

## 【都市整備課所管 再評価審議資料】

- 再評価対象箇所一覧表 . . . . p 1
  
- 平成 2 9 年度 再評価実施箇所
  - 街路事業 . . . . p 2
  - 7) (都) 新土岐津線 . . . . p 3 ~ 2 0
  - 8) (都) 神田神戸線 (河間工区) . . . . p 2 1 ~ 3 8

平成29年度 再評価対象箇所一覧表 8月4日審議箇所

[ 都市建築部 都市整備課 ]

番号	事業名	路線・河川名	市町村名	採択年度	完了予定年度	事業概要			全体事業費		実施済み額		進捗率		経過年数 (H28.3現在)	政策との位置付け	関連事業の進捗状況	社会経済情勢等の変化及び地元の意向	環境との調和への配慮事項	事業費縮減	費用対効果分析	対応方針(案)	特記事項
						全体事業量 (km)	実施済事業量 (km)	事業実施率	(百万円)		(百万円)		(%)										
									用地補償費	工事費等	用地補償費	工事費等	用地補償費	工事費等									
7	街路事業	(都)新土岐津線	土岐市	H25	H34	0.41	0.00	0.0%	2,400	1,008	42.0%	4	都市の骨格を形成する街路事業の推進	-	交通結節点の整備として、早期完成を強く要望	LED照明採用	現場発生土の有効活用	1.2 ( 1.2 )	継続				
									2,096	871	41.6%												
									304	137	45.1%												
8	街路事業	(都)神田神戸線	大垣市	H25	H32	0.15	0.00	0.0%	814	34	4.2%	4	都市の骨格を形成する街路事業の推進	-	東海環状自動車道の整備による広域ネットワークの形成	LED照明採用 騒音・振動対策の検討	既設橋に替わる構造形式の検討	1.5 ( - )	継続				
									510	0	0.0%												
									304	34	11.2%												

費用対効果分析:( )は前回評価時の投資効果率

平成29年度 再評価対象地区に係る事業制度・費用対効果の分析について

課名 都市整備課

○事業制度について	事業名	街路事業
	事業目的	都市における円滑な交通の確保、豊かな公共空間を備えた良好な市街地の形成を図り、安全で快適な都市生活と機能的な都市活動に寄与すること
	採択基準	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域住民の日常生活の安全性若しくは利便性の向上を図るために必要であり、又は快適な生活環境の確保若しくは地域の活力の創造に資すると認められるものであること。</li> <li>・公共施設その他の公益的施設の整備、管理若しくは運営に関連して、又は地域の自然的若しくは社会的な特性に即して行われるものであること。</li> </ul>
○費用対効果の分析について *費用便益B/C*	概要 (メニュー)	<p>都市計画決定された道路（都市計画道路）を整備する事業で「都市計画法」に基づき、主に既成市街地（用途区域）内において実施する次のもの。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・都市計画道路の拡幅や線形改良またはバイパス等の建設</li> <li>・鉄道の連続及び単独の立体交差化（踏切除却など）</li> <li>・交通結節点整備（駅または駅前広場など）</li> <li>・電線類の地中化（電線共同溝など）</li> </ul>
	効果の項目	<p>うち貨幣換算する項目 ≪B≫</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・走行時間短縮便益 道路の整備・改良が行われない場合の総走行時間費用から、道路の整備・改良が行われる場合の総走行時間費用を減じた差</li> <li>・走行経費減少便益 道路の整備・改良が行われない場合の走行経費から、道路の整備・改良が行われる場合の走行経費を減じた差</li> <li>・交通事故減少便益 道路の整備・改良が行われない場合の交通事故による社会的損失から、道路の整備・改良が行われる場合の交通事故による社会的損失を減じた差</li> </ul> <p>その他項目</p>
	費用 ≪C≫ の算定	<p>費用の算定＝道路整備に要する事業費＋維持管理に要する費用 ここで、道路整備に要する事業費とは工事費、用地費、補償費、間接経費である。 費用及び便益の前提</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・検討年数：50年（道路施設の耐用年数等を考慮して設定）</li> <li>・基準年次：評価時点</li> <li>・社会的割引：4%（国債等の実質利回りを参考値として設定）</li> </ul>
基準	費用便益比（B/C）が1.0以上	

# 平成29年度 再評価実施箇所 (附図)

担当課〔都市整備課〕

番 号	7	事業名 (路線・河川名等)	街路事業 (都市計画道路 新土岐津線)
事業実施箇所	とぎしいずみちようくじりあぎにしほんまち 土岐市泉町久尻字西本町～ どうしあざしんときつにしまち 同市字新土岐津西町地内		事業主体 岐阜県
採択年度	平成25年度	完了予定年度	平成34年(事業認可：平成34年度)
再評価の実施基準	事業着手年度から5年間が経過した時点で継続中の事業(経過措置)		
事業目的	<p>(都)新土岐津線は、土岐市の中心部に位置する延長約950mの都市計画道路であり、土岐市駅と土岐市南西部を結ぶ幹線道路として都市計画決定されている。当該地区は土岐市の「中心的商業地」であり、土岐市の都市計画マスタープランでは、本路線は公共交通の結節点機能を有する道路として、市街地環境の魅力・利便性を高め、市の玄関口にふさわしい中枢性の高い都市空間の形成を促進する路線として位置づけられている。前後区間は既に完成しており、本事業は残り411m区間の整備による安全で円滑な交通及び快適な歩行空間の確保、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いる。</p>		
事業概要	<p>計画延長 L = 411 m 計画幅員 W = 16.0 m (3.00 m × 2 車線 両側 3.50 m 歩道設置)</p>		
概要図			



**事業再評価**  
**都市計画道路**  
**新土岐津線**

**岐阜県都市整備課**

**平成29年8月**

# 政策との位置付け

長期構想における政策の方向性に沿って、地域と協働し、個性や資源を活かした『住みたい、訪れたい、魅力あふれるまちづくり』を目標とする。



都市機能の集約化、円滑な都市交通の確保など、人口減少時代に対応した拠点性の高い、にぎわいあふれるまちづくりを進める。



## 主要施策

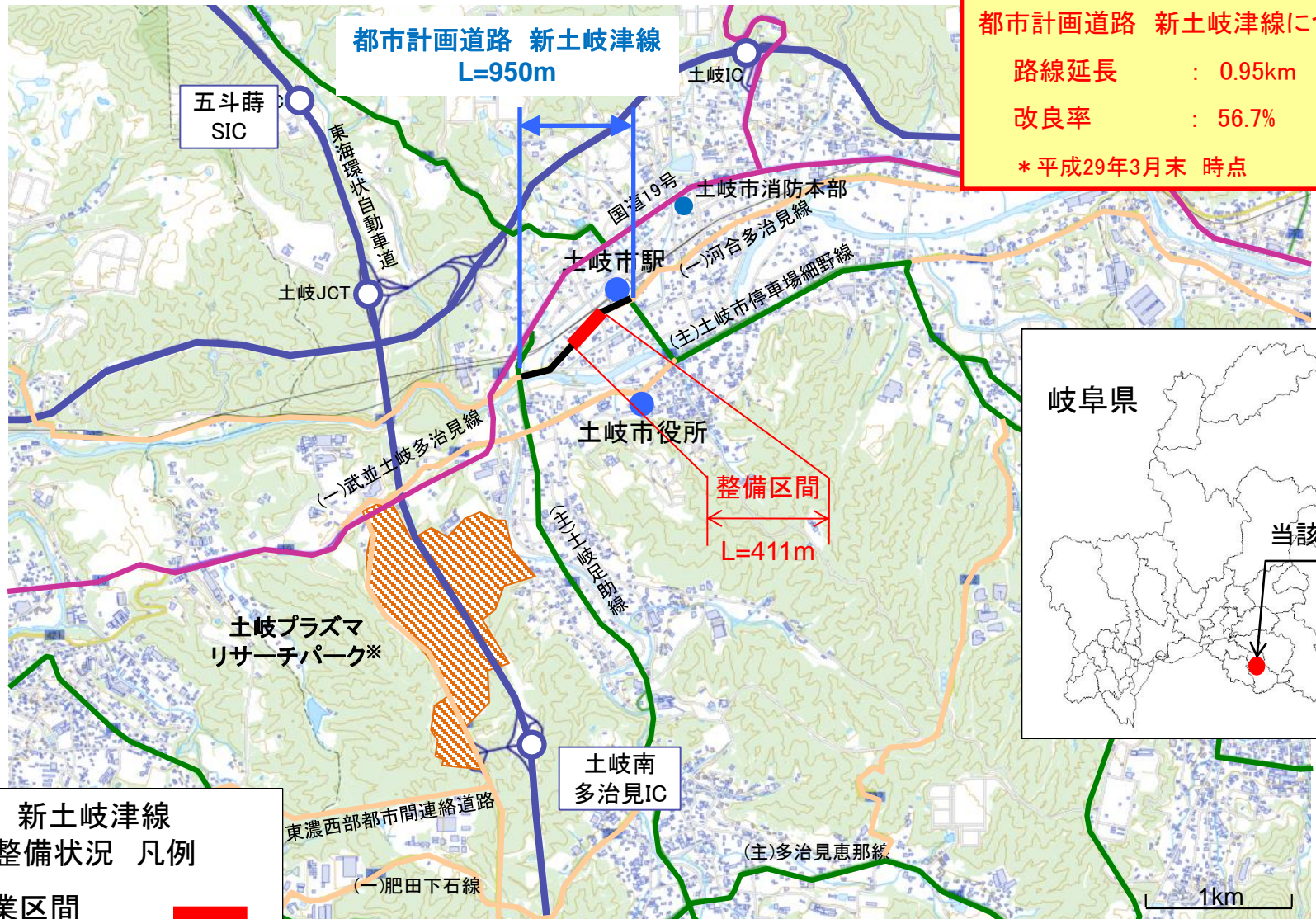
### ○都市の道路交通の円滑化

- ・都市の骨格を形成する街路事業の推進

### ○拠点性の高い都市の形成

- ・都市機能の集約化を図る市街地整備への支援
- ・地域の特性を生かした個性あふれるまちづくりへの支援

# 位置図

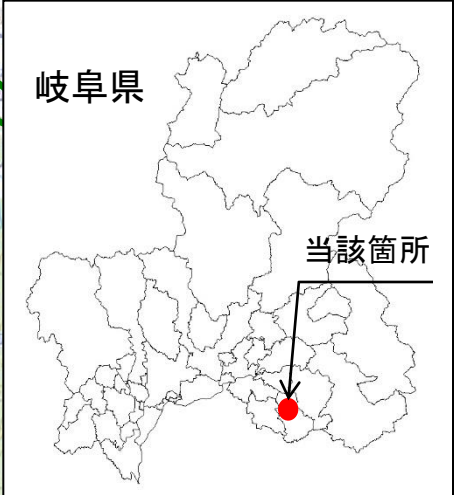


都市計画道路 新土岐津線について

路線延長 : 0.95km

改良率 : 56.7%

\* 平成29年3月末 時点



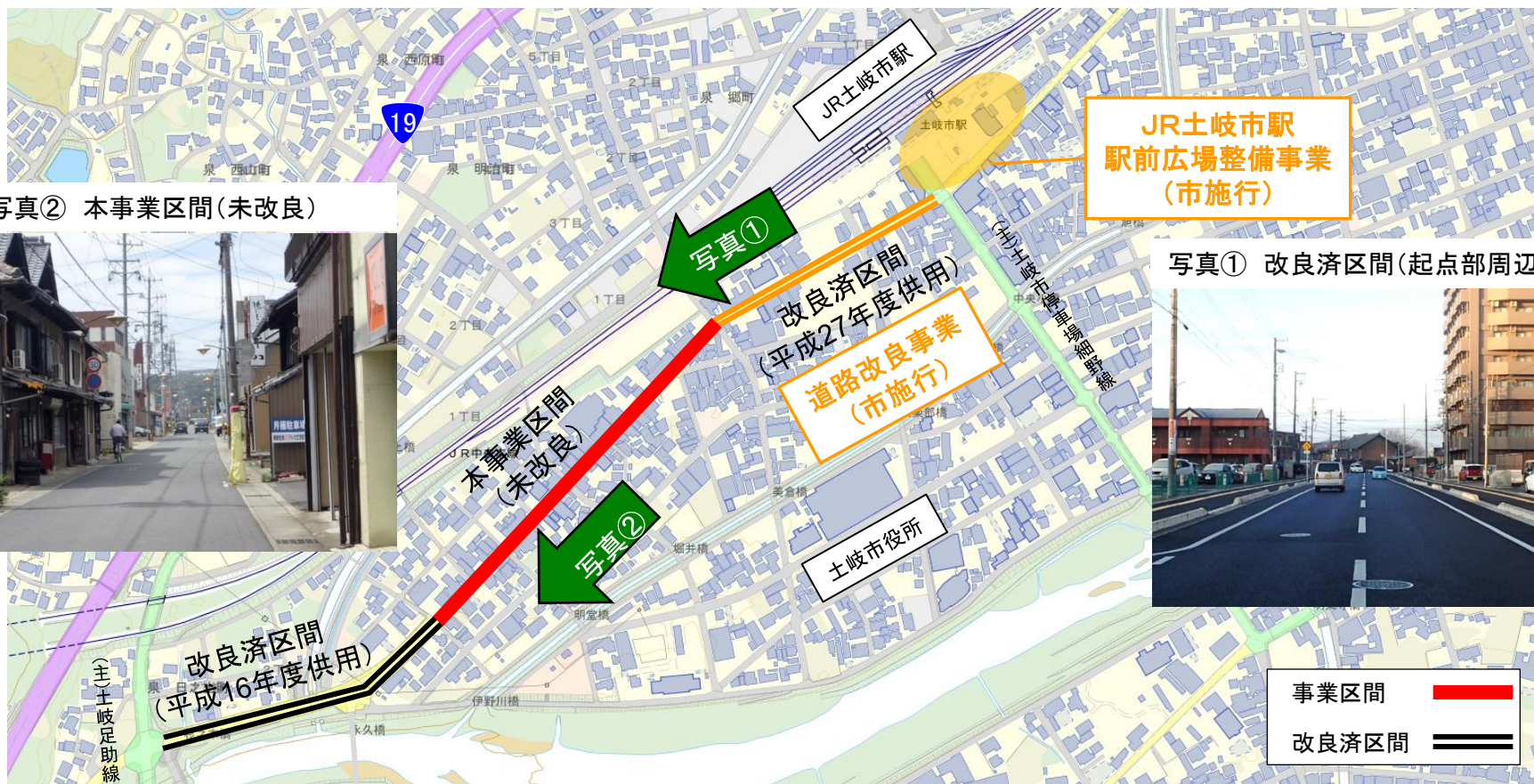
新土岐津線  
整備状況 凡例

事業区間 ■

改良済区間 —

# 路線の概要

- 本事業区間の前後は平成27年度までに2車線改良を実施しており、本事業の早期完了による全線供用が強く望まれている。(一部は土岐市施行)
- にぎわい・活気にあふれた中心市街地の形成を目指し、現在、土岐市が駅前広場整備を実施しており、駅への主要なアクセス軸となる本路線の整備が望まれている。

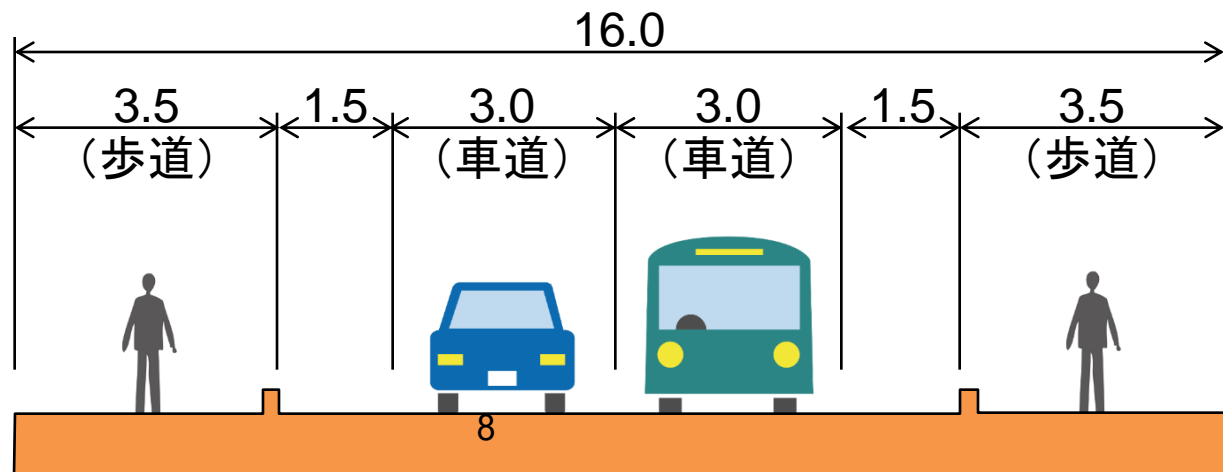




# 事業概要

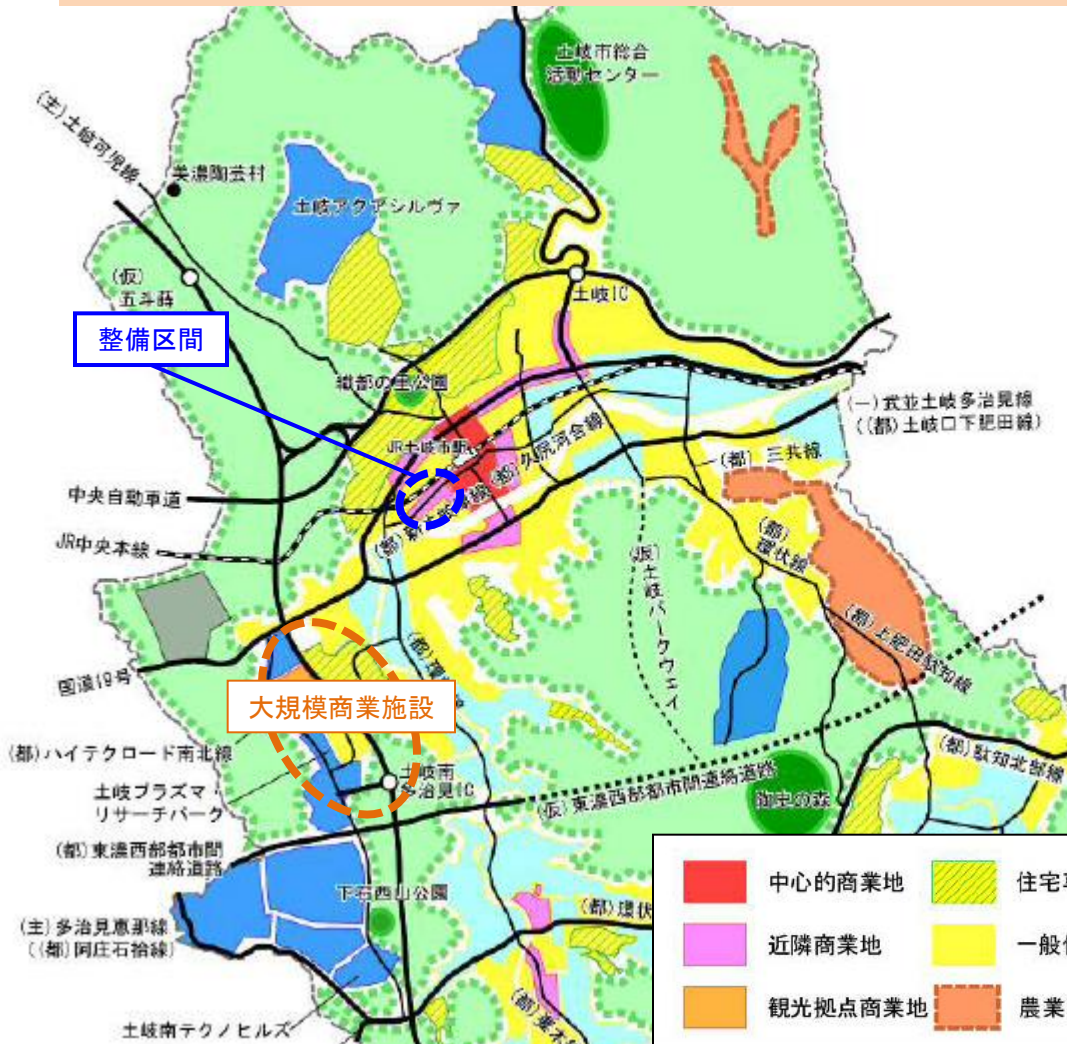
- ◆起終点：と き し い ず み ち ょ う く じ り あ ぎ に し ほ ん ま ち 土岐市泉町久尻字西本町～あ ぎ し ん と き つ に し ま ち 同市字新土岐津西町
- ◆全体延長：4 1 1 m
- ◆総事業費：約 2 4 億円
- ◆事業着手：平成 2 5 年度
- ◆完成予定：平成 3 4 年度
- ◆幅員：車道 3. 0 0 m × 2 車線、歩道 3. 5 0 m (両側)
- ◆道路規格：第 4 種 2 級

標準横断図



# 周辺環境① 都市計画

## ◆土岐市都市計画マスタープランでの位置付け



### ○JR土岐市駅周辺地区の課題

現在のJR土岐市駅周辺は住居併用の小規模店舗・事業所や戸建住宅を主としており、郊外型の大規模商業施設の進出とともにまちの活力が低下している。

### ○対応策

- ・JR土岐市駅を中心とした中心的商業地及び近隣商業地において、商業機能をはじめとした都市機能の充実・強化を図る。
- ・その周辺に拡がる一般住宅地において、まちなか居住を促進し、中心市街地の活力を回復する。

### ○本路線の位置付け

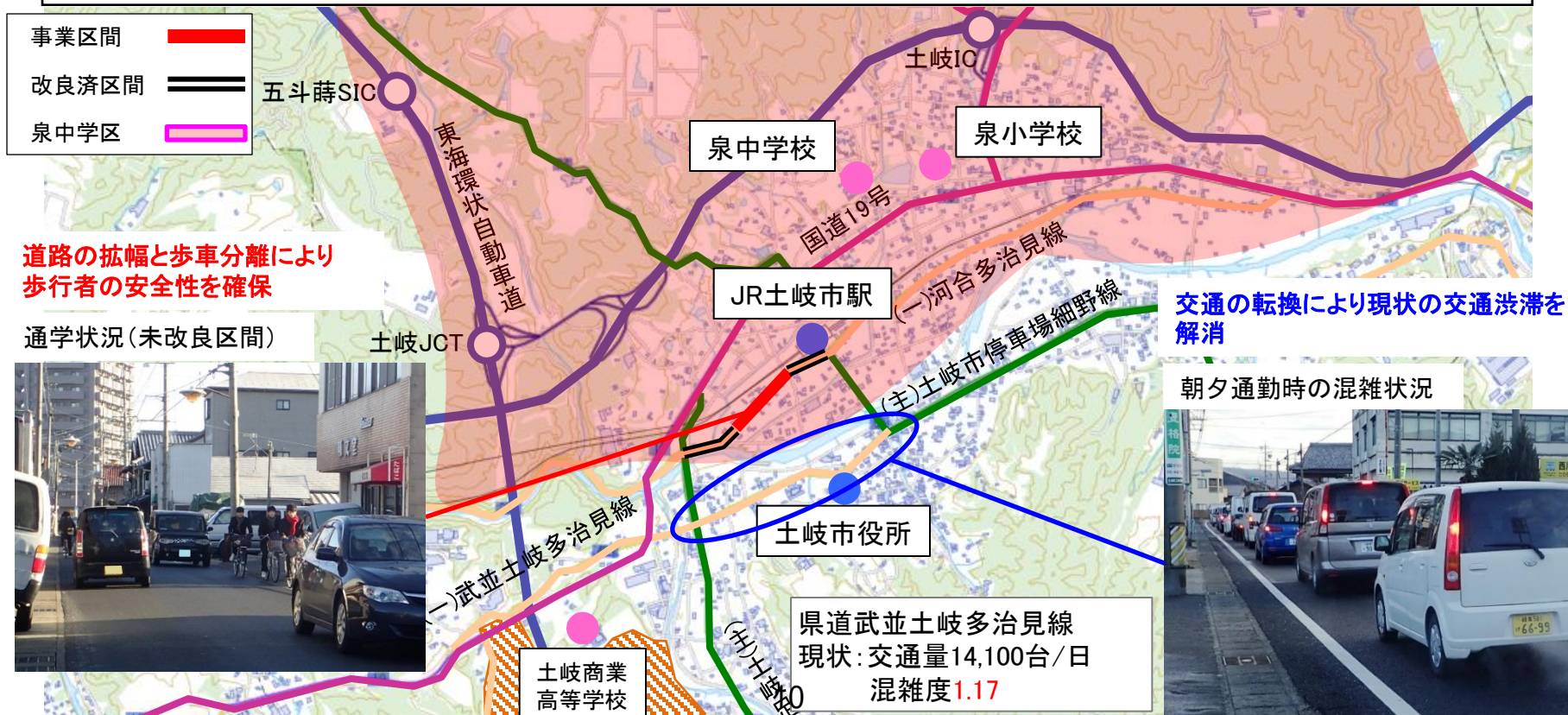
整備の推進により、市街地環境の魅力・利便性を高め、中心市街地の活力の源泉となる定住人口の増加を図る。

	中心的商業地		住宅専用地区		工業・物流ゾーン		土岐三国山県立自然公園
	近隣商業地		一般住宅地		地場産業複合地		自然緑地ゾーン
	観光拠点商業地		農業ゾーン		中山嶺山跡地利用検討ゾーン		自然レクリエーション緑地

# 周辺環境② その他

## ◆周辺環境の課題

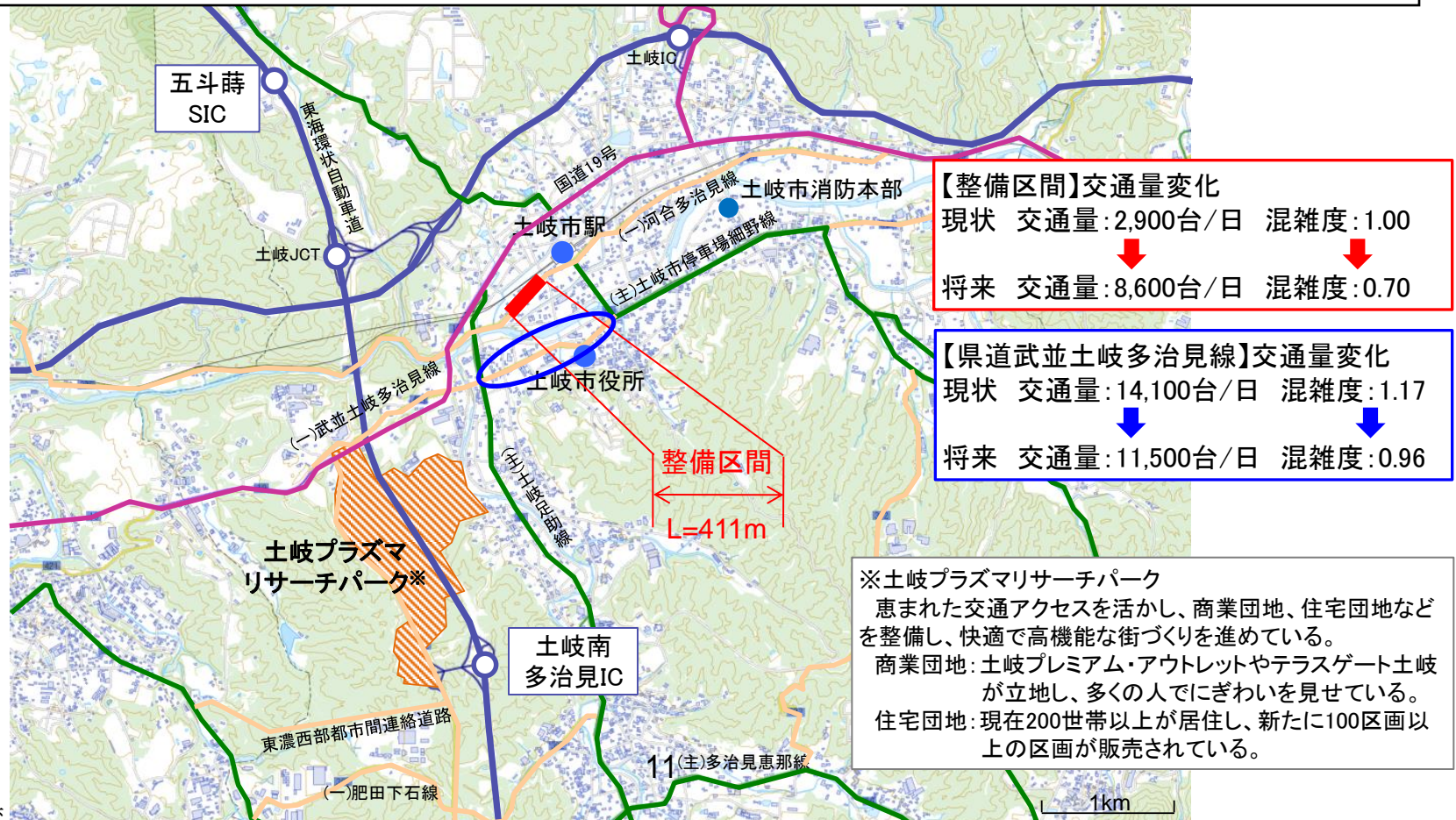
- 土岐商の生徒220人が自転車で通行しているが、歩道が未整備であり、車両との接触事故も発生しているため、「土岐市通学路安全プログラム」において、道路の拡幅及び歩車分離等の対策要望箇所となっている。
- 本路線の南側に並行する(一)武並土岐多治見線は、朝夕の通勤時間を中心に混雑しており、本路線の整備による交通の転換が求められている。



# 事業の目的①

## ◆円滑な交通環境の創出

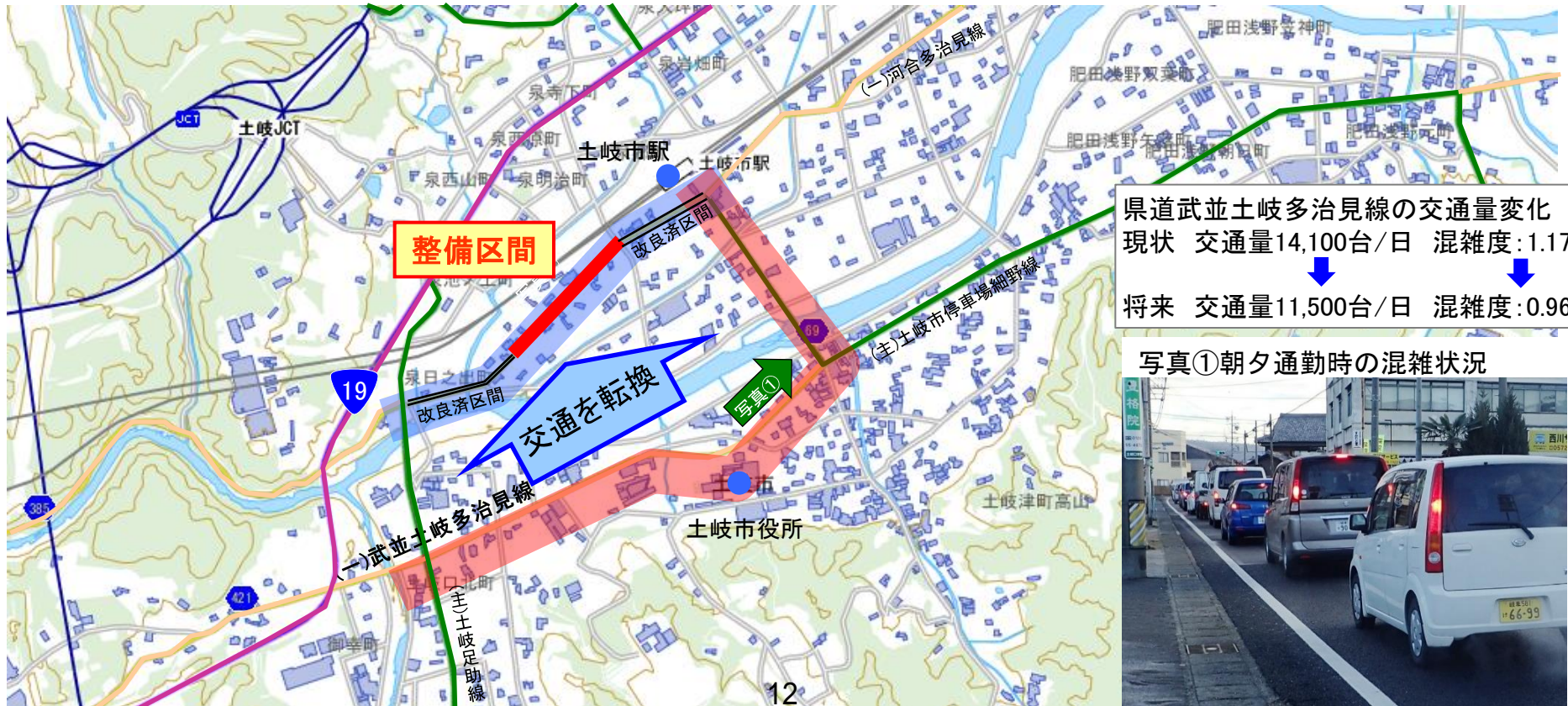
■(都)新土岐津線は、駅を中心に商業・業務施設や住居が混在した既成市街地において、広域的な幹線道路と交通結節点をつないで東西交通を支え、市街地の交通の円滑化を図る重要な路線である。



# 事業の目的②

## ◆中心市街地の活性化

- 当路線に並行する(一)武並土岐多治見線は、朝夕の通勤時間を中心に道路が混雑しており、対策が急務。
- 円滑な自動車交通と安全で快適な歩行空間の確保により、交通結節点であるJR土岐市駅周辺の市街地環境の魅力・利便性を高め、定住人口の増加と中心市街地のにぎわい創出に資する。



県道武並土岐多治見線の交通量変化
現状 交通量14,100台/日 混雑度:1.17
将来 交通量11,500台/日 混雑度:0.96

写真①朝夕通勤時の混雑状況

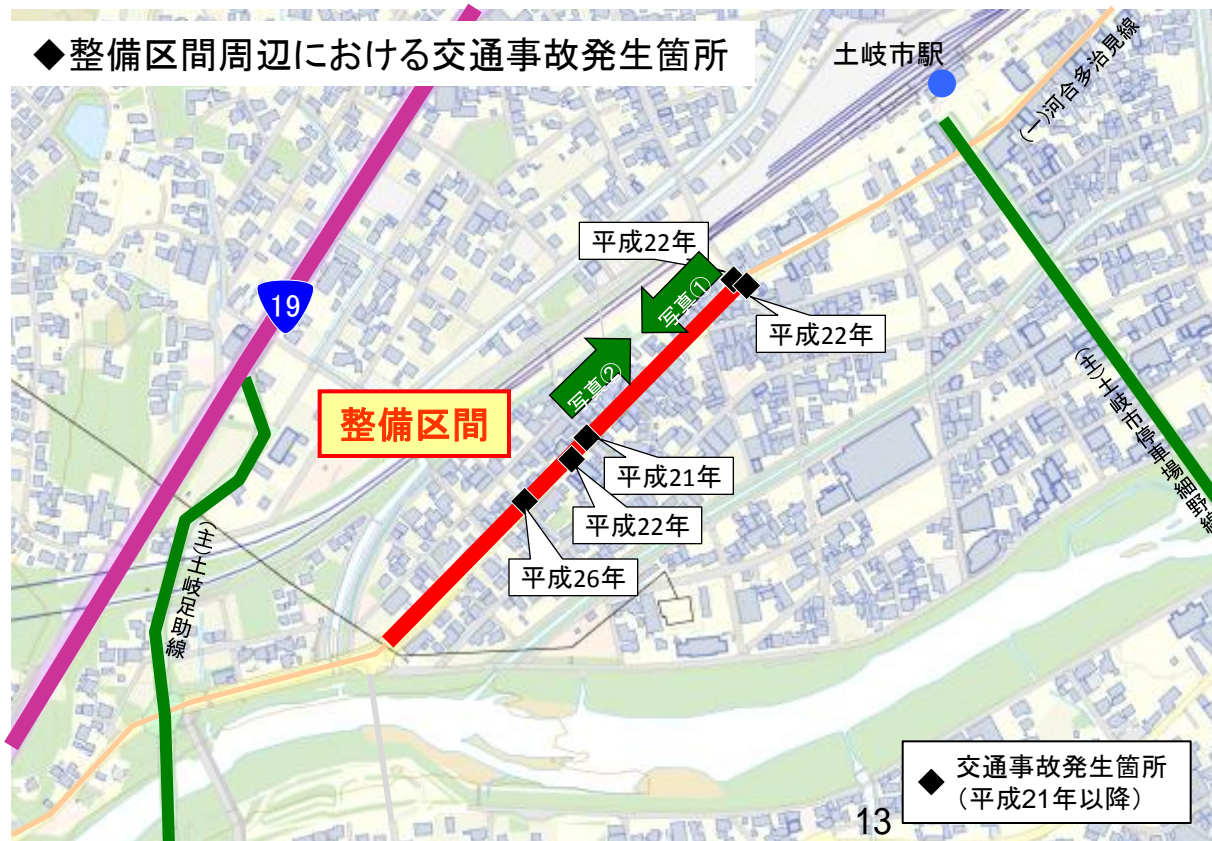


# 事業の目的③

## ◆安全で快適な歩行空間の確保

- 当区間は歩行者・自転車利用者が多く通行するが、狭小で歩車分離が図られていないため事故も繰り返し発生しており、早急な整備が求められている。
- 本工区の整備により、連続した歩道を確保し、安全で快適な歩行空間を形成する。

### ◆整備区間周辺における交通事故発生箇所



写真① 通学する歩行者の状況



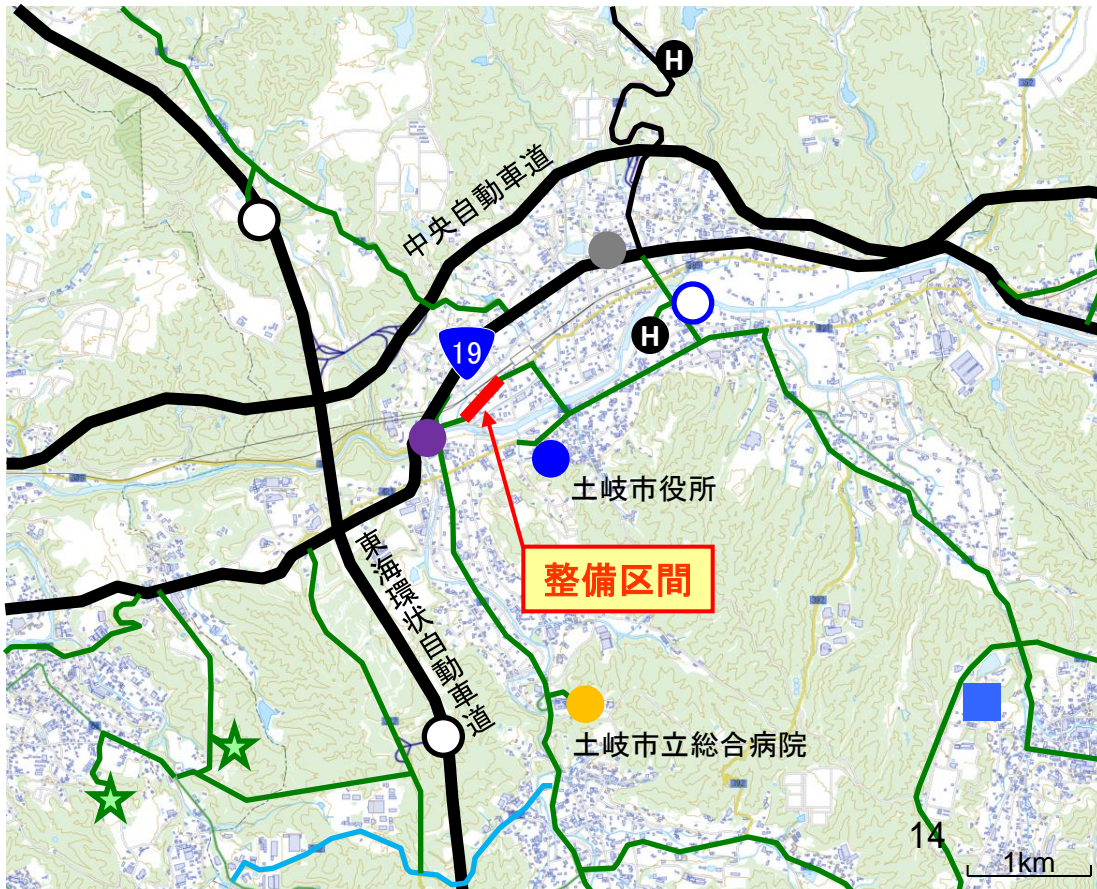
写真② 通学する自転車の状況



# 事業の目的④

## ◆災害時に有効に機能するネットワークの確保

- (都)新土岐津線は**第2次緊急輸送道路**に指定されている。
- 当区間が整備されることで、第1次緊急輸送道路である国道19号へのアクセス向上が図られる。



**【第2次緊急輸送道路ネットワーク】**  
第1次緊急輸送道路と市区町村役場、主要な防災拠点を連絡し、地域内の緊急輸送を担う道路  
＜主要な防災拠点＞  
行政機関、ヘリポート、災害医療拠点等

- 第1次緊急輸送道路
- 第2次緊急輸送道路
- 市町村庁舎(第2次防災拠点)
- 消防
- 防災拠点(道の駅)
- 国土交通省関係(道路管理)
- 河川防災拠点
- ★ 広域防災拠点
- 災害医療拠点
- Ⓜ ヘリポート

# 費用対効果分析

## 事業の効果

- 走行時間短縮便益 …… 効果全体の約 99%

## 投資的效果率

$$\frac{\text{総便益 (B)}}{\text{総費用 (C)}} = 1.2 \quad \left( \begin{array}{c} \text{前回評価時} \\ \text{(H24年度)} \\ 1.2 \end{array} \right)$$

※費用便益分析マニュアル（国土交通省H20.11）に基づき算出



# 事業の進捗状況

全体進捗率 42%\*

用地補償進捗率 42%\*

工事進捗率 12%\*

※平成28年度末事業費ベース

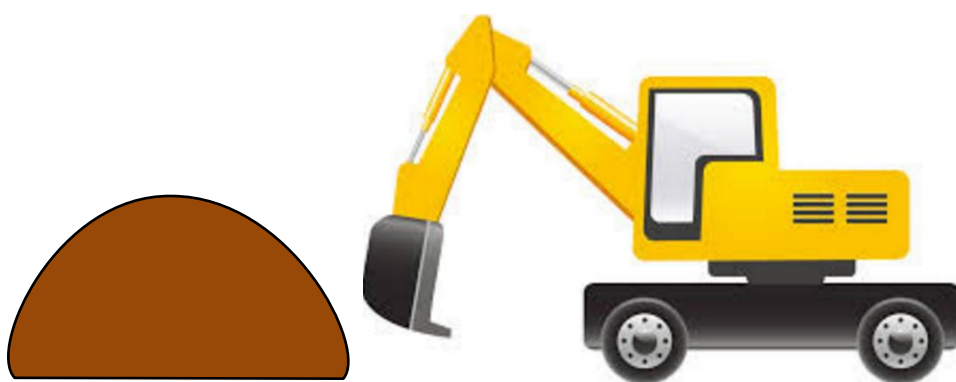


# コスト削減や代替案の可能性

## ◆現場発生土の有効活用による処分費削減

■本事業に伴う発生土(約1,750m<sup>3</sup>)を他事業の盛土に用いて有効活用することにより、残土処理費を削減。

工事で発生した土



他事業の盛土に  
有効活用



$$\left[ \begin{array}{l} \text{掘削} \\ 1,664\text{m}^3 \end{array} - \begin{array}{l} \text{盛土} \\ 91\text{m}^3 \end{array} \right] \div 0.9 = \begin{array}{l} \text{残土} \\ 1748\text{m}^3 \end{array}$$

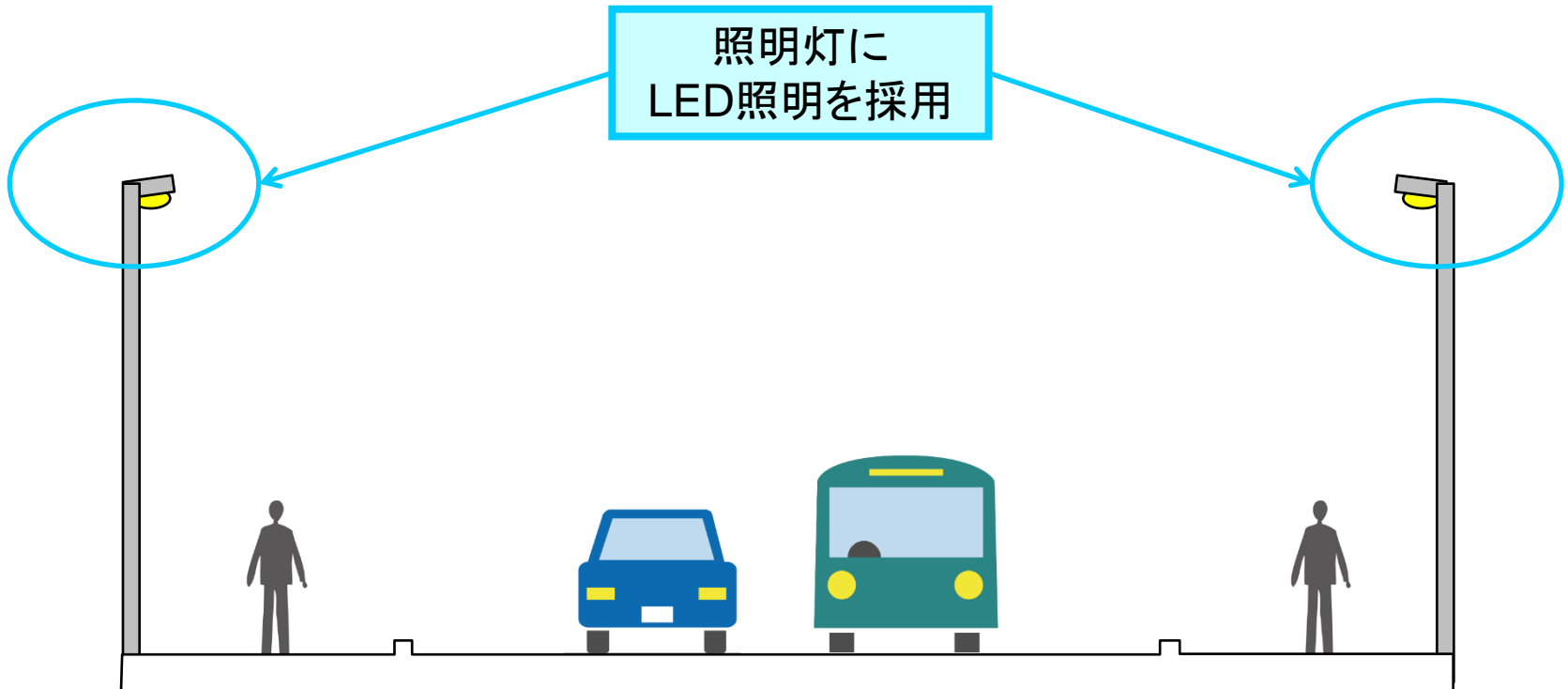
$$\begin{array}{l} \text{残土} \\ 1748\text{m}^3 \end{array} \times \begin{array}{l} \text{処理単価} \\ 2,000\text{円}/\text{m}^3 \end{array} \times 1.6 = \begin{array}{l} \text{残土処分費} \\ \text{約}559\text{万円} \end{array}$$

(諸経費)

# 環境への配慮①

## ◆LED照明の採用による環境への配慮

- 長寿命かつ低消費電力であるLED照明を採用。
- 従来の照明灯に比べ環境負荷を低減。



## 環境面への配慮②

### ◆排水性舗装（車道）と透水性舗装（歩道）の使用

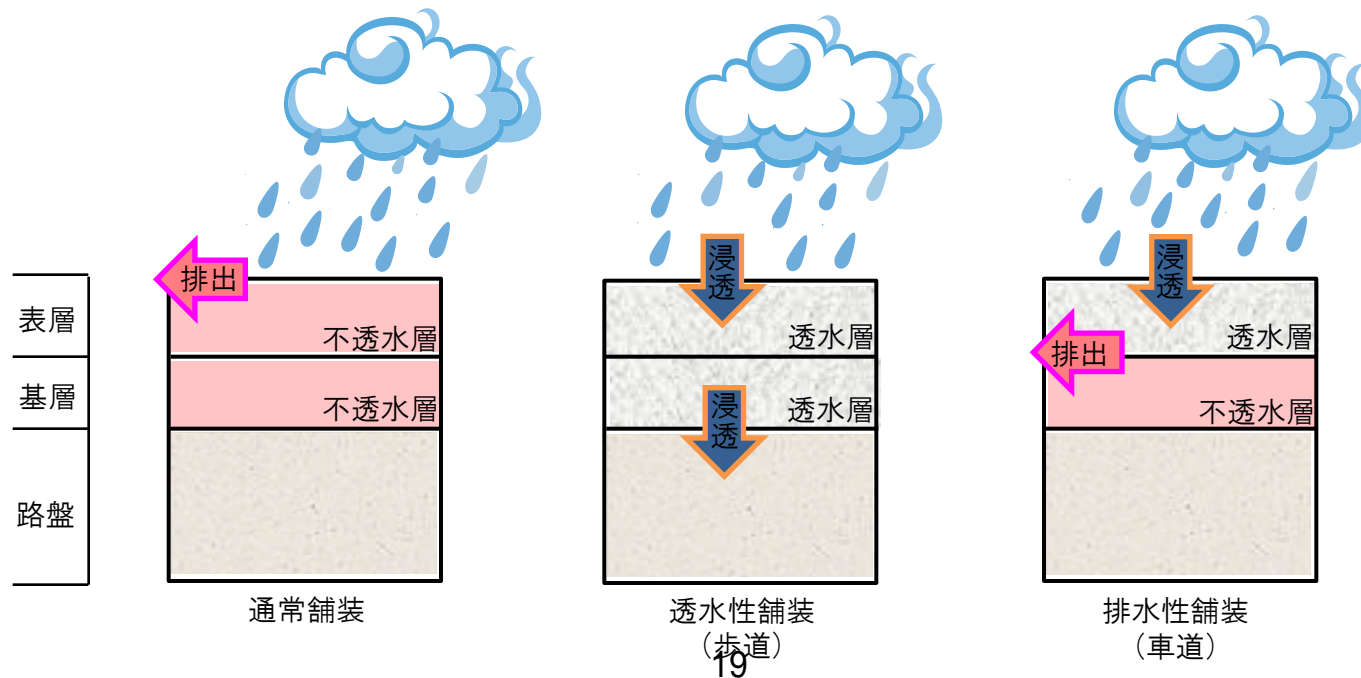
#### ■排水性舗装（車道）

- ・車両の走行に伴う騒音を低減

（ハイドロプレーニング減少の防止、水しぶき等の緩和・視認性の向上にもつながる）

#### ■透水性舗装（歩道）

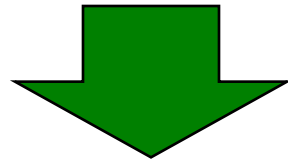
- ・雨水が直接地中内部に浸透 → 地下水の涵養



## 対応方針(案)

○都市計画道路新土岐津線の完成は、土岐市中心地のにぎわいあふれるまちづくりに大きく寄与する。

○地元住民及び関係市町からの事業の継続、早期完成の強い要望がある。



**＝事業継続＝**

# 平成29年度 再評価実施箇所（附図）

担当課〔都市整備課〕

番 号	8	事業名 (路線・河川名等)	街路事業 (都市計画道路 神田神戸線)
事業実施箇所	おおがきししゆくじちやう 大垣市宿地町～ どうしかきぬいちやう 同市笠縫町地内		事業主体 岐阜県
採択年度	平成25年度	完了予定年度	平成32年(事業認可：平成29年度)
再評価の実施基準	事業着手年度から5年間が経過した時点で継続中の事業（経過措置）		
事業目的	<p>(都)神田神戸線は、大垣市役所前から西濃北部の神戸町を繋ぐ延長約5,780mの都市計画道路であり、各地域を連携し、地域間の宴会津な移動を支える幹線道路として都市計画決定されている。本事業での整備区間である国道21号との交差点（河間交差点）では、慢性的な交通渋滞が発生し、岐阜県の主要渋滞箇所となっている。また、当該交差点は県内有数の交通事故多発箇所であり、変則交差点の解消による交通の円滑化が求められている。当該事業はこのうち大垣市宿地町～同市笠縫町地内の約152m区間を2車線改良するものであり、交通の円滑化、安全な歩行空間の確保、大垣市内各地や周辺市町との連携強化を図ることを目的としている。</p>		
事業概要	<p>計画延長 L = 152 m                  計画幅員 W = 20.0 m (3.25 m × 2車線 両側 4.75 m 歩道設置)</p>		
概要図	<p>概要図</p> <p>至 池田町</p> <p>至 米原市</p> <p>至 養老町</p> <p>至 岐阜市</p> <p>至 桑名市</p> <p>都市計画道路 神田神戸線 河間工区 延長: 152m</p> <p>【整備状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>概成済区間</li> <li>事業区間</li> <li>未改良区間</li> </ul>		

事業再評価  
道路改築事業

都市計画道路 神田神戸線  
河間工区

都市建築部 都市整備課

平成29年8月

# 政策との位置付け

長期構想における政策の方向性に沿って、地域と協働し、個性や資源を活かした『住みたい、訪れたい、魅力あふれるまちづくり』を目標とする。



都市機能の集約化、円滑な都市交通の確保など、人口減少時代に対応した拠点性の高い、にぎわいあふれるまちづくりを進める。



## 主要施策

### ○都市の道路交通の円滑化

- ・都市の骨格を形成する街路事業の推進

### ○拠点性の高い都市の形成

- ・都市機能の集約化を図る市街地整備への支援
- ・地域の特性を生かした個性あふれるまちづくりへの支援

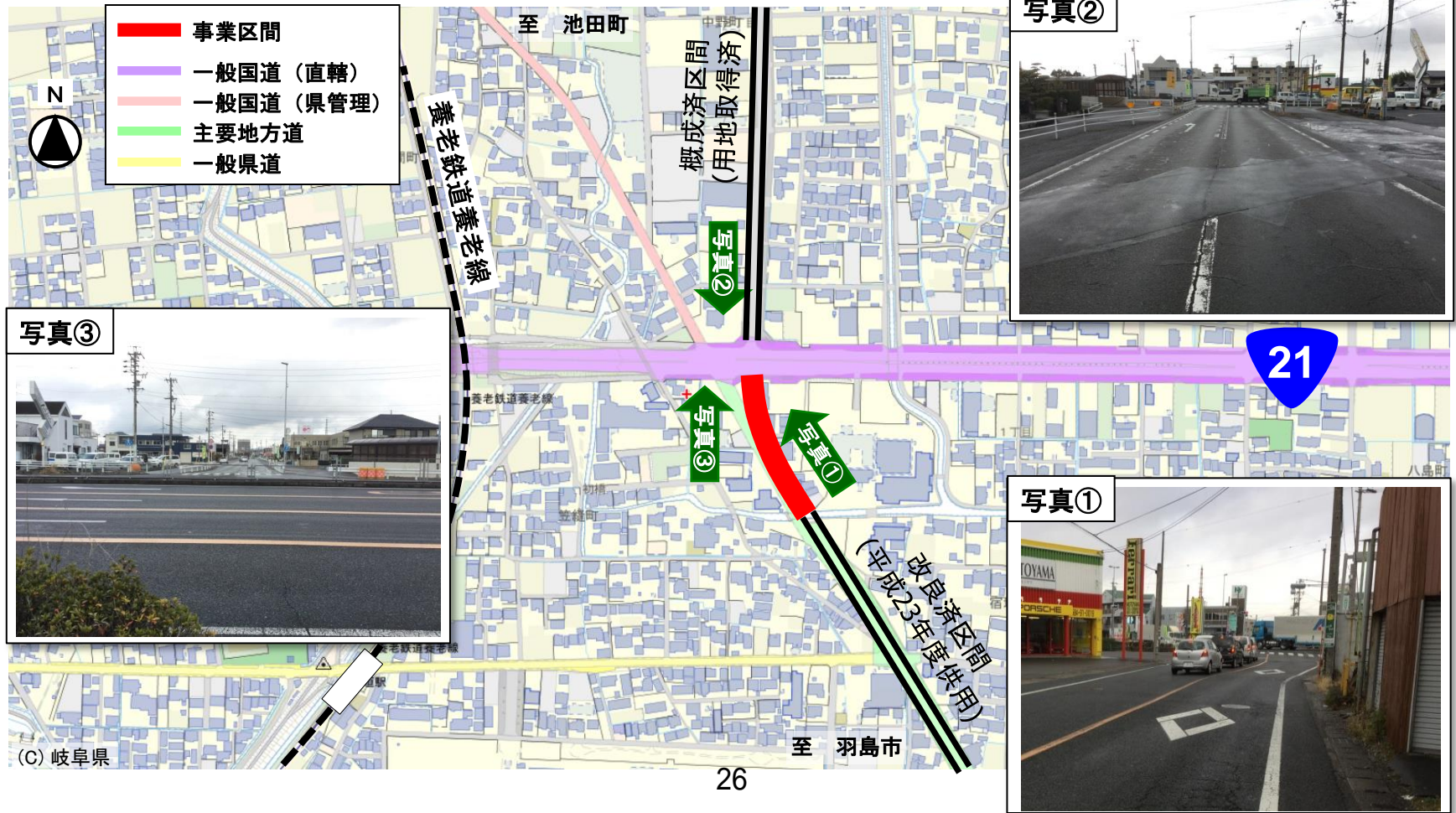






# 路線の概要

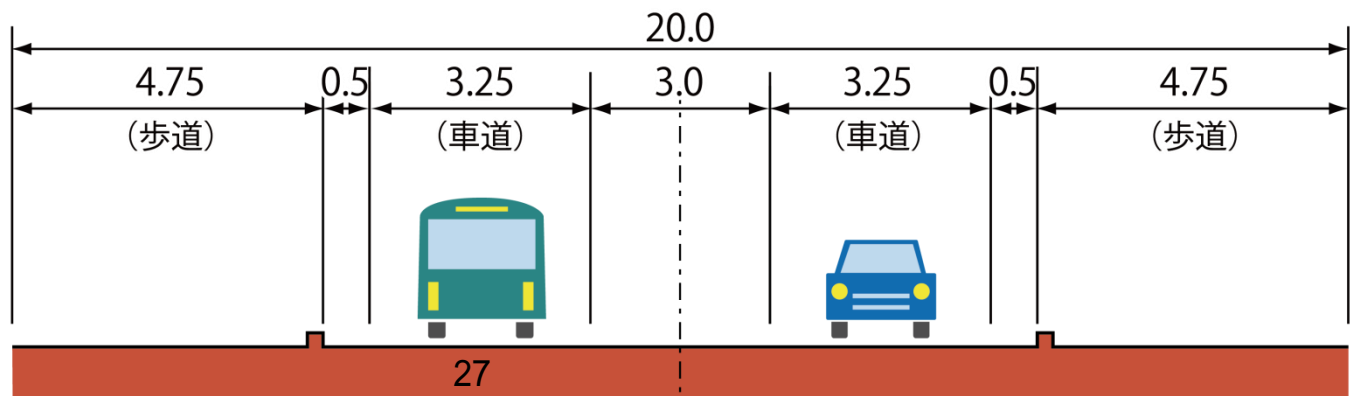
- 南側は平成23年度までに2車線改良を実施している。
- 北側は用地を既に取り得しており、本事業の早期完了による交差点改良が強く望まれている。



# 事業概要

- ◆ 起 終 点 : おお がき しゆくじ 大垣市宿地町 ~ おお がき かさ ぬい 大垣市笠縫町
- ◆ 全体延長 : 152m
- ◆ 総事業費 : 約8.1億円
- ◆ 事業着手 : 平成25年度
- ◆ 完成予定 : 平成32年度
- ◆ 幅 員 : 車道 3.25m × 2車線  
: 自転車歩行者道 4.75m (両側)
- ◆ 道路規格 : 第4種1級

標準横断図



# 周辺環境 都市計画の状況

## ◆都市計画マスタープランにおける当該路線の位置付け

- (都) 神田神戸線は、市内における円滑な交通処理と、周辺市町を連携する幹線道路として位置付けられている。
- 高規格道路や一般国道と連携し、都市内の幹線軸を担う道路。

### ○(都) 神田神戸線の都市計画の位置づけ

#### 3-2 将来の都市構造

幹線道路網のうち、広域連携軸と位置づける高規格道路と一般国道以外の道路については、次の特性により区分します。

- 地域連携軸：一般国道以外で、岐阜市、羽島市、神戸町、墨俣地域等と連絡する路線
- 都市内幹線軸：環状線及び環状線内で東西方向、南北方向の骨格を形成する路線

区分	路線名称	
連携軸 広域	高規格道路	名神高速道路、東海環状自動車道
	一般国道	国道21号、国道258号、国道417号（(都) 静里中島線）
主要地方道等	地域連携軸	(都) 西大垣墨俣線、(都) 寺内安八線、(都) 大垣一宮線、(都) 静里栄町線、(都) 神田神戸線
	都市内幹線軸	(都) 大垣駅南口線、(都) 大垣環状線、(都) 寺内安八線、(都) 高屋松線、(都) 神田神戸線、(都) 神田高瀬線、(都) 大垣駅北口線
	鉄道路線	J R 東海道本線、養老鉄道養老線、樽見鉄道樽見線

#### 3-3 都市整備の方針

##### (c) 都市幹線街路

都市幹線街路として、市内における円滑な交通処理と市外各地域とを連携する、次の道路を配置します。

- (都) 静里中島線、(都) 神田神戸線、(都) 西大垣墨俣線、(都) 寺内安八線、
- (都) 大垣一宮線、(都) 神田高瀬線、(都) 神田船町線、(都) 静里栄町線、
- (都) 寺内長松線、(都) 大垣駅南口線、(都) 大垣駅北口線

幹線街路網のうち、各地域を連携し、地域間の円滑な移動を支える(都) 寺内安八線や(都) 神田神戸線、(都) 長松大井線のほか、東海環状自動車道大垣西インターチェンジへのアクセス道路であり、新たな高速交通体系の利便性を強化する(都) 静里中島線の整備を進めます。

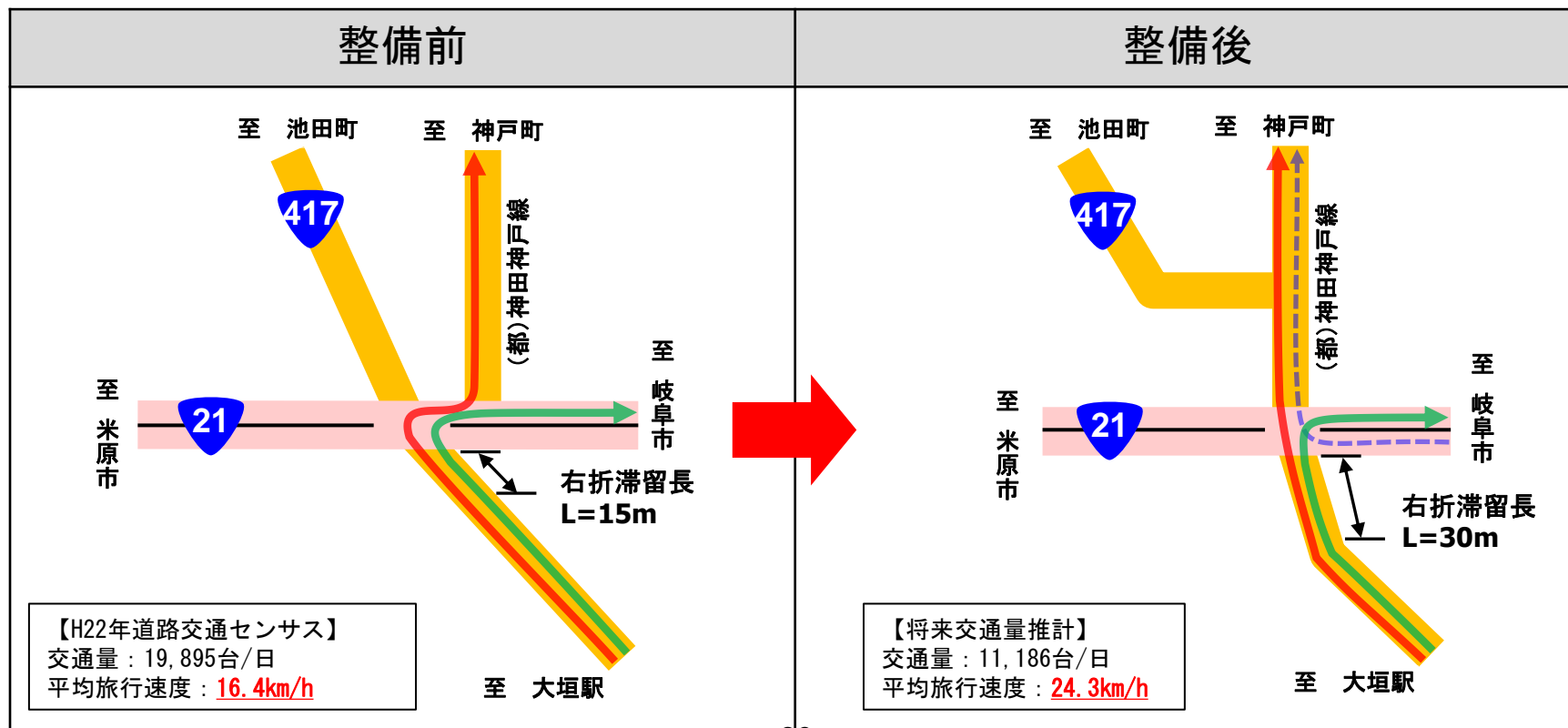
### 【将来都市構造図】



# 事業の目的 ①

## 活力: 南北方向の交通円滑化

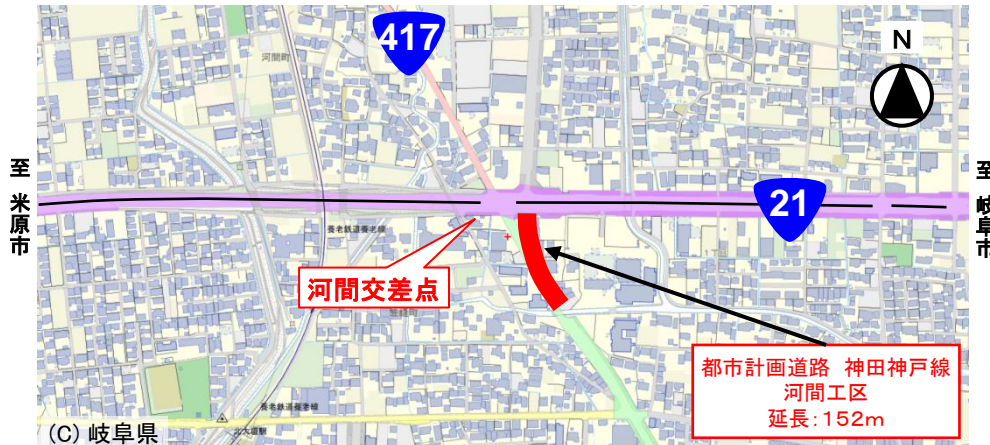
- 南北方向は河間交差点を先頭に、朝夕を中心に渋滞が発生。
- 河間交差点周辺は慢性的に混雑しており、地域の主要渋滞区間に指定。
- 交差点形状の単純化と適切な右折長の確保、赤坂垂井線等へのアクセスルート変更により、混雑の緩和に寄与。



# 事業の目的②

## 安心・安全：変則交差点の解消による安全性の向上

- 河間交差点は毎年、岐阜県内交通事故多発箇所に挙げられている。
- 変則的な交差点形状により複雑な交通流が発生、事故発生の一因。
- 当該工区の整備により、安全性を向上し、快適な交通環境を形成。



### ○平成27年中の交通事故多発箇所ワースト10

順位	路線番号	交差点名	住所	事故件数
1	21号	茜部中島	岐阜市茜部中島3丁目	69件
2	21号	穂積中原	瑞穂市穂積	53件
3	21号	茜部本郷	岐阜市茜部本郷3丁目	52件
4	21号	河間	大垣市中野町2丁目	47件
5	21号	藪田	岐阜市江添1丁目	45件
6	21号	楽田町	大垣市楽田町1丁目	44件
7	(主)23号	長良大橋西	大垣市墨俣町墨俣	44件
8	21号	茜部中島3	岐阜市茜部中島3丁目	42件
9	156号	入舟町5	岐阜市北一色3丁目	42件
10	258号	禾森	大垣市南頬町1丁目	41件

**【河間交差点における交通事故の特徴】**  
 幹線道路が斜めに交差し、直近には国道へ流入する市道があり、追突事故を中心に各種事故が多発した。

出典：岐阜県警察

# 事業の目的③

## 安心・安全：歩行者・自転車の安全確保

- (都) 神田神戸線及び国道417号の現道は歩道がなく、特に整備区間は北小学校の通学路であるが、歩行者は路肩通行を余儀なくされている。
- 両側歩道の整備により歩行者・自転車の安全な通行空間を確保。



○現道区間の道路状況(歩道未整備)





# 費用対効果分析

## 事業の効果

- 走行時間短縮便益 …… 効果全体の約77%
- 走行経費減少便益 …… 効果全体の約21%
- 交通事故減少便益 …… 効果全体の約 2%

## 投資的效果率

$$\frac{\text{総便益 (B)}}{\text{総費用 (C)}} = 1.5$$

※費用便益分析マニュアル（国土交通省H20.11）に基づき算出

# 事業を巡る社会経済情勢等の変化

## ◆周辺道路の整備における広域ネットワークの形成

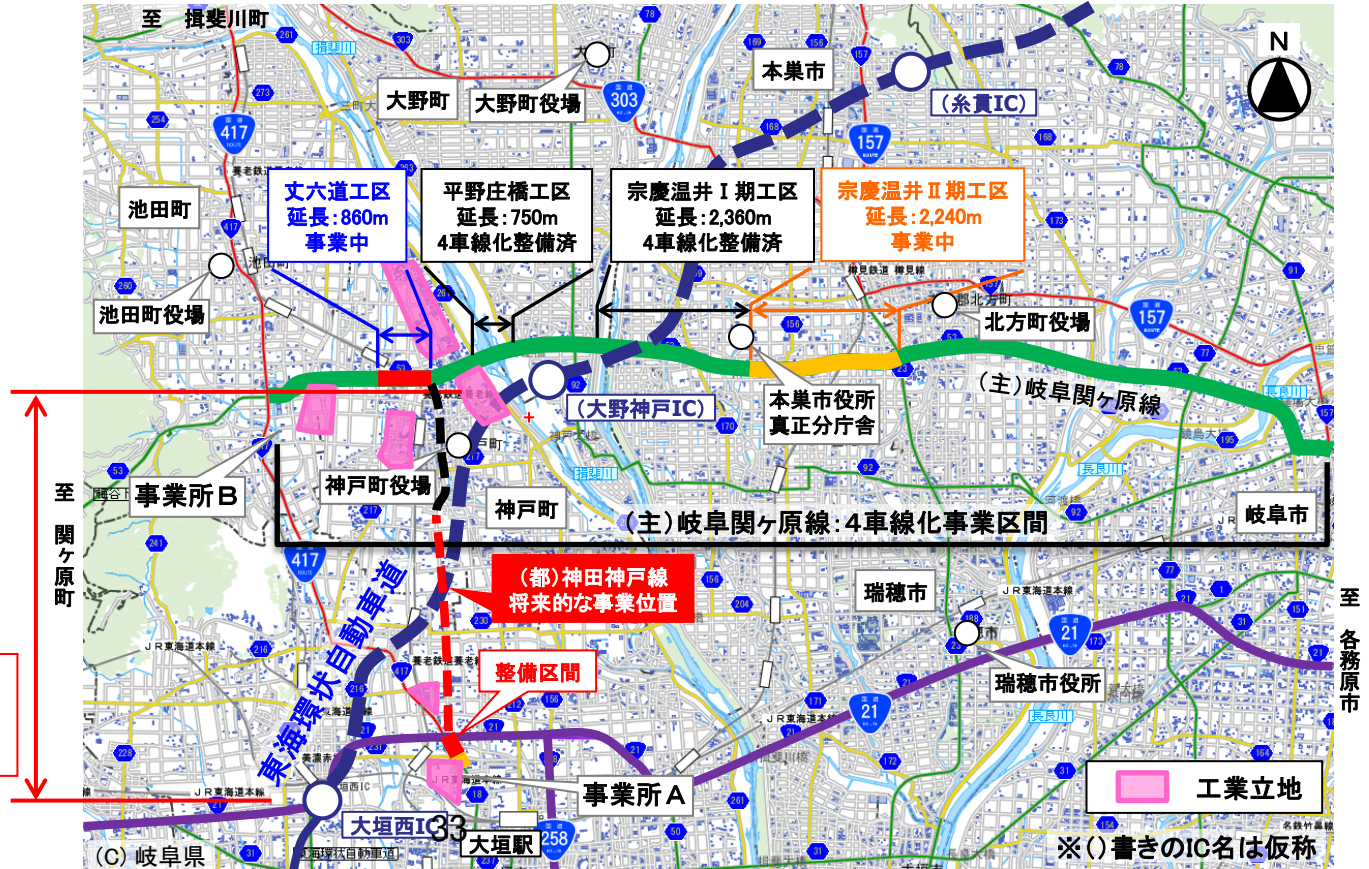
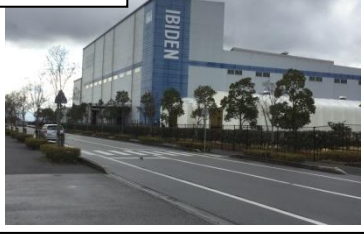
- 東海環状自動車道の新規区間開通に向け、ICアクセス道路の整備が進行中。
- IC周辺は交通の利便性に優れた産業誘致拠点として、土地利用が進められている。
- 南北連携軸の強化は、周辺企業の物流を支援して生産性の向上に寄与する。

○工場等の立地例

事業所A



事業所B



※東海環状自動車道の整備進捗は岐阜県公表の路線図による

# 進捗状況

全体進捗率 4%\*

用地補償進捗率0%\*

工事進捗率 0%\*

(うち用地取得進捗率 0%)

※ 平成28年度末事業費ベース



写真①



写真②



写真③



# コスト削減の取り組み

## ◆新設橋梁の構造形式の比較検討

- 当該工区起点部の水門川に架かる橋梁を計画。
- 3種類の構造形式を検討して、経済性に優れたBOXカルバート案を採用。



	PCプレテンション方式スラブ桁橋	合成床版橋	BOXカルバート
桁断面図			
概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>・一般的な形式</li> <li>・分割施工が可能</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・形鋼とコンクリートの合成構造</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・コンクリート体積が小さい</li> </ul>
コスト	74百万円	83百万円	36百万円
その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>・実績の多い構造</li> <li>・現場工期は短い</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・現場施工が多少長くなる</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・現場施工が短い</li> </ul>
評価	○	○	◎

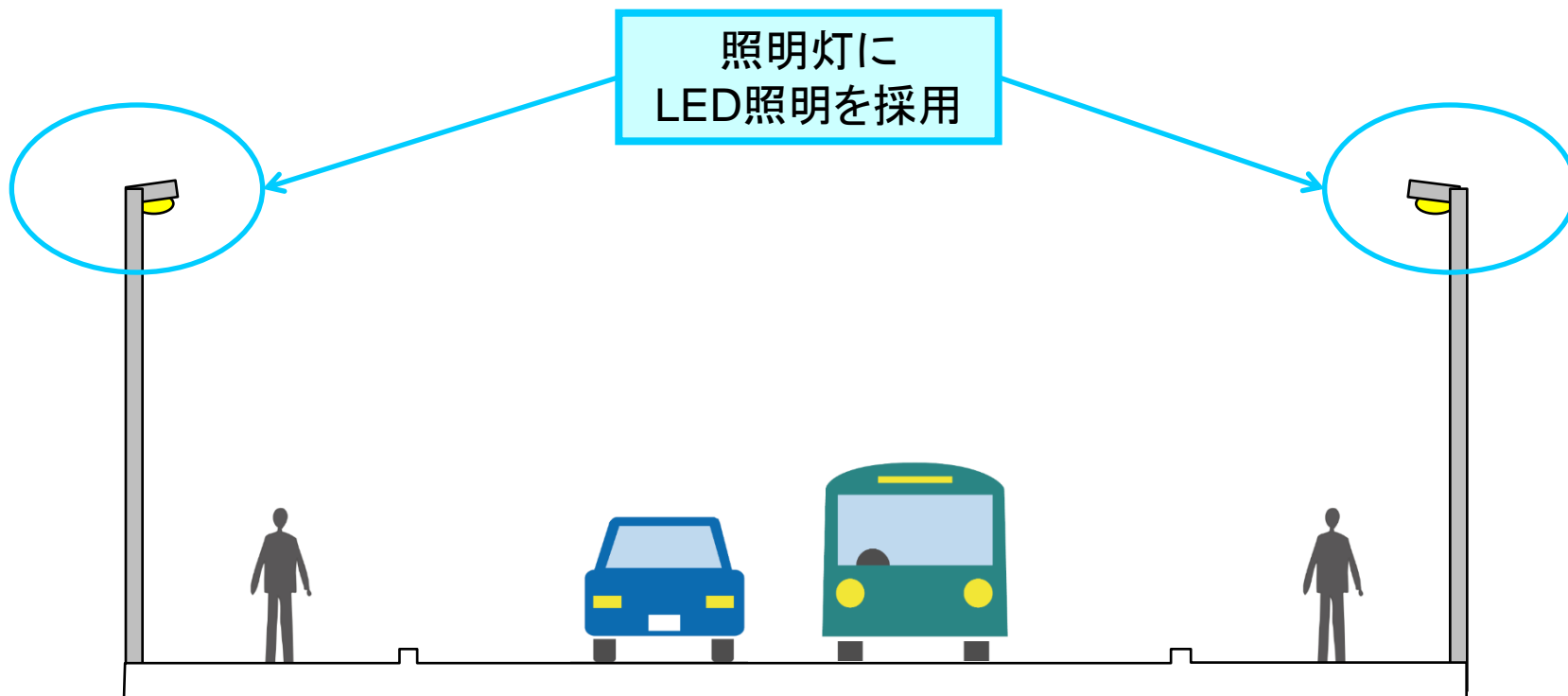
橋梁  
74百万円
-
BOXカルバート  
36百万円
=
コスト削減  
38百万円

**工事費**  
**13.2%削減**

# 環境面への配慮①

## ◆ LED照明の採用

- 超寿命かつ低消費電力であるLEDを道路照明に採用
- 従来の照明灯に比べ環境負荷を低減



# 環境面への配慮②

## ◆排水性舗装(車道)と透水性舗装(歩道)の使用

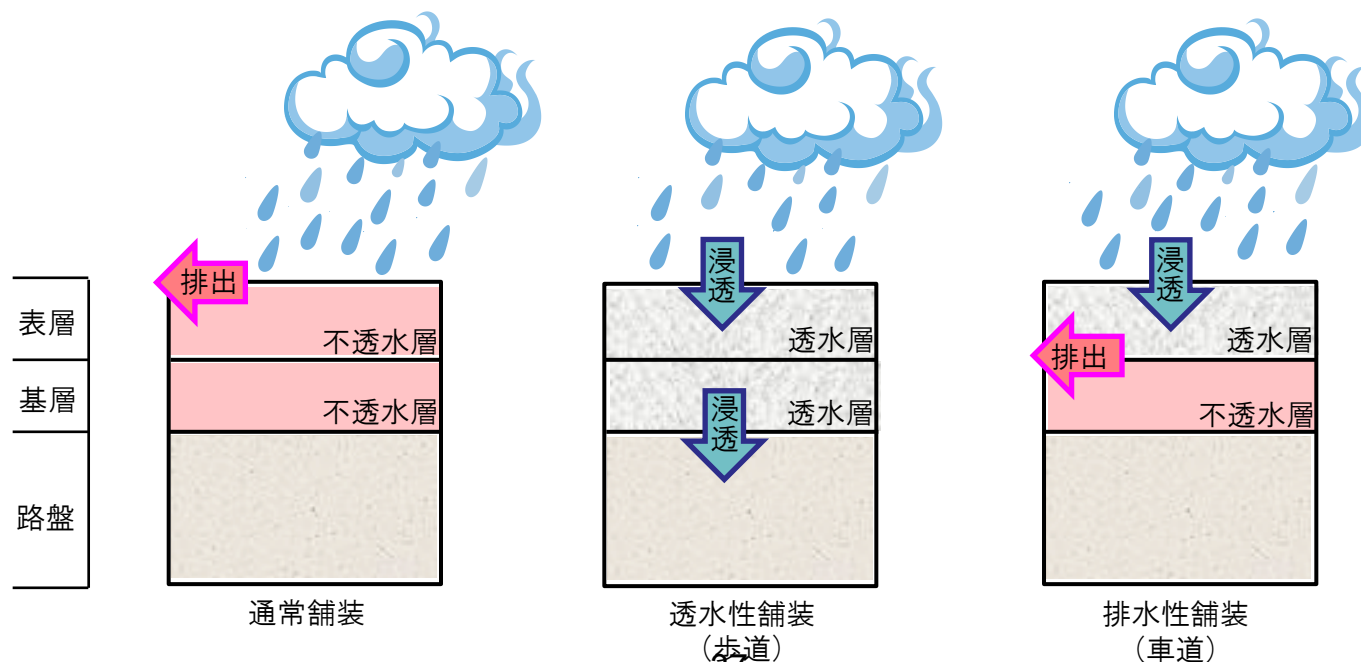
### ■排水性舗装(車道)

- ・車両の走行に伴う騒音を低減

(ハイドロプレーニング減少の防止、水しぶき等の緩和・視認性の向上にもつながる)

### ■透水性舗装(歩道)

- ・雨水が直接地中内部に浸透 → 地下水の涵養



## 今後の方針

○都市計画道路 神田神戸線 河間工区は、交通の円滑化、交通事故の減少、歩行者・自転車の安全性確保などに大きく寄与する。

○交通事故も多く、地元住民及び関係市町から事業の継続、早期完成の強い要望がある。



**＝事業継続＝**