

平成13年度～平成14年度政策レビューテーマ一覧  
(評価書の要旨・措置状況報告票)

ダム事業 - 地域に与える様々な効果と影響の検証 -

都市圏の交通渋滞対策 - 都市再生のための道路整備 -

都心居住の推進 - 良好な居住環境の形成 -

空港整備 - 国内航空ネットワークの充実 -

国際ハブ港湾のあり方 - グローバル化時代へ向けて -

総合保養地域の整備 - リゾート法の今日的考察 -

低公害車の開発・普及 - 自動車税のグリーン化等による取り組み -

道路交通の安全施策 - 幹線道路の事故多発地点対策及び自動車の安全対策等

-

貨物自動車運送のあり方 - いわゆる物流二法施行後の事業のあり方の検証 -

内航海運のあり方 - 内航海運暫定措置事業の今後の進め方 -

河川環境改善のための水利調整 - 取水による水無川の改善 -

(評価書の要旨)

テーマ名	ダム事業 - 地域に与える様々な効果と影響の検証 -	担当部局	河川局
評価の目的、必要性	ダム事業については、自然環境、地域社会等への影響が広範囲に及ぶことから、様々な議論がなされている。このため、ダムが地域に与える様々な効果と影響について、ダムの洪水調節及び水の補給による洪水及び渇水被害の軽減、回避等の効果、周辺環境への影響等について総合的に評価することを目的とする。		
対象政策	国土交通省が所管している治水目的を含むダム事業（建設及び管理）等		
政策の目的	洪水等による災害の発生の防止、河川の適正な利用、流水の正常な機能の維持、河川環境の整備と保全という河川法第一条に掲げられた目的を達成すること。		
評価の視点	<ul style="list-style-type: none"> <li>治水、利水、その他所期の目的に対しダム事業が効果を発揮し得たかどうか。</li> <li>事業の進め方も含め、地域社会や自然環境、水環境等への影響等の課題に対していかなる対応等がなされてきたか。</li> <li>近年の社会経済情勢の変化等を踏まえた、効率的、効果的に効果を発揮するためのダム事業の改善の方向性。</li> </ul>		
評価手法	<ul style="list-style-type: none"> <li>治水については、ダムの洪水調節実績、治水投資額及びその洪水被害軽減効果等をこれまでの記録をもとに定量化。</li> <li>利水については、ダム事業による開発水量や平年における水の貯留及び補給実績を整理するとともに、代表的な水系についてダムの効果を具体的に分析し評価。</li> <li>ダム事業が及ぼす影響については、ダム事業のフォローアップ等を通して得た記録等からその具体的な内容と対応について評価。</li> <li>ダム事業の実施上の課題については、これまでの取り組み事例をもとに評価。</li> </ul>		
評価結果	<p><b>1) ダムによる洪水被害軽減の効果</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>最近の 10 年間 (H3 ~ H12) に、管理中の直轄・公団・補助ダム (406 ダム) で約 4 千回に及ぶ洪水調節を実施。</li> <li>管理中の直轄・公団ダム (93 ダム) の治水投資額は、約 3.7 兆円。これらのダムによる洪水被害軽減効果は、最近の 15 年間 (S62 ~ H13) だけでも約 4.2 兆円。(平成 13 年度価格)</li> <li>ダムによる洪水調節により下流河川の水位が下がることで、沿川の水防活動の負担を軽減。</li> </ul> <p><b>2) ダムによる安定的な水供給の確保の効果</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ダムにより、新たな都市用水として約 166 億 m<sup>3</sup> / 年を開発 (都市用水全体の 55%)</li> <li>管理中の直轄・公団ダム (81 ダム) により、1 年間に約 90 億 m<sup>3</sup> の水をダムに貯留、約 74 億 m<sup>3</sup> の水をダムから補給 (平成 9 年実績)</li> </ul> <p>事例) 東京オリンピック渇水時 (S39) には 513 日の給水制限。当時と同程度の少雨であった平成 8 年の首都圏の渇水では、新たに 5 つのダムが完成し、給水制限日数が 41 日と当時と比べ大幅に減少。</p> <p>平成 8 年渇水でダムからの補給がない場合、利根川で約 60km の無水区間が最大約 20 日間継続したものと推定。</p> <p>地盤沈下の著しい地域で、地下水から河川表流水への転換を図り、地盤沈下の抑制に寄与。</p> <p><b>3) ダム事業が及ぼす影響と対応</b></p> <p><b>地域社会への影響</b> (課題)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ダム建設による水没の発生に伴う集落の消失・縮小、地域の分断。</li> <li>高齢化、過疎化の進行、産業の衰退等の課題が、ダム事業を契機として顕在化。</li> </ul>		

(対応)

- ・ 水源地域整備事業による水没者の生活再建の支援、水源地域の影響緩和、活性化。
- ・ 水源地域対策基金を活用した、よりきめ細かな生活再建対策の実施。
- ・ ダムを活かした自立的持続的な活性化を図るための水源地域ビジョンの策定。
- ・ 地域住民が主体となった地域運営を支えるための取り組み。

#### 自然環境への影響

(課題)

- ・ ダム貯水池の出現、原石山の確保、道路の付け替え等大規模な地形の改変。
- ・ 昭和 47 年の環境アセスに関する閣議了解以前のダムでは、環境に対する配慮が現在の水準から見て十分ではなかった例も多い。

(対応)

- ・ 近年では、環境影響評価、保全措置等の環境保全の取り組みが定着。
- ・ 事業実施段階における計画の柔軟な見直し等により環境影響を回避、低減。

#### 水環境への影響

(課題)

- ・ 貯水池の富栄養化、濁水の長期化、冷水等の放流、流況の変動の喪失、平常時の河川流量の減少。

(対応)

- ・ 曝気装置、分画フェンス、選択取水設備、排砂バイパス、ダムの弾力的管理によるフラッシュ放流、新設ダムに維持流量確保のための容量等の確保等。

#### 堆砂の影響

(課題)

- ・ ダム堆砂の進捗は、計画で見込んだものに対し約 9 割で、計画の範囲内。
- ・ 総貯水容量に対する実績堆砂量の割合は全国平均で約 5%(国土交通省所管ダム)。
- ・ 一部のダムにおける堆砂の著しい進行による貯水機能の低下。
- ・ 堆砂等による下流河川の河床低下や一部の区間における河床材料の変化等。

(対応)

- ・ 100 年間の堆砂を見込んだ容量の確保。
- ・ 貯砂ダム、バイパストンネル、排砂ゲートの整備、樹林帯整備等の実施。
- ・ 堆砂対策についての技術の開発。
- ・ 総合土砂管理に向けた水系一貫のモニタリングとそれに基づく対策の検討・実施。

### 4) ダム事業の実施上の課題

#### 事業評価の客観性、事業の決定・見直しプロセスの透明性

(課題)

- ・ 事業計画を策定する際に十分な説明がないまま決定しているとの意見。
- ・ 事業の見直しシステムが必要との指摘。

(対応)

- ・ 平成 7 年度から他事業に先駆け、ダム等事業審議委員会を設置し事業評価を実施。
- ・ 平成 10 年度以降は事業評価制度を導入。延べ 454 のダム事業において再評価を実施。(84 ダム中止)
- ・ 平成 9 年度に河川法改正。関係住民、学識経験者、地方公共団体の長の意見を反映する手続を導入。

#### ダム事業の長期化・コストの増大

(課題)

- ・ 地域住民の合意形成に時間を要すること等により、ダム事業が長期化。
- ・ 事業の長期化等により、事業効果の発現が遅れたり、コストが増大。
- ・ 社会経済情勢の変化に伴う水需要予測の見直し等、事業を取り巻く諸条件が変化。

(対応)

- ・ 地域住民等の合意形成に向けて丁寧できめ細かな対応を実施。

	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 事業のコスト管理・工程管理の強化、コスト縮減のための技術開発等の推進。</li> <li>・ 利水者等の事業からの撤退時における費用負担の明確化の検討。</li> </ul> <p><u>アカウンタビリティ（説明責任）の向上</u>  （課題）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ ダム事業に関する正確で理解しやすい情報の提供とその共有。</li> <li>・ 例えば、森林がダムの有する機能を代替し得るという誤解が広まっている。</li> </ul> <p>（対応）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ ダム事業の必要性和効果、代替案との比較、自然環境への影響及びその回避・低減のための対策等に関する、正確で理解しやすい情報の提供。</li> <li>・ ダムの運用、管理に関する情報を常日頃から、わかりやすく提供。</li> <li>・ 洪水や濁水が国民生活や社会経済活動及ぼす影響やその深刻さについて、国民が実感できるような情報の提供・共有。</li> </ul>
<p>政策への反映 の方向</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 治水の段階的な目標に対して、最大の効果を発揮する効率的な操作ルールの設定や既存ダム群の機能の最適化を図る容量再編等、既存施設の徹底した活用。</li> <li>・ 少雨化傾向に対応した利水安全度と費用負担のあり方について検討。</li> <li>・ 地球温暖化等による気象、降雨特性の変化が治水・利水に与える影響の把握に向けての取り組み。</li> <li>・ フォローアップ制度の成果を活用し、環境への影響の予測・評価手法、環境保全措置等のノウハウ、データを集約、共有し、フィードバックする仕組みを構築。</li> <li>・ 河川整備計画を策定する段階において、環境面の分析結果や環境への配慮を計画に反映。</li> <li>・ 事業のコスト管理・工程管理の強化、コスト縮減のための技術開発等の推進。</li> <li>・ 利水者等の事業からの撤退時における費用負担の明確化の検討。</li> <li>・ 洪水や濁水が国民生活や社会経済活動及ぼす影響やその深刻さについて、国民が実感できるような情報の提供・共有。</li> </ul>
<p>第三者の知見 活用</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 有識者等からなる「ダム事業のプログラム評価に関する検討委員会」を計5回開催し、意見を聴取した。（議事概要は国土交通省ホームページに掲載）</li> </ul> <p>（委員） 五十音順 敬称略 委員長</p> <p>奥野 信宏（名古屋大学副総長、大学院経済学研究科 教授）  来生 新（横浜国立大学大学院国際社会科学研究科 教授）  谷田 一三（大阪府立大学総合科学部 教授）  辻本 哲郎（名古屋大学大学院工学研究科 教授）  中川 博次（立命館大学理工学部 教授）  中村 浩志（信州大学教育学部生態学研究室 教授）  藤吉 洋一郎（NHK解説委員、大妻女子大学文学部教授）  宮村 忠（関東学院大学工学部 教授）</p> <p>（委員会開催状況）</p> <p>平成14年6月28日 第1回 検討委員会  平成14年9月19日 第2回 検討委員会  平成14年11月14日 第3回 検討委員会  平成15年1月8日 第4回 検討委員会  平成15年3月14日 第5回 検討委員会</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 評価書（案）について、平成15年1月27日から15日間、意見募集を行い、総件数85件（27名）の意見を頂き、評価書作成にあたり参考とした。（意見内容についても国土交通省ホームページに掲載。）</li> <li>・ 評価書の作成にあたり、国土交通省政策評価会から意見を聴取（議事概要及び議事録は国土交通省ホームページに掲載。）</li> </ul>
<p>実施時期</p>	<p>平成13年度～平成14年度</p>

(評価書の要旨)

テーマ名	都市圏の交通渋滞対策 - 都市再生のための道路整備 -	担当部局	道路局
評価の目的、必要性	都市圏の交通渋滞は、日本全国で年間約38.1億時間の時間損失を発生しており、道路利用者に対する調査でも約6割の人が不満と感じている。本評価書においては、その必要性、有効性及び効率性について総合的に評価を実施し、より効率的、効果的な交通渋滞対策の推進に資するとともに、国民に対する説明責任を果たすことを目的として評価を実施している。		
対象政策	国土交通省の所管する交通渋滞対策に資する施策を対象とする。		
政策の目的	都市圏の交通渋滞を緩和・解消することを目的とする。		
評価の視点	政策全体、 主要な関連施策、 代表的な個別事業について、それぞれ以下の観点からの評価を実施。		
	評価の対象	評価の観点	
	政策全体	政策の対象となる渋滞の現状及び道路利用者のニーズからみた政策の必要性について評価 ( <b>政策全体の必要性の評価</b> ) アウトカム指標「主要渋滞ポイント数」を用いて、都市圏の渋滞対策の成果の一部について評価 ( <b>政策全体の有効性の評価</b> )	
	関連施策	施策の体系を明らかにした上で、主要な施策について、以下を実施 施策の必要性について評価 ( <b>施策の必要性の評価</b> ) 当該施策の有効性を確保するための条件について整理 ( <b>施策の有効性の確認</b> )	
	個別事業	主要な施策に係る代表的な個別事業を抽出し、以下について確認 上記で確認した必要性に基づき実施される事業であるか ( <b>事業の必要性の評価</b> ) 都市圏の渋滞対策に資する効果は適切に発揮されているか ( <b>事業の有効性の評価</b> ) 当該事業は効率的に実施されているか ( <b>事業の効率性の評価</b> )	
評価手法	評価の視点のそれぞれについて、以下の手法により評価を実施。		
	評価の対象	評価の手法	
	政策全体	政策全体の必要性について、全国または都道府県ごとの渋滞状況の把握・分析に加え、道路利用者のニーズに基づき必要性を評価 アウトカム指標「主要渋滞ポイント数」に関する調査に基づき有効性を評価	
	関連施策	施策の必要性について、区間毎の渋滞量等の渋滞状況の詳細なデータに基づく分析により評価 当該施策の有効性を確保するための条件について整理	
	個別事業	事業の必要性、有効性、効率性について区間毎の渋滞量等の渋滞状況の詳細なデータに基づく分析により評価	
評価結果	評価の視点のそれぞれについて、以下の評価結果を得た。		
	評価の対象	評価の結果	
	政策全体	政策全体の必要性について、渋滞により、我が国において年間約38.1億時間の時間損失をもたらしていること等、渋滞の現状を明らかにした上で、道路利用者のおよそ6割が渋滞に対し不満を持っていること等、渋滞対策に対する利用者のニーズの大きさについて明らかにすることで、都市圏の渋滞対策の必要性について明らかにした。 アウトカム指標「主要渋滞ポイント数」を用いて、平成9年度現在で3,200箇所存在した主要渋滞ポイントの緩和、解消数が、平成14年度末までに約1,000箇所(H13年度末時点での見込み値)に達することを確認し、主要渋滞ポイントに係る都市圏の交通渋滞対策については、十分な有効性を担保できていることを確認。	

	<p>関連施策</p>	<p><b>施策の必要性の評価</b>          渋滞状況を表す詳細なデータを用いた分析により、主要な施策の必要性について以下のとおり確認した。</p> <p><b>&lt;ボトルネック対策&gt;</b>          道路ネットワークのごく一部に集中している渋滞に関し、原因となっているボトルネック箇所を特定して集中的な投資を行うボトルネック対策の必要性を確認した。</p> <p><b>&lt;道路ネットワーク整備&gt;</b>          環状道路をはじめとする都市圏の道路ネットワークを整備することは、道路ネットワークの完成度がアンバランスである場合の慢性的な交通渋滞の緩和、解消のため必要であることを確認した。</p> <p><b>&lt;TDM（交通需要マネジメント）施策&gt;</b>          特定時間等に集中する交通等に関し、交通容量拡大策に加え、道路の「利用の仕方の工夫」と「適切な利用の誘導」によって円滑な交通流を実現するTDM（交通需要マネジメント）施策が必要であることを確認した。</p> <p><b>当該施策の有効性を確保するための条件について確認</b>          施策の当該施策の有効性を確保するための条件について定性的に確認した。</p> <p><b>&lt;ボトルネック対策&gt;</b>          ボトルネック対策が有効であるためには、対象区間の前後と比較して、対象区間の交通容量が低く、渋滞が集中していることを確認し、交通容量低減の原因を分析した上、その原因に対応した適切な対策をとることが必要であることについて確認。</p> <p><b>&lt;道路ネットワーク整備&gt;</b>          道路ネットワーク整備が有効であるためには、都市圏の道路ネットワークがアンバランスであり、結果として一部の路線に交通が集中することで慢性的な渋滞が発生しており、当該事業によってそれらの交通が適切にバイパスされることが必要であることを確認。</p> <p><b>&lt;TDM施策&gt;</b>          TDM施策が有効性を発揮するためには、的確な原因の把握、適切な手段の選択、効果の測定、分析及び結果の反映が重要となることについて確認。</p>
	<p>個別事業</p>	<p>渋滞状況を表す詳細なデータを用いた分析により、主要施策に係る代表事業の必要性、有効性、効率性について以下のとおり確認した。</p> <p><b>&lt;交差点に係るボトルネック対策&gt;</b>  <b>（事業の必要性）</b>          交差点をボトルネックとして渋滞が発生している箇所における交差点改良事業について、実際の旅行速度データ等を用いてボトルネックを明らかにすることで、その必要性について確認した。</p> <p><b>（事業の有効性）</b>          事業実施前後の実際の旅行速度データ等を用いて、事業実施により、当該ボトルネックに起因する渋滞が解消され、ボトルネック対策の有効性が確保されるための条件に合致する事業であり、実際に渋滞対策に有効であったことを確認した。</p> <p><b>（事業の効率性）</b>          事業実施前後の旅行速度データ等を用いて、当該事業による時間短縮便益のみを用いた費用便益分析を実施した結果、1を大きく上回り、効率的な事業であったことを確認した。</p>

		<p><b>&lt; 踏切道に係るボトルネック対策 &gt;</b></p> <p><b>(事業の必要性)</b>  多数の踏切道がボトルネックとなり発生している渋滞の解消等を目的とした連続立体交差事業について、踏切道の存在による慢性的な渋滞について、定性的に確認し、都市圏の渋滞対策の観点からの必要性について確認した。</p> <p><b>(事業の有効性)</b>  事業実施の結果、ボトルネックであるそれらの踏切道が解消され、踏切道に起因する時間損失が解消され、ボトルネック対策の有効性が確保されるための条件に合致する事業であり、実際に渋滞対策に有効であったことを確認した。</p> <p><b>(事業の効率性)</b>  事業実施前後の観測データ等を用いて、当該事業による時間短縮便益のみを用いた費用便益分析を実施した結果、1を大きく上回ることを確認し、都市圏の渋滞対策の観点のみによっても効率的な事業であったことを確認した。</p> <hr/> <p><b>&lt; 道路ネットワーク整備 &gt;</b></p> <p><b>(事業の必要性)</b>  隣接地区を結ぶネットワークの渋滞の解消等を目的としたバイパス事業について、旅行速度データ等に基づき現道の渋滞状況を明らかにし、都市圏の渋滞対策の観点からの必要性について確認した。</p> <p><b>(事業の有効性)</b>  事業実施前後の旅行速度データ等を用いて、事業実施の結果、道路ネットワークが改善され、現道の渋滞が緩和していることを確認し、道路ネットワーク整備の有効性が確保されるための条件に合致する事業であり、実際に渋滞対策に有効であったことを確認した。</p> <p><b>(事業の効率性)</b>  事業実施前後の旅行速度データ等を用いて、本事業による時間短縮便益のみを用いた費用便益分析を実施した結果、1を大きく上回ることを確認し、都市圏の渋滞対策の観点からの効率性について確認した。</p> <hr/> <p><b>&lt; TDM施策 &gt;</b></p> <p><b>(施策の必要性)</b>  通勤時間帯に集中する交通による慢性的な渋滞の緩和を目的とした並行高速道路のロードプライシング施策について、都市圏の渋滞対策の観点からの必要性について定性的に確認した。</p> <p><b>(施策の有効性)</b>  事業実施前後の旅行速度データ等を用いて、施策実施の結果、並行高速道路の適切な利用が誘導され、通勤時間帯への交通集中が緩和し、現道の通勤時間帯の旅行速度が改善され、TDM施策の有効性が確保されるための条件に合致する事業であり、実際に渋滞対策に有効であったことを確認した。</p> <p><b>(施策の効率性)</b>  事業実施前後の交通量データ等により、本施策の実施により、実験期間中の通勤時の交通量は倍増したことを明らかにし、本施策の効率性について確認した。</p>
--	--	--

	<p>道路・街路事業に係る、都市圏の交通渋滞対策に係る政策及びそれに関連する施策、事業は極めて広範にわたり、本評価においては、主要な施策及び代表事業を抽出して評価を実施している。</p> <p>本評価の実施により、都市圏の交通渋滞対策全体の必要性等について確認ができたと同時に、関連する主要な施策の必要性及び効果発揮の条件を確認した。また、主要な施策に関する個別の事業について、詳細な渋滞状況を表すデータ等を用いた評価を実施することで、当該施策が目的としている効果が発揮されていることを確認することが可能となった。</p> <p>しかしながら、道路・街路事業に係る、都市圏の交通渋滞対策に係る政策及びそれに関連する施策、事業は極めて広範にわたり、それら全ての施策、事業に関し、旅行速度データをはじめとする、渋滞対策の評価に必要なデータを取得することが困難であったため、本プログラム評価においては、そのうち一部しか評価の対象とすることができなかった。</p> <p>また、ボトルネック対策、道路ネットワーク整備、TDMそれぞれの施策の必要性、有効性については確認することができたが、それらの施策を組合せ、都市圏全体に対する面的な観点から、総合的な渋滞対策として実施することが必要であることが明らかになった。</p> <p>今後の課題としては、より多くの施策、事業を対象としてこれらの評価をより有効に実施するため、必要なデータを収集するとともに、都市圏全体の渋滞対策について、面的な観点から総合的な施策、事業の展開を進めることが必要である。</p>
<p>政策への反映の方向</p>	<p>上記の課題に対応するため、道路行政においては、以下の施策について、より一層の推進を図ることとした。</p> <p>&lt; 必要なデータ収集体制の確立 &gt;</p> <p>従来の渋滞に関するデータは、ボトルネック区間の渋滞長、通過時間等であったが、今後は周辺道路を含めた面的な渋滞状況の把握が可能なデータ収集体制が必要である。</p> <p>このため、平成13年度より、プローブカー等を用いた詳細な渋滞状況データを、より頻繁に取得する体制を整えているところであり、平成14年度以降は、全国の渋滞状況について、少なくとも毎年度測定し、道路行政のマネジメントに用いることとしている。</p> <p>&lt; 都市圏交通円滑化総合対策の推進 &gt;</p> <p>都市圏全体の渋滞対策について、面的な観点から総合的な施策、事業の展開を推進するため、警察庁及び建設省（当時）は、平成10年度から、都市圏の安全かつ円滑な交通を確保するための総合的かつ計画的な対策を推進することとし、「都市圏交通円滑化総合対策実施要綱」を関係機関に通知し、都市圏交通円滑化総合対策を推進している。都市圏交通円滑化総合対策とは、通勤圏などのエリアを対象に、交通容量拡大策に加え、交通需要マネジメント及びマルチモーダル施策を組み合わせた「都市圏交通円滑化総合計画」を関係機関、自治体の他、企業、市民等の参画を得て共同で策定し、これを推進することにより、都市圏の交通渋滞の解消・緩和、都市交通サービス向上等を図るものである。</p> <p>「都市圏交通円滑化総合計画」については、平成11年12月に2箇所、平成12年4月に5箇所、平成13年10月に5箇所についてそれぞれ交通円滑化総合対策実施都市圏として指定しており、今後とも、より一層推進してゆく所存である。</p>
<p>第三者の知見活用</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・学識経験者よりなる道路事業評価手法検討委員会（委員長：森地茂東京大学教授）委員（森地茂委員長他2名）に対し、意見聴取。</li> <li>・評価書の作成にあたり、国土交通省政策評価会から意見を聴取（議事概要及び議事録は国土交通省ホームページに掲載）。</li> </ul>
<p>実施時期</p>	<p>平成13年度～平成14年度</p>

( 評価書の要旨 )

テーマ名	都心居住の推進 - 良好な居住環境の形成 -	担当部局	住宅局、国土計画局、 都市・地域整備局
評価の目的、 必要性	特にバブル経済期において「都心からの人口流出」が急激に進み、「都心居住施策」の実施が緊急に求められた状況が、バブル崩壊による地価下落等に起因する人口の都心回帰に見られるように大きく変化しつつあることから、都心居住の今日的な必要性を実証的に検証するものである。		
対象政策	「大都市地域における住宅及び住宅地の供給の促進に関する特別措置法」(大都市法)に基づく供給基本方針、同方針に定められた供給目標を達成するための関連施策(「都市計画・建築規制」、「居住環境整備事業」、「公的主体による住宅供給事業」)等のうち都心の地域に係るものを一括して評価の対象にする。		
政策の目的	低下している都心部の居住機能の向上を総合的に推進することにより、大都市圏において、通勤混雑緩和や通勤時間短縮による外部不経済の是正を図ること等、地方都市において、依然として人口の空洞化が止まらない中心市街地の活性化を図ること等、各地域コミュニティにおいて、バランスの取れた世帯構成の実現を図ること等を目的としている。		
評価の視点	以下の視点から、都心居住の推進について総合的に評価した。 ・「都心居住の推進」の今日的必要性(政策の目的)はあるのか。 ・大都市法に基づく供給基本方針上の目標とその達成状況。 ・都心における住宅供給の効果(通勤時間、鉄道混雑率、住宅取得価格等の変化)。 ・供給基本方針において住宅供給目標達成のための主要施策として位置付けられたもの(「都市計画・建築規制」、「居住環境整備事業」、「公的主体による住宅供給事業」)が、実際の都心における住宅供給にどのように寄与したのか。		
評価手法	以下の手順・手法により評価を実施した。 ・平成7年の大都市法改正時の他公表資料や各種文献等により、「都心居住の推進」の目的や背景、措置内容等を整理した。 ・各種統計調査やアンケート調査により都心居住に関連する指標について整理・分析を行い、都心居住の今日的必要性とその実現のための課題を明確にした。 ・明確化した都心居住を実現するための課題から「都心居住施策」に位置付けることのできる施策の整理・分類を行った。 ・「都心居住施策」に整理・分類したもののうち、本プログラム評価においてその政策効果を検証する3つの主要施策を特定した。 ・特定した3つの主要施策が、実際の都心における住宅供給等にどのように寄与したのか整理・分析した。 ・上記の実施過程においては、有識者等からなる「都心居住施策検討委員会」を計3回開催し、専門的知見からの意見聴取を行い評価に反映させた。		
評価結果	以下のとおり、評価結果を得た。 都心居住の推進には「政策の目的」に記載したような今日的必要性のあることが確認された。 大都市法に基づく供給基本方針上の住宅供給目標(「三大都市圏の都心部に係る区域における平成8年度年から17年度まで(10年間)の住宅供給目標量100万戸)の達成状況は、都心部以外の地域での住宅供給が伸び悩みを見せているのに対して堅調に推移していることが確認された。 都心における住宅供給の効果として、通勤・通学時間が1時間未満の都心就業者の割合が増加していること、鉄道混雑率が低下していること、マンションの年収倍率が低下していることが考えられるが、こうした変化には、鉄道政策等の他の政策効果や地価下落等の外部要因が複雑に絡んでおり、その定量的な分析は今後の課題である。		

	<p>「都市計画・建築規制」については、都心居住問題が顕著になって以降、その解決を視野においた制度が順次講じられ、各地方公共団体において、地権者等の意向を踏まえて必要に応じその活用が図られており、これらの制度が適用された地区においては住宅供給が活発化している。</p> <p>「居住環境整備事業」については、大都市法に基づき、重点供給地域と定められたエリアを中心に積極的に施行され、その施行地区内における住宅供給に大きく寄与している。</p> <p>「公的主体による住宅供給」については、採算性が低いため民間では供給困難なファミリー向けの良質な賃貸住宅を、公営住宅や公団賃貸住宅として補完的に供給を行うことで、バランスの取れた世帯構成による地域コミュニティの実現に貢献している。</p>
<p>政策への反映の方向</p>	<p>都心部には良好な住宅地への再生が可能な低未利用地、密集市街地が相当量存在。このため、敷地の共同化等による土地の有効・高度利用と関連公共施設等の整備により、魅力ある複合市街地・良好な住宅地への再生を進め、都心部における住宅供給を促進する必要がある。</p> <p>一定程度確立された容積率の緩和等による都心型住宅供給の誘導措置について、その制度の実施権限を委ねられた地方公共団体における活用の促進を図る。</p> <p>都市基盤整備等を行う独立行政法人都市再生機構を積極的に活用し、民間における住宅供給の潜在能力を最大限引き出す。</p> <p>密集市街地の良好な居住環境の場への再生を図るため、柔軟な権利変換手法により公共施設及び防災施設建築物を整備する等の法改正を行う。</p> <p>都心部では、ファミリー向け賃貸住宅等が不足しているため、バランスのとれたコミュニティの形成が困難となり、社会の安定性や活気を阻害している。このため、民間による企業的な経営の成り立つファミリー向け賃貸住宅の供給を促進する公的支援が必要。</p> <p>都市基盤整備公団及び新設される独立行政法人都市再生機構が行う「民間供給支援型賃貸住宅制度」の推進を図る。</p> <p>既存ストックの有効活用の観点からのファミリー向け賃貸住宅等の供給促進策の構築が必要。</p> <p>オフィスビル等の転用による住宅供給について規制面、技術面、財政面等からの支援を行う。</p> <p>高齢者世帯等の持家住宅ストックを円滑に流動化する仕組みを構築する。</p>
<p>第三者の知見活用</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・評価書の作成にあたり、国土交通省政策評価会から意見を聴取（議事概要及び議事録は国土交通省ホームページに掲載。）</li> <li>・有識者等からなる「都心居住施策検討委員会」を計3回開催し、意見を聴取しプログラム評価書に反映。また評価結果に対しても意見を聴取し、その内容を資料として同評価書に添付。 <ul style="list-style-type: none"> <li>&lt; 都心居住施策検討委員会の委員 &gt;</li> <li>浅見 泰司 東京大学空間情報科学研究センター教授</li> <li>中井 検裕 東京工業大学大学院社会理工学研究科教授</li> <li>青木 成樹 (株)価値総合研究所開発調査事業部兼戦略調査室主任研究員</li> <li>遠藤 薫 都市基盤整備公団土地有効利用事業本部業務第三部整備計画課長</li> <li>瀧本 裕之 東京都住宅局地域住宅部計画課長</li> <li>宿本 尚吾 さいたま市建設部参事</li> </ul> </li> <li>・評価書の作成にあたり、国土交通省政策評価会から意見を聴取（議事概要及び議事録は国土交通省ホームページに掲載。）</li> </ul>
<p>実施時期</p>	<p>平成13年度～平成14年度</p>

(評価書の要旨)

テーマ名	空港整備 - 国内航空ネットワークの充実 -	担当部局	航空局
評価の目的、必要性	空港整備は、昭和 42 年の第 1 次空港整備五箇年計画から現在に至るまで、航空需要の増大を背景として、輸送力を確保することを基本としつつ進められ、今日大きく進展した。一方、航空輸送需要はなお増大すると見込まれ、利用者のニーズも多様化している。また、首都圏においては、増便や航空会社の競争促進等に関し、羽田空港の容量制約がボトルネックとなっている状況にある。 このような点を踏まえ、一般空港の整備について、これまでの施策による国内航空ネットワークの充実等の効果を検証し、今後の施策のあり方について検討する必要がある。		
対象政策	これまでの空港整備五（七）箇年計画に基づき国内航空ネットワークを充実させるために実施された、滑走路新設・延長事業の施策を対象とする。		
政策の目的	増加する航空輸送需要に対応し、国内航空ネットワークの充実を図るため、以下の実現を主な目標としている。 需要に対応した輸送力の確保 旅客輸送に対応した利便性の確保 安全・確実な運航の確保		
評価の視点	特に、航空利用者の観点に立って、航空輸送サービスに対するニーズ、空港施設の利用に対するニーズから次の評価視点を設定した。 どこへでも行けるか（どこからでも行けるか） 早く行けるか いつでも行けるか、確実にできるか		
評価手法	評価の視点を踏まえ、政策目標に応じた成果の状況がわかり、かつ国民が理解しやすい評価指標を設定し、当該指標の過去から現在までの推移を分析することにより、空港の整備による効果を評価した。  主な評価指標 ・ 最寄空港まで一定時間で行くことができる人口割合（1 時間又は 2 時間圏域） ・ 航空路線数 ・ ネットワーク構造 ・ 航空機のジェット化に対応した路線数、空港数 ・ 予約が取りづらい（年間ロードファクター 80%以上）路線数 ・ 羽田空港における処理容量 ・ 空港別就航率 ・ 多頻度路線数 ・ 冬季における欠航率 ・ ジェット化対応による時間短縮効果 ・ 日帰り可能な路線の割合 ・ 離島空港数		
評価結果	各評価指標について分析を行うことにより得られた結果は、次のとおり。 ネットワークの拡大 これまでの空港整備はネットワークの拡大に大きく貢献 最寄空港まで一定時間で行くことができる人口割合は、1 時間圏域で昭和 35 年の 58%から平成 10 年の 76%へ、2 時間圏域で同 84%から 97%に至っており、多くの国民が航空輸送サービスを利用することが可能となった。		

	<p>航空路線数は昭和 50 年の 140 から平成 11 年の 301 へ大きく増加し、国内航空ネットワークは、羽田空港と伊丹空港を中心とした二眼レフ構造から、羽田空港を中心としつつも、主要地域拠点空港（新千歳、福岡、那覇）などが新たにネットワークの核に加わり、多極構造へ拡大した。</p> <p>主要地域拠点空港の路線数の増加は著しく、将来にわたって拠点性を発揮しうるよう検討が必要である。</p> <p>小型機を利用した地方都市間を結ぶ地域航空ネットワークの成長が著しい。</p> <p>ネットワークの輸送力とスピード</p> <p>就航機材のジェット化・大型化は確実に進展、高ロードファクター路線も解消</p> <p>就航機材のジェット化路線割合は昭和 55 年の 45%から平成 11 年には 73%へ進展し、大型ジェット機が就航可能な空港数は昭和 45 年の 5 空港から平成 12 年には 32 空港に増加した。</p> <p>予約が取りづらい（年間ロードファクター80%以上）路線数は、昭和 55 年の 36 路線から平成 13 年では 0 となった。</p> <p>羽田空港の処理容量</p> <p>沖合展開事業により、処理容量の大幅な拡充が図られてきたものの、航空利用者の増大はそれを上回り、処理容量は限界に至っている</p> <p>羽田空港を出発、到着何れかで利用する旅客は全旅客数の 60%に至っており、羽田空港は国内航空ネットワークの中心として重要なものとなっている。</p> <p>羽田空港の処理容量の制約は、運航の多頻度化、路線開設、航空会社間の競争促進におけるボトルネックとなっている。</p> <p>ネットワークの确实性、利便性</p> <p>本土の空港を中心に安定的な運航が概ね確保されている。また、多頻度路線も増加し、利便性が増している</p> <p>一部の空港においては、就航率が低く、安定就航が確保できていない空港が存在している。</p> <p>特に、離島空港では、本土空港の就航率の平均（約 98%）を下回る空港が存在している。</p> <p>5 便 / 日以上が多頻度路線も昭和 50 年の 28 路線から、平成 13 年では 60 路線に達するなど、利便性が著しく向上している。</p> <p>一方、新たに整備した空港で、実績が予測値を大きく下回る空港が存在する。</p> <p>需要の小さな路線においては便数が少なく、大都市圏空港発の路線に比べ、地方空港発の路線では日帰りしにくいなどの状況にある。</p> <p>航空輸送サービスを楽しむ離島等も大きく増加したが、機材更新等への対応は今後とも必要である。</p>
<p>政策への反映の方向</p>	<p>今回の評価結果を踏まえ、以下の政策・施策を実施すべきである。</p> <p>羽田空港の処理容量の大幅な増加は、首都圏の経済社会活動を支え、都市としての魅力と国際競争力を高めるとともに、国内航空ネットワークの拡充を通じて我が国全体に大きな便益を及ぼすことになるため、喫緊の課題として再拡張事業を推進する。</p> <p>一般空港の整備は、事業実施中の空港を加えると、その配置的側面からの整備は概成したものと考えられ、今後の一般空港の整備は、従来の量的拡大のための整備から、就航率の向上、利便性の向上等のために、既存空港の十分な活用等による質的充実に重点を移す。</p> <p>小型機を利用した地域航空ネットワークの展開を促進し、利用者利便の一層の向上を図る。</p> <p>また、一般空港の整備プロセスにおいて、新たに次の政策・施策を導入すべきであ</p>

	<p>る。</p> <p>一般空港の滑走路新設・延長事業の新規採択については、長期計画における個別選定をとりやめ、国が空港整備の指針を明示し、整備主体において需要や必要性の十分な検証、空港計画の十分な吟味等を行って、真に必要なかつ有用なものに限定して事業化する。</p> <p>透明性向上の観点から、構想・計画段階におけるパブリック・インボルブメント等の手続きをルール化する。</p> <p>先般、航空局が明示した需要予測の精度向上について留意すべき事項を踏まえ、整備主体において必要性等の十分な検証等を実施する。また、活性化を図る観点からハード・ソフトの組合せによる施策を推進する。</p>
<p>第三者の知見活用</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・有識者からなる「空港整備の総合的・体系的評価に関する調査委員会」を設置し、その知見を得て評価を行った。</li> <li>（委員） <ul style="list-style-type: none"> <li>金本 良嗣 東京大学大学院経済学研究科教授（委員長）</li> <li>屋井 鉄雄 東京工業大学大学院理工学研究科教授</li> <li>森川 高行 名古屋大学大学院環境学研究科教授</li> <li>宮城 俊彦 岐阜大学地域科学部地域科学科教授</li> <li>他、関係行政機関</li> </ul> </li> <li>開催状況 平成 13 年 9 月～平成 15 年 2 月まで 4 回開催</li> <li>主な意見聴取内容については、評価書巻末の参考資料に記載</li> <li>・評価書作成にあたり、国土交通省政策評価会から意見聴取(議事概要及び議事録は国土交通省ホームページに掲載)</li> </ul>
<p>実施時期</p>	<p>平成 13 年度～平成 14 年度</p>

( 評価書の要旨 )

テーマ名	国際ハブ港湾のあり方 - グローバル化時代に向けて -	担当部局	港湾局、海事局
評価の目的、必要性	我が国経済の国際競争力に係る重要性に鑑み、国際競争の更なる激化の状況等に対応し、今後よりの確な政策展開を図る。		
対象政策	我が国コンテナ港湾の国際競争力の強化を図る ハード施策（大水深<-15m以上>国際海上コンテナターミナルの整備） ソフト施策（港湾諸手続の情報化、フルオープン化等）		
政策の目的	国際海上コンテナ輸送ネットワークにおける拠点の形成 国際的に遜色のない輸送サービスの実現		
評価の視点	グローバル化時代の到来に対応し、我が国の国際競争力の維持・強化のため立案された本政策の必要性と、構成する施策の業績や成果の達成度、またその有効性、効率性を評価。この際、政策形成後の状況も併せて考慮し、今後の政策展開への要所を把握。		
評価手法	必要性、施策の業績や成果の達成度については、統計等のデータ分析及び港湾利用者ヒアリングを実施。有効性及び効率性についてはシミュレーションによる数値分析を実施。また、一旦中間報告を作成し、パブリックコメントを募集し、意見を反映。		
評価結果	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 経済がグローバル化、特にアジア市場が急成長し、我が国国際コンテナ港湾の相対的地位が低下し、またコンテナ船の大型化が進展する状況下で、我が国の港湾が国際コンテナ輸送の基幹的ネットワークから外れ（フィーダーポート化）輸出入価格の高騰や国民経済負担の増加を招くといった事態の回避のための本政策の実施の結果、フィーダーポート化は抑制され、また輸送コストの削減等投資に十分見合った効果が得られたと評価。一方で、海外港湾経由比率の上昇等のフィーダーポート化の傾向は残っており完全阻止には至っていないこと、港湾の情報化について利用者はワンストップサービスがまだ実現していないと評価しているといった課題を確認。また、船舶の大型化とともに既存コンテナターミナルが一部陳腐化し利用度が低下しているといった状況も発生。</li> </ul>		
政策への反映の方向	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 政策形成後の更なる港湾間国際競争の激化の状況等も踏まえ、次のような観点から本政策を充実。 コンテナターミナルの経営の大規模化によるコスト競争力の強化 行政手続きのシングルウィンドウ化や民間の持つ港湾サービス情報との連携等、利用者本位のシステムづくり 企業が推進するサプライチェーンマネジメント構築の支援に対応するロジスティクスセンター機能等の充実。</li> <li>・ これらに係る先導的・実験的な取り組みとして「スーパー中枢港湾の育成」を図る。</li> <li>・ 既存ストック有効活用の観点から、陳腐化施設については改良による大型化への対応や他機能への利用転換を引き続き促進。</li> </ul>		
第三者の知見活用	有識者による「国際ハブ港湾のあり方」政策レビュー委員会を設置し、平成 13 年 12 月～平成 15 年 2 月まで 4 回開催。 (委員構成) 委員 長 森地 茂 東京大学大学院工学系研究科教授 委員 家田 仁 東京大学大学院工学系研究科教授		

	<p>委員 稲村 肇 東北大学大学院情報科学研究科教授</p> <p>委員 木村 琢磨 千葉大学法学部助教授</p> <p>委員 土屋 勲 (財)沿岸開発研究センター理事</p> <p>委員 土井 正幸 筑波大学社会工学系教授</p> <p>委員 松田 美幸 麻生総研ディレクター</p> <p>専門委員 井上 聡史 (財)国際港湾協会協力財団理事長</p> <p>専門委員 平野 祐司 (社)日本船主協会港湾物流委員長</p> <p>専門委員 川崎 芳一 (社)国際港湾貨物流通協会副会長</p> <p>専門委員 寺田 浩祐 (社)経済団体連合会輸送委員会企画部会委員</p> <p>専門委員 小池 博 (財)横浜港埠頭公社副理事長</p> <p>専門委員 野口 杉男 日本内港海運組合総連合会第一事業部長</p> <p>(主な意見)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 港湾の利用者の意見を聞いて評価に含めるべき。</li> <li>・ 評価の対象を明確化するため、政策形成時に遡って事前評価書を作成する方法が有効。</li> <li>・ 政策のボトルネックを探り、今後の改善ポイントを明確にすべき。</li> <li>・ 施策の達成度ばかりではなく、残された課題も明確にすべき。</li> <li>・ 刻々と変化する国際間競争の中での政策であり、政策形成当時の状況のみで評価を行うことに意味はなく、状況変化の中で対応してきた状況もなるべく評価すべき。</li> </ul> <p>施策の対象となった港湾の利用者(船社、荷主等)の意見をヒアリングし、その結果を評価書及び別添資料4にとりまとめ。</p> <p>平成15年1月～2月にパブリックコメントを実施し評価書に反映。</p> <p>評価書作成にあたり、国土交通省政策評価会から意見聴取(議事概要及び議事録は国土交通省ホームページに掲載)。</p>
実施時期	平成13年度～平成14年度

( 評価書の要旨 )

テーマ名	総合保養地域の整備 - リゾート法の今日的考察 -	担当部局	都市・地域整備局、総合政策局、観光部、港湾局
評価の目的、必要性	<p>法施行後の社会経済情勢の変化等により、特定施設の中には、経営上問題が生じた事例も見受けられ、また、基本構想に位置づけられた特定施設の整備進捗状況も一般に低いのが現状である。このように、総合保養地域整備を取り巻く状況が変化していることを踏まえ、</p> <p>これまでの総合保養地域整備に関する成果や課題を考察するとともに、今後の総合保養地域整備のあり方を再検討した。</p>		
対象政策	総合保養地域整備法（リゾート法）、同法に基づく基本方針、基本構想、各地域における具体的な取組		
政策の目的	<p>ゆとりある国民生活のための利便の増進</p> <p>総合保養地域及びその周辺の地域の振興</p>		
評価の視点	<p>地域や事例の考察により、総合保養地域に係る政策のあり方を総合的に評価</p> <p>地元の創意工夫により成果を上げている事例、問題が生じた事例の要因</p> <p>基本構想の基本方針への適合性（コンプライアンス評価）</p> <p>特定施設の整備状況（アウトプット評価）</p> <p>政策目標の達成状況（アウトカム評価）</p> <p>各地域における、特色づくり、来訪者の立場に立った取組、地域間交流の状況</p>		
評価手法	<p>以下の手法により評価</p> <p>地元の創意工夫により成果を上げている事例、問題が生じた事例（法の対象外の地域に存する事例を含む）に係るケーススタディ</p> <p>各地域の取組状況に係るヒアリング調査</p> <p>各地域に係る計数分析</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 特定施設の整備数、利用者、宿泊者、雇用者及び売上高の調査</li> <li>・ 当初見通しとの比較</li> <li>・ 時系列分析</li> <li>・ 全国の観光動向との比較</li> <li>・ 波及効果に係る調査</li> </ul>		
評価結果	<p>需要の見誤りにより巨大・豪華な投資が行われ、経営上問題が生じた事例が見られる。</p> <p>(事例) A スキーリゾートではホテル6棟のうち3棟がスイートルームのみの棟 特定施設の整備や利用、特定施設での雇用は当初見通しと比べバラツキはあるが一般に進んでいない。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 特定施設の整備進捗率（供用中＋整備中／合計） 56～5％ 平均23.8％（平成14年1月）</li> <li>・ 特定施設の利用者数の当初見通し比 134～5％ 平均42.8％（平成13年度）</li> <li>・ 特定施設の雇用者数の当初見通し比 86～4％ 平均21.8％（平成14年4月）</li> </ul> <p>体験講座の実施、年間を通じたイベント開催等様々な創意工夫をこらした取組が成果を上げている要因といえる。</p> <p>(事例) 滋賀県・マキノピクランドでは、地元雇用者による親切的対応や地元の農業従事者のアイデアも取り入れたニーズにあった事業の展開（果実狩り、自然観察</p>		

等)などにより、平成13年度は約10万人が利用(前年度の倍)。また、問題が生じた事例でも、その後後継企業等の経営努力により、経営は好転し、地域の振興に大きく貢献しているものも出てきている。

特定施設の利用者数や宿泊者数は全国の伸びを上回って推移している。

・特定施設の利用者数 平成13年度 101.7(全国93.2)  
(いずれも平成6年度=100)

バラツキあり:274.3~53.0

・特定施設の宿泊者数 平成13年度 136.0(全国89.1)  
(いずれも平成6年度=100)

特定施設の雇用者数や売上高が地域経済に対し一定の役割を果たしている地域もある。

・特定施設雇用者の特定地域従業者に対する割合

福井県:3.1%、北海道富良野・大雪:3.0%など(平成11年)

(注:全国の全就業者で約3%のものは電気機械製造業、金融保険業、公務である)

・特定施設売上高の特定地域小売業販売額に対する割合

沖縄県:12.4%、三重県:8.1%など(平成11年)

自然的特色や歴史・文化的特色を活かすことはもちろん、地域の関係者の積極的な取組により、地域の特色や魅力をさらに高めている地域もある。

(事例)

・若旦那会、若女将会などの後継者によるそぞろ歩きのできる温泉街づくり、情緒づくり活動(宮城県)

・地元のそば屋による手打ちそばの会の設立、「日本そば博覧会」の開催(栃木県)  
来訪者の立場に立ったサービスを提供するため、地域住民やNPOが活躍し、ソフト機能の充実が進みつつある。

(事例)

・体の不自由な方で単独での観光は困難な個人及びグループが観光する際に「ふらのガイドヘルプ」(ボランティア)が同行し、介助と観光案内を実施(北海道富良野)

・日光市では外国人旅行者に対する観光案内のためにボランティア通訳が対応(日光S G G倶楽部、栃木県)

政策への反映  
の方向

1)評価結果を真摯に受け止め、地に足のついた総合保養地域整備を展開

基本構想の見直し(基本方針、基本構想の見直し)

・現時点でのニーズを踏まえて、特定施設・重点整備地区・基本構想自体の廃止や削除も含めた再検討

チェック機能の強化(基本方針、基本構想の見直し)

・政策評価の定期的実施

時間管理概念の導入・徹底(基本方針、基本構想の見直し)

・整備の工程表の策定

2)来訪者の立場に立ったサービスの提供ができるよう、総合保養地域の機能の充実(ソフト面の充実)、地域間交流の促進

地域の独自の魅力の追求、情報流通の円滑化、運営・経営上の工夫、人材の育成  
行政、NPO、地域住民、民間事業者の連携の強化

地域間交流の促進

連続休暇を取得しやすい環境づくり

<p>第三者の知見活用</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・有識者等からなる「総合保養地域に関する懇談会」を計6回開催し、意見を聴取（懇談会の委員は以下のとおり。また、議事概要は、評価書巻末の「総合保養地域に関する懇談会関係資料」に記載）。</li> <li>（委員）</li> <li>梅澤 忠雄 東京大学大学院工学系研究科客員教授（座長）</li> <li>大住 莊四郎 新潟大学経済学部教授</li> <li>加森 公継 加森観光（株）専務取締役</li> <li>近藤 健雄 日本大学理工学部海洋建築工学科教授</li> <li>佐野 光成 山梨県勝沼町ぶどうの丘事業管理者</li> <li>武林 弘 ハウステンボス（株）管理部門役員付参事</li> <li>鶴岡 憲一 読売新聞東京本社編集委員</li> <li>根本 敏則 一橋大学大学院商学研究科教授</li> <li>原 重一 財団法人日本交通公社常務理事</li> <li>樋口 勝典 三重県農林水産商工部長</li> <li>マリ クリスティーヌ 異文化コミュニケーター</li> <li>向井 清史 名古屋市立大学経済学部教授</li> <li>廻 洋子 淑徳大学国際コミュニケーション学部経営環境学科講師</li> <li>安島 博幸 立教大学観光学部観光学科教授（副座長）</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>・評価書の作成にあたり、国土交通省政策評価会から意見を聴取（議事概要及び議事録は、国土交通省ホームページに掲載）。</li> </ul>
<p>実施時期</p>	<p>平成13年度～平成14年度</p>

( 評価書の要旨 )

テーマ名	低公害車の開発・普及 - 自動車税グリーン化等による取り組み -	担当部局	総合政策局、自動車交通局、大臣官房
評価の目的、必要性	低公害車の開発・普及については、地球温暖化問題、大気汚染問題の解決のために重要な施策であり、様々な手段と組み合わせて総合的に推進することが必要であることから、実施状況及び効果を適切に評価し、見直しつつ進めることが必要である。		
対象政策	自動車税のグリーン化、自動車取得税の軽減措置、低公害車導入補助、国による率先導入、次世代低公害車の開発等、低公害車の開発・普及のための施策		
政策の目的	低公害車の開発・普及に資する様々な施策を実施することにより、自動車に起因するCO <sub>2</sub> 、NO <sub>x</sub> ・PMの排出を抑制し、環境負荷の小さい自動車社会を構築する。		
評価の視点	<ul style="list-style-type: none"> <li>・低公害車の開発・普及施策が、どの程度効果を発揮しているか。</li> <li>・低公害車のより一層の普及のためには、どのような施策の見直しが必要か。</li> </ul>		
評価手法	<ul style="list-style-type: none"> <li>・低公害車普及台数の推移等から分析</li> <li>・CNG バス・トラックの導入、ディーゼル微粒子除去装置（DPF・酸化触媒）の装着状況から分析</li> <li>・技術開発の状況や実用性・安全性等の調査結果から分析</li> </ul>		
評価結果	<ul style="list-style-type: none"> <li>・2002年12月末時点で低公害車が約381万台登録されており、自動車税のグリーン化等の低公害車普及のための施策は着実な効果を上げていることが明らかになった。</li> <li>・国土交通省における一般公用車の低公害車への切り替えは計画通り進捗している。</li> <li>・CNG バス・トラックの保有台数をみると、バスについては補助制度創設以降の伸びが著しいものの、トラックにおいて導入率が鈍化した。また、ディーゼル微粒子除去装置の装着数は大幅に増加している。</li> <li>・燃料電池自動車について、大臣認定の指針を策定したことにより、公道走行が実現した。また、大型ディーゼル代替車としてのジメチルエーテル自動車や液化天然ガスの実用化を実証した。</li> </ul>		
政策への反映の方向	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自動車税のグリーン化、自動車取得税の軽減措置について、環境性能の高い自動車に対象を絞り込む。また、新たに低PM認定車等に対する措置を創設する。</li> <li>・既に実用段階にある低公害車や環境性能に優れた低PM認定車への早期代替を促進するとともに、道路特定財源も活用して、ディーゼル微粒子除去装置の装着助成制度を大幅に拡充する。</li> <li>・2004年度までに一般公用車の低公害車への切り替えを完了する。</li> <li>・燃料電池自動車、次世代低公害車の保安基準等を2004年度末までに整備する。</li> </ul>		
第三者の知見活用	<ul style="list-style-type: none"> <li>・環境自動車開発・普及総合戦略会議のメンバーである早稲田大学理工学部大聖泰弘教授及び早稲田大学商学部教授杉山雅洋教授に評価書を送付し、意見を聴取（具体的意見については、評価書の最後に添付）</li> <li>・評価書の作成にあたり、国土交通省政策評価会から意見を聴取（議事概要及び議事録は国土交通省ホームページに掲載）</li> </ul>		
実施時期	平成13年度～平成14年度		

( 評価書の要旨 )

<p>テーマ名</p>	<p>道路交通の安全施策 - 幹線道路の事故多発地点対策及び自動車の安全対策等 -</p>	<p>担当部局</p>	<p>道路局,自動車交通局, 総合政策局</p>
<p>評価の目的、必要性</p>	<p>我が国における総合的な交通安全施策は、平成 13 年度を初年度に 17 年度までを期間とする第 7 次交通安全基本計画(平成 13 年 3 月中央交通安全対策会議決定)によって取り組まれている。</p> <p>この基本計画における「道路交通の安全施策」の目標としては、平成 17 年までに年間の 24 時間死者数を 8,466 人以下とすることになっている。</p> <p>そのため、この基本計画に掲げる交通事故の未然防止・被害軽減を図る諸施策のうち、国土交通省が重要な役割を果たす次の 3 施策</p> <p>事故多発地点緊急対策事業 事業用自動車の安全対策 車両の安全基準の拡充・強化</p> <p>を対象として、目標の達成状況や施策の実施状況等について評価を実施し、これらの評価結果を今後の交通安全施策に反映させ、効果的かつ効率的な交通安全行政を推進させる。</p> <p>なお、平成 14 年の死者数は 8,326 人となり、評価の実施期間中に上記目標を達成したが、依然として 8 千人を超える方々が亡くなる等、道路交通の安全の確保は喫緊の課題であり、これまでの対策の効果や課題を分析し、今後の交通安全施策に反映させる必要がある。</p>		
<p>対象政策</p>	<p>事故多発地点緊急対策事業 事業用自動車の安全対策 車両の安全基準の拡充・強化</p>		
<p>政策の目的</p>	<p>事故多発地点緊急対策事業 道路の道路交通環境を改善し、交通事故の発生を抑止する。</p> <p>事業用自動車の安全対策 事業用自動車は、1 台あたりの走行距離が長いため、台数あたりの事故発生件数がバス、ハイ・タクで自家用の 7 . 0 倍、トラックで自家用の 2 . 5 倍と多く、また、一旦事故が発生すると大きな社会的影響を及ぼすことから、事業用自動車の事故防止を図ることは交通事故による被害全体を削減するうえで重要な課題である。</p> <p>このため、事業用自動車の安全対策は、運行管理の充実、運転者の資質・安全意識の向上等規制緩和に伴う事後的な安全チェックの強化施策により、事故の未然・再発防止を図ることを目的とする。</p> <p>車両の安全基準の拡充・強化 本施策は、車両の安全基準の強化・拡充により、車両の安全性を向上させ、交通事故の未然防止や事故時の被害軽減を図ることを目的とする。</p> <p>なお、車両の安全対策により 2010 年までに死者数 ( 30 日死者数 ) を 1,200 人低減させることを目標としている。</p>		
<p>評価の視点</p>	<p>国土交通省が重要な役割を果たす道路交通の安全施策について体系的に整理した。</p> <p>事故多発地点緊急対策事業 以下の視点から事故多発地点対策のあり方を総合的に評価した。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・本施策導入期の交通事故の発生状況等から見て、事故多発地点緊急対策事業が必</li> </ul>		

	<p>要な施策であったと判断できるか。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事故多発地点緊急対策事業は、交通事故を抑止するにあたり効率的な対策であったか。</li> <li>・事故多発地点緊急対策事業は、交通事故を抑止する効果が認められ、有効な対策と考えられるか。</li> </ul> <p>事業用自動車の安全対策</p> <p>現行の事業用自動車の安全対策の中核となる施策（監査、運行管理者講習、運転者適性診断等）について、政策目的に照らした効果を評価するとともに、さらなる効果の向上と効率化につながる施策の改善方策について検証した。</p> <p>車両の安全基準の拡充・強化</p> <p>安全基準の拡充・強化においては、現在、死亡事故件数の多い事故形態（頻度率が高いもの）また、死亡事故率の高い事故形態（悲惨度率が高いもの）に対し、優先的に対策を講じることとしている。今回の評価においては、過去の基準強化による死亡者数低減効果を評価するとともに、現在の対策の方針についてその妥当性を検証した。</p>
<p>評価手法</p>	<p>事故多発地点緊急対策事業</p> <p>以下の手法により評価を実施した。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通事故の発生状況等から、事故多発地点緊急対策事業の必要性を検証した。</li> <li>・交通事故の特徴等を分析することにより、事故多発地点緊急対策事業が効率的な取り組みであったかどうかを検証した。</li> <li>・事故多発地点緊急対策事業を実施した箇所と実施していない箇所の事故発生件数を比較することにより、どの程度の効果を挙げることができたかを計測し、施策の有効性を検証した。</li> </ul> <p>事業用自動車の安全対策</p> <p>自動車運送事業者に対するアンケート調査等を実施することにより、現行の事業用自動車の安全対策の中核となる施策の効果を評価した。</p> <p>車両の安全基準の拡充・強化 （基準強化の効果）</p> <p>過去に基準の強化を行った安全対策の例として前面衝突基準等を取りあげ、これについて事故実績データから、当該基準に適合した車両と適合しない車両の事故を比較し、死亡者数の低減等の効果を分析した。 （基準策定方針の妥当性）</p> <p>事故の状況を分析し、現在の基準策定方針の妥当性を検証した。</p>
<p>評価結果</p>	<p>事故多発地点緊急対策事業</p> <p>事故多発地点緊急対策事業について、以下の評価結果を得た。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通事故の発生件数が過去最悪を更新し続ける等道路交通安全を取り巻く環境は極めて厳しい状況にあり、また、死傷事故の半数以上が延長で2割に満たない幹線道路における事故であったこと等から、幹線道路における交通事故対策は喫緊の課題であり、必要性の高い施策であったと評価できた。</li> <li>・交通事故の発生状況を分析した結果、幹線道路における事故が特定の箇所に集中して発生していることから、それらの箇所に対して集中的な対策を実施する事故多発地点緊急対策事業は効率的な対策であったと評価できた。</li> <li>・事故多発地点緊急対策事業を実施した箇所と実施していない箇所の事故発生件数を比較したところ、約3割の事故抑止効果が得られたことから、有効な対策であ</li> </ul>

	<p>ったと評価できた。一方で、対策を実施したものの事故多発地点の抽出基準を下回らなかった箇所も存在したことから、今後の幹線道路の事故対策についての新たな課題も見受けられた。</p> <p><b>事業用自動車の安全対策</b></p> <p>現行の事業用自動車の安全対策の中核となる施策について、事業者、運行管理者、運転者のそれぞれに対し、管理体制・安全意識の改善に関する大きな効果があるとともに、事故・違反件数についても低減効果があることが明らかとなった。</p> <p>一方、バス、ハイ・タク、トラックの業態ごとにみると、管理体制・安全意識のレベル等が異なっており、施策の効果にばらつきがあった。このため、業態ごとの特性に応じたきめこまかな施策とするとともに、より効果が発揮される対策の重点化を図ることにより施策の効率化を図っていく必要があることが明らかとなった。</p> <p><b>車両の安全基準の拡充・強化</b></p> <p>(基準強化の効果)</p> <p>車両の前面衝突基準については、平成6年の新型車への基準導入により、平成10～11年の期間においては36人の死者数低減効果があった。また、全ての乗用車が前面衝突基準に適合すると予想される平成17年においては年間46人の死者数低減効果があると推定される。ただし、この評価は、入手可能な事故データの範囲等の理由からボンネット型乗用車同士の事故における運転者の被害に限定して効果を分析したものであるため、その他の車種の事故や同乗者の被害軽減の効果を含めれば、さらに大きな効果が期待できる。</p> <p>また、前面・側面衝突基準はシートベルトの着用を前提としているため、その着用率の向上により車両の前面・側面衝突性能向上の効果を更に高められる。</p> <p>(基準策定方針の妥当性)</p> <p>近年、死亡者数は減少傾向にあり、方針は妥当なものと考えられるが、交通事故件数、負傷者数は史上最悪の水準となっている。経済的損失の観点からみると、交通事故による社会経済的損失の試算(平成12年度、車両安全対策総合検討会資料)では、死亡事故による社会経済的損失は、全体の9%(平成5年)である。今後は死亡者数の低減に加え、負傷者数の低減等の視点も含めた総合的な視点から対策を行っていく必要がある。</p>
<p>政策への反映の方向</p>	<p><b>事故多発地点緊急対策事業</b></p> <p>事故多発地点緊急対策事業が有効な対策であったと評価できたことから、平成15年度以降についても、幹線道路の安全対策を効率的・効果的に進めるため、特に事故率の高い事故危険箇所において、交差点改良等の事故削減対策を集中的に実施することとする。</p> <p>また、対策を実施したものの事故多発地点の抽出基準を下回らなかった箇所や事故危険箇所等における事故対策の立案に資するため、以下の取り組みを実施予定。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事故分析を充実するとともに、事故対策のノウハウの蓄積し、今後の対策の検討に活用する仕組みを構築する。</li> <li>・事故対策の事前・事後評価に際し、専門家の知見を活用する仕組みを導入する。</li> </ul> <p><b>事業用自動車の安全対策</b></p> <p>(監査)</p> <p>事故情報の正確な把握により監査件数の増加、監査対象の重点化、監査手法の効率化を図り、また、あわせて処分基準を強化することにより事業者の管理体制・安全意識改善の効果の拡大を図る。さらに、中立的組織による自主的な指導を活用す</p>

	<p>ること等による監査の効率化について検討する。</p> <p>(運行管理者講習)</p> <p>業態ごとの安全意識等のレベル、業務の実態等に即した業態別の指導講習の拡大を図る。また、ニーズに応じたテーマ別のきめ細かな講習カリキュラムの導入を図るとともに、事故事例分析や模範実践手法の習得など内容の充実を図る。</p> <p>(運転者適性診断)</p> <p>適性診断の内容、結果が業態ごとの業務の実態等に即したきめこまかな理解しやすいものとなるよう、診断方法、機器等の改善を図る。また、診断結果が運行管理者による運転者指導にさらに活用されるよう、具体的な活用方法についての指導や診断結果に基づく安全対策の事例等の情報提供の充実を図るとともに、土日・祝祭日の診断開催の検討を行う。</p> <p>車両の安全基準の拡充・強化</p> <p>引き続き交通事故死者数の低減のために対策を推進していくとともに、事故件数や重傷者数の低減にも考慮した基準の強化・拡充を講じていく。</p> <p>また、その際、より効果的な対策を優先的に実施するため、</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事故データだけでなく、医療機関による被害者の治療の際に得られる医学的データ等を含めた事故分析の実施</li> <li>・より精度の高い事前の効果分析手法の開発</li> </ul> <p>を推進する。</p> <p>基準化した車両の構造・装置等について、その効果が十分発揮されるよう、必要に応じ、前面・側面衝突基準におけるシートベルト着用のような正しい使用方法を、ソフト面、ハード面から自動車使用者に徹底させる施策を実施する。</p> <p>以上のことを踏まえ、今後の交通安全施策に反映させる。</p>
<p>第三者の知見活用</p>	<p>各政策共通</p> <p>評価書の作成にあたり、国土交通省政策評価会から意見を聴取（議事概要及び議事録は国土交通省ホームページに掲載）。</p> <p>事故多発地点緊急対策事業</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・学識経験者からなる道路事業評価検討委員会（委員長：森地茂東京大学教授）の委員（森地茂委員長他2名）に対し、意見聴取。</li> <li>・学識経験者からなる事故対策評価システムに関するアドバイザー会議（委員長：越正毅東京大学名誉教授）において、今後の事故危険箇所対策に際して、事故分析の充実及び事故対策のノウハウの蓄積・活用のあり方等について、意見聴取。</li> </ul> <p>事故対策評価システムに関するアドバイザー会議委員</p> <p>越 正毅 東京大学名誉教授</p> <p>大蔵 泉 横浜国立大学工学部教授</p> <p>蓮花一己 帝塚山大学人文科学部教授</p> <p>赤羽弘和 千葉工業大学工学部教授</p> <p>事業用自動車の安全対策</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・学識経験者、関係団体等の代表で構成される「自動車運送事業に係る交通事故要因分析検討会」の座長（堀野定雄：神奈川大学助教授）から、専門的知見からの助言を求めつつ作業を行った。</li> </ul> <p>車両の安全基準の拡充・強化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・学識経験者、関係団体等の代表で構成される「安全規制検討会」（座長：吉本堅</li> </ul>

一東京大学名誉教授) から、専門的知見からの助言を求めつつ作業を行った。

安全規制検討会委員

吉本 堅一 東京大学名誉教授

景山 一郎 日本大学生産工学部教授

岸本喜久雄 東京工業大学大学院理工学研究科教授

岩貞るみこ エッセイスト、モータージャーナリスト

岡崎 宏司 モータージャーナリスト

岩越 和紀 (株)J A F M A T E 社代表取締役社長

畑中 徹 (社)自動車技術会規格担当理事

山ノ井利美 (社)日本自動車工業会安全部会長

藤原 万昌 (社)日本自動車工業会大型車部会長

山口 節治 (社)日本自動車車体工業会中央技術委員会副委員長

佐藤 宏毅 (社)日本自動車部品工業会総合技術委員会委員

鶴田 隆一 日本自動車輸入組合基準認証部会長

田和 淳一 (社)日本損害保険協会安全防災部

交通安全・防災技術グループリーダー

小野古志郎 (財)日本自動車研究所総合研究部主席研究員

片山 硬 (財)日本自動車研究所安全情報研究部主管

石川 博敏 (財)日本自動車研究所安全情報研究部長

米澤 英樹 (独)交通安全環境研究所自動車安全部車両構造研究室長

谷口 哲夫 (独)交通安全環境研究所自動車安全部走行性能研究室長

戸澤 秀実 (独)交通安全環境研究所審査部長

秋葉 忠臣 自動車基準認証国際化研究センター研究部長

実施時期

平成13年度～平成14年度

( 評価書の要旨 )

テーマ名	貨物自動車運送のあり方について - いわゆる物流二法施行後の事業のあり方の検証 -	担当部局	自動車交通局 総合政策局
評価の目的、必要性	法律の施行により実施された需給調整規制の廃止等の規制緩和や安全規制の強化などの効果を検証するとともに、情報化の進展等社会状況の変化を踏まえた現行制度の妥当性を検証する必要がある。		
対象政策	平成 2 年に施行された貨物自動車運送事業法及び貨物運送取扱事業法に基づき、貨物自動車運送に関し実施してきた諸施策		
政策の目的	利用者ニーズの多様化に対応した効率的なサービスの提供を可能としつつ、安全な輸送を提供することによって利用者（国民全体）の利便の増進を図ること。		
評価の視点	<p>規制緩和による競争の促進と、安全規制の強化による輸送の安全の確保を目的とした物流二法の制定は、貨物自動車運送の分野における利用者利便の増進に寄与したと言えるか。また、社会経済情勢の変化を踏まえ、現行の政策を推進することが引き続き妥当か。</p> <p>需給調整規制の廃止等の規制緩和や過労・過積載運転の禁止等の施策により、貨物自動車運送に係る市場の活性化や輸送の安全性の向上がどの程度達成されているか。また、これらの目的達成のため改善すべき点はないか。</p>		
評価手法	<p>法制定時の審議会答申や法の目的規定から、法制定に係る政策目的を整理した。 の政策目的の達成度合いを評価するための指標を策定した。 当該指標に係るデータの経年変化等を整理した。 及び の作業にあたっては、統計データのほか、事業者・荷主に対して行ったアンケート・ヒアリング結果を活用した。 政策目的がどの程度達成されたかを整理し、その結果を踏まえ、今後の政策立案の方向性を示した。</p>		
評価結果	<p>物流二法によるトラック事業に関する規制緩和施策は、トラック事業における競争を促進し、結果として貨物自動車運送分野における利用者利便の増進に寄与したと言える。このため、今後とも経済的規制については規制緩和を推進することが必要。</p> <p>安全に係る社会的規制の強化策についても実効性をあげていると言えるが、安全確保に対する社会的要請が強まっている環境の中で、更なる政策の推進が必要。</p> <p>個別の施策に関しては、参入規制の緩和後、ルールを守らない悪質な事業者を市場から排除し、公正な競争を促進するため、参入の許可制は維持するとともに、参入に係る審査の厳格化を進め、併せて事後チェック体制の強化を図っていくことが必要。</p> <p>また、運賃・料金の事前届出制について、事業者にとっては負担感の大きなものとなっていることから、手続き負担の緩和が必要。また、営業区域規制については、事業者の行動範囲の拡大に伴い更なる緩和が可能。社会的規制については、ある程度の実効性はあったと言えるものの、更なる実効性の確保に向けた施策の推進が必要。特に、元請下請関係については、元請事業者が支配力を背景として行う下請事業者に対する違法行為の強要の禁止規定の整備が必要。</p>		

<p>政策への反映 の方向</p>	<p>(経済的規制) 営業区域 (貨物自動車運送事業者の営業可能区域を一定の範囲に限定する制度)の廃止 運賃料金事前届出 変更命令制度の廃止</p> <p>(社会的規制) 元請事業者による下請事業者の行う輸送の安全確保の阻害行為の禁止 事後チェック体制の強化</p> <p>1) 監査体制の充実や行政処分基準の見直し 2) 適正化機関の事業者に対する資料提出請求権限の創設 3) 適正化機関と国との連携強化 等</p> <p>、 、 、 2)については、第154回通常国会における法改正により措置 (平成14年6月公布、平成15年4月1日施行予定)</p>
<p>第三者の知見 活用</p>	<p>・ 平成13年度には、学識経験者等からなる「貨物自動車運送事業及び貨物運送取扱事業の在り方に関する懇談会」を設置し、トラック事業のあり方についての検討を行った (懇談会報告の概要については評価書巻末に添付)。評価の視点及び内容について、先述の懇談会のメンバーの専門的知見からの助言を求めつつ作業を行った。評価書の作成にあたり、国土交通省政策評価会から意見を聴取 (議事概要及び議事録は国土交通省ホームページに掲載)。</p>
<p>実施時期</p>	<p>平成13年度～平成14年度</p>

( 評価書の要旨 )

テーマ名	内航海運のあり方 - 内航海運暫定措置事業の今後の進め方 -	担当部局	海事局
評価の目的、必要性	S B方式の船腹調整事業の廃止に伴って平成10年に導入された内航海運暫定措置事業は、15年程度の事業期間を予定しているところ、14年度で開始5年目となっている。また、近年、物流効率化や環境保全の要請が高まっており、このような状況のもと、国内物流の4割を占める内航海運の一層の活性化を図るため、内航海運の主要施策である暫定措置事業について、事業開始以来現在まで効果をあげているか等の分析を行う必要がある。		
対象政策	内航海運暫定措置事業		
政策の目的	内航海運市場における公正で自由な競争環境への移行 船腹過剰の解消と船舶の近代化の促進		
評価の視点	<p>S B方式の船腹調整事業と比較しつつ、これまでの内航海運暫定措置事業の実施による影響、効果等について、必要性、有効性、効率性の観点から評価・分析を行う。</p> <p>&lt; 必要性 &gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 施策を必要とする経済的社会的なニーズが存在したかという点を検証</li> </ul> <p>1. S B方式の船調事業の解消に関するニーズ    2. 暫定事業導入に関するニーズ</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ そのニーズに照らして施策関係者の役割分担の妥当性を分析</li> </ul> <p>&lt; 有効性 &gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 具体的効果</li> </ul> <p>1. 公正で自由な競争環境への移行    2. 船腹過剰の解消 3. 地域経済への影響    4. 船舶の近代化の促進</p> <p>&lt; 効率性 &gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 政策の効果が、行政、事業者等関係者が負担する費用に対して見合ったものになっているか（費用対効果の観点で分析）</li> </ul> <p>船腹削減の効率性 船舶近代化の効率性</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 政策の効果が社会的な費用負担に対して政策の社会的な便益は見合ったものになっているか（費用対便益の観点で分析）</li> </ul> <p>厚生損失に係る効率性</p>		
評価手法	暫定措置事業は実施から4年のため、効果測定に十分な指標を得ることは困難であることから、各種データにより定量的分析が可能なものは定量的分析を行いつつ、同事業の導入による事業環境の変化を定性的に整理する。		
評価結果	<p>&lt; 暫定事業導入前の背景 &gt;</p> <p>船調事業の長期継続的な実施による弊害により内航海運業の活性化の支障</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 小規模な事業者を中心に船調事業への過度な依存体質を生んだ</li> <li>・ 意欲的な者の事業規模拡大や新規参入を制限</li> </ul> <p>内航海運市場における公正で自由な競争環境の整備が必要</p> <p>内航海運市場は輸送需要の変動の影響を受けやすいのに対し、輸送サービスのストックが不可能等から供給調整面での機動性を欠くため、船腹過剰が容易に解消しない。</p> <p>船腹過剰の解消と船舶の近代化の促進が必要</p>		

	<p>&lt; 暫定事業導入の結果 &gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 暫定措置事業の導入により、公正で自由な競争環境への移行が図られた。</li> <li>・ 老朽船比率の低下や船舶の大型化による輸送効率の向上が図られてきている。</li> <li>・ 船調事業期に比べて、暫定事業開始以降は船腹過剰率は低下傾向。最高限度量の設定、標準運賃・貸渡料の設定といった需給調整的な事業規制の廃止に向けた環境整備が図られてきている。</li> <li>・ 関係者の役割分担については妥当なものと認められる。</li> <li>・ 「船どころ」では、暫定措置事業の実施が地域経済へ一定の好影響を与えた。</li> <li>・ 多額の厚生損失を生じさせていた船調事業を解消したことによる便益が大きく、暫定事業の厚生損失は受忍される規模と評価できる。</li> <li>・ 事業目標が未達成であるとともに、事業を途中で終了することにより多額の残存債務が発生することから、事業の早期終了については慎重に対応していく必要がある。</li> </ul>
<p>政策への反映の方向</p>	<p>暫定事業は内航海運活性化のための競争的市場の整備に向けての環境整備を図るための施策であり、その着実な実施を図る。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 資金管理計画の導入による事業収支の適正化</li> <li>・ 建造納付金額の低減の継続</li> </ul> <p>次世代内航海運ビジョンに盛り込まれた事業規制の見直しをはじめとする諸施策の具体化を図る。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 最高限度量の設定、標準運賃・貸渡料の設定といった需給調整的な事業規制の廃止に向けた検討</li> <li>・ 競争市場環境整備方策の検討</li> </ul>
<p>第三者の知見活用</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 次世代内航海運懇談会暫定措置事業部会の助言を得ながら取りまとめた。</li> </ul> <p>* 平成13年10月、平成13年12月の2回開催</p> <p>【委員】(五十音順・敬称略) &lt; 開催当時 &gt;</p> <p>青山東男 (セメント協会 太平洋セメント(株)物流統括室長兼セメント物流部長)</p> <p>江口稔一 (運輸施設整備事業団業務第三部部長)</p> <p>太田洋一 (石油連盟 (株)ジャパンエナジー業務部門物流担当配油グループ上席参事)</p> <p>加藤俊平 (東京理科大学教授)</p> <p>小谷道彦 (全日本内航船主海運組合会長、日本内航海運組合総連合会会長)</p> <p>四宮 勲 (全国海運組合連合会会長)</p> <p>島田龍重 (商工組合中央金庫審査第二部担当部長)</p> <p>立石信義 (全国内航タンカー海運組合会長)</p> <p>中泉拓也 (城西大学非常勤講師)</p> <p>三井田樹彦 (全国内航輸送海運組合会長)</p> <p>武藤直樹 (日本鉄鋼連盟 住友金属物流(株)鉄鋼業務部物流専任部長)</p> <p>吉田啓一 (内航大型船輸送海運組合会長)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 評価書の作成にあたり、国土交通省政策評価会から意見を聴取 ( 議事概要及び議事録は国土交通省ホームページに掲載 )。</li> </ul>
<p>実施時期</p>	<p>平成13年度～平成14年度</p>

( 評価書の要旨 )

テーマ名	河川環境保全のための水利調整 - 取水による水無川の改善 -	担当部局	河川局
評価の目的、必要性	<p>社会の発展と共に河川への関心も変化しており、近年は、国民の自然環境あるいは生活環境に関する関心が高まってきており、発電の取水による水枯れの発生、水環境の悪化が各地で社会問題化するなど、水量豊かな河川の回復を求められている区間が多数存在している。</p> <p>このような状況の中、「発電ガイドライン」合意後、既に十数年経過し、河川維持流量の放流実績も積み上がってきたことから「発電ガイドライン」による清流復活の効果、地元の評価を検証する必要がある。</p>		
対象政策	発電ガイドラインによる河川維持流量の放流。		
政策の目的	<p>古来より河川は生命の源となる豊かな水を流下させ、多くの生物や人間の営みに多大に寄与してきた。</p> <p>一方、近年の近代化と発展により、電気、水道、工業用水などの需要の増大に伴い、河川のなかに多くのダムが建設されてきた。</p> <p>このうち、特に発電用のダムについては、ダム取水地点において、河川水の全部又は大部分を取水し、下流の発電所まで同水路により河川をバイパスして送水するため、取水地点から発電所地点までの河川区間に全く水の無い状態（水無し川）が発生しており、それらの区間については、本来の河川の持つ豊かな環境が失われてきていた。</p> <p>このような状況に鑑み、河川管理者である国土交通省は、河川環境の回復を目指し、経済産業省と協議・調整を図り、昭和63年6月15日に「発電ガイドライン」を両省で合意した。</p> <p>これは、ある一定の条件に該当する発電所について、各発電所における発電水利権の期間更新時において、発電用ダム等から一定の流量を新たに下流河川に流させる措置を行うことにしたものである。</p> <p>本来、水無し川に豊かな水の流れを回復させることは、取水地点で全部又は大部分の河川水を取水し、下流河川に水がない状態を引き起こしている全ての河川において行うべきであるが、水力発電がCO<sub>2</sub>を排出しないクリーンエネルギーであること等、エネルギー政策の重要な位置付けを占めていることから、当面、著しく河川環境の悪化している区間を限定して実施することとしてきたものである。</p>		
評価の視点	<p>水利権の期間更新時に実施してきた河川維持流量の放流について</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>河川維持流量の放流地域でどのように評価されているか。</li> <li>河川維持流量の放流で河川環境にどのような影響を与えたか。</li> </ul>		
評価手法	<p>以下の手法で評価を実施した。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>発電ガイドラインにより河川維持流量を確保した発電所において、河川管理者と地元自治体（市町村長など）にアンケート調査を行い、維持流量決定項目の抽出及び河川維持流量の放流による改善効果の把握・分析を行った。</li> </ul> <p>モデルダムとして3ダムを抽出し、現地調査を実施して、河川維持流量放流後の河川環境の改善効果を把握・分析した。</p>		
評価結果	<p>河川維持流量放流の放流量の決定においては、特に動植物、景観が決定根拠となっていることが多い。</p> <p>アンケート結果から、河川維持流量を新たに放流することにより「改善された」、「少し改善された」という評価が「河川管理者」及び「地元自治体」からの回答の半数</p>		

	<p>以上に上り、本政策に関する良好な評価結果が得られた。</p> <p>モデルダムにおける調査においては、調査を行った3ダムともに多様な魚類相が確認され、魚類にとっての物理環境や景観環境の改善効果が確認できた。</p> <p>また、アンケート結果においても、改善されたとの評価を受けているなか、「アユの放流が始まった。」というような効果も示されている。</p> <p>河川管理者と地元自治体では、改善効果の評価に若干異なる傾向が見られた。</p> <p>極めて少数ではあるが、河川維持流量の放流を行うことにより「河川水の冷水化」や「濁水の長期化」が生じ河川環境が悪化したという意見があったが、河川維持流量の放流自体については継続の要望意見であった。</p>
<p>政策への反映の方向</p>	<p>適正な河川維持流量の設定</p> <p>河川維持流量の設定については、引き続き河川や地域の事情を十分に把握して適正な流量を定めていく。</p> <p>無水区間解消の促進</p> <p>河川維持流量の放流により河川環境が改善されたとされる意見が多かったことから、引き続きガイドライン該当発電所において、水利権更新にあわせて河川維持流量の放流が行われるよう努めていく。</p> <p>また、それ以外の発電所においても、地域自治体と発電事業者の合意により河川維持流量の放流に関する要望がある場合等においては、できるだけ、協議会の設置などにより検討が行われ、河川維持流量の放流について発電事業者の理解と協力が得られるよう努めていく。</p> <p>流況の改善を目指した放流パターンの検討</p> <p>一定量の放流では、河川に攪乱が起こらず、生物の多様性を阻害している一因となっているという指摘もある。可能であれば、流況の改善を図るために、最近の事例にも見られるような、季節により放流量を増減させたり、フラッシュ放流を実施したりする等の放流方法の検討にも努めていく。</p> <p>事前調査の実施</p> <p>放流による改善効果を効果的に把握するためには、代表的な河川において、放流前の河川の物理環境や生物の生育・生息状況についても十分調査・把握し、定量的に河川維持放流量の改善効果を評価できるよう努めていく。</p>
<p>第三者の知見活用</p>	<p>有識者等からなる既存の「発電放流量研究会」を3回開催し、意見を聴取研究会の委員は以下のとおり。また、議事概要は、参考資料集に記載。</p> <p>(委員)</p> <p>池淵 周一(京都大学防災研究所 水資源研究センター長 教授)</p> <p>木村 清朗(元九州大学教授)</p> <p>尾澤 卓思(独立行政法人土木研究所水循環グループ河川生態チーム上席研究員)</p> <p>鈴木 幸一(愛媛大学工学部 工学部長 環境建設工学科 教授)</p> <p>角 哲也(京都大学大学院工学研究科土木工学専攻 助教授)</p> <p>田中 正明(四日市市大学環境情報学部 教授)</p> <p>谷田 一三(大阪府立大学総合科学部自然環境科学科 教授)</p> <p>水野 信彦(愛媛大学名誉教授)</p> <p>・評価書の作成にあたり、国土交通省政策評価会から意見を聴取(議事概要及び議事録は国土交通省ホームページに掲載)</p>
<p>実施時期</p>	<p>平成13年度～平成14年度</p>

措置状況報告票（政策レビュー）

テーマ名	ダム事業 - 地域に与える様々な効果と影響の検証 -	担当部局	河川局
評価結果	措置状況		
・治水の段階的な目標に対して、最大の効果を発揮する効率的な操作ルールの設定や既存ダム群の機能の最適化を図る容量再編等、既存施設の徹底した活用。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・措置済み</li> </ul> 利根川水系等において、ダム群連携事業、ダム群再編事業に着手済み。鬼怒川上流ダム群連携事業を実施中。筑後川水系ダム群連携事業、利根川上流ダム群再編事業の実施計画調査を実施中。		
・少雨化傾向に対応した利水安全度と費用負担のあり方について検討。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・措置済み</li> </ul> 学識経験者から構成される水マネジメント懇談会を設置・開催し、確保すべき利水安全度に着目したダム貯水池の運用・管理方法及び渇水時における各利水者の投資に見合ったダム貯水池の運用・管理方法等の検討に着手済み。		
・地球温暖化等による気象、降雨特性の変化が治水・利水に与える影響の把握に向けての取り組み。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・措置予定</li> </ul> これまで収集整理した資料を活用するとともに、学識者等で構成する検討会を設置し、気象、降雨特性の変化が治水・利水に与える影響について検討を行う予定。		
・フォローアップ制度の成果を活用し、環境への影響の予測・評価手法、環境保全措置等のノウハウ、データを集約、共有し、フィードバックする仕組みを構築。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・措置済み</li> </ul> 「ダム等の管理に係るフォローアップ制度」を試行から本格的実施に改めるとともに、環境面を含む評価の内容の充実を図った。		
・フォローアップ制度の成果を活用し、環境への影響の予測・評価手法、環境保全措置等のノウハウ、データを集約、共有し、フィードバックする仕組みを構築。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・措置予定</li> </ul> 同フォローアップ制度における年次報告、定期報告（五年ごと）の内容の充実を図る予定。		
・河川整備計画を策定する段階において、環境面の分析結果や環境への配慮を計画に反映。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・措置済み</li> </ul> 河川整備計画の策定に際し、動植物の生息・生育環境や水環境への影響等の環境面からの分析を行うよう措置済み。学識経験者で構成される委員会において、「河川整備計画の計画段階における環境影響の分析手法に関する考え方」について提言を取りまとめていただいた。		
・事業のコスト管理・工程管理の強化、コスト縮減のための技術開発等の推進。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・措置済み</li> </ul> 事業のコスト管理・工程管理の強化を着手済み。		
・事業のコスト管理・工程管理の強化、コスト縮減のための技術開発等の推進。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・措置予定</li> </ul> コスト縮減に関する技術開発等を引き続き実施予定。		
・利水者等の事業からの撤退時における費用負担の明確化の検討。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・措置済み</li> </ul> 「独立行政法人水資源機構法」を制定し、同機構が実施するダムに関して、利水者等の事業からの撤退時の費用負担について位置付けたところ。		
・洪水や渇水が国民生活や社会経済活動に及ぼす影響やその深刻さについて、国民が実感できるような情報の提供・共有。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・検討中</li> </ul> 洪水や渇水が国民生活や社会経済活動に及ぼす影響やその深刻さについて、国民が実感できるような情報の提供・共有のあり方等について検討中。		
その他特記事項：			

措置状況報告票（政策レビュー）

テーマ名	都市圏の交通渋滞対策 - 都市再生のための道路整備 -	担当部局	道路局
評価結果		措置状況	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 渋滞対策の評価に必要なデータの収集体制の確立</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 措置予定 プローブカー等を用いた詳細な渋滞状況データをより頻繁に取得する体制を整える。（平成 15 年度中）</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 面的な観点からの総合的な渋滞対策の推進</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 措置済み 警察庁と連携した都市圏交通円滑化総合計画の策定のより一層の推進。平成 14 年度までに 12 都市圏で策定済み。</li> </ul>	
その他特記事項：			

措置状況報告票（政策レビュー）

テーマ名	都心居住の推進 - 良好な居住環境の形成 -	担当部局	住宅局、都市・地域整備局、国土計画局
評価結果	措置状況		
<p>・容積率の緩和等による都心型住宅供給の誘導措置について、その制度の実施権限を委ねられた地方公共団体における活用の促進を図る。</p>	<p>・一部措置済み 同趣旨を内容に含む都市計画運用指針を各地方公共団体等に通知（15年3月） 都心型住宅供給の誘導措置等を紹介するホームページを立ち上げるにより、地方公共団体等へ各種特例措置を周知（15年度予定）</p>		
<p>・都市基盤整備等を行う都市再生機構を積極的に活用し、民間における住宅供給の潜在能力を十分引き出す。</p>	<p>・措置済み 都市再生に民間を誘導するため、事業施行権限を有する新たな独立行政法人の設置等を内容とする独立行政法人都市再生機構法案を国会に提出し（平成15年2月）成立した（同年6月）</p>		
<p>・都市基盤整備公団及び新設される独立行政法人都市再生機構が行う「民間供給支援型賃貸住宅制度」の推進を図る。</p>	<p>・措置済み 民間供給支援型賃貸住宅制度による敷地公募戸数の拡大（6,100戸分、前年度比+2,100戸分）（平成15年度事業計画）</p>		
<p>・密集市街地において、防災機能の向上等による居住環境の整備を図るための法改正を行う。</p>	<p>・措置済み 防災街区整備事業の創設等を内容とする密集市街地における防災街区の整備の促進に関する法律等の一部を改正する法律案を国会に提出し（平成15年3月）成立した（同年6月）</p>		
<p>・オフィスビル等の転用による住宅供給について、規制面、財政面等からの支援を行う。</p>	<p>・措置済み 住宅の居室に係る床面積に対する窓等の有効面積の算定方法を合理化するため、平成15年国土交通省告示第303号を定めた。（平成15年3月）</p> <p>・措置済み 優良建築物等整備事業や住宅市街地整備総合支援事業において、既存オフィスビル等を市街地住宅に転用する際に必要となる共同施設の整備費を補助対象に追加。（平成15年度予算、住宅市街地総合整備支援事業費補助673億円の内数（国費））</p> <p>・措置済み 既存オフィスビル等をファミリー向け又は高齢者向けの優良賃貸住宅として再生し供給する場合の改良工事費について10%の特別償却を認める再生賃貸住宅供給促進税制を創設。</p>		
<p>その他特記事項：</p>			

措置状況報告票（政策レビュー）

テーマ名	空港整備 - 国内航空ネットワークの充実 -	担当部局	航空局
評価結果	措置状況		
<p>・喫緊の課題として羽田空港の再拡張事業を推進。</p>	<p>・措置予定 平成16年度以降の再拡張事業の着工に備えて、早期かつ円滑な事業実施が行えるよう、着工準備調査として環境影響調査、土質調査等必要な調査を実施予定。</p>		
<p>・今後の一般空港の整備は、従来の量的拡大のための整備から、就航率の向上、利便性の向上等の既存空港の十分な活用を中心とする質的充実に重点を移行。</p>	<p>・措置予定 一般空港については離島を除き新設を抑制すること、また、ターミナル諸施設の利便性の向上、航空機の就航率改善等既存空港の質的向上のための整備を推進することについて、今年度策定する社会資本整備重点計画に明記することを検討。</p> <p>・措置済み 既存空港の質的向上に資する照明施設等を空港の基本施設に位置づけるとともに、地方公共団体が管理する空港において、照明施設等を地方単独事業で整備可能とする空港整備法改正法案を国会に提出し(平成15年2月)、平成15年5月に成立した。</p>		
<p>・一般空港の滑走路新設・延長事業の新規採択については、長期計画における個別選定をとりやめ、国が空港整備の指針を明示し、整備主体において需要や必要性の十分な検証、空港計画の十分な吟味等を行って、真に必要なかつ有用なものに限定して事業化。</p>	<p>・措置予定 今年度策定する社会資本整備重点計画において、長期計画における個別選定をとりやめる予定。</p> <p>・措置済み 学識経験者等からなる研究会を設置し検討を進め、「一般空港の滑走路新設または延長事業に係る整備指針(案)」を策定し(平成15年4月)、平成15年度から試行。</p>		
<p>・透明性向上の観点から、構想・計画段階におけるパブリック・インボルブメント等の手続きをルール化。</p>	<p>・措置済み 一般空港の構想・計画段階におけるパブリック・インボルブメントの手続きをルール化するため、学識経験者等からなる研究会を設置し検討を進め、「一般空港の整備計画に関するパブリック・インボルブメント・ガイドライン(案)」を策定し(平成15年4月)、平成15年度以降新たに検討しようとする案件を対象に試行。</p>		
<p>その他特記事項： ・交通政策審議会航空分科会答申(平成14年12月6日)にも沿った形で措置。</p>			

措置状況報告票（政策レビュー）

テーマ名	国際ハブ港湾のあり方 - グローバル化時代に向けて -	担当部局	港湾局、海事局
評価結果	措置状況		
<p>・コンテナターミナルの経営の大規模化によるコスト競争力の強化</p>	<p>・措置済み スーパー中枢港湾育成（アジアの主要港を凌ぐコスト・サービスレベルの実現を目指し、先導的・実験的に施策を展開する国際海上コンテナ輸送における構造改革モデル港湾）に向けた具体的措置の検討に係る予算を要求し（平成14年8月）、スーパー中枢港湾の指定に向け、基準との適合判定等に必要な経費が認められた（80,312千円）。</p> <p>・措置予定（一部措置済み） 平成15年度末以降、スーパー中枢港湾育成の対象地域の指定を予定。（指定基準の公表と候補の公募（平成14年12月）候補の選定（平成15年3月）については措置済み。）</p>		
<p>・行政手続きのシングルウィンドウ化や民間の持つ港湾サービス情報との連携等、利用者本位のシステムづくり</p>	<p>・措置済み 港湾諸手続きの電子情報処理システム（港湾EDIシステム）の国による管理運営制度を創設するため、港湾法の一部改正法案を国会提出し（平成15年2月）、平成15年5月に成立した。</p> <p>・検討中 物流情報を共有化できる「港湾物流情報プラットフォーム」を構築するため、関係する民間事業者や行政機関と協力し、プラットフォームのグランドデザイン等を検討中。</p>		
<p>・企業が推進するサプライチェーンマネジメント構築の支援に対応するロジスティクスセンター機能等の充実</p>	<p>・措置予定 スーパー中枢港湾の育成対象地域の指定基準として、港湾を核としたロジスティクス機能の拡充を掲げ、スーパー中枢港湾の育成を通じてサプライチェーンマネジメント構築を支援予定。</p>		
<p>その他特記事項：</p>			

措置状況報告票（政策レビュー）

テーマ名	総合保養地域の整備 - リゾート法の今日的考察 -	担当部局	都市・地域整備局、 総合政策局、観光部、港湾局
評価結果	措置状況		
<p>次の内容に関して基本方針及び基本構想の見直しを行う。</p> <p>基本構想の見直し</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現時点でのニーズを踏まえて、特定施設・重点整備地区・基本構想自体の廃止や削除も含めた再検討</li> </ul> <p>チェック機能の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・政策評価の定期的実施</li> </ul> <p>時間管理概念の導入・徹底</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・整備の工程表の策定</li> </ul> <p>総合保養地域の魅力の向上、地域間交流の促進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域の独自の魅力の追求、情報流通の円滑化、運営・経営上の工夫、人材の育成、行政、NPO、地域住民、民間事業者の連携の強化、地域間交流の促進</li> </ul>	<p>・措置予定</p> <p>評価結果を踏まえて基本方針の見直しを実施する予定（平成 15 年度中）</p> <p>また、円滑な基本構想の見直しが促進されるよう「総合保養地域運用指針」（仮称）を策定する予定（平成 15 年度中）</p> <p>これらを通じて、平成 15 年度以降、各道府県において基本構想の見直しが進められる見込み。（平成 15 年度以降）</p>		
<p>・道府県と国の協議の手續の見直しによる変更に係る協議期間の短縮等、協議に係る事務負担の軽減措置について検討し対応する。</p>	<p>・措置予定</p> <p>協議に係る事務負担の軽減措置に関して、変更申請時の書類の簡素化、標準処理期間の設定、事前協議及び正式協議のオンライン化等を行うことについて、主務省（総務省、農林水産省、経済産業省及び国土交通省）及び関係省庁間で結論を得たところ。これらの内容について、各道府県に対し周知する予定（平成 15 年度中）</p>		
<p>その他特記事項：</p>			

措置状況報告票（政策レビュー）

テーマ名	低公害車の開発・普及 - 自動車グリーン化等による取り組み -	担当部局	総合政策局、 自動車交通局
評価結果	措置状況		
<p>・ 今後は、税制措置の対象を、より環境性能の優れた自動車に重点化する</p>	<p>・ 措置済み 平成15年度税制改正において、ガソリン自動車については、優遇措置の対象を「<input type="text"/>かつ低燃費車」のみに重点化。また、新たに普及が見込まれることとなった環境負荷の小さい自動車（燃料電池自動車、LPG自動車（<input type="text"/>かつ低燃費車）、低PM認定車）についても、税制上の優遇措置の対象に追加。</p>		
<p>・ 使用過程のディーゼル車に起因する環境対策が喫緊に求められていること、CNG自動車などの既に実用段階にある低公害車の短期集中的な導入に取り組むこと、都市部への流入車についても対応が求められていることから、より一層の導入を促進させるため、対象車両及び対象地域等を拡充し、引き続き導入に対する補助制度が必要</p>	<p>・ 措置済み 以下を内容とする予算要求を行った（平成14年8月） 低公害車導入補助については、従来の補助対象車両に低PM認定バス・トラックを追加し、対象地域を全国に拡大。また、ディーゼル微粒子除去措置導入補助については、補助対象事業者を「大型ディーゼル車を保有する者」とし、自動車NOx・PM法対策地域内を走行する車両を補助対象車両とする等拡充。 平成15年度導入予定数は、低公害バス約170台、低公害トラック約1,900台、低PM認定車約650台、ディーゼル微粒子除去措置約29,500基 ・ 上記の予算が認められた。 【平成15年度予算額 6,507百万円(道路特定財源の一部を活用したディーゼル微粒子除去装置装着に対する補助 4,000百万円を含む)】</p>		
<p>・ 燃料電池自動車や大型ディーゼル車から代替可能な次世代低公害車について普及促進に向けた技術基準の整備等が必要</p> <p>・ 燃料電池自動車、次世代低公害車の保安基準等を2004年度末までに整備する。</p>	<p>・ 措置済み 以下の予算要求を行った（平成14年8月） 「燃料電池自動車実用化促進プロジェクト」において、自動車メーカーによる一般的な市販が想定される平成17年度までに、大量生産するために必要となる保安基準の整備を行うため、衝突試験・耐水試験等の各種試験を実施する。 「次世代低公害車開発促進事業」において、平成16年末を目途に、大型ディーゼル車から代替可能な次世代低公害車（ジメチルエーテル自動車等）の試作車を開発し、安全上・環境保全上の技術基準の整備等を行い、早期実用化を促す。 ・ 上記の予算が認められた。 燃料電池自動車実用化促進プロジェクト 【平成15年度予算額 350百万円】 次世代低公害車開発促進事業 【平成15年度予算額 995百万円】</p>		
<p>その他特記事項：</p>			

措置状況報告票（政策レビュー）

<p>テーマ名</p>	<p>道路交通の安全施策 - 幹線道路の事故多発地点対策及び自動車の安全対策等 -</p>	<p>担当部局</p>	<p>道路局、 自動車交通局、総合政策局</p>
<p>評価結果</p>		<p>措置状況</p>	
<p>事故多発地点緊急対策事業</p>			
<p>・事故危険箇所対策の推進</p>	<p>・措置予定 特に事故率の高い事故危険箇所の選定作業中</p>		
<p>・事故分析を充実するとともに、事故対策のノウハウを蓄積し、今後の対策の検討に活用する仕組みを構築 ・事故対策の事前・事後評価に際し、専門家の知見を活用する仕組みを導入</p>	<p>・検討中 学識経験者からなる事故対策評価システムに関するアドバイザー会議（委員長：越正毅東京大学名誉教授）において、事故分析の充実及び事故対策のノウハウの蓄積・活用のあり方等について検討中</p>		
<p>事業用自動車の安全対策</p>			
<p>（監査） ・監査件数の増加や悪質な事業者を対象とする重点化などを検討することが必要 ・中立性があり、教育を受け質の高い要員を揃えた第三者機関的な組織を設立し、自主的な指導を行わせるなどの方法を考える必要がある</p>	<p>・措置予定 ITを活用した運送事業に対する監査体制の強化に係る予算要求（16年度要求） 事故情報や過去の監査・処分情報等をデータベース化することにより、安全規制が遵守されていないおそれがあり重点的な監査を行うべき事業者及び監査項目を迅速に抽出できるようにし、安全対策が不十分と考えられる事業者や新規参入事業者等に重点的な監査・処分等を実施し、効果的な安全対策の改善を図る。今後、さらにデータベースを拡充し、関係機関とより一層連携を強化した監査・処分ができるようにする。</p>		
<p>（指導講習） ・「業態別に特化したきめこまやかな講習」「テーマ別のカリキュラム」「実態に即した指導」等を実施することが有効</p>	<p>・検討中</p>		
<p>（適性診断） ・「診断結果に基づく安全対策の情報の提供」、「事故惹起者に対するきめこまかな診断」、「土曜日、日曜日、祝祭日の診断開催」等を検討 ・職場での活用を促すための情報提供や診断結果の具体的な活用方法の説明などソフト面の充実を図る</p>	<p>・検討中</p>		
<p>車両の安全基準の拡充・強化</p>			
<p>・安全基準の強化・拡充</p>	<p>・措置予定 大型トラックへのスピードリミッタ装着義務付け（9月） 歩行者の事故時の頭部保護基準の導入 RV車等の運転視界基準の導入 高齢者に配慮した車両安全対策の推進</p>		
<p>・医学的データ等を含めた事故分析の実施 ・より精度の高い事前効果分析手法の開発</p>	<p>・検討中</p>		
<p>・基準化した車両の構造・装置等について、その効果が充分発揮できるよう、必要に応じシートベルトの着用のような正しい使用方法をソフト面・ハード面から自動車使用者に徹底させる施策の実施</p>	<p>・検討中 シートベルト等の車両安全対策の適正な活用の推進</p>		
<p>その他特記事項：</p>			

措置状況報告票（政策レビュー）

テーマ名	貨物自動車運送のあり方 - いわゆる物流二法施行後の事業のあり方の検証 -	担当部局	自動車交通局 総合政策局
評価結果	措置状況		
・営業区域規制の廃止	・措置済み 「鉄道事業法等の一部を改正する法律」(第154回通常国会) により措置(平成15年4月1日施行)		
・運賃料金事前届出・変更命令制度の廃止	・措置済み 「鉄道事業法等の一部を改正する法律」(第154回通常国会) により措置(平成15年4月1日施行)		
・元請事業者の責任の明確化	・措置済み 「鉄道事業法等の一部を改正する法律」(第154回通常国会) により措置(平成15年4月1日施行)		
・事後チェック体制の強化	・措置済み 「鉄道事業法等の一部を改正する法律」(第154回通常国会) による貨物自動車運送適正化事業実施機関の権限強化のほか、 行政処分基準の見直し等を内容とする関係通達の発出、貨物自 動車運送適正化事業実施機関の事業実施体制の見直し等を行っ た(平成15年4月1日より実施)		
その他特記事項：			

措置状況報告票（政策レビュー）

テーマ名	内航海運のあり方 - 内航海運暫定措置事業の今後の進め方 -		担当部局	海事局
評価結果	措置状況			
<ul style="list-style-type: none"> <li>・暫定措置事業について、資金管理計画の導入による事業収支の適正化、建造納付金額の低減の継続を通じて着実に実施する</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・措置済み 資金管理計画の導入により、事業収支の適正化を図るとともに（平成14年2月）、平成14年11月には、平成15年度以降3年間の建造等納付金単価の引き下げを決定した。</li> </ul>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>・次世代内航海運ビジョンに盛り込まれた事業規制の見直しをはじめとする諸施策の具体化を図る</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・検討中 次世代内航海運ビジョンの具体化を図るため、14年5月に「内航海運制度検討会」を設置し、最高限度量の設定、標準運賃・貸渡料の設定といった需給調整的な事業規制の見直し、参入規制の緩和等の具体的制度設計について検討しており、今夏を目途に取りまとめを行う予定。</li> </ul>			
<p>その他特記事項：</p>				

措置状況報告標（政策レビュー）

テーマ名	河川環境改善のための水利調整 - 取水による水無川の改善 -	担当部局	河川局
評価結果	措置状況		
・無水区間解消の促進	<p>・措置予定</p> <p>発電ガイドライン該当発電所以外の発電所においても、地域自治体と発電事業者の合意により河川維持流量の放流に関する要望がある場合等においては、できるだけ、協議会の設置などにより検討が行われ、河川維持流量の放流について発電事業者の理解と協力が得られるよう努めていく。</p>		
・流況の改善を目指した放流パターンの検討	<p>・措置済み</p> <p>これまでもモデル的にフラッシュ放流の手法について学識経験者からなる研究会において検討しているところである。</p> <p>・措置予定</p> <p>可能であれば、季節により放流量を増減させたり、フラッシュ放流を実施したりする等の放流方法についての検討にも努めていく。</p>		
・事前調査の実施	<p>・措置予定</p> <p>モデル的に事前調査を行うことを考えている。</p>		
その他特記事項：			

平成14年度 政策アセスメント施策一覧  
(事前評価票及び措置状況報告票)

(居住水準の向上)

1) マンション建替えの円滑化に係る制度の拡充

(子育てしやすい社会の実現)

2) 住宅取得資金の贈与に係る贈与税の特例措置の大幅な拡充

(余暇の充実)

3) IT を活用した観光ポータルサイトの整備

(住環境、都市生活の質の向上)

4) 業務核都市の整備による首都圏の都市再生

5) 土地の流動化・有効利用のための土地税制の抜本的見直し

6) 都市再生促進税制(都市再生緊急整備地域における特例措置)の創設

7) 民間都市開発事業を推進する新たな統合補助制度の創設

8) 既存ストックを活用した全国都市再生の推進のためのまちづくり総合支援事業の拡充

9) 中小市町村における下水道整備支援の拡充

10) 消流雪用水導入事業の拡充

11) 既存オフィスビル等の住宅への転用

12) 住宅市街地の総合的整備による都市再生の推進

13) 密集住宅市街地の緊急整備による安全・安心な都市居住の再生 43

14) 都市再生の推進に資する港湾施設整備に対する無利子貸付制度の創設 44

(公共交通の利便性向上)

15) ICカード乗車券の導入・普及、相互利用化促進 45

16) 最適経路選択支援システムの構築 46

(アメニティ豊かな生活環境の形成)

17) 観光振興に資する海岸事業の拡充

(広域的モビリティの確保)

18) 航空機の運航の確実性向上に関する空港整備法の一部改正

(国際競争力の強化)

19) スーパー中核港湾(国際海上コンテナ輸送における構造改革モデル港湾)の育成

20) 公共荷捌き施設等整備事業に対するPFI税制の拡充

21) 関西国際空港株式会社への補給金制度の創設及び政府保証の拡充

(新たな市場の育成)

22) 新たな住宅資金供給システムの構築

( 災害による被害の軽減 )

23) 都市における緊急的な下水道整備支援制度の拡充

24) 都市部における浸水被害対策の総合的な推進に係る法制度の創設

25) 流域貯留浸透事業の拡充

26) 災害関連事業の拡充

27) 火山噴火警戒避難対策事業の拡充

28) 建築物の耐震化の促進のための制度の拡充

29) 大規模自然災害に備えた初動・危機管理対応の強化

( 交通安全の確保 )

30) 航空機内における安全阻害行為等の禁止・処罰規定の創設

31) 黄砂に関する情報提供の開始

( 海上における治安の確保 )

32) 不審船事案・テロ事案対処のための体制の強化

( 地球環境の保全 )

33) 官庁施設の適正な保全の実施に関する制度の創設

34) 自動車税のグリーン化及び自動車取得税の軽減措置の拡充

35) 燃料電池自動車に係る保安基準等の策定による実用化・普及の促進

36) 船舶共有建造業務を活用した物流効率化等の国内海運政策の実現に資する船舶の建造促進

37) 物流の環境負荷低減に向けた支援制度の構築 ( 環境負荷の小さい物流体系の構築 )

( 大気、騒音に係る生活環境の改善 )

38) 低公害車普及促進対策費補助制度の拡充 ( ディーゼル微粒子除去装置の導入関係 )

( 良好な自然環境の保全、形成 )

39) 観光地における低公害バスの導入補助の実施

40) 海色監視衛星データ処理システムの構築

( I T 革命の推進 )

41) 自動車保有関係手続のワンストップサービス制度の構築

42) 港湾諸手続の電子情報処理システム ( 港湾 E D I システム ) の設置及び管理に係る制度の創設

( 国際交流の推進 )

43) ビジット・ジャパン・キャンペーンの実施

44) 外客受入に係る重点地域整備促進事業及び人材育成事業の実施

( その他 )

45) 公共事業関係長期計画の一本化

46) 道路整備費の財源の確保等に関する道路整備緊急措置法の改正

47) 直轄事業による新たな高速道路整備方式の導入等に関する高速自動車国道法等の改正

48) 本州四国連絡橋公団の債務の負担の軽減をはかるために平成十五年度において緊急的に講ずべき特別措置の実施

49) 大陸棚の限界画定に向けた海域精査及び関係省庁の連携体制の構築

## 平成14年度 政策アセスメント結果（評価書）

平成15年7月15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）に基づき、政策アセスメント（事前評価）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. 政策アセスメントの概要について

政策アセスメントは、新規に導入しようとする施策等について、必要性、効率性、有効性等の観点から評価を行い、施策の導入の採否や選択等に資する情報を提供するとともに、政策意図と期待される効果を明確に説明するものである。新規施策の企画立案にあたり、目標に照らした事前評価を行うことにより、真に必要な質の高い施策の厳選と、目標による行政運営の定着の図るものである。

政策アセスメントは、新たに導入を図ろうとする施策（予算、規制、税制、財政投融资、法令等）や、既存の施策のうちその改廃等を図ろうとするものを対象として実施する。評価は、各局等及び各外局が実施し、それをもとに政策統括官が評価書を取りまとめる。

#### （評価の観点、分析手法）

評価にあたっては、まず、当該施策が全体の政策目標（アウトカム目標）のどの目標に関連するものかを明確にした上で、その目標の達成手段としての当該施策の妥当性を、必要性、効率性、有効性等の観点から総合的に評価する。

施策の必要性については、「ロジカル・フレームワーク」と呼ぶ分析手法を用いて評価を行うこととしている。「ロジカル・フレームワーク」とは、具体的には以下の から のそれぞれについて分析し、それらのロジカル（論理的）なつながりを構築するものである。

目標と現状のギャップ分析

現状が目標を達成していないことの原因分析

目標を達成するためには現在のシステムを見直す（改善する）必要があること（＝政策課題）を示す

当該政策課題を実現するための具体的な手法・手段（＝施策、事務事業）を提示する

また、効率性については、施策の実施のために要する社会的費用と効果について説明し、有効性については、目的、目標を実現する上で、導入しようとする施策等の実施が効果的であることを説明する。

#### （第三者の知見活用）

政策アセスメントの実施にあたっては、中立的な観点からの第三者の意見等を聴取するため、国土交通省政策評価会（座長：金本良嗣東京大学教授）を開催し、意見等を聴取することとしている。また、個々の施策ごとにも、必要に応じて学識経験者等の助言を活用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15年度予算の国会成立等を踏まえ、平成14年8月に作成した評価書に必要な修正を加えたほか、法律改正等に関連するものを含めて、49の新規施策についての政策アセスメント結果をとりまとめた。施策の一覧は別添1（省略）様式の説明は別添2、個別の評価結果は別添3のとおりである。

なお、平成14年度の政策アセスメントの実施にあたっては、平成14年8月9日及び平成15年6月24日に国土交通省政策評価会を開催し、委員から意見を聴取した（議事概要及び議事録は国土交通省ホームページに掲載）。また、個々の施策の検討にあたって学識経験者等の意見を参考にした場合には、それぞれ個票の「その他特記すべき事項」の欄に記載した。

さらに、平成13年度における政策アセスメントに比べ、以下の点に留意しつつ評価の質の向上に努めた。

ギャップ分析において、ファクトを踏まえて客観性を向上・・・導入しようとする施策が目指すアウトカムを明確化した上で、そのアウトカムが達成された状態と現状との間にギャップが存在することをファクト（事実）に基づき客観的に示すよう努めた。

原因分析／課題の特定において、論理的思考プロセスを強化・・・目標と現状のギャップから原因分析、課題の特定に至るプロセスで論理の飛躍がないように、全体の論理構成を強化した。

全体として、データ・ファクト情報を充実・・・統計データ、提言等の出典をできるだけ明示し、客観的な分析に努めた。

以上

## 政策アセスメントの様式の記述について

施策を導入する必要性等を、目標との関連性を明確にしつつ、論理的に分析。  
 具体的には、下記の様式により整理。

施策等名		担当課	・・・局・・・課
施策等の概要			
施策等の目的			
関連する政策目標	どの政策目標（アウトカム目標）に関連するか		
関連する業績指標	どの業績指標に関連するか		
指標の目標値等	上記指標に係る目標値		
施策等の必要性	目標と現状のギャップについて分析 その原因について分析 現状を改善するための課題を特定 導入する施策の具体的内容について説明		
社会的ニーズ			
行政の関与			
国の関与			
施策等の効率性	施策の効果の大きさを客観的かつわかりやすく説明		
施策等の有効性	施策と目標達成との関連性・結びつきをわかりやすく説明		
その他特記すべき事項			

事前評価票【No.1】

<p>施策等名</p>	<p>マンションの建替えの円滑化に係る制度の拡充</p>	<p>担当課</p>	<p>住宅局市街地建築課</p>
<p>施策等の概要</p>	<p>マンション建替えの一層の円滑化を図るため、区分所有法の改正に対応して、マンション建替え円滑化法を改正するとともに、支援制度についても拡充を図る。</p> <p>(1)マンションの建替えの円滑化等に関する法律の一部改正を行う。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 組合施行による隣接敷地を含めたマンション建替事業の制度化</li> <li>・ 団地内にある建物の建替えの円滑化</li> </ul> <p>(2)マンション建替事業に係る税制の特例措置の拡充を図る。</p> <p>(3)マンションの建替えを支援する助成措置等を講ずるため、以下の拡充を行う。</p> <p>補助制度の要件緩和（優良建築物等整備事業のマンション建替えタイプ、都市再生住宅制度）【平成15年度予算額：優良建築物等整備事業費125億円の内数、住宅市街地整備総合支援事業費542億円の内数】</p> <p>住宅金融公庫の都市居住再生融資の要件緩和</p>		
<p>施策等の目的</p>	<p>良好な居住環境の住宅ストックを形成し、マンションという居住形態についての信頼性の確保を図るとともに、土地利用の高度化や市街地環境の改善を通じた都市再生に資することを目的とする。</p>		
<p>関連する政策目標</p>	<p>1) 居住水準の向上 5) 住環境、都市生活の質の向上</p>		
<p>関連する業績指標</p>	<p>2) 住宅に対する評価（満足度）</p>		
<p>指標の目標値等</p>	<p>53%（平成15年度）</p>		
<p>施策等の必要性</p>	<p>目標と現状のギャップについての分析</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 既存マンションの敷地のみでは、建替えが困難な場合がある。例えば、建替えに伴い床面積が減少する既存不適格マンションにおいては、従前戸数が確保できないため、合意形成が困難である。</li> <li>・ 団地の建替えに際して、合意形成を図りにくい場合がある。</li> <li>・ 小規模なマンション等において、支援が受けられず、建替えの事業化が難しい場合がある。</li> </ul> <p>原因についての分析</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 区分所有法の建替え決議に敷地の同一性要件があるため、この決議を前提とし、組合が施行する隣接敷地を含めたマンション建替事業は、マンション建替え円滑化法において定められていない。また、隣接敷地を含めたマンション建替事業に伴い隣接敷地について権利を失う者等への税制特例措置が認められていない。</li> <li>・ 区分所有法に、団地型マンションの建替え決議について明確な定めがないため、複数棟のうちの1棟を建替える場合に、敷地共有者全員の同意が必要であり、全体で一括して建替える場合には、棟ごとの建替え決議及び敷地共有者全員の同意が必要である。マンション建替え円滑化法においても、団地型マンションの建替えについて明確な定めがないため、権利変換計画を定めるにあたり、敷地共有者全員の同意が必要となる。</li> <li>・ 補助制度等の要件が、一定区域内にある一定規模以上のマンションを想定したものであるものとなっている。 &lt;参考データ：国土交通省調べ&gt;</li> <li>・ 昭和50年以前に建築されたマンションの半数程度は、既存不適格であると推定されており、建替えると、従前の床面積を確保できない見込み</li> <li>・ 老朽化等の進行により、建替えを検討しているマンションのうち、団地型は約62%</li> </ul>		

	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 同マンションのうち、単棟型のものの約43%が50戸未満の規模現状を改善するための課題</li> <li>・ 組合施行による隣接敷地を含むマンション建替事業を制度化するとともに、団地内の建物の建替えを円滑化する区分所有法改正に対応し、マンション建替え円滑化法について所要の改正を行う。</li> <li>・ 隣接敷地を含めたマンション建替事業に伴い隣接敷地について権利を失う者等についても、税制の特例措置の拡充を図る。</li> <li>・ 小規模なマンション等について、助成措置の要件を緩和する。</li> </ul> <p>導入する施策の具体的内容</p> <p>(1) マンションの建替えの円滑化等に関する法律の一部改正 区分所有法の改正に対応して、以下の措置を講ずる。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 建替組合が施行するマンション建替事業において、隣接敷地を含めた施行を可能とする。</li> <li>・ 権利変換計画について、同意を得る必要がある対象者から、建替え承認決議を行った団地建物所有者を除外する。</li> <li>・ 団地内の一括建替え合意者による建替組合設立を可能とする。</li> </ul> <p>(2) マンション建替事業に係る税制の特例措置の要件緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 所得税、法人税、登録免許税、住民税、不動産取得税、特別土地保有税の特例措置を拡充し、隣接敷地を含めたマンション建替事業に伴い隣接敷地について権利を失う者等も対象とする。</li> </ul> <p>(3) マンションの建替えを支援する助成措置の拡充</p> <p>補助制度の要件緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 優良建築物等整備事業（マンション建替えタイプ）：地区面積要件の緩和、空地要件の撤廃</li> <li>・ 都市再生住宅制度：地域要件の緩和、地区面積の緩和、従前戸数の緩和 住宅金融公庫の都市居住再生融資：敷地面積の緩和、空地要件の撤廃</li> </ul>
社会的ニーズ	老朽化等が進行した団地型のマンションや小規模マンションにおいて、建替えが検討されているケースが多い。団地型の場合は、各棟の意向に差があり、団地全体での合意形成が難しい場合があるため、建替えの円滑化を図るための制度の導入が望まれている。また、昭和50年以前に建築されたマンションにあっては、既存不適格による建替え後の床面積の減少に対応するための隣接敷地の取り込みや、保留床の不足等による苦しい資金繰りに対する補助・融資等のニーズが高い。
行政の関与	マンションの建替えは、区分所有者が自らの意志と責任において実施することが基本であるが、多数の当事者による合意形成の困難性、老朽マンションを放置した場合のスラム化進行による都市居住環境への悪影響等を考慮すると、制度や助成を含めた公共的な支援が必要である。
国の関与	法律の改正、国庫補助制度の拡充である。
施策等の効率性	建替えられるべきマンションが放置され、大量の不良住宅ストックが形成されると、都市環境の劣悪化につながる。そのような住宅の解消のために、将来、膨大な社会的コストが費やされる可能性が高い。居住者による自主的な建替え事業を公的に支援することは、そのような社会的コストの発生を未然に防ぐことになる。
施策等の有効性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 隣接敷地の参加が可能となり、既存不適格マンションの建替えを始めとする様々なパターンの建替えが可能になる。</li> <li>・ 建替えニーズの高い団地型マンションでの建替えの円滑化が図られる。</li> <li>・ 建替えニーズの高い小規模マンションについても、助成制度の適用を受けやすくなるため、建替えの円滑化が図られる</li> </ul>
その他特記すべき事項	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 「マンション建替え円滑化検討委員会報告書」（平成13年5月、マンション建替え円滑化検討委員会）において、マンション建替えの円滑化のための制度的枠組みが示された。</li> </ul>

事前評価票【No.2】

施策等名	住宅取得資金の贈与に係る贈与税の特例措置の大幅な拡充	担当課	住宅局 住宅総合整備課
施策等の概要	<p>住宅取得資金の贈与を受けた場合に係る贈与税の特例措置について以下の通り拡充する。</p> <p>(1) 住宅取得資金等に係る相続時精算課税制度の特例の創設 (H17.3.31 まで)</p> <p>住宅取得資金等の贈与である場合、 一般の非課税枠 2500 万円に 1000 万円上乘せし、3500 万円まで贈与税を非課税とする。 贈与者 (親) の年齢が 65 歳未満である場合についても適用可能とする。</p> <p>(2) 住宅取得資金等の贈与に係る贈与税額の計算の特例措置については、経過措置として存置する (H17.3.31 まで)。</p>		
施策等の目的	住宅取得資金の贈与に係る特例措置の拡充を行うことにより、高齢者の資産の有効活用による住宅投資の活性化を図るとともに、住宅取得者等の自己資金増による良質な住宅ストック形成と居住水準の向上を図る。		
関連する政策目標	1)居住水準の向上 3)子育てしやすい社会の実現		
関連する業績指標	1)誘導居住水準達成率 2)住宅に対する評価 (満足度) 9)3人以上世帯の誘導居住水準達成率		
指標の目標値等	50% (平成15年度)		
施策等の必要性	<p>多様なライフスタイル、ライフステージに対応した、ゆとりある快適な住まいを様々な選択肢から選べるようになることを目標としているところであるが、現在全世帯での誘導居住水準達成率は半分にも達しておらず、特に子育てを担う30代等ファミリー世帯の大半が誘導居住水準を満たさない住宅に居住しており、また、約半数の世帯が住宅の広さに対する不満を持っている。</p> <p>全世帯の誘導居住水準達成率：46.5%</p> <p>世帯主の年齢別誘導居住水準達成率 30～34歳の世帯：42.0% 35～39歳の世帯：39.9%</p> <p>家族世帯 (長子11歳以下) の住宅の広さに対する不満率：49.2% (=目標と現状のGAP)</p> <p>その原因として、現在の経済情勢下において所得が伸び悩み、雇用が低迷していることに加え、将来に対する所得・雇用の不安が大きいことから、住宅取得に係る自己資金確保の必要性が増大している一方で、30～40代の世代の貯蓄が少なく、ゆとりのある住宅を購入する頭金に活用するだけの家計の余力がないことが挙げられる。</p> <p>また、高齢化の進展により、相続の発生は平均して住宅取得を最も必要とする時期の約20年後となっていると考えられ、住宅取得の際の自己資金に充てることが困難となっている。</p> <p>平成13年の完全失業者数340万人 (完全失業率5.0%) 京浜葉大都市圏における平均年収の推移 平成10年：849万円 平成13年：796万円 世帯主が30～34歳の平均貯蓄額：647万円 平均負債額：539万円 平成9年の死亡者の最多年齢帯：80歳～84歳 住宅1次取得者の平均年齢：37歳 ( = 原因分析)</p>		

	<p>一方、個人の金融資産1386兆円のうち、60歳以上の高齢者の資産はその半数以上(735兆円)を占めている。これらの資産を流動化して若い世代への移転を図ることにより、ファミリー世帯層によるライフステージに対応したゆとりのある住宅の取得を支援し、居住水準の向上を図るとともに、住宅投資による経済の活性化を図る必要がある。</p> <p>個人の金融資産のうち、60歳以上の高齢者の資産が占める割合：53% 世帯主が65歳以上の世帯の平均貯蓄額：2,739万円 平均負債額：183万円</p> <p>(=課題の特定)</p> <p>具体的には、世代間の資産の移転に係る税制上の障壁を取り除くため、新たに創設される相続時精算課税制度において、住宅取得資金等の贈与に係る非課税枠の上乗せするなど、同制度における住宅取得資金等贈与の特例を創設するとともに、現行の住宅取得資金の贈与に係る贈与税の特例措置を存置する。</p> <p>(=施策の具体的内容)</p>
社会的ニーズ	<p>住宅投資は大きな経済波及効果をもたらす、デフレの解消に寄与するものである。</p> <p>H13年度税制改正における本特例の拡充(非課税限度額を300万円から550万円に拡充)により、住宅取得に係る平均贈与額が387万円から514万円に増加しており、本特例が有効に活用されたところであるが、未だ贈与額が非課税限度額の上限(550万円)で留まっているケースが多いことから、さらなる拡充措置を講じることによって、贈与に係る税制上の障壁を取り除くことに対する社会的ニーズは強いと考えられる。</p>
行政の関与	<p>行政が直接関与するものではなく、世代間の資産移転に係る税制上の障壁を取り除くものである。</p>
国の関与	<p>税制改正要望である</p>
施策等の効率性	<p>本特例の拡充により、高齢者の資産を有効に活用したファミリー世帯層によるゆとりのある住宅取得が促進され、居住水準の向上が見込まれる。</p> <p>本特例の拡充による減収額はほとんど発生しないと考えられる一方で、住宅投資による経済波及効果は他の産業に比較しても大きいものであり、施策の効率性は高いと考えられる。</p> <p>住宅建設による経済波及効果</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 生産誘発効果：住宅投資額の1.95倍</li> </ul> <p>(全産業平均：1.82倍 商業：1.48倍 電力：1.67倍)</p> <p>耐久消費財の消費拡大(1世帯当たり平均226万円) 10万戸の住宅建設で26.3万人の雇用創出</p>
施策等の有効性	<p>H13年度税制改正における本特例の拡充(非課税限度額を300万円から550万円に拡充)により、住宅取得に係る平均贈与額が387万円から514万円に増加しており、本特例が有効に活用されたところである。</p> <p>住宅取得に係る贈与額の増加による自己資金の増加は、住宅を取得するための必要年収を低下させるほか、よりゆとりのある住宅の取得を促すなど、ライフステージに応じた住宅取得を促進し、居住水準の向上をもたらすと考えられる。</p> <p>高齢者に集中している個人の金融資産を有効に活用し、住宅投資を促進することは、現在のデフレの解消に寄与するものと考えられる。</p>
その他特記すべき事項	

事前評価票 【No.3】

施策等名	ITを活用した観光ポータルサイトの整備	担当課	総合政策局観光部 観光地域振興課
施策等の概要	<p>高齢者 障害者等の旅行環境の整備、訪日外国人旅行者の誘致の強化等を推進するために、現在発信されていない宿泊施設のバリアフリー状況、政府登録ホテル・旅館、観光振興のノウハウの情報に係るデータベースを構築するとともに、その効果的な情報発信のためポータルサイトを整備する。</p> <p>【14年度補正予算額：1億円】</p>		
施策等の目的	<p>高齢者・障害者等の旅行環境整備、訪日外国人旅行者の誘致の強化等を推進し、地域の創意工夫を活かした観光地交流空間を形成する。</p>		
関連する政策目標	4) 余暇の充実		
関連する業績指標			
指標の目標値等			
施策等の必要性	<p>インターネットの普及等社会のIT化が進展している中で、観光関係情報についても、地方自治体、観光関係団体、事業者等が、それぞれの立場からインターネット上で情報提供を行っている状況にあり、多くの情報をインターネット上で入手することができる状態である。しかし、地域の活性化方策として観光が注目される中で、観光を活かして地域活性化に取り組もうとする地域の参考になる情報が不足しているほか、旅行者が必要とする旅行・宿泊サービスに関する情報に関しても、高齢者・障害者等や訪日外国人の利用に資する宿泊サービス等の情報が不足している状況である。特に、高齢者・障害者等を対象にアンケート調査を実施した結果では、車いす利用者の18%、聴覚障害者の16%、内部障害者の11%の人が、事前に宿泊施設のバリアフリー状況に関する情報を得られないことを、旅行を断念する原因として挙げている。余暇の充実を図るために、インターネット上に観光関係情報を構築し、誰もが容易に観光関係情報を入手できる環境を整備することが必要である。(=現状と目標のGap)</p> <p>観光関係情報について、それぞれの主体が各立場からインターネット上の情報提供を行っている状況では、地域の活性化に資する観光振興については、成功に至るノウハウが不足している。また、旅行業者が提供する旅行商品に関する情報、宿泊事業者が提供する当該施設・宿泊サービスに関する情報は多数ある中で、高齢者・障害者等、訪日外国人が旅行をする際に必要な情報が不足している。(=原因分析)</p> <p>観光を活かした地域の活性化、高齢者・障害者等の旅行環境の整備、訪日外国人観光客の誘致の強化が推進されていることから、それぞれの主体が各立場からインターネット上の情報提供を行っている現状では情報提供されない情報についても、情報利用者が容易にアクセスできる環境整備が必要である。(=課題の特定)</p> <p>これまで多くの観光関係情報が提供されてきているにも関わらず現在情報提供されていない宿泊施設のバリアフリー状況に関する情報、訪日外国人の宿泊に適した政府登録ホテル・旅館に関する情報、観光地づくりの成功事例・ノウハウについては、地域が観光を活かした地域活性化を進める中で早急にこれら情報を提供する環境整備が必要であることから、当該情報のデータベースを構築するとともに、これらの情報発信を効果的に行うため観光関</p>		

	係情報を集約する観光ポータルサイトを整備する。( = 施策の具体的内容 )
社会的ニーズ	観光を活かした地域の活性化、高齢者・障害者等の旅行環境の整備、訪日外国人観光客の誘致の進展により、国民の余暇の充実、国際相互理解の増進、我が国における旅行消費の拡大、関連産業の振興や雇用の拡大といった大きな効果を我が国にもたらす。
行政の関与	これまで多くの観光関係情報が提供されてきているにも関わらず現在情報提供されておらず、かつ今後の観光振興に必要な情報の構築等は、これまで民間等では整備されてなかったが故に、行政の関与が必要である。
国の関与	これまでも多くの観光関係情報が提供されている中で情報提供されてこなかった情報を、全国的に統一的な基準で構築・発信することは、各地方が実施するよりも国が関与することが望ましい。
施策等の効率性	これまで多くの観光関係情報が提供されてきているにも関わらず現在情報提供されていない情報で、観光を活かした地域の活性化、高齢者・障害者等の旅行環境の整備、訪日外国人観光客の誘致に必要な情報提供であることから、まず国がそのデータベースを構築することが効率的である。
施策等の有効性	現在情報提供されていない情報に関し、そのデータベースを構築するとともに、これらの情報発信を効果的に行うため観光関係情報を集約する観光ポータルサイトを整備することにより、現在発信されていない宿泊施設のバリアフリー状況、政府登録ホテル・旅館、観光振興のノウハウの情報に係る情報提供が、確実に実施される。
その他特記すべき事項	<p>観光振興に関する副大臣会議報告書（平成 14 年 7 月 4 日）（抄）</p> <p>提言 2 . ワールドカップ大会開催を飛躍台に文化・観光大国へイメージを改革、訪日外国人旅行者誘致を強化</p> <p>提言 4 . 国民のニーズの多様化に応えられる、地域の多様な資源を活用した観光交流空間づくりの推進</p> <p>提言 5 . 観光振興に関する関係府省の施策の連携・強力の推進</p> <p>1 . 観光振興のため関係施策・情報のデータベースを整理し、上記の施策を関係府省は連携・協力して実施する。</p> <p>高齢者、身体障害者等が円滑に利用できる特定建築物の建築の促進に関する法律の一部を改正する法律案に対する附帯決議（抄）</p> <p>（平成 14 年 6 月 28 日 衆議院国土交通委員会）（参議院同趣旨）</p> <p>政府は、本法の施行に当たっては、次の諸点に留意し、その運用について遺憾なきを期すべきである。</p> <p>五 . ホテル、旅館、病院、老人ホームなど、宿泊や治療、療養等の滞在型用途に用いられる居室については、その一定の割合のバリアフリー対応が可能となるよう、適切な設計事例や設計方法の周知、利用者に対する情報の提供など必要な措置を講ずること。</p> <p>グローバル観光戦略（平成 14 年 12 月 24 日）</p> <p>観光立国懇談会報告書（平成 15 年 4 月 24 日）</p>

事前評価票【No.4】

施策等名	業務核都市の整備による首都圏の都市再生	担当課	国土計画局大都市圏計画課
施策等の概要	<p>業務核都市に係る法人税、特別土地保有税、事業所税の適用要件の緩和 減収見込額</p> <p>法人税 2 6 0 百万円 特別土地保有税 2 2 百万円 事業所税 2 4 3 百万円</p>		
施策等の目的	東京中心部における諸機能の過度の集中を是正し、東京都市圏における諸機能の適正な配置を図るため、業務核都市の整備を推進する。		
関連する政策目標	5) 住環境、都市生活の質の向上 6) 公共交通の利便性向上		
関連する業績指標	24) 東京圏における都市鉄道の混雑率		
指標の目標値等	165% (平成 18 年度)		
施策等の必要性	<p>「第 5 次首都圏基本計画 (平成 11 年 3 月 26 日内閣総理大臣決定)」では、目指すべき地域構造として、諸機能がバランスよく配置された自立性の高い地域を形成し、相互の連携・交流によって機能を分担し、補完し高めあう「分散型ネットワーク構造」の形成を目標に掲げ、東京中心部における諸機能の過度の集中の是正、東京都市圏における諸機能の適正な配置を図るため業務核都市の整備を推進することとされているが、業務核都市の整備は未だ途上段階にあり、整備進捗状況も各都市で相当異なっている。具体的には、中核的民間施設の整備状況が、千葉業務核都市では、すべての中核的民間施設が完成しているが、厚木業務核都市では完成している中核的民間施設が 33% ににとどまっている状況にある。( = 目標と現状の G A P )</p> <p>この原因は、近年の地方財政の悪化により、第 3 セクターによる中核的民間施設の整備が困難になる等、第 3 セクターを主体とした整備が進んでいないことによる。( = 原因分析 )</p> <p>このため、業務核都市の中核となる施設の整備に際し、整備主体を第 3 セクターに限定した支援措置を拡充する等、さらに、民間投資を促進する取組をより一層推進し、業務核都市を育成・整備する必要がある。( = 課題の特定 )</p> <p>具体的には、税制の第 3 セクター要件の撤廃を行う。( = 施策の具体的内容 )</p>		
社会的ニーズ	地方公共団体から、業務核都市の整備を強力に進めるため、支援制度の拡充に関する強い要望がある。 都市の再生を図ることは、喫緊の課題となっている。		
行政の関与	業務核都市の育成・整備においては、民間の力を引き出すことが有効であり、そのためには、税制の整備により、民間が投資しやすい環境を整備することが重要である。このため、行政の関与が必要。		
国の関与	国税・地方税をあわせた総合的な税制の拡充が必要である。		
施策等の効率性	民間事業者による中核的民間施設の整備に対して、税制を拡充する支援措置を講じ、民間の力を引き出して、業務核都市を整備することは、行政が直接通勤混雑等の解消のための基盤施設を整備するよりも低コストで進めることができ、効率性が高い。		

施策等の有効性	中核的民間施設の整備に対する税制の第3セクター要件撤廃の措置を講じることにより、既に業務核都市基本構想に位置づけられている27の中核的民間施設の整備促進が見込まれ、さらに、この中核的民間施設の周辺に民間施設が集積することにより、業務核都市の整備が促進される。
その他特記すべき事項	

事前評価票 【No.5】

<p>施策等名</p>	<p>土地の流動化・有効利用のための 土地税制の抜本的見直し</p>	<p>担当課</p>	<p>土地・水資源局土地政策課</p>
<p>施策等の概要</p>	<p>土地税制に関し、取得、保有、譲渡の各段階において</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 土地・建物に係る流通課税（登録免許税、不動産取得税）の抜本的見直し（取得段階）</li> <li>・ 土地・建物に係る固定資産税の抜本的見直し（保有段階）</li> <li>・ 特別土地保有税の抜本的見直し（保有段階）</li> <li>・ 土地譲渡益課税制度の抜本的見直し（譲渡段階）</li> </ul> <p>により、土地の流動化・有効利用を促進する。</p> <p>平成 13 年度決算額</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・登録免許税 5,649 億円(うち土地分 4,313 億円、建物分 1,336 億円)</li> <li>・不動産取得税 5,374 億円</li> <li>・固定資産税 9 兆 1,532 億円(うち土地分 3 兆 7,266 億円、建物分 3 兆 6,205 億円)</li> <li>・特別土地保有税 351 億円</li> </ul>		
<p>施策等の目的</p>	<p>土地の流動化・有効利用の促進は、現下喫緊の課題である都市再生、経済活性化のための必要条件。このためには、土地の資産としての有利性を前提とした現行の土地税制を抜本的に見直し、土地の流動化・有効利用に対する阻害要因を取り除くことが必要であり、これにより、優良な都市ストックの形成と景気浮揚に寄与する。</p>		
<p>関連する 政策目標</p>	<p>1) 居住水準の向上 5) 住環境、都市生活の質の向上 15) 公正で競争的な市場環境の整備</p>		
<p>関連する 業績指標</p>	<p>-</p>		
<p>指標の目標 値等</p>	<p>-</p>		
<p>施策等の必要性</p>	<p>土地の有効利用を通じた都市の再生は、我が国経済にとって喫緊の課題であると同時に、中・長期的に取り組むべき構造的課題である。</p> <p>現在、都心部において多くの低・未利用地が存在しており、平成 3 年から 8 年の東京都特別区における量的推移（5,700ha → 5,770ha）でも依然として解消が見られない。しかしながら、これらの土地は、その立地条件等にかんがみると、流動化を通じて、収益性・付加価値の高い敷地として利用転換・有効利用される可能性が見込まれている。</p> <p>これにもかかわらず、土地取引の低迷が 10 年間以上継続（売買による土地所有権移転登記件数は、平成元年の 226 万件以降、下落傾向にあり、平成 13 年には 164 万件と低迷）するなど、土地の流動化が進んでいないことから、依然として、低・未利用地のまま停滞している場合が多い。したがって、これらをも有効利用するためには、土地の流動化のための抜本的・構造的な取り組みが必要である。（＝目標と現状の G A P）</p> <p>土地税制については、バブルが崩壊した現在でも、取得・保有・譲渡の各段階において依然として右肩上がりの地価上昇と土地の資産としての有利性を前提とした重課がなされている。具体的には、</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 流通課税については、課税根拠が不明確であるにも関わらず、株式等他の資産に比した不動産に対して重課（例えば、株式には流通課税が課されていないのに対して、不動産は登録免許税、不動産取得税、印紙税等が課税）され、流通を阻害していること等。</li> <li>・ 固定資産税については、平成 6 年度に宅地に係る固定資産税評価額の評価水準が引き上げられた結果、地価が下落しているにもかかわらず、実効税率は上昇し続け、不動産の収益を圧迫していること等</li> <li>・ 譲渡益課税については、上場株式等の譲渡益課税が一律 20%（平</li> </ul>		

	<p>成 15 年 1 月 1 日より施行)に引き下げられ、土地の譲渡益課税(一律 26%)と不均衡が生じていること等。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 土地の投機的取引の抑制等を図るために創設された法人重課及び特別土地保有税が未だに存在していること等。</li> </ul> <p>こうした土地に対する重課は、市場を通じたあるべき資源配分を歪め、構造的に、土地の流動化・有効利用を阻害する原因となっている。( = 原因分析)</p> <p>本来、土地のような基幹的な資産についての税制は、資源配分を歪めないよう、他の資産に係る税制と比べて出来る限り市場中立的であるべきである。バブル崩壊後の地価下落により「土地は有利な資産である」という国民や企業の意識は薄れ、我が国の土地市場は実需中心の市場へと構造的に変化していることにかんがみると、今後は、土地の有効利用は市場における自由な取引を通じて実現されていくものと考えられる。したがって、右肩上がりの地価上昇を前提に仕組まれた市場の中立性を欠く現行の土地税制は、抜本的な見直しを行う必要がある。( = 課題の特定)</p> <p>具体的には、長期安定的かつ市場中立的な土地税制を構築する観点から、土地・建物に係る流通課税の抜本的な見直し、土地・建物に係る固定資産税の抜本的見直し、特別土地保有税の抜本的見直し、土地譲渡益課税制度の抜本的見直しなど、取得・保有・譲渡の各段階における土地税制の抜本的な見直しを行う。( = 施策の具体的内容)</p>
社会的ニーズ	<p>土地の流動化・有効利用及びこれらを通じた都市再生は、現下の経済状況において最重要課題の一つであり、これに関連する施策に対するニーズは非常に強い。</p> <p>不動産に対する深刻な需要不足等から資産デフレが進行し、不良債権問題が深刻化する中、これに対応した施策に対するニーズが強い。</p> <p>不動産業界等からは、土地税制の見直しについての要望が出されており、見直しにより、土地の流動化・有効利用が進むものと考えられる。</p>
行政の関与	<p>行政が直接関与するものではなく、一般的な土地税制の見直しを通じて、民間の土地市場における取引等を活性化させ、土地の流動化・有効利用を実現しようとするもので、民間活動の阻害要因を取り除こうとするものである。</p>
国の関与	<p>税制改正要望である。</p>
施策等の効率性	<p>不動産の取得・保有コスト等が軽減され、不動産に対する需要が増加することにより、不動産市場が活発化するとともに、土地の流動化・有効利用が促進される。</p> <p>利用価値の高い不動産を遊休地にしておくことは、得べかりし付加価値生産を放棄していることであり、国民経済的に見ても損失である。( 経済企画庁「H9 経済白書」)</p>

<p>施策等の有効性</p>	<p>資源配分をゆがめない、市場中立的な税体系を構築することにより、中・長期的には、市場メカニズムを通じた土地の最適利用が実現される。短期的には、以下のプロセスにより、土地市場の活性化が図られる。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 今後、不良債権処理等により土地の売却圧力が強まることが予測されているが、現在は買い手側の投資意欲の減退が大きいいため、土地市場における需給の大幅なミスマッチが生じている。したがって、土地市場を活性化させるためには、まず、需要サイドの施策を講じることが重要である。この観点から不動産に係る流通課税の大幅な見直しを行い、不動産に係る取引コストを軽減することにより、土地への投資意欲を喚起する。</li> <li>・ これと併せて、土地の譲渡益課税制度の抜本の見直しを行い、不動産の期待収益率を向上させることにより、土地への投資意欲を喚起する。</li> <li>・ また、固定資産税を抜本的に見直すことにより、土地に係る保有コストの軽減が図られ、土地所有者の期待収益を向上させるため、土地投資に対する需要が喚起される。</li> <li>・ これらにより、優良な都市ストックの形成と景気浮揚というアウトカムが実現される。</li> </ul>
<p>その他特記すべき事項</p>	<p>地価の上昇が期待できなくなっている状況下では、これまで取得後のキャピタルゲインによって吸収できていた流通課税に対する負担感が増大しており、これが不動産の流動化に支障を与えているという指摘も踏まえ、負担能力という観点から負担水準の見直しを行う必要が生じている。(土地政策審議会意見とりまとめ(平成 11 年 1 月 13 日))</p> <p>諸外国に比べ割高で、流動性を阻害している登録免許税、不動産取得税を撤廃する。また、土地の有効利用を促進する観点から、将来的には、建物と土地に対する保有税のバランスを是正するため、建物に係る固定資産税を軽減し、土地に係る固定資産税を引上げることを検討する。(経済戦略会議答申(平成 11 年 2 月 26 日))</p> <p>特別土地保有税(及び地価税)は、既に役割を終えており、税制の簡素化を図るためにも、廃止することが適当である。(東京都税制調査会答申「21世紀の地方主権を支える税財政制度(平成 12 年 11 月 30 日)」)</p> <p>都市再生、土地の流動化の促進については、これに関連する施策・制度を総合的に推進する中で、これに対応する流通税など関連税制に係る有効な措置について、引き続き協議の上早急に結論を得る。(与党三党・税制協議会「緊急経済対策に係る税制上の措置(平成 13 年 4 月 20 日)」)</p> <p>資産デフレが進行するなか、産業構造の変革に伴う土地市場の需給構造の変化など土地を巡る諸情勢に対応するため、課税の適正、公平を踏まえつつ、土地の流動化・有効利用、都市再生の観点から、登録免許税、不動産取得税、特別土地保有税、事業所税など流通に係る課税をはじめ土地税制全般について、早期に抜本的な見直しを行うよう検討を進める。(与党三党平成 14 年度税制改正大綱)</p> <p>有効利用を促す土地税制を検討する。(経済財政運営と構造改革の基本方針(仮称)(案)第 3 部 税制改革の基本方針)</p>

事前評価票【No.6】

<p>施策等名</p>	<p>都市再生促進税制（都市再生緊急整備地域における特例措置）の創設</p>	<p>担当課</p>	<p>都市・地域整備局 企画課 まちづくり推進課 市街地整備課</p>
<p>施策等の概要</p>	<p>都市再生の拠点となる都市再生緊急整備地域において国土交通大臣が認定する民間都市再生事業を強力に促進するため、事業者の初期負担の軽減を図るとともに、従前地権者の事業協力の確保を図る観点から、認定事業者、地区内残留者及び地区外転出者に係る所得税、法人税、登録免許税、不動産取得税、固定資産税、都市計画税、特別土地保有税について、思い切った特例措置を講ずる。</p>		
<p>施策等の目的</p>	<p>近年における急速な情報化、国際化、少子高齢化等の社会経済情勢の変化に対応した都市機能の高度化及び都市の居住環境の向上を図る。</p>		
<p>関連する政策目標</p>	<p>1) 居住水準の向上 5) 住環境、都市生活の質の向上</p>		
<p>関連する業績指標</p>	<p>1) 誘導居住水準達成率 2) 住宅に対する評価（満足度） 15) 都心部における住宅供給戸数 16) 緊急に整備すべき密集市街地の解消面積</p>		
<p>指標の目標値等</p>	<p>1) 誘導居住水準達成率 50%（平成 15 年度） 2) 住宅に対する評価（満足度） 53%（平成 15 年度） 15) 都心部における住宅供給戸数 100 万戸（平成 8 年度～平成 17 年度の累計） 16) 緊急に整備すべき密集市街地の解消面積 1,500ha（平成 13～17 年度）</p>		
<p>施策等の必要性</p>	<p>我が国の都市は経済活動の大部分が行われ活力の源泉であるにもかかわらず、環状道路や国際空港の整備の遅れ、慢性的交通渋滞、職と住との遠隔化による長時間通勤、中心市街地の空洞化、緑やオープンスペースの不足などの「20世紀の負の遺産」と言える多くの課題が山積している。また、近年の急速な高齢化、情報化、国際化等の進展に都市の再編・整備が追いつかず、都市の活力の低下、引いては我が国経済の低迷を招来している。このため、21世紀に相応しい都市機能や居住環境を備えた都市へと再生を図り、文化と歴史を承継しつつ、豊かで快適な、さらに国際的に見て経済活力にも満ちあふれた都市を実現し、将来の世代に「世界に誇れる都市」として受け継ぐことができるようにしていくことが重要である。（＝目標と現状のGAP）</p> <p>この都市の再生のためには、1400兆円に及ぶ個人金融資産をはじめとした民間の資金とノウハウを都市に振り向けることが必要であるが、都市開発の太宗を担う民間投資の状況は、ピーク時の約37%に落ち込み、都市の機能更新が停滞。（＝原因分析）</p> <p>こうした中で都市再生を推進し、現下の経済情勢に対応していくためには、都市再生の起爆剤として期待される「都市再生緊急整備地域」に、民間の資金、ノウハウ等を集中的に振り向けることが国家戦略として重要であり、政府をあげて予算、規制緩和、税制等の施策を投入していく必要がある。</p> <p>先般施行された都市再生特別措置法においては、都市再生を強力に推進するため、時間と場所を限定して、既存の用途地域等に基づく規制を全て適用除外とする都市再生特別地区や民間事業者からの都市計画提案制度、認定事業に対する金融支援といった思い切った措置を講ずることとされたところであるが、バブル崩壊後の経済低迷の中で民間の都市開発を促進するためには、その抑制の要因の一つとなっている税制についても措置が必要。（＝課題の特定）</p> <p>このため、都市再生の拠点となる都市再生緊急整備地域において国土交通大臣が認定する民間都市再生事業を強力に促進するため、事業者の初期負担の軽減</p>		

	を図るとともに、従前地権者の事業協力の確保を図る観点から、思い切った特例措置を講ずる。
社会的ニーズ	都市再生は経済構造改革に資する内政上の重要課題であり、この都市再生を図るため、都市再生緊急整備地域における税制上の特例措置についても必要性が高い。
行政の関与	都市再生は経済構造改革に資する内政上の重要課題である。
国の関与	都市再生を推進し、現下の経済情勢に対応していくためには、都市再生の起爆剤として期待される「都市再生緊急整備地域」に、民間の資金、ノウハウ等を集中的に振り向けることが国家戦略として重要である。また、本施策は税制改正要望である。
施策等の効率性	民間都市開発の抑制要因の一つである税制について、特例措置という事業実施のインセンティブ等を付与することにより、大規模な民間都市開発投資が促進され、都市再生の推進に資する。
施策等の有効性	都市再生緊急整備地域は、都市再生の拠点として、都市開発事業等を通じて緊急かつ重点的に市街地の整備を推進すべき地域であり、当該地域における認定事業を始めとする優良な都市開発事業に対する税制上の特例措置を講じ、これらの事業実施を促進することにより、当該地域における市街地の整備が図られ、都市再生に資する。
その他特記すべき事項	都市再生特別措置法に対する附帯決議（平成14年3月19日、28日） 都市再生緊急整備地域における都市再生事業の実施等に係る必要な税制上の措置について、引き続き検討すること。 デフレ対策について（平成14年7月29日 自由民主党デフレ対策特命委員会） 構造改革に資する産業再編税制（設備廃棄・集約化促進、企業再編促進等）、都市再生を支援する税制の検討を進める。

事前評価票【No.7】

施策等名	民間都市開発事業を推進する新たな統合補助制度の創設	担当課	都市・地域整備局まちづくり推進課都市総合事業推進室 住宅局市街地建築課
施策等の概要	<p>都市再生総合整備事業を改編し、新たな統合補助制度を創設する。「時間と場所」を限って先行的な都市基盤施設等の整備を実施するハード事業からコーディネート業務といったソフト事業までをパッケージにして総合的に支援し、民間都市開発事業の円滑かつ迅速な推進を図る。</p> <p>【平成15年度予算額：都市再生総合整備事業 約42億円（国費）の内数】</p>		
施策等の目的	民間都市開発事業を円滑かつ迅速に推進し、もって都市再生の推進を図る。		
関連する政策目標	5) 住環境、都市生活の質の向上		
関連する業績指標	16) 緊急に整備すべき密集市街地の解消面積 17) 1人あたり都市公園等面積 18) 下水道普及率 19) 都市内の都市計画道路の整備率		
指標の目標値等	16) 緊急に整備すべき密集市街地の解消面積：1,500ha（平成13～17年度） 17) 1人あたり都市公園等面積：9.5 m <sup>2</sup> /人（平成14年度、参考） 18) 下水道普及率：66%（平成14年度、参考） 19) 都市内の都市計画道路の整備率：60%（平成14年度、参考）		
施策等の必要性	<p>民間都市開発事業の円滑かつ迅速な実施を図ることにより、都市の再生を推進する必要がある。そのため、民間都市開発事業に対する都市計画、金融等の支援を積極的に推進する都市再生特別措置法が公布、施行され、都市再生緊急整備地域における民間都市開発事業の早期実施が図られることとなった。しかしながら、都市再生特別措置法による都市計画、金融等の支援だけではなかなか民間都市開発事業が促進されず、都市再生実現に向けての前捌きや枠組みづくりといった公的な支援を必要としている地域も存在しており、都市再生緊急整備地域等都市再生に係る事業を推進すべき全ての地域において、民間都市開発事業が積極的に実施される状況には至っていない。（＝目標と現状のGAP）</p> <p>都市再生緊急整備地域等都市再生に係る事業を推進すべき地域において、民間都市開発事業を誘発し促進するためには、当該地域のビジョンを明示する計画策定や多岐にわたる関係者との意向調整、スケジュール調整等を円滑かつ迅速に行う必要があるとともに、民間都市開発事業と一体となった都市基盤施設整備等を実施する必要があるが、民間都市開発事業の進捗と歩調をあわせた柔軟な対応が行われていないこと、都市基盤施設等が十分整備されているとはいえない地域も多いことなどから、民間事業者が積極的に事業を実施する環境が十分整っていない。（＝原因分析）</p> <p>都市再生緊急整備地域等都市再生に係る事業を推進すべき地域において、民間都市開発事業の進捗と歩調をあわせて戦略的かつ柔軟にハード事業からソフト事業まで総合的に支援する必要がある。（＝課題の特定）</p> <p>都市再生総合整備事業（総合整備型）を改編し、新たな統合補助制度を創設する。本制度において、「時間と場所」を限って先行的な都市基盤施設等の整備を実施するハード事業からコーディネートといったソフト事業までをパッケージにした都市再生事業計画に基づいて総合的に支援し、民間都市開発事業の円滑かつ迅速な推進を図る。（＝施策の具体的内容）</p> <p>（1）都市再生緊急整備地域における事業の重点的实施とその迅速化            都市再生特別措置法に基づく都市再生緊急整備地域内において都市・居住環境整備重点地域を定め、都市再生総合整備事業を実施する場合にあって</p>		

	<p>は、地域整備方針を当該重点地域の基本計画とみなすことができる。</p> <p>(2) 統合補助金化と都市再生事業計画の策定</p> <p>特定地区において、民間事業者を含む各事業主体が実施する事業を盛り込んだおおむね10ヶ年の都市再生事業計画を地方公共団体等が策定し、国は都市再生事業計画に基づき年度毎に補助金を一括交付する。</p>
社会的ニーズ	我が国の活力の源泉である都市について、急速な情報化、国際化、少子高齢化等の社会経済情勢の変化に対応して、その魅力と国際競争力を高めることが求められている。
行政の関与	都市再生は我が国の経済構造改革の一環として重要な課題であり、民間だけでは都市再生が推進されない地域において、民間都市開発事業の進捗と歩調をあわせて公的支援を行う必要がある。
国の関与	都市の再生を図り、その魅力と国際競争力を高めることが国家的な観点から重要であるが、地方だけでは解決困難な課題であるため、国が支援する必要がある。
施策等の効率性	都市再生緊急整備地域等都市再生に係る事業を推進すべき地域において、新たな統合補助制度による事業実施が可能となれば、都市基盤施設等の整備について民間都市開発事業の進捗と歩調をあわせて柔軟に対応できることとなり時間やコストのロスが減少するとともに、多岐にわたる関係者間の円滑な調整が図られることにより事業期間が短縮され、民間都市開発事業を含めた都市再生に資する事業全体の効率的な推進が図られる。
施策等の有効性	都市再生緊急整備地域等都市再生に係る事業を推進すべき地域において、都市再生事業計画に基づいた様々なメニューによる総合的かつ柔軟な支援が可能となることから、多岐にわたる関係者間の調整等の円滑化、都市再生に向けた機運の醸成、先行的都市基盤施設整備等の戦略的な実施等が図られるため、民間都市開発事業の積極的な実施が期待され、都市再生の実現に向けて大きく前進することとなる。
その他特記すべき事項	

事前評価票【No.8】

施策等名	既存ストックを活用した全国都市再生の推進のためのまちづくり総合支援事業の拡充	担当課	都市・地域整備局まちづくり推進課都市総合事業推進室
施策等の概要	まちづくり総合支援事業において、全国都市再生を推進するため、空き店舗や歴史的な建造物などの既存建造物を活用した施設整備への支援を拡充する。 【平成15年度予算額：まちづくり総合支援事業 730億円（国費）の内数】		
施策等の目的	既存ストックを有効活用した地域活性化を推進し、もって全国都市再生の推進を図る。		
関連する政策目標	5) 住環境、都市生活の質の向上		
関連する業績指標	16) 緊急に整備すべき密集市街地の解消面積 17) 1人あたり都市公園等面積 18) 下水道普及率 19) 都市内の都市計画道路の整備率 20) 都市空間形成河川整備延長		
指標の目標値等	16) 緊急に整備すべき密集市街地の解消面積：1,500ha（平成13～17年度） 17) 1人あたり都市公園等面積：9.5㎡/人（平成14年度、参考） 18) 下水道普及率：66%（平成14年度、参考） 19) 都市内の都市計画道路の整備率：60%（平成14年度、参考） 20) 都市空間形成河川整備延長：40%（平成18年度）		
施策等の必要性	<p>中心市街地の活性化等、地域だけでは解決困難なまちづくりの課題に対して地域と国が協力して問題の解決に取り組んできており、平成14年4月に都市再生本部において決定された「全国都市再生のための緊急措置」では、さらなる取組みが必要とされている。</p> <p>しかしながら、中心市街地や駅周辺においては空き店舗等が目立ち、街なかを人呼び戻す賑わいの核になる施設の整備が進まない、都市景観上重要な歴史的建造物等が有効活用されていないなど、依然として中心市街地の活性化や魅力ある都市景観の形成が進んでいないところがある。（＝目標と現状のGAP）</p> <p>その原因として、中心市街地や駅周辺における空き店舗等既存ストックは立地上重要にもかかわらずテナントの撤退や遊休化により有効に活用されないままになっていること、また都市景観上重要な役割を果たす歴史的建造物等貴重な既存ストックが建て替えに伴って解体される等まちづくりという観点から有効に活かされていないといったことが考えられる。（＝原因分析）</p> <p>このため、地方公共団体等公的機関が、中心市街地や駅周辺における空き店舗や地域の顔ともなる歴史的な建造物などの既存建造物を利用して施設整備を行うような、地域の創意工夫を活かしたまちづくりに対して総合的に支援する必要がある。（＝課題の特定）</p> <p>具体的には、まちづくり総合支援事業において、空き店舗や歴史的な建造物などの既存建造物を活用した施設整備への支援を明確化し、事業メニューに「既存建造物活用事業」を追加する。（＝施策の具体的内容）</p>		
社会的ニーズ	全国の地方都市等において、総合的な取組みによる中心市街地の活性化、全国都市再生の推進が求められている。		
行政の関与	全国都市再生は経済構造改革の一環として重要な課題であり、民間単独では困難な中心市街地の活性化等に対して公的支援を行う必要がある。		
国の関与	全国都市再生の推進は国家的な課題であり、地方だけでは解決困難な課題であるため、国が支援する必要がある。		

<p>施策等の効率性</p>	<p>中心市街地や駅周辺等立地上重要なところにある空き店舗等既存ストックを活用して賑わいの核となる施設等が整備され、中心市街地衰退の代表的事例である大規模店舗等の撤退等の問題が解消の方向に進むことにより、これまで低迷していた民間投資が誘発され、中心市街地活性化等に資する事業全体の効率的な推進が図られる。また、地域の顔ともなる歴史的建造物等の活用が進むため、地域のまちづくりに対する気運が高まり、地域住民による街並み保全活動等へと発展することとなり、良好な都市景観が早期に形成されることとなる。</p>
<p>施策等の有効性</p>	<p>立地上重要なところにある空き店舗等既存ストックを有効活用して賑わいの核となる施設等の整備が進む一方で、空き店舗等中心市街地の空洞化の問題が解消の方向に進むため、街なかに人を呼び戻すことが可能となる。また、地域の顔ともなる歴史的建造物等の活用が進むため、地域のまちづくりに対する気運が高まり、地域住民による街並み保全活動等へと発展することとなり、良好な都市景観が一体的に形成される。このような既存ストックを活用した「地域が主役のまちづくり」を推進することにより、中心市街地の活性化や魅力ある都市景観の形成が図られることとなり、全国都市再生に資する。</p>
<p>その他特記すべき事項</p>	<p>「全国都市再生のための緊急措置」(平成14年4月8日都市再生本部決定)において「全国」を対象にして、「身の回り」の生活の質の向上と「地域経済・社会」の活性化を図るための緊急措置として、「民間投資」を促進する全国の都市再生の取組みを支援するとされている。</p>

事前評価票【No.9】

施策等名	中小市町村における下水道整備支援の拡充	担当課	都市・地域整備局下水道部 下水道事業課
施策等の概要	<p>下水道の根幹的施設について都道府県が代行して施行する都道府県代行制度について、対象市町村の要件を拡大する。また下水道事業の補助について、市町村合併の前後で不利益が生じないように、措置する。 【平成15年度予算額：下水道事業費 8,992億円（国費）の内数】</p>		
施策等の目的	<p>下水道の普及率は全国平均で63.5%（H13末）であるが、人口5万人未満の中小市町村に限れば未だ29.5%と大きな格差があるため、その早期是正を図るため、より効率的かつ円滑に下水道事業を推進。</p>		
関連する政策目標	5) 住環境、都市生活の質の向上		
関連する業績指標	18) 下水道普及率		
指標の目標値等	18) 下水道普及率66%（平成14年度、参考）		
施策等の必要性	<p>汚水処理は国民にとって最も基礎的な生活基盤であるため、他の施策に先駆けて実施すべきものであるが、下水道の処理人口普及率は全国平均で63.5%であり、特に5万人未満の中小市町村では29.5%と非常に低い状態にある。（＝目標と現状のGAP）</p> <p>中小市町村における下水道の普及促進が進まない原因の一つは技術的、財政的な面で大都市等に比べて不利な状況にあることが大きい。また、また、現行制度では中小市町村における財政規模を考慮し人口規模が小さいほど補助対象範囲を広くしているが、市町村合併により人口が大きくなると、合併前よりも補助対象範囲が狭くなり、結果としてこれらの市町村における下水道整備が遅れる恐れがある。（＝原因分析）</p> <p>中小市町村における下水道の普及促進を進めるためには、中小市町村の技術的、財政的支援を図る必要がある。また、市町村合併による不利益の発生を解消することについても必要である。（＝課題の特定）</p> <p>このため、中小市町村の中でも特に技術的・財政的に貧弱な過疎市町村を対象とした既存の過疎代行制度について、対象となる市町村の要件を緩和する。また、市町村合併による不利益回避のために市町村規模により補助対象の範囲が異なる下水道事業において、合併後も合併前の市町村規模と同じとして措置する。（＝施策の具体的内容）</p>		
社会的ニーズ	汚水処理は国民にとって最も基礎的な生活基盤であるため、下水道整備に対する要望が非常に高い。		
行政の関与	下水道整備は、公衆衛生上、必要不可欠な行政サービスである。		
国の関与	下水道整備による汚水処理の普及はナショナルミニマムの実現として国が必要な関与を行うべきもの。		
施策等の効率性	<p>財政基盤の貧弱な中小市町村による整備に比べ、都道府県代行では短期的・集中的に整備が図られるため、効果の早期発現による高い投資効果が得られる。</p> <p>また市町村合併による不利益回避により、中小市町村の下水道整備の円滑な実施が図られる。</p>		

施策等の有効性	代行制度の対象市町村を広げることで、更なる技術的・財政的支援を図ることにより、中小市町村の下水道普及の格差を早期に是正するのに極めて有効である。また市町村合併による不利益回避により、中小市町村の合併後における下水道整備の円滑な実施が図られる。
その他特記すべき事項	経済財政諮問会議で取りまとめ中の経済活性化戦略会議で「特色ある地方都市の再生」について重点的な取り組みを記述している。 市町村合併については、経済財政諮問会議で取りまとめた「経済活性化戦略」で「市町村合併を促進し」とあること、また政府において「市町村合併支援本部」を設置して、その支援を図っている。

事前評価票【No.10】

施策等名	消流雪用水導入事業の拡充	担当課	河川局河川環境課
施策等の概要	<p>消流雪用水導入事業（直轄・補助）は、水量の豊富な河川から市街地を流れる中小河川等に導水路等によって水を供給し、河道疎通能力の阻害となっている河道内の堆雪の排除等を図る事業であり、従来、市街地等の都市部における対策であったものに加えて、特に豪雪被害の著しい地域に対応した消流雪用水導入事業の実施を可能とするよう、新たに対象事業の要件を追加する。</p> <p>【平成15年度予算額：河川事業費5,306億円（国費）の内数】</p>		
施策等の目的	<p>豪雪地帯対策特別措置法で指定する特別豪雪地帯において、積雪深が大きく積雪日数が多い地域については、除雪による浸水や交通渋滞など豪雪被害が著しく、消流雪用水導入事業の必要性が極めて高い。このような地域においてきめ細かい対策を行うため、従来の都市型の事業に加えて、豪雪被害の特に著しい地域において、消流雪用水導入事業の実施が可能な制度整備を図る。</p>		
関連する政策目標	5) 住環境、都市生活の向上		
関連する業績指標	-		
指標の目標値等	-		
施策等の必要性	<p>豪雪地帯対策特別措置法においては、積雪が特にはなはだしく、住民の生活水準の向上が阻害されている地域について、雪害の防除等の総合的な対策を樹立することを目的としており、消流雪用水導入事業は、本法律の目的を踏まえ、豪雪地域における冬期の安全で快適な生活環境の確保に大きく貢献してきた。ところが、従来の事業は市街化区域等、都市部における対策を主体としてきたため、豪雪地帯対策特別措置法において指定する、積雪の度が特に高く、住民の生活に著しい支障を生ずる地域である特別豪雪地帯においては、豪雪被害が著しく事業の必要性が高いにもかかわらず、消流雪用水導入事業が実施できない地域が多い。（＝目標と現実のGAP）</p> <p>これは、現在の事業の要件が、市街化区域またはDID地区（人口密度が40人/ha以上及び人口密度が5千人以上）に準じる区域となっており、主に都市部を想定しているためである。（＝原因分析）</p> <p>このため、豪雪被害対応型の消流雪用水導入事業の要件を新たに設ける必要がある。（＝課題の特定）</p> <p>具体的には、消流雪の対象となる市街地が特別豪雪地帯に属する市町村にあって、積雪指数（消流雪の対象となる除雪対象戸数に、過去5年間の降雪量が10cm以上観測された日数の最大値を乗じた数）が5千以上の市街地である場合に、事業実施が可能となるよう新たな要件を設定する。</p> <p>（＝施策の具体的内容）</p>		
社会的ニーズ	<p>特別豪雪地帯の中でも一部の地域においては、積雪による家屋や宅地の除雪作業や、道路交通の阻害、除雪による水路の溢水など、住民の生活に大きな支障を来しており、社会的ニーズは極めて高い。</p>		
行政の関与	<p>水量の豊富な河川より、市街地を流れる中小河川に導水する事業であり、河川管理行為であるため、行政が主体となって実施すべきである。</p>		
国の関与	<p>豪雪地帯対策特別措置法において指定する特別豪雪地帯における対策については、積雪の度が特に高く地域住民の生活に著しい支障を来していることに鑑み、地方公共団体だけでなく国も積極的に関与すべきである。</p>		

<p>施策等の効率性</p>	<p>流雪溝の閉塞による浸水だけでなく、除雪、排雪作業には多大な労力と時間を要しており、また積雪による自動車走行の長時間化も著しく、豪雪による社会的不経済には大変大きなものがある。</p> <p>消流雪用水導入事業は、市街地を流れる中小河川に、冬期の水量の豊富な河川から導水を行うという経済的で短期間に実施可能な対策によって、このような豪雪被害を解決することができ、極めて効率性が高い事業であるといえる。</p> <p>平成15年度に新規着手を予定している、山形県戸沢村古口地区については、<math>B/C = 2.34</math>となる。</p>
<p>施策等の有効性</p>	<p>本施策により、直轄河川に関連する箇所、特に豪雪被害が著しく事業実施の要望が高い地域のうち約20箇所の地域での事業実施が新たに可能となり、これらの地域について冬期の安全で快適な生活の確保が可能となる。</p>
<p>その他特記すべき事項</p>	

事前評価票【No.11】

施策等名	既存オフィスビル等の住宅への転用	担当課	住宅局	住宅総合整備課 建築指導課 市街地建築課 市街地住宅整備室						
施策等の概要	<p>都心部等における効率的な都市型住宅の供給を支援するため、既存オフィスビルを住宅として有効に活用する施策を講じる。</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>住宅等の建築物に適用される、採光に係る有効面積の算定方法の合理化に向けた検討を実施する。</li> <li>既存オフィスビル等の住宅の転用を推進するための改修工事の設計施工指針の検討等を行う。</li> <li>市街地整備において、既存オフィスビル等を住宅へ転用するための費用を補助する。 【平成15年度予算額：住宅市街地整備総合支援事業費 673 億円（国費）の内数】</li> <li>既存オフィスビル等を優良な賃貸住宅として転用した場合の改良工事費について、10%の特別償却を認める。</li> </ol>									
施策等の目的	<p>今後のオフィスビルの空室率の増加による都心部等の活力低下を防止するとともに、都心部等を生活拠点として快適に居住したいという潜在的なニーズに対応し、効率的に都市型住宅を供給するため、既存オフィスビル等の住宅への転用を支援する。</p>									
関連する政策目標	<p>5) 住環境、都市生活の質の向上 14) 新たな市場の育成 25) 循環型社会の形成</p>									
関連する業績指標	<p>15) 都心部における住宅供給戸数</p>									
指標の目標値等	<p>都心部における住宅供給戸数 100 万戸（平成 17 年度）</p>									
施策等の必要性	<p>都心部等を生活拠点として生活するニーズが高まっている一方で、競争力のある大型オフィスビルの新規供給が進む中、比較的古いビルでは空室率が高まっていく傾向が見られる。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>大型オフィスビルストック面積予測 [千代田区、中央区、港区、新宿区、渋谷区、品川区] 2,444 万㎡（2000 年末） 2,851 万㎡（2005 年末）</li> <li>竣工年別空室率想定（2005 年末）</li> </ul> <table border="1" data-bbox="571 1397 1214 1509"> <tr> <td>96 年以降竣工の物件</td> <td>空室率 1～3%</td> </tr> <tr> <td>84 年～95 年竣工の物件</td> <td>空室率 3～5%</td> </tr> <tr> <td>83 年以前竣工の物件</td> <td>空室率 10～12.7%</td> </tr> </table> <p>一方、通勤・通学の利便性や日常生活の利便性から都心部等を生活拠点とするニーズは高いが、都心居住の条件として「住居費負担の軽減」を挙げる人が多い。（＝目標と現状の GAP）</p> <p>老朽化した既存オフィスビル等で空室率が高まっている原因として、IT化等を進めたくても電気容量や床の積載荷重等の問題によりテナントのニーズに十分な対応ができなくなっていることが大きい。また、積極的なリフォーム等、ストックの有効活用が図られない状況にあり、一部の特殊な事例を除き、住宅への転用は進んでいない。（＝原因分析）</p> <p>このため、老朽化したビルが放置され、都心部等の活力が低下すること等を防止するとともに、効率的な都市型住宅の供給にも資するため、既存オフィスビル等の住宅への転用を容易にするための措置が必要である。具体的には、供給者側と需要者側双方のニーズを満たす観点から以下の課題に対応する必要がある。</p> <p>法制面からの検討</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>居室の採光に関する規制は、既存オフィスビル等を住宅へ転用する</li> </ul>				96 年以降竣工の物件	空室率 1～3%	84 年～95 年竣工の物件	空室率 3～5%	83 年以前竣工の物件	空室率 10～12.7%
96 年以降竣工の物件	空室率 1～3%									
84 年～95 年竣工の物件	空室率 3～5%									
83 年以前竣工の物件	空室率 10～12.7%									

	<p>場合の制約となることがあることから、合理化の検討が必要。  <b>建築コストの低減（ローコスト工法の開発）</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 住まい手はオフィスビル等の住宅への転用により、良質で低廉な住宅が供給されることに期待しており、ローコストでの住宅転用が可能な工法を検討することが必要。</li> </ul> <p><b>経済面での支援</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 改良費等に対する助成や税制面での支援等により、適正な規模の住宅やバリアフリー住宅等、良質な住宅への転用を誘導することが必要。  （＝課題の特定）</li> </ul> <p>上記課題に対応するため、以下の施策を講ずることとする。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>）採光に係る有効面積の算定について、都心部における建築物の立地状況を勘案して、合理的な算定方法を検討する。</li> <li>）既存オフィスビル等の住宅等への転用を推進するため、改修工事の設計施工指針の検討等を行う。</li> <li>）市街地整備において、良好な市街地環境の創出等を図るために、既存オフィスビル等の住宅への転用に係る補助を追加。</li> <li>）既存オフィスビル等を優良な賃貸住宅として転用した場合について、改良工事費の10%の特別償却を認める再生賃貸住宅供給促進税制を創設。  （＝施策の具体的内容）</li> </ul>
社会的ニーズ	<p>2005年末時点の東京主要6区の大型オフィスビルの空室率5.8%～7.6%の水準になると予想されており、事業の安定性や将来性等により、住宅への転用に関心があるオフィスビルオーナーは約2割存在する。一方で、都市基盤整備公団のアンケートによると、通勤や日常生活において利便性の高い東京区部居住志向層は全体で88.2%と高く、転用に関する社会的ニーズは高いものと考えられる。</p>
行政の関与	<p>都心居住の推進は、大都市地域における住宅立地の遠隔化による通勤時間の長時間化等による「外部不経済の是正」、業務機能への偏りや産業の空洞化の目立つ都心部で多世代にわたる居住を中心とした生活機能を回復し、各種機能のバランスのとれた複合的でコンパクトな都市機能及び均衡のとれた圏域構造の実現、すなわち「都市の再生」の観点からこれまでも各種施策を実施。空室率が高まっていく傾向が見受けられる「既存オフィスビル等の住宅への転用」は、上記の他、既存ストックの有効活用による循環型社会の形成に資することから、規制の見直しや技術指針の明示による市場の条件整備を図る必要があるとともに、良質な住宅の供給を誘導する観点から、国庫補助や税制特例の拡充を実施する。</p>
国の関与	<p>建築基準に関する事項や国庫補助制度の拡充、ならびに税制改正要望項目である。</p>
施策等の効率性	<p>都心居住を促進する観点からは、新規の建設のみならず、既存ストックを有効活用し、良質な住宅の供給を図ることが必要である。  また、競争力を失った既存オフィスビル等を転用する際、建替えを行うよりも、改修による転用を図るほうが効率的であり、また建設廃棄物の減少にもつながる。</p>
施策等の有効性	<p>本施策により、都心居住に資する良質な住宅が効率的に供給されると同時に、老朽化したオフィスビル等が密集する地域などにおける都心部等の活力の低下を防止することができる等の効果が期待される。</p>
その他特記すべき事項	

事前評価票【No.12】

施策等名	住宅市街地の総合的整備による都市再生の推進	担当課	住宅局市街地建築課市街地住宅整備室
施策等の概要	<p>都市再生緊急整備地域等において関連事業の重点的实施や防犯まちづくりにより都市再生の推進を図るため、住宅市街地整備総合支援事業等の拡充を行う。</p> <p>都市再生緊急整備地域内で大都市居住環境整備推進制度における都市・居住環境整備重点地域を定める場合にあつては地域整備方針を当該重点地域の基本計画とすることとする。</p> <p>犯罪の発生を 방지、入居者等の身体・財産の保護を図るため、共同施設整備費の補助対象として、監視装置設置費に係る規定を整備する。</p> <p>【平成15年度予算額：住宅市街地整備総合支援事業費673億円(国費)の内数等】</p>		
施策等の目的	<p>都市再生緊急整備地域等における市街地の整備を推進し、もって社会経済構造の転換の円滑化を図るとともに、職住近接型の良質な市街地住宅の供給と良好な住宅市街地の整備を総合的に行う。</p>		
関連する政策目標	5) 住環境、都市生活の質の向上		
関連する業績指標	15) 都心部における住宅供給戸数		
指標の目標値等	都心部における住宅供給戸数： 100万戸（平成8年度～平成17年度）		
施策等の必要性	<p>21世紀における我が国の活力の源泉である都市について、その魅力と国際競争力を高めることは喫緊の課題である。そのため、都市再生特別措置法が施行され、都市再生緊急整備地域における都市開発事業が促進されることとなったが、規制緩和と金融支援のみでは地域の特性に応じた効果的な事業実施が困難な地域や、都市再生に民間を誘導するための公的支援を必要とする課題を持つ地域もあり、緊急に都市再生を実現できる状況には至っていない。 (= 目標と現状のGAP)</p> <p>都市再生緊急整備地域等においては、関連する各種事業の連携及び重点実施を行う必要があるが、都市再生に必要となる都市基盤の整備が進んでいないことや、都市機能の高度化等にかかる負担が大きいこと等により、民間事業者等の積極的な事業実施が困難になっている。(= 原因分析)</p> <p>このため、都市再生緊急整備地域等において、関連事業の特例措置の適用と重点的实施を行い、民間事業者等の円滑な事業施行を確保することにより、都市再生の促進を図る必要がある。 (= 課題の特定)</p> <p>都市再生緊急整備地域等において関連事業の重点的实施や防犯まちづくりにより都市再生の推進を図るため、住宅市街地整備総合支援事業等の拡充を行う。</p> <p>都市再生緊急整備地域内で大都市居住環境整備推進制度における都市・居住環境整備重点地域を定める場合にあつては地域整備方針を当該重点地域の基本計画とすることとする。</p> <p>犯罪の発生を防止、入居者等の身体・財産の保護を図るため、共同施設整備費の補助対象として、監視装置設置費に係る規定を整備する。 (= 施策の具体的内容)</p>		
社会的ニーズ	都市開発事業の円滑な施行を支援することにより、都市に豊かな居住環境を実現し、都心居住に対するニーズに応えるものである。		
行政の関与	都市再生は民間、公的主体が総力を傾注すべき重要課題であり、行政の関与による事業推進は不可欠。		
国の関与	国庫補助制度の拡充である。		

施策等の効率性	関連事業の重点的実施を行うことにより、都市開発事業の円滑な施行に必要な都市基盤の整備が効率的に行われ、都市再生の推進が図られる。
施策等の有効性	関連事業の重点的な実施により都市基盤の整備が行われ、都市再生の迅速な実現が可能となる。 民間事業者等の防犯対策等に要する費用に対する補助を行うことにより、良好な居住環境の確保が図られる。
その他特記すべき事項	都市再生は経済財政諮問会議、都市再生本部等で最重要施策の一つとして位置づけられている。

事前評価票【No.13】

<p>施策等名</p>	<p>密集市街地の緊急整備による安全・安心な都市居住の再生</p>	<p>担当課</p>	<p>住宅局市街地建築課市街地住宅整備室 都市・地域整備局都市計画課</p>
<p>施策等の概要</p>	<p>都市再生プロジェクトに位置付けられた密集市街地の整備改善を図り、安全・安心な都市居住の再生を実現するため、以下の措置を講ずる。</p> <p>(1) 事業等 防災街区整備事業に対する補助制度を創設する。 【平成15年度予算額：密集住宅市街地整備促進事業費150億円(国費)の内数】 都市再生住宅の入居対象者に「密集事業の整備計画区域内で行われる防災街区整備事業とそれに関連する公共施設整備により住宅等を失う者」を新たに追加する等の居住の安定の確保のための措置を講じる。 【平成15年度予算額：住宅市街地整備総合支援事業費673億円(国費)の内数】 組合再開発促進基金による債務保証制度について防災街区整備事業を含め、密集住宅市街地整備促進事業全体を対象とする。 都市基盤整備公団が密集市街地整備促進のために取得する土地の用地取得費に都市・居住環境整備推進出資金(密集市街地整備促進型)を充当し、出資金充当率を100%以内とする。</p> <p>(2) 密集市街地における防災街区の整備の促進に関する法律等の一部改正</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 防災公共施設等の整備に関する計画の防災街区整備方針への位置付け</li> <li>・ 特定防災街区整備地区の創設</li> <li>・ 防災街区整備事業の創設</li> <li>・ 防災都市施設の整備のための特別の措置等の整備</li> </ul>		
<p>施策等の目的</p>	<p>防災上、居住環境上の課題を抱える密集市街地において、老朽建築物等の除却・建替え、道路・公園等の防災上重要な公共施設の整備等を総合的に行い、密集市街地の防災性の向上等により、地震、火災等から生命・財産の安全性を確保し、もって安全・安心な都市居住の再生を図る。</p>		
<p>関連する政策目標</p>	<p>5) 住環境、都市生活の質の向上</p>		
<p>関連する業績指標</p>			
<p>指標の目標値等</p>			
<p>施策等の必要性</p>	<p>大都市圏を中心に防災上、居住環境上の課題を抱える密集市街地が広範に存在し、その早急な整備改善は重要な課題。従来より密集市街地の再生に向けた取り組みを実施しているものの、例えば東京においては、このような密集市街地は山手線の外側に広く環状に分布しており、山手線の内側に相当する規模が未だ存在するなど、密集市街地の解消は十分に進捗していない状況。 (= 目標と現状のGAP) 密集市街地では、権利関係の輻輳や、住民の高齢化等の特性から合意形成が困難であること、民間事業者等の円滑な事業施行が資金面等において困難なこと等のため、個別の建替えや防災上必要な基盤施設の整備が進まず、密集市街地の整備は十分進捗していなかった。(= 原因分析) このため、密集市街地における地域の実情を勘案しつつ、権利移転等を円滑に進めるとともに、民間事業者等の円滑な事業施行を確保すること、防災性能を備えた建築物への建替え、防災上重要な公共施設等の整備を促進すること等により、官民の協力による密集市街地整備の促進を図る必要がある。 (= 課題の特定) 具体的には、都市再生プロジェクトに位置付けられた密集市街地の整備改善を図り、安全・安心な都市居住の再生を実現するため、以下の措置を講ずる。</p>		

	<p>(1)事業等          防災街区整備事業に対する補助制度を創設するとともに、都市再生住宅制度の拡充、組合再開発促進基金による債務保証制度の拡充、都市基盤整備公団に対する都市・居住環境整備推進出資金（密集市街地整備促進型）の創設等を行う。</p> <p>(2)密集市街地における防災街区の整備の促進に関する法律等の一部改正          防災性能を備えた建築物への建替え及び防災上重要な公共施設等の整備を促進することにより、密集市街地の防災に関する機能の確保と土地の合理的かつ健全な利用を図る。（＝施策の具体的内容）</p>
社会的ニーズ	仮に東京で地震が発生すれば、密集市街地を中心に、約38万棟の建物が焼失、避難所生活者が91万人（東京都「震災復興グランドデザイン」）発生するなど社会的な損失は多大であり、東京都における「東京構想2000」や、大阪府における「災害に強いすまいとまちづくり」など、地方公共団体も積極的な取り組みを行っているところ。
行政の関与	密集市街地では、敷地規模が小さいことや零細な地権者が多いこと等の特性から自力更新が困難。一方で、防災上課題のある市街地の再生は喫緊の課題である。
国の関与	国庫補助制度の拡充である。 密集市街地における防災街区の整備の促進に関する法律等の改正である。 都市計画制度、建築基準に関連する事項である。
施策等の効率性	老朽化した木造建築物が密集し、道路、公園等の公共施設の不足するいわゆる密集市街地においては、市街地大火が発生しやすいため、このような密集市街地の早急な解消を図り、大規模地震などで出火した際の延焼危険性を低減させることは、人命の保護の上で最も有効。 災害が発生すると仮設住宅や災害公営住宅等巨額の行政需要が発生するため、行政の関与により事前に対策を進めることが必要である。
施策等の有効性	都市再生住宅制度の対象事業を拡充することにより、従前居住者の居住安定の確保が図られる。 組合再開発促進基金の債務保証を行うことにより、民間事業者等が密集市街地において建替え等を円滑に行うことが可能となる。 都市・居住環境整備推進出資金（密集市街地整備促進型）により取得した土地を種地として活用し、拠点的開発や公共施設整備を行うことにより、密集市街地整備の促進が図られる。 防災街区整備方針に防災上重要な公共施設の整備及びその周辺における建築物等の整備に関する計画の概要を定めることにより、防災公共施設とその周辺の建築物等が一体となって、延焼遮断帯、避難地や避難路としての機能を確保するための措置が図られる。 特定防災街区整備地区において、一定の防災性能を有する建築物の建築を誘導することにより、当該地区の防災機能の確保と土地利用の合理化・健全化を図るとともに、当該地区が延焼遮断効果等を発揮することにより密集市街地全体の防災性能の向上が図られる。 老朽化した建築物を除却して防災性能を備えた建築物に更新するための柔軟かつ強力な事業手法を用いる防災街区整備事業を創設するとともに当該事業に補助を行うことにより、密集市街地の整備促進が図られる。 密集市街地の公共施設整備について、防災街区整備方針に位置付けられた防災公共施設のうち、都市施設として整備すべきものについて、事業の施行予定者及び通常より厳しい建築の規制を適用する期間を定めることにより、迅速な都市計画事業の施行が可能となる。
その他特記すべき事項	都市再生プロジェクト（第三次決定）において、地震時に大きな被害が想定される危険な密集市街地について、特に大火の可能性が高い危険な市街地（東京、大阪各々約2,000ha、全国で約8,000ha）を対象に重点整備し、今後10年間で最低限の安全性を確保する旨、位置付けられている。 第八期住宅建設五箇年計画において、緊急に改善すべき密集住宅市街地の速やかな解消に努める旨、位置付けられている。 地域の実情を踏まえた密集住宅市街地解消のアウトカム目標を設定。

事前評価票 【No.14】

施策等名	都市再生の推進に資する港湾施設整備に対する無利子貸付制度の創設	担当課	港湾局開発課 民間活力推進室
施策等の概要	臨海部における都市再生を推進するために、都市再生特別措置法に基づく民間都市再生事業計画の認定事業者が行う公共施設の整備に対する無利子貸付けの対象に港湾施設を追加するための都市再生特別措置法の改正及び予算要求を行う。【平成15年度予算額：11億円の内数（国費）】		
施策等の目的	都市の再生を図り、その魅力と国際競争力を高めることが重要な課題となっていることから、民間都市再生事業と一体的に整備される、港湾施設の整備に対する無利子貸付制度を創設し、臨海部における都市再生を推進する。		
関連する政策目標	5) 住環境、都市生活の質の向上 7) 都市内渋滞の緩和 8) アメニティ豊かな生活環境の形成 12) 国際競争力の強化		
関連する業績指標	29) 海岸における海辺へのアクセスが確保されている延長 33) 港湾空間の緑化率		
指標の目標値等	29) 平成18年度までに5,300km 33) 平成18年度までに8.0%（港湾空間の緑化率）		
施策等の必要性	<p>都市の再生を図り、その魅力と国際競争力を高めることが、我が国の経済構造改革の一環として重要課題となっている。都市の抱える慢性的な渋滞、緑やオープンスペースの不足等の多くの課題に対し、臨海部では一定のまとまりをもった土地の確保が比較的容易であるなど、問題解決のポテンシャルを有しているにも係わらず、土地利用転換が円滑に進んでいない。</p> <p>（＝目標と現状のGAP）</p> <p>この原因を考察するに、臨海部において利用転換を行うための様々な港湾施設が不足しており、民間都市開発プロジェクトを導入するためには、これらの港湾施設整備が急務となっている。一方、港湾管理者による施設整備が必ずしも民間都市開発プロジェクトのタイミングと一致して行われるわけではないことから、港湾施設の整備の遅れがプロジェクトの推進を阻害する原因となっていると考えられる。（＝原因分析）</p> <p>このような原因を解消するために民間都市開発プロジェクトと港湾施設整備のタイミングを合わせることが可能となる施策が必要となる。</p> <p>（＝課題の特定）</p> <p>そのため、都市再生特別措置法に基づく民間都市再生事業計画の認定事業者が行う公共施設の整備に対する無利子貸付けの対象に港湾施設を追加するための都市再生特別措置法の改正を行い、港湾施設整備に対する民間立替施行型の無利子貸付制度を創設する。（＝施策の具体的内容）</p>		
社会的ニーズ	社会経済情勢の変化に伴い、土地の利用転換等が見込まれる臨海部においても都市再生は喫緊の課題である。		
行政の関与	国民経済の健全な発展及び国民生活の向上に寄与するものであるため、行政の関与が必要である。		
国の関与	都市再生は我が国の経済構造改革の一環として重要な課題の一つであり、緊急に推進する必要があることから、国が必要な支援を行なう必要がある。		

<p>施策等の効率性</p>	<p>国が無利子貸付を措置することにより、港湾施設の整備が行われることにより、民間に存在する資金やノウハウなど民間の力が引き出され、臨海部における都市再生の推進が図られる。さらに、公共施設整備が端緒となり、民間都市再生事業が推進され新たな需要が喚起される。</p>
<p>施策等の有効性</p>	<p>これまでに都市再生特別措置法に基づき指定された都市再生緊急整備地域の面積の約4割が臨海部を含む地域であったことから、臨海部における民間都市開発プロジェクトに、都市再生特別措置法の枠組みを用いて、国が無利子貸付を行うことにより、民間の時間感覚に合わせた港湾施設の整備が可能となることにより、プロジェクトが促進され、魅力と国際競争力のある臨海部の形成が図られる。</p>
<p>その他特記すべき事項</p>	

事前評価票【No.15】

施策等名	ICカード乗車券の導入・普及、相互利用化促進	担当課	鉄道局技術企画課技術開発室 総務課鉄道企画室
施策等の概要	ICカード乗車券の相互利用化に必要なシステムに係る経費等の一部に対して、国が支援を行うことにより、ICカード乗車券の導入・普及及び相互利用化の促進を図る。【平成15年度予算額 120百万円、税制改正：地方税（固定資産税）の特例措置（拡充、減税見込額 19百万円）】		
施策等の目的	ICカード乗車券の導入・普及、相互利用化促進を図ることにより、乗り継ぎ時間の短縮、券売機での混雑、不便の解消、乗換の簡便化等の乗継円滑化、移動円滑化等の利用者利便の向上を図る。		
関連する政策目標	2) バリアフリー社会の実現 6) 公共交通の利便性向上 26) IT革命の推進		
関連する業績指標			
指標の目標値等			
施策等の必要性	<p>乗り継ぎ時間の短縮、券売機での混雑、不便の解消、乗換の簡便化等の乗継円滑化、移動円滑化等の利用者利便の向上のため、運輸政策審議会第20号答申等において、ICカード乗車券の相互利用化への取組みが求められている。</p> <p>しかしながら、ICカード乗車券導入に対する取組みに係る現状は 導入自体に消極的な事業者が存在すること、 単独の事業者でのICカードの導入が検討されていること、 一部の事業者間のみで相互利用の検討がなされているものであり、このままでは複数事業者間でのICカードの相互利用化が進まないのみならず、複数のICカードの併存、磁気式カードとの併存等、弊害が大きい状況が現出する。利用者は複数枚のカードを所有しなければならず、かえって、利用者に混乱を生じさせるとともに、乗継円滑化、移動円滑化を損ない利用者利便を低下させるおそれ大きい。（＝目標と現状のギャップ）</p> <p>この原因として、以下のことが考えられる。</p> <p>ICカード乗車券を利用できる出改札システムの導入に当たっては、駅間ネットワークの構築、自社サーバの整備、改札機、券売機等の設置等多額の投資が必要となるが、旅客需要の低迷している現状において、多くの鉄道事業者にとっては大規模な投資が極めて困難である。</p> <p>相互利用化するための部分（広域対応、事業者間精算方式等）に対する開発、投資コストが自社のみでのICカード乗車券システムの導入に対して追加的な投資であるとともに多額であること、相互利用化するメリットは主に利用者であり、事業者側には投資に見合うだけの相互利用化のメリットが見出しにくいこと等の理由により、各事業者において投資インセンティブが発生しにくい状況となっている。</p> <p>2社間や少数事業者間であれば、比較的投資が抑制できる単純にシステムを相互に接続するだけの方式が採用される傾向があるが、このような相互接続方式は、将来的な拡張性に限界があること、事業者が新たに加わる度に先行事業者及び新規参入事業者の双方に多額の追加投資が必要なこと、一度システムが構築されてしまった後のシステム形態の変更により、先行事業者のシステムに大変大きな手戻りが生じ、実質的に後からのシステム形態の変更は不可能であること等の理由により広域、複数事業者間での相互利用化の実現には不適當なシステムである。（＝原因分析）</p>		

	<p>以上のことから、広域的な相互利用化に配慮したシステムを構築することが求められている。センターシステム（中央集中型）方式は将来的な拡張性に優れたシステムであるが、当該方式の構築は各社毎に相互に接続する方式と比較して、初期投資が莫大な額となる、現状ではＩＣカード乗車券の導入を予定している事業者がまだ少なく、先行する数事業者だけでは投資意欲は起きないといった課題がある。このため、センターシステム方式を構築するためのインセンティブを付与し、将来的な利用者利便性を確保することが必須である。（＝課題の特定）</p> <p>以上の観点から、ＩＣカード乗車券を相互利用化可能なシステムとする場合に必要となるセンターシステムの開発費の一部に対して、国が補助を行う。既存の「公共交通移動円滑化設備整備補助」の対象事業に、異なる鉄道事業者間の相互利用可能なカードシステムの整備を追加するとともに、補助対象事業者に、ＩＣカードシステムの導入・普及及び相互利用化を目的とする、鉄軌道事業者等により設立された法人を追加する。また、取得した設備について地方税（固定資産税）の特例措置を講じることにより、ＩＣカード乗車券の導入・普及及び相互利用化促進を図る。（＝施策の具体的内容）</p>
社会的ニーズ	<p>S u i c a のモニタテスト時のアンケート結果から、88%の利用者が民鉄との相互利用化を望んでおり、社会的ニーズは高いと言える。</p> <p>また、国土交通省の実施したバリアフリー調査から、高齢者の53%が券売機が利用しづらいと回答している等、相互利用化により、鉄道を乗り継ぐ際の切符購入の手間がなくなることによるバリアフリー効果も高いと言える。</p>
行政の関与	<p>相互利用化に伴う莫大な投資に見合うだけのメリットは鉄軌道事業者側にはなく、相互利用化を促進するためには、行政によるインセンティブの付与が必要である。</p>
国の関与	<p>鉄軌道は全国に跨る交通手段であり、その全国規模での相互利用化の実現のためには、国自らが主導して相互利用化を促進する必要がある。</p>
施策等の効率性	<p>ＩＣカード乗車券の相互利用化の実現によって、乗継時間が527秒から68秒に短縮されるとのシミュレーション結果が示されており、1利用者あたり8分弱の乗継時間の短縮は、利用者利便性の向上には大きく資するが、事業者の収益には直接繋がらないことから、国費を投入して相互利用化に向けたインセンティブを事業者に付与する効果の高い施策である。</p> <p>また、ＩＣカード乗車券の相互利用化に向けた事業者間の意思統一、情報交換をするためのＩＣカードシステム共通化連絡会を開催する等、行政による指導も実施してきているが、実際に相互利用化を実現するためには、多額の投資が必要となることから、多数の事業者から財政支援等が求められている。</p>
施策等の有効性	<p>本施策により、鉄軌道事業者に対して、ＩＣカード乗車券の導入及び相互利用化に向けたインセンティブが働き、本施策によりＩＣカード乗車券の導入及び相互利用化が期待される。さらに、本施策は将来的な相互利用化も念頭においたセンターシステムを構築する場合のみを支援対象としており、目先の安易なシステム構築をし、利用者の利便性が損なわれた磁気式カードの状況の再来を防止する効果も期待される。</p>
その他特記すべき事項	<p>運輸政策審議会第20号答申において、汎用電子乗車券の導入の促進等によるシームレス施策が提言されている。</p> <p>移動円滑化の促進に関する基本方針において、複数の事業者間を乗り継ぐ際の移動円滑化への配慮が求められている。</p> <p>次世代交通フォーラム提言〔第1次〕(平成14年4月)において、ＩＣカードの共通化を図ることが必要と報告されている。</p>

事前評価票【No.16】

<p>施策等名</p>	<p>最適経路選択支援システムの構築</p>	<p>担当課</p>	<p>自動車交通局総務課企画室</p>
<p>施策等の概要</p>	<p>バスロケーションシステム等を活用してリアルタイムな運行状況を把握しつつ、これらと有機的に連動した最適経路選択支援システムを構築し、2004年に名古屋市において開催される ITS 世界会議及び 2005 年の愛知万博等において導入・評価等を行うことにより、公共交通の利用者利便の格段の向上を図る。 【平成 15 年度予算額：103 百万円（国費）】</p> <p>バスロケーションシステムとは、GPS 等を用いてバスのリアルタイムな運行状況を把握し、この情報を利用者に提供するシステムである。</p>		
<p>施策等の目的</p>	<p>ITS の導入により公共交通機関の利便性を格段に高め、その利用を促進することにより、自家用車の過度な使用を抑制し、渋滞の緩和や大気汚染問題の解決を図る</p>		
<p>関連する政策目標</p>	<p>6) 公共交通の利便性向上 7) 都市内渋滞の緩和 23) 大気、騒音等に係る生活環境の改善 26) IT 革命の推進</p>		
<p>関連する業績指標</p>	<p>-</p>		
<p>指標の目標値等</p>	<p>-</p>		
<p>施策等の必要性</p>	<p>都市部における渋滞の緩和、自動車排出ガスによる大気汚染問題の解決を図るため、自家用車から公共交通機関へのシフトを図ることが求められており、バスの利便性を向上させ、その利用促進を図ることが必要とされている。バス事業者においても、ワンコインバスの導入、ノンステップバスの導入、コミュニティバスの運行等バスの利便性向上に対する取組が進められており、一定の成果をあげているところであるが、全体としては、バス利用者は毎年数%ずつ減少してきており、バスの利用促進が図られていない状況にある。（＝現状と目標の GAP）</p> <p>過去に行ったアンケートによると、バスは、路線が複雑で分かりづらい、所要時間が読めない、といったことから敬遠されている場合が多い。バスの利用促進が図られないのは、道路混雑の状況により、バスがいつ頃来るのか、所要時間がどれくらいで、目的地にいつ頃到着するのかが不明確であること、バス路線が複雑で目的地に行くためにはどのバスに乗ればよいかについての情報が不足していることなどが原因であると考えられる。（＝原因分析）</p> <p>このため、バスの利用者が、道路混雑の状況等も踏まえたバスの到着時間、目的地までのルートや所要時間等の情報を、パソコンや携帯電話、公共端末などから簡単に、かつ気軽に得られるようなシステムを開発する必要がある。（＝課題の特定）</p> <p>具体的には、バスロケーションシステムを活用してリアルタイムな運行状況を把握し、これと連動した最適経路選択支援システムを構築するとともに、2004 年に名古屋市等において開催される ITS 世界会議及び 2005 年の愛知万博等において試験的な導入と評価を行い、当該システムの有用性を示すこと</p>		

	により、事業者の導入リスクを低減し、当該システムの全国的普及を図る。 ( = 具体的施策)
社会的ニーズ	バスは地域に密着した生活の足としての役割を担っているが、前述の路線が複雑で分かりづらく、所要時間が読めないとの見方がバス離れの一因になっている。このような問題を解決していくことでバスの利便性を高め、その利用を促進することにより、交通渋滞の緩和、環境負荷の低減を図ることが社会的に求められている。
行政の関与	バスの利便性を向上し、その利用を促進することは、渋滞対策や環境対策に資するものであり、重要な行政課題となっている。本システムの構築は、これらの課題を解決していく上で必要不可欠である。 バスは、路線が複雑多岐にわたり、また、道路状況等により到着時刻や所要時間が変動するものであり、こうした要因を加味した情報を提供する本システムの開発については、コスト、リスクも高いことから、民間事業者による開発が進まない状況にある。 このため、行政がモデルシステムを開発することにより、導入のリスクを軽減し、普及を促進する必要がある。
国の関与	地方自治体は、地域内での協力体制や地域の交通ニーズの吸い上げ等を行い、一方国においては、全国展開が可能なモデルシステムの要件を検討する。
施策等の効率性	全国への展開が可能な、モデルシステムの開発により、導入リスクが低減され、効率的な普及が期待でき、また、それぞれの地域に対して補助等を実施するのに比べ効率的である。 本システムの開発により、バスの利便性が向上しその利用が促進されることで、渋滞の解消や大気汚染問題の解決が図られるのみならず、公共交通情報と観光情報との融合による観光振興等の効果も期待できる。
施策等の有効性	本施策の実施により、全国の地域への展開が可能なモデルシステムが開発されることにより、導入コストが軽減されるとともに、その有用性が広く一般に示され、併せて導入に当たって留意すべき点などが明らかになることで、各地域での導入のリスクが格段に低くなることから、自治体や民間での取り組みが加速化されるものと期待される。 本システムの導入により、道路状況等も踏まえた最適な経路選択等が可能となることから、バス利用者の利便性が格段に向上し、これまでバスの路線が分かり難い、バスは所要時間が読めないで利用したくないと考えていた潜在的利用者の掘り起こしに寄与し、自家用車の過度な使用も抑制され、交通渋滞の緩和や大気汚染問題の解決が図られることとなる。
その他特記すべき事項	「e-Japan 重点計画 - 2002」(平成14年6月18日 IT戦略本部決定)において、以下のとおり記述。 ・公共交通の円滑化と利便性向上を図るため、2005年を目途にバスのリアルタイム位置情報の提供や、最適な経路選択・交通機関選択が可能となるシステムの全国主要都市への導入を目指す。(警察庁、国土交通省)

事前評価票【No.17】

施策等名	観光振興に資する海岸事業の拡充	担当課	河川局砂防部保全課海岸室 港湾局海岸・防災課
施策等の概要	<p>都市と農漁村の交流及び観光振興を推進すべき地域において、都市と農漁村の交流に関する各種事業や地元自治体等との連携の下、その一層の推進を図るため、史跡、景勝岩等地域の文化資源及び都市と農漁村の交流に資する施設の防護のための海岸保全施設の整備を行うとともに、景観や利用に配慮した離岸堤の潜堤、人工リーフ化等の海岸保全施設の改良を実施する。</p> <p>【平成15年度予算額：海岸事業費601億円（国費）の内数】</p>		
施策等の目的	<p>景観の改善および利用の促進に配慮した海岸整備を実施することで、地域観光を振興し、地域の活性化を図ることを目的とする</p>		
関連する政策目標	8) アメニティ豊かな生活環境の形成		
関連する業績指標	29) 海岸における海辺へのアクセスが確保されている延長(km)		
指標の目標値等	5,300km（平成18年度）		
施策等の必要性	<p>平成11年の海岸法改正により、従来の「防護」に加え、法の目的に「環境」と「利用」が追加されることとなったが、その一方で近年、「なぎさ百選」等の名所に選ばれながら海水浴等に利用される砂浜が海岸侵食により減少している事例（鳥取県弓ヶ浜海岸：11年間に渡り36mの幅で砂浜が侵食し、砂浜の幅が71m→35mに半減）や、海岸侵食対策として設置した離岸堤等が良好な景観を損ねたり、直立堤防が海岸へのアクセスを妨げたりしている事例が増加している。</p> <p>（＝目標と現状のGAP）</p> <p>これは、景観や利用に配慮した海岸整備がなされるべき箇所において適切な対応がなされていないことや、海岸侵食対策として設置した離岸堤等が社会状況の変化により地域のニーズに合致しなくなっているにも関わらず、現在の制度では、防護機能の向上を伴った施設の改良を行うことはできるものの、例えば、景観や利用の観点からは問題があっても防護上の問題はない既設の海岸等において、景観や利用を目的とした施設の改良を行うことができなかったこと等が一因と考えられる。</p> <p>（＝原因分析）</p> <p>これらに対処すべく、景観や利用の改善を目的とした構造物の整備、改良を行えるような制度が必要である。（＝課題の特定）</p> <p>具体的には、優れた景観や高い利用度を有する海岸について、海岸環境整備事業の採択要件の改正により既設の構造物の改良を行うなどの重点化を図り、景観や利用に配慮した構造物の新設や既設施設の改良を推進する。</p> <p>（＝施策の具体的内容）</p>		
社会的ニーズ	<p>海岸は、海水浴や景勝地等の観光資源として重要であり、その保全に対する社会的なニーズが高く、美しい海岸景観の創出を図ることにより、地方の活性化に資する事が期待されている。</p>		
行政の関与	<p>海岸管理者である行政主体が対策を講じていく必要がある。</p>		
国の関与	<p>平成11年に「環境」及び「利用」を新たに法目的に追加し、海岸法を改正したことに鑑み、国として積極的に海岸環境の保全や利用の推進に努めるよ</p>		

	う制度を構築する必要がある。
施策等の効率性	本施策の実施により、既設の構造物を活用することが可能となり、観光振興を通じた地域の活性化を効率的に実施することが出来る。
施策等の有効性	地域の観光を振興し、地域振興を図るためには、美しい海岸景観を保全・創出するとともに、海岸利用に配慮した整備を推進することが重要である。本施策の実施等により、海岸における海辺へのアクセスが確保される延長について、平成18年度までに5,300kmの延長確保を目指すものである。
その他特記すべき事項	

事前評価票【No.18】

<p>施策等名</p>	<p>航空機の運航の確実性向上に関する空港整備法の一部改正</p>	<p>担当課</p>	<p>航空局 飛行場部 管理課 計画課</p>
<p>施策等の概要</p>	<p>空港の利便性、信頼性等を高めるため、空港の高質化に資する照明施設等（航空灯火、無線施設用地等）の位置付けを附帯的な施設から基本的な施設へ変更し、その整備を促進する。 運航の確実性を高度に確保することができる一定の照明施設等を地方公共団体が地方単独事業で整備できることとし、そのうち、利用者利便の向上等に特に資するものについては、国が40%以内の特別な補助を実施する。 以上を内容とする空港整備法の一部改正を行う。</p>		
<p>施策等の目的</p>	<p>ILS（計器着陸施設）の効果を発揮するために必要な照明施設等の整備を促進することにより、航空機の運航の確実性を一層向上させる。</p>		
<p>関連する政策目標</p>	<p>6) 公共交通の利便性の向上 11) 広域的モビリティの確保</p>		
<p>関連する業績指標</p>	<p>-</p>		
<p>指標の目標値等</p>	<p>-</p>		
<p>施策等の必要性</p>	<p>航空需要の増大に対応して、ジェット化・大型化、空港新設等の整備を進めてきた結果、供用空港数は全国で94を数え、アクセス時間1時間圏内人口も約75%（同2時間圏内約97%）に達しており、空港の配置的側面からの整備は事業中の空港も加えると全国的に見れば概成するものと考えられる。そのため、今後の空港整備のあり方として、就航率の改善や定時性の確保等による信頼性の向上を含む高質化のための措置を重視していくことが求められている。</p> <p>しかしその一方で、一部の空港においては欠航、遅延、ダイバート等が多いという現状があり、日本全国の平成13年度における年間欠航数は10.6千件に達している。（＝目標と現状のギャップ）</p> <p>欠航等は、強風、雪、霧又は相手空港の事情等に起因するところが多い。そのうち、積雪や凍結については、滑走路を延長することにより一定程度の制約を緩和することができ、我が国においても、必要に応じ、積雪や凍結による航空機の離着陸の制約を緩和するための滑走路延長を実施している。</p> <p>強風については、有効な対策はないものの、風向きに合わせて滑走路の離着陸の方向を変更する等の対応を実施している。</p> <p>霧については、特定地域において季節的に発生することが多く、当該地域にある空港においては、欠航の原因の大半を占めている（例えば、広島空港の場合、欠航の原因の54%が霧によるもの）。霧による欠航が多い原因としては、霧による視界不良のための着陸の制約への対応が不十分であることが考えられる。（＝原因分析）</p> <p>このような状況に対処するには、必要に応じて国と地方が適切な役割分担のもとに、視界不良の天候下において、着陸する航空機の運航の確実性の確保に高い効果を発揮するILSについて、その設置及び高カテゴリー化に必要な照明施設等の整備を推進していくことができる制度を構築することが、重要な課題であると考えられる。（＝課題の特定）</p> <p>航空機の運航の確実性の向上に資する照明施設等の位置付けを附帯的な施設から基本的な施設へ変更し、その整備を促進するとともに、運航の確実性を高度に確保することができる一定の照明施設等を地方公共団体が地方単独事業で整</p>		

	備できることとし、そのうち、利用者利便の向上等に特に資するものについては、国が40%以内の特別な補助を行うことができるよう、空港整備法の改正を行う。(=施策の具体的内容)
社会的ニーズ	航空機の運航の確実性を向上させることにより、国民の時間の損失を軽減させることができるため、社会的必要性が高い。
行政の関与	航空事業者による航空機の運航の確実性を向上させるため、ILSに対応した航空機の普及や夜間離着陸便の増加に対応し、空港の設置管理者である国及び地方公共団体(行政)として適切な空港施設の整備を進める必要がある。
国の関与	国が自ら管理する空港の機能を向上させるとともに、地方公共団体がその管理する空港において実施する主体的な取組みを支援する必要がある。
施策等の効率性	今回の法改正は、既存ストックの有効活用を図る観点から、航空機の運航の確実性を向上させる照明施設等の整備の推進を主旨としている。なお、照明施設等の工事には一定の費用を要するが、工事費用とそれに伴う便益の大きさについては各空港によって異なるため、それぞれの空港で費用対効果を勘案してから実施について判断されることとなる。
施策等の有効性	照明施設等の整備は、航空機の欠航を大幅に減少させることにより、運航の確実性の向上に有効である。(釧路空港の例では、ILSの高カテゴリー化を行う直前の平成6年において、744便中欠航は60便であるが、高カテゴリー化後の平成13年では、930便中欠航は3便であり、高カテゴリー化により欠航便数は大幅に減少した。)
その他特記すべき事項	交通政策審議会航空分科会答申(平成14年12月6日)において、「従来の量的拡大から、ハード・ソフトの組み合わせや既存空港の十分な活用を中心とする質的充実に重点を移していく必要がある」とされた。

事前評価票【No.19】

<p>施策等名</p>	<p>スーパー中枢港湾(国際海上コンテナ輸送における構造改革モデル港湾)の育成</p>	<p>担当課</p>	<p>港湾局計画課 海事局港運課</p>
<p>施策等の概要</p>	<p>わが国発着コンテナ貨物の取扱い上重要な港湾（中枢国際港湾等）の中からスーパー中枢港湾を指定し、国、港湾管理者、民間事業者が一体となって、従来の制度・慣行の枠組みにとられない特例的な措置の導入を図ることによって、コンテナターミナルの管理・運営方式やコンテナ物流システムの改革を推進する、次世代高規格コンテナターミナルをモデル的に育成する。アジアの主要港を凌ぐコスト・サービスを実現することを目指し、次期長期計画期間中に</p> <p>港湾コストを現状より約3割低減 港湾におけるコンテナ貨物のリードタイムを最速1日以内へ短縮するため、以下のようなソフト・ハード一体となった施策を導入する。</p> <p>（ソフト面） コンテナターミナルの民間ターミナルオペレーターによる効率的な運営を実現するため、単一の主体による複数バースの一体的運営や公共コンテナターミナルの長期リース制度の先導的導入等、低廉でサービス水準の高いターミナル経営に資する施策を積極的に実施する。</p> <p>（ハード面） 既存ストックを有効に活用しつつ、将来の船舶の大型化への対応性を十分に踏まえた岸壁構造と背後ヤードの奥行き確保や複数バースの連続配置、さらに情報化、自動化を図った荷役システムを確保するための公的支援の検討を行い、利用コストの低廉な次世代高規格コンテナターミナルの整備を重点的に実施する。</p> <p>【平成15年度予算額：スーパー中枢港湾育成に向けた具体措置等の検討：一般行政経費約80百万円】</p>		
<p>施策等の目的</p>	<p>日本のコンテナ港湾の国際競争力の強化を通じた産業競争力の強化</p>		
<p>関連する政策目標</p>	<p>12) 国際競争力の強化</p>		
<p>関連する業績指標</p>	<p>42) 国際コンテナ貨物の陸上輸送コストの削減率 45) 船舶航行のボトルネックの解消率</p>		
<p>指標の目標値等</p>	<p>42) 国際コンテナ貨物の陸上輸送コストの削減率 平成12年度10% 平成18年度20% 45) 船舶航行のボトルネックの解消率 平成12年度75% 平成18年度90%</p>		
<p>施策等の必要性</p>	<p>我が国の産業競争力を向上させ、経済の持続的な発展をもたらすためには、グローバル・スタンダードを意識した物流分野の効率化が必要であり、資源小国ゆえ海外依存度が高く、また島国である我が国の特性に鑑み、海上物流において安く、速く、安全で信頼性の高いサービスの実現は必要不可欠である。このため、国際海上物流の主流となっているコンテナ輸送において、海陸一貫して物流コストを可能な限り低廉化する必要があるが、我が国の主要な国際コンテナ港湾においては、国際的地位の低下（世界主要国、特にアジア域内での取扱規模の相対的低下）、大型コンテナ船の抜港の進展（基幹航路寄港便数の減少）により、規模の経済追求の面で海外主要港に遅れをとっており、コンテナ輸送コストの更なる低減が困難となっている。</p> <p>（＝目標と現状のギャップ）</p> <p>港湾の国際競争力強化については、これまでも船舶の大型化等に対応した大水深コンテナターミナルの整備やターミナルのフルオープン化、港湾諸手続の迅速化を図るワンストップサービス化といった施策を展開し、メインポー</p>		

	<p>ト機能の喪失に一定の歯止めをかけてはきたが、韓国等における国家戦略としてのコンテナ港湾の整備やグローバル経営戦略の下に世界的な港湾ネットワーク展開を進めつつある海外のメガオペレーターの台頭など海外主要港の更なる進展により、港湾サービスレベル面で日本の港湾は世界水準に達していない（港湾コスト3割高（個別港湾比較事例）、リードタイム1日に対し3～4日）。（＝原因分析）</p> <p>海外港湾を凌ぐコスト、サービス水準の実現を課題とし、このため具体的な目標を設定し、これを実現するためターミナル運営の規模拡大促進等の措置の導入を図ることとし、先導的・実験的な取り組みを開始する。（＝課題の特定）</p> <p>スーパー中枢港湾における次世代高規格コンテナターミナルの育成に向けコスト・サービス競争力に向けた具体的環境整備等の条件が整う港湾をスーパー中枢港湾として指定し、下記に措置の例として示した内容等について検討し、港湾管理者や民間事業者の施策・活動とともに総合的に展開する。（＝施策の具体的内容）</p>
社会的ニーズ	<p>港湾諸料金等港湾の高コストの是正、港湾サービスの向上は、港湾利用者である船社やその顧客である荷主が我が国港湾を利用するメリットを高め、その結果として規模の経済メリット等も相まった物流コスト全体の低廉化が荷主を通して地域経済、国民へ還元されることが社会全体のニーズと認識。</p>
行政の関与	<p>港湾諸料金の低減と港湾サービスの向上を実現するためには官民一体となった取り組みが必要であり、特に環境整備のための措置及び実現にむけたインセンティブの特例的導入に行政の関与は不可欠</p> <p>[措置の例]</p> <p>コンテナターミナルの集約をモデル的に実施することによるターミナル経営規模の拡大</p> <p>公共港湾施設の使用料の引き下げに向けた公的支援措置の拡大</p> <p>トランシップ貨物誘致の為の優遇措置提供のための公的支援</p> <p>タグ等マリンサービスの料金・サービスの改善に向けた構造改革支援</p> <p>C I Qも含めた24時間フルオープン化にむけた関係官署の支援</p> <p>ロジスティクス産業の集積促進のための支援の実施</p>
国の関与	<p>広域的な視点</p> <p>全国のコンテナ港湾に先駆けて実験的な試みを行う役割を担うスーパー中枢港湾の育成には、国際海運ネットワークの中での地理的条件、海外港湾との競争の可能性、地域での広域的な港湾機能の連携等の視点にたった行政が求められていることから、個々の港の整備・運営の観点では不十分であり、国と地方との適切な役割分担に留意しつつ国が強力なイニシアティブを發揮する必要がある。</p>
施策等の効率性	<p>スーパー中枢港湾（国際コンテナ港湾における構造改革モデル港湾）の指定によって、選択的・集中的な投資及び、ハード・ソフトの施策の特例的な導入が可能となる。また、国策として行う実験的な施策の展開であることから、民間による大胆な事業活動を誘致する可能性が生まれる。</p>
施策等の有効性	<p>スーパー中枢港湾において先導的、実験的に実施された施策・技術を他の港湾にも移転することによって、我が国の港湾コストの引き下げとサービス水準の向上を誘導し、中継コンテナ貨物の誘致や基幹航路の寄港頻度の維持等日本の港湾の国際競争力の底上げを図ることができる。</p>
その他特記すべき事項	<p>平成14年7月12日の交通政策審議会港湾分科会（分科会長：須田教授（八戸工業大学））において「経済社会の変化に対応し、国際競争力の強化、産業の再生、循環型社会の構築などを通じてより良い暮らしを実現する港湾政策のあり方（中間報告）」がとりまとめられ、スーパー中数港湾の育成が提案された。</p>

事前評価票【No.20】

施策等名	公共荷捌き施設等整備事業に対するPFI税制の拡充	担当課	港湾局民間活力推進室
施策等の概要	<p>PFIによる中枢・中核国際港湾のコンテナターミナルにおける公共荷捌き施設整備事業の支援及び促進を図るため、PFI事業者が事業用資産を取得した場合に生ずる地方税（不動産取得税）について、現行では減税措置がないことから、特例措置を講ずる。  <b>【減税見込額：17百万円程度（平成15年度）】</b></p>		
施策等の目的	<p>港湾における社会資本整備の分野に民間の資金・能力を活用するための新たな取組として、中枢・中核国際港湾のコンテナターミナル公共荷捌き施設整備についてPFIを導入する。          当該PFIの導入により、施設の効率的な運営、質の高い公共サービスの提供が期待され、公共が整備する港湾インフラ施設（岸壁等）の有効活用が図られる。</p>		
関連する政策目標	12) 国際競争力の強化		
関連する業績指標	42) 国際コンテナ貨物・国際ばら貨物の陸上輸送コストの削減率		
指標の目標値等	平成18年度までに20%削減（国際コンテナ貨物）		
施策等の必要性	<p>平成11年度に民間資金等の活用による公共施設等の整備等の促進に関する法律（PFI法）が施行され、中枢・中核国際港湾のコンテナターミナルの公共荷捌き施設について、国際競争力のあるコンテナターミナルを実現するために、民間の資金、経営能力及び技術的能力を活用できるPFIを推進しており、PFIによるコンテナターミナルの整備・運営を行なうための環境整備を講じてきたところである。</p> <p>しかし、現状ではPFI導入の取り組みが行なわれているのは常陸那珂港と北九州港の2港のみとなっている。（＝目標と現状のGAP）          公共荷捌き施設の整備はそもそも採算性が低いため、これまで岸壁等港湾インフラとともに港湾管理者が行ってきたところである。このため、平成14年度より固定資産税及び都市計画税の課税標準の特例に家屋及び償却資産を対象とする措置を講じることにより、PFIによる公共荷捌き施設の整備に係るインセンティブの向上を図ったところである。しかしながら、運営面においては、貨物取扱量が開業後徐々に増加することから、事業初期における負担が大きいという構造上の問題を残しており、これらの問題が民間のPFI事業への更なる参入の支障となっていると考えられる。（＝原因分析）          上記の課題の解決を図るためには、事業初期における負担を軽減するとともに、事業の低採算性を改善するための措置を講じることが必要である。また、事業主体が港湾管理者の場合には課税負担がないことから、民間事業者との条件のアンバランスを是正する観点からも必要な措置と考えられる。          （＝課題の特定）          具体的には固定資産税及び都市計画税の課税標準額を1/2とする特例措置に加え、北九州港ひびきコンテナターミナルで平成15年度内の供用開始を目指して整備が進められていることから、事業開始時の負担軽減を図り事業計画を早期に軌道に乗せられるように、新たに不動産取得税について特例措置を新設する。（＝施策の具体的内容）</p>		

社会的ニーズ	民間の経営能力を活かして、コンテナターミナルの利用効率を向上させることにより、直接の利用者である船社の港湾コストが低減し、社会全体の物流コストが引き下げられることから、国民に利益がもたらされる。
行政の関与	当該事業は、公共コンテナターミナルとして港湾管理者が整備した岸壁等の港湾インフラ施設と一体的に運営・経営されるものであり、行政が整備について支援するとともに、その運営について一定の関与をすることが必要である。
国の関与	経済構造改革を進める上で民間の能力を活用して公共施設等を効率的かつ効果的に整備することが重要な課題の一つであり、国として所要の支援等を行う必要がある。
施策等の効率性	行政が当該事業を行った場合税収は発生しないため、本税制特例措置によりただちに税収減額負担が発生するものではない。 一方で、公共荷捌き施設の効率的な運営、質の高い公共サービスの提供が期待される。
施策等の有効性	本施策が実施されることにより、中枢・中核国際港湾のコンテナターミナルの公共荷捌き施設整備についてPFIの導入が促進され、当該施設の効率的な運営や質の高いサービスの提供がなされる。
その他特記すべき事項	PFI法第16条に国及び地方公共団体は、法制上及び税制上の措置を講じ、財政上及び金融上の支援を行なうものとされている。

事前評価票【No.21】

施策等名	関西国際空港株式会社への補給金 制度の創設および政府保証の拡充	担当課	航空局飛行場部 関西国際空港・中部国際空港監理官
施策等の概要	<p>関西国際空港株式会社の安定的な経営基盤を確立し、有利子債務の確実な償還を期すとともに当面の資金調達の円滑化を確保するため、平成15年度から補給金制度を設けるとともに、政府保証の拡充を図る。</p> <p>平成15年度予算額：関空会社への補給金 90億円 (現行の政府保証(10年)に加え) 政府保証債(5年未満) 1,749億円</p>		
施策等の目的	<p>関空会社の安定的な経営基盤を確立するため、経営改善を進め、有利子債務の確実な償還を期すとともに、当面の資金調達の円滑化の確保を目的とする。</p>		
関連する 政策目標	12) 国際競争力の強化		
関連する 業績指標	43) 三大都市圏の国際空港における国際航空旅客・貨物容量		
指標の 目標値等	旅客容量 5,700万人(平成17年度)・貨物容量 410万ト(平成17年度)		
施策等の必要性	<p>関西国際空港は、環境に配慮して海上に建設された空港であり、多額の建設資金を要したこと等から、関空会社においては、約1兆円の有利子債務を有している(平成14年度末時点)。関空会社の営業損益は開港以来一貫して黒字、また償却前損益も開港2年目から黒字であり、長期的には十分な採算性を有し、債務の償還を進めているところであるが、昨今、関西国際空港を巡る経営・金融環境が厳しい状況となっており、安定的な経営基盤の確立が求められている。(=目標と現状のギャップ)</p> <p>その原因としては、昨年の米国同時多発テロ等の影響により、今後の需要動向が不透明となっていることに加え、現在の金融情勢は、機会があれば資金を引き上げようとする状態にあることが考えられる。(=原因の分析)</p> <p>このため、関空会社の抜本的な経営改善等を前提としつつ、仮に将来の需要が予測を大きく乖離した場合においても、安定的な経営基盤を確立し、有利子債務の確実な償還を期すための施策や、当面の資金調達の円滑化を図るための措置が必要な状況。(=課題の特定)</p> <p>よって、会社の経営改善努力、地元自治体・民間と一体となった利用促進、二期事業の取扱いといった内容と併せて、新たな補給金制度の創設及び政府保証の拡充を図ることとする。(=施策の具体的内容)</p>		
社会的ニーズ	<p>我が国が国際社会における重要な地位を確保していく上で、関西圏における国際交流のためにはなくてはならない諸外国との空の玄関口として、24時間運用の関西国際空港の果たす役割は、将来にわたって極めて重要なものがあり、当空港を運営・管理している関空会社の安定的な経営基盤を確立することは、極めて重要。</p>		

行政の関与	関西国際空港を巡る経営・金融環境が厳しい状況にある中、関空会社の安定的な経営基盤を確立するため行政が関与。
国の関与	関西国際空港を巡る経営・金融環境が厳しい状況にある中、関空会社の安定的な経営基盤を確立するため国が関与。
施策等の効率性	関西国際空港は、我が国が国際社会における重要な地位を確保していく上で大きな役割を果たしているが、本施策により、同空港を管理・運営する関空会社の安定的な経営基盤を確立し、経営改善を進め、有利子債務の確実な償還を期すとともに、当面の資金調達の円滑化を図ることが可能となる。
施策等の有効性	30億円の経費削減等を内容とする関空会社の抜本的な経営改善等を前提として、継続的に90億円の補給金を交付することにより、昨年6月に交通政策審議会航空分科会に示した新たな需要予測通りに航空需要が推移する場合には、約20年後に有利子負債を完済することが可能となり、さらに仮に予測と将来の需要が大幅に乖離した場合にあっても、約30年後には有利子債務を完済することが可能となる。
その他特記すべき事項	<p>交通政策審議会航空分科会最終答申（抄）  （平成14年12月6日）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 今後の空港整備の基本的方針</li> </ul> <p>3. 国際空港</p> <p>（3）国際拠点空港の民営化</p> <p><u>関西国際空港株式会社</u>については、民間も出資する株式会社（特殊会社）として設立されていること等を踏まえると、現在の経営形態を維持しつつ、将来の完全民営化を目指すことが適切である。その際、海上空港であり巨額の用地造成費等を要したために過大な有利子債務を有していることから、将来の完全民営化に向けて、<u>経営改善につながる条件整備を行うことが必要である。</u></p>

事前評価票【No.22】

<p>施策等名</p>	<p>新たな住宅資金供給システムの構築</p>	<p>担当課</p>	<p>住宅局住宅資金管理官室</p>
<p>施策等の概要</p>	<p>民間住宅ローンの証券化支援制度の創設やその前提となる住宅ローン担保証券の流通市場の整備、利用者への情報提供等を行うとともに、公庫の直接融資については一層の重点化に取り組む。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・証券化支援制度の創設</li> </ul> <p>【事業計画：戸数1万戸、買取金額2,000億円】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・住宅ローン担保証券の流通市場の整備</li> <li>・魅力的な民間住宅ローンの供給を実現するための条件整備</li> <li>・住宅ローン利用者への情報提供・教育の充実</li> <li>・公庫融資の一層の重点化</li> </ul>		
<p>施策等の目的</p>	<p>良質な住宅ストック形成を金融面から支えるため、市場機能を活用した効率的かつ国民が安心して利用できる住宅資金供給システムを構築する。</p>		
<p>関連する政策目標</p>	<p>1) 居住水準の向上 14) 新たな市場の育成</p>		
<p>関連する業績指標</p>			
<p>指標の目標値等</p>			
<p>施策等の必要性</p>	<p>良質な住宅ストック形成を図るためには、国民の住宅取得の際に必要な資金が大量かつ安定的に供給されることが必要である。 特に、計画的な返済が可能な長期・固定金利の住宅ローンの供給が求められている。 (= 目標と現状のGAP)</p> <p>この点について、最近、民間金融機関の住宅ローンへの積極的な取組みも見られるものの、民間金融機関は預金等を原資とすることから金利変動等によるリスクを生じるため、長期・固定金利の住宅ローンの供給は現状では困難である。 (= 原因分析)</p> <p>良質な住宅ストック形成を図っていく上では、長期・固定金利の住宅ローンの大量かつ安定的な供給といった国民が安心して利用できる住宅資金供給システムが求められており、官民が協力して、市場を最大限に活用した効率的な体制の構築が必要である。 (= 課題の特定)</p> <p>したがって、以下の措置を講じる。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・証券化支援制度の創設 民間住宅ローンを買取り、そのローンを担保に証券化を実施すること等を通じて民間の長期・固定金利の住宅ローンの供給支援を行う制度を創設する。</li> <li>・住宅ローン担保証券の流通市場の整備 良質な住宅ローンの円滑な供給のため、関係省庁・関係業界と連携して住宅ローン担保証券(MBS)の流通市場の整備に向けた取組を実施する。</li> <li>・魅力的な民間住宅ローンの供給を実現するための条件整備 住宅ローン供給者の実態把握とともに、預金等の資金調達手段を持たない住宅ローン供給者(モーゲージ・バンカー)等が魅力的な住宅ローンを供給しやすくするためのルール作り等を行う。</li> <li>・住宅ローン利用者への情報提供・教育の充実 今後、多様な形態の住宅ローンの供給が見込まれることから、利用者からの意見も反映しつつ、公庫等を活用しローン利用者が正確な情報を把握するための適切な提供等を行う。</li> <li>・公庫融資の一層の重点化 (= 施策の具体的内容)</li> </ul>		

社会的ニーズ	長期・固定金利の住宅ローンに対する国民のニーズは極めて高い。 (住宅展示場来場者に対する調査：約7割が全期間固定金利を希望)
行政の関与	民間金融機関における安定的かつ相対的低利の資金調達を可能とするため、政府の信用力を背景にした証券発行が必要である。
国の関与	日本における証券化市場は未成熟であるため、国の関与による市場形成の牽引が必要である。
施策等の効率性	証券化を活用した民間による長期・固定金利の住宅ローンの供給を実施することにより、金利変動リスクや期限前償還リスクを市場参加者が分担して負担することが可能となる。
施策等の有効性	民間金融機関が長期・固定金利の住宅ローンを安定的に供給するためには、市場機能を活用した「証券化」が必要である。これにより、長期・固定金利の住宅ローンに伴うリスクを市場参加者が分担して負担することが可能となる。
その他特記すべき事項	「特殊法人等整理合理化計画」(平成13年12月19日閣議決定)において、住宅金融公庫が先行して証券化支援業務を行うこととされた。 国土交通省に設置された「市場機能を積極的に活用した住宅金融のあり方懇談会」(座長八田達夫東京大学教授)による報告(平成14年4月)において、長期・固定金利の住宅ローンを民間金融機関によって提供するには住宅ローンの証券化が不可欠とされた。

事前評価票【No.23】

施策等名	都市における緊急的な下水道整備支援制度の拡充	担当課	都市・地域整備局下水道部 下水道事業課
施策等の概要	<p>現行の緊急都市内浸水対策事業について、都市活動に広く影響を与える施設等（例えば鉄道、ヘリポート、放送局、緊急輸送道路、防災拠点等）がある地域で過去に重大な浸水被害を受けた地域について対象となるよう事業の拡充を図る。</p> <p>【平成15年度予算額：下水道事業費 8,992億円（国費）の内数】</p>		
施策等の目的	<p>近年、多発化傾向にある都市型水害に対応するため、都市活動等の集積地区を中心に、早急に浸水に対する安全度の向上を図る。</p>		
関連する政策目標	18) 災害による被害の軽減		
関連する業績指標	67) 下水道雨水対策整備率		
指標の目標値等	67) 下水道雨水対策整備率 55%（平成14年度、参考）		
施策等の必要性	<p>都市機能の集積に対応した汚水の適正処理、浸水安全度の確保、都市環境の改善は緊急の課題である。しかしながら、都市部で頻発する浸水被害による都市活動への深刻な影響、下水管きよの老朽化による道路陥没事故の発生等の状況からも、都市の基盤である下水道施設の機能向上は十分に図られているとはいえない。（＝目標と現状のGAP）</p> <p>その大きな要因として、下水道では補助対象となる施設の範囲が定められているが、特に古くから下水道事業に取り組んできた大都市においては老朽管きよの増加にもかかわらず現在の厳しい財政状況などにより補助対象以外の管きよまで整備が行き届かず、改善が著しく遅れていることが挙げられる。（＝原因分析）</p> <p>都市開発に伴う下水道の再整備や浸水被害の改善を図るには、地域全体の下水道設備を緊急に再整備・改善するための支援が必要。（＝課題の特定）</p> <p>このような現状を踏まえ、浸水により都市活動に広域かつ重大な影響を及ぼす施設等がある地域で、過去に甚大な浸水被害を被った地域について緊急都市内浸水対策事業として雨水対策が実施できるよう制度の拡充を行う。（＝施策の具体的内容）</p>		
社会的ニーズ	<p>機能・資産が集積した都市において都市型水害が多発し、日常生活に多大な被害が生じるとともに、経済活動の停滞を招くなど都市の安全確保が緊急の課題。</p>		
行政の関与	<p>都市の浸水に対する安全確保のための下水道整備は都市活動を支える基盤であり公的関与が不可欠。</p>		
国の関与	<p>都市における下水道整備は、安全・環境の両面からみて、国政上の重要課題である都市再生に資する基本的な社会資本整備であり、国の関与が必要である。</p>		
施策等の効率性	<p>都市活動の集積地区における浸水に関する指定地域を拡げ、補助対象範囲を拡大することで短期的、集中的に浸水対策を実施可能となり、人的・経済的な浸水被害が軽減される（H12の東京都の内水被害額約100億円）。例えば大規模な貯留管とそこへ雨水を導く面整備管を同時に施工することによって、早急な浸水安全度の向上が図られる。</p>		

施策等の有効性	浸水により都市活動に広く影響を及ぼす施設等を有する地域で過去に重大な浸水被害が発生した地域について、集中的に浸水対策を実施することで都市の安全度をより短期間で向上させ、健全な都市活動を支援する。
その他特記すべき事項	都市再生は、経済財政諮問会議の「経済財政運営と構造改革の基本方針」で重点的に推進すべき分野の1つとして位置付けられている。

事前評価票【No.24】

<p>施策等名</p>	<p>都市部における浸水被害対策の総合的な推進に係る法制度の創設</p>	<p>担当課</p>	<p>河川局水政課、治水課、河川環境課、都市・地域整備局下水道部</p>
<p>施策等の概要</p>	<p>都市部を流れる河川の流域において、著しい浸水被害が発生し、又はそのおそれがあり、かつ、河道等の整備による浸水被害の防止が市街化の進展により困難な地域について、浸水被害から国民の生命、身体又は財産を保護するため、                  特定都市河川及び特定都市河川流域の指定                  流域水害対策計画の策定                  河川管理者による雨水貯留浸透施設の整備                  雨水貯留浸透施設に関する他の地方公共団体の負担                  条例による排水設備の貯留浸透機能の義務付け                  雨水の浸透を著しく妨げる行為の規制                  都市洪水想定区域、都市浸水想定区域の指定                  等の措置を講じる。</p>		
<p>施策等の目的</p>	<p>都市部を流れる河川の流域において、著しい浸水被害が発生し、又はそのおそれがあり、かつ、河道等の整備による浸水被害の防止が市街化の進展により困難な地域について、浸水被害から国民の生命、身体又は財産を保護するため、当該河川及び地域をそれぞれ特定都市河川及び特定都市河川流域として指定し、浸水被害対策の総合的な推進のための流域水害対策計画の策定、河川管理者による雨水貯留浸透施設の整備その他の措置を定めることにより、特定都市河川流域における浸水被害の防止のための対策の推進を図り、もって公共の福祉の確保に資することを目的とする。</p>		
<p>関連する政策目標</p>	<p>18)災害による被害の軽減</p>		
<p>関連する業績指標</p>	<p>65)床上浸水常襲地区内家屋数 67)下水道雨水対策整備率</p>		
<p>指標の目標値等</p>	<p>65) 7万戸（平成18年度） 67) 55%（平成14年度）</p>		
<p>施策等の必要性</p>	<p><b>【目標と現実のGAP】</b>                  近年、集中豪雨による都市型水害が頻発しており、開発が進んだ都市部における流出抑制対策が急務となっている。しかし、流域対策を積極的に推進している総合治水特定河川においても調整池等の貯留浸透施設の容量確保の目標達成率は、総合治水対策が始まってから20年を経てなお53%にとどまっている（国土交通省調べ）。                  また、長年にわたる治水事業により、水害による死者数や浸水面積は確実に減少している一方で、都市化の影響等の原因もあり、水害被害額はなお増大傾向にある。例えば、平成12年9月の東海豪雨では、新川をはじめ各地で破堤、浸水が発生し、東海道新幹線、地下鉄等の鉄道の長時間にわたる運転不能や、高速道路、幹線国道の通行止めにより流通網が麻痺した他、ガス、電気、電話といったライフラインの停止により多くの人々の生活に影響を及ぼした。                  &lt;参考&gt;平成12年東海水害における被害状況                  浸水戸数：約68,900戸（愛知県）                  被害額：約6560億円（愛知県）                  死者数：10名（中部圏）                  負傷者数：約100名（中部圏）  <b>【原因分析】</b>                  その原因としては、都市部においては、近年、ヒートアイランド化等により集中豪雨が頻発しており、都市部の河川流域において浸水被害の危険度が高まっており、早急に対策を講じる必要性が生じているにもかかわらず、                  河道又は洪水調節ダムの整備など、現行法に基づく従来型の河川改修、下水道整備によっては浸水被害の防止を行うことが困難な程度にまで市街化が進</p>		

	<p>展してきたこと</p> <p>宅地開発等指導要綱により設置された防災調整池は、法的拘束力がないため、埋め立てられる事例がでてきていること</p> <p>総合治水対策や地方自治体の各戸貯留も、法律に基づかない行政の任意の行為にすぎず拘束力がないこと、</p> <p>等が考えられる。</p> <p><b>【課題の特定】</b></p> <p>上記の原因に対応するためには、</p> <p>市街化の進展により河川区域内の整備だけでは十分かつ効率的な浸水被害対策を講ずることができないことにかんがみ、河川区域以外の流域内でも河川事業者が治水対策を行うことができるようにすること</p> <p>特定の都市部の河川流域は、従来型の河川改修が困難な地域であることにかんがみ、河川管理者等による新たな浸水被害対策とあわせて、民間事業者等の行為により対策の効果が減殺されることがないように、雨水の浸透を阻害する行為について必要最小限の行為規制を行うこと。すなわち、河川管理者や下水道管理者による対策だけでなく、民間事業者についても一定の責任を明確化し、雨水貯留浸透施設の設置の義務付けなどを行うこと</p> <p>浸水被害対策を合理的・効果的に行っていくためには、河川行政と下水行政の一元化・一体化が不可欠であることにかんがみ、関係機関が一体となった計画を策定することとし、それぞれの責任の明確化を行うこと</p> <p>上記の措置を講じても、即座に被害が解消されるものではなく、計画目標が達成されるまでの間は浸水被害が頻発するおそれがあることから、現況施設を前提に、計画降雨時に発生する浸水を明らかにし、円滑な避難を可能とする都市洪水・都市内水が想定される区域を指定すること</p> <p>が必要である。</p> <p><b>【施策の具体的内容】</b></p> <p>具体的には、以下の施策を講じる。</p> <p>国土交通大臣又は都道府県知事は、一定の要件に該当する河川及びその流域を特定都市河川及び特定都市河川流域として指定する。</p> <p>特定都市河川の河川管理者、関係下水道管理者、関係都道府県知事及び関係市町村長は、共同して、浸水被害対策の総合的な推進のための流域水害対策計画を策定する。</p> <p>特定都市河川の河川管理者は、特定都市河川流域において雨水貯留浸透施設を整備することができる。</p> <p>雨水の浸透を著しく妨げるおそれのある行為をしようとする者は、都道府県知事等の許可を要することとする等により、特定都市河川流域における雨水の流出を抑制する。</p> <p>浸水被害を防ぐべき目標となる降雨が生じた場合の浸水が想定される区域を都市洪水想定区域又は都市浸水想定区域として指定し、円滑かつ迅速な避難を確保するための措置を講ずる。</p>
<p>社会的二一ズ</p>	<p>開発の著しい都市地域において、不浸透域の拡大から都市型水害が頻発している。特に近年の集中豪雨による都市部の浸水被害に対処するためには、貯留浸透施設の整備推進や機能強化が必要である。</p> <p>開発に伴って整備された暫定調整池のうち、小規模なものについては補助事業による改良ができないことから、十分な管理が行われず治水機能が低下したり、所有者の移転により埋め立てられるケースもあり、町田市、横浜市等から、機能保全の制度化が要望されている。</p> <p>かねてより、都市部の河川流域における総合的な治水対策の推進について地方公共団体より要望がある。例えば、神奈川県からは、都市河川について、総合的な治水対策の充実・強化を図るため、遊水地建設等の治水施設の整備に対する支援を積極的に図るとともに、流域における土地利用等を適切に誘導・調整できるようにするため、関係法令を体系的に整備されたいとの要望</p>

	がある。(平成14年7月)
行政の関与	<p>水害は、一度発生すると被害が甚大な上、官・民含めて多くの活動が被害を被ることから、行政の関与が必要。</p> <p>民間事業者等に対する雨水浸透阻害行為の規制は私権の制限であり、法律の根拠が必要。</p>
国の関与	<p>広域にわたり重要な役割を果たす治水に関する事務は、国が本来果たすべき責務に係る事務として法定受託事務と位置付けられており(地方分権推進計画)新法に係る事務のうち「特定都市河川の指定」、「流域水害対策計画の策定」等については、国の関与が必要。</p>
施策等の効率性	<p>市街化が進んだ河川において想定されている流域対策による流出抑制分をダムや河道などの施設整備によって対応しようとするれば、今後莫大な投資と長い時間が必要であり、また、市街化が進展している流域では現実的には不可能である。</p> <p>一方、このような河川においては、河川管理者による雨水貯留浸透施設の整備は、堤防整備等通常の河川改修と比較して少ない費用で高い治水上の効果を得られるものであることから、本法案に基づく対策は効率的な事業を促進するものである。例えば、従来型の河川改修である引堤方式と本法により措置される流域に河川管理者が整備する雨水貯留浸透施設による方式では同じ効果に対して大幅なコストダウンと工期の短縮が可能となることが予想される。</p>
施策等の有効性	<p>本法案により、特定都市河川の流域における外水対策・内水対策及びハード対策・ソフト対策を含めた、特定都市河川流域における河川管理者、下水道管理者及び地方公共団体が一体となった総合的な浸水被害対策が可能。</p> <p>流域水害対策計画の策定</p> <p>外水対策として河川管理者が行う河川整備、内水対策として下水道管理者が行う下水道整備及び住民の生命・財産を守る観点から地方公共団体が行う流出抑制対策について、三者が連携して当該計画を策定することにより、短期間で効果的に内水被害と外水被害を解消させようとするものである。</p> <p>河川管理者による雨水貯留浸透施設の整備</p> <p>市街化が進展しているため、引堤や放水路整備といった従来の河川整備の手法では事業費が莫大なものとなり、予算上の制約から短期間で被害解消を図ることが困難な特定都市河川の流域において、雨水を一時的に貯留し、特定都市河川への流出を抑制する雨水貯留浸透施設の整備を河川管理者が行うことを可能とすることにより、短期間かつ効率的に被害解消を図ろうとするものである。</p> <p>雨水貯留浸透施設に関する他の地方公共団体の負担</p> <p>地方公共団体界を超え流域全体を視野に入れて雨水貯留浸透施設を設置することが効率的となることが多いことから、地方公共団体間の費用負担調整が円滑に行われ効率的に浸水の軽減を図ろうとするものである。</p> <p>条例による排水設備の貯留浸透機能の義務付け</p> <p>市街化の進展等によって、雨水貯留浸透施設の設置が困難な場合には、当該施設の地質が雨水浸透に適している場合などにおいて排水設備に貯留浸透機能を義務付けることにより、短期間かつ効率的に浸水被害の軽減を図ろうとするものである。</p> <p>雨水の浸透を著しく妨げる行為の規制</p> <p>特定都市河川では、流域の浸水被害の防止をはかることを目的として河川管理者、下水道管理者、地方公共団体が共同して流域水害対策計画を策定することとしているが、本法による雨水貯留浸透機能阻害行為に対する雨水貯留浸透施設設置の義務付けは、当該計画の前提となるものであり、河川管理者等が行う浸水被害軽減対策の効果をも有効に発揮させるものである。</p> <p>都市洪水想定区域、都市浸水想定区域の指定</p> <p>流域水害対策計画の計画規模以下の降雨時に、都市洪水(河川の氾濫)により浸水が想定される区域を都市洪水想定区域、都市浸水(内水による溢水又は湛水等の浸水)が想定される区域を都市浸水想定区域として指定・公表し、</p>

	<p>市町村防災計画において浸水情報の伝達方法、避難場所、地下街への情報伝達方法等を定めること等の、浸水被害の軽減を図るための必要な対策を講じることを可能とするものである。</p>
<p>その他特記すべき事項</p>	<p>河川審議会の中間答申「流域での対応を含む効果的な治水のあり方について」(平成12年12月)</p> <p>都市計画中央審議会基本政策部会下水道小委員会報告「今後の下水道制度のあり方について」(平成12年12月)</p> <p>社会資本整備審議会河川分科会答申「新しい時代における安全で美しい国土作りのための治水施策のあり方について」(平成15年2月)</p> <p>社会資本整備審議会都市計画・歴史的風土分科会都市計画部会下水道・流域管理小委員会報告「今後の下水道の整備と管理及び流域管理のあり方はいかにあるべきか」(平成15年4月)</p>

事前評価票【No.25】

施策等名	流域貯留浸透事業の拡充	担当課	河川局治水課
施策等の概要	<p>都市水害対策として、流域貯留浸透施設の設置を推進するため、総合治水対策特定河川の流域における各戸貯留事業（個人の住宅の敷地内等に、貯留浸透機能をもつ簡易な施設を設置する工事）の拡充を行う。</p> <p>・都道府県が、事業に要する費用の3分の2に相当する額を公布して、市町村に当該事業の実施を委ねることができるようにする。</p> <p>【平成15年度予算額：河川事業費 5,306億円（国費）の内数】</p>		
施策等の目的	都市地域における流域貯留浸透施設の設置により、下流河川の洪水時のピーク流量の低減、下流河川周辺地域の内水の軽減によって、都市水害による浸水被害の軽減を図る。		
関連する政策目標	18) 災害による被害の軽減		
関連する業績指標	64) 床上浸水常襲地区内家屋数		
指標の目標値等	7万戸（平成18年度）		
施策等の必要性	<p>平成11年の福岡水害、平成12年の東海水害などに見られるよう、近年、集中豪雨による都市型水害が頻発しており、開発が進んだ都市部における流出抑制対策が急務となっている。しかし、流域対策を積極的に推進している総合治水特定河川においても調整池等の貯留浸透施設の容量確保の目標達成率は、総合治水対策が始まってから20年を経てなお53%にとどまっている（国土交通省調べ）。</p> <p>（＝目標と現実のGAP）</p> <p>その原因としては、住民と直接接する機会が多く、建物建替え時に住民に対して的確に要請することが可能な市町村に対する促進策が十分に講じられてこなかったことにある。</p> <p>また、各戸貯留は建物建替え時に行うことが住民の理解を得やすいので、住民自らが建物建替え時に併せて各戸貯留を行うことは有効な手段であり、市町村が、住民が自ら行う各戸貯留施設の設置を支援する事例もあった。しかし、これまでの流域貯留浸透事業は、都道府県等が直接行う各戸貯留のみを補助対象とするにとどまっていた。（＝原因分析）</p> <p>このため、現下の情勢に鑑み、早期目標達成のため、機動性のある市町村が各戸貯留を推進するに当たっての促進策及び建物建替え時を捉える措置を講ずる必要がある。</p> <p>（＝課題の特定）</p> <p>具体的には、従来、各戸貯留事業の施行主体は、都道府県、政令市及び東京都特別区であったが、これに市町村を加えるものであり、都道府県が、総合治水対策特定河川の流域において、市町村に当該事業の実施を委ねることができるようにする。</p> <p>（＝施策の具体的内容）</p>		
社会的ニーズ	<p>開発の著しい都市地域において、不浸透域の拡大から都市型水害が頻発している。特に近年の集中豪雨による都市部の浸水被害に対処するためには、貯留浸透施設の整備や機能強化が必要である。</p> <p>各戸貯留は、都市型水害対策以外にも地下水涵養の可能性もあり社会的に求められているものである。</p>		
行政の関与	都市型水害が頻発している地域において、総合的な治水対策を進める一環民間で行う部分：各戸貯留施設の日常の保守点検		

	<p>国の関与</p>	<p>近年集中豪雨による都市型水害が頻発しており、流出抑制対策が急務となっていること、近年の開発の小規模化傾向を踏まえれば、調整池等だけでなく各戸貯留施設の設置を促進する必要があることに加え、国、地方公共団体が共同して、流域対策等を盛り込んだ流域整備計画を策定している状況に鑑み、地方公共団体が独自に助成を行うだけでなく、各戸貯留を一層推進するため地方公共団体への支援策を国としても講じる必要がある。</p>
<p>施策等の効率性</p>	<p>総合治水特定河川等都市化が進んだ河川において想定されている流域対策による流出抑制分をダムや河道などの施設整備によって対応しようとするれば、今後莫大な投資と長い時間が必要であり、また、市街化が進展している流域では現実的には不可能である。</p> <p>流域貯留浸透事業（各戸貯留）は、民間が所有する既存の土地に貯留浸透施設を設置するものであり、用地買収を伴わず、少ない事業費で効果的な治水対策を行うものである。</p> <p>例えば、新河岸川流域では、計画上、約 72 万<math>m^3</math>の各戸貯留を行うのに要する年費用が約 468.8 百万円、年被害軽減額が約 3,128.4 百万円となる。 ( B / C = 6.67 )</p>	
<p>施策等の有効性</p>	<p>流域貯留浸透施設は、都市域からの急激な雨水流出を抑制することで、下流の浸水被害を軽減するものである。</p> <p>各戸貯留事業の施行主体に地域の防災や建築指導を担い、住民と直接接する機会が多く、建物建て替え時に住民に対して的確に要請することが可能な市町村を加えることにより、個人の宅地への施設の設置が促進され、雨水貯留容量、浸透機能の増加を促す。</p> <p>また、地下水涵養の可能性もあり大きな波及効果も期待される。</p> <p>各戸貯留（5<math>m^3</math>/戸）が各河川 1 万戸増えれば、総合治水特定河川の貯留浸透施設の目標達成率が 53%から 56%になる。</p> <p>例えば鶴見川水系矢上川で、住宅 1 戸当たり 4<math>m^3</math>（住宅 1 戸 = 約 100<math>m^2</math> と仮定）の各戸貯留を行った場合、戦後最大降雨に対し、浸水面積が約 40ha から約 20ha に減少する。</p>	
<p>その他特記すべき事項</p>	<p>河川審議会の中間答申「流域での対応を含む効果的な治水のあり方について」(平成 12 年 12 月 19 日)において、貯留施設等の機能の担保として、貯留施設等の適正な設置、運用について推進すべきであることを提言している。</p>	

事前評価票【No.26】

施策等名	災害関連事業の拡充	担当課	河川局防災課
施策等の概要	<p>接近する複数の関連事業を一体的に施行することが有効な場合、事業の採択に当たり一箇所とみなすことができる地域関連の工種要件として、現行の河川工事、砂防工事、道路工事及び橋梁工事に、新たに海岸工事を追加し、災害関連事業を拡充する。</p>		
施策等の目的	<p>接近して施行される複数の災害関連事業を一体的に施行することにより、改良復旧効果をより向上させ、事業全体の調整がとれた災害復旧を実施する。</p>		
関連する政策目標	18) 災害による被害の軽減		
関連する業績指標	-		
指標の目標値等	-		
施策等の必要性	<p>災害関連事業は、被災施設を原形復旧する災害費と、それと同額程度の改良に要する関連事業費を充当することにより、被災箇所の再度災害の防止を目的としている。事業の採択に当たっては、各工種毎の採択基準に加え、地域関連として接近する河川、砂防、道路、橋梁の各工事を一体ととらえ、災害費の合計と関連事業費の合計が同程度であれば採択することができる。そのため地域関連は、関連事業費が災害費と同額を上限とする制限を補完するとともに、接近する河川等の工事を一体的に施行することによる効果が大きい場合、一連区間を一体的に整備することができるため、平成3年度の創設以来23件採択されており有効に活用されている。しかしながら、例えば被災を受けた海岸堤防と河川堤防が接近する場合については、個別の採択基準を満足する整備水準でしか採択せざるを得ず、同一の整備水準で施行できないなど、一体的に施行する方が有効な場合でも、接近した工事箇所を一体的に整備できていないのが現状である。(=目標と現況のGAP)</p> <p>これは、災害関連事業に関する採択基準のうち、一括して採択できる地域関連の工種に、海岸工事が含まれていないことに基因する。(=原因分析)</p> <p>このため、災害関連事業において、海岸工事についても接近する河川等の工事と一体として、面的整備の観点も踏まえた再度災害防止のための対策を講じる必要がある。(=課題の特定)</p> <p>具体的には、災害関連事業の採択基準のうち、地域関連の工種として海岸工事を追加し、一括して採択を受けることができる工種要件を拡充することにより、改良復旧事業の効果向上および事業全体が調整のとれたものになる。(=施策の具体的内容)</p>		
社会的ニーズ	<p>異なる施設について、一連区間で整合の取れた整備を一体的に実施できるため、地域を面的に見るとより災害に強い基盤整備につながる。</p>		
行政の関与	<p>被災した公共土木施設の管理者である行政主体が、災害復旧を実施することが必要である。</p>		
国の関与	<p>災害の発生は常に突発的かつ集中的なものであるため、地方公共団体にとって過度な財政負担とならないように、国が費用を負担し、災害の速やかな復旧と公共の福祉を確保することが必要である。</p>		
施策等の効率性	<p>これまで災害関連事業として採択することができなかった海岸工事について、接近して施行される河川等の工事があり、かつ一体的に施行することによる効果が大きい場合は、一括して採択することができるため、一連区間で整合の取れた整備が一体的に実施できる。</p>		

施策等の有効性	海岸工事が、接近して施行される河川、砂防、道路、橋梁の各工事と一体として採択されることによって、改良復旧事業の復旧効果をより向上させ、事業全体を調整のとれたものとすることができ、より災害に強い地域として対策を行うことができる。
その他特記すべき事項	

事前評価票【No.27】

施策等名	火山噴火警戒避難対策事業の拡充	担当課	河川局砂防部砂防計画課
施策等の概要	<p>火山噴火警戒避難対策事業とは、火山地域の住民の安全確保及び市町村が整備する火山防災ステーションにおける火山噴火時等の緊急対策の実施に資するために、火山災害予想区域図の作成、火山活動の状況および異常な土砂の動き等の監視を行うためのワイヤーセンサー、雨量計、昼夜兼用監視カメラ、情報伝達装置等の整備を実施する事業をいう。</p> <p>【平成15年度予算額：火山噴火警戒避難対策事業費7.66億円（国費）の内数】</p>		
<p>施策等の目的</p> <p>関連する政策目標</p> <p>関連する業績指標</p> <p>指標の目標値等</p>	<p>火山活動による社会的影響の大きい29の活火山を対象とした「火山防災ステーション」の整備により、火山噴火時及び噴火後（以下、「噴火等時」という。）の迅速かつ確な避難や緊急対策の早期実施を可能とし、噴火等時における被害を最小限に抑えることを目的とする。</p> <p>18) 災害による被害の軽減</p> <p>68) ハザードマップ認知率（火山）</p> <p>76%（H18）</p>		
<p>施策等の必要性</p>	<p>土砂災害から国民の生命・財産を保全するため、従来より土砂災害防止施設の整備によるハード対策を進めているところであるが、土砂災害の危険性がある地域に住む人口約1,210万人のうち、平成13年度末で土砂災害防止施設により保全された人口は約450万人で、その割合は約37%に留まっている（国土交通省砂防部調べ）。特に火山噴火に起因する土砂災害に対しては、重点的なハード対策とあわせて、各種観測機器の設置による火山監視の強化や火山ハザードマップの作成・公表によるソフト対策を進めているが、その内容を認識している人口が火山周辺人口に占める割合は49%（河川局砂防部調べ）に留まっている。また、一般的にハザードマップ公表・配布から時間が経過するにつれ、その認知率も逡減していくことが懸念されることから、噴火等時における住民等の迅速かつ確な警戒避難体制が十分整備されているとは言い難い状況下にある。さらに、噴火等時における緊急対策を実施する上では、必要資材等の迅速な確保が必要であり、危機管理対応上は噴火等時における周辺の輸送路の被災等も考慮し、一定量の資材を確保しておくことが必要であるが、現状では備蓄による対応が図られていない。（＝目標と現状のGAP）</p> <p>この原因として、これまで、火山噴火警戒避難対策事業により、火山監視情報の収集、関係する行政機関への情報提供を進めるとともに、住民等に対しては、火山ハザードマップの作成・公表を進めてはいるものの、平常時から火山監視情報を提供し、火山に対する地域住民の防災意識を高めるための施策が十分に実施されてこなかったことが挙げられる。また、火山地域における住民の安全確保のための施策として、緊急時に必要となる資材の備蓄がこれまで実施されていなかったことも挙げられる。（＝原因分析）</p> <p>被害を最小限に抑えるためには、平常時から住民等へ火山監視情報を提供し、住民の火山に対する防災意識を高めるとともに、提供された情報と火山ハザードマップ双方を活用した迅速かつ確な警戒避難をより確実なも</p>		

	<p>のとすることが必要であり、住民への火山監視情報の提供を可能とすることがソフト対策上最も有効かつ重要である。また、噴火等時においては、発生している現象や発生が見込まれる現象等に対して、機動的に緊急対策を実施することが、被害の発生・拡大を防ぐ上で重要であり、特に初動期においては、対策への早期着手が最重要であり、備蓄による必要資材の確保を可能とすることが必要である。( = 課題の特定)</p> <p>火山噴火警戒避難対策事業を拡充し、火山監視機能、住民等への火山監視情報の提供機能及び緊急用資材の備蓄機能を有する「火山防災ステーション」(市町村が整備)において、火山監視等に必要な機器の設置を可能にする。( = 施策の具体的内容)</p>
社会的ニーズ	近年の火山活動の活発化に伴い、全国の 29 活火山において地方自治体による火山ハザードマップの作成・公表が急速に進められる等、火山噴火対策の充実が強く求められている。
行政の関与	火山防災体制の確立は、行政が責任をもって遂行すべき事務であり、行政の関与が必要。
国の関与	火山噴火による被害は甚大であり、またその影響範囲は広範囲に及ぶため、国の関与が必要。また、火山噴火に起因する土砂災害の発生要因は様々であり、その発生の予測には全国的データの蓄積と経験が必要であり、火山噴火警戒避難体制の整備には全国的経験に基づく国の技術的関与が必要。
施策等の効率性	『火山防災ステーション』の設置に資することにより、噴火等時はもとより平常時においても、住民等に直接火山監視情報を提供することが可能になり、提供される情報を基にした住民のより迅速かつ的確な避難を可能とする。また、緊急用資材の備蓄が可能となることにより、緊急対策への早期着手による被害の拡大の最小化を図ることができる。
施策等の有効性	噴火等時はもとより平常時から、住民等に火山監視情報を提供することにより、警戒避難に対する住民等の意識・関心を高めることができ、噴火等時における迅速かつ的確な避難が可能となり、噴火等時において人的被害を最小限に抑えることが可能となる。また、噴火等時において、危険地域への人の立入が困難な状況下においても緊急対策の実施を可能とする「無人化施工技術」が開発されており、備蓄による緊急用資材の確保が図られることにより、より早期に緊急対策に着手することが可能となり、二次的被害の軽減を含め、災害による被害の軽減に大きく寄与する。
その他特記すべき事項	

事前評価票【No.28】

施策等名	建築物の耐震化の促進のための制度の拡充	担当課	住宅局建築指導課
施策等の概要	<p>耐震型優良建築物等整備事業において、次の内容を拡充することにより、既存建築物の耐震化を促進させる。</p> <p>【平成15年度予算額：住宅市街地整備総合支援事業費 667 億円（国費）の内数】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・テナントや賃借人と区分所有者の合計が10名以上の建築物に対する設計計画費を補助対象に追加する。</li> <li>・本事業の補助対象となる地域を拡大する。</li> </ul>		
施策等の目的	<p>建築物の耐震化に対し支援することにより、耐震診断・耐震改修を促進し、大地震時における国民の安全の確保、建築ストックの適切な維持を図る。</p>		
関連する政策目標	18) 災害による被害の軽減		
関連する業績指標	74) 新耐震基準以前に建築された特定建築物のうち耐震上安全なことが確認されたものの割合		
指標の目標値等	特定建築物：20%（平成17年度）		
施策等の必要性	<p>阪神・淡路大震災においては、建築物に多数の被害が生じ、多くの貴重な人命が失われた。</p> <p>特に昭和56年以前に建築された現行の耐震基準を満たさない建築物の被害が顕著であり、このような既存建築物の耐震性の強化が喫緊の課題となっている。</p> <p>このため「建築物の耐震改修の促進に関する法律」の制定や、支援制度など、各種の施策を実施しているが、特に民間建築物を中心に耐震診断・耐震改修が十分に進んでいない（＝目標の現状とGAP）</p> <p>その理由としては、費用負担が大きいこと、建築物の所有者等が耐震改修の必要性や緊急性を十分に認識していないこと及び情報不足等が挙げられる。（＝原因分析）</p> <p>建築物の耐震改修工事に対しては、耐震型優良建築物等整備事業により補助制度が設けられているが、テナントや賃借人、区分所有者が多数であるなど所有・賃貸関係が複雑な建築物の耐震性の向上を促進させるためには、その前段としての設計計画をに推し進める必要があり、そのための補助制度の導入が不可欠である。</p> <p>また、平成14年7月に成立した東南海・南海地震に係る地震防災対策の推進に関する特別措置法に基づく東南海・南海地震防災対策推進地域についても補助の対象地域に加えることにより、より効果的に既存建築物の耐震性の向上を促進する必要がある。（＝課題の特定）</p> <p>このため、具体的には、耐震型優良建築物等整備事業において、次の内容を拡充することにより、既存建築物の耐震化を促進させる。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・テナントや賃借人と区分所有者の合計が10名以上の建築物に対する設計計画費を補助対象に追加する。</li> <li>・本事業の補助対象となる地域を拡大する。（＝施策の具体的内容）</li> </ul>		
社会的二ーズ	<p>阪神・淡路大震災の経験からも、建築物の耐震性能の強化は、建築ストックの適切な維持、災害時における人命・財産の保護、社会経済の混乱の回避のために必要不可欠である。</p>		

行政の関与	震災時に重要な役割を果たす建築物や多数の者に危険が及ぶおそれのある建築物の耐震改修は、社会性・公益性が極めて高いため、建築物の所有者等の耐震化に係る負担に対し、一定の補助を行うことは適正である。
国の関与	国庫補助制度の拡充である。
施策等の効率性	耐震改修に係る補助制度の有効な活用を促し、大量に存在する耐震性の劣る建築物の耐震性の向上を促進させるためには、特に所有・賃貸関係が複雑な建築物について、その前段としての設計計画の実施を施策的に誘導することが効率的である。
施策等の有効性	<p>これまで既存建築物の所有者に対し、耐震改修のインセンティブを付与するために、耐震改修に対する補助制度を整備し、その普及・啓発を図ってきたが、さらにその前段として実施される耐震診断等についても補助することにより、所有者の建築物の安全性向上に対する潜在的欲求を惹起させ、耐震改修の促進を図る。</p> <p>また、地方公共団体の地震被害想定に基づく地域等を補助対象地域に加えることにより、これまで以上に効果的に耐震改修の潜在的な需要に対応することが可能となり、既存建築物の耐震性の大幅な向上が促進される。</p>
その他特記すべき事項	<p>東海地震に係る地震防災対策強化地域について、新たな地震被害想定の結果を受けて、震度6弱以上となる地域が拡大指定された（平成14年4月）。</p> <p>東南海及び南海地震に係る地震防災対策の推進に関する特別措置法が成立し（平成14年7月）同地震の発生により生ずる地震被害に対する地震防災対策の推進を図ることとされた。</p>

事前評価票【No.29】

<p>施策等名</p>	<p>大規模自然災害に備えた初動・危機管理 対応の強化</p>	<p>担当課</p>	<p>気象庁 予報部業務課</p>
<p>施策等の概要</p>	<p>本施策では、我が国の大規模自然災害への初動体制の強化及び危機管理対応を図るため、官邸等の初動体制の迅速な立ち上げを支援するためのナウキャスト防災気象情報を新たに開発（平成 15 年度に提供開始）するとともに、この情報等を官邸や内閣府をはじめとする防災関係省庁等に迅速・確実に提供するための環境整備を行う。 【平成 15 年度予算額：560 百万円】</p>		
<p>施策等の目的</p>	<p>官邸・防災関係省庁等に対する迅速・確実な情報提供体制を構築することによる危機管理対応の強化を通じて、大規模自然災害から国民の生命を守り、財産・生活に係る被害の軽減を図る。</p>		
<p>関連する 政策目標</p>	<p>18) 災害による被害の軽減</p>		
<p>関連する 業績指標</p>			
<p>指標の 目標値等</p>			
<p>施策等の必要性</p>	<p>国等が防災に関し講ずべき措置及びその役割分担等について規定する防災基本計画（平成 14 年 4 月修正）の中で、平成 11 年広島豪雨、平成 12 年東海豪雨等の近年の風水害による大規模な被害発生を踏まえ、大規模な自然災害に対応するため官邸を中心とした初動体制の強化を図っている。</p> <p>実際の大規模自然災害時に官邸を中心に政府が一体となった危機管理対応を行うにあたっては、初動体制の立ち上げを一層効率的に行うとともに、大災害の前や災害発生中に被害の状況（ハザードマップ）をリアルタイムで予測・把握した対応を行うことが不可欠であるが、そのための気象等に関する詳細な予測等の情報を官邸等に対して提供できる状況とはなっていない。</p> <p>（＝目標と現状の G A P）</p> <p>これは、災害時の効率的な初動体制の立ち上がりや、的確な防災活動を支援するリアルタイムのハザードマップの作成に必要な気象等の詳細な予測情報を作成できず、また迅速に提供できないこと、さらに、その詳細な予測情報を含め防災活動を支援する気象等の各種データを防災関係省庁間で迅速・確実に共有化する手段がないことによる。（＝原因分析）</p> <p>このため、気象状況等の詳細な予測情報として、観測直後から 10 分間隔で 1 時間先までの雨量とこれに伴う土壌雨量指数（土砂災害の危険度を表す指数）等を予測するナウキャスト防災気象情報を新たに作成し、リアルタイムで提供する必要がある。また、官邸をはじめ省庁間の情報共有の手段として、最新の I T を用いた情報の活用環境を整備する必要がある。（＝課題の特定）</p> <p>具体的には、ナウキャスト防災気象情報を作成するための情報提供装置の整備を予測技術の開発とともに進め、平成 15 年度においてその情報の提供を開始する。また、G I S（地理情報システム）、次世代の W e b 記述言語である X M L 等の最新の I T 技術を用いて、気象庁が有する各種の防災気象情報を官邸及び防災関係省庁に対してリアルタイムで確実に提供するための情報提供サーバを整備する。あわせて、災害時等における確実な情報提供に必要な非常用電源の強化等バックアップ環境も整備する。（＝施策の具体的内容）</p>		

社会的ニーズ	大規模災害時における初動体制等を強化することとされた防災基本計画では、迅速な避難の判断等に必要となる詳細な気象情報の速報が求められている。また、平成12年東海豪雨の被災住民への調査では、被害やその予測情報、避難に関する情報とともに、その時々降水量や今後の雨の見通し等の速報が求められている。
行政の関与	防災情報の提供及び防災関係省庁との情報共有は、防災という国の危機管理に直結することであり、行政が関与する必要がある。
国の関与	官邸・防災関係省庁との対応であり、国が関与する必要がある。
施策等の効率性	<p>大規模自然災害に備えた初動・危機管理対応の強化を行うためには、国費総額約18億円が必要となる。</p> <p>大規模自然災害による年間の施設関係等被害額（政府及び政府関係機関等がその施策として災害復旧等に関与している施設関係等の被害額）は約1兆円（平成12年までの3年平均）であり、死者・行方不明者も50名以上となっているが、官邸及び防災関係省庁等への防災情報の迅速な提供を可能とするこの施策を進めることにより、官邸における迅速な初動体制の確立、迅速な情報の共有化による官邸を中心とした政府一体となった防災対応が可能となる。これにより、大規模自然災害による生命・財産の被害の軽減を図る効果がある。</p>
施策等の有効性	<p>ナウキャスト防災気象情報を観測後10分以内に提供することにより、官邸対策室の設置、関係閣僚会議の開催等官邸の初動体制の迅速・効率的な立ち上げに資する。また、ナウキャスト防災気象情報は、防災に極めて有効であるリアルタイムハザードマップ（時々刻々と被害状況を把握・予測した図）の作成に必須なものであり、防災関係省庁との迅速な情報共有化を図ることにより、その効果的・効率的な初動体制の確立に資する。本施策の有効性については、自然災害時等において本施策によって提供された情報の利用状況を検証することで、その効果を評価する。</p> <p>また、関係機関との連携により、ナウキャスト防災気象情報が、国民に広く提供されることにより、国民一人一人の自助による人的・経済的災害の防止・軽減にも資するものとなる。</p>
その他特記すべき事項	<p>防災基本計画（中央防災会議）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・迅速な避難の判断等に必要となる気象情報等の収集体制を強化し、情報提供の推進を図る</li> <li>防災体制の強化に関する提言（中央防災会議防災基本計画専門調査会）</li> <li>・官邸への連絡体制の強化、情報の共有化、災害を発生させる自然現象のメカニズムの解明等</li> <li>新官邸を契機とした防災・危機管理について～中間提言～ 副大臣PT（13年12月）:</li> <li>・危機管理情報を集約する施設における情報通信システム等のバックアップ体制 e - J a p a n 重点計画 - 2 0 0 2</li> <li>・地理情報システム（GIS）の推進（防災分野）</li> <li>・防災分野の情報化（防災情報の共有化）</li> </ul>

事前評価票【No.30】

施策等名	航空機内における安全阻害行為等の禁止・処罰規定の創設	担当課	航空局監理部総務課 危機管理室
施策等の概要	<p>機内安全阻害行為等の禁止規定を創設          機長は安全阻害行為等をした者に対し、反復・継続して当該行為をしてはならない旨の命令をすることができる。          命令に違反した者は罰金に処することとする。          以上を内容とする航空法の一部改正を行う。</p>		
施策等の目的	機内安全阻害行為等の発生行為を軽減し、航空の安全を確保する。		
関連する政策目標	19) 交通安全の確保		
関連する業績指標	-		
指標の目標値等	-		
施策等の必要性	<p>トイレにおける喫煙、携帯用電子機器の使用、離着陸時におけるシートベルトの不着用など機内安全阻害行為等（いわゆる機内迷惑行為）は、航空の安全に支障を生じさせるおそれがあることからこれを抑止すべきであるが、これらの行為の発生件数は1997年から2000年にかけて3年で7倍（76件 570件）に急増しており、行為者を降機させるために地上滑走中の引き返しを強いられるなど、悪質かつ重大な事象も増加している。（19件 54件）（＝目標と現状のGAP）</p> <p>平成14年2月に「機内迷惑防止行為に関する行動指針」（ガイドライン）を航空局長から航空業界あて通達し、各航空会社において、同指針に基づいて対策を実施し、さらに航空業界をあげて「機内迷惑行為撲滅キャンペーン」を行い、現行法上できる限り機内安全阻害行為等の防止に努めたが、機内安全阻害行為等は後を絶たない状況である。これらの行為が後を絶たない原因としては、現行法上、禁止・罰則規定が不十分であることが考えられる。（＝原因の分析）</p> <p>このため、安全阻害行為等を一律禁止するとともに、これらの行為のうち、刑法（特別刑法を含む。）において処罰の対象とされていないものの一部について、処罰の対象とすることが必要である。（＝課題の特定）</p> <p>具体的には、航空法を一部改正し、機内安全阻害行為等を禁止する規定を創設するとともに、機長は安全阻害行為等をした者に対し、反復・継続して当該行為をしてはならない旨の命令をすることができることとし、機長の命令に違反した者は罰金に処することとする。（＝施策の具体的内容）</p>		
社会的ニーズ	<p>国土交通省、航空会社及び労働組合から成る「機内迷惑安全行為防止検討委員会」において、平成14年5月及び6月に国内線及び国際線の旅客に対するアンケート調査を行ったところ、迷惑行為に関して特別な法律が必要であるとする回答が過半数を占めた。また、平成13年11月の国際民間航空機関（ICAO）総会において、乗務員に対する暴行等の機内での安全を阻害する行為等を犯罪とする立法モデルが承認されるなど、国際的にも機内安全阻害行為等の予防・防止の必要性への認識が急速に高まってきており、米国、英国、豪州、韓国などで既にこのような行為に罰則を課すなどの立法がなされている。</p>		

行政の関与	<p>これまでも航空会社において毅然とした対応を講じてきているところであるが、現実として機内安全行為等は後を絶たない状況にあり、また、そもそも航空の安全を阻害するおそれのある行為については、私人である航空会社のみに対応を任せておくのは不適當であることから、行政の関与が必要である。</p>
国の関与	<p>航空の安全は、国民の生命、身体及び財産に関わる基本的な事項であることから、全国的に一定以上の安全水準を常に確保するため、国は積極的に関与する必要がある。</p>
施策等の効率性	<p>一般への周知、乗務員への教育・訓練が必要になるが、これらは、従来行われていることに追加するもので、少ない追加コストに留まる一方、本施策の実施により、航空機利用者に航空の安全への理解・協力を促すこととなり、機内安全阻害行為等の未然防止に大きな効果がある。</p>
施策等の有効性	<p>今後、法律改正の内容を十分に周知することにより、機内安全阻害行為等の予防が期待できるとともに、安全阻害行為等をした者に対しては、機長が禁止命令を適切に行うことにより、当該行為の反復・継続を抑止することが可能になる。</p>
その他特記すべき事項	

事前評価票【No.31】

施策等名	黄砂に関する情報提供の開始	担当課	気象庁観測部管理課
施策等の概要	<p>大気に係る環境の変化から、国民の安全かつ快適な生活及び社会活動を確保するため、大陸から飛来して地上に降下する黄砂について、分布や降下量などに関する実況及び予測に関する情報提供を行う。</p> <p>また、特に深刻な影響が発生している中国、韓国などの気象機関に対して有効となる情報提供を行う。</p> <p>【平成15年度予算額：3百万円】</p>		
施策等の目的	大陸から飛来する黄砂の分布や降下の実況、予測に関する情報を国民等に提供し、安全かつ快適な社会を実現する。		
関連する政策目標	19) 交通安全の確保 23) 大気、騒音等に係る生活環境の改善		
関連する業績指標			
指標の目標値等			
施策等の必要性	<p>我が国では、毎年春期（概ね2月～5月）において大陸から飛来する黄砂が西日本を中心に観測され、この黄砂に伴う視程障害等が発生することがある。特に、平成14年の春には、我が国における黄砂の観測回数（気象庁による観測）は延べ1141回（日・観測地点）となり、1971年から2000年の年平均値の254回を大きく上回って、観測開始以来最高を記録した。</p> <p>&lt;平成14年の主な記録&gt;</p> <p>    最多観測日：4月10日（91地点、全国74%の地点）</p> <p>    最多観測地点：松江（延べ31日）</p> <p>    延べ20日以上観測した地点：14地点（全国で1割以上の地点）</p> <p>このような、風によって運ばれる土埃など大気に含まれる物質によって影響を受ける交通や生活環境を守り、安全で快適な交通・生活を確保する必要があるが、平成14年の状況は、視程障害による航空機の離発着へ影響（例えば、4月8日に福岡空港では11便が欠航、80便で最大3時間の遅れなど）を及ぼすなど社会生活に深刻な影響が頻発し、また、黄砂粒子及び付着物質による健康障害などの懸念が広がった。この大陸からの黄砂の飛来は、近年急増しており、この増加傾向からは今後も継続するとみられるが、黄砂に対する抜本的な改善策が執られていない。（＝目標と現状のGAP）</p> <p>これは、黄砂の飛来や今後の推移などに関する正確な情報が不足しており、また、それらの情報が黄砂によって影響を受ける交通機関関係者や国民に提供されず、運行計画の策定、防塵対策の準備など黄砂の飛来に対して十分な予防・応急対策を講じることができないことが原因である。（＝原因分析）</p> <p>黄砂に対する十分な予防・応急対策を講じるためには、黄砂の分布・降下の実況や今後の移動などに関する予測など黄砂に関する情報の提供体制を確立する必要がある。そのためには、黄砂の実況を観測し情報を収集するための機能の整備と、黄砂の移動・拡散を精度良く予測できるモデルの開発とともに、これらの結果をわかりやすい情報に編集して提供するための機能が必要となる。（＝課題の特定）</p> <p>このため、大陸の砂漠地帯で強風により舞い上がり、上空の風で輸送され地上に降下する黄砂について、実況及び予測に関する情報を作成し提供するためのシステムを気象庁に整備する。具体的には、このシステムを用いて、平成16</p>		

	<p>年の春期の黄砂シーズンから、既存の観測網によって得られる観測データの収集及び分布・降下の実況情報を作成するとともに、大気の流れ等を予測する数値予報モデルを活用して黄砂物質の分布や降下量などに関する予測情報を作成し、これらを図情報などわかりやすい情報として編集し提供を開始する。また、黄砂による深刻な影響が発生している中国、韓国などの国家気象機関に対しても、これらの情報を提供する。( = 施策の具体的内容 )</p>
社会的ニーズ	<p>近年、黄砂の発生が急増し、生活に対する影響が発生していることから、国民からは黄砂の飛来や降下に関する実況・予測情報の提供など、黄砂問題への取組強化を求める声が寄せられている(内閣府行政モニター等気象庁に対する要望)</p>
行政の関与	<p>本施策で行う黄砂の実況及び予測に関する情報提供は国民の安全かつ快適な生活の支援に有効であるばかりでなく、環境省など関係行政機関が行う被害軽減等のための政策立案などにも活用されることから、行政が責任を持って情報提供を行う必要がある。</p>
国の関与	<p>黄砂は発生源が外国であり、国境を越えて広域に移動することから、観測データの入手や収集などには国際的な協力体制が必要である。このため、国際協力の枠組みのもと、国が実施する必要がある。</p>
施策等の効率性	<p>既存の観測網や数値予報モデル及びその技術の活用により、若干の技術開発と機能の付加という少ない資源の投入をもって、黄砂の対策に有効な黄砂の実況・予測に関する情報の作成・提供が可能である。 提供する情報は、交通の安全、産業における影響の回避、国民の快適な生活の維持・確保などに貢献し、投資に比べて大きな効果が期待できる。</p>
施策等の有効性	<p>本施策により、近年発生の頻度や規模が大きくなっている黄砂について、分布・降下の実況や予測に関する情報を提供することが可能になる。 これにより、交通機関の関係者や国民などは、運行計画の策定など安全確保のための予防・応急対策、防塵対策の準備など各産業における影響の事前回避のための予防措置、外出時期の調整など健康な生活を確保するための予防・応急策などを的確に講じることが可能となる。このような黄砂に関する情報の有効性についてアンケート調査を実施して効果を把握する。 なお、必要な情報を中国や韓国など近隣諸国の気象機関に提供することにより、東アジアの一員として国際貢献を果たすことができる。</p>
その他特記すべき事項	<p>第4回日中韓三カ国環境大臣会合(TEMM)において、最近の黄砂の大発生を契機としてモニタリングの強化などを共通認識とすることが確認されるなど、国際的な取り組みの強化が急務となっている。</p>

事前評価票【No.32】

<p>施策等名</p>	<p>不審船事案・テロ事案対処のための体制の強化</p>	<p>担当課</p>	<p>海上保安庁警備救難部管理課</p>
<p>施策等の概要</p>	<p>不審船事案・テロ事案への対応能力の強化を図るため、次の施策を実施する。          巡視船艇・航空機の追跡能力等の強化          荒天の影響を受けにくい高速大型巡視船の整備を行うとともに、能登半島沖不審船事案後進めた高速特殊警備船の整備をさらに推進する。また、航空輸送能力等の強化を行う。          情報・通信・監視能力の強化          不審船・テロ事案への対処能力の強化のため、情報通信システムの整備、巡視船艇・航空機の昼夜間の監視能力の強化等を行う。          職員の安全確保          巡視船・航空機の防弾対策、遠距離からの正確な射撃が可能な巡視船搭載武器の高機能化等及び職員の救護体制の確立を図り、職員の安全を確保する。          不審船・テロ対応体制の強化          不審船事案・テロ事案に係る現場対応に関する指示、関係機関との連絡調整等事案対応を迅速確実にを行うための体制の整備を行う。          また、不審船・テロ事案の捜査及び多様化する犯罪への的確な対応が可能となる捜査体制を整備する。  <b>【平成15年度予算額 13,751百万円(国費)】</b></p>		
<p>施策等の目的</p>	<p>国民の生命・財産を脅かす不審船事案、テロ事案への対応能力の強化を図り、我が国の主権及び国民の安全の確保を図る。</p>		
<p>関連する政策目標</p>	<p>20) 海上における治安の確保</p>		
<p>関連する業績指標</p>	<p>-</p>		
<p>指標の目標値等</p>	<p>-</p>		
<p>施策等の必要性</p>	<p>国家の緊急事態に対する対処は、国の最も重要な責務であり、政府は、これまで、様々な緊急事態に対して、対処体制の整備を図ってきた。海上保安庁においても、我が国の秩序・安全を脅かす不審船事案・テロ事案に効果的かつ安全に対処するため、高速特殊警備船の整備、海上保安庁法の改正等の体制整備を行ってきたところである。          しかしながら、平成13年9月の米国同時多発テロは想像を超える態様と事態が現実になりうることを示し、平成13年12月に発生した九州南西海域不審船事案では、不審船が巡視船に対し自動小銃及びロケットランチャーのようなもので攻撃し海上保安官3名が負傷するなど、武装不審船の存在を明らかにし、国民に大きな不安を与えた。このような現実を踏まえ、政府としては、いかなる事態にも対応できる安全な国づくりを進めるため、政府全体で我が国の緊急事態対処の見直しを行うこととなった(平成14年4月16日内閣総理大臣談話、内閣官房長官談話)。(=目標と現状のGAP)           これは、米国同時多発テロ及び九州南西沖不審船事案を通じて、政府全体としての現在の対応態勢が必ずしも十分ではないことが認識されたためである。(=原因分析)          これを解決するためには、九州南西沖不審船事案を踏まえた検証結果(平成14年4月5日)、生物化学テロ関係閣僚会議決定(平成13年11月8日)等の</p>		

	<p>政府方針に基づき、運用面、装備面の充実を中心に必要な施策を緊急に実施していくことが必要となる。( = 課題の特定 )</p> <p>具体的には、高速大型巡視船の整備、高速特殊警備船整備のさらなる推進、航空輸送能力の強化、巡視船艇・航空機の防弾対策の強化、巡視船搭載武器の高機能化、職員救護体制の確立、不審船・テロ事案に対する業務体制強化のための要員の増強等を実施することとする。( = 具体的な施策の内容 )</p>
社会的ニーズ	不審船を確実に停船させて的確な措置を実施することにより、我が国領域内における重大凶悪犯罪の未然防止をはかることは国民から強く求められている。
行政の関与	不審船に対する措置は、海上における我が国の主権の行使であることから、行政の関与なくしては成り立たない。
国の関与	海上における我が国の主権の行使は、国の専管事項である。
施策等の効率性	不審船事案、テロ事案は国民の生命・財産を脅かすものであることから、こうした事案に職員の安全を確保しつつ迅速・的確に対応し、国民の安全を確保するための措置を実施するものである。
施策等の有効性	当該体制の整備により、不審船・テロ事案に関する情報の早期入手、監視・追跡能力の向上、職員の安全を確保した上での停船措置等が可能となり、その結果として「テロによる被害の防止」、「不審船の実態の解明」を行うことにより、以後の不審船・テロ事案の防止を図り、我が国の主権の確保と国民の安全の確保を図ることができる。
その他特記すべき事項	平成13年9月11日発生の米国同時多発テロ及び同年12月21日発生の九州南西海域不審船事案を踏まえ、国家の緊急事態への対処態勢に関する内閣総理大臣談話において、政府としては、我が国の緊急事態対処の全般を見直して、いかなる事態にも対処できる安全な国造りを進めることとし、武装不審船に対して効果的かつ安全に対処できる態勢を整えること、NBCテロ対策の強化等テロ対策を引き続きの推進すること等が述べられている。また、いわゆる武力攻撃事態法等の閣議決定に際し国土交通大臣からも不審船等の緊急事態について、海上保安庁の運用面、装備面の充実を中心に、その未然防止及び対処のための体制の一層の強化、改善に努めるなど必要な施策を推進することが述べられている。

事前評価票【No.33】

施策等名	官庁施設の適正な保全の実施に関する制度の創設	担当課	官庁営繕部設備課保全指導室
施策等の概要	国家機関の建築物等（以下「官庁施設」）の保全の適正化のため、各省各庁が実施すべき保全の業務等を明確にするための制度を創設し、保全のマネジメントサイクルの確立を図る。		
施策等の目的	各省各庁が実施すべき保全の業務等を明確にし、保全のマネジメントサイクルを確立することにより、官庁施設の保全の適正化を図り、執務環境及び安全性の向上、長期的耐用性の確保、ライフサイクルコストの縮減、環境負荷低減への貢献等を実現する。		
関連する政策目標	22)地球環境の保全		
関連する業績指標	-		
指標の目標値等	-		
施策等の必要性	<p>官庁施設は約 9,400 万㎡と膨大な量（H13.3 末）であり、劣化が急激に進行する築後 30 年以上の施設は、10 年後には四割に達する見込みである。社会経済情勢の急激な変化を受け、官庁施設に関する新たな政策課題として、既存ストックの有効活用、ライフサイクルコストの低減、環境負荷の低減等が求められている。そのためには、社会資本整備審議会答申「官庁施設のストックの有効活用のための保全の指導のあり方」で示されている通り、施設の運用段階における適正な保全が必要不可欠である。保全基準は、保全計画の作成や必要な点検の内容等について示した「国家機関の建築物等の保全に関する技術的基準の実施について」（昭和 57 年建設省営管発第 224 号）を各省各庁へ通知しているが、国土交通省が行っている保全実態調査結果の評価点で、計画作成状況は 27（満点=100）、点検の実施状況は 35（同）と不十分な状況にある。（＝目標と現状の G A P）</p> <p>現状の保全業務は多くの場合、必要最低限の日常的な維持管理に留まり、必要な点検や保守等の実施計画等の保全計画が作成されていないなど、計画的な業務は不十分であり、その結果、点検の実施状況も不十分となっている。さらに、効率的な業務実施、コスト縮減、修繕等との連携も改善の余地がある。また、従前の保全指導は技術的支援が中心で、保全状況の評価や改善方策の提示等のフィードバックが不十分である。（＝原因分析）</p> <p>このため、適正な保全を行うために実施すべき内容を明確にするための制度を創設し、保全業務の改善に資するフィードバックシステムを構築することが必要である。（＝課題の特定）</p> <p>具体的には、官庁施設として維持すべき状態の水準及び点検の内容等を明確化した適正な保全のための制度を創設し、計画的に保全を実施するため、保全の長期計画、年度計画の作成・実施、履歴等を記録した台帳整備、保全計画の実施状況の自己評価、等の保全のマネジメントサイクルの確立を図る。（＝施策の具体的内容）</p>		
社会的二一ズ	国民の共有財産である官庁施設について、執務環境及び安全性の向上、長期的耐用性の確保、ライフサイクルコストの縮減、環境負荷低減への貢献等が必要である。		
行政の関与	国家機関が使用する官庁施設の適正な保全の実施に関する制度を創設するものである。また、CO2 排出量の削減等、環境負荷低減のためには建築分野の運用段階におけるエネルギー消費量の削減が重要であり、国が率先して削減に努めることが必要である。		

<p>国の関与</p>	<p>官公法第9条の3の規定により、所管する建築物を適正に保全することが各省各庁の長の責任である。また、これに対して、官公法第12条第3項の規定に基づき保全の実地の指導等を行うことが国土交通大臣の責任である。</p>
<p>施策等の効率性</p>	<p>実施すべき保全業務が明確化され、各省各庁の施設管理者が保全計画の作成、点検、台帳整備、評価等の業務を適正に実施することにより、ストックの長期的耐用性の確保・光熱水費の縮減が図られ、ライフサイクルコストの低減・環境負荷低減への貢献を実現する。</p>
<p>施策等の有効性</p>	<p>実施すべき保全業務を明確化し、保全のマネジメントサイクルを確立することにより、施設管理者が施設の日常の維持管理や点検を適切に実施し保守その他の措置を講じ、保全の実施状況について継続的な改善が図られ、施設機能の劣化の進行を抑えることにより長期的耐用性の確保（耐用年数の延伸年数により効果を把握）維持管理の継続的な改善によりエネルギー消費量の縮減・適正化（エネルギー消費量の縮減割合により効果を把握）が実現する。なお、エネルギー消費量を含む各省各庁の保全の実施状況について、国土交通省が把握する仕組みの構築を図り、その結果を経年で分析することにより、本施策の効果を把握することが可能となる。</p>
<p>その他特記すべき事項</p>	<p>経済財政運営と構造改革に関する基本方針2002（平成14年6月閣議決定）において、「既存ストックの有効活用」について具体的な取り組みを進めるとしている。</p> <p>社会資本整備審議会答申「官庁施設のストックの有効活用のための保全の指導のあり方」（平成14年3月）において、保全の目的・意義、保全の業務内容等、保全の適正化・効率化のために必須である基本的事項を明確にする必要があると指摘されている。</p>

事前評価票【No.34】

<p>施策等名</p>	<p>自動車税のグリーン化及び自動車取得税の軽減措置の拡充</p>	<p>担当課</p>	<p>総合政策局環境・海洋課 自動車交通局環境課</p>
<p>施策等の概要</p>	<p>地球温暖化問題及び大気汚染問題に対応するため、自動車税のグリーン化及び自動車取得税の軽減措置について、軽減対象を超 - 低排出ガスかつ低燃費車だけに重点化する。また、軽減措置の対象として「LPG自動車」を新たに追加するほか、「燃料電池自動車」及び「低PM認定車」に係る所要の特例措置を拡充する。</p> <p>燃料電池自動車：水素と酸素の化学反応により発電し、原理的に水のみを排出する環境にやさしい究極の低公害車とされる自動車 低PM認定車：低排出ガス車認定制度に基づき、車両総重量が3.5tを超えるディーゼル車であって、粒子状物質（PM）の排出量が平成15年規制75%低減レベル以下等の基準に適合しているものについて認定を受けた自動車</p>		
<p>施策等の目的</p>	<p>燃料電池自動車、低PM認定車及びLPG自動車（かつ低燃費）に対する特例措置を拡充することにより、CO<sub>2</sub>、NO<sub>x</sub>・PMの排出が少ない自動車の開発・普及をより一層促進し、環境負荷の小さい自動車社会を構築する。</p>		
<p>関連する政策目標</p>	<p>22) 地球環境の保全 23) 大気、騒音等に係る生活環境の改善</p>		
<p>関連する業績指標</p>	<p>-</p>		
<p>指標の目標値等</p>	<p>-</p>		
<p>施策等の必要性</p>	<p>我が国のCO<sub>2</sub>排出の約2割が運輸部門から排出されており（うち87%が自動車に起因）、京都議定書により求められた我が国のCO<sub>2</sub>削減目標を達成するためには、2000年時点で90年比約21%増と増加している運輸部門からのCO<sub>2</sub>排出量を2010年において90年比約17%増（95年並み）の水準まで削減する必要がある。</p> <p>また、大都市部におけるNO<sub>x</sub>排出の約5割、PM排出の約4割が自動車に起因しているところ、大都市部における大気環境基準の達成率はNO<sub>x</sub>で6割、PMで3割と依然低い状況にある。 （=目標と現状のGAP）</p> <p>近年、貨物自動車や公共交通機関等からのCO<sub>2</sub>の排出量が安定傾向にある一方で、自家用乗用車については、走行量の増加・車両の大型化等により、2000年時点で90年比約33%増と排出量が急増している。</p> <p>また、NO<sub>x</sub>・PM排出量の多いディーゼルバス・トラックについて、既存車との価格差が大きいため、CNG自動車等の環境負荷の小さい自動車への代替が進んでいない状況である（平成15年3月末現在のCNGバス・トラック普及台数：5927台（全体の約0.2% 出典：国土交通省作成資料）） （=原因分析）</p> <p>CO<sub>2</sub>、NO<sub>x</sub>・PMの排出量抑制のため走行量を規制し、車両の大型化を抑制する規制措置やディスインセンティブ付与を講じることは、国民生活や経済活動への悪影響が懸念される。このことから、自動車交通の利便性を維持しつつ、環境負荷の小さい自動車の早期実用化・普及をより一層推進することで単位あたりのCO<sub>2</sub>、NO<sub>x</sub>・PM排出量の削減を図ることが重要で</p>		

	<p>ある。その際には環境と経済の両立を図るために、直接的な規制措置は極力避け、税制特例措置によるインセンティブ付与によることが適切である。 ( = 課題の特定 )</p> <p>自動車税のグリーン化及び自動車取得税の軽減措置について、軽減対象を超 - 低排出ガスかつ低燃費車のみ重点化する。また、軽減措置の対象として「LPG自動車」を新たに追加するほか、「燃料電池自動車」及び「低PM認定車」に係る所要の特例措置を拡充する。 ( = 施策の具体的内容 )</p>
社会的ニーズ	<p>地球環境保全への取り組みとして、京都議定書により求められている我が国の二酸化炭素削減目標を達成するためには、2010年において温室効果ガスの排出について運輸部門において約4600万トン(二酸化炭素換算)の削減が必要である。( 出典：地球温暖化対策推進大綱 )</p> <p>自動車NOx・PM法が成立したことなど、自動車に起因する環境問題に対する取り組みは着実に進められているが、大都市部における大気環境基準の達成率は、NOxで6割、PMで3割であり( 出典：平成13年度大気汚染状況について( 環境省記者発表資料 ) )、これらの地域における大気汚染問題は依然として深刻な状況にある。また、尼崎公害訴訟等の大気汚染公害訴訟の和解において国としてNOx・PM対策を行うこととされている等喫緊の対応が求められている。</p>
行政の関与	<p>低公害車導入に係る初期投資を軽減することで、民間企業による開発努力を促進し、より円滑に低公害車市場を形成することが重要である。 特に、燃料電池自動車については、国としてあらゆる支援を通しその開発・普及を促進することが必要。</p>
国の関与	<p>地球温暖化問題への対応は、京都議定書に定められた国際的な約束の達成が必要であり、また、大気汚染問題は大都市圏のみならず、全国的な広がりを見せているとともに、国民生活に大きな影響を及ぼすものであることから、国が主体的に取り組むべき課題である。</p>
施策等の効率性	<p>地球温暖化問題や地域環境問題の改善は、人類の生存そのものを脅かしかねない課題に対する取り組みであり、その便益は、極めて大きなものとなると考えられる。</p>
施策等の有効性	<p>平成14年度には約242万台の低公害車が新たに登録されるなど、税制特例措置は大きな効果をあげている。本税制特例措置の拡充により、低公害車の早期実用化・普及を促進することができる。</p>
その他特記すべき事項	<p>地球温暖化対策推進大綱( 平成14年3月19日地球温暖化対策推進本部 ) 総理施政方針演説 「燃料電池は、水素をエネルギーとして利用する時代の扉を開く鍵です。自動車の動力や家庭の電源として、3年以内の実用化を目指します。」( 平成14年2月4日 ) 「政府は、原則として全ての公用車を低公害車に切り替えてまいります。」( 平成13年5月7日 ) 燃料電池プロジェクトチーム報告書( 平成14年5月27日副大臣会議燃料プロジェクトチーム ) 環境自動車開発・普及総合戦略会議報告書( 平成13年12月19日国土交通省 ) 低公害車開発普及アクションプラン( 平成13年7月11日経済産業省、国土交通省、環境省 )</p>

事前評価票【No.35】

施策等名	燃料電池自動車に係る保安基準等の策定による実用化・普及の促進	担当課	自動車交通局技術安全部 技術企画課・審査課・環境課
施策等の概要	平成 17 年にも一般への市販が予定されている燃料電池自動車について、その安全性等の技術評価を行うとともに、燃料電池自動車の大量普及に備えて、一般の乗用車と同様の型式指定審査手続きで対応できるよう、安全・環境に関する基準を整備する。【平成 15 年度予算額：350 百万円（国費）】		
施策等の目的	わが国の二酸化炭素排出の約 2 割、大都市部における窒素酸化物排出の約 5 割が自動車に起因することに鑑み、自動車からの大気汚染物質等の排出がゼロである燃料電池自動車の実用化・普及を通じて環境負荷の小さい自動車社会を構築する		
関連する政策目標	22) 地球環境の保全 23) 大気、騒音等に係る生活環境の改善		
関連する業績指標	-		
指標の目標値等	-		
施策等の必要性	<p>我が国全体のCO<sub>2</sub>の約 2 割（出典：気候変動に関する国際連合枠組み条約に基づく第 2 回日本国報告書）、大都市部におけるNO<sub>x</sub>の約 5 割が自動車から排出（出典：自動車排出ガス原単位及び総量に関する調査報告書（環境省））されているところであり、地球温暖化対策及び地域環境対策を推進するために、これらの排出量削減が喫緊の政策課題となっている。このため、自動車からの大気汚染物質等の排出の少ない低公害自動車の開発・普及が重要な課題となっているが、その中でも自動車からの大気汚染物質等の排出がゼロである燃料電池自動車は次世代低公害車の本命と目されており、その実用化・普及が必要となっている。</p> <p>しかし、経済産業省、国土交通省、環境省で策定した「低公害車開発普及アクションプラン（平成 13 年 7 月 11 日）」や副大臣会議燃料電池プロジェクトチーム報告書において掲げる、2010 年度において 5 万台の普及という目標に対し、現状は、数台が試験走行を行っているだけに過ぎず、現状のままの取り組みでは目標達成は困難と考えられている。 （＝目標と現状のGAP）</p> <p>この原因として、燃料電池自動車を不特定多数の人間が利用する際に満たすべき安全性の基準が整備されていないことから、自動車メーカーが市販目的の生産を行えず、また、型式指定等を取得できないことから、燃料電池自動車を大量に製作することができないことが挙げられる。（＝原因分析）</p> <p>このため、燃料電池自動車が不特定多数に利用による安全性を確保できる実用性を具備し、一般への導入が開始されると目される平成 17 年度を目標に、燃料電池自動車に係る保安基準等を策定・整備することにより、型式指定等が取得できるよう措置する。（＝課題の特定）</p> <p>具体的には、燃料電池自動車について、平成 15 年に衝突試験・耐久性試験・耐水性試験等の種々の試験を実施し、平成 16 年にそれらの結果を用いて技術評価等を行うことにより、燃料電池自動車に係る保安基準等を策定・整備することとする。（＝施策の具体的内容）</p>		
社会的ニーズ	地球環境保全への取り組みとして、京都議定書により求められている我が国の二酸化炭素削減目標を達成するためには、2010 年において温室効果ガ		

	<p>スの排出について運輸部門において 4600 万トン(二酸化炭素換算)の削減が必要である(出典:地球温暖化対策推進大綱(平成 14 年 3 月 19 日地球温暖化対策推進本部))。</p> <p>自動車NOx・PM法が成立したことなど、自動車に起因する環境問題に対する取り組みは着実に進められているが、大都市地域における大気環境基準の達成率は、窒素酸化物で 6 割、粒子状物質では 5 割であり(出典:平成 12 年度大気汚染状況について(環境省記者発表資料))、これらの地域における大気汚染問題は依然として深刻な状況にある。</p>
行政の関与	<p>自動車の安全性等に関する規制の実施主体である行政が、燃料電池自動車に関する基準を整備する必要がある。</p>
国の関与	<p>燃料電池自動車等の自動車に係る基準は、全国統一的に定める必要があることから、国が基準を整備する必要がある。</p>
施策等の効率性	<p>いったん基準を作成すれば、型式指定による量産化により、以後の燃料電池自動車の開発コストが抑えられ、燃料電池自動車の開発へのメーカーの参入が促進される効果が期待でき、燃料電池自動車の普及が促進される。</p> <p>地球温暖化問題や地域環境問題の改善による便益の大きさについては、最終的には人類の生存そのものを脅かしかねない課題に対する取り組みであり、極めて大きなものとなると考えられる。</p>
施策等の有効性	<p>燃料電池自動車に係る基準の策定により型式指定等の取得が可能となることで、燃料電池自動車の大量生産が可能となり、量産効果による価格の低減も相まって、実用化・普及が促進される。</p>
その他特記すべき事項	<p>平成 13 年 12 月 19 日に環境自動車開発・普及総合戦略会議において、燃料電池自動車の実用化を促進するための施策を講じるべきであるという報告書が出された。</p> <p>燃料電池自動車市販第一号車の政府率先導入について(総理大臣・国土交通大臣等発言:平成 14 年 4 月 26 日)において、2005 年度を目途に、燃料電池自動車の安全性等の確保を図るために必要となる基準を整備するよう指示があった。</p> <p>副大臣会議燃料電池プロジェクトチ・ム報告書(平成 14 年 5 月 27 日)において、2005 年を目途に燃料電池自動車の型式指定が可能となるよう保安基準の整備を行うべきであるという提言がなされた。</p>

事前評価票【No.36】

<p>施策等名</p>	<p>船舶共有建造業務を活用した物流効率化等の国内海運政策の実現に資する船舶の建造促進</p>	<p>担当課</p>	<p>海事局海事産業課</p>
<p>施策等の概要</p>	<p>運輸施設整備事業団（平成15年秋頃を目途に「独立行政法人鉄道・運輸施設整備機構（仮称）」に再編予定）の行う船舶共有建造業務は、物流効率化、モーダルシフトの推進等の環境対策、バリアフリー化等の少子高齢化対策、離島航路の維持確保等の国内海運政策の実現に資する船舶を円滑に建造させるための最も適切な政策的措置である。上記政策の実現に資する船舶の建造を一層推進させるためには、既共有船のうち高金利船に係る支払利息の負担軽減を行うことにより、高金利負担を解消し、建造意欲のある事業者が船舶建造資金を確保できる環境を整え、引き続き船舶共有建造業務を活用したこれら政策課題に対応した船舶の建造の促進を図ることが必要である。そのため、当該支払利息の負担軽減に必要な資金を事業団に対して補給するものである。【平成15年度予算額：独立行政法人鉄道・運輸施設整備機構補給金1.82億円（国費）】</p>		
<p>施策等の目的</p>	<p>既共有船のうち高金利船に係る支払利息の負担軽減に必要な資金を補給することにより、事業者が引き続き船舶共有建造制度を活用して船舶の建造を行う環境を整え、もって物流効率化等の国内海運政策上の諸課題に沿った船舶の建造を促進し、我が国経済社会の向上・発展に資する。</p>		
<p>関連する政策目標</p>	<p>2) バリアフリー社会の実現 22) 地球環境の保全</p>		
<p>関連する業績指標</p>	<p>8) バリアフリー化された旅客船の割合 90) 国内長距離貨物輸送におけるモーダルシフト化率</p>		
<p>指標の目標値等</p>	<p>8) バリアフリー化された旅客船の割合：25%（平成17年度） 90) 国内長距離貨物輸送におけるモーダルシフト化率：47%（平成18年度）</p>		
<p>施策等の必要性</p>	<p>1997年に採択された「京都議定書」において、我が国は地球温暖化ガスを2010年までに1990年比で6%削減することを求められているが、物流を含めた運輸部門の二酸化炭素排出量は、年々増加傾向にあることから、今後の年間排出量を減少させることが必要である。また、平成12年11月に施行された交通バリアフリー法においては、高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の利便性及び安全性の向上の促進を図り、もって公共の福祉の増進に資することとしている。</p> <p>このため、現在国内海運分野においては、より効率的な船舶の建造による物流効率化、モーダルシフトの推進等の環境対策、バリアフリー化の推進による少子高齢化対策、離島航路維持・確保等の政策課題に沿ったより高度化された船舶を円滑に建造させるよう、運輸施設整備事業団の船舶共有建造業務において船舶の高度化の内容に応じて適切な共有比率を適用し、政策的誘導を行う等、取り組みを行っているところである。</p> <p>具体的に目指すべき状態としては、平成13年7月6日に閣議決定された「新総合物流施策大綱」において掲げられている通り、2010年までに長距離雑貨輸送分野のモーダルシフト化率を50%（2006年度までに47%）とすること、また、平成12年11月の「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律の基本方針」において掲げられている通り、2010年までに総隻数約1100隻のうち約50%に当たる約550隻（2005年度までに25%）をバリアフリー化船とすることである。</p> <p>しかしながら、現状における当該モーダルシフト化率は43%に過ぎず、また、バリアフリー化船の普及も途上にある。（目標と現実のGAP）</p> <p>このようなGAPが生じている原因としては、国内海運業界が有する、大多数が中小事業者で、船舶以外の担保を所有していない、船舶の建造機会が少なく、中小事業者には技術的蓄積が乏しい、荷主優位性が強く、需給ギャップが生じ易い、等の市場特性のもと、モーダルシフト船、バリアフリー化船等高度化船舶の建造は従来型船舶に比してコストがかかる一方、直ちに収入増には結びつかないため、事業者単独ではなかなか建造されにくい</p> <p>船齢が共有契約期間である15年に至るまでは代替需要そのものが少ないため、高度化船舶への代替が進まない、すなわち共有船の早期償還は事業経営や金利負担等の観点から事業者にとっては困難であること等が挙げられる。（原因分析）</p>		

	<p>したがって、この原因を解消・克服しつつ、目指すべき状態を早期に実現するためには、共有期間中の資金余力の確保が可能となる支援をし、かつ、代替需要が確実に高度化船舶建造に結びつくよう誘導することが必要である。( 課題の特定)</p> <p>具体的には、特に、高金利期に船舶を建造した事業者が適切に船舶建造資金を確保できるようにするため、平成15年度において、既共有船のうち一定の条件に該当する高金利船に係る支払利息の負担軽減を行うことにより高金利の負担を解消して、建造意欲のある事業者が船舶建造資金を確保できる環境を整備するとともに、船舶共有建造業務を活用してこれら政策課題に対応した船舶が建造されるよう政策誘導を行う必要がある。</p> <p>このため、当該負担軽減に必要な資金を事業団に対して補給することが必要である。( 施策の具体的内容)</p>
社会的ニーズ	<p>内航海運は、国内における貨物輸送の約4割を占め、鉄鋼、石油、セメントといった産業基幹物資の大部分を輸送しており、また、旅客航路事業は中長距離フェリーが旅客及び貨物の輸送に欠くことのできない公共輸送機関となっているほか、離島航路が島民の足としての生活航路であるなど、我が国の社会経済活動にとって重要な役割を果たしており、公共性が極めて高い。</p>
行政の関与	<p>国内海運業界は、中小事業者が大多数を占め、船舶以外の担保を所有していないので高額な船舶を建造するための多額の資金調達が困難である、船舶の建造機会が少なく、建造に必要な技術力に乏しい、等の特性をもっていることから、事業団がこれらの事業者は無担保で長期かつ低利・固定の建造資金を措置し、併せて技術支援も実施するという共有建造業務によって、はじめてより効率的な船舶の建造等の推進が図られるものである。</p>
国の関与	<p>国内海上輸送に携わる船舶の建造は、年間200隻強と数量的に少ない上、事業者が全国に分散していることから、国内海運政策上、地方において行うことは非効率である。また、事業団には国内の船舶需要及び業界の動向、技術支援等ノウハウが蓄積しており、既共有船の代替建造を通じて、物流効率化、環境対策等の国内海運政策の実現に資する船舶の建造を促進することができるため、事業団において一元的に本業務を実施することが効率的、合理的である。そのため、国が事業団に対して支援を行うことが適切である。</p>
施策等の効率性	<p>新たに建造する船舶に対する建造費補助や使用料軽減は、船舶は一隻あたりの建造船価が高いため、膨大な所要額が必要。</p> <p>既共有船の早期償還に係る解約手数料の減免は、一隻あたりの解約手数料額が高くなるため、膨大な所要額が必要。</p> <p>税制による建造支援は、船価に比して減税額が少額であり効果が低い。</p> <p>規制緩和については、国内海運において需給調整の撤廃等を行っているが、船舶建造の資金調達力のある事業者の参入は事業環境に左右されることから、直ちに十分な国内船舶の需要を満たすことは困難。</p> <p>以上のことから、建造意欲のある事業者が船舶建造資金を確保しつつ船舶共有建造方式を活用して国内海運政策の実現に資する船舶の建造を促進させるための手法としては、既共有船のうち高金利船に係る支払利息の負担軽減を行うことが最も適当である。</p>
施策等の有効性	<p>既共有船のうち高金利船に係る支払利息の負担軽減を行うことにより高金利の負担を解消して、建造意欲のある事業者が船舶建造資金を確保できる環境を整備するとともに、船舶共有建造業務を活用して国内海運政策上の政策課題に対応した船舶が建造されるよう政策誘導を行うことにより、バリアフリー化率、モーダルシフト化率、船舶のエネルギー消費効率の向上が図られるとともに、モーダルシフトの推進等の環境対策、バリアフリー化等の少子高齢化対策、離島航路の維持確保等の国内海運政策を実現し、もって我が国経済社会の向上・発展に貢献することが可能である。</p>
その他特記すべき事項	

事前評価票【No.37】

施策等名	物流の環境負荷低減に向けた支援制度の構築（環境負荷の小さい物流体系の構築）	担当課	政策統括官付政策調整官（物流担当）
施策等の概要	2010年までに物流分野の二酸化炭素排出量を削減するため、平成14年度から開始した「幹線物流の環境負荷低減に向けた実証実験」に対する支援制度の拡充を図る。 【平成15年度予算額：318百万円】		
施策等の目的	物流分野においてCO <sub>2</sub> 削減に向けた取組を行うことにより、京都議定書に定められている温室効果ガスの削減目標の達成に寄与する。		
関連する政策目標	22) 地球環境の保全		
関連する業績指標	90) 国内長距離雑貨貨物輸送のモーダルシフト化率		
指標の目標値等	約47%（平成18年）		
施策等の必要性	<p>我が国は、本年3月に地球温暖化対策推進大綱を決定し、具体的なCO<sub>2</sub>排出削減目標量を対外的に初めて約束するとともに、6月に京都議定書を批准、すなわち温室効果ガス排出量削減に関する国際約束を遵守するとの我が国の意思決定を確実なものにした。これを踏まえ、行政、民間問わず、CO<sub>2</sub>排出抑制に向けた取組を行っている。</p> <p>このような動きの中、運輸分野ではCO<sub>2</sub>排出量の増加を続けており、物流分野においても、このような社会状況に適切に対応することは喫緊に取り組むべき課題である。</p> <p>この京都議定書において、我が国は、温室効果ガス全体の基準年排出量である12億2900万トンの6%削減、すなわち11億5000万トンへの削減を約束しており、運輸部門においては、2010年時点に見込まれる温室効果ガスの総排出量である約2億9600万トンから4600万トンを削減し、約2億5000万トンとする必要がある。このうち、物流分野においては、2002年3月に決定された地球温暖化対策推進大綱において、モーダルシフト等で約440万トンを削減することとしている。（＝目標と現実のギャップ）</p> <p>幹線物流部門のCO<sub>2</sub>排出量削減策として、従来より様々な場面でモーダルシフトや共同輸配送の重要性が唱えられてきたところであるが、そもそもCO<sub>2</sub>排出原単位が低い大量輸送機関の利用や輸送の集約化は、ルート・頻度等の制約が大きいことから、自由な市場メカニズムに任せている、荷主や物流事業者に経営上のデメリットを与えることになるため、その実現が極めて難しいものである。（＝原因分析）</p> <p>国では、平成14年度に「幹線物流の環境負荷低減に向けた実証実験」への支援制度を導入した。これは、荷主・物流事業者等が策定した環境負荷低減に資する実証実験実施計画の中で特にCO<sub>2</sub>排出削減効果が高いと考えられるものについて国が実験費用の一部を負担することとしたものである。なお、申請基準は有識者からなる幹線物流の環境負荷低減に向けた実証実験検討会において、「中央環境審議会地球環境部会 目標達成シナリオ小委員会 中間とりまとめ（平成13年7月）」を参考とし、CO<sub>2</sub>排出削減への有効性が十分に認められる水準として10炭素トン/百万円と設定された。</p>		

	<p>本実証実験については、申請基準をクリアする、すなわちCO<sub>2</sub>排出削減効果の高い事業計画が既に数多く申請されており、この中から、荷主と物流事業者間の運送契約を前提にCO<sub>2</sub>排出削減効果の特に高い事業計画を選定することとしている。こうした基準設定の考え方や事業推進のプロセスを通じ、基準以上の削減効果が実現されることが明らかとなっており、本制度がCO<sub>2</sub>排出削減手段として有効な施策であることは証明されている。 ( = 課題の特定 )</p> <p>したがって、京都議定書に基づく2010年までの物流分野におけるCO<sub>2</sub>排出削減目標量の達成に大きく寄与するため、今後は、本制度の規模を拡大していく必要がある。( = 施策の具体的内容 )</p>
社会的二一 ズ	大気中のCO <sub>2</sub> 等の温室効果ガス濃度が上昇することによって引き起こされる地球温暖化問題は、人類の生存に直接関わってくる深刻な問題であり、地球規模で人類が取り組むべき課題である。
行政の関与	地球環境問題に対応して物流分野におけるCO <sub>2</sub> 排出量を削減していくためには、共同化や船舶・鉄道の活用は、時間的に不利な条件を抱えており、市場の失敗が見られるため、政府が関与することが必要である。
国の関与	地球環境問題に対応した環境負荷の小さい物流体系を構築するためには、特定地域だけの対策を行うだけでは不十分であり、国が総合的な視点から施策を推進していく必要がある。
施策等の効率性	「幹線物流の環境負荷低減に向けた実証実験」により、本施策の実効性が相当程度証明されている。したがって、本制度を拡充することは、物流分野における他のCO <sub>2</sub> 排出削減施策と比較しても十分効率的である。
施策等の有効性	「幹線物流の環境負荷低減に向けた実証実験」により、本制度が十分に機能し、CO <sub>2</sub> 排出削減効果が確実、かつ、大きいことは明らかである。このため、本制度の規模を拡大することは、京都議定書における約束期限である2010年までに、モーダルシフト等によるCO <sub>2</sub> 排出削減目標量(約440万トン)を達成することに大きく寄与する有効な施策である。
その他特記すべき事項	「経済活性化戦略」(平成14年6月閣議決定)の中で環境負荷低減型物流への転換を勧めることとされている。この戦略は早急な効果が求められるものであるため、喫緊に本施策を推進する必要がある。

事前評価票【No.38】

施策等名	低公害車普及促進対策費補助制度の拡充（ディーゼル微粒子除去装置の導入関係）	担当課	自動車交通局環境課
施策等の概要	<p>自動車NOx・PM法の対策地域内を走行する大型ディーゼル車を保有する者であって、ディーゼル微粒子除去装置（DPF・酸化触媒）を一定基数装着しようとする場合に、地方公共団体等と協調して、当該装置装着費用の一部を補助する。 【平成15年度予算額：65億円（国費）のうち、道路特定財源の一部を活用した、ディーゼル微粒子除去装置装着に対する補助40億円（国費）】</p>		
施策等の目的	<p>大都市地域等における自動車に起因する大気汚染問題は依然として厳しい状況にあることから、バス・トラック事業者を中心にディーゼル微粒子除去装置（DPF・酸化触媒）の導入に対する補助を行うことにより、地域環境の改善を図る。</p>		
関連する政策目標	23) 大気、騒音等に係る生活環境の改善		
関連する業績指標			
指標の目標値等			
施策等の必要性	<p>大都市部におけるPM排出の43%はディーゼル車から排出されているなか、大都市部における大気環境基準の達成率は、平成13年度においては、51.2%と依然低い状況にある。（出典：環境省資料より） （＝目標と現状のGAP）</p> <p>現在、全国で運行の用に供しているディーゼル貨物車（使用過程車）の約70%（うち、東京都に使用の本拠の位置を置くディーゼル貨物車は約50%）が、自動車NOx・PM法の車種規制を満たしていないことから、大都市部を走行するディーゼル車から排出されるPMについても大気環境基準を達成できない1つの要因と考えられる。 （＝原因分析）</p> <p>PMの排出量抑制のため走行の規制や車両の大型化を抑制する規制措置のみを講じることは、国民生活や経済活動へ悪影響が懸念される。このため、自動車交通の利便性を維持しつつ、環境負荷も軽減させるという環境と経済の両立を図る観点から、ディーゼル微粒子除去装置（DPF・酸化触媒）の導入に対し、大都市部に使用の本拠の位置を置く運送事業者のディーゼル車に限らない政策的なインセンティブ付与することが適切である。 （＝課題の特定）</p> <p>このことから、従来の低公害車普及促進対策費補助制度（ディーゼル微粒子除去装置導入関係）の補助対象者を対策地域内を走行する大型ディーゼル車を保有する者に拡充する。 （＝施策の具体的内容）</p>		
社会的ニーズ	<p>自動車NOx・PM法をはじめ、自動車に起因する環境問題に対する取り組みは着実に進められているが、大都市部における大気環境基準の達成率は著しく低く、これらの地域における大気汚染問題は依然として深刻な状況にある。また、尼崎公害訴訟における大気汚染問題の和解や東京大気汚染公害訴訟の判決等、国としてNOx・PMに対する喫緊の対応が求められている。</p>		

行政の関与	ディーゼル微粒子除去装置（DPF・酸化触媒）に係る投資負担の一部を軽減することで、より一層の普及を促進する。
国の関与	大気汚染問題は大都市圏のみならず、全国的な広がりを見せており、国民生活に多大な影響を及ぼすものであることから、国が主体的に取り組み、地方公共団体等と協力して実施していく必要がある。
施策等の効率性	ディーゼル微粒子除去装置（DPF・酸化触媒）の導入と同時に施行されている自動車NOx・PM法や東京都の環境保護条例と相まって施策を講じることにより、より一層の普及が進む。
施策等の有効性	平成14年度においては、当初の予想を大幅に上回る511事業者からの申請があり、5600基のディーゼル微粒子除去装置（DPF・酸化触媒）の導入に対し、補助を実施した。また、東京大気汚染公害訴訟等、国民の大気汚染問題（PM対策）に対する関心度は依然として極めて高く、15年度予算において、装置装着補助制度の予算規模の大幅増額、制度の拡充が図られたことから、一層の地域環境の改善が進むものと考えられる。
その他特記すべき事項	

事前評価票【No.39】

<p>施策等名</p>	<p>観光地における低公害バスの導入補助の実施（低公害車普及促進対策補助制度の拡充）</p>	<p>担当課</p>	<p>自動車交通局総務課企画室</p>
<p>施策等の概要</p>	<p>国立公園等の観光地における低公害バスの導入を促進するため、既存の低公害車普及促進対策費補助金の補助対象に、観光地における低公害バスの導入を追加するとともに、補助対象車両に低PM認定車を追加する。 【平成15年度予算額：25億円（国費）の内数】</p>		
<p>施策等の目的</p>	<p>国立公園等の観光地における低公害バスの導入を促進することにより、自然環境・観光資源を保全し、美しく快適な観光交流空間を実現する。</p>		
<p>関連する政策目標</p>	<p>4) 余暇の充実 24) 良好な自然環境の保全、形成</p>		
<p>関連する業績指標</p>	<p>-</p>		
<p>指標の目標値等</p>	<p>-</p>		
<p>施策等の必要性</p>	<p>1999年8月の総理府の世論調査によれば、国内旅行の目的として、美しい自然・風景をあげる人が61.9%と最も高いことが示されているように、近年、観光における自然への関心は高まりを見せているところである。 このような状況において、国立公園等の観光地については、豊かな自然、良好な景観の保全を図り、美しく快適な観光交流空間を形成することが重要な課題となっている。その一環として、尾瀬、上高地、立山などの地域をはじめとして、多数のマイカーの流入による景観の悪化を防止するとともに、自動車排出ガスによる大気汚染を防止し、美しく豊かな自然環境・観光資源の保全を図ることにより、観光地としての魅力を高めていくため、当該地域へのマイカーの乗り入れを規制し、バスへの転換を図る動きが活発化しているところである。 このような地域においては、美しい自然環境を有する観光地としての魅力をより一層高めるため、マイカーに代わる移動手段となるバスについても、従来のディーゼルバスから低公害バスへの転換を促進することが強く求められているところであるが、現状においては進んでいない。 ( = 現状と目標のGAP )</p> <p>その原因としては、既存のディーゼルバスに比べ低公害バスは価格が高く（約2倍）低公害バスを導入する際のバス事業者の負担が大きくなることとがあげられる。また、CNGスタンドの不足、車両そのものの使い勝手の悪さなどの制約要因も存在している。( = 原因分析 )</p> <p>このため、低公害バスの導入に対する支援措置について、対象地域に観光地を追加するとともに、対象車両にCNGバスに準ずる低公害性能を有する車両を追加することにより、バス事業者に対し、低公害バスを導入するインセンティブを付与する必要がある。( = 課題の特定 )</p> <p>具体的には、既存の低公害車普及促進対策費補助金の補助対象を拡充し、新たに国立公園等の観光地においてバス事業者が低公害バス（低PM認定車を含む）を導入する際の経費の一部を補助するとことにより、低公害バスの導入を促進して当該地域の自然環境・観光資源を保全し、美しく快適な観光交流空間を実現することとする。( = 具体的施策 )</p>		

社会的ニーズ	過去の世論調査において、旅行の目的として美しい自然・風景に対する関心が最も高いことが示されているように、自然環境に対する国民的な意識は高まりを見せており、特に観光地の良好な自然環境・観光資源を保全することが強く求められているところである。
行政の関与	観光地の良好な自然環境・観光資源を保全し、美しく快適な観光交流空間を形成することは、行政にとっての重要課題となっている。 低公害バスは既存のディーゼルバスに比べて価格が高いため、低公害バスの導入に係る初期投資負担を軽減することにより、事業者に対し低公害バスを導入するインセンティブを付与し、低公害バスの導入の促進を図る必要がある。
国の関与	世界観光機関（WTO）によれば、全世界の観光による消費額は2020年には1995年の約5倍の規模に拡大すると見込まれており、観光は21世紀のリーディング産業の1つとして期待されている。また、我が国の旅行・観光消費額22.6兆円がもたらす生産波及効果は53.8兆円に上ると推計され、幅広い経済波及効果を有する観光振興への関心もこれまでに高く高まってきており、国としても観光振興が重要な課題となっている。 国と地方公共団体が協調して補助を行うこととしている。
施策等の効率性	本施策により、観光地における自動車排出ガスによる大気汚染が防止され、後世にも受け継いでいくべき美しく良好な自然環境・観光資源の保全が図られることから、その便益は大きなものとなる。 また、国民の多様なニーズにも対応した、魅力ある、美しく快適な観光交流空間の形成が図られることにより、長期滞在客も含めた観光客の増大が期待でき、観光振興にも資するものである。
施策等の有効性	美しく良好な自然環境・観光資源を保全し、観光地としての魅力を高めるためバス事業者においても低公害バスを導入しようとする意向があるところ、本施策の実施により、バス事業者が低公害バスを導入する際の初期投資負担が軽減され、低公害バスの導入が促進されることから、ひいては良好な自然環境・観光資源が保全され、美しく快適な観光交流空間の形成につながるものとなる。
その他特記すべき事項	「経済財政運営と構造改革の基本方針2002」（平成14年6月25日閣議決定）において、観光産業の活性化が位置付けられている。 「観光振興に関する副大臣会議報告書」（平成14年7月4日）において、国民のニーズの多様化に応えられる、地域の多様な資源を活用した観光交流の空間づくりの推進が提言されている。

事前評価票【No.40】

施策等名	海色監視衛星データ処理システムの構築	担当課	海上保安庁 海洋情報部環境調査課
施策等の概要	<p>海洋汚染の監視 人工衛星搭載の海色センサーを利用して、河川水流入による海洋汚染や赤潮・青潮の発生、挙動を把握し、東京湾の現状把握、汚染メカニズムの解明を行うための海色監視衛星データ処理システムを構築する。 【平成15年度予算額 1.7百万円(国費)】</p>		
施策等の目的	東京湾奥部の魅力のある水辺を再生する		
関連する政策目標	24) 美しく良好な環境の保全と創造		
関連する業績指標	-		
指標の目標値等	-		
施策等の必要性	<p>平成13年12月に内閣官房都市再生本部において決定された都市再生プロジェクト第3次決定「大都市圏における都市環境インフラの再生」(海の再生)を受け、東京湾再生推進会議において策定された「東京湾再生のための行動計画」において、陸域からの汚濁負荷流入の着実な削減、海域での浄化対策などを通じて、海の水質の改善を図るとともに、貧酸素水塊の発生を少なくし青潮の発生を抑制する等により、生態系を回復し、多くの生物が棲みやすい水環境となるよう環境の保全・再生・創造を図っていくこととされている。このためには、汚染状況の正確なデータの収集及び汚染メカニズムの解明を行い、それに基づく浄化対策等を実施し効果を確認していくことが不可欠であるが、現状では汚染メカニズムの解明ができていないため、効果的な施策の実施及び事後評価ができない状況にある。</p> <p>(= 目標と現状のGAP)</p> <p>その原因は、正確なデータの把握及び汚染メカニズムの解明のためには、同時に広範囲にわたり連続的な監視を行う観測システムが不可欠であるが、現在、赤潮・青潮の把握及び河川水の湾内での動向は、当庁の航空機や地方自治体の船舶等により目視で観測している状況であり、赤潮等の発生や挙動等を常に広範囲に監視する手段が存在しなかったためである。</p> <p>(= 原因分析)</p> <p>このような原因を解消するためには、同時性、広域性、連続性を兼ね備え、面としてデータを収集できる観測システムの構築が必要である。</p> <p>(= 課題の特定)</p> <p>平成14年に海色センサーを搭載した人工衛星ADEOS-IIが打ち上げられ、広域にわたる赤潮等の発生や挙動、消滅などを同時に把握することが可能となることから、この衛星を利用して広域にわたる常時監視を行い、汚染メカニズムの解明を行うための海色監視衛星データ処理システムを構築する。</p> <p>(= 施策の具体的内容)</p>		
社会的ニーズ	<p>東京湾はこれまで、我が国の中枢を担う一大貿易拠点及び産業空間として発展し、船舶交通、漁業、水浴場など様々に利用されてきたが、最近では業務機能を中心とした拠点やレジャー・レクリエーション拠点、海釣り施設などの親水空間の整備も進み、人々の海への回帰とともに、水質改善の必要性が改めて求められている。</p>		
行政の関与	<p>日本の人口の1/4を流域人口として抱える東京湾の水質改善等の取り組みは、一地方自治体のみで解決できるものではなく、国及び地方自治体等の関係機関が連携し、取り組む必要がある。</p>		

国の関与	都市再生プロジェクト「海の再生」の東京湾再生推進会議のもとで関連省庁と連携していく。
施策等の効率性	河川水流入による汚染状況や赤潮・青潮の広域にわたるモニタリングを正確に実施することは、多数の航空機や船舶、人員を使用しても困難であったが、衛星のデータを活用することにより、効率よく正確にその発生や挙動を把握することができる。
施策等の有効性	人工衛星による赤潮・青潮や河川水等の監視に加え、地方自治体等が実施する汚染調査の結果とを結合することにより、東京湾の汚濁の解明が促進され、施策の効果を検証することが可能となる。
その他特記すべき事項	都市再生プロジェクト第3次決定「海の再生」を推進するため、先行的に東京湾奥部について関係省庁及び東京湾を囲む7都県市が連携して、平成14年3月に水質改善による東京湾再生に向けた行動計画が策定された。

事前評価票【No.41】

施策等名	自動車保有関係手続のワンストップサービス制度の構築	担当課	自動車交通局技術安全部管理課
施策等の概要	<p>自動車の保有に伴い必要となる各種の行政手続について、概ね平成17年を目途に、電子化によるワンストップサービス（各種の行政サービスを一括の手続で提供）の実現を図る。そのため、平成15年度において、ワンストップサービス・システム構築のための予算措置を講ずるとともに、自動車保有関係手続のワンストップサービス制度を構築する。</p> <p>【平成15年度予算：4億1百万円】</p>		
施策等の目的	<p>自動車の保有に伴い必要となる各種の行政手続（検査・登録、保管場所証明、自動車関係諸税の納付等）について、手続の電子化によるワンストップサービスを実現することにより、国民負担の軽減及び行政事務の効率化等を図る。</p>		
関連する政策目標	26) IT革命の推進		
関連する業績指標	-		
指標の目標値等	-		
施策等の必要性	<p>我が国の自動車の保有台数は7千7百万台（出典：自動車保有車両数月報平成15年1月末現在）を超え、国民2人に1台以上の普及となっており、今や自動車は国民生活や経済活動に不可欠のものとなっている。この自動車を保有し、使用するためには、検査・登録、車庫証明、自動車諸税の納付等様々な行政手続が必要である。</p> <p>こうした国民の多くが、頻繁に行う可能性の高い行政手続については、本来誰もが簡単に行える手続であるべきである（目標）。</p> <p>しかし、自動車の保有者は、自動車の検査・登録を受けるために、運輸支局等の他、市役所等、警察署、都道府県税事務所等の多数の場所に赴かなければならず、手続が煩雑との声もある。その上、手続の流れは、検査・登録申請を基準に見ても、事前に手続しなければならないもの、事後的に手続するもの等順序性が求められる等、申請者にとって煩雑であり、多大な負担となっている（現状）。（＝現状と目標のギャップ）</p> <p>この煩雑さの根本の原因は、関係行政機関及び行政機関以外の手続関係主体が多岐にわたっていること、それぞれの窓口に出向かなければ手続ができないこと等にあると考えられる。（＝原因分析）</p> <p>こうした申請者の負担を軽減するため、自動車保有関係手続を、オンラインで、しかも一括して行えるようにする必要がある（自動車保有関係手続のワンストップサービス化）。（＝課題の設定）</p> <p>具体的には、申請端末からの申請を一括して受け付けて、それを関係機関に振り分け、各システム間の情報の接続業務を行うシステムの構築を行うとともに、国民・行政機関・関係業者等の役割及び手続の明確化、自動車保有関係手続の電子化に特有な仕組みの整備等を行うこととする。</p> <p>（＝施策の具体的内容）</p>		
社会的ニーズ	<p>自動車の保有に伴い必要となる各種の行政手続を、電子化によるワンストップサービスの実現により、出頭回数の軽減、手続の簡素化といった国民</p>		

	負担の軽減が求められている。
行政の関与	電子政府の実現の一環として施策を推進する必要があり、行政が主体的に関与することが適当である。
国の関与	自動車保有関係手続のワンストップサービス・システムの構築には国の関与が不可欠である。 全国統一的な仕組み等の整備には国の関与が不可欠である。
施策等の効率性	本件施策は、国民の自動車保有関係手続における負担が従来と比べ、大幅に軽減され、その効果も継続するものと思慮する。 さらに、行政機関等においても、定型的な審査・確認事務が電子化されることにより、事務の合理化・効率化が期待される。
施策等の有効性	本件施策により申請者は複数の行政機関等に出頭する必要がなくなり、一括して自動車保有関係手続を行うことができるようになる。これにより申請者の時間的、経済的、精神的負担が大きく削減されるとともに重複していた記入事項の一本化等、申請そのものが簡素化される。
その他特記すべき事項	平成11年12月、バーチャル・エージェンシーから総理大臣への最終報告を受け、高度情報通信社会推進本部において「バーチャル・エージェンシーの検討結果を踏まえた今後の取組について」で政府としての取組方針を決定。これに基づき、平成12年4月、「自動車保有関係手続のワンストップサービス推進関係省庁連絡会議」が設置され、関係省庁連携の下、現在ワンストップサービス・システムの構築の推進を図っている。 平成13年1月、内閣に「高度情報通信ネットワーク社会推進戦略本部（IT戦略本部）」が設置される。同年3月同本部第3回会合で「e-Japan 重点計画」が決定される。同計画中の「行政の情報化及び公共分野における情報通信技術の活用の推進」中、「自動車保有関係手続について、概ね2005年を目標に手続の電子化によるワンストップサービス・システムの稼動開始を目指す。」と目標達成期限が明示された。

事前評価票【No.42】

施策等名	港湾諸手続の電子情報処理システム（港湾 EDI システム）の設置及び管理に係る制度の創設	担当課	港湾局管理課、環境・技術課
施策等の概要	入港届等の港湾施設の利用に係る手続きについて、国土交通大臣が一元的に設置し、及び管理する電子情報処理組織を使用して、迅速かつ的確に処理することができるようにするための措置 港湾法等の一部を改正する法律案		
施策等の目的	我が国の国際競争力強化のための施策の一環として、既存の港湾施設の効率的な利用を図ることを目的に、港湾関係の諸手続きの電子化及び様式の統一化、ワンストップサービス化を推進する。		
関連する政策目標	26) IT革命の推進		
関連する業績指標	107) 港湾EDIシステムの普及率		
指標の目標値等	17年度までに100%		
施策等の必要性	<p>我が国の港湾は、アジア諸国との激しい国際競争においてその相対的な地位を低下させているが、この要因の一つとして、輸出入手続きが煩雑で長時間を要することが挙げられる。リードタイム（船舶の入港からコンテナをヤードから取り出すことが可能となるまでの時間）の比較では、我が国の港湾においては3～4日を要し、諸外国（欧米2日程度、アジア主要港1～2日）と比べ長い状況にある。（目標と現況のGAP）</p> <p>手続きが煩雑化している原因として、港湾管理者毎に入港届等の様式等が不統一であること、港湾管理者、港長、検疫所（船舶関係）、税関、入管等の行政機関毎に港湾関係の諸手続を個別に行わなくてはならないことが挙げられる。（＝原因分析）</p> <p>上記の課題の解決を図るためには、港湾管理者毎に異なる入港届等の様式の統一、さらに各行政機関に係る港湾関係の諸手続の電子化及び様式の統一化・ワンストップサービス化を進め、利用者の利便性の向上を図ることが不可欠である。（＝課題の特定）</p> <p>具体的には、全国共通のシステムである港湾EDIシステムを設置及び管理し、港湾管理者、港長及び検疫所（船舶関係）に係る行政手続きの電子情報処理を可能とし、港湾管理者の業務に係る手続を迅速かつ的確に処理するため、港湾EDIシステムを利用して行われる手続の様式について、他の行政機関の業務に関わる手続とのワンストップサービス化の実現や国際標準への対応も視野に入れつつ、国が統一的に定め、平成15年度のできるだけ早い時期に、港湾EDIシステムと通関情報処理システム（SEA-NACCS）等の各システムとを相互に接続、連携することにより、ワンストップサービス化（シングルウィンドウ化）を実現させることとする。（＝施策の具体的内容）</p>		
社会的ニーズ	港湾諸手続の現状を踏まえ、港湾利用者（船社・船舶代理店等）から、手続きの電子化及び様式の統一化、ワンストップサービス化を強く求められている。		
行政の関与	港湾管理者毎に異なる入港届等の様式の統一、さらに港湾管理者、港長及び検疫所（船舶関係）に係る港湾関係の諸手続の電子化及び様式の統一化・ワンストップサービス化を進め、利用者の利便性の向上を図ることは行政の責務である。		
国の関与	港湾EDIシステムは以下の理由から国土交通大臣が設置及び管理し、各港湾管理者が関係手続きを処理するために利用することとしている。 港湾EDIシステム		

	<p>は、国際競争を展開している船社など利用者の利便性を向上させるものであり、国の責務である我が国港湾の国際競争力の強化を図るものであること。新総合物流施策大綱など政府レベルの決定などにおいて、平成15年度のできるだけ早い時期に、ワンストップサービス化（シングルウインドウ化）を実現することとされており、その一翼を担う港湾 EDI システムについても、円滑に設置・管理して各システムとの接続、連携を実現することが求められていること。港湾 EDI システムを利用して行われる手続の様式については、従来のように港湾管理者毎の条例等に委ねるのではなく、他の行政機関の業務に関わる手続とのワンストップサービス化の実現や国際標準への対応も視野に入れつつ、統一的に定めること必要であること。</p>
<p>施策等の効率性</p>	<p>港湾 EDI システムの導入による申請者側の効果として、船社・船舶代理店が行う港湾管理者に対する行政手続に限ってみると、手続に要する時間が3割程度短縮され、時間を金額に換算すると年間約2億円のコストが削減される。一方、行政側の効果は、行政手続が電子化されることにより、船会社・船舶代理店等に対するサービス水準を低下させることなく、複数ある港湾管理者の窓口を整理・統合することが可能となる。</p>
<p>施策等の有効性</p>	<p>港湾 EDI システムを国が設置及び管理し、手続の様式を統一化することにより、港湾管理者の参加を促進し、利用可能な港湾の拡大に寄与する。港湾管理者、港長及び検疫に関する手続を迅速かつ的確に処理することが可能となり、港湾諸手続の利便性を向上させ、我が国港湾の国際競争力を強化することとなる。</p>
<p>その他特記すべき事項</p>	

事前評価票 【No.43】

施策等名	ビジット・ジャパン・キャンペーンの実施	担当課	総合政策局観光部国際観光推進課
施策等の概要	<p>国及び関係民間企業等が参加するビジット・ジャパン・キャンペーン実施本部の指揮により、重点市場（韓国、米国、中国、香港、台湾）を対象に、メディアミックスを活用した宣伝活動等による戦略的かつ効果的な訪日キャンペーンを実施する。</p> <p>【15年度予算額：2,000百万円、14年度補正予算額：251百万円】</p>		
施策等の目的	<p>グローバルな外客誘致競争の中で、諸外国並みに海外宣伝事業を本格的かつ戦略的に展開し訪日外国人旅行者を増加させる。</p>		
関連する政策目標	27) 国際交流の推進		
関連する業績指標	112) 訪日外国人旅行者数		
指標の目標値等	743万人（平成18年）		
施策等の必要性	<p>平成12年5月に、平成19年に訪日外国人旅行者数を800万人とする「新ウェルカムプラン21」が掲げられ、同年12月の観光政策審議会（当時）の答申において、同プランの速やかな達成を図るべきことが明示された。さらに、平成15年1月の第156回国会における小泉内閣総理大臣施政方針演説においては、観光の振興に政府を挙げて取り組み、2010年に訪日外国人旅行者数を倍増（1000万人）させることを表明したところである。平成14年に我が国を訪れた外国人旅行者は524万人であり、海外を訪れた日本人旅行者1,652万人の3分の1以下にとどまっている。また、諸外国と比較しても、平成13年で世界第35位、先進8カ国では最下位と極めて少ない状況となっている。</p> <p>平成19年に訪日外国人旅行者数を800万人とするためには、今後年平均9%増という極めて高い伸び率となる必要がある。（＝現状と目標のGap）</p> <p>「観光は平和のパスポート」と言われるように外国人来訪者の促進を図ることは国際的な相互理解の増進、国際平和に貢献する施策として極めて重要であることから、国際的にも国が前面に立ち、中心的な役割を担って自国の観光魅力の宣伝を行っている。また、国際観光の果たす国民経済上の効果を踏まえ、各国は相互に競争して外国人来訪者の誘致活動を行っている。</p> <p>例えば、韓国では、韓国観光公社により金大中大統領が自ら出演し、韓国訪問を呼びかけるテレビコマーシャルを数次にわたり放映しているが、日本において韓国観光公社に相当する国際観光振興会の予算、体制の下でわが国はこのような大規模かつ戦略的な海外におけるテレビや新聞・雑誌広告を活用した日本の文化・観光魅力を宣伝するキャンペーンが行えていない。</p> <p>国際観光振興会が実際に訪日した外国人旅行者に対して行ったアンケート調査において、訪日外国人旅行者増加のために改善すべき施策は何かを聞いてみたところ、最も多かったのが海外宣伝（31.0%）であった。（＝原因分析）</p> <p>このような状況を踏まえると、わが国の文化・観光魅力の宣伝、情報提供、外客誘致活動は、諸外国と比較して不十分であり、かつ、見劣りがすることから、国が中心となって、効果的な外国マスメディアの活用等、量、質の両面で飛躍的に強化することが必要である。（＝課題の設定）</p> <p>課題の具体化として、目標（＝平成19年に訪日外国人旅行者数800万人）</p>		

	<p>の実現のために、韓国、米国、中国、香港、台湾を重点市場と位置づけた上で、重点市場を中心に、戦略的かつ効果的な訪日促進キャンペーンを展開することが必要である。</p> <p>キャンペーンの実施に当たっては、関係者が広く参画するビジット・ジャパン・キャンペーン実施本部を設置する。</p> <p>キャンペーンの具体的な内容については、各市場について事前に市場調査を行い、その結果を踏まえて、各市場の実情に応じて、例えば以下のような手法を適宜組み合わせる。また、キャンペーン効果の事後測定も実施する。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・テレビ・新聞等のメディアミックスを活用した広告宣伝を実施。</li> <li>・ジャーナリストの訪日取材招請を行い、日本の関係記事等の発表を確保。</li> <li>・現地において訪日促進イベント、訪日セミナーや商談会を実施。</li> <li>・現地旅行会社による訪日ツアーの造成・開発等を支援。</li> <li>・日本旅行に関する知識や経験を有する旅行エージェントを育成。</li> <li>・ウェブサイトにおいてキャンペーン関連の情報等を発信。</li> <li>・キャンペーンに対応したイベントを自治体等と連携して国内で企画・実施。</li> <li>・現地の在外公館との連携・協力を強化。(= 施策の具体的内容)</li> </ul>
社会的ニーズ	<p>国際相互理解の増進、我が国における旅行消費の拡大、関連産業の振興や雇用の拡大による地域の活性化といった大きな経済効果を我が国にもたらすことから、訪日外国人旅行者の増大が社会的に求められている。</p>
行政の関与	<p>外国人来訪者の促進を図ることは国際的な相互理解の増進、国際平和に貢献する施策であり、国際観光の果たす旅行消費の拡大、関連産業の振興や雇用の拡大による地域の活性化といった国民経済上の効果を踏まえると、行政が中心となって行うことが必要である。</p>
国の関与	<p>わが国の文化・観光魅力の宣伝、情報提供、外客誘致活動は、諸外国と比較して不十分であり、かつ、見劣りがすることから、国が中心となって、効果的な外国マスメディアの活用等、量、質の両面で飛躍的に強化することが必要である。</p>
施策等の効率性	<p>民間や自治体を含む関係者が広く参画するビジット・ジャパン・キャンペーン実施本部がキャンペーン内容の企画立案や具体的実施の指揮を担当するといった官民挙げてのキャンペーンとすることにより、民間や自治体などが個別に投資することに比して、重点市場における集中的かつ大規模なキャンペーンを行うことが可能となり、直接的な訪日外国人旅行者数の増加に結びつきやすく、目標実現に向けて効率的かつ効果的な事業となる。</p>
施策等の有効性	<p>本事業を実施することにより、わが国の豊かな文化・観光魅力を全世界に紹介し、工業大国、経済大国のみのイメージから文化・観光大国としてのイメージに改革することが可能となり、また、各国が相互に競争して外国人来訪者の誘致活動を行っている状況に対応することが可能となり、訪日外国人旅行者の増加につながる。</p> <p>ワールドカップサッカー大会開催で世界がわが国に注目し、関心をもっている機会、また外国人旅行者を受け入れた際の経験を飛躍台に、訪日外国人旅行者増加のための政策を強化することにより、国際相互理解の増進、国際旅行収入の拡大の観点から、片方向の国際交流を改革することができる。</p>
その他特記すべき事項	<p>経済財政運営と構造改革に関する基本方針 2002(平成 14 年 6 月 25 日閣議決定)</p> <p>観光振興に関する副大臣会議報告書(平成 14 年 7 月 4 日)</p> <p>グローバル観光戦略(平成 14 年 12 月 24 日)</p> <p>観光立国懇談会報告書(平成 15 年 4 月 24 日)</p>

事前評価票 【No.44】

施策等名	外客受入に係る重点地域整備促進事業及び人材育成事業の実施	担当課	総合政策局観光部国際観光推進課、観光地域振興課、旅行振興課
施策等の概要	外国人旅行者が円滑かつ快適に旅行できるよう、言語面の対応を軸とした総合的受入体制を整備するため、受入整備状況の診断及び改善方策の取りまとめ、外国人観光客の接遇能力に長ける人材育成のための研修等を実施する。 【14年度補正予算額：2118万円、15年度予算額：2000万円】		
施策等の目的	外国人旅行者が快適に滞在できるよう、外国人旅行者に対する情報提供、案内表示の充実や受け入れる地域住民のホスピタリティー向上を推進する。		
関連する政策目標	27) 国際交流の推進		
関連する業績指標	112) 訪日外国人旅行者数		
指標の目標値等	743万人(平成18年)		
施策等の必要性	<p>平成12年5月に、平成19年に訪日外国人旅行者数を800万人とする「新ウェルカムプラン21」が掲げられ、同年12月の観光政策審議会(当時)の答申において、同プランの速やかな達成を図るべきことが明示された。さらに、平成15年1月の第156回国会における小泉内閣総理大臣施政方針演説においては、観光の振興に政府を挙げて取り組み、2010年に訪日外国人旅行者数を倍増(1000万人)させることを表明したところである。平成14年に我が国を訪れた外国人旅行者は524万人であり、平成19年に訪日外国人旅行者数を800万人とするためには、今後年平均9%増という極めて高い伸び率となる必要がある。国際観光振興会が実際に訪日した外国人旅行者に対して行ったアンケート調査において、訪日外国人旅行者増加のために改善すべき施策は何かを聞いてみたところ、外国語表示や案内等の言語の問題との回答が多かった(17.0%)。(=現状と目標のGap)</p> <p>訪日外国人旅行者数をのばすためには、団体ツアー客のみならず個人・グループ客に対応した受入体制の整備が必要であり、そのためには外国語表示や案内などを整備し、外国人が日本国内において自由に活動することが可能な環境づくりが必要である。特に、従来は日本人の考え方に基づく受入体制の整備が進められてきたため、外国人の目からすれば必ずしも不十分な整備しか行われてこなかった。(=原因分析)</p> <p>「観光は平和のパスポート」と言われるように外国人来訪者の促進を図ることは国際的な相互理解の増進、国際平和に貢献する施策として極めて重要であることから、訪日外国人旅行者が快適に滞在できるよう、外国人旅行者に対する案内表示の充実や地域住民のホスピタリティー向上を推進することが必要である。(=課題の設定)</p> <p>課題の具体化として、目標(=平成19年に訪日外国人旅行者数800万人)の実現のために、外客受入重点地域整備促進事業及び外客受入人材育成事業を実施することが必要である。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・「国際観光テーマ地区」内で、特に外客誘致・受入に熱心な地域(外客受入重点地域)を選定(選定箇所：中部、北陸地域)し、外国人による受入体制整備状況診断を基に、国際観光地としての整備指針を取りまとめた上で、地域関係者が一体となって受入体制の改善を推進している。</li> </ul>		

	<p>・我が国観光地における外客接遇体制・コミュニケーション能力のレベルアップを図り、訪日旅行者のスムーズな旅行が可能となるよう、ボランティアガイド等の養成のための語学研修を実施するとともに、宿泊事業者への外客受入に関する研修を実施する。</p>
社会的ニーズ	<p>国際相互理解の増進、我が国における旅行消費の拡大、関連産業の振興や雇用の拡大による地域の活性化といった大きな経済効果を我が国にもたらすことから、訪日外国人旅行者の増大が社会的に求められている。</p>
行政の関与	<p>地域の外客受入体制を整えるためには、地域が一体となった取組が必要であり、また外客受入に関するノウハウを取得している地域が少ないことから、行政が主体となって、外客受入に資するノウハウを注入するなど地域の取組をサポートする必要がある。</p>
国の関与	<p>わが国の外客誘致活動は、諸外国と比較して不十分であり、かつ、見劣りがすることから、国が中心となって、量、質の両面で飛躍的に強化することが必要である。</p>
施策等の効率性	<p>国、自治体、民間が結集した外客受入体制の整備が進むことにより、民間や自治体などが個別に投資することに比して、一体的かつ大規模な受入体制整備を進めることが可能となり、直接的な訪日外国人旅行者数の増加に結びつきやすく、目標実現に向けて効率的かつ効果的な事業となる。</p>
施策等の有効性	<p>本事業を実施することにより、わが国の豊かな文化・観光魅力がいっそう高まり、工業大国、経済大国のみのイメージから文化・観光大国としてのイメージに改革することが可能となり、訪日外国人旅行者の増加につながる。ワールドカップサッカー大会開催で世界がわが国に注目し、関心をもっている機会、また外国人旅行者を受け入れた際の経験を飛躍台に、訪日外国人旅行者増加のための政策を強化することにより、国際相互理解の増進、国際旅行収入の拡大の観点から、片方向の国際交流を改革することができる。</p>
その他特記すべき事項	<p>経済財政運営と構造改革に関する基本方針 2002（平成 14 年 6 月 25 日閣議決定）  観光振興に関する副大臣会議報告書（平成 14 年 7 月 4 日）  グローバル観光戦略（平成 14 年 12 月 24 日）  観光立国懇談会報告書（平成 15 年 4 月 24 日）</p>

事前評価票【No.45】

施策等名	公共事業関係長期計画の一本化	担当課	総合政策局政策課
施策等の概要	平成 14、15 年度を期限とする 9 本の国土交通関係の公共事業関係計画を一本化し、事業横断的な公共事業の改革方針、事業の実施により達成される成果目標と事業の概要（事業費は内容としない）等を内容とする社会資本整備重点計画を新たに定め、横断的な取組みや事業間連携を強化しつつ、事業の重点的、効果的かつ効率的な推進を図る。このため、社会資本整備重点計画の根拠法を定めるとともに、従来の緊急措置法に基づく事業別長期計画の体系を廃止する。		
施策等の目的	社会資本整備事業について、横断的な取組みや事業間連携を強化しつつ、事業の重点的、効果的かつ効率的な推進を図ることにより、厳しい経済財政状況の下、わが国が直面する国際競争力の確保、環境問題の深刻化、少子高齢化への対応など 21 世紀型の新たな諸課題に対する的確に対応するとともに、地域住民等の理解と協力を確保しつつ、より低コストで、質の高い事業を実現するといった公共事業に対する今日の時代の要請に応える。		
関連する政策目標	（社会資本の整備に関連するすべての政策目標の効果的・効率的な達成に寄与する）		
関連する業績指標			
指標の目標値等			
施策等の必要性	<p>厳しい経済財政状況の下、わが国が直面する国際競争力の確保、環境問題の深刻化、少子高齢化への対応など 21 世紀型の新たな諸課題に対する的確に対応するとともに、地域住民等の理解と協力を確保しつつ、より低コストで、質の高い事業を実現するといった公共事業に対する今日の時代の要請があるところ。しかし、公共事業については、必要性の低い事業が行われがち、事業を止める仕組みがない、予算が硬直的、事業の重点化、効率化がなされていない、地方公共団体や国民の声を十分に聴いていない等の指摘がなされている。（＝目標と現状の G A P）</p> <p>○ 従来の長期計画については、計画が縦割りで、事業評価、コスト縮減、住民参加の推進等の公共事業横断的な改革を規定し得なかったこと、事業量（総事業費）に偏重し分野別の配分を硬直化していたこと、事業間の連携が不十分であったこと等が指摘されている。（＝原因分析）</p> <p>○ 上記に対応するため、公共事業関係長期計画を以下の方針の下、抜本的に見直すこととし、必要な法整備を行い、新たな計画を策定する必要がある。（＝課題の特定）</p> <p>事業分野別の長期計画を一本化し、計画のコンセプトを個別施設の「緊急的」な整備から、事業横断的な「重点的、効果的かつ効率的」整備へと転換する。事業横断的な公共事業改革の取組みを示す。          計画策定の重点を「事業費」から「成果」へと転換する。          事業間連携を強化する。          国と地方の連携の下、国民に開かれた計画策定プロセスを実現する。</p> <p>○ 具体的には以下の措置を行う。（＝施策の具体的内容）</p> <p>（1） 長期計画の一本化</p>		

	<p>平成14・15年度を期限とする9本の長期計画を一本化した「社会資本整備重点計画（仮称）」を策定する。</p> <p>(2) 一本化する長期計画の法的根拠として、社会資本整備重点計画法（仮称）を新法として制定。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>対象とする社会資本整備事業として、道路、交通安全施設、鉄道、空港、港湾、航路標識、公園・緑地、下水道、河川、砂防、地すべり、急傾斜地、海岸（事業の効果を増大させるため一体として実施される事業やソフト施策を含む）を定め、地方分権の徹底、地域特性・民間活力活用等への配慮等を計画の基本理念とする</li> <li>計画事項として、以下を定める。 <ul style="list-style-type: none"> <li>計画期間（5年）における事業実施に関する重点目標とその達成のため実施すべき事業の概要 成果（アウトカム）目標に重点（総事業費は内容としない）</li> <li>事業を効果的かつ効率的に実施するための措置 地域住民等の理解と協力の確保、事業間連携の確保、コスト縮減、既存ストックの有効活用、入札・契約の適正化等社会資本整備の改革の取組み方針を明示</li> <li>その他事業の重点的、効果的かつ効率的な実施に関し必要な事項</li> </ul> </li> <li>計画策定・実施プロセスとして以下の事項を定める。 <ul style="list-style-type: none"> <li>主務大臣等（国家公安委員会、農林水産大臣、国土交通大臣）が、計画案の作成に当たり、パブリック・インボルブメントや都道府県の意見を聴く措置を講ずることとし、その後、計画を閣議決定。</li> <li>計画期間中は、社会経済情勢の変化に対応した計画の見直しや、計画に定められた事業の政策評価を義務付けるほか、計画の最終年度には、計画に係る制度について検討し、所要の措置を講ずる。</li> </ul> </li> </ul> <p>(3) 従来の事業分野別計画の根拠法である6本の緊急措置法は原則廃止。</p> <p>上記の社会資本整備重点計画法と併せ「社会資本整備重点計画法の施行に伴う関係法律の整備等に関する法律」を提出し、都市公園、下水道及び港湾の緊急措置法は廃止。治山治水緊急措置法は治水事業に係る規定を廃止。交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法の一部改正等その他関係法律について所要の改正。</p>
社会的ニーズ	<p>厳しい経済財政状況の下、わが国が直面する国際競争力の確保、環境問題の深刻化、少子高齢化への対応など21世紀型の新たな諸課題に対して的確に対応するとともに、地域住民等の理解と協力を確保しつつ、より低コストで、質の高い事業を実現するといった公共事業に対する今日の時代の要請に応えるため、社会資本整備事業を一層重点的、効果的かつ効率的に推進することが必要。（「今後の経済財政運営及び経済社会の構造改革に関する基本方針」（平成13年6月26日閣議決定）等において、公共事業関係長期計画の抜本的見直しが課題とされている。）</p>
行政の関与	<p>公共事業を重点的、効果的かつ効率的に推進するための計画である。</p>
国の関与	<p>公共事業に関する全国的な計画の立案は国の役割である。</p>
施策等の効率性	<p>社会資本整備事業のコスト縮減や事業連携の推進等、事業を一層効率的に実施するための計画を定めるものである。</p> <p>また、従来の9本の事業分野別計画を一本化することにより、計画策定作業も効率化する。</p>
施策等の有効性	<p>従来の縦割り計画では、盛り込むことが難しかった、コスト縮減、事業評価の徹底、住民参加の推進など事業横断的な公共事業の改革の方針を策定することが</p>

	<p>でき、これにより改革を横断的に推進、例えば、大幅な公共工事コストの縮減等が可能となる。</p> <p>高知県十和吉野地区の例では、1.5車線の道路整備により、2車線整備の場合に比べ、コストを1/3に縮減。このような全国一律の企画・基準のローカル・ルール化の方針により国民、地域のニーズに沿った事業を推進。</p> <p>計画の目標を、従来の事業費から、成果に転換し、事業費については、これまでの計画が事業費偏重、予算を拘束するという批判もあり、計画の内容とせず、国民が受ける便益を社会資本整備の成果目標として重視。公共事業においても、顧客重視、成果主義のNPMの考え方を取り入れ、国民の目から見て分かりやすく、効率的で効果的な事業を推進することが可能となる。</p> <p>また、厳しい財政状況の下、必要性の高い事業に重点化することにより、弾力的でメリハリのある予算編成を推進する態勢が確立される。</p> <p>目標では、従来の縦割り計画では設定し得なかった事業間連携を念頭においた目標を設定し、これまで以上に効率的な整備を可能とする。</p> <p>〔 東京都渋谷川・古川の例では、河川事業と下水道事業のそれぞれで必要な水貯留空間を一体のものとして整備し、約3割のコスト縮減を実現 〕</p> <p>計画案の作成に際し、国民や地方公共団体の意見を聴くこととすることにより、情報公開を図り、透明な手続きで計画策定を進めることとし、公共事業に対する国民の一層の理解と協力を確保できるよう努めることとしている。</p>
<p>その他特記すべき事項</p>	<p>公共事業関係長期計画の見直しを指摘している閣議決定等</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 今後の経済財政運営及び経済社会の構造改善に関する基本方針（平成13年6月26日閣議決定）</li> <li>・ 構造改革と経済財政の中期展望（平成14年1月25日閣議決定）</li> <li>・ 今後の経済財政運営及び経済社会の構造改革に関する基本方針2002（平成14年6月25日閣議決定）</li> <li>・ 事務・事業の在り方に関する意見 - 自主・自立の地域社会をめざして - （平成14年10月30日地方分権改革推進会議）</li> <li>・ 平成15年度予算編成の基本方針（平成14年11月29日閣議決定）</li> </ul>

事前評価票【No.46】

施策等名	道路整備費の財源の確保等に関する道路整備緊急措置法の改正	担当課	道路局路政課
施策等の概要	道路整備緊急措置法の改正		
施策等の目的	生活環境の改善、経済活力の回復等の主要課題に対応した道路整備を推進するための財源を安定的に確保するため。		
関連する政策目標	(道路整備に関連する政策目標の達成に寄与する)		
関連する業績指標			
指標の目標値等			
施策等の必要性	<p>(1) 目標と現状のギャップ</p> <p>道路整備緊急措置法により安定的な道路財源の確保を図ってきたところであるが、</p> <p>渋滞による損失は全国で年間38億人時間。</p> <p>首都圏の環状道路整備率は22%(ロンドン100%、ベルリン96%、パリ:74%)</p> <p>拠点的な空港・港湾へのアクセス率:59%(米国91%、欧州84%)</p> <p>電線類地中化(市街地等):1.6%(ロンドン、パリ:100%、ニューヨーク:72%)</p> <p>など、依然として、良好な生活空間の創出、経済活力の発揮に大きな支障。</p> <p>(2) 原因の分析</p> <p>我が国の道路整備は、欧米諸国より遅れてスタートしたため、緊急かつ計画的に道路整備を進めてきたが、モータリゼーションの急激な進展や、近年では少子高齢化、地球環境問題の顕在化など新たな課題に対応する必要性が高まっているため。</p> <p>(3) 課題の特定</p> <p>引き続き安定的な道路財源を確保し、生活環境の改善、経済活力の回復等に資する必要な道路整備を重点的、効率的に進める。</p> <p>(4) 施策の具体的内容</p> <p>平成15年度以降5箇年間は、揮発油税収入額の全額と石油ガス税収入額の2分の1に相当する金額の合計額を道路整備費の財源に充てるとともに、道路整備費の用途に、道路の新設、改築、維持及び修繕に関する事業に密接に関連する環境対策事業等を含める法律改正案を提出する。</p> <p>また、国土交通大臣は、平成15年度以降5箇年間に進むべき道路の整備に関する事業の量の案を作成して閣議の決定を求める。</p>		
社会的ニーズ	道路整備に関する国民の要望は依然として高く、内閣府『道路に関する世論調査』(平成13年1月)では、特に身の回りの生活道路や都市圏環状道路への要望が高い割合を占めている。また社団法人日本自動車連盟のアンケート(平成14年8月)によれば、一般道路における交通渋滞や道路構造に対して6割強の自動車ユーザーが不満を抱いているなど、必要な道路整備のための財源確保は、社会・国民のニーズを反映するものである。		
行政の関与	最も基幹的な社会資本の一つである道路の着実な整備には、安定した財源の確保が不可欠であり、道路整備の必要性にかんがみ、法律により積極的に道路財源の確保を図ることが必要。		
国の関与	活力ある都市・地域の基盤形成を支援するためには、国家的観点からの広域的なネットワーク網形成が必要であり、その財源確保についても国が責任を負うことが		

	妥当。
施策等の効率性	<p>厳しい財政状況の下、道路整備財源を一般財源に依存することは、安定的に財源が確保できないおそれがあるため、引き続き必要な道路整備のための財源を法律上確保することにより、より重点的・効率的な整備が可能となる。</p>
施策等の有効性	<p>本法律により、平成15年度以降5箇年間は、揮発油税収入額の全額と石油ガス税収入額の2分の1に相当する金額の合計額を道路整備費の財源に充てることとされる。さらに、これを踏まえた道路関係諸税の暫定税率適用期限の5年間延長により、今後5箇年間に必要となる道路整備の財源確保が可能となり、生活環境の改善、経済活力の回復等に資する。</p>
その他特記すべき事項	<p>社会資本整備審議会・道路分科会基本政策部会中間答申（平成14年8月）においては、道路整備の現状認識として、「一次的な改良という意味において一定の量的ストックは形成された」とするものの、渋滞・交通事故・環境など「地域に応じた解決すべき課題は依然として存在している」とされている。</p> <p>また、同中間答申において、今後の道路行政の使命として、「活力ある経済社会を実現し、美しく安全で持続可能な誇りの持てる国づくりという究極の目的を果たすため、国土を有効活用・適正管理し、安全で効率的に利用できる国土形成を実現するハード・ソフトのインフラ整備が必要」とされている。</p>

事前評価票【No.47】

施策等名	直轄事業による新たな高速道路整備方式の導入等に関する高速自動車国道法等の改正	担当課	道路局路政課
施策等の概要	高速自動車国道法及び沖縄振興特別措置法の一部を改正する法律の制定		
施策等の目的	道路関係四公団の民営化後の新たな会社による高速自動車国道の整備の補完措置として、必要な高速自動車国道を建設するため、国と地方の負担により国土交通大臣が高速自動車国道の整備を行うことができることとする等所要の措置を規定する。		
関連する政策目標	(高速自動車国道の整備に関連する政策目標の達成に寄与する)		
関連する業績指標			
指標の目標値等			
施策等の必要性	<p>(1)目標と現状のギャップ</p> <p>我が国の高速自動車国道は、全体計画 11,520km が、全国的な自動車交通網の枢要部分を構成し、我が国の社会、経済、文化の発展のための基盤となる社会資本として、国土開発幹線自動車道建設法等に位置付けられており、このうち整備計画が策定された 9,342km は、国民経済的に見て整備の必要性があるとして、法定手続を経て決定され、地元にも具体的な計画として提示された区間であり、早期整備が必要。</p> <p>一方、高速自動車国道の建設を行っている日本道路公団をはじめとする道路関係四公団の民営化の議論に伴い、現行整備計画 9,342km のうち、日本道路公団に代わる新たな組織が整備しない路線の整備のために、補完措置が必要となっている。</p> <p>(2)原因の分析</p> <p>「特殊法人等整理合理化計画」によって、日本道路公団が民営化されること、日本道路公団には平成 14 年度以降国費を投入しないこと等が定められたことにより、新たな組織による整備のみでは必要な高速道路をすべて整備することが、困難となるため、あわせて補完措置を行うものである。</p> <p>(3)課題の特定</p> <p>日本道路公団に代わる新たな組織において整備することは困難であるが、一方で整備の必要性があるものの、有料道路としての整備に馴染まない道路についての新たな整備手法の導入が必要。</p> <p>(4)施策の具体的内容</p> <p>必要な高速自動車国道を建設するため、国と地方の負担により国土交通大臣が高速自動車国道の整備を行うことができるようにする法律案を提出する。</p>		
社会的ニーズ	<p>高速道路の整備水準について、諸外国と比較してみると、各国の首都の環状道路整備率は、欧米で 75～100%に達しているのに対して日本は 23%となっているほか、1 から 10 分以内に到達できる拠点的な空港・港湾の割合は、欧米で 8 割以上に対して、日本では 6 割となっているなど、国際競争力の確保の観点からも高速道路の整備が必要。</p>		
行政の関与	<p>我が国の高速自動車国道は、全体計画 11,520km が、全国的な自動車交通網の枢要部分を構成し、我が国の社会、経済、文化の発展のための基盤となる社会資本として、国土開発幹線自動車道建設法等に位置付けられており、このうち整備計画が策定された 9,342km は、国民経済的に見て整備の必要性があるとして、法定手続を経て決定され、地元にも具体的な計画として提示された区間であり、国土交通省として、その早期整備に責任があると認識。</p> <p>高速自動車国道の整備にあたっては、日本道路公団にかわる新たな(民営化された)組織による整備の補完措置として、国と地方の負担による直轄方式による整備が必要。</p>		

<p>国の関与</p>	<p>我が国の高速自動車国道は、全体計画 11,520km が、全国的な自動車交通網の枢要部分を構成し、我が国の社会、経済、文化の発展のための基盤となる社会資本として、国土開発幹線自動車道建設法等に位置付けられており、このうち整備計画が策定された9,342kmは、国民経済的に見て整備の必要性があるとして、法定手続を経て決定され、地元にも具体的な計画として提示された区間であり、国土交通省として、その早期整備に責任があると認識。</p> <p>高速自動車国道の整備にあたっては、日本道路公団にかわる新たな(民営化された)組織による高速道路整備の補完措置として、国と地方の負担による直轄方式による整備が必要。</p> <p>その際、整備主体を定めた基本計画、整備計画の変更を、国土開発幹線自動車建設会議の議を経て、行う予定。</p>
<p>施策等の効率性</p>	<p>直轄方式の導入にあたっては、予算費目として「高速自動車国道建設費」を新規に創設することで、毎年度の予算編成における透明性を確保しつつ、重点的・効率的な整備を進める。</p>
<p>施策等の有効性</p>	<p>本法改正により、国と地方の負担による直轄方式での高速自動車国道整備が可能となり、整備の必要性はあるものの有料道路としての整備に馴染まない道路の円滑な整備が可能になる。</p>
<p>その他特記すべき事項</p>	<p>審議会答申等</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・「道路関係四公団民営化推進委員会意見書」(平成 14 年 12 月 6 日) (抄)</li> <li>7 新たな組織のあり方</li> <li>(2) 今後の道路建設について       <ul style="list-style-type: none"> <li>エ 新会社の採算を超える部分について、その財源は国及び地方公共団体が負担する。このため、高速自動車国道や都市高速道路の建設において、合併施行方式による建設など、国、地方公共団体等の費用負担等を前提にした新たな制度を、政府において早急に検討する。</li> </ul> </li> <li>・「道路関係四公団の民営化について」政府・与党協議会申し合わせ (平成 14 年 12 月 12 日) (抄)</li> </ul> <p>2.平成 15 年度予算に関連する事項</p> <p>新直轄方式の導入</p> <p>新会社による整備の補完措置として、必要な高速道路を建設するため、国と地方の負担(国 地方 = 3 : 1)による新たな直轄事業を導入する。</p> <p>この直轄による整備は、できる限り少ない財政負担で高速道路ネットワークを整備する観点から、1. のコスト縮減や新会社による投資可能額を踏まえ、約 3 兆円を現時点での目安とし、今後の交通需要、金利動向等を踏まえ、必要に応じ見直すものとする。また、対象とする路線は、料金収入により管理費を賄えない区間など、新会社による整備・管理が難しいと見込まれる路線・区間とする。</p>

事前評価票【No.48】

施策等名	本州四国連絡橋公団の債務の負担の軽減を図るために平成十五年度において緊急に講ずべき特別措置の実施	担当課	道路局路政課
施策等の概要	本州四国連絡橋公団の債務の負担の軽減を図るために平成十五年度において緊急に講ずべき特別措置に関する法律の制定		
施策等の目的	本州四国連絡橋公団の厳しい財務状況にかんがみ、同公団の債務の負担の軽減を図るため、政府による政令で定める同公団の債務（約1.34兆円）の承継に関する特別措置について定める。		
関連する政策目標	（本州四国連絡道路に関連する政策目標の達成に寄与する）		
関連する業績指標			
指標の目標値等			
施策等の必要性	<p>（1）目標と現状のギャップ</p> <p>本四道路事業の平成13年度財務状況において、当期損失金655億円が発生し、損失金の累積である欠損金は1兆600億円に達しており、平成14年度末には有利子負債が3.5兆円になる見込みであり、一刻も早く財務状況の改善を図り、将来における国民負担の膨張を避けることが必要。</p> <p>（2）原因の分析</p> <p>景気低迷の影響による本四間輸送需要の低迷、フェリーの料金値下げなどによる競争力の低下などにより、平成13年度の交通量が、平成9年度償還計画における計画交通量の68%の達成にとどまるなど、計画と実績交通量の乖離が大きな原因。</p> <p>また、管理費が249億円で、これを上回る収入843億円があるものの、利払いが1250億円と収入を大きく超えていることが、当期損失の要因。</p> <p>（3）課題の特定</p> <p>平成57年度末までに有利子負債を償還するためには、債務切り離しを行うとともに、国及び地方からの出資金を延長することが必要。</p> <p>（4）施策の具体的内容</p> <p>本州四国連絡橋公団の長期借入金及び本州四国連絡橋債券に係る債務で政令で定めるもの（約1.34兆円）を一般会計において承継するものとする法律案を提出する。</p> <p>また、国及び地方からの出資金800億円/年を平成34年度まで10年間延長する。</p>		
社会的ニーズ	<p>本州四国連絡橋の整備効果としては、</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・直接効果（時間短縮便益等）：2500億円/年、40年間で8.7兆円（H12年度価格）</li> <li>・間接効果（架橋によるGDPの増加効果）：全国で1.21兆円/年（H12年） 関係8府県で0.89兆円/年（同）</li> <li>・四国の工場立地件数が架橋前の1.9倍（全国は1.5倍）に増加等があり、この資産を長期にわたり適切に維持管理していくことが必要。</li> </ul>		
行政の関与	本四公団の債務処理は、公共財である本四道路の建設に伴い生じた債務による将来の国民負担の膨張をくい止め、債務を確実に返済しようとするものである。		
国の関与	本四公団の債務処理については、国において同公団の債務の切り離しを行うとともに、現在、国と地方が2：1の負担割合で800億円/年出資している出資金を平成34年度まで継続することとしている。		

<p>施策等の効率性</p>	<p>当該措置により、本四公団の有利子債務約 1.34 兆円を切り離すとともに、国及び地方からの出資金 800 億円 / 年を平成 34 年度まで 10 年間延長することにより、平成 57 年度末までに有利子負債を償還することが可能となり、将来における国民負担の膨張を避けることができる。</p>
<p>施策等の有効性</p>	<p>当該措置により、本四公団の有利子債務約 1.34 兆円を切り離すとともに、国及び地方からの出資金 800 億円 / 年を平成 34 年度まで 10 年間延長することにより、平成 57 年度末までに有利子負債を償還することが可能。</p>
<p>その他特記すべき事項</p>	<p>審議会答申等</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・「道路関係四公団民営化推進委員会意見書」(平成 14 年 12 月 6 日)(抄)       <ul style="list-style-type: none"> <li>4 新たな組織のあり方</li> <li>(2) 本州四国連絡橋公団に係る債務の処理等           <ul style="list-style-type: none"> <li>ア 料金収入、国の出資、地方自治体の出資(現行よりも 15 年延長)及び他の道路関係公団の道路料金の活用、並びに所要の債務切り離しにより、本州四国連絡道路の通行料金の大幅な引き下げ(2分の1程度)と債務の適切な処理を同時に進める。</li> <li>イ 債務の切り離しの財源は、国の道路特定財源とする。債務の切り離しについては、次の五カ年計画の期間内において早期に処理することとし、その額については 2003 年度予算編成過程において、政府において適切に決定する。</li> </ul> </li> </ul> </li> <li>・「道路関係四公団の民営化について」政府・与党協議会申し合わせ(平成 14 年 12 月 12 日)(抄)       <ul style="list-style-type: none"> <li>2. 平成 15 年度予算に関連する事項           <ul style="list-style-type: none"> <li>本州四国連絡橋公団の債務処理等</li> <li>有利子債務の一部(約 1.3 兆円)を切り離し、国の道路特定財源により早期に処理するとともに、国及び地方による出資の期間を平成 34 年度まで 10 年間延長することにより、将来における国民負担の膨張を避けるとともに、現行料金の引上げを前提とせず本四架橋として自立的経営を可能なものとする。</li> </ul> </li> </ul> </li> </ul>

事前評価票【No.49】

施策等名	大陸棚の限界画定に向けた海域精査及び関係省庁の連携体制の構築	担当課	海上保安庁海洋情報部 海洋調査課大陸棚調査室
施策等の概要	<p>国連海洋法条約及び国連の科学的・技術的ガイドラインに基づき、大陸棚の限界を画定するための調査を政府一体として実施。 大陸棚の境界の係争に備えた調査の実施。 【平成15年度予算額 224百万円(国費)】</p>		
施策等の目的	我が国の大陸棚を画定することにより、当該海域における我が国の排他的な海底資源に関する探査・開発権を確保する。		
関連する政策目標	(海底資源に関する主権的権利の確保)		
関連する業績指標	-		
指標の目標値等	-		
施策等の必要性	<p>国連海洋法条約に基づき200海里を超えて大陸棚を設定するためには、遅くとも平成18年までに証拠資料を「国連大陸棚の限界に関する委員会」に提出することとされていた。</p> <p>しかしながら、平成11年に国連が策定した科学的・技術的ガイドラインでは極めて専門的かつ詳細な調査を求めていることから、平成13年5月の国連海洋法条約締約国会合において、提出期限が平成21年に延長された。我が国においては、拡張の可能性のある海域がこれまでの調査により65万平方キロにわたることが判明しており、この広大な海域を対象として調査を実施する必要があるが、ガイドラインを充足する専門的で詳細な調査を平成21年の期限内に完了させることが極めて困難となった。平成21年までの提出期限に間に合わなかった場合は、我が国大陸棚の限界の拡張により確保することができる海底及び海底下の生物・鉱物・エネルギー資源を喪失することとなる。 (=目標と現状のGAP)</p> <p>その原因としては、平成11年に策定された国連の「科学的・技術的ガイドライン」が、非常に精密なデータを要求していること、また、資料の提出期限が平成21年まで延長されたことにより、各国がより詳細な調査を実施できることとなり、承認されるためにはより詳細な調査の実施が必要となったことが挙げられる。(=原因分析)</p> <p>これを解決するためには、ガイドラインが要求する調査を実施するために必要な地震計・ボーリング装置等の資機材及び現在測量船2隻で実施している調査体制等を早急に充実・強化することが必要である。(=課題の特定)</p> <p>具体的には、調査能力を有する関係省庁との連携及び必要な人員・資機材等を早急に整備することにより、調査体制の充実・強化を図り、平成21年までに科学的な精度の高い証拠資料を国連に提出することとする。 (=具体的な施策内容)</p>		
社会的ニーズ	国連海洋法条約の規定に基づき、我が国の大陸棚を200海里を超えて設定することにより、我が国が排他的な探査・開発権を有する海域を拡大し、また調査成果を海底下の資源・エネルギー開発の基礎資料として海洋開発等に寄与させ		

	ることにより、我が国の長期的な資源・エネルギー安全保障を確保することが求められている。
行政の関与	我が国の管轄海域の確保は国益そのものであり、当該管轄海域を確保するための基礎資料の整備及び提供は行政が自ら責任をもって実施する必要がある。
国の関与	管轄権の確保という国益を左右する国際交渉にかかるものであり、国の専管事項である。
施策等の効率性	当庁が保有しない海底ボーリング装置及び同装置の運用が可能な調査船を保有する金属鉱業事業団や、精度の高い音波探査能力を有する海洋科学技術センター等と連携することにより既存のストックを活用することができるが、当庁が独自にそれら資機材を整備する場合には、当庁測量船の船体の大改造や新たな資機材整備が必要になるため、新たな予算措置が必要となる。 また測量船の改造のため調査業務の中断が生じ、提出期限が迫っている大陸棚調査の実施に重大な影響を及ぼす。
施策等の有効性	大陸棚調査を政府一体として実施することにより、「科学的・技術的ガイドライン」に従って200海里を超えて大陸棚を設定するための精密調査を期限内に100%実施することが可能となり、我が国が排他的な海底資源に関する探査・開発権を有する海域が拡大する。また、調査で得られるデータが、海底下の資源・エネルギー開発の基礎資料として活用できる なお、平成21年の提出期限に間に合わなかった場合は、我が国は大陸棚を拡張する権利を今後互いに一切失うものである。
その他特記すべき事項	

措置状況報告票（政策アセスメント）【No.1】

担当部局	住宅局
事前評価票の 施策等名	マンションの建替えの円滑化に係る制度の拡充
評価結果に基づく 措置	<p>(1)マンションの建替えの円滑化等に関する法律の一部改正案を国会に提出した。(平成14年11月)</p> <p>(2) マンション建替事業に係る税制の特例措置の拡充を要望した。(平成14年8月)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 隣接敷地を含めたマンション建替事業に伴い隣接敷地について権利を失う者等に拡充</li> </ul> <p>(3)マンションの建替えを支援する助成措置等を講ずるため、以下の拡充を要望した。</p> <p>補助制度の拡充</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 優良建築物等整備事業(マンション建替えタイプ)の要件緩和(平成14年8月)</li> <li>・ 都市再生住宅制度の要件緩和(平成14年8月)</li> </ul> <p>住宅金融公庫の都市居住再生融資の要件緩和(平成14年8月)</p>
関連して講じた措置	
政策判断の理由	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 平成14年8月「国土交通省の重点施策」における「1.魅力ある都市・個性と工夫に満ちた地域社会」の実現に資する施策であると判断</li> <li>・ 都市再生の推進の観点から、緊急性が高いと判断</li> </ul>
現状と今後の予定	<p>(1)マンションの建替えの円滑化等に関する法律の一部改正法案が成立し(平成14年12月)、平成15年6月1日から施行された。</p> <p>(2)マンション建替事業に係る税制の特例措置の拡充が図られた。(平成15年4月)</p> <p>(3)マンションの建替えを支援する助成措置等を講ずるため、以下の拡充が認められた。</p> <p>助制度の拡充</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 優良建築物等整備事業(マンション建替えタイプ)の要件緩和(平成15年4月)【平成15年度予算額：優良建築物等整備事業費125億円の内数】</li> <li>・ 都市再生住宅制度の要件緩和(平成15年4月)【平成15年度予算額：住宅市街地整備総合支援事業費542億円の内数】</li> </ul> <p>住宅金融公庫の都市居住再生融資の要件緩和(平成15年4月)</p>
その他特記事項	平成15年1月の「住宅局関係予算概要」における「新重点4分野」のうち、「1.魅力ある都市・個性と工夫に満ちた地域社会」に位置づけられている。

措置状況報告票（政策アセスメント）【No.2】

担当部局	住宅局
事前評価票の 施策等名	住宅取得資金の贈与に係る贈与税の特例措置の大幅な拡充
評価結果に基づく 措置	住宅取得資金の贈与を受けた場合に係る贈与税の特例措置を拡充する税制 改正要望を行った（平成14年8月）。
関連して講じた措置	
政策判断の理由	平成14年8月「国土交通省の重点施策」における「当面する課題への対応」 のうち「経済の活性化（デフレの反転、民需の自律的拡大に向けて）」に資 する施策であると判断。
現状と今後の予定	住宅取得資金の贈与を受けた場合に係る贈与税の特例措置について以下の 通り拡充が認められた。 （1）住宅取得資金等に係る相続時精算課税制度の特例の創設（H17.3.31ま で） 一般の非課税枠2500万円に1000万円上乘せし、3500万円まで贈 与税を非課税とする。 贈与者（親）の年齢が65歳未満である場合についても適用可能 とする。 （2）住宅取得資金等の贈与に係る贈与税額の計算の特例措置については、 経過措置として存置する（H17.3.31まで）。
その他特記事項	

措置状況報告票（政策アセスメント）【No.3】

担当部局	総合政策局
事前評価票の 施策等名	ITを活用した観光ポータルサイトの整備
評価結果に基づく 措置	<ul style="list-style-type: none"> <li>観光ポータルサイトの整備のために平成15年度予算要求を行った。 (平成14年8月)</li> </ul>
関連して講じた措置	
政策判断の理由	<ul style="list-style-type: none"> <li>観光振興に関する副大臣会議報告書(平成14年7月4日)の提言5「観光振興に関する関係府省の施策の連携連携・協力の推進」の1.に「観光振興のため関係施策・情報のデータベースを整理し、上記の施策を関係府省は連携・協力して実施する。」とされたため、緊急的にポータルサイトを整備することが必要と判断。</li> <li>高齢者、身体障害者等が円滑に利用できる特定建築物の建築の促進に関する法律の一部を改正する法律案に対する付帯決議(平成14年6月28日衆議院国土交通委員会)(参議院同趣旨)において、政府は、本法の施行に当たっては、次の諸点に留意し、その運用について遺憾なきを期すべきであるとされ、その5において「ホテル、旅館、病院、老人ホームなど、宿泊や治療、療養等の滞在型用途に用いられる居室については、その一定の割合のバリアフリー対応が可能となるよう、適切な設計事例や設計方法の周知、利用者に対する情報の提供など必要な措置を講ずること。」とされたため、高齢者・障害者等の旅行環境の整備に資する本ポータルサイトの整備が必要と判断。</li> <li>平成14年11月「改革加速プログラム」における「創業・新規開業の支援等」に資する施策であるとして、緊急的に措置を講じることが適当と判断。</li> </ul>
現状と今後の予定	<ul style="list-style-type: none"> <li>観光ポータルサイト整備のための補正予算が認められた。 【平成14年度補正予算額：1億円(情報処理業務庁費)】</li> </ul>
その他特記事項	<ul style="list-style-type: none"> <li>グローバル観光戦略(平成14年12月24日)</li> <li>観光立国懇談会報告書(平成15年4月24日)</li> </ul>

措置状況報告票（政策アセスメント）【No.4】

担当部局	国土計画局
事前評価票の 施策等名	業務核都市の整備による首都圏の都市再生
評価結果に基づく 措置	業務核都市において整備される中核的民間施設について、法人税、事業所税及び特別土地保有税の特例措置の対象を拡充(適用対象となる第三セクター要件の撤廃)する税制改正要望を行った。(平成14年8月)
関連して講じた措置	
政策判断の理由	<p>平成14年8月「国土交通省の重点施策」における「当面する課題」のうち「都市再生」に資する施策であるとして、緊急的に措置を講じることが必要と判断。</p> <p>平成14年7月に首都圏の既成市街地における工業等の制限に関する法律(工場等制限法)が廃止されたことから、大都市中心部における人口及び諸機能の過度な集中の改善のため、業務核都市の一層の整備が必要と判断。</p> <p>制度制定以来、業務核都市はその拠点性を高めてきているものの、業務核都市の一部の地域において、近年の経済状況により、第三セクターや民間企業等による中核的民間施設の整備に遅れが見られ、緊急に措置を講じることが必要と判断。</p>
現状と今後の予定	業務核都市において整備される中核的民間施設について、特別土地保有税の特例措置の対象が拡充(第三セクター要件の撤廃)された(平成15年3月)
その他特記事項	

措置状況報告票 (政策アセスメント)【No.5】

担当部局	土地・水資源局
事前評価票の 施策等名	土地の流動化・有効利用のための土地税制の抜本的見直し
評価結果に基づく 措置	<p>以下の税制改正要望を行った(平成14年8月)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・土地・建物に係る流通課税の大幅な負担軽減等の抜本的見直し</li> <li>・特別土地保有税の廃止又は課税停止</li> <li>・大都市の商業地等を中心とする土地等に係る固定資産税等の負担軽減</li> <li>・個人の土地長期譲渡所得に係る税率の引下げなど土地譲渡益課税制度の再構築</li> </ul>
関連して講じた措置	
政策判断の理由	<p>バブル崩壊以後、不動産市場は実需中心の市場へと構造変化しており、右肩上がりの地価上昇と土地の資産としての有利性を前提とした現行の土地税制を抜本的に見直す必要がある。</p> <p>また、平成15年度国土交通省重点施策として、「当面する課題」のうち「経済の活性化」に資する施策であるとして、緊急的に措置を講じることが適当と判断した。</p> <p>現下の厳しい経済情勢の中、資産デフレが進行し、不動産に対する深刻な需要不足から不良債権問題が深刻化しており、それらに早急に対応する必要がある。</p>
現状と今後の予定	<p>平成15年度税制改正にあっては、以下の項目について措置されることとされた。(平成15年4月)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・登録免許税については、恒久措置として、全般的に本則税率を大幅に下げるとともに、平成15年4月1日から平成18年3月31日までの間は、さらに税率を恒久措置の1/2とした</li> <li>・不動産取得税については、平成15年4月1日から平成18年3月31日までの間、税率を4%から3%に下げるとともに、土地についての課税標準の特例(1/2)を3年間延長した</li> <li>・特別土地保有税については、平成15年度以降、当分の間、課税を停止した土地に係る固定資産税のあり方については、平成15年度税制改正大綱(与党三党)において「今後の土地を巡る諸情勢や地方税体系全体のあり方等を踏まえつつ、幅広い観点から、直ちに具体的な検討を進めるものとする」とされた。</li> </ul> <p>今後も引き続き、土地の流動化・有効利用の実現のため、土地税制の抜本的な見直しに向けた要望を行っていく予定。</p> <p>また、深刻な経済情勢の中、資産デフレを克服し、経済の活性化を促すための土地税制のあり方についても併せて検討を行っていく。</p>
その他特記事項	<p>保有課税については、応益負担の原則から、(中略)受益と負担とのバランスが取れるように税負担を抜本的に見直すべきである。流通課税、譲渡所得課税等のその他の税制については、不動産を差別的に取り扱って重い負担を課す前提が崩れている以上、他の資産と同等の税負担となるよう見直す必要がある。(国土審議会土地政策分科会企画部会中間報告「21世紀の社会・経済に対応した土地税制の構築」(平成14年10月))</p>

措置状況報告票（政策アセスメント）【No.6】

担当部局	都市・地域整備局
事前評価票の 施策等名	都市再生促進税制（都市再生緊急整備地域における特例措置）の創設
評価結果に基づく 措置	・認定民間都市再生事業に関し、事業者、事業に協力する地権者を中心に税制上の特例措置を講ずるための税制改正要望を行った。（平成14年8月）
関連して講じた措置	
政策判断の理由	<ul style="list-style-type: none"> <li>・都市再生特別措置法に対する附帯決議（平成14年3月）において、都市再生緊急整備地域における都市再生事業の実施等に係る必要な税制上の措置について、引き続き検討することとされた。</li> <li>・デフレ対策について（平成14年7月 自由民主党デフレ対策特命委員会）において、構造改革に資する産業再編税制（設備廃棄・集約化促進、企業再編促進等）都市再生を支援する税制の検討を進めることとされた。</li> <li>・平成14年8月「国土交通省の重点施策」における「当面する課題」のうち「都市再生」及び「経済活性化」に資する施策であるとして、緊急的に措置を講ずることが適当と判断。</li> </ul>
現状と今後の予定	都市再生の拠点となる都市再生緊急整備地域において国土交通大臣が認定する民間都市再生事業を強力に促進するため、事業者の初期負担の軽減を図るとともに、従前地権者の事業協力の確保を図る観点から、認定事業者、地区内残留者及び地区外転出者に係る所得税、法人税、登録免許税、不動産取得税、固定資産税、都市計画税、特別土地保有税について、特例措置の創設が認められた。
その他特記事項	

措置状況報告票（政策アセスメント）【No.7】

担当部局	都市・地域整備局
事前評価票の 施策等名	民間都市開発事業を推進する新たな統合補助制度の創設
評価結果に基づく 措置	<p>都市再生総合整備事業（総合整備型）を改編し、ハード事業からソフト事業までをパッケージにして総合的に支援する新たな統合補助制度を創設するための予算要求を行った。具体的な内容は下記2点。（平成14年8月）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・都市再生特別措置法に基づく都市再生緊急整備地域内において都市・居住環境整備重点地域を定め、都市再生総合整備事業を実施する場合にあっては、地域整備方針を当該重点地域の基本計画とみなすことができる。</li> <li>・特定地区において、民間事業者を含む各事業主体が実施する事業を盛り込んだおおむね10ヶ年の都市再生事業計画を地方公共団体等が策定し、国は都市再生事業計画に基づき年度毎に補助金を一括交付する。</li> </ul>
関連して講じた措置	
政策判断の理由	<ul style="list-style-type: none"> <li>・平成14年8月「国土交通省の重点施策」における「当面する課題」のうち「都市再生」及び「経済活性化」に資する施策であるとして、緊急的に措置を講じることが適当と判断</li> </ul>
現状と今後の予定	<p>都市再生総合整備事業（総合整備型）を改編し、新たな統合補助制度を創設することは財務省平成15年度予算内示において認められた。 【平成15年度予算額：約42億円（国費）の内数】</p>
その他特記事項	

措置状況報告票（政策アセスメント）【No.8】

担当部局	都市・地域整備局
事前評価票の 施策等名	既存ストックを活用した全国都市再生の推進のためのまちづくり総合支援事業の拡充
評価結果に基づく 措置	<p>空き店舗や歴史的な建造物などの既存建造物を活用した施設整備への支援を明確化するため下記の予算要求を行った。（平成14年8月）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業メニューに「既存建造物活用事業」を追加する。</li> </ul>
関連して講じた措置	
政策判断の理由	<p>・平成14年4月都市再生本部決定「全国都市再生のための緊急措置」における「全国都市再生への支援」に資する施策であるとして、緊急的に措置を講じることが適当と判断。</p>
現状と今後の予定	<p>事業メニューに「既存建造物活用事業」を追加することは、財務省平成15年度予算内示において認められた。</p> <p>【平成15年度予算額：730億円（国費）の内数】</p>
その他特記事項	

措置状況報告票（政策アセスメント）【No.9】

担当部局	都市・地域整備局
事前評価票の 施策等名	中小市町村における下水道整備支援の拡充
評価結果に基づく 措置	<ul style="list-style-type: none"> <li>・下水道の根幹的施設について都道府県が代行して施行する都道府県代行制度について、対象市町村の要件を拡大するよう要求した。また下水道事業の補助について、市町村合併の前後で不利益が生じないよう、措置することを要求した。</li> </ul>
関連して講じた措置	
政策判断の理由	<ul style="list-style-type: none"> <li>・平成14年8月「国土交通省の重点施策」における「主要政策の展開」のうち「地域 魅力と活力にあふれた自立的地域経済社会の形成」に資する施策であるとして、緊急的に措置を講じることが適当と判断</li> </ul>
現状と今後の予定	<ul style="list-style-type: none"> <li>・都道府県代行制度の拡充は財務省平成15年度予算内示において認められた。</li> <li>・市町村合併にかかる下水道の補助対象範囲にかかる不利益回避措置は平成15年度予算内示において認められた。 【平成15年度予算額：下水道事業費 8,992億円（国費）の内数】</li> </ul>
その他特記事項	

措置状況報告票（政策アセスメント）【No.10】

担当部局	河川局
事前評価票の 施策等名	消流雪用水導入事業拡大
評価結果に基づく 措置	<ul style="list-style-type: none"> <li>・従来、市街地等の都市部における対策であったものに加えて、特に豪雪被害の著しい地域に対応した消流雪用水導入事業の実施を可能とするよう、採択基準を拡充する予算要求を行った。（平成 14 年 8 月）</li> </ul>
関連して講じた措置	
政策判断の理由	<ul style="list-style-type: none"> <li>・豪雪地帯対策特別措置法で指定する特別豪雪地帯において、積雪深が大きく積雪日数が多い地域については、家屋の除雪が道路脇に積まれ、歩道や車道が狭くなり通学路の確保困難や交通渋滞など深刻な社会問題となっており、消流雪用水導入事業の必要性が極めて高いと判断。このような地域での被害状況に対して適切な対策を行うため、従来の市街地に限定されていた事業区域に加えて、豪雪被害の特に著しい地域において、消流雪用水導入事業の実施が可能な制度の整備を図る必要があった。</li> </ul>
現状と今後の予定	<ul style="list-style-type: none"> <li>・消流雪用水導入事業の採択基準の拡充が認められ、特別豪雪地帯の中でも市街地以外の積雪深が大きく積雪日数が多い地域についても事業実施が可能となった。</li> <li>【平成 15 年度予算額：河川事業費 5,306 億円（国費）の内数】</li> <li>・平成 15 年 4 月より当該拡充内容を消流雪用水導入事業実施基準に定めて実施。</li> </ul>
その他特記事項	

措置状況報告票（政策アセスメント）【No.11】

担当部局	住宅局
事前評価票の 施策等名	既存オフィスビル等の住宅への転用
評価結果に基づく 措置	<p>）採光に係る有効面積の算定について、都心部における建築物の立地状況を勘案して、合理的な算定方法を定めた。</p> <p>）既存オフィスビル等の住宅等への転用を推進するため、改修工事の設計施工指針の検討等を行った。</p> <p>）都心部等における高齢者向け優良賃貸住宅への転用について、住宅としての機能確保のための費用を補助対象に追加する要求を行った（平成 14 年度 8 月）。</p> <p>）既存オフィスビル等を市街地住宅に転用するために必要となる経費の一部を補助対象に追加する要求を行った（平成 14 年度 8 月）。</p> <p>）既存オフィスビル等を優良な賃貸住宅として転用した場合について、改良工事費の 30% の特別償却を認める再生賃貸住宅供給促進税制を創設する要望を行った（平成 14 年度 8 月）。</p>
関連して講じた措置	
政策判断の理由	<p>・平成 14 年 8 月「国土交通省の重点施策」における「当面する課題」のうち「都市再生」に資する施策であるとして、緊急的に措置を講じることが適当と判断</p>
現状と今後の予定	<p>）住宅の居室の窓等について採光に有効な面積の算定方法を合理化するため、平成 15 年国土交通省告示 303 号を定めた。</p> <p>）既存オフィスビル等を市街地住宅に転用するために必要となる経費の一部を補助対象に追加することが認められた。【平成 15 年度予算額： 673 億円（国費）（住宅市街地整備総合支援事業費の内数）】</p> <p>）既存オフィスビル等を優良な賃貸住宅として転用した場合について、改良工事費の 10% の特別償却を認める再生賃貸住宅供給促進税制を創設した。</p>
その他特記事項	

措置状況報告票 (政策アセスメント) 【No.12】

担当部局	住宅局
事前評価票の 施策等名	住宅市街地の総合的整備による都市再生の推進
評価結果に基づく 措置	都市再生緊急整備地域等において関連事業の重点的实施や防犯まちづくりにより都市再生の推進を図るため、住宅市街地整備総合支援事業の拡充等の予算要求を行った(平成14年8月)。
関連して講じた措置	
政策判断の理由	<p>「都市再生基本方針」(平成14年7月閣議決定)において、都市再生緊急整備地域における施策の集中的実施を行う旨、位置付けられているため、緊急的に措置を講じることが適当と判断。</p> <p>第八期住宅建設五箇年計画において、都市居住の推進と地域活性化に資する住宅・住環境の整備を行う旨、位置付けられているため、緊急的に措置を講じることが適当と判断。</p> <p>平成14年8月「国土交通省の重点施策」における「当面する課題」のうち「都市再生」に資する施策であるとして、緊急的に措置を講じることが適当と判断。</p>
現状と今後の予定	<p>都市再生緊急整備地域内で都市・居住環境整備重点地域を定める場合にあっては地域整備方針を当該重点地域の基本計画とすることを内容とする大都市居住環境整備推進制度の拡充が認められた。</p> <p>共同施設整備費の補助対象における監視装置設置費に係る規定の整備等を内容とする住宅市街地整備総合支援事業等の拡充が認められた。</p> <p>【平成15年度予算額：住宅市街地整備総合支援事業費 673 億円(国費)の内数等】</p>
その他特記事項	

措置状況報告票 (政策アセスメント)【No.13】

担当部局	住宅局 都市 地域整備局
事前評価票の 施策等名	密集市街地の緊急整備による安全 安心な都市居住の再生
評価結果に基づく 措置	密集市街地の集中的、連鎖的な整備を行う新制度の創設等の予算要求を行った(平成14年8月)。 密集市街地における防災街区の整備の促進に関する法律等の一部を改正する法律案を国会に提出した(平成15年3月11日閣議決定)。
関連して講じた措置	
政策判断の理由	都市再生プロジェクト(第三次決定)において、地震時に大きな被害が想定される危険な密集市街地について、特に大火の可能性が高い危険な市街地(東京、大阪各々約2,000ha、全国で約8,000ha)を対象に重点整備し、今後10年間で最低限の安全性を確保する旨、位置付けられているため、緊急的に措置を講じることが適当と判断。 第八期住宅建設五箇年計画において、緊急に改善すべき密集住宅市街地の速やかな解消に努める旨、位置付けられているため、緊急的に措置を講じることが適当と判断。 国際化、情報化、高齢化、人口減少等21世紀の新しい潮流に対応した都市再生のあり方はいかにあるべきか(中間とりまとめ)(平成14年2月、社会資本整備審議会都市計画分科会)等で今回の法改正と同趣旨の内容の提言がされたため、緊急的に措置を講じることが適当と判断。 平成14年8月「国土交通省の重点施策」における「当面する課題」のうち「都市再生」に資する施策であるとして、緊急的に措置を講じることが適当と判断。
現状と今後の予定	防災街区整備事業に対する補助制度の創設等を内容とする密集住宅市街地整備促進事業の拡充が認められた。 【平成15年度予算額:密集住宅市街地整備促進事業費150億円(国費)】 都市再生住宅の入居対象者への「密集事業の整備計画区域内で行われる防災街区整備事業とそれに関連する公共施設整備により住宅等を失う者」の追加等を内容とする住宅市街地整備総合支援事業の拡充が認められた。 【平成15年度予算額:住宅市街地整備総合支援事業費673億円(国費)】 密集市街地における防災街区の整備の促進に関する法律等の一部を改正する法律は平成15年6月5日に成立。
その他特記事項	

措置状況報告票（政策アセスメント）【No.14】

担当部局	港湾局
事前評価票の 施策等名	都市再生の推進に資する港湾施設整備に対する無利子貸付制度の創設
評価結果に基づく 措置	<ul style="list-style-type: none"> <li>都市再生緊急整備地域において、都市再生特別措置法に基づき認定事業者が整備する公共施設に港湾施設を追加し、無利子貸付けを行うための予算要求を行った。（平成14年8月）</li> <li>都市再生特別措置法の無利子貸付け対象施設に港湾施設を追加するための都市再生特別措置法の改正を含む港湾法等の一部を改正する法律案を国会に提出した。（平成15年2月）</li> </ul>
関連して講じた措置	
政策判断の理由	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成14年8月「国土交通省の重点施策」における「当面する課題」のうち「都市再生」に資する施策であるとして、緊急的に措置を講じることが適当と判断。</li> <li>平成15年2月民間事業者による港湾施設の整備の促進により臨海部における円滑かつ着実な土地利用の転換を進める必要があると判断。</li> </ul>
現状と今後の予定	<ul style="list-style-type: none"> <li>都市再生無利子貸付制度に港湾施設を追加する予算が認められた。 【平成15年度予算額：11億円の内数（国費）】</li> <li>港湾法等の一部を改正する法律が成立した。（平成15年5月）</li> <li>都市再生特別措置法施行令の一部を改正する政令を公布した。（平成15年5月）</li> </ul>
その他特記事項	

措置状況報告票（政策アセスメント）【No.15】

担当部局	鉄道局
事前評価票の 施策等名	ＩＣカード乗車券の導入・普及、相互利用化促進
評価結果に基づく 措置	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ ＩＣカード乗車券の共通化・相互利用化に必要なシステムに係る経費の一部に対して、国が補助する補助制度を創設するため、予算要求を行った。（平成14年8月）</li> <li>・ ＩＣカード乗車券の共通化・相互利用化に必要なシステムに対して、税制上の特例制度を要望した。（平成14年12月）</li> </ul>
関連して講じた措置	
政策判断の理由	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 平成14年8月「国土交通省の重点施策」における「主要施策の展開」のうち「少子・高齢化への対応」に資する施策であるとして、早急に措置を講じることが適当と判断。</li> </ul>
現状と今後の予定	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 鉄軌道事業者から構成される「ＩＣカードシステム共通化連絡会」を開催して、地域レベル又は全国レベルでの共通化を目指すため、各地域における動向を把握して情報の共有化を図り、また、事業者が共通化する際に手戻りやトラブルを生じないよう課題の整理などを行っている。</li> <li>・ 各地方運輸局において、各地域におけるＩＣカード乗車券の導入・共通化に関して検討会などを開催している。</li> <li>・ 関西圏におけるＩＣカード乗車券の共通化・相互利用化実施のための予算が認められた。これによって、阪急電鉄と京阪電鉄が15年度末までにはＩＣカード乗車券を導入する予定であり、現在ＪＲ西日本との相互利用化についても検討中である。【平成15年度予算額：1.2億円】</li> </ul> <p>【地方税（固定資産税）の特例措置（拡充・減税見込額19百万円）】</p>
その他特記事項	

措置状況報告票（事前評価）【No.16】

担当部局	自動車交通局
事前評価票の 施策等名	最適経路選択支援システムの構築
評価結果に基づく 措置	「最適経路選択支援システム」の構築・評価を行うための予算要求を行った。 (平成14年8月)
関連して講じた措置	
政策判断の理由	平成14年8月「国土交通省の重点施策」において、「主要施策の展開」「暮らし 快適な生活空間や交流促進等を通じた豊かな生活の実現」「移動空間や公共交通の利便性向上」に位置づけている施策であり、重点的に措置を講じることが適当と判断。  特に都市部における渋滞の緩和や自動車排出ガスによる大気汚染問題の解決を図るために、自家用車から公共交通機関へのシフトを図ることが喫緊の課題であり、早期に解決を図る必要があるため。
現状と今後の予定	上記システムの実施のための予算が認められた。 【15年度予算 103百万円】 15年度において名古屋地区を実験フィールドとしてシステムの実証実験を実施する予定。
その他特記事項	

措置状況報告票（政策アセスメント）【No.17】

担当部局	河川局、港湾局
事前評価票の 施策等名	観光振興に資する海岸事業の拡充
評価結果に基づく 措置	・「都市と農漁村の交流促進や観光振興に資する海岸づくり事業」の新規制度 要求を行った（平成 14 年 8 月）
関連して講じた措置	
政策判断の理由	<ul style="list-style-type: none"> <li>・平成 14 年 8 月「国土交通省の重点施策」における「当面する課題」のうち「観光振興」に資する施策であるとして、緊急的に措置を講じることが適当と判断。</li> <li>・平成 11 年に「環境」及び「利用」を新たに法目的に追加し、海岸法を改正したことに鑑み、国として積極的に海岸環境の保全や利用の推進に努めるよう制度を構築する必要があると判断。</li> </ul>
現状と今後の予定	<ul style="list-style-type: none"> <li>・「都市と農漁村の交流促進や観光振興に資する海岸づくり事業」の新規創設が認められた。（平成 15 年 4 月）</li> <li>・景観や利用に配慮した離岸堤の潜堤、人工リーフ化等の海岸保全施設の改良を実施するため、海岸環境整備事業の採択基準の改訂を行った。（平成 15 年 4 月）</li> </ul>
その他特記事項	

措置状況報告票（政策アセスメント）【No.18】

担当部局	航空局
事前評価票の 施策等名	航空機の運航の確実性向上に関する空港整備法の一部改正
評価結果に基づく 措置	照明施設等（航空灯火、無線施設用地等）の位置付けの変更、一定の照明施設等の整備を地方単独事業でできる（国は40%以内の補助が可能）ようにすることを内容とした「空港整備法の一部を改正する法律案」を国会に提出した（平成15年2月）。
関連して講じた措置	
政策判断の理由	<p>交通政策審議会航空分科会答申（平成14年12月6日）において、「従来の量的拡大から、ハード・ソフトの組み合わせや既存空港の十分な活用を中心とする質的充実重点を移していく必要がある」とされた。</p> <p>「国土交通省の重点施策」（平成14年8月）における「国土交通行政の改革」のうちの「既存ストックの活用と適切な維持管理・更新の推進」、</p> <p>「主要施策の展開」のうちの「移動空間や公共交通の利便性向上」に沿うものである。</p> <p>以上を踏まえて判断した。</p>
現状と今後の予定	「空港整備法の一部を改正する法律」については平成15年5月9日に成立し、本法改正に伴う政省令改正とともに同年5月16日に公布・施行された。
その他特記事項	

措置状況報告票（政策アセスメント）【No.19】

担当部局	港湾局 海事局
事前評価票の 施策等名	スーパー中枢港湾(国際海上コンテナ輸送における構造改革モデル港湾)の 育成
評価結果に基づく 措置	スーパー中枢港湾育成に向けた具体措置等の検討に必要な経費を予算要求。 (平成14年8月)
関連して講じた措置	
政策判断の理由	スーパー中枢港湾の育成については、プログラム評価として行った「国際ハ ブ港湾のあり方」における検討内容等を交通政策審議会における議論に活用 し、同審議会港湾分科会の中間報告(平成14年7月)において提案された施 策であり、我が国の国際競争力の強化に係る重要性と緊急性から、育成に向け た措置に早急に着手することが必要と判断。
現状と今後の予定	スーパー中枢港湾育成に向けた具体措置等の検討に必要な経費が認められた。 【平成15年度予算額：約80百万円(一般行政経費)】
その他特記事項	

措置状況報告票（政策アセスメント）【No.20】

担当部局	港湾局民間活力推進室
事前評価票の 施策等名	公共荷捌き施設等整備事業に対する P F I 税制の拡充
評価結果に基づく 措置	・公共荷捌き施設等整備事業に対する不動産取得税の特例措置について税制改正要望を行った。(平成14年8月)
関連して講じた措置	
政策判断の理由	<ul style="list-style-type: none"> <li>・平成14年6月「基本方針2002」における「第4部 歳出の主要分野における構造改革 1. 社会資本整備のあり方について」の中で「(1) 国から地方へ、官から民へ」として P F I の推進があげられており、緊急的に措置を講じることが適当と判断。</li> <li>・平成14年8月「国土交通省の重点施策」における「主要施策の展開」のうち「経済 民間が主導する経済の基盤強化」「円滑な人の交流と効率的な物流の実現」の中で「国際競争力の強化と国民生活の質の向上に資する海上物流サービスの提供」として「中枢・中核国際港湾の国際コンテナターミナルにおける P F I の導入による国際的なサービス水準の確保」があげられており、緊急的に措置を講じることが適当と判断。</li> </ul>
現状と今後の予定	・公共ふ頭における荷捌き施設等の整備に P F I の導入を推進するため、不動産取得税について課税標準を 1 / 2 とする特例措置が認められた。
その他特記事項	

措置状況報告票（政策アセスメント）【No.21】

担当部局	航空局
事前評価票の 施策等名	関西国際空港株式会社への補給金制度の創設
評価結果に基づく 措置	関空会社の安定的な経営基盤を確立し、有利子債務の各自な償還を期すため、平成15年度から補給金（90億円）を継続的に交付する制度を創設するための予算要求（改要求）を行った。（平成14年12月）
関連して講じた措置	<p>上記と同時に以下の措置を講ずることとした。</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 会社の抜本的な経営改善 今後3年間を経営改善集中期間と位置付け、経費・人員の削減、需要喚起等を内容とする経営改善計画を平成14年度末までに策定する。</li> <li>2. 需要喚起策 関空会社においては、関係地方公共団体及び民間と一体となって、一層の利用促進に引き続き取り組む。</li> <li>3. 二期事業の取扱い 2007年を供用開始を目標として進められている二期事業については、予定通り用地造成を進めることとし、供用開始に必要な施設の整備については、今後の需要動向や会社の経営状況等を見つつ行う。</li> <li>4. 政府保証の拡充 会社を巡る現下の厳しい経営・金融環境に鑑み、当面の資金調達の円滑化を図るため、短期の政府保証を付与。 （現行の政府保証（10年間）に加え） 【政府保証債（5年未満）： 1,749億円】</li> </ol>
政策判断の理由	<p>平成14年12月に閣議決定された「道路関係四公団、国際拠点空港及び政策金融機関の改革について」の方針を踏まえ、会社の経営改善努力、地元自治体・民間と一体となった利用促進、二期事業の取扱い及び新たな補給金制度の創設と政府保証の拡充を行うこととしたもの。</p> <p>（参考） 「道路関係四公団、国際拠点空港及び政策金融機関の改革について」（抄） （平成14年12月17日閣議決定）</p> <p>関西国際空港株式会社については、現在の特許会社としての経営形態を維持しつつ、将来の完全民営化に向けて、安定的な経営基盤を確立するため、経営改善を進め、有利子債務の確実な償還を期すとともに、当面の資金調達の円滑化を図ることとする。</p>
現状と今後の予定	<p>新たな補給金制度の創設が認められた。</p> <p>【平成15年度予算額：90億円（国費）】</p>
その他特記事項	財務・国土交通大臣間合意（平成14年12月18日）

措置状況報告票（政策アセスメント）【No.22】

担当部局	住宅局
事前評価票の 施策等名	新たな住宅資金供給システムの構築
評価結果に基づく 措置	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 民間住宅ローンを買取り、そのローンを担保に証券化を実施すること等を通じて民間の長期・固定金利の住宅ローンの供給支援を行う証券化支援制度を創設するための予算要求を行った。（平成14年8月）</li> <li>・ 資産担保証券の発行量の拡大を通じ、住宅ローン債権の証券化市場の活性化を図るための予算要求を行った。（平成14年8月）</li> <li>・ 住宅金融公庫の特別割増融資額を縮減するなど融資業務の重点化を図るための予算要求を行った。（平成14年8月）</li> <li>・ 住宅ローン減税における所得税の特例措置の対象を、住宅金融公庫が住宅ローン債権を買取り証券化した住宅ローンにも適用する等の税制改正要望を行った。（平成14年8月）</li> <li>・ 証券化支援制度を新たに導入するための住宅金融公庫法等の改正法案を国会に提出した。（平成15年2月）</li> </ul>
関連して講じた措置	
政策判断の理由	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 平成14年8月「国土交通省の重点施策」における「当面する課題」のうち「都市再生」及び「経済の活性化」に資する施策であるとして、緊急的に措置を講じることが適当と判断。</li> <li>・ 平成13年12月「特殊法人等整理合理化計画」において、公庫融資の段階的縮小と証券化支援事業の実施が位置づけられており、特殊法人改革の観点からも緊急に措置を講じることが適当と判断。</li> </ul>
現状と今後の予定	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 証券化支援制度を創設した。 【平成15年度証券化支援事業に係る戸数：1万戸】</li> <li>・ 住宅金融公庫法等の改正法が成立した。（平成15年6月）</li> </ul>
その他特記事項	

措置状況報告票（政策アセスメント）【No.23】

担当部局	都市・地域整備局
事前評価票の 施策等名	都市における緊急的な下水道整備支援制度の拡充
評価結果に基づく 措置	現行の緊急都市内浸水対策事業について、都市活動に広く影響を与える施設等（例えば鉄道、ヘリポート、放送局、緊急輸送道路、防災拠点等）がある地域で過去に重大な浸水被害を受けた地域について対象となるよう事業の拡充を要求した。（平成14年8月）
----- 関連して講じた措置	
政策判断の理由	・平成14年8月「国土交通省の重点施策」における「当面する課題」のうち「都市再生」に資する施策、「主要政策の展開」のうち「安全 国土交通における高度な安全保障・防災の推進」に資する施策であるとして、緊急的に措置を講じることが適当と判断。
現状と今後の予定	・緊急都市内浸水対策事業の拡充は財務省平成15年度予算内示において認められた 【平成15年度予算額：下水道事業費 8,992億円（国費）の内数】
その他特記事項	

措置状況報告票（政策アセスメント）【No.24】

担当部局	河川局、都市・地域整備局
事前評価票の 施策等名	都市部における浸水被害対策の総合的な推進に係る法制度の創設
評価結果に基づく 措置	<p>都市部を流れる河川の流域において、著しい浸水被害が発生し、又はそのおそれがあり、かつ、河道等の整備による浸水被害の防止が市街化の進展により困難な地域について、浸水被害から国民の生命、身体又は財産を保護するため、当該河川及び地域をそれぞれ特定都市河川及び特定都市河川流域として指定し、浸水被害対策の総合的な推進のための流域水害対策計画の策定、河川管理者による雨水貯留浸透施設の整備、雨水の浸透を著しく妨げる行為の許可その他の措置を講ずるため、特定都市河川浸水被害対策法案を国会に提出した。（平成15年3月）</p>
関連して講じた措置	
政策判断の理由	<p>平成11年の福岡水害、平成12年の東海水害などに見られるよう、近年、集中豪雨による都市型水害が頻発しており、開発が進んだ都市部における流出抑制対策が急務となっているが、市街化の進展により、従来型の対策では限界が来ている。</p> <p>平成12年9月の東海豪雨では、新川をはじめ各地で破堤、浸水が発生し、東海道新幹線、地下鉄等の鉄道の長時間にわたる運転不能や、高速道路、幹線国道の通行止めにより流通網が麻痺した他、ガス、電気、電話といったライフラインの停止により多くの人々の生活に影響を及ぼした。</p> <p>これらを受け、社会資本整備審議会河川分科会答申「新しい時代における安全で美しい国土作りのための治水施策のあり方について」（平成15年2月）において、</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 総合的な治水対策をより強力かつ幅広く進めるためにも、地元自治体における連携を強化する枠組みの検討を行っていくべきである。</li> <li>・ その際には、都市域の雨水対策や保水・雨水機能の確保の面から、都市計画行政、下水道行政、公園緑地行政等と適切に連携を図ることができるような工夫が必要である。</li> </ul> <p>等との指摘あり。</p> <p>社会資本整備審議会都市計画・歴史的風土分科会都市計画部会下水道・流域管理小委員会報告「今後の下水道の整備と管理及び流域管理のあり方はいかにあるべきか」（平成15年3月）において、講ずべき具体的な施策として</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 浸水被害防除を目的とした下水道及び河川の計画及び管理に関する統合的な制度を整備</li> </ul> <p>等との指摘あり。</p>
現状と今後の予定	<p>新法は平成15年6月に成立し、今後は、公布から一年を越えない範囲内で政令で定める施行日までの間に、政令、省令、指定基準、マニュアル等の整備を行うとともに、関係行政機関との調整、地方整備局、地方公共団体などに周知を図っていく予定。</p>
その他特記事項	

措置状況報告票（政策アセスメント）【No.25】

担当部局	河川局
事前評価票の 施策等名	流域貯留浸透事業の拡充
評価結果に基づく 措置	流域貯留浸透事業のうち各戸貯留事業を拡充する予算要求を行った。（平成14年8月）
関連して講じた措置	
政策判断の理由	<p>近年、集中豪雨による都市型水害が頻発しており、開発が進んだ都市部における流出抑制対策が急務となっている。しかし、流域対策を積極的に推進している総合治水特定河川においても調整池等の貯留浸透施設の容量確保の目標達成率は、総合治水対策が始まってから20年を経てなお53%にとどまっている（国土交通省調べ）。</p> <p>各戸貯留は建物建替え時に行うことが住民の理解を得やすいことから、建物建替時を的確に捉えることができる機動性のある市町村に対して促進策を講ずる必要がある。</p> <p>河川審議会の中間答申「流域での対応を含む効果的な治水のあり方について」（平成12年12月19日）においても、「貯留施設等の機能の担保として、貯留施設等の適正な設置、運用について推進すべき」との指摘あり。</p>
現状と今後の予定	<p>流域貯留浸透事業を拡充し、都道府県が、総合治水対策特定河川の流域において、各戸貯留施設の設置事業に要する費用の3分の2に相当する額を交付して、市町村に当該事業の実施を委ねることが認められた。</p> <p>【平成15年度予算額：河川事業費 5,306億円（国費）の内数】</p> <p>平成15年度4月より当該拡充内容を流域貯留浸透事業実施要領に定めて実施。</p>
その他特記事項	

措置状況報告票（政策アセスメント）【No.26】

担当部局	河川局
事前評価票の 施策等名	災害関連事業の拡充
評価結果に基づく 措置	・災害関連事業における地域関連の工種要件として、現行の河川、砂防、道路、橋梁の各工事箇所に加え、海岸工事箇所を追加する制度拡充要求を行った。
関連して講じた措置	
政策判断の理由	<ul style="list-style-type: none"> <li>・平成14年8月「国土交通省重点施策」における「主要施策の展開」のうち、「安全 国土交通における高度な安全保障・防災の推進」に該当する施策として重視。</li> <li>・海岸工事について接近する河川等の工事と一体として、面的整備の観点も踏まえた再度災害防止のための対策を講じることが必要と判断。</li> </ul>
現状と今後の予定	<ul style="list-style-type: none"> <li>・制度拡充が認められた。</li> <li>・公共土木施設災害復旧事業査定方針の一部改正について、平成15年4月1日付通知（平成15年4月1日施行）。</li> </ul>
その他特記事項	

措置状況報告票（政策アセスメント）【No.27】

担当部局	河川局
事前評価票の 施策等名	火山噴火警戒避難対策事業の拡充
評価結果に基づく 措置	<ul style="list-style-type: none"> <li>火山監視、火山監視情報の提供および緊急対策用資材の備蓄を行う拠点として市町村が整備する火山防災ステーションにおいて、火山監視用に必要な機器の設置等を内容とする火山噴火警戒避難対策事業を拡充するための予算要求を行った（平成 14 年 8 月）</li> </ul>
----- 関連して講じた措置	
政策判断の理由	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成 14 年 8 月「国土交通省の重点施策」における「 . 主要施策の展開」のうち「安全 国土交通における高度な安全保障・防災の推進」に資する施策であるとして、緊急的に措置を講じることが適当と判断</li> <li>近年の火山活動の活発化に伴い、特に全国の活火山のうち文部省測地学審議会等において影響が大きいと判断されている 29 火山において、火山噴火対策の充実が強く求められている。</li> <li>火山噴火時及び噴火直後には、必要資材をあらかじめ確保・備蓄しておくことにより、対策の初動時に大きな効果を上げることができる。</li> </ul>
現状と今後の予定	<ul style="list-style-type: none"> <li>火山噴火警戒避難対策事業の拡充が認められた。</li> <li>平成 15 年度 4 月より当該拡充内容を火山噴火警戒避難対策事業実施要領に定めて実施。</li> </ul> <p>【平成 15 年度予算の火山噴火警戒避難対策事業費 7.66 億円（国費）の内数】</p>
その他特記事項	

措置状況報告票（政策アセスメント）【No.28】

担当部局	住宅局
事前評価票の 施策等名	建築物の耐震化の促進のための制度の拡充
評価結果に基づく 措置	耐震型優良建築物等整備事業において、内容を拡充するための予算要求を行った（平成14年8月）。
関連して講じた措置	
政策判断の理由	平成14年8月「国土交通省の重点施策」における「当面する課題」のうち「安全 国土交通における高度な安全保障・防災の推進」に資する施策であるとして、緊急的に措置を講じることが適当と判断。
現状と今後の予定	耐震型優良建築物等整備事業において、次の内容の拡充が認められた。 <ul style="list-style-type: none"> <li>・テナントや賃借人と区分所有者の合計が10名以上の建築物に対する耐震診断等設計計画費を補助対象に追加する。</li> <li>・本事業の補助対象となる地域を拡大し、東南海・南海地震に係る地震防災対策の推進に関する特別措置法に基づく東南海・南海地震防災対策推進地域を追加する。</li> </ul> <b>【平成15年度予算額：住宅市街地整備総合支援事業費667億円（国費）の内数】</b>
その他特記事項	

措置状況報告票（政策アセスメント）【No.29】

<p>担当部局</p>	<p>気象庁</p>
<p>事前評価票の 施策等名</p>	<p>大規模自然災害に備えた初動・危機管理対応の強化</p>
<p>評価結果に基づく 措置</p>	<p>官邸等の初動体制の迅速な立ち上げを支援するためのナウキャスト防災気象情報の開発、この情報等を官邸や内閣府をはじめとした防災関係省庁等への迅速・確実に提供するための環境整備に必要な予算要求を行った。 (平成14年8月)</p>
<p>-----</p> <p>関連して講じた措置</p>	
<p>政策判断の理由</p>	<p>省全体の戦略的・重点の方針に沿って判断 平成14年8月「国土交通省の重点施策」における「 .主要施策の展開」の「安全 国土交通における高度な安全保障・防災の推進」に沿い、リアルタイムで詳細な気象等に関する予測情報の迅速な作成・提供と情報の共有化により、官邸・防災関係省庁の初動・危機管理対応の強化が図られ、大規模自然災害に係る被害の軽減に資すると判断。</p> <p>政府全体の基本的方針に沿う 「平成15年度予算の概算要求に当たっての基本的な方針について1 . (1)[1]」に沿い、「経済財政運営と構造改革に関する基本方針2002」において、重点的に推進すべきとされている新重点4分野の一つ「人間力の向上・発揮 - 教育・文化、科学技術、IT」該当施策として重点化して要求。</p>
<p>現状と今後の予定</p>	<p>ナウキャスト防災気象情報の開発・提供を行うためのリアルタイム情報提供システムの整備等に要する予算が認められた。 【平成15年度予算5.6億円】</p> <p>平成15年度において、観測直後から10分間隔で1時間先までの雨量等を予測するナウキャスト防災気象情報の開発を行なう予定。</p> <p>平成15年度において、最新のIT技術を用いてナウキャスト防災気象情報をはじめ気象庁が有する各種の防災気象情報を迅速・確実に提供するためのリアルタイム情報提供システム等の環境整備を行なう予定。</p> <p>平成16年度から、官邸をはじめとした防災関係省庁に対しての情報提供を開始する予定。</p>
<p>その他特記事項</p>	

措置状況報告票（政策アセスメント）【No.30】

担当部局	航空局
事前評価票の 施策等名	航空機内における安全阻害行為等の禁止・処罰規定の創設
評価結果に基づく 措置	航空機内における安全阻害行為等の禁止・処罰規定の創設等を内容とする 「航空法の一部を改正する法律案」を国会に提出した（平成15年3月）。
関連して講じた措置	
政策判断の理由	<p>近年、トイレにおける喫煙等航空機内における安全阻害行為等が急増しており、行為者を降機させるために地上滑走中の引返しを強いられるなど、悪質かつ重大な事象も増加しているため、各航空会社においては、「機内迷惑行為防止に関する行動指針」（航空局長から各航空会社あて通達）に基づいて対策を実施し、現行法上できる限り安全阻害行為等の防止に努めたが、安全阻害行為等は後を絶たない状況である。</p> <p>航空機内における安全阻害行為等は、航空の安全に支障を生じさせるおそれがあることから早急に抑止することが必要であるため、同行為の禁止・処罰規定の創設が必要であると判断した。</p>
現状と今後の予定	「航空法の一部を改正する法律」については、平成15年7月11日に成立した。
その他特記事項	

措置状況報告票（政策アセスメント）【No.31】

担当部局	気象庁
事前評価票の 施策等名	黄砂に関する情報提供の開始
評価結果に基づく 措置	国民の安全かつ快適な生活及び社会活動の確保を目的に、大陸から飛来する黄砂の実況、予測に関する情報を国民等に提供するための機器類の整備等に必要 な予算要求を行った。（平成14年8月）
関連して講じた措置	
政策判断の理由	<p>社会経済情勢等からの緊急性があると判断 平成14年の春には、我が国における黄砂観測回数がこれまでの最高を記録 するなど、近年、黄砂の飛来の頻度が急増し、一般の生活等への影響が発生 している。このため、黄砂の飛来に関する実況、予測情報の提供など、黄砂 問題に対する取組みの強化が、国内外ともに求められている。</p> <p>省全体の戦略的・重点の方針に沿って判断 14年8月「国土交通省の重点施策」における「主要施策の展開「環境地球 環境から身近な生活環境までの保全・創造」に沿って、情報の発信を行う。</p>
現状と今後の予定	<p>黄砂の実況及び予測に関する情報を作成し提供するためのシステム整備等 に要する予算が認められた。 【平成15年度予算額：3百万 円】</p> <p>黄砂の移動、拡散を精度良く予測できるモデルの開発を行い、15年度黄砂 期（16年春期）より黄砂の飛来に関する実況・予測についての情報の提供 を開始する。</p>
その他特記事項	

措置状況報告票（政策アセスメント）【No.32】

担当部局	海上保安庁
事前評価票の 施策等名	不審船事案・テロ事案対処のための体制の強化
評価結果に基づく 措置	不審船事案・テロ事案への対応能力の強化を図るための予算要求、組織定員 要求を行った。（平成14年8月）
関連して講じた措置	
政策判断の理由	平成13年9月に発生した米国同時多発テロ事件、平成13年12月に発生 した九州南西海域不審船事案を踏まえ、政府としては、いかなる事態にも対 応できる安全な国づくりを進めるため、政府全体で我が国の緊急事態対処の 見直しを行うこととなり（平成14年4月16日内閣総理大臣談話、内閣官房 長官談話）九州南西沖不審船事案を踏まえた検証結果（平成14年4月5 日）生物化学テロ関係閣僚会議決定（平成13年11月8日）等の政府方針 に基づき、運用面、装備面の充実を中心とした施策を緊急に実施していくこ とが必要となった。 このため、平成14年8月の「国土交通省の重点施策」の「当面する課題へ の対応」に掲げられた「領海警備・国際協調の下での交通保安の強化」にお いて、「不審船対策、テロ対策の強化」を位置付け、緊急的に措置を講じる ことが適当と判断した。
現状と今後の予定	高速高機能巡視船の整備のための予算が認められた。 【平成15年度予算額：10、661百万円（国費）】 巡視船・ヘリコプターの防弾対策、武器の高機能化、赤外線捜索監視装置、 高性能レーダー、昼間信号装置等の装置の整備のための予算が認められた。 【平成15年度予算額：3、090百万円（国費）】  救護士、不審船舶対策官の設置、テロ対応特殊部隊の増員等が認められた。  引き続き不審船事案・テロ事案対処のための体制の強化を実施し、改正 S O L A S 条約の国内法制化に伴う、必要な体制整備を行う予定。
その他特記事項	

措置状況報告票（政策アセスメント）【No.33】

担当部局	官庁営繕部
事前評価票の 施策等名	官庁施設の適正な保全の実施に関する制度の創設
評価結果に基づく 措置	国家機関の建築物等（以下「官庁施設」という。）の保全の適正化を図るため、各省各庁が実施すべき保全の業務等を明確にするための制度の創設作業中。（平成15年度予定）
関連して講じた措置	上記内容を含む保全に対する支援の充実を図るためのITを活用した「保全業務支援システム」等の構築を作業中。（平成15年度中） 保全の長期計画の作成、履歴等を記録した台帳整備等の実施要領の制定を作業中。（平成15年度制定予定）
政策判断の理由	平成14年8月「国土交通省の重点施策」における「国土交通行政の改革」のうち、「既存ストックの活用と適切な維持管理・更新の推進」に資する施策であるため、早急に対応することが適当と判断。
現状と今後の予定	平成15年度中に、保全計画の作成、点検、台帳整備、評価等の業務基準を整備する予定。 制度の普及を促進するため、平成15年度中に保全業務支援システムの構築を行い、保全に関する情報のデータベース等を整備することにより、保全のマネジメントサイクルの確立を図る。
その他特記事項	経済財政運営と構造改革に関する基本方針2002（平成14年6月閣議決定）において、「既存ストックの有効活用」について具体的な取り組みを進めるとしている。 社会資本整備審議会答申「官庁施設のストックの有効活用のための保全の指導のあり方」（平成14年3月）において、保全の目的・意義、保全の業務内容等、保全の適正化・効率化のために必須である基本的事項を明確にする必要があると指摘されている。

措置状況報告票（政策アセスメント）【No.34】

担当部局	総合政策局、自動車交通局
事前評価票の施策等名	自動車税のグリーン化及び自動車取得税の軽減措置の拡充
評価結果に基づく措置	自動車税のグリーン化及び自動車取得税の軽減措置を延長にあわせて、軽減措置の対象として低燃費かつ低排出ガスと認定された「LPG自動車」を新たに追加するとともに、「燃料電池自動車」及び「低PM認定車」に係る特例措置を拡充するための税制改正要望を行った。（平成14年8月）
関連して講じた措置	上記と同時に、車両総重量が3.5tを超えるディーゼル車であって、粒子状物質（PM）の排出量が平成15年規制75%低減レベル以下等の基準に適合しているものについて認定する低排出ガス車認定制度（低PM認定制度）を創設した。（平成14年7月）
政策判断の理由	<p>地球環境保全への取り組みとして、京都議定書により求められている我が国の二酸化炭素削減目標を達成するためには、2010年において温室効果ガスの排出について運輸部門において約4600万トン（二酸化炭素換算）の削減が必要である。（出典：地球温暖化対策推進大綱）</p> <p>自動車NOx・PM法が成立したことなど、自動車に起因する環境問題に対する取り組みは着実に進められているが、大都市部における大気環境基準の達成率は、NOxで6割、PMで3割であり（出典：平成13年度大気汚染状況について（環境省記者発表資料））、これらの地域における大気汚染問題は依然として深刻な状況にある。また、尼崎公害訴訟等の大気汚染公害訴訟の和解において国としてNOx・PM対策を行うこととされている等喫緊の対応が求められている。</p> <p>CO2、NOx・PMの排出量抑制のため走行量を規制し、車両の大型化を抑制する規制措置やディスインセンティブ付与を講じることは、国民生活や経済活動への悪影響が懸念される。このことから、自動車交通の利便性を維持しつつ、環境負荷の小さい自動車の早期実用化・普及をより一層推進することで単位あたりのCO2、NOx・PM排出量の削減を図ることが重要である。その際には環境と経済の両立を図るために、直接的な規制措置は極力避け、税制特例措置によるインセンティブ付与によることが適切である。</p>
現状と今後の予定	平成15年度より、自動車税のグリーン化及び自動車取得税の軽減措置について、軽減対象を超-低排出ガスかつ低燃費車だけに重点化し、また、軽減措置の対象として「LPG自動車」を新たに追加するほか、「燃料電池自動車」及び「低PM認定車」に係る所要の特例措置を拡充した。
その他特記事項	

措置状況報告票（政策アセスメント）【No.35】

担当部局	自動車交通局
事前評価票の 施策等名	燃料電池自動車に係る保安基準等の策定による実用化・普及の促進
評価結果に基づく 措置	<ul style="list-style-type: none"> <li>・燃料電池自動車について、平成17年度からの普及に向けて車両の安全・環境に関する基準等を検討する「燃料電池自動車実用化促進プロジェクト」を推進するための予算要求を行った。（平成14年8月）</li> </ul>
関連して講じた措置	
政策判断の理由	<ul style="list-style-type: none"> <li>・平成14年4月総理大臣・国土交通大臣等の「燃料電池自動車市販第一号車の政府率先導入について」において、2005年度を目途に、燃料電池自動車の安全性等の確保を図るために必要となる基準を整備するよう指示があった。</li> <li>・副大臣会議燃料電池プロジェクトチーム報告書において、2005年度を目処に燃料電池自動車の型式指定が可能となるよう保安基準の整備を行うべきであるとの提言がなされた。</li> <li>・以上により、早急に措置すべきと判断した。</li> </ul>
現状と今後の予定	<ul style="list-style-type: none"> <li>・燃料電池自動車の保安基準等の策定に係る予算が認められた。 【平成15年度予算額：3.5億円（国費）】</li> <li>・独立行政法人交通安全環境研究所に対し、衝突試験・耐水試験・燃焼試験・公道走行試験などの各種試験及び得られた試験結果等に基づく保安基準、審査方法案の検討を委託し、その検討結果を基に保安基準、審査方法を策定する。なお、平成16年度中に保安基準、審査方法について整備する予定。</li> </ul>
その他特記事項	

措置状況報告票（政策アセスメント）【No.36】

担当部局	海事局
事前評価票の 施策等名	船舶共有建造業務を活用した物流効率化等の国内海運政策の実現に資する船舶の建造促進
評価結果に基づく 措置	政策課題に対応した船舶の建造の促進を図るため、既共有船のうち高金利船に係る支払利息の負担軽減に必要な資金を運輸施設整備事業団に対して補給するための予算要求を行った。（平成14年8月）
関連して講じた措置	
政策判断の理由	平成14年8月の「国土交通省の重点施策」中「構造改革を通じた産業基盤強化 所管産業の再編・効率性の向上を通じた競争力の強化 」において、物流コストの低減を図りつつ安全で環境にやさしい内航海運を構築するため、次世代内航海運ビジョンに基づき船舶共有建造を活用することとしており、緊急的に措置を講ずることが適当であると判断した。
現状と今後の予定	既共有船のうち高金利船に係る支払利息の負担軽減に必要な資金を事業団に対して補給するための予算が認められた。 【平成15年度予算額：1.82億円】
その他特記事項	

措置状況報告票（政策アセスメント）【No.37】

担当部局	政策統括官（物流）
事前評価票の 施策等名	物流の環境負荷低減に向けた支援制度の構築(環境負荷の小さい物流体系の構築)
評価結果に基づく 措置	・荷主・物流事業者等が策定した環境負荷低減に資する実証実験実施計画の中で特に CO2 排出効果が高いと考えられるものについて国が一部を負担することを内容とする「幹線物流の環境負荷低減に向けた実証実験」への支援制度を拡充するための予算要求を行った。(平成14年8月)
関連して講じた措置	
政策判断の理由	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地球温暖化対策推進大綱(平成14年3月閣議決定)で、物流分野においてモーダルシフト等により2010年までに440万トン削減することとされており、喫緊に取り組む課題となっていると判断。</li> <li>・「経済活性化戦略」(平成14年6月閣議決定)の中で環境負荷低減型物流への転換を進めることとされている。この戦略は早急な効果が求められるものであるため、喫緊に推進する必要があると判断。</li> </ul>
現状と今後の予定	<ul style="list-style-type: none"> <li>・上記実証実験への支援制度の拡充が認められた。(「環境負荷の小さい物流体系の構築に向けた実証実験」)</li> </ul> <p style="text-align: center;">【平成15年度予算額：318百万円(国費)】</p>
その他特記事項	

措置状況報告票（政策アセスメント）【No.38】

担当部局	自動車交通局
事前評価票の 施策等名	低公害車普及促進対策費補助制度の拡充 (ディーゼル微粒子除去装置の導入関係)
評価結果に基づく 措置	平成15年度に向けて、自動車NOx・PM法の対策地域内を走行する大型ディーゼル車を保有する者であって、ディーゼル微粒子除去装置(DPF・酸化触媒)を一定基数装着しようとする場合に、地方公共団体等と協調して、当該装置装着費用の一部を補助するための予算要求した。
関連して講じた措置	
政策判断の理由	<p>大都市部におけるPM排出の43%はディーゼル車から排出されているなか、大都市部における大気環境基準の達成率は、平成13年度においては、51.2%と依然低い状況にある。</p> <p>自動車NOx・PM法をはじめ、自動車に起因する環境問題に対する取り組みは着実に進められているが、大都市部における大気環境基準の達成率は著しく低く、これらの地域における大気汚染問題は依然として深刻な状況にある。また、尼崎公害訴訟における大気汚染問題の和解や東京大気汚染公害訴訟の判決等、国としてNOx・PMに対する喫緊の対応が求められている。</p> <p>一方、PMの排出量抑制のため走行量の規制や車両の大型化を抑制する規制措置のみを講じることは、国民生活や経済活動へ悪影響が懸念される。</p> <p>このことから、自動車交通の利便性を維持しつつ、環境負荷も軽減させるという環境と経済の両立を図る観点、また、平成14年度の導入実績から、ディーゼル微粒子除去装置(DPF・酸化触媒)の導入に対する政策的なインセンティブを付与することは、PM対策に有効な手段であることは明らかであり、より一層の導入促進を図るため、補助制度の拡充が必要であると判断した。</p>
現状と今後の予定	<p>低公害車普及促進対策費補助制度の拡充に伴う予算が認められた。</p> <p>【平成15年度予算額：65億円(国費)のうち、道路特定財源の一部を活用した、ディーゼル微粒子除去装置装着に対する補助40億円(国費)】</p>
その他特記事項	

措置状況報告票（政策アセスメント）【No.39】

担当部局	自動車交通局
事前評価票の 施策等名	観光地における低公害バスの導入補助の実施(低公害車普及促進対策費補助制度の拡充)
評価結果に基づく 措置	国立公園等の観光地における低公害バスの導入を促進するため、既存の低公害車普及促進対策費補助金の補助対象に、観光地における低公害バスの導入を追加するとともに、補助対象車両に低PM認定車を追加した上で予算要求を行った。(平成14年8月)
関連して講じた措置	
政策判断の理由	平成15年度国土交通省重点施策において、 ・低公害車導入への助成等自動車単体対策を位置付けている。 「経済財政運営と構造改革の基本方針2002」(平成14年6月25日閣議決定)において、観光産業の活性化が位置付けられている。 「観光振興に関する副大臣会議報告書」(平成14年7月4日)において、国民のニーズの多様化に応えられる、地域の多様な資源を活用した観光交流の空間づくりの推進が提言されている。 以上のことから、自然環境・観光資源を保全し、美しく快適な観光交流空間の形成による観光産業の振興を図るため、観光地における低公害バスの導入補助の実施が必要であると判断した。
現状と今後の予定	低公害車普及促進対策費補助制度の拡充が認められた。 【平成15年度予算額：25億円(国費)の内数】
その他特記事項	

措置状況報告票（政策アセスメント）【No.40】

担当部局	海上保安庁
事前評価票の 施策等名	海色監視衛星データ処理システムの構築
評価結果に基づく 措置	人工衛星「みどり」を利用して赤潮等の挙動を常時監視するシステムの整備を行うための予算要求を行った。（平成14年8月）
関連して講じた措置	千葉灯標にモニタリングポストを設置し、東京湾奥部における水質データをリアルタイムに計測できるシステムを整備した。（平成15年3月）
政策判断の理由	<p>内閣官房都市再生本部において、平成13年12月に都市再生プロジェクト（第3次）として「大都市圏における都市環境のインフラの再生」が決定され、その中で、水質汚濁が慢性化している大都市圏の「海の再生」を図ることとし、まず先行的に東京湾について、関係省庁等が連帯して、その水質改善のための行動計画を策定し、その効果的かつ効率的な推進を図ることとされた。</p> <p>このため、海上保安庁では、国土交通省を事務局として設置された「東京湾再生推進会議」において、具体的な施策をとりまとめた中間報告に基づき、東京湾奥部における水質モニタリングの強化を図るとともに、人工衛星を活用した赤潮等の監視体制の整備を優先的に行うこととした。</p>
現状と今後の予定	<p>海色監視衛星データ処理システムの整備のための予算が認められた。 【平成15年度予算額：17百万円（国費）】。 平成15年10月までにシステムを整備し、試験運用する予定。</p>
その他特記事項	

措置状況報告票（政策アセスメント）【No.41】

担当部局	自動車交通局
事前評価票の 施策等名	自動車保有関係手続のワンストップサービス制度の構築
評価結果に基づく 措置	<ul style="list-style-type: none"> <li>・システム開発、整備の推進、実際の運用と併用した試験運用を実施するための予算要求を行った。（平成14年8月）</li> </ul>
関連して講じた措置	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自動車保有関係手続のワンストップサービスのグランドデザインを策定した。（平成14年8月）</li> <li>・自動車保有関係手続のワンストップサービスシステム要件定義を策定した。（平成15年4月）</li> </ul>
政策判断の理由	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ e - Japan 重点計画「高度情報通信ネットワーク社会の形成に関する重点計画」の4.「行政の情報化及び公共分野における情報通信技術の活用の推進」の中で「自動車保有関係手続のワンストップサービスについて、概ね2005年を目標に稼働開始を目指す」とあり、新たな制度が必要であると判断した。</li> </ul>
現状と今後の予定	<ul style="list-style-type: none"> <li>・システム開発・試験運用実施のための予算が認められた。 【平成15年予算額 4億円】</li> <li>・平成15年度においてシステム開発・試験運用を実施する予定。</li> <li>・平成16年度において試験運用の対象地域を拡大して実施する予定。</li> </ul>
その他特記事項	

措置状況報告票（政策アセスメント）【No.42】

担当部局	港湾局
事前評価票の 施策等名	港湾諸手続の電子情報処理システム（港湾 EDI システム）の設置及び管理に係る制度の創設
評価結果に基づく 措置	港湾 EDI システムの設置及び管理に係る制度を新たに導入するための港湾法改正法案を国会に提出した。（平成 15 年 2 月）
関連して講じた措置	
政策判断の理由	「新総合物流施策大綱」において、『このため、輸出入及び港湾諸手続に関する電子化（ペーパーレス化）を平成 15 年度までに実施し、引き続き、できる限り早期に、ワンストップサービス化を完了する。』とされており、港湾管理者が行う手続きの電子化を早急に行うためには、標記施策を講じることが適当と判断。
現状と今後の予定	港湾法等の一部を改正する法律案が成立した。（平成 15 年 5 月） 港湾 EDI システムの設置及び管理の運用を開始。（平成 15 年 6 月） ワンストップサービスの供用開始。（15 年 7 月中予定）
その他特記事項	

措置状況報告票（政策アセスメント）【No.43】

担当部局	総合政策局
事前評価票の 施策等名	ビジット・ジャパン・キャンペーンの実施
評価結果に基づく 措置	ビジット・ジャパン・キャンペーンを実施するための予算要求を行った。 (平成14年8月)
関連して講じた措置	グローバル観光戦略を取りまとめた。(平成14年12月)
政策判断の理由	<p>平成14年6月閣議決定「経済財政運営と構造改革に関する基本方針2002」中、「国土交通省は、関係府省と協力して、平成14年度から、外国人旅行者の訪日を促進するグローバル観光戦略を構築し、個性ある日本の文化、自然環境などの国際PRや、地域の特性、創意工夫を活かした観光地作りを推進する。」とされたことから、訪日外国人旅行者を増加させるための施策を行うことが適当と判断。</p> <p>観光振興に関する副大臣報告書(平成14年7月)の提言2の2.に「～我が国の文化・観光魅力の宣伝、情報提供、外客誘致活動は、諸外国と比較して不十分であり、かつ、見劣りがすることから、国が中心となって、効果的な外国マスメディアの活用等、量、質の面で飛躍的に強化する。」とされたため、措置を行うことが必要と判断。</p> <p>平成14年11月「改革加速プログラム」における「創業・新規開業の支援等(新産業育成)」に資する施策であるとして、緊急的に措置を講じることが適当と判断。</p>
現状と今後の予定	<p>ビジット・ジャパン・キャンペーン実施のための予算が認められた。</p> <p>【平成14年度補正予算額：2.5億円(地方振興対策調査費)】</p> <p>【平成15年度予算額：20億円(地方振興対策調査費)】</p>
その他特記事項	観光立国懇談会報告書(平成15年4月24日)

措置状況報告票（政策アセスメント）【No.44】

担当部局	総合政策局
事前評価票の 施策等名	外客受入に係る重点地域整備促進事業及び人材育成事業の実施
評価結果に基づく 措置	<ul style="list-style-type: none"> <li>外国人旅行者が円滑かつ快適に旅行できるよう、言語面の対応を軸とした総合的受入体制を整備するため、受入整備状況の診断及び改善方策の取りまとめのための予算要求を行った。（平成14年8月）</li> <li>外国人観光客の接客能力に長ける人材育成を内容とする研修実施等のための予算要求を行った。（平成14年8月）</li> </ul>
関連して講じた措置	<ul style="list-style-type: none"> <li>グローバル観光戦略を取りまとめた。（平成14年12月）</li> </ul>
政策判断の理由	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成14年6月閣議決定「経済財政運営と構造改革に関する基本方針2002」中、観光産業の活性化・休暇の長期連続化において、「国土交通省は、平成14年度から観光地の魅力度の分析、診断、公表の仕組みを構築することにより、観光地の地域間競争を促進させ、地域自らの努力を喚起し、地域独自の取り組みを促す」とされたため、緊急的に外国人旅行者の受入体制の整備を行うことが必要と判断。</li> <li>平成14年11月「改革加速プログラム」における「創業・新規開業の支援等（新産業育成）」に資する施策であるとして、緊急的に措置を講じることが適当と判断。</li> </ul>
現状と今後の予定	<ul style="list-style-type: none"> <li>外客受入に係る重点地域整備促進事業実施のための予算が認められた。 【平成14年度補正予算額：1104万円（地方振興対策調査費）】 【平成15年度予算額：1000万円（地方振興対策調査費）】</li> <li>訪日外国人対応マニュアルの作成、宿泊事業者に対する研修実施のための補正予算が認められた。 【平成14年度補正予算額：1014万円（地方振興対策調査費）】</li> <li>外国人観光客の接客能力に長ける人材育成のための研修等実施のための予算が認められた。 【平成15年度予算額：1000万円（地方振興対策調査費）】</li> </ul>
その他特記事項	<ul style="list-style-type: none"> <li>観光立国懇談会報告書（平成15年4月24日）</li> </ul>

措置状況報告票（政策アセスメント）【No.45】

担当部局	総合政策局
事前評価票の 施策等名	公共事業関係長期計画の一本化
評価結果に基づく 措置	<p>これまでの事業分野別の長期計画を一本化し、社会資本整備重点計画の策定等の措置を通じて横断的な取組みや事業関連携のさらなる強化を図る社会資本整備重点計画法を国会に提出した。（平成15年2月4日閣議決定）</p> <p>上記の社会資本整備重点計画法に併せ、従来の事業分野別計画の根拠法である6本の緊急措置法の原則廃止等について定めた社会資本整備重点計画法の施行に伴う関係法律の整備等に関する法律案を国会に提出した。（平成15年2月4日閣議決定）</p>
関連して講じた措置	
政策判断の理由	<p>平成13年6月、「今後の経済財政運営及び経済社会の構造改善に関するの基本方針」（いわゆる「骨太の方針」）において、公共事業関係の長期計画について、各計画の必要性も含め見直し、各計画の目標についてはアウトカム目標を重視し、異なる分野の計画間の整合性を確保する等の方向性が示された。</p> <p>さらに、平成14年11月、「平成15年度予算編成の基本方針」において、平成14、15年度を期限とする9本の国土交通関係の公共事業関係計画については、計画策定の重点を従来の「事業量」から達成される成果（アウトカム目標）に変更すると同時に、原則として事業費総額を計画内容としない等、社会資本整備の重点化・効率化を一層推進するとともに一本化し、現行の緊急措置法に基づく体系を見直し、必要な法整備を行う、こととされた。</p> <p>これらを踏まえ、公共事業関係長期計画制度について、横断的な取組みや事業間連携を強化しつつ、事業の重点的、効果的かつ効率的な推進を図るものへと見直すことが必要と判断。</p>
現状と今後の予定	<p>社会資本整備重点計画法公布（平成15年3月31日）及び施行（平成15年4月1日）。</p> <p>社会資本整備重点計画法の施行に伴う関係法律の整備等に関する法律公布（平成15年3月31日）及び施行（平成15年4月1日）。</p> <p>社会資本整備重点計画については、</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・平成15年5月に社会資本整備審議会総会及び交通政策審議会総会合同会議を開催し、計画骨子案の審議、審議の進め方を決定</li> <li>・今後、平成15年夏頃を目途に都道府県・国民への意見聴取を行い、同年秋頃を目途に閣議決定を行う予定。</li> </ul>
その他特記事項	

措置状況報告票（政策アセスメント）【No.46】

担当部局	道路局
事前評価票の 施策等名	道路整備費の財源の確保等に関する道路整備緊急措置法の改正
評価結果に基づく 措置	<p>道路整備緊急措置法の改正案（社会資本整備重点計画法の施行に伴う関係法律の整備等に関する法律案において措置）を国会に提出した（平成15年2月）。</p> <p>道路整備緊急措置法施行令について、この政令の題名を道路整備費の財源等の特例に関する法律施行令に改めるとともに、道路整備費の財源等の特例に関する法律第2条の政令で定める事業に、自動車への粒子状物質の排出を抑制する装置の装着に対して助成を行う事業、有料道路の料金の自動収受システムの高度化に関する調査を行う事業を規定した。（平成15年3月）</p>
関連して講じた措置	
政策判断の理由	<ul style="list-style-type: none"> <li>・平成14年8月「国土交通省の重点施策」における「既存制度の見直し」において、納税者の理解が得られる範囲で道路特定財源の用途の多様化を図ることとしている。</li> <li>・また与党3党「平成15年度税制改正大綱」（平成14年12月）においては、「道路特定財源は、受益者負担の原則により、自動車利用者等に負担を求めている」として、「納税者である自動車利用者の理解・納得を得るべく、道路整備に充てることを原則とする」とされている。</li> <li>・さらに、経済財政諮問会議では「道路特定財源については、受益と負担の観点から納税者の理解・納得を得つつ、環境や都市交通への活用等用途の多様化を検討する」（平成15年度予算の基本答申）とされている。</li> </ul>
現状と今後の予定	社会資本整備重点計画法の施行に伴う関係法律の整備等に関する法律が成立（平成15年3月28日）し、施行（同年4月1日）された。
その他特記事項	

措置状況報告票（政策アセスメント）【No.47】

担当部局	道路局
事前評価票の 施策等名	直轄事業による新たな高速道路整備方式の導入等に関する高速自動車国道法等の改正
評価結果に基づく 措置	(1) 高速自動車国道法及び沖縄振興特別措置法の一部を改正する法律案を国会に提出した。(平成15年2月) (2) 直轄方式による高速自動車国道建設費を予算要求。(平成15年12月)
関連して講じた措置	
政策判断の理由	<p>平成14年12月「道路関係四公団の民営化について」政府・与党協議会申し合わせにおいて、平成15年度予算に関連する事項として決定されており、緊急的に措置を講じることが適当と判断。</p> <p>「道路関係四公団の民営化について」政府・与党協議会申し合わせ(平成14年12月12日)(抄)</p> <p>2. 平成15年度予算に関連する事項 新直轄方式の導入</p> <p>新会社による整備の補完措置として、必要な高速道路を建設するため、国と地方の負担(国:地方=3:1)による新たな直轄事業を導入する。</p> <p>この直轄による整備は、できる限り少ない財政負担で高速道路ネットワークを整備する観点から、1. のコスト縮減や新会社による投資可能額を踏まえ、約3兆円を現時点での目安とし、今後の交通需要、金利動向等を踏まえ、必要に応じ見直すものとする。また、対象とする路線は、料金収入により管理費を賄えない区間など、新会社による整備・管理が難しいと見込まれる路線・区間とする。</p>
現状と今後の予定	<p>(1) 高速自動車国道法及び沖縄振興特別措置法の一部を改正する法律が成立(平成15年4月25日)し、施行(同年5月12日)された。</p> <p>(2) また、平成15年度予算において、直轄方式による高速自動車国道建設費として、事業費1,323億円(国費1,000億円)を計上した。</p> <p>なお、具体的に、直轄方式で整備する個別の路線・区間は、今後、国土交通省において、整備効果、交通量の見直し、収支見通し等を精査して、関係地方公共団体の意見も聴取し、国土開発幹線自動車道建設会議の議を経て決定する予定。</p>
その他特記事項	

措置状況報告票（政策アセスメント）【No.48】

担当部局	道路局
事前評価票の 施策等名	本州四国連絡橋公団の債務の負担の軽減を図るために平成十五年度において緊急に講ずべき特別措置の実施
評価結果に基づく 措置	<p>(1) 本州四国連絡橋公団の債務の負担の軽減を図るために平成十五年度において緊急に講ずべき特別措置に関する法律案を国会に提出した。(平成15年2月)</p> <p>(2) 本州四国連絡橋公団の債務の一部(約1.34兆円)を一般会計に承継することを前提として、平成15年度予算において約2245億円を要求。(平成15年12月)</p>
関連して講じた措置	
政策判断の理由	<p>平成14年12月「道路関係四公団の民営化について」政府・与党協議会申し合わせにおいて、平成15年度予算に関連する事項として決定されており、緊急的に措置を講じることが適当と判断。</p> <p>「道路関係四公団の民営化について」政府・与党協議会申し合わせ(平成14年12月12日)(抄)</p> <p>2.平成15年度予算に関連する事項 本州四国連絡橋公団の債務処理等 有利子債務の一部(約1.3兆円)を切り離し、国の道路特定財源により早期に処理するとともに、国及び地方による出資の期間を平成34年度まで10年間延長することにより、将来における国民負担の膨張を避けるとともに、現行料金の引上げを前提とせず本四架橋として自立的経営を可能なものとする。</p>
現状と今後の予定	<p>(1) 本州四国連絡橋公団の債務の負担の軽減を図るために平成十五年度において緊急に講ずべき特別措置に関する法律が成立(平成15年4月25日)し、施行(同年5月12日)された。</p> <p>(2) また、本州四国連絡橋公団の債務の一部(約1.34兆円)を一般会計に承継することを前提として、平成15年度予算において約2245億円を計上した。</p>
その他特記事項	

措置状況報告票（政策アセスメント）【No.49】

担当部局	海上保安庁海洋情報部
事前評価票の 施策等名	大陸棚の限界画定に向けた海域精査及び関係省庁の連携体制の構築
評価結果に基づく 措置	平成11年度に策定された国連の「科学的・技術的ガイドライン」を充足する専門的で詳細な調査を行うための予算要求を行った。（平成14年8月）
関連して講じた措置	
政策判断の理由	<p>国連海洋法条約に基づき200海里を超えて大陸棚を設定するためには、遅くとも平成21年までに証拠資料を「国連大陸棚の限界に関する委員会」に提出することとされている。</p> <p>我が国においては、拡張の可能性のある海域がこれまでの調査により65万平方キロにわたることが判明しており、平成21年までに提出期限に間に合わなかった場合は、我が国大陸棚の限界の拡張により確保することができる海底及び海底下の生物・鉱物・エネルギー資源を喪失することとなる。</p> <p>このため、平成14年8月「国土交通省の重点施策」における「主要施策の展開」のうち「経済・民間が主導する経済の基盤強化」に資する施策であるとして、緊急的に措置を講じることが適当と判断した。</p>
現状と今後の予定	<p>大陸棚の限界画定のための調査が予算として認められた。</p> <p>【平成15年度予算額：224百万円（国費）】</p>
その他特記事項	平成14年6月、内閣に「大陸棚調査に関する関係省庁連絡会議」が設置された。

# 個別公共事業の評価書

- 平成14年度 -

平成15年3月27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）及び国土交通省平成14年度事後評価実施計画（平成14年度3月22日省議決定）に基づき、新規事業採択時評価及び再評価を実施した。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. 個別公共事業の評価について

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）及び事業の継続又は中止の判断に資するための評価（再評価）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。

事業を実施する者は、評価に係る資料を作成し所管部局等に提出する。所管部局等は評価に係る資料をもとに評価する。

### （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、評価書の作成にあたっては、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。

## 2. 今回の評価結果について

今回は、平成15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879件及び再評価1,094件を実施した。また、平成14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、新規事業採択時評価8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するとともに、評価書の作成にあたって、平成15年3月11日に国土交通省政策評価会を開催し、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 >

別添 1

事業名 ( )内は 方法を示す。	評価項目		評価を行う過程において使用した資料等	担当部局		
	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(環境整備事業 の場合))	・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 ・災害発生危険度 ・河川環境をとりまく状況 (環境整備事業の場合)	・国勢調査メ ・シユ統計 ・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 ・災害発生危険度	・国勢調査メ ・シユ統計 ・水害統計	河川局	
海岸事業 (代替法)	・建設費 ・維持管理費	・浸水防護便益 ・侵食防止便益 ・海岸利用便益・海岸環 境保全便益	・災害発生時の影響 ・過去の災害実績 ・災害発生危険度	・国勢調査メ ・シユ統計 ・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	・物流効率化の支援 ・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-ソトリップ 調査	都市・地 域整備局 道路局	
土地 地区 画整理 事業	道路特会 者 (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-ソトリップ 調査	都市・地 域整備局
	一般会計 (ヘドニ ック 法)	・土地地区画整理事業費 ・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 ・防災上安全な市街地の形成 ・土地の有効・高度利用の 推進	・公示地価	
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 ・防災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	
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 計画書	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 <精密進入の高カテゴリー化等> ・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 ・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	
航空路整備事業 (消費者余剰法)	・施設整備費 ・施設更新費 ・維持管理費	・飛行経路最適化効果 ・航空路容量増大効果 ・安全性の向上効果 ・費用低減効果	・騒音影響等の環境改善効 果 ・通信速度・容量の向上効 果による輸送の効率化	・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-ソトリップ 調査	鉄道局	
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	
住宅市街地整備 総合支援事業 (ヘドニ ック法)	・事業費 ・維持管理費	<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	・土地利用転換 ・土地有効利用 ・住宅の質 ・計画の位置づけ	・相続税路線 価 ・公示地価	住宅局	
密集住宅市街地整 備促進事業 (ヘドニ ック法)	・事業費 ・維持管理費	<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	・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	

事業名	評価項目			評価を行う過程において使用した資料等	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			
下水道事業 (代替法、CVM)	<ul style="list-style-type: none"> <li>建設費</li> <li>維持管理費</li> <li>改築費</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>生活環境の改善効果</li> <li>便所の水洗化効果</li> <li>公共用水域の水質保全効果</li> <li>浸水の防除効果</li> <li>その他の効果</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>他の汚水処理施設との調整状況</li> <li>流域下水道の関連事業</li> <li>水質汚濁に係る環境基準の達成状況と達成期間の設定</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>都道府県構想</li> </ul>	都市・地域整備局	
都市公園事業 (トラベルコスト法、代替法)	<ul style="list-style-type: none"> <li>事業費</li> <li>維持管理費</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>利用効果</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>都市の災害に対する安全の確保</li> <li>長寿・福祉社会への対応</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>都道府県別将来推計人口</li> <li>地域防災計画等</li> </ul>	都市・地域整備局	
官庁営繕事業 (代替法、消費者余剰法)	<ul style="list-style-type: none"> <li>初期費用(建設費等)</li> <li>維持修繕費</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>利用者の利便</li> <li>地域への寄与</li> <li>安全の確保</li> <li>環境への配慮</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>事業の緊急性</li> <li>計画の妥当性</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>官庁建物実態調査</li> </ul>	官庁営繕部	

まちづくり総合支援事業については、各要素事業の評価手法等に基づき実施  
都市再生推進事業については、土地区画整理事業等の評価手法等に基づき実施

事業名	評価項目		評価を行う過程において使用した資料等	担当部局
	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	右の項目について評価する		
鉄道防災事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>路線の重要性</li> <li>沿線地域への影響度</li> <li>災害発生の可能性</li> <li>復旧の困難性</li> </ul>			鉄道局
航路標識整備事業	<p>航路標識整備事業(港湾標識の新設)について、右のような要素ごとに、事業を実施した場合の社会ニーズを満たす度合いについて評価する。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>安全性の向上(海難事故の減少、海難の発生による二次的事故の防止)</li> <li>操船者の心理的負担の軽減</li> <li>国際的要請への対応(外国船舶の安全対策強化)</li> <li>船舶運航経費の節減効果</li> <li>貨物の時間経費節減効果</li> <li>地域振興(港湾機能の強化、物流の効率化)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>港湾統計</li> <li>海上保安統計年報</li> </ul>	海上保安庁
小笠原諸島振興開発事業	<p>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ないこと、ニーズに適合していること等)を全て満たしていることを必須条件として、右の基準のいずれかを満たすか評価する。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>シビルミニマムとして必要</li> <li>村内自己完結性を確保</li> <li>リターンダンシーを確保</li> <li>帰島者の定着、生活安定に必要な措置</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>東京都小笠原支庁管内概要</li> </ul>	都市・地域整備局
船舶建造事業 巡視船艇	<p>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。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>海上警備業務</li> <li>海上環境保全業務</li> <li>海上交通安全業務</li> <li>海難救助業務</li> <li>海上防災業務</li> <li>国際協力・国際貢献業務</li> </ul>		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。

#### 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。

#### ヘッドニック法

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。

## 平成 15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	14
	補助事業等	23
ダム事業	直轄・公団事業	8
	補助事業等	4
砂防事業等		186
海岸事業	補助事業等	32
道路・街路事業	直轄・公団事業	19
	補助事業等	105
土地区画整理事業		29
市街地再開発事業等		27
都市再生推進事業		26
まちづくり総合支援事業		79
港湾整備事業	直轄事業	10
	補助事業等	14
空港整備事業	直轄・公団事業	1
	補助事業等	1
都市 幹線鉄道整備事業		82
鉄道防災事業		34
航路標識整備事業		6
住宅地区改良事業		5
住宅宅地関連公共施設等総合整備事業		8
住宅市街地整備総合支援事業		8
密集住宅市街地整備促進事業		4
下水道事業		43
都市公園事業		96
都市基盤整備公団事業		1
合 計		865

注 1 市街地再開発事業等の箇所数は、市街地再開発事業、都市再開発関連公共施設整備促進事業の箇所数の合計数。

注 2 都市再生推進事業の箇所数は、都市再生区画整理事業、都市再生交通拠点整備事業、都市再生総合整備事業、都市防災総合推進事業の合計数。

注 3 都市基盤整備公団事業は、公団が自ら企画立案し、国の許認可を得て実施する事業。

## 【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		9
小笠原諸島振興開発事業		2
船舶建造事業		3
合 計		14

平成15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		中止	評価手続中
								うち見直し継続			
河川事業	直轄・公団事業	1	2	-	30	2	35	34	0	1	0
	補助事業等	4	53	-	47	19	123	118	0	1	4
ダム事業	直轄・公団事業	0	3	1	5	9	18	12	0	6	0
	補助事業等	0	2	0	3	19	24	16	0	8	0
砂防事業等	直轄事業	0	11	-	7	0	18	18	0	0	0
	補助事業等	1	30	-	12	0	43	42	0	1	0
海岸事業	直轄事業	0	0	-	2	0	2	2	0	0	0
	補助事業等	0	29	-	10	3	42	40	1	2	0
道路・街路事業	直轄・公団事業	5	22	2	80	0	109	109	0	0	0
	補助事業等	4	155	0	22	0	181	180	0	1	0
土地区画整理事業		2	53	-	0	0	55	55	0	0	0
市街地再開発事業		12	10	-	0	0	22	18	0	4	0
都市再生推進事業		0	2	-	0	0	2	2	0	0	0
港湾整備事業	直轄事業	1	10	-	1	2	14	11	0	3	0
	補助事業等	3	62	-	0	2	67	60	2	7	0
空港整備事業		0	1	-	0	0	1	1	0	0	0
航空路整備事業		0	1	-	0	0	1	1	0	0	0
都市幹線鉄道整備事業		0	1	-	0	0	1	1	0	0	0
公営住宅整備事業		0	10	-	0	0	10	10	0	0	0
住宅地区改良事業		0	2	-	0	0	2	2	0	0	0
住宅宅地関連公共施設等総合整備事業		1	25	-	2	1	29	28	0	1	0
住宅市街地整備総合支援事業		0	8	-	3	0	11	11	0	0	0
密集住宅市街地整備促進事業		0	15	-	14	0	29	28	0	1	0
下水道事業		0	162	-	0	1	163	160	0	1	2
都市公園事業		0	78	-	5	0	83	83	0	0	0
都市基盤整備公団事業(再掲含む)		0	8	-	0	1	9	9	3	0	0
	うち土地区画整理事業(再掲)	0	2	-	0	0	2	2	1	0	0
地域振興整備公団事業		0	1	-	0	1	2	1	0	1	0
合計		34	754	3	243	60	1,094	1,050	5	38	6

注1 「うち土地区画整理事業(再掲)」は、「土地区画整理事業」の内数の再掲。

注2 都市再生推進事業の箇所数は、都市防災総合推進事業。

注3 都市基盤整備公団事業には、公団が自ら企画立案し、国の許可を得て実施する事業を含む。

注4 地域振興整備公団事業は、地方公共団体からの事業要請を受け国の認可を得て実施する事業。

注5 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

「個別公共事業評価書」(平成15年3月27日省議決定)において評価手続中であった事業について、平成15年7月15日までに道路事業(補助事業等)4件、下水道事業1件、都市公園事業3件について評価が終了し、いずれも継続が妥当との結論を得て、事業を継続することとした。

## 新規事業採択時評価結果一覧表様式

【河川事業】  
(直轄)

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	便益 (B)		費用 (C) (億円)	B / C	その他の指標による評価
		総便益 (億円)	便益の主な根拠			
北上川上流特定構造物改築事業 (J R 衣川橋梁) 東北地方整備局	65	170	浸水戸数 380戸 浸水農地面積 280ha	65	2.6	・平成14年には、平泉町等で16戸の浸水被害が発生しているなど、過去10年間に3回の浸水被害が発生している。 ・当該事業の実施により、衣川のネック部を解消する。
信濃川特定構造物改築事業 (大河津可動堰) 北陸地方整備局	410	2,870	浸水戸数 46,542戸 浸水農地面積 19,189ha	357	8.0	・当該事業の実施により、信濃川のネック部のひとつを解消する。
木曾川上流特定構造物改築事業 (扇川統合排水機場) 中部地方整備局	56	272	浸水戸数 5,442戸 浸水農地面積 630ha	50	5.5	・当該事業の実施により、床上浸水等の内水被害を軽減する。
佐波川特定構造物改築事業 (新給堰) 中国地方整備局	45	189	浸水戸数 2,619戸 浸水農地面積 515ha	46	4.1	・当該事業の実施により、佐波川のネック部を解消する。
筑後川特定構造物改築事業 (大刀洗水門) 九州地方整備局	36	220	浸水戸数 4,436戸 浸水農地面積 1,735ha	38	5.8	平成13年には、北野町で40戸の浸水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。 ・当該事業の実施により、平成13年水害の被害を軽減する。
阿武隈川水防災対策特定河川事業 (丸森・梁川地区) 東北地方整備局	60	76	浸水戸数 63戸 浸水農地面積 38ha	64	1.2	・平成14年には、丸森町・梁川町で38戸の浸水被害が発生しているなど、過去10年間に2回の浸水被害が発生している。 ・当該事業の実施により、平成14年水害の被害を解消する。
久慈川水防災対策特定河川事業 (東連地区) 関東地方整備局	7	14	浸水戸数 46戸 浸水農地面積 4ha	6.4	2.1	・水府村では、過去10年間に4回の浸水被害が発生している。 ・当該事業の実施により、近年水害の被害を解消する。
球磨川水防災対策特定河川事業 (一勝地区) 九州地方整備局	22	39	浸水戸数 76戸 浸水農地面積 1ha	22	1.8	・平成5年には、熊本県球磨村で37戸の浸水被害が発生しているなど、過去10年間に2回の浸水被害が発生している。 ・当該事業の実施により、平成5年水害の被害を解消する。
太田川床上浸水対策特別緊急事業 (出島地区) 中国地方整備局	32	6,460	浸水戸数 23,750戸 浸水農地面積 14ha	39	166	・平成3年には、広島県出島地区で610戸の浸水被害が発生しているなど、平成3年以降に2回の浸水被害が発生している。 ・当該事業の実施により、平成3年水害の被害を解消する。
大淀川床上浸水対策特別緊急事業 (富吉・萩原地区) 九州地方整備局	60	123	浸水戸数 840戸 浸水農地面積 130ha	56	2.2	・平成2年には、宮崎県宮崎市、高岡町で81戸の浸水被害が発生しているなど、平成2年以降に3回の浸水被害が発生している。 ・当該事業の実施により、平成2年水害の被害を軽減する。
最上川中流消流雪用水導入事業 東北地方整備局	9	17	代替法(時間単価1,542円/時間・人、 年間除雪日数60日等)	8	2.1	・災害発生時の影響 ・過去の災害実績 等
庄内川水環境整備事業 中部地方整備局	37	610	CVM法(WTP10,780円/年・世帯、世帯数527,675世帯)	39	15.7	・河川環境の状況 ・河川及び周辺の利用状況 等
円山川自然再生事業 近畿地方整備局	46	81	CVM法(WTP696円/月・世帯、世帯数64,294世帯)	39	2.1	・植生等の河川環境の状況 ・史跡、名勝、文化財等
松浦川自然再生事業 九州地方整備局	9	32	CVM法(WTP416円/月・世帯、世帯数34,843世帯)	9	3.7	・植生等の河川環境の状況 ・史跡、名勝、文化財等

## (補助)

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	便益 (B)		費用 (C) (億円)	B / C	その他の指標による評価
		総便益 (億円)	便益の主な根拠			
雨竜川基幹河川改修事業 北海道	27	29	浸水戸数: 23戸 浸水農地面積: 210ha	25	1.2	・平成11年には、幌加内町で11戸の浸水被害が発生しているなど、過去10年間に10回の浸水被害が発生している。 ・当該事業の実施により、平成11年水害の被害を解消する。
小波津川基幹河川改修事業 沖縄県	78	361	浸水戸数: 806戸 浸水農地面積: 54ha	63	5.7	・平成11年には、西原町で136戸の浸水被害が発生しているなど、過去10年間に4回の浸水被害が発生している。 ・当該事業の実施により、平成11年水害の被害を解消する。
思川鉄道橋・道路橋緊急対策事業 栃木県	45	339	浸水戸数: 208戸 浸水農地面積: 164ha	41	8.3	・平成10年には、小山市で49戸の浸水被害が発生しているなど、過去10年間に11回の浸水被害が発生している。 ・当該事業の実施により、思川のネック部を解消する。
布施谷川鉄道橋・道路橋緊急対策事業 新潟県	15	68	浸水戸数: 343戸 浸水農地面積: 618ha	14	5.0	・平成7年には、三条市で27戸の浸水被害が発生しているなど、過去10年間に3回の浸水被害が発生している。 ・当該事業の実施により、布施谷川のネック部を解消する。
鎌田川鉄道橋・道路橋緊急対策事業 山梨県	45	536	浸水戸数: 886戸 浸水農地面積: 45ha	48	11.3	・平成12年には、田舎町で54戸の浸水被害が発生しているなど、過去10年間に2回の浸水被害が発生している。 ・当該事業の実施により、鎌田川のネック部を解消する。
黒瀬川鉄道橋・道路橋緊急対策事業 富山県	31	52	浸水戸数: 1322戸 浸水農地面積: 173ha	28	1.8	・昭和60年には、黒部市で140戸の浸水被害が発生している。 ・当該事業の実施により、黒瀬川のネック部を解消する。
由良川鉄道橋・道路橋緊急対策事業 鳥取県	18	95	浸水戸数: 105戸 浸水農地面積: 74ha	16	5.9	・昭和62年には、大栄町で105戸の浸水被害が発生している。過去10年間で、3回の浸水被害が発生している。 ・当該事業の実施により、由良川のネック部を解消する。
興部川一般河川改修事業 北海道	9	20	浸水戸数: 103戸 浸水農地面積: 56ha	8	2.5	・平成10年には、興部町で103戸の浸水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。 ・当該事業の実施により、平成10年水害の被害を解消する。

金木川鉄道橋・道路橋緊急対策事業 青森県	12	70	浸水戸数: 109戸 浸水農地面積: 249ha	8	8.6	・平成14年には、金木町で50戸の浸水被害が発生しているなど、過去10年間に2回の浸水被害が発生している。 ・当該事業の実施により、金木川のネック部を解消する。
御陣場川鉄道橋・道路橋緊急対策事業 埼玉県	12	29	浸水戸数: 68戸 浸水農地面積: 1.5ha	10	2.9	・平成14年には、上里町で24戸の浸水被害が発生しているなど、過去10年間に4回の浸水被害が発生している。 ・当該事業の実施により、御陣場川のネック部を解消する。
北川水防災対策特定河川事業 宮崎県	21	41	浸水戸数: 71戸 浸水農地面積: 55ha	19	2.1	・平成9年には、北川町で71戸の浸水被害が発生しているなど、過去10年間に2回の浸水被害が発生している。 ・当該事業の実施により、平成9年水害の被害を軽減する。
千の川基幹河川改修事業 神奈川県	37	914	浸水戸数: 3980戸 浸水農地面積: 19ha	33	27.6	・平成12年には、茅ヶ崎市で32戸の浸水被害が発生しているなど、過去10年間に2回の浸水被害が発生している。 ・当該事業の実施により、平成12年水害の被害を解消する。
新川鉄道橋・道路橋緊急対策事業 愛知県	27	110	浸水戸数: 9841戸 浸水農地面積: 16ha	25	4.4	・平成12年には、新川町等で9,841戸の浸水被害が発生しているなど、過去10年間に6回の浸水被害が発生している。 ・当該事業の実施により、新川のネック部を解消する。
笹ヶ瀬川鉄道橋・道路橋緊急対策事業 岡山県	28	104	浸水戸数: 174戸 浸水農地面積: 12ha	28	3.7	・平成6年には、岡山市で276戸の浸水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。 ・当該事業の実施により、笹ヶ瀬川のネック部を解消する。
高崎川流域貯留浸透事業 佐倉市、八街市、富里市、酒々井町	2	3	浸水戸数: 1130戸 浸水農地面積: 557ha	2	1.6	・平成8年には、佐倉市等で99戸の浸水被害が発生しているなど、過去10年間に3回の浸水被害が発生している。 ・当該事業の実施により、平成8年水害の被害を軽減する。
倉部川都市基盤河川改修事業 松任市	13	136	浸水戸数: 81戸 浸水農地面積: 73ha	12	11.7	・平成10年には、松任市で69戸の浸水被害が発生しているなど、過去10年間に6回の浸水被害が発生している。 ・当該事業の実施により、平成10年水害の被害を解消する。
土橋川床上浸水対策特別緊急事業 青森県	56	156	浸水戸数: 220戸 浸水農地面積: 0ha	54	2.9	・平成11年には、八戸市で160戸の浸水被害が発生しているなど、過去10年間に2回の浸水被害が発生している。 ・当該事業の実施により、平成11年水害の家屋浸水被害を解消する。
作田川床上浸水対策特別緊急事業 千葉県	83	267	浸水戸数: 183戸 浸水農地面積: 111ha	82	3.3	・平成8年には、東金市等で183戸の浸水被害が発生しているなど、過去10年間に6回の浸水被害が発生している。 ・当該事業の実施により、平成8年水害の家屋浸水被害を解消する。
大谷川床上浸水対策特別緊急事業 岐阜県	50	104	浸水戸数: 603戸 浸水農地面積: 146ha	48	2.2	・平成14年には、大垣市等で603戸の浸水被害が発生しているなど、過去10年間に2回の浸水被害が発生している。 ・当該事業の実施により、平成14年水害の住宅浸水被害を解消する。
蟹川床上浸水対策特別緊急事業 奈良県	26	54	浸水戸数: 201戸 浸水農地面積: 6ha	25	2.1	・平成12年には、大和郡山市で228戸の浸水被害が発生しているなど、過去10年間に4回の浸水被害が発生している。 ・当該事業の実施により、平成12年水害の被害を軽減する。
金谷川準用河川改修事業 大網白里町	10	31	浸水戸数: 113戸 浸水農地面積: 58ha	10	3.1	・平成8年には、大網白里町で72戸の浸水被害が発生しているなど、過去10年間に9回の浸水被害が発生している。 ・当該事業の実施により、平成8年水害の被害を解消する。
滝川準用河川改修事業 藤沢市	24	61	浸水戸数: 122戸 浸水農地面積: 0.1ha	21	2.9	・平成5年には、藤沢市で25戸の浸水被害が発生しているなど、過去10年間に2回の浸水被害が発生している。 ・当該事業の実施により、平成5年水害の被害を解消する。
成田川準用河川改修事業 御坂町	6	29	浸水戸数: 86戸 浸水農地面積: 16ha	6	4.7	・平成12年には、御坂町で2戸の浸水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。 ・当該事業の実施により、平成12年水害の被害を解消する。

【ダム事業】

(直轄)

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	便益 (B)		費用 (C) (億円)	B / C	その他の指標による評価
		総便益 (億円)	便益の主な根拠			
設楽ダム建設事業 中部地方整備局	2,000	3,095	浸水戸数: 10,600戸 浸水農地面積: 2,800ha	1,118	2.8	・平成6年には、新城市等で91戸の浸水被害が発生しているなど、過去10年間に6回の浸水被害が発生している。 ・平成6年には131日間、最大60%の取水制限を実施しているなど、過去10年間(H47 H13)に12回の濁水被害が発生している。 ・当該事業の実施により、石田地点で7,100m <sup>3</sup> /sの洪水流量を6,100m <sup>3</sup> まで調節する。 ・当該事業の実施により、濁水が頻発しており、また今後水需要が見込まれる東三河地域に水道用水約0.8m <sup>3</sup> /sの確保等を図る。
草木ダム湖活用環境整備事業 関東地方整備局	9	71	CVI法(WTP120円/月・世帯、世帯数458,520世帯等)	8	8.5	・ダム湖活用について地元での検討状況 ・ダム湖及びその周辺の利用状況 等
下久保ダム湖活用環境整備事業 関東地方整備局	5	42	CVI法(WTP106円/月・世帯、世帯数247,965世帯等)	7	6.1	・ダム湖活用について地元での検討状況 ・ダム湖及びその周辺の利用状況 等
大滝ダム湖活用環境整備事業 近畿地方整備局	7	14	試行的にTCM法により仮想料金を設定し便益を算出	6	2.2	・ダム湖活用について地元での検討状況 ・ダム湖及びその周辺の利用状況 等
釜房ダム貯水池水質保全事業 東北地方整備局	5	7	代替法(水質障害除去費用45百万円/年)	6	1.1	・ダムをとりまく自然環境等の状況 ・ダム湖及びその周辺の利用状況 等
浦山ダム水環境改善事業 関東地方整備局	19	43	CVI法(WTP215円/月・世帯、世帯数96,243世帯等)	21	2.1	・ダムをとりまく自然環境等の状況 ・ダム湖及びその周辺の利用状況 等
宇奈月ダム水環境改善事業 北陸地方整備局	2	2	CVI法(WTP190円/月・世帯、世帯数22,388世帯等)	1	1.7	・ダムをとりまく自然環境等の状況 ・ダム湖及びその周辺の利用状況 等

小石原川ダム建設事業 水資源開発公社	1,960	1,527	浸水戸数：1,884戸 浸水農地面積：1,258ha	1,336	1.1	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成6年には、筑後川流域及び福岡都市圏において330日間、最大82%の取水制限が実施されるなど過去10年間に於いて4回の洪水被害が発生しており、平成14年7月以降、取水制限が継続中である（3月現在）。</li> <li>福岡県南地区は、水道普及率が76%と低く、現況の水源による取水は限界に達しており、新たな水源が強く望まれている。</li> <li>昭和28年には、旧朝倉郡内で死者23名、家屋流出92戸の洪水被害が発生するなど過去49年間に於いて7回の洪水被害が発生している。</li> <li>当該事業の実施により、水需要の増加が見込まれる福岡県南地区の水道用水として、0.65トン/秒（56,160トン/日）を確保する。</li> <li>当該事業の実施により、ダム地点で320m<sup>3</sup>/sの洪水流量のうち、270m<sup>3</sup>/sを洪水調節する。</li> </ul>
-----------------------	-------	-------	-------------------------------	-------	-----	---

（補助）

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	便益 (B)		費用 (C) (億円)	B / C	その他の指標による評価
		総便益 (億円)	便益の主な根拠			
男川ダム建設事業 愛知県	173	579	浸水戸数：11,941戸 浸水農地面積：308ha	131	4.4	<ul style="list-style-type: none"> <li>昭和46年には、岡崎市、額田町で2,780戸の洪水被害が発生するなど、過去10年間に6回の洪水被害が発生している。</li> <li>当該事業の実施により、ダム地点で160m<sup>3</sup>/sの洪水流量を30m<sup>3</sup>/sまで調節する。</li> <li>平成13年には、断水被害が発生し給水車が出勤するなど、過去10年間に3回の洪水対策を実施。（特にH12,13連続、今年も洪水対策実施）</li> <li>洪水が頻発し、また今後の水需要増が見込まれる額田町に対し、当該事業の実施により、水道用水最大約2,500m<sup>3</sup>/日を提供できる。</li> </ul>
和食川総合開発事業 高知県	136	205	浸水戸数：391戸 浸水農地面積：231ha	109	1.9	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成元年8月には、高知県安芸郡芸西村で73戸の洪水被害が発生しているなど、過去10年間に4回の洪水被害が発生している。</li> <li>当該事業の実施により、治水基準点掘切橋地点で424m<sup>3</sup>/sの洪水流量を380m<sup>3</sup>/sまで調節する。</li> <li>平成8年1月には、最大100%の10日間の取水制限を実施しているなど、過去10年間に5回の洪水被害が発生している。</li> <li>洪水が頻発し、また今後の水需要増が見込まれる芸西村に対し、当該事業の実施により、水道用水0.0116m<sup>3</sup>/s（1,000m<sup>3</sup>/日）を提供できる。</li> </ul>
綾里川ダム貯水池水質保全事業 岩手県	1	4	代替法（水質改善設備費用4.4億円）	1	3.9	<ul style="list-style-type: none"> <li>ダムをとりまく自然環境等の状況</li> <li>ダム湖及びその周辺の利用状況 等</li> </ul>
犀川ダム水環境改善事業 石川県	1	7	CVM法（WTP216円/月・世帯、世帯数15,947世帯等）	1	6.2	<ul style="list-style-type: none"> <li>ダムをとりまく自然環境等の状況</li> <li>ダム湖及びその周辺の利用状況 等</li> </ul>

【砂防事業】

（補助）

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	便益 (B)		費用 (C) (億円)	B / C	その他の指標による評価
		総便益 (億円)	便益の主な根拠			
呼入川砂防事業 北海道	3	7	保全対象：人家6戸 国道39号、市道、	3	2.2	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成12年に土砂流が発生し人家4戸が被災。</li> <li>地形・地質の状況が悪く、植生が極めて悪い等土砂災害発生危険性が高い。</li> <li>地域の協力体制が得られている。</li> </ul>
ユオイ沢川砂防事業 北海道	3	13	保全対象：人家11戸 国道237号、小学校等	3	4.7	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成13年9月に土砂流が発生した。</li> <li>地形・地質の状況が悪く、植生も悪い等土砂災害発生危険性が高い。</li> <li>地域の協力体制が得られている。</li> </ul>
マカナイ川砂防事業 北海道	3	20	保全対象：人家18戸 町道、小学校、保育所等	2	8.4	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成3年に土砂災害が発生した。</li> <li>地形・地質、植生の状況が悪く土砂災害発生危険性が高い。</li> <li>地域の協力体制が得られている。</li> </ul>
鹿ノ又川砂防事業 宮城県	13	35	保全対象：人家82戸 小学校、消防署、町道	17	2.1	<ul style="list-style-type: none"> <li>地形・地質、植生の状況が悪く土砂災害発生危険性が高い。</li> <li>地域の協力体制が得られている。</li> </ul>
川口川砂防事業 秋田県	3	12	保全対象：人家68戸 県道、町道	3	3.9	<ul style="list-style-type: none"> <li>地形・地質、植生の状況が悪く深床勾配も非常に大きい等土砂災害発生危険性が高い。</li> <li>地域の協力体制が得られている。</li> </ul>
入水沢砂防事業 秋田県	1	5	保全対象：人家9戸 町道	4	5.3	<ul style="list-style-type: none"> <li>地形・地質、植生の状況が悪く土砂災害発生危険性が高い。</li> <li>地域の協力体制が得られている。</li> </ul>
麓沢砂防事業 秋田県	2	29	保全対象：人家6戸 県道、町道、町役場等	3	15.4	<ul style="list-style-type: none"> <li>地形・地質、植生の状況が悪く土砂災害発生危険性が高い。</li> <li>地域の協力体制が得られている。</li> </ul>
碓ノ沢砂防事業 秋田県	5	10	保全対象：人家17戸 県道等	4	2.1	<ul style="list-style-type: none"> <li>地形・地質の状況が悪く、植生が極めて悪い等土砂災害発生危険性が高い。</li> <li>地域の協力体制が得られている。</li> </ul>
間山沢砂防事業 福島県	2	8	保全対象：人家15戸 県道等	2	4.2	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成13年8月に土砂流が発生し県道通行止となる等の被害が発生。</li> <li>地形・地質、植生の状況が悪く土砂災害発生危険性が高い。</li> <li>地域の協力体制が得られている。</li> </ul>
伊南川砂防事業 福島県	5	15	保全対象：人家236戸 国道352号線	5	3.2	<ul style="list-style-type: none"> <li>地形・地質の状況が悪く、植生も極めて悪く、深床勾配も非常に大きい等土砂災害発生危険性が高い。</li> <li>地域の協力体制が得られている。</li> </ul>
東鍾乳洞沢砂防事業 群馬県	2	6	保全対象：人家10戸 町道	1	4.3	<ul style="list-style-type: none"> <li>地形・地質、植生の状況が悪く土砂災害発生危険性が高い。</li> </ul>
戸倉沢砂防事業 群馬県	4	18	保全対象：人家13戸 町道	4	4.6	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成12年に土砂災害が発生した。</li> <li>地形・地質、植生の状況が悪く土砂災害発生危険性が高い。</li> </ul>
御堂入沢砂防事業 群馬県	4	6	保全対象：人家11戸 国道140号線、幼稚園	4	1.6	<ul style="list-style-type: none"> <li>地形・地質、植生の状況が悪く土砂災害発生危険性が高い。</li> </ul>
古宿川砂防事業 山梨県	2	24	保全対象：人家136戸 県道、公民館	1	16.6	<ul style="list-style-type: none"> <li>地形・地質、植生の状況が悪く土砂災害発生危険性が高い。</li> <li>地域の協力体制が得られている。</li> </ul>
沢入沢砂防事業 長野県	4	30	保全対象：人家54戸 国道141号、公民館	4	8.6	<ul style="list-style-type: none"> <li>地形・地質、植生の状況が悪く土砂災害発生危険性が高い。</li> </ul>
東村谷砂防事業 新潟県	1	6	保全対象：人家12戸 市道	1	5.3	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成11年6月に土砂流が発生し人家6戸が床下浸水等の被害を受けた。</li> <li>地形・地質、植生の状況が悪く土砂災害発生危険性が高い。</li> </ul>
孫助川砂防事業 新潟県	3	4	保全対象：人家22戸 県道（緊急輸送路）	3	1.5	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成10年8月に土砂流が発生し人家10戸が床下浸水等の被害を受けた。</li> <li>地形・地質、植生の状況が悪く土砂災害発生危険性が高い。</li> <li>地域の協力体制が得られている。</li> </ul>
河内川砂防事業 新潟県	3	5	保全対象：人家21戸 県道、公民館	3	1.6	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成7年7月に土砂流が発生し人家15戸が浸水等の被害を受けた。</li> <li>地形・地質、植生の状況が悪く土砂災害発生危険性が高い。</li> <li>地域の協力体制が得られている。</li> </ul>

太田切川砂防事業 新潟県	8	26	保全対象：人家10戸 国道18号、JR等	7	3.7	・平成7年7月に土石流が発生し町道等が被災した。 ・地形・地質の状況が極めて悪く、植生も悪い等 土石災害発生危険性が高い。
早月川（養輪）砂防事業 富山県	9	84	保全対象：人家3260戸 国道8号、県道、JR等	8	10.7	・S44の災害履歴あり。 ・地形・地質、植生の状況が悪く土石災害発生危険性が高い。
大洞谷砂防事業 岐阜県	2	3	保全対象：人家7戸 村道、病院、老人ホーム	1	2.4	・平成11年の災害履歴あり。 ・地形・地質、植生の状況が悪く土石災害発生危険性が高い。
月ヶ入谷砂防事業 岐阜県	2	7	保全対象：人家10戸 県道、市道、小学校	2	3.6	・植生の状況が悪く土石災害発生危険性が高い。
北之谷沢砂防事業 静岡県	1	15	保全対象：人家17戸 町道、公民館	1	14.8	・地形・地質、植生の状況が悪く土石災害発生危険性が高い。 ・地域の協力体制が得られている。
大蔵沢砂防事業 静岡県	2	7	保全対象：人家7戸 市道、小学校	2	3.8	・地形・地質、植生の状況が悪く土石災害発生危険性が高い。 ・地域の協力体制が得られている。
茨原川砂防事業 静岡県	2	7	保全対象：人家15戸 県道（緊急輸送路）	2	4.4	・S30の災害履歴あり。 ・地形・地質、植生の状況が悪く土石災害発生危険性が高い。 ・地域の協力体制が得られている。
高里一の沢第1支川砂防事業 愛知県	2	7	保全対象：人家16戸 村道	2	3.6	・地形・地質、植生の状況が悪く土石災害発生危険性が高い。 ・地域の協力体制が得られている。
中の谷川砂防事業 三重県	4	26	保全対象：人家28戸 県道、市道、中学校	4	7.0	・平成13年10月に土石流が発生し河川閉塞等の被害が発生。 ・地形・地質、植生の状況が悪く土石災害発生危険性が高い。
馬谷川砂防事業 三重県	9	21	保全対象：人家33戸 県道、小学校、幼稚園	8	2.7	・地形・地質、植生の状況が悪く土石災害発生危険性が高い。 ・地域の協力体制が得られている。
長久寺川砂防事業 滋賀県	2	8	保全対象：人家15戸 町道、JR	2	4.5	・地形・地質、植生の状況が悪く土石災害発生危険性が高い。 ・地域の協力体制が得られている。
北鳥羽上川砂防事業 滋賀県	1	5	保全対象：人家7戸 県道	1	4.0	・地形・地質、植生の状況が悪く土石災害発生危険性が高い。 ・地域の協力体制が得られている。
今須川砂防事業 京都府	2	6	保全対象：人家8戸 県道	1	4.1	・地形・地質、植生の状況が悪く土石災害発生危険性が高い。
横野川砂防事業 兵庫県	2	3	保全対象：人家6戸 町道、水道施設	2	1.9	・地形・地質、植生の状況が悪く土石災害発生危険性が高い。
清次郎川砂防事業 兵庫県	2	4	保全対象：人家13戸 町道、公民館	2	1.7	・地形・地質、植生の状況が悪く土石災害発生危険性が高い。
城丸川砂防事業 兵庫県	3	89	保全対象：人家219戸 市道、阪急電鉄	2	36.8	・地形・地質の状況が悪く、植生の状況も極めて悪い ため土石災害の危険性が高い。
大浦川砂防事業 兵庫県	1	6	保全対象：人家12戸 国道250号、町道	1	5.4	・地形・地質、植生の状況が悪く土石災害発生危険性が高い。
竹林寺谷川砂防事業 和歌山県	3	5	保全対象：人家10戸 町道	2	2.1	・平成元年の災害履歴あり。 ・地形・地質、植生の状況が悪く深床勾配も非常に大きい等 土石災害発生危険性が高い。 ・地域の協力体制が得られている。
植杉谷川砂防事業 岡山県	2	38	保全対象：人家27戸 国道482号、県道 小学校	2	18.3	・地形・地質、植生の状況が悪く土石災害発生危険性が高い。 ・地域の協力体制が得られている。
河内谷川砂防事業 岡山県	2	4	保全対象：人家7戸 村道	2	2.1	・平成10年10月の災害履歴あり。 ・地形・地質、植生の状況が悪く深床勾配も非常に大きい等 土石災害発生危険性が高い。 ・地域の協力体制が得られている。
郷谷川砂防事業 岡山県	3	16	保全対象：人家28戸 県道、町道	2	6.8	・平成10年10月の災害履歴あり。 ・地形・地質、植生の状況が悪く土石災害発生危険性が高い。 ・地域の協力体制が得られている。
大町川砂防事業 広島県	2	5	保全対象：人家8戸 町道	1	3.5	・地形・地質の状況が悪く、植生が極めて悪い等 土石災害発生危険性が高い。 ・地域の協力体制が得られている。
出原川砂防事業 広島県	2	4	保全対象：人家5戸 県道、町道	1	2.5	・平成11年6月の災害履歴あり。 ・地形・地質の状況が悪く、植生が極めて悪い等 土石災害発生危険性が高い。 ・地域の協力体制が得られている。
五入道川砂防事業 広島県	2	38	保全対象：人家90戸	1	27.5	・地形・地質の状況が悪く、植生が極めて悪い等 土石災害発生危険性が高い。 ・地域の協力体制が得られている。
本源寺川砂防事業 広島県	2	3	保全対象：人家5戸 町道	1	2.2	・地形・地質の状況が悪く、植生が極めて悪い等 土石災害発生危険性が高い。 ・地域の協力体制が得られている。
溝口川砂防事業 広島県	2	11	保全対象：人家20戸 町道	2	5.9	・地形・地質の状況が悪く、植生が極めて悪い等 土石災害発生危険性が高い。 ・地域の協力体制が得られている。
上相津川砂防事業 山口県	2	6	保全対象：人家10戸 町道	2	2.5	・地形・地質、植生の状況が悪く土石災害発生危険性が高い。
北阿下川砂防事業 山口県	3	6	保全対象：人家12戸 県道、町道	3	2.3	・地形・地質、植生の状況が悪く深床勾配も非常に大きい等 土石災害発生危険性が高い。
戸田山川砂防事業 山口県	3	4	保全対象：人家8戸 山陽自動車道、市道	3	1.5	・地形・地質、植生の状況が悪く深床勾配も非常に大きい等 土石災害発生危険性が高い。
高俣川砂防事業 山口県	3	6	保全対象：人家10戸 県道、村道	3	2.1	・地形・地質、植生の状況が悪く土石災害発生危険性が高い。
中野谷砂防事業 徳島県	2	5	保全対象：人家8戸 町道	2	2.8	・平成10年8月に土石流が発生した。 ・地形・地質、植生の状況が悪く土石災害発生危険性が高い。 ・地域の協力体制が得られている。
佐料中川砂防事業 香川県	1	53	保全対象：人家115戸 市道	1	40.3	・S51の災害履歴あり。 ・地形・地質、植生の状況が悪く深床勾配も非常に大きい等 土石災害発生危険性が高い。 ・地域の協力体制が得られている。

小久保救馬川砂防事業 香川県	3	4	保全対象：人家6戸 県道、町道	3	1.5	・S62の災害履歴あり。 ・地形・地質、植生の状況が悪く土砂災害発生危険性が高い。 ・地域の協力体制が得られている。
北川砂防事業 愛媛県	4	8	保全対象：人家11戸 市道	3	2.6	・平成11年9月に土石流が発生した。 ・地形・地質、植生の状況が悪く土砂災害発生危険性が高い。 ・地域の協力体制が得られている。
入寺川砂防事業 愛媛県	2	45	保全対象：人家112戸 市道	2	21.9	・地形・地質、植生の状況が悪く土砂災害発生危険性が高い。 ・地域の協力体制が得られている。
松木川砂防事業 愛媛県	2	42	保全対象：人家91戸 市道、郵便局	2	24.5	・地形・地質、植生の状況が悪く土砂災害発生危険性が高い。 ・地域の協力体制が得られている。
本川砂防事業 愛媛県	2	41	保全対象：人家95戸 市道、JR、公民館	2	23.7	・地形・地質、植生の状況が悪く土砂災害発生危険性が高い。 ・地域の協力体制が得られている。
船越川砂防事業 愛媛県	1	9	保全対象：人家30戸 県道、村道等	1	9.3	・地形・地質の状況が悪く土砂災害発生危険性が高い。 ・地域の協力体制が得られている。
ジンド川砂防事業 愛媛県	1	18	保全対象：人家45戸 県道等	1	14.3	・地形・地質の状況が悪く土砂災害発生危険性が高い。 ・地域の協力体制が得られている。
明所谷川砂防事業 高知県	1	9	保全対象：人家20戸 市道	1	8.6	・平成11年8月に土石流が発生し道路埋塞等の被害が発生。 ・地形・地質の状況が悪く、植生も極めて悪く、沢床勾配も非常に大きい等土砂災害発生危険性が高い。 ・地域の協力体制が得られている。
中ソリ川砂防事業 高知県	2	2	保全対象：人家3戸 県道	1	1.6	・地形・地質、植生の状況が悪く土砂災害発生危険性が高い。 ・地域の協力体制が得られている。
イノ谷川砂防事業 高知県	2	5	保全対象：人家10戸 市道	3	1.9	・平成13年9月に土石流が発生した。 ・地形・地質の状況が悪く、植生も極めて悪く、沢床勾配も非常に大きい等土砂災害発生危険性が高い。 ・地域の協力体制が得られている。
竜川砂防事業 高知県	3	11	保全対象：人家20戸 市道	2	5.0	・平成13年5月に土石流が発生した。 ・地形・地質の状況が悪く、植生が極めて悪い等土砂災害発生危険性が高い。 ・地域の協力体制が得られている。
大山川砂防事業 福岡県	4	6	保全対象：人家12戸 町道	4	1.6	・地形・地質、植生の状況が悪く土砂災害発生危険性が高い。
内村谷川砂防事業 福岡県	2	11	保全対象：人家19戸 国道、町道	2	5.6	・地形・地質、植生の状況が悪く土砂災害発生危険性が高い。
勝山川砂防事業 福岡県	3	10	保全対象：人家19戸 町道、公民館	2	4.1	・地形・地質、植生の状況が悪く土砂災害発生危険性が高い。
稲留川砂防事業 福岡県	2	6	保全対象：人家15戸 町道、公民館	2	4.1	・地形・地質、植生の状況が悪く土砂災害発生危険性が高い。
谷口川砂防事業 長崎県	2	15	保全対象：37戸 県道、市道 医療提供施設	2	8.0	・地形・地質の状況が悪く土砂災害発生危険性が高い。
堂川(口)砂防事業 長崎県	3	6	保全対象：人家10戸 町道	2	2.3	・地形・地質、植生の状況が悪く土砂災害発生危険性が高い。
春道(上)・(下)砂防事業 熊本県	1	8	保全対象：人家1戸 県道、病院	1	6.7	・地形・地質、植生の状況が悪く土砂災害発生危険性が高い。 ・地域の協力体制が得られている。
上鶴川砂防事業 熊本県	2	3	保全対象：人家6戸 町道	2	1.7	・S63の災害履歴あり。 ・地形・地質、植生の状況が悪く土砂災害発生危険性が高い。 ・地域の協力体制が得られている。
古恵川砂防事業 熊本県	3	7	保全対象：人家123戸 国道57号線、JR 中学校	3	2.4	・H13の災害履歴あり。 ・地形・地質、植生の状況が悪く土砂災害発生危険性が高い。 ・地域の協力体制が得られている。
杉谷川砂防事業 熊本県	2	6	保全対象：人家6戸 身体障害者更正看護施設 町道	2	3.8	・地形・地質、植生の状況が悪く土砂災害発生危険性が高い。 ・地域の協力体制が得られている。
野田川砂防事業 大分県	2	46	保全対象：人家82戸 県道、老人ホーム	2	24.6	・平成9年の災害履歴あり。 ・地形・地質、植生の状況が悪く土砂災害発生危険性が高い。 ・地域の協力体制が得られている。
金井田川砂防事業 大分県	2	39	保全対象：人家41戸 国道10号、消防署 警察署等	2	18.9	・平成9年の災害履歴あり。 ・地形・地質、植生の状況が悪く土砂災害発生危険性が高い。 ・地域の協力体制が得られている。
掛迫谷川砂防事業 宮崎県	3	7	保全対象：人家8戸 町道、公民館	2	2.9	・地形・地質、植生の状況が悪く土砂災害発生危険性が高い。 ・地域の協力体制が得られている。
知福川砂防事業 宮崎県	5	38	保全対象：人家125戸 国道220号線、町道 診療所等	4	9.1	・平成13年10月に流木災害が発生し、人家3戸、橋梁等が被災した。 ・地形・地質、植生の状況が悪く土砂災害発生危険性が高い。
山ノ神谷川砂防事業 宮崎県	2	15	保全対象：人家36戸 県道、市道	1	10.0	・地形・地質、植生の状況が悪く土砂災害発生危険性が高い。 ・地域の協力体制が得られている。
東浜田川2砂防事業 鹿児島県	2	20	保全対象：人家10戸 国道3号、中学校	4	5.2	・地形・地質、植生の状況が悪く土砂災害発生危険性が高い。 ・地域の協力体制が得られている。
伊勢美山川2砂防事業 鹿児島県	2	16	保全対象：人家6戸 市道、小学校	1	16.2	・地形・地質、植生の状況が悪く土砂災害発生危険性が高い。 ・地域の協力体制が得られている。
古江川砂防事業 鹿児島県	1	13	小学校、保育園	2	5.5	・地形・地質、植生の状況が悪く土砂災害発生危険性が高い。 ・地域の協力体制が得られている。
平田の小川砂防事業 鹿児島県	2	11	保全対象：人家2戸 市道、老人ホーム	2	5.8	・平成13年9月に土石流が発生した。 ・地形・地質、植生の状況が極めて悪く土砂災害発生危険性が高い。 ・地域の協力体制が得られている。
ホトウ川砂防事業 鹿児島県	5	6	保全対象：人家7戸 県道、町道	4	1.5	・平成10年の災害履歴あり。 ・地形・地質、植生の状況が悪く土砂災害発生危険性が高い。 ・地域の協力体制が得られている。
平出水川砂防事業 鹿児島県	5	18	保全対象：人家35戸 市道	5	3.9	・平成元年の災害履歴あり。 ・地形・地質、植生の状況が悪く土砂災害発生危険性が高い。 ・地域の協力体制が得られている。
雷元川支沢砂防事業 鹿児島県	2	13	保全対象：人家7戸 町道	4	3.0	・地形・地質、植生の状況が悪く土砂災害発生危険性が高い。 ・地域の協力体制が得られている。

南迫田川砂防事業 鹿児島県	2	12	保全対象：人家19戸 市道、公民館等	2	5.1	・地形・地質、植生の状況が悪く土砂災害発生危険性が高い。 ・地域の協力体制が得られている。
八郷川砂防事業 鹿児島県	5	5	保全対象：人家5戸 県道、市道等	2	1.9	・地形・地質、植生の状況が悪く土砂災害発生危険性が高い。 ・地域の協力体制が得られている。
駒ヶ水川砂防事業 鹿児島県	3	19	保全対象：人家19戸 市道、公民館等	4	4.5	・地形・地質、植生の状況が悪く土砂災害発生危険性が高い。 ・地域の協力体制が得られている。

【地すべり対策事業】

(補助)

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	便益 (B)		費用 (C) (億円)	B / C	その他の指標による評価
		総便益 (億円)	便益の主な根拠			
宿地区地すべり対策事業 宮城県	2	8	保全人家28戸、村道	3	2.7	・平成14年7月11日の台風6号の豪雨により、地すべり性崩壊及び兆候が確認された。次期豪雨により、地すべりによる甚大な災害の恐れもことから、当該事業により地すべりの安定を図り域住民の生命財産や公共施設等を保全する。
下前田地区地すべり対策事業 秋田県	6	68	保全人家209戸、鉄道、小学校、保育園	9	7.6	・平成14年3月19日に融雪により地すべりが発生し、家屋・町道及び鉄道が破損するなどの災害が発生し、当該事業により地域住民の生命財産や公共施設等を保全する。
梅ヶ平山地区地すべり対策事業 山形県	5	23	保全人家29戸、国道348号線、小学校、診療所	6	4.1	・平成12年7月13日の集中豪雨に起因して地すべりが発生し人家及び国道に亀裂が入る被害が発生した。今後の地すべりの活動により甚大な被害の恐れもことから、当該事業により地すべりの安定を図り域住民の生命財産や公共施設等を保全する。
蓬菜地区地すべり対策事業 福島県	5	9	保全人家32戸、国道459号線	4	2.4	・当該地区では、広範囲に及んで地すべり地形を呈しており、近年地すべりの滑動が確認されている。区域内には集落や国道が存在するため、当該事業により地すべりの滑動を抑制させよって民生の安定及び地域住民の生命財産の保全を図る。
田野地区地すべり対策事業 群馬県	2	31	保全人家21戸、国道353号線、鉄道、小学校	29	1.1	・平成10年8月24日からの集中豪雨により地すべりが発生して、今後の地すべりの滑動により人家や鉄道、国道等に被害を及ぼす危険の恐れがあるため、当該事業により地域住民の生命財産や公共施設等を保全する。
伊久保地区地すべり対策事業 群馬県	5	11	保全人家28戸、国道353号線、鉄道	4	2.8	・当該地区では近年道路舗装面の亀裂やブロック積みの亀裂、及び人家の石積みの変状等の地すべり性の動きが確認されており、今後大規模な地すべりの発生により人家・鉄道・国道に被害を及ぼす恐れがあるため、当該事業により地域住民の生命財産や公共施設等を保全する。
芋新田地区地すべり対策事業 新潟県	8	26	保全人家86戸、老人福祉施設、公民館、県道	16	1.6	・平成14年4月の融雪により地すべりが発生して、人家9戸に一部破損等の被害が発生した。同年に災害関連緊急地すべり対策事業により対応しているが、地すべりの再滑動に対する更なる安全度を高める必要があるため、当該事業を実施する。
木和田原地区地すべり対策事業 新潟県	4	12	保全人家33戸、国道403号線	3	3.5	・平成13年5月に地すべりが発生し、木和田原川を閉塞し泥流が発生し町道が通行止めになった。この地すべりブロックを含め周辺には多数の地すべりブロックが確認されており、当該事業により地すべりの滑動の抑制を図り、よって地域住民の生命財産や公共施設等を保全する。
野田地区地すべり対策事業 新潟県	2	7	保全人家16戸、国道405号線、町道	2	3.4	・当該地区においては、近年に多数の地すべりが発生して人家や公共施設等に被害を及ぼしている。当該事業により地すべりの滑動の抑制を図り、よって地域住民の生命財産や公共施設等を保全する。
高寺地区地すべり対策事業 新潟県	3	34	保全人家75戸、町道	3	13.3	・平成10年11月及び平成14年6月に地すべりが発生して、地すべり土塊が人家手前まで達している。今後も地すべり災害の発生危険性は高く、当該事業により地域住民の生命財産や公共施設等を保全する。
折戸地区地すべり対策事業 石川県	1	18	保全人家46戸、県道、市道、小学校	7	2.6	・当該区域内では、近年地すべりによる顕著な滑溜等の変状が見られ、人家等にも変状が確認されている。近隣には集落や公共施設等が存在するため、当該事業により地すべりの保全を図り地域住民の生命財産や公共施設等を保全する。
丸味地区地すべり対策事業 兵庫県	2	17	保全人家24戸、町道	7	2.4	・平成5年頃までに一度は沈静化した地すべり滑動が、平成12年の梅雨により再滑動をして町道が被災した。調査の結果、区域内には顕著な地すべり滑動が多数確認できるため、当該事業により人家及び町道の被災を未然に防止して、当地区の人命財産を保全する。
鹿畑地区地すべり対策事業 奈良県	1	11	保全人家12戸、市道	4	2.8	・近年、当該区域内で地すべり性の変状が確認されている。同地区の地すべりの活発化による影響は、人家・公共施設等と広範囲に及ぶおそれがあり、当該事業により地域住民の生命財産や公共施設等を保全する。
広瀬地区地すべり対策事業 奈良県	1	10	保全人家16戸、県道、村道	6	1.6	・近年、当該区域内で地すべり性の変状が確認されている。同地区の地すべりの活発化による影響は、人家・公共施設等と広範囲に及ぶおそれがあり、当該事業により地域住民の生命財産や公共施設等を保全する。
沼地区地すべり対策事業 和歌山県	1	4	保全人家9戸、小学校、県道	1	3.3	・平成12年度頃より、田畑の沈下や道路の亀裂等の地すべり現象が確認され、活発化の傾向があり、人家や小学校、県道等に被害を及ぼす恐れがあることから、当該事業により地域住民の生命財産や公共施設等を保全する。
船岡地区地すべり対策事業 鳥取県	11	48	保全人家92戸、国道482号線、鉄道	9	5.6	・近年、当該区域内で地すべり性の変状が確認されている。同地区の地すべりの活発化による影響は、人家・公共施設等と広範囲に及ぶおそれがあり、当該事業により地域住民の生命財産や公共施設等を保全する。
宮村地区地すべり対策事業 島根県	3	19	保全人家38戸、県道、町道、公民館	3	6.1	・平成13年11月14日に地すべりが再活動し、地すべり末端の土砂が押し人家等への被害が発生したことから、当該事業により地すべりの安定を図り域住民の生命財産や公共施設等を保全する。
大松地区地すべり対策事業 岡山県	4	10	保全人家136戸、鉄道、県道、市道	3	3.3	・当該地区内にある家屋や県道等には、近年地すべり再活動により変状が確認されており、当該事業により地すべり活動の安定を図り、よって地域住民の生命財産や公共施設等を保全する。
藤原地区地すべり対策事業 岡山県	2	44	保全人家217戸、保育園、老人デイケアセンター、町道	3	14.9	・近年、当該区域に位置する家屋や町道等に地すべり性の変状が確認されている。同地区の地すべりの活発化による影響は、人家・保育園・工場と広範囲に及ぶおそれがあり、当該事業により地域住民の生命財産や公共施設等を保全する。
多賀丘地区地すべり対策事業 山口県	1	15	保全人家39戸、市道	9	1.8	・平成13年6月の降雨により地すべり性の変位が確認され、道路等の変状も増大している。当該地区には、振興住宅地が存在するため、当該事業により地すべりの滑動の抑制を図りよって地区住民の生命財産を保全する。

釣井地区地すべり対策事業 徳島県	6	13	保全人家39戸、村道、公民館	5	2.7	・当該地区は、人家や斜面中に変状が生じるなどの地すべり兆候がみられ、豪雨時には甚大な受け恐れがあるため、早急な対策が必要であり、当該事業により地域住民の生命財産や公共施設等を保全する。
大申地区地すべり対策事業 徳島県	4	13	保全人家29戸、県道、電力施設	3	4.0	・当該地区は、人家や道路等に変状が生じるなどの地すべり兆候がみられ、豪雨時には甚大な受け恐れがあるため、早急な対策が必要であり、当該事業により地域住民の生命財産や公共施設等を保全する。
府甲部地区地すべり対策事業 徳島県	6	11	保全人家39戸、町道	5	2.0	・当該地区は、多数の地すべり地形を呈する箇所が存在し、人家や斜面上に地すべりの兆候が見られ斜面の安定度は低いと考えられるため、早急な対策が必要であり、当該事業により地域住民の生命財産や公共施設等を保全する。
上蓮地区地すべり対策事業 徳島県	2	6	保全人家23戸、県道	2	4.0	・当該地区内では、民家等に地すべりによる変状が見られ、次期豪雨時には地すべりにより大きな被害を及ぼす恐れがあるため、当該事業により地すべりの安定を図り地域住民の生命財産や公共施設等を保全する。
北山地区地すべり対策事業 徳島県	3	39	保全人家67戸、国道438号線、村道、公民館	10	3.8	・当該地区内では、民家や道路等に地すべりによる変状が見られ、次期豪雨時には地すべりにより集落や公共施設等に大きな被害を及ぼす恐れがあるため、当該事業により地すべりの安定を図り地域住民の生命財産や公共施設等を保全する。
石の内地区地すべり対策事業 徳島県	8	26	保全人家57戸、県道、町道、小学校	7	3.9	・当該地区内では、民家や道路等に地すべりによる変状が見られ、次期豪雨時には地すべりにより集落や公共施設等に大きな被害を及ぼす恐れがあるため、当該事業により地すべりの安定を図り地域住民の生命財産や公共施設等を保全する。
芋野地区地すべり対策事業 愛媛県	2	8	保全人家22戸、発電所、県道、集会所	2	5.1	・近年の調査の結果、当該地区内には明瞭な段差地形や家屋の変状等、地すべり活動の進行がみとめられ、更に拡大した場合には、集落や県道、河川等に大きな被害を及ぼす危険性があり、当該事業により地域住民の生命財産や公共施設等を保全する。
佐賀畑地区地すべり対策事業 愛媛県	1	4	保全人家11戸	1	3.1	・当該地区では、近年地すべりの活動が進行しており家屋の変状や市道路面のクラックが見られるようになった。今後地すべり活動が更に活発になる恐れがあるため、当該事業により地域住民の生命財産や公共施設等を保全する。
若山地区地すべり対策事業 愛媛県	2	13	保全人家103戸、鉄道、県道、病院	3	5.0	・当該地区は、近年になり地すべり活動が進行しており、今後の集中豪雨等により地すべりによる甚大な被害の恐れがあるため、当該事業により地すべりの安定を図り地域住民の生命財産や公共施設等を保全する。
向山地区地すべり対策事業 福岡県	3	8	保全人家21戸、社会福祉施設	3	3.0	・当該地区では、近年地すべりによる民家擁壁の変状等が確認されており、今後の地すべりの活動により、さらに人家、国道等への甚大な被害の恐れもあることから、当該事業により地すべりの安定を図り地域住民の生命財産や公共施設等を保全する。
立岩地区地すべり対策事業 佐賀県	3	4	保全人家10戸、国道204号線、鉄道、市道	3	1.1	・平成13年7月梅雨前線に伴う豪雨により、地すべりが発生して道路等に亀裂・沈下等の被害が生じ、現在も地すべりの活動は顕著であり、時期豪雨により、国道や鉄道、集落等に地すべり災害を及ぼすおそれがあるため、当該事業により地すべりの安定を図り地域住民の生命財産や公共施設等を保全する。
水ヶ浦地区地すべり対策事業 長崎県	2	16	保全人家57戸、国道382号線、県道	5	3.2	・当該地区では平成13年6月18日の集中豪雨により地すべり災害が発生して、家屋全壊3戸、一部損壊1戸及び町道等に被害が及んだ。今後の地すべりの活動により、さらに人家、国道等への甚大な被害の恐れもあることから、当該事業により地すべりの安定を図り地域住民の生命財産や公共施設等を保全する。
南園地区地すべり対策事業 鹿児島県	5	16	保全人家75戸、国道220号線、県道	4	3.7	・当該地区では、地すべりによる民家擁壁の変状等が確認されており、今後の地すべりの活動により、さらに人家、国道等への甚大な被害の恐れもあることから、当該事業により地すべりの安定を図り地域住民の生命財産や公共施設等を保全する。
毛上地区地すべり対策事業 鹿児島県	7	19	保全人家88戸、県道、町道	6	3.2	・当該地区では、近年地すべり性の変状が民家擁壁等に確認されており、今後地すべり活動が活発になる恐れがあるため、当該事業により地域住民の生命財産や公共施設等を保全する。

【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)	便益(B)		費用 (C) (億円)	B/C	その他の指標による効果
		総便益 (億円)	便益の主な根拠			
夕張昭和地区 急傾斜地崩壊対策事業 北海道	8	16	保全人家：35戸	7	2.1	・平成13年度に当該地区でがけ崩れが発生したため、当該事業により住民の生命身体を保全する。
留萌三泊地区 急傾斜地崩壊対策事業 北海道	7	14	保全人家：14戸	6	2.2	・平成12年度に当該地区でがけ崩れが発生したため、当該事業により住民の生命身体を保全する。
桂沢地区 急傾斜地崩壊対策事業 青森県	1	4	保全人家：10戸	1	4.5	・平成12年度に当該地区でがけ崩れが発生したため、当該事業により住民の生命身体を保全する。
安渡(2)-4地区 急傾斜地崩壊対策事業 岩手県	3	12	保全人家：25戸	3	4.2	・平成14年度に当該地区でがけ崩れが発生したため、当該事業により住民の生命身体を保全する。
山根の2地区 急傾斜地崩壊対策事業 宮城県	2	5	保全人家：15戸	1	3.4	・平成14年度に当該地区でがけ崩れが発生し、家屋被害が発生したため、当該事業により住民の生命身体を保全する。
真美沢地区 急傾斜地崩壊対策事業 宮城県	3	16	保全人家：36戸	4	4.2	・平成14年度に当該地区でがけ崩れが発生したため、当該事業により住民の生命身体を保全する。
山ノ下地区 急傾斜地崩壊対策事業 山形県	2	10	保全人家：19戸	2	4.4	・平成14年度に当該地区でがけ崩れが発生し、家屋被害が発生したため、当該事業により住民の生命身体を保全する。
水上地区 急傾斜地崩壊対策事業 山形県	2	6	保全人家：16戸	1	4.6	・当該地区は、崩積土を主体とするがけ地で湧水が見られるなど危険度が高い。
入水2号地区 急傾斜地崩壊対策事業 福島県	2	5	保全人家：11戸	2	2.2	・平成10年度に当該地区でがけ崩れが発生したため、当該事業により住民の生命身体を保全する。
花木内地区 急傾斜地崩壊対策事業 福島県	2	12	保全人家：23戸	2	5.5	・平成14年度に当該地区でがけ崩れが発生したため、当該事業により住民の生命身体を保全する。
若木地区 急傾斜地崩壊対策事業 栃木県	1	4	保全人家：16戸 災害弱者施設	1	3.1	・平成14年度に当該地区でがけ崩れが発生したため、当該事業により住民の生命身体を保全する。
今宿地区 急傾斜地崩壊対策事業 群馬県	2	15	保全人家：62戸 災害弱者施設	1	11.4	・当該地区は、区域内に災害弱者施設を含む優先度の高い地区であるため、当該事業により住民の生命身体を保全する。
露梨子地区 急傾斜地崩壊対策事業 埼玉県	1	11	保全人家：29戸	1	11.2	・当該地区は、軟岩を主体とするがけ地で常時湧水があるなど危険度が高いため、当該事業により住民の生命身体を保全する。
聖ヶ窪地区 急傾斜地崩壊対策事業 神奈川県	4	8	保全人家：29戸	3	2.6	・平成13年度に当該地区でがけ崩れが発生し、家屋被害が発生したため、当該事業により住民の生命身体を保全する。
崖の下地区 急傾斜地崩壊対策事業 神奈川県	4	18	保全人家：30戸 災害弱者施設	4	5.1	・平成14年度に当該地区でがけ崩れが発生し、家屋被害が発生したため、当該事業により住民の生命身体を保全する。
長尾台地区 急傾斜地崩壊対策事業 神奈川県	5	14	保全人家：66戸	2	9.0	・平成12年度に当該地区でがけ崩れが発生し、家屋被害が発生したため、当該事業により住民の生命身体を保全する。
早川地区 急傾斜地崩壊対策事業 山梨県	2	4	保全人家：12戸	2	2.5	・平成11年度に当該地区でがけ崩れが発生したため、当該事業により住民の生命身体を保全する。
川口地区 急傾斜地崩壊対策事業 新潟県	1	7	保全人家：10戸	2	2.9	・当該地区のがけ地は、強風化を主体としており、また湧水が見られるなど危険度が高いため、当該事業により住民の生命身体を保全する。

石引2号地区 急傾斜地崩壊対策事業 石川県	1	8	保全人家：17戸	1	9.6	・平成12年度に当地区でがけ崩れが発生したため、当該事業により住民の生命身体を保全する。
鉢伏1号地区 急傾斜地崩壊対策事業 石川県	3	6	保全人家：13戸	3	2.4	・平成14年度に当地区でがけ崩れが発生したため、当該事業により住民の生命身体を保全する。
清水地区 急傾斜地崩壊対策事業 岐阜県	1	12	保全人家：22戸 災害弱者施設	1	10.9	・当地区は、区域内に災害弱者施設を含む優先度の高い地区であるため、当該事業により住民の生命身体を保全する。
東戸内地区 急傾斜地崩壊対策事業 岐阜県	1	5	保全人家：11戸	2	3.1	・平成14年度に当地区でがけ崩れが発生し、家屋被害が発生したため、当該事業により住民の生命身体を保全する。
緑ヶ丘地区 急傾斜地崩壊対策事業 静岡県	4	22	保全人家：57戸	3	8.9	・当地区は斜面勾配が過度に大きく、かつ軟岩を主体としており特に危険度が高い地区であるため、当該事業により住民の生命身体を保全する。
宇佐美向田地区 急傾斜地崩壊対策事業 静岡県	2	18	保全人家：50戸	2	8.1	・当地区は、火山砕屑物を主体とするがけ地で、常時湧水が見られるなど危険度が高いため、当該事業により住民の生命身体を保全する。
大久保2地区 急傾斜地崩壊対策事業 静岡県	4	26	保全人家：30戸	3	8.8	・当地区は、区域内に緊急時の避難場所を含む優先度の高い地区であるため、当該事業により住民の生命身体を保全する。
上下留地区 急傾斜地崩壊対策事業 愛知県	2	5	保全人家：13戸	2	2.3	・平成13年度に当地区でがけ崩れが発生し、家屋被害が発生したため、当該事業により住民の生命身体を保全する。
楠部1地区 急傾斜地崩壊対策事業 三重県	1	16	保全人家：15戸 災害弱者施設	1	12.4	・当地区は、区域内に災害弱者施設を含む優先度の高い地区であるため、当該事業により住民の生命身体を保全する。
伊勢地1地区 急傾斜地崩壊対策事業 三重県	2	9	保全人家：22戸	2	6.1	・平成13年度に当地区でがけ崩れが発生したため、当該事業により住民の生命身体を保全する。
吉崎地区 急傾斜地崩壊対策事業 福井県	2	10	保全人家：21戸	2	5.4	・平成14年度に当地区でがけ崩れが発生したため、当該事業により住民の生命身体を保全する。
和南地区 急傾斜地崩壊対策事業 滋賀県	1	5	保全人家：10戸	1	5.8	・平成13年度に当地区でがけ崩れが発生したため、当該事業により住民の生命身体を保全する。
鹿背山地区 急傾斜地崩壊対策事業 京都府	2	15	保全人家：11戸	1	10.9	・平成11年度に当地区でがけ崩れが発生し、家屋被害が発生したため、当該事業により住民の生命身体を保全する。
城見台(2)地区 急傾斜地崩壊対策事業 兵庫県	1	16	保全人家：33戸	1	14.2	・平成10年度に当地区でがけ崩れが発生したため、当該事業により住民の生命身体を保全する。
三軒屋地区 急傾斜地崩壊対策事業 兵庫県	2	12	保全人家：28戸	2	6.4	・当地区のがけ地は、崩積土を主体としており、また湧水が見られるなど危険度が高いため、当該事業により住民の生命身体を保全する。
高中(2)地区 急傾斜地崩壊対策事業 兵庫県	2	9	保全人家：15戸	2	5.4	・当地区は、区域内に緊急時の避難場所を含む優先度の高い地区であるため、当該事業により住民の生命身体を保全する。
朝町地区 急傾斜地崩壊対策事業 奈良県	1	11	保全人家：24戸	1	7.9	・当地区は、火山砕屑物を主体とするがけ地で、常時湧水が見られるなど危険度が高いため、当該事業により住民の生命身体を保全する。
川上寺内地区 急傾斜地崩壊対策事業 奈良県	2	5	保全人家：11戸	2	3.1	・当地区のがけ地は、崩積土を主体としており、また湧水が見られるなど危険度が高いため、当該事業により住民の生命身体を保全する。
賢地区 急傾斜地崩壊対策事業 和歌山県	1	7	保全人家：15戸	1	6.2	・平成13年度に当地区でがけ崩れが発生したため、当該事業により住民の生命身体を保全する。
東神野川地区 急傾斜地崩壊対策事業 和歌山県	1	5	保全人家：10戸	1	5.8	・当地区は、区域内に緊急時の避難場所を含む優先度の高い地区であるため、当該事業により住民の生命身体を保全する。
大江地区 急傾斜地崩壊対策事業 鳥取県	3	6	保全人家：13戸	3	2.1	・当地区のがけ地は、軟岩を主体としており、また湧水が見られるなど危険度が高いため、当該事業により住民の生命身体を保全する。
秋鹿2地区 急傾斜地崩壊対策事業 鳥根県	1	7	保全人家：16戸	1	5.3	・S47に当地区でがけ崩れが発生したため、当該事業により住民の生命身体を保全する。
下佐中地区 急傾斜地崩壊対策事業 鳥根県	1	6	保全人家：14戸	1	5.7	・平成10年度に当地区でがけ崩れが発生したため、当該事業により住民の生命身体を保全する。
井戸谷地区 急傾斜地崩壊対策事業 鳥根県	1	8	保全人家：5戸 災害弱者施設	1	6.5	・H4に当地区でがけ崩れが発生したため、当該事業により住民の生命身体を保全する。
薬師上地区 急傾斜地崩壊対策事業 岡山県	2	14	保全人家：27戸	2	8.9	・S28に当地区でがけ崩れが発生したため、当該事業により住民の生命身体を保全する。
向地区 急傾斜地崩壊対策事業 岡山県	1	17	保全人家：35戸	1	21.7	・S51に当地区でがけ崩れが発生したため、当該事業により住民の生命身体を保全する。
尾立地区 急傾斜地崩壊対策事業 広島県	3	8	保全人家：20戸	3	3.2	・当地区のがけ地は、強風化岩を主体としており、また湧水が見られるなど危険度が高いため、当該事業により住民の生命身体を保全する。
安養地上地区 急傾斜地崩壊対策事業 山口県	2	11	保全人家：17戸	2	7.2	・当地区のがけ地は高さ約50mの大規模斜面であり、かつ強風化岩を主体としており危険度が高いため、当該事業により住民の生命身体を保全する。
室津下(2)地区 急傾斜地崩壊対策事業 山口県	1	8	保全人家：25戸	1	6.4	・当地区は斜面勾配が大きく、かつ軟岩を主体としており危険度が大きい、当該事業により住民の生命身体を保全する。
田井地区 急傾斜地崩壊対策事業 徳島県	4	12	保全人家：22戸 災害弱者施設	3	3.8	・当地区は、区域内に災害弱者施設を含む優先度の高い地区であるため、当該事業により住民の生命身体を保全する。
大川持地区 急傾斜地崩壊対策事業 徳島県	5	107	保全人家：39戸	6	19.0	・当地区は、区域内に緊急時の避難場所を含む優先度の高い地区であるため、当該事業により住民の生命身体を保全する。
北浦地区 急傾斜地崩壊対策事業 香川県	1	7	保全人家：14戸	1	7.3	・当地区は、区域内に緊急時の避難場所を含む優先度の高い地区であるため、当該事業により住民の生命身体を保全する。
恵生A地区 急傾斜地崩壊対策事業 愛媛県	2	12	保全人家：34戸	1	8.4	・当地区のがけ地は高さ30mを超える大規模斜面であり、かつ崩積土を主体としており危険度が高いため、当該事業により住民の生命身体を保全する。
落出第2地区 急傾斜地崩壊対策事業 愛媛県	1	28	保全人家：45戸	3	10.5	・当地区は、崩積土を主体とするがけ地で湧水が見られるなど危険度が高いため、当該事業により住民の生命身体を保全する。
中山B地区 急傾斜地崩壊対策事業 愛媛県	2	23	保全人家：67戸 災害弱者施設	2	13.9	・当地区は、区域内に災害弱者施設を含む優先度の高い地区であるため、当該事業により住民の生命身体を保全する。
永山地区 急傾斜地崩壊対策事業 佐賀県	1	9	保全人家：19戸	1	7.4	・当地区のがけ地は高さ30mを超える大規模斜面であり、かつ強風化岩を主体としており危険度が高いため、当該事業により住民の生命身体を保全する。
鳴石地区 急傾斜地崩壊対策事業 佐賀県	1	20	保全人家：25戸 災害弱者施設	2	10.0	・当地区は、区域内に災害弱者施設を含む優先度の高い地区であるため、当該事業により住民の生命身体を保全する。
金吾地区 急傾斜地崩壊対策事業 大分県	2	8	保全人家：10戸	2	4.7	・当地区は、がけ崩れにより死者及び家屋被害が発生するなど危険度が高いため、当該事業により流域住民の生命身体を保全する。
勝岡4地区 急傾斜地崩壊対策事業 宮崎県	1	6	保全人家：16戸	1	7.3	・当地区は、火山砕屑物(シラス)から成るがけ地で、付近で近年大きな災害(平成5年鹿児島県災害)が発生しているため、当該事業により住民の生命身体を保全する。
山須原地区 急傾斜地崩壊対策事業 宮崎県	1	3	保全人家：7戸	1	3.0	・当地区は、区域内に緊急時の避難場所を含む優先度の高い地区であるため、当該事業により住民の生命身体を保全する。
小浜地区 急傾斜地崩壊対策事業 鹿児島県	2	17	保全人家：14戸	2	8.6	・平成5年に当地区でがけ崩れが発生したため、当該事業により住民の生命身体を保全する。
御園地区 急傾斜地崩壊対策事業 鹿児島県	2	7	保全人家：18戸	1	4.5	・当地区は、火山砕屑物(シラス)から成るがけ地で、付近で近年大きな災害(平成5年鹿児島県災害)が発生しているため、当該事業により住民の生命身体を保全する。
里町地区 急傾斜地崩壊対策事業 鹿児島県	2	8	保全人家：24戸	1	6.2	・当地区は、軟岩を主体とするがけ地で常時湧水が見られるなど危険度が高いため、当該事業により住民の生命身体を保全する。
渡久地地区 急傾斜地崩壊対策事業 沖縄県	2	12	保全人家：45戸	2	7.0	・当地区のがけ地はオーバーハングを有しており、かつ軟岩を主体としており危険度が高いため、当該事業により住民の生命身体を保全する。

【雪崩対策事業】  
(補助)

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	便益(B)		費用 (C) (億円)	B/C	その他の指標による効果
		総便益 (億円)	便益の主な根拠			
古平港町4地区 急傾斜地崩壊対策事業 北海道	3	7	保全人家：15戸	2	2.9	・当地区は、過去に雪崩災害が発生した優先度の高い地区である。

牛島地区 急傾斜地崩壊対策事業 青森県	3	6	保人人家：14戸	2	2.4	・当地区は、区域内に緊急時の避難場所を含む優先度の高い地区である。
上新倉地区 急傾斜地崩壊対策事業 山梨県	1	4	保人人家：7戸	1	5.3	・当地区は、区域内に緊急時の避難場所を含む優先度の高い地区である。
中村地区 急傾斜地崩壊対策事業 兵庫県	1	4	保人人家：8戸	1	3.9	・当地区は斜面高さが100m以上の大規模斜面であり、かつ植生状況も疎であるため、危険度が高い。

【海岸事業】

(補助)

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	便益 (B)		費用 (C) (億円)	B / C	その他の指標による評価
		総便益 (億円)	便益の主な根拠			
串本海岸高潮対策事業 和歌山県	12	331	浸水戸数140戸、浸水面積6.5ha 国道42号	11	29.7	・現況天端高が計画天端高に比べ最大1.7m低く、災害の危険性が高いため、所要の安全性を確保する。 ・H2.9月、H9.6月越波被害が発生しており、早急な対策が必要である。 ・海岸保全基本計画策定に伴う縦覧の際には、串本町においては、当海岸地区の田並地区住民より意見書として強く要望されており日々不安な状態で生活している。
阿品海岸高潮対策事業 広島県	6	51	浸水戸数126戸、浸水面積14.7ha 国道2号、広島電鉄	5	9.9	・現況天端高が計画天端高に比べ1.5m以上低く、災害発生時の危険性が高いため、所要の安全性を確保する必要がある。 ・当該地域は『第4次廿日市市総合計画』に位置づけられており、災害発生時の危険性が地域発展の制約になる。
荷内海岸高潮対策事業 愛媛県	8	34	浸水戸数16戸、浸水面積10.5ha	7	4.9	・現況天端高が計画天端高に比べ1.5m以上低く、災害の危険性が高いため、所要の安全性を確保する。 ・冬期季節風及び台風の際には越波が頻発している。(H11.9月台風16号、H13.8月台風11号の際、5戸が自主避難) ・想定浸水区域内の主要地方道は、地域の唯一の生活道であると共に県の緊急輸送路となっており、被災した場合は、地域の日常生活のみならず、広域の緊急輸送に大きな影響を及ぼすため早急な対策が必要である。
掛の浦海岸高潮対策事業 愛媛県	11	20	浸水戸数3戸、浸水面積4.3ha 緊急避難地	10	2.0	・現況天端高が計画天端高に比べ0.7m以上低く、災害の危険性が高いため、所要の安全性を確保する。 ・地域防災計画における緊急時の活動拠点(グラウンド)が、頻繁(過去10年間に5回)な浸水被害を受けている。 ・既設護岸は不等沈下や老朽化を生じており、危険な状態となっている。また、護岸には上島広域簡易水道管(岩城全島に給水)が横断しており、被災した際は島全体に多大な影響を及ぼす。
野根海岸高潮対策事業 高知県	19	176	浸水戸数240戸、浸水面積29.7ha	16	11.0	・現況天端高が計画天端高に比べ1.9m以上低く、災害の危険性が高いため、所要の安全性を確保する。 ・H9.7月台風9号による離岸堤崩壊等、過去10年間において3回の施設被災が発生。 ・当海岸の背後には人家・資産が集積し、唯一の7777である国道55号が併走している。 ・高知県全域が台風常襲地帯であり、台風時には民家玄関先に土嚢を設置するなど防災活動を余儀なくされている。
高田海岸高潮対策事業 福岡県	21	10,123	浸水戸数114戸、浸水面積872.0ha 西鉄大牟田線	14	722.4	・台風常襲地帯であり、現況天端高が計画天端高に比べ1.8m以上低く、災害の危険性が高いため、所要の安全性を確保する。 ・過去にもS60.8月台風13号の高潮により浸水被害が発生しており、早急な対策が必要である。
銭函海岸侵食対策事業 北海道	15	67	侵食戸数7戸、侵食面積2.6ha 浸水戸数41戸、浸水面積2.9ha	16	4.3	・現況の地盤高が所要天端高に比べ0.5m低く、災害の危険性が高いため、所要の安全性を確保する。 ・H12.12月越波被害が発生しており、早急な対策が必要である。
阿字ヶ浦海岸侵食対策事業 茨城県	36	196	侵食戸数56戸、侵食面積26.1ha	33	5.9	・砂浜が消失しており、越波の被害を防止するため前浜を確保し、砂流出防止を目的とした侵食防止策を図る。 ・H14.10月に波浪による護岸崩壊の被害が発生している。また、越波による被害も生じており、早急な対策が必要である。
岩ヶ崎海岸侵食対策事業 新潟県	9	18	侵食戸数2戸、侵食面積2.5ha 浸水戸数9戸、浸水面積1.3ha J R 羽越本線、国道345号	9	2.1	・想定侵食区域内に唯一の生活道路(国道345号)と広域的な影響を与える幹線鉄道(J R 羽越本線)が存在するため、ひとたび災害が発生した場合には、当地域に甚大な影響を与える。 ・H12.12月の冬期風浪では、J R 護岸が倒壊する災害が発生しており、早急な対策が必要である。
内田海岸侵食対策事業 兵庫県	9	23	侵食戸数38戸、侵食面積3.3ha 浸水戸数136戸、浸水面積18.7ha	8	2.7	・当海岸の護岸沿いには、地域の唯一の生活道路である県道洲本南淡線が通っている。 ・災害の危険性の高い自然条件(勾配1/10以上)である。 ・当海岸において毎年地域住民らによる清掃活動が行われている。 ・多様な水生生物の生息環境が維持される。
羽田海岸侵食対策事業 大分県	7	44	浸水戸数70戸、浸水面積2.8ha 国道213号	22	2.0	・台風や冬期風浪の影響により砂浜侵食が進み、背後地域への安全性低下や稀少な海浜植物の喪失を防ぐ必要がある。
寒川海岸環境整備事業 愛媛県	12	40	浸水戸数2戸、浸水面積5ha J R 予讃本線	11	3.5	・海浜の復旧により海水浴場としての機能が維持できず、平成11年度より休止している。海水浴場再開について強い地元要望あり。(休止前は年間15,000人が利用) ・背後地における市の環境整備事業(便利施設整備)との連携。 ・想定浸水区域内には幹線鉄道のJR予讃本線が存在しており、被災した際は広域輸送に多大な影響を及ぼす。 ・本海岸は、愛媛県自然海浜保全地区であり、市の呼び掛けにより市民清掃活動が年1回行われている。 ・毎年8月には地元小学生による体験学習(地引き網)が行われており、教育の場として利用されている。
常陸那珂珂海岸 阿字ヶ浦地区 侵食対策事業 茨城県	36	196	想定浸水面積 10ha 想定侵食面積 26ha	33	5.9	年平均で約10m海浜が侵食しており、国土・資産の安全性に問題があるため汀線を保全する。

伏木富山港海岸 国分地区 海岸環境整備事業 富山県	19	35	想定浸水面積 0.8ha 想定侵食面積 5ha	16	2.2	・年平均で約2m海浜が侵食しており、国土・資産の安全性に問題があるため汀線を保全する。
土肥港海岸 大蔵地区 高潮対策事業 静岡県	4	7	想定浸水面積 5.75ha	3	2.1	・現況天端高が計画天端高に比べ約2.5m低く、浸水被害の危険性が高いため所要の安全性を確保する。
名古屋港海岸 汐止・空見ふ頭地区 高潮対策事業 名古屋港管理組合	20	231	想定浸水面積 15ha	18	12.6	・現況天端高が計画天端高に比べ約0.6m低く、浸水被害の危険性が高いため所要の安全性を確保する。
五ヶ所港海岸 五ヶ所浦地区 高潮対策事業 三重県	6	11	想定浸水面積 39ha	5	2.1	・閉鎖に時間を要する施設の電動化等高度化を図り、海岸保全の確実性を向上させる。
賀田港海岸 賀田、曾根地区 高潮対策事業 三重県	5	9	想定浸水面積 30ha	5	1.9	・閉鎖に時間を要する施設の電動化等高度化を図り、海岸保全の確実性を向上させる。
衣浦港海岸 大津崎地区 高潮対策事業 愛知県	28	1,064	想定浸水面積 83ha	26	41.7	・地震時の浸水被害の危険性が高いため施設の耐震性を強化し所要の安全性を確保する。
長島港海岸 西長島地区 高潮対策事業 三重県	11	57	想定浸水面積 11ha	9	6.2	・地震時の浸水被害の危険性が高いため施設の耐震性を強化し所要の安全性を確保する。また、閉鎖に時間を要する施設の電動化等高度化を図り、海岸保全の確実性を向上させる。
長島港海岸 呼崎・名倉地区 高潮対策事業 三重県	38	476	想定浸水面積 21ha	38	12.4	・既存施設が建設後約40年経過し老朽化が顕著で、浸水被害の危険性が高いため所要の安全性を確保する。
尾道糸崎港海岸 三原地区 高潮対策事業 広島県	26	266	想定浸水面積 28ha	21	12.5	・現況天端高が計画天端高に比べ約0.9m低く、浸水被害の危険性が高いため所要の安全性を確保する。
土生港海岸 三庄地区 高潮対策事業 広島県	10	578	想定浸水面積 8ha	8	70.7	・波浪による越波が多く、浸水被害の危険性が高いため所要の安全性を確保する。
大迫港海岸 大迫地区 高潮対策事業 倉橋町	4	45	想定浸水面積 12ha	5	11.1	・波浪による越波が多く、浸水被害の危険性が高いため所要の安全性を確保する。
柳井港海岸 宮本地区 高潮対策事業 山口県	17	474	想定浸水面積 55ha	14	34.5	・現況天端高が計画天端高に比べ約0.8m低く、浸水被害の危険性が高いため所要の安全性を確保する。
観音寺港海岸 有明地区 侵食対策事業 香川県	6	129	想定浸水面積 6ha 想定侵食面積 4ha	6	22.5	・年平均で約0.9m海浜が侵食しており、国土・資産の安全性に問題があるため汀線を保全する。特に貴重な景観（名勝琴弾公園）を保全する。
三本松港海岸 須賀地区 侵食対策事業 香川県	28	307	想定浸水面積 23ha 想定侵食面積 5ha	25	12.1	・年平均で約1.2m海浜が侵食しており、国土・資産の安全性に問題があるため汀線を保全する。年平均で約11万人の海岸利用者数が見込まれる。
徳島小松島港海岸 和田島2地区 侵食対策事業 徳島県	11	228	想定浸水面積 10ha 想定侵食面積 2ha	10	23.7	・年平均で約1.3m海浜が侵食しており、国土・資産の安全性に問題があるため汀線を保全する。
東予港海岸 神拝地区 高潮対策事業 愛媛県	55	255	想定浸水面積 180ha	46	5.5	・現況天端高が計画天端高に比べ約1.3m低く、浸水被害の危険性が高いため所要の安全性を確保する。
崎戸港海岸 本郷 地区 高潮対策事業 長崎県	2	12	想定浸水面積 0.2ha	2	6.1	・波浪による越波が多く、浸水被害の危険性が高いため所要の安全性を確保する。
西方港海岸 西方地区 高潮対策事業 鹿児島県	1	14	想定浸水面積 2ha	1	12.1	・現況天端高が計画天端高に比べ約0.7m低く、浸水被害の危険性が高いため所要の安全性を確保する。
租納港(竹富)海岸 租納地区 高潮対策事業 沖縄県	7	50	想定浸水面積 5ha	6	7.8	・波浪による越波が多く、浸水被害の危険性が高いため所要の安全性を確保する。

【道路・街路事業】  
(直轄)

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	便益 (B)		費用 (C) (億円)	B / C	その他の指標による評価
		総便益 (億円)	便益の主な根拠			
一般国道392号上茶路防災 北海道開発局	33	77	計画交通量：1,700台/日	40	1.9	・防災点検要対策箇所及び冬期末改良区間が解消される。
一般国道13号上山バイパス(延伸) 東北地方整備局	100	461	計画交通量：18,400台/日	91	5.1	・現道の混雑度2.2であるが、当該事業の実施により1.0未満に改善できる。
一般国道4号錦石拡幅 東北地方整備局	112	309	計画交通量：38,800台/日	95	3.3	・現道の混雑度2.1であるが、当該事業の実施により1.0未満に改善できる。
一般国道13号院内道路 東北地方整備局	117	270	計画交通量：5,300台/日	101	2.7	・雄物川流域地方拠点都市地域整備計画を支援する。
一般国道112号鶴岡北改良 東北地方整備局	60	114	計画交通量：17,700台/日	53	2.2	・中心市街地へ至る現道の混雑度1.6であるが、当該事業の実施により1.0未満に改善できる。
一般国道45号宮古道路 東北地方整備局	190	326	計画交通量：8,100台/日	182	1.8	・三陸地方拠点都市地域整備計画を支援する。
一般国道14号湾岸千葉地区改良 関東地方整備局	220	683	計画交通量：38,600台/日	204	3.3	・良好な環境の保全・形成(現道の騒音レベルが夜間要請限度を超過している区間の環境改善が図られる) ・地域・都市の基盤形成(市街地再開発、区画整理の計画あり)
一般国道17号本庄道路 関東地方整備局	248	483	計画交通量：31,000台/日	189	2.6	・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) 道路の防災対策(架替の必要のある老朽橋梁有り)
一般国道8号加賀拡幅 北陸地方整備局	240	722	計画交通量：37,000台/日	195	3.7	・都市圏の交通円滑化の推進(主要渋滞ポイントである加茂交差点の渋滞が緩和) ・安全な生活環境の確保(現道の事故率を低減、安全な生活環境を確保)
一般国道1号開バイパス(延伸) 中部地方整備局	63	57	計画交通量：12,000台/日	107	1.9	・現道の混雑度が1.4であるが、当該事業の実施により解消できる。
一般国道161号愛発除雪拡幅 近畿地方整備局	35	78	計画交通量：6,100台/日	44	1.8	・現道が事前通行規制区間及び冬期末改良区間であるが、当該事業の実施により解消できる。
一般国道417号冠山峠道路 近畿地方整備局	230	387	計画交通量：3,100台/日	197	2.0	・現道がなく通行不能区間であるが、当該事業の実施により解消できる。

一般国道421号石樽峠道路 近畿地方整備局	150	256	計画交通量：5,600台/日	144	1.8	・現道が異常気象時通行規制区間、冬期交通不能区間及び大型車通行不能区間であるが、当該事業の実施により解消できる。
一般国道2号岡山市内立体 中国地方整備局	80	1,573	計画交通量：111,900台/日	76	20.6	・物流の効率化の支援（重要港湾岡山港へのアクセスが改善される）
一般国道2号戸田拡幅 中国地方整備局	60	144	計画交通量：47,200台/日	54	2.7	・中心市街地の活性化（中心市街地へ至る現道の混雑（混雑度2.0）が解消される）
一般国道32号猪ノ鼻道路 四国地方整備局	240	340	計画交通量：7,400台/日	202	1.7	・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あり、防災点検要対策箇所あり、対象区間に事前通行規制区間あり）
一般国道10号豊前拡幅 九州地方整備局	60	123	計画交通量：12,600台/日	73	1.7	・現道の混雑度1.59であるが、当該事業の実施により改善できる。 ・道路防災対策・危機管理の充実（現道の震災点検箇所3橋）
一般国道10号行橋バイパス 九州地方整備局	40	201	計画交通量：25,600台/日	54	3.7	・現道の混雑度1.66であるが、当該事業の実施により改善できる。 ・地域づくりの支援（行橋駅周辺商業拠点地区の支援）
一般国道57号熊本東バイパス 九州地方整備局	43	939	計画交通量：67,400台/日	76	12.4	・現道の混雑度1.44であるが、当該事業の実施により改善できる。 ・良好な環境の保全・形成（夜間騒音要請限度を超過している神水地先の騒音レベルが低下される）

(補助)

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	便益 (B)		費用 (C) (億円)	B/C	その他の指標による評価
		総便益 (億円)	便益の主な根拠			
銚子連絡道路 千葉県道路公社	308	775	計画交通量：8,700台/日	327	2.4	・地域の競争条件確保のための幹線道路網の構築（地域間高速道路（銚子連絡道路）：二次生活圏中心都市銚子市と県都千葉市との連絡強化） ・都市圏の交通円滑化の推進（第3次渋滞対策プログラム：猿尾交差点） ・道路の防災対策・危機管理の充実（国道126号：緊急輸送道路一次改修）
遠阪トンネル有料道路 兵庫県道路公社	35	137	計画交通量：9,200台/日	57	2.4	・地域づくりの支援（地域連携プロジェクト(但馬地方拠点都市 H6指定)、大規模イベント(H18のじごく兵庫団体)を支援する。)
一般国道280号蓬田～蟹田バイパス 青森県	68	187	計画交通量：5,800台/日	67	2.8	・物流効率の支援（青森港へのアクセス改善および25t車両の通行が可能） ・道路の防災対策・危機管理の充実（特殊交通規制区間が解消）
一般国道285号滝ノ沢バイパス 秋田県	65	136	計画交通量：6,300台/日	65	2.1	・物流の効率化の支援（大館能代空港へのアクセス改善） ・地域づくりの支援（隘路区間解消）
一般国道106号宮古西道路 岩手県	130	239	計画交通量：18,900台/日	117	2.0	・中心市街地の活性化（中心市街地に至る現道の混雑（1.7）解消） ・地域づくりの支援（三陸地方拠点都市地域の支援）
一般国道354号谷田部東拡幅 茨城県	97	150	計画交通量：20,000台/日	76	2.0	・中心市街地の活性化（中心市街地へ至る現道の混雑度1.0以上が解消する） ・都市圏の交通円滑化の推進（第三次渋滞対策プログラムに位置づけのある渋滞ポイントが解消される）
一般国道123号水橋拡幅 栃木県	19	42	計画交通量：13,100台/日	20	2.1	・中心市街地の活性化（中心市街地へ至る現道の混雑度1.0以上区間の混雑が解消する） ・地域づくりの支援（拠点開発プロジェクトの栃木県高度技術産業活性化計画を支援する）
一般国道117号青木島拡幅 長野県	23	61	計画交通量：36,000台/日	21	3.0	・都市圏の交通円滑化の推進（主要渋滞ポイント（一般国道18号大塚、母袋交差点）の渋滞が解消される） ・道路防災対策・危機管理の充実（長野県地域防災計画で震災対策緊急輸送路(第一次)に位置づけ）
一般国道361号上ヶ洞バイパス 岐阜県	60	101	計画交通量：1,800台/日	54	1.9	・物流効率化の支援（現道を総重量25tの車両の通行が可能となる） ・地域づくりの支援（大型車のすれ違い困難箇所が解消される）
一般国道305号越穂バイパス 福井県	38	69	計画交通量：4,500台/日	39	1.8	・対象区間に大型車のすれ違い困難箇所（最小幅員=5.2m）が存在するが、当該事業の実施によりすれ違いが容易となる。
一般国道168号天の川バイパス 大阪府	60	137	計画交通量：35,600台/日	51	2.7	・主要渋滞ポイントである新天の川橋交差点の混雑が緩和される。
一般国道370号重根拡幅 和歌山県	24	143	計画交通量：31,900台/日	22	6.5	・現道の混雑度2.18であるが、当該事業の実施により0.9程度に改善できる。
一般国道425号福井バイパス 和歌山県	48	102	計画交通量：4,100台/日	44	2.3	・対象区間に大型車のすれ違い困難箇所（最小幅員=3.5m）が存在するが、当該事業の実施によりすれ違いが容易となる。
一般国道432号菅原広瀬バイパス 島根県	38	63	計画交通量：5,200台/日	39	1.6	・地域づくりの支援（対象区間の大型車のすれ違い困難区間解消等） ・道路の防災対策・危機管理の充実（H8、9防災点検による要対策） ・物流の効率化の支援（三崎港へのアクセスが改善される）
一般国道197号三崎拡幅 愛媛県	11	20	計画交通量：4,000台/日	10	2.0	・地域づくりの支援（対象区間に大型車のすれ違い困難区間が存在する）
一般国道439号 木屋ヶ内バイパス第二工区 高知県	34	57	計画交通量：2,900台/日	29	2.0	・地域づくりの支援（大型車のすれ違い困難区間を解消） ・道路の防災対策・危機管理の充実（第2次緊急輸送道路ネットワーク、対象区間に事前通行規制区間あり）
一般国道442号後バイパス 福岡県	30	154	計画交通量：17,700台/日	32	4.8	・物流効率化の支援（佐賀空港へのアクセスが改善） ・地域づくりの支援（大型車のすれ違い困難区間の解消）
一般国道207号深浦・百貴拡幅 佐賀県	45	84	計画交通量：21,100台/日	41	2.0	・物流効率化の支援（佐賀空港へのアクセスが改善） ・中心市街地の活性化（中心市街地へ至る現道混雑度：1.68）
一般国道382号河内拡幅 長崎県	20	32	計画交通量：2,700台/日	18	1.8	・物流効率化の支援（比田勝港へのアクセスが改善） ・地域づくりの支援（大型車のすれ違い困難区間の解消）
一般国道388号小蒲江バイパス 大分県	31	62	計画交通量：3,600台/日	25	2.5	・物流効率化の支援（佐伯港へのアクセスが改善） ・地域づくりの支援（大型車のすれ違い困難区間の解消）
一般国道58号網野子バイパス 鹿児島県	170	259	計画交通量：3,100台/日	149	1.7	・物流効率化の支援（名瀬港へのアクセスが改善） ・地域づくりの支援（大型車のすれ違い困難区間の解消）
一般国道269号伊座敷バイパス 鹿児島県	61	97	計画交通量：2,600台/日	52	1.9	・物流効率化の支援（伊座敷港へのアクセスが改善） ・地域づくりの支援（大型車のすれ違い困難区間の解消）
主要地方道 枝幸音威子府線 北海道	25	35	計画交通量：2,500台/日	22	1.6	・道路防災対策・危機管理の充実（緊急輸送道路指定2次、防災点検要対策箇所） ・地域づくりの支援（特別立法に基づく事業である。）
主要地方道 余市赤井川線 北海道	70	169	計画交通量：4,300台/日	60	2.8	・道路防災対策・危機管理の充実（緊急輸送道路指定1次） ・地域づくりの支援（特別立法に基づく事業である）
一般道 大観山公園線 北海道	54	74	計画交通量：3,920台/日	47	1.6	・都市圏の交通円滑化の推進（第3次渋滞対策プログラムに位置づけあり）
市道 福住平岸線 赤平市、戸別市	14	18	計画交通量：1,470台/日	12	1.5	・道路防災対策・危機管理の充実（震災点検要対策箇所あり） ・地域づくりの支援（大型車のすれ違い困難区間が解消される。特別立法に基づく事業である。）

市道 曲長線 札幌市	7	14	計画交通量：9,900台/日	7	2.0	・安全な生活環境の確保 ・地域づくりの支援(地域連携プロジェクトを支援する)
市道 屯田3番線 札幌市	5	11	計画交通量：9,000台/日	5	2.2	・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) ・安全な生活環境の確保 ・地域づくりの支援(地域連携プロジェクトを支援する)
主要地方道 岩崎西目屋弘前線 青森県	26	50	計画交通量：2,500台/日	27	1.9	・地域づくりの支援(特別立法(水源地域対策特別措置法)に基づく事業である)
主要地方道 男鹿半島線 秋田県	55	118	計画交通量：20,100台/日	54	2.2	・物流効率化の支援(最寄りの港湾(船川港)へのアクセスが改善される)
一般県道 市毛水戸線 茨城県	52	73	計画交通量：19,800台/日	48	1.5	・地域づくりの支援(大型車のすれ違い困難区間が解消される)
市道 東中根高場線 ひたちなか市	34	51	計画交通量：8,000台/日	25	2.0	・都市圏の交通円滑化の推進(第3次渋滞対策プログラムの対象区間の渋滞を緩和する。)
主要地方道 前橋安中富岡線 群馬県	47	121	計画交通量：23,500台/日	42	2.9	・都市圏の交通円滑化の推進(旅行速度の向上が図られる)
市道 川東線 更埴市	22	31	計画交通量：3,000台/日	20	1.6	・安全な生活環境の確保
特別都道 豊洲有明線 東京都	20	75	計画交通量：32,700台/日	20	3.8	・物流効率化の支援(最寄りの港湾(京浜港)へのアクセスが改善される)
主要地方道 富山八尾線 富山県	38	122	計画交通量：11,900台/日	36	3.4	・都市圏の交通円滑化の推進(最寄りの港湾(伏木富山港)へのアクセスが改善される。第3次主要渋滞対策プログラムの対象区間の渋滞を緩和する。)
町道 稲線1号線 相川町	5	16	計画交通量：1,000台/日	6	2.7	・地域づくりの支援(大型車のすれ違い困難区間が解消される)
一般府道 郷ノ口余部線 京都府	24	44	計画交通量：6,060台/日	23	1.9	・地域づくりの支援(大型車のすれ違い困難区間が解消される) ・安全な生活環境の確保(自歩道整備による安全性の確保)
主要地方道 上狛城陽線 京都府	24	32	計画交通量：5,690台/日	19	1.7	・都市圏の交通円滑化の推進(JR山城多賀駅前広場等整備と連携し公共交通機関の利用促進を図る) ・地域づくりの支援(大型車のすれ違い困難区間が解消される)
主要地方道 茨木亀岡線 大阪府	30	50	計画交通量：4,300台/日	30	1.7	・特別立法(水源地域対策特別措置法)に基づく事業である。
市道 並松上松線 岸和田市	62	349	計画交通量：9,520台/日	179	1.9	・都市圏の交通円滑化の推進(渋滞の原因となっている踏切の除却)
主要地方道 洲本南淡線 兵庫県	34	103	計画交通量：6,100台/日	59	1.7	・物流効率化の支援(最寄りの港湾(阿万港)へのアクセスが改善される) ・地域づくりの支援(市町村合併支援道路整備計画に位置づけられた)
一般県道 河原インター線 鳥取県	74	222	計画交通量：6,900台/日	118	1.9	・物流効率化の支援(総重量25tの車両の通行を確保) ・地域づくりの支援(大型車のすれ違い困難区間が解消される)
町道 鯛原柏線 鳥根県	23	38	計画交通量：2,660台/日	25	1.5	・交通円滑化の推進(バス路線の新設) ・地域づくりの支援(大型車のすれ違い困難区間が解消される。特別立法(半島振興、原子力発電施設等立地地域の振興に関する特別措置法)に基づく事業である。)
一般県道 中ノ関港線 山口県	60	82	計画交通量：7,400台/日	52	1.6	・物流効率化の支援(最寄りの港湾(三田尻中関港)へのアクセスが改善される) ・道路の防災対策・危機管理の充実(第2次緊急輸送道路ネットワーク計画に位置付け)
主要地方道 半田南知多線 愛知県	77	387	計画交通量：37,800台/日	64	6.0	・物流効率化の支援(最寄りの港湾(衣浦港)へのアクセスが改善される)
村道 剣山線 木頭村	10	18	計画交通量：1,500台/日	11	1.6	・地域づくりの支援(大型車のすれ違い困難区間が解消される。特別立法(過疎法)に基づく事業である。)
一般県道 太田上町志度線 香川県	96	247	計画交通量：19,300台/日	76	3.3	・都市圏の交通円滑化の推進(踏切による渋滞の解消)
一般県道 玉津港線 愛媛県	9	29	計画交通量：5,700台/日	12	2.4	・物流効率化の支援(25t車両の通行が可能となる)
一般県道 八倉松前線 愛媛県	22	41	計画交通量：9,200台/日	23	1.8	・物流効率化の支援(25t車両の通行が可能となる)
市道 松山外環状線 松山市	117	2,077	計画交通量：12,800台/日	884	2.3	・物流効率化の支援(空港(松山空港)へのアクセスが改善される)
主要地方道 川之江大豊線 愛媛県	8	14	計画交通量：2,600台/日	9	1.6	・物流効率化の支援(25t車両の通行が可能となる)
一般県道 今治丹原線 愛媛県	28	102	計画交通量：5,600台/日	44	2.3	・都市圏の交通円滑化の推進(第3次渋滞対策プログラムの対象区間の渋滞を緩和する。)
一般県道 久米垣生線 愛媛県	34	2,077	計画交通量：12,800台/日	884	2.3	・物流効率化の支援(空港(松山空港)へのアクセスが改善される)
一般県道 岩城弓削線 愛媛県	5	12	計画交通量：2,000台/日	5	2.4	・地域づくりの支援(大型車のすれ違い困難区間が解消される。特別立法(離島振興法)に基づく事業である)
一般県道 三池港線 福岡県	9	20	計画交通量：8,200台/日	9	2.2	・物流効率化の支援(最寄りの港湾(三池港)へのアクセスが改善される)
町道 小ヶ倉音無線 富士町	8	11	計画交通量：1,500台/日	7	1.6	・地域づくりの支援(大型車のすれ違い困難区間が解消される。特別立法(水源地域対策特別措置法)に基づく事業である。)
一般県道 瀬浦飯原港線 長崎県	35	44	計画交通量：1,600台/日	28	1.6	・地域づくりの支援(大型車のすれ違い困難区間が解消される。特別立法(離島振興法)に基づく事業である)
一般県道 国分箱崎線 長崎県	13	19	計画交通量：4,800台/日	10	1.9	・地域づくりの支援(大型車のすれ違い困難区間が解消される。特別立法(離島振興法)に基づく事業である。)
市道 堤線 長崎県	7	29	計画交通量：400台/日	18	1.6	・地域づくりの支援(大型車のすれ違い困難区間が解消される。特別立法(過疎地域自立促進特別措置法)に基づく事業である)
市道 本山21号線 福江市	12	29	計画交通量：4,000台/日	12	2.4	・地域づくりの支援(大型車のすれ違い困難区間が解消される。特別立法(離島振興法)に基づく事業である。)
町道 上中本村線 南種子町	8	13	計画交通量：1,100台/日	8	1.6	・地域づくりの支援(大型車のすれ違い困難区間が解消される。特別立法(離島振興法)に基づく事業である。)
主要地方道 伊仙亀津徳之島空港線 鹿児島県	40	62	計画交通量：6,000台/日	37	1.7	・地域づくりの支援(大型車のすれ違い困難区間が解消される。特別立法(奄美群島開発特別措置法)に基づく事業である。)
一般県道 佐仁赤木名線 鹿児島県	17	23	計画交通量：2,800台/日	15	1.5	・地域づくりの支援(大型車のすれ違い困難区間が解消される。特別立法(奄美群島開発特別措置法)に基づく事業である。)
主要地方道 浦添西原線 沖縄県	22	49	計画交通量：10,600台/日	18	2.8	・その他(道路整備に関するプログラムに位置づけられている、4車線道路である、関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要がある。)

市道 鳥堀1 2号 那覇市	20	48	計画交通量：7,100台/日	19	2.6	・地域づくりの支援（大型車のすれ違い困難区間が解消される。） ・安全な生活環境の確保（通学路で現況歩道幅員 1.0m）
市道 2 9 2号線 豊見城市	12	65	計画交通量：9,590台/日	10	6.3	・その他（車線数 4）
町道 与那原6号線 与那原町	18	22	計画交通量：3,200台/日	13	1.7	・地域づくりの支援（大型車のすれ違い困難区間が解消される）
村道 長堂～上原線 大里村	8	16	計画交通量：1,000台/日	7	2.2	・地域づくりの支援（大型車のすれ違い困難区間が解消される）
千代田丁未線 北海道 （自：北海道夕張市末広1丁目） （至：北海道夕張市福住）	25	47	計画交通量：9,130台/日	24	2.0	・中心市街地の活性化 ・地域・都市の基盤の形成 ・安全な生活環境の確保
共栄通外2 帯広市 （自：北海道帯広市新町東10丁目） （至：北海道帯広市西12条南1丁目）	28	68	計画交通量：14,500台/日	23	3.0	・中心市街地の活性化 ・安全な生活環境の確保
新永隆橋 北海道 （自：北海道旭川市神楽1条9丁目） （至：北海道旭川市宮前通西）	42	81	計画交通量：21,500台/日	37	2.2	・都市圏の交通円滑化の推進 ・地域づくりの支援
西宮の沢・新発寒通外1 札幌市 （自：札幌市手稲区） （至：札幌市手稲区）	45	65	計画交通量：9,900台/日	36	1.8	・中心市街地の活性化 ・都市圏の交通円滑化
梨木町上米内線（工区） 盛岡市 （自：岩手県盛岡市梨木町） （至：岩手県盛岡市上田一丁目）	42	82	計画交通量：27,200台/日	36	2.3	・物流効率化の支援 ・中心市街地の活性化 ・都市圏の交通円滑化の推進
四日町日月山線 山形県 （自：山形県山形市薬師町） （至：山形県山形市印役町）	60	73	計画交通量：3,600台/日	48	1.5	・中心市街地の活性化 ・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
白銀沼館環状線外3線 八戸市 （自：青森県八戸市沼館四丁目） （至：青森県八戸市沼館四丁目）	12	32	計画交通量：38,200台/日	11	2.9	・物流効率化の支援 ・中心市街地の活性化 ・都市圏の交通円滑化の推進
宮沢根白石線（南鍛冶町工区） 仙台市 （自：仙台市若林区舟丁） （至：仙台市若林区連坊小路）	98	166	計画交通量：34,500台/日	71	2.3	・都市圏の交通円滑化の推進 ・地域づくりの支援
環状第5の1線（北参道） 東京都 （自：東京都渋谷区千駄ヶ谷） （至：東京都渋谷区千駄ヶ谷）	117	144	計画交通量：45,000台/日	86	1.7	・中心市街地内で行う事業である ・公共交通機関の利用促進に資する
補助第11号線 東京都 （自：東京都渋谷区恵比寿） （至：東京都渋谷区恵比寿）	90	141	計画交通量：27,000台/日	74	1.9	・公共交通利用の促進に資する ・都市計画道路整備プログラムに位置づけられている
補助第120号線 東京都 （自：東京都墨田区八広） （至：東京都江戸川区平井）	146	278	計画交通量：27,000台/日	134	2.1	・広域避難場所を連絡する避難道路として整備 ・都市計画道路整備プログラムに位置づけられている
新青梅街道線 東京都 （自：東京都青梅市滝ノ上町） （至：東京都青梅市天ヶ瀬町）	32	80	計画交通量：12,000台/日	26	3.1	・都市計画道路整備プログラムに位置づけられている ・道路の防災対策・危機管理の充実
西武池袋線連続立体交差事業（延伸） 東京都 （自：東京都練馬区高野台） （至：東京都練馬区東大泉）	430	429	踏切交通遮断量：19万台/日	172	2.5	・交通の円滑化（9箇所の踏切除却等） ・中心市街地の活性化（石神井公園駅前広場整備など中心市街地での都市基盤の整備）
穴部国府津線 期工区 神奈川県 （自：神奈川県小田原市蓮正寺） （至：神奈川県小田原市成田）	38	98	計画交通量：11,400台/日	31	3.2	・都市圏の交通円滑化の推進
内環状南線 長野県 （自：長野県松本市鎌田） （至：長野県松本市井川城）	40	83	計画交通量：25,000台/日	36	2.3	・物流効率化の支援 ・中心市街地の活性化
飯門田新田線（北本町工区） 新潟県 （自：新潟県上越市北本町3丁目） （至：新潟県上越市栄町）	30	73	計画交通量：24,000台/日	22	3.4	・物流効率化の支援（国道18号上新バイパスインターへの）アクセス改善 ・安全な生活環境の確保（沿線中学校への通学路の確保）
鳴和三日市線（御影大橋） 石川県 （自：石川県金沢市長土塚3丁目） （至：石川県金沢市御影町）	32	189	計画交通量：46,300台/日	31	6.2	・都市圏の交通円滑化の推進（現況3車線の4車線化による交通混雑の緩和） ・物流効率化の支援（金沢駅へのアクセス向上）

泉野野々市線(米泉) 金沢市 (自:石川県金沢市米泉6丁目) (至:石川県金沢市押野1丁目)	60	274	計画交通量:22,600台/日	55	5.0	・都市圏の交通円滑化の推進(周辺幹線道路の交通混雑の緩和) ・安全な生活環境の確保(歩道整備による歩行者・自転車の安全確保)
J R東海道本線等連続立体交差事業 静岡県 (自:静岡県沼津市大岡) (至:静岡県沼津市大諏訪)	790	2,071	踏切交通遮断量:19万台時/日	755	2.7	・交通の円滑化(13箇所の踏切除去等) ・中心市街地の活性化(沼津駅付近の低未利用地を周辺土地区画整理事業と併せて整備)
久世北茶屋線立体交差 京都市 (自:京都市西京区川島六ノ坪町) (至:京都市西京区川島六ノ坪町)	115	289	踏切交通遮断量:14万台時/日	88	3.3	・都市圏の交通円滑化の推進 ・道路の防災対策,危機管理の充実
山陰街道立体交差 京都市 (自:京都市西京区川島滑樋町) (至:京都市西京区川島滑樋町)	75	216	踏切交通遮断量:15万台時/日	58	3.7	・都市圏の交通円滑化の推進 ・道路の防災対策,危機管理の充実
南海電鉄南海本線連続立体交差事業 大阪府 (自:大阪府堺市浜寺石津町中5丁目) (至:大阪府堺市浜寺公園町3丁目)	425	396	踏切交通遮断量:17万台時/日	172	2.3	・交通の円滑化(7箇所の踏切除去等) ・中心市街地の活性化(諏訪/森駅広場整備の中心市街地内での都市基盤の整備)
三条菅原線 奈良県 (自:奈良県奈良市三条大路一丁目) (至:奈良県奈良市三条大路一丁目)	30	89	計画交通量:31,000台/日	26	3.4	・都市圏の交通円滑化の推進 ・地域づくりの支援
都市計画道路 市駅小倉線 和歌山県 (自:和歌山市出水) (至:和歌山市鳴神)	37	459	計画交通量:18,000台/日	33	13.9	・物流効率化の支援 ・中心市街地の活性化 ・都市圏の交通円滑化の推進 その他3項目
今市古志線 島根県 (自:島根県出雲市今市町) (至:島根県出雲市上塩治町)	40	239	計画交通量:13,400台/日	36	6.6	・中心市街地の活性化 ・地域づくりの支援
城山北公園線 島根県 (自:島根県松江市殿町) (至:島根県松江市米子町)	64	80	計画交通量:24,700台/日	52	1.5	・中心市街地の活性化 ・都市圏の交通円滑化の推進
中央通り線外1線 山口県 (自:山口県新南陽市川崎三丁目) (至:山口県徳山市大字徳山)	30	138	計画交通量:27,500台/日	25	5.4	・物流効率化の支援 ・中心市街地の活性化
来住余戸線(県) 愛媛県 (自:松山市北土居町) (至:松山市古川南三丁目)	859	2,077	計画交通量:8,300台/日	884	2.3	・物流効率化の支援 ・中心市街地の活性化 ・都市圏の交通円滑化の推進 ・地域・都市の基盤の形成
川東村松線 愛媛県 (自:川之江市妻鳥町,伊予三島市村松町) (至:川之江市妻鳥町,伊予三島市村松町)	69	203	計画交通量:11,800台/日	69	2.9	・物流効率化の支援 ・関連する大規模事業と一体的に進める必要あり
来住余戸線(市) 松山市 (自:松山市古川南三丁目) (至:松山市市坪南三丁目)	859	2,077	計画交通量:11,900台/日	884	2.3	・物流効率化の支援 ・中心市街地の活性化 ・都市圏の交通円滑化の推進 ・地域・都市の基盤の形成
本郷基山線 福岡県 (自:福岡県小郡市力武) (至:福岡県小郡市三沢)	30	45	計画交通量:6,200台/日	22	2.0	・物流効率化の支援 ・都市圏の交通円滑化の推進 ・安全な生活環境の確保
那珂川宇美線(小倉工区) 福岡県 (自:福岡県春日市小倉2丁目) (至:福岡県春日市小倉1丁目)	40	96	計画交通量:33,000台/日	36	2.6	・物流効率化の支援 ・都市圏の交通円滑化の推進 ・安全な生活環境の確保
堤上野線(県) 福岡県 (自:福岡県大川市大字小保) (至:福岡県大川市大字向島)	42	77	計画交通量:14,200台/日	35	2.2	・物流効率化の支援 ・中心市街地の活性化 ・安全な生活環境の確保
宗像福岡線 宗像市 (自:福岡県宗像市田熊) (至:福岡県宗像市田熊)	10	20	計画交通量:11,500台/日	9	2.3	・中心市街地の活性化 ・都市圏の交通円滑化の推進 ・地域・都市の基盤の形成
JR鹿児島本線・豊肥本線連続立体交差事業 (延伸) 熊本県 (自:熊本県熊本市池田) (至:熊本県熊本市花園)	100	196	踏切交通遮断量:16万台時/日	58	3.4	・交通の円滑化(5箇所の踏切除去等) ・中心市街地の活性化(上熊本駅広場整備などの中心市街地内での都市基盤の整備)
県道24号線バイパス (一般県道24号線) 沖縄県 (自:沖縄県中頭郡北谷町桑江) (至:沖縄県中頭郡北谷町吉原)	127	459	計画交通量:25,900台/日	292	1.6	・最寄りの港湾へのアクセスの改善 ・中心市街地へ至る現道の混雑度が1.0以上

【土地区画整理事業】

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	便益 (B)		費用 (C) (億円)	B / C	その他の指標による評価
		総便益 (億円)	便益の主な根拠			
稲田川西土地区画整理事業 稲田下川西土地区画整理組合	66	28	計画交通量：14,600台	15	1.8	・道路整備と一体となった住宅地供給を実現する ・地区計画等による宅地側の良好な環境が実現する
礼内北宋土地区画整理事業 礼内北宋土地区画整理組合	27	16	計画交通量：2,600台	8	2.1	・道路整備と一体となった住宅地供給を実現する ・地区計画等による宅地側の良好な環境が実現する
大野土地区画整理事業 大野土地区画整理組合	65	74	計画交通量：10,029台	40	1.8	・道路整備と一体となった住宅地が供給される ・公園等公共施設の適正配置により良好な生活環境が形成される
矢幅駅西地区土地区画整理事業 矢巾町	80	16	計画交通量：2,210台	6	2.6	・矢幅駅へのアクセスを良好にし、公共交通機関の利用を促進させる ・地区の骨格軸を形成し、良好な土地利用と交通の円滑化が推進される
稲荷下第二地区土地区画整理事業 遠野市	44	13	計画交通量：2,190台	8	1.7	・地区内の全路線幅員6m以下であったが、事業により幅員が6m以上に改良されることにより交通の円滑化が図られる ・公園や公共・公益施設の集中立地した防災安全区等の避難拠点が整備される
下増田臨空土地区画整理事業 下増田臨空土地区画整理組合	224	452	計画交通量：24,437台	47	9.6	・仙台空港鉄道整備と一体的な事業であり、活力ある地域づくりを支援する ・交通広場の整備により公共交通機関の利用が促進される
関下土地区画整理事業 関下土地区画整理組合	148	451	計画交通量：24,437台	38	11.8	・仙台空港鉄道整備と一体的な事業であり、活力ある地域づくりを支援する ・交通広場の整備により公共交通機関の利用が促進される
寒河江市木の下土地区画整理事業 寒河江市木の下土地区画整理組合	40	32	計画交通量：10,000台	13	2.5	・幹線道路の整備により、中心市街地内交通の渋滞緩和が解消される ・生活基盤（街区公園、幹線道路、区画道路）の整備拡充により、防災機能の強化が図られる
新鹿沼駅西土地区画整理事業 鹿沼市	56	15	計画交通量：6,619台	8	1.8	・現道に混雑時20km/h未満である箇所が解消され、交通円滑化が推進される ・道路及び駅前広場の整備により、鉄道とのアクセスが改善され、公共交通機関の利用の促進が図れる
鶴土地区画整理事業 邑楽町	70	56	計画交通量：5,000台	22	2.5	・すれ違い不能道路の解消や通学路の安全確保、災害時の避難道路の確保ができる ・土地の形状を整形することにより、市街化区域内の耕作放棄地等未利用地の有効利用を図ることができる
富岡中央土地区画整理事業 富岡市	98	51	計画交通量：14,000台	22	2.3	・すれ違い不能道路の解消により、交通渋滞の解消、歩行者の安全性確保、災害時の避難道路の確保ができる ・電線類の地中化により、中心市街地の顔にふさわしい道路形態の整備を図ることができる
本庄新都心土地区画整理事業 地域振興整備公団	313	1,058	計画交通量：32,700台	113	9.4	・先導的な施策に係る事業（越新幹線本庄新駅設置、早稲田9-17-7整備との一体的な基盤整備）である ・中心市街地へ至る現道の混雑度1.0以上という状況が改善される
高麗川駅西口土地区画整理事業 日高市	150	10	計画交通量：9,000台	3	3.0	・駅周辺の狭い道路が解消され、安全な市街地形成が図れる ・街区道路を整備することにより、歩行者と自動車の混在が解消される
湖南特定土地区画整理事業 湖南特定土地区画整理組合	102	31	計画交通量：6,600台	11	2.9	・街区の再編、低未利用地の入れ替え・集約がおこなわれ、中心市街地の活性化が図られる ・道路整備と一体となった住宅地供給が行われる
公津西特定土地区画整理事業 公津西土地区画整理組合	91	15	計画交通量：6,000台	4	3.3	・成田空港の完全化による人口の受け皿としてのよりよい生活環境が確保される ・成田ニュータウンと連続した安心して住める市街地が実現される
西本町土地区画整理事業 十日町市	28	16	計画交通量：10,000台	9	1.8	・地域交流センターを核とした地域連携を支援する拠点が形成される ・都市基盤の整備により、安全な生活環境の確保が図られる
新発田駅前土地区画整理事業 新発田市	83	27	計画交通量：32,000台	16	1.7	・低未利用地の集約・利用拡充により中心市街地の活性化が図られる ・交通結節点（駅前広場）を中心とした整備により、交通円滑化が図られる
豊橋半呂坂津土地区画整理事業 豊橋市	95	28	計画交通量：6,583台	13	2.1	・幅員6m以上の道路が整備され、防災上の安全が確保される ・地区内を通る県道が整備されることによって、交通円滑化が推進される
小牧文津土地区画整理事業 小牧市	93	124	計画交通量：14,071台	32	3.9	・住工混在した土地利用を解消するとともに、地区内の低未利用地の増進を図る ・本地区は大都市法に基づく重点供給地域である
常滑東特定土地区画整理事業 常滑市	53	13	計画交通量：968台	5	2.5	・道路を整備することにより、中心市街地及び新空港へアクセスしやすくし利便性がよくなる ・地区計画等により宅地の良好な環境を有する市街地の形成を図る
栗東新都心土地区画整理事業 栗東市	299	409	計画交通量：50,100台	164	2.5	・新幹線新駅の交通広場と一体整備により公共交通機関の利用促進が図られる ・道路整備と一体となった住宅地供給により未利用地の利用促進が図られる
有年土地区画整理事業 赤穂市	83	22	計画交通量：5,900台	10	2.1	・国道2号のバイパス化と一体的に基盤整備を連携して行うもので、相互の事業を効率的に実施できる ・安心して暮らせる居住環境と適正な市街地を形成することで、西播磨テクノポリスの副都市としての住機能の充実を図ることができる
城下山田（中井・段地区）土地区画整理事業 （仮）中井・段地区画整理組合	35	29	計画交通量：19,200台	16	1.8	・町の中心市街地と本地区とを結び都 鹿沼新宮線をはじめとする都市基盤施設を整備することにより、都市の骨格形成が促進される ・既成市街地からの移転及び町内外からの世帯分離の受け皿となる宅地が整備され、地域の活性化につながる

東本通土地区画整理事業 本郷町	85	38	計画交通量：2,857台	15	2.5	・安全な生活環境の確保：歩道が無い通学路を解消できる ・消防、緊急活動困難地区が解消され、安全で快適な住環境が整備される
柳川駅東部土地区画整理事業 三橋町	96	39	計画交通量：5,662台	22	1.7	・市街地から広域物流拠点へ連携する地域高規格道路までのアクセスが改善され交通結節機能が強化される ・西鉄柳川駅東口開設と駅前広場の設置により公共交通機関の利用が促進される
福岡駅東土地区画整理事業 都市基盤整備公団	209	126	計画交通量：13,700台	30	4.2	・駅東口周辺の土地利用の活性化を図り、公共交通機関等の利用を促進させる ・用途の制限等を行う事によって良好な住環境を形成する
里北土地区画整理事業 大口市	30	10	計画交通量：4,100台	7	1.5	・中心市街地へ至る現道の混雑度が緩和され、中心市街地が活性化される ・公共施設施設の集中立地した街区を設け避難拠点が整備される
竹原土地区画整理事業 平良市	55	17	計画交通量：6,226台	10	1.8	・街区の再編、低未利用地の入れ替え・集約を行うことにより、中心市街地の活性化が推進される。 ・道路整備と一体となった住宅宅地供給を実施することにより、都市基盤の形成が図れる
北九州学術・研究都市北部土地区画整理事業 北九州市	270	494	計画交通量：14,471台	44	11.1	・教育・研究機関を集積して産学の連携を促進することにより、産業の高度化や新産業の創出を図り地域を活性化させる ・複合的なまちづくりを行うことにより、高質で良好な市街地が形成される

【市街地再開発事業】

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	便益 (B)		費用 (C) (億円)	B / C	その他の指標による評価
		総便益 (億円)	便益の主な根拠			
千葉中央第六 千葉市	200	304	周辺10kmの地価上昇 区域内施設(延床面積 約52,000㎡) の収益向上	240	1.3	・事業採算 ・事業執行環境 ・都市計画決定
上尾中山道東側 上尾市	80	132	周辺10kmの地価上昇 区域内施設(延床面積 約29,900㎡) の収益向上	97	1.4	・事業採算 ・事業執行環境 ・都市計画決定
晴海三丁目西 中央区	1,061	1,680	周辺10kmの地価上昇 区域内施設(延床面積 約352,000 ㎡)の収益向上	886	1.9	・事業採算 ・事業執行環境 ・都市計画決定
西新宿六丁目西第6 新宿区	535	1,962	周辺10kmの地価上昇 区域内施設(延床面積 約138,700 ㎡)の収益向上	640	3.1	・事業採算 ・事業執行環境 ・都市計画決定
西新宿六丁目西第7 新宿区	88	180	周辺10kmの地価上昇 区域内施設(延床面積 約22,800㎡) の収益向上	105	1.7	・事業採算 ・事業執行環境 ・都市計画決定
新宿三丁目東 新宿区	79	1,659	周辺10kmの地価上昇 区域内施設(延床面積 約26,600㎡) の収益向上	184	9.0	・事業採算 ・事業執行環境 ・都市計画決定
ひぐらしの里北 荒川区	140	514	周辺10kmの地価上昇 区域内施設(延床面積 39,500㎡)の 収益向上	150	3.4	・事業採算 ・事業執行環境 ・都市計画決定
長野銀座A・1 長野市	85	208	周辺10kmの地価上昇 区域内施設(延床面積 約23,400㎡) の収益向上	91	2.3	・事業採算 ・事業執行環境 ・都市計画決定
岐阜駅西 岐阜市	107	1,010	周辺10kmの地価上昇 区域内施設(延床面積 約56,700㎡) の収益向上	124	8.2	・事業採算 ・事業執行環境 ・都市計画決定
浜松東第一街区 浜松市	104	163	周辺10kmの地価上昇 区域内施設(延床面積 約39,200㎡) の収益向上	139	1.2	・事業採算 ・事業執行環境 ・都市計画決定
掛川駅前東街区 掛川市	70	135	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	93	1.4	・事業採算 ・事業執行環境 ・都市計画決定
勝川 春日井市	85	136	周辺10kmの地価上昇 区域内施設(延床面積 約39,500㎡) の収益向上	84	1.6	・事業採算 ・事業執行環境 ・都市計画決定
神戸C 津市	14	48	周辺10kmの地価上昇 区域内施設(延床面積 約7,700㎡) の収益向上	16	3.0	・事業採算 ・事業執行環境 ・都市計画決定
防府駅てんじんくち 防府市	60	165	周辺10kmの地価上昇 区域内施設(延床面積 約25,700㎡) の収益向上	77	2.2	・事業採算 ・事業執行環境 ・都市計画決定
モノレール旭橋駅周辺 那覇市	383	710	周辺10kmの地価上昇 区域内施設(延床面積 約153,500 ㎡)の収益向上	454	1.6	・事業採算 ・事業執行環境 ・都市計画決定
平和通り一番街地区 平和通り一番街地区市街地再開発組合	57	180	周辺10kmの地価上昇 区域内施設(延床面積約45,000㎡)の収 益向上	62	2.9	・事業採算 ・事業執行環境 ・都市計画決定
いわき駅前地区 いわき駅前地区市街地再開発組合	178	284	周辺10kmの地価上昇 区域内施設(延床面積約49,000㎡)の収 益向上	186	1.5	・事業採算 ・事業執行環境 ・都市計画決定
京成曳舟駅前東第一地区 京成曳舟駅前東第一地区市街地再開発組合	55	90	周辺10kmの地価上昇 区域内施設(延床面積約18,000㎡)の収 益向上	54	1.7	・事業採算 ・事業執行環境 ・都市計画決定
武蔵小金井駅南口第1地区 都市基盤整備公団	329	1,514	周辺10kmの地価上昇 区域内施設(延床面積約100,000㎡)の 収益向上	451	3.4	・事業採算 ・事業執行環境 ・都市計画決定
刈谷駅南地区 都市基盤整備公団	295	473	周辺10kmの地価上昇 区域内施設(延床面積約85,000㎡)の収 益向上	307	1.5	・事業採算 ・事業執行環境 ・都市計画決定
岩倉駅東地区北街区 岩倉駅東地区北街区市街地再開発組合	65	95	周辺10kmの地価上昇 区域内施設(延床面積約27,000㎡)の収 益向上	63	1.5	・事業採算 ・事業執行環境 ・都市計画決定
河内花園駅前地区 河内花園駅前地区市街地再開発組合	73	133	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	86	1.5	・事業採算 ・事業執行環境 ・都市計画決定
今屋敷地区 今屋敷地区市街地再開発組合	54	112	周辺10kmの地価上昇 区域内施設(延床面積約21,000㎡)の収 益向上	68	1.7	・事業採算 ・事業執行環境 ・都市計画決定

熊谷駅東地区 熊谷市	1	1	地区内施設毎の便益の総和	1	1.6	・地区内施設毎のそれぞれの指標
千葉駅西口 千葉市	10	18	地区内施設毎の便益の総和	12	1.5	・地区内施設毎のそれぞれの指標
調布駅南第1 調布市	10	66	地区内施設毎の便益の総和	36	1.8	・地区内施設毎のそれぞれの指標
戸塚駅西口第1 横浜市	14	35	地区内施設毎の便益の総和	11	3.1	・地区内施設毎のそれぞれの指標

【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	総事業費 (億円)	便益(B)		費用 (C) (億円)	B/C	その他の指標による評価
		総便益 (億円)	便益の主な根拠			
札幌駅・大通駅周辺地域 札幌市	-	563	事業実施による地価の上昇	348	1.6	・事業の内容が、事業対象地区の課題や目標とする地域像との関連で明確となっている。 ・民間都市開発の誘導効果等、事業全体としての促進効果が見込まれる。
手寄 福井市	30	30	基幹事業で整備される商業施設、駐車場、住宅に加えて、地域交流センターを整備することにより、集客効果と来街者の利便性の増大が見込まれる。	30	1.0	関連事業や基幹の事業との相乗波及効果、他施策との連携効果、事業全体としての促進効果、都市拠点の形成効果等の定性評価。
老松 野津町	3	3	道路・公園等の地域生活基盤施設の整備により、環境に配慮した住環境とまちなみが形成され、地域活性化と定住促進が見込まれる。	3	1.0	関連事業や基幹の事業との相乗波及効果、他施策との連携効果、事業全体としての促進効果、都市拠点の形成効果等の定性評価。

(都市再生区画整理事業)

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	便益(B)		費用 (C) (億円)	B/C	その他の指標による評価
		総便益 (億円)	便益の主な根拠			
茂原駅前通り地区土地区画整理事業 茂原市	163	157	事業有りの総地代：60億円 事業無しの総地代：49億円	144	1.1	・現道幅員が4m以下の道路を整備改善することにより、迅速な消防・緊急活動の実現を図る ・駅前交通費路の整備を行い交通機関の利用向上を図る
八幡宿駅東口土地区画整理事業 市原市	149	201	事業有りの総地代：99億円 事業無しの総地代：89億円	199	1.0	・老朽家屋を中心とした宅地の再編成を図ることにより、災害に強い市街地の形成を図る ・商業復興施策、公共施設整備と密接な連携を図る
稲城南多摩駅周辺土地区画整理事業 稲城市	140	328	事業有りの総地代：37億円 事業無しの総地代：30億円	174	1.9	・混在化した土地利用の整序を行うことで、都市環境の改善が図れる ・地区内に公共下水道が整備されることで、快適な住環境に改善される
裾野駅西土地区画整理事業 裾野市	190	197	事業有りの総地代：1,257億円 事業無しの総地代：1,060億円	166	1.2	・広幅員歩行者専用道路を設置し、バリアフリー化された歩行者環境の整備をすることにより、福祉社会へ対応する街が形成される ・散在する未利用地の入替えを行い、商業施設を集積することで、活気があり利便性の高い中心商店街が形成される
岡崎真伝特定土地区画整理事業 岡崎真伝特定土地区画整理組合	124	233	事業有りの総地代：44億円 事業無しの総地代：33億円	211	1.1	・地区計画等により宅地の良好な環境を有する市街地の形成を図る ・道路を整備することにより、中心市街地へアクセスしやすくなり、利便性がよくなる
栗東新都心土地区画整理事業 栗東市	299	715	事業有りの総地代：115億円 事業無しの総地代：75億円	297	2.4	・新幹線新駅の交通広場の整備と住宅供給により中心市街地の活性化が図れる ・1.8m以上の街路8路線及び公園やモールの整備により災害時等における安全な市街地が形成できる
木の本土地区画整理事業 木の本土地区画整理組合	3	6	事業有りの総地代：17.9億円 事業無しの総地代：17.6億円	5	1.2	・散在する低未利用地の入れ替え・集約がなされ、土地の有効利用が実現する ・狭隘な道路が多い当地域において、道路、公園等が適切に配置され、防災上安全な市街地が形成される
五位堂駅前北第二土地区画整理事業 香芝市	46	72	事業有りの総地代：66億円 事業無しの総地代：61億円	67	1.1	・市街化区域内農地が計画的に整備され、良好な住宅地の供給が図れる ・中心市街地活性化基本計画に位置づけられた五位堂駅前地区において、施行済地区と整合のとれた土地利用が可能となる
向洋駅周辺土地区画整理事業 府中町	138	170	事業有りの総地代：130億円 事業無しの総地代：118億円	142	1.2	・中心市街地活性化基本計画に基づき、衰退した商店街の活性化が図れる ・消防、緊急活動困難地区が解消され、安全で快適な住環境が整備される
金沢八景駅東口地区土地区画整理事業 横浜市	38	107	事業有りの総地代：38億円 事業無しの総地代：37億円	95	1.1	・駅前広場等が整備され、交通ターミナルとしての機能が向上する ・老朽住宅等の建替えや、災害時の避難経路がネットワーク化され、防災上安全な市街地が形成される
白水特定土地区画整理事業 白水特定土地区画整理組合	113	267	事業有りの総地代：84億円 事業無しの総地代：73億円	186	1.4	・白水地区は神戸市総合基本計画に位置づけられており、健全で良好な環境を持つ市街地を形成する ・地区計画による街並みを誘導し、良好な住環境を形成する
富沢駅周辺土地区画整理事業 仙台市	258	367	事業有りの総地代：2,029億円 事業無しの総地代：1,662億円	343	1.1	・散在する低未利用地の入れ替え・集約を行うことで、土地の有効利用・高度利用が促進される ・災害時の避難路がネットワーク化され、避難時等の選択性が向上することで、安全な市街地が形成される
豊洲二丁目土地区画整理事業 都市基盤整備公団	145	325	事業有りの総地代：194億円 事業無しの総地代：177億円	153	2.1	・地区の約7割を占める造船所跡地を活用し、大規模な土地利用転換・都市機能の高度化が実現する ・地区のほぼ全域に再開発地区計画がかかっており、40%以上の容積率が想定される

(都市再生交通拠点整備事業)

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	便益 (B)		費用 (C) (億円)	B / C	その他の指標による評価
		総便益 (億円)	便益の主な根拠			
南橋本駅地区 相模原市	19	20	歩行者数5,262人/日	11	1.8	・交通結節点における自由通路など、乗り継ぎ円滑化に資する施設を整備する。
(仮称)空港駅地区 常滑市	11	28	歩行者数20,200人/日	3	8.3	・交通結節点における自由通路など、乗り継ぎ円滑化に資する施設を整備する。
長浜駅地区 長浜市	9	20	歩行者数10,842人/日	10	2.0	・交通結節点における自由通路など、乗り継ぎ円滑化に資する施設を整備する。
阪急山本駅地区 宝塚市	1	2	歩行者数17,000人/日	1	1.7	・バリアフリー交通施設の整備を行う
大牟田駅地区 大牟田市	2	2	歩行者数8,000人/日	2	1.2	・バリアフリー交通施設の整備を行う
西鹿児島駅地区 鹿児島市	2	8	歩行者数4,500人/日	2	3.8	・公共交通の利用促進に資する施設を整備する。

(都市防災総合推進事業)

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	便益 (B)		費用 (C) (億円)	B / C	その他の指標による評価
		総便益 (億円)	便益の主な根拠			
補助46号線品川地区 品川区	8	43	都市防火区画面積：約275ha 都市防火区画内建物棟数：約11,290棟 避難圏域面積：約144ha 避難圏域内人口：約32,800人	8	5.3	・周辺が都市防災上危険性の高い地区であり、地域の防災性の向上が図られる。 ・代替的な避難施設、延焼遮断効果を持つ施設が不足している。
補助46号線目黒本町三丁目地区 目黒区	1	9	都市防火区画面積：約275ha 都市防火区画内建物棟数：約11,290棟 避難圏域面積：約144ha 避難圏域内人口：約32,800人	1	7.3	・周辺が都市防災上危険性の高い地区であり、地域の防災性の向上が図られる。 ・代替的な避難施設、延焼遮断効果を持つ施設が不足している。
補助136号線開原・梅田地区 足立区	10	50	都市防火区画面積：約230ha 都市防火区画内建物棟数：約10,270棟 避難圏域面積：約170ha 避難圏域内人口：約26,000人	10	4.8	・周辺が都市防災上危険性の高い地区であり、地域の防災性の向上が図られる。 ・代替的な避難施設、延焼遮断効果を持つ施設が不足している。
葛飾中央地区 葛飾区	11	178	都市防火区画面積：約1,180ha 都市防火区画内建物棟数：約41,870棟 避難圏域面積：約660ha 避難圏域内人口：約108,300人	11	16.8	・周辺が都市防災上危険性の高い地区であり、地域の防災性の向上が図られる。 ・代替的な避難施設、延焼遮断効果を持つ施設が不足している。

【まちづくり総合支援事業】

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	便益 (B)		費用 (C) (億円)	B / C	その他の指標による評価
		総便益 (億円)	便益の主な根拠			
本町地区まちづくり総合支援事業 豊浦町	9	12	要素事業毎の便益の総和	9	1.3	・要素事業の選定理由や戦略的な組み合わせの意図が、特定重要課題との関連で明確となっている。 ・要素事業間又は要素事業と関連事業間の相乗効果や波及効果が見込まれる。 等
合同庁舎周辺地区まちづくり総合支援事業 虹田町	3	4	要素事業毎の便益の総和	3	1.4	・要素事業の選定理由や戦略的な組み合わせの意図が、特定重要課題との関連で明確となっている。 ・要素事業間又は要素事業と関連事業間の相乗効果や波及効果が見込まれる。 等
巢子駅地区まちづくり総合支援事業 滝沢村	12	30	要素事業毎の便益の総和	12	2.6	・要素事業の選定理由や戦略的な組み合わせの意図が、特定重要課題との関連で明確となっている。 ・要素事業間又は要素事業と関連事業間の相乗効果や波及効果が見込まれる。 等
西馬音地区まちづくり総合支援事業 羽後町	9	9	要素事業毎の便益の総和	9	1.0	・要素事業の選定理由や戦略的な組み合わせの意図が、特定重要課題との関連で明確となっている。 ・要素事業間又は要素事業と関連事業間の相乗効果や波及効果が見込まれる。 等
榑倉城跡周辺地区まちづくり総合支援事業 榑倉町	5	5	要素事業毎の便益の総和	5	1.0	・要素事業の選定理由や戦略的な組み合わせの意図が、特定重要課題との関連で明確となっている。 ・要素事業間又は要素事業と関連事業間の相乗効果や波及効果が見込まれる。 等
桑折駅周辺地区まちづくり総合支援事業 桑折町	5	6	要素事業毎の便益の総和	5	1.3	・要素事業の選定理由や戦略的な組み合わせの意図が、特定重要課題との関連で明確となっている。 ・要素事業間又は要素事業と関連事業間の相乗効果や波及効果が見込まれる。 等
荒井地区まちづくり総合支援事業 仙台市	19	31	要素事業毎の便益の総和	29	1.1	・要素事業の選定理由や戦略的な組み合わせの意図が、特定重要課題との関連で明確となっている。 ・要素事業間又は要素事業と関連事業間の相乗効果や波及効果が見込まれる。 等
下館駅北ルネサンス地区まちづくり総合支援事業 下館市	19	39	要素事業毎の便益の総和	17	2.2	・要素事業の選定理由や戦略的な組み合わせの意図が、特定重要課題との関連で明確となっている。 ・要素事業間又は要素事業と関連事業間の相乗効果や波及効果が見込まれる。 等
瓜連駅周辺地区まちづくり総合支援事業 瓜連町	8	28	要素事業毎の便益の総和	13	2.2	・要素事業の選定理由や戦略的な組み合わせの意図が、特定重要課題との関連で明確となっている。 ・要素事業間又は要素事業と関連事業間の相乗効果や波及効果が見込まれる。 等
宝積寺駅周辺地区まちづくり総合支援事業 高根沢町	14	22	要素事業毎の便益の総和	14	1.6	・要素事業の選定理由や戦略的な組み合わせの意図が、特定重要課題との関連で明確となっている。 ・要素事業間又は要素事業と関連事業間の相乗効果や波及効果が見込まれる。 等
栃木駅周辺まちづくり総合支援事業 栃木市	6	6	要素事業毎の便益の総和	6	1.1	・要素事業の選定理由や戦略的な組み合わせの意図が、特定重要課題との関連で明確となっている。 ・要素事業間又は要素事業と関連事業間の相乗効果や波及効果が見込まれる。 等
那珂川河畔地区まちづくり総合支援事業 黒羽町	5	6	要素事業毎の便益の総和	5	1.2	・要素事業の選定理由や戦略的な組み合わせの意図が、特定重要課題との関連で明確となっている。 ・要素事業間又は要素事業と関連事業間の相乗効果や波及効果が見込まれる。 等

駅西地区まちづくり総合支援事業 西須野町	29	51	要素事業毎の便益の総和	28	1.8	・要素事業の選定理由や戦略的な組み合わせの意図が、特定重要課題との関連で明確となっている。 ・要素事業間又は要素事業と関連事業間の相乗効果や波及効果が見込まれる。 等
富岡中央地区まちづくり総合支援事業 富岡市	6	38	要素事業毎の便益の総和	7	5.2	・要素事業の選定理由や戦略的な組み合わせの意図が、特定重要課題との関連で明確となっている。 ・要素事業間又は要素事業と関連事業間の相乗効果や波及効果が見込まれる。 等
伊勢崎駅周辺地区まちづくり総合支援事業 伊勢崎市	17	82	要素事業毎の便益の総和	20	4.2	・要素事業の選定理由や戦略的な組み合わせの意図が、特定重要課題との関連で明確となっている。 ・要素事業間又は要素事業と関連事業間の相乗効果や波及効果が見込まれる。 等
吉町・瀬崎地区まちづくり総合支援事業 草加市	34	56	要素事業毎の便益の総和	31	1.8	・要素事業の選定理由や戦略的な組み合わせの意図が、特定重要課題との関連で明確となっている。 ・要素事業間又は要素事業と関連事業間の相乗効果や波及効果が見込まれる。 等
上福岡駅前周辺地区まちづくり総合支援事業 上福岡市	23	41	要素事業毎の便益の総和	22	1.9	・要素事業の選定理由や戦略的な組み合わせの意図が、特定重要課題との関連で明確となっている。 ・要素事業間又は要素事業と関連事業間の相乗効果や波及効果が見込まれる。 等
鶴瀬駅西口地区まちづくり総合支援事業 富士見市	10	11	要素事業毎の便益の総和	10	1.2	・要素事業の選定理由や戦略的な組み合わせの意図が、特定重要課題との関連で明確となっている。 ・要素事業間又は要素事業と関連事業間の相乗効果や波及効果が見込まれる。 等
本庄新都心地区まちづくり総合支援事業 本庄市	5	7	要素事業毎の便益の総和	5	1.5	・要素事業の選定理由や戦略的な組み合わせの意図が、特定重要課題との関連で明確となっている。 ・要素事業間又は要素事業と関連事業間の相乗効果や波及効果が見込まれる。 等
春日部駅西口南地区まちづくり総合支援事業 春日部市	18	42	要素事業毎の便益の総和	20	2.1	・要素事業の選定理由や戦略的な組み合わせの意図が、特定重要課題との関連で明確となっている。 ・要素事業間又は要素事業と関連事業間の相乗効果や波及効果が見込まれる。 等
流山市新市街地区まちづくり総合支援事業 流山市	13	507	要素事業毎の便益の総和	56	9.0	・要素事業の選定理由や戦略的な組み合わせの意図が、特定重要課題との関連で明確となっている。 ・要素事業間又は要素事業と関連事業間の相乗効果や波及効果が見込まれる。 等
J R 船橋駅周辺地区まちづくり総合支援事業 船橋市	13	111	要素事業毎の便益の総和	14	7.9	・要素事業の選定理由や戦略的な組み合わせの意図が、特定重要課題との関連で明確となっている。 ・要素事業間又は要素事業と関連事業間の相乗効果や波及効果が見込まれる。 等
四街道都市核北地区まちづくり総合支援事業 四街道市	5	16	要素事業毎の便益の総和	8	2.1	・要素事業の選定理由や戦略的な組み合わせの意図が、特定重要課題との関連で明確となっている。 ・要素事業間又は要素事業と関連事業間の相乗効果や波及効果が見込まれる。 等
池袋駅東口周辺地区まちづくり総合支援事業 豊島区	57	66	要素事業毎の便益の総和	58	1.1	・要素事業の選定理由や戦略的な組み合わせの意図が、特定重要課題との関連で明確となっている。 ・要素事業間又は要素事業と関連事業間の相乗効果や波及効果が見込まれる。 等
小田急相模原駅周辺地区まちづくり総合支援事業 相模原市	16	74	要素事業毎の便益の総和	25	3.0	・要素事業の選定理由や戦略的な組み合わせの意図が、特定重要課題との関連で明確となっている。 ・要素事業間又は要素事業と関連事業間の相乗効果や波及効果が見込まれる。 等
渋沢駅南口周辺地区まちづくり総合支援事業 練野市	11	15	要素事業毎の便益の総和	13	1.1	・要素事業の選定理由や戦略的な組み合わせの意図が、特定重要課題との関連で明確となっている。 ・要素事業間又は要素事業と関連事業間の相乗効果や波及効果が見込まれる。 等
甲府駅周辺地区まちづくり総合支援事業 甲府市	40	73	要素事業毎の便益の総和	59	1.2	・要素事業の選定理由や戦略的な組み合わせの意図が、特定重要課題との関連で明確となっている。 ・要素事業間又は要素事業と関連事業間の相乗効果や波及効果が見込まれる。 等
南田市場周辺地区まちづくり総合支援事業 駒ヶ根市	3	35	要素事業毎の便益の総和	8	4.4	・要素事業の選定理由や戦略的な組み合わせの意図が、特定重要課題との関連で明確となっている。 ・要素事業間又は要素事業と関連事業間の相乗効果や波及効果が見込まれる。 等
誉田駅周辺地区まちづくり総合支援事業 千葉市	66	115	要素事業毎の便益の総和	56	2.0	・要素事業の選定理由や戦略的な組み合わせの意図が、特定重要課題との関連で明確となっている。 ・要素事業間又は要素事業と関連事業間の相乗効果や波及効果が見込まれる。 等
とおかまち地区まちづくり総合支援事業 十日町市	17	22	要素事業毎の便益の総和	17	1.3	・要素事業の選定理由や戦略的な組み合わせの意図が、特定重要課題との関連で明確となっている。 ・要素事業間又は要素事業と関連事業間の相乗効果や波及効果が見込まれる。 等
岩瀬地区まちづくり総合支援事業 富山市	2	2	要素事業毎の便益の総和	2	1.0	・要素事業の選定理由や戦略的な組み合わせの意図が、特定重要課題との関連で明確となっている。 ・要素事業間又は要素事業と関連事業間の相乗効果や波及効果が見込まれる。 等
美川地区まちづくり総合支援事業 美川町	10	20	要素事業毎の便益の総和	13	1.6	・要素事業の選定理由や戦略的な組み合わせの意図が、特定重要課題との関連で明確となっている。 ・要素事業間又は要素事業と関連事業間の相乗効果や波及効果が見込まれる。 等
岐阜市都心北部地区まちづくり総合支援事業 岐阜市	6	6	要素事業毎の便益の総和	6	1.0	・要素事業の選定理由や戦略的な組み合わせの意図が、特定重要課題との関連で明確となっている。 ・要素事業間又は要素事業と関連事業間の相乗効果や波及効果が見込まれる。 等
神岡町中央地区まちづくり総合支援事業 神岡町	16	18	要素事業毎の便益の総和	15	1.2	・要素事業の選定理由や戦略的な組み合わせの意図が、特定重要課題との関連で明確となっている。 ・要素事業間又は要素事業と関連事業間の相乗効果や波及効果が見込まれる。 等
山口地区まちづくり総合支援事業 瀬戸市	12	14	要素事業毎の便益の総和	11	1.3	・要素事業の選定理由や戦略的な組み合わせの意図が、特定重要課題との関連で明確となっている。 ・要素事業間又は要素事業と関連事業間の相乗効果や波及効果が見込まれる。 等

清洲土田地区まちづくり総合支援事業 清洲町	10	15	要素事業毎の便益の総和	14	1.0	・要素事業の選定理由や戦略的な組み合わせの意図が、特定重要課題との関連で明確となっている。 ・要素事業間又は要素事業と関連事業間の相乗効果や波及効果が見込まれる。 等
豊橋駅周辺地区まちづくり総合支援事業 豊橋市	31	119	要素事業毎の便益の総和	39	3.1	・要素事業の選定理由や戦略的な組み合わせの意図が、特定重要課題との関連で明確となっている。 ・要素事業間又は要素事業と関連事業間の相乗効果や波及効果が見込まれる。 等
豊川地区まちづくり総合支援事業 豊川市	10	15	要素事業毎の便益の総和	14	1.1	・要素事業の選定理由や戦略的な組み合わせの意図が、特定重要課題との関連で明確となっている。 ・要素事業間又は要素事業と関連事業間の相乗効果や波及効果が見込まれる。 等
新城中心市街地地区まちづくり総合支援事業 新城市	11	14	要素事業毎の便益の総和	9	1.6	・要素事業の選定理由や戦略的な組み合わせの意図が、特定重要課題との関連で明確となっている。 ・要素事業間又は要素事業と関連事業間の相乗効果や波及効果が見込まれる。 等
山田ルネサンスゾーン地区まちづくり総合支援事業 伊勢市	5	5	要素事業毎の便益の総和	5	1.0	・要素事業の選定理由や戦略的な組み合わせの意図が、特定重要課題との関連で明確となっている。 ・要素事業間又は要素事業と関連事業間の相乗効果や波及効果が見込まれる。 等
佐田浜・岩崎周辺地区まちづくり総合支援事業 鳥羽市	8	8	要素事業毎の便益の総和	8	1.0	・要素事業の選定理由や戦略的な組み合わせの意図が、特定重要課題との関連で明確となっている。 ・要素事業間又は要素事業と関連事業間の相乗効果や波及効果が見込まれる。 等
稲永地区まちづくり総合支援事業 名古屋市	3	3	要素事業毎の便益の総和	3	1.0	・要素事業の選定理由や戦略的な組み合わせの意図が、特定重要課題との関連で明確となっている。 ・要素事業間又は要素事業と関連事業間の相乗効果や波及効果が見込まれる。 等
旧勝山城下周辺地区まちづくり総合支援事業 勝山市	16	16	要素事業毎の便益の総和	16	1.0	・要素事業の選定理由や戦略的な組み合わせの意図が、特定重要課題との関連で明確となっている。 ・要素事業間又は要素事業と関連事業間の相乗効果や波及効果が見込まれる。 等
草津駅前地区まちづくり総合支援事業 草津市	14	47	要素事業毎の便益の総和	13	3.5	・要素事業の選定理由や戦略的な組み合わせの意図が、特定重要課題との関連で明確となっている。 ・要素事業間又は要素事業と関連事業間の相乗効果や波及効果が見込まれる。 等
米原駅周辺地区まちづくり総合支援事業 米原町	20	22	要素事業毎の便益の総和	20	1.1	・要素事業の選定理由や戦略的な組み合わせの意図が、特定重要課題との関連で明確となっている。 ・要素事業間又は要素事業と関連事業間の相乗効果や波及効果が見込まれる。 等
藤樹の里地区まちづくり総合支援事業 安曇川町	12	24	要素事業毎の便益の総和	11	2.1	・要素事業の選定理由や戦略的な組み合わせの意図が、特定重要課題との関連で明確となっている。 ・要素事業間又は要素事業と関連事業間の相乗効果や波及効果が見込まれる。 等
長岡京駅西口地区まちづくり総合支援事業 長岡京市	38	46	要素事業毎の便益の総和	39	1.2	・要素事業の選定理由や戦略的な組み合わせの意図が、特定重要課題との関連で明確となっている。 ・要素事業間又は要素事業と関連事業間の相乗効果や波及効果が見込まれる。 等
J R 高槻駅周辺地区まちづくり総合支援事業 高槻市	45	102	要素事業毎の便益の総和	55	1.9	・要素事業の選定理由や戦略的な組み合わせの意図が、特定重要課題との関連で明確となっている。 ・要素事業間又は要素事業と関連事業間の相乗効果や波及効果が見込まれる。 等
長瀬駅周辺地区まちづくり総合支援事業 東大阪市	17	45	要素事業毎の便益の総和	18	2.5	・要素事業の選定理由や戦略的な組み合わせの意図が、特定重要課題との関連で明確となっている。 ・要素事業間又は要素事業と関連事業間の相乗効果や波及効果が見込まれる。 等
J R 柏原駅周辺地区まちづくり総合支援事業 柏原市	24	25	要素事業毎の便益の総和	24	1.0	・要素事業の選定理由や戦略的な組み合わせの意図が、特定重要課題との関連で明確となっている。 ・要素事業間又は要素事業と関連事業間の相乗効果や波及効果が見込まれる。 等
曽根駅周辺地区まちづくり総合支援事業 豊中市	12	25	要素事業毎の便益の総和	11	2.3	・要素事業の選定理由や戦略的な組み合わせの意図が、特定重要課題との関連で明確となっている。 ・要素事業間又は要素事業と関連事業間の相乗効果や波及効果が見込まれる。 等
阪急・阪神今津駅周辺地区まちづくり総合支援事業 西宮市	1	5	要素事業毎の便益の総和	1	3.6	・要素事業の選定理由や戦略的な組み合わせの意図が、特定重要課題との関連で明確となっている。 ・要素事業間又は要素事業と関連事業間の相乗効果や波及効果が見込まれる。 等
別所地区まちづくり総合支援事業 姫路市	5	5	要素事業毎の便益の総和	5	1.0	・要素事業の選定理由や戦略的な組み合わせの意図が、特定重要課題との関連で明確となっている。 ・要素事業間又は要素事業と関連事業間の相乗効果や波及効果が見込まれる。 等
J R 魚住駅周辺地区まちづくり総合支援事業 明石市	13	13	要素事業毎の便益の総和	13	1.0	・要素事業の選定理由や戦略的な組み合わせの意図が、特定重要課題との関連で明確となっている。 ・要素事業間又は要素事業と関連事業間の相乗効果や波及効果が見込まれる。 等
J R 東加古川駅周辺地区まちづくり総合支援事業 加古川市	26	33	要素事業毎の便益の総和	26	1.3	・要素事業の選定理由や戦略的な組み合わせの意図が、特定重要課題との関連で明確となっている。 ・要素事業間又は要素事業と関連事業間の相乗効果や波及効果が見込まれる。 等
黒井地区まちづくり総合支援事業 春日町	7	7	要素事業毎の便益の総和	7	1.0	・要素事業の選定理由や戦略的な組み合わせの意図が、特定重要課題との関連で明確となっている。 ・要素事業間又は要素事業と関連事業間の相乗効果や波及効果が見込まれる。 等
青垣地区まちづくり総合支援事業 青垣町	9	16	要素事業毎の便益の総和	9	1.8	・要素事業の選定理由や戦略的な組み合わせの意図が、特定重要課題との関連で明確となっている。 ・要素事業間又は要素事業と関連事業間の相乗効果や波及効果が見込まれる。 等
五位堂南地区まちづくり総合支援事業 番芝市	7	9	要素事業毎の便益の総和	7	1.3	・要素事業の選定理由や戦略的な組み合わせの意図が、特定重要課題との関連で明確となっている。 ・要素事業間又は要素事業と関連事業間の相乗効果や波及効果が見込まれる。 等

平池周辺地区まちづくり総合支援事業 費志川町	15	31	要素事業毎の便益の総和	15	2.1	・要素事業の選定理由や戦略的な組み合わせの意図が、特定重要課題との関連で明確となっている。 ・要素事業間又は要素事業と関連事業間の相乗効果や波及効果が見込まれる。 等
あやめの里ふれあい地区まちづくり総合支援事業 中津村	25	29	要素事業毎の便益の総和	25	1.2	・要素事業の選定理由や戦略的な組み合わせの意図が、特定重要課題との関連で明確となっている。 ・要素事業間又は要素事業と関連事業間の相乗効果や波及効果が見込まれる。 等
倉吉打吹地区まちづくり総合支援事業 倉吉市	3	7	要素事業毎の便益の総和	4	1.9	・要素事業の選定理由や戦略的な組み合わせの意図が、特定重要課題との関連で明確となっている。 ・要素事業間又は要素事業と関連事業間の相乗効果や波及効果が見込まれる。 等
益田中心市街地地区まちづくり総合支援事業 益田市	8	8	要素事業毎の便益の総和	8	1.0	・要素事業の選定理由や戦略的な組み合わせの意図が、特定重要課題との関連で明確となっている。 ・要素事業間又は要素事業と関連事業間の相乗効果や波及効果が見込まれる。 等
広瀬地区まちづくり総合支援事業 広瀬町	12	17	要素事業毎の便益の総和	11	1.5	・要素事業の選定理由や戦略的な組み合わせの意図が、特定重要課題との関連で明確となっている。 ・要素事業間又は要素事業と関連事業間の相乗効果や波及効果が見込まれる。 等
西条駅前地区まちづくり総合支援事業 東広島市	9	17	要素事業毎の便益の総和	13	1.3	・要素事業の選定理由や戦略的な組み合わせの意図が、特定重要課題との関連で明確となっている。 ・要素事業間又は要素事業と関連事業間の相乗効果や波及効果が見込まれる。 等
府中小学校地区まちづくり総合支援事業 府中町	18	92	要素事業毎の便益の総和	17	5.3	・要素事業の選定理由や戦略的な組み合わせの意図が、特定重要課題との関連で明確となっている。 ・要素事業間又は要素事業と関連事業間の相乗効果や波及効果が見込まれる。 等
秋城下町周辺地区まちづくり総合支援事業 秋市	7	8	要素事業毎の便益の総和	7	1.0	・要素事業の選定理由や戦略的な組み合わせの意図が、特定重要課題との関連で明確となっている。 ・要素事業間又は要素事業と関連事業間の相乗効果や波及効果が見込まれる。 等
観音寺地区まちづくり総合支援事業 観音寺市	16	24	要素事業毎の便益の総和	13	1.8	・要素事業の選定理由や戦略的な組み合わせの意図が、特定重要課題との関連で明確となっている。 ・要素事業間又は要素事業と関連事業間の相乗効果や波及効果が見込まれる。 等
宮浦地区まちづくり総合支援事業 大三島町	3	3	要素事業毎の便益の総和	3	1.0	・要素事業の選定理由や戦略的な組み合わせの意図が、特定重要課題との関連で明確となっている。 ・要素事業間又は要素事業と関連事業間の相乗効果や波及効果が見込まれる。 等
新居浜駅前地区まちづくり総合支援事業 新居浜市	63	220	要素事業毎の便益の総和	68	3.3	・要素事業の選定理由や戦略的な組み合わせの意図が、特定重要課題との関連で明確となっている。 ・要素事業間又は要素事業と関連事業間の相乗効果や波及効果が見込まれる。 等
博多南駅前地区まちづくり総合支援事業 那珂川町	10	10	要素事業毎の便益の総和	10	1.0	・要素事業の選定理由や戦略的な組み合わせの意図が、特定重要課題との関連で明確となっている。 ・要素事業間又は要素事業と関連事業間の相乗効果や波及効果が見込まれる。 等
口之津地区まちづくり総合支援事業 口之津町	4	4	要素事業毎の便益の総和	4	1.1	・要素事業の選定理由や戦略的な組み合わせの意図が、特定重要課題との関連で明確となっている。 ・要素事業間又は要素事業と関連事業間の相乗効果や波及効果が見込まれる。 等
坂本地区まちづくり総合支援事業 坂本村	13	57	要素事業毎の便益の総和	12	4.7	・要素事業の選定理由や戦略的な組み合わせの意図が、特定重要課題との関連で明確となっている。 ・要素事業間又は要素事業と関連事業間の相乗効果や波及効果が見込まれる。 等
隈府中央地区まちづくり総合支援事業 菊池市	16	59	要素事業毎の便益の総和	15	4.1	・要素事業の選定理由や戦略的な組み合わせの意図が、特定重要課題との関連で明確となっている。 ・要素事業間又は要素事業と関連事業間の相乗効果や波及効果が見込まれる。 等
木葉駅周辺地区まちづくり総合支援事業 玉東町	8	12	要素事業毎の便益の総和	8	1.6	・要素事業の選定理由や戦略的な組み合わせの意図が、特定重要課題との関連で明確となっている。 ・要素事業間又は要素事業と関連事業間の相乗効果や波及効果が見込まれる。 等
佐伯市中心市街地地区まちづくり総合支援事業 佐伯市	6	5	要素事業毎の便益の総和	5	1.0	・要素事業の選定理由や戦略的な組み合わせの意図が、特定重要課題との関連で明確となっている。 ・要素事業間又は要素事業と関連事業間の相乗効果や波及効果が見込まれる。 等
田中地区まちづくり総合支援事業 大野町	3	5	要素事業毎の便益の総和	3	1.9	・要素事業の選定理由や戦略的な組み合わせの意図が、特定重要課題との関連で明確となっている。 ・要素事業間又は要素事業と関連事業間の相乗効果や波及効果が見込まれる。 等
油津地区まちづくり総合支援事業 日南市	9	10	要素事業毎の便益の総和	8	1.3	・要素事業の選定理由や戦略的な組み合わせの意図が、特定重要課題との関連で明確となっている。 ・要素事業間又は要素事業と関連事業間の相乗効果や波及効果が見込まれる。 等
大里地区まちづくり総合支援事業 北九州市	15	15	要素事業毎の便益の総和	15	1.0	・要素事業の選定理由や戦略的な組み合わせの意図が、特定重要課題との関連で明確となっている。 ・要素事業間又は要素事業と関連事業間の相乗効果や波及効果が見込まれる。 等
下里・西里地区まちづくり総合支援事業 平良市	14	14	要素事業毎の便益の総和	13	1.0	・要素事業の選定理由や戦略的な組み合わせの意図が、特定重要課題との関連で明確となっている。 ・要素事業間又は要素事業と関連事業間の相乗効果や波及効果が見込まれる。 等

【港湾整備事業】  
(直轄)

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	便益 (B)		費用 (C) (億円)	B / C	その他の指標による評価
		総便益 (億円)	便益の主な根拠			
室蘭港 入江地区 複合一貫輸送に対応した内貿ターミナル整備事業 北海道開発局	25	84	輸送3t削減、震災時の輸送3t削減、施設被害回避 (H19年度 予測取扱貨物量：201千ト/年)	24	3.5	・荷主と港湾間の陸上輸送距離の短縮により、CO <sub>2</sub> 及びNO <sub>x</sub> の排出量が削減され、地域の周辺環境が改善される。
函館港 万代地区 国内物流ターミナル整備事業 北海道開発局	26	34	業務3t削減 (H13年度 官公庁船2隻) 輸送3t削減 (H13年度 取扱貨物量：67千ト/年)	23	1.5	・荷主と港湾間の陸上輸送距離の短縮により、CO <sub>2</sub> 及びNO <sub>x</sub> の排出量が削減され、地域の周辺環境が改善される。
沓形港 本港地区 国内物流ターミナル整備事業 北海道開発局	22	41	輸送3t削減、震災時の輸送3t削減、施設被害回避 (H22年度 予測取扱貨物量：161千ト/年)	18	2.3	・石材運搬船と漁船の混在が解消され、漁獲物への粉塵等の悪影響が解消される。 ・荷主と港湾間の陸上輸送距離の短縮により、CO <sub>2</sub> 及びNO <sub>x</sub> の排出量が削減され、地域の周辺環境が改善される。
青森港 沖館地区 複合一貫輸送に対応した内貿ターミナル整備事業 東北地方整備局	40	143	震災時の輸送3t削減、施設被害回避 (H24年 予測取扱貨物量：12,756千ト/年)	33	4.4	・通常時に加えて、震災時においても安定した物流機能を確保する。
能代港 大森地区 エネルギー港湾(航路(埋没)) 東北地方整備局	28	78	輸送3t削減 (平成13年 取扱貨物量：2,725千ト/年)	25	3.2	・船舶の大型化により、輸送コストが削減されると共に、CO <sub>2</sub> の排出量が削減され、港湾の周辺環境が改善される。
千葉港 葛南中央地区 多目的国際ターミナル 関東地方整備局	25	98	輸送3t削減 (平成11年度 取扱貨物量：200千ト/年)	22	4.5	・荷主と港湾間の陸上輸送距離の短縮により、輸送コストが削減されると共に、CO <sub>2</sub> 及びNO <sub>x</sub> の排出量が削減され、港湾の周辺環境が改善される。
東京湾 湾奥地区 海域環境創造・自然再生事業 関東地方整備局	25	110	自然浄化機能の低下した東京湾奥部における環境修復効果(水質・底質環境の改善、多様な生物の生息・生育環境の回復)	21	5.2	・過去に干潟であった海域に浅海・干潟を造成する事によって、沿岸域における多様な海辺生物の生息場を確保することができ、20haにアサリが分布した場合、8~9万人規模の下水処理場(濾過量：SS)に匹敵すると推定される。
呉港 阿賀地区 臨港道路(阿賀川/仮)R1線 中国地方整備局	104	697	輸送3t削減 (平成19年予測交通量：9,280台/日)	93	7.5	・臨港道路の新たな整備により、渋滞が解消されるため、CO <sub>2</sub> 及びNO <sub>x</sub> 排出量の削減、沿道騒音の軽減が見込まれ、港湾の周辺環境が改善される。
博多港 須崎ふ頭地区 多目的国際ターミナル 九州地方整備局	119	421	輸送3t削減 (平成12年度 取扱貨物量：861千ト/年)	92	4.6	・荷主と港湾間の陸上輸送距離の短縮により、輸送コストが削減されると共に、CO <sub>2</sub> 及びNO <sub>x</sub> の排出量が削減され、港湾の周辺環境が改善される。
厳原港 厳原地区 離島ターミナル整備事業 九州地方整備局 長崎県	38	55	輸送3t削減 (平成13年度 取扱貨物量： {RORO貨物}824千ト/年、 {砂・砂利・石材}316千ト/年)	35	1.6	・船舶の大型化により、輸送コストが削減されると共に、CO <sub>2</sub> 及びNO <sub>x</sub> の排出量が削減され、港湾の周辺環境が改善される。

(補助)

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	便益 (B)		費用 (C) (億円)	B / C	その他の指標による評価
		総便益 (億円)	便益の主な根拠			
東京港 10号その1地区 臨港道路整備事業 東京都	20	80	輸送3t削減 交通事故削減 (H27年度 計画交通量：32,700台/日)	20	4.0	・陸上輸送距離が短縮されることにより、輸送コストが削減されると共に、CO <sub>2</sub> 及びNO <sub>x</sub> の排出量が削減され、港湾の周辺環境が改善される。
田子の浦港 港内地区 公害防止対策事業 静岡県	35	68	環境基準を超過する底質ダイオキシン類の除去による環境改善 (想定処分量：約23万m <sup>3</sup> )	32	2.1	・ダイオキシン類が人体に害をなし、後世まで悪影響を及ぼすことは広く知られているところであり、底質ダイオキシン類を除去することにより、港湾の水質・底質が改善される。
三河港 神野地区 臨港道路整備事業 愛知県	36	66	輸送3t削減、震災時の輸送3t削減、施設被害回避 (H13年度背後圏人口：368,065人：豊橋市)	33	2.0	・被災時の緊急物資等の円滑な輸送が可能となり、輸送コストの削減、輸送時間の短縮が図られる。
衣浦港 中央ふ頭西地区 臨港道路整備事業 愛知県	77	400	輸送3t削減 (H22年度 計画交通量：37,779台/日)	65	6.2	・陸上輸送距離が短縮されることにより、輸送コストが削減されると共に、CO <sub>2</sub> 及びNO <sub>x</sub> の排出量が削減され、港湾の周辺環境が改善される。
尾道糸崎港 機織地区 臨港道路整備事業 広島県	21	81	輸送3t削減 (H32年度 計画交通量：3,658台/日)	18	4.5	・陸上輸送距離が短縮されることにより、輸送コストが削減されると共に、CO <sub>2</sub> 及びNO <sub>x</sub> の排出量が削減され、港湾の周辺環境が改善される。
宿毛湾港 池島地区 防波堤整備事業 高知県	27	114	輸送3t削減 (H20年度 予測取扱貨物量：3,008千ト/年)	23	5.0	・陸上輸送から海上輸送へモーダルシフトするなどの内貿機能の強化により、輸送コストが削減されると共に、背後工業用地の利便性が向上し、民間投資誘発が期待される。
下関港 長府地区 多目的国際ターミナル整備事業 下関市	39	203	輸送3t削減 (H18年度 予測取扱貨物量：348千ト/年)	35	5.8	・荷主と港湾間の陸上輸送距離の短縮により、輸送コストが削減されると共に、CO <sub>2</sub> 及びNO <sub>x</sub> の排出量が削減され、港湾の周辺環境が改善される。
北九州港 響灘東地区 国内物流ターミナル整備事業 北九州市	9	37	輸送3t削減 (H23年度 予測取扱貨物量：172千ト/年)	8	4.7	・循環型資材を陸上輸送から海上輸送に転換することにより、輸送コストが削減されると共に、市街地の通過を回避しリサイクル工場へ搬入することが可能となる。
三池港 船渠地区 臨港道路整備事業 福岡県	9	21	輸送3t削減 (H32年度 計画交通量：8,200台/日)	8	2.6	・陸上輸送距離が短縮されることにより、輸送コストが削減されると共に、CO <sub>2</sub> 及びNO <sub>x</sub> の排出量が削減され、港湾の周辺環境が改善される。
伊万里港 久原北地区 航路・泊地整備事業 佐賀県	12	32	輸送3t削減 (平成13年度 船舶航行数：621隻)	10	3.1	・航路・泊地の拡幅により、港内の安全な船舶航行が可能となる。
中津港 田尻地区 廃棄物埋立護岸 大分県	19	74	処分コストの軽減 (平成19年度 土砂総受入予定量：780千m <sup>3</sup> )	17	4.4	・航路・泊地の浚渫から発生する土砂の処分場を確保することにより、事業進捗が図られ、船舶航行の安全が確保されると共に、埋立完了後の土地は「港湾関連用地」として有効に活用することができる。
別府港 北浜地区 小型船溜まり整備事業 大分県	17	88	地域環境の向上、交流機会の増加 (平成11年10月 背後地域世帯数：53,000世帯) (年間利用者数：29,000人/年)	16	5.4	・港内に点在する小型船を集約することにより、大型船との輻輳を解消し、港内の安全な航行が確保される。
白杵港 下り松地区 複合一貫輸送に対応した内貿ターミナル整備事業 大分県	26	56	輸送3t削減、移動3t削減、震災時の輸送3t削減 (平成26年度 予測取扱貨物量：7,849千ト) (平成26年度 予測乗降客数：331,528人)	22	2.6	・荷主と港湾間の陸上輸送距離が短縮されることにより、輸送コストが削減されると共に、CO <sub>2</sub> 及びNO <sub>x</sub> の排出量が削減され、港湾の周辺環境が改善される。
石垣港 本港地区 離島ターミナル整備事業 石垣市	47	235	交流機会の増加、利用環境の改善等 (平成13年度 石垣市人口：43,436人) (平成11年度 入域観光客数：602,027人)	46	5.1	・離島ターミナルにおける貨客混在を解消し、安全性を確保すると共に、旅客ターミナルを核とした魅力ある観光拠点を形成する。

【空港整備事業】

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	便益 (B)		費用 (C) (億円)	B / C	その他の指標による評価
		総便益 (億円)	便益の主な根拠			
広島空港ILS高カテゴリー化事業 国	82	126	就航率の改善 通年の就航率が現状(平成11年~13年の平均)の97.9%から0.6%程度の向上が見込まれる。	75	1.7	・空港の信頼性が向上することにより、観光、ビジネス等の交流が活性化し、地域経済の発展が期待される。 ・上空待機等によるフライト時間が減少することによる、NOx、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。
青森空港ILS高カテゴリー化事業 青森県	30	96	就航率の改善 通年の就航率が現状(平成11年~13年の平均)の97.5%から1.2%程度の向上が見込まれる。	36	2.7	・空港の信頼性が向上することにより、観光、ビジネス等の交流が活性化し、地域経済の発展が期待される。 ・上空待機等によるフライト時間が減少することによる、NOx、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。

【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)	便益 (B)		費用 (C) (億円)	B / C	その他の指標による評価
		総便益 (億円)	便益の主な根拠			
幹線鉄道等活性化事業 (宇野線・本四備讃線) 第三セクター	30	67	平成19年度の需要 40,500人/日	27	2.5	・駅周辺整備等沿線のまちづくり事業と連携することによる相乗的な沿線地域の活性化等

(地下高速鉄道整備事業)

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	便益 (B)		費用 (C) (億円)	B / C	その他の指標による評価
		総便益 (億円)	便益の主な根拠			
地下高速鉄道整備事業(名古屋市6号線)野 並~徳重 4.1km 名古屋市交通局	1,168	2,463	平成26年度の輸送人員 87千人/日	770	3.2	・鉄道空白域の解消、地域経済の活性化、環境問題への対応等が図られる。
地下高速鉄道整備事業(仙台市東西線)荒井 -動物公園 14.4km 仙台市交通局	2,735	4,406	平成27年度の輸送人員 130千人/日	1,896	2.3	・鉄道空白域の解消、地域経済の活性化、環境問題への対応等が図られる。

(地下高速鉄道整備事業(大規模改良工事))

事業箇所	事業内容	事業主体	総事業費 (億円)	評価
都営地下鉄 ・浅草線(五反田駅)	エレベーター(1基)	東京都	3	・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・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 ・自力での移動可能性の確保 ・肉体的疲労軽減
都営地下鉄 ・浅草線(戸越駅)	階段昇降機(1基)	東京都	0.1	・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・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 ・自力での移動可能性の確保 ・肉体的疲労軽減
都営地下鉄 ・浅草線(高輪台駅)	階段昇降機(1基)	東京都	0.1	・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・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 ・自力での移動可能性の確保 ・肉体的疲労軽減
都営地下鉄 ・浅草線(新橋駅)	車椅子対応トイレ(1箇所)	東京都	0.2	・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・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 ・自力での移動可能性の確保 ・安心感の確保
都営地下鉄 ・浅草線(本所吾妻橋駅)	車椅子対応トイレ(1箇所)	東京都	0.1	・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・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 ・自力での移動可能性の確保 ・安心感の確保
都営地下鉄 ・浅草線(馬込駅)	車椅子対応トイレ(1箇所)	東京都	0.1	・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・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 ・自力での移動可能性の確保 ・安心感の確保
都営地下鉄 ・三田線(巢鴨駅)	エスカレーター(2基)	東京都	3	・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・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 ・自力での移動可能性の確保 ・肉体的疲労軽減
都営地下鉄 ・三田線(芝公園駅)	階段昇降機(2基)	東京都	0.2	・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・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 ・自力での移動可能性の確保 ・肉体的疲労軽減
都営地下鉄 ・三田線(千石駅)	車椅子対応トイレ(1箇所)	東京都	0.2	・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・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 ・自力での移動可能性の確保 ・安心感の確保
都営地下鉄 ・三田線(御成門駅)	車椅子対応トイレ(1箇所)	東京都	0.2	・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・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 ・自力での移動可能性の確保 ・安心感の確保
都営地下鉄 ・新宿線(市ヶ谷駅)	エレベーター(1基)	東京都	1	・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・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 ・自力での移動可能性の確保 ・肉体的疲労軽減
都営地下鉄 ・新宿線(西大島駅)	車椅子対応トイレ(1箇所)	東京都	0.2	・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・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 ・自力での移動可能性の確保 ・安心感の確保
名古屋市営地下鉄 ・東山線(一社駅)	エレベーター(3基) 車椅子対応トイレ(1箇所)	名古屋市	6	・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・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 ・自力での移動可能性の確保 ・肉体的疲労軽減 ・安心感の確保
名古屋市営地下鉄 ・東山線(本陣駅)	エレベーター(3基) 車椅子対応トイレ(1箇所)	名古屋市	4	・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・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 ・自力での移動可能性の確保 ・肉体的疲労軽減 ・安心感の確保
名古屋市営地下鉄 ・東山線(高畑駅)	エレベーター(2基) 車椅子対応トイレ(1箇所)	名古屋市	3	・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・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 ・自力での移動可能性の確保 ・肉体的疲労軽減 ・安心感の確保
名古屋市営地下鉄 ・名城線(日比野駅)	エレベーター(2基) 車椅子対応トイレ(1箇所)	名古屋市	3	・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・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 ・自力での移動可能性の確保 ・肉体的疲労軽減 ・安心感の確保





営団地下鉄 ・半蔵門線(永田町駅)	車椅子対応トイレ(1箇所)	エココ 帝都高速 交通管 団	0.1	・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・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 ・自力での移動可能性の確保 ・安心感の確保
営団地下鉄 ・南北線(王子駅)	エスカレーター(1基)	帝都高速 交通管 団	1	・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・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 ・自力での移動可能性の確保 ・肉体疲労軽減

(鉄道駅総合改善事業(鉄道駅移動円滑化施設整備事業))

事業箇所	事業内容	事業主体	総事業費 (億円)	評価
西武鉄道 ・西武池袋線(西所沢駅)	エレベーター(3基) エスカレーター(1基) スロープ 通路新設	エココ ジー・モ ビリティ 財団	6	・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・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 ・自力での移動可能性の確保 ・肉体疲労軽減
西武鉄道 ・西武池袋線(飯能駅)	エレベーター(5基) 通路新設	エココ ジー・モ ビリティ 財団	4	・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・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 ・自力での移動可能性の確保 ・肉体疲労軽減
相模鉄道 ・相模鉄道本線(和田町駅)	エレベーター(3基) 通路新設	エココ ジー・モ ビリティ 財団	4	・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・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 ・自力での移動可能性の確保 ・肉体疲労軽減
J R 東海 ・東海道本線(岡崎駅)	エレベーター(3基) 身障者用トイレ 通路新設	エココ ジー・モ ビリティ 財団	5	・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・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 ・自力での移動可能性の確保 ・肉体疲労軽減 ・安心感の確保
阪急電鉄 ・阪急神戸線(岡本駅)	エレベーター(2基) 通路増床	エココ ジー・モ ビリティ 財団	3	・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・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 ・自力での移動可能性の確保 ・肉体疲労軽減

【鉄道防災事業】

事業箇所	事業内容	事業主体	総事業費 (億円)	評価
J R 北海道 ・根室線(厚内~直別)	落石防止擁壁 落石防止柵	J R 北海道	0.1	・鉄道沿線の道のの保全保護に寄与する ・災害発生の可能性が高い ・需要面及びネットワーク面等からみた路線の重要性が高い
J R 北海道 ・根室線(白糖~西底路)	落石防止擁壁	J R 北海道	0.2	・鉄道沿線の道のの保全保護に寄与する ・災害発生の可能性が高い ・需要面及びネットワーク面等からみた路線の重要性が高い
J R 北海道 ・日高線(厚賀~大狩部)	護岸壁	J R 北海道	0.2	・鉄道沿線の海岸の保全保護に寄与する ・災害発生の可能性が高い ・需要面及びネットワーク面等からみた路線の重要性が高い
J R 北海道 ・日高線(新冠~静内[新冠方])	護岸壁	J R 北海道	0.2	・鉄道沿線の海岸の保全保護に寄与する ・災害発生の可能性が高い ・需要面及びネットワーク面等からみた路線の重要性が高い
J R 北海道 ・日高線(新冠~静内[静内方])	護岸壁	J R 北海道	0.2	・鉄道沿線の海岸の保全保護に寄与する ・災害発生の可能性が高い ・需要面及びネットワーク面等からみた路線の重要性が高い
J R 北海道 ・釧網線(細網~塘路)	護岸壁	J R 北海道	0.2	・鉄道沿線の河川の保全保護に寄与する ・災害発生の可能性が高い ・需要面及びネットワーク面等からみた路線の重要性が高い
J R 四国 ・予讃線(豊浜~箕浦)	のり面工	J R 四国	0.1	・鉄道沿線の国道の保全保護に寄与する ・災害発生の可能性が高い ・需要面及びネットワーク面等からみた路線の重要性が高い
J R 四国 ・予讃線(関川~多喜浜)	落石防止擁壁	J R 四国	0.04	・鉄道沿線の県道の保全保護に寄与する ・災害発生の可能性が高い ・需要面及びネットワーク面等からみた路線の重要性が高い
J R 四国 ・予讃線(伊予桜井~伊予富田)	落石防止柵	J R 四国	0.1	・鉄道沿線の市道の保全保護に寄与する ・災害発生の可能性が高い ・需要面及びネットワーク面等からみた路線の重要性が高い
J R 四国 ・予讃線(波方~大西)	のり面工	J R 四国	0.1	・鉄道沿線の県道の保全保護に寄与する ・災害発生の可能性が高い ・需要面及びネットワーク面等からみた路線の重要性が高い
J R 四国 ・予讃線(伊予亀岡~菊間)	落石防止柵	J R 四国	0.1	・鉄道沿線の国道の保全保護に寄与する ・災害発生の可能性が高い ・需要面及びネットワーク面等からみた路線の重要性が高い
J R 四国 ・予讃線(八多喜~春賀)	のり面工	J R 四国	0.2	・鉄道沿線の県道の保全保護に寄与する ・災害発生の可能性が高い ・需要面及びネットワーク面等からみた路線の重要性が高い
J R 四国 ・予讃線(八幡浜~双岩)	のり面工	J R 四国	0.03	・鉄道沿線の県道の保全保護に寄与する ・災害発生の可能性が高い ・需要面及びネットワーク面等からみた路線の重要性が高い
J R 四国 ・予讃線(卯之町~下宇和)	のり面工	J R 四国	0.03	・鉄道沿線の河川の保全保護に寄与する ・災害発生の可能性が高い ・需要面及びネットワーク面等からみた路線の重要性が高い
J R 四国 ・内子線(五十崎~喜多山)	落石防止柵	J R 四国	0.1	・鉄道沿線の河川の保全保護に寄与する ・災害発生の可能性が高い ・需要面及びネットワーク面等からみた路線の重要性が高い
J R 四国 ・土讃線(三縄~祖谷口)	のり面工	J R 四国	0.1	・鉄道沿線の国道の保全保護に寄与する ・災害発生の可能性が高い ・需要面及びネットワーク面等からみた路線の重要性が高い
J R 四国 ・土讃線(小歩危~大歩危)	落石防止柵 のり面工	J R 四国	0.4	・鉄道沿線の河川の保全保護に寄与する ・災害発生の可能性が高い ・需要面及びネットワーク面等からみた路線の重要性が高い
J R 四国 ・土讃線(土佐穴内~大杉)	落石防止柵	J R 四国	0.1	・鉄道沿線の河川の保全保護に寄与する ・災害発生の可能性が高い ・需要面及びネットワーク面等からみた路線の重要性が高い
J R 四国 ・土讃線(吾桑~多ノ郷)	落石防止柵	J R 四国	0.1	・鉄道沿線の市道の保全保護に寄与する ・災害発生の可能性が高い ・需要面及びネットワーク面等からみた路線の重要性が高い
J R 四国 ・高徳線(鶴羽~丹生)	のり面工	J R 四国	0.2	・鉄道沿線の国道の保全保護に寄与する ・災害発生の可能性が高い ・需要面及びネットワーク面等からみた路線の重要性が高い
J R 四国 ・徳島線(川田~穴吹)	落石防止柵	J R 四国	0.1	・鉄道沿線の国道の保全保護に寄与する ・災害発生の可能性が高い ・需要面及びネットワーク面等からみた路線の重要性が高い
J R 四国 ・予土線(西ヶ方~江川崎)	のり面工	J R 四国	0.1	・鉄道沿線の河川の保全保護に寄与する ・災害発生の可能性が高い ・需要面及びネットワーク面等からみた路線の重要性が高い
J R 四国 ・予土線(十川~土佐昭和)	落石防止柵	J R 四国	0.03	・鉄道沿線の国道の保全保護に寄与する ・災害発生の可能性が高い ・需要面及びネットワーク面等からみた路線の重要性が高い
J R 四国 ・予土線(土佐大正~打井川)	落石防止柵	J R 四国	0.2	・鉄道沿線の河川の保全保護に寄与する ・災害発生の可能性が高い ・需要面及びネットワーク面等からみた路線の重要性が高い

J R九州 ・日豊本線（臼杵～津久見）	落石防止擁壁 落石防止柵 のり面工	J R九州	0.2	・鉄道沿線の県道の保全保護に寄与する ・災害発生の可能性が高い ・需要面及びネットワーク面等からみた路線の重要性が高い
J R九州 ・日豊本線（宗太郎～市棚）	落石防止擁壁 落石防止柵 のり面工	J R九州	0.1	・鉄道沿線の国道の保全保護に寄与する ・災害発生の可能性が高い ・需要面及びネットワーク面等からみた路線の重要性が高い
J R九州 ・日豊本線（北川駅構内）	落石防止擁壁	J R九州	0.1	・鉄道沿線の町道の保全保護に寄与する ・災害発生の可能性が高い ・需要面及びネットワーク面等からみた路線の重要性が高い
J R九州 ・肥薩線（那良口～渡）	落石防止柵 のり面工	J R九州	0.2	・鉄道沿線の県道の保全保護に寄与する ・災害発生の可能性が高い ・需要面及びネットワーク面等からみた路線の重要性が高い
J R九州 ・豊肥本線（豊後竹田～朝地）	落石防止擁壁 落石防止柵 のり面工	J R九州	0.2	・鉄道沿線の国道の保全保護に寄与する ・災害発生の可能性が高い ・需要面及びネットワーク面等からみた路線の重要性が高い
J R九州 ・久大本線（夜明～光岡）	落石防止柵	J R九州	0.1	・鉄道沿線の国道の保全保護に寄与する ・災害発生の可能性が高い ・需要面及びネットワーク面等からみた路線の重要性が高い
J R九州 ・久大本線（豊後中川～天ヶ瀬）	落石防止柵	J R九州	0.1	・鉄道沿線の国道の保全保護に寄与する ・災害発生の可能性が高い ・需要面及びネットワーク面等からみた路線の重要性が高い
J R九州 ・長崎本線（小長井～長里）	落石防止擁壁 のり面工	J R九州	0.2	・鉄道沿線の国道の保全保護に寄与する ・災害発生の可能性が高い ・需要面及びネットワーク面等からみた路線の重要性が高い
J R九州 ・指宿枕崎線（指宿～山川）	のり面工	J R九州	0.1	・鉄道沿線の国道の保全保護に寄与する ・災害発生の可能性が高い ・需要面及びネットワーク面等からみた路線の重要性が高い
J R九州 ・三角線（住吉～肥後長浜）	落石防止柵 のり面工	J R九州	0.4	・鉄道沿線の国道の保全保護に寄与する ・災害発生の可能性が高い ・需要面及びネットワーク面等からみた路線の重要性が高い

【航路標識整備事業】  
（港湾標識の新設）

事業名 事業主体	総事業費 （億円）	評価						
		海難事故の減少効果	二次災害の減少効果	操船者の負担軽減	国際的要請への対応	船舶運航経費の節減効果	貨物の時間費用節減効果	地域振興
響新港東一防波堤西灯台 海上保安庁	0.1							
響新港西一防波堤東灯台 海上保安庁	0.1							
響航路第一号灯浮標 海上保安庁	0.1							
響航路第二号灯浮標 海上保安庁	0.1							
響航路第三号灯浮標 海上保安庁	0.1							
響航路第四号灯浮標 海上保安庁	0.1							

【住宅地区改良事業】

事業名 事業主体	総事業費 （億円）	便益（B）		費用 （C） （億円）	B / C	その他の指標による評価			
		総便益 （億円）	便益の主な根拠			福祉効果	地域波及効果	政策誘導効果	その他特別な効果
忠隈第1地区小規模住宅地区改良事業 穂波町	8	10	不良住宅の除却：29戸 改良住宅の建設：24戸 緑地、児童遊園の整備	9	1.2	-			-
北上牧地区小規模住宅地区改良事業 北上牧町	17	26	不良住宅の除却：18戸 緑地、児童遊園の整備	17	1.5	-			-
矢田地区改良住宅等改善事業 大坂市	3	7	更新住宅の整備：15戸 緑地の整備	3	2.5				
新開地区改良住宅等改善事業 三木町	1	1	更新住宅の整備：6戸 緑地の整備	1	1.0	-			-
健軍地区改良住宅等改善事業 熊本県	0.2	12	公営住宅の整備：28戸 緑地、集会所の整備	10	1.1				

【住宅宅地関連公共施設等総合整備事業】

事業名 事業主体	総事業費 （億円）	便益（B）		費用 （C） （億円）	B / C	その他の指標による評価
		総便益 （億円）	便益の主な根拠			
田向						平成15年度から住宅宅地供給を開始するため、開公施設を緊急に整備する必要がある 当該団地は、八戸市中心部からバスで15分であり 職住近接を実現 等
3・4・29市民病院通り線他1路線（区画） 青森県	11	79	計画交通量7,500台/日	32	2.5	八戸市民病院を核とした福祉のまちづくりを推進する
ライフタウン名取（期）						平成15年度から住宅供給を開始するため、開公施設を緊急に整備する必要がある 当該団地は、仙台市中心部から10kmのところ立地し、職住近接を実現 等
市道熊野堂柳生線（道路） 名取市	12	28	計画交通量21,100台/日	13	2.2	地域 都市の基盤の形成、都市圏の交通円滑化の推進
名取市増田						当該団地は、仙台市中心部から鉄道等で概ね20分であり 職住近接を実現 等
大手町下増田線（増田）（区画） 宮城県	23	451	計画交通量24,400台/日	38	11.8	仙台空港鉄道整備と一体的な事業であり 活力ある地域づくりを支援する 交通広場の整備により公共交通機関の利用が促進される
大手町下増田線（増田）（区画） 宮城県	21	452	計画交通量24,400台/日	47	9.6	仙台空港鉄道整備と一体的な事業であり 活力ある地域づくりを支援する 交通広場の整備により公共交通機関の利用が促進される
川原田団地						平成15年度から住宅供給を開始するため、開公施設を緊急に整備する必要がある
居住環境基盤施設（居住） 栃木市	5	13	計画戸数 250戸	5	2.6	公営住宅建替事業との一体的整備により防災安全性の向上が図られる 等

篠 / 井西タウン地区						平成15年度から住宅地供給を開始するため、開公施設を緊急に整備 する必要がある 当該団地は、長野市中心部から鉄道等で概ね25分であり、職住近接を実現 等
五明方田線(街路) 長野市	8	93	計画交通量5,600台/日	28	3.4	-
長岡ニュータウン中央地区(2住区)						当該団地は、地方拠点都市地域の拠点地区に立地 団地内の景観向上のため、電線類の地下埋設を実施 等
陽光台北公園(公園) 長岡市	2	9	誘致距離0.75km 誘致圏戸数2,264戸	2	4.4	憩いとふれあいの場を提供し、住環境の向上を図る
陽光台南公園(公園) 長岡市	1	8	誘致距離1.1km 誘致圏戸数2,264戸	1	6.6	憩いとふれあいの場を提供し、住環境の向上を図る
県営上安住宅						平成17年度から住宅地供給を開始するため、開公施設を緊急に整備 する必要がある 当該団地は、広島市中心部から10kmのところ立地し、職住近接を実現 等
居住環境基盤施設(居住) 広島県	2	55	計画戸数:110戸	36	1.5	
鈴の宮						平成16年度から住宅地供給を開始するため、開公施設を緊急に整備 する必要がある 当該団地は、大阪市中心部から21kmのところ立地し、職住近接を実現 等
居住環境基盤施設(居住) 都市基盤整備公団	3	48	計画戸数:100戸	47	1.0	

【住宅市街地整備総合支援事業】

事業名 事業主体	地区面積 (ha)	便益(B)		費用 (C) (億円)	B/C	その他の指標による評価
		総便益 (億円)	便益の主な根拠			
上野台地区住宅市街地整備総合支援事業 上福岡市	35.0ha	589	住宅計画戸数:2,400戸 公園の整備	560	1.1	・拠点地区の土地利用が、低未利用地、工場(跡地)等から土地利用 転換される等、都市機能の更新が図られる。 ・地域の住宅事情等を勘案して、居住水準の向上に資する適切な住宅 の床面積が確保され、職住近隣型の良好な市街地住宅供給が推進され る。 等
大井鶴ヶ岡地区住宅市街地整備総合支援事業 大井町	12.2ha	132	住宅計画戸数:450戸	120	1.1	・拠点地区の土地利用が、低未利用地、工場(跡地)等から土地利用 転換される等、都市機能の更新が図られる。 ・地域の住宅事情等を勘案して、居住水準の向上に資する適切な住宅 の床面積が確保され、職住近隣型の良好な市街地住宅供給が推進され る。 等
豊洲地区住宅市街地整備総合支援事業 江東区	65.0ha	1,224	住宅計画戸数:6,500戸 街路、公園の整備	767	1.6	・拠点地区の土地利用が、低未利用地、工場(跡地)等から土地利用 転換される等、都市機能の更新が図られる。 ・地域の住宅事情等を勘案して、居住水準の向上に資する適切な住宅 の床面積が確保され、職住近隣型の良好な市街地住宅供給が推進され る。 等
太子堂三丁目周辺地区 住宅市街地整備総合支援事業 世田谷区	24.0ha	431	住宅計画戸数:900戸	345	1.2	・拠点地区の土地利用が、低未利用地、工場(跡地)等から土地利用 転換される等、都市機能の更新が図られる。 ・地域の住宅事情等を勘案して、居住水準の向上に資する適切な住宅 の床面積が確保され、職住近隣型の良好な市街地住宅供給が推進され る。 等
武蔵小金井地区住宅市街地整備総合支援事業 小金井市	23.6ha	91	住宅計画戸数:750戸	54	1.7	・拠点地区の土地利用が、低未利用地、工場(跡地)等から土地利用 転換される等、都市機能の更新が図られる。 ・地域の住宅事情等を勘案して、居住水準の向上に資する適切な住宅 の床面積が確保され、職住近隣型の良好な市街地住宅供給が推進され る。 等
上の原地区住宅市街地整備総合支援事業 東久留米市	37.9ha	579	住宅計画戸数:2,850戸 街路の整備	563	1.0	・拠点地区の土地利用が、低未利用地、工場(跡地)等から土地利用 転換される等、都市機能の更新が図られる。 ・地域の住宅事情等を勘案して、居住水準の向上に資する適切な住宅 の床面積が確保され、職住近隣型の良好な市街地住宅供給が推進され る。 等
広沢一・二・三丁目地区 住宅市街地整備総合支援事業 桐生市	62.8ha	16	地区公共施設の整備	5	3.0	・拠点地区の土地利用が、低未利用地、工場(跡地)等から土地利用 転換される等、都市機能の更新が図られる。 ・地域の住宅事情等を勘案して、居住水準の向上に資する適切な住宅 の床面積が確保され、職住近隣型の良好な市街地住宅供給が推進され る。 等
香椎・臨海東地区住宅市街地整備総合支援事 業 福岡市	313.5ha	9,098	住宅計画戸数:2,400戸 街路、道路、公園、下水道の整備	8,818	1.0	・拠点地区の土地利用が、低未利用地、工場(跡地)等から土地利用 転換される等、都市機能の更新が図られる。 ・地域の住宅事情等を勘案して、居住水準の向上に資する適切な住宅 の床面積が確保され、職住近隣型の良好な市街地住宅供給が推進され る。 等

【密集住宅市街地整備促進事業】

事業名 事業主体	地区面積 (ha)	便益(B)		費用 (C) (億円)	B/C	その他の指標による評価
		総便益 (億円)	便益の主な根拠			
松島三丁目地区密集住宅市街地整備促進事業 江戸川区	26	50	都市再生住宅:8戸 建替促進:8件 道路・公園等の整備	27	1.8	・大規模地震時の延焼危険度の低減及び出火危険度の低減を図ること により防災性の向上が推進される。 ・公共空間(道路、公園等)の確保、良質な市街地住宅の供給の促進 を行うことにより、居住環境の整備が促進される。 等
下鎌田地区密集住宅市街地整備促進事業 江戸川区	25	46	都市再生住宅:4戸 建替促進:10件 道路・公園等の整備	22	2.1	・大規模地震時の延焼危険度の低減及び出火危険度の低減を図ること により防災性の向上が推進される。 ・公共空間(道路、公園等)の確保、良質な市街地住宅の供給の促進 を行うことにより、居住環境の整備が促進される。 等

一之江四丁目南地区 密集住宅市街地整備促進事業 江戸川区	6	17	都市再生住宅：2戸 建替促進：10件 道路・公園等の整備	12	1.4	・大規模地震時の延焼危険度の低減及び出火危険度の低減を図ることにより防災性の向上が推進される。 ・公共空間（道路、公園等）の確保、良質な市街地住宅の供給の促進を行うことにより、居住環境の整備が促進される。等
春江町三丁目南地区 密集住宅市街地整備促進事業 江戸川区	6	12	都市再生住宅：1戸 建替促進：2件 道路・公園等の整備	6	1.9	・大規模地震時の延焼危険度の低減及び出火危険度の低減を図ることにより防災性の向上が推進される。 ・公共空間（道路、公園等）の確保、良質な市街地住宅の供給の促進を行うことにより、居住環境の整備が促進される。等

【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)	便益 (B)		費用 (C) (億円)	B / C	その他の指標による評価
		総便益 (億円)	便益の主な根拠			
上河内町公共下水道 上河内町	137	11	便益算定人口 0.41 万人	5	2.3	・事業採択後3年後に供用開始予定であり、効果の早期発現が見込める ・予定放流地点の下流6kmにおいて水道原水を取水しており、水道水源の保全に資する 等
塩谷町公共下水道 塩谷町	90	8	便益算定人口 0.96 万人	5	1.8	・塩谷町における汚水処理施設整備率が8.8%と低く、下水道整備の緊急性が高い ・下水汚泥の再利用計画があり、汚泥の有効利用に資する 等
高富町公共下水道 高富町	195	167	便益算定人口 1.46 万人	146	1.1	・閉鎖性水域である伊勢湾の水質保全に資する ・下水汚泥の再利用計画があり、汚泥の有効利用に資する 等
郡上広域連合公共下水道 岐阜県郡上広域連合	10	35	便益算定人口 5.15 万人	16	2.2	・スクラム事業を実施予定であり、効率的な事業実施に資する 等
七宝町公共下水道 七宝町	124	306	便益算定人口 2.50 万人	223	1.4	・七宝町における汚水処理施設整備率が16.5%と低く、下水道整備の緊急性が高い ・閉鎖性水域である伊勢湾の水質保全に資する 等
美和町公共下水道 美和町	136	300	便益算定人口 2.49 万人	229	1.3	・美和町における汚水処理施設整備率が9.3%と低く、下水道整備の緊急性が高い ・閉鎖性水域である伊勢湾の水質保全に資する 等
甚目寺町公共下水道 甚目寺町	226	578	便益算定人口 4.27 万人	412	1.4	・閉鎖性水域である伊勢湾の水質保全に資する ・下水汚泥の再利用計画があり、汚泥の有効利用に資する 等
大治町公共下水道 大治町	184	328	便益算定人口 3.15 万人	264	1.2	・閉鎖性水域である伊勢湾の水質保全に資する ・下水汚泥の再利用計画があり、汚泥の有効利用に資する 等
佐屋町公共下水道 佐屋町	166	336	便益算定人口 2.54 万人	235	1.4	・閉鎖性水域である伊勢湾の水質保全に資する ・下水汚泥の再利用計画があり、汚泥の有効利用に資する 等
佐織町公共下水道 佐織町	129	276	便益算定人口 2.32 万人	213	1.3	・閉鎖性水域である伊勢湾の水質保全に資する ・下水汚泥の再利用計画があり、汚泥の有効利用に資する 等
藤岡町公共下水道 藤岡町	136	172	便益算定人口 1.75 万人	128	1.3	・閉鎖性水域である伊勢湾の水質保全に資する ・下水汚泥の再利用計画があり、汚泥の有効利用に資する 等
貴志川町公共下水道 貴志川町	149	330	便益算定人口 2.50 万人	246	1.3	・閉鎖性水域である瀬戸内海の水質保全に資する ・予定放流地点の下流5.2kmにおいて水道原水を取水しており、水道水源の保全に資する 等
吉備町公共下水道 吉備町	159	257	便益算定人口 1.24 万人	154	1.7	・吉備町における汚水処理施設整備率が29.5%と低く、下水道整備の緊急性が高い ・閉鎖性水域である瀬戸内海の水質保全に資する 等
三木町公共下水道 三木町	137	225	便益算定人口 1.32 万人	160	1.4	・公共用水域の水質汚濁に係る環境基準が未達成であり、水質保全の必要性が高い ・予定放流地点の下流5.8kmにおいて水道原水を取水しており、水道水源の保全に資する 等
松浦市公共下水道 松浦市	240	302	便益算定人口 1.65 万人	228	1.3	・松浦市における汚水処理施設整備率が26.8%と低く、下水道整備の緊急性が高い ・閉鎖性水域である伊万里湾の水質保全に資する 等
植木町公共下水道 植木町	158	201	便益算定人口 1.68 万人	150	1.3	・閉鎖性水域である有明海の水質保全に資する ・下水汚泥の再利用計画があり、汚泥の有効利用に資する 等
稲川町特定環境保全公共下水道 稲川町	40	2	便益算定人口 0.35 万人	2	1.1	・稲川町における汚水処理施設整備率が2.3%と低く、下水道整備の緊急性が高い ・公共用水域の水質汚濁に係る環境基準が未達成であり、水質保全の必要性が高い 等
上里町特定環境保全公共下水道 上里町	8	1	便益算定人口 0.11 万人	1	1.2	・本庄地方拠点都市地域整備基本計画に位置付けがあり、都市整備に資する ・閉鎖性水域である東京湾の水質保全に資する 等
紫雲寺町特定環境保全公共下水道 紫雲寺町	100	6	便益算定人口 0.69 万人	5	1.2	・事業採択後3年後に供用開始予定であり、効果の早期発現が見込める ・紫雲寺町における汚水処理施設整備率が9.4%と低く、下水道整備の緊急性が高い 等
大島町特定環境保全公共下水道 大島町	23	2	便益算定人口 0.30 万人	2	1.3	・事業採択後2年後に供用開始予定であり、効果の早期発現が見込める ・下水汚泥の再利用計画があり、汚泥の有効利用に資する 等
揖斐川町特定環境保全公共下水道 揖斐川町	24	44	便益算定人口 0.44 万人	37	1.2	・揖斐川町における汚水処理施設整備率が21.4%と低く、下水道整備の緊急性が高い ・閉鎖性水域である伊勢湾の水質保全に資する 等
戸田村特定環境保全公共下水道 戸田村	47	56	便益算定人口 0.35 万人	47	1.2	・戸田村における汚水処理施設整備率が4.8%と低く、下水道整備の緊急性が高い ・過疎地域自立促進計画区域内に係る事業であり、地域振興に資する 等

榛原町特定環境保全公共下水道 榛原町	49	74	便益算定人口 0.24 万人	61	1.2	・榛原町における汚水処理施設整備率が6.9%と低く、下水道整備の緊急性が高い ・公共用水域の水質汚濁に係る環境基準が未達成であり、水質保全の必要性が高い 等
水窪町特定環境保全公共下水道 水窪町	35	4	便益算定人口 1.24 万人	2	1.9	・水窪町における汚水処理施設整備率が1.9%と低く、下水道整備の緊急性が高い ・過疎地域自立促進計画区域内に係る事業であり、地域振興に資する等
北遠広域組合特定環境保全公共下水道 静岡北遠広域組合	2	7	便益算定人口 0.92 万人	3	2.8	・下水汚泥の再利用計画があり、汚泥の有効利用に資する ・スクラム事業を実施予定であり、効率的な事業実施に資する 等
弥富町特定環境保全公共下水道 弥富町	88	120	便益算定人口 0.89 万人	102	1.2	・公共用水域の水質汚濁に係る環境基準が未達成であり、水質保全の必要性が高い ・閉鎖性水域である伊勢湾の水質保全に資する 等
安濃町特定環境保全公共下水道 安濃町	60	103	便益算定人口 0.77 万人	100	1.0	・事業採択後3年後に供用開始予定であり、効果の早期発現が見込める ・閉鎖性水域である伊勢湾の水質保全に資する 等
茨木市特定環境保全公共下水道 茨木市	17	1	便益算定人口 0.12 万人	1	1.6	・閉鎖性水域である大阪湾の水質保全に資する ・下水汚泥の再利用計画があり、汚泥の有効利用に資する 等
西淡町特定環境保全公共下水道 西淡町	27	2	便益算定人口 0.18 万人	1	1.6	・西淡町における汚水処理施設整備率が13.1%と低く、下水道整備の緊急性が高い ・閉鎖性水域である播磨灘の水質保全に資する 等
牛窓町特定環境保全公共下水道 牛窓町	141	119	便益算定人口 0.66 万人	89	1.3	・過去に床上浸水被害が発生しており、早期に浸水被害の解消を図る必要性がある ・閉鎖性水域である瀬戸内海の水質保全に資する 等
奥津町特定環境保全公共下水道 奥津町	11	21	便益算定人口 0.16 万人	16	1.3	・閉鎖性水域である瀬戸内海の水質保全に資する ・予定放流地点の下流8.4kmにおいて水道原水を取水しており、水道水源の保全に資する 等
音戸町特定環境保全公共下水道 音戸町	196	199	便益算定人口 1.47 万人	170	1.2	・音戸町における汚水処理施設整備率が16.8%と低く、下水道整備の緊急性が高い ・閉鎖性水域である瀬戸内海の水質保全に資する 等
伯方町特定環境保全公共下水道 伯方町	49	64	便益算定人口 0.45 万人	50	1.3	・伯方町における汚水処理施設整備率が9.6%と低く、下水道整備の緊急性が高い ・閉鎖性水域である瀬戸内海の水質保全に資する 等
安田町特定環境保全公共下水道 安田町	42	59	便益算定人口 0.29 万人	55	1.1	・安田町における汚水処理施設整備率が13.5%と低く、下水道整備の緊急性が高い ・過疎地域自立促進計画区域内に係る事業であり、地域振興に資する等
甘木市特定環境保全公共下水道 甘木市	17	2	便益算定人口 0.14 万人	1	1.2	・閉鎖性水域である有明海の水質保全に資する 等
那珂川町特定環境保全公共下水道 那珂川町	28	39	便益算定人口 0.24 万人	30	1.3	・事業採択後3年後に供用開始予定であり、効果の早期発現が見込める ・閉鎖性水域である博多湾の水質保全に資する 等
田主丸町特定環境保全公共下水道 田主丸町	210	276	便益算定人口 1.65 万人	184	1.5	・閉鎖性水域である有明海の水質保全に資する ・下水汚泥の再利用計画があり、汚泥の有効利用に資する 等
飯盛町特定環境保全公共下水道 飯盛町	35	55	便益算定人口 0.20 万人	35	1.6	・事業採択後3年後に供用開始予定であり、効果の早期発現が見込める ・飯盛町における汚水処理施設整備率が21.9%と低く、下水道整備の緊急性が高い 等
有明町特定環境保全公共下水道 長崎県有明町	118	126	便益算定人口 1.01 万人	101	1.3	・有明町における汚水処理施設整備率が20.8%と低く、下水道整備の緊急性が高い ・閉鎖性水域である有明海の水質保全に資する 等
松橋不知火下水道組合公共下水道 熊本県松橋不知火下水道組合	46	3	便益算定人口 0.41 万人	2	1.3	・事業採択後1年後に供用開始予定であり、効果の早期発現が見込める ・閉鎖性水域である八代海の水質保全に資する 等
新発田市新井田1号都市下水路 新発田市	4	0.1	便益算定面積 87 h a	0.1	1.7	・事業採択後1年後に供用開始予定であり、効果の早期発現が見込める ・計画区域に市役所等公共施設があり、公共性が高い事業である等
新川町水揚川右岸都市下水路 新川町	65	8	便益算定面積 208 h a	5	1.8	・事業採択後3年後に供用開始予定であり、効果の早期発現が見込める ・都市整備区域建設計画に位置付けがあり、都市整備に資する等
八女市早水・赤氏川都市下水路 八女市	3	0.4	便益算定面積 125 h a	0.2	2.3	・事業採択後3年後に供用開始予定であり、効果の早期発現が見込める等

【都市公園事業】

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	便益 (B)		費用 (C) (億円)	B / C	その他の指標による評価
		総便益 (億円)	便益の主な根拠			
白鳥台北公園 室蘭市	2	192	誘致距離： 誘致圏人口： 3.0 km 1.1 万人	28	6.9	・地域防災計画に位置付けられている ・緑のマスタープランに位置付けられている
北見市三輪地区 北見市	3	4	誘致距離： 誘致圏人口： 0.8 km 0.2 万人	2	2.5	・緑の基本計画に位置付けられている ・緑化重点地区の整備
日の出公園 苫小牧市	13	64	誘致距離： 誘致圏人口： 3.0 km 5.4 万人	13	4.8	・地域防災計画に位置付けられている ・緑の基本計画に位置付けられている
洞爺湖温泉地区 虻田町	13	24	誘致距離： 誘致圏人口： 20.0 km 12.1 万人	12	2.1	・緑の基本計画に位置付けられている ・緑化重点地区の整備
旭山記念公園 札幌市	17	37	誘致距離： 誘致圏人口： 20.0 km 202.0 万人	18	2.0	・緑の基本計画に位置付けられている ・札幌市集客交流促進プランに位置付けられている観光等地域活性化へ貢献する公園
ふたつ井中央公園 二ツ井町	23	89	誘致距離： 誘致圏人口： 3.0 km 0.9 万人	25	3.5	・地区公園ゼロ地域での地区公園が整備される ・団体の一会場である

仙南村カントリーパーク 仙南村	16	156	誘致距離： 誘致圏人口：	3.0 km 1.0 万人	24	6.6	・カントリーパークの整備である ・団体の一会場である
与兵衛沼公園 仙台市	55	138	誘致距離： 誘致圏人口：	3.0 km 19.1 万人	82	1.7	・公園の緑被面積率が50%以上の整備である ・絶滅危惧種の保存、繁殖に貢献する
都心南北地区 福島市	12	180	誘致距離： 誘致圏人口：	1.5 km 4.1 万人	19	9.6	・緑の基本計画に位置づけられている ・緑化重点地区の整備である
飯坂地区 福島市	9	147	誘致距離： 誘致圏人口：	3.0 km 2.6 万人	28	5.3	・緑の基本計画に位置づけられている ・緑化重点地区の整備である
松川地区 福島市	7	95	誘致距離： 誘致圏人口：	3.0 km 1.3 万人	23	4.1	・緑の基本計画に位置づけられている ・緑化重点地区の整備である
仙台港背後地 8号公園 仙台市	1	26	誘致距離： 誘致圏人口：	0.8 km 2.1 万人	1	23.2	・公園の緑被面積率が50%以上の整備である
仙台港背後地 9号公園 仙台市	2	24	誘致距離： 誘致圏人口：	0.8 km 2.3 万人	2	12.2	・公園の緑被面積率が50%以上の整備である
仙台港背後地 4号公園 仙台市	5	18	誘致距離： 誘致圏人口：	1.5 km 2.4 万人	5	3.7	・公園の緑被面積率が50%以上の整備である
仙台港背後地 5号公園 仙台市	5	15	誘致距離： 誘致圏人口：	1.5 km 2.7 万人	5	3.2	・公園の緑被面積率が50%以上の整備である
下海老公園 伊勢崎市	2	14	誘致距離： 誘致圏人口：	0.4 km 0.1 万人	2	7.4	・茂呂第一土地区画整理事業との連携 ・近隣・地区公園の整備率が25%以下の地区に整備されるため、歩いていける範囲の都市公園が増加する
毛野国白石丘陵公園 藤岡市	51	136	誘致距離： 誘致圏人口：	15.0 km 107.0 万人	69	2.0	・国宝保存文化財等活用保全事業との連携 ・観光等地域活性化への貢献
さきたま古墳公園 行田市	289	361	誘致距離： 誘致圏人口：	30.0 km 450.3 万人	254	1.4	・都道府県地域防災計画へ位置づけられており、自治体の避難面積が増大する ・国指定史跡の埼玉古墳群の保存活用 ・大規模公園の整備
人間地区 狭山市	8	178	誘致距離： 誘致圏人口：	0.8 km 3.1 万人	7	24.3	・緑の基本計画に位置づけられており、都市の緑地の計画的かつ効率的な確保に資する ・近隣・地区公園の整備率が25%以下の地区に整備されるため、歩いていける範囲の都市公園が増加する
高須賀池公園 幸手市	5	54	誘致距離： 誘致圏人口：	3.0 km 4.8 万人	7	8.3	・中川水辺空間整備事業（ふるさとの川モデル）との連携 ・健康運動施設整備事業
小塚山公園 市川市	484	494	誘致距離： 誘致圏人口：	3.0 km 19.7 万人	91	5.4	・市町村防災計画に一時避難場所として位置づけられており、自治体の避難地面積が増大する ・環境ふれあい公園
柏井緑地 市川市	10	37	誘致距離： 誘致圏人口：	0.8 km 3.3 万人	13	2.8	・環境ふれあい公園 ・公園の緑被面積率が約90%
行田緑地 船橋市	2	20	誘致距離： 誘致圏人口：	0.8 km 1.3 万人	2	11.6	・延焼防止林としての防災性向上 ・公園の緑被面積率が約100%
大穴北 4丁目緑地 船橋市	2	8	誘致距離： 誘致圏人口：	0.8 km 0.5 万人	2	3.9	・公園の緑被面積率が約90% ・良好な二次林等を含む植生の保全・活用
栗野地区公園 鎌ヶ谷市	24	280	誘致距離： 誘致圏人口：	3.0 km 8.4 万人	22	12.9	・延焼防止林による防災性の向上 ・公園の緑被面積率が約75%
駒場野公園 目黒区	41	205	誘致距離： 誘致圏人口：	3.0 km 29.0 万人	32	6.4	・耐震性貯水槽、ヘリポート等の災害応急対策施設の整備 ・環境ふれあい公園
丸子多摩川公園 大田区	130	206	誘致距離： 誘致圏人口：	3.0 km 18.9 万人	76	2.7	・緑の基本計画に位置づけられており、都市の緑地の計画的かつ効率的な確保に資する ・良好な二次林等を含む植生の保存・活用
川端龍子記念公園 大田区	4	45	誘致距離： 誘致圏人口：	0.8 km 1.3 万人	4	12.7	・国有地を活用した公園整備 ・観光等地域活性化への貢献
成城四丁目緑地 世田谷区	16	56	誘致距離： 誘致圏人口：	1.5 km 4.7 万人	14	4.0	・緑の基本計画に位置づけられており、都市の緑地の計画的かつ効率的な確保に資する ・地域の団体と管理協定を結び、清掃や草刈りなどの管理を行う予定
舟渡公園 板橋区	13	170	誘致距離： 誘致圏人口：	1.5 km 7.8 万人	15	11.0	・緑の基本計画に位置づけられており、都市の緑地の計画的かつ効率的な確保に資する ・近隣・地区公園ゼロ地域での近隣公園整備
亀戸・青戸コミュニティー地区 葛飾区	7	122	誘致距離： 誘致圏人口：	0.8 km 2.4 万人	48	2.5	・緑の基本計画に位置づけられており、都市の緑地の計画的かつ効率的な確保に資する ・バリアフリー化
葛西駅周辺地区 江戸川区	4	398	誘致距離： 誘致圏人口：	0.8 km 2.9 万人	55	7.3	・東京都防災都市づくりに広域避難場所として位置づけられている ・緑の基本計画に位置づけられており、都市の緑地の計画的かつ効率的な確保に資する
下連雀緑道 三鷹市	5	633	誘致距離： 誘致圏人口：	7.0 km 363.1 万人	621	1.0	・地域防災計画に延焼遮断帯として位置づけられている ・近隣・地区公園の整備率が25%以下の地区での公園整備
万蔵院台緑地 日野市	4	18	誘致距離： 誘致圏人口：	1.5 km 2.1 万人	6	3.3	・東京都の広域緑地計画である緑の東京計画に位置づけられている ・国有地を活用した公園整備

中里一丁目緑地 清瀬市	6	98	誘致距離： 誘致圏人口： 1.5 km 4.3 万人	5	19.1	・国有地を活用した公園整備 ・絶滅危惧種等の保全
長井海の手公園 横須賀市	39	138	誘致距離： 誘致圏人口： 45.0 km 578.8 万人	107	1.3	・国有地を活用した公園整備 ・PFIスキームを活用した公園施設の整備
六国見山森林公園 鎌倉市	6	268	誘致距離： 誘致圏人口： 3.0 km 10.1 万人	18	14.5	・環境ふれあい公園 ・公園の緑被面積率が約90%
引地川鶴沼緑道 藤沢市	8	23	誘致距離： 誘致圏人口： 0.8 km 1.4 万人	10	2.2	・市町村防災計画に避難路として位置づけられており、自治体の避難 地面積が増大する ・管理の住民参加を予定
渋谷4号公園 大和市	6	22	誘致距離： 誘致圏人口： 0.8 km 2.0 万人	5	4.9	・渋谷（南部）土地区画整理事業との連携 ・計画・設計への住民参加を予定 ・DID区域内の公園整備
芹沢公園 座間市	130	164	誘致距離： 誘致圏人口： 15.0 km 395.0 万人	130	1.3	・座間市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 いる ・計画・設計への住民参加を予定
相模が丘地区 座間市	13	190	誘致距離： 誘致圏人口： 0.8 km 13.0 万人	25	7.7	・座間市地域防災計画において、自主防災組織一時避難地として位置 づけられている ・緑の基本計画に位置づけられており、都市の緑地の計画的かつ効率 的な確保に資する
西山ならう原公園 山形村	6	82	誘致距離： 誘致圏人口： 6.0 km 0.9 万人	8	9.9	・健康運動施設整備事業 ・カントリーパークの整備
千葉市総合スポーツ公園 千葉市	82	483	誘致距離： 誘致圏人口： 20.0 km 279.0 万人	430	1.1	・災害時における広域防災拠点となる防災公園の整備 ・高度処理水を生活用水等に利用
野毛山公園 横浜市	9	40	誘致距離： 誘致圏人口： 20.0 km 746.0 万人	14	2.9	・緑の基本計画に位置づけられており、都市の緑地の計画的かつ効率 的な確保に資する ・観光等地域活性化への貢献
北の森公園 横浜市	125	154	誘致距離： 誘致圏人口： 20.0 km 881.0 万人	106	1.5	・緑の基本計画に位置づけられており、都市の緑地の計画的かつ効率 的な確保に資する ・公園の緑被面積率が約90%
小菅ヶ谷北公園 横浜市	100	102	誘致距離： 誘致圏人口： 20.0 km 575.0 万人	90	1.1	・緑の基本計画に位置づけられており、都市の緑地の計画的かつ効率 的な確保に資する ・公園の緑被面積率が約95%
柿崎町総合運動公園 柿崎町	15	15	誘致距離： 誘致圏人口： 35.0 km 37.7 万人	13	1.1	・健康運動施設整備事業により、身近な場所での健康づくりの場が確 保される ・避難収容施設の整備により、災害時における地域の安全性向上が図 られる
黒部川沿線地区 宇奈月町	9	32	誘致距離： 誘致圏人口： 3.0 km 0.3 万人	8	4.0	・公園の緑被面積率を約60%確保しており、河川と一体となった良好 な自然環境が形成される ・他工事での残土を造成において流用しており、建設副産物のリサイ クルが推進される
名塚公園 浜松市	45	442	誘致距離： 誘致圏人口： 1.5 km 9.6 万人	33	13.5	・緑の基本計画に位置づけられている ・一次避難地となる防災公園
浜北新都心及び周辺地区 浜北市	4	3	誘致距離： 誘致圏人口： 0.8 km 1.5 万人	2	2.3	・緑の基本計画に位置づけられている ・緑化重点地区整備事業である
上納池スポーツ公園 日進市	21	158	誘致距離： 誘致圏人口： 3.0 km 12.8 万人	21	7.7	・緑の基本計画に位置づけられている ・地域防災計画に位置づけられている
港南緑地 碧南市	2	19	誘致距離： 誘致圏人口： 3.0 km 0.9 万人	11	1.7	・緑の基本計画に位置づけられているバリアフリーに対応した都市緑 地
中央公園 田原町	75	79	誘致距離： 誘致圏人口： 13.7 km 46.8 万人	69	1.1	・緑の基本計画に位置づけられている
露ヶ城公園 丸岡町	11	76	誘致距離： 誘致圏人口： 3.0 km 2.3 万人	31	2.5	・緑の基本計画に位置づけられている ・古都保存法、文化財保護法等に基づく指定地及び周辺の保存（昭和 25年国指定の重要文化財）
栗東健康運動公園 栗東市	27	390	誘致距離： 誘致圏人口： 15.0 km 90.1 万人	88	4.4	・緑のマスタープランに位置づけられている ・健康運動施設整備事業
飯盛公園 四條畷市	27	42	誘致距離： 誘致圏人口： 15.0 km 237.0 万人	37	1.1	・緑のマスタープランに位置づけられている ・地方公共団体の公園同士の連携事業
摂津峡公園 高槻市	6	105	誘致距離： 誘致圏人口： 20.0 km 244.0 万人	19	5.4	・緑の基本計画に位置づけられている ・観光振興の拠点となる公園
若江岩田・花園地区 東大阪市	11	98	誘致距離： 誘致圏人口： 0.8 km 10.6 万人	11	9.4	・緑の基本計画に位置づけられている ・計画・設計への住民参加を予定
尼崎の森中央緑地 尼崎市	401	636	誘致距離： 誘致圏人口： 15.0 km 85.2 万人	523	1.2	・国体・都市緑化フェア等の主・サブ会場 ・PFIスキームを活用した公園施設の整備
城山公園 三田市	9	14	誘致距離： 誘致圏人口： 16.0 km 144.0 万人	11	1.3	・市町村地域防災計画に位置づけられている ・国体・都市緑化フェア等の主・サブ会場
うだ・アニマルパーク 大宇陀町	24	159	誘致距離： 誘致圏人口： 6.0 km 3.2 万人	55	2.9	・用地買収を行わない公園事業 ・観光等地域活性化への貢献
植山古墳公園 樺原市	33	42	誘致距離： 誘致圏人口： 1.5 km 2.8 万人	28	1.5	・緑の基本計画に位置づけられている ・観光等地域活性化への貢献

御所市総合運動公園 御所市	33	52	誘致距離： 誘致圏人口：	15.0 km 52.0 万人	38	1.4	・緑の基本計画に位置づけられている ・スポーツ型レクリエーション活動の拠点となる公園
香芝市スポーツ公園 香芝市	150	271	誘致距離： 誘致圏人口：	13.7 km 172.9 万人	168	1.6	・緑の基本計画に位置づけられている ・複数種類の災害応急対策施設の設置により都市の防災性を向上
東竹田近隣公園 橿原市	21	90	誘致距離： 誘致圏人口：	1.5 km 1.2 万人	17	5.2	・緑の基本計画に位置づけられている ・都市環境の改善（緑の相談所等）のある公園
長柄運動公園 天理市	39	333	誘致距離： 誘致圏人口：	3.0 km 3.9 万人	98	3.4	・市町村地域防災計画に位置づけられている ・健康運動施設整備事業 ・計画・設計への住民参加を予定
新庄中央部地区 新庄町	11	62	誘致距離： 誘致圏人口：	0.8 km 1.5 万人	9	7.1	・緑の基本計画に位置づけられている ・緑化重点地区整備事業
愛宕池公園 那賀町	9	22	誘致距離： 誘致圏人口：	3.0 km 2.1 万人	11	20.7	・市町村地域防災計画に位置づけられている ・健康運動施設整備事業
正連寺川公園 大阪市	69	686	誘致距離： 誘致圏人口：	4.0 km 74.4 万人	229	3.0	・延焼防止林等防災性の向上を図る ・緑の基本計画に位置づけられている ・国有地を活用している
神戸総合運動公園 神戸市	108	258	誘致距離： 誘致圏人口：	3.7 km 79.6 万人	195	1.3	・広域防災拠点となる防災公園で、H18兵庫国体のメイン会場
西神地区 神戸市	39	125	誘致距離： 誘致圏人口：	3.0 km 35.5 万人	43	2.9	・緑の基本計画に位置づけられている
西長瀬北公園 岡山市	2	16	誘致距離： 誘致圏人口：	0.8 km 1.3 万人	2	7.9	・市の障害者保険福祉計画に沿ってバリアフリー化を行い高齢者や障害者の方が利用しやすい施設となる ・緑の基本計画において緑化重点地区に位置づけられている
深原地区公園 熊野町	13	98	誘致距離： 誘致圏人口：	3.0 km 1.0 万人	14	7.2	・福祉施設と一体となった公園整備を行い、児童や身障者が安心して利用できる施設となる ・近隣・地区公園がゼロ地域に整備されるため歩いていける範囲の公園が増加する
安登公園 安浦町	11	40	誘致距離： 誘致圏人口：	1.5 km 0.4 万人	11	3.7	・福祉施設と一体となった公園整備を行い、児童や身障者が安心して利用できる施設となる ・近隣・地区公園がゼロ地域に整備されるため歩いていける範囲の公園が増加する
都心地区 広島市	8	40	誘致距離： 誘致圏人口：	0.8 km 6.0 万人	7	6.1	・市が「ウー・クック」を実施し、計画・設計への住民参加を行った公園整備となる ・緑の基本計画において緑化重点地区に位置づけられている
東部河岸緑地 広島市	91	195	誘致距離： 誘致圏人口：	0.8 km 45.0 万人	37	5.3	・緑の基本計画において「河川緑地などの整備」として位置づけられている ・河川事業と連携した事業を行っている
城山公園 鳴門市	3	55	誘致距離： 誘致圏人口：	3.0 km 2.3 万人	7	7.6	・産業廃棄物処理事業との連携事業である ・近隣・地区公園ゼロ地域での地区公園
竹林ふれあいパーク 三加茂町	2	110	誘致距離： 誘致圏人口：	6.0 km 1.0 万人	15	7.2	・河川事業と連携した公園である ・計画・設計への住民参加を予定
城山公園 大洲市	10	50	誘致距離： 誘致圏人口：	4.0 km 3.9 万人	31	1.6	・緑のマスタープランに位置づけられた公園で、史跡（昭和32年国指定の重要文化財）を活かした整備により、観光等地域活性化に貢献
竹島公園 高知市	22	23	誘致距離： 誘致圏人口：	1.5 km 1.0 万人	14	1.6	・緑の基本計画に位置づけられている ・災害時における一次避難地となる防災公園
善蔵塚古墳公園 広川町	3	32	誘致距離： 誘致圏人口：	1.5 km 1.5 万人	5	6.8	・国指定の善蔵塚古墳を保全活用し、町の観光振興の拠点となる古墳公園を整備する
人丸公園 新宮町	10	148	誘致距離： 誘致圏人口：	1.5 km 1.6 万人	10	14.5	・緑の基本計画に位置づけられている ・近隣・地区公園ゼロ地域での近隣公園である
高雄公園 太宰府市	7	218	誘致距離： 誘致圏人口：	3.0 km 1.6 万人	14	15.1	・緑の基本計画に位置づけられている ・太宰府市防災計画に位置づけられている
千鳥ヶ池公園 古賀市	5	485	誘致距離： 誘致圏人口：	3.0 km 4.7 万人	37	12.9	・環境省の重要湿地に指定されており、緑地を保存し、希少種の保存・繁殖を図る
大谷自然公園 鞍手町	4	46	誘致距離： 誘致圏人口：	3.0 km 0.5 万人	6	7.4	・自然との共生を通じた環境ふれあい公園として、鞍手都市計画区域初めての都市公園を整備
今古賀地区 遠賀町	7	44	誘致距離： 誘致圏人口：	1.6 km 1.6 万人	9	4.9	・緑の基本計画で緑化重点地区に位置づけられている
中央地区 佐世保市	2	5	誘致距離： 誘致圏人口：	3.3 km 4.1 万人	1	4.9	・緑の基本計画に位置づけられている ・市民の憩いの場となる少子高齢化に対応した公園
菊池川水辺公園 菊池市	7	52	誘致距離： 誘致圏人口：	3.0 km 2.7 万人	8	6.7	・第4次菊池市総合計画基本構想（観光振興）に位置づけられている観光等地域活性化へ貢献する公園
お倉ヶ浜総合公園 日向市	28	88	誘致距離： 誘致圏人口：	15.0 km 16.7 万人	67	1.3	・地方拠点都市のスポーツレクリエーション拠点として位置づけられた少子高齢化に対応した公園
薬師公園 鹿児島市	5	18	誘致距離： 誘致圏人口：	0.8 km 2.1 万人	5	3.5	・誘致距離範囲内に都市公園がない ・区画整理事業と一体整備

南種子健康公園 南種子町	5	15	誘致距離： 誘致圏人口：	3.0 km 0.4 万人	6	2.7	・南種子町第4次長期振興計画の主要施策に位置付けられている ・町民の健康づくりやスポーツに対するニーズの多様化に対応する
江洲街区2号公園 具志川市	2	23	誘致距離： 誘致圏人口：	0.8 km 0.9 万人	3	8.6	・土地区画整理事業との連携 ・管理への住民参加を予定
南近隣公園 糸満市	11	112	誘致距離： 誘致圏人口：	2.4 km 3.4 万人	10	10.8	・土地区画整理事業との連携 ・誘致圏内に供用した地区及び近隣公園がない
長門原公園 東風平町	33	135	誘致距離： 誘致圏人口：	3.0 km 4.0 万人	29	4.6	・緑の基本計画に位置付けられている ・管理への住民参加を予定
東崎都市緑地 西原町	21	114	誘致距離： 誘致圏人口：	1.5 km 1.3 万人	19	5.9	・公園の緑被面積率50%以上 ・地方拠点都市等プロジェクト支援
笹原公園 都市基盤整備公団	32	294	誘致距離： 誘致圏人口：	1.5 km 9.3 万人	27	10.6	・密集市街地において、一次避難地に指定予定であり、本公園の整備により、一次避難地の目標値(2㎡/人)が確保される
神戸震災復興記念公園 都市基盤整備公団	97	191	誘致距離： 誘致圏人口：	3.0 km 14.9 万人	83	2.3	・市の地域防災計画に位置づけられており、本公園の整備により、不足している昼間人口の一人当たりの避難有効面積が1.3㎡から1.6㎡に改善される

【都市基盤整備公団事業】

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	便益(B)		費用 (C) (億円)	B/C	その他の指標による評価
		総便益 (億円)	便益の主な根拠			
寝屋川市駅東地区 第一種市街地再開発事業 都市基盤整備公団	121	205	域内便益：10,333百万円 域外便益：10,169百万円	128	1.6	・当地区は都市再生本部が決定した「都市再生緊急整備地域(「寝屋川市駅東地域」)」内に含まれており、当該地域の整備方針に基づき、以下のとおり事業推進を図るものとする。 ・広域幹線と駅前広場を結ぶ都市計画道路(寝屋川駅前線)の一部整備を再開発事業の中で、地域の課題である寝屋川駅前線の早期整備を実現する。 ・既存ストック(駅前の再開発地区における商業、業務機能)と連携し、生活・文化・学術の機能を補完する施設整備を図るとともに、周辺密集市街地の従前居住者等に対する受け皿住宅等の整備を行い、密集市街地の円滑な機能更新を促進する。

【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)	便益(B)		費用 (C) (億円)	B/C	その他の指標による評価	
		総便益 (億円)	便益の主な根拠				
成田空港地方合同庁舎(増築) 関東地方整備局	23	88	計画延べ床面積：6,900㎡	70	1.3	104点	121点 入居官署である税関出張所は業務の多様化、業務量の増大による狭あい化が著しく、早急に庁舎整備が必要である。
七尾第2地方合同庁舎 北陸地方整備局	14	54	計画延べ床面積：4,576㎡	27	2.0	113点	121点 入居予定官署の既存庁舎はいずれも経年による老朽化、業務量増大に伴う狭あい化が著しく、早急に庁舎整備が必要である。
中部空港地方合同庁舎 中部地方整備局	27	143	計画延べ床面積：7,408㎡	47	3.1	110点	100点 平成17年3月に予定されている中部国際空港の開港に合わせ、関係官署が入居する庁舎を早急に整備する必要がある。
高松地方合同庁舎 四国地方整備局	114	452	計画延べ床面積：31,175㎡	202	2.2	122点	133点 入居予定官署の既存庁舎はいずれも経年による老朽化、業務量増大に伴う狭あい化が著しく、早急に庁舎整備が必要である。
福岡第1地方合同庁舎(増築) 九州地方整備局	60	125	計画延べ床面積：17,943㎡	110	1.1	110点	133点 省庁再編等に伴い新たに設置された労働局の民借及び分散の解消のため早急に庁舎整備が必要である。
名古屋税関麻薬探知犬管理センター 中部地方整備局	7	15	計画延べ床面積：1,804㎡	11	1.4	108点	110点 名古屋税関麻薬探知犬管理センターは、平成17年3月に予定されている中部国際空港の開港に合わせ、不正薬物の摘発に不可欠な麻薬探知犬の管理及び能力維持の訓練を効率的かつ機能的に運用を行うため、中部国際空港近隣に整備する必要がある。
農林水産研究所生活技術研修館 国土交通省	7	22	計画延べ床面積：1,909㎡	12	1.8	104点	117点 農林水産研究所生活技術研修館は、経年による老朽化が著しく、早急に別地に新研修館を整備し移転する必要がある。
中央合同庁舎第7号館 国土交通省	685	2,086	計画延べ床面積：187,269㎡	1,382	1.5	117点	161点 入居予定官署の既存庁舎はいずれも経年による老朽化、業務量増大に伴う狭あい化が著しく、早急に庁舎整備が必要である。
九段第3合同庁舎 関東地方整備局	142	508	計画延べ床面積：36,899㎡	251	2.0	114点	133点 入居予定官署の既存庁舎はいずれも経年による老朽化、業務量増大に伴う狭あい化が著しい。 また、省庁再編等に伴い新たに設置された労働局の民借及び分散の解消のため早急に庁舎整備が必要である。

【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
港湾整備 (二見港<物揚場改修>) 東京都	1	・小笠原諸島振興開発特別措置法及び小笠原諸島振興開発計画の目的と合致している。 ・係船岸前面泊地の静穏度に関する国土交通省基準(港湾の施設の技術上の基準)を確保するために必要な整備である。
生活基盤施設等整備 (情報通信基盤整備<父島情報センター>) 東京都小笠原村	1	・小笠原諸島振興開発特別措置法及び小笠原諸島振興開発計画の目的と合致している。 ・昨今の標準的な情報通信環境を、隔絶した小笠原村において確保するために最低限必要な整備である。

【船舶建造事業】

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	評価
大型巡視船 (ヘリ甲板付高速高機能) 建造(2隻) 海上保安庁	160	整備しようとする巡視船は、速力、夜間監視能力、捕捉能力、操縦性能、射撃精度、警備広報実施能力等の向上が図られ、また、ヘリコプター連携機能を有しており、不審船事案に的確に対応できるほか、悪質巧妙化する密航・密輸事犯、外国人漁業の監視取締等にも十分対応することができる。
大型巡視船(高速高機能) 建造(2隻) 海上保安庁	107	整備しようとする巡視船は、速力、夜間監視能力、捕捉能力、操縦性能、射撃精度、警備広報実施能力等の向上が図られ、不審船事案に的確に対応できるほか、悪質巧妙化する密航・密輸事犯、外国人漁業の監視取締等にも十分対応することができる。
小型巡視船(高速特殊警備船) 建造(1隻) 海上保安庁	23	整備しようとする巡視船は、速力を極めて向上させ、また、夜間監視能力、捕捉能力、操縦性能、射撃精度、警備広報実施能力等の向上も図られ、不審船事案に的確に対応できるほか、悪質巧妙化する密航・密輸事犯、外国人漁業の監視取締等にも十分対応することができる。

欄外の 印は、「個別公共事業評価書」（平成15年3月27日省議決定）において評価手続き中であった事業で、平成15年7月15日までに評価手続きが終了したものを。

### 再評価結果一覧表様式

【河川事業】  
（直轄）

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	便益(B)		費用 (C) (億円)	B/C	その他の指標による評価	対応方針
			総便益 (億円)	便益の主な根拠				
沙流川直轄河川改修事業 北海道開発局	その他	765	854	浸水戸数：2,088戸 浸水農地面積：1,492ha	765	1.1	・昭和37年には平取地点でピーク流量3,470m <sup>3</sup> /sを記録し、平取町・門別町で死者1名、304戸の浸水被害が発生しているなど、過去40年間に8回の浸水被害が発生している。 ・当該事業の実施により、現況の流下能力は概ね3,300m <sup>3</sup> /s程度であるが、概ね4,300m <sup>3</sup> /sまで向上する。（当該事業の実施により、9年間に1回程度の治水安全度を40年に1回程度まで解消する。）	継続
北上川上流直轄河川改修事業（黄海地区） 東北地方整備局	再々評価	90	173	浸水戸数：163戸 浸水面積：340ha	78	2.2	・平成14年7月には、藤沢町で浸水家屋3戸、浸水面積171haの浸水被害が発生しているなど、過去30年間に5回の浸水被害が発生している。 ・当該事業の実施により、現況の流下能力は概ね5,200m <sup>3</sup> /s程度であるが、概ね7,900m <sup>3</sup> /sまで向上する。（当該事業の実施により10年間に1回程度の治水安全度を50年に1回程度まで解消する。）	継続
雄物川上流直轄河川改修事業（間倉地区） 東北地方整備局	再々評価	76	2,520	浸水戸数：1,074戸 浸水面積：1,300ha	266	9.5	・昭和62年8月には、神岡町等で浸水家屋66戸、浸水面積約310haの浸水被害が発生しているなど、過去30年間に3回の浸水被害が発生している。 ・当該事業の実施により、現況の流下能力は概ね2,400m <sup>3</sup> /s程度であるが、概ね4,200m <sup>3</sup> /sまで向上する。（当該事業の実施により10年間に1回程度の治水安全度を30年に1回程度まで解消する。）	継続
最上川直轄河川改修事業 東北地方整備局	その他	3,284	4,014	浸水戸数：26,136戸 浸水面積：16,673ha	1,900	2.1	・昭和42年8月には山形県中央部・南部を中心とした集中豪雨により、死者8名、負傷者137名、全壊流出家屋167戸、半壊床上浸水10,818戸、浸水面積13,179haの洪水被害が発生し、昭和44年8月には、山形県中央部・北部で、死者2名、負傷者8名、全壊流出家屋13戸、半壊床上浸水1,091haの洪水被害が発生しており、これらの洪水を含む過去36年間に10回の洪水被害が発生している。 ・最上川水系河川整備計画において、昭和42年8月洪水、昭和44年8月洪水から住家への氾濫被害を防ぐとともに、農耕地については平成9年6月洪水と同規模の洪水による冠水を極力軽減させることを整備目標としており、公聴会を開催し流域委員会において了解されている。 ・当該事業の実施により、基準地点両羽橋地点の治水安全度1/2.5を確保する。	継続
利根川下流直轄河川改修事業 関東地方整備局	再々評価	46,353	587,781	浸水世帯数：930,000世帯 浸水農地面積：498,300ha	23,742	24.8	・昭和56年には、竜ヶ崎市等で5,540戸の浸水被害が発生しているなど、過去22年間に4回の浸水被害が発生している。 ・当該事業の当面の目標では、栗橋地点において、現況流下能力は概ね10,700m <sup>3</sup> /s程度であるが、概ね14,000m <sup>3</sup> /s（概ね1/5.0）まで向上させる。	継続
利根川上流直轄河川改修事業 関東地方整備局	再々評価	21,674	587,781	浸水世帯数：930,000世帯 浸水農地面積：498,300ha	23,742	24.8	・昭和56年には、竜ヶ崎市等で5,540戸の浸水被害が発生しているなど、過去22年間に4回の浸水被害が発生している。 ・当該事業の当面の目標では、栗橋地点において、現況流下能力は概ね10,700m <sup>3</sup> /s程度であるが、概ね14,000m <sup>3</sup> /s（概ね1/5.0）まで向上させる。	継続
江戸川直轄河川改修事業 関東地方整備局	再々評価	16,890	587,781	浸水世帯数：930,000世帯 浸水農地面積：498,300ha	23,742	24.8	・昭和56年には、竜ヶ崎市等で5,540戸の浸水被害が発生しているなど、過去22年間に4回の浸水被害が発生している。 ・当該事業の当面の目標では、栗橋地点において、現況流下能力は概ね10,700m <sup>3</sup> /s程度であるが、概ね14,000m <sup>3</sup> /s（概ね1/5.0）まで向上させる。	継続
浪良瀬川直轄河川改修事業 関東地方整備局	再々評価	4,336	12,710	浸水世帯数：41,400世帯 浸水農地面積：7,800ha	1,878	6.8	・平成10年には、足利市等で1,533戸の浸水被害が発生しているなど、過去17年間に3回の浸水被害が発生している。 ・当該事業の当面の目標では、高津戸地点において、現況流下能力は概ね1,250m <sup>3</sup> /s程度であるが、概ね3,000m <sup>3</sup> /s（概ね1/4.0）まで向上させる。	継続
烏川・神流川直轄河川改修事業 関東地方整備局	再々評価	740	697	浸水世帯数：7,500世帯 浸水農地面積：600ha	273	2.6	・過去5年間に2回の浸水被害が発生している。 ・当該事業の当面の目標では、岩鼻地点において、現況流下能力は概ね5,800m <sup>3</sup> /s程度であるが、概ね6,700m <sup>3</sup> /s（概ね1/3.0）まで向上させる。	継続
中川・綾瀬川直轄河川改修事業 関東地方整備局	再々評価	5,391	34,867	浸水世帯数：410,000世帯 浸水面積：37,800ha	3,615	9.7	・平成57年には、草加市で36,425戸の浸水被害が発生しているなど、過去22年間に浸水被害が大きかった洪水は9回発生している。 ・当該事業の目標では、吉川地点において、現況流下能力は概ね450m <sup>3</sup> /s程度であるが、550m <sup>3</sup> /s（概ね1/10）まで向上させる。	継続
小貝川直轄河川改修事業 関東地方整備局	再々評価	5,085	21,986	浸水世帯数：14,000世帯 浸水農地面積：9,400ha	3,926	5.6	・昭和61年には、下館市等で4,500戸の浸水被害が発生しているなど、過去22年間に2回の浸水被害が発生している。 ・当該事業の当面の目標では、黒子地点において、現況流下能力は概ね850m <sup>3</sup> /s程度であるが、1,070m <sup>3</sup> /s（概ね1/4.0）まで向上させる。	継続
鬼怒川直轄河川改修事業 関東地方整備局	再々評価	1,424	3,740	浸水世帯数：24,200世帯 浸水農地面積：15,300ha	1,719	2.2	・上流部では、急流河川特有の大規模な河岸侵食による破堤の危険性を有している。 ・沿川人家連担地区で流下能力が不足している。 ・当該事業の当面の目標では、水海道地点において、現況流下能力は概ね3,000m <sup>3</sup> /s程度であるが、4,200m <sup>3</sup> /s（概ね1/4.0）まで向上させる。	継続
常陸利根川直轄河川改修事業 関東地方整備局	再々評価	2,328	2,931	浸水世帯数：27,000世帯 浸水農地面積：12,000ha	672	4.4	・昭和60年には、潮来市等で39戸の浸水被害が発生しているなど、過去22年間に3回の浸水被害が発生している。 ・当該事業の当面の目標では、牛堀地点においてY P 2.35m（概ね1/2.0）までの水位への安全性を確保する。	継続
神通川直轄河川改修事業（本川） 北陸地方整備局	再々評価	2,046	16,139	浸水戸数：28,466戸 浸水面積：5,064ha	2,143	7.5	・昭和54年10月洪水では、浸水家屋38棟の被害が発生。急流河川であり、一旦破堤した場合には被害が甚大となる可能性が極めて高い。 ・当該事業の実施により神通川本川は、流下能力2,500m <sup>3</sup> /sから7,700m <sup>3</sup> /s（1/150）（神通大橋地点）へ向上させる。	継続

神通川直轄河川改修事業（井田川） 北陸地方整備局	再々評価	2,046	16,139	浸水戸数：28,466戸 浸水面積：5,064ha	2,143	7.5	・昭和54年10月洪水では、浸水家屋38棟の被害が発生。急流河川であり、一旦破堤した場合には被害が甚大となる可能性が極めて高い。 ・当事業の実施により井田川は、流下能力580m <sup>3</sup> /sから1,380m <sup>3</sup> /s（山田川合流前）へ向上させる。	継続
神通川直轄河川改修事業（熊野川） 北陸地方整備局	再々評価	2,046	16,139	浸水戸数：28,466戸 浸水面積：5,064ha	2,143	7.5	・昭和54年10月洪水では、浸水家屋38棟の被害が発生。急流河川であり、一旦破堤した場合には被害が甚大となる可能性が極めて高い。 ・当事業の実施により熊野川は、流下能力250m <sup>3</sup> /sから850m <sup>3</sup> /s（八幡橋地点）へ向上させる。	継続
姫川直轄河川改修事業 北陸地方整備局	再々評価	492	4,168	浸水戸数：6,089戸 浸水面積：1,978ha	445	9.4	・平成7年7月洪水では、浸水面積102.6ha、被災家屋448棟の被害が発生。急流河川であり、一旦破堤した場合には被害が甚大となる可能性が極めて高い。 ・当事業の実施により流下能力は2,000m <sup>3</sup> /sから5,000m <sup>3</sup> /s（1/100）（山本地点）へ向上させる。	継続
大井川直轄河川改修事業 中部地方整備局	再々評価	1,300	9,190	浸水世帯数：71,500世帯 浸水面積：11,100ha	520	17.6	・昭和57年8月の台風10号による出水により、約120戸の浸水被害が発生している。 ・浸水想定区域内の資産額は約27,500億円、重要な公共施設等は東名高速、国道1号、東海道新幹線、東海道本線等。	継続
鈴鹿川直轄河川改修事業 中部地方整備局	再々評価	2,500	11,480	浸水世帯数：25,300世帯 浸水面積：5,600ha	830	13.8	・昭和49年7月の集中豪雨により、約1,900戸の浸水被害が発生している。 ・浸水想定区域内の資産額は約1兆5,700億円、重要な公共施設等は国道1号、23号、25号、JR関西線、近鉄。	継続
宮川直轄河川改修事業 中部地方整備局	再々評価	1,600	4,830	浸水世帯数：24,200世帯 浸水面積：3,500ha	720	6.7	・昭和49年7月の集中豪雨により、約12,600戸の浸水被害が発生している。 ・浸水想定区域内の資産額は約1兆2,570億円、重要な公共施設等は国道23号JR関西線、近鉄等。	継続
江の川直轄河川改修事業（川越地区築堤事業） 中国地方整備局	再々評価	2,231	3,407	浸水世帯数：10,220世帯 浸水農地面積：1589.7ha	2,283	1.5	・昭和47年には桜江町で821戸の浸水被害が発生しているなど昭和41年から現在まで11回の浸水被害が発生している。 ・当事業の実施により現況流下能力は1,900（m <sup>3</sup> /s）から9,900（m <sup>3</sup> /s）へ向上する。（治水安全度を1/1.2から1/100へ向上させる）	継続
江の川直轄河川改修事業（伊賀和志地区築堤事業） 中国地方整備局	再々評価	2,231	3,407	浸水世帯数：10,220世帯 浸水農地面積：1589.7ha	2,283	1.5	・昭和47年には作木村で304戸の浸水被害が発生しているなど昭和41年から現在まで8回の浸水被害が発生している。 ・当事業の実施により現況流下能力は1,900（m <sup>3</sup> /s）から9,400（m <sup>3</sup> /s）へ向上する。（治水安全度を1/3から1/100へ向上させる）	継続
高梁川直轄河川改修事業（支川小田川改修事業） 中国地方整備局	再々評価	289	1,924	浸水世帯数：5,134世帯 浸水農地面積：776ha	305	6.3	・昭和47年には真備町で408戸の浸水被害が発生している。 ・当事業の実施により現況流下能力は760（m <sup>3</sup> /s）から2,000（m <sup>3</sup> /s）へ向上する。（治水安全度を1/6から1/100へ向上させる）	継続
日野川直轄河川改修事業（立岩地区築堤事業） 中国地方整備局	再々評価	28	62	浸水戸数：99世帯 浸水農地面積：48.5ha	31	2.0	・当事業の実施により現況流下能力は1,580（m <sup>3</sup> /s）から4,000（m <sup>3</sup> /s）へ向上する。（治水安全度を1/10から1/100へ向上させる）	継続
旧吉野川直轄河川改修事業（大麻箇所（新喜来上流地区）） 四国地方整備局	10年継続中	116	576	浸水戸数：349戸 浸水面積：74ha	202	2.9	・近年では、昭和50年に28戸、昭和51年に57戸の浸水被害が発生している。 ・1/35規模の洪水で発生が想定される、349戸の浸水被害が解消される。	継続
矢部川直轄河川改修事業 九州地方整備局	再々評価	210	1,996	浸水世帯数：64,705世帯 浸水面積：16,380ha	154	13.0	・昭和28年洪水により死者26人、被害家屋約2万7千戸と甚大な被害が発生しているほか、近年においても度々洪水被害が発生している。 ・今後は、弱小堤対策、河道掘削、高潮対策等を行い治水安全度の向上を図る。	継続
山国川直轄河川改修事業 九州地方整備局	再々評価	111	129	浸水世帯数：18,716世帯 浸水面積：3,830ha	79	1.6	・山国川流域では近年、平成5年9月の既往最大洪水により被害家屋が約970戸と甚大な被害が発生するなど、これまで度々洪水被害が発生している。 ・今後は、山間狭陸部の無堤地区対策及び弱小堤対策、堰・橋梁の改築、河道掘削等を行い治水安全度の向上を図る。	継続
小丸川直轄河川改修事業 九州地方整備局	再々評価	168	559	浸水世帯数：8,112世帯 浸水面積：2,080ha	114	4.9	・昭和29年9月の台風により被害家屋約800戸と甚大な被害が発生しているほか、近年においても度々台風による被害が発生している。 ・今後は河床低下対策、下流部における高潮対策、防災拠点等の整備を行い治水安全度の向上を図る。	継続
遠賀川直轄河川改修事業 九州地方整備局	再々評価	588	13,975	浸水世帯数：100,740世帯 浸水面積：15,410ha	380	36.8	・昭和28年6月洪水による被害は甚大で約4万戸の浸水被害が生じた。 ・昨年平成13年6月19～20日出水では、昭和28年水位を上回る既往最高水位を記録した。 ・今後は築堤、河道掘削、流下阻害の生じている堰等の改築、内水対策等を実施し治水安全度の向上を図る。	継続
六角川直轄河川改修事業 九州地方整備局	再々評価	370	3,420	浸水世帯数：28,382世帯 浸水面積：18,210ha	330	10.4	・六角川流域は、低平地であり、ひとたび洪水があると氾濫水が拡散する。平成2年7月洪水では浸水家屋約8,700戸と甚大な被害が発生している。 ・今後は堤防整備、河道掘削、樋門・樋管の改築等を行い治水安全度の向上を図る。また六角川は治水上の問題としてガタ土の堆積、ヨシの繁茂による流下阻害が生じており、この対策が技術的に難しい状況にある。そこで本事業においては、安全度向上のための新たな計画の構築を行っていく。	継続
嘉瀬川直轄河川改修事業 九州地方整備局	再々評価	908	16,355	浸水世帯数：87,150世帯 浸水面積：21,781ha	835	19.6	・昭和28年洪水により死者26人、浸水家屋約3万戸に及び甚大な被害が発生しているほか、近年においても度々洪水被害が発生している。 ・今後は弱小堤対策、河道掘削、河川防災拠点の建設、橋梁の改築等を行い治水安全度の向上を図る。	継続

網走川直轄河川環境整備事業 北海道開発局	10年継続 中	146	842	・CVM法(水質改善便益) ・代替コスト法(底泥対策によるシジミ漁場拡大)	107	7.9	・網走固定公園に指定(1958年)。 ・天然記念物の湿性植物群落、アオサギなど鳥類の繁殖地など貴重な自然環境 ・年間200万人を超える観光客が訪れる観光地 ・年間約6億円の内水面漁場	継続
沙流川直轄河川環境整備事業 北海道開発局	再々評価	2	5	・トラベルコスト法(河川空間利用実態調査を基にイベント等の立ち寄り者数の予測)	3	1.7	・市街地に隣接。 ・水辺にふれあうオープンスペースの欠如。 ・アイヌ民族伝統文化行事(チブサンケ)。 ・トライアスロンジャンパングップの誘致。	継続
太田川直轄河川環境整備事業(太田川マリーナ) 中国地方整備局	再々評価	55	103	1. CVM法による静けさ及び水辺環境の改善に伴う便益 2. 洪水時に不法係留船が引き起こすと推定される洪水の流下阻害による治水効果便益	52	2.0	・関係機関と連携し、ソフト対策も併せて不法係留船対策を行っている。 ・不法係留船対策により、油事故の解消、水上交通の航行支障の解消が図られる。	継続
大岡川浄化事業 四国地方整備局	5年未着 工	4	-	-	-	-	・大岡川流域の公共下水道の供用開始及び本川新町川の汚泥浚渫に伴い、平成11年度より急激に水質が改善し、平成12年度以降は浄化目標値(環境基準C類型)を満足している状況である。	中止

(補助)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	便益(B)		費用 (C) (億円)	B/C	その他の指標による評価	対応方針
			総便益 (億円)	便益の主な根拠				
徳富川広域基幹河川改修事業 北海道	10年継続 中	87	110	浸水戸数:512戸 浸水農地面積:286ha	78	1.4	・昭和63年の前線による洪水では農地浸水66haの被害が発生している。 ・当該事業の実施により、現況の流下能力は概ね280m <sup>3</sup> /s程度であるが、1,100m <sup>3</sup> /sまで向上する。	継続
気門別川広域基幹河川改修事業 北海道	10年継続 中	110	432	浸水戸数:1,407戸 農地浸水面積:36ha	84	5.2	・昭和56年には家屋浸水99戸(床上33戸)の被害が発生し、さらに昭和57年にも浸水被害が発生するなど連続した被害が発生している。 ・当該事業の実施により、現況の流下能力は概ね150m <sup>3</sup> /s程度であるが、370m <sup>3</sup> /sまで向上する。	継続
木古内川広域基幹河川改修事業 北海道	10年継続 中	81	451	浸水戸数:327戸 浸水農地面積:67ha	60	7.5	・昭和54年の台風により浸水被害が発生し、さらに昭和61年の台風でも浸水被害が発生するなど連続した被害が発生している。 ・当該事業の実施により、現況の流下能力は概ね350m <sup>3</sup> /s程度であるが、870m <sup>3</sup> /sまで向上する。	継続
小泉の沢川準用河川改修事業 苫小牧市	10年継続 中	10	61	浸水戸数:311戸 浸水面積:25ha	9	6.8	・昭和56年の豪雨により浸水被害が発生し、さらに昭和62年の豪雨でも浸水面積63haの被害が発生するなど連続した被害が発生している。 ・当該事業の実施により、現況の流下能力は概ね30m <sup>3</sup> /s程度であるが、70m <sup>3</sup> /sまで向上する。	継続
西野川都市基盤河川改修事業 札幌市	10年継続 中	38	123	浸水戸数:391戸 浸水面積:22ha	42	2.9	・昭和56年の豪雨により、473戸の浸水被害が発生し、さらに平成6年にも浸水被害が発生するなど連続した被害が発生している。 ・当該事業の実施により、現況流下能力は概ね1.0m <sup>3</sup> /s程度であるが、概ね20m <sup>3</sup> /sまで向上する。	継続
赤坊川準用河川改修事業 札幌市	10年継続 中	19	23	浸水戸数:6戸 浸水面積:36ha	22	1.0	・昭和56年の豪雨により、76戸の浸水被害が発生し、さらに平成5年にも浸水被害が発生するなど連続した被害が発生している。 ・当該事業の実施により、現況流下能力は概ね1.0m <sup>3</sup> /s程度であるが、概ね6.0m <sup>3</sup> /sまで向上する。	継続
伏籠川流域貯留浸透事業 札幌市	10年継続 中	65	104	浸水戸数:554戸 浸水面積:71ha	66	1.6	・昭和56年の豪雨により約6,000戸の浸水被害が発生しており、近年においても局所的な浸水被害が発生している。 ・流域内の市街化区域面積が65km <sup>2</sup> (H5)から70km <sup>2</sup> (H14)に拡大しており、今後も増加傾向にある。 ・総合治水計画に基づく流域対策として、流域分担流量20m <sup>3</sup> /sの低減が図られる。	継続
大堰川広域一般河川改修事業 岩手県	10年継続 中	24	108	浸水戸数:528戸 浸水農地面積:35ha	20	5.4	・昭和57年、63年に大雨による洪水被害が発生している。 ・当該事業の実施により、改修前の流下能力は概ね16m <sup>3</sup> /s程度であるが、概ね36m <sup>3</sup> /sまで向上する。	継続
南川都市基盤河川改修事業 盛岡市	10年継続 中	59	64	浸水戸数:409戸 浸水農地面積:31ha	42	1.5	・昭和63年から3年続けて台風による洪水被害が発生している。 ・近年においては平成6年、13年、14年の台風等により洪水被害が発生している。 ・流域は市街化が進んでおり、降雨時の流出量の増加に伴い溢水の危険性が高まって来ている。 ・当該事業により治水安全度が1/30に向上する。	継続
広川準用河川改修事業 盛岡市	10年継続 中	4	4	浸水戸数:21戸 浸水農地面積:16ha	3	1.2	・出水による河岸崩壊が毎年のように発生しており、また平成6年と14年の台風により床下浸水の被害も発生している。 ・当該事業により治水安全度が1/3に向上する。	継続
滝名川広域基幹河川改修事業 岩手県	再々評価	57	764	浸水戸数:279戸 浸水農地面積:184ha	141	5.4	・昭和33年、34年の台風や昭和37年、41年の集中豪雨により洪水被害は発生している。 ・近年においても平成10年などに洪水被害は発生している。 ・当該事業の実施により、改修前の流下能力は概ね220m <sup>3</sup> /s程度であるが、概ね670m <sup>3</sup> /sまで向上する。	継続
諸葛川広域基幹河川改修事業 岩手県	再々評価	111	1,677	浸水戸数:2,056戸 浸水農地面積:114ha	230	7.3	・改修区間の流下能力不足から、出水の都度氾濫を繰り返している。 ・近年においても平成6年などに洪水被害が発生している。 ・当該事業の実施により、改修前の流下能力は概ね80m <sup>3</sup> /s程度であるが、概ね630m <sup>3</sup> /sまで向上する。	継続
閉伊川広域基幹河川改修事業 岩手県	再々評価	57	350	浸水戸数:717戸 浸水農地面積:8ha	130	2.7	・近年において、平成3.5.6.10.11年などに洪水被害が発生している。 ・当該事業の実施により、改修前の流下能力は支川内川で概ね100m <sup>3</sup> /s程度であるが、概ね175m <sup>3</sup> /sまで向上する。	継続
盛川広域基幹河川改修事業 岩手県	再々評価	60	921	浸水戸数:1,055戸 浸水農地面積:7ha	141	6.5	・昭和54年の台風等、たびたび洪水被害は発生している。 ・近年においても平成6.10.11.12年などに洪水被害は発生している。 ・当該事業の実施により、改修前の流下能力は概ね300m <sup>3</sup> /s程度であるが、概ね1020m <sup>3</sup> /sまで向上する。	継続
砂鉄川広域一般河川改修事業 岩手県	再々評価	17	178	浸水戸数:54戸 浸水農地面積:21ha	33	5.5	・近年において、平成2.10.11年などに洪水被害は発生している。 ・当該事業の実施により、改修前の流下能力は概ね800m <sup>3</sup> /s程度であるが、概ね1640m <sup>3</sup> /sまで向上する。	継続
夏川広域一般河川改修事業 岩手県	再々評価	20	154	浸水戸数:26戸 浸水農地面積:108ha	26	4.6	・平成10年に大雨により洪水被害が発生している。 ・当該事業の実施により、改修前の流下能力は概ね85m <sup>3</sup> /s程度であるが、概ね140m <sup>3</sup> /sまで向上する。	継続

馬場目川広域基幹河川改修事業(馬踏川工区) 秋田県	10年継続中	32	63	浸水戸数: 104戸 浸水農地面積: 20ha	29	2.2	・昭和62年には、改修区間内で74戸の浸水被害が発生しており、また、近年10力区においては3回の浸水被害が発生している。 ・事業実施により、浸水被害が解消される。	継続
松山川運河準用河川改修事業 能代市	10年継続中	13	39	浸水戸数: 66戸 浸水農地面積: 5ha	13	3.1	・近年15年間に3回の被害が発生している。また、未整備区間においては極めて流下能力が不足している。 ・事業実施により、浸水被害が解消される。	継続
伝瀬川広域基幹河川改修事業 福島県	10年継続中	55	259	浸水戸数: 672戸 浸水農地面積: 199ha	45	5.8	・昭和61年には、改修区間内で125戸の浸水被害が発生しており、また、近年10ヶ年においては2回の浸水被害が発生している。 ・当該事業の実施により、現況流下能力は概ね15m <sup>3</sup> /s程度であるが、概ね140m <sup>3</sup> /sまで向上する。	継続
植竹川準用河川改修事業 宇都宮市	10年継続中	5	7	浸水戸数: 9戸 浸水面積: 24ha	5	1.3	・平成6年には、家屋2戸、農地15ha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。 ・当該事業の実施により、現況の流下能力は概ね10m <sup>3</sup> /s程度であるが、48m <sup>3</sup> /sまで向上する。	継続
瀬戸川準用河川改修事業 鹿沼市	10年継続中	24	5	浸水戸数: 71戸 浸水面積: 198ha	2	2.4	・平成3年には、家屋42戸、農地56haの浸水被害が発生しているなど、過去11年間に4回の浸水被害が発生している。 ・当該事業の実施により、現況の流下能力は概ね13m <sup>3</sup> /s程度であるが、41m <sup>3</sup> /sまで向上する。	継続
板倉川広域基幹河川改修事業 群馬県	10年継続中	235	364	浸水戸数: 3,400戸 浸水農地面積: 900ha	251	1.5	・近年では、昭和57年9月の台風第18号により、板倉町で農地約6400haの湛水被害が発生しており、昭和61年、平成3年にも大きな被害が発生している。 ・当該事業の実施により、2年に1回程度の治水安全度を30年に1回程度まで解消する。	継続
石田川広域基幹河川改修事業 群馬県	その他	78	206	浸水戸数: 1,136戸 浸水農地面積: 165ha	113	1.8	・昭和41年の台風第4号では159戸の浸水被害が発生、また昭和57年の台風第18号では74戸の浸水被害が発生し、平成10年にも浸水被害が発生している。 ・当該事業の実施により、昭和57年9月の実績洪水に対して治水安全度を確保する。(概ね60年1回程度まで解消)	継続
石田川(上流)広域基幹河川改修事業 群馬県	その他	57	505	浸水戸数: 1,157戸 浸水農地面積: 263ha	55	9.1	・昭和41年の台風第4号では110戸の浸水被害が発生、また近年では平成3年、平成9年、平成10年に浸水被害が発生している。 ・当該事業の実施により、2年に1回程度の治水安全度を30年に1回程度まで解消する。	継続
聖川広域基幹河川改修事業 群馬県	その他	116	871	浸水戸数: 1,745戸 浸水農地面積: 119ha	114	7.6	・昭和56年の台風第15号により8戸の浸水被害、昭和57年の台風第10号では24戸の浸水被害が発生し、昭和60年及び昭和61年、平成10年にも浸水被害が発生している。 ・当該事業の実施により、2年に1回程度の治水安全度を30年に1回程度まで解消する。	継続
村田川広域基幹河川改修事業 千葉県	10年継続中	115	275	浸水戸数: 8320戸 浸水面積: 1044ha	203	1.4	・平成元年には村田川流域全体で128戸の浸水被害が発生するなど過去14年間に4回の浸水被害が発生している。 ・当該事業の実施により、現況流下能力25m <sup>3</sup> /sが概ね65m <sup>3</sup> /sまで向上する。	中止
旧江戸川高潮対策事業 千葉県	10年継続中	239	731	浸水戸数: 9,667戸 浸水面積: 425ha	156	4.7	・昭和24年のキティ台風では3252戸の浸水被害が生じており、また急激な都市化、地盤沈下により高潮等による被害がテンシャルが大きくなっている。 ・当該事業の実施により、伊勢湾台風級の台風が襲来した場合の高潮に対しても安全となる。	継続
旧江戸川都市河川総合整備事業 千葉県	5年未着工	229	202	浸水戸数: 5,298戸 浸水面積: 190ha	141	1.4	・昭和24年のキティ台風では3252戸の浸水被害が生じており、また急激な都市化、地盤沈下により高潮等による被害がテンシャルが大きくなっている。 ・当該事業の実施により、阪神・淡路大震災級の地震に対しても安全な堤防となる。	継続
旧江戸川特定地域堤防機能高度化事業 千葉県	5年未着工	250	946	浸水戸数: 14,965戸 浸水面積: 615ha	439	2.2	・昭和24年のキティ台風では3252戸の浸水被害が生じており、また急激な都市化、地盤沈下により高潮等による被害がテンシャルが大きくなっている。 ・当該事業の実施により、阪神・淡路大震災級の地震に対しても安全な堤防となる。	継続
高谷川地盤沈下対策河川事業 千葉県	5年未着工	80	551	浸水戸数: 3,321戸 浸水面積: 31.1ha	84	6.6	・流域内の最低地盤高が東京湾の平均期望満潮位より低いことから、昭和56年に517戸の浸水被害が発生するなど度々浸水被害が発生している。 ・当該事業の排水機場の改築と河道改修により、50mm/h対応の河道となる。	継続
印旛放水路広域基幹河川改修事業 千葉県	10年継続中	-	-	-	-	-	-	評価 手続中
神田川総合治水対策特定河川事業(神田川・環状七号線地下調節池) 東京都	10年継続中	490	42,694	浸水戸数: 96,625戸 浸水面積: 818ha	5,096	8.4	・平成5年8月には4,706戸が浸水するなど洪水による被害が発生している。 ・当該事業の実施により、現在の貯留量24万m <sup>3</sup> が54万m <sup>3</sup> まで増加し、流域の治水安全が向上する。	継続
神田川総合治水対策特定河川事業(妙正寺川) 東京都	10年継続中	132	4,617	浸水戸数: 24,392戸 浸水面積: 206ha	1,030	4.5	・平成5年8月には178戸が浸水するなど洪水による被害が発生している。 ・当該事業の実施により、1年に1回程度の治水安全度を3年に1回程度まで解消する。	継続
野川広域河川改修事業 東京都	10年継続中	98	804	浸水戸数: 4,600戸 浸水面積: 207ha	395	2.0	・平成元年8月には120戸が浸水するなど洪水による被害が発生している。 ・当該事業の実施により、1年に1回程度の治水安全度を3年に1回程度まで解消する。	継続
森戸川広域一般河川改修事業 神奈川県	10年継続中	12	26	浸水戸数: 15戸 浸水面積: 18ha	12	2.3	・平成3年には小田原市で8戸の床下浸水被害が発生しているなど、毎年大雨や台風によって水位が上昇し、浸水被害に見舞われる可能性が依然として高い状態にある。 ・当該事業の実施により、現況の流下能力は概ね50m <sup>3</sup> /s程度であるが、概ね200m <sup>3</sup> /sまで向上する。	継続
日野川準用河川改修事業 横浜市	10年継続中	15	16	浸水戸数: 84戸 浸水面積: 3.5ha	9	1.7	・流域では大規模な宅地開発と公共下水道の雨水整備により、降雨時に流出量が増大するとともに河川へ短時間に雨水が流入し、昭和57年に洪水被害が発生している。 ・当該事業により現況の流下能力は1時間降雨30mm程度であるが、当該事業により概ね1時間降雨50mmまで向上する。	継続
奈良川準用河川改修事業 横浜市	10年継続中	31	60	浸水戸数: 157戸 浸水面積: 17.8ha	27	2.1	・流域では大規模な区画整理事業により、降雨時に流出量が増大し、昭和49年、昭和50年、昭和52年に洪水被害が発生している。 ・現況の流下能力は1時間降雨30mm程度であるが、当該事業により概ね1時間降雨50mmまで向上する。	継続
能代川広域基幹河川改修事業 新潟県	再々評価	424	892	浸水戸数: 3,800戸 浸水農地面積: 2,305ha	446	2.0	・平成12年7月には新潟市等で2,573戸の浸水被害が発生しているなど、過去10年で4回の浸水被害が発生している。 ・当該事業の実施により、10年に1回程度の治水安全度を100年に1回程度まで解消する。	継続

滝谷川広域基幹河川改修事業 新潟県	再々評価	35	41	浸水戸数：190戸 浸水農地面積：220ha	37	1.1	・村松町等では過去10年に3回もの浸水被害が発生しており、当該事業の実施により、現況の流下能力は概ね20m <sup>3</sup> /sが70m <sup>3</sup> /sまで向上する。	継続
越前川広域基幹河川改修事業 新潟県	再々評価	10	15	浸水戸数：143戸 浸水農地面積：39ha	11	1.4	・平成8年6月には松之山町で10戸の浸水被害が発生しているなど、過去10年で3回の浸水被害が発生している。 ・当該事業の実施により、5年に1回程度の治水安全度を30年に1回程度まで解消する。	継続
城ノ入川広域基幹河川改修事業 新潟県	再々評価	24	37	浸水戸数：95戸 浸水農地面積：230ha	26	1.4	・平成10年9月には塩沢町で95戸の浸水被害が発生しているなど、過去10年で6回の浸水被害が発生している。 ・当該事業の実施により、1年に1回程度の治水安全度を70年に1回程度まで解消する。	継続
落堀川広域基幹河川改修事業 新潟県	再々評価	153	270	浸水戸数：4,476戸 浸水農地面積：2,008ha	165	1.6	・加治川村等では平成7年、8年得、9年と毎年のように浸水被害が発生している。 ・当該事業の実施により、約50m <sup>3</sup> /sの流下能力が310m <sup>3</sup> /sまで向上する。	継続
保倉川（桑曾根川）広域基幹河川改修事業 新潟県	再々評価	115	250	浸水戸数：525戸 浸水農地面積：2,557ha	126	2.0	・平成7年7月には上越市等で155戸の浸水被害が発生しているなど、過去10年で2回の浸水被害が発生している。 ・当該事業の実施により2年に1回程度の治水安全度を50年に1回程度まで解消する。	継続
保倉川（飯田川）広域基幹河川改修事業 新潟県	再々評価	63	284	浸水戸数：407戸 浸水農地面積：2,557ha	67	4.2	・平成7年7月には上越市等で174戸の浸水被害が発生しているなど、過去10年で1回の浸水被害が発生している。 ・当該事業の実施により5年に1回程度の治水安全度を50年に1回程度まで解消する。	継続
郷本川広域基幹河川改修事業 新潟県	再々評価	194	251	浸水戸数：3,319戸 浸水農地面積：1,402ha	209	1.2	・平成7年7月には寺泊町で5戸の浸水被害が発生しているなど、過去10年で2回浸水被害が発生している。 ・当該事業の実施により3年に1回程度の治水安全度が30年に1回程度まで解消する。	継続
鯖石川広域基幹河川改修事業 新潟県	再々評価	266	476	浸水戸数：5,338戸 浸水農地面積：1,375ha	283	1.7	・平成7年7月には柏崎市で810戸の浸水被害が発生しているなど、過去10年で3回浸水被害が発生している。 ・当該事業の実施により15年に1回程度の治水安全度が100年に1回程度まで解消する。	継続
鶴川広域基幹河川改修事業 新潟県	再々評価	199	270	浸水戸数：3,000戸 浸水農地面積：1,600ha	212	1.3	・平成7年7月には柏崎市で127戸の浸水被害が発生しているなど、過去10年で2回浸水被害が発生している。 ・当該事業の実施により5年に1回程度の治水安全度が100年に1回程度まで解消する。	継続
柿崎川（米山川）広域基幹河川改修事業 新潟県	再々評価	36	51	浸水戸数：250戸 浸水農地面積：2,762ha	38	1.3	・平成7年7月には柿崎町で60戸の浸水被害が発生しているなど、過去10年で3回浸水被害が発生している。 ・当該事業の実施により5年に1回程度の治水安全度が30年に1回程度まで解消する。	継続
柿崎川（吉川）広域基幹河川改修事業 新潟県	再々評価	57	83	浸水戸数：45戸 浸水農地面積：2,762ha	62	1.3	・平成7年7月には吉川町で60戸の浸水被害が発生しているなど、過去10年で2回浸水被害が発生している。 ・当該事業の実施により3年に1回程度の治水安全度が100年に1回程度まで解消する。	継続
保倉川広域基幹河川改修事業（戸野目川） 新潟県	10年継続中	262	400	浸水戸数：4,121戸 浸水農地面積：1,239ha	272	1.5	・平成7年7月には上越市で662戸の浸水被害が発生しているなど、過去10年で1回浸水被害が発生している。 ・当該事業の実施により5年に1回程度の治水安全度が100年に1回程度まで解消する。	継続
保倉川広域基幹河川改修事業（潟川工区） 新潟県	10年継続中	31	41	浸水戸数：163戸 浸水農地面積：9ha	32	1.3	・平成7年7月には上越市等で70戸の浸水被害が発生しているなど、過去10年で2回浸水被害が発生している。 ・当該事業の実施により2年に1回程度の治水安全度が30年に1回程度まで解消する。	継続
新井郷川広域基幹河川改修事業 新潟県	再々評価	70	317	浸水戸数：13,274戸 浸水農地面積：7,099ha	76	4.2	・平成10年8月には新潟市等で2,225戸の浸水被害が発生しているなど、過去10年で3回浸水被害が発生している。 ・当該事業の実施により18年に1回程度の治水安全度が50年に1回程度まで解消する。	継続
猿橋川広域基幹河川改修事業 新潟県	再々評価	265	401	浸水戸数：850戸 浸水農地面積：1,800ha	286	1.4	・平成7年7月には長岡市等で491戸の浸水被害が発生しているなど、過去10年で3回浸水被害が発生している。 ・当該事業の実施により5年に1回程度の治水安全度が100年に1回程度まで解消する。	継続
渋海川広域基幹河川改修事業 新潟県	再々評価	288	477	浸水戸数：2,042戸 浸水農地面積：973ha	310	1.5	・平成7年7月には長岡市等で34戸の浸水被害が発生しているなど、過去10年で3回浸水被害が発生している。 ・当該事業の実施により10年に1回程度の治水安全度が70年に1回程度まで解消する。	継続
太田川広域基幹河川改修事業 新潟県	再々評価	233	292	浸水戸数：5,242戸 浸水農地面積：900ha	251	1.2	・平成7年7月には長岡市等で22戸の浸水被害が発生しているなど、過去10年で2回浸水被害が発生している。 ・当該事業の実施により7年に1回程度の治水安全度が100年に1回程度まで解消する。	継続
伊田川広域基幹河川改修事業 新潟県	再々評価	35	46	浸水戸数：440戸 浸水農地面積：240ha	38	1.2	・塩沢町では平成13年8月には10ha、平成14年10月には5haの農地面積の浸水被害が発生しているなど、過去10年で2回浸水被害が発生している。 ・当該事業の実施により2年に1回程度の治水安全度が30年に1回程度まで解消する。	継続
石川広域基幹河川改修事業 新潟県	再々評価	200	404	浸水戸数：1,255戸 浸水農地面積：622ha	218	1.9	・平成9年には神林村等で25戸の浸水被害が発生しているなど、過去10年で5回浸水被害が発生している。 ・当該事業の実施により3年に1回程度の治水安全度が50年に1回程度まで解消する。	継続
小阿賀野川広域基幹河川改修事業 新潟県	10年継続中	340	436	浸水戸数：47,570戸 浸水農地面積：4,968ha	357	1.2	・平成12年には横越町等で2,573戸の多大な浸水被害が発生しているなど、過去10年で6回浸水被害が発生している。 ・当該事業の実施により7年に1回程度の治水安全度が100年に1回程度まで解消する。	継続
荒川広域基幹河川改修事業 山梨県	再々評価	61	9,260	浸水戸数：8,592戸 浸水面積：364ha	310	29.9	・平成3年には甲府市で10戸の浸水被害が発生するなど、過去10年間に2回の浸水被害が発生している。 ・当該事業の実施により、現況の流下能力は概ね250m <sup>3</sup> /s程度であるが、概ね620m <sup>3</sup> /sまで向上する。（当該事業の実施により5年に1回程度の治水安全度を80年に1回程度まで解消する）	継続
金川広域基幹河川改修事業 山梨県	再々評価	44	394	浸水戸数：253戸 浸水面積：210ha	223	1.8	・平成3年には一宮町で3戸が浸水するなど洪水による被害が発生している。 ・当該事業の実施により、現況の流下能力は概ね300m <sup>3</sup> /s程度であるが、概ね500m <sup>3</sup> /sまで向上する。（当該事業の実施により5年に1回程度の治水安全度を50年に1回程度まで解消する）	継続

笛吹川広域一般河川改修事業 山梨県	再々評価	15	359	浸水戸数：163戸 浸水面積：126ha	77	4.7	・平成元年には牧丘町で4戸が浸水するなど洪水による被害が発生している。 ・当該事業の実施により、現況の流下能力は概ね550m <sup>3</sup> /s程度であるが、概ね1,400m <sup>3</sup> /sまで向上する。(当該事業の実施により10年に1回程度の治水安全度を80年に1回程度まで解消する)	継続
木曳川都市基盤河川改修事業 金沢市	10年継続中	135	344	浸水戸数：609戸 浸水農地面積：111ha	82	4.2	・平成10年には、45戸の浸水被害が発生しているなど、過去10年間に3回の浸水被害が発生している。当該事業の実施により、現況は2年に1回程度の治水安全度であるが、10年に1回まで向上する。	継続
大宮川都市基盤河川改修事業 金沢市	10年継続中	54	234	浸水戸数：490戸 浸水農地面積：176ha	42	5.5	・平成5年には、69戸の浸水被害が発生しているなど、過去10年間に4回の浸水被害が発生している。当該事業の実施により、現況は2年に1回程度の治水安全度が7年に1回まで向上する。	継続
正木川都市基盤河川改修事業 岐阜市	10年継続中	26	173	浸水戸数：406戸 浸水面積：20ha	26	6.8	・H9.7.28には床上16戸、床下1戸、浸水面積8.3haの被害が発生している。 ・1.7年に1回程度の治水安全度を30年に1回程度まで解消できる。	継続
西出川準用河川改修事業 岐阜市	10年継続中	25	195	浸水戸数：236戸 浸水面積：25ha	23	8.4	・H2.9.20には床上9戸、床下6戸、浸水面積21haの被害が発生している。 ・現況流下能力が概ね14m <sup>3</sup> /s程度に対し43m <sup>3</sup> /s程度まで向上できる。	継続
曾根川準用河川改修事業 大垣市	10年継続中	7	7	浸水戸数：108戸 浸水面積：13.2ha	6	1.0	・S51には浸水面積58haの被害が発生している。 ・現況流下能力が概ね5m <sup>3</sup> /s程度に対し12m <sup>3</sup> /s程度まで向上できる。	継続
新中川広域基幹改修事業 静岡県	10年継続中	128	426	浸水戸数：655戸 浸水農地面積：77ha	137	3.1	・H2.9.15には床上61戸、床下142戸の浸水被害が発生している。 ・現況101m <sup>3</sup> /sの流下能力を195m <sup>3</sup> /sまで向上 ・沿川に工場が連立している。	継続
萩間川広域基幹改修事業 静岡県	10年継続中	65	210	浸水戸数：500戸 浸水農地面積：80ha	50	4.2	・H2.9.30には床上45戸、床下88戸の浸水被害が発生している。 ・現況の178m <sup>3</sup> /sの流下能力を560m <sup>3</sup> /sまで向上。	継続
西古瀬川広域基幹河川改修事業 愛知県	10年継続中	93	100	浸水戸数：94戸 浸水面積：40ha	74	1.4	・昭和57年に浸水戸数15戸、農地浸水面積165haの被害が生じているなど、過去に浸水被害が生じている。 ・現況の24m <sup>3</sup> /sの流下能力を110m <sup>3</sup> /sまで向上。	継続
砂後川準用河川改修事業 三好町	10年継続中	9	47	浸水戸数：29戸 浸水面積：12ha	10	4.7	・平成3年に浸水戸数28戸、農地浸水面積12.4haの被害が生じるなど、過去に浸水被害が生じている。 ・現況の10m <sup>3</sup> /sの流下能力を26m <sup>3</sup> /sまで向上。	継続
三滝川広域基幹河川改修事業 三重県	再々評価	481	84,084	浸水戸数：14,270戸 浸水農地面積：389ha	465	180.9	・S49.7には浸水戸数1,289戸、浸水面積365haの被害が発生している。 ・三滝川における改修目標流量969m <sup>3</sup> /sに対する現況流下能力256m <sup>3</sup> /sの割合は約27%となっている。	継続
員弁川広域基幹河川改修事業 三重県	再々評価	280	68,838	浸水戸数：6,944戸 浸水農地面積：1,014ha	257	267.8	・S46.8には浸水戸数1,279戸、浸水面積177haの被害が発生している。 ・改修目標流量2,800m <sup>3</sup> /sに対する現況流下能力370m <sup>3</sup> /sの割合は約13%となっている。	継続
朝明川広域基幹河川改修事業 三重県	再々評価	106	38,178	浸水戸数：5,272戸 浸水農地面積：255ha	110	346.8	・S49.7には浸水戸数2,035戸、浸水面積290haの被害が発生している。 ・改修目標流量1,300m <sup>3</sup> /sに対する現況流下能力385m <sup>3</sup> /sの割合は約30%となっている。	継続
鹿化川広域基幹河川改修事業 三重県	再々評価	147	7,717	浸水戸数：8,946戸 浸水農地面積：129ha	142	54.5	・S49.7には浸水戸数9,553戸、浸水面積2,110haの被害が発生している。 ・鹿化川における改修目標流量170m <sup>3</sup> /sに対する現況流下能力100m <sup>3</sup> /sの割合は約59%となっている。	継続
三渡川広域基幹河川改修事業（三渡川工区） 三重県	再々評価	147	4,083	浸水戸数：1,972戸 浸水農地面積：940ha	82	49.8	・S51.9には浸水戸数447戸、浸水面積443haの被害が発生している。 ・改修目標流量480m <sup>3</sup> /sに対する現況流下能力270m <sup>3</sup> /sの割合は約56%となっている。	継続
三渡川広域基幹河川改修事業（百々川工区） 三重県	再々評価	37	2,283	浸水戸数：1,178戸 浸水農地面積：177ha	36	64.3	・S57.7には浸水戸数449戸、浸水面積438haの被害が発生している。 ・改修目標流量160m <sup>3</sup> /sに対する現況流下能力12m <sup>3</sup> /sの割合は約8%となっている。	継続
芥川広域一般河川改修事業 三重県	再々評価	52	534	浸水戸数：207戸 浸水農地面積：63ha	48	11.2	・S49.7には浸水戸数211戸、浸水面積169haの被害が発生している。 ・改修目標流量125m <sup>3</sup> /sに対する現況流下能力10m <sup>3</sup> /sの割合は約8%となっている。	継続
堀切川高潮対策事業 三重県	再々評価	95	5,872	浸水戸数：2,494戸 浸水農地面積：233ha	97	60.3	・S49.7には浸水戸数1,900戸の被害が発生している。 ・現況堤防高T.P.+3.22mに対する計画堤防高はT.P.+4.60mのため、+1.38mの高上げが必要となっている。	継続
米洗川中流準用河川改修事業 四日市市	10年継続中	7	812	浸水戸数：470戸 浸水農地面積：43ha	6	139.2	・H12.9には浸水戸数79戸、浸水面積72haの被害が発生している。 ・改修目標流量46m <sup>3</sup> /sに対する現況流下能力23m <sup>3</sup> /sの割合は約50%となっている。	継続
桂川広域基幹河川改修事業 京都府	再々評価	920	1,031	浸水戸数：4361戸 浸水農地：1697ha	292	3.5	昭和35年には亀岡市を中心に1400戸の浸水被害が発生している。当該事業の実施により5年に1回程度の治水安全度を30年に1回程度の治水安全度まで向上させる。	継続
桂川(上)広域基幹河川改修事業 京都府	再々評価	130	484	浸水戸数：552戸 浸水農地：195ha	63	7.5	・昭和38年には京北町で125戸の浸水被害が発生している。 ・当該事業の実施により10年に1回程度の治水安全度を30年に1回程度まで向上させる。	継続
西野山川都市基盤河川改修事業 京都市	10年継続中	51	41	浸水戸数：164戸 浸水農地：1ha	22	1.9	・過去10年間に1回床下浸水被害が発生している。当該事業の実施により、現況の流下能力は概ね1m <sup>3</sup> /s程度であるが、8m <sup>3</sup> /sまで向上させることにより、10年に1回の治水安全度まで向上させる。	継続
西高瀬川都市基盤河川改修事業（有栖川工区） 京都市	10年継続中	77	237	浸水戸数：653戸 浸水農地：0.28ha	24	10.1	・過去10年間に9回の床下浸水被害が発生している。当該事業の実施により、現況の流下能力は概ね50m <sup>3</sup> /s程度であるが135m <sup>3</sup> /sまで向上させることにより50年に1回の治水安全度まで向上させる。	継続

善峰川都市基盤河川改修事業 京都市	再々評価	75	97	浸水戸数：318戸 浸水農地：4ha	25	3.8	・過去10年間に2回の床下浸水が発生している。当該事業の実施により、現況の流下能力は概ね150m <sup>3</sup> /s程度であるが200m <sup>3</sup> /sまで向上させることにより30年に1回の治水安全度まで向上させる。	継続
十三丘川準用河川改修事業 福知山市	10年継続中	6	5	浸水戸数：10戸 浸水農地：4ha	4	1.1	・過去20年間に7回(床下浸水3戸、農地5.4ha)の浸水被害が発生している。 ・当該事業の実施により3年に1回程度の治水安全度を10年に1回程度まで解消する。	継続
舟尾川準用河川改修事業 和束町	10年継続中	-	-	-	-	-	-	評価 手続中
大勘定川準用河川改修事業 和束町	10年継続中	-	-	-	-	-	-	評価 手続中
神崎川広域基幹河川改修事業(木野川工区) 大阪府	10年継続中	12	285	浸水戸数：80戸 浸水面積：66ha	13	22.0	・過去10年間で2回(床下7戸、農地4.5ha)の浸水被害が発生している。 ・現況の流下能力は概ね30m <sup>3</sup> /s程度であるが、65m <sup>3</sup> /sまで向上させることにより、1時間当たり50ミリ(1/10対応)の降雨に対応する治水安全度を確保する。	継続
勝江川準用河川改修事業 和泉市	10年継続中	5	3	浸水戸数：103戸 浸水農地面積：6ha	2	1.6	・過去10年間で3回(床下36戸、浸水面積5.1ha)の浸水被害が発生している。 ・現況の流下能力は概ね4m <sup>3</sup> /s程度であるが、16m <sup>3</sup> /sまで向上させることにより、1時間当たり約50mm(1/10対応)の降雨に対応する治水安全度を確保する。	継続
竜田川総合治水対策特別事業 奈良県	その他	231	156	浸水戸数：293戸 浸水農地面積：6ha	60	2.6	・過去10年間で6回 計186戸の浸水被害発生 ・当該事業の実施により現況の流下能力は概ね75m <sup>3</sup> /sであるが、200m <sup>3</sup> /s(1/10対応)まで向上する。	継続
富雄川総合治水対策特別事業 奈良県	その他	185	459	浸水戸数：1,674戸 浸水農地面積：75ha	185	2.5	・過去10年間で7回 計166戸の浸水被害発生 ・当該事業の実施により現況の流下能力は概ね200m <sup>3</sup> /s程度であるが、260m <sup>3</sup> /s(1/10対応)まで向上する。	継続
秋篠川総合治水対策特別事業 奈良県	その他	131	233	浸水戸数：407戸 浸水農地面積：34ha	31	7.5	・過去10年間で6回 計219戸の浸水被害発生 ・当該事業の実施により、現況の流下能力は概ね120m <sup>3</sup> /sであるが、180m <sup>3</sup> /s(1/10対応)まで向上する。	継続
地蔵院川総合治水対策特別事業 奈良県	その他	100	262	浸水戸数：395戸 浸水農地面積：40ha	71	3.7	・過去10年間で6回 計118戸の浸水被害発生 ・当該事業の実施により、現況の流下能力は概ね60m <sup>3</sup> /sであるが、80m <sup>3</sup> /s(1/10対応)まで向上する。	継続
蟹川総合治水対策特別事業 奈良県	その他	23	135	浸水戸数：380戸 浸水農地面積：6ha	23	5.9	・過去10年間で7回 計464戸の浸水被害発生 ・当該事業の実施により、現況の流下能力は概ね15m <sup>3</sup> /sであるが、45m <sup>3</sup> /s(1/10対応)まで向上する。	継続
菩提仙川広域基幹河川改修事業 奈良県	その他	30	8	浸水戸数：58戸 浸水農地面積：23ha	4	2.0	・過去10年間で3回 計13戸の浸水被害発生 ・当該事業により治水安全度1/10に向上 ・当該事業の実施により、現況の流下能力は概ね15m <sup>3</sup> /sであるが、120m <sup>3</sup> /s(1/10対応)まで向上する。	継続
和歌川広域基幹河川改修事業 和歌山県	再々評価	339	19	浸水戸数：31,580戸 浸水農地面積：1,004ha	17	1.1	・平成13年9月には、360戸の浸水被害が発生しているなど、過去10年間に3回の浸水被害が発生している。 ・当該事業の実施により、5年に1回程度の治水安全度を60年に1回程度まで解消する。	継続
土入川広域基幹河川改修事業 和歌山県	再々評価	128	8	浸水戸数：888戸 浸水農地面積：34.7ha	6	1.2	・平成13年9月には、253戸の浸水被害が発生しているなど、過去10年間に3回の浸水被害が発生している。 ・当該事業の実施により、20年に1回程度の治水安全度を60年に1回程度まで解消する。	継続
市田川広域基幹河川改修事業 和歌山県	再々評価	64	4	浸水戸数：2,600戸 浸水農地面積：30ha	3	1.2	・平成13年9月には、404戸の浸水被害が発生しているなど、過去5年間に2回の浸水被害が発生している。 ・当該事業の実施により、5年に1回程度の治水安全度を50年に1回程度まで解消する。	継続
日方川広域基幹河川改修事業 和歌山県	再々評価	104	7	浸水戸数：687戸 浸水農地面積：105ha	5	1.3	・平成13年6月には、57戸の浸水被害が発生しているなど、過去5年間に3回の浸水被害が発生している。 ・当該事業の実施により、3年に1回程度の治水安全度を30年に1回程度まで解消する。	継続
富田川広域基幹河川改修事業 和歌山県	再々評価	150	20	浸水戸数：2,575戸 浸水農地面積：280ha	8	2.6	・平成7年9月には、198戸の浸水被害が発生しているなど、過去10年間に2回の浸水被害が発生している。 ・当該事業の実施により、5年に1回程度の治水安全度を30年に1回程度まで解消する。	継続
日置川広域基幹河川改修事業 和歌山県	再々評価	47	3	浸水戸数：1,032戸 浸水農地面積：234ha	2	1.2	・平成9年7月には、167haの浸水被害が発生しているなど、過去10年間に2回の浸水被害が発生している。 ・当該事業の実施により、5年に1回程度の治水安全度を40年に1回程度まで解消する。	継続
佐野川広域基幹河川改修事業 和歌山県	再々評価	68	16	浸水戸数：688戸 浸水農地面積：68ha	3	4.7	・平成12年10月には、15haの浸水被害が発生しているなど、過去5年間に3回の浸水被害が発生している。 ・当該事業の実施により、3年に1回程度の治水安全度を30年に1回程度まで解消する。	継続
七箇川都市基盤整備事業 和歌山市	再々評価	53	4	浸水戸数：1,440戸 浸水農地面積：75.7ha	3	1.3	・過去10年間に4回の浸水被害が発生している。 ・当該事業の実施により、2年に1回程度の治水安全度を5年に1回程度まで解消する。	継続
八尾川広域基幹河川改修事業 島根県	10年継続中	90	331	浸水戸数：1,745戸 浸水農地面積：151ha	92	3.6	・H3.9.14台風17号による出水により255haが浸水し、約300戸の家屋に被害が及んだ。 ・当該事業により、流下能力を本川流域では現況230m <sup>3</sup> /s程度を380m <sup>3</sup> /sに向上し、支川では現況47m <sup>3</sup> /sを75m <sup>3</sup> /sに向上する。	継続
国府川準用河川改修事業 総社市	10年継続中	11	315	浸水戸数：368戸 浸水農地面積：75ha	10	32.2	・昭和51年9月台風17号による浸水戸数34戸、平成2年9月台風19号による浸水戸数57戸の浸水被害が発生している。 ・当該事業の実施により、現況の流下能力は概ね5m <sup>3</sup> /s程度であるが、概ね20m <sup>3</sup> /sまで向上する。	継続
黒瀬川広域基幹河川改修事業(黒瀬川) 広島県	その他	116	219	浸水戸数：159戸 浸水農地面積：86ha	136	1.6	・平成11年6月には、呉市広町で127戸の浸水被害が発生するなど、流域内の多地区で家屋浸水が発生している。 ・当該事業の実施により、既往最大規模となった平成11年6月洪水相当の流量について、家屋浸水を防止する。	継続

黒瀬川広域基幹河川改修事業（黒瀬川（呉）） 広島県	その他	83	3,117	浸水戸数：11,639戸 浸水農地面積：136ha	205	15.2	・平成11年6月には、呉市広町で127戸の浸水被害が発生するなど、流域内の多地区で家屋浸水が発生している。 ・当該事業の実施により、既往最大規模となった平成11年6月洪水相当の流量について、家屋浸水を防止する。	継続
賀茂川広域基幹河川改修事業 広島県	その他	90	1,909	浸水戸数：4,933戸 浸水農地面積：170ha	185	10.3	・人口・資産の集中する中下流部は築堤河川であり、堤防が決壊すれば甚大な被害が生じる。 ・当該事業の実施により、既往最大規模となった昭和42年7月洪水相当の流量について、家屋連担地区を防御する。	継続
沼田川広域基幹河川改修事業（沼田川） 広島県	その他	191	13,464	浸水戸数：8,987戸 浸水農地面積：617ha	523	25.8	・平成11年6月には、本郷町で142戸の浸水被害が発生するなど、流域内の多地区で家屋浸水が発生している。 ・当該事業の実施により、既往最大規模となった平成11年6月洪水相当の流量について、家屋浸水を防止する。	継続
沼田川広域基幹河川改修事業（入野川） 広島県	その他	107	639	浸水戸数：1,235戸 浸水農地面積：109ha	540	1.2	・平成11年6月には、本郷町で142戸の浸水被害が発生するなど、流域内の多地区で家屋浸水が発生している。 ・当該事業の実施により、既往最大規模となった平成11年6月洪水相当の流量について、家屋浸水を防止する。	継続
沼田川広域基幹河川改修事業（梨和川） 広島県	その他	27	57	浸水戸数：62戸 浸水農地面積：29ha	23	2.5	・平成11年6月には、本郷町で142戸の浸水被害が発生するなど、流域内の多地区で家屋浸水が発生している。 ・当該事業の実施により、既往最大規模となった平成11年6月洪水相当の流量について、家屋浸水を防止する。	継続
広島地区高潮対策事業（沼田川） 広島県	その他	65	13,464	浸水戸数：8,987戸 浸水農地面積：617ha	523	25.8	・平成11年6月には、本郷町で142戸の浸水被害が発生するなど、流域内の多地区で家屋浸水が発生している。 ・当該事業の実施により、既往最大規模となった平成11年6月洪水相当の流量について、家屋浸水を防止する。	継続
油川都市基盤河川改修事業 山口市	10年継続中	-	-	-	-	-	-	評価 手続中
大東川広域基幹河川改修事業 香川県	その他	155	692	浸水戸数：4,690戸 浸水農地面積：678ha	46	15.0	・昭和62年10月には、飯山町等で床下浸水464戸床上浸水94戸浸水農地143haの浸水被害が発生している。また平成2年、平成10年にも浸水被害が発生している。 ・当該事業の実施により現況流下能力は110m <sup>3</sup> /s程度であるが、概ね280m <sup>3</sup> /sまで向上する。	継続
堂面川広域一般河川改修事業 福岡県	10年継続中	40	283	浸水戸数：3,738戸 浸水農地面積：130ha	55	5.1	・平成2年洪水では、全壊戸数2戸、浸水家屋2,054戸、浸水面積372hrにおよぶ大規模な被害が生じた。 ・当該事業の実施により、低いところでは2年に1回程度であった治水安全度を6年に1回程度まで解消する。	継続
巨瀬川広域一般河川改修事業 福岡県	その他	37	151	浸水戸数：1,649戸 浸水農地面積：373ha	20	7.6	・近年においては、昭和54年、昭和55年、平成2年、平成7年に浸水被害が発生している。 ・当該事業の実施により、直轄との合流点付近において220m <sup>3</sup> /s程度である現況流下能力を、290m <sup>3</sup> /s程度まで向上する。	継続
水崎川都市基盤河川改修事業 福岡市	5年未着工	90	10,664	大学移転事業として、事業効果を検証。 費用を大学移転に係るインフラ整備等とし、効果を大学移転により地域に与える経済波及効果等とする。	2,178	4.9	・当該事業の実施により、現況の流下能力は、概ね9m <sup>3</sup> /s程度であるが、概ね55m <sup>3</sup> /sまで向上する。（当該事業実施により、2年に1回程度の治水安全度が30年に1回程度まで解消する） ・現況の流下能力が上がることから、大学移転に併せた長期的・段階的なまちづくりが可能となる。	継続
浜川高潮対策事業 佐賀県	10年継続中	50	1,605	浸水戸数：784戸 浸水農地面積：87ha	60	26.9	・昭和60年8月には、有明海の高潮により、鹿島市全体で、浸水戸数100戸、浸水農地面積165haの高潮被害が発生している。 又、平成2年7月には、洪水により、浜川流域で浸水戸数330戸の浸水被害が発生している。 ・当該事業の実施により、現況の流下能力は概ね220m <sup>3</sup> /s程度であるが、概ね280m <sup>3</sup> /sまで向上する。（当該事業の実施により20年に1回程度の治水安全度を50年に1回程度まで解消する。）	継続
小野川広域一般河川改修事業 長崎県	その他	31	66	浸水戸数：177戸 浸水農地面積：2.9ha	31	2.1	・平成2年に周辺家屋197戸の浸水被害が発生するなど、過去15年間で3回浸水被害が発生。当該事業の実施により、現況流下能力約50m <sup>3</sup> /sを、約180m <sup>3</sup> /sまで向上させる。	継続
新田川準用河川改修事業 佐世保市	10年継続中	6	31	浸水戸数：50戸 浸水農地面積：1ha	7	4.8	・平成2年に周辺家屋15戸の浸水被害が発生した他、過去10年間で4回浸水被害が発生。当該事業の実施により、現況流下能力約3m <sup>3</sup> /sを約20m <sup>3</sup> /sまで向上させる。	継続
久留須川広域一般河川改修事業 大分県	10年継続中	14	72	浸水戸数：5戸 浸水農地面積：14ha	16	4.5	・平成9年には、宅地や田畑等6.7haの浸水被害が発生している。当該事業の実施により、河積の拡大や固定堰等のネック構造の改築により、概ね810m <sup>3</sup> /sの流下能力まで向上させ、家屋等の浸水被害を軽減する。	継続
樋脇川広域一般河川改修事業 鹿児島県	10年継続中	10	10	浸水戸数：41戸 浸水農地面積：39ha	9	1.1	・平成5年には、樋脇川流域で9戸の浸水被害が発生しているなど、過去10年間に3回の浸水被害が発生している。 ・当該事業の実施により現況の流下能力は概ね700m <sup>3</sup> /s程度であるが概ね1,500m <sup>3</sup> /sまで向上する。	継続
和歌川河川環境整備事業 和歌山県	再々評価	149	21	CVI法（レクリエーション、観光の便益）により算出	14	1.5	・近年の工業化の進展及び宅地化による家庭からの雑排水の流入により水質が悪化	継続

【ダム事業】  
（直轄）

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	便益(B)		費用 (C) (億円)	B/C	その他の指標による評価	対応方針
			総便益 (億円)	便益の主な根拠				
沙流川総合開発事業 北海道開発局	その他	920	747	浸水戸数：1,371戸 浸水農地面積：917ha	667	1.1	・昭和37年には平取地点でピーク流量3,470m <sup>3</sup> /sを記録し、平取町・門別町で死者1名、304戸の浸水被害が発生しているなど、過去40年間に8回の浸水被害が発生している。 ・当該事業の実施により、平取地点で整備計画目標流量4,300m <sup>3</sup> /sの洪水流量を3,200m <sup>3</sup> /sまで調節する	継続
サンルダム建設事業 北海道開発局	10年継続中	530	554	浸水戸数：4,000戸 浸水農地面積：1,000ha	245	2.3	・昭和50年には、名寄市等で2,642戸の浸水被害が発生しているなど、過去30年間に4回の浸水被害が発生している。 ・当該事業の実施により、真淵別地点で1,800m <sup>3</sup> /sの洪水流量を1,400m <sup>3</sup> /sまで調節する ・名寄市、下川町ではサンルダムを水源とした水道事業を実施中。	継続
胆沢ダム建設事業 東北地方整備局	再々評価	2,440	2,131	浸水戸数：54,650戸 浸水面積：30,000ha	1,029	2.1	・基準地点（狐禅寺）での基本高水流量13,000m <sup>3</sup> /sのうち、4,500m <sup>3</sup> /sをダム群により調節する。このダム群による洪水調節4,500m <sup>3</sup> /sのうち、胆沢ダムでは171m <sup>3</sup> /s（昭和22年9月型洪水）、1,099m <sup>3</sup> /s（昭和23年9月型洪水）の洪水調節効果がある。 ・下流への既得用水、約9,700haの農地へのかんがい用水、胆江広域水道企業団（2市3町）への水道用水等への供給が可能となり、10年に1回程度発生する過水を回減できる。	継続

鳥海ダム建設事業 東北地方整備局	再々評価	960	461	浸水戸数：3,400戸 浸水面積：1,600ha	272	1.7	・基準地点（二十六木橋）での基本高水流量3,100m <sup>3</sup> /sのうち、800m <sup>3</sup> /sをダム群により調節する。このダム群による洪水調節800m <sup>3</sup> /sのうち、鳥海ダムでは570m <sup>3</sup> /s（昭和33年9月型洪水）の洪水調節効果がある。 ・下流への既得用水の補給等、流水の正常な機能の維持を図るとともに、水道用水等への供給が可能となり、10年に1回程度発生する濁水を回避できる。	継続
小川原湖総合開発事業 東北地方整備局	その他	589	340	浸水戸数：240戸 浸水面積：1,200ha	315	1.1	・河口堰、放水路、湖岸堤等の新設、又は改築により、高瀬橋地点における計画高水流量1,400m <sup>3</sup> /sの流下と小川原湖周辺の洪水防除を図るとともに高瀬の防除を図る。 ・高瀬川沿岸の約8,300haの農地に対するかんがい用水の供給、小川原湖広域水道企業団に対し1日最大118,800m <sup>3</sup> の水道用水供給、青森県に対し1日最大486,000m <sup>3</sup> の工業用水を供給。 ・かんがい事業の利水要望の取り下げ及び上水道・工業用水の小川原湖に関わるダム使用権の設定申請の取り下げ。	中止
長井ダム建設事業 東北地方整備局	その他	1,600	2,154	浸水戸数：36,200戸 浸水面積：36,050ha	1,253	1.7	・基準地点（下野）での基本高水流量7,000m <sup>3</sup> /sのうち、1,400m <sup>3</sup> /sをダム群により調節する。このダム群による洪水調節1,400m <sup>3</sup> /sのうち、長井ダムでは185m <sup>3</sup> /s（昭和44年8月型洪水）の洪水調節効果がある。 ・下流への既得用水、約7,900haの農地へのかんがい用水、長井市への水道用水の供給が可能となり、10年に1回程度発生する濁水を回避できる。	継続
渡良瀬遊水池総合開発（期）事業 関東地方整備局	その他	400	959	浸水世帯数：56,260世帯 浸水面積：38,697ha	207	4.6	・当該事業の実施により、渡良瀬遊水池と相まって、渡良瀬川の合流量を調整し、利根川本川の計画高水流量に影響を与えないものとする。 ・利根川はS62、H2、H6、H8年と最大30%、40～70日の長期にわたる取水制限を実施しているなど2～3年に1回濁水が発生している。当該事業の実施により安定した供給が可能となる。	中止
清津川ダム建設事業 北陸地方整備局	その他	2,500	5,900	浸水戸数：110,000戸 浸水農地面積：34,000ha	940	6.3	・既設ダムと清津川ダムにより、基準地点小千谷では計画洪水調節量2,500m <sup>3</sup> /sの、約70%～80%（新潟県魚沼地方中心の洪水）、約10%～20%（長野県中心の洪水）を調節出来る。 ・清津川ダムの新規利水要望は、559の実着手時28.5m <sup>3</sup> /sから、H11時点で13.725m <sup>3</sup> /sに減少している。そのうち都市用は、13.5m <sup>3</sup> /sから2.13m <sup>3</sup> /sに減少している。 ・清津川沿川及び信濃川小千谷基準地点への不特定補給により10年に1回程度の濁水を回避できる。 ・国立公園特別保護地域、名勝天然記念物「清津峡」、ブナを主とする自然林等の水没を考慮し環境に配慮	中止
足羽川ダム建設事業 近畿地方整備局	再々評価	-	-	-	-	-	・平成元年には、福井市で292戸の浸水被害が発生している。 ・平成6年には農業用水で番水（3日間で1日のみ取水が可能）を実施している。 ・足羽川ダムに係る水需要の減少。（福井市水道用水及び福井県工業用水の不参加） 九頭竜川流域委員会において、代替案を含めた審議が進められており、それに必要な調査並びに分析・検討に限って、引き続き継続する必要がある。なお、平成15年度に再評価を実施予定。	継続
紀伊丹生川ダム建設事業 近畿地方整備局	その他	1,190～1,450	449	浸水戸数：58,955戸 浸水農地面積：3,388ha	498～571	0.8～0.9	・平成2年には、和歌山市等で100戸の浸水被害が発生している。 ・平成13年には農水で30%、上水で約20%の取水制限を実施している。 ・紀伊丹生川ダムからの水需要計画を変更（和歌山市は撤退、大阪府は減少）	中止
灰塚ダム建設事業 中国地方整備局	再々評価	1,800	3,431	浸水戸数：5,200戸 浸水農地面積：262ha	1,749	2.0	・昭和47年には、三次市等で4198戸の浸水被害が発生しているなど、過去31年間に10回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1150m <sup>3</sup> /sの洪水流量を400m <sup>3</sup> /sまで調節する。 ・三次市、庄原市では灰塚ダムを水源とした水道事業を実施中（暫定水利権を両市合わせて5300m <sup>3</sup> /日を実施中）。	継続
高梁川総合開発事業 中国地方整備局	その他	600	5,677	浸水戸数 70,000戸 浸水農地面積 7,300ha	463	12.3	・昭和47年には、真備町で408戸が浸水するなど、過去30年間で7回の浸水被害が発生している。 ・岡山県知事から中国地方整備局長へ「柳井原堰を中止し、今後は治水対策を重点的に実施するよう」申し出があった。 ・柳井原堰関係利水3団体は「ダム使用権設定申請」を取り下げ。	中止
山鳥坂ダム建設事業 四国地方整備局	その他	850	651	浸水戸数：21,024戸 浸水農地面積：1,183ha	411	1.6	・平成7年には、大洲市等で1195戸の浸水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。 ・当該事業を含めた再構築案により、現況の治水安全度1/1.5程度に対し、約1/4.0程度に安全度が向上する。 ・濁水時、現況で約3.3m <sup>3</sup> /sの流量を夏期6.5m <sup>3</sup> /s、冬期5.5m <sup>3</sup> /sを確保し、1年の半分はかつてのような自然な流れを回復する。	継続
那賀川総合整備事業 四国地方整備局	準備計画5年	1,160	325	浸水戸数：20,641戸 浸水農地面積：5,250ha	279	1.2	・那賀川の治水の現状は、治水安全度1/40、上流部には無堤部が存在するなどの課題がある。利水面では、治水安全度1/3であり、近年10年間は毎年取水制限を実施するなどの課題がある。 ・平成10年度から細川内ダム建設事業を一時休止（H12.11中止）し、那賀川水系の治水・利水機能の向上・回復及び河川環境・流況改善対策を行うため、流域全体を視野に入れた事業計画の検討を進めている。	継続
嘉瀬川ダム建設事業 九州地方整備局	再々評価	1,780	2,826	浸水戸数：18,425戸 浸水農地面積：1,369ha	1,105	2.6	・基準地点（官人橋）での基本高水流量3,400m <sup>3</sup> /sのうち、900m <sup>3</sup> /sを嘉瀬川ダムにより調節する。 ・昭和28年には、関係市町村で死者7名、家屋の流出・全半壊175戸、家屋浸水31,032戸等被害が発生し、近年においても平成2年に家屋浸水14,110戸もの被害が発生している。 ・平成6年には、水道で最大10%の取水制限が27日間行われ、工水においても最大51%の取水制限が61日間行われた。また、関係市町村では農作物被害34億円以上の直接被害を受けたほか、濁水により農業用水の地下水汲み上げが多くなり、それによって最大で18cmもの地盤沈下が観測され家屋等に被害が生じた。	継続
栗原川ダム建設事業 水資源開発公団	その他	1,215	2,865	浸水世帯数：193,916世帯 浸水面積：51,818ha	620	4.6	・利根川の基準地点（八斗島）での基本高水22,000m <sup>3</sup> /sのうち、6,000m <sup>3</sup> /sを上流ダム群により調節する。このダム群のひとつとして下流の流水被害を軽減する。 ・利根川はS62、H2、H8年と最大30%、40～70日の長期にわたる取水制限を実施しているなど2～3年に1回濁水が発生している。当該事業の実施により安定した供給が可能となる。	中止
川治ダム貯水池水質保全事業 関東地方整備局	10年継続中	850	5,209	濁水の長期化対策、景観（観光客調査） W P T = 5,715円/人・年 （住民調査） W P T = 404円/世帯・月	1,021	5.1	・下流は年間200万人を超える観光客が訪れる観光地である。 ・下流河川は、ライン下りやラフティングに利用されている。	継続

松原・下笠ダム貯水池水質保全事業 九州地方整備局	10年継続 中	30	57	代替法 貯水池内への土砂流出防止効果 二酸化炭素吸収効果 流木被害の防止効果 貯水池への土砂流入抑制による 貯水容量の有効活用	30	1.9	・台風災害により、貯水池周辺の荒廃が進行しているため、緑地化を行い森林機能を発揮することにより、濁水及び土砂流出の抑止が図られ、ダム湖の環境保全のため有効である。	継続
-----------------------------	------------	----	----	--	----	-----	---	----

(補助)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	便益(B)		費用 (C) (億円)	B/C	その他の指標による評価	対応方針
			総便益 (億円)	便益の主な根拠				
徳富ダム建設事業 北海道	再々評価	412	108	浸水戸数 852戸 浸水農地面積 419ha	68	1.6	・昭和56年には、新十津川町で14戸の浸水被害が発生しているなど、過去52年間(S29~H13)に6回の浸水被害が発生している。 ・当該事業の実施により、学総橋地点で1,400m <sup>3</sup> /sの高水流量を1,100m <sup>3</sup> /sまで調節する。	継続
小山ダム建設事業 茨城県	再々評価	460	843	浸水戸数: 3,350戸 浸水農地面積: 760ha	460	1.8	・昭和61年には、北茨城市で1,687戸の浸水被害が発生しているなど、過去20年間に4回の浸水被害が発生している。 ・当該事業の実施により、基準地点(扇原)での基本高水流量1,950m <sup>3</sup> /sのうち、750m <sup>3</sup> /sを小山ダムを含むダム群により調節する。 ・高萩市、北茨城市の水道水源のほか、高萩・北茨城工業用水道企業団への工業用水を供給する。 ・下流の既得用水の補給等、流水の正常な機能の維持を図る。	継続
大谷原川生活貯水池建設事業 茨城県	その他	43	53	浸水戸数: 25戸 浸水農地面積: 21ha	34	1.5	・大谷原川ダムにより洪水調節を行い、洪水被害の軽減を図るとともに七会村徳蔵地区の水道用水の安定した水源の確保を図る。 ・七会村の水需給計画の見直しにより、徳蔵地区の水道用水は800m <sup>3</sup> /日から700m <sup>3</sup> /日に減少している。 ・横坑調査の結果、地質が悪いことが判明し事業費の増が見込まれる。	中止
入川ダム建設事業 新潟県	その他	182	84	浸水戸数: 273戸 浸水農地面積: 21ha	106	0.8	・昭和36年8月洪水で最大時間雨量102mm/hr、昭和54年7月洪水で時間雨量92mm/hrと1/50確率規模を超える降雨が発生した。当該事業の実施により、ダム地点で240m <sup>3</sup> /sのうち、120m <sup>3</sup> /sの洪水調節を行う。 ・利水(水道用水)要望は、H5の実施計画調査時点では計画取水水量2,000m <sup>3</sup> /日であったが、H14時点では1,235m <sup>3</sup> /日に減少している。	中止
湯道丸ダム建設事業 富山県	その他	181	116	浸水戸数: 466戸 浸水農地面積: 214ha	67	1.7	・当該事業の実施により、基準点の子撫橋地点において、510m <sup>3</sup> /sの洪水流量を350m <sup>3</sup> /sまで調節する。 ・小矢部市における雪害の顕著な市街部の消流雪のための水源を確保する。	国庫補助 中止
黒川ダム建設事業 富山県	その他	216	85	浸水戸数: 7,684戸 浸水農地面積: 876ha	75	1.1	・当該事業の実施により、基準点の福沢地点において、洪水流量を700m <sup>3</sup> /sにまで調節する。	国庫補助 中止
伊勢路川ダム建設事業 三重県	その他	136	96	浸水世帯数: 195世帯 浸水農地面積: 48ha	99	1.0	・ダム地点で256m <sup>3</sup> /sのうち、150m <sup>3</sup> /sの洪水調節を行う。 ・ダムに貯留した水を利用して、既得用水の補給や河川の良好な環境の保全を行うことができる。 ・利水者による計画見直しの結果、水需要量が減少しダムによる利水容量の確保をおこなわない旨の表明があった。	中止
南丹ダム建設事業 京都府	その他	157	291	浸水戸数: 3,200戸 浸水農地面積: 540ha	118	2.5	・H14.10.21付けで水道事業者がダム事業から撤退の意向を表明 ・当該事業の実施により、治水基準点において900m <sup>3</sup> /sの洪水流量を790m <sup>3</sup> /sまで調節する。	中止
岩井川ダム建設事業 奈良県	その他	195	330	浸水戸数: 5848戸 浸水農地面積: 136ha	180	1.8	・昭和40年には、奈良市で床上浸水416戸、床下浸水356戸、昭和57年には床上浸水162戸、平成11年には床上浸水13戸、床下浸水60戸の浸水被害がそれぞれ発生している。 ・当該事業の実施により、八条高架橋基準点で175m <sup>3</sup> /sの洪水流量を130m <sup>3</sup> /sまで調節する。	継続
大門生活貯水池建設事業 奈良県	その他	36	44	浸水戸数: 958戸 浸水農地面積: 0.55ha	36	1.2	・昭和57年には床上浸水77戸、床下浸水103戸の浸水被害が発生している。 ・平成6年には、最大30%の取水制限を51日間実施しているなど、過去10年間に4回の浸水被害が発生している。 ・当該事業の実施により、県道195号架橋基準点で62m <sup>3</sup> /sの洪水流量を52m <sup>3</sup> /sまで調節するとともに、利水安全度1/10を確保。	継続
大原川生活貯水池建設事業 岡山県	その他	70	41	浸水戸数: 67戸 浸水農地面積: 21ha	43	1.0	・平成10年には、大原川沿川で17戸の浸水被害が発生している。平成2年、昭和54年には浸水被害が発生している。 ・利水者である美作町からも水道水源確保の緊急性がなくなったとの意向が示された。また県下の長期的な水需給計画の見直しにより、大原川ダムがなくても安定的に水を供給できる見込みとなった。	中止
仁賀ダム建設事業 広島県	その他	240	289	浸水世帯数: 4,933世帯 農地浸水面積: 170ha	203	1.4	・昭和47年7月豪雨により本川下流部を中心に浸水家屋1,245戸、農地冠水69.5haなどの既往最大規模の浸水被害が発生するなど、古くから度々洪水被害に見まわられている。 ・当該事業の実施により、現況の治水安全度1/5程度に対し、約1/10程度に安全度が向上する。また既得取水の10年に1回程度の利水安全度を確保する。	継続
福富ダム建設事業 広島県	その他	430	1,562	浸水世帯数: 15,387世帯 農地浸水面積: 800ha	319	4.9	・昭和20年、昭和35年、昭和42年、昭和60年、平成5年に大きな浸水被害が発生するなど浸水被害が頻発しており、平成11年6月の洪水では、289戸の浸水家屋が発生した。 ・当該事業の実施及びその他の洪水調節施設により、現況の治水安全度1/5程度に対し、1/15程度に安全度が向上する。また20,000m <sup>3</sup> /日の新規水源を開発すると共に、既得取水の10年に1回程度の利水安全度を確保する。	継続
庄原生活貯水池建設事業 広島県	その他	62	58	浸水世帯数: 804世帯 農地浸水面積: 237ha	50	1.2	・昭和47年には庄原市で死者7名、家屋全壊14戸、半壊32戸、床上浸水家屋144戸、床下浸水家屋563戸の大規模な被害が発生し、近年では平成10年に浸水家屋8戸、浸水面積16.4haの被害が発生している。 ・当該事業の実施により、庄原地点で整備計画目標流量910m <sup>3</sup> /sの洪水流量を890m <sup>3</sup> /sまで調節する。また1,000m <sup>3</sup> /日の新規水源を開発すると共に、灰塚ダムによって開発される5,000m <sup>3</sup> /日の取水の安定化を図る。	継続

白鳥ダム建設事業 香川県	その他	212	224	浸水世帯数：3,203世帯 農地浸水面積：262ha	158	1.4	・昭和49年には白鳥町等で326戸、昭和51年には白鳥町等で545戸の浸水被害が発生している。当該事業の実施により、寺前橋地点で590m <sup>3</sup> /sの洪水流量を500m <sup>3</sup> /sまで調節する。 ・平成8年には、最大30%の174日間の減圧給水を実施しているなど、過去10年間に3回の濁水被害が発生している。濁水が頻発し、また今後の水需要増が見込まれる白鳥町と大内町に対し、当該事業の実施により、水道用水0.0347m <sup>3</sup> /s(3,000m <sup>3</sup> /日)を供給できる。	継続
中山川ダム建設事業 愛媛県	その他	370	631	浸水戸数：5,819戸 浸水農地面積：2436ha	133	4.8	・昭和20年の枕崎台風により、東予市等で日雨量338mmという当該流域の既往最大降雨を記録しており、228戸の浸水被害が発生した。なお、この雨量は1/50計画日雨量に匹敵するものである。他には昭和54年、62年、平成2にも浸水被害が発生している。 ・当該事業の実施により、治水基準点において2000m <sup>3</sup> /sの洪水流量を1700m <sup>3</sup> /sまで調節する。 ・水道事業の撤退、農業用水の受益者等の参加困難との意向	国庫補助 中止
以布利生活貯水池建設事業 高知県	その他	31	47	浸水戸数：276戸 浸水農地面積：4.1ha	16	2.9	・昭和55年8月には、床上浸水72戸、床下浸水84戸の被害が発生。 ・平成11年2月には、濁水により土佐清水市において9日間時間給水を実施。 ・当該事業の実施により、以布利治水基準点で1,000m <sup>3</sup> /sの基本高水水を800m <sup>3</sup> /sまで低減すると共に、10年に1回程度の利水安全度を確保する。	継続
春達生活貯水池建設事業 高知県	再々評価	67	66	浸水戸数：71戸 浸水農地面積：31ha	30	2.2	・平成13年高知県西部豪雨災害にて全壊2戸、半壊34戸、一部損壊1戸、床上・床下浸水41戸などの計78戸の被害と農地浸水49.8haが発生した。 ・大月町簡易水道において、取水源が不安定であることから毎年のように断水が発生しており、平成8年ではダム給水区域の畑ノ井地区において1日あたり18時間の断水が14日間発生し、その地区の515人の住民生活に大きな影響を与えた。	継続
藤波ダム建設事業 福岡県	その他	345	165	浸水世帯数：6,962戸 浸水農地面積：2,577ha	82	2.0	・昭和44年には、吉井町等で1,755戸の浸水被害が発生しているなど、過去約30年間に9回の浸水被害、公共土木施設等災害が発生している。 ・当該事業の実施により、1/50規模の洪水に対してダム地点の基本高水流量440m <sup>3</sup> /sのうち270m <sup>3</sup> /sの洪水調節を行う。	継続
笛吹ダム建設事業 長崎県	10年継続 中	190	98	浸水戸数：905戸 浸水農地面積：29.4ha	92	1.1	・平成3年に松浦市で宅地等の浸水被害が発生している。 ・松浦市は全供給水量の50%を志佐川に頼っており、平成6年には取水制限10日間、時間給水7日間の濁水被害が発生している。 ・松浦火力発電所より17,000m <sup>3</sup> /日の水需要が見込まれている。 ・当該事業の実施により、庄野橋地点で655m <sup>3</sup> /sの洪水流量を620m <sup>3</sup> /sまで調整すると共に、10年に1回程度の利水安全度を確保する。	継続
伊木力ダム建設事業 長崎県	その他	110	95	浸水戸数：119戸 浸水農地面積：13.7ha	88	1.1	・昭和57年には、多良見町で家屋36戸、農地14haの浸水被害が発生している。 ・平成6年には給水制限には至らなかったが農林被害が発生している。 ・当該事業の実施により、永代橋地点で220m <sup>3</sup> /sの洪水流量を170m <sup>3</sup> /sまで調節すると共に、10年に1回程度の利水安全度を確保する。	継続
高浜生活貯水池建設事業 長崎県	その他	75	92	浸水戸数：276戸 浸水農地面積：8.8ha	89	1.0	・昭和62年には、野母崎町で53戸の浸水被害が発生しているなど、過去34年間に9回の浸水被害が発生している。 ・平成6年には給水制限が実施され、三和町より生活用水400m <sup>3</sup> /日が6ヶ月に渡り補給されるなど濁水被害が発生している。 ・当該事業の実施により、ゆのした橋地点で80m <sup>3</sup> /sの洪水流量を70m <sup>3</sup> /sまで調整すると共に、31年に3回程度の利水安全度を確保する。	継続
小浦川生活貯水池建設事業 長崎県	その他	60	73	浸水戸数：191戸 浸水農地面積：0.2ha	60	1.2	・厳原町では昭和42年、昭和54年、平成11年に浸水被害が発生している。 ・平成7年には約3ヶ月におよぶ給水制限が実施されるなど、過去29年間に5回の濁水被害が発生している。 ・当該事業の実施により、櫻塚川合流点で100m <sup>3</sup> /sの洪水流量を70m <sup>3</sup> /sまで調整すると共に、30年に3回程度の利水安全度を確保する。	継続
城山・相模ダム貯水池水質保全事業 神奈川県	10年継続 中	30	48	代替法 水の浄化対策 【高度処理（活性炭、塩素）】			・アオコの大量発生により、浄水障害や景観の悪化を招いていたが、当該事業（曝気循環装置等の設置）により、これまで大量発生していたアオコを抑制し、浄水障害を軽減することが出来る。	継続

【砂防事業】  
（直轄）

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	便益(B)		費用 (C) (億円)	B/C	その他の指標による評価	対応方針
			総便益 (億円)	便益の主な根拠				
松川床固 東北地方整備局	再々評価	83	714	想定氾濫区域内戸数：19千戸 国道、JR等	117	6.1	・松川沿川の土地利用の高度化に伴い資産等が増大し、社会的 重要度も高まってきている。	継続
松川遊砂地 東北地方整備局	再々評価	45	211	想定氾濫区域内戸数：19千戸 国道、JR等	48	4.4	・松川沿川の土地利用の高度化に伴い資産等が増大し、社会的 重要度も高まってきている。	継続
大事沢第4号砂防堰堤 関東地方整備局	10年継続 中	32	601	想定氾濫区域内人口：約400人 想定被害家屋数：約130戸 学校、県道、発電所、消防署等	439	1.4	・H10には土砂崩落による天然ダムが形成されるなど、土砂流出 が活発な流域。また、保全対象の県道は鬼怒川上流域における 唯一の主要地方道であり、台風等により度々通行止となっている。	継続
濁沢砂防えん堤群 関東地方整備局	10年継続 中	60	601	想定氾濫区域内人口：約400人 想定被害家屋数：約130戸 学校、県道、発電所、消防署等	439	1.4	・崩壊面積が非常に大きく土砂流出が活発な流域。保全対象 として温泉がある。また、保全対象の県道は鬼怒川上流域におけ る唯一の主要地方道であり、台風等により度々通行止となってい る。	継続
溜瀨床固群 関東地方整備局	10年継続 中	48	1,347	想定氾濫区域内人口：約949人 想定被害家屋数：約282戸 国道、県道等	927	1.5	・保全対象の国道120号線は沼田市と日光市を結ぶ重要な道路で あり、群馬県の地域防災計画による緊急輸送道路に指定されて いる。	継続
宍谷砂防えん堤群 北陸地方整備局	再々評価	80	10,607	氾濫区域内市町村人口：36万人 国道・JR	4,677	2.3	・安政5年、昭和44年の災害実績 ・地域の協力体制が得られていること等	継続
粟巣野第1号砂防えん堤 北陸地方整備局	10年継続 中	46	10,607	氾濫区域内市町村人口：36万人 国道・JR	4,677	2.3	・安政5年、昭和44年の災害実績 ・地域の協力体制が得られていること等	継続
魚野川床固工群 北陸地方整備局	10年継続 中	149	6,802	氾濫区域内市町村人口：13万人 国道、JR、高速自動車道等	4,146	1.6	・過去の多数の災害実績(S10,39,44,H10) ・地域の協力体制が得られていること等	継続
松川入川砂防えん堤群 北陸地方整備局	10年継続 中	31	6,802	氾濫区域内市町村人口：13万人 国道、JR、高速自動車道等	4,146	1.6	・過去の多数の災害実績(S10,39,44,H10) ・地域の協力体制が得られていること等	継続
椿ノ木川床固工群 北陸地方整備局	10年継続 中	8	6,802	氾濫区域内市町村人口：13万人 国道、JR、高速自動車道等	4,146	1.6	・過去の多数の災害実績(S10,39,44,H10) ・地域の協力体制が得られていること等	継続
五千尺えん堤群 北陸地方整備局	再々評価	19	366	氾濫区域内市町村人口：2900人 県道、観光地、旅館等	291	1.3	・過去の災害実績(S54など) ・地域の協力体制が得られていること等	継続
野妻峠床固工群 北陸地方整備局	10年継続 中	69	222	氾濫区域内市町村人口：1200人 県道	171	1.3	・S58奈川災害の実績 ・地域の協力体制が得られていること等	継続
畷々谷第6号砂防えん堤 北陸地方整備局	再々評価	61	1,047	氾濫区域内市町村人口：23.2万人 国道等	330	3.2	・昭和20年10月畷々集落の災害実績 ・地域の協力体制が得られていること等	継続
白谷砂防えん堤群 北陸地方整備局	再々評価	48	28,016	氾濫区域内市町村人口：38万人 国道、JR、空港等	3,800	7.3	・過去の多数の災害実績(S33,39,54など)および焼岳の噴火活動 ・地域の協力体制が得られていること等	継続

大河原床固工群 中部地方整備局	10年継続 中	97	2,000	大鹿村公共施設、人家 国道、堆積土除去費用等	990	2.0	・地域開発の寄与 ・観光人口の増加等	継続
大久保沢北山地区流路整備 中部地方整備局	10年継続 中	25	221	富士宮市公共施設 人家、国道等	149	1.5	・ S54、H8、H12の土砂災害の状況等	継続
若宮谷第3砂防えん堤 四国地方整備局	10年継続 中	25	3,736	池田地点下流の洪水軽減効果 早明浦ダムの堆砂軽減効果 流域内の土石流対策効果	2,861	1.3	・ 砂防事業の再評価実施要領細目の各評価項目毎に定性的な評価を行っているのみ。	継続
つえ谷山腹工 四国地方整備局	再々評価	37	3,736	池田地点下流の洪水軽減効果 早明浦ダムの堆砂軽減効果 流域内の土石流対策効果	2,861	1.3	・ 砂防事業の再評価実施要領細目の各評価項目毎に定性的な評価を行っているのみ。	継続

(補助)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	便益(B)		費用 (C) (億円)	B/C	その他の指標による評価	対応方針
			総便益 (億円)	便益の主な根拠				
アフトロマイ川火山砂防事業 北海道	10年継続 中	25	45	保全家43戸 道道、橋梁、公民館	29	1.6	・ 近年においては平成11年に土石流が発生しており、住民の事業に対する要望は特に高い	継続
壺野川通常砂防事業 山梨県	10年継続 中	10	18	保全家38戸、 町道、公民館 等	11	1.6	・ 沿岸浸食が著しく、土砂災害の危険性が高まっていること ・ 地域の協力体制が得られていること等	継続
御坂川通常砂防事業 山梨県	10年継続 中	7	20	保全家73戸、 国道、小学校等	9	2.2	・ 残工事が堰堤の高上げであり、早期完成がのぞまれていること。 ・ 地元の協力体制が得られていること等	継続
笹子川通常砂防事業 山梨県	10年継続 中	19	41	保全家84戸 国道、JR、公民館 等	21	2.0	・ 地域の協力体制が得られていること	継続
貝屋川通常事業 新潟県	10年継続 中	10	16	保全家30戸、県道 等	11	1.5	・ 溪流の荒廃状況が著しく、土砂災害の危険性が高いこと	継続
山田川通常砂防事業 富山県	10年継続 中	29	67	保全家200戸、国道、神社	33	2.0	・ 過去の災害実績、地域の協力体制、 ・ 事業効率化の検討	継続
大鳴川通常砂防事業 大阪府	5年未着 工	4	5	保全家5戸、旅館4軒	4	1.5	・ 関連事業などとの調整状況	中止
宇津川火山砂防事業 山口県	10年継続 中	12	23	保全家48戸 県道、診療所 等	13	1.7	・ 地域の協力体制が得られていること	継続
中ノ間川火山砂防事業 長崎県	10年継続 中	10	35	保全家49戸 国道 等	12	3.0	・ 過去の災害実績(雲仙普賢岳噴火災害) ・ 残事業期間が1年であり、地元の早期完成要望が高いこと。	継続

【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)	便益(B)		費用 (C) (億円)	B/C	その他の指標による評価	対応方針
			総便益 (億円)	便益の主な根拠				
紅葉山地区地すべり対策事業 北海道	10年継続 中	8	7	保全家13戸 耕地46.5ha 等	7	1.0	・ 事業進捗状況87%で概ね予定どおり進捗しており、H15年度概成予定である。また、未着手ブロックの観測調査で地すべりの動きが確認されている。	継続
大暮山地区地すべり対策事業 山形県	10年継続 中	8	19	保全家32戸 町道・公民館 等	9	2.1	・ 財政状況の変化 ・ 地域の周辺環境の変化 等	継続
鳥海地区地すべり対策事業 福島県	10年継続 中	9	19	保全家29戸、浄水場 県道	10	1.9	・ 三島町及び地元から、地すべり対策の早期概成について強く求められている。	継続
生須地区地すべり対策事業 群馬県	再々評価	28	43	保全家54戸 国道	37	1.1	・ 平成元年5月に地すべり災害が発生している。	継続
峠地区地すべり対策事業 新潟県	10年継続 中	7	29	保全家47戸 公民館1棟 国道	9	3.4	・ 平成11年、12年に地すべりが発生し、平成12年には国道403号が被災。	継続
鼻首根地区地すべり対策事業 新潟県	10年継続 中	6	24	保全家36戸 公民館1棟 県道	18	1.3	・ 平成14年3月に地すべりが発生し、県道が被災。	継続
野中地区地すべり対策事業 新潟県	再々評価	8	37	保全家81戸 公民館1棟 派出所、郵便局、国道 等	11	3.4	・ 平成10年8月、12年1月に地すべりが発生し、県道等が被災。	継続
蓬平地区地すべり対策事業 新潟県	再々評価	15	36	保全家64戸 公民館1棟 県道、町道 等	15	2.4	・ 平成11年2月に地すべりが発生し、人家、水田が被災。	継続
小見地区地すべり対策事業 新潟県	再々評価	15	83	保全家107戸 公民館2棟 県道、町道 等	31	2.7	・ 平成9年4月に地すべりが発生し、流出土砂が人家へ流入。	継続
花尾地区地すべり対策事業 富山県	10年継続 中	5	9	保全家19戸 県道	6	1.5	・ 過去の災害実績、地域の協力体制、事業効率化の検討	継続
沼田地区地すべり対策事業 山口県	再々評価	9	32	保全家266戸 国道、町道 等	17	1.8	・ 過去に災害実績があり、県民の生命・財産を保全し、安全性の確保を図るとともに、生活環境の向上に資するために促進する必要がある。	継続
才原地区地すべり対策事業 山口県	再々評価	5	16	保全家50戸 県道、市道 等	6	2.6	・ 過去に災害実績があり、県民の生命・財産を保全し、安全性の確保を図るとともに、生活環境の向上に資するために促進する必要がある。	継続
下畑地区地すべり対策事業 山口県	再々評価	6	20	保全家63戸 県道、市道 等	8	2.4	・ 過去に災害実績があり、県民の生命・財産を保全し、安全性の確保を図るとともに、生活環境の向上に資するために促進する必要がある。	継続
西津黄地区地すべり対策事業 山口県	再々評価	12	16	保全家54戸 県道、町道 等	14	1.1	・ 過去に災害実績があり、県民の生命・財産を保全し、安全性の確保を図るとともに、生活環境の向上に資するために促進する必要がある。	継続
東立石地区地すべり対策事業 山口県	再々評価	6	37	保全家99戸 県道、町道 等	10	3.8	・ 県民の生命・財産を保全し、安全性の確保を図るとともに、生活環境の向上に資するために促進する必要がある。	継続
川尻西地区地すべり対策事業 山口県	再々評価	8	40	保全家125戸 県道、町道 等	10	3.9	・ 過去に災害実績があり、県民の生命・財産を保全し、安全性の確保を図るとともに、生活環境の向上に資するために促進する必要がある。	継続
郡地区地すべり対策事業 山口県	再々評価	7	11	保全家34戸 県道 等	9	1.2	・ 県民の生命・財産を保全し、安全性の確保を図るとともに、生活環境の向上に資するために促進する必要がある。	継続
森清地区地すべり対策事業 徳島県	10年継続 中	6	11	保全家25戸 農地5.4ha、県道	7	1.6	・ 平成5年7月台風5号により斜面崩壊が発生し家屋(2戸)が一部破損している。また、事業に対する地元理解は深く、事業に対する評価は高い	継続
陸地区地すべり対策事業 高知県	10年継続 中	24	10	保全家18戸 農地25.0ha、町道	4	2.3	・ 平成7年6月梅雨前線豪雨により砂防施設並びに河川護岸(約600m)が被災	継続
鷲尾岳地区地すべり対策事業 長崎県	10年継続 中	10	125	保全家1,199戸 国道、二級河川等	111	1.1	・ H12に災害実績があり、県民の生命・財産を保全し、安全性の確保を図るとともに、生活環境の向上に資するために促進する必要がある。	継続

池成地区地すべり対策事業 長崎県	10年継続 中	2	63	保全人家1,034戸 二級河川等	19	3.3	・県民の生命・財産を保全し、安全性の確保を図るとともに、生活環境の向上に資するために促進する必要がある。	継続
室原地区地すべり対策事業 熊本県	10年継続 中	5	8	保全人家13戸 国道等	6	1.5	・平成10年7月および平成11年6月に地すべり災害が発生した。	継続
津波地区地すべり対策事業 沖縄県	10年継続 中	11	14	保全人家33戸 耕地・道路等	11	1.2	・平成13年9月26日に地すべりが発生し擁壁が崩落した。	継続

【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)	便益(B)		費用 (C) (億円)	B/C	その他の指標による評価	対応方針
			総便益 (億円)	便益の主な根拠				
室蘭西小路地区急傾斜地崩壊対策事業 北海道	10年継続 中	9	28	保全人家80戸等	8	3.7	・事業進捗状況93%で概ね予定どおり進捗しており、H15年度概成予定である。また、地元からの事業促進の要望がある	継続
稚内東浦地区急傾斜地崩壊対策事業 北海道	10年継続 中	17	12	保全人家32戸 国道等	12	1.0	・事業進捗状況67%であるが、事業実施は概ね予定どおり進捗しており、H19年度概成予定である。また、地元からも事業促進の要望がある。	継続
日計1号区域急傾斜地崩壊対策事業 青森県	10年継続 中	5	9	保全人家15戸 市道(避難道路)	6	1.6	・被害想定区域には人家や避難道路があり、災害発生時には避難路確保の必要がある。	継続
大里地区急傾斜地崩壊対策事業 秋田県	10年継続 中	6	13	保全人家15戸 保育園等	7	1.7	・未施工の斜面についても不安定な状況が見られ事業継続の必要性が高く、今後事業を進捗する上での支障もない。	継続
笹平地区急傾斜地崩壊対策事業 群馬県	再々評価	22	28	保全人家35戸 国道等	20	1.4	・昭和41年7月に災害発生が発生しており、その後も斜面に不安定な状況が見られる。	継続
戸中地区急傾斜地崩壊対策事業 新潟県	10年継続 中	4	20	保全人家30戸 県道、町道、公民館等	5	3.8	・平成5年2月に隣隣する地区で、落石により住宅を一部破壊するがけ崩れが発生した。当地区も斜面状況が同様であり、がけ崩れが発生する恐れが非常に高い。	継続
平野地区急傾斜地崩壊対策事業 大阪府	10年継続 中	5	7	保全人家12戸 町道	5	1.3	・事業の必要性高く事業進捗上も支障がない。また、H14概成予定である。	継続
下止々呂美(3)地区急傾斜地崩壊対策事業 大阪府	10年継続 中	3	7	保全人家15戸 市道	5	1.4	・事業の必要性が高く事業進捗上も支障がない。	継続
上関新地地区急傾斜地崩壊対策事業 山口県	10年継続 中	16	32	保全人家57戸等	19	1.7	・県民の生命・財産を保全し、安全性の確保を図るとともに、生活環境の向上に資するために促進する必要がある。また、H15概成予定である	継続
楚辺地区急傾斜地崩壊対策事業 沖縄県	10年継続 中	6	35	保全人家85戸	7	5.0	・斜面の風化が著しく、所々で落石や崩落がある。	継続

【雪崩対策事業】  
(補助)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	便益(B)		費用 (C) (億円)	B/C	その他の指標による評価	対応方針
			総便益 (億円)	便益の主な根拠				
中深見地区雪崩対策事業 新潟県	10年継続 中	20	2	保全人家28戸 県道、町道等	2	1.2	・過去に、駐車していた車7台、車庫が雪崩の被害を受けており、現在でも毎年小規模な雪崩が発生している。被害想定区域には人家、県道があり、災害発生時には孤立化の恐れがある	継続

【海岸事業】  
(直轄)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	便益(B)		費用 (C) (億円)	B/C	その他の指標による評価	対応方針
			総便益 (億円)	便益の主な根拠				
富士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	1,242	9,491	浸水戸数 23,397戸 浸水面積 3,886ha	1,520	6.2	・昭和41年台風26号では、死者13名、家屋被害125戸、堤防崩壊200m等の被害が発生。近年では著しい侵食が起きている。 ・現在、侵食対策として離岸堤、養浜工を実施中であり、砂浜の後退が抑止され回復傾向にある。 ・養浜材は砂防事業と連携し、発生土砂を有効活用することで、コスト削減に努めている。	継続
駿河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	529	4,079	浸水戸数 9,360戸 浸水面積 1,271ha	647	6.3	・昭和41年台風26号では、死者4名、家屋被害25戸、堤防崩壊770m等の被害が発生。近年では著しい侵食が起きている。 ・侵食対策として有脚式離岸堤を実施し、現在までに、4基完成させ、砂浜の後退が抑止され回復傾向にある。 ・有脚式離岸堤を採用することにより、維持管理費を含めたトータルコスト削減に努めている。	継続

【海岸事業】  
(補助)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	便益(B)		費用 (C) (億円)	B/C	その他の指標による評価	対応方針
			総便益 (億円)	便益の主な根拠				
平内海岸 高潮対策事業 岩手県	再々評価	52	67	浸水戸数 96戸 浸水面積 32.6ha	64	1.0	・明治29年の三陸大津波等、幾度も津波による大きな被害を受けてきた。 ・堤防等を現況のTP+7.0mから既往最大津波高TP+12.0mまで高上げし、地域住民の生命・財産を守る。	継続
小沢海岸 高潮対策事業 福島県	10年継続 中	20	29	浸水戸数 29戸 浸水面積 10.7ha 県道北泉小高線 小沢集落センター	22	1.4	・当地区では平成3年2月の冬期風浪により浸水被害を受けている。また、自然環境や海浜利用に配慮した海岸保全整備のニーズが高まっている。	継続
相差海岸 高潮対策事業 三重県	再々評価	23	58	浸水戸数 198戸 浸水面積 33.0ha 市道相差安乗線	25	2.3	・過去の災害実績(昭和34年伊勢湾台風、堤防40m破堤) ・背後の状況(現地調査を実施した)	継続
雄武海岸 侵食対策事業 北海道	10年継続 中	14	19	侵食戸数2戸 侵食面積1.2ha 浸水戸数 21戸 浸水面積 2.8ha 町道東浜線	16	1.2	・当海岸の背後地には地域の幹線である国道238号が走り、その周囲には人家が多数存在している。当海岸はかつて砂浜海岸であったが、海岸の侵食作用により砂浜が失われ、背後地が越波被害を受けるようになった。被害解消のため昭和36年～53年にかけて直立護岸等の整備を行ったが、その後も度々越波被害が生じていることから護岸機能向上のため整備を行っているところである。	継続

旭海岸 侵食対策事業 茨城県	10年継続 中	40	284	侵食戸数 2,262戸 侵食面積 648.0ha	246	1.2	・土砂流出の減少などの原因による国土の消失から事業の実施が必要となる。 ・海岸の利用の点から事業実施に対する地域の協力、要望等	継続
長浜海岸 侵食対策事業 新潟県	再々評価	18	40	侵食戸数 69戸 侵食面積 8.0ha 北陸本線 一般国道8号	22	1.8	・想定侵食区域には、国道8号、北陸本線があり、災害発生時に当該地域に与える影響は計り知れない。 ・ゴールデンウィーク前や海水浴シーズン中には、地元住民等による海岸清掃活動が行われている。	継続
平松海岸 侵食対策事業 新潟県	再々評価	14	57	浸水戸数 14戸 浸水面積 1.8ha 市道平松2号線	18	3.2	・想定浸水区域には、唯一の生活道路である市道があり、災害発生時に当該地域に与える影響は甚大である。 ・過去10年間に人工リーフ未整備区間では、越波が発生し市道の通行に支障をきたしている。	継続
両尾海岸 侵食対策事業 新潟県	再々評価	15	70	浸水戸数 20戸 浸水面積 2.3ha 主要地方道佐渡一周線	15	4.5	・想定浸水区域には、唯一の生活道路である県道があり、災害発生時に当該地域に与える影響は甚大である。 ・過去10年間に人工リーフ未整備区間では、越波が発生し県道の通行に支障をきたしている。	継続
久美浜海岸 侵食対策事業 京都府	10年継続 中	42	46	侵食戸数 7戸 侵食面積 23.0ha 主要地方道久美浜宮浦明線	28	1.6	・平成8年、冬季風浪により広範囲に渡る海岸侵食が発生したが、既に工事着手していた地区では侵食がなかった。 ・防護対象を考慮した上侵食が激しい箇所を優先施工するとともに、施設延長、断面を適宜暫定施工とし、効果を確認しながら事業を進めている。	継続
吉良川西海岸 侵食対策事業 高知県	10年継続 中	27	1,679	浸水面積 34.5ha 浸水戸数 508戸 国道55号 郵便局	39	43.1	・当海岸の背後には地域の資産が集中し、唯一のライフラインである国道55号も併走している。 ・1947年より50年間で66mに及び砂浜侵食を受けており、平成元年の台風11号では0.5haの浸水被害を受けている。 ・地元においては、当事業に対する評価が高く、今後の事業継続が強く望まれるなど地元理解が得られている。	継続
阿津里浜海岸 環境整備事業 三重県	10年継続 中	28	48	浸水戸数 5戸 浸水面積 4.9ha 国道260号	28	1.7	・背後のオートキャンプ場の利用状況（平成13年度実績は日帰り6,249人、宿泊客1,672人）。 ・背後の状況（現地調査を実施した）。	継続
那智勝浦海岸 環境整備事業 和歌山県	再々評価	39	204	侵食戸数 113戸 侵食面積 2.5ha 国道42号 JR紀勢本線	44	4.7	・事業の進捗状況については、平成9年度の再評価時に82%。今回平成14年の再評価では87%と着実にすすんでいる。 ・背後地には新たに公共温泉施設も整備されており、一帯となった利用が促進されている。 ・人工リーフには現在イワガキ・アワビなどが生息し、本年、数年ぶりにウミガメの産卵が確認されている。	継続
霧多布海岸 霧多布地区 侵食対策事業 浜中町	10年継続 中	13	123	想定浸水面積 40ha	14	9.0	・既存施設が建設後約40年経過し老朽化が顕著で、浸水被害の危険性が高いため所要の安全性を確保する。また、閉鎖に時間を要する施設の電動化等高度化を図り、海岸保全の確実性を向上させる。	継続
川内港海岸 葛沢地区 侵食対策事業 青森県	10年継続 中	9	141	想定浸水面積 6ha	9	15.1	・現況天端高が計画天端高に比べ約1.0m低く、浸水被害の危険性が高いため所要の安全性を確保する。	継続
本荘港海岸 水林地区 侵食対策事業 秋田県	10年継続 中	21	34	想定侵食面積 23ha	27	1.3	・年平均で約5.0m海浜が侵食しており、国土・資産の安全性に問題があるため汀線を保全する。	継続
千葉港海岸 検見川地区 海岸環境整備事業 千葉県	10年継続 中	126	11,408	想定浸水面積 310ha	212	53.7	・波浪による越波が多く、浸水被害の危険性が高いため所要の安全性を確保する。また、年間で約90万人の海岸利用者数が見込まれる。	継続
名洗港海岸 名洗地区 海岸環境整備事業 千葉県	10年継続 中	41	366	想定侵食面積 17ha	47	7.8	・年平均で約1.0m海浜が侵食しており、国土・資産の安全性に問題があるため汀線を保全する。また、年間で約14万人の海岸利用者数が見込まれる。	継続
館山港海岸 館山地区 海岸環境整備事業 千葉県	10年継続 中	78	151	想定浸水面積 5ha	65	2.3	・波浪による越波が多く、浸水被害の危険性が高いため所要の安全性を確保する。また、年間で約7万人の海岸利用者数が見込まれる。	継続
真鶴港海岸 琴ヶ浜地区 海岸環境整備事業 神奈川県	10年継続 中	12	46	想定浸水面積 0.6ha	14	3.2	・波浪による越波が多く、浸水被害の危険性が高いため所要の安全性を確保する。また、年間で約33万人の海岸利用者数が見込まれる。	継続
両津港海岸 湊・河崎地区 侵食対策事業 新潟県	10年継続 中	85	178	想定侵食面積 3ha	92	1.9	・年平均で約0.8m海浜が侵食しており、国土・資産の安全性に問題があるため汀線を保全する。また、年間で約7万人の海岸利用者数が見込まれる。	継続
伏木富山港海岸 新湊地区 海岸環境整備事業 富山県	10年継続 中	76	350	想定侵食面積 11ha 想定浸水面積 15ha	86	4.1	・波浪による越波が多く、浸水被害の危険性が高いため所要の安全性を確保する。また、年平均で約2.0m海浜が侵食しており、国土・資産の安全性に問題があるため汀線を保全する。	継続
敦賀港海岸 常宮地区 侵食対策事業 福井県	10年継続 中	11	28	想定侵食面積 2ha 想定浸水面積 3ha	13	2.2	・波浪による越波が多く、浸水被害の危険性が高いため所要の安全性を確保する。また、年平均で約0.7m海浜が侵食しており、国土・資産の安全性に問題があるため汀線を保全する。	継続
鳥羽港海岸 岩崎地区 高潮対策事業 三重県	再々評価	25	655	想定浸水面積 24ha	25	26.3	・現況天端高が計画天端高に比べ約0.7m低く、浸水被害の危険性が高いため所要の安全性を確保する。	継続
的矢港海岸 的矢地区 高潮対策事業 三重県	再々評価	49	414	想定浸水面積 12ha	60	6.9	・既存施設が建設後約40年経過し老朽化が顕著で、浸水被害の危険性が高いため所要の安全性を確保する。	継続
長島港海岸 城ノ浜地区 海岸環境整備事業 三重県	再々評価	44	119	想定浸水面積 8ha	69	1.7	・波浪による越波が多く、浸水被害の危険性が高いため所要の安全性を確保する。	継続
四日市港海岸 富洲原地区 高潮対策事業 四日市港管理組合	10年継続 中	29	377	想定浸水面積 45ha	30	12.5	・既存施設が建設後約40年経過し老朽化が顕著で、浸水被害の危険性が高いため所要の安全性を確保する。また、地震時の浸水被害の危険性が高いため施設の耐震性を強化し所要の安全性を確保する。	継続
四日市港海岸 2号地区 高潮対策事業 四日市港管理組合	10年継続 中	33	166	想定浸水面積 31ha	40	4.2	・既存施設が建設後約40年経過し老朽化が顕著で、浸水被害の危険性が高いため所要の安全性を確保する。また、地震時の浸水被害の危険性が高いため施設の耐震性を強化し所要の安全性を確保する。	継続
尼崎西宮芦屋海岸 海岸地区 高潮対策事業 兵庫県	10年継続 中	295	7,800	想定浸水面積 2,984ha	363	21.5	・既存施設が建設後約40年経過し老朽化が顕著で、浸水被害の危険性が高いため所要の安全性を確保する。また、閉鎖に時間を要する施設の電動化等高度化を図り、海岸保全の確実性を向上させる。	継続
坂越港海岸 坂越地区 高潮対策事業 兵庫県	10年継続 中	36	699	想定浸水面積 9ha	42	16.6	・波浪による越波が多く、浸水被害の危険性が高いため所要の安全性を確保する。また、貴重な景観（瀬戸内海国立公園）を保全する。	継続
神戸港海岸 須磨地区 海岸環境整備事業 神戸市	その他	28	68	想定浸水面積 12ha	41	1.7	・波浪による越波が多く、浸水被害の危険性が高いため所要の安全性を確保する。	中止
益田港海岸 高津地区 侵食対策事業 島根県	10年継続 中	36	89	想定侵食面積 19ha	35	2.5	・年平均で約4m海浜が侵食しており、国土・資産の安全性に問題があるため汀線を保全する。	継続
広島港海岸 江波地区 高潮対策事業 広島県	10年継続 中	1	189	想定浸水面積 3ha	1.5	128.3	・現況天端高が計画天端高に比べ約1.9m低く、浸水被害の危険性が高いため所要の安全性を確保する。	継続
福田港海岸 福田地区 高潮対策事業 尾道市	10年継続 中	6	39	想定浸水面積 11ha	8	4.9	・現況天端高が計画天端高に比べ約0.5m低く、浸水被害の危険性が高いため所要の安全性を確保する。	継続

小野田港海岸 高潮対策事業 山口県	大浜地区	10年継続 中	21	102	想定浸水面積 22ha	24	4.2	・波浪による越波が多く、浸水被害の危険性が高いため所要の安全性を確保する。	継続
柳井港海岸 高潮対策事業 山口県	伊保庄地区	再々評価	31	953	想定浸水面積 26ha	36	26.5	・現況天端高が計画天端高に比べ約1.0m低く、浸水被害の危険性が高いため所要の安全性を確保する。	継続
折野港海岸 侵食対策事業 徳島県	北瀬西地区	10年継続 中	23	210	想定浸水面積 6ha	30	6.9	・現況天端高が計画天端高に比べ約1.0m低く、浸水被害の危険性が高いため、また重要な交通施設（国道1号線）の被害の危険性が高いため所要の安全性を確保する。	継続
佐世保港海岸 高潮対策事業 佐世保市	日野地区	その他	2	5	想定浸水面積 1ha	2	2.4	・現況天端高が計画天端高に比べ約1.7m低く、浸水被害の危険性が高いため所要の安全性を確保する。	中止
古里港海岸 海岸環境整備事業 長崎県	高浜地区	10年継続 中	15	62	想定浸水面積 0.3ha 想定侵食面積 3ha	17	3.8	・波浪による越波が多く、浸水被害の危険性が高いため所要の安全性を確保する。また、年平均で約1.4m海浜が侵食しており、国土・資産の安全性に問題があるため汀線を保全する。さらに、貴重な生態系（アカウミガメ）を保全する。	継続
小茂田港海岸 海岸環境整備事業 長崎県	小茂田地区	10年継続 中	22	685	想定浸水面積 21ha	25	27.9	・波浪による越波が多く、浸水被害の危険性が高いため所要の安全性を確保する。	継続
河内港海岸 高潮対策事業 熊本県	小白地区	10年継続 中	24	181	想定浸水面積 76ha	27	6.6	・既存施設が建設後約50年経過し老朽化が顕著で、浸水被害の危険性が高いため所要の安全性を確保する。	継続
樋島港海岸 高潮対策事業 鹿児島県	樋島地区	その他	2	3	想定浸水面積 0.2ha	2	1.7	・現況天端高が計画天端高に比べ約1.3m低く、浸水被害の危険性が高いため所要の安全性を確保する。	見直し 継続
富来港海岸 高潮対策事業 大分県	富来浦地区	10年継続 中	34	67	想定浸水面積 14ha	37	1.8	・波浪による越波が多く、浸水被害の危険性が高いため所要の安全性を確保する。	継続

旭海岸（茨城県）のB/Cは鹿島灘全体で算出

【道路・街路事業】  
（直轄）

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	便益(B)		費用 (C) (億円)	B/C	その他の指標による評価	対応方針
			総便益 (億円)	便益の主な根拠				
一般国道235号 門別厚賀道路 北海道開発局	10年継続 中	580	840	計画交通量：5,900台/日	480	1.8	・近傍の港湾へのアクセス改善(苫小牧港) ・第3次洪水対策プログラムに位置づけ有り(門別町富川町交差点の洪水解消)	継続
一般国道450号 上川上越道路 北海道開発局	10年継続 中	566	1,214	計画交通量：6,300台/日	497	2.4	・近傍の空港へのアクセス改善(旭川空港) ・防災点検対策箇所あり(8箇所解消)	継続
一般国道236号 川西中札内道路 北海道開発局	再々評価	600	1,000	計画交通量：9,000台/日	501	2.0	・近傍の空港・港湾へのアクセス改善(帯広空港、十勝港) ・第3次洪水対策プログラムに位置づけ有り(帯広川西交差点の洪水解消)	継続
一般国道40号音威子府バイパス 北海道開発局	再々評価	887	1,010	計画交通量：5,100台/日	594	1.7	・高速自動車国道と並行する自専道(北海道縦貫自動車道) ・防災点検対策箇所あり(13箇所解消) ・特殊通行規制区間あり(18km解消)	継続
一般国道12号江別道路 北海道開発局	再々評価	356	396	計画交通量：33,500台/日	131	3.0	・第3次洪水対策プログラムに位置づけ有り(江別豊幌西5号交差点の洪水解消) ・架替の必要がある老朽橋梁あり(豊幌二線橋)	継続
一般国道36号明野拡幅 北海道開発局	再々評価	59	99	計画交通量：33,000台/日	20	4.9	・最寄りの空港・港湾へのアクセス改善(苫小牧港、新千歳空港) ・第3次洪水対策プログラムに位置づけ有り(苫小牧市植苗の洪水解消)	継続
一般国道38号芦別バイパス 北海道開発局	再々評価	67	47	計画交通量：3,000台/日	18	2.6	・中心市街地へ至る現道の混雑度1.0以上(芦別市街への現道1.55解消) ・第3次洪水対策プログラムに位置づけ有り(芦別駅前交差点の洪水解消)	継続
一般国道232号天塩バイパス 北海道開発局	10年継続 中	43	65	計画交通量：3,000台/日	28	2.3	・防災点検対策箇所あり(3箇所解消) ・緊急輸送道路ネットワーク計画に位置づけ有り(第1次緊急輸送道路)	継続
一般国道234号栗沢拡幅 北海道開発局	再々評価	72	19	計画交通量：9,600台/日	11	1.7	・中心市街地へ至る現道の混雑度が1.0以上(栗沢市街への現道1.13解消) ・緊急輸送道路ネットワーク計画に位置づけ有り(第1次緊急輸送道路)	継続
一般国道241号帯広北バイパス 北海道開発局	再々評価	300	35	計画交通量：9,900台/日	20	1.8	・主要な物流拠点へのアクセス改善(音更帯広IC) ・第3次洪水対策プログラムに位置づけ有り(木野大通り西3丁目交差点の洪水解消)	継続
一般国道274号微別道路 北海道開発局	10年継続 中	147	63	計画交通量：2,600台/日	37	1.7	・最寄りの空港へのアクセス改善(釧路空港) ・交通不能区間が存在(5.4kmの解消)	継続
一般国道275号幌加内峠 北海道開発局	10年継続 中	59	123	計画交通量：3,300台/日	54	2.3	・防災点検対策箇所あり(1箇所解消) ・緊急輸送道路ネットワーク計画に位置づけ有り(第2次緊急輸送道路)	継続
一般国道334号真経道路 北海道開発局	再々評価	149	36	計画交通量：7,500台/日	19	1.9	・数箇所の道路寸断で孤立する集落あり(宇登呂) ・防災点検対策箇所あり(3箇所解消) ・事前通行規制区間あり(17.7km解消)	継続
一般国道336号様似拡幅 北海道開発局	10年継続 中	49	24	計画交通量：9,100台/日	14	1.7	・防災点検対策箇所あり(2箇所解消) ・緊急輸送道路ネットワーク計画に位置づけ有り(1次緊急輸送路)	継続
一般国道336号幌満防災 北海道開発局	再々評価	211	11	計画交通量：4,700台/日	3	3.8	・防災点検対策箇所あり(60箇所解消) ・事前通行規制区間あり	継続
一般国道452号西芦別局改 北海道開発局	10年継続 中	19	25	計画交通量：3,800台/日	13	1.9	・架替の必要のある老朽橋梁有り(炭山川橋)	継続
一般国道452号北芦別道路 北海道開発局	10年継続 中	95	36	計画交通量：5,500台/日	13	2.7	・防災点検対策箇所あり(3箇所解消)	継続
一般国道452号盤の沢道路 北海道開発局	10年継続 中	86	308	計画交通量：5,500台/日	152	2.0	・最寄りの空港へのアクセス改善(旭川空港) ・交通不能区間が存在する(12.9km解消)	継続
一般国道452号五稜道路 北海道開発局	10年継続 中	75	308	計画交通量：5,500台/日	152	2.0	・最寄りの空港へのアクセス改善(旭川空港) ・交通不能区間が存在する(12.9km解消)	継続
一般国道13号湯沢横手道路 東北地方整備局	10年継続 中	1,100	1,412	計画交通量：9,700台/日	794	1.8	・地域の競争条件確保のための幹線道路網の構築(東北中央自動車道と並行する自専道) ・都市圏の交通円滑化の推進(現道に主要洪水ポイントである交差点が存在(398号交差点、大橋交差点、安田交差点))	継続

一般国道47号仙台北部道路 東北地方整備局	10年継続 中	1,100	2,202	計画交通量：36,100台/日	502	4.4	・地域の競争条件確保のための幹線道路網の構築（常磐自動車道と並行する自専道） ・物流の効率化の支援（特定重要港湾「仙台塩釜港」や「仙台空港」とのアクセスが改善）	継続
一般国道101号浪岡五所川原道路 東北地方整備局	10年継続 中	610	975	計画交通量：8,200台/日	430	2.3	・都市圏の交通円滑化の推進（現道に主要渋滞ポイントである交差点が存在（姥池交差点）） ・地域づくりの支援（拠点開発（又は地域連携）プロジェクトを支援（青森地域テクノポリス等））	継続
一般国道45号桃生登米道路 東北地方整備局	再々評価	570	1,080	計画交通量：10,600台/日	583	1.9	・地域づくりの支援（拠点開発（又は地域連携）プロジェクトを支援（石巻地方拠点都市整備事業等）） ・道路の防災対策・危機管理の充実（現道に防災点検対策箇所が存在）	継続
一般国道45号普代バイパス 東北地方整備局	再々評価	130	224	計画交通量：4,600台/日	142	1.6	・地域の競争条件確保のための幹線道路網の構築（地域高規格道路「三陸北縦貫道路」の一部を形成） ・地域づくりの支援（拠点開発（又は地域連携）プロジェクトを支援（三陸地方拠点都市整備事業等））	継続
一般国道4号小鳥谷バイパス 東北地方整備局	再々評価	120	370	計画交通量：15,800台/日	109	3.4	・中心市街地の活性化（一戸町中心市街地へ至る現道の混雑度1.1が1.0未満に解消） ・道路の防災対策・危機管理の充実（現道に防災点検対策箇所が存在）	継続
一般国道4号築館バイパス 東北地方整備局	再々評価	130	310	計画交通量：14,600台/日	128	2.4	・中心市街地の活性化（築館町中心市街地へ至る現道の混雑度1.6が1.0未満に解消） ・都市圏の交通円滑化の推進（現道に旅行速度の低い区間が存在）	継続
一般国道7号弘前バイパス 東北地方整備局	再々評価	230	368	計画交通量：43,600台/日	76	4.8	・中心市街地の活性化（弘前市中心市街地へ至る現道の混雑度2.1が1.0未満に解消） ・都市圏の交通円滑化の推進（現道に主要渋滞ポイントである交差点が存在（藤崎こ線橋南側交差点））	継続
一般国道158号松本波田道路 関東地方整備局	5年未着 工	270	414	計画交通量：16,000台/日	237	1.7	・現道に主要渋滞ポイントである交差点の混雑の緩和が期待される。	継続
一般国道4号氏家矢板バイパス 関東地方整備局	再々評価	300	496	計画交通量：34,000台/日	188	2.6	・現道の主要渋滞ポイントである交差点の混雑の緩和が期待される。 ・騒音レベルが夜間要請限度を超えている区間の騒音の低減が期待される。	継続
一般国道20号大月バイパス 関東地方整備局	再々評価	250	862	計画交通量：14,000台/日	287	3.0	・大月市中心市街地へ至る現道の混雑の緩和が期待される。 ・市街地再開発の計画がある。	継続
一般国道468号首都圏中央連絡自動車道 （八王子～青梅） 関東地方整備局	再々評価	3,890	6,150	計画交通量：42,100～49,800台/日	2,300	2.7	・並行区間に主要渋滞ポイントである交差点の混雑の緩和が期待される。 ・並行区間に騒音レベルが夜間要請限度を超えている区間の騒音の低減が期待される。	継続
一般国道1号新湘南バイパス 関東地方整備局	再々評価	1,600	1,410	計画交通量：28,400～44,000台/日	502	2.8	・地域高規格道路の一部を形成し、幹線道路網を構築 ・現道に主要渋滞ポイントである交差点の混雑の緩和が期待される。	継続
一般国道357号東京湾岸道路（神奈川東区間） 関東地方整備局	再々評価	1,800	5,220	計画交通量：36,900～65,200台/日	1,680	3.1	・重要港湾である大黒ふ頭とのアクセスが改善され、物流の効率化が期待される。 ・現道に主要渋滞ポイントである交差点の混雑の緩和が期待される。	継続
一般国道4号古河小山バイパス 関東地方整備局	再々評価	550	923	計画交通量：60,500台/日	255	3.6	・地域高規格道路の一部を形成し、幹線道路網を構築する。 ・中心市街地、小山市中心市街地へ至る現道の混雑の緩和が期待される。	継続
一般国道6号千代田石岡バイパス 関東地方整備局	5年未着 工	220	522	計画交通量：36,700台/日	190	2.8	・百里飛行場へのアクセスが確保され、物流の効率化が期待される。 ・現道に主要渋滞ポイントである交差点の混雑の緩和が期待される。	継続
一般国道17号上武道路 関東地方整備局	再々評価	1,800	2,930	計画交通量：32,800台/日	1,197	2.4	・地域高規格道路の一部を形成し、幹線道路網を構築 ・現道に主要渋滞ポイントである交差点の混雑の緩和が期待される。	継続
一般国道4号北宇都宮拡幅 関東地方整備局	再々評価	150	483	計画交通量：40,000台/日	105	4.6	・河内町、宇都宮市中心市街地へ至る現道の混雑の緩和が期待される。 ・騒音レベルが夜間要請限度を超えている区間の騒音の低減が期待される。	継続
一般国道6号新宿拡幅 関東地方整備局	再々評価	350	335	計画交通量：91,200台/日	118	2.8	・東京都心市街地へ至る現道の混雑の緩和が期待される。 ・騒音レベルが夜間要請限度を超えている区間の騒音の低減が期待される。	継続
一般国道14号両国拡幅 関東地方整備局	5年未着 工	250	317	計画交通量：70,500台/日	163	1.9	・両国・錦糸町中心市街地へ至る現道の混雑の緩和が期待される。 ・騒音レベルが夜間要請限度を超えている区間の騒音の低減が期待される。	継続
一般国道17号雙沢バイパス 関東地方整備局	再々評価	300	423	計画交通量：30,100台/日	151	2.8	・市街地再開発の計画がある。 ・緊急輸送道路ネットワーク計画に位置づけられている。	継続
一般国道19号塩尻北拡幅 関東地方整備局	再々評価	180	323	計画交通量：44,100台/日	131	2.5	・塩尻市中心市街地へ至る現道の混雑の緩和が期待される。 ・騒音レベルが夜間要請限度を超えている区間の騒音の低減が期待される。	継続
一般国道19号松本拡幅 関東地方整備局	5年未着 工	160	332	計画交通量：39,400台/日	129	2.6	・松本市中心市街地へ至る現道の混雑の緩和が期待される。 ・緊急輸送道路ネットワーク計画に位置づけられている。	継続
一般国道51号成田拡幅 関東地方整備局	再々評価	250	117	計画交通量：58,000台/日	41	2.9	・成田空港へのアクセスが改善され、物流の効率化が期待される。 ・中心市街地へ至る現道の混雑の緩和が期待される。	継続
一般国道470号水見高岡道路 北陸地方整備局	再々評価	680	1,500	計画交通量：10,000台/日	669	2.2	・都市圏の交通円滑化の推進（混雑時旅行速度を改善する） ・良好な環境の保全・形成（夜間騒音要請限度を超過している氷見市窪地区の騒音レベルが低下される）	継続
一般国道470号高岡砺波道路 北陸地方整備局	再々評価	1,500	1,480	計画交通量：19,200台/日	508	2.9	・地域づくりの支援（富山県西部地方拠点都市地域を支援する） ・良好な環境の保全・形成（夜間騒音要請限度を超過している高岡市内島地区の騒音レベルが低下される）	継続
一般国道7号万代橋下流橋 北陸地方整備局	10年継続 中	460	414	計画交通量：43,900台/日	87	4.8	・都市圏の交通円滑化の推進（混雑時旅行速度を改善する） ・安全な生活環境の確保（交通事故死傷率を改善する）	継続
一般国道7号山北改良 北陸地方整備局	10年継続 中	32	25	計画交通量：4,900台/日	13	1.9	・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を確保する） ・道路の防災対策・危機管理の充実（老朽橋梁の架替により防災対策・危機管理を充実する）	継続
一般国道8号栄拡幅 北陸地方整備局	再々評価	170	312	計画交通量：37,000台/日	98	3.2	・都市圏の交通円滑化の推進（中心市街地へ至る現道の混雑度を改善する） ・地域づくりの支援（信濃川テクノポリス開発計画、基盤的技術産業集積活性化計画（新潟県中越地域）を支援する）	継続

一般国道8号柏崎バイパス 北陸地方整備局	再々評価	630	1,270	計画交通量：35,500台/日	396	3.2	・都市圏の交通円滑化の推進（主要渋滞ポイントである長崎新田交差点、日吉交差点の渋滞が緩和される） ・良好な環境の保全・形成（夜間騒音要請限度を超過している柏崎市土合地区の騒音レベルが低下される）	継続
一般国道41号南富山拡幅 北陸地方整備局	再々評価	153	249	計画交通量：52,300台/日	101	2.5	・安全な生活環境の確保（交通事故死傷率を改善する） ・良好な環境の保全・形成（夜間騒音要請限度を超過している富山市黒崎地区の騒音レベルが低下される）	継続
一般国道116号学校町交差点改良 北陸地方整備局	再々評価	70	261	計画交通量：28,700台/日	72	3.6	・都市圏の交通円滑化の推進（混雑時旅行速度を改善する） ・安全な生活環境の確保（交通事故死傷率を改善する）	継続
一般国道148号小谷道路 北陸地方整備局	再々評価	190	71	計画交通量：3,500台/日	32	2.2	・地域づくりの支援（大型車のすれ違い困難区間を解消する） ・安心して住める国土の実現（災害発生時の集落孤立化を解消する）	継続
一般国道474号河津下田道路（期） 中部地方整備局	準備計画 5年	420	807	計画交通量：8,800台/日	303	2.7	・物流効率化の支援（25t対応が可能） ・地域づくりの支援（生活圏中心間の時間短縮）	継続
一般国道475号東海環状自動車道 （養老～北勢） 中部地方整備局	準備計画 5年	1,500	2,457	計画交通量：14,800台/日	1,105	2.2	・物流効率化の支援（名古屋港、中部国際空港への高速アクセスを確保） ・地域づくりの支援（生活圏中心間の時間短縮）	継続
一般国道25号名阪道路 中部地方整備局	再々評価	500	1,088	計画交通量：45,400台/日	647	1.7	・地域づくり支援（伊賀地域開発を支援） ・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計画）	継続
一般国道155号豊田南バイパス 中部地方整備局	再々評価	640	3,036	計画交通量：64,100台/日	419	7.2	・物流効率化の支援（衣浦港へのアクセス改善） ・中心市街地活性化（豊田市街へ至る現道の混雑（1.6）が緩和）	継続
一般国道41号美濃加茂バイパス 中部地方整備局	再々評価	430	1,623	計画交通量：43,100台/日	264	6.1	・中心市街地の活性化（中心市街地に至る現道の混雑（1.5）が緩和） ・都市圏の交通円滑化の推進（新太田橋交差点等の混雑緩和）	継続
一般国道41号高山国府バイパス 中部地方整備局	再々評価	310	1,936	計画交通量：28,100台/日	266	7.3	・中心市街地の活性化（中心市街地に至る現道の混雑（1.4）が緩和） ・都市圏の交通円滑化の推進（国府町三川交差点の混雑緩和）	継続
一般国道23号豊橋バイパス 中部地方整備局	再々評価	1,100	3,587	計画交通量：50,300台/日	879	4.1	・物流効率化の支援（三河港へのアクセス改善） ・都市圏の交通円滑化の推進（瀬上交差点等の混雑緩和）	継続
一般国道23号岡崎バイパス 中部地方整備局	再々評価	770	3,390	計画交通量：51,100台/日	492	6.9	・物流効率化の支援（名古屋港、衣浦港、三河港へのアクセス改善） ・都市圏の交通円滑化の推進（今市本町交差点等の混雑緩和）	継続
一般国道361号権兵衛峠道路 中部地方整備局	10年継続 中	440	752	計画交通量：5,800台/日	458	1.6	・物流効率化の支援（中央道へのアクセス確保） ・地域づくりの支援（通行不能区間の解消）	継続
一般国道1号桑名東部拡幅 中部地方整備局	再々評価	630	1,010	計画交通量：42,700台/日	485	2.1	・都市圏の交通円滑化の推進（伊勢大橋西詰交差点の混雑緩和） ・地域づくりの支援（木曾三川公園等）	継続
一般国道139号富士改良 中部地方整備局	10年継続 中	110	337	計画交通量：29,400台/日	84	4.0	・物流効率化の支援（田子の浦港、富士ICアクセス改善） ・都市圏の交通円滑化の推進（木内交差点の混雑緩和）	継続
一般国道153号足助バイパス 中部地方整備局	再々評価	140	236	計画交通量：6,700台/日	146	1.6	・中心市街地の活性化（中心市街地に至る現道の混雑（1.6）が緩和） ・都市圏の交通円滑化の推進（追分交差点の混雑緩和）	継続
一般国道156号小屋名改良 中部地方整備局	再々評価	80	194	計画交通量：43,800台/日	87	2.2	・中心市街地の活性化（中心市街地に至る現道の混雑（1.8）が緩和） ・都市圏の交通円滑化の推進（小屋名交差点の混雑緩和）	継続
一般国道478号丹波綾部道路 近畿地方整備局	10年継続 中	2,100	3,890	計画交通量：15,900台/日	1,770	2.2	・物流の効率化の支援（重要港湾舞鶴港とのアクセスが改善）	継続
一般国道1号水口道路 近畿地方整備局	再々評価	370	834	計画交通量：46,300台/日	251	3.3	・地域の競争条件確保のための幹線道路網の構築（地域高規格道路甲賀湖南道路の一部を形成）	継続
一般国道1号第二京阪道路 （京都南道路・大阪北道路） 近畿地方整備局	再々評価	9,700	13,880	計画交通量：97,000台/日	6,370	2.2	・地域の競争条件確保のための幹線道路網の構築（地域高規格道路に位置づけ）	継続
一般国道2号神戸西バイパス 近畿地方整備局	再々評価	1,900	3,190	計画交通量：61,900台/日	791	4.0	・地域づくりの支援（西神住宅団地、西神南ニュータウンを支援）	継続
一般国道26号第二阪和国道 近畿地方整備局	再々評価	710	681	計画交通量：28,000台/日	293	2.3	・地域の競争条件確保のための幹線道路網の構築（地域高規格道路第二阪和国道の一部を形成）	継続
一般国道26号和歌山北バイパス 近畿地方整備局	再々評価	450	71	計画交通量：39,000台/日	39	1.8	・地域の競争条件確保のための幹線道路網の構築（地域高規格道路第二阪和国道の一部を形成）	継続
一般国道161号湖北バイパス 近畿地方整備局	再々評価	280	273	計画交通量：26,200台/日	147	1.9	・地域の競争条件確保のための幹線道路網の構築（地域高規格道路琵琶湖西縦貫道路の一部を形成）	継続
一般国道165号大和高田バイパス 近畿地方整備局	再々評価	910	920	計画交通量：27,800台/日	443	2.1	・地域の競争条件確保のための幹線道路網の構築（地域高規格道路南阪奈道路の一部を形成）	継続
一般国道1号桜宮拡幅 近畿地方整備局	再々評価	290	499	計画交通量：100,900台/日	288	1.7	・都市圏の交通円滑化の推進（現道の主要渋滞ポイント（東野田交差点、東天満交差点）の混雑が緩和）	継続
一般国道8号米原バイパス 近畿地方整備局	再々評価	520	1,060	計画交通量：45,500台/日	539	2.0	・都市圏の交通円滑化の推進（現道の主要渋滞ポイント（入江橋交差点）の混雑が緩和）	継続
一般国道9号福知山道路 近畿地方整備局	再々評価	530	1,540	計画交通量：42,600台/日	437	3.5	・都市圏の交通円滑化の推進（現道の主要渋滞ポイント（東堀交差点、自衛隊下交差点）の混雑が緩和）	継続
一般国道175号平野拡幅 近畿地方整備局	再々評価	130	386	計画交通量：43,500台/日	165	2.3	・都市圏の交通円滑化の推進（現道の主要渋滞ポイント（平野町交差点）の混雑が緩和）	継続

一般国道2号三原バイパス 中国地方整備局	再々評価	1,300	2,446	計画交通量：32,700台/日	730	3.4	・地域の競争条件確保のための幹線道路網の構築（地域高規格道路「福山本郷道路」の一部を構成している）	継続
一般国道2号厚狭・埴生バイパス 中国地方整備局	再々評価	550	1,607	計画交通量：25,700台/日	476	3.4	・中心市街地の活性化（中心市街地へ至る現道の混雑（混雑度1.52）が解消される）	継続
一般国道9号出雲バイパス 中国地方整備局	再々評価	820	1,178	計画交通量：32,200台/日	562	2.1	・地域の競争条件確保のための幹線道路網の構築（地域高規格道路「境港出雲道路」の一部を構成している）	継続
一般国道9号小郡改良 中国地方整備局	再々評価	310	330	計画交通量：30,200台/日	178	1.9	・中心市街地の活性化（中心市街地へ至る現道の混雑（混雑度1.76）が解消される）	継続
一般国道30号児島・玉野拡幅 中国地方整備局	再々評価	250	175	計画交通量：40,000台/日	87	2.0	・物流効率化の支援（重要港湾宇野港へのアクセスが改善される）	継続
一般国道54号佐東拡幅 中国地方整備局	再々評価	180	265	計画交通量：47,100台/日	155	1.7	・中心市街地の活性化（中心市街地へ至る現道の混雑（混雑度1.56）が解消される）	継続
一般国道54号三刀屋拡幅 中国地方整備局	10年継続中	90	138	計画交通量：13,300台/日	81	1.7	・中心市街地の活性化（中心市街地へ至る現道の混雑（混雑度1.56）が解消される）	継続
一般国道188号岩国南バイパス 中国地方整備局	再々評価	580	860	計画交通量：19,200台/日	504	1.7	・地域の競争条件確保のための幹線道路網の構築（地域高規格道路「岩国大竹道路」の一部を構成している）	継続
一般国道375号東広島・呉道路 中国地方整備局	10年継続中	1,900	3,551	計画交通量：21,500台/日	1,835	1.9	・物流効率化の支援（広島空港へのアクセスが大幅に改善される）	継続
一般国道11号川之江三島バイパス 四国地方整備局	再々評価	490	1,452	計画交通量：13,000台/日	233	6.2	・第三次渋滞対策プログラムに位置づけ有り（主要渋滞ポイント：フジ前交差点）	継続
一般国道11号新居浜バイパス 四国地方整備局	再々評価	194	701	計画交通量：20,000台/日	144	4.9	・中心市街地へ至る現道の混雑度が1.0以上（大生院：1.91外3箇所）	継続
一般国道32号綾南・綾歌・満濃バイパス 四国地方整備局	再々評価	690	1,816	計画交通量：37,600台/日	494	3.7	・現道の交通事故死傷率が250人/億台キロ以上であり、道路整備により、交通量が減少もしくは歩道が設置される（琴平町五奈：309人/億台キロ）	継続
一般国道33号構防災 四国地方整備局	5年未着工	52	97	計画交通量：5,100台/日	56	1.7	・地域高規格道路の位置づけ有り（高知松山自動車道）	継続
一般国道55号阿南道路 四国地方整備局	再々評価	770	1,685	計画交通量：12,900台/日	314	5.4	・現道の混雑度が2.0以上（小松島市大林町：3.72、阿南市見能林町：2.20）	継続
一般国道56号土佐市バイパス 四国地方整備局	再々評価	330	1,642	計画交通量：10,800台/日	274	6.0	・中心市街地へ至る現道の混雑度が1.0以上（春野町弘岡上：1.57、土佐市高岡甲：2.01）	継続
一般国道56号五十崎内子拡幅 四国地方整備局	10年継続中	130	219	計画交通量：13,700台/日	69	3.2	・第三次渋滞対策プログラムに位置づけ有り（主要渋滞ポイント：鳥越交差点）	継続
一般国道3号基山拡幅 九州地方整備局	再々評価	234	279	計画交通量：38,900台/日	91	3.1	・現道の主要渋滞ポイント（基山登山口交差点）の渋滞が緩和される。	継続
一般国道3号川尻バイパス 九州地方整備局	再々評価	288	339	計画交通量：40,300台/日	99	3.4	・熊本市街地へ至る現道の混雑度3.54が改善される。	継続
一般国道10号大飼バイパス 九州地方整備局	再々評価	268	896	計画交通量：21,900台/日	325	2.8	・現道の主要渋滞ポイント（久原交差点）の渋滞が緩和される。	継続
一般国道10号別大拡幅 九州地方整備局	再々評価	921	838	計画交通量：64,200台/日	490	1.7	・大分、別府市街地へ至る現道の混雑度1.7が改善される。	継続
一般国道57号大津バイパス 九州地方整備局	再々評価	123	91	計画交通量：13,300台/日	23	3.9	・現道の主要渋滞ポイント（ミルクロード入口交差点）の渋滞が緩和される。	継続
一般国道203号飯木バイパス 九州地方整備局	再々評価	360	823	計画交通量：29,800台/日	266	3.1	・現道の旅行速度（17.5km/h）が改善されるとともに、重要港湾である唐津港へのアクセスが改善される。	継続
一般国道209号津福バイパス 九州地方整備局	再々評価	160	562	計画交通量：32,000台/日	142	3.9	・現道の主要渋滞ポイント（梅崎町六反畑交差点）の渋滞が緩和される。	継続
一般国道210号浮羽バイパス 九州地方整備局	再々評価	260	654	計画交通量：22,200台/日	224	2.9	・中心市街地へ至る現道の混雑度（田主丸町1.32）が改善されるとともに、交通事故死傷率（260人/億台 <sup>〇</sup> ）が改善され、安全性が確保される。	継続
一般国道210号日田バイパス 九州地方整備局	再々評価	208	265	計画交通量：13,700台/日	127	2.1	・中心市街地へ至る現道の混雑度1.26が改善されるとともに、交通事故死傷率（277人/億台 <sup>〇</sup> ）が改善され、安全性が確保される。	継続
一般国道220号早崎防災 九州地方整備局	再々評価	240	345	計画交通量：14,500台/日	172	2.0	・現道の防災点検要対策箇所（13箇所）及び事前通行規制区間（2.6km）の解消が図られ、安全性が確保される。	継続
一般国道225号川辺改良 九州地方整備局	再々評価	155	227	計画交通量：7,700台/日	80	2.8	・現道の防災点検要対策箇所（12箇所）及び事前通行規制区間（6.9km）の解消が図られ、安全性が確保される。	継続
一般国道387号柿ノ木峠 九州地方整備局	再々評価	252	247	計画交通量：2,200台/日	147	1.7	・隘路部の拡幅、道路線形の改良により地域づくりを支援するとともに、防災点検要対策箇所（19箇所）が解消され、通行の安全性が確保される。	継続
一般国道331号具志頭バイパス 沖縄総合事務局	10年継続中	60	116	計画交通量：9,300台/日	69	1.7	・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、大規模イベントを支援する）他のプロジェクトとの関連（他機関との連携プログラムに位置づけられている）	継続

一般国道468号首都圏中央連絡自動車道 (八王子～青梅) 日本道路公団	再々評価	3,890	6,150	計画交通量：42,100～49,800台/日	2,300	2.7	・並行区間に主要渋滞ポイントである交差点の混雑の緩和が期待される。 ・並行区間に騒音レベルが夜間要請限度を超えている区間の騒音の低減が期待される。	継続
一般国道1号新湘南バイパス 日本道路公団	再々評価	1,600	1,410	計画交通量：28,400～44,000台/日	502	2.8	・地域高規格道路の一部を形成し、幹線道路網を構築 ・現道に主要渋滞ポイントである交差点の混雑の緩和が期待される。	継続
一般国道1号第二京阪道路 (京都南道路・大阪北道路) 日本道路公団	再々評価	9,700	13,880	計画交通量：97,000台/日	6,370	2.2	・地域の競争条件確保のための幹線道路網の構築(地域高規格道路に位置づけ)	継続

(補助)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	便益(B)		費用 (C) (億円)	B/C	その他の指標による評価	対応方針
			総便益 (億円)	便益の主な根拠				
一般国道107号大荒沢拡幅 岩手県	10年継続 中	46	67	計画交通量：6,900台/日	45	1.5	・地域づくりの支援 (最小幅員5.0mの陥路区間が解消) ・道路の防災対策・危機管理の充実 (特殊通行規制区間が解消)	継続
一般国道397号石淵道路 岩手県	10年継続 中	31	85	計画交通量：4,800台/日	51	1.7	・地域づくりの支援 (最小幅員4.0mの陥路区間が解消) ・道路の防災対策・危機管理の充実 (異常気象時通行規制区間が解消)	継続
一般国道287号和合バイパス 山形県	10年継続 中	79	93	計画交通量：10,400台/日	39	2.4	・地域づくりの支援 (最小幅員5.0mの陥路区間が解消) ・道路の防災対策・危機管理の充実 (防災点検の要対策箇所が解消)	継続
一般国道347号大久保バイパス 山形県	10年継続 中	47	22	計画交通量：8,600台/日	12	1.8	・地域づくりの支援 (最小幅員5.0mの陥路区間が解消) ・道路の防災対策・危機管理の充実 (第二次緊急輸送路の確保)	継続
一般国道400号田島バイパス 福島県	10年継続 中	84	120	計画交通量：2,300台/日	70	1.7	・地域づくりの支援 (冬期通行不能区間および最小幅員3.0mの陥路区間解消) ・道路の防災対策・危機管理の充実 (防災点検要対策箇所が解消)	継続
一般国道125号下妻拡幅 茨城県	10年継続 中	67	40	計画交通量：25,400台/日	10	4.0	・中心市街地の活性化(中心市街地に至る現道の混雑が解消) ・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計画に位置付け(第1次))	継続
一般国道293号常陸太田東バイパス 茨城県	10年継続 中	75	173	計画交通量：17,400台/日	94	1.8	・中心市街地の活性化(中心市街地に至る現道の混雑が解消) ・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計画に位置付け(第1次))	継続
一般国道354号高崎～玉村バイパス 群馬県	10年継続 中	190	437	計画交通量：13,500台/日	140	3.1	・中心市街地の活性化(中心市街地に至る現道の混雑が解消) ・都市圏の交通円滑化の推進(第3次渋滞対策プログラムに位置付けられている箇所が改善)	継続
一般国道401号土出～戸倉バイパス 群馬県	10年継続 中	39	62	計画交通量：6,100台/日	37	1.7	・地域づくりの支援(大型車のすれ違い困難区間が解消される) ・防災対策・危機管理の充実(災害による道路寸断で孤立する集落が存在)	継続
一般国道407号日高バイパス 埼玉県	再々評価	102	710	計画交通量：21,000台/日	95	7.5	・中心市街地の活性化(日高市街地を通過する現道の混雑解消) ・都市圏の交通円滑化の推進(第3次渋滞対策プログラムに位置付け(高萩交差点・旭ヶ丘交差点))	継続
一般国道463号越谷浦和バイパス 埼玉県	再々評価	277	348	計画交通量：7,700台/日	37	9.3	・都市圏の交通円滑化の推進(広域道路整備基本計画に位置付け(広域道路(交流促進型)) ・地域・都市の基盤の形成(区画整理の計画(浦和東部第二土地区画整理事業))	継続
一般国道410号北条バイパス 千葉県	10年継続 中	87	37	計画交通量：5,500台/日	19	2.0	・都市圏の交通円滑化の推進(渋滞対策プログラムに位置付け) ・安全な生活環境の確保(交通事故死傷率の低減に寄与)	継続
一般国道134号湘南大橋 神奈川県	10年継続 中	82	162	計画交通量：47,600台/日	85	1.9	・都市圏の交通円滑化の推進(第三次渋滞対策プログラムに位置付け(柳島交差点)) ・道路の防災対策・危機管理の充実(緊急輸送路(一次指定道路))	継続
一般国道139号富士吉田バイパス 山梨県	再々評価	132	127	計画交通量35,800台/日	24	5.3	・中心市街地の活性化(中心市街地に至る現道の混雑が解消) ・対象区間が第3次渋滞対策プログラムに位置付けられ(区間の渋滞改善が図られる)	継続
一般国道411号塩山バイパス 山梨県	再々評価	87	100	計画交通量9,500台/日	23	4.3	・中心市街地の活性化(中心市街地に至る現道の混雑が解消) ・都道府県地域防災計画または緊急輸送道路ネットワーク計画(1次)に位置付け	継続
一般国道411号城東バイパス 山梨県	再々評価	94	256	計画交通量36,300台/日	27	9.5	・中心市街地の活性化(中心市街地に至る現道の混雑が解消) ・現道の交通事故死傷率が250人/億台初以上あり、交通量等が減少もしくは歩道が設置される	継続
一般国道254号平賀バイパス 長野県	10年継続 中	70	49	計画交通量：13,700台/日	29	1.7	・物流効率化の支援(総重量25tの車両もしくは150規格背高海上コンテナ輸送車の通行が可能) ・中心市街地の活性化(中心市街地へ至る現道の混雑が解消)	継続
一般国道409号二子拡幅 川崎市	10年継続 中	53	67	計画交通量：11,400台/日	38	1.8	・中心市街地の活性化(中心市街地に至る現道の混雑が緩和) ・良好な環境の保全・形成(現道の騒音レベルが夜間要請限度を超えている区間の環境改善が図られる)	継続
一般国道117号西小千谷バイパス 新潟県	再々評価	39	17	計画交通量：8,600台/日	9	1.8	・都市圏の交通円滑化の推進(現道交差点の主要渋滞ポイントが解消)	継続
一般国道289号大江道路 新潟県	再々評価	33	63	計画交通量：1,600台/日	41	1.5	・地域づくりの支援(現道の冬期通行不能区間の解消)	継続
一般国道291号湯谷越バイパス 新潟県	再々評価	62	6	計画交通量：3,000台/日	3	2.0	・物流効率化の支援(現道を総重量25t車両が通行可能となる)	継続
一般国道292号猿橋拡幅 新潟県	10年継続 中	47	61	計画交通量：2,700台/日	38	1.6	・地域づくりの支援(現道の大型車すれ違い困難の解消) ・物流効率化の支援(総重量25t車両が通行可能となる)	継続
一般国道345号芦谷拡幅 新潟県	再々評価	80	128	計画交通量：4,000台/日	44	2.9	・地域づくりの支援(現道の大型車すれ違い困難の解消) ・物流効率化の支援(総重量25t車両が通行可能となる)	継続
一般国道351号旭町バイパス 新潟県	再々評価	74	209	計画交通量：6,300台/日	94	2.2	・中心市街地の活性化(中心市街地に至る現道の混雑度の緩和)	継続
一般国道353号関バイパス 新潟県	再々評価	27	36	計画交通量：2,800台/日	18	2.0	・物流効率化の支援(現道を総重量25t車両が通行可能となる)	継続
一般国道405号高土拡幅 新潟県	再々評価	46	29	計画交通量：3,800台/日	17	1.7	・地域づくりの支援(現道の大型車すれ違い困難の解消) ・物流効率化の支援(総重量25t車両が通行可能となる)	継続
一般国道405号大割野拡幅 新潟県	10年継続 中	10	7	計画交通量：4,700台/日	3	2.2	・地域づくりの支援(現道の大型車すれ違い困難の解消) ・物流効率化の支援(総重量25t車両が通行可能となる)	継続
一般国道405号天水越拡幅 新潟県	10年継続 中	11	5	計画交通量：600台/日	3	1.7	・地域づくりの支援(現道の大型車すれ違い困難の解消)	継続
一般国道460号新津東バイパス 新潟県	再々評価	103	50	計画交通量：17,800台/日	16	3.1	・中心市街地の活性化(中心市街地へ至る現道の混雑度の緩和)	継続

一般国道460号巻南バイパス 新潟県	再々評価	98	218	計画交通量：5,200台/日	82	2.7	・地域づくりの支援（現道の大形車すれ違い困難の解消） ・物流効率化の支援（総重量25t車両が通行可能となる）	継続
一般国道472号正間若ヶ島道路 新潟県	10年継続中	38	44	計画交通量：1,900台/日	28	1.6	・道路の防災対策・危機管理の充実（異常気象時通行規制区間（時間雨量50mm,連続雨量150mm）の解消）	継続
一般国道418号丸山バイパス 岐阜県	10年継続中	97	415	計画交通量：5,500台/日	109	3.8	・地域づくりの支援（大形車すれ違い困難区間が解消される） ・道路の防災対策・危機管理の充実（防災点検における要対策箇所が解消される）	継続
一般国道158号奈良瀬～境寺バイパス 福井県	10年継続中	150	182	計画交通量：8,800台/日	69	2.6	・現道の混雑度1.37であるが、当該事業の実施により0.6程度に改善できる。	継続
一般国道373号円光寺バイパス 兵庫県	10年継続中	23	41	計画交通量：7,200台/日	25	1.6	・総重量25tの車両が、当該事業の実施により通行可能となる。	継続
一般国道482号若荷谷～淵見バイパス 鳥取県	10年継続中	64	106	計画交通量：3,700台/日	69	1.5	・地域づくりの支援（対象区間の大型車すれ違い困難区間を解消） ・道路の防災対策・危機管理の充実（災害による道路寸断に伴う孤立集落解消等）	継続
一般国道431号東林木バイパス 島根県	10年継続中	239	335	計画交通量：18,900台/日	210	1.6	・物流の効率化の支援（出雲空港へのアクセス改善） ・地域づくりの支援（対象区間の大型車すれ違い困難区間を解消）	継続
一般国道487号藤原バイパス 広島県	10年継続中	39	74	計画交通量：4,500台/日	46	1.6	・地域づくりの支援（対象区間の大型車すれ違い困難区間を解消） ・道路の防災対策・危機管理の充実（緊急輸送道路に位置付け）	継続
一般国道262号萩バイパス 山口県	10年継続中	100	214	計画交通量：21,400台/日	107	2.0	・都市圏の交通円滑化の推進（第3次渋滞対策プログラムに位置づけのある御許町交差点の渋滞緩和） ・道路の防災対策・危機管理の充実（緊急輸送道路に位置付け）	継続
一般国道490号宇部拡幅 山口県	10年継続中	153	544	計画交通量：33,300台/日	185	2.9	・物流効率化の支援（山口宇部空港へのアクセス改善） ・都市圏の交通円滑化の推進（第3次渋滞対策プログラムに位置づけのある白石交差点の渋滞緩和）	継続
一般国道491号上小月バイパス 山口県	10年継続中	23	109	計画交通量：11,800台/日	31	3.5	・物流効率化の支援（下関港へのアクセスを改善） ・道路の防災対策・危機管理の充実（緊急輸送道路に位置付け）	継続
一般国道191号幕之内バイパス 広島市	10年継続中	83	300	計画交通量：18,800台/日	105	2.9	・物流効率化の支援（広島空港へのアクセスを改善） ・道路の防災対策・危機管理の充実（緊急輸送道路に位置付け）	継続
一般国道319号法皇バイパス 愛媛県	10年継続中	70	99	計画交通量：6,400台/日	55	1.8	・地域づくりの支援（対象区間に大型車のすれ違い困難区間が存在する） ・道路の防災対策・危機管理の充実（防災点検又は震災点検要対策箇所もしくは架設の必要のある老朽橋梁あり）	継続
一般国道440号柳谷拡幅 愛媛県	10年継続中	65	63	計画交通量：2,100台/日	38	1.7	・地域づくりの支援（対象区間に大型車のすれ違い困難区間が存在する） ・道路の防災対策・危機管理の充実（防災点検又は震災点検要対策箇所もしくは架設の必要のある老朽橋梁あり）	継続
一般国道195号高知バイパス 高知県	10年継続中	149	206	計画交通量：33,500台/日	96	2.1	・物流の効率化の支援（高知機械団地・高知テクノパークへのアクセスを改善） ・都市圏の交通円滑化の推進（第3次渋滞対策プログラムに位置づけあり）	継続
一般国道443号三橋瀬高バイパス 福岡県	10年継続中	152	282	計画交通量：14,900台/日	158	1.8	・物流効率化の支援（南関ICへのアクセスが改善） ・都市圏の交通円滑化の促進（広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路）	継続
一般国道266号宮田バイパス 熊本県	10年継続中	55	111	計画交通量：4,800台/日	64	1.7	・物流効率化の支援（宮田漁港へのアクセスが改善） ・地域づくりの支援（大型車のすれ違い困難区間の解消）	継続
一般国道389号北拡幅 熊本県	10年継続中	44	93	計画交通量：3,500台/日	54	1.7	・物流効率化の支援（富岡港へのアクセスが改善） ・地域づくりの支援（大型車のすれ違い困難区間の解消）	継続
一般国道443号空港西拡幅 熊本県	10年継続中	74	295	計画交通量：10,000台/日	83	3.6	・物流効率化の支援（熊本空港へのアクセスが改善） ・都市圏の交通円滑化の推進（主要洪水ポイント（空港前交差点））	継続
一般国道443号木倉バイパス 熊本県	10年継続中	44	173	計画交通量：14,900台/日	50	3.5	・物流効率化の支援（熊本空港へのアクセスが改善） ・地域・都市の基盤の形成（御船町土地区画整理事業）	継続
一般国道445号五家荘バイパス 熊本県	10年継続中	130	130	計画交通量：1,500台/日	72	1.8	・物流効率化の支援（総重量25t車両の通行不可能区間が解消） ・地域づくりの支援（大型車のすれ違い困難区間の解消）	継続
一般国道388号畑の浦～橋本バイパス 大分県	10年継続中	100	185	計画交通量：4,000台/日	104	1.8	・物流効率化の支援（総重量25t車両の通行不可能区間が解消） ・地域づくりの支援（大型車のすれ違い困難区間の解消）	継続
一般国道502号岩戸バイパス 大分県	10年継続中	27	27	計画交通量：4,000台/日	16	1.7	・物流効率化の支援（総重量25t車両の通行不可能区間が解消） ・地域づくりの支援（大型車のすれ違い困難区間の解消）	継続
一般国道219号春田バイパス 宮崎県	10年継続中	229	720	計画交通量：25,500台/日	323	2.2	・地域の競争条件確保のための幹線道路網の構築（地域高規格道路 宮崎東環状道路） ・物流効率化の支援（宮崎空港等へのアクセスが改善）	継続
一般国道226号坊ノ津道路 鹿児島県	10年継続中	110	165	計画交通量：10,800台/日	75	2.2	・物流効率化の支援（港湾施設へのアクセスが改善） ・地域づくりの支援（大型車のすれ違い困難区間の解消）	継続
一般国道226号笠沙道路 鹿児島県	10年継続中	93	86	計画交通量：3,600台/日	46	1.9	・物流効率化の支援（港湾施設へのアクセスが改善） ・地域づくりの支援（大型車のすれ違い困難区間の解消）	継続
一般国道448号内之浦道路 鹿児島県	10年継続中	80	97	計画交通量：3,700台/日	53	1.8	・物流効率化の支援（港湾施設へのアクセスが改善） ・地域づくりの支援（大型車のすれ違い困難区間の解消）	継続
一般国道448号大崎道路 鹿児島県	10年継続中	28	20	計画交通量：1,600台/日	12	1.7	・物流効率化の支援（港湾施設へのアクセスが改善） ・中心市街地の活性化（中心市街地に至る現道の混雑が解消）	継続
一般国道331号二見バイパス 沖縄県	10年継続中	104	205	計画交通量：7,200台/日	117	1.8	・地域づくりの支援（観光振興指定地域（カヌチャ地域）を支援する） ・道路の防災対策・危機管理の充実（現道の事前通行規制区間が解消）	継続
一般国道390号上野拡幅 沖縄県	10年継続中	45	99	計画交通量：4,800台/日	55	1.8	・地域づくりの支援（観光振興指定地域（宮古島南岸リゾート地域）を支援する） ・道路の防災対策・危機管理の充実（緊急輸送道路初年度計画の第2次緊急輸送道路に位置づけられている）	継続
一般国道449号名護バイパス 沖縄県	10年継続中	122	904	計画交通量：15,800台/日	164	5.5	・都市圏の交通円滑化の推進（第3次渋滞対策7075m位置付け箇所（宮里交差点）の混雑が改善） ・地域づくりの支援（観光振興指定地域（海洋博公園地域）を支援する）	継続
一般国道507号津嘉山バイパス 沖縄県	10年継続中	333	2,388	計画交通量：42,600台/日	371	6.4	・都市圏の交通円滑化の推進（第3次渋滞対策7075m位置付け箇所（国境交差点）の混雑が改善） ・都市圏の交通円滑化の推進（現道の混雑時旅行速度（7.3km/h）が改善）	継続
主要地方道 赤平奈井江線 北海道	10年継続中	65	177	計画交通量：5,480台/日	65	2.7	・地域づくりの支援（特別立法（過疎地域自立促進特別措置法）に基づく事業である。） ・道路の防災対策・危機管理の充実（緊急輸送道路指定1次）	継続
主要地方道 釧路空港線 北海道	10年継続中	49	76	計画交通量：7,840台/日	44	1.7	・物流効率化の支援（最寄りの空港（釧路空港）へのアクセスが改善される。総重量25tの車両の通行を確保） ・道路の防災対策・危機管理の充実（緊急輸送道路指定1次）	継続
主要地方道 八戸環状線 青森県	10年継続中	148	277	計画交通量：12,700台/日	159	1.7	・物流効率化の支援（最寄りの港湾（八戸港）へのアクセスが改善される）	継続
主要地方道 町田調布線 東京都	10年継続中	125	318	計画交通量：35,300台/日	130	2.4	・都市圏の交通円滑化の推進（現道の混雑度2.3が改善される）	継続

一般県道 妙照寺佐和田線(長木バイパス) 新潟県	10年継続 中	9	14	計画交通量: 5,130台/日	8	1.7	・地域づくりの支援(特別立法(離島振興法)に基づく事業である。)	継続
市道 弁天線 新潟県	10年継続 中	60	189	計画交通量: 32,800台/日	65	2.9	・都市圏の交通円滑化の推進(現道の混雑度2.5が1.3に改善される。当該バス路線の利用促進を図る。)	継続
主要地方道 枚方大和郡山線 奈良県	10年継続 中	42	217	計画交通量: 22,000台/日	47	4.6	・地域づくりの支援(大型車のすれ違い困難区間が解消される) ・中心市街地の活性化(中心市街地へ至る現道の混雑度1.3の解消)	継続
主要地方道 佐伯長船線(美作岡山道路) 岡山県	10年継続 中	1,170	1,717	計画交通量: 16,100台/日	966	1.8	・物流効率化の支援(山陽自動車道等の高速道路網、岡山空港、水島港等へのアクセス強化)	継続
主要地方道 徳島環状線(国府工区) 徳島県	10年継続 中	240	1,508	計画交通量: 37,000台/日	596	2.5	・中心市街地の活性化(徳島市中心市街地への交通分散化による混雑緩和)	継続
主要地方道 丸亀詫間豊浜線 香川県	10年継続 中	80	234	計画交通量: 19,000台/日	88	2.7	・物流効率化の支援(最寄りの港湾(詫間港)へのアクセスが改善される)	継続
一般県道 今治大三島自転車道線 愛媛県	10年継続 中	53	-	計画交通量: 1,100台/日	66	-	・地域づくりの支援(当該自転車道が2以上の市町村にまたがる(1市5町))	継続
一般県道 湯前入吉自転車道線 熊本県	10年継続 中	49	-	計画交通量: 2,300台/日	69	-	・地域づくりの支援(当該自転車道が2以上の市町村にまたがる(1市4町2村))	継続
主要地方道 上屋久屋久線 鹿児島県	10年継続 中	10	30	計画交通量: 4,200台/日	11	2.7	・物流の効率化の支援(最寄りの空港・港湾へのアクセス改善)	継続
主要地方道 名瀬瀬戸内線 鹿児島県	10年継続 中	7	12	計画交通量: 800台/日	6	2.0	・地域づくりの支援(大型車のすれ違い困難区間が解消される)	継続
一般県道 与那城具志川線 沖縄県	10年継続 中	38	68	計画交通量: 4,700台/日	40	1.7	・物流の効率化の支援(最寄りの空港・港湾又は主要な物流拠点へのアクセスが改善される) ・地域づくりの支援(大型車の円滑な交通が確保される)	継続
一般県道 古宇利屋我地線 沖縄県	10年継続 中	270	453	計画交通量: 1,900台/日	293	1.5	・地域づくりの支援(交通不能区間が解消される) ・その他(道路整備に関するプログラムに位置づけられている)	継続
村道 アツチャビシ線 沖縄県	10年継続 中	21	38	計画交通量: 530台/日	25	1.5	・地域づくりの支援(大型車のすれ違い困難区間が解消される。特別立法(沖縄振興特別措置法)に基づく事業である。)	継続
市道 111号線 浦添市	10年継続 中	11	24	計画交通量: 3,540台/日	16	1.5	・地域づくりの支援(大型車のすれ違い困難区間が解消される)	継続
弥生新道(1工区)外1 北海道 (自:北海道帯広市西17条南5丁目) (至:北海道帯広市南町7線)	10年継続 中	61	101	計画交通量: 21,800台/日	63	1.6	・物流効率化の支援 ・都市圏の交通円滑化の推進	継続
鏡大通 北海道 (自:北海道伊達市鏡町) (至:北海道伊達市網代町)	10年継続 中	25	50	計画交通量: 5,200台/日	31	1.6	・中心市街地の活性化 ・安全な生活環境の確保 ・良好な環境の保全・形成	継続
角田通 北海道 (自:北海道夕張郡栗山町中央2丁目) (至:北海道夕張郡栗山町朝日2丁目)	10年継続 中	73	163	計画交通量: 6,200台/日	86	1.9	・中心市街地の活性化 ・都市圏の交通円滑化の推進 ・安全な生活環境の確保	継続
本町大通外2 北海道 (自:北海道山越郡八雲町本町) (至:北海道山越郡八雲町東雲町)	10年継続 中	68	117	計画交通量: 8,600台/日	76	1.5	・中心市街地の活性化 ・都市圏の交通円滑化の推進 ・安全な生活環境の確保	継続
本通中央通 函館市 (自:北海道函館市富岡3丁目) (至:北海道函館市花園町)	10年継続 中	37	73	計画交通量: 8,100台/日	38	1.9	・物流効率化の支援 ・都市圏の交通円滑化の推進 ・安全な生活環境の確保	継続
平和大橋 札幌市 (自:札幌市中央区北1条東18丁目) (至:札幌市白石区菊水1丁目2条1丁目)	10年継続 中	75	692	計画交通量: 27000台/日	73	9.5	・物流効率化の支援 ・都市圏の交通円滑化の推進	継続
石巻工業港曾波神線 石巻市 (自:宮城県石巻市門脇字二番谷地) (至:宮城県石巻市蛇田字新大塚)	10年継続 中	66	469	計画交通量: 12,636台/日	55	8.5	・物流効率化の支援 ・地域・都市の基盤の形成	継続
八幡築港線 塩竈市 (自:宮城県多賀城市大代二丁目) (至:宮城県塩竈市牛生町)	10年継続 中	44	792	計画交通量: 26,288台/日	50	15.8	・物流効率化の支援 ・都市圏の交通円滑化の推進	継続
下馬春日線 塩竈市 (自:宮城県塩竈市赤坂) (至:宮城県塩竈市栄町)	10年継続 中	69	129	計画交通量: 16,690台/日	74	1.7	・物流効率化の支援 ・中心市街地の活性化	継続
箱塚中田線 名取市 (自:宮城県名取市愛島笠島字釜本) (至:宮城県名取市手倉田字諏訪)	10年継続 中	66	1,203	計画交通量: 25,086台/日	70	17.1	・物流効率化の支援 ・安全な生活環境の確保	継続
岩沼中央線 岩沼市 (自:宮城県岩沼市本町) (至:宮城県岩沼市中央一丁目)	10年継続 中	14	30	計画交通量: 9,309台/日	14	2.1	・中心市街地の活性化 ・都市計画道路整備プログラムへの位置づけ	継続
愛宕沼天童原線外1線 天童市 (自:山形県天童市大字老野森字糠塚) (至:山形県天童市大字久野本字巨原)	10年継続 中	29	35	計画交通量: 3,000台/日	21	1.7	・道路の防災対策 ・危機管理の充実	継続
沼田角沢線 新庄市 (自:山形県新庄市沼田町) (至:山形県新庄市小田島町)	10年継続 中	16	19	計画交通量: 4,400台/日	12	1.6	・安全な生活環境の確保 ・関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり	継続
中央町金矢線 青森県 (自:青森県上北郡下田町古間木山) (至:青森県三沢市春日台二丁目)	10年継続 中	120	314	計画交通量: 8,300台/日	146	2.1	・物流効率化の支援 ・中心市街地の活性化 ・都市圏の交通円滑化の推進	継続
里見丸山線 青森市 (自:青森県青森市大字三内字丸山) (至:青森県青森市大字三内字丸山)	10年継続 中	50	118	計画交通量: 10,000台/日	73	1.6	・物流効率化の支援	継続
富士見町撫牛子線 弘前市 (自:青森県弘前市大字土手町) (至:青森県弘前市大字北瓦ヶ町)	10年継続 中	43	157	計画交通量: 23,800台/日	52	3.0	・中心市街地の活性化 ・地域・都市の基盤形成 ・安全な生活環境の確保	継続

川内南小泉線（安養寺工区） 仙台市 （自：仙台市青葉区小松島四丁目） （至：仙台市宮城野区栴江）	再々評価	135	400	計画交通量：26,161台/日	158	2.5	・都市圏の交通円滑化の推進	継続
清水小路多賀城線 仙台市 （自：仙台市宮城野区宮城野三丁目） （至：仙台市宮城野区宮千代一丁目）	再々評価	76	203	計画交通量：59,000台/日	82	2.5	・物流効率化の支援 ・都市圏の交通円滑化の推進	継続
南小泉茂庭線外1線 仙台市 （自：仙台市若林区南小泉二丁目） （至：仙台市若林区三百人町）	再々評価	83	200	計画交通量：9,323台/日	107	1.9	・都市圏の交通円滑化の推進	継続
幕の小田橋線（西若松駅） 福島県 （自：福島県会津若松市材木町） （至：福島県会津若松市川原町）	10年継続 中	64	169	計画交通量：8,800台/日	81	2.1	・物流効率化の支援 ・都市圏の交通円滑化の推進	継続
閉船鹿島線外1線 福島県 （自：福島県いわき市常磐閉船町） （至：福島県いわき市常磐下船尾町）	10年継続 中	45	105	計画交通量：9,300台/日	52	2.0	・物流効率化の支援 ・地域・都市の基盤形成	継続
道場小路金勝寺線 白河市 （自：福島県白河市字会津町） （至：福島県白河市字金勝寺）	10年継続 中	28	55	計画交通量：7,700台/日	30	1.9	・安全な生活環境の確保 ・道路の防災対策・危機管理の充実	継続
大洗港杉ノ下線 茨城県 （自：茨城県大洗町大貫町） （至：茨城県大洗町大貫町）	10年継続 中	10	22	計画交通量：12,000台/日	9	2.6	・物流効率化の支援 ・道路防災対策・危機管理の充実	継続
JR両毛線・東武日光線 連続立体交差事業 栃木県 （自：栃木県大平町川連） （至：栃木県栃木市神田町）	10年継続 中	350	784	踏切交通遮断量：1.3万台時/日	360	2.2	・都市圏の交通円滑化の推進 ・地域づくりの支援	継続
宇都宮水戸線外1路線 栃木県 （自：栃木県宇都宮市南大通り4丁目） （至：栃木県宇都宮市宿郷2丁目）	10年継続 中	117	293	計画交通量：35,200台/日	110	2.7	・中心市街地の活性化 ・都市圏の交通円滑化の推進	継続
中村上郷線外2線 群馬県 （自：群馬県渋川市石原） （至：群馬県渋川市石原）	10年継続 中	67	136	計画交通量：13,500台/日	64	2.1	・中心市街地の活性化 ・都市圏の交通円滑化の推進	継続
環状線 沼田市 （自：群馬県沼田市高橋場町） （至：群馬県沼田市柳町）	10年継続 中	26	71	計画交通量：10,200台/日	26	2.7	・中心市街地の活性化 ・安全な生活環境の確保	継続
桑原梅田線 茨城県 （自：千葉県茨城県高師原） （至：千葉県茨城県八千代）	10年継続 中	50	148	計画交通量：10,379台/日	51	2.9	・中心市街地の活性化 ・都市圏の交通円滑化の推進	継続
中野畑沢線 木更津市 （自：千葉県木更津市中央） （至：千葉県木更津市中央）	10年継続 中	35	57	計画交通量：30,400台/日	36	1.6	・中心市街地の活性化 ・安全な生活環境の確保	継続
西浦藤原町線 船橋市 （自：千葉県船橋市海神町） （至：千葉県船橋市海神町西）	10年継続 中	74	133	計画交通量：9,900台/日	74	1.8	・良好な環境の保全・形成	継続
放射第17号線 東京都 （自：東京都大田区羽田一丁目） （至：東京都大田区萩中三丁目）	10年継続 中	66	428	計画交通量：63,000台/日	91	4.7	・空港港湾へのアクセス改善 ・渋滞対策プログラムの位置付け	継続
放射第21号線 東京都 （自：東京都港区三田二丁目） （至：東京都港区芝五丁目）	10年継続 中	206	600	計画交通量：45,000台/日	285	2.1	・中心市街地内での事業 ・渋滞対策プログラムの位置付け	継続
久里浜田浦線 神奈川県 （自：神奈川県横須賀市衣笠町） （至：神奈川県横須賀市池上5丁目）	10年継続 中	330	811	計画交通量：20,000台/日	371	2.2	・物流効率化の支援 ・都市圏の交通円滑化の推進	継続
田富町敷島線（立体工区） 山梨県 （自：山梨県竜王町大字名取） （至：山梨県敷島町大字大下条）	10年継続 中	55	114	計画交通量：11,000台/日	54	2.1	・物流の効率化の支援 ・地域づくりの支援	継続
荊沢芦原線 甲西町 （自：山梨県甲西町大字荊沢） （至：山梨県甲西町大字落合）	10年継続 中	11	18	計画交通量：2,700台/日	11	1.6	・地域・都市の基盤形成 ・地域づくりの支援	継続
京浜急行大師線連続立体交差事業 川崎市 （自：神奈川県川崎市川崎区駅前本町） （至：神奈川県川崎市川崎区田町）	10年継続 中	1470	2,387	踏切遮断交通量：1.0万台/日	1,051	2.3	・中心市街地の活性化 ・都市圏の交通円滑化の推進	継続
山下長津田線（白山・上山地区） 横浜市 （自：横浜市緑区白山二丁目） （至：横浜市緑区中山町）	10年継続 中	89	686	計画交通量：35,400台/日	81	8.5	・地域・都市の基盤形成 ・都市圏の交通円滑化の推進	継続
横浜厚木線（本村地区） 横浜市 （自：横浜市旭区四季美台） （至：横浜市旭区本村町）	10年継続 中	46	313	計画交通量：46,800台/日	45	7.0	・地域・都市の基盤形成 ・都市圏の交通円滑化の推進	継続
飯門田新田線 新潟県 （自：新潟県上越市飯） （至：新潟県上越市北本町3丁目）	10年継続 中	53	108	計画交通量 24,000台/日	47	2.3	・物流の効率化（インフラ改善） ・鉄道による市街地分断の解消	継続
西新発田五十公野線（本町工区） 新潟県 （自：新潟県新発田市新富町1丁目） （至：新潟県新発田市東新町2丁目）	10年継続 中	68	198	計画交通量 10,000台/日	64	3.1	・交通の円滑化（新発田駅へのアクセス改善） ・鉄道による市街地分断の解消	継続
弁天線 新潟市 （自：新潟県新潟市紫竹山1丁目） （至：新潟県新潟市紫竹山）	10年継続 中	31	61	計画交通量 34,700台/日	31	2.0	・渋滞緩和 ・大規模イベント支援（カップ、国体）	継続

林川岸通線 新潟市 (自:新潟県新潟市花町) (至:新潟県新潟市船場町1丁目)	10年継続 中	62	154	計画交通量 34,700台/日	61	2.5	・大規模道路事業との一体的整備	継続
本町通り北谷内線 上越市 (自:新潟県上越市春日新田4) (至:新潟県上越市佐内町)	10年継続 中	32	171	計画交通量 5,400台/日	32	5.3	・鉄道による市街地分断の解消 ・交通の円滑化(直江津駅への77改善)	継続
南線 黒部市 (自:富山県黒部市牧野) (至:富山県黒部市岡)	10年継続 中	27	41	計画交通量:8,000台/日	23	1.8	・物流効率化の支援 ・中心市街地への活性化	継続
J R小松駅付近連続立体交差事業 石川県 (自:石川県小松市大領中町) (至:石川県小松市園町)	10年継続 中	310	746	踏切交通遮断量:1.3万台時/日	301	2.5	・鉄道により東西に分断された沿線市街地の均衡ある発展と都市圏の交通円滑化の推進 ・踏切遮断による交通渋滞の解消 ・中心市街地の活性化	継続
足田上荒屋線(北安江) 金沢市 (自:石川県金沢市沖町) (至:石川県金沢市北安江町)	10年継続 中	30	86	計画交通量:24,800台/日	30	2.9	・物流効率化の支援(金沢北部地域から中心市街地へのアクセス向上) ・都市圏の交通円滑化の推進(鉄道との立体交差によるボトルネック解消に伴う交通渋滞の緩和)	継続
南町熊坂線 加賀市 (自:石川県加賀市大聖寺南町) (至:石川県加賀市熊坂町)	10年継続 中	27	59	計画交通量:12,800台/日	25	2.3	・物流効率化の支援(J R大聖寺駅周辺から北陸道加賀ICや国道8号へのアクセス向上) ・中心市街地の活性化(交通混雑の緩和と歩行者・自転車の安全確保)	継続
遠州鉄道鉄道線連続立体交差事業 静岡県 (自:静岡県浜松市助信町) (至:静岡県浜松市有玉南町)	5年未着 工	163	204	踏切交通遮断量:4.7万台時/日	125	1.6	・道路交通容量の増大(20箇所の踏切除去) ・緊急活動の円滑化 ・都市基盤整備の促進(上島駅付近の低未利用地を周辺土地区画整理事業と併せて整備)	継続
豆田町線 名古屋市 (自:名古屋市瑞穂区豆田町) (至:名古屋市瑞穂区豆田町)	10年継続 中	70	183	計画交通量:18,333台/日	71	2.6	・広幅員歩道の設置による安全な歩行空間の確保。 ・4車線道路 ・地域防災計画に位置づけがある	継続
江川線(北部工区) 名古屋市 (自:名古屋市西区庄内通二丁目) (至:名古屋市西区浄心一丁目)	10年継続 中	153	269	計画交通量:45,102台/日	170	1.6	・都市圏の円滑な自動車交通の確保 ・4車線道路 ・地域防災計画に位置づけがある。	継続
南陽大橋 名古屋市 (自:名古屋市港区多加良浦町) (至:名古屋市港区七島一丁目)	10年継続 中	115	344	計画交通量:24,033台/日	127	2.7	・都市圏の円滑な自動車交通の確保 ・4車線道路 ・地域防災計画に位置づけがある	継続
万境藤前線(長須賀架道橋) 名古屋市 (自:名古屋市中川区助光一丁目) (至:名古屋市中川区伏屋三丁目)	5年未着 工	76	107	計画交通量:14,500台/日	60	1.8	・鉄道により一体的発展が阻害されている箇所(地域の分断)を解消 ・都市圏の円滑な自動車交通の確保	継続
暨町十日市線外1線 三重県 (自:三重県鈴鹿市神戸) (至:三重県鈴鹿市神戸)	10年継続 中	44	96	計画交通量:3,250台/日	48	2.0	・中心市街地の活性化 ・地域・都市の基盤形成	継続
伏見向日町線 京都市 (自:京都市西京区大原野上里南ノ町) (至:京都市西京区大原野石見町)	10年継続 中	62	117	計画交通量:9,800台/日	63	1.8	・物流効率化の支援	継続
中山石見線 京都市 (自:京都市西京区大原野東竹の里町) (至:京都市西京区大原野石見町)	10年継続 中	55	159	計画交通量:7,000台/日	53	3.0	・物流効率化の支援	継続
宇治横島線 宇治市 (自:京都府宇治市宇治天神) (至:京都府宇治市宇治蔭山)	10年継続 中	36	142	計画交通量:7,000台/日	36	4.0	・中心市街地の活性化 ・活力ある地域づくり都市づくりの支援	継続
J R山陰本線等(福知山市)連続立体交差事業 京都府 (自:福知山市字堀) (至:福知山市篠尾新町)	10年継続 中	375	504	踏切交通遮断量4万台時/日	317	1.6	・中心市街地の活性化 ・都市圏の交通円滑化の推進	継続
須磨多聞線(多井畑) 神戸市 (自:神戸市須磨区多井畑字池ノ上) (至:神戸市須磨区多井畑南町)	再々評価	90	185	計画交通量:24,000台/日	84	2.2	・都市圏の交通円滑化 ・地域・都市の基盤の形成 ・道路の防災対策・危機管理の充実	継続
長田線外2線 神戸市 (自:神戸市長田区五番町1丁目) (至:神戸市長田区房王寺町5丁目)	再々評価	48	76	計画交通量:6,000台/日	29	2.6	・地域・都市の基盤の形成 ・安全な生活環境の確保 ・道路の防災対策・危機管理の充実	継続
横尾妙法寺線(妙法寺) 神戸市 (自:神戸市須磨区妙法寺字辻) (至:神戸市須磨区車字竹ノ下)	再々評価	38	92	計画交通量:14,000台/日	35	2.6	・都市圏の交通円滑化 ・地域・都市の基盤の形成 ・安全な生活環境の確保	継続
商大線(北) 神戸市 (自:神戸市垂水区仲田1丁目) (至:神戸市垂水区星陵台4丁目)	再々評価	90	177	計画交通量:7,000台/日	89	2.0	・都市圏の交通円滑化 ・地域・都市の基盤の形成 ・安全な生活環境の確保	継続
J R大阪外環状線(東大阪市)連続立体交差事業 大阪府 (自:大阪府東大阪市永和1丁目) (至:大阪府東大阪市衣箱5丁目)	10年継続 中	197	359	踏切交通遮断量:3万台時/日	164	2.2	・都市圏の交通円滑化の推進 ・良好な環境の保全・形成	継続
環屋川大東線 大阪府 (自:大阪府門真市南野口町) (至:大阪府門真市大字上島頭)	10年継続 中	75	752	計画交通量:41,000台/日	81	9.3	・物流効率化の支援 ・道路の防災対策・危機管理の充実	継続
阪急京都線・千里線連続立体交差事業 大阪市 (自:大阪市東淀川区) (至:大阪市東淀川区)	10年継続 中	1613	2,392	踏切交通遮断量:3.4万台時/日	1,107	2.2	・都市圏の交通円滑化の推進 ・良好な環境の保全・形成 ・鉄道により一体的発展が阻害されている地区を解消	継続
J R大阪外環状線(大阪市)連続立体交差事業 大阪市 (自:大阪市平野区) (至:大阪市平野区)	10年継続 中	140	173	踏切交通遮断量:2万台時/日	94	1.8	・都市圏の交通円滑化の推進 ・鉄道により一体的発展が阻害されている地区を解消	継続
中和幹線(達坂) 香芝市 (自:奈良県香芝市北今市五丁目) (至:奈良県香芝市達坂八丁目)	10年継続 中	108	397	計画交通量:20,900台/日	121	3.3	・都市圏の交通円滑化の推進 ・地域づくりの支援 ・道路の防災対策・危機管理の充実	継続

福井縦貫線（幸橋） 福井県 （自：福井市中央1丁目） （至：福井市毛矢2丁目）	10年継続 中	97	196	計画交通量：23,100台/日	55	3.6	・ 中心市街地の活性化 ・ 安心して住める国土の実現	継続
多賀竹原松ヶ崎線（水取大橋） 福井県 （自：小浜市竹原） （至：小浜市丸山）	10年継続 中	55	204	計画交通量：8,500台/日	53	3.8	・ 安心して住める国土の実現 ・ 河川による一体的発展の阻害解消	継続
西脇山口線（坂田） 和歌山県 （自：和歌山市磯之浦） （至：和歌山市西脇）	再々評価	121	258	計画交通量：18,000台/日	164	1.6	・ 地域・都市の基盤整備 ・ 安全な生活環境の確保	継続
JR山陽本線・伯備線倉敷駅付近連続立体交差事業 岡山県 （自：岡山県倉敷市大島付近） （至：岡山県倉敷市四十瀬付近）	5年未着 工	401	840	踏切交通遮断量：17万台時/日	394	2.1	・ 中心市街地の活性化 ・ 都市圏の交通円滑化の推進	継続
岡山南北線（路面電車） 岡山市 （自：岡山県岡山市本町） （至：岡山県岡山市鹿田町2丁目）	5年未着 工	28	209	計画交通量：29,400台/日 路面電車利用者数：15,000人/日	45	4.7	・ 中心市街地の活性化 ・ 都市圏の交通円滑化の推進	継続
堀貫線（2工区） 倉敷市 （自：岡山県倉敷市玉島爪崎地内） （至：岡山県倉敷市玉島爪崎地内）	10年継続 中	53	290	計画交通量：27,825台/日	49	5.9	・ 物流効率化の支援 ・ 都市圏の交通円滑化の推進	継続
JR山陽本線・呉線広島市東部地区連続立体交差事業 広島県 （自：広島県海田町, 広島市安芸区） （至：広島県府中町, 広島市海田町）	10年継続 中	782	858	踏切交通遮断量：32万台時/日	560	1.5	・ 都市圏の交通円滑化の推進 ・ 良好な環境の保全・形成	継続
森島西谷線 広島県 （自：広島県安芸郡海田町首田） （至：広島県安芸郡海田町国信一丁目）	10年継続 中	78	219	計画交通量：11,300台/日	85	2.6	・ 都市圏の交通円滑化の推進	継続
焼山押込線 広島県 （自：広島県呉市焼山此原町） （至：広島県呉市焼山北一丁目）	10年継続 中	160	1,613	計画交通量：26,068台/日	170	9.5	・ 都市圏の交通円滑化の推進	継続
糸崎港線 三原市 （自：広島県三原市東町） （至：広島県三原市糸崎町）	10年継続 中	47	120	計画交通量：1,670台/日	50	2.4	・ 物流効率化の支援 ・ 都市圏の交通円滑化の推進	継続
新南陽停車場線 山口県 （自：山口県新南陽市政所一丁目） （至：山口県徳山市大字上下）	10年継続 中	46	133	計画交通量：5,700台/日	54	2.5	・ 中心市街地の活性化 ・ 都市圏の交通円滑化の推進	継続
JR山陽本線・呉線広島市東部地区連続立体交差事業 広島市 （自：広島県海田町, 広島市安芸区） （至：広島県府中町, 広島市海田町）	10年継続 中	782	858	踏切交通遮断量：32万台時/日	560	1.5	・ 都市圏の交通円滑化の推進 ・ 地域・都市の基盤の形成	継続
塩谷小山線外1線 川之江市 （自：川之江市金生町字山ノ端） （至：川之江市金生町字小山）	10年継続 中	35	54	計画交通量：5,050台/日	35	1.6	・ 物流効率化の支援 ・ 都市圏の交通円滑化の推進 ・ 安全な生活環境の確保 ・ 道路の防災対策・危機管理の充実	継続
大坪通土橋線 今治市 （自：今治市蔵敷町二丁目） （至：今治市広紹寺町二丁目）	10年継続 中	37	238	計画交通量：12,700台/日	37	6.5	・ 物流効率化の支援 ・ 安全な生活環境の確保	継続
朝日町生山線 高松市 （自：香川県高松市花園町） （至：香川県高松市今里町）	10年継続 中	40	314	計画交通量：23,490台	57	5.6	・ 中心市街地の活性化 ・ 都市圏の交通円滑化の推進	継続
高知南国線 南国市 （自：南国市篠原） （至：南国市大塚甲）	10年継続 中	27	85	計画交通量：10,989台/日	32	2.7	・ 中心市街地の活性化 ・ 都市圏の交通円滑化の推進 ・ 地域づくりの支援	継続
滝ノ下線 阿南市 （自：徳島県阿南市富岡町滝ノ下） （至：徳島県阿南市日開野町中居内）	10年継続 中	45	212	計画交通量：6,000台/日	52	4.1	・ 中心市街地の活性化 ・ 都市圏の交通円滑化の推進 ・ 良好な環境の保全・形成	継続
芦屋水巻中間線 福岡県 （自：福岡県遠賀郡水巻町頃末北） （至：福岡県遠賀郡水巻町頃末南）	10年継続 中	29	59	計画交通量：13,100台/日	32	1.9	・ 物流効率化の支援 ・ 中心市街地の活性化 ・ 都市圏の交通円滑化の推進	継続
JR大牟田線連続立体公社事業 福岡県 （自：福岡県久留米市東町） （至：福岡県久留米市津福本町）	10年継続 中	300	884	踏切交通遮断量：5万台時/日	255	3.5	・ 都市圏の交通円滑化の推進	継続
原田駅大崎線（小郡工区） 小郡市 （自：福岡県小郡市大板井字渡） （至：福岡県小郡市小郡字下築地）	10年継続 中	30	84	計画交通量：10,100台/日	33	2.6	・ 都市圏の交通円滑化の推進 ・ 安全な生活環境の確保	継続
JR佐世保線連続立体交差事業 佐賀県 （自：佐賀県武雄市朝日町甘久） （至：佐賀県武雄市武雄町武雄）	10年継続 中	108	175	踏切交通遮断量4万台時/日	102	1.7	・ 都市圏の交通円滑化の推進	継続
神埼駅通り線 佐賀県 （自：佐賀県神埼郡神埼町神埼） （至：佐賀県神埼郡神埼町本郷）	10年継続 中	23	54	計画交通量：4,600台/日	26	2.1	・ 安全な生活環境の確保 ・ 道路の防災対策・危機管理の充実	継続
唐人町測線（佐賀中央地区） 佐賀市 （自：佐賀県佐賀市唐人町二丁目） （至：佐賀県佐賀市大財一丁目）	10年継続 中	60	217	計画交通量：12,400台/日	55	3.9	・ 中心市街地の活性化 ・ 良好な環境の保全・形成	中止
栄上為石線 長崎県 （自：長崎県西彼杵郡三和町為石字岩崎） （至：長崎県西彼杵郡三和町為石字船津）	10年継続 中	22	28	計画交通量：5,500台/日	18	1.5	・ 対象区間が電線類地中化五力年計画に位置づけあり ・ 通学路で現況歩道幅員1.0m以上 ・ 沿道まちづくりとの連携あり	継続
奥町木場町線 福江市 （自：長崎県福江市吉久木町） （至：長崎県福江市大荒町）	10年継続 中	26	44	計画交通量：6,610台/日	24	1.8	・ 中心市街地へ至る現道の混雑度が1.0以上 ・ 市町村の役場間の所要時間が30分を越える ・ 特別立法に基づく事業である。	継続
喜々津縦貫線 多良見町 （自：長崎県西彼杵郡多良見町町名字田原） （至：長崎県西彼杵郡多良見町中里名字田中）	10年継続 中	19	29	計画交通量2,000台/日	19	1.6	・ 最寄りの空港・港湾または主要な物流拠点へのアクセスが改善される。 ・ 市街地へ至る現道の混雑度が1.0以上 ・ 公共交通機関の利用促進に資する	継続

庄の原佐野線 大分県 (自:大分県大分市東大5丁目) (至:大分県大分市六坊北町)	10年継続 中	404	749	計画交通量:42,100台/日	401	1.9	・地域高規格道路の位置づけあり ・第3次渋滞対策「0」に位置づけあり ・広域道路整備基本計画の位置づけのある幹線道路	継続
鷹尾上長飯通線外2線 宮崎県 (自:宮崎県都城市五十市町) (至:宮崎県都城市南鷹尾町)	10年継続 中	19	53	計画交通量:11,300台/日	18	2.9	・中心市街地活性化 ・都市圏の交通円滑化の推進	継続
中央地区 国分市 (自:鹿児島県国分市中央三丁目) (至:鹿児島県国分市中央四丁目)	10年継続 中	45	85	計画交通量:8,640台/日	52	1.6	・中心市街地の活性化	継続
都下到達線 北九州市 (自:福岡県北九州市小倉北区都) (至:福岡県北九州市小倉北区下到達)	10年継続 中	173	337	計画交通量:22,000台/日	182	1.8	・物流効率化の支援	継続
千代粕屋線 福岡市 (自:福岡県福岡市博多区吉塚本町) (至:福岡県福岡市博多区吉塚)	10年継続 中	90	1,300	計画交通量:26,700台/日	84	15.4	・物流効率化の支援 ・中心市街地の活性化 ・都市圏の交通円滑化の推進 ・地域づくりの支援	継続
真地久茂地線外1線(寄宮工区) 沖縄県 (自:沖縄県那覇市寄宮3丁目) (至:沖縄県那覇市長田2丁目)	10年継続 中	95	535	計画交通量18,300台/日	322	1.7	・対象区間が第3次渋滞対策「0」に位置づけ ・住居系地区内の2車線以上の道路で歩道を車椅子が通行できない。通学路で現況歩道幅員が1.0m以下	継続
真地久茂地線外1線(真地工区) 沖縄県 (自:沖縄県那覇市真地) (至:沖縄県那覇市真地)	10年継続 中	33	535	計画交通量18,300台/日	322	1.7	・対象区間が第3次渋滞対策「0」に位置づけ ・住居系地区内の2車線以上の道路で歩道を車椅子が通行できない。通学路で現況歩道幅員が1.0m以下	継続
メル・M関連街路(市道) 那覇市 (自:沖縄県那覇市景崎1丁目) (至:沖縄県那覇市牧志3丁目)	10年継続 中	177	470	計画交通量27,200台/日	199	2.4	・対象区間が第3次渋滞対策「0」に位置づけ ・住居系地区内の2車線以上の道路で歩道を車椅子が通行できない。通学路で現況歩道幅員が1.0m以下	継続
勢理客線(市道) 浦添市 (自:沖縄県浦添市内間3丁目) (至:沖縄県浦添市内間1丁目)	10年継続 中	33	105	計画交通量5,700台/日	41	2.5	・対象区間が第3次渋滞対策「0」に位置づけ ・住居系地区内の2車線以上の道路で歩道を車椅子が通行できない。	継続
外廓線(市道) 名護市 (自:沖縄県名護市大西3丁目) (至:沖縄県名護市大南3丁目)	10年継続 中	25	107	計画交通量5,400台/日	58	1.9	・住居系地区内の2車線以上の道路で歩道を車椅子が通行できない。通学路で現況歩道幅員が1.0m以下	継続

【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)	便益(B)		費用 (C) (億円)	B/C	その他の指標による評価	対応方針
			総便益 (億円)	便益の主な根拠				
中央土地区画整理事業 室蘭市	10年継続 中	105	144	計画交通量:25,800台	76	1.9	・駅周辺の低未利用地の有効活用が図られる ・鉄道で阻害されている地区が解消される	継続
下一日市地区土地区画整理事業 遠野市	10年継続 中	36	51	計画交通量:6,500台	15	3.3	・中心市街地(商業系)で行う事業であり、街区の再編、低未利用地の入れ替え集約を行うことにより中心市街地の活性化が図られる ・2車線の道路で歩道を車椅子が通行できない。本事業により歩道幅員を3m以上に改良することにより歩行者等の安全通行を確保できる	継続
仙台港背後地土地区画整理事業 宮城県	10年継続 中	593	1,478	計画交通量:140,200台	137	10.8	・国際貿易港整備と連携する国際的な経済拠点の形成を目指す ・新たな産業集積に向けた都市整備と広域交通基盤を形成する ・国際貿易港である仙台港から仙台東部道路までのアクセスが改善される	継続
秋田駅北北地区土地区画整理事業 秋田市	10年継続 中	131	161	計画交通量:16,654台	103	1.6	・公共施設の整備と街区の再編により、商業地としての土地利用が喚起される ・駅周辺の交通ネットワークが完成し、交通環境が向上する	継続
山形駅西地区土地区画整理事業 山形市	10年継続 中	354	1,107	計画交通量:28,800台	390	2.8	・幹線道路の整備により、中心市街地内交通の渋滞が解消される ・生活基盤(街区公園、幹線道路、区画道路)の整備拡充により、防災機能の強化が図られる	継続
一本木地区土地区画整理事業 東根市	10年継続 中	110	30	計画交通量:4,600台	17	1.8	・幹線道路の整備により、中心市街地内交通の渋滞が解消される ・生活基盤(街区公園、幹線道路、区画道路)の整備拡充により、防災機能の強化が図られる	継続
伊賀河原土地区画整理事業 郡山市	10年継続 中	85	62	計画交通量:8,800台	17	3.6	・都市部からインター線を直結することで交通渋滞が解消される ・道路幅員を拡幅することで安全な通学路が確保される	継続
富田東土地区画整理事業 富田東土地区画整理組合	10年継続 中	99	67	計画交通量:12,000台	35	1.9	・都市部から環状道路を直結することで交通渋滞が解消される ・区画整理を施行することで良好な宅地形成がなされる	継続
御前南土地区画整理事業 御前南土地区画整理組合	10年継続 中	75	49	計画交通量:8,800台	26	1.9	・地区内の小・中学校通学路が歩車道混合であったが、歩車道分離することで安全な通学路が確保される ・地区計画による良好な環境形成を図ることにより、良好なまちづくりが形成される	継続
取手駅北土地区画整理事業 取手市	10年継続 中	153	216	計画交通量:25,500台	81	2.7	・取手駅前の慢性的な交通渋滞が解消される ・新規に歩道を整備する為、歩行者の安全性が確保される	継続
前田・長岡土地区画整理事業 茨城町	5年未着 工	167	98	計画交通量:35,300台	51	1.9	・拠点開発プロジェクトを支援し、主要な物流拠点へのアクセスを強化する ・混雑時旅行速度20km/h未満の箇所を解消し、交通の円滑化を図る	継続
駅間JR土地区画整理事業 今市市	10年継続 中	138	67	計画交通量:23,547台	38	1.8	・道路及び駅前広場の整備により、鉄道とのアクセスが改善され、公共交通機関の利用の促進が図られる ・中心市街地内を道路と一体的に整備することにより、活性化が図れる	継続

岡本駅西土地区画整理事業 河内町	10年継続 中	197	106	計画交通量：19,284台	59	1.8	・現道に混雑時20km/h未満である箇所が解消され、交通円滑化が推進される ・現道を総重量25t以上の車両が通行できることにより、物流の効率化が図れる	継続
宝積寺駅西第一土地区画整理事業 高根沢町	10年継続 中	43	29	計画交通量：15,212台	17	1.7	・道路整備により一体的発展が阻害されている地区が解消される ・消火活動ができない地区が解消される	継続
松並木土地区画整理事業 前橋市	10年継続 中	207	415	計画交通量：29,383台	63	6.6	・主要地方道前橋館林線の交通渋滞が解消される ・民間開発による無秩序な宅地整備が改善され、生活幹線道路・公園等の整備促進が図られる	継続
太田駅周辺土地区画整理事業 太田市	10年継続 中	245	117	計画交通量：34,500台	58	2.0	・無秩序な開発による商業地・住宅地の混在状況が解消される ・鉄道高架事業と合わせ地区の一体的発展が図られる	継続
里土地区画整理事業 鳩ヶ谷市	10年継続 中	273	546	計画交通量：54,264台	143	3.8	・歩道部の新設により、学童及び生徒の通学の安全確保が図られる ・主要幹線道路の新設により、頻繁であった渋滞地区の解消が図られる	継続
人間駅北口土地区画整理事業 人間市	10年継続 中	151	173	計画交通量：58,009台	52	3.3	・駅前空き地が解消され土地の高度利用が実現する ・交通体系が充実し、幅員の狭い防災上危険な道路が解消される	継続
戸塚東部特定土地区画整理事業 戸塚東部特定土地区画整理組合	10年継続 中	152	609	計画交通量：14,835台	47	13.0	・広域幹線道路南浦和越谷線の整備により最寄駅である戸塚安行駅もしくは東川口駅へのアクセス道路として公共交通機関の利用を促進する ・道路や公園が整備されることにより狭小な道路が解消され、防災上においても有効な避難路が確保される事になる	継続
風波野南特定土地区画整理事業 風波野南特定土地区画整理組合	10年継続 中	42	53	計画交通量：181,901台	24	2.2	・大都市法に基づく重点供給地域内であり、地区計画による良好な宅地環境の形成と道路整備と一体となった住宅地供給を実施する ・駅直近地にもかかわらず、都市基盤整備がなされていないが、道路や公園が整備されることにより交通の利便性や安全が確保され、防災上においても有効な避難路が確保される事になる	継続
蓮沼下特定土地区画整理事業 蓮沼下特定土地区画整理組合	10年継続 中	67	251	計画交通量：57,600台	82	3.1	・大都市法に基づく重点供給地域内であり、地区計画による良好な宅地環境の形成と道路整備と一体となった住宅地供給を実施する ・無秩序な小規模開発等を抑制し、道路や公園が整備されることにより交通の利便性が確保され、防災上においても有効な避難路が確保される事になる	継続
八幡宿駅東口土地区画整理事業 市原市	10年継続 中	149	41	計画交通量：8,000台	23	1.8	・駅前交通広場、都市計画道路が整備されることにより、バス・鉄道等の交通機関の利便性の向上が図れる ・街区の再編の入れ替え・集約を行い中心市街地の活性化を図る	継続
宇津木土地区画整理事業 八王子市	10年継続 中	231	52	計画交通量：9,583台	30	1.7	・都市計画道路が整備されることにより利便性が向上する ・地区内は4m未満の細街路が多く安全性に問題を有するが、公共施設の計画的配置により、安全性、防災性等の向上が図られる	継続
長後駅東口土地区画整理事業 藤沢市	10年継続 中	117	207	計画交通量：8,200台	82	2.5	・小田急長後駅東口の駅前広場及び都市計画道路の整備により公共交通機関の利用促進が図れる ・自動車交通量が1,000台/12h以上で自転車と自動車とが混在している区間が解消できる	継続
渋谷（南部地区）土地区画整理事業 大和市	10年継続 中	370	188	計画交通量：6,529台	41	4.5	・施行地区内の混雑時旅行速度が20km/h未満である箇所が解消できる ・小田急高座渋谷駅の駅前広場及び周辺都市計画道路の整備により公共交通機関の利用促進が図れる	継続
香川・下寺尾特定土地区画整理事業 香川・下寺尾特定土地区画整理組合	10年継続 中	141	227	計画交通量：9,700台	15	15.3	・道路整備と一体となった住宅地供給ができる ・都市計画道路と併せ特殊道路の整備により良好な住環境を有する市街地が形成できる	継続
ままた怒田特定土地区画整理事業 ままた怒田特定土地区画整理組合	10年継続 中	46	23	計画交通量：1,972台	12	2.0	・道路整備と一体となった住宅地供給ができる ・都市計画道路と併せ丘陵公園等の整備により良好な住環境を有する市街地が形成できる	継続
金沢駅北土地区画整理事業 金沢市	10年継続 中	599	985	計画交通量：111,448台	539	1.8	・JR金沢駅の東西を連結する金沢駅東通り線の整備により地域の一体的な発展を促進する ・金沢駅東広場の整備により、金沢の交通拠点としての機能強化を促進する	継続
日進竹の山南部特定土地区画整理事業 日進竹の山南部土地区画整理組合	10年継続 中	170	88	計画交通量：34,193台	54	1.6	・道路を整備することにより、中心市街地へアクセスしやすくなり、利便性がよくなる ・地区計画等により宅地の良好な環境を有する市街地の形成を図る	継続
大府一ツ屋土地区画整理事業 大府一ツ屋土地区画整理組合	10年継続 中	119	360	計画交通量：23,070台	39	9.3	・本地区は大都市法に基づく重点供給地域である ・道路を整備することにより、中心市街地へアクセスしやすくなり、利便性がよくなる	継続
稲沢西土地区画整理事業 稲沢市	10年継続 中	160	104	計画交通量：10,359台	49	2.1	・2車線以上の道路等で歩道が整備され、安全な生活環境が確保される ・幅員6m以上の道路が整備され、防災上の安全が確保される	継続
北部第七土地区画整理事業 福井市	10年継続 中	124	433	計画交通量：43,373台	48	9.0	・中心市街地へ至る現道の混雑が緩和される ・狭隘な細街路により消火活動が出来ない地区が解消される	継続
三山木地区特定土地区画整理事業 京田辺市	10年継続 中	244	403	計画交通量：24,172台	181	2.2	・鉄道2線の踏切遮断時間が7時間を越える踏切が解消され、交通円滑化が推進される ・鉄道による地域分断の解消により交流が拡大し、良好な地域コミュニティの形成がしやすくなる	継続
上郡駅前土地区画整理事業 上郡町	10年継続 中	66	56	計画交通量：19,000台	31	1.8	・駅前広場及び幹線道路の整備を行い、交通拠点としての機能が構築できる ・都市機能と生活環境の整った上郡町の中心市街地を創出し、地域の秩序ある発展が促進できる	継続
富田西部第一土地区画整理事業 新南陽市	10年継続 中	104	81	計画交通量：13,633台	36	2.2	・中心市街地に至る道路の混雑が解消される ・消火活動の出来ない地区が解消される	継続

新東唐津駅土地区画整理事業 唐津市	10年継続 中	36	26	計画交通量：4,855台	13	2.0	・新駅の利用が促進される ・新駅とバスと一体的に健全な市街地整備が実現する	継続
八千把地区土地区画整理事業 八代市	5年未着 工	50	39	計画交通量：49,605台	26	1.5	・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される ・道路整備と一体となった住宅宅地（計画人口3,500人：1,200戸）が供給される	継続
財光寺南土地区画整理事業 日向市	10年継続 中	226	32	計画交通量：48,200台	14	2.3	・中心市街地へ至る現道の混雑が解消される ・道路整備と一体となった住宅宅地供給が実現する	継続
南原土地区画整理事業 田野町	10年継続 中	53	50	計画交通量：27,647台	31	1.6	・市街地の幹線都市計画道路の配置密度の向上及び歩車道の分離された整備により交通の円滑化が推進される ・道路整備と一体となった35.4haの良好な住宅宅地の供給が実現する	継続
飯田土地区画整理事業 高岡町	10年継続 中	51	57	計画交通量：18,065台	26	2.2	・道路整備と一体となった25.4haの住宅宅地の供給が実現する ・道路幅員が狭いため消防活動等が困難な地区が解消される	継続
吉野地区土地区画整理事業 鹿児島市	10年継続 中	439	207	計画交通量：17,400台	105	2.0	・中心市街地へ至る現道の混雑度が緩和され、中心市街地が活性化される ・道路が未整備で消火活動ができない地区が解消される	継続
十町土地区画整理事業 指宿市	10年継続 中	74	14	計画交通量：4,500台	7	2.0	・道路整備と一体となった住宅宅地供給（300戸以上）が図られる ・道路が未整備で消火活動ができない地区が解消される	継続
薩第一土地区画整理事業 溝辺町	10年継続 中	77	38	計画交通量：2,000台	14	2.8	・空港周辺の交通の円滑化を図ることで空港の利用が促進される ・道路が未整備で消火活動ができない地区が解消される	継続
宇地泊第二土地区画整理事業 宜野湾市	10年継続 中	221	404	計画交通量：18,900台	101	4.0	・混雑度が1.0を超える中心市街地へ至る道路の混雑が解消され、中心市街地の活性化が推進される ・道路整備と一体となった住宅宅地供給を実施することにより、都市基盤の形成が図れる	継続
浦添南第一土地区画整理事業 浦添市	10年継続 中	292	738	計画交通量：78,100台	139	5.3	・混雑度が1.0を超える中心市街地へ至る道路の混雑が解消され、中心市街地の活性化が推進される ・道路整備と一体となった住宅宅地供給を実施することにより、都市基盤の形成が図れる	継続
浦添南第二土地区画整理事業 浦添市	10年継続 中	220	514	計画交通量：30,950台	97	5.3	・現況歩道幅員1m以下の通学路が解消され、安全な生活環境が確保される ・地区計画等を定めることにより、宅地の良好な環境の形成が図れる	継続
伊瀬土地区画整理事業 東風平町	10年継続 中	91	55	計画交通量：22,000台	32	1.7	・街区の再編、低未利用地の入れ替え・集約を行うことにより、中心市街地の活性化が推進される ・消防活動ができない16m以下の道路が解消され、道路の防災対策・危機管理の充実が図れる	継続
津嘉山北土地区画整理事業 南風原町	10年継続 中	265	343	計画交通量：22,000台	111	3.1	・混雑度が1.0を超える中心市街地へ至る道路の混雑が解消され、中心市街地の活性化が推進される ・消防活動ができない16m以下の道路が解消され、道路の防災対策・危機管理の充実が図れる	継続
宇茂佐第二土地区画整理事業 名護市宇茂佐第二土地区画整理組合	10年継続 中	99	274	計画交通量：17,800台	53	5.2	・地区計画等を定めることにより、宅地の良好な環境の形成が図れる ・消防活動ができない16m以下の道路が解消され、道路の防災対策・危機管理の充実が図れる	継続
富丘西土地区画整理事業 札幌市	10年継続 中	114	247	計画交通量：41000台	125	2.0	・地区内の道路を整備、拡幅することにより1.0.までのアクセスが改善される ・道路整備と一体となった面整備を行うことにより充実した生活環境が実現される	継続
富沢駅周辺土地区画整理事業 仙台市	10年継続 中	258	186	計画交通量：41,700台	116	1.6	・道路整備と一体となった住宅宅地供給により、良好な都市基盤が形成される ・地区計画等により、宅地側の良好な環境が形成される	継続
上志段味特定土地区画整理事業 上志段味特定土地区画整理組合	10年継続 中	376	2,368	計画交通量：27,045台	103	23.1	・道路整備と一体となった住宅宅地供給が可能となり、地域・都市の基盤の形成に寄与する ・道路整備により一部渋滞地区が解消され都市圏の交通円滑化が推進されるとともに、消火活動ができない地区が解消される	継続
洛北第三地区土地区画整理事業 洛北第三土地区画整理組合	10年継続 中	73	65	計画交通量：11,800台	41	1.6	・道路整備と一体となった住宅宅地供給を行うことにより、定住人口の増加等、地域活力の向上に寄与する ・都市基盤施設が整備されることにより、地区全域で消火活動が可能となり、安全な住宅地の供給が可能となる	継続
真田・北金目特定土地区画整理事業 都市基盤整備公園	10年継続 中	277	122	計画交通量：8,989台	35	3.5	・幅員6m以上の道路を整備し防災機能が向上する等、スプロール地域の居住環境が改善される ・道路整備と一体的に約2,500戸の住宅宅地供給が実施される	継続
国際文化公園都市特定土地区画整理事業 都市基盤整備公園	10年継続 中	3,650	798	計画交通量：41,180台	390	2.1	・道路整備やモノレール延伸と一体的に、都市基盤整備と住宅宅地供給が実施される ・都市再生プロジェクトに関連した事業である	継続

【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)	便益(B)		費用 (C) (億円)	B/C	その他の指標による評価	対応方針
			総便益 (億円)	便益の主な根拠				
町屋駅前南 荒川区	5年未着 工	152	749	周辺10kmの地価上昇 区域内施設（延床面積 42,000㎡）の収益向上	約 154	4.9	・事業採算 ・事業執行環境 ・事業進捗状況	継続
東後町・権堂町A 長野市	5年未着 工	29	49	周辺10kmの地価上昇 区域内施設（延床面積 95,000㎡）の収益向上	約 22	2.2	・事業採算 ・事業執行環境 ・事業進捗状況	継続
磐田駅前 磐田市	5年未着 工	60	72	周辺10kmの地価上昇 区域内施設（延床面積 19,700㎡）の収益向上	約 61	1.2	・事業採算 ・事業執行環境 ・事業進捗状況	継続
蒲郡駅西 蒲郡市	5年未着 工	-	-	-	-	-	・事業採算 ・事業執行環境 ・事業進捗状況	中止

牛島南 名古屋市	10年継続 中	603	1,469	周辺10kmの地価上昇 区域内施設(延床面積 約 138,800㎡)の収益向上	660	2.2	・事業採算 ・事業執行環境 ・事業進捗状況	継続
栄三丁目6番 名古屋市	10年継続 中	197	1,014	周辺10kmの地価上昇 区域内施設(延床面積 約 68,900㎡)の収益向上	387	2.6	・事業採算 ・事業執行環境 ・事業進捗状況	継続
茶屋町東 大阪市	5年未着 工	99	652	周辺10kmの地価上昇 区域内施設(延床面積 約 33,500㎡)の収益向上	145	4.5	・事業採算 ・事業執行環境 ・事業進捗状況	継続
北野田駅前B 堺市	5年未着 工	188	379	周辺10kmの地価上昇 区域内施設(延床面積 約 66,900㎡)の収益向上	197	1.9	・事業採算 ・事業執行環境 ・事業進捗状況	継続
相生駅前Aブロック 相生市	5年未着 工	-	-	-	-	-	・事業採算 ・事業執行環境 ・事業進捗状況	中止
大正町1丁目 大牟田市	5年未着 工	-	-	-	-	-	・事業採算 ・事業執行環境 ・事業進捗状況	中止
上駅通り 大村市	5年未着 工	60	144	周辺10kmの地価上昇 区域内施設(延床面積 約 19,300㎡)の収益向上	63	2.3	・事業採算 ・事業執行環境 ・事業進捗状況	継続
浦和駅東口駅前地区 さいたま市	10年継続 中	642	1,778	周辺10kmの地価上昇 区域内施設(延床面積約110,000 ㎡)の収益向上	638	2.8	・事業採算 ・事業執行環境 ・事業進捗状況	継続
大手町地区 沼津市	10年継続 中	156	754	周辺10kmの地価上昇 区域内施設(延床面積約47,000 ㎡)の収益向上	159	4.8	・事業採算 ・事業執行環境 ・事業進捗状況	継続
鳴海駅前地区 名古屋市	10年継続 中	295	522	周辺10kmの地価上昇 区域内施設(延床面積約68,000 ㎡)の収益向上	325	1.6	・事業採算 ・事業執行環境 ・事業進捗状況	継続
有松駅前地区 名古屋市	10年継続 中	283	1,010	周辺10kmの地価上昇 区域内施設(延床面積約69,000 ㎡)の収益向上	264	3.8	・事業採算 ・事業執行環境 ・事業進捗状況	継続
東岸和田駅前地区 東岸和田駅前地区市街地再開発組合	10年継続 中	225	510	周辺10kmの地価上昇 区域内施設(延床面積約89,000 ㎡)の収益向上	225	2.3	・事業採算 ・事業執行環境 ・事業進捗状況	継続
泉佐野駅上東地区 泉佐野駅上東地区市街地再開発組合	10年継続 中	121	250	周辺10kmの地価上昇 区域内施設(延床面積約52,000 ㎡)の収益向上	119	1.5	・事業採算 ・事業執行環境 ・事業進捗状況	継続
羽衣駅前東地区 羽衣駅前東地区市街地再開発組合	5年未着 工	57	125	周辺10kmの地価上昇 区域内施設(延床面積約14,000 ㎡)の収益向上	59	2.1	・事業採算 ・事業執行環境 ・事業進捗状況	継続
阿倍野A1地区第4～6工区 大阪市	10年継続 中	3500	7,710	周辺10kmの地価上昇 区域内施設(延床面積約371,000 ㎡)の収益向上	3,267	2.4	・事業採算 ・事業執行環境 ・事業進捗状況	継続
中央北地区(住宅街区整備事業) 中央北地区住宅街区整備組合	5年未着 工	753	-	-	-	-	・事業採算 ・事業執行環境 ・事業進捗状況	中止
益田駅前地区 益田市	10年継続 中	69	122	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	68	1.8	・事業採算 ・事業執行環境 ・事業進捗状況	継続
坂出駅北口第一地区 坂出駅北口第一地区市街地再開発組合	5年未着 工	49	86	周辺10kmの地価上昇 区域内施設(延床面積約14,000 ㎡)の収益向上	44	2.0	・事業採算 ・事業執行環境 ・事業進捗状況	継続

【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)	便益(B)		費用 (C) (億円)	B/C	その他の指標による評価	対応方針
			総便益 (億円)	便益の主な根拠				
川口駅西口地区 川口市	10年継続 中	10	1,253	都市防火区画面積：約50ha 都市防火区画内建物棟数： 約1,400棟 避難圏域面積：約150ha 避難圏域内人口：約28,000人	10	120.2	・事業地区内に関係権利者、周辺住民の理解、協力が十分に得られている。 ・上位計画等に大きな変更等がなく、整合性が図られている。	継続
平和の森公園周辺地区 中野区	10年継続 中	49	1,440	都市防火区画面積：約290ha 都市防火区画内建物棟数： 約13,340棟 避難圏域面積：約210ha 避難圏域内人口：約40,600人	49	29.7	・事業地区内に関係権利者、周辺住民の理解、協力が十分に得られている。 ・上位計画等に大きな変更等がなく、整合性が図られている。	継続

【港湾整備事業】

(直轄)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	便益(B)		費用 (C) (億円)	B/C	その他の指標による評価	対応方針
			総便益 (億円)	便益の主な根拠				
小樽港 本港地区 多目的国際ターミナル整備事業 北海道開発局	その他	131	166 (試算)	輸送3T削減 (平成19年度 予測取扱貨物量： 463千ト/年)	151 (試算)	1.1 (試算)	・荷主と港湾間の陸上輸送距離の短縮により、輸送3Tが削減されると共に、CO <sub>2</sub> 及びNO <sub>x</sub> の排出量が削減され、港湾の周辺環境が改善される。また、老朽化した岸壁で扱っている貨物をシフトすることにより、荷役作業の安全性が向上する。	中止
小樽港 本港地区 防波堤整備事業 北海道開発局	5年未着 工	53	231	輸送3T削減 (平成19年度 予測取扱貨物量： 4,397千ト/年)	45	5.1	・防波堤の整備により、港内の静穏度が向上し、船舶の安定的で効率的輸送が可能となる。また、係留している船舶の破損や、あるいはこれを避けるための避泊を回避できる。	継続
十勝港 内港地区 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	166	255	輸送3T削減 (平成22年度 予測取扱貨物量： 510千ト/年)	175	1.5	・荷主と港湾間の陸上輸送距離の短縮により、輸送3Tが削減されると共に、CO <sub>2</sub> 及びNO <sub>x</sub> の排出量が削減され、港湾の周辺環境が改善される。また、道東地域の飼料工場は、輸入原料の大部分を釧路港に依存しているため、地震発生より釧路港が壊滅的な被害を受けた場合には、農畜産業に大きな影響を及ぼす。そのため、十勝港に釧路港の補完機能を持たせることは、地域の農畜産業にとって大きな便益になると考えられる。	継続
横浜港 南本牧頭地区 国際海上コンテナ整備事業 関東地方整備局	10年継続 中	1,794	10,274	輸送3T削減 (平成17年度 予測取扱貨物量： 5,870千ト/年)	2,212	4.6	・荷主と港湾間の陸上輸送距離の短縮により、輸送3Tが削減されると共に、CO <sub>2</sub> 及びNO <sub>x</sub> の排出量が削減され、港湾の周辺環境が改善される。また、物流の効率化が図られ、地域経済の振興と雇用の創出が図られる。	継続
下田港 防波堤整備事業 中部地方整備局	再々評価	530	1,488	船舶の海難被害(船舶損傷等)の回避 (平成30年度 予測避難船舶隻数：16隻) 津波被害の軽減 (平成30年度 想定浸水面積： 21.0ha)	606	2.5	・防波堤の整備により、港内の静穏度が向上し、係留している船舶の破損や、あるいはこれを避けるための避泊を回避できる。	継続

神戸港 P I (第2期) 地区 防波堤整備事業 近畿地方整備局	10年継続 中	270	6,381	輸送3ト削減 (平成13年 取扱貨物量: 11,622 千ト/年)	2,342	2.7	・荷主と港湾間の陸上輸送距離の短縮により、輸送3トが削減され ると共に、CO <sub>2</sub> 及びNO <sub>x</sub> の排出量が削減され、港湾の周辺環境 が改善される。また、物流の効率化が図られることで、国際海 上コンテナの安定的で効率的輸送が可能となる。	継続
広島港 出島地区 国際海上コンテナ整備事業 中国地方整備局	10年継続 中	380	1,280	輸送3ト削減 (平成27年 予測取扱貨物量: 176 千TEU/年)	485	2.6	・荷主と港湾間の陸上輸送距離の短縮により、輸送3トが削減され ると共に、CO <sub>2</sub> 及びNO <sub>x</sub> の排出量が削減され、港湾の周辺環境 が改善される。また、物流の効率化が図られ、地域経済の振興 と雇用の創出が図られる。	継続
呉港 阿賀地区 マリ - ナ整備事業 中国地方整備局	10年継続 中	142	308	交流機会の増加 (平成13年度 背後圏住民へのフ ット結果 年間訪問回数: 418千 人・回/年)	152	2.0	・市民の海洋性レジャー及び親水空間の確保により安心、満足 感が獲得できるとともに、プレジャーボートと他船舶との事故及び海 難が減少する。	継続
今治港 富田地区 多目的国際ターミナル整備事業 四国地方整備局	10年継続 中	185	500	輸送3ト削減 (平成20年 予測取扱貨物量: 288 千ト/年)	251	2.0	・荷主と港湾間の陸上輸送距離の短縮により、輸送3トが削減され ると共に、CO <sub>2</sub> 及びNO <sub>x</sub> の排出量が削減され、港湾の周辺環境 が改善される。また、港湾の貨物容量が拡大されることによ り、既存ターミナルの混雑が緩和される。	継続
博多港 アイランド地区 国際海上コンテナ整備事業 九州地方整備局	10年継続 中	363	1,761	輸送3ト削減 (平成15年 予測取扱貨物量: 186 千TEU/年)	415	4.3	・荷主と港湾間の陸上輸送距離の短縮により、輸送3トが削減され ると共に、CO <sub>2</sub> 及びNO <sub>x</sub> の排出量が削減され、港湾の周辺環境 が改善される。また、物流の効率化が図られ、地域経済の振興 と雇用の創出が図られる。	継続
万間瀬戸航路 開発保全航路整備事業 九州地方整備局	10年継続 中	58	21	輸送3ト削減 (平成11年 仁位港取扱貨物量: 78,900ト/年) 海難事故の減少(乗揚海難の解 消) (平成12年度 - 平成13年度 海難 事故船舶隻数: 1隻)	49	0.4	・輸送3トが削減されると共に、CO <sub>2</sub> の排出量が削減され、港湾 の周辺環境が改善される。また、航路の拡幅・増深により、船 舶の喫水調整や潮待ちが解消される。	中止
瀬戸内海 周防灘地区 水質・底質の改善事業 九州地方整備局	10年継続 中	12	21	平成21年度 背後圏世帯数: 190,034世帯	12	1.7	・水質・底質が改善される事により、赤潮の抑制及び生物相の 回復が見込まれる。	継続
佐伯港 女島地区 多目的国際ターミナル整備事業 九州地方整備局	10年継続 中	131	257	輸送3ト削減 (平成19年 予測取扱貨物量: 443 千ト/年)	133	1.9	・輸送3トが削減されると共に、CO <sub>2</sub> の排出量が削減され、周辺 環境が改善される。また、はしけ荷役が解消されることによ り、荷役の安全性が向上する。	継続
石垣港 本港地区 避難泊地整備事業 沖縄総合事務局	その他	147	-	-	-	-	-	中止

【港湾整備事業】  
(補助)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	便益 (B)		費用 (C) (億円)	B / C	その他の指標による評価	対応方針
			総便益 (億円)	便益の主な根拠				
釜石港 須賀地区 多目的国際ターミナル整備事業 岩手県	10年継続 中	85	202	輸送3ト削減 (平成22年 予測取扱貨物量: 259 千ト/年)	98	2.1	・荷主と港湾間の陸上輸送距離の短縮により、輸送3トが削減され ると共に、CO <sub>2</sub> 及びNO <sub>x</sub> の排出量が削減され、港湾の周辺環境 が改善される。また、物流拠点機能の強化が図られ、一層の地 域振興が図られる。	継続
鼠ヶ間港 鼠ヶ間地区 マリ - ナ整備事業 山形県	10年継続 中	68	-	-	-	-	-	中止
日立港 本港地区 防波堤整備事業 茨城県	10年継続 中	158	352	輸送3ト削減 (平成25年度 予測取扱貨物量: 318千ト/年) 海難の減少 (平成12年 入港船舶隻数: 2,322 隻)	142	2.5	・防波堤の整備により、港内の静穏度が向上し、船舶の安定的 で効率的輸送が可能となる。また、係留している船舶の破損 や、あるいはこれを避けるための避泊を回避できる。	継続
鹿島港 北航路地区 複合一貫輸送に対応した内貿ターミナル整備事業 茨城県	10年継続 中	106	349	輸送3ト削減 (平成17年度 予測取扱貨物量: 1,240千ト/年)	116	3.0	・荷主と港湾間の陸上輸送距離の短縮により、輸送3トが削減され ると共に、CO <sub>2</sub> 及びNO <sub>x</sub> の排出量が削減され、港湾の周辺環境 が改善される。また、現有公共埠頭の慢性的混雑の解消が図ら れる。	継続
大洗港 水産ふ頭地区 防波堤整備事業 茨城県	10年継続 中	89	167	海難の減少 (平成12年 入港船舶隻数: 1,656 隻)	96	1.7	・防波堤の整備により、港内の静穏度が向上し、船舶の安定的 で効率的輸送が可能となる。また、係留している船舶の破損 や、あるいはこれを避けるための避泊を回避できる。	継続
木更津港 吾妻地区 港湾緑地整備事業 千葉県	10年継続 中	22	36	平成18年度 緑地利用者数: 27,200人/年	24	1.5	・背後の商業施設と一体的に利用できることから、まちづくり との連携を図りながら地域の活性化に貢献できる。	継続
東京港 新海面処分場地区 廃棄物海面処分場整備事業 東京都	10年継続 中	4,560	12,689	処分費用の削減、土地の残存価 値、海面消失による影響	4,770	2.7	・運搬距離の低減により排出ガスが減少し、CO <sub>2</sub> 、NO <sub>x</sub> の減少が 見込まれる。	継続
川崎港 浮島地区 廃棄物海面処分場整備事業 川崎市	10年継続 中	1,014	2,300	処分費用の削減、土地の残存価 値、海面消失による影響	1,220	1.9	・運搬距離の低減により排出ガスが減少し、CO <sub>2</sub> 、NO <sub>x</sub> の減少が 見込まれる。	継続
湘南港 江ノ島地区 港湾緑地整備事業 神奈川県	10年継続 中	19	92	平成20年度 緑地利用者数: 618,000人/年	19	4.9	・災害時には緊急物資の物流拠点や避難緑地として活用するこ とができる。	継続
柏崎港 柏崎地区 多目的国際ターミナル整備事業 新潟県	10年継続 中	29	-	-	-	-	-	中止
柏崎港 鯉波地区 マリ - ナ整備事業 新潟県	10年継続 中	54	30	地域環境の向上、レク効用の増 加 交流機会の増加、港内静穏度の 向上 港内埋没防止 (平成25年度 予測小型船隻数: 303隻)	26	1.2	・市民の海洋性レジャー及び親水空間の確保により安心、満足 感が獲得できるとともに、プレジャーボートと他船舶との事故及び海 難の減少が見込まれる。	継続
岩船港 中央地区 国内物流ターミナル整備事業 新潟県	10年継続 中	61	96	輸送3ト削減 (平成20年度 予測取扱貨物量: 262千ト/年)	72	1.3	・荷主と港湾間の陸上輸送距離の短縮により、輸送3トが削減され ると共に、CO <sub>2</sub> 及びNO <sub>x</sub> の排出量が削減され、港湾の周辺環境 が改善される。また、地域経済の振興と雇用の創出や地域産業 への安定した物資供給を図ることが出来る。	継続
二見港 北地区 離島ターミナル整備事業 新潟県	10年継続 中	25	34	輸送3ト削減 (平成20年度 予測取扱貨物量: 104千ト/年)	27	1.3	・輸送3トが削減されると共に、CO <sub>2</sub> 及びNO <sub>x</sub> の排出量が削減され、 港湾の周辺環境が改善される。また、荷役作業の効率化と 物資の安定供給が図られ、地域経済の振興と雇用の創出を図 ることが出来る。	継続
七尾港 矢田地区 国内物流ターミナル整備事業 石川県	10年継続 中	67	87	輸送3ト削減 (平成22年度 計画交通量: 2,974日/日)	52	1.7	・荷主と港湾間の陸上輸送距離の短縮により、輸送3トが削減され ると共に、CO <sub>2</sub> 及びNO <sub>x</sub> の排出量が削減され、港湾の周辺環境 が改善される。また、円滑な交通の確保により、物流の効率化 及び市街地の交通混雑が緩和され、地域経済の振興と市街地の アメニティの向上を図ることが出来る。	継続
金沢港 金石地区 防波堤整備事業 石川県	10年継続 中	29	47	輸送3ト削減 (平成22年度 予測漁船隻数: 50 隻)	31	1.5	・防波堤の整備により、港内の静穏度が向上し、船舶の安定的 で効率的輸送が可能となる。また、係留している船舶の破損 や、あるいはこれを避けるための避泊を回避できる。	継続

輪島港 河井地区 旅客対応ターミナル整備事業 石川県	10年継続 中	32	42	交流機会の増加 (平成20年度 予測来訪者数: 45,600人/年)	36	1.2	・旅客船ターミナルの整備により観光の活性化と、地域経済の振興及び雇用の創出を図ることが出来る。	継続
輪島港 河井地区 港湾緑地整備事業 石川県	10年継続 中	36	87	平成22年度 緑地利用者数: 505,500人/年	37	2.4	・平成15年度の能登空港開港に合わせたイベントを行う予定であり、地域活性化を図るため早期完成が望まれている。	継続
福井港 福井中央地区 国内物流ターミナル整備事業 福井県	10年継続 中	15	-	-	-	-	-	中止
福井港 福井中央地区 港湾緑地整備事業 福井県	10年継続 中	40	-	-	-	-	-	中止
内浦港 音海地区 多目的国際ターミナル整備事業 福井県	10年継続 中	49	53	輸送量削減 (平成20年度 予測取扱貨物量: 200千ト/年)	46	1.2	・船舶の大型化への対応により、輸送量が削減されると共に、CO <sub>2</sub> 及びNO <sub>x</sub> の排出量が削減され、港湾の周辺環境が改善される。また、荷役作業の安全性及び効率の改善を図ることが出来る。	見直し 継続
三河港 蒲郡浜町地区 防波堤整備事業 愛知県	その他	39	41	輸送量削減 (平成13年度 取扱貨物量: 82千ト/年) 水面貯木流出被害回避額 (平成13年度 貯木量: 平均 28,600m <sup>3</sup> )	38	1.1	・沿地及び水木材整理場の静穏度が向上し、同地区の物流の効率化が図られる。	見直し 継続
宮津港 文珠地区 水質・底質の改善事業 京都府	10年継続 中	18	67	平成31年度 背後圏世帯数: 10,879世帯	16	4.3	・水質・底質が改善される事により貝類漁獲高が増加し、海浜による賑わい空間の創出が見込まれる。	継続
堺泉北港 泉北6区地区 港湾緑地整備事業 大阪府	その他	23	119	平成23年度 緑地利用者数: 63,595人/年	27	4.5	・海辺の野鳥公園的な緑地タイプとして整備することから、多種多様な植栽によるCO <sub>2</sub> 削減が見込まれる。	継続
深日港 深日地区 防波堤整備事業 大阪府	10年継続 中	19	-	-	-	-	-	中止
明石港 西外港地区 小型船だまり整備事業 兵庫県	10年継続 中	33	146	滞船量削減、多そう係留量削減 (平成19年 予測漁船隻数: 406 隻)	37	4.0	・小型船だまりの整備により、港内の小型船が適正に係留・保管することが可能となり、航行船舶の安全性が向上し、漁業活動の効率化が図られる。	継続
津名港 塩田地区 小型船だまり整備事業 兵庫県	10年継続 中	10	19	滞船量削減、多そう係留量削減 作業量削減 (平成16年 予測漁船隻数: 119 隻)	12	1.6	・小型船だまりの整備により、港内の小型船が適正に係留・保管することが可能となり、航行船舶の安全性が向上し、漁業活動の効率化が図られる。	継続
日高港 御坊地区 国内物流ターミナル整備事業 和歌山県	10年継続 中	48	155	輸送量削減、施設被害の回避 (平成22年 予測取扱貨物量: 400千ト/年)	88	1.8	・荷主と港湾間の陸上輸送距離の短縮により、輸送量が削減されると共に、CO <sub>2</sub> 及びNO <sub>x</sub> の排出量が削減され、港湾の周辺環境が改善される。また、耐震強化岸壁の整備により大規模災害時における救援物資輸送拠点としての役割を担う。	継続
水島港 玉島地区 港湾緑地整備事業 岡山県	10年継続 中	19	69	平成19年度 緑地利用者数: 89,000人/年	16	4.2	・災害時には避難場所として活用することができる。	継続
牛窓港 前島地区 旅客対応ターミナル整備事業 岡山県	10年継続 中	18	109	輸送量削減、移動量削減 (平成13年度 乗降客数: 161千 人/年、航空車両台数: 54千台/ 年)	22	5.0	・適切な位置にフェリー施設を計画することにより利用者の利便性の向上が図られる。また現在のフェリー航路における漁船とフェリーの慢性的な混在を解消することができる。	継続
広島港 出島地区 複合一貫輸送に対応した内貿ターミナル整備 事業 広島県	10年継続 中	95	231	輸送量削減 (平成20年 予測取扱貨物量: 512 千ト/年)	108	2.1	・荷主と港湾背後圏の間における陸上貨物輸送を大量輸送が可能海上輸送へ転換を図ることにより、輸送量が削減されると共に、CO <sub>2</sub> 及びNO <sub>x</sub> の排出量が削減され、港湾の周辺環境が改善される。また、内貿貨物の効率的な輸送システムの構築が図られ、地域経済の振興と雇用の創出が図られる。	継続
広島港 出島地区 廃棄物海面処分場整備事業 広島県	10年継続 中	585	850	処分費用の削減、土地の残存価値、海面消失による影響	583	1.5	・首都圏より発生する残土を受け入れることにより、首都圏の環境保全をも図ることが出来る。	継続
広島港 宇品地区 港湾緑地整備事業 広島県	10年継続 中	44	213	平成17年度 緑地利用者数: 360,000人/年	62	3.5	・災害時には緊急物資の物流拠点や避難緑地として活用することができる。	継続
徳山下松港 徳山地区 多目的国際ターミナル整備事業 山口県	10年継続 中	208	362	輸送量削減 (平成13年 取扱貨物量: 1180千ト/年)	220	1.6	・船舶による二次輸送が解消されることにより、輸送の合理化が図られ、地域経済の振興と雇用の創出が図られる。	継続
徳山下松港 徳山地区 小型船だまり整備事業 山口県	10年継続 中	20	35	業務量削減 (平成29年度 予測漁船隻数: 46 隻)	21	1.7	・小型船だまりの整備により、港内の小型船が適正に係留・保管することが可能となり、航行船舶の安全性が向上し、漁業活動の効率化が図られる。	継続
徳山下松港 下松地区 小型船だまり整備事業 山口県	10年継続 中	32	52	業務量削減 (平成33年度 予測漁船隻数: 109隻)	29	1.8	・小型船だまりの整備により、港内の小型船が適正に係留・保管することが可能となり、航行船舶の安全性が向上し、漁業活動の効率化が図られる。	継続
今切港 旭野地区 小型船だまり整備事業 徳島県	10年継続 中	17	30	滞船量削減、漁業就労者の労働環境改善 (平成30年度 予測漁船隻数: 255隻)	15	2.0	・小型船だまりの整備により、港内の小型船が適正に係留・保管することが可能となり、航行船舶の安全性が向上し、漁業活動の効率化が図られる。	継続
高松港 香西地区 国内物流ターミナル整備事業 香川県	10年継続 中	40	83	輸送量削減 (平成22年 予測取扱貨物量: 486千ト/年)	49	1.7	・岸壁の整備により貨物が集約され、物流の効率化が図られる。また、船舶の輻輳が緩和され、船舶航行の安全が図られる。	継続
高松港 玉藻地区 複合一貫輸送に対応した内貿ターミナル整備事業 香川県	10年継続 中	42	159	輸送量削減 (平成20年 予測取扱貨物量: 21,000千ト/年) 移動量削減 (平成20年 予測乗降客数: 800 千人/年)	54	2.9	・港内の利用船舶が適正に配置され、航行安全が確保される。	継続
高松港 香西地区 廃棄物海面処分場整備事業 香川県	10年継続 中	32	172	処分費用の削減、土地の残存価値、海面消失による影響	42	4.1	・廃棄物、陸上残土等が発生地近傍で適正に処理できることから、運搬距離低減による排出ガス減少を図ることが出来る。	継続
宮浦港 宮浦地区 離島ターミナル整備事業及び小型船だまり整備事業 香川県	10年継続 中	27	48	移動量削減 (平成17年 予測フェリ乗降客数: 500千人/年) 作業量削減 (平成29年度 予測小型船隻数: 46隻)	28	1.7	・港内の利用船舶が適正に配置され、航行安全が確保される。	継続
立石港 立石地区 小型船だまり整備事業 高松市	10年継続 中	7	14	滞船量削減、作業量削減 (平成29年度 予測小型船隻数: 121隻)	8	1.7	・小型船だまりの整備により、港内の小型船が適正に係留・保管することが可能となり、航行船舶の安全性が向上し、漁業活動の効率化が図られる。	継続
今治港 今治地区 小型船だまり整備事業 今治市	10年継続 中	50	83	業務量削減、二次輸送削減 (平成31年度 予測漁船隻数: 188隻)	50	1.7	・小型船だまりの整備により、港内の小型船が適正に係留・保管することが可能となり、航行船舶の安全性が向上し、漁業活動の効率化が図られる。	継続
須崎港 大間地区 国内物流ターミナル整備事業 高知県	10年継続 中	26	38	輸送量削減、移動量削減 (平成18年度 計画交通量: 1,398台/日)	30	1.2	・港湾関連活動に係る交通および背後の一般交通が円滑化され、輸送量が削減されると共に、CO <sub>2</sub> 及びNO <sub>x</sub> の排出量が削減され、港湾の周辺環境が改善される。また、大型車が市街地を迂回することにより、沿道における騒音や振動が軽減される。	継続
中島港 中央地区 港湾緑地整備事業 愛媛県	10年継続 中	21	37	平成17年度 緑地利用者数: 43,289人/年	24	1.5	・災害時には、離島における緊急物資の物流拠点や避難緑地として活用することができる。	継続

博多港 アイランド地区 複合一貫輸送に対応した内貿ターミナル整備事業 福岡市	10年継続 中	96	950	輸送ｺｽﾄ削減 (平成22年 予測取扱貨物量: 3,569千ﾄﾝ/年)	115	8.3	・輸送ｺｽﾄが削減されると共に、CO <sub>2</sub> 及びNO <sub>x</sub> の排出量が削減され、港湾の周辺環境が改善される。また、ターミナル利用による雇用・所得の増大が図られる。	継続
博多港 アイランド地区 小型船だまり整備事業 福岡市	10年継続 中	23	43	移動ｺｽﾄ削減 (平成22年 予測入港隻数:3,392 隻)	27	1.6	・小型船だまりの整備により、ボートハウス船が適正に係留・保管することが可能となり、ボートハウスの効率化が図られる。	継続
星賀港 行田山地区 国内物流ターミナル整備事業 佐賀県	10年継続 中	32	48	輸送ｺｽﾄ削減 (平成13年 取扱貨物量:5,200ﾄﾝ /年)	39	1.2	・輸送ｺｽﾄが削減されると共に、CO <sub>2</sub> 及びNO <sub>x</sub> の排出量が削減され、港湾の周辺環境が改善される。また、効率的な港湾利用が図られることにより、利用者の利便性の向上が図られる。	継続
佐世保港 相浦地区 航路・泊地整備事業 佐世保市	10年継続 中	11	5	輸送費用削減(平成19年 取扱貨物量: 767千ﾄﾝ/年)	12	0.4	・航路及び泊地の整備により、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。	中止
瀬戸港 榎ノ浦地区 国内物流ターミナル整備事業 長崎県	10年継続 中	10	40	輸送ｺｽﾄ削減 (平成13年 取扱貨物量:72千ﾄﾝ/ 年) 定期フェリー休憩ｺｽﾄ削減 (平成13年 フェリー隻数:2隻)	14	2.9	・輸送ｺｽﾄが削減されると共に、CO <sub>2</sub> 及びNO <sub>x</sub> の排出量が削減され、港湾の周辺環境が改善される。	継続
勝本港 塩谷地区 国内物流ターミナル整備事業 長崎県	10年継続 中	21	27	滞船ｺｽﾄ削減 (平成13年 漁船隻数:200隻) 作業ｺｽﾄ削減 (平成17年 予測取扱貨物量: 3,300ﾄﾝ/年)	17	1.6	・貨物船と漁船の輻輳を解消することにより、効率的で安全な港内利用が図られる。	継続
久山港 久山地区 小型船だまり整備事業 長崎県	10年継続 中	9	15	滞船ｺｽﾄ削減、作業ｺｽﾄ削減 (平成13年度 漁船隻数:19隻)	10	1.5	・小型船だまりの整備により、港内の小型船が適正に係留・保管することが可能となり、航行船舶の安全性が向上し、漁業活動の効率化が図られる。	継続
松浦港 御厨地区 小型船だまり整備事業 長崎県	10年継続 中	26	61	滞船ｺｽﾄ削減、多そう係留ｺｽﾄ削減 (平成13年度 漁船隻数:54隻)	36	1.7	・小型船だまりの整備により、港内の小型船が適正に係留・保管することが可能となり、航行船舶の安全性が向上し、漁業活動の効率化が図られる。	継続
熊本港 本港地区 廃棄物海面処分場整備事業 熊本県	10年継続 中	207	313	処分費用の削減、土地の残存価値、海面消失による影響	250	1.3	・廃棄物、陸上残土等が発生地近傍で適正処理できることから、運搬距離低減による排出ガスの減少を図ることが出来る。	継続
水俣港 月の浦地区 臨港道路整備事業 熊本県	10年継続 中	21	28	輸送ｺｽﾄ削減 (平成17年度 計画交通量:1,325 台/日)	21	1.3	・輸送ｺｽﾄが削減されると共に、CO <sub>2</sub> 及びNO <sub>x</sub> の排出量が削減され、港湾の周辺環境が改善される。また、既存道路の混雑緩和の効果が得られる。	継続
別府港 石垣地区 臨港道路整備事業 大分県	5年未着 工	111	153	移動ｺｽﾄ削減、交流機会の増加、 輸送ｺｽﾄ削減 (平成22年度 予測乗降客数:27 千人/年)	94	1.6	・旅客ターミナルと一体的な利用により、地域経済の振興と地元雇用の創出が図られる。	継続
別府港 石垣地区 港湾緑地整備事業 大分県	5年未着 工	3	11	平成19年度 緑地利用者数:86,970人/年	3	4.4	・災害時には、緊急物資の物流拠点や避難緑地として活用することができる。	継続
油津港 堀川地区 港湾緑地整備事業 宮崎県	10年継続 中	47	77	平成21年度 緑地利用者数:120,000人/年	48	1.6	・石積み堀川の川運河を保存再生する事業であるため、文化財を保存することが出来る。	継続
鹿児島港 本港区 旅客対応ターミナル整備事業 鹿児島県	10年継続 中	20	126	移動ｺｽﾄ削減 (平成17年度 予測乗降客数:548 千人/年)	23	5.4	・拠点ターミナルが形成されることにより、高速旅客船の効率的利用が図られる。	継続
隼人港 外港地区 国内物流ターミナル整備事業 鹿児島県	10年継続 中	30	42	輸送ｺｽﾄ削減 (平成19年 予測取扱貨物量:241 千ﾄﾝ/年)	29	1.4	・荷主と港湾間の陸上輸送距離の短縮により、輸送ｺｽﾄが削減されると共に、CO <sub>2</sub> 及びNO <sub>x</sub> の排出量が削減され、港湾の周辺環境が改善される。また、災害緊急時に鹿児島市内と当該地区の海上輸送による交通手段が確保できる。	継続
湾港 湾地区 港湾緑地整備事業 鹿児島県	10年継続 中	15	31	平成19年度 緑地利用者数:70,246人/年	17	1.8	・災害時には、緊急物資の物流拠点や避難緑地として活用することができる。	継続
硫黄島港 硫黄島地区 小型船だまり整備事業 鹿児島県	10年継続 中	8	13	作業ｺｽﾄ削減、滞船ｺｽﾄ削減 (平成14年 漁船隻数:20隻)	9	1.4	・小型船だまりの整備により、港内の小型船が適正に係留・保管することが可能となり、航行船舶の安全性が向上し、漁業活動の効率化が図られる。	継続
片泊港 片泊地区 離島ターミナル整備事業 三島村	10年継続 中	75	146	船舶就航率の向上 (平成12年度 沖合停泊回数:35 回)	72	2.0	・港内の静穏度が向上し、係留している船舶の破損や、あるいはこれを避けるための避泊を回避できる。また、定期的な向上により、地域産業の安定・発展が図られる。	継続
元浦港 元浦地区 離島ターミナル整備事業 十島村	10年継続 中	53	79	輸送ｺｽﾄ削減 (平成13年 取扱貨物量:6,200ﾄﾝ /年) 災害時の輸送ｺｽﾄ削減 (平成14年 港湾直背後圏人口: 65人)	56	1.4	・港内の静穏度が向上することにより、生活物資の安定的で効率的輸送が可能となり、輸送ｺｽﾄが削減されると共に、定期船のより安全な係留が図られる。	継続
小宝島港 小宝島地区 離島ターミナル整備事業 十島村	10年継続 中	92	142	船舶就航率の向上 (平成21年度 予測改善寄港回 数:13回)	92	1.6	・港内の静穏度が向上し、係留している船舶の破損や、あるいはこれを避けるための避泊を回避できる。また、定期的な向上により、地域産業の安定・発展が図られる。	継続
石垣港 新港地区 港湾緑地整備事業 石垣市	10年継続 中	5	53	平成17年度 緑地利用者数:168,000人/年	6	8.5	・防風林、緑陰効果に考慮して樹木を群として配置し亜熱帯の演出をすることから、植栽によるCO <sub>2</sub> 削減が見込まれる。	継続
運天港 上運天地区 港湾緑地整備事業 沖縄県	10年継続 中	4	8	平成23年度 緑地利用者数:133,000人/年	4	2.2	・高木植栽を配置し、緑陰効果を生み出し、港湾周辺の環境改善を図ることができる。	継続
渡久地港 エキスガ地区 旅客対応ターミナル整備事業 沖縄県	5年未着 工	6	-	-	-	-	-	中止

【空港整備事業】

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	便益(B)		費用 (C) (億円)	B/C	その他の指標による評価	対応方針
			総便益 (億円)	便益の主な根拠				
新北九州空港建設事業(2,500m) 国	10年継続 中	980	2,094	航空利用者 (航空需要予測: 平成19年度 283万人)	1,105	1.9	・陸域から約3km離れた海上に建設することから地域住民に対する航空機騒音の影響の低減に寄与する。 ・空港島及び沿岸部に空港関連産業の立地が想定されるなど、地域の産業の発展や雇用の創出が期待される。	継続



池上土地区画整理事業 横須賀市 根岸東逸見線(街路) 横須賀市	10年継続 中	49	-	-	-	-	-	・住宅地事業・施設整備の進捗状況 等	継続
船明 天童市 準用大堀川(河川) 天童市	10年継続 中	22	81	被害想定	22	3.7	-	・住宅地事業・施設整備の進捗状況 等	継続
蓮花寺西部丘陵ニュータウン 桑名市 桑名市総合運動公園(公園) 桑名市	10年継続 中	125	-	-	-	-	-	・住宅地事業・施設整備の進捗状況 等	継続
志段味 名古屋 下志段味線外2(下志段味地区)(区画) 名古屋 白鳥線外1(区画) 名古屋	10年継続 中	162	2,438	計画交通量 30,200台/日	171	14.3	-	・住宅地事業・施設整備の進捗状況 等	継続
千種台 名古屋 池内猪高線(街路) 名古屋	10年継続 中	53	180	計画交通量 21,900台/日	54	3.3	-	・住宅地事業・施設整備の進捗状況 等	継続
和歌山宅地造成 和歌山 一級河川打手川(河川)	その他	649	800	浸水戸数 900戸	649	1.2	-	・住宅地事業・施設整備の進捗状況 等	継続
長田南部団地 神戸 五位池線外3線(再開発) 神戸	10年継続 中	63	-	-	-	-	-	・住宅地事業・施設整備の進捗状況 等	継続
神戸須磨団地他1団地 神戸 垂水妙法寺線外1線(街路) 神戸	再々評価	38	-	-	-	-	-	・住宅地事業・施設整備の進捗状況 等	継続
多井畑南所他2団地 神戸 須磨多聞線(街路) 神戸	再々評価	90	-	-	-	-	-	・住宅地事業・施設整備の進捗状況 等	継続
広島西部丘陵都市(石内地区) 広島 市道佐伯1区373号線(道路) 広島	10年継続 中	23	211	計画交通量 19,000台/日	23	9.1	-	・住宅地事業・施設整備の進捗状況 等	継続
広島西部丘陵都市(沼田地区) 広島 市道安佐南4区486号線(道路) 広島	10年継続 中	194	710	計画交通量 14,900台/日	187	3.8	-	・住宅地事業・施設整備の進捗状況 等	継続
広島市安芸土地区画整理 広島 山の手線外1(街路) 広島	5年未着 工	114	383	計画交通量 11,900台/日	101	3.8	-	・住宅地事業・施設整備の進捗状況 等	中止
(仮称)笹原団地 諫早 久山中央線(街路) 諫早	10年継続 中	23	31	計画交通量2,000台/日	18	1.8	-	・住宅地事業・施設整備の進捗状況 等	継続
入地町コ-99 宇土 南段原線外2線(街路) 宇土	10年継続 中	13	-	-	-	-	-	・住宅地事業・施設整備の進捗状況 等	継続
石田団地 北九州 湯川東谷線(八重洲)(街路) 北九州	10年継続 中	34	89	計画交通量15,200台/日	39	2.3	-	・住宅地事業・施設整備の進捗状況 等	継続

【住宅市街地整備総合支援事業】

事業名 事業主体	該当基準	その他の指標による評価					対応方針
見和地区住宅市街地整備総合支援事業 水戸市	10年継続 中	・チェックリスト(事業の進捗状況、事業を巡る社会経済情勢・自然環境条件の変化の有無、地元の合意形成の状況、施行者の事業執行意 志、供用の開始された住宅の利用状況、コスト縮減の可能性、事業目標を達成しうる代替案の検討)により評価を実施					継続
上福岡西口地区住宅市街地整備総合支援事業 上福岡市	10年継続 中	・チェックリスト(事業の進捗状況、事業を巡る社会経済情勢・自然環境条件の変化の有無、地元の合意形成の状況、施行者の事業執行意 志、供用の開始された住宅の利用状況、コスト縮減の可能性、事業目標を達成しうる代替案の検討)により評価を実施					継続
芝浦・港南地区住宅市街地整備総合支援事業 東京都	再々評価	・チェックリスト(事業の進捗状況、事業を巡る社会経済情勢・自然環境条件の変化の有無、地元の合意形成の状況、施行者の事業執行意 志、供用の開始された住宅の利用状況、コスト縮減の可能性、事業目標を達成しうる代替案の検討)により評価を実施					継続
百人町三・四丁目地区住宅市街地整備総合支援事業 新宿区	再々評価	・チェックリスト(事業の進捗状況、事業を巡る社会経済情勢・自然環境条件の変化の有無、地元の合意形成の状況、施行者の事業執行意 志、供用の開始された住宅の利用状況、コスト縮減の可能性、事業目標を達成しうる代替案の検討)により評価を実施					継続
千住大川端地区住宅市街地整備総合支援事業 足立区	10年継続 中	・チェックリスト(事業の進捗状況、事業を巡る社会経済情勢・自然環境条件の変化の有無、地元の合意形成の状況、施行者の事業執行意 志、供用の開始された住宅の利用状況、コスト縮減の可能性、事業目標を達成しうる代替案の検討)により評価を実施					継続
西国分寺地区住宅市街地整備総合支援事業 国分寺市	10年継続 中	・チェックリスト(事業の進捗状況、事業を巡る社会経済情勢・自然環境条件の変化の有無、地元の合意形成の状況、施行者の事業執行意 志、供用の開始された住宅の利用状況、コスト縮減の可能性、事業目標を達成しうる代替案の検討)により評価を実施					継続
山田町・長者町地区住宅市街地整備総合支援事業 横浜	10年継続 中	・チェックリスト(事業の進捗状況、事業を巡る社会経済情勢・自然環境条件の変化の有無、地元の合意形成の状況、施行者の事業執行意 志、供用の開始された住宅の利用状況、コスト縮減の可能性、事業目標を達成しうる代替案の検討)により評価を実施					継続
二葉町・大島町地区住宅市街地整備総合支援事業 豊中市	10年継続 中	・チェックリスト(事業の進捗状況、事業を巡る社会経済情勢・自然環境条件の変化の有無、地元の合意形成の状況、施行者の事業執行意 志、供用の開始された住宅の利用状況、コスト縮減の可能性、事業目標を達成しうる代替案の検討)により評価を実施					継続
神戸市震災復興地区(兵庫駅南)住宅市街地 整備総合支援事業 神戸	10年継続 中	・チェックリスト(事業の進捗状況、事業を巡る社会経済情勢・自然環境条件の変化の有無、地元の合意形成の状況、施行者の事業執行意 志、供用の開始された住宅の利用状況、コスト縮減の可能性、事業目標を達成しうる代替案の検討)により評価を実施					継続
神戸市震災復興地区(神戸駅周辺)住宅市街地 整備総合支援事業 神戸	再々評価	・チェックリスト(事業の進捗状況、事業を巡る社会経済情勢・自然環境条件の変化の有無、地元の合意形成の状況、施行者の事業執行意 志、供用の開始された住宅の利用状況、コスト縮減の可能性、事業目標を達成しうる代替案の検討)により評価を実施					継続
那珂川リバーサイド地区住宅市街地整備総合 支援事業 福岡	10年継続 中	・チェックリスト(事業の進捗状況、事業を巡る社会経済情勢・自然環境条件の変化の有無、地元の合意形成の状況、施行者の事業執行意 志、供用の開始された住宅の利用状況、コスト縮減の可能性、事業目標を達成しうる代替案の検討)により評価を実施					継続

【密集住宅市街地整備促進事業】

事業名 事業主体	該当基準	その他の指標による評価					対応方針
東甲島周辺地区密集住宅市街地整備促進事業 淡路町	10年継続 中	・チェックリスト(事業の進捗状況、事業を巡る社会経済情勢・自然環境条件の変化の有無、地元の合意形成の状況、施行者の事業執行意 志、供用の開始されたコミュニティ住宅の利用状況、コスト縮減の可能性、事業目標を達成しうる代替案の検討)により評価を実施					継続
西新宿地区密集住宅市街地整備促進事業 新宿区	再々評価	・チェックリスト(事業の進捗状況、事業を巡る社会経済情勢・自然環境条件の変化の有無、地元の合意形成の状況、施行者の事業執行意 志、供用の開始されたコミュニティ住宅の利用状況、コスト縮減の可能性、事業目標を達成しうる代替案の検討)により評価を実施					継続
北新宿地区密集住宅市街地整備促進事業 新宿区	再々評価	・チェックリスト(事業の進捗状況、事業を巡る社会経済情勢・自然環境条件の変化の有無、地元の合意形成の状況、施行者の事業執行意 志、供用の開始されたコミュニティ住宅の利用状況、コスト縮減の可能性、事業目標を達成しうる代替案の検討)により評価を実施					継続
大久保・百人町地区密集住宅市街地整備促進 事業 新宿区	再々評価	・チェックリスト(事業の進捗状況、事業を巡る社会経済情勢・自然環境条件の変化の有無、地元の合意形成の状況、施行者の事業執行意 志、供用の開始されたコミュニティ住宅の利用状況、コスト縮減の可能性、事業目標を達成しうる代替案の検討)により評価を実施					中止
若葉・須賀町地区密集住宅市街地整備促進事業 新宿区	10年継続 中	・チェックリスト(事業の進捗状況、事業を巡る社会経済情勢・自然環境条件の変化の有無、地元の合意形成の状況、施行者の事業執行意 志、供用の開始されたコミュニティ住宅の利用状況、コスト縮減の可能性、事業目標を達成しうる代替案の検討)により評価を実施					継続
上落合地区密集住宅市街地整備促進事業 新宿区	10年継続 中	・チェックリスト(事業の進捗状況、事業を巡る社会経済情勢・自然環境条件の変化の有無、地元の合意形成の状況、施行者の事業執行意 志、供用の開始されたコミュニティ住宅の利用状況、コスト縮減の可能性、事業目標を達成しうる代替案の検討)により評価を実施					継続
京島地区密集住宅市街地整備促進事業 墨田区	再々評価	・チェックリスト(事業の進捗状況、事業を巡る社会経済情勢・自然環境条件の変化の有無、地元の合意形成の状況、施行者の事業執行意 志、供用の開始されたコミュニティ住宅の利用状況、コスト縮減の可能性、事業目標を達成しうる代替案の検討)により評価を実施					継続

戸越一・二丁目地区密集住宅市街地整備促進事業 品川区	10年継続 中	・チェックリスト(事業の進捗状況、事業を巡る社会経済情勢・自然環境条件の変化の有無、地元の合意形成の状況、施行者の事業執行意志、供用の開始されたコミュニティ住宅の利用状況、コスト縮減の可能性、事業目標を達成しうる代替案の検討)により評価を実施	継続
大森・北糺谷地区密集住宅市街地整備促進事業 大田区	10年継続 中	・チェックリスト(事業の進捗状況、事業を巡る社会経済情勢・自然環境条件の変化の有無、地元の合意形成の状況、施行者の事業執行意志、供用の開始されたコミュニティ住宅の利用状況、コスト縮減の可能性、事業目標を達成しうる代替案の検討)により評価を実施	継続
上目黒・祐天寺地区密集住宅市街地整備促進事業 目黒区	再々評価	・チェックリスト(事業の進捗状況、事業を巡る社会経済情勢・自然環境条件の変化の有無、地元の合意形成の状況、施行者の事業執行意志、供用の開始されたコミュニティ住宅の利用状況、コスト縮減の可能性、事業目標を達成しうる代替案の検討)により評価を実施	継続
目黒本町地区密集住宅市街地整備促進事業 目黒区	再々評価	・チェックリスト(事業の進捗状況、事業を巡る社会経済情勢・自然環境条件の変化の有無、地元の合意形成の状況、施行者の事業執行意志、供用の開始されたコミュニティ住宅の利用状況、コスト縮減の可能性、事業目標を達成しうる代替案の検討)により評価を実施	継続
上馬・野沢地区密集住宅市街地整備促進事業 世田谷区	10年継続 中	・チェックリスト(事業の進捗状況、事業を巡る社会経済情勢・自然環境条件の変化の有無、地元の合意形成の状況、施行者の事業執行意志、供用の開始されたコミュニティ住宅の利用状況、コスト縮減の可能性、事業目標を達成しうる代替案の検討)により評価を実施	継続
本町地区密集住宅市街地整備促進事業 渋谷区	10年継続 中	・チェックリスト(事業の進捗状況、事業を巡る社会経済情勢・自然環境条件の変化の有無、地元の合意形成の状況、施行者の事業執行意志、供用の開始されたコミュニティ住宅の利用状況、コスト縮減の可能性、事業目標を達成しうる代替案の検討)により評価を実施	継続
平和の森公園周辺地区密集住宅市街地整備促進事業 中野区	10年継続 中	・チェックリスト(事業の進捗状況、事業を巡る社会経済情勢・自然環境条件の変化の有無、地元の合意形成の状況、施行者の事業執行意志、供用の開始されたコミュニティ住宅の利用状況、コスト縮減の可能性、事業目標を達成しうる代替案の検討)により評価を実施	継続
東池袋四・五丁目地区密集住宅市街地整備促進事業 豊島区	再々評価	・チェックリスト(事業の進捗状況、事業を巡る社会経済情勢・自然環境条件の変化の有無、地元の合意形成の状況、施行者の事業執行意志、供用の開始されたコミュニティ住宅の利用状況、コスト縮減の可能性、事業目標を達成しうる代替案の検討)により評価を実施	継続
染井園周辺地区密集住宅市街地整備促進事業 豊島区	再々評価	・チェックリスト(事業の進捗状況、事業を巡る社会経済情勢・自然環境条件の変化の有無、地元の合意形成の状況、施行者の事業執行意志、供用の開始されたコミュニティ住宅の利用状況、コスト縮減の可能性、事業目標を達成しうる代替案の検討)により評価を実施	継続
大谷口地区密集住宅市街地整備促進事業 板橋区	10年継続 中	・チェックリスト(事業の進捗状況、事業を巡る社会経済情勢・自然環境条件の変化の有無、地元の合意形成の状況、施行者の事業執行意志、供用の開始されたコミュニティ住宅の利用状況、コスト縮減の可能性、事業目標を達成しうる代替案の検討)により評価を実施	継続
若木地区密集住宅市街地整備促進事業 板橋区	10年継続 中	・チェックリスト(事業の進捗状況、事業を巡る社会経済情勢・自然環境条件の変化の有無、地元の合意形成の状況、施行者の事業執行意志、供用の開始されたコミュニティ住宅の利用状況、コスト縮減の可能性、事業目標を達成しうる代替案の検討)により評価を実施	継続
荒川五・六丁目地区密集住宅市街地整備促進事業 荒川区	再々評価	・チェックリスト(事業の進捗状況、事業を巡る社会経済情勢・自然環境条件の変化の有無、地元の合意形成の状況、施行者の事業執行意志、供用の開始されたコミュニティ住宅の利用状況、コスト縮減の可能性、事業目標を達成しうる代替案の検討)により評価を実施	継続
関原一丁目地区密集住宅市街地整備促進事業 足立区	再々評価	・チェックリスト(事業の進捗状況、事業を巡る社会経済情勢・自然環境条件の変化の有無、地元の合意形成の状況、施行者の事業執行意志、供用の開始されたコミュニティ住宅の利用状況、コスト縮減の可能性、事業目標を達成しうる代替案の検討)により評価を実施	継続
一之江駅付近地区密集住宅市街地整備促進事業 江戸川区	10年継続 中	・チェックリスト(事業の進捗状況、事業を巡る社会経済情勢・自然環境条件の変化の有無、地元の合意形成の状況、施行者の事業執行意志、供用の開始されたコミュニティ住宅の利用状況、コスト縮減の可能性、事業目標を達成しうる代替案の検討)により評価を実施	継続
鶴見 地区密集住宅市街地整備促進事業 横浜区	10年継続 中	・チェックリスト(事業の進捗状況、事業を巡る社会経済情勢・自然環境条件の変化の有無、地元の合意形成の状況、施行者の事業執行意志、供用の開始されたコミュニティ住宅の利用状況、コスト縮減の可能性、事業目標を達成しうる代替案の検討)により評価を実施	継続
一番一丁目地区密集住宅市街地整備促進事業 名古屋市	10年継続 中	・チェックリスト(事業の進捗状況、事業を巡る社会経済情勢・自然環境条件の変化の有無、地元の合意形成の状況、施行者の事業執行意志、供用の開始されたコミュニティ住宅の利用状況、コスト縮減の可能性、事業目標を達成しうる代替案の検討)により評価を実施	継続
東九条地区密集住宅市街地整備促進事業 京都市	10年継続 中	・チェックリスト(事業の進捗状況、事業を巡る社会経済情勢・自然環境条件の変化の有無、地元の合意形成の状況、施行者の事業執行意志、供用の開始されたコミュニティ住宅の利用状況、コスト縮減の可能性、事業目標を達成しうる代替案の検討)により評価を実施	継続
真野地区密集住宅市街地整備促進事業 神戸市	再々評価	・チェックリスト(事業の進捗状況、事業を巡る社会経済情勢・自然環境条件の変化の有無、地元の合意形成の状況、施行者の事業執行意志、供用の開始されたコミュニティ住宅の利用状況、コスト縮減の可能性、事業目標を達成しうる代替案の検討)により評価を実施	継続
西出・東出・東川崎地区密集住宅市街地整備促進事業 神戸市	再々評価	・チェックリスト(事業の進捗状況、事業を巡る社会経済情勢・自然環境条件の変化の有無、地元の合意形成の状況、施行者の事業執行意志、供用の開始されたコミュニティ住宅の利用状況、コスト縮減の可能性、事業目標を達成しうる代替案の検討)により評価を実施	継続
原田・岩屋地区密集住宅市街地整備促進事業 神戸市	再々評価	・チェックリスト(事業の進捗状況、事業を巡る社会経済情勢・自然環境条件の変化の有無、地元の合意形成の状況、施行者の事業執行意志、供用の開始されたコミュニティ住宅の利用状況、コスト縮減の可能性、事業目標を達成しうる代替案の検討)により評価を実施	継続
東垂水地区密集住宅市街地整備促進事業 神戸市	再々評価	・チェックリスト(事業の進捗状況、事業を巡る社会経済情勢・自然環境条件の変化の有無、地元の合意形成の状況、施行者の事業執行意志、供用の開始されたコミュニティ住宅の利用状況、コスト縮減の可能性、事業目標を達成しうる代替案の検討)により評価を実施	継続
細島東部地区密集住宅市街地整備促進事業 日向市	10年継続 中	・チェックリスト(事業の進捗状況、事業を巡る社会経済情勢・自然環境条件の変化の有無、地元の合意形成の状況、施行者の事業執行意志、供用の開始されたコミュニティ住宅の利用状況、コスト縮減の可能性、事業目標を達成しうる代替案の検討)により評価を実施	継続

【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)	便益(B)		費用 (C) (億円)	B/C	評価項目	評価結果
			総便益 (億円)	便益の主な根拠				
江差町公共下水道 江差町	10年継続 中	99	11	便益算定人口 1.01 万人	7	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
東川町特定環境保全公共下水道(旭岳処理区) 東川町	10年継続 中	16	4	便益算定人口 1.29 万人	1	3.0	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	継続
東川町特定環境保全公共下水道(西部処理区) 東川町	10年継続 中	20	2	便益算定人口 0.13 万人	2	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	継続
風連町特定環境保全公共下水道 風連町	10年継続 中	65	4	便益算定人口 0.35 万人	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	継続
中頓別特定環境保全公共下水道 中頓別町	10年継続 中	46	4	便益算定人口 0.25 万人	3	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	継続
三石町特定環境保全公共下水道 三石町	10年継続 中	68	3	便益算定人口 0.37 万人	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	継続
様似町特定環境保全公共下水道 様似町	10年継続 中	108	9	便益算定人口 0.62 万人	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	継続
鶴田町公共下水道 鶴田町	10年継続 中	103	7	便益算定人口 0.66 万人	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	継続
十和田湖町特定環境保全公共下水道 十和田湖町	10年継続 中	25	2	便益算定人口 0.04 万人	2	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	継続
新郷村特定環境保全公共下水道 新郷村	10年継続 中	45	3	便益算定人口 0.22 万人	3	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	継続
大迫町特定環境保全公共下水道 大迫町	10年継続 中	78	4	便益算定人口 0.40 万人	4	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	継続
東和町公共下水道 東和町	10年継続 中	82	6	便益算定人口 0.49 万人	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	継続
前沢町公共下水道 前沢町	10年継続 中	70	6	便益算定人口 0.88 万人	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	継続
九戸村特定環境保全公共下水道 九戸村	10年継続 中	72	5	便益算定人口 0.46 万人	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	継続
仙台市公共下水道 仙台市	10年継続 中	488	1,074	便益算定人口 1437.00 万人	510	2.1	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	継続
鳴子町特定環境保全公共下水道 鳴子町	10年継続 中	108	10	便益算定人口 0.67 万人	7	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	継続

築館町公共下水道 築館町	10年継続 中	123	11	便益算定人口 1.34 万人	10	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	継続
若柳町公共下水道 若柳町	10年継続 中	150	12	便益算定人口 1.42 万人	11	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	継続
志波姫町特定環境保全公共下水道 志波姫町	10年継続 中	111	7	便益算定人口 0.89 万人	7	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	継続
石越町特定環境保全公共下水道 石越町	10年継続 中	83	5	便益算定人口 0.61 万人	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	継続
迫川流域下水道 宮城県	10年継続 中	520	78	便益算定人口 2097.00 万人	76	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	継続
大館市乱川第 5 都市下水路 大館市	10年継続 中	19	1	便益算定人口 23.00 万人	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	継続
八竜町特定環境保全公共下水道 八竜町	10年継続 中	55	4	便益算定人口 0.67 万人	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	継続
西仙北町公共下水道 西仙北町	10年継続 中	56	3	便益算定人口 0.45 万人	3	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	継続
協和町特定環境保全公共下水道 協和町	10年継続 中	51	3	便益算定人口 0.36 万人	3	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	継続
立川町特定環境保全公共下水道 立川町	10年継続 中	50	6	便益算定人口 0.44 万人	4	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	継続
余目町公共下水道 余目町	10年継続 中	182	18	便益算定人口 1.48 万人	16	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	継続
藤島町公共下水道 藤島町	10年継続 中	112	9	便益算定人口 0.70 万人	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	継続
藤島町特定環境保全公共下水道 藤島町	10年継続 中						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	
三川町特定環境保全公共下水道 三川町	10年継続 中	72	7	便益算定人口 0.46 万人	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	継続
西会津町特定環境保全公共下水道 西会津町	10年継続 中	48	3	便益算定人口 0.42 万人	2	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	継続
三春町公共下水道 三春町	10年継続 中	105	151	便益算定人口 1.31 万人	121	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	継続
阿武隈川あだたら流域下水道 福島県	10年継続 中	150	683	便益算定人口 3.13 万人	513	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	継続
千代川村公共下水道 千代川村	10年継続 中	189	11	便益算定人口 1.04 万人	11	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	継続
田沼町公共下水道 田沼町	10年継続 中	181	7	便益算定人口 2.21 万人	5	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	継続
喜生町公共下水道 喜生町	10年継続 中	69	4	便益算定人口 1.03 万人	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	継続
渡良瀬川上流流域下水道 栃木県	10年継続 中	259	35	便益算定人口 11.54 万人	21	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	継続
新里村特定環境保全公共下水道 新里村	10年継続 中	70	130	便益算定人口 1.07 万人	82	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	継続
塚本町公共下水道 塚本町	10年継続 中	150	165	便益算定人口 1.92 万人	148	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	継続
邑楽町公共下水道 邑楽町	10年継続 中	206	252	便益算定人口 3.18 万人	212	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	継続
小川町公共下水道 小川町	10年継続 中	163	310	便益算定人口 2.85 万人	259	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	継続
千葉市貝塚都市下水路 千葉市	10年継続 中	8.3	2	便益算定人口 242.00 万人	1	2.7	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	継続
船橋市公共下水道 船橋市	10年継続 中	345	26	便益算定人口 4.24 万人	21	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	継続
新潟市公共下水道 新潟市	10年継続 中	27	20	便益算定人口 3.00 万人	18	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	継続
聖籠町公共下水道 聖籠町	10年継続 中	157	12	便益算定人口 1.25 万人	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	継続
聖籠町特定環境保全公共下水道 聖籠町	10年継続 中	22	3	便益算定人口 0.55 万人	1	2.3	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	継続
下田村特定環境保全公共下水道 下田村	10年継続 中	141.5	4.8	便益算定人口 0.98 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	継続
大和町特定環境保全公共下水道 大和町	10年継続 中	21	1	便益算定人口 0.06 万人	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	継続
妙高村特定環境保全公共下水道 妙高村	10年継続 中	48	3	便益算定人口 0.33 万人	2	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	継続
荒川町公共下水道 荒川町	10年継続 中	197	8	便益算定人口 1.06 万人	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	継続
神林村特定環境保全公共下水道 神林村	10年継続 中	105	5	便益算定人口 0.55 万人	4	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	継続
朝日村特定環境保全公共下水道 朝日村	10年継続 中	170	8	便益算定人口 0.96 万人	7	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	継続
新穂村特定環境保全公共下水道 新穂村	10年継続 中	63	3	便益算定人口 0.36 万人	2	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	継続

富山市公共下水道 富山市	10年継続 中	667	44	便益算定人口 5.91 万人	34	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
富山市特定環境保全公共下水道 富山市	10年継続 中							
新湊市公共下水道 新湊市	10年継続 中	268	22	便益算定人口 2.82 万人	17	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
新湊市特定環境保全公共下水道 新湊市	10年継続 中							
小杉町公共下水道 小杉町	10年継続 中	221	17	便益算定人口 1.84 万人	14	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
小杉町特定環境保全公共下水道 小杉町	10年継続 中							
中島町特定環境保全公共下水道 中島町	10年継続 中	72	4	便益算定人口 0.37 万人	4	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
能都町特定環境保全公共下水道 能都町	10年継続 中	123	7	便益算定人口 0.72 万人	7	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
名田庄村特定環境保全公共下水道 名田庄村	10年継続 中	40	2	便益算定人口 0.18 万人	2	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
高浜町公共下水道 高浜町	10年継続 中	183	13	便益算定人口 1.00 万人	13	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
上田市公共下水道 上田市	10年継続 中	329	38	便益算定人口 4.44 万人	26	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
上田市特定環境保全公共下水道 上田市	10年継続 中	77						
丸子町公共下水道 丸子町	10年継続 中	323	559	便益算定人口 2.25 万人	443	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
丸子町特定環境保全公共下水道 丸子町	10年継続 中							
梓川村特定環境保全公共下水道 梓川村	10年継続 中	114	6	便益算定人口 1.05 万人	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
池田町公共下水道 池田町	10年継続 中	141	10	便益算定人口 0.92 万人	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
池田町特定環境保全公共下水道 池田町	10年継続 中							
上山田町公共下水道 上山田町	10年継続 中	58	6	便益算定人口 0.72 万人	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
坂城町公共下水道 坂城町	10年継続 中	121	193	便益算定人口 1.69 万人	175	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
多治見市公共下水道 多治見市	10年継続 中	53	315	便益算定人口 1.80 万人	70	4.5	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
関市特定環境保全公共下水道 関市	10年継続 中	37	51	便益算定人口 0.42 万人	43	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
中津川市特定環境保全公共下水道 中津川市	10年継続 中	48	3	便益算定人口 0.31 万人	3	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
美濃加茂市特定環境保全公共下水道 美濃加茂市	10年継続 中	48	82	便益算定人口 0.59 万人	67	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
可見市公共下水道 可見市	10年継続 中	24	28	便益算定面積 1989 h a	16	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
養老町公共下水道 養老町	10年継続 中	155	147	便益算定人口 1.14 万人	141	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
垂井町公共下水道 垂井町	10年継続 中	321	234	便益算定人口 3.17 万人	224	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
洞戸村特定環境保全公共下水道 洞戸村	10年継続 中	30	2	便益算定人口 0.19 万人	2	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
笠原町公共下水道 笠原町	10年継続 中	174	147	便益算定人口 1.22 万人	126	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
掛川市公共下水道 掛川市	10年継続 中	771	45	便益算定人口 5.80 万人	38	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
南伊豆町公共下水道 南伊豆町	10年継続 中	98	7	便益算定人口 0.33 万人	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
小山町公共下水道 小山町	10年継続 中	57	6	便益算定人口 0.59 万人	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
細江町公共下水道 細江町	10年継続 中	206	20	便益算定人口 1.48 万人	12	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
五条川右岸流域下水道 愛知県	10年継続 中	900	2,650	便益算定人口 25.42 万人	2,099	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
一宮市公共下水道（五条川右岸処理区） 一宮市	10年継続 中	555	688	便益算定人口 7.65 万人	577	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
一宮市公共下水道（日光川上流処理区） 一宮市	10年継続 中	597	1,108	便益算定人口 10.52 万人	894	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
豊田市特定環境保全公共下水道 豊田市	10年継続 中	27	45	便益算定人口 0.46 万人	37	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
安城市公共下水道 安城市	10年継続 中	107	262	便益算定人口 2.25 万人	298	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
安城市特定環境保全公共下水道 安城市	10年継続 中							

常滑市公共下水道 常滑市	10年継続 中	966	1,451	便益算定人口 7.35 万人	1,047	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	継続
江南市公共下水道 江南市	10年継続 中	775	911	便益算定人口 9.14 万人	773	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	継続
祖父江町公共下水道 祖父江町	10年継続 中	210	320	便益算定人口 2.24 万人	237	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	継続
吉良町公共下水道 吉良町	10年継続 中	120	202	便益算定人口 1.71 万人	145	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	継続
吉良町公共下水道 吉良町	10年継続 中	0.5	2	便益算定面積 22 h a	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	継続
伊勢市倉田山都市下水路 伊勢市	10年継続 中	47	79	便益算定面積 126 h a	68	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	継続
長島町公共下水道 長島町	10年継続 中	231	466	便益算定人口 1.87 万人	302	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	継続
和束町特定環境保全公共下水道 和束町	10年継続 中	62	4	便益算定人口 0.57 万人	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	継続
八木町特定環境保全公共下水道 八木町	10年継続 中	34	2	便益算定人口 0.16 万人	2	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	継続
能勢町特定環境保全公共下水道 能勢町	10年継続 中	-	-	-	-	-	-	評価 手続中
千早赤阪村公共下水道 千早赤阪村	10年継続 中	67	5	便益算定人口 0.90 万人	4	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	継続
千早赤阪村特定環境保全公共下水道 千早赤阪村	10年継続 中							継続
東条町公共下水道 東条町	10年継続 中	34	3	便益算定人口 0.90 万人	2	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	継続
神崎町特定環境保全公共下水道 神崎町	10年継続 中	31	72	便益算定人口 158.00 万人	42	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	継続
香寺町公共下水道 香寺町	10年継続 中	181	19	便益算定人口 0.21 万人	12	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	継続
南光町特定環境保全公共下水道 南光町	10年継続 中	42	3	便益算定人口 0.24 万人	2	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	継続
出石町特定環境保全公共下水道 出石町	10年継続 中	101	9	便益算定人口 0.77 万人	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	継続
浜坂町公共下水道 浜坂町	10年継続 中	87	6	便益算定人口 0.76 万人	6	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	継続
五色町特定環境保全公共下水道 五色町	10年継続 中	27	2	便益算定人口 0.17 万人	2	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	継続
淡路・東浦公共下水道 兵庫県淡路・東浦広域下水道組合	10年継続 中	305	26	便益算定人口 2.04 万人	23	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	継続
淡路・東浦特定環境保全公共下水道 兵庫県淡路・東浦広域下水道組合	10年継続 中						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	継続
高取町特定環境保全公共下水道 高取町	10年継続 中	41	4	便益算定人口 0.64 万人	3	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	継続
海南市山崎都市下水路 海南市	10年継続 中	14	1	便益算定面積 57 h a	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	継続
若桜町特定環境保全公共下水道 若桜町	10年継続 中	41	4	便益算定人口 0.37 万人	2	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	継続
気高町特定環境保全公共下水道 気高町	10年継続 中	90	7	便益算定人口 0.87 万人	4	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	継続
青谷町特定環境保全公共下水道 青谷町	10年継続 中	43	4	便益算定人口 0.35 万人	3	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	継続
泊村特定環境保全公共下水道 泊村	10年継続 中	32	2	便益算定人口 0.21 万人	2	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	継続
中山町特定環境保全公共下水道 中山町	10年継続 中	35	2	便益算定人口 0.23 万人	2	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	継続
日野町特定環境保全公共下水道 日野町	10年継続 中	59	2	便益算定人口 0.24 万人	2	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	継続
石見町特定環境保全公共下水道 石見町	10年継続 中	80	83	便益算定人口 0.46 万人	73	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	継続
金光町公共下水道 金光町	10年継続 中	151	176	便益算定人口 1.29 万人	165	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	継続
矢掛町公共下水道 矢掛町	10年継続 中	200	145	便益算定人口 1.31 万人	126	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	継続
川上村特定環境保全公共下水道 川上村	10年継続 中	98	136	便益算定人口 0.42 万人	100	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	継続
八千代町特定環境保全公共下水道 八千代町	10年継続 中	108	6	便益算定人口 0.31 万人	4	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	継続
甲田町特定環境保全公共下水道 甲田町	10年継続 中	58	65	便益算定人口 0.13 万人	63	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	継続
新南陽市特定環境保全公共下水道 新南陽市	10年継続 中	20	28	便益算定人口 0.97 万人	27	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	継続
豊浦町公共下水道 豊浦町	10年継続 中	206	172	便益算定人口 0.19 万人	143	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	継続
豊北町特定環境保全公共下水道 豊北町	10年継続 中	40	62	便益算定人口 0.31 万人	38	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	継続

香川町公共下水道 香川町	10年継続 中	75	239	便益算定人口 2.13 万人	206	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	継続
香南町特定環境保全公共下水道 香南町	10年継続 中	65	5	便益算定人口 0.47 万人	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	継続
綾上町特定環境保全公共下水道 綾上町	10年継続 中	42	4	便益算定人口 0.40 万人	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	継続
飯山町公共下水道 飯山町	10年継続 中	130	164	便益算定人口 1.30 万人	155	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	継続
吉海町特定環境保全公共下水道 吉海町	10年継続 中	75	88	便益算定人口 0.40 万人	80	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	継続
中山町特定環境保全公共下水道 中山町	10年継続 中	-	-	-	-	-	-	評価 手続中
内子町公共下水道 内子町	10年継続 中	89	137	便益算定人口 0.64 万人	107	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	継続
東予市・丹原町公共下水道 愛媛県東予市・丹原町公共下水道事務組合	10年継続 中	64	101	便益算定面積 181 h a	69	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	継続
行橋市公共下水道 行橋市	10年継続 中	647	376	便益算定人口 7.57 万人	337	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	継続
中間市公共下水道 中間市	10年継続 中	365	527	便益算定人口 6.40 万人	279	1.9	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	継続
宝満川上流流域下水道 福岡県	10年継続 中	300	788	便益算定人口 8.01 万人	541	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	継続
三田川町公共下水道 三田川町	10年継続 中	114	192	便益算定人口 1.00 万人	138	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	継続
相知町特定環境保全公共下水道 相知町	10年継続 中	66	6	便益算定人口 0.68 万人	4	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	継続
諫早市公共下水道 諫早市	10年継続 中	204	386	便益算定人口 4.70 万人	297	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	継続
大村市公共下水道 大村市	10年継続 中	34	41	便益算定人口 0.50 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	継続
多良見町公共下水道 多良見町	10年継続 中	114	163	便益算定人口 2.00 万人	157	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	継続
大村湾南部流域下水道 長崎県	10年継続 中	230	590	便益算定人口 7.20 万人	487	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	継続
城南町公共下水道 城南町	10年継続 中	132	11	便益算定人口 1.10 万人	7	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	継続
泗水町特定環境保全公共下水道 泗水町	10年継続 中	85	4	便益算定人口 0.99 万人	3	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	継続
錦町特定環境保全公共下水道 錦町	10年継続 中	66	9	便益算定人口 0.97 万人	4	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	継続
上村特定環境保全公共下水道 上村	10年継続 中	61	4	便益算定人口 0.42 万人	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	継続
免田町特定環境保全公共下水道 免田町	10年継続 中	65	5	便益算定人口 0.60 万人	3	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	継続
多良木町特定環境保全公共下水道 多良木町	10年継続 中	88	10	便益算定人口 0.84 万人	5	2.1	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	継続
球磨川上流流域下水道 熊本県	10年継続 中	132	38	便益算定人口 3.78 万人	21	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	継続
杵築市公共下水道 杵築市	10年継続 中	208	15	便益算定人口 1.31 万人	13	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	継続
国東町公共下水道 国東町	10年継続 中	96	9	便益算定人口 0.72 万人	5	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	継続
山香町特定環境保全公共下水道 山香町	10年継続 中	46	4	便益算定人口 0.34 万人	3	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	継続
野津町特定環境保全公共下水道 野津町	10年継続 中	69	4	便益算定人口 0.38 万人	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	継続
安心院町特定環境保全公共下水道 安心院町	10年継続 中	39	3	便益算定人口 0.22 万人	2	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	継続
椎葉村特定環境保全公共下水道 椎葉村	その他	10	1	便益算定人口 0.08 万人	1	0.8	処理場予定地の地質の詳細調査の結果、新たに擁壁工等が必要となり、事業費が約 1.5 倍に増大した	中止
高尾野町特定環境保全公共下水道 高尾野町	10年継続 中	130	7	便益算定人口 0.46 万人	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	継続
和泊町公共下水道 和泊町	10年継続 中	56	3	便益算定人口 0.46 万人	3	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	継続
久米島町特定環境保全公共下水道 久米島町	10年継続 中	37	3	便益算定人口 0.46 万人	2	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	継続
読谷村公共下水道 読谷村	10年継続 中	28	3	便益算定人口 0.46 万人	2	1.9	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	継続

【都市公園事業】

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	便益 (B)		費用 (C) (億円)	B / C	その他の指標による評価	対応方針
			総便益 (億円)	便益の主な根拠				
いわないリゾートパーク 岩内町	10年継続 中	27	63	誘致距離： 20.0 km 誘致圏人口 4.8 万人	32	2.0	・事業の必要性に変化はなく、事業の実施も概ね予定通り進捗しているため、今後も事業計画に基づき、事業を推進する	継続
十勝川水系緑地 帯広市	10年継続 中	8	20	誘致距離： 20.0 km 誘致圏人口 26.2 万人	19	1.0	・事業の必要性に変化はなく、事業の実施も概ね予定通り進捗しているため、今後も事業計画に基づき、事業を推進する	継続

モエレ沼公園 札幌市	10年継続 中	241	669	誘致距離： 20.0 km 誘致圏人口 211.0 万人	374	1.8	・整備済の既開設エリアの市民利用も極めて高く、事業効果があり、当該事業の必要性に変化はない	継続
本荘公園 本荘市	10年継続 中	40	337	誘致距離： 3.0 km 誘致圏人口 3.6 万人	176	1.9	・公園の整備計画に重大な影響を与える事情の変化もなく、当該事業の必要性に変化はない	継続
東ヶ丘公園 福島県	10年継続 中	148	296	誘致距離： 50.0 km 誘致圏人口 20.7 万人	147	2.0	・公園の整備計画に重大な影響を与える事情の変化もなく、当該事業の必要性に変化はない	継続
双葉町総合公園 双葉町	10年継続 中	88	48	誘致距離： 15.5 km 誘致圏人口 6.8 万人	42	1.1	・公園の整備計画に重大な影響を与える事情の変化もなく、当該事業の必要性に変化はない	継続
高砂中央公園 仙台市	10年継続 中	87	342	誘致距離： 3.0 km 誘致圏人口 6.1 万人	113	3.0	・土地区画整理事業の進捗に合わせて実施しており、当該事業の必要性に変化はない	継続
笠間芸術の森公園 茨城県	10年継続 中	160	217	誘致距離： 40.0 km 誘致圏人口 264.0 万人	190	1.1	・公園計画区域及び周辺の自然的環境等の特段の変化はない ・周辺の類似施設の整備状況に特段の変化はない	継続
砂沼広域公園 茨城県	10年継続 中	67	562	誘致距離： 40.0 km 誘致圏人口 154.0 万人	130	4.3	・公園計画区域及び周辺の自然的環境等の特段の変化はない ・周辺の類似施設の整備状況に特段の変化はない	継続
石下町総合運動公園 石下町	10年継続 中	76	112	誘致距離： 13.7 km 誘致圏人口 74.0 万人	82	1.3	・公園計画区域及び周辺の自然的環境等の特段の変化はない ・周辺の類似施設の整備状況に特段の変化はない	継続
千波公園 水戸市	10年継続 中	126	405	誘致距離： 4.0 km 誘致圏人口 40.0 万人	262	1.6	・公園計画区域及び周辺の自然的環境等の特段の変化はない ・周辺の類似施設の整備状況に特段の変化はない	継続
逆川緑地 水戸市	10年継続 中	76	312	誘致距離： 4.0 km 誘致圏人口 40.0 万人	87	3.6	・公園計画区域及び周辺の自然的環境等の特段の変化はない ・周辺の類似施設の整備状況に特段の変化はない	継続
にしなすの運動公園 西那須野町	10年継続 中	37	123	誘致距離： 3.7 km 誘致圏人口 4.4 万人	55	2.2	・公園計画区域及び周辺の自然的環境等の特段の変化はない ・周辺の類似施設の整備状況に特段の変化はない	継続
三ツ寺公園 群馬町	10年継続 中	24	35	誘致距離： 15.0 km 誘致圏人口 96.0 万人	23	1.5	・公園計画区域及び周辺の自然的環境等の特段の変化はない ・周辺の類似施設の整備状況に特段の変化はない	継続
羽生水郷公園 埼玉県	10年継続 中	92	129	誘致距離： 20.0 km 誘致圏人口 152.1 万人	121	1.1	・公園計画区域及び周辺の自然的環境等の特段の変化はない ・上位計画は変更されておらず、当該事業の必要性に変化はない	継続
長生の森公園 千葉県	10年継続 中	211	231	誘致距離： 35.0 km 誘致圏人口 45.0 万人	203	1.1	・公園計画区域及び周辺の自然的環境等の特段の変化はない ・周辺の類似施設の整備状況に特段の変化はない	継続
関宿町総合公園 関宿町	10年継続 中	47	34	誘致距離： 6.0 km 誘致圏人口 2.8 万人	6	5.5	・公園計画区域及び周辺の自然的環境等の特段の変化はない ・周辺の類似施設の整備状況に特段の変化はない	継続
川越道緑地 立川市	再々評価	24	113	誘致距離： 1.5 km 誘致圏人口 4.2 万人	37	3.0	・公園計画区域及び周辺の自然的環境等の特段の変化はない ・周辺の類似施設の整備状況に特段の変化はない	継続
泉町公園 東京都	10年継続 中	221	197	誘致距離： 7.0 km 誘致圏人口 30.1 万人	189	1.0	・公園計画区域及び周辺の自然的環境等の特段の変化はない ・周辺の類似施設の整備状況に特段の変化はない	継続
茅ヶ崎北部丘陵公園 神奈川県	10年継続 中	247	355	誘致距離： 15.0 km 誘致圏人口 286.0 万人	253	1.4	・公園計画区域及び周辺の自然的環境等の特段の変化はない ・周辺の類似施設の整備状況に特段の変化はない	継続
三条総合運動公園 三条市	10年継続 中	19	22	誘致距離： 15.0 km 誘致圏人口 29.7 万人	17	1.3	・事業の必要性に変化はなく、事業の実施も概ね予定通り進捗しているため、今後も事業計画に基づき、事業を推進する	継続
白山ろくテーマパーク 石川県	10年継続 中	76	134	誘致距離： 38.5 km 誘致圏人口 84.6 万人	125	1.1	・事業を巡る情勢等に特段の変化がなく、順調に進捗している	継続
大乘寺野田丘陵公園 金沢市	10年継続 中	105	98	誘致距離： 15.0 km 誘致圏人口 44.1 万人	93	1.1	・事業を巡る情勢等に特段の変化がなく、順調に進捗している	継続
辰口里山公園 辰口町	10年継続 中	8	67	誘致距離： 3.0 km 誘致圏人口 3.1 万人	9	7.6	・事業を巡る情勢等に特段の変化がなく、順調に進捗している	継続
秋葉山公園 清水市	10年継続 中	59	180	誘致距離： 1.5 km 誘致圏人口 4.4 万人	65	2.8	・地域防災計画により位置付けられた防災公園であることから整備計画の変更はない ・平成14年度に緑の基本計画を作成したが整備計画に変更はない ・市営サッカー場が整備されたが、当公園は、防災上必要な防災公園であり、当公園との競合が生じない	継続
透南運動公園 透南町	10年継続 中	60	60	誘致距離： 10.0 km 誘致圏人口 10.5 万人	58	1.0	・緑のマスタープランにより位置付けられた、運動公園であり本計画に変更はない ・当公園の下流に位置する柿沢川で河川改修をおこなっているが、平成14年度に改修が完成するため、公園計画への重大な影響は生じない	継続
熊野灘臨海公園 三重県	再々評価	170	680	誘致距離： 71.8 km 誘致圏人口 247.1 万人	231	2.9	・県の総合計画においては、リゾートを核にした交流圏の形成をはかる、東紀州地域の拠点として位置づけられ現在に至っており、上位計画に変更はない ・当公園周辺の地域における類似施設は、競合するような施設ではなく、公園施設への入込み客を増やすような、相乗的な効果を発揮するものである	継続
西山公園 鯖江市	10年継続 中	92	35	誘致距離： 15.0 km 誘致圏人口 16.0 万人	17	2.0	・上位計画（地域防災計画）の見直しによる ・関連する他事業（道路、環境教育）の進捗	継続
湖岸緑地 滋賀県	10年継続 中	237	498	誘致距離： 40.0 km 誘致圏人口 507.3 万人	350	1.4	・社会経済情勢に特段の変化はなく、当該事業の必要性に変化はない。	継続

鴨川公園 京都府	10年継続 中	37	106	誘致距離： 38.8 km 誘致圏人口 841.0 万人	45	2.4	・平成13年1月に、上位計画である新京都府総合計画が策定されたが、前計画（第4次総合開発計画）に引き続き、鴨川公園においては都市公園の整備推進として位置付けられており、当該事業の必要性に変化はない ・平成14年3月に行なった公園利用者に対するアンケート調査によれば、整備済みの区間について8割以上の方に良いという評価を得ており、事業の投資効果は発現されていると考えられ、当該事業の必要性に変化はない	継続
防賀川緑地 京田辺市	10年継続 中	28	308	誘致距離： 1.5 km 誘致圏人口 2.4 万人	30	10.4	・園部町第3次総合振興計画では、潤いある環境の整備、また、園部町地域防災計画の避難地としても位置付けられており、これらの上位計画に変化はないため、当該事業の必要性に変化はない ・レクリエーション施設、文化施設等の周辺の類似施設の整備状況に大きな変化はなく、当該事業の必要性に変化はない	継続
園部公園 園部町	10年継続 中	73	229	誘致距離： 15.0 km 誘致圏人口 14.1 万人	85	2.7	・京田辺市都市計画マスタープラン、みどりの基本計画等の上位計画において、当該事業の必要性について明記されており、当該事業の必要性に変化はない ・本事業は京都府で進めている防賀川河川改修事業にあわせて「ふるさとの川整備計画」として緑地の整備を行っているが、関連する河川改修事業の整備状況は変化してあらず、当該事業の必要性に変化はない	継続
石川河川公園 大阪府	10年継続 中	248	261	誘致距離： 15.0 km 誘致圏人口 527.0 万人	214	1.2	・事業着手後の情勢変化に応じ、整備内容の見直しやそれに伴ったコスト縮減が図られていることを確認	継続
馬見丘陵広域公園 奈良県	再々評価	405	600	誘致距離： 40.0 km 誘致圏人口 76.0 万人	542	1.1	・公園計画区域内および周辺の緑地等の自然的環境、埋蔵文化財の状況等に関して公園の整備計画に重大な影響を与える事情は変化してあらず、当該事業の必要性に変化はない ・既に供用を開始している区域があり、供用の推移が公園の規模・内容をふまえて著しい遅れが無く、当該事業の必要性に変化はない	継続
鴻ノ池運動公園 奈良市	10年継続 中	19	36	誘致距離： 13.7 km 誘致圏人口 78.0 万人	25	1.5	・運動施設、レクリエーション施設等の周辺の類似施設の整備状況は変化してあらず、当該事業の必要性に変化はない ・代替案の立案の可能性が無く、当該事業の必要性に変化はない	継続
大和高田市総合公園 大和高田市	再々評価	142	192	誘致距離： 13.7 km 誘致圏人口 86.0 万人	178	1.1	・利用圏内の市街化の状況、人口の推移等、社会経済情勢に特段の変化はなく、当該事業の必要性に変化はない ・運動施設、レクリエーション施設等の周辺の類似施設の整備状況は変化してあらず、当該事業の必要性に変化はない	継続
高取中央公園 高取町	再々評価	18	103	誘致距離： 3.0 km 誘致圏人口 0.8 万人	14	7.0	・運動施設、レクリエーション施設等の周辺の類似施設の整備状況は変化してあらず、当該事業の必要性に変化はない ・公園計画区域内および周辺の緑地等の自然的環境、埋蔵文化財の状況等に関して公園の整備計画に重大な影響を与える事情は変化してあらず、当該事業の必要性に変化はない	継続
宝が池公園 京都市	10年継続 中	267	912	誘致距離： 40.0 km 誘致圏人口 539.0 万人	270	3.4	・事業を巡る社会経済情勢等については、近年CO2削減対策や都市のヒートアイランド現象の緩和等地球環境増進問題への対応にシフトするなか、本公園事業の重要性がさらに増したといえる ・京都市基本計画、緑の基本計画等上位計画においても本公園事業にかかる位置づけの変更はなく、早期に推進すべき事業としている	継続
大和川公園 大阪市	10年継続 中	489	1,280	誘致距離： 15.0 km 誘致圏人口 289.2 万人	529	2.4	・運動施設、レクリエーション施設等の整備が進められているものであり、当該事業の必要性が認められ、事業進捗上も特段の支障がない ・緑の基本計画等上位計画における当公園の位置付けは変化してあらず、当該事業の必要性に変化はない	継続
東広島運動公園 東広島市	10年継続 中	216	250	誘致距離： 13.7 km 誘致圏人口 38.0 万人	242	1.0	・運動施設、レクリエーション施設等の周辺の類似施設の整備状況は変化してあらず、当該事業の必要性に変化はない ・上位計画における当公園の位置づけは変化してあらず、当該事業の必要性に変化はない	継続
みよし運動公園 三次市	10年継続 中	97	139	誘致距離： 13.7 km 誘致圏人口 7.1 万人	126	1.1	・レクリエーション施設、文化施設等の周辺の類似施設の整備状況は変化してあらず当該事業の必要性に変化はない ・市総合基本計画において整備及び充実に図るとしており上位計画の変更はなく当該事業の必要性に変化はない	継続
柳井ウェルネスパーク 山口県	10年継続 中	60	85	誘致距離： 25.0 km 誘致圏人口 36.0 万人	74	1.2	・運動施設、レクリエーション施設等の周辺の類似施設の整備状況は変化してあらず、当該事業の必要性に変化はない ・上位計画における当公園の位置づけは変化してあらず、当該事業の必要性に変化はない	継続
乃木浜総合公園 下関市	10年継続 中	45	74	誘致距離： 15.0 km 誘致圏人口 25.2 万人	65	1.1	・レクリエーション施設等の周辺の類似施設の整備状況は変化してあらず、当該事業の必要性に変化はない ・上位計画における当公園の位置づけは変化してあらず、当該事業の必要性に変化はない	継続
永源山公園 新南陽市	10年継続 中	59	135	誘致距離： 15.0 km 誘致圏人口 33.6 万人	121	1.1	・レクリエーション施設等の周辺の類似施設の整備状況は変化してあらず、当該事業の必要性に変化はない ・上位計画における当公園の位置づけは変化してあらず、当該事業の必要性に変化はない	継続
西部河岸緑地 広島市	10年継続 中	49	393	誘致距離： 0.8 km 誘致圏人口 68.0 万人	61	6.4	・レクリエーション施設、文化施設等の周辺の類似施設の整備状況は変化してあらず当該事業の必要性に変化はない ・重大な影響を及ぼさず上位計画が変わってあらず当該事業の必要性に変化はない	継続

東予市運動公園 東予市	10年継続 中	67	93	誘致距離： 20.0 km 誘致圏人口 89.6 万人	78	1.2	・市の総合計画や事業期間中に策定された緑の基本計画等の上位計画に位置付けられ、当該事業の必要性はさらに高まっている ・当該公園で未整備となっている体育館などの周辺での整備状況は変化しておらず、当該事業の必要性に変化はない	継続
小松中央公園 小松町	10年継続 中	65	94	誘致距離： 20.0 km 誘致圏人口 87.7 万人	68	1.4	・町の総合計画等の上位計画は新規採択時から変更されておらず、当該事業の必要性に変化はない ・オアシス館、オートキャンプ場等の未整備施設についても、周辺での類似施設の整備状況に変化はなく、当該事業の必要性に変化はない	継続
鬼北総合公園 宇和島地区広域事務組合	10年継続 中	34	41	誘致距離： 20.0 km 誘致圏人口 15.2 万人	38	1.1	・緑のマスタープランや町の長期総合計画等の上位計画は、新規採択時から変更されておらず、当該事業の必要性に変更はない ・未供用施設の造成もほぼ完了し、完了まであと1年を残すのみとなっている	継続
安芸広域公園 高知県	10年継続 中	19	303	誘致距離： 30.0 km 誘致圏人口 43.9 万人	32	9.5	・当広域公園の地域周辺には、類似施設の整備状況は変化しておらず当該事業の必要性に変化はない	継続
西八幡公園 安芸市	10年継続 中	33	236	誘致距離： 3.0 km 誘致圏人口 1.6 万人	33	7.2	・安芸市総合計画、都市計画マスタープランでは、内容が変更されておらず当該事業の必要性に変化はない	継続
佐賀城公園 佐賀県	10年継続 中	168	1,234	誘致距離： 3.0 km 誘致圏人口 11.0 万人	145	8.5	・市街化状況、上位計画の変更等など社会情勢の特段の変化はなく、当該事業の必要性に対して変化はない	継続
吉野ヶ里歴史公園 佐賀県	10年継続 中	233	1,000	誘致距離： 全国 (CVMによる) 誘致圏人口： 全国世帯数 (CVMによる)	787	1.3	・市街化状況、上位計画の変更等など社会情勢の特段の変化はなく、当該事業の必要性に対して変化はない ・我が国固有の優れた文化的資産である吉野ヶ里遺跡を保全活用する公園であり、全国規模の誘致圏域をもつため、全国を対象とするCVMにより評価	継続
松浦河畔公園 唐津市	10年継続 中	28	605	誘致距離： 3.0 km 誘致圏人口 4.0 万人	42	14.5	・市街化状況、上位計画の変更等など社会情勢の特段の変化はなく、当該事業の必要性に対して変化はない	継続
基山総合公園 基山町	10年継続 中	70	116	誘致距離： 3.0 km 誘致圏人口 2.0 万人	65	1.8	・市街化状況、上位計画の変更等など社会情勢の特段の変化はなく、当該事業の必要性に対して変化はない	継続
多布施川河畔公園 大和町	10年継続 中	5	42	誘致距離： 3.0 km 誘致圏人口 1.1 万人	9	4.5	・市街化状況、上位計画の変更等など社会情勢の特段の変化はなく、当該事業の必要性に対して変化はない	継続
堂園公園 大分市	10年継続 中	52	416	誘致距離： 3.0 km 誘致圏人口 12.0 万人	55	7.6	・市街化状況、上位計画等、公園の整備計画に重大な影響を与える事情の変更はない	継続
北薩広域公園 鹿児島県	10年継続 中	100	444	誘致距離： 38.8 km 誘致圏人口 124.2 万人	137	3.2	・利用圏域内人口、上位計画に変更がないため、事業の必要性に変化はない	継続
名護中央公園 沖縄県	10年継続 中	107	185	誘致距離： 22.5 km 誘致圏人口 119.1 万人	156	1.2	・新たに広域緑地計画に位置づけられ、当該事業の必要性に変化はない ・当該公園の自然的環境等の特段の変化はなく当該事業の必要性に変化はない	継続
沖縄県総合運動公園 沖縄県	10年継続 中	324	1,350	誘致距離： 19.0 km 誘致圏人口 119.1 万人	597	2.3	・新たに広域緑地計画に位置づけられ、当該事業の必要性に変化はない ・沖縄マラソンの主会場であり当該事業の必要性に変化はない	継続
浦添大公園 沖縄県	10年継続 中	193	337	誘致距離： 22.0 km 誘致圏人口 119.1 万人	303	1.1	・新たに広域緑地計画に位置づけられており、当該事業の必要性に変化はない ・琉球歴史回廊構想事業にも位置づけられ当該事業の必要性に変化はない	継続
首里城公園 沖縄県	10年継続 中	255	5,144	誘致距離： 22.0 km 誘致圏人口 119.1 万人	379	13.6	・新たに広域緑地計画に位置づけられ、当該事業の必要性に変化はない ・琉球歴史回廊構想事業にも位置づけられ当該事業の必要性に変化はない	継続
与那城町総合公園 与那城町	10年継続 中	48	125	誘致距離： 6.0 km 誘致圏人口 1.1 万人	66	1.9	・都市計画マスタープランに位置づけられ、当該事業の必要性に変化はない ・町の総合的な催し物の主会場であり当該事業の必要性に変化はない	継続
北谷公園 北谷町	10年継続 中	66	186	誘致距離： 1.5 km 誘致圏人口 1.3 万人	106	1.7	・都市計画マスタープランの基本整備目標の中に位置づけられており、当該事業の必要性に変化はない ・レクリエーション施設等周辺施設の整備状況は変化しておらず、当該事業の必要性に変化はない	継続
西部プラザ公園 東風平町	10年継続 中	32	244	誘致距離： 3.0 km 誘致圏人口 1.8 万人	38	6.4	・みどりの基本計画に位置づけられ、当該事業の必要性に変化はない ・周辺の自然的環境の特段の変化はなく当該事業の必要性に変化はない	継続
大里城址公園 大里村	10年継続 中	41	203	誘致距離： 3.0 km 誘致圏人口 1.2 万人	50	4.0	・総合計画に位置づけられ、当該事業の必要性に変化はない ・周辺の自然的環境の特段の変化はなく当該事業の必要性に変化はない	継続
黄金森公園 南風原町	10年継続 中	101	108	誘致距離： 3.0 km 誘致圏人口 3.2 万人	54	2.0	・都市計画マスタープランに位置づけられ、当該事業の必要性に変化はない ・周辺の自然的環境の特段の変化はなく当該事業の必要性に変化はない	継続
松尾公園 那覇市	10年継続 中	37	83	誘致距離： 1.5 km 誘致圏人口 11.1 万人	60	1.4	・都市計画マスタープランに位置づけられ、当該事業の必要性に変化はない ・那覇市地域防災計画にも位置づけられ一次避難地であり、当該事業の必要性に変化はない	継続
大石公園 那覇市	10年継続 中	61	274	誘致距離： 1.5 km 誘致圏人口 9.2 万人	88	3.1	・都市計画マスタープランに位置づけられ、当該事業の必要性に変化はない ・那覇市地域防災計画にも位置づけられ一次避難地であり、当該事業の必要性に変化はない	継続
松山公園 那覇市	10年継続 中	99	167	誘致距離： 1.5 km 誘致圏人口 6.4 万人	165	1.0	・都市計画マスタープランに位置づけられ、当該事業の必要性に変化はない ・那覇市地域防災計画にも位置づけられ一次避難地であり、当該事業の必要性に変化はない	継続
城丘公園 那覇市	10年継続 中	37	77	誘致距離： 1.5 km 誘致圏人口 10.5 万人	47	1.6	・都市計画マスタープランに位置づけられ、当該事業の必要性に変化はない ・那覇市地域防災計画にも位置づけられ一次避難地であり、当該事業の必要性に変化はない	継続

希望ヶ丘公園 那覇市	10年継続 中	33	71	誘致距離： 1.5 km 誘致圏人口 10.8 万人	52	1.4	・都市計画マスタープランに位置づけられ、当該事業の必要性には変化はない ・那覇市地域防災計画にも位置づけられ一次避難地であり、当該事業の必要性には変化はない	継続
崎山公園 那覇市	10年継続 中	16	94	誘致距離： 1.5 km 誘致圏人口 6.5 万人	19	5.0	・都市計画マスタープランに位置づけられ、当該事業の必要性には変化はない ・那覇市地域防災計画にも位置づけられ一次避難地であり、当該事業の必要性には変化はない	継続
緑ヶ丘公園 那覇市	10年継続 中	98	163	誘致距離： 1.5 km 誘致圏人口 10.6 万人	162	1.0	・都市計画マスタープランに位置づけられ、当該事業の必要性には変化はない ・那覇市地域防災計画にも位置づけられ一次避難地であり、当該事業の必要性には変化はない	継続
末吉公園 那覇市	10年継続 中	104	842	誘致距離： 3.0 km 誘致圏人口 16.6 万人	183	4.6	・都市計画マスタープランに位置づけられ、当該事業の必要性には変化はない ・那覇市地域防災計画に位置づけられ広域避難地であり、当該事業の必要性には変化はない	継続
識名公園 那覇市	10年継続 中	193	420	誘致距離： 3.0 km 誘致圏人口 17.5 万人	201	2.1	・都市計画マスタープランに位置づけられ、当該事業の必要性には変化はない ・那覇市地域防災計画に位置づけられ広域避難地であり、当該事業の必要性には変化はない	継続
天久公園 那覇市	10年継続 中	149	1,457	誘致距離： 3.0 km 誘致圏人口 21.5 万人	184	7.9	・都市計画マスタープランに位置づけられ、当該事業の必要性には変化はない ・那覇市地域防災計画に位置づけられ広域避難地であり、当該事業の必要性には変化はない	継続
森公園 那覇市	10年継続 中	75	110	誘致距離： 1.5 km 誘致圏人口 7.1 万人	71	1.5	・都市計画マスタープランに位置づけられ、当該事業の必要性には変化はない ・レクリエーション施設、文化施設等の類似施設の整備状況は変化しておらず、当該事業の必要性には変化はない	継続
天久緑地 那覇市	10年継続 中	201	243	誘致距離： 1.5 km 誘致圏人口 5.1 万人	158	1.5	・都市計画マスタープランに位置づけられ、当該事業の必要性には変化はない ・緑の基本計画の緑の確保目標量の整備状況は変化しておらず、当該事業の必要性には変化はない	継続
具志川市運動公園 具志川市	10年継続 中	90	319	誘致距離： 6.5 km 誘致圏人口 6.4 万人	129	2.5	・総合計画に位置づけられており、当該事業の必要性には変化はない ・周辺の自然的環境等の特段の変化はなく、当該事業の必要性には変化はない	継続
荷川取公園 平良市	10年継続 中	19	195	誘致距離： 1.5 km 誘致圏人口 1.9 万人	57	3.4	・緑の基本計画に位置づけられており、当該事業の必要性には変化はない ・周辺の自然的環境等の特段の変化はなく、当該事業の必要性には変化はない	継続
浦添運動公園 浦添市	10年継続 中	206	2,298	誘致距離： 3.0 km 誘致圏人口 10.5 万人	346	6.6	・地域防災計画に位置づけられ、当該事業の必要性には変化はない ・レクリエーション施設、文化施設等の周辺の施設整備の状況は変化しておらず、当該事業の必要性には変化はない	継続
宮里公園 名護市	10年継続 中	20	108	誘致距離： 1.5 km 誘致圏人口 1.9 万人	24	4.4	・緑の基本計画に位置づけられており、当該事業の必要性には変化はない ・周辺の自然的環境等の特段の変化はなく、当該事業の必要性には変化はない	継続
名護浦公園 名護市	10年継続 中	125	805	誘致距離： 8.1 km 誘致圏人口 5.6 万人	181	4.4	・緑の基本計画に位置づけられており、当該事業の必要性には変化はない ・周辺の自然的環境等の特段の変化はなく、当該事業の必要性には変化はない	継続

【都市基盤整備公園事業】  
(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)	便益(B)		費用 (C) (億円)	B/C	その他の指標による評価	対応方針
			総便益 (億円)	便益の主な根拠				
伊香立土地区画整理事業 都市基盤整備公園	その他	493	696	地区及び地区周辺の地代増加額の推計を現在価値に換算	394	1.8	・需要低下等の社会経済情勢の変化により、当初予定した土地区画整理事業を大幅に縮小し、需要に見合った事業規模とする必要がある。	見直し 継続
橋本俣田土地区画整理事業 都市基盤整備公園	10年継続 中	278	597	地区及び地区周辺の地代増加額の推計を現在価値に換算	311	1.9	・需要低下等の社会経済情勢の変化により、計画の見直しが必要。 ・需要に見合った土地利用に見直すことで、事業の早期完了を図る。	見直し 継続
真田・北金目特定土地区画整理事業 都市基盤整備公園	10年継続 中	277	608	地区及び地区周辺の地代増加額の推計を現在価値に換算	446	1.4	・スプロール市街地を整備する事業であり政策的意義が高い。 ・駅徒歩圏にあり計画通りの宅地処分が見込まれる。	継続
成瀬第二特定土地区画整理事業 都市基盤整備公園	10年継続 中	219	314	地区及び地区周辺の地代増加額の推計を現在価値に換算	260	1.2	・地区の過半で造成に着手している等、事業が進捗している。 ・近隣で民間事業者の事業が堅調に進んでおり、当地区でも計画どおりの宅地処分が見込まれる。	継続
飯能南台第二土地区画整理事業 都市基盤整備公園	10年継続 中	132	207	地区及び地区周辺の地代増加額の推計を現在価値に換算	125	1.7	・隣接する美杉台地区では宅地処分が順調に推移。 ・大部分で造成に着手している等、事業が進捗しており、事業を継続することが合理的である。	継続
新鎌ヶ谷特定土地区画整理事業 都市基盤整備公園	10年継続 中	314	420	地区及び地区周辺の地代増加額の推計を現在価値に換算	372	1.1	・地区内に3路線の鉄道駅があり、駅前に大型商業施設の立地が予定されていることから、順次宅地の処分が進むと見込まれる。	継続
下高井特定土地区画整理事業 都市基盤整備公園	10年継続 中	225	288	地区及び地区周辺の地代増加額の推計を現在価値に換算	201	1.4	・事業認可後に新駅の設置が具体化しつつあり、宅地処分に好影響があるものと見込まれる。	継続
東下根特定土地区画整理事業 都市基盤整備公園	10年継続 中	168	230	地区及び地区周辺の地代増加額の推計を現在価値に換算	192	1.2	・駅前に大規模商業施設の立地が予定されている等、地区の熟成に伴って順次宅地の処分が進むと見込まれる。	継続
国際文化公園都市特定土地区画整理事業 都市基盤整備公園	10年継続 中	3,650	9,674	地区及び地区周辺の地代増加額の推計を現在価値に換算	3,985	2.4	・都市再生プロジェクト等の位置付けがあり、西部のまちひらきに向けて研究施設や住宅の建設が進められ、需要が見込まれることから、事業の継続は必要。 ・一方、事業規模が大きく今後の宅地供給が宅地需要に比して過大となるおそれがあること等から、宅地需要の動向等に合わせた段階的な事業展開を可能とするための計画の見直しが必要。	見直し 継続

【地域振興整備公園事業】  
(地方都市開発整備事業)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	便益(B)		費用 (C) (億円)	B/C	その他の指標による評価	対応方針
			総便益 (億円)	便益の主な根拠				
いわき市小名浜住吉地区 地域振興整備公園	その他	150	182	地区及び地区周辺の地代増加額の推計を現在価値に換算 流通改善による走行経費の減少を現在価値に換算	82	2.2	・採算性の確保が困難であり、事業化のめどが立っていない。	中止
山形新都市開発整備事業 地域振興整備公園	10年継続 中	670	563	地区及び地区周辺の地代増加額の推計を現在価値に換算	279	2.0	・山形広域圏の都市機能の充実、ゆとりと潤いのある良好な居住環境の形成	継続

## 平成 14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
道路 街路事業	6
都市 幹線鉄道整備事業	1
都市公園事業	1
合計	8

平成 14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。

## 新規事業採択時評価結果一覧表様式

## 【道路・街路事業】

(補助)

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	便益 (B)		費用 (C) (億円)	B / C	その他の指標による評価
		総便益 (億円)	便益の主な根拠			
(一) 飛駒足利線 栃木県 (自: 栃木県足利市名草下町) (至: 足利市菅田町)	14	28	計画交通量: 8,200台/日	11	2.4	・地域づくりの支援
(一) 東部望月線 長野県 (自: 長野県北佐久郡望月町下之城) (至: 長野県北佐久郡望月町下之城)	5	21	計画交通量: 5,500台/日	8	2.8	・地域づくりの支援
(主) 俵山長門古市停車場線 山口県 (自: 山口県長門市安田) (至: 山口県長門市安田)	5	10	計画交通量: 3,500台/日	6	1.6	・地域づくりの支援
(市) 港島3号線 神戸市 (自: 兵庫県神戸市中央区港島南町6丁目) (至: 兵庫県神戸市中央区港島南町6丁目)	25	28	計画交通量: 2,300台/日	13	2.1	・地域づくりの支援
前田熊手線 北九州市 (自: 福岡県北九州市八幡東区大字前田) (至: 福岡県北九州市八幡西区大字熊手)	190	312	計画交通量: 11,800台	163	1.9	・物流効率化の支援 ・地域づくりの支援
葉鹿橋熊野線 栃木県 (自: 栃木県足利市葉鹿町) (至: 栃木県足利市葉鹿町)	12	22	計画交通量: 8,000台/日	10	2.2	・安全で円滑な交通の確保

## 【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)	便益 (B)		費用 (C) (億円)	B / C	その他の指標による評価
		総便益 (億円)	便益の主な根拠			
日暮里駅総合改善事業 第三セクター	226	300	平成22年度 京成日暮里駅予想乗降人員 108,987人/日	190	1.6	・新交通日暮里・舎人線、駅周辺の再開発事業との一体的な整備による、広域交通結節点としての機能強化、地域の活性化。 ・成田空港アクセスを改善し、国際交流機能を確保

## 【都市公園事業】

(補助)

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	便益 (B)		費用 (C) (億円)	B / C	その他の指標による評価
		総便益 (億円)	便益の主な根拠			
尼崎の森中央緑地 兵庫県尼崎市	401	636	誘致距離: 15.0km 誘致圏人口: 85.2万人	523	1.2	国体・都市緑化フェア等の主・サブ会場 P F I スキームを活用した公園施設の整備

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
河川事業	よしのがわ 吉野川水系大岡川浄化事業 四国地方整備局 (徳島県 徳島市)	現状分析、今後の状況予測等から総合的に判断して事業中止が妥当。
	むらたがわ 村田川広域基幹河川改修事業 千葉県 (千葉県 市原市等)	流域の市街化状況や開発調整池の恒久化など社会情勢の変化により事業を中止する。
ダム事業	おがわらこ 小川原湖総合開発事業 東北地方整備局 (青森県 三沢市等)	小川原湖総合開発事業に参画している、国営及び県営のかんがい用水、上水道、工業用水道については、利水要望(かんがい)、ダム使用権設定申請(上水道、工業用水道)の取り下げが国土交通省に出されたため、総合開発事業が成り立たないことから、小川原湖総合開発事業を中止する。
	わたらせ 渡良瀬遊水池総合開発 (期)事業 関東地方整備局 (栃木県 小山市等)	治水の必要性は高いものの現段階において利水予定者の事業参画の意思表示がないため、特定多目的ダム事業としての同事業を中止する。なお、治水対策については別途検討。
	きよつがわ 清津川ダム建設事業 北陸地方整備局 (新潟県 湯沢町)	「治水面では、信濃川流域における治水安全度の向上が必要かつ重要であるが河川整備の優先順位が不明確であること、また利水面では、現時点で直ちに大規模な水資源開発を行う緊急性は薄いと考えられることから、清津川ダムの実施計画調査は中止することが適当である」という清津川ダム専門委員会の答申を最大限尊重し、清津川ダム実施計画調査を中止する。
	きいにゅうがわ 紀伊丹生川ダム建設事業 近畿地方整備局 (和歌山県 橋本市等)	治水・利水上の必要性はあるものの、社会経済情勢の変化に伴う水需要計画の変更によりスケールメリットが低下するとともに、環境面に配慮し、総合的に判断して事業を中止する。
	たかはがわ 高梁川総合開発事業 中国地方整備局 (岡山県 船穂町等)	治水の必要性は高いものの、社会情勢の変化に伴う岡山県全体の水供給計画の見直しにより、利水関係3団体が参画を取り止めたため、多目的ダム建設事業としての継続が困難となった。このため、高梁川総合開発事業としては、中止が相当であるが、高梁川並びに小田川の治水対策は必要である。
	くりばらがわ 栗原川ダム建設事業 水資源開発公団 (群馬県 利根村)	治水及び利水安全度の低下をカバーする対策の必要性は高いものの、現段階において利水予定者から事業参画の意思表示がないため事業を中止する。 なお、治水及び計画を見込んでいる利水安全度の低下をカバーする対策については、別途検討する。
	にゅうがわ 入川ダム建設事業 新潟県 (新潟県 相川町)	ダム建設予定地に存在する旧鉱山跡地の対策工事費が大幅に増加するほか、水需要量の減少により利水としてのダム事業の緊急性が薄れたため事業を中止する。
	おおやはらがわ 大谷原川生活貯水池建設事業 茨城県 (茨城県 七会村)	地質調査の結果により他の治水代替案が経済的有利となること、及び、社会情勢の変化により利水についての水需要が減少するとともに代替水源の確保が見込まれることから中止する。

事業区分	事業名 事業主体 (所在地)	中止理由
ダム事業	ゆどまる 湯道丸ダム建設事業 富山県 (とやまけん おやべし 富山県 小矢部市)	地質上の課題が判明し、ダム方式よりも河川改修単独方式が経済性の観点から有利であるという理由から「休止」とした県の対応方針を踏まえ国庫補助を中止する。
	くろかわ 黒川ダム建設事業 富山県 (とやまけん おおやままち 富山県 大山町)	河川改修より黒川ダム建設方式が有利であるが、さらに経済性の観点から熊野川ダム再開方式が有利であるという理由から「休止」とした県の対応方針を踏まえ国庫補助を中止する。
	いせじかわ 伊勢路川ダム建設事業 三重県 (みえけん なんせいちょう 三重県 南勢町)	利水者の計画見直しにより、水需要量の減少が見込まれること及び、詳細な地質調査の結果により工事費の大幅な増加が見込まれるといった状況の変化とそれらの要因によって事業の投資効果が認められなくなったことから、事業中止とする。
	なんたん 南丹ダム建設事業 京都府 (きょうとふ そのべちよう 京都府 園部町)	利水上は、ダムによる水道用水確保の必要性がなくなり、治水上は、河川改修により緊急性の高い所から段階的に対応していくのが妥当と判断し、ダム事業は中止する。
	おおはらがわ 大原川生活貯水池建設事業 岡山県 (おかやまけん みまさかちよう 岡山県 美作町)	ダムによる新規水道水源確保の必要性がなくなったこと、及び利水撤退によるスケールメリットの低下に伴って投資効果が得られなくなったことから、事業を中止する。
	なかやまがわ 中山川ダム建設事業 愛媛県 (えひめけん たんばらちよう 愛媛県 丹原町)	利水者が事業に不参加の意向となり、ダム事業の緊急性が薄れてきたことから、国庫補助を中止する。
砂防事業	いぬなきがわ 犬鳴川砂防事業 大阪府 (おおさかふ いずみさのし 大阪府 和泉佐野市)	一体的に整備する計画であった地元泉佐野市による周辺整備計画が財政事情の悪化により中断しており、当該砂防事業に対する地元のニーズも低下しているため、ソフト対策を講じることとし、事業を中止する。
海岸事業	こうべこう 神戸港海岸 須磨地区 海岸環境整備事業 神戸市 (ひょうごけん こうべし 兵庫県 神戸市)	地元関係者、関係事業との調整に時間を要することより、緊急時にハード・ソフト対策等他の応急策による防護を講じることとし、事業を中止する。
	させぼこう 佐世保港海岸 日野地区 高潮対策事業 佐世保市 (ながさきけん させぼし 長崎県 佐世保市)	地権者から工事の同意が得られず、調整に一定の期間を要し、今後の事業進捗の見通しが立たないため、緊急時にハード・ソフト対策等他の応急策による防護を講じることとし、事業を中止する。
街路事業	とうじんまちぶち 唐人町澗線(佐賀中央地区) 佐賀市 (さがけん さがし 佐賀県 佐賀市)	大型物件の移転先や多数の権利関係者の処理などの大きな課題が残っており、補償費も莫大な費用が見込まれるため、厳しい市の財政状況の中で事業の継続が困難となり、事業を中止する。
市街地再開発事業	がまごおり 蒲郡駅西地区 蒲郡市 (あいちけん がまごおりし 愛知県 蒲郡市)	再開発がこれ以上長期化することは、土地資産額の減少による事業採算性の低下を招き、事業の成立自体を危うくする恐れがあるため、事業の中止と判断する。

事業区分	事業名 事業主体 (所在地)	中止理由
市街地再開発事業	あいおい 相生駅前Aブロック地区 相生市 (兵庫県 相生市)	予定していた核店舗の撤退により事業計画の変更をせざるを得なくなった。駅前に相応しい新たな都市機能の導入も含め事業計画を見直すには権利者はもとより市民の意見を十分に聞く必要があることから、新しい計画が策定されるまでやむを得ず一旦補助事業を休止する。
	たいしゅうまち 大正町1丁目地区 大牟田市 (福岡県 大牟田市)	当該地区の都市機能の更新の必要性は依然としてあるものの、キーテナントの民事再生法適用、保留床処分先のTMOの解散を受け、施行者が解散決議を行ったことから、施行の見通しがたたないため、事業を中止する。
	ちゅうおうきた 中央北地区(住宅街区整備事業) 中央北地区住宅街区整備組合 (兵庫県 川西市)	急激な経済環境の変化により、当初想定された中高層住宅の需要が見込めなくなったという理由から「休止」とした県の対応方針を踏まえ国庫補助を中止する。
港湾整備事業	おたるこう ほんこう 小樽港 本港地区 多目的国際ターミナル 整備事業 北海道開発局 (北海道 小樽市)	残事業の航路・泊地浚渫土砂について、当初受け入れを予定していた埋立地の事業化が直ぐには見込まれず、代替措置として内陸処分とした場合は費用が増大し、それに見合う効果が見込まれないこととなるため、暫定供用した現状で一旦完了させ引き続き供用することとし、残事業を中止とする。
	まんせきせ とこうろ 万関瀬戸航路 開発保全航路整備事業 九州地方整備局 (長崎県 美津島町)	当該航路を利用する予定であった船舶の主要貨物(海砂)の需要が、環境保全の見地から抑制され(長崎県条例)、また、地元より要請された環境対策工法の採用により事業費が増大することから、費用に見合った効果が見込めなくなったため、事業を中止する。
	いしがきこう ほんこう 石垣港 本港地区 避難泊地整備事業 沖縄総合事務局 (沖縄県 石垣市)	沖縄本島と石垣、宮古島間の連絡貨客船等を対象にした避難泊地を平良港に集約することとし、石垣港の港湾計画を改訂。石垣港における避難泊地の整備を中止する。
	ねずがせきこう ねずがせき 鼠ヶ関港 鼠ヶ関地区 マリーナ整備事業 山形県 (山形県 温海町)	マリーナの拡張の緊急性が低下したため、事業を中止する。但し、現施設のマリーナ利用船舶の安全対策を別途講ずる。
	かしわざきこう かしわざき 柏崎港 柏崎地区 多目的国際ターミナル 整備事業 新潟県 (新潟県 柏崎市)	木材需要ならびに原木から製材への輸入形態の変化等に伴い、当面大型船舶の入港が見込めなくなったため、事業を中止する。

事業区分	事業名 事業主体 (所在地)	中止理由
港湾整備事業	ふくいこう 福井港 ふくいちゅうおう 福井中央地区 国内物流ターミナル整備事業 福井県 (ふくいけん 福井県 三国町)	当面港湾利用型の企業立地が見込めず、施設整備の必要性が少なくなったことから、事業を中止する。
	ふくいこう 福井港 ふくいちゅうおう 福井中央地区 港湾緑地整備事業 福井県 (ふくいけん 福井県 三国町)	当初想定していた需要が見込めなくなり、施設整備の必要性が少なくなったことから、事業を中止する。
	ふけこう 深日港 ふけ 深日地区 防波堤整備事業 大阪府 (おおさかふ 大阪府 岫町)	フェリー航路が廃止され、港湾施設の利用計画を再検討する必要が生じたため、事業を中止する。
	させほこう 佐世保港 あいら 相浦地区 航路・泊地整備事業 佐世保市 (ながさきけん 長崎県 佐世保市)	水産品や砂利等の取り扱い品の分離のための港湾施設の再編のため、港湾計画を改訂し、当該施設について増深の必要性が無くなったため、事業を中止する。
	とくちこう 渡久地港 エキスポ地区 旅客対応ターミナル整備事業 沖縄県 (おきなわけん 沖縄県 本部町)	那覇港、伊江島、本部町を結ぶ高速旅客船航路の廃止により、施設整備の必要性が無くなったため、事業を中止する。
住宅宅地関連 公共施設等総 合整備事業	やま てせんほか 山の手線外 1 広島市 (ひろしまけん 広島県 広島市)	補助の前提となる住宅宅地事業の進捗が当面見込めないため事業を中止する。
密集住宅市街 地整備促進事 業	おおくぼ 大久保・百人町地区 ひやくにんちょう 密集住宅 市街地整備促進事業 新宿区 (とうきょうと 東京都 新宿区)	事業地区内で自力更新が進んだことにより、事業地区の不燃領域率が70%を超え、整備の緊急性が低下したため、事業を中止する。
下水道事業	しいばそん 椎葉村 特定環境保全公共下水道事業 椎葉村 (みやざきけん 宮崎県 椎葉村)	処理場予定地の地質の詳細調査及び造成地検討の結果、支持地盤として不相当であり、新たに擁壁工等が必要となり、事業費が約1.5倍に増額した。その結果費用効果分析結果が不成立となり、また処理場代替地もないことから、下水道事業の中止を判断した。
地域振興整備 公団事業	いなきはま 小名浜住吉地区 おなはま 小名浜住吉地区 (地方都市開発整備事業) 地域振興整備公団 (ふくしまけん 福島県 いわき市)	軟弱地盤対策による事業費の増高のため、採算性の確保が困難、また、小名浜地区全体として流通拠点を含む土地利用のあり方について新たに検討を行っていることなど、総合的に検討した結果、事業主体としての公団の本事業継続は中止。

# 個別研究開発課題の評価書

- 平成14年度 -

平成15年3月27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）及び国土交通省平成14年度事後評価実施計画（平成14年3月22日省議決定）に基づき、個別研究開発課題についての事前評価、中間評価及び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. 個別研究開発課題の評価について

個別研究開発課題評価は、研究開発に係る重点的・効率的な予算等の資源配分に反映するために行うものである。

国土交通省においては、研究開発機関等（国土技術政策総合研究所、国土地理院、気象研究所、海上保安庁海洋情報部及び海上保安試験研究センターをいう。以下同じ。）が重点的に推進する個別研究開発課題及び本省又は外局から民間等に対して補助又は委託を行う個別研究開発課題のうち、新規課題として研究開発を開始しようとするものについて事前評価を、研究開発が終了したものについて事後評価を、また、研究開発期間が5年以上の課題及び期間の定めのない課題については、3年程度を目安として中間評価を行うこととしている。評価は、研究開発機関等、本省又は外局が実施する。

### （評価の観点、分析手法）

個別研究開発課題の評価にあたっては、「国の研究開発評価に関する大綱的指針」（平成13年11月28日内閣総理大臣決定）を踏まえ、外部評価を活用しつつ、研究開発の特性に応じて、必要性（科学的・技術的意義、社会的・経済的意義、目的の妥当性等）、効率性（計画・実施体制の妥当性等）、有効性（目標の達成度、新しい知の創出への貢献、社会・経済への貢献、人材の養成等）の観点から総合的に評価する。

### （第三者の知見活用）

評価にあたっては、その公正さを高めるため、個々の課題ごとに積極的に外部評価（評価実施主体にも被評価主体にも属さない者を評価者とする評価）を活用することとしている。外部評価においては、当該研究開発分野に精通している等十分な評価能力を有する外部専門家により、研究開発の特性に応じた評価が行われている。

また、評価書の作成にあたっては、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。

## 2. 今回の評価結果について

今回は、平成15年度概算要求にあたり内容が明らかになった課題を含め、個別研究開発課題の事前評価、中間評価及び事後評価を平成14年度中にそれぞれ24件、2件、13件実施した。課題の一覧は別添1、評価結果は別添2のとおりである。

個々の課題ごとの外部評価の結果については、別添2の「外部評価の結果」の欄に記載のとおりである。また、評価書の作成にあたって、平成15年3月11日に政策評価会を開催し、意見等を聴取した。今後とも、これらを踏まえ適切に個別研究開発課題の評価を実施することとしている。

## 対象研究開発課題一覧

別添 1

### 事前評価

No	研究開発課題名
1	リアルタイム災害情報システムの開発
2	準天頂衛星測位・通信システムの開発
3	ロボット等によるII施工システムの開発
4	準天頂衛星による高精度測位補正に関する研究開発
5	低環境負荷型外航船(グリーンシップ)の開発
6	船舶の生涯価値(LCV)評価・格付けシステムの確立
7	人工衛星による海面変動・重力場の解析手法に関する研究
8	レーザー光の反射強度を活用した地理情報取得の可能性に関する研究
9	地震火山活動に関連した地殻変動数値モデル最適化に関する研究
10	GPS時系列データに含まれる誤差に関する研究
11	東南海・南海地震域の地殻変動特性に関する研究
12	地域の価値向上のためのゲートウェイ空間整備手法に関する研究
13	都市臨海部に干潟を取り戻すプロジェクト
14	地球規模水循環変動に対応する水管理技術に関する研究
15	水域における化学物質リスクの総合管理に関する研究
16	マルチモーダル交通体系の構築に関する研究
17	かっこいい建築・住まいの実現のための建築技術体系に関する研究
18	東アジアの航空ネットワークの将来展開に対応した空港整備手法に関する研究
19	ペンシルビルの連結による街並み再生手法の研究
20	バルコニー一体型ソーラー利用集合住宅換気空調システムの開発
21	室内科学物質空気汚染の事前評価と健康影響防止技術の開発
22	地上測量ゼロを可能にする航空測量機器およびソフトの研究
23	環境中における雨天時下水道由来のリスク因子の変容と動態
24	社会基盤施設の高精度情報化診断・寿命予測技術に関する研究開発

### 中間評価

No	研究開発課題名
1	IIを活用した運航支援のための技術開発
2	地震発生過程の詳細なモデリングによる東海地震発生の推定精度向上に関する研究

### 事後評価

No	研究開発課題名
1	生態系の保全・生息空間の創造技術の開発
2	建設事業の品質管理体系に関する技術開発
3	投資効率向上・長期耐用都市型集合住宅の建設・再生技術の開発
4	災害等に対応した人工衛星利用技術に関する研究
5	外部コストを組み入れた建設事業コストの低減技術の開発
6	工業化インフィル住宅の工法等の開発
7	マイクロセンシング技術の建設工学への応用研究開発
8	既存建物の標準的構造性能評価法の開発
9	地震火災から木造都市を守る環境防災水利整備に関する研究開発
10	データアシミュレーションによる海況把握手法の研究
11	外洋域の潮流を考慮した漂流予測モデルの開発
12	火山性地殻変動のダイナミックモデルに関する研究
13	ニューラルネットによる画像情報の判別手法に関する研究

## 事前評価【No.1】

研究開発課題名	リアルタイム災害情報システムの開発	担当課	大臣官房技術調査課
研究開発の概要	地震・火山・水害等に関する災害情報を迅速に把握・共有・提供するシステムを開発し、東海地域において実用化することにより当該地域の防災・減災を目指す。 【研究期間 平成14年度～17年度 研究費総額 約7億5000万円】		
研究開発の目的	東海（富士山・伊豆含む）地域に設置した電子基準点の位置情報を10分以内に1cmの精度で求めるためのリアルタイムキネマティック解析手法を高速化するアルゴリズムの開発を行うとともに、データを収集し、東海地域の防災担当機関に配布する。また、地震・火山・水害・土砂災害等の情報を迅速に把握し、かつ分かり易い形で防災機関・ライフライン関係事業者・住民等に伝達する手段を開発する。これにより、災害に関連したリスク・被害を迅速に判断・把握し、防災・減災に資する。		
必要性、効率性、有効性等の観点からの評価	<p>（必要性）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・災害による被害を最小にするために、関係機関間で災害状況を迅速に把握、予測、伝達、共有する技術の開発が必要であり、それを実施する本研究開発は妥当である。</li> <li>・東海地震の切迫性、頻繁な水害の発生あるいは富士山・伊豆地域における火山活動の活発化が懸念されており、重点的な防災対策が必要であり、それを実施する本研究開発は妥当である。</li> <li>・中央防災会議等において、防災情報共有社会の実現やITを駆使した情報システムの開発が必要とされており、それを実施する本研究開発は妥当である。</li> </ul> <p>（効率性）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・国土技術政策総合研究所及び国土地理院において課題を分担して、本省関係部局、地方自治体、大学、民間企業と連携して実施する。全体のとりまとめは、国土地理院地理地殻活動研究センターが行う。</li> <li>・機器メーカーは、GPS測位の原理、機器の特性等を最もよく把握しているため、高精度化のための機器の改良・データの処理手法を担当することは妥当である。また、大学ではGPS測位の誤差源に関する研究が行われており、精度向上のための手法を開発することができる。また、モデル作成に関しても、地震学・火山学の立場から、開発のポイントの検討を行うことが可能であり、逆解析手法、現況把握手法の開発に助言を行うことが期待できる。</li> <li>・スリーライン・レーザースキャナー測量技術は民間において開発され、GIS技術は大学で研究開発が進んでいることから、産学官の技術研究開発体制は妥当である。</li> </ul> <p>（有効性）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地方自治体等における災害時のリスク判断のための情報を迅速で分かりやすく伝達することにより、防災のための対応が効果的に行える。</li> <li>・リアルタイム災害情報システムの装置が開発され、自治体や民間で導入されることによる経済効果や、災害情報産業の新しい業種の成立による経済活性化が期待でき、本研究開発は妥当である。</li> </ul>		
外部評価の結果	<p>国土交通省の総合技術開発プロジェクトにおいて早急に実施すべき重要な研究開発テーマとして実施する妥当性が認められた。成果の使い方について、他省庁との連携に努めることが期待される。（平成14年8月8日、技術研究開発評価委員会）</p> <p>&lt;外部評価委員会委員一覧&gt;</p> <p>委員長 月尾 嘉男 東京大学新領域創成科学研究科教授</p> <p>委員 大林 成行 (株)国土情報技術研究所代表取締役社長</p> <p>” 表 佑太郎 (社)建築業協会技術研究部会部会長</p> <p>” 嘉門 雅史 京都大学大学院地球環境学堂教授</p> <p>” 桑原 章次 (社)日本土木工業協会土木工事技術委員会副委員長</p> <p>” 見城美枝子 青森大学社会学部教授</p> <p>” 菅原 進一 東京大学工学部建築学科教授</p> <p>” 濱田 政則 早稲田大学理工学部土木工学科教授</p> <p>” 三井所清典 芝浦工業大学建築学科教授</p> <p>” 村上 周三 慶應義塾大学理工学部システムデザイン工学科客員教授</p>		

研究費総額は現時点での予定であり、今後変わりうるものである。

## 事前評価【No.2】

研究開発課題名	準天頂衛星測位・通信システムの開発	担当課	大臣官房技術調査課
研究開発の概要	<p>都市部や山間部等の測位不可能地域の解消、測位情報の高精度化により、ITSの高度化、防災・国土管理等に活用。</p> <p>【研究期間 平成15年度～19年度 研究費総額 約28億円】</p>		
研究開発の目的	<p>地上系システムとの組合せによるセンチメートル級の高精度測位サービスを実現する。また、搬送波を利用した高精度測位技術の移動体への適用を実現する。</p>		
必要性、効率性、有効性等の観点からの評価	<p>(必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>測位情報については経済社会の基盤的サービスであり、高精度な測位サービスは全国民に等しく提供されるべきものであるため、国における技術開発が必要であり、それを実施する本研究開発は妥当である。</li> <li>「今後の宇宙開発利用の取組みの基本方針」(平成14年6月 総合科学技術会議)において、情報通信・測位分野が重点分野に位置付けられ、「準天頂衛星システムの開発・整備を、官民の連携の下に推進する。」こととされており、それを実施する本研究開発は妥当である。</li> </ul> <p>(効率性)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>準天頂衛星測位・通信システムの開発は多岐にわたることから、各開発要素を所管する省庁、宇宙開発機関、大学、民間との連携により推進することが必要である。本プロジェクトに関しては、関係省庁、宇宙開発機関、民間から成る準天頂衛星システム開発・利用推進協議会が設置されており、技術的な内容は技術WGにて調整していくこととしており、本研究開発の研究開発体制は妥当である。</li> <li>国土技術政策総合研究所及び国土地理院は、衛星を活用した国土管理技術の研究開発、ITSの研究及び電子基準点によるRTK-GPSの測量分野への応用などを推進しており、研究開発体制は妥当である。</li> </ul> <p>(有効性)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>現在のGPSを中心とした衛星測位システムにGPSの近代化とともに新しい衛星システムが加わることで、さらに充実したサービスが期待される。特に測量分野においては、次世代衛星システムの機能の充実とともにそれに対応した電子基準点並びにデータ配信システムの更新によって、都市部等でのシームレスなサービスを確保し、精度、効率、ロバスト性の向上を図り、あわせて高速ネットワーク時代に適合したデータ提供を実現することができる。</li> <li>D-GPSや自律航法システムとRTK-GPSの複合補完技術、マルチパス除去技術、高速整数値バイアス決定技術を確立することにより、移動体におけるセンチメートル級の高精度測位サービスが可能となり、ITSの高度化等、新たなサービスが期待されることとされており、本研究開発は妥当である。</li> </ul>		
外部評価の結果	<p>国土交通省の総合技術開発プロジェクトにおいて早急に実施すべき重要な研究開発テーマとして実施する妥当性が認められた。早く民間で活用できるようになることが期待される。(平成14年8月8日、技術研究開発評価委員会)</p> <p>&lt;外部評価委員会委員一覧&gt;</p> <p>委員長 月尾 嘉男 東京大学新領域創成科学研究科教授</p> <p>委員 大林 成行 (株)国土情報技術研究所代表取締役社長</p> <p>〃 表 佑太郎 (社)建築業協会技術研究部会部会長</p> <p>〃 嘉門 雅史 京都大学大学院地球環境学堂教授</p> <p>〃 桑原 章次 (社)日本土木工業協会土木工事技術委員会副委員長</p> <p>〃 見城美枝子 青森大学社会学部教授</p> <p>〃 菅原 進一 東京大学工学部建築学科教授</p> <p>〃 濱田 政則 早稲田大学理工学部土木工学科教授</p> <p>〃 三井所清典 芝浦工業大学建築学科教授</p> <p>〃 村上 周三 慶應義塾大学理工学部システムデザイン工学科客員教授</p>		

研究費総額は現時点での予定であり、今後変わりうるものである。

## 事前評価【No.3】

研究開発課題名	ロボット等によるIT施工システムの開発	担当課	大臣官房技術調査課
研究開発の概要	<p>最先端のITやロボット技術を活用して、土木施工における危険・苦渋作業を解消するとともに、一般施工現場への導入により業務の効率化、コスト縮減、品質向上を図ることを目的として、3次元空間データを用いた施工・処理技術の開発、及びその成果等を活用した遠隔操作ロボット等によるIT施工システム技術を開発する。</p> <p>【研究期間 平成15年度～19年度 研究費総額 約26億円】</p>		
研究開発の目的	<p>遠隔操作ロボット等によるIT施工システムにより、災害復旧現場はもちろん、地下空間、トンネル、がけ地等での危険・苦渋作業の解消を行い、安全な作業環境の実現を図る。</p> <p>さらに一般の施工現場においても、3次元空間データを用いた施工技術を活用することにより、業務の効率化、コスト縮減、品質向上を図る。</p>		
必要性、効率性、有効性等の観点からの評価	<p>(必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>土木施工においては、雲仙普賢岳のような災害復旧現場や地下空間、トンネル、がけ地での工事のような危険・苦渋作業が存在し、これまで施工の安全対策のため、一部で遠隔操作方式の無人化施工の技術開発が進められてきた。しかし、高コストであり、大規模で特殊な施工現場への限定した適用にとどまってきた。そのため、最先端のIT・ロボット技術を活用し、適用工種の拡大、コスト縮減、工期短縮等により汎用性を高めるための技術開発が求められており、本研究開発は妥当である。</li> <li>また、一般施工現場においても、例えば人力による2次元工事測量、データの紙による管理が行われるなど、他産業に比べてIT導入が遅れており、業務の効率化、コスト縮減、品質向上のための技術開発が求められており、本研究開発は妥当である。</li> </ul> <p>(効率性)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>本研究の実施に際しては、産学官の共同研究体制を構築する予定である。工事に適用可能な技術研究開発を実施するためには、発注者(事業主体)である国と、受注者(施工会社)と機器システムの提供者(メカ等)の協力体制のもと研究を進めることとしており、本研究開発は妥当である。なお、国土交通省では、このための体制を、現行の制度・枠組みで実現可能であり、またこれまで十分な実績を有している。</li> </ul> <p>(有効性)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>本技術開発の成果である遠隔操作ロボット等によるIT施工システムにより、災害復旧現場、地下空間、トンネル、がけ地での工事のような危険・苦渋作業が解消されるとともに、さらに一般建設施工現場においても、3次元空間データを用いた施工技術を活用することにより、業務の効率化、工期短縮ひいてはコスト縮減を図ることができ、本研究開発は妥当である。</li> <li>また、本成果を地方整備局等の工事で検証することで民間企業における活用を促すことが可能となり、本開発技術や関連情報技術の普及により、大規模な情報化投資の新規需要創出などが見込まれるとともに、世界でも最先端の技術の開発を進めることで新たな世界市場への道が開くことが期待でき、本研究開発は妥当である。</li> </ul>		
外部評価の結果	<p>国土交通省の総合技術開発プロジェクトにおいて早急に実施すべき重要な研究開発テーマとして実施する妥当性が認められた。実施体制については、計画にあるように民間と国とが連携・調整して推進していくことの重要性が指摘された。(平成14年8月8日、技術研究開発評価委員会)</p> <p>&lt;外部評価委員会委員一覧&gt;</p> <p>委員長 月尾 嘉男 東京大学新領域創成科学研究科教授</p> <p>委員 大林 成行 (株)国土情報技術研究所代表取締役社長</p> <p>” 表 佑太郎 (社)建築業協会技術研究部会部会長</p> <p>” 嘉門 雅史 京都大学大学院地球環境学堂教授</p> <p>” 桑原 章次 (社)日本土木工業協会土木工事技術委員会副委員長</p> <p>” 見城美枝子 青森大学社会学部教授</p> <p>” 菅原 進一 東京大学工学部建築学科教授</p> <p>” 濱田 政則 早稲田大学理工学部土木工学科教授</p> <p>” 三井所清典 芝浦工業大学建築学科教授</p> <p>” 村上 周三 慶應義塾大学理工学部システムデザイン工学科客員教授</p>		

研究費総額は現時点での予定であり、今後変わりうるものである。

## 事前評価【No.4】

研究開発課題名	準天頂衛星による高精度測位補正に関する研究開発	担当課	総合政策局技術安全課
研究開発の概要	<p>準天頂衛星を利用する cm クラスの高精度な移動体向け測位補正情報を生成するために、最適な補正システムに関する研究や鉄道等の高速移動体での測位技術、補正情報の配信技術等の研究開発を行う。</p> <p>【研究期間 平成15年度～平成20年度 研究費総額 約85億円】</p>		
研究開発の目的	<p>現在、我が国においては全地球測位システム（GPS）による測位の利用が拡大しており、カーナビゲーションを始めとして航空、船舶などの交通分野や測地・測量分野など広い分野で利用され、基盤的なサービスとして今後更に利用が進展していくものと予想されている。</p> <p>しかしながら、GPS については、山影や都市部のビル影等により十分な電波を受信できない地域の存在の問題があり、必ずしもどこでも、いつでも基盤的サービスである測位サービスが享受できないところである。</p> <p>さらに、現在の GPS をベースにした測位精度は高速移動体にとっては十分ではなく、高精度な測位サービスによる列車の運航管理や車の位置情報による事故防止などによる安全な交通システムの構築には新たな測位技術の開発が必要となっている。</p>		
必要性、効率性、有効性等の観点からの評価	<p>（必要性） GPS による測位サービスは社会生活の基盤的なものとなりつつあり、全国民に等しく提供されるべきものである。このような状況の中で、一層の高精度な測位情報は、わが国全ての地域におけるより安全な交通社会の構築を可能とするものであり、そのために必要な技術開発を進めることが必要である。</p> <p>（効率性） （独法）電子航法研究所は、GPS を利用した航法についての研究を実施しており、測位に関する広い知見と技術をもっており同研究所に研究を委託することが効率的である。</p> <p>（有効性） 本研究開発の成果をもとに高精度の移動体向け測位技術が実用されることにより、より安全な交通社会の構築が期待される。</p> <p>その他（15年度から施策を開始する必要性） GPS 測位については既にカーナビなどにより国民の生活に密着したものとなりつつあり、高精度測位サービス等新たなサービス分野の創出等の経済活性化にも資するものと考えられている。また、民間経済団体等においても国の先導的役割が強く要請されているものであり、国として早期に取り組む必要がある。</p>		
外部評価の結果	<p>平成14年8月14日「運輸技術研究開発課題事前評価委員会」を開催。「準天頂衛星による高精度測位補正は社会的ニーズが高く、経済活性化が期待されるので、推進すべきであると考えます。しかし実施に当たっては、関係各府省との連携体制、官民の役割分担等について十分な検討を要する。」という結論に達し、本研究を実施することは妥当と認められた。</p> <p>&lt;外部評価委員会委員一覧&gt;          委員長 水町 守志 芝浦工業大学教授          委員 小田原 修 東京工業大学大学院教授          " 北村 信彦 公認会計士          " 合田 良實 横浜国立大学名誉教授          " 田村 喜子 作家          " 中村 勝英 水洋会 事務局長          " 中村 英夫 日本大学教授          " 藤岡 健彦 東京大学助教授</p>		

研究費総額は現時点での予定であり、今後変わりうるものである。

事前評価【No.5】

研究開発課題名	低環境負荷型外航船（グリーンシップ）の開発	担当課	海事局技術課
研究開発の概要	<p>低環境負荷型外航船の開発を目指すグリーンシッププロジェクトは、バラスト水対策技術の開発と温室効果ガス対策技術の開発からなる。バラスト水とは、船舶が空荷の時にその安定性を保つための「おもし」として使う海水のことであり、荷物を船舶に積載する際排出され、荷降しの際積込まれる。国際航路に就航する外航船にあっては、そのバラスト水の漲排水によって、外来生物、有害微生物の拡散問題が起こっている。これに対し、船型を根本的に見直し、バラスト水を不要とするノンバラスト新船型の開発、ノンバラスト船型に対応した推進システムの開発等を行う。また温室効果ガス対策については、風エネルギーの利用により、温暖化ガス排出量を低減する帆走システムの開発等を行う（運輸施設整備事業団に補助予定）。</p> <p>【研究期間 平成 15 年度～平成 18 年度 研究費総額 約 1,320 百万円】</p>		
研究開発の目的	<p>自然エネルギーである風力を活用し、軽荷時のバラスト水を非積載にすることによって船舶の燃料消費を低減し、温室効果ガスを削減するとともに、バラスト水の漲排水に起因する外来生物、有害微生物の拡散防止を図る。</p>		
必要性、効率性、有効性等の観点からの評価	<p>地球環境対策が焦眉の急となっている現在、外航海運においては、外来生物や有害微生物の拡散を招くバラスト水の漲排水及び温室効果ガスの排出に、厳しい目が注がれている。</p> <p>これに対し、平成 15 年には国際海事機関（IMO）においてバラスト水に関する条約が採択され、バラスト水の洋上交換またはバラスト水処理（バラスト水中の生物の殺滅、除去、不活性化）の実施が義務付けられる予定となっている。また、平成 9 年 12 月の京都議定書においては、IMO を通じた作業により、外航船舶の船用燃料からの温室効果ガスの排出の抑制又は削減を追求することとされている。</p> <p>こうした動きに対応し、本施策では「海洋と大気に優しい」外航船の開発を目指す。すなわちバラスト水対策として、船型を根本的に見直すことによってバラスト水そのものを不要とするノンバラスト新船型の開発、ノンバラスト船型に対応した推進システムの開発等を、また温室効果ガス対策として、風エネルギーの利用により温暖化ガス排出量を低減する帆走システムの開発等を行う。</p> <p>このような、環境に優しい外航船を世界に先駆けて開発・普及することによって、海運分野における環境問題に応え、かつ革新的なノンバラスト船型の開発、新素材を応用した複合帆の開発等を通じ、技術的にも世界をリードし、我が国造船業の国際競争力の強化にも貢献する。すなわち本施策は、その実施により新技術の創出、社会・経済への貢献が期待でき、施策の必要性・有効性の観点から意義のあるものである。</p> <p>また本施策は、もともと民発意の研究開発であるが、上記のように IMO の動きに対応しつつ、環境対策に貢献していくという公的な側面を持ち十分な政策的意義が認められると同時に、民間の独力のみではリスクが高く研究が実施できないものである。このため、運輸施設整備事業団を通じ、研究開発費の一部を補助することによって、産官連携体制を確立し、民間の意欲を活用しつつ、研究開発目的を確実にかつ効率的に達成しようとするものである。</p>		
外部評価の結果	<p>本課題は、海事局が取り組む研究開発課題として適切である。費用対効果については、できるだけ定量的に推計されることを期待する。また、研究のシーズと、知的財産の蓄積と活用に関する戦略を練る必要がある。（平成 14 年 7 月 15 日 海事局研究開発課題評価委員会）</p> <p>&lt; 外部評価委員会委員一覧 &gt;</p> <p>委員長 影本 浩 東京大学大学院新領域創成科学研究科教授</p> <p>委員 今津 隼馬 東京商船大学航行システム研究室教授</p> <p>” 鎌田 実 東京大学大学院工学系研究科産業機械工学専攻教授</p> <p>” 白山 晋 東京大学大学院工学系研究科環境海洋工学専攻助教授</p> <p>” 嶋田 武夫（社）日本造船研究協会研究委員会委員長</p> <p>” 中島 基善（社）日本船用工業会技術開発戦略検討小委員会委員長</p> <p>” 田所 修一（社）日本造船工業会技術委員会委員長</p> <p>” 太田 和博 専修大学商学部教授（交通経済学）</p> <p>” 中泉 拓也 関東学院大学経済学部経済学科専任講師</p> <p>” 古野 千秋 日本テレビ放送網株式会社編成局チーフディレクター</p>		

研究費総額は現時点での予定であり、今後変わりうるものである。

## 事前評価【No.6】

研究開発課題名	船舶の生涯価値（LCV）評価・格付けシステムの確立	担当課	海事局造船課
研究開発の概要	<p>一生を通じた船舶の質を安全・環境・経済性の視点から定量的に評価、格付けする手法を確立するとともに、保険料や税制等に関する公的、私的なインセンティブスキームを検討する（独立行政法人海上技術安全研究所に委託）</p> <p>【研究期間 平成15年度～平成18年度 研究費総額 約95百万円】</p>		
研究開発の目的	<p>低質な船舶から経済安全や環境に優れた船舶への転換を世界的に推進するとともに、技術力の高い我が国造船業の国際競争力を高めることを目的とする。</p>		
必要性、効率性、有効性等の観点からの評価	<p>船舶による海上災害を防止し、海上輸送を安定的に確保するためには、安全な構造や設備を有する船舶を普及させる必要がある。また、環境負荷を可能な限り低減した循環型社会の構築を図ることが我が国の命題となっているが、使用期間が長い船舶については、建造時から環境負荷について長期的視点に立った評価を行ったうえで、優れた環境性能を有する船舶の投入を促進していく必要がある。さらに、我が国は長年にわたり技術革新を世界的にリードしてきたが、近年、韓国・中国の大幅な建造設備増強による新造船需給ギャップの拡大により、新造船の「船価」のみが評価された船の受注傾向が強くなり、新技術の投入が停滞する状況となっているところから、安全及び環境性能に優れた船舶（船舶の生涯価値（LCV）の高い船舶）を世界規模で普及させるために、従来の低質な船舶の「足切り」のみならず、経済的インセンティブを活用して、これから市場に投入される船舶の質に関して全体的な底上げを図るとともに、民間による環境・安全分野の技術開発を促進していく施策が必要となる。</p> <p>このためには、船主が優れた船舶を適切に選択するように誘導すること、すなわち、船主が船舶の安全性や環境保全性等、表面上は分かりにくい特性を定量的に把握できるよう、客観的な評価・格付け手法を確立するとともに、これらの特性において優れたポテンシャルを有する船舶に対して優遇措置を与えるスキームを国際的に推進することにより、長期的には船主経済にとってプラスになることを納得して新造船を選択出来るような枠組み作りを進めることが必要であり、本施策では、このような評価手法の確立及びインセンティブスキーム作りに関する検討を行うこととしている。</p> <p>本施策に基づき、国際的協調の基に船舶の総合的な評価、格付け手法を策定するとともに、格付けに基づくインセンティブスキームを確立することにより、安全性が高く環境負荷の低い船舶の使用を世界的に促進することが可能となる。また、本評価手法を用いて、船主が新造船の段階より多面的かつ長期的な「本当の価値」を表すLCVを基準に船舶を選択できるようになるため、船舶に投入される技術が再評価され、民間による技術開発及び開発成果の積極的な採用を促進することが可能となる。さらに、LCVの値を算定する評価式の中に、環境や安全規制等による影響を数値的に取り入れることにより、新たな規制について費用対効果分析をすることが可能となり、有効な政策評価ツールを提供することができる。なお、評価手法やインセンティブスキームの検討にあたっては、造船・海運業界のニーズ及び環境・安全に関する国際基準策定の状況等を的確に把握したうえで国際的に普及が可能と思われる公正・中立なものとする必要があり、高度な政策判断が求められることから国が実施する必要がある。</p> <p>また、本施策は、民間による技術開発の効果が最大限発揮されるような枠組みを構築するものであり、優れた費用対効果を有するものである。</p>		
外部評価の結果	<p>本課題は、海事局が取り組む研究開発課題として適切である。国際海運の実情を十分に理解し、より効率的な推進体制、世界標準化のための戦略を追求してほしい。（平成14年7月15日 海事局研究開発課題評価委員会）</p> <p>&lt;外部評価委員会委員一覧&gt;</p> <p>委員長 影本 浩 東京大学大学院新領域創成科学研究科教授</p> <p>委員 今津 隼馬 東京商船大学航行システム研究室教授</p> <p>” 鎌田 実 東京大学大学院工学系研究科産業機械工学専攻教授</p> <p>” 白山 晋 東京大学大学院工学系研究科環境海洋工学専攻助教授</p> <p>” 嶋田 武夫 (社)日本造船研究協会研究委員会委員長</p> <p>” 中島 基善 (社)日本船用工業会技術開発戦略検討小委員会委員長</p> <p>” 田所 修一 (社)日本造船工業会技術委員会委員長</p> <p>” 太田 和博 専修大学商学部教授(交通経済学)</p> <p>” 中泉 拓也 関東学院大学経済学部経済学科専任講師</p> <p>” 古野 千秋 日本テレビ放送網株式会社編成局チーフディレクター</p>		

研究費総額は現時点での予定であり、今後変わりうるものである。

事前評価【No.7】

研究開発課題名	人工衛星による海面変動・重力場の解析手法に関する研究	担当課	海上保安庁海洋情報部 技術・国際課海洋研究室
研究開発の概要	<p>衛星重力データから海面での重力を求め、北西太平洋海域の高精度ジオイドモデルを作成し、このジオイドモデルを基にして、海面高（ジオイド+力学的海面高+海洋潮汐変動）、力学的海面高の分布の変動を求める方法を開発する。</p> <p>【研究期間 平成15年度～平成17年度 総事業費 18百万円】</p>		
研究開発の目的	<p>海底地殻変動観測の信頼性を上げるために必要となる基準点（海面の高さ）の精度の向上及び海底下の地殻やマンツルの密度構造に関する詳細情報を得るためのジオイドモデルの高精度化を図ることにより、地震・火山活動に関する精度の高い事前情報の提供に寄与する。</p>		
必要性、効率性、有効性等の観点からの評価	<p>地震・火山活動による被害の軽減を図るためには、予知精度の向上が必要であり、平成14年7月19日制定された「東南海・南海地震に係る地震防災対策の推進に関する特別措置法」の付帯決議において「予知に資する科学的な技術水準の向上に努めること」とされている。（必要性）</p> <p>海上保安庁は、潮汐や海流、海上重力の観測・調査を行っており、本研究に必要なデータ及び研究者を備えているとともに、本研究の成果が直ちに業務に反映できる。また、従来から、海上保安庁の業務として、地震調査研究推進本部、火山噴火予知連絡会及び地震予知連絡会に対して情報の提供を行ってきていることから、研究成果を直ちに業務に反映できる。（効率性）</p> <p>地震・火山活動に関する精度の高い事前情報の提供に寄与する。さらに、将来、より精密な衛星重力データが得られ、広範囲で生じる重力の微小な変化を海域で検出できるようになれば、大規模な海流変動、海底の地殻変動を明らかにできる可能性があり、その成果は、これまで把握のできなかった広域の海洋変動として価値を持つと期待される。（有効性）</p>		
研究の外部評価の結果	<p>平成14年5月15日「海洋情報部研究評価委員会」を開催し、「本研究により北西太平洋海域において高精度なジオイドの推定（数センチ）ができるようになれば、力学的高度の高精度の推定が可能となり、北西太平洋の海洋循環の解明に大いに貢献する」、「ジオイドの精密決定は、測地学にとって重要な課題であるとともに、海洋学にも大きく貢献する」、「非常にタイムリーで重要な研究である。日本周辺の海上重力データの観測を担っている海洋情報部が、この研究を推進することは重要」などのコメントを得、本研究を実施することは妥当と認められた。</p> <p>&lt; 外部研究評価委員会委員一覧 &gt;          委員長 平 啓介（東京大学海洋研究所）          副委員長 佐々木 稔（海洋情報部 技術・国際課長）          委員 笠原 順三（東京大学地震研究所）          委員 渋谷 和雄（国立極地研究所）          委員 藤本 博巳（東北大学大学院理学研究科）          委員 尹 宗煥（九州大学応用力学研究所）          委員 桂 忠彦（海洋情報部海洋調査課長）          委員 金澤 輝雄（海洋情報部環境調査課長）          委員 柴山 信行（海洋情報部海洋情報課長）          委員 土出 昌一（海洋情報部航海情報課長）          *委員の構成については、見直し中</p>		

研究費総額は現時点での予定であり、今後変わりうるものである。

事前評価【No.8】

研究開発課題名	レーザー光の反射強度を活用した地理情報取得の可能性に関する研究	担当課	国土地理院 地理地殻活動研究センター 地理情報解析研究室
研究開発の概要	<p>航空機搭載レーザースキャナーのレーザー光における地物毎の反射強度の統計的処理などにより、反射強度の性質と地理情報取得への利用可能性を調査する。特に道路と建物の抽出に関しては、彩度が低くレーザー光の反射率が低いアスファルト屋根の検出、反射強度データでの道路中心、道路縁の白線、黄線の検出と追跡等、各種手法を試みる。</p> <p>【研究期間 平成15年度～17年度 研究費総額 約17百万円】</p>		
研究開発の目的	<p>本研究は、レーザースキャナーで得られる反射強度の性質を明らかにし、それを活用した地理情報取得の可能性を追求することを目的とする。</p>		
必要性、効率性、有効性等の観点からの評価	<p>航空機搭載レーザースキャナーは現在発展途上のセンサーであり、その新たな利用可能性の追求には意義がある。また、特に注目している抽出対象である建物、道路は基盤的な地理情報であり、その取得手法開発を研究課題とすることは妥当である。</p> <p>レーザースキャナーの高さのデータを使用した地理情報の抽出手法は、ここ数年来、活発に研究が進んでおり、反射強度を取得することができるレーザースキャナーも稼働しているが、反射強度を利用した研究はほとんどない。今研究を開始すれば、先端的な成果を得ることが期待できる。</p> <p>さらに、本課題は、第三者が作成した情報を収集・加工した地理情報ではなく、一次的な地理情報の取得手法の開発であり、国土地理院が実施すべきである。</p> <p>一方、本研究に従事する研究者は、これまでレーザースキャナーデータから地理情報を抽出する研究に従事しており、実施体制は妥当である。</p> <p>レーザー反射強度の利用技術や建物、道路縁の抽出技術を学会発表やインターネットで公表し後続の応用研究に活用する。</p>		
外部評価の結果	<p>取得可能性の研究であり実用化できるかどうか重要である。実用化に向けて信頼性の高い方法を検討してほしい。(平成14年6月10日、国土地理院研究評価委員会)</p> <p>&lt;外部評価委員会委員一覧&gt;          高木幹雄(東京理科大学基礎工学部教授)          巖網林(武蔵工業大学環境情報学部助教授)          大野邦夫(ドコモ・システムズ(株)事業開拓室 XML 推進プロジェクト主席技師)          大森博雄(東京大学大学院新領域創成科学研究科教授)          笠原稔(北海道大学大学院理学研究科付属火山研究観測センター教授)          河野宣之(国立天文台地球回転系教授)          竹本修三(京都大学大学院理学研究科教授)          中村浩美(科学ジャーナリスト)          細村宰(東京電気大学理工学部教授)</p>		

研究費総額は現時点での予定であり、今後変わりうるものである。

事前評価【No.9】

研究開発課題名	地震火山活動に関連した地殻変動 数値モデル最適化に関する研究	担当課	国土地理院 地理地殻活動研究センター 地殻変動研究室
研究開発の概要	西暦 2000 年の神津島・三宅島周辺での地震火山活動や周辺域の地殻変動への影響のシミュレーションを行い、計算機上で地殻現象を再現する。これにより現実の物性値や境界条件の推測及び現象の解釈の手法を開発する。 【研究期間 平成 15 年度～ 17 年度 研究費総額 約 29 百万円】		
研究開発の目的	局地的な地殻活動が周辺域に及ぼす影響、広域な変動が地域的な地殻変動に及ぼす影響を把握することを目的とする。		
必要性、効率性、有効性等の観点からの評価	<p>測地学審議会の「地震予知のための新たな観測研究計画の推進について」において、地震発生に至る地殻活動解明並びに地殻活動シミュレーション手法と観測技術の開発を推進する必要性がうたわれている。また、地震調査研究推進本部の「地震調査研究の推進方策」においても、シミュレーション技術の確立の必要性が強調されている。</p> <p>一方、局地的な地殻変動データによる断層・火山活動のモデリングについては、対話型によるインバージョンの手法が確立されているが、シミュレーションについては、基礎的な要素技術ができているが 3 次元的な現象の再現にはまだ到達していない。</p> <p>地殻変動データに基づくモデルの推定とモデルによるシミュレーションについては、国土地理院がこれまでも行ってきており、ノウハウや地殻変動データも蓄積されている。このため、地殻活動のモデリング・シミュレーションを国土地理院が行うことは妥当である。</p> <p>また、2 次元あるいは部分的な 3 次元で不連続な媒質をシミュレーションする手法が開発されているので、これを広域の 3 次元に拡張することで、初期の目標を達成することが可能である。これまでも計算機上に地殻変動プロセスを再現する研究を行ってきた研究担当者が引き続き研究を行う体制があり、継続性も確保できる。</p> <p>地殻変動の広域かつ長期的な変化を計算機上で再現することで、地殻活動の解釈を行うための基礎的情報を得ることが可能となる。この情報が中長期的な危険度評価に用いられることで、防災・減災の施策立案の参考として活用できる。</p>		
外部評価の結果	<p>地震と火山を一緒に考えることは非常に重要であり、これまで別々に研究されてきた火山現象とゆっくり滑りで起こる地震を一つのものとしてシミュレーションをすることは大変おもしろい。(平成 14 年 6 月 10 日、国土地理院研究評価委員会)</p> <p>&lt;外部評価委員会委員一覧&gt;  高木幹雄(東京理科大学基礎工学部教授)  巖網林(武蔵工業大学環境情報学部助教授)  大野邦夫(ドコモ・システムズ(株)事業開拓室 XML 推進プロジェクト主席技師)  大森博雄(東京大学大学院新領域創成科学研究科教授)  笠原稔(北海道大学大学院理学研究科付属火山研究観測センター教授)  河野宣之(国立天文台地球回転系教授)  竹本修三(京都大学大学院理学研究科教授)  中村浩美(科学ジャーナリスト)  細村宰(東京電気大学理工学部教授)</p>		

研究費総額は現時点での予定であり、今後変わりうるものである。

事前評価【No.10】

研究開発課題名	GPS時系列データに含まれる誤差に関する研究	担当課	国土地理院 地理地殻活動研究センター 宇宙測地研究室
研究開発の概要	<p>GEONET(=国土地理院のGPS連続観測システム)などによって得られたGPS(=Global Positioning System:米国で開発された人工衛星により位置を求めるシステム)の時系列データの誤差と気象条件、観測点の安定性などの観測条件との相関を調べて原因を明らかにする。また、フィルタリングあるいはモデル化による誤差の系統的軽減の検討などを行い、最終的に数mm程度の微弱な地球物理学的信号を検知することができる解析手法の確立を目指す。</p> <p>【研究期間 平成15年度～17年度 研究費総額 約10百万円】</p>		
研究開発の目的	<p>GPS時系列データにおける誤差の定量的分析、物理モデルの検証等を通じた誤差の性質や原因の解明及び誤差の軽減方法を開発すること、系統誤差を分析することを目的とする。</p>		
必要性、効率性、有効性等の観点からの評価	<p>測位技術の進歩とともにGPS解析の結果から様々な意味のある信号を取り出すことが可能になっているが、地震や火山活動の前兆的な地殻変動などについては、信号が微弱なため信号と誤差がほぼ同じ大きさになる場合もある。従って、GPS時系列データの信頼性の向上は、科学的にも防災の観点からも求められている。</p> <p>GPS観測における気象要素の影響については各国の研究者が注目しており、また地下水などの影響も指摘されている。しかし、GPS時系列データにおける誤差の性質の評価やソフトウェアの比較等を通じた系統誤差の分析などによりGPS観測の信頼性を向上させる研究はあまり例がない。</p> <p>特にGEONETによる連続観測データを蓄積するとともに主要解析ソフトウェアをすべて有する国土地理院が取り組むことは非常に意義があり、国土地理院が行うべき研究開発として妥当な課題である。</p> <p>解析結果の信頼性を向上するためには誤差をいかに減少させるか、またどれだけの確度を持つかを明らかにする必要がある。実施にあたっては国土地理院測地観測センターや他の研究機関の協力が必要であり、研究方法、実施体制等は目標達成のために適切である。</p> <p>GPS解析の結果は、地球科学の研究や地震火山調査において非常に重要な情報を提供するものである。また、他の宇宙技術とともに高精度地球座標系の構築・維持のためにも欠かせないものである。</p>		
外部評価の結果	<p>国土地理院はデータをたくさん持っているので、このような研究については国土地理院が担当するのが一番良い。難しい問題も多くあり、3年の研究期間では終わらないかもしれない。(平成14年6月10日、国土地理院研究評価委員会)</p> <p>&lt;外部評価委員会委員一覧&gt;</p> <p>高木幹雄(東京理科大学基礎工学部教授)</p> <p>巖網林(武蔵工業大学環境情報学部助教授)</p> <p>大野邦夫(ドコモ・システムズ(株)事業開拓室XML推進プロジェクト主席技師)</p> <p>大森博雄(東京大学大学院新領域創成科学研究科教授)</p> <p>笠原稔(北海道大学大学院理学研究科付属火山研究観測センター教授)</p> <p>河野宣之(国立天文台地球回転系教授)</p> <p>竹本修三(京都大学大学院理学研究科教授)</p> <p>中村浩美(科学ジャーナリスト)</p> <p>細村宰(東京電気大学理工学部教授)</p>		

研究費総額は現時点での予定であり、今後変わりうるものである。

事前評価【No.11】

研究開発課題名	東南海・南海地震域の地殻変動特性に関する研究	担当課	国土地理院 地理地殻活動研究センター 地殻変動研究室
研究開発の概要	<p>定常的な SAR (=合成開口レーダ) データ解析のシステム開発、稠密な GPS 観測データと SAR データとによるヒンジライン (=地殻変動の傾向が反転する場所) 周辺での地殻変動の詳細の解明等を行う。</p> <p>【研究期間：平成15年度～17年度 研究費総額 約60百万円】</p>		
研究開発の目的	<p>東南海・南海地域での大地震発生への準備過程を解明するため、陸域、海域の地殻変動データを統合的に解析し、対象地域のプレート間カップリングを時間的、空間的に詳細に解明することを目的とする。</p>		
必要性、効率性、有効性等の観点からの評価	<p>東南海・南海地震が発生することは確率評価から今後50年の間で80%あるいはそれ以上とされており、防災対策の施策立案に向けて中長期的な活動の推移を評価するための手法を確立することが必要である。</p> <p>東南海・南海地域では予想される震源域が海域に寄っているが、固着域の時間変化が観測されやすいと考えられるヒンジラインは陸域に存在し、その周辺の地殻変動を時空間的に詳細に調べることは有意義である。</p> <p>防災のための地殻変動データ収集・解析・評価は行政が担うべき仕事であり、国土地理院が地殻変動に関するデータを総合的に集約しているため、国土地理院で解析・研究を行うことが効率的である。</p> <p>本研究に参加する主任研究員2名は、GPS データによる南海トラフ沿いのプレート間カップリング推定、東海地方におけるゆっくり滑りの発見をそれぞれ行った研究者であり、SAR のシステム開発についても、これまで SAR データの解析を行ってきた研究員、特別研究員が担当し、ノウハウを生かすことができる。</p> <p>本研究により東南海・南海地域におけるプレート間カップリングのより詳細な空間的分布、時間的変化を把握することで、大地震発生への準備過程の進行段階についてより正確な理解ができるようになる。これにより危険度の長期的評価を、地殻活動の進行に応じて可変的に行うことが可能になり、防災・減災のための施策立案の基礎資料として有効活用されることが期待される。</p>		
外部評価の結果	<p>必要性が非常に高い研究で、内容は国土地理院が得意とする GPS による地殻変動観測に加えて干渉 SAR 技術を取り入れ、変動パターンを捉えるものである。時宜を得た研究であり、将来の地震現象の理解に役立つ研究として進めてもらいたい。(平成15年1月22日、国土地理院研究評価委員会)</p> <p>&lt;外部評価委員会委員一覧&gt;  高木幹雄(東京理科大学基礎工学部教授)  巖網林(武蔵工業大学環境情報学部助教授)  大野邦夫(ドコモ・システムズ(株)事業開拓室 XML 推進プロジェクト主席技師)  大森博雄(東京大学大学院新領域創成科学研究科教授)  笠原稔(北海道大学大学院理学研究科付属火山研究観測センター教授)  河野宣之(国立天文台地球回転系教授)  竹本修三(京都大学大学院理学研究科教授)  中村浩美(科学ジャーナリスト)  細村宰(東京電気大学理工学部教授)</p>		

研究費総額は現時点での予定であり、今後変わりうるものである。

事前評価【No.12】

研究開発課題名	地域の価値向上のためのゲートウェイ空間整備手法に関する研究	担当課	国土技術政策総合研究所 空港研究部空港ターミナル研究室												
研究開発の概要	<p>地域における価値構造の分析及びその手法の構築</p> <p>日本全国のゲートウェイ空間（港湾・空港及びアクセス道路及びその周辺空間）を類型化し、いくつかのケーススタディ地域を選定する。ケーススタディ地域におけるゲートウェイ空間における i）集団表象、空間（認知）構造の分析等による価値構造の分析、ii）景観（視知覚構造）分析を行い、住民が必ずしも意識していないかもしれない地域における重要な価値について把握するとともに、その分析手法をとりまとめる。</p> <p>地域のイメージ（価値）の形成・向上メカニズムのモデルの構築</p> <p>ゲートウェイ周辺地域におけるイメージの形成のメカニズムとそのメカニズムにゲートウェイ空間が果たす役割について分析し、工学的に操作可能なモデルを構築し、地域イメージの向上、地域のアイデンティティ形成を図るためのゲートウェイ空間の整備手法について検討する。</p> <p>地域のイメージ（価値）を増進させるための空間整備手法及び空間のコントロール制度の構築</p> <p>地域における重要な価値を反映し、地域イメージの向上、地域のアイデンティティ形成に資するゲートウェイ空間の整備手法とともに、住民の意識を反映させる空間のコントロール（規制・誘導・保全）制度を構築・提言する。</p> <p>【研究期間 平成15年度～平成17年度 研究費総額 約27百万円】</p>														
研究開発の目的	<p>国や地方の玄関にふさわしく、地域における新たなイメージを形成し、地域活性化に資するゲートウェイ空間の整備手法及びコントロール手法の構築、提言を図る。</p>														
必要性、効率性、有効性等の観点からの評価	<p>（必要性）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ゲートウェイ空間は、地域活性化の核としての役割が期待され、それぞれ工夫され整備がなされてはいるが、各々の地域の多様な価値観の存在、地域イメージ形成手法の欠如、地域におけるノウハウの欠如のために結果として画一的な開発が行われ地域の魅力が破壊もしくは等閑視されてきた側面がある。現在、国民は心の豊かさやゆとりを求める傾向が強く、国や地方の玄関にふさわしく、地域における新たなイメージを形成するため、ゲートウェイ空間における適切な整備が求められている。</li> </ul> <p>（効率性）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>国土交通行政の5つの目標の一つである「美しく良好な環境の保全と創造」を実現するために全国的に用いられる手法、制度等を提言するものであり、国の政策企画立案と一体不可分の研究であるため、当所において実施する。</li> </ul> <p>（有効性）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>本研究は、どのような空間整備により（計画手法）、どのような仕組みにより（制度）、価値の向上が可能かという面から行うものであり、研究成果は各地域において、その特性を踏まえたゲートウェイ空間整備の手法として活用できるものとなる。</li> <li>研究成果の活用による空間整備により地域の魅力、価値が向上し、ひいては観光面における集客力、企業立地の増進等の地域活性化につながる。</li> </ul>														
外部評価の結果	<p>開催日：平成14年5月22日（水）</p> <p>国土交通行政の一つである「美しい良好な環境の保全と創造」を実現するための、極めて重要なテーマであり、重点的に実施されるべきと評価する。</p> <p>&lt;外部評価委員会委員一覧&gt;</p> <p>国土技術政策総合研究所研究評価委員会港湾空港分科会</p> <table border="0" data-bbox="443 1774 951 1971"> <tr> <td>森杉 壽芳</td> <td>東北大学教授（分科会長）</td> </tr> <tr> <td>井口 典夫</td> <td>青山学院大学教授</td> </tr> <tr> <td>辻 幸和</td> <td>群馬大学教授</td> </tr> <tr> <td>日下部 治</td> <td>東京工業大学教授</td> </tr> <tr> <td>三村 信男</td> <td>茨城大学教授</td> </tr> <tr> <td>屋井 鉄雄</td> <td>東京工業大学教授</td> </tr> </table>			森杉 壽芳	東北大学教授（分科会長）	井口 典夫	青山学院大学教授	辻 幸和	群馬大学教授	日下部 治	東京工業大学教授	三村 信男	茨城大学教授	屋井 鉄雄	東京工業大学教授
森杉 壽芳	東北大学教授（分科会長）														
井口 典夫	青山学院大学教授														
辻 幸和	群馬大学教授														
日下部 治	東京工業大学教授														
三村 信男	茨城大学教授														
屋井 鉄雄	東京工業大学教授														

研究費総額は現時点での予定であり、今後変わりうるものである。

事前評価【No.13】

研究開発課題名	都市臨海部に干潟を取り戻すプロジェクト	担当課	国土技術政策総合研究所 沿岸海洋研究部海洋環境研究室																																												
研究開発の概要	<p>本研究は、豊かな生態系をもつ干潟を都市臨海部に再生し、市民が海辺の自然に親しめる場を提供し得るために必要な技術・手法を研究・開発することを目的とし、(1)自然の変化、生態系の連携の中での生態系形成の予備的な実証実験、(2)多様で活力のある生態系の形成技術の調査、(3)市民参加による順応型の管理手法の検討を行うことを目的とする。これらの研究結果は、シンポジウムなどを通して広く公開する。</p> <p>この自然再生技術の確立により、都市の臨海部等において、生態系豊かで美しい水辺や緑に囲まれた「良好な環境を持つ空間」を形成することでその価値を高め、商業機能の集積等を通じた「臨海部の低・未利用地の活性化や高付加価値化」等を図り、臨海部の資産価値の上昇等による「都市の再生」を推進する。</p> <p>【研究期間 平成15年度～平成19年度 研究費総額 約367百万円】</p>																																														
研究開発の目的	<p>豊かな生態系をもつ干潟を都市臨海部に再生し、市民が海辺の自然に親しめる場を提供し得るために必要な技術・手法を研究・開発する。</p>																																														
必要性、効率性、有効性等の観点からの評価	<p>(必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>近年、沿岸域においては生活、アメニティ、自然とのふれあい、生物多様性確保等の場および水質浄化の場として国民に強く意識されるようになってきており、これまでの様々な活動ニーズにより従来の沿岸域の自然環境の多くが失われた結果、その保全、再生が強く求められている。一方、近年の経済状況のもと、臨海部の低・未利用地の活性化による都市再生を通じて我が国経済の活性化を図ろうとする動きがあり、その両者の要請を受ける形として干潟再生が注目されている。</li> </ul> <p>(効率性)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>自然再生に欠かせない技術であり、先駆的な技術開発や実証なしには民間参入をできない分野であり、官民研究機関、関係自治体、NPO、漁業者等と連携しつつ当該研究にかかるノウハウの蓄積、地位を持つ当所が主体となり実施する。</li> </ul> <p>(有効性)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>干潟再生技術の確立(事業化)が促進され、干潟等が持つ海水浄化機能を活用した海域環境の改善や豊かな生態系の回復につながる。</li> <li>臨海部の低・未利用地の活性化及び高付加価値化、レジャー産業の活性化、環境モニタリング・自然修復サービス等の知識集約型新産業の形成、水産関連産業等、雇用の創出など、干潟再生技術による新分野の事業創出や臨海部からの都市再生により、様々な効果が生じ沿岸域の活性化が期待される。</li> </ul>																																														
外部評価の結果	<p>(平成14年6月13日、国土技術政策総合研究所研究評価委員会)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>プロジェクトを進めるにあたっては、NPOの参画等広く意見を組み込めるよう配慮するべきである。</li> <li>データベースを作る等して技術を積み上げ、公共事業、あるいは自然回復への信頼を築き上げて行く必要がある。</li> </ul> <p>(平成14年12月12日、国土技術政策総合研究所研究評価委員会港湾空港分科会)</p> <p>以下のとおり特に社会科学的な観点からの評価が行われた。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>要素技術、ハードの研究を社会にどう広めていくか、市場がどう評価するかといったソフトな部分の研究課題をもう少しはっきりとした形で取り上げた方がよい。</li> <li>今後、事業という形まで取り上げていくときに一番問題なのは、漁業権等の様々な権利が錯綜しているのをどう調整していくかであり、単に民間の方を取り入れるだけではすまないのではないか。</li> </ul> <p>&lt;外部評価委員会委員一覧&gt;</p> <table border="0" data-bbox="432 1704 1442 2069"> <tr> <td colspan="2">国土技術政策総合研究所研究評価委員会</td> <td colspan="2">港湾空港分科会</td> </tr> <tr> <td>虫明 功臣</td> <td>東京大学教授(委員長)</td> <td>森杉 壽芳</td> <td>東北大学教授(分科会長)</td> </tr> <tr> <td>石田 東生</td> <td>筑波大学教授</td> <td>井口 典夫</td> <td>青山学院大学教授</td> </tr> <tr> <td>磯部 雅彦</td> <td>東京大学教授</td> <td>日下部 治</td> <td>東京工業大学教授</td> </tr> <tr> <td>小谷 俊介</td> <td>東京大学教授</td> <td>辻 幸和</td> <td>群馬大学教授</td> </tr> <tr> <td>見城 美枝子</td> <td>青森大学教授</td> <td>三村 信男</td> <td>茨城大学教授</td> </tr> <tr> <td>白石 真澄</td> <td>東洋大学助教授</td> <td>屋井 鉄雄</td> <td>東京工業大学教授</td> </tr> <tr> <td>平島 寛</td> <td>㈱日経BP 日経7-キチニア編集長</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>堀 由紀子</td> <td>江ノ島水族館館長</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>村上 周三</td> <td>慶応義塾大学教授</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>森杉 壽芳</td> <td>東北大学教授</td> <td></td> <td></td> </tr> </table>			国土技術政策総合研究所研究評価委員会		港湾空港分科会		虫明 功臣	東京大学教授(委員長)	森杉 壽芳	東北大学教授(分科会長)	石田 東生	筑波大学教授	井口 典夫	青山学院大学教授	磯部 雅彦	東京大学教授	日下部 治	東京工業大学教授	小谷 俊介	東京大学教授	辻 幸和	群馬大学教授	見城 美枝子	青森大学教授	三村 信男	茨城大学教授	白石 真澄	東洋大学助教授	屋井 鉄雄	東京工業大学教授	平島 寛	㈱日経BP 日経7-キチニア編集長			堀 由紀子	江ノ島水族館館長			村上 周三	慶応義塾大学教授			森杉 壽芳	東北大学教授		
国土技術政策総合研究所研究評価委員会		港湾空港分科会																																													
虫明 功臣	東京大学教授(委員長)	森杉 壽芳	東北大学教授(分科会長)																																												
石田 東生	筑波大学教授	井口 典夫	青山学院大学教授																																												
磯部 雅彦	東京大学教授	日下部 治	東京工業大学教授																																												
小谷 俊介	東京大学教授	辻 幸和	群馬大学教授																																												
見城 美枝子	青森大学教授	三村 信男	茨城大学教授																																												
白石 真澄	東洋大学助教授	屋井 鉄雄	東京工業大学教授																																												
平島 寛	㈱日経BP 日経7-キチニア編集長																																														
堀 由紀子	江ノ島水族館館長																																														
村上 周三	慶応義塾大学教授																																														
森杉 壽芳	東北大学教授																																														

研究費総額は現時点での予定であり、今後変わりうるものである。

事前評価【No.14】

研究開発課題名	地球規模水循環変動に対応する水管理技術に関する研究	担当課	国土技術政策総合研究所 河川研究部																								
研究開発の概要	<p>降水量の実測値に基づく従来の経験的な水管理を打開し、気象衛星による地球規模の気象観測等により精度が向上しつつある予測降水量を新たに活用して洪水予警報、貯水池の効率的運用等を行うことができる次世代水管理技術を開発する。</p> <p>また、アジアモンスーン地域等の技術者との国際的ネットワークを構築し、ここで開発する技術を含め、我が国の水管理技術を提供するなど、海外との情報交換を行う。</p> <p>【研究期間 平成15年度～平成17年度 研究費総額 約312百万円】</p>																										
研究開発の目的	<p>気象衛星による地球規模の気象観測等を活用した次世代水管理技術を開発するとともに、アジアモンスーン地域を初めとした海外との情報交換・提供を行うことにより、水災害等の防止・軽減による安全な社会の実現や水問題への国際貢献を図ることを目的とする。</p>																										
必要性、効率性、有効性等の観点からの評価	<p>本研究は、外部評価委員会から、必要性、効率性及び有効性の観点からの総合評価として、国総研が重点的に実施すべきものと評価を得ており（下欄参照）これを踏まえ、国総研として以下のとおり評価する。</p> <p>（必要性）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>近年、降水量の変動が経年的に拡大し、未曾有の洪水や渇水の発生する危険性が増大しつつあり、的確な防災や避難による被害の防止・軽減を図るためには、降水量の実測値に基づく従来の経験的な水管理を打開し、降水量の予測情報を活用した新たな水管理技術を開発する必要性が高い。また、水、土砂災害対策、渇水対策は、行政側が担当すべき公益性の高い課題であり、河川管理者である国が主体的に取り組むべき課題である。</li> <li>21世紀最大の国際問題とされる世界の水問題の解決は、我が国にとっても看過できない事柄であり、我が国が開発した技術を諸外国に提供することにより、我が国への悪影響を回避するとともに、国際貢献を図る必要がある。</li> </ul> <p>（効率性）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>総合技術開発会議の環境分野の重点事項「地球規模水循環変動研究」の一環として、文部科学省、経済産業省等を連携しつつ、効率的に研究を実施できる。</li> <li>国総研は、これまでに流出解析、貯水池運用等について多くの研究開発を実施し経験豊かであり、また、大学や気象研究所では地球規模の観測やデータベース化、気象予測の研究が行われており、密接に連携しながら研究を進められる。</li> </ul> <p>（有効性）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>水害、土砂災害等の発生する場所、時刻、規模を事前に予測することにより、災害を未然に防止、軽減することができ、国土の安全性を高め、社会・経済の発展に貢献することができる。</li> <li>貯水池への高精度の流入量予測と下流の流出予測を用いた洪水調節、渇水補給排砂・環境放流等により、既存貯水池の効率的運用による効果が期待できる。</li> </ul>																										
外部評価の結果	<p>本研究は、気象衛星等による精密な気象観測及び気象予測技術を活用して、水に関わる総合的な国土管理技術を新たに構築しようとするものであり、国総研が行うべき大事な研究である。また研究計画も非常に意欲的であり、重点的に実施すべきものと評価する（平成14年12月10日、国土技術政策総合研究所研究評価委員会土木分科会）</p> <p>&lt;外部評価委員会委員一覧&gt;</p> <table border="0"> <tr> <td>分科会長</td> <td>石田 東生</td> <td>筑波大学教授</td> </tr> <tr> <td>委員</td> <td>小澤 一雅</td> <td>東京大学助教授</td> </tr> <tr> <td>委員</td> <td>岸 由二</td> <td>慶應義塾大学教授</td> </tr> <tr> <td>委員</td> <td>佐伯 光昭</td> <td>日本技術開発（株）東京支社長</td> </tr> <tr> <td>委員</td> <td>中川 一</td> <td>京都大学教授</td> </tr> <tr> <td>委員</td> <td>根本 敏則</td> <td>一橋大学教授</td> </tr> <tr> <td>委員</td> <td>藤田 正治</td> <td>京都大学助教授</td> </tr> <tr> <td>委員</td> <td>船水 尚行</td> <td>北海道大学助教授</td> </tr> </table>			分科会長	石田 東生	筑波大学教授	委員	小澤 一雅	東京大学助教授	委員	岸 由二	慶應義塾大学教授	委員	佐伯 光昭	日本技術開発（株）東京支社長	委員	中川 一	京都大学教授	委員	根本 敏則	一橋大学教授	委員	藤田 正治	京都大学助教授	委員	船水 尚行	北海道大学助教授
分科会長	石田 東生	筑波大学教授																									
委員	小澤 一雅	東京大学助教授																									
委員	岸 由二	慶應義塾大学教授																									
委員	佐伯 光昭	日本技術開発（株）東京支社長																									
委員	中川 一	京都大学教授																									
委員	根本 敏則	一橋大学教授																									
委員	藤田 正治	京都大学助教授																									
委員	船水 尚行	北海道大学助教授																									

研究費総額は現時点の予定であり、今後変わりうるものである

事前評価【No.15】

研究開発課題名	水域における化学物質リスクの総合管理に関する研究	担当課	国土技術政策総合研究所 下水道研究部																								
研究開発の概要	<p>本研究では、総合的化學物質リスク管理手法の構築に向けて、鶴見川、綾瀬川等の化學物質排出が見込まれる河川等において、P R T R対象の未規制物質のうち、事前の調査で絞り込んだ主要な化學物質の存在量（濃度等）の実態、環境中での質変換等を明らかにする事例研究を実施するとともに、化學物質リスクの評価結果を流域住民などの関係者に示す場合、相互の信頼関係を醸成するため、関係者の要求する情報を解りやすく示す必要があり、そのためのコミュニケーションツールを開発する。</p> <p>【研究期間 平成15年度～平成17年度 研究費総額 約88百万円】</p>																										
研究開発の目的	<p>河川、下水道などで、流域全体を視野に入れた総合的化學物質リスク管理を行うためのスキームを提示することを目的とする。その後、新たな知見を取り入れ、総合的化學物質リスク管理手法を構築する研究に発展させる。</p>																										
必要性、効率性、有効性等の観点からの評価	<p>本研究は、外部評価委員会から、必要性、効率性及び有効性の観点からの総合評価として、国総研が重点的に実施すべきものと評価を得ており（下欄参照）これを踏まえ、国総研として以下のとおり評価する。</p> <p>（必要性）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ダイオキシン、環境ホルモン等の化學物質によるヒトや生態系への影響は、社会的に大きな問題となっている。また、P R T Rの導入により、354物質が届け出の対象となっているが、それらの物質の環境中での実態はほとんど明らかとなっていない。これらの化學物質を適正に管理する上で、国土交通省は、河川、下水道等を管理、指導する立場から、環境中における化學物質のリスク管理を、地域の利害関係者とともに担っていく責務を負っており、本研究を実施する必要性は高い。</li> </ul> <p>（効率性）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・総合科学技術会議の環境分野の重点事項として平成15年度からスタートする「化學物質リスク総合管理研究」の一環として行うことにより、環境省、経済産業省などと連携し、他省庁が行う化學物質リスク評価研究などの成果を取り込むことができるため、効率的な研究開発を実施することができる。</li> <li>・国土交通省は、管理している河川、湖沼における関係者の協議機関である水質汚濁防止協議会などの活動を通じ、流域の実態を熟知しているとともに、水質モニタリングを定期的実施するなど、河川等環境中の状況を最も的確に把握している。</li> </ul> <p>（有効性）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・化學物質管理に関する総合的な流域管理システム（下水道における排出規制や河川流域関係者による自主管理など）を構築することにより、人の健康や生態系の保全に関わる水環境の安全性を高めることができる。</li> <li>・住民、事業者等とのリスクコミュニケーションを円滑に推進し、河川管理者等としてのアカウンタビリティを向上させることができる。</li> </ul>																										
外部評価の結果	<p>化學物質リスクは非常に国民的関心が高いテーマであり、研究の必要性も高い。また、研究計画も堅実なものであると認められ、重点的に実施すべきものと評価する（平成14年12月10日、国土技術政策総合研究所研究評価委員会土木分科会）。</p> <p>&lt;外部評価委員会委員一覧&gt;</p> <table border="0"> <tr> <td>分科会長</td> <td>石田 東生</td> <td>筑波大学教授</td> </tr> <tr> <td>委員</td> <td>小澤 一雅</td> <td>東京大学助教授</td> </tr> <tr> <td>委員</td> <td>岸 由二</td> <td>慶應義塾大学教授</td> </tr> <tr> <td>委員</td> <td>佐伯 光昭</td> <td>日本技術開発（株）東京支社長</td> </tr> <tr> <td>委員</td> <td>中川 一</td> <td>京都大学教授</td> </tr> <tr> <td>委員</td> <td>根本 敏則</td> <td>一橋大学教授</td> </tr> <tr> <td>委員</td> <td>藤田 正治</td> <td>京都大学助教授</td> </tr> <tr> <td>委員</td> <td>船水 尚行</td> <td>北海道大学助教授</td> </tr> </table>			分科会長	石田 東生	筑波大学教授	委員	小澤 一雅	東京大学助教授	委員	岸 由二	慶應義塾大学教授	委員	佐伯 光昭	日本技術開発（株）東京支社長	委員	中川 一	京都大学教授	委員	根本 敏則	一橋大学教授	委員	藤田 正治	京都大学助教授	委員	船水 尚行	北海道大学助教授
分科会長	石田 東生	筑波大学教授																									
委員	小澤 一雅	東京大学助教授																									
委員	岸 由二	慶應義塾大学教授																									
委員	佐伯 光昭	日本技術開発（株）東京支社長																									
委員	中川 一	京都大学教授																									
委員	根本 敏則	一橋大学教授																									
委員	藤田 正治	京都大学助教授																									
委員	船水 尚行	北海道大学助教授																									

研究費総額は現時点での予定であり、今後変わりうるものである。

事前評価【No.16】

研究開発課題名	マルチモーダル交通体系の構築に関する研究	担当課	国土技術政策総合研究所 道路研究部																								
研究開発の概要	<p>本研究では、公共交通の利便性を高めて利用を促進する方策・技術の開発、商慣行の改善や各種輸送モードの活用によるマルチモーダル物流体系に関する研究、マルチモーダル交通体系の施策効果を環境負荷量等で評価する手法開発及び評価、を実施する。また、これらの研究により、人流分野における自動車共同利用・デマンドバス・パーク＆ライドの統合運行管理技術の確立、及び交通結節点の改善策の提案、物流分野での各種輸送モードの活用策や商慣行の改善策の提案、人流・物流のそれぞれ分野における需要側・供給側に対する各種施策の効果の評価手法確立や評価結果の提示を行う。</p> <p>【研究期間 平成14年度～平成18年度 研究費総額 約190百万円】</p>																										
研究開発の目的	<p>道路、空港、港湾、鉄道の各交通モードの特性を考慮し、かつ人の移動の満足度や貨物の特性を反映して複数のモード間で最適な輸送の分担を実現するマルチモーダル交通体系を構築することを目的とする。本研究で提言される施策のモデル地域での試行、さらには行政への本格導入により、各種交通モードを組み合わせた円滑な都市交通サービスの提供、自動車利用の適正化、交通渋滞・環境問題等の軽減、物流効率化による産業の国際競争力強化を図る。</p>																										
必要性、効率性、有効性等の観点からの評価	<p>本研究は、外部評価委員会から、必要性、効率性及び有効性の観点からの総合評価として、国総研が重点的に実施すべきものと評価を得ており（下欄参照）これを踏まえ、国総研として以下のとおり評価する。</p> <p>（必要性）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>産業の高度化・国民ニーズの多様化に対応して、自動車が有する高い利便性から輸送における自動車への依存度が高くなっている。その結果、地球温暖化などの環境問題や、都市部を中心に交通渋滞・大気汚染・アメニティの低下などが深刻な社会問題となっており、この影響を低減させる交通体系の構築の必要性は高い。</li> <li>産業の国際競争力の強化に向けて、物流に関しては、コスト低減を含む効率化が求められている。</li> </ul> <p>（効率性）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>各交通モードの関係機関が連携した体系的な研究課題構成・計画としており、また運輸事業者・地方自治体等と連携して実施する社会実験や民間等との共同研究の実施も念頭に置いた研究体制により、総合的な施策やその有用性を明示することは、交通問題を解決する上で効率的なアプローチと考えられる。</li> <li>国総研のITS技術や新物流システム、港湾・空港関連施設整備計画の評価手法や貨物流動分析の成果を活用することから、効率的に研究を実施できる。</li> </ul> <p>（有効性）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>本研究で提言される施策のモデル地域での試行、さらには行政への本格導入により、マルチモーダル交通体系の構築が進展し、環境問題、交通渋滞等の社会問題の効果的な解決や物流効率化による産業の国際競争力強化が可能となる。</li> </ul>																										
外部評価の結果	<p>古くて、新しいテーマであるが、従来にも増して重要性並びに緊急性が高まっており、国総研の統合メリットを十分に活かすことのできる研究であると認められるので、重点的に実施すべきものと評価する（平成14年12月10日、国土技術政策総合研究所研究評価委員会土木分科会）。</p> <p>&lt;外部評価委員会委員一覧&gt;</p> <table border="0" data-bbox="389 1771 1091 2007"> <tr> <td>分科会長</td> <td>石田 東生</td> <td>筑波大学教授</td> </tr> <tr> <td>委員</td> <td>小澤 一雅</td> <td>東京大学助教授</td> </tr> <tr> <td>委員</td> <td>岸 由二</td> <td>慶應義塾大学教授</td> </tr> <tr> <td>委員</td> <td>佐伯 光昭</td> <td>日本技術開発（株）東京支社長</td> </tr> <tr> <td>委員</td> <td>中川 一</td> <td>京都大学教授</td> </tr> <tr> <td>委員</td> <td>根本 敏則</td> <td>一橋大学教授</td> </tr> <tr> <td>委員</td> <td>藤田 正治</td> <td>京都大学助教授</td> </tr> <tr> <td>委員</td> <td>船水 尚行</td> <td>北海道大学助教授</td> </tr> </table>			分科会長	石田 東生	筑波大学教授	委員	小澤 一雅	東京大学助教授	委員	岸 由二	慶應義塾大学教授	委員	佐伯 光昭	日本技術開発（株）東京支社長	委員	中川 一	京都大学教授	委員	根本 敏則	一橋大学教授	委員	藤田 正治	京都大学助教授	委員	船水 尚行	北海道大学助教授
分科会長	石田 東生	筑波大学教授																									
委員	小澤 一雅	東京大学助教授																									
委員	岸 由二	慶應義塾大学教授																									
委員	佐伯 光昭	日本技術開発（株）東京支社長																									
委員	中川 一	京都大学教授																									
委員	根本 敏則	一橋大学教授																									
委員	藤田 正治	京都大学助教授																									
委員	船水 尚行	北海道大学助教授																									

研究費総額は現時点での予定であり、今後変わりうるものである。

事前評価【No.17】

研究開発課題名	かしこい建築・住まいの実現のための建築技術体系に関する研究	担当課	国土技術政策総合研究所 建築研究部																					
研究開発の概要	<p>本研究では、技術革新が進展している情報・通信技術や制御技術・高機能材料等を活用して、構造体・空間に作用する外力・負荷やそれに伴う状態の変化、経時的な劣化等を自ら感知するとともに、安全の確保等のために必要な制御を行う技術（「かしこい技術」）を建築物に組み込むことによって、合理的な経済性の下に、建築物・居住環境に対するニーズ・要求性能の高度化・多様化に対応することができる「かしこい建築・住まい」に関して、以下の研究開発を行う。</p> <p>「かしこい建築・住まい」の設計・建設・維持に関する技術体系の研究開発  「かしこい建築・住まい」の有効性・信頼性を社会として評価し受け入れられるようにするための建築基準体系に関する研究開発</p> <p>【研究期間 平成15年度～平成17年度 研究費総額 約110百万円】</p>																							
研究開発の目的	<p>IT等の技術を活用したニーズ・要求性能の高度化・多様化に対応することができる建築技術体系とそれを社会的に受け入れる新たな建築基準体系を構築し、「かしこい建築・住まい」の実現を図ることを目的とする。</p>																							
必要性、効率性、有効性等の観点からの評価	<p>本研究は、外部評価委員会から、必要性、効率性及び有効性の観点からの総合評価として、国総研が重点的に実施すべきものと評価を得ており（下欄参照）これを踏まえ、国総研として以下のとおり評価する。</p> <p>（必要性）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・基本的に物性等に依存して諸性能を確保してきた従来の建築技術体系では、すべての要求を満たす適切な解を見いだすことが困難である。高度化・多様化しつつある建築物に求められる機能や性能を実現するために、「かしこい技術」を組み込んだ「かしこい建築・住まい」を実現する必要性は高く、そのために不可欠な設計・建設・維持に関する技術体系と有効性・信頼性を社会として評価し受け入れられるようにするための建築基準体系に関する研究開発を実施する必要性は高い。</li> </ul> <p>（効率性）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・「かしこい建築・住まい」に関する技術体系の研究開発を独立行政法人建築研究所や民間等と連携して行い、それと互いにフィードバックを図りながら「かしこい建築・住まい」の建築基準体系に関する研究開発を進め、また、両研究テーマに共通する基礎的・基盤的研究を大学等と連携して行うといった、研究実施方法は妥当である。</li> </ul> <p>（有効性）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・建築基準法や住宅の品質確保の促進等に関する法律に基づく基準に反映させることにより、「かしこい建築・住まい」の実現を図ることができる。</li> <li>・法令に基づく建築基準の整備により、建築・住宅市場において、先進的な技術を活用する「かしこい建築・住まい」づくりが促進され、これに伴い、メンテナンスを含む産業技術基盤や業務形態が格段に高度化され、産業の活性化、国際競争力の向上、労務環境の改善等が期待される。</li> </ul>																							
外部評価の結果	<p>本研究は、民間等におけるIT等の適用可能な技術の開発促進を図りつつ、それらを適切に評価して社会的に受け入れるための新たな建築基準体系の構築を視野に入れた、時宜を得た大変重要な研究であると認められるので、重点的に実施すべきものと評価する（平成14年12月2日、国土技術政策総合研究所研究評価委員会建築分科会）。</p> <p>&lt;外部評価委員会委員一覧&gt;</p> <table border="0" data-bbox="451 1798 986 1998"> <tr> <td>分科会長</td> <td>村上 周三</td> <td>慶應義塾大学教授</td> </tr> <tr> <td>委員</td> <td>浅見 泰司</td> <td>東京大学教授</td> </tr> <tr> <td>委員</td> <td>熊谷 良雄</td> <td>筑波大学教授</td> </tr> <tr> <td>委員</td> <td>高田 光雄</td> <td>京都大学助教授</td> </tr> <tr> <td>委員</td> <td>辻本 誠</td> <td>名古屋大学教授</td> </tr> <tr> <td>委員</td> <td>野口 博</td> <td>千葉大学教授</td> </tr> <tr> <td>委員</td> <td>梶田 佳寛</td> <td>宇都宮大学教授</td> </tr> </table>			分科会長	村上 周三	慶應義塾大学教授	委員	浅見 泰司	東京大学教授	委員	熊谷 良雄	筑波大学教授	委員	高田 光雄	京都大学助教授	委員	辻本 誠	名古屋大学教授	委員	野口 博	千葉大学教授	委員	梶田 佳寛	宇都宮大学教授
分科会長	村上 周三	慶應義塾大学教授																						
委員	浅見 泰司	東京大学教授																						
委員	熊谷 良雄	筑波大学教授																						
委員	高田 光雄	京都大学助教授																						
委員	辻本 誠	名古屋大学教授																						
委員	野口 博	千葉大学教授																						
委員	梶田 佳寛	宇都宮大学教授																						

研究費総額は現時点での予定であり、今後変わりうるものである。

事前評価【No.18】

研究開発課題名	東アジアの航空ネットワークの将来展開に対応した空港整備手法に関する研究	担当課	国土技術政策総合研究所 空港研究部																		
研究開発の概要	<p>本研究では、今後の東アジア地域の航空ネットワークの姿及び東アジアの空港がターゲットにしてるトランジットを含めた交通容量の見通しから、必要とされる空港容量あるいは限界のある空港容量の下での我が国の空港の役割分担のあり方、及び既存施設の有効活用、処理能力の検討、等に関する提言を行うとともに、このような輸送に必要な次世代大型航空機や小型機の導入に係る施設の計画及び設計基準を提案する。また、IT等による旅客サービスレベルの向上策を検討する。</p> <p>【研究期間 平成14年度～平成17年度 研究費総額 約100百万円】</p>																				
研究開発の目的	<p>空港容量のボトルネック解消やアクセス改善による我が国の国際競争力の強化、次世代大型航空機やリージョナルジェット機の円滑な導入による効率的な輸送の確保、空港における旅客サービス機能の向上を図ることを目的とする。</p>																				
必要性、効率性、有効性等の観点からの評価	<p>本研究は、外部評価委員会から、必要性、効率性及び有効性の観点からの総合評価として、国総研が重点的に実施すべきものと評価を得ており（下欄参照）これを踏まえ、国総研として以下のとおり評価する。</p> <p>（必要性）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>我が国の国際競争力が懸念される昨今、空港がそのボトルネックとならないようにする必要がある。我が国の空港整備に係る政策の検討のためには幅広いシナリオ設定によるスタディーが必要である。また、次世代大型航空機は我が国に乗り入れている外国航空会社が既に導入を決めており、その製造も始まっていることから、その受け入れのための施設整備に係る基準の策定は緊急課題である。</li> <li>国際化の進展に伴い空港利用者は多様化日常化しておりIT導入等による旅客サービス機能の向上が求められている。</li> </ul> <p>（効率性）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>空港整備分野を研究する我が国唯一の研究機関として、国総研内部の蓄積を基に総合的に実施する。また、大学等における既存研究による手法を活用するとともに、航空関係機関との幅広い連携により効率的な研究開発を実施することができる。</li> </ul> <p>（有効性）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>今後の東アジアの航空ネットワークの見通しを踏まえた我が国に必要な空港容量と空港の役割分担に対する提言は、昨今の厳しい財政事情の中、国際競争力確保の観点から行政に対する有効な助言となることが期待される。また、超大型航空機やリージョナルジェットへの対応に関する検討はこれらの円滑な導入による効率的な輸送を促し、移動コストの低減や移動の自由度を国民にもたらすものと考えられる。</li> </ul>																				
外部評価の結果	<p>今後の我が国の国際競争力にかかわる技術政策研究として重要なテーマであり、国総研として重点的に実施すべきものと評価する（平成14年12月12日、国土技術政策総合研究所研究評価委員会港湾空港分科会）。</p> <p>&lt;外部評価委員会委員一覧&gt;</p> <table border="0"> <tr> <td>分科会長</td> <td>森杉 壽芳</td> <td>東北大学教授</td> </tr> <tr> <td>委員</td> <td>井口 典夫</td> <td>青山学院大学教授</td> </tr> <tr> <td>委員</td> <td>日下部 治</td> <td>東京工業大学教授</td> </tr> <tr> <td>委員</td> <td>辻 幸和</td> <td>群馬大学教授</td> </tr> <tr> <td>委員</td> <td>三村 信男</td> <td>茨城大学教授</td> </tr> <tr> <td>委員</td> <td>屋井 鉄雄</td> <td>東京工業大学教授</td> </tr> </table>			分科会長	森杉 壽芳	東北大学教授	委員	井口 典夫	青山学院大学教授	委員	日下部 治	東京工業大学教授	委員	辻 幸和	群馬大学教授	委員	三村 信男	茨城大学教授	委員	屋井 鉄雄	東京工業大学教授
分科会長	森杉 壽芳	東北大学教授																			
委員	井口 典夫	青山学院大学教授																			
委員	日下部 治	東京工業大学教授																			
委員	辻 幸和	群馬大学教授																			
委員	三村 信男	茨城大学教授																			
委員	屋井 鉄雄	東京工業大学教授																			

研究費総額は現時点での予定であり、今後変わりうるものである。

事前評価【No.19～No.24】

競争的資金制度の概要	建設技術研究開発助成制度は研究者等から課題を公募し、複数の候補の中から優れた研究開発課題を競争的に採択し、補助金を交付する制度である。 採択にあたっては外部専門家による評価を実施する。	
担当課	大臣官房技術調査課	
研究開発課題名	研究開発の概要	評価
19 ペンシルビルの連結による街並み再生手法の研究	既存または新設のペンシルビルを連結することにより、災害安全性、空間効率及び街並み景観の向上を実現し都市を再生するための効果的な連結手法、構造システム、設備システムを実現するための方策を提案する。 【研究期間 平成14年度 研究費総額3,600万円】	社会性 <sup>1)</sup> : 優れている 技術革新性 <sup>2)</sup> : 優れている 実現可能性 <sup>3)</sup> : 良好である
20 パルコニー体 型ソーラー利用集 合住宅換気空調シ ステムの開発	自然エネルギーを利用した、省エネ、全室快適、健康的な集合住宅換気空調システムの開発を行う。 【研究期間 平成14年度 研究費総額3,000万円】	社会性 <sup>1)</sup> : 優れている 技術革新性 <sup>2)</sup> : 優れている 実現可能性 <sup>3)</sup> : 優れている
21 室内化学物質空 気汚染の事前評価 と健康影響防止技 術の開発	建物室内の揮発性有機化合物などによる空気汚染の事前予測評価手法、空気汚染メカニズムとその予測手法の確立、最適濃度低減方法選択法を開発するため、空気中の化学反応メカニズム、化学物質発生量予測、要素技術による濃度低減効果などについて研究を行う。 【研究期間 平成14年度 研究費総額3,875万円】	社会性 <sup>1)</sup> : 優れている 技術革新性 <sup>2)</sup> : 優れている 実現可能性 <sup>3)</sup> : 優れている
22 地上測量ゼロを 可能にする航空測 量機器およびソフ トの研究	地上測量を限りなくゼロに近づける航空測量機器およびそのソフトを開発するため、高性能光学機器、記録装置、基本計測測図化機能、画像作成機能などについて研究を行う。 【研究期間 平成14年度 研究費総額3,400万円】	社会性 <sup>1)</sup> : 良好である 技術革新性 <sup>2)</sup> : 優れている 実現可能性 <sup>3)</sup> : 優れている
23 環境中における 雨天時下水道由来 のリスク因子の変 容と動態	都市域の雨水時汚濁問題に関連して、化学物質と病原微生物の発生源とそれらの受水域における環境動態を調査し、汚濁対策評価に必要な負荷量算定やリスク評価手法を提案することにより、安全で快適な親水空間を創出することに寄与する。 【研究期間 平成14年度 研究費総額4,725万円】	社会性 <sup>1)</sup> : 優れている 技術革新性 <sup>2)</sup> : 優れている 実現可能性 <sup>3)</sup> : 優れている 総プロとの適合可能性 <sup>4)</sup> : 優れている
24 社会基盤施設の 高精度情報化診 断・寿命予測技術 に関する研究開発	社会基盤施設の高精度情報化診断・寿命予測技術を開発するため、レーザー計測装置やデジタル画像計測システム、寿命予測ハイブリッドシミュレーションシステムなどについて研究を行う。 【研究期間 平成14年度 研究費総額3,600万円】	社会性 <sup>1)</sup> : 優れている 技術革新性 <sup>2)</sup> : 優れている 実現可能性 <sup>3)</sup> : 優れている 総プロとの適合可能性 <sup>4)</sup> : 優れている
外部評価の結果	建設技術研究開発助成制度評価委員会の審査の結果、実施すべき課題として上記6課題が採択された。(平成14年6月、建設技術研究開発助成制度評価委員会) <外部評価委員会委員一覧> 委員 長 濱田 政則(早稲田大学教授) 委員 小松 利光(九州大学大学院教授) 副委員長 村上 周三(慶應義塾大学教授) 西川 孝夫(東京都立大学大学院教授) 委員 稲村 肇(東北大学大学院教授) 長谷見雄二(早稲田大学教授) " 小谷 俊介(東京大学大学院教授) 前川 宏一(東京大学大学院教授) " 柏原 士郎(大阪大学大学院教授) 三木 千壽(東京工業大学教授) " 嘉門 雅史(京都大学大学院教授) 森地 茂(東京大学大学院教授) " 神崎 正(大成建設(株)技術セン) 吉野 博(東北大学大学院教授) ター土木技術開発部長)	

- 1) 社会性: 社会的ニーズがあり研究開発の成果が実用化されることにより、単に住宅・社会資本整備の分野にとどまらず、国民生活、経済活動への波及効果が具体的に想定されるか否かなど。
- 2) 技術革新性: 学術的研究及び特許等に係る技術の応用・改良等をもって建設分野の技術革新を推進し、既存の技術に比べてどの程度の新規技術開発要素が認められるか否かなど。
- 3) 実現可能性: 提案された研究開発目標の達成が技術的に可能であるか否か及び提案者が研究開発を実施するだけの研究開発計画、経費、研究開発体制を整えているか否かなど。
- 4) 総プロとの適合可能性: 関連するそれぞれの総合技術開発プロジェクト課題の研究開発方向や研究開発全体の枠組みへの適合の可能性など、総プロと合わせて効果的な成果の獲得が見込まれるか否かなど。

中間評価【No.1】

研究開発課題名	ITを活用した船舶の運航支援のための技術開発	担当課	総合政策局技術安全課
研究開発の概要	<p>陸上施設や他船等から得られる周辺船舶情報、航行環境情報を統合して衝突・座礁の危険性を判断し、操船者の支援を行うとともに、船舶が自動的に回避行動をとる（フェイルセーフ）システムや、多数の船舶が航行し混雑した海域の船舶の動向を、自動検知し安全な交通流を科学的に判断して、管制官の支援情報とするシステム、離着桟時、港内操船時の周辺状況を基に、港内航行や離着桟の操船支援を行うシステムを開発する。</p> <p>【研究期間：平成12年度～平成16年度 研究費総額 約 4億円】</p>		
研究開発の目的	<p>高度情報通信技術（IT）を活用することにより、船舶航行、港湾業務、海上保安、海事諸手続等について、システム全般の体系的、総合的な改革が図られ、海上物流の効率化や海上交通の安全性の飛躍的な向上等を図ることが可能となる。</p> <p>このため、船舶の知能化、陸上支援体制の高度化等のITを活用した船舶の運航支援の技術開発等を推進する。</p>		
必要性、効率性、有効性等の観点からの評価	<p>目標の中間達成度 研究開発を開始してから約3年が経過しているが、当初の予定どおり各システムの開発に必要な要素技術を着実に確立している。</p> <p>評価時点までの成果 複数情報源による他船検出・追跡技術の確立、船舶通航業務（VTS）レーダ情報とAIS情報の画面合成および自動識別・表示・追尾技術の確立、AISデータを基に港内操船・離着桟に関する各種情報を提供する携帯端末の試作等 着実に成果をあげている。</p> <p>本研究開発の実施方法・体制の妥当性 本課題は、当課を中心に国立研究所、独立行政法人研究機関が連携して実施している。また、各研究機関は大学・民間企業と連携しており、全体として産学官連携で効率的に取り組んでいる。</p> <p>上記を踏まえた、本研究開発の継続の妥当性 本課題は、当初予定した成果が得られており、計画どおり着実に実施している。また、実施方法・体制についても妥当であり、引き続き研究を実施することとする。</p>		
外部評価の結果	<p>平成15年2月27日「運輸技術研究開発課題中間評価委員会」を開催。</p> <p>「海上交通における安全で効率的な運航を確保するためには、本研究開発の意義は大きく、研究の進捗状況は順調である。今後は成果の活用方法を考慮しつつ、継続すべきである」という結論に達し、本研究を継続することは妥当と認められた。</p> <p>&lt;外部評価委員会委員一覧&gt;          委員長 水町 守志 芝浦工業大学教授          委員 田中 健次 電気通信大学大学院助教授          " 萩原 清子 東京都立大学大学院教授          " 前田 久明 日本大学教授          " 若林 伸和 神戸商船大学教授</p>		

研究費総額は現時点での予定であり、今後変わりうるものである。

中間評価【No.2】

研究開発課題名	地震発生過程の詳細なモデリングによる東海地震発生の推定精度向上に関する研究	担当課	気象庁 気象研究所 地震火山研究部
研究開発の概要	<p>東海地域を対象として、地殻岩石歪計や検潮データ等の解析などにより、地殻変動の解析手法の高度化を図るとともに、自己浮上式海底地震計の観測も付加して地震活動の評価手法の開発・改良を行う。</p> <p>また、これらの手法を用いた東海地域における地殻変動や地震活動の解析の成果と合わせ、物理法則に則った三次元力学モデルを開発して、地震発生過程のシミュレーションを行う。</p> <p>【研究期間：平成11年度～15年度 研究費総額 約1.9億円】</p>		
研究開発の目的	<p>地震発生に至るまでの前兆現象の出現とその多様性についての知見を深めることにより、東海地震発生の推定精度の向上を図り、もって当該地震による被害軽減に資する地震予知情報の確度向上に資することを目的とする。</p>		
必要性、効率性、有効性等の観点からの評価	<p>東海地域は、マグニチュード8クラスの巨大地震が発生し、重大な災害をもたらす可能性が高いとされており、大規模地震対策特別措置法により「地震防災対策強化地域」に指定されている。また、気象庁は「東海地震」の前兆現象を捉えるべく常時監視体制を敷き地震予知情報を提供することが求められている。このため、最新の地震学の知見を踏まえ、地震発生の推定精度を向上するため、本研究開発を実施する必要がある。</p> <p>本研究においては、東海地域でのプレートの沈み込みを再現する三次元力学モデルが開発され、モデルを用いたシミュレーション結果と観測結果とは矛盾のないことが示された。また、地殻岩石歪計や検潮、GPSなどの様々な観測データの総合的な解析によって、東海地震の前兆的な地殻変動などの検出能力の向上が図られるなど、想定していた成果が着実に得られている。さらに、13年以降、この地域で始まったスロースリップが東海地震に及ぼす影響について、シミュレーション結果から一定の知見が得られた。</p> <p>この研究を進めるにあたっては気象庁の地殻変動等の観測データはもとより、国土地理院等外部機関の観測データ等を有効に利用するとともに、これまで自ら蓄積してきたシミュレーション等の技術のノウハウを有効に活用することで、効率的に研究を進めている。</p> <p>また、得られた成果は、気象庁における東海地域の監視業務にシミュレーション結果の事例が利用されるとともに、平成13年度の「東海地震の想定震源域の改訂」（中央防災会議決定）にも寄与した。</p> <p>以上のことから、東海地震発生の推定精度の向上を図るため、現在、東海地域で継続しているスロースリップが東海地震に及ぼす影響やトラフ沿いでの巨大地震の発生メカニズムの更なる解明に向けて、本研究を継続する必要がある。</p>		
外部評価の結果	<p>気象研究所評議委員会の委員から構成される評価委員会において、研究計画通り継続したほうがよいとの評価を得（14年10月16日）、同評議委員会（15年1月27日開催）に報告された。</p> <p>この外部評価では、地震発生シミュレーションで信頼できる成果を得たこと、新しいデータが活用されたことが評価でき、また、スロースリップと地震発生との関連についての更なる解明を期待するとの所見が出された。</p> <p>また、本研究で得られた成果に基づき、南海トラフに沿ってより広域の地震発生の推定に関する新たな研究課題を設定した方がよいとの提言も得た。</p> <p>外部評価委員会委員一覧  平 啓介 日本学術振興会 監事（委員長）  石田 瑞穂 独立行政法人 防災科学技術研究所 研究主監  田中 正之 東北工業大学 環境情報工学科 学科長  泊 次郎 朝日新聞 編集委員  渡辺 秀文 東京大学 地震研究所 教授</p>		

研究費総額は現時点での予定であり、今後変わりうるものである。

## 事後評価【No.1】

研究開発課題名	生態系の保全・生息空間の創造技術の開発	担当課	大臣官房技術調査課
研究開発の概要	<p>本研究は、特に公共事業の実施が既存の生態系に大きな変化をもたらしている箇所として、面積の減少が著しい低地の湿地環境、生物の移動経路の分断化が問題となっている河川や道路について取り上げ、公共事業が生態系に与える影響の予測技術、影響抑制技術、個々の生物生息空間の整備技術とそれらをネットワーク化して生態系の質・多様性を高める技術を開発するものである。</p> <p>【研究期間 平成8年度～12年度 研究費総額 約495百万円】</p>		
研究開発の目的	<p>生態系に対し公共事業が与える影響を予測する技術を開発するとともに、その影響を可能な限り抑制し、また新たな生物の生息空間を整備する技術、それらをネットワーク化する技術を開発し、事業実施のためのマニュアル・指針作成の資料とする。</p>		
必要性、効率性、有効性等の観点からの評価	<p>(有効性)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>個別成果およびピオトープの手引きについては公共事業に活用されつつあり評価できる。</li> <li>生態系ネットワーク計画の考え方も国土交通省の施策に反映され評価できる。</li> <li>生態系ネットワーク計画手法、経済指標による評価手法など、今後の公共事業での活用に向けて、技術の普及・指導と、研究開発の継続が必要である。</li> </ul> <p>(効率性)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>現状の建設事業に関する知見、現場と連携して技術を開発研究してきた実績を持つ土木研究所の複数研究室が連携し担当する体制は、本課題の主旨から妥当であった。</li> <li>生物学の研究者の参加により、本研究開発に必要な生物学的知見が得られたと考えられる。</li> </ul> <p>(必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>得られた個々の知見は、論文等で公表されており、十分な成果が上がっているといえる。</li> <li>総合的成果のひとつである水辺ピオトープの手引きについても、実用的な手引き書として評価しうるものである。</li> <li>生態系ネットワーク計画手法については2例のケーススタディについて成果が得られているが、実用化の適用範囲を広げるといふ観点からは、さらなる研究が必要。</li> </ul>		
外部評価の結果	<p>研究成果をさらに広く活用することや、子ども達に対する教育活動への利用を推進することが期待される成果が出ており、適切に実施されたことが認められた。</p> <p>&lt;外部評価委員会委員一覧&gt; (平成14年8月8日、技術研究開発評価委員会)</p> <p>委員長 月尾 嘉男 東京大学新領域創成科学研究科教授</p> <p>委員 大林 成行 (株)国土情報技術研究所代表取締役社長</p> <p>〃 表 佑太郎 (社)建築業協会技術研究部会部会長</p> <p>〃 嘉門 雅史 京都大学大学院地球環境学堂教授</p> <p>〃 桑原 章次 (社)日本土木工業協会土木工事技術委員会副委員長</p> <p>〃 見城美枝子 青森大学社会学部教授</p> <p>〃 菅原 進一 東京大学工学部建築学科教授</p> <p>〃 濱田 政則 早稲田大学理工学部土木工学科教授</p> <p>〃 三井所清典 芝浦工業大学建築学科教授</p> <p>〃 村上 周三 慶應義塾大学理工学部システムデザイン工学科客員教授</p>		

## 事後評価【No.2】

研究開発課題名	建設事業の品質管理体系に関する技術開発	担当課	大臣官房技術調査課
研究開発の概要	<p>近年、ISOは構造物の性能設計基準の整備を進めている。また、WTOは、WTO/TBT協定を発効し、国内規格の国際整合性確保を求めている。このような状況の中で、国内規格の国際整合性確保を図りつつ、国際標準の策定作業へも積極的に参画する必要性が生じている。そのために、国際規格を国際標準に反映可能なものとするを目的として、技術基準の性能規定化を行った。</p> <p>また、国内建設事業のコスト縮減が求められている。そこで、建設事業における新技術開発導入を促進し、開発された新技術に基づいて、より合理的な品質管理を行う技術体系の構築を行った。</p> <p>【研究期間 平成9年度～12年度 研究費総額 約649百万円】</p>		
研究開発の目的	<p>技術基準類の性能規定化手法と、これに対応した品質管理体系の提案により国際整合性確保等を図る。</p> <p>品質管理・検査の合理化技術の開発により、建設事業のコスト縮減や品質向上を図る。</p> <p>これらを統合した総合的品質管理体系の開発を目的とする。</p>		
必要性、効率性、有効性等の観点からの評価	<p>(有効性)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>性能規定型技術基準の骨子(案)については、各種技術基準類の性能規定化に最大限に活用されており、研究時期、研究内容は適切なものであったと考える。</li> <li>品質管理技術については、コンクリートの単位水量測定技術の利用、ファイバーによるグラウト管理技術の特許取得等がなされており、研究内容として適切なものであったと考える。</li> <li>建築部門の研究成果については、現在、一般に公表している段階である。建築では、民間工事が中心であり、現時点では実用化の可能性が照査されている段階である。</li> <li>基礎・地盤に関する成果の一部においては、既に、公共建築協会の建築工事監理指針に反映され広く標準仕様として広く活用されており、研究内容の選定は適切なものであったと考える。</li> </ul> <p>(効率性)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>非常に多くの研究室が関与した当該研究開発は、各研究室の自由で活発な議論を行いつつ、全体を統括する必要があった。その観点から、研究所内の連携は土木研究所も建築研究所もともに妥当であったと考える。</li> </ul> <p>(必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>課題の最終成果は、品質管理にかかわる社会的・技術的要請に的確に対応したものとなっており、当初の設定と比較して適切なものであったと考える。</li> </ul>		
外部評価の結果	<p>ISOの動きを待って日本の基準を作るのではなく、日本国内の状況を先に出して、アピールすることが重要であり、それに必要な成果が得られるなど、適切に実施されたことが認められた。</p> <p>&lt;外部評価委員会委員一覧&gt;(平成14年8月8日、技術研究開発評価委員会)</p> <p>委員長 月尾 嘉男 東京大学新領域創成科学研究科教授</p> <p>委員 大林 成行 (株)国土情報技術研究所代表取締役社長</p> <p>〃 表 佑太郎 (社)建築業協会技術研究部会部会長</p> <p>〃 嘉門 雅史 京都大学大学院地球環境学堂教授</p> <p>〃 桑原 章次 (社)日本土木工業協会土木工事技術委員会副委員長</p> <p>〃 見城美枝子 青森大学社会学部教授</p> <p>〃 菅原 進一 東京大学工学部建築学科教授</p> <p>〃 濱田 政則 早稲田大学理工学部土木工学科教授</p> <p>〃 三井所清典 芝浦工業大学建築学科教授</p> <p>〃 村上 周三 慶應義塾大学理工学部システムデザイン工学科客員教授</p>		

事後評価【No.3】

研究開発課題名	投資効率向上・長期耐用都市型集合住宅の建設・再生技術の開発	担当課	大臣官房技術調査課
研究開発の概要	<p>近年、省資源や環境問題への配慮、および投資効率向上の観点から、集合住宅の長寿命化が大きな課題となっている。また、既存マンションについても適切な改修を行いつつ長期利用するとともに、著しく老朽化したマンションについては早期に建替えを進めることが社会的な課題となっている。</p> <p>このような課題に応えるために、長期耐用性をもつ集合住宅の開発、既存マンションの改修技術の開発、円滑な建替え手法の開発、の3つの研究開発に取り組んだ。これにより、建物のスクラップ&amp;ビルドによる資源浪費や廃棄物増大を避けるとともに、建替えや改修が円滑に進むことにより老朽化したマンションの問題の解決を目指す。</p> <p>【研究期間 平成9年度～13年度 研究費総額 約 878 百万円】</p>		
研究開発の目的	<ul style="list-style-type: none"> <li>・長期耐用性をもつ集合住宅としてスケルトン/インフィル分離方式によるマンションの建設・供給手法を開発する。</li> <li>・既存マンションの老朽度評価技術、およびマンション改修指針を開発する。</li> <li>・建替えか改修かの判断指針の作成、および建替え支援手法を開発する。</li> </ul>		
必要性、効率性、有効性等の観点からの評価	<p>(有効性)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・最終成果は、新たな法制度「マンションの建替えの円滑化等に関する法律（平成14年6月公布）」への反映、区分所有法の改正（平成14年12月）への反映、既存法制度の運用の改善につながり、それぞれの技術指針、マニュアルが国から公表されるなど、関連諸制度に反映した。このように、最終成果の活用等は、当初目標である持続可能な長期耐用性を持つマンションや円滑な建替え・改修のあり方の確立に直接寄与するものであり、妥当と評価できる。</li> </ul> <p>(効率性)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・本研究は、法制度や民間住宅市場と密接な関わりをもつため関連行政部局や民間企業との連携が重要であるため、幅広く共同研究を実施している。また、法務省や消防庁等の他省庁とも連携し、法制度の改善につながるなど、研究体制は妥当なものである。</li> </ul> <p>(必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・最終成果として、スケルトン住宅（SI住宅）指針（案）、建替え・修繕判断マニュアル、合意形成マニュアル等の作成、新たな法制度の提案、現行法制度の運用の改善の提案等を行った。その成果は、当初の目標通りか、それを上回るものとなっている。</li> </ul>		
外部評価の結果	<p>SI住宅についてはこれまで概念的、あるいは計画的な研究が進んでいたが、今回は法制度に結びつくような、理論を確立していくための細やかな研究がなされるなど、適切に実施されたことが認められた。</p> <p>(平成15年2月18日、技術研究開発評価委員会)</p> <p>&lt;外部評価委員会委員一覧&gt;</p> <p>委員長 月尾 嘉男 総務省顧問</p> <p>委員 大林 成行 (株)国土情報技術研究所代表取締役社長</p> <p>〃 表 佑太郎 (社)建築業協会技術研究部会部会長</p> <p>〃 嘉門 雅史 京都大学大学院地球環境学堂教授</p> <p>〃 桑原 章次 (社)日本土木工業協会土木工事技術委員会副委員長</p> <p>〃 見城美枝子 青森大学社会学部教授</p> <p>〃 友澤 史紀 北海道大学大学院工学研究科教授</p> <p>〃 菅原 進一 東京大学工学部建築学科教授</p> <p>〃 濱田 政則 早稲田大学理工学部土木工学科教授</p> <p>〃 三井所清典 芝浦工業大学建築学科教授</p>		

## 事後評価【No.4】

研究開発課題名	工業化インフィル住宅の工法等の開発	担当課	大臣官房技術調査課
研究開発の概要	<p>ストック循環型社会に向け、多様な住要求及び将来変化に的確に応え、また既存ストックの活用を円滑に行い得る住宅計画技術・生産システムの構築が必要となっている。これに応える技術としてスケルトン（構造躯体）とインフィル（内装・設備等）を明確に区分できる仕組みを持つ集合住宅（SI住宅）の建設システムが開発されている。骨組みであるスケルトンの建設技術に対して内装・設備であるインフィルの生産技術は、SI住宅ばかりでなく戸建て住宅の建築へも拡張利用の可能性がある。特にインフィルは居住者ニーズとの係わりが直接的なため多様性の実現と比較的短期間での変更が求められる。こうしたニーズに対応して間取りや内装・設備を自由に換えられる住宅インフィルの実現に向け、合理的な生産・管理技術、内装システムに関する研究技術開発を行うものである。</p> <p>【研究期間 平成11年度～13年度 研究費総額 約107百万円】</p>		
研究開発の目的	<p>インフィル工業化に必要な部材・部品の生産システムの開発、生産・流通を支える総合的でオープンな情報管理システムの開発、スケルトンへの設置に掛かる工法等の開発に向け、内装及び部品の共通化に向けた技術基準のあり方の提示、「流通・生産情報管理システム」の開発、住戸単位のインフィル生産に対応する「インフィルマネジメントモデル」の開発と多能工（従来作業が専門分化されている電気工事や内装工事を統一して行う者）の活用に関する調査・分析資料の作成を行う。</p>		
必要性、効率性、有効性等の観点からの評価	<p>（有効性）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>最終成果は、今後のストック循環型社会において個別対応しつつ、かつ合理的な住宅生産のあり方を示している。小規模、分散による部品・部材の工業製品化、廃棄物の物流コストを低減する情報通信技術の活用手法や、リフォーム事業主体における多能工の活用の検討など実務レベルで循環型社会を支える基礎的な技術となる。これらは、当初目標であるインフィルの合理的な生産・管理技術の開発・普及に直接寄与するものであり、妥当と評価できる。</li> </ul> <p>（効率性）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>本課題は、資格・制度、民間住宅市場、建築生産組織と密接な関わりを持つため関連行政部局や民間企業、産学共同研究組織との連携により幅広く共同研究を実施した。これは技術開発成果の建築生産実務への適用・実用化に生かされるなど研究体制は妥当なものである。</li> </ul> <p>（必要性）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>最終成果として、技術開発のガイドライン、実務利用可能な情報管理システムのプロトタイプ、多能工活用に向けて新たな職能や技能工の機能・要件の提案等を行った。これらの成果は、当初の成果目標通りか、それを上回るものとなっている。</li> </ul>		
外部評価の結果	<p>技術開発成果の建築生産実務の今後の実用化が期待されるなど、「投資効率向上・長期耐用都市型集合住宅の建設・再生技術の開発」と連携して適切に実施されたことが認められた。</p> <p>（平成15年2月18日、技術研究開発評価委員会）</p> <p>&lt;外部評価委員会委員一覧&gt;</p> <p>委員長 月尾 嘉男 総務省顧問</p> <p>委員 大林 成行 (株)国土情報技術研究所代表取締役社長</p> <p>〃 表 佑太郎 (社)建築業協会技術研究部会部会長</p> <p>〃 嘉門 雅史 京都大学大学院地球環境学学教授</p> <p>〃 桑原 章次 (社)日本土木工業協会土木工事技術委員会副委員長</p> <p>〃 見城美枝子 青森大学社会学部教授</p> <p>〃 友澤 史紀 北海道大学大学院工学研究科教授</p> <p>〃 菅原 進一 東京大学工学部建築学科教授</p> <p>〃 濱田 政則 早稲田大学理工学部土木工学科教授</p> <p>〃 三井所清典 芝浦工業大学建築学科教授</p>		

## 事後評価【No.5】

研究開発課題名	外部コストを組み入れた建設事業コストの低減技術の開発	担当課	大臣官房技術調査課																														
研究開発の概要	<p>建設コストの縮減は重要な課題である。一方で、適切な社会資本整備を着実に推進するためには、建設事業の計画から施工・運用・維持管理さらには解体廃棄に至るライフサイクルに亘って、地球環境や生活環境に配慮しながら事業を行う必要がある。</p> <p>本研究は、「建設活動によってもたらされる好ましくない影響で、事業主体が金銭負担せず、社会一般が何らかの形で強いられている負担」を「外部コスト」と称してコストの概念で捉え、外部コストの評価手法と新技術の開発、総合的なコスト低減のためのコストの明確化、総合的なコスト評価手法の研究を行い、総合的な建設事業コストの低減を目指すものである。</p> <p>【研究期間 平成10年度～13年度 研究費総額 約585百万円】</p>																																
研究開発の目的	<ul style="list-style-type: none"> <li>外部コストを貨幣価値換算するための外部コストの評価手法を提案し、外部コストを組み入れた建設事業コストを低減させる新しい技術として、リサイクル推進技術、塗装・補修技術、建築耐震・耐火技術、住宅設計技術、省資源建築材料技術、環境負荷低減設備技術を開発する。</li> <li>総合的な建設事業コストの低減を評価するために、建設事業コストを解明し、総合的なコスト低減評価の方法を提案する。</li> <li>総合的な建設事業コストの評価を実務の各意思決定で活用するための、指針「(仮称)総合的な建設事業コストの評価ガイドライン」を作成する。</li> </ul>																																
必要性、効率性、有効性等の観点からの評価	<p>(有効性)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>新技術の開発に伴う成果は、学会等により幅広く公開されており、また関連する研究機関や業界団体との情報交流も積極的に進められていることから、研究成果は民間企業を含む様々な機関における研究開発に活かされ、建設技術全般の向上に貢献していることと期待される。</li> </ul> <p>(効率性)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>外部コストは建設活動全般において発生しており、その低減努力は土木、建築の分野を問わず行う必要がある。また、外部コスト低減の実現は、行政施策や法制度、さらには民間市場と密接な関わりをもつため、官民広く連携することが有効であり、外部コスト評価にあたっては学識者との連携が重要である。本研究体制は、土木・建設分野、産学官広く網羅しており、妥当であった。</li> </ul> <p>(必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>各種の新技術の開発は、外部コストの低減に向けた建設技術の発展に寄与したほか、利用量などの背景に関する調査は民間による技術開発の促進にも寄与した。</li> <li>合意形成コストの評価では議会の審議状況(関連発言回数、陳情請願数、特別委員会開催数等)を指標として活用するなどの斬新な発想で定量化を提案している。また、総合的なコストの低減効果の評価に向けた考え方も示され、総合的な建設事業コスト評価(最終成果は「総合的な建設事業コスト評価指針(試案)」として整理)に活用された。</li> <li>総合的な建設事業コスト評価指針(試案)は、建設事業の現場において利用されることを第一に配慮され、特に利用性に優れたものとなったと評価できる。</li> </ul>																																
外部評価の結果	<p>社会基盤整備において、外部コストを取り込んで全体コストを下げようとしていることについて積極的なPRが期待される成果が出ており、適切に実施されたことが認められた。</p> <p>(平成15年2月18日、技術研究開発評価委員会)</p> <p>&lt;外部評価委員会委員一覧&gt;</p> <table border="0"> <tr> <td>委員長</td> <td>月尾 嘉男</td> <td>総務省顧問</td> </tr> <tr> <td>委員</td> <td>大林 成行</td> <td>(株)国土情報技術研究所代表取締役社長</td> </tr> <tr> <td></td> <td>表 佑太郎</td> <td>(社)建築業協会技術研究部会部会長</td> </tr> <tr> <td></td> <td>嘉門 雅史</td> <td>京都大学大学院地球環境学堂教授</td> </tr> <tr> <td></td> <td>桑原 章次</td> <td>(社)日本土木工業協会土木工事技術委員会副委員長</td> </tr> <tr> <td></td> <td>見城美枝子</td> <td>青森大学社会学部教授</td> </tr> <tr> <td></td> <td>友澤 史紀</td> <td>北海道大学大学院工学研究科教授</td> </tr> <tr> <td></td> <td>菅原 進一</td> <td>東京大学工学部建築学科教授</td> </tr> <tr> <td></td> <td>濱田 政則</td> <td>早稲田大学理工学部土木工学科教授</td> </tr> <tr> <td></td> <td>三井所清典</td> <td>芝浦工業大学建築学科教授</td> </tr> </table>			委員長	月尾 嘉男	総務省顧問	委員	大林 成行	(株)国土情報技術研究所代表取締役社長		表 佑太郎	(社)建築業協会技術研究部会部会長		嘉門 雅史	京都大学大学院地球環境学堂教授		桑原 章次	(社)日本土木工業協会土木工事技術委員会副委員長		見城美枝子	青森大学社会学部教授		友澤 史紀	北海道大学大学院工学研究科教授		菅原 進一	東京大学工学部建築学科教授		濱田 政則	早稲田大学理工学部土木工学科教授		三井所清典	芝浦工業大学建築学科教授
委員長	月尾 嘉男	総務省顧問																															
委員	大林 成行	(株)国土情報技術研究所代表取締役社長																															
	表 佑太郎	(社)建築業協会技術研究部会部会長																															
	嘉門 雅史	京都大学大学院地球環境学堂教授																															
	桑原 章次	(社)日本土木工業協会土木工事技術委員会副委員長																															
	見城美枝子	青森大学社会学部教授																															
	友澤 史紀	北海道大学大学院工学研究科教授																															
	菅原 進一	東京大学工学部建築学科教授																															
	濱田 政則	早稲田大学理工学部土木工学科教授																															
	三井所清典	芝浦工業大学建築学科教授																															

事後評価【No.6】

研究開発課題名	災害等に対応した人工衛星利用技術に関する研究	担当課	大臣官房技術調査課
研究開発の概要	<p>我が国は美しい四季折々の国土景観や豊かな自然の恵みを有している反面、脊梁山脈や気象変動等の自然的条件から地震、火山噴火、台風、豪雨による災害が発生し易い厳しい条件下にある。本研究は、国土マネジメント施策の展開において脆弱な国土構造下における災害の軽減や環境リスクの軽減等を図ることを目的として、広域性、定常性の特徴を持つ衛星データに関する利用の方向性、基本的課題の整理等を行い、国土管理における利用技術の調査研究を行うものである。</p> <p>【研究期間 平成11年度～13年度 研究費総額 約551百万円】</p>		
研究開発の目的	<p>建設事業、国土管理における衛星・センサー等の有効活用手法の開発及び高分解能光学衛星、SAR（合成開口レーダ）等の解析処理技術を確立することにより、大規模災害時等における迅速な防災体制の確立と復旧支援、広域的な環境監視等に資するとともに、国土管理施策における国土の監視・情報収集の高度化に資する。</p>		
必要性、効率性、有効性等の観点からの評価	<p>（有効性）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>高分解能衛星データの利用については、都市緑地保全法に基づく「緑の基本計画」の策定における都市緑地調査への利用に関し空中写真に次ぐものとして利用可能である等、空中写真と同程度の利用に関しては実用レベルにあるといえる。</li> <li>衛星データ利用が普及することで、災害時の被害状況把握等、現場における活用が促進されることになり、国土管理行政においてより質の高い情報提供を行うことが可能となることが期待される。</li> </ul> <p>（効率性）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>衛星データ利用の方向性については、文部科学省・宇宙開発事業団等から今後の衛星開発動向等、大学・民間等から各分野における衛星利用技術の現状等の意見を聴取して議論することにより将来的な衛星データ利用動向を見据えたとりまとめができた。</li> </ul> <p>（必要性）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>解析処理技術については、航空機搭載 SAR による世界初のリピートパス干渉の実証等、技術的な実用可能性を明らかにすることができたこと、建設事業分野における有効活用手法については、高分解能衛星を始めとした衛星データ利用技術が十分に実用レベルにあることを示せたこと等が評価できる。</li> <li>災害時の利用に関しては、衛星データの配信、衛星データを補足するための情報の蓄積・利用方法等に課題が残った。</li> </ul>		
外部評価の結果	<p>従来の建設分野では衛星利用が低調であったが、この研究でやっと他分野と同じレベルになり、成果が非常に大きく民間会社に波及していくことが期待されるなど、所要の成果が出ており、適切に実施されたことが認められた。</p> <p>（平成15年2月18日、技術研究開発評価委員会）</p> <p>&lt;外部評価委員会委員一覧&gt;</p> <p>委員長 月尾 嘉男 総務省顧問</p> <p>委員 大林 成行 (株)国土情報技術研究所代表取締役社長</p> <p>” 表 佑太郎 (社)建築業協会技術研究部会部会長</p> <p>” 嘉門 雅史 京都大学大学院地球環境学堂教授</p> <p>” 桑原 章次 (社)日本土木工業協会土木工事技術委員会副委員長</p> <p>” 見城美枝子 青森大学社会学部教授</p> <p>” 友澤 史紀 北海道大学大学院工学研究科教授</p> <p>” 菅原 進一 東京大学工学部建築学科教授</p> <p>” 濱田 政則 早稲田大学理工学部土木工学科教授</p> <p>” 三井所清典 芝浦工業大学建築学科教授</p>		

## 事後評価【No.7】

研究開発課題名	マイクロセンシング技術の建設工学への応用研究開発	担当課	大臣官房技術調査課
研究開発の概要	<p>小型で低廉大量生産可能なマイクロセンサーを用いて、地盤・構造物の新たな計測環境を開発し、マイクロセンサー技術の建設工学分野への応用・適用範囲を拡大することを目標とするものである。具体的には、東北大学ベンチャービジネスラボラトリーのマイクロマシン技術を用いて、地盤・岩盤・コンクリート構造物の施工時・災害時及び劣化・破壊時の現象を計測するために特化したマイクロセンシングデバイスを開発し、その適用を試みた。</p> <p>【研究期間 平成13年度 研究費総額 3,250万円】</p>		
研究開発の目的	<p>小型で低廉大量生産可能なマイクロセンサーを用いて、地盤・構造物の新たな計測環境を開発し、マイクロセンサー技術の建設工学分野への応用・適用範囲を拡大する。</p>		
必要性、効率性、有効性等の観点からの評価	<p>(有効性) 目標達成度としては、概ね達成した。現場実験による応用研究につなげることができず不十分な面はあるが、研究期間が1年間という短い期間を勘案すると相当の努力がなされたと評価できる。</p> <p>(効率性) 研究開発計画は適切であった。3種類のマイクロセンサーの開発が、それぞれ独自に行われた印象があるが、研究開発計画自体には問題がなかった。</p> <p>(必要性) 研究成果の社会性は期待できる。現時点では、実用化段階まで至っておらず、さらなる研究が求められるものの、建設工学の分野で今後幅広く応用されることが期待できる。 研究成果の技術革新性は十分である。先端技術を建設工学に導入した試みは評価できる。</p>		
外部評価の結果	<p>総合的な評価としては優れた研究であった。本研究では、構造物への埋め込まれたマイクロセンサーの耐久性の検討がなされていないなど、実用化に向けた応用研究まで行われなかったが、マイクロセンサーの開発など一定の成果をあげており、また、マイクロセンサー技術の建設工学分野への応用には将来性があり、今後の発展に期待できる。(平成14年12月25日、建設技術研究開発助成制度評価委員会)</p> <p>&lt;外部評価委員会委員一覧&gt;</p> <p>委員長 濱田 政則(早稲田大学教授)</p> <p>副委員長 村上 周三(慶應義塾大学教授)</p> <p>委員 稲村 肇(東北大学大学院教授)</p> <p>” 小谷 俊介(東京大学大学院教授)</p> <p>” 柏原 士郎(大阪大学大学院教授)</p> <p>” 嘉門 雅史(京都大学大学院教授)</p> <p>” 神崎 正(大成建設(株)技術センター土木技術開発部長)</p> <p>” 小松 利光(九州大学大学院教授)</p> <p>” 西川 孝夫(東京都立大学大学院教授)</p> <p>” 長谷見雄二(早稲田大学教授)</p> <p>” 前川 宏一(東京大学大学院教授)</p> <p>” 三木 千壽(東京工業大学教授)</p> <p>” 森地 茂(東京大学大学院教授)</p> <p>” 吉野 博(東北大学大学院教授)</p>		

## 事後評価【No.8】

研究開発課題名	既存建物の標準的構造性能評価法の開発	担当課	大臣官房技術調査課
研究開発の概要	<p>本研究では、既存建物の構造性能評価法の標準化と関連データベースの共有化を図り、誰でも利用可能な標準的ツール・データベースに基づく建築構造性能評価手法の構築を目的とした。構造性能評価項目は大きく分けて、耐震性、耐風性、環境負荷の3項目であり、建築の専門家、一般利用者それぞれが利用可能かつ有用な情報提供を目指した。</p> <p>【研究期間 平成13年度 研究費総額 3,000万円】</p>		
研究開発の目的	<ul style="list-style-type: none"> <li>・既存建物の構造性能評価手法（長寿命化も含む）の標準化</li> <li>・確率的アプローチによる評価手法の実用化ツール提供</li> <li>・「住宅の品質確保の促進等に関する法律」を補完</li> </ul>		
必要性、効率性、有効性等の観点からの評価	<p>(有効性) 目標は達成しなかった。性能評価法の開発という意味では十分に達成したとは言えない。また、今後ケーススタディの積み重ねで改良していく必要がある。</p> <p>(効率性) 研究計画は概ね適切であった。研究対象が膨大であるのに対して、相対的に研究期間が短かったのではないかと、また研究開発のうちの海外調査について、その必要性及び効果に疑問があるものの、研究開発計画全般については概ね問題がなかった。</p> <p>(必要性) 社会性は期待できる。今後、開発されたシステムをどれだけ普及させられるかが重要であるが、システムが社会で広く利用されるようになれば、社会的有用性は高いものとなると評価できる。</p> <p>技術革新性は不十分であった。既存の構造性能評価技術をプログラム化しただけという感もあり、技術革新性は乏しいものと評価される。</p>		
外部評価の結果	<p>総合的な評価としては優れた研究であった。本研究では、構造性能評価技術について、新たな研究開発成果が認められない、また、評価手法の統合化が必ずしも実現されていないなど、成果について不十分な面があるものの、インターネットでアクセスして構造性能を評価できるシステムが構築されるなど、総合的には、研究開発成果について一定の評価はできる。(平成14年12月25日、建設技術研究開発助成制度評価委員会)</p> <p>&lt;外部評価委員会委員一覧&gt;</p> <p>委員長 濱田 政則(早稲田大学教授)</p> <p>副委員長 村上 周三(慶應義塾大学教授)</p> <p>委員 稲村 肇(東北大学大学院教授)</p> <p>” 小谷 俊介(東京大学大学院教授)</p> <p>” 柏原 士郎(大阪大学大学院教授)</p> <p>” 嘉門 雅史(京都大学大学院教授)</p> <p>” 神崎 正(大成建設(株)技術センター土木技術開発部長)</p> <p>” 小松 利光(九州大学大学院教授)</p> <p>” 西川 孝夫(東京都立大学大学院教授)</p> <p>” 長谷見雄二(早稲田大学教授)</p> <p>” 前川 宏一(東京大学大学院教授)</p> <p>” 三木 千壽(東京工業大学教授)</p> <p>” 森地 茂(東京大学大学院教授)</p> <p>” 吉野 博(東北大学大学院教授)</p>		

## 事後評価【No.9】

研究開発課題名	地震火災から木造都市を守る環境 防災水利整備に関する研究開発	担当課	大臣官房技術調査課
研究開発の概要	<p>本研究開発では、風土に備わる自然水利を活かすことを通じて、歴史に磨かれ環境にも有利な日本の木造都市を地震等による大規模火災から守り、豊かな水のある美しく安全な都市環境を実現する「環境防災水利」の整備技術・計画技術の確立を目的としている。この目的を達成するために、地震火災の特長から水利整備の基本理念を導出し、表流水、地下水、雨水等の自然水利を活用した消火技術と水制御技術の調査・分析から、具体的なケーススタディ地域に対する計画策定を行った。</p> <p>これらを通じて、都市河川や水路、井戸水、雨水貯留水等をどのように組み合わせさせて水利を確保し、それをどのような方法で市民が使える初期消火や公設消防隊の消防用水として貯留し、最終的にどのような消火設備を導入すればよいかを示す、実践的で他都市にも適用可能な「環境防災水利」のための整備手法（システム）の技術開発を行った。</p> <p>【研究期間 平成13年度 研究費総額 3,000万円】</p>		
研究開発の目的	<p>地震等による大規模火災から、歴史に磨かれ環境にも有利な日本の木造文化を守るため、風土に備わる自然水利を活用し、豊かな水のある美しく安全な都市環境を実現するための「環境防災水利」の整備技術・計画技術を確立する。</p>		
必要性、効率性、有効性等の観点からの評価	<p>（有効性） 目標達成度としては、十分達成した。具体的な成果が出ており、当初の目標は十分に達成できている。</p> <p>（効率性） 研究開発計画は妥当なものであり、研究開発体制も適切なものとなっている。</p> <p>（必要性） 社会性は、期待できる。木造文化都市を地震火災より守るという点で、社会的意義は極めて大きく、実用化されることが期待される。 技術革新性は十分である。全体システムとして体系化した点に新規性があり、高く評価される。</p>		
外部評価の結果	<p>総合的な評価としては、非常に優れた研究であった。本研究では、膨大な調査を実施しており、総合性が高く、研究内容が豊富であるとともに、よくまとめられており、体系的で優れた成果をあげており、非常に優れた研究であると評価できる。（平成14年12月25日、建設技術研究開発助成制度評価委員会）</p> <p>&lt;外部評価委員会委員一覧&gt;</p> <p>委員長 濱田 政則（早稲田大学教授） 副委員長 村上 周三（慶應義塾大学教授） 委員 稲村 肇（東北大学大学院教授） " 小谷 俊介（東京大学大学院教授） " 柏原 士郎（大阪大学大学院教授） " 嘉門 雅史（京都大学大学院教授） " 神崎 正（大成建設（株）技術センター土木技術開発部長） " 小松 利光（九州大学大学院教授） " 西川 孝夫（東京都立大学大学院教授） " 長谷見雄二（早稲田大学教授） " 前川 宏一（東京大学大学院教授） " 三木 千壽（東京工業大学教授） " 森地 茂（東京大学大学院教授） " 吉野 博（東北大学大学院教授）</p>		

事後評価【No.10】

研究開発課題名	データアシミレーションによる海況把握手法の研究	担当課	海上保安庁海洋情報部 技術・国際課海洋研究室
研究開発の概要	<p>海流力学モデルを用いて、海況に関する観測データの空白部分を客観的かつ合理的に推定するデータアシミレーションの技術を日本周辺海域に適用し、力学的整合性及び時間的空間的連続性のある海流メッシュデータを作成する手法を開発する。</p> <p>【研究期間：平成10年度～平成13年度 研究費総額 約22百万円】</p>		
研究開発の目的	日本近海の海況の把握及び漂流予測の精度向上		
必要性、効率性、有効性等の観点からの評価	<p>目標の達成度 本研究開発の目標は、観測データと力学モデルを用いて太平洋、日本海、オホーツク海における海流循環像を再現する手法の開発であり、目標は達成されている。</p> <p>成果 より精度の高い海況把握や漂流予測業務のためには、過去の統計に基づいて観測データの空白部分を推測する現行手法に対し、客観的かつ合理的な力学モデルに基づき推定する手法を開発し、部分的には海流の計算値と統計値の不一致が認められるが、概略の海流分布が得られた。</p> <p>本研究開発の実施方法・体制の妥当性 本研究開発は、力学モデルに基づき、観測データの時間的、空間的な空白を埋める手法を開発するため、船舶観測データだけでなく、衛星によるデータを利用し、更に統計的な海流像と比較して結果の妥当性を検討しており、実施方法は妥当なものであった。また、改善の余地はあるものの、4年間の計画期間内において海況把握手法を開発、概括的な海流像を再現しており、研究体制は妥当なものであった。</p> <p>上記を踏まえた、本研究開発の妥当性 本研究開発においては、引き続き改良の課題が残されているものの、データアシミレーションによる海況把握手法が開発され、概括的な海流像も再現されており、また、その改善点についても明確化されていることから、本研究開発は妥当なものであった。</p>		
外部評価の結果	<p>実際の海況把握や漂流予測業務に使うためには、「データ同化手法を取り入れたことについては評価できる」が、「更なる研究が必要」であり、具体的には「黒潮域では比較的順当な流れが再現できるが、日本海では風分布の精度向上、同化に練り入れるデータの種類と量を増やして再現性を増やし」、「モデルの改良が必要になる」などのコメントがあったが、概ね「目標の成果が得られた」とされた。</p> <p>&lt;外部評価委員会委員一覧&gt; (平成14年9月20日、海洋情報部研究評価委員会) 委員長 平 啓介(日本学術振興会幹事(前東京大学海洋研究所教授)) 委員 笠原 順三(東京大学地震研究所) 委員 渋谷 和雄(国立極地研究所) 委員 藤本 博巳(東北大学大学院理学研究科) 委員 尹 宗煥(九州大学応用力学研究所)</p>		

事後評価【No.11】

研究開発課題名	外洋域の潮流を考慮した漂流予測モデルの開発	担当課	海上保安庁海洋情報部 技術・国際課海洋研究室
研究開発の概要	<p>伊豆海嶺上の詳細な海底地形データを用いて潮流の推算のための数値モデルを開発し、計算結果の解析により、伊豆海嶺上における潮流成分が計算できる詳細な調和定数のメッシュデータを作成する。</p> <p>【研究期間：平成12年度～平成13年度 研究費総額 約7.9百万円】</p>		
研究開発の目的	漂流予測、海流観測値の精度向上を図る。		
必要性、効率性、有効性等の観点からの評価	<p>目標の達成度 本研究開発の目標は、伊豆海嶺海域における潮流計算に必要な調和定数（潮流を算出する数式に入力する定数）のデータを作成し、漂流予測モデルに反映させることであり、今次研究において、この目標は達成されている。</p> <p>成果 伊豆諸島海域における潮流計算に必要な実用性の高い調和定数データが作成できているが、検証のための観測データが少なく、今後、精度の評価が必要である。</p> <p>本研究開発の実施方法・体制の妥当性 本研究開発は、数値モデル（仮説）による潮流シミュレーションを行い、少ないながらも観測データによる検証を行いつつ潮流調和定数データベースを構築しており、実施方法は妥当なものであった。 また、2年間の計画期間内において、外洋域の潮流を考慮した漂流予測に必要なデータベースを完成させており、研究体制は妥当なものであった。</p> <p>上記を踏まえた、本研究開発の妥当性 本研究開発においては、引き続き精度の検証が必要であるものの、漂流予測計算に使える調和定数データを完成させていることから、本研究開発は妥当なものであった。</p>		
外部評価の結果	<p>「ほぼ妥当な結果だったと認められる。部分的な成果に止まるどころについては、今後のフォローアップが望まれる」、「2年間という短い期間にしては、かなりの成果が得られたものの、現場観測データによる比較検証、地形効果や境界条件などの検討、更にモデル計算と実測データとの比較を進め、精度や誤差を的確に評価しておく必要があり、適切なフォローアップが望まれる」などのコメントがあったが、ほぼ目標とする成果が得られたとされた。</p> <p>&lt;外部評価委員会委員一覧&gt; (平成14年9月20日、海洋情報部研究評価委員会) 委員長 平 啓介(日本学術振興会幹事(前東京大学海洋研究所教授)) 委員 笠原 順三(東京大学地震研究所) 委員 渋谷 和雄(国立極地研究所) 委員 藤本 博巳(東北大学大学院理学研究科) 委員 尹 宗煥(九州大学応用力学研究所)</p>		

事後評価【No.12】

研究開発課題名	火山性地殻変動のダイナミックモデルに関する研究	担当課	国土地理院 地理地殻活動研究センター 地殻変動研究室
研究開発の概要	<p>火山活動について簡潔で十分な正確さを有する最適なモデルの検討、現象の移行における様々な可能性の検討とそれらの関連付けなどを行う。また、この手法を利用した地殻変動監視手法の効率化及び火山活動予測手法の高度化に関する検討を行う。</p> <p>【研究期間：平成11年度～13年度 研究費総額 7百万円】</p>		
研究開発の目的	<p>GPS 連続観測データ等地殻変動データを利用して、火山活動に関連して地球内部において進行している物理過程の正確なモデルを準リアルタイムで構築し、現実の観測との比較を繰り返しながら、その後の変化を予測する手法を構築することを目的とする。</p>		
必要性、効率性、有効性等の観点からの評価	<p>本研究は、国民の要請である火山災害の防災・減災に貢献する研究課題である。世界に先駆けて GPS 連続観測結果から速やかに火山活動のメカニズムを明らかにする研究は革新的なテーマであった。火山防災に関する国民の期待は高く、火山噴火予知計画でも実施が必要とされている課題である。研究期間中に有珠山、三宅島噴火等が発生したため、火山防災に関する国民の期待は高まった。（必要性の観点からの分析）</p> <p>GPS 連続観測結果から速やかに火山活動のメカニズムを明らかにする研究を世界に先駆けて実施し手法を開発した。また、研究の途上で得られた有珠山、三宅島火山活動に伴う解析結果および予測結果は、火山噴火予知連絡会等に報告され、防災に実際に貢献した。また、適宜、学会、マスコミ、国土地理院ホームページを通じて社会に公表した。若手の研究員が研究に参加し、研鑽を積む機会を得た。また、学会発表、論文発表を積極的に行った。（有効性の観点からの分析）</p> <p>地殻変動研究室の室長、主任研究員、研究員が担当する体制はディスカッションや意見交換を適宜行いながら研究を進める上で効果があった。研究期間中に有珠山、三宅島で火山活動が発生し、新たな観測機器の設置による、重要なデータが利用可能となったことが、目的達成に貢献した。（効率性の観点からの分析）</p>		
外部評価の結果	<p>研究期間中に起こった2つの火山活動にモデルを適用し、有効な結果を得た。当初の目標を上回る十分な成果をあげた。今後、重力データ、SARデータも加えたモデルの構築を期待する。（平成15年1月22日、国土地理院研究評価委員会）</p> <p>&lt;外部評価委員会委員一覧&gt;  高木幹雄（東京理科大学基礎工学部教授）  巖網林（武蔵工業大学環境情報学部助教授）  大野邦夫（ドコモ・システムズ(株)事業開発室 XML 推進プロジェクト主席技師）  大森博雄（東京大学大学院新領域創成科学研究科教授）  笠原稔（北海道大学大学院理学研究科附属火山研究観測センター教授）  河野宣之（国立天文台地球回転系教授）  竹本修三（京都大学大学院理学研究科教授）  中村浩美（科学ジャーナリスト）  細村宰（東京電気大学理工学部教授）</p>		

事後評価【No.13】

研究開発課題名	ニューラルネットによる画像情報の判別手法に関する研究	担当課	国土地理院 地理地殻活動研究センター 地理情報解析研究室
研究開発の概要	ニューラルネット(=神経細胞による情報処理を真似たアルゴリズム)による空中写真、高分解能衛星画像の判別処理アルゴリズムの開発及び実証を行う。 【研究期間：平成11年度～13年度 研究費総額 6百万円】		
研究開発の目的	土地利用等を自動判別するための基礎的な手法としてニューラルネットの可能性を実証的に調査することを目的とする。		
必要性、効率性、有効性等の観点からの評価	<p>リモートセンシング画像からの画素単位の情報抽出に関しては手法が確立している。また、文字認識等においては形状の抽出手法が実用化されている。これに対してリモートセンシング画像、空中写真からの形状の認識については研究途上であり、本研究課題は、科学的、技術的に意義のある課題であった。科学技術会議政策委員会研究開発基本計画等フォローアップ委員会(地球科学技術)による『諮問第17号「地球科学技術に関する研究開発基本計画について」に対する答申のフォローアップ報告書(平成11年10月)』においては、「人間活動圏に関する研究については、推進費等で土地利用・被覆変化、産業社会転換等が研究されているが、今後地球環境保全の主体となるべき分野であるにもかかわらず、十分な研究体制確立と資源投下がなされている状況にはない。」と記述されており、土地利用を把握する手法を開発する本研究課題は、社会的意義のある課題であった。(必要性の観点からの分析)</p> <p>光学的な情報と空間的な情報を同時に処理する画像の分類手法としての有効性を示したが、土地被覆情報の抽出手法として有効であることを十分検証するまでには至っていない。(有効性の観点からの分析)</p> <p>既存機器等を活用し、比較的少ない経費で研究を進めた。担当者1人のみで実施し、研究専従率は50%程度であった。体制はやや不十分であった。(効率性の観点からの分析)</p>		
外部評価の結果	<p>解析した事例数、基礎的検討、他の手法との比較が不足しているため、厳しい評価となった。いまの評価基準ではこのような厳しい評価となるが、重要なテーマであり、もっとチャレンジしてもらいたいテーマである。(平成15年1月22日、国土地理院研究評価委員会)</p> <p>&lt;外部評価委員会委員一覧&gt;  高木幹雄(東京理科大学基礎工学部教授)  巖網林(武蔵工業大学環境情報学部助教授)  大野邦夫(ドコモ・システムズ(株)事業開拓室XML推進プロジェクト首席技師)  大森博雄(東京大学大学院新領域創成科学研究科教授)  笠原稔(北海道大学大学院理学研究科付属火山研究観測センター教授)  河野宣之(国立天文台地球回転系教授)  竹本修三(京都大学大学院理学研究科教授)  中村浩美(科学ジャーナリスト)  細村宰(東京電気大学理工学部教授)</p>		