

再評価結果一覧

【公共事業関係費】

【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							
津付ダム建設事業 岩手県	再々評価	—	—	—	—	—	—	<p>評価手続中 (当該事業は検証の対象に区分している事業であり、検討主体より「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)第3.1(4)に基づき「事業中止の方針」にて検討結果の報告がなされたところ。しかしながら、国の補助金交付に係る対応方針等の判断については現在、手続中であることから、現時点では「評価手続中」としている。)</p>	水管理・国土保全局 治水課 (課長 大西 亘)	

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							
最上小国川ダム建設事業 山形県	その他	70	90	<p>【内訳】 被害防止便益:88億円 残存価値:2.1億円</p> <p>【主な根拠】 洪水調節に係る便益: 年平均浸水軽減戸数:5戸 年平均浸水軽減面積:6ha</p>	80	1.1	<p>・最上川水系最上小国川流域では、昭和49年7月、平成10年9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18年12月、平成21年10月洪水等により浸水被害が発生している。</p> <p>・主な洪水被害としては昭和49年7月に全壊1戸、半壊2戸、床上浸水61戸、床下浸水278戸、平成10年9月に床上浸水11戸、床下浸水7戸、平成18年12月に床上浸水2戸・床下浸水6戸、平成21年10月に床下浸水3戸の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事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・最上小国川ダムの建設段階が「転流工」段階から「本体工事」段階に移行する。</p> <p>・最上小国川の氾濫が想定される区域内の総人口は平成17年から平成23年の間で12.3%減、総世帯数は平成23年から平成26年の間で1.9%減となっており、総人口、総世帯数は減少傾向にある。</p> <p>②事業の進捗状況、事業進捗の見込みについて ・工用道路工事及び転流工工事等を施工中であり、平成26年度にはダム本体工事に着手し、平成30年度完成に向けて事業を進めている。</p> <p>③コスト縮減や代替案などの可能性について ・湛水地内の県道については、常時湛水しない流水型ダムの特徴を活かし、耐水化構造として冠水を許容する計画とすることで、道路付替えに要するコストを縮減した。なお、今後もダム堤体工事に契約後VEを適用するなど、可能な限りコスト削減に努める。</p> <p>・平成23年度に実施した最上小国川ダム建設事業の検証に係る検討において「ダム事業の検討に関する再評価実施要領細目」に基づき現計画案(最上小国川ダム)と現計画以外の代替案を複数の評価軸ごとに評価し最も有利な案は現計画案と評価されている。</p>	継続	水管理・国土保全局 治水課 (課長 大西 亘)	
倉淵ダム建設事業 群馬県	再々評価	-	-	-	-	-	-	<p>評価手続中 (当該事業は検証の対象に区分している事業であり、検討主体より「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)第3.1(4)に基づき「事業中止の方針」にて検討結果の報告がなされたところ。しかしながら、国の補助金交付に係る対応方針等の判断については現在、手続中であることから、現時点では「評価手続中」としている。)</p>	水管理・国土保全局 治水課 (課長 大西 亘)	

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							
松川ダム再開発事業 長野県	再々評価	182	386	240	1.6	<p>・松川流域では、昭和36年6月洪水により甚大な被害が発生している。</p> <p>・主な被害としては昭和36年6月に死者・行方不明15人、負傷者341人、家屋全壊・流失293戸、半壊・浸水家屋6,178戸の被害が発生している。</p> <p>・既設の松川ダムは洪水調節や水道用水の補給等を行っているが、昭和58年の台風10号により、大量の土砂がダムに流入した。上流域の荒廃により、その後の中小出水でも土砂が流入し、平成2年には堆砂量が215万m³となり、計画堆砂量(200万m³)を上回り、治水利水機能が低下している。</p> <p>・このため浸水被害の早期解消が必要である。</p>	<p>①事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <p>・松川流域では、昭和36年6月洪水により甚大な被害が発生している。</p> <p>・想定氾濫区域内の総人口は約11万人(平成22年国勢調査)であり平成7年の約11万人(平成7年度国勢調査)から横ばいである。また、総世帯数は平成22年で3万8千世帯であり平成7年の3万4千世帯から増加傾向にある。</p> <p>・総事業費について、洪水バイパストンネルの現地条件が異なることに伴う設計・施工の見直しや単価変動等により、約20億円の増額となった。また、貯水池掘削等に必要工程の見直しを行った結果、10年の工事延期が不可避となった。</p> <p>②事業の進捗状況、事業進捗の見込みについて</p> <p>・平成14年度から洪水バイパス施設工事に着手し、平成27年度末には概成する予定である。</p> <p>・貯水池掘削及び低水放流設備の改良工事の進捗を図り、平成38年度の完成に向けて事業を進めている。</p> <p>③コスト縮減や代替案などの可能性について</p> <p>・貯水池掘削では、掘削した堆積土を近隣の残土仮置場へ搬出し、公共事業へ有効活用を図る等、コスト縮減に努めている。今後も引き続きコスト縮減に努めることとしている。</p> <p>・松川ダム再開発と代替案(貯水池水位低下方式、直接バイパス方式+ダム洪水調節方式)を評価し、最も有利な案は現計画案(松川ダム再開発)と評価されている。</p>	継続	水管理・国土保全局 治水課 (課長 大西 亘)	

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							
内ヶ谷ダム建設事業 岐阜県	その他	420	689	<p>【内訳】 被害防止便益:302億円 流水の正常な機能の維持に関する便益: 383億円 残存価値:3.4億円</p> <p>【主な根拠】 洪水調節に係る便益: 年平均浸水軽減戸数:27戸 年平均浸水軽減面積:16ha 流水の正常な機能の維持に関する便益: 流水の正常な機能の維持に関して内ヶ 谷ダムと同じ機能を有するダムを代替施 設とし、代替法を用いて計上</p>	628	1.1	<p>・長良川中上流では、昭和51年9月の洪水により甚大な浸水被害が発生しており、近年でも平成11年9月、平成16年10月に被害の大きな洪水が発生している。</p> <p>・主な洪水被害としては昭和S51年9月に家屋全壊流出9戸、半壊1戸、床上浸水281戸、床下浸水665戸、平成11年9月に家屋全壊流出5戸、半壊3戸、床上浸水154戸、床下浸水487戸、平成16年10月に家屋全壊流出48戸、半壊82戸、床上浸水558戸、床下浸水469戸の被害が発生している。</p> <p>・主な渇水被害としては亀尾島川沿川のかんがい用水において水量の低下のため、川からの直接取水から堰堤による取水やポンプ取水への切り替え。さらに、近年では水量の不安定さからポンプ取水の位置をたびたび変更するなど取水が困難となる事象が発生している。</p> <p>・このため、浸水被害および渇水被害の早期解消が必要である。</p>	<p>①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・氾濫が想定される区域を含む長良川中上流域内に位置する岐阜市、関市、美濃市、郡上市では、平成17年から平成22年の間で、人口0.9%減、世帯数4.2%増となっており、人口は減少傾向、世帯数は増加傾向にある。</p> <p>・総事業費について確認を行った結果、安全対策の追加や物価変動等により現事業費から約75億円の増額となった。</p> <p>②事業の進捗状況、事業進捗の見込みについて ・平成27年度より本体工事の着手を予定しており、平成35年度完成に向けて事業を進めている。</p> <p>③コスト縮減や代替案などの可能性について ・工期の短縮や発生材を盛土に再利用することで、コスト縮減を図っており、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>・平成23年度に実施した内ヶ谷ダム建設事業の検証に係る検討において「ダム事業の検討に関する再評価実施要領細目」に基づき現計画案(内ヶ谷ダム)と現計画以外の代替案を複数の評価軸ごとに評価し最も有利な案は現計画案と評価されている。</p>	継続	水管理・国土保全局 治水課 (課長 大西 亘)

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							
金出地ダム建設事業 兵庫県	その他	173	462	<p>【内訳】 被害防止便益:272億円 流水の正常な機能の維持に関する便益: 188億円 残存価値:1.2億円</p> <p>【主な根拠】 洪水調節に係る便益: 年平均浸水軽減戸数:97戸 年平均浸水軽減面積:63ha 流水の正常な機能の維持に関する便益: 流水の正常な機能の維持に関して金出 地ダムと同じ機能を有するダムを代替施 設とし、代替法を用いて計上</p>	253	1.8	<p>・鞍居川流域では昭和51年9月の洪水により大きな被害が発生しており、近年では平成16年9月に洪水による被害が発生している。</p> <p>・主な洪水被害としては昭和51年9月に床上浸水57戸、床下浸水370戸、平成16年9月に床上浸水130戸、床下浸水281戸の被害が発生している。</p> <p>・主な渇水被害としては夏季にしばしば、水不足や水涸れに見舞われており、特に昭和60年、平成6年に瀬切れなどによる被害が発生している。</p> <p>・このため、浸水被害および渇水被害の早期解消が必要である。</p>	<p>①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・鞍居川の氾濫が想定される区域内の総人口、総世帯数に大きな社会経済情勢等の変化はない。 ・総事業費の確認を行った結果、物価変動等により、約2.5億円の増額となった。</p> <p>②事業の進捗状況、事業進捗の見込みについて ・平成24年3月よりダム本体工事に着手し、平成27年3月にダム本体のコンクリート打設が完了予定。平成27年度完成に向けて事業を進めている。 ・平成27年11月から試験湛水実施予定。</p> <p>③コスト縮減や代替案などの可能性について ・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。 ・平成23年度に実施した金出地ダム建設事業の検証に係る検討において「ダム事業の検証に関する再評価実施要領細目」に基づき現計画案(金出地ダム)と現計画以外の代替案を複数の評価軸ごとに評価し最も有利な案は現計画案と評価されている。</p>	継続	水管理・国土保全局 治水課 (課長 大西 亘)

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							
浜田川総合開発事業 島根県	その他	460	1,608	<p>【内訳】 被害防止便益:1,480億円 流水の正常な機能の維持に関する便益: 121億円 残存価値:6.1億円</p> <p>【主な根拠】 洪水調節に係る便益: 年平均浸水軽減戸数:186戸 年平均浸水軽減面積:13ha 流水の正常な機能の維持に関する便益: 流水の正常な機能の維持に関して第二 浜田ダムと同じ機能を有するダムを代替 施設とし、代替法を用いて計上</p>	596	2.7	<p>①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・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月の渇水において農 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。 ・総事業費について確認を行った結果、 消費税及び物価の上昇並びに事業計画 の見直しにより、現事業費から約71億円 の増額となった。また、浜田ダム再開 事業の詳細設計により、改造規模が拡大 したため工期が3年延伸。</p> <p>②事業の進捗状況、事業進捗の見込み について ・第二浜田ダムは、平成20年度よりダム 本体建設工事に着手し、平成23年3月に 付随する鞍部ダムのコンクリート打設を 完了、平成25年11月には本体ダムのコン クリート打設を完了した。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。現在は、ダムの管理設備工事等 を行っており、平成27年10月から試験湛 水の開始を予定している。 ・浜田ダム再開発工事は、平成26年3月 に契約し、平成26年度より工事着手して おり、平成31年度完成に向けて事業を進 めている。</p> <p>③コスト縮減や代替案などの可能性につ いて ・付替道路の工法見直しや骨材調達方法 の見直しなどにより、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</p>	継続	水管理・国土保全局 治水課 (課長 大西 亘)	

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							
庄原生活貯水池整備事業 広島県	その他	72	79	78	1.02	<p>・大戸川と西城川では、昭和47年7月の洪水により甚大な被害が発生しており、近年でも平成10年10月、平成18年7月、平成22年7月の洪水により浸水被害が発生している。</p> <p>・主な洪水被害として昭和47年7月に全半壊46戸、床上浸水144戸、床下浸水563戸(西城川全川)、平成5年7月に床下浸水9戸(庄原市高町)、平成10年10月に床上浸水3戸、床下浸水5戸(庄原市高町、柳原、高茂町)、平成18年7月に床下浸水7戸(庄原市高町、柳原)、平成22年7月に全半壊3戸、床上浸水2戸、床下浸水3戸(庄原市上川西)の被害が発生している。</p> <p>・主な濁水被害として平成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</p> <p>・このため、浸水被害および濁水被害の早期解消が必要である。</p>	<p>①事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <p>・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。</p> <p>・総事業費について確認を行った結果、現場条件が異なることに伴う設計・施工の見直しや物価変動等により約6.4億円の増額となった。</p> <p>・水道事業については、当事業への参加内容に変更はない。</p> <p>②事業の進捗状況、事業進捗の見込みについて</p> <p>・平成25年10月よりダム本体工事に着手し、平成27年度完成に向けて事業を進めている。</p> <p>③コスト縮減や代替案などの可能性について</p> <p>・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、経済的である現場プラントによる製造を採用し、コスト縮減を行った。今後も引き続き工法の工夫や新技術の積極的な採用によりコスト縮減に努める。</p> <p>・平成23年度に実施した庄原貯水池整備事業の検証に係る検討において「ダム事業の検討に関する再評価実施要領細目」に基づき現計画案(庄原生活貯水池)と現計画以外の代替案を複数の評価軸ごとに評価し最も有利な案は現計画案と評価されている。</p>	継続	水管理・国土保全局 治水課 (課長 大西 亘)	

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							
大河内川ダム建設 事業 山口県	再々評価	240 (※1)	340 (※1)	<p>【内訳】 被害防止便益:156億円 流水の正常な機能の維持に関する便益: 181億円 残存価値:3.4億円</p> <p>【主な根拠】 洪水調節に係る便益: 年平均浸水軽減戸数:58戸 年平均浸水軽減面積:8.2ha 流水の正常な機能の維持に関する便益: 流水の正常な機能の維持に関して大河 内川ダムと同じ機能を有するダムを代替 施設とし、代替法を用いて計上</p>	254 (※1)	1.3 (※1)	<p>①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・深川川流域を含む長門市では、平成17 年から平成22年の間で、人口約6.8%減、 世帯数約2.0%減となっており、人口、世帯 数は減少傾向にある。 ・長門市は将来需要の見直し等の水道計 画の精査を行い、新規開発水量を 8,000m³/日から1,000m³/日に減量した。 ・総事業費について現時点で事業費の精 査を行った結果、導水路費の増や付替道 路費の増により約76億円の増加となっ た。</p> <p>②事業の進捗状況、事業進捗の見込み について ・平成26年度現在で用地補償はほぼ完 了しており、今後、ダム本体工事に着手 し、平成37年度完成に向けて事業を進め ている。</p> <p>③コスト縮減や代替案などの可能性につ いて ・ダム本体コンクリートの骨材の原石山採 取から購入への変更、グラウチング計画 の変更、ダム本体工の掘削線の見直し等 によりコスト縮減が見込まれる。今後も引 き続き工法の工夫や新技術の積極的な 採用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」で示された26の治 水対策案の内、実現性や安全度が極めて 低い案や明らかにコストが高い案を除 いた4案で総合的に評価した結果、「大河 内川ダム+導水路+河川改修案」が最 適と評価されている。</p>	<p>継続 (当該事業は検証 の対象に区分して いる事業であり、 検討主体より「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)第3.1(4)に 基づき「事業継続 の方針」にて検討 結果の報告がなさ れたところ。しか しながら、国の補 助金交付に係る対 応方針等の判断に ついては現在、手 続き中であること から、新たな段階 に入らず、現在の 段階(生活再建工 事)を継続すること とし、検証の対 応方針の結果に応 じてその後の事業 の進め方を改めて 判断する。)</p>	水管理・国土保全局 治水課 (課長 大西 亘)	

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							
五名ダム再開発事業 香川県	再々評価	230 (※2)	189 (※2)	<p>【内訳】 被害防止便益:77億円 流水の正常な機能の維持に関する便益: 106億円 残存価値:5.8億円</p> <p>【主な根拠】 洪水調節に係る便益: 年平均浸水軽減戸数:48戸 年平均浸水軽減面積:13ha 流水の正常な機能の維持に関する便益: 流水の正常な機能の維持に関して五名 ダム再開発と同じ機能を有するダムを代 替施設とし代替法を用いて計上</p>	168 (※2)	1.1 (※2)	<p>・湊川流域では、昭和49年7月、昭和51年9月の洪水により甚大な被害が発生しており、近年でも平成16年10月などの洪水において被害が発生している。</p> <p>・主な洪水被害として昭和49年7月に床下浸水324戸、床上浸水2戸、昭和51年9月に床下浸水520戸、床上浸水25戸、全半壊3戸、平成16年10月に床下浸水116戸、床上浸水44戸、全半壊4戸の被害が発生している。</p> <p>・湊川流域では、濁水が頻発化しており、近年においては、平成6年、平成8年、平成12年など濁水により瀬枯れが発生し、農業用水が不足した。また、市民生活においても減圧給水が行われるなど日常生活にも影響が発生している。</p> <p>・水道事業について、東かがわ市の当事業への参加意思は変更ない。</p> <p>①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・湊川の氾濫が想定される地区を含む東かがわ市では、平成21年～平成26年の間で、人口7.1%減、世帯数0.5%減となっており、人口は減少傾向にある。</p> <p>②事業の進捗状況、事業進捗の見込みについて ・現在、ダム事業の検証に係る検討を行っている。</p> <p>③コスト縮減や代替案などの可能性について ・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、五名ダム再開発が最適と判断している。 (なお、現在進めているダム事業の検証に係る検討において、平成22年9月28日に示された「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」に基づき、改めて代替案の比較検討を行うこととしている。)</p> <p>・このため、浸水被害および濁水被害の早期解消が必要である。</p>	<p>継続 (「河川及びダム事業の再評価実施要領細目」(平成22年4月1日河川局長通知)に基づいて行った再評価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に選定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>	水管理・国土保全局 治水課 (課長 大西 亘)	

※1 今回の再評価における費用便益分析は、検討主体より「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)第3.1(4)に基づき「事業継続の方針」にて検討結果の報告がされた総事業費及び工期を用いて評価を行ったものである。しかしながら、国の補助金交付に係る対応方針等の判断については現在、手続き中であることから、検証の対応方針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こととしている。

※2 今回の再評価における費用便益分析は、現計画の総事業費及び工期を用いて評価を行ったものである。なお、現在進めている「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」(平成22年9月29日河川局長通知)に基づく検証においては総事業費、工期等の点検を行ったうえで、その後の検討を行うこととしている。

【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 下北半島縦貫道路 一般国道279号 吹越バイパス 青森県	その他	93	140	【内訳】 走行時間短縮便益:82億円 走行経費減少便益:33億円 交通事故減少便益:25億円 【主な根拠】 計画交通量 7,000台/日	93	1.5	①地域間連携の強化 ・高速ネットワークの形成による下北地域と他地域との交流の活発化、空港や新幹線駅等の交通拠点へのアクセス強化が図られる。 ②産業・観光分野の発展支援 ・輸送時間短縮や走行性向上による地場産業の高付加価値化や産業立地の促進、下北地域の主要観光地へのアクセス向上による観光分野の発展への寄与が期待される。 ③救急医療活動への支援 ・第三次救急医療施設(青森県立中央病院)への搬送時間の短縮により、下北地域における救急医療分野の環境改善が期待される。 ④緊急輸送道路機能の強化 ・第1次緊急輸送道路に指定されている国道279号の代替路が形成され、下北地域の安全性向上が期待される。	【投資効果等の事業の必要性】 ・下北半島縦貫道路は、下北地方生活圏の中心都市むつ市と東北縦貫自動車道八戸線を結び、地域間連携の強化、下北地域における産業等の発展を支援する延長約68kmの地域高規格道路である。 ・一般国道279号吹越バイパスは下北半島縦貫道路の一部を形成し、交通隘路区間(平面踏切、急勾配、線形不良)を迂回するとともに、多様なエネルギー関連プロジェクトが展開されているむつ小川原開発地域へのアクセス強化を目的とする延長5.8kmの自動車専用道路によるバイパス事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率65%(うち用地進捗率97%) 【コスト縮減等】 ・工法の見直しや建設発生土の有効利用等によりコスト縮減に努めている。	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 常総・宇都宮東部連 絡道路 一般国道408号 真岡～宇都宮バイ パス 栃木県	その他	170	907	【内訳】 走行時間短縮便益: 814億円 走行経費減少便益: 50億円 交通事故減少便益: 42億円 【主な根拠】 計画交通量 40,300～45,500台/日	193	4.7	【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、交通事故も多 発している状況である。 ・本事業により、現在整備中の宇都宮高 根沢バイパス・真岡南バイパス及び供用 中の真岡バイパス・真岡北バイパスと一 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。 【事業進捗の見込み】 ・事業進捗率92%(うち用地進捗率 100%) ・平成25年度一部暫定2車線で全線開通 ・平成32年度全線完成4車線開通予定 【コスト縮減等】 ・再生骨材、再生アスファルト合材の活用 により、コスト縮減を実施	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 金井バイパス 群馬県	再々評価	53	92	53	1.7	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>	<p>【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。 ・ハツ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。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率47%(うち、用地進捗率90%) ・平成30年度全線開通予定</p> <p>【コスト縮減等】 ・道路縦断線形の見直し、残土の有効活用等、コスト縮減を図っている。</p>	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 茂原・一宮・大原道 路 一般国道409号 茂原一宮道路 千葉県	再々評価	152	196	【内訳】 走行時間短縮便益:163億円 走行経費減少便益:18億円 交通事故減少便益:15億円 【主な根拠】 計画交通量 9,300~13,100台/日	147	1.3	①交通混雑の緩和 ・現道の主要渋滞ポイント等 における慢性的な渋滞緩和 に寄与する。 ②交通事故の減少 ・現道の交通量が減少するこ とにより、交通事故の減少に 寄与する。 ③地域医療活動の支援 ・医療圏域の拡大や三次救 急医療機関へのアクセス時 間の短縮に寄与する。 ④観光の支援 ・九十九里海岸や南房総等 の観光地へのアクセス時間 の短縮や周遊性の向上に寄 与する。	【投資効果等の事業の必要性】 ・東京湾アクアラインや圏央道の整備効 果を広く外房地域に波及させ、交通アク セスの向上による連携機能の強化により 地域経済の活性化等に寄与する。 ・交通混雑緩和、交通事故減少、地域医 療活動支援、観光の支援に寄与する。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率45%(うち、用地進捗率65%) 【コスト縮減等】 ・道路構造規格の変更(1種→3種)、圏 央道インターチェンジとの交差形状の見 直し(立体→平面)、建設発生土の再利 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 西関東連絡道路 国道140号 甲府山梨道路Ⅱ期 山梨県	その他	140	164	<p>【内訳】 走行時間短縮便益:124億円 走行経費減少便益: 25億円 交通事故減少便益: 15億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 8,900台/日</p>	144	1.1	<p>①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。</p> <p>②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。</p> <p>③地域防災、地域医療活動の支援 ・既に供用済みの甲府山梨道路Ⅰ期とともに、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。</p> <p>④観光産業の支援 ・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、地域観光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性】 ・西関東連絡道路は、埼玉県深谷市～山梨県甲府市に至る、延長約110kmの地域高規格道路である。 ・このうち、甲府山梨道路Ⅱ期は、山梨県山梨市万力～同市東間の延長3.9km。 ・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。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率75%(うち、用地進捗率90%) ・平成26年度に、万カランプ～八幡南ランプ間の2.3kmを開通予定。 ・平成28年度全線開通予定。</p> <p>【コスト縮減等】 ・部分供用区間を設定し、早期の事業効果を発現させるとともに、新技術、新工法の積極的な活用、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>	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 濃飛横断自動車道 一般国道256号 和良金山道路 岐阜県	その他	83	81	<p>【内訳】 走行時間短縮便益:69億円 走行経費減少便益:8.8億円 交通事故減少便益:2.7億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 3,000台/日</p>	81	1.02	<p>①地域医療の支援 ・郡上市和良地域から飛騨地域へのアクセス向上により、第三次救急医療施設への搬送が、最寄りの中濃厚生病院に加え高山赤十字病院への搬送も可能となり、安全で安心できる暮らしの確保が図られる。(所要時間は5分短縮)</p> <p>②交通の円滑化やアクセス向上 ・郡上地域から下呂地域への定時性を確保することにより、円滑なモビリティの確立が図られる。</p> <p>③地域間連携の支援 ・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。</p> <p>④防災機能の確保 ・郡上市から下呂市への交通が確保されることで、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。 ・当該路線が整備されることで、国道256号の現道上の防災点検対策箇所の回避ができる。</p>	<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】 ・事業進捗率66%(うち、用地取得率100%) ・H27年度の完成を目指す。</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が、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。 ・仮設備(コンプレッサー)の防音対策として、防音ハウスを計画していたが、コンプレッサー搭載型の掘削機械を採用し、防音ハウスの設置費用を縮減。 ・トンネル照明について、初期投資額及び維持管理費のトータルコストを比較し、ランプ種別を高圧ナトリウムランプからLEDランプに変更。</p>	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 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	その他	500	705	<p>【内訳】 走行時間短縮便益:541億円 走行経費減少便益:113億円 交通事故減少便益:51億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 13,600台/日</p>	560	1.3	<p>①新名神高速道路へのア クセス向上 ・四日市市街地から新名神 高速道路菰野ICへのアクセ スが向上することで、地域の 社会経済活動の活性化およ び地域間連携の強化が図ら れる。</p> <p>②交通の円滑化 ・四日市市から菰野町を結ぶ 東西方向の新たなバイパス が整備されることで、現道の 渋滞緩和が図られる。</p> <p>③大規模災害時の復旧活動 に寄与 ・四日市市から菰野町を結ぶ 東西方向の新たなバイパス が整備されることで、南北に 走る東名阪自動車道や新名 神高速道路などと一体的な 緊急輸送網を構成し、広域 的な災害復旧活動に貢献す る。</p> <p>④菰野地域の観光振興 ・関西圏・中京圏から観光地 (菰野町湯の山温泉)へのア クセス向上により、菰野地域 の観光支援が期待される。</p>	<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線 は、地域高規格道路 四日市インターア クセス道路の一部を構成する道路であり、 四日市市街地や東名阪自動車道と新名 神高速道路との連絡強化、現道の交通 混雑の緩和、地域の活性化等を目的とし て事業を推進している。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率63%(うち、用地取得率89%) ・H30年度完成を目指す。</p> <p>【コスト縮減】 ・橋梁への耐候性鋼材の使用や維持管 理費抑制のための防草対策を実施し、コ スト縮減を図る。</p>	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 鳥取豊岡宮津自動車 道 一般国道178号 浜 坂道路 兵庫県	その他	369	476	<p>【内訳】 走行時間短縮便益:366億円 走行経費減少便益:84億円 交通事故減少便益:26億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 9,200台/日</p>	351	1.4	<p>①広域高速道路ネットワーク の形成 ・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。</p> <p>②救急医療体制の支援 ・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 医療体制の強化を図る。</p> <p>③緊急輸送道路の整備 ・現道の異常気象時通行止 区間、幅員狭小、線形不良 等の悪条件の解消により災 害に強い道路ネットワークの 形成を図る。</p>	<p>【投資効果等の事業の必要生】 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>【事業進捗の見込み】 ・事業進捗率52%(うち、用地取得率99%) ・平成29年度の供用を予定</p> <p>【コスト縮減等】 今後も新技術の採用や工法の見直しに よる工事コストの縮減等、総コストの縮減 に努める。</p>	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 五條新宮道路 一般国道168号 川 津道路 奈良県	その他	82	129	85	1.5	<p>①南海トラフ巨大地震等の広域的な大規模災害への対応 ・災害に強い地域高規格道路を整備することにより、大規模災害発生時に「命の道」としての機能を発揮することが期待される。</p> <p>②土砂崩落等による通行規制の回避 ・紀伊半島大水害により一般国道168号が被災し62日間にわたり一般車両の通行規制が発生したが、災害に強い地域高規格道路の整備により、通行規制の回避が期待できる。</p> <p>③観光・地域産業の振興 ・旅行時間を短縮することにより、観光及び産業の活性化が期待できる。</p> <p>④幅員狭小、線形不良の解消 ・より安全な地域高規格道路を整備することにより、車両のすれ違い困難、見通しが悪く危険な通行状況が解消される。</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 一般国道168号 川津道路は、地域高規格道路 五條新宮道路の一部を構成する道路であり、幅員狭小・線形不良・異常気象時の通行規制の解消、五條吉野地域の活性化及び観光・林業の振興支援等を目的とし奈良県吉野郡十津川村川津～上野地までの延長約3.2kmを整備するものである。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率86%(うち用地進捗率100%)</p> <p>【コスト縮減等】 ・より一層コスト縮減に努めながら、引き続き事業を推進していく。</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 茅野牧夫)	

【内訳】

走行時間短縮便益:108億円
走行経費減少便益:20億円
交通事故減少便益:1.3億円

【主な根拠】
計画交通量
3,600台/日

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 北条湯原道路 一般国道313号 倉 吉道路 鳥取県	その他	125	178	<p>【内訳】 走行時間短縮便益 134億円 走行経費減少便益: 21億円 交通事故減少便益: 23億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 5,800~11,900台/日</p>	138	1.3	<p>①線形不良区間等の解消 ・通過交通と域内交通の分離を図り、線形不良区間と事故多発区間の解消を図る。</p> <p>②地域間連携強化 ・鳥取県中部地方生活圏と岡山県真庭地方生活圏の地域間交流に寄与する。</p> <p>③物流の効率化 ・沿道の工業団地や農産物施設と主要出荷先である京阪神地域を最短で結び、物流の効率化に寄与する。</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道313号倉吉道路は、鳥取県中部地方生活圏と岡山県真庭地方生活圏を相互に連絡し、山陰自動車道や中国横断自動車道岡山米子線と一体となって広域的な道路ネットワークを形成する地域高規格道路「北条湯原道路」の一部を構成し、現道の線形不良区間の迂回及び倉吉市内の渋滞解消を目的とする延長4.1kmの事業である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率94%(うち、用地進捗率97%)</p> <p>【コスト縮減等】 ・盛土を他工事から流用する等、コストの縮減を図っている。</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 茅野牧夫)
地域高規格道路 北条湯原道路 一般国道313号 倉吉関金道路 鳥取県	その他	167	252	<p>【内訳】 走行時間短縮便益 201億円 走行経費減少便益: 30億円 交通事故減少便益: 21億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 7,800~9,800台/日</p>	133	1.9	<p>①線形不良区間等の解消 ・通過交通と域内交通の分離を図り、線形不良区間と事故多発区間の解消を図る。</p> <p>②地域間連携強化 ・鳥取県中部地方生活圏と岡山県真庭地方生活圏の地域間交流に寄与する。</p> <p>③物流の効率化 ・沿道の工業団地や農産物施設と主要出荷先である京阪神地域を最短で結び、物流の効率化に寄与する。</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道313号倉吉関金道路は、鳥取県中部地方生活圏と岡山県真庭地方生活圏を相互に連絡し、山陰自動車道や中国横断自動車道岡山米子線と一体となって広域的な道路ネットワークを形成する地域高規格道路「北条湯原道路」の一部を構成し、現道の線形不良区間の迂回及び倉吉市内の渋滞解消を目的とする延長7.0kmの事業である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率7%(うち、用地進捗率29%)</p> <p>【コスト縮減等】 ・盛土を他工事から流用する等、コストの縮減を図っている。</p>	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 美作岡山道路 一般国道374号 湯郷勝央道路(延 伸) 岡山県	その他	40	58	<p>【内訳】 走行時間短縮便益:50億円 走行経費減少便益:4.6億円 交通事故減少便益:3.1億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 3,500台</p>	43	1.3	<p>①交通の円滑化やアクセス 向上 ・美作地域から岡山地域へ の定時性を確保することによ り、円滑なモビリティの確立 が図られる。</p> <p>②地域医療の支援 ・美作市中心部から三次医 療施設へのアクセス性向上 により、安全で安心できる暮 らしの確保が図られる。</p> <p>③地域間連携の支援 ・地域高規格道路「美作岡山 道路」の一部を構成すること により、国土・地域ネットワ ークの構築が図られる。</p> <p>④地域産業の支援 ・湯郷温泉、岡山ファーマー ズマーケットなど主要観光地への アクセス向上により、個性あ る地域の形成が図られる。</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 ・美作岡山道路の一部を構成する本事業 区間の完成により、中国縦貫自動車道や 供用済みの湯郷勝央道路と合わせて美 作市西方の主要幹線道路として機能し、 一般国道374号が担っている幹線交通を 本路線が分担することにより、現道の交 通混雑の軽減が図られる。また、自動車 交通の高速性及び定時性を確保すること により、沿線地域の経済、産業等の発展 を促すとともに、災害時及び緊急時の円 滑かつ安全な道路ネットワークを確立す ることができる。</p> <p>【事業進捗の見込み】 ・事業進捗率74%(うち、用地進捗率100%) ・平成27年度開通予定</p> <p>【コスト縮減】 ・現場内外の建設発生土の有効利用によ るコスト縮減を図る。</p>	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 大洲・八幡浜自動車 道 一般国道197号 八幡浜道路 愛媛県	再々評価	151	146	<p>【内訳】 走行時間短縮便益:111億円 走行経費減少便益:25億円 交通事故減少便益:10億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 6,900台/日</p>	144	1.01	<p>①交通の円滑化 ・現道における主要渋滞箇所の解消・慢性的な渋滞の緩和が期待される。</p> <p>②産業分野の発展支援 ・九州～四国～京阪神を結ぶ広域高速ネットワークを形成し、広域交流・物流ルートの機能強化によって地場産業の活性化による地方創生の支援に寄与する。</p> <p>③広域救急医療体制の支援 ・八幡浜圏域・大洲圏域における二次救急医療機関への搬送時間の短縮及び三次救急医療機関(松山・宇和島方面)への管外搬送の強化が期待される。</p> <p>④緊急輸送道路の機能強化 ・地域高規格道路をバイパスとして整備することによって緊急輸送道路の多重性・耐災性が確保される。</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道197号「八幡浜道路」は、地域高規格道路「大洲・八幡浜自動車道」の一部区間として、高速道路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、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、円滑な救急医療搬送、災害時における緊急輸送道路を確保するとともに、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。</p> <p>【事業進捗の見込み】 ・事業進捗率は48%、(うち用地取得率は89%)</p> <p>【コスト縮減等】 ・適正なルートの選定や残土処理場の変更によりコスト縮減を図っている。</p>	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 有明海沿岸道路 一般国道444号 福富鹿島道路 佐賀県	その他	164	391	<p>【内訳】 走行時間短縮便益:340億円 走行経費減少便益:42億円 交通事故減少便益:9.2億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 21,400台/日</p>	127	3.1	<p>①交通の円滑化やアクセス向上 ・有明海沿岸地域の各都市間の交流を促進し、有明佐賀空港、重要港湾三池港などの広域交通拠点との連携を強化する。</p> <p>②救急医療活動への支援 ・第三次救急医療施設(佐賀県医療センター好生館)への救急搬送の支援及び救急搬送時間短縮による救命率の向上に寄与する。</p> <p>③災害時の移動経路確保 ・津波浸水時における国道444号等の代替路としての機能が期待される。</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 ・有明海沿岸地域の各都市間の交流を促進し、有明佐賀空港、重要港湾三池港などの広域交通拠点との連携を強化するとともに、並行する一般国道444号等の混雑緩和・安全性の向上を目的としている。</p> <p>【事業進捗の見込み】 ・事業進捗率2%(うち、用地進捗率0%) ・平成26年度末に環境影響評価の手続が完了し、今後も地元や関係機関と調整を行い、早期事業化を目指す。</p> <p>【コスト縮減等】 ・新技術の採用、再生資材や現場発生土の有効活用等により、コスト縮減に努めていく。</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 茅野牧夫)
地域高規格道路 宮崎東環状道路 一般国道219号 広瀬バイパス 宮崎県	その他	72	140	<p>【内訳】 走行時間短縮便益:109億円 走行経費減少便益:23億円 交通事故減少便益:8.7億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 15,200台/日</p>	76	1.8	<p>①交通の円滑化やアクセス向上 ・東九州自動車道西都ICと物流拠点である宮崎港、宮崎空港とのアクセス向上が図れる。</p> <p>②交通混雑の緩和 ・国道219号現道交通の転換による交通混雑の緩和及び旅行速度の向上が図れる。</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 ・宮崎東環状道路の一部として、東九州自動車道西都ICと物流拠点である宮崎港、宮崎空港とのアクセス向上が図れる。 ・国道219号現道交通の転換による交通混雑の緩和及び旅行速度の向上が図れる。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率81%(うち、用地進捗率92%) ・残る用地の取得を継続しており、今後は平成31年度末の完了を目指し、残りの工事を推進していく。</p> <p>【コスト縮減等】 ・今後も新技術の採用、再生資材や現場発生土の有効活用を進め、工事コストの縮減に努めていく。</p>	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 北薩横断道路 一般国道504号 泊野道路 鹿児島県	その他	328	385	<p>【内訳】 走行時間短縮便益: 277億円 走行経費減少便益: 70億円 交通事故減少便益: 38億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 6,200台</p>	350	1.1	<p>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。</p> <p>②地域産業の支援 ・農水産物の流通性において、利便性の向上が図られる。</p> <p>③災害時の備え ・災害時の緊急輸送道路として、緊急輸送活動の円滑化に貢献することが期待される。</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 ・本路線は、北薩地域と鹿児島空港を結ぶ北薩横断道路の一部で、延長約9.2kmの地域高規格道路である。 ・本路線は、鹿児島空港へのアクセス向上を図るとともに、九州縦貫自動車道や南九州西回り自動車道など一体となった広域交通ネットワークを形成により北薩地域の産業の活性化に寄与する。</p> <p>【事業進捗の見込み】 ・事業進捗率は59%、(うち用地取得率は100%)</p> <p>【コスト縮減等】 ・建設発生土を盛土材として利活用する等、コスト縮減を図っている。</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 茅野牧夫)
地域高規格道路 福山環状道路 一般県道 津之郷山守線 福山市瀬戸町～同 市駅家町 広島県	再々評価	700	781	<p>【内訳】 走行時間短縮便益: 671億円 走行経費減少便益: 81億円 交通事故減少便益: 29億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 16,500台/日(有料) 計画交通量 19,800台/日(無料)</p>	456	1.7	<p>①地域間交流の支援 ・広域ネットワークの形成による広域的・効率的な交流、物流の支援強化及び地域産業の振興</p> <p>②交通渋滞の緩和 ・周辺部に主要渋滞箇所が存在し、当該道路の整備により現道交通が転換され、渋滞が緩和</p> <p>③交通事故の減少 ・通過交通の排除や流入交通の分散により、これらの交通に起因する交通事故が減少</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 ・一般県道津之郷山守線(福山西環状線)は地域高規格道路福山環状道路の一部を構成する道路であり、慢性的に混雑している国道2号や国道182号の混雑緩和を図り、中核都市である福山市の拠点性を高める目的とした瀬戸町～駅家町までの延長約8.9kmの事業である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率6%(うち、用地進捗率24%)</p> <p>【コスト縮減等】 ・橋梁、トンネル等の構造物設計において、経済的となる検討を行う。</p>	継続	道路局 環境安全課 (課長 池田豊人)

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 山口宇部小野田連 絡道路 主要地方道 山口宇 部線 朝田～江崎 山口県	その他	514	1,419	【内訳】 走行時間短縮便益:1,183億円 走行費用減少便益: 152億円 交通事故減少便益: 84億円 【主な根拠】 計画交通量 19,200台/日	626	2.3	【投資効果等の事業の必要性】 ・山口市朝田～同市江崎に至る延長約 14.1kmの地域高規格道路である。 ・中国縦貫自動車道と連結する小郡JCT (仮称)の整備により、高速道路ネット ワークの形成を図る。 ・山口市と宇部市、山陽小野田市を連絡 し都市間の連携を強化する。 ・空港、港湾、新幹線駅等の広域交通拠 点との連絡強化による観光、産業の活性 化を図る。 ・市街地の慢性的な渋滞の緩和を図る。 ・定時性、安全性、快適性の向上が期待 できる。 ・災害や交通事故発生時における迂回 ルートの確保による不安解消効果が期待 できる。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率96%(うち、用地進捗率100%) ・平成27年度開通予定 【コスト縮減等】 ・発生土を利活用するなどコストの縮減を 図る。	継続	道路局 環境安全課 (課長 池田豊人)	

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	その他	157	604	<p>【内訳】 走行時間短縮便益:591億円 走行経費減少便益:28億円 交通事故減少便益:-15億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 9,400~19,800台/日</p>	203	3.0	<p>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I Cから高松空港へのアクセス 向上が見込まれる。</p> <p>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。</p>	<p>【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。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率82%(うち、用地進捗率100%) ・平成29年度開通予定</p> <p>【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。</p>	継続	道路局 環境安全課 (課長 池田豊人)
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	その他	212	220	<p>【内訳】 走行時間短縮便益:169億円 走行費用減少便益:30億円 交通事故減少便益:21億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 14,000台/日</p>	204	1.1	<p>①交通の円滑化やアクセス 向上 ・長崎空港・九州自動車道か ら主要な観光地へのアクセ ス向上 ・第3次救急医療施設へのア クセス向上</p> <p>②交通混雑の緩和 ・諫早市街地の慢性的な交 通渋滞の緩和</p> <p>③交通事故の減少 ・諫早市街地部における通 過交通減少による交通事故 の減少</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 ・諫早市街地を通過・発着する交通を分 散、導入することで、市街地内の交通緩 和を図るとともに、地域高規格道路「島原 道路」の一部を形成し、地域間の交流促 進、産業の振興・経済活動の活性化を行 う。</p> <p>【事業進捗の見込み】 ・事業進捗率49%(うち、用地進捗率88%)</p> <p>【コスト縮減等】 ・JR軌道や高速道路への影響を考慮し、 道路構造や橋梁架設工法等を変更して いる。</p>	継続	道路局 環境安全課 (課長 池田豊人)

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 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	その他	96	251	<p>【内訳】 走行時間短縮便益:191億円 走行経費減少便益:43億円 交通事故減少便益:17億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 15,400台～16,300台</p>	99	2.5	<p>①交通の円滑化やアクセス向上 ・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図られる</p> <p>②現道沿線の環境改善 ・大型車の減少による沿道環境の改善が図られる</p> <p>③災害時の備え ・災害時の緊急輸送道路として、緊急輸送活動の円滑化に貢献することが期待される</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 ・本路線は、宮崎県都市と鹿児島県志布志市を結ぶ都城志布志道路の一部で、延長約4.3kmの地域高規格道路である。</p> <p>・本路線は、九州縦貫自動車道都城ICと重要港湾志布志港とを直結して物流の効率化や地域間の連携強化を図るとともに、農畜産物の安定的な輸送支援により、産業の振興に寄与する。</p> <p>【事業進捗の見込み】 ・事業進捗率45%(うち、用地取得率99%)</p> <p>【コスト縮減等】 ・コンクリート二次製品の積極的な活用や再生骨材の採用等によりコスト縮減を図っていく。 ・軟弱地盤上の構造物の基礎対策について、工法の比較検討を行いコスト縮減を図っていく。</p>	継続	道路局 環境安全課 (課長 池田豊人)
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 有明志布志道路 鹿児島県	その他	85	233	<p>【内訳】 走行時間短縮便益:183億円 走行経費減少便益:35億円 交通事故減少便益:15億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 17,500台</p>	92	2.5	<p>①交通の円滑化やアクセス向上 ・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図られる</p> <p>②現道沿線の環境改善 ・大型車の減少による沿道環境の改善が図られる</p> <p>③災害時の備え ・災害時の緊急輸送道路として、緊急輸送活動の円滑化に貢献することが期待される</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 ・本路線は、宮崎県都市と鹿児島県志布志市を結ぶ都城志布志道路の一部で、延長約3.6kmの地域高規格道路である。</p> <p>・本路線は、九州縦貫自動車道都城ICと重要港湾志布志港とを直結して物流の効率化や地域間の連携強化を図るとともに、農畜産物の安定的な輸送支援により、産業の振興に寄与する。</p> <p>【事業進捗の見込み】 ・事業進捗率79%(うち、用地取得率96%)</p> <p>【コスト縮減等】 ・コンクリート二次製品の積極的な活用や再生骨材の採用等によりコスト縮減を図っていく。 ・軟弱地盤上の構造物の基礎対策について、工法の比較検討を行いコスト縮減を図っていく。</p>	継続	道路局 環境安全課 (課長 池田豊人)

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 南薩縦貫道 主要地方道 枕崎知 覧線 霜出道路 鹿児島県	その他	45	60	<p>【内訳】 走行時間短縮便益: 37億円 走行経費減少便益: 12億円 交通事故減少便益: 11億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 8,300台～10,200台</p>	45	1.3	<p>①交通の円滑化やアクセス向上 ・鹿児島空港や南九州西回り自動車道へのアクセス向上が図られる</p> <p>②地域産業の支援 ・農水産物の流通性が向上</p> <p>③災害時の備え ・災害時の緊急輸送道路として、緊急輸送活動の円滑化に貢献することが期待される</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 ・本路線は、南薩地域と鹿児島市を結ぶ南薩縦貫道の一部で、延長約3.4kmの地域高規格道路である。 ・本路線は、鹿児島空港へのアクセス向上を図るとともに、九州縦貫自動車道や南九州西回り自動車道などと一体となった広域交通ネットワークにより、南薩地域の産業の活性化寄与する。</p> <p>【事業進捗の見込み】 ・事業進捗率18%(うち、用地取得率48%)</p> <p>【コスト縮減等】 ・コンクリート二次製品の積極的な活用や再生骨材の採用等によりコスト縮減を図っていく。 ・軟弱地盤上の構造物の基礎対策について、工法の比較検討を行いコスト縮減を図っていく。</p>	継続	道路局 環境安全課 (課長 池田豊人)
地域高規格道路 徳島環状道路 都市計画道路 徳 島東環状線(末広 ～住吉工区) 徳島県	再々評価	490	613	<p>【内訳】 走行時間短縮便益: 465億円 走行経費減少便益: 91億円 交通事故減少便益: 57億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 31,300台/日</p>	590	1.04	<p>①緊急輸送道路の強化 ・第2次緊急輸送道路に指定されており、高架構造を整備することにより、浸水被害を回避し、発災時でも機能</p> <p>②沿道住民の生活環境の改善 ・中心市街地の通過交通と都市内交通を分離し、生活環境を改善 ・自歩道の整備により、歩行者自転車の安全性向上</p> <p>③物流の集積拠点のアクセス向上 ・マリンプア沖洲産業団地や中央卸売市場へのアクセス性向上</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 ・当路線は、徳島外環状道路の東部に位置し、徳島東環状線及び国道192号徳島南環状道路で形成される地域高規格道路であり、四国横断道と一体となり、地域の連携強化を図るとともに、徳島市内の慢性的な渋滞を解消し、円滑な交通を創出、地域振興、防災対策に寄与する重要な社会基盤である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率83%(うち用地進捗率100%)</p> <p>【コスト縮減等】 ・橋梁の下部工と上部工を剛結(ラーメン構造)することで、走行性、耐震性の向上を図るとともに上部工構造の重量が軽減され、従来に比べ橋脚の間隔を長くすることが可能となり、橋脚の基数が減ったことで、コスト縮減を図っている。</p>	継続	都市局 街路交通施設課 (課長 神田昌幸)

【住宅市街地総合整備事業】
 (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							
仁川地区住宅市街地総合整備事業 (都市再生機構)	再々評価	182	197	【内訳】 拠点地区の便益162億円、拠点地区外の 便益35億円 【主な根拠】 道路や公園整備等による住環境の向上、 良質な住宅市街地の整備	182	1.1	・良質な市街地住宅の供給 が図られるとともに、道路・広 場等の整備を行うことによ り、活力と魅力ある美しい市 街地環境の形成及び快適で 安全な居住環境の創出が実 現できる。	・事業の実施により、当該市街地の改善 に資する。 ・事業の着手が遅れたが、平成28年4月 にI期後工区の建設が完了する見込み である。	継続	住宅局 市街地建築課 市街地住宅整備室 (室長 長谷川 貴彦)
若久地区住宅市街地総合整備事業 (都市再生機構)	再評価	187	219	【内訳】 拠点地区内の便益:188億円、拠点地区 外の便益:31億円 【主な根拠】 道路や公園整備等による住環境の向上、 良質な住宅市街地の整備	187	1.2	・良質な市街地住宅の供給 が図られるとともに、道路・広 場等の整備を行うことによ り、活力と魅力ある美しい市 街地環境の形成及び快適で 安全な居住環境の創出が実 現できる。 ・今後、残事業の道路・公園 の整備を進め、ネットワーク を形成することにより、更な る安全性、快適性、防災性の 向上、まちの賑わいや良好 な環境、景観の創出が期待 できる。	・福岡市においても少子高齢化が一層進 展しており、子育て世帯や高齢者が安心 して住み続けられるためにも、良好な住 環境における住宅供給や医療・高齢者福 祉施設の整備に期待が高まっている。ま た、事業長期化による地域の衰退も懸念 されており、事業の早期完了による地域 の活性化や居住環境、防災性の向上が 望まれているため、事業を継続する必要 がある。 ・残事業は、都市再生機構賃貸住宅の建 設工事(H27年度完成予定)、既存住棟の 解体、道路・公園の整備等であり、事業 完了に向けて着実に事業が進捗してい る。平成28年度に事業完了予定。	継続	住宅局 市街地建築課 市街地住宅整備室 (室長 長谷川 貴彦)

※1 前回評価時において実施した費用便益分析の要因に変化が見られないことなどから、前回評価の費用便益分析の結果を用いている。

【都市・幹線鉄道整備事業】

(都市鉄道整備事業(地下高速鉄道整備事業(大規模改良工事)))

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							
地下高速鉄道整備 事業 (大規模改良工事: 列車 遅延・輸送障害対 策) 大江戸線 勝どき駅 東京都交通局	再評価	108	187	【根拠】 ホームから地上までの所要時間の短縮 列車停車時間の短縮	94	2.0	<p>・駅処理能力の向上による駅 周辺の移動利便性の向上 ・混雑等の緩和による安全性 の向上</p> <p>■投資効果等の事業の必要性 大江戸線勝どき駅は、駅周辺の再開発の 影響などによる夜間人口及び従業人口 の急増に伴い、想定を上回る利用者の増 加が生じ駅が混雑しており、特に朝ピーク 時には列車の運行に支障するまでの状 況になった。このため、ホーム増設、コン コースの改良、出入口の新設を実施する ことにより、駅の混雑の解消を図るもの である。</p> <p>■事業の進捗の見込み 工程のうち、埋設物移設・杭打・路面覆 工・地盤改良までが終了し、現在掘削を 行っている。ホームの新設及びコンコース の一体化については平成30年度に供用 を開始し、残工事を平成32年度まで行う 見込みである。</p> <p>■コスト縮減 今回変更した事業費は、建築・設備工事 の詳細設計も概ね完了し、十分に精査さ れたものである。</p>	継続	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 五十嵐 徹人)	

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							
地下高速鉄道整備 事業 (大規模改良工事: 列車 遅延・輸送障害対 策) 東西線 茅場町駅 東京地下鉄株式会 社	再評価	41	44	<p>■茅場町駅の停車時分の短縮 ・所定時間に対する超過停車時分:最大 10秒短縮</p> <p>■門前仲町駅～茅場町駅間の運転時分 の短縮 ・運転時分の削減秒数:約16秒 (所定の停車時分に対する超過分が10秒 以上の列車の後続列車の場合) ※ピーク2時間</p>	38	1.1	<p>■遅れるかもしれないという 不安感の軽減</p> <p>■余裕を持って行動する必 要性の軽減</p> <p>■ホーム上の混雑緩和によ る安全性の向上</p>	<p>■投資効果等の事業の必要性 当該路線では大規模・定常的ともに遅延 が頻繁に発生しており、利用者数も多い ことから、大きな効果が期待できる。</p> <p>■事業の進捗の見込み 平成30年度内の供用開始・工事完了を目 指して、工事を進めている。</p> <p>■コスト縮減 施工方法の見直し等を通じて随時費用縮 減に努めていく。</p>	継続	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 五十嵐 徹人)
地下高速鉄道整備 事業 (大規模改良工事: 列車 遅延・輸送障害対 策) 有楽町線・副都心線 小竹向原駅 東京地下鉄株式会 社	再評価	198	256	<p>■小竹向原駅の停車時分の短縮 ・所定時間に対する超過停車時分:約6秒 短縮</p> <p>■小竹向原駅～千川町駅間の運転時分 の短縮 ・運転時分の削減秒数:約9秒 ※ピーク2時間、A線の場合。オフピーク およびB線についても短縮が期待される。</p>	203	1.3	<p>■遅れるかもしれない、相互 直通運転が中止されるかもし れないといった不安感の軽 減</p> <p>■余裕を持って行動する必 要性の軽減</p> <p>■相互直通運転を実施して いる他線も含め、広域に波 及する遅延の回避・軽減</p>	<p>■投資効果等の事業の必要性 当該路線では大規模・定常的ともに遅延 が頻繁に発生しており、利用者数も多い ことから、大きな効果が期待できる。</p> <p>■事業の進捗の見込み 平成27年度内の供用開始、平成29年度 内の工事完了を目指して、工事を進めて いる。</p> <p>■コスト縮減 施工方法の見直し等を通じて随時費用縮 減に努めていく。</p>	継続	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 五十嵐 徹人)

【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							
小名浜港東港地区 廃棄物海面処分場 整備事業 福島県	再々評価	266	385	<p>【内訳】 輸送コスト削減便益:258億円 残存価値 :127億円</p>	362	1.1	<p>・輸送コストが低減されることに伴い、CO2及びNO2の排出量が軽減される。</p> <p>・首都圏で発生する建設発生土や港内浚渫土砂を、小名浜港東港造成のための埋め立てに活用することにより、土砂処分の適正化、費用削減を図ることができ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30年台前半の完了を予定している。 ・既存の消波ブロック及びケーソン上部工の再利用によりコスト縮減が図られた。</p>	継続	港湾局 計画課 (課長 宮崎 祥一)	
元町港前浜地区離 島ターミナル整備 事業 東京都	再々評価	166	288	<p>【内訳】 ・貨物の輸送コスト削減 : 23億円 ・旅客の移動コスト削減 : 131億円 ・災害時輸送コスト削減 : 23億円 ・船舶損傷損失コスト削減 : 112億円</p> <p>【主な根拠】(将来予測H33年以降) ・年間取扱貨物量 : 198千トン/年 ・年間乗降客数 : 393千人/年</p>	213	1.4	<p>・就航率が向上することにより、より多くの観光客が見込まれることから、地域振興が図られる。 ・港湾貨物輸送の効率化により、CO2及びNOX等の排出が軽減される。 ・防波堤を整備することにより、出入港時の船舶動揺による保針性の確保の困難が解消され、船舶航行の安全の確保が図られる。</p> <p>・港内の静穏性が悪く、定期船が接岸できない場合があり、接岸できる場合でも、乗降中や荷役の安全性及び効率性は十分でない。このため、プロジェクトの必要性は高い。 ・島しょ特有の厳しい気象・海象条件の中ではあるが、本事業は順調に進捗しており、岸壁は平成27年度の完了を予定している。 ・ケーソン中詰材の工夫やケーソン断面の縮小等、コスト縮減に取り組んでいる。</p>	継続	関東地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 西谷 和人)	

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							
御蔵島港里浜地区 離島ターミナル整 備事業 東京都	再々評価	162	251	<p>【内訳】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・貨物の輸送コスト削減 : 75億円 ・旅客の移動コスト削減 : 70億円 ・船舶損傷損失削減 : 91億円 ・陸上輸送コスト削減 : 8.0億円 ・小型船作業コスト削減 : 6.6億円 <p>【主な根拠】(将来予測H36年以降)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・年間取扱貨物量 : 44千ト/年 ・年間乗降客数 : 15千人/年 	192	1.3	<ul style="list-style-type: none"> ・就航率が向上することにより、より多くの観光客が見込まれることから、地域振興が図られる。 ・港湾貨物輸送の効率化により、CO2及びNOX等の排出が軽減される。 ・防波堤を整備することにより、出入港時の船舶動揺による保針性の確保の困難が解消され、船舶航行の安全の確保が図られる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・港内の静穏性が悪く、定期船が接岸できない場合があり、接岸できる場合でも、乗降中や荷役の安全性及び効率性は十分でない。このため、プロジェクトの必要性は高い。 ・島しょ特有の厳しい気象・海象条件の中ではあるが、本事業が順調に進捗した場合には、平成30年代後半の完了を予定している。 	継続	関東地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 西谷 和人)
三池港沖ヶ平地区 離島ターミナル整 備事業 東京都	再々評価	171	346	<p>【内訳】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・貨物の輸送コスト削減 : 121億円 ・旅客の移動コスト削減 : 34億円 ・災害時輸送コスト削減 : 88億円 ・船舶損傷損失削減 : 104億円 <p>【主な根拠】(将来予測H36年以降)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・年間取扱貨物量 : 81千ト/年 ・年間乗降客数 : 41千人/年 	254	1.4	<ul style="list-style-type: none"> ・就航率が向上することにより、より多くの観光客が見込まれることから、地域振興が図られる。 ・港湾貨物輸送の効率化により、CO2及びNOX等の排出が軽減される。 ・防波堤を整備することにより、出入港時の船舶動揺による保針性の確保の困難が解消され、船舶航行の安全の確保が図られる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・港内の静穏性が悪く、定期船が接岸できない場合があり、接岸できる場合でも、乗降中や荷役の安全性及び効率性は十分でない。このため、プロジェクトの必要性は高い。 ・島しょ特有の厳しい気象・海象条件の中ではあるが、本事業が順調に進捗した場合には、平成40年代後半の完了を予定している。 ・ケーソン中詰材の工夫やケーソン断面の縮小等、コスト縮減に取り組んでいる。 	継続	関東地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 西谷 和人)

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							
神湊港底土地区離 島ターミナル整備 事業 東京都	再々評価	171	552	<p>【内訳】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・貨物の輸送コスト削減 : 399億円 ・災害時における輸送コスト等削減 : 10億円 ・船舶損傷損失削減 : 112億円 ・旅客の移動コスト削減 : 31億円 <p>【主な根拠】(将来予測H33年以降)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・年間取扱貨物量 : 228千ト/年 ・年間乗降客数 : 27千人/年 	272	2.0	<ul style="list-style-type: none"> ・就航率が向上することにより、より多くの観光客が見込まれることから、地域振興が図られる。 ・港湾貨物輸送の効率化により、CO2及びNOx等の排出が軽減される。 ・防波堤を整備することにより、出入港時の船舶動揺による保針性の確保の困難が解消され、船舶航行の安全の確保が図られる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・港内の静穏性が悪く、定期船が接岸できない場合があり、接岸できる場合でも、乗降中や荷役の安全性及び効率性は十分でない。このため、プロジェクトの必要性は高い。 ・島しょ特有の厳しい気象・海象条件の中ではあるが、本事業が順調に進捗した場合には、平成20年代前半の完了を予定している。 ・ケーソン中詰材の工夫やケーソン断面の縮小等、コスト縮減に取り組んでいる。 	継続	関東地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 西谷 和人)
直江津港東ふ頭地区 国際物流ターミナル 整備事業(耐震改良) 新潟県	再々評価	42	150	<p>【内訳】</p> <ul style="list-style-type: none"> 耐震強化施設整備便益 : 9.3億円 増深による機能拡充便益 : 140億円 <p>【主な根拠】</p> <ul style="list-style-type: none"> 平成32年予測取扱貨物量 (コンテナ) : 32,017TEU/年 	48	3.1	<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、地域産業の国際競争力の向上が図られる。 ・貨物輸送や旅客航路の安全性の向上が図られる。 ・輸送の効率化により、NOx等の排出ガスが削減される。 	<ul style="list-style-type: none"> ・既存の岸壁の耐震強化を図るとともに、年々増加する貨物の効率的な物流機能の確保及び船舶の大型化による冬期間の定時性、安全性の確保のため、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 宮崎 祥一)

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							
七尾港矢田新地区 耐震強化岸壁整備 事業 石川県	再々評価	25	44	<p>【内訳】 輸送コストの削減便益 : 1.0億円 施設被害の回避便益 : 3.2億円 交流機会の増加便益 : 39億円</p> <p>【主な根拠】 平成27年予測取扱貨物量 : 180,600 t / 年</p>	36	1.2	<ul style="list-style-type: none"> 耐震強化岸壁整備によ り、緊急物資の供給が可能 となり、人命被害の回避が 図られる。また、背後の荷 主等事業者にとって、物流 が維持され事業活動が継続 できることにより、企業の 取益減少等、地震発生時に おける不安の軽減が図られ る。 	<ul style="list-style-type: none"> 大規模地震発生時における緊急物資 等の輸送機能の確保及び経済活動の維 持に必要な物流機能の確保のため、本 プロジェクトの必要性は高い。 旅客船に対応した岸壁を整備するこ とにより、観光・交流機能が促進さ れ、交流機会の増加につながるため、 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 27年度の完了を予定している。 	継続	港湾局 計画課 (課長 宮崎 祥一)
三河港蒲郡地区国 際物流ターミナル 整備事業 愛知県	その他	120	260	<p>【内訳】 輸送コストの削減便益 : 258億円 ふ頭用地の残存価値 : 2.1億円</p> <p>【主な根拠】 平成32年推計取扱貨物量 : 1,173,000t/年</p>	133	2.0	<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 効率化が促進され、地域産 業の国際競争力の向上を図 ることができる。 物流の効率化によって、 貨物の輸送に伴って発生す るCO2やNOxの排出量が減少 し、環境負荷の軽減が図ら れる。 背後企業の事業規模が拡 大されることで、地域経済 の活性化や新たな雇用創出 が期待される。 	<ul style="list-style-type: none"> 荷役の効率化、安全性の向上等、港 湾物流機能の強化を図り、将来の港湾 貨物取扱の効率化に対応する必要があ る。 平成26年度末に一部暫定供用の予 定、平成32年度に供用開始予定 工法変更及びコスト縮減方策なし。 事業手法及び規模の見直し等を図る ための代替案なし。 	継続	港湾局 計画課 (課長 宮崎 祥一)

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							
大阪湾圏域広域処理場整備事業 大阪湾広域臨海環境整備センター	再々評価	3,071	13,110	<p>【内訳】 廃棄物等適正処理便益：10,919億円 浚渫土砂適正処理便益：163億円 埋立による残存価値：2,028億円</p> <p>【主な根拠】 平成24年3月基本計画変更に伴う広域処分受入量推計（H元～H39の累計より）85,396千㎡</p>	9,090	1.4	<ul style="list-style-type: none"> ・最終処分場が存在することにより不法投棄される廃棄物が削減される。 ・市街地の近隣やその上流における処分場の設置が抑制され、住民の心理的不安等を軽減できる。 ・設備投資等に伴い発生する残土等を受け入れる環境が整備されることにより、設備投資等が実施されやすくなる。 ・大阪湾圏域を包括した処分場が整備されることにより、自治体の負担を軽減できる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・大阪湾圏域の広域処理対象区域（近畿2府4県）から発生する廃棄物を適正に埋立処理し、埋立によってできた土地を活用して、港湾の秩序ある整備を行い、地域の均衡ある発展に寄与するとともに、大阪湾圏域の生活環境の保全を図ることを目的として、「大阪湾圏域広域処理場整備基本計画」において必要とされ位置づけられたものである。 ・本事業は、社会情勢の変化等に対応しながら、対象となる廃棄物を適正に受け入れており、投資効果も確認され、また着実に事業実施が図られており、継続事業としての必要性は続くと考えられる。 ・コスト縮減検討委員会を設置し、コスト縮減をこれまで取り組んできている。 	継続	港湾局 計画課 (課長 宮崎 祥一)
東予港西条地区防波堤整備事業 愛媛県	その他	72	705	<p>【内訳】 輸送コストの削減便益：19億円 海難の減少便益：14億円 浸水被害回避便益：8.4億円 安全対策コストの削減便益：43億円 収益増加に伴う付加価値の便益：622億円 その他の便益：0.4億円</p> <p>【主な根拠】 平成29年予測取扱貨物量：2.6万トン/年 避泊可能隻数：1隻 浸水被害額：21百万円 大型船の建造：31万DWT級タンカー1隻、18万m3級LNG船1隻</p>	90	7.8	<ul style="list-style-type: none"> ・港内静穏性が確保され、船舶の荷役及び航行等の安全性が向上する。 ・東予港沖を航行する船舶の安全で安定的な運航が可能となり、海上輸送の信頼性向上が期待される。 ・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。 	<ul style="list-style-type: none"> ・輸送コストの削減、荒天時の高潮や波浪による被害の軽減、造船業の国際競争力の強化が図られるため、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 宮崎 祥一)

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							
苅田港新松山地区 国内物流ターミナル 整備事業 福岡県	その他	180	323	【内訳】 輸送コスト削減：318億円 その他の便益：5.6億円 【主な根拠】 平成37年度予測取扱貨物量：（バルク 貨物）89万トン/年	242	1.3	<ul style="list-style-type: none"> ・企業進出等による生産拡大、雇用創出など広域的な経済の活性化に寄与する。 ・港湾貨物の輸送効率化によるCO2及びNOxの排出量が軽減される。 ・輸送コストの削減、広域的な経済の活性化、CO2及びNOxの排出量の軽減等が図られるため、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 宮崎 祥一)	
北九州港戸畑地区 国際物流ターミナル 整備事業 北九州市	再々評価	22	57	【内訳】 陸上輸送コストの削減便益：57億円 【主な根拠】 平成40年度予測取扱貨物量：25万トン /年	33	1.7	<ul style="list-style-type: none"> ・背後の物流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。 ・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。 ・老朽化したふ頭の再編と船舶の大型化に対応することによって、ふ頭の機能を高め、企業の物流活動や生産の基盤強化が図られるため、本プロジェクトの必要性は高い。 ・しかし、ダイオキシンの除去は本事業目的とは異なることから、公害防止対策事業で行い、その後、本事業である改修（国際拠点）事業予算で整備を行う。 ・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 宮崎 祥一)	

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							
松浦港御厨地区廃 棄物海面処分場整 備事業 長崎県	その他	20	33	<p>【内訳】 輸送コスト削減:22億円 その他の便益:11億円 【主な根拠】 土砂受入予測量(公共残土):500千 m³ 造成面積:44,198m²</p>	31	1.1	<p>・土砂処分地までの輸送距離短縮により、CO₂及びNO_xの排出量が軽減される。</p> <p>・H26年度には受入を完了する予定であるほか、埋立の早期完成について地元からの強い要望もあるため、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。</p>	継続	九州地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 下田潤一)	
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	その他	75	147	<p>【内訳】 輸送コスト削減:145億円 滞船コスト削減:1.9億円 その他の便益:0.2億円 【主な根拠】 平成28年予測取扱貨物量:(砂利・砂)70万トン/年 平成33年予測取扱貨物量:(鋼材等)35万トン/年</p>	96	1.5	<p>・船舶大型化への対応による輸送の効率化により、CO₂及びNo_xの排出量が軽減される。</p> <p>・狭隘なスペースに混在していた鋼材類と砂利・砂を分離することや貨物船の大型化、岸壁の老朽化に対応した施設整備によって、効率的な物流体系の構築が図られるため、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30年代前半の完了を予定している。</p>	継続	九州地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 下田潤一)	

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							
佐世保港三浦地区 国際物流ターミナル 整備事業(耐震 改良) 佐世保市	長期間継 続中	40	78	<p>【内訳】 輸送コスト削減：76億円 震災時の輸送コスト削減：1.1億円 震災時の施設被害の回避：1.9億円 【主な根拠】 平成27年予測取扱貨物量：(コンテナ) 12,848万TEU/年</p>	46	1.7	<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、地域産業の国際競争力の向上を図ることができる。 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。 耐震強化岸壁の整備により、大量で安定的な緊急物資の輸送ルートが確保されることにより人命被害の回避等、地域住民の生活維持に寄与する。 	<ul style="list-style-type: none"> 岸壁の整備により、大型貨物船の入港やフェリーやRORO船を使ったコンテナ貨物の取扱が可能となるとともに、大規模地震発生時の緊急物資輸送を確保することが可能となるため、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。 	継続	港湾局 計画課 (課長 宮崎 祥一)
中津港田尻地区国 際物流ターミナル 整備事業 大分県	その他	292	683	<p>【内訳】 陸上輸送コスト削減：676億円 輸送費用削減：1.5億円 輸送時間費用削減：3.2億円 事故損失削減：0.5億円 その他の便益：2.3億円 【主な根拠】 平成26年予測取扱貨物量：(完成自動車) 19万1千台/年 平成31年予測交通量：36万4千台/年</p>	470	1.5	<ul style="list-style-type: none"> 中津地域をはじめ広域的な雇用の創出などにより、経済活性化に寄与する。 中津港に入港する大型自動車船の航行安全性が向上する。 臨港道路整備による交通混雑の緩和が図られる。 陸上輸送距離の短縮による自動車のCO2及びNOxの排出量が軽減される。 	<ul style="list-style-type: none"> 本プロジェクトの主たる施設となる岸壁は既に供用を開始しており、残事業は臨港道路のみであるが、投資効果を高めるために不可欠であるため、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 宮崎 祥一)

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							
油津港東地区国際 物流ターミナル整 備事業 宮崎県	その他	518	1,766	<p>【内訳】 輸送コスト削減：832億円 海難減少に伴う損失回避：883億円 震災時の輸送コスト削減：40億円 その他の便益：12億円 【主な根拠】 平成33年予測取扱貨物量： (林産品) 607千トン/年 (完成自動車) 54千トン/年 平成30年予測避泊可能隻数：2隻</p>	1,446	1.2	<ul style="list-style-type: none"> ・緊急物資輸送による地域住民の生活維持及び震災後経済の発展に寄与するとともに、大規模地震時の緊急物資輸送に資するものであり、地元から早期整備を強く要望されていることから、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 宮崎 祥一)	