

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							
渋谷川・古川床上浸水対策特別緊急事業 東京都	長期間継続中	300	907	【内訳】 被害防止便益:899億円 残存価値:6.6億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:108戸 年平均浸水軽減面積:0.7ha	374	2.4	・平成11年8月29日の豪雨では床上浸水293戸を含む浸水戸数627戸もの甚大な浸水被害が発生し、翌年度以降も度重なる浸水被害を受けている。 ・このため、平成11年8月29日洪水と同規模の洪水に対して、地下調節池を施工して古川流域における治水安全度の向上を図り、家屋の床上浸水被害を解消する。	①事業の必要性 ・古川流域は東京の中心部であり、都市化による都市型水害のため、家屋や商業ビルだけでなく、地下鉄や地下街などの地下空間も被害ポテンシャルが増大している。 ・そのため、本河川では、事業スピード経済性、対策効果の点で最も優れ、早期に治水安全度を向上できる地下調節池の設置が必要である。 ②事業進捗の見込み ・事業全体としては、完成に向けて概ね順調に推移している。 ③コスト削減の取組 ・今後予定している建築・設備工事の発注時期や方法(発注規模や発注件数)の見直しや工夫を図ることにより、経費の縮減に努めていく。	継続	水管理・国土 保全局 治水課 (課長 山田 邦博)
広田川・砂川床上浸水対策特別緊急事業 愛知県	長期間継続中	73	858	【内訳】 被害防止便益:856億円 残存価値:2.1億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:667戸 年平均浸水軽減面積:56ha	88	9.7	・広田川・砂川では、平成12年の浸水被害をはじめ、平成20年8月の豪雨では、床上浸水415戸もの甚大な被害が発生した。 ・このため、平成20年8月洪水と同規模の洪水に対して、河道掘削・築堤・護岸等の施工により流下能力の向上を図り、家屋の床上浸水被害を解消する。	①事業の必要性等に関する視点 ・広田川、砂川における本事業の全体事業に対する費用便益比は9.7(>1)であり、事業着手時と同様な事業効果が発現される見通しである。 ・平成20年8月末豪雨以降大きな浸水被害は発生していないが、浸水の危険性は事業採択時と大きく変化していないと考えられる。 ・流域の岡崎市の人口・世帯数は事業着手時に比べ微増となっており、事業実施の必要性は、事業着手時と同様に高い状況にある。 ②事業進捗の見込みの視点 ・事業全体としては、完成に向けて概ね順調である。 ③コスト削減の取組み 特になし	継続	水管理・国土 保全局 治水課 (課長 山田 邦博)

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							
占部川床上浸水対策特別緊急事業 愛知県	長期間継続中	77	1582	【内訳】 被害防止便益:1579億円 残存価値:3.3億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:1243戸 年平均浸水軽減面積:106ha	91	17.4	・占部川では、平成12年の浸水被害をはじめ、平成20年8月の豪雨では、床上浸水415戸もの甚大な被害が発生した。 ・このため、平成20年8月洪水と同規模の洪水に対して、河道掘削・護岸等の施工により流下能力の向上を図り、家屋の床上浸水被害を解消する。	①事業の必要性 ・占部川における本事業の全体事業に対する費用便益比は17.4(>1)であり、事業着手時と同様な事業効果が発現される見通しである。 ・平成20年8月末豪雨以降大きな浸水被害は発生していないが、浸水の危険性は事業採択時と大きく変化していないと考えられる。 ・流域の岡崎市の人口・世帯数は事業着手時に比べ微増となっており、事業実施の必要性は、事業着手時と同様に高い状況にある。 ②事業進捗の見込み ・事業全体としては、完成に向けて概ね順調である。 ③コスト削減の取組み 特になし	継続	水管理・国土保全局 治水課 (課長 山田邦博)
鹿乗川床上浸水対策特別緊急事業 愛知県	長期間継続中	50	133	【内訳】 被害防止便益:131億円 残存価値:1.5億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:6戸 年平均浸水軽減面積:7ha	60	2.2	・鹿乗川では、平成12年の浸水被害をはじめ、平成20年8月の豪雨では、床上浸水22戸もの甚大な被害が発生した。 ・このため、平成20年8月洪水と同規模の洪水に対して、河道掘削・護岸等の施工により流下能力の向上を図り、家屋の床上浸水被害を解消する。	①事業の必要性等に関する視点 ・本事業の全体事業に対する費用便益比は2.2(>1)であり、事業効果が発現される見通しである。 ・平成20年8月末豪雨以降大きな浸水被害は発生していないが、浸水の危険性は事業採択時と大きく変化していないと考えられる。 ・流域の岡崎市・安城市の人口・世帯数は事業着手時に比べ微増となっており、事業実施の必要性は、事業着手時と同様に高い状況にある。 ②事業進捗の見込みの視点 ・事業全体としては、完成に向けて概ね順調である。 ③コスト削減の取組み 特になし	継続	水管理・国土保全局 治水課 (課長 山田邦博)

【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							
千五沢ダム再開発 事業 福島県	再々評価	139	541	【内訳】 被害防止便益：532億円 流水の正常な機能の維持に関する 便益：3.5億円 残存価値：5.3億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：138戸 年平均浸水軽減面積：7.0ha	162	3.3	・阿武隈川水系北須川流域では、昭和41年9月、昭和61年8月洪水等により甚大な浸水被害が発生している。また、近年でも平成10年8月、平成11年7月、平成14年7月洪水等により浸水被害が発生している。 ・主な洪水被害としては、昭和41年9月に石川町役場等浸水被害(既往最大:浸水戸数不明)、昭和61年8月に浸水戸数179戸、平成10年8月に浸水戸数30戸、平成11年7月に浸水戸数1戸の被害が発生している。 ・主な漏水被害として、平成24年8月～9月の漏水では、農業用水の取水制限及び河川への夜間放流制限が行われた。 ①事業の必要性に関する視点 ・北須川の氾濫が想定される地区を含む石川町は、平成24年10月現在の人口が約1.7万人であり、前回再評価時よりも人口はやや減少傾向にある。 ・平成24年8月～9月の漏水では、農業用水の取水制限及び河川への夜間放流制限が行われた。 ・東日本大震災の影響、労務・資材・機材等の不足による物価上昇が著しい状況にある。また、総事業費について確認を行った結果、現計画から約63億の増額となった。 ②事業の進捗の見込みの視点 ・現在、管理設備工事及び工事用道路工事等を施工中。また、洪水吐き設計検討等実施しており、事業進捗率は約28%(事業費ベース) ③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点 ・水位低下設備ゲート構成において、予備ゲートに流水遮断機能を付加することにより副ゲートを省略するなど、設計段階においてコスト縮減を図っているところ。また、今後も施工方法の効率化を検討するなど、コスト縮減に努める。 ・千五沢ダム再開発＋河道改修(現計画)と引堤等による河道改修単独等を比較し、経済性等から現計画が最適と判断している。	継続	水管理・国土保全局治水課 (課長 山田邦博)	

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							
与布土生活貯水池 整備事業 兵庫県	再々評価	140	264	【内訳】 被害防止便益：143億円 流水の正常な機能の維持に関する 便益：117億円 残存価値：4.1億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：76戸 年平均浸水軽減面積：19ha	164	1.6	・与布土川流域では、昭和62 年10月、平成2年9月洪水によ り甚大な被害が発生してい る。また、近年でも平成16年 10月、平成23年9月の洪水に より浸水被害等が発生してい る。 ・主な洪水被害としては、昭和 62年10月に浸水戸数19戸、 平成16年10月に浸水戸数12 戸の被害が発生している。 ・主な浸水被害として、近年で は平成4年11月～12月、平成 6年7月～8月、平成7年10月 ～12月に浸水被害に見舞わ れている。特に、平成6年7月 からの洪水においては、水源 の取水不能や公立学校のプ ールへの給水停止、公的 施設への給水の一部をカット 等の浸水被害に見舞われて いる。	①事業の必要性に関する視点 ・与布土川の氾濫が想定される地区を含 む朝来市では、平成18年から平成23年 の間で、人口6.2%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月からの浸水においても、 水源の取水不能や公立学校のプールへの 給水停止、公的施設への給水の一部を カット等の浸水被害に見舞われている。 ②事業の進捗の見込みの視点 ・平成25年6月にダム本体コンクリート打 設が完了し、現在試験湛水中であり、平成26 年3月末見込みで進捗率は94%（事業費 ベース） ③コスト縮減や代替案立案等の可能性の 視点 ・タワークレーンの設置・撤去に係る仮設 道路を橋梁形式から盛土形式等への見直 しや、コンクリート製造設備の配置を見直 し、ケーブルクレーン方式からダンプトラ ックによるコンクリート運搬等に変更したこ とによりコスト縮減を図った。 ・放水路と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。	継続	水管理・国 土保全局治 水課 （課長 山 田邦博）

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、 事業の進捗の見込み、 コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長 名)
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)				
			便益の内訳及び主な根拠						
庄原生活貯水池整備事業 広島県	その他	66	72	【内訳】 被害防止便益：34億円 流水の正常な機能の維持に関する 便益：36億円 残存価値：2.3億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：12戸 年平均浸水軽減面積：2.2ha	69	1.05	・大戸川と西城川では、近年 でも平成10年10月、平成18年 7月、平成22年7月に被害の 大きな洪水が発生している。 ・主な洪水被害としては、昭和 47年7月に全半壊46戸、浸水 戸数707戸(西城川全川)、平 成5年7月に浸水戸数9戸(庄 原市高町)、平成10年10月に 浸水戸数8戸(庄原市高町、 柳原、高茂町)、平成18年7月 に浸水戸数7戸(庄原市高 町、柳原)、平成22年7月に全 半壊3戸、浸水戸数5戸(庄原 市上川西)の被害が発生して いる。 ・主な渇水被害として、平成3 年11月～平成4年1月に大口 需要者最大60%、一般最大 40%の減圧給水、平成4年6 月～8月に大口需要者最大 30%、一般最大50%の減圧 給水、平成6年7月～平成7年 1月に大口需要者最大30%、 一般最大50%の減圧給水が行 われた。 ①事業の必要性に関する視点 ・平成22年現在、大戸川流域を含む庄原 市の人口は約40千人であり、人口は減少 傾向にある。 ・総事業費について確認を行った結果、貯 水池内で発生した崩壊地に対する対策工 等の追加により現事業費から約6億円の増 額となった。 ②事業の進捗の見込みの視点 現在、ダム本体工事等を実施中であり、平 成25年3月現在、進捗率は約50%(事業費 ベース) ③コスト縮減や代替案立案等の可能性の 視点 ・堤体打設工法(汎用性のある機械の使 用)及び付替道路の施工計画(掘削後の 岩盤状況による対策工法の選択)の見直 しによりコスト縮減を図っている。 ・堤体コンクリートについて、堤体積が少な いため現場プラントによる製造と生コンク リート購入について、設計段階において比 較検討を行い、コスト縮減を行った。 ・「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」で示された26の治水 対策案の内、技術上の実現性が極めて低 い案や明らかにコストが高い案を除いた現 計画案(庄原生活貯水池)を含む10案を総 合評価した結果、庄原生活貯水池＋引堤 を建設する現行計画が最適となった。	継続	水管理・国 土保全局治 水課 (課長 山 田邦博)

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							
栂川ダム建設事業 香川県	その他	385	907	【内訳】 被害防止便益：639億円 流水の正常な機能の維持に関する便益：262億円 残存価値：4.8億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：53戸 年平均浸水軽減面積：3.5ha	338	2.7	・香東川流域においては、昭和50年8月、昭和51年9月、昭和54年2月、昭和62年9月洪水等により浸水被害が発生している。また、近年でも平成2年9月、平成10年9月、平成16年10月洪水等により浸水被害が発生している。 ・主な洪水被害としては、昭和50年8月に浸水戸数47戸、平成2年9月に浸水戸数34戸、平成10年9月に浸水戸数35戸、平成16年10月に浸水戸数11戸の被害が発生している。 ・主な渇水被害として、香東川では、渇水が頻発化しており、近年は毎年のように渇水に見舞われ、平成2.6.17年には断水を強いられている。特に平成6年渇水では、最大19時間断水を含む67日間断水が継続した。	①事業の必要性に関する視点 ・香東川流域については、平成17年から平成22年の間、人口1.7%増、世帯数6.4%増となっており、人口は増加傾向にある。 ②事業の進捗の見込みの視点 ・現在、付替道路工事等を実施中であり、平成26年度にダム本体工事着手予定。進捗率は約23%（平成24年度までの事業費ベース） ③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点 ・設計段階において、左右岸アバット部に造成アバットメントを採用することでダム本体工事の掘削量、法面保護工の縮小を行い、コスト縮減を図ることとしている。今後も、引き続き香川県公共工事コスト縮減取り組み指針などに基づき総合的なコスト縮減を図ることとしている。 ・「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」に沿って治水対策について栂川ダム以外に29方策を検討し、内2案について現計画の「栂川ダム」案と詳細に比較検討を行った結果、栂川ダムを建設する現計画案が最適であった。	継続	水管理・国土保全局治水課 （課長 山田邦博）

【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)				
			便益の内訳及び主な根拠						
地域高規格道路 常総・宇都宮東部 連絡道路 一般国道408号 宇都宮高根沢バイ パス 栃木県	長期間継 続中	176	304	【内訳】 走行時間短縮便益：271億円 走行経費減少便益：25億円 交通事故減少便益：8億円 【主な根拠】 計画交通量 17,500～29,600台/日	142	2.1	①交通の円滑化やアクセス 向上 ・栃木県央・北部地域集積圏と小山・ 下館地域及び土浦・鹿島地域集積圏と の交流を強化する延長約100kmの地域 高規格道路である。 ・現道の沿線には工業団地群が集積す ることから、大型車交通量も多く、各 所において渋滞が発生しており、交通 事故也多発している状況である。 ・本事業により、既に供用している真 岡バイパスや真岡北バイパス等と一体 となって広域的な道路ネットワークが 構築され、交通の円滑化や物流の効率 化が図られる。 ②交通混雑の緩和 ・現道における主要渋滞ポ イントの解消や慢性的な渋 滞の緩和を図る。 ③交通事故の減少 ・現道交通のバイパスへの 転換による交通事故の減少 を図る。 【投資効果等の事業の必要性】 ・栃木県央・北部地域集積圏と小山・ 下館地域及び土浦・鹿島地域集積圏と の交流を強化する延長約100kmの地域 高規格道路である。 ・現道の沿線には工業団地群が集積す ることから、大型車交通量も多く、各 所において渋滞が発生しており、交通 事故也多発している状況である。 ・本事業により、既に供用している真 岡バイパスや真岡北バイパス等と一体 となって広域的な道路ネットワークが 構築され、交通の円滑化や物流の効率 化が図られる。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率15%（うち、用地進捗率 54%） ・平成32年度全線暫定2車線開通予定 【コスト縮減等】 ・道路構造を高盛土形式から地表式に 変更し、コスト縮減を図っている。	継続	道路局 国道・防災 課 (課長 茅 野 牧夫)

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 上信自動車道 一般国道353号 川島バイパス 群馬県	長期間継 続中	49	113	【内訳】 走行時間短縮便益：94億円 走行経費減少便益：11億円 交通事故減少便益：9億円 【主な根拠】 計画交通量 14,000～18,700台/日	46	2.4	①地域間交通の利便性向上 ・地域高規格道路「上信自動車道」の一部であり、吾妻地域の産業競争力の向上に寄与。 ②地域防災、地域医療活動の支援 ・災害に対する道路の信頼性が向上し、地域の防災力が強化されるほか、三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる。 ③観光産業の支援 ・草津温泉等の観光地へのアクセス向上が見込まれる。 【投資効果等の事業の必要性】 ・吾妻地域及び沼田・渋川地域集積圏と長野県の上田地域集積圏との連携強化を図るとともに、広域交流を促進する延長約80kmの地域高規格道路である。 ・草津温泉をはじめ日本有数の観光地へのアクセス性向上が見込まれる。 ・ハッ場ダム水没関係者の生活再建計画の基幹となるものであり、ダム事業と協調しながら整備促進を図る必要がある。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率42%（うち、用地進捗率）67% ・平成28年度全線開通予定 【コスト縮減等】 ・道路縦断線形の見直し、橋梁の上下線分離による橋長の短縮、残土の有効活用等、コスト縮減を図っている。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 茅野 牧夫)	
地域高規格道路 上信自動車道 一般国道145号 吾妻西バイパス 群馬県	長期間継 続中	97	125	【内訳】 走行時間短縮便益：89億円 走行経費減少便益：17億円 交通事故減少便益：18億円 【主な根拠】 計画交通量 7,300～12,800台/日	89	1.4	①地域間交通の利便性向上 ・地域高規格道路「上信自動車道」の一部であり、吾妻地域の産業競争力の向上に寄与。 ②地域防災、地域医療活動の支援 ・災害に対する道路の信頼性が向上し、地域の防災力が強化されるほか、三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる。 ③観光産業の支援 ・草津温泉等の観光地へのアクセス向上が見込まれる。 【投資効果等の事業の必要性】 ・吾妻地域及び沼田・渋川地域集積圏と長野県の上田地域集積圏との連携強化を図るとともに、広域交流を促進する延長約80kmの地域高規格道路である。 ・草津温泉をはじめ日本有数の観光地へのアクセス性向上が見込まれる。 ・ハッ場ダム水没関係者の生活再建計画の基幹となるものであり、ダム事業と協調しながら整備促進を図る必要がある。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率23%（うち、用地進捗率42%） ・平成30年度全線開通予定。 【コスト縮減等】 ・道路縦断線形の見直し、橋梁の上下線分離による橋長の短縮、残土の有効活用等、コスト縮減を図っている。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 茅野 牧夫)	

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 上信自動車道 一般国道145号 ハッ場バイパス 群馬県	再々評価	319	400	【内訳】 走行時間短縮便益：381億円 走行経費減少便益： 2億円 交通事故減少便益： 17億円 【主な根拠】 計画交通量 12,300台/日	363	1.1	①地域間交通の利便性向上 ・地域高規格道路「上信自動車道」の一部であり、吾妻地域の産業競争力の向上に寄与。 ②地域防災、地域医療活動の支援 ・災害に対する道路の信頼性が向上し、地域の防災力が強化されるほか、三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる。 ③観光産業の支援 ・草津温泉等の観光地へのアクセス向上が見込まれる。 【投資効果等の事業の必要性】 ・吾妻地域及び沼田・渋川地域集積圏と長野県の上田地域集積圏との連携強化を図るとともに、広域交流を促進する延長約80kmの地域高規格道路である。 ・草津温泉をはじめ日本有数の観光地へのアクセス性向上が見込まれる。 ・ハッ場ダム水没関係者の生活再建計画の基幹となるものであり、ダム事業と協調しながら整備促進を図る必要がある。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率57%（うち、用地進捗率99%） ・平成23年12月全線暫定2車線開通済み ・平成27年度取付道路開通予定 【コスト縮減等】 ・道路縦断線形の見直し、橋梁の上下線分離による橋長の短縮等、コスト縮減を図っている。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 茅野 牧夫)	
地域高規格道路 西関東連絡道路 一般国道140号 皆野～秩父バイパス 埼玉県	その他	170	269	【内訳】 走行時間短縮便益：235億円 走行経費減少便益： 29億円 交通事故減少便益： 6億円 【主な根拠】 計画交通量 7,200台/日	216	1.2	①交通混雑の緩和 ・現道や周辺道路の交通渋滞が緩和され、路線バスの定時性が向上する。 ②観光産業の支援 ・高速道路インターチェンジとのアクセス性が向上することで、観光客の増加による、秩父地域の活性化に寄与する。 ③災害に強い道路ネットワークの構築 ・第一次特定緊急輸送道路に指定されることが見込まれ、災害時の効率的な緊急輸送に寄与する。 【投資効果等の事業の必要性】 ・関越自動車道・花園ICと山梨県甲府市の新山梨環状道路を結ぶ地域高規格道路である。 ・現道における慢性的な渋滞の緩和や災害時の緊急輸送機能の向上、観光産業への寄与などが見込まれる。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率85%（うち、用地進捗率100%） ・平成28年度全線暫定2車線開通予定 【コスト縮減等】 ・地域高規格道路の構造要件緩和（H15）に伴い、構造規格やルート、縦断線形等を変更し、工事費及び用地補償費についてコスト縮減を図っている。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 茅野 牧夫)	

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長 名)
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)				
			便益の内訳及び主な根拠						
地域高規格道路 金沢能登連絡道路 主要地方道金沢田 鶴浜線 (金沢市栗崎町4丁 目～内灘町大根 布) 石川県	その他	58	246	【内訳】 走行時間短縮便益：225億円 走行経費減少便益： 11億円 交通事故減少便益： 11億円 【主な根拠】 計画交通量 21,600台/日	68	3.6	①観光産業の支援 ・県都金沢と能登地域の連 携強化を図る。 ②交通の円滑化やアクセス 向上 ・重要港湾金沢港へのアク セス強化を図る。 【投資効果等の事業の必要性】 ・「ダブルラダー結いの道」整備構想 の南北幹線を構成する延長60kmの地域 高規格道路である。 ・本路線は、県都金沢と能登地域の連 携強化や重要港湾金沢港への物流支 援、および無料化後の大幅な交通量増 加に対応するとともに周辺道路の慢性 的な渋滞緩和に寄与する。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率86%（うち、用地進捗率 100%） ・平成26年度4車線開通予定 【コスト縮減等】 ・近接する金沢港の浚渫土砂を盛土材 に転用し、コスト縮減を図っている。	継続	道路局 環境安全課 (課長 増 田 博行)

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 金沢能登連絡道路 主要地方道 金沢田鶴浜線 (内灘町大根布～ かほく市白尾) 石川県	その他	53	420	【内訳】 走行時間短縮便益：378億円 走行経費減少便益：23億円 交通事故減少便益：19億円 【主な根拠】 計画交通量 37,300台/日	74	5.7	①観光産業の支援 ・県都金沢と能登地域の連 携強化を図る。 ②交通の円滑化やアクセス 向上 ・重要港湾金沢港へのアク セス強化を図る。 【投資効果等の事業の必要性】 ・「ダブルラダー結いの道」整備構想 の南北幹線を構成する延長60kmの地域 高規格道路である。 ・本路線は、県都金沢と能登地域の連 携強化や重要港湾金沢港への物流支 援、および無料化後の大幅な交通量増 加に対応するとともに周辺道路の慢性 的な渋滞緩和に寄与する。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率60%（うち、用地進捗率 100%） ・平成26年度4車線開通予定 【コスト縮減等】 ・近接する金沢港の浚渫土砂を盛土材 に転用し、コスト縮減を図っている。 ・本線に架かる跨道橋の架替計画の見 直しにより、代替として付替道路を整 備することでコスト縮減を図ってい る。	継続	道路局 環境安全課 (課長 増 田 博行)	

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 名古屋瀬戸道路 一般県道 日進瀬戸線 愛知県	再々評価	960	1,511	【内訳】 走行時間短縮便益：1,449億円 走行経費減少便益：59億円 交通事故減少便益：3億円 【主な根拠】 計画交通量 20,800台/日	1,015	1.4	①地域間交通の利便性向上 ・区画整理等の沿道まちづくりと連携し、地域活性化に寄与する。 ・個性ある地域の形成を図り、拠点開発プロジェクトを支援する。 【投資効果等の事業の必要性】 ・名古屋市と名古屋東部諸都市を結び、名古屋環状2号線、東名高速道路と一体となって名古屋圏の自動車専用道路網を形成する延長4.0kmの地域高規格道路である。 ・本路線は、東名高速道路と接続され、広域的な活動・交流を可能とし、人口が増加傾向にある名古屋東部地域の地域整備を支援し、地域の活性化に寄与する他、主要地方道力石名古屋線などの渋滞緩和に寄与する。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率65%（うち、用地進捗率98%） 【コスト縮減等】 ・発生土の現場内利用等によるコスト縮減を図る。	継続	道路局 環境安全課 (課長 増田 博行)	

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 広島高速道路 一般県道 温品二葉の里線 広島市	再々評価	175	1,286	【内訳】 走行時間短縮便益：1,074億円 走行経費減少便益：155億円 交通事故減少便益：57億円 【主な根拠】 計画交通量 8,000～12,400台／日	1,205	1.1	①交通の円滑化やアクセス向上 ・広島空港へのアクセス向上が図られ、定時性が向上する。 ②地域間交通の利便性向上 ・若草町地区第一種市街地再開発事業や二葉の里土地区画整理事業などの、広島駅周辺の都市開発を支援する。 ③地域医療活動の支援 ・第三次医療施設（広島市民病院）へのアクセス向上が図られる。 【投資効果等の事業の必要性】 ・広島都心部と広島県東部地区及び広島空港等を結ぶ延長0.8kmの地域高規格道路である。 ・本路線は、高速性・定時性の向上や、一般道路の交通混雑の緩和、広島駅周辺地域の開発促進などにも貢献する。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率38%（うち、用地進捗率94%） 【コスト縮減等】 ・橋梁下部工において、鋼管ソイルセメント杭の採用等によりコスト縮減を図っている。	継続	道路局 環境安全課 (課長 増田 博行)	
地域高規格道路 岡山環状道路 市道 藤田浦安南町線 岡山市	長期間継続中	86	267	【内訳】 走行時間短縮便益：251億円 走行経費減少便益：10億円 交通事故減少便益：5億円 【主な根拠】 計画交通量 23,000～28,600台／日	78	3.4	①交通の円滑化やアクセス向上 ・岡山環状道路の南西部に位置し、国道30号と県道浦安豊成線を連結する延長1.6kmの地域高規格道路である。 ・本路線の整備により、岡山市内の渋滞緩和、事故発生件数の低減、沿道環境が向上する。 ②地域間交通の利便性向上 ・笹ヶ瀬川で分断されている岡山市南部の地域を結び、岡山市南区役所へのアクセス向上が図れる。 ③地域防災の支援 ・一次緊急輸送道路（国道30号）と二次緊急輸送道路（一般県道浦安豊成線）とを連結する。 【投資効果等の事業の必要性】 ・岡山環状道路の南西部に位置し、国道30号と県道浦安豊成線を連結する延長1.6kmの地域高規格道路である。 ・本路線の整備により、岡山市内の渋滞緩和、事故発生件数の低減、沿道環境が向上する。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率23%（うち、用地進捗率84%） 【コスト縮減等】 ・建設発生土の有効活用や建設副産物の発生抑制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 増田 博行)	

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 高松環状道路 主要地方道 円座香南線 (中間工区) 香川県	再々評価	146	581	【内訳】 走行時間短縮便益：568億円 走行経費減少便益：27億円 交通事故減少便益：-14億円 【主な根拠】 計画交通量 9,400～19,800台/日	187	3.1	①交通の円滑化やアクセス 向上 ・四国横断自動車道高松西 1 Cから高松空港へのアク セス向上が見込まれる。 ②地域防災の支援 ・災害発生時は拠点空港 (高松空港)から支援物資 を運ぶ緊急輸送道路として 位置付けられている。 【投資効果等の事業の必要性】 ・本路線は、交通拠点である四国横断 自動車道高松西ICと高松空港を結ぶ延 長約8.7kmの地域高規格道路である。 ・本路線は、高松市内の渋滞緩和に寄 与するとともに、災害時には緊急輸送 道路としての役割を担う。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率86%(うち、用地進捗率 100%) ・平成29年度開通予定 【コスト縮減等】 ・補強土壁等の新工法の採用による工 事コストの縮減を図る。 ・施設の長寿命化や維持管理を考慮し た構造の採用等によるトータルコスト の縮減を図る。	継続	道路局 環境安全課 (課長 増 田 博行)	
地域高規格道路 大隅縦貫道 (I 期) 一般県道 鹿屋串良インター 線 串良鹿屋道路 鹿児島県	その他	77	421	【内訳】 走行時間短縮便益：264億円 走行経費減少便益：83億円 交通事故減少便益：74億円 【主な根拠】 計画交通量 19,000台～19,800台	90	4.7	①交通の円滑化やアクセス 向上 ・鹿児島空港へのアクセス 向上が図られる。 ②地域産業の支援 ・農畜産物の流通性向上が 図られる。 ③観光産業の支援 ・観光地へのアクセス向上 が図られる。 【投資効果等の事業の必要性】 ・鹿屋市串良町細山田～同市東原町に 至る延長約3.9kmの地域高規格道路で ある。 ・本路線は、東九州自動車道と一体と なった広域交通ネットワークの形成に より、大隅地域から鹿児島空港へのア クセス向上や農畜産物の物流の効率化 による産業の振興に寄与する。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率75%(うち、用地進捗率 100%) ・平成26年度暫定2車線開通予定 【コスト縮減等】 ・他公共事業からの流用土を盛土材と して利活用する等コスト縮減を図る。	継続	道路局 環境安全課 (課長 増 田 博行)	

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長 名)
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)				
			便益の内訳及び主な根拠						
地域高規格道路 熊本環状道路 一般県道 砂原四方寄線 花園工区 熊本市	再々評価	210	589	【内訳】 走行時間短縮便益：489億円 走行経費減少便益：59億円 交通事故減少便益：41億円 【主な根拠】 計画交通量 21,000～21,900台/日	223	2.6	①交通の円滑化やアクセス向上 ・熊本港へのアクセス向上による物流の効率化が見込まれる。 ②地域医療活動の支援 ・救急医療活動のアクセス時間の短縮が見込まれる。 【投資効果等の事業の必要性】 ・熊本市西区花園7丁目～同市北区下硯川町に至る延長約4.1kmの地域高規格道路である。 ・本路線は、熊本都市圏の骨格を形成する「2環状11放射道路網」の外環状の西側の一部を担う重要な道路であり、都心部を通る国道3号等の主要幹線道路の著しい渋滞解消に寄与する。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率59%（うち、用地進捗率91%） ・平成27年度暫定2車線開通予定 【コスト縮減等】 ・現場発生土を盛り土材として利活用する等コスト縮減を図る。	継続	道路局 環境安全課 （課長 増田 博行）

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							
都市高速道路事業 広島高速5号線 広島高速道路公社	その他	861	1,286	【内訳】 走行時間短縮便益：1,074億円 走行経費減少便益：155億円 交通事故減少便益：57億円 【主な根拠】 計画交通量 12,400台/日	1,205	1.1	①国土・地域ネットワークの構築 ・広島東IC～紙屋町間におけるネットワークの構築が期待される。 ②円滑なモビリティの確保 ・渋滞損失時間のうち約43%の削減が期待される。 ・中山踏切の立体交差化による交通の円滑化が期待される。 ③都市の再生・個性ある地域の形成 ・広島駅へのアクセス向上が期待される。 ・広島駅周辺における各開発計画の促進が期待される。 ・広島市中心部の主要観光施設へのアクセス向上が期待される。 ④安全に安心できるくらしの確保 ・第三次救急医療施設へのアクセス向上が期待される。 ⑤災害への備え ・地震発生後から生じる緊急輸送活動等の円滑化に貢献が期待される。 ⑥地球環境の保全 ・CO ₂ 排出削減量12,870t・CO ₂ /年が見込まれる。 【投資効果等の事業の必要性】 ・広島高速5号線は、広島高速1号線を介して山陽自動車道と接続し、広島市中心部へのアクセス機能を担うなど、広島都市圏の交通体系の根幹として機能する自動車専用道路網の一部路線であり、都心部と広島県東部地区及び広島空港との間の高速性・定時性の向上を図るとともに、中山踏切の立体交差化を行うことにより、周辺道路の交通円滑化も図るものである。また、広島都市圏のさらなる発展を牽引する広島駅周辺地域の開発促進などにも貢献する路線である。 【事業進捗の見込み】 ・事業進捗率67%（うち用地進捗率99%） 【コスト縮減等】 ・橋梁下部工における鋼管ソイルセメント杭や直接定着式アンカーボルトを採用している。 ・土工事にける建設副産物の発生抑制や建設発生土の有効利用に取り組んでいく。	継続	道路局 高速道路課 (課長 中 神 陽一)	

【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							
大船渡港永浜・山口地区国内物流ターミナル整備事業 岩手県	再々評価	46	76	【内訳】 陸上輸送コストの削減便益:75.9億円 残存価値:0.4億円 【主な根拠】 平成27年度予測取扱貨物量:21.2万トン	58	1.3	・輸送コストが低減されることに伴い、CO2、NOXの排出量が削減される。	・既存の港湾施設（茶屋前地区）が老朽化しているため、貨物の取扱がなくなる恐れがあり、安全で効率的な物流機能を早期に実現する必要がある。 ・近年、公共事業は横ばい状況にあるが、供給先である首都圏生コン工場より、採石の品質面での定評があり引き続き指名されている状況。	継続	港湾局 計画課 (課長 菊地 身智雄)
東京港10号地その2地区国内物流ターミナル整備事業 東京都	長期間継続中	185	643	【内訳】 〔船舶大型化〕 海上輸送コスト削減便益:576億円 〔耐震強化〕 震災時輸送コスト削減便益:54億円 震災時施設被害回避便益:13億円 【主な根拠】 平成27年予測取扱貨物量:3,600千トン/年	174	3.7	・港湾貨物の輸送の効率化によりCO2及びNO2の排出量が軽減される。	・東京港10号地その2地区の物流効率化を支援し、また、大規模地震時の物資輸送拠点としての機能を確保するため、本事業による国内物流ターミナル整備の必要性は高い。 ・事業は順調に進んでおり、平成29年度の完了を予定している。 ・今後とも再生材の活用などコスト縮減を図っていく。	継続	港湾局 計画課 (課長 菊地 身智雄)
横浜港南本牧地区廃棄物海面処分場整備事業 横浜市	再々評価	597	689	【内訳】 輸送コスト削減便益:661億円 新たな土地の造成便益:28億円 【主な根拠】 内陸部での代替施設の建設費（廃棄物）及び広域処分等に要する経費（建設発生土）	627	1.1	・廃棄物の処分先を長期的・安定的に確保することができることから、市民生活に安心感を提供することができる。 ・市内に廃棄物処分場を整備することで他都市の処分場で処理することがなくなるため、①他都市住民の生活環境の低下、②廃棄物を長距離運搬することによる沿道住民の生活環境の低下の回避が可能となり、他都市住民の生活環境の維持向上に大きく寄与する。	・市民生活から排出される廃棄物や、公共事業等から発生する建設発生土及びしゅんせつ土等を、長期にわたり安定的に受け入れる市内唯一の海面処分場の整備は必要不可欠。 ・H24年度までに、地盤改良工事を継続的に実施しており、H23年度から、ケーソン製作等の本体工事も実施している。H26年度以降については、本格的に本体製作・据付工事を実施してH29年度に整備完了を目指す。 ・第5ブロックに整備する遮水護岸については、遮水護岸の両側を均等に埋め立てよう埋立方法を工夫することにより、構造物のスリム化を図るなど、建設コスト縮減に努めている。	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						
名古屋港港内地区 廃棄物海面処分場 整備事業 名古屋港管理組合	長期間継 続中	80	129	【内訳】 処分コストの削減便益：14億 円 輸送コストの削減便益：51億 円 その他の便益：64億円 【主な根拠】 処分容量：105.6万m3	78	1.7	・自区内に一般廃棄物処分 場が確保される。 ・浚渫土等の発生場所に近 い処分地を確保することによ り、CO2及びNOxの排出量 が軽減される。 ・輸送距離の短縮により、 沿道騒音、振動が軽減され る。 ・自区内処理の原則から、名古屋市内 における一般廃棄物処分場の整備が急 務となっている。また、名古屋港内 においては浚渫土砂の処分場を早急に整 備する必要がある。 ・平成25年度末時点での進捗率は71%で あり、弥富ふ頭安定型処分場は平成25 年度中に護岸工事が完了、稲永ふ頭管 理型処分場、安定型処分場について は、平成26年度中に護岸工事が完了す る予定である。 ・各種の基準に従って、最も経済的な 施工となるよう考慮しており、今後も コスト縮減に努め工事を進める。 ・代替案等は現段階では特にない。	継続	港湾局 計画課 (課長 菊地 身智雄)
新宮港三輪崎地区 国際物流ターミナル 整備事業 和歌山県	再々評価	168	552	【内訳】 輸送コスト削減便益：149億円 震災時の輸送コスト増大回避 便益：6億円 海難損失回避便益：389億円 残存価値：9億円 【主な根拠】 平成28年度予測取扱貨物量： 66.3万トン	224	2.5	・企業等の立地による地域 経済の活性化 ・大型クルーズ船等の寄港 によるイメージアップ ・紀南地方における物資流通の拠点と して、地域の経済活動を支えるとともに、 新たな産業立地を促進するため、 岸壁や防波堤等を整備する。 ・大規模地震時における紀南地域の救 援物資基地として地域防災計画に位置 づけられており、当該岸壁の耐震強化 を図ることで、地域住民の安全・安心 な生活を確保する。 ・残事業である防波堤について、平成 27年度の事業完了を目指して順調に進 捗している。 ・防波堤については民間ケーソンの流 用によりコスト縮減を図っている。	継続	近畿地方整 備局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 石 原 正豊)

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							
広島港出島地区 廃棄物海面処分場 整備事業 広島県	再々評価	558	756	【内訳】 輸送コスト削減便益：547億円 残存価値：209億円 【主な根拠】 平成35年予測埋立処分量：675 千m3/年(便益最大時)	681	1.1	・廃棄物の適正処理によ り、生活環境の悪化が回避 される。 ・排出ガス(CO2)が削減され る。 ・沿道騒音等が軽減され る。 (投資効果等の事業の必要性) 1)新たな産業廃棄物・一般廃棄物処分 場の確保 広島市周辺地域の産業廃棄物・一般廃 棄物の現処分先である五日市処分場の 後継施設として、生活環境の保全及び 産業活動の健全な発展を図る上で、新 たな処分場が必要である。 2)港湾浚渫土等の受入容量確保 広島湾における港湾浚渫土などの処分 場として必要である。 (事業の進捗状況の見込み) 産業廃棄物・一般廃棄物処分場につい ては、平成15年度に工事着手し、平成 26年での供用を予定している。 (コスト縮減) 特になし。	継続	港湾局 計画課 (課長 菊地 身智雄)	
北九州港 廃棄物海面処分場 整備事業 北九州市	その他	192	435	【内訳】 廃棄物処分コスト縮減便益： 162億円 陸上残土の処分コスト縮減便 益：208億円 浚渫土砂の処分コスト縮減便 益：65億円 【主な根拠】 廃棄物処分量：151万m3 陸上残土処分量：138万m3 浚渫土砂処分量：210万m3	182	2.4	・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。 ・浚渫土砂の海洋投棄回避に 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。 ・既設処分場が平成33年度で限界を迎え ることから、後継処分場の整備が必要 不可欠である。そのため、北九州市の 廃棄物等を適切に処分するための後継 処分場整備事業は、事業着手に目途が 立たない新門司南地区から、響灘東地 区に箇所を変更して、以降は北九州港 廃棄物海面処分場整備事業として継続 させることとする。 ・年間約30万m3程度の浚渫土砂や廃棄物 の受入を予定しており、海面処分場の 確保により、安定的かつ長期的な処分 施設を構築することになり、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)	

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							
八代港大築島南地区 廃棄物海面処分場 整備事業 熊本県	再々評価	190	267	【内訳】 浚渫土砂処分コストの削減 便益：264億円 その他の便益：2.9億円 【主な根拠】 土砂処分量：4,600千m ³	188	1.4	・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。	・八代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。 ・但し、想定以上の埋没への対応も含 め、熊本県が実施する維持浚渫での土 砂処分について、既存処分場の延命化 対策により当面对応可能となったこと から、本事業は「休止」とする。 ・一方、本事業は、国土交通省が実施 する水深14m岸壁関連施設の整備に 伴う土砂処分に必要となることから、 今後の整備については国土交通省と協 議する。	評価手続中	港湾局 計画課 (課長 菊地 身智雄)
西之表港中央地区 複合一貫輸送ター ミナル整備事業 鹿児島県	再々評価	186	295	【内訳】 輸送コスト削減:19億円 移動コスト削減:1.1億円 海難被害の回避:107億円 防波堤改良便益:165億円 その他の便益：3億円 【主な根拠】 平成29年 予測取扱貨物量 農水産品:18,440トン/年 平成29年 予測大型客船利用者 数 旅客:695人/年	210	1.4	・防波堤改良の実施によ り、本港の安定的な運用が 可能となる。 ・大型旅客船の寄港に伴 い、種子島の観光振興に大 きく寄与する。	・岸壁の整備により大型旅客船の安全 な係留が可能となる。 ・防波堤改良により荒天時の港内静穏 度が向上しつつあり、安定的な就航、 安全な接岸が可能となる。 ・設計積算段階で経済性を考慮して建 設費の縮減を引き続き図る。 ・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)

【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							
相鉄・JR直通線 速達性向上事業 (独)鉄道建設・ 運輸施設整備支援 機構	その他	782	1,669	【内訳】 利用者便益：1,666億円 環境等改善便益：22億円 供給者便益：-174億円 残存価値：155億円 【主な根拠】 所要時間短縮 ・二俣川～新宿 事業前：59分 事業後：44分 ・大和～渋谷 事業前：58分 事業後：47分	887	1.9	地域の活性化 生活利便性の向上 民間開発の誘発	・横浜市西部及び神奈川県央部と東京 都心部の両地域間の速達性が向上し、 広域鉄道ネットワークの形成と機能の 高度化、経路選択肢の増加、乗換回数 の減少、既設路線の混雑緩和等の鉄道 の利便性向上が図られるとともに、地 域の活性化等に寄与することから、本 事業の必要性は高い。 ・現在、西谷駅～羽沢駅での用地取得 は約9割となっており、また土木工事 の発注はほぼ完了し、各所において鋭 意工事中である。なお、新しいシール ド工法の採用、シールド機の転用等、 技術開発等によるコスト縮減を図りつ つ、開業予定年度に向け着実に工事を 進めている。	継続	鉄道局 都市鉄道政 策課 (課長 堀内 丈太 郎)

【都市・幹線鉄道整備事業】
 (幹線鉄道等活性化事業)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	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							
西桑名駅乗継円滑 化事業 (北勢線) 北勢線施設整備(株)	その他	2.7	13	【内訳】 移動時間低減便益：13億円 【根拠】 西桑名駅改札口～桑名駅改札口 間の移動距離短縮 整備前 180.5m 整備後 90.3m	2.5	5.5	・駅内外のバリアフリー化 ・通勤客等の自動車から鉄 道へのシフトによる交通渋 滞の解消、消費エネルギー の低減、二酸化炭素排出量 の削減	【投資効果等の事業の必要性】 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。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。 【事業進捗の見込み】 桑名市による東西自由通路整備、駅東 西の土地区画整理事業及び駅前広場整 備が本事業と平行して進められる計画 であり、桑名駅及びその周辺が一体的 に整備される予定であるが、現在、駅 東土地区画整理事業の予定がたってい ないことから、期限となる平成26年度 までに実施することが不可能な状況で ある。 【代替案立案等の可能性】 代替案については用地の確保が困難で ある以上、軌道の延長や新駅舎設置も 現状用地内では困難であるため、乗継 利便改善の代替案は不可能である。	中止	鉄道局 都市鉄道政 策課 (課長 堀内 丈太郎)

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							
J R可部線活性化 協議会	長期間継 続中	36	49	【内訳】 利用者便益：45億円 供給者便益：2億円 環境等改善便益：1億円 期末残存価値：1億円 【主な根拠】 ■駅転換（可部駅利用者が新駅 に転換）による所要時間の短縮 ※平均値 ・可部駅までのアクセス時間5 分短縮（28分→23分） ■手段転換（バス利用者が鉄道 に転換）による所要時間の短縮 ※平均値 ・可部地区－市中心部間の所要 時間 10分短縮（71分→61分） ■需要予測 新河戸駅（仮称） 1,100人／年、新可部駅（仮 称）900人／年（開業年度）	30	1.6	・本事業は、広島市を中心 とした地域の協議会におけ る合意形成を経て実施され るものであり、地域のニー ズに適確に対応した取組み により、当該路線の利用促 進と沿線地域の活性化が図 られる。 ①事業の必要性等に関する視点 JR可部線は、広島市中心部と市北部の 地域拠点である可部地区を結ぶ路線で あり、市北部方面の基幹公共交通ネッ トワークの一翼を担う重要な公共交通 機関である。 そのため、可部線を活性化することは 極めて重要であり、現在、可部駅以北 は交通不便地帯となっているので、当 該地区へ電化延伸しマイカーから公共 交通への転移を促す必要があることや 現可部線の輸送改善策を講じ、一層の 公共交通サービスの向上を図る必要が ある。 ②事業の進捗の見込みの視点 (1) 電化延伸事業については、平成26 年2月に鉄道事業免許を取得し、同年3 月には広島市環境影響評価条例に基づ く手続きも終了するなど、着実に事業 推進しており、平成26年度から工事に 着手する。 (2) 横川駅配線変更は、既に工事に着 手しており、平成26年度完成する。 (3) 緑井駅バリアフリー化について は、平成26年度から工事に着手し、年 度内に完成する。 ③コスト縮減や代替案立案等の可能性 の視点 本再評価における総事業費の算出にお いて、き電設備及び駅舎面積の縮小や 既存施設撤去の取りやめなど、コスト 縮減に取り組んでおり、今後も引き続 きコスト縮減を図っていく。	継続	鉄道局 鉄道事業課 (高原修司)	