

資料②

横浜市公共事業評価委員会に係る道路部会

【道路-2】再評価

都市計画道路桂町戸塚遠藤線（上倉田戸塚地区）

（道路局）

CITY OF YOKOHAMA

横浜市公共事業評価【再評価】

【道路 - 2】

都市計画道路桂町戸塚遠藤線 (上倉田戸塚地区)

道路局 建設部 建設課

令和7年1月20日

明日をひらく都市
OPEN × PIONEER

これまでの経緯

明日をひらく都市
OPEN X PIONEER
YOKOHAMA

1 評価状況

今回評価

評価段階	再評価（1回目）	再評価（2回目）	再評価（3回目）	再評価（4回目）
付議状況	平成21年度	平成25年度	令和元年度	令和6年度
意見具申	なし	なし	なし	なし
事業費	117億円	149億円	153億円	291億円
事業期間	平成7年～平成25年度	平成7年～平成31年度	平成7年～令和7年度	平成7年～令和13年度

これまでの経緯

2 前回までの主な意見と対応状況

主な意見（要約）	対 応	本資料での 該当ページ	備考
・これまで予算の確保が課題であることから、用地取得や工事の進捗に影響が出て、事業延伸のリスクがある。	・令和4年度より国土強靱化地域計画に基づく事業として、高島橋の架け替え工事を進めています。	p.9	完了
・JRを横断する高架橋工事は、施工可能時間に制約がかかるリスクがあることを想定した上で工期を算定すること。	・工事による施工期間を踏まえ、現在では令和13年度完了見込みとなっています。	p.6 p.16	完了

事業概要

桂町戸塚遠藤線（上倉田戸塚地区）

明日をひらく都市
OPEN × PIONEER
YOKOHAMA

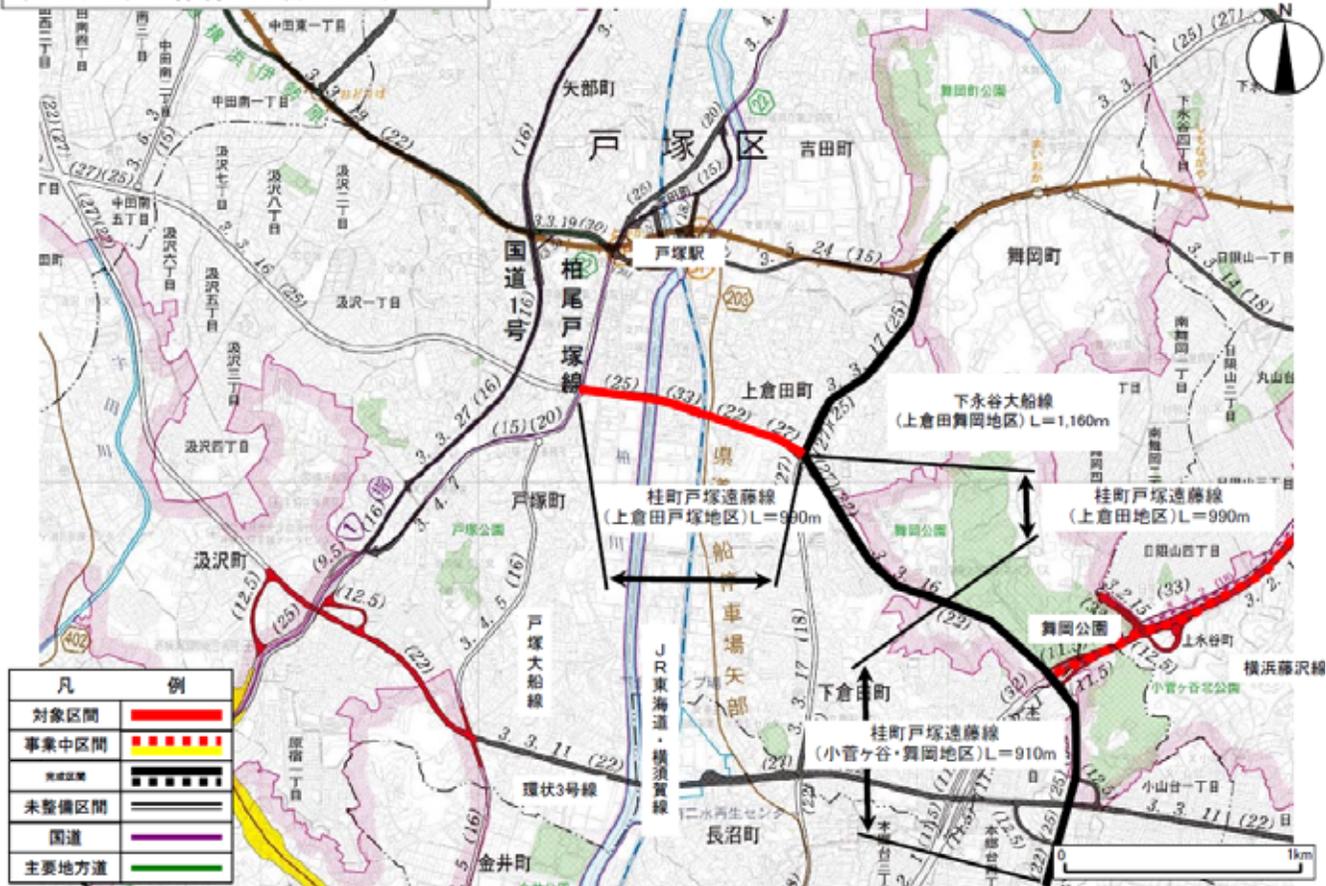


桂町戸塚遠藤線
(上倉田戸塚地区)

事業概要

明日をひらく都市
OPEN X PIONEER
YOKOHAMA

桂町戸塚遠藤線(上倉田戸塚地区)



事業費及び事業期間

明日をひらく都市
OPEN X PIONEER
YOKOHAMA

		当 初 (事業採択時)	前 回 (令和元年度)	変 更 (令和6年度)
事業期間		平成7年度～ 平成13年度	平成7年度～ 令和7年度	平成7年度～ 令和13年度
事業費	合 計	11,700 百万円	15,323 百万円	29,122 百万円
	国 費	5,850 百万円	8,428 百万円	16,017 百万円
	市 費	5,850 百万円	6,895 百万円	13,105 百万円

- ①事業期間の変更：令和7年度 令和13年度
予算の確保が厳しく、用地取得に時間を要していることから、事業期間を変更します。
- ②用地面積の変更：前回約19,000㎡ 今回約25,395㎡
詳細設計により道路整備に必要な用地取得面積が増加しました。
- ③事業費の変更：15,323百万円 29,122百万円
当初見込まれなかった事象の発生等により事業費が増加します。

増額内訳

明日をひらく都市
OPEN X PIONEER
YOKOHAMA

項 目		事業費増額の主な理由	増 額
①	橋梁設計のJR協議による増額	JR東海道線を高架する近接工事において、詳細設計の実施及び、鉄道事業者と工事内容や費用について協議した結果、施工内容の変更や橋種等の変更に伴う工事費が増額となったため。	約63.0億円
②	高島橋架け替え工事における増額	着工後に判明した地中の支障物の撤去や、示方書の改定に伴い、地盤改良が必要になったため。	約29.6億円
③	都市計画変更による、用地取得面積の増加	地形状況等を踏まえた詳細な設計を行った結果、道路本体を保護、維持する法面・擁壁等の構造及び形状が決定し、用地取得面積が増加したため。	約8.9億円
④	詳細設計によって確定した擁壁の工事費の増額	地形状況等を踏まえた詳細な設計を行った結果、道路本体を保護、維持する擁壁等の構造が必要となったため。	約4.9億円
⑤	建設資材・労務費等の高騰	建設資材の高騰や、労務費の上昇、工事諸経費の上昇、及び週休2日制度の取組割増5%による増額が見込まれるため	約31.6億円
⑥	合計		約138.0億円

社会情勢の変化に伴い、今後金額が増減する可能性があります。

上位計画等

明日をひらく都市
OPEN × PIONEER
YOKOHAMA

上位計画等	「横浜市中期計画2022～2025」において、「政策36 交通ネットワークの充実」として、都市計画道路の整備が位置付けられています。
-------	--

事業を巡る
社会経済情
勢等の変化

近年、台風、豪雨災害等が激甚化・頻発化していることから、防災・減災に対する関心が高まっています。

桂町戸塚遠藤線(上倉田戸塚地区)は、国土強靱化地域計画に基づく事業に位置付けており、道路の整備や防災・減災のうち、早期の効果発現が見込まれる路線です。

以上のように、交通の利便性だけでなく、防災の観点からも本地区の早期整備が望まれています。

事業の投資効果

明日をひらく都市
OPEN × PIONEER
YOKOHAMA

	事業全体	残事業
割引率	4 %	
総便益 (B)	494億円	-
総費用 (C)	282億円	-
費用便益比 (B/C)	1.7	-
感度分析[交通量 ± 10%]	1.7 ~ 1.8	-
感度分析[事業費 ± 10%]	1.7 ~ 1.8	-
感度分析[事業期間 ± 20%]	1.6 ~ 1.8	-

【定性的効果】

高島橋など現道を拡幅する箇所は、現状が片側歩道や幅員の狭い歩道のため、整備後は歩行者の安全性と利便性が向上します。

【残事業】

高島橋架替のため、現在桁の製作に着手しており、令和7年度に上部工の架け替え工事を行う予定です。その後、高島橋から東側区間においては、JRを横断する高架橋の整備を行い、並行して山側の街築工事を実施する予定で、令和13年の完成を目標としております。この区間の工事へ速やかに着手できるよう、工事のために必要な用地取得を進めます。

事業の進捗状況

明日をひらく都市
OPEN × PIONEER
YOKOHAMA

令和5年度末までの用地取得率は77%、
事業進捗率は40%となりました。
引き続き、街路整備工事や用地取得を進めていきます。

現況写真①

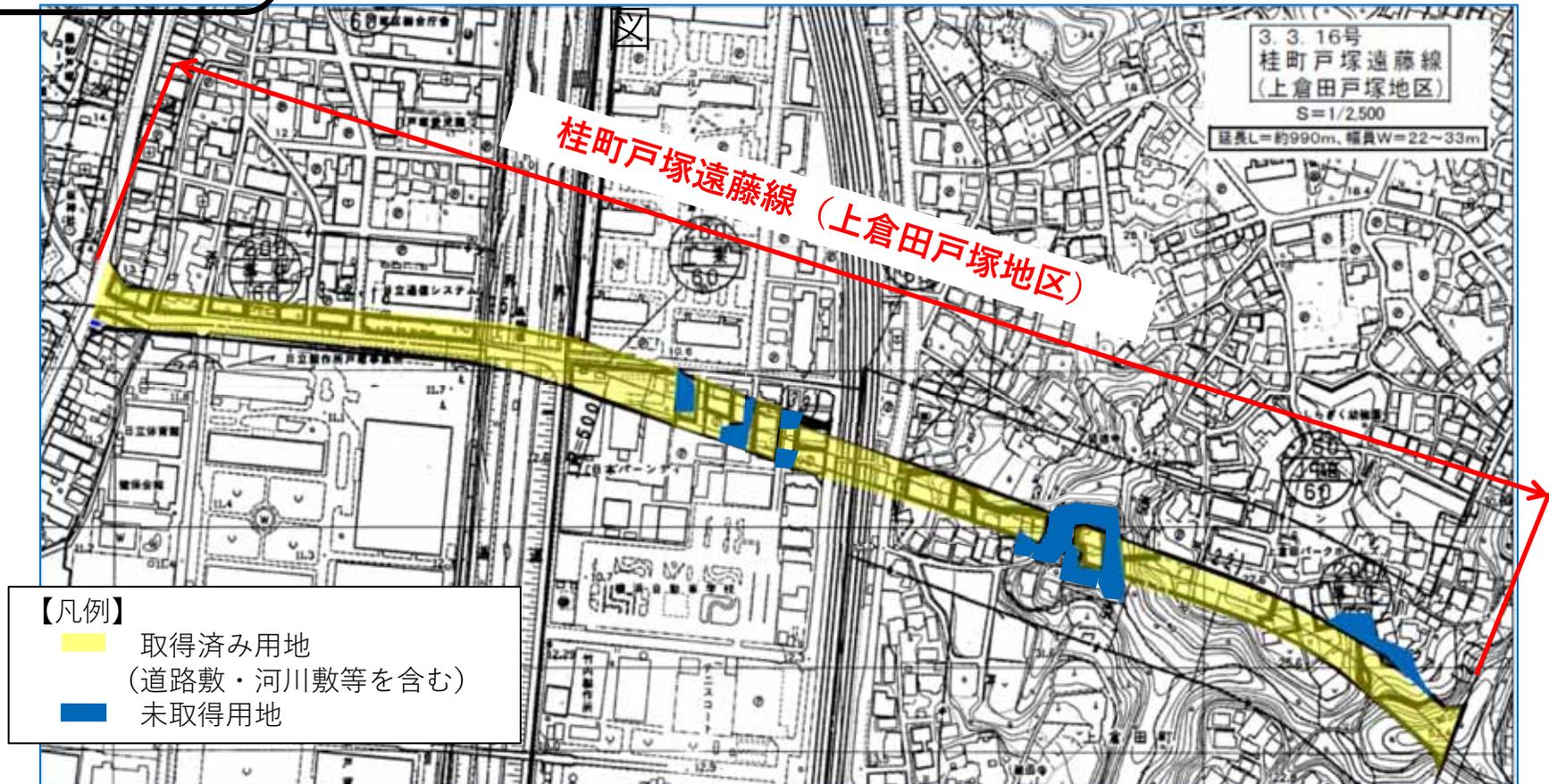


現況写真②



事業の進捗状況

用地取得状況



事業の課題及び進捗見込み

明日をひらく都市
OPEN X PIONEER
YOKOHAMA

事業の課題 及び 進捗見込み	これまで、事業に必要な用地の取得を進めてまいりましたが、用地取得に必要な予算の確保が課題です。今後、JRを高架する橋梁工事に向けた重点化を図ることで用地買収を継続し、残工事については令和13年度までに完了することを目標に進めていきます。
----------------------	--

その他

<p>その他 (コスト削減 項目等)</p>	<p>工事施工においては、建設発生土の工事間流用を行い、運搬費及び残土処理費のコスト削減を行うとともに、舗装・構造物の基礎等については、再生材を使用する等可能な限りコスト削減に努めます。</p>
--------------------------------	---

対応方針案

対応方針 (案)と した理由	<p>本路線は、用地取得が難航していることから事業期間の延伸や、当初見込まれていなかった事象の発生等による事業費の増加が生じますが、事業を巡る社会経済情勢等の変化や費用対効果による事業の必要性が確認できています。</p> <p>また、現在は、高島橋の架け替え工事にも着手しているため、事業を継続する必要があると判断しております。</p>
----------------------	--

以下参考資料

明日をひらく都市
OPEN X PIONEER
YOKOHAMA

年度	単年度事業費			事業進捗率			用地取得面積(m2)		
	合計	用地・補償	工事・委託	合計	用地・補償	工事・委託	取得面積	累計	用地取得率
7年度	298	178	120	1.0%	0.6%	0.4%	932	932	3.7%
8年度	560	546	14	2.9%	2.5%	0.5%	2,311	3,243	12.8%
9年度	102	101	1	3.3%	2.8%	0.5%	626	3,870	15.2%
10年度	272	257	15	4.2%	3.7%	0.5%	1,022	4,891	19.3%
11年度	170	169	1	4.8%	4.3%	0.5%	1,611	6,503	25.6%
12年度	367	358	9	6.1%	5.5%	0.6%	137	6,639	26.1%
13年度	484	475	10	7.7%	7.2%	0.6%	254	6,894	27.1%
14年度	143	128	16	8.2%	7.6%	0.6%	0	6,894	27.1%
15年度	534	516	18	10.1%	9.4%	0.7%	1,601	8,494	33.4%
16年度	69	63	6	10.3%	9.6%	0.7%	555	9,049	35.6%
17年度	370	356	14	11.6%	10.8%	0.8%	150	9,199	36.2%
18年度	238	135	103	12.4%	11.3%	1.1%	419	9,618	37.9%
19年度	374	345	29	13.7%	12.5%	1.2%	2,312	11,930	47.0%
20年度	183	118	65	14.3%	12.9%	1.4%	240	12,171	47.9%
21年度	305	212	93	15.3%	13.6%	1.8%	637	12,808	50.4%
22年度	1,230	1,031	200	19.6%	17.1%	2.4%	3,585	16,393	64.6%
23年度	454	198	256	21.1%	17.8%	3.3%	636	17,029	67.1%
24年度	369	237	132	22.4%	18.6%	3.8%	550	17,579	69.2%
25年度	256	39	217	23.3%	18.8%	4.5%	0	17,579	69.2%
26年度	529	0	529	25.1%	18.8%	6.3%	0	17,579	69.2%
27年度	87	0	87	25.4%	18.8%	6.6%	0	17,579	69.2%
28年度	146	0	146	25.9%	18.8%	7.1%	0	17,579	69.2%
29年度	128	29	99	26.3%	18.9%	7.5%	0	17,579	69.2%
30年度	73	31	42	26.6%	19.0%	7.6%	0	17,579	69.2%
1年度	300	29	272	27.6%	19.1%	8.6%	0	17,579	69.2%
2年度	594	85	508	29.7%	19.4%	10.3%	772	18,351	72.3%
3年度	745	29	716	32.2%	19.4%	12.8%	102	18,452	72.7%
4年度	1,661	59	1,602	37.9%	19.7%	18.3%	25	18,478	72.8%
5年度	1,281	19	1,262	42.3%	19.7%	22.6%	41	18,519	72.9%
6年度	1,303	304	999	46.8%	20.8%	26.0%	168	18,687	73.6%
7年度	1,074	584	490	50.5%	22.8%	27.7%	1,508	20,195	79.5%

明日をひらく都市
OPEN X PIONEER
YOKOHAMA

前回再評価内容との比較 都市計画道路桂町戸塚遠藤線（上倉田戸塚地区）

	前回（R1）	今回（R6）	5年間の経過
事業を巡る社会経済情勢等の変化	<p>本地区の整備による道路ネットワークの形成により、被災時の救命活動や初期消火対応、緊急物資の輸送機能確保が図られます。</p> <p>また、近年台風による停電被害が増えており、一因となっている電柱倒壊の対策として、無電柱化への関心が高まっています。</p> <p>以上のように、交通の利便性だけでなく、防災の観点からも本地区の早期整備が望まれています。</p>	<p>近年、台風、豪雨災害等が激甚化・頻発化していることから、防災・減災に対する関心が高まっています。</p> <p>桂町戸塚遠藤線（上倉田戸塚地区）は、国土強靱化地域計画に基づく事業に位置付けており、道路の整備や防災・減災のうち、早期の効果発現が見込まれる路線です。</p> <p>以上のように、交通の利便性だけでなく、防災の観点や費用縮減の観点からも本地区の早期整備が望まれています。</p>	<p>高島橋架替事業につきましては、令和4年度に国土強靱化の重点化により事業費が確保できております。</p>
事業進捗率	49%	46%（見込み）	-3%
用地取得率	85%	77%（見込み）	-8%
供用等の状況	—	—	—
事業の進捗見込	<p>二級河川柏尾川に架かる高島橋の架替工事、JRを渡る新橋については、協議に多くの時間を要しています。</p> <p>今後、令和5年度までに用地買収を完結し、残工事については、令和7年度までに完了することを目標に進めていきます。</p>	<p>本地区は一部現道拡幅であり、店舗やアパートがあり、移転先の確保や民地境界未確定により用地交渉が未だに難航しているところがあり、用地の取得に多くの時間を要しております。また、二級河川柏尾川に架かる高島橋の架替工事に着手していますが、着工後に判明した地中の支障物の撤去や、示方書の改定に伴い、再度検討した結果、地盤改良が必要になったため時間を要しています。</p> <p>今後、用地買収を進めていき、残工事については令和13年度までに完了することを目標に進めていきます。</p>	<p>高島橋架替のため、現在桁の製作に着手しており、令和7年度に上部工の架け替え工事を行う予定です。</p> <p>その後、高島橋から東側区間においては、JRを横断する高架橋の整備を行い、並行して山側の街路工事を実施する予定で、令和13年の完成を目標としております。</p> <p>この区間の工事へ速やかに着手できるよう、工事のために必要な用地取得を進めます。</p>

※前回再評価から全体事業費が変更されている場合、前回時点での事業進捗率が変化してしまうため、参考として前回使用した事業進捗率を（ ）で示した。

事業概要

明日をひらく都市
OPEN X PIONEER
YOKOHAMA

電線共同溝区間
L = 300m

JR高架区間
L = 240m

切土・盛土区間
L = 400m



高島橋
L = 50m

事業概要

明日をひらく都市
OPEN × PIONEER
YOKOHAMA

道路拡幅

道路新設部



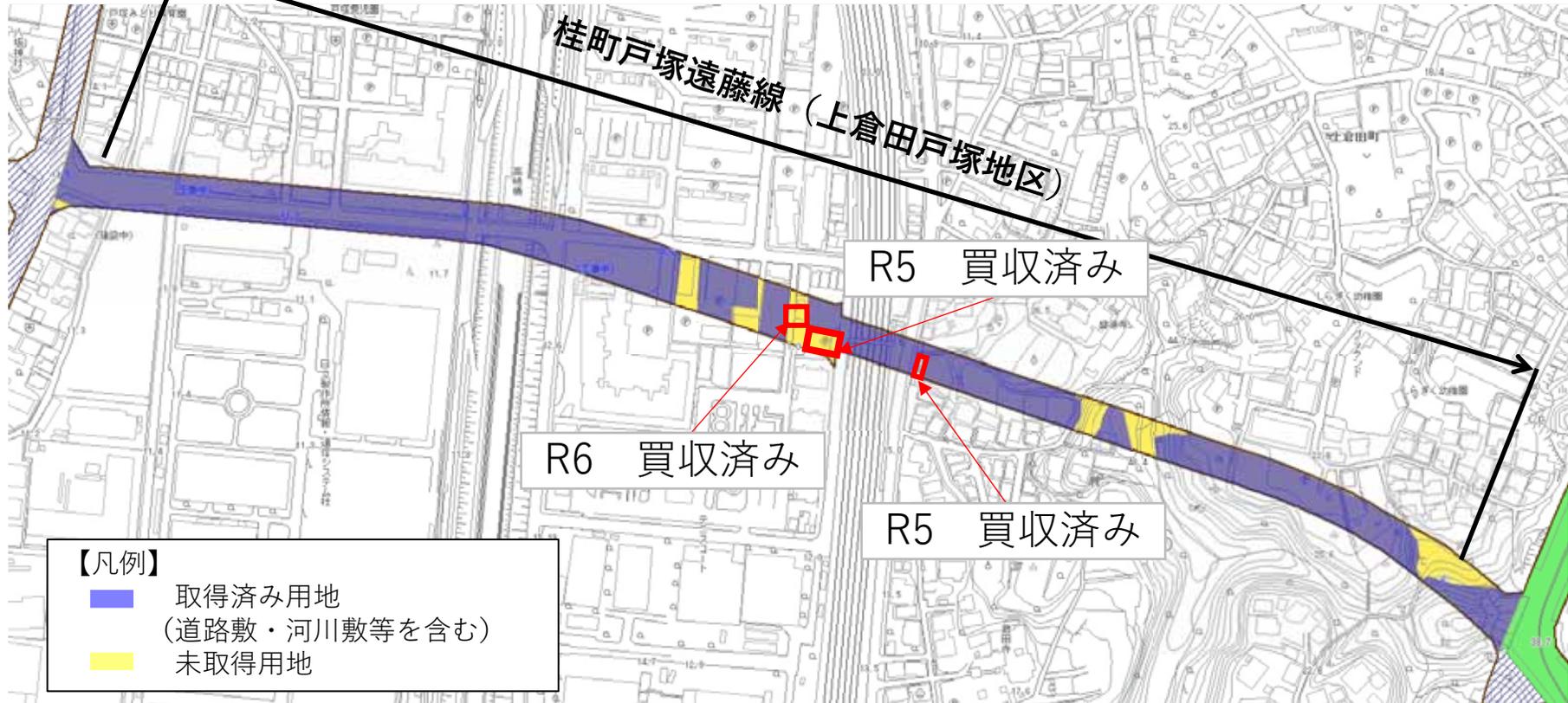
事業費内訳推移

明日をひらく都市
OPEN X PIONEER
YOKOHAMA

項目	事業費増額の主な理由	前回	増額	今回
橋梁設計のJR協議による増額	JR東海道線を高架する近接工事において、詳細設計の実施及び、鉄道事業者と工事内容や費用について協議した結果、施工内容の変更や橋種等の変更に伴う工事費が増額となったため。	約30.2億円	約63.0億円	約93.2億円
高島橋架け替え工事における増額	着工後に判明した地中の支障物の撤去や、示方書の改定に伴い、地盤改良が必要になったため。	約16.0億円	約29.6億円	約45.6億円
都市計画変更による、用地取得面積の増加	地形状況等を踏まえた詳細な設計を行った結果、道路本体を保護、維持する法面・擁壁等の構造及び形状が決定し、用地取得面積が増加したため。	約86.5億円	約8.9億円	約95.4億円
詳細設計によって確定した擁壁の工事費の増額	地形状況等を踏まえた詳細な設計を行った結果、道路本体を保護、維持する擁壁等の構造が必要となったため。	-	約4.9億円	約4.9億円
建設資材・労務費等の高騰	建設資材の高騰や、労務費の上昇、工事諸経費の上昇、及び週休2日制度の取組割増5%による増額が見込まれるため	-	約31.6億円	約31.6億円
付帯工	桂町戸塚遠藤線(上倉田戸塚地区)全体の付帯工事の金額	20.5億円	-	20.5億円
合計		約153.2億円	約138.0億円	約291.2億円

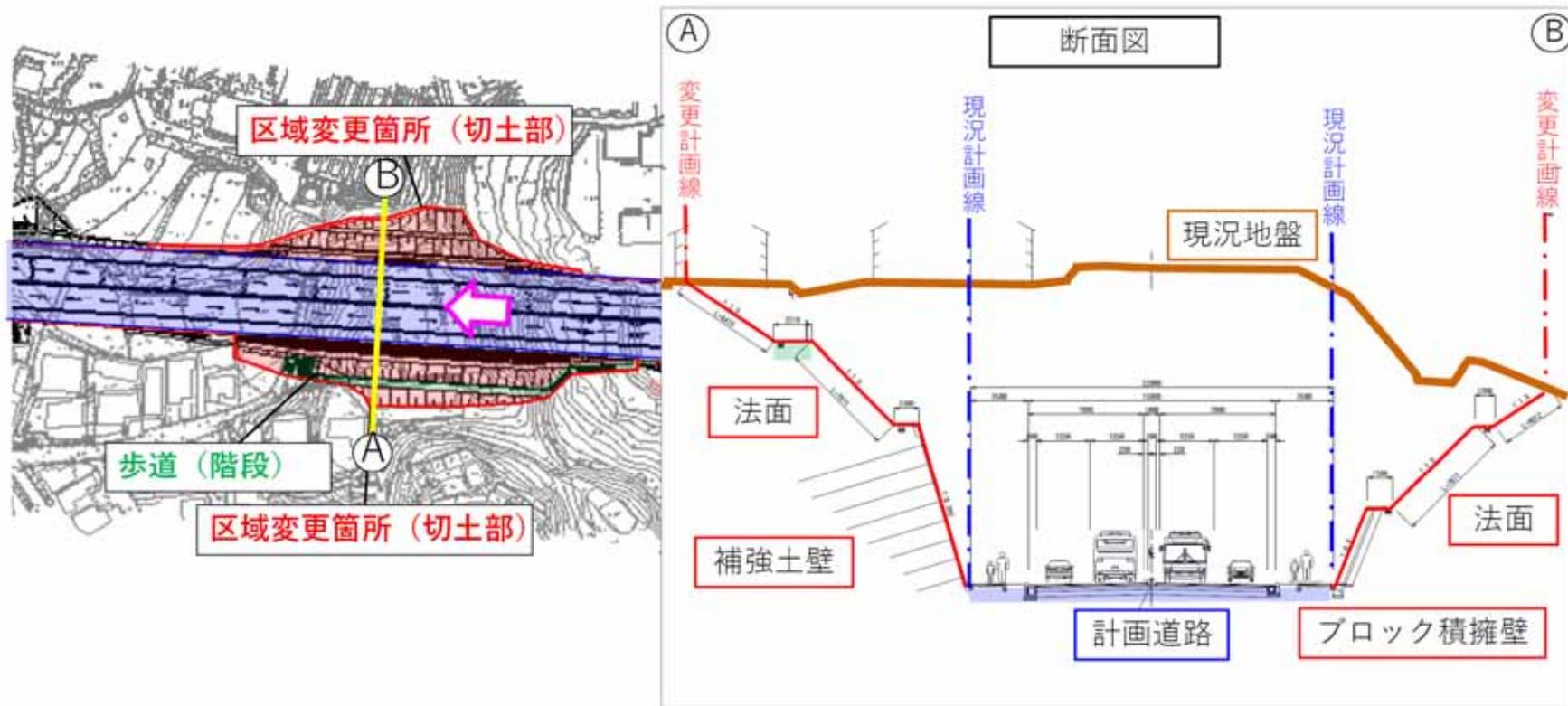
用地取得状況

用地取得状況図



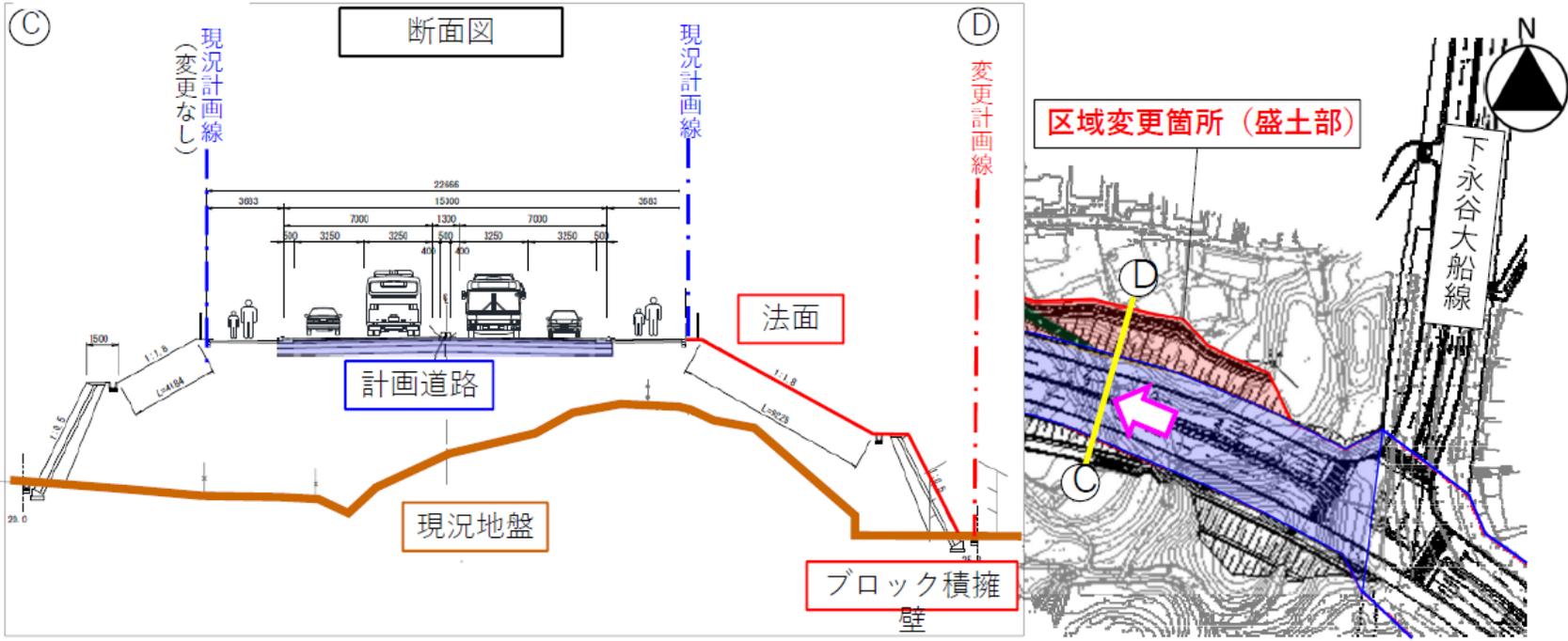
事業概要

明日をひらく都市
OPEN X PIONEER
YOKOHAMA



事業概要

明日をひらく都市
OPEN X PIONEER
YOKOHAMA



道路－2

(様式4)

公共事業再評価調書(案)

番 号	【道路-2】	事業担当局課	道路局 建設課		
事業名	都市計画道路桂町戸塚遠藤線（上倉田戸塚地区）		採択年度	H7	
施工場所	戸塚区上倉田町～戸塚町		経過年数	29年	
目的及び 事業概要	<p>目的</p> <p>都市計画道路桂町戸塚遠藤線は、本市の幹線道路網の骨格となる3環状10放射道路の一つ(放射道路)に位置付けられており、環状4号線から藤沢市境を連絡する延長約10.2kmの路線です。環状3号線、横浜藤沢線、下永谷大船線、国道1号、環状4号線と連絡し、南部地域の交通の円滑化を図る幹線街路です。本地区の整備により、周辺地域の渋滞を解消し、交通利便性の向上が図られます。</p> <p>本地区の整備による道路ネットワークの形成により、被災時の救命活動や初期消火対応、緊急物資の輸送機能確保が図られます。</p> <p>事業概要</p> <p>盛土・切土区間 400m、高架区間(JR東海道線跨線部)240m、高島橋50m、電線共同溝300m</p> <p>計画延長約 990m、標準幅員 22～33m(往復4車線)、 用地面積 前回約 19,000 m² 今回約 25,395 m²</p>				
		当初 (事業採択時)	前回 (令和元年度)	変更 (令和6年度)	
	事業期間	平成7年度～ 平成13年度	平成7年度～ 令和7年度	平成7年度～ 令和13年度	
	事業費	合計	11,700百万円	15,323百万円	29,122百万円
		国費	5,850百万円	8,428百万円	16,017百万円
		市費	5,850百万円	6,895百万円	13,105百万円
変更内容	<p>(1) 事業期間の変更</p> <p>これまで事業に必要な用地取得を進めてまいりましたが、予算の確保が難しく、JRを高架する橋梁工事に必要な用地の取得に時間を要していることから、事業期間を変更します。</p> <p>(2) 用地面積の変更</p> <p>地形状況等を踏まえた詳細な設計を行った結果、道路本体を保護、維持する法面・擁壁等の構造及び形状が決定し、用地取得面積が増加したため、令和4年度に都市計画変更を行い、用地面積を変更しました。</p> <p>前回約 19,000 m² 今回約 25,395 m²</p>				

		<p>(3) 事業費の変更 以下の通り、事業費を増額変更します。</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>項目</th> <th>事業費増額の主な理由</th> <th>増額</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>橋梁設計の JR 協議による増額</td> <td>JR 東海道線を高架する近接工事において、詳細設計の実施及び、鉄道事業者と工事内容や費用について協議した結果、施工内容の変更や橋種等の変更に伴う工事費が増額となったため。</td> <td>約 63.0 億円</td> </tr> <tr> <td>高島橋架け替え工事における増額</td> <td>着工後に判明した地中の支障物の撤去や、示方書の改定に伴い、再度検討した結果、地盤改良が必要になったため。</td> <td>約 29.6 億円</td> </tr> <tr> <td>都市計画変更による、用地取得面積の増加</td> <td>地形状況等を踏まえた詳細な設計を行った結果、道路本体を保護、維持する法面・擁壁等の構造及び形状が決定し、用地取得面積が増加したため。</td> <td>約 8.9 億円</td> </tr> <tr> <td>詳細設計によって確定した擁壁の工事費の増額</td> <td>地形状況等を踏まえた詳細な設計を行った結果、道路本体を保護、維持する擁壁等の構造が必要となったため。</td> <td>約 4.9 億円</td> </tr> <tr> <td>建設資材・労務費等の高騰</td> <td>建設資材の高騰や、労務費の上昇、工事諸経費の上昇、及び週休 2 日制度の取組割増 5% による増額が見込まれるため</td> <td>物価高 約 22.8 億円 週休 2 日 約 8.8 億円</td> </tr> <tr> <td>合計</td> <td></td> <td>約 138.0 億円</td> </tr> </tbody> </table> <p>※社会情勢等の変化により、今後金額が増減する可能性があります。</p>	項目	事業費増額の主な理由	増額	橋梁設計の JR 協議による増額	JR 東海道線を高架する近接工事において、詳細設計の実施及び、鉄道事業者と工事内容や費用について協議した結果、施工内容の変更や橋種等の変更に伴う工事費が増額となったため。	約 63.0 億円	高島橋架け替え工事における増額	着工後に判明した地中の支障物の撤去や、示方書の改定に伴い、再度検討した結果、地盤改良が必要になったため。	約 29.6 億円	都市計画変更による、用地取得面積の増加	地形状況等を踏まえた詳細な設計を行った結果、道路本体を保護、維持する法面・擁壁等の構造及び形状が決定し、用地取得面積が増加したため。	約 8.9 億円	詳細設計によって確定した擁壁の工事費の増額	地形状況等を踏まえた詳細な設計を行った結果、道路本体を保護、維持する擁壁等の構造が必要となったため。	約 4.9 億円	建設資材・労務費等の高騰	建設資材の高騰や、労務費の上昇、工事諸経費の上昇、及び週休 2 日制度の取組割増 5% による増額が見込まれるため	物価高 約 22.8 億円 週休 2 日 約 8.8 億円	合計		約 138.0 億円
項目	事業費増額の主な理由	増額																					
橋梁設計の JR 協議による増額	JR 東海道線を高架する近接工事において、詳細設計の実施及び、鉄道事業者と工事内容や費用について協議した結果、施工内容の変更や橋種等の変更に伴う工事費が増額となったため。	約 63.0 億円																					
高島橋架け替え工事における増額	着工後に判明した地中の支障物の撤去や、示方書の改定に伴い、再度検討した結果、地盤改良が必要になったため。	約 29.6 億円																					
都市計画変更による、用地取得面積の増加	地形状況等を踏まえた詳細な設計を行った結果、道路本体を保護、維持する法面・擁壁等の構造及び形状が決定し、用地取得面積が増加したため。	約 8.9 億円																					
詳細設計によって確定した擁壁の工事費の増額	地形状況等を踏まえた詳細な設計を行った結果、道路本体を保護、維持する擁壁等の構造が必要となったため。	約 4.9 億円																					
建設資材・労務費等の高騰	建設資材の高騰や、労務費の上昇、工事諸経費の上昇、及び週休 2 日制度の取組割増 5% による増額が見込まれるため	物価高 約 22.8 億円 週休 2 日 約 8.8 億円																					
合計		約 138.0 億円																					
	上位計画等	「横浜市中期計画 2022～2025」において、「政策 36 交通ネットワークの充実」として、都市計画道路の整備が位置付けられています。																					
	関連事業	特になし																					
事業の必要性	事業を巡る社会経済情勢等の変化	<p>近年、台風、豪雨災害等が激甚化・頻発化していることから、防災・減災に対する関心が高まっています。</p> <p>桂町戸塚遠藤線(上倉田戸塚地区)は、国土強靱化地域計画に基づく事業に位置付けており、道路の整備や防災・減災のうち、早期の</p>																					

		<p>効果発現が見込まれる路線です。</p> <p>以上のように、交通の利便性だけでなく、防災の観点からも本地区の早期整備が望まれています。</p>	
<p>事業の投資効果・事業効果等 (費用便益分析等)</p>	[費用便益分析]		
		事業全体	残事業
	割引率	4%	
	総便益(B)	494億円	—
	総費用(C)	282億円	—
	費用便益比(B/C)	1.7	—
	感度分析 [交通量 ±10%]	1.7 ~ 1.8	—
	感度分析 [事業費 ±10%]	1.7 ~ 1.8	
	感度分析 [事業期間 ±20%]	1.6 ~ 1.8	
	<p>※便益については、走行時間の短縮、走行経費の減少、交通事故の減少を計上しています。</p> <p>※費用については、道路整備に要する工事費、用地費、補償費、間接経費等を計上しています。</p> <p>※算出した各年次の便益、費用の値については、割引率を用いて現在価値に換算し分析しています。</p>		
	<p>[定性的効果] (定性的な効果)</p> <p>高島橋など現道を拡幅する箇所は、現状が片側歩道や幅員の狭い歩道のため、整備後は歩行者の安全性と利便性が向上します。</p> <p>(残事業)</p> <p>高島橋架替のため、現在桁の製作に着手しており、令和7年度に上部工の架け替え工事を行う予定です。</p> <p>その後、高島橋から東側区間においては、JRを横断する高架橋の整備を行い、並行して山側の街築工事を実施する予定で、令和13年の完成を目標としております。</p> <p>この区間の工事へ速やかに着手できるよう、工事のために必要な用地取得を進めます。</p> <p>[その他特記事項]</p>		

事業の進捗状況	事業進捗率%	令和5年度末までの用地取得率は77%、事業進捗率は40%となりました。 引き続き、街路整備工事や用地取得を進めていきます。
	40%	
	用地取得率%	
	77%	
	供用等の状況	
	未供用	
事業の課題及び進捗見込み	これまで、事業に必要な用地の取得を進めてまいりましたが、用地取得に必要な予算の確保が課題です。今後、JRを高架する橋梁工事に向けた重点化を図ることで用地買収を継続し、残工事については令和13年度までに完了することを目標に進めていきます。	
その他 (コスト縮減項目等)	工事施工においては、建設発生土の工事間流用を行い、運搬費及び残土処理費のコスト縮減を行うとともに、舗装・構造物の基礎等については、再生材を使用する等可能な限りコスト縮減に努めます。	
その他	—	
添付資料	有	
対応方針 (案)		計画通り(上記計画を実施)※1
	継続	一部見直し(上記計画を変更)※2
		【見直し内容】
		中止

対応方針 (案)とした理由	本路線は、用地取得が難航していることから事業期間の延伸や、当初見込まれていなかった事象の発生等による事業費の増加が生じますが、事業を巡る社会経済情勢等の変化や費用対効果による事業の必要性が確認できています。また、現在は、高島橋の架け替え工事にも着手しているため、事業を継続する必要があると判断しております。
------------------	---

※1：既に見直し内容が確定している場合は、こちらを選択してください。前の再評価で「継続(一部見直し)」の事業についても、その見直し内容が確定している場合は、こちらを選択してください。

※2：今後、見直しを行うことが確定している事業は、こちらを選択し、見直し内容を記載してください。