

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)		

<p>不老川床上浸水対策特別緊急事業 埼玉県</p>	<p>その他</p>	<p>104</p>	<p>524</p> <p>【内訳】 被害抑止便益: 523億円 残存価値: 1億円</p> <p>【主な根拠】 浸水面積: 276haの解消 浸水家屋: 床下2,168戸の解消</p>	<p>113</p>	<p>【内訳】 建設費 102億円 維持管理費11億円</p>	<p>4.6</p>	<p>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。</p> <p>②治水安全度の向上による地価の上昇が期待できる。</p>	<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。 	<p>継続</p>	<p>水管理・国土保全局 治水課 (課長 佐々木 淑充)</p>
--------------------------------	------------	------------	---	------------	---	------------	---	---	-----------	--

【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 ・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年にアユの斃死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 ・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 【内訳】 被害防止便益:327億円 残存価値:98億円 【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	236	【内訳】 建設費:236億円 維持管理費:2.5億円	1.4	・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。	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 ①事業を巡る社会経済情勢等の変化 <ul style="list-style-type: none"> ・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。 ②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて <ul style="list-style-type: none"> ・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。 ③コスト縮減や代替案立案等の可能性について <ul style="list-style-type: none"> ・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。 	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 (※) 【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 【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 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	176 (※)	【内訳】 建設費:171億円 維持管理費:5.6億円	2.9 (※)	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 ①事業を巡る社会経済情勢等の変化 <ul style="list-style-type: none"> ・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。 ②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて <ul style="list-style-type: none"> ・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。 ③コスト縮減や代替案立案等の可能性について <ul style="list-style-type: none"> ・「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。 	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年に深刻な洪水被害が発生している。</p> <p>・主な洪水被害として、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1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 ・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。</p> <p>・浦上川流域では、昭和39年・40年、平成6年・7年、平成19年・20年に深刻な洪水被害が発生している。 ・主な洪水被害として、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。</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	【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 【主な根拠】 計画交通量 3,200台/日	136	【内訳】 事業費：126億円 維持管理費：11億円	1.3	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圈中心都市である 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。	・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 【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。 【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%) 【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。	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～戸呂町工区 岩手県	その他	34	43	【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 【主な根拠】 計画交通量 2,600台/日	26	【内訳】 事業費：26億円 維持管理費：0.46億円	1.6	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。	・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 【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。 【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%) 【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。	継続	道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 朋弘)

<p>地高10アクセス 一般国道287号 米沢長井道路 山形県</p>	<p>再々評価</p>	<p>375</p>	<p>674</p>	<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>	<p>432</p>	<p>【内訳】 事業費：420億円 維持管理費：12億円</p>	<p>1.6</p>	<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。 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。 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>	<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245号 日立港区北拡幅 茨城県</p>	<p>その他</p>	<p>50</p>	<p>70</p>	<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>	<p>51</p>	<p>【内訳】 事業費：49億円 維持管理費：1.6億円</p>	<p>1.4</p>	<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。 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。 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>	<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 銚子連絡道路 一般国道126号 山武東総道路二期 千葉県</p>	再々評価	141	148	<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>	146	<p>【内訳】 事業費：141億円 維持管理費：5.5億円</p>	1.01	<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。</p> <p>・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。</p> <p>・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>	継続	<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>	再々評価	22	49	<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>	20	<p>【内訳】 事業費：19億円 維持管理費：0.56億円</p>	2.5	<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>	継続	<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。 ・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。 ・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。 ・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。 ・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。 ・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。 ・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。 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。 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・京田辺市を經由し、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>・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>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</p> <p>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</p> <p>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</p> <p>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</p> <p>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>【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>・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>・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>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。 ・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> <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。 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。 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。 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>・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つのミッシングリンク」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 佐賀 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島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>	<p>・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</p> <p>・幹線道路の代替路の確保緊急輸送道路の機能強化</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】 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>	<p>・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</p> <p>・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</p> <p>・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</p>	<p>・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> <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。</p> <p>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>

<p>スマートICアクセス 町道 下原、西谷線 群馬県甘楽町</p>	<p>その他</p>	<p>6.8</p>	<p>19</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益:18億円 走行軽費減少便益:1.3億円 交通事故減少便益:0.01億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 859台/日</p>	<p>7.0</p>	<p>【内訳】 事業費 : 6.9億円 維持管理費 : 0.17億円</p>	<p>2.8</p>	<p>・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。</p> <p>・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。</p> <p>・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。</p> <p>・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。</p>	<p>・盛土材の変更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】 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。</p> <p>【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%)</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 一般県道姫野能町線 作道～中曽根 富山県</p>	<p>その他</p>	<p>34</p>	<p>111</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益:97億円 走行軽費減少便益:11億円 交通事故減少便益:2.7億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 9,400～13,400台/日</p>	<p>31</p>	<p>【内訳】 事業費 : 30億円 維持管理費 : 0.81億円</p>	<p>3.6</p>	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</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】 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。</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36%(うち用地進捗率80%)</p> <p>【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</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 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。</p> <p>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、京都府綴喜郡宇治田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%） 【コスト縮減等】 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 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>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ことを期待される。</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】 一般県道東与賀佐賀線は、地域高規格道路有明沿岸道路（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>	<p>その他</p>	<p>143</p>	<p>166</p>	<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>	<p>143</p>	<p>【内訳】 事業費：142億円 維持管理費：0.89億円</p>	<p>1.2</p>	<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) ・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) ・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>	<p>継続</p>	<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>	<p>その他</p>	<p>45</p>	<p>61</p>	<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>	<p>42</p>	<p>【内訳】 事業費：42億円 維持管理費：0.49億円</p>	<p>1.5</p>	<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 ・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 ・災害時の代替路確保 ・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>	<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 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、踏切改良促進法に基づく法指定踏切1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>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>【コスト削減等】 ・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</p> <p>【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。</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、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。</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</p> <p>【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。</p> <p>【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。</p> <p>【事業の進捗見込み】 ・事業化年度：平成23年度 ・事業進捗率約82%（うち用地取得率100%）</p> <p>【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） 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 廃線敷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） 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」を結ぶ、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>	<p>その他</p>	<p>105</p>	<p>169</p>	<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>	<p>98</p>	<p>【内訳】 建設費：97億円 管理運営費等：0.73億円</p>	<p>1.7</p>	<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認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。 	<p>継続</p>	<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>	<p>その他</p>	<p>85</p>	<p>161</p>	<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>	<p>137</p>	<p>【内訳】 建設費：134億円 管理運営費等：2.8億円</p>	<p>1.2</p>	<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る、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。 	<p>継続</p>	<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>	<p>再々評価</p>	<p>64</p>	<p>247</p>	<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>	<p>125</p>	<p>【内訳】 建設費：122億円 管理運営費等：4億円</p>	<p>2.0</p>	<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 	<p>継続</p>	<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)

<p>和泊港和泊地区 離島ターミナル整備事業 鹿児島県</p>	<p>再々評価</p>	<p>200</p>	<p>477</p> <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>	<p>295</p>	<p>【内訳】 建設費:294.8億円 管理運営費等:0.01億円</p>	<p>1.6</p>	<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 【投資効果等の事業の必要性】 <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。 【事業の進捗の見込み】 <ul style="list-style-type: none"> 令和12年度整備完了予定 【コスト削減等】 <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。 	<p>継続</p>	<p>港湾局 計画課 (課長 安部 賢)</p>
<p>本部港本部地区 国内物流ターミナル整備事業 沖縄県</p>	<p>その他</p>	<p>124</p>	<p>805</p> <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>	<p>193</p>	<p>【内訳】 建設費:192億円 管理運営費等:2億円</p>	<p>4.2</p>	<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 【投資効果等の事業の必要性】 <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。 【事業の進捗の見込み】 <ul style="list-style-type: none"> 令和3年度完了予定 【コスト削減等】 <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。 	<p>継続</p>	<p>港湾局 計画課 (課長 安部 賢)</p>

【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)	

【再評価を行った理由】
 ・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。

【事業の必要性】
 ・横浜市西部及び神奈川県中部と
 東京都心部の両地域間の速達性が
 向上し、広域鉄道ネットワークの
 形成と機能の高度化、経路選択肢
 の増加、乗換回数減少、既設路
 線の混雑緩和等の鉄道の利便性向
 上が図られるとともに、地域の活
 性化等に寄与することから、本事
 業の必要性は高い。

【事業の進捗の見込み】
 ・本事業のうち、相鉄・JR直通
 線については、令和元年11月30日
 に開業している。相鉄・東急直通
 線については、令和5年3月の開業
 を目指して着実に工事を進めてい
 る。今後も安全管理と工程管理に
 努め、引き続き事業を進めてい
 く。

(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						
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>■コスト削減 施工方法の見直し等を通じて随時費用削減に努めていく。</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						
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縮減を検討する。 	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						
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	<p>【内訳】 道路、公園等 18億円 建替促進等 323億円 防災性の向上 0.01億円</p> <p>【主な根拠】 住環境の改善及び防災性の向上</p>	183	<p>【内訳】 道路整備費 12億円 公園緑地整備費 8.5億円 その他の公共施設整備費 0.45億円 建替促進に関わる建設事業費 163億円</p>	1.9	<p>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。</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】 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。</p>	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	<p>【内訳】 拠点地区内 228億円 拠点地区外 32億円</p> <p>【主な根拠】 公共施設整備による住環境および防災性の向上</p>	236	<p>【内訳】 公共施設整備費(都市再生住宅、道路、公園・緑地) 142億円 用地取得費 94億</p>	1.1	<p>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。</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】 ・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。</p>	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年間が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、地下鉄駅と再開発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）</p> <p>東京都</p>	<p>長期間継続中</p>	<p>13</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）</p> <p>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>（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>【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>【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>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><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年間で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>
<p><大阪駅周辺・中之島・御堂筋周辺地域> ・JR東海道線支線地下化事業</p> <p>大阪市</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				
<p><大阪駅周辺・中之島・御堂筋周辺地域> ・大阪駅北大深西地区土地区画整理事業</p> <p>大阪市</p>			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。