

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		費用：C (億円)	B/C	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							
富士川総合水系環境整備事業 関東地方整備局	その他	45	74	【内訳】 河川利用推進の効果による便益：74億円 【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	34	2.1	・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、利用促進が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。	・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。 ・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。 ・耐久性に高い素材の活用、新技術の導入、維持管理しやすい構造を採択する等、補修を含めた総コストの縮減を図る。	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	【内訳】 河川利用推進の効果による便益：11億円 【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	7.1	1.5	・転落防止柵と舗装が整備された水辺広場は、水辺で乗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。 ・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。	・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、「佐原広域交流拠点」が整備される。当該拠点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。 ・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特に大きな支障はない。今後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。 ・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。	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	【内訳】 自然環境の保全・再生・創出の効果による便益：126億円 【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	29	4.4	・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。 ・外来植物が繁殖した冠水頻度の低い土砂を取り除き、昔からの礫河原を再生させることにより、礫河原固有生物が息息・生育する鬼怒川らしい姿を取り戻すことができた。	・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。 ・今後の事業進捗の見通しについては、地元住民等から魚類の遡上環境改善や礫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。 ・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施し、総コストの縮減を図る。	継続	関東地方整備局 河川部河川環境課 (課長 高橋 克和)
吉野川総合水系環境整備事業（芝生地区） 四国地方整備局	その他	3.1	11	【内訳】 河川利用推進の効果による便益：11億円 【主な根拠】 （利用推進） 支払い意志額：281円/世帯/月 受益世帯数：18,132世帯	5.9	1.9	・芝生地区の高水敷整正を行うことで、治水機能を高めることができる。また、管理道を整備することにより適切な管理が可能となる。 ・地元自治体においては、当地区を水辺の拠点とし水辺利用等沿川の施設と結ぶ周遊コースを設定することにより、堤内側での三好市による宿泊施設整備等と相まって、滞在型の観光が可能となることと期待される。 ・下流側の西村中島地区と体活用することで、地元自治体において全国規模のスポーツ大会等も開催可能となる。	・三好市等徳島県西部地域の4自治体は、H20年度に「にし阿波観光圏整備計画」を策定し、「にし阿波観光圏」に認定され、観光誘致等に努めている。 ・そこで、芝生地区で国が行う河川敷の整正、三好市が行う広場等の整備を行うことにより、地域内の交流拡大に資することはもとより、全国に向けた広域交流拠点を形成し、観光誘致等による地域の活性化に寄ることができると見込める。 ・また、当地区は、H21年度に堤防防切予定であり、堤内は「企業立地促進法」の規定に基づく「重点促進区域」に位置づけられ、三好市が企業誘致活動を行うなど背後地利用の高度化に努めており、水辺利用者の増加が見込まれる。 ・今後の実施の目的、進捗の見通しについては、特に大きな支障はない。また、地元から河川敷整備促進の要望を受けており、事業実施にあたっては、地元と十分に協力・連携する。 ・景観および環境に配慮し、現在の地形を活かした最低限の整備とする。また、建設発生土の有効活用、伐採木の地域住民への無償提供などコスト縮減に努める。	継続	四国地方整備局 河川部河川計画課 (課長 石原雅規)

【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	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				
*厚幌ダム建設事業 北海道	再々評価	360				515	280	1.8	・昭和50年8月の洪水では、浸水戸数228戸、浸水農地1,793ha等の甚大な被害が発生し、その後昭和56年、平成4年、12年、13年と浸水被害が頻発している。
徳富ダム建設事業 北海道	再々評価	532	408	276	1.5	・昭和56年8月の洪水では、流域内で浸水戸数14戸、浸水農地81ha等の甚大な被害が発生し、その後昭和63年にも浸水被害が発生している。	・ダム上流部の地質調査結果より追加的な貯水池内対策の必要性が生じたことから、事業の完了を1年延期し、平成23年度完成の見込みである。 ・新技術の採用や建設発生土の有効利用、脆弱部等の処理工法の変更等により、コスト削減を図っている。	継続	本省河川局 治水課 (課長 細見寛)
*津付ダム建設事業 岩手県	再々評価	141	186	133	1.4	・近年では、平成10、11、14、19年と浸水被害が頻発している。 ・浸水が想定される区域内には陸前高田市役所、県立高田病院、JR陸前高田駅等多くの公共施設が含まれており、治水対策の重要度が高い。	・事業の進捗については、平成21年度末までに事業費ペースで約30%である。 ・国有林所管換手続に時間を要したため完成予定工期の変更が生じる。 ・建設発生土受入地の見直しによりコスト削減を図っており、引き続き、コスト削減に努める。	継続	本省河川局 治水課 (課長 細見寛)
奥胎内ダム建設事業 新潟県	再々評価	330	476	397	1.2	・胎内川流域では、昭和42年の豪雨（羽越水害）では甚大な被害が発生したことや、近年では平成17年6月豪雨で被害が発生している。 ・胎内川には胎内市の耕地等に対する水源として広く利用されているが、平成6年等、夏期において深刻な水不足に見舞われている。	・平成16年7月新潟・福島豪雨、平成16年新潟県中越地震、平成19年新潟県中越地震など近年の大規模災害対応などにより財政面から事業進捗が遅れている。 ・本事業の本体工事本格化に伴い、新潟県企業局は平成21年度から胎内第四発電所建設工事に着手している。 ・平成21年度に基礎掘削の約9割が完了するなど、今後は着実に事業が進捗する見込み。	継続	本省河川局 治水課 (課長 細見寛)
*常浪川ダム建設事業 新潟県	再々評価	364	368	325	1.1	・常浪川流域では、昭和31年7月、昭和44年8月の豪雨や、近年では平成16年7月新潟・福島豪雨により浸水被害が発生している。	・平成16年7月新潟・福島豪雨、平成16年新潟県中越地震、平成19年新潟県中越地震など近年の大規模災害対応や本体着手済みダムの優先実施により、財政面から事業進捗が遅れている。 ・建設により水没する集落の移転や、付帯県道工事が完了している。	継続	本省河川局 治水課 (課長 細見寛)
町野川総合開発事業（北河内ダム） 石川県	再々評価	178	168	133	1.3	・町野川流域では、昭和33年に浸水戸数482戸、浸水面積48haの大きな被害を受けている。その後も、昭和60年、平成10、17年に浸水被害を受けている。 ・利水面では、昭和57、60年、平成6、12年など、農地の干ばつ、給水制限等の被害を受けている。	・平成21年度には試験湛水を開始しており、平成22年度の完成が見込まれる。 ・造成アバット工法を採用し、地山掘削量及び堤体コンクリート量を削減することによりコスト削減を図った。	継続	本省河川局 治水課 (課長 細見寛)
犀川辰巳治水ダム建設事業 石川県	再々評価	240	735	200	3.7	・犀川では、昭和36年、平成8、10年に浸水被害があり、平成10年には浸水戸数312戸、浸水面積60ha等の大きな被害を受けている。	・平成19年度に本体工事に着手しており、計画に基づいた進捗が見込まれている。 ・開渠方式の仮排水路を採用することにより、トンネル方式に比べコスト削減を行い、事業の効率化を図った。	継続	本省河川局 治水課 (課長 細見寛)
*大河内川ダム建設事業 山口県	再々評価	165	203	137	1.4	・近年においても、平成3、11、21年に浸水被害が発生している。	・本河川は長門市の耕地などの水源としては広く利用されているが、濁水時にはしばしば水不足にみまわれていることから、既得用水や水道用水の安定化、河川環境の保全等正常流量の確保が必要。	継続	本省河川局 治水課 (課長 細見寛)
*晒川生活貯水池事業 新潟県	再々評価	86	163	82	2.0	・晒川流域では、昭和53年6月豪雨により浸水被害が発生しており、地元住民は抜本的な治水対策を望んでいる。	・平成16年7月新潟・福島豪雨、平成16年新潟県中越地震、平成19年新潟県中越地震など近年の大規模災害対応や本体着手済みダムの優先実施により、財政面から事業進捗が遅れている。 ・十日町市の流雪調整備状況を視野に入れ、できる限り整備に遅れが生じないよう進捗を図る必要がある。	継続	本省河川局 治水課 (課長 細見寛)

松川生活貯水池再開発事業 長野県	再々評価	162	382	205	1.9	<p>【内訳】 被害防止便益：221億円 流水の正常な機能の維持に関する便益：161億円</p> <p>【主な根拠】 平均浸水軽減戸数：22戸 平均浸水軽減面積：2.8ha</p>	<ul style="list-style-type: none"> 昭和36年には飯田市等で6,417戸の浸水被害が発生しているなど、過去48年間に2回の浸水被害が発生している。 昭和58年には台風10号により年間堆砂量が約48万³になるなど、ダム管理開始以降、過去36年間に3回の異常堆砂が発生している。 	<ul style="list-style-type: none"> 予備放流を年間6~7回実施しており、治水の重要性が高いことから、治水機能の回復のための堆砂土の掘削は、緊急性が高い。 	本省河川局 治水課 (課長 細見 寛)
* 湊川総合開発事業 五名ダム再開発 香川県	5年未着工	230	209	149	1.4	<p>【内訳】 被害防止便益：113億円 流水の正常な機能の維持に関する便益：96億円</p> <p>【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：48戸 年平均浸水軽減面積：13ha</p>	<ul style="list-style-type: none"> 湊川の流域では、昭和49、51、55、62年、平成16年と過去に度々浸水被害を繰り返しており、特に平成16年の台風23号では、浸水面積161.8ha、床上浸水116戸、床上浸水44戸、全半壊4戸という甚大な被害に見舞われている。 	<ul style="list-style-type: none"> 洪水時に東かがわ市の給水制限、農作物被害や川の瀬切れなどが発生しており、正常流量の確保が必要である。 	本省河川局 治水課 (課長 細見 寛)

※上記以外に、評価手続き中のダムには、「再々評価」に該当するものとして、*倉瀬ダム建設事業（群馬県）、横尾川ダム建設事業（大阪府）がある。

※厚幌ダム建設事業については平成21年8月に評価結果を公表済み

*：厚幌ダム建設事業、津付ダム建設事業、常浪川ダム建設事業、大河内川ダム建設事業、晴川生活貯水池事業、湊川総合開発事業 五名ダム再開発、倉瀬ダム建設事業は、検証の対象とするもの（平成21年12月25日記者発表）に区分されており、上記の結果の如何によらず「今後の治水対策のあり方に関する有識者会議」が本年夏頃に中間とりまとめとして示す新たな基準に沿って、個別ダムの検証を行うよう協力をお願いしているところ。

【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 下北半島縦貫道路 一般国道279号 有戸北バイパス 青森県	10年継続中	120	164	123	1.3	<ul style="list-style-type: none"> 日常生活圏の中心都市へのアクセス向上（むつ市～野辺地町） 大規模国家プロジェクトむつ小川原開発の支援 主要な観光地へのアクセス向上（下北半島） JR大湊線平面踏切の解消（1箇所） 現道区間の線形不良（Rmin=60m）急勾配（Imax=6%）箇所解消 	<ul style="list-style-type: none"> 用地取得が完了 平成20年代半ばの全線供用を予定 再生材等の活用によるコスト削減 	継続	道路局 国道・防災課 (課長 深澤淳志)	
地域高規格道路 主要地方道 葉館 登米線 みやぎ県北高速幹 線道路整備事業 (1期) 宮城県	再々評価	250	549	300	1.8	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：450億円 走行経費減少便益：69億円 交通事故減少便益：31億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量：10,700台/日</p>	<ul style="list-style-type: none"> 東北縦貫自動車道と三陸縦貫自動車道を連絡し、高速ネットワークを形成することにより、宮城県北地域における広域的な交流連携の強化、促進。 ラムサール条約登録湿地「伊豆沼・内沼」を中心とする地域特性を生かした交流・観光の促進。 	<ul style="list-style-type: none"> H21年度進捗率90% 橋梁延長の縮小によるコスト削減 地盤改良の工法見直し、改良範囲の縮小によるコスト削減 法面緑化を地域住民と共同で実施することによりコスト削減 	継続	道路局 地方道・環境課 (課長 吉崎 収)
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	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：35億円 走行経費減少便益：0.09億円 交通事故減少便益：16億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量：12,900台/日</p>	<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。 ハットダム建設事業と連携し事業を進めている。 ハット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	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：158億円 走行経費減少便益：2.6億円 交通事故減少便益：8.3億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量：11,300台/日</p>	<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県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て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率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)
地域高規格道路 鳥取豊岡宮津自動車道 一般国道178号 余部道路 兵庫県	10年継続中	227	460	249	1.8	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：367億円 走行経費減少便益：65億円 交通事故減少便益：27億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量：9,200台/日</p>	<ol style="list-style-type: none"> 日常生活圏中心都市へのアクセス向上 香美町～豊岡市の所要時間が短縮【11分～6分：5分短縮】 災害時の代替え路線の確保 現国道178号の異常気象時通行規制区間における代替路を確保 救急医療機関へのアクセス向上 但馬地域における唯一の3次救急医療機関（豊岡病院）への30分圏域が拡大し搬送時間の短縮が図られる。【新温泉町～豊岡病院：5分短縮】 主要観光地へのアクセス向上 沿線へのアクセス向上により観光客の増加が見込まれる【香美町総入込客数：1,400千人/年】 	<ul style="list-style-type: none"> 日本海沿岸拠点間の連携を強化する地域高規格道路であり広域的なネットワークが形成され、地域の交流促進、産業の活性化、観光振興等、地域の活性化が図られる。 橋梁下部工における新技術の活用、鋼橋梁における機種選定の見直しやライフサイクルコストの見直しを行いコスト削減を図っている。 今後、引き続き事業を推進し、早期の供用を目指す。 事業進捗 用地買収率100%（事業費） 事業進捗率99.6%（事業費） 	継続	道路局 国道・防災課 (課長 深澤淳志)

地域高規格道路 境港出雲道路 一般国道431号 東林木バイパス 鳥取県	その他	160 【残事業 =66】	138 【残事業 =93】	162 【残事業 =53】	0.9 【残事業 =1.8】	・病院までの搬送時間短縮による患者さんの負担軽減。 ・緊急輸送道路の安全性向上。 ・人口と産業の集積地域である「宍道湖・中海園」の経済活動、産業振興に大きく貢献する。(観光は、経済波及効果が大きく、雇を増やし経済を活性化させる大きな要素)	・宍道湖・中海園域内の地域連携促進が図られる。 ・残区間について、土工の計画見直しによりコスト縮減を図り、残事業B/Cが1.0を上回ることを確認している。(残事業B/C=1.8) ・平成20年度末の供用延長は、全延長4.2kmのうち1.2km(副道)であり、現在は、河川横断橋及び水路付替工を行っている。	見直し継続	道路局 国道・防災課 (課長 深澤洋志)	
地域高規格道路 福山環状道路 一般県道 津之郷山守線 (瀬戸町～駅家町工区) 広島県	10年継続 中	700	828	491	1.7	・福山都市圏の外郭を形成する環状道路整備の一部であり、交通混雑の緩和などにより都市圏の拠点性強化が図られる。	・平成15年2月に福山市、内海町、新市町が合併し福山市となっており、合併支援道路として重要な役割を担う路線となっている。 ・橋梁、トンネル等の構造物設計において、経済的となる工法の検討を行っている。	継続	道路局 地方道・環境課 (課長 吉崎 収)	
地域高規格道路 広島中央フライト ロード 主要地方道 本郷大和線 (善入寺～大草工区) 広島県	再々評価	800	924	861	1.1	・山陽自動車道、広島空港、中国横断自動車道尾道松江線を結ぶ広域的ネットワークが形成される。 ・企業誘致や地域産業の振興等による地域の活性化が期待される。	・平成17年3月に三原市、本郷町、久井町、大和町が合併し三原市となっており、合併支援道路として、重要な役割を担う路線となっている。 ・(仮称)空港大橋の床版形式を変更して、コスト縮減を図っている。 ・建設発生土について現場内利用はもとより他工事への流用を図っている。	継続	道路局 地方道・環境課 (課長 吉崎 収)	
地域高規格道路 広島高速道路 一般県道 温島二葉の里線 広島市	10年継続 中	175	1,334	1,025	1.3	【内訳】 走行時間短縮便益：1,098億円 走行経費減少便益：169億円 交通事故減少便益：66億円 【主な根拠】 計画交通量：8,000～12,400台/日	・広島空港へのアクセス向上が図られ、空港リムジンバスの高速度性や定時性が向上する。 ・若草町地区第一種市街地再開発事業や二葉の里土地区画整理事業などの、広島駅周辺の都市開発を支援する。 ・第三次医療施設(広島市民病院)へのアクセス向上が図られる。	・当路線は、広島都心部と広島空港等との高速度性・定時性の向上や、一般道路の交通混雑の緩和、広島駅周辺地域の開発促進などを担う路線である。 ・広島駅周辺で、若草町地区第一種市街地再開発事業(平成22年度完成予定)や二葉の里土地区画整理事業などの開発計画が進められており、これらの都市開発と連携して整備する必要のある現道拡幅等を継続して実施していく必要がある。 ・追加の地質調査等を実施し、トンネル建設に伴う周辺地域への影響について引き続き検証する。	継続	道路局 地方道・環境課 (課長 吉崎 収)
広島高速5号線 広島高速道路公社	10年継続 中	739	1,334	1,025	1.3	【内訳】 走行時間短縮便益：1,098億円 走行経費減少便益：169億円 交通事故減少便益：66億円 【主な根拠】 計画交通量：8,000～12,400台/日	・広島空港へのアクセス向上が図られ、空港リムジンバスの高速度性や定時性が向上する。 ・若草町地区第一種市街地再開発事業や二葉の里土地区画整理事業などの、広島駅周辺の都市開発を支援する。 ・第三次医療施設(広島市民病院)へのアクセス向上が図られる。	・高速5号線は、広島都心部と広島空港等との高速度性・定時性の向上や、一般道路の交通混雑の緩和、広島駅周辺地域の開発促進などを担う路線である。 ・広島駅周辺で、若草町地区第一種市街地再開発事業(平成22年度完成予定)や二葉の里土地区画整理事業などの開発計画が進められており、これらの都市開発と連携して整備する必要のある現道拡幅等を継続して実施していく必要がある。 ・追加の地質調査等を実施し、トンネル建設に伴う周辺地域への影響について引き続き検証する。	継続	道路局 有料道路課 (課長 森 昌文)
地域高規格道路 徳島環状道路 都市計画道路 徳島東環状線 徳島県	再々評価	450	530	498	1.1	【内訳】 走行時間短縮便益：379億円 走行経費減少便益：13億円 交通事故減少便益：100億円 【主な根拠】 計画交通量：34,900台/日	・円滑なモビリティの確保(国道11号等の徳島市及び周辺地域の渋滞緩和) ・国土・地域ネットワークの構築(徳島環状道路の整備による地域連携の強化) ・災害への備え(徳島地域防災計画で指定された緊急輸送道路の整備) ・安全で安心できる暮らしの確保(自転車、歩行者の交通安全対策)	・主要幹線道路である国道11号、5号、192号が徳島市中心部で交差していることから慢性化している交通渋滞が外環状道路を整備することにより、緩和される。 ・橋梁の下部工と上部工を剛結(ラーメン構造)することで、走行性、耐震性の向上を図るとともに上部工構造の重量が軽減され、従来に比べ橋脚の間隔を長くすることが可能となり、橋脚の基数が減ったことで、コスト縮減を図っている。 ・用地進捗率は100%であり、平成15年7月には放射線道路である(都)元町沖洲線から(都)東吉野町北沖洲線を延長1.1km間について側道部(暫定2車線)の供用を行っている。高架橋下部工においては、27基(全体4.4基)が完成しており、並行して上部工の進捗を図っている。	継続	都市・地域整備局 街路交通施設課 (課長 松井直人)
地域高規格道路 阿南安芸自動車道 一般国道493号 北川奈半利道路 高知県	その他	198 【残事業 =1.0】	92 【残事業 =15】	246 【残事業 =1.3】	0.4 【残事業 =11.4】	・四国の骨格軸となる四国8の字ネットワークを形成する阿南安芸自動車道の一部となる区間であり、整備は不可欠。 ・大型車や普通車のすれ違いが困難な隘路が解消され、円滑な通行が可能となり、安全性が向上する。 ・第二次緊急輸送道路として、災害時の物資輸送、救援活動等が可能。	・四国の骨格軸となる四国8の字ネットワークを形成する阿南安芸自動車道の一部となる区間であり、整備は不可欠。 ・残区間について、トンネル照明や残土処理の計画見直し等によりコスト縮減を図り、残事業B/Cが1.0を上回ることを確認している。(残事業B/C=11.4) ・平成20年度末の供用延長は、全延長5.0kmのうち3.1km。	見直し継続	道路局 国道・防災課 (課長 深澤洋志)	

地域高規格道路 新若戸道路 都市計画道路 菅渡戸畑線 北九州市 北九州市道路公社	10年継続 中	1,000	1,420	1,078	1.3	・市の自動車専用道路のネットワークを構築することによる、物流機能の強化及び地域産業の促進 ・渋滞緩和による環境負荷の軽減 ・若戸大橋通行止め時の代替ルートの確保 【内訳】 走行時間短縮便益：1267億円 走行経費短縮便益：102億円 交通事故減少便益：51億円 【主な根拠】 計画交通量： 34800台/日	・若戸大橋の交通量は約52,000台/平日であり、朝夕の通勤時間帯においては慢性的な交通渋滞が発生している。さらに管轄地区における企業立地が進むなかで、さらなる交通量の増加が予測される状況であるため、一日も早い供用開始が望まれている。 ・新若戸道路は、北九州市のみならず北部九州さらには西日本全体に対して産業育成、物流コスト削減等の効果を有するものとなる。また、若松市街地の地域に対して小倉方面へのアクセス改善、広域交通網への接続、地域交通混雑の回避等の効果を得るものである。さらに、若戸大橋の維持補修等の工事や交通事故等による通行止めなどの不測の事態が生じた場合の迂回路となり、若戸断面の経路多重化を図ることができる。	都市・地域整備局 街路交通施設課 (課長 松井直人) 道路局 有対道路課 (課長 森 昌文)
地域高規格道路 有明海沿岸道路 一般国道444号 福岡県 佐賀県	準備計画 5年	187	310	134	2.3	【内訳】 走行時間短縮便益：287億円 走行経費減少便益：21億円 交通事故減少便益：1.2億円 【主な根拠】 計画交通量：21,100台/日	・本工区は、有明海北部沿岸地域の都市と重要港湾三池港や有明佐賀空港といった空通拠点との連携を強化する有明海沿岸道路の一部であり、地域経済の発展等に寄与する。 ・線形不良箇所の解消。 ・第1次緊急輸送道路として、災害時の物資輸送、救援活動等が可能。 ・現在、環境影響評価の手続きを実施中。 ・平成18年度に隣接工区の佐賀福岡道路に工事着手。 ・平成20年度に福岡県の大牟田市から大川市までが開通。 ・平成24年度に有明海沿岸道路近辺に新興病院が開院予定。 ・地域特性を的確に把握し、効率的な軟弱地盤対策工法を選定しコスト削減を図る。	道路局 国道・防災課 (課長 深澤淳志)
地域高規格道路 申良鹿屋道路 一般県道 鹿屋申良・ンタ線 鹿児島県	10年継続 中	58	324	62	5.3	【内訳】 走行時間短縮便益：185億円 走行経費減少便益：83億円 交通事故減少便益：56億円 【主な根拠】 計画交通量：22,500～24,600台/日	・東九州自動車道と接続することにより広域交通ネットワークが構築され、地域間連携や交流が促進されると共に、全国有数の農畜産物生産地である大隅半島の経済・産業の活性化や振興が図られる。 ・東九州自動車道と接続することにより鹿屋市から第三次救急医療施設のある鹿児島市へのアクセス向上や定時性が確保され、大隅地域の緊急医療体制が向上する。 ・大隅半島の中心都市である鹿屋市街地近郊と東九州自動車道が接続することにより、高速交通ネットワークが構築される。 ・コンクリート2次製品や再生骨材を積極的に活用するとともに、盛土材を他工区から流用し、コスト削減を図っている。	道路局 地方道・環境課 (課長 吉崎 収)

【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		費用:C (億円)	B/C	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							
小名浜港 東港地区 廃棄物海面処分場 整備事業 福岡県	再々評価	231	281	265	1.1	・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。	・取扱貨物量の増加や船舶の大型化への対応が可能となり、地域産業の国際競争力の向上が図られるため、本プロジェクトの必要性は高い。 ・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。 ・新工法（摩擦増大マット）の採用、既存の消波ブロック及びケーソン上部工の再利用によるコスト削減に取り組んできたところである。また、首都圏で発生する公共建設発生土を受け入れることによる土地造成費用の削減に取り組んでいくこととしている。	継続	本省 港湾局 計画課 (課長 高橋 浩二)	
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。 ・島しょ特有の厳しい気象・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。 ・ケーソン中詰材への高比重材料の使用によるケーソン断面の縮小等、コスト削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振込まれることから、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。 ・島しょ特有の厳しい気象・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。 ・ケーソン中詰材への高比重材料の使用によるケーソン断面の縮小等、コスト削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	<p>・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。</p> <p>・輸送の効率化により、CO2、Nox等の排出ガスが削減される。</p> <p>・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。</p>	<p>・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。</p> <p>・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。</p> <p>・以上より、本プロジェクトの必要性は高い。</p> <p>・鳥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年代中甸の完了を予定している。</p> <p>・ケーソン中詰材への高比重材料の使用によるケーソン断面の縮小等、コスト削減に取り組んでいる。</p>	関東地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 東平伸)
神楽港 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	<p>・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。</p> <p>・輸送の効率化により、CO2、Nox等の排出ガスが削減される。</p> <p>・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。</p>	<p>・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。</p> <p>・鳥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。</p> <p>・ケーソン中詰材への高比重材料の使用によるケーソン断面の縮小等、コスト削減に取り組んでいる。</p>	関東地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 東平伸)
直江津港 東心頭地区 多目的国際ターミナル整備事業(耐震改良) 新潟県	その他	39	101	40	2.5	<p>・緊急物資輸送コストの削減便益：5.6億円 陸上輸送コストの削減便益：91.9億円 CO2排出削減便益：3.7億円</p> <p>【主な根拠】 平成27年予測取扱貨物量：4千TEU/年</p>	<p>・既存の岸壁の耐震強化を図るとともに、年々増加する貨物の効率的な物流機能の確保及び船舶の大型化による冬期間の定時性、安全性の確保のため、本プロジェクトの必要性は高い。</p> <p>・事業が順調に進んだ場合には、平成20年代後半の完了を予定している。</p>	本省 港湾局 計画課 (課長 高橋浩二)
七尾港 矢田新地区 耐震強化岸壁整備事業 石川県	再々評価	25	32	28	1.1	<p>【内訳】 輸送コストの削減便益：0.2億円/年 施設被害の回避便益：0.2億円/年 交流機会の増加便益：1.5億円/年</p> <p>【主な根拠】 緊急物資必要量：2.7千ト</p>	<p>・大規模地震発生時における緊急物資等の輸送機能の確保及び経済活動の維持に必要な物流機能の確保のため、本プロジェクトの必要性は高い。</p> <p>・旅客船に対応した岸壁を整備することにより、観光・交流機能が促進され、交流機会の増加につながるため、本プロジェクトの必要性は高い。</p> <p>・事業が順調に進んだ場合には、平成20年代後半の完了を予定している。</p>	本省 港湾局 計画課 (課長 高橋浩二)
大阪湾圏域広域処理場整備事業 大阪湾広域臨海環境整備センター	その他	3,071	8,553	4,700	1.8	<p>【内訳】 廃棄物等適正処理便益：6,719億円 浸漬土砂適正処理便益：153億円 埋立による残存価値：1,681億円</p> <p>【主な根拠】 広域処分量：2,757万m3</p>	<p>・年間300万m3程度の廃棄物を受け入れており、近畿一円の一般廃棄物の5割以上の処分を担うなど重要性は増していることから、本プロジェクトの必要性は高い。</p> <p>・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。</p> <p>・コスト削減後討合等設置しコスト削減を図っており、今後ともコスト削減に取り組んでいく。</p>	本省 港湾局 計画課 (課長 高橋浩二)
新居浜港 東港地区 国内物流ターミナル整備事業 新居浜港務局	10年継続中	29	43	33	1.3	<p>【内訳】 海上輸送コストの削減便益：38.7億円 施設被害の回避便益：1.6億円 その他の便益：2.2億円</p> <p>【主な根拠】 平成25年予測取扱貨物量：52千ト/年</p>	<p>・船舶の大型化が可能となり、小型船による非効率な輸送が改善され、地元産業の競争力強化が図られる。</p> <p>・大規模地震発生時における緊急物資等の輸送機能の確保及び経済活動の維持に必要な物流機能の確保が必要である。</p> <p>・以上より、本プロジェクトの必要性は高い。</p> <p>・事業が順調に進んだ場合には、平成20年代前半の完了を予定している。</p> <p>・ケーソン中詰材の代替材として、銅水砕スラグを使用することにより、ケーソン埋体幅を小さくし、また、垣生ふ頭を利用する船舶の高度化により、回頭エリアの縮小が可能となったため、沿地の浸漬区域の見直しを行うことにより、コスト削減に取り組んでいる。</p>	本省 港湾局 計画課 (課長 高橋浩二)
北九州港 戸畑地区 多目的国際ターミナル整備事業 北九州市	10年継続中	23	39	29	1.4	<p>【内訳】 輸送コストの削減便益：39億円</p> <p>【主な根拠】 平成26年予測取扱貨物量：195千ト/年</p>	<p>・新若戸道路の整備より低下する当該ふ頭の港湾機能の回復とともに利便性向上が図られるため、本プロジェクトの必要性は高い。</p> <p>・今後の事業進捗を図る上での制約となる要因はない。事業が順調に進んだ場合には、平成20年代中甸の完了を予定している。</p> <p>・岸壁上部工の施工において、剛性の高いジャケット工法を採用することにより、コスト削減に取り組んでいる。</p>	本省 港湾局 計画課 (課長 高橋浩二)
美々津港 美々津地区 小型船だまり整備事業 宮崎県	その他	-	-	-	-	-	-	九州地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 濱口信彦)

【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				
堺市臨海・中心部 地域 堺市・都市再生機 構	10年 継続中	27	52	46	1.1	・臨海部は産業構造等の転換により工場跡地等の発生に伴う活力低下が著しく、国際競争力の強化に向けて先端産業の立地による産業活性化や防災性の向上等が必要。大和川左岸地区は、高速道路と高規格堤防の整備が計画されており、広域的基盤整備と併せて市街地整備が必要。 ・大規模土地利用転換に併せて、先行的に道路整備等を実施し、早期の都市拠点形成等が進んでいる。	・臨海部においては、平成20年に整備計画を変更し、産業立地や広域防災拠点、商業アミューズメント施設等の都市拠点の形成が図られていることや、高速道路供用に伴う交通需要に対応するため、引き続き、事業推進が必要。 ・高速道路供用予定に併せて完了を目指して事業推進を図っていく。 ・事業実施にあたっては、資材の選定等についてコスト削減を図っている。	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 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等が必要。 ・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 横浜市・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が発生している地域であり、都市拠点の形成に向けて、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盤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				
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 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N1関連街路(街路) 都市再生機構	再々評価	17	103	【内訳】 走行時間短縮便益：102億円 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：1,700～8,600台/日	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	【内訳】 域内便益：18,017億円 域外便益：203億円 【主な根拠】 事業区域及び周辺500mの地価上昇	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	
国際文化公園都市 茨木真面丘陵線他9路線(区画) 都市再生機構	再々評価	190	2,794	【内訳】 走行時間短縮便益：2,676億円 走行費用減少便益：127億円 交通事故減少便益：▲8.8億円 【主な根拠】 計画交通量：11,700台/日	318	8.8	住宅地事業・施設整備の進捗状況等	・当該路線は、当該地域における交通基盤の骨格を形成する重要な施設であり、良好な住宅及び宅地の供給促進に寄与。 ・平成24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。 ・但し、中部エリアおよび東部エリアについては、今後行われる本事業の計画見直しにあわせて見直しを実施。	見直し継続	土地・水資源局 土地政策課 (課長 大野 雄一)

和泉中央丘陵										
東部E2-6工区 他道路 (基盤) 都市再生機構	再々評価	101					住宅地事業・施設整備の 進捗状況等	<ul style="list-style-type: none"> 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24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	土地・水資源 局 土地政策課 (課長 大野 雄一)
東部E1-4工区 地下水道 (基盤) 都市再生機構	再々評価	6	6,497	【内訳】 域内便益：1,993億円 域外便益：4,504億円	2,295	2.8	住宅地事業・施設整備の 進捗状況等	<ul style="list-style-type: none"> 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24年度までに完成予定。 	継続	
東部E1-3街 区他多目的広場 (基盤) 都市再生機構	10年継続 中	116		【主な根拠】 事業区域及び周辺500mの地価 上昇			住宅地事業・施設整備の 進捗状況等	<ul style="list-style-type: none"> 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24年度までに完成予定。 	継続	

本資料は、国土交通省ホームページで公表されている評価結果を複写したものである。