

個別公共事業の評価書（その4）

—令和3年度—

令和4年3月25日 国土交通省

国土交通省政策評価基本計画（令和2年6月25日最終変更）及び令和3年度国土交通省事後評価実施計画（令和3年8月26日最終変更）に基づき、個別公共事業（直轄事業等）についての完了後の事後評価、個別公共事業（補助事業等）についての新規事業採択時評価、再評価及び完了後の事後評価を行った。本評価書は、行政機関が行う政策の評価に関する法律第10条の規定に基づき作成するものである。

1. 個別公共事業評価の概要について

（評価の対象）

国土交通省では、維持・管理に係る事業、災害復旧に係る事業等を除くすべての所管公共事業を対象として、事業の予算化の判断に資するための評価（新規事業採択時評価）、事業の継続又は中止の判断に資するための評価（再評価）及び改善措置を実施するかどうか等の今後の対応の判断に資する評価（完了後の事後評価）を行うこととしている。

新規事業採択時評価は、原則として事業費を予算化しようとする事業について実施し、再評価は、事業採択後一定期間（直轄事業等は3年間。補助事業等は5年間）が経過した時点で未着工の事業及び事業採択後長期間（5年間）が経過した時点で継続中の事業、社会経済情勢の急激な変化により再評価の実施の必要が生じた事業等について実施する。また、完了後の事後評価は、事業完了後の一定期間（5年以内）が経過した事業等について実施する。

（評価の観点、分析手法）

国土交通省の各事業を所管する本省内部部局又は外局が、費用対効果分析を行うとともに事業特性に応じて環境に与える影響や災害発生状況も含め、必要性・効率性・有効性等の観点から総合的に評価を実施する。特に、再評価の際には、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、といった視点で事業の見直しを実施する。本評価書で対象とした事業の事業種別の評価項目等については別添1（評価の手法等）のとおりである。

（第三者の知見活用）

再評価及び完了後の事後評価にあたっては、事業評価の実施要領に基づき、学識経験者等から構成される事業評価監視委員会の意見を聴くこととしている。また、直轄事業等の新規事業採択時評価においても、事業評価の実施要領に基づき、学識経験者等の第三者から構成される委員会等の意見を聴くこととしている。

また、評価手法に関する事業種別間の整合性や評価指標の定量化等について公共事業評価手法研究委員会において検討し、事業種別毎の評価手法の策定・改定について、評価手法研究委員会において意見を聴くこととしている。

（参考資料）

i) 事業評価カルテ検索（URL：<http://www.mlit.go.jp/tec/hyouka/public/jghks/chart.htm>）

これまで事業評価の対象となった各事業（直轄事業等）の諸元等が記載された帳票を検索できる。

ii) 事業評価関連リンク（URL：http://www.mlit.go.jp/tec/hyouka/public/09_public_07.html）

各部局の事業評価に関する要領等が記載されたリンク先をまとめている。

2. 今回の評価結果について

今回は、令和4年度予算に向けた評価として、直轄事業等について、完了後の事後評価39件、補助事業等について、新規事業採択時評価246件、再評価121件及び完了後の事後評価3件の評価結果をとりまとめた。件数一覧は別添2、評価結果は別添3のとおりである。

<評価の手法等>

別添1

事業名	評価項目		評価を行う過程において使用した資料等	担当部局	
	費用便益分析				費用便益分析以外の 主な評価項目
	便益	費用			
河川・ダム事業 (代替法、CVM・TCM)	<ul style="list-style-type: none"> ・想定年平均被害軽減期待額 ・水質改善効果等(環境整備事業の場合) 	<ul style="list-style-type: none"> ・建設費 ・維持管理費 	<ul style="list-style-type: none"> ・災害発生時の影響 ・過去の災害実績 ・災害発生危険度 ・地域開発の状況 ・地域の協力体制 ・河川環境等を取りまく状況等 	<ul style="list-style-type: none"> ・国勢調査メッシュ統計 ・水害統計等 	水管理・国土保全局
ダム事業 (代替法)	<ul style="list-style-type: none"> ・年平均被害軽減期待額 ・流水の正常な機能の維持 	<ul style="list-style-type: none"> ・建設費 ・維持管理費 	<ul style="list-style-type: none"> ・災害発生時の影響 ・過去の災害実績 ・災害発生危険度 ・地域開発の状況 ・地域の協力体制 ・河川環境等を取りまく状況 ・関連事業との整合等 	<ul style="list-style-type: none"> ・国勢調査メッシュ統計 ・水害統計 ・経済センサス ・メッシュデータ((財)日本建設情報総合センター)等 	水管理・国土保全局
砂防事業等 (代替法)	<ul style="list-style-type: none"> ・直接被害軽減便益 ・人命保護便益 	<ul style="list-style-type: none"> ・建設費 ・維持管理費 	<ul style="list-style-type: none"> ・災害発生時の影響 ・過去の災害実績 ・災害発生危険度 	<ul style="list-style-type: none"> ・国勢調査メッシュ統計 	水管理・国土保全局

<p>海岸事業 (代替法、CVM・TCM(環境保全・利用便益))</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・浸水防護便益 ・侵食防止便益 ・飛砂・飛沫防護便益 ・海岸環境保全便益 ・海岸利用便益 	<ul style="list-style-type: none"> ・事業費 ・維持管理費 	<ul style="list-style-type: none"> ・災害発生時の影響 ・過去の災害実績 ・災害発生危険度 	<ul style="list-style-type: none"> ・国勢調査メッシュ統計 	<p>水管理・国土保全局 港湾局</p>
<p>道路・街路事業 (消費者余剰法)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・走行時間短縮便益 ・走行経費減少便益 ・交通事故減少便益 	<ul style="list-style-type: none"> ・事業費 ・維持管理費 	<ul style="list-style-type: none"> ・事業実施環境 ・物流効率化の支援 ・都市の再生 ・安全な生活環境の確保 ・救助・救援活動の支援等の防災機能 	<ul style="list-style-type: none"> ・道路交通センサス ・パーソントリップ調査 	<p>都市局 道路局</p>
<p>港湾整備事業 (消費者余剰法)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・輸送コストの削減 ・国際観光純収入の増加 ・安全性の向上 等 	<ul style="list-style-type: none"> ・建設費 ・管理運営費等 	<ul style="list-style-type: none"> ・地域経済への影響 ・環境等への影響 	<ul style="list-style-type: none"> ・各港の港湾統計資料等 	<p>港湾局</p>
<p>都市・地域交通戦略推進事業(消費者余剰法、CVM)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者便益 等 	<ul style="list-style-type: none"> ・事業費 ・維持管理費 等 	<ul style="list-style-type: none"> ・都市の再生 ・地域経済効果 ・安全な生活環境の確保 ・生活利便性の向上 	<ul style="list-style-type: none"> ・道路交通センサス ・パーソントリップ調査 ・国勢調査小地域集計 ・経済センサス 等 	<p>都市局</p>

市街地整備事業 (国際競争拠点都市整備事業)	道路・街路事業 (消費者余剰法)	<ul style="list-style-type: none"> ・走行時間短縮便益 ・走行経費減少便益 ・交通事故減少便益 	<ul style="list-style-type: none"> ・建設費 ・維持管理費 	<ul style="list-style-type: none"> ・事業実施環境 ・物流効率化の支援 ・都市の再生 ・安全な生活環境の確保 ・救助・救援活動の支援等の防災機能 	<ul style="list-style-type: none"> ・道路交通センサス ・パーソトリップ調査 	都市局
	鉄道整備事業 (消費者余剰法)	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者便益(時間短縮効果等) ・供給者便益 等 	<ul style="list-style-type: none"> ・事業費 ・維持管理費 	<ul style="list-style-type: none"> ・道路交通混雑緩和 ・地域経済効果 ・生活利便性の向上 	<ul style="list-style-type: none"> ・旅客地域流動調査 ・パーソトリップ調査 	都市局
	都市再生交通拠点整備事業(消費者余剰法、CVM)	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者便益 等 	<ul style="list-style-type: none"> ・事業費 ・維持管理費 	<ul style="list-style-type: none"> ・都市の再生 ・地域経済効果 ・安全な生活環境の確保 ・生活利便性の向上 	<ul style="list-style-type: none"> ・道路交通センサス ・パーソトリップ調査 	都市局
	土地区画整理事業 <道路事業> (消費者余剰法)	<ul style="list-style-type: none"> ・走行時間短縮便益 ・走行費用減少便益 ・交通事故減少便益 	<ul style="list-style-type: none"> ・街路整備事業費 ・維持管理費 	<ul style="list-style-type: none"> ・物流の効率化の支援 ・中心市街地の活性化 ・地域・都市の基盤の形成 	<ul style="list-style-type: none"> ・道路交通センサス ・パーソトリップ調査 	都市局

<p>土地区画整理事業 <都市再生区画整理事業> (ヘドニック法)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・宅地地価上昇便益 	<ul style="list-style-type: none"> ・土地区画整理事業費 ・維持管理費 ・用地費 	<ul style="list-style-type: none"> ・中心市街地の活性化 ・防災上安全な市街地の形成 ・土地の有効・高度利用の推進 	<ul style="list-style-type: none"> ・公示地価 	<p>都市局</p>
<p>史跡等一体都市開発事業 (ヘドニック法)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・事業区域内の便益 ・事業区域外の便益 	<ul style="list-style-type: none"> ・施設整備費 ・用地費 ・維持管理費 	<ul style="list-style-type: none"> ・国際競争力の強化 ・防災機能の向上 ・史跡等の保存とまちづくりの両立 	<ul style="list-style-type: none"> ・相続税路線価 ・公示地価 	<p>都市局</p>
<p>国際競争業務継続拠点整備事業 (代替法)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・災害時の被害軽減便益 ・エネルギー効率化便益 ・環境改善便益 	<ul style="list-style-type: none"> ・施設整備費 ・維持管理費 	<ul style="list-style-type: none"> ・国際競争力の強化 ・防災機能の向上 ・都市環境の改善 	<ul style="list-style-type: none"> ・停電コストに関する調査報告書 ・全国地震動予測地図 	<p>都市局</p>

市街地再開発事業等 (ヘドニック法)	<ul style="list-style-type: none"> ・事業区域内の便益 ・事業区域外の便益 	<ul style="list-style-type: none"> ・施設整備費 ・用地費 ・維持管理費 	<ul style="list-style-type: none"> ・事業執行の環境 ・防災上危険な市街地の整備 ・安全な市街地の形成 	<ul style="list-style-type: none"> ・相続税路線価 ・公示地価 	都市局 住宅局
都市再生総合整備事業 (ヘドニック法等)	<ul style="list-style-type: none"> ・宅地地価上昇便益 等	<ul style="list-style-type: none"> ・事業費 ・維持管理費 等	<ul style="list-style-type: none"> ・事業対象地区の状況と課題 ・目標とする地域像 ・計画の考え方又は見通し ・総合的な事業展開による効果 	<ul style="list-style-type: none"> ・公示地価等 	都市局 住宅局
市街地整備事業 (都市機能立地支援事業) (ヘドニック法)	<ul style="list-style-type: none"> ・事業区域内の便益 ・事業区域外の便益 	<ul style="list-style-type: none"> ・施設整備費 ・用地費 ・維持管理費 	<ul style="list-style-type: none"> ・まちの活力の維持・増進 ・良好な都市環境の整備 ・土地の有効利用 	<ul style="list-style-type: none"> ・相続税路線価 ・公示地価 	都市局 住宅局

<p>都市・幹線鉄道整備事業 (消費者余剰法)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者便益(時間短縮効果等) ・供給者便益 ・環境等改善便益 ・残存価値 	<ul style="list-style-type: none"> ・事業費 ・維持改良費 	<ul style="list-style-type: none"> ・道路交通混雑緩和 ・地域経済効果 ・生活利便性の向上 ・安全への効果・影響 	<ul style="list-style-type: none"> ・旅客地域流動調査 ・パーソントリップ 	<p>鉄道局</p>
<p>住宅市街地基盤整備事業 (代替法、消費者余剰法)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○施設整備効果 ・個別の施設整備効果 ・住宅宅地供給効果 	<ul style="list-style-type: none"> ・事業費 ・維持管理費 	<p>住宅宅地事業の</p> <ul style="list-style-type: none"> ・必要性 ・緊急性 ・効率性 ・優良性 ・先導性 	<ul style="list-style-type: none"> ・市場家賃 ・公示地価 	<p>住宅局</p>
	<ul style="list-style-type: none"> ○促進効果 ・住宅宅地の供給促進による効果 				

住宅市街地総合整備事業	住宅市街地総合整備事業 (ヘドニック法)	<ul style="list-style-type: none"> <拠点地区内> ・事業の実施により発生する収益 <拠点地区外> ・事業の影響による効用水準の変化 	<ul style="list-style-type: none"> ・事業費 ・維持管理費 	<ul style="list-style-type: none"> ・土地利用転換 ・土地有効利用 ・住宅の質 ・計画の位置づけ 	<ul style="list-style-type: none"> ・相続税路線価 ・公示地価 	住宅局
	優良建築物等整備事業 (ヘドニック法)	<ul style="list-style-type: none"> ・事業区域内の便益 ・事業区域外の便益 	<ul style="list-style-type: none"> ・施設整備費 ・用地費 ・維持管理費 	事業執行の環境 防災上危険な市街地の整備 安全な市街地の形成	<ul style="list-style-type: none"> ・相続税路線価 ・公示地価 	住宅局
	街なみ環境整備事業 (CVM)	<ul style="list-style-type: none"> ・生活環境等の改善効果(仮想市場における支払意志額) 	<ul style="list-style-type: none"> ・事業費 	住環境の改善 公共空間の確保 住宅等の修景 公共空間の景観向上	<ul style="list-style-type: none"> ・アンケート調査 	住宅局

地域居住機能再生推進事業のうち公営住宅等整備事業等	<ul style="list-style-type: none"> ・家賃 ・駐車場利用料 ・用地の残存価値 ・建物の残存価値 	<ul style="list-style-type: none"> ・事業費 ・維持管理費 	<ul style="list-style-type: none"> ・公営住宅等長寿命化計画 		住宅局
密集市街地総合防災事業 (ヘドニック法等)	<ul style="list-style-type: none"> ・事業区域内の便益 ・事業区域外の便益 	<ul style="list-style-type: none"> ・事業費 ・維持管理費 	<ul style="list-style-type: none"> ・防災上安全な市街地の形成 ・土地利用転換と土地有効利用 ・住宅の質 ・計画の位置づけ 	<ul style="list-style-type: none"> ・公示地価等 	住宅局
地域生活拠点型再開発事業 (ヘドニック法)	<ul style="list-style-type: none"> ・事業区域内の便益 ・事業区域外の便益 	<ul style="list-style-type: none"> ・施設整備費 ・用地費 ・維持管理費 	<ul style="list-style-type: none"> ・事業執行の環境 ・防災上危険な市街地の整備 ・安全な市街地の形成 	<ul style="list-style-type: none"> ・相続税路線価 ・公示地価 	住宅局

<p>下水道事業 (代替法、CVM)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・生活環境の改善効果 ・公共用水域の水質保全効果 ・浸水の防除効果 ・その他の効果 	<ul style="list-style-type: none"> ・建設費 ・維持管理費 ・改築費 	<p>他の汚水処理施設との調整 状況 地域の活性化</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・都道府県構 想 	<p>水管理・国 土保全局</p>
<p>都市公園等事業 (TCM、効用関数法、CV M)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・健康、レクリエーション空間として の利用価値 ・環境の価値 ・防災の価値 ・その他の効果 	<ul style="list-style-type: none"> ・用地費 ・施設費 ・維持管理費 	<ul style="list-style-type: none"> ・計画への位置付け ・安全性の向上 ・地域の活性化 ・福祉社会への対応 ・都市環境の改善 	<ul style="list-style-type: none"> ・国勢調査結 果 	<p>都市局</p>

事業名	評価の方法	評価の視点等	評価を行う過程において使用した資料等	担当部局
都市・幹線鉄道整備事業	評価対象事業について、事業が鉄道施設や設備の総合的な改善に資することを右の視点等から評価する。	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者への効果・影響 ・老朽化への対応 ・防災への効果・影響 ・安全への効果・影響 	<ul style="list-style-type: none"> ・旅客地域流動調査 ・パーソントリップ 	鉄道局
官庁営繕事業	評価対象事業について、右のような要素ごとに、評価指標により評点方式で評価するとともに、その他の要素も含め総合的に評価する。	<ul style="list-style-type: none"> ・事業計画の必要性 ・事業計画の合理性 ・事業計画の効果 		官庁営繕部
小笠原諸島振興開発事業	評価対象事業について、基本的要件(民間事業者による十分な整備が見込めないこと、ニーズに適合していること等)を全て満たしていることを必須条件として、右の基準のいずれかを満足するか評価する。	<ul style="list-style-type: none"> ・シビルミニマムとして必要 ・村内自己完結性を確保 ・リダンダンシーを確保 ・帰島者の定着、生活安定に必要な措置 	<ul style="list-style-type: none"> ・東京都小笠原支庁管内概要 	国土政策局

※便益把握の方法

代替法

事業の効果の評価を、評価対象社会資本と同様な効果を有する他の市場財で、代替して供給した場合に必要なとされる費用によって評価する方法。

消費者余剰法

事業実施によって影響を受ける消費行動に関する需要曲線を推定し、事業実施により生じる消費者余剰の変化分を求める方法。

TCM(トラベルコスト法)

対象とする非市場財(環境資源等)を訪れて、そのレクリエーション、アメニティを利用する人々が支出する交通費などの費用と、利用のために費やす時間の機会費用を合わせた旅行費用を求めることによって、その施設によってもたらされる便益を評価する方法。

CVM(仮想的市場評価法)

アンケート等を用いて評価対象社会資本に対する支払意思額を住民等に尋ねることで、対象とする財などの価値を金額で評価する方法。

ヘドニック法

投資の便益がすべて土地に帰着するというキャピタリゼーション仮説に基づき、住宅価格や地価のデータから、地価関数を推定し、事業実施に伴う地価上昇を推計することにより、社会資本整備による便益を評価する方法。

コンジョイント分析

仮想状況に対する選好のアンケート結果をもとに、評価対象資本の構成要素を変化させた場合の望ましさの違いを貨幣価値に換算することによって評価する方法。

効用関数法

評価対象社会資本について、整備を行った場合と行わなかった場合の周辺世帯の持つ望ましさ(効用)の違いを貨幣価値に換算することで評価する方法。

令和3年度に実施した完了後の事後評価について

別添2

【公共事業関係費】

事業区分		事後評価実施箇所数				事後評価結果			
		5年以内	再事後評価	その他	計	再事後評価	改善措置	対応なし	評価手続中
河川事業	直轄事業等	3	0	0	3	0	0	3	0
ダム事業	直轄事業等	1	0	0	1	0	0	1	0
砂防事業等	直轄事業等	1	0	0	1	0	0	1	0
道路・街路事業	直轄事業等	17	0	0	17	0	0	17	0
港湾整備事業	直轄事業等	11	0	0	11	0	0	11	0
海岸事業	直轄事業等	1	0	0	1	0	0	1	0
合 計		34	0	0	34	0	0	34	0

【その他施設費】

事業区分	事後評価実施箇所数				事後評価結果			
	5年以内	再事後評価	その他	計	再事後評価	改善措置	対応なし	評価 手続中
官庁営繕事業	5	0	0	5	0	0	5	0
合計	5	0	0	5	0	0	5	0

事業区分	事後評価実施箇所数				事後評価結果			
	5年以内	再事後評価	その他	計	再事後評価	改善措置	対応なし	評価 手続中
総計	39	0	0	39	0	0	39	0

(注1) 事後評価対象基準

5年以内：事業完了後一定期間（5年以内）が経過した事業

再事後評価：前回の事後評価の際、その後の時間の経過、改善措置の実施等により効果の発現が期待でき、改めて事後評価を行う必要があると判断した事業

その他：上記以外の理由で事後評価の実施の必要が生じた事業

(注2) 事後評価結果

再事後評価：事後評価の結果、再度事後評価の実施が必要な場合

改善措置：事後評価の結果、改善措置の実施が必要な場合

対応なし：事後評価の結果、再事後評価、改善措置が必要ない場合

(注3) 直轄事業等には、独立行政法人等施工事業を含む。

令和4年度予算に向けた新規事業採択時評価について

【公共事業関係費】

事業区分		新規事業採択箇所数
河川事業	補助事業等	27
ダム事業	補助事業等	2
砂防事業等	補助事業等	90
海岸事業	補助事業等	1
下水道事業	補助事業等	29
道路・街路事業	補助事業等	21
港湾整備事業	補助事業等	2
都市・幹線鉄道整備事業	補助事業等	42
住宅市街地総合整備事業	補助事業等	7
都市・地域交通戦略推進事業	補助事業等	2
市街地整備事業	補助事業等	4
都市公園等事業	補助事業等	15
合計		242

【その他施設費】

事業区分		新規事業採択箇所数
小笠原諸島振興開発事業		4
合計		4

総計	246
----	-----

令和4年度予算に向けた再評価について

【公共事業関係費】

事業区分		再評価実施箇所数						再評価結果			
		一定期間未着工	長期間継続中	準備計画段階	再々評価	その他	計	継続		中止	評価 手続中
								うち見直し継続			
河川事業	補助事業等	0	0	0	0	3	3	3	0	0	0
ダム事業	補助事業等	0	0	0	5	4	9	9	0	0	0
砂防事業等	補助事業等	0	0	0	0	7	7	7	0	0	0
道路・街路事業	補助事業等	0	4	0	17	42	63	63	0	0	0
港湾整備事業	補助事業等	0	0	0	9	5	14	13	0	1	0
都市・幹線鉄道整備事業	補助事業等	0	1	0	2	0	3	3	0	0	0
住宅市街地総合整備事業	補助事業等	0	6	0	4	0	10	10	0	0	0
都市・地域交通戦略推進事業	補助事業等	0	1	0	0	0	1	1	0	0	0
市街地整備事業	補助事業等	0	2	0	9	0	11	11	0	0	0
合計		0	14	0	46	61	121	120	0	1	0

(注1) 直轄事業等には、独立行政法人等施行事業(補助事業を除く)を含む

(注2) 再評価対象基準

一定期間未着工: 事業採択後一定期間(直轄事業等は3年間、補助事業等は5年間)が経過した時点で未着工の事業

長期間継続中: 事業採択後長期間(5年間)が経過した時点で継続中の事業

準備計画段階: 準備・計画段階で一定期間(直轄事業等3年間、補助事業等5年間)が経過している事業

再々評価: 再評価実施後一定期間(5年間)が経過している事業

その他: 社会経済情勢の急激な変化、技術革新等により再評価の実施の必要が生じた事業

令和3年度に実施した完了後の事後評価について

【公共事業関係費】

事業区分	事後評価実施箇所数				事後評価結果			
	5年以内	再事後評価	その他	計	再事後評価	改善措置	対応なし	評価 手続中
都市・幹線鉄道整備事業 補助事業等	3	0	0	3	0	0	3	0
合計	3	0	0	3	0	0	3	0

(注1) 事後評価対象基準

5年以内：事業完了後一定期間（5年以内）が経過した事業

再事後評価：前回の事後評価の際、その後の時間の経過、改善措置の実施等により効果の発現が期待でき、改めて事後評価を行う必要があると判断した事業

その他：上記以外の理由で事後評価の実施の必要が生じた事業

(注2) 事後評価結果

再事後評価：事後評価の結果、再度事後評価の実施が必要な場合

改善措置：事後評価の結果、改善措置の実施が必要な場合

対応なし：事後評価の結果、再事後評価、改善措置が必要ない場合

令和3年度に実施した完了後の事後評価結果一覧

別添3

【公共事業関係費】

【河川事業】
(直轄事業等)

事業名 (事業実施期間) 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
二本松・安達地区土地利用一体型水防災事業 (H21～H28) 東北地方整備局	5年以内	76	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 全体事業費 76億円、工期 平成21年度～平成28年度 B/C 1.3 (B: 156億円、C: 123億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況) ・令和元年東日本台風において、輪中堤整備区間では外水による被害はなく、人家への浸水被害は最小限に抑えられた。 ・令和元年東日本台風は、二本松水位観測所において既往最高水位を記録する出水となったが、二本松・安達地区では水防災事業(輪中堤・宅地嵩上げ等)の効果により、近年の主要洪水(H10、H14、H23)での外水氾濫による浸水家屋は解消された。</p> <p>(事業実施による環境の変化) ・輪中堤整備区間における環境変化については、事業実施による改変は認められない。 ・当該地区は「にほんまつファミリーサイクリング大会」が開催されている地域となっている。本事業で、輪中堤整備を実施した地区(高田地区、平石高田地区)は、サイクリング活動の場として継続的に活用され、本事業実施の効果は治水のみならず、地域の活性化、観光振興にも寄与している。</p> <p>(社会経済情勢の変化) ・二本松市全体では事業前後において人口が減少しているが、輪中堤整備区間は横ばい。 ・世帯数については、二本松市全体傾向と同様に、輪中堤整備区間においても増加していることが認められる。 ・輪中堤整備区間(高田地区、平石高田地区)では、事業の完成により治水安全度が向上し、災害リスクが軽減されたことで、住宅の増加が確認できる。</p> <p>(今後の事後評価の必要性) ・「二本松・安達地区土地利用一体型水防災事業」は充分効果を発現しているものと判断され、今後の事後評価の必要性はないと考えられる。</p> <p>(改善措置の必要性) ・現時点では、「二本松・安達地区土地利用一体型水防災事業」に対する改善措置の必要性はない。</p> <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・見直しの必要性は特にない。</p>	対応なし	東北地方整備局 河川計画課 (課長 川面顕彦)

<p>利根川下流特定構造物改築事業（戸田井排水機場） （H24～H28） 関東地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>24</p>	<p>（費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化） 全体事業費 27億円、工期 平成24年度～平成28年度 B/C 30.4（B：1,170億円、C：38億円） （事業の効果の発現状況） ・改築以降、年平均5回程度稼働しており、流域内では一度も家屋の浸水被害が発生していない。 ・令和元年東日本台風時に戸田井排水機場が機能しなかった場合、約512haの浸水、197戸（床上19戸、床下178戸）の浸水被害が生じる恐れがあった。 （事業実施による環境の変化） ・既存の排水機場の更新のため、環境の変化はない。 （社会経済情勢の変化） ・北浦川流域内の桜が丘地区では宅地開発が行われており、近年世帯数が増加している。 （今後の事後評価の必要性） ・本事業は目的を果たしているものと判断し、事業の有効性は十分見込まれていることから、今後の事業評価及び改善措置の必要は無いものと思われる。 （改善措置の必要性） ・本事業は目的を果たしているものと判断し、事業の有効性は十分見込まれていることから、今後の事業評価及び改善措置の必要は無いものと思われる。 （同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性） ・事後評価の結果、現時点では、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性はないと思われる。</p>	<p>対応なし</p>	<p>関東地方整備局 河川計画課 （課長 後藤祐也）</p>
<p>久慈川総合水系環境整備事業 （H17～R2） 関東地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>7.2</p>	<p>（費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化） 全体事業費 7.2億円、工期 平成17年度～令和2年度 B/C 3.2（B：40億円、C：12億円） （事業の効果の発現状況） ・管理用通路（散策路）、低水護岸（親水護岸）、高水護岸（階段護岸）などの整備により、散策や釣り等の利用者の水辺の利便性、安全性、親水性が向上した。 ・運動広場や多目的広場など地域のまちづくりと一体となった魅力ある水辺空間が創出され、サッカー、ソフトボール大会などの開催や地元消防団の訓練等に利用されている。 ・東海地区の利用者は整備前に比べ多くなった。 （事業実施による環境の変化） ・事業完了前後の事業箇所植生の変化をみると、整備によりグラウンド等の面積は増加しているものの、自然植生に大きな変化はみられない。 ・事業の完了後、環境の変化に関する問題及び指摘は特にない。 （社会経済情勢の変化） ・関係市村（日立市、常陸太田市、那珂市、東海村）の人口、産業別就業者数の割合、土地利用状況について大きな変化はみられない。 （今後の事後評価及び改善措置の必要性） ・事業効果の発現が十分確認されている。今後の事後評価および改善措置の必要性はないものと思われる。 （同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性） ・完了箇所評価の結果、計画・調査のあり方や事業評価手法の見直し等の必要性はないものと思われる。</p>	<p>対応なし</p>	<p>関東地方整備局 河川環境課 （課長 羽澤敏行）</p>

【ダム事業】
（直轄事業等）

事業名 （事業実施期間） 事業主体	該当基準	総事業費 （億円）	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 （担当課長名）
津軽ダム建設事業 （S63～H28） 東北地方整備局	5年以内	1,620	<p>（費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化） 全体事業費 1,620億円、工期 昭和63年度～平成28年度 B/C 3.2（B：8,824億円、C：2,726億円） （事業の効果の発現状況） ・洪水調節は、管理開始（平成29年度）から令和2年度の4年間に6回実施している。 ・令和元年8月23日洪水では、管理開始以降最大となる流入量409m³/sを記録した。 ・貯水池の管理は、経年的に概ね計画どおりの運用を行っている。 ・令和元年は降水量が少なく、貯水率は2.6%まで低下したが津軽ダムからの補給により上水道やかんがいにおいても渇水被害は発生していない。</p> <p>（事業実施による環境の変化） ・貯水池は、pH及びBOD環境基準を満足しており、SSは、一時的に環境基準を超過、DOは、時期によっては環境基準を下回る場合があるが、概ね環境基準を満足している。 ・大腸菌群数は、環境基準値を超過しているが、津軽ダム管理開始以前と同様の傾向であり、自然由来によるものと推定される。 ・津軽ダムは管理開始以降、水質障害等は発生していない。 ・津軽ダムの運用開始前後で確認種の構成に大きな変化はみられない。</p> <p>（社会経済情勢の変化） ・岩木川の流域沿川市町村の人口は減少傾向にあるものの、世帯数は若干の増加傾向にある。 ・農業生産額については、横ばいで推移していますが、製造品出荷額は近年増加傾向にある。 ・ダム水源地域ビジョンを推進する活動として、ダム周辺においてイベントを開催しており、イベントを通して水源地の活性化推進や水源地の重要性を広く伝えている。 ・平成29年度～令和元年度の「ダム見学会」は年間92～119回実施しており、参加者は年間約1,900～2,300人が参加している。</p> <p>（今後の事後評価の必要性） ・「津軽ダム建設事業」は充分効果を発現しているものと判断され、今後の事後評価の必要性はないと考えられる。</p> <p>（改善措置の必要性） ・現時点では、「津軽ダム建設事業」に対する改善措置の必要性はない。 ・継続してモニタリングを実施し、フォローアップ委員会へ報告していく。</p> <p>（同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性） ・見直しの必要性は特にない。</p>	対応なし	東北地方整備局 河川計画課 （課長 川面顕彦）

【地すべり事業】
 (直轄事業等)

事業名 (事業実施期間) 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
芋川地区直轄地すべり対策事業 (H18~H28) 北陸地方整備局	5年以内	187	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 全体事業費 187億円、工期 平成18年度~平成28年度 B/C 1.02 (B: 358億円、C: 351億円) (事業の効果の発現状況) ・全地区において、観測結果や現地状況から、地すべり活動がみられない。 (事業実施による環境の変化) ・崩壊後の斜面に植生が回復した。 (社会経済情勢の変化) ・地すべり対策事業をはじめ、砂防や道路など多くの災害復旧工事が進み、地震前の賑わいが戻り、避難していた多くの住民が帰還し、生活や農業を再開された。 ・地震後、芋川地区外で行われていた伝統行事「牛の角突き」も再び芋川地区で開催されるようになった。 ・「錦鯉」は養鯉池の復旧とともに再び芋川地区内で養鯉されるようになった。 ・芋川地区の安全が確保され、全村避難していた住民の多くが帰還した。 (今後の事後評価の必要性) ・観測結果や現地状況からも地すべりが原因の変動は認められていない。 ・費用便益比 (B/C) は1.02で投資効果が確認されており、今後の事業評価の必要性はないと考えられる。 (改善措置の必要性) ・今後も事業効果が継続することが見込まれるため、改善措置の必要性はないと考えられる。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・計画、調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性はないと考えられる。	対応なし	北陸地方整備局 河川部 河川計画課 (課長 後藤健)

【道路・街路事業】
(直轄事業等)

事業名 (事業実施期間) 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
一般国道45号 (三陸沿岸道路) 矢本石巻道路 (S60～H28) 東北地方整備局	5年以内	1,553	<p>【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・全体事業費 1,553億円 工期 昭和60年度～平成28年度 ・B/C 2.1 (B: 7,166億円、C: 3,338億円) <p>【事業の効果の発現状況】</p> <p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・石巻市から国管理空港である仙台空港へのアクセス性が向上 (整備前: 2時間37分→整備後: 54分) <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・石巻市から国際拠点港湾である仙台塩釜港(仙台区)へのアクセスが向上 (整備前: 1時間40分→整備後: 34分) <p>③安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・三次医療施設へのアクセス性が向上(南三陸町→石巻赤十字病院) (整備前: 59分→整備後: 33分) <p>④災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・宮城県緊急輸送道路ネットワーク計画において、「第一次緊急輸送道路」に位置づけあり ・国道45号(第一次緊急輸送道路)の代替路となる <p>他12項目に該当</p> <p>【事業実施による環境の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・特になし <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・周辺道路の整備状況 <p>三陸沿岸道路 平成28年 3月 仙塩道路4車線化(延長7.8km)開通、及び「多賀城インターチェンジ」開通 平成28年 4月 登米志津川道路(登米東IC～三滝堂IC 延長2.0km)開通 平成28年10月 登米志津川道路(三滝堂IC～志津川IC 延長9.1km)開通 平成29年 3月 南三陸道路(志津川IC～南三陸海岸IC 延長3.0km)開通 平成29年12月 南三陸道路(南三陸海岸IC～歌津IC 延長4.2km)開通 平成30年 3月 本吉気仙沼道路(大谷海岸IC～気仙沼中央IC 延長7.1km)開通 平成30年 7月 唐桑高田道路(陸前高田長部IC～陸前高田IC 延長6.5km)開通 平成31年 2月 歌津本吉道路(歌津IC～小泉海岸IC 延長10.0km)開通 平成31年 2月 本吉気仙沼道路(II期)(本吉津谷IC～大谷海岸IC 延長4.0km)開通 平成31年 3月 唐桑高田道路(唐桑小原木IC～陸前高田長部IC 延長3.5km)開通 令和 2年 2月 気仙沼道路(気仙沼中央IC～気仙沼港IC 延長1.7km)開通 令和 2年11月 歌津本吉道路(小泉海岸IC～本吉津谷IC 延長2.0km)開通 令和 3年 3月 気仙沼道路(気仙沼港IC～唐桑南IC 延長7.3km)開通</p> <p>【今後の事業評価の必要性及び改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業の目的に対する効果を概ね発現しており、現時点では今後の事後評価及び改善の必要性はない。 <p>【同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当該事業の整備目的について効果発現を確認できており、事業評価手法の見直しの必要性はない。 	対応なし	東北地方整備局 道路部 道路計画第一課 (課長 柏 宏樹)

<p>一般国道45号 (三陸沿岸道路) 登米志津川道路 (H6～H28)</p> <p>東北地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>401</p>	<p>【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・全体事業費 401億円 工期 平成6年度～平成28年度 ・B/C 2.2 (B:1,588億円、C:714億円) <p>【事業の効果の発現状況】</p> <p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・南三陸町志津川から国管理空港である仙台空港へのアクセス性が向上 (整備前:90分→整備後:83分) <p>②安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・三次医療施設へのアクセス性が向上 (南三陸町～石巻赤十字病院 整備前:45分→整備後:36分) <p>③災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・宮城県緊急輸送道路ネットワーク計画において、「第一次緊急輸送道路」に位置づけあり ・国道45号(第一次緊急輸送道路)の代替路となる <p>他8項目に該当</p> <p>【事業実施による環境の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・特になし <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・周辺道路の整備状況 <p>三陸沿岸道路 平成28年 3月 仙塩道路4車線化(延長7.8km)開通、及び「多賀城インターチェンジ」開通 平成29年 3月 南三陸道路(志津川IC～南三陸海岸IC 延長3.0km)開通 平成29年 3月 矢本石巻道路4車線化(石巻女川IC～桃生豊里IC 延長12.1km)開通 平成29年12月 南三陸道路(南三陸海岸IC～歌津IC 延長4.2km)開通 平成30年 3月 本吉気仙沼道路(大谷海岸IC～気仙沼中央IC 延長7.1km)開通 平成30年 7月 唐桑高田道路(陸前高田長部IC～陸前高田IC 延長6.5km)開通 平成31年 2月 歌津本吉道路(歌津IC～小泉海岸IC 延長10.0km)開通 平成31年 2月 本吉気仙沼道路(Ⅱ期)(本吉津谷IC～大谷海岸IC 延長4.0km)開通 平成31年 3月 唐桑高田道路(唐桑小原木IC～陸前高田長部IC 延長3.5km)開通 令和 2年 2月 気仙沼道路(気仙沼中央IC～気仙沼港IC 延長1.7km)開通 令和 2年11月 歌津本吉道路(小泉海岸IC～本吉津谷IC 延長2.0km)開通 令和 3年 3月 気仙沼道路(気仙沼港IC～唐桑南IC 延長7.3km)開通</p> <p>【今後の事業評価の必要性及び改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業の目的に対する効果を概ね発現しているが、今後ネットワークとしての事後評価を実施し、改善措置の必要性等を検討する。 <p>【同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当該事業の整備目的について効果発現を確認できており、事業評価手法の見直しの必要性はない。 <p>なお、今後のネットワーク完成にあたり、今回同様ネットワーク全体での効果の検証に努める。</p>	<p>対応なし</p>	<p>東北地方整備局 道路部 道路計画第一課 (課長 柏 宏樹)</p>
---	-------------	------------	---	-------------	--

<p>一般国道13号 院内道路 (H15～H29)</p> <p>東北地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>128</p>	<p>【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・全体事業費 128億円、工期 平成15年度～平成29年度 ・災害等による迂回解消を含めた走行時間の短縮等：136億円、費用：211億円 <p>【事業の効果の発現状況】</p> <p>①物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・農林水産業を主体とする地域において農林水産品の流通の利便性向上 (秋田県南地域から関東方面への「いちご」の出荷) <p>②国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当該路線が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成する (新庄市～湯沢市 整備前：72分 → 整備後：71分) <p>③災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1～2箇所の道路寸断で孤立化する集落が解消 (院内道路前後区間を含む並行区間が寸断された場合、上院内・下院内地区の孤立を解消) ・緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成 (国道13号(緊急輸送道路) 通行止め時の代替路を形成) <p>他9項目に該当</p> <p>【事業実施による環境の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・特になし <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・東北中央自動車道 平成26年11月 尾花沢新庄道路(尾花沢IC～野黒沢IC) 延長4.0km 開通 平成30年 4月 大石田村山IC～尾花沢IC 延長5.3km 開通 平成31年 3月 東根IC～東根北IC 延長4.3km 開通 令和3年 12月 村山本飯田IC～大石田村山IC 延長4.5km 開通 <p>【今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業の目的に対する効果を概ね発現しているが、今後ネットワークとしての事後評価を実施し、改善措置の必要性等を検討する。 <p>【同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当該事業の整備目的について効果発現を確認できており、事業評価手法の見直しの必要性はない。 	<p>対応なし</p>	<p>東北地方整備局 道路部 道路計画第一課 (課長 柏 宏樹)</p>
--	-------------	------------	---	-------------	--

<p>一般国道6号 常磐バイパス (S41～R1)</p> <p>東北地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>1,050</p>	<p>【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】 全体事業費 1,050億円、工期 昭和41年度～令和1年度 B/C 1.5 (B:5,794億円、C:3,849億円)</p> <p>【事業の効果の発現状況】</p> <p>①重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上の状況 ・小名浜港(重要港湾・国際コンテナ航路)いわき四倉IC～小名浜港42分⇒39分</p> <p>②三次医療施設へのアクセス向上の状況 ・勿来地区(四沢交差点)～いわき市医療センター31分⇒28分</p> <p>③対象道路の整備により、削減される自動車からのCO2排出量 ・CO2排出削減量:36,957t-CO2/年</p> <p>④関連する大規模道路事業との一体的整備の必要性または一体的整備による効果 ・一般国道49号平バイパス 他10項目に該当</p> <p>【事業実施による環境の変化】 ・特になし</p> <p>【社会経済情勢の変化】 ・高規格幹線道路の整備状況 令和3年度常磐自動車道いわき中央IC～広野IC 4車線化 ・一般国道の整備状況 平成28年度国道49号平バイパス4車線化 平成28年度国道6号久之浜バイパス2車線開通</p> <p>【今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性】 ・事業の目的に対する効果を概ね発現しており、現時点では今後の事後評価及び改善の必要性はない。</p> <p>【同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性】 ・当該事業の整備目的について効果発現を確認できており、事業評価手法の手直しの必要性はない。</p>	<p>対応なし</p>	<p>東北地方整備局 道路部 道路計画第一課 (課長 柏 宏樹)</p>
--	-------------	--------------	--	-------------	---

<p>一般国道6号 久之浜バイパス (H1～H28) 東北地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>202</p>	<p>【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】 全体事業費 202億円、工期 平成1年度～平成28年度 B/C 1.2 (B: 475億円、C: 381億円) 【事業の効果の発現状況】 ①現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満であった区間の旅行速度の改善状況 ・当該路線は、東日本大震災以降に原発関連、除染関連の作業員の通勤交通が増加 平成26年度の旅行速度調査では、1工区並行区間で朝ピーク時に17.1km/hの旅行速度 ②現道等における大型車のすれ違い困難区間が解消 ・江之網トンネル、波立トンネル ③緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成 ・常磐自動車道の代替(いわき四倉IC～広野IC) ④対象道路の整備により、削減される自動車からのCO2排出量 ・CO2排出量(2,317t-CO2/年)が削減される 他7項目に該当 【事業実施による環境の変化】 ・特になし 【社会経済情勢の変化】 ・高規格幹線道路の整備状況 令和3年度常磐自動車道いわき中央IC～広野IC 4車線化 ・一般国道の整備状況 平成28年度国道49号平バイパス4車線化 平成29年度国道6号常磐バイパス4車線化 【今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性】 ・事業の目的に対する効果を概ね発現しており、現時点では今後の事後評価及び改善措置の必要性はないが、社会状況等の変化に応じて完成形の整備を検討する。 【同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性】 ・当該事業の整備目的について効果発現を確認できており、事業評価手法の見直しの必要性はない。</p>	<p>対応なし</p>	<p>東北地方整備局 道路部 道路計画第一課 (課長 柏 宏樹)</p>
--	-------------	------------	--	-------------	--

<p>一般国道49号 平バイパス (S56～H28) 東北地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>420</p>	<p>【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】 全体事業費 420億円、工期 昭和56年度～平成28年度 B/C 1.5 (B:1,739億円、C:1,135億円) 【事業の効果の発現状況】 ①新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上の状況 ・いわき駅(いわき市, 特急停車駅)いわき中央IC入口交差点～いわき駅14分⇒13分 ②重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上の状況 ・小名浜港(いわき市, 重要港湾・国際コンテナ航路)小名浜港～いわき中央IC 48分⇒32分 ③三次医療施設へのアクセス向上の状況 ・いわき中央IC入口交差点～いわき医療センター6分⇒4分 ④対象道路の整備により、削減される自動車からのCO2排出量 ・CO2排出削減量: 6,879t-CO2/年 他6項目に該当 【事業実施による環境の変化】 ・特になし 【社会経済情勢の変化】 ・高規格幹線道路の整備状況 令和3年度常磐自動車道いわき中央IC～広野IC 4車線化 ・一般国道の整備状況 平成28年度国道6号久之浜バイパス2車線開通 平成29年度国道6号常磐バイパス4車線化 【今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性】 ・事業の目的に対する効果を概ね発現しており、現時点では今後の事後評価及び改善の必要性はない。 【同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性】 ・当該事業の整備目的について効果発現を確認できており、事業評価手法の見直しの必要性はない。</p>	<p>対応なし</p>	<p>東北地方整備局 道路部 道路計画第一課 (課長 柏 宏樹)</p>
---	-------------	------------	---	-------------	--

<p>一般国道115号 東北中央自動車道 (相馬～福島) 阿武隈東道路 (H16～H28) 東北地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>370</p>	<p>【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】 全体事業費 370億円、工期 平成16年度～平成28年度 B/C 1.3 (B: 821億円、C: 615億円) 【事業の効果の発現状況】 ①重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上の状況 ・福島工業団地～相馬港の所要時間整備前：91分→整備後：58分 ②三次医療施設へのアクセス向上の状況 ・相馬市～福島県立医科大学付属病院の所要時間整備前：84分→整備後：59分 ③現道等における交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等による安全性向上の状況 ・急カーブ集中区間(48箇所)を回避 ④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が解消 ・特殊通行規制区間・土砂崩落(11.5km)を解消する 他16項目に該当 【事業実施による環境の変化】 ・特になし 【社会経済情勢の変化】 ○高規格幹線道路の整備状況 ・東北中央自動車道(相馬～福島) 平成30年3月阿武隈東～阿武隈(相馬玉野IC～霊山飯館IC)及び霊山道路(霊山飯館IC～霊山)IC開通 令和元年12月相馬西道路(相馬IC～相馬山上IC)開通 令和2年8月霊山～福島の一部区間(伊達桑折IC～桑折JCT)開通 令和3年4月霊山～福島の一部区間(霊山IC～伊達桑折IC)開通 【今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性】 ・事業の目的に対する効果を概ね発現しているが、今後ネットワークとしての事後評価を実施し、改善措置の必要性等を検討する。 【同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性】 ・当該事業の整備目的について効果発現を確認できており、事業評価手法の見直しの必要性はない。 ・なお、今後のネットワーク完成にあたり、今回同様ネットワーク全体での効果の検証に努める。</p>	<p>対応なし</p>	<p>東北地方整備局 道路部 道路計画第一課 (課長 柏 宏樹)</p>
--	-------------	------------	--	-------------	--

<p>一般国道4号 古河小山バイパス (S48～H28)</p> <p>関東地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>471</p>	<p>【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・全体事業費 471億円、工期 昭和48年度～平成28年度 ・B/C 2.4 (B: 3,755億円、C: 1,568億円) <p>【事業の効果の発現状況】</p> <p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・並行する国道4号(現道)の交通量が減少し、渋滞損失時間の削減が図られた。 <p>②国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・日常活動圏中心都市へのアクセス向上が図られた。 <p>③個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・道の駅「まくらがの里こが」の開業とバイパスとの直結、沿線工業団地の開発を促進。 <p>④安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる。 <p>⑤安全な生活環境の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・並行する国道4号(現道)の死傷事故率が減少。 <p>⑥災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・茨城県・栃木県の防災計画において第一次緊急輸送道路に指定。 <p>【事業実施による環境の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・特になし。 <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・沿線の工業団地への企業進出が促進したことで、暫定開通前のH2年と比較してR2年における従業員数は約1.3倍、製造品出荷額の約2.1倍に増加。 <p>【今後の事後評価の必要性および改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本事業の実施により、事業目的である交通渋滞の緩和、交通安全の確保、地域開発の活性化について、様々な整備効果が発現しており、今後の事後評価および改善措置の必要性はない。 <p>【同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・同種事業の計画・調査にあたっては、道路整備が地域発展に大きく寄与することを踏まえ、自治体等他事業との連携を行う必要がある。 ・当該事業は地域からの早期開通要望等により、バイパス機能が早期発現できるように段階整備が進められ、交通状況の改善のみならず、沿線の工業団地において企業立地・団地拡張がさらに促進され、地域雇用・経済をはじめとする地域発展に寄与した。 ・遮音壁や路面排水施設等について、現地調査結果や開発状況を踏まえて、設置計画について見直しを実施し、コスト縮減を図った。 ・今後は、春日部古河バイパスの整備を促進し、現道国道4号のバイパスとして機能した段階で、全区間を一つの事業単位として評価することを検討する。 	<p>対応なし</p>	<p>関東地方整備局 道路部 道路計画第一課 (課長 大胡 賢一)</p>
---	-------------	------------	--	-------------	---

<p>一般国道6号 土浦バイパス (S44～H28)</p> <p>関東地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>338</p>	<p>【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・全体事業費 338億円、工期 昭和44年度～平成28年度 ・B/C 1.4 (B: 2,172億円、C: 1,509億円) <p>【事業の効果の発現状況】</p> <p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・並行する国道125号、345号、県道64号の交通量が減少し、渋滞損失時間の削減が図られた。 <p>②都市の再生</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市街地環状道路の一部を形成し、市街地への流入する通過交通を削減。 <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・日常活動圏中心都市間の一部を構築。 <p>④安全で安心できるくらしを確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・三次医療施設へのアクセスの向上。 <p>⑤安全な生活環境の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国道125号、345号、県道64号の交通量が減少し、安全な生活環境を確保。 <p>⑥災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・緊急輸送道路が通行止めになった場合、代替路線として機能。 <p>【事業実施による環境の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・特になし。 <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・土浦バイパスの整備に伴い、沿道には宅地や教育施設、商業施設等が立地している。 <p>【今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本事業の実施により、事業目的である交通渋滞の緩和、安全性の確保、地域産業の支援について、様々な整備効果が発現しており、今後の事後評価および改善措置の必要性はないものとする。 <p>【同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当該事業は、関係自治体、関係機関との調整を経て、沿道地域の交通渋滞の緩和、安全性の確保に寄与した。今後も、同種事業の計画・調査にあたっては、関係自治体、関係機関とも連携の上、効率的・効果的に事業を推進する必要があると考える。 ・当該事業は、バイパス機能が早期発現できるよう全線2車線暫定整備や一部4車線化など段階整備を図ることで、企業立地が促進し、地域発展に寄与した。今後の事業実施にあたっては、周辺地域の開発や交通状況を把握しつつ、事業の全体スケジュール等を考慮し、整備計画を立案し事業を進める必要がある。 	<p>対応なし</p>	<p>関東地方整備局 道路部 道路計画第一課 (課長 大胡 賢一)</p>
---	-------------	------------	--	-------------	---

<p>一般国道16号 入間狭山拡幅 (S46～H29) 関東地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>153</p>	<p>【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・全体事業費 153億円、工期 昭和46年度～平成29年度 ・B/C 1.9 (B: 850億円、C: 444億円) <p>【事業の効果の発現状況】</p> <p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国道16号および並行路線の速度向上により、渋滞損失時間の削減が図られた。 <p>②都市の再生</p> <ul style="list-style-type: none"> ・入間市駅北口土地区画整理事業と連携し、整備を実施した。 <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・入間市役所からさいたま市役所への所要時間が短縮(77分→69分)。 <p>④安全な生活環境の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・歩行者事故発生件数が減少(14件→7件)。 ・自転車事故発生件数が減少(57件→31件)。 <p>⑤災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「埼玉県地域防災計画」において、第一次特定緊急輸送道路に位置づけられている。 <p>【事業実施による環境の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・環境影響評価は実施していない。 <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業を巡る社会経済情勢等の変化はない。 <p>【今後の事後評価の必要性および改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本事業の実施により、事業目的である国道16号の交通渋滞の緩和、安全・安心な歩行空間の確保、まちづくりの支援について、様々な整備効果が発現しており今後の事後評価および改善措置の必要性はないものと考えられる。 <p>【同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本事業の一部区間が土地区画整理事業地内であったことから、工程等の各種調整の必要があり、区画整理事業と密に連携を図り、スケジュール管理を徹底する必要があった一方で、交差道路の集約を図り、安全性や利便性向上に寄与した。 ・本事業の完了により、昭和40年代から進めてきた一連の国道16号の多車線化が社会経済に与えたストック効果について検証する必要がある。 	<p>対応なし</p>	<p>関東地方整備局 道路部 道路計画第一課 (課長 大胡 賢一)</p>
---	-------------	------------	--	-------------	---

<p>一般国道480号 鍋谷峠道路 (H20～H29)</p> <p>近畿地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>192</p>	<p>【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・全体事業費 192億円、工期 H20～H29 ・災害時の迂回解消を含めた走行時間の短縮等：397億円、費用：244億円 <p>【事業の効果の発現状況】</p> <p>①災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成：一般国道480号（大阪府和泉市父鬼町～和歌山県伊都郡かつらぎ町平間） ・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：防災要対策箇所28箇所（一般国道480号） ・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が解消：異常気象時通行規制区間 一般国道480号 大阪府父鬼町区間・和歌山県伊都郡かつらぎ町平区間（10.1km） <p>②地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出削減量：3001.58t-CO2/年 <p>③生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道等における自動車からのNO2排出削減率（排出削減量：14.33t/年、排出削減率：2割削減） ・現道等における自動車からのSPM排出削減率（排出削減量：0.82t/年、排出削減率：2割削減） <p>【事業実施による環境の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・環境影響評価は実施していない。 <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業区間周辺では、第二阪和国道・和歌山峠道路開通、京奈和自動車道紀北西道路の全線開通など、幹線道路ネットワークの整備が進展。 ・人口推移は和歌山県では微減しているが、大阪府、鍋谷峠道路周辺地域及び沿線地域ではほぼ横ばい。 ・経済指標（法人税収）の推移は、和歌山県では微減しているが、大阪府、鍋谷峠道路周辺地域及び沿線地域では増加傾向。 <p>【今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・鍋谷峠道路の整備により、災害による通行止めの回避、線形不良区間、通行規制区間の解消、安定的な交通機能の確保の効果の発現状況に現時点で特に問題はなく、今後も大きな変化はないと想定されるため、同様の事後評価及び改善措置の必要性は生じないと判断できる。 <p>【同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・鍋谷峠道路は、国道480号の大阪府と和歌山県の府県境に位置し、地形条件が厳しく整備に高度な技術を要することから、平成20年度より直轄権限代行業業として整備を実施した。 ・今後、同種事業の計画・調査にあたっては、府県が実施したものも含め、事業化前の事前の計画・調査内容について、既往文献等も参考に再度確認を行うとともに、地元市、関係機関とも連携の上、効率的・効果的に事業を推進する工夫が必要である。 	<p>対応なし</p>	<p>近畿地方整備局 道路部 道路計画第一課 (課長 今井 康治)</p>
--	-------------	------------	--	-------------	---

<p>一般国道175号 平野拡幅 (S58～H28)</p> <p>近畿地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>130</p>	<p>【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・全体事業費 130億円、工期 S58～H28 ・B/C=1.6 (B:476億円、C:303億円) <p>【事業の効果の発現状況】</p> <p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・(費用便益分析対象区間) 渋滞損失削減時間：85万人・時間/年 ・(当該区間/並行区間) 並行区間等(当該区間)の渋滞損失削減率：2割削減 <p>②地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出削減量:2389.64t-CO2/年 <p>③生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道等における自動車からのNO2排出削減率(排出削減量：6.47t/年、排出削減率：1割削減) ・現道等における自動車からのSPM排出削減率(排出削減量：0.37t/年、排出削減率：1割削減) <p>【事業実施による環境の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・環境影響評価は実施していない。 <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業区間周辺では、神戸西バイパス(H30)の開通、神出バイパス(H27)の開通、神戸2号交差点改良(H28)の開通など、幹線道路ネットワークの整備が進展。 ・人口推移は、沿線地域及び周辺地域では、ほぼ横ばい。 ・経済指標(総生産額)の推移は、沿線地域では増加傾向、周辺地域ではほぼ横ばい。 <p>【今後の事業評価の必要性及び改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・一般国道175号平野拡幅の整備により、国道175号の交通混雑の緩和、交通安全の確保等、整備による効果の発現状況に特に問題はなく、今後も大きな変化はないと思われるため、同様の事後評価及び改善措置の必要性はないと判断できる。 ・引き続き、周辺ネットワークの整備等を進め、事業効果を高める方策を必要に応じて検討する。 <p>【同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・一般国道175号平野拡幅は、昭和58年度の事業化後に、用地交渉の難航により事業認定の手続きを実施したことから、事業化から平成28年度の開通まで長期間を要している。今後、同種事業の計画・調査にあたっては、関係自治体、関係機関とも連携の上、効率的・効果的に事業を推進する工夫が必要であると考えている。 ・事業評価手法の見直しについては、今後も継続して種々の整備効果の把握・検証に努めるとともに、便益の計算手法を改善する方法と貨幣換算できない価値も含めて総合的に評価する方法について検討する。 	<p>対応なし</p>	<p>近畿地方整備局 道路部 道路計画第一課 (課長 今井 康治)</p>
---	-------------	------------	---	-------------	---

<p>一般国道483号 八鹿日高道路 (H18～H28)</p> <p>近畿地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>523</p>	<p>【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・全体事業費 523億円、工期 H18～H28 ・B/C=1.2 (B:846億円、C:720億円) <p>【事業の効果の発現状況】</p> <p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・(費用便益分析対象区間) 渋滞損失削減時間: 53万人・時間/年 ・(当該区間/並行区間) 並行区間等(当該区間)の渋滞損失削減率: 8割削減 <p>②地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出削減量: 3,372.99t-CO2/年 <p>③生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道等における自動車からのNO2排出削減率(排出削減量: 28.87t/年、排出削減率: 6割削減) ・現道等における自動車からのSPM排出削減率(排出削減量: 1.66t/年、排出削減率: 6割削減) <p>【事業実施による環境の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「動物」、「植物」、「生態系」の3項目は環境保全措置を講じることに加え、その効果の不確実性に対して事後調査を実施した結果、事業の影響は小さいものと考えられる。 ・「大気質」、「騒音」、「振動」、「低周波音」、「水質」、「日照阻害」及び「廃棄物等」の7項目の予測結果は、いずれも基準又は目標との整合が図られていること及び工事中の環境保全措置の実施により、本事業の環境への影響は回避又は低減されているものと考えられる。 <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業区間周辺では、和田山八鹿道路(H24)・日高豊岡南道路(R2)の開通など、幹線道路ネットワークの整備が進展。 ・人口推移は、沿線地域及び周辺地域は減少傾向であるが、兵庫県ではほぼ横ばい。 ・経済指標(総生産額)の推移は、沿線地域、周辺地域ではほぼ横ばい。 <p>【今後の事業評価の必要性及び改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・八鹿日高道路の開通により、災害時の円滑な交通確保、地域間の連携強化等、供用による効果の発現状況に現時点では特に問題はなく、今後も大きな変化はないと思われるため、同様の事後評価及び改善措置の必要性はないと判断できる。 ・引き続き、周辺ネットワークの整備等を進め、事業効果を高める方策を必要に応じて検討する。 <p>【同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直し必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・北近畿豊岡自動車道は、救急搬送時間の短縮等により但馬地域の救急医療に大きく貢献し、地域へのアクセス向上による観光活性化に寄与するなど、地域の期待も大きいことから、こうした効果が便益として評価されることが望ましい。 ・今後も継続して種々の整備効果の把握・検証に努めると共に、便益の計算手法を改善する方法と貨幣換算できない価値も含めて総合的に評価する方法について検討する。 	<p>対応なし</p>	<p>近畿地方整備局 道路部 道路計画第一課 (課長 今井 康治)</p>
---	-------------	------------	---	-------------	---

<p>一般国道24号 紀北西道路 (H9～H28)</p> <p>近畿地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>1,134</p>	<p>【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・全体事業費 1,134億円、工期 H9～H28 ・B/C=1.2 (B:1,852億円、C:1,522億円) <p>【事業の効果の発現状況】</p> <p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・(費用便益分析対象区間) 渋滞損失削減時間:194万人・時間/年 ・(当該区間/並行区間) 並行区間等(当該区間)の渋滞損失削減率:3割削減 <p>②地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出削減量:3,245.31t-CO2/年 <p>③生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道等における自動車からのNO2排出削減率(排出削減量:38.47t/年、排出削減率:2割削減) ・現道等における自動車からのSPM排出削減率(排出削減量:2.21t/年、排出削減率:2割削減) <p>【事業実施による環境の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当該道路は、環境影響評価を適切に実施しており、全ての項目について環境保全目標を満足すると予測されていることから、本事業の施行による生活環境、自然環境等への影響は軽微である。 <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業区間周辺では京奈和自動車道が順次開通し、大和北道路の事業化(H30)など、京都・和歌山間の高速道路ネットワーク整備が進展。 ・人口推移は、和歌山県及び紀北西道路沿線、周辺地域では、ほぼ横ばい。 ・経済指標(総生産額)は、和歌山県及び紀北西道路沿線、周辺地域では、ほぼ横ばい。 <p>【今後の事業評価の必要性及び改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・紀北西道路の開通により、高規格幹線道路ネットワークの形成、交通安全の確保、広域連携強化による産業の支援、災害時の代替路確保等、供用による効果の発現状況に現時点では特に問題はなく、今後も大きな変化はないと思われるため、同様の事後評価及び改善措置の必要性はないと判断できる。 <p>【同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・紀北西道路は、平成9年度の事業化後に、周辺史跡の文化財指定に伴う協議等により、事業化から平成28年度の暫定開通まで長期間を要している。今後、同種事業の計画・調査にあたっては、関係自治体、関係機関とも連携の上、効率的・効果的に事業を推進する工夫が必要であるとする。 ・事業評価手法の見直しについては、今後も継続して種々の整備効果の把握・検証に努めるとともに、便益の計算手法を改善する方法と貨幣換算できない価値も含めて総合的に評価する方法について検討する。 	<p>対応なし</p>	<p>近畿地方整備局 道路部 道路計画第一課 (課長 今井 康治)</p>
--	-------------	--------------	---	-------------	---

<p>一般国道9号 浜田・三隅道路 (H16～H28)</p> <p>中国地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>585</p>	<p>【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・全体事業費 585億円、工期 平成16年度～平成28年度 ・B/C 1.6 (B:1,613億円、C:1,016億円) <p>【事業の効果の発現状況】</p> <p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・渋滞損失時間が削減した。【削減時間：82万人時間/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が改善された。 【浜田バイパス西口～新福井 17.8km/h⇒34.2km/h、熱田～浜田商港入口 19.6km/h⇒39.6km/h】 ・利便性の向上が期待できるバスが存在する。【58便/日】 ・浜田市三隅町から浜田駅（特急停車駅）へのアクセスが向上した。【浜田市三隅支所～浜田駅、42分⇒31分】 ・浜田市から萩・石見空港（第三種空港）へのアクセルが向上した。【浜田市役所～萩・石見空港、69分⇒55分】 <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・益田市から浜田港（重要港湾）へのアクセスが向上した。【益田市役所～浜田港：64分⇒49分】 <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高速自動車国道と並行する自専道（A'路線）としての位置づけあり【山陰自動車道】 ・当該路線が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成する【浜田市～益田市】 ・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する【浜田市～益田市 71分⇒51分】 ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上。【浜田市三隅支所～浜田市役所、38分⇒27分】 <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・主要な観光地へのアクセス向上が向上した。【萩・石見空港～しまね海洋館アクス 81分～63分】 <p>⑤安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・三次医療施設へのアクセスが向上した。【浜田市三隅支所～浜田医療センター：23分⇒21分（指定最高速度より）】 <p>⑥安全な生活環境の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道（国道9号）の死傷事故率が減少した。【24.3件/億台キロ（H25～H26）→9.8件/億台キロ（H29～H30）】 <p>⑦災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・島根県の第1次緊急輸送道路に指定。（浜田・三隅道路、国道9号） ・緊急輸送路である国道9号が通行止めになった場合の代替路線を形成する。 ・中国自動車道の代替路線として機能 ・現道区間の要防災対策箇所8箇所（H26）を回避。 <p>⑧地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出量が削減した。【削減量：約9千t/年、1,756千t/年→1,747千t/年】 <p>⑨生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・NOX排出量が削減した。【削減量：約28t/年、4,122t/年→4,094t/年】 ・SPM排出量が削減した。【削減量：約2.2t/年、214.0t/年→211.8t/年】 <p>⑩他のプロジェクトとの関係</p> <ul style="list-style-type: none"> ・大規模事業（一般国道9号 三隅・益田道路、臨港道路福井4号線）と一体的に整備する必要があり ・「島根県総合発展計画（第3次実施計画）H28.3」、「浜田市総合振興計画（前期基本計画）H28.3」に位置づけられている。 <p>【事業実施による環境の変化】</p> <p>環境影響評価実施要綱（昭和59年閣議決定）に基づき、環境影響評価を実施。</p> <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・浜田市の人口は平成12年以降減少。【平成12年：65千人→令和2年：55千人】 ・浜田市の自動車保有台数は、平成12年以降、横ばいで推移している。【平成12年：417百台→令和2年：430百台】 <p>【今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本事業は事業目的に見合った事業効果の発現が確認されており、当該事業のみを対象とした今後の事後評価の必要はないと考える。 ・山陰道の一部を構成する浜田・三隅道路整備により、安全、安心の確保、救命救急活動の支援、山陰道沿線における企業活動の支援など一定の効果が確認できることから、改善措置の必要性はないと考える。なお、4車線整備については、今後の沿線周辺などの開発や交通状況等を踏まえて検討する。 <p>【同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・同種事業の計画・調査にあたっては、沿線自治体の目指すべき姿（地域の取組）と整合させ、経済、観光等の関係者から情報収集を行うなど道路整備による多面的な効果の把握に努める必要がある。 ・一体となって効果を発揮する道路ネットワークについてはそれらをまとめて評価することも重要と考える。また、今後周辺道路整備が進み更なるネットワークとしての効果も発揮することが期待されるため、引き続き社会経済指標やビッグデータ等データの蓄積に努める。 	<p>対応なし</p>	<p>中国地方整備局 道路部 道路計画課 (課長 北城 崇史)</p>
--	-------------	------------	---	-------------	---

<p>一般国道2号 松永道路 (S47～H28)</p> <p>中国地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>581</p>	<p>【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・全体事業費 581億円、工期 昭和47年度～平成28年度 ・B/C 6.2 (B:13,432億円、C:2,181億円) <p>【事業の効果の発現状況】</p> <p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・渋滞損失時間が削減した【減少時間:737.5万人・時間/年】 ・現道における混雑時旅行速度20km/h未満であった区間の旅行速度が向上した【12.5km/h⇒27.1km/h】 ・並行区間の速度向上により路線バスの利便性が向上した。 ・第二種空港へのアクセスが向上した。【福山市役所～広島空港:61分⇒60分】 <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・尾道市から福山港(重要港湾)へのアクセスが向上した【西瀬戸尾道IC～福山港:74分⇒53分】 <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・隣接する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する【福山市～三原市】 ・日常活動圏の中心都市へのアクセスが短縮した【福山市役所～尾道市役所:62分⇒41分】 <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・鞆の浦(H30年間観光入込客数204万人)など観光施設へのアクセスが向上した【西瀬戸尾道IC～鞆の浦:74分⇒53分】 <p>⑤死傷事故件数の減少</p> <ul style="list-style-type: none"> ・一般国道2号(現道)の死傷事故件数が減少した。【減少件数:50.9件/年】 <p>⑥災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・第一次緊急輸送道路である一般国道2号の信頼性が向上した。 <p>⑦地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出量が削減した。【削減量:約34.5千t/年、6,034.5千t/年⇒6,000.0千t/年】 <p>⑧生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・NOX排出量が削減した。【削減量:約130.9t/年、14,829.9t/年⇒14,699.0t/年】 ・SPM排出量が削減した。【削減量:約8.6t/年、778.0t/年⇒769.3t/年】 <p>【事業実施による環境の変化】</p> <p>環境影響評価実施要綱に基づく経過措置案件事業により評価対象外事業である。</p> <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・広島県福山市と尾道市の人口は昭和60年を境に減少傾向【S45:539千人→H27:603千人】 ・広島県福山市と尾道市の自動車保有台数は増加傾向【S55:213千台→H27:442千台】 <p>【今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・松永道路は、事業目的に見合った事業効果の発現が確認されており、今後の事後評価の必要はないと考える。 ・松永道路の整備により、交通混雑の緩和、安全・安心の確保、日常生活における利便性の向上など一定の効果が確認できることから、改善措置の必要性はないと考える。 <p>【同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・同種事業の計画・調査にあたっては、沿線自治体の目指すべき姿(地域の取組)と整合させ、経済、観光等の関係者から情報収集を行うなど道路整備による多面的な効果の把握に努める必要がある。 ・事業評価手法の見直しについては必要ないと考えるが、今後周辺道路整備が進みネットワークとしての効果も発揮することが期待されるため、引き続き社会経済指標やビッグデータ等データの蓄積に努める。 	<p>対応なし</p>	<p>中国地方整備局 道路部 道路計画課 (課長 北城 崇史)</p>
---	-------------	------------	--	-------------	---

<p>一般国道33号 松山外環状道路インター線 (H16～H28) 四国地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>400</p>	<p>【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】 全体事業費 400億円、工期 平成16年度～平成28年度 B/C 2.5 (B:1,499億円、C:604億円)</p> <p>【事業の効果の発現状況】</p> <p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道等の渋滞損失時間が削減【約1,613千人時間/年→約1,173千人時間/年 27.3%削減】 ・国道33号の旅行速度が向上【16.3km/h→22.2km/h】 ・松山ICから松山空港までの所要時間が短縮【31分→24分】 <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・松山ICから松山港までの所要時間が短縮【37分→31分】 <p>③都市の再生</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「愛媛県広域道路整備基本計画」で位置付けられた環状道路 ・都市再生整備計画(松山南部地区)と連携 <p>④国土・地域のネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域高規格道路の整備区間指定あり ・周辺の日常生活圏中心都市から松山市へのアクセスが向上 <p>伊予市役所から松山市役所までの所要時間が短縮【28分→26分】 砥部町役場から松山市役所までの所要時間が短縮【35分→29分】 東温市役所から松山市役所までの所要時間が短縮【33分→31分】</p> <p>⑤個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・松山ICから松山中央公園までの所要時間が短縮【22分→5分】 ・松山空港から松山城までの所要時間が短縮【29分→27分】 ・松山ICから道後温泉までの所要時間が短縮【26分→22分】 <p>⑥安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・松山外環状道路インター線沿線の病院から三次救急医療施設までの所要時間が短縮【14分→12分】 <p>⑨地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出量が約3.4千t-CO2/年(約0.6%)削減【603.5千t-CO2/年→600.1千t-CO2/年】 <p>⑩生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・NO2排出量が約10.74t-NO2/年(約17.6%)削減【60.95t-NO2/年→50.21t-NO2/年】 ・SPM排出量が約0.6t-SPM/年(約17.5%)削減【3.43t-SPM/年→2.83t-SPM/年】 <p>【事業実施による環境の変化】</p> <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・沿線地域(松山市)の人口は平成23年度以降減少傾向。 ・沿線地域(松山市)の自動車保有台数は平成23年度以降増加傾向。 <p>【今後の事後評価の必要性(改善措置の必要性)】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・松山外環状道路インター線の完成供用により、周辺道路の旅行速度向上、空港へのアクセス向上、物流ネットワークの強化、交通事故削減など、「市内の交通渋滞緩和、都市間及び空港・港湾など交通結節点へのアクセス性の向上」という松山外環状道路インター線の整備目的に見合った効果が確認できていることから、今後の事業評価および改善措置の必要性はない。 <p>【同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業前後の整備効果に関して統計指標、ヒアリング等を用いて、整備効果の確認が出来ている。 ・現時点では、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性は見られない。 	<p>対応なし</p>	<p>四国地方整備局 道路部 道路計画課 (課長 多田 貴幸)</p>
---	-------------	------------	--	-------------	---

【港湾整備事業】
（直轄事業等）

事業名 （事業実施期間） 事業主体	該当基準	総事業費 （億円）	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 （担当課長名）
函館港本港地区 幹線臨港道路 Ⅱ期工区整備事業 （H9～H28） 北海道開発局	5年以内	149	<p>（費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化）</p> <ul style="list-style-type: none"> 全体事業費 平成26年再評価時：141億円→令和3年事後評価時：149億円 整備期間 平成26年再評価時：平成9年度～平成27年度→令和3年事後評価：平成9年度～平成28年度 B/C 事後評価時 1.1 （B:304億円、C:274億円） <p>（事業の効果の発現状況）</p> <ul style="list-style-type: none"> 陸上輸送コストの削減 交通事故損失額の削減 <p>（事業実施による環境の変化）</p> <ul style="list-style-type: none"> 事業実施による環境の変化はない。 <p>（社会経済情勢の変化）</p> <ul style="list-style-type: none"> 特になし。 <p>（今後の事後評価の必要性）</p> <ul style="list-style-type: none"> 事業実施の目的が達成されており、費用対効果の投資効果も確保されていることから、今後の事後評価の必要性はない。 <p>（改善措置の必要性）</p> <ul style="list-style-type: none"> 事業実施の目的が達成されており、費用対効果の投資効果も確保されていることから、改善措置の必要性はない。 <p>（同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性）</p> <ul style="list-style-type: none"> 本事業評価を踏まえ、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法について、見直しを必要とする項目はない。 	対応なし	北海道開発局 港湾計画課 （課長 西園勝秀）
函館港北ふ頭地区 複合一貫輸送ターミナル 整備事業 （H23～H28） 北海道開発局	5年以内	52	<p>（費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化）</p> <ul style="list-style-type: none"> 全体事業費 平成25年再評価時：50億円→令和3年事後評価時：52億円 整備期間 平成25年再評価時：平成23年度～平成27年度→令和3年事後評価：平成23年度～平成28年度 B/C 事後評価時 1.4 （B:102億円、C:76億円） <p>（事業の効果の発現状況）</p> <ul style="list-style-type: none"> 輸送・移動コストの削減 輸送コストの削減 作業コストの削減 震災時における輸送コスト削減 <p>（事業実施による環境の変化）</p> <ul style="list-style-type: none"> 事業実施による環境の変化はない。 <p>（社会経済情勢の変化）</p> <ul style="list-style-type: none"> 港湾計画変更（軽易な変更）（2018.3）により、耐震強化岸壁（若松地区）の計画が削除された。 函館港の背後圏である函館市、北斗市、七飯町において、地域防災計画の見直しが行われた。 <p>（今後の事後評価の必要性）</p> <ul style="list-style-type: none"> 事業実施の目的が達成されており、費用対効果の投資効果も確保されていることから、今後の事後評価の必要性はない。 <p>（改善措置の必要性）</p> <ul style="list-style-type: none"> 事業実施の目的が達成されており、費用対効果の投資効果も確保されていることから、改善措置の必要性はない。 <p>（同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性）</p> <ul style="list-style-type: none"> 本事業評価を踏まえ、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法について、見直しを必要とする項目はない。 	対応なし	北海道開発局 港湾計画課 （課長 西園勝秀）

<p>十勝港外港地区 地域生活基盤整備事業 (H9～H28) 北海道開発局</p>	<p>5年以内</p>	<p>96</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) ・全体事業費 平成26年再評価時:96億円→令和3年事後評価:96億円 ・整備期間 平成26年再評価時:平成9年度～平成28年度→令和3年事後評価:平成9年度～平成28年度 ・B/C 事後評価時 1.1 (B:244億円、C:214億円) (事業の効果の発現状況) ・滞船・多そう係留コストの削減 ・港内再配置による漁場への移動時間コスト削減 ・小型船の荷役に伴う道路混雑の解消 ・前浜利用漁船の損傷回避 ・前浜利用漁船の荷役効率化 ・海難の減少 ・泊地浚渫費の削減 (事業実施による環境の変化) ・事業実施による環境の変化はない。 (社会経済情勢の変化) ・特になし。 (今後の事後評価の必要性) ・事業実施の目的が達成されており、費用対効果の投資効果も確保されていることから、今後の事後評価の必要性はない。 (改善措置の必要性) ・事業実施の目的が達成されており、費用対効果の投資効果も確保されていることから、改善措置の必要性はない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・本事業評価を踏まえ、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法について、見直しを必要とする項目はない。</p>	<p>対応なし</p>	<p>北海道開発局 港湾計画課 (課長 西園勝秀)</p>
<p>茨城港常陸那珂港区中 央ふ頭地区 国際物流ターミナル整備 事業 (H24～H28) 関東地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>63</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) ・全体事業費:新規採択時 63億円 → 事後評価時 63億円 ・整備期間:平成24年度～平成28年度 ・B/C 新規採択時 3.8 (B:207億円、C:55億円) → 事後評価時 2.5 (B:210億円、C:85億円) (事業の効果の発現状況) ・輸送コストの削減 ・滞船の解消に伴う輸送効率化 ・震災時輸送コスト削減 ・施設被害の回避 (事業実施による環境の変化) ・特になし (社会経済情勢等の変化) ・完成自動車の取り扱いが増加、建設機械の取り扱いが減少(受入埠頭をシフト) (今後の事後評価の必要性) ・本事業は十分な事業効果を発揮しており、環境への重大な影響も確認されておらず、また、今後も更なる事業効果が期待できることから、改めて事後評価を実施する必要はない。 (改善措置の必要性) ・事業目的に見合った事業効果の発現が確認されており、改善措置の必要性はない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性はない。</p>	<p>対応なし</p>	<p>関東地方整備局 港湾計画課 (課長 佐藤伸一)</p>

<p>御前崎港女岩地区 防波堤整備事業 (S49～H29) 中部地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>437</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) ・全体事業費 平成27年再評価時:438億円→令和3年度事後評価時:437億円 ・整備期間 平成27年再評価時:昭和49年度～平成30年度→令和3年度事後評価:昭和49年度～平成29年度 ・B/C 事後評価時 3.4 (B:6,247億円、C:1,855億円) (事業の効果の発現状況) ・輸送距離の短縮による輸送コスト削減 ・海難事故による船舶損失被害の回避 (事業実施による環境の変化) ・事業実施により大型船の入港が可能となり、新たな定期航路の就航及び自動車輸出の拠点としての利用が促進され、御前崎港の取扱貨物量が増加した。 (社会経済情勢等の変化) ・金谷御前崎連絡道路等の整備により御前崎港と背後圏を結ぶ物流ネットワークが強化され、企業の新規立地や投資が進展した。これにより、御前崎港の利用が促進され、取扱貨物量が増加した。 (今後の事後評価の必要性) ・整備目的どおりの効果が発現していることから、今後の事後評価の必要性はないと考える。 (改善措置の必要性) ・整備目的を達成していると判断できるため、改善の必要性はないと考える。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直し等の必要性はないと考える。</p>	<p>対応なし</p>	<p>中部地方整備局 港湾計画課 (課長 福田浩司)</p>
<p>名古屋港飛鳥ふ頭南地区 国際海上コンテナターミナル整備事業 (H14～H28) 中部地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>703</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) ・全体事業費 新規採択時 561億円 → 事業完了時 703億円 ・B/C 事後評価時 2.5 (B:3,684億円、C:1,488億円) (事業の効果の発現状況) ・海上輸送コストの削減(通常時) ・海上輸送コストの削減(災害時) (事業実施による環境の変化) ・名古屋港におけるコンテナ取扱施設能力が向上したことによって、コンテナ貨物量の取扱量が増加した。 ・大水深の岸壁が整備されることによって、基幹航路を中心とした航路では船舶が大型化が進展した。 (社会経済情勢の変化) ・名二環(名古屋西～飛鳥)の2021年5月開通による道路ネットワークの充実や、港湾周辺における物流施設の立地が進展した。 (今後の事後評価の必要性) ・事業実施の効果が十分発現されているため、今後の事後評価の必要はない。 (改善措置の必要性) ・事業実施の効果が十分発現されているため、改善措置の必要はない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・本事業評価において、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法について、見直しを必要とする事項はない。</p>	<p>対応なし</p>	<p>中部地方整備局 港湾計画課 (課長:福田浩司)</p>

<p>舞鶴港前島地区 複合一貫輸送ターミナル（改良）事業 （H19～H28） 近畿地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>43</p>	<p>（費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・全体事業費 平成26年度再評価時：50億円→令和3年度事後評価時：43億円 ・整備期間 平成26年度再評価時：平成19年度～平成28年度→令和3年度事後評価：平成19年度～平成28年度 ・B/C 平成26年度再評価時：1.4（B：69億円、C：51億円）→令和3年度事後評価時：3.0（B：198億円、C：67億円） <p>（事業の効果の発現状況）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・輸送コストの削減 ・係船、荷役作業時の安全性向上、背後圏の拡大、荷主企業の投資誘発 ・取扱貨物量の増加、リダンダンシー機能の創出 <p>（事業実施による環境の変化）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業実施による環境の変化はない。 <p>（社会経済情勢の変化）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・新型コロナウイルス感染症拡大による経済・物流の停滞 ・港湾計画の改訂（平成25年12月）に伴うふ頭用地の整備見合わせ ・トラックドライバーの労務管理の厳格化（令和6年） <p>（今後の事後評価の必要性）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本事業の実施により、取扱貨物量の増大、係船・荷役作業時の安全性向上、背後圏の拡大等、事業による効果の発現状況に現時点では特に問題はなく、今後も大きな変化はないと思われるため、今後の事後評価の必要性はない。 <p>（改善措置の必要性）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本事業の実施により、輸送コストの削減や荷役作業や係船作業の安全性が確保される等の事業効果の発現により、当初の目的は達成され、投資効果も確保されていることから、改善措置の必要はない。 （同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性） ・本事業では浚渫土砂処分先の変更等により事業費が増加、事業期間も延長しており、今後、同種事業の計画・調査にあたっては、あらかじめ関係者との調整を完了しておくなどの工夫が必要である。 ・本事業評価において、輸送コストの削減だけでなく、リダンダンシー効果の創出や係船・荷役作業時の安全性向上など貨幣換算できない価値も含めて総合的に評価する手法について引き続き検討が必要である。 	<p>対応なし</p>	<p>近畿地方整備局 港湾計画課 （課長 石田博）</p>
<p>境港外港中野地区 国際物流ターミナル整備事業 （H24～H28） 中国地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>72</p>	<p>（費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・全体事業費 新規事業評価時：85億円→事業完了時：72億円 ・工期 平成24年度～平成28年度 ・B/C 1.1（B：112億円、C：100億円） <p>（事業の効果の発現状況）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国際物流ターミナルの整備により、原木輸送船などの喫水調整の解消による海上輸送コスト削減や滞船コスト削減、紙・パルプなど横持ちにかかる陸上輸送コスト削減など、効率的な輸送形態が実現している。 <p>（事業実施による環境の変化）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業実施による環境の変化はない。 <p>（社会経済情勢の変化）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・社会経済情勢の変化はない。 <p>（今後の事後評価の必要性）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本事業は十分な事業効果を発現しており、環境への重大な影響も確認されておらず、また、今後も事業効果が期待できることから、改めて事後評価を実施する必要はない。 <p>（改善措置の必要性）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業目的に見合った事業効果の発現が確認されており、改善措置の必要性はない。 （同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性） ・特になし。 	<p>対応なし</p>	<p>中国地方整備局 港湾計画課 （課長 尾崎靖）</p>

<p>徳山下松港新南陽地区 国際物流ターミナル整備事業 (H9～H28) 中国地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>347</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) ・全体事業費 347億円、工期 平成9年度～平成28年度 ・B/C 3.0 (B:1,814億円、C:600億円) (事業の効果の発現状況) ・国際物流ターミナルの整備により、物流の効率化のほか、背後圏企業の設備投資の喚起などが発生しており十分な事業効果を発現している。 (事業実施による環境の変化) ・特になし。 (社会経済情勢の変化) ・特になし。 (今後の事後評価の必要性) ・整備目的どおりの効果が発現していることから、今後の事後評価の必要性はないと考える。 (改善措置の必要性) ・整備目的を達成していると判断できるため、改善の必要はないと考える。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・現時点では、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直し等の必要はないと考える。</p>	<p>対応なし</p>	<p>中国地方整備局 港湾計画課 (課長 尾崎靖)</p>
<p>鹿児島港中央港区 防波堤等整備事業 (H6～H28) 九州地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>159</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) ・全体事業費 令和3年事後評価時:159億円 ・整備期間 令和3年事後評価:平成6年度～平成28年度 ・B/C 事後評価時 2.5 (B:1,004億円、C:404億円) (事業の効果の発現状況) ・本事業の実施により、「国際観光収益の増加」等について効果が得られた。 (事業実施による環境の変化) ・特になし。 (社会経済情勢等の変化) ・特になし。 (今後の事後評価の必要性) ・事業目的に見合った事業効果の発現が確認されており、更なる事後評価の必要は無い。 (改善措置の必要性) ・事業実施により、「国際観光収益の増加」等について効果が得られており、改善措置の必要はない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・本事業は、地域の課題であった旅客船寄港への対応と港湾活動への影響の解消を図るとともに地域産業への効果も高く、早期整備が求められていた。 このため、鹿児島県が実施する背後地の埋立事業とも事業調整を行い、防波堤の先行整備による静穏度確保及び土地造成の段階整備により、岸壁の暫定供用を行うことができた。これにより、旅客船寄港への対応、地域振興への寄与等の事業効果を早期に発現することができ、さらなる需要の喚起にもつながっている。 地域の課題に応じて早期に事業効果を発揮できるよう、事業計画の立案段階より関連事業との事業調整を行い、事業を推進することが重要である。</p>	<p>対応なし</p>	<p>九州地方整備局 港湾計画課 (課長 大瀬信一)</p>

<p>中城湾港新港地区 国際物流ターミナル整備事業 (H4～H28) 沖縄総合事務局</p>	<p>5年以内</p>	<p>437</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) ・全体事業費 平成26年再評価時:496億円→令和3年事後評価時:437億円 ・B/C 事後評価時 1.0 (B:943億円、C:939億円) (事業の効果の発現状況) ・ユニットロード貨物の輸送コストの削減 ・完成自動車等の輸送コストの削減 ・他事業で発生する浚渫土砂の処分コストの削減 ・残存価値 (事業実施による環境の変化) ・ユニットロード貨物輸送の環境負荷の低減 ・道路混雑の緩和 ・排出ガスの削減 ・沖縄県中部圏域における経済的発展 ・港湾の機能分担による物流の効率化 ・地震被災時のリダンダンシー機能の発揮 ・泡瀬地区の土地創出 (社会経済情勢等の変化) ・RORO船の定期航路就航 ・RORO船舶の大型化 (今後の事後評価の必要性) ・中城湾港の物流効率化を図るとともに、地域経済や産業活動、市民の安定した生活を支えるため、当該ターミナルは必要な施設である。 ・費用便益比(B/C)は、全体事業で1.0であり、事業実施による貨物の輸送効率化や土地造成について十分な効果が確認された。 ・整備の効果が十分に発現しており、効果及び必要性は持続していくと考えられることから、今後の事業評価の必要性は無いと判断できる。 (改善措置の必要性) ・新港地区背後の産業集積地域では、企業進出需要が拡大し、9割以上が分譲済みである他、ふ頭用地内にモータープールが整備されるなど当初見込んでいなかった多面的な利用がなされていることから、本プロジェクトの効果は持続していくと考えられる。 ・そのため、今後の改善措置の必要は無いと判断する。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・当初の利用想定と異なるが、新たなニーズに対する効果を確認していることから、見直しの必要性は無いと判断する。</p>	<p>対応なし</p>	<p>沖縄総合事務局 港湾計画課 (課長 志水康祐)</p>
--	-------------	------------	--	-------------	--

【海岸事業】
(直轄事業等)

事業名 (事業実施期間) 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
撫養港海岸 直轄海岸保全施設 整備事業 (H18～H28) 四国地方整備局	5年以内	162	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> 平成26年度再評価からの変化 総費用 基準年の見直し (前回評価時 180億円→ 事後評価時 270億円) 総便益 背後資産及び評価単価の見直し、基準年の見直し (前回評価時 450億円→ 事後評価時 688億円) <p>(事業の効果の発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> 浸水被害軽減額：1,260億円 老朽化した海岸保全施設の防護機能が回復 大型の陸閘について電動化・自動化を実施し、陸閘を閉鎖する操作員の安全を確保 <p>(事業実施による環境の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> 背後地域を取り巻く環境の変化(企業の設備投資の誘発、地域の賑わい創出、住民・企業等の防災意識の向上) <p>(社会経済情勢の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> 鳴門市全体の長期的な人口推計では微減の傾向。背後地域の人口は微減、世帯数は微増で推移している。 鳴門市における事業所従業員の構成では「製造業」が構成比23%と最も多く、「製造業」の事業所数は横ばい、従業者は微増傾向で推移している。 <p>(今後の事後評価の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> 本事業により、防護機能が向上し、想定される津波の浸水被害を軽減したことから、企業の設備投資、賑わいの創出が図られるなど、事業目的に見合った効果が十分発現されており、今後の事業評価の必要性はない。 <p>(改善措置の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> 事業目的に見合った効果が十分発現していることから、改善措置の必要性はない。 <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> 本事業評価において、同種事業計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性はない。 	対応なし	四国地方整備局 港湾計画課 (課長 野本 啓介)

【その他施設費】

【官庁営繕事業】

事業名 (事業実施期間) 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
佐渡海上保安署 (H27～H30) 北陸地方整備局	5年以内	5.8	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当初の事業計画に沿った整備がなされ、また庁舎が適切に活用されていることから、事業採択の時点から特段の要因の変化はないと考えられる。 (事業の効果の発現状況) <ul style="list-style-type: none"> ・位置、規模及び構造の観点から、業務を行うための基本機能を満足していることが確認できる。 ・地域性、景観性、環境保全性、ユニバーサルデザイン、防災性及び耐用・保全性について、特に充実した取組がなされており、官庁営繕の施策が適切に反映されていることが確認できる。 以上より、想定していた事業の効果は十分に発現していると考えられる。 (事業実施による環境の変化) <ul style="list-style-type: none"> ・環境負荷低減への取組みやCASBEE評価の結果から特に問題はないと考えられる。 (社会経済情勢等の変化) <ul style="list-style-type: none"> ・本事業の事業計画の必要性や合理性に影響を与えるような社会経済情勢の変化は特にないと考えられる。 (今後の事後評価の必要性) <ul style="list-style-type: none"> ・事業の効果は十分に発現していると考えられるため、今後の事後評価の必要性はない。 (改善措置の必要性) <ul style="list-style-type: none"> ・事業の効果は十分に発現していると考えられるため、改善措置の必要性はない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) <ul style="list-style-type: none"> ・現時点で見直しの必要性は見られない。 	対応なし	北陸地方整備局 営繕部技術・評価課 (課長 伊草 伸雄)

<p>国立京都国際会館展示施設 (H26～H30) 近畿地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>34</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) ・当初の事業計画に沿った整備がなされ、また庁舎が適切に活用されていることから、事業採択の時点から特段の要因の変化はないと考えられる。 (事業の効果の発現状況) ・位置、規模及び構造の観点から、業務を行うための基本機能を満足していることが確認できる。 ・地域性、景観性、環境保全性、ユニバーサルデザイン、防災性及び耐用・保全性について、特に充実した取組がなされている。さらに環境保全性においては、H28年に開催された伊勢志摩サミットでの、中部地整発注(国際メディアセンターアネックス)を解体した際のタイルカーペットなどを今回建設時に使用するなどの取り組みを行っている。 このことから官庁営繕の施策が適切に反映されていることが確認できる。 以上より、想定していた事業の効果は十分に発現していると考えられる。 (事業実施による環境の変化) ・環境負荷低減への取組みやCASBEE評価の結果から特に問題はないと考えられる。 (社会経済情勢等の変化) ・本事業の事業計画の必要性や合理性に影響を与えるような社会経済情勢の変化は特になんとも考えられない。 (今後の事後評価の必要性) ・事業の効果は十分に発現していると考えられるため、今後の事後評価の必要性はない。 (改善措置の必要性) ・事業の効果は十分に発現していると考えられるため、改善措置の必要性はない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・現時点で見直しの必要性は見られない。</p>	<p>対応なし</p>	<p>近畿地方整備局 営繕部技術・評価課 (課長 西森 浩史)</p>
<p>鹿児島港湾合同庁舎 (H20～H30) 九州地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>24</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) ・当初の事業計画に沿った整備がなされ、また庁舎が適切に活用されていることから、事業採択の時点から特段の要因の変化はないと考えられる。 (事業の効果の発現状況) ・位置、規模及び構造の観点から、業務を行うための基本機能を満足していることが確認できる。 ・地域性、景観性、環境保全性、ユニバーサルデザイン、防災性及び耐用・保全性について、特に充実した取組がなされており、官庁営繕の施策が適切に反映されていることが確認できる。 以上より、想定していた事業の効果は十分に発現していると考えられる。 (事業実施による環境の変化) ・環境負荷低減への取組みやCASBEE評価の結果から特に問題はないと考えられる。 (社会経済情勢等の変化) ・本事業の事業計画の必要性や合理性に影響を与えるような社会経済情勢の変化は特になんとも考えられない。 (今後の事後評価の必要性) ・事業の効果は十分に発現していると考えられるため、今後の事後評価の必要性はない。 (改善措置の必要性) ・事業の効果は十分に発現していると考えられるため、改善措置の必要性はない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・現時点で見直しの必要性は見られない。</p>	<p>対応なし</p>	<p>九州地方整備局 営繕部技術・評価課 (課長 長谷部 武志)</p>

<p>唐津港湾合同庁舎 (H21～H30) 九州地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>14</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) ・当初の事業計画に沿った整備がなされ、また庁舎が適切に活用されていることから、事業採択の時点から特段の要因の変化はないと考えられる。 (事業の効果の発現状況) ・位置、規模及び構造の観点から、業務を行うための基本機能を満足していることが確認できる。 ・地域性、景観性、環境保全性、ユニバーサルデザイン、防災性及び耐用・保水性について、特に充実した取組がなされており、官庁営繕の施策が適切に反映されていることが確認できる。 以上より、想定していた事業の効果は十分に発現していると考えられる。 (事業実施による環境の変化) ・環境負荷低減への取組みやCASBEE評価の結果から特に問題はないと考えられる。 (社会経済情勢等の変化) ・本事業の事業計画の必要性や合理性に影響を与えるような社会経済情勢の変化は特にないと考えられる。 (今後の事後評価の必要性) ・事業の効果は十分に発現していると考えられるため、今後の事後評価の必要性はない。 (改善措置の必要性) ・事業の効果は十分に発現していると考えられるため、改善措置の必要性はない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・現時点で見直しの必要性は見られない。</p>	<p>対応なし</p>	<p>九州地方整備局 営繕部技術・評価課 (課長 長谷部 武志)</p>
<p>小倉地方合同庁舎 (H21～H30) 九州地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>20</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) ・当初の事業計画に沿った整備がなされ、また庁舎が適切に活用されていることから、事業採択の時点から特段の要因の変化はないと考えられる。 (事業の効果の発現状況) ・位置、規模及び構造の観点から、業務を行うための基本機能を満足していることが確認できる。 ・地域性、景観性、環境保全性、ユニバーサルデザイン、防災性及び耐用・保水性について、特に充実した取組がなされており、官庁営繕の施策が適切に反映されていることが確認できる。 以上より、想定していた事業の効果は十分に発現していると考えられる。 (事業実施による環境の変化) ・環境負荷低減への取組みやCASBEE評価の結果から特に問題はないと考えられる。 (社会経済情勢等の変化) ・本事業の事業計画の必要性や合理性に影響を与えるような社会経済情勢の変化は特にないと考えられる。 (今後の事後評価の必要性) ・事業の効果は十分に発現していると考えられるため、今後の事後評価の必要性はない。 (改善措置の必要性) ・事業の効果は十分に発現していると考えられるため、改善措置の必要性はない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・現時点で見直しの必要性は見られない。</p>	<p>対応なし</p>	<p>九州地方整備局 営繕部技術・評価課 (課長 長谷部 武志)</p>

令和4年度予算に向けた新規事業採択時評価結果一覧

【河川事業】
 (補助事業等)

事業名 事業主体	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	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		費用の内訳				
ポントネ川大規模特定河川事業 北海道	27	8,742 ※	【内訳】 被害防止便益:8,734億円 残存価値:8.5億円 【主な根拠】 年平均浸水被害軽減戸数:1,715戸 年平均浸水被害軽減面積:303ha	1,301 ※	【内訳】 建設費 1,300億円 維持管理費1.0億円	6.7 ※	・河川整備計画規模の洪水が発生した場合、ポントネ川整備計画区間では1,482ha、8,464戸の浸水被害が発生すると想定されるが、当該事業を計画的・集中的に実施することによって、それらの浸水被害が軽減される。また、一連の効果を発現する区間全体の整備が完了した場合、家屋、災害弱者施設、国道12号等の浸水被害が解消される。	水管理・国土保全局 治水課 (課長 佐々木 淑充)
厚沢部川大規模特定河川事業 北海道	40	4,836 ※	【内訳】 被害防止便益:4,827億円 残存価値:9.4億円 【主な根拠】 年平均浸水被害軽減戸数:286戸 年平均浸水被害軽減面積:1,146ha	483 ※	【内訳】 建設費 480億円 維持管理費2.6億円	10.0 ※	・河川整備計画規模の洪水が発生した場合、厚沢部川整備計画区間では2,580ha、679戸の浸水被害が発生すると想定されるが、当該事業を計画的・集中的に実施することによって、それらの浸水被害が軽減される。また、一連の効果を発現する区間全体の整備が完了した場合、家屋、災害弱者施設、国道227号等の浸水被害が解消される。	水管理・国土保全局 治水課 (課長 佐々木 淑充)
厚真川大規模特定河川事業 北海道	25	2,913 ※	【内訳】 被害防止便益:2,897億円 残存価値:16億円 【主な根拠】 年平均浸水被害軽減戸数:126戸 年平均浸水被害軽減面積:107ha	1,106 ※	【内訳】 建設費 1,105億円 維持管理費1.1億円	2.6 ※	・河川整備計画規模の洪水が発生した場合、厚真川整備計画区間では1,987ha、1,684戸の浸水被害が発生すると想定されるが、当該事業を計画的・集中的に実施することによって、それらの浸水被害が軽減される。また、一連の効果を発現する区間全体の整備が完了した場合、家屋、災害弱者施設、国道235号等の浸水被害が解消される。	水管理・国土保全局 治水課 (課長 佐々木 淑充)
倉沼川大規模特定河川事業 北海道	72	10,548 ※	【内訳】 被害防止便益:10,533億円 残存価値:15億円 【主な根拠】 年平均浸水被害軽減戸数:1,311戸 年平均浸水被害軽減面積:386ha	697 ※	【内訳】 建設費 694億円 維持管理費2.6億円	15.1 ※	・河川整備計画規模の洪水が発生した場合、倉沼川整備計画区間では2,291ha、3,709戸の浸水被害が発生すると想定されるが、当該事業を計画的・集中的に実施することによって、それらの浸水被害が軽減される。また、一連の効果を発現する区間全体の整備が完了した場合、家屋、国道295号等の浸水被害が解消される。	水管理・国土保全局 治水課 (課長 佐々木 淑充)
剣淵川大規模特定河川事業 北海道	42	7,527 ※	【内訳】 被害防止便益:7,512億円 残存価値:15億円 【主な根拠】 年平均浸水被害軽減戸数:164戸 年平均浸水被害軽減面積:629ha	2,370 ※	【内訳】 建設費 2,361億円 維持管理費8.5億円	3.2 ※	・河川整備計画規模の洪水が発生した場合、剣淵川整備計画区間では4,840ha、2,979戸の浸水被害が発生すると想定されるが、当該事業を計画的・集中的に実施することによって、それらの浸水被害が軽減される。また、一連の効果を発現する区間全体の整備が完了した場合、家屋、国道40号、国道239号等の浸水被害が解消される。	水管理・国土保全局 治水課 (課長 佐々木 淑充)
斜里川大規模特定河川事業 北海道	35	584 ※	【内訳】 被害防止便益:579億円 残存価値:5.9億円 【主な根拠】 年平均浸水被害軽減戸数:366戸 年平均浸水被害軽減面積:160ha	254 ※	【内訳】 建設費 254億円 維持管理費0.9億円	2.3 ※	・河川整備計画規模の洪水が発生した場合、斜里川整備計画区間では1,006ha、1,934戸の浸水被害が発生すると想定されるが、当該事業を計画的・集中的に実施することによって、それらの浸水被害が軽減される。また、一連の効果を発現する区間全体の整備が完了した場合、家屋、災害弱者施設、国道244号、国道334号等の浸水被害が解消される。	水管理・国土保全局 治水課 (課長 佐々木 淑充)

貴船川大規模特定河川事業 青森県	45	720 ※	【内訳】 被害防止便益:717億円 残存価値:2.8億円 【主な根拠】 想定氾濫面積:62ha 人家:337戸	77 ※	【内訳】 建設費:68億円 維持管理費:9.0億円	9.4 ※	・河川整備計画規模の洪水が発生した場合、貴船川では、62ha、337戸の浸水被害が発生することが想定されるが、当該事業を計画的・集中的に実施することによって、それらの浸水被害が軽減される。また、一連の効果を発現する区間全体の整備が完了した場合、家屋、道路の浸水被害が解消される。	水管理・国土保全局 治水課 (課長 佐々木 淑充)
明神川大規模特定河川事業 青森県	10	88 ※	【内訳】 被害防止便益:88億円 残存価値:0.3億円 【主な根拠】 想定氾濫面積:90ha 人家:256戸	46 ※	【内訳】 建設費:41億円 維持管理費:4.4億円	1.9 ※	・河川整備計画規模の洪水が発生した場合、貴船川では、90ha、256戸の浸水被害が発生することが想定されるが、当該事業を計画的・集中的に実施することによって、それらの浸水被害が軽減される。また、一連の効果を発現する区間全体の整備が完了した場合、家屋、道路の浸水被害が解消される。	水管理・国土保全局 治水課 (課長 佐々木 淑充)
洪井川大規模特定河川事業 宮城県	20	1,631 ※	【内訳】 被害防止便益:1,625億円 残存価値:6.0億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:5,411戸 年平均浸水軽減面積:25,600ha	355 ※	【内訳】 建設費 317億円 維持管理費 38億円	4.6 ※	・令和元年の東日本台風と同規模の洪水が発生した場合、大崎市の市街地において49戸の家屋浸水が発生すると想定されるが、当該事業を計画的・集中的に実施することによって、事業実施により家屋浸水戸数が減少するとともに、一連区間では、病院や国道等の幹線道路や公共施設においても浸水被害が低減される。	水管理・国土保全局 治水課 (課長 佐々木 淑充)
富士川大規模特定河川事業 秋田県	10	274 ※	【内訳】 被害防止便益 273.9億円 残存価値 0.1億円 【主な根拠】 年平均浸水被害軽減戸数 42戸 年平均浸水被害軽減面積 52ha	39 ※	【内訳】 建設費 37.2億円 維持管理費 1.4億円	7.1 ※	・河川整備計画規模の洪水が発生した場合、富士川流域で家屋約175戸、農地約220haの浸水被害が発生すると想定されるが、当該事業を計画的・集中的に実施することによって、それらの浸水被害が軽減される。	水管理・国土保全局 治水課 (課長 佐々木 淑充)
須川大規模特定河川事業 山形県	64	2,479 ※	【内訳】 被害防止便益:2,478億円 残存価値:1.0億円 【主な根拠】 想定氾濫面積:324ha 人家:1,921戸 重要公共施設:5施設 JR奥羽本線 一般国道13号・一般国道348号 主要地方道山形白鷹線 一般県道下原山形停車場線 市道 等	372 ※	【内訳】 建設費 331億円 維持管理費 41億円	6.7 ※	・当該事業を計画的・集中的に実施することによって、河川整備計画規模1/30の洪水が発生した場合、須川流域では1,921戸の浸水被害、一般国道13号、一般国道348号、主要地方道山形白鷹線、一般県道下原山形停車場線、JR奥羽本線等の重要な交通網の浸水被害が発生すると想定されるが、事業実施によりこれらの被害の防止・軽減が図られる。	水管理・国土保全局 治水課 (課長 佐々木 淑充)

湯尻川大規模特定河川事業 山形県	9.0	94 ※	【内訳】 被害防止便益:93億円 残存価値:1.0億円 【主な根拠】 想定氾濫面積:150ha 人家:73戸 重要公共施設:4施設 一般県道 面野山鶴岡線 一般県道 湯田川大山線 市道 等 大泉小学校	58 ※	【内訳】 建設費 50億円 維持管理費 8.0億円	1.6 ※	・当該事業を計画的・集中的に実施することによって、河川整備計画規模1/3の洪水が発生した場合、湯尻川流域では73戸の浸水被害、一般県道面野山鶴岡線、一般県道湯田川大山線等の重要な交通網の浸水被害が発生すると想定されるが、事業実施によりこれらの被害の防止・軽減が図られる。	水管理・国土保全局 治水課 (課長 佐々木 淑充)
巴波川大規模特定河川事業 栃木県	20	68	【内訳】 被害防止便益:68億円 残存価値 : 0.7億円 【主な根拠】 想定氾濫面積:1,849ha 人家:1,209戸 工場:197棟所 農地:1,606ha	18	【内訳】 建設費 16.4億円 維持管理費 1.2億円	3.9	・河川整備計画規模の洪水が発生した場合、巴波川流域では、1,849ha、1,209戸の浸水被害が発生することが想定されるが、当該事業計画を計画的・集中的に実施することによって、それらの浸水被害が軽減される。また、一連の効果を発現する区間全体の整備が完了した場合、家屋、道路、鉄道の浸水被害が解消される。	水管理・国土保全局 治水課 (課長 佐々木 淑充)
矢上川大規模特定河川事業 神奈川県	213	390 ※	【内訳】 被害防止便益:387億円 残存価値:3億円 【主な根拠】 浸水被害軽減戸数:472戸 浸水被害軽減面積:7ha	322 ※	【内訳】 建設費 296億円 維持管理費 26億円	1.2 ※	・河川整備計画規模の洪水が発生した場合、矢上川流域では、160ha、10,945戸の浸水被害が発生することが想定されるが、当該事業を計画的・集中的に実施することによって、それらの浸水被害が軽減される。また、一連の効果を発現する区間全体の整備が完了した場合、家屋、道路の浸水被害が解消される。	水管理・国土保全局 治水課 (課長 佐々木 淑充)
永池川大規模特定河川事業 神奈川県	33	60 ※	【内訳】 被害防止便益:58億円 残存価値:2.0億円 【主な根拠】 浸水被害軽減戸数:23戸 浸水被害軽減面積:13ha	51 ※	【内訳】 建設費 46億円 維持管理費 5.0億円	1.2 ※	・河川整備計画規模の洪水が発生した場合、永池川流域では、32ha、52戸の浸水被害が発生することが想定されるが、当該事業を計画的・集中的に実施することによって、それらの浸水被害が解消される。	水管理・国土保全局 治水課 (課長 佐々木 淑充)
十四瀬川大規模特定河川事業 長野県	25	28	【内訳】 一般資産便益 7.5億円 農作物被害便益 0.1億円 公共土木施設被害額 10.2億円 営業停止損失 3.8億円 家庭・事務所・応急対策費等 6.3億円 残存価値 0.1億円 【主な根拠】 想定氾濫面積:11.6ha 浸水家屋数:41戸 事業所:15施設	24	【内訳】 建設費 22億円 維持管理費 2.0億円	1.2	・諏訪湖周辺では昭和58年7月豪雨、平成25年8月15日の集中豪雨で、大規模な災害に見舞われている。諏訪湖に流入している十四瀬川では、川沿いに人家が連担しており、溢水した場合には甚大な被害が想定される。 ・特に当該区間は、JR橋の架設部分であり整備が進まなかった経過があり未改修となっている。このため、護岸及び橋梁架替等を集中的に実施し、早期に地域の安全性の向上を図る。	水管理・国土保全局 治水課 (課長 佐々木 淑充)

坪野川大規模特定河川事業 富山県	11	126 ※	【内訳】 被害防止便益 125.3億円 残存価値 0.5億円 【主な根拠】 年平均浸水被害軽減戸数 46戸 年平均浸水被害軽減面積 4.1ha	33 ※	【内訳】 建設費 32.7億円 維持管理費 0.5億円	3.8 ※	H16.7.25 浸水面積 20ha、床上1戸、床下61戸 H20.7.8浸水面積 4.3ha、床下25戸 ・河川整備計画規模の洪水が発生した場合、家屋や重要公共施設等の浸水被害が発生することが予想されるが、当該事業を計画的・集中的に実施することによって、事業実施区間において、家屋や重要公共施設等の浸水被害を解消する。	水管理・国土保全局 治水課 (課長 佐々木 淑充)
木曳川大規模特定河川事業 金沢市	5.1	1,228 ※	【内訳】 被害防止便益：1,224億円 残存価値：4億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：1,040戸 年平均浸水軽減面積：18ha	187 ※	【内訳】 建設費 168億円 維持管理費 19億円	6.6 ※	・金石地区等は、低平地であるなどの地形特性から、内水浸水が多発している地域であり、平成10年の豪雨では、木曳川流域で内水浸水が発生し、45戸の家屋浸水とともに、緊急輸送道路等の重要施設が浸水し、地域経済への甚大な影響が生じた。当該事業を計画的・集中的に実施することによって、河川整備計画規模の洪水に対して、重要施設の浸水被害を軽減するとともに、一連の効果を発現する区間全体の整備が完了した場合、浸水面積18ha、浸水戸数1,040戸が解消される。さらに、同地区での下水道事業とあわせて、効果の最大化が図られ年超過確率1/10の降雨による内水氾濫について浸水被害を解消できる。	水管理・国土保全局 治水課 (課長 佐々木 淑充)
大谷川大規模特定河川事業 岐阜県	70	720	【内訳】 被害防止便益 719億円 残存価値 1.4億円 【主な根拠】 年平均浸水被害軽減戸数：134戸 年平均浸水被害軽減面積：58ha	106	【内訳】 建設費 95億円 維持管理費 11億円	6.8	・河川整備計画規模の洪水が発生した場合、相川・大谷川流域では、約631ha、約2,244戸の浸水被害が発生することが想定されるが、当該事業を計画的・集中的に実施することによって、それらの浸水被害が軽減される。また、一連の効果を発現する区間全体の整備が完了した場合、家屋、県道等の浸水被害が解消される。	水管理・国土保全局 治水課 (課長 佐々木 淑充)
赤川～塩治赤川大規模特定河川事業 島根県	36	1,760 ※	【内訳】 被害防止便益 1,755億円 残存価値 5.1億円 【主な根拠】 浸水軽減戸数 1,163戸 浸水軽減面積 164ha	202 ※	【内訳】 建設費 183億円 維持管理費 19億円	8.7 ※	・昭和47年7月豪雨規模の洪水が発生した場合は1,163戸の床上・床下浸水被害、164.1haの浸水被害が発生することが想定されるが、事業を計画的・集中的に実施することにより、家屋および重要インフラ（JR、一般国道）等の被害が防止される。	水管理・国土保全局 治水課 (課長 佐々木 淑充)
中畑川大規模特定河川事業 広島県	20	113 ※	【内訳】 被害防止便益 113億円 残存価値 0.56億円 【主な根拠】 年平均浸水被害軽減戸数：58戸 年平均浸水被害軽減面積：5ha	33 ※	【内訳】 建設費 30億円 維持管理費 3.4億円	3.4 ※	・河川整備計画規模の洪水が発生した場合、中畑川流域で約54ha、604戸の浸水被害が発生すると想定されるが、当該事業を計画的・集中的に実施することによって、それらの浸水被害が軽減される。また、一連の効果を発現する区間全体の整備が完了した場合、家屋や小学校等の浸水被害が解消される。	水管理・国土保全局 治水課 (課長 佐々木 淑充)
春日川大規模特定河川事業 香川県	12	18	【内訳】 被害防止便益 17.8億円 残存価値 0.2億円 【主な根拠】 年平均浸水被害軽減戸数：4.2戸 年平均浸水被害軽減面積：2.1ha	10	【内訳】 建設費 8.9億円 維持管理費 1.0億円	1.8	・河川整備計画規模の洪水が発生した場合、18ha、32戸の浸水被害が発生すると想定されるが、当該事業を計画的・集中的に実施することによって、それらの浸水被害が軽減される。また、一連の効果を発現する区間全体の整備が完了した場合、家屋、県道等の浸水被害が軽減される。	水管理・国土保全局 治水課 (課長 佐々木 淑充)
新川大規模特定河川事業 香川県	15	19	【内訳】 被害防止便益 18.3億円 残存価値 0.2億円 【主な根拠】 年平均浸水被害軽減戸数：5.6戸 年平均浸水被害軽減面積：1.1ha	12	【内訳】 建設費 10.9億円 維持管理費 1.2億円	1.5	・河川整備計画規模の洪水が発生した場合、75ha、360戸の浸水被害が発生すると想定されるが、当該事業を計画的・集中的に実施することによって、それらの浸水被害が軽減される。また、一連の効果を発現する区間全体の整備が完了した場合、家屋、県道等の浸水被害が軽減される。	水管理・国土保全局 治水課 (課長 佐々木 淑充)
神嶽川大規模特定河川事業 北九州市	35	2,672 ※	【内訳】 被害防止便益：2,667億円 残存価値：5億円 【主な根拠】 年平均浸水被害軽減戸数：102戸 年平均浸水被害軽減面積：1.5ha	368 ※	【内訳】 建設費 331億円 維持管理費 37億円	7.3 ※	・神嶽川の中、下流域は、低平地であるなどの地形特性から、内水被害が多発している地域である。直近においても、平成21年7月、平成22年7月、平成25年7月、平成30年7月に甚大な浸水被害が発生した。 ・当該事業を計画的・集中的に実施することによって、北九州都心部の商業地域の被害を防ぐとともに、災害拠点病院や避難場所に指定している学校等の被害が防止・軽減される効果がある。 ・一連の効果を発現する区間全体の整備が完了した場合、緊急輸送道路に位置づけられている道路やモノレールといった交通インフラの被害が防止・軽減される効果がある。	水管理・国土保全局 治水課 (課長 佐々木 淑充)

野上川大規模特定河川事業 大分県	39	65 ※	【内訳】 被害防止便益 52.5億円 残存価値 12.5億円 【主な根拠】 浸水被害軽減戸数:65戸 浸水被害軽減面積:7.2ha	50 ※	【内訳】 建設費 45億円 維持管理費 5億円	1.3 ※	・河川整備計画規模の洪水が発生した場合、野上川整備計画区間では7.2ha、65戸の浸水被害が発生することが想定されるが、当該事業を計画的・集中的に実施することによって、それらの浸水被害が軽減される。また、一連の効果を発現する区間全体の整備が完了した場合、家屋、道路、鉄道等の浸水被害が軽減される。	水管理・国土保全局 治水課 (課長 佐々木 淑充)
堀川事業間連携河川事業 名古屋市	140	629 ※	【内訳】 被害防止便益:627億円 残存価値 :2.0億円 【主な根拠】 年平均浸水被害軽減戸数:46.5戸 年平均浸水被害軽減面積:21.0ha	288 ※	【内訳】 建設費 257億円 維持管理費 31億円	2.2 ※	・堀川流域は内水浸水が多発している地域であり、平成20年8月の豪雨では、市中心部の栄地区を中心に内水浸水が発生し、1,635戸の家屋浸水とともに地下街への浸水が発生し、地域経済への甚大な影響が生じた。 ・当該事業を計画的・集中的に実施することによって、役所・警察・消防等の防災拠点施設、道路・鉄道等の交通インフラ、基幹産業施設、文化施設、地下空間等の被害が防止・軽減される効果がある。また、一連の効果を発現する区間全体の整備が完了した場合、家屋、医療施設、社会福祉施設、役所・警察・消防等の防災拠点施設、道路・鉄道等の交通インフラ、基幹産業施設、文化施設、地下空間等の被害が防止・軽減される効果がある。 ・さらに、同地区での下水道事業とあわせて、効果の最大化が図られ東海豪雨規模の内水氾濫について家屋の浸水被害の防止等が図られる。	水管理・国土保全局 治水課 (課長 佐々木 淑充)
東横堀川事業間連携河川事業 大阪市	16	2,974 ※	【内訳】 被害防止便益:2.971億円 残存価値:2.6億円 【主な根拠】 浸水被害軽減戸数:約110,000戸 浸水被害軽減面積:約60,800ha	404 ※	【内訳】 建設費 342億円 維持管理費 62億円	7.4 ※	・計画高潮位0. P. +5. 20m(確率規模1/500程度)の外力に対し、防潮堤及び水門が機能しなかった場合、大阪の中心市街地で約60,800haに渡って浸水が発生し、浸水範囲内人口は約218,700人と想定される。事業実施により、この浸水被害を防止できる。 ・ひとたびこれだけの広範囲に浸水が発生した場合、湛水は長期に及ぶことが想定される。我が国の経済活動に甚大な影響を及ぼすことが予想され、事業を実施する必要がある。	水管理・国土保全局 治水課 (課長 佐々木 淑充)

※費用便益比については、一連の整備効果を発現する区間で算出している。

【ダム事業】
 (補助事業等)

事業名 事業主体	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	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		費用の内訳				
佐幌ダム再生事業 北海道	140	125	【内訳】 被害防止便益:121億円 残存価値:3.4億円 【主な根拠】 洪水調節に係る便益 年平均浸水軽減戸数:10戸 年平均浸水軽減面積:11ha	97	【内訳】 建設費:95億円 維持管理費:2.0億円	1.3	・佐幌川流域では、平成28年8月洪水等により、家屋や農地の浸水、JR橋の流失など甚大な浸水被害が発生している。 ・河川整備計画の目標規模と同等の洪水が発生した場合、佐幌川流域において浸水面積が1949ha、浸水戸数が1739戸と想定されるが、事業実施により、浸水面積が1262ha、浸水戸数が911戸に軽減される。 ・このため、洪水被害の早期解消が必要である。	水管理・国土保全局 治水課 (課長 佐々木 淑充)
ペーパン川治水ダム建設事業 北海道	270	274	【内訳】 被害防止便益:273億円 残存価値:1.2億円 【主な根拠】 洪水調節に係る便益 年平均浸水軽減戸数:36戸 年平均浸水軽減面積:63ha	171	【内訳】 建設費:168億円 維持管理費:2.4億円	1.6	・ペーパン川流域では、平成30年7月洪水等により甚大な浸水被害が発生している。 ・河川整備計画の目標規模と同等の洪水が発生した場合、ペーパン川流域において浸水面積が1065ha、浸水戸数が5511戸と想定されるが、事業実施により、浸水面積が456ha、浸水戸数が95戸に軽減される。 ・このため、洪水被害の早期解消が必要である。	水管理・国土保全局 治水課 (課長 佐々木 淑充)

【砂防事業】
 (補助事業)

事業名 事業主体	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	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		費用の内訳				
オキリカップ支流川 大規模特定砂防等事業 北海道	6.5	74 ※	【内訳】 被害防止便益：73億円 残存価値：1.9億円 【主な根拠】 想定氾濫面積：59ha 人家：17戸 事業所：1施設 国道：300m 市道：1,100m 等	26 ※	【内訳】 建設費 26億円 維持管理費 0.03億 円	2.8 ※	・計画規模の降雨による土砂・洪水 氾濫等の被害について事業実施により、 人家17戸等の被害が軽減される。 ・国道12号線等が寸断された場合の 地域生活や経済に与える影響を軽減 することができる。	水管理・国土保 全局 砂防部 砂防計画課 (課長 草野慎 一)
暑寒別川大規模特定 砂防等事業 北海道	15	443 ※	【内訳】 被害防止便益：442億円 残存価値：1.7億円 【主な根拠】 想定氾濫面積：387ha 人家：703戸 事業所：158施設 重要公共施設：3施設 国道：1,800m 県道：7,000m 町道：22,500m 等	104 ※	【内訳】 建設費 104億円 維持管理費 0.05億 円	4.3 ※	・計画規模の降雨による土砂・洪水 氾濫等の被害について事業実施により、 人家703戸、介護事業所(要配 慮者施設)等の被害が軽減される。 ・国道231号線等が寸断された場合 の地域生活や経済に与える影響を軽 減することができる。	水管理・国土保 全局 砂防部 砂防計画課 (課長 草野慎 一)

北海道駒ヶ岳（森町工区）大規模特定砂防等事業 北海道	6.3	241 ※	【内訳】 被害防止便益：240億円 残存価値：0.90億円 【主な根拠】 人家：215戸 事業所：42施設 重要公共施設：1施設 国道：700m 県道：2,700m 町道：300m 等	32 ※	【内訳】 建設費 32億円 維持管理費 0.09億円	7.6 ※	・駒ヶ岳の噴火に伴い発生する融雪型火山泥流からの被害について事業実施により、人家215戸、尾白内小学校等の被害が軽減される。 ・国道278号線等が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。	水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 草野慎一)
北海道駒ヶ岳（砂原町工区）大規模特定砂防等事業 北海道	94	595 ※	【内訳】 被害防止便益：591億円 残存価値：4.0億円 【主な根拠】 人家：890戸 事業所：140施設 重要公共施設：1施設 国道：6,400m 県道：5,000m 町道：1,900m 等	159 ※	【内訳】 建設費 159億円 維持管理費 0.09億円	3.8 ※	・駒ヶ岳の噴火に伴い発生する融雪型火山泥流からの被害について事業実施により、人家890戸、さわら小学校等の被害が軽減される。 ・国道278号線等が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。	水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 草野慎一)
奈女沢事業間連携砂防等事業 群馬県	2.7	10 ※	【内訳】 被害防止便益：9.7億円 残存価値：0.25億円 【主な根拠】 想定氾濫面積：7.4ha 人家：8戸 事業所：1施設 重要公共施設：1施設 鉄道：75m 県道：54m 町道：1690m 等	4.1 ※	【内訳】 建設費 3.7億円 維持管理費0.43億円	2.4 ※	・計画規模の降雨による土石流について、人家8戸のほか、みなかみ町地域防災計画に基づく避難所（奈女沢多目的集会所）、県道沼田水上線（第2次緊急輸送道路）及びJR上越線への被害が軽減される。	水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 草野慎一)

夏保沢事業間連携砂防等事業 群馬県	2.6	53 ※	【内訳】 被害防止便益：52億円 残存価値：0.18億円 【主な根拠】 想定氾濫面積：42ha 人家：74戸 重要公共施設：1施設 国道：698m 市道：6107m 等	2.6 ※	【内訳】 建設費 2.2億円 維持管理費0.43億円	20.4 ※	・計画規模の降雨による土石流について、人家74戸のほか、沼田市地域防災計画に基づく避難場所（生枝公民館）、国道120号（第2次緊急輸送道路）への被害が軽減される。	水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 （課長 草野慎一）
大栃地区事業間連携砂防等事業 群馬県	0.98	3.5 ※	【内訳】 被害防止便益：3.5億円 残存価値：0.02億円 【主な根拠】 人家：1戸 重要公共施設：1施設 等	1.4 ※	【内訳】 建設費 1.1億円 維持管理費0.37億円	2.4 ※	・当該事業を実施することにより、がけ崩れについて、人家1戸のほか、藤岡市地域防災計画に基づく避難所（坂原コミュニティーセンター）、国道462号線（第1次緊急輸送道路）への被害が軽減される。	水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 （課長 草野慎一）
下赤工川地区事業間連携砂防等事業 埼玉県	1.9	65 ※	【内訳】 被害防止便益 65億円 残存価値 0.14億円 【主な根拠】 氾濫想定面積：8ha 家屋：102戸 事業所：6施設 県道：953m 市道：823m 等	2.0 ※	【内訳】 建設費 2.0億円 維持管理費 0.10億円	32.3 ※	・県の第2次緊急輸送道路である県道飯能下名栗線が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。 ・土石流の発生による一級河川入間川の河道閉塞を防止し、上下流への被害を防ぐ。	水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 （課長 草野慎一）

<p>摩利支天沢地区事業 間連携砂防等事業 埼玉県</p>	<p>0.91</p>	<p>25 ※</p>	<p>【内訳】 被害防止便益 25億円 残存価値 0.07億 円 【主な根拠】 氾濫想定面積：5ha 家屋：21戸 事業所：2施設 県道：220m 市道：685m 等</p>	<p>1.0 ※</p>	<p>【内訳】 建設費 1.0億円 維持管理費 0.05億 円</p>	<p>24.3 ※</p>	<p>・県の第2次緊急輸送道路である県道熊谷小川秩父線が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。</p>	<p>水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 草野慎一)</p>
<p>倉掛沢地区事業間連携砂防等事業 埼玉県</p>	<p>1.3</p>	<p>11 ※</p>	<p>【内訳】 被害防止便益 10億円 残存価値 0.10億 円 【主な根拠】 氾濫想定面積：2ha 家屋：14戸 事業所：1施設 国道：198m 市道：303m 等</p>	<p>1.3 ※</p>	<p>【内訳】 建設費 1.3億円 維持管理費 0.05億 円</p>	<p>7.8 ※</p>	<p>・県の第1次特定緊急輸送道路である一般国道299号が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。 ・土石流の発生による一級河川入間川の河道閉塞を防止し、上下流への被害を防ぐ。</p>	<p>水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 草野慎一)</p>
<p>下日野沢地区大規模特定砂防等事業 埼玉県</p>	<p>5.8</p>	<p>14 ※</p>	<p>【内訳】 被害防止便益 13億円 残存価値 0.39億 円 【主な根拠】 氾濫想定面積：4ha 家屋：9戸 事業所：4施設 等</p>	<p>5.5 ※</p>	<p>【内訳】 建設費 5.4億円 維持管理費 0.15億 円</p>	<p>2.5 ※</p>	<p>・土石流の発生による一級河川日野沢川の河道閉塞を防止し、上下流への被害を防ぐ。</p>	<p>水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 草野慎一)</p>

宿本地区事業間連携 砂防等事業 埼玉県	2.2	14	【内訳】 被害防止便益 14億円 残存価値 0.03億円 【主な根拠】 氾濫想定面積：3ha 家屋：12戸 国道：240m 町道：91m 等	2.0	【内訳】 建設費 2.0億円 維持管理費 0.05億円	6.8	・県の第1次緊急輸送道路である一般国道140号が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。	水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 草野慎一)
小松原地区事業間連携 砂防等事業 長野県	18	64 ※	【内訳】 被害防止便益：64億円 残存価値：0.34億円 【主な根拠】 氾濫想定面積：14.4ha 事業所：1施設 重要公共施設：1施設 国道：380m 等	28 ※	【内訳】 建設費 28億円 維持管理費 0.10億円	2.3 ※	・地すべりによる被害について、事業実施により、事業所1施設の被害が軽減される。 ・国道19号が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。	水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 草野慎一)
阿賀野川流域（阿賀地区）大規模特定砂防等事業 新潟県	3.9	222 ※	【内訳】 被害防止便益：222億円 残存価値：0.44億円 【主な根拠】 人家：85戸 重要公共施設：4施設 要配慮者利用施設：1施設 国道：1110m 鉄道：1000m 等	18 ※	【内訳】 建設費 18億円 維持管理費 0億円	12.2 ※	・当該流域において降雨等により発生する土砂災害および土砂・洪水氾濫等について対策施設の整備を行い、人命及び資産等を保全する。 ・土石流および地すべりによる被害について事業実施により、保全対象の被害が軽減され、流域全体の安全・安心の向上が図られる。	水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 草野慎一)

守門川流域大規模特定砂防等事業 新潟県	1.8	38 ※	【内訳】 被害防止便益：38億円 残存価値：0.43億円 【主な根拠】 人家：36戸 重要公共施設：2施設 県道：10000m 等	19 ※	【内訳】 建設費 19億円 維持管理費 0億円	2.0 ※	・当該流域において降雨等により発生する土砂災害および土砂・洪水氾濫等について対策施設の整備を行い、人命及び資産等を保全する。 ・土石流被害について事業実施により、保全対象の被害が軽減され、流域全体の安全・安心の向上が図られる。	水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 草野慎一)
刈谷田川流域大規模特定砂防等事業 新潟県	13	287 ※	【内訳】 被害防止便益：287億円 残存価値：0.48億円 【主な根拠】 人家：166戸 重要公共施設：3施設 要配慮者利用施設：1施設 国道：236m 県道：1544m 等	37 ※	【内訳】 建設費 37億円 維持管理費 0億円	7.8 ※	・当該流域において降雨等により発生する土砂災害および土砂・洪水氾濫等について対策施設の整備を行い、人命及び資産等を保全する。 ・土石流、地すべりおよび急傾斜地崩壊による被害について事業実施により、保全対象の被害が軽減され、流域全体の安全・安心の向上が図られる。	水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 草野慎一)
太田川流域大規模特定砂防等事業 新潟県	7.8	52 ※	【内訳】 被害防止便益：51億円 残存価値：0.60億円 【主な根拠】 人家：63戸 重要公共施設：2施設 要配慮者利用施設：1施設 県道：510m 等	21 ※	【内訳】 建設費 21億円 維持管理費 0億円	2.4 ※	・当該流域において降雨等により発生する土砂災害および土砂・洪水氾濫等について対策施設の整備を行い、人命及び資産等を保全する。 ・土石流および急傾斜地崩壊による被害について事業実施により、保全対象の被害が軽減され、流域全体の安全・安心の向上が図られる。	水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 草野慎一)

<p>渋海川流域大規模特定砂防等事業 新潟県</p>	5.4	231 ※	<p>【内訳】 被害防止便益：231億円 残存価値：0.28億円 【主な根拠】 人家：98戸 重要公共施設：1施設 国道：4390m 県道：852m 等</p>	69 ※	<p>【内訳】 建設費 69億円 維持管理費 0億円</p>	3.3 ※	<p>・当該流域において降雨等により発生する土砂災害および土砂・洪水氾濫等について対策施設の整備を行い、人命及び資産等を保全する。 ・地すべりによる被害について事業実施により、保全対象の被害が軽減され、流域全体の安全・安心の向上が図られる。</p>	<p>水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 草野慎一)</p>
<p>魚野川流域（魚沼地区）大規模特定砂防等事業 新潟県</p>	16	358 ※	<p>【内訳】 被害防止便益：356億円 残存価値：1.4億円 【主な根拠】 人家：380戸 重要公共施設：8施設 要配慮者利用施設：1施設 国道：340m 鉄道：764m 等</p>	48 ※	<p>【内訳】 建設費 48億円 維持管理費 0億円</p>	7.5 ※	<p>・当該流域において降雨等により発生する土砂災害および土砂・洪水氾濫等について対策施設の整備を行い、人命及び資産等を保全する。 ・土石流、地すべりおよび急傾斜地崩壊による被害について事業実施により、保全対象の被害が軽減され、流域全体の安全・安心の向上が図られる。</p>	<p>水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 草野慎一)</p>
<p>破間川流域大規模特定砂防等事業 新潟県</p>	13	194 ※	<p>【内訳】 被害防止便益：193億円 残存価値：0.82億円 【主な根拠】 人家：164戸 重要公共施設：8施設 要配慮者利用施設：1施設 国道：790m 鉄道：450m 等</p>	45 ※	<p>【内訳】 建設費 45億円 維持管理費 0億円</p>	4.3 ※	<p>・当該流域において降雨等により発生する土砂災害および土砂・洪水氾濫等について対策施設の整備を行い、人命及び資産等を保全する。 ・土石流、地すべりおよび急傾斜地崩壊による被害について事業実施により、保全対象の被害が軽減され、流域全体の安全・安心の向上が図られる。</p>	<p>水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 草野慎一)</p>

信濃川流域（十日町地区）大規模特定砂防等事業 新潟県	19	705 ※	【内訳】 被害防止便益：704億円 残存価値：1.1億円 【主な根拠】 人家：1278戸 重要公共施設：15施設 要配慮者利用施設：5施設 国道：2760m 鉄道：1606m 等	38 ※	【内訳】 建設費 38億円 維持管理費 0億円	18.6 ※	・当該流域において降雨等により発生する土砂災害および土砂・洪水氾濫等について対策施設の整備を行い、人命及び資産等を保全する。 ・土石流、地すべり等による被害について事業実施により、保全対象の被害が軽減され、流域全体の安全・安心の向上が図られる。	水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 草野慎一)
関川流域（妙高地区）大規模特定砂防等事業 新潟県	5.3	36 ※	【内訳】 被害防止便益：35億円 残存価値：0.58億円 【主な根拠】 人家：44戸 重要公共施設：3施設 県道：380m 等	13 ※	【内訳】 建設費 13億円 維持管理費 0億円	2.7 ※	・当該流域において降雨等により発生する土砂災害および土砂・洪水氾濫等について対策施設の整備を行い、人命及び資産等を保全する。 ・土石流被害について事業実施により、保全対象の被害が軽減され、流域全体の安全・安心の向上が図られる。	水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 草野慎一)
保倉川流域大規模特定砂防等事業 新潟県	16	484 ※	【内訳】 被害防止便益：483億円 残存価値：0.85億円 【主な根拠】 人家：271戸 重要公共施設：10施設 国道：3895m 県道：7182m 等	150 ※	【内訳】 建設費 150億円 維持管理費 0億円	3.2 ※	・当該流域において降雨等により発生する土砂災害および土砂・洪水氾濫等について対策施設の整備を行い、人命及び資産等を保全する。 ・土石流および地すべりによる被害について事業実施により、保全対象の被害が軽減され、流域全体の安全・安心の向上が図られる。	水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 草野慎一)

<p>櫛池川流域大規模特 定砂防等事業 新潟県</p>	1.4	87 ※	<p>【内訳】 被害防止便益：87億円 残存価値：0.08億円 【主な根拠】 人家：15戸 県道：964m 等</p>	23 ※	<p>【内訳】 建設費 23億円 維持管理費 0億円</p>	3.9 ※	<p>・当該流域において降雨等により発生する土砂災害および土砂・洪水氾濫等について対策施設の整備を行い、人命及び資産等を保全する。 ・地すべりによる被害について事業実施により、保全対象の被害が軽減され、流域全体の安全・安心の向上が図られる。</p>	<p>水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 草野慎一)</p>
<p>矢代川流域大規模特 定砂防等事業 新潟県</p>	21	110 ※	<p>【内訳】 被害防止便益：109億円 残存価値：0.96億円 【主な根拠】 人家：757戸 重要公共施設：6施設 要配慮者利用施設：2施設 国道：510m 県道：14020m 等</p>	29 ※	<p>【内訳】 建設費 29億円 維持管理費 0億円</p>	3.8 ※	<p>・当該流域において降雨等により発生する土砂災害および土砂・洪水氾濫等について対策施設の整備を行い、人命及び資産等を保全する。 ・土石流被害について事業実施により、保全対象の被害が軽減され、流域全体の安全・安心の向上が図られる。</p>	<p>水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 草野慎一)</p>
<p>別所川流域大規模特 定砂防等事業 新潟県</p>	1.0	126 ※	<p>【内訳】 被害防止便益：126億円 残存価値：0.13億円 【主な根拠】 人家：26戸 重要公共施設：1施設 要配慮者利用施設：2施設 県道：1530m 等</p>	20 ※	<p>【内訳】 建設費 20億円 維持管理費 0億円</p>	6.4 ※	<p>・当該流域において降雨等により発生する土砂災害および土砂・洪水氾濫等について対策施設の整備を行い、人命及び資産等を保全する。 ・地すべりによる被害について事業実施により、保全対象の被害が軽減され、流域全体の安全・安心の向上が図られる。</p>	<p>水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 草野慎一)</p>

馬場川流域大規模特定砂防等事業 新潟県	1.6	409 ※	【内訳】 被害防止便益：409億円 残存価値：0.14億円 【主な根拠】 人家：51戸 重要公共施設：2施設 県道：2940m 等	125 ※	【内訳】 建設費 125億円 維持管理費 0億円	3.3 ※	・当該流域において降雨等により発生する土砂災害および土砂・洪水氾濫等について対策施設の整備を行い、人命及び資産等を保全する。 ・地すべりによる被害について事業実施により、保全対象の被害が軽減され、流域全体の安全・安心の向上が図られる。	水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 草野慎一)
長沢川流域大規模特定砂防等事業 新潟県	5.7	382 ※	【内訳】 被害防止便益：382億円 残存価値：0.34億円 【主な根拠】 人家：76戸 国道：256m 県道：3777m 等	111 ※	【内訳】 建設費 111億円 維持管理費 0億円	3.4 ※	・当該流域において降雨等により発生する土砂災害および土砂・洪水氾濫等について対策施設の整備を行い、人命及び資産等を保全する。 ・土石流および地すべりによる被害について事業実施により、保全対象の被害が軽減され、流域全体の安全・安心の向上が図られる。	水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 草野慎一)
根知川流域大規模特定砂防等事業 新潟県	8.6	163 ※	【内訳】 被害防止便益：163億円 残存価値：0.49億円 【主な根拠】 人家：310戸 重要公共施設：15施設 要配慮者利用施設：3施設 県道：11300m 等	59 ※	【内訳】 建設費 59億円 維持管理費 0億円	2.8 ※	・当該流域において降雨等により発生する土砂災害および土砂・洪水氾濫等について対策施設の整備を行い、人命及び資産等を保全する。 ・土石流および地すべりによる被害について事業実施により、保全対象の被害が軽減され、流域全体の安全・安心の向上が図られる。	水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 草野慎一)

<p>鯖石川流域大規模特定砂防等事業 新潟県</p>	3.4	93 ※	<p>【内訳】 被害防止便益：93億円 残存価値：0.09億円 【主な根拠】 人家：55戸 重要公共施設：1施設 県道：2030m 等</p>	17 ※	<p>【内訳】 建設費 17億円 維持管理費 0億円</p>	5.5 ※	<p>・当該流域において降雨等により発生する土砂災害および土砂・洪水氾濫等について対策施設の整備を行い、人命及び資産等を保全する。 ・地すべりによる被害について事業実施により、保全対象の被害が軽減され、流域全体の安全・安心の向上が図られる。</p>	<p>水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 草野慎一)</p>
<p>鵜川流域大規模特定砂防等事業 新潟県</p>	3.1	17 ※	<p>【内訳】 被害防止便益：17億円 残存価値：0.30億円 【主な根拠】 人家：19戸 重要公共施設：2施設 県道：205m 等</p>	6.9 ※	<p>【内訳】 建設費 6.9億円 維持管理費 0億円</p>	2.5 ※	<p>・当該流域において降雨等により発生する土砂災害および土砂・洪水氾濫等について対策施設の整備を行い、人命及び資産等を保全する。 ・土石流被害について事業実施により、保全対象の被害が軽減され、流域全体の安全・安心の向上が図られる。</p>	<p>水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 草野慎一)</p>
<p>柿崎川流域大規模特定砂防等事業 新潟県</p>	3.3	13 ※	<p>【内訳】 被害防止便益：13億円 残存価値：0.15億円 【主な根拠】 人家：21戸 重要公共施設：1施設 県道：288m 等</p>	7.4 ※	<p>【内訳】 建設費 7.4億円 維持管理費 0億円</p>	1.8 ※	<p>・当該流域において降雨等により発生する土砂災害および土砂・洪水氾濫等について対策施設の整備を行い、人命及び資産等を保全する。 ・土石流および地すべりによる被害について事業実施により、保全対象の被害が軽減され、流域全体の安全・安心の向上が図られる。</p>	<p>水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 草野慎一)</p>

桑取川流域大規模特 定砂防等事業 新潟県	7.3	36 ※	【内訳】 被害防止便益：36億円 残存価値：0.48億円 【主な根拠】 人家：34戸 重要公共施設：2施設 県道：480m 等	11 ※	【内訳】 建設費 11億円 維持管理費 0億円	3.2 ※	・当該流域において降雨等により発生する土砂災害および土砂・洪水氾濫等について対策施設の整備を行い、人命及び資産等を保全する。 ・土石流および地すべりによる被害について事業実施により、保全対象の被害が軽減され、流域全体の安全・安心の向上が図られる。	水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 草野慎一)
名立川流域大規模特 定砂防等事業 新潟県	6.9	283 ※	【内訳】 被害防止便益：283億円 残存価値：0.11億円 【主な根拠】 人家：45戸 重要公共施設：1施設 国道：620m 県道：1586m 等	8.7 ※	【内訳】 建設費 8.7億円 維持管理費 0億円	32.5 ※	・当該流域において降雨等により発生する土砂災害および土砂・洪水氾濫等について対策施設の整備を行い、人命及び資産等を保全する。 ・地すべりによる被害について事業実施により、保全対象の被害が軽減され、流域全体の安全・安心の向上が図られる。	水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 草野慎一)
能生川流域大規模特 定砂防等事業 新潟県	20	75 ※	【内訳】 被害防止便益：74億円 残存価値：0.65億円 【主な根拠】 人家：90戸 重要公共施設：2施設 県道：762m 等	22 ※	【内訳】 建設費 22億円 維持管理費 0億円	3.3 ※	・当該流域において降雨等により発生する土砂災害および土砂・洪水氾濫等について対策施設の整備を行い、人命及び資産等を保全する。 ・土石流および地すべりによる被害について事業実施により、保全対象の被害が軽減され、流域全体の安全・安心の向上が図られる。	水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 草野慎一)

早川流域大規模特定砂防等事業 新潟県	39	467 ※	【内訳】 被害防止便益：465億円 残存価値：2.3億円 【主な根拠】 人家：1446戸 重要公共施設：32施設 要配慮者利用施設：18施設 国道：3860m 鉄道：1680m 等	79 ※	【内訳】 建設費 79億円 維持管理費 0億円	5.9 ※	・当該流域において降雨等により発生する土砂災害および土砂・洪水氾濫等について対策施設の整備を行い、人命及び資産等を保全する。 ・土石流被害等について事業実施により、保全対象の被害が軽減され、流域全体の安全・安心の向上が図られる。	水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 草野慎一)
みょうご沢大規模特定砂防等事業 新潟県	5.7	16	【内訳】 被害防止便益：16億円 残存価値：0.25億円 【主な根拠】 人家：37戸 重要公共施設：1施設 国道：333m 鉄道：99m 等	4.6	【内訳】 建設費 4.6億円 維持管理費 0億円	3.6	・当該地区において降雨等により発生する土砂災害および土砂・洪水氾濫等について対策施設の整備を行い、人命及び資産等を保全する。 ・土石流被害について事業実施により、保全対象の被害が軽減され、流域全体の安全・安心の向上が図られる。	水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 草野慎一)
浦川原沢入沢事業間連携砂防等事業 新潟県	3.2	3.6	【内訳】 被害防止便益：3.4億円 残存価値：0.16億円 【主な根拠】 人家：4戸 国道：265m 市道：1085m 等	2.8	【内訳】 建設費 2.8億円 維持管理費 0億円	1.3	・当該地区において降雨により下流へ流出する土石流について対策施設の整備を行い、人家、国道253号（緊急輸送道路）等への被害を軽減する。 ・土石流被害について事業実施により、人家4戸、国道253号（緊急輸送道路）等の被害が軽減される。また、国道253号（緊急輸送道路）等が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響は大きく、道路事業と連携し、集中的に安全性を向上させる必要がある。	水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 草野慎一)

ガキ沢川事業間連携 砂防等事業 新潟県	1.9	14	【内訳】 被害防止便益：13億円 残存価値：0.11億円 【主な根拠】 人家：21戸 国道：330m 県道：380m 等	1.7	【内訳】 建設費 1.7億円 維持管理費 0億円	7.8	・当該地区において降雨により下流へ流出する土石流について対策施設の整備を行い、人家、国道405号（緊急輸送道路）等への被害を軽減する。 ・土石流被害について事業実施により、人家21戸、国道405号（緊急輸送道路）等の被害が軽減される。また、国道405号（緊急輸送道路）等が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響は大きく、道路事業と連携し、集中的に安全性を向上させる必要がある。	水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 草野慎一)
七軒町（2）地区まちづくり連携砂防等事業 新潟県	1.4	45 ※	【内訳】 被害防止便益：45億円 残存価値：0.02億円 【主な根拠】 人家：13戸 県道：70m 等	1.5 ※	【内訳】 建設費 1.5億円 維持管理費 0億円	30.8 ※	・当地区においてがけ崩れにより発生する崩壊土砂について対策施設の整備を行い、人家、県道14号（居住誘導区域へ接続する避難路）等への被害を軽減する。 ・県道14号（居住誘導区域に接続する避難路）が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響は大きく、集中的に安全性を向上させる必要がある。	水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 草野慎一)
谷内地事業間連携砂防等事業 石川県	3.0	8.5	【内訳】 被害防止便益：8.5億円 残存価値：0.05億円 【主な根拠】 想定被害区域面積：2.8ha 人家：8戸 県道：270m 等	2.6	【内訳】 建設費 2.6億円 維持管理費 0億円	3.3	・がけ崩れの被害について事業実施により、人家8戸、緊急輸送道路かつ指定避難路である主要地方道珠洲里線の被害が軽減される。また、主要地方道珠洲里線が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響は大きく、道路事業と連携し、集中的に安全性を向上させる必要がある。	水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 草野慎一)

<p>毘沙門洞事業間連携 砂防等事業 岐阜県</p>	2.8	11	<p>【内訳】 被害防止便益：11億円 残存価値：0.15億円 【主な根拠】 想定氾濫面積：5ha 人家：11戸 事業所：1施設 重要公共施設：1施設 国道：174m 等</p>	2.3	<p>【内訳】 建設費 2.2億円 維持管理費 0.01億 円</p>	4.7	<p>・計画規模の降雨による土石流の被害について事業実施により、人家11戸等の被害が軽減される。 ・第1次緊急輸送道路である国道156号が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。</p>	<p>水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 草野慎一)</p>
<p>下油井谷事業間連携 砂防等事業 岐阜県</p>	4.7	9.3	<p>【内訳】 被害防止便益：9.1億円 残存価値：0.18億円 【主な根拠】 想定氾濫面積：3.7ha 人家：11戸 重要公共施設：3施設 国道：180m 町道：154m 等</p>	3.4	<p>【内訳】 建設費 3.3億円 維持管理費 0.01億 円</p>	2.7	<p>・計画規模の降雨による土石流の被害について事業実施により、人家11戸等の被害が軽減される。 ・第2次緊急輸送道路である国道256号、JR高山本線等が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。</p>	<p>水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 草野慎一)</p>
<p>下寄川山事業間連携 砂防等事業 静岡県</p>	3.0	19	<p>【内訳】 被害防止便益：19億円 残存価値：0.05億円 【主な根拠】 人家：22戸 重要公共施設：1施設 国道：140m 市道：105m 等</p>	2.6	<p>【内訳】 建設費 2.6億円 維持管理費 0.01億 円</p>	7.3	<p>・当該地区は、静岡県下田市の東部に位置し、保全対象として人家22戸のほか緊急輸送路である国道414号を含む急傾斜地である。 ・がけ崩れ発生によって緊急輸送路が被災した場合には、周辺地域一帯に甚大な影響を及ぼすことが想定されるため、早急に崩壊防止対策を実施する必要がある。</p>	<p>水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 草野慎一)</p>

西木田第2地区まちづくり連携砂防等事業 福井県	2.6	20 ※	【内訳】 被害防止便益：20億円 残存価値：0.03億円 【主な根拠】 人家：20戸 事業所：1施設 市道：100m 等	2.6 ※	【内訳】 建設費 2.6億円 維持管理費0.01億円	7.7 ※	・計画規模の降雨による斜面崩壊の被害について事業実施により、居住誘導区域内の人家20戸の被害が軽減される。 ・市道が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。	水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 草野慎一)
昭和町3丁目地区まちづくり連携砂防等事業 福井県	2.0	22 ※	【内訳】 被害防止便益：22億円 残存価値：0.03億円 【主な根拠】 人家：20戸 事業所：1施設 国道：250m 市道：270m 等	2.4 ※	【内訳】 建設費 2.4億円 維持管理費0.01億円	9.2 ※	・計画規模の降雨による斜面崩壊の被害について事業実施により、人家20戸の被害が軽減される。 ・居住誘導区域と接続する国道が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。	水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 草野慎一)
大和川大規模特定砂防等事業 兵庫県	9.5	16	【内訳】 被害防止便益：15.5億円 残存価値：0.38億円 【主な根拠】 想定氾濫面積：18.7ha 人家：51戸 重要公共施：2施設 県道：1,650m 町道：2,200m 等	7.8	【内訳】 建設費 7.6億円 維持管理費 0.19億円	2.0	・計画規模の降雨による土砂・洪水氾濫等の被害について事業実施により、人家51戸の被害が軽減される。また、流出する土砂による河道閉塞の形成・決壊等により県道等が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響は大きく、集中的に安全性を向上させる必要がある。	水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 草野慎一)

明延川大規模特定砂防等事業 兵庫県	6.0	8.4	【内訳】 被害防止便益：8.2億円 残存価値：0.15億円 【主な根拠】 想定氾濫面積：6.3ha 人家：42戸 重要公共施設：3施設 県道：968m 市道：1669m 等	5.8	【内訳】 建設費 4.9億円 維持管理費 0.95億円	1.4	・計画規模の降雨による土砂・洪水氾濫等の被害について事業実施により、人家42戸の被害が軽減される。また、流出する土砂による河道閉塞の形成・決壊等により県道等が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響は大きく、集中的に安全性を向上させる必要がある。	水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 草野慎一)
嵯峨谷川大規模特定砂防等事業 和歌山県	35	114	【内訳】 被害防止便益：112億円 残存価値：1.5億円 【主な根拠】 想定氾濫面積：55ha 人家：217戸 重要公共施設：2施設 国道：807m JR：600m 等	27	【内訳】 建設費 27億円 維持管理費0.22億円	4.2	・計画規模の降雨による土石流の被害について事業実施により、人家217戸の被害が軽減される。 ・国道24号、JR和歌山線が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。	水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 草野慎一)
丹防川事業間連携砂防等事業 鳥取県	1.3	5.8 ※	【内訳】 被害防止便益：5.6億円 残存価値：0.13億円 【主な根拠】 想定氾濫面積：2.7ha 人家：7戸 県道：216m 市道：127m 等	1.9 ※	【内訳】 建設費 1.7億円 維持管理費 0.18億円	3.1 ※	・計画規模の降雨による土石流の被害について事業実施により、人家7戸の被害が軽減される。 ・県道河内榎原線が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。	水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 草野慎一)

小杉谷川事業間連携 砂防等事業 鳥取県	1.6	4.7 ※	【内訳】 被害防止便益：4.6億円 残存価値：0.10億円 【主な根拠】 想定氾濫面積：1.7ha 人家：5戸 県道：180m 市道：105m 橋梁：1基 等	1.9 ※	【内訳】 建設費 1.7億円 維持管理費 0.18億 円	2.5 ※	・計画規模の降雨による土石流の被害について事業実施により、人家5戸の被害が軽減される。 ・県道国府岩美線が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。	水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 草野慎一)
河内西谷川事業間連携 砂防等事業 鳥取県	1.2	2.3	【内訳】 被害防止便益：2.2億円 残存価値：0.07億円 【主な根拠】 想定氾濫面積：1.6ha 人家：3戸 県道：170m 等	1.3	【内訳】 建設費 1.1億円 維持管理費 0.18億 円	1.8	・計画規模の降雨による土石流の被害について事業実施により、人家3戸の被害が軽減される。 ・県道河内榎原線が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。	水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 草野慎一)
上田川事業間連携 砂防等事業 鳥取県	2.1	43 ※	【内訳】 被害防止便益：43億円 残存価値：0.24億円 【主な根拠】 想定氾濫面積：6.1ha 人家：63戸 重要公共施設：1施設 町道：365m 等	5.1 ※	【内訳】 建設費 5.0億円 維持管理費 0.18億 円	8.3 ※	・計画規模の降雨による土石流の被害について事業実施により、人家63戸の被害が軽減される。 ・県道津山智頭八東線が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。	水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 草野慎一)

寺谷川事業間連携砂防等事業 鳥取県	1.6	15 ※	【内訳】 被害防止便益：15億円 残存価値：0.16億円 【主な根拠】 想定氾濫面積：8.9ha 人家：14戸 重要公共施設：1施設 県道：290m 町道：490m 等	2.5 ※	【内訳】 建設費 2.3億円 維持管理費0.19億円	6.2 ※	・計画規模の降雨による土石流の被害について事業実施により、人家14戸の被害が軽減される。 ・県道岩美八頭線が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。	水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 草野慎一)
ショウブ谷川事業間連携砂防等事業 鳥取県	0.60	13 ※	【内訳】 被害防止便益：13億円 残存価値：0.17億円 【主な根拠】 想定氾濫面積：7.3ha 人家：13戸 重要公共施設：1施設 等	3.4 ※	【内訳】 建設費 3.2億円 維持管理費0.21億円	4.0 ※	・計画規模の降雨による土石流の被害について事業実施により、人家13戸の被害が軽減される。 ・建設中の国道181号が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。	水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 草野慎一)
古川谷川事業間連携砂防等事業 鳥取県	0.92	8.6 ※	【内訳】 被害防止便益：8.5億円 残存価値：0.12億円 【主な根拠】 想定氾濫面積：3.3ha 人家：8戸 国道：266m JR：215m 等	1.5 ※	【内訳】 建設費 1.3億円 維持管理費0.18億円	5.7 ※	・計画規模の降雨による土石流の被害について事業実施により、人家8戸の被害が軽減される。 ・国道181号及び生活の支障が生じる国道183号が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。	水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 草野慎一)

山ノ神谷川事業間連携砂防等事業 鳥取県	2.6	7.5 ※	【内訳】 被害防止便益：7.3億円 残存価値：0.18億円 【主な根拠】 想定氾濫面積：2.3ha 人家：10戸 県道：60m 町道：175m 等	3.0 ※	【内訳】 建設費 2.8億円 維持管理費0.18億円	2.5 ※	・計画規模の降雨による土石流の被害について事業実施により、人家10戸の被害が軽減される。 ・県道上徳山俣野江府線が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。	水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 草野慎一)
上地谷川事業間連携砂防等事業 鳥取県	1.5	9.1 ※	【内訳】 被害防止便益：9.0億円 残存価値：0.11億円 【主な根拠】 想定氾濫面積：5.0ha 人家：5戸 重要公共施設：1施設 県道：190m 町道：100m 等	2.1 ※	【内訳】 建設費 1.9億円 維持管理費0.18億円	4.4 ※	・計画規模の降雨による土石流の被害について事業実施により、人家5戸の被害が軽減される。 ・県道岩美八東線及び生活の支障が生じる県道上地中河原線が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。	水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 草野慎一)
以下谷川事業間連携砂防等事業 鳥根県	2.1	4.5 ※	【内訳】 被害防止便益：4.4億円 残存価値：0.13億円 【主な根拠】 想定氾濫面積：2.5ha 人家：3戸 重要公共施設：3施設 県道：340m 町道：120m 等	2.5 ※	【内訳】 建設費 2.3億円 維持管理費 0.18億円	1.8 ※	・計画規模の降雨による土石流の被害について事業実施により、人家3戸、防災計画上の避難所である鷺浦コミュニティセンターの被害が軽減される。 ・県道斐川一畑大社線等が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。	水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 草野慎一)

寄居谷川事業間連携 砂防等事業 島根県	1.0	53 ※	【内訳】 被害防止便益：53億円 残存価値：0.38億円 【主な根拠】 想定氾濫面積：2.1ha 人家：78戸 重要公共施設：1施設 県道：90m 等	6.9 ※	【内訳】 建設費 6.7億円 維持管理費 0.19億 円	7.7 ※	・計画規模の降雨による土石流の被害について事業実施により、人家78戸の被害が軽減される。 ・県道十六島直江停車場線が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。	水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 草野慎一)
三正代東谷川事業間 連携砂防等事業 島根県	3.8	23	【内訳】 被害防止便益：23億円 残存価値：0.21億円 【主な根拠】 想定氾濫面積：2.9ha 人家：19戸 重要公共施設：3施設 県道：15m 市道：320m 等	3.4	【内訳】 建設費 3.2億円 維持管理費 0.18億 円	6.7	・計画規模の降雨による土石流等の被害について事業実施により、人家19戸及び指定避難所である大田高校グラウンドの被害が軽減される。 ・県道三瓶山公園線等が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。	水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 草野慎一)
浄光寺谷川事業間 連携砂防等事業 島根県	1.4	24 ※	【内訳】 被害防止便益：24億円 残存価値：0.17億円 【主な根拠】 想定氾濫面積：6.8ha 人家：24戸 重要公共施設：4施設 国道：280m 県道：79m 市道：419m 等	2.5 ※	【内訳】 建設費 2.3億円 維持管理費 0.18億 円	9.8 ※	・計画規模の降雨による土石流等の被害について事業実施により、人家24戸及び指定避難所である川合小学校の被害が軽減される。 ・国道375号、県道瓜坂川合線等が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。	水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 草野慎一)

松田尻川事業間連携 砂防等事業 島根県	1.3	8.6 ※	【内訳】 被害防止便益：8.5億円 残存価値：0.10億円 【主な根拠】 想定氾濫面積：1.7ha 人家：9戸 重要公共施設：1施設 国道：203m 町道：231m 等	1.7 ※	【内訳】 建設費 1.5億円 維持管理費 0.19億 円	5.1 ※	・計画規模の降雨による土石流等の被害について事業実施により、人家9戸及び指定避難所である小路公民館の被害が軽減される。 ・国道485号等が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。	水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 草野慎一)
中別府川事業間連携 砂防等事業 島根県	1.5	40 ※	【内訳】 被害防止便益：40億円 残存価値：0.16億円 【主な根拠】 想定氾濫面積：3.1ha 人家：33戸 重要公共施設：3施設 県道：180m 町道：100m 臨港道路：140m 等	2.4 ※	【内訳】 建設費 2.2億円 維持管理費 0.19億 円	16.8 ※	・計画規模の降雨による土石流等の被害について事業実施により、人家33戸及び指定避難所である黒木公民館、至誠館、所讃寺の被害が軽減される。 ・県道西ノ島海士線等が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。	水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 草野慎一)
藤山川事業間連携 砂防等事業 島根県	1.1	10 ※	【内訳】 被害防止便益：10億円 残存価値：0.11億円 【主な根拠】 想定氾濫面積：1.4ha 人家：2戸 重要公共施設：1施設 県道：13m 町道：320m 等	2.0 ※	【内訳】 建設費 1.8億円 維持管理費 0.20億 円	5.2 ※	・計画規模の降雨による土石流等の被害について事業実施により、人家2戸及び指定避難所である福井小学校の被害が軽減される。 ・県道海士島線等が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。	水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 草野慎一)

高山地区事業間連携 砂防等事業 島根県	0.90	6.0	【内訳】 被害防止便益：6.0億円 残存価値：0.02億円 【主な根拠】 被害想定区域：0.7ha 人家：6戸 重要公共施設：2施設 県道：42m 市道：57m 等	1.0	【内訳】 建設費 0.81億円 維持管理費 0.18億 円	6.0	・がけ崩れが発生した際の被害について、事業実施により、人家6戸の被害が軽減される。 ・県道松江鹿島美保関線等が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。	水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 草野慎一)
水谷川事業間連携砂 防等事業 岡山県	2.2	20	【内訳】 被害防止便益：20億円 残存価値：0.10億円 【主な根拠】 想定氾濫面積：5.0ha 人家：30戸 重要公共施設：3施設 国道：130m 県道：380m 等	1.9	【内訳】 建設費 1.9億円 維持管理費 0.01億 円	10.2	・計画規模の降雨による土砂・洪水氾濫等（もしくは、土石流）の被害について事業実施により、人家30戸の被害が軽減される。 ・国道181号（第1次緊急輸送道路）、県道神代勝山線、県道若代神代線が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。	水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 草野慎一)
奥谷川事業間連携砂 防等事業 岡山県	2.1	40	【内訳】 被害防止便益：40億円 残存価値：0.08億円 【主な根拠】 想定氾濫面積：6.0ha 人家：40戸 重要公共施設：3施設 県道：373m 等	1.8	【内訳】 建設費 1.8億円 維持管理費 0.01億 円	21.9	・計画規模の降雨による土砂・洪水氾濫等（もしくは、土石流）の被害について事業実施により、人家40戸、美作市梶並出張所、梶並公会堂、老人福祉施設、老人ホーム、梶並診療所、梶並郵便局の被害が軽減される。 ・県道智頭勝田線が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。	水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 草野慎一)

湯戸川事業間連携砂防等事業 広島県	3.5	7.8	【内訳】 被害防止便益：7.6億円 残存価値：0.22億円 【主な根拠】 人家：10戸 県道：164m 等	3.2	【内訳】 建設費 3.2億円 維持管理費 0億円	2.5	・計画規模の降雨による土石流の被害について事業実施により、人家10戸の被害が軽減される。 ・県道原田五日市線が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。	水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 草野慎一)
永田郷川まちづくり連携砂防等事業 山口県	1.3	11 ※	【内訳】 被害防止便益：11億円 残存価値：0.12億円 【主な根拠】 想定氾濫面積：13.4ha 人家：7戸 重要公共施設：1施設 鉄道：280m 国道：199m 等	2.3 ※	【内訳】 建設費 2.2億円 維持管理費 0.01億円	4.9 ※	・計画規模の降雨による土石流の被害について事業実施により、人家7戸、重要公共施設1施設の被害が軽減される。 ・JR山陰本線、国道191号等が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。	水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 草野慎一)
大町川まちづくり連携砂防等事業 山口県	1.0	23 ※	【内訳】 被害防止便益：23億円 残存価値：0.11億円 【主な根拠】 想定氾濫面積：7.2ha 人家：31戸 国道：248m 等	1.9 ※	【内訳】 建設費 1.9億円 維持管理費 0.01億円	11.8 ※	・計画規模の降雨による土石流の被害について事業実施により、人家31戸の被害が軽減される。 ・国道376号等が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。	水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 草野慎一)

水上南側沢まちづくり連携砂防等事業 山口県	1.4	351 ※	【内訳】 被害防止便益：351億円 残存価値：0.18億円 【主な根拠】 想定氾濫面積：24.7ha 人家：492戸 重要公共施設：1施設 国道：328m 等	4.0 ※	【内訳】 建設費 4.0億円 維持管理費 0.01億 円	88.9 ※	・計画規模の降雨による土石流の被害について事業実施により、人家492戸、重要公共施設1施設の被害が軽減される。 ・国道2号等が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。	水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 草野慎一)
貸草2川まちづくり連携砂防等事業 山口県	6.7	32 ※	【内訳】 被害防止便益：31億円 残存価値：0.39億円 【主な根拠】 想定氾濫面積：14.9ha 人家：33戸 事業所：3施設 重要公共施設：2施設 国道：335m 市道：7,086m 等	7.2 ※	【内訳】 建設費 7.2億円 維持管理費 0.01億 円	4.4 ※	・計画規模の降雨による土石流の被害について事業実施により、人家33戸、要配慮者利用施設への被害が軽減される。 ・住民の生活道路である国道2号が寸断された場合の経済に与える影響を軽減することができる。	水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 草野慎一)
安岡南川まちづくり連携砂防等事業 山口県	1.6	50 ※	【内訳】 被害防止便益：50億円 残存価値：0.11億円 【主な根拠】 想定氾濫面積：17.6ha 人家：72戸 重要公共施設：1施設 県道：203m 等	1.9 ※	【内訳】 建設費 1.9億円 維持管理費 0.01億 円	26.5 ※	・計画規模の降雨による土石流の被害について事業実施により、人家72戸、重要公共施設1施設の被害が軽減される。 ・県道下関川棚線等が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。	水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 草野慎一)

<p>温田西川まちづくり 連携砂防等事業 山口県</p>	<p>1.7</p>	<p>148 ※</p>	<p>【内訳】 被害防止便益：148億円 残存価値：0.12億円 【主な根拠】 想定氾濫面積：16.7ha 人家：178戸 重要公共施設：5施設 鉄道：519m 国道：181m 県道：1,057m 等</p>	<p>2.4 ※</p>	<p>【内訳】 建設費 2.4億円 維持管理費 0.01億 円</p>	<p>62.2 ※</p>	<p>・計画規模の降雨による土石流の被害について事業実施により、人家178戸、重要公共施設5施設の被害が軽減される。 ・JR山陽本線、国道2号等が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。</p>	<p>水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 草野慎一)</p>
<p>珠の浦川まちづくり 連携砂防等事業 山口県</p>	<p>1.6</p>	<p>34 ※</p>	<p>【内訳】 被害防止便益：34億円 残存価値：0.10億円 【主な根拠】 想定氾濫面積：3.6ha 人家：51戸 重要公共施設：1施設 県道：163m 等</p>	<p>1.9 ※</p>	<p>【内訳】 建設費 1.9億円 維持管理費 0.01億 円</p>	<p>18.3 ※</p>	<p>・計画規模の降雨による土石流の被害について事業実施により、人家51戸、重要公共施設1施設の被害が軽減される。 ・県道安岡長府線等が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。</p>	<p>水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 草野慎一)</p>
<p>自由ヶ丘東川まちづくり 連携砂防等事業 山口県</p>	<p>2.1</p>	<p>284 ※</p>	<p>【内訳】 被害防止便益：283億円 残存価値：0.16億円 【主な根拠】 想定氾濫面積：30.7ha 人家：438戸 事業所：1施設 重要公共施設：1施設 市道：7,596m 等</p>	<p>2.8 ※</p>	<p>【内訳】 建設費 2.8億円 維持管理費 0.01億 円</p>	<p>100.1 ※</p>	<p>・計画規模の降雨による土石流の被害について事業実施により、人家438戸の被害が軽減される。 ・住民の生活道路である市道が寸断された場合の経済に与える影響を軽減することができる。</p>	<p>水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 草野慎一)</p>

安岡川まちづくり連携砂防等事業 山口県	1.6	36 ※	【内訳】 被害防止便益：36億円 残存価値：0.10億円 【主な根拠】 想定氾濫面積：11.8ha 人家：51戸 重要公共施設：1施設 県道：140m 等	1.7 ※	【内訳】 建設費 1.7億円 維持管理費 0.01億円	21.3 ※	・計画規模の降雨による土石流の被害について事業実施により、人家51戸、重要公共施設1施設の被害が軽減される。 ・県道下関川棚線等が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。	水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 草野慎一)
市下川まちづくり連携砂防等事業 山口県	2.2	24 ※	【内訳】 被害防止便益：23億円 残存価値：0.15億円 【主な根拠】 想定氾濫面積：5.3ha 人家：8戸 事業所：4施設 重要公共施設：5施設 県道：250m 等	2.3 ※	【内訳】 建設費 2.3億円 維持管理費 0.01億円	10.4 ※	・計画規模の降雨による土石流の被害について事業実施により、人家8戸の被害が軽減される。 ・県道萩篠生線が寸断された場合の経済に与える影響を軽減することができる。	水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 草野慎一)
竜華川まちづくり連携砂防等事業 山口県	3.3	53 ※	【内訳】 被害防止便益：53億円 残存価値：0.18億円 【主な根拠】 想定氾濫面積：16.9ha 人家：83戸 重要公共施設：1施設等	3.4 ※	【内訳】 建設費 3.4億円 維持管理費 0.01億円	15.5 ※	・計画規模の降雨による土石流の被害について事業実施により、人家83戸、重要公共施設1施設の被害が軽減される。	水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 草野慎一)

北山近川まちづくり 連携砂防等事業 山口県	2.5	39	【内訳】 被害防止便益：39億円 残存価値：0.15億円 【主な根拠】 想定氾濫面積：4.6ha 人家：49戸 事業所：4施設 重要公共施設：3施設 県道：255m 等	2.2	【内訳】 建設費 2.2億円 維持管理費 0.01億 円	18.1	・計画規模の降雨による土石流の被害について事業実施により、人家49戸の被害が軽減される。 ・住民の生活道路である県道光玖珂線が寸断された場合の経済に与える影響を軽減することができる。	水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 草野慎一)
自由ヶ丘川まちづくり 連携砂防等事業 山口県	2.5	344	【内訳】 被害防止便益：343億円 残存価値：0.15億円 【主な根拠】 想定氾濫面積：34ha 人家：597戸 事業所：6施設 重要公共施設：1施設 市道：7,086m 等	2.2	【内訳】 建設費 2.2億円 維持管理費 0.01億 円	158.3	・計画規模の降雨による土石流の被害について事業実施により、人家597戸の被害が軽減される。 ・住民の生活道路である市道が寸断された場合の経済に与える影響を軽減することができる。	水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 草野慎一)
中畔西川まちづくり 連携砂防等事業 山口県	2.4	5.6 ※	【内訳】 被害防止便益：5.5億円 残存価値：0.13億円 【主な根拠】 想定氾濫面積：2.5ha 人家：8戸 県道：210m 等	2.2 ※	【内訳】 建設費 2.2億円 維持管理費 0.01億 円	2.6 ※	・計画規模の降雨による土石流の被害について事業実施により、人家8戸の被害が軽減される。 ・県道豊浦豊田線等が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。	水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 草野慎一)

<p>明石地区まちづくり 連携砂防等事業 山口県</p>	<p>3.1</p>	<p>16 ※</p>	<p>【内訳】 被害防止便益：16億円 残存価値：0.06億円 【主な根拠】 人家：19戸 鉄道：38m 県道 419m 市道 658m 等</p>	<p>4.6 ※</p>	<p>【内訳】 建設費 4.6億円 維持管理費0.01億円</p>	<p>3.5 ※</p>	<p>・計画規模の降雨による地すべり被害について事業実施により、人家19戸の被害が軽減される。 ・JR山陰本線が地すべりにより寸断した場合の地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。</p>	<p>水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 草野慎一)</p>
<p>川西三丁目(4)地区まちづくり連携砂防等事業 山口県</p>	<p>0.65</p>	<p>11 ※</p>	<p>【内訳】 被害防止便益：11億円 残存価値：0.27億円 【主な根拠】 人家：13戸 市道 5m 等</p>	<p>2.3 ※</p>	<p>【内訳】 建設費 2.3億円 維持管理費0.01億円</p>	<p>4.7 ※</p>	<p>川西三丁目(4)地区の斜面は、がけ高44m、勾配65°の急傾斜地であり、荒廃が著しく、斜面崩壊の危険性が高い状態である。 ・事業実施により人家13戸、居住誘導区域への被害や、地域生活等や経済への影響が軽減できる。</p>	<p>水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 草野慎一)</p>
<p>風呂ヶ迫地区まちづくり連携砂防等事業 山口県</p>	<p>1.2</p>	<p>28 ※</p>	<p>【内訳】 被害防止便益：28億円 残存価値：0.03億円 【主な根拠】 人家：30戸 市道 5m 等</p>	<p>2.4 ※</p>	<p>【内訳】 建設費 2.4億円 維持管理費0.01億円</p>	<p>11.3 ※</p>	<p>風呂ヶ迫地区の斜面は、がけ高15m、勾配50°の急傾斜地であり、荒廃が著しく、斜面崩壊の危険性が高い状態である。 ・事業実施により人家30戸、居住誘導区域への被害や、地域生活等や経済への影響が軽減できる。</p>	<p>水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 草野慎一)</p>

中筋上川事業間連携 砂防等事業 香川県	1.2	51 ※	【内訳】 被害防止便益：51億円 残存価値：0.10億円 【主な根拠】 想定氾濫面積：8.8ha 人家：119戸 町道：2,697m 二級河川：771m 等	1.6 ※	【内訳】 建設費 1.6億円 維持管理費 0.03億 円	31.2 ※	・計画規模の降雨による土砂・洪水 氾濫等（もしくは、土石流）の被害 について事業実施により、人家119 戸、氾濫区域内人口298人及び二級 河川中筋川の被害が軽減される。 ・町道中筋川線（避難路）等が寸断 された場合の地域生活や経済に与え る影響を軽減することができる。	水管理・国土保全 局 砂防部 砂防計画課 （課長 草野慎 一）
東大谷南川事業間連 携砂防等事業 香川県	2.0	20 ※	【内訳】 被害防止便益：20億円 残存価値：0.16億円 【主な根拠】 想定氾濫面積：5.8ha 人家：31戸 鉄道：110m 県道：170m 等	2.2 ※	【内訳】 建設費 2.2億円 維持管理費 0.03億 円	9.3 ※	・計画規模の降雨による土砂・洪水 氾濫等（もしくは、土石流）の被害 について事業実施により、人家31 戸、氾濫区域内人口78人の被害が軽 減される。 ・JR予讃線、県道高松善通寺線（第 2次緊急輸送路）等が寸断された場 合の地域生活や経済に与える影響を 軽減することができる。	水管理・国土保全 局 砂防部 砂防計画課 （課長 草野慎 一）
高尾戸川事業間連携 砂防等事業 香川県	1.4	44 ※	【内訳】 被害防止便益：44億円 残存価値：0.12億円 【主な根拠】 想定氾濫面積：18.9ha 人家：74戸 県道：208m 等	1.9 ※	【内訳】 建設費 1.9億円 維持管理費 0.03億 円	22.9 ※	・計画規模の降雨による土砂・洪水 氾濫等（もしくは、土石流）の被害 について事業実施により、人家74 戸、氾濫区域内人口185人の被害が 軽減される。 ・県道詫間仁尾線（第2次緊急輸送 路）等が寸断された場合の地域生活 や経済に与える影響を軽減すること ができる。	水管理・国土保全 局 砂防部 砂防計画課 （課長 草野慎 一）

<p>万江川大規模特定砂防等事業 熊本県</p>	<p>58</p>	<p>100</p>	<p>【内訳】 被害防止便益：99億円 残存価値：0.85億円</p> <p>【主な根拠】 想定氾濫面積：645ha 人家：939戸 事業所：129施設 重要公共施設：2施設 国道：1.3km 県道：8.0km 等</p>	<p>48</p>	<p>【内訳】 建設費 45億円 維持管理費 3.9億円</p>	<p>2.1</p>	<p>・計画規模の降雨による土砂・洪水氾濫等の被害について事業実施により、人家939戸、氾濫区域内人口2426人、村立万江小学校、万江保育園の被害が軽減される。とりわけ、屋形地区より上流域では人家45戸の氾濫を防止することができる。 ・変電所、JR肥薩線、国道219号、県道坂本人吉線が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。</p>	<p>水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 草野慎一)</p>
------------------------------	-----------	------------	---	-----------	--	------------	--	--

【海岸事業】
 (補助事業等)

事業名 事業主体	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	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		費用の内訳				
田原海岸 津波対策緊急事業 愛知県	11	20	【内訳】 浸水防護便益 20.2億円 残存価値 0.2億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減面積 1.9ha 年平均被害軽減額 1億 円	11	【内訳】 建設費 9.6億円 維持管理費 1.0億円	1.9	・ 浸水が想定される区域内には緊急 輸送道路となっている国道259号な どが存在する ・ 地元住民等から早期整備に対する 強い要望がある	水管理・国土保全局 海岸室 (室長 奥田晃久)

【下水道事業】
 (補助事業)

事業名 事業主体	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	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						費用の内訳
中の島地区大規模雨水 処理施設整備事業 札幌市	9.0	15	【内訳】 被害防止便益:15億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減面積:約4.0ha	9.0	【内訳】 建設費 8億円 維持管理費 1億円	1.7	・平成26年に時間最大44mm(豊平区土木センター観測)の大雨で床上浸水等の浸水被害が発生したほか、その後も度々浸水被害が発生している。 ・このため、浸水被害が頻発している本地区で早期の解消が必要であり、雨水管渠の整備により、概ね10年に1回程度起こりうる降雨に対して浸水被害を軽減する。	水管理・国土保全局下水道部下水道事業課 (課長 松原 誠)
日の出町一丁目地区大規模雨水処理施設整備事業 仙台市	16	1.8	【内訳】 被害防止便益:1.77億円/年 【主な根拠】 年平均浸水軽減面積:1.2ha ※簡易比較法のため年あたり便益を記載	0.70	【内訳】 建設費:0.69億円/年 維持管理費:0.01億円/年 耐用年数:50年 ※簡易比較法のため年あたり便益を記載	2.5	当地区は国道4号、45号などの幹線道路が通過する交通の要所となっており、流通業務施設が集積しているが、浸水被害の常襲地区となっていることから、管渠と雨水調整池整備の実施により概ね10年に1回程度起こりうる降雨に対して浸水被害を解消することで、企業の新規立地など地域活性化に寄与する。	水管理・国土保全局下水道部下水道事業課 (課長 松原 誠)
福室排水区大規模雨水処理施設整備事業 仙台市	38	11	【内訳】 被害防止便益:10.6億円/年 【主な根拠】 年平均浸水軽減期待面積:3.9ha ※簡易比較法のため年あたり便益を記載	4.3	【内訳】 建設費:2.2億円/年 維持管理費:2.1億円/年 耐用年数:50年 ※簡易比較法のため年あたり便益を記載	2.5	・当排水区には高齢者・障害者等用配慮者関連施設が2箇所、災害拠点病院が1箇所立地している。 ・浸水被害が頻発し、令和元年の台風第19号の大雨では広い範囲で床上浸水が発生した地区であるため早期の解消が必要であり、管渠とポンプ場整備の実施により概ね10年に1回程度起こりうる降雨に対して浸水被害を解消する。	水管理・国土保全局下水道部下水道事業課 (課長 松原 誠)
二野倉排水区大規模雨水処理施設整備事業 岩沼市	19	161	【内訳】 被害防止便益:160億円 残存価値:1.0億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:約44戸 年平均浸水軽減面積:約3.9ha	23	【内訳】 建設費:20.5億円 維持管理費:2.4億円	7.1	二野倉排水区区域内の上流部に位置する里の杜地区では、台風等による浸水が発生し、付近住民の生活の支障となっている。住民の安全・安心に向けた都市整備を実現するために、里の杜地区への幹線整備を早急に行い、概ね10年に1回程度起こりうる降雨に対して浸水被害を解消する。	水管理・国土保全局下水道部下水道事業課 (課長 松原 誠)
古川流域大規模雨水処理施設整備事業 秋田市	42	410	【内訳】 被害防止便益:410億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減面積:約18ha	76	【内訳】 建設費 51億円 維持管理費 25億円	5.4	・平成29年7月に時間最大55.5mm/hの豪雨を記録し、床上浸水77戸、床下浸水193戸の被害が発生。また平成29年7月、8月、平成30年5月のわずか10ヶ月間に3回の浸水が発生し、延べ床上浸水109戸、床下浸水327戸が発生している。 ・このため、浸水被害が頻発している地域で早期の解消が必要であり、雨水排水ポンプ場整備の実施により概ね5年に1回程度起こりうる降雨に対して浸水被害を解消する。	水管理・国土保全局下水道部下水道事業課 (課長 松原 誠)

大行寺地区大規模雨水処理施設整備事業 小山市	38	84	【内訳】 被害防止便益:84億円 残存価値:0.1億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減面積:約10ha	60	【内訳】 建設費 51億円 維持管理費 9億円	1.4	・平成15年8月に時間最大87mm/hの豪雨を記録し、平成27年関東・東北豪雨、令和元年台風では延べ床上浸水934戸、延べ床下浸水1,388戸が発生している。 ・このため、浸水被害が頻発している地域で早期の解消が必要であり、管渠とポンプ場・調整池の整備により概ね39年に1回程度起こりうる降雨に対して浸水被害を解消する。	水管理・国土保全局下水道部下水道事業課 (課長 松原 誠)
新曽地区大規模雨水処理施設整備事業 戸田市	64	1.6	【内訳】 被害防止便益:1.58億円/年 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:約40戸 年平均浸水軽減面積:約4ha ※簡易比較法のため年あたり便益を記載	1.6	【内訳】 建設費 1.55億円/年 維持管理費0.01億円/年 ※簡易比較法のため年あたり便益を記載	1.01	・市の中心拠点である戸田駅、緊急輸送道路、消防本部を有する都市機能が集積した地区であるが、過去10年間に9回の浸水実績があり、延べ浸水面積は9.3haに上る。 ・このため、生活環境の改善及び災害時における防災機能を確保する必要があり、貯留管及びポンプ施設の整備により、既往最大降雨71.5mm/hの降雨に対して道路冠水を解消する。	水管理・国土保全局下水道部下水道事業課 (課長 松原 誠)
舞浜第4排水区大規模雨水処理施設整備事業 浦安市	14	1.5	【内訳】 被害防止便益:1.5億円/年 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:約6戸(5.2戸) ※簡易比較法のため年あたり便益を記載	0.99	【内訳】 建設費 0.98億円/年 維持管理費 0.01億円/年 ※簡易比較法のため年あたり便益を記載	1.5	浦安市では令和3年3月に策定した雨水管理総合計画により、対策地区の優先度を設定した。段階的整備計画における短期計画の対象となる舞浜地区は、雨水貯留管の整備(10年確率 60mm/h)により、早期の冠水被害軽減を図ることとしている。 舞浜地区は過去10年間に10回以上の道路冠水実績があり、当該冠水の延べ冠水面積は2.8ha、冠水深は最大50cmであり、それらの解消が期待できる。	水管理・国土保全局下水道部下水道事業課 (課長 松原 誠)
長岡第1排水区大規模雨水処理施設整備事業 瑞穂町	45	43	【内訳】 被害防止便益:42.68億円 残存価値:0.53億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:約14戸 年平均浸水軽減面積:約1.38ha	40	【内訳】 建設費 38.45億円 維持管理費 1.40億円	1.1	・平成28年8月に発生した台風では既存の雨水排水施設の流下能力を超過した雨水が下流部に流集し、甚大な浸水被害が発生する状況となった。一方で、当該排水区内には、JR八高線、国道16号、岩蔵街道、青梅街道、新青梅街道、都道166号(瑞穂あきる野八王子線)等の重要な交通網、及び、現在整備中の土地区画整理事業(箱根ヶ崎駅西地区)地区や商業施設が隣接しており、早期の浸水被害軽減が望まれている状況である。 ・以上を踏まえ、雨水排水能力の増強を目的に雨水幹線を整備するとともに必要な浸水対策を実施し、概ね5年に1回程度起こりうる降雨に対して、早期の浸水被害の軽減を目指す。	水管理・国土保全局下水道部下水道事業課 (課長 松原 誠)

柳瀬川右岸第8-1排水区 大規模雨水処理施設整備事業 清瀬市	40	58	【内訳】 被害防止便益:58億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減面積:約4.0ha	36	【内訳】 建設費 36億円 維持管理費0.1億円	1.6	・近年の集中豪雨や台風により、高齢者施設及び市役所を含む柳瀬川右岸第8-1排水区において約12.0haの浸水被害が発生している。 ・このため柳瀬川右岸第8-1排水区大規模雨水処理施設整備事業において、雨水幹線整備を行い浸水被害を解消する。	水管理・国土保全局下水道部下水道事業課 (課長 松原 誠)
新鍛冶川排水区大規模雨水処理施設整備事業 富山市	8.4	59	【内訳】 被害防止便益:56.6億円 残存価値:2.6億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減面積:約1.6ha	36	【内訳】 建設費 35.2億円 維持管理費 0.6億円	1.7	・平成16年7月に時間最大52.5mm/hの豪雨を記録し、床上浸水17戸、床下浸水45戸の被害が発生。 ・このため、浸水被害が常襲的に発生している地域における早期の解消が必要であり、貯留施設の整備により概ね5年に1回程度起こりうる降雨に対して浸水被害を解消する。	水管理・国土保全局下水道部下水道事業課 (課長 松原 誠)
松川第二排水区大規模雨水処理施設整備事業 富山市	13	350	【内訳】 被害防止便益:346.9億円 残存価値:2.6億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減面積:約2.1ha	72	【内訳】 建設費 70.1億円 維持管理費 1.6億円	4.9	・浸水シミュレーションでは、施設整備目標である計画降雨の時間最大58mm/hの降雨が発生した際に、約21haにおいて浸水被害が発生すると想定される。また、本排水区は本市における都市機能の集積地区であり、一度浸水が発生すると甚大な被害が生じると想定される。 ・このため、事前防災による浸水被害を防止するための対策が必要であり、管渠の整備により概ね10年に1回程度起こりうる降雨に対して浸水被害を解消する。	水管理・国土保全局下水道部下水道事業課 (課長 松原 誠)
下富居排水区大規模雨水処理施設整備事業 富山市	25	70	【内訳】 被害防止便益:68.1億円 残存価値:2.0億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減面積:約2.8ha	27	【内訳】 建設費 26.3億円 維持管理費 0.4億円	2.6	・平成20年8月に時間25.5mm/hの豪雨を記録し、床上浸水1戸、床下浸水6戸の被害が発生。また、床下浸水や道路冠水が頻繁に発生。 ・排水区内において「あいの風とやま鉄道」の新駅の整備に合わせ、宅地等の開発が進められている。 ・このため、浸水被害が常襲的に発生している地域において、更なる雨水流出量の増加により浸水被害の拡大が懸念されることから、早期の浸水被害の解消が必要であり、雨水貯留施設の整備および雨水幹線等の改修により、概ね5年に1回程度起こりうる降雨に対して浸水被害を解消する。	水管理・国土保全局下水道部下水道事業課 (課長 松原 誠)
矢作川浄化センター汚泥焼却施設脱炭素化推進事業 愛知県	63	39,961	【内訳】 周辺環境の改善 18,633億円 居住環境の改善 15,348億円 公共用水域の水質保全 5,895億円 その他効果(残存価値等) 85億円 【主な根拠】 計画面積 17,383ha 計画人口 854,049人 世帯数 348,709世帯	24,150	【内訳】 建設費 21,768億円 維持管理費 2,382億円	1.7	・下水道事業は下水処理から汚泥処理まで一連のものとして効果を発揮するため、浄化センターのみで便益を算出することはできない。 ・そのため、事業計画に位置づけられた事業全体でのB/Cを参考値として算出している。 ・令和2年度の公共用水域の水質測定結果においては、矢作川浄化センターが位置する水域については、COD(衣浦湾)が環境基準未達成、全窒素(三河湾(ハ))についても、環境基準未達成である。 ・一方、矢作川流域下水道内を流れる鹿乗川では下水道普及率の上昇にあわせてBODの改善傾向が確認されていることから、下水道普及率をさらに向上し、適切に汚水を処理することで、河川、海域両方の水質改善を図る。	水管理・国土保全局下水道部下水道事業課 (課長 松原 誠)

大阪駅周辺地区大規模雨水処理施設整備事業 大阪市	50	129	【内訳】 被害防止便益:122億円 残存価値:7億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:約56戸 年平均浸水軽減面積:約7.8ha	65	【内訳】 建設費 63億円 維持管理費 2億円	2.0	・平成25年に短時間の集中豪雨により浸水戸数:1,320戸(床上:41戸)(うち北区浸水戸数:153戸(床上:2戸))の浸水が発生している。 ・このため、浸水被害が頻発している地域で早期の解消が必要であり、雨水貯留池と貯留管整備の実施により既往最大降雨に対して浸水被害を軽減する。	水管理・国土保全局下水道部下水道事業課 (課長 松原 誠)
中央処理区岸部処理分区 大規模雨水処理施設整備事業 吹田市	28	33	【内訳】 被害防止便益:33億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減面積:0.5ha	29	【内訳】 建設費:29億円	1.1	・岸部処理分区では、平成24年8月14日豪雨(時間最大雨量55mm/h)により24戸の浸水被害が発生する等、度々浸水被害が発生する浸水常襲地区であり、早急な浸水対策が求められる。 ・当該地区では、都市計画道路十三高槻線が未施工であったため、公共下水道管が整備できず、暫定的に接続していた既設管では計画流量を満足していない状態であり、また、都市計画道路工事で支障となるため、既設管を撤去し、計画流量を流下できる幹線管渠を整備する必要がある。	水管理・国土保全局下水道部下水道事業課 (課長 松原 誠)
脇浜第一排水区 大規模雨水処理施設整備事業 貝塚市	12	6,282	【内訳】 被害防止便益:5,724.0億円 残存価値:557.8億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:約595戸	5,821	【内訳】 建設費 5,307.7億円 維持管理費 513.0億円	1.1	・脇浜第一排水区は過去10年間に6回の床下浸水実績がある。 ・このため、浸水被害が頻発している地域で早期の解消が必要であり、雨水管渠整備の実施により概ね10年に1回程度起こりうる降雨に対して浸水被害を解消する。	水管理・国土保全局下水道部下水道事業課 (課長 松原 誠)
古川分区 大規模雨水処理施設整備事業 寝屋川市	47	0.98	【内訳】 被害防止便益:0.98億円/年 【主な根拠】 床上浸水:0.04ha→0.01ha 床下浸水:14.08ha→8.75ha ※簡易比較法のため年あたり便益を記載	0.55	【内訳】 建設費 0.55億円/年 ※簡易比較法のため年あたり便益を記載	1.8	・古川分区においては、平成24年8月の集中豪雨により床上浸水235戸などの浸水実績が発生している。 ・このため、浸水被害が頻発している地域で早期の解消が必要であり、雨水管渠整備の実施により概ね10年に1回程度起こりうる降雨(54.4mm/h)に対する浸水被害を解消する。	水管理・国土保全局下水道部下水道事業課 課長 松原 誠
中須排水区大規模雨水処理施設整備事業 府中市	22	41	【内訳】 被害防止便益:40億円 残存価値:1億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減面積:約12.8ha	36	【内訳】 建設費 35億円 維持管理費 1億円	1.1	・平成30年7月に時間最大38mm/hの豪雨を記録し、床上浸水5戸、床下浸水74戸の被害が発生。 ・このため、浸水被害が発生した地域で早期の解消が必要であり、ポンプ場等の段階的な整備の実施により概ね7年に1回程度起こりうる降雨に対して浸水被害を解消する。	水管理・国土保全局下水道部下水道事業課 (課長 松原 誠)
柳北排水区大規模雨水処理施設整備事業 柳井市	13	35	【内訳】 被害防止便益:35.1億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:約3戸	21	【内訳】 建設費 19.7億円 維持管理費 1.1億円	1.7	・平成17年7月の豪雨によって、床上浸水31戸、床下浸水70戸の被害が発生。平成21年7月の豪雨では床下浸水61戸が発生している。 ・近年浸水被害が頻発している地域で早期の解消が必要であり、ポンプ場整備の実施により概ね10年に1回程度起こりうる降雨に対して浸水被害を解消する。	水管理・国土保全局下水道部下水道事業課 (課長 松原 誠)

山西地区大規模雨水処理施設整備事業 松山市	22	207	【内訳】 被害防止便益:207.461億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:172戸 年平均浸水軽減面積:10.09ha	19	【内訳】 建設費 19億円	10.7	・平成27年7月に時間最大66mm/hの豪雨を記録し、床上浸水6戸、床下浸水60戸の被害が発生。また過去10年間で5回以上の浸水被害があり、延べ床上浸水9戸、床下浸水98戸が発生している。 ・浸水被害が頻発している地域で早期の解消が必要であり、管渠整備の実施により概ね10年に1回程度起こりうる降雨に対して浸水被害を解消する。	水管理・国土保全局下水道部下水道事業課 (課長 松原 誠)
金丸川・池町川流域内地区下水道床上浸水対策事業 久留米市	16	163	【内訳】 被害防止便益:163億円 【主な根拠】 床上浸水軽減戸数:約369戸	49	【内訳】 建設費 44億円 維持管理費 5億円 ※市単独事業+排水機場(国施工費)含む	3.3	・平成30年7月豪雨時においては48時間383mmの記録的豪雨を観測し、369戸が床上浸水した。 ・このため、浸水被害が発生しやすい地域において早期の浸水軽減が必要であり、管渠等の整備により概ね10年に1回程度起こりうる降雨に対して床上浸水を解消する。	水管理・国土保全局下水道部下水道事業課 (課長 松原 誠)
下弓削川・江川流域内地区下水道床上浸水対策事業 久留米市	13	197	【内訳】 被害防止便益:197億円 【主な根拠】 床上浸水軽減戸数:約304戸	28	【内訳】 建設費 25億円 維持管理費 3億円 ※市単独事業+排水機場(国施工費)含む	6.8	・平成30年7月豪雨時においては48時間383mmの記録的豪雨を観測し、304戸が床上浸水した。 ・このため、浸水被害が発生しやすい地域において早期の浸水軽減が必要であり、貯留施設等の整備により概ね10年に1回程度起こりうる降雨に対して床上浸水を解消する。	水管理・国土保全局下水道部下水道事業課 (課長 松原 誠)
筒川排水区大規模雨水処理施設整備事業 久留米市	52	408	【内訳】 被害防止便益:408億円 残存価値:0.4億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:約107戸 年平均浸水軽減面積:約4ha	61	【内訳】 建設費 56億円 維持管理費 4.6億円	6.7	・令和元年7月に時間最大90mm/hの豪雨を記録し、内水浸水シミュレーションにより、床上浸水266戸、床下浸水729戸の被害となる。 ・このため、浸水被害が頻発している地域での早期解消が必要であり、ポンプの増設等の整備実施により、既往最大の降雨に対し浸水被害を軽減する。	水管理・国土保全局下水道部下水道事業課 (課長 松原 誠)
井芹川第8・10排水区ほか大規模雨水処理施設整備事業 熊本市	37	147	【内訳】 被害防止便益:144億円 残存価値:2.7億円 【主な根拠】 ・井芹川第8・10排水区 年平均浸水被害軽減戸数:27戸 年平均浸水被害軽減面積:2.381㎡ ・鶯川第2排水区 年平均浸水被害軽減戸数:54戸 年平均浸水被害軽減面積:4.763㎡ ・加勢川第5排水区 年平均浸水被害軽減戸数:47戸 年平均浸水被害軽減面積:4.146㎡	82	【内訳】 ・井芹川第8・10排水区 建設費 46億円 維持管理費 3.2億円 ・鶯川第2排水区 建設費 3.4億円 維持管理費 0.01億円 ・加勢川第5排水区 建設費 29億円 維持管理費 0.1億円	1.8	・各排水区において、年平均27戸～54戸の浸水被害が発生している。 ・このため、浸水被害が発生している地域において、浸水被害の解消が必要であり、管渠とポンプ場整備の実施により概ね5年に1回程度起こりうる降雨に対して浸水被害を解消する。	水管理・国土保全局下水道部下水道事業課 (課長 松原 誠)

北部第3排水区大規模雨水処理施設整備事業 中津市	42	34	【内訳】 被害防止便益 : 34億 【主な根拠】 浸水軽減戸数 : 約434戸 浸水軽減面積 : 約2.9ha	32	【内訳】 建設費 32億円 維持管理費 0.84億円	1.1	・令和2年に行った浸水シミュレーションにより、浸水被害家屋戸数が665戸(床上浸水147戸、床下浸水518戸)となった。 また、ダイハツ九州等の企業誘致による人口増加が進み、当該地域の宅地化が急速に進行していることから、喫緊な浸水対策が必要となっている。 上記の事から、平成29年7月の九州北部豪雨(既往最大降雨73mm/h)に対応したポンプ場整備を行い、浸水被害を解消する。	水管理・国土保全局下水道部下水道事業課 (課長 松原 誠)
川原排水区大規模雨水処理施設整備事業 宮崎市	22	29	【内訳】 被害防止便益 26億円 残存価値 2億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数 : 約20戸 年平均浸水軽減面積 : 約21ha	24	【内訳】 建設費 24億円 維持管理費 0.34億円	1.2	・以前から浸水被害が度々発生し、平成30年の台風24号の際には床上浸水48戸、床下浸水9戸等の被害があった。 ・このため、事業計画で設定している計画降雨(7年確率降雨:70mm/h)に対して、雨水ポンプ場を整備し、内水浸水被害の軽減を図る。	水管理・国土保全局下水道部下水道事業課 (課長 松原 誠)
富美山地区大規模雨水処理施設整備事業 延岡市	15	29	【内訳】 被害防止便益 27億円 残存価値 2億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数 : 約14戸 年平均浸水軽減面積 : 約0.67ha	20	【内訳】 建設費 19億円 維持管理費 2億円	1.4	・平成9年9月の台風19号により、床上浸水98戸、床下浸水66戸、平成17年9月の台風14号により、床上浸水76戸、床下浸水43戸の甚大な被害が発生。 ・平成9年以降の累計で185戸の床上浸水が発生している。 ・このため、雨水ポンプ場の整備により、事業計画で設定している計画降雨(10年確率降雨:71mm/h)に対して、床上浸水被害を解消する。	水管理・国土保全局下水道部下水道事業課 (課長 松原 誠)
日当山地区大規模雨水処理施設整備事業 霧島市	20	42	【内訳】 被害防止便益 : 42億円 残存価値 : 0.6億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数 : 約18戸 年平均浸水軽減面積 : 約0.84ha	29	【内訳】 建設費 26億円 維持管理費 2億円	1.5	霧島市では、国分・隼人地区を中心として平成5年豪雨により床上床下浸水3,206戸の被害が発生し、その後、天降川沿線にポンプ場を整備している。 また、平成28年7月14日豪雨で床上浸水28戸(11戸)、床下浸水48戸(19戸)、令和元年7月1日豪雨で床上浸水37戸(8戸)、床下浸水111戸(18戸)の浸水に伴う住家被害が発生している。 このため、浸水被害が頻発している地域で早期の解消が必要であり、ポンプ場整備の実施により概ね10年に1回程度起こりうる降雨に対して浸水被害を解消する ※(戸数:日当山地区)	水管理・国土保全局下水道部下水道事業課 (課長 松原 誠)

【道路・街路事業】
 (補助事業等)

事業名 事業主体	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	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		費用の内訳				
地域高規格道路 下北半島縦貫道路 一般国道279号 奥内バイパス 青森県	249	2,228	【内訳】 走行時間短縮便益:1826億円 走行軽費減少便益:270億円 交通事故減少便益:132億円 【主な根拠】 計画交通量 6,000台/日	1,922	【内訳】 事業費 : 1770億円 維持管理費 : 142億円 更新費 : 10億円	1.2 (1.03) [注1]	①救急医療体制の強化 第三次救急医療施設(青森県立中央病院)への搬送時間短縮により、下北地域の救急医療体制の強化が図られる。 [むつ総合病院～県立中央病院までの所要時間] 整備前:103分 → 整備後:90分(約13分短縮) ②安定した物流経路の確保 下北地域から物流拠点へのアクセス向上により生産性の高い物流ネットワークの構築が期待される。 [むつ市～八戸JCTまでの所要時間] 整備前:104分 → 整備後:84分(約20分短縮) ③観光振興の支援 ・下北地域へのアクセス向上により観光振興を支援する。 [七戸十和田駅～むつ市までの所要時間] 整備前:70分 → 整備後:58分(約12分短縮) ④代替路の確保 豪雪等の自然災害等により通行止めとなる脆弱性を有する国道279号の代替路が形成され、第1次緊急輸送道路としての機能強化が図られる。 ⑤地域住民の利便性向上 むつ市から横浜町・六ヶ所村への通勤の定時性・利便性の向上が期待される。	道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 朋弘)

<p>空港・港湾等アクセス 一般国道107号 白石峠工区</p> <p>岩手県</p>	94	82	<p>【内訳】 走行時間短縮便益:72億円 走行経費減少便益:7.9億円 交通事故減少便益:1.4億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 5,800台/日</p>	66	<p>【内訳】 事業費 : 65億円 維持管理費 : 1.1億円</p>	1.2	<p>①交通事故の減少 幅員狭小、急勾配、線形不良区間の回避による交通事故の減少が期待される。</p> <p>②地域経済の支援 大船渡港と盛岡市や産業集積の進む県南地区とのアクセスが強化され、定時性の向上により、物流の効率化が図られ生産性の向上が期待される。 [大船渡港～宮守ICまでの所要時間] 整備前:53分 → 整備後:49分(約4分短縮)</p> <p>③防災機能の強化 緊急輸送道路として、大規模災害時における後方支援拠点(遠野市、北上市)へのアクセスルートの機能強化が図られる。</p>	<p>道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 朋弘)</p>
<p>高規格ICアクセス 一般国道345号 遊佐鳥海IC連絡道路</p> <p>山形県</p>	1.7	3.4	<p>【内訳】 走行時間短縮便益 : 2.4億円 走行経費減少便益 : 0.83億円 交通事故減少便益 : 0.15億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 2,900台/日</p>	2.0	<p>【内訳】 事業費 : 1.6億円 維持管理費 : 0.38億円</p>	1.7	<p>①地域住民の利便性向上 遊佐町内から日本海沿岸東北自動車道へのアクセス性の向上により、利便性・居住性が向上される。</p> <p>②観光活性化の支援 新たに国道345号に整備される道の駅「鳥海」をゲートウェイとした観光活性化を支援する。</p> <p>③応急活動の支援 緊急輸送道路である日本海沿岸東北自動車道へのアクセス性の向上により、日本海総合病院(第三次救急医療機関)への搬送時間の短縮等、応急活動への寄与が期待される。 [遊佐町～日本海総合病院までの所要時間] 整備前:29分 → 整備後:24分(約5分短縮)</p> <p>④観光振興の支援 日本海沿岸東北自動車道からの鳥海山や十六羅漢岩等の主要観光施設への周遊性が向上することにより、観光振興が図られる。</p>	<p>道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 朋弘)</p>

<p>地域高規格道路 西関東連絡道路 一般国道140号 長尾根バイパス</p> <p>埼玉県</p>	85	135	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：119億円 走行経費減少便益：15億円 交通事故減少便益：1.3億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 8,400台/日</p>	66	<p>【内訳】 事業費：59億円 維持管理費：7.0億円</p>	2.1	<p>①地域医療サービスの向上 第2次救急医療施設秩父市立病院へのアクセス向上に寄与する道路である。 小鹿野町～秩父市民病院への所要時間約25分→約14分 ②主要観光地へのアクセス性向上による地域の活性化 秩父神社や羊山公園へのアクセス性向上 皆野大塚IC～羊山公園への所要時間約30分→約10分 ③緊急輸送道路網の強化 国道140号、国道299号の代替路として緊急輸送路の多重性の確保による強靱化</p> <p>道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 朋弘)</p>
<p>地域高規格道路 銚子連絡道路 一般国道126号 山武東総道路三期</p> <p>千葉県</p>	301	351	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：263億円 走行経費減少便益：67億円 交通事故減少便益：20億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 8,500～12,000台/日</p>	217	<p>【内訳】 事業費：205億円 維持管理費：12億円</p>	1.6	<p>①地域経済 ・首都圏への農水産物の輸送時間が短縮され物流の効率化。 【銚子漁港から豊洲市場への所要時間】 所要時間 現況：153分 → 整備後：129分 ②地域社会 ・圏央道に接続し、広域的な幹線道路ネットワークを形成することにより、山武東総地域と県内外との交流・連携の強化が図られる。</p> <p>道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 朋弘)</p>

<p>地域高規格道路 甲府富士北麓連絡道路 一般国道137号 河口～藤野木区間 山梨県</p>	372	314	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：269億円 走行経費減少便益：42億円 交通事故減少便益：3.2億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 17,000台/日</p>	245	<p>【内訳】 事業費：240億円 維持管理費：4.9億円</p>	1.3	<p>①地域住民の利便性向上、地域医療の支援 ⇒甲府都市圏と富士北麓地域への通勤、通学、高次医療である山梨県立中央病院へのアクセスも向上が図られる。 富士河口湖町役場～中央病院の所要時間58分→50分 ②大規模災害時の避難路整備 ⇒富士山噴火時の広域避難を迅速に行うための機能強化、台風等による通行止の際の中央自動車道や国道20号の代替路として機能 ③緊急輸送道路の機能強化 ⇒第一次緊急輸送道路として位置づけられているが、今後30年間に震度6弱以上の揺れに見舞われる確率が高いエリアに位置しており、輸送路としての強靱化が図られる。</p>	<p>道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 朋弘)</p>
<p>地域高規格道路 鈴鹿亀山道路 一般国道306号 鈴鹿亀山道路 三重県</p>	500	609	<p>【内訳】 走行時間短縮便益:552億円 走行経費減少便益:35億円 交通事故減少便益:22億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 15,400～26,000台/日</p>	328	<p>【内訳】 事業費：308億円 維持管理費：20億円</p>	1.9	<p>①高速道路アクセス・代替性の向上 ・高速道路ICへのアクセス性向上による生産性向上 (鈴鹿市の高速道路15分圏域 38%⇒46% (約8%増加)) ・ネットワークの選択性を確保 ②新たなネットワーク形成による防災性向上 ・第1次緊急輸送道路である高速道路から沿岸部に向かう新たなネットワーク形成による防災性向上 (浸水による国道1号、23号寸断時の鈴鹿市周辺へアクセス強化) ・広域防災拠点間の連携強化 ③地域住民の利便性向上 ・県内・県外の広域連携の強化による交流の促進(鈴鹿市街地から亀山JCTまで 26分⇒15分 (約11分短縮)) ・鈴鹿亀山地域への通勤通学等、沿線住民の日常生活における移動を支援</p>	<p>道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 朋弘)</p>

<p>地域高規格道路 西彼杵道路 一般国道206号 大串白似田バイパス 長崎県</p>	250	295	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：223億円 走行経費減少便益：59億円 交通事故減少便益：14億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 12,900台/日</p>	172	<p>【内訳】 事業費：171億円 維持管理費：1.2億円 更新費：0億円</p>	1.7	<p>①地域経済の支援 工業団地から高規格道路へのアクセス性が向上することで、地域産業の発展が期待（工業団地から最寄りICまでのアクセス時間：現状13分(大串IC)→将来4分(白似田IC(仮))）</p> <p>②災害時の緊急輸送道路の確保 災害により規制が多発する現道に代わり、災害に強い安全・安心な緊急輸送道路の確保 (現道の災害による交通規制：5件(H22～R3)) (現道のうち津波浸水想定区間：現状1.2km→将来0km(回避))</p> <p>③地域観光の支援 西彼杵半島は高速交通ネットワークの空白地帯となっており、西彼杵道路の整備により、長崎・佐世保の2大観光都市の周遊観光推進による観光産業の活性化(現状105分→将来54分)</p> <p style="text-align: center;">道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 朋弘)</p>
---	-----	-----	---	-----	--	-----	---

<p>高規格ICアクセス 一般国道503号 飯干 バイパス</p> <p>宮崎県</p>	<p>148</p>	<p>136</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：110億円 走行経費減少便益：14億円 交通事故減少便益：12億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 1,500台/日</p>	<p>104</p>	<p>【内訳】 事業費：101億円 維持管理費：3億円</p>	<p>1.3</p> <p>①地域経済の支援 バイパス整備により、隘路区間を回避し、延岡市や大分方面への速達性や定時性が確保され、物流の安定輸送による生産性の増加や取引先拡充による市場性の向上が期待される。 《輸送時間の短縮(H27道路交通センサスから算出)》 スギ原木：[現行]東郷共販所へ65分 ⇒[整備後]高千穂共販所へ23分 チップ材：[現行]北川ICまで146分 ⇒[整備後]北川ICまで69分</p> <p>②住民生活の支援 バイパス整備により、隘路区間を回避し、第2、3次救急医療施設(延岡市等)への速達性や走行性の向上が期待される。 《搬送時間の短縮(H27道路交通センサスから算出)》 七ツ山集落から高千穂病院まで ：[現行]47分⇒[整備後]19分</p> <p>③地域防災の支援 バイパス整備により、落石や倒木、積雪等による通行止めが大幅に減少し、安心して安全なルートが確保できる。 〔通行止め日数〕7日/年</p>	<p>道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 朋弘)</p>
--	------------	------------	---	------------	---	---	---------------------------------------

<p>高規格ICアクセス 一般県道 後平青森線 後平バイパス</p> <p>青森県</p>	<p>42</p>	<p>82</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益:70億円 走行軽費減少便益:10億円 交通事故減少便益:1.7億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 9,300台/日</p>	<p>36</p>	<p>【内訳】 事業費 : 30億円 維持管理費 : 6.0億円</p>	<p>2.3</p> <p>①地域観光を支援 新たに道路ネットワークが構築されることにより、東青圏域～三八圏域の交流人口を誘発し、観光振興の支援が期待される。 [青森市～八戸市までの所要時間] 整備前(天間林道路開通後(R4)) : 92分 → 整備後 : 90分 (約2分短縮)</p> <p>②地域経済を支援 新たに道路ネットワークが構築されることにより、物流の効率化が図られることで、地域経済の支援が期待される。 [青森市～八戸市までの所要時間] 整備前(天間林道路開通後(R4)) : 92分 → 整備後 : 90分 (約2分短縮) [主要渋滞箇所の回避] 主要渋滞箇所 整備前 : 1箇所(国道4号後平交差点) → 整備後 : 0箇所 (青森市～八戸市間において同時整備箇所の下北半島縦貫道路(野辺地～七戸)を含む)</p> <p>③冬期交通の安全性向上 バイパス整備により、積雪が原因の幅員狭小や視距不良の解消により、冬期交通の安全性向上が期待される。 [並行現道における冬期の事故件数(12～3月)] 整備前 : 6件/10年 → 整備後 : 1件/10年(約8割減少)</p> <p>④防災機能の改善 災害時においても、緊急輸送道路である上北自動車道・下北半島縦貫道路・みちのく有料道路への相互アクセスが図られることにより、信頼性の高い交通ネットワークが確保されるとともに、避難・救助を始め物資供給等の応急活動への寄与が期待される。</p>	<p>道路局 環境安全・防災課 (課長 荒瀬 美和)</p>
---	-----------	-----------	---	-----------	--	--	--

<p>重要物流道路 主要地方道 仙台三本 木線 落合工区 宮城県</p>	<p>20</p>	<p>67</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：57億円 走行経費縮小便益：8.5億円 交通事故減少便益：1.0億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 13,000台/日</p>	<p>15</p>	<p>【内訳】 事業費：14億円 維持管理費：0.64億円</p>	<p>4.4</p> <p>①交通渋滞の緩和 仙台北部中核工業団地群の輸送車両が集中することにより頻発していた交通渋滞が、4車線化により緩和され、走行時間の短縮が期待される。 [混雑度] 整備前：1.55 → 整備後：0.22（約9割減少）</p> <p>②工業団地の生産性の効率化 仙台北部中核工業団地群では新たな工場増設や工業団地造成が予定されており、大和ICまでの交通の円滑化、および東北縦貫自動車道を経由した仙台空港・港湾施設へのアクセス性向上により生産性の効率化が期待される。 [大和流通・工業団地～大和IC間の平均旅行速度] 整備前：31km/h → 整備後：50km/h（約20km/h向上）</p>	<p>道路局 環境安全・防災課 (課長 荒瀬 美和)</p>
---	-----------	-----------	---	-----------	---	---	--

<p>スマートICアクセス 市道（仮称）笠間PA スマートIC線 （仮称）笠間PAスマートICアクセス1号線・2号線</p> <p>茨城県笠間市</p>	10.0	30	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：25億円 走行経費減少便益：4.6億円 交通事故減少便益：0.71億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 1,000台/日</p>	6.4	<p>【内訳】 事業費：6.4億円 維持管理費：0.02億円</p>	4.7	<p>①イベント会場や中心市街地へのアクセス向上 北関東自動車道から笠間市内のイベント会場や中心市街地に向かう、国道50号や国道355号等の混雑区間を避けた新たなルートが確保され、所要時間が約32分間短縮されるとともに、交通の転換が図られ、周辺渋滞の緩和にも寄与する。</p> <p>②交通の安全の確保 市街地へ流入していた交通の転換が図られることにより、交通量が減少することで、交差点の交通処理が向上し、追突等交差点事故の軽減が期待される。</p> <p>③救急医療の支援 高速道路への迅速なアクセスが可能となることにより、三次救急医療施設である水戸医療センターへの所要時間の短縮（31分→27分）が期待され、定時性の確保や救命率の向上（死亡率50%→40%）に寄与する。</p> <p>④地域経済の活性化 高速道路へのアクセスが向上することにより、輸送の効率化が図られるため、工場の規模拡大や、農業の生産規模拡大等が期待される。</p> <p style="text-align: center;">道路局 環境安全・防災課 (課長 荒瀬 美和)</p>
--	------	----	--	-----	--	-----	---

<p>都府県境道路 一般県道 (仮称)王子金町市川線 一般都道 (仮称)王子金町市川線 旧江戸川橋梁(仮称) 千葉県・東京都</p>	120	223	<p>【内訳】 走行時間短縮便益:209億円 走行経費減少便益: 13億円 交通事故減少便益: 0.63億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 11,800台/日</p>	91	<p>【内訳】 事業費 : 85億円 維持管理費 : 5.3億円</p>	2.5	<p>①渋滞対策 都県間の新たな道路ネットワークの形成により、周辺道路の混雑緩和 (主)東京市川線(今井橋)の混雑度低下 【整備前】混雑度1.19⇒【整備後】混雑度0.99</p> <p>②地域経済 都県間の新たな道路ネットワークの形成により、旧江戸川によって隔たれていた東京都江戸川区及び千葉県葛南地域の交流・連携の強化</p> <p>③災害 ・地元自治体の江戸川区と市川市は災害時における相互応援に関する協定を締結済 ・災害時の避難者や帰宅困難者等の新たなルートを形成。 ・救助活動や救援物資の輸送機能の強化、代替性の確保など防災力の向上</p> <p>道路局 環境安全・防災課 (課長 荒瀬 美和)</p>
--	-----	-----	--	----	--	-----	--

<p>地域高規格道路 松本系魚川連絡道路 主要地方道 大町明科線 安曇野道路 長野県</p>	250	245	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：195億円 走行経費減少便益：42億円 交通事故減少便益：8.8億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 12,100台/日</p>	170	<p>【内訳】 事業費：165億円 維持管理費：4.4億円</p>	1.4	<p>①渋滞対策 慢性的な渋滞が発生している安曇野IC周辺道路において交通の転換により、通過交通が排除され、渋滞の緩和が図られる。 ②住民生活 中央自動車道長野線へのアクセス性が向上する。 三次救急医療機関等（信州大学医学部附属病院）への搬送時間が短縮されることにより医療環境の充実と連携強化が図られる。（市立大町総合病院～信州大学医学部附属病院間の所要時間 約8分短縮） ③地域経済 北陸方面からのアクセス性向上により観光客が増加し、周遊性の向上や渋滞緩和により魅力度向上に寄与する。 北陸地方との連携・高速ネットワークの構築により新たな産業が創出され、地域産業の振興と雇用が創出される。</p> <p>道路局 環境安全・防災課 （課長 荒瀬 美和）</p>
--	-----	-----	---	-----	---	-----	--

<p>スマートICアクセス 市道（仮称）黒丸ス マートインターチェン ジ線 市道 御代参街道3号 線 蛇溝町 滋賀県東近江市</p>	<p>4.4</p>	<p>42</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益:36億円 走行経費減少便益:5.6億円 交通事故減少便益:0.70億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 4,400台/日</p>	<p>1.9</p>	<p>【内訳】 事業費 : 1.6億円 維持管理費 : 0.30億円</p>	<p>22.4</p> <p>①渋滞対策 ・（仮称）黒丸SICを利用することで、国道421号に集中する生活交通と物流交通とが分離できるため、現在渋滞箇所である八日市IC付近から中心市街地までの通り抜けに最大で約30分かかるところが、10分以下になると予測でき、市街地周辺道路の渋滞緩和が期待できる。</p> <p>②事故対策 ・交差点の視距確保、標識及び路面標示等による速度抑制対策により安全性の確保を図る。。</p> <p>③住民生活 ・近隣住宅街への通り抜け防止及び速度抑制対策を図る。</p> <p>④地域経済 ・（仮称）黒丸スマートICの整備により、周辺の工業団地から広域的なアクセスが向上し、企業誘致の促進や物流の効率化が期待される。 ・高速IC10分圏域の広がりにより、製造品出荷額の更なる増加が予測される。</p> <p>⑤災害 ・防災拠点を兼ねている市総合運動公園へのアクセス時間が約8分短縮することにより、緊急時の物資輸送能力が向上し、防災性の向上も期待できる。 ・高速道路と直結した輸送経路の確保が可能になる等、地域の安全性が向上する。</p> <p>⑥地域社会 ・中心市街地やその周辺には、観光拠点が複数あり、円滑な観光地へのアクセスにより京阪神などからの利用者の増加が期待される。</p>	<p>道路局 環境安全・防災課 (課長 荒瀬 美和)</p>
--	------------	-----------	---	------------	--	--	--

<p>地域高規格道路 熊本環状道路 一般県道 砂原四方寄 線 砂原工区 熊本市</p>	340	387	<p>【内訳】 走行時間短縮便益:367億円 走行軽費減少便益:15億円 交通事故減少便益:5.4億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 21,100~22,900台/日</p>	243	<p>【内訳】 事業費 : 239億円 維持管理費 : 3.5億円</p>	1.6	<p>①交通混雑の緩和 ・ 渋滞が顕著である並行道路(国道3号、 (都)野口島崎線等)の交通量が減少 し、都市圏における交通混雑が緩和 (都)野口島崎線:【整備前】398百台 /日(1.19)→【整備後】308百台/日 (0.92)</p> <p>②災害時リダンダンシーの確保 災害発生時、幹線道路の代替路(リダ ンダンシー)としての機能を発揮し、災 害復旧や物資供給を支援</p> <p>③3次救急医療施設への迅速で正確な 搬送 ・ 市街地の渋滞箇所を回避し、平時・ 災害時を問わず3次救急医療施設への 迅速で正確な搬送が可能</p> <p>④物流の安定輸送による地域産業の支 援 ・ 県内有数の工業地帯である熊本都市 圏北部地域から、物流拠点である熊本 港までの速達性・定時性が向上し、地 域産業の更なる発展へ寄与</p>	<p>道路局 環境安全・防災課 (課長 荒瀬 美和)</p>
---	-----	-----	---	-----	---	-----	---	--

<p>連続立体交差事業 京成電鉄京成本線等 (京成高砂駅～江戸川 駅付近)</p> <p>東京都</p>	2,640	1,558	<p>【内訳】 移動時間短縮便益:1,401億円 走行軽費減少便益:139億円 交通事故減少便益:18億円</p> <p>【主な根拠】 踏切交通遮断量 228、828台/日</p>	1,238	<p>【内訳】 事業費 :1,200億円 維持管理費:38億円</p>	1.3	<p>①踏切が除却されることにより、市街地が一体化し、地域経済の活性化が図られる。 ②広域的な避難場所へのアクセスが向上する。 ③交通ボトルネックとなっている複数の踏切を除却することにより、地域分断が解消され、交通結節機能の強化や良好な市街地形成が期待できる。</p>	<p>都市局 街路交通施設課 (課長 荒川 辰雄)</p>
--	-------	-------	--	-------	---	-----	--	---------------------------------------

<p>連続立体交差事業 山陽電鉄本線（高砂駅 ～荒井駅付近）</p> <p>兵庫県</p>	350	270	<p>【内訳】 移動時間短縮便益:259億円 走行経費減少便益:10億円 交通事故減少便益:0.7億円</p> <p>【主な根拠】 踏切交通遮断量 132,236台時/日</p>	153	<p>【内訳】 事業費 : 153億円 維持管理費 : 0.1億円</p>	1.8	<p>①歩行空間 踏切の除却、交差道路や側道の整備により、安全で快適な歩行者・自転車の通行空間が確保される。</p> <p>②住民生活 連立事業と一体的に、高砂市が高砂駅と荒井駅に駅前広場を整備することにより、交通結節機能が強化される。</p> <p>③地域社会 連立事業と一体的に行う市街地再開発事業、高架下空間への商業施設等の配置、大型商業施設跡地に民間商業施設を誘致することにより、まちの賑わいが創出される。</p> <p>④地域経済 踏切除却と、高架化にあわせた幹線道路の整備により、臨海工業地域からの物流機能が強化される。また臨海部で計画中の播磨臨海地域道路へのアクセス性が向上する。</p>	<p>都市局 街路交通施設課 (課長 荒川 辰雄)</p>
<p>地域高規格道路ICアクセス道路 都市計画道路 西野田 中津線（大淀北）</p> <p>大阪市</p>	21	54	<p>【内訳】 走行時間短縮便益:50億円 走行経費減少便益:2.7億円 交通事故減少便益:0.53億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 11,200台/日</p>	21	<p>【内訳】 事業費 : 21億円 維持管理費 : 0.17億円</p>	2.6	<p>①渋滞対策 大阪市西部及び臨海部から大阪駅等へ向かう交通渋滞に対して、拡幅整備により渋滞緩和が図られる。</p> <p>②歩行空間 現況の歩道幅員2mに対して、拡幅により3.625mを確保する計画のため、より安全な歩行空間を確保することができる。</p> <p>③地域経済 (都)淀川左岸線（2期）と連結して広域的なネットワークを形成することで、地域経済の活性化につながる。</p>	<p>都市局 街路交通施設課 (課長 荒川 辰雄)</p>

<p>地域高規格道路 長崎南北幹線道路 都市計画道路 長崎時 津縦貫線（茂里町～滑 石工区）</p> <p>長崎県</p>	685	777	<p>【内訳】 走行時間短縮便益:638億円 走行経費減少便益:109億円 交通事故減少便益:30億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 19,100台/日</p>	553	<p>【内訳】 事業費 : 550億円 維持管理費 : 3億円</p>	1.4	<p>①渋滞対策 交通の転換により、現道の交通渋滞 が緩和する。 ②事故対策 交通の転換により、現道の事故の減 少が図られる。 ③住民生活 国道206号や県道、市道の交通量が減 少することで、長崎市北部や長与町、 時津町から第3次救急医療施設である長 崎大学病院までの搬送時間が短縮され る。 ④地域経済 広域交通ネットワークのミッシング リンクを解消し、沿線の農畜産物、水 産物や工業製品等の安定した物流経路 が確保され、地域の産業・経済の発展 を支援する。 長崎地域と佐世保地域のアクセス時 間を短縮することで、地域間の連携強 化が図られ、観光振興に寄与する。 (長崎～佐世保間 89分→54分) ⑤災害 第一次緊急輸送道路である国道206号 のリダンダンシーを確保することで、 防災力の強化が図られる。</p>	<p>都市局 街路交通施設課 (課長 荒川 辰雄)</p>
<p>空港・港湾等アクセス 都市計画道路 南部幹 線 (葭牟田町～植柳下 町)</p> <p>熊本県</p>	80	68	<p>【内訳】 走行時間短縮便益 : 59億円 走行経費減少便益 : 8.6億円 交通事故減少便益 : 0.6億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 11,400台/日</p>	55	<p>【内訳】 事業費 : 55億円 維持管理費 : 0.17億円</p>	1.2	<p>①交通の転換による交通混雑の緩和 交通の転換により、都市内交通の円 滑化が図られ、交通混雑が緩和する。 ②八代市中心市街地や八代南IC、八代 港などの主要拠点間のアクセス機能強 化による物流の生産性向上に寄与す る。 (八代港～八代南IC 30分→16 分)</p>	<p>都市局 街路交通施設課 (課長 荒川 辰雄)</p>

注1 B/C及び道路のネットワークの防災機能評価の値は、事業化区間を含むJCT間の区間を対象とした場合、()書きの値は事業化区間を対象にした場合の分析結果

【港湾整備事業】
（補助事業等）

事業名 事業主体	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	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		費用の内訳				
仙台塩釜港石巻港区 雲雀野地区 廃棄物海面処分場整 備事業 宮城県	34	244	【内訳】 浚渫土砂の処分における輸送コスト削減効果 239億円 残存価値 5.4億円 【主な根拠】 土砂の発生量:106万 ³	26	【内訳】 建設費、管理運営費等 26億円	9.3	①背後企業における安定的な経済活動の実現による地域産業の振興 本事業の実施により、航路・泊地の埋没が解消し、港湾機能の維持が図られ、船舶の安全な航行や円滑な荷役が実現する。これにより、仙台・石巻地域の基幹産業である自動車関連貨物や紙・パルプ関連貨物等の安定した取扱いが可能となり、地域産業の振興が図られる。 ②浚渫土砂の適切な処分による環境の悪化の回避 本事業の実施により、仙台塩釜港において、浚渫土砂の受け入れが可能となることにより、浚渫土砂が適正にかつ安定して処分されることとなり、仙台・石巻地域における環境の悪化が回避される。 ③排出ガスの減少 本事業の実施により、浚渫土砂の処分に係る輸送距離が短縮され、CO ₂ 及びNO _x 排出量が減少する。(CO ₂ 減少量:392.7t-C/年、NO _x 減少量:7.5t/年)	港湾局 計画課 (課長 安部 賢)
姫路港浜田地区 廃棄物海面処分場整 備事業 兵庫県	32	151	【内訳】 浚渫土砂等の処分における輸送コスト削減効果 104億円 残存価値 47億円 【主な根拠】 土砂の発生量:152万 ³	25	【内訳】 建設費、管理運営費等 25億円	6.0	①背後企業における安定的な経済活動の実現による地域産業の振興 本事業の実施により、航路・泊地の埋没が解消し、港湾機能の維持が図られ、船舶の安全な航行や円滑な荷役が実現する。これにより、播磨臨海地域の基幹産業である化学関連貨物やエネルギー関連貨物等の安定した取扱いが可能となり、地域産業の振興が図られる。 ②浚渫土砂等の適切な処分による環境の悪化の回避 本事業の実施により、姫路港において、浚渫土砂等の受け入れが可能となることにより、播磨臨海地域において発生した浚渫土砂等が適正にかつ安定して処分されることとなり、播磨臨海地域における環境の悪化が回避される。 ③排出ガスの減少 本事業の実施により、浚渫土砂等の処分に係る輸送距離が短縮され、CO ₂ 及びNO _x 排出量が減少する。(CO ₂ 減少量:5,775t-C/年、NO _x 減少量:73.1t/年)	港湾局 計画課 (課長 安部 賢)

【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(新線建設)))

(補助事業等)

事業名 事業主体	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	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		費用の内訳			B/C
地下高速鉄道整備事業 (新線建設) 有楽町線(豊洲駅~住吉駅) 東京地下鉄株式会社	2,690	2,656	1,889	1,797 92	1.4	<ul style="list-style-type: none"> ・遅延や強風・台風時等の都心~千葉方面間におけるリダンダンシー効果の向上 ・特定都市再生緊急整備地域や特区の地域ポテンシャルの向上 ・訪日外国人等の都市内周遊行動への寄与 	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 金指 和彦)

<p>地下高速鉄道整備事業 (新線建設) 南北線(白金高輪駅～品川 駅) 東京地下鉄株式会社</p>	<p>1.310</p>	<p>1.579</p>	<p>【内訳】 時間短縮便益:901億円 等</p> <p>【主な根拠】 ■都心業務地区間の結節強化 【リニア中央新幹線の始発駅となる品川駅 一六本木等の都心部】 ・品川一六本木一丁目の所要時間 10分短縮(19分→9分) ・品川一溜池山王の所要時間 2分短縮(14分→12分)</p> <p>【国際競争力強化の拠点である品川駅 周辺地区一六本木等の都心部】 ・品川駅周辺地区一六本木一丁目の所 要時間 3分短縮(35分→32分)</p> <p>■運賃の低減 【リニア中央新幹線の始発駅となる品川 駅 一六本木等の都心部】 ・品川一六本木一丁目の運賃 157円低減(325円→168円)</p> <p>【国際競争力強化の拠点である品川駅 周辺地区一六本木等の都心部】 ・品川駅周辺地区一六本木一丁目の運 賃 157円低減(325円→168円)</p>	<p>924</p>	<p>【内訳】 建設費:902億円 車両費:22億円</p>	<p>1.7</p>	<p>・赤坂等の都心業務地区と高速交通ターミナルの品川駅へのリダンダンシーの確保 ・都心業務地区間の結節強化による特区地域の業務集積ポテンシャル向上 ・訪日外国人等の都市内周遊行動への寄与</p>	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 金指 和彦)</p>
--	--------------	--------------	---	------------	--	------------	--	---------------------------------------

(都市鉄道整備事業 (地下高速鉄道整備事業 (浸水対策)))
 (補助事業等)

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	供用後の 維持管理 費 (億円)	評 価	担当課 (担当課長名)
地下高速鉄道整備事業 (浸水対策) 東西線 醍醐駅、太秦天神川 駅 京都市交通局	0.1	浸水対策	京都市水害ハザードマップにおいて、新たに推進想定が50cm以上となった駅の出入口に止水板を設置することにより以下の効果が期待できる。 <利用者への効果・影響> ・水害、津波等発生時の地下鉄への浸水被害を防止・軽減することから、利用者の安全確保及び、輸送支障回避・軽減の効果が大きいと考えられる。	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 金指 和彦)

(幹線鉄道等活性化事業(地域公共交通計画事業))

(補助事業等)

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	費用便益分析			B/C	貨幣換算が困難な効果等による評価	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		費用の内訳				
南阿蘇鉄道・豊肥本線接続強化事業 南阿蘇鉄道株式会社	4.2	4.8	【内訳】 利用者便益 4.5億円 供給者便益 0.3億円 【主な根拠】 JR豊肥本線への直通乗り入れ開始後の利用者の増加数 開業1年目(乗入本数 朝夕各1往復) 62人/日 開業2年目(乗入本数 朝夕各2往復) 125人/日	4.3	【内訳】 建設費等 3.6億円 再投資費 0.7億円	1.1	阿蘇くまもと空港の最寄り駅である肥後大津駅まで乗り入れることで、阿蘇地域へのアクセスが向上し、観光客の来訪増加や周辺地域の活性化など、多様な効果が期待される。	鉄道局 鉄道事業課 (課長 田口 芳郎)

(鉄道駅総合改善事業)
(補助事業等)

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	供用後の 維持管理 費 (億円)	評 価	担当課 (担当課長名)
東北本線 紫波中央駅 次世代ステーション創造事業 東日本旅客鉄道株式会社	3.5	エレベーター	本駅周辺地域の開発等に合わせた地域からのバリアフリー化の要請に基づき、本駅に移動等円滑化された経路を設けることにより以下の効果が期待できる。 <利用者への効果・影響> ・移動円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・エレベーターの設置により車椅子使用者が自力で移動可能となる。 ・高齢者や障害者はもとより、子育て世代や重い荷物を持った利用者等の移動円滑化に資する。	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 金指和彦)
奥羽本線 大館駅 次世代ステーション創造事業 東日本旅客鉄道株式会社	3.0	エレベーター	本駅が所在する大館市では、高齢者や身体・知的障害者等の移動制約者が微増傾向にあるほか、地域におけるバリアフリー化の要請に応えるため、本駅を含めたバリアフリー基本構想が策定されたところ。本構想に基づき、本駅に移動等円滑化された経路を設けることにより以下の効果が期待できる。 <利用者への効果・影響> ・移動円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・エレベーターの設置により車椅子使用者が自力で移動可能となる。 ・高齢者や障害者はもとより、子育て世代や重い荷物を持った利用者等の移動円滑化に資する。	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 金指和彦)
リアス線 宮古駅 次世代ステーション創造事業 三陸鉄道株式会社	5.0	エレベーター	本駅が所在する宮古市は、更なる高齢化やシニア就業者の増加、障害者の社会促進が見込まれるほか、地域におけるバリアフリー化の要請に応えるため、本駅を含めたバリアフリー基本構想が策定されたところ。本構想に基づき、本駅に移動等円滑化された経路を設けることにより以下の効果が期待できる。 <利用者への効果・影響> ・移動円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・エレベーターの設置により車椅子使用者が自力で移動可能となる。 ・高齢者や障害者はもとより、子育て世代や重い荷物を持った利用者等の移動円滑化に資する。	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 金指和彦)
あいの風とやま鉄道線 呉羽駅 次世代ステーション創造事業 あいの風とやま鉄道株式会社	3.8	エレベーター	本駅北側地区の宅地開発や駅前広場整備等に伴い設置される新改札口に対する地域からのバリアフリー化の要請に基づき、移動等円滑化された経路を設けることにより以下の効果が期待できる。 <利用者への効果・影響> ・移動円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・エレベーターの設置により車椅子使用者が自力で移動可能となる。 ・高齢者や障害者はもとより、子育て世代や重い荷物を持った利用者等の移動円滑化に資する。	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 金指和彦)

(鉄道防災対策事業 (一般防災))
(補助事業等)

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	事業内容	評価	担当課 (担当課長名)
防災対策事業 (函館線) 北海道旅客鉄道株式会社	0.58	落石等対策	沿線に海岸がある路線のため、護岸壁の整備を実施することにより以下の効果が期待できる。 <社会全体への効果・影響> ・鉄道施設への被害を防止するとともに、海岸への被害拡大防止にも寄与する。 <利用者への効果・影響> ・護岸壁の整備を実施することにより鉄道の安全・安定輸送の確保に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 森 信哉)
防災対策事業 (予讃線、徳島線、予土線) 四国旅客鉄道株式会社	2.2	落石等対策	国道が隣接している路線または沿線に海岸がある路線のため、落石防止対策または護岸壁の整備を実施することにより以下の効果が期待できる。 <社会全体への効果・影響> ・鉄道施設への被害を防止するとともに、隣接する道路等への被害拡大防止にも寄与する。 <利用者への効果・影響> ・落石防止対策または護岸壁の整備を実施することにより鉄道の安全・安定輸送の確保に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 森 信哉)
防災対策事業 (筑肥線、日豊線) 九州旅客鉄道株式会社	0.50	落石等対策	国道が隣接している路線のため、落石防止対策を実施することにより以下の効果が期待できる。 <社会全体への効果・影響> ・鉄道施設への被害を防止するとともに、隣接する道路等への被害拡大防止にも寄与する。 <利用者への効果・影響> ・落石防止対策を実施することにより鉄道の安全・安定輸送の確保に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 森 信哉)

(鉄道施設総合安全対策事業 (耐震対策))
 (補助事業等))

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	事業内容	評価	担当課 (担当課長名)
耐震対策事業 (千歳線) 北海道旅客鉄道株式会社	0.15	耐震対策	当該路線は、片道断面輸送量1日約2万人の線区であるため、耐震補強を実施することにより以下の効果が期待できる。 <社会全体への効果・影響> ・地震時における鉄道網の確保に寄与する。 <利用者への効果・影響> ・地震時における鉄道構造物の崩壊を防ぐことにより、多くの鉄道利用者の安全確保に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 森 信哉)
耐震対策事業 (小田原線) 小田急電鉄株式会社	2.6	耐震対策	当該路線は、片道断面輸送量1日約4万人以上の線区であるため、耐震補強を実施することにより以下の効果が期待できる。 <社会全体への効果・影響> ・地震時における鉄道網の確保に寄与する。 <利用者への効果・影響> ・地震時における鉄道構造物の崩壊を防ぐことにより、多くの鉄道利用者の安全確保に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 森 信哉)
耐震対策事業 (東横線) 東急電鉄株式会社	1.1	耐震対策	当該路線は、片道断面輸送量1日約10万人以上の線区であるため、耐震補強を実施することにより以下の効果が期待できる。 <社会全体への効果・影響> ・地震時における鉄道網の確保に寄与する。 <利用者への効果・影響> ・地震時における鉄道構造物の崩壊を防ぐことにより、多くの鉄道利用者の安全確保に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 森 信哉)

耐震対策事業 (相模原線) 京王電鉄株式会社	3.9	耐震対策	当該路線は、片道断面輸送量1日約10万人以上の線区であり、緊急輸送道路と交差・並走する区間もあるため、耐震補強を実施することにより以下の効果が期待できる。 <社会全体への効果・影響> ・地震時における鉄道網の確保に寄与する。 <利用者への効果・影響> ・地震時における鉄道構造物の崩壊を防ぐことにより、多くの鉄道利用者の安全確保に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 森 信哉)
耐震対策事業 (本線) 京浜急行電鉄株式会社	1.3	耐震対策	当該路線は、片道断面輸送量1日約10万人以上の線区であるため、耐震補強を実施することにより以下の効果が期待できる。 <社会全体への効果・影響> ・地震時における鉄道網の確保に寄与する。 <利用者への効果・影響> ・地震時における鉄道構造物の崩壊を防ぐことにより、多くの鉄道利用者の安全確保に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 森 信哉)
耐震対策事業 (いずみ野線) 相模鉄道株式会社	0.66	耐震対策	当該路線は、片道断面輸送量1日約3万人以上の線区であるため、耐震補強を実施することにより以下の効果が期待できる。 <社会全体への効果・影響> ・地震時における鉄道網の確保に寄与する。 <利用者への効果・影響> ・地震時における鉄道構造物の崩壊を防ぐことにより、多くの鉄道利用者の安全確保に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 森 信哉)
耐震対策事業 (宝塚線、神戸線) 阪急電鉄株式会社	4.4	耐震対策	当該路線は、片道断面輸送量1日約4万人以上の線区であるため、耐震補強を実施することにより以下の効果が期待できる。 <社会全体への効果・影響> ・地震時における鉄道網の確保に寄与する。 <利用者への効果・影響> ・地震時における鉄道構造物の崩壊を防ぐことにより、多くの鉄道利用者の安全確保に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 森 信哉)

(鉄道施設総合安全対策事業 (豪雨対策))
(補助事業等)

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	事業内容	評価	担当課 (担当課長名)
豪雨対策事業 (南北線) 仙台市交通局	0.99	豪雨対策	当該路線は、片道断面輸送量1日約3万人以上の線区であるため、鉄道隣接斜面からの土砂流入防止対策を実施することにより以下の効果が期待できる。 <社会全体への効果・影響> ・豪雨時における鉄道網の確保に寄与する。 <利用者への効果・影響> ・豪雨時における鉄道隣接斜面の対策を行うことにより、多くの鉄道利用者の安全確保に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 森 信哉)
豪雨対策事業 (名古屋線) 近畿日本鉄道株式会社	1.8	豪雨対策	当該路線は、片道断面輸送量1日約1万人以上の線区であるため、鉄道隣接斜面からの土砂流入防止対策を実施することにより以下の効果が期待できる。 <社会全体への効果・影響> ・豪雨時における鉄道網の確保に寄与する。 <利用者への効果・影響> ・豪雨時における鉄道隣接斜面の対策を行うことにより、多くの鉄道利用者の安全確保に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 森 信哉)
豪雨対策事業 (神戸線) 阪急電鉄株式会社	0.87	豪雨対策	当該路線は、片道断面輸送量1日約7万人以上の線区であるため、鉄道隣接斜面からの土砂流入防止対策を実施することにより以下の効果が期待できる。 <社会全体への効果・影響> ・豪雨時における鉄道網の確保に寄与する。 <利用者への効果・影響> ・豪雨時における鉄道隣接斜面の対策を行うことにより、多くの鉄道利用者の安全確保に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 森 信哉)
豪雨対策事業 (高野線) 南海電気鉄道株式会社	0.84	豪雨対策	当該路線は、優等列車若しくは貨物列車が運行する路線であるため、鉄道河川橋梁の流失・傾斜対策を実施することにより以下の効果が期待できる。 <社会全体への効果・影響> ・豪雨時における鉄道網の確保に寄与する。 <利用者への効果・影響> ・豪雨時における鉄道河川橋梁の対策を行うことにより、多くの鉄道利用者の安全確保に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 森 信哉)
豪雨対策事業 (予讃線、土讃線) 四国旅客鉄道株式会社	0.51	豪雨対策	当該路線は、優等列車若しくは貨物列車が運行する路線であるため、鉄道隣接斜面からの土砂流入防止対策を実施することにより以下の効果が期待できる。 <社会全体への効果・影響> ・豪雨時における鉄道網の確保に寄与する。 <利用者への効果・影響> ・豪雨時における鉄道隣接斜面の対策を行うことにより、多くの鉄道利用者の安全確保に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 森 信哉)

(鉄道施設総合安全対策事業 (浸水対策))
(補助事業等)

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	事業内容	評価	担当課 (担当課長名)
浸水対策事業 (埼玉高速鉄道線) 埼玉高速鉄道株式会社	0.06	浸水対策	当該路線は、片道断面輸送量1日約2万人の線区であるため、駅出入口等の浸水対策を実施することにより以下の効果が期待できる。 <社会全体への効果・影響> ・浸水防止を図ることにより鉄道網の確保に寄与する。 <利用者への効果・影響> ・洪水等が発生した際に施設への浸水を防ぐことにより、多くの鉄道利用者の安全確保に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 森 信哉)

(鉄道施設総合安全対策事業 (踏切対策))
(補助事業等)

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	事業内容	評価	担当課 (担当課長名)
踏切保安設備整備事業 (秋田内陸線) 秋田内陸縦貫鉄道株式会社	0.46	踏切保安設備	自動車の通行もある踏切であるため、踏切保安設備の整備により以下の効果が期待できる。 <社会全体への効果・影響> ・踏切保安設備の整備により、踏切事故の防止に寄与する。 <利用者への効果・影響> ・踏切事故を防止することにより、多くの鉄道利用者の安全確保及び踏切通行者の交通の円滑化に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 森 信哉)
踏切保安設備整備事業 (常総線) 関東鉄道株式会社	0.27	踏切保安設備	複線以上の区間や自動車の通行もある踏切であるため、踏切保安設備の整備により以下の効果が期待できる。 <社会全体への効果・影響> ・踏切保安設備の整備により、踏切事故の防止に寄与する。 <利用者への効果・影響> ・踏切事故を防止することにより、多くの鉄道利用者の安全確保及び踏切通行者の交通の円滑化に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 森 信哉)
踏切保安設備整備事業 (上毛線) 上毛電気鉄道株式会社	0.20	踏切保安設備	付近に幼稚園又は小学校等がある踏切であるため、踏切保安設備の整備により以下の効果が期待できる。 <社会全体への効果・影響> ・踏切保安設備の整備により、踏切事故の防止に寄与する。 <利用者への効果・影響> ・踏切事故を防止することにより、多くの鉄道利用者の安全確保及び踏切通行者の交通の円滑化に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 森 信哉)
踏切保安設備整備事業 (池袋線、新宿線、多摩湖線) 西武鉄道株式会社	0.76	踏切保安設備	付近に老人福祉施設又は障害者支援施設があり、かつ、1日当たりの踏切歩行者等交通遮断量が多い踏切であるため、踏切保安設備の整備により以下の効果が期待できる。 <社会全体への効果・影響> ・踏切保安設備の整備により、踏切事故の防止に寄与する。 <利用者への効果・影響> ・踏切事故を防止することにより、多くの鉄道利用者の安全確保及び踏切通行者の交通の円滑化に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 森 信哉)
踏切保安設備整備事業 (新京成線) 新京成電鉄株式会社	0.18	踏切保安設備	一時間の鉄道交通量が多く、かつ、一日当たりの踏切自動車交通遮断量も多い踏切であるため、踏切保安設備の整備により以下の効果が期待できる。 <社会全体への効果・影響> ・踏切保安設備の整備により、踏切事故の防止に寄与する。 <利用者への効果・影響> ・踏切事故を防止することにより、多くの鉄道利用者の安全確保及び踏切通行者の交通の円滑化に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 森 信哉)

<p>踏切保安設備整備事業 (京王線) 京王電鉄株式会社</p>	<p>0.57</p>	<p>踏切保安設備</p>	<p>付近に老人福祉施設又は障害者支援施設があり、かつ、1日当たりの踏切歩行者等交通遮断量が多い踏切であるため、踏切保安設備の整備により以下の効果が期待できる。 <社会全体への効果・影響> ・踏切保安設備の整備により、踏切事故の防止に寄与する。 <利用者への効果・影響> ・踏切事故を防止することにより、多くの鉄道利用者の安全確保及び踏切通行者の交通の円滑化に寄与する。</p>	<p>鉄道局 施設課 (課長 森 信哉)</p>
<p>踏切保安設備整備事業 (東急多摩川線、池上線、東横線) 東急電鉄株式会社</p>	<p>1.8</p>	<p>踏切保安設備</p>	<p>1日当たりの踏切歩行者等交通遮断量が多い踏切であるため、踏切保安設備の整備により以下の効果が期待できる。 <社会全体への効果・影響> ・踏切保安設備の整備により、踏切事故の防止に寄与する。 <利用者への効果・影響> ・踏切事故を防止することにより、多くの鉄道利用者の安全確保及び踏切通行者の交通の円滑化に寄与する。</p>	<p>鉄道局 施設課 (課長 森 信哉)</p>
<p>踏切保安設備整備事業 (名古屋本線) 名古屋鉄道株式会社</p>	<p>0.37</p>	<p>踏切保安設備</p>	<p>一時間の鉄道交通量が多く、かつ、一日当たりの踏切自動車交通遮断量も多い踏切であるため、踏切保安設備の整備により以下の効果が期待できる。 <社会全体への効果・影響> ・踏切保安設備の整備により、踏切事故の防止に寄与する。 <利用者への効果・影響> ・踏切事故を防止することにより、多くの鉄道利用者の安全確保及び踏切通行者の交通の円滑化に寄与する。</p>	<p>鉄道局 施設課 (課長 森 信哉)</p>
<p>踏切保安設備整備事業 (大阪線、名古屋線) 近畿日本鉄道株式会社</p>	<p>0.02</p>	<p>踏切保安設備</p>	<p>災害発生時に円滑な避難又は緊急輸送の確保を図る必要のある踏切であるため、踏切保安設備の整備により以下の効果が期待できる。 <社会全体への効果・影響> ・踏切保安設備の整備により、交通の円滑化に寄与する。 <利用者への効果・影響> ・踏切保安設備の整備により、災害時の踏切通行者の交通の円滑化に寄与する。</p>	<p>鉄道局 施設課 (課長 森 信哉)</p>
<p>踏切保安設備整備事業 (石山坂本線、京津線) 京阪電気鉄道株式会社</p>	<p>0.13</p>	<p>踏切保安設備</p>	<p>付近に老人福祉施設又は障害者支援施設があり、かつ、1日当たりの踏切歩行者等交通遮断量が多い踏切であるため、踏切保安設備の整備により以下の効果が期待できる。 <社会全体への効果・影響> ・踏切保安設備の整備により、踏切事故の防止に寄与する。 <利用者への効果・影響> ・踏切事故を防止することにより、多くの鉄道利用者の安全確保及び踏切通行者の交通の円滑化に寄与する。</p>	<p>鉄道局 施設課 (課長 森 信哉)</p>

踏切保安設備整備事業 (水間線) 水間鉄道株式会社	0.10	踏切保安設備	付近に老人福祉施設又は障害者支援施設があり、また、災害発生時に円滑な避難又は緊急輸送の確保を図る必要のある踏切であるため、踏切保安設備の整備により以下の効果が期待できる。 <社会全体への効果・影響> ・踏切保安設備の整備により、踏切事故の防止及び交通の円滑化に寄与する。 <利用者への効果・影響> ・踏切事故の防止及び交通の円滑化を図ることにより、多くの鉄道利用者の安全確保及び踏切通行者の交通の円滑化に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 森 信哉)
踏切保安設備整備事業 (粟生線、三田線) 神戸電鉄株式会社	0.10	踏切保安設備	付近に老人福祉施設又は障害者支援施設がある踏切であるため、踏切保安設備の整備により以下の効果が期待できる。 <社会全体への効果・影響> ・踏切保安設備の整備により、踏切事故の防止に寄与する。 <利用者への効果・影響> ・踏切事故を防止することにより、多くの鉄道利用者の安全確保及び踏切通行者の交通の円滑化に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 森 信哉)
踏切保安設備整備事業 (本線) 阪神電気鉄道株式会社	0.34	踏切保安設備	付近に老人福祉施設又は障害者支援施設があることや、1日当たりの踏切歩行者等交通遮断量が多い踏切であるため、踏切保安設備の整備により以下の効果が期待できる。 <社会全体への効果・影響> ・踏切保安設備の整備により、踏切事故の防止に寄与する。 <利用者への効果・影響> ・踏切事故を防止することにより、多くの鉄道利用者の安全確保及び踏切通行者の交通の円滑化に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 森 信哉)
踏切保安設備整備事業 (加太線) 南海電気鉄道株式会社	0.10	踏切保安設備	付近に老人福祉施設又は障害者支援施設がある踏切であるため、踏切保安設備の整備により以下の効果が期待できる。 <社会全体への効果・影響> ・踏切保安設備の整備により、踏切事故の防止に寄与する。 <利用者への効果・影響> ・踏切事故を防止することにより、多くの鉄道利用者の安全確保及び踏切通行者の交通の円滑化に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 森 信哉)
踏切保安設備整備事業 (予讃線、土讃線、高德線、 徳島線) 四国旅客鉄道株式会社	0.04	踏切保安設備	付近に老人福祉施設又は障害者支援施設がある踏切であるため、踏切保安設備の整備により以下の効果が期待できる。 <社会全体への効果・影響> ・踏切保安設備の整備により、踏切事故の防止に寄与する。 <利用者への効果・影響> ・踏切事故を防止することにより、多くの鉄道利用者の安全確保及び踏切通行者の交通の円滑化に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 森 信哉)

(鉄道施設総合安全対策事業 (ホームドア整備))
(補助事業等)

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	事業内容	評価	担当課 (担当課長名)
西名古屋港線 荒子駅 ホームドア整備事業 名古屋臨海高速鉄道株式会社	2.0	ホームドア	本駅は総合病院の最寄り駅となっており、傷病者や高齢者への配慮が求められるところ、ホームドア整備により以下の効果が期待できる。 〈利用者への効果・影響〉 ・移動円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・ホームからの転落や列車との接触事故防止に資する。 ・ホームからの転落や列車との接触の不安が解消する。	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 金指和彦)
西名古屋港線 小本駅 ホームドア整備事業 名古屋臨海高速鉄道株式会社	2.0	ホームドア	本駅は養護学校の最寄り駅となっており、障がい者への配慮が求められるところ、ホームドア整備により以下の効果が期待できる。 〈利用者への効果・影響〉 ・移動円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・ホームからの転落や列車との接触事故防止に資する。 ・ホームからの転落や列車との接触の不安が解消する。	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 金指和彦)
西名古屋港線 南荒子駅 ホームドア整備事業 名古屋臨海高速鉄道株式会社	2.0	ホームドア	本駅はサービス付き高齢者向け住宅及び児童デイサービスの最寄り駅となっており、高齢者や障がい者への配慮が求められるところ、ホームドア整備により以下の効果が期待できる。 〈利用者への効果・影響〉 ・移動円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・ホームからの転落や列車との接触事故防止に資する。 ・ホームからの転落や列車との接触の不安が解消する。	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 金指和彦)

【住宅市街地総合整備事業】
 (住宅市街地総合整備事業)
 (補助事業等)

事業名 事業主体	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	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		費用の内訳				
西浦和駅周辺地区 住宅市街地総合整備 事業 都市再生機構	64	58	【内訳】 拠点内便益 13億円 拠点外便益 45億円 【主な根拠】 建替による住環境の向上、 良質な住宅市街地の整備	51	【内訳】 建設費 50億円 維持管理費 1.4億円	1.1	<ul style="list-style-type: none"> ・高経年化が進む団地の建替を行うとともに、建替により生まれる用地へ地域に不足する機能を導入することで、地域の活性化に寄与する。 ・駅前広場や道路の整備等を行うことで、防災機能や交通機能を強化し、市街地の安全性の確保が期待される。 	住宅局 市街地建築課 市街地住宅整備室 (室長 岸田里佳子)

(地域生活拠点型再開発事業)
(補助事業等)

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	費用便益分析			B/C	貨幣換算が困難な効果等による評価	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					費用の内訳
本町第1ブロック南地区地域生活拠点型再開発事業 山形市	48	57	【内訳】 域内便益 57億円 【主な根拠】 良好な居住環境の整備による周辺の地価上昇、区域内施設の収益向上	53	【内訳】 用地費等 7億円 施設整備費 45億円 解体撤去費 1億円	1.1	<ul style="list-style-type: none"> ・「良質な住宅供給」事業の実施により、良質な都市型住宅の供給とともに、子育て世帯や高齢者等の暮らしを支える生活拠点の整備を進め、まちなかへの居住や生活環境の向上を図っていく。 ・「公共空間の確保」歩道状空地や植栽、ベンチ等の整備により、近隣地域への良好な居住環境の整備を図っていく。 	東北地方整備局 建政部 都市・住宅整備課 (課長 村山弘晃)
千葉駅東口西銀座B地区地域生活拠点型再開発事業 千葉市	161	289	【内訳】 域内便益:261億円 域外便益:28億円 【主な根拠】 良好な居住環境の整備による周辺の地価上昇、区域内施設の収益向上	243	【内訳】 用地費:78億円 施設整備費:151億円 解体撤去:14億円	1.2	<ul style="list-style-type: none"> ・道路と敷地が一体となった歩道状空地を周囲に配することで歩行環境の向上を図る。 ・建物と空地を一体的に活用し、居心地よく歩きたくなる空間づくりを行う。 	関東地方整備局 建政部 住宅整備課 (課長 高梨潤)
月島三丁目北地区地域生活拠点型再開発事業 中央区	855	1,292	【内訳】 域内便益:935億円 域外便益:357億円 【主な根拠】 居住環境の改善及び防災性の向上	897	【内訳】 用地費:147億円 建設費:802億円 撤去費用:72億円 ※上記費用は、現在価値換算前の費用である。	1.4	<ul style="list-style-type: none"> ・老朽化した木造建物等の更新や帰宅困難者一時滞在施設の整備等により、地域の防災性の向上に寄与する。 ・広場や生活支援施設、歩行者ネットワーク等の整備により、月島の特性を生かした快適な生活環境と多様で魅力的な複合市街地の形成に寄与する。 	関東地方整備局 建政部 住宅整備課 (課長 高梨潤)

西新宿五丁目中央南 地区市街地再開発事業 新宿区	330	364	【内訳】 域内便益 288億円 域外便益 76億円 【主な根拠】 建替えによる住環境の向上、土地の高度利用やオープンスペースの整備に伴う地価の増加	306	【内訳】 用地費等 62億円 建設費 244億円	1.2	・木造密集地域内の老朽建物の建替を行うことにより、地域の防災性が向上し、居住者等の安心感の向上に寄与する。	関東地方整備局 建政部 住宅整備課 (課長 高梨潤)
東五反田二丁目第3 地区地域生活拠点型 再開発事業 品川区	923	1,644	【内訳】 域内便益 965億円 域外便益 679億円 【主な根拠】 域内便益 ・再開発ビル供用期間中の事業純収益 ・再開発ビル供用終了後の域内残存価値 域外便益 ・再開発ビル供用期間中の地価変化総額(域外)×地代率 ・再開発ビル供用終了後における隣接50m圏残存価値	1,196	【内訳】 用地費及び 建物買収費 448億円 施設整備費等 748億円	1.4	・屈曲した狭い道路、駐車場等の低未利用地や老朽建築物敷地の街区再編と高度利用により、周辺開発地域と統一感のある街並みや、業務機能や居住機能の向上、生活支援施設等の都市機能導入が図られる。 ・周辺地域と連携した道路や歩道等の基盤整備、建物の耐震・不燃化等により、安全性・防災性が向上する。 ・歩道、公園、目黒川沿いの親水空間や緑道など、魅力と賑わいのある安全で快適な歩行者環境の形成が図られる。	関東地方整備局 建政部 住宅整備課 (課長 高梨潤)
末広町一丁目地区地 域生活拠点型再開発 事業 大分市	159	171	【内訳】 域内便益 111億円 域外便益 60億円 【主な根拠】 再開発ビルの供用期間中の収益 土地の効用の向上(地価換算) 隣接50m圏の道路拡幅、歩道・植樹等による地価向上	136	【内訳】 用地費及び建物買収 費：23億円 施設整備費：113億円	1.3	・壁面指定等による都市環境の向上 ・歩道拡幅による歩行者の安全性、快適性の確保 ・敷地内通路による賑わい創出及び回遊性の向上	九州地方整備局 建政部 住宅整備課 (課長 梶徹三)

【都市・地域交通戦略推進事業】
 (補助事業等)

事業名 事業主体	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	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		費用の内訳				
大阪モノレール門真市駅から(仮称)門真南駅間新駅整備事業 大阪モノレール(仮称)松生町駅周辺地区都市再生協議会	77	285	【内訳】 利用者便益 85億円 供給者便益 67億円 環境等改善便益 133億円 期末残存価値 0.65億円 【主な根拠】 駅利用者数 18,558人/日	60	【内訳】 建設投資額 59億円 維持改良費 1.2億円	4.8	①公共交通不便地域が約40ha解消。 ②周辺道路の渋滞緩和。 ③駅に隣接する商業施設と立体横断施設で直結による利便性の向上。	都市局 街路交通施設課 (課長 荒川 辰雄)
都市・地域交通戦略推進事業(厳島港宮島口地区) 廿日市市公共交通協議会	6	8.7	【内訳】 歩行者の時間短縮便益 2.0億円 歩行者の移動サービス向上便益 6.7億円 【主な根拠】 観光バス乗降者数 1,305人/日 駅前広場利用者数 4,480人/日 (都市再生交通拠点整備事業に関する費用便益分析マニュアル)	7.0	【内訳】 建設費 6.0億円 維持管理費 1.0億円	1.2	<ul style="list-style-type: none"> ・広電宮島口駅移設工事に併せて駅前広場を整備することで、駅利用者や観光客含め回遊性・滞留性向上による賑わいの創出 ・旅客ターミナルや周辺施設との良好な景観形成 ・広島県が整備する港湾緑地や海辺の回遊軸との一体的な整備により、観光振興と共存した地区内の快適性向上。 ・観光バスのうろつき渋滞を軽減し、宮島口地区エリアの交通渋滞を緩和。 	都市局 街路交通施設課 (課長 荒川 辰雄)

【市街地整備事業】

(国際競争拠点都市整備事業)

(補助事業等)

事業名 事業主体	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	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		費用の内訳				
<p><名古屋駅周辺・伏見・栄地域整備計画></p> <p>・名古屋駅駅前広場再整備(東側駅前広場)</p> <p>名古屋市</p>	700	1,343	<p>【内訳】</p> <p>時間短縮便益:275億円 上下移動快適性向上便益:32億円 滞留・交流機会増大・都市景観向上:497億円 移動サービス向上:325億円 人車錯綜回避効果:214億円</p> <p>【主な根拠】</p> <p>都市再生交通拠点整備事業に関する費用便益分析マニュアル(案)</p>	755	<p>【内訳】</p> <p>建設費 700億円 維持管理費 55億円</p>	1.7	<p>・タクシー・一般車スペースを分離配置することで、車の動線交錯を解消し、安全・円滑に利用できる交通施設を再整備</p> <p>・大規模地震等に備えた防災性の高い空間の確保</p>	<p>都市局 街路交通施設課 (課長 荒川辰雄) 市街地整備課 (課長 菊池雅彦)</p>
<p><品川駅・田町駅周辺地域></p> <p>・品川駅北周辺地区建設事業</p> <p>品川駅・田町駅周辺地域都市再生緊急整備協議会</p>	5,023	4,000	<p>【内訳】</p> <p>利用者便益 2,219億円 供給者便益 1,781億円</p> <p>【主な根拠】</p> <p>・域内便益は事業純収益および供用終了後の残存価値を算出。 ・域外便益はヘッドニックアップローチにより地価変化総額を算出。</p>	3,048	<p>【内訳】</p> <p>用地及び建物買収費 1,204億円 建設費 1,844億円</p>	1.2	<p>・国際ビジネス交流拠点にふさわしい多様な都市機能を導入し、国際競争力を強化する事業である。</p> <p>・一時滞在施設整備や一時滞留スペース確保等により地域の防災対応力強化し、自律分散型エネルギーネットワーク構築により業務継続性を確保する事業である。</p> <p>・高輪築堤跡の保存とまちづくりの両立を図る。</p>	<p>都市局 街路交通施設課 (課長 荒川辰雄) 市街地整備課 (課長 菊池雅彦)</p>

(国際競争業務継続拠点整備事業)
(補助事業等)

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	費用便益分析			B/C	貨幣換算が困難な効果等による評価	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		費用の内訳				
国際競争業務継続拠点整備事業(品川駅北周辺地区) 品川駅・田町駅周辺地域都市再生緊急整備協議会	143	1,660	【内訳】 災害時の被害軽減便益:1,610億円 エネルギーの効率化便益:37億円 環境改善便益:13億円 【主な根拠】 電力供給:24,000kW 一時滞在施設:17,290㎡ CO2削減:約42%	130	【内訳】 施設整備費:117億円 維持管理費:15億円 残存価値:▲2.47億円	12.8	業務中枢拠点における災害時のエネルギー供給により、供給先の企業のBCP活動を支援し、国際競争力の強化に貢献。 あわせて、災害時に地区内の一時滞在施設にエネルギーを供給することにより、地区内の帰宅困難者を支援し、地区の安全・安心性を向上。	都市局 市街地整備課 (課長 菊池雅彦)

(都市構造再編集中支援事業)
(補助事業等)

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	費用便益分析			B/C	貨幣換算が困難な効果等による評価	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		費用の内訳				
・小松中央地区都市構造再編集中支援事業 北電産業小松ビル合同会社	79	92	【内訳】 域内便益 約54億円 域外便益 約38億円 【主な根拠】 ・域内便益は事業純収益を算出。 ・域外便益はヘドニックアプローチにより地価変化総額を算出。	79	【内訳】 用地及び建物買収費 約4億円 施設整備費等 約75億円	1.2	・北陸新幹線小松駅開業時期に「南加賀のターミナル」に相応しく、都市機能の向上に資するシンボリックな施設の整備に、官民が一体となって取り組むことで「まちのブランド力」が更に向上する。 ・都市機能誘導区域に誘導施設を整備しコンパクトなまちづくりが進み、効率的な行政運営等につながる。	都市局 市街地整備課 (課長 菊池雅彦)

【都市公園等事業】
 (補助事業等)

事業名 事業主体	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	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		費用の内訳				
室蘭市社会課題対応型都市公園機能向上促進事業 室蘭市	6.6	602 ※	【内訳】 直接利用価値 343億円 間接利用価値 260億円 【主な根拠】 誘致圏:20km 誘致圏人口:46万人	309 ※	【内訳】 建設費 242億円 維持管理費 67億円	2.0 ※	本事業は都市公園のストック活用の面から、財政負担の縮減、子育て支援と高齢化対応、並びに周辺地区との回遊性向上等を図る公園整備を行うことにより、他の公園整備の参考となる事例を提供する。	都市局 公園緑地・景観課 (課長五十嵐康之)
町田市社会課題対応型都市公園機能向上促進事業 町田市	1.8	495 ※	【内訳】 直接利用価値 229億円 間接利用価値 266億円 【主な根拠】 誘致圏:10km 誘致圏人口:200万人	380 ※	【内訳】 建設費 341億円 維持管理費 39億円	1.3 ※	本事業は都市公園のストック活用の面から、市民や有識者の意見を踏まえ、利用者目線で整備計画を策定するなどし、公園整備を行うことにより、他の公園整備の参考となる事例を提供する。	都市局 公園緑地・景観課 (課長五十嵐康之)
清瀬市社会課題対応型都市公園機能向上促進事業 清瀬市	3.2	102 ※	【内訳】 利用の価値 22億円 環境の価値 33億円 防災の価値 46億円 【主な根拠】 誘致圏:0.5km 誘致圏人口:3.5万人	89 ※	【内訳】 建設費 89億円 維持管理費 0.58億円	1.1 ※	本事業は都市公園のユニバーサルデザイン化及びストック活用の面から、さまざまな背景の方が快適に利用できる公園となるよう整備のプロセスに当事者の意見を反映するなどし、公園整備を行うことにより、他の公園整備の参考となる事例を提供する。	都市局 公園緑地・景観課 (課長五十嵐康之)
千葉市社会課題対応型都市公園機能向上促進事業 千葉市	40	480 ※	【内訳】 直接利用価値 130億円 間接利用価値 350億円 【主な根拠】 誘致圏:10km 誘致圏人口:95万人	129 ※	【内訳】 建設費 118億円 維持管理費 11億円	3.7 ※	本事業は都市公園のストック活用の面から、都市公園と隣接する商業施設等とを一体的な空間として整備・運営することにより、事業間の相乗効果を発揮し、都市に賑わいを創出する公園整備を行うことにより、他の公園整備の参考となる事例を提供する。	都市局 公園緑地・景観課 (課長五十嵐康之)

横浜市社会課題対応型都市公園機能向上促進事業 横浜市	3.0	659 ※	【内訳】 直接利用価値 315億円 間接利用価値 344億円 【主な根拠】 誘致圏:20km 誘致圏人口:280万人	98 ※	【内訳】 建設費 73億円 維持管理費 25億円	6.7 ※	本事業は都市公園のユニバーサルデザイン化の面から、検討、設計にあたり当事者団体等にヒアリングを実施することで誰もが一緒に楽しめるインクルーシブな公園づくりを行うことにより、他の公園整備の参考となる事例を提供する。	都市局 公園緑地・景観課 (課長五十嵐康之)
富士市社会課題対応型都市公園機能向上促進事業 富士市	14	229 ※	【内訳】 直接利用価値 112億円 間接利用価値 117億円 【主な根拠】 誘致圏:15km 誘致圏人口:78万人	49 ※	【内訳】 建設費 16億円 維持管理費 33億円	4.6 ※	本事業は都市緑地のストック活用の面から、地域住民や利用者等の意見を聴取し、ニーズを反映した計画を策定の上、施設を再編することで利用の活性化を行うことにより、他の公園整備の参考となる事例を提供する。	都市局 公園緑地・景観課 (課長五十嵐康之)
愛知県社会課題対応型都市公園機能向上促進事業 愛知県	10	5,052 ※	【内訳】 直接利用価値 4,035億円 間接利用価値 1,017億円 【主な根拠】 誘致圏:50km 誘致圏人口:916万人	1,814 ※	【内訳】 建設費 1,506億円 維持管理費 308億円	2.8 ※	本事業は都市公園のユニバーサルデザイン化の面から、バリアフリーの基準を満たすだけでなく、ハンディキャップを持っている方々の意見を取り入れた公園整備を行うことにより、他の公園整備の参考となる事例を提供する。 また、ストック活用の面から、ジブリパークの整備と並行した再整備による、事業効果を最大にする公園整備を行うことにより、他の公園整備の参考となる事例を提供する。	都市局 公園緑地・景観課 (課長五十嵐康之)
東浦町社会課題対応型都市公園機能向上促進事業 東浦町	17	1,157 ※	【内訳】 直接利用価値 657億円 間接利用価値 500億円 【主な根拠】 誘致圏:20km 誘致圏人口:291万人	207 ※	【内訳】 建設費 170億円 維持管理費 37億円	5.6 ※	本事業は都市公園のストック活用の面から、再整備にあたって基本計画段階から住民参加型のワークショップを開催する等、利用者を取り入れた公園整備を行うことにより、他の公園整備の参考となる事例を提供する	都市局 公園緑地・景観課 (課長五十嵐康之)

三重県社会課題対応型都市公園機能向上促進事業 三重県	6.0	2,582 ※	【内訳】 (大規模の場合) 直接利用価値 1912億円 間接利用価値 670億円 【主な根拠】 誘致圏:83.4km 誘致圏人口:495万人 ※R5年改修供用後	493 ※	【内訳】 用地費 68億円 建設費 339億円 維持管理費 85億円	5.2 ※	本事業は都市公園のストック活用の面から、利用者目線での計画となるよう、隣接する宿泊施設の関係者から意見を聞き取り計画に反映し公園整備を行うことにより、他の公園整備の参考となる事例を提供する。	都市局 公園緑地・景観課 (課長五十嵐康之)
浜松市社会課題対応型都市公園機能向上促進事業 浜松市	0.6	70 ※	【内訳】 利用の価値 16億円 環境の価値 21億円 防災の価値 33億円 【主な根拠】 誘致圏:0.5km 誘致圏人口:1.2万人	18 ※	【内訳】 建設費 17億円 維持管理費 0.78億円	3.9 ※	本事業は都市公園のストック活用の面から、P-PFI施設を核とした公園施設に機能を再編し、子育て世代の居場所や高齢者の活躍の場を提供することで地域の繋がりを創出することにより、他の公園整備の参考となる事例を提供する。	都市局 公園緑地・景観課 (課長五十嵐康之)
大阪府社会課題対応型都市公園機能向上促進事業 大阪府	214	1,421 ※	【内訳】 直接利用価値 697億円 間接利用価値 724億円 【主な根拠】 誘致圏:15km 誘致圏人口:532万人	295 ※	【内訳】 建設費 211億円 維持管理費 84億円	4.8 ※	本事業は都市公園のユニバーサルデザイン化の面から、新たな視点を踏まえた公園出入口の整備やトイレの感染症対策等に取り組むことにより、他の公園整備の参考となる事例を提供する。	都市局 公園緑地・景観課 (課長五十嵐康之)
守口市社会課題対応型都市公園機能向上促進事業 守口市	3.0	81 ※	【内訳】 利用の価値 26.0億円 環境の価値 19.0億円 防災の価値 36.1億円 【主な根拠】 誘致圏:3km 誘致圏人口:9.8万人	21 ※	【内訳】 建設費 14.2億円 維持管理費 6.5億円	3.9 ※	本事業は都市公園のユニバーサルデザイン化の面から、すべての世代の市民が、安全に安心して利用できるよう、舗装の種類やサインのデザイン、施設配置等について工夫をした公園整備を行うことにより、他の公園整備の参考となる事例を提供する。	都市局 公園緑地・景観課 (課長五十嵐康之)

神戸市社会課題対応型都市公園機能向上促進事業 神戸市	13	699 ※	【内訳】 直接利用価値 524億円 間接利用価値 175億円 【主な根拠】 誘致圏:20km 誘致圏人口:190万人	239 ※	【内訳】 建設費 229億円 維持管理費 10億円	2.9 ※	本事業は都市公園のストック活用の面から、積極的なP-PFIの実施と学識経験者や市民意見を踏まえつつ、管理の展開を実施することを見据えた公園整備を行うことにより、他の公園整備の参考となる事例を提供する。	都市局 公園緑地・景観課 (課長五十嵐康之)
下松市社会課題対応型都市公園機能向上促進事業 下松市	6.6	14 ※	【内訳】 利用の価値 4.4億円 環境の価値 4.8億円 防災の価値 5.0億円 【主な根拠】 誘致圏:3km 誘致圏人口:1.7万人	7.4 ※	【内訳】 建設費 5.9億円 維持管理費 1.5億円	1.9 ※	本事業は都市公園のユニバーサルデザイン化の面から、駐車場・園路・広場のバリアフリー化だけではなく、誰もが遊ぶことのできるインクルーシブ遊具の設置や、HPIにおけるバリアフリー情報を提供することにより、他の公園整備の参考となる事例を提供する。	都市局 公園緑地・景観課 (課長五十嵐康之)
大村市社会課題対応型都市公園機能向上促進事業 大村市	46	204 ※	【内訳】 直接利用価値 60億円 間接利用価値 144億円 【主な根拠】 誘致圏:10km 誘致圏人口:9.5万人	67 ※	【内訳】 建設費 61億円 維持管理費 6億円	3.0 ※	本事業は都市公園のストック活用の面から、市内の運動施設機能を集約し、スポーツ、交流、健康増進などの新たな拠点となる公園整備を行うことにより、他の公園整備の参考となる事例を提供する。	都市局 公園緑地・景観課 (課長五十嵐康之)

※費用便益比については、一体的な整備効果を発現する交付金事業等を含めて算出している。

【その他施設費】

【小笠原諸島振興開発事業】

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	評価	担当課 (担当課長名)
ほ場造成（玉川貯水施設設置工事） 東京都	1.7	<ul style="list-style-type: none"> ・「小笠原諸島振興開発に関する総合的な調査委員会」により評価手法を検討の上、策定した「小笠原諸島振興開発事業 事業評価マニュアル」（平成14年3月）に基づき評価を実施したところ、本事業は、基本的要件及び小笠原の特殊性を考慮した評価基準に合致し、事業採択の妥当性にかかる検討項目・定量目標の設定の検討も行われていると判断できる。 ・本事業は、材料の輸送費や作業員の滞在費等がかかることから、民間等の事業者による十分な整備が見込めない。また、渇水による農作物の被害も発生しており、農業用水の安定供給を図ることは、国民・住民ニーズに適合しており、事業の実施においては自然環境に悪影響を与えないよう配慮され、小笠原諸島の厳しい自然環境下でも適正に機能するよう配慮されていることから、基本的要件の全てを満たすものである。 ・ダム以外からの送水システムの整備により、渇水時のリダンダンシーを確保するものである。 	本省国土政策局 特別地域振興官 (特別地域振興官 笹野健)
農場試験地（ほ場管理棟整備） 東京都	1.7	<ul style="list-style-type: none"> ・「小笠原諸島振興開発に関する総合的な調査委員会」により評価手法を検討の上、策定した「小笠原諸島振興開発事業 事業評価マニュアル」（平成14年3月）に基づき評価を実施したところ、本事業は、基本的要件及び小笠原の特殊性を考慮した評価基準に合致し、事業採択の妥当性にかかる検討項目・定量目標の設定の検討も行われていると判断できる。 ・本事業は、小笠原諸島の条件で農作物の栽培技術や生産体系を確立するための調査研究を行う施設を整備するものであり、民間等の事業者による十分な整備が見込めない。また、本事業は特産農作物の多収・高品質化に貢献するものであることから、国民・住民ニーズに適合しており、事業の実施においては自然環境に悪影響を与えないよう配慮され、小笠原諸島の厳しい自然環境下でも適正に機能するよう配慮されていることから、基本的要件の全てを満たすものである。 ・小笠原諸島は、他地域に比べ、土が硬く、ほ場条件を他地域並の水準に確保することはシビルミニマムとして必要である。 ・突発的に発生する病害虫に迅速に対応するものであり、村内自己完結性を確保するものである。 	本省国土政策局 特別地域振興官 (特別地域振興官 笹野健)
都道整備（都道父島循環線（行文線）） 東京都	22	<ul style="list-style-type: none"> ・「小笠原諸島振興開発に関する総合的な調査委員会」により評価手法を検討の上、策定した「小笠原諸島振興開発事業 事業評価マニュアル」（平成14年3月）に基づき評価を実施したところ、本事業は、基本的要件及び小笠原の特殊性を考慮した評価基準に合致し、事業採択の妥当性にかかる検討項目・定量目標の設定の検討も行われていると判断できる。 ・本事業は、道路法に基づき東京都が整備するものである。また、本事業により、津波から島民の暮らしを守ることを目的とした防災道路（ダブルルート）が確保されることから、国民・住民ニーズに適合しており、事業の実施においては自然環境に悪影響を与えないよう配慮され、小笠原諸島の厳しい自然環境下でも適正に機能するよう配慮されていることから、基本的要件の全てを満たすものである。 ・都道湾岸通りの代替路として高台を通ることで、津波から島民の暮らしを守ることを目的としており、リダンダンシーを確保するものである。 	本省国土政策局 特別地域振興官 (特別地域振興官 笹野健)
砂防整備（大谷川支川） 東京都	2.2	<ul style="list-style-type: none"> ・「小笠原諸島振興開発に関する総合的な調査委員会」により評価手法を検討の上、策定した「小笠原諸島振興開発事業 事業評価マニュアル」（平成14年3月）に基づき評価を実施したところ、本事業は、基本的要件及び小笠原の特殊性を考慮した評価基準に合致し、事業採択の妥当性にかかる検討項目・定量目標の設定の検討も行われていると判断できる。 ・本事業は、砂防法に基づき東京都が整備するものである。また、人家や診療所等を土砂災害から守ることは、島民や観光客にとって必要不可欠なものであることから、国民・住民ニーズに適合しており、事業の実施においては自然環境に悪影響を与えないよう配慮され、小笠原諸島の厳しい自然環境下でも適正に機能するよう配慮されていることから、基本的要件の全てを満たすものである。 ・島民、観光客等を土砂災害から守るために、シビルミニマムとして必要である。 ・土砂災害から島民の安全を確保する基盤整備であり、村内自己完結性を確保するものである。 	本省国土政策局 特別地域振興官 (特別地域振興官 笹野健)

令和4年度予算に向けた再評価結果一覧

【公共事業関係費】

【河川事業】 （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		費用の内訳						
吉田川床上浸水対策特 別緊急事業 宮城県	その他	71	175	76	2.3	<p>・平成23年の浸水被害をはじめ、平成27年9月関東・東北豪雨では、床上浸水83戸を含む浸水戸数114戸もの甚大な被害が発生した。</p> <p>・このため、平成27年9月関東・東北豪雨による洪水と同規模の洪水に対して、河道掘削・築堤等の実施により流下能力の向上を図り、浸水被害を解消する。</p>	<p>・汚染土壌の処分費の増額による事業費増額、及び用地取得の難航による事業期間延伸により、再評価の実施の必要性が生じた事業に該当するため、再評価を実施。</p> <p>【事業の必要性】 当該地域は、令和元年東日本台風の洪水においても浸水被害が発生しており、地元住民の関心は高いことから、引き続き事業を進め、治水効果の早期発現を図る必要がある。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 現在事業実施中であり、下流区間の整備については令和3年度までで概ね完了している。令和4年度の完成に向けて、引き続き上流区間の整備を進めていく。</p> <p>【コスト縮減】 掘削残土を施工地付近の造成地等へ運搬するなど、運搬処理費用の縮減を図る。</p>	継続	水管理・国土保 全局 治水課 (課長 佐々木 淑充)		
新波川床上浸水対策特 別緊急事業 秋田県	その他	38	146	42	3.5	<p>・新波川では、平成22、23年の浸水被害をはじめ、平成29年7月の豪雨では、床上30戸、床下49戸もの甚大な被害が発生した。</p> <p>・このようなことから、平成29年7月豪雨による洪水と同規模の洪水に対応するため、河道掘削、築堤、護岸等の河川改修を実施し浸水被害を解消する。</p> <p>・地元では新波川改修促進協議会を設立され、改修に対する地元の要望は高い。</p>	<p>・現場発生残土の運搬先の見直し及び土質改良費用の増による事業費増額により、再評価の実施の必要性が生じた事業に該当するため、再評価を実施。</p> <p>【事業の必要性】 ・本事業による治水安全度の向上だけでなく、国道橋架替に併せて道路改良も行うことにより、地域の交通網の機能を正常化するとともに地域経済の振興など副次的な効果が期待できることから、長年水害に悩まされてきた地元の住民や県議も非常に高い関心を寄せている。</p> <p>・現時点でも高い事業効果が期待できると共に計画通りの事業完了も見込める事から、引き続き事業を進める必要がある。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 概ね計画通りに進捗しており、事業期間である令和4年度までに完了する見込みである。</p> <p>【コスト縮減】 河道内樹木の伐採により発生した伐採木は、有価物としての売却を優先し、売却困難なものは一般への無償提供により有効活用を図り、処分費のコスト縮減に努める。</p>	継続	水管理・国土保 全局 治水課 (課長 佐々木 淑充)		

不老川床上浸水対策特別緊急事業 埼玉県	その他	104	524 【内訳】 被害抑止便益: 523億円 残存価値: 1億円 【主な根拠】 浸水面積: 276haの解消 浸水家屋: 床下2,168戸の解消	113	【内訳】 建設費 102億円 維持管理費11億円	4.6	①河川整備にあわせて鉄道橋や道路橋の架替を行うことにより、交通遮断が解消される。 ②治水安全度の向上による地価の上昇が期待できる。	<p>・現場発生残土の運搬先の見直し及び掘削土量の増による事業費増額により、再評価の実施の必要性が生じた事業に該当するため、再評価を実施。</p> <p>【事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本事業は、治水安全度の向上だけでなく、道路等の地域の交通網の機能を正常化するとともに地域経済の振興など多くの副次的な効果が期待できることから、長年水害に悩まされてきた地元の住民や県議も非常に高い関心を寄せている。 ・現時点でも高い事業効果が期待できると共に計画通りの事業完了も見込める事から、引き続き事業を進める必要がある。 <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業進捗における課題もなく、工事も順調に進捗を図っていることから、令和4年度末の事業完了にむけて着実に進んでいる。 <p>【コスト縮減】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ブロック護岸の裏込材として再生砕石を利用しコストを縮減している。 	継続	水管理・国土保全局 治水課 (課長 佐々木 淑充)
------------------------	-----	-----	--	-----	--------------------------------	-----	--	---	----	---------------------------------

【ダム事業】
（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		費用の内訳						
川内沢ダム建設事業 宮城県	再々評価	135	187	<p>【内訳】 被害防止便益:84億円 流水の正常な機能の維持に 関する便益:99億円 残存価値: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:29 戸 年平均浸水軽減面積: 9.2ha 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 に関して川内沢ダム建設事 業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>	132	<p>【内訳】 建設費:127億円 維持管理費:5億円</p>	1.4	<p>・川内沢川流域では、昭和61年8月 の洪水等により沿川で家屋や農地 に甚大な浸水被害が発生している。 また、平成6年9月洪水においても浸 水被害が発生している。 ・主な洪水被害として、昭和61年8月 に浸水家屋1,879戸、平成6年9月に 浸水家屋2,974戸等が発生してお り、下流域に位置する仙台空港が 浸水するなどの甚大な被害が発生 している。 ※昭和61年、平成6年の被害には、 隣接河川の被害も含む。</p> <p>・川内沢川流域では、平成6年、平 成9年に深刻な洪水被害が発生して いる。 主な洪水被害として、平成6年に取 水制限30日間、平成9年に取水制限 61日間が発生している。</p> <p>・事業の実施により、これらの洪水 被害及び洪水被害が軽減される。</p>	<p>・再評価実施後、5年間が経過している事業であるため、再評価を実施。</p> <p>①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・川内沢川の氾濫が想定される区域を含む名取市及び岩沼市では、 平成28年から令和3年の間で、人口は1.1%増、世帯数は7.8%増となっている。</p> <p>②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて ・平成9年度に事業に着手し、現在、付替道路工事等を実施しているところであり、 令和7年度の完成に向けて事業を進めている。 ・基礎地盤が想定より深い位置であることが判明し、本体工事に必要なコンクリート 量が増加、および労務費・資材等の物価上昇等により、事業費が40億円増となっ た。</p> <p>③コスト縮減や代替案立案等の可能性について ・付替道路橋梁の一部について、計画の見直しにより盛土形式にすることでコスト縮 減を図った。 ・関係機関との調整により、機能補償林道の接道箇所を見直し、延長を短縮するこ とによりコスト縮減を図った。 ・今後、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。 ・平成25年度に実施した川内沢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、対策案を複数の評価軸ごとに 評価した結果、現計画(ダムと河道改修)が最も有利な案であると評価されている。 ・上記について、事業内容の変更を反映した評価を行い、妥当性を確認している。</p>	継続	水管理・国土保全局 治水課 (課長 佐々木 淑充)

<p>儀明川総合開発事業 新潟県</p>	<p>再々評価</p>	<p>251</p>	<p>519</p>	<p>【内訳】 被害防止便益:459億円 流水の正常な機能の維持に関する便益:50億円 残存価値:9.4億円</p> <p>【主な根拠】 洪水調節に係る便益 年平均浸水軽減戸数:268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儀明川総合開発事業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>	<p>362</p>	<p>【内訳】 建設費:355億円 維持管理費:6.5億円</p>	<p>1.4</p>	<p>・儀明川流域では、昭和40年9月、昭和44年8月の洪水等により沿川で家屋や農地に甚大な浸水被害が発生している。また、近年でも平成29年10月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40年9月に浸水家屋429戸、昭和44年8月に浸水家屋319戸、平成29年10月に浸水家屋7戸等が発生している。</p> <p>・儀明川流域では、平成6年、平成11年に深刻な濁水被害が発生している。</p> <p>・主な濁水被害として、平成6年に自主節水85日間、平成11年に自主節水11日間が発生している。</p> <p>・事業の実施により、これらの洪水被害及び濁水被害が軽減される。</p>	<p>・再評価実施後、5年間で経過している事業であるため、再評価を実施。</p> <p>①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・儀明川の氾濫が想定される区域を含む上越市では、平成28年から令和3年の間で、人口は4.7%減、世帯数は2.9%増となっている。 ・克雷用水事業者である上越市から参画内容の変更の申し出はない。</p> <p>②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて ・令和5年度に事業に着手し、現在、付替道路工事等を実施しているところであり、令和13年度の完成に向けて事業を進めている。 ・経済的・技術的な視点から工期を見直した結果、事業期間が2ヶ年延長となった。 ・労務費・資材等の物価上昇等により、事業費が13億円増となった。</p> <p>③コスト縮減や代替案立案等の可能性について ・今後、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。 ・平成24年度に実施した儀明川総合開発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、対策案を複数の評価軸ごとに評価した結果、現計画(ダムと河道改修)が最も有利な案であると評価されている。 ・上記について、事業内容の変更を反映した評価を行い、妥当性を確認している。</p>	<p>継続</p>	<p>水管理・国土保全局 治水課 (課長 佐々木 淑充)</p>
<p>新保川生活貯水池再開発事業 新潟県</p>	<p>再々評価</p>	<p>60</p>	<p>100</p>	<p>【内訳】 被害防止便益:48億円 流水の正常な機能の維持に関する便益:50億円 残存価値:2.0億円</p> <p>【主な根拠】 洪水調節に係る便益 年平均浸水軽減戸数:23戸 年平均浸水軽減面積:5ha 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新保川生活貯水池再開発事業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>	<p>70</p>	<p>【内訳】 建設費:64億円 維持管理費:6.4億円</p>	<p>1.4</p>	<p>・新保川流域では、昭和53年6月には既往最大の洪水による甚大な被害が発生している。また、近年でも平成10、11、14年洪水により洪水被害が発生している。</p> <p>・主な洪水被害として、昭和42年8月の洪水で床下浸水10戸、昭和53年6月の洪水で浸水面積90haが発生している。</p> <p>・新保川流域では、平成6年、平成18年に深刻な濁水被害が発生している。</p> <p>・主な濁水被害として、平成6年に農地被害約110ha、平成18年にアユの死傷被害が発生している。</p> <p>・事業の実施により、これらの洪水被害及び濁水被害が軽減される。</p>	<p>・再評価実施後、5年間で経過している事業であるため、再評価を実施。</p> <p>①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・新保川の氾濫が想定される区域を含む佐渡市では、平成28年から令和3年の間で、人口は10.3%減、世帯数は3.1%減となっている。 ・水道事業者である佐渡市から参画内容の変更の申し出はない。</p> <p>②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて ・平成3年度に事業に着手し、現在、用地買収を実施しているところであり、令和15年度の完成に向けて事業を進めている。 ・経済的な視点から工期を見直し及び用地買収の一部難航により、事業期間が6ヶ年延長となった。 ・労務費・資材等の物価上昇等の上昇により、事業費が4億円増となった。</p> <p>③コスト縮減や代替案立案等の可能性について ・今後、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。 ・平成24年度に実施した新保川生活貯水池再開発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、対策案を複数の評価軸ごとに評価した結果、現計画(ダム嵩上げと河道改修)が最も有利な案であると評価されている。 ・上記について、事業内容の変更を反映した評価を行い、妥当性を確認している。</p>	<p>継続</p>	<p>水管理・国土保全局 治水課 (課長 佐々木 淑充)</p>

鳥羽河内ダム建設事業 三重県	その他	195	327	<p>【内訳】 被害防止便益:327億円 残存価値:98億円</p> <p>【主な根拠】 洪水調節に係る便益 年平均浸水軽減戸数:75戸 年平均浸水軽減面積: 19ha</p>	236	<p>【内訳】 建設費:236億円 維持管理費:2.5億円</p>	1.4	<p>・加茂川流域では、昭和34年の洪水等により沿川で家屋や農地に甚大な浸水被害が発生している。また、近年でも昭和57年8月、昭和63年7月、平成27年洪水により浸水被害が発生している。 ・主な洪水被害として、昭和57年7月に床上下浸水46戸、昭和63年7月に床上下浸水72戸、平成27年9月に床上下浸水7戸等が発生している。 ・事業の実施により、これらの洪水被害が軽減される。</p>	<p>・事業内容を変更しようとする事業は、社会経済情勢の急激な変化、技術革新等により、再評価の実施の必要性が生じた事業に該当するため、再評価を実施。</p> <p>①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・加茂川、鳥羽河内川の氾濫が想定される区域を含む鳥羽市では、平成30年から令和3年の間で、人口は5.4%減、世帯数は1.0%減となっている。</p> <p>②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて ・昭和50年度に事業に着手し、現在、工事用道路工事等を実施しているところであり、令和10年度の完成に向けて事業を進めている。 ・地質調査結果および水理模型実験の結果にともなうコンクリート打設量の増加、現場条件による仮設工の変更、および労務費・資材等の物価上昇等により、事業費が43億円増となった。</p> <p>③コスト縮減や代替案立案等の可能性について ・今後、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。 ・平成25年度に実施した鳥羽河内ダム建設事業の検証に係る検討において、「ダム事業の検証に係る検討に関する再評価実施要領細目」に基づき、対策案を複数の評価軸ごとに評価した結果、現計画(ダムと河道改修)が最も有利な案であると評価されている。 ・上記について、事業内容の変更を反映した評価を行い、妥当性を確認している。</p>	継続	水管理・国土保全局 治水課 (課長 佐々木 淑充)
大島ダム建設事業 岐阜県	再々評価	168 (※)	516 (※)	<p>【内訳】 被害防止便益:425億円 流水の正常な機能の維持に関する便益:87億円 残存価値:3.7億円</p> <p>【主な根拠】 洪水調節に係る便益 年平均浸水軽減戸数:72戸 年平均浸水軽減面積: 85ha</p> <p>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島ダム建設事業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>	176 (※)	<p>【内訳】 建設費:171億円 維持管理費:5.6億円</p>	2.9 (※)	<p>・大八賀川流域では、昭和46年9月の洪水等により沿川で家屋や農地に甚大な浸水被害が発生している。また、近年でも令和2年7月洪水により浸水被害が発生している。 ・主な洪水被害として、昭和46年9月に81戸、昭和58年9月に9戸、令和2年7月に3戸の家屋被害が発生している。 ・大八賀川流域では、昭和42年、昭和43年に深刻な渇水被害が発生している。 ・主な渇水被害として、昭和42年、43年等のかんがい期において耕地等でしばしば深刻な水不足が発生している。 ・事業の実施により、これらの洪水被害及び渇水被害が軽減される。</p>	<p>・再評価実施後、5年間に経過している事業であるため、再評価を実施。</p> <p>①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・大八賀川の氾濫が想定される区域を含む高山市では、平成28年から令和3年の間で、人口は5.8%減、世帯数は0.1%増となっている。</p> <p>②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて ・昭和60年度に事業に着手しており、現在はダム検証中の段階である。</p> <p>③コスト縮減や代替案立案等の可能性について ・「ダム事業の検証に関わ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 佐々木 淑充)

平瀬ダム建設事業 山口県	その他	920	3,088	<p>【内訳】 被害防止便益: 2.141億円 流水の正常な機能の維持に関する便益: 919億円 残存価値: 28億円</p> <p>【主な根拠】 洪水調節に係る便益: 年平均浸水軽減戸数: 503戸 年平均浸水軽減面積: 50ha</p> <p>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平瀬ダム建設事業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>	1,838	<p>【内訳】 建設費: 1.827億円 維持管理費: 11億円</p>	1.7	<p>・錦川流域では、昭和25年9月、昭和26年10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17年9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25年9月に全壊5戸、半壊61戸、床上浸水285戸、床下浸水1,242戸、昭和26年10月に全壊47戸、半壊30戸、床上浸水1,385戸、床下浸水6,140戸、平成17年9月に半壊312戸、床上浸水545戸、床下浸水169戸等が発生している。</p> <p>・錦川流域では、平成6・7年、平成7・8年、平成14・15年、平成19・20年、平成22・23年に深刻な濁水被害が発生している。</p> <p>・主な濁水被害として、平成6年7月から平成7年5月に自主節水313日間、平成7年7月から平成8年6月に自主節水347日、平成14年8月から平成15年3月に自主節水203日間、平成19年9月から平成20年4月に自主節水214日間、平成22年9月から平成23年6月に自主節水282日間が発生している。</p> <p>・事業の実施により、これらの洪水被害及び濁水被害が軽減される。</p>	<p>・事業内容を変更しようとする事業は、社会経済情勢の急激な変化、技術革新等により、再評価の実施の必要性が生じた事業に該当するため、再評価を実施。</p> <p>①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・錦川の氾濫が想定される区域を含む岩国市では、令和2年から令和3年の間で、人口は0.9%減、世帯数は0.2%増となっている。 ・水道事業者である岩国市から参画内容の変更の申し出はない。 ・発電事業者である山口県企業局から参画内容の変更の申し出はない。</p> <p>②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて ・昭和48年度に事業に着手し、現在、ダム本体工事及び法面対策工事等を実施しているところであり、令和5年度の完成に向けて事業を進めている。 ・地滑り防止工事、および貯水池内の止水対策工事の増工等により、事業費が約25億円増となった。</p> <p>③コスト縮減や代替案立案等の可能性について ・河川激甚災害対策特別緊急事業で浚渫された河床砂礫の本体コンクリート骨材利用や付替道路の見直し等のコスト縮減を図っている。 ・平成24年度に実施した平瀬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、対策案を複数の評価軸ごとに評価した結果、現計画(ダムと河道改修)が最も有利な案であると評価されている。 ・上記について、事業内容の変更を反映した評価を行い、妥当性を確認している。</p>	継続	水管理・国土保全局 治水課 (課長 佐々木 淑充)
長柄ダム再開発事業 香川県	その他	221	310	<p>【内訳】 被害防止便益: 150億円 流水の正常な機能の維持に関する便益: 149億円 残存価値: 11億円</p> <p>【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数: 48.3戸 年平均浸水軽減面積: 15.4ha</p>	185	<p>【内訳】 建設費: 179億円 維持管理費: 6億円</p>	1.7	<p>・綾川流域では、昭和54年9月、昭和62年10月、平成16年10月の洪水等により、沿川で家屋や農地に甚大な浸水被害が発生している。</p> <p>・主な洪水被害として、昭和54年9月に浸水家屋283戸、昭和62年10月に浸水家屋284戸、平成16年10月に浸水家屋650戸等が発生している。</p> <p>・綾川流域では、平成6年、平成20年、平成21年に深刻な濁水被害が発生している。</p> <p>・主な濁水被害として、平成6年に取水制限128日間、平成20年に取水制限124日間、平成21年に取水制限137日間が発生している。</p> <p>・事業の実施により、これらの洪水被害及び濁水被害が軽減される。</p>	<p>・事業内容を変更する事業は、社会経済情勢の急激な変化、技術革新等により、再評価の実施の必要性が生じた事業に該当するため、再評価を実施。</p> <p>①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・綾川の氾濫が想定される区域を含む坂出市、綾川町では、平成28年から令和3年の間で、人口は4.8%減、世帯数は0.4%増となっている。</p> <p>②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて ・平成7年度に事業に着手し、現在、調査・地元説明等を実施しているところであり、令和14年度の完成に向けて事業を進めている。 ・既設ダムの運用を踏まえた施工計画等を検討した結果、事業期間が6ヶ年延長となった。 ・現場条件の精査により、掘削除去する必要がある風化岩盤等の数量の増とそれに伴う堤体コンクリート数量の増、および労務費・資材等の物価上昇等により、事業費が71億円増となった。</p> <p>③コスト縮減や代替案立案等の可能性について ・今後、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。 ・平成28年度に実施した綾川ダム群連携事業(現:長柄ダム再開発事業)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(長柄ダム再開発と河道改修)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。 ・上記について、事業内容の変更を反映した評価を行い、妥当性を確認している。</p>	継続	水管理・国土保全局 治水課 (課長 佐々木 淑充)

<p>春遠生活貯水池建設事業 高知県</p>	<p>その他</p>	<p>102</p>	<p>330</p> <p>【内訳】 被害防止便益:280億円 流水の正常な機能の維持に関する便益:47億円 残存価値:2.5億円</p> <p>【主な根拠】 洪水調節に係る便益 年平均浸水軽減戸数:7戸 年平均浸水軽減面積: 14ha 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春遠生活貯水池建設事業と同等の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>	<p>144</p>	<p>【内訳】 建設費:139億円 維持管理費:4.7億円</p>	<p>2.3</p>	<p>・貝ノ川川流域では、昭和54年9月、昭和55年8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13年9月の高知県西南部豪雨による洪水により甚大な被害が発生している。</p> <p>・主な洪水被害として、 昭和54年9月に床上浸水1戸、床下浸水5戸、昭和55年8月に床下浸水5戸、平成13年9月に床上浸水12戸、床下浸水52戸、全半壊家屋53戸が発生している。</p> <p>・貝ノ川川流域では、平成元年、平成6年、平成7年、平成8年に深刻な濁水被害が発生している。</p> <p>・主な濁水被害として、平成元年8月に給水制限14日間、平成6年7月に給水制限9日間、平成7年9月に給水制限14日間、平成8年7月に給水制限14日間が発生している。</p> <p>・事業の実施により、これらの洪水被害及び濁水被害が軽減される。</p>	<p>・事業内容を変更しようとする事業は、社会経済情勢の急激な変化、技術革新等により、再評価の実施の必要性が生じた事業に該当するため、再評価を実施。</p> <p>①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・貝ノ川川の氾濫が想定される地区を含む土佐清水市、大月町では、平成30年から令和3年の間で人口7.8%減、世帯数3.8%減となっている。 ・水道事業者である大月町より参画内容の変更の申し出はない。</p> <p>②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて ・平成6年度に事業に着手し、現在、工事用道路工事を実施しているところであり、令和8年度の完成に向けて事業を進めている。 ・春遠第1ダムの堤体形状について、地質の調査・解析の結果、本体設計の見直しが必要になったことから、事業期間が1ヶ年延長となった。 ・現場条件の精査により、春遠第1ダムの堤体形状、基礎処理範囲、仮設工が変更、春遠第2ダムの付替道路延長が変更となったこと、および労務費・資材等の物価上昇等により、事業費が36億円増となった。</p> <p>③コスト縮減や代替案立案等の可能性について ・春遠第1ダムについて、コンクリート骨材の調達方法を精査した結果、購入式にしたことによる材料費の減、および堤体基本形状の調整等によりコスト縮減を図った。 ・今後、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。 ・平成23年度に実施した春遠生活貯水池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、対策案を複数の評価軸ごとに評価した結果、現計画案(ダムと河道改修)が最も有利な案であると評価されている。 ・上記について、事業内容の変更を反映した評価を行い、妥当性を確認している。</p>	<p>継続</p>	<p>水管理・国土保全局 治水課 (課長 佐々木 淑充)</p>
----------------------------	------------	------------	---	------------	---	------------	--	---	-----------	--

長崎水害緊急ダム事業 長崎県	再々評価	740	2,613	<p>【内訳】 被害防止便益:1,664億円 流水の正常な機能の維持に関する便益:937億円 残存価値:12億円</p> <p>【主な根拠】 洪水調節に係る便益 年平均浸水軽減戸数:635戸 年平均浸水軽減面積:12.4ha 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長崎水害緊急ダム事業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>	1,951	<p>【内訳】 建設費:1,933億円 維持管理費:18億円</p>	1.3	<p>・浦上川流域では、昭和57年7月の長崎大水害により甚大な被害が発生している。 ・主な洪水被害として、昭和26年7月に浸水家屋400戸、昭和26年10月に浸水家屋188戸、昭和31年8月に浸水家屋766戸、昭和31年9月に浸水家屋79戸、昭和34年9月に浸水家屋147戸、昭和57年7月に死者行方不明者299人、浸水家屋3,634戸等が発生している。 ・浦上川流域では、昭和39年・40年、平成6年・7年、平成19年・20年に深刻な渇水被害が発生している。 ・主な渇水被害として、昭和39年9月から昭和40年3月に給水制限156日間、平成6年10月から平成7年5月に給水制限229日間、平成19年9月から平成20年4月に取水制限200日間が発生している。 ・事業の実施により、これらの洪水被害及び渇水被害が軽減される。</p> <p>・再評価実施後、5年が経過している事業であるため、再評価を実施。</p> <p>①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・浦上川の氾濫が想定される地区を含む長崎市では、平成28年から令和3年の間で人口5.3%減、世帯数1.8%減となっている。 ・水道事業者である長崎市から参画内容の変更の申し出はない。</p> <p>②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて ・昭和58年度に事業に着手し、現在、本体設計検討等を実施しているところであり、令和11年度完成に向けて事業を進めている。 ・貯水池掘削工事の既設ダムの運用計画検討に伴い、施工計画を見直したため、事業期間が4ヶ年延長となった。</p> <p>③コスト縮減や代替案立案等の可能性について ・今後、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。 ・平成24年度に実施した長崎水害緊急ダム事業(浦上ダム)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、対策案を複数の評価軸ごとに評価した結果、現計画案(ダムの有効活用)が最も有利な案と評価されている。 ・上記について、事業内容の変更を反映した評価を行い、妥当性を確認している。</p>	継続	水管理・国土保全局 治水課 (課長 佐々木 淑充)
-------------------	------	-----	-------	--	-------	--	-----	--	----	---------------------------------

※、今回の再評価における費用便益分析は、従前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、今後行う「ダム事業の検証に係る再評価実施要領細目」(平成27年10月28日水管理・国土保全局長通知)に基づく検証においては、総事業費及び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。

【砂防事業等】
 (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		費用の内訳						
右の沢川事業間連携砂 防等事業 北海道	その他	3.9	33 ※	【内訳】 被害防止便益：32億円 残存価値：1億円 【主な根拠】 想定氾濫面積：5.2ha 人家：55戸 事業所：1施設 市道：970m 等	8.9 ※	【内訳】 建設費：8.9億円 維持管理費：0.01億円	3.7 ※	<ul style="list-style-type: none"> ・計画規模の降雨による土石流の被害について事業実施により、人家55戸等の被害が軽減される。 ・市道が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。 	現地の状況により、事業計画の見直しを行ったため、再評価を実施 【事業の必要性】 土砂災害から地域住民の生命、財産を守ることが目的であり、その事業効果は大きい。 【進捗の見込み】 事業計画に影響を与えるような状況変化はない。令和5年度完成予定。 【コスト縮減等】 すき取り土を法覆工に使用することによるコスト縮減を図る。	継続	水管理・国土保全局砂防部保全課 (課長 伊藤 仁志)
居辺川大規模特定砂防 等事業 北海道	その他	17	62 ※	【内訳】 被害防止便益：61億円 残存価値：1億円 【主な根拠】 想定氾濫面積：203ha 人家：8戸 道道：330m 町道：1,040m 等	25 ※	【内訳】 建設費：25億円 維持管理費：0.05億円	2.5 ※	<ul style="list-style-type: none"> ・計画規模の降雨による土砂・洪水氾濫等の被害について事業実施により、人家8戸等の被害が軽減される。 ・道道が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。 	現地の状況により、事業計画の見直しを行ったため、再評価を実施 【事業の必要性】 土砂災害から地域住民の生命、財産を守ることが目的であり、その事業効果は大きい。 【進捗の見込み】 事業計画に影響を与えるような状況変化はない。令和12年度完成予定。 【コスト縮減等】 すき取り土を法覆工に使用することによるコスト縮減を図る。	継続	水管理・国土保全局砂防部保全課 (課長 伊藤 仁志)

<p>小湯ノ沢川事業間連携砂防等事業 青森県</p>	<p>その他</p>	<p>4.0</p>	<p>17 ※</p>	<p>【内訳】 被害防止便益:17億円 残存価値:0.1億円</p> <p>【主な根拠】 想定氾濫面積:2.3ha 人家:16戸 国道:170m 町道:160m 等</p>	<p>6.8 ※</p>	<p>【内訳】 建設費:6.7億円 維持管理費:0.13億円</p>	<p>2.6 ※</p>	<p>・計画規模の降雨による土石流被害について事業実施により、人家16戸の被害が軽減される。また、国道280号(第二次緊急輸送道路)等が寸断された場合の地域生活へ与える影響は大きいため、道路事業と連携して安全性を向上させる必要がある。</p>	<p>堰堤形状の決定に伴う総事業費の変更及び事業期間の変更を行うため、再評価を実施</p> <p>【事業の必要性】 土砂災害から地域住民の生命、財産を守るため事業の必要性は高い</p> <p>【事業の進捗の見込み】 令和8年度完成予定</p> <p>【コスト縮減等】 現地発生材の再利用などコスト縮減に取り組んでいる。</p>	<p>継続</p>	<p>水管理・国土保全局砂防部保全課 (課長 伊藤 仁志)</p>
<p>小淵地区事業間連携砂防等事業 秋田県</p>	<p>その他</p>	<p>16</p>	<p>35 ※</p>	<p>【内訳】 被害防止便益:34.6億円 残存価値:0.03億円</p> <p>【主な根拠】 被害想定面積:6.3ha 人家:51戸 鉄道:530m(秋田内陸線) 市道:1,090m 等</p>	<p>24 ※</p>	<p>【内訳】 建設費:24億円 維持管理費:0.19億円</p>	<p>1.5 ※</p>	<p>・地すべりによる被害について事業実施により、人家51戸の被害が軽減される。また、秋田内陸線等が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響は大きく、河川事業と連携し、集中的に安全性を向上させる必要がある。</p>	<p>現地の状況により、地すべり安定化のため地下水排除工等の計画を見直しを行ったため、再評価を実施</p> <p>【事業の必要性】 鉄道及び一級河川を保全するため事業の必要性は高い。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 実施済の抑制工の効果を確認し、抑止工の施工に着手する。</p> <p>【コスト縮減等】 既往の地すべり解析結果を踏まえて、抑止工の経済比較検討を実施することによりコスト縮減を図る。</p>	<p>継続</p>	<p>水管理・国土保全局砂防部保全課 (課長 伊藤 仁志)</p>

<p>勘兵衛沢事業間連携砂防等事業 静岡県</p>	<p>その他</p>	<p>4.7</p>	<p>64 ※</p>	<p>【内訳】 被害防止便益：64億円</p> <p>【主な根拠】 人家：120戸 国道：380m 市道：900m 消防団詰所 等</p>	<p>4.3 ※</p>	<p>【内訳】 建設費：3.9億円 維持管理費：0.38億円</p>	<p>15 ※</p>	<p>・計画規模の降雨による土石流の被害について事業実施により、人家120戸、消防団詰所等の被害が軽減される。</p> <p>・国道52号等が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。</p>	<p>計画の見直しによる事業費の増加や用地取得の進捗状況により、完了年度を延伸するため、再評価を実施。</p> <p>【事業の必要性】 土石流の発生により、人家や国道（緊急輸送路）等に被害が及ぶことが懸念されるため、砂防堰堤を整備する必要がある。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 用地取得は概ね完了していることから、計画的な工事の推進により令和6年度の完了を目指す。</p> <p>【コスト縮減等】 残存型枠の使用、発生土とセメントを混合した砂防ソイルセメントを堤体に用いることにより、コスト縮減と工期短縮を図っている。また、近隣の工事箇所と発生土の利用調整を図り、残土処分費の縮減を図る。</p>	<p>継続</p>	<p>水管理・国土保全局砂防部保全課 (課長 伊藤 仁志)</p>
<p>芋堀寺沢事業間連携砂防等事業 静岡県</p>	<p>その他</p>	<p>2.3</p>	<p>15 ※</p>	<p>【内訳】 被害防止便益：15億円</p> <p>【主な根拠】 人家：34戸 国道：190m 市道：350m 避難場所（旧小学校） 等</p>	<p>2.2 ※</p>	<p>【内訳】 建設費：2.0億円 維持管理費：0.17億円</p>	<p>6.8 ※</p>	<p>・計画規模の降雨による土石流の被害について事業実施により、人家34戸、避難場所等の被害が軽減される。</p> <p>・国道152号等が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。</p>	<p>計画の見直しによる事業費の増加や用地取得の進捗状況により、完了年度を延伸するため、再評価を実施。</p> <p>【事業の必要性】 土石流の発生により、人家や国道（緊急輸送路）等に被害が及ぶことが懸念されるため、砂防堰堤を整備する必要がある。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 用地取得は完了していることから、引き続き計画的な工事の推進により令和5年度の完了を目指す。</p> <p>【コスト縮減等】 残存型枠を使用し、コスト縮減と工期短縮を図っている。また、近隣の工事箇所と発生土の利用調整を図り、残土処分費の縮減を図る。</p>	<p>継続</p>	<p>水管理・国土保全局砂防部保全課 (課長 伊藤 仁志)</p>

<p>下平田事業間連携砂防等事業 静岡県</p>	<p>その他</p>	<p>3.6</p>	<p>9.1 ※</p>	<p>【内訳】 被害防止便益：9.1億円 【主な根拠】 人家：10戸 県道：45m 市道：150m 等</p>	<p>3.8 ※</p>	<p>【内訳】 建設費：3.8億円 維持管理費：0.03億円</p>	<p>2.4 ※</p>	<p>・がけ崩れによる被害について、事業実施により人家10戸及び県道の被害が軽減される。</p>	<p>計画の見直しによる事業費の増加や用地取得の進捗状況により、完了年度を延伸するため、再評価を実施。 【事業の必要性】 がけ崩れの発生により、人家や県道（緊急輸送路）等に被害が及ぶことが懸念されるため、急傾斜地崩壊防止施設を整備する必要がある。 【事業の進捗の見込み】 用地取得は完了していることから、工事を計画的に推進し、令和5年度の完了を目指す。 【コスト縮減等】 擁壁は崩壊の形態等を想定し、比較検討により決定している。また、近隣の工事箇所と発生土の利用調整を図り、残土処分費の縮減を図る。</p>	<p>継続</p>	<p>水管理・国土保全局砂防部保全課 (課長 伊藤 仁志)</p>
------------------------------	------------	------------	------------------	--	------------------	--	------------------	--	--	-----------	---------------------------------------

【道路・街路事業】
(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								費用の内訳
重要物流道路 一般国道101号 追良瀬Ⅱ期バイパス 青森県	その他	50	175	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：168 億円 走行経費減少便益：6.0 億円 交通事故減少便益：0.71 億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 3,200台/日</p>	136	<p>【内訳】 事業費：126億円 維持管理費：11億円</p>	1.3	<p>①地域経済の支援 重要港湾の能代港と津軽地域の安定的な輸 送が図られ、物流の効率化、取扱量の増加に よる産業振興の支援への寄与が期待される。 ②交通事故の減少 幅員狭小、線形不良区間の回避による交通 事故の減少が期待される。 ③防災機能の向上 津波浸水想定区域や落石・崩落危険箇所を 回避し、緊急輸送道路の機能が強化される。 ④地域住民の利便性向上 深浦町から津軽地方生活圏中心都市である 五所川原市までのアクセスが向上する。 ⑤地域観光の支援 世界遺産白神山や津軽国定公園等の主要 な観光地へのアクセスが向上する。 ⑥交通量減少による安全性向上 現道は通学路にもかかわらず歩道未整備で あり、バイパスへの通過交通転換により、現 道を利用する歩行者の安全が確保される。</p>	<p>・工法変更等に伴う総事業費変更を行うため、 再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 一般国道101号は、青森市青森市を起点と し秋田県秋田市を結ぶ延長約270kmの道路 であり、平常時・災害時を問わない安全で安定 した輸送の確保、幅員狭小、線形不良区間、津 波浸水想定区域、落石・崩落箇所の回避を目的 とし、西津軽郡深浦町追良瀬～西津軽郡深浦町 広戸までの延長約3.6kmを整備するもので ある。</p> <p>【事業の進捗見込み】 ・事業化年度：平成20年度 ・事業進捗率54%（うち用地進捗率100%）</p> <p>【コスト縮減率】 今後も路盤材、舗装材に再生材を使用し、 経費の縮減に努める。</p>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 朋弘)
重要物流道路 一般国道281号 案内～戸呂町口工区 岩手県	その他	34	43	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：39億 円 走行経費減少便益：3.1 億円 交通事故減少便益：0.71 億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 2,600台/日</p>	26	<p>【内訳】 事業費：26億円 維持管理費：0.46億円</p>	1.6	<p>①地域経済の支援 重要港湾である久慈港と産業集積が進む内 陸部とのアクセス強化により、安定的な輸送 網の確保や物流効率化の向上が期待される。 ②防災機能の向上 現道の国道281号は豪雨による災害等を受け 脆弱であることから、バイパス整備により、 平常時・災害時の安定的な輸送が確保され る。 ③地域住民の利便性向上 第三次救急医療施設（県立久慈病院）への アクセス向上により救急医療体制が強化され る。 ④交通事故の減少 線形不良区間や幅員狭小区間の回避によ り、交通事故の減少が期待される。</p>	<p>・工法変更等に伴う総事業費変更を行うため、 再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 一般国道281号は、岩手県盛岡市を起点と し久慈市を結ぶ延長約78kmの道路であり、 災害に強い道路ネットワークの構築、物流活 動、救急医療の支援等を目的とし、久慈市山形 町戸呂町の延長約1.0kmを整備するもので ある。</p> <p>【事業の進捗見込み】 ・事業化年度：令和2年度 ・事業進捗率2%（うち用地進捗率0%）</p> <p>【コスト縮減等】 今後も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・技術課 (課長 長谷川 朋弘)

地高10アクセス 一般国道287号 米沢長井道路 山形県	再々評価	375	674	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：630億円 走行経費減少便益：35億円 交通事故減少便益：8.2億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 7,400台/日～16,400台/日</p>	432	<p>【内訳】 事業費：420億円 維持管理費：12億円</p>	1.6	<p>①国土・地域ネットワークの構築 川西町から置賜地域の日常活動圏中心都市である米沢市中心部までの所要時間が約15分短縮される。 置賜地域の骨格を成す道路として、長井・川西と米沢の地域間交流が促進される。</p> <p>②安全で安心できるくらしの確保 公立置賜病院（第三次救急医療施設）へのアクセス向上が見込まれ、搬送時間が16分短縮される。</p> <p>③安全な生活環境の確保 当該区間において、死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間（3箇所）の解消、交通量の減少、線形不良区間の解消等により安全性の向上が期待できる。</p>	<p>・再評価実施後、5年間が経過している事業であるため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 一般国道287号は、米沢市と東根市を結ぶ主要幹線道路であり、高次医療施設へのアクセス向上、事故多発箇所の回避、線形不良区間の解消等を目的とし、東北中央自動車道「米沢北10」や地域高規格道路「梨郷道路」へのアクセス道路として、米沢市窪田町～長井市泉までの延長約19.4kmを整備するものである。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成9年度 ・事業進捗率：63%（うち用地取得率78%）</p> <p>【コスト縮減等】 ・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・技術課 （課長 長谷川朋弘）
空港・港湾等アクセス 一般国道245号 日立港区北拡幅 茨城県	その他	50	70	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：73億円 走行経費減少便益：-4.4億円 交通事故減少便益：0.81億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 25,200台/日</p>	51	<p>【内訳】 事業費：49億円 維持管理費：1.6億円</p>	1.4	<p>①日立市内において慢性的な渋滞が発生しており、渋滞に起因し中小企業の事業所数が減少するなど、産業活動にも支障をきたしているため、渋滞解消による産業活動の活性化が期待される。</p> <p>②重要物流道路として、茨城港日立港区及び常陸那珂港区のアクセス向上、周辺工場における物流効率化による安定的な輸送が期待される。</p> <p>③本路線は第一次緊急輸送道路に指定しており、緊急輸送道路ネットワーク機能の強化が期待される。</p>	<p>・工法変更等に伴う総事業費変更を行うため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 国道245号日立港区北拡幅は、茨城港と沿道に立地する工場や工業団地等を結ぶ重要な路線であり、日立市内の渋滞緩和や茨城港へのアクセス向上、物流効率化等を目的とし茨城県日立市久慈町～水木町までの延長約1.9kmを整備するものである。</p> <p>【事業の進捗見込み】 ・事業化年度：平成27年度 ・事業進捗率50%（うち用地取得率38%）</p> <p>【コスト縮減等】 掘削工事における建設発生土の工事間流用によるコスト縮減。</p>	継続	道路局 国道・技術課 （課長 長谷川朋弘）

<p>地域高規格道路 銚子連絡道路 一般国道126号 山武東総道路二期 千葉県</p>	<p>再々評価</p>	<p>141</p>	<p>148</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：123 億円 走行経費減少便益：20 億円 交通事故減少便益： 4.1億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 10,400～12,600台/日</p>	<p>146</p>	<p>【内訳】 事業費：141億円 維持管理費：5.5億円</p>	<p>1.01</p>	<p>・日中を通して発生している国道126号の渋滞緩和と交通事故減少による安全性の向上が期待される。 ・第3次救急医療施設(国保旭中央病院)への搬送時間が短縮し、地域医療サービスの向上が期待される。 ・緊急輸送道路の1次路線や津波被害時の道路啓開候補路線に選定されている国道126号の代替路となり、リダンダンシーの向上や地域の防災機能の強化が期待される。</p>	<p>・再評価実施後、5年間に経過している事業であるため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 銚子連絡道路は、山武市から銚子市に至る延長約30kmの地域高規格道路である。 「山武東総道路二期」は、銚子連絡道路の一部を構成し、一般国道126号の交通混雑の緩和などを目的とした延長約5.0kmのバイパス事業である。</p> <p>【事業の進捗見込み】 ・事業化年度：平成16年度 ・事業進捗率52%（うち用地取得率99%）</p> <p>【コスト削減等】 引き続き、建設発生土の有効活用の検討を進め、更なるコスト削減に努める。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 朋弘)</p>
<p>地高ICアクセス 一般国道411号 和戸ICアクセス 山梨県</p>	<p>再々評価</p>	<p>22</p>	<p>49</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：43億 円 走行経費減少便益：5.3 億円 交通事故減少便益：1.1 億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 15,900台/日</p>	<p>20</p>	<p>【内訳】 事業費：19億円 維持管理費：0.56億円</p>	<p>2.5</p>	<p>①広域ネットワークの形成 ・甲府市、笛吹市、山梨市などの主要拠点間を連絡する広域ネットワークを形成し、拠点間を連携・強化することで、地域活性化に寄与する。</p> <p>②主要渋滞箇所の渋滞緩和 ・現道の国道411号は甲府市と峡東地域（笛吹市・山梨市など）を結ぶ幹線道路であり、朝夕のピーク時には慢性的な交通渋滞が発生する主要渋滞箇所が存在する。 当該事業の整備により、交通量が分散され主要渋滞箇所での交通量が減少し、渋滞緩和が期待される。</p>	<p>・再評価実施後、5年間に経過している事業であるため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道411号和戸ICアクセスは、新山梨環状道路の（仮）和戸ICにアクセスする唯一の幹線道路であるため、新山梨環状道路（北部区間）の供用には必要不可欠な道路であり、約0.5kmを整備するものである。また、現道における交通渋滞緩和についても期待される。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成26年度 ・事業進捗率32%（うち用地取得率40%）</p> <p>【コスト削減等】 ・他工事との工程調整による建設発生土の有効利用や、新技術・新工法の積極的な活用により、着実なコスト削減に努める。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 朋弘)</p>

<p>重要物流道路 一般国道153号 伊那バイパス 長野県</p>	<p>その他</p>	<p>310</p>	<p>498</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益: 476億円 走行経費減少便益: 20億円 交通事故減少便益: 2.6億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 26,700台/日</p>	<p>389</p>	<p>【内訳】 事業費 : 383億円 維持管理費 : 6.4億円</p>	<p>1.3</p> <p>・現道の交通量は14,658台/日と多く、慢性的な渋滞が発生し、イライラ箇所を選定されている。特に通勤時の渋滞は激しく、円滑な交通に支障をきたしているため、当該箇所の整備により、交通の円滑化、交通混雑の緩和が図られる。</p> <p>・第三次救急医療機関（伊那中央病院）へのアクセス向上に寄与する。</p> <p>・中央自動車道の代替機能や第一次緊急輸送路としての機能を担い、平常時、災害時を問わない安全かつ円滑な交通の確保に寄与する。</p> <p>・現道は、交通量が多く、事故発生件数が多い。歩道未整備区間もあることから、通過交通の転換により現道沿線部の交通事故減少が期待される。</p> <p>・伊北ICに直結し、工場誘致等による地域の経済発展に寄与する。</p> <p>・一般国道153号の機能強化を図ることで、高速道路と一体となって、リニア中央新幹線の整備効果を広く波及させる。</p>	<p>・工法変更等に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 一般国道153号は、政令指定都市である愛知県名古屋から、長野県塩尻市に至る路線である。重要物流道路である一般国道153号の一部にあたる当該箇所を整備することにより、地方中心都市の飯田市、地方生活中心都市の伊那市、特に地域で重要な都市の塩尻市間の平常時、災害時を問わない安全かつ円滑な物流を確保するものである。</p> <p>【事業の進捗見込み】 ・事業化年度：平成9年度 ・事業進捗率73%（うち用地進捗率70%）</p> <p>【コスト縮減等】 ・今後も新技術の採用など、工事コスト・総コストの縮減に努めていく</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 朋弘)</p>
<p>空港港湾等アクセス 一般国道151号 宮下立体 愛知県</p>	<p>その他</p>	<p>69</p>	<p>98</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益 : 81億円 走行経費減少便益 : 12億円 交通事故減少便益 : 5.1億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 10,500台/日</p>	<p>66</p>	<p>【内訳】 事業費 : 65億円 維持管理費 : 0.83億円</p>	<p>1.5</p> <p>・新東名高速道路と重要港湾三河港とのアクセスが強化され、物流の定時性確保が期待される。</p> <p>・第一次緊急輸送道路に位置づけられており、災害時の緊急搬送、救援物資の輸送の確実性向上が期待される。</p>	<p>・工法変更等に伴う総事業費変更により、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 一般国道151号は、長野県飯田市から愛知県豊橋市に至る延長132kmの路線であり、南信州地域と東三河地域の交流を促進する幹線道路の役割に加え、新東名高速道路新城ICと重要港湾三河港を結ぶ物流機能も担い、東三河地域における産業活動の活性化を支える重要な路線である。</p> <p>本路線の一般国道1号と交差する宮下交差点は主要渋滞箇所になっており、重要港湾三河港と東名高速道路の豊川ICを結ぶ物流や産業活動に支障をきたしている。</p> <p>このため、混雑の緩和と新東名高速道路と重要港湾三河港とのアクセス向上を目的とし、国道1号と国道151号が交差する宮下交差点を立体化するものである。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成29年度 ・事業進捗率：23%（うち用地進捗率100%）</p> <p>【コスト縮減等】 ・技術の進展に伴う新工法の採用等によるコスト縮減に努めながら事業を推進する。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 朋弘)</p>

<p>地域高規格道路 西知多道路 一般国道247号 青海IC～常滑JCT 愛知県</p>	<p>その他</p>	<p>455</p>	<p>590</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：537 億円 走行経費減少便益：43 億円 交通事故減少便益：10 億円 【主な根拠】 計画交通量 17,300台/日</p>	<p>371</p>	<p>【内訳】 事業費：368億円 維持管理費：3.0億円</p>	<p>1.6</p> <p>①地震・津波対策の強化 ・現道（国道155号）は、第一次緊急輸送道路に指定されているものの、南海トラフ地震に伴う津波浸水想定区域を通過しており、被災時における緊急輸送機能を確保する必要がある。 ②交通安全対策の強化 ・通過交通と生活交通を分離し、死傷事故を削減するとともに、現道混雑に伴う通学路への流入交通を抑制し、通学路の安全性を確保する必要がある。 ③国際競争力を強化する基盤整備 ・南部区間に並行する区間は信号が連担するとともに、（愛知県道路交通渋滞対策推進協議会により）主要渋滞箇所として指定されるなど、アクセス性に課題がある。今回対象区間の整備によって、国際拠点空港、国際拠点港湾である名古屋港や高速道路等の連携強化を図り、国際競争力を強化する必要がある。 ④人の交流を支え地域を活性化する基盤整備 ・現道（国道155号）では、信号交差点の連担による複数交差点に跨る速度低下および混雑が発生している。当該区間の混雑は中部国際空港等への定時性確保に支障をきたしているため、信号交差点の連担区間を回避したバイパス整備により、交通の円滑化を図る必要がある。</p>	<p>・有料道路事業の導入（有料道路施設整備費等）による増額を行うため、再評価を実施。</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道247号西知多道路は、愛知県東海市から常滑市に至る延長約18.5kmの自動車専用道路であり、国際拠点空港の中部国際空港と新東名高速道路（伊勢湾岸自動車道路）を直結するとともに、名古屋高速道路を經由してリニア中央新幹線の名古屋駅を結ぶなど、中京圏の主要な交通との連携強化を図り、知多地域のみならず中京圏の将来の発展に寄与する重要な路線である。 今回の対象区間は、県で整備を進めている南部区間の内、青海IC〔仮称〕から常滑JCT〔仮称〕までの約4.0kmのバイパス区間である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成28年度 ・事業進捗率：6%（うち用地進捗率65%）</p> <p>【コスト削減等】 ・他工事との工程調整による建設発生土の有効利用や、新技術・新工法の積極的な活用により、着実なコスト削減に努める。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 （課長 長谷川 朋弘）</p>
<p>地域高規格道路 西知多道路 一般国道247号 日長IC～青海IC 愛知県</p>	<p>その他</p>	<p>585</p>	<p>590</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：537 億円 走行経費減少便益：43 億円 交通事故減少便益：10 億円 【主な根拠】 計画交通量 14,700台/日</p>	<p>458</p>	<p>【内訳】 事業費：455億円 維持管理費：3.0億円</p>	<p>1.3</p> <p>①地震・津波対策の強化 ・現道（国道155号）は、第一次緊急輸送道路に指定されているものの、南海トラフ地震に伴う津波浸水想定区域を通過しており、被災時における緊急輸送機能を確保する必要がある。 ②交通安全対策の強化 ・通過交通と生活交通を分離し、死傷事故を削減するとともに、現道混雑に伴う通学路への流入交通を抑制し、通学路の安全性を確保する必要がある。 ③国際競争力を強化する基盤整備 ・南部区間に並行する区間は信号が連担するとともに、（愛知県道路交通渋滞対策推進協議会により）主要渋滞箇所として指定されるなど、アクセス性に課題がある。今回対象区間の整備によって、国際拠点空港、国際拠点港湾である名古屋港や高速道路等の連携強化を図り、国際競争力を強化する必要がある。 ④人の交流を支え地域を活性化する基盤整備 ・現道（国道155号）では、信号交差点の連担による複数交差点に跨る速度低下および混雑が発生している。当該区間の混雑は中部国際空港等への定時性確保に支障をきたしているため、信号交差点の連担区間を回避したバイパス整備により、交通の円滑化を図る必要がある。</p>	<p>・有料道路事業の導入（有料道路施設整備費等）による増額を行うため、再評価を実施。</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道247号西知多道路は、愛知県東海市から常滑市に至る延長約18.5kmの自動車専用道路であり、国際拠点空港の中部国際空港と新東名高速道路（伊勢湾岸自動車道路）を直結するとともに、名古屋高速道路を經由してリニア中央新幹線の名古屋駅を結ぶなど、中京圏の主要な交通との連携強化を図り、知多地域のみならず中京圏の将来の発展に寄与する重要な路線である。 今回の対象区間は、県で整備を進めている南部区間の内、日長IC〔仮称〕から青海IC〔仮称〕までの約4.0kmのバイパス区間である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：令和元年度 ・事業進捗率：2%（うち用地進捗率0%）</p> <p>【コスト削減等】 ・他工事との工程調整による建設発生土の有効利用や、新技術・新工法の積極的な活用により、着実なコスト削減に努める。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 （課長 長谷川 朋弘）</p>

<p>空港・港湾等アクセス 一般国道247号 碧南高浜拡幅 愛知県</p>	<p>その他</p>	<p>23</p>	<p>228</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：207 億円 走行経費減少便益：15 億円 交通事故減少便益：6.1 億円 【主な根拠】 計画交通量 31,200台/日</p>	<p>25</p>	<p>【内訳】 事業費：21億円 維持管理費：3.3億円</p>	<p>9.2</p>	<p>・伊勢湾岸自動車道・西三河地区工業地帯・重要港湾衣浦港とのアクセス性が強化され、物流の定時性確保が期待される。また、第一次緊急輸送道路に位置づけられており、災害時の緊急搬送、救援物資の輸送の確実性向上が期待される。</p>	<p>・工法変更等に伴う総事業費変更により、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 一般国道247号は、名古屋市熱田区から豊橋市に至る延長約173kmの路線であり、伊勢湾岸自動車道などの主要な幹線道路に接続するとともに、地域交流を促進させる重要な路線である。また第1次緊急輸送道路として位置づけられ、防災上重要な路線でもある。 当該事業区間は、伊勢湾岸自動車道と重要港湾衣浦港を結ぶ重要な区間の一部であるが、慢性的に渋滞しており、物流や人の交流などの点で地域の課題となっている。 このため、混雑の緩和と伊勢湾岸自動車道と重要港湾衣浦港とのアクセス向上を目的とし、一般国道247号の拡幅整備を行うものである。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成29年度 ・事業進捗率：57%（うち用地進捗率100%）</p> <p>【コスト縮減等】 ・技術の進展に伴う新工法の採用等によるコスト縮減に努めながら事業を推進する。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 (課長・長谷川朋弘)</p>
<p>高規格ICアクセス 一般国道307号 市辺～奈島 京都府</p>	<p>その他</p>	<p>19</p>	<p>69</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：60億 円 走行経費減少便益：8.4 億円 交通事故減少便益：0.65 億円 【主な根拠】 計画交通量 15,300～23,000台/日</p>	<p>19</p>	<p>【内訳】 事業費：18億円 維持管理費：1.2億円</p>	<p>3.7</p>	<p>① 安全な通行の確保 ・現道拡幅及びバイパス整備により、大型車の安全な離合や車両の走行性確保を図る。</p> <p>② 城市のまちづくりの支援 ・新名神高速道路の開通による広域的な交通利便性の向上に合わせて、インターアクセス道路としての機能向上を図り、地域経済や地域間交流を促進する。</p> <p>③ 工業団地アクセスの向上 ・開発が進む周辺の工業団地からの広域的なアクセス向上により、地域経済の活性化が期待される。</p> <p>④ 災害時の安全・安心の向上 ・要対策箇所等の迂回により、緊急輸送道路としての信頼性が向上し、緊急車両等の通行性の確保や、防災機能の強化を図る。</p>	<p>・総事業費変更により再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 一般国道307号は、滋賀県彦根市を起点に、宇治田原町・城陽市・京田辺市を経由し、大阪府枚方市に至る幹線道路。事業箇所は新名神高速道路の宇治田原IC（仮称）へ直結する区間であり、幅員狭小及び線形不良である当該箇所の道路改良により、アクセス向上と周辺まちづくり支援を図る。</p> <p>【事業の進捗見込み】 ・事業化年度：平成29年度 ・事業進捗率71%（うち用地取得率88%）</p> <p>【コスト縮減等】 ・切土により発生する建設発生土は、現場内や他工事の盛土に流用しコスト縮減に努める。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 (課長・長谷川朋弘)</p>

<p>地域高規格道路 五條新宮道路 一般国道168号 相賀高田工区 和歌山県</p>	<p>長期間継続中</p>	<p>115</p>	<p>147</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：123億円 走行経費減少便益：22億円 交通事故減少便益：1.9億円 【主な根拠】 計画交通量 5,400台/日</p>	<p>103</p>	<p>【内訳】 事業費：101億円 維持管理費：1.5億円</p>	<p>1.4</p>	<p>①地域住民の利便性向上 新宮市街への通勤通学等、沿線住民の日常生活における移動を支援 ②地域防災の支援 落石や法面崩壊、冠水等による通行止めを回避し、第一次緊急輸送道路の機能を強化 ③地域医療の支援 二次救急医療機関（新宮市立医療センター）へのアクセス向上 ④地域観光の支援 世界遺産等の観光拠点を結ぶ周遊ルートの信頼性向上</p>	<p>・事業採択後5年が経過した時点で継続中の事業であるため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 五條新宮道路は和歌山県新宮市と奈良県五條市を結び、南和地域集積圏と新宮地域集積圏の連携を強化する紀伊半島の核となる南北の幹線道路であり、延長約130kmの地域高規格道路である。 一般国道168号 相賀高田工区は、五條新宮道路の一部区間として計画されており、新宮市相賀を起点、新宮市高田を終点とする延長4.8kmの路線である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成29年度 ・事業進捗率：13%（うち用地取得率38%） 【コスト縮減等】 ・再生材の利用及びプレキャスト製品の使用等により、コスト縮減に努めている。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 (課長 長谷川朋弘)</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>その他</p>	<p>388</p>	<p>521</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：451億円 走行経費減少便益：60億円 交通事故減少便益：11億円 【主な根拠】 計画交通量 8,300～12,600台/日</p>	<p>434</p>	<p>【内訳】 事業費：428億円 維持管理費：5.4億円</p>	<p>1.2</p>	<p>・山陰道、中国横断自動車道姫路鳥取線及び北近畿豊岡自動車道及び京都縦貫自動車道と一体となった広域的な高速道路ネットワークを形成。 ・鳥取県東部・兵庫県但馬・京都府北部の3地方生活圏の連携と地域活性化に寄与。 ・世界ジオパークネットワークに加盟した山陰海岸ジオパークを代表とする恵まれた自然と点在する観光拠点を結び広域周遊型観光を促進。 ・緊急輸送道路としての機能を強化するとともに緊急車両到達時間を短縮し、要救護者の救命率向上に寄与。 ・通過交通と生活交通を分離することで死傷事故の低減が見込まれる。 ・交通渋滞の緩和により損失時間が削減され、CO2排出量の削減が見込まれる。</p>	<p>・地質条件の相違等による施工工法の変更や切土法面対策の追加、トンネル支保パターンの変更等に伴う総事業費変更により再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 岩美道路は、鳥取県鳥取市から京都府宮津市に至る全長約120kmの地域高規格道路「鳥取豊岡宮津自動車道」（山陰近畿自動車道）の一区間であり、山陰道、中国横断自動車道姫路鳥取線、北近畿豊岡自動車道及び京都縦貫自動車道と一体となって広域的な道路ネットワーク形成を図る道路であり、渋滞緩和、物流拠点間のアクセス向上、広域交流の促進等を目的とし、鳥取県岩美郡岩美町本庄～東浜までの延長約5.7kmを整備するものである。 【事業の進捗見込み】 ・事業化年度：平成20年度 ・事業進捗率80%（うち用地取得率99%） 【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っており、今後もコスト縮減を図りつつ事業を推進していく。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 (課長 長谷川朋弘)</p>

<p>地域高規格道路 美作岡山道路 一般国道374号 英田湯郷道路</p> <p>岡山県</p>	<p>その他</p>	<p>91</p>	<p>419</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：332億円 走行経費減少便益：65億円 交通事故減少便益：23億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 16,300台/日</p>	<p>81</p>	<p>【内訳】 事業費：78億円 維持管理費：2.5億円</p>	<p>5.2</p>	<p>①地域産業の支援 英田IC（仮称）付近の企業の関西方面への物流の安定化、効率化とともに、美作市による産業団地開発計画があり、道路整備により新たな企業進出を支援 ②地域防災の支援 事前通行規制区間、冠水・倒木等による通行止めの頻発箇所及び要防災対策箇所を回避 ③地域医療の支援 三次救急医療機関「津山中央病院」へのアクセス向上 ④事故対策の支援 現道から自動車専用道路への交通量の転換による死傷事故の減少が期待される ⑤地域間連携の支援 美作圏域と岡山圏域の交流促進</p>	<p>・地質条件の相違等による地盤改良の追加、法面工法の変更等に伴う総事業費及び事業期間の変更を行うため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・美作岡山道路は、既存の高速道路と一体となって岡山県内に環状高規格道路網を形成し、美作圏域と岡山圏域とを結ぶ基幹的な道路である。 ・国道374号英田湯郷道路は、美作岡山道路の一部を構成し、地域の産業・経済の活性化に資するとともに、信頼性の高い道路ネットワークを確保する道路である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成29年度 ・事業進捗率27%（うち用地取得率85%）</p> <p>【コスト縮減等】 ・建設発生土の有効利用や建設副産物の発生抑制等によりコスト縮減に努める。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 （課長 長谷川朋弘）</p>
<p>重要物流道路 一般国道486号 新市府中拡幅</p> <p>広島県</p>	<p>再々評価</p>	<p>264</p>	<p>390</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：373億円 走行経費減少便益：16億円 交通事故減少便益：0.90億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 20,700～45,500台/日</p>	<p>327</p>	<p>【内訳】 事業費：325億円 維持管理費：1.5億円</p>	<p>1.2</p>	<p>・府中市中心部から山陽自動車道福山東ICとのアクセス向上が図られる。 ・災害時の第一次緊急輸送道路としての機能向上が図られる。</p>	<p>・前回評価から5年経過するため、再評価を実施。</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 一般国道486号は、岡山県総社市から広島県東広島市を東西に結ぶ主要な道路であるが、広島県福山市新市町戸手から広島県府中市中須町の区間は、慢性的な交通渋滞が発生している。新市府中拡幅は、渋滞の解消、地域間の連携強化等を目的とし、延長3.4kmを4車線化する事業である。</p> <p>【事業の進捗見込み】 ・事業化年度：平成9年度 ・事業進捗率：59%（うち用地取得率62%）</p> <p>【コスト縮減等】 ・新市區の橋梁設計において、プレキャスト製品使用の検討を実施するなどのコスト縮減に努める。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 （課長 長谷川朋弘）</p>

<p>地域高規格道路 小郡萩道路 一般国道490号 絵堂萩道路</p> <p>山口県</p>	<p>その他</p>	<p>390</p>	<p>419</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：360億円 走行経費減少便益：47億円 交通事故減少便益：12億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 11,700～14,400台/日</p>	<p>363</p>	<p>【内訳】 事業費：340億円 維持管理費：23億円</p>	<p>1.2</p>	<p>・山陰地域と県中部や山陽地域間の移動距離が短縮されるとともに、定時性や安定した走行が確保されることから、以下の効果が期待できる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・観光客がより多くの観光地を訪れることが可能となる。 ・住民による地域間の交流促進が見込まれる。 ・物流の効率化により産業の活性化が期待できる。 ・搬送時間の短縮により、救命率の向上が期待できる。 <p>・H8道路防災総点検における要対策箇所を回避することにより、安全な交通が確保される。</p>	<p>・トンネル掘削時の安全対策の追加や支保パターンの変更、地質状況の変化への対応等に伴う総事業費の変更及び事業期間の延伸を行うため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道490号絵堂萩道路は、県央の交通拠点である山口市小郡と「秋吉台」等の自然環境や、「萩城下町」等の歴史・文化遺産に恵まれた美祿・萩地域を結ぶ高規格道路である小郡萩道路の一部を構成する延長約15kmの道路であり、当該事業は、既に供用している美祿東JCT～絵堂IC間に接続することで、広域交通拠点との連絡強化、県中部と山陰地域との交流促進、観光ネットワークの形成、安全で円滑な交通の確保を図ることを目的として実施するものである。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成26年度 ・事業進捗率：38%（うち用地取得率99%）</p> <p>【コスト縮減等】 ・盛土材の事業間流用、工事用道路の見直し等により、今後もコスト縮減を図る。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 (課長 長谷川朋弘)</p>
<p>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</p> <p>愛媛県</p>	<p>その他</p>	<p>252</p>	<p>154 (残事業=154)</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：131億円 走行経費減少便益：18億円 交通事故減少便益：4.9億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 6,700台/日</p>	<p>290 (残事業=19)</p>	<p>【内訳】 事業費：289億円 維持管理費：0.44億円</p>	<p>0.5 (残事業=8.1)</p>	<p>①大規模災害への備え 四国縦貫・横断自動車道と一体となった広域避難・救援道路を構築することで、大規模災害発生時や万が一の原発事故発生時における「命の道」として、確実かつ迅速な緊急輸送や避難・救援活動を支援する。</p> <p>②四国経由で本州と九州を結ぶ「新たな国土軸」の機能強化 八幡浜港と四国8の字ネットワークとを地域高規格道路で連結することで、広域物流・観光ルートとなるフェリーを介して四国経由で本州と九州を結ぶ「新たな国土軸」の機能が向上する。 「新たな国土軸」の整備により、近年激甚化・頻発化している豪雨等による広域的大規模災害時のリダンダンシーの強化が図られる。</p> <p>③慢性的な洪滞の緩和 幹線道路が合流し交通が集中する国道197号江戸岡交差点の慢性的な洪滞が緩和され、旅行速度が向上する。</p> <p>④広域救急医療活動の支援 大洲市と八幡浜市とを繋ぐ地域高規格道路の整備により、大洲・八幡浜圏域の救急医療体制を支援するとともに、管外の三次救急医療機関へのアクセス向上により、地域の安心の向上に大きく貢献する。</p> <p>⑤九州との連携強化による地域活性化 高規格道路ネットワークと八幡浜港が直結して人・物の輸送効率が向上することにより、県内企業の九州方面との取引拡大などを支援し、地域の活性化に貢献する。</p> <p>⑥地域間連携による持続可能な地域づくりへの支援 大洲・八幡浜間の所要時間の短縮により、商業施設や病院などの相互利用、通勤圏域の拡大による人材確保などが容易となり、両地域の連携が強化されることで、持続可能な地域づくりが可能となる。</p>	<p>・郷高架橋における橋桁架設時の安全確保のため「作業構台及び敷鉄板」の追加、八幡浜道路の供用時の安全確保のため「地すべり抑制工」の追加に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施。</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 「大洲・八幡浜自動車道」は、大洲市北只から八幡浜市保内町喜木を結ぶ約14kmの地域高規格道路であり、愛媛県における「3つのミッショングリック」の1つである。 「八幡浜道路」は、八幡浜市郷を起点とし、同市大平を終点とする延長3.8kmの区間をバイパス方式により2車線の道路を整備するものであり、「大洲・八幡浜自動車道」の一部を構成し、「大洲西道路（整備中）」「夜屋道路（整備中）」「名坂道路（開通済）」と一体となって四国縦貫・横断自動車道に接続し、広域交通ネットワークを形成するものである。 これにより、大規模災害時における緊急輸送道路の確保、円滑な救急医療搬送、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等を図ることが期待される。</p> <p>【事業の進捗見込み】 ・事業化年度：平成17年度 ・事業進捗率82%（うち用地取得率100%）</p> <p>【コスト縮減等】 今後も工事コストの縮減等、総コストの縮減に努めていく。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 (課長 長谷川朋弘)</p>

<p>地域高規格道路 大洲・八幡浜自動車道 一般国道197号 大洲西道路</p> <p>愛媛県</p>	<p>長期間継続中</p>	<p>120</p>	<p>115</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益: 92億円 走行経費減少便益: 17億円 交通事故減少便益: 6.7億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 8,400台/日</p>	<p>96</p>	<p>【内訳】 事業費 : 95億円 維持管理費 : 0.33億円</p>	<p>1.2</p>	<p>①大規模災害への備え 四国縦貫・横断自動車道と一体となった広域避難・救援道路を構築することで、大規模災害発生時や万が一の原発事故発生時における「命の道」として、確実かつ迅速な緊急輸送や避難・救援活動を支援する。 ②四国經由で本州と九州を結ぶ「新たな国土軸」の機能強化 八幡浜港と四国8の字ネットワークとを地域高規格道路で連結することで、広域物流・観光ルートとなるフェリーを介して四国經由で本州と九州を結ぶ「新たな国土軸」の機能が向上する。 「新たな国土軸」の整備により、近年激甚化・頻発化している豪雨等による広域の大規模災害時のリダンダンシーの強化が図られる。 ③慢性的な洪滞の緩和 国道197号が国道56号に合流し交通が集中する国道56号北只交差点付近の慢性的な洪滞が緩和され、旅行速度が向上する。 ④広域救急医療活動の支援 大洲市と八幡浜市とを繋ぐ地域高規格道路の整備により、大洲・八幡浜圏域の救急医療体制を支援するとともに、管外の三次救急医療機関へのアクセス向上により、地域の安心の向上に大きく貢献する。 ⑤九州との連携強化による地域活性化 高規格道路ネットワークと八幡浜港が直結して人・物の輸送効率が向上することにより、県内企業の九州方面との取引拡大などを支援し、地域の活性化に貢献する。 ⑥地域間連携による持続可能な地域づくりへの支援 大洲・八幡浜間の所要時間の短縮により、商業施設や病院などの相互利用、通勤圏域の拡大による人材確保などが容易となり、両地域の連携が強化されることで、持続可能な地域づくりが可能となる。</p>	<p>・事業採択後5年間が経過した時点で継続中の事業であるため、再評価を実施。</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 「大洲・八幡浜自動車道」は、大洲市北只から八幡浜市保内町喜木を結ぶ約14kmの地域高規格道路であり、愛媛県における「3つのミッション・クリック」の1つである。 「大洲西道路」は、大洲市北只を起点とし、同市平野を終点とする延長3.3kmの区間をバイパス方式により2車線の道路を整備するものであり、「大洲・八幡浜自動車道」の一部を構成し、「夜昼道路（整備中）」「八幡浜道路（整備中）」「名坂道路（開通済）」と一体となって四国縦貫・横断自動車道に接続し、広域交通ネットワークを形成するものである。 これにより、大規模災害時における緊急輸送道路の確保、円滑な救急医療搬送、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等を図ることが期待される。</p> <p>【事業の進捗見込み】 ・事業化年度：平成29年度 ・事業進捗率3%（うち用地取得率0%）</p> <p>【コスト縮減等】 今後も工事コストの縮減等、総コストの縮減に努めていく。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 朋弘)</p>
<p>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</p> <p>佐賀県</p>	<p>その他</p>	<p>580</p>	<p>1,478</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益： 1,156億円 走行経費減少便益：218 億円 交通事故減少便益：104 億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 22,000台/日～34,900台 /日</p>	<p>736</p>	<p>【内訳】 事業費 : 721億円 維持管理費 : 15億円</p>	<p>2.0</p>	<p>・有明海沿岸道路の一部を形成しており、有明海沿岸地域全体の地域間交流を促進し産業や観光の活性化に大きく寄与することが期待される。</p> <p>・有明海沿岸道路の整備により、福岡県大牟田市から佐賀県鹿島市までの所要時間の短縮（約1時間）が期待される。</p> <p>・国道444号の交通洪滞の緩和、安全性の向上が期待される。</p> <p>・救急医療施設までの所要時間短縮が図られ、救命率向上が期待される。</p>	<p>・事業期間変更により再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 一般国道444号佐賀福富道路は、地域高規格道路有明海沿岸道路の一部を構成し、一般国道444号の交通混雑の緩和及び交通隘路区間を回避するとともに、災害時における緊急輸送路や代替路としての機能確保を目的とし、佐賀県佐賀市嘉瀬町中原から佐賀県杵臼郡白石町福富までの延長10.5kmを整備するものである。</p> <p>【事業の進捗見込み】 ・事業化年度：平成13年度 ・事業進捗率95%（うち用地取得率91%）</p> <p>【コスト縮減等】 ・全線軟弱地盤上に構築することとなるため、地盤特性を的確に把握し効率的な軟弱地盤対策工法を選定しコスト縮減を図る。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 朋弘)</p>

<p>地域高規格道路 島原道路 一般国道251号 出平有明バイパス 長崎県</p>	<p>その他</p>	<p>130</p>	<p>177</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：119億円 走行軽費減少便益：44億円 交通事故減少便益：14億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 13,500台/日</p>	<p>129</p>	<p>【内訳】 事業費：128億円 維持管理費：0.9億円</p>	<p>1.4</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・広域交通拠点への所要時間短縮や高速定時制により、島原半島の産業活動活性化 ・幹線道路の代替路の確保緊急輸送道路の機能強化 	<ul style="list-style-type: none"> ・工法変更等に伴う総事業費変更により再評価を実施 <p>【投資効果等の事業の必要性】 島原道路の一部として広域ネットワークを形成し、島原半島地域から空港、整備中の新幹線等へのアクセス向上や緊急医療体制の強化支援、長崎・県央地域との地域連携強化を目的とし長崎県島原市出平町から長崎県島原市有明町までの延長3.4kmを整備するものである。</p> <p>【事業の進捗見込み】 ・事業化年度：平成25年度 ・事業進捗率57%（うち用地取得率83%）</p> <p>【コスト削減等】 他工区の発生土を盛土材として流用することでコスト削減を図る。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 (課長 長谷川朋弘)</p>
<p>地域高規格道路 熊本天草幹線道路 一般国道324号 本渡道路 熊本県</p>	<p>その他</p>	<p>203</p>	<p>210</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：176億円 走行軽費減少便益：23億円 交通事故減少便益：11億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 9,800台/日</p>	<p>194</p>	<p>【内訳】 事業費：193億円 維持管理費：1.2億円</p>	<p>1.1</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・交通渋滞の緩和 本渡道路への交通量転換による本渡市街地の交通混雑の緩和 ・リダンダンシーの確保 災害・緊急時における天草上島と下島のリダンダンシーの確保 ・地域産業の支援 速達性の向上、定時性確保による天草地域の水産業及び観光産業等への支援 	<ul style="list-style-type: none"> ・斜面安定工や建設発生土処理の見直しに伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施。 <p>【投資効果等の事業の必要性】 熊本天草幹線道路は、熊本県熊本市と熊本県天草市を結ぶ延長70kmの地域高規格道路として計画されており、熊本市と県内主要都市を90分で結ぶ構想(90分構想)の実現に必要な主要幹線道路である。 本渡道路は、熊本天草幹線道路の一部として、上述の役割を果たすとともに、天草瀬戸大橋前後区間の朝夕の慢性的な交通渋滞の解消や、事故・災害時の代替路確保等を図るために整備するものである。</p> <p>【事業の進捗見込み】 ・事業化年度：平成25年度 ・事業進捗率55%（うち用地取得率100%）</p> <p>【コスト削減等】 ・建設発生土の有効活用等、今後もコスト削減に努める。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 (課長 長谷川朋弘)</p>

<p>地域高規格道路 中津日田道路 一般国道212号 日田山国道路 大分県</p>	<p>その他</p>	<p>338</p>	<p>513</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：445億円 走行経費減少便益：43億円 交通事故減少便益：26億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 13,300台/日</p>	<p>285</p>	<p>【内訳】 事業費：275億円 維持管理費：10億円</p>	<p>1.8</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・自然災害や冬期における事故等の通行障害を回避するリダンダンシーの確保 ・北部九州に集積する自動車産業をはじめとする産業・物流の支援強化 ・耶馬溪・山国地域における広域救急医療体制の強化 ・日田や耶馬溪を周遊する広域観光ルートの形成によるツーリズムの推進に資する道路である。 	<p>・トンネル避難坑の追加に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 当道路は、大分自動車道と東九州自動車道及び重点港湾中津港を連結する地域高規格道路中津日田道路（延長約50km）の一部を担う延長8.8kmのバイパス事業である。中津・日田地域の連携を強化し、地域産業の活性化や、災害時の救援活動や代替路としての機能確保等を目的としている。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成27年度 ・事業進捗率：11%（うち用地取得率32%）</p> <p>【コスト縮減等】 ・令和元年度の基準改訂に伴い、避難工を追加。 ・新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策により、着実なコスト縮減に努める。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 （課長・長谷川朋弘）</p>
<p>地域高規格道路 旭川十勝道路 主要地方道鷹栖東神楽線 旭川東神楽道路 北海道</p>	<p>その他</p>	<p>130</p>	<p>275</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：238億円 走行経費減少便益：29億円 交通事故減少便益：7.9億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 10,900～16,500台/日</p>	<p>138</p>	<p>【内訳】 事業費：132億円 維持管理費：5.3億円</p>	<p>2.0</p>	<ol style="list-style-type: none"> ①交通渋滞の緩和 ・旭川市街地を迂回する環状道路の一部であり、通過交通の排除や流入交通の分散により、市街地部の渋滞緩和が見込まれる。 ②道路交通の安全性向上 ・東神楽市街地の通過交通の排除や流入交通の分散により、通過交通等に起因する交通事故の減少が見込まれる。 ・現道の一部が旭川小学校、東神楽小学校の通学路となっており、歩道の整備と一部バイパス化により通学の安全性の向上が期待される。 ③緊急搬送の安定性向上 ・第三次救急医療機関（旭川赤十字病院）や第二次救急医療機関（市立旭川病院、旭川厚生病院）への所要時間が短縮され、緊急搬送の安定性向上が期待される。 ④物流の利便性向上 ・沿道に立地する工業団地から北海道縦貫自動車道旭川北IC・旭川空港へのアクセス強化、定時制の確保が期待される。 ⑤災害時の緊急輸送ルートの強化 ・第二次緊急輸送道路に位置づけられており、災害により被災した地域からの迅速な緊急搬送、救援物資等の輸送の確実性向上が期待される。 ⑥主要な観光地への利便性向上 ・主要な観光地である旭山動物園へのアクセス向上が図られるほか、旭川南部地域・富良野方面から北海道縦貫自動車道へのアクセス向上により広域観光周遊ルートとして各拠点地域とのネットワーク強化が図られ、広域観光の活性化が期待される。 	<p>・盛土の流用計画、橋梁の仮設計画等に伴う総事業費変更により再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 旭川十勝道路は、北海道縦貫自動車道（旭川北IC）と北海道横断自動車道（占冠IC）を結ぶ延長120kmの高規格道路である。旭川東神楽道路は旭川十勝道路の一部をなし、現在整備中の富良野北道路とともに広域ネットワークを形成するほか、旭川市の環状道路機能も有しており、地域の活性化に寄与する道路である。</p> <p>【事業の進捗見込み】 ・事業化年度：平成25年度 ・事業進捗率59%（うち用地進捗率79%）</p> <p>【コスト縮減等】 盛土の流用計画、橋梁の仮設計画の変更。引き続き、建設発生土の有効活用や新技術の積極的な活用等により、コスト縮減を図る。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 環境安全・防災課 （課長 荒瀬美和）</p>

<p>スマートICアクセス 市道山の神諏訪線 山の神諏訪工区 岩手県花巻市</p>	<p>その他</p>	<p>11</p>	<p>62</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：50億円 走行経費減少便益：11億円 交通事故減少便益：1.2億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 5,600台/日</p>	<p>10</p>	<p>【内訳】 事業費：10億円 維持管理費：0.16億円</p>	<p>5.9</p>	<p>①地域産業の支援 製造業や花巻機械金属工業団地、北上工業団地、花巻市公設地方卸売市場における製造品出荷時等の輸送コスト削減や入出荷量増加が期待される。 ②医療、生活支援 アクセス向上によって、岩手県立中部病院への搬送時間が短縮され円滑な救急医療活動の実施が図られるほか、市民の通勤や買い物、通院等の利便性向上が期待される。 ③地域環境の向上 スポーツ振興が盛んである富士大学とのICアクセスが向上され、試合開催時等における移動時間の短縮が期待される。</p>	<p>・法面植生工の工法変更に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 市道山の神諏訪線は、(仮称)花巻PAスマートインターチェンジのアクセス路線を構成し、地域産業の支援、医療・生活支援、地域環境の向上等を目的とし、花巻市山の神～花巻市諏訪までの延長約1.3kmを整備するものである。</p> <p>【事業の進捗見込み】 ・事業化年度：平成27年度 ・事業進捗率93% (うち用地進捗率100%)</p> <p>【コスト削減等】 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削減等、総コストの削減に努めている。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 環境安全・防災課 (課長 荒瀬 美和)</p>
<p>空港・港湾等アクセス 主要地方道 水戸那珂湊線 茨城県</p>	<p>再々評価</p>	<p>30</p>	<p>33</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：28億円 走行経費減少便益：4.9億円 交通事故減少便益：0.56億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 4,300台/日</p>	<p>26</p>	<p>【内訳】 事業費：24億円 維持管理費：1.7億円</p>	<p>1.3</p>	<p>・ひたちなか地区の混雑緩和や安全で円滑な交通の確保を図る。 ・地域間の連携を強化し、沿線の観光資源を活かした観光振興や交流人口の確保を図る。 ・市街地や那珂湊港から茨城港常陸那珂港区へのアクセス性を向上し、産業競争力の強化を図る。</p>	<p>・再評価の年間実施件数標準化のため、計画的に前倒して、前回評価実施後、3年間が経過した時点で再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 当路線は、ひたちなか市の国道245号と茨城港常陸那珂港区を結ぶ幹線道路であり、沿線には国営ひたち海浜公園や阿字ヶ浦海岸などもあることから、地域の振興を図る上で重要な役割を担っており、混雑緩和や安全で円滑な交通を確保することで地域連携・観光振興・産業競争力の強化を図ることができる。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成29年度 ・事業進捗率26% (うち用地進捗率47%)</p> <p>【コスト削減等】 ・近隣工事の建設発生土の有効活用によりコスト削減を図る。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 環境安全・防災課 (課長 荒瀬 美和)</p>

スマートICアクセス 町道 下原、西谷線 群馬県甘楽町	その他	6.8	19	【内訳】 走行時間短縮便益:18億円 走行経費減少便益:1.3億円 交通事故減少便益:0.01億円 【主な根拠】 計画交通量 859台/日	7.0	【内訳】 事業費 : 6.9億円 維持管理費 : 0.17億円	2.8	・長野方面から天引工業団地までの所要時間が短縮され、物流ルートの強化が図られる。 ・甘楽町市街地から高速ICまでの所要時間が短縮され、生活利便性の向上が図られる。 ・観光施設との周遊ルートの形成により、観光産業の向上が図られる。 ・医療施設への搬送時間の短縮により、救急医療活動への支援が図られる。	・盛土材の変更に伴う総事業費変更により再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 町道下原、西谷線は、一般県道金井小幡線と(仮称)甘楽PAスマートICを結ぶアクセス道路であり、高速道路の利便性向上、物流機能の強化、生活利便性の向上等を目的とし、(仮称)甘楽PAスマートICと一体で整備される道路である。 【事業の進捗見込み】 ・事業化年度:平成28年度 ・事業進捗率36%(うち用地進捗率100%) 【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ていく。	継続	道路局 環境安全・防災課 (課長 荒瀬 美和)
空港・港湾等アクセス 一般県道姫野能町線 作道～中曽根 富山県	その他	34	111	【内訳】 走行時間短縮便益:97億円 走行経費減少便益:11億円 交通事故減少便益:2.7億円 【主な根拠】 計画交通量 9,400～13,400台/日	31	【内訳】 事業費 : 30億円 維持管理費 : 0.81億円	3.6	①物流拠点である国際拠点港湾伏木富山港及び高規格幹線道路能越自動車道高岡北IC、北陸自動車道小杉IC)へのアクセス向上が図れる。 ②国道8号や国道415号の現道交通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。 ③医療施設への輸送時間の短縮により救急医療活動への支援が図れる。	・工法変更等に伴う総事業費変更により再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 本事業は、国道415号から(主)新湊庄川線までの1.8kmの区間にバイパスを整備するものである。 県西部の中心都市である高岡市と射水市を結び、並行する国道8号や国道415号の庄川渡河部における慢性的な渋滞の緩和と国際拠点港湾伏木富山港相互及び高規格幹線道路(能越自動車道高岡北IC、北陸自動車道小杉IC)へのアクセス向上を図ることを目的とし、整備を進めている。 【事業の進捗見込み】 ・事業化年度:平成26年度 ・事業進捗率36%(うち用地進捗率80%) 【コスト縮減等】 土工量収支に配慮し、処分費低減・残土の有効活用等、コスト縮減を図る予定	継続	道路局 環境安全・防災課 (課長 荒瀬 美和)

<p>地域高規格道路 福井港丸岡インター連絡道路 主要地方道 丸岡川西線 1 期区間 福井県</p>	<p>その他</p>	<p>190</p>	<p>208</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：182億円 走行経費減少便益：21億円 交通事故減少便益：5.1億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 11,400台/日</p>	<p>169</p>	<p>【内訳】 事業費：165億円 維持管理費：3.5億円</p>	<p>1.2</p>	<p>①交通の円滑化とアクセス向上 ・福井港及びテクノポート福井と北陸自動車道丸岡ICとのアクセス向上による地域産業の発展に寄与</p> <p>②地域防災の支援 ・第一次緊急輸送道路としての緊急支援物資の円滑な輸送を支援</p> <p>③交通渋滞の緩和 ・現道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>④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>⑤観光ネットワークの充実 ・東尋坊など県下有数の観光地へのアクセス向上により、地域観光の利便性向上に寄与</p>	<p>・軟弱地盤対策の追加等に伴う総事業費の変更と事業期間の延伸を行うため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・福井港丸岡インター連絡道路は、福井港を起点とし北陸自動車道丸岡ICに至る延長約20kmの地域高規格道路である。広域交流拠点である「福井港」および県下最大の工業団地である「テクノポート福井」と北陸自動車道丸岡ICとのアクセスを強化することにより、地域産業の活性化を図るとともに、国家石油備蓄基地が立地し災害時の活動拠点となる「福井港」と北陸自動車道との連絡を強化することにより、緊急物資輸送における生命線となるなど大きな効果が期待されている。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成26年度 ・事業進捗率52%（うち用地進捗率96%）</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ている。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 環境安全・防災課 (課長 荒瀬 美和)</p>
<p>重要物流道路 一般県道 肥田下石線 土岐津・下石工区 岐阜県</p>	<p>その他</p>	<p>155</p>	<p>244</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：224億円 走行経費減少便益：17億円 交通事故減少便益：2.8億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 7,500台/日</p>	<p>202</p>	<p>【内訳】 事業費：199億円 維持管理費：3.0億円</p>	<p>1.2</p>	<p>① 渋滞緩和による円滑な交通の確保 ・当該工区の整備により、並行路線の交通を分散し、渋滞緩和による円滑な交通の確保。</p> <p>② 産業振興の支援 ・東濃地域は日本最大の陶磁器生産拠点として、日本一の窯業等出荷額を記録していることに加え、周辺には多くの工業団地があり、当該工区の整備により、東海環状自動車土岐多治見南ICへのアクセスが向上し、物流機能および産業振興を支援。</p> <p>③ 災害時に有効に機能するネットワークの確保 ・当該工区は第二次緊急輸送道路に指定されており、整備により緊急輸送道路の機能を強化。</p>	<p>・社会経済情勢の変化等により再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 一般県道肥田下石線は、岐阜県土岐市下石町を起点とし、岐阜県土岐市下石町へ至る延長約10kmの幹線道路である。また、当該事業区間は、第二次緊急輸送道路に位置付けられており、防災上重要な道路輸送網である「重要物流道路」に指定予定である。 このため、「渋滞緩和による円滑な交通の確保」、「産業振興の支援」、「災害時に有効に機能するネットワークの確保」を目的として、交通混雑の緩和による物流ネットワークの強化や、大規模災害時における円滑な救援・復旧活動を行うための幹線道路機能の強化を図るため、現道に対する4.2kmのバイパス整備を行うものである。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成10年度 ・事業進捗率：54%（うち用地進捗率81%）</p> <p>【コスト縮減等】 ・他工事との工程調整による建設発生土の有効活用や、新技術、新工法の積極的な活用により、着実なコスト削減に努める。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 環境安全・防災課 (課長 荒瀬 美和)</p>

<p>地域高規格道路 岐阜南部横断ハイウェイ 一般県道 扶桑各務原線 新愛岐道路</p> <p>岐阜県 愛知県</p>	再々評価	125	219	<p>【内訳】 走行時間短縮便益: 204億円 走行経費減少便益: 11億円 交通事故減少便益: 3.3億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 9,600台/日</p>	129	<p>【内訳】 事業費 : 126億円 維持管理費: 3.5億円</p>	1.7	<p>① 渋滞緩和による円滑な交通の確保 ・新愛岐道路の整備により、木曾川渡河部の交通が転換することで交通渋滞を解消し、円滑な交通の確保につながる。</p> <p>② 隣接県との観光・産業振興の推進 ・岐阜県と愛知県間の木曾川渡河部のボトルネックを解消することにより、周辺地域に立地する航空宇宙産業の関連企業や博物館等の観光施設などの観光及び産業振興の促進につながる。</p> <p>③ 災害時に有効に機能するネットワークの確保 ・当該区間に並行し、上流側に犬山橋(春日井各務原線)、下流側に愛岐大橋(江南関線)が第2次緊急輸送道路に指定されており、新愛岐道路の整備により、災害時の救急活動を支援の促進につながる。(第2次緊急輸送道路に追加予定)</p>	<p>・再評価実施後、5年間に経過している事業であるため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・一般県道扶桑各務原線は、愛知県丹羽郡扶桑町を起点とし各務原市に至る路線であり、地域高規格道路「岐阜南部横断ハイウェイ」の枝線として位置づけられている。本事業は、岐阜県と愛知県の県境である木曾川渡河部の渋滞緩和による円滑な交通の確保、隣接県との観光交流や産業振興の推進、災害時に有効に機能するネットワークの確保を目的とし、愛知県丹羽郡扶桑町小淵から岐阜県各務原市鵜沼大伊木町までの延長1.8kmを整備するものである。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度: 平成17年度 ・事業進捗率: 32%(うち用地進捗率98%)</p> <p>【コスト削減等】 ・他工事との工程調整による建設発生土の有効活用や、新技術、新工法の積極的な活用により、着実なコスト削減に努める。</p>	継続	<p>道路局 環境安全・防災課 (課長 荒瀬 美和)</p>
<p>スマートICアクセス 一般県道 宇治田原大石東線 (龍門工区)</p> <p>滋賀県</p>	再々評価	38	92	<p>【内訳】 走行時間短縮便益: 85億円 走行経費減少便益: 6.7億円 交通事故減少便益: -0.27億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 ・アクセス道路部: 6,200~6,900台/日 ・ランプ部: 900台/日</p>	39	<p>【内訳】 事業費 : 37億円 維持管理費: 1.5億円</p>	2.4	<p>① 道路利用者の利便性向上 ・大津SIC付近の工業団地や住宅団地等からICまでの所要時間が短縮。一般道の交通量減少により、渋滞緩和や交通安全にも寄与。</p> <p>② 産業振興への支援 ・周辺の工業団地では、物件数が増加傾向にあり、スマートIC供用後も工場等の立地に期待。</p> <p>③ 広域的な高度医療体制の充実 ・大津SICとの一体整備により、周辺地域から第三次救急医療への迅速な救急搬送に期待。</p> <p>④ 観光振興への支援 ・大津SIC周辺や市内観光地を周遊する観光客増加に期待。京阪神エリアからNHK連続テレビ小説の舞台で話題になった信楽エリアへの新たな観光ルートの構築にも期待。</p> <p>⑤ スポーツ振興による地域活性化 ・ピワイチ等、スポーツツーリズムの機運の高まりによる来訪者の増加にも期待。</p>	<p>・再評価実施後、5年間に経過している事業であるため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 宇治田原大石東線は、琵琶湖の南側に位置し、京都府綴喜郡宇治原町を起点に滋賀県大津市の国道422号交差点までを南北に結ぶ一般県道である。一般県道宇治田原大石東線(龍門(新名神大津SIC)工区)は、新名神大津スマートICと連結する路線であり、新名神高速道路本線の整備と相まって、大津市南部の工業団地のアクセス強化を図ることで産業振興に寄与するとともに、周辺地域の防災機能の向上や広域的な医療体制の充実、観光振興等に寄与する延長3.1kmの事業である。</p> <p>【事業の進捗見込み】 ・事業化年度: 平成25年度 ・事業進捗率75%(うち用地進捗率100%)</p> <p>【コスト削減等】 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削減等により、コストの削減に努めていく。</p>	継続	<p>道路局 環境安全・防災課 (課長 荒瀬 美和)</p>

<p>高規格ICアクセス 一般府道 山城総合運 動公園城陽線 (城陽橋) 京都府</p>	<p>その他</p>	<p>56</p>	<p>66</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：68億 円 走行経費減少便益：- 0.70億円 交通事故減少便益：-1.1 億円 【主な根拠】 計画交通量 20,000台/日</p>	<p>50</p>	<p>【内訳】 事業費：50億円 維持管理費：0.34億円</p>	<p>1.3</p> <p>① 城陽市のまちづくりの支援 ・新名神高速道路の開通による広域的な交通 利便性の向上に合わせて、インターアクセス 道路としての機能向上を図り、地域経済や地 域間交流を促進する。 ② 通行環境の改善 ・主要渋滞箇所になっている本区間を4車線化 することで、慢性化する渋滞の緩和を図る。 ③ 地域産業の発展を支援 ・新名神へのアクセス性向上により、出荷～ 流通の速達性・定時性が向上し、地域産業の 発展につながる。 ④ 緊急輸送道路の機能強化 ・災害時における広域的な道路ネットワー クとの連携が強化され、本地域への交通寸断 リスクが低減されるとともに、防災拠点間の アクセス性が向上し、地域の防災力が強化さ れる。</p>	<p>・鉄道事業者との協議による橋梁架設方法の変 更に伴う、総事業費変更により再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 一般府道山城総合運動公園城陽線は、宇治市 を起点とし、城陽市の国道24号に至る道路であ り、新名神高速道路の城陽ICと城陽市東部丘陵 地や宇治市市街地を結ぶ区間の一部を担う重要 な路線である。 本事業は、企業立地の誘導等による地域振興、 交通渋滞の緩和を目的に、4車線化を図るもの である。 【事業の進捗見込み】 ・事業化年度：令和元年度 ・事業進捗率49%（うち用地進捗率90%） 【コスト削減等】 残土について他の公共事業への流用による事 業費削減を検討するなどコスト削減に努める。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 環境安全・防災課 (課長 荒瀬 美 和)</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 東播磨道北工区 兵庫県</p>	<p>その他</p>	<p>460</p>	<p>562</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：516 億円 走行経費減少便益：34億 円 交通事故減少便益：12億 円 【主な根拠】 計画交通量 10,300～20,800台/日</p>	<p>459</p>	<p>【内訳】 事業費：422億円 維持管理費：37億円</p>	<p>1.2</p> <p>○地域の連携・交流の促進 本事業により、東播磨と北播磨地域との移動 時間を短縮し、地域の連携・交流を促進する とともに、沿線市町の活性化を図る。 ○地域の安全・安心の向上 東播磨地域の南北交通を効率的に処理し、交 差点における渋滞の緩和や交通事故の減少な ど安全で円滑な交通を確保する。また、北播 磨総合医療センターをはじめとする北播磨地域の 医療機関と県立加古川医療センター（三次救急 医療機関、災害拠点病院）との連携強化を図 る。</p>	<p>・国道175号6車線化事業等の追加に伴う総事業 費の変更を行うため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・東播磨南北道路は、播磨臨海部の大動脈であ る国道2号加古川バイパスと主要幹線道路であ る国道175号を結ぶ全長12.1kmの地域高規格道 路である。このうち、加古川バイパスから八幡 稻美ランプ間の5.2kmはH26に供用している。残 る国道175号までの6.9km間は、平成26年度 に事業着手しており、当該区間の整備によって ネットワークが形成され、地域の課題である渋 滞緩和や医療拠点である県立加古川医療セン ター（三次救急医療機関）との医療連携を支援 するなど大きな効果が期待されている。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成26年度 ・事業進捗率約57%（うち用地進捗率100%） 【コスト削減等】 ・今後も新技術の採用や工法の見直しによる工 事コストの削減等、総コストの削減に努めてい く。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 環境安全・防災課 (課長 荒瀬 美 和)</p>

<p>地高ICアクセス 一般国道六条院東里庄線 鴨方町六条院西～新庄 岡山県</p>	<p>その他</p>	<p>36</p>	<p>43</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：36億円 走行経費減少便益：4.8億円 交通事故減少便益：2.0億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 6,400台/日</p>	<p>35</p>	<p>【内訳】 事業費：33億円 維持管理費：1.2億円</p>	<p>1.3</p>	<p>①一般国道2号玉島・笠岡道路へのアクセス強化が図れる。</p> <p>②交通転換による一般国道2号現道の渋滞緩和や安全性の向上が図られる。</p> <p>③地域間連携の強化や、企業立地、物流効率化の支援が期待される。 ・笠岡港港町地区工業団地から水島港（国際拠点港湾、国際バルク戦略港湾）へのアクセスが向上 ・拠点開発プロジェクトを支援する（浅口市工業団地造成整備事業）</p> <p>④医療施設への所要時間の短縮 ・三次救急医療施設へのアクセス向上</p> <p>⑤市町村のまちづくりへの支援 ・都市計画道路の整備による沿道利用の促進</p>	<p>・国道2号玉島・笠岡道路（Ⅱ期）へのアクセス道路であり、同路線の事業進捗に合わせ事業期間の変更を行うため、再評価を実施。</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 一般国道六条院東里庄線は、一般国道2号玉島・笠岡道路（仮）鴨方ICおよび（仮）里庄ICへのアクセス道路であり、一般国道2号玉島・笠岡道路の利便性向上とともに円滑な交通の確保を目的として浅口郡鴨方町六条院西～里庄町新庄までの延長2.6kmを整備するものである。</p> <p>【事業の進捗見込み】 ・事業化年度：平成27年度 ・事業進捗率30%（うち用地進捗率65%）</p> <p>【コスト縮減等】 建設発生土の有効利用や建設副産物の発生抑制等によりコスト縮減に努める。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 環境安全・防災課 （課長 荒瀬 美和）</p>
<p>地高ICアクセス 市道茂平148号長瀬宮無線 茂平工区 岡山県笠岡市</p>	<p>その他</p>	<p>11</p>	<p>116</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：109億円 走行経費減少便益：5.6億円 交通事故減少便益：0.72億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 35,900台/日</p>	<p>11</p>	<p>【内訳】 事業費：10億円 維持管理費：0.23億円</p>	<p>10.9</p>	<p>① 地域間連携の支援 岡山県南生活圏中心都市（岡山市、倉敷市）へのアクセス性が向上し、交流・連携の促進が期待される。</p> <p>② 地域経済の支援 笠岡市、福山市臨海部の工業地帯と笠岡バイパスを連絡し、地域経済の活性化が期待される。</p> <p>③ 地域防災の支援 第二次緊急輸送道路の強靱化が期待される。</p>	<p>・国道2号笠岡バイパスへのアクセス道路であり、同路線の事業進捗に合わせ事業期間の変更を行うため、再評価を実施。</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 市道茂平148号長瀬宮無線は、地域高規格道路倉敷福山道路の一部で事業中である笠岡バイパス笠岡西IC（仮称）と県道井原福山港線を結ぶ延長約0.3kmの幹線道路である。 笠岡バイパスの整備と一体となり、渋滞緩和、物流支援等に大きく寄与する道路である。</p> <p>【事業の進捗見込み】 ・事業化年度：平成31年度 ・事業進捗率6%（うち用地進捗率40%）</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ていく。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 環境安全・防災課 （課長 荒瀬 美和）</p>

<p>空港・港湾等アクセス 一般県道矢野海田線 曙町～寺迫工区 広島県</p>	<p>その他</p>	<p>61</p>	<p>136</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益:127億円 走行経費減少便益:7.6億円 交通事故減少便益:1.6億円 【主な根拠】 計画交通量 18,700台/日</p>	<p>132</p>	<p>【内訳】 事業費 : 132億円 維持管理費 : 0.29億円</p>	<p>1.03</p>	<p>・地質条件の相違等による地盤改良工の追加や施工方法変更による総事業費の変更及び事業期間の変更を行うため、再評価を実施</p> <p>・交通拠点間のアクセス向上が図られ、物流の効率化、生産性向上に寄与する。</p> <p>・慢性的な渋滞の解消により所要時間の短縮、生活利便性の向上、沿道利用の促進が図られる。</p> <p>・緊急輸送道路としての機能向上が図られ、地域防災力の強化に寄与する。</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 一般県道矢野海田線は、広島市安芸区矢野地区から安芸郡海田町に至る幹線道路であり、国際拠点港湾広島港との連携強化及び物流効率化に資する重要な道路である。現在、整備が進められている一般国道2号東広島バイパスと一体となって現道を4車線化することで、海田町内の交通渋滞を解消し、アクセス性の向上、物流効率化を図る。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成4年度 ・事業進捗率：85%（うち用地進捗率100%）</p> <p>【コスト縮減等】 ・残土処分費について工事間流用による縮減に努める。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 環境安全・防災課 (課長 荒瀬 美和)</p>
<p>地高ICアクセス 主要地方道福山沼隈線 (草戸～熊野工区) 広島県</p>	<p>その他</p>	<p>390</p>	<p>1,051</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：842億円 走行経費減少便益：184億円 交通事故減少便益：24億円 【主な根拠】 計画交通量 27,200台/日</p>	<p>429</p>	<p>【内訳】 事業費 : 428億円 維持管理費 : 1.5億円</p>	<p>2.4</p>	<p>・地質条件の相違等による地盤改良工の追加や施工方法の変更による総事業費の増加及び事業期間の変更を行うため、再評価を実施</p> <p>・福山中心部と福山市南西部及び沼隈町方面地域を連絡する道路として地域間交流の促進が図られる。</p> <p>・朝夕の通勤時間帯を中心に慢性的に混雑している現道の福山沼隈線の交通渋滞が緩和される。</p> <p>・事業完成後、第一次緊急輸送道路に位置づけられる予定であり、災害時の緊急輸送道路の確保が期待できる。</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 主要地方道福山沼隈線（草戸～熊野工区）は、福山地方拠点都市地域の南方向の幹線道路として、一般国道2号福山道路と接続し、福山市中心部と沼隈半島地域との連絡を強化する道路であり、朝夕の通勤時間帯を中心に慢性的に混雑している現道の主要地方道福山沼隈線の交通渋滞の緩和及び交通安全の確保並びに円滑な緊急活動や災害時の緊急輸送道路の確保等を目的とし広島県福山市草戸町～広島県福山市熊野町までの延長4.5kmを整備するものである。</p> <p>【事業の進捗見込み】 ・事業化年度：平成12年度 ・事業進捗率55%（うち用地進捗率82%）</p> <p>【コスト縮減等】 ・残土処分費について工事間流用による縮減に努める。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 環境安全・防災課 (課長 荒瀬 美和)</p>

<p>地高ICアクセス 市道瀬戸161号線 瀬戸工区 広島県福山市</p>	<p>その他</p>	<p>5.7</p>	<p>9.7</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：7.2 億円 走行経費減少便益：1.6 億円 交通事故減少便益：0.96 億円 【主な根拠】 計画交通量 4,100～10,900台/日</p>	<p>5.0</p>	<p>【内訳】 事業費：5.0億円 維持管理費：0.08億円</p>	<p>1.9</p>	<p>・福山道路及び本路線の整備により、新たな交通ネットワークが構築されることで、渋滞の解消・緩和、物流・人流の拡大を図り、市民生活の安全性や利便性の向上及び社会経済活動の活性化に寄与する。 ・福山道路の整備に伴い、事故の発生や交差点形状に課題のある交差点（赤坂バイパス早戸ランプ交差点）が閉鎖され、また、本路線の整備により新たに交差点を設けることで、地域住民の安全性の向上が期待される。</p>	<p>・国道2号福山道路へのアクセス道路であり、福山道路の事業進捗に合わせた事業期間の変更を行うため、再評価を実施。 【投資効果等の事業の必要性】 福山市を東西に結ぶ一般国道2号は、慢性的な渋滞が課題となっており、地域高規格道路倉敷福山道路の整備が進められている。本路線は一般国道2号と倉敷福山道路（仮称）瀬戸ICを連絡する1次アクセス道路である。 【事業の進捗見込み】 ・事業化年度：令和2年度 ・事業進捗率：約33%（うち用地進捗率91%） 【コスト縮減等】 今後も福山道路及びその関連工事により発生する建設発生土の流用、また、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>	<p>継続</p>	<p>道路局 環境安全・防災課 （課長 荒瀬 美和）</p>
<p>地域高規格道路 徳島環状道路 主要地方道 徳島環状線 （新浜八万工区） 徳島県</p>	<p>再々評価</p>	<p>390</p>	<p>675</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：584億 円 走行経費減少便益：66億 円 交通事故減少便益：25億 円 【主な根拠】 計画交通量 23,200台/日</p>	<p>537</p>	<p>【内訳】 事業費：536億円 維持管理費：1.3億円</p>	<p>1.3</p>	<p>・円滑なモビリティの確保（一般国道55号等の徳島市及び周辺地域の渋滞緩和） ・国土・地域ネットワークの構築（徳島環状道路の整備による地域連携強化、生産性の高い物流ネットワークの形成） ・災害への備え（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） ・安全で安心できる暮らしの確保（自転車、歩行者の安全性の向上）</p>	<p>・再評価実施後、5年間に経過している事業であるため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 主要地方道徳島環状線新浜八万工区は、「徳島環状道路」の南東部を形成し、徳島西環状線及び一般国道192号徳島南環状道路と合わせて「徳島環状道路」として、地域高規格道路に指定されている延長約2.0kmの4車線道路である。当該区間の整備により、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、交通の分散による徳島市及び周辺地域の慢性的な渋滞の解消、緊急輸送路の拡充等が図られる。 【事業の進捗見込み】 ・事業化年度：平成9年度 ・事業進捗率69%（うち用地進捗率98%） 【コスト縮減等】 ・コンクリート二次製品や発生材を積極的に活用し、コスト縮減を図る。 ・今後は高架部の構造等の再検討を行うなど、積極的なコスト縮減を図る。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 環境安全・防災課 （課長 荒瀬 美和）</p>

<p>スマートICアクセス 主要地方道鳥栖朝倉線 (味坂SIC(仮称)工区) 福岡県・佐賀県</p>	<p>その他</p>	<p>122</p>	<p>179</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：144億円 走行経費減少便益：31億円 交通事故減少便益：3.7億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 4,200台/日</p>	<p>126</p>	<p>【内訳】 事業費：120億円 維持管理費：6.5億円</p>	<p>1.4</p>	<p>① 地域産業の活性化（物流効率化） ・鳥栖商工団地等の産業拠点から高速道路ICへの所要時間が短縮し、沿線の物流の効率化に寄与する。</p> <p>② 地域産業の活性化（企業立地の促進） ・周辺の企業誘致が促進され、小都市南部地域や鳥栖市東部地域等の活性化が期待される。</p> <p>③ 医療サービスの向上 ・第3次医療施設である久留米大学病院までの久留米市以北地域からの搬送時間の短縮により、救命率の向上が期待される。</p>	<p>・工法変更等に伴う総事業費変更により再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 主要地方道鳥栖朝倉線（味坂SIC（仮称）工区）は、味坂スマートIC（仮称）と一体的に整備することで、高速道路へのアクセス性を高め、円滑な交通環境を創出し、鳥栖商工団地等の産業拠点が集積する周辺地域の更なる地域振興を図るものである。</p> <p>【事業の進捗見込み】 ・事業化年度：平成31年度 ・事業進捗率30%（うち用地進捗率97%）</p> <p>【コスト縮減等】 建設発生土の有効活用、新技術の積極的活用等により、コスト縮減を図る。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 環境安全・防災課 (課長 荒瀬 美和)</p>
<p>地高ICアクセス 一般県道東与賀佐賀 本庄工区 佐賀県</p>	<p>再々評価</p>	<p>53</p>	<p>199</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：178億円 走行経費減少便益：18億円 交通事故減少便益：3.5億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 12,500台/日～13,800台/日</p>	<p>57</p>	<p>【内訳】 事業費：55億円 維持管理費：1.8億円</p>	<p>3.5</p>	<p>・佐賀市中心市街地から東与賀IC（仮称）へのアクセス性の向上により、人流・物流の効率化に寄与する。</p> <p>・九州佐賀国際空港へのアクセス時間が短縮され、更なる利用促進につながる事が期待される。</p> <p>・バイパス整備による交通の転換により、現道の交通量が減少することで、安全性の向上が図られる。</p>	<p>・再評価実施後、5年間に経過している事業であるため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 一般県道東与賀佐賀線は、地域高規格道路有明海沿岸道路（大川佐賀道路）の東与賀IC（仮称）に接続する主要な幹線道路であり、バイパス整備により交通の円滑化と歩行者等の安全性の向上を図ることを目的とし、佐賀県佐賀市東与賀町下古賀から佐賀県佐賀市本庄町鹿子までの延長2.0kmを整備するものである。</p> <p>【事業の進捗見込み】 ・事業化年度：平成23年度 ・事業進捗率86%（うち用地進捗率98%）</p> <p>【コスト縮減等】 建設発生土の有効活用、新技術の積極的活用等により、コスト縮減を図る。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 環境安全・防災課 (課長 荒瀬 美和)</p>

<p>地域高規格道路 西彼杵道路 一般県道奥ノ平時津線 (時津工区)</p> <p>長崎県</p>	その他	143	166	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：156億円 走行経費減少便益：5.7億円 交通事故減少便益：4.4億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 13,100台/日</p>	143	<p>【内訳】 事業費：142億円 維持管理費：0.89億円</p>	1.2	<p>・長崎市と佐世保市とのアクセス性の向上 (地域間の連絡時間短縮による産業振興及び緊急医療の支援)</p> <p>・都市内ネットワークの形成(時津町内の慢性的な交通渋滞の緩和による産業振興・物流活動等の活性化)</p> <p>・緊急・災害時への対応(津波浸水区域の回避に伴う緊急医療の支援)</p>	<p>・工法変更等に伴う総事業費変更により再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 一般県道奥ノ平時津線(時津工区)は、時津町中心部を通過する交通を分散することで、慢性的な交通混雑を緩和するものである。また、「西彼杵道路」の一部を形成し、地域間の交流促進や産業振興・観光振興の活性化に寄与するものである。</p> <p>【事業の進捗見込み】 ・事業化年度：平成26年度 ・事業進捗率88%(うち用地進捗率100%)</p> <p>【コスト削減等】 トンネル内装板の材料変更を行うことでコスト削減を図る。</p>	継続	<p>道路局 環境安全・防災課 (課長 荒瀬 美和)</p>
<p>高規格ICアクセス 主要地方道佐々鹿町江迎線 (鹿町工区)</p> <p>長崎県</p>	その他	45	61	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：38億円 走行経費減少便益：17億円 交通事故減少便益：5.6億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 2,600~7,000台/日</p>	42	<p>【内訳】 事業費：42億円 維持管理費：0.49億円</p>	1.5	<p>・地域連携の強化並びに西九州自動車道へのアクセス向上</p> <p>・地域の物流効率化や交流人口の増大による観光産業振興を支援</p> <p>・災害時の代替路確保</p> <p>・救急医療施設へのアクセス向上による緊急医療活動を支援</p>	<p>・工法変更等に伴う総事業費変更により再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 主要地方道佐々鹿町江迎線(鹿町工区)は、現在整備中の高規格幹線道路「西九州自動車道」江迎鹿町ICへの1次アクセス道路であり、地域の物流効率化や交流人口の拡大を支援するものである。また、現道上に津波浸水想定区域や過去に冠水による通行規制が発生している箇所があり、災害時等の代替道路を確保するものである。</p> <p>【事業の進捗見込み】 ・事業化年度：平成24年度 ・事業進捗率41%(うち用地進捗率100%)</p> <p>【コスト削減等】 当該工区で発生するトンネルズリについて、工程調整により他工区へ流用することにより、コストを低減する。</p>	継続	<p>道路局 環境安全・防災課 (課長 荒瀬 美和)</p>

<p>スマートICアクセス 都市計画道路 大通り 栃木県</p>	<p>再々評価</p>	<p>167</p>	<p>246</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益: 223億円 走行経費減少便益: 21億円 交通事故減少便益: 2億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 21,500台/日</p>	<p>200</p>	<p>【内訳】 事業費 : 198億円 維持管理費 : 2億円</p>	<p>1.2</p>	<p>・東北自動車道(仮称)大谷スマートICと宇都宮市街地を結ぶルートとしてのアクセス強化 ・歩行者・自転車の安全で快適な通行空間の確保 ・円滑な交通機能の確保や路線バス定時性の確保 ・救命救急活動、都市防災機能の強化</p>	<p>・再評価実施後、5年間が経過している事業であるため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・都市計画道路大通りは、JR宇都宮駅から県都宇都宮市の中心市街地を通過し、東北自動車道(仮称)大谷スマートICと接続する、延長約6.3kmの都市計画道路であり、(仮称)大谷スマートICと宇都宮市街地とのアクセス向上、自転車歩行者の安全確保、渋滞解消を目的とし宇都宮市桜3丁目～同市駒生町までの延長約3.4kmを整備するものである。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度:平成20年度 ・事業進捗率:約80%(うち用地取得率約89%)</p> <p>【コスト縮減等】 ・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。</p>	<p>継続</p>	<p>都市局 街路交通施設課 (課長 荒川 辰雄)</p>
<p>地域高規格道路 千葉中環状道路 都市計画道路 塩田町菅田町線 (塩田町地区) 千葉市</p>	<p>再々評価</p>	<p>107</p>	<p>162</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益: 142億円 走行経費減少便益: 14億円 交通事故減少便益: 5.8億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 42,600台/日</p>	<p>107</p>	<p>【内訳】 事業費 : 103億円 維持管理費 : 3.7億円</p>	<p>1.5</p>	<p>・蘇我特定地区と京葉道路蘇我インターチェンジを繋げ、蘇我副都心の進展に寄与する。 ・災害時における緊急輸送道路の多重性・代替性が確保され、災害に強い都市構造が形成される。 ・国際拠点港である千葉港へのアクセス性が強化され、物流の効率化が図られる。 ・地域高規格道路「千葉中環状道路」が概成され、都市内交通の円滑化が図られる。</p>	<p>・再評価実施後、5年間が経過している事業であるため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 都市計画道路塩田町菅田町線(塩田町)は、千葉都心を囲む延長約20kmの千葉中環状道路の一部であり、地域高規格道路の指定を受けている路線である。本路線の整備により、東南部方面と臨海部とのアクセス強化が図られるとともに高規格道路である京葉道路蘇我ICとの接続など、広域的なアクセス性の向上による蘇我副都心の育成強化が図られるものである。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度:平成19年度 ・事業進捗率約25%(うち、用地取得率約80%)</p> <p>【コスト縮減等】 ・鉄道横断部の交差構造を見直すことでコスト縮減を図り、また、新技術等の活用を検討することにより、更なるコスト縮減に努める。</p>	<p>継続</p>	<p>都市局 街路交通施設課 (課長 荒川 辰雄)</p>

<p>連続立体交差事業 西武鉄道新宿線他2路 線（東村山駅付近） 東京都</p>	<p>再々評価</p>	<p>725</p>	<p>1,140</p>	<p>【内訳】 移動時間短縮便益：1,059 億円 走行経費減少便益：75億 円 交通事故減少便益：5.7億 円 【主な根拠】 踏切交通遮断量 195,510台時/日</p>	<p>851</p>	<p>【内訳】 事業費：840億円 維持管理費：11億円</p>	<p>1.3</p>	<p>・高架下の有効利用による生活の質の向上 連続立体交差事業によって生み出された高架 下の空間を活用することで地域の利便性が向 上する。 ・連立事業を契機とした街の活性化 鉄道沿線のまちづくり事業と一体的に進める ことにより、総合的な都市基盤整備に貢献す る。 ・踏切除却による防災性の向上 地震時における、列車の駅間停車等による踏 切遮断がなくなり、救急活動等への支障もな くなる。 鉄道沿線の火災において、これまで線路によ り分断されていた消火栓や防火水槽が容易に 利用できるようになる。</p>	<p>・再評価実施後、5年間が経過している事業で あるため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・本事業は、西武鉄道新宿線、国分寺線及び西 武園線の東村山駅付近の約4.5kmにおいて鉄道 を高架化することにより、5箇所の踏切を除却 し、都市内交通の円滑化を図るとともに、分断 された市街地の一体化による都市の活性化を図 る事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成25年度 ・事業進捗率：46%（うち用地取得率99%） 【コスト縮減等】 ・高架化に併せて、駅部の配線を3面6線から2 面4線へ集約することで、駅の面積を縮小し、 コスト縮減を図っている。</p>	<p>継続</p>	<p>都市局 街路交通施設課 （課長 荒川 辰 雄）</p>
<p>連続立体交差事業 京成電鉄押上線（四ツ 木駅～青砥駅間） 東京都</p>	<p>再々評価</p>	<p>483</p>	<p>752</p>	<p>【内訳】 移動時間短縮便益：670億 円 走行経費減少便益：68億 円 交通事故減少便益：15億 円 【主な根拠】 踏切交通遮断量 170,873台時/日</p>	<p>485</p>	<p>【内訳】 事業費：482億円 維持管理費：3.7億円</p>	<p>1.6</p>	<p>・高架下の有効利用による生活の質の向上 連続立体交差事業によって生み出された高架 下の空間を活用することで地域の利便性が向 上する。 ・連立事業を契機とした街の活性化 鉄道沿線のまちづくり事業と一体的に進める ことにより、総合的な都市基盤整備に貢献す る。 ・踏切除却による防災性の向上 地震時における、列車の駅間停車等による踏 切遮断がなくなり、救急活動等への支障もな くなる。 鉄道沿線の火災において、これまで線路によ り分断されていた消火栓や防火水槽が容易に 利用できるようになる。</p>	<p>・再評価実施後、5年間が経過している事業で あるため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・本事業は、京成電鉄押上線の四ツ木駅～青砥 駅付近約2.2kmにおいて鉄道を高架化すること により、11箇所の踏切を除却し、都市内交通の 円滑化を図るとともに、分断された市街地の一 体化による都市の活性化を図る事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成14年度 ・事業進捗率：47%（うち用地取得率100%） 【コスト縮減等】 ・京成押上線（押上駅～八広駅間）連続立体交差 事業（平成27年8月全線高架化、全踏切除却済） の仮線で使用した桁及び枕木を本事業でも再利 用している。今後、本体工事を実施するまで に、施工計画などにおいてコスト削減を検討し ていく。</p>	<p>継続</p>	<p>都市局 街路交通施設課 （課長 荒川 辰 雄）</p>

<p>連続立体交差事業 京成電鉄押上線（四ツ木駅～青砥駅間） 葛飾区</p>	<p>再々評価</p>	<p>483</p>	<p>752</p>	<p>【内訳】 移動時間短縮便益：670億円 走行経費減少便益：68億円 交通事故減少便益：15億円</p> <p>【主な根拠】 踏切交通遮断量 170.873台時/日</p>	<p>485</p>	<p>【内訳】 事業費：482億円 維持管理費：3.7億円</p>	<p>1.6</p>	<p>・高架下の有効利用による生活の質の向上 連続立体交差事業によって生み出された高架下の空間を活用することで地域の利便性が向上する。</p> <p>・連立事業を契機とした街の活性化 鉄道沿線のまちづくり事業と一体的に進めることにより、総合的な都市基盤整備に貢献する。</p> <p>・踏切除却による防災性の向上 地震時における、列車の駅間停車等による踏切遮断がなくなり、救急活動等への支障もなくなる。</p> <p>鉄道沿線の火災において、これまで線路により分断されていた消火栓や防火水槽が容易に利用できるようになる。</p>	<p>・再評価実施後、5年間が経過している事業であるため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・本事業は、京成電鉄押上線の四ツ木駅～青砥駅付近約2.2kmにおいて鉄道を高架化することにより、11箇所の踏切を除却し、都市内交通の円滑化を図るとともに、分断された市街地の一体化による都市の活性化を図る事業である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成14年度 ・事業進捗率：47%（うち用地取得率100%）</p> <p>【コスト縮減等】 ・今後、本体工事を実施するまでに、施工計画などにおいてコスト削減を検討していく。</p>	<p>継続</p>	<p>都市局 街路交通施設課 （課長 荒川 辰雄）</p>
<p>連続立体交差事業 京王電鉄京王線（笹塚駅～仙川駅間） 東京都</p>	<p>再々評価</p>	<p>1,843</p>	<p>1,701</p>	<p>【内訳】 移動時間短縮便益：1,606億円 走行経費減少便益：27億円 交通事故減少便益：68億円</p> <p>【主な根拠】 踏切交通遮断量 417.952台時/日</p>	<p>1,340</p>	<p>【内訳】 事業費：1,331億円 維持管理費：9.2億円</p>	<p>1.3</p>	<p>・高架下の有効利用による生活の質の向上 連続立体交差事業によって生み出された高架下の空間を活用することで地域の利便性が向上する。</p> <p>・連立事業を契機とした街の活性化 鉄道沿線のまちづくり事業と一体的に進めることにより、総合的な都市基盤整備に貢献する。</p> <p>・踏切除却による防災性の向上 地震時における、列車の駅間停車等による踏切遮断がなくなり、救急活動等への支障もなくなる。</p> <p>鉄道沿線の火災において、これまで線路により分断されていた消火栓や防火水槽が容易に利用できるようになる。</p>	<p>・再評価実施後、5年間が経過している事業であるため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・本事業は、京王電鉄京王線の笹塚駅から仙川駅間の約7.2kmにおいて鉄道を高架化することにより、25箇所の踏切を除却し、都市内交通の円滑化を図るとともに、分断された市街地の一体化による都市の活性化を図る事業である。</p> <p>【事業の進捗見込み】 ・事業化年度：平成25年度 ・事業進捗率22%（うち用地進捗率77%）</p> <p>【コスト縮減等】 ・土工に伴う仮設材について、近傍で施工中の関連工事から転用する調整を行い、工事費の縮減を図っている。</p>	<p>継続</p>	<p>都市局 街路交通施設課 （課長 荒川 辰雄）</p>

<p>連続立体交差事業 JR赤羽線 (十条駅付近) 東京都</p>	<p>長期間継続中</p>	<p>375</p>	<p>582</p>	<p>【内訳】 移動時間短縮便益:575億円 走行経費減少便益:7.3億円 交通事故減少便益:-0.21億円</p> <p>【主な根拠】 踏切交通遮断量 85,315台時/日</p>	<p>330</p>	<p>【内訳】 事業費 : 328億円 維持管理費 : 1.5億円</p>	<p>1.8</p>	<p>・高架下の有効利用による生活の質の向上 連続立体交差事業によって生み出された高架下の空間を活用することで地域の利便性が向上する。</p> <p>・連立事業を契機とした街の活性化 鉄道沿線のまちづくり事業と一体的に進めることにより、総合的な都市基盤整備に貢献する。</p> <p>・踏切除却による防災性の向上 地震時における、列車の駅間停車等による踏切遮断がなくなり、救急活動等への支障もなくなる。</p> <p>鉄道沿線の火災において、これまで線路により分断されていた消火栓や防火水槽が容易に利用できるようになる。</p>	<p>・事業採択後、一定期間が経過した時点で未着工の事業であるため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・本事業は、JR赤羽線の十条駅付近の約1.5kmにおいて鉄道を高架化することにより、6箇所の踏切を除却し、都市内交通の円滑化を図るとともに、分断された市街地の一体化による都市の活性化を図る事業である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：令和元年度 ・事業進捗率：0.1%（うち用地取得率0%）</p> <p>【コスト縮減等】 ・今後の本体工事を実施するまでに、施工計画などにおいてコスト削減を検討していく。</p>	<p>継続</p>	<p>都市局 街路交通施設課 (課長 荒川 辰雄)</p>
<p>高規格ICアクセス 都市計画道路 横浜藤沢線 (関谷工区) 神奈川県</p>	<p>その他</p>	<p>29</p>	<p>109</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益:88億円 走行経費減少便益:20億円 交通事故減少便益:0.3億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 48,100台/日</p>	<p>32</p>	<p>【内訳】 事業費 : 30億円 維持管理費 : 2.2億円</p>	<p>3.4</p>	<p>① 防災 ・大規模地震による津波で沿岸部が浸水被災した際、横浜湘南道路、高速横浜環状南線等と一体となって、沿岸部への救援ルートが確保できる。 ・災害時に避難所となる小学校や養護学校への安全で円滑な避難が期待できる。 ・広幅員の道路整備により、火災発生時の延焼を防止する防災空間を確保できる。</p> <p>② 安全・安心・利便性 ・第3次救急医療機関である（独）国立病院機構横浜医療センターへの利便性向上が図られる。</p> <p>③ 地域の活性化 ・圏央道を構成する横浜湘南道路、高速横浜環状南線の（仮）栄IC・JCTにアクセスすることから、首都圏各地から湘南地域への移動性が向上し、観光振興を始めとする周辺地域の活性化が期待できる。</p>	<p>・現場条件の変更に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 横浜藤沢線（関谷工区）は、鎌倉市関谷（横浜市境）から鎌倉市城廻に至る延長約0.6kmの都市計画道路であり、2車線の県道を6車線の道路へ拡幅する事業である。なお、本事業区間に続く、横浜湘南道路と高速横浜環状南線が連絡する（仮）栄IC・JCTまでの区間は、横浜市が拡幅工事を施工している。また、（仮）栄IC・JCTにアクセスする道路として、横浜湘南道路の開通に合わせ、令和6年度の供用を目指している。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成20年度 ・事業進捗率：約63%（うち用地取得率100%）</p> <p>【コスト縮減等】 ・舗装や基礎材等に再生材の使用や、排水構造物等にプレキャスト製品を採用するなど、コスト削減に努める。</p>	<p>継続</p>	<p>都市局 街路交通施設課 (課長 荒川 辰雄)</p>

<p>連続立体交差事業 相模鉄道本線 (鶴ヶ峰駅付近) 横浜市</p>	<p>その他</p>	<p>784</p>	<p>942</p>	<p>【内訳】 移動時間短縮便益: 877億円 走行経費減少便益: 50億円 交通事故減少便益: 14億円</p> <p>【主な根拠】 踏切交通遮断量 148,340台時/日</p>	<p>632</p>	<p>【内訳】 事業費 : 630億円 維持管理費 : 1.1億円</p>	<p>1.5</p>	<p>①踏切交通の安全性向上 踏切(10箇所)を除却することにより踏切における渋滞や踏切事故が解消される ②地域防災力の向上 踏切除却により迅速な緊急活動が可能となり地域住民の安全・安心が確保される ③地域社会への貢献 鉄道により分断された地域の南北一体化及び駅周辺の都市基盤の整備により地域の活性化が期待される ④環境の向上 踏切における交通渋滞の解消によりCO2排出量の軽減が期待できる</p>	<p>設計の深度化により総事業費に変更が生じたことから再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 本事業は、相模鉄道本線の鶴ヶ峰駅付近において鉄道を連続的に地下化することにより、10箇所の踏切(うち開かずの踏切9箇所、踏切道改良促進法に基づく法指定踏切10箇所)を除却し、踏切事故の解消、地域交通の円滑化、地域防災力の向上、地域の一体化及び周辺のまちづくりの発展等により生活環境の向上が図られる事業である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業の進捗状況 比較・概略設計、都市計画、環境影響評価 ・残事業内容 詳細設計、事業認可、用地買収、工事</p> <p>【コスト削減等】 技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト削減に努めながら事業を推進する。</p>	<p>継続</p>	<p>都市局 街路交通施設課 (課長 荒川 辰雄)</p>
<p>重要物流道路 都市計画道路 東岩瀬線 (上野新町工区) 富山県</p>	<p>その他</p>	<p>14</p>	<p>49</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益: 46億円 走行経費減少便益: 1.1億円 交通事故減少便益: 1.9億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 21,400台/日</p>	<p>34</p>	<p>【内訳】 事業費 : 34億円 維持管理費 : 0.5億円</p>	<p>1.4</p>	<p>① 交通の円滑化やアクセス向上 ・物流拠点である国際拠点港湾伏木富山港(富山地区)と国道8号や富山市中心市街地とのアクセス向上が図れる。 ② 交通渋滞の緩和 ・2車線から4車線に拡幅し、当該路線及び周辺道路の渋滞を緩和する。 ③ 歩行空間の確保 ・自歩道の設置により自転車を車道と分離するとともに歩行空間を拡大し、歩行者と自転車の安全性と快適性を改善する。(歩道幅員2.0m→4.5m)。 ④ 緊急搬送の安定性向上 ・三次医療施設(富山県立中央病院)及び二次医療施設(富山赤十字病院)への救急搬送の安定性向上により、安心できる住民生活の実現を図る。 ⑤ 災害時の緊急輸送ルートの強化 ・富山県地域防災計画において、第一次緊急輸送路に指定されており、災害により被災した地域からの迅速な緊急搬送、救援物資等の輸送の確実性向上が期待される。</p>	<p>・物件補償費の増加に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 東岩瀬線は、富山市中心市街地と富山市北部地域の市街地を經由し、国道8号と国際拠点港湾伏木富山港(富山地区)を結ぶ富山市の主要な放射道路であるとともに、JR富山駅へのアクセス道路となる重要な路線であり、交通の円滑化やアクセス向上等を目的として、富山市上野新町地内の約0.5kmを整備するものである。</p> <p>【事業の進捗見込み】 ・事業化年度:平成29年度 ・事業進捗率約66%(うち用地取得率89%)</p> <p>【コスト削減等】 ・他工事との工程調整による建設発生土の有効利用や、新技術の採用により、工事コストの削減に努めていく。</p>	<p>継続</p>	<p>都市局 街路交通施設課 (課長 荒川 辰雄)</p>

<p>地高ICアクセス 都市計画道路 和戸町竜王線 (城東～中央5丁目工 区) 山梨県</p>	<p>再々評価</p>	<p>61</p>	<p>71</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益:54億 円 走行経費減少便益:12億 円 交通事故減少便益:5.2億 円 【主な根拠】 計画交通量 17,700台/日</p>	<p>56</p>	<p>【内訳】 事業費 : 56億円 維持管理費 : 0.04億円</p>	<p>1.3</p>	<p>地域高規格道路アクセス道路として、広域的な地域間交流機能を補完するとともに、現道の渋滞緩和や歩行者・自転車の安全確保、災害時の避難路機能、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>・再評価実施後、5年間が経過している事業であるため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 和戸町竜王線は、甲府市和戸町から国道20号の竜王立体に至る4車線の幹線道路であり、県内道路ネットワークを構成する重要な路線の一つである。甲府中心市街地は公共交通機関が脆弱、かつ自動車交通によるアクセスが悪く、中心地の空洞化が進んでいる。このため本路線を整備し、甲府都市圏の道路ネットワークを形成し、アクセス性の向上を図り中心市街地の都市機能を再構築する。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成23年度 ・事業進捗率：約63%（うち用地取得率約92%）</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ていく。</p>	<p>継続</p>	<p>都市局 街路交通施設課 (課長 荒川 辰 雄)</p>
<p>連続立体交差事業 名古屋鉄道名古屋本線 線等（知立駅付近） 愛知県</p>	<p>再々評価</p>	<p>664</p>	<p>767</p>	<p>【内訳】 移動時間短縮便益:725億 円 走行経費減少便益:40億 円 交通事故減少便益:2.2億 円 【主な根拠】 踏切交通遮断量 213,480台時/日</p>	<p>688</p>	<p>【内訳】 事業費 : 688億円 維持管理費 : 0.18億円</p>	<p>1.1</p>	<p>① 踏切遮断の解消 知立駅東側隣接踏切の遮断時間（約52分/60分）が解消される。 ② 踏切渋滞の解消 県道安城知立線（知立4号踏切）の渋滞（最大渋滞長約120m）が解消される。 ③ 魅力ある市街地の形成 土地区画整理事業等や街路事業と一体となつてまちづくりを進めている。 ④ 歩行者・自転車の利便性・安全性の向上 開かずの踏切及び歩行者ボトルネック踏切の解消。</p>	<p>・再評価実施後、5年間が経過している事業であるため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・本事業は、名古屋鉄道名古屋本線・三河線の知立駅付近約5.0kmにおいて、鉄道を高架化し10箇所踏切を除去することにより、都市交通の円滑化及び踏切事故の解消を図るとともに、土地区画整理事業等周辺の市街地整備と併せて都市機能の強化を図り、知立市の中心市街地としてふさわしい魅力あるまちづくりを進める上で重要な事業である。</p> <p>【事業の進捗見込み】 ・事業化年度：平成12年度 ・事業進捗率53%（うち用地進捗率96%）</p> <p>【コスト縮減等】 ・新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策により、着実なコスト削減に努める。</p>	<p>継続</p>	<p>都市局 街路交通施設課 (課長 荒川 辰 雄)</p>

<p>連続立体交差事業 阪神電鉄本線 (住吉駅東方～芦屋市境) 神戸市</p>	<p>その他</p>	<p>678</p>	<p>995</p>	<p>【内訳】 移動時間短縮便益：887億円 走行経費減少便益：45億円 交通事故減少便益：63億円</p> <p>【主な根拠】 踏切交通遮断量 279,719台時/日</p>	<p>989</p>	<p>【内訳】 事業費 988億円 関連道路維持管理費 0.5億円</p>	<p>1.01</p>	<p>①鉄道の高架化（踏切除却）に伴う交通渋滞の解消による交通の円滑化と踏切事故の解消 ②交差道路の整備による地域防災力の向上と市街地の分断解消 ③歩道整備による歩行者の安全性確保と沿線周辺の交通円滑化 ④高架下利用によるまちの活性化 ⑤駅舎の更新による美化およびバリアフリー化 ⑥無電柱化による都市災害の防止や都市景観の向上等</p>	<p>・電線共同溝工の追加に伴う総事業費増額および事業期間延伸の妥当性について、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 本事業は阪神電鉄本線の住吉駅東方～芦屋市境の約3.9kmにおいて鉄道を高架化することにより、11箇所踏切を除却し、都市内交通の円滑化を図るとともに、分断された市街地の一体化による都市の活性化を図る事業である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成4年度 ・事業進捗率：96%</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ている。</p>	<p>継続</p>	<p>都市局 街路交通施設課 (課長 荒川 辰雄)</p>
<p>高規格ICアクセス 都市計画道路 千穂王子ヶ浜線 (千穂1丁目～春日) 和歌山県</p>	<p>その他</p>	<p>35</p>	<p>32</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：30億円 走行経費減少便益：1.5億円 交通事故減少便益：0.13億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 5,000台/日</p>	<p>29</p>	<p>【内訳】 事業費：29億円 維持管理費：0.16億円</p>	<p>1.1</p>	<p>①第一次緊急輸送道路に指定されており、災害発生時の救助・救急・消火活動及び避難者への物資輸送の円滑化を図る。 ②両側に3.5mの自転車歩行者道を整備することにより、通勤や近隣学校への通学路として利用者の安全確保を図る。 ③新宮市北部地域における東西軸が形成され、国道42号と新宮紀宝道路新宮北IC（仮称）へのアクセス性が向上し、新宮駅周辺市街地の交通円滑化に寄与する。 ④周辺道路の渋滞緩和が図られ、快適性の向上が期待される。</p>	<p>・社会情勢の変化により再評価を実施。</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 都市計画道路千穂王子ヶ浜線は、国道24号と県道あけぼの広角線を結ぶ、延長約2.3kmの都市計画道路である。当路線は新宮市の東西を連絡するとともに、新たに整備される新宮紀宝道路新宮北IC（仮称）から市内部への誘導と観光拠点、JR新宮駅へのアクセス、国道24号へ連絡を担う道路である。また、当該事業区間は緊急輸送道路（第一次）として災害発生時の救助・救急・消火活動及び避難者への物資輸送の円滑化を図る上で重要な区間である。当該事業区間を整備することにより、国道42号と新宮紀宝道路新宮北IC（仮称）間のアクセス性の向上や、新宮駅周辺市街地の交通が円滑化するとともに、周辺道路の渋滞緩和及び歩道の整備による歩行者等の安全性を確保するものである。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：令和2年度 ・事業進捗率：1%（うち用地取得率0%）</p> <p>【コスト縮減等】 ・再生材の利用及びプレキャスト製品の使用等により、コスト縮減に努めている。</p>	<p>継続</p>	<p>都市局 街路交通施設課 (課長 荒川 辰雄)</p>

<p>高規格ICアクセス 都市計画道路 千穂王子ヶ浜線 (徐福2丁目～丸山) 新宮市</p>	<p>その他</p>	<p>20</p>	<p>21</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：18億円 走行経費減少便益：2.1億円 交通事故減少便益：0.39億円 【主な根拠】 計画交通量 1,700～4,300台/日</p>	<p>16</p>	<p>【内訳】 事業費：16億円 維持管理費：0.11億円</p>	<p>1.3</p>	<p>①新宮市の東西軸が形成され、国道42号と近畿自動車道紀勢線新宮紀宝道路（仮称）新宮北ICへのアクセス性が向上し、新宮駅周辺市街地の交通円滑化に寄与する。 ②周辺道路の渋滞解消が図られるとともに、歩行者の安全性が向上する。また、災害時には、救助および物資輸送に必要な防災上重要な役割が期待される。</p>	<p>・社会情勢の変化により再評価を実施。 【投資効果等の事業の必要性】 都市計画道路千穂王子ヶ浜線は、新宮市の東西を連絡する道路であり、災害発生時の救助・救急・消火活動及び避難者への物資輸送の円滑化を図る上で重要な区間である。また、国道42号と近畿自動車道紀勢線新宮紀宝道路（仮称）新宮北IC間のアクセス性の向上や、新宮駅周辺市街地の交通が円滑化するともに、周辺道路の渋滞緩和及び歩道の整備による歩行者等の安全性の確保を目的とし、新宮市徐福2丁目～新宮市丸山までの延長約0.5kmを整備するものである。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：令和2年度 ・事業進捗率：1%（うち用地取得率0%） 【コスト縮減等】 ・再生材の利用及びプレキャスト製品の使用等により、コスト縮減に努めていく。</p>	<p>継続</p>	<p>都市局 街路交通施設課 (課長 荒川 辰雄)</p>
<p>地域高規格道路 北九州高速道路 都市計画道路 戸畑枝光線（牧山ランプ～枝光ランプ） 北九州市</p>	<p>その他</p>	<p>165</p>	<p>517</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：411億円 走行経費減少便益：60億円 交通事故減少便益：45億円 【主な根拠】 計画交通量 30,200台/日</p>	<p>184</p>	<p>【内訳】 事業費：174億円 維持管理費：9億円</p>	<p>2.8</p>	<p>・高速性・定時性の向上を図ることで、北九州市内の広域交流拠点間の連携を強化する。 ・市街地及び路線周辺地域における交通混雑を緩和する。 ・緊急輸送道路でもある都市高速道路ネットワークにおける代替路を確保する。</p>	<p>・関連事業との工程調整による事業期間の変更のため、再評価を実施。 【投資効果等の事業の必要性】 地域高規格道路北九州高速道路は、福岡県北九州市を放射環状型に結ぶ高速1号線から高速5号線の5路線により九州縦貫自動車道、黒崎ハイバス等を相互に連絡し、都心と市街地周辺の各拠点間の連絡強化に寄与する地域高規格道路である。 戸畑枝光線（牧山ランプ～枝光ランプ）は、北九州高速道路の一部を形成し、北九州高速2号線と北九州高速5号線を連絡し、北九州市の環状放射型の自動車専用道路ネットワークを形成する延長2.6kmにおいて街路整備を行うものである。 【事業の進捗見込み】 ・事業化年度：平成23年度 ・事業進捗率約82%（うち用地取得率100%） 【コスト縮減等】 ・現地発生土の有効活用や、新工法や新技術の活用等により、コスト縮減を図る。</p>	<p>継続</p>	<p>都市局 街路交通施設課 (課長 荒川 辰雄)</p>

<p>連続立体交差事業 JR筑豊本線・鹿児島本線（折尾駅付近）</p> <p>北九州市</p>	<p>その他</p>	<p>501</p>	<p>1,084</p>	<p>【内訳】 移動時間短縮便益：409億円 走行経費減少便益：17億円 交通事故減少便益：1億円 その他便益：657億円 【主な根拠】 踏切交通遮断量 41,744台/日 ※その他便益の詳細は、北九州市HP： https://www.city.kitakyushu.lg.jp/files/000967746.pdf</p>	<p>1,024</p>	<p>【内訳】 事業費：539億円 関連事業費：484億円 維持管理費：1億円</p>	<p>1.1</p>	<p>① 9箇所の踏切の除去や幹線道路の整備などにより、交通渋滞が解消される。 ② 鉄道により分断されている地域の一体化が図られる。 ③ 2箇所に分かれている駅舎が集約され、乗り換えなどがスムーズになる。 ④ バリアフリー化が進み、すべての人が利用しやすい、駅や駅前広場となる。 ⑤ 折尾駅南側の住宅地内道路の整備により、消防車が入りやすくなるなど、防災面に優れ、安全で安心なまちなみの形成が図られる。 ⑥ 駅ホームの防風スクリーンや駅舎などを学園都市の玄関口に相応しいデザインとすることで、まちのシンボル性を高め、駅を中心とした活力あるまちが実現する。 ⑦ 廃線撤去後の側道整備等により、良好な住環境が形成され、世帯数の増や賑わいの向上が期待される。</p>	<p>・労務単価、資材単価の上昇による総事業費増及び残存鉄道施設の撤去等による事業期間変更により、再評価を実施。</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・本事業は、周辺市町も含めた本市西部の地域拠点で、北部九州有数の学園都市である折尾地区において、JR筑豊本線・鹿児島線の折尾駅付近約4.5kmの鉄道を高架化及び一部地下化する事により、9箇所の踏切を除去し、都市内交通の円滑化を図るとともに、分断された市街地の一体化による都市の活性化を図る事業である。</p> <p>【事業の進捗見込み】 ・新規着工準備採択：平成13年度 ・都市計画決定：平成16年度 ・都市計画事業認可：平成16年度 ・事業進捗率89%（うち用地進捗率100%）</p> <p>【コスト削減等】 ・他事業の発生土や現場内発生土の有効活用等、工事コストの削減に努めていく。</p>	<p>継続</p>	<p>都市局 街路交通施設課 （課長 荒川 辰雄）</p>
<p>連続立体交差事業 JR長崎本線（浦上駅～長崎駅間）</p> <p>長崎県</p>	<p>その他</p>	<p>494</p>	<p>580</p>	<p>【内訳】 移動時間短縮便益：561億円 走行経費減少便益：18億円 交通事故減少便益：1億円 【主な根拠】 踏切交通遮断量 101,800台時/日</p>	<p>543</p>	<p>【内訳】 事業費：491億円 維持管理費：52億円</p>	<p>1.1</p>	<p>① 鉄道により東西に分断された市街地の一体化により地域活性化に寄与 ② 九州新幹線及び長崎駅周辺土地区画整理事業と一体的な整備により、長崎駅西側の土地の有効な活用が可能となる</p>	<p>・関連事業との工程調整による事業期間の変更のため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・JR長崎本線の長崎市松山町から長崎駅までの区間について、鉄道を連続立体交差化することにより、4箇所の踏切を除去し踏切による交通渋滞の解消等交通の円滑化を図るとともに、線路により分断されていた東西市街地の一体化による地域活性化に寄与することを目的とした事業である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成21年度 ・事業進捗率：91%（うち用地進捗率100%）</p> <p>【コスト削減等】 ・残工事が僅かであるが、今後もコスト削減に努める。</p>	<p>継続</p>	<p>都市局 街路交通施設課 （課長 荒川 辰雄）</p>

<p>地域高規格道路 大分中央幹線道路 都市計画道路 庄の原佐野線（下郡工区） 大分県</p>	<p>長期間継続中</p>	<p>180</p>	<p>179</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：139億円 走行経費減少便益：28億円 交通事故減少便益：12億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 32,800台/日</p>	<p>161</p>	<p>【内訳】 事業費：160億円 維持管理費：1億円</p>	<p>1.1</p>	<p>・交通容量の拡大により特に朝夕通勤ラッシュ時の交通渋滞の緩和に寄与する。 ・中心市街地と広域防災拠点である大分スポーツ公園や米良ICのアクセス向上が図れる。</p>	<p>・新規評価実施後、5年間が経過している事業であるため、再評価を実施。</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 地域高規格道路大分中央幹線道路は、「大分自動車道 大分IC」と東九州自動車道 大分米良ICと接続する「（主）中判田下郡線」を結び、延長約6kmの路線である。 このうち、（都）庄の原佐野線（下郡工区）は、東九州自動車道等の広域幹線道路とのネットワーク強化や、周辺道路の交通渋滞の緩和に寄与することを目的とする延長0.9kmの街路事業である。</p> <p>【事業の進捗見込み】 ・事業化年度：平成29年度 ・事業進捗率17%（うち用地進捗率62%）</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ていく。</p>	<p>継続</p>	<p>都市局 街路交通施設課 （課長 荒川 辰雄）</p>
---	---------------	------------	------------	--	------------	---	------------	---	--	-----------	---------------------------------------

【港湾整備事業】
（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			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						
新島港前浜地区 離島ターミナル整備事業 東京都	再々評価	207	530	388	1.4	<ul style="list-style-type: none"> ・再評価実施後一定期間が経過しているため再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 <ul style="list-style-type: none"> ・新島港は、島の玄関口として島民の生活や産業活動を支える重要な役割を果たしているが、定期貨客船及び高速艇の就航率が十分でなく、島民生活の安定に欠け原因となっている。 ・旅客の乗降と荷役作業が同時に岸壁で行われており、混雑時における貨客の輻輳が安全上の大きな課題となっている。 【事業の進捗の見込み】 <ul style="list-style-type: none"> ・令和19年度整備完了予定 【コスト縮減等】 <ul style="list-style-type: none"> ・ケーソン構造を採用し、ケーソン製作を東京港で行って、気象・海象条件の厳しい離島での作業を据付のみとすることで、作業の効率化を高めコスト縮減を図っている。 ・島しょ地域の港湾等の工事においては、厳しい気象・海象条件や水深といった悪条件下での施工環境にあるため、ICTを活用した効率化・省人化の推進について検討する。 ・防波堤や岸壁等の整備によって就航率の向上や旅客の乗降と荷役の安全性、効率性の向上を図る本事業は、施設規模、位置など十分に検討されたものであり、代替案の可能性は極めて低い。 	継続	港湾局 計画課 (課長 安部 賢)	
神津島港前浜地区 離島ターミナル整備事業 東京都	再々評価	253	281	241	1.2	<ul style="list-style-type: none"> ・再評価実施後一定期間が経過しているため再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 <ul style="list-style-type: none"> ・神津島港は、島の玄関口として、また、漁業の基地として、島民の生活や産業活動を支える重要な役割を果たしているが、定期貨客船及び高速艇の就航率が十分でなく、島民生活の安定に欠け原因となっている。 ・就航率向上を図るため防波堤、治地及び岸壁等の一体的な整備を行うとともに、島の主要産業である水産業の振興に資するため、小型船のための物揚場の整備を併せて行っている。 【事業の進捗の見込み】 <ul style="list-style-type: none"> ・令和22年度整備完了予定 【コスト縮減等】 <ul style="list-style-type: none"> ・ケーソン構造を採用し、ケーソン製作を東京港で行って、気象・海象条件の厳しい離島での作業を据付のみとすることで、作業の効率化を高めコスト縮減を図っている。 ・島しょ地域の港湾等の工事においては、厳しい気象・海象条件や水深といった悪条件下での施工環境にあるため、ICTを活用した効率化・省人化の推進について検討する。 ・防波堤や岸壁等の整備によって就航率の向上や旅客の乗降と荷役の安全性、効率性の向上を図る本事業は、施設規模、位置など十分に検討されたものであり、代替案の可能性は極めて低い。 	継続	港湾局 計画課 (課長 安部 賢)	

清水港三保地区 廃棄物処理施設等整備 事業 静岡県	再々評価	101	656	【内訳】 処理コスト削減便益：611億円 残存価値：45億円 【主な根拠】 処理土量：2,324千m3 新たに造成される土地：26万m2	644	【内訳】 建設費：644億円	1.02	・浚渫場所に近い場所に処分地を確保することにより、重機が発するCO2及びNOXの排出量が軽減され環境負荷を低減できる。 ・残事業（護岸工30m）を施工することにより、埋立地の確保と新たな土地造成の効果が見込めるため、事業の継続は不可欠である。 ・県が策定した「駿河湾港整備基本計画」において、大規模災害時の災害廃棄物処理用地として指定されており、浚渫土砂受入れ以外の利活用が期待できる。	・再評価実施後一定期間が経過しているため再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・清水港においては、船舶の安全航行を目的とした航路等の維持浚渫が必要であるが、近年、都市化の進展や環境保全等の観点から、海洋投棄が出来ず、内陸処分もますます困難となっている。これを解消するため、港内に外周護岸を建設して海面埋立処分地を確保する必要がある。 【事業の進捗の見込み】 ・令和13年度整備完了予定 【コスト削減等】 ・残事業のケーソン中詰め材に発生したCo殻を再生材として使用する等、従来よりも安価となる材料の使用を検討しコスト削減に努める。	継続	港湾局 計画課 (課長 安部賢)
大阪港 臨港鉄道整備事業 大阪市	その他	346	5,292	【内訳】 移動コスト・移動時間コスト削減：3,589億円 交通事故減少：12億円 既存道路の混雑緩和による移動コスト削減：2,647億円 合計：6,248億円 ※うち港湾整備事業(インフラ部)：5,292億円 【主な根拠】 ○鉄道利用者の発生集中量 2000万人ベース：82,953人/日 3500万人ベース：149,159人/日	1,334	【内訳】 建設費：1320億円 管理運営費等：15億円 ※費用便益分析上は、完了済みの関連事業の既投資額444億円を含む	4.0	・鉄道路線の導入空間が確保され、大量、高速、定時性の高い鉄道が整備されることにより、人流と物流の分離が図られ、臨海部のアクセスが向上する。 ・臨港鉄道の整備に伴う自動車・バス利用から鉄道利用への転換によって、既存の道路混雑が緩和されるとともに、沿道における騒音や振動等が軽減される。	・事業期間及び総事業費の見直しにより再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・大阪港の骨格となる幹線道路網の補助的機関として、本路線の整備により人流と物流を分離し、幹線道路網の交通負荷を軽減し、港湾物流の円滑化を図り、臨海部開発の進展により増大する旅客需要に対応していくことが重要である。夢洲では、すでに高規格コンテナターミナルを中心とした国際物流拠点を形成しており、国際観光拠点とともに、それぞれが十分な機能を発揮するためには、鉄道路線の整備により交通負荷を分散し周辺道路網に与える影響を軽減することが必要である。 【事業の進捗の見込み】 ・令和9年度整備完了予定 【コスト削減等】 ・夢洲駅本体の建設に必要な土留工において、地中にセメントを混合する際、同時に地盤改良材をかき上げて排出することができる工法を採用することで、事前の撤去工事が不要となる対策を講じている。また、土留壁を支える「切梁」と呼ばれる梁材の間隔を通常より広く配置できる工法を採用することで、鋼材使用量を減少させる取り組みを行った。	継続	港湾局 計画課 (課長 安部賢)
大阪港港内一般地区 港湾公害防止対策事業 大阪市	再々評価	147	1,443	【内訳】 環境便益(被害防止に対する住民の支払い意思額)：1,443億円 【主な根拠】 大阪市世帯数：148万世帯	125	【内訳】 建設費：125億円	11.5	・水環境が改善されることで、市民の安全・安心が向上するとともに大阪港の水辺利用者及び利用機会の増加が見込まれる。 ・底質の除去に伴い、大阪港の生態系や自然環境の回復・保全に寄与する。	・再評価実施後一定期間が経過しているため再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・環境基準を超過した底質ダイオキシン類の除去等の対策を実施し、住民への被害を防止するため。 【事業の進捗の見込み】 ・令和11年度整備完了予定 【コスト削減等】 ・覆砂工法等の代替措置や中濃度や高濃度ダイオキシン類対策にかかる技術革新等によるコスト削減の可能性を検討する。	継続	港湾局 計画課 (課長 安部賢)
笠岡港寺間地区 廃棄物海面処分場整備 事業 岡山県	再々評価	115	434	【内訳】 浚渫土砂処分の適正化便益：370億円 残存価値：65億円 【主な根拠】 海洋投棄時の海上輸送費用：284億円 廃棄物処理護岸処分時海上輸送費用：85億円	395	【内訳】 建設費：367億円 管理運営費等：28億円	1.1	・浚渫土砂の処分場不足が解消され、港湾施設の計画的な整備が図られる。	・再評価実施後一定期間が経過しているため再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・本事業の実施により、処分場が不足している中で、港湾整備等により発生する土砂の処分先の確保と、土砂処分コストの削減が可能になることから、本事業の必要性は高い。 【事業の進捗の見込み】 ・令和9年度整備完了予定 【コスト削減等】 ・設計・積算の段階において、経済比較を行いコスト削減に努めている。	継続	港湾局 計画課 (課長 安部賢)

<p>広島港五日市・廿日市地区 臨港道路廿日市草津線整備事業（第Ⅱ期区間）</p> <p>広島県</p>	その他	105	169	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：156億円 走行経費減少便益：12.1億円 交通事故減少便益：0.3億円</p> <p>【主な根拠】 臨港道路計画交通量： （全線供用時）300万台/日</p>	98	<p>【内訳】 建設費：97億円 管理運営費等：0.73億円</p>	1.7	<ul style="list-style-type: none"> ・本整備事業の実施により、立地企業の物流効率化が図られ、地域産業の国際競争力が向上する。 ・陸上輸送の効率化が図られ、排出ガス（CO2、NOx）が削減され、環境負荷の軽減される。 ・災害時の緊急物資輸送道路として、背後圏企業の安定的な産業活動及び地域住民の生活の維持に寄与する。 	<ul style="list-style-type: none"> ・総事業費の見直しにより再評価を実施 <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ふ頭間を結ぶアクセスルートを確保し港湾関連車両の陸上輸送環境を改善することにより、物流効率化を図り、背後企業及び地域産業に貢献する。 <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・令和7年度整備完了予定 <p>【コスト削減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・既設橋を利用した片側歩道とすることでコスト削減を図る。 	継続	<p>港湾局 計画課 （課長 安部 賢）</p>
<p>宇和島港大浦地区 国内物流ターミナル整備事業</p> <p>愛媛県</p>	その他	85	161	<p>【内訳】 輸送コスト削減便益：126億円 準備作業時滞船コスト削減便益：4.6億円 係留作業コスト削減便益：22億円 漁船の耐用年数増加便益：6.8億円 残存価値：1.4億円</p> <p>【主な根拠】 年間取扱貨物量：81千トン 漁船、遊漁船等隻数：300隻</p>	137	<p>【内訳】 建設費：134億円 管理運営費等：2.8億円</p>	1.2	<ul style="list-style-type: none"> ・本整備事業の実施により、岸壁や小型船だまりと一体的に機能する十分な作業スペースを持つ背後地が整備され、漁業関連作業（飼料の荷揚・保管・積込等）の効率化が図れ、漁業施設基盤として水産養殖業の発展に繋がる。 ・水産養殖用飼料の輸送コスト削減効果が、地場産業である水産養殖業の競争力強化に繋がり、地元経済等への好影響が望まれる。 ・小型船の適正な係留が可能となることにより、護岸等への係留が解消され、港内の安全・港湾環境の向上される。 	<ul style="list-style-type: none"> ・事業期間及び総事業費の見直しにより再評価を実施 <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・築地・新内港地区の耐震強化岸壁では背後用地が狭隘で大浦地区の緑地等と一体的な利用をする計画である。平成30年7月豪雨災害ではがれき置き場としても利用されており、災害時の円滑な輸送を図ると共にリダンダンシーの確保が重要である。さらに令和2年には大浦地区の港湾関連用地に公設民営の宇和島地区水産物荷捌き施設（魚市場）が開設され、大浦地区と禰崎地区の陸上輸送の連携強化が必要となっている。以上より、臨港道路（橋梁）を整備する必要がある。 <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・令和7年度整備完了予定 <p>【コスト削減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・橋脚施工や上部工架設に必要な仮橋樑について、支持層への根入れ深さを見直し、杭長の短縮や打設作業の効率化によりコスト削減を図った。 	継続	<p>港湾局 計画課 （課長 安部 賢）</p>
<p>下関港長府地区 国際物流ターミナル整備事業</p> <p>下関市</p>	再々評価	64	247	<p>【内訳】 陸上輸送費用削減便益：238億円 海上輸送費用削減便益：9億円 残存価値：0.3億円</p> <p>【主な根拠】 令和3年予測取扱貨物量： タイヤ 442千トン/年</p>	125	<p>【内訳】 建設費：122億円 管理運営費等：4億円</p>	2.0	<ul style="list-style-type: none"> ・輸送の効率化に伴い排気ガスが軽減される。 ・輸送の効率化に伴う騒音・交通安全上の問題が軽減される。 ・地域経済の活性化が期待される。 	<ul style="list-style-type: none"> ・再評価実施後一定期間が経過しているため再評価を実施 <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・大型船舶の寄港による効率的な貨物輸送が可能となり、輸送コストの削減に対応するとともに、地域経済の活性化を図ることが期待できるために本事業の整備を進めていく必要がある。 <p>【事業進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・令和8年度整備完了予定 <p>【コスト削減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・浚渫土を他工事に流用することにより、処分費用の削減に努める 	継続	<p>港湾局 計画課 （課長 安部 賢）</p>

伊万里港浦ノ崎地区 廃棄物海面処分場整備 事業 佐賀県	再々評価	265	1,181	【内訳】 浚渫土砂処分費用削減便益:1,181億円 【主な根拠】 受入土量:1,000万m ³	956	【内訳】 建設費:952.4億円 管理運営費等:3.6億円	1.2	・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。	・再評価実施後一定期間が経過しているため再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・本事業は港湾整備事業で発生する浚渫土砂を適正に処分するものであり、海上輸送距離の短縮が図られ、浚渫土砂処分にかかるコストが削減される。 【事業の進捗見込み】 ・令和13年度整備完了予定 【コスト削減】 ・作業船の効率的な使用による回航費の削減。	継続	港湾局 計画課 (課長 安部 賢)
佐伯港大入島東地区 廃棄物海面処分場整備 事業 大分県	再々評価	47	48	【内訳】 土砂の海上輸送コスト削減:1.5億円 土砂の陸上輸送コスト削減:41.6億円 残存価値:4.4億円 【主な根拠】 発生浚渫土量 83,000m ³ 陸上公共残土 647,000m ³	57	【内訳】 建設費:56.7億円 管理運営費:0.3億円	0.8	・土砂の運搬距離が短くなることによる排出ガスの減少、騒音の軽減等	・再評価実施後一定期間が経過しているため再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・平成26年の14m岸壁供用開始後、大型貨物船やクルーズ船の離着岸や航行は現在の泊地、航路で安全に行われており、現時点では追加の浚渫が不要。 ・陸上建設発生土については、現在佐伯市内の処分地にて対応できており、今後も引き続き調整をおこなう体制ができていことから、建設発生土を当事業で受入れる必要性が無い。 ・島内の人口が減少し、宅地等土地利用のニーズが減少しており、埋立地利用の面で整備の必要性が減少。	中止	港湾局 計画課 (課長 安部 賢)
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	526	2,382	【内訳】 輸送コストの削減便益(海上):52億円 輸送コストの削減便益(陸上):1,157億円 海難事故削減便益:1,123億円 耐震便益:35億円 残存価値:16億円 【主な根拠】 令和7年度予測取扱貨物量(林産品):56.0 万トン/年 令和7年度予測取扱貨物量(完成自動車): 7.7万トン/年 避泊隻数:2隻、受入可能回数:15.4回/年	2,146	【内訳】 建設費:2,116億円 管理運営費等:30億円	1.1	・本整備事業の実施により、緊急物資輸送による地域住民の生活維持及び震災後の事業活動への不安が軽減される。	・事業期間及び総事業費の見直しにより再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・貨物量の増大や船舶の大型化に対応し輸送の効率化による地域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。 【事業の進捗の見込み】 ・令和6年度整備完了予定 【コスト削減等】 ・本体ケーソン堤頭部において、小口止めケーソンを使用し、消波ブロック製作、据付にかかる費用を低減した。	継続	港湾局 計画課 (課長 安部 賢)

和泊港和泊地区 離島ターミナル整備事業 鹿児島県	再々評価	200	477	<p>【内訳】 陸上輸送費用削減便益：7.8億円 海難減少事故減少による便益：467.6億円 残存価値：2.0億円</p> <p>【主な根拠】 陸上輸送貨物量の減少：3.4万トン/年 海難遭遇船舶の減少：8隻/年</p>	295	<p>【内訳】 建設費：294.8億円 管理運営費等：0.01億円</p>	1.6	<ul style="list-style-type: none"> ・定期貨客船の就航率向上に寄与し、海上輸送の確実性・信頼性が高まることで、島民の生活の安定に寄与する。 ・農林水産業や観光業等の、背後地域における社会経済活動の維持・発展が期待され、離島の自立的発展に寄与する。 ・離島と本土を結ぶ海上輸送の効率化により、地域間の交流や連携の推進が期待される。 ・島民の生活の安定が図られるため、人口流出が抑制され地域社会の安定化が図られることで、有人国境離島地域（奄美群島）である沖永良部島の国土としての維持・保全が期待される。 ・係留時の安全性が確保され、岸壁への乗揚事故や岩礁との接触事故等に伴う欠航が回避される等、定期航路の安定的な運航が確保され、島民への生活物資等の安定的な供給に寄与する。 ・港湾背後における設備投資が期待され、経済・社会の振興、地域社会の安定が図られる。地域社会の安定化により、多様な文化の継承並びに歴史的遺産等が維持・保存される。 ・接岸時における船舶の揺動や越波の減少、貨客動線の分離が図られ、旅客の安全性並びに荷役作業の効率性及び安全性が向上する。 	<ul style="list-style-type: none"> ・再評価実施後一定期間が経過しているため再評価を実施 <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・港内静穏度を向上させ、定期船の安定的な係留及び旅客の乗降、荷役の安全性向上のため、プロジェクトの必要性は高い。 <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・令和12年度整備完了予定 <p>【コスト削減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・設計（断面検討等）・積算の段階において、経済比較を行いコスト削減に努めている。 	継続	港湾局 計画課 (課長 安部 賢)
本部港本部地区 国内物流ターミナル整備事業 沖縄県	その他	124	805	<p>【内訳】 輸送コスト削減便益：65億円 国際観光純収入の増加便益：712億円 利用環境改善便益：16億円 沖出回避便益：0.31億円 環境改善便益：7億円 震災時における輸送コストの削減便益：5億円 残存価値：0.43億円</p> <p>【主な根拠】 令和9年取扱貨物量（本土向け）：80千トン/年 令和9年予測寄港回数：83回/年</p>	193	<p>【内訳】 建設費：192億円 管理運営費等：2億円</p>	4.2	<ul style="list-style-type: none"> ・港湾貨物の輸送効率化により、CO2及びNOx等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。 ・離島航路の泊地整備により、接岸時の安全性の向上、船長の心理的負担の軽減が図られた。 	<ul style="list-style-type: none"> ・事業期間及び総事業費の見直しにより再評価を実施 <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・令和3年度完了予定 <p>【コスト削減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・各施設の整備においてより経済的な標準断面を採用すること、緑地護岸において消波ブロックを流用するなどコスト削減を図っている。 	継続	港湾局 計画課 (課長 安部 賢)

【都市・幹線鉄道整備事業】
 (都市鉄道利便増進事業)
 (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		費用の内訳						
神奈川東部方面線速達性向上 事業 (独) 鉄道建設・運輸施設整 備支援機構	再々評価	4,022	10,073	【内訳】 利用者便益：10,389億円 環境等改善便益：53億円 供給者便益：-993億円 残存価値：624億円 【主な根拠】 所要時間短縮 ・二俣川～新宿 15分短縮 (59 分→44分) ・大和～渋谷 13分短縮 (58分 →45分) ・二俣川～目黒 16分短縮 (54 分→38分) ・大和～新横浜 23分短縮 (42 分→19分)	5,000	【内訳】 建設費：4,072億円 車両費：442億円 用地関係費：304億円 維持改良費・再投資費： 182億円	2.0	地域の活性化 生活利便性の向上 民間開発の誘発	継続	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 金指 和彦)	

(都市鉄道整備事業)
(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		費用の内訳						
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事：列車運行 円滑化事業) 東西線 木場駅 東京地下鉄株式会社	再々評価	155	61	<p>【内訳】</p> <ul style="list-style-type: none"> 利用者便益：62億円 供給者便益：▲3億円 残存価値：2億円 <p>■駅構内の混雑緩和による移動 時間短縮</p> <ul style="list-style-type: none"> 最混雑時間帯10分間における 平均歩行時間短縮効果：約128 秒/人 <p>■木場駅の停車時分の短縮</p> <ul style="list-style-type: none"> 超過停車時分の短縮効果：最 大6.3秒 <p>■木場駅の通過運転時分短縮に よる 門前仲町駅～木場駅、木場 駅～東陽町駅の遅延時間の短縮</p> <ul style="list-style-type: none"> 超過運転時分の短縮効果：最 大約25.4秒 	149	<p>【内訳】</p> <p>工事費：149億円</p>	0.4	<ul style="list-style-type: none"> 混雑緩和による ホーム上の安全性の 向上や移動負担の軽 減、感染症へのリス ク低減 エスカレーター増 設による降車客と乗 車客の交錯の軽減 ホーム上の空間の 拡張による多様な利 用者ニーズへの対応 <p>■再評価実施後、5年間が経過して いる事業であるため、再評価を実 施</p> <p>■投資効果等の事業の必要性 定量的に計上可能な効果に加え定 性的な効果も考慮すると事業によ る効果は一定程度は認められるも の、新型コロナウイルス感染症 やそれに伴う鉄道利用者数の減少 等の影響により、事業全体の投資 額に比べ得られる効果が低減する 可能性があるため、新型コロナ ウイルス感染症収束後の需要回復 状況や、今後の社会経済動向の推 移を踏まえて事業継続について検 討することが妥当。</p> <p>■事業の進捗の見込み 令和9年度内の供用開始・令和11年 度内の工事完了を目指している が、現時点で工事を一時休止して 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 金指 和彦)	

(鉄道駅総合改善事業)
(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		費用の内訳						
小田急中央林間駅総合改善事業 小田急電鉄株式会社	長期間 継続中	25	51	<p>【内訳】 移動時間短縮便益等：50.7億円</p> <p>【主な根拠】 小田急中央林間駅平均乗降人員：77.8千人/日 ただし、新型コロナウイルスによる需要減の最悪ケースを想定し、5割減の38.9千人/日として算定。</p>	28	<p>【内訳】 建設費：24.4億円 維持改良費・再投資費：3.8億円</p>	1.8	<ul style="list-style-type: none"> ・ホームドア設置によるバリアフリー化 ・生活支援機能施設（保育施設）の整備による保育所入所可能児童数の増加 	<ul style="list-style-type: none"> ・事業採択後5年間に経過した時点で継続中の事業であるため、再評価を実施。 ・改札設置等による混雑緩和やホームドア設置による安全性向上、保育施設等の導入による利便性向上等の観点から事業の必要性は高い。 ・ホームドア整備に伴うホーム補強について、設計の見直しを行うことでコスト削減を検討する。 	継続	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 金指和彦)

【住宅市街地総合整備事業】
 (住宅市街地総合整備事業)
 (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		費用の内訳						
豊四季台地区住宅市街地総合整備事業 都市再生機構	再々評価	972	1,070	【内訳】 拠点地区内便益 987億円 拠点地区外便益 83億円 【主な根拠】 建替による住環境の向上、 良質な住宅市街地の整備	993	【内訳】 事業費 1034億円 維持管理費▲41億円	1.1	<ul style="list-style-type: none"> ・良質な市街地住宅の供給や道路・歩行者ネットワークの形成により居住環境の向上が図られる。 ・防災性を高める公園や歩道状空地等の整備により安全で良好な街なみ形成が図られる。 ・地域医療福祉拠点の形成に向けた取組みを通じ、地区周辺を含めたまちづくりの実現が期待される。 	<ul style="list-style-type: none"> ・前回再評価後長期間（5年間）が経過したため再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 <ul style="list-style-type: none"> ・団地の建替事業による居住水準や居住環境の向上、地域に必要とされる施設等の整備の推進を引き続き図る必要がある。 【事業の進捗の見込み】 <ul style="list-style-type: none"> ・令和8年度末には団地の建替事業は竣工予定で、遅延なく工事等が進捗している。 	継続	住宅局 市街地建築課 市街地住宅整備室 (室長 岸田里佳子)

<p>赤羽台周辺地区住宅市街地総合整備事業</p> <p>都市再生機構</p>	<p>再々評価</p>	<p>1,425</p>	<p>1,582</p>	<p>【内訳】 拠点地区内便益1,150億円 拠点地区外便益432億円</p> <p>【主な根拠】 建替による住環境の向上、 良質な住宅市街地の整備</p>	<p>1,320</p>	<p>【内訳】 事業費 1451億円 維持管理費▲131億円</p>	<p>1.2</p>	<p>・多様なニーズに対応した住宅市街地の整備が進められ、多世代による地域コミュニティの形成に寄与している。 ・公園整備等により来街者の増加及びそれに伴う地域活性化等への効果が図られている。</p>	<p>・前回再評価後長期間（5年間）が経過したため再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・団地の建替事業等による良質な住宅の供給、生活利便施設、緑地、オープンスペース等の良質な住宅市街地の形成と道路等の都市基盤の整備の推進を引き続き図る必要がある。 【事業の進捗の見込み】 ・団地建替事業は令和6年度末までに残事業が竣工する予定。また道路・公園の用地取得率は8割を超え、着実に進捗している。 【コスト削減の取組】 ・区間調整により残土を地区内で極力活用することや、既存樹木の積極的な保存活用を実施している。</p>	<p>継続</p>	<p>住宅局 市街地建築課 市街地住宅整備室 (室長 岸田里佳子)</p>
<p>浜見平地区住宅市街地総合整備事業</p> <p>都市再生機構</p>	<p>再々評価</p>	<p>729</p>	<p>939</p>	<p>【内訳】 拠点地区内便益 662億円 拠点地区外便益 277億円</p> <p>【主な根拠】 建替による住環境の向上、 良質な住宅市街地の整備</p>	<p>673</p>	<p>【内訳】 事業費 705億円 維持管理費▲32億円</p>	<p>1.4</p>	<p>・地域の防災拠点として公園や団地内広場を中心に防災機能の整備が図られる。 ・歩行者の交通安全や快適な生活空間を創出するため、周辺市街地との一体的なまちづくりの実現が期待される。</p>	<p>・前回再評価後長期間（5年間）が経過したため再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・団地の建替事業、公共公益施設、商業施設等、生活や防災機能を持つ拠点の形成の推進を引き続き図る必要がある。 【事業の進捗の見込み】 ・団地建替事業は令和6年度末までに残事業が竣工する予定。民間事業者への譲渡敷地、及び区画道路の整備も予定通り進めている。</p>	<p>継続</p>	<p>住宅局 市街地建築課 市街地住宅整備室 (室長 岸田里佳子)</p>

<p>西宮市浜甲子園地区住宅市街地総合整備事業 都市再生機構</p>	<p>再々評価</p>	<p>72</p>	<p>168</p>	<p>【内訳】 拠点地区内便益 33億円 拠点地区外便益 135億円</p> <p>【主な根拠】 建替による住環境の向上、 良質な住宅市街地の整備</p>	<p>155</p>	<p>【内訳】 事業費 831億円 維持管理費 ▲676億円</p>	<p>1.1</p>	<p>・居住水準の向上及び施設のバリアフリー化等を図りながら、交通至便な立地特性を活かした良質な都市型住宅を供給する。 ・生活拠点となる各種施設の整備、景観形成、歩行者空間やまとまったオープンスペースの確保、土地利用の再編などに配慮しながら、美しく、安全で快適な住宅市街地への再生を図る。</p>	<p>・前回再評価後長期間（5年間）が経過したため再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・団地の建替事業による居住水準や居住環境の向上、高齢者福祉施設・商業施設・戸建住宅の整備等、安全で快適な住宅市街地を形成の推進を引き続き図る必要がある。 【事業の進捗の見込み】 ・現時点で遅延なく工事等が進捗しており、令和7年度末には事業完了予定。 【コスト削減の取組】 ・除却工事と建設工事の一括発注とすることにより、工事の時間的コストの低減、かつ工事の効率性向上による長期的コストの低減を図っている。</p>	<p>継続</p>	<p>住宅局 市街地建築課 市街地住宅整備室 (室長 岸田里佳子)</p>
--	-------------	-----------	------------	---	------------	--	------------	--	---	-----------	---

<p>箱崎地区住宅市街地総合整備事業 都市再生機構</p>	<p>長期間 継続中</p>	<p>139</p>	<p>198</p>	<p>【内訳】 拠点地区内便益 98億円 拠点地区外便益 100億円</p> <p>【主な根拠】 良好な居住環境の整備による周辺の地価上昇、区域内施設の収益向上</p>	<p>128</p>	<p>【内訳】 事業費 128億円</p>	<p>1.5</p>	<p>・福岡都心部に近い好立地を生かし、「新たな産業・雇用の創出」「広域連携拠点づくり」「交流と賑わいの創出」を進め、市の持続的な成長に貢献する。</p> <p>・「防災活動の場の創出」「医療・福祉・健康づくり環境の充実」「快適な居住環境の創出」を進め、だれもが安全・安心・快適で健やかに暮らすことができるまちづくりに寄与する。</p>	<p>・事業採択後長期間（5年間）が経過したため再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <p>・東西の既存市街地の分断が解消されることによるアクセス性の向上、既存道路拡幅による歩行者空間の確保、雨水幹線整備による防災性の向上等、引き続き良好な市街地形成を図る必要がある。</p> <p>【事業の進捗の見込み】</p> <p>・当事業は、円滑な事業推進を図るために、関係機関と調整を行いながら整備を進めており、早期の整備完了を目指し事業を推進していく。</p> <p>【コスト削減の取組】</p> <p>・ICTを活用し工事の効率性を高めたことによるコストの低減、建設副産物対策の推進、環境改善策による環境負荷低減による社会的なコストの低減を図っている。</p>	<p>継続</p>	<p>住宅局 市街地建築課 市街地住宅整備室 (室長 岸田里佳子)</p>
-----------------------------------	--------------------	------------	------------	--	------------	---------------------------	------------	--	---	-----------	---

(地域居住機能再生推進事業)
(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		費用の内訳						
岡崎南地区地域居住機能再生推進事業 岡崎市	長期間 継続中	66	78	86	0.9	福祉的役割、地域波及効果等を備えた良好な住宅を供給しつつ、公営住宅の集約化による管理効率の向上、公営住宅住戸数の適正化、地域コミュニティの拠点化、民間活力を活用した放課後児童クラブの運営等地域の居住機能の再生を図る。	・事業採択後長期間（5年間）が経過したため再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 居住環境改善やバリアフリー化等、事業の必要性は引き続き高い。 【事業の進捗の見込み】 事業の支障となる要因は見込まれていない。	継続	中部地方整備局 建政部 住宅整備課 (課長 小林真大)		
敷戸地区地域居住機能再生推進事業 大分市	長期間 継続中	15	20	20	1.02	・バリアフリー化の向上。 ・現在の設備水準に適した市営住宅の供給。 ・児童遊園や遊歩道の整備によるコミュニティの向上。	・事業採択後長期間（5年間）が経過したため再評価を実施。 【投資効果等の事業の必要性】 居住水準の向上やバリアフリー化、住戸タイプの多様化など、事業の必要性は引き続き高い。 【事業の進捗の見込み】 令和2年度末までに建設工事・移転は完了。令和3年度より順次解体工事を実施。	継続	九州地方整備局 建政部 住宅整備課 (課長 梶徹三)		

<p>沖縄・うるま地区 地域居住機能再生推進 事業</p> <p>沖縄県、沖縄市</p> <p>※公営住宅等整備事業</p>	<p>長期間 継続中</p>	109	147	<p>【内訳】 家賃：140億円 駐車場利用料：3.9億円 用地残存価値：1.3億円 建物残存価値：1.2億円 【主な根拠】 市場家賃：133千円／月 戸</p>	164	<p>【内訳】 用地費：24億円 建設費：103億円 修繕費：27億円 その他：9.3億円</p>	0.9	<p>集約建替した余 剰地に児童福祉 施設を整備す る。 旧耐震基準の建 物を建替えるこ とにより、耐震 性能の確保とと もに居住水準の 向上が図れる。 また、コミュニ ティの活性化を 図るため、広 場・集会所を整 備する。</p>	<p>事業採択後長期間（5年 間）が経過したため再評価 を実施 【投資効果等の事業の必要 性】 費用便益比0.8以上により 投資効果等の事業の必要性 がある。 【事業の進捗の見込み】 県営団地は令和8年度ま で、市営住宅は令和11年度 までに建替を実施する。</p>	<p>継続</p> <p>沖縄総合事務局 建設産業・地方整 備課（課長 大城 護）</p>
		34	32	<p>【内訳】 住宅：25億 駐車場：3億 建物残存価値：4億 【根拠】 市場家賃：60千円／月・ 戸</p>	27	<p>【内訳】 用地・建設：24億 維持管理費：3億</p>	1.2	<p>居住機能の向上 とコミュニティ の活性化を図る ため、子育て支 援施設などの生 活支援施設等を 整備する。</p>	<p>【投資効果等の事業の必要 性】 費用便益比1.0以上によ り投資効果等の事業の必要 性がある 【事業の進捗の見込み】 令和6年度より建替工事に 着手予定。</p>	

(密集市街地総合防災事業)
(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		費用の内訳						
長崎地区密集市街地総合防災事業 豊島区	長期間 継続中	183	341	183	1.9	道路や公園広場等のハード整備と同時に、まちづくり協議会等の活動を通じて、災害に強い地域コミュニティの活性化も含めた地区の防災性の効果が期待できる。	・事業採択後長期間(5年間)が経過したため再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 狭あい道路に狭小宅地の老朽住宅が集積する密集市街地であることから、防災上整備の必要性が高い。 【事業の進捗の見込み】 協議会活動を定期的に行っており、この会を中心に地域住民との連携を図りながら事業を進められる状況である。	継続	関東地方整備局 建政部 住宅整備課 (課長 高梨潤)		
生野区南部地区密集市街地総合防災事業 大阪市	長期間 継続中	238	260	236	1.1	道路、公園、住宅の整備により、良好な道路ネットワークの形成や生活利便性の向上、アメニティ豊かな空間形成を図り、地区内の安全性や防災性の向上、住環境の向上が実現できる。	・事業採択後長期間(5年間)が経過したため再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・道路等の整備や建替促進など推進し、地区の住環境整備や安全性や防災性の向上を図るため、事業の必要性が高い。 【事業の進捗の見込み】 ・民間による老朽住宅の自主更新を推進するとともに、用地取得や道路・公園等の整備を計画的に進めていく。	継続	近畿地方整備局 建政部 住宅整備課 (課長 湯浅翔)		

【都市・地域交通戦略推進事業】
 (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		費用の内訳						
新宿駅周辺地区 新宿駅周辺地区都市再 生協議会	長期間 継続中	122	487	<p>【内訳】 歩行者の移動時間短縮便 益 448億円 歩行者の移動サービス向 上便益 39億円</p> <p>【主な根拠】 便益対象来街者数77,805 人/日</p>	185	<p>【内訳】 自由通路整備費：136 億円 維持管理費：49億円</p>	2.6	—	継続	都市局 街路交通施設課 荒川 辰雄	

【市街地整備事業】

(国際競争拠点都市整備事業)

(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		費用の内訳						
<東京都心・臨海地域> 地下鉄日比谷線新駅整 備事業 独立行政法人都市再生 機構	再々評価	324	1,434	【内訳】 利用者便益：1,346億円 供給者便益：61億円 環境改善便益：2億円 残存価値：25億円 【主な根拠】 新駅想定利用者：約12万 人/日	392	【内訳】 建設投資額：375億円 維持改良費・再投 資：17億円	3.7	・再評価実施後5年間に経 過したため再々評価を実施 【投資効果等の事業の必要 性】 ・地下鉄新駅整備と併せ て、近接する都市開発と連 携したバスターミナル等へ の地下歩行者ネットワーク が整備されることにより、 交通結節機能が強化。 ・周辺エリアで新規に開発 されているオフィス・住宅 等による交通需要を支える 都市基盤（交通インフラ） の核として、本エリアの交 通環境の改善に大きく貢 献。 【事業の進捗の見込み】 昨年度、暫定形で地下鉄新 駅が開業し、引き続き、地 下鉄駅と再開ビルを直結 させる整備工事を進行中。 今後の事業進捗を妨げる要 因は見られない。	継続	都市局 街路交通施設課 (課長 荒川辰雄) 市街地整備課 (課長 菊池雅彦)	

<p><東京都心・臨海地域 >八重洲バスターミナル</p> <p>独立行政法人都市再生機構</p>	再々評価	97	209	<p>【内訳】 利用者便益：65億円 供給者便益：144億円</p> <p>【主な根拠】 バスターミナル想定利用者：約2万人</p>	121	<p>【内訳】 施設整備費：80億円 維持管理費：41億円</p>	1.7	<p>・都市開発事業や公共 施設更新に伴う 施設更新により、防災 性が向上する。 ・都市開発事業や公共 施設更新により、周辺交通が円滑化 する。</p>	<p>・再評価実施後5年間が経過したため再々評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・東京駅前の路上に分散しているバス停を大規模バスターミナル整備により集約化し、東京駅から羽田等の空港や地方都市等への交通アクセスを向上。 ・路上でのバス乗降がなくなるにより、歩車道の交通環境が向上することで、東京駅周辺の都市環境の改善に寄与。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 すでに再開発事業の事業認可がなされ、現在、整備工事を進行中。今後の事業進捗を妨げる要因は見られない。</p>	継続	<p>都市局 街路交通施設課 (課長 荒川辰雄) 市街地整備課 (課長 菊池雅彦)</p>
<p><東京都心・臨海地域 > ・環状第2号線(晴海)</p> <p>東京都</p>	再々評価	1,776	1,379	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：1291億円 走行経費減少便益：79億円 交通事故減少便益：9億円</p> <p>【主な根拠】 交通容量 55,000台/日</p>	1,312	<p>【内訳】 工事費：1161億円 用地費：132億円 維持管理費：19億円</p>	1.1	<p><交通> ・交通渋滞の解消 ・物資流動円滑化への寄与 ・バスの定時性 ・迂回交通の減少</p> <p><景観> ・都市景観の向上</p> <p><防災> ・緊急車両の走行 ・延焼遮断 ・災害時の避難路の確保</p> <p><くらし> ・土地利用の転換・高度化 ・交通不便地域の解消 ・商業・産業の活性化 ・公共施設へのアクセス向上</p> <p><安全> ・交通事故の減少 ・バリアフリー化 ・自転車や歩行者のための空間確保</p>	<p>・社会情勢等の変化により事業費増、事業期間延伸することにより再評価を実施</p> <p>①事業の必要性に関する視点 ・交通物流ネットワークの強化、並行する晴海通りの渋滞緩和など地域交通の円滑化、災害時の避難ルート多重化による防災性の向上が図られる。 ②事業の進捗の見込みの視点 ・用地取得は完了しており、2022年度の全線開通を目指し、本線トンネル工事等を進めている。 ・躯体工は概ね完了し設備工事に着手しており、躯体工事と換気所の建築設備工事を進めている。 ・本線トンネル全線開通後は、側道仕上げ等の工事を進める。 ③コスト縮減等の取組み ・施工にあたっては、建設発生土の再利用や再生材の使用を行っていく。</p>	継続	<p>都市局 街路交通施設課 (課長 荒川辰雄) 市街地整備課 (課長 菊池雅彦)</p>

<p><羽田空港南・川崎殿町・大師河原周辺地域> ・羽田空港跡地地区土地区画整理事業（都市計画道路大田区區画街路第4号線他2路線） 東京都</p>	<p>長期間継続中</p>	<p>137</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：11億円 走行経費減少便益：1.04億円 交通事故減少便益：0.27億円 【主な根拠】 計画交通量 48,724台/日</p>	<p>12</p>	<p>【内訳】 事業費：12億円 維持管理費：0.09億円</p>	<p>1.1</p>	<p>・羽田空港地内の交通の円滑化が見込まれる ・避難路、避難地など、防災機能の向上に資する施設整備を伴う事業であり、地域の安全性が向上する</p>	<p>・事業採択後5年間が経過したため再評価を実施</p>		
<p><羽田空港南・川崎殿町・大師河原周辺地域> ・羽田空港跡地地区土地区画整理事業（区画道路等） 大田区</p>	<p>長期間継続中</p>	<p>137</p>	<p>【内訳】 地区内地価上昇便益 127億円 周辺地価上昇便益 72億円 【主な根拠】 新設街区公園2.0ha</p>	<p>135</p>	<p>【内訳】 事業費 110億円 維持管理費 0.10億円 用地費 25億円</p>	<p>1.4</p>	<p>・羽田空港地内の交通の円滑化が見込まれる ・避難路、避難地など、防災機能の向上に資する施設整備を伴う事業であり、地域の安全性が向上する ・「新産業・創造発信拠点」の整備により地域経済の活性化やモノづくり技術の国際競争力が向上する ・公園、広場等の公共用地の整備や街路樹等の施設整備により周辺環境の快適性が向上する</p>	<p>【事業の進捗の見込み】 ・当初計画通りに進んでいる</p> <p>【事業の必要性】 ・羽田空港跡地の道路等の基盤整備によるアクセス交通の改善、都市計画公園による潤いと安らぎ空間の形成で空港の発展・活用を図ると共に、交流拠点を整備し、空港隣接地を生かした多様な人・モノ・情報の交流を生み、区内産業をはじめとする国内外への波及を促す。</p>	<p>継続</p>	<p>都市局 街路交通施設課 （課長 荒川辰雄） 市街地整備課 （課長 菊池雅彦）</p>

<p><名古屋駅周辺・伏見・栄地域> ・椿町線街路事業</p> <p>名古屋市</p>			<p>80</p> <p>【内訳】 走行時間短縮便益：71億円 走行経費減少便益：9.2億円 交通事故減少便益：△0.21億円 【主な根拠】 自動車交通量 約22,600台/日</p>	<p>76</p>	<p>【内訳】 道路整備費：75億円 維持管理費：0.46億円</p>	<p>1.1</p>		<p>・再評価実施後5年間で経過したため再々評価を実施</p> <p>【事業の必要性】 リニア中央新幹線の開業を見据え、名古屋大都市圏の中核都市として圏域をけん引する国際競争力を有する都心部の形成を目指す名古屋駅周辺では、さまざまな開発計画が進められている。ささしまライブ24地区においても、グローバルゲート及び愛知大学等の整備が完了したほか、その他の民間所有の宅地における土地利用も順次開始されてきており、国際的・広域的な拠点機能・交流機能を持った都心部の形成が実現しつつある。こうした状況を踏まえ、名古屋駅、ささしまライブ24地区を中心とした、歩行者空間、道路、公園などの都市基盤整備を早期に進める必要性が高まっている。</p>		
<p><名古屋駅周辺・伏見・栄地域> ・ささしまライブ24土地区画整理事業</p> <p>名古屋市</p>	<p>再々評価</p>	<p>590</p>	<p>258</p> <p>【内訳】 走行時間短縮便益：229億円 走行経費減少便益：30億円 交通事故減少便益：△0.50億円 【主な根拠】 自動車交通量（南北方向） 約31,000台/日 自動車交通量（東西方向） 約21,400台/日</p>	<p>198</p>	<p>【内訳】 道路整備費：197億円 維持管理費：0.87億円</p>	<p>1.3</p>	<p>・特定都市再生緊急整備地域内における拠点駅を中心とした歩行者ネットワークの利便性や快適性の向上が見込まれる ・都市再生安全確保計画等に位置付けられた施設整備を伴う事業であり、災害時の安全確保などに貢献する ・公園、広場等の公共用地の整備や街路樹等の施設整備により周辺環境の快適性が向上する</p>	<p>【事業の進捗の見込み】 椿町線街路事業は平成29年度事業完了。ささしまライブ24土地区画整理事業は、令和7年度事業完了予定。</p>	<p>継続</p>	<p>都市局 街路交通施設課 (課長 荒川辰雄) 市街地整備課 (課長 菊池雅彦)</p>
<p><名古屋駅周辺・伏見・栄地域> ・名古屋駅周辺地下公共空間整備</p> <p>名古屋市</p>			<p>165</p> <p>【内訳】 歩行者の時間短縮便益：51億円 歩行者の移動サービス向上便益：45億円 上下移動快適性向上便益：4.5億円 水平移動快適性向上便益：64億円 【主な根拠】 歩行者通行量 35,500人/日</p>	<p>155</p>	<p>【内訳】 整備事業費：130億円 維持管理費：25億円</p>	<p>1.1</p>	<p>(客観的評価指標の1～3で各々代表的な評価指標を記載)</p>	<p>【コスト縮減等】 再生材の利用、発生土の流用等によりコスト縮減を図り、より効率的、経済的に事業を進めていく。また、地下公共空間の整備にあたっては、整備と維持管理を一体的に発注するPFI方式を導入を予定しており、維持管理を踏まえた効率的・効果的な整備が行われることで、施設の整備から維持管理まで含めた全体経費が抑制されることを見込んでいる。また、ムービングウォークについては、民間からの寄付を募り、整備費に充てることで市のコスト軽減を図る。</p>		

<p><大阪駅周辺・中之島・御堂筋周辺地域> ・新駅設置事業</p> <p>大阪市</p>	再々評価	631	578	<p>【内訳】 時間短縮（鉄道）便益：170億円 時間短縮（歩行者）便益：313億円 乗換利便性の向上便益：95億円 【主な根拠】 大阪駅周辺～関西国際空港への所要時間を最大約20分短縮</p>	122	<p>【内訳】 事業費：122億円 維持管理費：0億円</p>	4.8	<p>・国際空港等へのアクセス性の向上や、グローバルな活動を行う企業の立地が見込まれる大規模な民間開発との一体的な実施により国際競争力の強化が見込まれる。 ・避難路、避難地など、防災機能の向上に資する施設整備を伴う事業であり、地域の安全性が向上する ・公園、広場等の公共用地の整備や街路樹等の施設整備により周辺環境の快適性が向上する</p>	<p>・再評価実施後5年間が経過したため再々評価を実施</p> <p>【事業の必要性】 本事業は、関西国際空港等へのアクセス性の向上や地区内の利便性・快適性並びに防災機能を高め質の高い都市空間を創出する等、世界の人々を惹きつける比類なき魅力を備えた「みどり」と、新たな国際競争力を獲得し、世界をリードする「イノベーション」の融合拠点の形成に資する都市基盤整備であることから事業の必要性は非常に高い。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 各事業とも、計画通り進捗している。</p>	継続	<p>都市局 街路交通施設課 (課長 荒川辰雄) 市街地整備課 (課長 菊池雅彦)</p>
775			<p>【内訳】 移動時間短縮便益：736億円 走行経費減少便益：31億円 交通事故減少便益：8億円 【主な根拠】 踏切交通遮断量：78,100台時/日</p>	591	<p>【内訳】 事業費：589億円 維持管理費：2億円</p>	1.3					
679			<p>【内訳】 走行時間短縮便益：645億円 走行経費減少便益：27億円 交通事故減少便益：7億円 【主な根拠】 計画交通量：21,800台/日</p>	533	<p>【内訳】 事業費：532億円 維持管理費：1億円</p>	1.3					

該当基準

一定期間未着工：事業採択後一定期間(直轄事業等は3年間、補助事業等は5年間)が経過した時点で未着工の事業

長期間継続中：事業採択後長期間(5年間)が経過した時点で継続中の事業

準備計画段階：準備・計画段階で一定期間(直轄事業等3年間、補助事業等5年間)が経過している事業

再々評価：再評価実施後一定期間(5年間)が経過している事業

その他：社会経済情勢の急激な変化、技術革新等により再評価の実施の必要が生じた事業

中止事業について

事業区分	事業名 事業主体 (所在地)	中止理由
港湾整備事業 (補助事業等)	佐伯港大入島東地区港湾 環境整備事業 <small>おおいた</small> 大分県 <small>おおいた さえき</small> (大分県佐伯市)	<ul style="list-style-type: none"> ・平成26年の14m岸壁供用開始後、大型貨物船やクルーズ船の離着岸や航行は、現在の泊地、航路で安全に行われており、当面の間は、泊地拡張等の追加の浚渫の必要性がなくなっている。 ・陸上建設発生土については、大分県建設副産物対策連絡協議会を通じて、現段階では佐伯市内の処分地にて対応できており、今後も引き続き調整をおこなう体制ができていることから建設発生土を当事業で受け入れる必要性が無くなっている。 ・島内の人口が減少し、宅地等土地利用のニーズが減少しており、埋立土地利用の面で整備の必要性が減少している。 ことから、事業主体の対応方針「中止」は妥当であると考えられる。よって、補助金交付に係る対応方針については「中止」とする。

令和3年度に実施した完了後の事後評価結果一覧

【公共事業関係費】

【都市・幹線鉄道整備事業】

(鉄道駅総合改善事業)

(補助事業等)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)																					
深草駅総合改善事業 (H26～H28) 中之島高速鉄道株式会社	5年以内	14	<p>○費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化</p> <table border="0"> <tr> <td>事業費</td> <td>想定値 (新規採択時)</td> <td>13.5億円</td> </tr> <tr> <td></td> <td>実績値</td> <td>14.1億円</td> </tr> <tr> <td>工期</td> <td>想定値 (新規採択時)</td> <td>2年</td> </tr> <tr> <td></td> <td>実績値</td> <td>2年8カ月</td> </tr> <tr> <td>利用者数</td> <td>想定値 (新規採択時)</td> <td>13.8千人/日</td> </tr> <tr> <td></td> <td>実績値</td> <td>2021年度 8.4千人/日 (新型コロナウイルス影響下)</td> </tr> <tr> <td></td> <td>[参考] 2019年度</td> <td>13.2千人/日</td> </tr> </table> <p>○事業の効果の発現状況</p> <p>■利用者、社会全体への効果・影響</p> <ul style="list-style-type: none"> ・上下ホームの拡幅、階段の増設により混雑が緩和され、移動時間が短縮されると共に安全性が向上した。 ・エレベーター、多目的トイレの整備のバリアフリー化により利便性が向上された。 ・自由通路部分のバリアフリー化により、利便性が向上し、駅東西の一体的なまちづくりに寄与している。 <p>■費用便益分析</p> <p>費用分析比B/C 1.5 (便益 26.5億円 費用 18.1億円)</p> <p>○改善措置の必要性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・駅の混雑緩和による移動速度低下の解消、安全性の向上、エレベーターの整備によるバリアフリー経路の確保という当初計画時の目的は達成されていることから改善措置は不要と考える。 <p>○今後の事後評価の必要性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・改善措置が不要であること、及び費用便益分析の結果から事業効果が発揮されていると判断できるため、今後の事後評価は不要と考える。 	事業費	想定値 (新規採択時)	13.5億円		実績値	14.1億円	工期	想定値 (新規採択時)	2年		実績値	2年8カ月	利用者数	想定値 (新規採択時)	13.8千人/日		実績値	2021年度 8.4千人/日 (新型コロナウイルス影響下)		[参考] 2019年度	13.2千人/日	対応なし	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 金指和彦)
事業費	想定値 (新規採択時)	13.5億円																								
	実績値	14.1億円																								
工期	想定値 (新規採択時)	2年																								
	実績値	2年8カ月																								
利用者数	想定値 (新規採択時)	13.8千人/日																								
	実績値	2021年度 8.4千人/日 (新型コロナウイルス影響下)																								
	[参考] 2019年度	13.2千人/日																								

(幹線鉄道等活性化事業(形成計画事業))
(補助事業等)

事業名 (事業実施期間) 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
秩父鉄道新駅設置 事業 (H28) 熊谷市地域公共交通 会議	5年以内	1.9	<p>○費用効果分析の算定基礎となった要因の変化</p> <p>事業費 想定値(新規採択時) 1.9億円 実績値 1.9億円</p> <p>工期 想定値(新規採択時) 8ヶ月 実績値 8ヶ月</p> <p>利用者数 想定値(新規採択時) 26.7万人/年 実績値(開業5年目) 17.2万人/年</p> <p>○事業の効果の発現状況</p> <p>■利用者及び社会全体への効果、影響</p> <ul style="list-style-type: none"> ・新駅周辺の産業団地及び住宅地の利便性が向上した。 ・当該路線の利用者が増加することにより、経営安定化に貢献。 ・誰にとっても利用しやすい公共交通ネットワークの形成に寄与している。 ・バス路線が廃止されてからの新たな公共交通として、また、コミュニティバス乗り入れによる交通結節点となり、新たなシンボルとなった。 <p>■費用便益分析</p> <p>費用便益比B/C 1.6(便益3.3億円 費用2.0億円)</p> <p>○改善措置の必要性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・利用者を増やすことで鉄道事業者の経営安定化(地域交通の持続的な確保)を図るという目的が達成されていることから、改善措置は不要と考える。 <p>○今後の事後評価の必要性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・改善措置が不要であること及び費用便益分析の結果から、事業の効果は発現しており、今後の事業評価は不要と考える。 <p>○同種事業の計画・調査のあり方、事業評価手法の見直しの必要性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・特になし 	対応なし	<p>鉄道局 鉄道事業課 (課長 田口芳郎)</p>

<p>J R 可部線輸送改善事業 (H21～H28) J R 可部線活性化協議会</p>	<p>5年以内</p>	<p>36</p>	<p>○費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化</p> <table border="0"> <tr> <td>事業費</td> <td>想定値（新規採択時）</td> <td>8億円</td> </tr> <tr> <td></td> <td>想定値（再評価時）</td> <td>36億円</td> </tr> <tr> <td></td> <td>実績値</td> <td>36億円</td> </tr> <tr> <td>工期</td> <td>想定値（新規採択時）</td> <td>5年</td> </tr> <tr> <td></td> <td>想定値（再評価時）</td> <td>8年</td> </tr> <tr> <td></td> <td>実績値</td> <td>8年</td> </tr> <tr> <td>利用者数</td> <td>想定値（新規採択時）</td> <td>6,306人/日</td> </tr> <tr> <td></td> <td>実績値（開業5年目）</td> <td>7,101人/日</td> </tr> </table> <p>○事業の効果の発現状況</p> <p>■利用者、供給者及び社会全体への効果・影響</p> <ul style="list-style-type: none"> ・駅転換（可部駅利用者が新駅に転換）により、可部駅までの平均所要時間の短縮が図られた。 ・手段転換（バス利用者が鉄道に転換）により、可部地区から市中心部までの平均所要時間の短縮が図られた。 ・横川駅利用者の列車待ち時間の短縮が図られた。 ・バリアフリー化により、緑井駅利用者の利便性が向上した。 ・利用者数の増加 ・新駅設置により、民間投資機会の増加等地域のポテンシャルが向上した。 ・利用促進などの活動が展開され、地域の活性化が図られた。 ・自動車から鉄道への転換により、NOx排出量及びCO2排出量が減少し、環境改善が図られた。 <p>■費用便益分析</p> <p>費用便益比B/C 1.2（便益 34億円 費用 29億円）</p> <p>○改善措置の必要性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業区間沿線において交通利便性の向上や地域活性化といった目的が達成されていることから、改善措置は不要と考える。 <p>○今後の事後評価の必要性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・改善措置が不要であること及び費用便益分析の結果から、事業の効果は発現しており、今後の事後評価は不要と考える。 <p>○同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・特になし。 	事業費	想定値（新規採択時）	8億円		想定値（再評価時）	36億円		実績値	36億円	工期	想定値（新規採択時）	5年		想定値（再評価時）	8年		実績値	8年	利用者数	想定値（新規採択時）	6,306人/日		実績値（開業5年目）	7,101人/日	<p>対応なし</p>	<p>鉄道局 鉄道事業課 (課長 田口芳郎)</p>
事業費	想定値（新規採択時）	8億円																											
	想定値（再評価時）	36億円																											
	実績値	36億円																											
工期	想定値（新規採択時）	5年																											
	想定値（再評価時）	8年																											
	実績値	8年																											
利用者数	想定値（新規採択時）	6,306人/日																											
	実績値（開業5年目）	7,101人/日																											