢磯部線の安全で円滑な交通の確保。 ・緊急輸送道路として災害復旧活動に貢献する。 ・観光地（伊勢志摩国立公園）へのアクセス向上による観光支援が期待されている。 	<p>【投資効果等の事業の必要性】 一般国道167号第二伊勢道路は、三重県鳥羽市白木町から伊勢市二見町松下に到る延長7.6kmのバイパスであり、伊勢地域と志摩地域とを結ぶ道路の渋滞解消と地域間の連携強化を目的として事業を推進しています。</p> <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業進捗率は87% ・平成25年度に全線供用予定。 <p>【コスト縮減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・少数主桁の採用による建設コストの縮減や、耐候性鋼材の使用による維持管理コストの縮減を図っている。 	<p>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 鳥取豊岡宮津自動車道 一般国道178号浜坂道路 兵庫県</p>	<p>長期間継続中</p>	<p>298</p>	<p>327</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：254億円 走行経費減少便益：57億円 交通事故減少便益：16億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量：6,800台/日</p>	<p>270</p>	<p>1.2</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・高速交通の空白地域解消による、地域間交流の促進、地域産業の活性化、観光振興等、地域の自立的、主体的な活動を支援する。 ・公立豊岡病院(3次救急医療機関、災害拠点病院)へのアクセス時間短縮により、救急医療体制を確保する。 ・異常気象時通行止め区間、幅員狭小、線形不良等の現道の悪条件を解消する。 	<p>【投資効果等の事業の必要性】 一般国道178号浜坂道路は、兵庫県美方郡香美町～新温泉町に至る延長9.8kmのバイパスであり、高速道路空白地帯である日本海沿岸地域の活性化、3次救急医療機関へのアクセス性向上、異常気象時通行止め区間等の現道の悪条件解消を目的として事業を推進しています。</p> <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業進捗率は21% ・平成29年度の供用を予定 	<p>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 東播磨南北道路 主要地方道加古川 小野線 兵庫県</p>	<p>再々評価</p>	<p>569</p>	<p>882</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：728億円 走行経費減少便益：102億円 交通事故減少便益：53億円 【主な根拠】 計画交通量：30,500台/日</p>	<p>816</p>	<p>1.1</p>	<p>・移動時間短縮による、地域間の連携・交流の促進 ・三次救急医療機関、災害拠点病院へのアクセス向上 ・通過交通の転換による地域の沿道環境の改善</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 東播磨南北道路は、国道2号加古川バイパス（兵庫県加古川市）から国道175号（同県小野市）を結ぶ延長約12.5kmの自動車専用道路であり、東播磨地域と北播磨地域の連携・交流の促進、3次救急医療機関へのアクセス性の向上、災害時における緊急輸送ルート確保等を目的として事業を推進しています。 【事業進捗の見込み】 平成25年度末に、1期事業区間である加古川市野口町坂元から同市八幡町上西条までの約5.2kmを供用予定。 【コスト縮減等】 河川改修で発生した土砂を盛土材として流用することなどによりコスト縮減を図った。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 環境安全課 （課長 増田 博行）</p>
<p>地域高規格道路 五條新宮道路 一般国道168号辻堂 バイパス 奈良県</p>	<p>長期間継続中</p>	<p>260</p>	<p>263</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：217億円 走行経費減少便益：44億円 交通事故減少便益：2億円 【主な根拠】 交通量：2,700台/日</p>	<p>262</p>	<p>1.00</p>	<p>・緊急車両到達時間の短縮 ・災害時の安全性・確実性等、耐災害性の向上 ・観光・林業の振興支援による地域活性化への寄与</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 一般国道168号辻堂バイパスは、奈良県五條市大塔町宇井～小代に到着延長4.1kmのバイパスであり、幅員狭小及び線形不良の解消、災害に強い道路を目的として事業を推進しています。 【事業進捗の見込み】 ・事業進捗率は約71% 【コスト縮減等】 ・1号トンネルの幅員を縮小し、コスト縮減に努めている。 ・建設発生土の現場内で流用し、コスト縮減に努めている。</p>	<p>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 鳥取豊岡宮津自動車道 一般国道178号 岩美道路 鳥取県</p>	<p>長期間継続中</p>	<p>264</p>	<p>371</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：305億円 走行経費減少便益：53億円 交通事故減少便益：13億円 【主な根拠】 計画交通量：7,600～13,200台/日</p>	<p>236</p>	<p>1.6</p>	<p>・現道の渋滞の緩和。 ・損失時間の削減による、CO2排出量の削減。 ・広域周遊型観光ルートの確保。 ・鳥取県の第1次緊急輸送道路の機能強化。</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 ・隣接する国道9号駈馳山バイパスが平成25年度末に供用予定であり、事業効果の早期発現のため、円滑に事業を推進する。 【事業進捗の見込み】 ・事業進捗は14% ・西工区（岩美IC～浦富IC）の早期部分供用を目指す。 【コスト縮減等】 ・残土処分場の独自確保により、残土処分に係るコスト縮減を図る予定としている。</p>	<p>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 中津日田道路道路 一般国道212号 耶馬溪道路 大分県</p>	<p>長期間 継続中</p>	<p>170</p>	<p>186</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：134億円 走行経費減少便益：30億円 交通事故減少便益：22億円 【主な根拠】 計画交通量：10,400台/日</p>	<p>147</p>	<p>1.3</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・重要港湾中津港と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。 ・豪雨や地震などの災害時には、住民の避難や救援物資の輸送など代替路としての機能が期待できる。 ・自動車関連産業をはじめとした各種産業の集積を促すとともに、産業活動や広域的な観光交流を支えやすい役割が期待できる。 	<p>【投資効果等の事業の必要性】 一般国道212号耶馬溪道路は、地域高規格道路である中津日田道路（延長約50km）の一部を担う延長5.0kmの道路であり、大分自動車道、東九州自動車道及び重点港湾中津港との連絡性の強化、産業の活性化、災害時の救援活動・緊急物資輸送路の確保を目的として事業を推進しています。</p> <p>【事業進捗の見込み】 ・事業進捗率は11%</p> <p>【コスト縮減等】 ・発生材、再生材使用や、新技術の活用を図っている。</p>	<p>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 島原道路 一般県道諫早外環状線 諫早インター工区 長崎県</p>	<p>長期間 継続中</p>	<p>169</p>	<p>209</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：162億円 走行経費減少便益：27億円 交通事故減少便益：20億円 【主な根拠】 計画交通量：14,000台/日</p>	<p>162</p>	<p>1.3</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・地域間の交流促進 ・第3次救急医療施設へのアクセス向上 	<p>【投資効果等の事業の必要性】 一般県道諫早外環状線【諫早インター工区】は、地域高規格道路【島原道路】の一部を形成する長崎県諫早市栗面町～同市貝津町に到る延長4.3kmのバイパスであり、諫早市街地中心部の慢性的な交通混雑を緩和するとともに、島原方面から長崎市、空港等へのアクセス向上を図り、地域産業の振興や社会、経済の活性化に寄与するものである。</p> <p>【事業進捗の見込み】 ・事業進捗率は24%、用地進捗率は50%（平成23年度末） ・平成27年度の供用を予定。</p> <p>【コスト縮減等】 ・掘削土を他工区に流用することで、捨て土費用の縮減を行うなど、可能な限りコスト縮減を図る。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 環境安全課 (課長 増田博行)</p>

<p>地域高規格道路 南薩縦貫道 主要地方道額娃川 辺線 知覧道路 鹿児島県</p>	<p>長期間 継続中</p>	<p>95</p>	<p>299</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：235億円 走行経費減少便益：39億円 交通事故減少便益：25億円 【主な根拠】 計画交通量： 8,600～11,200台／日</p>	<p>87</p>	<p>3.4</p>	<p>・南薩地域から鹿児島空港 へのアクセス向上が見込ま れる。 ・南薩地域から高次医療施 設が集中する鹿児島市への アクセス向上が見込まれ る。 ・農水産品の流通の利便性 向上が見込まれる。</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 知覧道路は、鹿児島県南九州市川辺 町野崎～同市知覧町西元に至る延長約 5.7kmの地域高規格道路であり、南薩 地域から鹿児島空港へのアクセス向上 や南薩地域における農水産物等の物流 の効率化を目的として事業を推進して います。 【事業進捗の見込み】 ・事業進捗率は59%、用地取得率は64% (平成23年度末) ・平成27年度供用を目標に整備を推進 している。 【コスト縮減等】 ・一部を自動車専用道路から一般道路 に構造を見直し、平面交差とすること でコスト縮減を図った。 ・コンクリート二次製品や再生材等の 利用などコスト縮減を図っている。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 環境安全課 (課長 増田 博行)</p>
<p>地域高規格道路 都城志布志道路 主要地方道志布志 福山線 有明道路 鹿児島県</p>	<p>長期間 継続中</p>	<p>83</p>	<p>186</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：159億円 走行経費減少便益：9億円 交通事故減少便益：18億円 【主な根拠】 計画交通量： 14,800～15,800台／日</p>	<p>77</p>	<p>2.4</p>	<p>・都城・大隅地域から重要 港湾志布志港へのアクセス 向上が見込まれる。 ・緊急輸送道路の代替路線 の形成が見込まれる。 ・大型車の減少による沿道 環境の改善が見込まれる。</p>	<p>【事業効果等の事業の必要性】 有明道路は、鹿児島県志布志市有明 町伊崎田の延長約4.3kmの地域高規格 道路であり、都城・大隅地域から重要 港湾志布志港へのアクセス向上や大隅 地域における農産物等の物流の効率化 を目的として事業を推進しています。 【事業進捗の見込み】 ・事業進捗率は34%、用地取得率は67% (平成23年度末) 【コスト縮減等】 ・コンクリート二次製品の積極的な活 用、再生骨材の採用及び盛土材の採用 及び、盛土材の他公共工事からの流用 等によりコスト縮減に努めている。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 環境安全課 (課長 増田 博行)</p>

【港湾整備事業】
（補助事業）

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長 名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)					B/C
			便益の内訳及び主な根拠							
秋田港飯島地区 国内物流ターミナル 整備事業 (秋田県)	長期間継続中	29	63	<p>【内訳】 陸上輸送コストの削減便 益:62億円 残存価値:1億円 【主な根拠】 平成27年度予測取扱貨物量: 21.4万トン</p>	29	2.2	<ul style="list-style-type: none"> ・飯島地区-7.5m岸壁は港湾機能強化の一環であり代替性はない。 ・秋田港は日本海側における北東アジアとの国際物流拠点としての重要性が増大しており、日本海側における拠点港としての機能強化が求められている。 ・秋田県が港湾管理者であり、管理者として主体的な機能強化が求められている。 	<ul style="list-style-type: none"> ・国際コンテナ貨物やフェリー貨物などが順調に増加し、国際物流拠点港としての機能強化が求められており、既存埠頭を利活用した安全で効率的な物流機能を早期に実現する必要性は継続している。 	継続	港湾局 計画課 (課長 菊地 身智雄)
東京港新海面処分 場地区 廃棄物海面処分場 整備事業 東京都	再々評価	2,896	10,496	<p>【内訳】 廃棄物等処分の適正化: 9,371億円 新たな土地の造成(残存価値) :1,124億円 【主な根拠】 処分容量:88,510千m3</p>	6,430	1.6	<ul style="list-style-type: none"> ・人口や建物が過密化した東京の内陸部には、新たな最終処分場を確保することが困難であることから、新海面処分場を東京港内の最後の処分場として着実に整備していくことにより、一日でも長く廃棄物等の適正な処分がおこなわれるとともに、都民が安心して生活できる東京を実現することができる。 ・廃棄物等の発生地と処分場の輸送距離が短縮できるため、輸送機械による排出ガスが減少する。 	<ul style="list-style-type: none"> ・廃棄物海面処分場を確保することにより、東京23区の一般廃棄物や都内の産業廃棄物を適正に処分することが可能となり、都民が安心して生活できる東京を実現することができる。更に、東京港及び都内河川のしゅんせつ土の処分が可能となり、港湾や河川における船舶航行の安全性の確保や計画的な港湾整備事業等の実施を計ることができる。 	継続	港湾局 計画課 (課長 菊地 身智雄)

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							
川崎港浮島2期地区 廃棄物海面処分整備事業 川崎市	再々評価	980	2,041	<p>【内訳】 輸送コストの削減便益：1646億 円 残存価値：395億円 【主な根拠】 総埋立量 18,600千m3 埋立地面積 73ha</p>	1,900	1.1	<ul style="list-style-type: none"> ・廃棄物を適正に処分することにより生活環境の向上に貢献する。 ・輸送コスト削減に伴い、CO2、NOXの削減効果がある。 	<ul style="list-style-type: none"> ・市内の公共工事から発生する浚渫土及び建設発生土を安定的に受入れることにより、事業の促進や地域経済の活性化を図り、快適な市民生活や都市の活動等を維持できる。 	継続	港湾局 計画課 (課長 菊地 身智雄)
岩船港中央地区 国内物流ターミナル整備事業 新潟県	再々評価	80	188	<p>【内訳】 輸送コストの削減便益：181 億円 滞船コストの削減便益：2.5 億円 震災時における輸送コストの 削減便益：1.3億円 残存価値：2.8億円 【主な根拠】 平成28年度予測取扱貨物量： 16万トン/年</p>	142	1.3	<ul style="list-style-type: none"> ・輸送の効率化に伴い、CO2、NOX等の排出が削減される。 	<ul style="list-style-type: none"> ・貨物船の大型化に対応し、物流機能の高度化や効率化が図られる。また、大規模地震発生時における緊急物資輸送・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年代後半の完了を予定している。 	継続	北陸地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 高 野政広)
姫川港西ふ頭地区 国内物流ターミナル整備事業 新潟県	再々評価	204	272	<p>【内訳】 輸送コストの削減便益：226億円 待避コストの削減便益：44億円 避難移動コスト削減便益：0.8億 円 残存価値 0.9億円 【主な根拠】 平成29年予測取扱貨物量： 109万トン/年</p>	237	1.1	<ul style="list-style-type: none"> ・荷役の効率化など背後の荷主等事業者の物流機能の高度化・効率化が促進され、地域産業の競争力向上が図られる。 ・背後企業の事業規模が拡大され、新たな雇用創出が期待される。 ・輸送の効率化に伴い、CO2、NOX等の排出が削減される。 	<ul style="list-style-type: none"> ・輸送コストの削減が図られるとともに、小型船の利用に対応した水域機能の向上が図られるため、本プロジェクトの必要性は高い。 ・事業が順調に進んだ場合には、平成20年代後半の完了を予定している。 	継続	北陸地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 高 野政広)

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							
河下港垂水地区 国内物流ターミナル整備事業 島根県	再々評価	82	159	<p>【内訳】 輸送コスト削減便益：115億円 震災時における輸送コストの削減便益：0.8億円 施設被害の回避：1.6億円 残存価値：0.5億円 防波堤整備による利用率向上効果：41億円</p> <p>【主な根拠】 予測取扱貨物量：66万トン/年</p>	98	1.6	<ul style="list-style-type: none"> ・港湾貨物の輸送の効率化により、CO2及びNOXの排出量が軽減される。 ・耐震強化岸壁の整備により、災害活動時の拠点港として地域全体の防災機能の向上に寄与することができる。 ・背後の荷主等事業者の物流機能の効率化が促進され、地域産業の競争力の向上を図ることができる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・大型船舶が利用できるようになり、輸送効率の向上が期待できる。 ・冬季も安定して利用できるようになれば、定時性が要求される物流関係の事業者も利用しやすくなり、貨物取扱量の増加が見込める。 	継続	中国地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 前川健)
高松港香西地区 廃棄物海面処分場整備事業 香川県	再々評価	33	135	<p>【内訳】 浚渫土砂の処分コスト縮減便益：77億円 廃棄物の処分コスト縮減便益：0.4億円 その他の便益：58億円</p> <p>【主な根拠】 浚渫土砂処分量：966千m3 廃棄物処分量：68千m3</p>	63	2.2	<ul style="list-style-type: none"> ・浚渫土砂等の輸送効率化により、CO2、NOXの排出量が軽減される。 ・新たな土地が創出され、住工混在の解消が図られ、快適な港湾空間が形成される。 	<ul style="list-style-type: none"> ・港湾整備により発生する浚渫土砂や産業廃棄物等の処分の適正化が図られるため、本プロジェクトの必要性は高い。 ・事業が順調に進んだ場合には、平成20年代後半の完了を予定している。 	継続	港湾局 計画課 (課長 菊地身智雄)
坂出港西ふ頭地区 国内物流ターミナル整備事業 坂出市	長期間継続中	16	25	<p>【内訳】 輸送コストの削減便益：18億円 震災時における輸送コストの削減便益：4.3億円 施設被害の回避便益：2.5億円 残存価値：0.1億円</p> <p>【主な根拠】 平成26年予測取扱貨物量：118千トン/年</p>	16	1.6	<ul style="list-style-type: none"> ・物流機能が強化され、効率的な輸送が可能となり、地域産業競争力の向上や雇用を維持することができる。 ・効率的な輸送が図られることで、排出ガスが軽減できる。 ・耐震強化岸壁の整備により、緊急物資の輸送ルートが確保され、住民の安全・安心な暮らしを確保することができる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・既存施設の機能維持、物流機能の効率化、及び大規模地震発生時の物流輸送拠点の確保のため、本プロジェクトの必要性は高い。 ・事業が順調に進んだ場合には、平成25年度内での完了を予定している。 	継続	港湾局 計画課 (課長 菊地身智雄)

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							
肥前大島港寺島地区 国内物流ターミナル整備事業 長崎県	再々評価	38	65	<p>【内訳】 船型大型化による輸送コストの削減便益：17億円 ブレード作業による陸上輸送コストの削減便益：14億円 岸壁水深不足解消による滞船費用の削減便益：2.1億円 中継基地整備による海上輸送コストの削減便益：32億円</p> <p>【主な根拠】 平成26年予測取扱貨物量 砂・砂利：477千トン/年</p>	58	1.1	<ul style="list-style-type: none"> 船舶の大型化が可能となり、海上輸送回数を減少することが出来るため、CO2およびNOX排出量を減少することが出来る。 	<ul style="list-style-type: none"> 輸送コストの削減が図られるとともに、杵岐沖で採取される海砂の中継基地としての役割を担うことが可能となるため、本事業の必要性は高い。 事業が順調に進んだ場合には、平成26年度内での完了を予定している。 現場内発生土を当該工事の埋立に流用することで、コスト縮減に努めている。 	継続	九州地方整備局 港湾計画課 (課長 馬場 智)
熊本港夢咲島地区 廃棄物海面処分場 整備事業 熊本県	再々評価	493	1,272	<p>【内訳】 浚渫土砂処分コストの削減便益：1,082億円 その他の便益：190億円</p> <p>【主な根拠】 土砂処分量：9,662千m³</p>	959	1.3	<ul style="list-style-type: none"> 廃棄物海面処分場の整備により、浚渫土砂の海洋投入処分が不要となり、環境保全に寄与する。 	<ul style="list-style-type: none"> 熊本港の整備や港湾機能を維持するため発生する浚渫土砂を、港湾区域内での適正処理に寄与するものであり、本プロジェクトの必要性は高い。 事業が順調に進んだ場合には、平成30年代前半の完了を予定している。 	継続	港湾局 計画課 (課長 菊池 身智雄)