

# 個別公共事業の評価書

## —平成18年度—

平成19年3月23日 省議決定

国土交通省政策評価基本計画（平成14年3月22日省議決定）及び平成18年度国土交通省事後評価実施計画（平成18年3月30日省議決定、改正8月4日省議決定）に基づき、新規事業採択時評価、再評価及び完了後の事後評価を実施した。本評価書は、行政機関が行う政策の評価に関する法律第10条の規定に基づき作成するものである。

### 1. 個別公共事業評価の概要について

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

新規事業採択時評価は、原則として事業費を予算化しようとする事業について実施し、再評価は、事業採択後5年間が経過した時点で未着工の事業及び事業採択後10年間が経過した時点で継続中の事業等について実施する。また、完了後の事後評価は、事業完了後の一定期間（5年以内）が経過した事業等について実施する。

（評価の観点、分析手法）

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

（第三者の知見活用）

再評価及び完了後の事後評価にあたっては、学識経験者等から構成される事業評価監視委員会の意見を聴取することとしている。

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

また、評価の運営状況等について、国土交通省政策評価会において意見等を聴取することとしている（国土交通省政策評価会の議事概要等については、国土交通省政策評価ホームページ（<http://www.mlit.go.jp/hyouka>）に掲載することとしている）。

### 2. 今回の評価結果について

今回は、平成19年度予算に向けた評価として、個別箇所で予算内示をされた事業を含め、新規事業採択時評価466件、再評価750件及び完了後の事後評価181件を実施した。また、平成18年度予算に関して、年度途中において予算化されたものについて、新規事業採択時評価7件を実施した。事業種別ごとの件数一覧は別添2及び別添4、評価結果は別添3及び別添5のとおりである。

再評価及び完了後の事後評価にあたって、個別事業ごとに事業評価監視委員会から意見等を聴取した。今後とも、これらを踏まえ適切に個別公共事業評価を実施することとしている。

<評価の手法等>

事業名	評価項目			評価を行う過程において用いた資料	担当部局	
	( )内は方法*を示す。	費用便益分析				費用便益分析以外の主な評価項目
		費用	便益			
河川・ダム事業 (代替法、CVM・TCM)	・事業費 ・維持管理費	・想定年平均被害軽減期待額 ・水質改善効果等(環境整備事業の場合)	・災害発生時の影響 ・過去の災害実績 ・災害発生時の危険度 ・河川環境をとりまく状況	・国勢調査メッシュ統計 ・水害統計	河川局	
砂防事業等 (代替法)	・事業費	・直接被害軽減便益 ・人命保護便益	・災害発生時の影響 ・過去の災害実績 ・災害発生時の危険度	・国勢調査メッシュ統計 ・水害統計	河川局	
海岸事業 (代替法、CVM・TCM(環境保全・利用便益))	・事業費 ・維持管理費	・浸水防護便益 ・侵食防止便益 ・飛砂・飛沫防護便益 ・海岸環境保全便益 ・海岸利用便益	・災害発生時の影響 ・過去の災害実績 ・災害発生時の危険度	・国勢調査メッシュ統計 ・水害統計	河川局 港湾局	
道路・街路事業 (消費者余剰法)	・事業費 ・維持管理費	・走行時間短縮便益 ・走行費用減少便益 ・交通事故減少便益	・事業実施環境 ・物流効率化の支援 ・都市の再生 ・安全な生活環境の確保	・道路交通センサス ・パーソナリティ調査	都市・地域整備局	
土地区画整理事業 (消費者余剰法)	・街路整備事業費 ・維持管理費	・走行時間短縮便益 ・走行費用減少便益 ・交通事故減少便益	・物流の効率化の支援 ・中心市街地の活性化 ・地域・都市の基盤の形成	・道路交通センサス ・パーソナリティ調査	都市・地域整備局	
市街地再開発事業等 (ヘドニック法)	・施設整備費 ・用地費 ・維持管理費	・事業区域内の便益 ・事業区域外の便益	・事業執行の環境 ・防火上危険な市街地の整備 ・安全な市街地の形成	・相続税路線価 ・公示地価	都市・地域整備局 住宅局	
暮らし・にぎわい再生事業 (ヘドニック法)	・施設整備費 ・用地費 ・維持管理費	・事業区域内の便益 ・事業区域外(狭域)の便益	・事業の必要性 ・計画の優良性 ・事業の効率性 ・都市運営上の効果	・相続税路線価 ・公示地価	都市・地域整備局 住宅局	
都市再生推進事業 (都市防災総合推進事業) (代替法)	・施設整備費 ・用地費	・建物被害軽減便益 ・人命保護便益	・事業の必要性 ・事業進捗の見込み ・災害発生時の危険度	・事業計画書 ・不燃領域率	都市・地域整備局	
都市再生推進事業 (都市再生区画整理事業) (ヘドニック法)	・土地区画整理事業費 ・維持管理費 ・用地費	・宅地地価上昇便益	・中心市街地の活性化 ・防火上安全な市街地の形成 ・土地の有効・高度利用の	・公示地価	都市・地域整備局	
都市再生推進事業 (都市交通システム整備事業) (消費者余剰法)	・施設維持費 ・用地費 ・維持管理費	・歩行者便益 ・利用者便益 ・環境改善便益	・駅利用者の安全性 ・都市圏の活性化	・利用者数 ・パーソナリティ調査	都市・地域整備局	
港湾整備事業 (消費者余剰法)	・建設費 ・管理運営費 ・再投資費	・輸送コストの削減(貨物) ・移動コストの削減(旅客)	・地元等との調整状況 ・環境等への影響	・各港の港湾統計資料	港湾局	
空港整備事業 (消費者余剰法)	<空港の新設、滑走路の新設・延長等> ・建設費 ・用地費 ・再投資費 <精密進入の高力コリドー等> ・施設整備費 ・施設更新費 ・維持管理費	<空港の新設、滑走路の新設・延長等> ・時間短縮効果 ・費用低減効果 ・供給者便益 <精密進入の高力コリドー等> ・運航改善効果	・地域開発効果 ・地元の調整状況	・航空旅客動態調査 ・航空輸送統計年報	航空局	
都市・幹線鉄道整備事業 (消費者余剰法)	・事業費 ・維持改良費	・利用者便益(時間短縮効果等) ・供給者便益	・道路交通混雑緩和 ・地域経済効果	・旅客地域流動調査 ・パーソナリティ	鉄道局	
新幹線鉄道整備事業 (消費者余剰法)	・事業費 ・維持改良費	・利用者便益(時間短縮効果等) ・供給者便益	・経済波及効果 ・豪雪地の定時制の確保 ・滞在可能時間の増加	・全国幹線旅客純流動調査	鉄道局	
航路標識整備事業 (消費者余剰法)	・創設費 ・維持運営費 ・更新費	・安全便益 ・輸送便益	・安全性の向上 ・国際的要請への対応 ・信頼性の向上	・港湾統計 ・漁港港勢	海上保安庁	
住宅地区改良事業 (代替法、ヘドニック法)	・事業費 ・維持管理費	・住宅整備の便益 ・地区整備の便益	・福祉的役割 ・安全確保	・住宅密度 ・木防率	住宅局	

事業名	評価項目		評価を行う過程において用いた資料等	担当部局	
	費用便益分析				
( )内は方法*を示す。	費用	便益	費用便益分析以外の主な評価項目		
住宅市街地盤整備事業 (代替法、消費者余剰法)	・事業費 ・維持管理費	○施設整備効果 ・個別の施設整備効果 ・住宅地供給効果 ----- ○促進効果 ・住宅地の供給促進による効果	住宅地事業の ・必要性 ・緊急性 ・優良性 ・先導性	・市場家賃 ・公示地価	土地・水資源局 住宅局
住宅市街地総合整備事業 (ヘドニック法)	・事業費 ・維持管理費	○拠点開発型及び沿道等整備型 <拠点地区内> ・事業の実施により発生する収益 <拠点地区外> ・事業の影響による効用水準の変化 ----- ○密集住宅市街地整備型 <従前居住者用住宅、建替促進を実施する敷地> ・事業の実施により発生する収益 ・建築物の不燃化による防災性の向上効果 <上記敷地以外の便益> ・事業の影響による効用水準の変化	・土地利用転換 ・土地有効利用 ・住宅の質 ・計画の位置づけ  ・延焼危険度の低減 ・出火危険性の低減 ・公共空間の確保 ・計画の位置づけ ・良質な住宅供給	・相続税路線価 ・公示地価	住宅局
下水道事業 (代替法、CVM)	・建設費 ・維持管理費 ・改築費	・生活環境の改善効果 ・便所の水洗化効果 ・公共用水域の水質保全効果 ・浸水の防除効果 ・その他の効果	・他の汚水処理施設との調整状況 ・水質汚濁に係る環境基準の達成状況と達成期間の設定	・都道府県構想	都市・地域整備局
都市公園事業 (TCM、コンジョイント分析、CVM)	・建設費 ・維持管理費	・健康、レクリエーション空間としての利用価値 ・環境の価値 ・防災の価値 ・その他の効果	・計画への位置付け ・安全性の向上 ・地域の活性化 ・福祉社会への対応 ・都市環境の改善	・国勢調査結果	都市・地域整備局
官庁営繕事業 (代替法)	・初期費用(建設費等) ・維持修繕費	・土地利用効果 ・利用者の利便 ・建物性能の向上 ・環境への配慮	・事業の緊急性 ・計画の妥当性	・官庁建物実態調査	官庁営繕部

事業名	評価項目		評価を行う過程において用いた資料等	担当部局
	費用便益分析			
( )内は方法*を示す。	費用	便益	費用便益分析以外の主な評価項目	
鉄道防災事業	評価対象事業について、事業が単に鉄道施設の保全に寄与するのみならず、沿線の住民、道路、耕地等の保全にも資することの効果の評価するとともに、右の項目について評価する。	・路線の重要性 ・沿線地域への影響度 ・災害発生の可能性 ・復旧の困難性		鉄道局
離島振興特別事業 <離島体験滞在交流促進事業>	評価対象事業について、右記のような要素ごとについて評価項目を設定し、当該事業の事業効果や必要性を評価する。	・地域振興に寄与 ・創意工夫・持続的発展 ・地域間交流の促進 ・事業(施設)の効果		都市・地域整備局
小笠原諸島振興開発事業	評価対象事業について、基本的要件(民間事業者による十分な整備が見込めること、ニーズに適合する必要があること)を右の基準のいずれかを満たすか評価する。	・シビルミニマムとして必要 ・村内自己完結性を確保 ・リダンダンシーを確保 ・帰島者の定着、生活安定に必要な措置	・東京都小笠原支庁管内概要	都市・地域整備局
気象官署施設整備事業	評価対象を整理した上で、右のような要素ごとに、業務需要を満たす度合いを評価するとともに、事業により得られる効果について評価する。	・事業(施設)の緊急性 ・計画の妥当性(現時点での計画の実現性及び選定地点、測定機器の妥当性) ・事業(施設)の効果		気象庁
船舶建造事業 <巡視船艇>	評価対象を整理した上で、右のような海上保安業務需要ごとに、事業を実施した場合(with)、事業を実施しなかった場合(without)それぞれについて業務需要を満たす度合いを評価するとともに、事業により得られる効果について評価する。	・海上警備業務 ・海上環境保全業務 ・海上交通安全業務 ・海難救助業務 ・海上防災業務 ・国際協力・国際貢献業務		海上保安庁
海上保安官署施設整備事業	評価対象事業について、右のような要素ごとに、評価指標により評点方式で評価するとともに、その他の要素も含め総合的に評価する。	・事業の緊急性 ・計画の妥当性 ・事業の効果		海上保安庁

## ※効果把握の方法

### 代替法

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

### 消費者余剰法

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

### TCM（トラベルコスト法）

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

### CVM（仮想的市場評価法）

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

### ヘドニック法

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

### コンジョイント分析

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

## 平成19年度予算に向けた新規事業採択時評価について

## 【公共事業関係費】

事業区分		新規事業採択箇所数
河川事業	直轄事業	11
	補助事業等	15
ダム事業	直轄事業等	2
砂防事業等	補助事業等	70
海岸事業	直轄事業	1
	補助事業等	15
道路・街路事業	直轄事業等	33
	補助事業等	58
土地区画整理事業		21
市街地再開発事業		24
暮らし・にぎわい再生事業		3
都市再生推進事業		9
港湾整備事業	直轄事業	10
	補助事業等	6
空港整備事業	直轄事業	1
	補助事業等	1
都市・幹線鉄道整備事業		64
鉄道防災事業		32
航路標識整備事業		1
住宅市街地基盤整備事業		10
住宅市街地総合整備事業		8
下水道事業	補助事業	4
都市公園事業		55
合 計		454

注1 直轄事業等には、公団等施行事業を含む

## 【その他施設費】

事業区分		新規事業採択箇所数
官庁営繕事業		3
離島振興特別事業		2
小笠原諸島振興開発事業		1
船舶建造事業		4
海上保安官署施設整備事業		2
合 計		12

総 計	466
-----	-----

## 平成19年度予算に向けた再評価について

### 【公共事業関係費】

事業区分		再評価実施箇所数					再評価結果			
		5年未着工	10年継続中	準備計画5年	再々評価	その他	計	継続 うち見直し継続	中止	評価 手続中
河川事業	直轄事業		4		4	3	11	11		
	補助事業等		25		37	1	63	63	1	
ダム事業	直轄事業等			1	2		3	3		
	補助事業等	1	1		12	2	16	13		3
砂防事業等	直轄事業		5		8		13	13		
	補助事業等	1	25		12		38	38		
海岸事業	直轄事業				4		4	4		
	補助事業等		6		25	1	32	32	1	
道路・街路事業	直轄事業等		19	1	51		71	71		
	補助事業等	2	92		29		123	120	3	3
土地区画整理事業			28		22	1	51	47		3
市街地再開発事業		2	1				3	2		1
都市再生推進事業		1	2				3	2		1
港湾整備事業	直轄事業		11		18	1	30	29		1
	補助事業等		28		33	4	65	62		3
空港整備事業	直轄事業		1				1	1		
都市・幹線鉄道整備事業			1				1	1		
新幹線鉄道整備事業			2				2	2		
公営住宅整備事業等			8		3		11	9		2
住宅地区改良事業			1				1	1		
住宅市街地基盤整備事業			22		9		31	31		
住宅市街地総合整備事業			9		6		15	15		
下水道事業			92			36	128	122		1
都市公園事業			25		8	1	34	34		
合計		7	408	2	283	50	750	726	5	10

総計	7	408	2	283	50	750	726	5	10	14
----	---	-----	---	-----	----	-----	-----	---	----	----

(注1) 直轄事業等には、公団等施行事業を含む

(注2) 再評価対象基準

5年未着工: 事業採択後一定期間(5年間)が経過した時点で未着工の事業

10年継続中: 事業採択後長期間(10年間)が経過した時点で継続中の事業

準備計画5年: 準備・計画段階で一定期間(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又は10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

## 平成18年度に実施した完了後の事後評価について

### 【公共事業関係費】

事業区分		事後評価実施箇所数				事後評価結果			
		5年以内	再事後評価	その他	計	再事後評価	改善措置	対応なし	評価手続中
河川事業	直轄事業	27			27			27	
ダム事業	直轄事業等	7			7			7	
砂防事業等	直轄事業	1			1			1	
道路・街路事業	直轄事業等	38			38			38	
	補助事業等	6			6			6	
港湾整備事業	直轄事業	11			11			11	
都市・幹線鉄道整備事業		5			5			5	
航路標識整備事業		67			67			67	
合 計		162	0	0	162	0	0	162	0

### 【その他施設費】

事業区分		事後評価実施箇所数				事後評価結果			
		5年以内	再事後評価	その他	計	再事後評価	改善措置	対応なし	評価手続中
官庁営繕事業		17			17			17	
気象官署施設整備事業		2			2			2	
合 計		19	0	0	19	0	0	19	0

### 【総計】

事業区分		事後評価実施箇所数				事後評価結果			
		5年以内	再事後評価	その他	計	再事後評価	改善措置	対応なし	評価手続中
総 計		181	0	0	181	0	0	181	0

(注1) 事後評価対象基準

5年以内：事業完了後一定期間（5年以内）が経過した事業  
 再事後評価：前回の事後評価の際、その後の時間の経過、改善措置の実施等により効果の発現が期待でき、改めて事後評価を行う必要があると判断した事業  
 その他：上記以外の理由で事後評価の実施の必要が生じた事業

(注2) 事後評価結果

再事後評価：事後評価の結果、再度事後評価の実施が必要な場合  
 改善措置：事後評価の結果、改善措置の実施が必要な場合  
 対応なし：事後評価の結果、再事後評価、改善措置が必要ない場合

(注3) 直轄事業等には、公団等施工事業を含む。

新規事業採択時評価結果一覧

【公共事業関係費】

【河川事業】  
(治水事業(直轄))

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等による評価	担当課 (担当課長名)	
		貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)			
		便益の内訳及び主な根拠					
雄物川下流特定構造物 改築事業(新屋水門) 東北地方整備局	11	37	<p>【内訳】 被害防止便益: 37億円</p> <p>【主な根拠】 浸水軽減戸数: 22戸 浸水軽減面積: 3ha</p>	12	3.1	<p>新屋水門は治水機能はもとより、旧雄物川の浄化や利水などの低水流量の分派、旧雄物川への舟通し、また水門を兼用している市道など、地域の重要な役割を担っている。</p> <p>新屋水門の転倒・沈下により機能不全となった場合、出水時の浸水被害の発生、常時においても、市道の交通途絶、水質悪化、利水・舟の往来が出来ない等、地域に与える影響は大きい。</p> <p>このため、早期に水門の安全性確保を図る必要がある。</p>	河川局治水課 (課長 関克己)
太田川中・上流部床上 浸水対策特別緊急事業 中国地方整備局	137	262	<p>【内訳】 被害防止便益: 262億円</p> <p>【被害実績】 浸水軽減戸数: 116戸 浸水軽減面積: 41戸</p>	140	1.9	<ul style="list-style-type: none"> <li>・太田川中・上流部は、平成17年9月7日に発生した台風14号により、事業実施区域内において大規模な浸水被害が発生した。</li> <li>・太田川中・上流部は、山間狭隘部を流下するため、平常時と洪水時の水位差が非常に大きい地区であり、河岸段丘状になったわずかな平地部に集落が形成されており、ひとたび洪水が発生すると孤立化する地区が数多く存在する。</li> <li>・このため、浸水被害を早期に解消する必要がある。</li> </ul>	河川局治水課 (課長 関克己)
波介川床上浸水対策特別 緊急事業 四国地方整備局	136	370	<p>【内訳】 被害防止便益: 370億円</p> <p>【主な根拠】 浸水軽減戸数: 1,025戸 浸水軽減面積: 913ha</p>	130	2.8	<ul style="list-style-type: none"> <li>・事業箇所においてはH16、H17と2ヶ年連続して大規模な浸水被害が発生した。</li> <li>・H17洪水においては家屋浸水が111戸の被害が発生し約7,700人に対して避難勧告が発令され市民生活に甚大な影響を及ぼした。</li> <li>・については、床上緊特事業により事業効果の早期発現を目指す。</li> </ul>	河川局治水課 (課長 関克己)
大和(上老松)土地利用 一体型水防事業 四国地方整備局	45	61	<p>【内訳】 被害防止便益: 61億円</p> <p>【主な根拠】 浸水軽減戸数: 58戸 浸水軽減面積: 4.5ha</p>	41	1.5	<ul style="list-style-type: none"> <li>・H16、H17年とH7年7月洪水(激特事業採択)を上回る洪水が2ヶ年続けて発生し、当地区では家屋浸水、主要道路が遮断されるなど浸水被害はH7年洪水被害を上回るものとなった。</li> <li>・また、戦後最大洪水が発生した場合、浸水面積4.5ha、浸水家屋数58棟の被害が発生する恐れがある。</li> <li>・このため宅地嵩上げ方式による水防事業により改修し、早期に浸水被害の解消を目指す。</li> </ul>	河川局治水課 (課長 関克己)

【河川事業】  
(環境整備事業等(直轄))

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等による評価	担当課 (担当課長名)	
		貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)			
		便益の内訳及び主な根拠					
高瀬川 直轄総合水系環境整備 事業 東北地方整備局	9.9	54	<p>【内訳】 ①水質改善効果による便益: 1.2億円 ②湖岸周辺の親水拠点整備等の河川利用促進効果による便益: 52億円</p> <p>【主な根拠】 ①受益世帯数: 1,419世帯 ②増加利用者数: 82,185人</p>	9.1	5.9	<ul style="list-style-type: none"> <li>・当該水系は小川原湖があり、その汽水環境下には特徴的な生態系を有しているほか、湖面・湖畔で多様な利活用がなされている。</li> <li>・湖畔水辺の現状は、局所的な利用にとどまっているため、豊かな湖環境・観光資源を最大限に活用できていないとともに、河川管理面においても水質悪化や違法駐車問題が顕在化。</li> <li>・本事業では小川原湖全体での利用推進と河川管理上の問題を解消するために、親水性と水質向上を目的とした施設整備を地域住民や関係機関との連携を図りながら水系一環で実施するものである。</li> </ul>	東北地方整備局 河川環境課 (松川正彦)



米代川 直轄総合水系環境整備 事業 東北地方整備局	6.6	22	【内訳】 沿川の地域観光資源を活 かした親水空間整備等の 河川利用促進の効果によ る便益：22億円  【主な根拠】 増加利用者数：8,200人	6.4	3.4	・当該河川の利用者数は年間約46万人と推定され、その 大半は高水敷利用である。しかし、水辺へのアクセス性 はまだ低く、安心・安全に親水利用できる拠点整備 が必要とされる。 ・また、秋田県は「秋田ならではの旅の提案（秋田型 ツーリズム）」と題し地域の魅力を活かした施策を展開。 米代川沿川にも「菅江真澄」の足跡が数多く残され、米 代川が地域観光資源のネットワークの軸となるポテン シャルは非常に高い。 ・これを受け、扇田地区においては「専門委員会」がH 18.6に発足。地域の魅力を活かした河川空間利用の検 討と将来の維持管理の体制を確保している。 ・本事業では米代川流域の歴史と文化を核とした河川利 用の推進について、地域住民や関係機関との連携を図り ながら水系一環で実施するものである。	東北地方整備局 河川環境課 (松川正彦)
姫川直轄総合水系環境 整備事業 北陸地方整備局	6.2	87	【内訳】 親水等の河川利用推進の 効果による便益：87億円 【主な根拠】 増加利用者数：43,540人	6.4	13.6	・事業の緊急性： 姫川は良好な河川環境が保全されており、自然体 験活動等の場としての利用ニーズは高い。糸魚川 市では利用ニーズに対応するため、更なる利活用 計画や背後地に着目した地域整備計画を策定・検 討中であり、これと連携した河川環境整備が求め られている。 さらに、糸魚川市は平成21年新潟国体のソフト ボール会場となっており、平成20年のブレ大会及 び本大会の練習用グラウンドとして、姫川の高水 敷を利用する方針であるため、早期事業着手が必 要である。 ・他事業との連携： 高水敷の運動公園や背後施設からの利用者が多い ことから、これらの施設と一体となった整備を 行っていく。 ・地元自治体の推進体制： 平成18年度、糸魚川市では市民ニーズを反映した 高水敷利活用計画を策定するため、懇談会を設立 し開催している。 ・地域経済への影響： 姫川は市内はもとより県外からも多くの利用者が 訪れるため、地域経済の活性化にも寄与する。	北陸地方整備局 河川計画課 (藤田士郎)
九頭竜川直轄総合水系 環境整備事業 近畿地方整備局	14.7	28	【内訳】 自然環境の保全・再生の 効果による便益：28億円  【主な根拠】 受益世帯数125,659世帯	13	2.2	河川の自然環境再生による絶滅に瀕している野 生の動植物の保護、住民による野生動植物の保護 活動や環境学習を通じた地域のコミュニティの活 性化、地域の内水面漁業・食文化を通じた地域の 伝統文化の継承が図れる。 九頭竜川水系河川整備計画策定において九頭竜 川流域委員会や住民説明会時に、直轄管理区間 における自然再生への早期達成の意見がある。特に 九頭竜川中流域は「アラレガコの生息地」として 国の特別天然記念物に地域指定を受けており、ま た、アラレガコの伝統的漁法・食文化をもってい るが、近年の漁獲量が大幅に減少しており、生息 環境を保全するために早期に着手する必要がある。 る。	近畿地方整備局 河川部河川環境課 (村上敏章)
岩木川消流雪用水導入 事業(鶴田地区：直 轄) 東北地方整備局	12	76	【内訳】 除排雪による土地利用空 間の増大、除排雪作業の 軽減、走行時間短縮によ る便益 B：76億円  【主な根拠】 受益世帯数：1,850世帯	12	6.5	当該箇所は、豪雪地帯に指定され、地域の高齢者 率も高く、雪害による事故発生件数や死傷者数も 多く、重要公共施設も複数存在する箇所となっ ているため、雪による河川の閉塞の発生の恐れが ある浸水被害軽減及び除排雪作業の軽減を図る必 要がある。 また、国、県、自治体と流雪溝整備を連携して行 い効率的かつ効果的な整備を展開する。	東北地方整備局 河川計画課 (古市秀徳)
雄物川上流消流雪用水 導入事業(湯沢地区： 直轄) 東北地方整備局	25	155	【内訳】 除排雪による土地利用空 間の増大、除排雪作業の 軽減、走行時間短縮によ る便益 B：155億円  【主な根拠】 受益世帯数3,915世帯	24	6.6	当該箇所は、特別豪雪地帯に指定され、昭和57 年より流雪溝の面的な整備が進められ、除排雪が 可能となったが、宅地化の進展に伴う新たな流雪 溝整備や社会環境変化（高齢化等）に伴う既存流 雪溝通水時間の延長などの除排雪作業の軽減、利 便性の向上を図る必要がある。 また、国、県、自治体と流雪溝整備を連携して行 い効率的かつ効果的な整備を展開する。	東北地方整備局 河川計画課 (古市秀徳)

最上川中流消流雪用水導入事業(岩ヶ袋地区：直轄) 東北地方整備局	5.0	12	【内訳】 ・除排雪作業の軽減、 走行時間短縮等による 便益 12億円 【主な根拠】 ・受益世帯数：219世帯	5.1	2.4	当該箇所は、特別豪雪地帯に指定され、地域の高齢化率も高く、雪害による事故や死傷者が発生しており、重要公共施設も複数存在する箇所となっているため、雪による河川の閉塞の発生の際の恐れがある浸水被害軽減及び除雪作業の軽減を図る必要がある。 また、県、地元自治体と流雪溝整備を連携して行い効率的かつ効果的な整備を展開する。 現況は消流雪用水の確保に苦悩していることから、住民および大石田町からの当該事業に対する要望が非常に強い。	東北地方整備局 河川計画課 (古市秀徳)
-------------------------------------	-----	----	--	-----	-----	--	----------------------------

【河川事業】  
(補助事業等)

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等による評価	担当課 (担当課長名)	
		貨幣換算した便益:B(億円)	費用:C (億円)	B/C			
中村川広域基幹河川改修事業 青森県	51	204	【内訳】 被害防止便益：204億円 【主な根拠】 浸水軽減戸数：40戸 浸水軽減面積：3ha	40	5.1	中村川の流下能力は低く、昭和33年8月、昭和50年8月洪水等において大きな被害を被っており、近年においても平成14年、17年には特別警戒水位を超え、平成16年9月には計画高水位を超える出水となるなど鱒ヶ沢町の市街地や津軽西部地域の物流を支えている国道101号、JR五能線の水害防除が急務となっている。	東北地方整備局 河川部地域河川課 (課長 佐藤慶 亀)
新城川鉄道橋・道路橋緊急対策事業 秋田県	18	43	【内訳】 被害防止便益：43億円 【主な根拠】 浸水軽減戸数：16戸 浸水軽減面積：16ha	14	3.01	・新城川飯島地区は、平成18年7月3日豪雨により、26戸の家屋浸水及び420ha等の甚大な浸水被害が発生した。 ・浸水により県道及び市道が遮断により10戸のが孤立する。 ・浸水被害により、鉄道橋及び国道橋に影響を与えた場合の被害は広域のかつ甚大である。	東北地方整備局 河川部地域河川課 (課長 佐藤慶 亀)
日光川(日光川水閘門) 大規模河川管理施設機能確保事業 愛知県	216	976	【内訳】 被害防止便益：976億円 【根拠】 浸水軽減戸数 512戸 浸水軽減面積 4770ha	381	2.6	・日光川流域は約40%がゼロメートル地帯であり、昭和34年9月の伊勢湾台風により、床上浸水7,170戸、床下浸水1,070戸、全壊・半壊・流出6,910戸の大規模な浸水被害が発生した。 ・浸水により、重要な公共施設(主要道路26路線、鉄道4路線、警察署2棟、消防署4棟、保健所1棟、市役所4棟、学校39棟)等に影響がある。 ・このため、早期に治水機能の向上を図るため、日光川水閘門の改築を行うものである。	中部地方整備局 河川部地域河川課 (課長 三浦盛男)
今ノ浦川 総合内水対策緊急事業 静岡県	29	1,037	被害防止便益：1,037億円 【主な根拠】 浸水軽減戸数：20戸 浸水軽減面積：25ha	30	34.8	・平成16年11月12日豪雨により床上53戸、床下129戸の浸水被害が生じた。 ・浸水により市街地の交通が分断される被害が発生しており、再度分断時の損害は甚大である。 ・このため、早期に浸水被害を解消する必要がある。	中部地方整備局 河川部地域河川課 (課長 三浦盛男)
狐川広域一般河川改修事業 福井県	6.0	141	【内訳】 被害防止便益：141億円 【主な根拠】 浸水軽減戸数：238戸 浸水軽減面積：19ha	7	21.2	・過去10年間で10回、特に平成16年には5度の浸水被害が発生している。 ・社地区は平成16年7月18日福井豪雨により、床上浸水88戸、床下浸水367戸の大規模な家屋浸水被害が発生した。 ・浸水により図書館、知事公舎、老人ホーム等を含む市街地が孤立することになり損害は甚大である。 ・平成17年度に狐川流域内水対策連絡協議会が設立され、本事業が総合内水計画の短期対策として提言され被害を早期に解消する必要がある。 ・5m3/s増設することで計画規模1/10確率降雨において床上浸水被害の防止が可能となる。	近畿地方整備局 河川部地域河川課 (課長 岡山公 雄)

長命寺川鉄道橋・道路橋緊急対策事業 滋賀県	34	703	【内訳】 被害防止便益：703億円 【主な根拠】 浸水軽減戸数：490戸 浸水軽減面積：162ha	130	5.4	・長命寺川沿川では、昭和57年8月の豪雨により、床上浸水26戸、床下浸水292戸の大規模な被害が発生した。 ・ひとたび浸水が発生すると国道8号等の主要幹線道路の交通断絶により、旅客・物流が遮断された場合の損害は、広域的である。 ・このため、浸水被害を早期に解消する必要がある。	近畿地方整備局 河川部地域河川課 (課長 岡山公雄)
泉州地区 地震・高潮等対策河川事業 大阪府	143	4,173	【内訳】 被害防止便益：4,173 【主な根拠】 想定浸水戸数：600戸 想定浸水面積：23ha	116	36.1	泉州地域の河川周辺には都市が形成され、重要公共施設や災害時要援護者関連施設が存在しており、高潮や津波に被災したときの被害は甚大なものとなることが予想される。 このことから、南海・東南海地震等に備え、一刻も早い耐震対策を必要としている。	近畿地方整備局 河川部地域河川課 (課長 岡山公雄)
高谷川床上浸水対策特別緊急事業 兵庫県	31	962	【内訳】 被害防止便益：962億円 【主な根拠】 浸水軽減戸数：347戸 浸水軽減面積：69ha	291	1.1	・高谷川流域において平成16年10月台風23号により床上浸水450戸、床下浸水144戸、浸水面積239haの甚大な浸水被害が発生した。 ・国道、高規格道路のIC、消防署、浄化センターなど重要施設が浸水し、街の機能が麻痺した。 ・このため、浸水被害を早期に解消する必要がある。	近畿地方整備局 河川部地域河川課 (課長 岡山公雄)
久万川鉄道橋・道路橋緊急対策事業 愛媛県	9.6	160	【内訳】 被害防止便益：160億円 【主な根拠】 浸水軽減戸数：46戸 浸水軽減面積：6ha	10	15.7	安城寺地区においては、平成10年10月17日の台風10号により床下浸水5戸の浸水被害が発生した。JR橋部においても流下能力が確保できていないことから、集中的な豪雨に見舞われた場合、JR橋にも被害が及び、旅客・物流の移動に甚大な被害が予想される。このため、早急にJR橋の改築を実施する必要がある。	四国地方整備局 河川部地域河川課 (課長 岡本和宣)
池町川床上浸水対策特別緊急事業 福岡県	37	178	【内訳】 被害防止便益：178億円 【主な根拠】 浸水軽減戸数：492戸 浸水軽減面積：23ha	34	5.2	平成16年8月洪水では池町川の越水により久留米市街部で床上浸水55戸、床下浸水130戸の甚大な被害が発生した。また、近年の降雨強度の集中化及び都市化による流出量の増大等により家屋の浸水被害がたびたび生じており、早期に解消する必要がある。	九州地方整備局 河川部地域河川課 (課長 坂山敏二)
楠田川鉄道橋・道路橋緊急対策事業 福岡県	12	65	【内訳】 被害防止便益：65億円 【主な根拠】 浸水軽減戸数：301戸 浸水軽減面積：56ha	13	5.0	平成2年7月洪水では床上浸水224戸、床下浸水598戸の甚大な被害が発生した。また、JR橋部の流下能力が低いため頻りに溢水氾濫が生じ、生活道路等の浸水をはじめ、家屋の浸水被害が生じており、早期に解消する必要がある。	九州地方整備局 河川部地域河川課 (課長 坂山敏二)
旧堅田川床上浸水対策特別緊急事業 大分県	14	49	【内訳】 被害防止便益 49億円 【主な根拠】 浸水軽減戸数 102戸 浸水軽減面積 108ha	14	3.4	当地区は、平成16年、平成17年と相次いで家屋の床上浸水被害が発生した。浸水区域内は老人ホーム等の災害弱者施設が6施設あり、浸水被害を早期に解消する必要がある。 ○災害弱者施設 6施設 ○県道、市道	九州地方整備局 河川部地域河川課 (課長 坂山敏二)
三財川 広域基幹河川改修事業 宮崎県	72	270	【内訳】 被害防止便益：270億円 【主な根拠】 浸水軽減戸数：45戸 浸水軽減面積：25ha	60	4.5	三財川においては、平成17年9月の台風14号により、床上浸水369戸、床下浸水240戸の甚大な家屋の浸水被害が発生したことから、早急な治水対策が必要である。	九州地方整備局 河川部地域河川課 (課長 坂山敏二)
五ヶ瀬川・日之影川 土地利用一体型 水防事業 宮崎県	25	40	【内訳】 被害防止便益：40億円 【主な根拠】 浸水軽減戸数：5戸 浸水軽減面積：0.3ha	26	1.5	五ヶ瀬川・日之影川においては、平成17年9月の台風14号により、床上浸水85戸、床下浸水26戸の甚大な家屋の浸水被害が発生したことから、早急な治水対策が必要である。	九州地方整備局 河川部地域河川課 (課長 坂山敏二)
耳川下流 土地利用一体型 水防事業 宮崎県	42	96	【内訳】 被害防止便益：96億円 【主な根拠】 浸水軽減戸数：13戸 浸水軽減面積：1.9ha	42	2.3	耳川下流においては、平成17年9月の台風14号により、床上浸水100戸、床下浸水45戸の甚大な家屋の浸水被害が発生したことから、早急な治水対策が必要である。	九州地方整備局 河川部地域河川課 (課長 坂山敏二)

【ダム事業】  
(直轄事業等)

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等による評価	担当課 (担当課長名)	
		貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)			
		便益の内訳及び主な根拠					
長安口ダム改造事業 四国地方整備局	400	757	<p>【内訳】 被害防止便益：526億円 流水の正常な機能の維持に関する便益：231億円</p> <p>【主な根拠】 浸水軽減戸数：322戸 浸水軽減面積：91ha</p>	409	1.9	<p>・平成16年台風23号では戦後2番目の洪水を記録し、200戸の浸水被害が発生するなど、過去10年間に10回の浸水被害が発生している。</p> <p>・当該事業を含めた河川整備計画(予定)により、基準地点(古庄)において戦後最大洪水規模(S25 ジェーン台風)9,000m<sup>3</sup>/sのうち、長安口ダムで500m<sup>3</sup>/s洪水調節し、河道において8,500m<sup>3</sup>/sの洪水を安全に流下させる。</p> <p>・基準地点(和食)において、流水の正常な機能を維持するために必要な流量として、かんがい期最大概ね32m<sup>3</sup>/s、非かんがい期最大概ね14m<sup>3</sup>/sを確保する。</p>	河川局治水課 (課長 関 克己)
鶴田ダム再開発事業 九州地方整備局	460	620	<p>【内訳】 被害防止便益：620億円</p> <p>【主な根拠】 浸水軽減戸数：118戸 浸水軽減面積：24.4ha</p>	401	1.6	<p>・平成18年7月洪水では戦後最大の洪水を記録し、2,347戸の浸水被害が発生するなど、過去10年間に4回の浸水被害が発生している。</p> <p>・当該事業の実施により、既設鶴田ダムの洪水調節機能の強化を行い、基準地点川内において、基本高水のピーク流量9,000m<sup>3</sup>/sのうち、流域内の洪水調節施設と合わせて2,000m<sup>3</sup>/s洪水調節し河道において7,000m<sup>3</sup>/sの洪水を安全に流下させる。</p>	河川局治水課 (課長 関 克己)

【砂防事業等】  
(砂防事業(補助))

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等による評価	担当課 (担当課長名)	
		貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)			
		便益の内訳及び主な根拠					
大空川火山砂防事業 北海道	4.5	25	<p>【内訳】 直接的被害軽減 25億円</p> <p>【主な根拠】 人家 14戸 重要公共施設 3施設 避難所、消防署、 道道0.9km</p>	4.1	6.0	<p>・本地域には、第一次緊急輸送路である道道沓形仙法志篤泊線、避難場所に指定されている自然の家、防災拠点である消防センター等の重要公共施設が存在し、交通網についても迂回路がない。</p> <p>・本地域における災害のうち、近年で大きなものは平成11年8月31日～9月1日の豪雨による土石流発生に伴う流路外への氾濫被害や、過去においては昭和33年、42年の道道、人家の被害がある。</p> <p>・また、当利尻島は利尻礼文サロベツ国立公園であり美しい自然、海の資源が豊富な観光地である。</p> <p>・土砂災害防止法に基づく警戒区域指定を今春に予定しているほか、地元住民の防災に関する意識は高く、防災活動も盛んな地域である。</p> <p>以上のことから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るため、砂防事業を実施する必要がある。</p>	本省河川局 砂防部保全課 (課長 牧野裕 至)
津軽沢通常砂防事業 青森県	6.3	54	<p>【内訳】 直接的被害軽減 54億円</p> <p>【主な根拠】 人家 116戸 公共施設 (町役場支所、郵便局、 消防署、中央公民館) 国道339号1,500m</p>	5.5	9.7	<p>・本地域には役場支所や消防署等の公共施設があり、避難場所の公民館及び避難路が存在している。</p> <p>・流域内を緊急輸送道路である国道339号が縦走している。</p> <p>・平成17年8月20日の豪雨により、土砂流が発生し、国道339号が冠水する被害が発生している。</p> <p>以上のことから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るため、砂防事業を実施する必要がある。</p>	本省河川局 砂防部保全課 (課長 牧野裕 至)
西森谷沢火山砂防事業 青森県	3.0	12	<p>【内訳】 直接的被害軽減 12億円</p> <p>【主な根拠】 人家 22戸 国道394号 450m、 市道 1,200m</p>	2.8	4.3	<p>・緊急輸送道路であるとともに、八甲田山や黒石温泉郷等の観光地を結ぶ国道394号を保全対象としている。</p> <p>・近隣の大川原温泉や避難場所である小学校への避難路を保全する。</p> <p>以上のことから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るため、砂防事業を実施する必要がある。</p>	本省河川局 砂防部保全課 (課長 牧野裕 至)

天神の沢通常砂防事業 岩手県	2.5	14	【内訳】 直接的被害軽減 14億円  【主な根拠】 人家 31戸 国道45号 65m 避難所（旧小学校）	2.3	6.0	・本地域における災害のうち、近年で大きいものは平成14年7月台風6号により、土砂流出が発生した。 ・本地域には避難所（旧釜石小学校）が存在している。 ・H15に基礎調査を実施。H17.6にゲルトメールにより危険箇所周知を実施。H19.3.1より土砂災害警戒情報の提供開始。などソフト対策の整備が進んでいる。 以上のことから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るため、砂防事業を実施する必要がある。	本省河川局 砂防部保全課 (課長 牧野裕至)
大阪台沢通常砂防事業 秋田県	2.0	11	【内訳】 直接的被害軽減 11億円  【主な根拠】 ・人家19戸 ・県道180m、農道等360m等	1.9	5.7	・本地域には、地域防災計画上の避難路・第二次緊急輸送道路として位置づけられている主要地方道男鹿半島線が存在し迂回路はない。 ・本地域における災害のうち、近年で最も大きなものは平成17年8月15日集中豪雨により上流部の不安定土砂や出水が下流域に流出する災害が発生し、主要地方道男鹿半島線が冠水する被害を受けた。 ・管内の多くは山地であるが、船川港近郊の発展とともに山麓部まで宅地開発が進展している。 ・土砂災害の危険が高まった際には、県の雨量情報システムによる危険度判定情報を提供する体制が整っている。また、土砂災害警戒区域が指定されている。 ・地元住民から要望書があげられており、地元住民の要望が大きい。 以上のことから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るため、砂防事業を実施する必要がある。	本省河川局 砂防部保全課 (課長 牧野裕至)
滝ノ入通常砂防事業 長野県	3.0	10.0	【内訳】 直接的被害軽減 10億円  【主な根拠】 人家 19戸 村道 900m	2.6	3.8	・平成16年10月の台風23号による出水で土石流が発生し、人家近くまで氾濫。 ・上流域の荒廃が著しく、砂防施設が未整備であり、早急な対策が必要である。 以上のことから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るため、砂防事業を実施する必要がある。	本省河川局 砂防部保全課 (課長 牧野裕至)
白鳥川通常砂防事業 長野県	4.0	7.1	【内訳】 直接的被害軽減7.1億円  【主な根拠】 住宅 11棟 JR飯山線 150m 国道117号 150m 村道 150m	3.6	2.0	・平成17年8月の集中豪雨による出水で土石流が発生し、村道が被災した。 ・砂防施設が未整備であるとともに、上流域の荒廃も著しいため、早急な対策が必要である。 以上のことから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るため、砂防事業を実施する必要がある。	本省河川局 砂防部保全課 (課長 牧野裕至)
沢入沢通常砂防事業 長野県	3.0	35.7	【内訳】 直接的被害軽減35.7億円  【主な根拠】 住宅 63棟 県道 400m 市道 2280m 公民館	2.8	12.9	・平成16年10月の台風23号による出水で土石流が発生し、人家等に被害が生じた。 ・砂防施設が未整備であるとともに、上流域の荒廃も著しいため、早急な対策が必要である。 以上のことから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るため、砂防事業を実施する必要がある。	本省河川局 砂防部保全課 (課長 牧野裕至)
大足沢通常砂防事業 長野県	3.5	6.6	【内訳】 直接的被害軽減6.6億円  【主な根拠】 住宅 13棟 JR大系線 300m 国道148号 200m 村道 300m	3.2	2.0	・平成7年7月に土石流によりJRが被災し、平成12年8月の集中豪雨では、出水で著しい溪岸崩壊が発生した。 ・保全対象には、地域交通の要であるJR大系線がある。 以上のことから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るため、砂防事業を実施する必要がある。	本省河川局 砂防部保全課 (課長 牧野裕至)

中坪通常砂防事業 新潟県	1.2	3.8	【内訳】 直接的被害軽減 3.8億円 【主な根拠】 人家 7戸 公共施設 1施設 市道 310m 耕地 2.4ha	1.2	3.3	・本地域は、高松ふれあいセンター（緊急避難所）が存在し、集落唯一の市道がある ・平成12年7月の梅雨前線豪雨により土石流が発生し、人家まで流出した。 ・土砂災害ハザードマップを公表済みである。 ・過去の土石流発生したことにより地元住民の防災に対する意識が非常に高い。 以上のことから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るため、砂防事業を実施する必要がある。	本省河川局 砂防部保全課 (課長 牧野裕至)
海士町川通常砂防事業 新潟県	1.4	9.3	【内訳】 直接的被害軽減 9.3億円 【主な根拠】 人家 83戸 県道 190m 耕地 0.12ha	1.3	7.2	・本地域は、金山を有する佐渡市相川地区の市街地であり、緊急輸送路である県道を有する。 ・県道を被災した場合、観光地と宿泊施設を結ぶ路線分断されることとなり経済的影響が大きい。 ・溪流の荒廃が進んでおり既設砂防えん堤は満砂状態である。 ・土砂災害ハザードマップを公表済みである。 以上のことから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るため、砂防事業を実施する必要がある。	本省河川局 砂防部保全課 (課長 牧野裕至)
東願川通常砂防事業 新潟県	2.9	4.4	【内訳】 直接的被害軽減 4.4億円 【主な根拠】 人家 6戸 市道 110m	2.9	1.5	・本地域は、民宿、旅館があるほかに、賽の河原へ向かう道路、ダイビング出発基地など観光関連のものを有している。 ・平成16年7月の梅雨前線豪雨により集落まで達する土石流が発生し小屋1棟が全壊の被害を受けた。 ・土砂災害ハザードマップを公表済みである。 以上のことから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るため、砂防事業を実施する必要がある。	本省河川局 砂防部保全課 (課長 牧野裕至)
白見谷通常砂防事業 富山県	1.8	15	【内訳】 直接的被害軽減 15億円 【主な根拠】 氷見市灘浦中学校 氷見市小境浄化センター	1.7	8.6	・流域では溪岸侵食が著しく、溪床には不安定土砂が堆積し、豪雨時には土砂流出の恐れが高い。 ・下部部に位置する灘裏中学校は地域防災計画に指定されている避難所であり、その安全性の向上が急務である。 以上のことから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るため、砂防事業を実施する必要がある。	本省河川局 砂防部保全課 (課長 牧野裕至)
滝ヶ洞谷火山砂防事業 岐阜県	4.4	10	【内訳】 直接的被害軽減：10億円 【主な根拠】 人家：22戸 県道：75m その他：公民館（避難所）、診療所	4.4	2.4	・本地域には、第2次緊急輸送路である県道石徹白前谷線の重要公共施設や避難所である石徹白公民館、災害時要援護者施設である石徹白診療所が存在し、交通網についても迂回路がない。 ・本溪流においては、近年の度重なる豪雨のため不安定土砂及び流木が堆積しており、土砂災害の発生する危険性が高い。 ・土砂災害危険区域図によるハザードマップの配布により、円滑な警戒避難に係る情報を周知している。 ・自主防災組織が結成され、土砂災害に対する自主的な取り組みがなされている。 以上のことから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るため、砂防事業を実施する必要がある。	本省河川局 砂防部保全課 (課長 牧野裕至)
中組沢通常砂防事業 静岡県	1.1	8.4	【内訳】 直接的被害軽減：8.4億円 【主な根拠】 人家 18戸 公会堂（避難所） 市道 330m	1.1	8.0	・本地域には、避難場所である本村公会堂が存在するが、土砂災害発生時には避難経路が寸断される可能性がある。 ・本地域における災害のうち、近年で大きなものは、平成10年度の豪雨により溪岸浸食や斜面崩壊が発生し、下流域において浸水被害を受けた。 ・土砂災害危険区域図によるハザードマップの配布により、円滑な警戒避難に係る情報を周知している。 ・地元による小規模な流出土砂の撤去など、維持管理に対する協体制が整備されている。 以上のことから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るため、砂防事業を実施する必要がある。	本省河川局 砂防部保全課 (課長 牧野裕至)

中尾谷川通常砂防事業 兵庫県	17.0	81.6	【内訳】 直接的被害軽減81.6億円 【主な根拠】 人家431戸 公共施設7箇所（幼稚園、中学校、高等学校等）	17.0	4.8	・本地域は、阪神淡路大震災により地盤が緩んでおり、高密度に都市化された表六甲市街地に対して土砂災害からの危険を早期に解消する必要がある。 以上のことから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るため、砂防事業を実施する必要がある。	本省河川局 砂防部保全課 (課長 牧野裕至)
庚申川通常砂防事業 兵庫県	2.1	13.0	【内訳】 直接的被害軽減 13億円 【主な根拠】 人家24戸、県道（緊） 250m、市道1180m、公民館	2.1	6.3	・平成16年10月台風23号により下流人家や県道等が被災した。流域内には、不安定土砂が多く堆積するなど土砂災害の危険性が高い。 以上のことから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るため、砂防事業を実施する必要がある。	本省河川局 砂防部保全課 (課長 牧野裕至)
東神野川通常砂防事業 和歌山県	2.7	5.4	【内訳】 直接的被害軽減5.4億円 【主な根拠】 人家11戸 重要公共施設 1施設 県道等2450m 耕地7.5ha	2.6	2.1	・本地域には、避難路である町道の重要公共施設が存在している。 一方、流域には転石や倒木が多数存在し、溪床には不安定土砂があり、今後の豪雨により多量の土砂が流下する恐れがある。 ・土砂災害危険箇所を公表するとともに、砂防基礎調査を実施し、警戒避難体制を整備しているところであり、毎年避難訓練を実施している。 以上のことから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るため、砂防事業を実施する必要がある。	本省河川局 砂防部保全課 (課長 牧野裕至)
丸ノ元谷川通常砂防事業 和歌山県	1.1	8.1	【内訳】 直接的被害軽減8.1億円 【主な根拠】 人家11戸 重要公共施設 2施設 県道等410m 耕地0.5ha	1.0	7.8	・本地域には、地域防災計画上の避難場所である小河口集会所や避難路である県道串本古座川線などの重要公共施設が存在している。 ・一方、流域の山腹には近年小崩壊が発生し、溪床には堆積物があり、今後の豪雨により多量の土砂が流下する恐れがある。 ・土砂災害危険箇所を公表するとともに、砂防基礎調査を実施し、警戒避難体制を整備しているところである。 以上のことから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るため、砂防事業を実施する必要がある。	本省河川局 砂防部保全課 (課長 牧野裕至)
大谷川通常砂防事業 広島県	2.0	3.7	【内訳】 直接的被害軽減3.7億円 【主な根拠】 人家26戸 県道1,000m 畑1ha	1.9	2.0	・当該溪流付近は、平成18年1月に林野火災により約100haを焼失しており、山林は非常に荒廃している。 ・今後の豪雨により倒木や土石などの不安定物が流出する危険性が高まっている。 以上のことから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るため、砂防事業を実施する必要がある。	本省河川局 砂防部保全課 (課長 牧野裕至)
中村川通常砂防事業 山口県	5.0	13	【内訳】 直接的被害軽減13億円 【主な根拠】 災害時要援護者施設（重要） 1施設 市道 50m	4.5	2.9	・平成11年の梅雨前線豪雨により土石流が発生し、俣流域内に不安定土砂が堆積するなど、土砂災害の危険性が高まっている。 ・保全対象としては、老人福祉センター（災害時要援護者施設（重要））及び市道がある。 以上のことから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るため、砂防事業を実施する必要がある。	本省河川局 砂防部保全課 (課長 牧野裕至)

芋場谷通常砂防事業 徳島県	1.5	2.2	<p>【内訳】 直接的被害軽減 2.2億円</p> <p>【主な根拠】 保全人家 2戸 県道 100m 耕地 0.2ha</p>	1.5	1.5	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本地域には、人家2戸及び災害発生時の救援・避難路となる主要地方道志度山川線が存在している。</li> <li>・本地域における災害のうち、近年で大きなものは平成16年10月の台風23号によるもので、本溪流で土石流が発生し、下流人家1戸が半壊し一時的に上流集落（77戸）が孤立状態となるなど甚大な被害が発生した。</li> <li>・災害関連緊急砂防事業により、えん堤工を施工しているが、依然として整備が低い状況であり、溪流保全工を整備する。</li> <li>・地元住民は防災活動や維持管理の協力体制が整っている。</li> <li>・今後の豪雨による土石流等により下流の人家及び公共施設に甚大な被害を及ぼす恐れがある。</li> </ul> <p>以上のことから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るため、砂防事業を実施する必要がある。</p>	本省河川局 砂防部保全課 (課長 牧野裕至)
横尾谷通常砂防事業 徳島県	3.5	14	<p>【内訳】 直接的被害軽減 14億</p> <p>【主な根拠】 保全人家 21戸 重要公共施設 3施設 県道 320m 市道その他 470m 耕地 4.5ha</p>	3.2	4.5	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本地域には、人家21戸及び災害発生時の救援施設となる阿南市樺住民センター・避難場所に指定されている樺公民館（200人収容）や県道蒲生田福井線が存在している。</li> <li>・本地域における災害のうち、近年で大きなものは平成15年7月の梅雨前線豪雨によるもので、流水により溪岸浸食され、土砂流出・流木により既設流路が阻害され下流域で氾濫し浸水被害を生じさせた。</li> <li>・溪流の地質は砂岩泥岩互層で、風化が著しい地質であり、溪流は急勾配でV型の谷形状を呈し、土石流危険溪流に該当する。</li> <li>・地元住民は防災活動や維持管理の協力体制が整っている。</li> <li>・今後の豪雨による土石流等により下流の人家及び公共施設に甚大な被害を及ぼす恐れがある。</li> </ul> <p>以上のことから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るため、砂防事業を実施する必要がある。</p>	本省河川局 砂防部保全課 (課長 牧野裕至)
高城谷川通常砂防事業 愛媛県	1.4	11	<p>【内訳】 直接的被害軽減11億円</p> <p>【主な根拠】 人家戸数：13戸 市道：1,000m 集会所（避難所）</p>	1.3	8.0	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本流域には、人家13戸、市道1km、避難所となる集会所が存在する。</li> <li>・本地域には、平成16年台風23号や平成17年の豪雨などにより土砂が流出し、流域内には不安定土砂が多く堆積している。</li> <li>・事業に対する地元要望が強い。</li> </ul> <p>以上のことから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るため、砂防事業を実施する必要がある。</p>	本省河川局 砂防部保全課 (課長 牧野裕至)
田ノ浦川通常砂防事業 福岡県	1.8	4.0	<p>【内訳】 直接的被害軽減 4.0億</p> <p>【主な根拠】 人家6戸 町道115m 耕地0.1ha</p>	1.7	2.3	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本地域には人家6戸、町道115m、農道424m、みかん畑等の耕地が存在する。</li> <li>・過去の災害実績はないが不安定土砂が多く堆積し、急峻な山腹斜面には滑落痕がみられる。</li> <li>・当地区は高齢者が多く居住しており土砂災害が発生した場合は保全区域に被害とともに農業経営に甚大な影響をもたらす。</li> <li>・土砂災害警戒情報の提供が3月より開始される。</li> <li>・自主防災組織が形成され避難活動など土砂災害に対する自主的な取組がなされている。</li> </ul> <p>以上のことから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るため、砂防事業を実施する必要がある。</p>	本省河川局 砂防部保全課 (課長 牧野裕至)
二反田川火山砂防事業 長崎県	7.5	33	<p>【内訳】 直接的被害軽減 33億</p> <p>【主な根拠】 人家63戸 身体障害者授産施設 災害時要援護者施設 避難場所 町道460m 耕地0.21ha</p>	6.2	5.4	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本地域には、集落センター、老人福祉センター（避難場所）、災害時要援護者施設（身体障害者授産施設、障害児通園施設）等が存在している。</li> <li>・山腹の荒廃が進んでおり、土砂災害発生の危険度が高まっている。</li> <li>・長崎市に隣接する本管内は、近年宅地開発の進展が著しい。</li> <li>・土砂災害警戒情報の提供開始。</li> </ul> <p>以上のことから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るため、砂防事業を実施する必要がある。</p>	本省河川局 砂防部保全課 (課長 牧野裕至)



小野川火山砂防事業 熊本県	1.5	4.8	【内訳】 直接的被害軽減 4.8億  【主な根拠】 人家10戸 市道280m 耕地1ha	1.4	3.5	・本地域には、人家10戸のほか地域住民の避難道路である市道小野川内線が存在する。 ・本地域付近における災害のうち、近年で大きなものは平成15年7月20日梅雨前線豪雨による土石流災害で、死者19名という甚大な被害をもたらした。 以上のことから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るため、砂防事業を実施する必要がある。	本省河川局 砂防部保全課 (課長 牧野裕 至)
清田川火山砂防事業 熊本県	1.7	10	【内訳】 直接的被害軽減 10億  【主な根拠】 人家16戸 公民館 1施設 県道210m 市道130m	1.7	6.0	・本地域には、人家16戸のほか地域住民が使用する公民館や市道が存在する。 ・本地域付近における災害のうち、大きなものは昭和32年に発生した土石流災害で、死者・行方不明者207名など甚大な被害をもたらした。 以上のことから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るため、砂防事業を実施する必要がある。	本省河川局 砂防部保全課 (課長 牧野裕 至)
西原川火山砂防事業 熊本県	2.3	40	【内訳】 直接的被害軽減 40億  【主な根拠】 人家82戸 国道415m J R 450m 公民館、婦人会館 老人福祉センター 保育園、郵便局	2.1	18.4	本地域には、人家82戸のほか避難所に指定されている公民館及び災害時要援護者施設である老人センターが存在する。また、地域の社会経済活動上で欠かすことの出来ないJ R三角線及び国道57号線も存在する。 以上のことから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るため、砂防事業を実施する必要がある。	本省河川局 砂防部保全課 (課長 牧野裕 至)
深瀬小谷川通常砂防事業 宮崎県	1.2	6.5	【内訳】 直接的被害軽減 6.5億  【主な根拠】 人家7戸 国道140m 公民館、派出所、消防倉庫、郵便局	1.2	5.6	・本地域には、国道222号(緊急輸送路)や深瀬公民館(避難場所)といった重要公共施設や消防倉庫、派出所、郵便局等の公共施設が存在している。 ・本地域における災害として、平成17年9月の台風14号があり、土石流が発生により、国道222号まで土砂が流出している。 ・周辺は鉄肥杉の植林地としても有名であり、上流域には倒木も確認されているため、流木対策の必要性有り土砂災害防止法に基づく警戒区域の指定を平成19年度に予定している。 ・地元から要望書等も提出されている。 以上のことから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るため、砂防事業を実施する必要がある。	本省河川局 砂防部保全課 (課長 牧野裕 至)
桜ヶ迫谷通常砂防事業 鹿児島県	2.8	15	【内訳】 直接的被害軽減 15億  【主な根拠】 人家61戸 市道1,000m(3市道) 公民館(避難所)	2.6	5.6	・本箇所には、人家61戸、避難所である公民館が存在し、迂回路がない市道がある。 ・地形地質及び植生状況は不良で、溪床勾配も10度と急で、土石流の危険性が高い。 ・地域防災計画に危険箇所等の公表がされている。 ・事業に対する要望もある。 以上のことから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るため、砂防事業を実施する必要がある。	本省河川局 砂防部保全課 (課長 牧野裕 至)
栗生川通常砂防事業 鹿児島県	3.0	28	【内訳】 直接的被害軽減 28億  【主な根拠】 人家62戸 県道100m 町道1,800m 役場出張所 1施設 診療所 1施設	2.8	9.7	・本箇所には、人家62戸、診療所、役場、屋久島本島の主要道路である県道がある。 ・地形地質及び植生状況は不良で、溪床勾配も12度と急で、土石流の危険性が高い。 ・地域防災計画に危険箇所等の公表がされている。 ・事業に対する要望もある。 以上のことから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るため、砂防事業を実施する必要がある。	本省河川局 砂防部保全課 (課長 牧野裕 至)

手々その1 通常砂防事業 鹿児島県	1.7	5.9	【内訳】 直接的被害軽減 5.9億  【主な根拠】 人家9戸 県道180m 町道260m 公民館 1施設	1.6	3.7	・本箇所には、人家9戸、公民館、徳之島本島の主要道路である県道がある。 ・地形地質及び植生状況は不良で、溪床勾配も16度と急で、土石流の危険性が高い。 ・地域防災計画書に危険箇所等の公表がされている。 ・事業に対する要望もある。 以上のことから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るため、砂防事業を実施する必要がある。	本省河川局 砂防部保全課 (課長 牧野裕至)
芋洗川支流火山砂防事業 鹿児島県	1.3	12	【内訳】 直接的被害軽減 12億  【主な根拠】 人家6戸 市道240m 公民館 1施設 郵便局 1施設	1.2	9.6	・本箇所には、人家6戸、公民館、市道があり、迂回路がない。 ・地形地質及び植生状況は不良で、溪床勾配も19度と急で、土石流の危険性が高い。 ・地域防災計画書に危険箇所等の公表がされている。 ・事業に対する要望もある。 以上のことから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るため、砂防事業を実施する必要がある。	本省河川局 砂防部保全課 (課長 牧野裕至)
汐見川火山砂防事業 鹿児島県	3.5	9.1	【内訳】 直接的被害軽減 9.1億  【主な根拠】 人家13戸 県道250m 駐在所 1施設 公民館 1施設	3.3	2.8	・本箇所には、人家13戸、公民館、長島本島の主要道路である県道がある。 ・地形地質及び植生状況は不良で、溪床勾配も10度と急で、土石流の危険性が高い。 ・地域防災計画書に危険箇所等の公表がされている。 ・事業に対する要望もある。 以上のことから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るため、砂防事業を実施する必要がある。	本省河川局 砂防部保全課 (課長 牧野裕至)
湯穴第1谷川火山砂防事業 鹿児島県	3.4	10	【内訳】 直接的被害軽減 10億  【主な根拠】 人家16戸 市道350m 公民館 1施設	3.1	3.3	・本箇所には、人家16戸、市道、公民館がある。 ・地形地質及び植生状況は不良で、溪床勾配も13度と急で、土石流の危険性が高い。 ・地域防災計画書に危険箇所等の公表がされている。 ・事業に対する要望もある。 以上のことから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るため、砂防事業を実施する必要がある。	本省河川局 砂防部保全課 (課長 牧野裕至)
板小屋2火山砂防事業 鹿児島県	1.5	19	【内訳】 直接的被害軽減 19億  【主な根拠】 人家40戸 国道30m 市道500m 公民館 1施設	1.4	13.4	・本箇所には、人家40戸、国道、市道、公民館がある。 平成17年度に本溪流上流山腹が崩壊し、次期出水により更なる被害が予想される。 ・地形地質及び植生状況は不良で、溪床勾配も10度と急で、土石流の危険性が高い。 ・地域防災計画書に危険箇所等の公表がされている。 ・事業に対する要望もある。 以上のことから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るため、砂防事業を実施する必要がある。	本省河川局 砂防部保全課 (課長 牧野裕至)

【砂防事業等】

(地すべり対策事業(補助))

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等による評価	担当課 (担当課長名)	
		貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)			
		便益の内訳及び主な根拠					
B/C							
<p>髙川地区地すべり対策事業 青森県</p>	34	130	<p>【内訳】 直接的被害軽減 130億</p> <p>【主な根拠】 人家7戸 重要公共施設5施設(発電所1、観光ホテル2、観光施設2) 国道2,500m 橋梁7橋(国道3、木道橋3、吊橋1)</p>	26	5.1	<p>・本地域は県内有数の観光地のため、観光ホテル2棟、観光施設2棟が存在し、災害発生時の影響は甚大。</p> <p>・平成18年10月10日低気圧による降雨により、地すべり災害が発生し、砂防堰堤2基、国道103号が被害を受けた。</p> <p>・十和田・八幡平国立公園の第1種区域であるため、地すべり災害の復旧により、自然・景観の保全が可能。</p> <p>・危険箇所図・土砂災害警戒情報を提供している。</p> <p>・避難活動等のための土砂災害に対する取組が実施されている。</p> <p>以上のことから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るため、地すべり対策事業を実施する必要がある。</p>	<p>本省河川局 砂防部保全課 (課長 牧野裕至)</p>
<p>久保田地区地すべり対策事業 福島県</p>	2.4	3.1	<p>【内訳】 直接的被害軽減 3.1億</p> <p>【主な根拠】 人家6戸 町道400m</p>	2.2	1.4	<p>・本地域においては、平成18年7月19日に地すべり性の崩落が発生し河川閉塞による上流域の湛水が生じた。</p> <p>・周辺域においても地すべり性の変動が確認されており、地すべり地形が明瞭であることから対策の緊急性が高い。</p> <p>・土砂災害に関わる情報の提供を行っている。</p> <p>・避難活動等のための土砂災害に対する取組が実施されている。</p> <p>以上のことから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るため、地すべり対策事業を実施する必要がある。</p>	<p>本省河川局 砂防部保全課 (課長 牧野裕至)</p>
<p>清水地区地すべり対策事業 新潟県</p>	2.1	14	<p>【内訳】 直接的被害軽減 14億</p> <p>【主な根拠】 人家83戸 道路8,100m</p>	1.9	7.5	<p>・保全対象に、赤泊漁港、浄化センター、市保養施設等の重要公共施設があること。</p> <p>・県道佐渡一週線は緊急輸送路に指定されており、離島の物流拠点である赤泊港に隣接する当該地区の被害は甚大。</p> <p>・観光産業が基幹であるため近年低迷している佐渡島経済において当該事業の離島振興に寄与する。</p> <p>・土砂災害に関わる情報の提供を行っている。</p> <p>・避難活動等のための土砂災害に対する取組が実施されている。</p> <p>以上のことから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るため、地すべり対策事業を実施する必要がある。</p>	<p>本省河川局 砂防部保全課 (課長 牧野裕至)</p>
<p>上前田地区地すべり対策事業 愛知県</p>	4.0	7.2	<p>【内訳】 直接的被害軽減 7.2億</p> <p>【主な根拠】 人家22戸</p>	3.6	2.0	<p>・本地域には、一般国道247号、主要地方道半田南知多線等の重要交通網が存在する。</p> <p>・平成17年度に地すべり変状が確認され、近傍に活断層が存在することから、地震発生時に大規模な地すべり災害が発生する可能性がある。</p> <p>・名鉄「河和」駅に隣接しており、既に宅地開発が進展している。</p> <p>・土砂災害危険箇所図によるハザードマップの配布により、円滑な警戒避難に係る情報を周知している。</p> <p>・地元住民から地すべり防止区域内での斜面の変状が報告されるなど、地すべり現象に対する意識が高い。</p> <p>・避難活動等のための土砂災害に対する取組が実施されている。</p> <p>以上のことから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るため、地すべり対策事業を実施する必要がある。</p>	<p>本省河川局 砂防部保全課 (課長 牧野裕至)</p>

高野地区 地すべり対策事業 広島県	2.0	5.1	【内訳】 直接的被害軽減 5.1億円  【主な根拠】 人家10戸 迂回路のない市道500m 避難所1施設	1.8	2.9	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本地域には、避難所が存在し、交通網についても迂回路がない。</li> <li>・明治19年、昭和20年、昭和47年と地すべりが発生しており、平成16年より新たな変状が見られ、対策が急務。</li> <li>・平成18年9月より土砂災害警戒情報の提供が開始されている。</li> <li>・当該地区のある庄原市は、危険箇所が2,000箇所以上集中し、地域の安全確保のためにも重点的な整備が必要。</li> <li>・過去数回の被災により、地元住民の防災意識が高い地域であり、避難活動等、土砂災害に対する取組が実施されている。</li> <li>・土砂災害に関わる情報の提供を行っている。</li> </ul> <p>以上のことから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るため、地すべり対策事業を実施する必要がある。</p>	本省河川局 砂防部保全課 (課長 牧野裕至)
貞光猿飼地区 地すべり対策事業 徳島県	9.1	15	【内訳】 直接的被害軽減 15億  【主な根拠】 人家16戸 町道3,230m 耕地7.6ha	9.0	1.7	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本地域には、避難所である旧小学校が存在し、交通網についても迂回路がない。</li> <li>・平成16年8月に町道隣接斜面が崩壊し、集落が孤立した。</li> <li>・近年の地すべりの変状が見受けられ、対策の実施が急務。</li> <li>・危険箇所点検を行うなど土砂災害に対する取組がなされている。</li> <li>・土砂災害に関わる情報の提供を行っている。</li> </ul> <p>以上のことから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るため、地すべり対策事業を実施する必要がある。</p>	本省河川局 砂防部保全課 (課長 牧野裕至)
西の谷地区地すべり対策事業 愛媛県	5.6	25	【内訳】 直接的被害軽減 25億円  【主な根拠】 人家13戸 国道500m 町道4,800m 耕地28ha	4.7	5.3	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本地域には、重要交通網及び1次緊急輸送路に指定されている国道、避難路となる町道、一級河川が存在する。</li> <li>・本地域における直近の災害は、平成16年の豪雨であり、家屋1戸及び国道部の被害を受けた。</li> <li>・地元要望が強く、地域における防災意識が高い。</li> <li>・土砂災害に関わる情報の提供を行っている。</li> <li>・避難活動等のための土砂災害に対する取組が実施されている。</li> </ul> <p>以上のことから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るため、地すべり対策事業を実施する必要がある。</p>	本省河川局 砂防部保全課 (課長 牧野裕至)
高岡地区地すべり対策事業 愛媛県	3.1	12	【内訳】 直接的被害軽減 12億円  【主な根拠】 人家43戸 国道150m 県道200m 市道1,000m 耕地5ha	2.9	4.2	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本地域には、1次緊急輸送路に指定されている国道、避難路となる市道、一級河川が存在する。</li> <li>・本地域は、平成17年の豪雨により、家屋2戸の被害を受けた。</li> <li>・地元要望が強く、地域における防災意識が高い。</li> <li>・土砂災害に関わる情報の提供を行っている。</li> <li>・避難活動等のための土砂災害に対する取組が実施されている。</li> </ul> <p>以上のことから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るため、地すべり対策事業を実施する必要がある。</p>	本省河川局 砂防部保全課 (課長 牧野裕至)

下小原地区 地すべり対策事業 宮崎県	5.3	6.8	【内訳】 直接的被害軽減 6.8億  【主な根拠】 人家21戸 県道550m 町道900m 公民館、重要公共施設 (健康増進センター) 耕地 6.8ha	5.2	1.3	・本地域には、県道宇納間日之影線や健康増進センター(避難場所)の重要公共施設や公民館等の公共施設が存在している。 ・本地域における災害は、平成17年9月の台風14号により地すべりが発生し、町道日之影家代線が通行不能となる被害が発生した。 ・地すべり発生地周辺の尾根部に集落が点在している。 ・土砂災害に関わる情報の提供を行っている。 ・避難活動等のための土砂災害に対する取組が実施されている。 ・地元から要望も高く、地域における防災意識が高い。 以上のことから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るため、地すべり対策事業を実施する必要がある。	本省河川局 砂防部保全課 (課長 牧野裕至)
越次地区 地すべり対策事業 宮崎県	3.0	4.1	【内訳】 直接的被害軽減 4.1億  【主な根拠】 人家11戸 町道1,150m 耕地 1.8ha	3.0	1.4	・本地域には、町道越次線(避難路)が存在しているが、災害が発生した場合には迂回路がない。 ・本地域における災害は、平成17年9月の台風14号により地すべりが発生し、地すべり地上部に位置する人家の家屋内に亀裂が発生した。 ・地元から要望も高く、地域における防災意識が高い。 ・土砂災害に関わる情報の提供を行っている。 ・避難活動等のための土砂災害に対する取組が実施されている。 以上のことから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るため、地すべり対策事業を実施する必要がある。	本省河川局 砂防部保全課 (課長 牧野裕至)
新川地区地すべり対策 事業 沖縄県	3.0	16	【内訳】 直接的被害軽減 16億円  【主な根拠】 人家 68戸 重要公共施設 1施設 市町村道 900m	2.8	5.9	・本地域には、避難場所である集会所、北丘小学校及び、交通網については市町村道が存在する。 ・平成17年6月の梅雨前線豪雨による斜面崩壊が発生していることから、平成18年7月に土砂災害警戒区域の指定を行った。 ・土砂災害警戒情報の提供が行われている。 ・維持管理の協力体制が整っており、地域における防災意識も高い。 ・避難活動等のための土砂災害に対する取組が実施されている。 以上のことから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るため、地すべり対策事業を実施する必要がある。	本省河川局 砂防部保全課 (課長 牧野裕至)
當山地区地すべり対策 事業 沖縄県	3.0	8.6	【内訳】 直接的被害軽減 8.6億円  【主な根拠】 人家 27戸 重要公共施設 2施設 県道、市町村道 1,980m	2.7	3.1	・本地域には、避難場所である玉城小学校及び、交通網については県道及び市町村道が存在する。 ・平成12年7月に梅雨前線豪雨により地すべりが発生し保育園が全壊した。 ・現在においても土塊の移動を示す亀裂等がみられる。 ・土砂災害警戒情報の提供が行われている。 ・維持管理の協力体制が整っており、地域における防災意識も高い。 ・避難活動等のための土砂災害に対する取組が実施されている。 以上のことから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るため、地すべり対策事業を実施する必要がある。	本省河川局 砂防部保全課 (課長 牧野裕至)

【砂防事業等】

(急傾斜地崩壊対策事業(補助))

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等による評価	担当課 (担当課長名)	
		貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)			
		便益の内訳及び主な根拠					
B/C							
北目(4)急傾斜地崩壊対策事業 山形県	5.0	22	【内訳】 直接被害軽減 22億円 【主な根拠】 人家58戸 市道650m 耕地0.2ha 等	4.4	5.0	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本地域は、平成17年7月に集中豪雨による斜面崩壊が発生した。人的・物的被害はなかったが、崩壊土砂が人家まで達した。</li> <li>・本地域は、地元住民と防災関係機関によるパトロールを実施しており、地元住民からは事業実施の要望書も提出されている。さらに、当箇所は観光地である舞鶴山の南端に位置することから、風評被害も懸念される。</li> <li>以上のことから、地域住民の生命と生活を土砂災害から保全するため、急傾斜地崩壊対策事業を実施する必要がある。</li> </ul>	本省河川局 砂防部保全課 (課長 牧野裕至)
大内事A地区急傾斜地崩壊対策事業 栃木県	1.0	3.2	【内訳】 直接被害軽減:3.2億円 【主な根拠】 人家:2戸 生活改善センター:1戸 国道:120m	0.95	3.4	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本地域には、避難所である神子内生活改善センター及び1次緊急輸送路である国道122号があり、交通が遮断された場合には他の地区にも影響を及ぼすことが予想される。</li> <li>・危険箇所マップの公表や危険箇所看板の設置、危険箇所点検の実施など地元の防災意識も高い。</li> <li>以上のことから、地域住民の生命と生活を土砂災害から保全するため、急傾斜地崩壊対策事業を実施する必要がある。</li> </ul>	本省河川局 砂防部保全課 (課長 牧野裕至)
大輪地区急傾斜地崩壊対策事業 埼玉県	3.0	7.7	【内訳】 直接被害軽減:7.7億円 【主な根拠】 保全家13戸、国道140号等	2.7	2.9	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本地域は、H12に大規模な崩落があり、第一次特定緊急輸送道路である国道140号が通行止めとなった。</li> <li>・土砂災害警戒区域を指定しており、関係市町村等の地元からの理解も得られる地区である。</li> <li>・法面勾配35°の急斜面に転石があり、落石の危険性がある。</li> <li>以上のことから、地域住民の生命と生活を土砂災害から保全するため、急傾斜地崩壊対策事業を実施する必要がある。</li> </ul>	本省河川局 砂防部保全課 (課長 牧野裕至)
山崎地区急傾斜地崩壊対策事業 長野県	1.5	6.8	【内訳】 直接被害軽減:6.8億円 【主な根拠】 保全家12戸、村道、集会所	1.4	4.8	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本地域には、避難場所である山崎生活改善施設があり、被災すると地域活動に重大な影響がでる。</li> <li>・本地域における災害のうち、近年で大きなものは、平成16年の台風23号により斜面崩壊が発生し、土砂が人家脇へ押し寄せたため、自主避難をした。</li> <li>・危険箇所として公表されているほか、平成16年の災害を受け、日常の点検が行われている等、地元の防災意識も高い。</li> <li>以上のことから、地域住民の生命と生活を土砂災害から保全するため、急傾斜地崩壊対策事業を実施する必要がある。</li> </ul>	本省河川局 砂防部保全課 (課長 牧野裕至)
牧地区急傾斜地崩壊対策事業 富山県	1.5	7.3	【内訳】 直接被害軽減 7.3億円 【主な根拠】 保全対象:人家9戸、公共施設1戸、主要地方道90m、市道50m	1.4	5.3	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本地域には、避難所である牧体育館や第二次緊急通行確保路線である県道富山上滝立山線が存在し、被災すると地域の防災機能に重大な影響を与える。</li> <li>・本地域では、平成17年8月の集中豪雨により斜面の崩壊や地盤の緩みが確認され、今後の豪雨による災害が危惧される。</li> <li>以上のことから、地域住民の生命と生活を土砂災害から保全するため、急傾斜地崩壊対策事業を実施する必要がある。</li> </ul>	本省河川局 砂防部保全課 (課長 牧野裕至)
今浦2地区急傾斜地崩壊対策事業 三重県	1.2	5.8	【内訳】 直接的被害軽減:5.8億円 【主な根拠】 人家:13戸 市道:145m	1.1	5.0	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本地域には、避難場所である大江寺や観音堂広場が存在する。</li> <li>・本地域は、1854年12月23日の安政東海津波により甚大な被害を受けていることから、津波対策として斜面上部に避難場所、斜面には避難階段が設置されており、これら施設の保全が必要である。</li> <li>・本地域は、「我が町の斜面構想」のおおさいゾーンに位置し、観光と自然、景観資源の保全をめざした斜面づくりを目指している。</li> <li>・土砂災害危険区域図によるハザードマップの配布により、円滑な警戒避難に係る情報を周知している。</li> <li>・地域の集会所等にハザードマップを張り出すなど防災に関する意識の教条が図られている。</li> <li>以上のことから、地域住民の生命と生活を土砂災害から保全するため、急傾斜地崩壊対策事業を実施する必要がある。</li> </ul>	本省河川局 砂防部保全課 (課長 牧野裕至)

草野地区急傾斜地崩壊対策事業 滋賀県	3.0	15.2	【内訳】 直接的被害軽減15.2億円 【主な根拠】 保全家：32戸 重要公共施設：2施設 等々	2.6	5.8	・本地域には、避難場所（草野公会堂）が存在する。 ・本地域は、平成18年5月の降雨により斜面にクラックが発生し危険な状態である。 ・土砂災害警戒情報の提供が予定されている。 ・地元住民は防災意識が高い。 以上のことから、地域住民の生命と生活を土砂災害から保全するため、急傾斜地崩壊対策事業を実施する必要がある。	本省河川局 砂防部保全課 (課長 牧野裕至)
西の村(1)地区急傾斜地崩壊対策事業大阪府	3	6	【内訳】 直接的被害軽減5.6億円 【主な根拠】 人家15戸・道路120m	2	2.7	・本地域は、平成12年度に落石有り、民家を直撃する被害を受けた。 ・現在も落石が頻繁に続き、岩盤に亀裂も有り、斜面上には今もオーバーハング状に残る崩土が存在している。よって、対策は急務である。 ・対象地区の市では、ハザードマップ等を作成しており、土砂災害に対するソフト対策も進んでいる。 ・地元住民についても、防災意識が高く、協力体制が整っている。また、維持管理についても協力が得られる。 以上のことから、地域住民の生命と生活を土砂災害から保全するため、急傾斜地崩壊対策事業を実施する必要がある。	本省河川局 砂防部保全課 (課長 牧野裕至)
石見川(1)地区急傾斜地崩壊対策事業大阪府	2	8	【内訳】 直接的被害軽減効果7.5億円 【主な根拠】 人家20戸・道路390m	2	3.7	・本地域に沿って、市域防災計画で広域緊急交通路と指定されている、国道390号がある。 ・国道390号沿いの各集落の孤立化を防ぐことが急務である ・対象地区の市では、ハザードマップ等を作成しており、土砂災害に対するソフト対策も進んでいる。 ・地元住民についても、防災意識が高く協力体制が整っている。 以上のことから、地域住民の生命と生活を土砂災害から保全するため、急傾斜地崩壊対策事業を実施する必要がある。	本省河川局 砂防部保全課 (課長 牧野裕至)
日吉(2)地区急傾斜地崩壊対策事業兵庫県	1.5	4.5	【内訳】 直接的被害軽減：4.5億円 【主な根拠】 保全家数：17戸 市道300m	1.5	3.1	・本地域には、保全対象である市道は地域の主要な道路であるが迂回路がない。 ・本地域における災害のうち、直近のものは平成16年9月29日台風21号による斜面崩壊であり、一部損壊1戸の被害を受けた。この災害を契機に避難活動などの土砂災害に対する自主的な取組が地域でなされている。 以上のことから、地域住民の生命と生活を土砂災害から保全するため、急傾斜地崩壊対策事業を実施する必要がある。	本省河川局 砂防部保全課 (課長 牧野裕至)
吉浦東地区急傾斜地崩壊対策事業鳥根県	1.40	11	【内訳】 直接的被害軽減10.74億円 【主な根拠】 人家22戸 重要公共施設 4施設 市道270m	1.40	7.7	・風化が進み表層亀裂が発達している急崖斜面の下に人家が密集しており、土砂災害発生の危険性が高い。 ・避難路に指定された市道が被災した際には地区住民の避難の支障となる。 ・土砂災害の危険箇所として公表している。 ・土砂災害警戒情報、土砂災害危険度情報の提供も開始されている。 ・事業に対する地元熱意が高く、事業実施に向けた協力体制も整っている。 以上のことから、地域住民の生命と生活を土砂災害から保全するため、急傾斜地崩壊対策事業を実施する必要がある。	本省河川局 砂防部保全課 (課長 牧野裕至)
奥の谷地区急傾斜地崩壊対策事業岡山県	0.9	9.9	【内訳】 直接的被害軽減9.9億円 【主な根拠】 保全家屋3戸	0.9	11.2	・本地域は、災害時の避難拠点である文化センターや郵便局、商工会議所といった公共的建物が存在し、避難路も区域に含まれる。 ・近年では、平成16年9月29日台風21号の洪水により、数名の住民が避難拠点である文化センターへ避難した実績がある。 ・地域防災計画に避難場所を位置づけ、また地域防災計画に基づきハザードマップを作成し、全戸に配布することにより防災意識の高揚を図っている。 以上のことから、地域住民の生命と生活を土砂災害から保全するため、急傾斜地崩壊対策事業を実施する必要がある。	本省河川局 砂防部保全課 (課長 牧野裕至)

千代田明神地区 急傾斜地崩壊対策事業 広島県	1.0	3.2	【内訳】 直接的被害軽減3.0億円  【主な根拠】 人家14戸	0.9	3.4	・本地域には、平成18年9月の秋雨前線豪雨において、土石流災害が1箇所が発生し、家屋に被害を受けた。本地域においても被害はなかったが小崩壊等が発生し危険な状況にある。 ・当地区のある北広島町は、危険箇所が500箇所以上集中し、地域の安全確保のためにも重点的な整備が必要。 ・斜面高が30m以上の長大斜面であり、被災時には、多大な被害が予想される。 ・平成18年9月より土砂災害警戒情報の提供が開始されている。 ・地元住民の防災意識は高く、事業に対する協力的体制も整っている。 以上のことから、地域住民の生命と生活を土砂災害から保全するため、急傾斜地崩壊対策事業を実施する必要がある。	本省河川局 砂防部保全課 (課長 牧野裕至)
竹ヶ島地区急傾斜地崩壊対策事業 徳島県	1.0	7.2	【内訳】 直接的被害軽減：7.2億円  【主な根拠】 人家10戸 町道	0.96	7.5	・本地域は、突険小学校竹ヶ島分校、竹ヶ島生活改善センター等、災害時要援護者施設が存在するばかりでなく、橋梁で結ばれた島であるため、島外への唯一のアクセス道である町道については迂回路がない。 ・本地区は、県・町・警察・消防合同の危険箇所のパトロールも実施されている。 ・本地域は過去から多くの豪雨、土砂災害を経験しており、また、過去の大地震による津波高さを電柱に表示するなど、土砂災害や津波への防災意識は高く、集落での避難訓練も実施されている。 以上のことから、地域住民の生命と生活を土砂災害から保全するため、急傾斜地崩壊対策事業を実施する必要がある。	本省河川局 砂防部保全課 (課長 牧野裕至)
町組地区急傾斜地崩壊対策事業 愛媛県	1.5	13	【内訳】 直接的被害軽減：13.0億円  【主な根拠】 人家戸数：19戸 国道：50m 町道：300m	1.4	9.1	・本地域には、1次緊急輸送路に指定されている国道、地域防災計画で避難所として指定されているデイサービスセンターが存在する。 ・本地域は、土砂災害防止法による土砂災害警戒区域及び土砂災害特別警戒区域に指定されており、地元住民の防災に関する意識が高く、地元の協力的体制も整っている。 以上のことから、地域住民の生命と生活を土砂災害から保全するため、急傾斜地崩壊対策事業を実施する必要がある。	本省河川局 砂防部保全課 (課長 牧野裕至)
古門地区 急傾斜地崩壊対策 福岡県	1.9	5.8	【内訳】 直接的被害軽減 5.8億  【主な根拠】 人家11戸 市道150m 公民館 1施設 橋梁1橋 耕地0.6ha	1.7	3.3	・本地域には避難所である公民館が存在しているが、災害発生時には迂回路がないため、人家11戸が孤立する恐れがある。 ・本地域は、H16.10.20に崖崩れが発生し直下の住民が一時避難した。 ・土砂災害警戒情報の提供が開始されている。 ・自主防災組織が結成され避難活動など土砂災害に対する自主的な取り組みがなされている。 以上のことから、地域住民の生命と生活を土砂災害から保全するため、急傾斜地崩壊対策事業を実施する必要がある。	本省河川局 砂防部保全課 (課長 牧野裕至)
内野地区 急傾斜地崩壊対策事業 佐賀県	0.90	2.6	【内訳】 直接的被害軽減 2.6億  【主な根拠】 災害時要援護者施設： 1施設	0.9	3.0	・本地域には災害時要援護者施設のうち重要施設である知的障害者援護施設が存在する。 ・本地域は、平成18年4月の豪雨で一部斜面崩壊が発生し、自主避難をされた地域である。 ・土砂災害警戒情報をケーブルテレビで発信しており、降雨の状況により、自主的に避難の取り組みをされている。 以上のことから、地域住民の生命と生活を土砂災害から保全するため、急傾斜地崩壊対策事業を実施する必要がある。	本省河川局 砂防部保全課 (課長 牧野裕至)
新所地区 急傾斜地崩壊対策事業 熊本県	2.8	6.1	【内訳】 直接的被害軽減 6.1億  【主な根拠】 人家17戸 村道230m 耕地1.5ha	2.6	2.3	・本地域には、村道立野瀬田裏線（避難路）があり、昭和26年6月の豪雨時に2回の落石災害が発生している。 当箇所の人家の上部のがけには不安定な巨石群があり、落石を含む土砂災害が想定される。 ・土砂災害警戒情報の提供がなされている。 ・自主防災組織が結成され避難活動など土砂災害に対する自主的な取り組みがなされている。 以上のことから、地域住民の生命と生活を土砂災害から保全するため、急傾斜地崩壊対策事業を実施する必要がある。	本省河川局 砂防部保全課 (課長 牧野裕至)



本園地区 急傾斜地崩壊対策事業 熊本県	0.8	11	【内訳】 直接的被害軽減 11億  【主な根拠】 人家5戸 主要地方道80m 小学校（避難所）	0.8	14.2	・本地域には、槻木小学校（避難所）や一般県道槻木田代八重線（避難路）がある。 ・本地域ではH17年9月の台風14号の豪雨により大規模な土砂災害が発生し、避難場所として槻木小体育館を利用した。 本地域は山間部で平地が少なく、急峻なげ下り人家が集中している。 ・土砂災害警戒情報の提供がなされている。 ・自主防災組織が結成され避難活動など土砂災害に対する自主的な取り組みがなされている。 以上のことから、地域住民の生命と生活を土砂災害から保全するため、急傾斜地崩壊対策事業を実施する必要がある。	本省河川局 砂防部保全課 (課長 牧野裕至)
九膳ヶ畑 急傾斜地崩壊対策事業 大分県	1.0	3.3	【内訳】 直接的被害軽減 3.3億円  【根拠】 人家8戸 重要公共施設2施設 2級市道100m	1.0	3.2	・当地域は、公共施設として簡易水道施設があり地域防災計画で避難路に指定されている2級市道九膳ヶ畑線は迂回路がない。 ・当地域における災害のうち、近年で大きなものは平成5年6月18日梅雨前線豪雨による土石流等による土砂災害で2名死亡、全壊1棟、半壊1棟の被害を受けた。 ・土砂災害警戒情報の提供が開始される。 ・各地区では、自主防災組織が結成されており避難活動などの土砂災害に対する地域的な取り組みがなされている。 以上のことから、地域住民の生命と生活を土砂災害から保全するため、急傾斜地崩壊対策事業を実施する必要がある。	本省河川局 砂防部保全課 (課長 牧野裕至)
菖蒲谷地区 急傾斜地崩壊対策事業 鹿児島県	1.3	8.9	【内訳】 直接的被害軽減 8.9億  【主な根拠】 人家25戸 県道、市道	1.2	7.2	・本地域には、地域防災計画で避難路に指定されている県道、市道が存在し、寸断すると迂回路が無くなるため人家が孤立するおそれがある。 ・本地域では、昭和46.48年に土砂災害が発生し、家屋が一部破損等の被害を受けた。 ・土砂災害警戒情報の提供がされている。 ・本地区では、避難活動などの土砂災害に対する地域的な取り組みがなされている。 以上のことから、地域住民の生命と生活を土砂災害から保全するため、急傾斜地崩壊対策事業を実施する必要がある。	本省河川局 砂防部保全課 (課長 牧野裕至)

【海岸事業】  
(直轄事業)

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等による評価	担当課 (担当課長名)	
		貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)			
		便益の内訳及び主な根拠					B/C
新潟海岸直轄海岸 保全施設整備事業 (金衛町工区・延伸) 北陸地方整備局	195	1,261	【内訳】 浸水防護便益：1,007 億円 侵食防護便益：254億 円  【主な根拠】 浸水戸数：3,810戸 浸水面積：237ha	133	9.5	・金衛町工区は、海岸侵食が著しくこれまでに約140mの侵食が発生した。 ・侵食が進行した場合には、浸水により背後地の新潟市の中心市街地を貫通する国道116号、JR越後線が遮断され損害は甚大となる。 ・このため、侵食による被害を未然に防止する必要がある。	本省河川局 砂防部保全課 海岸室 (室長 岸田弘之)

【海岸事業】  
(補助事業等)

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等による評価	担当課 (担当課長名)	
		貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)			
		便益の内訳及び主な根拠					B/C
松前海岸高潮対策事業 北海道	18	1,053	【内訳】 浸水防護便益：1,053 億円  【主な根拠】 浸水戸数：148戸 浸水面積：8ha	17	62.8	・松前海岸は、台風や冬期風浪等による越波等の被害を度々受けており、特に平成16年9月の台風18号では、148戸の建物の内48戸が全半壊及び損壊の被害を受け、残りの家屋においても浸水被害を受けている。 ・海岸背後の幹線国道228号に浸水が進み、物流が遮断された場合の損害は広域的である。 ・このため、高潮による浸水被害を早期に解消する必要がある。 ・また、この海岸は、観光に寄与する道路「日本海ソーランライン」として美しい海岸景観を形成している。	本省河川局 砂防部保全課 海岸室 (室長 岸田弘之)

長島海岸高潮対策事業 三重県	39	475	【内訳】 浸水防護便益：475億円  【主な根拠】 浸水戸数：4,317戸 浸水面積：1,763ha	30	15.7	・昭和34年9月の伊勢湾台風により、死者383人、全壊230戸、半壊582戸、倒壊13戸、流出246戸、床上浸水201戸、床下浸水159戸の甚大な浸水被害が発生している。 ・当海岸の背後には、広大なゼロメートル地帯が広がっており浸水被害に対して脆弱な地域である。 ・緊急輸送道路に指定されている国道23号等の浸水被害を防止し、災害時の救援機能を確保する必要がある。	本省河川局 砂防部保全課 海岸室 (室長 岸田弘之)
唐船海岸高潮対策事業 広島県	1.5	3.8	【内訳】 浸水防護便益：3.8億円  【主な根拠】 浸水戸数：21戸 浸水面積：0.75ha	1.5	2.6	・唐船地区は、平成16年8月の台風16号により、82戸の床下浸水被害が発生した。 ・浸水による交通遮断により唐船地区が孤立する。 ・唐船地区の産業は水産業で占められており、浸水による水産業への影響により、地区全体の経済活動が止まる可能性がある。 ・このため、高潮による浸水被害を早期に解消する必要がある。	本省河川局 砂防部保全課 海岸室 (室長 岸田弘之)
浜の田海岸高潮対策事業 長崎県	4.0	27	【内訳】 浸水防護便益：27億円  【主な根拠】 浸水戸数：16戸 浸水面積：3.6ha	3.8	7.0	・浜の田海岸は、平成16年8月の台風16号の越波により、人家等に被害をもたらし、地区住民3世帯が避難。 ・背後浸水想定区域には唯一の避難道路である市道が存在することから、越波浸水被害が発生すると、当地区は孤立し、多大な被害を被ることになる。 ・このため、高潮による浸水被害を早期に解消する必要がある。	本省河川局 砂防部保全課 海岸室 (室長 岸田弘之)
鳩之釜海岸高潮対策事業 熊本県	2.3	3.7	【内訳】 浸水防護便益：3.7億円  【主な根拠】 浸水戸数：24戸 浸水面積：2.5ha	2.2	1.7	・鳩之釜海岸は、平成16年9月の台風18号により、民家冠水3戸、事業所倒壊1棟の高潮浸水被害が発生した。 ・浸水想定区域には、野釜島へ通じる唯一の道路があり、浸水による通行遮断により野釜島地区が孤立する。 ・このため、高潮による浸水被害を早期に解消する必要がある。	本省河川局 砂防部保全課 海岸室 (室長 岸田弘之)
青森県海岸耐震対策緊急事業（市川海岸）	14	51	【内訳】 浸水防護便益：51億円  【主な根拠】 浸水戸数：199戸 浸水面積：131ha	17	3.0	・市川海岸は日本海溝・千島海溝周辺海溝型地震防災対策推進地域に指定されている。 ・既設堤防が地震時に破壊し、天端が沈下すると背後地の経済損失が甚大となる。 ・このため、地震発生に伴う浸水被害を早期に解消する必要がある。	東北地方整備局 河川部地域河川課 (課長 佐藤慶亀)
愛知県海岸耐震対策緊急事業（西尾海岸）	9.3	330	【内訳】 浸水防護便益：330億円  【主な根拠】 浸水戸数：1,823戸 浸水面積：55ha	8.6	38.6	・西尾海岸は東海地震防災対策強化地域、東南海・南海地震防災対策推進地域に指定されている。 ・当海岸の背後には、ゼロメートル地帯が広がっており浸水被害に対して脆弱な地域である。 ・緊急輸送道路に指定されている国道247号等の浸水被害を防止し、災害時の救援機能を確保する必要がある。	中部地方整備局 河川部地域河川課 (課長 三浦盛男)
衣浦湾北部海岸海域浄化対策事業 愛知県	2.4	3.7	【内訳】 海岸環境保全便益：3.7億円  【主な根拠】 環境保全戸数：50,906世帯	2.2	1.7	・「科学的酸素要求量・窒素含有量及びリン含有量にかかる総量削減計画」（愛知県策定）に三河湾の底質汚泥の浚渫が位置付けられており、本事業は当該計画のCOD等各種の削減に資する。 ・堆積した有機汚泥を除去することにより、水環境の改善により生態系の保全が図られるとともに、悪臭等の公害防止が図られる。	中部地方整備局 河川部地域河川課 (課長 三浦盛男)
横須賀港海岸侵食対策事業 横須賀市	42	139	【内訳】 侵食防護便益：0.2億円 飛沫防護便益：132億円 海岸利用便益：5.8億円 その他便益：1億円  【主な根拠】 侵食防護面積：3.85ha 飛沫防護面積：16.5ha 海岸利用者：1.33万人/年 施設残存価値：整備費の10%	36	3.9	・当該地域の背後には、緊急輸送路等防災上重要な施設が存在し、これらの施設の侵食による被害を防止することができる。 ・砂浜の復元に伴い浅場が造成されることにより、東京湾の生態系が保全される。	本省港湾局 海岸・防災課 (課長 栗田 悟)

御前崎港海岸 高潮対策事業 静岡県	21	37	【内訳】 浸水防護便益：30億円 港湾機能麻痺による便 益：7億円  【主な根拠】 浸水防護面積：117ha 緊急物資輸送需要総 量：3,026t	18	2.0	・当該地域は東海地震防災対策強化地域および東 南海・南海地震防災対策推進地域に指定されてお り、東海、東南海・南海地震に伴う津波被害が想 定されている。 ・発災時に危機管理を担う中枢である海上保安 庁、国土交通省、県御前崎土木事務所の浸水被害 を防止することができる。 ・当該地域については、ハザードマップを平成17 年8月に公表しており、地元の防災意識が高い。	本省港湾局 海岸・防災課 (課長 栗田 悟)
三河港海岸 海岸耐震対策緊急事業 愛知県	14	147	【内訳】 浸水防護便益：147億円  【主な根拠】 浸水防護面積：240ha	12	11.8	・三河港海岸においては昭和28年9月の台風13号に より堤防が決壊し未曾有の被害が発生している。 ・当該地域は東南海・南海地震防災対策推進地域 に指定されており、東南海・南海地震に伴う津波 被害が想定されている。 ・当該地域においてはハザードマップを平成18年 4月に公表しており、地元の防災意識が高い。	中部地方整備局 港湾空港部 港湾空港防災・ 危機管理課 (課長 林 春男)
阪南港海岸 高潮対策事業 大阪府	16	22	【内訳】 浸水防護便益：22億円  【主な根拠】 浸水防護面積：87ha	14	1.6	・当該地区は東南海・南海地震防災対策推進地域 に指定されており、東南海・南海地震に伴う津波 被害が想定されている。 ・当該地区の施設は築造後40年以上経過してお り、災害発生の可能性が高い。 ・高潮来襲時や津波発生時に海上保安署（阪南港 長）などの浸水被害を防止することができる。 ・当該地域については、ハザードマップを平成17 年に公表しており、地元の防災意識が高い。	本省港湾局 海岸・防災課 (課長 栗田 悟)
家島港海岸 海岸耐震対策緊急事業 兵庫県	4.0	17	【内訳】 浸水防護便益：17億円  【主な根拠】 浸水防護面積：3ha	3.8	4.6	・当該地域において、平成16年の台風16号来襲時 に186棟、台風18号で80棟の浸水被害が発生して いる。 ・当該地域は東南海・南海地震防災対策推進地域 に指定されており、東南海・南海地震に伴う津波 被害が想定されている。 ・当該地域については、ハザードマップを平成17 年9月に公表しており、地元の防災意識が高い。	近畿地方整備局 港湾空港部 港湾空港防災・ 危機管理課 (課長 岡 良)
土庄港海岸 高潮対策事業 香川県	8.5	518	【内訳】 浸水防護便益：518億円  【主な根拠】 浸水防護面積：45ha	7.6	67.9	・土庄港海岸の位置する土庄町においては、平成 16年8月の高潮により床上浸水523戸の被害が発生 している。 ・当該地域は東南海・南海地震防災対策推進地域 に指定されており、東南海・南海地震に伴う津波 被害が想定されている。 ・当該地域においては、ハザードマップを17年8 月に公表しており、地元の防災意識が高い。	四国地方整備局 港湾空港部 港湾空港防災・ 危機管理課 (課長 三野真治)
宮之浦港海岸 高潮対策事業 鹿児島県	2.4	34	【内訳】 浸水防護便益：34億円  【主な便益】 浸水防護面積：1.2ha	2.2	15.6	・当該地域の背後には、宮之浦港へアクセスする 町道が存在し、高潮における交通障害を防止する ことができる。 ・当該地区は世界遺産「屋久島」へ訪れる際の交 通上の要所であり、当該地区の浸水被害による観 光産業への影響を防止することができる。 ・当該海岸において、地域防災計画の充実や平成 19年度中のハザードマップ作成に取り組んでお り、地元の防災意識が高い。	九州地方整備局 港湾空港部 港湾空港防災・ 危機管理課 (課長 渡邊幸徳)

【道路・街路事業】  
 (直轄事業等)

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等による評価	担当課 (担当課長名)	
		貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)			
		便益の内訳及び主な根拠					
一般国道272号 上別保道路 北海道開発局	53	91	【内訳】 走行時間短縮便益：48億円 走行経費減少便益：33億円 交通事故減少便益：10億円 【主な根拠】 計画交通量：7,100台/日	39	2.3	・大地震による被災や冬期視程障害を起因とする通行止めの解消が見込まれる。 ・正面衝突など重大事故の減少が見込まれる。 ・地方センター病院への迅速な救急搬送が見込まれる。	本省道路局 国道・防災課 (課長 木村 昌司)
一般国道333号 生田原道路 北海道開発局	80	285	【内訳】 走行時間短縮便益：222億円 走行経費減少便益：50億円 交通事故減少便益：13億円 【主な根拠】 計画交通量：10,800台/日	63	4.5	・豪雨や豪雪による通行止めの解消が見込まれる。 ・北海道の骨格となる交通道路網を形成し、6圏域中心都市間(旭川～北見)を最短時間で連絡する。 ・オホーツク圏の水産品等物流の確実性向上が見込まれる。	本省道路局 国道・防災課 (課長 木村 昌司)
一般国道40号 美深道路 北海道開発局	59	128	【内訳】 走行時間短縮便益：91億円 走行経費減少便益：24億円 交通事故減少便益：13億円 【主な根拠】 計画交通量：5,700台/日	44	2.9	・市街地区間でのボトルネック区間を解消し、冬期通行止めや、市街地の旅行速度低下の解消が見込まれる。 ・地方センター病院への迅速な救急搬送が見込まれる。 ・美深町以北の水産品の物流拠点へのアクセス向上が見込まれる。	本省道路局 国道・防災課 (課長 木村 昌司)
一般国道12号 峰延道路 北海道開発局	99	151	【内訳】 走行時間短縮便益：145億円 走行経費減少便益：4億円 交通事故減少便益：1億円 【主な根拠】 計画交通量：33,400台/日	61	2.5	・渋滞損失時間が全国上位2割に含まれる区間の改善が見込まれる。 ・追突や追越しによる、高い死傷事故率の減少が見込まれる。 ・ボトルネック区間の解消により、救急搬送や物流の安定性向上が見込まれる。	本省道路局 国道・防災課 (課長 木村 昌司)
一般国道101号 鱒ヶ沢道路 東北地方整備局	55	128	【内訳】 走行時間短縮便益：104億円 走行経費減少便益：16億円 交通事故減少便益：9億円 【主な根拠】 計画交通量：10,200台/日	60	2.1	・鱒ヶ沢町が第3次医療施設(青森県立中央病院)60分圏域に入る。 ・一般国道101号(現道)の災害や交通事故による通行止めに伴う迂回移動が回避される。	本省道路局 国道・防災課 (課長 木村 昌司)
一般国道7号 青森西バイパス(Ⅱ期) 東北地方整備局	42	153	【内訳】 走行時間短縮便益：144億円 走行経費減少便益：5億円 交通事故減少便益：5億円 【主な根拠】 計画交通量：27,800台/日	52	3.0	・現道における渋滞損失時間の改善が見込まれる。(約30.2万人時間/年→8.7万人時間/年) ・新幹線駅へのアクセスの向上に資する(旧浪岡町～新青森駅26分→20分)	本省道路局 国道・防災課 (課長 木村 昌司)
一般国道4号 盛岡北道路 東北地方整備局	37	274	【内訳】 走行時間短縮便益：264億円 走行経費減少便益：4億円 交通事故減少便益：6億円 【主な根拠】 計画交通量：42,300台/日	42	6.5	・現道における渋滞損失時間の改善が見込まれる。(約25.2万人時間/年→約10.6万人時間/年) ・日常活動圏中心都市へのアクセス向上に資する(滝沢村菓子地区～盛岡市街地25分→21分)	本省道路局 国道・防災課 (課長 木村 昌司)

一般国道45号 吉浜道路 東北地方整備局	140	323	【内訳】 走行時間短縮便益：245 億円 走行経費減少便益：56 億円 交通事故減少便益：22 億円 【主な根拠】 計画交通量：9,100台/日	127	2.5	・一般国道45号（現道）の隘路解消による水産品等の流通利便性の向上を図る。 ・一般国道45号（現道）の災害や交通事故による通行止めに伴う迂回移動が回避される。	本省道路局 国道・防災課 （課長 木村 昌 司）
一般国道7号 下浜道路 東北地方整備局	177	492	【内訳】 走行時間短縮便益：454 億円 走行経費減少便益：27 億円 交通事故減少便益：11 億円 【主な根拠】 計画交通量：26,800台/日	154	3.2	・現道における渋滞損失時間の改善が見込まれる。（約21.9万人時間/年→約0.6万人時間/年） ・通過交通がバイパスに転換（9割）することにより現道の騒音レベルの改善が見込まれる。	本省道路局 国道・防災課 （課長 木村 昌 司）
一般国道7号 鷹巣大館道路（Ⅱ期） 東北地方整備局	209	726	【内訳】 走行時間短縮便益：571 億円 走行経費減少便益：106 億円 交通事故減少便益：50 億円 【主な根拠】 計画交通量：13,000台/日	187	3.9	・現道における渋滞損失時間の改善が見込まれる。（約40.4万人時間/年→約3.3万人時間/年） ・一般国道7号（現道）の災害や交通事故による通行止めに伴う迂回移動が回避される。	本省道路局 国道・防災課 （課長 木村 昌 司）
一般国道7号 栗ノ木道路 北陸地方整備局	172	327	【内訳】 走行時間短縮便益：290 億円 走行経費減少便益：26 億円 交通事故減少便益：10 億円 【主な根拠】 計画交通量：68,500台/日	124	2.6	・現道における渋滞損失時間の改善が見込まれる。（約1,123万人時間/年→962万人時間/年） ・本州日本海側で取り扱い貨物量が最大となる新潟港へのアクセス向上（新潟亀田IC～新潟港西港区が5分短縮）。 ・当該事業により十分な自歩道が確保され交通安全性が向上。 ・新潟市周辺整備計画の対象範囲に位置し、一体的に事業を進めることにより効率的な事業進捗が図られる。	本省道路局 国道・防災課 （課長 木村 昌 司）
一般国道8号 滑川富山バイパス 北陸地方整備局	36	767	【内訳】 走行時間短縮便益：734 億円 走行経費減少便益：19 億円 交通事故減少便益：14 億円 【主な根拠】 計画交通量：44,000台/日	58	13.1	・富山県東部地域唯一の第三次医療施設（富山県立中央病院）へのアクセスが4分短縮。 ・現道部における渋滞損失時間の改善が見込まれる。（約40万人時間/年→約20万人時間/年） ・CO2排出量が約2,900t/年削減。	本省道路局 国道・防災課 （課長 木村 昌 司）
一般国道23号 蒲郡バイパス（7工区） 中部地方整備局	455	1484	【内訳】 走行時間短縮便益： 1,178億円 走行経費減少便益：246 億円 交通事故減少便益：59億 円 【主な根拠】 計画交通量：41,600 台/日	313	4.7	・現道における渋滞損失時間の改善が見込まれる。（約5,928万人時間/年→約5,804万人時間/年） ・死傷事故率の高い区間約274件/億台キロ（愛知県平均：2.0倍）について事故の減少が見込まれる。 ・第2次救急医療施設30分到達圏の拡大が見込まれる。（カバー人口：約1割増加） ・重要港湾三河港へのアクセス向上に資する。（60分到達圏が約1割拡大） ・高速ネットワークの代替路が確保される。 ・日常活動圏中心都市間へのアクセス向上に資する。（蒲郡市～豊橋市間所要時間：約5分短縮）	本省道路局 国道・防災課 （課長 木村 昌 司）
一般国道23号 中勢道路（7工区、11工区） 中部地方整備局	243	2,231	【内訳】 走行時間短縮便益： 2,104億円 走行経費減少便益：94億 円 交通事故減少便益：33億 円 【主な根拠】 計画交通量：49,100台/日	208	10.7	・現道の渋滞損失時間の改善が見込まれる。（現況 94万人時/年（7工区）、85万人時/年（11工区）） ・現道の混雑度が緩和し、現道並行区間の渋滞が解消。（7工区：1.35→0.92 11工区：1.53→0.93） ・現道並行区間の交通事故が減少。（事故危険箇所が6箇所解消） ・県庁所在地である「津市」と「松阪市」のアクセスが向上。（約25分→約20分） ・現道並行区間の夜間要請限度クリア。（7工区：74dB→69dB 11工区：72dB→67dB） ・伊勢神宮の式年遷宮（H25）に向けたアクセス性の向上 ・「河芸グリーンガーデン」「太陽の街」等津市の地域開発を支援	本省道路局 国道・防災課 （課長 木村 昌 司）

一般国道19号 桜沢改良 中部地方整備局	60	92	【内訳】 走行時間短縮便益：92億円 走行経費減少便益：0.15億円 交通事故減少便益：0億円 【主な根拠】 計画交通量：17,000台/日	59	1.5	・災害や事故等による通行止め発生時には大きな迂回が強いられてきたが、国道19号の本線機能が強化され、現道が迂回路として機能することでリダンダンシーが確保される。 ・並行区間沿線住民の騒音や振動等生活環境面、交通事故等の安全面が向上する。	本省道路局 国道・防災課 (課長 木村 昌司)
一般国道26号 和歌山岬道路 近畿地方整備局	373	1,603	【内訳】 走行時間短縮便益：1,442億円 走行経費減少便益：118億円 交通事故減少便益：42億円 【主な根拠】 計画交通量：32,000～33,500台/日	281	5.7	・現道における渋滞損失時間の改善が見込まれる(約34万人時間/年→約18万人時間/年) ・死傷事故率が高い区間の事故の減少が見込まれる ・岬町から三次医療施設(和歌山日赤センター)へ約6分の時間短縮(33分→27分) ・CO2の排出量が約3割削減される ・異常気象時における通行規制区間の解消	本省道路局 国道・防災課 (課長 木村 昌司)
一般国道27号 西舞鶴道路 近畿地方整備局	245	780	【内訳】 走行時間短縮便益：760億円 走行経費減少便益：19億円 交通事故減少便益：1億円 【主な根拠】 計画交通量：10,300～23,200台/日	188	4.1	・現道における渋滞損失時間の改善が見込まれる。(約22.8万人時間/年→約1.4万人時間/年) ・死傷事故率が高い区間の事故の減少が見込まれる ・重要港湾(舞鶴港)と国幹道(舞鶴西IC)のアクセス機能の強化(14分→11分) ・現道沿道の交通騒音値が改善される見込み(京田地先：66dB→63dB)	本省道路局 国道・防災課 (課長 木村 昌司)
一般国道42号 冷水拡幅 近畿地方整備局	49	179	【内訳】 走行時間短縮便益：179億円 走行経費減少便益：0億円 交通事故減少便益：0億円 【主な根拠】 計画交通量：31,000台/日	41	4.4	・現道における渋滞損失時間の改善が見込まれる。(約4.9万人時間/年→約1.7万人時間/年) ・死傷事故率が高い区間の事故減少が見込まれる ・高速自動車国道(近畿自動車道紀勢線)海南ICへのアクセスが向上 ・特定重要港湾(和歌山下津港)へのアクセス向上 ・CO2の排出量が約1割削減される ・和歌山県有田及び海南生活圏間の連携強化を支援	本省道路局 国道・防災課 (課長 木村 昌司)
一般国道169号 奥瀬道路(Ⅱ期) 近畿地方整備局	103	155	【内訳】 走行時間短縮便益：147億円 走行経費減少便益：7億円 交通事故減少便益：1億円 【主な根拠】 計画交通量：2,100～4,000台/日	79	2.0	・現道(国道169号)の隘路区間の解消(幅員4m以下の区間2.7km、曲線半径15m未満23箇所、縦断勾配12%以上3箇所) ・異常気象時における通行規制区間の解消 ・地域の基幹産業である観光産業を支援	本省道路局 国道・防災課 (課長 木村 昌司)
一般国道175号 西脇バイパス 近畿地方整備局	50	500	【内訳】 走行時間短縮便益：466億円 走行経費減少便益：23億円 交通事故減少便益：11億円 【主な根拠】 計画交通量：40,800～49,800台/日	51	9.8	・現道における渋滞損失時間の改善が見込まれる。(約28万人時間/年→約7万人時間/年) ・死傷事故率が高い区間の事故の減少が見込まれる ・CO2の排出量が約1割削減される	本省道路局 国道・防災課 (課長 木村 昌司)
一般国道9号 鳥取西道路(Ⅱ期) 中国地方整備局	247	488	【内訳】 走行時間短縮便益：413億円 走行経費減少便益：56億円 交通事故減少便益：19億円 【主な根拠】 計画交通量：18,200台/日	222	2.2	・現道における渋滞損失時間の改善が見込まれる。(約114.6万人時間/年→約56.3万人時間/年) ・鳥取駅へのアクセス向上に資する(鳥取市鹿野町～鳥取駅30分→22分) ・災害や事故による通行止に伴う迂回移動が回避される	本省道路局 国道・防災課 (課長 木村 昌司)
一般国道9号 中山・名和道路 中国地方整備局	123	870	【内訳】 走行時間短縮便益：743億円 走行経費減少便益：104億円 交通事故減少便益：23億円 【主な根拠】 計画交通量：20,800台/日	117	7.4	・境港へのアクセス向上に資する(倉吉市から境港115分→99分) ・災害や事故による通行止に伴う迂回移動が回避される ・琴浦町浦安地域が第3次医療施設(鳥取大学付属病院)60分圏域に入る	本省道路局 国道・防災課 (課長 木村 昌司)

一般国道9号 朝山・大田道路 中国地方整備局	210	573	【内訳】 走行時間短縮便益：504 億円 走行経費減少便益：45 億円 交通事故減少便益：23 億円 【主な根拠】 計画交通量：17,700 台/日	179	3.2	・仁摩町仁万地域が第3次医療施設（県立中央病院）60分圏域に入る ・一般国道9号仙山峠等において災害や事故による通行止に伴う迂回移動が回避される	本省道路局 国道・防災課 （課長 木村 昌 司）
一般国道2号 倉敷立体 中国地方整備局	150	1378	【内訳】 走行時間短縮便益： 1,321億円 走行経費減少便益： 42億円 交通事故減少便益： 15億円 【主な根拠】 計画交通量：76,800 台/日	128	10.8	・現道における渋滞損失時間の改善が見込まれる。（約42.2億人時間/年→41.3億人時間/年） ・水島港へのアクセス向上に資する（倉敷市～水島港47分→29分）	本省道路局 国道・防災課 （課長 木村 昌 司）
一般国道212号 三光本耶馬溪道路 九州地方整備局	426	605	【内訳】 走行時間短縮便益：491 億円 走行経費減少便益：82 億円 交通事故減少便益：31 億円 【主な根拠】 計画交通量：13,300～ 14,600台/日	352	1.7	・現道における渋滞損失時間の改善が見込まれる。（約15.1万人時間/年→約3.3万人時間/年） ・広域高速ネットワークが構築され、物流の効率化、産業の活性化が図られる（日田IC～中津港へ64分→42分（22分短縮））。 ・主要な観光地へのアクセス向上により新たな観光ルートの形成が図られ地域の活性化に大きく貢献する。 ・災害時の代替路が確保される（災害時の迂回解消で36分短縮）。	本省道路局 国道・防災課 （課長 木村 昌 司）
一般国道3号 鳥栖久留米道路 九州地方整備局	226	744	【内訳】 走行時間短縮便益：696 億円 走行経費減少便益：36 億円 交通事故減少便益：13 億円 【主な根拠】 計画交通量：30,900台/ 日	193	3.8	・現道における渋滞損失時間の改善が見込まれる。（約72.6万人時間/年→約33.1万人時間/年） ・主要渋滞ポイントの解消が見込まれる。 ・久留米市宮ノ陣地区の産業団地「久留米ビジネスパーク」と地域の主要幹線道路、及び久留米ICと連絡する道路である。（当該地域から久留米ICまでの所要時間15分→5分（10分短縮）） ・産業団地内に建設予定である「日本赤十字社九州血液管理センター（仮称）」（H20業務開始予定）から九州各方面への輸送の効率化に寄与する。（当該施設から久留米ICまでの所要時間15分→5分（10分短縮））	本省道路局 国道・防災課 （課長 木村 昌 司）
一般国道10号 都城道路（Ⅱ期） 九州地方整備局	160	330	【内訳】 走行時間短縮便益：263 億円 走行経費減少便益：27 億円 交通事故減少便益：40 億円 【主な根拠】 計画交通量：14,900～ 25,000台/日	136	2.4	・現道における渋滞損失時間の改善が見込まれる。（約25.1万人時間/年→約21.9万人時間/年） ・主要渋滞ポイントの解消が見込まれる。 ・都城ICから志布志港に連結する道路として港湾の利便性が向上する。（都城IC～志布志港 49分→41分（8分短縮）） ・志布志港周辺の飼料工場からの飼料の輸送、都城地域から大隅地域の食肉処理施設への牛・豚・ブイラーの輸送の利便性が向上する。	本省道路局 国道・防災課 （課長 木村 昌 司）
一般国道57号 瀬田拡幅 九州地方整備局	39	144	【内訳】 走行時間短縮便益：132 億円 走行経費減少便益：10 億円 交通事故減少便益：1 億円 【主な根拠】 計画交通量：26,800台/ 日	44	3.3	・現道における渋滞損失時間の改善が見込まれる。（約19.2万人時間/年→約16.0万人時間/年） ・死傷事故率の高い区間の事故減少が見込まれる。 ・渋滞の緩和により観光客数の増加が見込まれる（ミルクロード入り口から阿蘇ファームランドまでの所要時間が31分短縮（45分→14分）：観光期ピーク時）	本省道路局 国道・防災課 （課長 木村 昌 司）
一般国道3号 筑紫野バイパス 九州地方整備局	26	179	【内訳】 走行時間短縮便益：160 億円 走行経費減少便益：10 億円 交通事故減少便益：9 億円 【主な根拠】 計画交通量：47,500台/ 日	36	5.0	・現道における渋滞損失時間の改善が見込まれる。（約836万人時間/年→約808万人時間/年） ・H19年度の基山拡幅全線供用（予定）により、ボトルネック箇所が筑紫野バイパスの4車→2車の絞り込み区間に移行することが懸念されるが、4車線化整備により、新たなボトルネック箇所発生を回避。 ・過去4年間に筑紫野バイパス全線で発生した交通事故（90件）のうち、約7割（62件）が2車線区間で発生、そのうち、交通混雑による追突事故が2割発生しているが、4車線化整備により、合流部の追突事故の解消が見込まれる。	本省道路局 国道・防災課 （課長 木村 昌 司）

一般国道10号 中津バイパス 九州地方整備局	39	131	【内訳】 走行時間短縮便益：111 億円 走行経費減少便益：7 億円 交通事故減少便益：14 億円  【主な根拠】 計画交通量：11,600～ 25,500台/日	51	2.6	・現道における渋滞損失時間の改善が見込まれる。 (約10.4万人時間/年→解消) ・交通混雑が緩和され、日常生活圏の拡大が図られる (中津・京築方面及び宇佐方面からの所要時間が約4分短縮)。 ・整備中の中津日田道路へのアクセス向上により物流の効率化が図られる。 ・自動車の走行性が向上し、CO2排出量が削減され、沿道環境の改善が図られる。	本省道路局 国道・防災課 (課長 木村 昌司)
一般国道10号 加治木バイパス 九州地方整備局	42	172	【内訳】 走行時間短縮便益：164 億円 走行経費減少便益：6 億円 交通事故減少便益：2 億円  【主な根拠】 計画交通量：47,200台/日	47	3.6	・現道における渋滞損失時間の改善が見込まれる。 (約77.8万人時間/年→58.4万人時間/年) ・渋滞ポイント1箇所(加治木バイパス分流部～東岩原交差点) ・4車線化整備により歩行空間が確保され、安全性が向上する。 ・4車線化整備により、リダンダンシーが強化され、より有用な迂回路が確保される。	本省道路局 国道・防災課 (課長 木村 昌司)
一般国道205号 針尾バイパス 九州地方整備局	96	211	【内訳】 走行時間短縮便益：199 億円 走行経費減少便益：5 億円 交通事故減少便益：7 億円  【主な根拠】 計画交通量：22,400～ 42,000台/日	94	2.3	・佐世保大塔ICへのアクセス向上による物流効率化(西海市～佐世保大塔IC：約47分→約38分) ・個性ある地域の形成(主要観光地間のアクセス向上、ハウステンボス～西海パールシーリゾート：約43分→約27分) ・バイパス及び並行する現道利用の自動車が出すCO2排出量の軽減が約9,573t-CO2/年見込まれる。	本省道路局 国道・防災課 (課長 木村 昌司)
一般国道220号 鹿屋バイパス 九州地方整備局	57	153	【内訳】 走行時間短縮便益：143 億円 走行経費減少便益：5 億円 交通事故減少便益：5 億円  【主な根拠】 計画交通量：37,300台/日	61	2.5	・現道における渋滞損失時間の改善が見込まれる。 (約17.5万人時間/年→約3.6万人時間/年) ・バイパス整備により、渋滞の緩和、走行性の向上し、通勤・通学の安全性の向上が図られる。 ・志布志港への農水産物等の物流支援が期待される。	本省道路局 国道・防災課 (課長 木村 昌司)

※「走行時間短縮便益」、「走行経費減少便益」は農林水産省の森林整備事業(林道)と算定手法を共通化している。

【道路・街路事業】  
(補助事業等)

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等による評価	担当課 (担当課長名)	
		貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)			
		便益の内訳及び主な根拠					
一般国道454号 豊間内バイパス 青森県	15	50	【内訳】 走行時間短縮便益：49億 円 走行経費減少便益：1.2 億円 交通事故減少便益：0.04 億円  【主な根拠】 計画交通量：6,400台/日	16	3.1	・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性が向上する。 ・主要な観光地へのアクセスが向上する。 ・特産品(長芋・にんにく)の出荷時間の短縮	本省道路局 国道・防災課 (課長 木村 昌司)
一般国道340号 土淵バイパス 岩手県	26	47	【内訳】 走行時間短縮便益：46億 円 走行経費減少便益：1億 円 交通事故減少便益：0億 円  【主な根拠】 計画交通量：5,500台/日	27	1.8	・土淵地区の車両すれ違い困難を解消 ・現道における渋滞損失時間31千人時間/年の解消が見込まれる。	本省道路局 国道・防災課 (課長 木村 昌司)
一般国道346号 錦織バイパス 宮城県	21	56	【内訳】 走行時間短縮便益：47 億円 走行費用短縮便益：9.2 億円 交通事故減少便益：- 0.33億円  【主な根拠】 計画交通量：7,300 台/日	20	2.8	・起終点部の急カーブ(R=35m、50m)を解消し、一次緊急輸送路としての機能が向上する。 ・錦織市街地内の幅員狭小、視距不足による大型車擦れ違い困難箇所を解消する。 ・大型車のバイパスへの交通転換によりCO2、NO2の排出量が軽減される。 ・三陸縦貫自動車道の7ヶ所道路整備及び県北高速幹線道路との一体的整備により高速性能が向上する。	本省道路局 国道・防災課 (課長 木村 昌司)



一般国道115号 霊山道路 福島県	243	605	【内訳】 走行時間短縮便益：535 億円 走行経費減少便益：47 億円 交通事故減少便益：23 億円 【主な根拠】 計画交通量：9,900台/日	204	3.0	・重要港湾相馬港と中通り・会津・置賜地方の工業団地へのアクセスが向上する。 ・一時緊急輸送路としての信頼性が向上する。	本省道路局 国道・防災課 (課長 木村 昌 司)
一般国道121号 湯野上バイパス 福島県	241	512	【内訳】 走行時間短縮便益：406 億円 走行経費減少便益：80 億円 交通事故減少便益：26 億円 【主な根拠】 計画交通量：11,600台/ 日	229	2.2	・南会津と会津若松市を結ぶ唯一の第一次緊急輸 送路を確保する。 ・第三次医療施設への搬送、緊急医療活動を確 保・支援する。 ・主要な観光地へのアクセスが向上する。	本省道路局 国道・防災課 (課長 木村 昌 司)
一般国道353号 祖母島～箱島バイパス 群馬県	91	112	【内訳】 走行時間短縮便益：104 億円 走行費用短縮便益：7 億円 交通事故減少便益：0 億円 【主な根拠】 計画交通量：12,400 台/日	70	1.6	・現道における渋滞損失時間の改善が見込まれ る。(約530万人時間/年→約490万人時間/年) ・多発する一般国道353号の自然災害による通行 止め時の円滑な道路交通を確保。 ・2次医療施設から3次医療施設への搬送短縮：現 況91分→84分へ短縮	本省道路局 国道・防災課 (課長 木村 昌 司)
一般国道125号 栗橋大利根バイパス 埼玉県	40	184	【内訳】 走行時間短縮便益：138 億円 走行費用短縮便益：42 億円 交通事故減少便益：3 億円 【主な根拠】 計画交通量：17,800台/ 日	32	5.7	・現道における渋滞損失時間の改善が見込まれ る。(11.2万人時間/年/km(県内上位2割区間に 該当)) ・バイパス沿道に立地する大利根豊野台テクノタ ウンのアクセス道路として機能することにより、 地域の産業振興に寄与することが期待される。	本省道路局 国道・防災課 (課長 木村 昌 司)
一般国道140号 皆野秩父バイパス(延 伸) 埼玉県	16	48	【内訳】 走行時間短縮便益：33億 円 走行費用短縮便益：9億 円 交通事故減少便益：6億 円 【主な根拠】 計画交通量：5,100台/日	15	3.2	・現道における渋滞損失時間の改善が見込まれ る。(6万人時間/年・km(県平均の1.5倍以 上)) ・現在事業中の皆野秩父バイパスと一体的に整備 することで、関越自動車道花園ICから秩父ミュー ズパークまでの旅行時間が16分短縮(現況:49 分、皆野秩父バイパスを整備:35分、当該区間を 整備:33分)。	本省道路局 国道・防災課 (課長 木村 昌 司)
一般国道14号 市川拡幅 千葉県	13	24	【内訳】 走行時間短縮便益：22.2 億円 走行費用短縮便益：1.6 億円 交通事故減少便益：0.26 億円 【主な根拠】 計画交通量：33,800台/ 日	10.3	2.3	・現道における渋滞損失時間の改善が見込まれ る。(約964万人時間/年→約958万人時間/年) ・慢性的な渋滞に伴い、NO2、SPMにおいて環境基 準を超過している。 ・CO2：619t/年、NO2：0.39t/年、SPM：0.03t/ 年削減できる。	本省道路局 国道・防災課 (課長 木村 昌 司)
一般国道464号 北千葉道路二期 千葉県	200	437	【内訳】 走行時間短縮便益：426 億円 走行費用短縮便益：4億 円 交通事故減少便益：6億 円 【主な根拠】 計画交通量：27,000～ 30,400台/日	176	2.5	・一期のみの整備では、渋滞ポイントの国道408 号土屋交差点の渋滞解消にならず、成田国際空港 への時間短縮が半減してしまう。 ・柏～成田間の所用時間を現況118分を国道408号 までの整備で95分に国道295号までで85分に短縮 できる。 ・最大渋滞長を国道408号で1680m、成田市道で 550mの緩和される。	本省道路局 国道・防災課 (課長 木村 昌 司)
一般国道152号 小嵐バイパス 長野県	49	84	【内訳】 走行時間短縮便益：70億 円 走行費用短縮便益：14億 円 交通事故減少便益：0億 円 【主な根拠】 計画交通量：4,300 台/日	49	1.7	・長野県と静岡県を結ぶ重要な幹線道路として、 飯田下伊那地域の観光・産業振興及び相互交流を 支援。 ・比田・小嵐集落の大規模災害時の避難路とな り、災害時の孤立化を防ぐ。 ・小嵐バイパスと国土交通省中部地方整備局施工 中の青崩峠道路を一体的に整備する事により、通 行不能区間が解消。	本省道路局 国道・防災課 (課長 木村 昌 司)

一般国道403号 幸高～井上拡幅 長野県	25	78	【内訳】 走行時間短縮便益：72億円 走行費用短縮便益：4億円 交通事故減少便益：2億円 【主な根拠】 計画交通量：23,800台/日	21	3.8	・現道における渋滞損失時間の改善が見込まれる。(約20万人時間/年→約3万人時間/年) ・死傷事故率：(現況)約74件/億台キロ(長野県平均)約72件/億台キロ ・自動車朝夕の渋滞回避のため生活道路に進入し、発生する対事故の減少効果あり。 ・長野電鉄井上駅に近接し、井上小学校の通学路にも指定。歩道幅員は1.5m～1.7m。自歩道の整備により交通環境を改善。 ・交通容量増による交通量増により、地域経済の活性化を図る。 ・第二次緊急輸送路に指定。 ・土羽構造による緑化と、歩道の植樹帯設置により潤いのあるみちづくりを実施。	本省道路局 国道・防災課 (課長 木村 昌司)
一般国道305号 金沢外環状道路(Ⅲ期) 石川県	235	1,161	【内訳】 走行時間短縮便益：1,048億円 走行経費減少便益：87億円 交通事故減少便益：26億円 【主な根拠】 計画交通量：41,200～51,800台/日	200	5.8	・国際物流拠点整備が進む金沢港へのアクセス向上。 ・第3次医療施設(石川県立中央病院)へのアクセス向上。 ・金沢都市圏における渋滞損失時間の改善が見込まれる。(約11,932万人時間/年→11,082万人時間/年)	本省道路局 国道・防災課 (課長 木村 昌司)
一般国道417号 岡島橋 岐阜県	31	34	【内訳】 走行時間短縮便益：33億円 走行費用短縮便益：0.71億円 交通事故減少便益：0.00億円 【主な根拠】 計画交通量：11,000台/日	23	1.5	・幅員が狭いため大型車同市のすれ違い困難なことによる渋滞を解消する。(渋滞損失時間2.6万人・時間/年km：県平均比1.0) ・岡島橋橋詰交差点において事故減少が見込まれる。(死傷事故率112.6件/億台キロ：県内平均比1.6倍) ・第2次救急医療施設「揖斐厚生病院」へのアクセス向上。 ・老朽橋梁が解消され、第2次緊急輸送道路の機能が強化される。	本省道路局 国道・防災課 (課長 木村 昌司)
一般国道473号 相良バイパス 静岡県	117	450	【内訳】 走行時間短縮便益：388億円 走行費用短縮便益：37億円 交通事故減少便益：25億円 【主な根拠】 計画交通量：12,000台/日	153	2.9	・現道における渋滞損失時間の改善が見込まれる。(11.4万人・時間/年km(県平均比4.2倍)、主要渋滞ポイント「菅山入口交差点」) ・国際標準コンテナ車通行支障区間が解消され、富士山静岡空港(第3種空港)と重要港湾御前崎港とへのアクセス向上に資する(富士山静岡空港～御前崎港 58分→44分)	本省道路局 国道・防災課 (課長 木村 昌司)
一般国道150号 志太～樺南Ⅱバイパス 静岡県	30	162	【内訳】 走行時間短縮便益：146億円 走行費用短縮便益：13億円 交通事故減少便益：3.2億円 【主な根拠】 計画交通量：16,000台/日	23	7.0	・現道における渋滞損失時間の改善が見込まれる。(27.0万人時間/年km(県平均比10.0倍)、主要渋滞ポイント「富士見橋東交差点(他2箇所)」) ・国際物流基幹ネットワーク、第1次緊急輸送路である現道の渋滞が緩和される ・交通の分散化に伴う騒音、大気汚染が改善される	本省道路局 国道・防災課 (課長 木村 昌司)
一般国道419号 高浜立体 愛知県	63	220	【内訳】 走行時間短縮便益：211億円 走行費用短縮便益：0.6億円 交通事故減少便益：8.2億円 【主な根拠】 計画交通量：56,000台/日	53	4.2	・現道部における渋滞損失時間約46.1万人時間/年・km(県平均比18倍)、主要渋滞ポイント：「衣浦大橋東交差点」の改善が見込まれる。 ・物流拠点である重要港湾「衣浦港」及び臨海工業地域と内陸工業地帯を結ぶ重要な路線であり、アクセス性・利便性の向上に資する。(内陸工業地帯(豊田市)～衣浦港：83分→78分) ・死傷事故率143件/億台km(県内平均比1.6)の減少が見込まれる。	本省道路局 国道・防災課 (課長 木村 昌司)
一般国道420号 足助バイパス 愛知県	70	224	【内訳】 走行時間短縮便益：205億円 走行費用短縮便益：16億円 交通事故減少便益：3.5億円 【主な根拠】 計画交通量：6,200台/日	57	3.9	・現道における渋滞損失時間約7.8万人時間/年・km(県平均比3倍)、主要渋滞ポイント：「宮町交差点(他1箇所)」の改善が見込まれる。 ・奥三河の幹線道路・東西幹線軸として、奥三河から豊田・名古屋へのアクセス向上が図られる。(奥三河(設楽町)～名古屋市：113分→97分) ・紅葉の名所である「香嵐渓」周辺の渋滞対策が緩和され、住民生活の質的向上に寄与する。 ・第2次緊急輸送道路の強化と、災害拠点病院に指定されている足助病院へのアクセス向上が図れ災害活動に資する。	本省道路局 国道・防災課 (課長 木村 昌司)

一般国道473号 岡崎～額田バイパス 愛知県	191	496	【内訳】 走行時間短縮便益：452億円 走行費用短縮便益：42億円 交通事故減少便益：1.9億円 【主な根拠】 計画交通量：19,500台/日	140	3.5	・平成26年度に供用が予定されている第二東名高速道路額田IC（仮称）へ接続する路線であり、国道1号や重要港湾「三河港」へのアクセス強化を図るとともに、岡崎東部工業団地等の沿線工業団地から特定重要港湾「名古屋港」等へのアクセス向上に資する。（沿線工業団地～名古屋港：49分→37分）	本省道路局 国道・防災課 （課長 木村 昌司）
一般国道158号 砂山拡幅 福井県	16	44	【内訳】 走行時間短縮便益：44億円 走行経費減少便益：0億円 交通事故減少便益：0億円 【主な根拠】 計画交通量：11,081台/日	16	2.8	・現道における渋滞損失時間の改善が見込まれる。（約20.4千人時間/年km（県内上位2割に相当）） ・歩行者の安全確保 ・三次医療機関である福井県立病院への時間短縮に寄与（3分短縮） ・大野市から福井市へのアクセス改善 ・第1次緊急輸送道路の機能強化 ・大野市の観光地（九頭竜湖、スキー場、大野城等：入込客数年間140万人）へのアクセス向上	本省道路局 国道・防災課 （課長 木村 昌司）
一般国道477号 幸津川洲本バイパス 滋賀県	26	48	【内訳】 走行時間短縮便益：39億円 走行経費減少便益：8.4億円 交通事故減少便益：0.4億円 【主な根拠】 計画交通量 8,500台/日	21	2.3	・死傷事故率120.5件/億台和（県内平均1.35倍）の改善 ・歩行者自転車安全性向上（通過交通の排除・通学路の安全確保） ・観光施設（守山バラハーブ園）集客施設（ピクニックレイク）へのアクセス向上	本省道路局 国道・防災課 （課長 木村 昌司）
一般国道170号 高槻東道路 大阪府	185	972	【内訳】 走行時間短縮便益：961億円 走行経費減少便益：2.8億円 交通事故減少便益：7.9億円 【主な根拠】 計画交通量：31,500台/日	143	6.8	・第二名神供用後、大幅に増加する渋滞損失時間の低減に寄与 ・三次医療機関である三島救急医療センターへのアクセス向上 ・第二名神へアクセスすることで、広域物流ネットワークの向上 ・広域緊急輸送路の確保	本省道路局 国道・防災課 （課長 木村 昌司）
一般国道250号 坂越道路 兵庫県	61	152	【内訳】 走行時間短縮便益：146.0億円 走行経費減少便益：3.5億円 交通事故減少便益：2.3億円 【主な根拠】 計画交通量：17,900台/日	53	2.9	・現道における渋滞損失時間の改善が見込まれる。（約120.3千人時間/年km（県内平均以上）） ・通学路の安全確保 ・二次医療機関である赤穂市民病院へのアクセス向上 ・相生市・赤穂市の中心部を最短で連絡し、西播磨臨海部の交流連携に寄与	本省道路局 国道・防災課 （課長 木村 昌司）
一般国道168号 小平尾バイパス 奈良県	64	121	【内訳】 走行時間短縮便益：106億円 走行経費減少便益：10億円 交通事故減少便益：5億円 【主な根拠】 計画交通量：15,600台/日	48	2.5	・現道における渋滞損失時間の改善が見込まれる。（約358万人時間/年→約343万人時間/年） ・三次医療機関である近畿大学医学部奈良病院へのアクセス向上 ・第二阪奈有料道路へのアクセス向上 ・第一次緊急輸送道路の機能強化	本省道路局 国道・防災課 （課長 木村 昌司）
一般国道424号 滝頭拡幅 和歌山県	23	36	【内訳】 走行時間短縮便益：33億円 走行経費減少便益：2億円 交通事故減少便益：1億円 【主な根拠】 計画交通量：2,726台/日	23	1.5	・歩道設置により、歩行者の安全を確保 ・緊急輸送道路の機能強化 ・世界遺産（熊野本宮大社：本宮町入込客数150万人/年）へのアクセス向上 ・第二県土軸の整備	本省道路局 国道・防災課 （課長 木村 昌司）
一般国道162号 栗尾バイパス 京都市	85	116	【内訳】 走行時間短縮便益：108億円 走行経費減少便益：7億円 交通事故減少便益：1億円 【主な根拠】 計画交通量：4,500台/日	75	1.5	・急峻な山道（縦断勾配5%以上の箇所が52%強）の改善 ・線形不良区間・冬期通行困難箇所の解消 ・歩道整備により歩行者の安全確保 ・三次医療機関である京都第二赤十字病院救急センターへのアクセス向上 ・一次緊急輸送道路の機能強化 ・H8防災要対策箇所（13箇所）・事前通行規制区間の解消	本省道路局 国道・防災課 （課長 木村 昌司）

一般国道374号 湯郷勝央道路（延伸） 岡山県	31	45	【内訳】 走行時間短縮便益：34億円 走行経費減少便益：6億円 交通事故減少便益：5億円 【主な根拠】 計画交通量：3,300台/日	23	2.0	・美作地域から第3次医療施設（津山中央病院）へのアクセスの向上に資する（美作市湯郷地区～津山中央病院25分→13分など） ・緊急輸送道路に指定されている現道部が通行止めになった場合の代替路線を形成する。 ・湯郷温泉（98万人/年）へのアクセス向上	本省道路局 国道・防災課 （課長 木村 昌司）
一般国道432号 新開拡幅 広島県	17	43	【内訳】 走行時間短縮便益：37億円 走行経費減少便益：1億円 交通事故減少便益：5億円 【主な根拠】 計画交通量：13,600～15,600台/日	13	3.3	・高速バス（37便/日）、空港リムジンバス（15便/日）が運行しており、利便性の向上が期待される。 ・広島空港（第2種空港）へのアクセス向上に資する（現在事業中箇所とあわせて4分短縮（当該区間で1分短縮） ・竹原町並み保存地区（69万人/年）へのアクセス向上	本省道路局 国道・防災課 （課長 木村 昌司）
一般国道251号 愛野森山バイパス 長崎県	92	146	【内訳】 走行時間短縮便益：123億円 走行費用短縮便益：17億円 交通事故減少便益：5.6億円 計画交通量：11,100台/日	79	1.9	・主要渋滞ポイントである「愛野交差点」の渋滞解消が見込まれる。（渋滞長470m/通過時間7分） ・現道部における死傷事故率「209件/億台和（県平均の2.3倍）」の改善が見込まれる。	本省道路局 国道・防災課 （課長 木村 昌司）
一般国道498号 若木バイパス 佐賀県	46	145	【内訳】 走行時間短縮便益：119億円 走行費用短縮便益：18億円 交通事故減少便益：9.0億円 【主な根拠】 計画交通量：8,300～12,100台/日	38	3.8	・現道における渋滞損失時間の削減が見込まれる。（2.9→0.8万人時間/年） ・現道部の交通事故の減少が見込まれる。（≪単路部：207.9件/億台和〔（現況）佐賀県平均比 3.0倍〕≫ ・沿線の武雄工業団地から、重要港湾である伊万里港へのアクセス性の向上が見込まれる。（30分→28分：2分短縮）	本省道路局 国道・防災課 （課長 木村 昌司）
一般国道384号 三日ノ浦バイパス 長崎県	46	61	【内訳】 走行時間短縮便益：56億円 走行費用短縮便益：4.0億円 交通事故減少便益：0.62億円 計画交通量：4,873台/日	40	1.5	・狭隘区間の解消及び歩道の設置により、安全で円滑な交通の確保が見込まれる。 ・2次医療圏施設（上五島病院）への搬送時間が短縮される。（30分→27分：3分短縮）	本省道路局 国道・防災課 （課長 木村 昌司）
一般国道219号 横野バイパス 宮崎県	40	56	【内訳】 走行時間短縮便益：49億円 走行費用短縮便益：6.1億円 交通事故減少便益：1.3億円 【主な根拠】 計画交通量：1,600台/日	34	1.7	・西米良村から第3次医療施設（県立宮崎病院）への搬送時間が短縮される。（110分→105分：5分短縮） ・災害による集落の孤立を解消し、安全で安心な生活環境の確保が見込まれる。（H16 5日間の孤立、H17 1日間の孤立） ・第1次 緊急輸送道路ネットワークとしての機能を確保する。 ・防災点検要対策箇所（3箇所）を改善及び回避し、安全な交通を確保する。	本省道路局 国道・防災課 （課長 木村 昌司）
一般道道 茂辺地インター線 北海道	29	52	【内訳】 走行時間短縮便益：33億円 走行費用短縮便益：14億円 交通事故減少便益：4.6億円 【主な根拠】 計画交通量：3,700台	25	2.1	・高速ネットワークとの連結により、高次医療施設へのアクセス向上（茂辺地地区から市立函館病院までの所用時間を10分短縮） ・一般国道228号の茂辺地～上磯間に事前通行規制区間があることから、それに並行する函館・江差自動車道と一体化させることで異常気象時の通行止め区間の代替道路としての機能を有する。	北海道開発局 地方整備課 （課長 高橋 守人）
一般地方道 大橋家中線 栃木県	9.5	22	【内訳】 走行時間短縮便益：19億円 走行費用短縮便益：2.0億円 交通事故減少便益：0.66億円 【主な根拠】 計画交通量：6,000台	7.8	2.8	・医療施設へのアクセス向上（都賀町西部地域から第3次医療施設までの搬送時間を5分短縮） ・緊急対策踏切5箇所計画（H18～H22）速効対策対象箇所として位置付け	関東地方整備局 地域道路課 （課長 瀬尾 俊男）

主要地方道半田常滑線 愛知県	65	230	(内訳) 走行時間短縮便益：207 億円 走行費用減少便益：18 億円 交通事故減少便益： 4.6億円 (主な根拠) 計画交通量：23,800台	56	4.1	・新たなネットワークの形成による半田市内の踏切交通迂回対策。(半田市街地の緊急対策踏切等3箇所の踏切対策) ・新設される広域最終処分場へのアクセス改善。(市街地の走行距離約4km縮減による現道環境改善) ・中部国際空港へのアクセスの向上。(アクセス時間約8分短縮)	道路局 地方道・環境課 (課長 下保 修)
主要地方道清水美山線 福井県	33	66	(内訳) 走行時間短縮便益：60 億円 走行費用減少便益：4.3 億円 交通事故減少便益：1.8 億円 (主な根拠) 計画交通量：5,800台	29	2.3	・福井県内の県道の対策未着手踏切の中で最も踏切の交通遮断量が多く、過去3箇年で無理な横断等の原因による支障発生件数が41件と県内最多であることから、渋滞及び事故対策を図る ・緊急輸送路(国道8号)へのアクセス向上	道路局 地方道・環境課 (課長 下保 修)
主要地方道玉之浦大宝線 (戸町切工区) 長崎県	22	26	【内訳】 走行時間短縮便益：24 億円 走行費用短縮便益：1.6 億円 交通事故減少便益： 0.13億円 【主な根拠】 計画交通量：1,000 台	20	1.3	・二次医療施設である五島中央病院へのアクセス向上 ・五島市役所と玉之浦支所を結ぶ一次緊急輸送道路の確保 ・防災危険箇所(3箇所)の解消 ・市町村合併における本庁支所間の連絡強化	九州地方整備局 道路部地域道路課 (課長 世利 正美)
主要地方道有川新魚目線 (広瀬工区) 長崎県	25	59	【内訳】 走行時間短縮便益：55 億円 走行費用短縮便益：3.2 億円 交通事故減少便益： 0.50億円 【主な根拠】 計画交通量：3,400 台	22	2.7	・二次医療施設である新上五島病院へのアクセス向上 ・市町村合併における本庁支所間の連絡強化 ・新上五島町役所と北魚目出張所を結ぶ二次緊急輸送道路の確保 ・防災対策箇所(1箇所)の解消	九州地方整備局 道路部地域道路課 (課長 世利 正美)
主要地方道 川内串木野線 (宮里工区) 鹿児島県	11	20	【内訳】 走行時間短縮便益：20 億円 走行費用短縮便益： 0.48億円 交通事故減少便益： 0.00億円 【主な根拠】 計画交通量：7,300 台	10	2.0	・原発と防災拠点を結ぶ災害時の避難道路の確保 ・南九州西回り自動車道の高江ICへのアクセス強化	九州地方整備局 道路部地域道路課 (課長 世利 正美)
主要地方道 伊仙天城線 (犬田布工区) 鹿児島県	9.7	16	【内訳】 走行時間短縮便益：16 億円 走行費用短縮便益： 0.13億円 交通事故減少便益： 0.00億円 【主な根拠】 計画交通量：5,700 台	8.8	1.8	・島内主要産業の製糖生産地と加工工場の連絡強化 ・「奄美10景」の犬田布岬公園など島内主要観光へのアクセス強化及び観光振興の支援 ・徳之島空港へのアクセス強化 ・第1次緊急輸送道路の確保による防災体制への支援	九州地方整備局 道路部地域道路課 (課長 世利 正美)
一般県道 野間島間港線 (島間工区) 鹿児島県	9.4	16	【内訳】 走行時間短縮便益：13 億円 走行費用短縮便益：3.2 億円 交通事故減少便益： 0.06億円 【主な根拠】 計画交通量：950台	8.2	2.0	・鹿児島本土へ連絡する高速船寄港地である「島間港」へのアクセス向上 ・島間港から中種子役場方面への円滑な物資等運搬の支援	九州地方整備局 道路部地域道路課 (課長 世利 正美)
主要地方道 那覇北中城線 (翁長～上原) 沖縄県	34	219	【内訳】 走行時間短縮便益：206 億円 走行費用短縮便益：12 億円 交通事故減少便益： 1.2億円 【主な根拠】 計画交通量：23,000 台	28	7.8	・第三次医療施設である琉球大学附属病院へのアクセスの向上(那覇地域から琉球大学附属病院までの搬送時間を約4分短縮) ・西原西地区区画整理事業、上原棚原地区区画整理事業と一体となった整備を行うことにより、「文教のまち」西原町の街づくりに寄与。	沖縄総合事務局 道路建設課 (課長 田中 衛)

主要地方道 浦添西原線 (港川～城間) 沖縄県	47	235	【内訳】 走行時間短縮便益：229億円 走行費用短縮便益：5.7億円 交通事故減少便益：0.62億円 【主な根拠】 計画交通量：16,100台	38	6.2	・沖縄西海岸道路、臨港道路浦添線と一体的な整備による新たなネットワークの形成による、那覇港・那覇空港へのアクセスの向上及び周辺地域の交通環境の改善。	沖縄総合事務局 道路建設課 (課長 田中 衛)
文教通 北海道	58	80	【内訳】 走行時間短縮便益：75億円 走行費用短縮便益：3.0億円 交通事故減少便益：1.9億円 【主な根拠】 計画交通量：6,500台/日	41	2.0	・北海道内センサス区間の上位2割に含まれる区間の渋滞を解消する。 ・主要な渋滞ポイント(湯倉神社前交差点、湯川寺交差点)を解消する。 ・現在歩道が無い区間に歩道が設置され、通学路の安全性が向上する。 ・河川等により分断されている地区の解消により、地区の一体的発展を支援する。	北海道開発局 事業振興部 都市住宅課 (課長 小町谷 信彦)
盛岡駅南大橋線(大沢川原工区) 盛岡市	32	161	【内訳】 走行時間短縮便益：155億円 走行費用短縮便益：3.8億円 交通事故減少便益：2.3億円 【主な根拠】 計画交通量：24,777台/日	27	6.0	・当該路線周辺の慢性的な交通渋滞の改善 ・現在歩道が無い区間に歩道が設置され歩行者の安全性の向上 ・高次医療施設へのアクセス向上 ・一方通行の解消により周辺土地利用が活性化	本省 都市・地域整備局 街路課 (課長 松谷 春敏)
塩田町菅田町線(塩田町) 千葉市	177	281	【内訳】 走行時間短縮便益：217億円 走行費用短縮便益：52億円 交通事故減少便益：12億円 【主な根拠】 計画交通量：36,000～40,700台/日	132	2.1	・渋滞損失時間の改善 約1,302万人時/年 → 約1,285万人時/年 ・蘇我副都心から東南部方面を結ぶ新たな交通軸が形成される ・特定重要港湾(千葉港)へのアクセスが強化される	本省 都市・地域整備局 街路課 (課長 松谷 春敏)
環状第2号線(晴海～築地) 東京都	1,124	2,226	【内訳】 走行時間短縮便益：2,165億円 走行費用減少便益：65億円 交通事故減少便益：-4.0億円 【主な根拠】 計画交通量：56,800台/日	844	2.6	・歩道が整備されることにより、歩行者・自転車の快適性・安全性の向上が図られる ・都心部と臨海副都心地区との連絡の強化や東京全体の交通ネットワークの充実、地域内交通や周辺既成市街地へのアクセスの円滑化に資する ・勝どき地区における避難ルート拡充など、防災性の向上が図られる	関東地方整備局 都市整備課 (課長 新屋 千樹)
府中所沢線(国分寺3-2-8) 東京都	540	828	【内訳】 走行時間短縮便益：841億円 走行費用減少便益：-17億円 交通事故減少便益：4.0億円 【主な根拠】 計画交通量：18,200～30,700台/日	420	2.0	・国分寺市、小平市方面から「東京ER・府中」(救急医療施設)へのアクセスが向上 ・生活道路に進入する通過交通が本線へ転換することにより住民生活の安全性・快適性が高まる ・消防車等の緊急車両のアクセスや避難路としての機能が確保できる ・新たなオープンスペースが確保され、延焼遮断帯としての効果が発揮	関東地方整備局 都市整備課 (課長 新屋 千樹)
東武伊勢崎線(竹ノ塚駅付近) 東京都立区	500	438	【内訳】 走行時間短縮便益：388億円 走行費用短縮便益：35億円 交通事故減少便益：15億円 【主な根拠】 踏切交通遮断量：26万台時/日	315	1.4	・開かずの踏切の除却や道路交通の円滑化が図れる ・踏切除却、立体横断施設、駅部平面化により、歩行者・自転車交通の利便性、安全性の向上が図られる ・東西で分断されている生活圏が一体となり、商業・交通施設などへのスムーズなアクセスが期待できる ・踏切渋滞の解消により、CO2排出量の削減が図られる	本省 都市・地域整備局 街路課 (課長 松谷 春敏)

高田若槻線 長野県	90	127	【内訳】 走行時間短縮便益：122 億円 走行費用短縮便益：4.0 億円 交通事故減少便益：0.70 億円 【主な根拠】 計画交通量：12,900 台/日	61	2.1	・渋滞損失時間の改善 17,321.4千人・時間/年 ⇒17,077.0千人・時間/年 ・ボトルネック踏切の緩和 ・近隣踏切からの交通量転化により踏切事故の減少 ・放射環状道路の整備により中心市街地の活性化に寄与	関東地方整備局 都市整備課 (課長 新屋 千樹)
出川双葉線 長野県	40	81	【内訳】 走行時間短縮便益：70億 円 走行費用短縮便益：7.7 億円 交通事故減少便益：2.9 億円 【主な根拠】 計画交通量：11,400 台/日	33	2.5	・渋滞損失時間の改善 47.0千人・時間/年→ 26.4千人・時間/年 ・歩行空間が確保され歩行者の安全性が確保される ・JR南松本駅、社会福祉センター、都市公園への 利便性向上 ・開かずの踏切、狭隘な踏切の解消	本省 都市・地域整備局 街路課 (課長 松谷 春敏)
横山町亀貝線 新潟県	40	76	【内訳】 走行時間短縮便益：71億 円 走行費用短縮便益：3.7 億円 交通事故減少便益：1.1 億円 【主な根拠】 計画交通量：7,100 台/日	34	2.2	・ボトルネックとなっている踏切の解消 ・歩道未設置区間に歩道が設置される ・蔵王橋から国道8号長岡東バイパスまでのアク セスが良くなり物流の効率化が図られる ・長岡市地域防災計画の緊急輸送路（被災後24時 間）として機能強化	北陸地方整備局 都市・住宅整備課 (課長 渡辺 春彦)
野中棒杭線 静岡県	41	58	【内訳】 走行時間短縮便益：50億 円 走行費用短縮便益：5.6 億円 交通事故減少便益：2.8 億円 【主な根拠】 計画交通量：13,400台 /日	31	1.9	・歩行者利便性の向上、バリアフリー化を促進 ・住宅地に入り込む交通が減少し、地域の安全性 が向上 ・南北市街地の分断を解消 ・緊急輸送道路として位置付けられており、他の 緊急輸送道路が通行止めとなった場合には、代替 道路となる	本省 都市・地域整備局 街路課 (課長 松谷 春敏)
茶屋ヶ坂牛巻線（御 田・神宮前1号踏切） 名古屋市	6	9.6	【内訳】 走行時間短縮便益：8.3 億円 走行費用短縮便益：0.0 億円 交通事故減少便益：1.3 億円 【主な根拠】 踏切交通遮断量：14,986 台時/日	6.1	1.6	・歩行者・自転車利便性の向上、バリアフリー化 を促進 ・自動車等の流入が減少し、地域の安全性が向上 ・鉄道により分断されていた地域間の交流が期待 ・踏切渋滞が解消され、CO2の排出量の削減が 図られる	本省 都市・地域整備局 街路課 (課長 松谷 春敏)
阪急京都線（洛西口駅 付近） 京都市	223	336	【内訳】 走行時間短縮便益：285 億円 走行費用短縮便益：49億 円 交通事故減少便益：2.4 億円 【主な根拠】 踏切交通遮断量：37万台 時/日	172	2.0	・踏切渋滞の解消が図られる ・当該地区の歩行者・自転車交通の円滑化、安全 性や快適性の向上が期待できる ・地域分断の解消、良好な市街地形成が期待でき る ・CO2排出量の削減が図られる	本省 都市・地域整備局 街路課 (課長 松谷 春敏)
伊丹飛行場線（昆陽 西） 兵庫県	25	91	【内訳】 走行時間短縮便益：89億 円 走行経費減少便益：2.2 億円 交通事故減少便益：0.20 億円 【主な根拠】 計画交通量：28,800 台/日	17	5.4	・渋滞損失時間約 8.8万人時/年が解消 ・伊丹市域の交通環境の改善を図る ・地域間の連絡を強化できるとともに、伊丹市の 中央部の都市軸を形成することにより、地域の活 性化を図る ・災害時においては市役所等のシビックゾーンへの 避難路としての機能を発揮	近畿地方整備局 都市整備課 (課長 田雑 隆昌)

球場前線 兵庫県	15	100	【内訳】 走行時間短縮便益：95億円 走行経費減少便益：4.5億円 交通事故減少便益：0.5億円 【主な根拠】 計画交通量：6,500台/日	14	7.1	・緊急対策踏切を解消する ・中心市街地（西宮北口駅周辺地区）の活性化 ・公共・公益施設（阪急西宮北口駅、芸術文化センター）の利便性の向上 ・火災の延焼遮断に効果あり	近畿地方整備局 都市整備課 (課長 田維 隆昌)
広島高速3号線Ⅲ期 広島高速道路公社	243	1,379	【内訳】 走行時間短縮便益：1,225億円 走行経費減少便益：113億円 交通事故減少便益：41億円 【主な根拠】 計画交通量：26,200台	369	3.7	・国道2号線中区間の渋滞損失時間の改善（約10,409.0万人時/年→約10,302.1万人時/年） ・三次医療施設（広島県立病院）と広島市西部方面の利便性向上（広島県立病院～廿日市市（35分→23分）） ・重要港湾（広島港）と広島市西部流通地区の利便性向上（広島港～広島市西部流通地区（27分→14分））	本省道路局 有料道路課 (課長 廣瀬 輝)

※「走行時間短縮便益」、「走行経費減少便益」は農林水産省の森林整備事業（林道）と算定手法を共通化している。

【土地区画整理事業】

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等による評価	担当課 (担当課長名)	
		貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)			
		便益の内訳及び主な根拠					
宇都宮大学東南部第2 土地区画整理事業 宇都宮市	280	80	【内訳】 走行時間短縮便益：44億円 走行費用減少便益：28億円 交通事故減少便益：7.9億円 【主な根拠】 計画交通量：12,000台	48	1.7	・道路の防災対策・危機管理の充実（消火活動の困難地域と狭隘道路の解消） ・都市圏の交通円滑化の推進（一般国道4号の渋滞解消や、大規模な産業集積地と連結する路線の7ヶ所*1*リフィーの向上等） ・安全な生活環境の確保（通学路における歩道整備）	関東地方整備局 都市整備課 (課長 新屋千樹)
北新宿第二土地区画 整理事業 鴻巣市	125	114	【内訳】 走行時間短縮便益：130億円 走行費用減少便益：2.5億円 交通事故減少便益：-19億円 【主な根拠】 計画交通量：21,200台	55	2.1	・道路の防災対策・危機管理の充実（狭小曲折道路の廃止、区画道路の適宜配置による消防・救急活動困難地区の解消） ・よりよい生活環境の確保（都市基盤の整備に併せて、下水道事業による公共下水道を整備） ・地区内外における交通円滑化の推進	関東地方整備局 都市整備課 (課長 新屋千樹)
野中土地区画整理事業 大和町	100	35	【内訳】 走行時間短縮便益：12億円 走行費用減少便益：11億円 交通事故減少便益：11億円 【主な根拠】 計画交通量：10,967台	21	1.7	・地域づくりの支援（大規模商業施設の誘導） ・安全な生活環境の確保（地区内約8割を占める幅員4m未満道路の解消） ・道路の防災対策・危機管理の充実（消防活動困難地区の解消）	都市・地域整備局 市街地整備課 (課長 松田秀夫)
芝東第5土地区画整理 事業 川口市	90	0.35	【内訳】 走行時間短縮便益：0.30億円 走行費用減少便益：0.01億円 交通事故減少便益：0.04億円 【主な根拠】 計画交通量：3,600台	0.14	2.5	・中心市街地の活性化（街区の再編、低未利用地の入れ替え・集約を行う） ・地域・都市の基盤の形成（道路整備と一体となった住宅地供給を実施） ・道路の防災対策・危機管理の充実（消防活動困難地区の解消）	関東地方整備局 都市整備課 (課長 新屋千樹)
北松原土地区画整理事業 三芳町北松原土地区画 整理組合	30	121	【内訳】 走行時間短縮便益：117億円 走行費用減少便益：4.4億円 交通事故減少便益：-0.35億円 【主な根拠】 計画交通量：8,000台	12	9.9	・地域・都市の基盤の形成（市街地の幹線都市計画道路網密度 0km/km2→3.0km/km2） ・道路の防災対策・危機管理の充実（幅員6m以上の道路がないため消火活動ができない地区が存在する）	関東地方整備局 都市整備課 (課長 新屋千樹)



指扇土地区画整理事業 さいたま市	92	353	【内訳】 走行時間短縮便益： 349億円 走行費用減少便益： 8.9億円 交通事故減少便益：- 4.9億円 【主な根拠】 計画交通量：30,837台	56	6.3	・都市圏の交通円滑化の推進（公共交通機関の利用の促進に資する） ・中心市街地の活性化（街区の再編、低未利用地の入れ替え・集約を行う） ・地域・都市の基盤の形成（鉄道新駅整備と一体となった事業）	都市・地域整備局 市街地整備課 （課長 松田秀夫）
J R 津田沼駅南口特定 土地区画整理事業 J R 津田沼駅南口土地区 画整理組合	150	167	【内訳】 走行時間短縮便益： 164億円 走行費用減少便益： 3.6億円 交通事故減少便益：- 0.22億円 【主な根拠】 計画交通量：9,423台	28	6.1	・地域・都市の基盤の形成（駅前広場と周辺幹線道路を結ぶ幹線都市計画道路の整備や、道路等公共施設整備と一体となった住宅地供給を行い、駅直近の立地特性を活かした新たな都心、生活拠点を形成） ・良好な環境の保全・形成（電線類の地中化の実施や地区計画の導入）	関東地方整備局 都市整備課 （課長 新屋千樹）
田端土地区画整理事業 東京都	207	166	【内訳】 走行時間短縮便益： 150億円 走行費用減少便益： 5.6億円 交通事故減少便益： 9.7億円 【主な根拠】 計画交通量：12,400台	62	2.7	・地域・都市の基盤の形成（渋滞の解消・地域の利便性向上に資する都市計画道路の整備） ・良好な環境の保全・形成（地区計画制度を活用した都市計画道路沿道の土地利用転換） ・既成市街地の防災性の向上 ・公園混雑の解消	都市・地域整備局 市街地整備課 （課長 松田秀夫）
羽村駅西口土地区画整理 事業 羽村市	355	45	【内訳】 走行時間短縮便益：44 億円 走行費用減少便益： 0.55億円 交通事故減少便益：0 億円 【主な根拠】 計画交通量：10,000台	22	2.0	・道路の防災対策・危機管理の充実（幅員4m未満の道路の解消、道路及び都市計画公園の整備） ・良好な環境の保全・形成（用途地域の見直し及び地区計画の導入） ・駅前市街地の利便性の向上（駅前広場の整備及び商業機能の集積）	都市・地域整備局 市街地整備課 （課長 松田秀夫）
福岡駅前土地区画整理 事業 高岡市	98	14	【内訳】 走行時間短縮便益：13 億円 走行費用減少便益： 0.5億円 交通事故減少便益：0 億円 【主な根拠】 計画交通量：8,000台	9.0	1.6	・中心市街地の活性化（国道8号の混雑度解消、街区・低未利用地の再編） ・安全な生活環境の確保（歩道の整備、地区計画等の導入） ・道路の防災対策・危機管理の充実（消防活動困難地区の解消）	都市・地域整備局 市街地整備課 （課長 松田秀夫）
金沢市副都心北部大河 端土地区画整理事業 金沢市副都心北部大河 端土地区画整理組合	44	94	【内訳】 走行時間短縮便益： 116億円 走行費用減少便益：- 23億円 交通事故減少便益： 1.8億円 【主な根拠】 計画交通量：12,000台	43	2.2	・幹線道路網の構築（地域高規格道路側道の位置づけ） ・能登地方への玄関口の整備（能登有料道路へのアクセス道路整備） ・地域・都市の基盤の形成（道路整備と一体となった住宅地（臨港地区への進出企業等の住宅受皿）供給の実施） ・良好な環境の保全・形成（地区計画等による宅地側の良好な環境の形成）	北陸地方整備局 都市・住宅整備課 （課長 渡辺春彦）
静岡東部拠点第二地区 土地区画整理事業 沼津市	122	292	【内訳】 走行時間短縮便益： 282億円 走行費用減少便益： 9.0億円 交通事故減少便益： 0.6億円 【主な根拠】 計画交通量：22,779台	56	5.2	・地域・都市の基盤の形成（鉄道高架と一体となり、鉄道等により一体的発展が阻害されている地区を解消する） ・道路の防災対策・危機管理の充実（公園や公共・公益施設の集中立地した防災安全街区等の避難拠点が整備される）	中部地方整備局 建設部都市整備課 （課長 田中成興）

第二東名IC周辺地区土地区画整理事業 富士市	85	49	【内訳】 走行時間短縮便益：50億円 走行費用減少便益：2.1億円 交通事故減少便益：-2.8億円 【主な根拠】 計画交通量：4,700台	19	2.7	・良好な生活環境の保全（地区計画等による宅地側の良好な環境の形成） ・道路の防災対策・危機管理の充実（街区公園（1.3ha）が整備される） ・流通業務新市街地の形成（第二東名自動車道、（仮称）富士IC整備に併せた事業）	中部地方整備局 建政部都市整備課 （課長 田中成興）
浜松市船明土地区画整理事業 船明土地区画整理組合	60	24	【内訳】 走行時間短縮便益：23億円 走行費用減少便益：0.6億円 交通事故減少便益：0.3億円 【主な根拠】 計画交通量：1,238台	6.6	3.7	・防災上安全な市街地を形成（消防活動困難地区の解消、抜本的な河川改修事業により約15haの氾濫区域の解消、公園整備による災害拠点施設の確保） ・活力ある地域の実現、生活利便性の向上（地区内への商業施設等の誘致） ・良好な環境の保全・形成（地域の特色を踏まえた地区計画による街並みの誘導）	中部地方整備局 建政部都市整備課 （課長 田中成興）
幸田相見特定土地区画整理事業 幸田相見特定土地区画整理組合	93	50	【内訳】 走行時間短縮便益：48億円 走行費用減少便益：1.2億円 交通事故減少便益：0.2億円 【主な根拠】 計画交通量：1,902台	13	3.9	・地域・都市の基盤の形成（新駅を中心とした新たな拠点形成） ・都市圏の交通円滑化の推進（公共交通機関の利用促進に資する） ・安全な生活環境の確保（2車線道路の歩道整備）	都市・地域整備局 市街地整備課 （課長 松田秀夫）
敦賀駅西土地区画整理事業 敦賀市	54	47	【内訳】 走行時間短縮便益：47億円 走行費用減少便益：0.5億円 交通事故減少便益：-0.2億円 【主な根拠】 計画交通量：4,321台	15	3.0	・低未利用地を整備改善し、民間資本を活用した高度利用を図り、駅舎改築と併せた一体的な賑わい交流拠点を整備 ・公園整備により、賑わい交流拠点づくりに即したオープンスペースを確保 ・電線類地中化5カ年計画に位置づけ、無電柱化による美しいまちなみの形成	都市・地域整備局 市街地整備課 （課長 松田秀夫）
大津駅西第一土地区画整理事業 大津市	63	82	【内訳】 走行時間短縮便益：80億円 走行費用減少便益：1.7億円 交通事故減少便益：-0.05億円 【主な根拠】 計画交通量：6,661台	20	4.2	・中心市街地の活性化（街区の再編、低未利用地の入れ替え・集約を行う） ・道路の防災対策・危機管理の充実（消防活動困難地区の解消、公園や公共・公益施設の集中立地した防災安全街区等の避難拠点の整備） ・安全な生活環境の確保（自動車交通量1,000台/12h以上で自転車と自動車が混在）	近畿地方整備局 都市整備課 （課長 田雑隆昌）
寝屋南土地区画整理事業 寝屋川市寝屋南土地区画整理組合	60	34	【内訳】 走行時間短縮便益：33億円 走行費用減少便益：1.9億円 交通事故減少便益：0.01億円 【主な根拠】 計画交通量：2,994台	7.0	4.9	・物流の効率化の支援（広域物流拠点から高規格・地域高規格又はこれらに接続する専ら道のICまでのアクセスが改善される） ・地域・都市の基盤の形成（道路整備と一体になった住宅宅地供給） ・良好な環境の保全・形成（地区計画等による宅地側の良好な環境の形成）	近畿地方整備局 都市整備課 （課長 田雑隆昌）
倉敷駅前東土地区画整理事業 倉敷市	41	22	【内訳】 走行時間短縮便益：21億円 走行費用減少便益：0.77億円 交通事故減少便益：0.11億円 【主な根拠】 計画交通量：7,070台	3.5	6.4	・中心市街地の活性化（都市拠点として高次商業業務機能や住宅機能等の集積を図る） ・地域・都市の基盤整備の形成（電線類地中化により、景観を配慮した魅力的な基盤整備） ・道路の防災対策・危機管理の充実（団子状の土地利用、幅員狭小な道路の整備改善） ・連続立体交差事業と連携して行われる事業	中国地方整備局 都市・住宅整備課 （課長 山口陽）
新大牟田駅周辺土地区画整理事業 大牟田市	13	8.2	【内訳】 走行時間短縮便益：8.6億円 走行費用減少便益：0.19億円 交通事故減少便益：-0.54億円 【主な根拠】 計画交通量：1,138台	4.4	1.9	・新駅へのアクセス道路等の整備による広域交通ネットワーク構築、交通利便性の大幅向上 ・交通結節点としての公共施設等の整備により市内外の来街者の増加、周辺地域の活性化に資する ・新駅の駅前広場・駐車場等を整備することによる新駅の利便性が向上、周辺地域住民の新駅利用の促進 ・地区計画の導入による、周辺の自然環境に配慮したゆとりある住環境の構築	九州地方整備局 都市・住宅整備課 （課長 角田 陽介）

乙金第二土地区画整理事業 乙金第二土地区画整理組合	87	24	【内訳】 走行時間短縮便益：23億円 走行費用減少便益：0.64億円 交通事故減少便益：0.30億円 【主な根拠】 計画交通量：4,200台	12	2.0	・地域・都市の基盤の形成（道路整備と一体となった住宅地供給） ・安全な生活環境の確保（歩道設置に伴う通学路の改善） ・道路の防災対策・危機管理の充実（消防活動困難地区の解消） ・良好な環境の保全・形成（地区計画による宅地側の良好な環境の形成）	九州地方整備局 都市・住宅整備課 （課長 角田 陽介）
------------------------------	----	----	---	----	-----	--	-----------------------------------

【市街地再開発事業】

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等による評価	担当課 (担当課長名)	
		貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)			
		便益の内訳及び主な根拠					
勝田駅東口地区 ひたちなか市	57	60	【内訳】 域内便益：56億円 域外便益：4.3億円 【主な根拠】 周辺10kmの地価上昇 区域内施設（延床面積約9,300㎡）の収益向上	40	1.5	・（戦略的な整備が必要な地区）駅前広場、広幅員の道路等の重要な公共施設を整備 ・（混雑する道路の解消）自転車交通量、自動車交通量、及び歩行者交通量が多い区間において、当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性の向上が期待できる	都市・地域整備局 市街地整備課 （課長 松田秀夫）
浦和駅西口南高砂 市街地再開発組合	336	2051	【内訳】 域内便益：350億円 域外便益：1701億円 【主な根拠】 周辺10kmの地価上昇 区域内施設（延床面積約99,000㎡）の収益向上	429	4.8	・（戦略的な整備が必要な地区）駅前広場、広幅員の道路等の重要な公共施設を整備 ・（都市の拠点形成）都市の商業拠点、業務拠点又は情報・交流拠点を形成する	都市・地域整備局 市街地整備課 （課長 松田秀夫）
長津田駅北口 横浜市住宅供給公社	173	471	【内訳】 域内便益：39億円 域外便益：432億円 【主な根拠】 周辺10kmの地価上昇 区域内施設（延床面積約53,000㎡）の収益向上	184	2.6	・（混雑する道路の解消）自転車交通量、自動車交通量、及び歩行者交通量が多い区間において、当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性の向上が期待できる ・（土地の有効利用）国鉄跡地、工場跡地等の遊休地の土地利用転換が図られる	都市・地域整備局 市街地整備課 （課長 松田秀夫）
鹿島田駅西部 再開発会社	286	655	【内訳】 域内便益：329億円 域外便益：326億円 【主な根拠】 周辺10kmの地価上昇 区域内施設（延床面積約99,000㎡）の収益向上	305	2.2	・（混雑する道路の解消）自転車交通量、自動車交通量、及び歩行者交通量が多い区間において、当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性の向上が期待できる ・（都市の拠点形成）都市の商業拠点、業務拠点又は情報・交流拠点を形成する	都市・地域整備局 市街地整備課 （課長 松田秀夫）
大船駅東口第2 鎌倉市	170	299	【内訳】 域内便益：173億円 域外便益：126億円 【主な根拠】 周辺10kmの地価上昇 区域内施設（延床面積約42,000㎡）の収益向上	236	1.3	・（戦略的な整備が必要な地区）駅前広場、広幅員の道路等の重要な公共施設を整備 ・（都市の拠点形成）都市の商業拠点、業務拠点又は情報・交流拠点を形成する	都市・地域整備局 市街地整備課 （課長 松田秀夫）
小田急相模原駅北口B 市街地再開発組合	106	212	【内訳】 域内便益：70億円 域外便益：142億円 【主な根拠】 周辺10kmの地価上昇 区域内施設（延床面積約30,000㎡）の収益向上	112	1.9	・（戦略的な整備が必要な地区）駅前広場、広幅員の道路等の重要な公共施設を整備 ・（中心市街地の活力増進）居住人口、就業人口、来街者の増加	都市・地域整備局 市街地整備課 （課長 松田秀夫）
松坂駅西 市街地再開発組合	93	180	【内訳】 域内便益：60億円 域外便益：120億円 【主な根拠】 周辺10kmの地価上昇 区域内施設（延床面積約39,000㎡）の収益向上	100	1.8	・（混雑する道路の解消）自転車交通量、自動車交通量、及び歩行者交通量が多い区間において、当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性の向上が期待できる ・（土地の有効利用）国鉄跡地、工場跡地等の遊休地の土地利用転換が図られる	都市・地域整備局 市街地整備課 （課長 松田秀夫）
西小倉駅前第一 市街地再開発組合	79	132	【内訳】 域内便益：61億円 域外便益：71億円 【主な根拠】 周辺10kmの地価上昇 区域内施設（延床面積約31,000㎡）の収益向上	79	1.7	・（防災上危険な市街地）安全上又は防災上支障のある建築物が密集 ・（良好な都市環境の整備）歴史的景観を生かした道路整備や中心市街地のシンボリックな道路整備等、特色あるまちづくりに資する事業である。	都市・地域整備局 市街地整備課 （課長 松田秀夫）

多賀城駅北 多賀城市	51	61	【内訳】 域内便益：58億円 域外便益：3億円 【主な根拠】 周辺10kmの地価上昇 区域内施設（延床面積約 22,000㎡）の収益向上	58	1.1	・（戦略的な整備が必要な地区）虫食い状の土地 が散在し、又は敷地が狭小であるなど現状の敷地 では土地の高度利用が困難 ・（良好な都市環境の整備）シンボル性の発揮又 は地域との調和など良好な景観の創出、アメリ ティの向上に資する	住宅局 市街地建築課 （課長 井上俊 之）
淡路町二丁目西部 千代田区	528	1,858	【内訳】 域内便益：742億円 域外便益：1,116億円 【主な根拠】 周辺10kmの地価上昇 区域内施設（延床面積約 128,000㎡）の収益向上	638	2.9	・（戦略的な整備が必要な地区）虫食い状の土地 が散在し、又は敷地が狭小であるなど現状の敷地 では土地の高度利用が困難 ・（良好な都市環境の整備）シンボル性の発揮又 は地域との調和など良好な景観の創出、アメリ ティの向上に資する	住宅局 市街地建築課 （課長 井上俊 之）
北品川五丁目第1 品川区	985	2,570	【内訳】 域内便益：1,734億円 域外便益：836億円 【主な根拠】 周辺10kmの地価上昇 区域内施設（延床面積約 256,000㎡）の収益向上	1,200	2.1	・（戦略的な整備が必要な地区）虫食い状の土地 が散在し、又は敷地が狭小であるなど現状の敷地 では土地の高度利用が困難 ・（良好な都市環境の整備）シンボル性の発揮又 は地域との調和など良好な景観の創出、アメリ ティの向上に資する	住宅局 市街地建築課 （課長 井上俊 之）
大崎駅西口南 品川区	185	480	【内訳】 域内便益：279億円 域外便益：201億円 【主な根拠】 周辺10kmの地価上昇 区域内施設（延床面積約 56,000㎡）の収益向上	230	2.1	・（戦略的な整備が必要な地区）虫食い状の土地 が散在し、又は敷地が狭小であるなど現状の敷地 では土地の高度利用が困難 ・（良好な都市環境の整備）シンボル性の発揮又 は地域との調和など良好な景観の創出、アメリ ティの向上に資する	住宅局 市街地建築課 （課長 井上俊 之）
三河島駅前南 荒川区	98	204	【内訳】 域内便益：106億円 域外便益：98億円 【主な根拠】 周辺10kmの地価上昇 区域内施設（延床面積約 31,000㎡）の収益向上	117	1.7	・（戦略的な整備が必要な地区）虫食い状の土地 が散在し、又は敷地が狭小であるなど現状の敷地 では土地の高度利用が困難 ・（良好な都市環境の整備）シンボル性の発揮又 は地域との調和など良好な景観の創出、アメリ ティの向上に資する	住宅局 市街地建築課 （課長 井上俊 之）
中央通りf 富山市	39	47	【内訳】 域内便益：45億円 域外便益：2億円 【主な根拠】 周辺10kmの地価上昇 区域内施設（延床面積約 16,000㎡）の収益向上	43	1.1	・（戦略的な整備が必要な地区）虫食い状の土地 が散在し、又は敷地が狭小であるなど現状の敷地 では土地の高度利用が困難 ・（良好な都市環境の整備）シンボル性の発揮又 は地域との調和など良好な景観の創出、アメリ ティの向上に資する	住宅局 市街地建築課 （課長 井上俊 之）
福井駅西口中央 福井市	142	172	【内訳】 域内便益：143億円 域外便益：29億円 【主な根拠】 周辺10kmの地価上昇 区域内施設（延床面積約 57,000㎡）の収益向上	157	1.1	・（良好な都市環境の整備）シンボル性の発揮又 は地域との調和など良好な景観の創出、アメリ ティの向上に資する ・（公共・公益的施設の適正立地への貢献）地域 に不足する社会教育施設、社会福祉施設、文化施 設、医療施設等の立地を可能とする事業である	住宅局 市街地建築課 （課長 井上俊 之）
長野駅前A-3 長野市	24	38	【内訳】 域内便益：33億円 域外便益：5億円 【主な根拠】 周辺10kmの地価上昇 区域内施設（延床面積約 9,000㎡）の収益向上	27	1.4	・（戦略的な整備が必要な地区）虫食い状の土地 が散在し、又は敷地が狭小であるなど現状の敷地 では土地の高度利用が困難 ・（良好な都市環境の整備）シンボル性の発揮又 は地域との調和など良好な景観の創出、アメリ ティの向上に資する	住宅局 市街地建築課 （課長 井上俊 之）
清水駅西第一 静岡市	30	110	【内訳】 域内便益：30億円 域外便益：80億円 【主な根拠】 周辺10kmの地価上昇 区域内施設（延床面積約 16,000㎡）の収益向上	38	2.9	・（戦略的な整備が必要な地区）虫食い状の土地 が散在し、又は敷地が狭小であるなど現状の敷地 では土地の高度利用が困難 ・（良好な都市環境の整備）シンボル性の発揮又 は地域との調和など良好な景観の創出、アメリ ティの向上に資する	住宅局 市街地建築課 （課長 井上俊 之）
熱海中央渚北 熱海市	82	94	【内訳】 域内便益：50億円 域外便益：44億円 【主な根拠】 周辺10kmの地価上昇 区域内施設（延床面積約 23,000㎡）の収益向上	76	1.2	・（戦略的な整備が必要な地区）虫食い状の土地 が散在し、又は敷地が狭小であるなど現状の敷地 では土地の高度利用が困難 ・（良好な都市環境の整備）シンボル性の発揮又 は地域との調和など良好な景観の創出、アメリ ティの向上に資する	住宅局 市街地建築課 （課長 井上俊 之）
堺東中瓦町2丁 堺市	376	464	【内訳】 域内便益：146億円 域外便益：318億円 【主な根拠】 周辺10kmの地価上昇 区域内施設（延床面積約 65,000㎡）の収益向上	431	1.1	・（良好な都市環境の整備）シンボル性の発揮又 は地域との調和など良好な景観の創出、アメリ ティの向上に資する ・（公共・公益的施設の適正立地への貢献）地域 に不足する社会教育施設、社会福祉施設、文化施 設、医療施設等の立地を可能とする事業である	住宅局 市街地建築課 （課長 井上俊 之）
旭通4丁目 神戸市	200	413	【内訳】 域内便益：206億円 域外便益：207億円 【主な根拠】 周辺10kmの地価上昇 区域内施設（延床面積約 77,000㎡）の収益向上	185	2.2	・（戦略的な整備が必要な地区）虫食い状の土地 が散在し、又は敷地が狭小であるなど現状の敷地 では土地の高度利用が困難 ・（良好な都市環境の整備）シンボル性の発揮又 は地域との調和など良好な景観の創出、アメリ ティの向上に資する	住宅局 市街地建築課 （課長 井上俊 之）

神田町東 神戸市	89	232	【内訳】 域内便益：86億円 域外便益：146億円 【主な根拠】 周辺10kmの地価上昇 区域内施設（延床面積約 34,000㎡）の収益向上	94	2.5	・（戦略的な整備が必要な地区）虫食い状の土地 が散在し、又は敷地が狭小であるなど現状の敷地 では土地の高度利用が困難 ・（良好な都市環境の整備）シンボル性の発揮又 は地域との調和など良好な景観の創出、アメリ ティの向上に資する	住宅局 市街地建築課 （課長 井上俊 之）
けやき大通り 和歌山市	41	48	【内訳】 域内便益：48億円 域外便益：0億円 【主な根拠】 周辺10kmの地価上昇 区域内施設（延床面積約 19,000㎡）の収益向上	45	1.1	・（良好な都市環境の整備）シンボル性の発揮又 は地域との調和など良好な景観の創出、アメリ ティの向上に資する ・（公共・公益的施設の適正立地への貢献）地域 に不足する社会教育施設、社会福祉施設、文化施 設、医療施設等の立地を可能とする事業である	住宅局 市街地建築課 （課長 井上俊 之）
塩浜 佐世保市	79	154	【内訳】 域内便益：52億円 域外便益：102億円 【主な根拠】 周辺10kmの地価上昇 区域内施設（延床面積約 38,000㎡）の収益向上	85	1.8	・（良好な都市環境の整備）シンボル性の発揮又 は地域との調和など良好な景観の創出、アメリ ティの向上に資する ・（公共・公益的施設の適正立地への貢献）地域 に不足する社会教育施設、社会福祉施設、文化施 設、医療施設等の立地を可能とする事業である	住宅局 市街地建築課 （課長 井上俊 之）
上駅通り 大村市	39	72	【内訳】 域内便益：38億円 域外便益：34億円 【主な根拠】 周辺10kmの地価上昇 区域内施設（延床面積約 19,000㎡）の収益向上	39	1.8	・（都市の拠点形成）都市の商業拠点、業務拠点 又は情報・交流拠点を形成する ・（良好な都市環境の整備）シンボル性の発揮又 は地域との調和など良好な景観の創出、アメリ ティの向上に資する	住宅局 市街地建築課 （課長 井上俊 之）

【暮らし・にぎわい再生事業】

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等による評価	担当課 (担当課長名)	
		貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)			
		便益の内訳及び主な根拠					
4・3地区 岩見沢市	8.6	13	【内訳】 域内便益：10億円 域外便益：3.3億円 【主な根拠】 周辺500mの地価上昇 区域内施設（延床面積約 4,640㎡）の収益向上	8.4	1.6	（都市機能の適正立地の推進） 公共公益施設の適正立地を図ることにより、市民 の利便性向上に資する。 都市の商業拠点、業務拠点、情報・交流拠点を形 成する。	都市・地域整備局 まちづくり推進課 （課長 大藤 朗）
高田地区 上越市	36	48	【内訳】 域内便益：44億円 域外便益：4.0億円 【主な根拠】 周辺500mの地価上昇 区域内施設（延床面積約 13,880㎡）の収益向上	35	1.4	（都市機能の適正立地の推進） 公共公益施設の適正立地を図ることにより、市民 の利便性向上に資する。 都市の商業拠点、業務拠点、情報・交流拠点を形 成する。	都市・地域整備局 まちづくり推進課 （課長 大藤 朗）
倉敷駅前地区 倉敷市	33	81	【内訳】 域内便益：80億円 域外便益：1.1億円 【主な根拠】 周辺500mの地価上昇 区域内施設（延床面積約 38,700㎡）の収益向上	56	1.5	（都市機能の適正立地の推進） 公共公益施設の適正立地を図ることにより、市民 の利便性向上に資する。 都市の商業拠点、業務拠点、情報・交流拠点を形 成する。	都市・地域整備局 まちづくり推進課 （課長 大藤 朗）

【都市再生推進事業】  
(都市再生区画整理事業)

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等による評価	担当課 (担当課長名)	
		貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)			
		便益の内訳及び主な根拠					
湊二丁目東土地区画整 理事業 都市再生機構	42	47	【主な根拠】 事業有りの総地代：65 億円/年 事業無しの総地代：63 億円/年	41	1.2	・土地の有効・高度利用の促進（散在する遊休地 を大街区に集約） ・良好な住環境や営業活動の確保（住・商・工の 用途混在の整理等） ・地域安全性の向上（建物移転に伴う老朽住宅の 建て替え促進、スーパー堤防の用地確保）	都市・地域整備局 市街地整備課 （課長 松田秀 夫）
下之一色南部土地区画 整理事業 名古屋市	23	24	【主な根拠】 事業有りの総地代：21 億円/年 事業無しの総地代：19 億円/年	20	1.2	・防災上安全な市街地の形成（老朽木造建築物 が密集している上、4m未満の道路がほとんどで ある地区の整備改善を行う） ・より良い生活環境の実現（地区内に一部未整 備である公共下水道が整備される）	都市・地域整備局 市街地整備課 （課長 松田秀夫）

折尾土地区画整理事業 北九州市	196	141	【主な根拠】 事業有りの総地代：103億円/年 事業無しの総地代：94億円/年	135	1.0	・ 中心市街地の活性化（駅前広場整備や地元と協働したまちづくり） ・ 防災上安全な市街地の形成（区域のほとんどが防災再開発促進地区に含まれている） ・ 土地の有効・高度利用の推進（区域のほとんどが再開発促進地区に含まれており、指定容積率は400%）	都市・地域整備局 市街地整備課 （課長 松田秀夫）
香椎駅周辺土地区画整理事業 福岡市	575	681	【主な根拠】 事業有りの総地代：164億円/年 事業無しの総地代：129億円/年	583	1.2	・ 中心市街地の活性化（基本計画への位置付け、公益施設整備と密接な連携を図る事業） ・ 道路の防災対策・危機管理の充実（消防活動困難地区の解消） ・ 地域・都市の基盤の形成（無電柱化推進計画に位置付け）	都市・地域整備局 市街地整備課 （課長 松田秀夫）

(都市交通システム整備事業)

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等による評価	担当課 (担当課長名)	
		貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)			
		便益の内訳及び主な根拠					
野方駅地区 (東京都中野区)	8.4	33	【内訳】 歩行者便益33億円 【主な根拠】 歩行者数21,500人/日	12	2.8	・ 駅利用者の安全性向上	本省 都市・地域整備局 街路課 (課長 松谷春敏)
西調布駅地区 (東京都調布市)	6.6	22	【内訳】 歩行者便益22億円 【主な根拠】 歩行者数7,820人/日	7.6	2.9	・ 駅利用者の安全性向上	本省 都市・地域整備局 街路課 (課長 松谷春敏)
富山市街地地区 (富山県富山市)	8.9	24	【内訳】 利用者便益24億円 【主な根拠】 利用者数3,540人/日	8.2	2.9	・ 都市圏の活性化	本省 都市・地域整備局 街路課 (課長 松谷春敏)
豊田都市圏地区 (愛知県豊田市)	7.0	16	【内訳】 交通事故減少便益15億円 環境改善便益1.6億円 【主な根拠】 転換自動車交通量5,380台/日	5.8	2.8	・ 都市圏の活性化	本省 都市・地域整備局 街路課 (課長 松谷春敏)
堺都心地区 (大阪府堺市)	30	68	【内訳】 利用者便益67億円 環境改善便益1.5億円 【主な根拠】 利用者数11,830人/日	25	2.8	・ 都市圏の活性化	本省 都市・地域整備局 街路課 (課長 松谷春敏)

【港湾整備事業】  
（直轄事業）

事業名 事業主体	総事業費 （億円）	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等による評価	担当課 （担当課長名）	
		貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C （億円）			
		便益の内訳及び主な根拠					
苦小牧港 東港区中央水路地区 多目的国際ターミナル改良事業（耐震） 北海道開発局	99 [65]	226	<p>【内訳】 輸送コストの削減便益：215億円 震災時における輸送コストの削減便益：2.1億円 震災時における施設被害の回避便益：8.9億円 その他の便益：0.04億円</p> <p>【主な根拠】 平成24年度予測取扱貨物量：コンテナ982千トン/年、バルク21千トン/年</p>	87	2.6	<ul style="list-style-type: none"> <li>・背後の荷主等事業者の物流機能の効率化が促進され、輸送の安定性・信頼性の向上を図ることができるとともに、地域産業の国際競争力の向上も期待できる。</li> <li>・震災時においても物流機能が確保され、震災後の日常生活や事業活動への不安解消が図られる。</li> <li>・港湾貨物の輸送効率化により、CO<sub>2</sub>及びNO<sub>x</sub>の排出量が軽減される。</li> </ul>	本省港湾局 計画課 （課長 富田英治）
東京港 中央防波堤外側地区 国際海上コンテナターミナル整備事業 関東地方整備局	495 [489]	1,372	<p>【内訳】 輸送コストの削減便益：1,344億円 その他の便益：28億円</p> <p>【主な根拠】 平成27年度予測取扱貨物量：30万TEU/年</p>	449	3.1	<ul style="list-style-type: none"> <li>・大水深・高規格ターミナルの整備により、コンテナ貨物需要の増加や基幹航路の大型船化に対応し、外国港でのトランシップの回避による物流効率化が図られ、国際競争力が強化される。</li> <li>・ターミナルを整備することにより、背後の荷主事業者の物流機能の高度化、効率化が促進される。</li> <li>・港湾貨物の輸送の効率化が図られ、CO<sub>2</sub>及びNO<sub>x</sub>の排出量が軽減される。</li> </ul>	本省港湾局 計画課 （課長 富田英治）
東京港 中央防波堤内側地区 複合一貫輸送ターミナル整備事業 関東地方整備局	87 [74]	220	<p>【内訳】 輸送コストの削減便益：215億円 その他の便益：4.7億円</p> <p>【主な根拠】 平成25年度予測取扱量：575千トン/年</p>	69	3.2	<ul style="list-style-type: none"> <li>・岸壁（-9m）を整備することにより、内貿バースの再編を行い、東京港全体としての物流効率化が推進される。</li> <li>・ターミナルを整備することにより、背後の荷主事業者の物流機能の高度化、効率化が促進される。</li> <li>・港湾貨物の輸送の効率化により、CO<sub>2</sub>及びNO<sub>x</sub>等の排出量が軽減される。</li> </ul>	本省港湾局 計画課 （課長 富田英治）
横浜港 南本牧ふ頭地区 国際海上コンテナターミナル整備事業 関東地方整備局	435 [320]	1,482	<p>【内訳】 輸送コストの削減便益：1,441億円 その他の便益：41億円</p> <p>【主な根拠】 平成27年度予測貨物取扱量：36万TEU/年</p>	410	3.6	<ul style="list-style-type: none"> <li>・大水深・高規格ターミナルの整備により、コンテナ貨物需要の増加や基幹航路の大型船化に対応し、外国港でのトランシップの回避による物流効率化が図られ、国際競争力が強化される。</li> <li>・ターミナルを整備することにより、背後の荷主事業者の物流機能の高度化、効率化が促進される。</li> <li>・港湾貨物の輸送の効率化が図られ、CO<sub>2</sub>及びNO<sub>x</sub>の排出量が軽減される。</li> </ul>	本省港湾局 計画課 （課長 富田英治）
横浜港 本牧ふ頭地区 国際海上コンテナターミナル改良事業 関東地方整備局	53 [53]	160	<p>【内訳】 輸送コストの削減便益：160億円</p> <p>【主な根拠】 平成27年度予測取扱貨物量：24万TEU/年</p>	45	3.5	<ul style="list-style-type: none"> <li>・大水深航路、泊地の整備により、コンテナ貨物需要の増加や基幹航路の大型船化に対応することで物流効率化が図られ、国際競争力が強化される。</li> <li>・背後圏立地企業の物流効率化及び国際競争力の向上に伴う地域産業の安定・発展が促進される。</li> <li>・港湾貨物の輸送の効率化が図られ、CO<sub>2</sub>及びNO<sub>x</sub>の排出量が軽減される。</li> </ul>	本省港湾局 計画課 （課長 富田英治）
和歌山下津港 北港地区 航路・泊地整備事業 近畿地方整備局	12 [11]	77	<p>【内訳】 輸送コストの削減便益：77億円</p> <p>【主な根拠】 平成21年度予測取扱貨物量：1,025万トン/年</p>	14	5.3	<ul style="list-style-type: none"> <li>・航路・泊地の埋没解消は当海域における運航リスクを低減させ、ひいては当海域を利用する企業全体の安全性・利便性向上につながる。</li> <li>・航路・泊地の機能回復に併せた企業の生産拡大による地域経済の活性化効果が見込まれる。</li> <li>・港湾貨物の輸送効率化により、CO<sub>2</sub>の排出量が削減される。</li> </ul>	本省港湾局 計画課 （課長 富田英治）
舞鶴港 前島地区 複合一貫輸送ターミナル改良事業 近畿地方整備局	38 [34]	89	<p>【内訳】 輸送コストの削減便益：89億円</p> <p>【主な根拠】 平成22年度予測取扱貨物量：569万トン/年</p>	33	2.7	<ul style="list-style-type: none"> <li>・物流の定時性、安定性の向上、輸送の信頼性の向上によりフェリー貨物の増大、新造船の導入の可能性など地域経済の活性化を推進することができる。</li> <li>・観光客の増加が見込まれることにより、地域振興が図られる。</li> <li>・港湾貨物の輸送の効率化により、CO<sub>2</sub>及びNO<sub>x</sub>等の排出量が軽減される。</li> </ul>	本省港湾局 計画課 （課長 富田英治）

唐津港 東港地区 複合一貫輸送ターミナル 改良事業（耐震） 九州地方整備局	48 [46]	112	【内訳】 輸送コストの削減便益：108億円 震災時における施設被害の回避便益：2.5億円 震災時における輸送コストの削減便益：2.2億円  【主な根拠】 平成23年度予想取扱貨物量：242千トン/年	42	2.7	・ターミナルの整備により、妙見地区との機能分担が行われ、妙見地区の混雑が緩和される。 ・背後企業の事業規模が拡大され、新たな雇用創出が期待される。 ・耐震強化岸壁の整備により、大量で安定的な緊急物資の輸送ルートが供給されることにより人命被害の回避等、地域住民の生活維持に寄与することができる。	本省港湾局 計画課 (課長 富田英治)
長崎港 小ヶ倉柳地区 ターミナル再編事業 九州地方整備局	49 [47]	118	【内訳】 輸送コストの削減便益：112億円 震災時における施設被害の回避便益：1億円 震災時における輸送コストの削減便益：1億円 その他の便益：4億円  【主な根拠】 平成25年度予想取扱貨物量：5,125TEU/年、443千トン/年	45	2.6	・背後の荷主等事業者の物流機能の効率化が促進され、地域産業の国際競争力の向上を図ることができる。 ・背後企業の事業規模が拡大され、新たな雇用創出が期待される。 ・耐震強化岸壁の整備により、大量の緊急物資の安定的な輸送ルートが確保されることにより人命被害の回避等、地域住民の生活維持に寄与することができる。	本省港湾局 計画課 (課長 富田英治)
八代港 外港地区 多目的国際ターミナル 改良事業 九州地方整備局	94 [94]	406	【内訳】 輸送コストの削減便益：406億円  【主な根拠】 平成25年度予想取扱貨物量：881千トン/年	81	5.0	・背後の荷主等事業者の物流機能の高度化、効率化が促進され、地域産業の国際競争力の向上を図ることができる。 ・背後企業の事業規模が拡大され、新たな雇用創出が期待される。 ・港湾貨物の輸送の効率化が図られ、CO <sub>2</sub> 及びNO <sub>x</sub> の排出量が軽減される。	本省港湾局 計画課 (課長 富田英治)

※[ ]内は内数で港湾整備事業費

【港湾整備事業】  
(補助事業等)

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等による評価	担当課 (担当課長名)	
		貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)			
		便益の内訳及び主な根拠					B/C
東京港 中央防波堤外 側地区 多目的国際ターミナル 整備事業 東京都	97 [56]	312	【内訳】 輸送コストの削減便益：294億円 その他の便益：18億円  【主な根拠】 平成27年度予測取扱貨物量：2,709千トン/年	106.0	2.9	・ターミナルを整備することにより、背後の荷主事業者の物流機能の高度化、効率化が促進される。 ・背後圏立地企業の物流効率化及び国際競争力の向上に伴う地域産業の安定・発展が促進される。 ・港湾貨物の輸送の効率化が図られ、CO <sub>2</sub> 及びNO <sub>x</sub> の排出量が軽減される。	本省港湾局 計画課 (課長 富田英治)
横浜港 本牧心頭地区 臨港道路整備事業 横浜市	20 [20]	54	【内訳】 走行時間短縮便益：46億円 走行経費削減便益：6.3億円 交通事故削減便益：1.3億円  【主な根拠】 平成23年度予測交通量 19,300台/日	19	2.8	・国道357号の渋滞が解消されることにより、騒音が軽減され、周辺環境が改善される。 ・港湾貨物の輸送の効率化により、立地企業の物流効率化が図られ、地域産業の安定・発展が促進される。 ・港湾貨物の輸送の効率化が図られ、CO <sub>2</sub> 及びNO <sub>x</sub> の排出量が軽減される。	本省港湾局 計画課 (課長 富田英治)
堺北港 汐見沖地区 多目的国際ターミナル 整備事業 大阪府	26 [26]	68	【内訳】 輸送コストの削減便益：68億円  【主な根拠】 平成24年度予測取扱貨物量：41.2万トン/年	23	3.0	・当該施設を整備することにより、港全体のパス再編がなされ、既存ターミナルの機能向上、貨物輻輳による非効率な物流の改善が図られ顧客満足度が向上し、国際競争力が強化される。 ・中古自動車輸出関連企業の進出により雇用の増大や周辺地域の活性化が図られる。 ・港湾貨物の輸送の効率化により、CO <sub>2</sub> 及びNO <sub>x</sub> の排出量が軽減される。	本省港湾局 計画課 (課長 富田英治)



福山港 箕沖地区 多目的国際ターミナル 整備事業 広島県	61 [48]	163	【内訳】 輸送コストの削減便益：163億円 その他の便益：0.04億円  【主な根拠】 平成23年度予測取扱貨物量 (コンテナ貨物)：3万TEU/年 (一般貨物)：5万トン/年	58	2.8	・背後の荷主等事業者の物流機能の高度化、効率化が促進され、地域産業の国際競争力の向上を図ることができる。 ・港湾と荷主との陸上輸送距離の短縮により、沿道における騒音や振動等が軽減することができる。 ・港湾貨物の輸送の効率化より、自動車のCO <sub>2</sub> 及びNO <sub>x</sub> の排出量が減少する。	本省港湾局 計画課 (課長 富田英治)
水島港 水島地区 航路整備事業 岡山県	6.8 [3.4]	79	【内訳】 輸送コストの削減便益：79億円  【主な根拠】 平成22年度予測取扱貨物量：96万トン/年	12	6.6	・海上輸送の効率化により、背後企業の生産拡大及び雇用創出につながる。 ・減り運航の解消による隻数の減少で港内の海難事故が抑制される。 ・港湾貨物の輸送の効率化により、CO <sub>2</sub> 及びNO <sub>x</sub> の排出量が軽減される。	本省港湾局 計画課 (課長 富田英治)
那覇港 浦添ふ頭地区 国内物流ターミナル整備 事業 那覇港管理組合	27 [26]	76	【内訳】 輸送コストの削減便益：75億円 その他の便益：1億円  【主な根拠】 平成27年度予測取扱貨物量41万トン/年	23	3.4	・岸壁(-9.0m)を整備することにより、那覇港の機能再編が行われ、那覇港全体の荷役作業の効率化が図られる。 ・立地企業の事業規模拡大及び新たな進出企業の誘致。 ・港湾貨物の輸送効率化により、CO <sub>2</sub> 及びNO <sub>x</sub> の排出量が軽減される。	本省港湾局 計画課 (課長 富田英治)

※[ ]内は内数で港湾整備事業費

【空港整備事業】  
(直轄事業)

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等による評価	担当課 (担当課長名)	
		貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)			
		便益の内訳及び主な根拠					
稚内空港就航率改善事業 北海道開発局 東京航空局	22	47	【内訳】 ①到着予定便のダイバート回避：13億円 ②到着予定便の欠航回避：5億円 ③出発予定便の欠航回避：23億円 ④残存価値：6億円  【主な根拠】 就航率の改善：東京路線における就航率が現状の94.4%から2.8%程度の向上が見込まれる。	23	2.0	欠航が原因で稚内訪問を断念していた旅客の稚内訪問が可能となることや、航空路線の信頼性向上により、従来であれば旅行会社等が企画を断念していた観光ツアーの企画が可能となる。 その結果 ①地域の主要な産業である観光業界への経済効果や関連業界への経済波及効果 ②観光事業及び関連事業の通年化による雇用増も含めた経済効果が見込まれる。	本省航空局 飛行場部計画課 (課長 森川雅行)

【空港整備事業】  
(補助事業等)

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等による評価	担当課 (担当課長名)	
		貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)			
		便益の内訳及び主な根拠					
女満別空港 I L S 双方 向化事業 北海道 東京航空局	13	31	【内訳】 ①到着予定便のダイバート回避による便益：3.5億円 ②到着予定便の欠航回避による便益：11.0億円 ③出発便の欠航回避による便益：13.4億円 ④遅延便の遅延回避による便益：1.2億円 ⑤残存価値：2.4億円  【主な根拠】 就航率の改善：12月～3月の就航率が現状(平成15～17年度の平均)の94.4%から0.8%程度向上が見込まれる。	21	1.5	・就航率が向上することから、交流人口の増加等が見込まれ、観光、ビジネス等地域の振興が期待される。 ・乗客に不安感を与える、空港上空での旋回や降下上昇を繰り返す回数が減少し、利用者の航空機に対する安心感が向上する。 ・上空待機等によるフライト時間が減少することによる、NO <sub>x</sub> 、CO <sub>2</sub> 等の排出ガスの削減や騒音影響の軽減などが見込まれる。	本省航空局 飛行場部計画課 (課長 森川雅行)

【都市・幹線鉄道整備事業】

(都市鉄道利便増進事業)

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等による評価	担当課 (担当課長名)	
		貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)			B/C
		便益の内訳及び主な根拠					
相鉄・東急直通線速達性向上事業 鉄道建設・運輸施設整備支援機構	1,957	3,044	<p>【内訳】 利用者便益：3,023億円 その他：21億円</p> <p>【主な根拠】 平成31年度の輸送人員：202千人/日</p>	1,551	2.0	<p>・経路の選択肢の増加、乗換回数の減少、新幹線鉄道へのアクセス向上等に効果が発揮され、都市鉄道の利用者利便の向上に資するものである。</p> <p>・神奈川県交通計画（「かながわ交通計画」）及び横浜市の総合計画（「ゆめはま2001プラン」）等において今後整備すべき路線として位置づけられている。</p>	本省鉄道局 都市鉄道課 (課長 濱 勝俊)

【都市・幹線鉄道整備事業】

(幹線鉄道等活性化事業)

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等による評価	担当課 (担当課長名)	
		貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)			B/C
		便益の内訳及び主な根拠					
北九州・福岡間鉄道貨物輸送力増強事業 第三セクター等公的 主体	25	65	<p>【内訳】 ・利用者便益（運賃低下効果等）：28億円 ・供給者便益：29億円 ・環境改善便益等：9億円</p> <p>【主な根拠】 鉄道コンテナの輸送力増強（17万トン/年）</p>	30	2.2	<p>（利用者への効果・影響） ・輸送力増強により、鉄道利用機会の向上を図ることが期待される。</p> <p>・九州地区の港湾を利用した関東圏・関西圏から東アジアへのSea &amp; Railサービスの促進が期待される。</p> <p>（社会全体への効果・影響） ・モーダルシフトが進むことで、地球規模の環境問題（地球温暖化、大気汚染）の悪化を緩和することが期待される。</p>	本省鉄道局 総務課 JR・国鉄清算業務 監理室 (室長 篠部武嗣)

【都市・幹線鉄道整備事業】

(鉄道駅総合改善事業)

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等による評価	担当課 (担当課長名)	
		貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)			B/C
		便益の内訳及び主な根拠					
野方駅総合改善事業 第三セクター等公的 主体	15	85	<p>【内訳】 利用者便益：74億円 社会的便益：11億円</p> <p>【主な根拠】 平成17年度乗降人員： 21,885人/日</p>	15	5.7	<p>・エレベーターの設置による駅内外のバリアフリー化。</p> <p>・橋上駅舎化による踏切混雑の緩和。</p> <p>・中野区の交通バリアフリー整備構想において、重点整備地区の中心となる駅として位置づけられている。</p>	本省鉄道局 施設課 (課長 米澤 朗)
西宮北口駅総合改善事業 第三セクター等公的 主体	35	119	<p>【内訳】 利用者便益：37億円 社会的便益：82億円</p> <p>【主な根拠】 平成17年度乗降人員： 72,492人/日</p>	32	3.8	<p>・エレベーターの設置による駅内外のバリアフリー化。</p> <p>・駅周辺の地域分断の解消。</p> <p>・駅前広場の整備等駅周辺部の整備と一体的に事業が進められることにより、駅周辺のまちづくりにも寄与する。</p>	本省鉄道局 施設課 (課長 米澤 朗)

【都市・幹線鉄道整備事業】

(地下駅火災対策施設整備事業)

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	事業内容	評価	担当課 (担当課長名)
地下駅火災対策施設整備事業 (京阪電気鉄道株 本線) 中之島高速鉄道株	15	・事務室の排煙設備の設置	<p>・火災による被害の軽減</p> <p>・安全の確保</p>	本省鉄道局 施設課 (課長 米澤 朗)

【都市・幹線鉄道整備事業】

(鉄道駅耐震補強事業)

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	事業内容	評価	担当課 (担当課長名)
鉄道駅耐震補強事業費補助 (京成電鉄(株)千葉線京成千葉駅) 第三セクター等	5.2	・高架橋柱の耐震補強	・地震による被害の軽減 ・発災時における鉄道駅の緊急人員輸送の拠点等の機能の確保に資する ・安全の確保	本省鉄道局 施設課 (課長 米澤 朗)
鉄道駅耐震補強事業費補助 (東京地下鉄(株)千代田線代々木上原駅) 第三セクター等	3.0	・高架橋柱の耐震補強	・地震による被害の軽減 ・発災時における鉄道駅の緊急人員輸送の拠点等の機能の確保に資する ・安全の確保	本省鉄道局 施設課 (課長 米澤 朗)
鉄道駅耐震補強事業費補助 (東京地下鉄(株)日比谷線中目黒駅) 第三セクター等	0.65	・高架橋柱の耐震補強	・地震による被害の軽減 ・発災時における鉄道駅の緊急人員輸送の拠点等の機能の確保に資する ・安全の確保	本省鉄道局 施設課 (課長 米澤 朗)
鉄道駅耐震補強事業費補助 (北総鉄道(株)北総線東松戸駅) 第三セクター等	0.84	・高架橋柱の耐震補強	・地震による被害の軽減 ・発災時における鉄道駅の緊急人員輸送の拠点等の機能の確保に資する ・安全の確保	本省鉄道局 施設課 (課長 米澤 朗)
鉄道駅耐震補強事業費補助 (北総鉄道(株)北総線新鎌ヶ谷駅) 第三セクター等	2.1	・高架橋柱の耐震補強	・地震による被害の軽減 ・発災時における鉄道駅の緊急人員輸送の拠点等の機能の確保に資する ・安全の確保	本省鉄道局 施設課 (課長 米澤 朗)
鉄道駅耐震補強事業費補助 (南海電気鉄道(株)高野線堺東駅) 第三セクター等	1.1	・駅部柱の補強	・地震による被害の軽減 ・発災時における鉄道駅の緊急人員輸送の拠点等の機能の確保に資する ・安全の確保	本省鉄道局 施設課 (課長 米澤 朗)
鉄道駅耐震補強事業費補助 (南海電気鉄道(株)高野線北野田駅) 第三セクター等	0.21	・駅部柱の補強	・地震による被害の軽減 ・発災時における鉄道駅の緊急人員輸送の拠点等の機能の確保に資する ・安全の確保	本省鉄道局 施設課 (課長 米澤 朗)
鉄道駅耐震補強事業費補助 (大阪府都市開発(株)泉北高速鉄道線光明池駅) 第三セクター等	6.3	・高架橋柱の耐震補強	・地震による被害の軽減 ・発災時における鉄道駅の緊急人員輸送の拠点等の機能の確保に資する ・安全の確保	本省鉄道局 施設課 (課長 米澤 朗)
鉄道駅耐震補強事業費補助 (阪神電気鉄道(株)西大阪線西九条駅) 第三セクター等	1.5	・高架橋柱の耐震補強	・地震による被害の軽減 ・発災時における鉄道駅の緊急人員輸送の拠点等の機能の確保に資する ・安全の確保	本省鉄道局 施設課 (課長 米澤 朗)
鉄道駅耐震補強事業費補助 (近畿日本鉄道(株)大阪線河内山本駅) 第三セクター等	0.20	・駅部柱の補強	・地震による被害の軽減 ・発災時における鉄道駅の緊急人員輸送の拠点等の機能の確保に資する ・安全の確保	本省鉄道局 施設課 (課長 米澤 朗)
鉄道駅耐震補強事業費補助 (近畿日本鉄道(株)京都線丹波橋駅) 第三セクター等	0.43	・駅部柱の補強	・地震による被害の軽減 ・発災時における鉄道駅の緊急人員輸送の拠点等の機能の確保に資する ・安全の確保	本省鉄道局 施設課 (課長 米澤 朗)
鉄道駅耐震補強事業費補助 (近畿日本鉄道(株)京都線京都駅) 第三セクター等	0.13	・高架橋柱の耐震補強	・地震による被害の軽減 ・発災時における鉄道駅の緊急人員輸送の拠点等の機能の確保に資する ・安全の確保	本省鉄道局 施設課 (課長 米澤 朗)

鉄道駅耐震補強事業費補助 (近畿日本鉄道(株)山田線松阪駅) 第三セクター等	0.26	・ 駅部柱の補強	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 地震による被害の軽減</li> <li>・ 発災時における鉄道駅の緊急人員輸送の拠点等の機能の確保に資する</li> <li>・ 安全の確保</li> </ul>	本省鉄道局 施設課 (課長 米澤 朗)
鉄道駅耐震補強事業費補助 (近畿日本鉄道(株)名古屋線近鉄四日市駅) 第三セクター等	9.0	・ 高架橋柱の耐震補強	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 地震による被害の軽減</li> <li>・ 発災時における鉄道駅の緊急人員輸送の拠点等の機能の確保に資する</li> <li>・ 安全の確保</li> </ul>	本省鉄道局 施設課 (課長 米澤 朗)

【都市・幹線鉄道整備事業】

(地下高速鉄道整備事業(大規模改良工事))

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	事業内容	評価	担当課 (担当課長名)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) (仙台市交通局 南北線泉中央駅) 仙台市交通局	14.6	転落防止柵	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 移動円滑化の促進に関する基本方針対応</li> <li>・ 自力での移動可能性の確保に資する</li> <li>・ 安全の確保に資する</li> <li>・ 安心感の確保に資する</li> </ul>	本省鉄道局 財務課 (課長 櫻井俊樹)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) (仙台市交通局 南北線八乙女駅) 仙台市交通局	14.6	転落防止柵	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 移動円滑化の促進に関する基本方針対応</li> <li>・ 自力での移動可能性の確保に資する</li> <li>・ 安全の確保に資する</li> <li>・ 安心感の確保に資する</li> </ul>	本省鉄道局 財務課 (課長 櫻井俊樹)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) (仙台市交通局 南北線黒松駅) 仙台市交通局	14.6	転落防止柵	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 移動円滑化の促進に関する基本方針対応</li> <li>・ 自力での移動可能性の確保に資する</li> <li>・ 安全の確保に資する</li> <li>・ 安心感の確保に資する</li> </ul>	本省鉄道局 財務課 (課長 櫻井俊樹)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) (仙台市交通局 南北線旭ヶ丘駅) 仙台市交通局	14.6	転落防止柵	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 移動円滑化の促進に関する基本方針対応</li> <li>・ 自力での移動可能性の確保に資する</li> <li>・ 安全の確保に資する</li> <li>・ 安心感の確保に資する</li> </ul>	本省鉄道局 財務課 (課長 櫻井俊樹)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) (仙台市交通局 南北線台原駅) 仙台市交通局	14.6	転落防止柵	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 移動円滑化の促進に関する基本方針対応</li> <li>・ 自力での移動可能性の確保に資する</li> <li>・ 安全の確保に資する</li> <li>・ 安心感の確保に資する</li> </ul>	本省鉄道局 財務課 (課長 櫻井俊樹)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) (仙台市交通局 南北線北仙台駅) 仙台市交通局	14.6	転落防止柵	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 移動円滑化の促進に関する基本方針対応</li> <li>・ 自力での移動可能性の確保に資する</li> <li>・ 安全の確保に資する</li> <li>・ 安心感の確保に資する</li> </ul>	本省鉄道局 財務課 (課長 櫻井俊樹)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) (仙台市交通局 南北線北四番町駅) 仙台市交通局	14.6	転落防止柵	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 移動円滑化の促進に関する基本方針対応</li> <li>・ 自力での移動可能性の確保に資する</li> <li>・ 安全の確保に資する</li> <li>・ 安心感の確保に資する</li> </ul>	本省鉄道局 財務課 (課長 櫻井俊樹)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) (仙台市交通局 南北線北勾当台公園駅) 仙台市交通局	14.6	転落防止柵	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 移動円滑化の促進に関する基本方針対応</li> <li>・ 自力での移動可能性の確保に資する</li> <li>・ 安全の確保に資する</li> <li>・ 安心感の確保に資する</li> </ul>	本省鉄道局 財務課 (課長 櫻井俊樹)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) (仙台市交通局 南北線広瀬通駅) 仙台市交通局	14.6	転落防止柵	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 移動円滑化の促進に関する基本方針対応</li> <li>・ 自力での移動可能性の確保に資する</li> <li>・ 安全の確保に資する</li> <li>・ 安心感の確保に資する</li> </ul>	本省鉄道局 財務課 (課長 櫻井俊樹)

地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) (仙台市交通局 南北 線仙台駅) 仙台市交通局	14.6	転落防止柵	<ul style="list-style-type: none"> <li>・移動円滑化の促進に関する基本方針対応</li> <li>・自力での移動可能性の確保に資する</li> <li>・安全の確保に資する</li> <li>・安心感の確保に資する</li> </ul>	本省鉄道局 財務課 (課長 櫻井俊樹)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) (仙台市交通局 南北 線五橋駅) 仙台市交通局	14.6	転落防止柵	<ul style="list-style-type: none"> <li>・移動円滑化の促進に関する基本方針対応</li> <li>・自力での移動可能性の確保に資する</li> <li>・安全の確保に資する</li> <li>・安心感の確保に資する</li> </ul>	本省鉄道局 財務課 (課長 櫻井俊樹)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) (仙台市交通局 南北 線愛宕橋駅) 仙台市交通局	14.6	転落防止柵	<ul style="list-style-type: none"> <li>・移動円滑化の促進に関する基本方針対応</li> <li>・自力での移動可能性の確保に資する</li> <li>・安全の確保に資する</li> <li>・安心感の確保に資する</li> </ul>	本省鉄道局 財務課 (課長 櫻井俊樹)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) (仙台市交通局 南北 線河原町駅) 仙台市交通局	14.6	転落防止柵	<ul style="list-style-type: none"> <li>・移動円滑化の促進に関する基本方針対応</li> <li>・自力での移動可能性の確保に資する</li> <li>・安全の確保に資する</li> <li>・安心感の確保に資する</li> </ul>	本省鉄道局 財務課 (課長 櫻井俊樹)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) (仙台市交通局 南北 線長町一丁目駅) 仙台市交通局	14.6	転落防止柵	<ul style="list-style-type: none"> <li>・移動円滑化の促進に関する基本方針対応</li> <li>・自力での移動可能性の確保に資する</li> <li>・安全の確保に資する</li> <li>・安心感の確保に資する</li> </ul>	本省鉄道局 財務課 (課長 櫻井俊樹)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) (仙台市交通局 南北 線長町駅) 仙台市交通局	14.6	転落防止柵	<ul style="list-style-type: none"> <li>・移動円滑化の促進に関する基本方針対応</li> <li>・自力での移動可能性の確保に資する</li> <li>・安全の確保に資する</li> <li>・安心感の確保に資する</li> </ul>	本省鉄道局 財務課 (課長 櫻井俊樹)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) (仙台市交通局 南北 線長町南駅) 仙台市交通局	14.6	転落防止柵	<ul style="list-style-type: none"> <li>・移動円滑化の促進に関する基本方針対応</li> <li>・自力での移動可能性の確保に資する</li> <li>・安全の確保に資する</li> <li>・安心感の確保に資する</li> </ul>	本省鉄道局 財務課 (課長 櫻井俊樹)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) (仙台市交通局 南北 線富沢駅) 仙台市交通局	14.6	転落防止柵	<ul style="list-style-type: none"> <li>・移動円滑化の促進に関する基本方針対応</li> <li>・自力での移動可能性の確保に資する</li> <li>・安全の確保に資する</li> <li>・安心感の確保に資する</li> </ul>	本省鉄道局 財務課 (課長 櫻井俊樹)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) (東京都交通局 浅草 線日本橋駅) 東京都交通局	0.3	エレベーター (1基)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・移動円滑化の促進に関する基本方針対応</li> <li>・高齢者、身体障害者等の移動可能性に係るボトルネックの解消</li> <li>・自力での移動可能性の確保に資する</li> <li>・肉体疲労軽減に資する</li> </ul>	本省鉄道局 財務課 (課長 櫻井俊樹)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) (東京都交通局 三田 線新板橋駅) 東京都交通局	0.1	エレベーター (1基)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・移動円滑化の促進に関する基本方針対応</li> <li>・高齢者、身体障害者等の移動可能性に係るボトルネックの解消</li> <li>・自力での移動可能性の確保に資する</li> <li>・肉体疲労軽減に資する</li> </ul>	本省鉄道局 財務課 (課長 櫻井俊樹)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) (名古屋市交通局 鶴 舞線庄内通駅) 名古屋市交通局	2.6	エレベーター (2基) 車椅子対応トイレ (2基)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・移動円滑化の促進に関する基本方針対応</li> <li>・高齢者、身体障害者等の移動可能性に係るボトルネックの解消</li> <li>・自力での移動可能性の確保に資する</li> <li>・肉体疲労軽減に資する</li> </ul>	本省鉄道局 財務課 (課長 櫻井俊樹)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) (名古屋市交通局 鶴 舞線塩釜口駅) 名古屋市交通局	2.5	エレベーター (2基) 車椅子対応トイレ (2基)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・移動円滑化の促進に関する基本方針対応</li> <li>・高齢者、身体障害者等の移動可能性に係るボトルネックの解消</li> <li>・自力での移動可能性の確保に資する</li> <li>・肉体疲労軽減に資する</li> </ul>	本省鉄道局 財務課 (課長 櫻井俊樹)

地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) (名古屋市交通局 鶴舞線赤池駅) 名古屋市交通局	2.0	エレベーター (3基) 車椅子対応トイレ (2基)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・移動円滑化の促進に関する基本方針対応</li> <li>・高齢者、身体障害者等の移動可能性に係るボトルネックの解消</li> <li>・自力での移動可能性の確保に資する</li> <li>・肉体疲労軽減に資する</li> </ul>	本省鉄道局 財務課 (課長 櫻井俊樹)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) (大阪市交通局 御堂筋線天王寺駅) 大阪市交通局	2.2	エレベーター (1基)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・移動円滑化の促進に関する基本方針対応</li> <li>・高齢者、身体障害者等の移動可能性に係るボトルネックの解消</li> <li>・自力での移動可能性の確保に資する</li> <li>・肉体疲労軽減に資する</li> </ul>	本省鉄道局 財務課 (課長 櫻井俊樹)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) (大阪市交通局 千日前線阿波座駅) 大阪市交通局	2.0	エレベーター (1基)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・移動円滑化の促進に関する基本方針対応</li> <li>・高齢者、身体障害者等の移動可能性に係るボトルネックの解消</li> <li>・自力での移動可能性の確保に資する</li> <li>・肉体疲労軽減に資する</li> </ul>	本省鉄道局 財務課 (課長 櫻井俊樹)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) (大阪市交通局 長堀鶴見緑地線心斎橋駅) 大阪市交通局	2.6	エレベーター (1基)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・移動円滑化の促進に関する基本方針対応</li> <li>・高齢者、身体障害者等の移動可能性に係るボトルネックの解消</li> <li>・自力での移動可能性の確保に資する</li> <li>・肉体疲労軽減に資する</li> </ul>	本省鉄道局 財務課 (課長 櫻井俊樹)

【都市・幹線鉄道整備事業】

(鉄道駅総合改善事業 (鉄道駅移動円滑化施設整備事業))

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	事業内容	評価	担当課 (担当課長名)
J R 東日本 ・東海道新幹線 (新横浜駅) 交通エコロジー・モビリティ財団	2.5	エレベーター (1基)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・移動円滑化の促進に関する基本方針対応</li> <li>・高齢者、障害者等の移動可能性に係るボトルネックの解消</li> <li>・自力での移動可能性の確保</li> <li>・肉体疲労軽減</li> </ul>	本省鉄道局 業務課 (課長 東井芳隆)
J R 東海 ・東海道本線 (共和駅) 交通エコロジー・モビリティ財団	3.9	エレベーター (3基) 障害者対応型トイレ	<ul style="list-style-type: none"> <li>・移動円滑化の促進に関する基本方針対応</li> <li>・高齢者、障害者等の移動可能性に係るボトルネックの解消</li> <li>・自力での移動可能性の確保</li> <li>・肉体疲労軽減</li> </ul>	本省鉄道局 業務課 (課長 東井芳隆)
J R 東海 ・東海道本線 (豊田町駅) 交通エコロジー・モビリティ財団	2.9	エレベーター (2基) 障害者対応型トイレ	<ul style="list-style-type: none"> <li>・移動円滑化の促進に関する基本方針対応</li> <li>・高齢者、障害者等の移動可能性に係るボトルネックの解消</li> <li>・自力での移動可能性の確保</li> <li>・肉体疲労軽減</li> </ul>	本省鉄道局 業務課 (課長 東井芳隆)
J R 東海 ・東海道本線 (鷺津駅) 交通エコロジー・モビリティ財団	2.3	エレベーター (2基) 障害者対応型トイレ	<ul style="list-style-type: none"> <li>・移動円滑化の促進に関する基本方針対応</li> <li>・高齢者、障害者等の移動可能性に係るボトルネックの解消</li> <li>・自力での移動可能性の確保</li> <li>・肉体疲労軽減</li> </ul>	本省鉄道局 業務課 (課長 東井芳隆)
J R 西日本 ・奈良線 (稲荷駅) 交通エコロジー・モビリティ財団	3.5	エレベーター (2基)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・移動円滑化の促進に関する基本方針対応</li> <li>・高齢者、障害者等の移動可能性に係るボトルネックの解消</li> <li>・自力での移動可能性の確保</li> <li>・肉体疲労軽減</li> </ul>	本省鉄道局 業務課 (課長 東井芳隆)
J R 西日本 ・山陽線 (宝殿駅) 交通エコロジー・モビリティ財団	2.4	エレベーター (2基) 障害者対応型トイレ	<ul style="list-style-type: none"> <li>・移動円滑化の促進に関する基本方針対応</li> <li>・高齢者、障害者等の移動可能性に係るボトルネックの解消</li> <li>・自力での移動可能性の確保</li> <li>・肉体疲労軽減</li> </ul>	本省鉄道局 業務課 (課長 東井芳隆)
J R 西日本 ・山陰線 (馬堀駅) 交通エコロジー・モビリティ財団	2.4	エレベーター (2基) 障害者対応型トイレ	<ul style="list-style-type: none"> <li>・移動円滑化の促進に関する基本方針対応</li> <li>・高齢者、障害者等の移動可能性に係るボトルネックの解消</li> <li>・自力での移動可能性の確保</li> <li>・肉体疲労軽減</li> </ul>	本省鉄道局 業務課 (課長 東井芳隆)
J R 西日本 ・山陽線 (上郡駅) 交通エコロジー・モビリティ財団	2.4	エレベーター (2基) 障害者対応型トイレ	<ul style="list-style-type: none"> <li>・移動円滑化の促進に関する基本方針対応</li> <li>・高齢者、障害者等の移動可能性に係るボトルネックの解消</li> <li>・自力での移動可能性の確保</li> <li>・肉体疲労軽減</li> </ul>	本省鉄道局 業務課 (課長 東井芳隆)

JR西日本 ・山陽線(阿品駅) 交通エコロジー・モビリティ財団	1.4	エレベーター(2基)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・移動円滑化の促進に関する基本方針対応</li> <li>・高齢者、障害者等の移動可能性に係るボトルネックの解消</li> <li>・自力での移動可能性の確保</li> <li>・肉体疲労軽減</li> </ul>	本省鉄道局 業務課 (課長 東井芳隆)
JR西日本 ・山陽線(新井口駅) 交通エコロジー・モビリティ財団	4.0	エレベーター(1基)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・移動円滑化の促進に関する基本方針対応</li> <li>・高齢者、障害者等の移動可能性に係るボトルネックの解消</li> <li>・自力での移動可能性の確保</li> <li>・肉体疲労軽減</li> </ul>	本省鉄道局 業務課 (課長 東井芳隆)
箱根登山 ・鉄道線(箱根湯本) 交通エコロジー・モビリティ財団	3.5	エレベーター(2基) エスカレーター(4基)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・移動円滑化の促進に関する基本方針対応</li> <li>・高齢者、障害者等の移動可能性に係るボトルネックの解消</li> <li>・自力での移動可能性の確保</li> <li>・肉体疲労軽減</li> </ul>	本省鉄道局 業務課 (課長 東井芳隆)
名鉄 ・三河線(刈谷駅) 交通エコロジー・モビリティ財団	2.2	エレベーター(1基) 障害者対応型トイレ	<ul style="list-style-type: none"> <li>・移動円滑化の促進に関する基本方針対応</li> <li>・高齢者、障害者等の移動可能性に係るボトルネックの解消</li> <li>・自力での移動可能性の確保</li> <li>・肉体疲労軽減</li> </ul>	本省鉄道局 業務課 (課長 東井芳隆)
名鉄 ・名古屋本線/豊川線 (国府駅) 交通エコロジー・モビリティ財団	7.6	エレベーター(3基) 障害者対応型トイレ	<ul style="list-style-type: none"> <li>・移動円滑化の促進に関する基本方針対応</li> <li>・高齢者、障害者等の移動可能性に係るボトルネックの解消</li> <li>・自力での移動可能性の確保</li> <li>・肉体疲労軽減</li> </ul>	本省鉄道局 業務課 (課長 東井芳隆)
名鉄 ・名古屋本線(美合駅) 交通エコロジー・モビリティ財団	4.2	エレベーター(2基) 障害者対応型トイレ	<ul style="list-style-type: none"> <li>・移動円滑化の促進に関する基本方針対応</li> <li>・高齢者、障害者等の移動可能性に係るボトルネックの解消</li> <li>・自力での移動可能性の確保</li> <li>・肉体疲労軽減</li> </ul>	本省鉄道局 業務課 (課長 東井芳隆)
阪急 ・宝塚本線(庄内駅) 交通エコロジー・モビリティ財団	23.1	エレベーター(4基) 障害者対応型トイレ	<ul style="list-style-type: none"> <li>・移動円滑化の促進に関する基本方針対応</li> <li>・高齢者、障害者等の移動可能性に係るボトルネックの解消</li> <li>・自力での移動可能性の確保</li> <li>・肉体疲労軽減</li> </ul>	本省鉄道局 業務課 (課長 東井芳隆)
阪急 ・宝塚本線/箕面線 (石橋駅) 交通エコロジー・モビリティ財団	13.5	エレベーター(2基) 障害者対応型トイレ	<ul style="list-style-type: none"> <li>・移動円滑化の促進に関する基本方針対応</li> <li>・高齢者、障害者等の移動可能性に係るボトルネックの解消</li> <li>・自力での移動可能性の確保</li> <li>・肉体疲労軽減</li> </ul>	本省鉄道局 業務課 (課長 東井芳隆)
阪急 ・千里線(関大前駅) 交通エコロジー・モビリティ財団	6.8	エレベーター(4基) 障害者対応型トイレ	<ul style="list-style-type: none"> <li>・移動円滑化の促進に関する基本方針対応</li> <li>・高齢者、障害者等の移動可能性に係るボトルネックの解消</li> <li>・自力での移動可能性の確保</li> <li>・肉体疲労軽減</li> </ul>	本省鉄道局 業務課 (課長 東井芳隆)
近鉄 ・橿原線(筒井駅) 交通エコロジー・モビリティ財団	2.0	エレベーター(2基)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・移動円滑化の促進に関する基本方針対応</li> <li>・高齢者、障害者等の移動可能性に係るボトルネックの解消</li> <li>・自力での移動可能性の確保</li> <li>・肉体疲労軽減</li> </ul>	本省鉄道局 業務課 (課長 東井芳隆)
南海 ・南海本線(貝塚駅) 交通エコロジー・モビリティ財団	6.0	エレベーター(4基)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・移動円滑化の促進に関する基本方針対応</li> <li>・高齢者、障害者等の移動可能性に係るボトルネックの解消</li> <li>・自力での移動可能性の確保</li> <li>・肉体疲労軽減</li> </ul>	本省鉄道局 業務課 (課長 東井芳隆)
しなの鉄道 ・しなの鉄道線(上田駅) しなの鉄道	0.9	エレベーター(2基)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・移動円滑化の促進に関する基本方針対応</li> <li>・高齢者、障害者等の移動可能性に係るボトルネックの解消</li> <li>・自力での移動可能性の確保</li> <li>・肉体疲労軽減</li> </ul>	本省鉄道局 業務課 (課長 東井芳隆)

### 【鉄道防災事業】

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	事業内容	評価	担当課 (担当課長名)
JR北海道 ・室蘭線(御崎~母恋) JR北海道	0.33	のり面工	<ul style="list-style-type: none"> <li>・落石等による鉄道の被害の軽減</li> <li>・鉄道沿線の道路、民家等の防護に寄与する</li> </ul>	本省鉄道局 施設課 (課長 米澤 朗)

JR北海道 ・宗谷線（日進～北星） JR北海道	0.09	落石防護網	・落石等による鉄道の被害の軽減 ・鉄道沿線の道路、民家等の防護に寄与する	本省鉄道局 施設課 (課長 米澤 朗)
JR北海道 ・根室線（厚内～直別） JR北海道	0.11	落石防止擁壁	・落石等による鉄道の被害の軽減 ・鉄道沿線の道路、民家等の防護に寄与する	本省鉄道局 施設課 (課長 米澤 朗)
JR北海道 ・根室線（音別～古瀬） JR北海道	0.23	落石防止擁壁	・落石等による鉄道の被害の軽減 ・鉄道沿線の道路、民家等の防護に寄与する	本省鉄道局 施設課 (課長 米澤 朗)
JR北海道 ・函館線（石倉～落部） JR北海道	0.20	落石防止擁壁	・落石等による鉄道の被害の軽減 ・鉄道沿線の道路、民家等の防護に寄与する	本省鉄道局 施設課 (課長 米澤 朗)
JR北海道 ・日高線（日高三石駅構内） JR北海道	0.13	落石防止擁壁	・落石等による鉄道の被害の軽減 ・鉄道沿線の道路、民家等の防護に寄与する	本省鉄道局 施設課 (課長 米澤 朗)
JR北海道 ・根室線（音別～古瀬） JR北海道	0.15	護岸擁壁	・波浪、高潮等による鉄道の被害の軽減 ・海岸等の防護に寄与する	本省鉄道局 施設課 (課長 米澤 朗)
・JR北海道 函館線（桂川～石谷） ・JR北海道	0.15	護岸根固	・波浪、高潮等による鉄道の被害の軽減 ・海岸等の防護に寄与する	本省鉄道局 施設課 (課長 米澤 朗)
JR北海道 ・函館線（山越～八雲） JR北海道	0.15	護岸擁壁	・波浪、高潮等による鉄道の被害の軽減 ・海岸等の防護に寄与する	本省鉄道局 施設課 (課長 米澤 朗)
JR北海道 ・函館線（朝里～銭函） JR北海道	0.09	護岸根固	・波浪、高潮等による鉄道の被害の軽減 ・海岸等の防護に寄与する	本省鉄道局 施設課 (課長 米澤 朗)
・JR北海道 日高線（厚賀～大狩部） ・JR北海道	0.10	護岸根固	・波浪、高潮等による鉄道の被害の軽減 ・海岸等の防護に寄与する	本省鉄道局 施設課 (課長 米澤 朗)
JR北海道 ・日高線（大狩部～節婦） JR北海道	0.13	護岸壁	・波浪、高潮等による鉄道の被害の軽減 ・海岸等の防護に寄与する	本省鉄道局 施設課 (課長 米澤 朗)
JR北海道 ・日高線（新冠～静内） JR北海道	0.12	護岸壁	・波浪、高潮等による鉄道の被害の軽減 ・海岸等の防護に寄与する	本省鉄道局 施設課 (課長 米澤 朗)
JR四国 ・予讃線（伊予三芳～伊予桜井） JR四国	0.07	落石防止網	・落石等による鉄道の被害の軽減 ・鉄道沿線の道路、民家等の防護に寄与する	本省鉄道局 施設課 (課長 米澤 朗)
JR四国 ・予讃線（伊予中山～伊予立川） JR四国	0.07	落石防止網	・落石等による鉄道の被害の軽減 ・鉄道沿線の道路、民家等の防護に寄与する	本省鉄道局 施設課 (課長 米澤 朗)
JR四国 ・予讃線（八幡浜～双岩） JR四国	0.18	吹付法砕工	・落石等による鉄道の被害の軽減 ・鉄道沿線の道路、民家等の防護に寄与する	本省鉄道局 施設課 (課長 米澤 朗)
JR四国 ・土讃線（阿波川口～小歩危） JR四国	0.06	落石防止網	・落石等による鉄道の被害の軽減 ・鉄道沿線の道路、民家等の防護に寄与する	本省鉄道局 施設課 (課長 米澤 朗)
JR四国 ・土讃線（小歩危～大歩危） JR四国	0.45	落石防止柵・落石防止網	・落石等による鉄道の被害の軽減 ・鉄道沿線の道路、民家等の防護に寄与する	本省鉄道局 施設課 (課長 米澤 朗)
JR四国 ・土讃線（土佐穴内～大杉） JR四国	0.10	落石防止柵	・落石等による鉄道の被害の軽減 ・鉄道沿線の道路、民家等の防護に寄与する	本省鉄道局 施設課 (課長 米澤 朗)
JR四国 ・高德線（神前～讃岐津田） JR四国	0.06	落石防止柵	・落石等による鉄道の被害の軽減 ・鉄道沿線の道路、民家等の防護に寄与する	本省鉄道局 施設課 (課長 米澤 朗)
JR四国 ・高德線（阿波大宮～板野） JR四国	0.08	落石防止柵	・落石等による鉄道の被害の軽減 ・鉄道沿線の道路、民家等の防護に寄与する	本省鉄道局 施設課 (課長 米澤 朗)



JR四国 ・予土線（真土～西ヶ方） JR四国	0.05	落石防止柵	・落石等による鉄道の被害の軽減 ・鉄道沿線の道路、民家等の防護に寄与する	本省鉄道局 施設課 (課長 米澤 朗)
JR四国 ・予土線（半家～十川） JR四国	0.04	落石防止柵	・落石等による鉄道の被害の軽減 ・鉄道沿線の道路、民家等の防護に寄与する	本省鉄道局 施設課 (課長 米澤 朗)
JR九州 ・肥薩線（段～坂本） JR九州	0.05	のり面工	・落石等による鉄道の被害の軽減 ・鉄道沿線の道路、民家等の防護に寄与する	本省鉄道局 施設課 (課長 米澤 朗)
JR九州 ・肥薩線（海路～吉尾） JR九州	0.18	のり面工	・落石等による鉄道の被害の軽減 ・鉄道沿線の道路、民家等の防護に寄与する	本省鉄道局 施設課 (課長 米澤 朗)
JR九州 ・肥薩線（白石～球泉洞） JR九州	0.26	のり面工	・落石等による鉄道の被害の軽減 ・鉄道沿線の道路、民家等の防護に寄与する	本省鉄道局 施設課 (課長 米澤 朗)
JR九州 ・肥薩線（一勝地～那良口） JR九州	0.21	のり面工	・落石等による鉄道の被害の軽減 ・鉄道沿線の道路、民家等の防護に寄与する	本省鉄道局 施設課 (課長 米澤 朗)
JR九州 ・肥薩線（那良口～渡） JR九州	0.05	のり面工	・落石等による鉄道の被害の軽減 ・鉄道沿線の道路、民家等の防護に寄与する	本省鉄道局 施設課 (課長 米澤 朗)
JR九州 ・日豊本線（津久見～日代） JR九州	0.05	土留擁壁	・落石等による鉄道の被害の軽減 ・鉄道沿線の道路、民家等の防護に寄与する	本省鉄道局 施設課 (課長 米澤 朗)
JR九州 ・日豊本線（重岡～宗太郎） JR九州	0.03	落石止柵	・落石等による鉄道の被害の軽減 ・鉄道沿線の道路、民家等の防護に寄与する	本省鉄道局 施設課 (課長 米澤 朗)
JR九州 ・久大本線（豊後中川～天ヶ瀬） JR九州	0.20	落石止擁壁	・落石等による鉄道の被害の軽減 ・鉄道沿線の道路、民家等の防護に寄与する	本省鉄道局 施設課 (課長 米澤 朗)
JR九州 ・日南線（曾山寺～子供の国） JR九州	0.03	落石止柵	・落石等による鉄道の被害の軽減 ・鉄道沿線の道路、民家等の防護に寄与する	本省鉄道局 施設課 (課長 米澤 朗)

【航路標識整備事業】

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等による評価	担当課 (担当課長名)	
		貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)			
		便益の内訳及び主な根拠					B/C
釜蓋瀬灯標 海上保安庁	0.21	2.4	【内訳】 輸送便益：2.4億円  【主な根拠】 運航経費節減 (年間通航船舶隻数：約10万隻/年)	0.26	9.6	・操船者の心理的負担の軽減効果 (特に夜間での操船者の心理的負担が軽減される。) ・漁業の生産性の向上効果 (漁場から港までの到達時間や労働時間が短縮されることにより、漁業の生産性が向上すると期待される。)	

【住宅市街地基礎整備事業】

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等による評価	担当課 (担当課長名)	
		貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)			
		便益の内訳及び主な根拠					
桜川・見和・湖畔団地					<ul style="list-style-type: none"> <li>・水戸市中心市街地から5km圏内に位置し職住近接を実現</li> <li>・日本三大名園である偕楽園や千波湖に近く、良好な居住環境</li> <li>・茨城県景観形成条例に基づき、景観色彩ガイドラインや水戸市都市景観条例にそって周辺景観に配慮した団地づくりを実施</li> </ul>		
赤塚駅北線外1線 (街路) 茨城県	25	60	【内訳】 走行時間短縮便益：58億円 走行経費減少便益：1.2億円 交通事故減少便益：0.15億円 【主な根拠】 計画交通量：8,900台/日	20	3.0	<ul style="list-style-type: none"> <li>・団地から国道50号及び常磐自動車道水戸ICへのアクセス向上</li> </ul>	関東地方整備局 住宅整備課 (課長 高木直人)
梅香下千波線(米沢工区) (街路) 茨城県	42	122	【内訳】 走行時間短縮便益：119億円 走行経費減少便益：2.2億円 交通事故減少便益：1.5億円 【主な根拠】 計画交通量：22,000台/日	34	3.6	<ul style="list-style-type: none"> <li>・団地から国道6号及び北関東自動車道茨城東ICへのアクセス向上</li> </ul>	
都和団地						<ul style="list-style-type: none"> <li>・土浦市街地まで4kmに位置し、職住近接を実現</li> <li>・住宅マスタープランに基づき、ユニバーサルデザインに配慮した団地形成、耐震性の向上、室内空気汚染の低減等良好な住環境を確保</li> </ul>	
土浦新治線(街路) 茨城県	50	194	【内訳】 走行時間短縮便益：187億円 走行経費減少便益：3.9億円 交通事故減少便益：3.3億円 【主な根拠】 計画交通量：13,100台/日	53	3.7	<ul style="list-style-type: none"> <li>・団地から土浦駅へのアクセス向上(P&amp;R利用可能)</li> </ul>	関東地方整備局 住宅整備課 (課長 高木直人)
新鹿沼駅西土地区画整理						<ul style="list-style-type: none"> <li>・東武鉄道日光線の新鹿沼駅の玄関口に位置し職住近接を実現</li> <li>・平成19年度からの宅地分譲を促進するため緊急に整備が必要</li> </ul>	
一級小藪川(河川) 栃木県	6.0	145	【内訳】 被害防止便益：145億円 【主な根拠】 浸水軽減戸数：901戸 浸水軽減面積：63ha	12	11.5	<ul style="list-style-type: none"> <li>・新鹿沼駅西地区は、平成9年8月の集中豪雨により床下浸水1戸、浸水面積1.0haの浸水被害が発生した。</li> <li>・このため、浸水被害を早期に解消する必要がある。</li> </ul>	関東地方整備局 住宅整備課 (課長 高木直人)
新鹿沼駅西口駅前広場他1路線(区画) 鹿沼市	2.2	16	【内訳】 走行時間短縮便益：15億円 走行経費減少便益：0.45億円 交通事故減少便益：-0.14億円 【主な根拠】 計画交通量：10,000台/日	8.4	1.8	<ul style="list-style-type: none"> <li>・新鹿沼駅までのアクセス強化と交通環境の改善</li> </ul>	
中里原土地区画整理						<ul style="list-style-type: none"> <li>・宇都宮市街まで約13kmに位置し職住近接を実現</li> <li>・平成21年度からの宅地分譲を促進するため緊急に整備が必要</li> </ul>	
県道藤原宇都宮線(地方道) 栃木県	30	50	【内訳】 走行時間短縮便益：47億円 走行経費減少便益：-0.05億円 交通事故減少便益：2.2億円 【主な根拠】 計画交通量：15,000台/日	28	1.8	<ul style="list-style-type: none"> <li>・主要渋滞ポイントの中里原交差点の改良および現道拡幅により、宇都宮市へのアクセス改善</li> <li>・歩道の設置により、周辺小学校への通学児童の安全で安心な歩行空間を確保</li> </ul>	関東地方整備局 住宅整備課 (課長 高木直人)

野中土地区画整理他 1						<ul style="list-style-type: none"> <li>・政令指定都市であるさいたま市から電車で概ね20分程度のところに立地し、職住近接を実現。</li> <li>・大利根町総合振興計画において良好な住宅地整備を積極的に推進する区域として位置付けられた住宅地事業。</li> </ul>	関東地方整備局 住宅整備課 (課長 高木直人)
中央線(区画) 大利根町・栗橋町	7.0	35	【内訳】 走行時間短縮便益：12億円 走行経費減少便益：12億円 交通事故減少便益：11億円 【主な根拠】	21	1.7	<ul style="list-style-type: none"> <li>・団地からJR宇都宮線及び東武日光線栗橋並びに主要地方道羽生栗橋線へのアクセス向上</li> </ul>	
丸山羽場第2地区土地区画整理						<ul style="list-style-type: none"> <li>・JR飯田駅北約1km、中央道飯田インターチェンジ2.5km、飯田市街地1kmと立地条件に恵まれ、職住近接を実現。</li> <li>・県景観条例に基づき、景観形成に必要な建築物、工作物の設置及び緑化に関する事項等について関係権利者が協定を締結し、良好な居住環境を形成。</li> </ul>	
羽場大瀬木線(街路) 長野県	45	167	【内訳】 走行時間短縮便益：124億円 走行経費減少便益：31億円 交通事故減少便益：12億円 【主な根拠】 計画交通量：22,600台/日	53	3.2	<ul style="list-style-type: none"> <li>・団地から中央自動車道飯田ICへのアクセス強化及び交通環境の改善</li> <li>・国道に準ずるネットワーク(飯田都市環状道路)の一部を形成</li> </ul>	関東地方整備局 住宅整備課 (課長 高木直人)
県道飯島飯田線(地方道) 長野県	47	215	【内訳】 走行時間短縮便益：160億円 走行経費減少便益：39億円 交通事故減少便益：16億円 【主な根拠】 計画交通量：22,700台/日	44	4.9		
上越市新幹線新駅地区土地区画整理						<ul style="list-style-type: none"> <li>・上越市の中心部である高田地区まで電車利用で5分程度の職住近接の宅地開発(車利用で10分程度)</li> <li>・JR信越本線脇野田駅及び北陸新幹線上越駅(仮称)と隣接した宅地開発</li> </ul>	
脇野田岡原線(街路) 新潟県	35	39	【内訳】 走行時間短縮便益：37億円 走行経費減少便益：1.4億円 交通事故減少便益：0.28億円 【主な根拠】 計画交通量：8,300台/日	27	1.4	<ul style="list-style-type: none"> <li>・区画整理事業地内と幹線道路である一般国道18号を結ぶ路線</li> </ul>	北陸地方整備局 建政部 都市・住宅整備課 (課長 渡辺春彦)
黒田脇野田線(区画) 上越市	19	69	【内訳】 走行時間短縮便益：64億円 走行経費減少便益：3.1億円 交通事故減少便益：1.2億円 【主な根拠】 計画交通量：6,100台/日	37	1.8	<ul style="list-style-type: none"> <li>・区画整理地内から脇野田岡原線と接続し幹線道路である一般国道18号及び都計道五智中田原線を結ぶ路線</li> </ul>	
清州土田土地区画整理						<ul style="list-style-type: none"> <li>・名古屋中心部から約8kmに立地し、職住近接を実現</li> <li>・重点供給地域に位置づけられた住宅地事業</li> </ul>	
助七西市場線(街路) 愛知県	9.2	24	【内訳】 走行時間短縮便益：23億円 走行経費減少便益：0.62億円 交通事故減少便益：0億円 【主な根拠】 計画交通量：5,600台/日	7.8	3.1	<ul style="list-style-type: none"> <li>・名古屋市へのアクセス強化、交通環境の改善</li> </ul>	中部地方整備局 住宅整備課 (課長 杉浦美奈)

亀岡牧田地区						・JR京都駅から20分に位置し、職住近接を実現	
市道中矢田篠線 (地方道) 亀岡市	8.5	23	【内訳】 走行時間短縮便益：20 億円 走行経費減少便益：4.5 億円 交通事故減少便益：- 1.1億円 【主な根拠】 計画交通量：5,800台/日	6.9	3.4	・団地から国道9号及び篠インターへのアクセス 向上。 ・団地内の防災機能の向上	近畿地方整備局 住宅整備課 (課長 勝又賢 人)
(仮称) 王寺元町						・JR王寺駅から1.1km (JR三郷駅から0.3km) ほどの所に位置し、町総合計画、住マス等に 位置付けされた住宅団地開発 ・当地区は大阪都心部から鉄道で約17分に位置 し、職住近接を実現	近畿地方整備局 住宅整備課 (課長 勝又賢 人)
王寺香芝線(街 路) 王寺町	13	75	【内訳】 走行時間短縮便益：74億 円 走行経費減少便益：1.7 億円 交通事故減少便益：0.2 億円 【主な根拠】 計画交通量：9,100台/日	13	5.7	・町の南北交通処理並びに環状軸の形成により道 路ネットワークが完成される。 ・王寺町住民のJR王寺駅並びに公共施設へのア クセス等の利便性が大きく向上する。	

【住宅市街地総合整備事業】

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等による評価	担当課 (担当課長名)	
		貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)			
		便益の内訳及び主な根拠					
東中延1・2丁目、中 延2・3丁目地区住宅 市街地総合整備事業 東京都品川区	30	67	【内訳】建替促進による 便益：約55億円、公共施 設整備による便益：約12 億円 【主な根拠】建替による 家賃収入や防災性の向上 による保険料の軽減、道 路や公園整備による住環 境の向上	42	1.6	・「防災性の向上」道路・公園の整備、木造建築 物の不燃建替を推進することで不燃領域率を 23.5%→40%へ改善 ・「密集住宅市街地整備の必要性」住宅マスター プランにおいて計画が位置づけられている	住宅局 市街地住宅整備室 (室長 橋本公 博)
豊町4・5・6丁目地 区住宅市街地総合整備 事業 東京都品川区	27	46	【内訳】建替促進による 便益：約21億円、公共施 設整備による便益：約25 億円 【主な根拠】建替による 家賃収入や防災性の向上 による保険料の軽減、道 路や公園整備による住環 境の向上	29	1.6	・「防災性の向上」道路・公園の整備、木造建築 物の不燃建替を推進することで不燃領域率を 32.1%→40%へ改善 ・「密集住宅市街地整備の必要性」住宅マスター プランにおいて計画が位置づけられている	住宅局 市街地住宅整備室 (室長 橋本公 博)
一之江三丁目南地区住 宅市街地総合整備事業 東京都江戸川区	12	33	【内訳】建替促進による 便益：約7億円、公共施 設整備による便益：約26 億円 【主な根拠】建替による 家賃収入や防災性の向上 による保険料の軽減、道 路や公園整備による住環 境の向上	25	1.3	・「防災性の向上」道路・公園の整備、木造建築 物の不燃建替を推進することで不燃領域率を40% 以上に改善 ・「密集住宅市街地整備の必要性」住宅マスター プランにおいて計画が位置づけられている	住宅局 市街地住宅整備室 (室長 橋本公 博)
千里山地区住宅市街地 総合整備事業 大阪府吹田市	116	486	【内訳】公共施設建設に よる便益：約206億円、 施設建築物整備による便 益：約280億円 【主な根拠】幹線道路整 備による地価等の上昇、 民間住宅整備の家賃収入 など	391	1.2	・「土地有効利用」公共賃貸住宅建替促進計画に 位置づけられている団地 ・「計画の位置づけ」府の住宅まちづくりマス タープランや大都市法重点供給地域となってい る。	住宅局 市街地住宅整備室 (室長 橋本公 博)

新栄町地区住宅市街地総合整備事業 福岡県大牟田市	5	31	〔内訳〕公共施設建設による便益：約30億円、施設建築物整備による便益：約1億円 〔主な根拠〕民間による良質な住宅供給を誘導・支援するための住宅街区の形成による地価等の上昇、民間住宅整備の家賃収入など	30	1.0	・「住宅の質」今後需要が見込まれる子育て世帯と高齢者を想定した住戸をそれぞれ計画 ・「住宅の必要性」中心市街地活性化基本計画において基本方針の中で街なか居住の推進が位置づけられている	住宅局 市街地住宅整備室 (室長 橋本公博)
三佐北地区住宅市街地総合整備事業 大分県大分市	10	19	〔内訳〕建替促進による便益：約13億円、公共施設整備による便益：約6億円 〔主な根拠〕建替による家賃収入や防災性の向上による保険料の軽減、道路や公園整備による住環境の向上	16	1.2	・「公共空間の確保」道路等の整備により建物の接道不良率を66%→8%へ改善。また公園整備により、人口一人当たりの公園面積を8.11㎡/人→8.81㎡/人に改善。 ・「住宅の必要性」市の住宅マスタープランにおいて住宅ストックの形成等を図る地区として位置づけ	住宅局 市街地住宅整備室 (室長 橋本公博)
荻窪三丁目地区住宅市街地総合整備事業 独立行政法人都市再生機構	330	251	〔内訳〕公共施設建設による便益：約243億円、施設建築物整備による便益：約8億円 〔主な根拠〕幹線道路整備による地価等の上昇、民間住宅整備の家賃収入など	250	1.1	・「住宅の質の向上」住宅の戸あたりの平均専用床面積が従前の約1.9倍 ・「住宅の必要性」大都市法重点供給地域並びに区の住宅マスタープランにおいて住宅ストックの形成等を図る地区として位置づけ	住宅局 市街地住宅整備室 (室長 橋本公博)
東綾瀬二・三丁目地区住宅市街地総合整備事業 独立行政法人都市再生機構	166	273	〔内訳〕公共施設建設による便益：約270億円、施設建築物整備による便益：約3億円 〔主な根拠〕幹線道路整備による地価等の上昇、民間住宅整備の家賃収入など	227	1.2	・「住宅の質」住宅の戸あたりの平均専用床面積が従前の約1.3倍 ・「住宅の必要性」大都市法重点供給地域並びに区の住宅マスタープランにおいて公共住宅団地再生市街地地区として位置づけ	住宅局 市街地住宅整備室 (室長 橋本公博)

【下水道事業】

※斜字体については、簡易比較法を採用しているため、B、Cそれぞれを年当たりの数値（億円/年）で記入している。

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等による評価	担当課 (担当課長名)	
		貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)			
		便益の内訳及び主な根拠					
大子町公共下水道事業 (茨城県大子町)	34	3.5	【内訳】 生活環境の改善：0.56億円/年 便所の水洗化効果：3.0億円/年 【主な根拠】 便益算定人口0.29万人	2.5	1.4	・事業採択後5年以内に一部供用開始予定であり、効果の早期発現が見込める。等	本省都市・地域整備局 下水道部下水道事業課 (課長 栗原 秀人)
二戸市特定環境保全公共下水道事業 (岩手県二戸市)	12	1.3	【内訳】 生活環境の改善：0.79億円/年 便所の水洗化効果：0.53億円/年 【主な根拠】 便益算定人口：0.12万人	0.74	1.8	・事業採択後5年以内に一部供用開始予定であり、効果の早期発現が見込める。等	本省都市・地域整備局 下水道部下水道事業課 (課長 栗原 秀人)
笠岡市特定環境保全公共下水道事業 (岡山県笠岡市)	58	4.5	【内訳】 生活環境の改善：3.3億円/年 便所の水洗化効果：1.2億円/年 【主な根拠】 便益算定人口0.38万人	3.2	1.4	・事業採択後5年以内に一部供用開始予定であり、効果の早期発現が見込める。等	本省都市・地域整備局 下水道部下水道事業課 (課長 栗原 秀人)
海南市藤白都市下水路事業 (和歌山県海南市)	20	2.0	【内訳】 浸水の防除：2.0億円/年 【主な根拠】 便益算定面積：53ha	1.3	1.5	・事業採択後3年以内に一部供用開始予定であり、効果の早期発現が見込める。等	本省都市・地域整備局 下水道部下水道事業課 (課長 栗原 秀人)

※「生活環境の改善効果」、「便所の水洗化効果」、「公共用水域の水質保全効果」、「その他の効果」は農林水産省の農業集落排水事業等と算定手法を共通化している。

【都市公園事業】

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等による評価	担当課 (担当課長名)	
		貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)			
		23	便益の内訳及び主な根拠				B/C
東光豊岡緑化重点地区 旭川市	3.0		23	【内訳】 利用価値 : 23億円 【主な根拠】 誘致距離 : 0.75km 誘致圏人口 : 1.8万人	3.0	7.6	
大和緑化重点地区 岩見沢市	6.0	60	【内訳】 利用価値 : 60億円 【主な根拠】 誘致距離 : 3.0km 誘致圏人口 : 6.5万人	9.1	6.5	・岩見沢市緑の基本計画において、拠点となる緑の整備の一環として、緑と散歩道のネットワークを構成する緑地、市民参加による森づくりの場と位置づけられている。	北海道開発局 都市住宅課 (課長 小町谷信彦)
西公園 仙台市	17	260	【内訳】 利用価値 : 260億円 【主な根拠】 誘致距離 : 4.0km 誘致圏人口 : 106万人	199	1.3	・仙台市の緑の基本計画において、仙台都心部緑化重点地区内にあり、緑のネットワークの拠点として位置づけられている。 ・仙台市の地域防災計画において広域避難場所として位置づけられており、地域の防災性の向上に資する。	東北地方整備局 都市住宅整備課 (課長 岩崎宏和)
四ツ京近隣公園 結城市	2.5	69	【内訳】 利用価値 : 69億円 【主な根拠】 誘致距離 : 2.5km 誘致圏人口 : 3.1万人	6.4	10.8	・結城市都市計画マスタープランにおいて、結城北西部地区の近隣公園として位置づけられており、良好な都市環境の形成に資する。	関東地方整備局 都市整備課 (課長 新屋千樹)
前川運動公園 潮来市	4.0	203	【内訳】 利用価値 : 203億円 【主な根拠】 誘致距離 : 3.7km 誘致圏人口 : 18万人	43	4.8	・潮来市都市計画マスタープランにおいて、市民の健康づくりの拠点として位置づけられている。	関東地方整備局 都市整備課 (課長 新屋千樹)
(仮称)東谷・中島公園 宇都宮市	2.9	16	【内訳】 利用価値 : 16億円 【主な根拠】 誘致距離 : 3.0km 誘致圏人口 : 1.2万人	4.7	3.4	・宇都宮市の緑の基本計画において、南部地域の身近な生活圏における公園緑地として位置づけられている。 ・宇都宮市の都市計画マスタープランにおいて、新しい産業拠点として位置づけられている東谷・中島地区の良好な住宅地の形成に資する。	関東地方整備局 都市整備課 (課長 新屋千樹)
宇都宮鶴田第2公園 宇都宮市	7.5	29	【内訳】 利用価値 : 29億円 【主な根拠】 誘致距離 : 1.5km 誘致圏人口 : 3.3万人	9.3	3.2	・宇都宮市の緑の基本計画において、鶴田地区の身近な生活圏における緑化重点地区として位置づけられている。 ・宇都宮市の都市計画マスタープランに基づき、当該公園を含む南部地区の「快適な住環境が整備された活力ある市街地づくり」に資する。	関東地方整備局 都市整備課 (課長 新屋千樹)
村東公園 高崎市	2.5	22	【内訳】 利用価値 : 22億円 【主な根拠】 誘致距離 : 1.5km 誘致圏人口 : 4.4万人	2.2	10.1	・高崎市の緑の基本計画において、高崎駅周辺の緑化重点地区の面的整備事業として位置づけられており、良好な都市環境の形成に資する。	関東地方整備局 都市整備課 (課長 新屋千樹)

高崎市緑化重点地区 高崎市	9.8	76	【内訳】 利用価値 : 76億円 【主な根拠】 誘致距離 : 3.0km 誘致圏人口 : 15万人	13	5.9	・高崎市の緑の基本計画、中心市街地活性化基本計画に位置づけられており、良好な都市環境の形成に資する。	関東地方整備局 都市整備課 (課長 新屋千樹)
富士原西公園 館林市	2.5	30	【内訳】 利用価値 : 30億円 【主な根拠】 誘致距離 : 0.75km 誘致圏人口 : 0.89万人	2.9	10.1	・土地区画整理事業による身近な公園の整備により、安全で快適な生活環境の形成に資する。 ・地域の公園整備が遅れている地区において、公園緑地の早期確保に資する。	関東地方整備局 都市整備課 (課長 新屋千樹)
市野谷の森公園 千葉県	102	337	【内訳】 利用価値 : 337億円 【主な根拠】 誘致距離 : 15km 誘致圏人口 : 297万人	75	4.5	・千葉県広域緑地計画報告書において、県立公園として緑地計画に位置づけられている。 ・流山市緑の基本計画において、「市を代表する公園」として位置づけられている。 ・千葉県環境会議の提言に基づき、オオタカ等の多様な生物が生息する区域の生態系の保全に資する。	関東地方整備局 都市整備課 (課長 新屋千樹)
船橋市運動公園 船橋市	6.9	990	【内訳】 利用価値 : 990億円 【主な根拠】 誘致距離 : 14km 誘致圏人口 : 218万人	182	5.4	・船橋市緑の基本計画において、整備を推進する街区公園として位置づけられている。 ・船橋市の地域防災計画において、夏見地区の広域避難場所に位置づけられており、都市の防災性向上に資する。 ・平成22年度に開催される、第65回国民体育大会の公式野球場に位置づけられており、スポーツ活動の拠点となる。	都市・地域整備局 公園緑地課 (課長 小川陽一)
船橋北部地区 船橋市	19	114	【内訳】 利用価値 : 114億円 【主な根拠】 誘致距離 : 0.75km 誘致圏人口 : 3.8万人	20	5.8	・船橋市緑の基本計画において、整備を推進する街区公園として位置づけられており、良好な都市環境の形成に資する。	関東地方整備局 都市整備課 (課長 新屋千樹)
国府台緑地 市川市	23	107	【内訳】 利用価値 : 107億円 【主な根拠】 誘致距離 : 3.0km 誘致圏人口 : 9.0万人	22	5.0	・市川市みどりの基本計画において、市北西部の水と緑の回廊上の緑の核として位置づけられている。 ・市川市において、市街地に残された最大面積の平地林であり、良好な二次林の保全・活用に資する。	関東地方整備局 都市整備課 (課長 新屋千樹)
旧岩崎邸公園 東京都	35	1,579	【内訳】 利用価値 : 1,579億円 【主な根拠】 誘致距離 : 7.0km 誘致圏人口 : 459万人	134	11.8	・旧岩崎邸は、国指定の重要文化財、景観重要建造物に指定されており、歴史的資源の保存・活用に資する。 ・帰宅困難者が多数発生する上野駅に近接している地域において、帰宅困難者支援に資する。	関東地方整備局 都市整備課 (課長 新屋千樹)
桜ヶ丘公園 多摩市	243	3,410	【内訳】 利用価値 : 3,410億円 【主な根拠】 誘致距離 : 8.0km 誘致圏人口 : 354万人	351	9.7	・多摩市緑の基本計画において、多摩市東部のみどりの拠点として位置づけられている。 ・住民参加による公園管理が行われる。	関東地方整備局 都市整備課 (課長 新屋千樹)
見影橋公園 立川市	24	78	【内訳】 利用価値 : 78億円 【主な根拠】 誘致距離 : 1.5km 誘致圏人口 : 3.3万人	27	2.9	・立川市緑の基本計画において、砂川・上砂町地区の緑の拠点として位置づけられている。 ・立川市の地域防災計画において、避難地に位置づけられる予定であり、地域の防災性向上に資する。	関東地方整備局 都市整備課 (課長 新屋千樹)

深沢八丁目緑地 世田谷区	7.0	34	【内訳】 利用価値 : 34億円 【主な根拠】 誘致距離 : 1.0km 誘致圏人口 : 5.7万人	6.1	5.7	・世田谷区みどりの基本計画において、みどりの拠点やふれあいネットワーク上に位置づけられている。 ・区指定の深沢八丁目無原罪特別保護区に隣接しており、豊かな樹林と地下水の保全・活用に資する。	関東地方整備局 都市整備課 (課長 新屋千樹)
桜一丁目緑地 世田谷区	10	59	【内訳】 利用価値 : 59億円 【主な根拠】 誘致距離 : 1.1km 誘致圏人口 : 8.7万人	9.0	6.6	・世田谷区みどりの基本計画において、ふれあいネットワーク上に位置づけられており整備を推進することとされている。 ・隣接する寺院に存する区指定保存樹林地に連なる緑地として整備する。	関東地方整備局 都市整備課 (課長 新屋千樹)
堀之内寺沢里山公園 八王子市	3.0	73	【内訳】 利用価値 : 73億円 【主な根拠】 誘致距離 : 2.5km 誘致圏人口 : 6.3万人	29	2.5	・八王子市の緑の基本計画において、緑化重点地区として位置づけられており、みどりの環境調和モデル市街地として地区内の貴重な自然環境の保全に資する。	関東地方整備局 都市整備課 (課長 新屋千樹)
南平緑地 日野市	16	271	【内訳】 利用価値 : 271億円 【主な根拠】 誘致距離 : 3.0km 誘致圏人口 : 16万人	31	8.9	・日野すみどりの基本計画において、七生公園一帯地区の緑の拠点として位置づけられており、良好な都市環境の形成に資する。	関東地方整備局 都市整備課 (課長 新屋千樹)
北山公園 東村山市	44	536	【内訳】 利用価値 : 536億円 【主な根拠】 誘致距離 : 3.0km 誘致圏人口 : 14万人	81	6.6	・東村山市緑の基本計画に位置づけられており、良好な都市環境の形成に資する。 ・水辺とみどりを保全し、環境学習の場や水辺に親しめる場となる。	関東地方整備局 都市整備課 (課長 新屋千樹)
塚越公園 平塚市	10	19	【内訳】 利用価値 : 19億円 【主な根拠】 誘致距離 : 0.60km 誘致圏人口 : 2.4万人	9.5	2.0	・平塚市緑の基本計画において、歩いて利用できる身近な公園として位置づけられており、安全で快適な生活環境の形成に資する。	関東地方整備局 都市整備課 (課長 新屋千樹)
志麻の里防災公園 甲斐市	8.9	76	【内訳】 利用価値 : 76億円 【主な根拠】 誘致距離 : 1.5km 誘致圏人口 : 1.7万人	9.1	8.4	・甲府都市計画区域緑のマスタープランにおいて、敷島地区の近隣公園として位置づけられており、良好な都市環境の形成に資する。 ・甲斐市の地域防災計画において、一次避難地として位置づけられる予定であり、地域の防災性向上に資する。	関東地方整備局 都市整備課 (課長 新屋千樹)
さいたま市緑化重点地区 さいたま市	15	290	【内訳】 利用価値 : 290億円 【主な根拠】 誘致距離 : 0.75km 誘致圏人口 : 11万人	44	6.7	・さいたま市緑の基本計画において緑化重点地区として位置づけられており、良好な都市環境の形成に資する。 ・さいたま市地域防災計画において、一次避難場所として位置づけられる予定であり、地域の防災性向上に資する。	関東地方整備局 都市整備課 (課長 新屋千樹)
幕張駅周辺地区 千葉市	12	111	【内訳】 利用価値 : 111億円 【主な根拠】 誘致距離 : 0.75km 誘致圏人口 : 7.6万人	21	5.2	・千葉市緑と水辺の基本計画において、緑化重点地区として位置づけられており、良好な都市環境の形成に資する。	関東地方整備局 都市整備課 (課長 新屋千樹)



園生緑地 千葉市	6.1	148	【内訳】 利用価値 : 148億円 【主な根拠】 誘致距離 : 3.0km 誘致圏人口 : 17万人	12	12.8	・千葉市緑と水辺の基本計画において、内環状の緑地軸に位置し、市街化区域に残されたまとまった緑地であることから、都市緑地として整備することとされている。 ・地域住民が主体となった緑地管理が行われている。	関東地方整備局 都市整備課 (課長 新屋千樹)
千秋が原・古正寺地区 長岡市	7.4	147	【内訳】 利用価値 : 147億円 【主な根拠】 誘致距離 : 1.5km 誘致圏人口 : 4.9万人	20	7.3	・長岡市の緑の基本計画において、地域の緑の拠点として位置づけられている。 ・国の河川利用推進事業と連携し、より迅速かつ効率的に事業効果が発揮できる。	北陸地方整備局 都市・住宅整備課 (課長 渡辺春彦)
河跡湖公園 各務原市	5.8	79	【内訳】 利用価値 : 79億円 【主な根拠】 誘致距離 : 1.0km 誘致圏人口 : 0.41万人	13	6.2	・各務原市の緑の基本計画において、川島地区の緑の拠点として位置づけられている。 ・河跡湖の再生により、生物多様性の確保に資する。	中部地方整備局 都市整備課 (課長 田中成興)
光明寺公園 一宮市	172	649	【内訳】 利用価値 : 649億円 【主な根拠】 誘致距離 : 13km 誘致圏人口 : 176万人	315	2.1	・隣接する国営公園との連携による公園整備が図られる。 ・愛知県の地域防災計画において、地域防災拠点に位置づけられる予定であり、都市の防災機能向上に資する。	中部地方整備局 都市整備課 (課長 田中成興)
牛川公園 豊橋市	9.6	20	【内訳】 利用価値 : 20億円 【主な根拠】 誘致距離 : 0.50km 誘致圏人口 : 0.60万人	8.1	2.5	・豊橋市の緑の基本計画において、牛川地区の中心的な公園として位置づけられており、良好な都市環境の形成に資する。	中部地方整備局 都市整備課 (課長 田中成興)
三丁公園 東浦町	27	168	【内訳】 利用価値 : 168億円 【主な根拠】 誘致距離 : 1.0km 誘致圏人口 : 0.60万人	24	7.1	・東浦町緑の基本計画において、緑化重点地区として位置づけられており、良好な都市環境の形成に資する。 ・東浦町南部地域において設置されていない、地区公園の確保が図られる。	中部地方整備局 都市整備課 (課長 田中成興)
於大公園 東浦町	59	167	【内訳】 利用価値 : 167億円 【主な根拠】 誘致距離 : 15km 誘致圏人口 : 159万人	91	1.8	・東浦町緑の基本計画において、緑のネットワークを形成する上で重要な緑地として位置づけられている。 ・東浦町の地域防災計画において、一次避難場所に位置づけられており、地域の防災性の向上に資する。	中部地方整備局 都市整備課 (課長 田中成興)
西都地区 浜松市	2.6	198	【内訳】 利用価値 : 198億円 【主な根拠】 誘致距離 : 2.0km 誘致圏人口 : 7.5万人	14	14.5	・浜松市の緑の基本計画において、新しいまちづくり地区の緑の拠点として位置づけられている。 ・浜松市の西都地区における公園緑地や緑化空間の創出により、緑のまちなみづくりの形成に資する。	中部地方整備局 都市整備課 (課長 田中成興)
高砂公園 浜松市	42	89	【内訳】 利用価値 : 89億円 【主な根拠】 誘致距離 : 0.50km 誘致圏人口 : 4.4万人	28	3.1	・浜松市緑の基本計画において、中央地区の緑の拠点として位置づけられており、良好な都市環境の形成に資する。	中部地方整備局 都市整備課 (課長 田中成興)

鳥居本地区 彦根市	5.8	34	【内訳】 利用価値 : 34億円 【主な根拠】 誘致距離 : 1.5km 誘致圏人口 : 0.30万人	8.7	3.9	・彦根市の緑の基本計画において、緑化重点地区として位置づけられており、良好な都市環境の形成に資する。 ・住民参加による公園管理が行われる。	近畿地方整備局 都市整備課 (課長 田雑隆昌)
浜寺公園 大阪府	5.2	768	【内訳】 利用価値 : 768億円 【主な根拠】 誘致距離 : 15km 誘致圏人口 : 518万人	271	2.8	・堺市の緑の基本計画に位置づけられている広域公園であり、良好な都市環境の形成に資する。 ・堺市の地域防災計画において、広域避難地に位置づけられており、地域の防災性向上に資する。 ・日本の名松100選の松林等の地域の文化的資産の保全・活用に資する。	都市・地域整備局 公園緑地課 (課長 小川陽一)
伊丹中南部地区 伊丹市	16	205	【内訳】 利用価値 : 205億円 【主な根拠】 誘致距離 : 0.75km 誘致圏人口 : 11万人	17	11.8	・伊丹市緑の基本計画において、緑化重点地区として位置付けられており、良好な都市環境の形成に資する。	近畿地方整備局 都市整備課 (課長 田雑隆昌)
木戸口公園 播磨高原広域事務組合	58	128	【内訳】 利用価値 : 128億円 【主な根拠】 誘致距離 : 13km 誘致圏人口 : 19万人	68	1.9	・播磨科学公園都市の運動公園に位置付けられており、地域の活性化に資する。 ・兵庫県地域防災計画において西播磨ブロック拠点に位置付けられており、地域の防災性の向上に資する。	近畿地方整備局 都市整備課 (課長 田雑隆昌)
左京北部地区 京都市	4.8	54	【内訳】 利用価値 : 54億円 【主な根拠】 誘致距離 : 0.75km 誘致圏人口 : 3.9万人	24	2.2	・京都市の緑の基本計画において、緑化重点地区として位置づけられており、良好な都市環境の形成に資する。	近畿地方整備局 都市整備課 (課長 田雑隆昌)
中之島公園 大阪市	6.0	717	【内訳】 利用価値 : 717億円 【主な根拠】 誘致距離 : 大阪市全域 誘致圏人口 : 258万人	635	1.1	・大阪市の緑の基本計画において、「大川・中之島ゾーンの緑の拠点・緑あふれるまちの整備」が位置づけられている。 ・大阪市の地域防災計画に広域避難地と位置づけられており、地域の防災性向上に資する。 ・地域の歴史的・文化的施設の保全・活用が図られる。	近畿地方整備局 都市整備課 (課長 田雑隆昌)
西大寺南ふれあい公園 岡山市	65	206	【内訳】 利用価値 : 206億円 【主な根拠】 誘致距離 : 3.0km 誘致圏人口 : 5.2万人	60	3.4	・岡山市緑の基本計画においての緑化推進重点地区に位置づけられており、良好な都市環境の形成に資する。 ・岡山市の地域防災計画において、一次避難地に位置づけられており、都市の防災性向上に資する。 ・平成21年春開催予定の都市緑化フェアの会場となり、都市緑化の普及啓発が図られる。	都市・地域整備局 公園緑地課 (課長 小川陽一)
矢掛町総合運動公園 矢掛町	17	163	【内訳】 利用価値 : 163億円 【主な根拠】 誘致距離 : 13km 誘致圏人口 : 45万人	25	6.6	・矢掛町振興計画基本構想、前期基本計画において、スポーツやレクリエーションの拠点として位置づけられている。 ・地域の自然と景観の保全・活用が図られる。	中国地方整備局 都市住宅整備課 (課長 山口陽)

中央地区 廿日市市	5.4	16	【内訳】 利用価値 : 16億円 【主な根拠】 誘致距離 : 0.75km 誘致圏人口 : 0.46万人	8.0	2.1	・廿日市市の緑の基本計画において、緑化重点地区に位置づけられており、隣接する永慶寺川などの良好な緑の景観を活かして、みどりと水のネットワークの拠点形成に資する。	中国地方整備局 都市住宅整備課 (課長 山口陽)
山口きらら博記念公園 山口県	84	125	【内訳】 利用価値 : 125億円 【主な根拠】 誘致距離 : 38km 誘致圏人口 : 115万人	119	1.1	・山口県の第3次地震防災緊急事業5箇年計画において、広域避難地として位置付けられており、地域の防災性向上に資する。 ・H23年開催予定の第66回国民体育大会の競泳等の会場となり、スポーツ振興や健康づくりの拠点施設となる。	都市・地域整備局 公園緑地課 (課長 小川陽一)
鳴門総合運動公園 徳島県	175	721	【内訳】 利用価値 : 721億円 【主な根拠】 誘致距離 : 13km 誘致圏人口 : 44万人	505	1.4	・鳴門市の地域防災計画において、広域避難所に位置付けられており、地域の防災性向上を図る。	四国地方整備局 都市・住宅整備課 (課長 鈴木武彦)
玖珠町総合運動公園 玖珠町	33	35	【内訳】 利用価値 : 35億円 【主な根拠】 誘致距離 : 13km 誘致圏人口 : 3.7万人	31	1.1	・玖珠町第4次総合計画において、町民がスポーツを通じて、より豊かな人間関係を築くことのできる集いの場、憩いの場に位置づけられている。 ・公園整備が遅れている地区において、スポーツ・レクリエーション、地域の交流の場の確保が図られる。	九州地方整備局 都市住宅整備課 (課長 角田陽介)
天神山公園 宮崎市	2.8	209	【内訳】 利用価値 : 209億円 【主な根拠】 誘致距離 : 3km 誘致圏人口 : 15万人	22	9.7	・宮崎市の緑の基本計画において、自然系緑地に位置づけられており、良好な都市環境の形成に資する。 ・住民参加による公園管理が行われる。	九州地方整備局 都市住宅整備課 (課長 角田陽介)
高塔山公園 北九州市	3.2	131	【内訳】 利用価値 : 131億円 【主な根拠】 誘致距離 : 15km 誘致圏人口 : 138万人	81	1.6	・北九州市の緑の基本計画に位置づけられており、良好な都市環境の形成に資する。 ・北九州市の地域防災拠点及び広域避難地に位置づけられており、地域の防災性向上に資する。	九州地方整備局 都市住宅整備課 (課長 角田陽介)
穴生地区 北九州市	3.9	171	【内訳】 利用価値 : 171億円 【主な根拠】 誘致距離 : 1.5km 誘致圏人口 : 28万人	55	3.1	・北九州市の緑の基本計画において、緑の拠点として機能強化が必要な緑化重点地区に位置づけられおり、良好な都市環境の形成に資する。	九州地方整備局 都市住宅整備課 (課長 角田陽介)
今津運動公園 福岡市	74	336	【内訳】 利用価値 : 336億円 【主な根拠】 誘致距離 : 13km 誘致圏人口 : 125万人	134	2.5	・福岡市の緑の基本計画において、緑化重点地区の緑の拠点として位置づけられている。 ・福岡市の地域防災計画において、広域避難場所に位置づけられており地域の防災性向上に資する。	九州地方整備局 都市住宅整備課 (課長 角田陽介)
虎瀬公園 那覇市	29	126	【内訳】 利用価値 : 126億円 【主な根拠】 誘致距離 : 1.5km 誘致圏人口 : 7.3万人	28	4.5	・那覇しみどりの基本計画に位置づけられており、良好な都市環境の形成に資する。 ・那覇市地域防災計画において、一次避難地として位置づけられており、地域の防災性向上に資する。	沖縄総合事務局 建設産業・地方整備課 (課長 竹富信也)

川平風致公園 石垣市	10	24	【内訳】 利用価値 : 24億円 【主な根拠】 誘致距離 : 6.0km 誘致圏人口 : 0.10万人	9.1	2.6	・国指定名勝である川平湾及び於茂登岳の活用が図られる。 ・沖縄県観光振興地域に指定されており、石垣島を代表する観光地において、観光振興に資する。	沖縄総合事務局 建設産業・地方整備課 (課長 竹富信也)
前田公園 浦添市	44	256	【内訳】 利用価値 : 256億円 【主な根拠】 誘致距離 : 3.0km 誘致圏人口 : 10万人	44	5.8	・浦添市緑の基本計画において、みどりの拠点として位置づけられており、良好な都市環境の形成に資する。	沖縄総合事務局 建設産業・地方整備課 (課長 竹富信也)
本部公園 南風原町	4.2	43	【内訳】 利用価値 : 43億円 【主な根拠】 誘致距離 : 1.5km 誘致圏人口 : 2.3万人	4.8	9.1	・南風原町の緑の基本計画において、緑の保存を図る公園として位置づけられており、良好な都市環境の形成に資する。 ・南風原町の地域防災計画において、避難予定場所として位置づけられており、地域の防災性向上に資する。	沖縄総合事務局 建設産業・地方整備課 (課長 竹富信也)

【その他施設費】

【官庁営繕事業】

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等による評価			担当課 (担当課長名)	
		貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)	B/C	事業の 緊急性	計画の 妥当性		その他
		便益の内訳及び主な根拠							
小樽地方合同庁舎 北海道開発局	39	50	・建物性能の向上：50億円 (耐震安全性を確保した庁舎整備：13,275㎡) ・環境への配慮：0.07億円 (CO2削減：161,536 kg-C/年)	47	1.1	132点	121点	・災害時に災害応急対策活動拠点としての機能を確保し、情報収集・指令、復旧対策の立案・実施、治安維持活動等の機能を確保する。 ・市内に分散している官署を集約・立体化し、合同庁舎として整備することにより、利用者の利便性や、公務の能率増進を図る。	本省大臣官房 官庁営繕部 計画課 (課長 澤木英二)
名古屋港湾合同庁舎 (別館) 中部地方整備局	16	29	・建物性能の向上：29億円 (耐震安全性を確保した庁舎整備：5,200㎡) ・環境への配慮：0.01億円 (CO2削減：28,656 kg-C/年)	21	1.3	133点	121点	・災害時に災害応急対策活動拠点としての機能を確保し、情報収集・指令、復旧対策の立案・実施、治安維持活動等の機能を確保する。	本省大臣官房 官庁営繕部 計画課 (課長 澤木英二)
熊本地方合同庁舎 九州地方整備局	145	215	・建物性能の向上：215億円 (耐震安全性を確保した庁舎整備：52,506㎡) ・環境への配慮：0.08億円 (CO2削減：452,478 kg-C/年)	181	1.2	126点	121点	・市内に分散している官署を集約・立体化し、合同庁舎として整備することにより、利用者の利便性や、公務の能率増進を図る。 ・県や市が推進している駅周辺地域整備計画において、景観形成の先導的役割を果たす。	本省大臣官房 官庁営繕部 計画課 (課長 澤木英二)

※事業の緊急性－既存施設の老朽・狭隘・官署の分散等、施設の現況から事業の緊急性を評価する指標

計画の妥当性－計画施設の位置・規模・構造など、新たな計画内容の妥当性を評価する指標

(採択要件：事業の緊急性及び計画の妥当性がともに100点以上)

【離島振興特別事業】

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	評価	担当課 (担当課長名)
県立奄美図書館整備事業 鹿児島県	7.4	・奄美群島振興開発特別措置法及び奄美群島振興開発計画の目的と合致している。 ・奄美群島内の拠点図書館として、群島内図書館の活動を支援するとともに、奄美地域に関する自然・歴史・文化等の資料を活用した人材の育成や情報の発信により、群島内外との交流連携が図られ、奄美群島の自立的発展に寄与する。	本省 都市・地域整備局 特別地域振興官 (振興官 上田洋平)
離島体験滞在交流促進事業 長崎県小値賀町	0.17	・離島振興法及び離島振興計画の目的と合致している。 ・創意工夫により自立かつ持続可能な発展に寄与し、地域間交流の促進に資するため、離島振興における適切な効果が期待できる。	本省 都市・地域整備局 離島振興課 (課長 福島章)

【小笠原諸島振興開発事業】

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	評価	担当課 (担当課長名)
港湾整備 東京都	0.98	・基本的要件及び小笠原の特殊性を考慮した評価基準に適合している。 ・漁港機能の基本である安全な漁船係留を確保するために最低限必要な整備である。	本省 都市・地域整備局 特別地域振興官 (振興官 上田洋平)

【船舶建造事業】

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	評価	担当課 (担当課長名)
大型巡視船 1000トン型 建造（4隻） 海上保安庁	184	整備しようとする巡視船は、速力、操縦性能、夜間監視能力等の向上に加え、複数の機動力のあるボートの搭載、巡視船艇・ヘリコプターへの補給機能等の拠点機能が強化されており、海洋権益の保全及び大規模災害時等における救助体制の強化を図ることができる。	海上保安庁 装備技術部 船舶課 (課長 久保田秀夫)
中型巡視船 350トン型 建造（3隻） 海上保安庁	73	整備しようとする巡視船は、速力、操縦性能、夜間監視能力等の警備能力が強化されており、沿岸水域等における監視警戒体制等の強化を図ることができる。	海上保安庁 装備技術部 船舶課 (課長 久保田秀夫)
小型巡視船 180トン型 建造（2隻） 海上保安庁	38	整備しようとする巡視船は、速力、操縦性能、夜間監視能力等の警備能力が強化されており、沿岸水域等における監視警戒体制等の強化を図ることができる。	海上保安庁 装備技術部 船舶課 (課長 久保田秀夫)
大型巡視艇 30メートル型 建造（3隻） 海上保安庁	39	整備しようとする巡視艇は、速力、操縦性能、夜間監視能力及び捕捉能力等が強化されており、外国漁船の取締、密輸・密航事犯等への対応能力の強化を図ることができる。	海上保安庁 装備技術部 船舶課 (課長 久保田秀夫)

【海上保安官署施設整備事業】

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	評価				担当課 (担当課長名)
		事業の 緊急性	計画の 妥当性	事業の 効果	その他	
船艇基地施設の整備 (鹿尻島) 海上保安庁	1.7	100点	121点	116点	分散している所属船艇の定係地を集約化することで、基地運営の改善を図り、基地機能を充実強化する。	海上保安庁 装備技術部 施設補給課 (課長 高柳由久)
船艇基地施設の整備 (石垣) 海上保安庁	2.6	100点	121点	116点	分散している所属船艇の定係地を集約化することで、基地運営の改善を図り、基地機能を充実強化する。	海上保安庁 装備技術部 施設補給課 (課長 高柳由久)

※ 事業の緊急性－既存施設の老朽・狭隘・官署の分散等、施設の現況から事業の緊急性を評価する指標

計画の妥当性－計画施設の位置・規模・構造など、新たな計画内容の妥当性を評価する指標

事業の効果－新たな政策課題の実現、執務能率の増進・利便性の向上等、施設の現況から事業の効果の評価する指標

(採択要件：事業の緊急性、計画の妥当性及び事業の効果がともに100点以上)

## 再評価結果一覧

### 【公共事業関係費】

#### 【河川事業】 (治水事業(直轄))

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	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						
鳴瀬川直轄河川改修事業(中流部)東北地方整備局	10年継続中	297	1,980	【内訳】 被害防止便益:1,980億円 【主な根拠】 浸水軽減戸数:297戸 浸水軽減面積:510ha	351	5.6	鳴瀬川中流部は浸水被害が度々発生する治水安全度の低い地域である。このため、河道掘削及び堤防拡築を実施し、治水安全度の向上を図り、地域住民が安心して暮らせる環境を早急に整える必要がある。	継続	河川局治水課 (課長 関克己)
北上川下流直轄河川改修事業(旧北上川分流堰地区)東北地方整備局	10年継続中	119	19,584	【内訳】 被害防止便益:19,584億円 【主な根拠】 浸水軽減戸数:3,188戸 浸水軽減面積:1507ha	1,312	14.9	・旧北上川では平成14年7月の出水により、浸水被害が生じ、石巻市や旧桃生町では避難勧告が発令された。 ・既存の分流施設では、北上川の治水計画である旧北上川への洪水量0m <sup>3</sup> /sとする調整ができないため、出水時には既存施設を越流し旧北上川へ流入するため水位が高くなり、被災リスクが高くなっている。 ・このため、施設の改築を行い、北上川下流域の治水安全度の向上を図る必要がある。	継続	河川局治水課 (課長 関克己)
庄川直轄河川改修事業北陸地方整備局	再々評価	924	34,611	【内訳】 被害防止便益:34,611億円 【主な根拠】 浸水軽減戸数:4,979戸 浸水軽減面積:893ha	1,342	25.8	・昭和51年洪水では沿川で家屋流出、家屋浸水等の浸水被害が発生した。 ・浸水による交通途絶、ライフライン切断による損害は広域的である。 ・このため、浸水被害を早急に解消する必要がある。	継続	河川局治水課 (課長 関克己)
小矢部川直轄河川改修事業北陸地方整備局	再々評価	1,601	23,344	【内訳】 被害防止便益:23,344億円 【主な根拠】 浸水軽減戸数:1,174戸 浸水軽減面積:342ha	1,850	12.6	・平成10年洪水では浸水家屋700戸以上の被害が発生した。 ・浸水による交通途絶、ライフライン切断による損害は広域的である。 ・このため、浸水被害を早急に解消する必要がある。	継続	河川局治水課 (課長 関克己)
手取川直轄河川改修事業北陸地方整備局	再々評価	96	5,087	【内訳】 被害防止便益:5,087億円 【主な根拠】 浸水軽減戸数:372戸 浸水軽減面積:170ha	207	24.6	・昭和9年7月洪水では堤防全延長の約3割が破堤し、死者・行方不明者112名、家屋被災1,023戸の被害が発生した。 ・氾濫区域には、県人口の1/3、工業生産額の1/2が集中し、JR、高速道路、国道8号等の広域交通網があり、被害は人的被害や交通途絶など甚大となる。 ・このため、洪水被害を早期に解消する必要がある。	継続	河川局治水課 (課長 関克己)

豊川河川改修事業 中部地方整備局	再々評価	334	1,457	【内訳】 被害防止便益：1,457億円 【主な根拠】 浸水軽減戸数：216戸 浸水軽減面積：151ha	438	3.3	整備計画対象洪水である昭和44年8月の台風7号時には、全壊流出7棟、床上浸水919棟、床下浸水838棟の大規模な被害が発生し、また江島地区においては破堤による甚大な被害を被った。 氾濫域には、複数の国道が含まれるため、浸水によって交通が遮断された場合の損害は広域的なものとなる。 このため、浸水被害を早期に解消する必要がある。	継続	河川局治水課 (課長 関克己)
---------------------	------	-----	-------	---	-----	-----	---	----	--------------------

【河川事業】  
(環境整備事業等(直轄))

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	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						
天竜川水系直轄総合水系環境整備事業 中部地方整備局	10年継続中	11	24	【内訳】 親水整備や舟運等の河川利用推進の効果による便益：24億円 【主な根拠】 年間利用者の増加数： 約100,000人(推定)	17	1.4	間接的利用価値として健康増進、環境教育、景観向上、地域経済への波及効果及びイメージアップの向上等。	継続	中部地方整備局 河川環境課 (五十嵐祥二)
吉井川水系直轄総合水系環境整備事業 中国地方整備局	その他	14	21	【内訳】 親水整備や水辺の楽校等の河川利用推進の効果による便益：21億円 【主な根拠】 支払意思額：326円/世帯/月 受益世帯数：22,758世帯	15	1.4	(自然再生事業) 天然記念物に指定されているアユモドキを保全するため、エコロジカルネットワークの形成。 (利用推進事業) 環境整備箇所におけるイベントの開催による地域の活性化。	継続	中国地方整備局 河川計画課 (永松義敬)
旭川水系直轄総合水系環境整備事業 中国地方整備局	その他	28	155	【内訳】 水環境改善効果による便益：30億円 親水整備や水辺の楽校等の河川利用推進の効果による便益：125億円 【主な根拠】 支払意思額：367円/世帯/月 受益世帯数：127,928世帯	33	4.7	(水環境整備事業) 定量的な水質変化と地域住民の評価及び生態系の多様性からの水環境の改善。 (利用推進事業) 環境整備箇所におけるイベントの開催による地域の活性化。 地元の協力体制が増大。	継続	中国地方整備局 河川計画課 (永松義敬)
高梁川水系直轄総合水系環境整備事業 中国地方整備局	その他	10	46	【内訳】 親水整備や水辺の楽校等の河川利用推進の効果による便益：46億円 【主な根拠】 支払意思額：300円/世帯/月 受益世帯数：51,939世帯	12	4.0	(自然再生事業) 魚類生態環境を保全するための移動性の確保。 (利用推進事業) 環境整備箇所におけるイベントの開催による地域の活性化。 水辺の楽校の社会教育施設としての定着。	継続	中国地方整備局 河川計画課 (永松義敬)
筑後川直轄総合水系環境整備事業 九州地方整備局	10年継続中	42	207	【内訳】 水辺プラザ便益：117億円 水辺の楽校便益：75億円 その他の利用推進の便益：15億円 【主な根拠】 受益者世帯数：364,450世帯	46	4.5	大山地区の水辺プラザでは、物産館やレストランなどの出店により集客力が増し相乗効果が現れた。また、日田地区においては日隈小学校や三隈中学校などで総合学習として利用している。	継続	九州地方整備局 河川環境課 (朝田 将)



【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	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						
厚沢部川広域基幹 河川改修事業 北海道	10年継続 中	200	1,339	【内訳】 被害防止便益：1,339億円  【主な根拠】 浸水軽減戸数：284戸 浸水軽減面積：1,160ha	199	6.7	・当地区は、平成6年9月の豪雨により浸水面積407ha、浸水家屋29戸、平成7年8月の豪雨で浸水面積756ha、浸水家屋138戸、平成9年8月の豪雨により、浸水面積634ha、家屋浸水20戸、平成10年5月の豪雨により、浸水面積8ha、家屋浸水11戸と連続して被害を受けている。 ・国道227号が浸水により遮断された場合は、大きく迂回する必要があり函館市と江差町間の物流に大きな影響が生じる。 ・このため、河道掘削や堤防などの整備により、浸水被害を解消する必要がある。	継続	北海道開発局 建設部地方整備課 (課長 高橋守人)
雨煙別川広域基幹 河川改修事業 北海道	再々評価	94	129	【内訳】 被害防止便益：129億円  【主な根拠】 浸水軽減戸数：67戸 浸水軽減面積：18ha	101	1.3	・当地区は、昭和56年8月の豪雨及び台風12号により、浸水面積208ha、全壊流失家屋1戸、浸水家屋30戸の甚大な被害を受けている。 ・国道234号が浸水により遮断された場合には、苫小牧市と岩見沢市の物流に大きな影響が生じる。 ・浸水区域には災害時要援護者施設がある。 ・このため、河道掘削や堤防などの整備により、浸水被害を解消する必要がある。	継続	北海道開発局 建設部地方整備課 (課長 高橋守人)
久根別川広域基幹 河川改修事業 北海道	再々評価	246	1,611	【内訳】 被害防止便益：1,611億円  【主な根拠】 浸水軽減戸数：201戸 浸水軽減面積：330ha	252	6.4	・当地区は、平成3年10月の豪雨により浸水面積1,120ha、浸水家屋126戸の甚大な被害を受けている。 ・平成17年には、北海道新幹線の開業(H27予定)が決定し、新駅周辺を流下する当該河川が氾濫した場合、旅客等のアクセスに大きな影響が生じる。 ・このため、河道掘削や堤防などの整備により、浸水被害を解消する必要がある。	継続	北海道開発局 建設部地方整備課 (課長 高橋守人)
尾幌川広域基幹河 川改修事業 北海道	再々評価	68	136	【内訳】 被害防止便益：136億円  【主な根拠】 浸水軽減戸数：217戸 浸水軽減面積：72ha	72	1.9	・当地区は、昭和61年9月の豪雨により浸水面積258ha、浸水家屋28戸の甚大な被害を受けている。 ・JR根室本線が横断しているため、氾濫の影響により運休した場合は、根室市への旅客や物流に大きな影響が生じる。 ・このため、河道掘削などの整備により、浸水被害を防止する必要がある。	継続	北海道開発局 建設部地方整備課 (課長 高橋守人)
ポン川都市広域基 幹河川改修事業 北海道	再々評価	103	963	【内訳】 被害防止便益：963億円  【主な根拠】 浸水軽減戸数：241戸 浸水軽減面積：249ha	115	8.4	・当地区は、昭和60年9月の台風12号により浸水面積100ha、浸水家屋8戸、昭和63年の豪雨により浸水面積251ha、浸水家屋32戸の甚大な被害を受けている。 ・浸水区域内には災害時要援護者施設がある。 ・このため、河道の掘削や堤防などの整備により、浸水被害を解消する必要がある。	継続	北海道開発局 建設部地方整備課 (課長 高橋守人)

岩崎川広域基幹河川改修事業 岩手県	再々評価	136	4,449	【内訳】 被害防止便益：4,449億円 【主な根拠】 浸水軽減戸数：373戸 浸水軽減面積：117.5ha	152	29.2	・岩崎川では、一部で護岸が整備されているものの、河道の流下能力が低く、過去に家屋や農地等の浸水被害が発生していた。このような状況下で、近年沿川においては市街化が著しく進んでおり、岩手県大の移転が本格化する等、沿川資産の一層の増加が予測されることから、未だ未着手である区間の改修を着実に進め浸水被害の軽減を図る必要がある。 ・本川の約5.0km区間が完成したことにより、全体想定氾濫面積約1,785haのうち、岩崎川左岸下流域の約327ha、344世帯への浸水被害、国道4号の冠水被害などが軽減したと判断している。また、H14洪水では、未改修区間で一部溢水する危険があったが、改修済区間では安全に洪水を流下させることが出来た。	継続	東北地方整備局 河川部地域河川課 (課長 佐藤慶 亀)
瀬月内川広域一般河川改修事業 岩手県	10年継続 中	12	117	【内訳】 被害防止便益：117億円 【主な根拠】 浸水戸数：34戸 氾濫面積：2.70ha	11	10.3	・事業区間は九戸村の中心地であり、想定氾濫区域には九戸村役場や消防署という重要な公共施設があることから、引き続き治水安全度の向上を図る必要がある。 ・計画区間のうち、極端に流下能力が低かった蒔田橋架替え及び南田頭首工撤去を行ったことにより、流下能力が全川で約50%になっている。	継続	東北地方整備局 河川部地域河川課 (課長 佐藤慶 亀)
迫川(夏川)広域基幹河川改修事業 宮城県	その他	50	471	【内訳】 被害防止便益：471億円 【主な根拠】 浸水軽減戸数：60戸 浸水軽減面積：302ha	105	4.5	・夏川は計画延長L=8,810mのうち、下流区間L=6,500mの改修が概成しているが、未改修である上流L=2,310mにおいて、平成14年、18年と漏水被害等が発生しており、地域住民から早期の回収要望が出されている。なお、夏川は県境河川となっており、左岸は岩手県で整備することとしている。	継続	東北地方整備局 河川部地域河川課 (課長 佐藤慶 亀)
五間堀川広域基幹河川改修事業 宮城県	再々評価	182	1346	【内訳】 被害防止便益：1,346億円 【主な根拠】 浸水軽減戸数：989戸 浸水軽減面積：546ha	159	8.4	・五間堀川は、平成6年9月の集中豪雨により、約3,600戸の浸水被害や、仙台空港が冠水により運行不能となるなど甚大な被害を受けた。このため河川激甚災害対策緊急事業等により中流若沼市街地の治水安全度は1/10程度まで向上しているが、引き続き下流及び上流期間の整備を実施する必要がある。	継続	東北地方整備局 河川部地域河川課 (課長 佐藤慶 亀)
多田川広域基幹河川改修事業 宮城県	再々評価	245	939	【内訳】 被害防止便益：939億円 【主な根拠】 浸水軽減戸数：819戸 浸水軽減面積：389ha	212	4.4	・多田川では、近20年の間に17回の浸水被害が発生している。多田川は、5河川の整備を進めるものであるが、特に治水安全度が低く、大崎市街地を貫流する大江川を中心に整備を進めている。大江川沿川では、古川南土地区画整理事業による宅地造成が平成17年度に完了し、沿川資産の増加が見込まれることから、早期に回収を進め浸水被害の軽減を図る必要がある。	継続	東北地方整備局 河川部地域河川課 (課長 佐藤慶 亀)
三種川広域基幹河川改修事業 秋田県	10年継続 中	87	138	【内訳】 被害防止便益：138億円 【主な根拠】 浸水軽減戸数：21戸 浸水軽減面積：27.5ha	132	1.0	・三種川は、過去10力年で4回の浸水被害が発生させており、特に山本町中心市街地が浸水区域となることから、その被害は甚大である。 ・県道が浸水することにより、山本中学校が陸の孤島となり生徒達が危険にさらされる可能性が高い。 ・このため浸水被害を早急に解消する必要がある。	継続	東北地方整備局 河川部地域河川課 (課長 佐藤慶 亀)

田川広域基幹河川改修事業（武名瀬川） 栃木県	10年継続中	61	266	【内訳】 被害防止便益：266億 【主な根拠】 浸水軽減面積：226ha 浸水軽減戸数：277戸	49	5.4	近年においても浸水被害が発生しているところであり、事業を継続していく必要がある。	継続	関東地方整備局 河川部地域河川課 （課長 箕浦宏和）
思川広域基幹河川改修事業（思川） 栃木県	10年継続中	63	972	【内訳】 被害防止便益：972億 【主な根拠】 浸水軽減面積：2,575ha 浸水軽減戸数：3,056戸	109	8.9	近年においても浸水被害が発生しているところであり、事業を継続していく必要がある。	継続	関東地方整備局 河川部地域河川課 （課長 箕浦宏和）
思川広域基幹河川改修事業（小藪川） 栃木県	10年継続中	14	145	【内訳】 被害防止便益：145億 【主な根拠】 浸水軽減面積：63ha 浸水軽減戸数：901戸	13	11.5	近年においても浸水被害が発生しているところであり、事業を継続していく必要がある。 また、土地区画整理事業と連携して整備を図ることによって効率的に事業推進が図れる。	継続	関東地方整備局 河川部地域河川課 （課長 箕浦宏和）
思川広域基幹河川改修事業（黒川） 栃木県	10年継続中	7.8	27	【内訳】 被害防止便益：27億 【主な根拠】 浸水軽減面積：88ha 浸水軽減戸数：108戸	9.0	3.0	近年においても浸水被害が発生しているところであり、事業を継続していく必要がある。	継続	関東地方整備局 河川部地域河川課 （課長 箕浦宏和）
小貝川広域基幹河川改修事業（小貝川） 栃木県	10年継続中	21	183	【内訳】 被害防止便益：183億 【主な根拠】 浸水軽減面積：78ha 浸水軽減戸数：107戸	27	6.7	近年においても浸水被害が発生しているところであり、事業を継続していく必要がある。	継続	関東地方整備局 河川部地域河川課 （課長 箕浦宏和）
小貝川広域基幹河川改修事業（五行川） 栃木県	10年継続中	131	552	【内訳】 被害防止便益：552億 【主な根拠】 浸水軽減面積：1,056ha 浸水軽減戸数：1,680戸	121	4.6	近年においても浸水被害が発生しているところであり、事業を継続していく必要がある。	継続	関東地方整備局 河川部地域河川課 （課長 箕浦宏和）
江川広域基幹河川改修事業 栃木県	10年継続中	27	614	【内訳】 被害防止便益：614億 【主な根拠】 浸水軽減面積：282ha 浸水軽減戸数：1,175戸	174	3.5	近年においても浸水被害が発生しているところであり、事業を継続していく必要がある。	継続	関東地方整備局 河川部地域河川課 （課長 箕浦宏和）
三杉川広域基幹河川改修事業 栃木県	10年継続中	40	762	【内訳】 被害防止便益：762億 【主な根拠】 浸水軽減面積：301ha 浸水軽減戸数：526戸	42	18.3	近年においても浸水被害が発生しているところであり、事業を継続していく必要がある。	継続	関東地方整備局 河川部地域河川課 （課長 箕浦宏和）
矢場川広域基幹河川改修事業 栃木県	10年継続中	19	200	【内訳】 被害防止便益：200億 【主な根拠】 浸水軽減面積：220ha 浸水軽減戸数：1,640戸	19	10.6	近年においても浸水被害が発生しているところであり、事業を継続していく必要がある。	継続	関東地方整備局 河川部地域河川課 （課長 箕浦宏和）
巴波川広域基幹河川改修事業（巴波川） 栃木県	10年継続中	23	39	【内訳】 被害防止便益：39億 【主な根拠】 浸水軽減面積：321ha 浸水軽減戸数：346戸	23	1.7	近年においても浸水被害が発生しているところであり、事業を継続していく必要がある。	継続	関東地方整備局 河川部地域河川課 （課長 箕浦宏和）
巴波川広域基幹河川改修事業（上流工区） 栃木県	10年継続中	18	190	【内訳】 被害防止便益：190億 【主な根拠】 浸水軽減面積：29ha 浸水軽減戸数：516戸	22	8.8	近年においても浸水被害が発生しているところであり、事業を継続していく必要がある。	継続	関東地方整備局 河川部地域河川課 （課長 箕浦宏和）

巴波川広域基幹河川改修事業（永野川） 栃木県	10年継続中	29	456	【内訳】 被害防止便益：456億 【主な根拠】 浸水軽減面積：263ha 浸水軽減戸数：734戸	31	14.5	近年においても浸水被害が発生しているところであり、事業を継続していく必要がある。	継続	関東地方整備局 河川部地域河川課 （課長 箕浦宏和）
荒川広域基幹河川改修事業（荒川） 栃木県	10年継続中	13	23	【内訳】 被害防止便益：23億 【主な根拠】 浸水軽減面積：70ha 浸水軽減戸数：39戸	16	1.4	近年においても浸水被害が発生しているところであり、事業を継続していく必要がある。	継続	関東地方整備局 河川部地域河川課 （課長 箕浦宏和）
荒川広域基幹河川改修事業（宮川） 栃木県	10年継続中	16	101	【内訳】 被害防止便益：101億 【主な根拠】 浸水軽減面積：50ha 浸水軽減戸数：92戸	20	5.0	近年においても浸水被害が発生しているところであり、事業を継続していく必要がある。	継続	関東地方整備局 河川部地域河川課 （課長 箕浦宏和）
碓氷川広域基幹河川改修事業（蕪中川） 栃木県	10年継続中	19	332	【内訳】 被害防止便益：332億 【主な根拠】 浸水軽減面積：61ha 浸水軽減戸数：157戸	22	15.1	近年においても浸水被害が発生しているところであり、事業を継続していく必要がある。	継続	関東地方整備局 河川部地域河川課 （課長 箕浦宏和）
大川広域基幹河川改修事業 群馬県	再々評価	58	1,921	【内訳】 被害防止便益：1,921億 【主な根拠】 浸水軽減面積：390ha 浸水軽減戸数：1,255戸	99	19.4	事業区間は河積が狭小であり、平成10年、15年に台風等による氾濫被害が発生している。このため河道改修を実施して地域の治水安全度を高める必要がある。	継続	関東地方整備局 河川部地域河川課 （課長 箕浦宏和）
境川地盤沈下対策事業 千葉県	再々評価	33	50	【内訳】 被害防止便益 50億円 【主な根拠】 浸水軽減家屋1,133戸 浸水軽減面積 15ha	37	1.3	流域の市街化の進行による流出増が見込まれる中、かつての地盤沈下の進行により雨水の自然排水が困難な状況となっており、浸水時の災害危険度が増大しており、治水安全度の早期向上が必要である。 当事業の実施により、洪水に対しては戦後の既往洪水に対応を図るとともに、内水に対しては概ね30年に1度発生する規模の内水に対応した施設整備が実施され、事業の投資効果が高く、事業も順調に進んでいることから、事業の継続が妥当である。	継続	関東地方整備局 河川部地域河川課 （課長 箕浦宏和）
霞川流域調節池整備事業 東京都	再々評価	123	976	【内訳】 被害防止便益：976億 【主な根拠】 浸水軽減戸数：970戸 浸水軽減面積：30ha	207	4.7	・流域の市街化の進行により、事業の必要性が更に高まっている。（便益の増加） ・地元住民から早期整備を要望されている。 ・用地買収など事業は計画通り進捗している。	継続	関東地方整備局 河川部地域河川課 （課長 箕浦宏和）
五反田川放水路都市基盤河川改修事業 神奈川県川崎市	再々評価	360	4,760	【内訳】 被害防止便益：4760億 【主な根拠】 浸水軽減戸数4729戸 浸水軽減面積227ha	365	13.0	トンネル部分は通常市民の目に触れることがないことから施設効果や必要性を広く理解してもらうためにも、見学会を主催するなど事業の広報に努める必要がある。	継続	関東地方整備局 河川部地域河川課 （課長 箕浦宏和）
平瀬川支川都市基盤河川改修事業 神奈川県川崎市	再々評価	80	121	【内訳】 被害防止便益：121億 【主な根拠】 浸水軽減戸数71戸 浸水軽減面積6.28ha	95	1.3	計画づくりに参加した地域住民と協働した新たな管理手法の確立が必要である。	継続	関東地方整備局 河川部地域河川課 （課長 箕浦宏和）

歌川都市基盤河川改修事業 神奈川県伊勢原市	10年継続中	78	171	【内訳】 被害防止便益：171億 【主な根拠】 浸水軽減戸数252戸 浸水軽減面積38ha	101	1.7	整備区域では、土地区画整理事業が進んでおり、浸水被害が発生すると経済的影響が大きい。残事業年数も本年度を含め4ヶ年である。本事業の治水効果の発現のため、護岸改修を実施して、残区間の流下能力の向上を図っていく必要がある。	継続	関東地方整備局 河川部地域河川課 (課長 箕浦宏和)
千曲川広域一般河川改修事業 長野県	再々評価	24	31	【内訳】 被害防止便益：31億 【主な根拠】 浸水軽減面積：37ha 浸水軽減戸数：51戸	24	1.3	当地区は、山あいの狭い地域に集落、JR、国道などが平行かつ密集して分布している。しかしながら、集落の存する千曲川左岸は無堤地であることから、これまで千曲川の増水により度々浸水被害を受けている。このため、堤防の整備により水害から人命、財産、社会資本を守るため、継続して事業を実施する必要がある。	見直し継続	関東地方整備局 河川部地域河川課 (課長 箕浦宏和)
魚野川広域基幹河川改修事業 新潟県	再々評価	265	163	【内訳】 被害防止便益：163億円 【主な根拠】 浸水軽減戸数：2,609戸 浸水軽減農地面積：502ha	37	4.4	・魚野川は、昭和56年8月の台風15号により、浸水面積96.8ha、浸水戸数2,261戸の大規模な浸水被害が発生した。 ・当該事業の実施により、越水による浸水被害の解消を早期に図る必要がある。	継続	北陸地方整備局 河川部地域河川課 (課長 中谷洋明)
鳥屋野潟都市広域基幹河川改修事業 新潟県	再々評価	217	482	【内訳】 被害防止便益：482億円 【主な内訳】 浸水軽減戸数：34,700戸 浸水軽減面積：3,520ha	416	1.2	・鳥屋野潟は、平成10年8月の梅雨前線豪雨により、床上・床下浸水を合わせ4,441戸の大規模な浸水被害が発生した。 ・流域に新潟市中心部（新潟駅周辺等）を含むため、都市機能の崩壊を招き損害は広域的である。 ・このため、浸水被害を早期に解消する必要がある。	継続	北陸地方整備局 河川部地域河川課 (課長 中谷洋明)
太田川（太田川下流工区） 広域基幹河川改修事業 静岡県	再々評価	115	3,684	【内訳】 被害防止便益：3,684億円 【主な内訳】 浸水軽減戸数：1,332戸 浸水軽減面積：1,466ha	74	49.8	・H16年11月12日豪雨により床上97戸、床下341戸の大規模な浸水被害が発生した。 ・浸水により市街地の交通が分断される被害が発生しており、再度分断時の損害は甚大である。 ・このため、早期に浸水被害を解消する必要がある。	継続	中部地方整備局 河川部地域河川課 (課長 三浦盛男)
太田川（敷地川工区） 広域基幹河川改修事業 静岡県	再々評価	49	198	【内訳】 被害防止便益：198億円 【主な内訳】 浸水軽減戸数：23戸 浸水軽減面積：32ha	6.0	34.8	・上流域で新東名（第2東名）のIC周辺部の開発が見込まれる。 ・治水対策の早期の整備の重要性が高まっている。	継続	中部地方整備局 河川部地域河川課 (課長 三浦盛男)
瀬戸川（朝比菜川工区） 広域基幹河川改修事業 静岡県	再々評価	17	96	【内訳】 被害防止便益：96億円 【主な内訳】 浸水軽減戸数：56戸 浸水軽減面積：11ha	13	7.6	・H15年7月3日豪雨により床下12戸の大規模な浸水被害が発生した。 ・浸水により市街地の交通が分断される被害が発生しており、再度分断時の損害は甚大である。 ・このため、早期に浸水被害を解消する必要がある。	継続	中部地方整備局 河川部地域河川課 (課長 三浦盛男)
瀬戸川（石脇川工区） 広域基幹河川改修事業 静岡県	再々評価	26	114	【内訳】 被害防止便益：114億円 【主な内訳】 浸水軽減戸数：2,174戸 浸水軽減面積：245ha	21	5.4	・H16年6月30日豪雨により床上57戸、床下57戸の大規模な浸水被害が発生した。 ・浸水により市街地の交通が分断される被害が発生しており、再度分断時の損害は甚大である。 ・このため、早期に浸水被害を解消する必要がある。	継続	中部地方整備局 河川部地域河川課 (課長 三浦盛男)

北川鉄道橋・道路橋緊急対策事業(総合流域防災事業区間含む)滋賀県	10年継続中	56	166	【内訳】 被害防止便益：166億円 【主な根拠】 浸水軽減戸数：332戸 浸水軽減面積：16ha	55	3.0	・北川沿川では、平成9年8月の前線豪雨により、17戸の床下浸水被害が発生した。 ・北川沿川は南草津駅を中心とした市街地であり、資産及び道路・鉄道等の主要交通網が集中しており、ひとたび浸水被害が発生すると都市機能のマヒなど壊滅的な被害に繋がることが予想される。 ・このため、浸水被害を早期に解消する必要がある。	継続	近畿地方整備局河川部地域河川課(課長 岡山公雄)
千々川広域基幹河川改修事業京都府	再々評価	33	124	【内訳】 被害防止便益：124億円 【主な根拠】 浸水軽減戸数：59戸 浸水軽減面積：25.7ha	33	3.7	・沿川では、平成16年の台風23号にて床上7戸、床下31戸の浸水被害が発生した。 ・小学校・幼稚園の安全確保、国道9号及び関連道路の冠水により、JR千代川駅周辺の交通途絶やその波及被害は広域的である。 ・このため、浸水被害を早期に解消する必要がある。	継続	近畿地方整備局河川部地域河川課(課長 岡山公雄)
雑水川広域基幹河川改修事業京都府	再々評価	26	113	【内訳】 被害防止便益：113億円 【主な根拠】 浸水軽減戸数：54戸 浸水軽減面積：2.7ha	24	4.7	・沿川では、平成5年の梅雨前線豪雨にて床下33戸の浸水被害が発生した。 ・老人福祉センター・保育園の安全確保、国道9号及び関連道路の冠水により、市役所等への交通途絶やその波及被害は広域的である。 ・このため、浸水被害を早期に解消する必要がある。	継続	近畿地方整備局河川部地域河川課(課長 岡山公雄)
七瀬川都市基幹河川改修事業京都市	再々評価	100	281	【内訳】 被害防止便益：281億円 【主な根拠】 浸水軽減戸数：390戸 浸水軽減面積：6.8ha	132	2.1	・2層式河川の整備により、下部河川は、国道24号及び関連道路の冠水による交通途絶等の浸水被害を解消し、又、上部河川は、せせらぎとして、水と緑豊かな水辺空間としての地域環境の整備に貢献できる。	継続	近畿地方整備局河川部地域河川課(課長 岡山公雄)
神崎川都市基幹河川改修事業(本川工区)大阪府	10年継続中	153	12,604	【内訳】 被害防止便益：12,604億円 【主な根拠】 浸水軽減戸数：12,414戸 浸水軽減面積：237ha	85	148.3	・良好な水辺空間の形成 ①管理用通路を利用した地域の交流拠点の形成 ②周辺環境に配慮した景観の形成	継続	近畿地方整備局河川部地域河川課(課長 岡山公雄)
神崎川都市基幹河川改修事業(安威川工区)大阪府	10年継続中	19	244	【内訳】 被害防止便益：244億円 【主な根拠】 浸水軽減戸数：69戸 浸水軽減面積：4ha	23	10.8	・良好な水辺空間の形成 ①管理用通路を利用した地域の交流拠点の形成 ②周辺環境に配慮した景観の形成	継続	近畿地方整備局河川部地域河川課(課長 岡山公雄)
西除川都市基幹河川改修事業(本川下流工区)大阪府	10年継続中	115	1,629	【内訳】 被害防止便益：1,629億円 【主な根拠】 浸水軽減戸数：153戸 浸水軽減面積：6ha	104	15.7	・良好な水辺空間の形成 ①管理用通路を利用した地域の交流拠点の形成 ②周辺環境に配慮した景観の形成	継続	近畿地方整備局河川部地域河川課(課長 岡山公雄)
石川都市基幹河川改修事業(天見川工区)大阪府	10年継続中	259	513	【内訳】 被害防止便益：513億円 【主な根拠】 浸水軽減戸数：101戸 浸水軽減面積：5ha	140	3.7	・良好な水辺空間の形成 ①管理用通路を利用した地域の交流拠点の形成 ②周辺環境に配慮した景観の形成	継続	近畿地方整備局河川部地域河川課(課長 岡山公雄)
日方川広域基幹河川改修事業和歌山県	再々評価	104	1,876	【内訳】 被害防止便益 1,876億円 【主な根拠】 浸水軽減戸数 2,122戸 浸水軽減面積 83ha	105	17.8	・海南市船尾、日方地区は、平成元年9月の台風22号により、床上浸水54戸、床下浸水276戸の大規模な浸水被害が発生した。 ・このため、浸水被害を早期に解消する必要がある。	継続	近畿地方整備局河川部地域河川課(課長 岡山公雄)

足守川広域基幹河川改修事業 岡山県	10年 継続中	34	1,444	【内訳】 被害防止便益：1,444億円 【主な根拠】 浸水軽減戸数：1,550戸 浸水軽減面積：625ha	23	62.8	・昭和47年に522戸、昭和51年に759戸、昭和60年に121戸の甚大な浸水被害が発生しており、また近年においてもH3、H5、H10、H16にも浸水被害が発生している。 ・浸水区域には、幼稚園や小・中学校等も含んでおり、影響は甚大である。 ・このため、浸水被害を早期に解消する必要がある。	継続	中国地方整備局 河川部地域河川課 (課長 野津保之)
倉敷川広域基幹河川改修事業 岡山県	再々 評価	169	3,080	【内訳】 被害防止便益：3,080億円 【主な根拠】 浸水軽減戸数：1,200戸 浸水面積：1,555ha	64	48.1	・昭和51年に1,378戸、昭和60年に307戸、平成2年に145戸の甚大な浸水被害が発生しており、また近年においてもH7、H8、H16にも浸水被害が発生している。 ・浸水区域には、病院・幼稚園や小・中学校等も含んでおり、影響は甚大である。 ・このため、浸水被害を早期に解消する必要がある。	継続	中国地方整備局 河川部地域河川課 (課長 野津保之)
江の川広域基幹河川改修事業 広島県	再々評価	252	105	【内訳】 被害防止便益：105億円 【主な根拠】 浸水軽減戸数：94戸 浸水軽減面積：7ha	87	1.2	H11.6.29豪雨により床上2戸、床下12戸の浸水被害が未整備区間において生じており事業の緊急性がある	継続	中国地方整備局 河川部地域河川課 (課長 野津保之)
成羽川広域一般河川改修事業 広島県	再々評価	23	30	【内訳】 被害防止便益：30億円 【主な根拠】 浸水軽減戸数：16戸 浸水軽減面積：1.4ha	23	1.3	H10.10.17台風10号により床下7戸の浸水被害が生じており、背後地において防護すべき資産が大きいいため早期の整備が必要である	継続	中国地方整備局 河川部地域河川課 (課長 野津保之)
京橋・猿猴・府中大川地震・高潮対策事業 広島県	再々評価	510	43,411	【内訳】 被害防止便益：43,411億円 【主な根拠】 浸水軽減戸数：10,483戸 浸水軽減面積：249ha	617	70.4	京橋・猿猴・府中大川においてはH16.9.7台風18号により床上1戸、床下304戸の浸水被害が生じている。また、都市機能の集積があることから事業の早期整備の必要性がある。	継続	中国地方整備局 河川部地域河川課 (課長 野津保之)
安川広域基幹河川改修事業 広島県	再々評価	61	937	【内訳】 被害防止便益：937億円 【主な根拠】 浸水軽減戸数：575戸 浸水軽減面積：18ha	73	12.8	安川においてH11.6.29豪雨により床上20戸、床下20戸の浸水被害が生じており、流域開発も進展していることから、流下能力不足を早期に解消する必要がある。	継続	中国地方整備局 河川部地域河川課 (課長 野津保之)
御幸川都市基盤河川改修事業 広島市	再々評価	49	1,257	【内訳】 被害防止便益：1,257億円 【主な根拠】 浸水軽減戸数：1,160戸 浸水軽減面積：27ha	62	20.2	・平成3年9月の台風19号により、50戸の浸水被害が発生した。 ・想定氾濫区域内には、JR山陽本線を始めとする重要な公共施設が多く、また、人口・資産が密集し資産が膨大であるため、継続して事業を実施する必要がある。	継続	中国地方整備局 河川部地域河川課 (課長 野津保之)
山倉川都市基盤河川改修事業 広島市	再々評価	24	171	【内訳】 被害防止便益：171億円 【主な根拠】 浸水軽減戸数：120戸 浸水軽減面積：15ha	24	6.9	・一般国道54号可部バイパスの部分供用に伴い、流域内の開発が促進され、今後より一層の人口・資産が集中することが見込まれるため、継続して事業を実施する必要がある。	継続	中国地方整備局 河川部地域河川課 (課長 野津保之)
切戸川広域基幹河川改修事業 山口県	再々評価	64.0	5,260	【内訳】 被害防止便益：5260億円 【主な根拠】 浸水軽減戸数：4794戸 浸水軽減面積：371ha	68.7	76.6	平成5年8月2日の洪水により、床上浸水12戸、床下浸水138戸の被害が発生。平成16年8月30日の洪水により、床上浸水18戸、床下浸水66戸の被害が発生。平成17年7月4日の洪水により床下11戸の被害が発生。 人身被害の軽減、精神的被害の軽減を図るため、これらの頻発する浸水被害を早期に解消する必要がある。	継続	中国地方整備局 河川部地域河川課 (課長 野津保之)

西光寺川広域基幹河川改修事業 山口県	再々評価	51.0	86	【内訳】 被害防止便益：86億円 【主な根拠】 浸水軽減戸数：187戸 浸水軽減面積：14.5ha	56.1	1.5	平成5年8月2日の洪水により、床下浸水18戸の被害が発生。平成16年8月30日の洪水により、隅田川合流部及びその上流部において浸水被害が発生。人身被害の軽減、精神的被害の軽減を図るため、これらの浸水被害を早期に解消する必要がある。	継続	中国地方整備局 河川部地域河川課 (課長 野津保之)
厚狭川広域基幹河川改修事業 山口県	再々評価	106.3	110	【内訳】 被害防止便益：110億円 【主な根拠】 浸水軽減戸数：1760戸 浸水軽減面積：536ha	39.4	2.8	平成11年6月29日の洪水により、浸水面積12ha浸水戸数47戸の被害が発生。人身被害の軽減、精神的被害の軽減を図るため、これらの頻発する浸水被害を早期に解消する必要がある。	継続	中国地方整備局 河川部地域河川課 (課長 野津保之)
綾川広域基幹河川改修事業 香川県	再々評価	163	3,233.0	【内訳】 被害防止便益 3233億円 【主な根拠】 浸水軽減戸数 726戸 浸水軽減面積 263戸	253	12.8	・坂出市及び綾川町では、平成16年10月の台風23号により、床上浸水367戸、床下浸水278戸、半壊5戸の浸水被害が発生した。 ・このため、浸水被害を早期に解消する必要がある。	継続	四国地方整備局 河川部地域河川課 (課長 岡本和宣)
広見川広域基幹河川改修事業(大宿川工区) 愛媛県	再々評価	36	36	【内訳】 被害防止便益：36億円 【主な根拠】 浸水軽減戸数：46戸 浸水軽減面積：16ha	35	1.0	生田地区は、昭和63年6月24日の梅雨前線豪雨により、床下浸水49戸、床上浸水2戸の浸水被害が発生した。未改修区間においては、流下能力が低く、洪水により交通の寸断が予想され、町中心地への往来ができなくなる。このため、早期の浸水被害の軽減を図る必要がある。	継続	四国地方整備局 河川部地域河川課 (課長 岡本和宣)
平井川広域基幹河川改修事業 大分県	再々評価	14	31	【内訳】 被害防止便益 31億円 【主な根拠】 浸水軽減戸数 35戸 浸水軽減面積 19ha	16	2.0	近年(平成15,17年)においても家屋や田畑の浸水被害が発生しており、早期に解消する為、築堤等の整備をおこなうもの。 ○国道57号、国道442号、道の駅あさじ ○弱者施設	継続	九州地方整備局 河川部地域河川課 (課長 坂山敏二)
広渡川 広域基幹河川改修事業 宮崎県	再々評価	78	101	【内訳】 被害防止便益：101億円 【主な根拠】 浸水軽減戸数：66戸 浸水軽減面積：48ha	90	1.1	広渡川においては、平成元年、2年と連続して甚大な浸水被害が発生し、近年においても床上を含む浸水被害が頻発しているため、引き続き、浸水対策を継続する必要がある	継続	九州地方整備局 河川部地域河川課 (課長 坂山敏二)



【ダム事業】  
(直轄事業等)

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	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						
利根川上流ダム群 再編事業 関東地方整備局	準備計画 5年	-	-	-	-	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>・利根川の基準地点(八斗島)における基本高水のピーク流量22,000m<sup>3</sup>/sのうち、5,500m<sup>3</sup>/sを流域内の洪水調節施設により調節する計画であるが、その整備率は約30%に過ぎず治水安全度は不十分な状況である。</li> <li>・当事業は、利根川上流域の既設ダム群を有効活用することで治水機能の強化を図り、下流の洪水被害を軽減する。</li> <li>・ダム湖岸裸地の縮減、ダム下流河川における無水・減水区間の解消等、環境改善を図る。</li> <li>・一方、本事業の特性として従来の新設ダムと異なり既存ダム群を様々な手法を用いて治水機能の強化を図るものであるため、複数のメニューが考えられることから、明確な数値は今後の詳細な検討により算定される。</li> <li>・このため当事業は継続し、当面詳細な治水・利水計画を検討し、安全性、社会的影響、環境保全等の視点からコスト、施設計画、優先順位の検討充実を図ることとする。</li> </ul>	継続	河川局治水課 (課長 関克己)
中筋川総合開発事業(横瀬川ダム) 四国地方整備局	再々評価	400	630	<p>【内訳】 被害防止便益：358億円 流水の正常な機能の維持に関する便益：272億円</p> <p>【主な根拠】 浸水軽減戸数：11戸 浸水軽減面積：約20ha</p>	417	1.5	<ul style="list-style-type: none"> <li>・平成16年10月台風23号では、計画高水位を超える洪水により浸水戸数81戸、浸水面積433haの被害が発生しているなど、過去10年間に5回の浸水被害が発生している。</li> <li>・当該事業を含めた中筋川河川整備計画の実施により、基準地点磯ノ川において戦後最大洪水と同規模である1,000m<sup>3</sup>/sを流下させ、洪水被害を軽減させることができる。</li> <li>・同時に、横瀬川及び中筋川下流の流水の正常な機能の維持を図る。</li> <li>・四万十川(旧中村市)の水道用水として、新たに1日最大800m<sup>3</sup>の水道用水の取水を可能とする。</li> </ul>	継続	河川局治水課 (課長 関克己)
川辺川ダム建設事業 九州地方整備局	再々評価	-	-	-	-	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>・川辺川ダム建設事業は、球磨川の治水計画(工事実施基本計画)に位置づけられ、特定多目的ダム法による基本計画に基づき実施している事業である。</li> <li>・これまでの災害発生状況を考慮すれば、球磨川の治水対策は喫緊の課題であり、また、既に家屋をはじめ水没地域の移転が相当程度進んでいるところである。</li> <li>・一方、球磨川水系河川整備基本方針の策定に向けて社会資本整備審議会において審議中であり、利水計画の見直しについて農林水産省等が検討中である現状においては、ダム本体の緒元や、工期、事業費等が変わる状況にある。</li> <li>・このため事業は継続し、当面の間は、道路整備等の生活再建対策及び諸調査を実施することとする。</li> </ul>	継続	河川局治水課 (課長 関克己)

【ダム事業】  
 (補助事業)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	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						
当別ダム建設事業 北海道	再々評価	688	815	<p>【内訳】                      被害防止便益：357億円                      流水の正常な機能の維持に関する便益：458億円                      【主な根拠】                      浸水軽減戸数：120戸                      浸水軽減面積：150ha</p>	399	2.0	<p>当別ダムは、昭和36年に1,150戸の浸水被害が発生したほか、昭和37年、昭和45年、昭和56年と度々被害に見舞われており、また水道水及び農業用水も不足しており、地元から引き続き事業推進の要望が出されているなど、事業の必要性に変わりはなく、現事業計画に基づき予定通り完成に努める。</p>	継続	河川局治水課 (課長 関克己)
砂子沢ダム建設事業 秋田県	再々評価	215	333	<p>【内訳】                      被害防止便益：149億円                      流水の正常な機能の維持に関する便益：184億円                      【主な根拠】                      浸水軽減戸数：696戸                      浸水軽減面積：98ha</p>	226	1.5	<p>・昭和41年(浸水家屋160戸)に多大な浸水被害を被った。                      ・当該事業の実施により、ダム地点で計画高水流量130m<sup>3</sup>/sのうち最大100m<sup>3</sup>/sを調節し、小坂川沿川を洪水から防御する。また、取水の安定化及び河川環境の保全を図るとともに、小坂町及び鹿角市に対し日最大4,600m<sup>3</sup>の新規水道用水の供給を図る。</p>	継続	河川局治水課 (課長 関克己)
筒砂子ダム建設事業 宮城県	再々評価	800	1,410	<p>【内訳】                      被害防止便益：1,062億円                      流水の正常な機能の維持に関する便益：348億円                      【主な根拠】                      浸水軽減戸数：403戸                      浸水軽減面積：491ha</p>	447	3.2	<p>・昭和22年、23年、25年とたてつづけて多大な浸水被害を被った。近年においても平成14年7月に浸水家屋199戸の被害が生じた。                      ・当該事業の実施により、ダム地点で計画高水流量650m<sup>3</sup>/sのうち最大570m<sup>3</sup>/sを調節し、漆沢ダム(既設)及び田川ダム(実調中)等と合わせ、三本木基準点における計画高水4,100m<sup>3</sup>/sのうち1,000m<sup>3</sup>/sの洪水調節を行い、鳴瀬川沿川を洪水から防御する。また、取水の安定化及び河川環境の保全を図るとともに、鳴瀬川沿岸地区の農地1,904haに対して新規かんがい用水を確保する。</p>	継続	河川局治水課 (課長 関克己)
川内沢ダム建設事業 宮城県	再々評価	88	85	<p>【内訳】                      被害防止便益：64億円                      流水の正常な機能の維持に関する便益：21億円                      【主な根拠】                      浸水軽減戸数：24戸                      浸水軽減面積：17ha</p>	48	1.8	<p>・昭和61年及び平成6年(浸水家屋686戸)に多大な浸水被害を被った。近年においても平成14年7月に被害が生じた。                      ・当該事業の実施により、ダム地点で計画高水流量45m<sup>3</sup>/sのうち最大40m<sup>3</sup>/sを調節し、川内沢川沿川を洪水から防御する。また、取水の安定化及び河川環境の保全を図る。</p>	継続	河川局治水課 (課長 関克己)
払川生活貯水池建設事業 宮城県	再々評価	60	71	<p>【内訳】                      被害防止便益：36億円                      流水の正常な機能の維持に関する便益：35億円                      【主な根拠】                      浸水軽減戸数：2戸                      浸水軽減面積：2ha</p>	57	1.2	<p>・昭和52年及び昭和56年(浸水家屋48戸)に多大な浸水被害を被った。近年においても平成14年7月に被害が生じた。                      ・当該事業の実施により、ダム地点で計画高水流量70m<sup>3</sup>/sのうち最大52m<sup>3</sup>/sを調節し、伊里前川沿川を洪水から防御する。また、取水の安定化及び河川環境の保全を図るとともに、南三陸町(旧歌津町)に対し日最大1,000m<sup>3</sup>の新規水道用水の供給を図る。</p>	継続	河川局治水課 (課長 関克己)

大室川生活貯水池建設事業 栃木県	再々評価	47	85	【内訳】 被害防止便益：85億円 【主な根拠】 浸水軽減戸数：80戸 浸水軽減面積：12ha	41	2.1	水道事業者がダム事業への参画を見送ったことにより、ダム計画及び代替案の再検討を行い、流域の治水上の安全性や経済性などから総合的に判断した結果、「河道改修のみによる方法」の方が、より効率的、効果的に事業の進捗が図られる。	中止	河川局治水課 (課長 関克己)
八鹿生活貯水池建設事業 兵庫県	その他	97	-		-	-	水道事業の撤退により、ダム計画について見直しを行う必要が生じた。また、平成16年度の被災状況を踏まえ、治水事業の優先順位を再検討した結果、優先性が低くなったと判断した。	中止	河川局治水課 (課長 関克己)
大谷川生活貯水池整備事業 岡山県	5年未着工	61	75	【内訳】 被害防止便益：45億円 流水の正常な機能の維持に関する便益：30億円 【主な根拠】 浸水軽減戸数：84戸 浸水軽減面積：10ha	55	1.4	・昭和47年7月の集中豪雨により、死者1名、浸水戸数167戸の被害を受けた。その後も、平成5.7年梅雨前線および平成10年台風などたびたびの被害を受けている。 ・平成5.6.17年とたびたび水稲被害を受けており、毎年のように給水車による給水を実施している。 ・当該事業の実施により、ダム地点での基本高水流量33m <sup>3</sup> /sのうち24m <sup>3</sup> /sを調節する。 ・新見市哲西町地区の水道用水及び正常流量の補給が可能となる。	継続	河川局治水課 (課長 関克己)
梶毛ダム建設事業 広島県	再々評価	170	250	【内訳】 被害防止便益：163億円 流水の正常な機能の維持に関する便益：87億円 【主な根拠】 浸水軽減戸数：18戸 浸水軽減面積：1.2ha	123	2.0	・石内川は、従来より出水のたびに被害が発生し最近では昭和44年7月豪雨により浸水家屋79戸、浸水農地3haの被害が発生した。また、梶毛川上流域では開発計画による流出増が見込まれている。 ・そのため、早期に治水対策を行う必要がある。	継続	河川局治水課 (課長 関克己)
野間川生活貯水池整備事業 広島県	再々評価	74	60	【内訳】 被害防止便益：29億円 流水の正常な機能の維持に関する便益：31億円 【主な根拠】 浸水軽減戸数：3戸 浸水軽減面積：0.7ha	53	1.1	・尾道市御調町では、昭和47年、昭和60年、平成10年に大きな浸水被害が発生している。 ・三原市久井町では、平成6年に飲用井戸が枯渇するなどの渇水被害が発生している。 ・そのため、早期に治水対策及び、安定した水の給水を行う必要がある。	継続	河川局治水課 (課長 関克己)
綾川ダム群連携事業 香川県	再々評価	160	127	【内訳】 被害防止便益：69億円 流水の正常な機能の維持に関する便益：58億円 【主な根拠】 浸水軽減戸数：726戸 浸水軽減面積：263ha	102	1.2	・坂出市及び綾川町では平成16年10月の台風23号により、床上浸水367戸、床下浸水278戸、半壊5戸の浸水被害が発生した。 ・当該事業の実施により、治水基準点で計画高水流量1,300m <sup>3</sup> /sのうち120m <sup>3</sup> /sを調整する。 ・綾川流域は、農業用水等幅広い水利用がされているが、4～5年に1回程度取水制限が実施されており、平成6年渇水に代表される渇水時には、深刻な渇水被害が生じている。 ・当該事業により、渇水時においても既得用水の安定取水や動植物の保護などの流水の正常な機能維持に要する流量の確保が可能となる。	継続	河川局治水課 (課長 関克己)

柴川生活貯水池整備事業 徳島県	再々評価	80	85	【内訳】 被害防止便益：32億円 流水の正常な機能の維持に関する便益：53億円 【主な根拠】 浸水軽減戸数：13戸 浸水軽減面積：6.2ha	82	1.0	・流域では年間降水量は比較的少ないが、台風等の豪雨により災害が多く発生している。 ・当該事業の実施により、治水基準点で計画高水流量41m <sup>3</sup> /sのうち14m <sup>3</sup> /sを調整する。 ・柴川谷川流域は、現在不安定な溪流取水に頼っており、たびたび深刻な渇水被害が発生している。 ・当該事業により、新たに水道用水として200m <sup>3</sup> /日の取水を可能とする。 ・当該事業により、渇水時においても環境、動植物の保護などの流水の正常な機能維持に要する流量の確保が可能となる。	継続	河川局治水課 (課長 関克己)
和食ダム建設事業 高知県	再々評価	136	216	【内訳】 被害防止便益：130億円 流水の正常な機能の維持に関する便益：86億円 【主な根拠】 浸水軽減戸数：64戸 浸水軽減面積：154ha	113	1.9	・高齢化による避難の遅れから人的被害が発生する。 ・冠水により、国道55号線を利用している旅客・物流が遮断され、県中央部から東部にかけての広域で損害が発生する。 ・このため、浸水被害を早期に解消する必要がある。	継続	河川局治水課 (課長 関克己)
藤波ダム建設事業 福岡県	再々評価	345	759	【内訳】 被害防止便益：505億円 流水の正常な機能の維持に関する便益：254億円 【主な根拠】 浸水軽減戸数：168戸 浸水軽減面積：76ha	368	2.1	・昭和44年の洪水では被害額314百万円、浸水戸数1755戸の浸水被害が発生したほか、昭和55年、平成2年、平成7年と度々浸水被害が発生している。 ・当該事業の実施により中央橋基準点の高水流量570m <sup>3</sup> /sを480m <sup>3</sup> /sに低減する。	継続	河川局治水課 (課長 関克己)
井手口川ダム建設事業 佐賀県	10年 継続中	171	224	【内訳】 被害防止便益：106億円 流水の正常な機能の維持に関する便益：118億円 【主な根拠】 浸水軽減戸数：39戸 浸水軽減面積：33ha	150	1.5	・平成2年7月の洪水では被害額994百万円、浸水戸数123戸の浸水被害が発生している。 ・当該事業の実施により、ダム地点で計画高水流量100m <sup>3</sup> /sのうち75m <sup>3</sup> /sを調整する。 ・井手口川流域は、農業用水等幅広い水利用がされているが、しばしば水不足に見舞われ、特に、平成6年には渇水被害が発生している。 ・当該事業により、渇水被害の軽減と伊万里市への水道用水の安定取水が可能となる。	継続	河川局治水課 (課長 関克己)
岩下川河川総合開発事業（姫戸ダム） 熊本県	その他	52	74	【内訳】 被害防止便益：37億円 流水の正常な機能の維持に関する便益：37億円 【主な根拠】 浸水軽減戸数：218戸 浸水軽減面積：13ha	50	1.5	ダム計画及び代替案の検討を行い、経済性などから総合的に判断した結果、河川改修案の方が、より効果的であるという結果が得られた。	中止	河川局治水課 (課長 関克己)

【砂防事業等】  
 (砂防事業(直轄))

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	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						
樽前山直轄砂防事業 北海道開発局	10年継続 中	488	1,229	<p>【内訳】                      直接的被害軽減: 1,165億円                      間接的被害軽減: 64億円                      【主な根拠】                      人口: 約42,800人                      氾濫面積: 47.5km<sup>2</sup>                      世帯数: 約16,200世帯                      事業所数: 約1,500箇所                      国道等: 国道36号、道央自動車道                      鉄道: JR室蘭本線</p>	488	2.5	<p>・本事業の主な保全対象には、苫小牧市と登別市・室蘭市を結ぶJR室蘭本線や国道36号、道央自動車道などの重要交通網やライフラインが多数存在しており、土砂氾濫等により交通等が寸断された場合、地域の生活や経済に与える影響は極めて大きい。</p> <p>・本事業の主な保全対象である苫小牧市では、人口が昭和60年から平成17年にかけて159千人から173千人に増加(約1割)するなど、その年々人口が増加傾向にある。</p> <p>・樽前山の火山活動はやや活発な状態が続いているが、融雪型泥流に対する整備率はいまだに低い。</p> <p>・苫小牧市等自治体では、防災啓発活動や市民防災講座の開催等に取り組んでいる。</p> <p>・自治体、関係機関と連携し、火山監視情報の共有、防災拠点整備などについて取り組んでいる。</p> <p>以上のことから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るとともに国土を保全するため、砂防事業を継続する必要がある。</p>	継続	本省河川局 砂防部保全課 (課長 牧野裕至)
赤川水系直轄砂防事業 (赤川流域) 東北地方整備局	10年継続 中	3,870	13,267	<p>【内訳】                      直接的被害軽減: 13,093億円                      間接的被害軽減: 174億円                      【主な根拠】                      人家: 8,041戸                      氾濫面積(耕地): 4,224ha                      災害弱者関連施設: 老人ホーム1カ所、幼稚園4カ所                      避難場所・避難路: 52カ所                      国道等: 国道7号、国道112号、国道345号、県道349号、山形自動車道                      鉄道: JR羽越本線</p>	3,870	3.4	<p>・本事業の主な保全対象には、国道7号、国道112号、山形自動車道、JR羽越本線などの重要交通網やライフラインが多数通過しており、土砂氾濫等により交通等が寸断された場合、地域の生活や経済に与える影響は極めて大きい。</p> <p>・災害時要援護者関連施設である老人ホーム1カ所、幼稚園4カ所や避難場所・避難路等重要な施設が52カ所が土砂氾濫区域内に立地しており、土砂災害からの危険を早期に解消する必要がある。</p> <p>・上流域に月山(がっさん)や朝日山系の荒地を抱えており、地形が急峻で浸食作用が活発である。</p> <p>・流域では、昭和11年以降、平成17年度まで69年間に4年に1度の頻度で土砂災害が発生している。</p> <p>以上のことから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るとともに国土を保全するため、砂防事業を継続する必要がある。</p>	継続	本省河川局 砂防部保全課 (課長 牧野裕至)
渡良瀬川流域直轄砂防事業 関東地方整備局	10年継続 中	1,061	16,975	<p>【内訳】                      直接的被害軽減: 16,775億円                      間接的被害軽減: 200億円                      【主な根拠】                      人家: 20,249戸                      氾濫面積: 2,669ha</p>	5,512	3.1	<p>・本流域は「足尾銅山」等観光資源が多く、また上流と下流を結ぶ国道122号は地域の緊急輸送路に指定されており、土砂氾濫等により交通等が寸断された場合の迂回路がなく、地域の生活や経済に与える影響は極めて大きい。</p> <p>・流域の北部は、足尾銅山の煙害等により荒廃地化しており、脆く急峻な地形が形成されている。西部は、赤城山東斜面の火山噴出物による脆い地質で形成されており、平成14年には、川口川流域から土砂・流木が大量に流出した。</p> <p>・日光市足尾町については、土石流および急傾斜崩壊危険箇所118箇所全てにおいて土砂災害防止法に基づく警戒区域の指定が完了しており(H17.11.30)、下流域のみどり市や桐生市においても指定を推進している。</p> <p>以上のことから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るとともに国土を保全するため、砂防事業を継続する必要がある。</p>	継続	本省河川局 砂防部保全課 (課長 牧野裕至)

常願寺川水系直轄砂防事業 北陸地方整備局	再々評価	5,316	14,553	【内訳】 直接的被害軽減：10,768億円 間接的被害軽減：3,785億円 【主な根拠】 世帯数：48,000世帯 氾濫面積：55km <sup>2</sup>	3,587	4.1	<ul style="list-style-type: none"> <li>・常願寺川の氾濫区域には、富山市や立山町など37万人が生活しており、加えて県庁、市役所などの重要施設や国道8号、41号、北陸自動車道、JR北陸線などの重要交通網が集中しており、洪水氾濫及び土砂の堆積により甚大な被害を被る。</li> <li>・常願寺川の流域内にある「立山カルデラ」内には、未だ2億m<sup>3</sup>の不安定土砂が堆積しており、またその上流域では荒廃が進行している。</li> <li>・常願寺川下流に位置する立山町岩崎野や同町三ツ塚新（15.1k付近）で昭和44年8月の集中豪雨により甚大な被害が発生している。また、平成18年7月豪雨においても、その上流域にある珉谷等で荒廃が進行している。</li> <li>・当該事業箇所は、「立山黒部アルペンルート」等山岳観光地に隣接し、県内外から高い関心を持たれており、地域の安全確保のため、砂防事業の促進を強く要望されている。</li> <li>以上のことから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るとともに国土を保全するため、砂防事業を継続する必要がある。</li> </ul>	継続	本省河川局 砂防部保全課 (課長 牧野裕至)
飯豊山系直轄砂防事業 (荒川流域) 北陸地方整備局	再々評価	3,220	2,126	【内訳】 直接的被害軽減：2,079億円 間接的被害軽減：47億円 【主な根拠】 人家：5,323戸 氾濫区域（耕地）：約16ha	1,008	2.1	<ul style="list-style-type: none"> <li>・氾濫区域には、国道7号・113号などの重要交通網やライフラインが多数通過している。特に、小国町ではJR米坂線が寸断すると公共交通機関による他地域への移動が不可能となるなど、土砂氾濫等により交通等が寸断された場合、地域の生活や経済に与える影響は極めて大きい。</li> <li>・市町村の防災拠点や、伊佐領小学校、安角小学校等災害時要援護者施設が土砂氾濫区域内に立地しており、土砂災害からの危険を早期に解消する必要がある。</li> <li>・本地域では、昭和42年8月羽越災害により、流域内の市町村は壊滅的な被害を受けた。</li> <li>・本地域では、平成16年7月豪雨には、国道113号が出水により一時寸断され小国町が孤立化し、関川村では全村に避難勧告が発令され6箇所の避難所へ約1,600人が避難した。</li> <li>以上のことから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るとともに国土を保全するため、砂防事業を継続する必要がある。</li> </ul>	継続	本省河川局 砂防部保全課 (課長 牧野裕至)
庄内川直轄砂防事業 中部地方整備局	再々評価	846	3,736	【内訳】 直接的被害軽減：3,279億円 間接的被害軽減：457億円 【主な根拠】 人家：約44,800戸 重要公共施設：111施設 国道等：国道等5路線	981	3.8	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本事業の主な保全対象として、中央自動車道、東海環状自動車道、国道19号、JR中央本線などの重要交通網やライフラインが多数存在しており、土砂氾濫等により交通等が寸断された場合、地域の生活や経済に与える影響は極めて大きい。</li> <li>・名古屋市への通勤圏である多治見市や土岐市においては、世帯数が増加するなど、市街化が進み、山地斜面付近まで宅地開発されている。</li> <li>・近年では平成11年6月梅雨前線による被災や平成12年9月東海豪雨災害なども発生しており災害危険度の高い地域となっている。</li> <li>・また「美濃焼」に代表される陶磁器を中心とした文化が形成されており、陶磁器産業が発達している。</li> <li>・本地域には、多治見市役所等防災拠点となる官公署や、陶都中学校や昭和小学校等教育施設及び特別養護老人ホーム等災害時要援護者関連施設が多数存在している。</li> <li>以上のことから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るとともに国土を保全するため、砂防事業を継続する必要がある。</li> </ul>	継続	本省河川局 砂防部保全課 (課長 牧野裕至)

<p>富士山直轄砂防事業 (沼川流域) 中部地方整備局</p>	<p>10年継続 中</p>	<p>587</p>	<p>996</p>	<p>【内訳】 直接的被害軽減：800億円 間接的被害軽減：196億円 【主な根拠】 人家：約21,400戸 重要公共施設：14施設 国道等：2路線 鉄道：3路線</p>	<p>197</p>	<p>5.1</p>	<p>・主な保全対象には東名高速道路、国道1号、JR東海道本線、東海道新幹線等重要交通網やライフラインが多数存在しており、土砂氾濫等により交通等が寸断された場合、地域の生活や経済に与える影響は極めて大きい。 ・本地域には、富士市役所や富士警察署、富士市消防本部等防災拠点となる官公署や、教育施設及び災害時要援護者関連施設重要施設が多数存在している。 ・富士山では、脆弱な火山地質が地表面に広く分布するため、土砂生産が活発であり、大雨や融雪、スラッシュ雪崩などに伴う土石流が発生する危険性が高い。また、愛鷹山では、荒廃した第三紀の火山性の地質が分布しているため、土砂生産が活発であり、土石流が流出する危険性が高い状況になっている。 ・本地域では、昭和51年8月集中豪雨により床上浸水884棟、床下浸水2,846棟などの被害が生じた。 以上のことから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るとともに国土を保全するため、砂防事業を継続する必要がある。</p>	<p>継続</p>	<p>本省河川局 砂防部保全課 (課長 牧野裕 至)</p>
<p>吉野川水系直轄砂防事業 (祖谷川流域) 四国地方整備局</p>	<p>10年継続 中</p>	<p>762</p>	<p>1,162</p>	<p>【内訳】 直接的被害軽減：1,012億円 間接的被害軽減：150億円 【主な根拠】 人家：約51,000戸 氾濫面積：約97km<sup>2</sup> 事業所：約11,320箇所 耕地：約10ha</p>	<p>783</p>	<p>1.5</p>	<p>・氾濫区域にある「祖谷のかずら橋」は、国指定重要有形民俗文化財に指定されており、年間30万人以上の観光客が訪れ県西部の観光拠点となっている。 ・氾濫区域にある国道439号、県道山城東祖谷山線は、地域住民の生活道となっているほか、県の緊急輸送路として指定されている。また、「祖谷のかずら橋」に係る観光道路として利用が多いが、迂回路がなく、土砂災害が発生すると、乗客や観光客、観光施設が孤立化する。 ・近年では平成11年6月29日の梅雨前線豪雨により土石流が発生し宿泊施設の構造物、店舗が全壊したほか県道が160mに渡り埋没した。 ・平成16年の台風により、当流域の名頃地区では土石流災害により、人家1戸の損壊や3戸の浸水被害が発生し36世帯が避難生活を余儀なくされたほか、流域内で多数の土砂災害が発生した。 以上のことから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るとともに国土を保全するため、砂防事業を継続する必要がある。</p>	<p>継続</p>	<p>本省河川局 砂防部保全課 (課長 牧野裕 至)</p>
<p>大淀川水系直轄砂防事業 (高崎川水系) 九州地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>473</p>	<p>378</p>	<p>【内訳】 被害軽減：378億円 【主な根拠】 人家：460戸 事業所：50箇所 国道等：2路線 鉄道：JR吉都線</p>	<p>354</p>	<p>1.1</p>	<p>・氾濫区域にある宮崎自動車道、国道221号、JR吉都線は、地域住民の生活道となっているほか、県の緊急輸送路として指定されている。 ・本流域源頭部は火山活動が活発な「霧島火山帯」であり、その地盤は荒廃し脆弱である。 ・「霧島火山帯」には、「韓国岳」や「えびの高原」等著名な観光地が多数あり、年間120万人の観光客がおとずれるため、不特定多数の人命を土砂災害から保全する必要がある。 ・昭和54年の出水では浸水家屋100戸余り、旧国鉄では9箇所土砂の流出による寸断等が発生している。 ・平成17年の台風14号では、流域内では約200万m<sup>3</sup>の土砂が生産されたほか、流域の周辺には約500万m<sup>3</sup>の土砂生産を起こした髯塚山など記録的な大規模崩壊が多数発生しており、これらは不安定な状態で河床に堆積している。 以上のことから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るとともに国土を保全するため、砂防事業を継続する必要がある。</p>	<p>継続</p>	<p>本省河川局 砂防部保全課 (課長 牧野裕 至)</p>

桜島直轄砂防事業 九州地方整備局	再々評価	1,085	2,340	<p>【内訳】 直接的被害軽減 2,340億円</p> <p>【主な根拠】 人家：213戸 重要公共施設：22箇所 国道等：国道224号、県道26号</p>	1,085	2.2	<p>・交通網は島を周回する国道224号や県道26号等の道路しかなく、これらは地域の生活道路であると共に唯一の観光道路であり、これらが土砂災害により被災すると、集落や地域住民、観光客が孤立する。</p> <p>・「桜島」は、鹿児島県で最も著名な観光地の一つであり、年間150万人の観光客がおとずれるとともに島内に多数の観光施設や宿泊施設が存在しているため、不特定多数の人命を土砂災害から保全する必要がある。</p> <p>・本地域には、桜島病院や鹿児島市高齢者福祉センター等災害時要援護者施設がある。</p> <p>・桜島は、過去より噴火活動に伴い土石流が多発しており、近年では昭和58年2月2日に第二古里川の温泉街で土石流が氾濫し、国道、宿泊施設、住宅が被災を受けている。</p> <p>・平成18年6月には「昭和火口」が58年ぶりに噴火し、流域の荒廃が進んだ。また、梅雨前線に伴う豪雨により11回の土石流が発生したが、これらは整備された砂防施設により安全に河道を流下し、一般への被害を防ぐ事ができた。</p> <p>・警戒避難体制の整備は、防災無線の全戸整備をはじめ緊急時の情報伝達手段の整備がなされているところである。</p> <p>過去の被災経験から、地域住民の防災に対する意識は高く、砂防整備に伴う安全度の向上を強く要望されている。</p> <p>以上のことから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るとともに国土を保全するため、砂防事業を継続する必要がある。</p>	継続	本省河川局 砂防部保全課 (課長 牧野裕至)
---------------------	------	-------	-------	--	-------	-----	---	----	------------------------------

【砂防事業等】  
(砂防事業(補助))

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	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						
壮株内川通常砂防事業 北海道	10年継続 中	10	15	<p>【内訳】 直接的被害軽減：7億円 間接的被害軽減：8億円</p> <p>【主な根拠】 人家20戸 重要公共施設 国道0.1km、市道0.6km 上水道、 公民館、旅館、郵便局</p>	9.8	1.6	<p>・本流域には、第二次緊急輸送路である国道453号線や避難場所に指定されている北湯沢湯のさとも存在し、交通網についても迂回路がない。</p> <p>・本流域における災害のうち、近年で大きなものは平成11年7月31日～8月2日の豪雨による浜岸決壊等の被害である。</p> <p>・当地域は北湯沢温泉街を抱える観光地であり、地元からも引き続き事業推進の要望がある。</p> <p>以上のことから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るため、砂防事業を継続する必要がある。</p>	継続	本省河川局砂防部 保全課(課長 牧野裕至)
番屋の沢川通常砂防事業 北海道	10年継続 中	13	29	<p>【内訳】 直接的被害軽減：28億円 間接的被害軽減：1億円</p> <p>【主な根拠】 人家21戸 重要公共施設 国道0.1km、道道0.2km 駐在所、耕地1.7ha</p>	12	2.3	<p>・本流域には、第一次緊急輸送路である国道232号線が存在し、交通網についても迂回路がない。</p> <p>・本流域における災害のうち、近年で大きなものは平成11年7月28日～8月2日の豪雨による床下浸水等の被害である。</p> <p>・地元からも引き続き事業推進の要望がある。</p> <p>以上のことから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るため、砂防事業を継続する必要がある。</p>	継続	本省河川局砂防部 保全課(課長 牧野裕至)



ペンケ新得川通常砂防事業 北海道	10年継続 中	19	49	【内訳】 直接的被害軽減：46億円 間接的被害軽減：3億円 【主な根拠】 人家47戸 重要公共施設 国道0.5km、町道2.6km 耕地61.7ha、事業所9	18	2.6	・本流域には、第一次緊急輸送路である国道38号線が存在する。 ・本流域における災害のうち、近年で大きなものは平成5年6月3日～6月6日の豪雨による浸水被害である。 ・地元からも引き続き事業推進の要望がある。 以上のことから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るため、砂防事業を継続する必要がある。	継続	本省河川局砂防部 保全課（課長 牧野裕至）
東広尾川通常砂防事業 北海道	再々評価	30	90	【内訳】 直接的被害軽減：10億円 間接的被害軽減：80億円 【主な根拠】 人家7戸 重要公共施設 国道0.3km、道道1.0km 町道3.3km 公民館、さけますふ化場	28	3.1	・本流域には、第一次緊急輸送路である国道336号線が存在し、交通網についても迂回路がない。 ・本流域における災害のうち、近年で大きなものは平成14年9月30日～10月2日の台風21号による浜岸決壊、漁業被害である。 ・地元からも引き続き事業推進の要望がある。 以上のことから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るため、砂防事業を継続する必要がある。	継続	本省河川局砂防部 保全課（課長 牧野裕至）
ポン布部川火山砂防事業 北海道	10年継続 中	35	63	【内訳】 直接的被害軽減：60億円 間接的被害軽減：3億円 【主な根拠】 人家34戸 重要公共施設 道道0.3km、市道8.8km 中学校 耕地217ha	34	1.8	・本流域には、道道東山富良野線や麓郷市街地が存在する。 ・本流域における災害のうち、近年で大きなものは平成6年8月12日～23日の豪雨による浜岸決壊等の被害である。 ・地元工事推進期成会からも引き続き事業推進の要望がある。 以上のことから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るため、砂防事業を継続する必要がある。	継続	本省河川局砂防部 保全課（課長 牧野裕至）
布部川火山砂防事業 北海道	再々評価	35	149	【内訳】 直接的被害軽減：143億円 間接的被害軽減：6億円 【主な根拠】 人家36戸 道道2.1km、市道4.2km 事業所2、耕地63ha	34	4.3	・本流域には、道道東山富良野線や布礼別市街地が存在する。 ・本流域における災害のうち、近年で大きなものは平成10年8月25日～31日の豪雨による上流域の荒廃地の拡大被害等がある。 ・地元工事推進期成会からも引き続き事業推進の要望がある。 以上のことから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るため、砂防事業を継続する必要がある。	継続	本省河川局砂防部 保全課（課長 牧野裕至）

御返事川火山砂防事業 秋田県	10年継続中	14	42	<p>【内訳】 直接的被害軽減 42.0億</p> <p>【主な根拠】 ・被害家屋98戸 ・耕地980a ・橋梁4橋、市道3,400m 等</p>	13	3.3	<p>・本地域には、地域防災計画上の避難場所・避難路として位置づけられている御返事部落会館や複数の市道が存在し迂回路はない。</p> <p>・上流域では浸食・崩壊が進行し複数箇所不安定土砂が堆積していることから、今後の降雨により土石流災害の発生が懸念されている。</p> <p>・下流にはJR奥羽線と国道13号を有しており、多量の土砂が流出した際の被害は計り知れないものがある。</p> <p>・土砂災害の危険が高まった際には、県の雨量情報システムによる危険度判定情報を提供する体制が整っている。</p> <p>・地元住民から要望書があげられており、地元住民の要望が大きい。</p> <p>以上のことから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るため、砂防事業を継続する必要がある。</p>	継続	本省河川局砂防部 保全課（課長 牧野裕至）
吾妻川支川東沢通常砂防事業 群馬県	10年継続中	710	11	<p>【内訳】 直接的被害軽減 11.0億</p> <p>【主な根拠】 ・人家：17戸 ・国道：100m</p>	7	1.7	<p>・平成11年に土石流が発生し人家14戸が被災した履歴があり。</p> <p>・源頭部では浸食・崩壊が進行し不安定土砂が堆積していることから、土石流災害の発生が懸念されている。</p> <p>・保全対象には第2次緊急輸送路である国道145号を有しており、土石流発生の際は地域の交通を分断する危険性がある。</p> <p>・過去に被災した経緯もあることから地元住民からの要望が大きい。</p> <p>以上のことから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るため、砂防事業を継続する必要がある。</p>	継続	本省河川局砂防部 保全課（課長 牧野裕至）
岩首川通常砂防事業 新潟県	再々評価	13	29	<p>【内訳】 直接的被害軽減 28.7億円</p> <p>【主な根拠】 人家 32戸 公共施設 小学校 1 県道 230m、市道1450m 耕地 2.5ha</p>	12	2.3	<p>・災害のうち、近年で大きなものは昭和42年の集中豪雨で土石流が発生し、全壊・流出家屋3戸、橋りょう流出1橋の被害を受けた。</p> <p>・土砂災害の危険が高まった際には、県の雨量情報システムによる危険度判定情報を提供する体制が整っている。</p> <p>・地元住民から早期完成の要望が高い。</p> <p>・流域内では浸食・崩壊が進行し不安定土砂が堆積していることから、今後の降雨により土石流災害の発生が懸念されている。</p> <p>以上のことから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るため、砂防事業を継続する必要がある。</p>	継続	本省河川局砂防部 保全課（課長 牧野裕至）

大満寺沢川通常砂防事業 新潟県	再々評価	5.8	18	【内訳】 直接的被害軽減 18.2億円  【主な根拠】 人家 4戸 町道 400m 耕地 1ha	5.5	3.3	・本地域において災害のうち、近年で大きなものは平成3年8月の集中豪雨により被災し、平成10年の集中豪雨でも冠水や建物への土砂流入の被害を受けた。 ・土砂災害の危険が高まった際には、県の雨量情報システムによる危険度判定情報を提供する体制が整っている。 ・地元住民から要望書があげられており、地元住民の要望が大きい。 ・浸食・崩壊が進行し不安定土砂が堆積していることから、今後の降雨により土石流災害の発生が懸念されている。 以上のことから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るため、砂防事業を継続する必要がある。	継続	本省河川局砂防部 保全課（課長 牧野裕至）
荒戸沢通常砂防事業 新潟県	10年継続中	7.4	7.2	【内訳】 直接的被害軽減 7.2億円  【主な根拠】 事業所 10棟 国道 770m 農道 790m 耕地 3ha	6.9	1.0	・本地域には町中心部への通じる唯一の道路を有する。 ・災害のうち、近年で大きなものは平成7年7月の梅雨前線豪雨により土石流が国道まで到達し、耕地へ土砂流入、河道閉塞の被害を受けた。 ・周辺にダム湖があり観光船を運航されるなど観光開発が行われている。 ・過去の災害を受けたことにより、地元住民の要望が大きい。 ・流域内には溪岸侵食及び斜面崩壊により流入した土砂が溪床に堆積している。 以上のことから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るため、砂防事業を継続する必要がある。	継続	本省河川局砂防部 保全課（課長 牧野裕至）
鴻島川通常砂防事業 新潟県	10年継続中	6.8	12	【内訳】 直接的被害軽減 11.9億円  【主な根拠】 人家 21戸 公共施設 1施設 市道 1100m 耕地 18ha	6.8	1.8	・本地域における災害のうち、近年で大きなものは平成7年7月の梅雨前線豪雨によるもので、河道埋塞し集落に浸水被害が発生した。 ・土砂災害の危険が高まった際には、県の雨量情報システムによる危険度判定情報を提供する体制が整っている。 ・過去の災害のため地元住民の事業に対し協力的である。 ・浸食・崩壊が進行し複数箇所不安定土砂が堆積していることから、今後の降雨により土石流災害の発生が懸念されている。 以上のことから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るため、砂防事業を継続する必要がある。	継続	本省河川局砂防部 保全課（課長 牧野裕至）

西谷川火山砂防事業 新潟県	10年継続 中	16	27	【内訳】 直接的被害軽減 26.8億円 【主な根拠】 人家 75戸 県道 400m 市道 1000m 耕地 20ha	15	1.8	・本地域において平成7年7月の梅雨前線豪雨による流出土砂により集落に浸水被害が発生した。 ・土砂災害の危険が高まった際には、県の雨量情報システムによる危険度判定情報を提供する体制が整っている。 ・過去の災害のため地元住民の事業に対し協力的である。 ・浸食・崩壊が進行し複数箇所では不安定土砂が堆積していることから、今後の降雨により土石流災害の発生が懸念されている。 以上のことから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るため、砂防事業を継続する必要がある。	継続	本省河川局砂防部 保全課（課長 牧野裕至）
笹川通常砂防事業 富山県	10年継続 中	13	21	【内訳】 直接的被害軽減：21億円 【主な根拠】 保全戸数160戸、避難所 1 県道2,100m、橋梁7基	13	1.6	・笹川は、全流域面積が17.3km <sup>2</sup> であり、流域内に7箇所の土石流危険渓流を抱えていることから、当該区間においては河床変動が著しく、護岸が不安定な状態となっている。 ・過去には洪水により道路が寸断され、一次孤立したこともあり、地元住民から事業推進の要望が高い。 以上のことから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るため、砂防事業を継続する必要がある。	継続	本省河川局砂防部 保全課（課長 牧野裕至）
和田川通常砂防事業 富山県	10年継続 中	4.2	21	【内訳】 直接的被害軽減：21億円 【主な根拠】 浸水戸数：42,000戸 浸水面積：3,200ha 道路650km、鉄道38km	4.1	5.1	・当地域は山腹の荒廃が著しく、地質は脆弱であり、各渓流から生産される土砂の流出が著しい。被害想定区域には富山市街が含まれ、その被害は甚大となる。 ・上流部には登山基地やキャンプ地などの観光地があり、和田川に隣接する道路が唯一の交通路となっている。洪水によりこの道路が被災すると、観光客が孤立することとなる。 以上のことから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るため、砂防事業を継続する必要がある。	継続	本省河川局砂防部 保全課（課長 牧野裕至）
高橋川通常砂防事業 滋賀県	10年継続 中	18	54	【内訳】 直接被害軽減効果：54億円 【主な根拠】 人家108戸 国道1900m 耕地32.1ha	17	3.1	・本流域には、保全人家108戸、第一次緊急輸送路である国道161号及びJR湖西線が存在し、その被害は甚大となる。 ・本地域は、地元住民の防災に関する意識が高く、本事業への期待度も高く、協力的である。 以上のことから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るため、砂防事業を継続する必要がある。	継続	本省河川局砂防部 保全課（課長 牧野裕至）
コセ子谷通常砂防事業 滋賀県	10年継続 中	13	31	【内訳】 直接的被害軽減：31億円 【主な根拠】 人家26戸 東近江政所小学校、東近江政所出張所、政所集会所 県道300m 耕地0.3ha	12	2.5	・本地域には、東近江政所小学校等の災害時要援護者施設も存在し、交通網についても迂回路がない。 ・本地域は、地元住民の防災に関する意識が高く、本事業への期待度も高く、協力的である。 以上のことから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るため、砂防事業を継続する必要がある。	継続	本省河川局砂防部 保全課（課長 牧野裕至）

甘南備川通常砂防事業 大阪府	10年継続中	3	4.8	<p>【内訳】 直接的被害軽減：4.8億円</p> <p>【主な根拠】 ・人家5戸 ・道路100m ・橋梁2橋 ・耕地0.24ha</p>	2.8	1.7	<p>・本流域には保全対象として、人家5戸、府道東阪三日市線100mが通じ、橋梁も2橋あることから、土石流災害時には人命、公共施設物に対する甚大な被害が発生することが懸念され、砂防施設の整備は急務である。</p> <p>・本地域は、地元住民の防災に関する意識は高く、本事業への期待要望も強く協力的である。</p> <p>・本事業実施地である富田林市については、ハザードマップ等も配布済みであり、土石流災害に対する啓発活動も活発である。</p> <p>・溪岸浸食や山腹崩壊などにより流出した不安定な土砂が、流域の溪床に多く堆積しており、洪水時に流出する恐れがある。</p> <p>以上のことから、地域住民の生命と生活を土石流災害から守るため、砂防事業を継続する必要がある。</p>	継続	本省河川局砂防部 保全課（課長 牧野裕至）
橋川通常砂防事業 香川県	再々評価	9.8	11	<p>【内訳】 直接的被害軽減 11億</p> <p>【主な根拠】 人家157戸、事業所3、耕地8ha、県道0.4km、町道2.7km、農道等0.8km、橋梁12基、公民館2、道の駅(大阪城残石記念公園)1</p>	9.8	1.2	<p>・本地域には、公民館（避難所）、道の駅等の重要公共施設や人家157戸、事業所3箇所が存在し、交通網についても迂回路がない。</p> <p>・また、自主防災組織が結成され避難活動など土石流災害に対する自主的な取組がなされている。</p> <p>・本事業地のある小豆島は香川県を代表する観光地である。保全対象である大阪城残石記念公園は県内外からの観光客が集客する重要な観光施設であるため、被災することで小豆島の観光に大きな打撃を与える可能性がある。</p> <p>以上のことから、地域住民の生命と生活を土石流災害から守るため、砂防事業を継続する必要がある。</p>	継続	本省河川局砂防部 保全課（課長 牧野裕至）
久原川火山砂防事業 熊本県	5年未着工	2.8	7.3	<p>【内訳】 直接的被害軽減 7.3億円</p> <p>【主な根拠】 人家 30戸 耕地 234a 国道 20m 市道 390m</p>	2.6	2.8	<p>・本流域には、第一次緊急輸送路である国道325号や緊急時に避難路として使用する複数の町道、2箇所の町営住宅を含む人家30戸が存在する。</p> <p>・上流域では、山腹崩壊や溪岸浸食による不安定土砂が堆積しており、今後の豪雨での土石流災害発生が懸念される。</p> <p>・県の統合型防災情報システムにより土石流災害の危険度情報を提供する体制は整っている。</p> <p>・当高森町では、過去昭和49年と63年の2回死者を伴う災害が発生し、地元住民の危機意識は高く早期整備の要望が強い。</p> <p>以上のことから、地域住民の生命と生活を土石流災害から守るため、砂防事業を継続する必要がある。</p>	継続	本省河川局砂防部 保全課（課長 牧野裕至）

<p>後の谷通常砂防事業 鹿児島県</p>	<p>再々評価</p>	<p>25</p>	<p>30</p>	<p>【内訳】 直接的被害軽減 30億  【主な根拠】 人家76戸 市道750m</p>	<p>22</p>	<p>1.4</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本流域における災害のうち、近年で大きなものは平成5年8月6日の鹿児島豪雨災害において、本地区周辺でがけ崩れが4箇所が発生した。</li> <li>・本流域には、76戸の人家戸数を抱え人家密集地区でありかつ交通網と本地区の重要な生活路線である市道（12時間あたり10,000台以上）を抱えている。</li> <li>・地形地質及び植生状況は不良で、溪床勾配も10度以上ときつく、土石流の危険性が高い。</li> <li>・危険箇所の公表はされている。</li> <li>・地元住民・市は事業に対して協力的である。</li> </ul> <p>以上のことから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るため、砂防事業を継続する必要がある。</p>	<p>継続</p>	<p>本省河川局砂防部 保全課（課長 牧野裕至）</p>
<p>霧島山火山噴火警戒対策事業 鹿児島県</p>	<p>再々評価</p>	<p>6.7</p>	<p>—</p>	<p>—</p>	<p>—</p>	<p>—</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・霧島山の火山活動状況を把握するために、雨量情報・土石流監視情報としてのセンサー情報及び監視カメラを設置し、その情報を霧島市・湧水町へ提供することで、警戒避難体制が確立され、約12,000世帯・人口29,000人に対し、避難支援ができるようになる。</li> <li>・国・宮崎・鹿児島両県及び周辺市町が相互に連携を取り、防災対策の充実に取り組める情報交換の場としてH18年に「霧島火山防災連絡会」を設置するなど地元住民・市町は事業に対して非常に協力的である。</li> <li>・H19年度概成予定であり、H19年度は監視カメラ等の警戒情報を提供するための整備を完了するものである。</li> </ul>	<p>継続</p>	<p>本省河川局砂防部 砂防計画課（課長 中野泰雄）</p>

【砂防事業等】

(地すべり対策事業(直轄))

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	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)				
			便益の内訳及び主な根拠						B/C
豊牧地区 直轄地すべり対策 事業 東北地方整備局	再々評価	227	300	<p>【内訳】 直接的被害額 299 億円 間接的被害額 1.0 億円</p> <p>【主な根拠】 人家80戸 国道458号0.2km、県道30号 0.7km 公民館等 6カ所 耕地 278ha 避難場所・避難路 2カ所</p>	227	1.3	<p>・豊牧地すべり地は、月山系を水源とする最上川水系銅山川右支川、赤松川中流の両岸に沿って分布している第三紀層地すべり地帯の総称であり、地すべり地帯及び下流域には豊牧・里道・沼の台・滝の沢・折渡・中野・平林の各集落が連なっている。</p> <p>・豊牧地区地すべりは、古くから活発な地すべり活動歴があり、地すべりによる土砂移動によって大きな被害を受けてきている。</p> <p>・豊牧地すべり地の末端を流下する赤松川下流域には国道458号、県道30号の重要交通網があり、地すべりで形成される天然ダムの決壊による土砂砂泥濘等により交通が寸断された場合、地域経済に与える影響は極めて大きい。</p> <p>・また、避難場所・避難路2カ所が地すべり区域及び下流に立地しており、早期に地すべり移動を抑止する必要がある。</p> <p>以上のことから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るとともに国土を保全するため、地すべり対策事業を継続する必要がある。</p>	継続	
平根地区 直轄地すべり対策 事業 東北地方整備局	再々評価	155	451	<p>【内訳】 直接的被害額 444 億円 間接的被害額 7.4 億円</p> <p>【主な根拠】 人家260戸 国道47号1.7km、県道57号 10.0km、J R陸羽西線1.0km 官公署2カ所、学校2カ所、 公民館等11カ所 耕地 146ha 災害弱者関連施設 保育所1カ 所 避難場所・避難路 5カ所</p>	155	2.9	<p>・平根地すべり地は、月山系を水源とする最上川水系角川右支川、沢内川中流の両岸に沿って分布している第三紀層地すべり地帯の総称であり、地すべり地帯及び下流域には平根、片倉、勝地、上野、沢内、本郷、十二沢、鹿ノ沢、中沢、三ツ沢などの各集落が連なっている。</p> <p>・平根地区地すべりは、古くから活発な地すべり活動歴があり、宅地や耕地、県道等に段差や亀裂が生じるなど地すべり災害による大きな被害を受けてきている。</p> <p>・平根地すべり地の末端を流下する沢内川下流域には国道47号、県道57号の重要交通網があり、地すべりで形成される天然ダムの決壊による土砂砂泥濘等により交通が寸断された場合、地域経済に与える影響は極めて大きい。</p> <p>・また、災害弱者関連施設である保育所1カ所、避難場所・避難路5カ所が地すべり区域及び下流に立地しており、早期に地すべり移動を抑止する必要がある。</p> <p>以上のことから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るとともに国土を保全するため、地すべり対策事業を継続する必要がある。</p>	継続	本省河川局 砂防部保全課 (課長 牧野裕至)

甚之助谷地区 直轄地すべり対策 事業 北陸地方整備局	再々評価	102	244	【内訳】 直接的被害軽減 243 億円 間接的被害軽減 1.3 億円  【主な根拠】 公共施設 3箇所 学校 1箇所 (小中学校) 宿泊施設 4施設 人家39戸 道路 9,220m 発電所施設 1箇所	157	1.5	・白峰地区は、白山登山の主要な基地であり、温泉やスキー場等の観光地でもあるため、地すべり災害が発生した場合には、多くの観光施設や資源を破壊すると同時に登山者や観光客が減少し、地域経済に多大な影響を及ぼすこととなる。 ・当該地域では過去から大規模な土砂災害に見舞われている。その中でも特に甚大な被害が発生したのは昭和9年7月の災害であり、死者97名、行方不明者15名、流出家屋172戸等、手取川流域の全域にわたる大規模な氾濫被害が発生した。このため、災害からの危険を早期に解消する必要がある。 ・当該地域では、地すべり対策事業への要望や期待が高く、平成17年には関係機関の連携と地域防災の充実を図るため白山麓の旧五村が中心となって「NPO白山麓地域安全ネットワーク」を設立し、地域防災の支援と関係機関への要望活動を行っている。 以上のことから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るとともに国土を保全するため、地すべり対策事業を継続する必要がある。	継続	本省河川局 砂防部保全課 (課長 牧野裕至)
-------------------------------------	------	-----	-----	--	-----	-----	--	----	------------------------------

【砂防事業等】

(地すべり対策事業(補助))

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	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						
高造路 地すべり 対策事業 山形県	再々評価	6.8	9.5	【内訳】 直接的被害軽減 9.5億円  【主な根拠】 人家24戸 主要地方道1,270m 橋梁3橋 等	6.5	1.5	・当箇所の主要地方道は迂回路がない。 ・地元住民からは早期事業完成を要望されている。 ・地域における防災意識は高い。 ・土砂災害に関する情報の提供を行っている。 ・避難活動等のための土砂災害に対する取組が実施されている。 以上のことから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るため、地すべり対策事業を継続する必要がある。	継続	本省河川局 砂防部保全課 (課長 牧野裕至)
坂本地区地すべり 対策事業 群馬県	10年継続 中	6.2	11	【内訳】 直接的被害軽減額 11億円  【主な根拠】 人家59戸、 (主)富岡神流線、町道 西塩沢集会所(避難所)	5.8	1.9	・(主)富岡神流線及び西塩沢集会所はそれぞれ緊急輸送路及び避難所となっており、対策が急務。 ・地すべり対策を実施する事により、地域の避難体制構築に必要な施設の安全が確保され、防災力の向上が図られる。 ・土砂災害に関する情報の提供を行っている。 ・避難活動等のための土砂災害に対する取組が実施されている。 以上のことから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るため、地すべり対策事業を継続する必要がある。	継続	本省河川局 砂防部保全課 (課長 牧野裕至)



大沢地区地すべり対策事業 神奈川県	10年継続中	7.0	39	【内訳】 直接的被害軽減 39億円 【主な根拠】 人家153戸	6.4	6.1	・現在も地すべり挙動が観測され、ブロック内の変動が大きいことから、優先度が高い。 ・過去に20回程度の地すべり等による災害履歴がある。 ・地域における防災意識は高い。 ・土砂災害に関する情報の提供を行っている。 ・避難活動等のための土砂災害に対する取組が実施されている。 以上のことから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るため、地すべり対策事業を継続する必要がある。	継続	本省河川局 砂防部保全課 (課長 牧野裕至)
西島地区地すべり対策事業 山梨県	10年継続中	6.0	16	【内訳】 直接的被害軽減 16億円 【主な根拠】 人家62戸 道路2.5km 公民館1箇所	6.0	2.7	・当該箇所は、平成3年に地すべり災害が発生し、平成14年にも新たな地すべりが発生している。 ・保全区域には、人家67戸の他、避難路2.5km及び一級河川が含まれており、ひとたび大きな災害が発生すれば、甚大な被害が危惧されている箇所である。 ・土砂災害に関する情報の提供を行っている。 ・避難活動等のための土砂災害に対する取組が実施されている。 以上のことから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るため、地すべり対策事業を継続する必要がある。	継続	本省河川局 砂防部保全課 (課長 牧野裕至)
大荒戸西地区地すべり対策事業 新潟県	10年継続中	5.0	5.5	【内訳】 直接的被害軽減 5.5億円 【主な根拠】 人家5戸 道路4,100m	4.8	1.2	・保全対象に国道353号は緊急輸送路に指定されており、近隣の観光拠点である松之山温泉への物流を考慮すると被害発生時の影響はさらに甚大なものとなる。 ・土砂災害に関する情報の提供を行っている。 ・避難活動等のための土砂災害に対する取組が実施されている。 以上のことから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るため、地すべり対策事業を継続する必要がある。	継続	本省河川局 砂防部保全課 (課長 牧野裕至)

下正善寺地区地すべり対策事業 新潟県	10年継続中	5.2	8.5	【内訳】 直接的被害軽減 8.5億円  【主な根拠】 人家15戸 道路550m	5.1	1.7	・保全対象の市道正善寺線は宇津尾集落にとって、被害発生時には車両交通に関しては迂回路なく、重要路線となっている。 ・土砂災害に関わる情報の提供を行っている。 ・避難活動等のための土砂災害に対する取組が実施されている。 以上のことから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るため、地すべり対策事業を継続する必要がある。	継続	本省河川局 砂防部保全課 (課長 牧野裕至)
細野沢地区地すべり対策事業 新潟県	10年継続中	8.3	10	【内訳】 直接的被害軽減 10億円  【主な根拠】 人家18戸 道路2,100m	8.1	1.3	・保全対象の県道飯山新井線は重要路線で、H18年の豪雪による交通止めにより、物流、生活に支障が生じた。 ・土砂災害に関わる情報の提供を行っている。 ・避難活動等のための土砂災害に対する取組が実施されている。 以上のことから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るため、地すべり対策事業を継続する必要がある。	継続	本省河川局 砂防部保全課 (課長 牧野裕至)
柳原地区地すべり対策事業 新潟県	再々評価	6.4	12	【内訳】 直接的被害軽減 12億円  【主な根拠】 人家28戸 道路5,030m	6.1	1.9	・保全対象に国道405号は緊急輸送路に指定されており、近隣の観光拠点である松之山温泉への物流を考慮すると被害発生時の影響はさらに甚大なものとなる。 ・土砂災害に関わる情報の提供を行っている。 ・避難活動等のための土砂災害に対する取組が実施されている。 以上のことから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るため、地すべり対策事業を継続する必要がある。	継続	本省河川局 砂防部保全課 (課長 牧野裕至)
広田地区地すべり対策事業 新潟県	再々評価	10	39	【内訳】 直接的被害軽減 39億円  【主な根拠】 人家48戸 道路9,660m	9.7	4.0	・保全対象として広田集落48戸の他、東北電力北山発電所を含んでいる。 ・H4年以降H17年までの間、7回にもわたる災害履歴があり、地域の防災意識が高い。 ・土砂災害に関わる情報の提供を行っている。 ・避難活動等のための土砂災害に対する取組が実施されている。 以上のことから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るため、地すべり対策事業を継続する必要がある。	継続	本省河川局 砂防部保全課 (課長 牧野裕至)

沼地区 地すべり対策事業 岡山県	10年継続 中	7.3	90	【内訳】 直接的被害軽減 90億円  【主な根拠】 人家284戸 市道3,664m 公益施設8箇所	7.0	12.8	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本地区には、災害時要援護者関連施設（弥生荘）が存在し、保全対象の県道及び市道は災害時要援護者等の避難経路として位置づけられている。</li> <li>・これまでの対策工事の効果もあり、近年大きな災害は発生していないが、事業着手直後の平成10年10月に台風豪雨で一部地すべりが発生した（人的・家屋被害無し）。</li> <li>・地すべり危険区域のハザードマップを地元住民へ配布し、危険意識の高揚を図っている。</li> <li>・避難活動等のための土砂災害に対する取組が実施されている。</li> </ul> <p>以上のことから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るため、地すべり対策事業を継続する必要がある。</p>	継続	本省河川局 砂防部保全課 (課長 牧野裕至)
下川地区 地すべり対策事業 徳島県	10年継続 中	5.0	50	【内訳】 直接的被害軽減 50億円  【主な根拠】 人家152戸 国道2.6km 鉄道2.6km	4.9	10	<ul style="list-style-type: none"> <li>・保全対象の国道32号は、緊急輸送路及び重要交通網に指定されており、地域唯一の幹線路である。</li> <li>・JR土讃線もあることから、地すべり等による災害による社会的影響が極めて大きい。</li> <li>・土砂災害に関わる情報の提供を行っている。</li> <li>・避難活動等のための土砂災害に対する取組が実施されている。</li> </ul> <p>以上のことから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るため、地すべり対策事業を継続する必要がある。</p>	継続	本省河川局 砂防部保全課 (課長 牧野裕至)
黒川地区 地すべり対策事業 徳島県	再々評価	7.0	11	【内訳】 直接的被害軽減 11億円  【主な根拠】 人家17戸 県道1.2km 市道1.5km	6.6	1.7	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本地域には、避難所である緑の村管理センターがある。</li> <li>・保全対象の県道は、地域唯一の幹線路であり、地すべり等の災害による社会的影響が極めて大きい。</li> <li>・土砂災害に関わる情報の提供を行っている。</li> <li>・避難活動等のための土砂災害に対する取組が実施されている。</li> </ul> <p>以上のことから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るため、地すべり対策事業を継続する必要がある。</p>	継続	本省河川局 砂防部保全課 (課長 牧野裕至)
下地蔵寺地区 地すべり対策事業 高知県	10年継続 中	5.5	30	【内訳】 直接的被害軽減 30億円  【主な根拠】 人家 66戸 重要公共施設 5施設 国道 1,450m	5.5	5.4	<ul style="list-style-type: none"> <li>・災害時には地域の防災拠点となる役場支所・駐在所等が存在しており、防災救援活動の中核となる重要な地域である。</li> <li>・土砂災害に関わる情報の提供を行っている。</li> <li>・避難活動等のための土砂災害に対する取組が実施されている。</li> </ul> <p>以上のことから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るため、地すべり対策事業を継続する必要がある。</p>	継続	本省河川局 砂防部保全課 (課長 牧野裕至)

末橋地区地すべり対策事業 長崎県	10年継続中	11	45	【内訳】 直接的被害軽減額 45億円  【主な根拠】 人家 490戸 国道 300m 私鉄 (MR) 150m	10	4.5	・本地域の市道・私鉄・二級河川及び人家を保全することにより、地域の経済活動に効果を発揮する。 ・土砂災害に関わる情報の提供を行っている。 ・避難活動等のための土砂災害に対する取組が実施されている。 以上のことから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るため、地すべり対策事業を継続する必要がある。	継続	本省河川局 砂防部保全課 (課長 牧野裕至)
---------------------	--------	----	----	---	----	-----	---	----	------------------------------

【砂防事業等】

(急傾斜地崩壊対策事業 (補助) )

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	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)				
			便益の内訳及び主な根拠						B/C
蒲田急傾斜地崩壊 対策事業 秋田県	再々評価	12	18	【内訳】 直接被害軽減額 17.6億  【主な根拠】 ・被害家屋24戸 ・公民館1棟、市道700m 等	11	1.6	・本地域には、地域防災計画上の避難場所・避難路として位置づけられている公民館や市道が存在し迂回路はない。 ・本地域における災害のうち、近年で大きなものは平成14年7月の豪雨により斜面崩壊が1箇所が発生し、家屋半壊の被害を受けた。 ・管内の多くは山麓であるが、当地区においては斜面末端まで宅地開発が進展している。 ・土砂災害の危険が高まった際には、県の雨量情報システムによる危険度判定情報を提供する体制が整っている。 ・地元住民から要望書があげられており、地元住民の要望が大きい。 以上のことから、地域住民の生命と生活を土砂災害から保全するため、急傾斜地崩壊対策事業を継続する必要がある。	継続	
温泉通り地区急傾斜地崩壊対策事業 香川県	10年継続中	5.2	60	【内訳】 直接的被害軽減 60億  【主な根拠】 人家84戸 重要公共施設 (小学校・郵便局) 県道L=20m 市道L=300m	4.9	12	・本地域には、避難場所である塩江小学校が存在し、避難路である市道北井塩江線は地域住民の生活道路でもあり迂回路がない。 ・地元高松市は、緊急の際には屋外に設置された放送設備や地元ケーブルテレビを通じて地域住民に土砂災害に関する情報を提供する体制が整備されている。 ・自治会を中心として防災活動の実施など地域住民の土砂災害に対する防災意識は高い。 以上のことから、地域住民の生命と生活を土砂災害から保全するため、急傾斜地崩壊対策事業を継続する必要がある。	継続	本省河川局砂防部 保全課 (課長 牧野裕至)

【海岸事業】  
 (直轄事業)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	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						
新潟海岸直轄海岸 保全施設整備事業 北陸地方整備局	再々評価	191	1,502	<p>【内訳】                      浸水防護便益：1,315億円                      侵食防護便益：187億円</p> <p>【主な根拠】                      浸水戸数：1,769戸                      浸水面積：101ha</p>	342	4.4	<p>・新潟海岸は、海岸侵食が著しくこれまでに約150mの侵食が発生した。</p> <p>・侵食が進行した場合には、新潟市の住宅地や公共施設の集積する西新潟地域の生活道路となっている国道402号が遮断され、損害は甚大となる。</p> <p>・このため、侵食による被害を未然に防止する必要がある。</p>	継続	本省河川局 砂防部保全課 海岸室 (室長 岸田弘之)
伊勢湾西南海岸直轄海岸保全施設整備事業 中部地方整備局	再々評価	296	304	<p>【内訳】                      浸水防護便益：304億円</p> <p>【主な根拠】                      浸水戸数：9,280戸                      浸水面積：2,806ha</p>	235	1.3	<p>・伊勢湾西南海岸では、昭和28年台風13号の来襲に伴う高潮により、関係市町において、死者・行方不明者122名、家屋全半壊・流出約1,011棟もの大規模な被害が発生している。</p> <p>・本海岸が位置する市町は、東南海・南海地震防災対策推進地域や東海地震強化地域に指定されており、海岸堤防は、耐震対策が必要とされている。</p> <p>・大規模台風・地震等に対して非常に脆弱な状況であり、これらが発生した場合には、壊滅的な被害をもたらす恐れがあることから、早期に堤防の改築等を推進する必要がある。</p>	継続	本省河川局 砂防部保全課 海岸室 (室長 岸田弘之)
新潟港海岸直轄海岸保全施設整備事業 北陸地方整備局	再々評価	412	2,224	<p>【内訳】                      侵食防止便益 442億円                      浸水防護便益1,782億円</p> <p>【主な根拠】                      侵食防護面積：40ha                      浸水防護面積：229ha</p>	526	4.2	<p>・背後には信濃川の左右岸を結ぶ臨港道路に接続する市道が存在し、高波時における越波による交通障害を防止することができる。</p> <p>・当該地域は日本海に沈む夕日を望む白砂青松の海岸であり、当海岸の整備により多くの利用者が訪れることが見込まれる。</p> <p>・シンポジウムなどのPI活動を実施し、その成果の一つとして、飛砂防止対策と連携したクロマツの植栽を多数の市民参加のもと実施している。</p>	継続	本省港湾局 海岸・防災課 (課長 栗田 悟)
津松阪港海岸直轄海岸保全施設整備事業 中部地方整備局	再々評価	239	1,065	<p>【内訳】                      浸水防護便益：1,065億円</p> <p>【主な根拠】                      浸水防護面積：3,156ha</p>	286	3.7	<p>・当該地域は東南海・南海地震防災対策推進地域に指定されており、東南海・南海地震に伴う津波被害が想定されている。</p> <p>・当該地域の背後には、学校・病院や福祉施設等があり、これらの施設の浸水被害を防止することができる。</p> <p>・当該地域では、計画段階からワークショップ等を活用した計画づくりが行われるなど、住民と国との連携により整備が進められている。</p>	継続	本省港湾局 海岸・防災課 (課長 栗田 悟)

【海岸事業】  
 (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	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						
竹浦海岸侵食対策 事業 北海道	再々評価	44	399	<p>【内訳】                      侵食防護便益：7.3億円                      浸水防護便益：392億円</p> <p>【主な根拠】                      浸水戸数：118戸                      浸水面積：31ha</p>	51	7.8	<ul style="list-style-type: none"> <li>竹浦海岸は、過去の低気圧、台風により前浜の海岸が激しい侵食を受け、海岸背後の人家が度々浸水被害を受けている。</li> <li>近年では、平成13年の低気圧で、5戸の浸水被害を受けた。</li> <li>侵食が人家背後の幹線国道36号まで進み、物流が遮断された場合の損害は広域的である。</li> <li>このため、侵食による被害を未然に防止する必要がある。</li> </ul>	継続	本省河川局 砂防部保全課 海岸室 (室長 岸田弘之)
鷺別海岸侵食対策 事業 北海道	再々評価	82	652	<p>【内訳】                      侵食防護便益：67億円                      浸水防護便益：585億円</p> <p>【主な根拠】                      浸水戸数：929戸                      浸水面積：78ha</p>	81	8.0	<ul style="list-style-type: none"> <li>鷺別海岸は、過去の低気圧、台風により前浜の海岸が激しい侵食を受け、海岸背後の人家が度々浸水被害を受けている。</li> <li>近年では、平成6年の台風で、3戸の浸水被害を受けた。</li> <li>侵食が人家背後の幹線国道36号まで進み、物流が遮断された場合の損害は広域的である。</li> <li>このため、侵食による被害を未然に防止する必要がある。</li> </ul>	継続	本省河川局 砂防部保全課 海岸室 (室長 岸田弘之)
本荘海岸侵食対策 事業 秋田県	再々評価	21	34	<p>【内訳】                      侵食防護便益：34億円</p> <p>【主な根拠】                      侵食地域内戸数：39戸                      侵食面積：21ha</p>	33	1.0	<ul style="list-style-type: none"> <li>本荘海岸の背後には新潟と青森を結ぶ主要幹線道路の国道7号があることから、旅客・物流が遮断された場合、付近に迂回路がないため損害は広域的かつ甚大なものとなる。また、災害時の緊急・救護輸送道路として位置づけられておりその影響については計りしれないものがある。</li> <li>このため侵食による被害を未然に防止する必要がある。</li> </ul>	継続	本省河川局 砂防部保全課 海岸室 (室長 岸田弘之)
岩城海岸侵食対策 事業 秋田県	再々評価	23	31	<p>【内訳】                      侵食防護便益：31億円</p> <p>【主な根拠】                      侵食地域内戸数：31戸                      侵食面積：22ha</p>	30	1.0	<ul style="list-style-type: none"> <li>岩城海岸の背後には新潟と青森を結ぶ主要幹線道路の国道7号があることから、旅客・物流が遮断された場合、付近に迂回路がないため損害は広域的かつ甚大なものとなる。また、災害時の緊急・救護輸送道路として位置づけられておりその影響については計りしれないものがある。</li> <li>このため侵食による被害を未然に防止する必要がある。</li> </ul>	継続	本省河川局 砂防部保全課 海岸室 (室長 岸田弘之)
朝日海岸侵食対策 事業 富山県	再々評価	18	21	<p>【内訳】                      浸水防護便益：18億円                      侵食防護便益：3億円</p> <p>【主な根拠】                      浸水戸数：11戸                      浸水面積：6.5ha                      侵食面積：9.3ha</p>	18	1.2	<ul style="list-style-type: none"> <li>朝日海岸は、海岸侵食が著しく、平成3年には越波により道路約1.5kmが約12時間にわたって通行止となった。</li> <li>侵食は主要地方道・JR北陸本線近くまで進んでおり、旅客・物流が遮断された場合の損害は広域的である。</li> <li>このため、侵食被害を未然に防ぐ必要がある。</li> </ul>	継続	本省河川局 砂防部保全課 海岸室 (室長 岸田弘之)
福部海岸侵食対策 事業 鳥取県	10年 継続中	22	48	<p>【内訳】                      侵食防護便益：6.0億円                      海岸環境保全便益：11億円                      海岸利用便益：31億円</p> <p>【主な根拠】                      侵食防護面積：15.2ha                      海岸利用人数：22.7万人</p>	23	2.0	<ul style="list-style-type: none"> <li>福部海岸は国立公園に指定されており、自然環境に恵まれていることから、そこに生息する動植物の生育環境の保護が必要。</li> <li>地域住民の交流の場の創出による地域経済の活性化などの効果が考えられる。</li> </ul>	継続	本省河川局 砂防部保全課 海岸室 (室長 岸田弘之)

川尻港海岸 高潮対策事業 茨城県	再々評価	16	173	【内訳】 浸水防護便益：76億円 飛砂・飛沫防護便益：64億円 海岸利用便益：33億円  【主な根拠】 浸水防護面積：5ha 飛砂・飛沫防護面積：21ha 海岸利用者数：42,270人/年	22	7.9	・緊急輸送道路に指定されている県道の浸水被害を防止し、災害時の救援機能を確保することが出来る。 ・当該地域は、域外からの多くの海水浴客の利用が見込まれ、地域活性化に寄与する重要な観光資源である。	継続	関東地方整備局 港湾空港部 港湾空港防災・ 危機管理課 (課長 立野雅人)
東京港海岸 高潮対策事業 東京都	再々評価	2,068	312,700	【内訳】 浸水防護便益：312,700億円  【主な根拠】 浸水防護面積：約5,500ha	6,671	46.9	・都市発展に伴い整備された埋め立て造成護岸は、老朽化しており災害発生の危険性が高い。 ・東京都の地域防災計画において、都民の安全・安心を支える施設の一部として位置づけられている。 ・背後の再開発等と一体となった整備により、生産拡大・雇用創出が図られる。	継続	本省港湾局 海岸・防災課 (課長 栗田 悟)
東京港海岸 海岸環境整備事業 東京都	再々評価	181	13,029	【内訳】 浸水防護便益：13,029億円  【主な根拠】 浸水防護面積：約200ha	278	46.9	・都市発展に伴い整備された埋め立て造成護岸は、老朽化しており災害発生の危険性が高い。 ・東京都の地域防災計画において、都民の安全・安心を支える施設の一部として位置づけられている。 ・背後の再開発等と一体となった整備により、生産拡大・雇用創出が図られる。	継続	本省港湾局 海岸・防災課 (課長 栗田 悟)
長島港海岸 高潮対策事業 三重県	再々評価	71	793	【内訳】 浸水防護便益：793億円  【主な根拠】 浸水防護面積：48ha	65	12.2	・昭和34年9月の伊勢湾台風により甚大な浸水被害が発生している。 ・当該地域は東南海・南海地震防災対策推進地域に指定されており、東南海・南海地震に伴う津波被害が想定されている。 ・当該地域については、ハザードマップを平成16年4月に公表しており、地元の防災意識が高い。	継続	中部地方整備局 港湾空港部 港湾空港防災・ 危機管理課 (課長 林 春男)
木本港海岸 高潮対策事業 三重県	再々評価	60	193	【内訳】 浸水防護便益：193億円  【主な根拠】 浸水防護面積：67ha	63	3.1	・緊急輸送道路に指定されている国道の浸水被害を防止し、災害時の救援機能を確保することが出来る。 ・当該海岸を含む世界遺産「熊野古道」の保全が図られる。 ・当該地域については、ハザードマップを平成17年3月に公表しており、地元の防災意識が高い。	継続	中部地方整備局 港湾空港部 港湾空港防災・ 危機管理課 (課長 林 春男)
千代崎港海岸 侵食対策事業 三重県	再々評価	23	68	【内訳】 浸食防護便益：68億円  【主な根拠】 浸食防護面積：29ha	28	2.4	・昭和34年9月の伊勢湾台風により甚大な浸水被害が発生している。 ・当該地域の施設は築造後50年近くが経過しており、災害発生の危険性が高い。 ・当該海岸を含む「伊勢の海県立自然公園」の保全が図られる。	継続	中部地方整備局 港湾空港部 港湾空港防災・ 危機管理課 (課長 林 春男)
宮津港海岸 海岸環境整備事業 京都府	再々評価	34	164	【内訳】 侵食防護便益：31億円 浸食防護便益：65億円 海岸利用便益：68億円  【主な根拠】 侵食面積：5.4ha 浸水面積：22ha 利用人数：41万人	37	4.4	・国道の分断による復旧までの機能障害による被害を防止できる。 ・国定公園に指定され、日本三景天橋立に連続する海岸であり、景勝地に相応しい景観が創出される。	継続	近畿地方整備局 港湾空港部 港湾空港防災・ 危機管理課 (課長 岡 良)

久美浜港海岸 侵食対策事業 京都府	再々評価	7	14	【内訳】 侵食防護便益：8億円 浸水防護便益：3億円 海岸利用便益：3億円  【主な根拠】 侵食面積：8.4ha 浸水面積：18ha 利用人数：3.6万人	10	1.4	・主要府道の分断による復旧までの機能障害による被害を防止できる。 ・久美浜港全域は国立公園に指定されており、景勝地に相応しい景観が創出される。 ・消滅が危惧されている地形として京都府のレッドデータブックに記載されている稀少な砂州地形「小天橋」の保全が図られる。	継続	近畿地方整備局 港湾空港部 港湾空港防災・ 危機管理課 (課長 岡 良)
津居山港海岸 海岸環境整備事業 兵庫県	再々評価	21	72	【内訳】 海岸利用・ 海岸環境保全便益：72億円  【主な根拠】 CVM（背後圏豊岡市人口： 約8万9千人（H17国勢調査））	27	2.6	・当該海岸を含む山陰海岸国立公園の保全が図られる。 ・当該地域は、域外からの多くの海水浴客の利用が見込まれ、地域活性化に寄与する重要な観光資源である。 ・海岸に自生する貴重種植物を、環境学習の一環として地元小学生も参加して移植する等の取り組みを行っている。	継続	近畿地方整備局 港湾空港部 港湾空港防災・ 危機管理課 (課長 岡 良)
宇部港海岸 高潮対策事業 山口県	再々評価	163	4,614	【内訳】 浸水防護便益：4,614億円  【主な根拠】 浸水防護面積：583ha	158	29.2	・当該地域の施設は築造後40年以上が経過しており、災害発生危険性が高い。 ・当該地域は、平成11年の台風18号により背後の浄化センター、し尿処理場、工場等に浸水被害が発生している。 ・背後地におけるセメント工場、化学・機械等の臨海企業の浸水被害による当該地域の経済活動の停滞を防止することが出来る。	継続	本省港湾局 海岸・防災課 (課長 栗田 悟)
沖浦西港海岸 高潮対策事業 山口県	その他	49	141	【内訳】 浸水防護便益：141億円  【主な根拠】 浸水防護面積：8ha	53	2.7	・当該地域は平成11年、16年の台風において、背後地の家屋へ床下・床上浸水被害が発生しており、再度災害防止を図る必要がある。 ・当該地域は東南海・南海地震防災対策推進地域に指定されており、東南海・南海地震に伴う津波被害が想定されている。 ・当該地域の背後には、本土との唯一のアクセス道である県道が存在し、高潮時における交通障害を防止することができる。	継続	中国地方整備局 港湾空港部 港湾空港防災・ 危機管理課 (課長 山崎広美)
久賀港海岸 侵食対策事業 山口県	再々評価	89	244	【内訳】 侵食防護便益：244億円  【主な根拠】 侵食面積：38ha	103	2.4	・台風に伴う浸水被害や冬期風浪による飛沫被害が背後地域において発生しており、再度災害防止を図る必要がある。 ・当該地域は東南海・南海地震防災対策推進地域に指定されており、東南海・南海地震に伴う津波被害が想定されている。 ・当該地域の背後には、防災上重要な県の庁舎等が存在し、これらの施設の侵食による被害を防止することができる。	継続	中国地方整備局 港湾空港部 港湾空港防災・ 危機管理課 (課長 山崎広美)
山口東港海岸 高潮対策事業 山口市	再々評価	34	68	【内訳】 浸水防護便益：68億円  【主な根拠】 浸水防護面積：35ha	48	1.4	・当該地域の背後には、近隣集落への唯一の連絡道が存在し、高潮時における交通障害を防止することができる。 ・背後には病院・公民館が存在し、これらの施設の浸水被害を防止することができる。 ・当該海岸は、多数の海水浴客が訪れることが見込まれる。	継続	中国地方整備局 港湾空港部 港湾空港防災・ 危機管理課 (課長 山崎広美)



広島港海岸 高潮対策事業 広島県	再々評価	20	651	【内訳】 浸水防護便益 : 651億円 【主な根拠】 浸水防護面積 : 44ha	21	30.4	・広島港海岸においては、平成11・16年と度重なる浸水被害が発生しており、平成16年9月の台風来襲時には68haの浸水被害が発生している。 ・当該地域の背後には広大なゼロメートル地帯が広がっており浸水被害に対して脆弱な地域である。	継続	本省港湾局 海岸・防災課 (課長 栗田 悟)
尾道系崎港 高潮対策事業 広島県	再々評価	38	1,468	【内訳】 浸水防護便益 : 1,468億円 【主な根拠】 浸水防護面積 : 59ha	43	34.1	・尾道系崎港海岸においては、平成16年9月の台風来襲時に床上393棟・床下2,611棟の浸水被害が発生している。 ・高潮来襲時にJR・市役所等公共施設の防災拠点の浸水被害を防止することができる。	継続	本省港湾局 海岸・防災課 (課長 栗田 悟)
御手洗港海岸 高潮対策事業 広島県	10年 継続中	10	16	【内訳】 浸水防護便益 : 16億円 【主な根拠】 浸水防護面積 : 5ha	12	1.3	・当該地域の施設は築造50年以上が経過しており、災害発生の危険性が高い。 ・背後には近隣集落への唯一の連絡道が存在し、高潮時における交通障害を防止することができる。 ・自然・社会教育の場としての利用に配慮した海岸整備を促進している。	継続	中国地方整備局 港湾空港部 港湾空港防災・ 危機管理課 (課長 山崎広美)
重井港海岸 高潮対策事業 広島県	10年 継続中	21	236	【内訳】 浸水防護便益 : 236億円 【主な根拠】 浸水防護面積 : 11ha	23	10.5	・重井港海岸においては、平成16年9月の台風来襲時に4.3haの浸水被害が発生している。 ・当該地域の施設は築造50年以上が経過しており、災害発生の危険性が高い。	継続	中国地方整備局 港湾空港部 港湾空港防災・ 危機管理課 (課長 山崎広美)
竹原港海岸 高潮対策事業 広島県	再々評価	40	582	【内訳】 浸水防護便益 : 582億円 【主な根拠】 浸水防護面積 : 52ha	49	11.9	・竹原港海岸においては、平成16年9月の台風来襲時に床上313棟・床下1,869棟の浸水被害が発生している。 ・竹原港海岸沖辺地区においては、ハクセンシオマネキやスナガニなど希少干潟生物が生息しており、当海岸整備により生息環境の復元・保全が図られる。	継続	中国地方整備局 港湾空港部 港湾空港防災・ 危機管理課 (課長 山崎広美)
三崎港海岸 海岸環境整備事業 高知県	10年 継続中	20	483	【内訳】 浸水防護便益 : 483億円 【主な根拠】 浸水防護面積 : 9ha	23	21.1	・当該地域の施設は、築造後40年以上が経過しており、災害発生の危険性が高い。 ・当該地区は、東南海・南海地震防災対策推進地域に指定されており、東南海・南海地震に伴う津波被害が想定されている。 ・当該地域においては、防災訓練を年1回実施しており、地元の防災意識が高い。	継続	四国地方整備局 港湾空港部 港湾空港防災・ 危機管理課 (課長 三野真治)
大牟田港海岸 高潮対策事業 福岡県	再々評価	32	4,044	【内訳】 浸水防護便益 : 4,044億円 【主な根拠】 浸水防護面積 : 214ha	36	112.0	・当該地区の背後には広大なゼロメートル地帯が広がっており浸水被害に対して脆弱な地域である。 ・当該地域には大型商業施設が進出する見込みで、地域の経済発展が見込まれる。	継続	九州地方整備局 港湾空港部 港湾空港防災・ 危機管理課 (課長 渡邊幸徳)
瀬川港海岸 高潮対策事業 長崎県	再々評価	18	42	【内訳】 浸水防護便益 : 42億円 【主な根拠】 浸水防護面積 : 3ha	25	1.7	・当該地区の施設は老朽化が著しく、災害発生の危険性が高い。 ・護岸背後に越波し、土砂等が流出することによる真珠養殖の影響を防止することができる。 ・防護区域背後には、当該地域唯一の幹線道路が存在し、高潮発生時における交通障害を防止することができる。	継続	九州地方整備局 港湾空港部 港湾空港防災・ 危機管理課 (課長 渡邊幸徳)

口ノ津港海岸 高潮対策事業 長崎県	再々評価	25	276	【内訳】 浸水防護便益：276億円 【主な根拠】 浸水防護面積：15ha	29	9.4	・当該地区の施設は老朽化が著しく、災害発生の危険性が高い。 ・高潮来襲時や、津波発生時に防災拠点となる学校や公民館の浸水被害を防止することができる。	継続	九州地方整備局 港湾空港部 港湾空港防災・ 危機管理課 (課長 渡邊幸徳)
島原港海岸 高潮対策事業 長崎県	再々評価	36	164	【内訳】 浸水防護便益：164億円 【主な根拠】 浸水防護面積：8ha	53	3.1	・当該地域は台風時のみだけでなく、近年、大潮時においても周辺住宅へ浸水被害が発生している。 ・高潮防災避難マップを平成14年3月に公表しており、地元の防災意識が高い。	継続	九州地方整備局 港湾空港部 港湾空港防災・ 危機管理課 (課長 渡邊幸徳)
崎戸港海岸 海岸環境整備事業 長崎県	10年 継続中	22	100	【内訳】 浸水防護便益：52億円 海岸利用便益：48億円 【主な根拠】 浸水防護面積：3ha 海岸利用者数：10,000人/年	25	4.1	・当該地区の施設は老朽化が著しく、災害発生の危険性が高い。 ・人工海浜の整備により、地元の新たな観光拠点が創出され地域振興に寄与する。	見直し 継続	九州地方整備局 港湾空港部 港湾空港防災・ 危機管理課 (課長 渡邊幸徳)
牛深港海岸 局部改良事業 熊本県	10年 継続中	9	13	【内訳】 侵食防護便益：13億円 【主な根拠】 侵食面積：1.2ha	11	1.2	・当該地域の施設は老朽化が著しく、災害発生の危険性が高い。 ・背後の病院や商店等の市街地を侵食を防止でき、当該地域経済活動等の停滞を防止できる。 ・当海岸を含む雲仙天草国立公園の保全が図られる。	継続	九州地方整備局 港湾空港部 港湾空港防災・ 危機管理課 (課長 渡邊幸徳)
別府港海岸 海岸環境整備事業 大分県	再々評価	35	733	【内訳】 浸水防護便益：723億円 海岸利用便益：10億円 【主な根拠】 浸水防護面積：31ha 海岸利用者数：55,000人/年	33	22.5	・当該地域は東南海・南海地震防災対策推進地域に指定されており、東南海・南海地震に伴う津波被害が想定されている。 ・背後の観光施設の浸水被害による、当該地域の観光産業への影響を防止することができる。	継続	本省港湾局 海岸・防災課 (課長 栗田 悟)

【道路・街路事業】  
(直轄事業)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	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						
一般国道39号 北見道路 北海道開発局	10年 継続中	323	736	【内訳】 走行時間短縮便益：628億円 走行費用短縮便益：72億円 交通事故減少便益：37億円 【主な根拠】 計画交通量 8,100~9,200台/日	315	2.3	・北海道横断自動車道に並行する一般国道の自動車専用道路として位置づけがある。 ・現道(国道39号)の渋滞損失時間の改善が見込まれる。 ・農産品の北見市への流通の利便性向上や、水産品の道内外への流通の利便性向上が見込まれる。	継続	本省道路局 国道・防災課 (課長 木村 昌司)
一般国道5号 黒松内道路 北海道開発局	10年 継続中	158	379	【内訳】 走行時間短縮便益：290億円 走行費用短縮便益：70億円 交通事故減少便益：19億円 【主な根拠】 計画交通量 7,100台/日	181	2.1	・北海道横断自動車道に並行する一般国道の自動車専用道路として位置づけがある。 ・水産品の函館・道外方面への流通の利便性向上や、黒松内町の畜産品の八雲町への流通の利便性向上が見込まれる。 ・後志方面と函館方面との高速ネットワーク強化により、周遊観光ルートが形成される。	継続	本省道路局 国道・防災課 (課長 木村 昌司)
一般国道230号 国縫道路 北海道開発局	10年 継続中	48	57	【内訳】 走行時間短縮便益：40億円 走行費用短縮便益：16億円 交通事故減少便益：2億円 【主な根拠】 計画交通量 3,200台/日	49	1.2	・現道等における狭小幅員、道路線形の改良により、大型車のすれ違い困難区間を解消する。 ・農産品の苫小牧・札幌方面への流通の利便性向上し、水産品の札幌市場への流通の利便性向上が見込まれる。 ・札幌・新千歳空港から北檜山地区の観光地へのアクセス向上が見込まれる。	継続	本省道路局 国道・防災課 (課長 木村 昌司)
一般国道38号 釧路新道 北海道開発局	再々評価	357	632	【内訳】 走行時間短縮便益：588億円 走行費用短縮便益：30億円 交通事故減少便益：14億円 【主な根拠】 計画交通量 5,100~23,600台/日	446	1.4	・現道(国道38号)における渋滞損失時間の改善が見込まれる。 ・地域を代表する水産品(さんま、かに)の輸送における利便性向上が見込まれる。 ・北海道横断自動車道と釧路外環状道路と一体となり釧路都市圏の広域環状道路が形成される。	継続	本省道路局 国道・防災課 (課長 木村 昌司)
一般国道336号 浦幌道路 北海道開発局	再々評価	64	237	【内訳】 走行時間短縮便益：218億円 走行費用短縮便益：17億円 交通事故減少便益：3億円 【主な根拠】 計画交通量 2,200台/日	123	1.9	・現道等における狭小幅員や道路線形の改良により、大型車のすれ違い困難区間が解消される。 ・水産品の釧路・白糠方面への流通の利便性向上が見込まれる。 ・釧路港から十勝地域方面と、十勝港から根釧地域方面への流通の利便性向上が見込まれる。	継続	本省道路局 国道・防災課 (課長 木村 昌司)
一般国道46号 角館バイパス 東北地方整備局	10年 継続中	230	628	【内訳】 走行時間短縮便益：482億円 走行費用短縮便益：121億円 交通事故減少便益：25億円 【主な根拠】 計画交通量：12,600台/日	227	2.8	・地域高規格道路(盛岡秋田道路)の一部を構成する。(秋田市~盛岡市151分→145分) ・「秋田わか杉国体2007」を支援するとともに、主要な観光地へのアクセス向上が期待される。(田沢湖町：288万人、角館町：244万人)	継続	本省道路局 国道・防災課 (課長 木村 昌司)
一般国道13号 上山バイパス 東北地方整備局	10年 継続中	450	885	【内訳】 走行時間短縮便益：847億円 走行費用短縮便益：37億円 交通事故減少便益：2億円 【主な根拠】 計画交通量：25,500台/日	563	1.6	・現道における渋滞損失時間の改善が見込まれる。(47.7~4.0万人時間/年) ・一般国道13号(現道)の災害や交通事故による通行止めに伴う迂回移動が回避される。	継続	本省道路局 国道・防災課 (課長 木村 昌司)

一般国道121号 会津縦貫北道路 東北地方整備局	10年 継続中	410	1,704	【内訳】 走行時間短縮便益：1,524億円 走行費用短縮便益：128億円 交通事故減少便益：53億円 【主な根拠】 計画交通量：21,000台/日	370	4.6	・地域高規格道路（会津縦貫北道路）の一部を構成する。（会津若松市～喜多方市 39分→29分） ・主要な観光地へのアクセス向上が期待される。（喜多方市街：137万人、会津若松市街：218万人、猪苗代町：163万人）	継続	本省道路局 国道・防災課 （課長 木村 昌司）
一般国道4号 土屋バイパス 東北地方整備局	再々評価	170	359	【内訳】 走行時間短縮便益：348億円 走行費用短縮便益：8億円 交通事故減少便益：3億円 【主な根拠】 計画交通量：16,700台/日	193	1.9	・現道における渋滞損失時間の改善が見込まれる。（43.2万人時間/年→解消） ・一般国道4号（現道）の災害や交通事故による通行止めに伴う迂回移動が回避される。	継続	本省道路局 国道・防災課 （課長 木村 昌司）
一般国道106号 都南川目道路 東北地方整備局	再々評価	300	304	【内訳】 走行時間短縮便益：264億円 走行費用短縮便益：24億円 交通事故減少便益：15億円 【主な根拠】 計画交通量：8,800台/日	234	1.3	・地域高規格道路（宮古盛岡横断道路）の一部を構成する。（盛岡市～宮古市 115分→108分） ・防災点検要対策箇所（2ヶ所未対策）の解消に資する。	継続	本省道路局 国道・防災課 （課長 木村 昌司）
一般国道6号 仙台東部道路 東北地方整備局	再々評価	910	5,070	【内訳】 走行時間短縮便益：4,473億円 走行費用短縮便益：388億円 交通事故減少便益：208億円 【主な根拠】 計画交通量：42,900台/日	1,373	3.7	・仙台港（特定重要港湾）へのアクセス向上に資する。（仙台港～仙台空港 44分→15分）（※プローブカーによる旅行速度調査結果より） ・宮城県が事業主体の仙台港背後地土地区画整理事業と連携を図る。	継続	本省道路局 国道・防災課 （課長 木村 昌司）
一般国道45号 坂下拡幅 東北地方整備局	再々評価	70	143	【内訳】 走行時間短縮便益：121億円 走行費用短縮便益：19億円 交通事故減少便益：3億円 【主な根拠】 計画交通量：39,600台/日	85	1.7	・現道における渋滞損失時間の改善が見込まれる。（113万人時間/年→5割削減） ・歩行者・自転車の通行の快適・安全性の向上が期待できる。（自転車交通量：3,261台/12h、歩行者交通量：2,297人/12h）	継続	本省道路局 国道・防災課 （課長 木村 昌司）
一般国道1号 原宿交差点改良 関東地方整備局	再々評価	188	666	【内訳】 走行時間短縮便益：615億円 走行費用短縮便益：37億円 交通事故減少便益：13億円 【主な根拠】 計画交通量：42,800台/日	197	3.4	・原宿交差点を中心に慢性的な渋滞により約307万時間/年発生している渋滞損失時間の改善、交通滑化が期待される。 ・渋滞解消による自動車の走行速度の上昇でCO2やSPM、NOXの排出量が軽減される。	継続	本省道路局 国道・防災課 （課長 木村 昌司）
一般国道4号 小山石橋バイパス 関東地方整備局	再々評価	467	971	【内訳】 走行時間短縮便益：757億円 走行費用短縮便益：170億円 交通事故減少便益：43億円 【主な根拠】 計画交通量：65,600台/日	132	7.4	・北関東自動車道（宇都宮上三川IC～真岡IC（仮称）：H19供用予定）と一体的に整備し、広域的な交通ネットワーク形成を図る。 ・三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる（小山市～自治医大病院（33分→32分））	継続	本省道路局 国道・防災課 （課長 木村 昌司）
一般国道17号 綾戸バイパス 関東地方整備局	再々評価	164	200	【内訳】 走行時間短縮便益：186億円 走行費用短縮便益：11億円 交通事故減少便益：3億円 【主な根拠】 計画交通量：15,900～20,200台/日	128	1.6	・急峻な地形であり防災点検箇所を含む綾戸地区の災害や交通事故による通行止めに伴う迂回移動が回避される。	継続	本省道路局 国道・防災課 （課長 木村 昌司）
一般国道16号 八王子～瑞穂拡幅 関東地方整備局	再々評価	900	440	【内訳】 走行時間短縮便益：411億円 走行費用短縮便益：25億円 交通事故減少便益：4億円 【主な根拠】 計画交通量：31,500～62,800台/日	268	1.6	・東京都内のR16での最後の2車線区間の多車線化により、交通円滑化を図る。 ・現道等の防災点検要対策箇所が解消される。（武蔵野橋）	継続	本省道路局 国道・防災課 （課長 木村 昌司）
一般国道18号 坂城更埴バイパス 関東地方整備局	10年 継続中	160	78	【内訳】 走行時間短縮便益：72億円 走行費用短縮便益：4.6億円 交通事故減少便益：1.2億円 【主な根拠】 計画交通量：6,200～8,800台/日	53	1.5	・八幡工業団地周辺など千曲川左岸地域の交通の円滑化が図るため、業務効率化が期待される。 ・千曲市大字八幡地区の細街路から当該事業区間へ大型貨物車が転換されることから、交通事故の減少が見込まれる。	継続	本省道路局 国道・防災課 （課長 木村 昌司）

一般国道20号 下諏訪岡谷バイパス 関東地方整備局	再々 評価	440	314	【内訳】 走行時間短縮便益：292億円 走行費用短縮便益：10億円 交通事故減少便益：11億円 【主な根拠】 計画交通量：23,100~24,800 台/日	132	2.4	・通過交通がバイパスへ転換されることにより現道の交通渋滞の緩和・地域住民の安全確保など期待される。 ・主要な観光地（下諏訪温泉・諏訪湖・諏訪大社）へのアクセス向上が期待される。	継続	本省道路局 国道・防災課 (課長 木村 昌 司)
一般国道20号 八王子南バイパス 関東地方整備局	10年 継続中	1,375	2,558	【内訳】 走行時間短縮便益：2,371億円 走行費用短縮便益：145億円 交通事故減少便益：42億円 【主な根拠】 計画交通量：20,000台/日~ 49,500台/日	1,137	2.2	・八王子中心部（八王子駅）から第3次医療施設（八王子医療センター）へのアクセス向上に資する。 （吸停止状態の救命率が向上5%⇒15%）	継続	本省道路局 国道・防災課 (課長 木村 昌 司)
一般国道139号 都留バイパス 関東地方整備局	再々評価	410	716	【内訳】 走行時間短縮便益：655億円 走行費用短縮便益：52億円 交通事故減少便益：9億円 【主な根拠】 計画交通量：16,400台/日	442	1.6	・都留市1丁目クラク部が回避され、交通円滑化に寄与する。 ・主要な観光地（富士吉田・河口湖・三ツ峠地区）へのアクセス向上が期待される。	継続	本省道路局 国道・防災課 (課長 木村 昌 司)
一般国道357号 東京湾岸道路（東京都区間） 関東地方整備局	再々評価	3,290	4,489	【内訳】 走行時間短縮便益：3,969億円 走行費用短縮便益：422億円 交通事故減少便益：99億円 【主な根拠】 計画交通量：35,000~65,000 台/日	1,636	2.7	・都市再生プロジェクトを支援する事業であり、羽田空港や東京港へのアクセス向上が期待される。（江戸川区臨海町~羽田空港 40分⇒17分など）	継続	本省道路局 国道・防災課 (課長 木村 昌 司)
一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道（愛川~八王子） 中央自動車道 富士吉田線（八王子JCT） 関東地方整備局	10年 継続中	4,076	11,045	【内訳】 走行時間短縮便益：10,279億円 走行費用短縮便益：601億円 交通事故減少便益：164億円 【主な根拠】 計画交通量：41,600~43,400 台/日	3,861	2.9	・圏央道の整備により、高速道路ネットワーク形成の効果に伴い走行時間の短縮、定時制の向上による行動圏の拡大が図れる。 ・業務核都市である八王子・立川・多摩・町田・相模原などを高規格幹線道路で連絡し、都市間の連携・交流の促進に寄与する ・第一次緊急輸送道路に位置づけられ、大規模震災時の輸送機能の確保に資する	継続	本省道路局 国道・防災課 (課長 木村 昌 司)
一般国道49号 亀田バイパス 北陸地方整備局	再々評価	185	2,459	【内訳】 走行時間短縮便益：2,114億円 走行費用短縮便益：218億円 交通事故減少便益：128億円 【主な根拠】 計画交通量： 23,800~85,100台/日	426	5.8	・新潟市横越地区から福島県側が第三次医療施設（新潟市民病院）へのアクセス向上（約5分短縮）。 ・CO <sub>2</sub> 排出量が約2,200t-CO <sub>2</sub> /年削減。	継続	本省道路局 国道・防災課 (課長 木村 昌 司)
一般国道113号 鷹ノ巣道路 北陸地方整備局	10年 継続中	240	257	【内訳】 走行時間短縮便益：232億円 走行費用短縮便益：20億円 交通事故減少便益：5億円 【主な根拠】 計画交通量：9,700台/日	199	1.3	・防災点検箇所（災害ランク2）が12箇所あり、事業の整備により解消。 ・当該区間における災害や交通事故による通行止めに伴う迂回移動が回避される。 ・地域高規格道路である新潟山形南部連絡道路の一部を形成し、広域高速ネットワークの構築に資する。	継続	本省道路局 国道・防災課 (課長 木村 昌 司)
一般国道41号 猪谷楡原道路 北陸地方整備局	10年 継続中	260	421	【内訳】 走行時間短縮便益：339億円 走行費用減少便益：68億円 交通事故減少便益：15億円 【主な根拠】 計画交通量：10,500~14,600台/日	284	1.5	・第三次医療施設（富山県立中央病院）へのアクセス向上（富山市猪谷~富山県立中央病院44分→37分）。 ・富山市猪谷から楡原間の事前通行規制区間の解消に資する。 ・富山市片掛、庵谷集落の事前通行規制による孤立化を解消に資する。	継続	本省道路局 国道・防災課 (課長 木村 昌 司)

一般国道359号 砺波東バイパス 北陸地方整備局	10年 継続中	210	253	【内訳】 走行時間短縮便益：247億円 走行費用短縮便益：5億円 交通事故減少便益：1億円 【主な根拠】 計画交通量：9,400～21,200台/日	211	1.2	・CO2排出量が約1,700t-CO2/年削減。 ・架替の必要がある老朽橋梁（太田橋）の代替路線として機能。	継続	本省道路局 国道・防災課 （課長 木村 昌司）
一般国道8号 西高岡拡幅 北陸地方整備局	再々評価	232	651	【内訳】 走行時間短縮便益：623億円 走行経費減少便益：24億円 交通事故減少便益：4億円 【主な根拠】 計画交通量：40,800台/日	388	1.7	・平成17年11月に合併した旧高岡市域と旧福岡町域の一体的地域形成に資する。 ・北陸新幹線 新高岡駅へのアクセス向上に資する（2分短縮） ・旧福岡町域から第3次医療施設（厚生連高岡病院）へのアクセス向上（13分→11分、2分短縮）。	継続	本省道路局 国道・防災課 （課長 木村 昌司）
一般国道8号 金沢東部環状道路 北陸地方整備局	再々評価	1,200	5,059	【内訳】 走行時間短縮便益：4,900億円 走行経費減少便益：123億円 交通事故減少便益：36億円 【主な根拠】 計画交通量：16,600～45,700台/日	1,448	3.5	・神谷内町地内から第3医療施設（金沢大学付属病院）へのアクセスが5分短縮。 ・災害時における救助・救援活動や緊急物資輸送の確実性が向上。 ・CO2の排出量が約680t-CO2/年削減。 ・現道部の騒音レベルが低減し、要請限度を下回る。	継続	本省道路局 国道・防災課 （課長 木村 昌司）
一般国道8号 金沢地区交通対策 （示野町地区6車線化） 北陸地方整備局	再々評価	10	268	【内訳】 走行時間短縮便益：262億円 走行費用短縮便益：6.0億円 交通事故減少便益：0.48億円 【主な根拠】 計画交通量：51,600～60,300台/日	17	15.8	・三次医療施設（県立中央病院）へのアクセス向上に資する（松島町～中央病院9分→8分） ・当該路線は第1次緊急輸送道路として位置づけられている。 ・CO2排出量が約200t-CO2/年削減。	継続	本省道路局 国道・防災課 （課長 木村 昌司）
一般国道21号 岐阜バイパス 中部地方整備局	再々評価	1,100	7,079	【内訳】 走行時間短縮便益：7060億円 走行費用減少便益：18億円 交通事故減少便益：0.66億円 【主な根拠】 計画交通量：95,600台/日	1,245	5.7	・渋滞損失時間約3,270千人・時間/年の改善が見込まれる。 ・中部国際空港、名古屋港（特定重要港湾）へのアクセスの向上に資する（大垣市～岐阜インター50分→45分） ・大垣市と岐阜市・各務原市を最短時間で連結する。（大垣市～岐阜各務原インター60分→46分） ・名神高速道路の代替路線を形成する。	継続	本省道路局 国道・防災課 （課長 木村 昌司）
一般国道21号 関ヶ原バイパス 中部地方整備局	再々評価	440	970	【内訳】 走行時間短縮便益：848億円 走行費用減少便益：121億円 交通事故減少便益：1.6億円 【主な根拠】 計画交通量：15,300台/日	657	1.5	・渋滞損失時間約357千人・時間/年の改善が見込まれる。 ・JR米原駅へのアクセスの向上に資する（30分到達可能人口が関ヶ原町で5%、垂井町で34%増加） ・名神高速道路の代替路線を形成する。 ・関ヶ原町松尾～今須間の冬期交通障害区間の解消に資する。	継続	本省道路局 国道・防災課 （課長 木村 昌司）
一般国道156号 岐阜東バイパス 中部地方整備局	再々評価	950	6,388	【内訳】 走行時間短縮便益：6381億円 走行費用減少便益：6.7億円 交通事故減少便益：0.23億円 【主な根拠】 計画交通量：41,500台/日	1,255	5.1	・渋滞損失時間約3,411千人・時間/年の改善が見込まれる。 ・中濃地方からJR岐阜駅・JR岐阜羽島駅へのアクセス向上に資する（関市山田～岐阜市北一色40分→27分） ・岐阜市と関市・美濃市のアクセス向上に資する（岐阜南インター～関市山田47分→34分） ・東海北陸自動車道の代替路線を形成する。	継続	本省道路局 国道・防災課 （課長 木村 昌司）

一般国道258号 大桑道路 中部地方整備局	再々評価	290	2,476	【内訳】 走行時間短縮便益：2245億円 走行費用減少便益：180億円 交通事故減少便益：51億円 【主な根拠】 計画交通量：25,200台/日	896	2.8	・渋滞損失時間約88千人・時間/年の改善が見込まれる。 ・四日市港へのアクセスの向上に資する（大垣市～四日市港77分→74分）。 ・大垣市と桑名市のアクセス向上に資する（大垣市～桑名市68分→65分）。	継続	本省道路局 国道・防災課 (課長 木村 昌司)
中部縦貫自動車道 一般国道158号 高山清見道路 中部地方整備局	再々評価	2,200	3,465	【内訳】 走行時間短縮便益：3,342億円 走行費用減少便益：95億円 交通事故減少便益：28億円 【主な根拠】 計画交通量：17,100台/日	1,596	2.2	・現道部において、渋滞損失時間約117万人・時間/年の改善が見込まれる。 ・高山市、飛騨市、下呂市、奥飛騨温泉郷などICからのアクセスが向上する。 ・白川村地域が第3次医療施設（高山赤十字病院）60分圏域に入る。 ・一般国道158号小鳥峠の冬期交通障害区間の代替路を形成する。	継続	本省道路局 国道・防災課 (課長 木村 昌司)
一般国道246号 裾野バイパス 中部地方整備局	再々評価	520	6,240	【内訳】 走行時間短縮便益：6,002億円 走行費用減少便益：214億円 交通事故減少便益：24億円 【主な根拠】 計画交通量：46,800台/日	1,030	6.1	・現道等の年間渋滞損失時間459万人・時間/年の削減が見込まれる。 ・第一次緊急輸送路としての信頼性、安全性が向上し、緊急時の円滑な輸送活動が可能となる。 ・事前通行規制区間を解消する	継続	本省道路局 国道・防災課 (課長 木村 昌司)
一般国道1号 静清バイパス 中部地方整備局	再々評価	1,100	8,165	【内訳】 走行時間短縮便益：7,746億円 走行費用減少便益：325億円 交通事故減少便益：94億円 【主な根拠】 計画交通量：80,500台/日	1,227	6.7	・並行する国道1号の渋滞損失時間約7割削減が見込まれる。 ・静岡市中心部から清水港へのアクセス性の向上。(39分→22分：17分短縮) ・国道1号現道の騒音環境の改善。(71dB→66dB、5dB改善)	継続	本省道路局 国道・防災課 (課長 木村 昌司)
一般国道1号 富士由比バイパス 中部地方整備局	再々評価	450	3,911	【内訳】 走行時間短縮便益：3,805億円 走行費用減少便益：74億円 交通事故減少便益：32億円 【主な根拠】 計画交通量：64,500台/日	560	7.0	・現道等の年間渋滞損失時間36万人・時間/年の削減が見込まれる。 ・重要港湾田子の浦港へのアクセス向上。 ・特定重要港湾清水港や由比港への物流効率化。 ・当該地域におけるCO2、NOx、SPM等の削減に資する。	継続	本省道路局 国道・防災課 (課長 木村 昌司)
一般国道23号 豊橋東バイパス 中部地方整備局	再々評価	460	3,333	【内訳】 走行時間短縮便益：2,913億円 走行費用減少便益：335億円 交通事故減少便益：85億円 【主な根拠】 計画交通量：43,500台/日	477	7.0	・並行する国道1号における渋滞損失時間の34%削減が見込まれる。 ・第一種空港及び重要港湾へのアクセス向上に資する。(湖西市～中部国際空港148分→99分など) ・地域高規格道路に位置づけられている。 ・「東三河地方拠点地域」基本計画等の地域プロジェクトを支援する。	継続	本省道路局 国道・防災課 (課長 木村 昌司)
一般国道23号 蒲郡バイパス 中部地方整備局	再々評価	510	2,291	【内訳】 走行時間短縮便益：1,810億円 走行費用減少便益：405億円 交通事故減少便益：76億円 【主な根拠】 計画交通量：37,700台/日	457	5.0	・並行する国道23号における渋滞損失時間の21%削減が見込まれる。 ・第一種空港及び重要港湾へのアクセス向上に資する。(蒲郡市～中部国際空港80分→60分など) ・日常活動圏中心都市へのアクセス向上に資する(蒲郡市～名古屋72分→69分) ・地域高規格道路に位置づけられている。 ・現道における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される。 ・「東三河地方拠点地域」基本計画等の地域プロジェクトを支援する。	継続	本省道路局 国道・防災課 (課長 木村 昌司)

一般国道23号 知立バイパス 中部地方整備局	再々評価	570	2,697	【内訳】 走行時間短縮便益：2,638億円 走行費用減少便益：30億円 交通事故減少便益：29億円 【主な根拠】 計画交通量：57,300台/日	760	3.5	・現道部における渋滞損失時間195万人・時間/年の削減が見込まれる。 ・第一種空港及び特定重要港湾へのアクセス向上に資する（豊橋市～中部国際空港、118分→86分など） ・衣浦東部広域連合消防局（消防活動の広域的な連携：碧南市、刈谷市、安城市、知立市、高浜市）等の地域プロジェクトを支援する。 ・現道における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される。	継続	本省道路局 国道・防災課 (課長 木村 昌司)
一般国道153号 豊田西バイパス 中部地方整備局	再々評価	320	2,081	【内訳】 走行時間短縮便益：2,067億円 走行費用減少便益：2.7億円 交通事故減少便益：10億円 【主な根拠】 計画交通量：69,500台/日	625	3.3	・現道部における渋滞損失時間91万人・時間/年の削減が見込まれる。 ・日常活動圏中心都市へのアクセス向上に資する（三好町～豊田市15分→12分など） ・現道等に利便性の向上が期待できるバス路線が存在する。 ・現道における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される。	継続	本省道路局 国道・防災課 (課長 木村 昌司)
一般国道1号 北勢バイパス 中部地方整備局	再々評価	1,300	1,874	【内訳】 走行時間短縮便益：1,812億円 走行費用減少便益：14億円 交通事故減少便益：48億円 【主な根拠】 計画交通量：40,300台/日	1,038	1.8	・現道部における渋滞損失時間の約1割の削減が見込まれる。 ・特定重要港湾へのアクセス向上に資する（亀山市～四日市港52分→43分など） ・日常活動圏中心都市へのアクセス向上に資する（川越町～四日市市24分→19分） ・現道等に利便性の向上が期待できるバス路線が7路線存在する。 ・バレー構想（三重県策定）等の地域プロジェクトを支援する。	継続	本省道路局 国道・防災課 (課長 木村 昌司)
一般国道42号 紀宝バイパス 中部地方整備局	再々評価	150	331	【内訳】 走行時間短縮便益：318億円 走行費用減少便益：12億円 交通事故減少便益：0.84億円 【主な根拠】 計画交通量：8,200台/日	283	1.2	・現道部における渋滞損失時間53万人時間/年の削減が見込まれる。 ・交通を円滑化し御浜・紀宝町と新宮市のアクセスを向上する。（御浜町～新宮市間：27分→16分） ・通学路でもある狭隘な現道の交通を削減し、安全の確保等生活環境を改善する。 ・世界遺産「熊野古道」へのアクセス向上が見込まれる。 ・三次救急医療機関（山田赤十字病院等）へのアクセスを向上する。	継続	本省道路局 国道・防災課 (課長 木村 昌司)
一般国道474号 飯喬道路 中部地方整備局	再々評価	1,400	2,132	【内訳】 走行時間短縮便益：1,902億円 走行費用減少便益：186億円 交通事故減少便益：44億円 【主な根拠】 計画交通量：17,600台/日	1,094	1.9	・渋滞損失削減時間： 1,881万人・時間/年 (25,143万人・時間/年→ 23,262万人・時間/年) ・昭和伊南病院への60分圏域の拡大（新たに圏域内に入る町村：旧上村・旧南信濃村・泰岐村・阿南町・平谷村） ・並行区間等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間の代替路線の形成 ・緊急輸送道路が通行止になった場合に迂回を強いられる区間の代替路線の形成	継続	本省道路局 国道・防災課 (課長 木村 昌司)



一般国道153号 伊南バイパス 中部地方整備局	10年継続 中	410	1,018	【内訳】 走行時間短縮便益：940億円 走行費用減少便益：68億円 交通事故減少便益：10億円 【主な根拠】 計画交通量：24,800台/日	339	3.0	・渋滞損失削減時間： 1,881万人・時間/年 (25,143万人・時間/年⇒ 23,262万人・時間/年) ・昭和伊南病院への60分圏 域の拡大(新たに圏域内 に入る町村：旧上村・旧南信 濃村・黍岐村・阿南町・平 谷村) ・並行区間等の事前通行規 制区間、特殊通行規制区間 又は冬期交通障害区間の代 替路線の形成 ・緊急輸送道路が通行止に なった場合に迂回を強いら れる区間の代替路線の形成	継続	本省道路局 国道・防災課 (課長 木村 昌 司)
一般国道24号 大和御所道路 近畿地方整備局	再々評価	4,600	31,361	【内訳】 走行時間短縮便益：30,154億 円 走行費用短縮便益：989億円 交通事故減少便益：218億円 【主な根拠】 計画交通量：51,800台/日	5,009	6.3	・高規格幹線道路(京奈和 自動車道)の一部を構成す る(橿原市～五條市間 48 分→16分) ・現道(国道24号)の渋滞 の緩和が見込める ・二酸化炭素排出量の削減 (CO2: 166,912t/年) ・排出ガス削減(NO2: 8 割削減、SPM: 8割削減) ・橿原市にある直近の三次 医療施設(奈良県立医科大学 付属病院)へのアクセス 向上(48分→16分)	継続	本省道路局 国道・防災課 (課長 木村 昌 司)
一般国道42号 那智勝浦道路 近畿地方整備局	再々評価	1,240	1,850	【内訳】 走行時間短縮便益：1,677億円 走行費用短縮便益：121億円 交通事故減少便益：49億円 【主な根拠】 計画交通量：15,600台/日	1,210	1.5	・現道(国道42号)の渋滞 の緩和が見込まれる ・高速自動車国道(近畿自 動車道紀勢線)と並行する 自専道としての位置づけら れている ・東南海・南海地震時の想 定津波高さより高い位置を 通ることによる代替機能の 確保 ・二酸化炭素排出量の削減 (CO2: 17,459t/年) ・排出ガス削減(NO2: 5 割削減、SPM: 5割削減)	継続	本省道路局 国道・防災課 (課長 木村 昌 司)
一般国道161号 西大津バイパス 近畿地方整備局	再々評価	970	4,238	【内訳】 走行時間短縮便益：3,851億円 走行費用短縮便益：296億円 交通事故減少便益：91億円 【主な根拠】 計画交通量：34,100～58,300 台/日	1,820	2.3	・現道(国道161号)の渋滞 の緩和が見込まれる ・地域高規格道路(琵琶湖 西縦貫道路)の一部を構成 する ・二酸化炭素排出量の削減 (CO2: 30t/年) ・排出ガス削減(NO2: 4 割削減、SPM: 4割削減) ・主要観光地(延暦寺)へ のアクセス向上 ・第三次医療施設(大津赤 十字志賀病院)へのアクセ スの向上が見込まれる	継続	本省道路局 国道・防災課 (課長 木村 昌 司)
一般国道9号 五条大宮拡幅 近畿地方整備局	再々評価	310	476	【内訳】 走行時間短縮便益：464億円 走行費用短縮便益：11億円 交通事故減少便益：1億円 【主な根拠】 計画交通量：62,100～73,000 台/日	307	1.6	・現道(国道9号)の渋滞 の緩和が見込まれる ・二酸化炭素排出量の削減 (CO2: 554.3t/年) ・排出ガス削減(NO2: 3 割削減、SPM: 3割削減) ・沿道に立地する主要な観 光地(八坂神社)へのアクセ ス性が向上	継続	本省道路局 国道・防災課 (課長 木村 昌 司)
一般国道8号 敦賀バイパス 近畿地方整備局	再々評価	480	1,513	【内訳】 走行時間短縮便益：1,422億円 走行費用短縮便益：57億円 交通事故減少便益：34億円 【主な根拠】 計画交通量：11,500～21,300 台/日	721	2.1	・現道(国道8号)の渋滞 の緩和が見込まれる ・重要港湾(敦賀港)へのア クセスの向上が見込まれる (敦賀港～敦賀IC間 9分→ 5分) ・敦賀港・多目的ターミナ ル整備事業を支援する ・二酸化炭素排出量の削減 (CO2: 13,614.3t/年) ・排出ガス削減(NO2: 8.6 割削減、SPM: 8.6割削減)	継続	本省道路局 国道・防災課 (課長 木村 昌 司)

一般国道27号 金山バイパス 近畿地方整備局	再々評価	390	1,527	【内訳】 走行時間短縮便益：1,443億円 走行費用短縮便益：68億円 交通事故減少便益：16億円 【主な根拠】 計画交通量：22,500～32,700台/日	715	2.1	・現道(国道8号)の渋滞の緩和が見込まれる ・美浜町～敦賀市間の所要時間の短縮が見込まれる(26分→18分) ・二酸化炭素排出量の削減(CO2：11,465t/年) ・排出ガス削減(NO2：8割削減、SPM：8割削減) ・重要港湾(敦賀港)の発着港湾へのアクセス向上	継続	本省道路局 国道・防災課 (課長 木村 昌司)
一般国道25号 斑鳩バイパス 近畿地方整備局	再々評価	240	317	【内訳】 走行時間短縮便益：304億円 走行費用短縮便益：12億円 交通事故減少便益：1億円 【主な根拠】 計画交通量：10,000～14,100台/日	209	1.5	・現道(国道25号)の渋滞の緩和が見込まれる ・斑鳩町～王寺町間の所要時間の短縮が見込まれる(24分→13分) ・二酸化炭素排出量の削減(CO2：2,523t/年) ・排出ガス削減(NO2：5割削減、SPM：5割削減) ・沿道に立地する主要な観光地(法隆寺)へのアクセス性が向上	継続	本省道路局 国道・防災課 (課長 木村 昌司)
一般国道42号 田辺西バイパス 近畿地方整備局	10年継続中	280	435	【内訳】 走行時間短縮便益：419億円 走行費用短縮便益：13億円 交通事故減少便益：3億円 【主な根拠】 計画交通量：5,900～16,400台/日	250	1.7	・現道(国道42号)の渋滞の緩和が見込まれる。 ・第三次医療施設(南和歌山医療センター)へのアクセスの向上が見込まれる ・二酸化炭素排出量の削減(CO2：4,787t/年) ・排出ガス削減(NO2：6割削減、SPM：6割削減)	継続	本省道路局 国道・防災課 (課長 木村 昌司)
一般国道9号 笠波峠除雪拡幅 近畿地方整備局	再々評価	187	288	【内訳】 走行時間短縮便益：278億円 走行費用短縮便益：8億円 交通事故減少便益：2億円 【主な根拠】 計画交通量：6,400～8,900台/日	197	1.5	・二酸化炭素排出量の削減(CO2：2,127t/年) ・排出ガス削減(NO2：4割削減、SPM：4割削減) ・現道区間に存在する大規模地すべりによる影響を回避する。	継続	本省道路局 国道・防災課 (課長 木村 昌司)
一般国道9号 名和・淀江道路 中国地方整備局	10年継続中	531	2,568	【内訳】 走行時間短縮便益：2,294億円 走行費用短縮便益：211億円 交通事故減少便益：62億円 【主な根拠】 計画交通量：24,400～39,500台/日	539	4.8	・現道部における渋滞損失時間約371万人・時間/年の削減が見込まれる ・米子空港へのアクセス向上に資する (東伯郡琴浦町～米子空港73分→62分) ・琴浦町浦安地域から第3次医療施設(鳥取大学付属病院)間で約13分時間短縮	継続	本省道路局 国道・防災課 (課長 木村 昌司)
一般国道9号 益田道路 中国地方整備局	10年継続中	724	989	【内訳】 走行時間短縮便益：857億円 走行費用短縮便益：103億円 交通事故減少便益：29億円 【主な根拠】 計画交通量：8,100～17,400台/日	648	1.5	・石見空港へのアクセス向上に資する (鹿足郡津和野町～石見空港57分→43分) ・津和野町部栄地域が第3次医療施設(益田赤十字病院)60分圏域に入る	継続	本省道路局 国道・防災課 (課長 木村 昌司)
一般国道191号 萩・三隅道路 中国地方整備局	再々評価	1,057	1,094	【内訳】 走行時間短縮便益：992億円 走行費用短縮便益：69億円 交通事故減少便益：32億円 【主な根拠】 計画交通量：13,600～14,000台/日	1,003	1.1	・萩石見空港へのアクセス向上に資する (長門市から萩石見空港110分→100分) ・現道における、ISO規格背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間を解消する ・鎖峠など災害や事故による通行止に伴う迂回移動が回避される	継続	本省道路局 国道・防災課 (課長 木村 昌司)

一般国道33号 越知道路(2工区) 四国地方整備局	準備計画5年	130	167	【内訳】 走行時間短縮便益：148億円 走行費用短縮便益：18億円 交通事故減少便益：1億円 【主な根拠】 計画交通量：10,700台/日	102	1.6	・越知町横倉～仁淀川町森山の事前通行規制区間の短縮に資する ・越知・佐川町内の第2次医療施設(北島病院、佐川町立高北病院)、高知市内の第3次医療施設(高知医療センター、高知赤十字病院)へのアクセスの向上が見込まれる。 ・事故が多発する線形不良箇所の整備を行うことで、交通事故の削減が見込まれる。 ・県都高知市への流通経路が確保されるため、農林水産品の流通活性化が見込まれる。 ・四国中西部の観光地へのアクセスが向上することで、地域観光の活性化が見込まれる。	継続	本省道路局 国道・防災課 (課長 木村 昌司)
一般国道56号 伊予インター関連 四国地方整備局	再々評価	450	927	【内訳】 走行時間短縮便益：927億円 【主な根拠】 計画交通量：16,700～34,400台/日	641	1.5	・現道の渋滞損失時間の改善が見込まれる。 ・伊予ICより松山空港(第2種空港)、松山港(重要港湾)、県都松山市へのアクセスの向上に資する。(2分短縮) ・伊予市より第3次医療施設(県立中央病院)へのアクセスの向上に資する。(2分短縮) ・愛媛県緊急輸送路ネットワーク計画の1次緊急輸送路として機能する。 ・CO2排出削減量250t/年、NO2排出削減量3t/年、SPM排出削減量0.1t/年が見込まれ、環境の改善に寄与する。	継続	本省道路局 国道・防災課 (課長 木村 昌司)
一般国道3号 熊本北バイパス 九州地方整備局	再々評価	804	4,079	【内訳】 走行時間短縮便益：3,679億円 走行費用短縮便益：287億円 交通事故減少便益：112億円 【主な根拠】 計画交通量：41,600台/日	1,042	3.9	・環状内等エリア内における渋滞損失時間約64万人時間/年(約1割)の削減が見込まれる。 ・環状内道路の速度向上から自動車が出すCO2排出量の軽減が約14,000t-CO2/年見込まれる。 ・鹿本地域(植木町等)から第3次医療施設(熊本赤十字病院)へのアクセス向上に資する。(32分→25分：約7分短縮)	継続	本省道路局 国道・防災課 (課長 木村 昌司)
一般国道57号 熊本宇土道路(熊本天草幹線道路) 九州地方整備局	再々評価	404	1,383	【内訳】 走行時間短縮便益：1,185億円 走行費用短縮便益：134億円 交通事故減少便益：63億円 【主な根拠】 計画交通量：18,900台/日	313	4.4	・現道利用の自動車が出すCO2排出量の軽減が約4,000t-CO2/年見込まれる。 ・熊本天草幹線道路の整備により天草市からの所要時間が120分から85分へと約35分短縮が見込まれ、このうち熊本宇土道路では約5分の短縮を担っている。 ・三次医療施設(熊本赤十字病院)へのアクセス向上が見込まれる。 ・緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成(代替する区間：一般国道3号、57号熊本近見～宇土市城塚)	継続	本省道路局 国道・防災課 (課長 木村 昌司)
一般国道208号 玉名バイパス 九州地方整備局	再々評価	388	693	【内訳】 走行時間短縮便益：659億円 走行費用短縮便益：27億円 交通事故減少便益：7億円 【主な根拠】 計画交通量：24,900台/日	447	1.6	・現道利用の自動車が出すCO2排出量の軽減が約6,000t-CO2/年見込まれる。 ・九州新幹線新玉名駅(仮称)及び主要港(長州港)間のアクセス向上に資する。(28分→24分：約4分短縮) ・三次医療施設(熊本赤十字病院)へのアクセス向上が見込まれる。	継続	本省道路局 国道・防災課 (課長 木村 昌司)

一般国道497号 (西九州自動車道) 唐津伊万里道路 九州地方整備局	再々評価	878	1,485	【内訳】 走行時間短縮便益：1,191億円 走行費用短縮便益：187億円 交通事故減少便益：107億円  【主な根拠】 計画交通量：29,700台/日	755	2.0	・現道部における渋滞損失時間約59.5万人・時間/年の削減が見込まれる。 ・伊万里港(重要港湾、コンテナ取扱量九州3位)へのアクセスの向上に資する(伊万里港～最寄りIC：35分⇒15分(20分短縮))。 ・唐津市(唐津地方生活圏中心都市)と伊万里市(伊万里二次生活圏中心都市)を最短で連絡する。 ・伊万里市から三次医療施設(福岡大学病院救命救急センター)へのアクセス向上が見込まれる。	継続	本省道路局 国道・防災課 (課長 木村 昌司)
一般国道497号 (西九州自動車道) 伊万里松浦道路 九州地方整備局	再々評価	677	750	【内訳】 走行時間短縮便益：643億円 走行費用短縮便益：63億円 交通事故減少便益：45億円  【主な根拠】 計画交通量：13,800台/日	577	1.3	・現道部における渋滞損失時間約83.6万人・時間/年の削減が見込まれる。 ・伊万里港(重要港湾、コンテナ取扱量九州3位)へのアクセスの向上に資する。 ・伊万里市～松浦市間の唯一の幹線道路である国道204号(土砂災害による通行規制発生)の代替路となる。 ・松浦港で水揚げされるさば(全国1位)、あじ(全国2位)の流通利便性向上が見込まれる。	継続	本省道路局 国道・防災課 (課長 木村 昌司)
一般国道497号 (西九州自動車道) 佐世保道路 九州地方整備局	10年 継続中	1,629	3,923	【内訳】 走行時間短縮便益：3,603億円 走行費用短縮便益：229億円 交通事故減少便益：91億円  【主な根拠】 計画交通量：24,100台/日	1,836	2.1	・平行区間等の渋滞損失時間115.7万人・時間/年の削減が見込まれる。 ・特急停車駅である佐世保駅へのアクセス向上に資する(佐世保大塔町～佐世保駅：18分→16分) ・主要な観光施設であるハウステンボスや西海パルシーリゾート等へのアクセス向上に資する(55分→33分) ・三次救急医療施設(国立病院機構長崎医療センター)までの時間短縮が見込まれる。	継続	本省道路局 国道・防災課 (課長 木村 昌司)
一般国道497号 (西九州自動車道) 佐々佐世保道路 九州地方整備局	10年 継続中	541	1,191	【内訳】 走行時間短縮便益：948億円 走行費用短縮便益：158億円 交通事故減少便益：85億円  【主な根拠】 計画交通量：31,100台/日	503	2.4	・平行区間等の渋滞損失時間35.2万人・時間/年の削減が見込まれる。 ・特急停車駅である佐世保駅へのアクセス向上に資する(佐々町～佐世保駅：28分→13分) ・道路沿線は、「とよのかいちご」の産地であり、流通の利便性向上が期待される。 ・主要な観光施設であるハウステンボスや西海パルシーリゾート等へのアクセス向上に資する(54分→34分) ・三次救急医療施設(国立病院機構長崎医療センター)までの時間短縮が見込まれる。	継続	本省道路局 国道・防災課 (課長 木村 昌司)
一般国道3号 黒崎バイパス 九州地方整備局	再々評価	774	2,313	【内訳】 走行時間短縮便益：2,023億円 走行費用短縮便益：189億円 交通事故減少便益：101億円  【主な根拠】 計画交通量：60,500台/日	693	3.3	・現道部における渋滞損失時間約176.0万人時間/年の削減が見込まれる。 ・北九州奥洞海岸工業地域～小倉コンテナミル港の所要時間が短縮される(34分→23分：11分短縮)。 ・北九州市西北部(北九州市学術研究都市)～北九州市立八幡病院(三次救急)の所要時間が短縮される(33分→19分：14分短縮)	継続	本省道路局 国道・防災課 (課長 木村 昌司)

一般国道202号 福岡外環状道路 九州地方整備局	再々評価	2,054	6,112	【内訳】 走行時間短縮便益：5,579億円 走行費用短縮便益：392億円 交通事故減少便益：141億円  【主な根拠】 計画交通量：20,500～52,400台/日	2,548	2.4	・福岡空港（第2種空港）へのアクセスの向上に資する（福岡大学周辺～福岡空港52分～25分：27分短縮） ・糸島地域から第三次医療施設（福岡大学病院）への救急搬送時間が短縮される（24分～18分：6分短縮） ・現道等における渋滞損失時間約68万人・時間/年の削減が見込まれる。	継続	本省道路局 国道・防災課 (課長 木村 昌司)
一般国道34号 神埼佐賀拡幅 九州地方整備局	再々評価	170	280	【内訳】 走行時間短縮便益：251億円 走行費用短縮便益：17億円 交通事故減少便益：11億円  【主な根拠】 計画交通量：42,200台/日	168	1.7	・平行する現道等の渋滞損失時間約80万人・時間/年の削減が見込まれる。 ・三次医療施設（県立病院好生館救命救急センター、佐賀大学医学部附属病院）へのアクセス性向上に資する。 ・CO2排出削減量：2,440t-CO2/年が見込まれる。	継続	本省道路局 国道・防災課 (課長 木村 昌司)
一般国道3号 (南九州西回り自動車道) 出水阿久根道路 九州地方整備局	再々評価	555	1,211	【内訳】 走行時間短縮便益：1,028億円 走行費用短縮便益：109億円 交通事故減少便益：74億円  【主な根拠】 計画交通量：23,500～25,300台/日	437	2.8	・現道部における渋滞損失時間26.5万人・時間/年の削減が見込まれる。 ・阿久根駅～出水駅間のアクセス時間が短縮される（約34分～約26分：約8分短縮） ・出水市役所から三次医療施設鹿児島市立病院へのアクセス向上が見込まれる（約114分～約75分：約39分短縮） ・農林水産品（特に、長島町のぶり（養殖）：全国一位の収穫量）の流通の利便性が向上する。	継続	本省道路局 国道・防災課 (課長 木村 昌司)
一般国道58号 名護東道路 沖縄総合事務局	10年継続中	962	989	【内訳】 走行時間短縮便益：906億円 走行経費減少便益：51億円 交通事故減少便益：32億円  【主な根拠】 計画交通量：23,900台/日	848	1.2	・第2種空港（那覇空港）及び第3次医療施設（県立中部病院）へのアクセス向上に資する（11分短縮） ・第1次緊急輸送道路（国道58号）の代替路線を形成する。 ・交通の円滑化よりCO2、NOx及びSPMの排出量が削減される。	継続	本省道路局 国道・防災課 (課長 木村 昌司)

※1 事業全体の費用便益分析に代えて、既供用区間を除く区間を対象とした費用便益分析を行っている。

【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	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						
一般国道338号 白糠バイパス 青森県	再々評価	90	104	【内訳】 走行時間短縮便益：94億円 走行費用短縮便益：9億円 交通事故減少便益：1億円 【主な根拠】 計画交通量：2,700台/日	90	1.1	・すれ違い困難箇所が解消される ・主要観光地（下北半島国定公園 恐山140万人/年）へのアクセスが向上する ・第1次緊急輸送道路であり、緊急時の安全性が確保される	継続	本省道路局 国道・防災課 (課長 木村 昌司)
一般国道338号 長後バイパス 青森県	再々評価	28	19	【内訳】 走行時間短縮便益：18億円 走行費用短縮便益：9億円 交通事故減少便益：0億円 【主な根拠】 計画交通量：1,100台/日	12	1.6 ※1	・すれ違い困難箇所が解消される ・第2次緊急輸送道路であり、緊急時の安全性が確保される ・落石崩壊危険箇所(4箇所)が回避される	見直し 継続	本省道路局 国道・防災課 (課長 木村 昌司)
一般国道340号 和井内道路 岩手県	10年 継続中	44	56	【内訳】 走行時間短縮便益：54億円 走行費用短縮便益：0.1億円 交通事故減少便益：2億円 【主な根拠】 計画交通量：1,000台/日	49	1.1	・和井内地区のすれ違い困難箇所を解消 ・日常活動圏へのアクセス向上（和井内一宮古市4分短縮）	継続	本省道路局 国道・防災課 (課長 木村 昌司)
一般国道287号 長井南バイパス 山形県	10年 継続中	74	185	【内訳】 走行時間短縮便益：130億円 走行費用短縮便益：39億円 交通事故減少便益：16億円 【主な根拠】 計画交通量：16,900台/日	85	2.2	・主要渋滞ポイント（今泉交差点）の渋滞緩和を図る。 ・第3次救急医療施設（公立置賜病院）へのアクセス強化を図る。	継続	本省道路局 国道・防災課 (課長 木村 昌司)
一般国道344号 秋山バイパス 山形県	10年 継続中	12	22	【内訳】 走行時間短縮便益：18億円 走行費用短縮便益：-0.5億円 交通事故減少便益：5.3億円 【主な根拠】 計画交通量：5,200台/日	15	1.5	・渋滞損失時間約16千人・時間/年の改善が見込まれる ・農林水産品の流通の利便性が向上する ・室室川中学校生徒等の歩行者の安全性確保を図る ・緊急輸送道路として位置づけられ、一般国道47号の代替路線を形成する	継続	本省道路局 国道・防災課 (課長 木村 昌司)
一般国道118号 小沼崎バイパス 福島県	5年 未着工	-	-	-	-	-	-	評価 手続中	本省道路局 国道・防災課 (課長 木村 昌司)
一般国道288号 三春西バイパス 福島県	10年 継続中	71	222	【内訳】 走行時間短縮便益：174億円 走行費用短縮便益：41億円 交通事故減少便益：7.1億円 【主な根拠】 計画交通量：30,220台/日	72	3.1	三春町中心市街地の交通混雑の緩和を図るとともに、緊急輸送路（第2次確保路線）としての機能を確保することができる。	継続	本省道路局 国道・防災課 (課長 木村 昌司)
一般国道361号 姥神峠道路（延伸） 長野県	5年 未着工	125	216	【内訳】 走行時間短縮便益：230億円 走行経費減少便益：2億円 交通事故減少便益：-17億円 【主な根拠】 計画交通量：3,800台/日	110	2.0	・木曾福島駅へのアクセスが向上する。 ・林産品の首都圏への流通性が向上する。 ・木曾地域から伊那市（日常活動圏中心都市）へのアクセス向上。 ・木曾地域（妻籠宿等）の観光地へのアクセス向上。	継続	本省道路局 国道・防災課 (課長 木村 昌司)
一般国道355号 牛堀麻生バイパス 茨城県	10年 継続中	115	159	【内訳】 走行時間短縮便益：130億円 走行経費減少便益：26億円 交通事故減少便益：2.9億円 【主な根拠】 計画交通量：10,300台/日	102	1.6	・茨城空港や鹿島港へのアクセスが向上する。 ・潮来あやめ園等の観光地へのアクセスが向上する。 ・バス路線（関東鉄道バス）の利便性が向上する。 ・農林水産品の首都圏への流通利便性が向上する。 ・総重量25t車両規制区間を解消する。 ・自動車からのCO2排出量が2,902t/年削減される。	継続	本省道路局 国道・防災課 (課長 木村 昌司)

一般国道293号 鹿沼南バイパス 栃木県	10年 継続中	72	212	【内訳】 走行時間短縮便益：208億円 走行費用短縮便益：3.0億円 交通事故減少便益：1.0億円 【主な根拠】 計画交通量：13,600台/日	76	2.8	・バス路線の利便性向上。 ・常陸那珂港へのアクセス向上 （北関東自動車道都賀IC経由） ・鹿沼市、西方町における農林水産品の流通利便性向上 ・西方町から鹿沼市（日常生活圏中心城市）へのアクセス向上 ・歩行者・自転車の通行の快適・安全性の向上 ・獨協医科大学病院（三次医療施設）へのアクセス向上 ・第一次緊急輸送道路としての機能向上 ・東北縦貫自動車道（第一次緊急輸送道路）が通行止になった場合に鹿沼ICから都賀ICの区間を代替する	継続	本省道路局 国道・防災課 （課長 木村 昌司）
一般国道1号 湯本拡幅 神奈川県	10年 継続中	16	25	【内訳】 走行時間短縮便益：25億円 走行費用短縮便益：0億円 交通事故減少便益：0億円 【主な根拠】 計画交通量：11,700台/日	13	1.9	・バス路線の利便性が向上する ・主要な観光地（箱根：1,900万人/年）へのアクセスが向上する ・第一次緊急輸送路であり、緊急時の安全性を確保する	継続	本省道路局 国道・防災課 （課長 木村 昌司）
一般国道411号 上萩原Ⅱ期バイパス 山梨県	10年 継続中	102	134	【内訳】 走行時間短縮便益：130億円 走行費用短縮便益：3億円 交通事故減少便益：0.2億円 【主な根拠】 計画交通量：2,630台/日	120	1.1	・旅行速度の向上 15km/h→50km/h ・甲州市塩山上萩原（柳沢峠）～甲州市塩山上萩原（裂石）区間の事前通行規制区間の縮小 ・第1次緊急輸送路としての機能確保	継続	本省道路局 国道・防災課 （課長 木村 昌司）
一般国道153号 伊那バイパス 長野県	10年 継続中	215	742	【内訳】 走行時間短縮便益：674億円 走行経費減少便益：45億円 交通事故減少便益：8億円 【主な根拠】 計画交通量：26,745台/日	201	3.7 ※1	・辰野町から伊那市（日常生活圏中心城市）へのアクセス向上。 ・天竜橋におけるすれ違い困難区間の解消。 ・観光地（高遠城址公園）へのアクセス向上。 ・老朽橋（天竜橋）の架け替え。 ・第1次緊急輸送路としての機能確保	継続	本省道路局 国道・防災課 （課長 木村 昌司）
一般国道418号 十方峽バイパス 長野県	10年 継続中	62	40	【内訳】 走行時間短縮便益：39億円 走行経費減少便益：1億円 交通事故減少便益：0億円 【主な根拠】 計画交通量：2,399台/日	27	1.5 ※1	・平岡駅へのアクセス向上。 ・天龍村から飯田市（日常生活圏中心城市）へのアクセス向上。 ・観光地（おきよめの湯）へのアクセス向上。 ・第2次緊急輸送路としての機能向上。 ・遠山川増水時の冠水解消。	継続	本省道路局 国道・防災課 （課長 木村 昌司）
一般国道245号 勝田拡幅 茨城県	再々評価	119	486	【内訳】 走行時間短縮便益：441億円 走行経費減少便益：31億円 交通事故減少便益：14億円 【主な根拠】 計画交通量：31,800台/日	131	3.7	・常陸那珂港へのアクセスが向上する。 ・国営常陸海浜公園等の観光地へのアクセスが向上する。 ・バス路線（茨城交通・JR）の利便性が向上する。 ・農林水産品の首都圏への流通利便性が向上する。 ・自動車からのCO2排出量が4,344t/年削減される。	継続	本省道路局 国道・防災課 （課長 木村 昌司）
一般国道123号 茂木バイパス 栃木県	再々評価	105	283	【内訳】 走行時間短縮便益：261億円 走行費用短縮便益：16億円 交通事故減少便益：6.1億円 【主な根拠】 計画交通量：18,000台/日	133	2.1	・常陸那珂港へのアクセス向上。 ・茂木町における農林水産品の流通利便性向上。 ・現道における大型車すれ違い困難区間の解消。 ・茂木町から宇都宮市（県庁所在地）へのアクセス向上。 ・「ツインリンク茂木」へのアクセス向上。 ・第一次緊急輸送道路としての機能向上。	継続	本省道路局 国道・防災課 （課長 木村 昌司）

一般国道120号 椎坂バイパス 群馬県	再々評価	96	190	【内訳】 走行時間短縮便益：167億円 走行費用短縮便益：19億円 交通事故減少便益：4億円 【主な根拠】 計画交通量：8,900台/日	86	2.2	本路線は、沼田市内と利根町、片品村との重要な生活路線であり、異常気象時の交通規制や冬季積雪による交通障害を解消するための、バイパス事業である。	継続	本省道路局 国道・防災課 (課長 木村 昌司)
一般国道147号 高家バイパス 長野県	再々評価	137	208	【内訳】 走行時間短縮便益：202億円 走行費用短縮便益：42億円 交通事故減少便益：-36億円 【主な根拠】 計画交通量：26,000台/日	49	4.2 ※1	・松本駅へのアクセス向上。 ・安曇野市から松本市（日常生活圏中心都市）へのアクセス向上。 ・安曇野市から3次医療施設（相沢病院）へのアクセス向上。 ・第1次緊急輸送路としての機能向上。	継続	本省道路局 国道・防災課 (課長 木村 昌司)
一般国道418号 売木峠バイパス 長野県	再々評価	66	68	【内訳】 走行時間短縮便益：63億円 走行費用短縮便益：4億円 交通事故減少便益：1億円 【主な根拠】 計画交通量：2,090台/日	18	3.9 ※1	・信南交通バス路線の利便性向上。 ・売木村から飯田市（日常生活圏中心都市）へのアクセス向上。 ・観光地（売木自然休養村）へのアクセス向上。 ・防災点検箇所への解消。	継続	本省道路局 国道・防災課 (課長 木村 昌司)
一般国道1号 不動坂工区 横浜市	10年 継続中	-	-		-	-	-	評価 手続中	本省道路局 国道・防災課 (課長 木村 昌司)
一般国道253号 三和安塚道路 新潟県	10年 継続中	370	491	【内訳】 走行時間短縮便益：399億円 走行費用短縮便益：75億円 交通事故減少便益：17億円 【主な根拠】 計画交通量：11,300台/日	377	1.3	・第3次医療施設（県立中央病院）へのアクセスが向上する （安塚区総合事務所～中央病院 40分→23分） ・日常生活圏（上越市）へのアクセスが向上する	継続	本省道路局 国道・防災課 (課長 木村 昌司)
一般国道289号 燕北バイパス 新潟県	10年 継続中	72	224	【内訳】 走行時間短縮便益：187億円 走行費用短縮便益：28億円 交通事故減少便益：9.2億円 【主な根拠】 計画交通量：7,000～10,200台/日	65	3.5	・主要な観光施設（弥彦神社127万人・弥彦温泉14万人/年）へのアクセスが向上する （三条燕IC～弥彦温泉・神社 46分→36分） ・上越新幹線燕駅へのアクセスが向上する （燕市吉田地区～燕三条駅 26分→21分）	継続	本省道路局 国道・防災課 (課長 木村 昌司)
一般国道289号 東大崎拡幅 新潟県	10年 継続中	10	13	【内訳】 走行時間短縮便益：13億円 走行費用短縮便益：0.14億円 交通事故減少便益：0.00億円 【主な根拠】 計画交通量：8,400台/日	12	1.1	・バス路線の利便性が向上する ・歩道の新設により歩行者の安全性が確保される ・第2次緊急輸送道路であり、緊急時の安全性を確保する	継続	本省道路局 国道・防災課 (課長 木村 昌司)
一般国道290号 桂小長谷バイパス 新潟県	再々評価	75	97	【内訳】 走行時間短縮便益：86億円 走行費用短縮便益：7.8億円 交通事故減少便益：3.6億円 【主な根拠】 計画交通量：5,400台/日	79	1.2	・主要な観光地（胎内リゾート：65万人/年、えちご関川温泉郷：6万人/年）へのアクセスが向上する ・第3次医療施設（県立新発田病院）へのアクセスが向上する（関川村→新発田病院 53分→51分）	継続	本省道路局 国道・防災課 (課長 木村 昌司)
一般国道290号 荒町バイパス 新潟県	10年 継続中	15	61	【内訳】 走行時間短縮便益：61億円 走行費用短縮便益：0.34億円 交通事故減少便益：0.13億円 【主な根拠】 計画交通量：11,600台/日	15	4.1	・主要な観光地（月岡温泉：64万人/年）へのアクセスが向上する ・第2次緊急輸送道路であり、緊急時の安全性を確保する	継続	本省道路局 国道・防災課 (課長 木村 昌司)
一般国道350号 国仲バイパス 新潟県	10年 継続中	88	153	【内訳】 走行時間短縮便益：176億円 走行費用短縮便益：-18億円 交通事故減少便益：-5.0億円 【主な根拠】 計画交通量：11,200台/日	90	1.7	・第2次医療施設（佐渡総合病院）から第三種空港「佐渡空港」へのアクセスが向上する （佐渡空港～佐渡総合病院 27分→19分）	継続	本省道路局 国道・防災課 (課長 木村 昌司)



一般国道403号 坊金拡幅 新潟県	10年 継続中	13	14	【内訳】 走行時間短縮便益：14億円 走行費用短縮便益：0.31億円 交通事故減少便益：0.00億円 【主な根拠】 計画交通量：430台/日	13	1.1	・主要な観光地（キュー ピットバレースキー場16万 人/年）へのアクセス向上 ・ほくほく線虫川大杉駅へ のアクセスが向上する（安 塚区細野～虫川大杉駅 30 分→12分） ・災害による孤立化を解消 する（安塚区坊金、細野集 落）	継続	本省道路局 国道・防災課 （課長 木村 昌 司）
一般国道305号 金沢外環状道路（海 側幹線） 石川県	10年 継続中	900	3,295	【内訳】 走行時間短縮便益：3,021億円 走行費用短縮便益：215億円 交通事故減少便益：59億円 【主な根拠】 計画交通量：39,600～51,500 台/日	785	4.2	・重要港湾金沢港へのアク セスが向上する。 ・第3次医療施設（石川県 立中央病院）へのアクセス が向上する（金沢市安原地 区～中央病院 18分→14 分）	継続	本省道路局 国道・防災課 （課長 木村 昌 司）
一般国道471号 利賀バイパス 富山県	10年 継続中	-	-		-	-		評価 手続中	本省道路局 国道・防災課 （課長 木村 昌 司）
一般国道360号 種蔵・打保バイパ ス 岐阜県	10年継続 中	185	240	【内訳】 走行時間短縮便益：208億円 走行費用短縮便益：11億円 交通事故減少便益：21億円 【主な根拠】 計画交通量：1,200台/日	158	1.5	・現道の飛騨市宮川町巢之 内から打保区間（8.0km）の 雨量事前通行規制区間の解 消 ・宮川町地区の大型車すれ 違い困難な隘路区間を解消 し、交通の円滑化を図る ・第3次救急医療施設「富 山市民病院」へのアクセス が向上（宮川町69分→58 分）	継続	本省道路局 国道・防災課 （課長 木村 昌 司）
一般国道256号 金山下呂道路 岐阜県	10年継続 中	222	332	【内訳】 走行時間短縮便益：290億円 走行費用短縮便益：35億円 交通事故減少便益：7.0億円 【主な根拠】 計画交通量：3,600台/日	221	1.5	・日常活動圏中心都市間を 最短で連する道路を構成す る（下呂市→郡上市：73分 →37分） ・第3次救急医療施設「綜 合病院高山赤十字病院」へ のアクセスが向上（下呂市 金山地区から：90分→70 分）	継続	本省道路局 国道・防災課 （課長 木村 昌 司）
一般国道157号 日当・平野バイパ ス 岐阜県	再々評価	99	184	【内訳】 走行時間短縮便益：148億円 走行費用短縮便益：35億円 交通事故減少便益：0.99億円 【主な根拠】 計画交通量：2,700台/日	118	1.6	・本県市根尾地区のすれ違 い困難な隘路、線形不良区 間を解消し、交通の円滑化 を図る。 ・第3次救急医療施設「県 立岐阜病院」へのアクセス が向上（本県市根尾地区か ら78分→73分）	継続	本省道路局 国道・防災課 （課長 木村 昌 司）
一般国道136号 函南～三島バイパ ス 静岡県	10年 継続中	200	1,275	【内訳】 走行時間短縮便益：1,175億円 走行費用短縮便益：65億円 交通事故減少便益：35億円 【主な根拠】 計画交通量：19,300台/日	377	3.4	・東名、第二東名から観光 地伊豆へのアクセスを向上 させ、沼津、三島地域の洪 滞緩和・解消に寄与する。 ・現道部における洪滞損失 時間の改善が見込まれる。 （削減時間約52.0万人・時 間/年）	継続	本省道路局 国道・防災課 （課長 木村 昌 司）
一般国道473号 設楽バイパス 愛知県	10年継続 中	78	110	【内訳】 走行時間短縮便益：92億円 走行費用短縮便益：14億円 交通事故減少便益：3.9億円 【主な根拠】 計画交通量：2,100台/日	75	1.5	・日常活動圏中心都市間を 最短で連する道路を構成す る（設楽町～東栄町：24分 →22分） ・奥三河地域の東西方向を 連絡する一般国道473号の 幅員狭小、線形不良の未改 良区間を解消し、安全で円 滑な交通を確保する。	継続	本省道路局 国道・防災課 （課長 木村 昌 司）

一般国道247号 成岩6号踏切 愛知県	10年継続 中	115	224	【内訳】 走行時間短縮便益：209億円 走行費用短縮便益：14億円 交通事故減少便益：1.1億円 【主な根拠】 計画交通量：29,400台/日	115	2.0	・踏切の遮断で交通が昼夜 阻害され、踏切と交差点が 近接しているため交通渋滞 が極めて激しい現道部にお ける渋滞損失時間約9.8万 人・時間/年（県平均の約 8倍）、主要渋滞ポイント 「成岩橋交差点」の改善が 見込まれる。	継続	本省道路局 国道・防災課 （課長 木村 昌 司）
一般国道477号 四日市湯の山道路 三重県	10年継続 中	390	604	【内訳】 走行時間短縮便益：602億円 走行費用短縮便益：1.6億円 交通事故減少便益：0.17億円 【主な根拠】 計画交通量：19,500台/日	367	1.6	・現道部における渋滞損失 時間の改善が見込まれる。 （削減時間約141.4万人・ 時間/年） ・平成30年度に完成予定 の第二名神菟野ICと連結 し、特定重要港湾（四日市 港）とのアクセス向上に資 する。（第二名神 菟野IC ～四日市港：32分→27分） ・災害時の緊急輸送道路 （県第2次緊急輸送道路） としての機能向上に資す る。	継続	本省道路局 国道・防災課 （課長 木村 昌 司）
一般国道260号 南島バイパス 三重県	再々評価	55	107	【内訳】 走行時間短縮便益：103億円 走行費用短縮便益：4.8億円 交通事故減少便益：-0.25億円 【主な根拠】 計画交通量：4,000台/日	58	1.8	・第3次救急医療施設「山 田赤十字病院」へのアクセ スが向上（南島町から40分 →32分） ・南島町地内の事前通行規 制区間の解消に資する。 ・狭隘部交一方通行区間 を解消し、交通の円滑化を 図る。 ・災害時の緊急輸送道路 （県第2次緊急輸送道路） としての機能向上に資す る。	継続	本省道路局 国道・防災課 （課長 木村 昌 司）
一般国道155号 志段味拡幅 名古屋市	10年継続 中	21	33	【内訳】 走行時間短縮便益：32 億円 走行費用短縮便益：3.1億円 交通事故減少便益：-2.1億円 【主な根拠】 計画交通量：7,600台/日	22	1.5	・第3次救急医療施設「名 古屋徳洲会総合病院」への アクセスが向上（上志段味 地区から10分→4分） ・交差点部での渋滞緩和 ・歩道の拡幅整備による自 転車および歩行者の安全性 確保	継続	本省道路局 国道・防災課 （課長 木村 昌 司）
一般国道421号 佐目バイパス 滋賀県	10年継続 中	180	241	【内訳】 走行時間短縮便益：235億円 走行費用短縮便益：4.0億円 交通事故減少便益：2.2億円 【主な根拠】 計画交通量：4,100台/日	132	1.8	・本事業により、線形不 良、幅員狭小区間の解消に よる走行性、安全性の向上 が図られるとともに、滋賀 県東近江地域と三重県北勢 地域間の連携強化による地 域の活性化に大きく寄与す るものである。	継続	本省道路局 国道・防災課 （課長 木村 昌 司）
一般国道371号 石仏バイパス 大阪府	再々評価	260	782	【内訳】 走行時間短縮便益：756億円 走行費用短縮便益：18億円 交通事故減少便益：8.4億円 【主な根拠】 計画交通量：13,300台/日	282	2.7	・本路線は地域高規格道路 「大阪橋本道路」の一部区 間であり、その整備により 国土・地域ネットワークが 構築され、大阪府と和歌山 県の広域的な交流の促進、 物流の効率化、地域の活性 化を図るものである。	継続	本省道路局 国道・防災課 （課長 木村 昌 司）
一般国道370号 毛原～小西拡幅 和歌山県	再々評価	60	114	【内訳】 走行時間短縮便益：107億円 走行費用短縮便益：6億円 交通事故減少便益：1億円 【主な根拠】 計画交通量：1,800台/日	69	1.7	・本事業により、緊急輸送 道路の整備によるネット ワークが形成される。また、 世界遺産『紀伊山地の 霊場と参詣道』の一つ『高 野山』へのアクセスルート が整備されるとともに、幅 員狭小・線形不良箇所も解 消される。	継続	本省道路局 国道・防災課 （課長 木村 昌 司）
一般国道180号 鳴戸拡幅 岡山県	再々評価	27	91	【内訳】 走行時間短縮便益：89億円 走行費用短縮便益：2億円 交通事故減少便益：0億円 【主な根拠】 計画交通量：12,200台/日	33	2.8	・路線バス（17便/日）が運 行しており、利便性の向上 が期待される。 ・第2次医療施設（大杉病 院）へのアクセス性向上に 資する。（新見市～大杉病 院46分→44分など） ・鳴戸地区のすれ違い困難 な隘路を解消し、交通の円 滑化を図る。	継続	本省道路局 国道・防災課 （課長 木村 昌 司）

一般国道183号 高道路 広島県	10年 継続中	110	141	【内訳】 走行時間短縮便益：114億円 走行費用減少便益：22億円 交通事故減少便益：6億円 【主な根拠】 計画交通量：8,800台/日	131	1.1	・高速バス(10便/日)、路線バス(22便/日)が運行しており、利便性の向上が期待される。 ・合併新市の中心部へのアクセス性向上に資する。 (旧西城町～庄原市23分→21分)	継続	本省道路局 国道・防災課 (課長 木村 昌司)
一般国道184号 尾道拡幅 広島県	10年 継続中	250	557	【内訳】 走行時間短縮便益：520億円 走行費用減少便益：22億円 交通事故減少便益：15億円 【主な根拠】 計画交通量：11,500～16,900台/日	267	2.1	・路線バス(16便/日)が運行しており、利便性の向上が期待される。 ・混雑時旅行速度の改善が期待される。(16km/h→31km/h) ・新幹線駅へのアクセス性向上に資する。(尾道市～新尾道駅12分→8分)	継続	本省道路局 国道・防災課 (課長 木村 昌司)
一般国道375号 御園宇バイパス 広島県	10年 継続中	225	916	【内訳】 走行時間短縮便益：877億円 走行費用減少便益：33億円 交通事故減少便益：6億円 【主な根拠】 計画交通量：10,000～18,300台/日	323	2.8	・路線バス(39便/日)が運行しており、利便性の向上が期待される。 ・広島空港(第2種空港)へのアクセス性向上に資する。(東広島市～広島空港22分→20分) ・合併新市の中心部へのアクセス性向上に資する。 (旧黒瀬町～東広島市35分→32分)	継続	本省道路局 国道・防災課 (課長 木村 昌司)
一般国道486号 新市府中拡幅 広島県	10年 継続中	170	552	【内訳】 走行時間短縮便益：536億円 走行費用減少便益：14億円 交通事故減少便益：2億円 【主な根拠】 計画交通量：23,000～35,000台/日	150	3.7	・路線バス(16便/日)が運行しており、利便性の向上が期待される。 ・混雑時旅行速度の改善が期待される。(16km/h→29km/h) ・福山港(重要港湾)へのアクセス性向上に資する。 (府中市～福山港34分→31分)	継続	本省道路局 国道・防災課 (課長 木村 昌司)
一般国道437号 逗子ヶ浜拡幅 山口県	10年 継続中	34	66	【内訳】 走行時間短縮便益：61億円 走行費用減少便益：5億円 交通事故減少便益：0億円 【主な根拠】 計画交通量：2,100台/日	42	1.6	・路線バス(17便/日)が運行しており、利便性の向上が期待される。 ・異常気象時事前通行規制区間(L=3.8km)を解消する。 ・H8防災点検要対策箇所(4箇所)を解消する。	継続	本省道路局 国道・防災課 (課長 木村 昌司)
一般国道490号 大田絵堂道路 山口県	10年 継続中	218	435	【内訳】 走行時間短縮便益：355億円 走行費用減少便益：54億円 交通事故減少便益：26億円 【主な根拠】 計画交通量：12,900台/日	263	1.7	・路線バス(77便/日)が運行しており、利便性の向上が期待される。 ・萩市(年間観光客数236万人)へのアクセス性が向上する。(新山口駅(新幹線)～萩市60分→54分)	継続	本省道路局 国道・防災課 (課長 木村 昌司)
一般国道193号 倉羅バイパス 徳島県	再々評価	105	117	【内訳】 走行時間短縮便益：115億円 走行費用短縮便益：2億円 交通事故減少便益：0億円 【主な根拠】 計画交通量：700台/日	107	1.1	・事前通行規制区間の解消に資する。(全面通行止め実績H15～17 272時間 12回) ・防災点検要対策4箇所の解消に資する。 ・農産品の流通の利便性の向上に資する。(梅・すだち等) ・観光地へのアクセスの向上に資する。(神通滝・雨乞の滝等)	継続	本省道路局 国道・防災課 (課長 木村 昌司)
一般国道195号 橋バイパス 徳島県	10年 継続中	40	71	【内訳】 走行時間短縮便益：48億円 走行費用短縮便益：23億円 交通事故減少便益：0億円 【主な根拠】 計画交通量：8,100台/日	46	1.5	・重要港湾へのアクセスの向上に資する。(那賀町～橋港29分→27分) ・R55阿南道路へランプ道路で接続することから、一体的に整備する必要がある ・農産品の流通の利便性の向上に資する。(ゆず、茶等) ・観光地へのアクセスの向上に資する。(わじきライオンキャンプ村等)	継続	本省道路局 国道・防災課 (課長 木村 昌司)

一般国道438号 飯山バイパス 香川県	10年 継続中	100	241	【内訳】 走行時間短縮便益：252億円 走行費用短縮便益：-10億円 交通事故減少便益：-1億円 【主な根拠】 計画交通量：16,848台/日	106	2.3	・現道部における渋滞損失時間約74万人時間/年の改善が見込まれる。 ・県内陸部から交通拠点地である坂出市域(坂出駅、坂出港、坂出IC)へのアクセス向上に資する。 ・県内陸の観光拠点(ニューレオマワールド、国営さぬきまんのう公園など)へのアクセス向上に資する。	継続	本省道路局 国道・防災課 (課長 木村 昌司)
一般国道379号 内子東バイパス 愛媛県	再々評価	133	174	【内訳】 走行時間短縮便益：164億円 走行費用短縮便益：9億円 交通事故減少便益：1億円 【主な根拠】 計画交通量：5,014台/日	163	1.1	・防災点検要対策箇所3箇所 の解消に資する。 ・1次緊急輸送路、2次緊急輸送路の機能強化が図られる。	継続	本省道路局 国道・防災課 (課長 木村 昌司)
一般国道197号 名坂道路 愛媛県	10年 継続中	260	520	【内訳】 走行時間短縮便益：486億円 走行費用短縮便益：27億円 交通事故減少便益：7億円 【主な根拠】 計画交通量：11,123台/日	281	1.9	・防災点検要対策箇所1箇所 の解消に資する。 ・事前通行規制区間0.5kmの 解消に資する。 ・1次緊急輸送路、2次緊急輸送路の機能強化が図られる。	継続	本省道路局 国道・防災課 (課長 木村 昌司)
一般国道439号 郷抜幅 高知県	10年 継続中	61	84	【内訳】 走行時間短縮便益：82億円 走行費用短縮便益：2億円 交通事故減少便益：1億円 【主な根拠】 計画交通量：4,080台/日	64	1.3	・高岡郡津野町口目ヶ市～郷内地区のすれ違い困難な隘路を解消し、交通の円滑化を図る。 ・観光地へのアクセス向上に資する。(四国カルスト)	継続	本省道路局 国道・防災課 (課長 木村 昌司)
一般国道439号 大峠バイパス 高知県	再々評価	158	327	【内訳】 走行時間短縮便益：306億円 走行費用短縮便益：19億円 交通事故減少便益：3億円 【主な根拠】 計画交通量：3,368台/日	207	1.6	・吾川郡いの町新別～吾川郡いの町柳野の事前通行規制区間の解消に資する。 ・吾川郡いの町小川地区のすれ違い困難な隘路を解消し、交通の円滑化を図る。	継続	本省道路局 国道・防災課 (課長 木村 昌司)
一般国道322号 香春大任バイパス 福岡県	10年 継続中	255	348	【内訳】 走行時間短縮便益：338億円 走行費用短縮便益：7.5億円 交通事故減少便益：2.1億円 【主な根拠】 計画交通量 ：7,600台/日～14,200台/日	256	1.4	・日常活動圏中心都市である北九州市と田川市間を最短時間で結び、利便性の向上が見込まれる。(59分→51分：8分短縮) ・第1次緊急輸送道路ネットワークとしての機能を確保する。	継続	本省道路局 国道・防災課 (課長 木村 昌司)
一般国道266号 姫浦2拡幅 熊本県	再々評価	42	65	【内訳】 走行時間短縮便益：60億円 走行費用短縮便益：4.1億円 交通事故減少便益：1.1億円 【主な根拠】 計画交通量：3,200台/日	51	1.3	・重要港湾である三角港へのアクセス向上が見込まれる。(56分→53分：3分短縮) ・大型車のすれ違い困難箇所を解消し、安全で円滑な交通の確保が見込まれる。	継続	本省道路局 国道・防災課 (課長 木村 昌司)
一般国道217号 佐伯弥生バイパス 大分県	10年 継続中	200	276	【内訳】 走行時間短縮便益：249億円 走行費用短縮便益：16億円 交通事故減少便益：12億円 【主な根拠】 計画交通量 ：7,200台～18,200台/日	174	1.6	・主要渋滞ポイントである「上岡変電所前交差点」の渋滞解消が見込まれる。 ・東九州自動車道佐伯ICと佐伯市内を連結し、利便性の向上が見込まれる。	継続	本省道路局 国道・防災課 (課長 木村 昌司)
一般国道327号 古園バイパス 宮崎県	10年 継続中	87	113	【内訳】 走行時間短縮便益：109億円 走行費用短縮便益：3.7億円 交通事故減少便益：0.15億円 【主な根拠】 計画交通量：1,800台/日	94	1.2	・大型車のすれ違い困難箇所を解消し、安全で円滑な交通の確保が見込まれる。 ・第三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる。(120分→115分：5分短縮) ・災害による集落の孤立を解消し、安全で安心な生活環境の確保が見込まれる。	継続	本省道路局 国道・防災課 (課長 木村 昌司)

一般国道449号 本部南道路 沖縄県	再々評価	183	293	【内訳】 走行時間短縮便益：291億円 走行費用短縮便益：-1.1億円 交通事故減少便益：3.1億円 【主な根拠】 計画交通量：10,300台/日	223	1.3	・現道部における渋滞損失時間約10.3万人・時間/年の改善が見込まれる。 ・観光地へのアクセス向上（国営沖縄記念公園海洋博地区）（21分→11分） ・第1次緊急輸送ネットワークとして位置付け。	継続	本省道路局 国道・防災課 （課長 木村 昌司）
主要地方道 当別 浜益港線 北海道	10年 継続中	64	78	【内訳】 走行時間短縮便益：77億円 走行費用短縮便益：0.73億円 交通事故減少便益：0.07億円 【主な根拠】 計画交通量：2,400台	68	1.2	・緊急輸送道路である国道231号の通行止め時の代替路を形成する。（石狩市浜益区・厚田区～石狩市街地） ・主要な観光地である「道民の森公園」へのアクセスが向上する。	継続	北海道開発局 地方整備課 （課長 高橋 守人）
主要地方道 旭川 多度志線 北海道	10年 継続中	125	139	【内訳】 走行時間短縮便益：122億円 走行費用短縮便益：15億円 交通事故減少便益：2.2億円 【主な根拠】 計画交通量：3,800台	117	1.2	・現道の冬期通行規制区間を解消する。 ・三次医療施設（旭川赤十字病院）へのアクセスが向上する。	継続	北海道開発局 地方整備課 （課長 高橋 守人）
町道 朝日豊岡線 北海道	10年 継続中	29	24	【内訳】 走行時間短縮便益：21億円 走行費用短縮便益：2.5億円 交通事故減少便益：0.60億円 【主な根拠】 計画交通量：2,900台	22	1.1	・当該路線の整備により利便性が向上するバス路線がある。 ・松前城などの観光資源へのアクセスが向上する。	継続	北海道開発局 地方整備課 （課長 高橋 守人）
主要地方道 札幌北広島環状線 札幌市	10年 継続中	42	106	【内訳】 走行時間短縮便益：104億円 走行費用短縮便益：1.3億円 交通事故減少便益：0.32億円 【主な根拠】 計画交通量：28,400台/日	70	1.5	・現道の拡幅整備により公共交通（バス）の利便性が向上する。 ・道央都市圏総合交通体系マスタープラン(H9.3)において「札幌圏連携道路」の位置づけがあり、小樽市・江別市など札幌圏域都市との連携強化が図られ利便性が向上する。 ・石狩湾新港（重要港湾）へのアクセスが向上する。	継続	北海道開発局 地方整備課 （課長 高橋 守人）
町道新井横谷松谷線 東吾妻町	10年 継続中	30	29	【内訳】 走行時間短縮便益：24億円 走行費用短縮便益：3.4億円 交通事故減少便益：1.2億円 【主な根拠】 計画交通量：3,900台	28	1.0	本事業はハツ場ダム建設等で影響を受ける下流域住民の生活安定と地域振興を図るとともに、観光資源に富むダム周辺の周遊機能を担う道路として事業の必要性が高い	継続	関東地方整備局 地域道路課 （課長 瀬尾 俊男）
町道5284号線 東吾妻町	10年 継続中	19	82	【内訳】 総走行時間短縮便益：70億円 走行費用短縮便益：9.7億円 交通事故減少便益：2.2億円 【主な根拠】 計画交通量：3,900台	21	3.9	本事業はハツ場ダム建設等で影響を受ける下流域住民の生活安定と地域振興を図る事業であり、地域産業や生活基盤の基幹となる事業であり必要性が高い	継続	関東地方整備局 地域道路課 （課長 瀬尾 俊男）
主要地方道 藤沢座間厚木線 神奈川県	再々評価	170	1,204	【内訳】 走行時間短縮便益：1,106億円 走行費用短縮便益：88億円 交通事故減少便益：10億円 【主な根拠】 計画交通量：31,000台	206	5.8	本路線は、厚木市環状道路の一部を形成し、交通を分散させ渋滞の緩和を図る。また県央地域の東西方向の交通連携強化を図る。さらには、第一次緊急輸送路に位置づけられており、緊急時の代替路として期待されている。	継続	関東地方整備局 地域道路課 （課長 瀬尾 俊男）
主要地方道 伊勢松阪線 三重県	10年 継続中	57	104	【内訳】 走行時間短縮便益：103億円 走行費用短縮便益：0.66億円 交通事故減少便益：0.19億円 【主な根拠】 計画交通量：7,400台	57	1.8	・災害時の緊急輸送道路（県第2次緊急輸送道路）としての機能向上に資する。 ・踏切（緊急対策踏切【小俣第15号踏切】）による渋滞を解消し国道23号と伊勢市街との交通の円滑化を図る。	継続	本省道路局 地方道・環境課 （課長 下保修）
主要地方道 山脇大谷線 （静岡南北道路） 静岡市	10年 継続中	349	816	【内訳】 走行時間短縮便益：744億円 走行費用短縮便益：56億円 交通事故減少便益：16億円 【主な根拠】 計画交通量：11,900台/日	341	2.4	・総重量25t及びISO規格背高海上コンテナ輸送車の通行が可能となり、物流効率化が推進される。（第2東名静岡IC～国道1号静岡BP千代田上土IC） ・第2次緊急輸送路である現道区間の代替路線となる。	継続	本省道路局 地方道・環境課 （課長 下保修）

1級町道10号線 福井県	10年 継続中	35	62	【内訳】 走行時間短縮便益：55 億円 走行費用短縮便益：4.3億円 交通事故減少便益：2.4億円 【主な根拠】 計画交通量：1,700台	39	1.6	・末野～新道間の大型車通行止め規制を解消する。 ・原発特措法の振興計画において、災害時の緊急輸送道路の代替道路としての役割を果たす。 ・観光地（若狭湾周辺）へのアクセス向上が図られる。	見直し継続	近畿地方整備局 地域道路課 （課長 横谷 利昭）
府道 大阪和泉南線 大阪府	10年 継続中	50	193	【内訳】 走行時間短縮便益：170億円 走行費用短縮便益：16億円 交通事故減少便益：7.5億円 【主な根拠】 計画交通量：41,000台	55	3.5	本路線は「原子力発電施設等立地地域の振興に関する特別措置法」に基づく原子力発電施設等立地地域振興計画で、災害発生時における緊急避難路、物資輸送路を確保するため整備を行うものである。	継続	近畿地方整備局 地域道路課 （課長 横谷 利昭）
府道 茨木亀岡線（2工区） 大阪府	再々評価	128	1,161	【内訳】 走行時間短縮便益：1,098億円 走行費用短縮便益：45億円 交通事故減少便益：18億円 【主な根拠】 計画交通量：27,800台	183	6.3	・災害時の緊急輸送道路の確保。 ・国際文化公園都市（計画人口50,000人、施設人口24,000人）開発プロジェクトを支援する。	継続	近畿地方整備局 地域道路課 （課長 横谷 利昭）
一般県道 多武峯 見瀬線 奈良県	再々評価	27	83	【内訳】 走行時間短縮便益：72億円 走行費用短縮便益：8.0億円 交通事故減少便益：3.0億円 【主な根拠】 計画交通量：2,000台/日	69	1.2	・特別立法「明日香村における歴史的風土の保存及び生活環境の整備等に関する特別措置法」に基づく事業である。 ・桜井市西口～明日香村上間の交通不能区間が解消される。 ・観光地（談山神社等）へのアクセス向上が図られる。	継続	近畿地方整備局 地域道路課 （課長 横谷 利昭）
地域高規格道路 「山口宇部小野田 連絡道路」 主要地方道山口宇部線 山口県	10年 継続中	450	1,643	【内訳】 走行時間短縮便益：1,494億円 走行費用短縮便益：112億円 交通事故減少便益：37億円 【主な根拠】 計画交通量：18,300台	524	3.1	・第二種空港山口宇部空港へのアクセス向上 ・主要な観光施設へのアクセス向上	継続	本省道路局 地方道・環境課 （課長 下保 修）
一般県道北木島線 （金風呂～豊浦バイパス） 岡山県	10年 継続中	1.8	2.5	【内訳】 走行時間短縮便益：1.9億円 走行費用短縮便益：- 交通事故減少便益：23億円 【主な根拠】 計画交通量：570台	2.0	1.3 ※1	・北木島内の交通拠点（豊浦港・北木島港）や、災害時の避難路へのアクセス向上。 ・医療施設へのアクセス向上による、島内における一次救急医療体制の強化に大きく寄与。	継続	中国地方整備局 道路部 地域道路課 （課長 高橋 広幸）
主要地方道徳島環状線 （新浜八万工区） 徳島県	10年 継続中	390	582	【内訳】 走行時間短縮便益：498億円 走行費用短縮便益：61億円 交通事故減少便益：- 【主な根拠】 計画交通量：19,500台（本線） 22,800台（側道）	399	1.4	・重要港湾 徳島小松島港及び物流拠点へのアクセス強化により、物流の効率化が図られ、経済効果が見込まれる。 ・災害時の緊急輸送道路（第2次緊急輸送道路）としての機能向上に資する。	継続	本省道路局 地方道・環境課 （課長 下保 修）
一般県道鷹島肥前線 （鷹島肥前大橋） 佐賀県	10年 継続中	59	379	【内訳】 走行時間短縮便益：162億円 走行費用短縮便益：217億円 交通事故減少便益：-0.38億円 【主な根拠】 計画交通量：1,400台/日	218	1.7	【離島架橋】 ・異常気象に強い、通勤・通学交通の確保 ・救急医療機関への搬送手段の確保 ・島内主要観光地へのアクセス強化及び観光振興の支援	継続	九州地方整備局 道路部地域道路課 （課長 世利 正美）
一般県道伊王島香焼線 （伊王島大橋） 長崎県	10年 継続中	111	149	【内訳】 走行時間短縮便益：63億円 走行費用短縮便益：88億円 交通事故減少便益：-2.0億円 【主な根拠】 計画交通量：620台	114	1.3	【離島架橋】 ・異常気象に強い、通勤・通学交通の確保 ・救急医療機関への搬送手段の確保 ・島内主要観光地へのアクセス強化及び観光振興の支援	継続	九州地方整備局 道路部地域道路課 （課長 世利 正美）

一般県道鷹島肥前線 (鷹島肥前大橋) 長崎県	10年 継続中	141	379	【内訳】 走行時間短縮便益：162億円 走行費用短縮便益：217億円 交通事故減少便益：-0.38億円 【主な根拠】 計画交通量：1,400台	218	1.7	【離島架橋】 ・異常気象に強い、通勤・通学交通の確保 ・救急医療機関への搬送手段の確保 ・島内主要観光地へのアクセス強化及び観光振興の支援	継続	九州地方整備局 道路部地域道路課 (課長 世利 正美)
主要地方道 西之表南種子線 (下西目工区) 鹿児島県	10年 継続中	38	63	【内訳】 走行時間短縮便益：57 億円 走行費用短縮便益：6.2 億円 交通事故減少便益：0.00億円 【主な根拠】 計画交通量：260台	53	1.2	・本土へ連絡するフェリー寄港地の「島間港」へのアクセス向上 ・島内主要観光地へのアクセス強化及び観光振興の支援	継続	九州地方整備局 道路部地域道路課 (課長 世利 正美)
一般県道 荃永上中線 (上中工区) 鹿児島県	10年 継続中	27	32	【内訳】 走行時間短縮便益：31 億円 走行費用短縮便益：0.55億円 交通事故減少便益：0.00億円 【主な根拠】 計画交通量：2,100台	29	1.1	・第二次緊急輸送道路の確保による防災体制への支援 ・本土へ連絡するフェリー寄港地である「島間港」へのアクセス向上 ・島内主要観光地へのアクセス強化及び観光振興の支援	継続	九州地方整備局 道路部地域道路課 (課長 世利 正美)
一般県道 安脚場実久線 (瀬相工区) 鹿児島県	10年 継続中	45	77	【内訳】 走行時間短縮便益：75 億円 走行費用短縮便益：2.3 億円 交通事故減少便益：0.14億円 【主な根拠】 計画交通量：1,100台	54	1.4	・奄美大島本島へ連絡するフェリー寄港地である「瀬相港」へのアクセス向上 ・第二次緊急輸送道路の確保による防災体制への支援 ・消防活動及び救急医療活動の支援 ・防災危険箇所(2箇所)の解消 ・安脚場砲台跡や実久海岸等島内の主要観光地へのアクセス強化及び観光振興の支援	継続	九州地方整備局 道路部地域道路課 (課長 世利 正美)
一般県道 飯野松山都城線 「末吉松山有明道路」 鹿児島県	10年 継続中	153	428	【内訳】 走行時間短縮便益：399億円 走行費用短縮便益：24億円 交通事故減少便益：4.5億円 【主な根拠】 計画交通量：11,600台	242	1.8	・中核国際港湾である「志布志港」へのアクセス向上による産業支援 ・九州縦貫自動車道・都城ICへのアクセス向上 ・市町村合併における本庁支所間の連絡強化	継続	本省道路局 地方道・環境課 (課長 下保 修)
主要地方道 沖縄環状線 沖縄県	再々評価	280	1,256	【内訳】 走行時間短縮便益：1,148億円 走行費用短縮便益：69億円 交通事故減少便益：39億円 【主な根拠】 計画交通量：38,600台	352	3.6	・沖縄市市街地の慢性的な交通渋滞の緩和が図られる。 ・中城湾港新港地区と主要幹線道路を連絡し物流効率化が図られる。 ・米軍基地還跡地の地域振興及び産業振興に寄与する。	継続	沖縄総合事務局 道路建設課 (課長 田中 衛)
一般県道36号線 沖縄県	10年 継続中	79	93	【内訳】 走行時間短縮便益：88億円 走行費用短縮便益：3.3億円 交通事故減少便益：1.8億円 【主な根拠】 計画交通量：9,300台	76	1.2	・中城湾港新港地区と沖縄自動車道をアクセスすることで物流の効率化が図られる。	継続	本省道路局 地方道・環境課 (課長 下保 修)
一般県道 屋我地仲宗根線 沖縄県	10年 継続中	80	327	【内訳】 走行時間短縮便益：302億円 走行費用短縮便益：21億円 交通事故減少便益：4.1億円 【主な根拠】 計画交通量：4,500台	84	3.9	古宇利島から行政区である今帰仁村へのアクセスが改善され、地域間の交流促進、産業振興に寄与する。	継続	沖縄総合事務局 道路建設課 (課長 田中 衛)
市道41号線 浦添市	10年 継続中	15	21	【内訳】 走行時間短縮便益：20億円 走行費用短縮便益：0.55億円 交通事故減少便益：0.22億円 【主な根拠】 計画交通量：4,600台	17	1.2	・大宮・浦添南第二土地区画整理事業等の沿道のまちづくりとの連携により都市の基盤形成に寄与する。 ・歩道の設置により安全な生活環境の確保が図られる。	継続	沖縄総合事務局 道路建設課 (課長 田中 衛)

市道26号線 豊見城市	10年 継続中	23	28	【内訳】 走行時間短縮便益：29億円 走行費用短縮便益：-0.12億円 交通事故減少便益：-0.52億円 【主な根拠】 計画交通量：3,100台	22	1.3	・車両のすれ違い困難区間の解消により交通渋滞の緩和が図られる。 ・歩道の設置により安全な生活環境の確保が図られる。	継続	沖縄総合事務局 道路建設課 (課長 田中 衛)
青葉通 北見市	10年 継続中	16	34	【内訳】 走行時間短縮便益：32億円 総工費用短縮便益：1.3億円 交通事故短縮便益：0.29億円 【主な根拠】 計画交通量：15,000台/日	15	2.3	・市街地の都市計画道路網密度の向上 ・利便性の向上が期待できるバス路線が存在、特急停車駅へのアクセス向上	継続	北海道開発局 事業振興部 都市住宅課 (課長 小町谷 信彦)
JR両毛線・東武伊勢崎線 群馬県	10年 継続中	290	485	【内訳】 移動時間短縮便益：466億円 走行経費短縮便益：16億円 交通事故減少便益：2.9億円 【主な根拠】 踏切交通遮断量：143,493台時/日	326	1.5	・踏切除却による地区の一体的発展、交通環境改善に寄与 ・区画整理との連携により中心市街地の発展、駅の利便性向上に寄与	継続	本省 都市・地域整備局 街路課 (課長 松谷 春敏)
放射第9号線 東京都	10年 継続中	75	1,992	【内訳】 走行時間短縮便益：1955億円 走行費用減少便益：37億円 交通事故減少便益：- 【主な根拠】 計画交通量：35,000台/日	529	3.8	・電線共同溝を含めて整備することによる歩行者空間の安全性の確保 ・避難路の確保による地域の防災性の向上 ・「区部における都市計画道路の第二次事業化計画」の位置付け	継続	関東地方整備局 都市整備課 (課長 新屋 千樹)
京王京王線・相模原線 東京都	10年 継続中	1,149	1,406	【内訳】 移動時間短縮便益：1,346億円 走行経費減少便益：15億円 踏切待ち解消便益：45億円 【主な根拠】 踏切交通遮断量：431,006台時/日	659	2.1	・踏切の除却、解消（18箇所）により、交通環境の改善の効果 ・地区の一体的発展による生活環境の効果	継続	本省 都市・地域整備局 街路課 (課長 松谷 春敏)
補助第140号線（京成押上線） 東京都	10年 継続中	475	920	【内訳】 走行時間短縮便益：908億円 走行費用減少便益：11億円 交通事故減少便益：0.80億円 【主な根拠】 踏切交通遮断量：147,063台時/日	386	2.4	・鉄道による地域分断の解消を図る ・事業を契機とした地元まちづくりの推進に寄与	継続	本省 都市・地域整備局 街路課 (課長 松谷 春敏)
河原口勝瀬線 海老名市	10年 継続中	25	103	【内訳】 走行時間短縮便益：61億円 走行費用短縮便益：43億円 交通事故減少便益：-1.2億円 【主な根拠】 計画交通量：13,000台/日	29	3.6	・さがみ縦貫道路海老名北ICへのアクセスを強化 ・地域分断の解消と中心市街地の交通渋滞解消による発展	継続	関東地方整備局 都市整備課 (課長 新屋 千樹)
川崎町田線（佐江戸地区） 横浜市	10年 継続中	66	406	【内訳】 走行時間短縮便益：379億円 走行費用短縮便益：24億円 交通事故減少便益：3.2億円 【主な根拠】 計画交通量：34,560台/日	71	5.7	・現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線の存在	継続	関東地方整備局 都市整備課 (課長 新屋 千樹)
羽沢池辺線（羽沢・菅田地区） 横浜市	再々評価	450	1,699	【内訳】 走行時間短縮便益：1630億円 走行費用短縮便益：30億円 交通事故減少便益：39億円 【主な根拠】 計画交通量：34,560台/日	485	3.5	地域高規格道路の位置付けによる国土・地域ネットワークの構築	継続	関東地方整備局 都市整備課 (課長 新屋 千樹)
横浜伊勢原線（和泉地区） 横浜市	再々評価	49	534	【内訳】 走行時間短縮便益：465億円 走行費用短縮便益：46億円 交通事故減少便益：23億円 【主な根拠】 計画交通量：30,600台/日	66	8.1	・現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線の存在	継続	関東地方整備局 都市整備課 (課長 新屋 千樹)
的場飯山線 石川県	10年 継続中	39	104	【内訳】 走行時間短縮便益：93億円 走行費用短縮便益：6.6億円 交通事故減少便益：3.9億円 【主な根拠】 計画交通量：12,500台/日	39	2.7	・羽咋市東部地区から中心部にアクセスする幹線道路 ・歩車分離による歩行者の交通安全の確保	継続	北陸地方整備局 都市・住宅整備課 (課長 渡辺 春彦)
衣浦岡崎線 愛知県	10年 継続中	77	250	【内訳】 走行時間短縮便益：238億円 走行費用短縮便益：9.9億円 交通事故減少便益：2.1億円 【主な根拠】 計画交通量：10,900台/日	84	3.0	・D I D区域内の都市計画道路整備であり、市街地の都市計画道路網密度が向上 ・JR東海道本線により分断されている岡崎市の一体的発展が見込まれる	継続	中部地方整備局 建設部都市整備課 (課長 田中 成興)



六田春雨線 愛知県	10年 継続中	52	99	【内訳】 走行時間短縮便益：96億円 走行費用短縮便益：2.5億円 交通事故減少便益：0.00億円 【主な根拠】 計画交通量：9,100台/日	57	1.7	・D I D区域内の都市計画 道路整備であり、市街地の 都市計画道路網密度が向上 ・当該区間の歩行者・自転 車の通行の快適性・安全性 が向上	継続	中部地方整備局 建設部都市整備課 (課長 田中 成 興)
J R東海中央本線 愛知県	再々評価	216	421	【内訳】 移動時間短縮便益：432億円 走行費用短縮便益：1.7億円 交通事故減少便益：-13億円 【主な根拠】 計画交通量：83,052台/日	228	1.8	・中心市街地内で行う事業 であり、市街地再開発事 業、土地区画整理事業と連 携しまちづくりに寄与 ・J R東海中央本線高架化 により勝川駅地区の南北一 体の市街地の形成を図る	継続	本省 都市・地域整備局 街路課 (課長 松谷 春 敏)
名鉄名古屋本線等 愛知県	10年 継続中	421	654	【内訳】 移動時間短縮便益：651億円 走行費用短縮便益：3.1億円 交通事故減少便益：0.12億円 【主な根拠】 計画交通量：144,488台/日	362	1.8	・中心市街地内で行う事業 であり、市街地再開発事 業、土地区画整理事業と連 携しまちづくりに寄与 ・J R東海中央本線高架化 により勝川駅地区の南北一 体の市街地の形成を図る	継続	本省 都市・地域整備局 街路課 (課長 松谷 春 敏)
星崎鳴海線 名古屋市	再々評価	166	296	【内訳】 走行時間短縮便益：272億円 走行経費減少便益：23億円 踏切事故減少便益：1.0億円 【主な根拠】 踏切遮断交通量：149,774台時 /日	133	2.2	・鉄道高架により、名古屋 港と市南東部、近隣市町村 の連携を強化 ・高架下等の多目的利用等 による地域の発展、整備促 進が図られる	継続	本省 都市・地域整備局 街路課 (課長 松谷 春 敏)
江川線(南部工 区) 名古屋市	10年 継続中	380	386	【内訳】 走行時間短縮便益：376億円 走行経費減少便益：10億円 交通事故減少便益：0.00億円 【主な根拠】 計画交通量：23,400台/日	363	1.1	・中部国際空港・名古屋港 へのアクセス向上 ・自転車歩行者道の整備に よる自転車・歩行者の快適 性及び安全性の向上 ・電線共同溝整備による都 市景観の向上及び災害時の 緊急輸送道路・避難路とし ての機能確保	継続	本省 都市・地域整備局 街路課 (課長 松谷 春 敏)
大津町線 名古屋市	10年 継続中	100	265	【内訳】 走行時間短縮便益：258億円 走行経費減少便益：7.1億円 交通事故減少便益：0.00億円 【主な根拠】 計画交通量：22,600台/日	94	2.8	・東橋改築による災害時の 緊急輸送道路・避難路の機 能確保 ・中部国際空港・名古屋港 へのアクセス向上	継続	本省 都市・地域整備局 街路課 (課長 松谷 春 敏)
福井駅付近連続立 体交差事業 福井県	再々評価	583	1,027	【内訳】 移動時間短縮便益：987億円 走行経費減少便益：38億円 交通事故減少便益：1.9億円 【主な根拠】 踏切交通遮断量：65,657~ 113,556台時/日	718	1.4	・ボトルネック踏切の除却 ・交通不能区間を解消 ・歩行者・自転車の通行の 快適・安全性の向上	継続	本省 都市・地域整備局 街路課 (課長 松谷 春 敏)
十三高槻線(寿町 地区) 大阪府	10年 継続中	81	246	【内訳】 走行時間短縮便益：233億円 走行費用短縮便益：12億円 交通事故減少便益：1.0億円 【主な根拠】 計画交通量：10,700台/日	85	2.9	・周辺道路の交通量転換に よる、踏切交通量減少が期 待される ・沿道まちづくり(吹田操 車場跡地利用計画)との連 係あり	継続	本省 都市・地域整備局 街路課 (課長 松谷 春 敏)
和泉中央線 大阪府	10年 継続中	104	391	【内訳】 走行時間短縮便益：371億円 走行費用短縮便益：19億円 交通事故減少便益：1.0億円 【主な根拠】 計画交通量：15,600台/日	112	3.5	・都市再生プロジェクトを 支援する事業(第3次決定 『密集市街地の緊急整 備』) ・市街地再開発の沿道まち づくりとの関係事業(和泉 府中駅東第一地区第二種市 街地再開発)	継続	本省 都市・地域整備局 街路課 (課長 松谷 春 敏)
近鉄奈良線(東大 阪市)連続立体交 差事業 大阪府	再々評価	613	1,489	【内訳】 移動時間短縮便益：1,399億円 走行経費減少便益：77億円 交通事故減少便益：13億円 【主な根拠】 踏切交通遮断量：223,032台時 /日	673	2.2	・鉄道交差道路又は並行区 間等における踏切交通遮断 量が10,000台時/日以上 の踏切道の除去もしくは交 通改善が期待される ・市街地再開発、区画整理 等の沿道まちづくりとの連 携あり ・鉄道や河川等により一 体的発展が阻害されている 地区を解消する	継続	本省 都市・地域整備局 街路課 (課長 松谷 春 敏)

園田西武庫線 兵庫県	10年 継続中	174	890	【内訳】 走行時間短縮便益：778億円 走行費用短縮便益：97億円 交通事故減少便益：15億円 【主な根拠】 計画交通量：11,200台/日	167	5.3	・踏切遮断交通量91,016台時/日の踏切の代替路線 ・鉄道や河川等により一体的発展が阻害されている地区を解消 ・歩行者・自転車の通行の快適・安全性の向上	継続	本省 都市・地域整備局 街路課 (課長 松谷 春敏)
JR関西線・桜井線 奈良県	10年 継続中	401	1,494	【内訳】 走行時間短縮便益：1391億円 走行費用短縮便益：60億円 交通事故減少便益：43億円 【主な根拠】 踏切交通遮断量：2,560～62,286台時/日	438	3.4	・踏切の撤去による交通渋滞と事故の解消 ・鉄道高架化による土地利用の増進、都市機能の集積や生活環境の向上	継続	本省 都市・地域整備局 街路課 (課長 松谷 春敏)
中和幹線(桜井東) 奈良県	10年 継続中	153	240	【内訳】 走行時間短縮便益：252億円 走行費用短縮便益：-11億円 交通事故減少便益：-0.80億円 【主な根拠】 計画交通量：30,700台/日	165	1.5	・中心市街地、沿道周辺の開発促進 ・各拠点都市間の交通機能・連携連絡の強化	継続	本省 都市・地域整備局 街路課 (課長 松谷 春敏)
中和幹線(慈恩寺) 奈良県	10年 継続中	121	240	【内訳】 走行時間短縮便益：252億円 走行費用短縮便益：-11億円 交通事故減少便益：-0.80億円 【主な根拠】 計画交通量：30,700台/日	132	1.8	・中心市街地、沿道周辺の開発促進 ・各拠点都市間の交通機能・連携連絡の強化	継続	本省 都市・地域整備局 街路課 (課長 松谷 春敏)
宮下十六本松線 鳥取県	10年 継続中	191	261	【内訳】 走行時間短縮便益：247億円 走行費用短縮便益：10億円 交通事故減少便益：4.0億円 【主な根拠】 計画交通量：18,100台/日	211	1.2	・第三種空港鳥取空港へのアクセス向上 ・地域高規格道路鳥取環状道路としての位置づけあり	継続	本省 都市・地域整備局 街路課 (課長 松谷 春敏)
幡生綾羅木線 街路事業 山口県	10年 継続中	158	210	【内訳】 走行時間短縮便益：185億円 走行費用短縮便益：7.4億円 交通事故減少便益：18億円 【主な根拠】 計画交通量：12,700台/日	173	1.2	・下関ICから特定重要港湾下関港沖合人工島の所要時間：約26分→約13分 ・幡生駅前交差点、幡生口交差点の主要な渋滞ポイントの解消 ・通学路の歩道幅員：1.0m→3.5mによる歩行者の安全性の向上	見直し 継続	中国地方整備局 建設部 都市・住宅整備課 (課長 山口 陽)
芝生日ノ峰線 徳島県	10年 継続中	45	55	【内訳】 走行時間短縮便益：48億円 走行費用短縮便益：5.6億円 交通事故減少便益：1.4億円 【主な根拠】 計画交通量：6,700台/日	50	1.1	・死傷事故率の高い市街地の交通量を分散(約119件/億台km 県平均の1.3倍) ・県都徳島市へのアクセス性が向上 ・自歩道のバリアフリー化による自転車、歩行者の安全性・利便性が向上 ・中心市街地の活性化に寄与	継続	四国地方整備局 都市・住宅整備課 (課長 鈴木 武彦)
新郷ノ浦港線 長崎県	10年 継続中	33	51	【内訳】 走行時間短縮便益：57億円 走行費用短縮便益：-4.7億円 交通事故減少便益：-1.2億円 【主な根拠】 計画交通量：9,900台/日	34	1.5	・交通の分散による既成市街地中心部の交通混雑の解消 ・新郷ノ浦港アクセス道路及び完成に伴う交通量の増加に対処	継続	九州地方整備局 都市・住宅整備課 (課長 角田 陽介)
丸山五和線(中の島) 大分県	再々評価	39	80	【内訳】 走行時間短縮便益：65億円 走行費用短縮便益：5.2億円 交通事故減少便益：9.6億円 【主な根拠】 計画交通量：8,300台/日	48	1.7	・中心市街地内で行う事業で活性化に寄与 ・現道等における大型車のすれ違い困難区間の解消	継続	九州地方整備局 都市・住宅整備課 (課長 角田 陽介)
吉村通線(新小戸之橋)外1線 宮崎県	10年 継続中	143	161	【内訳】 走行時間短縮便益：157億円 走行費用短縮便益：3.2億円 交通事故減少便益：1.2億円 【主な根拠】 計画交通量：6400台/日	158	1.0	・旅行速度の改善が見込まれる ・広域避難路の整備促進 ・歩道の設置による交通の安全性の向上	継続	九州地方整備局 都市・住宅整備課 (課長 角田 陽介)

3号線 北九州市	10年 継続中	162	457	【内訳】 走行時間短縮便益：478億円 走行費用短縮便益：-8.3億円 交通事故減少便益：-13億円 【主な根拠】 計画交通量：29,400台/日	171	2.7	・都心・副都心のアクセスの改善 ・地域における重要な交通機関であるバスの定時性の確保 ・広幅員の歩道のバリアフリー化により、高齢者などの歩行者の安全性が向上	継続	本省 都市・地域整備局 街路課 (課長 松谷 春敏)
引野永大丸線 北九州市	10年 継続中	81	140	【内訳】 走行時間短縮便益：101億円 走行費用短縮便益：14億円 交通事故減少便益：25億円 【主な根拠】 計画交通量：13,000台/日	87	1.6	・黒崎ランプ10分圏域の拡大 ・歩行者、車輛の安全で快適な通行	継続	本省 都市・地域整備局 街路課 (課長 松谷 春敏)
福岡筑紫野線 福岡市	10年 継続中	147	379	【内訳】 走行時間短縮便益：365億円 走行費用短縮便益：12億円 交通事故減少便益：2.1億円 【主な根拠】 計画交通量：35,000台/日	171	2.2	・渋滞が著しい西南部地域と都心部との連携強化 ・第3次渋滞対策プログラム、都市圏交通円滑化総合計画に位置づけあり ・地震等災害時における人命救助、復旧活動の為に緊急輸送道路に位置づけあり	継続	本省 都市・地域整備局 街路課 (課長 松谷 春敏)
糸満与那原線 沖縄県	10年 継続中	58	351	【内訳】 走行時間短縮便益：319億円 走行費用短縮便益：25億円 交通事故減少便益：7.0億円 【主な根拠】 計画交通量：11,400台/日	95	3.7	・旅行速度の改善 ・南部地域と空港・港湾・那覇市街地間のアクセス向上 ・特別立法に基づく事業	継続	沖縄総合事務局 建設産業・地方整備課 (課長 竹富 信也)

※1 事業全体の費用便益分析に代えて、既供用区間を除く区間を対象とした費用便益分析を行っている。

【土地区画整理事業】

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)				B/C
			便益の内訳及び主な根拠						
八戸駅西土地区画 整理事業 八戸市	10年 継続中	240	230	【内訳】 走行時間短縮便益：215億円 走行費用減少便益：14億円 交通事故減少便益：1.3億円 【主な根拠】 計画交通量：23,240台	99	2.3	・都市圏の交通円滑化の推進（道路整備によるバスやタクシー等の輸送量の増大） ・地域・都市の基盤の形成（地区計画の導入による安全な歩行者動線の確保、魅力的な都市空間の創造）	継続	東北地方整備局 都市・住宅整備課 (課長 岩崎宏和)
本荘中央地区土地 区画整理事業 由利本荘市	10年 継続中	129	152	【内訳】 走行時間短縮便益：147億円 走行費用減少便益：4.2億円 交通事故減少便益：-0.16億円 【主な根拠】 計画交通量：6,600台	57	2.7	・中心市街地の活性化（街区の再編、低未利用地の入れ替え・集約等を行う） ・地域・都市の基盤の形成（無電柱化推進計画に位置づけ、良好な都市の基盤形成を図る）	継続	東北地方整備局 都市・住宅整備課 (課長 岩崎宏和)
三枚橋地区土地 区画整理事業 横手市	10年 継続中	51	32	【内訳】 走行時間短縮便益：24億円 走行費用減少便益：4.5億円 交通事故減少便益：3.8億円 【主な根拠】 計画交通量：5,000台	9.4	3.4	・中心市街地の活性化（街区の再編、低未利用地の入れ替え・集約等を行う） ・道路の防災対策・危機管理の充実（幅員6m以上の道路がないため消火活動ができない地区が解消する）	継続	都市・地域整備局 市街地整備課 (課長 松田秀夫)
伊奈・谷和原丘陵部 一体型特定土地 区画整理事業 茨城県	再々評価	781	2888	【内訳】 走行時間短縮便益：2,821億円 走行費用減少便益：60億円 交通事故減少便益：6.6億円 【主な根拠】 計画交通量：19,500台	1207	2.4	・地域・都市の基盤の形成（鉄道新線や新駅整備と一体となった事業） ・良好な生活環境の保全・形成（地区計画等による宅地側の良好な環境の形成）	継続	都市・地域整備局 市街地整備課 (課長 松田秀夫)
古河駅東部土地 区画整理事業 古河市	10年 継続中	214	114	【内訳】 走行時間短縮便益：115億円 走行費用減少便益：0.31億円 交通事故減少便益：-1.4億円 【主な根拠】 計画交通量：62,861台	32	3.5	・地域の競争条件確保のための幹線道路網の構築 ・中心市街地の活性化（街区の再編、低未利用地の入れ替え、集約を行うことで公益施設、病院施設の立地を図る） ・道路の防災対策・危機管理の充実	継続	都市・地域整備局 市街地整備課 (課長 松田秀夫)

船達土地区画整理事業 船達土地区画整理組合	10年 継続中	64	46	【内訳】 走行時間短縮便益：46億円 走行費用減少便益：1.1億円 交通事故減少便益：-1.3億円 【主な根拠】 計画交通量：10,000台	19	2.4	・安全な生活環境の確保 (地区内の道路は狭隘であり、小・中学校の通学路に歩道がない) ・良好な環境の保全・形成 (地区計画を定め、良好な町並みの形成を図る) ・道路の防災対策・危機管理の充実	継続	都市・地域整備局 市街地整備課 (課長 松田秀夫)
浜北土地区画整理事業 高崎市	10年 継続中	26	105	【内訳】 走行時間短縮便益：103億円 走行費用減少便益：2.8億円 交通事故減少便益：-1.1億円 【主な根拠】 計画交通量：24,600台	13	8.0	・都市圏の交通円滑化の推進(公共交通機関の利用の促進に資する) ・道路の防災対策・危機管理の充実(幅員6m以上の道路がないため消火活動ができない地区が解消する)	継続	関東地方整備局 都市整備課 (課長 新屋千樹)
伊勢崎駅周辺第二土地区画整理事業 伊勢崎市	10年 継続中	83	159	【内訳】 走行時間短縮便益：158億円 走行費用減少便益：3.8億円 交通事故減少便益：-2.9億円 【主な根拠】 計画交通量：34,063台	34	4.7	・中心市街地の活性化(街区の再編、低未利用地の入れ替え・集約を行う) ・鉄道連続立体交差事業と一体的に整備する必要がある。	継続	都市・地域整備局 市街地整備課 (課長 松田秀夫)
高崎市菅谷高畑土地区画整理事業 高崎市菅谷高畑土地区画整理組合	10年 継続中	36	86	【内訳】 走行時間短縮便益：83億円 走行費用減少便益：3.2億円 交通事故減少便益：0.20億円 【主な根拠】 計画交通量：15,512台	16	5.2	・都市圏の交通円滑化の推進(公共交通機関の利用の促進に資する) ・道路の防災対策・危機管理の充実(幅員6m以上の道路がないため消火活動ができない地区が解消する)	継続	関東地方整備局 都市整備課 (課長 新屋千樹)
駒形第一土地区画整理事業 前橋市	再々評価	230	212	【内訳】 走行時間短縮便益：205億円 走行費用減少便益：9.7億円 交通事故減少便益：-1.8億円 【主な根拠】 計画交通量：74,703台	69	3.1	・安全な生活環境の確保 (地区内の歩道を確保する) ・道路の防災対策・危機管理の充実(幅員6m以上の道路を確保し、消火活動を可能とする)ともに、公園や公共・公益施設を確保し、防災安全街区等を整備する)	継続	関東地方整備局 都市整備課 (課長 新屋千樹)
富岡中央地区土地区画整理事業 富岡市	その他	98	51	【内訳】 走行時間短縮便益：49.9億円 走行費用減少便益：0.8億円 交通事故減少便益：0.6億円 【主な根拠】 計画交通量：14,000台	22	2.3	・地域・都市の基盤の形成 (電線類の地中化等により中心市街地の顔にふさわしい道路形態の整備を図る) ・道路の防災対策・危機管理の充実(消防・救急活動の円滑化、災害時の避難道路、避難場所の確保)	中止	関東地方整備局 都市整備課 (課長 新屋千樹)
坂田西特定土地区画整理事業 坂田西特定土地区画整理組合	再々評価	140	218	【内訳】 走行時間短縮便益：201億円 走行費用減少便益：5.0億円 交通事故減少便益：13億円 【主な根拠】 計画交通量：34,000台	49	4.5	・安全な生活環境の確保 (通学路で現況歩道幅員≤1mの箇所が2,900m→1,700mとなる) ・道路の防災対策・危機管理の充実(消火活動が困難な地区の解消。4.3ha→0ha)	継続	都市・地域整備局 市街地整備課 (課長 松田秀夫)
新嘗第一土地区画整理事業 戸田市	10年 継続中	459	355	【内訳】 走行時間短縮便益：190億円 走行費用減少便益：15億円 交通事故減少便益：7.8億円 【主な根拠】 計画交通量：23,860台	228	1.6	・安全な生活環境の確保 (道路がネットワーク化され、通学路等が確保される) ・良好な環境の保全・形成 ・道路の防災対策・危機管理の充実(消防活動困難地区の解消)	継続	都市・地域整備局 市街地整備課 (課長 松田秀夫)
南与野駅西口土地区画整理事業 さいたま市	10年 継続中	107	181	【内訳】 走行時間短縮便益：184億円 走行費用減少便益：6.5億円 交通事故減少便益：-10億円 【主な根拠】 計画交通量：10,000台	52	3.5	・中心市街地の活性化(中心市街地への至る現道の混雑度が1.0以上) ・良好な環境の保全・形成 (地区計画等による宅地側の良好な環境の形成)	継続	都市・地域整備局 市街地整備課 (課長 松田秀夫)
岩槻駅西口土地区画整理事業 さいたま市	10年 継続中	103	36	【内訳】 走行時間短縮便益：38億円 走行費用減少便益：0億円 交通事故減少便益：-2.0億円 【主な根拠】 計画交通量：13,500台	11	3.2	・都市圏の交通円滑化の推進(公共交通機関の利用の促進に資する) ・道路の防災対策・危機管理の充実(幅員6m以上の道路がないため消火活動ができない地区が存在する)	継続	都市・地域整備局 市街地整備課 (課長 松田秀夫)

大谷口・太田窪土地区画整理事業 さいたま市大谷口・太田窪土地区画整理組合	10年 継続中	138	177	【内訳】 走行時間短縮便益：174億円 走行費用減少便益：2.8億円 交通事故減少便益：-0.17億円 【主な根拠】 計画交通量：12,973台	46	3.8	・地域・都市の基盤の形成 (大都市法に基づく重点供給地域内の事業である) ・道路の防災対策・危機管理の充実(幅員6m以上の道路がないため消火活動ができない地区が存在する)	継続	関東地方整備局 都市整備課 (課長 新屋千樹)
台・一ノ久保特定土地区画整理事業 さいたま市台・一ノ久保特定土地区画整理組合	10年 継続中	47	70	【内訳】 走行時間短縮便益：79億円 走行費用減少便益：4.5億円 交通事故減少便益：-14億円 【主な根拠】 計画交通量：6,750台	15	4.7	・中心市街の活性化(中心市街地への至る現道の混雑度が1.0以上) ・道路の防災対策・危機管理の充実(幅員6m以上の道路がないため消火活動ができない地区が存在する)	継続	関東地方整備局 都市整備課 (課長 新屋千樹)
大門第二特定土地区画整理事業 さいたま市大門第二特定土地区画整理組合	再々評価	269	231	【内訳】 走行時間短縮便益：215億円 走行費用減少便益：12億円 交通事故減少便益：3.8億円 【主な根拠】 計画交通量：13,794台	68	3.4	・都市圏の交通円滑化の推進(公共交通機関の利用の促進に資する) ・道路の防災対策・危機管理の充実(幅員6m以上の道路がないため消火活動ができない地区が存在する)	継続	関東地方整備局 都市整備課 (課長 新屋千樹)
茂原駅前通り地区土地区画整理事業 茂原市	再々評価	163	176	【内訳】 走行時間短縮便益：172億円 走行費用減少便益：4.5億円 交通事故減少便益：0.27億円 【主な根拠】 計画交通量：14,440台	95	1.9	・地域・都市の基盤の形成 (中心市街地の幹線都市計画道路等の基盤整備により、交通の円滑化を図る) ・道路の防災対策・危機管理の充実(消防活動困難地区の解消)	継続	関東地方整備局 都市整備課 (課長 新屋千樹)
高柳駅西側特定土地区画整理事業 高柳駅西側土地区画整理組合	10年 継続中	59	32	【内訳】 走行時間短縮便益：29億円 走行費用減少便益：0.01億円 交通事故減少便益：3.8億円 【主な根拠】 計画交通量：15,361台	14	2.3	・都市圏の交通円滑化の推進(駅前広場とそれに続く都市計画道路の整備により、駅を核とした市南部の拠点市街地の形成を図る) ・良好な環境の保全・形成(地区計画の導入)	継続	都市・地域整備局 市街地整備課 (課長 松田秀夫)
請西千束台特定土地区画整理事業 請西千束台土地区画整理組合	再々評価	120	91	【内訳】 走行時間短縮便益：74億円 走行費用減少便益：10億円 交通事故減少便益：6.7億円 【主な根拠】 計画交通量：11,599台	53	1.7	・地域・都市の基盤の形成 (市の東西軸を形成する幹線都市計画道路を整備することにより、広域的な交通体系の確立に資する) ・道路の防災対策・危機管理の充実(消防活動困難地区約3.7haの解消)	継続	関東地方整備局 都市整備課 (課長 新屋千樹)
稲城稲城長沼駅周辺土地区画整理事業 稲城市	再々評価	150	255	【内訳】 走行時間短縮便益：249億円 走行費用減少便益：6.5億円 交通事故減少便益：0億円 【主な根拠】 計画交通量 24,001台	50	5.0	・地域の競争条件確保のための幹線連絡網の構築 ・良好な環境の保全・形成(地区計画等による宅地側の良好な環境の形成)	継続	都市・地域整備局 市街地整備課 (課長 松田秀夫)
稲城南多摩駅周辺土地区画整理事業 稲城市	再々評価	140	237	【内訳】 走行時間短縮便益：233億円 走行費用減少便益：3.8億円 交通事故減少便益：0.37億円 【主な根拠】 計画交通量 64,283台	54	4.4	・地域の競争条件確保のための幹線連絡網の構築 ・良好な環境の保全・形成(地区計画等による宅地側の良好な環境の形成)	継続	都市・地域整備局 市街地整備課 (課長 松田秀夫)
十日町駅西土地区画整理事業 十日町市	再々評価	-	-	-	-	-	-	評価 手続中	都市・地域整備局 市街地整備課 (課長 松田秀夫)
長野駅周辺第二土地区画整理事業 長野市	再々評価	781	979	【内訳】 走行時間短縮便益：958億円 走行費用減少便益：22億円 交通事故減少便益：-0.66億円 【主な根拠】 計画交通量：12,925台	514	1.9	・都市圏の交通円滑化の推進(新幹線駅へのアクセス向上) ・地域・都市の基盤形成(新幹線開業に伴う駅前広場整備を行う) ・道路の防災対策・危機管理の充実	継続	都市・地域整備局 市街地整備課 (課長 松田秀夫)

岡宮北土地区画整理事業 沼津市	10年 継続中	235	1641	【内訳】 走行時間短縮便益：1602億円 走行費用減少便益：37億円 交通事故減少便益：1.9億円 【主な根拠】 計画交通量：24,600台	124	13.3	・物流効率化の支援（広域物流拠点から高規格・地域高規格又はこれらに接続する自専道の1.0mまでのアクセス改善） ・良好な環境の保全・形成（地区計画等による良好な環境の形成）	継続	中部地方整備局 都市整備課 （課長 田中成興）
袋井市上山梨第二土地区画整理事業 上山梨第二土地区画整理組合	10年 継続中	79	67	【内訳】 走行時間短縮便益：66億円 走行費用減少便益：1.9億円 交通事故減少便益：0億円 【主な根拠】 計画交通量：11,677台	37	1.8	・地域づくりの支援（公益施設と同時整備により地域の拠点を形成） ・安全な生活環境の確保（歩道や特殊道路整備により歩行者の安全を確保）	継続	中部地方整備局 都市整備課 （課長 田中成興）
高竜土地区画整理事業 浜松市	10年 継続中	193	53	【内訳】 走行時間短縮便益：51億円 走行費用減少便益：1.4億円 交通事故減少便益：0.4億円 【主な根拠】 計画交通量：25,160台	22	2.4	・良好な環境の保全・形成（地区計画等による宅地側の良好な環境の形成） ・道路の防災対策・危機管理の充実（幅員6m以上の道路が無いため消火活動ができない地区が存在する）	継続	中部地方整備局 都市整備課 （課長 田中成興）
藤枝市水守土地区画整理事業 水守土地区画整理組合	再々評価	146	170	【内訳】 走行時間短縮便益：161億円 走行費用減少便益：7.5億円 交通事故減少便益：1.9億円 【主な根拠】 計画交通量：7,200台	65	2.6	・安全な生活環境の確保（特に自転車交通量の多い国道1号の整備等により、通行の安全性が向上する） ・道路の防災対策・危機管理の充実（消防活動困難地区30haの解消）	継続	中部地方整備局 都市整備課 （課長 田中成興）
興津第二土地区画整理事業 興津第二土地区画整理組合	再々評価	148	42	【内訳】 走行時間短縮便益：42億円 走行費用減少便益：0.6億円 交通事故減少便益：-0.2億円 【主な根拠】 計画交通量：7,200台	13	3.3	・良好な環境の保全・形成（地区計画等による宅地側の良好な環境の形成） ・道路の防災対策・危機管理の充実（幅員6m以上の道路が無いため消火活動ができない地区が存在する）	中止	中部地方整備局 都市整備課 （課長 田中成興）
知立駅周辺土地区画整理事業 知立市	10年 継続中	192	237	【内訳】 走行時間短縮便益：227億円 走行費用減少便益：7.0億円 交通事故減少便益：2.6億円 【主な根拠】 計画交通量：21,000台	100	2.4	・中心市街地の活性化（街区の再編、低未利用地の入れ替え・集約を行う） ・都市圏の交通円滑化の推進（現道の踏切道において、踏切遮断時間≥2hr）	継続	都市・地域整備局 市街地整備課 （課長 松田秀夫）
春日井篠木四ツ谷土地区画整理事業 春日井篠木四ツ谷土地区画整理組合	10年 継続中	88	50	【内訳】 走行時間短縮便益：53億円 走行費用減少便益：7.8億円 交通事故減少便益：-10億円 【主な根拠】 計画交通量：45,700台	26	1.9	・中心市街地の活性化（街区の再編、低未利用地の入れ替え・集約を行う） ・大都市法に基づく重点供給地域内の事業であり、地域・都市の基盤の形成	継続	中部地方整備局 都市整備課 （課長 田中成興）
東海太田川駅周辺土地区画整理事業 東海市	再々評価	396	320	【内訳】 走行時間短縮便益：316億円 走行費用減少便益：8.5億円 交通事故減少便益：-4.0億円 【主な根拠】 計画交通量：18,000台	194	1.6	・中心市街地の活性化（商業振興施策、公益施設整備と密接な連携を図る事業である） ・都市圏の交通円滑化の推進（現道に混雑時旅行速度が20km/h未満である箇所がある）	継続	都市・地域整備局 市街地整備課 （課長 松田秀夫）
豊田土橋土地区画整理事業 豊田市	再々評価	351	205	【内訳】 走行時間短縮便益：190億円 走行費用減少便益：14億円 交通事故減少便益：1.0億円 【主な根拠】 計画交通量：84,200台	111	1.8	・都市圏の交通円滑化の推進（公共交通機関の利用の促進に資する） ・地域・都市の基盤の形成（大都市法に基づく重点供給地域内の事業である）	継続	都市・地域整備局 市街地整備課 （課長 松田秀夫）
半田乙川中部土地区画整理事業 半田市	再々評価	156	226	【内訳】 走行時間短縮便益：218億円 走行費用減少便益：5.9億円 交通事故減少便益：1.8億円 【主な根拠】 計画交通量：11,500台	49	4.6	・都市圏の交通円滑化の推進（現道に交雑時旅行速度が20km/h未満である箇所がある） ・良好な環境の保全・形成（地区計画等による宅地側の良好な環境の形成）	継続	中部地方整備局 都市整備課 （課長 田中成興）

東海渡内特定土地 区画整理事業 東海渡内特定土地 区画整理組合	再々評価	77	93	【内訳】 走行時間短縮便益：90億円 走行費用減少便益：2.4億円 交通事故減少便益：0.8億円 【主な根拠】 計画交通量：24,800台	38	2.5	・地域・都市の基盤の形成 (大都市法に基づく重点供 給地域内の事業) ・道路の防災対策・危機管 理の充実(幅員6m以上の 道路がないため消火活動が できない地区が存在する)	継続	中部地方整備局 都市整備課 (課長 田中成 興)
中志段味特定土地 区画整理事業 名古屋市志段味 特定土地区画整理 組合	10年 継続中	466	2450	【内訳】 走行時間短縮便益：2,352億 円 走行費用減少便益：98億円 交通事故減少便益：0億円 【主な根拠】 計画交通量：193,986台	154	15.9	・地域・都市の基盤の形成 (道路整備と一体となった 住宅地供給が可能となる) ・地域づくりの支援(拠点 開発プロジェクト・地域連 携プロジェクトを支援す る)	継続	都市・地域整備局 市街地整備課 (課長 松田秀 夫)
下志段味特定土地 区画整理事業 名古屋市下志段味 特定土地区画整理 組合	再々評価	422	1607	【内訳】 走行時間短縮便益：1549億 円 走行費用減少便益：58億円 交通事故減少便益：0億円 【主な根拠】 計画交通量：155,705台	112	14.3	・地域・都市の基盤の形成 (道路整備と一体となった 住宅地供給が可能となる) ・地域づくりの支援(拠点 開発プロジェクト・地域連 携プロジェクトを支援す る)	継続	中部地方整備局 都市整備課 (課長 金井道 夫)
木津駅前土地区画 整理事業 木津町	10年 継続中	72	73	【内訳】 走行時間短縮便益：72億円 走行費用減少便益：1.6億円 交通事故減少便益：-1.1億 円 【主な根拠】 計画交通量：9,066台	36	2.0	・中心市街地の活性化(中 心市街地(商業系用途)で 行う事業であり、公益施設 整備と密接な連携を図る事 業である。) ・道路の防災対策・危機管 理の充実(緊急輸送道路 ネットワークに位置づけ有 り)	継続	都市・地域整備局 市街地整備課 (課長 松田秀 夫)
南久宝寺土地区画 整理事業 八尾市	10年 継続中	139	182	【内訳】 走行時間短縮便益：169億円 走行費用減少便益：3.8億円 交通事故減少便益：9.2億円 【主な根拠】 計画交通量：19,878台/日	109	1.7	・中心市街地の活性化(街 区の再編、低未利用地の入 れ替え・集約を行う) ・地域・都市の基盤の形成 (鉄道新線や新駅整備と一 体となった事業)	中止	都市・地域整備局 市街地整備課 (課長 松田秀 夫)
尼崎臨海西部土地 区画整理事業 尼崎市	10年 継続中	130	117	【内訳】 走行時間短縮便益：114億円 走行費用減少便益：2.7億円 交通事故減少便益：0.41億 円 【主な根拠】 計画交通量：19,700台	27	4.3	・中心市街地の活性化(中 心市街地へ至る現道の混雑 度が1.0以上) ・都市圏の交通円滑化の推 進 ・地域づくりの支援(拠点 開発プロジェクトを支援す る)	継続	都市・地域整備局 市街地整備課 (課長 松田秀 夫)
浜山土地区画整理 事業 神戸市	再々評価	455	299	【内訳】 走行時間短縮便益：266億円 走行費用減少便益：27億円 交通事故減少便益：5.6億円 【主な根拠】 計画交通量：21,000台	262	1.1	・地域・都市の基盤整備 (鉄道新線及び新駅整備と 一体となった事業) ・地域づくりの支援(拠点 開発プロジェクト等の支 援) ・道路の防災対策の充実 (6m以上の道路がなく消 火活動ができない地区の改 善)	継続	都市・地域整備局 市街地整備課 (課長 松田秀 夫)
下松市中部土地区 画整理事業 下松市	10年 継続中	76	55	【内訳】 走行時間短縮便益：49億円 走行費用減少便益：4.1億円 交通事故減少便益：1.8億円 【主な根拠】 計画交通量：6,700台	35	1.6	・生活環境の向上(道路・ 公園・排水施設等の公共施 設の新設または改善) ・災害に強いまち(無秩序 に家屋が密集した地域に道 路が通ることによって消火活動が 円滑化)	継続	中国地方整備局 都市・住宅整備課 (課長 山口陽)
筑紫駅西口土地区 画整理事業 筑紫野市	10年 継続中	268	477	【内訳】 走行時間短縮便益：467億円 走行費用減少便益：14億円 交通事故減少便益：-4.3億 円 【主な根拠】 計画交通量：64,180台	93	5.1	・中心市街地の活性化(中 心市街地へ至る現道の混雑 度が1.0以上) ・都市圏の交通円滑化の推 進(公共交通機関の利用の 促進に資する)	継続	都市・地域整備局 市街地整備課 (課長 松田秀 夫)

香椎副都心土地区画整理事業 福岡市／都市再生機構	再々評価	704	101	【内訳】 走行時間短縮便益：100億円 走行費用減少便益：2.4億円 交通事故減少便益：-1.3億円 【主な根拠】 計画交通量：39,670台	47	2.1	・都市圏の交通の円滑化の推進（公共交通機関の利用の促進に資する） ・地域・都市の基盤の形成（鉄道新線や新駅整備と一体となった事業） ・良好な環境の保全形成（地区計画等による宅地側の良好な環境の形成）	継続	都市・地域整備局 市街地整備課 （課長 松田秀夫）
香椎駅周辺土地区画整理事業 福岡市	10年 継続中	575	647	【内訳】 走行時間短縮便益：618億円 走行費用減少便益：31億円 交通事故減少便益：-0.86億円 【主な根拠】 計画交通量：222,459台	248	2.6	・中心市街地で行う事業であり、地区の約8割が商業地域 ・都市圏の交通円滑化の推進（公共交通機関の利用の促進に資する） ・道路の防災対策・危機管理の充実（消防活動困難地区の解消）	継続	都市・地域整備局 市街地整備課 （課長 松田秀夫）
多久駅周辺土地区画整理事業 多久市	再々評価	102	77	【内訳】 走行時間短縮便益：76億円 走行費用減少便益：1.4億円 交通事故減少便益：-0.28億円 【主な根拠】 計画交通量：13,400台	45	1.7	・中心市街地の活性化（中心市街地（商業系用途）で行う事業であり、公益施設整備と密接な連携を図る） ・道路の防災対策・危機管理の充実（消防活動困難地区の解消）	継続	九州地方整備局 都市・住宅整備課 （課長 角田陽介）
中津都市計画事業 中津駅北土地区画整理事業 中津市	10年 継続中	107	98	【内訳】 走行時間短縮便益：93億円 走行費用短縮便益：4.3億円 交通事故減少便益：0.16億円 【主な根拠】 計画交通量：11,100台	65	1.5	・安全な生活環境の確保（地区内歩行者等が安全に通行できる歩道を整備） ・道路の防災対策・危機管理の充実（消防活動困難地区約12haの解消）	継続	九州地方整備局 都市・住宅整備課 （課長 角田陽介）
天辰第一地区土地区画整理事業 薩摩川内市	10年 継続中	181	46	【内訳】 走行時間短縮便益：46億円 走行費用減少便益：0億円 交通事故減少便益：-0.32億円 【主な根拠】 計画交通量：7,000台	25	1.8	・安全な生活環境の確保（通学路等で現況歩道幅員≦1.0mである） ・道路の防災対策・危機管理の充実（幅員6m以上の道路がないため消火活動ができない地区が存在）	継続	都市・地域整備局 市街地整備課 （課長 松田秀夫）
湊土地区画整理事業 指宿市	再々評価	54	15	【内訳】 走行時間短縮便益：13億円 走行費用減少便益：0億円 交通事故減少便益：1.4億円 【主な根拠】 計画交通量：3,876台	7.8	1.9	・中心市街地の活性化（商業振興施策、公益施設整備と密接な連携を図る事業である） ・道路の防災対策・危機管理の充実（消防活動困難地区の解消）	継続	九州地方整備局 都市・住宅整備課 （課長 角田陽介）
南上原土地区画整理事業 中城村	再々評価	172	209	【内訳】 走行時間短縮便益：217億円 走行費用減少便益：6.0億円 交通事故減少便益：-14億円 【主な根拠】 計画交通量：12,400台	91	2.3	・中心市街地の活性化（商業振興策、公益施設整備と密接な連携を図る事業） ・道路の防災対策・危機管理の充実（消防活動困難地区の解消）	継続	沖縄総合事務局 建設産業・地方整備課 （課長 竹富信也）

【市街地再開発事業】

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	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						
羽衣駅前東 市街地再開発組合	10年 継続中	-	-	-	-	-	評価 手続中	都市・地域整備局 市街地整備課 （課長 松田秀夫）	
三田小山町 港区	5年未着 工	262	485	【内訳】 域内便益：321億円 域外便益：164億円 【主な根拠】 周辺10kmの地価上昇 区域内施設（延床面積約 66,000㎡）の収益向上	285	1.7	・建築物の耐火化及び広場 や歩道状空地等の確保による 防災性の向上 ・概ね順調な事業進捗が見 込まれる	継続	住宅局 市街地建築課 （課長 井上俊之）
玉出 大阪市	5年未着 工	115	260	【内訳】 域内便益：104億円 域外便益：156億円 【主な根拠】 周辺10kmの地価上昇 区域内施設（延床面積約 51,000㎡）の収益向上	141	1.8	・狭隘な道路及び防災上危 険性の高い老朽家屋を解消 し、道路・公園等の公共施 設整備や不燃化、強度の向 上した建築物の建築により 防災性が向上 ・施設建築物の分棟化など により、コスト削減に努め ている	継続	住宅局 市街地建築課 （課長 井上俊之）



【都市再生推進事業】

(都市防災総合推進事業)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)				B/C
			便益の内訳及び主な根拠						
都市防災総合推進事業 (国道45号線小田原地区) 仙台市	10年継続中	2.2	42	延焼遮断効果 18億円 人命保護効果 24億円 の合計による	2.2	19.1	・事業の必要性 ・事業進捗の見込み ・災害発生の危険度	継続	本省 都市・地域整備局 まちづくり推進課 (課長 大藤 朗)
都市防災総合推進事業 (土手通り・地方橋通り地区) 台東区	10年継続中	3.9	62	人的保護効果 15億円 延焼遮断効果 48億円 の合計による	3.9	15.8	・事業の必要性 ・事業進捗の見込み ・災害発生の危険度	継続	本省 都市・地域整備局 まちづくり推進課 (課長 大藤 朗)

【都市再生推進事業】

(都市再生区画整理事業)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	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						
和気駅前地区土地区画整理事業 和気町	5年未着工	47	38	【主な根拠】 事業有りの総地代: 8.2億円/年 事業無しの総地代: 6.2億円/年	42	0.9	・中心市街地の活性化(商業振興施策、公益施設整備と密接な連携を図る事業である) ・防災上安全な市街地の形成(消防活動・救急活動困難地区の解消) ・社会福祉施設、高齢者福祉施設の誘致を図る。	中止	都市・地域整備局 市街地整備課 (課長 松田秀夫)

【港湾整備事業】

(直轄事業)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	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						
苫小牧港 西港区商港地区 国際海上コンテナターミナル整備事業 北海道開発局	再々評価	709	1,092	【内訳】 輸送コストの削減便益: 1,079億円 その他の便益: 13億円 【主な根拠】 平成23年度予測取扱貨物量: 132万トン/年	913	1.2	・防波堤を整備することにより、港内静穏度が高まり、船舶航行の安全性向上が図られる。 ・当該ターミナルの整備に伴い物流が効率化され、高度化・多様化する物流ニーズに応え、消費材価格が安定することにより北海道における産業の国際競争力強化が図られる。 ・港湾貨物の輸送効率化により、2,560トン-C/年のCO <sub>2</sub> 及び70トン/年のNO <sub>x</sub> の排出量が軽減される。	継続	本省港湾局 計画課 (課長 富田英治)
函館港 本港地区幹線臨港道路(Ⅱ期工区)整備事業 北海道開発局	10年継続中	111	243	【内訳】 走行時間短縮便益: 228億円 走行経費削減便益: 9.8億円 交通事故削減便益: 4.6億円 【主な根拠】 平成23年予測交通量: 5,441台/日	107	2.3	・本事業の実施により道路交通が円滑化され、観光地へのアクセスが向上することにより、観光業の発展や町のさらなる活性化が期待される。 ・港湾貨物の輸送効率化により、306トン-C/年のCO <sub>2</sub> 及び3.1トン/年のNO <sub>x</sub> の排出量が軽減される。	継続	本省港湾局 計画課 (課長 富田英治)

室蘭港 入江地区 複合一貫輸送に 対応した内貨ターミ ナル整備事業 北海道開発局	その他	45	160	<p>【内訳】 輸送コストの削減便益：127億円 震災時における輸送コストの削減 便益：6.9億円 震災時における施設被害の回 避便益：4.7億円 走行時間短縮削減便益：17億 円 走行経費削減便益：3.4億円 その他の便益：1.6億円 【主な根拠】 平成20年度予測取扱貨物量： 34万トン/年 震災時緊急物資：3,749トン 震災時一般貨物：1,168千トン</p>	45	3.6	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本事業の実施により、緊急救援物資や一般貨物など緊急輸送体制が確保されるため、震災後の日常生活や事業活動への不安解消が図られる。</li> <li>・鋼板や鋼管等の長大物の製品の出荷の際に、一般車両への交通規制をかけながらの輸送を行っているため、交通渋滞が発生していたことについて、本事業の実施により製品工場から頭までの円滑な輸送が可能となり、また交通規制の解消により一般車両の渋滞の解消が図られる。</li> <li>・港湾貨物の輸送効率化により、300トン-C/年のCO<sub>2</sub>及び8トン/年のNOxの排出量が軽減される。</li> </ul>	継続	本省港湾局 計画課 (課長 富田英治)
釧路港 西港区 多目的国際ターミ ナル整備事業 北海道開発局	10年 継続中	1,177	2,258	<p>【内訳】 輸送コストの削減便益：1,077億 円 移動コストの削減便益：43億円 業務コストの削減便益：70億円 安全性の向上便益：881億円 その他の便益：187億円 【主な根拠】 平成26年度予測取扱貨物量： 28万トン/年（バ/材貨物）、 7,775TEU/年（外貨コンテナ）</p>	1,212	1.9	<ul style="list-style-type: none"> <li>・防波堤（島）の整備において、防波堤背面のマウンドを浅くすることで日光がとどき、昆布等の海藻類が定着し水生生物の生息環境と新たな生態系の創造が可能となる。</li> <li>・港湾貨物の輸送効率化により、3,808トン-C/年のCO<sub>2</sub>及び88トン/年のNOxの排出量が軽減される。</li> <li>・浚渫土砂を再利用し、防波堤背面（港内側）にマウンドを築造することで、防波堤（島）の構造断面の縮小化・浚渫処理費用の削減を図ることができる。</li> </ul>	継続	本省港湾局 計画課 (課長 富田英治)
釧路港 東港区南 地区 小型船だまり整備 事業 北海道開発局	10年 継続中	28	41	<p>【内訳】 業務コストの削減便益：40億円 作業コストの削減便益：1.5億円 【主な根拠】 平成24年度小型船利用予測隻 数：119隻</p>	34	1.2	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本事業の実施により、荒天時における小型船の港奥への避難作業回避が図られる。</li> <li>・本事業の実施により、係留施設の延長が増加するため、係留施設の混雑が緩和されて船舶航行の安全性向上が図られる。</li> </ul>	継続	本省港湾局 計画課 (課長 富田英治)
十勝港 外港地区 地域生活基盤の整 備事業 北海道開発局	再々評価	101	123	<p>【内訳】 業務コストの削減便益：97億円 作業コストの削減便益：18億円 交通事故削減便益：0.33億円 その他の便益：8.2億円 【主な根拠】 平成22年度小型船利用予測隻 数：132隻</p>	102	1.2	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本事業の実施により、港内の静穏度が改善されて船舶の安全性向上が図られる。また、荒天時には港外からの避泊が可能となる。</li> <li>・本事業の実施により、新たな係留施設で直接陸揚を行うことが可能となるため、商品価値向上が図られる。</li> <li>・背後用地の防塵処理（アスファルト舗装）が行われることにより、粉塵等の被害を軽減させることが可能となり、漁獲物の品質向上が図られる。</li> </ul>	継続	本省港湾局 計画課 (課長 富田英治)
増毛港 本港地区 地域生活基盤の整 備事業 北海道開発局	再々評価	109	160	<p>【内訳】 輸送コストの削減便益：13億円 業務コストの削減便益：81億円 作業コストの削減便益：66億円 その他の便益：0.49億円 【主な根拠】 平成23年度小型船利用予測隻 数：63隻 平成23年度予測取扱貨物量： 5.6万トン/年</p>	133	1.2	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本事業の実施により、地域住民による騒音・粉塵等の苦情があった石材等の積出入ヤードを中央ふ頭へ移転されたことにより、生活地域周辺環境の改善が図られる。</li> <li>・港湾貨物の輸送効率化により、24.3トン-C/年のCO<sub>2</sub>及び0.7トン/年のNOxの排出量が軽減される。</li> <li>・防風雪施設の設置により、冬期間における漁業者労働環境の改善・向上が図られるほか、各種イベントなどにも利用可能であるため地域住民の交流機会増加も期待できる。</li> </ul>	継続	北海道開発局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 川合紀章)

岩内港 本港地区 地域生活基盤整備 事業 北海道開発局	10年 継続中	37	46	【内訳】 輸送コストの削減便益：42億円 作業コストの削減便益：2.5億円 安全性の向上便益：2.0億円 【主な根拠】 平成27年度小型船利用予測隻 数：55隻	37	1.3	・本事業の実施により、港 内の静穏度が改善されて、 船舶の港内航行の安全性向 上が図られる。 ・本事業の実施により、港 湾施設用地（水中）の静穏 度が向上し、海洋深層水の 有効活用を図ることで、新 たな魚種の一時保管の可能 性が高まる。	継続	北海道開発局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 川合紀章)
枝幸港 本港新港 地区 小型船だまり整備 事業 北海道開発局	10年 継続中	40	60	【内訳】 業務コストの削減便益：4.4億円 作業コストの削減便益：43億円 輸送コストの削減便益：11億円 交通事故削減便益：0.95億円 その他の便益：0.05億円 【主な根拠】 平成23年度小型船等利用予測 隻数：250隻	46	1.3	・本事業の実施により、海 洋レジャー活動の活性化が 期待できるため、施設利用 者による消費増加が見込ま れる。 ・防波堤(波除)(南)の整備 により、荒天時に係留され た小型船の警戒・監視・見 回りに要する時間の短縮が 図られ、人件費削減効果が 生じる。	継続	北海道開発局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 川合紀章)
宗谷港 本港地区 地域生活基盤整備 事業 北海道開発局	10年 継続中	83	144	【内訳】 輸送コストの削減便益：0.19億円 業務コストの削減便益：136億円 作業コストの削減便益：7.7億円 その他の便益：0.05億円 【主な根拠】 平成33年度小型船利用予測隻 数：240隻	84	1.7	・防風雪施設となる護岸 (防波)(北)の整備により、 冬期間における漁業者労働 環境の改善・向上や、夏季 の水産物鮮度保持など衛生 管理面の効果が期待でき る。 ・本事業の実施により、港 内静穏度が確保されて、休 憩時における小型船係留の 安全性向上が図られる。 ・護岸(防波)(北)の上部工 を「てっぺんドーム」とし て整備したことで、宗谷岬 と連携した新たな観光ス ポットとして、宗谷港周辺 域の魅力向上が図られる。	継続	北海道開発局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 川合紀章)
八戸港 八太郎地 区・外港地区 防波堤整備事業 東北地方整備局	再々評価	920	2,926	【内訳】 輸送コストの削減便益：2,059億 円 安全性の向上便益：846億円 その他の便益：21億円 【主な根拠】 平成25年度予測取扱貨物量： 1,984万トン/年 平成25年度予測避泊隻数：13 隻/回	1,961	1.5	・防波堤整備により、港内 静穏度が高まり、操船や係 船、荷役での安全性が向上 する。 ・物流機能の安全性・信頼 性の向上により、地元企業 の国際競争力が強化され る。	継続	本省港湾局 計画課 (課長 富田英治)
秋田港 外港地区 防波堤整備事業 東北地方整備局	再々評価	412	717	【内訳】 輸送コストの削減便益：713億円 その他の便益：3.4億円 【主な根拠】 平成32年度予測取扱貨物 量：99万トン/年	406	1.8	・防波堤整備により、港内 静穏度が高まり、荷役の遅 れや係船ロープ切断等の障 害が低減される。 ・物流機能の安全性・信頼 性の向上により、地元企業 の国際競争力が強化され る。 ・コンテナターミナルが外 港地区に集約されること で、既存コンテナターミナ ルおよびフェリーターミナ ルの混雑が緩和され、効率 的利用が図られる。 ・物流機能の再編により、 これまで確保が困難であつ た倉庫用地やフェリー岸壁 背後の駐車スペースが確保 できる。	継続	本省港湾局 計画課 (課長 富田英治)
酒田港 本港地区・ 北港地区 防波堤整備事業 東北地方整備局	再々評価	623	1,100	【内訳】 輸送コストの削減便益：442億円 安全性の向上便益：653億円 その他の便益：5.1億円 【主な根拠】 平成32年度予測取扱貨物量： 102万トン/年 平成32年度予測避泊船隻数： 5隻/回	842	1.3	・防波堤整備により、港内 静穏度が高まり、荷役の遅 れや係船ロープ切断等の障 害が低減される。 ・物流機能の安全性・信頼 性の向上により、地元企業 の国際競争力が強化され る。	継続	本省港湾局 計画課 (課長 富田英治)

相馬港 3号ふ頭地区 多目的国際ターミナル(耐震)整備事業 東北地方整備局	再々評価	263	532	<p>【内訳】 輸送コストの削減便益：181億円 震災時における輸送コストの削減便益：6.0億円 震災時における施設被害の回避便益：23億円 安全性の向上便益：317億円 その他の便益：5.3億円</p> <p>【主な根拠】 平成29年度予測取扱貨物量：63万トン/年 平成29年度予測避泊船隻数：5隻/回</p>	326	1.6	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域の防災機能、緊急輸送体制の向上に寄与する。</li> <li>・防波堤整備により、港内静穏度が高まり、操船や係船、荷役での安全性が向上する。</li> <li>・物流機能の効率化により、地元企業の国際競争力が強化される。</li> </ul>	継続	本省港湾局 計画課 (課長 富田英治)
常陸那珂港 外港地区 国際海上コンテナターミナル等整備事業 関東地方整備局	再々評価	868	1,289	<p>【内訳】 輸送コストの削減便益：1,273億円 その他の便益：16億円</p> <p>【主な根拠】 平成24年度予測取扱貨物量：29万TEU/年</p>	1,064	1.2	<ul style="list-style-type: none"> <li>・国道245線等の地域幹線道路への交通負荷の削減</li> <li>・港湾貨物の輸送の効率化により、CO<sub>2</sub>及びNO<sub>x</sub>等の排出量が軽減される。</li> <li>・既存の岸壁(-10m,-12m,-14m)だけでなく、将来計画のターミナルの岸壁前面の静穏度の向上に寄与する。</li> <li>・内・外貨ターミナルが整備されたことにより、立地環境が整い企業立地が図られる。</li> <li>・地震時の高潮・高波や津波から陸域が守られることとなり、津波被害、被害の軽減が期待される。</li> </ul>	継続	本省港湾局 計画課 (課長 富田英治)
鹿島港 外港地区 多目的国際ターミナル整備事業 関東地方整備局	再々評価	458	888	<p>【内訳】 輸送コストの削減便益：877億円 その他の便益：11億円</p> <p>【主な根拠】 平成32年度予測取扱貨物量：1,234千トン/年</p>	489	1.8	<ul style="list-style-type: none"> <li>・岸壁(-14m)だけでなく、航路・泊地の静穏度の向上に寄与する。</li> <li>・国道124号線等の地域幹線道路への交通不可の削減が図られる。</li> <li>・港湾貨物の輸送の効率化により、CO<sub>2</sub>及びNO<sub>x</sub>等の排出量が軽減される。</li> </ul>	継続	本省港湾局 計画課 (課長 富田英治)
新潟港 西港地区 防波堤整備事業 北陸地方整備局	再々評価	365	3,691	<p>【内訳】 輸送コストの削減便益：2,829億円 移動コストの削減便益：858億円 その他の便益：4.1億円</p> <p>【主な根拠】 平成24年度予測取扱貨物量：フェリー一貨物 8,930千トン/年</p>	990	3.7	<ul style="list-style-type: none"> <li>・フェリー接岸時における旅客の安全性・利便性の向上が図られる。</li> <li>・港口付近における三角波の発生を防ぐことで、出入港船舶の安全性が向上する。</li> <li>・フェリー航路の利便性・安全性の確保により、佐渡島への交流機会や観光収益の増加効果に寄与する。</li> </ul>	継続	本省港湾局 計画課 (課長 富田英治)
伏木富山港 新湊地区 臨港道路整備事業 北陸地方整備局	10年 継続中	414	1,748	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：1,717億円 走行経費削減便益：22億円 交通事故削減便益：8.9億円</p> <p>【主な根拠】 平成24年度予測交通量：10,030台/日 (うち、港湾関連交通量4,930台/日)</p>	411	4.3	<ul style="list-style-type: none"> <li>・海洋性レクリエーション施設へのアクセシビリティや来訪者の利便性が向上することにより、臨海部における海洋観光ゾーンの拠点として、観光産業の促進が図られる。</li> <li>・大規模地震時における物資の海上輸送拠点施設(伏木富山港)と緊急輸送道路ネットワーク(国道415号)が連絡され、緊急輸送体制が強化される。</li> <li>・浸水想定地域から非浸水地域の避難場所への避難経路が確保され、水害時における避難場所での孤立解消が図られる。</li> </ul>	継続	本省港湾局 計画課 (課長 富田英治)

三河港 神野地区 多目的国際ターミナル整備事業 中部地方整備局	再々評価	254	391	【内訳】 輸送コストの削減便益：385億円 その他の便益：6.1億円  【主な根拠】 平成28年度予測取扱貨物量： 69.2トン/年、5.5万TEU/年	323	1.2	・新たに多目的国際ターミナルが整備されることで、既存ターミナルの混雑が緩和される。 ・背後の荷主等事業者の物流機能の高度化、効率化が促進され、地域産業の国際競争力の向上を図ることができる。 ・当地区全体の機能配置の再編が行われ、地区全体としての物流効率化が推進される。 ・輸送の効率化に伴い、二酸化炭素（CO <sub>2</sub> ）及び窒素酸化物（NO <sub>x</sub> ）の排出量が削減される。	継続	本省港湾局 計画課 (課長 富田英治)
徳山下松港 新南陽地区 多目的国際ターミナル整備事業 中国地方整備局	10年 継続中	303	671	【内訳】 輸送コストの削減便益：666億円 その他の便益：5.8億円  【主な根拠】 平成30年度予測取扱貨物量： 196万トン/年	249	2.7	・輸送の効率化により、CO <sub>2</sub> 及びNO <sub>x</sub> 等の排出量が軽減される。 ・低廉な原燃料の調達が可能になり、背後圏コンビナートの国際競争力の向上を図ることができる。 ・浚渫土砂の有効活用により、人工干潟を創出し、失われた生態系の回復や快適な臨海部空間の形成が可能となる。	継続	本省港湾局 計画課 (課長 富田英治)
宇部港 本港地区 航路・泊地整備事業 中国地方整備局	10年 継続中	185	336	【内訳】 輸送コストの削減便益：335億円 その他の便益：1.7億円  【主な根拠】 平成27年度予測取扱貨物量： 80万トン/年	198	1.7	・低廉な原燃料の調達が可能になり、背後圏企業の国際競争力の向上を図ることができる。 ・大型船による海上輸送の効率化によりCO <sub>2</sub> 及びNO <sub>x</sub> 等の排出量が軽減される。 ・本整備により、港内の安全な船舶航行が確保され、港内における事故が減少する。	継続	本省港湾局 計画課 (課長 富田英治)
徳島小松島港 赤石地区 多目的国際ターミナル整備事業(岸壁(-13m)②) 四国地方整備局	10年 継続中	87	104	【内訳】 輸送コストの削減便益：102億円 その他の便益：2.1億円  【主な根拠】 平成26年度予測取扱貨物量： 原木204千トン/年、カオリン43千トン/年	87	1.2	・陸上輸送距離短縮及び船舶大型化による海上輸送回数の縮減に伴う排出ガスの減少（CO <sub>2</sub> 281トン/年、NO <sub>x</sub> 4トン/年） ・ターミナル整備により小松島市・阿南市等背後圏の基幹産業である製紙・木材産業等の安定・経済活動の安定化が期待できる。	継続	本省港湾局 計画課 (課長 富田英治)
苅田港 本港地区 多目的国際ターミナル整備事業 九州地方整備局	再々評価	652	763	【内訳】 輸送コストの削減便益：688億円 その他の便益：75億円  【主な根拠】 平成23年度予測取扱貨物量： 100万トン/年	606	1.3	・苅田港周辺に立地する企業は、国民生活に直結する電力や社会資本整備に欠かさない公共性の高い生産物を供給している。本港地区多目的国際ターミナルの整備による安定的、効率的な物流を通じ国民生活の向上に寄与することができる。 ・本港地区全体の機能配置の再編が行われ、地区全体としての物流効率化が推進される。 ・輸送の効率化に伴い、二酸化炭素（CO <sub>2</sub> ）及び窒素酸化物（NO <sub>x</sub> ）の排出量が削減される。	継続	本省港湾局 計画課 (課長 富田英治)
苅田港 新松山地区 多目的国際ターミナル整備事業 九州地方整備局	再々評価	—	—	—	—	—	—	評価 手続中	本省港湾局 計画課 (課長 富田英治)

宮崎港 東地区 防波堤整備事業 九州地方整備局	再々評価	552	3,650	<p>【内訳】 輸送コストの削減便益：2,550億円 移動コストの削減便益：953億円 安全性の向上便益：142億円 その他の便益：6億円</p> <p>【主な根拠】 平成27年度予測取扱貨物量：924万トン/年 平成27年度予測利用旅客数：237千人/年</p>	955	3.8	<ul style="list-style-type: none"> <li>宮崎港の港口部にあたる東地区に防波堤を整備することにより、入出港時の船舶の動揺による保針の困難が解消され、航行船舶の安全の確保、海上輸送の効率化が図られる。</li> <li>背後立地企業の物流効率化が図られるとともに、企業の進出による新たな雇用創出や地域の活性化の効果も期待される。</li> <li>港湾貨物の輸送の効率化により、二酸化炭素（CO<sub>2</sub>）及び窒素酸化物（NO<sub>x</sub>）の排出量が削減される。</li> </ul>	継続	本省港湾局 計画課 (課長 富田英治)
北九州港 響灘地区 国際海上コンテナ ターミナル整備事業 九州地方整備局	10年 継続中	978	1,916	<p>【内訳】 輸送コストの削減便益：1892億円 その他の便益：25億円</p> <p>【主な根拠】 平成21年度予測取扱貨物量：45万TEU/年</p>	1,274	1.5	<ul style="list-style-type: none"> <li>北部九州の物流機能の高度化、効率化が促進され、地域産業の国際競争力の向上を図ることができる。</li> <li>響灘周辺地域における企業の進出等による生産拡大、雇用創出。</li> <li>港湾貨物の輸送の効率化により、CO<sub>2</sub>及びNO<sub>x</sub>等の排出量が軽減される。</li> </ul>	継続	本省港湾局 計画課 (課長 富田英治)
中城湾港 新港地区 多目的国際ターミナル 整備事業 沖縄総合事務局	再々評価	412	516	<p>【内訳】 輸送コストの削減便益：164億円 その他の便益：352億円</p> <p>【主な根拠】 平成27年度予測取扱貨物量：58万トン/年</p>	415	1.2	<ul style="list-style-type: none"> <li>岸壁(-11m)背後の荷主等事業者の物流機能の高度化、効率化が促進され、地域産業の国際競争力の向上を図ることができる。</li> <li>新たな物流拠点の整備がなされることで、立地企業の事業規模拡大及び新たな進出企業の誘致が図られ、地域経済の発展につながる。</li> <li>港湾貨物の輸送の効率化により、CO<sub>2</sub>及びNO<sub>x</sub>等の排出量が軽減される。</li> </ul>	継続	本省港湾局 計画課 (課長 富田英治)
中城湾港 新港地区 小型船だまり整備 事業 沖縄総合事務局	再々評価	73	216	<p>【内訳】 作業コストの削減便益：203億円 その他の便益：13億円</p> <p>【主な根拠】 平成17年度小型船利用予測隻数：42隻</p>	185	1.2	<ul style="list-style-type: none"> <li>港内の小型船を適切に係留・保管することが可能となり、港湾活動の効率化が図られる。</li> <li>港口付近の静穏度を確保することにより、小型船舶の入出港時の安全性が向上する。</li> <li>小型船と作業船を分離して適正に収容することにより、接触等のトラブルの軽減を図る。</li> </ul>	継続	本省港湾局 計画課 (課長 富田英治)
平良港 下崎地区 防波堤整備事業 沖縄総合事務局	再々評価	605	1,990	<p>【内訳】 安全性の向上便益：1,990億円</p> <p>【主な根拠】 平成22年度避難想定隻数：2隻</p>	864	2.3	<ul style="list-style-type: none"> <li>防波堤整備により静穏度が増すことで、輸送の信頼性及び安全性が向上する。</li> <li>第一線防波堤として、背後地域の海上輸送活動が効率的になる。</li> <li>港湾貨物の郵送の効率化により、CO<sub>2</sub>及びNO<sub>x</sub>等の排出量が軽減される。</li> </ul>	継続	本省港湾局 計画課 (課長 富田英治)
那覇港 那覇ふ頭 地区 臨港道路整備事業 沖縄総合事務局	再々評価	1,830	2,186	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：1,855億円 走行経費減少便益：185億円 交通事故減少便益：146億円</p> <p>【主な根拠】 平成42年度予測交通量：52,600台/日</p>	1,860	1.2	<ul style="list-style-type: none"> <li>運送の定時制・安定性が向上すると共に、運送スケジュール設定の自由度が増し、スケジュール改善に際しても優位となる。</li> <li>海洋性レクリエーション施設へのアクセス性や来訪者の利便性が向上することにより、臨海部における海洋観光ゾーンの拠点として、観光産業の促進が図られる。</li> <li>那覇港背後幹線道路の慢性的な交通渋滞の解消により、CO<sub>2</sub>及びNO<sub>x</sub>等の排出量が軽減される。</li> </ul>	継続	本省港湾局 計画課 (課長 富田英治)

【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			貨幣換算が困難な効果等 による評価	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						
釧路港 東港区北 地区 港湾緑地整備事業 釧路市	10年 継続中	17	46	<p>【内訳】 交流機会の増加便益：44億円 その他の便益：1.8億円</p> <p>【主な根拠】 港湾来訪者見込：161千人/年</p>	18	2.6	<p>・震災時に地域住民の避難場所が確保されるとともに耐震強化岸壁と連携し、大量で安定的な緊急物資の供給ルートや一時保管場所が確保されるため、地域住民の不安を軽減することが可能となる。</p> <p>・震災後、耐震強化岸壁より搬入される復旧資機材の仕分けや一時保管、また臨時災害対策本部等を設置するオープンスペースが確保されるため、円滑な復旧・復興活動を行うことが可能となる。</p>	継続	本省港湾局 環境・技術課 環境整備計画室 (室長 八尋明彦)
函館港 大町地区 港湾緑地整備事業 函館市	10年 継続中	10	56	<p>【内訳】 交流機会の増加便益：56億円</p> <p>【主な根拠】 港湾来訪者見込：130千人/年</p>	13	4.2	<p>・港湾周辺地域の環境保全を図るとともに、港湾関係労働者の休息場所としての利用が可能となり、労働環境の改善が図られる。</p> <p>・災害時の救援活動の拠点及び被災者の避難地が確保されることで、背後地域の被害が軽減し、安全性向上が図られる。</p> <p>・当該地区に大規模なイベント・レクリエーション空間が確保されることで、集客性の向上が図られ、観光産業の発展に寄与し、また当該地区周辺の産業施設での経済効果向上が期待できる。</p>	継続	本省港湾局 環境・技術課 環境整備計画室 (室長 八尋明彦)
八戸港 八太郎地 区 臨港道路整備事業 青森県	10年 継続中	26	45	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：1.1億円 走行経費削減便益：23億円 震災時における走行費用削減便益：11億円 震災時における施設被害の回避便益：9.7億円</p> <p>【主な根拠】 平成11年度交通量調査(貨物車)：9,800台/日</p>	26	1.7	<p>・八戸港の大規模地震時における物資海上輸送拠点施設(八太郎岸壁)と隣接地区へ連絡が可能となり、緊急輸送体制が強化される。</p> <p>・港湾貨物の輸送効率化により、CO<sub>2</sub>(1,079ト/年)及びNO<sub>x</sub>(28ト/年)の排出量が軽減される。</p>	継続	本省港湾局 計画課 (課長 富田英治)
七里長浜港 鳴沢 地区 防波堤整備事業 青森県	再々評価	80	121	<p>【内訳】 輸送コストの削減便益：116億円 移動コストの削減便益：1.3億円 安全性の向上便益：2.4億円 その他の便益：0.89億円</p> <p>【主な根拠】 平成28年度予測取扱貨物量：45.6万トン/年 平成24年度予測旅客船数：約3隻/年 平成24年度避難隻数：0.1隻/年</p>	104	1.2	<p>・防波堤整備により静穏度が増すことで、輸送の信頼性及び安全性が向上する。</p> <p>・物流機能の安全性・信頼性の向上により、地元企業の競争力が強化される。</p>	継続	東北地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 正岡 孝)
石巻港 雲雀野地 区 廃棄物海面処分場 整備事業 宮城県	10年 継続中	58	63	<p>【内訳】 処分コストの削減便益：53億円 その他の便益：10億円</p> <p>【主な根拠】 処分容量：920千m<sup>3</sup></p>	56	1.1	<p>・廃棄物の輸送の効率化により、CO<sub>2</sub>及びNO<sub>x</sub>等の排出量が軽減される。</p> <p>・造成後の土地が、震災時の活用用地等として利用可能となる。</p>	継続	本省港湾局 環境・技術課 環境整備計画室 (室長 八尋明彦)

木更津港 吾妻地区 小型船だまり整備事業 千葉県	再々評価	46	83	【内訳】 業務コストの削減便益：83億円  【主な根拠】 平成22年度小型船利用予測隻数：109隻/年	62	1.3	・港内の小型船を適切に係留・保管することが可能となり、港湾活動の効率化が図られる。 ・漁業活動が安定することにより、漁業従事者の生活の向上が図られ、基盤産業都市の水産業の発展に寄与する。 ・港口付近の静穏度を確保することにより、小型船舶の出入港時の安全性が向上する。	継続	本省港湾局 計画課 (課長 富田英治)
岡田港 岡田地区 離島ターミナル整備事業 東京都	再々評価	118	189	【内訳】 輸送コストの削減便益：64億円 移動コストの削減便益：125億円  【主な根拠】 平成24年度予測取扱貨物量：328千トン/年 予測船舶利用者数：746千人/年	171	1.1	・港湾貨物の輸送の効率化により、CO <sub>2</sub> 及びNO <sub>x</sub> 等の排出量が軽減される。 ・就航率が向上することにより、より多くの観光客の入島が見込まれるから、地域振興が図られる。 ・島内産業、生活を支える港として、物資の安定的な供給が可能となり、島民の生活向上が図られる。	継続	関東地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 古土井 健)
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	153	223	【内訳】 輸送コストの削減便益：68億円 移動コストの削減便益：108億円 安全性の向上便益：48億円  【主な根拠】 平成33年度予測取扱貨物量：172千トン/年 予測船舶利用者数：110千人/年 避難可能隻数：1隻/年	167	1.3	・港湾貨物の輸送の効率化により、CO <sub>2</sub> 及びNO <sub>x</sub> 等の排出量が軽減される。 ・就航率が向上することにより、より多くの観光客の入島が見込まれるから、地域振興が図られる。 ・島内産業、生活を支える港として、物資の安定的な供給が可能となり、島民の生活向上が図られる。	継続	関東地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 古土井 健)
八重根港 大賀郷地区 離島ターミナル整備事業 東京都	再々評価	88	154	【内訳】 輸送コストの削減便益：121億円 移動コストの削減便益：32億円  【主な根拠】 平成21年度予測取扱貨物量：334千トン/年 予測船舶利用者数：48千人/年	117	1.3	・港湾貨物の輸送の効率化により、CO <sub>2</sub> 及びNO <sub>x</sub> 等の排出量が軽減される。 ・就航率が向上することにより、より多くの観光客の入島が見込まれるから、地域振興が図られる。 ・島内産業、生活を支える港として、物資の安定的な供給が可能となり、島民の生活向上が図られる。	継続	関東地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 古土井 健)
青ヶ島港 三方地区 離島ターミナル整備事業 東京都	再々評価	225	287	【内訳】 輸送コストの削減便益：247億円 移動コストの削減便益：41億円  【主な根拠】 平成27年度予測取扱貨物量：18千トン/年 予測船舶利用者数：1.3千人/年	259	1.1	・港湾貨物の輸送の効率化により、CO <sub>2</sub> 及びNO <sub>x</sub> 等の排出量が軽減される。 ・就航率が向上することにより、より多くの観光客の入島が見込まれるから、地域振興が図られる。 ・島内産業、生活を支える港として、物資の安定的な供給が可能となり、島民の生活向上が図られる。	継続	関東地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 古土井 健)
木更津港 富津地区 港湾環境整備事業 千葉県	再々評価	35	70	【内訳】 交流機会の増加便益：70億円  【主な根拠】 港湾来訪者見込：92千人/年	53	1.3	防災時の一時避難及び広域避難地、避難生活の支援、消防・医療・救援活動の支援など多目的に利用できるオープンスペースが確保される。	継続	本省港湾局 環境・技術課 環境整備計画室 (室長 八尋明彦)
伏木富山港 伏木地区 臨港道路整備事業 富山県	再々評価	93	280	【内訳】 走行時間短縮便益：266億円 走行経費削減便益：9.8億円 交通事故削減便益：4.0億円  【主な根拠】 平成21年度予測交通量：6,925台/日	106	2.6	・輸送の効率化により、CO <sub>2</sub> 及びNO <sub>x</sub> の排出量が軽減される。(削減量：CO <sub>2</sub> =185トン-C/年、NO <sub>x</sub> =4トン/年) ・市街地の沿道騒音軽減が見込まれ、地域の周辺環境が改善される。 ・輸送の効率化により、内港から外港への関連企業の移転が促進されると共に、市街地に存在する危険物取り扱い施設の移転も促進されることから、地域の道路混雑緩和と安全性の向上が図られる。	継続	本省港湾局 計画課 (課長 富田英治)



宇出津港 宇出津地区 防波堤整備事業 石川県	再々評価	24	34	【内訳】 作業コストの削減便益：34億円  【主な根拠】 平成26年度小型船利用予測隻数：149隻	28	1.2	・港口部付近の静穏度を確保することにより、小型船舶の出入港時の安全性が向上する。 ・物揚場前面の静穏度を確保することにより、荷役作業時の安全性が向上する。 ・荷役作業の効率化により、荷役作業中に船舶等から排出されるCO <sub>2</sub> 及びNO <sub>x</sub> の排出量が軽減される。	継続	北陸地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 鎌田一郎)
金沢港 金石地区 廃棄物海面処分場 整備事業 石川県	その他	183	272	【内訳】 処分コストの削減便益：272億円  【主な根拠】 処分容量：5,440千m <sup>3</sup>	192	1.4	・浚渫場所に近い場所に処分地を確保することにより、CO <sub>2</sub> 及びNO <sub>2</sub> の排出量が軽減される。 ・事業により新たに創出される埋立地の有効利用が図られる。	継続	本省港湾局 環境・技術課 環境整備計画室 (室長 八尋明彦)
名古屋港 鍋田ふ頭地区 臨港道路整備事業 名古屋港管理組合	10年 継続中	125	133	【内訳】 輸送コストの削減便益：133億円  【主な根拠】 平成26年度予測交通量： 4,866台/日	115	1.2	・本事業により、鍋田ふ頭コンテナターミナルと背後の広域幹線道路網とが接続し、当該地区の物流車両交通の円滑化が図られ交通混雑緩和に寄与することができる。 ・港湾貨物の輸送の効率化により、CO <sub>2</sub> 及びNO <sub>x</sub> 等の排出量が軽減される。	継続	本省港湾局 計画課 (課長 富田英治)
清水港 三保地区 廃棄物海面処分場 整備事業 静岡県	再々評価	101	323	【内訳】 処分コストの削減便益：249億円 その他の便益：74億円  【主な根拠】 処分容量：2,324千m <sup>3</sup>	247	1.3	・浚渫場所に近い場所に処分地を確保することにより、CO <sub>2</sub> 及びNO <sub>x</sub> の排出量が軽減される。 ・残事業は通船区間の護岸工30mであり、この締切りは必要不可欠である。	継続	本省港湾局 環境・技術課 環境整備計画室 (室長 八尋明彦)
名古屋港 中川運河地区 港湾緑地整備事業 名古屋港管理組合	10年 継続中	29	36	【内訳】 環境の改善便益：26億円 その他の便益：10億円  【主な根拠】 周辺地域世帯数：約33,000世帯	28	1.3	・都市再開発と一体となった整備推進により、地域への相乗効果を高める。 ・一般市民が水辺に近づくための、親水空間の創出。 ・レガッタ大会やパナマ式開門を見学できる空間の創出など	継続	本省港湾局 環境・技術課 環境整備計画室 (室長 八尋明彦)
神戸港 ポートアイランド地区 臨港道路(新交通) 整備事業(耐震改良) 神戸市	10年 継続中	4.2	7.6	【内訳】 走行時間短縮便益：0.99億円 震災時における施設被害の回避便益：6.6億円  【主な根拠】 平成17年度実績乗降客数： 6,700人/日	3.2	2.3	・運休を回避することで、災害時においても定時性の高いサービスを提供する。 ・代替手段としての自動車交通の発生を回避することで、災害時の交通渋滞及びそれに伴う環境への影響を緩和する。 ・代替駅までの徒歩移動発生を回避することで、災害時の利用者の心理的・肉体的負担を軽減する。	継続	本省港湾局 計画課 (課長 富田英治)
大阪港 住之江地区 臨港道路整備事業 (耐震改良) 大阪市	10年 継続中	37	59	【内訳】 走行時間短縮便益：48億円 走行経費削減便益：6.5億円 震災時における施設被害の回避便益：4.8億円  【主な根拠】 平成26年度予測交通量： 97,500台/日	42	1.4	・本事業により、港湾直背後圏の事業者にとって、物流が維持され事業活動が継続できることにより企業の収益減少等の地震発生時への不安を軽減できる。 ・本事業により、背後圏の住民にとって、安定的な緊急物資の供給ルートが確保され、地域住民の生活維持に寄与することができる。 ・被災時においても輸送経路が確保されることにより、CO <sub>2</sub> 及びNO <sub>x</sub> 等の排出量が軽減される。	継続	本省港湾局 計画課 (課長 富田英治)

大阪港 北港北地区 臨港道路整備事業 大阪市	10年 継続中	38	336	【内訳】 走行時間短縮便益：327億円 走行経費削減便益：9.4億円  【主な根拠】 平成26年度予測交通量： 17,500台/日	49	6.8	・本事業により、当該地区の物流車両交通の円滑化が図られ、交通事故の減少や混雑緩和に寄与することができる。 ・スポーツアイランド施設へのアクセシビリティや来訪者の利便性が向上することにより、地区の活性化に寄与する。 ・港湾貨物の輸送の効率化により、CO <sub>2</sub> 及びNO <sub>x</sub> の排出量が軽減される。	継続	本省港湾局 計画課 (課長 富田英治)
阪南港 阪南4区 多目的国際ターミナル整備事業 大阪府	10年 継続中	63	96	【内訳】 輸送コストの削減便益：96億円  【主な根拠】 平成27年度予測取扱貨物量： 33万トン/年	70	1.4	・背後の荷主等事業者の物流機能の効率化が促進され、地域産業の国際競争力の向上を図ることができる。 ・港湾貨物の輸送の効率化により、CO <sub>2</sub> 及びNO <sub>x</sub> の排出量が軽減される。 ・ターミナルの利用の増加による港湾関連事業の雇用等の増大が見込まれる。	継続	本省港湾局 計画課 (課長 富田英治)
和歌山下津港 本港地区 臨港道路整備事業 (改良) 和歌山県	10年 継続中	5.0	11	【内訳】 走行時間短縮便益：10億円 走行経費削減便益：0.31億円  【主な根拠】 平成22年度予測交通量： 11,217台/日	6.0	1.8	・港湾貨物の輸送の効率化により、CO <sub>2</sub> 及びNO <sub>x</sub> 等の排出量が軽減される。 ・歩道分離による走行車両、歩行者の安全性の向上 ・都市計画道路と接続することによる市街地の渋滞緩和	継続	本省港湾局 計画課 (課長 富田英治)
堺北港 堺2区 海域環境創造・自然再生等事業 大阪府	10年 継続中	27	85	【内訳】 環境の改善便益：85億円  【主な根拠】 ・周辺地域世帯数：365万世帯	30	2.8	・浚渫工事から発生する浚渫砂を、干潟の敷砂として再利用 ・生物の生息、生産の場の形成 ・干潟による水質の改善効果	継続	本省港湾局 環境・技術課 環境整備計画室 (室長 八尋明彦)
大阪港 此花地区 港湾緑地整備事業 大阪市	10年 継続中	21	99	【内訳】 環境の改善便益：99億円  【主な根拠】 ・周辺地域世帯数：63万世帯	29	3.3	・災害時の避難場所の確保による被害の軽減効果 ・親水性の高い魅力ある景観の創出	継続	本省港湾局 環境・技術課 環境整備計画室 (室長 八尋明彦)
大阪港 港地区 港湾緑地整備事業 大阪市	10年 継続中	60	84	【内訳】 環境の改善便益：84億円  【主な根拠】 ・周辺地域世帯数：57万世帯	63	1.3	・大規模地震時における一時避難場所、緊急物資の集積・配送拠点等、災害時の被害の軽減効果	継続	本省港湾局 環境・技術課 環境整備計画室 (室長 八尋明彦)
大阪港 港内一般地区 港湾公害防止対策事業 大阪市	その他	147	1140	【内訳】 環境の改善便益：1140億円  【主な根拠】 ・周辺地域世帯数：126万世帯	110	10.4	・地域住民の不安感軽減効果 ・底質の改善を行うことによる水質の改善効果	継続	本省港湾局 環境・技術課 環境整備計画室 (室長 八尋明彦)
七類港 七類地区・猿渡地区 複合一貫輸送に対応した内貿ターミナル整備事業 島根県	再々評価	26	32	【内訳】 輸送コストの削減便益：31億円 その他の便益：0.6億円  【主な根拠】 平成26年度予測取扱貨物量： 84万トン/年	26	1.2	・フェリーや高速船の運航と漁船の操業が適正に機能分担され、港湾活動の効率化が図られる。 ・フェリーの安定的な就航により輸送の利便性が向上し、離島住民の安定した生活に寄与する。	継続	中国地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 中村謙治)
河下港 垂水地区 国内物流ターミナル整備・耐震強化施設整備事業 島根県	10年 継続中	44	134	【内訳】 輸送コストの削減便益：131億円 震災時における施設被害の回避便益：1.2億円 震災時における輸送コストの削減便益：1.1億円 その他の便益：0.1億円  【主な根拠】 平成32年度予測取扱貨物量： 25万トン/年	50	2.7	・港湾貨物の輸送の効率化により、CO <sub>2</sub> 及びNO <sub>x</sub> の排出量が軽減される。 ・耐震強化岸壁の整備により、災害活動時の拠点港として地域全体の防災機能の向上に寄与することができる。 ・背後の荷主等事業者の物流機能の効率化が促進され、地域産業の競争力の向上を図ることができる。	継続	中国地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 中村謙治)
久手港 久手地区 防波堤整備事業 島根県	再々評価	25	28	【内訳】 作業コストの削減便益：25億円 その他の便益：3.1億円  【主な根拠】 平成31年度小型船利用予測隻数：62隻	25	1.1	・防波堤の整備により、港内に静穏域が確保され、荷役・係留の安全性が向上する。 ・漁業活動が安定することにより、漁業従事者の生活が向上し、基盤産業である水産業の振興に寄与する。	継続	中国地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 中村謙治)

笠岡港 神島外浦地区 小型船だまり整備事業 岡山県	再々評価	21	30	【内訳】 業務コストの削減便益：12億円 作業コストの削減便益：18億円 その他の便益：0.4億円  【主な根拠】 平成20年度小型船利用予測隻数：101隻	27	1.1	・安定的な漁業活動が可能となり、漁業従事者の生活向上が図られ、基盤産業としての水産業の発展に寄与する。 ・背後用地に荷さばき施設を整備し、地域の賑わい空間が創出され、地域の活性化が図られる。 ・滞船の解消により、湾内の海難事故が抑制される	継続	中国地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 中村謙治)
土生港 土生地地区・箱崎地区 小型船だまり整備事業 広島県	再々評価	29	215	【内訳】 業務コストの削減便益：63億円 作業コストの削減便益：151億円 その他の便益：1.0億円  【主な根拠】 平成24年度小型船利用予測隻数：112隻	33	6.5	・小型船だまりの適正な整備により、船舶同士の輻輳が緩和され、海難の減少を図ることができる。 ・バリアフリー化した施設整備を行うことで、作業の安全化が図られる。	継続	中国地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 中村謙治)
小用港 本小用地区・ウシイン地区 旅客対応ターミナル整備・小型船だまり整備事業 広島県	10年継続中	55	239	【内訳】 移動コストの削減便益：88億円 業務コストの削減便益：22億円 作業コストの削減便益：111億円 その他の便益：18億円  【主な根拠】 平成19年度予測旅客利用者数：100万人/年 平成24年度小型船利用予測隻数：48隻	57	4.2	・フェリー接岸時における旅客の安全性・利便性の向上が図られる。 ・旅客ターミナルの整備により、賑わいが発生し、交流機会の増加に寄与することができる。 ・小型船だまりの適正な整備により、係留場所の特定化がなされ、係留・保管の安全性の向上を図ることができる。	継続	中国地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 中村謙治)
岩国港 室の木地区 国内物流ターミナル整備事業 山口県	再々評価	95	127	【内訳】 輸送コストの削減便益：123億円 その他の便益：3.6億円  【主な根拠】 平成22年度予測取扱貨物量：20万トン/年	113	1.1	・港湾貨物の輸送の効率化により、CO <sub>2</sub> 及びNO <sub>x</sub> の排出量が軽減される。 ・背後の荷主等事業者の物流機能の効率化が促進され、地域産業の競争力の向上を図ることができる。 ・臨港道路の整備やその他施設整備と相まって、各ふ頭毎の外内貨物流の機能分担が明確化され、効率的なふ頭利用による物流港湾機能の強化が図られる。	継続	本省港湾局 計画課 (課長 富田英治)
由宇港 港町地区 国内物流ターミナル整備事業 山口県	再々評価	42	52	【内訳】 輸送コストの削減便益：51億円 その他の便益：0.9億円  【主な根拠】 平成25年度予測取扱貨物量：7万トン/年	47	1.1	・港湾貨物の輸送の効率化により、CO <sub>2</sub> 及びNO <sub>x</sub> の排出量が軽減される。 ・ターミナルの整備により、沿道における騒音や振動が軽減される。 ・背後の荷主等事業者の物流機能の効率化が促進され、地域産業の競争力の向上を図ることができる。	継続	中国地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 中村謙治)
鳥取港 西浜地区 港湾緑地整備事業 鳥取県	再々評価	17	40	【内訳】 環境の改善便益：2.9億円 交流機会の増加便益：37億円  【主な根拠】 周辺地域世帯数 1,782世帯 港湾来訪者見込 114千人/年	26	1.6	背後地区には地形的な制約から周辺住民の避難場所の確保が困難な状況にあったが、鳥取市地域防災計画（H10.3）に避難緑地として位置づけられ、防災時の集合スペースや救援活動など多目的に利用できるスペースが確保可能となった。	継続	本省港湾局 環境・技術課 環境整備計画室 (室長 八尋明彦)
浜田港 長浜地区 港湾緑地整備事業 島根県	10年継続中	13	24	【内訳】 環境の改善便益等：24億円  【主な根拠】 周辺地域世帯数 45,514世帯	15	1.6	・防災時の避難地となる集合スペース、救援活動など多目的に利用できるオープンスペースが確保されることで、背後地域の被害が軽減し、安全性向上が図られる。	継続	本省港湾局 環境・技術課 環境整備計画室 (室長 八尋明彦)
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	300	【内訳】 処分コストの削減便益：218億円 その他の便益：82億円  【主な根拠】 処分容量：4,000千m <sup>3</sup>	167	1.8	・浚渫土処分場を確保し、計画的な航路浚渫を行うことにより、船舶航行の安全性の向上が図れる。 ・内陸部の住工混在の解消に資する土地の確保が出来る	継続	中国地方整備局 港湾空港部 海洋環境・技術課 (課長 島崎正寛)

横田港 坊地地区 港湾緑地整備事業 広島県	10年 継続中	5.1	7.6	【内訳】 環境の改善便益：0.12億円 交流機会の増加便益：4.8億円 その他の便益：2.7億円  【主な根拠】 周辺地域世帯数 363世帯 港湾来訪者見込：84千人/年	5.7	1.3	・港湾緑地の整備により、 樹木がCO2を吸収し、地球 温暖化が軽減される。 ・災害時の救援活動の拠点 及び被災者の避難地が確保 されることで、背後地域の 被害が軽減し、安全性向上 が図られる。	継続	中国地方整備局 港湾空港部 海洋環境・技術課 (課長 島崎正寛)
徳山下松港 徳山 地区 港湾緑地整備事業 山口県	再々評価	13	55	【内訳】 交流機会の増加便益：55億円  【主な根拠】 港湾来訪者見込：176千人/年	18	3.1	・周囲が工業地域のため、 整備を行うことにより良好 な景観形成が図られる。 ・駅周辺の再開発計画とと もに港を活かした整備を進 めることで交流拠点都市の 形成が図られる。	継続	本省港湾局 環境・技術課 環境整備計画室 (室長 八尋明彦)
男木港 中央地区 離島ターミナル・ 小型船だまり整備 事業 高松市	10年 継続中	12	18	【内訳】 輸送コストの削減便益：16億円 作業コストの削減便益：1.6億円  【主な根拠】 平成20年度予測取扱貨物量： 104千ト/年 予想旅客数：47千人/年	15	1.2	・就航率が向上すること により、より多くの観光客の 入島が見込まれることか ら、地域振興が図られる。 ・定期船と漁船の輻輳が緩 和され、港内の安全性が向 上する。 ・定期船乗降時の安全性や 利便性が向上し、島民の生 活物資の安定的な搬入が可 能となる。	継続	四国地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 宮津智文)
室本港 室本地区 小型船だまり整備 事業 観音寺市	再々評価	19	33	【内訳】 作業コストの削減便益：22億円 安全性の向上便益：11億円 その他の便益：0.10億円  【主な根拠】 平成24年度小型船利用予測隻 数：152隻	26	1.3	・遊漁船が集約され、海洋 性レクリエーション機会が 増加する。 ・小型船同士の輻輳が緩和 され、港内の安全性が向上 する。 ・漁業活動の作業効率が向 上し、水産品の価値低下が 回避される。	継続	四国地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 宮津智文)
伯方港 木浦地区 小型船だまり整備 事業 愛媛県	再々評価	52	64	【内訳】 業務コストの削減便益：33億円 作業コストの削減便益：31億円 その他の便益：0.20億円  【主な根拠】 平成27年度小型船利用予測隻 数：333隻	56	1.1	・小型船と貨物船・定期船 を分離集約することによ り、既存ターミナルの効率 化が図られる。 ・小型船と貨物船・定期船 の輻輳が緩和され、港内の 安全性が向上する。 ・漁業関連用地の確保によ り、住宅地との分離が図ら れ、周辺住環境の向上が期 待できるとともに、水産業 の振興が図られ、地域の活 性化に寄与する。	継続	四国地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 宮津智文)
徳島小松島港 沖 洲地区 港湾緑地整備事業 徳島県	10年 継続中	9.9	17	【内訳】 環境改善の便益：4.8億円 交流機会の増加便益：11億円 その他の便益：0.70億円  【主な根拠】 港湾就労者数：3,036人 港湾来訪者見込：338千人/ 年	10	1.7	・防災時の避難地となる集 合スペースに 利用できるオープンスペ ースを確保される。 ・港湾緑地の整備により、 樹木等による CO <sub>2</sub> の吸収により、地球温 暖化が軽減さ れる。	継続	本省港湾局 環境・技術課 環境整備計画室 (室長 八尋明彦)
観音寺港 観音寺 地区 廃棄物海面処分場 整備事業 香川県	10年 継続中	72	147	【内訳】 処分コスト削減便益：107億 円 その他の便益：40億円  【主な根拠】 処分容量：2,455千m <sup>3</sup>	89	1.6	・浚渫土等の発生場所に近 い処分地を確保すること により、CO <sub>2</sub> 及びNOxの排出 量が軽減される。 ・背後圏から排出される、廃 棄物等の運搬経路の短縮に より、CO <sub>2</sub> 等の排出量及び沿 道の騒音等が軽減される。	継続	四国地方整備局 港湾空港部 海洋環境・技術課 (課長 細谷重勝)
内海港 草壁地区 廃棄物海面処分場 整備事業 香川県	10年 継続中	35	88	【内訳】 処分コスト削減便益：43億円 その他の便益：45億円  【主な根拠】 処分容量：1,016千m <sup>3</sup>	46	1.9	・浚渫土等の発生場所に近 い処分地を確保すること により、CO <sub>2</sub> 及びNOxの排出 量が軽減される。 ・背後圏から排出される、廃 棄物等の運搬経路の短縮に より、CO <sub>2</sub> 等の排出量及び沿 道の騒音等が軽減される。	継続	四国地方整備局 港湾空港部 海洋環境・技術課 (課長 細谷重勝)

高知港 三里地区 港湾緑地整備事業 高知県	10年 継続中	-	-	-	-	-	-	評価 手続中	本省港湾局 環境・技術課 環境整備計画室 (室長 八尋明彦)
呼子港 先方地区 旅客船ターミナル 整備事業 佐賀県	再々評価	51	72	【内訳】 移動コストの削減便益：5.4億円 安全性の向上便益：17億円 交流機会増加便益：48億円 その他の便益：1.7億円  【主な根拠】 平成29年度予測利用旅客数： 221千人/年	60	1.2	・先方地区に旅客船ターミナルが集約されることにより、利用客の利便性の向上を図ることができる。 ・本土と離島との交流機会が増加し、離島地域の生活の利便性の向上を図ることができる。 ・埋立材として、佐賀県内の建設発生土を利用することにより、最終処分場としての機能を有する。	継続	九州地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 白井正興)
島原港 内港霊南地区 小型船だまり整備 事業 長崎県	再々評価	15	30	【内訳】 作業コストの削減便益：30億円  【主な根拠】 平成22年度 小型船利用予測 隻数：281隻	21	1.4	・本港霊南地区港内の小型船を適切に係留することが可能となり、漁業活動の効率化が図られる。 ・係留施設背後の用地確保により効率的に漁業活動ができ、労働環境の改善が図られる。 ・本港霊南地区の漁業活動が安定することにより、漁業従事者の生活の向上が図られ、基盤産業としての水産業の発展に寄与する。	継続	九州地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 白井正興)
小長井港 築切地区 国内物流ターミナル 整備事業 長崎県	再々評価	11	51	【内訳】 輸送コストの削減便益：50億円 その他の便益：0.64億円  【主な根拠】 平成21年度予測取扱貨物量： 29.6万トン/年	11	4.4	・港湾貨物の輸送の効率化により、CO <sub>2</sub> 及びNO <sub>x</sub> 等の排出量が軽減される。 ・防波堤の整備により、港内や港口静穏度が改善され、船舶の港内就航時や入出港時の安全性向上を図ることができる。 ・築切地区背後の荷主等事業者の物流効率化を支援することにより、地域産業の安定・発展に寄与する。	継続	九州地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 白井正興)
仁田港 仁田地区 小型船だまり整備 事業 長崎県	再々評価	23	60	【内訳】 走行時間短縮便益：2.6億円 作業コストの削減便益：57億円  【主な根拠】 平成21年度 小型船利用予測 隻数：95隻	34	1.8	・小型船の安全な係留と効率的な漁業活動が図られる。 ・仁田地区の漁業活動が安定することにより、漁業従事者の生活の向上が図られ、基盤産業としての水産業の発展に寄与する。 ・道路改良を行うことにより、仁田港利用者の交通の安全性が確保できる。	継続	九州地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 白井正興)
曾ノ浦港 位ノ端地区 小型船だまり整備 事業 長崎県	再々評価	28	80	【内訳】 輸送コストの削減便益：3.6億円 作業コストの削減便益：76億円  【主な根拠】 平成21年度小型船利用予測 隻数：93隻	35	2.3	・位ノ端地区港内の小型船を適切に係留することが可能となり、漁業活動の効率化が図られる。 ・港口付近の静穏度を確保することにより、小型船舶の入出港時の安全性が向上する。 ・位ノ端地区の漁業活動が安定することにより、漁業従事者の生活の向上が図られ、基盤産業としての水産業の発展に寄与する。	継続	九州地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 白井正興)
長崎港 香焼地区 小型船だまり整備 事業 長崎県	その他	31	75	【内訳】 輸送コストの削減便益：23億円 作業コストの削減便益：51億円 その他の便益：0.63億円  【主な根拠】 平成23年度小型船利用予測 隻数：213隻	35	2.2	・小型船の安全な係留と効率的な漁業活動が図られる。 ・香焼地区の漁業活動が安定することにより、漁業従事者の生活の向上が図られ、基盤産業としての水産業の発展に寄与する。 ・香焼地区において、小型船と旅客船を分離して適正に収容することが可能になり、労働環境の改善が図られる。	継続	本省港湾局 計画課 (課長 富田英治)

長州港 破魔弓地区 小型船だまり整備 事業 熊本県	10年 継続中	31	42	【内訳】 業務コストの削減便益：6.2億円 作業コストの削減便益：8.6億円 その他の便益：27億円  【主な根拠】 平成24年度小型船利用予測隻 数：127隻	32	1.3	・破魔弓地区港内の小型船 を適切に保留することが可 能となり、漁業活動の効率 化が図られる。 ・破魔弓地区の漁業活動が 安定化することにより、漁 業従事者の生活の向上が図 られ、基盤産業としての水 産業の発展に寄与する。 ・港口付近の静穏度を確保 することにより、小型船舶 の出入港時の安全性が向上 する。	継続	九州地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 白井正興)
国東港 熊毛地区 小型船だまり整備 事業 大分県	再々評価	5.4	9.0	【内訳】 業務コストの削減便益：6.8億円 作業コストの削減便益：2.2億円  【主な根拠】 平成24年度小型船利用予測隻 数：19隻	6.6	1.4	・熊毛地区係留施設背後の 用地確保により効率的に漁 業活動を行うことができ、 労働環境の改善が図られ る。 ・漁業活動が安定すること により、漁業従事者の生活 の向上が図られ、基盤産業 としての水産業の発展に寄 与する。 ・港口付近の静穏度を確保 することにより、小型船舶 の出入港時の安全性が向上 する。	継続	九州地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 白井正興)
別府港 北浜地区 小型船だまり整備 事業 大分県	その他	35	104	【内訳】 環境の改善便益：82億円 交流機会の増加便益：20億円 その他の便益：1.3億円  【主な根拠】 平成21年度予測利用者数：29 千人/年	36	2.9	・別府港北浜地区に点在す る不法係留船を集約するこ とにより、観光都市として の都市環境の改善が図られ る。 ・景観性の向上により地元 の観光産業の振興に寄与す る。 ・港内の小型船を適切に保 留・保管することが可能と なり、港内の安全性及び港 湾活動の効率化が図られ る。	継続	本省港湾局 計画課 (課長 富田英治)
油津港 東地区 多目的国際ターミ ナル整備事業 宮崎県	再々評価	488	1,136	【内訳】 輸送コストの削減便益：426億円 安全性の向上便益：702億円 その他の便益：9.0億円  【主な根拠】 平成24年度予測取扱貨物量： 95万トン/年	988	1.2	・油津港東地区に多目的国 際ターミナルを整備するこ とにより、背後の荷主等事 業者の物流機能の高度化、 効率化が促進され、地域産 業の国際競争力の向上を図 ることができる。 ・防波堤を整備すること により、航行船舶の安全の確 保、海上輸送の効率化が図 られる。 ・港湾貨物の輸送の効率化 により、CO <sub>2</sub> 及びNO <sub>x</sub> の排出 量が軽減される。	継続	本省港湾局 計画課 (課長 富田英治)
大里港 大里地区 離島ターミナル整 備事業 三島村	再々評価	89	192	【内訳】 輸送・移動コストの削減便益： 1.5億円 安全性の向上便益：191億円  【主な根拠】 平成29年度予測取扱貨物量： 1.5万トン/年 平成29年度予測利用旅客数： 4.9千人/年	120	1.6	・大里地区に防波堤が整備 されることにより、港内静 穏度が高まり、操船や係 船、荷役での安全性が向上 する。また、村営定期船み しまの就航率が向上し、島 民の生活安定に寄与するこ とができる。 ・港湾貨物の輸送の効率化 により、二酸化炭素(CO <sub>2</sub> ) 及び窒素酸化物(NO <sub>x</sub> )の排出 量が削減される。	継続	九州地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 白井正興)
下関港 あるか ぼーと地区(東港) 港湾緑地整備事業 下関市	再々評価	-	-	-	-	-	-	評価 手続中	本省港湾局 環境・技術課 環境整備計画室 (室長 八尋明彦)
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	848	【内訳】 処分コストの削減便益：763 億円 その他の便益：85億円  【主な根拠】 処分容量：9,100千m <sup>3</sup>	435	2.0	・廃棄物の輸送の効率化に より、CO <sub>2</sub> 及びNO <sub>x</sub> 等の排出 量が軽減される。 ・事業により新たに創出さ れる埋立地の有効利用によ り地域の振興が図られる。	継続	本省港湾局 環境・技術課 環境整備計画室 (室長 八尋明彦)

佐伯港 大入島東地区 廃棄物海面処分場 整備事業 大分県	10年 継続中	47	49	【内訳】 処分コストの削減便益：44億円 その他の便益：5.1億円  【主な根拠】 処分容量：730千m3	44	1.1	・運搬距離が近距離になることによる排出ガスの減少 ・運搬経路が短くなることによる沿道騒音の軽減 ・背後の生活圏の経済滑動が促進されることによる地方税・国税の増加	継続	本省港湾局 環境・技術課 環境整備計画室 (室長 八尋明彦)
日奈久港 日奈久地区 環境緑地整備事業 熊本県八代市	再々評価	5.0	8.7	【内訳】 環境の改善便益：0.21億円 交流機会の増加便益：8.5億円  【主な根拠】 周辺地域世帯数：594世帯 港湾来訪者見込：71千人/年	6.0	1.5	・交流機会の増加に伴い、来訪者の増加に繋がり、地域経済振興が図られる。 ・砂浜での親水緑地により港湾及び水に親しむ場所が確保される。 ・既設防波堤は登録文化財に指定予定であり、地元小中学生に歴史教育の場を提供できる。	継続	九州地方整備局 港湾空港部 海洋環境・技術課 (課長 石貫國郎)
日出港 尖地区 港湾緑地整備事業 大分県	10年 継続中	-	-	-	-	-	-	評価 手続中	本省港湾局 環境・技術課 環境整備計画室 (室長 八尋明彦)
那覇港 浦添ふ頭地区 国内物流ターミナル 整備事業 那覇港管理組合	10年 継続中	139	184	【内訳】 移動コストの削減便益：182億円 その他の便益：2億円  【主な根拠】 平成27年度予測取扱貨物量： 51万ト/年	126	1.5	・港湾貨物の輸送効率化により、CO <sub>2</sub> 及びNO <sub>x</sub> の排出量が軽減される。 ・立地企業の事業規模拡大及び新たな進出企業の誘致。 ・防波堤整備により静穏度が増すことで、輸送の信頼性及び安全性が向上する。	継続	本省港湾局 計画課 (課長 富田英治)
那覇港 那覇ふ頭地区 臨港道路整備事業 那覇港管理組合	再々評価	131	292	【内訳】 走行時間短縮便益：276億円 走行経費削減便益：11億円 交通事故減少便益：5億円  【主な根拠】 平成24年度予測交通量： 12,400台/日	249	1.2	・港湾貨物の輸送効率化により、CO <sub>2</sub> 及びNO <sub>x</sub> の排出量が軽減される。 ・運送の定時制・安定性が向上すると共に、運送スケジュール設定の自由度が増し、スケジュール改善に際しても優位になる。 ・海洋レクリエーション施設へのアクセシビリティや来訪者の利便性が向上することにより、臨海部における海洋観光ゾーンの拠点として、観光産業の促進が図られる。	継続	本省港湾局 計画課 (課長 富田英治)
中城湾港 西原与那原地区 港湾環境整備事業 沖縄県	10年 継続中	101	160	【内訳】 交流機会の増加便益：149億円 その他の便益：11億円  【主な根拠】 港湾来訪者見込：694千人/年	113	1.4	・大規模災害時の防災・避難に利用される港湾緑地の整備により、災害時の救援活動の拠点及び被災者の避難地が確保され、背後地域の被害が軽減する。 ・港湾緑地の整備により、樹木がCO <sub>2</sub> を吸収し、地球温暖化が軽減される。	継続	本省港湾局 環境・技術課 環境整備計画室 (室長 八尋明彦)

【空港整備事業】

(直轄事業)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	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						
徳島飛行場滑走路 延長事業 四国地方整備局 大阪航空局	10年 継続中	383	548	<p>【内訳】 利用者便益：164億円 (時間短縮・費用低減) 供給者便益：244億円 その他便益：60億円 残存価値：80億円</p> <p>【主な根拠】 需要予測結果：924千人(平成22年度)</p>	387	1.4	<ul style="list-style-type: none"> <li>・大型機の就航による朝夕便及び繁忙期における混雑の解消</li> <li>・長距離の国際チャーター便が大型機により就航可能</li> <li>・滑走路の延長による離発着時の安全性の向上及び運航の信頼性の向上</li> <li>・滑走路の延長による災害時における緊急輸送能力の増強</li> <li>・ターミナル施設の移転によって現ターミナル周辺地域における航空機騒音が低減し、周辺住民の生活環境が向上</li> <li>・首都圏との日帰り業務の需要に着実に対応するなど、主要都市とのアクセス向上に伴い、企業活動の活性化と産業誘致の可能性を創出</li> </ul>	継続	本省航空局 飛行場部計画課 (課長 森川雅行)

【都市・幹線鉄道整備事業】

(地下高速鉄道整備事業、ニュータウン鉄道等整備事業)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	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						
横浜市4号線 日吉～中山間 (13.1km) 横浜市	10年 継続中	2,500	2,841	<p>【内訳】 利用者便益：2,440億円 供給者便益：140億円 環境等改善便益：14億円 残存価値：246億円</p> <p>【主な根拠】 北山田・目黒間の所要時間 約15分短縮 (約55分→約40分)</p>	2,597	1.1	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本事業は、横浜市の長期ビジョンである「ゆめはま21プラン」において横浜環状鉄道の一區間として位置付けられている。また、港北ニュータウン開発事業と密接な関係にある。</li> </ul>	継続	本省鉄道局財務課 (課長 櫻井 俊樹)

【新幹線鉄道整備事業】

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	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						
東北新幹線 八戸～新青森間 独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構	10年 継続中	4,590	8,920	<p>【内訳】 利用者便益：2,915億円 供給者便益：5,925億円 残存価値：80億円</p> <p>【主な根拠】 東京・青森間の所要時間 約40分短縮 (約4時間→約3時間20分)</p>	4,810	1.9	<ul style="list-style-type: none"> <li>・沿線地域における消費活動の活性化、設備投資の活性化などによる経済波及効果。</li> <li>・豪雪地域における定時性の確保。</li> <li>・滞在可能時間の増加。</li> </ul>	継続	本省鉄道局 施設課 (課長 米澤 朗)
北陸新幹線 長野～金沢間 独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構	10年 継続中	15,700	19,970	<p>【内訳】 利用者便益：8,890億円 供給者便益：10,700億円 残存価値：380億円</p> <p>【主な根拠】 東京・金沢間の所要時間 約1時間20分短縮 (約3時間50分→約2時間30分)</p>	15,340	1.3	<ul style="list-style-type: none"> <li>・沿線地域における消費活動の活性化、設備投資の活性化などによる経済波及効果。</li> <li>・豪雪地域における定時性の確保。</li> <li>・滞在可能時間の増加。</li> </ul>	継続	本省鉄道局 施設課 (課長 米澤 朗)



【公営住宅整備事業等】

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	計画戸数 (戸)	事業の進捗状況			対応方針	担当課 (担当課長名)
				供給戸数 (戸)	建設中 (戸)	計画期間		
宮園団地公営住宅 整備事業 北海道幌延町	10年継続 中	17.2	98	74	24	H8～H21	・継続して事業を実施	継続 北海道開発局 事業振興部 都市住宅課 (課長 小町谷信 彦)
横須賀団地公営住 宅整備事業 宮城県大崎市	10年継続 中	7.1	55	8	0	H7～H28	・継続して事業を実施	継続 東北地方整備局 都市・住宅整備課 (課長 岩崎宏 和)
松ヶ丘団地建替事 業 秋田県にかほ市	再々評価	17	102	90	0	H4～H20	・継続して事業を実施	継続 東北地方整備局 都市・住宅整備課 (課長 岩崎宏 和)
柴宮団地公営住宅 整備事業 福島県	10年継続 中	20	94	82	12	H8～H22	・継続して事業を実施	継続 東北地方整備局 都市・住宅整備課 (課長 岩崎 宏 和)
見和アパート公営 住宅整備事業 茨城県	再々評価	72	122	392	45	H4～H19	・継続して事業を実施	継続 関東地方整備局 住宅整備課 (課長 高木直人 )
藤田住宅公営住宅 整備事業 茨城県坂東市	10年継続 中	23	144	104	0	H9～H20	・2棟40戸の建設を残して 事業を中断	中止 関東地方整備局 住宅整備課 (課長 高木直人 )
広瀬第五団地公営 住宅整備事業 群馬県前橋市	10年継続 中	44	256	216	40	H9～H19	・継続して事業を実施	継続 関東地方整備局 住宅整備課 (課長 高木直人 )
下郷土団地公営住 宅整備事業 長野県	10年継続 中	16.2	90	66	0	H9～H20	・1棟24戸の建設を残して 事業を中断	中止 関東地方整備局 住宅整備課 (課長 高木直人 )
上松東団地公営住 宅整備事業 長野県長野市	再々評価	55	219	115	0	H3～H22	・継続して事業を実施	継続 関東地方整備局 住宅整備課 (課長 高木直人 )
諏訪間団地公営住 宅整備事業 福井県永平寺町	10年継続 中	11.3	42	21	0	H7～H21	・継続して事業を実施	継続 近畿地方整備局 住宅整備課 (課長 勝又賢人 )
ウットゥン串木野団 地公営住宅整備事業 鹿児島県いちき串 木野市	10年継続 中	21.8	96	32	2	H9～H25	・継続して事業を実施	継続 九州地方整備局 都市・住宅整備課 (課長 角田陽 介)

【住宅地区改良事業】

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	進捗状況	事業を巡る社会情勢等 の変化の有無	供用開始された改良 住宅の利用状況	コスト縮減や代替案立案等 の可能性	対応方針	担当課 (担当課長名)
長橋地区住宅地区 改良事業 大阪府大阪市	10年継続 中	121	<ul style="list-style-type: none"> <li>・用地取得率 66.3%</li> <li>・不良住宅除却 率77.7%</li> <li>・改良住宅建設 率43.8%</li> </ul> 大型地権者の補償交渉が難航しているが、積極的な交渉に努め、H22の事業収束に向け、着実に事業進捗を図る。	南海・東南海地震などの大規模地震の発生が危惧されるなか、まちの防災性・住宅の耐震性など安全・安心に関わる市民の意識が、より一層高まっている。	順次、改良事業による従前居住者の移転を進めている。 H12共用開始47戸 H18(H19.3月)共用開始予定31戸	コスト縮減：今後の改良住宅建設にかかる費用については、大阪市公共工事コスト縮減にかかる実施方針(H16年3月策定)に定められた工事コストの削減を図る 代替案立案の可能性：無	継続	近畿地方整備局 住宅整備課 (課長 勝又 賢 人)

【住宅市街地基盤整備事業】

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	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						
盛岡駅西口・盛岡南									
向中野飯岡新田 線他4路線(区画) 岩手県	10年継続 中	41	8,634	【内訳】 走行時間短縮便益:8,348億 円 走行経費減少便益:192億円 交通事故減少便益:94億円 【主な根拠】 計画交通量:55,876台/日	291	29.7	住宅地事業・施設整備の 進捗状況等	継続	東北地方整備局 都市・住宅整備課 (課長 岩崎宏 和)
秋田新都市									
上北手雄和線 (街路) 秋田市	再々評価	4.3	35	【内訳】 走行時間短縮便益:55億円 走行経費減少便益:9.6億円 交通事故減少便益:-6.8億 円 【主な根拠】 計画交通量:11,800台/日	12	2.9	住宅地事業・施設整備の 進捗状況等	継続	東北地方整備局 都市・住宅整備課 (課長 岩崎宏 和)
下高井地区									
下高井・野々井 線(街路) 取手市	再々評価	44	68	【内訳】 走行時間短縮便益:59億円 走行経費減少便益:9.6億円 交通事故減少便益:-0.43億 円 【主な根拠】 計画交通量:10,637台/日	53	1.3	住宅地事業・施設整備の 進捗状況等	継続	関東地方整備局 住宅整備課 (課長 高木直 人)
コモンシティ十 王・城の丘									
市道屋敷前風早 線(地方道) 日立市	10年継続 中	11	17	【内訳】 走行時間短縮便益:15億円 走行経費減少便益:2.5億円 交通事故減少便益:-0.02億 円 【主な根拠】 計画交通量:7,150台/日	12	1.4	住宅地事業・施設整備の 進捗状況等	継続	関東地方整備局 住宅整備課 (課長 高木直 人)
下日出谷東外2									
西側大通り線 (区画) 埼玉県	10年継続 中	23	283	【内訳】 走行時間短縮便益:280億円 走行経費減少便益:9.5億円 交通事故減少便益:-6.4億 円 【主な根拠】 計画交通量:41,000台/日	51	5.5	住宅地事業・施設整備の 進捗状況等	継続	関東地方整備局 住宅整備課 (課長 高木直 人)
川田谷泉線(区 画) 埼玉県	10年継続 中	8.1	386	【内訳】 走行時間短縮便益:373億円 走行経費減少便益:8.9億円 交通事故減少便益:4.0億円 【主な根拠】 計画交通量:46,000台/日	112	3.4		継続	
西大袋土地区画整 理									
大袋西口線他1 路線(区画) 越谷市	10年継続 中	45	950	【内訳】 走行時間短縮便益:901億円 走行経費減少便益:23億円 交通事故減少便益:26億円 【主な根拠】 計画交通量:43,000台/日	119	8.0	住宅地事業・施設整備の 進捗状況等	継続	関東地方整備局 住宅整備課 (課長 高木直 人)
三郷中央土地区画 整理									
新和吉川線他3 路線(区画) 埼玉県	10年継続 中	79	1,772	【内訳】 走行時間短縮便益:1,732億 円 走行経費減少便益:66億円 交通事故減少便益:-26億円 【主な根拠】 計画交通量:10,000台/日	165	10.7	住宅地事業・施設整備の 進捗状況等	継続	関東地方整備局 住宅整備課 (課長 高木直 人)

八潮南部土地区画整理											
坊三郷線（区画） 八潮市	10年継続中	51	300	【内訳】 走行時間短縮便益：288億円 走行経費減少便益：8.1億円 交通事故減少便益：3.5億円 【主な根拠】 計画交通量：10,000台/日	112	2.6			継続		
坊三郷線他1路線（区画） 埼玉県	10年継続中	52	668	【内訳】 走行時間短縮便益：601億円 走行経費減少便益：19億円 交通事故減少便益：48億円 【主な根拠】 計画交通量：10,000台/日	118	5.6	住宅地事業・施設整備の進捗状況等		継続	関東地方整備局 住宅整備課 （課長 高木直人）	
坊三郷線他2路線（区画） 埼玉県	10年継続中	64	1,498	【内訳】 走行時間短縮便益：1,443億円 走行経費減少便益：56億円 交通事故減少便益：-0.15億円 【主な根拠】 計画交通量：10,000台/日	176	8.5			継続		
日向の杜タウン											
県道横芝山武線（地方道） 千葉県	10年継続中	26	34	【内訳】 走行時間短縮便益：32億円 走行経費減少便益：1.1億円 交通事故減少便益：0.80億円 【主な根拠】 計画交通量：4,100台/日	23	1.5	住宅地事業・施設整備の進捗状況等		継続	関東地方整備局 住宅整備課 （課長 高木直人）	
座生他2											
清水公園駅前線（街路） 野田市	10年継続中	27	76	【内訳】 走行時間短縮便益：67億円 走行経費減少便益：9.0億円 交通事故減少便益：0.20億円 【主な根拠】 計画交通量：7,800台/日	29	2.6	住宅地事業・施設整備の進捗状況等		継続	関東地方整備局 住宅整備課 （課長 高木直人）	
佐倉寺崎土地区画整理											
一級利根川（印旛放水路（高崎川））（河川） 千葉県	再々評価	29	162	【内訳】 被害防止便益：162億円 【主な根拠】 浸水軽減戸数：472戸 浸水軽減面積：87ha	102	1.6	住宅地事業・施設整備の進捗状況等		継続	関東地方整備局 住宅整備課 （課長 高木直人）	
潤井戸土地区画整理											
二級河川神崎川（河川） 市原市	10年継続中	24	40	【内訳】 被害防止便益：40億円 【主な根拠】 浸水軽減戸数：183戸 浸水軽減面積：121ha	8.2	4.8	住宅地事業・施設整備の進捗状況等		継続	関東地方整備局 住宅整備課 （課長 高木直人）	
飯重											
市道I-32号線（地方道） 佐倉市	再々評価	65	177	【内訳】 走行時間短縮便益：167億円 走行経費減少便益：9.0億円 交通事故減少便益：1.3億円 【主な根拠】 計画交通量：13,500台	82	2.2	住宅地事業・施設整備の進捗状況等		継続	関東地方整備局 住宅整備課 （課長 高木直人）	
茂原市大芝他4地区											
二級河川一宮川（河川） 千葉県	再々評価	117	106	【内訳】 被害防止便益：106億円 【主な根拠】 浸水軽減戸数：398戸 浸水軽減面積：235ha	78	1.4	住宅地事業・施設整備の進捗状況等		継続	関東地方整備局 住宅整備課 （課長 高木直人）	

都営戸山団地													
補助第74号線 (街路) 東京都	再々評価	11.663	351	【内訳】 走行時間短縮便益：22億円 走行経費減少便益：0.15億円 交通事故減少便益：-0.19億円 【主な根拠】 計画交通量：22,000台/日	153	2.3	住宅地事業・施設整備の 進捗状況等	継続	関東地方整備局 住宅整備課 (課長 高木直人)				
都営高木団地													
立川都市計画道路 3・4・26号線 (街路) 東大和市	再々評価	6.0	121	【内訳】 走行時間短縮便益：89億円 走行経費減少便益：33億円 交通事故減少便益：0.37億円 【主な根拠】 計画交通量：8,000台/日	68	1.7	住宅地事業・施設整備の 進捗状況等	継続	関東地方整備局 住宅整備課 (課長 高木直人)				
船明地区													
船明西線(区画) 浜松市	10年継続 中	6	20	【内訳】 走行時間短縮便益：19億円 走行経費減少便益：0.51億円 交通事故減少便益：0.23億円 【主な根拠】 計画交通量：1,473台/日	6.4	3.1	住宅地事業・施設整備の 進捗状況等	継続	中部地方整備局 住宅整備課 (課長 杉浦美奈)				
浄水特定土地区画 整理													
浄水駅中央通り 線(区画) 愛知県	10年継続 中	24	45	【内訳】 走行時間短縮便益：37億円 走行経費減少便益：5.6億円 交通事故減少便益：1.9億円 【主な根拠】 計画交通量：14,800台/日	27	1.7	住宅地事業・施設整備の 進捗状況等	継続	中部地方整備局 住宅整備課 (課長 杉浦美奈)				
豊川西部土地区画 整理													
八幡線他1路線 (区画) 豊川市	10年継続 中	9.4	27	【内訳】 走行時間短縮便益：25億円 走行経費減少便益：0.59億円 交通事故減少便益：0.33億円 【主な根拠】 計画交通量：5,600台/日	4.4	6.1	住宅地事業・施設整備の 進捗状況等	継続	中部地方整備局 住宅整備課 (課長 杉浦美奈)				
森田北東部土地区 画整理													
下森田上野本町 線(区画) 福井市	10年継続 中	17	1,585	【内訳】 走行時間短縮便益：1,561億円 走行経費減少便益：37億円 交通事故減少便益：-13億円 【主な根拠】 計画交通量：3,880台/日	128	12.4	住宅地事業・施設整備の 進捗状況等	継続	近畿地方整備局 住宅整備課 (課長 勝又賢人)				
国際文化公園都市													
府道余野茨木線 (1工区)(地方 道)	10年継続 中	45	—	—	—	—	本路線は国際文化公園都市 (計画人口50,000人、施設人 口24,000人)へのアクセスを	継続	近畿地方整備局 住宅整備課 (課長 勝又賢人)				
府道茨木亀岡線 (2工区)(地方 道) 大阪府	再々評価	128	1,160	【内訳】 走行時間短縮便益：1,097億円 走行経費減少便益：45億円 交通事故減少便益：18億円 【主な根拠】 計画交通量：27,800台/日	183	6.3	住宅地事業・施設整備の 進捗状況等	継続	近畿地方整備局 住宅整備課 (課長 勝又賢人)				
長吉六反団地													
長吉東部1号公 園(都市公園) 大阪市	10年継続 中	32	75	【内訳】 利用価値：75億円 【主な根拠】 誘致距離：1.5km 誘致圏人口：10万人	39	1.9	住宅地事業・施設整備の 進捗状況等	継続	近畿地方整備局 住宅整備課 (課長 勝又賢人)				



渋谷南部地区住宅市街地総合整備事業 神奈川県大和市	10年継続中	チェックリストによる評価を実施。 当事業による老朽住宅除却によって災害時における建物の倒壊・延焼が防止され、また同時施工の土地区画整理事業の建替促進にも寄与し、良好な住環境が形成されること、また関係地権者の合意形成がなされていることなどから必要性が高く継続と判断した。	継続	住宅局 市街地住宅整備室 (室長 橋本公博)
川崎駅西口地区住宅市街地総合整備事業 神奈川県川崎市	再々評価	詳細評価を実施。(B/C=2.5) 老朽住宅団地や大規模工場跡地等の低未利用地を総合的に整備改善することにより、駅前という地区にふさわしい都市機能を持ったまちづくりを推進し、事業の完了も目前としていることから継続と判断した。	継続	関東地方整備局 住宅整備課 (課長 宮本和宏)
川崎下平間周辺地区住宅市街地総合整備事業 神奈川県川崎市	10年継続中	チェックリストによる評価を実施。 住環境の整備改善・防災性の強化・高齢化に適した社会づくりのため、引き続き老朽化した公営住宅の建替等の必要性が高いこと、また関係地権者の合意形成がなされていることなどから継続と判断した。	継続	関東地方整備局 住宅整備課 (課長 宮本和宏)
葵地区住宅市街地総合整備事業 愛知県名古屋市	再々評価	チェックリストによる評価を実施。(合併施行の土地区画整理事業のB/C=6.0) 当地区は老朽住宅が密集しており、主要道路以外は狭隘道路が多く救急活動に支障をきたしているため、当事業並びに土地区画整理事業によって道路の整備や老朽住宅の解消を図っているところである。火災・震災からの安全性の向上と共に、住環境の基礎水準を確保するためにも引き続き事業を進めることが必要であることから継続と判断した。	継続	住宅局 市街地住宅整備室 (室長 橋本公博)
高石駅西地区住宅市街地総合整備事業 大阪府高石市	10年継続中	チェックリストによる評価を実施。 大規模災害時における地区住民の安全・安心の確保を目的に土地区画整理事業と一体的整備を行っているが、引き続き防災性の向上等のため、老朽住宅の建替促進・街区道路の整備が必要とされている。地元自治会によるまちづくり懇談会において住民参加によるまちづくりの気運も高まっていることから継続と判断した。	継続	住宅局 市街地住宅整備室 (室長 橋本公博)
長田東部地区住宅市街地総合整備事業 兵庫県神戸市	10年継続中	チェックリストによる評価を実施。 阪神・淡路大震災により被害を受けた地区であるが、当事業などにより防災性の向上が図られつつある。災害に強く快適な住環境を確保したまちづくりを行うために引き続き未整備の地区防災道路などを整備する必要性が大きいこと、また関係地権者の合意形成がなされていることなどから継続と判断した。	継続	住宅局 市街地住宅整備室 (室長 橋本公博)
新長田地区住宅市街地総合整備事業 兵庫県神戸市	再々評価	チェックリストによる評価を実施。(合併施行の再開事業のB/C=1.7) 阪神・淡路大震災により被害を受けた地区であるが、当事業などにより防災性の向上が図られつつある。しかし未だ未設道の老朽住宅等が多く残っており居住環境の改善や防災性の向上のため、当事業の必要性が大きいことから継続と判断した。	継続	住宅局 市街地住宅整備室 (室長 橋本公博)
宇品地区住宅市街地総合整備事業 広島県広島市	10年継続中	チェックリストによる評価を実施。 当地区内では民間事業者による商業施設等が順次整備され高層複合住宅の整備も予定されているなど、市街化が今後進展していくことが見込まれている。当事業においては都市計画公園を残すのみとなっていること、良好な住環境を形成する上で公園は必要性が高いこと、また関係地権者の合意形成がなされていることなどから継続と判断した。	継続	中国地方整備局 都市・住宅整備課 (課長 山口陽)
江平地区住宅市街地総合整備事業 長崎県長崎市	10年継続中	チェックリストによる評価を実施。 老朽住宅の密集・公共施設の不足などにより、住環境を向上するために当事業による居住環境の整備や良質な住宅の供給が引き続き必要となること、また関係地権者の合意形成がなされていることなどから継続と判断した。	継続	住宅局 市街地住宅整備室 (室長 橋本公博)
ウッドタウン串木野地区住宅市街地総合整備事業 鹿児島県いちき串木野市	10年継続中	チェックリストによる評価を実施。 地区近辺には1Cが整備され、1Cを中心とした面的整備により近隣地域の人口増加が見込まれること、近年の入居に対する募集倍率も約10倍と依然として需要が高いことなどから良好な住宅団地の形成と人口定住促進の効果が見込まれ、当事業の有効性などが高まっていること、また関係地権者の合意形成がなされていることなどから継続と判断した。	継続	九州地方整備局 都市・住宅整備課 (課長 角田陽介)

【下水道事業】

※斜字体については、簡易比較法を採用しているため、B、Cそれぞれを年当たりの数値(億円/年)で記入している。

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	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						
今金町公共下水道事業(今金処理区) 北海道今金町	10年継続中	59	5.6	【内訳】 生活環境の改善 : 0.89 億円/年 便所の水洗化効果 : 4.7億 円/年 【主な根拠】 便益算定人口 : 0.53万人	3.1	1.8	・地元情勢、社会経済情勢及び自然環境条件等に大きな変化がなく、概ね計画通りであることから、順調に進捗している。等	北海道開発局 事業振興部都市住宅課 (課長 小町谷信彦)	
上湧別町特定環境保全公共下水道事業(上湧別処理区) 北海道上湧別町	10年継続中	83	5.7	【内訳】 生活環境の改善 : 1.3億 円/年 便所の水洗化効果 : 4.5億 円/年 【主な根拠】 便益算定人口 : 0.48万人	4.8	1.2	・地元情勢、社会経済情勢及び自然環境条件等に大きな変化がなく、概ね計画通りであることから、順調に進捗している。等	北海道開発局 事業振興部都市住宅課 (課長 小町谷信彦)	
湧別町特定環境保全公共下水道事業(湧別処理区) 北海道湧別町	10年継続中	55	3.0	【内訳】 生活環境の改善 : 0.73 億円/年 便所の水洗化効果 : 2.3億 円/年 【主な根拠】 便益算定人口 : 0.26万人	2.5	1.2	・地元情勢、社会経済情勢及び自然環境条件等に大きな変化がなく、概ね計画通りであることから、順調に進捗している。等	北海道開発局 事業振興部都市住宅課 (課長 小町谷信彦)	

更別村特定環境保全公共下水道事業（更別処理区） 北海道更別村	10年継続中	32	2.6	【内訳】 生活環境の改善 : 0.50 億円/年 便所の水洗化効果 : 2.1億 円/年 【主な根拠】 便益算定人口 : 0.20万人	1.8	1.5	・地元情勢、社会経済情勢及び自然環境条件等に大きな変化がなく、概ね計画通りであることから、順調に進捗している。等	継続	北海道開発局 事業振興部都市住宅課 （課長 小町谷 信彦）
六ヶ所村公共下水道事業（中部処理区） 青森県六ヶ所村	10年継続中	70	4.7	【内訳】 生活環境の改善 : 1.2億 円/年 便所の水洗化効果 : 3.5億 円/年 【主な根拠】 便益算定人口 : 0.46万人	4.4	1.1	・地元情勢、社会経済情勢及び自然環境条件等に大きな変化がなく、概ね計画通りであることから、順調に進捗している。等	継続	東北地方整備局 建政部都市・住宅 整備課 （課長 岩崎宏和 ）
外ヶ浜町特定環境保全公共下水道事業（三厩処理区） 青森県外ヶ浜町	10年継続中	58	3.2	【内訳】 生活環境の改善 : 0.84 億円/年 便所の水洗化効果 : 2.4億 円/年 【主な根拠】 便益算定人口 : 0.28万人	3.1	1.0	・地元情勢、社会経済情勢及び自然環境条件等に大きな変化がなく、概ね計画通りであることから、順調に進捗している。等	継続	東北地方整備局 建政部都市・住宅 整備課 （課長 岩崎宏和 ）
八幡平市公共下水道事業（西根処理区） 岩手県八幡平市	10年継続中	203	13	【内訳】 生活環境の改善 : 5.3億 円/年 便所の水洗化効果 : 7.7億 円/年 【主な根拠】 便益算定人口 : 1.2万人	9.8	1.3	・地元情勢、社会経済情勢及び自然環境条件等に大きな変化がなく、概ね計画通りであることから、順調に進捗している。等	継続	東北地方整備局 建政部都市・住宅 整備課 （課長 岩崎宏和 ）
軽米町特定環境保全公共下水道事業（軽米処理区） 岩手県九戸郡軽米町	10年継続中	58	3.6	【内訳】 生活環境の改善 : 0.92 億円/年 便所の水洗化効果 : 2.7億 円/年 【主な根拠】 便益算定人口 : 0.4万人	2.8	1.3	・地元情勢、社会経済情勢及び自然環境条件等に大きな変化がなく、概ね計画通りであることから、順調に進捗している。等	継続	東北地方整備局 建政部都市・住宅 整備課 （課長 岩崎宏和 ）
大崎市公共下水道事業（岩出山処理区） 宮城県大崎市	10年継続中	66	4.1	【内訳】 生活環境の改善 : 1.6億 円/年 便所の水洗化効果 : 2.5億 円/年 【主な根拠】 便益算定人口 : 0.68人	3.9	1.1	・地元情勢、社会経済情勢及び自然環境条件等に大きな変化がなく、概ね計画通りであることから、順調に進捗している。等	継続	東北地方整備局 建政部都市・住宅 整備課 （課長 岩崎宏和 ）
由利本荘市公共下水道事業（矢島処理区） 秋田県由利本荘市	その他	45	2.9	【内訳】 生活環境の改善 : 1.1億 円/年 便所の水洗化効果 : 1.8億 円/年 【主な根拠】 便益算定人口 : 0.40万人	2.7	1.1	・地元情勢、自然環境条件等に大きな変化がなく、概ね計画通りであることから、順調に進捗している。等	継続	東北地方整備局 建政部都市・住宅 整備課 （課長 岩崎宏和 ）
八峰町公共下水道事業（沢目処理区） 秋田県八峰町	10年継続中	-	-		-	-		評価手続 き中	東北地方整備局 建政部都市・住宅 整備課 （課長 岩崎宏和 ）
真室川町公共下水道事業（真室川処理区） 山形県真室川町	10年継続中	59	4.2	【内訳】 生活環境の改善 : 1.7億 円/年 便所の水洗化効果 : 2.5億 円/年 【主な根拠】 便益算定人口 : 0.50万人	4.0	1.1	・地元情勢、社会経済情勢及び自然環境条件等に大きな変化がなく、概ね計画通りであることから、順調に進捗している。等	継続	東北地方整備局 建政部都市・住宅 整備課 （課長 岩崎宏和 ）
大蔵村特定環境保全公共下水道事業（清水処理区） 山形県大蔵村	10年継続中	34	2.0	【内訳】 生活環境の改善 : 1.0億 円/年 便所の水洗化効果 : 1.1億 円/年 【主な根拠】 便益算定人口 : 0.20万人	1.9	1.1	・地元情勢、社会経済情勢及び自然環境条件等に大きな変化がなく、概ね計画通りであることから、順調に進捗している。等	継続	東北地方整備局 建政部都市・住宅 整備課 （課長 岩崎宏和 ）
尾花沢市特定環境保全公共下水道事業（銀山処理区） 山形県尾花沢市	10年継続中	14	0.99	【内訳】 生活環境の改善 : 0.03 億円/年 便所の水洗化効果 : 0.96 億円/年 【主な根拠】 便益算定人口 : 0.17万人	0.94	1.1	・地元情勢、社会経済情勢及び自然環境条件等に大きな変化がなく、概ね計画通りであることから、順調に進捗している。等	継続	東北地方整備局 建政部都市・住宅 整備課 （課長 岩崎宏和 ）
福島県大滝根流域下水道事業（田村処理区） 福島県	10年継続中	175	472	【内訳】 生活環境の改善 : 148億 円 便所の水洗化効果 : 324億 円 【主な根拠】 便益算定人口 : 2.3万人	433	1.1	・地元情勢、社会経済情勢及び自然環境条件等に大きな変化がなく、概ね計画通りであることから、順調に進捗している。等	継続	本省都市・地域整備局 下水道部下水道事業課 （課長 栗原 秀 人）

喜多方市特定環境 保全公共下水道事 業（熱塩加納処理 区） 福島県喜多方市	10年継続 中	65	2.1	【内訳】 生活環境の改善 : 0.92 億円/年 便所の水洗化効果 : 1.2億 円/年 【主な根拠】 便益算定人口 : 0.28万人	2.0	1.1	・地元情勢、社会経済情勢 及び自然環境条件等に大き な変化がなく、概ね計画通 りであることから、順調に 進捗している。等	継続	東北地方整備局 建設部都市・住宅 整備課 （課長 岩崎宏和 ）
二本松市特定環境 保全公共下水道事 業（岩代処理区） 福島県二本松市	10年継続 中	46	2.3	【内訳】 生活環境の改善 : 0.56 億円/年 便所の水洗化効果 : 1.3億 円/年 公共用水域の水質保全 : 0.41 億円/年 【主な根拠】 便益算定人口 : 0.15万人	1.8	1.3	・地元情勢、社会経済情勢 及び自然環境条件等に大き な変化がなく、概ね計画通 りであることから、順調に 進捗している。等	継続	東北地方整備局 建設部都市・住宅 整備課 （課長 岩崎宏和 ）
田村市公共下水道 事業（田村処理 区） 福島県田村市	10年継続 中	175	472	【内訳】 生活環境の改善 : 148億 円/年 便所の水洗化効果 : 324億 円/年 【主な根拠】 便益算定人口 : 2.3万人	433	1.1	・地元情勢、社会経済情勢 及び自然環境条件等に大き な変化がなく、概ね計画通 りであることから、順調に 進捗している。等	継続	東北地方整備局 建設部都市整備課 （課長 岩崎 宏 和）
会津美里町公共下 水道事業（高田処 理区） 福島県会津美里町	10年継続 中	88	5.0	【内訳】 生活環境の改善 : 1.8億 円/年 便所の水洗化効果 : 3.2億 円/年 【主な根拠】 便益算定人口 : 0.78万人	4.5	1.1	・地元情勢、社会経済情勢 及び自然環境条件等に大き な変化がなく、概ね計画通 りであることから、順調に 進捗している。等	継続	東北地方整備局 建設部都市・住宅 整備課 （課長 岩崎宏和 ）
会津美里町公共下 水道事業（本郷処 理区） 福島県会津美里町	10年継続 中	76	4.4	【内訳】 生活環境の改善 : 1.3億 円/年 便所の水洗化効果 : 3.1億 円/年 【主な根拠】 便益算定人口 : 0.62万人	4.0	1.1	・地元情勢、社会経済情勢 及び自然環境条件等に大き な変化がなく、概ね計画通 りであることから、順調に 進捗している。等	継続	東北地方整備局 建設部都市・住宅 整備課 （課長 岩崎宏和 ）
柳津町特定環境保 全公共下水道事業 （柳津処理区） 福島県柳津町	10年継続 中	47	2.7	【内訳】 生活環境の改善 : 1.1億 円/年 便所の水洗化効果 : 1.6億 円/年 【主な根拠】 便益算定人口 : 0.35万人	2.4	1.1	・地元情勢、社会経済情勢 及び自然環境条件等に大き な変化がなく、概ね計画通 りであることから、順調に 進捗している。等	継続	東北地方整備局 建設部都市・住宅 整備課 （課長 岩崎宏和 ）
桜川市公共下水道 事業（小貝川東部 処理区） 茨城県桜川市	10年継続 中	368	357	【内訳】 生活環境の改善 : 287億 円/年 便所の水洗化効果 : 70億 円/年 【主な根拠】 便益算定人口 : 3.5万人	290	1.2	・地元情勢、社会経済情勢 及び自然環境条件等に大き な変化がなく、概ね計画通 りであることから、順調に 進捗している。等	継続	関東地方整備局 建設部都市整備課 （課長 新屋 千 樹）
小美玉市公共下水 道事業（湖北処理 区） 茨城県小美玉市	10年継続 中	444	360	【内訳】 生活環境の改善 : 74億 円/年 便所の水洗化効果 : 286億 円/年 【主な根拠】 便益算定人口 : 4.4万人	294	1.2	・地元情勢、社会経済情勢 及び自然環境条件等に大き な変化がなく、概ね計画通 りであることから、順調に 進捗している。等	継続	関東地方整備局 建設部都市整備課 （課長 新屋 千 樹）
茂木町公共下水 道事業（茂木処理 区） 栃木県茂木町	10年継続 中	114	8.6	【内訳】 生活環境の改善 : 0.89 億円/年 便所の水洗化効果 : 6.8億 円/年 公共用水域の水質保全 : 0.90 億円/年 【主な根拠】 便益算定人口 : 0.72万人	6.6	1.3	・地元情勢、社会経済情勢 及び自然環境条件等に大き な変化がなく、概ね計画通 りであることから、順調に 進捗している。等	継続	関東地方整備局 建設部都市整備課 （課長 新屋 千 樹）
中之条公共下水 道事業（中之条処 理区） 群馬県中之条町	10年継続 中	153	167	【内訳】 生活環境の改善 : 44億円 便所の水洗化効果 : 123億円 【主な根拠】 便益算定人口 : 1.2万人	163	1.0	・地元情勢、社会経済情勢 及び自然環境条件等に大き な変化がなく、概ね計画通 りであることから、順調に 進捗している。等	継続	関東地方整備局 建設部都市整備課 （課長 新屋 千 樹）
吾妻公共下水道事 業（吾妻処理区） 群馬県東吾妻町	10年継続 中	70	73	【内訳】 生活環境の改善 : 11億 円/年 便所の水洗化効果 : 62億 円/年 【主な根拠】 便益算定人口 : 0.56万人	62	1.2	・地元情勢、社会経済情勢 及び自然環境条件等に大き な変化がなく、概ね計画通 りであることから、順調に 進捗している。等	継続	関東地方整備局 建設部都市整備課 （課長 新屋 千 樹）
富里市公共下水 道事業（根木名川 第七排水区） 千葉県富里市	その他	9.1	8.4	【内訳】 浸水の防除 : 8.4億 円/年 【主な根拠】 便益算定面積 : 143ha	7.6	1.1	・地元情勢、社会経済情勢 及び自然環境条件等に大き な変化がなく、概ね計画通 りであることから、順調に 進捗している。等	継続	関東地方整備局 建設部都市整備課 （課長 新屋 千 樹）



稲城市公共下水道事業（南多摩処理区） 東京都稲城市	その他	-	-	-	-	-	評価手続き中	関東地方整備局 建政部都市整備課 （課長 新屋 千樹）
市川三郷町特定環境保全公共下水道事業（六郷処理区） 山梨県西八代郡市川三郷町	その他	66	95	【内訳】 生活環境の改善：65億円 便所の水洗化効果：22億円 公共用水域の水質保全：8.4億円 【主な根拠】 便益算定人口：0.39万人	81	1.2	継続	関東地方整備局 建政部都市整備課 （課長 新屋 千樹）
諏訪湖流域下水道事業（豊田処理区） 長野県	その他	-	-	-	-	-	手続き中	本省都市・地域整備局 下水道部下水道事業課 （課長 栗原 秀人）
長野市特定環境公共下水道事業（豊岡処理区） 長野県長野市	10年継続中	46	2.0	【内訳】 生活環境の改善：0.99億円 便所の水洗化効果：0.98億円 【主な根拠】 便益算定人口：0.19万人	1.6	1.2	継続	関東地方整備局 建政部都市整備課 （課長 新屋 千樹）
長野市特定環境公共下水道事業（鬼無里処理区） 長野県長野市	10年継続中	25	1.0	【内訳】 生活環境の改善：0.34億円/年 便所の水洗化効果：0.66億円/年 【主な根拠】 便益算定人口：0.12万人	0.96	1.0	継続	関東地方整備局 建政部都市整備課 （課長 新屋 千樹）
大町市公共下水道事業（大町、仁科三湖処理区） 長野県大町市	その他	205	286	【内訳】 生活環境の改善：94億円 便所の水洗化効果：191億円 【主な根拠】 便益算定人口：1.8万人	255	1.1	継続	関東地方整備局 建政部都市整備課 （課長 新屋 千樹）
塩尻市特定環境保全公共下水道事業（槽川処理区） 長野県塩尻市	10年継続中	36	2.1	【内訳】 生活環境の改善：0.29億円/年 便所の水洗化効果：1.8億円/年 【主な根拠】 便益算定人口：0.22万人	1.5	1.4	継続	関東地方整備局 建政部都市整備課 （課長 新屋 千樹）
箕輪町公共下水道事業（箕輪、北部処理区） 長野県箕輪町	10年継続中	279	214	【内訳】 生活環境の改善：71億円 便所の水洗化効果：143億円 【主な根拠】 便益算定人口：2.2万人	194	1.1	継続	関東地方整備局 建政部都市整備課 （課長 新屋 千樹）
西川流域下水道事業（西川処理区） 新潟県	その他	973	3,944	【内訳】 生活環境の改善：333億円 便所の水洗化効果：3611億円 【主な根拠】 便益算定人口：17万人	2,354	1.7	継続	本省都市・地域整備局 下水道部下水道事業課 （課長 栗原 秀人）
新潟市公共下水道事業（白根処理区） 新潟県新潟市	10年継続中	521	34	【内訳】 生活環境の改善：8.1億円 便所の水洗化効果：26億円 【主な根拠】 便益算定人口：4.9万人	32	1.1	継続	北陸地方整備局 建政部都市・住宅整備課 （課長 渡辺 春彦）
新潟市（旧岩室村）公共下水道事業（西川処理区） 新潟県新潟市	10年継続中	103	8.6	【内訳】 生活環境の改善：2.1億円 便所の水洗化効果：6.5億円 【主な根拠】 便益算定人口：0.89万人	5.6	1.5	継続	北陸地方整備局 建政部都市・住宅整備課 （課長 渡辺 春彦）
新潟市（旧月潟村）特定環境保全公共下水道事業（西川処理区） 新潟県新潟市	10年継続中	51	3.1	【内訳】 生活環境の改善：1.1億円 便所の水洗化効果：2.0億円 【主な根拠】 便益算定人口：0.42万人	2.9	1.1	継続	北陸地方整備局 建政部都市・住宅整備課 （課長 渡辺 春彦）

高岡市流域関連公共下水道事業（神通川左岸処理区） 富山県高岡市	10年継続中	79	144	【内訳】 生活環境の改善：39億円 便所の水洗化効果：105億円 【主な根拠】 便益算定人口：1.1万人	123	1.2	・地元情勢、社会経済情勢及び自然環境条件等に大きな変化がなく、概ね計画通りであることから、順調に進捗している。等	継続	北陸地方整備局 建政部都市・住宅整備課 （課長 渡辺 春彦）
七尾市公共下水道事業（七尾処理区） 石川県七尾市	10年継続中	381	26	【内訳】 生活環境の改善：4.1億円 便所の水洗化効果：22億円 【主な根拠】 便益算定人口：3.1万人	19	1.4	・地元情勢、社会経済情勢及び自然環境条件等に大きな変化がなく、概ね計画通りであることから、順調に進捗している。等	継続	北陸地方整備局 建政部都市・住宅整備課 （課長 渡辺 春彦）
宝達志水町特定環境保全公共下水道事業（北川尻処理区） 石川県宝達志水町	10年継続中	37	2.0	【内訳】 生活環境の改善：0.72億円 便所の水洗化効果：1.3億円 【主な根拠】 便益算定人口：0.22万人	1.6	1.2	・地元情勢、社会経済情勢及び自然環境条件等に大きな変化がなく、概ね計画通りであることから、順調に進捗している。等	継続	北陸地方整備局 建政部都市・住宅整備課 （課長 渡辺 春彦）
中能登町特定環境保全公共下水道事業（東部処理区） 石川県中能登町	10年継続中	48	2.3	【内訳】 生活環境の改善：0.81億円 便所の水洗化効果：1.4億円 【主な根拠】 便益算定人口：0.26万人	2.1	1.1	・地元情勢、社会経済情勢及び自然環境条件等に大きな変化がなく、概ね計画通りであることから、順調に進捗している。等	継続	北陸地方整備局 建政部都市・住宅整備課 （課長 渡辺 春彦）
能登町公共下水道事業（小木処理区） 石川県能登町	10年継続中	40	2.5	【内訳】 生活環境の改善：0.83億円 便所の水洗化効果：1.7億円 【主な根拠】 便益算定人口：0.36万人	2.4	1.1	・地元情勢、社会経済情勢及び自然環境条件等に大きな変化がなく、概ね計画通りであることから、順調に進捗している。等	継続	北陸地方整備局 建政部都市・住宅整備課 （課長 渡辺 春彦）
高山市特定環境公共下水道事業（国府処理区） 岐阜県高山市	10年継続中	67	4.0	【内訳】 生活環境の改善：2.4億円/年 便所の水洗化効果：1.5億円/年 公共用水域の水質保全：0.15億円/年 【主な根拠】 便益算定人口：0.48万人	3.1	1.3	・地元情勢、社会経済情勢及び自然環境条件等に大きな変化がなく、概ね計画通りであることから、順調に進捗している。等	継続	中部地方整備局 建政部都市整備課 （課長 田中 成興）
美濃加茂市公共下水道事業（蜂屋川処理区） 岐阜県美濃加茂市	10年継続中	169	6.2	【内訳】 生活環境の改善：2.7億円/年 便所の水洗化効果：3.5億円/年 【主な根拠】 便益算定人口：0.73万人	5.4	1.1	・地元情勢、社会経済情勢及び自然環境条件等に大きな変化がなく、概ね計画通りであることから、順調に進捗している。等	継続	中部地方整備局 建政部都市整備課 （課長 田中 成興）
瑞穂市特定環境保全公共下水道事業（西処理区） 岐阜県瑞穂市	10年継続中	61	4.2	【内訳】 生活環境の改善：1.1億円/年 便所の水洗化効果：3.0億円/年 公共用水域の水質保全：0.06億円/年 【主な根拠】 便益算定人口：0.58万人	3.9	1.1	・地元情勢、社会経済情勢及び自然環境条件等に大きな変化がなく、概ね計画通りであることから、順調に進捗している。等	継続	中部地方整備局 建政部都市整備課 （課長 田中 成興）
下呂市公共下水道事業（下呂南部処理区） 岐阜県下呂市	10年継続中	63	4.8	【内訳】 生活環境の改善：1.3億円/年 便所の水洗化効果：3.5億円/年 公共用水域の水質保全：0.01億円/年 【主な根拠】 便益算定人口：0.41万人	3.9	1.2	・地元情勢、社会経済情勢及び自然環境条件等に大きな変化がなく、概ね計画通りであることから、順調に進捗している。等	継続	中部地方整備局 建政部都市整備課 （課長 田中 成興）
輪之内町特定環境保全公共下水道事業（輪之内処理区） 岐阜県輪之内町	10年継続中	118	122	【内訳】 便所の水洗化効果：119億円 公共用水域の水質保全：4.0億円 【主な根拠】 便益算定人口：0.98万人	109	1.1	・地元情勢、社会経済情勢及び自然環境条件等に大きな変化がなく、概ね計画通りであることから、順調に進捗している。等	継続	中部地方整備局 建政部都市整備課 （課長 田中 成興）
池田町公共下水道事業（池田処理区） 岐阜県池田町	10年継続中	267	217	【内訳】 便所の水洗化効果：214億円 公共用水域の水質保全：3.6億円 【主な根拠】 便益算定人口：1.8万人	184	1.2	・地元情勢、社会経済情勢及び自然環境条件等に大きな変化がなく、概ね計画通りであることから、順調に進捗している。等	継続	中部地方整備局 建政部都市整備課 （課長 田中 成興）

浜松市公共下水道事業（三ヶ日処理区） 静岡県浜松市三ヶ日町	10年継続中	159	9.7	【内訳】 生活環境の改善 : 1.8 億円/年 便所の水洗化効果 : 4.9 億円/年 公共用水域の水質保全 : 2.9 億円/年 【主な根拠】 便益算定人口 : 0.79万人	8.1	1.2	・地元情勢、社会経済情勢及び自然環境条件等に大きな変化がなく、概ね計画通りであることから、順調に進捗している。等	継続	中部地方整備局建設部都市整備課 (課長 田中 成興)
浜松市公共下水道事業（佐久間処理区） 静岡県浜松市	10年継続中	28	2.4	【内訳】 生活環境の改善 : 0.64億円/年 便所の水洗化効果 : 1.7億円/年 【主な根拠】 便益算定人口 : 0.20万人	1.5	1.5	・地元情勢、社会経済情勢及び自然環境条件等に大きな変化がなく、概ね計画通りであることから、順調に進捗している。等	継続	中部地方整備局建設部都市整備課 (課長 田中 成興)
浜松市公共下水道事業（蒲川処理区） 静岡県浜松市	10年継続中	24	1.7	【内訳】 生活環境の改善 : 0.28億円/年 便所の水洗化効果 : 1.4億円/年 【主な根拠】 便益算定人口 : 0.14万人	1.4	1.2	・地元情勢、社会経済情勢及び自然環境条件等に大きな変化がなく、概ね計画通りであることから、順調に進捗している。等	継続	中部地方整備局建設部都市整備課 (課長 田中 成興)
磐田市公共下水道事業（谷田川排水区） 静岡県磐田市	10年継続中	19	1,642	【内訳】 浸水の防除 : 1,642 億円 【主な根拠】 便益算定面積 : 22ha	37	45	・地元情勢、社会経済情勢及び自然環境条件等に大きな変化がなく、概ね計画通りであることから、順調に進捗している。等	継続	中部地方整備局建設部都市整備課 (課長 田中 成興)
磐田市公共下水道事業（西御殿排水区） 静岡県磐田市	10年継続中	10	1,642	【内訳】 浸水の防除 : 1,642 億円 【主な根拠】 便益算定面積 : 22ha	37	45	・地元情勢、社会経済情勢及び自然環境条件等に大きな変化がなく、概ね計画通りであることから、順調に進捗している。等	継続	中部地方整備局建設部都市整備課 (課長 田中 成興)
北勢沿岸流域下水道事業（南部処理区） 三重県	その他	1,200	4,182	【内訳】 生活環境の改善 : 923 億円 便所の水洗化効果 : 2,541 億円 公共用水域の水質保全 : 718 億円 【主な根拠】 便益算定人口 : 22万人	3,199	1.3	・地元情勢及び自然環境条件等に大きな変化がなく、見直した計画により適正に事業を実施している。等	継続	本省都市・地域整備局 下水道部下水道事業課 (課長 栗原 秀人)
四日市市関連公共下水道事業（南部処理区）（污水） 三重県四日市市	その他	190	438	【内訳】 生活環境の改善 : 94億円 便所の水洗化効果 : 265億円 公共用水域の水質保全 : 79億円 【主な根拠】 便益算定人口 : 2.2万人	323	1.4	・地元情勢及び自然環境条件等に大きな変化がなく、見直した計画により適正に事業を実施している。等	継続	中部地方整備局建設部都市整備課 (課長 田中 成興)
四日市市関連公共下水道事業（南部処理区）（雨水） 三重県四日市市	その他	492	476	【内訳】 浸水の防除 : 476億円 【主な根拠】 便益算定面積 : 463ha	309	1.5	・地元情勢及び自然環境条件等に大きな変化がなく、見直した計画により適正に事業を実施している。等	継続	中部地方整備局建設部都市整備課 (課長 田中 成興)
鈴鹿市関連公共下水道事業（南部処理区） 三重県鈴鹿市	その他	1,520	2,826	【内訳】 生活環境の改善 : 634 億円 便所の水洗化効果 : 1,689 億円 公共用水域の水質保全 : 503 億円 【主な根拠】 便益算定人口 : 16万人	2,270	1.2	・地元情勢及び自然環境条件等に大きな変化がなく、見直した計画により適正に事業を実施している。等	継続	中部地方整備局建設部都市整備課 (課長 田中 成興)
亀山市関連公共下水道事業（南部処理区） 三重県亀山市	その他	370	917	【内訳】 生活環境の改善 : 194億円 便所の水洗化効果 : 587億円 公共用水域の水質保全 : 136億円 【主な根拠】 便益算定人口 : 3.9万人	606	1.5	・地元情勢及び自然環境条件等に大きな変化がなく、見直した計画により適正に事業を実施している。等	継続	中部地方整備局建設部都市整備課 (課長 田中 成興)

中勢沿岸流域下水道事業（志登茂川処理区）三重県	10年継続中	650	1,747	【内訳】 生活環境の改善：418億円 便所の水洗化効果：981億円 公共用水域の水質保全：348億円 【主な根拠】 便益算定人口：9.9万人	1,443	1.2	・地元情勢、社会経済情勢及び自然環境条件等に大きな変化がなく、概ね計画通りであることから、順調に進捗している。等	継続	本省都市・地域整備局 下水道部下水道事業課 （課長 栗原 秀人）
津市公共下水道事業（志登茂川処理区）（汚水）三重県津市	10年継続中	930	1,747	【内訳】 生活環境の改善：418億円 便所の水洗化効果：981億円 公共用水域の水質保全：348億円 【主な根拠】 便益算定人口：9.9万人	1,443	1.2	・地元情勢、社会経済情勢及び自然環境条件等に大きな変化がなく、概ね計画通りであることから、順調に進捗している。等	継続	中部地方整備局 建政部都市整備課 （課長 田中 成興）
津市公共下水道事業（志登茂川処理区）（雨水）三重県津市	10年継続中	14	17	【内訳】 浸水の防除：17億円 【主な根拠】 便益算定面積：169ha	14	1.2	・地元情勢、社会経済情勢及び自然環境条件等に大きな変化がなく、概ね計画通りであることから、順調に進捗している。等	継続	中部地方整備局 建政部都市整備課 （課長 田中 成興）
栗真町屋都市下水道事業三重県津市	10年継続中	43	51	【内訳】 浸水の防除：51億円 【主な根拠】 便益算定面積：144ha	44	1.2	・地元情勢、社会経済情勢及び自然環境条件等に大きな変化がなく、概ね計画通りであることから、順調に進捗している。等	継続	中部地方整備局 建政部都市整備課 （課長 田中 成興）
明和町公共下水道事業（明和处理区）三重県明和町	10年継続中	39	3.3	【内訳】 生活環境の改善：1.6億円/年 便所の水洗化効果：1.5億円/年 公共用水域の水質保全：0.24億円/年 【主な根拠】 便益算定人口：0.45万人	2.4	1.4	・地元情勢、社会経済情勢及び自然環境条件等に大きな変化がなく、概ね計画通りであることから、順調に進捗している。等	継続	中部地方整備局 建政部都市整備課 （課長 田中 成興）
福井市特定環境保全公共下水道事業（美山処理区）福井県福井市	10年継続中	31	1.9	【内訳】 生活環境の改善：0.48億円/年 便所の水洗化効果：1.4億円/年 【主な根拠】 便益算定人口：0.17万人	1.8	1.0	・地元情勢、社会経済情勢及び自然環境条件等に大きな変化がなく、概ね計画通りであることから、順調に進捗している。等	継続	近畿地方整備局 建政部都市整備課 （課長 田雑 隆昌）
桂川右岸流域下水道事業京都府	その他	-	-		-	-		評価手続き中	本省都市・地域整備局 下水道部下水道事業課 （課長 栗原 秀人）
南あわじ市特定環境保全公共下水道事業（市・榎列処理区）兵庫県南あわじ市	10年継続中	75	4.7	【内訳】 生活環境の改善：1.6億円/年 便所の水洗化効果：3.1億円/年 【主な根拠】 便益算定人口：0.58万人	3.8	1.2	・地元情勢、社会経済情勢及び自然環境条件等に大きな変化がなく、概ね計画通りであることから、順調に進捗している。等	継続	近畿地方整備局 建政部都市整備課 （課長 田雑 隆昌）
たつの市公共下水道事業（土師南山処理区）兵庫県たつの市	10年継続中	45	67	【内訳】 生活環境の改善：29億円 便所の水洗化効果：38億円 【主な根拠】 便益算定人口：0.55万人	63	1.1	・地元情勢、社会経済情勢及び自然環境条件等に大きな変化がなく、概ね計画通りであることから、順調に進捗している。等	継続	近畿地方整備局 建政部都市整備課 （課長 田雑 隆昌）
朝来市特定環境保全公共下水道事業（朝来处理区）兵庫県朝来市	10年継続中	-	-		-	-		評価手続き中	近畿地方整備局 建政部都市整備課 （課長 田雑 隆昌）
松江市特定環境保全公共下水道事業（森山処理区）鳥根県松江市	その他	13	0.85	【内訳】 生活環境の改善：0.27億円/年 便所の水洗化効果：0.57億円/年 【主な根拠】 便益算定人口：0.07万人	0.77	1.1	・地元情勢及び自然環境条件等に大きな変化がなく、見直した計画により適正に事業を実施している。等	継続	中国地方整備局 建政部 都市・住宅整備課 （課長 山口 陽）

浜田市特定環境保全公共下水道事業(三保三隅処理区)(汚水) 島根県浜田市	10年継続中	35	2.8	【内訳】 生活環境の改善 : 1.4億円/年 便所の水洗化効果 : 1.4億円/年 【主な根拠】 便益算定人口 : 0.29万人	2.3	1.2	・地元情勢、社会経済情勢及び自然環境条件等に大きな変化がなく、概ね計画通りであることから、順調に進捗している。等	継続	中国地方整備局 建政部 都市・住宅整備課 (課長 山口陽)
浜田市特定環境保全公共下水道事業(三保三隅処理区)(雨水) 島根県浜田市	10年継続中	6.9	0.9	【内訳】 浸水の防除 : 0.93億円/年 【主な根拠】 便益算定面積 : 22ha	0.5	2.0	・地元情勢、社会経済情勢及び自然環境条件等に大きな変化がなく、概ね計画通りであることから、順調に進捗している。等	継続	中国地方整備局 建政部 都市・住宅整備課 (課長 山口陽)
吉賀町特定環境保全公共下水道事業(六日市処理区) 島根県吉賀町	10年継続中	53	3.3	【内訳】 生活環境の改善 : 1.1億円/年 便所の水洗化効果 : 2.2億円/年 【主な根拠】 便益算定人口 : 0.25万人	2.5	1.3	・地元情勢、社会経済情勢及び自然環境条件等に大きな変化がなく、概ね計画通りであることから、順調に進捗している。等	継続	中国地方整備局 建政部 都市・住宅整備課 (課長 山口陽)
海士町特定環境保全公共下水道事業(海士処理区) 島根県海士町	10年継続中	52	3.0	【内訳】 生活環境の改善 : 1.2億円/年 便所の水洗化効果 : 1.7億円/年 【主な根拠】 便益算定人口 : 0.24万人	2.9	1.0	・地元情勢、社会経済情勢及び自然環境条件等に大きな変化がなく、概ね計画通りであることから、順調に進捗している。等	継続	中国地方整備局 建政部 都市・住宅整備課 (課長 山口陽)
津山市公共下水道事業(久米処理区) 岡山県津山市	10年継続中	154	136	【内訳】 生活環境の改善 : 79億円 便所の水洗化効果 : 56億円 【主な根拠】 便益算定人口 : 0.75万人	133	1.0	・地元情勢、社会経済情勢及び自然環境条件等に大きな変化がなく、概ね計画通りであることから、順調に進捗している。等	継続	中国地方整備局 建政部 都市・住宅整備課 (課長 山口陽)
備前市公共下水道事業(三石処理区) 岡山県備前市	10年継続中	66	73	【内訳】 生活環境の改善 : 47億円 便所の水洗化効果 : 26億円 【主な根拠】 便益算定人口 : 0.36万人	72	1.0	・地元情勢、社会経済情勢及び自然環境条件等に大きな変化がなく、概ね計画通りであることから、順調に進捗している。等	継続	中国地方整備局 建政部 都市・住宅整備課 (課長 山口陽)
真庭市公共下水道事業(久世処理区) 岡山県真庭市	10年継続中	174	176	【内訳】 生活環境の改善 : 102億円 便所の水洗化効果 : 74億円 【主な根拠】 便益算定人口 : 1.2万人	167	1.1	・地元情勢、社会経済情勢及び自然環境条件等に大きな変化がなく、概ね計画通りであることから、順調に進捗している。等	継続	中国地方整備局 建政部 都市・住宅整備課 (課長 山口陽)
真庭市公共下水道事業(落合処理区) 岡山県真庭市	その他	146	147	【内訳】 生活環境の改善 : 82億円 便所の水洗化効果 : 65億円 【主な根拠】 便益算定人口 : 1.2万人	144	1.0	・地元情勢及び自然環境条件等に大きな変化がなく、見直した計画により適正に事業を実施している。等	継続	中国地方整備局 建政部 都市・住宅整備課 (課長 山口陽)
鏡野町公共下水道事業(鏡野処理区) 岡山県鏡野町	10年継続中	127	122	【内訳】 生活環境の改善 : 73億円 便所の水洗化効果 : 49億円 【主な根拠】 便益算定人口 : 1.0万人	112	1.1	・地元情勢、社会経済情勢及び自然環境条件等に大きな変化がなく、概ね計画通りであることから、順調に進捗している。等	継続	中国地方整備局 建政部 都市・住宅整備課 (課長 山口陽)
美咲町特定環境保全公共下水道事業(中央処理区) 岡山県美咲町	10年継続中	71	88	【内訳】 生活環境の改善 : 27億円 便所の水洗化効果 : 61億円 【主な根拠】 便益算定人口 : 0.50万人	81	1.1	・地元情勢、社会経済情勢及び自然環境条件等に大きな変化がなく、概ね計画通りであることから、順調に進捗している。等	継続	中国地方整備局 建政部 都市・住宅整備課 (課長 山口陽)
三次市特定環境保全公共下水道事業(甲奴処理区) 広島県三次市	10年継続中	39	58	【内訳】 生活環境の改善 : 25億円 便所の水洗化効果 : 33億円 【主な根拠】 便益算定人口 : 0.20万人	44	1.3	・地元情勢、社会経済情勢及び自然環境条件等に大きな変化がなく、概ね計画通りであることから、順調に進捗している。等	継続	中国地方整備局 建政部 都市・住宅整備課 (課長 山口陽)
東広島市公共下水道事業(沼田川処理区入野処理分区分) 広島県東広島市	その他	12	14	【内訳】 生活環境の改善 : 6.4億円 便所の水洗化効果 : 7.9億円 【主な根拠】 便益算定人口 : 0.09万人	12	1.2	・地元情勢及び自然環境条件等に大きな変化がなく、見直した計画により適正に事業を実施している。等	継続	中国地方整備局 建政部 都市・住宅整備課 (課長 山口陽)

東広島市公共下水道事業（沼田川処理区白市処理区） 広島県東広島市	その他	32	46	【内訳】 生活環境の改善 : 15億円 便所の水洗化効果 : 31億円 【主な根拠】 便益算定人口 : 0.45万人	34	1.4	・地元情勢及び自然環境条件等に大きな変化がなく、見直した計画により適正に事業を実施している。等	継続	中国地方整備局 建政部 都市・住宅整備課 (課長 山口陽)
東広島市特定環境保全公共下水道事業（豊栄処理区） 広島県東広島市	その他	48	32	【内訳】 生活環境の改善 : 15億円 便所の水洗化効果 : 17億円 【主な根拠】 便益算定人口 : 0.15万人	29	1.1	・地元情勢、社会経済情勢及び自然環境条件等に大きな変化がなく、概ね計画通りであることから、順調に進捗している。等	継続	中国地方整備局 建政部 都市・住宅整備課 (課長 山口陽)
大崎上島町特定環境保全公共下水道事業（大崎処理区） 広島県大崎上島町	10年継続中	57	4.2	【内訳】 生活環境の改善 : 1.9億円/年 便所の水洗化効果 : 2.4億円/年 【主な根拠】 便益算定人口 : 0.35万人	3.5	1.2	・地元情勢、社会経済情勢及び自然環境条件等に大きな変化がなく、概ね計画通りであることから、順調に進捗している。等	継続	中国地方整備局 建政部 都市・住宅整備課 (課長 山口陽)
福山市公共下水道事業（芦田川処理区） 広島県福山市	その他	1,500	1,543	【内訳】 生活環境の改善 : 339億円 便所の水洗化効果 : 1204億円 【主な根拠】 便益算定人口 : 44万人	616	2.5	・地元情勢、社会経済情勢及び自然環境条件等に大きな変化がなく、概ね計画通りであることから、順調に進捗している。等	継続	中国地方整備局 建政部 都市・住宅整備課 (課長 山口陽)
福山市公共下水道事業（松永処理区） 広島県福山市	その他	370	311	【内訳】 生活環境の改善 : 67億円 便所の水洗化効果 : 244億円 【主な根拠】 便益算定人口 : 3.5万人	207	1.5	・地元情勢、社会経済情勢及び自然環境条件等に大きな変化がなく、概ね計画通りであることから、順調に進捗している。等	継続	中国地方整備局 建政部 都市・住宅整備課 (課長 山口陽)
福山市公共下水道事業（雨水） 広島県福山市	その他	477	220	【内訳】 浸水の防除 : 220億円/年 【主な根拠】 便益算定面積 : 3,107ha	43	5.2	・地元情勢、社会経済情勢及び自然環境条件等に大きな変化がなく、概ね計画通りであることから、順調に進捗している。等	継続	中国地方整備局 建政部 都市・住宅整備課 (課長 山口陽)
美馬市公共下水道事業（穴吹処理区） 徳島県美馬市	10年継続中	93	82	【内訳】 生活環境の改善 : 44億円 便所の水洗化効果 : 37億円 【主な根拠】 便益算定人口 : 0.64万人	79	1.0	・地元情勢、社会経済情勢及び自然環境条件等に大きな変化がなく、概ね計画通りであることから、順調に進捗している。等	継続	四国地方整備局 建政部都市住宅整備課 (課長 鈴木 武彦)
植松都市下水路事業 香川県小豆島町	10年継続中	18	21	【内訳】 浸水の防除 : 21億円 【主な根拠】 便益算定面積 : 52ha	8.5	2.4	・地元情勢、社会経済情勢及び自然環境条件等に大きな変化がなく、概ね計画通りであることから、順調に進捗している。等	継続	四国地方整備局 建政部都市住宅整備課 (課長 鈴木 武彦)
上島町特定環境保全公共下水道事業（生名処理区） 愛媛県上島町	10年継続中	26	40	【内訳】 便所の水洗化効果 : 40億円 【主な根拠】 便益算定人口 : 0.15万人	33	1.2	・地元情勢、社会経済情勢及び自然環境条件等に大きな変化がなく、概ね計画通りであることから、順調に進捗している。等	継続	四国地方整備局 建政部都市住宅整備課 (課長 鈴木 武彦)
矢部川流域下水道事業（矢部川処理区） 福岡県	10年継続中	1,587	1,787	【内訳】 生活環境の改善 : 572億円 便所の水洗化効果 : 575億円 公共用水域の水質保全 : 639億円 【主な根拠】 便益算定人口 : 14万人	1,124	1.6	・地元情勢、社会経済情勢及び自然環境条件等に大きな変化がなく、概ね計画通りであることから、順調に進捗している。等	継続	本省都市・地域整備局 下水道部下水道事業課 (課長 栗原 秀人)
吉富町公共下水道事業（吉富処理区） 福岡県吉富町	10年継続中	71	92	【内訳】 生活環境の改善 : 16億円 便所の水洗化効果 : 76億円 【主な根拠】 便益算定人口 : 0.79万人	66	1.4	・地元情勢、社会経済情勢及び自然環境条件等に大きな変化がなく、概ね計画通りであることから、順調に進捗している。等	継続	九州地方整備局 建政部都市・住宅整備課 (課長 角田 陽介)

宗像市特定環境保全公共下水道事業(宗像処理区)福岡県宗像市	10年継続中	79	5.4	【内訳】 生活環境の改善 : 2.6億円/年 便所の水洗化効果 : 2.8億円/年 【主な根拠】 便益算定人口 : 0.88万人	4.7	1.2	・地元情勢、社会経済情勢及び自然環境条件等に大きな変化がなく、概ね計画通りであることから、順調に進捗している。等	継続	九州地方整備局 建政部都市・住宅整備課 (課長 角田 陽介)
唐津市公共下水道事業(呼子、名護屋処理区)佐賀県唐津市	その他	52	4.9	【内訳】 生活環境の改善 : 0.92億円/年 便所の水洗化効果 : 4.0億円/年 【主な根拠】 便益算定人口 : 0.53万人	3.4	1.4	・地元情勢及び自然環境条件等に大きな変化がなく、見直した計画により適正に事業を実施している。等	継続	九州地方整備局 建政部都市・住宅整備課 (課長 角田 陽介)
神崎市公共下水道事業(神崎処理区)佐賀県神崎市	10年継続中	182	166	【内訳】 生活環境の改善 : 54億円 便所の水洗化効果 : 112億円 【主な根拠】 便益算定人口 : 1.7万人	149	1.1	・地元情勢、社会経済情勢及び自然環境条件等に大きな変化がなく、概ね計画通りであることから、順調に進捗している。等	継続	九州地方整備局 建政部都市・住宅整備課 (課長 角田 陽介)
諫早市特定環境保全公共下水道事業(高来処理区)長崎県諫早市	10年継続中	102	123	【内訳】 生活環境の改善 : 75億円 便所の水洗化効果 : 48億円 【主な根拠】 便益算定人口 : 1.0万人	105	1.2	・地元情勢、社会経済情勢及び自然環境条件等に大きな変化がなく、概ね計画通りであることから、順調に進捗している。等	継続	九州地方整備局 建政部都市・住宅整備課 (課長 角田 陽介)
東彼杵町公共下水道事業(東彼杵処理区)長崎県東彼杵町	10年継続中	68	69	【内訳】 生活環境の改善 : 29億円 便所の水洗化効果 : 41億円 【主な根拠】 便益算定人口 : 0.55万人	66	1.1	・地元情勢、社会経済情勢及び自然環境条件等に大きな変化がなく、概ね計画通りであることから、順調に進捗している。等	継続	九州地方整備局 建政部都市・住宅整備課 (課長 角田 陽介)
波佐見町公共下水道事業(中央処理区)汚水長崎県波佐見町	10年継続中	100	108	【内訳】 生活環境の改善 : 41億円 便所の水洗化効果 : 67億円 【主な根拠】 便益算定人口 : 1.1万人	100	1.1	・地元情勢、社会経済情勢及び自然環境条件等に大きな変化がなく、概ね計画通りであることから、順調に進捗している。等	継続	九州地方整備局 建政部都市・住宅整備課 (課長 角田 陽介)
波佐見町公共下水道事業(中央処理区)雨水長崎県波佐見町	10年継続中	14	13	【内訳】 浸水の防除 : 13億円 【主な根拠】 便益算定面積 : 340ha	9.4	1.4	・地元情勢、社会経済情勢及び自然環境条件等に大きな変化がなく、概ね計画通りであることから、順調に進捗している。等	継続	九州地方整備局 建政部都市・住宅整備課 (課長 角田 陽介)
江迎町公共下水道事業(江迎処理区)長崎県江迎町	10年継続中	80	95	【内訳】 生活環境の改善 : 40億円 便所の水洗化効果 : 55億円 【主な根拠】 便益算定人口 : 0.47万人	86	1.1	・地元情勢、社会経済情勢及び自然環境条件等に大きな変化がなく、概ね計画通りであることから、順調に進捗している。等	継続	九州地方整備局 建政部都市・住宅整備課 (課長 角田 陽介)
八代市公共下水道事業(八代、八代東部処理区)熊本県八代市	その他	1,101	463	【内訳】 生活環境の改善 : 329億円 便所の水洗化効果 : 134億円 【主な根拠】 便益算定人口 : 8.2万人	339	1.4	・地元情勢及び自然環境条件等に大きな変化がなく、見直した計画により適正に事業を実施している。等	継続	九州地方整備局 建政部都市・住宅整備課 (課長 角田 陽介)
湯前町特定環境保全公共下水道事業(球磨川上流処理区)熊本県湯前町	10年継続中	50	4.9	【内訳】 生活環境の改善 : 3.3億円/年 便所の水洗化効果 : 1.6億円/年 【主な根拠】 便益算定人口 : 0.41万人	3.3	1.5	・地元情勢、社会経済情勢及び自然環境条件等に大きな変化がなく、概ね計画通りであることから、順調に進捗している。等	継続	九州地方整備局 建政部都市・住宅整備課 (課長 角田 陽介)
和水町特定環境保全公共下水道事業(菊水処理区)熊本県和水町	10年継続中	41	2.5	【内訳】 生活環境の改善 : 1.1億円/年 便所の水洗化効果 : 1.5億円/年 【主な根拠】 便益算定人口 : 0.28万人	2.4	1.1	・地元情勢、社会経済情勢及び自然環境条件等に大きな変化がなく、概ね計画通りであることから、順調に進捗している。等	継続	九州地方整備局 建政部都市・住宅整備課 (課長 角田 陽介)

日田市特定環境保全公共下水道事業(大山処理区)大分県日田市	その他	34	1.9	【内訳】 生活環境の改善 : 0.35 億円/年 便所の水洗化効果 : 1.4億 円/年 公共用水域の水質保全 : 0.09 億円/年 【主な根拠】 便益算定人口 : 0.22万人	1.8	1.1	・当事業は一部供用開始しているが、残整備地区は人口減に加え、合併浄化槽の存知意向が強く、下水道整備に対する合意形成が図りきれしていないことから事業を中止するものである。	中止	九州地方整備局 建政部都市・住宅 整備課 (課長 角田 陽 介)
宇佐市公共下水道事業(柳ヶ浦・長洲・宇佐処理区)汚水大分県宇佐市	その他	174	168	【内訳】 生活環境の改善 : 62億 円 便所の水洗化効果 : 106億 円 【主な根拠】 便益算定人口 : 1.2万人	155	1.1	・地元情勢及び自然環境条件等に大きな変化がなく、見直した計画により適正に事業を実施している。等	継続	九州地方整備局 建政部都市・住宅 整備課 (課長 角田 陽 介)
宇佐市公共下水道事業(柳ヶ浦・長洲・宇佐処理区)雨水大分県宇佐市	その他	54	44	【内訳】 浸水の防除 : 44億 円 【主な根拠】 便益算定面積 : 540ha	39	1.1	・地元情勢及び自然環境条件等に大きな変化がなく、見直した計画により適正に事業を実施している。等	継続	九州地方整備局 建政部都市・住宅 整備課 (課長 角田 陽 介)
宇佐市公共下水道事業(四日市・駅川処理区)汚水大分県宇佐市	その他	160	163	【内訳】 生活環境の改善 : 55億 円 便所の水洗化効果 : 108億 円 【主な根拠】 便益算定人口 : 1.4万人	138	1.2	・地元情勢及び自然環境条件等に大きな変化がなく、見直した計画により適正に事業を実施している。等	継続	九州地方整備局 建政部都市・住宅 整備課 (課長 角田 陽 介)
宇佐市公共下水道事業(四日市・駅川処理区)雨水大分県宇佐市	その他	17	12	【内訳】 浸水の防除 : 12億 円 【主な根拠】 便益算定面積 : 555ha	8.3	1.5	・地元情勢及び自然環境条件等に大きな変化がなく、見直した計画により適正に事業を実施している。等	継続	九州地方整備局 建政部都市・住宅 整備課 (課長 角田 陽 介)
中津市公共下水道事業(中津・三光処理区)汚水大分県中津市	その他	817	51	【内訳】 生活環境の改善 : 21億 円/年 便所の水洗化効果 : 30億 円/年 【主な根拠】 便益算定人口 : 7.2万人	42	1.2	・地元情勢及び自然環境条件等に大きな変化がなく、見直した計画により適正に事業を実施している。等	継続	九州地方整備局 建政部都市・住宅 整備課 (課長 角田 陽 介)
中津市公共下水道事業(中津・三光処理区)雨水大分県中津市	その他	273	27	【内訳】 浸水の防除 : 27億 円/年 【主な根拠】 便益算定戸数 : 2,588ha	21	1.3	・地元情勢及び自然環境条件等に大きな変化がなく、見直した計画により適正に事業を実施している。等	継続	九州地方整備局 建政部都市・住宅 整備課 (課長 角田 陽 介)
中津市特定環境保全公共下水道事業(山国処理区)大分県中津市	その他	22	1.5	【内訳】 生活環境の改善 : 0.63 億円/年 便所の水洗化効果 : 0.90 億円/年 【主な根拠】 便益算定人口 : 1.5万人	1.2	1.3	・地元情勢及び自然環境条件等に大きな変化がなく、見直した計画により適正に事業を実施している。等	継続	九州地方整備局 建政部都市・住宅 整備課 (課長 角田 陽 介)
佐伯市公共下水道事業(佐伯処理区)汚水大分県佐伯市	その他	573	31	【内訳】 生活環境の改善 : 12億 円/年 便所の水洗化効果 : 19億 円/年 【主な根拠】 便益算定人口 : 4.3万人	29	1.1	・地元情勢及び自然環境条件等に大きな変化がなく、見直した計画により適正に事業を実施している。等	継続	九州地方整備局 建政部都市・住宅 整備課 (課長 角田 陽 介)
佐伯市公共下水道事業(佐伯処理区)雨水大分県佐伯市	その他	189	13	【内訳】 浸水の防除 : 13億 円/年 【主な根拠】 便益算定面積 : 1050ha	10	1.3	・地元情勢及び自然環境条件等に大きな変化がなく、見直した計画により適正に事業を実施している。等	継続	九州地方整備局 建政部都市・住宅 整備課 (課長 角田 陽 介)
佐伯市特定環境保全公共下水道事業(鶴見処理区)大分県佐伯市	その他	49	2.9	【内訳】 生活環境の改善 : 0.55 億円/年 便所の水洗化効果 : 2.3 億円/年 【主な根拠】 便益算定人口 : 0.35万人	2.7	1.1	・地元情勢及び自然環境条件等に大きな変化がなく、見直した計画により適正に事業を実施している。等	継続	九州地方整備局 建政部都市・住宅 整備課 (課長 角田 陽 介)



佐伯市特定環境保全公共下水道事業(上浦処理区)大分県佐伯市	その他	25	1.4	【内訳】 生活環境の改善 : 0.39 億円/年 便所の水洗化効果 : 1.0 億円/年 【主な根拠】 便益算定人口 : 0.17万人	1.4	1.0	・地元情勢及び自然環境条件等に大きな変化がなく、見直した計画により適正に事業を実施している。等	継続	九州地方整備局 建政部都市・住宅 整備課 (課長 角田 陽 介)
佐伯市特定環境保全公共下水道事業(蒲江処理区)大分県佐伯市	その他	22	1.4	【内訳】 生活環境の改善 : 0.41 億円/年 便所の水洗化効果 : 1.0 億円/年 【主な根拠】 便益算定人口 : 0.24万人	1.3	1.1	・地元情勢及び自然環境条件等に大きな変化がなく、見直した計画により適正に事業を実施している。等	継続	九州地方整備局 建政部都市・住宅 整備課 (課長 角田 陽 介)
飯田都市下水路事業 宮崎県宮崎市	10年継続 中	6.2	2.1	【内訳】 浸水の防除 : 2.1億 円/年 【主な根拠】 便益算定面積 : 79ha	0.30	6.9	・地元情勢、社会経済情勢及び自然環境条件等に大きな変化がなく、概ね計画通りであることから、順調に進捗している。等	継続	九州地方整備局 建政部都市・住宅 整備課 (課長 角田 陽 介)
清武町公共下水道事業(加納処理分 区) 宮崎県清武町	10年継続 中	57	113	【内訳】 生活環境の改善 : 12億 円 便所の水洗化効果 : 101億 円 【主な根拠】 便益算定人口 : 1.3万人	50	2.2	・地元情勢、社会経済情勢及び自然環境条件等に大きな変化がなく、概ね計画通りであることから、順調に進捗している。等	継続	九州地方整備局 建政部都市・住宅 整備課 (課長 角田 陽 介)
北郷町特定環境保全公共下水道事業(郷之原処理区) 宮崎県北郷町	10年継続 中	42	53	【内訳】 生活環境の改善 : 14億 円 便所の水洗化効果 : 39億 円 【主な根拠】 便益算定人口 : 0.34万人	41	1.3	・地元情勢、社会経済情勢及び自然環境条件等に大きな変化がなく、概ね計画通りであることから、順調に進捗している。等	継続	九州地方整備局 建政部都市・住宅 整備課 (課長 角田 陽 介)
三股町公共下水道事業(中央処理区) 宮崎県三股町	10年継続 中	125	121	【内訳】 生活環境の改善 : 53億 円 便所の水洗化効果 : 68億 円 【主な根拠】 便益算定人口 : 1.7万人	100	1.2	・地元情勢、社会経済情勢及び自然環境条件等に大きな変化がなく、概ね計画通りであることから、順調に進捗している。等	継続	九州地方整備局 建政部都市・住宅 整備課 (課長 角田 陽 介)
野尻町特定環境保全公共下水道事業(野尻中央処理区) 宮崎県野尻町	10年継続 中	17	20	【内訳】 生活環境の改善 : 3.9億 円 便所の水洗化効果 : 16億 円 【主な根拠】 便益算定人口 : 0.14万人	17	1.2	・地元情勢、社会経済情勢及び自然環境条件等に大きな変化がなく、概ね計画通りであることから、順調に進捗している。等	継続	九州地方整備局 建政部都市・住宅 整備課 (課長 角田 陽 介)
川南町公共下水道事業(川南処理区) 宮崎県川南町	10年継続 中	47	3.2	【内訳】 生活環境の改善 : 1.3億 円/年 便所の水洗化効果 : 1.9億 円/年 【主な根拠】 便益算定人口 : 0.49万人	2.2	1.5	・地元情勢、社会経済情勢及び自然環境条件等に大きな変化がなく、概ね計画通りであることから、順調に進捗している。等	継続	九州地方整備局 建政部都市・住宅 整備課 (課長 角田 陽 介)
西米良村特定環境保全公共下水道事業(西米良処理区)(雨水) 宮崎県西米良村	10年継続 中	1.7	0.78	【内訳】 浸水の防除 : 0.78 億円 【主な根拠】 便益算定面積 : 23ha	0.33	2.4	・地元情勢、社会経済情勢及び自然環境条件等に大きな変化がなく、概ね計画通りであることから、順調に進捗している。等	継続	九州地方整備局 建政部都市・住宅 整備課 (課長 角田 陽 介)
曾於市公共下水道事業(末吉処理区) 鹿児島県曾於市	10年継続 中	91	5.6	【内訳】 生活環境の改善 : 2.1億 円/年 便所の水洗化効果 : 3.5億 円/年 【主な根拠】 便益算定人口 : 1.1万人	4.7	1.2	・地元情勢、社会経済情勢及び自然環境条件等に大きな変化がなく、概ね計画通りであることから、順調に進捗している。等	継続	九州地方整備局 建政部都市・住宅 整備課 (課長 角田 陽 介)
石垣市特定環境保全公共下水道事業(川平処理区) 沖縄県石垣市	10年継続 中	14	38	【内訳】 生活環境の改善 : 24億 円 便所の水洗化効果 : 14億 円 【主な根拠】 便益算定人口 : 0.18人	27	1.4	・地元情勢、社会経済情勢及び自然環境条件等に大きな変化がなく、概ね計画通りであることから、順調に進捗している。等	継続	内閣府沖縄総合事務 局 開発建設部建設産 業・地方整備課 (課長 竹富 伸 也)

読谷村流域関連公共下水道（伊佐浜処理区） 沖縄県読谷村	10年継続中	79	10	【内訳】 生活環境の改善 : 1.3億円/年 便所の水洗化効果 : 9.1億円/年 【主な根拠】 便益算定人口 : 1.9万人	6.2	1.7	・地元情勢、社会経済情勢及び自然環境条件等に大きな変化がなく、概ね計画通りであることから、順調に進捗している。等	継続	内閣府沖縄総合事務局 開発建設部建設産業・地方整備課 (課長 竹富 伸也)
--------------------------------	--------	----	----	---	-----	-----	--	----	---

【都市公園事業】  
(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	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						
船場公園 留萌市	10年経過	18	310	【内訳】 利用価値 : 310億円 【主な根拠】 誘致距離 : 3.0km 誘致圏人口 : 2.3万人	24	13.1	・留萌市都市計画マスタープランにおいて、当該公園を市民などの出会いと交流の拠点となる「ふれあい交流地区」と位置づけられている。 ・歩いていける範囲の都市公園の整備率が低い留萌市において、安全で安心な子どもの遊び場及び交流の場の確保に資する。	継続	北海道開発局 都市住宅課 (課長 小町谷信彦)
茨戸川緑地 札幌市	10年経過	90	195	【内訳】 利用価値 : 195億円 【主な根拠】 誘致距離 : 20km 誘致圏人口 : 220万人	110	1.8	・札幌市緑の基本計画において、環状グリーンベルト構想における北東部緑地ゾーン大規模拠点公園に位置づけられている。	継続	北海道開発局 都市住宅課 (課長 小町谷信彦)
亀ヶ城公園 猪苗代町	10年経過	60	91	【内訳】 利用価値 : 91億円 【主な根拠】 誘致距離 : 15km 誘致圏人口 : 15万人	88	1.0	・あいつ地方拠点都市地域基本計画において、都市防災に配慮した公園として位置づけられている。 ・中心市街地活性化基本計画において、市街地活性化の核として整備を推進することとされている。 ・第五次猪苗代町振興計画において、町のシンボルゾーンとしての拠点形成を図ることとされている。	継続	都市・地域整備局 公園緑地課 (課長 小川陽一)
河内町総合運動公園 河内町	10年経過	76	241	【内訳】 利用価値 : 241億円 【主な根拠】 誘致距離 : 20km 誘致圏人口 : 64万人	147	1.6	・河内町の都市計画マスタープランにおいて、白沢地域における総合運動公園として、良好な都市環境の形成に資する。 ・河内町総合計画において、特に重点において取り組む施策・事業に位置づけられている。	継続	関東地方整備局 都市整備課 (課長 新屋千樹)
上谷総合公園 鴻巣市	10年経過	41	426	【内訳】 利用価値 : 426億円 【主な根拠】 誘致距離 : 15km 誘致圏人口 : 227万人	104	4.1	・第四次鴻巣市総合振興計画において、スポーツ・レクリエーションの需要に対応する総合公園に位置づけられている。 ・鴻巣市緑の基本計画において、緑化拠点、レクリエーションや交流活動が楽しめる場として位置づけられている。 ・鴻巣市地域防災計画において、上谷総合公園が広域避難場所に位置づけられており、地域の防災性向上に資する。	継続	関東地方整備局 都市整備課 (課長 新屋千樹)
仙川上連雀地区 三鷹市	10年経過	21	182	【内訳】 利用価値 : 182億円 【主な根拠】 誘致距離 : 0.75km 誘致圏人口 : 15万人	22	5.5	・三鷹市の緑の基本計画において、緑の環境づくりを進めるゾーンに位置づけられており、緑のネットワーク化に資する。 ・密集した市街地が多く、公園面積が周辺市と比べても低い地区において、公園緑地の確保に資する。	継続	関東地方整備局 都市整備課 (課長 新屋千樹)
秦野戸川公園 神奈川県	再評価5年	245	456	【内訳】 利用価値 : 456億円 【主な根拠】 誘致距離 : 15km 誘致圏人口 : 113万人	354	1.3	・神奈川県広域緑地計画において、都市における緑とオープンスペースの総合的な整備及び保全を図るとともに、誘致圏や地域振興の観点に加え、様々なレクリエーション需要等に対応する広域的利用の拠点に位置づけられている。	継続	都市・地域整備局 公園緑地課 (課長 小川陽一)

夫婦池公園 鎌倉市	10年経過	8.8	145	【内訳】 利用価値 : 145億円 【主な根拠】 誘致距離 : 3.0km 誘致圏人口 : 3.8万人	11	12.7	・鎌倉市緑の基本計画において、深沢地区の水辺と森をいかした、自然とのふれあいが楽しめる公園として位置づけられている。 ・地域の貴重な自然資源である溜池と周辺の湿地や山林の保全・再生が図られ、生物多様性の確保に資する。	継続	関東地方整備局 都市整備課 (課長 新屋千樹)
丸山城址公園 伊勢原市	10年経過	20	84	【内訳】 利用価値 : 84億円 【主な根拠】 誘致距離 : 2.7km 誘致圏人口 : 2.0万人	22	3.8	・伊勢原市の緑の基本計画(原案)において、まち及びおがゾーンにまたがり、都市公園の連携によるレクリエーション拠点として位置づけられている。	継続	関東地方整備局 都市整備課 (課長 新屋千樹)
新横浜公園 横浜市	再評価5年	1,689	3,200	【内訳】 利用価値 : 3,200億円 【主な根拠】 誘致距離 : 20km 誘致圏人口 : 864万人	2,633	1.2	・横浜市の緑の基本計画において、地域のスポーツ需要に対応する公園として位置づけられている。 ・鶴見川流域の洪水時の遊水池として機能し、治水安全度の向上に資する。	継続	関東地方整備局 都市整備課 (課長 新屋千樹)
塩尻北部公園 塩尻市	10年経過	19	199	【内訳】 利用価値 : 199億円 【主な根拠】 誘致距離 : 3.0km 誘致圏人口 : 2.8万人	28	7.2	・塩尻市の地域防災計画において、一次避難地に位置づけられており、地域の防災性向上に資する。 ・市街地内にあり、地域住民が運動及び休憩等のレクリエーション活動ができる場の確保に資する。	継続	関東地方整備局 都市整備課 (課長 新屋千樹)
若宮公園 加茂市	10年経過	7.0	100	【内訳】 利用価値 : 100億円 【主な根拠】 誘致距離 : 15km 誘致圏人口 : 21万人	34	2.9	・加茂市の緑の基本計画に位置づけられており、地域の自然環境を活かし、自然体験学習、レクリエーション、文化活動等の場の確保に資する。 ・市街地に隣接しており、災害時の避難地として機能し、地域の防災性向上に資する。	継続	北陸地方整備局 都市・住宅整備課 (課長 渡辺春彦)
いたち川地区 富山市	10年経過	42	116	【内訳】 利用価値 : 116億円 【主な根拠】 誘致距離 : 1.5km 誘致圏人口 : 13万人	45	2.6	・富山市の緑の基本計画において、いたち川地区の緑の拠点に位置づけられている。	継続	北陸地方整備局 都市・住宅整備課 (課長 渡辺春彦)
金沢城公園 石川県	10年経過	286	1,540	【内訳】 支払意志額等 : 1,540億円 【主な根拠】 アンケート調査	395	3.9	・石川県第2次地震防災緊急事業五箇年計画において避難地に位置づけられている。 ・石川県の歴史・文化・伝統を継承する象徴であり、県都の中心市街地の活性化や賑わい創出に資する。	継続	北陸地方整備局 都市・住宅整備課 (課長 渡辺春彦)
西部緑地公園 石川県	10年経過	279	194	【内訳】 利用価値 : 194億円 【主な根拠】 誘致距離 : 14km 誘致圏人口 : 70万人	166	1.2	・石川県内のスポーツ競技力の向上、高齢化社会等の課題への対応に資する。 ・金沢市地域防災計画において、避難地に位置づけられており、高速道路や国道8号等幹線道路に近接していることから地域防災拠点としても機能し、地域の防災性向上に資する。	継続	北陸地方整備局 都市・住宅整備課 (課長 渡辺春彦)
西部緑道 金沢市	10年経過	81	180	【内訳】 利用価値 : 180億円 【主な根拠】 誘致距離 : 15km 誘致圏人口 : 66万人	101	1.8	・金沢市の緑の基本計画に位置づけられており、金沢駅西地区の緑のオアシスとして、環境改善、景観向上の効果や災害時の避難地確保に資する。 ・市街地における緑道の確保により、歩行者の安全確保に資する。	継続	北陸地方整備局 都市・住宅整備課 (課長 渡辺春彦)
中勢グリーンパーク 津市	再評価5年	51	219	【内訳】 利用価値 : 219億円 【主な根拠】 誘致距離 : 15km 誘致圏人口 : 48万人	75	2.9	・旧津市の都市マスタープランや緑の基本計画において、広域的なスポーツレクリエーションの交流拠点として、また自然の大切さを学ぶことのできる総合公園に位置づけられている。	継続	中部地方整備局 都市整備課 (課長 田中成興)
岩田池公園 津市	10年経過	24	185	【内訳】 利用価値 : 185億円 【主な根拠】 誘致距離 : 3.0km 誘致圏人口 : 8.1万人	30	6.1	・旧津市の都市マスタープランや緑の基本計画において、市街地内の残された自然環境を保全し、野鳥等の観察ができる観水公園に位置づけられている。	継続	中部地方整備局 都市整備課 (課長 田中成興)
桑名市総合運動公園 桑名市	再評価5年	118	195	【内訳】 利用価値 : 195億円 【主な根拠】 誘致距離 : 14km 誘致圏人口 : 67万人	152	1.3	・桑名市都市計画マスタープラン地域別構想において桑名市総合運動公園の整備を促進することとしており、また、桑名市総合計画において、自然環境を生かした生涯スポーツの場「緑の中のスポーツ・レクリエーション公園」に位置づけられている。	継続	中部地方整備局 都市整備課 (課長 田中成興)

船頭場公園 名古屋市	再評価5年	114	256	【内訳】 利用価値 : 256億円 【主な根拠】 誘致距離 : 1.0km 誘致圏人口 : 2万人	102	2.5	・名古屋市の緑の基本計画において、主要公園に位置づけられており、良好な都市環境の形成に資する。 ・名古屋市の都市防災構造化計画において、一次避難地に位置づけられており、地域の防災性向上に資する。	継続	中部地方整備局 都市整備課 (課長 田中成興)
大谷公園 鯖江市	10年経過	12	66	【内訳】 利用価値 : 66億円 【主な根拠】 誘致距離 : 15km 誘致圏人口 : 43万人	23	2.9	・鯖江市の緑の基本計画において、立待地区の緑の拠点に位置づけられている。 ・鯖江市が推進する近松の里構想区域に位置づけられており、事業連携により整備を推進する必要がある。	継続	近畿地方整備局 都市整備課 (課長 田雑隆昌)
八幡公園 近江八幡市	10年経過	5.9	80	【内訳】 利用価値 : 80億円 【主な根拠】 誘致距離 : 1km 誘致圏人口 : 0.57万人	16	5.0	・近江八幡市の緑の基本計画において、市街地における緑の拠点に位置づけられている。	継続	近畿地方整備局 都市整備課 (課長 田雑隆昌)
日置ふれあい公園 宮津市	10年経過	9.4	23	【内訳】 利用価値 : 23億円 【主な根拠】 誘致距離 : 6.0km 誘致圏人口 : 0.34万人	14	1.6	・第5次宮津市総合計画において、「あたたかく安心に満ちた市民生活の創出」や「暮らしと活力を支える都市空間の創出」の場位置づけられている。	継続	近畿地方整備局 都市整備課 (課長 田雑隆昌)
大東中央公園 大東市	10年経過	65	113	【内訳】 利用価値 : 113億円 【主な根拠】 誘致距離 : 2.0km 誘致圏人口 : 2.6万人	67	1.7	・大東市の緑の基本計画に位置づけられており、良好な都市環境の形成に資する。 ・大東市地域防災計画において、広域避難地に位置づけられ、地域の防災性向上に資する。	継続	近畿地方整備局 都市整備課 (課長 田雑隆昌)
池田公園 加古川市	10年経過	13	20	【内訳】 利用価値 : 20億円 【主な根拠】 誘致距離 : 1.0km 誘致圏人口 : 2.0万人	16	1.2	・加古川市の緑の基本計画において、池田地区の緑の拠点に位置づけられている。 ・加古川市の地域防災計画において、一次避難地に位置づけられており、地域の防災性向上に資する。	継続	近畿地方整備局 都市整備課 (課長 田雑隆昌)
津守中央公園 大阪市	10年経過	189	283	【内訳】 利用価値 : 283億円 【主な根拠】 誘致距離 : 3.0km 誘致圏人口 : 37万人	192	1.5	・大阪市の緑の基本計画に位置づけられており、良好な都市環境の形成に資する。 ・大阪市の地域防災計画において、一時避難地に位置づけられており、地域の防災性向上に資する。	継続	近畿地方整備局 都市整備課 (課長 田雑隆昌)
維新百年記念公園 山口県	その他	221	522	【内訳】 利用価値 : 522億円 【主な根拠】 誘致距離 : 39km 誘致圏人口 : 134万人	449	1.2	・山口市の緑の基本計画において、市街地内の緑の拠点に位置づけられている。 ・山口市の地域防災計画において、広域避難場所に位置づけられており、地域の防災性向上に資する。 ・平成23年に開催される第66回国民体育大会の主会場となっており、地域のスポーツ・文化活動の拠点となる。	継続	都市・地域整備局 公園緑地課 (課長 小川陽一)
高原総合運動公園 高原町	10年経過	52	138	【内訳】 利用価値 : 138億円 【主な根拠】 誘致距離 : 15km 誘致圏人口 : 25万人	77	1.8	・高原町の第四次総合基本計画において、計画地は各種の体育・スポーツ施設の効率的な活用の場に位置づけられており、整備を推進することとされている。 ・高原町の地域防災計画において一次避難地に位置づけられることとなっており、地域の防災性向上に資する。	継続	九州地方整備局 都市住宅整備課 (課長 角田陽介)
屋久町健康の森公園 屋久町	10年経過	23	52	【内訳】 利用価値 : 52億円 【主な根拠】 誘致距離 : 15km 誘致圏人口 : 1.4万人	27	1.9	・屋久町唯一の総合公園として、健康増進、地域の交流、地域振興の場として機能する。 ・地震災害時の避難地として、地域の防災性向上に資する。	継続	九州地方整備局 都市住宅整備課 (課長 角田陽介)
中城公園 沖縄県	10年経過	425	521	【内訳】 利用価値 : 521億円 【主な根拠】 誘致距離 : 39km 誘致圏人口 : 18万人	385	1.4	・沖縄県広域緑地計画において、自然との親しみ、琉球の歴史風土の保全・活用、拠点緑地の確保等を図るための公園に位置づけられている。	継続	都市・地域整備局 公園緑地課 (課長 小川陽一)
比屋良川公園 宜野湾市	再評価5年	52	244	【内訳】 利用価値 : 244億円 【主な根拠】 誘致距離 : 3.0km 誘致圏人口 : 5.2万人	58	4.2	・宜野湾市緑の基本計画において、本市の骨格を形成する重要な緑地に位置づけられている。 ・宜野湾市都市計画マスタープランにおいて、史跡を保全し、有効活用する公園に位置づけられている。	継続	沖縄総合事務局 建設産業・地方整備課 (課長 竹富信也)

真栄里公園 石垣市	10年経過	20	191	【内訳】 利用価値 : 191億円 【主な根拠】 誘致距離 : 3.0km 誘致圏人口 : 3.7万人	23	8.3	・第3次総合計画基本計画 や石垣市緑化基本計画位置 づけられており、良好な都市 環境の形成に資する。	継続	沖縄総合事務局 建設産業・地方整 備課 (課長 竹富信也)
石垣市中央運動公園 石垣市	再評価5年	82	557	【内訳】 利用価値 : 557億円 【主な根拠】 誘致距離 : 33km 誘致圏人口 : 4.7万人	133	4.2	・第3次総合計画基本計画、 石垣市緑化基本計画に位置 づけられており、良好な都市 環境の形成に資する。 ・石垣市地域防災計画におい て、避難地に位置づけられて おり、地域の防災性向上に資 する。	継続	沖縄総合事務局 建設産業・地方整 備課 (課長 竹富信也)
伊差川公園 名護市	再評価5年	25	118	【内訳】 利用価値 : 118億円 【主な根拠】 誘致距離 : 1.5km 誘致圏人口 : 1.0万人	35	3.4	・名護市の緑の基本計画に おいて、拠点的な緑空間の保 全育成・多様なオープンス ペース・レクリエーションス ペースの確保を図るための 公園に位置づけられている。	継続	沖縄総合事務局 建設産業・地方整 備課 (課長 竹富信也)

## 完了後の事後評価結果一覧

### 【公共事業関係費】

#### 【河川事業】 （治水事業（直轄））

事業名 （事業実施期間） 事業主体	該当基準	総事業費 （億円）	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 （担当課長名）
阿武隈川救急内水 対策事業 （H4～H13） 東北地方整備局	5年以内	51	（費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化） 全体事業費 51億円 B/C 34.5（B:2,800億円、C:81億円） （事業の効果の発現状況） H14.7出水による効果（推定） ・浸水戸数約926戸の被害軽減 ・浸水面積約216haの被害軽減 （今後の事後評価の必要性） 事業の整備効果が確認されており、必要なし。 （改善措置の必要性） 必要なし （同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性） 必要なし	対応なし	河川局治水課 （課長 関克己）
名取川直轄河川改修 事業（閑上地区） （H11～H13） 東北地方整備局	5年以内	13	（費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化） 全体事業費 13億円 B/C 7.4（B:128億円、C:17.2億円） （事業効果の発現状況） H14.7出水による効果（推定） ・浸水戸数約360戸の被害軽減 ・浸水面積約25haの被害軽減 （今後の事後評価の必要性） 事業の整備効果が確認されており、必要なし。 （改善措置の必要性） 必要なし （同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性） 必要なし	対応なし	河川局治水課 （課長 関克己）
北上川上流直轄河川 改修事業（日形地区） （S61～H13） 東北地方整備局	5年以内	20	（費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化） 全体事業費 20億円 B/C 1.2（B:44億円、C:37億円） （事業の効果の発現状況） H14.7出水による効果（推定） ・浸水戸数約16戸の被害軽減 ・浸水面積約15haの被害軽減 （今後の事後評価の必要性） 事業の整備効果が確認されており、必要なし。 （改善措置の必要性） 必要なし （同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性） 必要なし	対応なし	河川局治水課 （課長 関克己）
赤川直轄河川改修 事業（放水路拡幅整備） （S60～H13） 東北地方整備局	5年以内	83	（費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化） 全体事業費 83億円 B/C 2.0（B:309億円、C:152億円） （事業の効果の発現状況） S62.8出水による効果（推定） ・浸水戸数約360戸の被害軽減 ・浸水面積約1,100haの被害軽減 （今後の事後評価の必要性） 事業の整備効果が確認されており、必要なし。 （改善措置の必要性） 必要なし （同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性） 必要なし	対応なし	河川局治水課 （課長 関克己）
大河津洗堰特定構 造物改築事業 （H4～H13） 北陸地方整備局	5年以内	306	（費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化） 全体事業費 306億円 B/C 41.4（B:18,384億円、C:444億円） （事業効果の発現状況） ・平成16年7月の新潟・福島豪雨出水などにおいて効果を発現。 ・平常時は信濃川下流へ安定的な放流を実施。 （事業実施による環境の変化） 魚道の確認種数は改築前と比較して多くなっている。 （社会経済情勢の変化） 大河津洗堰周辺は地域に親しまれる空間、河川を学ぶ空間として活用されている。 （今後の事後評価の必要性） 事業の効果の発現状況等から、再度の事後評価の必要性はない。 （改善措置の必要性） 事業の効果の発現状況等から、改善措置の必要性はない。 （同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性） 同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性はない。	対応なし	河川局治水課 （課長 関克己）

<p>近畿日本鉄道牧田川橋梁（特定構造物改築事業）(H2～H13) 中部地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>305</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 全体事業費 305億円 B/C 13.8 (B:4,230億円、C:306億円) (事業効果の発現状況) 近鉄牧田川橋梁を改築したことにより、当該地点において計画高水流量を安全に流せることができるようになり、約3,150haの氾濫の危険性が軽減。また、計画高水流量流下時の水位が最大で約1.5m低下。 (事業実施による環境の変化) 線路のロングレール化により列車通過時の振動・騒音に対する地元住民からの苦情は特になし。また多自然型護岸の施工により、自然環境への影響軽減に配慮。 (社会経済情勢の変化) 事業着手時点から平成17年時点で人口は約1%、世帯数では約15%の増加。 (今後の事後評価の必要性) 事業の効果の発現状況等から、再度の事後評価の必要性はない。 (改善措置の必要性) 事業の効果の発現状況等から、改善措置の必要性はない。 (同種事業の計画・調査のあり方、事業評価手法の見直しの必要性) 特に同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性はない。</p>	<p>対応なし</p>	<p>河川局治水課 (課長 関克己)</p>
<p>境川第二排水機場（内水対策事業）(S51～S55)(H13) 中部地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>66</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 全体事業費 66億円 B/C 1.5 (B:252億円、C:167億円) (事業効果の発現状況) 昭和55年～平成18年までの27年間で延べ1,441時間（年平均53時間）稼働。 昭和36年6月洪水（計画規模相当）では、延べ浸水面積約140ha、浸水戸数約2,700戸の被害を軽減したものと推定。 (事業実施による環境の変化) 施設の稼働に伴う振動・騒音に対する地元住民からの苦情もない。 (社会経済情勢の変化) 境川流域は年々市街化が進んでいるおり、昭和50年からみると人口は約13%減少しているものの、世帯数では18%と増加傾向にある。 現在の流域内の土地利用は市街地47%、田畑32%、その他21%であり、市街地は昭和51年からみると10%増加。 (今後の事後評価の必要性) 事業の効果の発現状況等から、今後の事後評価の必要性はない。 (改善措置の必要性) 事業の効果の発現状況等から、改善措置の必要性はない。 なお、流域内での宅地化の進展が見られ、許容湛水区域内へも宅地化の進展が危惧される。そのため、浸水被害をより軽減するため、浸水実績図を作成・配布するなど、地域の浸水特性についての情報提供など、適切なソフト対策を進める必要がある。 (同種事業の計画・調査のあり方、事業評価手法の見直しの必要性) 特に同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性はない。</p>	<p>対応なし</p>	<p>河川局治水課 (課長 関克己)</p>
<p>古川排水機場（内水対策事業）(S49～S51)(S62～S63)(H12～H13) 中部地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>58</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 全体事業費 20億円 B/C 2.1 (B:122億円、C:58億円) (事業効果の発現状況) 昭和55年から平成18年までの27年間で延べ418時間（年平均15時間）稼働。 施設がなかった場合、平成13年から平成18年までの6年間で延べ約119百万円、延べ浸水面積約69haの被害を軽減したものと推定。 (事業実施による環境の変化) 施設の稼働に伴う振動・騒音に対する地元住民からの苦情はない。 (社会経済情勢の変化) 人口、世帯ともに事業着手時点から増加傾向にあり、昭和50年と比較すると、人口は約1.2倍、世帯数は1.5倍となっている。 現在の流域内の土地利用は市街地19.4%、畑・果樹園62.6%、水田18.0%であり、市街地は、事業着手時点から増加傾向にある。 (対応方針（案）) ○今後の事後評価の必要性 事業の効果の発現状況等から、今後の事後評価の必要性はない。 ○改善措置の必要性 事業の効果の発現状況等から、改善措置の必要性はない。 なお、流域内での宅地化の進展が見られ、許容湛水区域内へも宅地化の進展が危惧される。そのため、浸水被害をより軽減するため、浸水実績図を作成・配布するなど、地域の浸水特性についての情報提供など、適切なソフト対策を進める必要がある。 (同種事業の計画・調査のあり方、事業評価手法の見直しの必要性) 特に同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性はない。</p>	<p>対応なし</p>	<p>河川局治水課 (課長 関克己)</p>
<p>斐伊川改修事業（荒島地区湖岸堤）(H7～H13) 中国地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>21</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) B/C 事後評価時 10.0 (B:235億円、C:24億円) (事業の効果の発現状況) 事業後に中海において記録的な高潮を4回も観測しているが、当該区域においては浸水の実績は無く、事業実施により浸水被害を軽減できたと推測できる。 (事業実施による環境の変化) 特になし (社会経済情勢の変化) 人口は若干の減少傾向、世帯数は若干の増加傾向にある。 (今後の事後評価の必要性) 完成後、中海では平成15年9月（台風14号）において既往最高水位T.P.1.01mを記録したが、当該区域においては浸水の実績はなく、事業実施により浸水被害を軽減している。 また、今後も所定の機能が発揮できるため、今後の事業評価の必要性はないと考える。 (改善措置の必要性) 中海湖岸堤の全体の整備状況を見つつ、越波施設の着手時期については今後検討する。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 事業実施後の地域住民の意見等を調査し、他の事業に反映することも必要である。</p>	<p>対応なし</p>	<p>河川局治水課 (課長 関克己)</p>

<p>佐波川改修事業 (植松地区築堤) (H2～H13) 中国地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>41</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) B/C 事後評価時 3.3 (B:152億円、C:45億円) (事業の効果の発現状況) 事業実施により、計画高水流量2,900m<sup>3</sup>/s (1/100年確率) 相当の洪水が発生した場合に想定される約3,300戸の家屋浸水被害が解消できる。 (事業実施による環境の変化) 特になし。 (社会経済情勢の変化) 人口、世帯数はほぼ横ばいである。 (今後の事後評価の必要性) 佐波川水系河川整備基本方針 (H18.11) の計画高水流量2,900m<sup>3</sup>/sの計画河道は出来ており、今後の事後評価の必要はないと考える。 (改善措置の必要性) 特になし。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 特になし。</p>	<p>対応なし</p>	<p>河川局治水課 (課長 関克己)</p>
<p>江の川下流地区河川改修事業 (坂本地区宅地等水防対策事業) (H7～H13) 中国地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>19</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) B/C 事後評価時 1.0 (B:30億円、C:30億円) (事業の効果の発現状況) 事業実施により、戦後最大の昭和47年7月洪水及び計画高水流量9,900m<sup>3</sup>/s (1/100) 相当の洪水が発生した場合に想定される被害を解消することが出来る。 (事業実施による環境の変化) 特になし。 (社会経済情勢の変化) 自治体の人口・世帯数は減少しているが、事業実施地区はほぼ横ばいである。 (今後の事後評価の必要性) 住居等の被災対象施設は、計画高水流量以上に整備され、洪水被害が解消された。また、地域住民の安全で快適な生活環境も確保され今後の評価の必要はない。 (改善措置の必要性) 宅地等水防対策事業については改善措置の必要性はないと考えられるが、計画高水流量に対する治水安全度を確保するためには、上流の洪水調節施設及び河道の河積の確保等が必要である。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 中山間地域の治水事業等を、今後どのようにすべきか検討が必要である。</p>	<p>対応なし</p>	<p>河川局治水課 (課長 関克己)</p>
<p>江の川上流河川改修事業 (島敷地区築堤・排水機場) (H11～H13) 中国地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>9.8</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) B/C 事後評価時 24.7 (B:396億円、C:16億円) (事業の効果の発現状況) 排水機場整備により1/10確率程度での洪水による床上浸水被害は解消された。床上浸水戸数61戸→0戸。 (事業実施による環境の変化) 特になし。 (社会経済情勢の変化) 自治体の人口・世帯数は若干増加している。 (今後の事後評価の必要性) 完成後、施設の整備により当該地区の浸水被害に対する安全度が高まり、暫定計画規模以下の降雨に対して浸水被害も発生していないことから、人口・世帯数も増加傾向にあり、所要の効果を発揮していると判断できる。したがって、今後の事後評価の必要はない。 (改善措置の必要性) 整備が完了した排水機場は、想定された効果が発揮されており改善措置の必要は無い。 将来計画の9m<sup>3</sup>/sの排水機場の整備については、当地区の土地利用状況、他の整備箇所との進捗などを見つつ、今後必要性を検討していく。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 特になし。</p>	<p>対応なし</p>	<p>河川局治水課 (課長 関克己)</p>
<p>江の川上流河川改修事業 (香淀地区宅地等水防対策事業) (H7～H13) 中国地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>8.3</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) B/C 事後評価時 1.2 (B:14億円、C:12億円) (事業の効果の発現状況) 事業実施により、戦後最大の昭和47年7月洪水 (1/36) が現在発生した場合、想定される浸水被害が解消される。 (事業実施による環境の変化) 特になし。 (社会経済情勢の変化) 自治体の人口は減少傾向にあるが、事業実施地区は、人口・世帯数とも増加している。 (今後の事後評価の必要性) 住居等の被災対象施設は計画高水位以上に整備され、昭和47年7月洪水規模 (戦後最大) においては、浸水被害が解消された。また、地域住民の安全で快適な生活環境も確保され、今後の事後評価の必要はない。 (改善措置の必要性) 宅地等水防対策事業については改善措置の必要性はない。 ただし、現施設の所定の治水安全度を確保するためには、上流の洪水調節施設及び河道の河積の確保等が必要である。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 中山間地域の治水事業等を、今後どのようにすべきか検討が必要である。</p>	<p>対応なし</p>	<p>河川局治水課 (課長 関克己)</p>



<p>吉野川直轄河川改修事業（穴吹川箇所） （S51年～H13年） 四国地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>124</p>	<p>（費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化） 事業費：124億円、工期：27年、費用便益費：1.2 （穴吹川地区については、穴吹箇所と一体施行することにより、外水による浸水被害軽減効果をえられるものであり、事業費・工期・費用便益費については、穴吹川箇所及び穴吹箇所の合計により記載しているところである。） （事業効果について） ・総Cost 約162億円 ・総Benefit 約197億円 ・B/C=1.2 穴吹川地区の事業完成により、吉野川本川からの背水等による外水浸水被害の危険性が軽減され、戦後最大規模となった平成16年10月の台風23号においても、外水による家屋浸水被害は発生しなかった。 （事業実施による環境の変化） 当該事業により、洪水時における地域の浸水被害が解消された。また、狭隘地では、宅地嵩上げ方式による改修を実施したことにより、生活形態の維持が図られた。 （社会経済情勢の変化） 当該地区については、美馬市（旧穴吹町）の「穴吹町総合計画」基本計画の中で「観光交流・レクリエーションゾーン」として位置付けられている。 当該事業により、洪水時における地域の浸水被害が解消され、土地開発が進んでいる様子が伺え、今後、更なる土地の利用促進が期待される。また、県西部の主要交通網である国道192号の冠水解消に加え、関連事業である穴吹橋等の整備により、高速道路へのアクセス性が向上し、地域のアクセスポイントとして、今後より重要な役割を果たすものと考えられる。 （今後の事後評価の必要性） 戦後最大を記録した、平成16年10月台風23号洪水をはじめとして、平成16年～17年においては、大規模な洪水が5回発生した。事業効果見込額の197億円に対して、わずか2年で約78億（約40%）の効果を発現している。 （改善措置の必要性） 特になし。 （同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性） 特になし。</p>	<p>対応なし</p>	<p>河川局治水課 （課長 関克己）</p>
<p>五ヶ瀬川水系北川激甚災害対策特別緊急事業 （H9年～H13年） 九州地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>119</p>	<p>（費用対効果分析） 全体事業費 119億円 B/C : 4.9 (B:639億円、C:130億円) （事業の効果の発現状況） 整備前（平成9年台風19号） 床上浸水691戸 床下浸水550戸 整備後（平成16年台風23号） 床上浸水 41戸 床下浸水 47戸 （事業実施による環境の変化） 「北川川づくり委員会」や「北川モニタリング委員会」を設置し、その指導・助言を受けながら、自然環境と調和した河川改修を実施した。 （社会経済情勢の変化） 事業実施の前後において、流域人口・産業・土地利用状況に大きな変化はない。 （今後の事後評価の必要性） 事業の契機となった洪水と同規模の洪水において、効果が確認されたことより今後の事後評価の必要はないと考える。 （改善措置の必要性） 現時点までに特に問題となっている現象は生じていないので改善措置の必要性はないと考える。 （同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性） 事業に際し、保全すべき環境等配慮の必要が生じた場合は、モニタリング調査計画やそれに基づく改修計画の見直しなど、順応的な対応が考えられる。</p>	<p>対応なし</p>	<p>河川局治水課 （課長 関克己）</p>
<p>大分川床上浸水対策特別緊急事業 （H11年～H13年） 九州地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>26</p>	<p>（費用対効果分析） 全体事業費 26億円 B/C : 2.1 (B:82億円、C:39億円) （事業の効果の発現状況） 整備前（平成5年台風13号） 床上浸水116戸 床下浸水41戸 "（平成9年台風19号） 床上浸水 82戸 床下浸水71戸 整備後（平成16年台風23号） 床上浸水 0戸 床下浸水 0戸 "（平成17年台風14号） 床上浸水 0戸 床下浸水 0戸 （事業実施による環境の変化） 排水機場の運転は洪水時に排水するため、通常時の影響はなく、洪水時においても河川への影響はほとんどない。 （社会経済情勢の変化） 事業実施の前後において、土地利用状況に大きな変化はない。 （今後の事後評価の必要性） 事業の契機となった洪水と同規模の洪水において、効果が確認されたことより今後の事後評価の必要はないと考える。 （改善措置の必要性） 現時点までに特に問題となっている現象は生じていないので改善措置の必要性はないと考える。 （同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性） 同種事業については、地域と一体となった浸水被害軽減対策（ソフト対策含む）に取り組むことが必要である。</p>	<p>対応なし</p>	<p>河川局治水課 （課長 関克己）</p>
<p>番匠川灘地区水防対策特定河川事業 （H4年～H13年） 九州地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>30</p>	<p>（費用対効果分析） 全体事業費 30億円 B/C : 1.5 (B:47億円、C:32億円) （事業の効果の発現状況） 整備前（平成5年9月） 床上浸水 4戸 床下浸水 2戸 整備後（平成16年10月） 床上浸水 0戸 床下浸水 0戸 "（平成17年9月） 床上浸水 0戸 床下浸水 0戸 （事業実施による環境の変化） 護岸について、河岸の生態系及び周辺環境に配慮した多自然型護岸を施工しており、環境への影響は特にないと考える。 （社会経済情勢の変化） 宅地嵩上げによってこれまでの生活基盤が維持されている。 （今後の事後評価の必要性） 平成16年度、17年度における被害はなく、事業の効果が確認されたことから、今後の事後評価の必要はないと考える。 （改善措置の必要性） 現時点までに特に問題となっている現象は生じていないので改善措置の必要性はないと考える。 （同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性） 同種事業については、背後地の状況や土地利用の状況並びに自然環境等に配慮していく必要がある。</p>	<p>対応なし</p>	<p>河川局治水課 （課長 関克己）</p>

六角川水系牟田辺遊水地事業 (H4年~H13年) 九州地方整備局	5年以内	111	<p>(費用対効果分析)          全体事業費 111億円          B/C : 3.2 (B:353億円、C:110億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況)          整備前(平成2年) 床上浸水4,162戸 床下浸水3,228戸          整備後(シミュレーション) 床上浸水 0戸 床下浸水 0戸          " (遊水地のみ) 床上浸水4,074戸 床下浸水2,835戸          効果( " ) 床上浸水 88戸 床下浸水 393戸</p> <p>(事業実施による環境の変化)          護岸について、河岸の生態系及び周辺環境に配慮した多自然型護岸を施工しており、環境への影響は特にないと考える。          (社会経済情勢の変化)          土地利用状況に変化はない。          (今後の事後評価の必要性)          氾濫シミュレーションによって被害軽減効果を確認したことから、今後の事後評価の必要はないと考える。効果の実証が行えていないため、大きな出水後に効果について報告する。          (改善措置の必要性)          現時点までに特に問題となっている現象は生じていないので改善措置の必要性はないと考え、引き続き事業効果の発現や事業実施による環境の変化について把握していきたい。          (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)          今後の遊水地事業の実施に際して、本事業の実績等の活用が有効。</p>	対応なし	河川局治水課 (課長 関克己)
--	------	-----	---	------	--------------------

【河川事業】  
 (環境整備事業等(直轄))

事業名 (事業実施期間) 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
石狩川下流直轄河川環境整備事業 (河道整備) (S49~H13) 北海道開発局	5年以内	151	<p>(費用対効果)            B/C 1.5 (B:228億円 C:151億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況)            利用者は年間約23万人。施設利用以外にも地域イベントが開催されている。その他にも教育・行事の場、身近な親水空間としても利用されている。            (事業実施による環境の変化)            自然環境の変化に関する問題および指摘等はない。            (社会経済情勢の変化)            近年、人口減少による過疎化と高齢化が進んでいるが、観光入込客は年々増加傾向にある。            (今後の事後評価の必要性)            多くの住民の利用を確認しており、今後の事後評価の必要はない。            (改善措置の必要性)            施設等の維持管理が適正に行われており、多くの住民が利用していることから、改善措置の必要はない。            (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)            特に見直す必要はない。</p>	対応なし	北海道開発局建設部河川計画課(課長 関博之)
石狩川上流直轄河川環境整備事業 (河道整備) (H8~H13) 北海道開発局	5年以内	10	<p>(費用対効果)            B/C 4.6 (B:47億円 C:10億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況)            利用者は年間約16万人。施設利用以外にも地域イベントが開催されている。その他にも教育・行事の場、身近な親水空間としても利用されている。            (事業実施による環境の変化)            自然環境の変化に関する問題および指摘等はない。            (社会経済情勢の変化)            近年、人口は横ばいで推移しているが、高齢化率は増加傾向にある。観光入込客、都市公園の面積は年々増加傾向にある。            (今後の事後評価の必要性)            多くの住民の利用を確認しており、今後の事後評価の必要はない。            (改善措置の必要性)            施設等の維持管理が適正に行われており、多くの住民が利用していることから、改善措置の必要はない。            (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)            特に見直す必要はない。</p>	対応なし	北海道開発局建設部河川計画課(課長 関博之)
十勝川直轄河川環境整備事業(河道整備) (H7~H13) 北海道開発局	5年以内	17	<p>(費用対効果)            B/C 5.6 (B:95億円 C:17億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況)            利用者は年間約13万人。施設利用以外にも地域イベントが開催されている。その他にも教育・行事の場、身近な親水空間としても利用されている。            (事業実施による環境の変化)            自然環境の変化に関する問題および指摘等はない。            (社会経済情勢の変化)            人口については平成13年度からやや減少傾向にあり、急速に高齢化も進行している。観光入込客、都市公園の面積は年々増加傾向にある。            (今後の事後評価の必要性)            多くの住民の利用を確認しており、今後の事後評価の必要はない。            (改善措置の必要性)            施設等の維持管理が適正に行われており、多くの住民が利用していることから、改善措置の必要はない。            (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)            特に見直す必要はない。</p>	対応なし	北海道開発局建設部河川計画課(課長 関博之)

<p>釧路川直轄河川環境整備事業（河道整備） （S48～H13） 北海道開発局</p>	<p>5年以内</p>	<p>92</p>	<p>（費用対効果） B/C 1.4 （B：128億円 C：92億円） （事業の効果の発現状況） 利用者は年間約29万人。施設利用以外にも地域イベントが開催されている。その他にも教育・行事の場、身近な親水空間としても利用されている。 （事業実施による環境の変化） 自然環境の変化に関する問題および指摘等はない。 （社会経済情勢の変化） 近年、人口減少による過疎化と高齢化が進んでいるが、観光入込客は安定して推移している。 （今後の事後評価の必要性） 多くの住民の利用を確認しており、今後の事後評価の必要はない。 （改善措置の必要性） 施設等の維持管理が適正に行われており、多くの住民が利用していることから、改善措置の必要はない。 （同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性） 特に見直す必要はない。</p>	<p>対応なし</p>	<p>北海道開発局建設部河川計画課（課長 関博之）</p>
<p>天塩川上流直轄河川環境整備事業（河道整備） （H9～H13） 北海道開発局</p>	<p>5年以内</p>	<p>3.1</p>	<p>（費用対効果） B/C 2.4 （B：7.3億円 C：3.1億円） （事業の効果の発現状況） 利用者は年間約7,000人。カヌーボート等が整備され、広域から参加のあるイベントも開催されている。その他にも教育・行事の場、身近な親水空間としても利用されている。 （事業実施による環境の変化） 自然環境の変化に関する問題および指摘等はない。 （社会経済情勢の変化） 以前より人口の減少が進んでおり、過疎化と高齢化が進んでいる。観光入込客は減少傾向にある。 （今後の事後評価の必要性） 多くの住民の利用を確認しており、今後の事後評価の必要はない。 （改善措置の必要性） 施設等の維持管理が適正に行われており、多くの住民が利用していることから、改善措置の必要はない。 （同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性） 特に見直す必要はない。</p>	<p>対応なし</p>	<p>北海道開発局建設部河川計画課（課長 関博之）</p>
<p>鶴川直轄河川環境整備事業（河道整備） （S52～H13） 北海道開発局</p>	<p>5年以内</p>	<p>35</p>	<p>（費用対効果） B/C 1.7 （B：60億円 C：35億円） （事業の効果の発現状況） 利用者は年間約6万人。施設利用以外にも地域イベントが開催されている。その他にも運動・学習の場、身近な親水空間としても利用されている。 （事業実施による環境の変化） 自然環境の変化に関する問題および指摘等はない。 （社会経済情勢の変化） 以前より人口の減少や高齢化が進んでいる。観光入込客は年々増加傾向にある。 （今後の事後評価の必要性） 多くの住民の利用を確認しており、今後の事後評価の必要はない。 （改善措置の必要性） 施設等の維持管理が適正に行われており、多くの住民が利用していることから、改善措置の必要はない。 （同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性） 特に見直す必要はない。</p>	<p>対応なし</p>	<p>北海道開発局建設部河川計画課（課長 関博之）</p>
<p>沙流川直轄河川環境整備事業（河道整備） （H1～H13） 北海道開発局</p>	<p>5年以内</p>	<p>29</p>	<p>（費用対効果） B/C 1.1 （B：32億円 C：29億円） （事業の効果の発現状況） 利用者は年間約8万人。施設利用以外にも地域イベントが開催されている。その他にも運動・学習の場、身近な親水空間としても利用されている。 （事業実施による環境の変化） 自然環境の変化に関する問題および指摘等はない。 （社会経済情勢の変化） 以前より人口の減少や高齢化が進んでいる。 （今後の事後評価の必要性） 多くの住民の利用を確認しており、今後の事後評価の必要はない。 （改善措置の必要性） 施設等の維持管理が適正に行われており、多くの住民が利用していることから、改善措置の必要はない。 （同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性） 特に見直す必要はない。</p>	<p>対応なし</p>	<p>北海道開発局建設部河川計画課（課長 関博之）</p>
<p>吉野川川田川箇所環境整備事業 四国地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>7.4</p>	<p>【費用対効果】 ・B/C：1.25（TCMによる評価） 【事業の効果発現状況】 ・豊かな自然を感じることでできる場として利用 ・子供達の安全な親水活動拠点として利用 ・健康づくりの場として利用 【事業実施による環境変化】 ・ゴミの不法投棄が多かった箇所からゴミのない公園へ 【社会経済状況の変化】 ・市町村合併により吉野川市が誕生 ・総合学習制度による学習機会の増加 ・ボランティアによる清掃活動等、自然環境への関心が高まった</p>	<p>対応なし</p>	<p>四国地整河川計画課 館 健一郎</p>
<p>土器川川西地区環境整備事業 四国地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>6.0</p>	<p>【費用対効果】 ・B/C：1.36（TCMによる評価） 【事業の効果発現状況】 ・護岸緑化による景観の向上 ・幅広階段、遊歩道、坂路の設置による利便性の向上 ・サイクリング、散策による利用者の増加 【事業実施による環境変化】 ・堤防道路の交通量増加 【社会経済状況の変化】 ・市町村合併により新「丸亀市」が誕生 ・高松自動車道の全線開通</p>	<p>対応なし</p>	<p>四国地整河川計画課 館 健一郎</p>

【ダム事業】  
 (直轄事業等)

事業名 (事業実施期間) 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
月山ダム建設事業 (S51～H13) 東北地方整備局	5年以内	1,681	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) ・工期 前回：昭和51年度～平成14年度→今回：昭和51年度～平成13年度 ・全体事業費 前回：1,780億円→今回：1,687億円 ・B/C H18年度時点評価 3.1 (B:8,414億円、C:2,718億円) (事業の効果の発現状況) ・【洪水調節】 平成14年から平成17年までに13回(年平均約3回)洪水調節を実施。(融雪を伴う洪水が頻発) ・【水位低減効果】 平成16年7月洪水において、熊出地点で約0.5m水位を低減。 ・【水道用水の供給】 庄内南部の鶴岡市、庄内町及び三川町に対し、平均26万m3の供給。 ・【発電】 平成14年～平成17年の年間平均で約41,000MWH発電(約10,800世帯相当)。 (事業実施による環境の変化) ・【水質】 良好な水質を維持していると考えられる。水質障害(富栄養化現象、濁水長期化現象、冷水放流現象)は生じていない。 ・【生物】 【鳥類】 渡り鳥(コガモ、マカモ)水鳥(オオハクチョウ等)が確認。イヌワシが生息しており追跡調査中。 【魚類】 コイ科を中心とした魚種が多い。カジカは減少。 【昆虫】 ギフチョウが確認されており、食草の保全も検討中。 ・【堆砂】 堆砂率5.2%計画値をやや上回っているが、完成後間もないため継続監視している。 (社会経済情勢の変化) ・ダム湖の利用者は約7万人(平成15年度調査)。(主は観光客) ・平成17年度に「月山ダム水源ビジョン」を策定。 (現時点における評価と今後の課題) ・月山ダム建設事業は、事業の効果の発現状況を踏まえ十分効果を発揮しているものと判断。今後もフォローアップ調査を行い、定期的に報告する。 (改善措置の必要性) ・改善措置の必要性は特になし。 (同種事業の計画・調査のあり方や事後評価手法の見直しの必要性) ・流水の正常な機能の維持に関する効果等に対する評価分析手法については、今後も検討する必要があると考える。	対応なし	河川局治水課 (課長 関克己)
(四十四田)ダム湖 利用環境整備 (H9～13)東北地 方整備局	5年以内	6.9	・工期 H9～13 ・事業費 6.9億円 (事業の効果の発現状況) ・自然観察園を活用した観察会の実施。 ・親水護岸の釣り、親水活動への活用 ・船着き場のカヌー、ボート等への利用 ・多目的広場でのキャンプなど (事業の費用便益費) ・B/C H18年度時点評価 1.11 (B=10.33億円 C=9.34億円) (今後の事後評価の必要性) ・事業の効果が発現されており、今後の事後評価の必要はない。 (改善措置の必要性) ・必要なし (同種事業の計画・調査のあり方) ・必要なし (事後評価手法の見直しの必要性) ・環境整備事業に関する費用対効果分析の手法については、今後も検討する必要がある。	対応なし	東北地方整備局 河川管理課 (課長 堀切英二)
草木ダム貯水池水 質保全事業 (H4年～H13年) 関東地方整備局	5年以内	11	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 工期 平成4年～平成13年度 全体事業費 11億円 B/C 事後評価時 1.2 (B:1,470百万円、C:1,237百万円) Bはダム湖周辺の観光者を対象としたアンケート調査によるCVM法により算出 (事業効果の発現状況) ・2-MIB値の低減。 散気管式循環装置の本格運用(H10年度)を開始してより以降は、草木ダムでの2-MIB値は0となっており、異臭味被害は発生していない。 ・散気管式循環装置稼働による効果 散気管式循環装置の稼働により、夏季の貯水池表層水温が低下した。 散気管式循環装置の運用によっても、底層の底DOや貯水池濁度には影響していない。 (現時点における評価と今後の課題) ・本事業は、施設の本格運用後、ファルミEDIUMの発生が抑制され、貯水池の水質改善がされている。 なお、下流の上水道においても、この改善効果は大きい。 以上の結果により、本事業は十分効果を発揮している。 今後も、施設の適切な運用を実施していく。 (改善措置の必要性) ・改善措置の必要性はみられない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直し等の必要性) ・見直し等の必要性は特にみられない。	対応なし	関東地方整備局 河川管理課 (課長 奥秋芳一)

<p>長島ダム建設事業 (S52～H13) 中部地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>1,199</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因)          全体事業費 1,049億円          B/C 3.5 (B: 4,161億円、C: 1,199億円)          (事業の効果の発現状況)          ・洪水調節は、管理開始以降の4年間に3回実施し、下流の洪水流量・水位を低減させる効果を発揮した。          ・H16.10.20洪水では、川根大橋地点において41cm、神座地点において12cmの水位低減効果があつたと推定。          ・水道のための補給水量についても、渇水年であった平成17年には、年平均補給量を約1.4倍に相当する量を供給し、水道の安定供給に寄与している。          ・かんがいのための補給水量についても、渇水年であった平成17年には、年平均補給量を約2.4倍に相当する量を供給し、かんがい用水の安定供給に寄与している。          (事業実施による環境の変化)          ・貯水池の水質は概ね環境基準を満足し、また、選択取水設備の運用により、濁水長期化の軽減が図られている。          ・カヤネズミやトノサマガエルの生息環境は消失した可能性があります、大型獣やクマタカ、カワネズミやサンショウウオ類などの生息は継続的に確認されており、森林生態系や溪流環境は良好に維持されている。          (社会経済情勢の変化)          ・長島ダムは、地域に開かれたダムとして、「水源地域ビジョンの策定」、「水源地域ビジョン推進会議の設置」を通じ、地域住民等と交流を図っている。          (今後の事後評価の必要性)          ・以上の4項目の結果より、長島ダム建設事業は十分効果を発揮しているものと判断する。今後もフォローアップ調査を進め、大きな出水・濁水や水質変化等が生じた場合は、必要に応じて同様の分析・評価を行い、それらを合わせて定期報告を行う。          (改善措置の必要性)          ・事後評価制度に基づく改善措置の必要性はないが、今後もよりよい管理に向けて必要な検討を行う。          (同種事業の計画・調査のあり方や事後評価手法の見直しの必要性)          ・流水の正常な機能の維持に関する効果等に対する評価分析手法については、今後も検討を行う。</p>	<p>対応なし</p>	<p>河川局治水課 (課長 関克己)</p>
<p>温井ダム建設事業 (S49年～H13年) 中国地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>1,744</p>	<p>(費用対効果)          B/C 事後評価時 7.8 (B: 9,895億円、C: 1,265億円) ※費用対効果の対象は治水事業分のみ          (事業の効果)          管理開始以降2回の洪水時には温井ダムの調節により下流の水位を低減している。          水道用水は下流高瀬堰を通じて広島市をはじめ呉市や瀬戸内の島しょ部に供給されていると考えられる。          温井ダムは周辺の観光拠点となっており、地域の活性化に貢献している。          (今後の事後評価の必要性)          事業の効果が発現されていると考えられることから、今後の事業評価の必要性はないと考えられるが、水質・生物の監視等を継続的に行っていく。          (改善措置の必要性)          改善措置の必要性は特にない。          (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)          見直しの必要性は特にない。</p>	<p>対応なし</p>	<p>河川局治水課 (課長 関克己)</p>
<p>土師ダム貯水池水質保全事業 (H10年～H13年) 中国地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>17</p>	<p>(費用対効果)          B/C 事後評価時 2.1 (B: 49億円、C: 23億円)          (事業の効果)          当該事業の実施により、土師ダム貯水池内におけるアオコ発生が抑制された。          ダム湖では周辺整備が行われ、カヌー競技などの貯水池を活かした各種イベントや、自然探勝により多くの人々に利用されている。          (今後の事後評価の必要性)          事業の効果が発現されていると考えられることから、今後の事業評価の必要性はないと考えられるが、水質の監視、保全対策の運用等は継続して行っていく。          (改善措置の必要性)          改善措置の必要性は特にない。          (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)          今後、ダム等における貯水池水質保全事業等に関する、簡便且つより精度の高い費用便益分析の手法について検討を行う必要がある。</p>	<p>対応なし</p>	<p>中国地方整備局 河川管理課長 藤原 武夫</p>
<p>寺内ダム貯水池水質保全事業 (H元年～H13年) 九州地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>22</p>	<p>(費用対効果分析の概要)          ・総便益B: 約44億円 (貯水池の環境改善についてCVM法にて試算)          ・総費用C: 約38億円          ・B/C=1.1 《参考》          (事業の効果の発現状況)          ・貯水池内の藍藻類の増殖 (1,000細胞数/ml以上) 頻度を事業実施前の47%に軽減 (実施前5.3回/年→実施後2.5回/年)          ・放流水におけるカビ臭原因種ホルミディウム及びアナヘナの増殖回数を事業実施前の7%に軽減 (実施前4.3回/年→実施後0.3回/年)          (今後の事業評価の必要性、改善措置の必要性)          ・貯水池の水質は改善されており、今後の事後評価及び改善措置の必要性はない。          ・今後も引き続き施設の適切な維持管理に努める。          (同種事業の計画・調査のあり方)          ・特になし。</p>	<p>対応なし</p>	<p>九州地方整備局 河川環境課 (課長 朝田 将)</p>

【砂防事業等】

(砂防事業(直轄))

事業名 (事業実施期間) 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
北上川水系直轄砂防事業 (胆沢川流域) 東北地方整備局	5年以内	99	<p>全体事業費C=99億円 B/C=1.6(便益B=157億円、費用C=99億円) (事業完了後に確認された事業効果)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・砂防事業を実施しなかった場合、平成12年時点で石淵ダムの堆砂容量が満砂。ダム機能が阻害された。</li> <li>・整備した砂防えん堤の効果により、石淵ダムが機能を終える平成25年まで石淵ダムの計画堆砂容量が確保される。</li> </ul> <p>(今後の事業評価の必要性) 事業の効果が確認されており、必要なし (改善措置の必要性) 必要なし (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 必要なし</p>	対応無し	本省河川局 砂防部保全課 (課長 牧野裕至)

【道路・街路事業】

(直轄事業)

事業名 (事業実施期間) 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
一般国道450号 上越白滝道路 (S63年~H13年) 北海道開発局	5年以内	816	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通量 計画時(H11) 2,814台/日 → 実績(H17) 2,177台/日</li> <li>・全体事業費 事業完了時(H14) 81,570百万円</li> <li>・B/C 1.3 (B:1,526億円、C:1,219億円)</li> </ul> <p>(事業の効果の発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・旅行速度 供用前(H11) 38.6km/h → 供用後(H17) 60.4km/h</li> <li>・死傷事故率 供用前(H10~11平均)36.7 → 供用後(H16~17平均)13.8件/億台和</li> <li>・拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成</li> <li>・通行規制区間または冬期交通障害区間の代替路線を形成</li> <li>・大都市圏へ農林水産品の流通の利便性向上</li> </ul> <p>(社会経済情勢の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・上川支庁、網走支庁の観光入込客数は、「旭山動物園」「世界遺産知床」の影響により増加傾向にある。</li> </ul> <p>(事業実施による環境の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・CO2削減量 3,792t/年</li> </ul> <p>(今後の事後評価の必要性) 事業の効果が発現しており、再事後評価の必要性はない。 (改善措置の必要性) 事業の効果が発現しており、改善措置の必要性はない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 特に同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性はない。</p>	対応なし	北海道開発局 建設部道路計画課 (課長 山口登美男)
一般国道236号 帯広川西道路 (H4年~H14年) 北海道開発局	5年以内	535	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通量 計画時(H11) 23,784台/日 → 実績(H17) 2,898台/日(当該路線)21,551(236号)</li> <li>・全体事業費 事業完了時(H14) 53,530百万円</li> <li>・B/C 1.2 (B:849億円、C:737億円)</li> </ul> <p>(事業の効果の発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・旅行速度 供用前(H11) 29.6km/h → 供用後(H17) 65.3km/h</li> <li>・死傷事故率 供用前(H9~11平均)51.3 → 供用後(H15~17平均)44.1件/億台和</li> <li>・混雑時旅行速度が20km/h未満であった区間の旅行速度の改善</li> <li>・大都市圏へ農林水産品の流通の利便性向上</li> <li>・沿線周辺工業団地に立地する企業群の活動支援などに寄与</li> </ul> <p>(社会経済情勢の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・帯広市と芽室町の農業産出額は、増加している。</li> </ul> <p>(事業実施による環境の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・CO2削減量 2,792t/年</li> </ul> <p>(今後の事後評価の必要性) 事業の効果が発現しており、再事後評価の必要性はない。 (改善措置の必要性) 事業の効果が発現しており、改善措置の必要性はない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 特に同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性はない。</p>	対応なし	北海道開発局 建設部道路計画課 (課長 山口登美男)

<p>一般国道333号 旭峠道路 (H3年～H14年) 北海道開発局</p>	<p>5年以内</p>	<p>91</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)  ・交通量 計画時(H11) 2,741 台/日 → 実績(H17) 3,459台/日  ・全体事業費 事業完了時(H14) 9,110百万円  ・B/C 3.6 (B:418億円、C:117億円)  (事業の効果の発現状況)  ・旅行速度 供用前(H13) 45.3km/h → 供用後(H17) 59.7km/h  ・死傷事故率 供用前(H9～10平均)38.4件/億台和 → 供用後(H15～16平均)0件/億台和  ・線形不良区間の解消等による安全性の向上  ・大型車すれ違い困難区間の解消  ・主要な観光地へのアクセス向上  (社会経済情勢の変化)  ・斜里町の観光客は、「世界遺産知床」の影響により増加している。  (事業実施による環境の変化)  ・CO2削減量 39t/年  (今後の事後評価の必要性)  事業の効果が発現しており、再事後評価の必要性はない。  (改善措置の必要性)  事業の効果が発現しており、改善措置の必要性はない。  (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)  特に同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性はない。</p>	<p>対応なし</p>	<p>北海道開発局 建設部道路計画課 (課長 山口登美男)</p>
<p>一般国道38号 西帯広広幅 (H4年～H13年) 北海道開発局</p>	<p>5年以内</p>	<p>73</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)  ・交通量 計画時(H9) 17,154台/日 → 実績(H17) 21,295台/日  ・全体事業費 事業完了時(H13) 7,310百万円  ・B/C 5.4 (B:563億円、C:104億円)  (事業の効果の発現状況)  ・旅行速度 供用前(H9) 29.7km/h → 供用後(H17) 46.8km/h  ・死傷事故率 供用前(H7～8平均)24.1件/億台和 → 供用後(H14～15平均)13.7件/億台和  ・現道の年間渋滞損失時間の削減  ・農林水産品の流通の利便性の向上  ・沿線周辺工業団地に立地する企業群の活動支援  (社会経済情勢の変化)  ・帯広市と芽室町の農業産出額は、増加している。  (事業実施による環境の変化)  ・CO2削減量 2,322t/年  (今後の事後評価の必要性)  事業の効果が発現しており、再事後評価の必要性はない。  (改善措置の必要性)  事業の効果が発現しており、改善措置の必要性はない。  (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)  特に同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性はない。</p>	<p>対応なし</p>	<p>北海道開発局 建設部道路計画課 (課長 山口登美男)</p>
<p>一般国道230号 板割沢局改 (S63年～H14年) 北海道開発局</p>	<p>5年以内</p>	<p>178</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)  ・交通量 計画時(S63) 14,097台/日 → 実績(H17) 19,607台/日  ・全体事業費 事業完了時(H14) 17,830百万円  ・B/C 4.1 (B:1,099億円、C:266億円)  (事業の効果の発現状況)  ・旅行速度 供用前(S63) 39.2km/h → 供用後(H17) 39.5km/h  ・死傷事故率 供用前(H2～3平均)85.1件/億台和 → 供用後(H15～16平均)78.1件/億台和  ・現道の年間渋滞損失時間の削減  ・線形不良区間の解消等による安全性の向上  ・主要な観光地へのアクセス向上  (社会経済情勢の変化)  ・札幌市の観光入込客数は、増加している。  (事業実施による環境の変化)  ・CO2削減量 3,706t/年  (今後の事後評価の必要性)  事業の効果が発現しており、再事後評価の必要性はない。  (改善措置の必要性)  事業の効果が発現しており、改善措置の必要性はない。  (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)  特に同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性はない。</p>	<p>対応なし</p>	<p>北海道開発局 建設部道路計画課 (課長 山口登美男)</p>
<p>一般国道237号 平取バイパス (S61年～H14年) 北海道開発局</p>	<p>5年以内</p>	<p>79</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)  ・交通量 計画時(H11)8,943台/日 → 実績(H18)7,070台/日(現道)2,058(旧道)  ・全体事業費 事業完了時(H14) 7,860百万円  ・B/C 1.4 (B:166億円、C:117億円)  (事業の効果の発現状況)  ・旅行速度 供用前(H11) 36.3km/h → 供用後(H18) 49.3km/h  ・死傷事故率 供用前(H9～10平均)64.3件/億台和 → 供用後(H13～16平均)24.2件/億台和  ・現道等における大型車のすれ違い困難区間が解消  ・現道等における線形不良区間の解消等による安全性向上  ・農林水産品の流通の利便性の向上  (社会経済情勢の変化)  ・平取町の農業産出額は、微増している。  (事業実施による環境の変化)  ・CO2削減量 66t/年  (今後の事後評価の必要性)  事業の効果が発現しており、再事後評価の必要性はない。  (改善措置の必要性)  事業の効果が発現しており、改善措置の必要性はない。  (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)  特に同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性はない。</p>	<p>対応なし</p>	<p>北海道開発局 建設部道路計画課 (課長 山口登美男)</p>

<p>一般国道238号 雄武市街 (H5年～H13年) 北海道開発局</p>	<p>5年以内</p>	<p>37</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)  ・交通量 計画時(H2) 4,630台/日 → 実績(H17) 5,175台/日  ・全体事業費 事業完了時(H13) 3,700百万円  ・B/C 1.1 (B:52億円、C:48億円)  (事業の効果の発現状況)  ・旅行速度 供用前(H11) 21.1km/h → 供用後(H17) 38.4km/h  ・死傷事故率 供用前(H7～8平均)306.0件/億台和 → 供用後(H15～16平均)0件/億台和  ・現道等における線形不良区間の解消等による安全性向上  ・市街地再開発との連携による効果  ・中心市街地の活性化に寄与  (社会経済情勢の変化)  ・雄武町の年間商品販売額は、一時減少したものの、増加している。  (事業実施による環境の変化)  ・CO2削減量 96t/年  (今後の事後評価の必要性)  事業の効果が発現しており、再事後評価の必要性はない。  (改善措置の必要性)  事業の効果が発現しており、改善措置の必要性はない。  (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)  特に同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性はない。</p>	<p>対応なし</p>	<p>北海道開発局 建設部道路計画課 (課長 山口登美男)</p>
<p>一般国道275号 金沢払幅 (S62年～H14年) 北海道開発局</p>	<p>5年以内</p>	<p>29</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)  ・交通量 計画時(H9) 10,160台/日 → 実績(H17) 10,762台/日  ・全体事業費 事業完了時(H14) 2,910百万円  ・B/C 2.9 (B:109億円、C:38億円)  (事業の効果の発現状況)  ・旅行速度 供用前(H9) 42.8km/h → 供用後(H17) 47.2km/h  ・死傷事故率 供用前(H9～10平均)37.6件/億台和 → 供用後(H15～16平均)30.7件/億台和  ・現道の年間渋滞損失時間の削減  ・現道等における線形不良区間の解消等による安全性向上  ・農林水産品の流通の利便性の向上  (社会経済情勢の変化)  ・当別町と月形町の工業出荷額は、増加している。  (事業実施による環境の変化)  ・CO2削減量 736t/年  (今後の事後評価の必要性)  事業の効果が発現しており、再事後評価の必要性はない。  (改善措置の必要性)  事業の効果が発現しており、改善措置の必要性はない。  (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)  特に同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性はない。</p>	<p>対応なし</p>	<p>北海道開発局 建設部道路計画課 (課長 山口登美男)</p>
<p>一般国道275号 松音知道路 (S63年～H14年) 北海道開発局</p>	<p>5年以内</p>	<p>22</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)  ・交通量 計画時(H2) 1,027台/日 → 実績(H17) 1,252台/日  ・全体事業費 事業完了時(H14) 2,160百万円  ・B/C 1.1 (B:37億円、C:35億円)  (事業の効果の発現状況)  ・旅行速度 供用前(H2) 49.4km/h → 供用後(H17) 59.6km/h  ・死傷事故率 供用前(H6～7平均)50.7件/億台和 → 供用後(H15～16平均)0件/億台和  ・現道等における線形不良区間の解消等による安全性向上  ・二次医療施設へのアクセスが向上  ・農林水産品の流通の利便性の向上  (社会経済情勢の変化)  ・中頓別町の農業産出額は、減少傾向にある。  (事業実施による環境の変化)  ・CO2削減量 322t/年  (今後の事後評価の必要性)  事業の効果が発現しており、再事後評価の必要性はない。  (改善措置の必要性)  事業の効果が発現しており、改善措置の必要性はない。  (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)  特に同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性はない。</p>	<p>対応なし</p>	<p>北海道開発局 建設部道路計画課 (課長 山口登美男)</p>
<p>一般国道453号 北湯沢道路 (H5年～H14年) 北海道開発局</p>	<p>5年以内</p>	<p>28</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)  ・交通量 計画時(H9) 3,976台/日 → 実績(H17) 5,195台/日  ・全体事業費 事業完了時(H14) 2,790百万円  ・B/C 1.7 (B:59億円、C:35億円)  (事業の効果の発現状況)  ・旅行速度 供用前(H9) 44.6km/h → 供用後(H17) 53.8km/h  ・死傷事故率 供用前(H11～12平均)23.0件/億台和 → 供用後(H15～16平均)0.0件/億台和  ・現道等における線形不良区間の解消等による安全性向上  ・大型車のすれ違い困難区間の解消  ・主要な観光地へのアクセス向上  (社会経済情勢の変化)  ・伊達市大滝区の農業産出額は、微増している。  (事業実施による環境の変化)  ・CO2削減量 388t/年  (今後の事後評価の必要性)  事業の効果が発現しており、再事後評価の必要性はない。  (改善措置の必要性)  事業の効果が発現しており、改善措置の必要性はない。  (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)  特に同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性はない。</p>	<p>対応なし</p>	<p>北海道開発局 建設部道路計画課 (課長 山口登美男)</p>



<p>一般国道4号 十和田バイパス (S49年～H13年) 東北地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>194</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) ・交通量 計画時(H32) (暫定/完成) - / 17,600台/日 → 実績(H17) 17,412台/日 / ・全体事業費 事業完了時(H13) 194億円 ・B/C 2.3 (B:969億円、C:420億円) (事業の効果の発現状況) ・旅行速度 供用前(S60) 19.0km/h → 供用後(H17) 45.1km/h ・交通事故減少 供用前現道(H10～12平均)56.7件/年 → 供用後現道(H14～16平均)6.7件/年 ・主要渋滞ポイントの渋滞が解消 最大渋滞長 500m → 120m 最大通過時間 3分 → 1分 ・バイパスの全線供用により、隣接市町村間の所要時間短縮 ・旧道の交通量減少による自転車・歩行者の安全性向上 (事業実施による環境の変化) ・CO2削減量 4,400t/年 (今後の事後評価の必要性) 事業の効果が発現しており、再事後評価の必要性はない。 (改善措置の必要性) 事業の効果が発現しており、改善措置の必要性はない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 特に同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性はない。</p>	<p>対応なし</p>	<p>東北地方整備局 道路計画第一課 (課長 松本健)</p>
<p>一般国道108号 小牛田バイパス (S59年～H13年) 東北地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>66</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) ・交通量 計画時(H32) (暫定/完成) - / 17,400台/日 → 実績(H17) 13,236台/日 / ・全体事業費 事業完了時(H13) 66億円 ・B/C 2.2 (B:273億円、C:122億円) (事業の効果の発現状況) ・旅行速度 供用前(H6) 20.8km/h → 供用後(H17) 39.6km/h ・交通事故減少 供用前現道(H10～12平均)16.0件/年 → 供用後現道(H14～16平均)2.7件/年 ・大型車すれ違い困難区間の解消 ・旧道の交通量減少による自転車・歩行者の安全性向上 (事業実施による環境の変化) ・CO2削減量 1,878t/年 (今後の事後評価の必要性) 事業の効果が発現しており、再事後評価の必要性はない。 (改善措置の必要性) 事業の効果が発現しており、改善措置の必要性はない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 特に同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性はない。</p>	<p>対応なし</p>	<p>東北地方整備局 道路計画第一課 (課長 松本健)</p>
<p>一般国道13号 刈和野バイパス (S51年～H13年) 東北地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>140</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) ・交通量 計画時(H32) 11,500台/日 → 実績(H17) 11,900台/日 ・全体事業費 事業完了時(H13) 140億円 ・B/C 1.5 (B:361億円、C:240億円) (事業の効果の発現状況) ・旅行速度 供用前(H13) 30.0km/h → 供用後(H17) 56.5km/h ・交通事故減少 供用前現道(H10～12平均)9.7件/年 → 供用後現道(H13～15平均)1.0件/年 ・大型車すれ違い困難区間の解消 ・旧道の交通量減少による自転車・歩行者の安全性向上 ・現道の特殊交通規制区間の解消 (事業実施による環境の変化) ・CO2削減量 990t/年 (今後の事後評価の必要性) 事業の効果が発現しており、再事後評価の必要性はない。 (改善措置の必要性) 事業の効果が発現しており、改善措置の必要性はない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 特に同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性はない。</p>	<p>対応なし</p>	<p>東北地方整備局 道路計画第一課 (課長 松本健)</p>
<p>一般国道13号 山形北バイパス (H1年～H13年) 東北地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>41</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) ・交通量 計画時(H32) 28,800台/日 → 実績(H17) 25,684台/日 ・全体事業費 事業完了時(H13) 41億円 ・B/C 2.3 (B:227億円、C:99億円) (事業の効果の発現状況) ・旅行速度 供用前(H11) 35.5km/h → 供用後(H17) 50.1km/h ・交通事故減少 供用前現道(H10～12平均)21.3件/年 → 供用後現道(H14～16平均)19.3件/年 ・渋滞ポイントの渋滞が解消 最大渋滞長 400m → 0m 最大通過時間 4分 → 0分 ・三次救急医療施設へのへのアクセス性向上 (事業実施による環境の変化) ・CO2削減量 4,000t/年 (今後の事後評価の必要性) 事業の効果が発現しており、再事後評価の必要性はない。 (改善措置の必要性) 事業の効果が発現しており、改善措置の必要性はない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 特に同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性はない。</p>	<p>対応なし</p>	<p>東北地方整備局 道路計画第一課 (課長 松本健)</p>

<p>一般国道4号 杉田拡幅 (S58年～H14年) 東北地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>77</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)  <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通量 計画時(H32) 36,100台/日 → 実績(H17) 33,353台/日</li> <li>・全体事業費 事業完了時(H14) 77億円</li> <li>・B/C 3.0 (B:340億円、C:114億円)</li> </ul> (事業の効果の発現状況)  <ul style="list-style-type: none"> <li>・旅行速度 供用前(H11) 29.0km/h → 供用後(H16) 37.7km/h</li> <li>・交通事故減少 供用前(H9～11平均)11.7件/年 → 供用後(H14～16平均)9.7件/年 (事業実施による環境の変化)</li> <li>・CO2削減量 1,373t/年</li> <li>・沿道騒音 供用前は昼間、夜間ともに環境基準を上回ったが、供用後はいずれも環境基準を下回った。</li> </ul> (今後の事後評価の必要性)  事業の効果が発現しており、再事後評価の必要性はない。  (改善措置の必要性)  事業の効果が発現しており、改善措置の必要性はない。  (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)  特に同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性はない。</p>	<p>対応なし</p>	<p>東北地方整備局 道路計画第一課 (課長 松本健)</p>
<p>一般国道50号 岩舟小山バイパス (S49年～H16) 関東地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>268</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)  <ul style="list-style-type: none"> <li>・B/C 事後評価時 4.2 (B:2,791億円、C:668億円)</li> </ul> (事業の効果の発現)  <ul style="list-style-type: none"> <li>・国道50号岩舟小山BP大平高架橋周辺(3.8km)の渋滞損失時間が供用前229(千人時間/年)→供用後70(千人時間/年)に削減</li> <li>・新幹線駅へのアクセス向上(小山駅→岩舟町 32分⇒20分)</li> <li>・隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する(佐野市～小山市 41分⇒25分)</li> <li>・日常生活圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる(岩舟町→小山市 32分⇒20分)</li> </ul> (事業実施による環境の変化)  <ul style="list-style-type: none"> <li>・対象道路の整備により自動車からのCO2排出量(13,000t/年)、NO2排出量(69t/年)、SPM排出量(6t/年)が削減</li> <li>・(事業を巡る社会情勢等の変化)</li> <li>・沿線には大規模ショッピングセンターやアウトレットモールが進出。道の駅が開通後次々オープン。</li> </ul> (今後の事後評価の必要性)  事業の効果が発現しており、再事後評価の必要性はない。  (改善措置の必要性)  事業の効果が発現しており、改善措置の必要性はない。  (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)  特に同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性はない。</p>	<p>対応なし</p>	<p>関東地方整備局 道路計画第一課 (課長 濱田禎)</p>
<p>一般国道6号 藤代バイパス (S55年～H16年) 関東地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>402</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)  <ul style="list-style-type: none"> <li>・B/C 事後評価時 2.1 (B:1,439億円、C:681億円)</li> </ul> (事業の効果の発現)  <ul style="list-style-type: none"> <li>・旅行速度 供用前 4.5km/h → 供用後 41.6km/h</li> </ul> (事業実施による環境の変化)  <ul style="list-style-type: none"> <li>・CO2排出削減量 3,280t/年</li> <li>・NO2排出削減量 24t/年</li> <li>・SPM排出削減量 1.7t/年</li> <li>・騒音の低下 供用前 74dB → 供用後 55dB(小通幸谷交差点)</li> </ul> (事業を巡る社会情勢等の変化)  <ul style="list-style-type: none"> <li>・土地区画整理事業の完成(2箇所) 県道バイパス開通(1箇所)</li> </ul> (今後の事後評価の必要性)  事業の効果が発現しており、再事後評価の必要性はない。  (改善措置の必要性)  事業の効果が発現しており、改善措置の必要性はない。  (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)  特に同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性はない。</p>	<p>対応なし</p>	<p>関東地方整備局 道路計画第一課 (課長 濱田禎)</p>
<p>一般国道4号 東埼玉道路 (H元～H16) 関東地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>440</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)  <ul style="list-style-type: none"> <li>・B/C=1.9 事後評価時 (B=944億円、C=510億円)</li> </ul> (事業の効果の発現)  <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通渋滞の緩和：(一)平方東京線の渋滞損失時間は約20万(27万→7万)時間/年の減少</li> <li>・走行速度の向上：(一)平方東京線のピーク時旅行速度は12.4(16.6→29.0)km/h向上</li> <li>・周辺地域の安全性向上：並行路線の事故件数が最大5割減少(一)平方東京線 21→10件/年)等 (事業を巡る社会情勢等の変化)</li> <li>・埼玉団体の開催、越谷レイクタウン及びJR武蔵野線新駅がH19開業予定</li> </ul> (事業実施による環境の変化)  <ul style="list-style-type: none"> <li>・対象道路の整備により自動車からのCO2排出量(10,000t/年)、NO2排出量(40.3t/年)、SPM排出量(3.8t/年)が削減</li> </ul> (今後の事後評価の必要性)  事業の効果が発現しており、再事後評価の必要性はない。  (改善措置の必要性)  事業の効果が発現しており、改善措置の必要性はない。  (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)  特に同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性はない。</p>	<p>対応なし</p>	<p>関東地方整備局 道路計画第一課 (課長 濱田禎)</p>

<p>一般国道52号 寿町拡幅 (S61~H16) 関東地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>53</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) ・B/C 事後評価時 3.4 (便益=255億円、費用=75億円) (事業の効果の発現) ・甲府都市計画事業寿宝地区土地区画整理事業との一体的な整備により、騒音の環境基準を確保した。(昼間71dB→68dB、夜間67dB→63dB) ・拡幅整備により事故が減少(17件→10件)、特に歩行者自転車の事故が発生せず。 (事業実施による環境の変化) ・対象道路の整備により自動車からのCO2排出量(1,200t/年)、NO2排出量(9t/年)、SPM排出量(1t/年)が削減 (事業を巡る社会情勢等の変化) ・特になし (今後の事後評価の必要性) ・事業の効果が発現しており、再事後評価の必要性はない。 (改善措置の必要性) ・事業の効果が発現しており、改善措置の必要性はない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・特に同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性はない。</p>	<p>対応なし</p>	<p>関東地方整備局 道路計画第一課 (課長 濱田禎)</p>
<p>一般国道17号 湯沢交差点改良 (H2~H13) 北陸地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>80</p>	<p>①費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化 ・交通量 整備前 12,630台/12h → 整備後 12,027台/12h ・全体事業費 再評価時 70,000百万円 → 事業完了時 80,000百万円 ・B/C 再評価時 2.4 (B:191億円、C:79億円) → 事後評価時 1.8 (B:193億円、C:110億円) ②事業の効果の発現状況 ・旅行速度 供用前 6.6km/h → 供用後 42.0km/h ・死傷事故 供用前 3.0件 → 供用後 3.3件 ・主要な観光地へのアクセス向上 ・高速道路ネットワークへのアクセス強化 ③事業実施による環境の変化 ・CO2排出量 整備前 2,121t-CO2/年 → 整備後 1,660t-CO2/年 ・NO2排出量 整備前 9t/年 → 整備後 7t/年 ・SPM排出量 整備前 0.9t/年 → 整備後 0.6t/年 ④社会経済情勢の変化 ・湯沢町のスキー客をはじめとした観光入り込み客数は、減少傾向 ⑤今後の事後評価の必要性 ・事業の効果が十分に発現しており、再事後評価の必要性はない。 ⑥改善措置の必要性 ・事業の効果が十分に発現しており、改善措置の必要性はない。 ⑦同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性 ・現段階においては、事業の効果が発現されており、特段の見直しの必要性はない。</p>	<p>対応なし</p>	<p>北陸地方整備局 道路部道路計画課 (課長 信太啓貴)</p>
<p>一般国道159号 鹿島バイパス (S48~H13) 北陸地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>115</p>	<p>①費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化 ・交通量 整備後 13,400台/日 ・全体事業費 事業完了時 11,500百万円 ・B/C 事後評価時 4.7 (B:1,549億円、C:328億円) ②事業の効果の発現状況 ・旅行速度 供用前 42.6km/h → 供用後 43.9km/h ・死傷事故 供用前 20.3件 → 供用後 8.0件 ・現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消 ・拠点開発支援プロジェクトの支援 ③事業実施による環境の変化 ・CO2排出量 整備前 192,961t-CO2/年 → 整備後 185,123t-CO2/年 ・NO2排出量 整備前 16.6t/年 → 整備後 11.3t/年 ・SPM排出量 整備前 1.55t/年 → 整備後 1.06t/年 ④社会経済情勢の変化 ・北部工業団地S60分譲(2社進出)、中部工業団地H1分譲(5社進出)計7社進出など ⑤今後の事後評価の必要性 ・事業の効果が十分に発現しており、再事後評価の必要性はない。 ⑥改善措置の必要性 ・事業の効果が十分に発現しており、改善措置の必要性はない。 ⑦同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性 ・現段階においては、事業の効果が発現されており、特段の見直しの必要性はない。</p>	<p>対応なし</p>	<p>北陸地方整備局 道路部道路計画課 (課長 信太啓貴)</p>
<p>一般国道23号 川越IC関連 (H8~H13) 中部地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>80</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) ・交通量 実績(H17) 9,700台/日 ・全体事業費 事業完了時(H13) 80億円 ・B/C 9.1 (B:816億円、C:89億円) (事業の効果の発現状況) ・旅行速度 23号供用前(H11) - 25.9km/h → 23号供用後(H17) - 37.1km/h 第1種空港へのアクセス向上など利便性の向上(川越町~中部国際空港:51分→45分) 日常生活圏の中心都市へのアクセス向上(川越町~四日市市:34分→24分) (事業実施による環境の変化) ・対象道路の整備により削減される自動車からのCO2削減量 8,002t-CO2/年 ・現道等における自動車からのNO2排出削減量 0.57t/年 ・現道等における自動車からのSPM排出削減量 0.03t/年 (社会経済情勢等の変化) ・道路ネットワークの変化:伊勢湾岸自動車道の整備が進行 ・人口・自動車保有台数の変化:周辺地域の人口・自動車保有台数ともに増加傾向 ・みえ川越IC供用後、周辺地域の製造品出荷額等が増加傾向 ・「みえ川越物流用地」が造成済み (今後の事後評価の必要性) ・事業の効果が発現しており、再事後評価の必要性はない。 (改善措置の必要性) ・事業の効果が発現しており、改善措置の必要性はない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・特に同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性はない。</p>	<p>対応なし</p>	<p>中部地方整備局 道路計画課 (課長 渡邊良一)</p>

<p>一般国道53号 津山バイパス (S57~H14) 中国地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>133</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)  ・交通量 計画時(S52) 16,900 台/日 → 実績(H18) 15,600台/日  ・全体事業費 事業完了時(H14) 13,320百万円  ・B/C 事後評価時 1.2 (B:257億円、C:212億円)  (事業の効果の発現)  ・国道53号津山バイパス周辺の渋滞損失時間が供用前7,059(千人時間/年)→供用後6,866(千人時間/年)に削減  ・第三種空港である岡山空港へのアクセス向上(83分→75分)  ・緊急輸送道路(国道53号)が通行止めになった場合に代替経路として機能(事業実施による環境の変化)  ・対象道路の整備により自動車からのCO2排出量(281t/年)、NO2排出量(0.7t/年)、SPM排出量(0.1t/年)が削減  (今後の事後評価の必要性)  事業の効果が発現しており、再事後評価の必要性はない。  (改善措置の必要性)  事業の効果が発現しており、改善措置の必要性はない。  (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)  特に同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性はない。</p>	<p>対応なし</p>	<p>中国地方整備局 道路計画課 (課長 吉岡大藏)</p>
<p>一般国道191号 萩拡幅 (H10~H14) 中国地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>37</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)  ・交通量 計画時(H6) 11,300 台/日 → 実績(H17) 13,300台/日  ・全体事業費 事業完了時(H14) 3,730百万円  ・B/C 事後評価時 1.8 (B:94億円、C:51億円)  (事業の効果の発現)  ・国道191号萩拡幅周辺の渋滞損失時間が供用前55(千人時間/年)→供用後19(千人時間/年)に削減  ・農林水産業を主体とする地域における農林水産品の流通の利便性向上(供用前:11分→供用後8分)  ・歩道が狭小な区間に歩道が設置されたことによる安全性の向上(供用前1.5m→供用後4.0m)  (事業実施による環境の変化)  ・対象道路の整備により自動車からのCO2排出量(335t/年)、NO2排出量(1t/年)、SPM排出量(0.2t/年)が削減  (今後の事後評価の必要性)  事業の効果が発現しており、再事後評価の必要性はない。  (改善措置の必要性)  事業の効果が発現しており、改善措置の必要性はない。  (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)  特に同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性はない。</p>	<p>対応なし</p>	<p>中国地方整備局 道路計画課 (課長 吉岡大藏)</p>
<p>一般国道2号 岡山バイパス (S38~H14) 中国地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>918</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)  ・交通量 計画時(S37) 11,300 台/日 → 実績(H17) 16,400台/日  ・全体事業費 事業完了時(H14) 91,773百万円  ・B/C 事後評価時 19.5 (B:57,560億円、C:2,953億円)  (事業の効果の発現)  ・国道2号岡山バイパス周辺の渋滞損失時間が供用前93,236(千人時間/年)→供用後68,042(千人時間/年)に削減  ・特急停車駅である岡山駅へのアクセス向上(早島方面から新倉敷駅41分→24分)  ・現道等におけるISO規格背高コンテナ輸送車が通行できない区間が解消(岡山市~倉敷間)  ・日常生活圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる(倉敷・瀬戸方面→岡山市 40分→33分)  (事業実施による環境の変化)  ・対象道路の整備により自動車からのCO2排出量(169千t/年)、NO2排出量(1,029t/年)、SPM排出量(74t/年)が削減  (今後の事後評価の必要性)  事業の効果が発現しており、再事後評価の必要性はない。  (改善措置の必要性)  事業の効果が発現しており、改善措置の必要性はない。  (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)  特に同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性はない。</p>	<p>対応なし</p>	<p>中国地方整備局 道路計画課 (課長 吉岡大藏)</p>
<p>一般国道56号 春野拡幅 (S49~H14) 四国地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>170</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)  ・交通量 実績(H17) 26,000~28,000台/日  ・全体事業費 約170億円  ・B/C 1.9 (B:560億円、C:298億円)  (事業の効果の発現状況)  ・旅行速度 供用前(H9) 19.9km/h → 供用後(H17) 51.4km/h  ・所要時間短縮 供用前(H9) 17分 → 供用後(H17) 8分  ・渋滞損失時間の削減  ・土佐市・春野町からJR朝倉駅までのアクセス性が向上  土佐市:32分(H9) → 24分(H17)、春野町:27分(H9) → 23分(H17)  ・土佐市をはじめとする高知西南地域から高知龍馬空港へのアクセス性が向上  91分(H9) → 70分(H17)  (社会経済情勢の変化)  ・四国横断自動車道(高知自動車道)の供用  大豊~南国間供用開始(S62)  南国~伊野間供用開始(H10)  伊野~須崎東間供用開始(H14)  (今後の事後評価の必要性)  事業の効果が発現しており、再事後評価の必要性はない。  (改善措置の必要性)  事業の効果が発現しており、改善措置の必要性はない。  (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)  特に同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性はない。</p>	<p>対応なし</p>	<p>四国地方整備局 道路計画課 (課長 八尾光洋)</p>

<p>一般国道56号 佐賀改良 (H1~H14) 四国地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>77</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)  ・交通量 実績 (H17) 7,000台/日  ・全体事業費 約77億円  ・B/C 1.9 (B:226億円、C:120億円)  (事業の効果の発現状況)  ・旅行速度 供用前 (H9) 53.7km/h → 供用後 (H17) 58.8km/h  ・事故件数が減少するなど歩行者等の安全性の向上  ・旧国道の速度規制区間 (30km/h) の回避により走行性が向上  ・旧国道の交通量が減少し、バスの運行が円滑になった  ・特急停車駅である土佐佐賀駅、高知龍馬空港へのアクセスが向上  (社会経済情勢の変化)  ・四国横断自動車道 (高知自動車道) の供用  伊野~須崎東間供用開始 (H14)  ・須崎道路の暫定供用  吾井郷~池ノ内間暫定供用開始 (H14)  (今後の事後評価の必要性)  事業の効果が発現しており、再事後評価の必要性はない。  (改善措置の必要性)  事業の効果が発現しており、改善措置の必要性はない。  (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)  特に同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性はない。</p>	<p>対応なし</p>	<p>四国地方整備局 道路計画課 (課長 八尾光洋)</p>
<p>一般国道10号 加治木バイパス (S53~H13) 九州地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>126</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)  ・交通量 実績 (H17) 18,899台/日  ・全体事業費 事業完了時 (H13) 126億円 (暫定2車線(一部4車線))  ・B/C 再評価時 未 → 事後評価時 3.1 (B=546億円、C=179億円)  (事業の効果の発現状況)  ・渋滞損失時間 (現況) 1467.3万人時間/年→1449.9万人時間/年 (1%削減)  ・旅行速度 供用前 (H11) 19.9km/h → 供用後 (H17) 26.1km/h  ・所要時間の短縮 (加治木団地入口~鹿児島空港) 約17分 → 約14分 (3分短縮)  (事業実施による環境の変化)  ・CO2削減量 約970 t / 年  (社会経済情勢の変化)  ・周辺市町村では、居住人口、自動車保有台数とも増加傾向。  ・加治木町では農業産出額が増加傾向。  (今後の事後評価の必要性)  ・加治木バイパスの整備により、自動車交通の円滑性、所要時間の短縮、沿道環境の改善等の効果が発現しており、今後の事後評価の必要はない。  (改善措置の必要性)  ・加治木バイパスが供用し、加治木ICと直結したことにより、今後も交通量の増加が予想されるため、完成4車化に向けて、事業優先区間や事業実施時期等の検討を行う必要がある。  (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)  ・本事業は、事業着手後完成までに長期間を要した事業であり、事業化当初からの事業経緯や段階供用毎の定量的な整備効果等の資料は残されていないことから、段階毎に整備を進めていく事業については、その都度整備効果等の把握、データを蓄積していく必要がある。</p>	<p>対応なし</p>	<p>九州地方整備局 道路計画第一課 (課長 淡中泰雄)</p>
<p>一般国道3号 折尾遠賀拡幅 (S43~H13) 九州地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>212</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)  ・交通量 実績 (H17) 46,650台/日  ・全体事業費 計画時 230億円 → 事業完了時 (H13) 212億円  ・B/C 再評価時 未 → 事後評価時 7.7 (B=4,352億円、C=565億円)  (事業の効果の発現状況)  ・渋滞損失時間 395万人時間/年→117万人時間/年 (7割削減)  ・事故率が大幅に低下 整備前 (H9-12) 181件/億台*。 → 整備後 (H13-16) 54件/億台*。  ・三次医療施設へのアクセス向上 消防署 (岡垣町) → 北九州市立八幡病院 (約47分→約41分:6分短縮)  (事業実施による環境の変化)  ・CO2削減量 約9,800 t / 年  (社会経済情勢の変化)  ・事業化時点から沿線の遠賀町、岡垣町で人口が約2倍に増加。北九州市及び沿線3町の自動車交通需要も約5倍に増加。  (今後の事後評価の必要性)  折尾遠賀拡幅事業は交通円滑化の向上、交通安全性の向上、環境の改善など所要の効果を発揮しており、さらなる事後評価の必要はない。  (改善措置の必要性)  折尾遠賀拡幅事業により、主要渋滞ポイントであった今古賀交差点における交通渋滞が解消する等、交通混雑緩和に寄与している。  4車線化により所要の効果を発揮しているため、今回の事業では、今古賀交差点下り線は平面交差による供用で事業完了とした。  今古賀交差点下り線は、平面交差による供用となっており、交通状況、交通事故状況、地元要望等を踏まえつつ立体化の検討を行う。  (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)  本事業は、事業着手後完成までに長期間を要した事業であり、事業化当初からの事業経緯や段階供用毎の定量的な整備効果等の資料は残されていない。  そのため、段階毎に整備を進めていく事業については、その都度整備効果等の把握、データを蓄積していく必要がある。</p>	<p>対応なし</p>	<p>九州地方整備局 道路計画第一課 (課長 淡中泰雄)</p>

<p>一般国道196号 今治小松自動車道 (H元～H13) 西日本高速道路㈱</p>	<p>5年以内</p>	<p>885</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 交通量：推計時4,900台/日→実績3,700台/日(平成13年度) 全体事業費：当初計画810億円→実績885億円 B/C：1.1 B：1,305億円(走行時間短縮便益：1,196億円、走行経費減少便益：74億円、交通事故減少便益：35億円) C：1,199億円(事業費：1,112億円、維持管理費：87億円) (事業の効果の発現状況) 旅行速度：供用前41.4km/h→供用後60.1km/h 死傷事故率：供用前75.0件/億台*<sub>0</sub>→供用後71.9件/億台*<sub>0</sub> (事業実施による環境の変化) 環境アセスメントの記載事項に関して、環境保全目標値を上回る変化はない (社会情勢の変化) 愛媛県の県内総生産は、事業開始後、全国の増加傾向より大きな伸びを示している。沿道地域の人口は、事業開始以降の平成元年度に比べ、平成17年度では西条市で約2%減少、今治市では約9%減少している。愛媛県の道路利用は全国とほぼ同様の傾向であるが、その伸びは全国より高い伸び率で推移している。 (今後の事後評価の必要性) 事業の効果が発現しており、再事後評価の必要はない</p>	<p>対応なし</p>	<p>西日本高速道路㈱ 計画設計G 大西 宣二</p>
<p>一般国道10号 日出バイパス (H3～H13) 西日本高速道路㈱ 九州地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>566</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 交通量：推計時3,400台/日→実績2,900台/日(平成14年度) 全体事業費：当初計画387億円→実績566億円 B/C：1.1 B：820億円(走行時間短縮便益：767億円、走行経費減少便益：36億円、交通事故減少便益：17億円) C：735億円(事業費：707億円、維持管理費：28億円) (事業の効果の発現状況) 旅行速度：供用前48.3km/h→供用後66.7km/h 死傷事故率：供用前95.3件/億台*<sub>0</sub>→供用後56.9件/億台*<sub>0</sub> (社会情勢の変化) 大分県の県内総生産は、事業開始後、全国の増加傾向よりさらに大きな伸びを示している。沿道地域の人口は事業開始以降、日出町では平成3年度に比べ、平成17年度は約17%増加しているのに対し、その他の沿線地域では減少傾向が続いている。 大分県の道路利用は全国とほぼ同様の傾向であるが、その伸びは全国より高い伸び率で推移している。 (今後の事後評価の必要性) 事業の効果が発現しており、再事後評価の必要はない</p>	<p>対応なし</p>	<p>西日本高速道路㈱ 計画設計G 大西 宣二</p>
<p>一般国道3号 南九州西回り自動車道(八代日奈久道路) (S63～H13) 西日本高速道路㈱ 九州地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>930</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 交通量：推計時4,900台/日→実績3,500台/日(平成14年度) 全体事業費：計画時940億円→実績930億円 B/C：1.1 B：1,554億円(走行時間短縮便益：1,487億円、走行経費減少便益：47億円、交通事故減少便益：20億円) C：1,439億円(事業費：1,372億円、維持管理費：66億円) (事業の効果の発現状況) 旅行速度：供用前39.1km/h→供用後55.5km/h 死傷事故率：供用前106.9件/億台*<sub>0</sub>→供用後95.9件/億台*<sub>0</sub> (事業実施による環境の変化) 環境アセスメントの記載事項に関して、環境保全目標値を上回る変化はない (社会情勢の変化) 熊本県の県内総生産は、事業開始後、全国の増加傾向よりさらに大きな伸びを示している。沿道地域の人口は事業開始以降、八代市で昭和63年度に比べ平成17年度は約8%減少しているなど、沿道地域では減少が続いている。 熊本県の道路利用は、全国とほぼ同様の傾向であるが、その伸びは、全国よりは低い伸び率で推移している。 (今後の事後評価の必要性) 事業の効果が発現しており、再事後評価の必要はない</p>	<p>対応なし</p>	<p>西日本高速道路㈱ 計画設計G 大西 宣二</p>
<p>東九州自動車道(大分米良～津久見) (H5～H13) 西日本高速道路㈱</p>	<p>5年以内</p>	<p>1,241</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 交通量：推計時8,000台/日→実績5,200台/日(平成14年度) 全体事業費：計画時1,326億円→実績1,241億円 B/C：2.6 B：4,409億円(走行時間短縮便益：3,942億円、走行経費減少便益：341億円、交通事故減少便益：127億円) C：1,729億円(事業費：1,561億円、維持管理費：168億円) (事業の効果の発現状況) 旅行速度：供用前37.0km/h→供用後56.0km/h 死傷事故率：供用前77.9件/億台*<sub>0</sub>→供用後34.3件/億台*<sub>0</sub> (事業実施による環境の変化) 環境アセスメントの記載事項に関して、環境保全目標値を上回る変化はない (社会情勢の変化) 大分県の県内総生産は、事業開始後、全国の増加傾向よりさらに大きな伸びを示している。沿道地域の人口は事業開始以降、大分市では平成5年度に比べ、平成17年度は約6%増加しているのに対し、その他の沿線地域では減少傾向が続いている。 大分県の道路利用は全国とほぼ同様の傾向であるが、その伸びは全国より高い伸び率で推移している。 (今後の事後評価の必要性) 事業の効果が発現しており、再事後評価の必要はない</p>	<p>対応なし</p>	<p>西日本高速道路㈱ 計画設計G 大西 宣二</p>

<p>東九州自動車道 (末吉財部～隼人東) (H5～H13) 西日本高速道路㈱</p>	<p>5年以内</p>	<p>847</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)          交通量：推計時4,000台/日→実績2,600台/日(平成14年度)          全体事業費：計画時865億円→実績847億円          B/C: 2.2          B: 2,774億円(走行時間短縮便益: 2,488億円、走行経費減少便益: 211億円、交通事故減少便益: 74億円)          C: 1,268億円(事業費: 1,086億円、維持管理費: 181億円)          (事業の効果の発現状況)          旅行速度: 供用前42.1km/h→供用後55.4km/h          死傷事故率: 供用前71.3件/億台<sup>※</sup>→供用後69.3件/億台<sup>※</sup>。          (事業実施による環境の変化)          環境アセスメントの記載事項に関して、環境保全目標値を上回る変化はない          (社会情勢の変化)          鹿児島県の県内総生産は、事業開始後、全国の増加傾向よりさらに大きな伸びを示している。沿道地域の人口は事業開始以降、霧島市では平成5年度に比べ、平成17年度は約6%増加しているのに対し、その他の沿線地域では減少傾向が続いている。          鹿児島県の道路利用は全国とほぼ同様の傾向であるが、その伸びは全国より高い伸び率で推移している。          (今後の事後評価の必要性)          事業の効果が発現しており、再事後評価の必要はない</p>	<p>対応なし</p>	<p>西日本高速道路㈱ 計画設計G 大西 宣二</p>
<p>首都高速道路 湾岸線5期</p>	<p>5年以内</p>	<p>4,440</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)          交通量 計画時 70,000台/日 → 実績 54,000台/日(平成18年)          全体事業費 計画時 4,700億円 → 実績 4,440億円          ・再評価時 B/C: 5.7          B: 36,236億円(走行時間短縮便益: 34,345億円、走行経費減少便益: 1,558億円、交通事故減少便益: 333億円)          C: 6,349億円(事業費: 5,531億円、維持管理費: 818億円)          ・事後評価時 B/C: 4.8          B: 32,725億円(走行時間短縮便益: 32,191億円、走行経費減少便益: 432億円、交通事故減少便益: 102億円)          C: 6,779億円(事業費: 6,445億円、維持管理費: 334億円)          (事業の効果の発現状況)          ・内陸部の狩場線・横羽線から湾岸線へ交通が転換          ・並行する国道16号の交通量が3割減少(H11: 6.6万台/日 → H17: 4.8万台/日)          ・横浜市南部～横浜都心間の所要時間が2割短縮(H11: 約22分 → H17: 約18分)          ・沿線地域では、物流施設の立地が横浜市全体に比べ2倍のペースで増加          ・横浜市南部から横浜都心・東京方面の医療機関への救急搬送の所要時間が短縮          (事業実施による環境の変化)          ・周辺の調査地点における大気質・騒音の測定結果は開通前後で減少しており、環境改善が図られている          (今後の事業評価の必要性及び改善措置の必要性)          事業の効果が発現しており、再事後評価の必要はない          なお、本牧JCT改良等の効果を踏まえ、今後の首都高速道路の整備に当たっては、利便性向上に資するJCT改良や出入口増設を積極的に行っていくことが重要</p>	<p>対応なし</p>	<p>首都高速道路(株) 計画・環境部 計画調整グループ 総括マネージャー 林 寛之</p>
<p>首都高速道路 板橋足立線 (中央環状王子線)</p>	<p>5年以内</p>	<p>3,950</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)          交通量 計画時 60,000台/日 → 実績 61,000台/日(平成18年)          全体事業費 計画時 4,100億円 → 実績 3,950億円          ・再評価時 B/C: 3.1          B: 17,103億円(走行時間短縮便益: 15,541億円、走行経費減少便益: 1,189億円、交通事故減少便益: 373億円)          C: 5,566億円(事業費: 5,168億円、維持管理費: 398億円)          ・事後評価時 B/C: 2.9          B: 18,110億円(走行時間短縮便益: 17,375億円、走行経費減少便益: 588億円、交通事故減少便益: 147億円)          C: 6,143億円(事業費: 5,954億円、維持管理費: 189億円)          (事業の効果の発現状況)          ・板橋足立線への交通転換により、都心環状線・6号向島線の交通量が減少、川口線・5号池袋線は増加          ・川口線⇄3号渋谷線の交通の約8割、5号池袋線⇄東関道の交通の約7割が板橋足立線利用に転換          ・池袋→湾岸線葛西の所要時間が約20分短縮(H14: 60分 → H18: 42分)          ・環七通り、明治通りの大型車交通量が2割減少          ・幹線道路の渋滞緩和により、生活道路から幹線道路に交通が転換し、板橋足立線沿線警察署管内の生活道路の交通事故が3割減少(H13: 761件/年 → H15: 512件/年)          (事業実施による環境の変化)          ・高速道路沿道の開通前後の大気質・騒音の測定結果は、概ね減少傾向である          (今後の事業評価の必要性及び改善措置の必要性)          事業の効果が発現しており、再事後評価の必要はない          なお、中央環状線の機能や効果をより高めるため、中央環状新宿線・品川線の早期整備やボトルネック対策が重要</p>	<p>対応なし</p>	<p>首都高速道路(株) 計画・環境部 計画調整グループ 総括マネージャー 林 寛之</p>
<p>一般国道6号 仙台東部道路 (S60年～H13年) 国土交通省 日本道路公団 (東日本高速道路株式会社)</p>	<p>5年以内</p>	<p>1,496</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)          交通量 推計値 17,400台/日 → 実績 14,700台/日          全体事業費 当初計画 1,543億円 → 実績 1,496億円          B/C 事後評価時 3.5 [B:9,145億円、C:2,615億円]          (事業の効果の発現状況)          死傷事故率 全通前 69件/億台<sup>※</sup> → 全通後 56件/億台<sup>※</sup>。          (事業実施による環境の変化)          県道が並行する一部区間において、仙台東部道路の完成以前から継続して環境保全目標(環境基準)を超過する騒音を確認。          (社会経済情勢の変化)          宮城県の県内総生産は減少傾向であるが、仙台東部道路沿線では上昇基調である。          (今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性)          費用対効果分析の結果や利用状況、事業の効果発現から一定の整備効果が得られており、今後の事後評価の必要性はないものとする。          なお、環境基準を超過する区間については、遮音壁による対策に加え、沿道の土地利用を勘案しつつ、交通の利用形態を環境改善につながるものに変えていくなど、地域において合意形成が図れる総合的な対応策について、関係機関と一体となった調整を進める。</p>	<p>対応なし</p>	<p>東日本高速道路株式会社 計画設計課 (課長 大越 良記)</p>

伊勢湾岸自動車道 (豊田JCT～四日市JCT) (S54年～H16年) 国土交通省・日本道路公園(中日本高速道路株式会社)・愛知県・名古屋港管理組合	5年以内	13, 150	<p>〔費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化〕</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通量 計画時：18,500～48,100台/日 ⇒ 実績：25,200～52,200台/日 (H17年度)</li> <li>・事業費 計画時：1兆3,210億円 ⇒ 実績：1兆3,150億円</li> <li>・費用便益分析 B/C=2.7 (事後評価) 総便益：5兆1,600億円、総費用：1兆9,100億円 (基準年：H18年)</li> </ul> <p>〔事業の効果の発現状況〕</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・旅行速度向上 供用前：30.2km/h (H9年度/現道) ⇒ 供用後：81.7km/h (H18年度/当該路線)</li> <li>・交通事故減少 供用前：56.8件/億台*。(H9年度/現道) ⇒ 供用後：32.9件/億台*。(H17年度/現道+当該路線)</li> <li>・当該路線の整備によるバス路線の利便性向上の状況</li> <li>・特定重要港湾もしくは国際コンテナ航路の発着港湾へのアクセス向上の状況</li> <li>・第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上の状況</li> <li>・都市再生プロジェクトの支援に関する効果</li> <li>・地域開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントの支援に関する効果</li> </ul> <p>〔社会経済情勢の変化〕</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・平成13年度以降、県民総生産が全国の伸びを上回り経済活動が活発な状況である</li> </ul> <p>〔事業による環境変化〕</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・環境基準値を満足している</li> </ul> <p>〔今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性〕</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・今後、事後評価の必要性はない</li> <li>・現在建設中の名古屋環状2号線東南部や隣接する第二東名・第二名神高速道路の完成によって、本区間の利用状況に変化が生じるため、隣接区間の事後評価において当該区間の利用状況についても確認する</li> </ul>	対応なし	中日本高速道路㈱ 計画設計チーム (チームリーダー 阿部 文彦)
---	------	---------	---	------	---

【道路・街路事業】  
(補助事業等)

事業名 (事業実施期間) 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
豊田市停車場線 (H7～H13) 愛知県	5年以内	19	<p>(費用対効果分析の基礎となった要因の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通量 実績 (H17) 8,579台/日</li> <li>・全体事業費 事業着手時 (H7) 22億円 → 事業完了時 (H13) 19億円</li> <li>・B/C 1.1 (B:19億円、C:18億円)</li> </ul> <p>(事業の効果の発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・旅行速度 供用前 9.5km/h → 供用後 12.5km/h</li> <li>・公共交通結節点である名鉄豊田市駅と豊田市の主要な公共施設を結ぶ歩行者ネットワークが形成</li> </ul> <p>(今後の事業評価の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・特になし</li> <li>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)</li> <li>・同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性はない</li> </ul>	対応なし	愛知県 都市整備課 (課長 稲垣 茂男)
大江霊仙寺線(平井工区) (H11～H18年度) 草津市	5年以内	22	<p>(費用対効果分析の基礎となった要因の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通量 計画時 (H11) 6,600台/日 → 実績 (H18) 7,800台/日</li> <li>・全体事業費 事業着手時 (H11) 21億円 → 事業完了時 (H18) 22億円</li> <li>・B/C 4.4 (B:115億円、C:26億円)</li> </ul> <p>(事業の効果の発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・旅行速度 供用前 24.1km/h → 供用後 29.0km/h</li> <li>・住宅地等の狭い道路へ流入していた通過交通車輛の減少</li> </ul> <p>(今後の事業評価の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・整備効果は現れているが、供用直後の結果であるため、事業効果の発現状況を再度確認する必要がある</li> <li>(改善措置の必要性)</li> <li>・特になし</li> <li>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)</li> <li>・同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性はない</li> </ul>	対応なし	草津市 産業建設部道路課 (課長 鈴木 昭二)
尼崎港川西線外3線 (S34年度～H16年度) 兵庫県	5年以内	2,039	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通量 事業完了時 (H17) 30,737台/日</li> <li>・全体事業費 事業完了時 (H17) 1,015億円</li> <li>・B/C 3.0 (B:6,028億円 C:2,039億円)</li> </ul> <p>(事業の効果の発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・旅行速度 供用前 (S55) 17.7km/h → 供用後 (H17) 28.8km/h</li> <li>・移動時間 (尼崎市～川西市) 供用前 (S55) 40分 → 供用後 (H17) 26分</li> <li>・歩行者自転車死傷事故率 供用前 (H9) 268件/千万人台km → 供用後 (H17) 40件/千万人台km</li> </ul> <p>(事業実施による環境の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・道路騒音 供用前 (H13) 73db → 供用後 (H17) 65.5db</li> <li>・大気汚染物質SPM 供用前 (H11) 3.3t/年 → 供用後 (H17) 2.6t/年</li> </ul> <p>(今後の事後評価の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・特にないが、今後、必要データの把握に努める必要がある</li> <li>(改善措置の必要性)</li> <li>・特になし</li> <li>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)</li> <li>・同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性はない</li> </ul>	対応なし	兵庫県 街路課 (課長 玉田 尋三)



西鉄大牟田線 (H7年~H17年) 福岡県	5年以内	255	(費用対効果分析の基礎となった要因の変化) ・交通量 計画時(H6) 12,133台/日 → 実績(H16) 14,454台/日 ・全体事業費 事業着手時(H6) 277億円 → 事業完了時(H16) 255億円 ・B/C 4.4 (B:1,121億円、C:255億円) (事業の効果の発現状況) ・旅行速度の改善 10.3km/h→28.6km/h (今後の事業評価の必要性) ・特になし (改善措置の必要性) ・特になし (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性はない・事業費の状況	対応なし	福岡県 公園街路課 (課長 樋川 知彦)
苅田臨海工業線 (H10年~H17年) 福岡県	5年以内	36	(費用対効果分析の基礎となった要因の変化) ・交通量 計画時31,000台/日 → 実績33,241台/日 ・全体事業費 事業着手時44億円 → 事業完了時36億円 ・B/C 3.5 (B:235億円、C:68億円) (事業の効果の発現状況) ・旅行速度の改善 29.0km/h→34.8km/h (今後の事業評価の必要性) ・特になし (改善措置の必要性) ・特になし (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性はない	対応なし	福岡県 公園街路課 (課長 樋川 知彦)
苅田臨海工業線 (井場川工区) (H13年~H17年) 福岡県	5年以内	22	(費用対効果分析の基礎となった要因の変化) ・交通量 計画時31,000台/日 → 実績33,241台/日 ・全体事業費 事業着手時25億円 → 事業完了時22億円 ・B/C 3.5 (B:235億円、C:68億円) (事業の効果の発現状況) ・旅行速度の改善 29.0km/h→34.8km/h (今後の事業評価の必要性) ・特になし (改善措置の必要性) ・特になし (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性はない	対応なし	福岡県 公園街路課 (課長 樋川 知彦)

【港湾整備事業】  
(直轄事業)

事業名 (事業実施期間) 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
室蘭港 入江地区 旅客船ターミナル 整備事業 (H7~H13) 北海道開発局	5年以内	37	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 港湾来訪者数 実績 3,438人/隻 全体事業費 事業着手時 3,671百万円 → 事業完了時 3,733百万円 B/C 事後評価時 1.4 (B:68億円、C:47億円) (事業の効果の発現状況) 旅客船等寄港状況 年間平均 8隻 (H13~H17) (事業実施による環境の変化) 室蘭港入江地区に旅客船ターミナルを整備したことによって、旅客船の寄港時における地域の交流機会増加のみならず、周辺倉庫等と一体となったまちづくりイベントの会場としても利用が図られるようになった。 (社会経済情勢の変化) 特になし (今後の事後評価の必要性) 投資効果が十分確認されており、事業実施の効果が既に発現されているため、今後の事後評価の必要はない。 (改善措置の必要性) 事業実施の効果が十分発現されているため、改善措置の必要はない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 特になし	対応なし	北海道開発局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 川合紀章)
えりも港 本港地区 小型船だまり整備 事業 (H5~H13) 北海道開発局	5年以内	23	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 登録小型船隻数 計画時 262隻 (H4) → 実績 224隻 (H17) 全体事業費 事業着手時 2,197百万円 → 事業完了時 2,316百万円 B/C 事後評価時 1.7 (B:49億円、C:30億円) (事業の効果の発現状況) 年間作業解消時間:(陸揚)21千時間 (準備)16千時間 等 (事業実施による環境の変化) えりも港本港地区に小型船だまりを整備したことによって、陸揚時・準備時の滞船による混雑や多そう係留が解消され、非効率な就労作業が改善された。また、水産商品の商品価値を向上させることができた。 (社会経済情勢の変化) 特になし (今後の事後評価の必要性) 投資効果が十分確認されており、事業実施の効果が既に発現されているため、今後の事後評価の必要はない。 (改善措置の必要性) 事業実施の効果が十分発現されているため、改善措置の必要はない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 特になし	対応なし	北海道開発局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 川合紀章)

<p>網走港 港町地区 防波堤整備事業 (H8～H13) 北海道開発局</p>	<p>5年以内</p>	<p>74</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 取扱貨物量(小麦移出) 整備前 48千トン→ 整備後 79千トン (セメント移入) 整備前 43千トン→ 整備後 59千トン 全体事業費 事業着手時 6,500百万円 → 事業完了時 7,355百万円 B/C 事後評価時 1.1 (B:102億円、C:92億円) (事業の効果の発現状況) 取扱貨物量の増加 小麦:32千トン/年 セメント:16千トン/年 (事業実施による環境の変化) 網走港港町地区に防波堤を整備したことによって、港内の静穏度が向上して安全な係留が可能となり、港町地区での荷役可能日数が増加して、小麦・セメントの貨物取扱量が増加した。 (社会経済情勢の変化) 特になし (今後の事後評価の必要性) 投資効果が十分確認されており、事業実施の効果が既に発現されているため、今後の事後評価の必要はない。 (改善措置の必要性) 事業実施の効果が十分発現されているため、改善措置の必要はない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 特になし</p>	<p>対応なし</p>	<p>北海道開発局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 川合紀章)</p>
<p>八戸港 八太郎地区 多目的国際ターミナル整備事業 (H6～H13) 東北地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>109</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 取扱貨物量 計画時416千トン/年 → 実績537千トン/年(平成17年実績貨物量速報値) 全体事業費 計画時119億円 → 事業完了時109億円 B/C 事後評価時 3.4(B:582億円、C:169億円) (事業の効果の発現状況) 当該事業を実施したことにより、物流機能の効率化が図られた。 (事業実施による環境の変化) 特になし (社会経済情勢の変化) 本事業の実施により、当初、想定していなかった中国からのフェロニッケル需要拡大による輸出の増加、主要企業の部品輸送の増加等へのコンテナ輸送の対応が可能となった。 (今後の事後評価の必要性) 再事後評価の必要はない。 (改善措置の必要性) 改善措置の必要性はない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 特になし</p>	<p>対応なし</p>	<p>東北地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 正岡 孝)</p>
<p>仙台塩釜港 仙台区 国際海上コンテナターミナル(耐震)整備事業 (H8～H13) 東北地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>114</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 取扱貨物量 計画時 1,589千トン/年 → 実績 2,001千トン/年(平成17年実績貨物量速報値) 全体事業費 事業着手時 117億円 → 事業完了時 114億円 B/C 事後評価時 7.8(B:1,197億円、C:154億円) (事業の効果の発現状況) 当該事業を実施することにより、物流機能の効率化が図られた。また、震災時において周辺岸壁が被災した場合に幹線貨物の輸送機能を確保することで経済活動を継続的に行うことが可能となるとともに、当該施設の被害を回避することが可能となる。 (事業実施による環境の変化) 特になし (社会経済情勢の変化) 平成16年に仙台国際貿易港物流ターミナルの供用開始及び平成18年にLCL(小口混載貨物)開設など民活事業を含め、港湾の利便性向上に向けた整備が進められている。 (今後の事後評価の必要性) 再事後評価の必要はない。 (改善措置の必要性) 改善措置の必要性はない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 特になし</p>	<p>対応なし</p>	<p>東北地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 正岡 孝)</p>
<p>能代港 大森地区 多目的国際ターミナル整備事業 (H5～H13) 東北地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>71</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 取扱貨物量 計画時 528千トン/年 → 実績 300千トン/年(平成17年実績貨物量速報値) 全体事業費 事業着手時 61億円 → 事業完了時 71億円 B/C 事後評価時 1.3(B:135億円、C:102億円) (事業の効果の発現状況) 当該事業を実施することにより、物流機能の効率化が図られた。 (事業実施による環境の変化) 特になし (社会経済情勢の変化) 県北部で操業している精錬会社が他港での荷揚から能代港での荷揚に切り替えた。 (今後の事後評価の必要性) 再事後評価の必要はない。 (改善措置の必要性) 改善措置の必要性はない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 特になし</p>	<p>対応なし</p>	<p>東北地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 正岡 孝)</p>

<p>横浜港 神奈川地区 多目的国際ターミナル整備事業 (H2~H13) 関東地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>39</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 取扱貨物量(野菜果物) 事業着手時155千トン → 計画231千トン 全体事業費 計画時 26億円 → 事業完了時 39億円 B/C 事後評価時1.5 (B:93億円、C:60億円) (事業の効果の発現状況) 陸上輸送距離 13km短縮 (事業実施による環境の変化) 特になし。 (社会情勢の変化) 特になし。 (今後の事業評価の必要性及び改善措置の必要性) 本事業は、輸送コスト削減等の効果が見込まれ、事業効果が発揮されると判断される。 今後、さらなるサービスレベルの向上、貨物利用の促進に努めることとする。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 同種事業についても、計画的に進め、早期の整備効果発現、目標の達成などに努めていくことが必要である。</p>	<p>対応なし</p>	<p>関東地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 古土井 健)</p>
<p>横浜港 金沢地区 多目的国際ターミナル整備事業(耐震改良) (H9~H13) 関東地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>20</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 取扱貨物量(木製品、金属くず) 事業着手時437千トン → 計画689千トン 全体事業費 計画時 6億円 → 事業完了時 20億円 B/C 事後評価時1.4 (B:36.2億円、C:25.0億円) (事業の効果の発現状況) 陸上輸送距離 64km短縮 施設の延命化 28年 (事業実施による環境の変化) 震災時に緊急物資輸送の拠点として機能する。 横浜港内の被災した通常岸壁で扱うべき貨物を一時的に取り扱うことができる。 地震時の被災に伴う岸壁の復旧費用が不要となる。 施設の耐用年数が延伸される。 (社会情勢の変化) 特になし。 (今後の事業評価の必要性及び改善措置の必要性) 本事業は、輸送コスト削減等の効果が見込まれ、事業効果が発揮されると判断される。 今後、さらなるサービスレベルの向上、貨物利用の促進に努めることとする。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 同種事業についても、計画的に進め、早期の整備効果発現、目標の達成などに努めていくことが必要である。</p>	<p>対応なし</p>	<p>関東地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 古土井 健)</p>
<p>東京港 大井その1地区 国際海上コンテナターミナル整備事業 (H7~H15) 関東地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>839</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 取扱貨物量 事業着手時 143TEU → 事業完了時 203TEU 全体事業費 計画時 787億円 → 事業完了時 839億円 B/C 事後評価時3.2 (B:7,525億円、C:2,367億円) (事業の効果の発現状況) 5,000TEU級以上の船舶 : 平成7年 0隻 → 平成17年 220隻 (事業実施による環境の変化) 岸壁水深が増進(-13m→-15m)されたことにより、大型船が着岸できるようになった。 コンテナターミナルの取扱能力が向上したことにより、増加するコンテナ需要に対応できるようになった。 (社会情勢の変化) 特になし。 (今後の事業評価の必要性及び改善措置の必要性) 本事業は、十分な事業効果が発揮されたと判断される。 今後、さらなるサービスレベルの向上、貨物利用の促進に努めることとする。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 同種事業についても、コンテナの需要動向や流動の把握に努め、計画的に事業を実施していくことが重要である。</p>	<p>対応なし</p>	<p>関東地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 古土井 健)</p>
<p>広島港 廿日市地区 国内物流ターミナル整備事業 (H2~H13) 中国地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>30</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 取扱貨物量 計画時 89千トン → 実績 37千トン(平成17年) 全体事業費 事業着手時 34億円 → 事業完了時 30億円 B/C 事後評価時 1.1 (B:53億円、C:47億円) (事業効果の発現状況) 山陽小野田市への陸上輸送が海上輸送へ転換することにより、輸送コストが削減された。 使用船舶の大型化により、海上輸送コストが削減された。 (事業実施による環境の変化) 特になし。 (社会経済情勢等の変化) 平成15年 3月 廿日市市、佐伯町、吉和村合併 平成17年11月 廿日市市、大野町、宮島町合併 (今後の事後評価の必要性) 事業に伴う整備効果の発現がみられることから、今後の再事後評価の必要性はない。 (改善措置の必要性) 事業に伴う整備効果の発現がみられることから、今後の改善措置の必要性はない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 特になし。</p>	<p>対応なし</p>	<p>中国地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 中村謙治)</p>

<p>高松港 玉藻地区 旅客船対応ターミナル整備事業 (S62~H13) 四国地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>309</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 自動車航送台数 事業着手時:182千台(昭和63年)⇒事業完了時:270千台 船舶乗降人員 事業着手時:1,797千人(昭和63年)⇒事業完了時:1,690千人 全体事業費 当初計画:118億円⇒事業完了時:174億円 ※直轄事業費分 実施期間 当初計画:S62~H7⇒事業完了時:S62~H13 B/C 事後評価時 1.3 (B:617億円、C:491億円) (事業の効果の発現状況) 取扱貨物量の増加 事業着手時:2,981千トン(昭和63年)⇒事業完了時:4,488千トン (事業実施による環境の変化) 高松港玉藻地区に旅客船ターミナルを集約整備したことによって、利便性の向上がみられ、また、親水性施設(防波堤・緑地等)の整備により、交流機会の増加が発現し、「にぎわいのあるみなと」がより一層創出された。 (社会経済情勢の変化) 特になし (今後の事後評価の必要性) 事業の効果が十分に発現しており、再事後評価の必要はない。 (改善措置の必要性) 改善措置の必要性はない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 特になし</p>	<p>対応なし</p>	<p>四国地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 宮津智文)</p>
--	-------------	------------	---	-------------	--

【都市・幹線鉄道整備事業】  
(地下高速鉄道整備事業)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
<p>神戸市海岸線整備事業 (H5年度~H13年度) 神戸市交通局</p>	<p>5年以内</p>	<p>2,350</p>	<p>(評価の基礎要因の変化と要因) 事業費 想定値(免許申請時)1,703億円 → 実績値2,350億円 工期 想定値(免許申請時)4年11ヶ月 → 7年6ヶ月 輸送人員 想定値(免許申請時)13.8万人/日 → 実績値(平成17年度)3.9万人/日 B/C 事後評価時1.04 (B 3,154億円 C 3,018億円) (事業による効果・影響) ①海岸線の整備は、インナーシティ再生プロジェクトの始動や実現のペースを加速させ、インナーシティの都市環境の改善と活力向上に一定の寄与をしている。 ②海岸線の整備は、沿線地域の課題であった公共交通サービスの利便性を改善し、生活・企業活動の行動圏を都心(三宮)や副都心(新長田)まで拡大するなど、同地域の交通課題の解消と交通利便性の向上に貢献した。 ③海岸線は、沿線プロジェクトの進捗により発生する都市内交通需要に十分対応している。また、道路整備や沿線開発による自動車交通量の増加を最小限に食い止め、道路混雑の緩和に一定の役割を果たすとともに、並行する鉄道の車内混雑緩和にも寄与している。 ④海岸線利用者の66%は、西神山手線や他の鉄道路線との乗継者ということができる。このように、海岸線は、他の路線と連携してネットワークを形成し、利用者のルート選択の幅を広げ、路線間の機能分担を適正化する上で大いに貢献したということができる。また、鉄道ネットワークを多重化し災害時のリダンダンシー(代替性)向上にも大きな役割を果たしている。 (社会情勢の変化) ①阪神・淡路大震災による甚大な被害 ②事業計画時に比べ景気が大きく後退 ③少子高齢化の進展 ④情報化社会の進展 ⑤モータリゼーションの進展 (改善性の必要性) ①海岸線は、インナーシティ対策の一つとして整備され、現在も整備が進む沿線プロジェクトの先導的な役割も担っている。今後さらに事業効率を高めていくためには、整備中の沿線プロジェクトの着実な推進と、海岸線を軸とした集中的なまちづくりの推進が必要不可欠である。 ②さらなる経費節減と乗客増対策が必要である。 ③敬老・福祉バスの利用実態に見合った行政負担の見直しを行う等の、市の強力な支援が必要である。あわせて、市職員の率先した利用等、不断の地道な取り組みも必要である。 (今後の事後評価の必要性) 一定の整備効果は得られているものの、輸送実績が計画を下回っている現状を踏まえ、今後とも施策の実施や効果の確認を断続的に行い、今後の利用促進やコスト縮減などの取り組みに反映していく必要がある。</p>	<p>対応なし</p>	<p>神戸市交通局 経営企画調整課 (担当課長 坂井孝)</p>

【都市・幹線鉄道整備事業】  
 (幹線鉄道等活性化事業)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
幹線鉄道等活性化 事業費補助(貨物 鉄道)〔門司貨物 拠点整備事業〕 (H11~H13) 北九州貨物鉄道施 設保有㈱	5年以内	70	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) ①事業費 73.1億円(計画値)→69.9億円(実績)〔補助対象外事業費含む〕 ②貨物増加輸送トンキロ(北九州貨物ターミナル⇄本州) 計画時(新規採択時) 増加輸送トンキロ数 763,941千トンキロ/年(H10) 事業後(平成14年度) 増加輸送トンキロ数 22,644千トンキロ/年(H14) 現在(平成17年度) 増加輸送トンキロ数 458,560千トンキロ/年(H17) B/C=10.0 (B=753.6億円、C=75.0億円)  (事業の効果の発現状況) 福岡貨物ターミナル駅経由で日豊本線に行く貨物が、北九州貨物ターミナル駅から直接日豊 線へ向かうようになるなどにより、全国主要駅~九州各駅間の輸送時間が短縮(約6.4時 間)され、全国各駅~九州各駅間において年間459百万トンキロの輸送量増加となった。  (社会経済情勢の変化) 鉄道貨物輸送トンキロ 事業前(平成13年度) 22,193百万トンキロ 鉄道貨物輸送トンキロ 現在(平成17年度) 22,813百万トンキロ  (今後の事後評価の必要性) 事業の効果が発現しており、再事後評価の必要はない。  (改善措置の必要性) 特に改善措置の必要はない。	対応なし	北九州貨物鉄道 施設保有㈱ 管理部財務課 (課長 小園和弘)

【都市・幹線鉄道整備事業】  
 (鉄道駅総合改善事業)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
尾張瀬戸駅総合改善 事業 (H11年度~H13年 度) 尾張瀬戸駅整備㈱	5年以内	12	(評価の基礎要因の変化と要因) 事業費 13.2億円(計画時) → 11.8億円(実績) 乗降人員 12,246人(H11実績) → 10,960人(H17実績)  (事業による効果・影響) ・ホーム移設に伴うホームへのアクセス改善 ・ホーム転落防止のためのホーム柵設置による安全性の向上 ・駅周辺のまちづくりと一体的に機能する都市再生へ寄与  (社会経済情勢の変化) ・瀬戸市の人口動向(横ばい傾向)  (改善措置の必要性) 瀬戸市の人口動向を踏まえた尾張瀬戸駅利用者の確保  (今後の事後評価の必要性) 再事後評価の必要性はなし	対応なし	名古屋鉄道㈱ 企画管理部企画課 (企画課長 石田 剛)
岩屋駅総合改善事 業 (H11年度~H13年 度) 神戸高速鉄道㈱	5年以内	32	(評価の基礎要因の変化と要因) 事業費 32億円(計画時) → 32億円(実績) 乗降人員 6,720人(H11実績) → 10,254人(H17実績)  (事業による効果・影響) ・ホーム転落防止のためのホーム柵設置による安全性の向上 ・エスカレーター・エレベーターの新設・トイレの改良等バリアフリー化 ・階段の増設・拡幅、ホームの増設等による駅機能の向上 ・駅前駐輪場、公園の整備等駅周辺ので勤められているまちづくりへ寄与  (社会経済情勢の変化) ・都市側事業(HAT神戸)の実施計画の計画フレーム時点からの変更  (改善措置の必要性) 駅の安全性・機能性向上等事業の主たる目的は達成されており、新たな改善措置は不要  (今後の事後評価の必要性) 再事後評価の必要性はなし	対応なし	神戸高速鉄道㈱ 企画室 (高島 勲二)

舞子公園駅総合改善事業 (H11年度～H13年度) 神戸高速鉄道(株)	5年以内	5.6	<p>(評価の基礎要因の変化と要因) 事業費 6.0億円(計画時) → 5.6億円(実績) 乗降人員 1,750人(H11実績) → 2,545人(H17実績)</p> <p>(事業による効果・影響) ・ホーム転落防止のためのホーム柵設置による安全性の向上 ・エスカレーター・エレベーターの新設・トイレの改良等バリアフリー化 ・駅周辺のまちづくりと一体的に機能する都市再生へ寄与</p> <p>(社会経済情勢の変化) ・鉄道利用者の減少</p> <p>(改善措置の必要性) ・駅の安全性・機能性向上等事業の主たる目的は達成されており、新たな改善措置は不要</p> <p>(今後の事後評価の必要性) 再事後評価の必要性なし</p>	対応なし	神戸高速鉄道(株) 企画室 (高島 勲二)
---	------	-----	--	------	-----------------------------

【航路標識整備事業】

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
来間島南西方灯標 (H13) 海上保安庁	5年以内	0.14	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 通航船舶隻数 計画時 47,784隻/年 → 実績 33,048隻/年 全体事業費 事業着手時 14百万円 → 事業完了時 14百万円 B/C 事後評価時 47.1 (B:1,181, C:25)</p> <p>(事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 11,567時間/年 (事業実施による環境の変化) 特になし (社会経済情勢の変化) 漁港地区人口等を調査した結果、約15%漁港地区人口が減少している (今後の事後評価の必要性) 今後とも同様の便益の発生が見込まれることから、今後の事後評価は必要なし (改善措置の必要性) 便益が十分発生しているため、必要なし (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 特になし</p>	対応なし	海上保安庁 交通部 計画運用課 (課長 一葉 勝)
天草平瀬灯標 (H13) 海上保安庁	5年以内	0.18	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 通航船舶隻数 計画時 77,376隻/年 → 実績 74,131隻/年 全体事業費 事業着手時 19百万円 → 事業完了時 18百万円 B/C 事後評価時 15.1 (B:456, C:30)</p> <p>(事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 4,448時間/年 (事業実施による環境の変化) 特になし (社会経済情勢の変化) 特になし (今後の事後評価の必要性) 今後とも同様の便益の発生が見込まれることから、今後の事後評価は必要なし (改善措置の必要性) 便益が十分発生しているため、必要なし (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 特になし</p>	対応なし	海上保安庁 交通部 計画運用課 (課長 一葉 勝)
大濠北東方照射灯 (H13) 海上保安庁	5年以内	0.11	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 通航船舶隻数 計画時 56,350隻/年 → 実績 51,192隻/年 全体事業費 事業着手時 11百万円 → 事業完了時 11百万円 B/C 事後評価時 11.2 (B:211, C:19)</p> <p>(事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 1,289時間/年 (事業実施による環境の変化) 特になし (社会経済情勢の変化) 特になし (今後の事後評価の必要性) 今後とも同様の便益の発生が見込まれることから、今後の事後評価は必要なし (改善措置の必要性) 便益が十分発生しているため、必要なし (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 特になし</p>	対応なし	海上保安庁 交通部 計画運用課 (課長 一葉 勝)
千代ヶ瀬灯標 (H13) 海上保安庁	5年以内	0.16	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 通航船舶隻数 計画時 87,306隻/年 → 実績 83,600隻/年 全体事業費 事業着手時 14百万円 → 事業完了時 16百万円 B/C 事後評価時 4.2 (B:99, C:23)</p> <p>(事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 836時間/年 (事業実施による環境の変化) 特になし (社会経済情勢の変化) 特になし (今後の事後評価の必要性) 今後とも同様の便益の発生が見込まれることから、今後の事後評価は必要なし (改善措置の必要性) 便益が十分発生しているため、必要なし (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 特になし</p>	対応なし	海上保安庁 交通部 計画運用課 (課長 一葉 勝)

糸串鼻音無瀬照射灯 (H13) 海上保安庁	5年以内	0.20	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 通航船舶隻数 計画時 88,676隻/年 → 実績 82,182隻/年 全体事業費 事業着手時 22百万円 → 事業完了時 20百万円 B/C 事後評価時 3.6 (B:160, C:44) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 1,413時間/年 (事業実施による環境の変化) 特になし (社会経済情勢の変化) 特になし (今後の事後評価の必要性) 今後とも同様の便益の発生が見込まれることから、今後の事後評価は必要なし (改善措置の必要性) 便益が十分発生しているため、必要なし (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 特になし	対応なし	海上保安庁 交通部 計画運用課 (課長 一葉 勝)
讃岐水ノ子礁灯標 (H13) 海上保安庁	5年以内	0.14	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 通航船舶隻数 計画時 39,606隻/年 → 実績 34,830隻/年 全体事業費 事業着手時 13百万円 → 事業完了時 14百万円 B/C 事後評価時 2.5 (B:72, C:29) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 697時間/年 (事業実施による環境の変化) 特になし (社会経済情勢の変化) 特になし (今後の事後評価の必要性) 今後とも同様の便益の発生が見込まれることから、今後の事後評価は必要なし (改善措置の必要性) 便益が十分発生しているため、必要なし (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 特になし	対応なし	海上保安庁 交通部 計画運用課 (課長 一葉 勝)
関門航路第二十五号灯浮標 (H13) 海上保安庁	5年以内	0.12	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 通航船舶隻数 計画時 105,668隻/年 → 実績 96,543隻/年 全体事業費 事業着手時 13百万円 → 事業完了時 12百万円 B/C 事後評価時 34.2 (B:1,002, C:29) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 2,210時間/年 (事業実施による環境の変化) 特になし (社会経済情勢の変化) 特になし (今後の事後評価の必要性) 今後とも同様の便益の発生が見込まれることから、今後の事後評価は必要なし (改善措置の必要性) 便益が十分発生しているため、必要なし (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 特になし	対応なし	海上保安庁 交通部 計画運用課 (課長 一葉 勝)
呼子港波戸防波堤灯台 (H13) 海上保安庁	5年以内	0.08	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 通航船舶隻数 計画時 24,364隻/年 → 実績 22,559隻/年 全体事業費 事業着手時 12百万円 → 事業完了時 8百万円 B/C 事後評価時 31.4 (B:426, C:14) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 1,689時間/年 (事業実施による環境の変化) 特になし (社会経済情勢の変化) 特になし (今後の事後評価の必要性) 今後とも同様の便益の発生が見込まれることから、今後の事後評価は必要なし (改善措置の必要性) 便益が十分発生しているため、必要なし (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 特になし	対応なし	海上保安庁 交通部 計画運用課 (課長 一葉 勝)
重井港細島第二防波堤灯台 (H13) 海上保安庁	5年以内	0.04	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 通航船舶隻数 計画時 25,168隻/年 → 実績 19,086隻/年 全体事業費 事業着手時 5百万円 → 事業完了時 4百万円 B/C 事後評価時 27.3 (B:393, C:14) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 1,826時間/年 (事業実施による環境の変化) 特になし (社会経済情勢の変化) 平成12年9月に「しまなみ海道」が開通したことにより、重井港における定期航路が廃止された (今後の事後評価の必要性) 今後とも同様の便益の発生が見込まれることから、今後の事後評価は必要なし (改善措置の必要性) 便益が十分発生しているため、必要なし (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 特になし	対応なし	海上保安庁 交通部 計画運用課 (課長 一葉 勝)

<p>三田尻中関港築地東防波堤南灯台 (H13) 海上保安庁</p>	<p>5年以内</p>	<p>0.19</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 通航船舶隻数 計画時 3,403隻/年 → 実績 5,944隻/年 全体事業費 事業着手時 17百万円 → 事業完了時 19百万円 B/C 事後評価時 26.9 (B:910, C:34) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 555時間/年 (事業実施による環境の変化) 特になし (社会経済情勢の変化) 平成12年9月にガントリークレーンが設置され、コンテナヤードが整備された (今後の事後評価の必要性) 今後とも同様の便益の発生が見込まれることから、今後の事後評価は必要なし (改善措置の必要性) 便益が十分発生しているため、必要なし (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 特になし</p>	<p>対応なし</p>	<p>海上保安庁 交通部 計画運用課 (課長 一葉 勝)</p>
<p>赤穂港第二千鳥防波堤灯台 (H13) 海上保安庁</p>	<p>5年以内</p>	<p>0.04</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 通航船舶隻数 計画時 4,631隻/年 → 実績 3,960隻/年 全体事業費 事業着手時 4百万円 → 事業完了時 4百万円 B/C 事後評価時 16.7 (B:149, C:9) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 428時間/年 (事業実施による環境の変化) 特になし (社会経済情勢の変化) 特になし (今後の事後評価の必要性) 今後とも同様の便益の発生が見込まれることから、今後の事後評価は必要なし (改善措置の必要性) 便益が十分発生しているため、必要なし (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 特になし</p>	<p>対応なし</p>	<p>海上保安庁 交通部 計画運用課 (課長 一葉 勝)</p>
<p>函館港島防波堤灯台 (H13) 海上保安庁</p>	<p>5年以内</p>	<p>0.29</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 通航船舶隻数 計画時 18,825隻/年 → 実績 20,312隻/年 全体事業費 事業着手時 30百万円 → 事業完了時 29百万円 B/C 事後評価時 13.3 (B:679, C:51) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 794時間/年 (事業実施による環境の変化) 特になし (社会経済情勢の変化) 特になし (今後の事後評価の必要性) 今後とも同様の便益の発生が見込まれることから、今後の事後評価は必要なし (改善措置の必要性) 便益が十分発生しているため、必要なし (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 特になし</p>	<p>対応なし</p>	<p>海上保安庁 交通部 計画運用課 (課長 一葉 勝)</p>
<p>三河港神野南防波堤灯台 (H13) 海上保安庁</p>	<p>5年以内</p>	<p>0.06</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 通航船舶隻数 計画時 17,911隻/年 → 実績 13,454隻/年 全体事業費 事業着手時 7百万円 → 事業完了時 6百万円 B/C 事後評価時 13.2 (B:168, C:13) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 297時間/年 (事業実施による環境の変化) 特になし (社会経済情勢の変化) 漁船について漁港地区人口等を調査したものの、年間通航隻数が著しく減少した理由は不明である (今後の事後評価の必要性) 今後とも同様の便益の発生が見込まれることから、今後の事後評価は必要なし (改善措置の必要性) 便益が十分発生しているため、必要なし (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 特になし</p>	<p>対応なし</p>	<p>海上保安庁 交通部 計画運用課 (課長 一葉 勝)</p>
<p>吉海港津倉防波堤灯台 (H13) 海上保安庁</p>	<p>5年以内</p>	<p>0.05</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 通航船舶隻数 計画時 8,341隻/年 → 実績 4,455隻/年 全体事業費 事業着手時 6百万円 → 事業完了時 5百万円 B/C 事後評価時 1.9 (B:29, C:16) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 105時間/年 (事業実施による環境の変化) 特になし (社会経済情勢の変化) ●海砂利採取について、自然環境への影響が懸念されており、環境問題発生への恐れがあること等から、3年間の猶予期間において平成18年度から完全廃止となった ●えひめ瀬戸内リゾート開発構想の推進組織であった「えひめ瀬戸内リゾート開発構想推進協議会」は、2001年度(平成13年度)以降休止となり、吉海港公共マリナーについても、2001年11月の公共事業再評価委員会にて廃止が決定 (今後の事後評価の必要性) 今後とも同様の便益の発生が見込まれることから、今後の事後評価は必要なし (改善措置の必要性) 便益が十分発生しているため、必要なし (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 特になし</p>	<p>対応なし</p>	<p>海上保安庁 交通部 計画運用課 (課長 一葉 勝)</p>



<p>鹿見港久原防波堤 灯台 (H13) 海上保安庁</p>	<p>5年以内</p>	<p>0.04</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 通航船舶隻数 計画時 12,558隻/年 → 実績 12,236隻/年 全体事業費 事業着手時 5百万円 → 事業完了時 4百万円 B/C 事後評価時 5.7 (B:53、C:9) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 514時間/年 (事業実施による環境の変化) 特になし (社会経済情勢の変化) 特になし (今後の事後評価の必要性) 今後とも同様の便益の発生が見込まれることから、今後の事後評価は必要なし (改善措置の必要性) 便益が十分発生しているため、必要なし (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 特になし</p>	<p>対応なし</p>	<p>海上保安庁 交通部 計画運用課 (課長 一葉 勝)</p>
<p>紋別港第二防波堤 灯台 (H13) 海上保安庁</p>	<p>5年以内</p>	<p>0.20</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 通航船舶隻数 計画時 19,273隻/年 → 実績 20,297隻/年 全体事業費 事業着手時 25百万円 → 事業完了時 20百万円 B/C 事後評価時 5.5 (B:193、C:35) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 939時間/年 (事業実施による環境の変化) 特になし (社会経済情勢の変化) 特になし (今後の事後評価の必要性) 今後とも同様の便益の発生が見込まれることから、今後の事後評価は必要なし (改善措置の必要性) 便益が十分発生しているため、必要なし (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 特になし</p>	<p>対応なし</p>	<p>海上保安庁 交通部 計画運用課 (課長 一葉 勝)</p>
<p>金武中城港安座真 地区外防波堤灯台 (H13) 海上保安庁</p>	<p>5年以内</p>	<p>0.04</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 通航船舶隻数 計画時 2,628隻/年 → 実績 2,779隻/年 全体事業費 事業着手時 4百万円 → 事業完了時 4百万円 B/C 事後評価時 3.7 (B:33、C:9) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 139時間/年 (事業実施による環境の変化) 特になし (社会経済情勢の変化) 特になし (今後の事後評価の必要性) 今後とも同様の便益の発生が見込まれることから、今後の事後評価は必要なし (改善措置の必要性) 便益が十分発生しているため、必要なし (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 特になし</p>	<p>対応なし</p>	<p>海上保安庁 交通部 計画運用課 (課長 一葉 勝)</p>
<p>あしずり港第三防 波堤西灯台 (H13) 海上保安庁</p>	<p>5年以内</p>	<p>0.14</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 通航船舶隻数 計画時 13,223隻/年 → 実績 13,067隻/年 全体事業費 事業着手時 14百万円 → 事業完了時 14百万円 B/C 事後評価時 3.7 (B:81、C:22) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 665時間/年 (事業実施による環境の変化) 特になし (社会経済情勢の変化) 特になし (今後の事後評価の必要性) 今後とも同様の便益の発生が見込まれることから、今後の事後評価は必要なし (改善措置の必要性) 便益が十分発生しているため、必要なし (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 特になし</p>	<p>対応なし</p>	<p>海上保安庁 交通部 計画運用課 (課長 一葉 勝)</p>
<p>葉山港A防波堤灯 台 (H13) 海上保安庁</p>	<p>5年以内</p>	<p>0.16</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 通航船舶隻数 計画時 6,745隻/年 → 実績 6,782隻/年 全体事業費 事業着手時 19百万円 → 事業完了時 16百万円 B/C 事後評価時 2.7 (B:66、C:25) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 639時間/年 (事業実施による環境の変化) 特になし (社会経済情勢の変化) 特になし (今後の事後評価の必要性) 今後とも同様の便益の発生が見込まれることから、今後の事後評価は必要なし (改善措置の必要性) 便益が十分発生しているため、必要なし (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 特になし</p>	<p>対応なし</p>	<p>海上保安庁 交通部 計画運用課 (課長 一葉 勝)</p>

平良港下崎北防波堤灯台 (H13) 海上保安庁	5年以内	0.09	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 通航船舶隻数 計画時 21,381隻/年 → 実績 19,512隻/年 全体事業費 事業着手時 12百万円 → 事業完了時 9百万円 B/C 事後評価時 2.5 (B: 44、C: 17) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 725時間/年 (事業実施による環境の変化) 特になし (社会経済情勢の変化) 特になし (今後の事後評価の必要性) 今後とも同様の便益の発生が見込まれることから、今後の事後評価は必要なし (改善措置の必要性) 便益が十分発生しているため、必要なし (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 特になし	対応なし	海上保安庁 交通部 計画運用課 (課長 一葉 勝)
徳仁港口灯標 (H13) 海上保安庁	5年以内	0.12	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 通航船舶隻数 計画時 2,928隻/年 → 実績 3,079隻/年 全体事業費 事業着手時 13百万円 → 事業完了時 12百万円 B/C 事後評価時 2.4 (B: 45、C: 19) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 186時間/年 (事業実施による環境の変化) 特になし (社会経済情勢の変化) 特になし (今後の事後評価の必要性) 今後とも同様の便益の発生が見込まれることから、今後の事後評価は必要なし (改善措置の必要性) 便益が十分発生しているため、必要なし (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 特になし	対応なし	海上保安庁 交通部 計画運用課 (課長 一葉 勝)
瀬棚港東外防波堤灯台 (H13) 海上保安庁	5年以内	0.04	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 通航船舶隻数 計画時 10,527隻/年 → 実績 4,787隻/年 全体事業費 事業着手時 6百万円 → 事業完了時 4百万円 B/C 事後評価時 2.3 (B: 37、C: 16) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 146時間/年 (事業実施による環境の変化) 特になし (社会経済情勢の変化) イカ漁における漁獲量の減少により瀬棚港の入港隻数が減少している (今後の事後評価の必要性) 今後とも同様の便益の発生が見込まれることから、今後の事後評価は必要なし (改善措置の必要性) 便益が十分発生しているため、必要なし (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 特になし	対応なし	海上保安庁 交通部 計画運用課 (課長 一葉 勝)
江名港冲南防波堤東灯台 (H13) 海上保安庁	5年以内	0.24	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 通航船舶隻数 計画時 9,016隻/年 → 実績 7,292隻/年 全体事業費 事業着手時 32百万円 → 事業完了時 24百万円 B/C 事後評価時 1.2 (B: 54、C: 44) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 511時間/年 (事業実施による環境の変化) 特になし (社会経済情勢の変化) 特になし (今後の事後評価の必要性) 今後とも同様の便益の発生が見込まれることから、今後の事後評価は必要なし (改善措置の必要性) 便益が十分発生しているため、必要なし (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 特になし	対応なし	海上保安庁 交通部 計画運用課 (課長 一葉 勝)
岩内港東外防波堤灯台 (H13) 海上保安庁	5年以内	0.12	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 通航船舶隻数 計画時 7,725隻/年 → 実績 6,986隻/年 全体事業費 事業着手時 13百万円 → 事業完了時 12百万円 B/C 事後評価時 1.2 (B: 25、C: 21) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 124時間/年 (事業実施による環境の変化) 特になし (社会経済情勢の変化) 特になし (今後の事後評価の必要性) 今後とも同様の便益の発生が見込まれることから、今後の事後評価は必要なし (改善措置の必要性) 便益が十分発生しているため、必要なし (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 特になし	対応なし	海上保安庁 交通部 計画運用課 (課長 一葉 勝)

<p>仁尾港 鷺島一文字 防波堤東灯台 (H13) 海上保安庁</p>	<p>5年以内</p>	<p>0.05</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 通航船舶隻数 計画時 15,539隻/年 → 実績 15,416隻/年 全体事業費 事業着手時 5百万円 → 事業完了時 5百万円 B/C 事後評価時 1.2 (B:17、C:15) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 165時間/年 (事業実施による環境の変化) 特になし (社会経済情勢の変化) 特になし (今後の事後評価の必要性) 今後とも同様の便益の発生が見込まれることから、今後の事後評価は必要なし (改善措置の必要性) 便益が十分発生しているため、必要なし (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 特になし</p>	<p>対応なし</p>	<p>海上保安庁 交通部 計画運用課 (課長 一葉 勝)</p>
<p>下関港南風泊A防 波堤東灯台 (H13) 海上保安庁</p>	<p>5年以内</p>	<p>0.05</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 通航船舶隻数 計画時 56,028隻/年 → 実績 53,460隻/年 全体事業費 事業着手時 6百万円 → 事業完了時 5百万円 B/C 事後評価時 126.1 (B:1,475、C:12) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 1,256時間/年 (事業実施による環境の変化) 特になし (社会経済情勢の変化) 特になし (今後の事後評価の必要性) 今後とも同様の便益の発生が見込まれることから、今後の事後評価は必要なし (改善措置の必要性) 便益が十分発生しているため、必要なし (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 特になし</p>	<p>対応なし</p>	<p>海上保安庁 交通部 計画運用課 (課長 一葉 勝)</p>
<p>今別港北防波堤灯 台 (H13) 海上保安庁</p>	<p>5年以内</p>	<p>0.03</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 通航船舶隻数 計画時 18,837隻/年 → 実績 17,496隻/年 全体事業費 事業着手時 4百万円 → 事業完了時 3百万円 B/C 事後評価時 112.0 (B:892、C:8) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 8,748時間/年 (事業実施による環境の変化) 特になし (社会経済情勢の変化) 特になし (今後の事後評価の必要性) 今後とも同様の便益の発生が見込まれることから、今後の事後評価は必要なし (改善措置の必要性) 便益が十分発生しているため、必要なし (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 特になし</p>	<p>対応なし</p>	<p>海上保安庁 交通部 計画運用課 (課長 一葉 勝)</p>
<p>檜山泊港西防波堤 灯台 (H13) 海上保安庁</p>	<p>5年以内</p>	<p>0.03</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 通航船舶隻数 計画時 12,236隻/年 → 実績 11,664隻/年 全体事業費 事業着手時 4百万円 → 事業完了時 3百万円 B/C 事後評価時 44.6 (B:393、C:9) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 3,849時間/年 (事業実施による環境の変化) 特になし (社会経済情勢の変化) 特になし (今後の事後評価の必要性) 今後とも同様の便益の発生が見込まれることから、今後の事後評価は必要なし (改善措置の必要性) 便益が十分発生しているため、必要なし (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 特になし</p>	<p>対応なし</p>	<p>海上保安庁 交通部 計画運用課 (課長 一葉 勝)</p>
<p>西浦港足保一号防 波堤灯台 (H13) 海上保安庁</p>	<p>5年以内</p>	<p>0.03</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 通航船舶隻数 計画時 15,134隻/年 → 実績 22,194隻/年 全体事業費 事業着手時 4百万円 → 事業完了時 3百万円 B/C 事後評価時 35.2 (B:294、C:8) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 2,885時間/年 (事業実施による環境の変化) 特になし (社会経済情勢の変化) 従前主力としていた一本釣り、定置網漁業に加え、ハマチ、マダイ等の海面養殖を進めたことにより、沼津市を代表する漁港として発展し、併せて静岡県及び沼津市による地域再生計画としての事業が進められているため同漁港における船舶物流の流れが構築され登録隻数が増加している (今後の事後評価の必要性) 今後とも同様の便益の発生が見込まれることから、今後の事後評価は必要なし (改善措置の必要性) 便益が十分発生しているため、必要なし (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 特になし</p>	<p>対応なし</p>	<p>海上保安庁 交通部 計画運用課 (課長 一葉 勝)</p>

<p>走港唐船二号防波堤灯台 (H13) 海上保安庁</p>	<p>5年以内</p>	<p>0.04</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 通航船舶隻数 計画時 21,896隻/年 → 実績 22,032隻/年 全体事業費 事業着手時 4百万円 → 事業完了時 4百万円 B/C 事後評価時 26.6 (B:382, C:14) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 3,745時間/年 (事業実施による環境の変化) 特になし (社会経済情勢の変化) 特になし (今後の事後評価の必要性) 今後とも同様の便益の発生が見込まれることから、今後の事後評価は必要なし (改善措置の必要性) 便益が十分発生しているため、必要なし (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 特になし</p>	<p>対応なし</p>	<p>海上保安庁 交通部 計画運用課 (課長 一葉 勝)</p>
<p>豊岡港北防波堤灯台 (H13) 海上保安庁</p>	<p>5年以内</p>	<p>0.04</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 通航船舶隻数 計画時 12,474隻/年 → 実績 11,988隻/年 全体事業費 事業着手時 5百万円 → 事業完了時 4百万円 B/C 事後評価時 20.3 (B:184, C:9) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 1,798時間/年 (事業実施による環境の変化) 特になし (社会経済情勢の変化) 特になし (今後の事後評価の必要性) 今後とも同様の便益の発生が見込まれることから、今後の事後評価は必要なし (改善措置の必要性) 便益が十分発生しているため、必要なし (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 特になし</p>	<p>対応なし</p>	<p>海上保安庁 交通部 計画運用課 (課長 一葉 勝)</p>
<p>垂水南港王神防波堤南灯台 (H13) 海上保安庁</p>	<p>5年以内</p>	<p>0.05</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 通航船舶隻数 計画時 24,633隻/年 → 実績 24,138隻/年 全体事業費 事業着手時 5百万円 → 事業完了時 5百万円 B/C 事後評価時 18.8 (B:222, C:12) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 2,172時間/年 (事業実施による環境の変化) 特になし (社会経済情勢の変化) 特になし (今後の事後評価の必要性) 今後とも同様の便益の発生が見込まれることから、今後の事後評価は必要なし (改善措置の必要性) 便益が十分発生しているため、必要なし (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 特になし</p>	<p>対応なし</p>	<p>海上保安庁 交通部 計画運用課 (課長 一葉 勝)</p>
<p>今和泉港沖防波堤東灯台 (H13) 海上保安庁</p>	<p>5年以内</p>	<p>0.05</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 通航船舶隻数 計画時 21,252隻/年 → 実績 20,412隻/年 全体事業費 事業着手時 5百万円 → 事業完了時 5百万円 B/C 事後評価時 15.9 (B:188, C:12) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 1,837時間/年 (事業実施による環境の変化) 特になし (社会経済情勢の変化) 特になし (今後の事後評価の必要性) 今後とも同様の便益の発生が見込まれることから、今後の事後評価は必要なし (改善措置の必要性) 便益が十分発生しているため、必要なし (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 特になし</p>	<p>対応なし</p>	<p>海上保安庁 交通部 計画運用課 (課長 一葉 勝)</p>
<p>下田原港南防波堤灯台 (H13) 海上保安庁</p>	<p>5年以内</p>	<p>0.04</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 通航船舶隻数 計画時 14,973隻/年 → 実績 13,770隻/年 全体事業費 事業着手時 4百万円 → 事業完了時 4百万円 B/C 事後評価時 13.2 (B:113, C:9) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 1,102時間/年 (事業実施による環境の変化) 特になし (社会経済情勢の変化) 特になし (今後の事後評価の必要性) 今後とも同様の便益の発生が見込まれることから、今後の事後評価は必要なし (改善措置の必要性) 便益が十分発生しているため、必要なし (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 特になし</p>	<p>対応なし</p>	<p>海上保安庁 交通部 計画運用課 (課長 一葉 勝)</p>

<p>大谷港向山防波堤 灯台 (H13) 海上保安庁</p>	<p>5年以内</p>	<p>0.03</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 通航船舶隻数 計画時 21,896隻/年 → 実績 23,652隻/年 全体事業費 事業着手時 3百万円 → 事業完了時 3百万円 B/C 事後評価時 12.4 (B:97, C:8) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 946時間/年 (事業実施による環境の変化) 特になし (社会経済情勢の変化) 特になし (今後の事後評価の必要性) 今後とも同様の便益の発生が見込まれることから、今後の事後評価は必要なし (改善措置の必要性) 便益が十分発生しているため、必要なし (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 特になし</p>	<p>対応なし</p>	<p>海上保安庁 交通部 計画運用課 (課長 一葉 勝)</p>
<p>生月港館浦新南防 波堤南灯台 (H13) 海上保安庁</p>	<p>5年以内</p>	<p>0.03</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 通航船舶隻数 計画時 25,760隻/年 → 実績 25,758隻/年 全体事業費 事業着手時 5百万円 → 事業完了時 3百万円 B/C 事後評価時 12.3 (B:93, C:8) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 473時間/年 (事業実施による環境の変化) 特になし (社会経済情勢の変化) 特になし (今後の事後評価の必要性) 今後とも同様の便益の発生が見込まれることから、今後の事後評価は必要なし (改善措置の必要性) 便益が十分発生しているため、必要なし (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 特になし</p>	<p>対応なし</p>	<p>海上保安庁 交通部 計画運用課 (課長 一葉 勝)</p>
<p>嵯峨島港外防波堤 灯台 (H13) 海上保安庁</p>	<p>5年以内</p>	<p>0.04</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 通航船舶隻数 計画時 13,009隻/年 → 実績 10,300隻/年 全体事業費 事業着手時 4百万円 → 事業完了時 4百万円 B/C 事後評価時 11.0 (B:99, C:9) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 958時間/年 (事業実施による環境の変化) 特になし (社会経済情勢の変化) 漁船隻数について漁港地区人口等を調査したものの、年間通航隻数が著しく減少した理由は不明である。基幹産業である農業・漁業の第1次産業が輸入自由化及び就業人口の減少等の社会的要因により大きく衰退し、第2、3次産業を中心とした地域経済へ移行している。 (今後の事後評価の必要性) 今後とも同様の便益の発生が見込まれることから、今後の事後評価は必要なし (改善措置の必要性) 便益が十分発生しているため、必要なし (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 特になし</p>	<p>対応なし</p>	<p>海上保安庁 交通部 計画運用課 (課長 一葉 勝)</p>
<p>館浦港西防波堤灯 台 (H13) 海上保安庁</p>	<p>5年以内</p>	<p>0.05</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 通航船舶隻数 計画時 26,404隻/年 → 実績 27,702隻/年 全体事業費 事業着手時 5百万円 → 事業完了時 5百万円 B/C 事後評価時 9.6 (B:152, C:16) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 1,191時間/年 (事業実施による環境の変化) 特になし (社会経済情勢の変化) 特になし (今後の事後評価の必要性) 今後とも同様の便益の発生が見込まれることから、今後の事後評価は必要なし (改善措置の必要性) 便益が十分発生しているため、必要なし (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 特になし</p>	<p>対応なし</p>	<p>海上保安庁 交通部 計画運用課 (課長 一葉 勝)</p>
<p>小島港北防波堤灯 台 (H13) 海上保安庁</p>	<p>5年以内</p>	<p>0.05</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 通航船舶隻数 計画時 19,979隻/年 → 実績 15,928隻/年 全体事業費 事業着手時 6百万円 → 事業完了時 5百万円 B/C 事後評価時 8.6 (B:228, C:27) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 2,230時間/年 (事業実施による環境の変化) 特になし (社会経済情勢の変化) 漁港地区人口等を調査した結果、年間通航隻数が著しく減少した要因は不明である (今後の事後評価の必要性) 今後とも同様の便益の発生が見込まれることから、今後の事後評価は必要なし (改善措置の必要性) 便益が十分発生しているため、必要なし (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 特になし</p>	<p>対応なし</p>	<p>海上保安庁 交通部 計画運用課 (課長 一葉 勝)</p>

<p>金武中城港中城浜 第二号灯標 金武中城港中城浜 第三号灯標 (H13) 海上保安庁</p>	<p>5年以内</p>	<p>0.18</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 通航船舶隻数 計画時 9,338隻/年 → 実績 8,100隻/年 全体事業費 事業着手時 19百万円 → 事業完了時 18百万円 B/C 事後評価時 8.0 (B:291, C:36) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 2,835時間/年 (事業実施による環境の変化) 特になし (社会経済情勢の変化) 特になし (今後の事後評価の必要性) 今後とも同様の便益の発生が見込まれることから、今後の事後評価は必要なし (改善措置の必要性) 便益が十分発生しているため、必要なし (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 特になし</p>	<p>対応なし</p>	<p>海上保安庁 交通部 計画運用課 (課長 一葉 勝)</p>
<p>片江港西防波堤灯台 (H13) 海上保安庁</p>	<p>5年以内</p>	<p>0.04</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 通航船舶隻数 計画時 16,261隻/年 → 実績 13,932隻/年 全体事業費 事業着手時 4百万円 → 事業完了時 4百万円 B/C 事後評価時 7.4 (B:71, C:10) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 697時間/年 (事業実施による環境の変化) 特になし (社会経済情勢の変化) 特になし (今後の事後評価の必要性) 今後とも同様の便益の発生が見込まれることから、今後の事後評価は必要なし (改善措置の必要性) 便益が十分発生しているため、必要なし (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 特になし</p>	<p>対応なし</p>	<p>海上保安庁 交通部 計画運用課 (課長 一葉 勝)</p>
<p>栗生港防波堤灯台 (H13) 海上保安庁</p>	<p>5年以内</p>	<p>0.05</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 通航船舶隻数 計画時 9,982隻/年 → 実績 7,452隻/年 全体事業費 事業着手時 5百万円 → 事業完了時 5百万円 B/C 事後評価時 6.8 (B:69, C:10) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 671時間/年 (事業実施による環境の変化) 特になし (社会経済情勢の変化) 漁港地区人口等を調査した結果、約36%漁港地区人口が減少している 本地域は黒潮の影響とその海底形状から季節的な来遊漁や瀬物類の他、トビウオやサバを対象とした漁船漁業が古くから営まれているが、近年は瀬物類やサバ資源等が減少傾向にあるため、漁業生産力は著しく低下している (今後の事後評価の必要性) 今後とも同様の便益の発生が見込まれることから、今後の事後評価は必要なし (改善措置の必要性) 便益が十分発生しているため、必要なし (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 特になし</p>	<p>対応なし</p>	<p>海上保安庁 交通部 計画運用課 (課長 一葉 勝)</p>
<p>能野港北防波堤灯台 (H13) 海上保安庁</p>	<p>5年以内</p>	<p>0.04</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 通航船舶隻数 計画時 8,050隻/年 → 実績 7,452隻/年 全体事業費 事業着手時 5百万円 → 事業完了時 4百万円 B/C 事後評価時 6.4 (B:69, C:11) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 671時間/年 (事業実施による環境の変化) 特になし (社会経済情勢の変化) 特になし (今後の事後評価の必要性) 今後とも同様の便益の発生が見込まれることから、今後の事後評価は必要なし (改善措置の必要性) 便益が十分発生しているため、必要なし (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 特になし</p>	<p>対応なし</p>	<p>海上保安庁 交通部 計画運用課 (課長 一葉 勝)</p>
<p>石浜港南防波堤灯台 (H13) 海上保安庁</p>	<p>5年以内</p>	<p>0.03</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 通航船舶隻数 計画時 14,651隻/年 → 実績 11,988隻/年 全体事業費 事業着手時 5百万円 → 事業完了時 3百万円 B/C 事後評価時 6.3 (B:49, C:8) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 480時間/年 (事業実施による環境の変化) 特になし (社会経済情勢の変化) 特になし (今後の事後評価の必要性) 今後とも同様の便益の発生が見込まれることから、今後の事後評価は必要なし (改善措置の必要性) 便益が十分発生しているため、必要なし (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 特になし</p>	<p>対応なし</p>	<p>海上保安庁 交通部 計画運用課 (課長 一葉 勝)</p>

<p>亀浦港八木の鼻東 防波堤灯台 (H13) 海上保安庁</p>	<p>5年以内</p>	<p>0.03</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 通航船舶隻数 計画時 16,100隻/年 → 実績 16,200隻/年 全体事業費 事業着手時 4百万円 → 事業完了時 3百万円 B/C 事後評価時 6.2 (B:50、C:8) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 486時間/年 (事業実施による環境の変化) 特になし (社会経済情勢の変化) 特になし (今後の事後評価の必要性) 今後とも同様の便益の発生が見込まれることから、今後の事後評価は必要なし (改善措置の必要性) 便益が十分発生しているため、必要なし (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 特になし</p>	<p>対応なし</p>	<p>海上保安庁 交通部 計画運用課 (課長 一葉 勝)</p>
<p>陸前田浦港沖防波 堤灯台 (H13) 海上保安庁</p>	<p>5年以内</p>	<p>0.03</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 通航船舶隻数 計画時 14,812隻/年 → 実績 15,714隻/年 全体事業費 事業着手時 5百万円 → 事業完了時 3百万円 B/C 事後評価時 6.2 (B:48、C:8) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 471時間/年 (事業実施による環境の変化) 特になし (社会経済情勢の変化) 特になし (今後の事後評価の必要性) 今後とも同様の便益の発生が見込まれることから、今後の事後評価は必要なし (改善措置の必要性) 便益が十分発生しているため、必要なし (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 特になし</p>	<p>対応なし</p>	<p>海上保安庁 交通部 計画運用課 (課長 一葉 勝)</p>
<p>備前大島港北一文字 防波堤南灯台 (H13) 海上保安庁</p>	<p>5年以内</p>	<p>0.04</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 通航船舶隻数 計画時 42,987隻/年 → 実績 41,472隻/年 全体事業費 事業着手時 4百万円 → 事業完了時 4百万円 B/C 事後評価時 5.9 (B:85、C:14) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 829時間/年 (事業実施による環境の変化) 特になし (社会経済情勢の変化) 特になし (今後の事後評価の必要性) 今後とも同様の便益の発生が見込まれることから、今後の事後評価は必要なし (改善措置の必要性) 便益が十分発生しているため、必要なし (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 特になし</p>	<p>対応なし</p>	<p>海上保安庁 交通部 計画運用課 (課長 一葉 勝)</p>
<p>峯浜港東防波堤灯台 (H13) 海上保安庁</p>	<p>5年以内</p>	<p>0.03</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 通航船舶隻数 計画時 8,050隻/年 → 実績 6,480隻/年 全体事業費 事業着手時 3百万円 → 事業完了時 3百万円 B/C 事後評価時 5.4 (B:47、C:9) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 454時間/年 (事業実施による環境の変化) 特になし (社会経済情勢の変化) 特になし (今後の事後評価の必要性) 今後とも同様の便益の発生が見込まれることから、今後の事後評価は必要なし (改善措置の必要性) 便益が十分発生しているため、必要なし (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 特になし</p>	<p>対応なし</p>	<p>海上保安庁 交通部 計画運用課 (課長 一葉 勝)</p>
<p>椎泊港第一号沖防波 堤灯台 (H13) 海上保安庁</p>	<p>5年以内</p>	<p>0.05</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 通航船舶隻数 計画時 15,228隻/年 → 実績 14,094隻/年 全体事業費 事業着手時 6百万円 → 事業完了時 5百万円 B/C 事後評価時 4.8 (B:58、C:12) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 564時間/年 (事業実施による環境の変化) 特になし (社会経済情勢の変化) 特になし (今後の事後評価の必要性) 今後とも同様の便益の発生が見込まれることから、今後の事後評価は必要なし (改善措置の必要性) 便益が十分発生しているため、必要なし (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 特になし</p>	<p>対応なし</p>	<p>海上保安庁 交通部 計画運用課 (課長 一葉 勝)</p>

<p>陸前大沢港南防波堤灯台 (H13) 海上保安庁</p>	<p>5年以内</p>	<p>0.04</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 通航船舶隻数 計画時 20,447隻/年 → 実績 16,848隻/年 全体事業費 事業着手時 5百万円 → 事業完了時 4百万円 B/C 事後評価時 4.4 (B:52、C:12) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 505時間/年 (事業実施による環境の変化) 特になし (社会経済情勢の変化) 特になし (今後の事後評価の必要性) 今後とも同様の便益の発生が見込まれることから、今後の事後評価は必要なし (改善措置の必要性) 便益が十分発生しているため、必要なし (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 特になし</p>	<p>対応なし</p>	<p>海上保安庁 交通部 計画運用課 (課長 一葉 勝)</p>
<p>阿嘉港西口灯標 阿嘉港第一防波堤灯台 (H13) 海上保安庁</p>	<p>5年以内</p>	<p>0.15</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 通航船舶隻数 計画時 6,280隻/年 → 実績 5,372隻/年 全体事業費 事業着手時 17百万円 → 事業完了時 15百万円 B/C 事後評価時 4.3 (B:113、C:26) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 911時間/年 (事業実施による環境の変化) 特になし (社会経済情勢の変化) 特になし (今後の事後評価の必要性) 今後とも同様の便益の発生が見込まれることから、今後の事後評価は必要なし (改善措置の必要性) 便益が十分発生しているため、必要なし (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 特になし</p>	<p>対応なし</p>	<p>海上保安庁 交通部 計画運用課 (課長 一葉 勝)</p>
<p>佐渡浦川港東防波堤灯台 (H13) 海上保安庁</p>	<p>5年以内</p>	<p>0.04</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 通航船舶隻数 計画時 12,150隻/年 → 実績 12,474隻/年 全体事業費 事業着手時 5百万円 → 事業完了時 4百万円 B/C 事後評価時 4.1 (B:39、C:9) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 374時間/年 (事業実施による環境の変化) 特になし (社会経済情勢の変化) 特になし (今後の事後評価の必要性) 今後とも同様の便益の発生が見込まれることから、今後の事後評価は必要なし (改善措置の必要性) 便益が十分発生しているため、必要なし (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 特になし</p>	<p>対応なし</p>	<p>海上保安庁 交通部 計画運用課 (課長 一葉 勝)</p>
<p>大地蔵港沖防波堤灯台 (H13) 海上保安庁</p>	<p>5年以内</p>	<p>0.04</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 通航船舶隻数 計画時 9,177隻/年 → 実績 7,938隻/年 全体事業費 事業着手時 4百万円 → 事業完了時 4百万円 B/C 事後評価時 4.0 (B:57、C:14) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 556時間/年 (事業実施による環境の変化) 特になし (社会経済情勢の変化) 特になし (今後の事後評価の必要性) 今後とも同様の便益の発生が見込まれることから、今後の事後評価は必要なし (改善措置の必要性) 便益が十分発生しているため、必要なし (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 特になし</p>	<p>対応なし</p>	<p>海上保安庁 交通部 計画運用課 (課長 一葉 勝)</p>
<p>岩屋港北防波堤東灯台 (H13) 海上保安庁</p>	<p>5年以内</p>	<p>0.05</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 通航船舶隻数 計画時 7,567隻/年 → 実績 6,642隻/年 全体事業費 事業着手時 5百万円 → 事業完了時 5百万円 B/C 事後評価時 4.0 (B:48、C:12) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 465時間/年 (事業実施による環境の変化) 特になし (社会経済情勢の変化) 特になし (今後の事後評価の必要性) 今後とも同様の便益の発生が見込まれることから、今後の事後評価は必要なし (改善措置の必要性) 便益が十分発生しているため、必要なし (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 特になし</p>	<p>対応なし</p>	<p>海上保安庁 交通部 計画運用課 (課長 一葉 勝)</p>



<p>古部港東防波堤灯台 (H13) 海上保安庁</p>	<p>5年以内</p>	<p>0.08</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 通航船舶隻数 計画時 11,914隻/年 → 実績 11,016隻/年 全体事業費 事業着手時 9百万円 → 事業完了時 8百万円 B/C 事後評価時 3.5 (B: 45、C: 13) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 441時間/年 (事業実施による環境の変化) 特になし (社会経済情勢の変化) 特になし (今後の事後評価の必要性) 今後とも同様の便益の発生が見込まれることから、今後の事後評価は必要なし (改善措置の必要性) 便益が十分発生しているため、必要なし (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 特になし</p>	<p>対応なし</p>	<p>海上保安庁 交通部 計画運用課 (課長 一葉 勝)</p>
<p>香住港沖防波堤灯台 (H13) 海上保安庁</p>	<p>5年以内</p>	<p>0.13</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 通航船舶隻数 計画時 64,078隻/年 → 実績 60,588隻/年 全体事業費 事業着手時 13百万円 → 事業完了時 13百万円 B/C 事後評価時 3.2 (B: 62、C: 20) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 606時間/年 (事業実施による環境の変化) 特になし (社会経済情勢の変化) 特になし (今後の事後評価の必要性) 今後とも同様の便益の発生が見込まれることから、今後の事後評価は必要なし (改善措置の必要性) 便益が十分発生しているため、必要なし (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 特になし</p>	<p>対応なし</p>	<p>海上保安庁 交通部 計画運用課 (課長 一葉 勝)</p>
<p>大久喜港北防波堤灯台 (H13) 海上保安庁</p>	<p>5年以内</p>	<p>0.04</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 通航船舶隻数 計画時 11,431隻/年 → 実績 11,502隻/年 全体事業費 事業着手時 5百万円 → 事業完了時 4百万円 B/C 事後評価時 3.0 (B: 36、C: 12) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 345時間/年 (事業実施による環境の変化) 特になし (社会経済情勢の変化) 特になし (今後の事後評価の必要性) 今後とも同様の便益の発生が見込まれることから、今後の事後評価は必要なし (改善措置の必要性) 便益が十分発生しているため、必要なし (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 特になし</p>	<p>対応なし</p>	<p>海上保安庁 交通部 計画運用課 (課長 一葉 勝)</p>
<p>阿波連港第一防波堤灯台 (H13) 海上保安庁</p>	<p>5年以内</p>	<p>0.04</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 通航船舶隻数 計画時 6,762隻/年 → 実績 7,128隻/年 全体事業費 事業着手時 5百万円 → 事業完了時 4百万円 B/C 事後評価時 3.0 (B: 37、C: 12) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 356時間/年 (事業実施による環境の変化) 特になし (社会経済情勢の変化) 特になし (今後の事後評価の必要性) 今後とも同様の便益の発生が見込まれることから、今後の事後評価は必要なし (改善措置の必要性) 便益が十分発生しているため、必要なし (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 特になし</p>	<p>対応なし</p>	<p>海上保安庁 交通部 計画運用課 (課長 一葉 勝)</p>
<p>祝島港東D防波堤灯台 (H13) 海上保安庁</p>	<p>5年以内</p>	<p>0.04</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 通航船舶隻数 計画時 21,091隻/年 → 実績 18,144隻/年 全体事業費 事業着手時 4百万円 → 事業完了時 4百万円 B/C 事後評価時 2.8 (B: 37、C: 14) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 363時間/年 (事業実施による環境の変化) 特になし (社会経済情勢の変化) 特になし (今後の事後評価の必要性) 今後とも同様の便益の発生が見込まれることから、今後の事後評価は必要なし (改善措置の必要性) 便益が十分発生しているため、必要なし (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 特になし</p>	<p>対応なし</p>	<p>海上保安庁 交通部 計画運用課 (課長 一葉 勝)</p>

<p>室津港白浜D防波堤西灯台 (H13) 海上保安庁</p>	<p>5年以内</p>	<p>0.04</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 通航船舶隻数 計画時 18,193隻/年 → 実績 18,468隻/年 全体事業費 事業着手時 4百万円 → 事業完了時 4百万円 B/C 事後評価時 2.7 (B:38、C:14) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 369時間/年 (事業実施による環境の変化) 特になし (社会経済情勢の変化) 特になし (今後の事後評価の必要性) 今後とも同様の便益の発生が見込まれることから、今後の事後評価は必要なし (改善措置の必要性) 便益が十分発生しているため、必要なし (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 特になし</p>	<p>対応なし</p>	<p>海上保安庁 交通部 計画運用課 (課長 一葉 勝)</p>
<p>寄島港東安倉沖防波堤灯台 (H13) 海上保安庁</p>	<p>5年以内</p>	<p>0.04</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 通航船舶隻数 計画時 26,585隻/年 → 実績 24,300隻/年 全体事業費 事業着手時 4百万円 → 事業完了時 4百万円 B/C 事後評価時 2.7 (B:25、C:9) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 243時間/年 (事業実施による環境の変化) 特になし (社会経済情勢の変化) 特になし (今後の事後評価の必要性) 今後とも同様の便益の発生が見込まれることから、今後の事後評価は必要なし (改善措置の必要性) 便益が十分発生しているため、必要なし (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 特になし</p>	<p>対応なし</p>	<p>海上保安庁 交通部 計画運用課 (課長 一葉 勝)</p>
<p>古宇利港沖防波堤東灯台 (H13) 海上保安庁</p>	<p>5年以内</p>	<p>0.05</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 通航船舶隻数 計画時 10,465隻/年 → 実績 8,262隻/年 全体事業費 事業着手時 5百万円 → 事業完了時 5百万円 B/C 事後評価時 2.7 (B:37、C:14) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 364時間/年 (事業実施による環境の変化) 特になし (社会経済情勢の変化) 漁港地区人口等を調査した結果、年間通航隻数が著しく減少した要因は不明である (今後の事後評価の必要性) 今後とも同様の便益の発生が見込まれることから、今後の事後評価は必要なし (改善措置の必要性) 便益が十分発生しているため、必要なし (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 特になし</p>	<p>対応なし</p>	<p>海上保安庁 交通部 計画運用課 (課長 一葉 勝)</p>
<p>幌泊港北防波堤灯台 (H13) 海上保安庁</p>	<p>5年以内</p>	<p>0.04</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 通航船舶隻数 計画時 11,109隻/年 → 実績 9,234隻/年 全体事業費 事業着手時 4百万円 → 事業完了時 4百万円 B/C 事後評価時 2.1 (B:19、C:9) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 185時間/年 (事業実施による環境の変化) 特になし (社会経済情勢の変化) 特になし (今後の事後評価の必要性) 今後とも同様の便益の発生が見込まれることから、今後の事後評価は必要なし (改善措置の必要性) 便益が十分発生しているため、必要なし (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 特になし</p>	<p>対応なし</p>	<p>海上保安庁 交通部 計画運用課 (課長 一葉 勝)</p>
<p>奥武港第二号灯標 奥武港第四号灯標 奥武港第五号灯標 (H13) 海上保安庁</p>	<p>5年以内</p>	<p>0.26</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 通航船舶隻数 計画時 9,982隻/年 → 実績 8,100隻/年 全体事業費 事業着手時 24百万円 → 事業完了時 26百万円 B/C 事後評価時 2.0 (B:102、C:51) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 972時間/年 (事業実施による環境の変化) 特になし (社会経済情勢の変化) 特になし (今後の事後評価の必要性) 今後とも同様の便益の発生が見込まれることから、今後の事後評価は必要なし (改善措置の必要性) 便益が十分発生しているため、必要なし (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 特になし</p>	<p>対応なし</p>	<p>海上保安庁 交通部 計画運用課 (課長 一葉 勝)</p>

<p>浅海井港久保沖防波堤灯台 (H13) 海上保安庁</p>	<p>5年以内</p>	<p>0.04</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 通航船舶隻数 計画時 14,168隻/年 → 実績 14,742隻/年 全体事業費 事業着手時 5百万円 → 事業完了時 4百万円 B/C 事後評価時 1.8 (B:17、C:9) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 162時間/年 (事業実施による環境の変化) 特になし (社会経済情勢の変化) 特になし (今後の事後評価の必要性) 今後とも同様の便益の発生が見込まれることから、今後の事後評価は必要なし (改善措置の必要性) 便益が十分発生しているため、必要なし (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 特になし</p>	<p>対応なし</p>	<p>海上保安庁 交通部 計画運用課 (課長 一葉 勝)</p>
<p>小手島港四号防波堤灯台 (H13) 海上保安庁</p>	<p>5年以内</p>	<p>0.04</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 通航船舶隻数 計画時 8,372隻/年 → 実績 7,452隻/年 全体事業費 事業着手時 5百万円 → 事業完了時 4百万円 B/C 事後評価時 1.6 (B:23、C:14) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 224時間/年 (事業実施による環境の変化) 特になし (社会経済情勢の変化) 特になし (今後の事後評価の必要性) 今後とも同様の便益の発生が見込まれることから、今後の事後評価は必要なし (改善措置の必要性) 便益が十分発生しているため、必要なし (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 特になし</p>	<p>対応なし</p>	<p>海上保安庁 交通部 計画運用課 (課長 一葉 勝)</p>
<p>赤牛港沖防波堤灯台 (H13) 海上保安庁</p>	<p>5年以内</p>	<p>0.05</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 通航船舶隻数 計画時 11,914隻/年 → 実績 12,150隻/年 全体事業費 事業着手時 5百万円 → 事業完了時 5百万円 B/C 事後評価時 1.2 (B:13、C:11) (事業の効果の発現状況) 運航経費節減時間 122時間/年 (事業実施による環境の変化) 特になし (社会経済情勢の変化) 特になし (今後の事後評価の必要性) 今後とも同様の便益の発生が見込まれることから、今後の事後評価は必要なし (改善措置の必要性) 便益が十分発生しているため、必要なし (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 特になし</p>	<p>対応なし</p>	<p>海上保安庁 交通部 計画運用課 (課長 一葉 勝)</p>

【その他施設費】

【官庁営繕事業】

事業名 (事業実施期間) 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
函館税務署 (H13～H15) 北海道開発局	5年以内	17	(費用対効果分析の算定基礎となった要因) 全体事業費 1,703百万円 B/C 1.1 (B: 3,077百万円 C: 2,856百万円) (事業の効果の発現状況) 延べ面積 2,055㎡ → 4,045㎡ 職員の約7割が執務環境について向上したと評価している。 一般来庁者の約8割が利用しやすさについて向上したと評価している。 (事業実施による環境の変化) 特になし。 (社会経済情勢の変化) 特になし。 (今後の事後評価の必要性) 再度の事業評価の必要性はない。 (改善措置の必要性) 当初の事業目的を達成しており、事業の効果の発現、社会経済情勢等の変化にも適合しており、改善措置の必要性はなく、今後、適宜必要な調査等によりフォローアップをおこなう。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 特になし。	対応なし	北海道開発局 営繕部営繕計画課 (課長 島崎 昭彦)
横浜税関本関 (H13～H15) 関東地方整備局	5年以内	62	(費用対効果分析の算定基礎となった要因) 全体事業費 6,159百万円 B/C 1.1 (B: 7,911百万円、C: 7,421百万円) (事業の効果の発現状況) 延べ面積 12,213㎡ → 16,150㎡ 職員の約6割が執務環境について向上したと評価している。 (事業実施による環境の変化) 一般市民の9割以上が景観や地域のイメージについて満足していると評価している。 一般市民の9割以上が歴史ある横浜税関本関の外観を保存・復元したことについて満足していると評価している。 (社会経済情勢の変化) 特に無し。 (今後の事後評価の必要性) 事業の効果が十分に発現しており、再事後評価の必要はない。 (改善措置の必要性) 特に無し。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 特に無し。	対応なし	関東地方整備局 営繕部計画課 (課長 大町 徹)
裁判所職員総合研修所 (H14～H16) 関東地方整備局	5年以内	154	(費用対効果分析の算定基礎となった要因) 全体事業費 15,382百万円 B/C 1.3 (B: 36,566百万円、C: 28,950百万円) (事業の効果の発現状況) 延べ面積 17,309㎡ → 39,984㎡ 研修所の集約により、新しい司法制度に向けて、職権の異なる裁判官・裁判官書記官・家庭裁判官調査官のより緊密な連携の確保が図られている。 職員の約8割が執務環境について向上したと評価している。 研修生の6割以上がこの施設は利用しやすいと評価している。 (事業実施による環境の変化) グラウンドやテニスコートの地域開放を行い地域に貢献している。 敷地内に南北貫通通路を確保し、近隣への配慮をいっている。 (社会経済情勢の変化) 特に無し。 (今後の事後評価の必要性) 事業の効果が十分に発現しており、再事後評価の必要はない。 (改善措置の必要性) 特に無し。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 特に無し。	対応なし	関東地方整備局 営繕部計画課 (課長 大町 徹)
八丈島測候所 (H14～H15) 関東地方整備局	5年以内	11	(費用対効果分析の算定基礎となった要因) 全体事業費 1,056百万円 B/C 1.0 (B: 1,482百万円、C: 1,436百万円) (事業の効果の発現状況) 延べ面積 825㎡ → 1,610㎡ 観測機器の集約及びGPS高層観測システムの導入に伴い、観測業務の効率化が図られている。 職員の10割が執務環境について向上したと評価している。 職員の約7割が利用者の安全性に配慮されていると評価している。 (事業実施による環境の変化) 特に無し。 (社会経済情勢の変化) 特に無し。 (今後の事後評価の必要性) 事業の効果が十分に発現しており、再事後評価の必要はない。 (改善措置の必要性) 特に無し。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 特に無し。	対応なし	関東地方整備局 営繕部計画課 (課長 大町 徹)

<p>宇都宮第2地方合同庁舎 (H14～H15) 関東地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>2.9</p> <p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因) 全体事業費 288百万円 B/C 1.0 (B: 251百万円、C: 251百万円) (事業の効果の発現状況) 延べ面積 478㎡ → 791㎡ 機能分散解消による業務の効率化が図られている。 職員の約4割が執務環境について向上したと評価している。 利用者の7割以上がこの施設は利用しやすいと評価している。 (事業実施による環境の変化) 特に無し。 (社会経済情勢の変化) 特に無し。 (今後の事後評価の必要性) 事業の効果が十分に発現しており、再事後評価の必要はない。 (改善措置の必要性) 特に無し。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 特に無し。 (その他) 事業の評価手法については、補足説明を必要とする。</p>	<p>対応なし</p>	<p>関東地方整備局 営繕部計画課 (課長 大町 徹)</p>
<p>足利税務署 (H15～H16) 関東地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>5.8</p> <p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因) 全体事業費 584百万円 B/C 1.2 (B: 1,128百万円、C: 920百万円) (事業の効果の発現状況) 延べ面積 960㎡ → 1,859㎡ 駐車台数 40台 → 47台 職員の6割以上が執務環境について向上したと評価している。 外来者の約7割がこの施設について利用しやすいと評価している。 (事業実施による環境の変化) 外来者の6割以上が外観の印象や周辺環境との調和から良い街並みづくりに貢献していると評価している。 (社会経済情勢の変化) 特に無し。 (今後の事後評価の必要性) 事業の効果が十分に発現しており、再事後評価の必要はない。 (改善措置の必要性) 特に無し。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 特に無し。</p>	<p>対応なし</p>	<p>関東地方整備局 営繕部計画課 (課長 大町 徹)</p>
<p>国土技術政策総合研究所 横須賀庁舎 (H14～H15) 関東地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>22</p> <p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因) 全体事業費 2,200百万円 B/C 1.0 (B: 2,596百万円、C: 2,488百万円) (事業の効果の発現状況) 延べ面積 3,336㎡ → 4,844㎡ 管理棟、研究棟の集約による利便性の向上・業務の効率化が図られている。 高度情報化に対応可能となっている。 職員の7割以上が執務環境について向上したと評価している。 (事業実施による環境の変化) 特に無し。 (社会経済情勢の変化) 特に無し。 (今後の事後評価の必要性) 事業の効果が十分に発現しており、再事後評価の必要はない。 (改善措置の必要性) 特に無し。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 特に無し。</p>	<p>対応なし</p>	<p>関東地方整備局 営繕部計画課 (課長 大町 徹)</p>
<p>金沢第3地方合同庁舎(増築) (H13～H15) 北陸地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>4.6</p> <p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因) ・B/C 1.1 (B: 940百万円 C: 860百万円) (事業の効果の発現状況) ・民間ビル借用の解消及び二分した部署を集約することによる業務効率の向上、狭隘部の解消が図られている (事業実施による環境の変化) 特に無し。 (社会経済情勢の変化) 特に無し。 (今後の事後評価の必要性) 事業の効果が十分に発現しており、再事後評価の必要はない。 (改善措置の必要性) 特に無し。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 特に無し。</p>	<p>対応なし</p>	<p>北陸地方整備局 営繕部計画課 (課長 林 直人)</p>

<p>名古屋税関コンテナ検査センター貨物検査場 (H14～H15) 中部地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>1.8</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因) ・B/C 1.6 (B:459百万円、C:283百万円) (事業効果の発現状況) ・他の検査場検査や現場検査が大幅に減少したことにより、利用者の利便性の向上、及び検査業務の効率化が図られている。 ・検査場を整備したことによって、検査職員の安全性が確保されている。 ・検査場をセンター場内に増築したことで、X線画像検査担当者が容易に開披検査に立ち会うことができるようになり、同担当者の画像解析技術の向上に寄与している。 (事業実施による環境の変化) ・特になし (社会経済情勢の変化) ・名古屋港をスーパー中樞港湾に指定(平成16年7月) ・名古屋港における輸出入コンテナ貨物量は年々増加(平成18年:約250万TEU推計値) ・総合物流施策大綱(2005-2009)策定(平成17年11月) ・飛島頭南地区で国際海上コンテナターミナルの平成17年度供用開始などコンテナ貨物の輸出入に関して名古屋港の税関業務の重要性は依然と高い。 (今後の事後評価の必要性) ・事業効果の発現状況が概ね十分であり、社会経済情勢の変化にも適合していることから、事業の目的を果たしていると判断できるため、再度の事後評価の必要性はないと考える。 (改善措置の必要性) ・事業効果の発現状況が概ね十分であり、社会経済情勢の変化にも適合していることから、事業の目的を果たしていると判断できるため、改善措置の必要性はないと考える。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・同種事業の計画・調査のあり方に関しては、当該事業の評価の結果、特に見直しの必要性はないと考える。 ・事業評価手法の見直しに関しては、引き続き検討を行っていく必要があると考える。</p>	<p>対応なし</p>	<p>中部地方整備局 営繕部技術・評価課 (課長 宮内 徹)</p>
<p>浪速税務署 (H14～H15) 近畿地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>11</p>	<p>【費用対効果分析の算定基礎となった要因】 ・B/C 1.0 (B:1,614百万円、C:1,584百万円) 【事業の効果の発現状況】 ・建物の老朽及び狭隘の解消が図られている。 延べ面積:(旧庁舎)1,249㎡ → (新庁舎)2,914㎡ 面積率:(旧庁舎)51% → (新庁舎)99% ・利用者の利便性向上・業務効率の向上が概ね図られている。 【事業実施による環境の変化】 ・特になし。 【今後の事業評価の必要性】 ・事業効果の発現が概ね十分であるといえるため、さらなる事後評価の必要はない。 【改善措置の必要性】 ・特に必要ない。 【同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性】 ・特になし。</p>	<p>対応なし</p>	<p>近畿地方整備局 営繕部技術・評価課 (野村 務)</p>
<p>大阪税関コンテナ貨物検査場 (H15) 近畿地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>4.6</p>	<p>【費用対効果分析の算定基礎となった要因】 ・B/C 2.8 (B:2,398百万円、C:851百万円) 【事業の効果の発現状況】 ・通関の検査業務における利便性向上・業務効率向上が概ね図られている。 【事業実施による環境の変化】 ・特になし。 【今後の事業評価の必要性】 ・事業効果の発現が概ね十分であるといえるため、さらなる事後評価の必要はない。 【改善措置の必要性】 ・特に必要ない。 【同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性】 ・特になし。</p>	<p>対応なし</p>	<p>近畿地方整備局 営繕部技術・評価課 (野村 務)</p>
<p>松江地方合同庁舎 (H13～H15) 中国地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>50</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因) ・B/C 1.3 (B:9,930百万円、C:7,480百万円) (事業の効果の発現状況) ・合同庁舎化により入居官署間での連携・効率性の向上が図られるとともに、利用者が複数官署での手続を一体的・効率的に行えるようになった。 ・不足施設の整備、狭あい解消による事務効率の向上および手続事務が改善された。(延面積9,143㎡ → 15,484㎡) ・完成後の利便性等に関する職員、外来者を対象としたアンケートで概ね良好な結果が得られた。 (事業実施による環境の変化) ・本事業での取り組みが今後の周辺整備に活かされることが期待される。 (社会経済情勢の変化) ・国有財産の有効利用が図られ、位置として問題なく、敷地の規模としても適当な広さである。(敷地面積9,434㎡ → 8,467㎡) (今後の事業評価の必要性) ・所期の効果が確認でき、再度の評価の必要性はない。 (改善措置の必要性) ・所期の効果が確認でき、改善措置の必要性はない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・特になし</p>	<p>対応なし</p>	<p>中国地方整備局 営繕部技術・評価課 (課長 長谷川健二)</p>

<p>第八管区海上保安本部境港海上保安部鳥取海上保安署(H14～H15) 中国地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>2.8</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因) ・B/C 1.1 (B:496百万円、C:453百万円) (事業の効果の発現状況) ・執務室の狭あい解消による手続事務の改善 (延面積242㎡ → 745㎡) ・不足施設の整備による事務効率の向上 ・防災拠点としての整備による防災活動の円滑化 ・完成後の利便性等に関する職員、外来者を対象としたアンケートで良好な結果が得られた。 (事業実施による環境の変化) ・港湾地区内、港湾関連用地への建設であり業務の内容からも環境の変化はないと考える。 (社会経済情勢の変化) ・行政ニーズに対応するための移転であり、現在も変化はない。 (今後の事業評価の必要性) ・所期の効果が確認でき、再度の評価の必要性はない。 (改善措置の必要性) ・所期の効果が確認でき、改善措置の必要性はない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・特になし</p>	<p>対応なし</p>	<p>中国地方整備局 営繕部技術・評価課 (課長 長谷川健二)</p>
<p>海上保安大学校(総合実習棟)(H14～H15) 中国地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>5.9</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因) ・B/C 1.1 (B:792百万円、C:725百万円) (事業の効果の発現状況) ・実習室の拡充整備による授業の充実および艇庫の整備による船艇維持管理の向上 ・狭あいの解消による授業効率の向上および揚重機の整備による船艇管理の効率化 ・煉瓦ホールの保存活用によるPR効果 (事業実施による環境の変化) ・学校内での整備であり、周囲に与える環境の変化は少ないと考える。 (社会経済情勢の変化) ・業務内容に大きな変化はない。 (今後の事業評価の必要性) ・所期の効果が確認でき、再度の評価の必要性はない。 (改善措置の必要性) ・所期の効果が確認でき、改善措置の必要性はない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・整備効果の評価手法については、費用対効果の算出方法を含め、検討が必要</p>	<p>対応なし</p>	<p>中国地方整備局 営繕部技術・評価課 (課長 長谷川健二)</p>
<p>須崎第2地方合同庁舎(H14～H16) 四国地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>15</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因) ・B/C 1.1 総効果(B):1,852百万円、総効果(C):1,677百万円 (事業の効果の発現状況) ・老朽、狭隘の解消。 ・敷地の有効利用。 容積率:旧施設全体45% → 新施設71% ・須崎市民の安全・安心に貢献 津波発生時の建物緊急避難施設として整備。 (CS調査による定性的評価の結果) ・一般利用者、職員に対するアンケートより、概ね良好な評価が得られた。 (妥当性評価の結果) ・評点が133点となり、妥当性はあった。 (今後の事業評価の必要性) ・事業の効果が目的に見合った効果を発現しており、今後改めて事後評価を実施する必要はない。 (改善措置の必要性) ・事業効果の発現が十分なものであり、今後も当該地域に大きな周辺環境の変化はないものと考えられることから、改善措置の必要性はない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・今後も同種事業において、利用者の声を反映した施設整備に努める。 ・顧客満足度の調査手法について充実を図る。</p>	<p>対応なし</p>	<p>四国地方整備局 営繕部技術・評価課 (課長:内田貞行)</p>
<p>都城地方合同庁舎(H13～H15) 九州地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>32</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因) ・B/C 1.2 (B:61億円、C:50億円) (事業の効果の発現状況) ・来庁者及び勤務職員に対するアンケート調査の結果、概ね満足しているとの結果が得られている。 (事業実施による環境の変化) ・周辺への環境影響はない(事業の妥当性)。 (社会経済情勢の変化) ・特になし (今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性) ・事業の効果の発現は、総合的に評価すると、概ね十分で今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性はない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・今回の評価結果を踏まえ、今後も庁舎の合同化の計画を推進する。なお、定性的な評価を行うためのアンケートについては、旧庁舎との比較が行えるよう質問項目を見直す必要がある。</p>	<p>対応なし</p>	<p>九州地方整備局 営繕部計画課 (課長 嶋津伸一)</p>
<p>福岡港湾合同庁舎(H14～H15) 九州地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>44</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因) ・B/C 1.1 (B:66億円、C:61億円) (事業の効果の発現状況) ・勤務職員に対するアンケート調査の結果、概ね満足しているとの結果が得られている。 (事業実施による環境の変化) ・周辺への環境影響はない(事業の妥当性)。 (社会経済情勢の変化) ・特になし (今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性) ・事業の効果の発現は、総合的に評価すると、概ね十分で今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性はない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・今回の評価結果を踏まえ、今後も庁舎の合同化の計画を推進する。なお、定性的な評価を行うためのアンケートについては、旧庁舎との比較が行えるよう質問項目を見直す必要がある。</p>	<p>対応なし</p>	<p>九州地方整備局 営繕部計画課 (課長 嶋津伸一)</p>

【気象官署施設整備事業】

事業名 (事業実施期間) 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
東海地震監視のための地殻岩石歪観測施設整備	5年以内	3.2	<p>①費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化 特になし</p> <p>②事業の効果の発現状況 浜北の歪観測点は、データの落ち着き、および、通常時の変動状況の調査を経て、平成16年4月に気象庁が情報を発表する基準となる観測点に追加された。当該施設により、より迅速な情報発表が可能となった。なお、当該施設を設置した地点は、平成13年に中央防災会議で決定された想定震源域内に位置している。</p> <p>③事業実施による環境の変化 特になし</p> <p>④社会経済情勢の変化 中央防災会議は平成13年に東海地震の想定震源域を見直し、平成14年に地震防災対策強化地域の追加指定を行った。また平成15年に東海地震対策大綱を決定、大震法に基づく地震防災基本計画を改定し、警戒宣言より前に適切な情報を提供することにより、防災機関や住民が準備行動を行うことを定めた。 気象庁は平成16年1月に東海地震予知にかかる情報体系の見直しを行い、東海地域の異常現象と前兆との関連の判断に基づいて、警戒宣言と同時に発表する東海地震予知情報、およびそれに先行して発表する東海地震注意情報、東海地震観測情報の運用を開始した。</p> <p>⑤今後の事業評価の必要性 特になし</p> <p>⑥改善措置の必要性 特になし</p> <p>⑦同種事業計画・調査のあり方や事後評価手法の見直しの必要性 特になし</p>	対応なし	気象庁 地震火山部 管理課 (課長 西出剛武)
南鳥島地球環境モニタリングの高度化	5年以内	14.0	<p>①費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化 特になし</p> <p>②事業の効果の発現状況 高層気象観測装置のGPS化により、ゾンデの追尾能力が向上し、安定したデータ取得、風観測データの精度向上につながった。海面水位計の強化によりデータ取得率の向上が図られ温暖化による海面上昇の監視能力が向上した。水温計の整備により気象庁の海面水温解析精度の向上につながった。衛星通信設備の強化により、大容量のデータ相互交換が可能となった。品質管理システムの整備により、装置異常の早期検知による温室効果ガス観測データの品質向上、早期・確実な状況把握が可能となった。</p> <p>③事業実施による環境の変化 特になし</p> <p>④社会経済情勢の変化 温室効果ガスの削減目標を定めた「京都議定書」が2005年に発効し、第一約束期間（2008年～2012年）を目前に控えており、温室効果ガス濃度変動の監視・予測はさらに重要性を増している。また、2004年12月に地球観測サミットを受けて総合科学技術会議が策定した「地球観測の推進戦略」において、地球温暖化に関わる現象解明・影響予測のための観測等に重点的に取り組むこととしている。こうした状況の中、人為的な汚染の影響を受けにくく、世界的にもレベルの高い大気バックグラウンドの観測環境にある南鳥島における観測は、今後ますます重要性を増しており、特に、炭素循環の解明のための温室効果ガス等の高精度観測を継続することが重要である。</p> <p>⑤今後の事業評価の必要性 特になし</p> <p>⑥改善措置の必要性 特になし</p> <p>⑦同種事業計画・調査のあり方や事後評価手法の見直しの必要性 特になし</p>	対応なし	気象庁 地球環境・海洋部 地球環境業務課 (課長 中井公太)



## 平成18年度予算に係る新規事業採択時評価について

## 【公共事業関係費】

事業区分		新規事業採択箇所数
河川事業	補助事業等	1
市街地再開発事業		1
下水道事業		1
合 計		3

## 【その他施設費】

事業区分		新規事業採択箇所数
船舶建造事業		1
海上保安官署施設整備事業		3
合 計		4

総 計		7
-----	--	---

(注1) 平成18年度予算に関して、年度途中において事業費が予算化されたものについて評価を実施。

## 平成18年度予算に係る新規事業採択時評価結果一覧

## 【公共事業関係費】

## 【河川事業】

(補助事業等)

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等による評価	担当課 (担当課長名)	
		貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)			B/C
		便益の内訳及び主な根拠					
善福寺川総合治水 対策特定河川改修 事業 東京都	352	2,873	<b>【内訳】</b> 被害防止便益：2870億 施設残存価値：3億  <b>【主な根拠】</b> 浸水軽減戸数：4,864戸 浸水軽減面積：101ha	286	10.1	・平成17年9月の甚大な浸水被害を受けて実施している激特事業で対応できない区間の浸水被害を、早期に解消することができる。	河川局治水課 (課長 関 克己)

## 【市街地再開発事業】

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等による評価	担当課 (担当課長名)	
		貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)			B/C
		便益の内訳及び主な根拠					
西大和 那須塩原市	18	34	<b>【内訳】</b> 域内便益：21億円 域外便益：13億円  <b>【主な根拠】</b> 周辺10kmの地価上昇 区域内施設（延床面積約 8,000㎡）の収益向上	22	1.6	・（都市の拠点形成）都市の商業拠点、業務拠点又は情報・交流拠点を形成する ・（良好な都市環境の整備）シンボル性の発揮又は地域との調和など良好な景観の創出、アメニティの向上に資する	本省住宅局 市街地建築課 (課長 井上俊之)

## 【下水道事業】

※斜字体については、簡易比較法を採用しているため、B、Cそれぞれを年当たりの数値（億円/年）で記入している。

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等による評価	担当課 (担当課長名)	
		貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)			B/C
		便益の内訳及び主な根拠					
大宜味村特定環境 保全公共下水道事 業 沖縄県大宜味村	5.0	0.48	<b>【内訳】</b> 生活環境の改善：0.07億 円/年 便所の水洗化：0.40億円/ 年 公共用水域の水質改善： 0.01億円/年  <b>【主な根拠】</b> 便益算定人口：0.03万人	0.41	1.2	・事業採択後3年以内に一部供用開始予定であり、効果の早期発現が見込める。 等	本省 都市・地域整備局 下水道部 下水道事業課 (課長 栗原秀人)

## 【その他施設費】

## 【船舶建造事業】

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	評 価	担当課 (担当課長名)
小型巡視艇 20メートル型 建造（8隻） 海上保安庁	21	整備しようとする巡視艇は、夜間監視能力等の警備能力が強化されており、日本海側における水際での対処能力の強化を図ることができる。	海上保安庁 装備技術部 船舶課 (課長 久保田秀夫)

【海上保安官署施設整備事業】

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	評価				担当課 (担当課長名)
		事業の 緊急性	計画の 妥当性	事業の 効果	その他	
北近畿海上警備・ 防災拠点施設（仮 称）の整備 （京都） 海上保安庁	7.7	100点	133点	116点	ヘリコプターの前進待機拠点となり得る支援施設を舞鶴地区（海上保安学校敷地内）に整備することにより、日本海側の新潟及び美保航空基地の中間付近に位置する北近畿地方において、長期的かつ継続的な事業対応が可能となる。	海上保安庁 装備技術部 施設補給課 (課長 高柳由久)
航空基地施設の整 備 （福岡） 海上保安庁	2.0	110点	133点	130点	庁舎等の増築により、航空基地の運航指揮・支援機能の強化と現場対処要員の安全管理を徹底することで、迅速かつ的確な業務対応が可能となる。	海上保安庁 装備技術部 施設補給課 (課長 高柳由久)
航空基地施設の整 備 （鹿児島） 海上保安庁	2.3	110点	133点	130点	庁舎等の増築により、航空基地の運航指揮・支援機能の強化と現場対処要員の安全管理を徹底することで、迅速かつ的確な業務対応が可能となる。	海上保安庁 装備技術部 施設補給課 (課長 高柳由久)

※ 事業の緊急性－既存施設の老朽・狭隘・官署の分散等、施設の現況から事業の緊急性を評価する指標

計画の妥当性－計画施設の位置・規模・構造など、新たな計画内容の妥当性を評価する指標

事業の効果－新たな政策課題の実現、執務能率の増進・利便性の向上等、施設の現況から事業の効果の評価する指標  
(採択要件：事業の緊急性、計画の妥当性及び事業の効果がともに100点以上)

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
ダム事業 (補助事業等)	おおむろがわ 大室川生活貯水池建設事業 栃木県 (栃木県那須郡那珂川町)	水道事業者がダム事業への参画を見送ったことにより、ダム計画及び代替案の再検討を行い、流域の治水上の安全性や経済性などから総合的に判断した結果、「河道改修のみによる方法」の方が、より効率的・効果的に事業の進捗が図られる。
	ようか 八鹿生活貯水池建設事業 兵庫県 (兵庫県養父市)	水道事業の撤退により、ダム計画について見直しを行う必要が生じた。また、平成16年度の被災状況を踏まえ、治水事業の優先順位を再検討した結果、優先性が低くなったと判断した。
	いわたがわ 岩下川河川総合開発事業 (姫戸ダム) 熊本県 (熊本県上天草市)	水道事業者がダム事業から撤退したことにより、同事業の見直しを行ったところ、治水対策の必要性は事業採択時と変わらないが、ダム計画及び代替案の検討を行い、経済性などから総合的に判断した結果、河川改修案の方が、より効果的であるという結果が得られた。
土地区画整理事業	とみおちゆうおうちく 富岡中央地区土地区画整理事業 とみおか 富岡市 (群馬県富岡市)	本事業は、既成市街地の商業・業務・サービス機能の強化を図り、潤いを活気に満ちた中心都市機能を持つ拠点として再編成することを目的として実施していたが、富岡製糸場が世界遺産の暫定リストに登録されることとなり、世界遺産登録には本地区を含めた富岡製糸場周辺の歴史的な街並みや街道の形状などを保全する必要があるため、事業を中止する。
	おきつだいに 興津第二土地区画整理事業 おきつだいに 興津第二土地区画整理組合 (静岡県静岡市)	地区内住民に根強い反対があり合意形成が図れていないこと、及び事業費増大により事業収支の確保が困難となったことから事業を中止するに至った。今後は、緊急車両の走行に支障をきたさないための道路整備を含めた都市基盤整備、地元と協働したまちづくりを進める予定。
	みなみきゆうほうじ 南久宝寺土地区画整理事業 やお 八尾市 (大阪府八尾市)	地区内住民に根強い反対があり合意形成が図れていないこと、及び地区内に早急に整備すべき都市計画道路があることから事業を中止するに至った。今後は、住民合意のもとで、直接買収方式と地区計画にてまちづくりを進める予定。
都市再生区画整理事業	わけえきまえ 和気駅前土地区画整理事業 岡山県 (岡山県和気郡和気町)	現在の厳しい町財政状況下での計画的事業推進が図れず、今後の事業進捗の見通しが立たない状況となったことから事業を中止する。

下水道事業	<sup>ひた</sup> 日田市特定環境保全公共 下水道事業（ <sup>おおやま</sup> 大山処理 区） 大分県 （大分県 <sup>ひた</sup> 日田市）	当事業は一部供用開始しているが、残整備地区は人口減に加え、合併浄化槽の存知意向が強く、下水道整備に対する合意形成が図りきれないことから事業を中止するものである。
公営住宅整備事業等	<sup>ふじた</sup> 藤田住宅公営住宅整備事 業 <sup>ばんどう</sup> 茨城県坂東市 （茨城県坂東市）	・老朽化した旧住宅の入居者の移転は完了している。 ・民間賃貸住宅の供給過剰により需要が減少している。 ・財政状況並びに少子高齢化による世帯数の減少を考慮し、市営住宅の必要戸数は現在の戸数で充足している。
	<sup>しもごうど</sup> 下郷土団地公営住宅整備 事業 長野県 （長野県 <sup>こもろ</sup> 小諸市）	・老朽化した旧住宅の入居者の移転は完了している。 ・県の住宅計画を充足しており、また地元市の住宅計画においても県営住宅の必要戸数は、現在の戸数で充足している。

※ 評価手続中事業（平成17年度評価）のうち中止となったもの

事業区分	事業名 事業主体 （所在地）	中止理由
ダム事業 （補助事業等）	<sup>ひとつせがわ</sup> 一ツ瀬川総合開発事業 <sup>ふきやま</sup> （吹山ダム） 宮崎県 （宮崎県 <sup>さいと</sup> 西都市）	水道事業者がダム事業から撤退したことにより、ダム計画及び代替案の検討を行い、流域の治水上の安全性や経済性などから総合的に判断した結果、河川改修案の方が、より効率的・効果的に事業の進捗が図られる。

※ 評価手続中事業（平成16年度評価）のうち中止となったもの

事業区分	事業名 事業主体 （所在地）	中止理由
河川事業 （補助事業等）	<sup>つつみがわ</sup> 堤川広域一般河川改修事 業 和歌山県 （和歌山県和歌山市）	人家密集地であり、河川改修に長期間を要しており、事業の継続は困難なため、和歌山県の単独事業において暫定断面で堤防高さを確保のうえ、本事業を中止する。
	<sup>ゆらがわ</sup> 由良川河川高潮対策事業 和歌山県 （和歌山県日高郡由良 町）	人家密集地であり、高潮対策に長期間を要しており、事業の継続は困難なため、和歌山県の単独事業において暫定断面で堤防高さを確保のうえ、本事業を中止する。

## 評価手続中事業（平成17年度評価）の再評価について

### 【公共事業関係費】

事業区分		再評価実施箇所数					再評価結果				
		5年未着工	10年継続中	準備計画5年	再々評価	その他	計	継続		中止	評価手続中
								うち見直し継続			
河川事業	補助事業等				1		1				1
ダム事業	補助事業等					1	1			1	
海岸事業	補助事業等				1		1	1			
土地区画整理事業			1				1	1			
市街地再開発事業			1				1				1
港湾整備事業	直轄事業		1				1	1			
	補助事業等		1				1	1			
公営住宅整備事業等			1				1	1			
下水道事業			1				1	1			
合 計		0	6	0	2	1	9	6	0	1	2

(注1) 再評価対象基準

5年未着工 : 事業採択後一定期間（5年間）が経過した時点で未着工の事業

10年継続中 : 事業採択後長期間（10年間）が経過した時点で継続中の事業

準備計画5年 : 準備・計画段階で一定期間（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又は10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

## 評価手続中事業（平成16年度評価）の再評価について

### 【公共事業関係費】

事業区分		再評価実施箇所数						再評価結果			
		5年未着工	10年継続中	準備計画5年	再々評価	その他	計	継続		中止	評価手続中
								うち見直し継続			
河川事業	補助事業等		2				2			2	
道路・街路事業	補助事業等				1		1				1
合計		0	2	0	1	0	3	0	0	2	1

(注1) 再評価対象基準

5年未着工 : 事業採択後一定期間（5年間）が経過した時点で未着工の事業

10年継続中 : 事業採択後長期間（10年間）が経過した時点で継続中の事業

準備計画5年 : 準備・計画段階で一定期間（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又は10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

## 評価手続中事業（平成15年度評価）の再評価について

### 【公共事業関係費】

事業区分		再評価実施箇所数					再評価結果				
		5年未着工	10年継続中	準備計画5年	再々評価	その他	計	継続		中止	評価手続中
								うち見直し継続			
ダム事業	補助事業等				4		4				4
港湾整備事業	補助事業等					1	1	1			
合計		0	0	0	4	1	5	1	0	0	4

(注1) 再評価対象基準

5年未着工 : 事業採択後一定期間（5年間）が経過した時点で未着工の事業

10年継続中 : 事業採択後長期間（10年間）が経過した時点で継続中の事業

準備計画5年 : 準備・計画段階で一定期間（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又は10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



評価手続中事業（平成17年度評価）の再評価結果一覧

【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	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						
東条川広域機関河川改修事業 兵庫県	再々評価	-	-	-	-	-	評価 手続中	近畿地方整備局 河川部地域河川課 (課長 岡山公雄)	

【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	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						
一ツ瀬川総合開発事業（吹山ダム） 宮崎県	その他	180	166	【内訳】 被害防止便益：88億円 流水の正常な機能の維持に関する便益：78億円  【主な根拠】 浸水軽減戸数：33戸 浸水軽減面積：9ha	159	1.0	水道事業者がダム事業から撤退したことにより、ダム計画及び代替案の検討を行い、流域の治水上の安全性や経済性などから総合的に判断した結果、河川改修案の方が、より効率的・効果的に事業の進捗が図られる。	中止	河川局治水課 (課長 関 克己)

【海岸事業】  
（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	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						
象潟海岸侵食対策事業 秋田県	再々評価	20	33	【内訳】 侵食防護便益：33億円  【主な根拠】 侵食地域内戸数：21戸 侵食面積：11ha	28	1.2	・象潟海岸の背後には新潟と青森を結ぶ主要幹線道路の国道7号があることから、旅客・物流が遮断された場合、付近に迂回路がないため損害は広域のかつ甚大なものとなる。また、災害時の緊急・救護輸送道路として位置づけされておりその影響については計りしれないものがある。 ・このため侵食による被害を未然に防止する必要がある。	継続	本省河川局 砂防部保全課 海岸室 (室長 岸田弘之)

【土地区画整理事業】

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等による評価	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						
谷山第二地区土地区画整理事業 鹿児島市	10年 継続中	263	247	【内訳】 走行時間短縮便益：248億円 走行費用減少便益：5.6億円 交通事故減少便益：-7.3億円  【主な根拠】 計画交通量：9,400台	131	1.9	・都市圏の交通円滑化の推進 ・安全な生活環境の確保 ・良好な環境の保全・形成 ・道路の防災対策・危機管理の充実	継続	九州地方整備局 建設部 都市・住宅整備課 (課長 角田陽介)

【市街地再開発事業】

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等による評価	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						
生駒駅前北口第二地区再開発組合	10年 継続中	-	-	-	-	-	評価 手続中	本省 都市・地域整備局 市街地整備課 (課長 松田秀夫)	

【港湾整備事業】  
（直轄事業）

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等による評価	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						
酒田港 北港地区 多目的国際ターミナル（耐震）整備 事業 東北地方整備局	10年 継続中	52	217	<p>【内訳】 輸送コストの削減便益：214 億円 震災時における輸送コストの削減便益：1.6億円 震災時における施設被害の回避便益：0.64億円 その他の便益：0.26億円</p> <p>【主な根拠】 平成28年度予測取扱貨物量：25万トン/年</p>	56	3.9	<ul style="list-style-type: none"> <li>緊急物資輸送による地域住民の生活の維持に寄与することができる。</li> <li>震災後の事業活動への不安を軽減することができる。</li> <li>地域の防災機能、緊急輸送体制の向上に寄与することができる。</li> </ul>	継続	本省港湾局 計画課 (課長 富田英治)

【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			貨幣換算が困難な効果等による評価	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)				B/C
			便益の内訳及び主な根拠						
苅田港 新松山地区 国内物流ターミナル整備事業 福岡県	10年 継続中	147	230	<p>【内訳】 輸送コストの削減便益：222 億円 その他の便益：8.1億円</p> <p>【主な根拠】 平成22年度予測取扱貨物量：167万トン/年</p>	158	1.5	<ul style="list-style-type: none"> <li>港湾背後地域における国道10号線等の道路混雑の緩和、沿道騒音等の軽減が期待される。</li> <li>新松山地区のふ頭用地については、港内から発生する浚渫土砂の受入地としての機能を有しており、苅田港全体の港湾整備推進に寄与している。</li> <li>港湾貨物の輸送の効率化により、CO<sub>2</sub>及びNO<sub>x</sub>等の排出が軽減される。</li> </ul>	継続	本省港湾局 計画課 (課長 富田英治)

※ 評価手続中であった「豊浜港姫浜地区国内物流ターミナル整備事業（香川県）」については、事業計画を一部変更した結果、事業完了となったことから、評価は行わないこととした。

【公営住宅整備事業等】

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	計画戸数 (戸)	事業の進捗状況			対応方針	担当課 (担当課長名)
				供給戸数(戸)	建設中(戸)	計画期間		
大荒井住宅公営住宅整備事業 福島県喜多方市	10年 継続中	25	139	94	0	H5~H21	-	東北地方整備局 建設部 都市・住宅整備課 (課長 岩崎宏和)

【下水道事業】

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等による評価	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						
鳥取市特定環境保全公共下水道事業 (用瀬処理区) 鳥取県鳥取市	10年 継続中	29	35	<p>【内訳】 生活環境の改善：3.4億円 便所の水洗化：29億円 公共用水域の水質保全：2.7億円</p> <p>【主な根拠】 便益算定人口：0.17万人</p>	34	1.0	<p>地元情勢、社会経済情勢及び自然環境条件等に大きな変化がなく、概ね計画通りであることから、順調に進捗している等</p>	継続	中国地方整備局 建設部 都市・住宅整備課 (課長 山口陽)

## 評価手続中事業（平成16年度評価）の再評価結果一覧

### 【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	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						
堤川広域一般河川 改修事業 和歌山県	10年 継続中	23	506	【内訳】 被害防止便益：506億円  【主な根拠】 浸水軽減戸数：337戸 浸水軽減面積：13ha	25	19.9	人家密集地であり、河川改修に長期間を要しており、事業の継続は困難なため、和歌山県の単独事業において暫定断面で堤防高さを確保のうえ、本事業を中止する。	中止	近畿地方整備局 河川部地域河川課 (課長 岡山公雄)
由良川河川高潮対 策事業 和歌山県	10年 継続中	15	1,212	【内訳】 被害防止便益：1,212億円  【主な根拠】 浸水軽減戸数：178戸 浸水軽減面積：12ha	19	63.6	人家密集地であり、高潮対策に長期間を要しており、事業の継続は困難なため、和歌山県の単独事業において暫定断面で堤防高さを確保のうえ、本事業を中止する。	中止	近畿地方整備局 河川部地域河川課 (課長 岡山公雄)

#### 【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	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)				B/C
			便益の内訳及び主な根拠						
都市モノレール多 摩南北線 東京都	再々評価	-	-	-	-	-	-	本省 都市・地域整備局 街路課 (課長 松谷春敏)	

## 評価手続中事業（平成15年度評価）の再評価結果一覧

### 【公共事業関係費】

#### 【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	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						
下諏訪ダム建設事業 長野県	再々評価	-	-	-	-	-	-	評価 手続中	河川局治水課 (課長 関 克己)
黒沢ダム建設事業 長野県	再々評価	-	-	-	-	-	-	評価 手続中	河川局治水課 (課長 関 克己)
清川ダム建設事業 長野県	再々評価	-	-	-	-	-	-	評価 手続中	河川局治水課 (課長 関 克己)
駒沢ダム建設事業 長野県	再々評価	-	-	-	-	-	-	評価 手続中	河川局治水課 (課長 関 克己)

#### 【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			貨幣換算が困難な効果等による評価	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						
高田港 呉崎地区 国内物流ターミナル 整備事業 大分県	その他	47	53	【内訳】 輸送コストの削減便益：53億円  【主な根拠】 平成22年度予測取扱貨物 量：26万トン/年	40	1.3	<ul style="list-style-type: none"> <li>・高田港呉崎地区物流ターミナルが整備されることにより、周辺港湾の砂砂利等バラ貨物が集約化され、大分県北港湾の効率的な運用が可能となる。</li> <li>・防波堤の整備により、港内や港口の静穏度が改善され、船舶の港内航行時や入出港時の安全性向上を図ることができる。</li> <li>・港湾貨物の輸送の効率化により、CO<sub>2</sub>及びNOxの排出量が軽減される。</li> </ul>	継続	九州地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 白井正興)