

再評価結果一覧

[公共事業関係]

[河川事業]
[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	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)
			費用: C (億円)	B / C				
江戸川特定構造物 改築事業(行徳可 動堰改築) 関東地方整備局	その他	121	2,132	133	16.0	<ul style="list-style-type: none"> 行徳可動堰は、昭和32年3月に設置されてから52年が経過しており、全体的に経年劣化が進んでいる。特にゲート設備は、大規模な補修を行っているものの腐食の進行が著しく、平成19年出水ではボルトの腐食が原因でゲート開操作が不能となった。 本施設の機能維持は洪水防御や都市用水の安定供給に欠くことが出来ない。 このため、早期に改築を実施する必要がある。 	継続	本省河川局 治水課 (課長 細見 寛)
那珂川特定構造物 改築事業(JR水都 線橋梁及び水府橋 架替) 関東地方整備局	10年継続 中	135	777	156	5.0	<ul style="list-style-type: none"> 那珂川では昭和13,16,22,33,36年に大きな洪水被害が発生している。近年においても昭和61年8月や平成10年8月洪水で甚大な洪水被害が発生している。(昭和61年:床下浸水2,815戸・床上浸水4,864戸・平成10年:床下浸水68戸・床上浸水99戸) 事業箇所の上下流には、都心と日立港や常陸那珂港を結ぶ常磐自動車道や国道6号等が横断し、洪水被害による影響は極めて広域的である。 このため、早期に改築を実施する必要がある。 	継続	本省河川局 治水課 (課長 細見 寛)
荒川下流特定構造物 改築事業(京成本 線荒川橋架替) 関東地方整備局	5年未着 工	364	3,500	242	14.5	<ul style="list-style-type: none"> 京成本線荒川橋梁は、荒川放水路の開削工事により、昭和6年に架設され78年が経過している。この間、広域的な地盤沈下等の影響により堤防が沈下したため、対策として周辺の堤防は嵩上したが、橋梁部については架設当初のままである。 京成本線は上野駅と成田空港を結ぶ重要な路線であり、洪水時の通行不能等の影響は極めて広域的である。 このため、早期に改築を実施する必要がある。 	継続	本省河川局 治水課 (課長 細見 寛)
利根川総合水系環 境整備事業(江戸 川環境整備) 関東地方整備局	再々評価	63	340	83	4.1	<ul style="list-style-type: none"> 江戸川は、都市部の貴重なオープンスペースとして散策やスポーツ等に多くの人が利用されており、その数はおよそ年間1,000万人以上である。 沿川自治体の高齢化が進展する中で、自然豊かな水辺空間へのアクセスの向上やふれあいの場の創出などの要請がある。 水辺の桜の整備地周辺は、希少種植物が生育する数少ない自然地となっており、使用されていない排水管の水路を利用して、子ども達が安全に活用できる環境学習の場としての整備が期待される。 	継続	関東地方整備局 河川環境課 (課長 高橋 克和)
利根川総合水系環 境整備事業(烏川 環境整備) 関東地方整備局	再々評価	7.5	26	10	2.6	<ul style="list-style-type: none"> 中心市街地と連携して、地域の拠点となる水辺空間の整備、水辺空間の連続性(ネットワーク)の確保が求められている。 烏川高松地区は、高崎の玄関口となる水辺の観光資源として、また地域住民の憩いの場、周辺小中学校の環境学習の場として、水辺空間整備が期待されている。 	継続	関東地方整備局 河川環境課 (課長 高橋 克和)

多摩川総合水系環境整備事業(多摩川環境整備) 関東地方整備局	その他	81	1,068	97	10.9	<p>【内訳】 水環境改善の効果、自然環境の保全・再生・創出の効果、霧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：1,068億円</p> <p>【主な根拠】 (水環境) 支払い意志額：478円/世帯/月 受益世帯数：92,732世帯 (自然再生) 支払い意志額：210円/世帯/年 受益世帯数：2,404,858世帯 (地域連携) 支払い意志額：336円/世帯/年 受益世帯数：1,138,786世帯</p>	<p>・多摩川は、山梨県に水源を発し、東京都、神奈川県等の都県境を流れ東京湾に注ぐ。奥多摩の美しい山間部を流れ、中下流部は首都圏における貴重なオープンスペースとして散策、イベントやスポーツ等で多くの人が利用していると共に、都市地域における貴重な自然空間を有している。</p>	<p>・本事業の実施により、水辺へ近付きやすくなり、川への親しみがわくと共に、魚道が整備されたことにより、一部を除き河口からダム直下まで泳ぐが可能となるなど、今後とも自治体及び地元住民の河川環境整備事業への期待は高まると考えられ、本事業の必要性は変わりなく高い事業投資効果が見込まれる。</p> <p>・事業の進捗は、現在38%であり、今後の見込み、進捗の見通しについては、特に大きな支障はない。また、地元からも河川整備の促進の要望を受けている。今後とも事業実施にあたっては、地元との調整を十分に行い実施する。</p> <p>・耐久性の高い素材の活用、維持管理しやすい構造を採用し、補修を含めた総コストの縮減を図る。</p>	継続	関東地方整備局 河川環境課 (課長 高橋克和)
富士川総合水系環境整備事業(利根川下流環境整備) 関東地方整備局	その他	45	74	34	2.1	<p>【内訳】 河川利用推進の効果による便益：74億円</p> <p>【主な根拠】 (利用推進) 支払い意志額：206円/世帯/月 受益世帯数：173,715世帯</p>	<p>・近年、富士川の自然と親しみたいという要望の高まりから、利用促進を図れる新たな場所の整備及び水辺のアクセスの改善が求められている。</p>	<p>・富士川は、沿川地域における貴重なオープンスペースであり、誰もが安心して水辺や豊かな自然とふれあうための水辺アクセスの改善、環境学習等に活用できるふれあいの場の創出及び散策やまちづくりに資する拠点整備の必要性はますます高まってきている。</p> <p>・今後の事業の見通しについては、地元住民等からも河川整備の促進の要望を受けていることから、特に大きな支障はない。今後とも事業実施にあたっては、関係自治体と連携を十分に行い実施する。</p> <p>・耐久性の高い素材の活用、新技術の導入、維持管理しやすい構造を採用する等、補修を含めた総コストの縮減を図る。</p>	継続	関東地方整備局 河川部河川環境課 (課長 高橋克和)
利根川総合水系環境整備事業(利根川下流環境整備) 関東地方整備局	その他	6.7	11	7.1	1.5	<p>【内訳】 河川利用推進の効果による便益：11億円</p> <p>【主な根拠】 (利用推進) 支払い意志額：298円/世帯/月 受益世帯数：12,861世帯</p>	<p>・転落防止柵と舗装が整備された水辺広場は、水辺で集える空間として期待される。また、護岸整備により河岸防護を図るとともに、災害時における船着場としても利用が可能な場となった。さらには水面利用、自然観察等ができる湿地により、水辺とのふれあいが促進される。</p> <p>・舟運ネットワークの拠点として小野川と連携した地域活性化に貢献するとともに、利根川とのふれあいの場、自然観察等の場としての拠点性の向上が図られる。</p>	<p>・事業箇所は、利根川との深い関わりの中で「水郷佐原」の歴史と伝統を形成してきた区域であり、地域資源を活用した都市再生を図るため、「佐原」における環境整備事業では、多くの方が安心して水辺や豊かな自然とふれあえる場が創出され、その必要性はますます高まってきている。</p> <p>・H22年度からの本格運用にあたり、償還及び維持管理を行うこととなっており、今後の事業進捗の見通しについては特に大きな支障はない。今後とも共同事業者や地元自治体と連携しながら進めていくことが重要である。</p> <p>・今後の維持管理においては、耐久性の高い素材の活用や新技術を採用し、総コストの縮減を図る。</p>	継続	関東地方整備局 河川部河川環境課 (課長 高橋克和)
利根川総合水系環境整備事業(鬼怒川環境整備) 関東地方整備局	その他	27	126	29	4.4	<p>【内訳】 自然環境の保全・再生・創出の効果による便益：126億円</p> <p>【主な根拠】 (自然再生) 支払い意志額：336円/世帯/月 受益世帯数：137,455世帯</p>	<p>・魚類の遡上降下の支障となっている段差等を解消し、緩やかな魚道に改良したことにより、魚が遡上しやすくなった。</p> <p>・外来植物が繁茂した冠水頻度の低い土砂を取り除き、昔からの磯河原を再生させることにより、磯河原固有生物が生育・生育する鬼怒川らしい姿を取り戻すことができた。</p>	<p>・本来の鬼怒川の自然環境を再生・保全することは、後世へ鬼怒川独自の自然環境を引き継ぐ上で重要な事業といえる。また、アンケート回答者の意見からも、鬼怒川の自然環境の再生を望む多くの意見があった。</p> <p>・今後の事業進捗の見通しについては、地元住民等からも魚類の遡上環境改善や磯河原再生について要望を受けていることから、特に大きな支障はない。今後とも事業実施にあたっては、関係自治体等との調整を十分に行い実施する。</p> <p>・効率的・計画的な事業の実施、河床の侵食・堆積傾向を把握した適切な河川の維持管理を実践し、総コストの縮減を図る。</p>	継続	関東地方整備局 河川部河川環境課 (課長 高橋克和)

【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	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長 名)
			貨幣換算した便益:B(億円)	費用:C (億円)	B/C				
荒川上流ダム再開 発事業 関東地方整備局	再々評価	1,500	2,001	942	2.1	<p>・平成11年8月や平成19年9月の洪水において大きな浸水被害が発生している。</p> <p>・東京都、埼玉県の大都市を流域に抱えるため、治水安全度の向上は急務である。</p> <p>・二瀬ダムが抱える管理上の課題の解消が必要である。</p>	<p>・首都東京など人口密集地を流域に抱えているため治水安全度の向上が急務となっている。</p> <p>・地元からは大洞ダム建設の着手の要望が提出されるなど、二瀬ダムの管理上の課題の解消に対し強い要望がある。</p> <p>・平成19年3月に、荒川水系河川整備方針を策定した。</p> <p>・今後、事業化に向けダムサイト及び貯水池周辺の地質調査、環境調査、二瀬ダムの堆砂対策にかかる諸調査を実施する。</p>	継続	本省河川局 治水課 (課長 細見寛)

【砂防事業】
 (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	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長 名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)					B/C
			便益の内訳及び主な根拠							
利根川水系直轄砂防事業(嬉志村・草津町・六合村・長野原町) 関東地方整備局	再々評価	1,674	1,894	1,418	1.3	・本流域は、草津温泉や豊かな自然に恵まれた日本屈指の観光地や高原キャベツで有名な嬉志村等、地元経済を支える観光資源や重要な産業が立地し、下流域には渋川市や高崎市が位置する。また、国道145号やJR吾妻線など地域の生活や観光に不可欠な重要交通網が通っており、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。 ・本流域は、火山噴出物等の脆弱な地質と急峻な地形から土砂生産が活発で、豪雨時には山腹崩壊や土石流が頻発し、被害も多数発生している。 以上のことなどから、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。	・流域内には多数の集落のほか国道や鉄道などの重要交通網が整備され、日本屈指の観光地もあるため、豪雨時の土砂流出で大きな被害が発生した場合、地域の社会・経済活動に深刻な影響を及ぼすものと懸念され、砂防設備の整備が必要。 ・事業開始以降、着実に進捗。 ・新技術の活用により本体工事のコスト削減を図っている。	継続	本省河川局砂防部保全課(課長 森山裕二)	
利根川水系直轄砂防事業(藤岡市・神流町・上野村) 関東地方整備局	その他	804	773	688	1.1	・本流域は、地域経済を支える観光資源や豊かな自然環境を有しており、これらの観光資源へのアクセスと隣接する長野県との物流ルートで地域住民の生活に不可欠な国道462号や国道209号などの主要道路が通っている。このため、土砂氾濫等により道路網が寸断された場合、集落や観光客の孤立化など地域の生活や経済に与える影響は極めて大きい。 ・本流域は、断層が多く破砕が進んだ脆弱な地質構造と急峻な地形から荒廃地や大規模崩壊地が多数分布し、土砂生産・流出が著しく、平成11年、平成19年に土石流被害が発生するなど、近年も土砂災害が頻発している。 以上のことなどから、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。	・流域内には多数の集落のほか国道などの交通網が整備され、群馬県有数の観光エリアであるため、豪雨時の土砂流出で大きな被害が発生した場合、地域の社会・経済活動に深刻な影響を及ぼすものと懸念されることから砂防設備の整備が必要。 ・事業開始以降、着実に進捗。 ・新技術の活用により工事のコスト削減を図っている。	継続	本省河川局砂防部保全課(課長 森山裕二)	
富士川水系直轄砂防事業(長野県富士見町、山梨県北杜市・韮崎市) 関東地方整備局	再々評価	2,126	4,265	3,572	1.2	・本流域は、多数の集落のほか、南アルプスに係る観光産業や地下水を利用した食品・飲料水工場が立地し、下流域には地域社会・経済の中心である甲府盆地が位置する。また、国道20号など地域社会に欠かせない重要交通網が整備され、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。 ・本流域では、急流河川で脆弱な地質による大量の土砂流出のため、昭和34年、57年に流域集落が壊滅的な被害を受けるなど、多くの土砂災害が発生。 以上のことなどから、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。	・流域内には多数の集落のほか国道20号などの重要交通網が整備され、南アルプス等の観光資源や地域経済を支える食品飲料水工場が立地しているため、豪雨時の土砂流出で大きな被害が発生した場合、地域の社会・経済活動に深刻な影響を及ぼすものと懸念されることから砂防設備の整備が必要。 ・事業開始以降、着実に進捗。 ・新技術の活用により工事のコスト削減を図っている。	継続	本省河川局砂防部保全課(課長 森山裕二)	

【砂防事業】
 (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	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長 名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)					B/C
			便益の内訳及び主な根拠							
譲原地区直轄地すべり対策事業 関東地方整備局	再々評価	379	616	341	1.8	・本地区内には、多数の人家が存在するとともに、下流域には人口が集中する藤岡市や高崎市が位置する。また、藤岡市と神流町を結ぶ緊急輸送路の国道462号など地域に不可欠な重要交通網が通っており、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。 ・本地区は、過去に幾度も地すべりが活発化し、人家や道路等に多数の被害が発生している。 以上のことなどから、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。	・地区内には多数の人家のほか国道462号などの重要交通網が分布し、地すべりにより大きな被害が発生した場合、地域の社会・経済活動に深刻な影響を及ぼすものと懸念されることから地すべり対策設備の整備が必要。 ・事業開始以降、着実に進捗。 ・新技術の活用により本体工事のコスト削減を図っている。	継続	本省河川局砂防部保全課(課長 森山裕二)	

【道路・街路事業】
（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	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長 名)
			便益:B(億円)	費用:C (億円)	B/C				
一般国道4号 春日部古河バイパス 関東地方整備局	その他	244	1,606			308	5.2	<p>交通状況（渋滞損失時間）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・昭和59年度までに、全線暫定2車線供用。 ・その後、交通量の増加により渋滞が発生。 ・今後、圏央道が開通することにより、更なる渋滞の発生が予測される。 ・春日部古河バイパスの整備により交通の円滑化が図られ渋滞の緩和が見込まれる。 <p>周辺の開発状況</p>	<p>再評価の視点</p> <ul style="list-style-type: none"> ・昭和59年度までに、全線暫定2車線供用。 ・現在も暫定供用区間などで渋滞が多発している。 ・また、当該道路周辺では、多くの工業団地や流通拠点が開発されており、更なる交通需要の増大が見込まれている。 ・全区間の用地取得は既に完了しており、計画的な工事の推進が可能である。
一般国道4号 石橋宇都宮バイパス 関東地方整備局	再々評価	600	7,785	1,591	4.9	<p>交通状況（渋滞損失時間）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成21年度までに約17km（全体計画の約9割）が6車線で完成。 ・平出や上蒲生など未整備区間を中心に、未だ混雑している区間がある。 ・石橋宇都宮バイパスの整備により交通の円滑化が図られ渋滞の緩和が見込まれる。 <p>交通状況（交通事故）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平出第1跨道橋北交差点や上蒲生南交差点を中心に、交差点部での追突による事故が多発している。 ・6車線化が完了すると、交通の円滑化が図られ安全性が向上。 <p>周辺の開発状況</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国道4号石橋宇都宮バイパス周辺には、多くの工業団地や流通拠点が開発され 	<p>再評価の視点</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成12年度までに全線4車線で暫定供用し、平成21年度までに約17km（全体計画の約9割）が6車線で供用。（残り2区間：約2km） ・現在も暫定供用区間を中心に渋滞や交通事故が多発している。 ・また、当該道路周辺では、多くの工業団地や流通拠点が開発されており、更なる交通需要の増大が見込まれている。 ・全区間の用地取得は既に完了しており、計画的な工事の推進が可能である。 ・間屋町立体については、平成21年度に完成。 ・渋滞や事故対策のために平面交差点について立体を延伸。 <p>【コスト削減】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・上部工の軽量化、基礎の見直し、プレキャストボックスの採用により、立体化の事業費を約5億円削減。 	継続	道路局 国道・防災課 (課長 深澤淳志)
一般国道17号 高松立体 関東地方整備局	10年継続 中	120	265	134	2.0	<p>渋滞の緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高松立体の整備により、高松立体事業区間（L=約1.6km）の平均旅行速度が約21km/h上昇 <p>安全・安心(事故)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・和田橋交差点部で追突事故、右左折事故が発生 ・立体部の整備により、交差点部の交通量が減少することにより安全性が向上 ・合流部及び車線減少部で、前方不注意、車間距離不保持による追突事故が発生 <p>一般部の整備により、国道17号上り車線の2車線化が図られ安全性が向上</p> <p>安全・安心(歩道整備)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・歩道の幅員が2.0mと狭く、自転車とのすれ違いが危険な箇所がある。 ・歩道未整備区間があり、側道を歩行者・自転車が通行し、安全性の確保が不十分。 <p>周辺には歩道の無い細街</p>	<p>群馬県の骨格を形成する主要幹線道路である国道17号と(主)藤木高崎線が交差する和田橋交差点周辺の渋滞対策として、平成11年度より事業化。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・立体部については、暫定供用開始済。引き続き、切回し道路の撤去、歩道橋の整備を進める。 ・一般部については、整備によって国道17号上り線の1車線への絞込みが解消され、君が代橋周辺の交通円滑化が実現。 ・立体部については用地買収及び地元調整が完了。引き続き、切回し道路の撤去、歩道橋の整備を進める。 ・一般部については用地残件数が7件となっており、今後、調査・設計を並行して実施。 ・地元自治体及び住民と連携を図りながら、事業全体の早期完成を目指す。 	継続	道路局 国道・防災課 (課長 深澤淳志)
一般国道16号 人間狭山拡幅 関東地方整備局	10年継続 中	158	504	292	1.7	<p>国道16号の交通渋滞の緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> ・埼玉県内の国道16号では、埼玉県入間市と狭山市にまたがる本事業区間が、唯一の2車線区間であるため、混雑が発生しており、渋滞損失時間は県内平均値の約4倍となっている。 ・特に河原町交差点では、混雑が著しく、最大渋滞長420mが確認されている。 ・本事業の整備により交通の円滑化が図られ、交通渋滞の緩和が見込まれる。 ・安全・安心な歩行空間の確保 <p>区画整理事業区域における4車線化未整備区間では、歩道がなく、事故率が他の区間に比べ高い。特に河原町交差点（299件/億台キロ）、入間市河原町（261件/億台キロ）で事故率が高い。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本事業の歩道のバリアフリー化と電線共同溝の整備により、快適で安心・安全な歩行空間が確保される。 	<p>埼玉県内の国道16号では、埼玉県入間市と狭山市にまたがる本事業区間が、唯一の2車線区間であるため、混雑が発生しており、渋滞損失時間は県内平均値の約4倍となっている。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・区画整理事業区域の4車線化未整備区間では、歩道がなく、事故率が高い。 ・人間狭山拡幅の用地取得ができていない区間は、区画整理事業区域の0.6kmのみ。 ・区画整理事業区域の国道16号の4車線化用地については、区画整理事業にて、平成24年度末に全線の用地が確保される予定。 	継続	道路局 国道・防災課 (課長 深澤淳志)

<p>一般国道17号 上尾道路 関東地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>954</p>	<p>2,004</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：1,640億円 走行経費減少便益：259億円 交通事故減少便益：104億円 【主な根拠】 計画交通量： 27,800～54,800台/日</p>	<p>1,072</p>	<p>1.9</p>	<p>国道17号の混雑緩和 ・上尾道路と並行する現道国道17号区間は、バイパス未整備区間であることから、混雑が発生し、1kmあたりの渋滞損失時間は県内平均値の約5倍となっている。 ・特に愛宕町交差点では、混雑が著しく、最大渋滞長800mが確認されている。 ・上尾道路の整備により交通の円滑化が図られ渋滞の緩和が見込まれる。 ・圏央道と連携したネットワークの形成 ・上尾道路の整備は、圏央道と業務核都市であるさいたま市（さいたま新都心）間のアクセス性を向上させ、圏央道と連携して地域間の交流の活性化に貢献する。 ・川越第二産業団地から圏央道へのアクセス性が向上するなど、沿線地域の企業立地を支援する。 交通安全の改善 ・国道17号の上尾道路と並行する区間の死傷事故率は、300件/億台キロ以上の区間が6箇所もあり、特に愛宕町交差点では、事故率が569件/億台キロと高い。 ・また、周辺の県道や生活道路は、国道17号の抜道として利用されている状況にある。 ・上尾道路の供用により、</p>	<p>・上尾道路と並行する現道国道17号区間は、バイパス未整備区間であることから混雑が発生し、1kmあたりの渋滞損失時間は県内平均値の約5倍となっている。 ・上尾道路の整備は、圏央道と業務核都市であるさいたま市（さいたま新都心）間のアクセス性を向上させ、圏央道と連携して地域間の交流の活性化に貢献する。 ・川越第二産業団地から圏央道へのアクセス性が向上するなど、沿線地域の企業立地を支援する。 ・上尾道路と並行する現道国道17号区間は、事故率が高い。 ・用地取得率は全体で86%。 ・吾前IC～上尾環状線（4.2km）、川越架橋線～圏央道補川北本IC（桶川市川田谷）（2.1km）は、整備効果の早期発現のため、2/4車線にて平成21年度供用予定。 【コスト縮減】 ・横断歩道橋の設置計画である5基を3基に合理化及び貯留槽を環境保全対策と一体整備する調整池に見直しし、約6億円のコスト縮減を図る。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・防災課 （課長 深澤淳志）</p>
<p>一般国道51号 北千葉拡幅 関東地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>236</p>	<p>762</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：715億円 走行経費減少便益：23億円 交通事故減少便益：25億円 【主な根拠】 計画交通量： 32,100～44,600台/日</p>	<p>417</p>	<p>1.8</p>	<p>北千葉拡幅区間の渋滞損失 ・始点側千葉市若葉区目塚町から千葉市若葉区若葉町までの2.7km区間は、平成17年8月に4車線道路（一部2車線）として供用。 ・千葉市から四街道市にかけて主要な交差点が渋滞が発生。 （吉岡十字路交差点：7.4億円/km年（22.2万人時間/km年）、坂戸交差点：7.9億円/km年（23.5万人時間/km年）） ・北千葉拡幅事業の整備により、交通の円滑化が図られ渋滞の緩和が見込まれる。 北千葉拡幅区間の整備効果</p>	<p>・四街道市区間内の主要な交差点（吉岡十字路交差点、坂戸交差点）で渋滞が発生。 ・幅員2m未満の狭小歩道が四街道市区間全体の7割以上を占める。 ・千葉市区間の用地取得率は約97%。 ・平成7年度に2.7km区間で4車線供用（一部2車線）、千葉市区間の1.1km区間は平成21年度内に4車線で供用予定。 ・千葉市残区間と四街道市区間は周辺道路の開発状況や周辺道路の状況、交通量の状況等を見ながら順次整備を進める。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・防災課 （課長 深澤淳志）</p>
<p>国道14号 亀戸小松川立体 関東地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>417</p>	<p>483</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：391億円 走行経費減少便益：56億円 交通事故減少便益：36億円 【主な根拠】 計画交通量： 49,300～64,700台/日</p>	<p>383</p>	<p>1.3</p>	<p>亀戸小松川立体区間の渋滞損失 ・亀戸小松川立体区間の渋滞損失時間は約35.6万人時間/年・km（都平均の約3倍）。 ・小松川地区の東小松川交差点では、国道14号の渋滞が一因となり、交差道路に100m～300m程度の渋滞が発生。 ・亀戸小松川立体の整備により、交通の円滑化が図られ、渋滞の緩和が見込まれる。 亀戸小松川立体区間の事故発生状況 ・国道14号では、東小松川交差点など死傷事故率が300件/年・億台kmを超える箇所が多数存在。 ・亀戸小松川立体区間では、渋滞に起因する追突事故が33%発生。 ・東小松川交差点では、人・自転車対自動車による死傷事故が東京都平均の約5倍発生。 ・本事業の整備により渋滞が解消され安全性の向上が期待される。 3次救急医療機関へのアクセス ・江戸川区の救急活動出動件数は、3.3万件/年（東京23区内上位4位）にも関わらず、搬送時間は11.8分と東京23区内でワースト2</p>	<p>・亀戸小松川立体区間の渋滞損失時間は約35.6万人時間/年・km（都平均の約3倍）。 ・亀戸小松川立体区間では、渋滞に起因する追突事故が33%発生。 ・江戸川区の救急活動出動件数は、3.3万件/年（東京23区内上位4位）にも関わらず、搬送時間は11.8分と東京23区内でワースト2位。 ・亀戸地区は、17年度に用地取得完了し、H11年度より工事着手、引き続き、早期供用に向けて事業を進める。 ・小松川地区は、特に渋滞が激しい東小松川交差点付近を、東京都と協力して重点的に進め、その他区間についても、周辺道路の状況や交通量の状況等を見ながら順次整備を進める。 ・市街地再開発事業区域内の道路は概ね完成している。但し補助144号線については国道14号以南は整備が完了しているが、以北については未事業化。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・防災課 （課長 深澤淳志）</p>
<p>一般国道1号 小田原箱根道路 関東地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>236</p>	<p>459</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：434億円 走行経費減少便益：22億円 交通事故減少便益：2.6億円 【主な根拠】 計画交通量： 29,800台/日</p>	<p>295</p>	<p>1.6</p>	<p>交通の円滑化 ・平成17年3月に小田原箱根道路の約2.0km区間が一部開通（暫定2車線）したものの有料道路（西湘バイパス、小田原厚木道路、箱根新道）に挟まれた、国道1号に交通が集中。 ・箱根ICを先頭とする渋滞等により、40万人時間/年の渋滞損失が発生。 ・小田原箱根道路が完成供用することで、交通の転換が図られ、交通の円滑化が期待される。 安全性の確保 ・国道1号では、現在約7割の歩道が狭幅員歩道であり、歩行者が絡む事故件数は8件/年発生。 ・国道1号の渋滞が著しい、朝7時台（渋滞長：約930m）は、並行する生活道</p>	<p>・小田原箱根道路の一部開通により、並行する国道の渋滞は軽減されたものの、依然として約40万人時間/年の渋滞損失が発生。 ・国道1号の渋滞が著しい、朝7時台（渋滞長：約930m）では、並行する生活道路に約300台の抜け道交通が発生し、歩行者の安全性を低下。 ・小田原箱根道路の整備が、観光地へのアクセス向上に伴う観光客数増加等、地域経済の活性化に寄与。 ・事業区間全体の用地取得率は約98% ・「箱根新道接続道路建設促進協議会」より、小田原箱根道路の早期整備に関する要望あり。 ・平成17年3月に暫定2車線で山崎ICの立体部を除く、一部区間供用済み。 ・鉄道事業者との協議により、擁壁構造を逆L型擁壁に変更。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・防災課 （課長 深澤淳志）</p>

<p>一般国道357号 東京湾岸道路 (神奈川県区間) 関東地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>2300</p>	<p>5,240</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：4,241億円 走行経費減少便益：817億円 交通事故減少便益：182億円 【主な根拠】 計画交通量： 27,000～59,500台/日</p>	<p>2,854</p>	<p>1.8</p>	<p>内陸部の渋滞損失 ・横浜、川崎都心地区などの国道357号に並行する主要路線(1号、15号、16号、産業道路)では渋滞が発生し、渋滞損失時間は全区間で神奈川県平均値を上回る。 ・渋滞損失額は年間約330億円/年(585万人時間/年)。 ・本事業の整備により交通の円滑化が図られ、渋滞の緩和が見込まれる。 ・港湾整備事業の支援 ・南本牧ら頭では、平成13年4月に第1期地区(MC-1・2)が供用を開始。 ・平成24年度の完成を目指したMC-3が整備中であり、さらにMC-4の供用も計画中であり、取扱い貨物量の増加に伴う交通需要が大幅に増加。 ・国際規格コンテナ貨物需要の増加対応に向けた規格適合の準備が完了している。</p>	<p>・交通の需要が多い横浜・川崎都心地区などの国道357号に並行する主要路線では渋滞が発生。 ・国道357号沿線には大型貨物車の発生源である物流施設が多く立地。更にスーパー中核港湾プロジェクト、都市再生プロジェクト等の開発により大型車の増加が予想される。 ・国際競争力の強化のため、特定重要港湾等のアクセス整備が必要。 ・用地取得率(面積ベース)は約8割で、残件の殆どは区分地上権であり、当該整備に理解があることから、用地取得の進捗が見込まれる。 ・用地取得済の区間について、工事を進める。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・防災課 (課長 深澤淳志)</p>
<p>一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道 (金沢～戸塚) 関東地方整備局 東日本高速道路(株)</p>	<p>再々評価</p>	<p>4,300</p>	<p>6,564</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：5,978億円 走行経費減少便益：423億円 交通事故減少便益：163億円 【主な根拠】 計画交通量： 44,200～50,300台/日</p>	<p>3,974</p>	<p>1.7</p>	<p>交通の流れの適正化 ・三大都市圏を結ぶ基幹的国土軸である東名高速と、東京湾岸地域を連絡強化するため、広域ネットワークを形成。 ・県内では、横浜市を中心に交通渋滞が著しく、国道1号でも定時性は不確実。 ・内陸部の通過交通を横浜環状南線経由のルートに転換させることで、定時性の確保が図られる。 ・沿線の原宿六浦線は、混雑度が高く大型車交通も多い。また、地域を通過する交通が約3割を占める他、周辺の生活道路では交通事故も多い。生活道路からの交通の転換が図られ安全性の向上が期待される。 ・地域を通過する大型貨物車両等を減少させる必要。 ・物流都市拠点の連絡強化 ・圏央道の周辺では、その利便性を活かして、物流拠点や工業団地の整備が活発化。 ・神奈川県内の工業団地は、圏央道沿線、京浜臨海部に多く立地。 ・わが国の国際競争力強化には、スーパー中核港湾や国際空港を支えるネットワークを構築。 ・各方面との連絡強化により、物流の効率化に寄与。 安全・安心な国土づくり ・神奈川県内では、病院で</p>	<p>・東名高速と京浜臨海部の連絡強化、横浜市内の渋滞緩和等の視点から交通の流れの適正化が必要。 ・圏央道周辺の物流拠点、スーパー中核港湾、国際空港等を支える視点から物流・都市拠点の連絡強化が必要。 ・用地取得率は約65%に達し、引き続き、住民の方々の話し合いを継続しながら用地取得を進める。 ・工事については、事業用地がまとまって取得できたことから順次着手していく。 ・環境保全対策について、適切な時期に現況調査、影響検討を行い、引き続き検討を進め周辺環境の保全に努める。 ・トンネル区間における地域に及ぼす影響を少なくするため、シールド工法の適用を視野に入れ、コストを詰めつつ、具体化の検討を進める。 ・横浜市栄区では、今後のまちづくりに向け計画策定が進められており、優先的に取り組む施策として本事業が組み入れられている。 ・今後も、住民の方々の話し合いを継続し、事業への理解と協力が得られるよう努め、事業を推進。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・防災課 (課長 深澤淳志) 有料道路課 (課長 森 昌文)</p>
<p>一般国道18号 長野東バイパス 関東地方整備局</p>	<p>10年継続中</p>	<p>160</p>	<p>229</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：218億円 走行経費減少便益：7.4億円 交通事故減少便益：3.5億円 【主な根拠】 計画交通量： 21,400～32,200台/日</p>	<p>144</p>	<p>1.6</p>	<p>国道18号の渋滞損失 ・長野市中心部では郊外からの流入交通や通過交通が国道18号に集中し、南北方向にて交通渋滞が発生。 ・特に、国道18号では主要渋滞ポイントや「イライラ」(移動性阻害)箇所が多数存在している。 ・バイパス整備により通過交通の分散が期待される。 ・国道18号の並行区間のうち、6.6kmが既供用であるのに対し、その一部を担う長野東バイパスは未供用。 ・国道18号の事故発生状況 ・国道18号では、死傷事故率が300件/億台キロを超える区間が多数存在し、県平均の約4倍の事故が発生。 ・渋滞する国道18号を迂回する交通が通学路である(一)三才大豆島中御所線に流入。 ・長野東バイパスの整備により国道18号の渋滞を迂回する車が減少し、生活道路の安全性向上が期待される。 ・国道18号の夜間騒音 ・国道18号には、夜間要請限度(70dB)の超過箇所が存在。 ・住居・工業系用途地域内</p>	<p>・長野市中心部では郊外からの流入交通や通過交通が国道18号に集中し、南北方向にて交通渋滞が発生。 ・国道18号の並行区間のうち、6.6kmが既供用であるのに対し、その一部を担う長野東バイパスは未供用。 ・国道18号(長野東バイパスの並行区間)では、死傷事故率が300件/億台キロを超える区間が多数存在し、県平均の約4倍の事故が発生。 ・住居・工業系用途地域内の夜間12時間交通量は最大で15,600台/12時間、うち貨物車量は4,200台/12時間(長野県内の国道の夜間貨物車平均交通量の約4倍)。騒音環境悪化の一因。 ・長野東バイパスの用地取得率は約64%。 ・東外環状線建設促進期成同盟会による長野東バイパスの事業促進に向けた要望活動の実施(H21.7)。 ・長野東バイパスの早期完成は、長野市長のマニフェストの一つ。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・防災課 (課長 深澤淳志)</p>

一般国道18号 野尻IC関連 関東地方整備局	再々評価	250	348	276	1.3	<p>冬期の交通障害</p> <ul style="list-style-type: none"> ・信濃町は、特別豪雪地帯に指定されているが、国道18号の当該区間は幅員が狭く堆雪幅が未確保。 ・当該区間は、急勾配区間が連続（最大縦断勾配：6.3%）。特に冬期は大型車の登坂不能車が発生するなど円滑な通行が阻害。 ・国道18号の当該区間は、冬期の旅行速度の低下が著しく、交通の円滑性が損なわれている。 ・当該区間は、通学路の約4割で歩道が未設置。特に冬期は、行き場を失った積雪が歩行空間を覆い、歩行者は車道の通行を強いられ、地元からも安全性向上に対する要望が強い。 ・本事業の整備により交通の円滑化が図られ、安全性の向上が期待される。 <p>交通事故</p> <ul style="list-style-type: none"> ・未整備区間は、事故率が300件/億台キロを超える区間が点在。事故の内訳は、追突や出会い頭など、沿道利用の内々交通と通過交通の混在を要因とする事故が多い。 ・特別豪雪地帯である当該地域であるが、整備済区間は冬期の事故が大幅に減少。 ・上信越自動車道の代替路 ・国道18号の当該区間に並 	<ul style="list-style-type: none"> ・信濃町は、特別豪雪地帯に指定されているが、国道18号の当該区間は幅員が狭く堆雪幅が未確保。 ・当該区間は急勾配区間が連続（最大縦断勾配：6.3%）。特に冬期は大型車の登坂不能車が発生。 ・冬期は、歩行者が車道の通行を強いられ、安全性が損なわれている。 ・野尻IC関連（野尻PA）に並行する上信越道の区間は、過去4年間で計66回の通行止めが発生。 ・野尻IC関連（野尻バイパス）の用地取得率は約51%。 ・長野県の都市計画区域マスタープランにおいて主要幹線道路に位置付け。 ・野尻バイパス促進期成同盟会による事業促進に向けた要望活動の実施（H21.8）。 ・起点側の急カーブ、急勾配が存在する優先度が高いL=1.0km区間の線形改良の事業を進める。 ・供用区間のトンネルは片側歩道としコスト削減を実施。 	継続	道路局 国道・防災課 (課長 深澤淳志)
------------------------------	------	-----	-----	-----	-----	--	---	----	-------------------------------

【道路・街路事業】

(補助事業等)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長 名)
			便益の内訳及び主な根拠	費用:C (億円)	B / C				
地域高規格道路 上信自動車道 一般国道353号 金井バイパス 群馬県	5年未着 工	37	52	32	1.6	<ul style="list-style-type: none"> ・地域高規格道路「上信自動車道」の一部であり、産業競争力を高めるために必要な道路である。 ・異常気象時通行規制区間L=5.3kmが解消され、安定した通行が確保される。 ・災害に対する道路の信頼性が向上し、地域の防災力が強化される。 	<ul style="list-style-type: none"> ・草津温泉をはじめ日本有数の観光地へのアクセス向上が見込まれる。 ・ハッポダム建設事業と連携し事業を進めている。 ・ハッポダム水没関係者の生活再建計画の基幹となるものであり、ダム事業と協調しながら整備促進を図る必要がある。 	継続	道路局 国道・防災課 (課長 深澤淳志)
地域高規格道路 茂原・一宮・道路 一般国道409号 茂原一宮道路 千葉県	10年継続 中	149	169	142	1.2	<ul style="list-style-type: none"> ・東京湾アクアラインや首都圏中央連絡自動車道等と一体となって交通アクセス向上による首都圏との連携機能の強化や、人や物の交流の活性化を促す交流機能の強化など、高規格幹線道路等の整備効果を広く外房地域に波及させる地域高規格道路として期待されている。 	<ul style="list-style-type: none"> ・圏央道へのアクセス道路として、圏央道の開通に合わせ部分供用を予定している。 ・今後は、県道茂原大多喜線までの区間を優先的に整備を進めることとしている。 ・道路幅員や交差点形状等の見直しによりコスト削減等を図ったところであり、重点整備区間の設定やコスト削減等により早期に事業効果が図れるよう努めている。 	継続	道路局 国道・防災課 (課長 深澤淳志)

【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	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長 名)	
			費用:C (億円)	B / C					
元町港 前浜地区 離島ターミナル整 備事業 東京都	再々評価	166	187	169	1.1	・就航率向上に伴う観光客 の増加により、地域振興が 図られる。 ・輸送の効率化により、 CO2、Nox等の排出ガスが削 減される。 ・防波堤整備により、入出 港時の船舶動揺による保針 の困難が解消され、船舶航 行の安全の確保が図られ る。	・港内の静穏性が悪く定期船が接岸で きない場合があることから、荷役の安 全性及び効率性の確保のため、本プロ ジェクトの必要性は高い。 ・風しよ特有の厳しい気象・海象条件 ではあるが、事業が順調に進んだ場合 には、平成30年代中旬の完了を予定し ている。 ・ケーンソン中詰材への高比重材料の使 用によるケーンソン断面の縮小等、コス ト縮減に取り組んでいる。	継続	関東地方整 備局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 東平 伸)
三池港 沖ノ平地区 離島ターミナル整 備事業 東京都	再々評価	143	284	177	1.6	・就航率が向上することに より、より多くの観光客が 見込まれることから、地域 振興が図られる。 ・輸送の効率化により、 CO2、Nox等の排出ガスが削 減される。 ・防波堤を整備することに より、入出港時の船舶動揺 による保針の困難が解消さ れ、船舶航行の安全の確保 が図られる。	・港内の静穏性が悪く定期船が接岸で きない場合があることから、荷役の安 全性及び効率性の確保のため、本プロ ジェクトの必要性は高い。 ・風しよ特有の厳しい気象・海象条件 ではあるが、事業が順調に進んだ場合 には、平成20年代中旬の完了を予定し ている。 ・ケーンソン中詰材への高比重材料の使 用によるケーンソン断面の縮小等、コス ト縮減に取り組んでいる。	継続	関東地方整 備局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 東平 伸)
御蔵島港 里浜地区 離島ターミナル整 備事業 東京都	再々評価	106	148	117	1.3	・就航率向上により、より 多くの観光客が見込まれる ことから、地域振興が図ら れる。 ・輸送の効率化により、 CO2、Nox等の排出ガスが削 減される。 ・防波堤を整備することに より、入出港時の船舶動揺 による保針の困難が解消さ れ、船舶航行の安全の確保 が図られる。	・港内の静穏性が悪く定期船が接岸で きない場合があることから、荷役の安 全性及び効率性の確保を図る必要があ る。 ・漁業と観光業の作業が重複してお り、小型船作業の安全性及び効率性は 十分でない。 ・以上により、本プロジェクトの必要 性は高い。 ・風しよ特有の厳しい気象・海象条件 ではあるが、事業が順調に進んだ場合 には、平成20年代中旬の完了を予定し ている。 ・ケーンソン中詰材への高比重材料の使 用によるケーンソン断面の縮小等、コス ト縮減に取り組んでいる。	継続	関東地方整 備局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 東平 伸)
神湊港 底土地区 離島ターミナル整 備事業 東京都	再々評価	199	262	237	1.1	・就航率向上により、より 多くの観光客が見込まれる ことから、地域振興が図ら れる。 ・輸送の効率化により、 CO2、Nox等の排出ガスが削 減される。 ・防波堤を整備することに より、入出港時の船舶動揺 による保針の困難が解消さ れ、船舶航行の安全の確保 が図られる。	・港内の静穏性が悪く定期船が接岸で きない場合があることから、荷役の安 全性及び効率性の確保のため、本プロ ジェクトの必要性は高い。 ・風しよ特有の厳しい気象・海象条件 ではあるが、事業が順調に進んだ場合 には、平成30年代前半の完了を予定し ている。 ・ケーンソン中詰材への高比重材料の使 用によるケーンソン断面の縮小等、コス ト縮減に取り組んでいる。	継続	関東地方整 備局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 東平 伸)

【都市再生推進事業】
（都市再生総合整備事業）

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	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長 名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)	費用:C (億円)					B / C
京浜臨海部地域 横浜市・都市再生 機構	10年 継続中	19	99	58	1.7	・産業構造や経済環境の変 化に伴う工場移転等により 大規模低未利用地の発生や 既成市街地における防災性 の向上等が課題となっており、 臨海部と既成市街地を結 ぶ連携軸の強化や市街地 の防災機能の強化等が必 要。 ・プラント跡地における公 園整備や既成市街地へのア クセス動線整備等を総合的 に実施することにより、大 都市リノベーションの推進 や生活利便性と防災性の向 上に寄与している。	・臨海部における工場跡地等やこれに 隣接する既成市街地の駅周辺等にお ける開発など段階的に土地利用転換が 進行していることから、引き続き、臨 海部と既成市街地のアクセス動線の 整備が必要。 ・今後とも関係者協議を進め、計画的 な事業推進を図っていく。	継続	都市・地域整 備局 まちづくり推 進課 (課長 栗田 卓也)
京浜臨海部地域 川崎市・都市再生 機構	10年 継続中	326	3,299	2,602	1.3	・産業構造や経済環境の変 化に伴う工場移転等により 大規模低未利用地の発生し ている地域であり、都市規 模の形成に向けて、都市基 盤施設の整備や計画的な土 地利用の誘導を図ることが 必要。 ・コーディネート等の実施 により、地区計画等の決定 や民間開発による基礎整備 等が進んでいる。	・臨海部の大規模な工場跡地等にお いて、段階的に土地利用転換が進行し ているが、企業の再編等による遊休地 の増加が懸念されるため、引き続き、 関係者の土地利用動向に対応しながら 都市基盤の整備や官民協働による都市 再生を図っていく必要がある。 ・土地利用転換の機会を捉えて、地区 計画等による計画的な土地利用誘導や 関係者協議を行っており、今後とも効 果的な事業推進を図っていく。	継続	都市・地域整 備局 まちづくり推 進課 (課長 栗田 卓也)

【住宅市街地基盤整備事業】
（補助事業）

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)
			貨幣換算した便益・B(億円) 便益の内訳及び主な根拠	費用:C (億円)	B / C				
豊島4丁目									
多目的広場 (基盤) 都市再生機構	その他	-	-	-	-	-	-	評価手続中	住宅局 住宅総合整備課 住環境整備室 (室長 岡崎 敦夫)
道路 (基盤) 都市再生機構	5年未着工	-	-	-	-	-	-	評価手続中	
下水道 (基盤) 都市再生機構	5年未着工	-	-	-	-	-	-	評価手続中	
金田東地区他1									
市道3・3・39中島中 野線外1路線 (区画) 都市再生機構	10年継続 中	26	180	45	4.0	住宅地事業・施設整備の 進捗状況 等	・当該路線は地域の幹線道路ネット ワークを構成する重要な路線である とともに、東京湾アクアラインへのア クセスが向上し、良好な宅地供給に寄 与。 ・平成25年度完成予定。 ・路盤(砕石等)や舗装(アスファ ルト)に再生資材を活用。	継続	土地・水資源 局 土地政策課 (課長 大野 雄一)
柏北部中央・東									
3・2・40十余二船戸 線外1路線 (区画) 都市再生機構	10年継続 中	48	404	99	4.1	住宅地事業・施設整備の 進捗状況 等	・当該路線は地域の道路ネットワ ークを構成する重要な路線である とともに、当該路線の整備により、柏 たなか駅へのアクセスが向上し、良 好な宅地供給に寄与。 ・平成25年度完成予定。 ・路盤(砕石等)や舗装(アスファ ルト)に再生資材を活用。	継続	土地・水資源 局 土地政策課 (課長 大野 雄一)
千葉ニュータウン									
(3.4.23.3.4.25)千 葉NT関連街路 (街路) 都市再生機構	再々評価	17	103	25	4.2	住宅地事業・施設整備の 進捗状況 等	・千葉ニュータウンの幹線道路ネット ワークを構成する重要な道路であり、 かつ、当該地区の宅地供給促進に寄 与。 ・平成23年度完成予定。 ・路盤(砕石等)や舗装(アスファ ルト)に再生資材を活用。	継続	
1～3 駅圏道路 (基盤) 都市再生機構	再々評価	28				住宅地事業・施設整備の 進捗状況 等	・住宅地事業に関連して緊急に整備 することが必要なものであり、かつ、 その実施により良好な住宅及び宅地 の供給促進に寄与。 ・平成23年度までに完成予定。 ・路盤(砕石等)や舗装(アスファ ルト)に再生資材を活用。	継続	
5 駅圏下水道 (基盤) 都市再生機構	再々評価	11				住宅地事業・施設整備の 進捗状況 等	・住宅地事業に関連して緊急に整備 することが必要なものであり、かつ、 その実施により良好な住宅及び宅地 の供給促進に寄与。 ・平成25年度までに完成予定。	継続	
5 駅圏広場 (基盤) 都市再生機構	再々評価	16				住宅地事業・施設整備の 進捗状況 等	・住宅地事業に関連して緊急に整備 することが必要なものであり、かつ、 その実施により良好な住宅及び宅地 の供給促進に寄与。 ・平成25年度までに完成予定。	継続	
7 駅圏道路 (基盤) 都市再生機構	再々評価	43				住宅地事業・施設整備の 進捗状況 等	・住宅地事業に関連して緊急に整備 することが必要なものであり、かつ、 その実施により良好な住宅及び宅地 の供給促進に寄与。 ・平成25年度までに完成予定。 ・路盤(砕石等)や舗装(アスファ ルト)に再生資材を活用。	継続	
7 駅圏下水道 (基盤) 都市再生機構	再々評価	5				住宅地事業・施設整備の 進捗状況 等	・住宅地事業に関連して緊急に整備 することが必要なものであり、かつ、 その実施により良好な住宅及び宅地 の供給促進に寄与。 ・平成25年度までに完成予定。	継続	
7 駅圏広場 (基盤) 都市再生機構	再々評価	26				住宅地事業・施設整備の 進捗状況 等	・住宅地事業に関連して緊急に整備 することが必要なものであり、かつ、 その実施により良好な住宅及び宅地 の供給促進に寄与。 ・平成25年度までに完成予定。	継続	土地・水資源 局 土地政策課 (課長 大野 雄一)
7 駅圏電気・電 話・CATV (基盤) 都市再生機構	再々評価	14	18,220	13,055	1.4	住宅地事業・施設整備の 進捗状況 等	・住宅地事業に関連して緊急に整備 することが必要なものであり、かつ、 その実施により良好な住宅及び宅地 の供給促進に寄与。 ・平成25年度までに完成予定。	継続	

8 駅圏道路 (基盤) 都市再生機構	再々評価	12			住宅地事業・施設整備の 進捗状況等	・住宅地事業に関連して緊急に整備 することが必要なものであり、かつ、 その実施により良好な住宅及び宅地の 供給促進に寄与。 ・平成23年度までに完成予定。 ・路盤(砕石等)や舗装(アスファル ト)に再生資材を活用。	継続
8 駅圏下水道 (基盤) 都市再生機構	再々評価	3			住宅地事業・施設整備の 進捗状況等	・住宅地事業に関連して緊急に整備 することが必要なものであり、かつ、 その実施により良好な住宅及び宅地の 供給促進に寄与。 ・平成23年度までに完成予定。	継続
1～3 駅圏広場 (基盤) 都市再生機構	10年継続 中	13			住宅地事業・施設整備の 進捗状況等	・住宅地事業に関連して緊急に整備 することが必要なものであり、かつ、 その実施により良好な住宅及び宅地の 供給促進に寄与。 ・平成23年度までに完成予定。	継続
1～3 駅圏下水道 (基盤) 都市再生機構	10年継続 中	4			住宅地事業・施設整備の 進捗状況等	・住宅地事業に関連して緊急に整備 することが必要なものであり、かつ、 その実施により良好な住宅及び宅地の 供給促進に寄与。 ・平成23年度までに完成予定。	継続
5 駅圏道路 (基盤) 都市再生機構	10年継続 中	37			住宅地事業・施設整備の 進捗状況等	・住宅地事業に関連して緊急に整備 することが必要なものであり、かつ、 その実施により良好な住宅及び宅地の 供給促進に寄与。 ・平成23年度までに完成予定。 ・路盤(砕石等)や舗装(アスファル ト)に再生資材を活用。	継続

【都市公園事業】
(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	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長 名)
			便益の内訳及び主な根拠	費用:C (億円)	B / C				
国営アルプスあづ みの公園 関東地方整備局	再々評価	600	1,565	1,014	1.5	<ul style="list-style-type: none"> ・一の都府県を超える見地 から設置され、北アルプス の麓に広がる安曇野地域 で、豊かな自然を有する森 林地域や保全・復元された 田園地域を活用し、多様な レクリエーション需要に対 応する公園である。 ・平成16年度の開園からの 累計入園者数約120万人(平 成20年度は28万人)であ り、三大都市圏から集客す る観光レクリエーションの 拠点となっている。 ・市民参加によるプログラ ムを開催する等、地域の活 性化に大きく貢献してい る。 ・平成20年度の利用者アン ケートでは95%の利用者が 「満足」と回答している。 また、来園動機が多岐にわ たり、幅広いレクリエー ション需要に対応してい る。 ・環境省及び長野県のレッ ドデータブックに登録され た植物・昆虫の棲息が確認 され、田園景観の復原に取 組む等、自然環境・地域景 観の保護、保全、創出に貢 献している。 	<ul style="list-style-type: none"> ・北アルプスの自然・風土を活用し、 多様なプログラムの実施と安全で快適 な施設整備により、年間28万人の入 園者を迎えている。 ・豊かな自然を保全、復元する手法の 先導的役割を果たすとともに、公園が 存することにより貴重な自然環境が永 続的に保全されることを担保してい る。 ・開園から入園者数が継続的に伸びて おり、その半数は首都圏・中京圏から の広域的な利用となっている等、地域 観光にも寄与している。 ・今後の事業については、森林・渓流 を中心としたエリアの整備に移行し、 全園開園に向けた整備を進めていく。 ・既存の樹林や地形を活かした整備費 の抑制、環境負荷の低減や、間伐など で発生する植物性廃棄物をチップ化に より園路などへ活用により、コスト縮 減に取り組んでいく。 	継続	都市・地域整 備局公園緑 地・景観課 (課長 小林 昭)