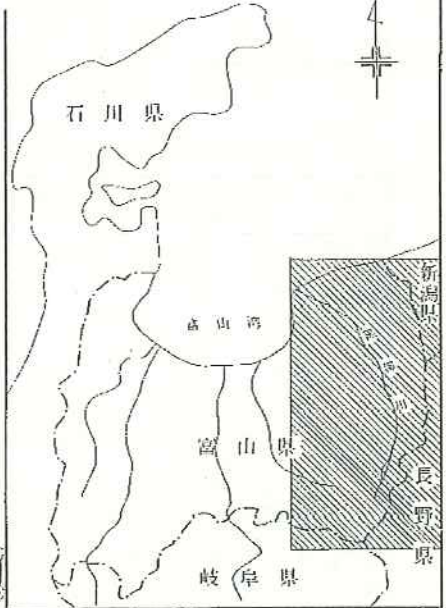
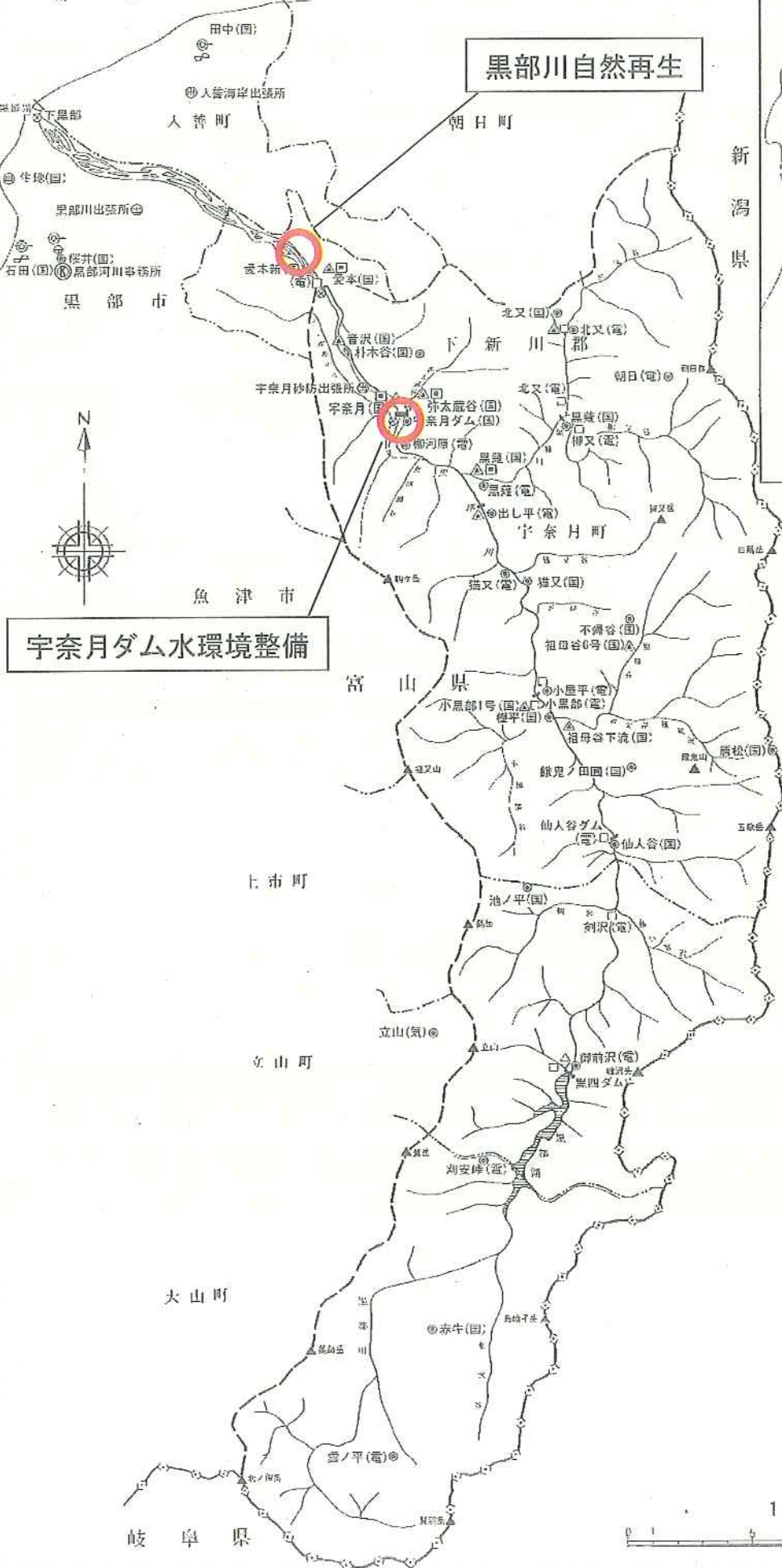


事業名 (箇所名)	黒部川総合水系環境整備事業		担当課	北陸地方整備局 河川 計画課		事業 主体	北陸地方整備局			
			担当課長名	山本 悟司						
実施箇所	黒部川水系 (富山県黒部市他)									
該当基準	社会経済情勢の急激な変化、技術革新等により再評価の実施の必要が生じた事業									
事業諸元	(自然再生) やすらぎ水路1式 (水環境整備) 試験放流1式、調査1式									
事業期間	平成15年度～平成24年度									
総事業費(億円)	約4.3	残事業費(億円)		約1						
目的・必要性	<p>1. 自然再生 黒部川では、近年の河床低下等の進行により支流と本川の間に段差が生じ、魚類の生息環境が悪化していることから、やすらぎ水路を整備し、出水時の魚類の退避場所及び稚魚の生息環境を創出する。</p> <p>2. 水環境整備 受本堰堤で発生している瀬切れの解消と正常流量の確保に向けて、宇奈月ダムより試験放流及び調査を行い、今後の補給方法の検討を行う。</p>									
便益の主な根拠	(自然再生) 支払い意思額：534.1円/世帯/月、受益世帯数：23,051世帯 (水環境整備) 支払い意思額：172.0円/世帯/月、受益世帯数：23,051世帯									
事業全体の投資効率性	基準年度		平成21年度							
	B:総便益(億円)	36	C:総費用(億円)	14	B/C	2.5	B-C	22	EIRR (%)	9.3
事業の効果等	<p>1. 自然再生 排砂時や出水時の魚類の待避所を創出することともに、通常時にも魚類が遡上することにより、溪流魚の生息空間拡大に寄与する。</p> <p>2. 水環境改善 瀬切れのメカニズムの解明により、瀬切れの解消に向けた具体的な対策の足がかりとなる。</p>									
社会経済情勢等の変化	平成26年開業予定で北陸新幹線の建設が進められており、広域的な交通体系のさらなる拠点としての優位性が高まるとともに、流域自治体も発展し続けている。									
事業の進捗状況	進捗率約72%									
事業の進捗の見込み	平成24年度の完成をめざし、計画的に事業を推進していく。									
コスト削減や代替案立案等の可能性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自然再生及び水環境整備については、他に有効な方法はないものと考えられる。</li> <li>・コスト削減については、現地発生材の活用など、必要な検討を進めていく。</li> </ul>									
対応方針	継続									
対応方針理由	<p>黒部川では、近年の河床低下の進行等により支川等の合流点に段差が生じるなど、魚類の生息環境への影響が懸念されている。このことから、支川等の合流部に「やすらぎ水路」を整備しており、これまでの整備箇所でも洪水時等の魚類の待避効果が認められ、事業推進について地元自治体及び内水面漁協などの関係団体からの期待が非常に大きい事業である。</p> <p>また、宇奈月ダム下流では、魚類の生息環境に必要な流量を満たしていないことや度々瀬切れが発生することなどの状況にあることから、引き続き、水環境の改善のため、宇奈月ダムによる試験放流を行い検討する必要がある。</p> <p>従って、本事業は、継続が妥当である。</p>									
その他	-									

# 黒部川水系総合水系環境整備事業 位置図

黒部川自然再生

宇奈月ダム水環境整備



## 凡例

- 河川区域
  - ⊙ 黒部河川事務所
  - ⊕ 出雲所
  - △ ▲ 水位観測所、普通、日記
  - □ 流量観測所、普通、日記
  - ⊙ 雨量観測所、普通、日記
  - ⊙ ⊙ 水質観測所、一般、基準
  - ⊙ ⊙ 風向風速観測所
  - ⌒ 波浪観測所
  - ⊕ 潮位観測所
- 
- (国) 国土交通省
  - (電) 電力会社
  - (気) 気象庁

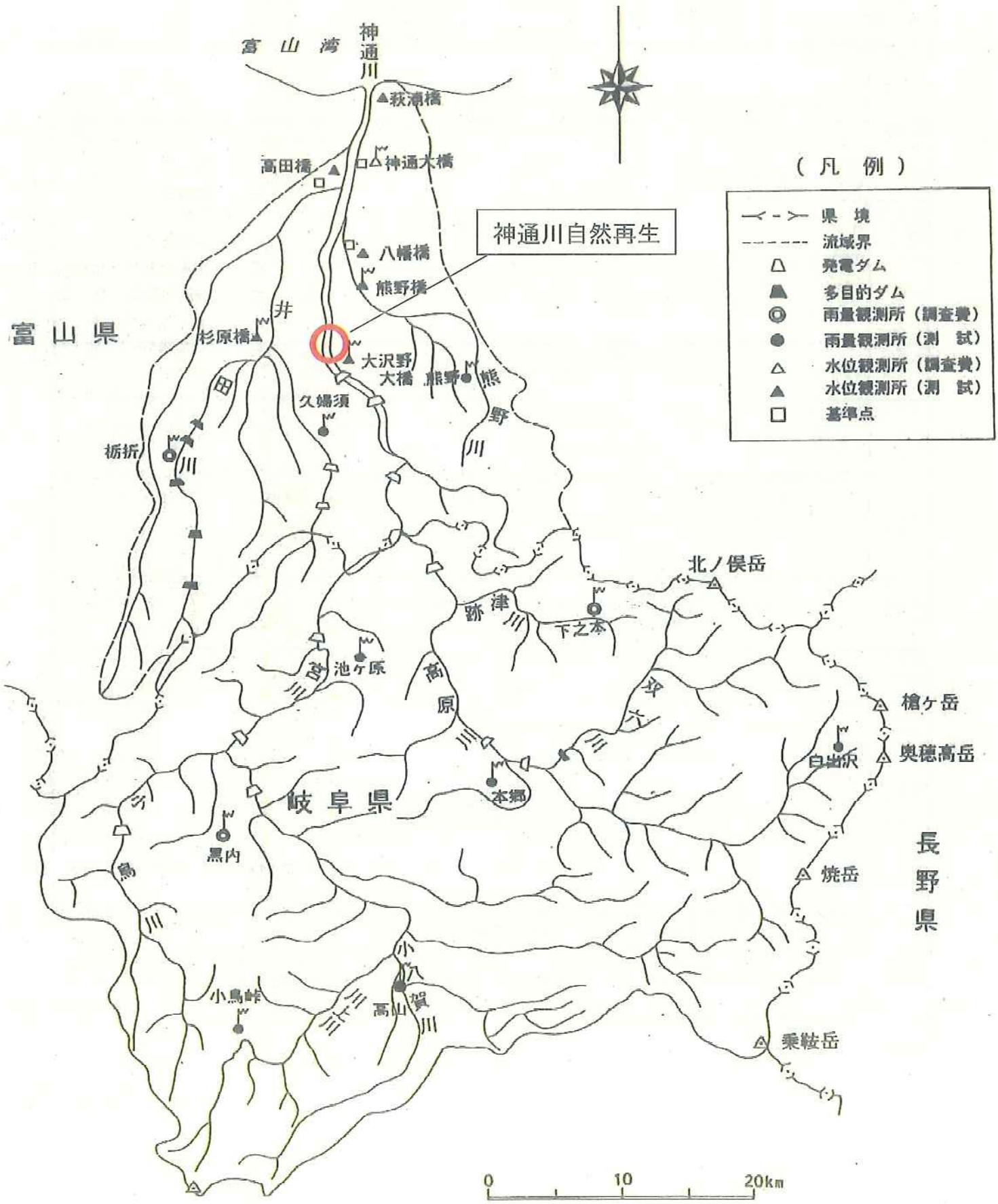
長野県

1 : 200,000



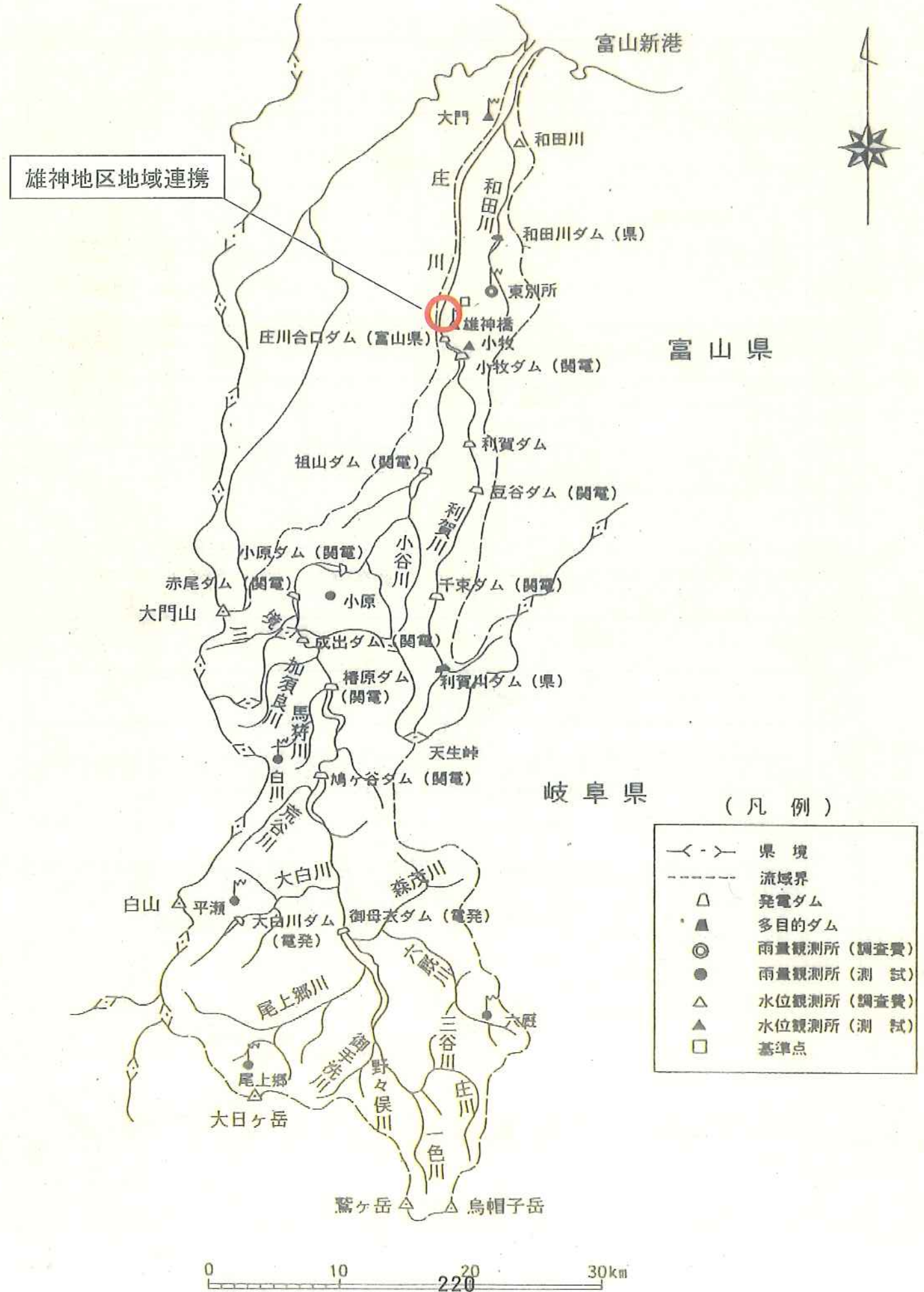
事業名 (箇所名)	神通川総合水系環境整備事業		担当課	北陸地方整備局 河川計画課		事業 主体	北陸地方整備局			
			担当課長名	山本 悟司						
実施箇所	富山市									
該当基準	社会経済情勢の急激な変化、技術革新等により再評価の実施の必要が生じた事業									
事業諸元	(自然再生) 淵造成工1式									
事業期間	平成18年度～平成26年度									
総事業費(億円)	約35	残事業費(億円)			約34					
目的・必要性	神通川本来の多様な自然環境を再生・創出し、漁獲量が激減し絶滅の危機に瀕してのサクラマスがより多く回帰できるような河川環境を再生する。									
便益の主な根拠	支払い意思額：517.1円/世帯/月、受益世帯数：385,637世帯									
事業全体の投資効率性	基準年度		平成21年度							
	B:総便益(億円)	423	C:総費用(億円)	34	B/C	12.5	B-C	389	EIRR (%)	35.9
事業の効果等	神通川の特徴であるサクラマスやその他の生物が多く生息する河川環境となり、河川本来の姿に近づけることとなる。また、環境の再生のみでなく、サクラマスを使った「鯨寿し」などの地場産業(地物ブランド)を支援することにもつながり、地域活性化に寄与することが期待される。									
社会経済情勢等の変化	平成26年開業予定で北陸新幹線の建設が進められており、広域的な交通体系のさらなる拠点としての優位性が高まるとともに、流域自治体も発展し続けている。									
事業の進捗状況	進捗率約8%									
事業の進捗の見込み	平成26年度の完成をめざし、計画的に事業を推進していく。									
コスト縮減や代替案立案等の可能性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自然再生については、他に有効な方法はないものと考えられる。</li> <li>・コスト縮減については、現地発生材の活用など、必要な検討を進めていく。</li> </ul>									
対応方針	継続									
対応方針理由	神通川では、富山県特産の「ますの寿司」で用いられているサクラマスが昭和30年頃までは数多く生息していたが、近年、生息数が激減し、神通川産サクラマスが絶滅の危機に瀕している。このため、神通川での自然再生事業に対する地元自治体等からの期待が非常に大きく、富山県全県で注目されているものであり、引き続き、富山県や内水面漁協が行うサクラマスの保護及び増殖の取り組みと連携して自然再生事業を実施し、神通川本来の河川環境である淵等の再生を図ることで神通川産サクラマスの生息環境の再生・保全を図る必要がある。従って、本事業は、継続が妥当である。									
その他	-									

# 神通川水系総合水系環境整備事業



事業名 (箇所名)	庄川総合水系環境整備事業		担当課	北陸地方整備局 河川計画課		事業 主体	北陸地方整備局		
			担当課長名	山本 悟司					
実施箇所	庄川水系 (砺波市)								
該当基準	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								
事業諸元	(地域連携) 高水敷整正1式、通路1km								
事業期間	平成20年度～平成25年度								
総事業費(億円)	約2	残事業費(億円)		約1					
目的・必要性	既存施設の中核となる空間として、雄神地区の水辺空間を整備することにより、既存施設と有機的に結びつけ、観光や地域の活性化を図る。								
便益の主な根拠	支払い意思額：165.8円/世帯/月、受益世帯数：15,120世帯								
事業全体の投資効率性	基準年度	平成21年度							
	B:総便益(億円)	5.5	C:総費用(億円)	4.1	B/C	1.3	B-C	1.4	EIRR (%)
事業の効果等	既存施設の中核をなす空間、施設として水辺公園を整備し、地域住民とイベント参加者の交流の場として広く共有化する整備を行うことにより、庄川の水や空間・自然を活かした環境資源や各施設と連携した交流拠点として、更なる地域の活性化に寄与することが期待できる。								
社会経済情勢等の変化	平成26年開業予定で北陸新幹線の建設が進められており、広域的な交通体系のさらなる拠点としての優位性が高まるとともに、流域自治体も発展し続けている。								
事業の進捗状況	進捗率約42%								
事業の進捗の見込み	平成25年度の完成をめざし、計画的に事業を推進していく。								
コスト削減や代替案立案等の可能性	地域連携事業は、地元自治体事業と連携し、一体として事業を実施しており、地元自治体からの要望も強く、代替案は考えられない。 コスト削減については、現地発生材の活用など、必要な検討を進めていく。								
対応方針	継続								
対応方針理由	雄神地区地域連携事業は、認定された「雄神地区かわまちづくり計画」に基づき、砺波市による公園整備と一体で整備を行うことで、地域住民の憩いの場となる良好な水辺空間を創出するとともに、庄川温泉や庄川水記念公園等の観光資源と有機的に結ばれ、地域の「水文化」を活かした市民との交流と観光の拠点として、地域の活性化と「水文化」の伝承に資するものであり、地元自治体等の期待が非常に大きい事業である。 従って、本事業は、継続が妥当である。								
その他	-								

# 庄川水系総合水系環境整備事業



富山県

岐阜県

(凡例)

— < - > —	県境
- - - - -	流域界
△	発電ダム
▲	多目的ダム
◎	雨量観測所 (調査費)
●	雨量観測所 (試験)
△	水位観測所 (調査費)
▲	水位観測所 (試験)
□	基準点

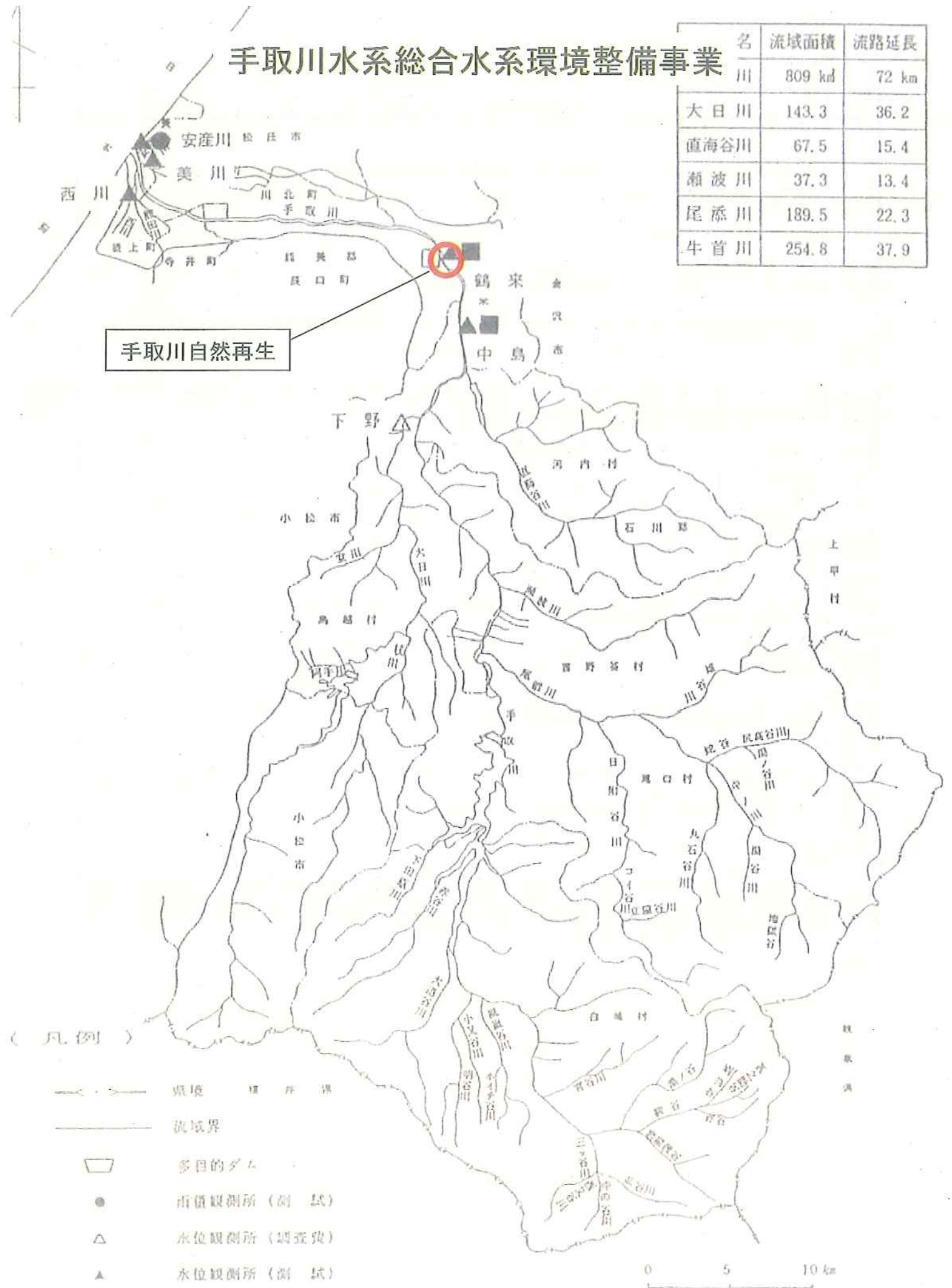


事業名 (箇所名)	手取川総合水系環境整備事業		担当課	北陸地方整備局 河川計画課			事業 主体	北陸地方整備局		
			担当課長名	山本 悟司						
実施箇所	手取川水系 (白山市)									
該当基準	社会経済情勢の急激な変化、技術革新等により再評価の実施の必要が生じた事業									
事業諸元	(自然再生) 河床整正43,670m <sup>3</sup>									
事業期間	平成20年度～平成23年度									
総事業費(億円)	約3			残事業費(億円)			約2			
目的・必要性	石川県の名の由来であり、近年減少しているレキ河原を再生し、レキ河原特有の動植物の生息環境を保全し、手取川の原風景を再生する。									
便益の主な根拠	支払い意思額：509.5円/世帯/月、受益世帯数：55,764世帯									
事業全体の投資効率性	基準年度		平成21年度							
	B:総便益(億円)	68	C:総費用(億円)	3.2	B/C	21.4	B-C	65	EIRR (%)	57.9
事業の効果等	「石の河原の復元」により、生態系(魚介類等)に配慮した多様な河川環境の創出が期待できる。									
社会経済情勢等の変化	平成26年開業予定で北陸新幹線の建設が進められており、広域的な交通体系のさらなる拠点としての優位性が高まるとともに、流域自治体も発展し続けている。									
事業の進捗状況	進捗率約49%									
事業の進捗の見込み	平成23年度の完成をめざし、計画的に事業を推進していく。									
コスト削減や代替案立案等の可能性	地域連携事業は、地元自治体事業と連携し、一体として事業を実施しており、地元自治体からの要望も強く、代替案は考えられない。 コスト削減については、現地発生材の活用など、必要な検討を進めていく。									
対応方針	継続									
対応方針理由	手取川では、近年、河床低下等によりレキ河原が減少し、特に上流部では岩盤が露出するなど、レキ河原特有の生物の生息環境が減少している。このことから、手取川本来の自然環境を取り戻し、かつての良好な河川環境の再生を推進するために引き続き、自然再生事業を実施する必要がある、地元自治体等からの期待も非常に大きい事業である。従って、本事業は、継続が妥当である。									
その他	-									

# 手取川水系総合水系環境整備事業

名	流域面積	流路延長
川	809 km <sup>2</sup>	72 km
大日川	143.3	36.2
直海谷川	67.5	15.4
瀬波川	37.3	13.4
尾添川	189.5	22.3
牛首川	254.8	37.9

手取川自然再生



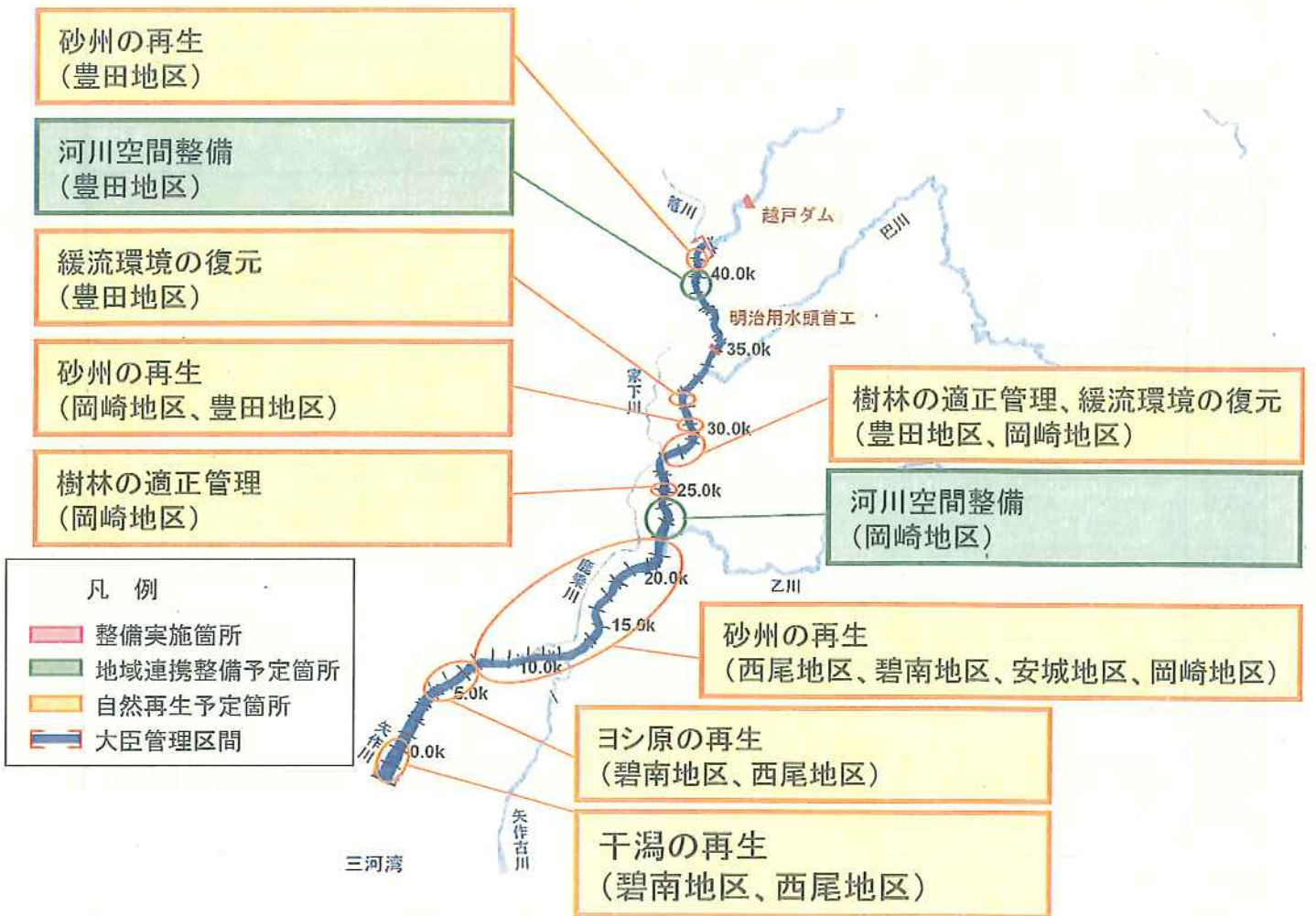
( 凡例 )

- 県境 標井溝
- 流域界
- 多目的ダム
- 雨量観測所 (測 試)
- 水位観測所 (調査費)
- 水位観測所 (測 試)
- 基準点



事業名 (箇所名)	矢作川総合水系環境整備事業		担当課	中部地方整備局河川環境課			事業主体	中部地方整備局		
			担当課長名	笹森 伸博						
実施箇所	愛知県岡崎市他									
該当基準	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									
事業諸元	自然再生：干潟再生1式、ヨシ原再生1式、砂州の再生1式、緩流環境の復元1式、樹木の適正管理1式 地域連携：河川空間整備1式									
事業期間	平成21年度～									
総事業費(億円)	約48		残事業費(億円)			約48				
目的・必要性	矢作川の特徴である砂州や河口の干潟・ヨシ原が減少する等、かつての自然や景観が消失しつつあるため、多様な動植物の生息・生育環境の保全・再生を図る必要がある。河川環境は、都市化の進んだ流域に残された貴重な空間となっており、また将来の河川利用に対するニーズも高いため、利用の促進を図る必要がある。									
便益の主な根拠	自然再生 支払い意志額；395円/世帯/月		受益世帯数；463,300世帯			地域連携 支払い意志額；314円/世帯/月		受益世帯数；156,300世帯		
事業全体の投資効率性	基準年度		平成21年度							
	B:総便益(億円)	388	C:総費用(億円)	29	B/C	13.2	B-C	359	EIRR(%)	55.9
事業の効果等	周辺自治体等の整備とあわせて河川空間整備を実施した結果、河川敷の公園を利用したスポーツやキャンプ・散策等で年間約76万人の方に利用されている。									
社会経済情勢等の変化	昭和20年代と現在を比べると河川の樹林化が進行し、コアジサシ等の矢作川の特徴的な種が減少している。かつての白い河原に戻してほしいとの意見もあり、河川を再生し多様な動植物の生息・生育環境の保全が求められている。また住民アンケートの結果、これまでの散策・サイクリング・公園整備などの他、水遊び・自然観察といった多様なニーズが求められている。									
事業の進捗状況	-									
事業の進捗の見込み	整備計画策定にあたっては、学識経験者、関係住民、関係県知事、関係市町長の意見を聴き策定したものであり、計画対象期間である概ね30年間での事業の実施は妥当と考える。									
コスト削減や代替案立案等の可能性	河川整備計画は現時点の流域における社会経済状況、自然環境の状況、河道状況等を前提としてコスト削減や代替案も含めて策定したものであり、策定後のこれらの変化や新たな知見、技術の進歩等により、必要に応じて適宜見直しを行う。									
対応方針	継続									
対応方針理由	事業の必要性、事業進捗の見込み、コスト削減、代替案の立案の可能性等、総合的な判断による。									
その他	-									

# 矢作川総合水系環境整備事業 位置図



事業名 (箇所名)	天竜川総合水系環境整備事業		担当課	中部地方整備局河川環境課	事業主体	中部地方整備局
			担当課長名	笹森 伸博		
実施箇所	静岡県浜松市他					
該当基準	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					
事業諸元	自然再生：河川環境の整備保全、景観の維持・形成1式 地域連携：天竜川周遊プラン1式、船着き場・階段護岸整備1式、散策路等の整備1式					
事業期間	平成17年度～					
総事業費(億円)	約99	残事業費(億円)	約78			
目的・必要性	天竜川の水辺空間は、豊かな自然環境を有すると共に、地域の交流の場として歴史・文化を育む貴重な空間となっているため、河川環境の整備・保全、景観の維持・形成、水質の維持・改善、人と川の豊かなふれあいの増進を図る必要がある。					
便益の主な根拠	自然再生	上流 支払い意志額；115円/世帯/月	受益世帯数；95,639世帯			
		下流 支払い意志額；175円/世帯/月	受益世帯数；266,711世帯			
	地域連携	上流 支払い意志額；462円/世帯/月	受益世帯数；60,655世帯 (上伊那地区)			
		288円/世帯/月	受益世帯数；52,902世帯 (下伊那地区)			
		下流 支払い意志額；266円/世帯/月	受益世帯数；36,178世帯 (磐田市)			
		173円/世帯/月	受益世帯数；28,137世帯 (浜松市)			
事業全体の投資効率は	基準年度	平成21年度				
	B:総便益(億円)	225	C:総費用(億円)	80	B/C	2.8
				B-C	145	EIRR (%)
						11.4
事業の効果等	過去に整備した船着き場等が有効に活用されており、カヌーやラフティング等の利用者が年々増加している。地域との協働で行う河道内樹木の伐間や外来生物の駆除、生態系の保全などの河川愛護活動と合わせて河川と地域の密接な関係構築がされている。水辺の楽校の整備箇所は、地域が主体となり、小学生等の水辺の親水活動に利用されている					
社会経済情勢等の変化	天竜川の河川利用者数は、年間約190万人となっており、舟下り・ラフティング、河川敷の公園を利用したスポーツや散策、水遊び等活発に利用されている。良好な自然環境の保全・再生を図るとともに、水面や河岸の利用、スポーツ等に利用できる拠点等の施設整備が求められている。河原維持のため外来生物の進入に対して、市民団体等と連携して積極的に活動が行われている。					
事業の進捗状況	進捗率22% (事業費ベース) 田島地区船着場 (H20完了) 美和ダム環境整備 (H21完了予定) 下新田地区船着場、天竜川下流左岸サイクリングロード (H21完了予定)					
事業の進捗の見込み	整備計画策定にあたっては、学識経験者、関係住民、関係県知事、関係市町長の意見を聴き策定したものであり、計画対象期間である概ね30年間での事業の実施は妥当と考える。					
コスト削減や代替案立案等の可能性	河川整備計画は現時点の流域における社会経済状況、自然環境の状況、河道状況等を前提としてコスト削減や代替案も含めて策定したものであり、策定後のこれらの変化や新たな知見、技術の進歩等により、必要に応じて適宜見直しを行う。					
対応方針	継続					
対応方針理由	事業の必要性、事業進捗の見込み、コスト削減、代替案の立案の可能性等、総合的な判断による。					
その他	-					

天竜川総合水系環境整備事業 位置図



事業名 (箇所名)	吉井川総合水系環境整備事業		担当課	中国地方整備局河川計画課	事業主体	中国地方整備局				
			担当課長名	中須賀 淳						
実施箇所	岡山県岡山市 他									
該当基準	事業採択後10年間が経過した時点で継続中の事業									
事業諸元	<ul style="list-style-type: none"> <li>・瀬戸箇所 [H12~14年度] 階段護岸、高水敷整正</li> <li>・豆田箇所 [H13~15年度] 親水護岸、階段工、坂路工、散策路、高水敷整正</li> <li>・新地箇所 [H13~14年度] 水制工、低水護岸、階段工、坂路工、高水敷整正等</li> <li>・熊山箇所 (くまやま水辺の楽校) [H16~17年度] 階段工、坂路工、散策路、緩傾斜法面、高水敷整正等</li> <li>・西大寺箇所 [H18年度] 散策路、坂路、階段工、高水敷整正等</li> <li>・瀬戸箇所 (エコロジカルネットワークの形成) [H18~26年度] 産卵場整備、堤外水路整備</li> <li>・田原箇所 [計画中] 親水護岸、高水敷整正</li> <li>・西大寺箇所 [計画中] 緩傾斜坂路、散策路等</li> </ul>									
事業期間	平成12年度~									
総事業費(億円)	15.17 (国土交通省事業)	残事業費(億円)	5.55 (国土交通省事業)							
目的・必要性	<p>吉井川水系の環境整備については、①都市近郊ブロック (テーマ: のびのびとしたふれあい空間) ②田園ブロック (テーマ: ふるさとふれあい空間) ③津山ブロック (テーマ: 歴史と文化のふれあい空間) ④山あいブロック (テーマ: 豊かな自然のやすらぎ空間) ⑤ダム湖ブロック (テーマ: 森と湖のふれあい空間) の5ブロックに分けた空間管理によって、流域住民に対して、うるおいのある空間を提供するため、利用実態を考慮し、ブロック毎に各テーマに沿って整備していくこととしている。</p> <p>本事業は、地域との合意形成を図りながら、現在の良好な自然環境を保持し、沿川のまちなみと一体となった良好な水辺環境を保全・創造するとともに、河川環境学習の拠点整備や生物の生息・生育環境の保全・再生に配慮した水辺の整備を行い、水辺空間の利用推進を図るものである。</p>									
便益の主な根拠	<p>(地域連携) 支払意志額: 267円/世帯/月 受益世帯数: 108,491世帯</p> <p>(自然再生) 支払意志額: 314円/世帯/月 受益世帯数: 369,486世帯</p>									
事業全体の投資効率性	基準年度	平成21年度								
	B:総便益(億円)	339.4	C:総費用(億円)	23.1	B/C	14.7	B-C	316.3	EIRR (%)	27.6
事業の効果等	<ul style="list-style-type: none"> <li>・環境整備事業箇所では、「吉井川フェスタ」や「瀬戸内パルーンフェスティバル」など、地域のイベントが活発に開催され、地域活性化に寄与している。</li> <li>・「くまやま水辺の楽校」などでは、小・中学校や地域活動により、環境学習や自然体験活動が定期的実施されるようになった。</li> <li>・河川水辺の国勢調査 (空間利用実態調査) によれば、平成12年以降、河川利用者は増加傾向にある。平成18年では、概ね57万人の利用がみられる。</li> <li>・平成18年の「川の通信簿」では、瀬戸箇所 (弓削河川公園) において四ツ星、新地箇所 (吉井川左岸河川敷公園)、熊山箇所 (熊山橋付近広場) において三ツ星の評価が得られている。また、地域連携の整備箇所「川の通信簿」を実施していない箇所について、「川の通信簿」の調査方法に基づき、同様の調査を行った結果、西大寺箇所、豆田箇所において四ツ星の評価が得られた。</li> <li>・平成20年度までに整備したアユモドキ等魚類の生息環境 (産卵場、隠れ場所【魚巣ブロック】) において、平成21年度に生息状況等調査を実施したところ、アユモドキをはじめ、オイカワ、スジマドジョウなどの生息状況が確認できた。また、ギンブナの卵が確認され、産卵に利用されたことが確認できた。平成21年度産卵期には、アユモドキの産卵は確認されなかったが、モニタリングを行いつつ、専門家の指導を受け、良好な生息・生育環境の創出を図っていくこととする。</li> </ul>									
社会経済情勢等の変化	<ul style="list-style-type: none"> <li>・吉井川下流部沿川の岡山市、備前市、瀬戸内市、赤磐市及び和気町の人口は、平成21年9月1日現在で合計約839,000人である。</li> <li>・岡山市は、平成21年4月1日に政令指定都市に移行している。</li> <li>・近年下流部では岡山市、瀬戸内市などでベッドタウン化が進行している。</li> <li>・沿川の自治体では、河川の自然や空間を利用したまちづくり計画を策定している。</li> <li>・アユモドキは日本固有の主であり、また、生物学上も貴重な種であるので、その種の保護を図るとともに、今後は生息環境を保護する必要がある。</li> </ul>									
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・進捗状況 67% (平成20年度末時点) 全体事業費 1,699百万円 [国 1,517百万円+自182百万円] のうち、整備済み1,144百万円 [国 962百万円+自182百万円]</li> <li>・事業の主な経緯</li> </ul>									

事業の進捗状況	瀬戸箇所 豆田箇所 新地箇所 熊山箇所（くまやま水辺の楽校） 西大寺箇所 瀬戸箇所（エコロジカルネットワークの形成） ・今後の予定 田原箇所 西大寺箇所	平成14年度完成 平成15年度完成 平成14年度完成 平成17年度完成 平成18年度完成 平成18年度～実施中  計画中 計画中
事業の進捗の見込み	地域の水辺環境整備に対する要望は強く、地域計画や地域からの意見を取り入れながら、協力体制を確立し事業を実施しており、特に問題はない。	
コスト削減や代替案立案等の可能性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域の河川利用に関する要望は強く、事業の進捗状況、費用対効果を鑑み、現状での代替案を検討する必要がないと考えられる。</li> <li>・自然再生に関しては、協議会の中での専門家の意見を十分反映し、事業を実施している。</li> <li>・整備箇所の除草作業や清掃などの日常管理は、地元の協力を得て実施している。</li> <li>・河川内の遊歩道の舗装を自然景観に配慮するとともにコスト削減が図れる「現地発生土を利用した舗装」で施工するなど、建設副産物の抑制と有効活用を推進する。</li> </ul>	
対応方針	継続	
対応方針理由	<ul style="list-style-type: none"> <li>・これまで実施した環境整備事業は、地域住民をはじめとして活発に利用されており、地域間交流や住民の河川利用、環境学習の場として大きな効果が得られている。</li> <li>・自然再生に関しては、整備中の産卵場等が、魚類の貴重な生息・繁殖環境となっている。</li> <li>・また、事業全体の費用対効果も十分である。</li> <li>・維持管理等に関する地域協力も得られており、引き続き地域と連携し取り組みを行う。</li> </ul>	
その他	今後、施設整備や維持管理に要する費用について更なるコスト削減に努力しつつ、地域との連携を深め、効率的で効果的な事業を継続する。	

# 概要・位置図

## 3.1 整備事業概要・位置図



事業箇所	市町	事業年度	整備内容	事業費※ (百万円)
瀬戸箇所 【地域連携】	岡山県 岡山市	H12~14	階段護岸、高水敷整正等 東屋、トイレ等	290 164
豆田箇所 【地域連携】	岡山県 瀬戸内市	H13~15	親水護岸、階段、坂路、 散策路、高水敷整正等 トイレ、遊具等	200 18
新地箇所 【地域連携】	岡山県 岡山市	H13~14	水制、低水護岸、階段、 坂路、高水敷整正等 (整備なし)	142 0
熊山箇所 【地域連携】	岡山県 赤盤市	H16~17	階段、坂路、散策路、緩 傾斜法面、高水敷整正等 (整備なし)	110 0
西大寺箇所 【地域連携】	岡山県 岡山市	H18	散策路、坂路、階段、 高水敷整正等 (整備なし)	80 0
瀬戸箇所 【自然再生】	岡山県 岡山市	H18~26	産卵場、堤外水路 (整備なし)	445 0
田原箇所 【地域連携】	岡山県 和気町	計画中	親水護岸、高水敷整正 (未定)	100 0
西大寺箇所 【地域連携】	岡山県 岡山市	計画中	緩傾斜坂路、散策路等 (未定)	150 0

⑥

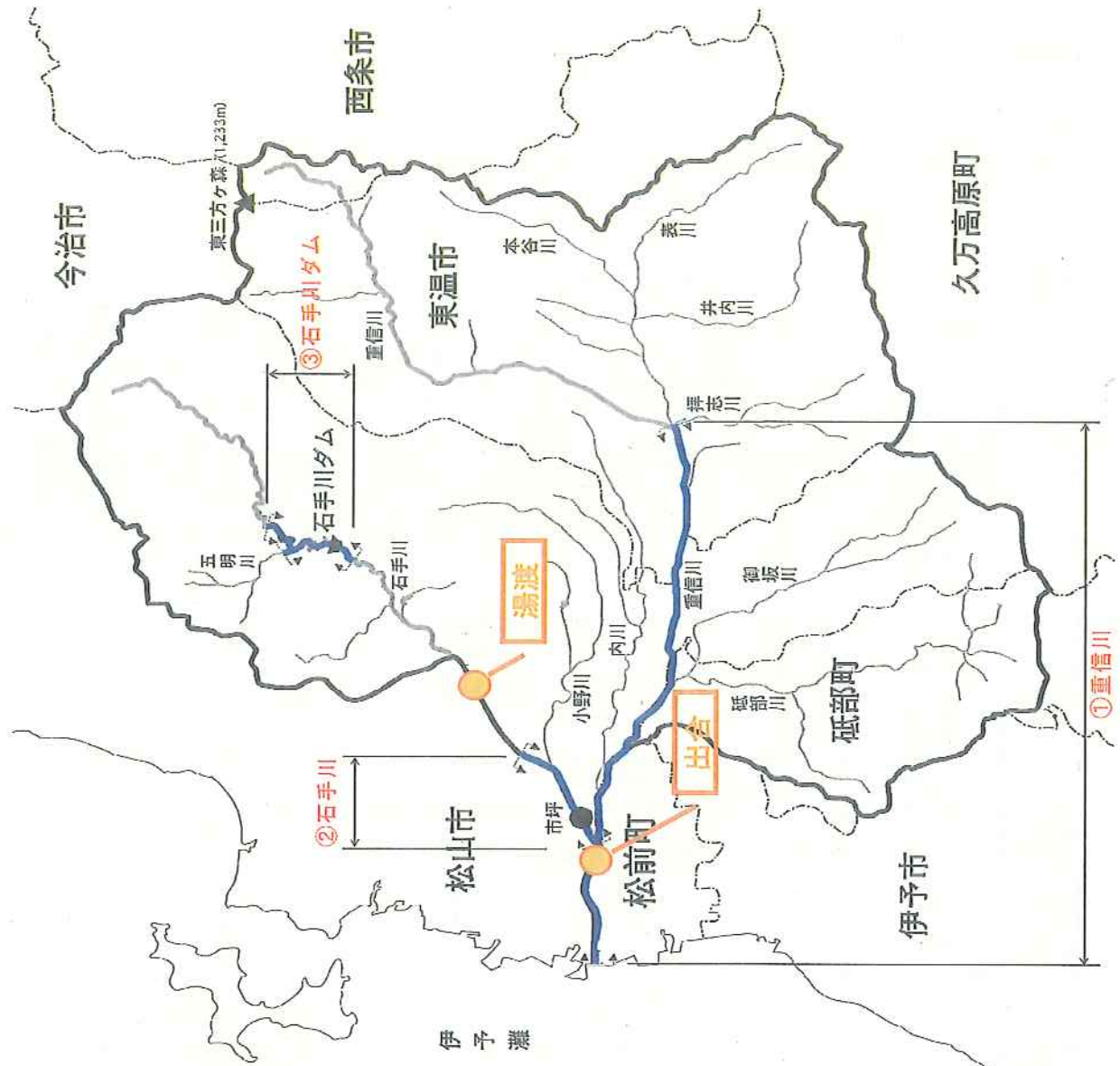
⑦

⑧

事業名 (箇所名)	重信川総合水系環境整備事業		担当課	四国地方整備局 河川計画課		事業 主体	四国地方整備局			
			担当課長名	石原 雅規						
実施箇所	愛媛県松山市、東温市、松前町、砥部町									
該当基準	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									
事業諸元	・松原泉の再生 1,200m、・広瀬霞の再生 0.6ha、・河口部干潟の保全、ヨシ原再生 ・開発霞の再生、・南野田霞の再生、市坪霞の水質改善等									
事業期間	H13～H29									
総事業費(億円)	約41		残事業費(億円)		約23					
目的・必要性	<p>重信川は、東温市の東三方ヶ森を源に松山平野を潤し瀬戸内海（伊予灘）に注ぎ込んでいる河川である。松山平野は典型的な扇状地であることから、かつては地下水も豊富で各所に泉という重信川を代表する良好な環境等が形成していた。また、河口部には、干潟、ヨシ原等が広がり、「シギ・チドリ類の重要渡来地域（環境省）」に指定されるなど、野鳥の楽園であるとともに、生物の多様な生息空間となっており、地元住民が野鳥観察などに利用する良好な環境が形成されていた。</p> <p>しかし、重信川にかつて形成されていた環境も流域の生活環境の変化などと共に次第に課題を抱えるようになってきた。</p> <p>1) 瀬切れ：気候、水利用形態等の変化による瀬切れ区間の拡大  2) 水質の悪化：生活排水等の影響による水質の悪化  3) 植生の減少：河川堤防の築造等による河畔林等の減少  4) 失われつつある泉：泉の消滅や現存する泉の環境の悪化  5) 干潟の保全：干潟のヨシ原、河畔林の減少  6) 霞堤の環境悪化：霞環境の悪化による良好な生息環境の減少</p> <p>そこで、現在も残る河口部や泉などの自然を保全し、より良好な自然環境へと再生するとともに、霞堤開口部の湿地再生、河川内湧水の再生、沿川の泉等との連携や緑化の推進を図ることにより「水と緑のネットワーク」を形成し、多様な生息・生育環境の拡大を図ることを目的として、重信川自然再生事業を実施している。</p>									
便益の主な根拠	・CVM法（仮想市場法）により便益を測定し、費用対効果を算出。									
事業全体の投資効率性	基準年度		平成21年度							
	B:総便益(億円)	346	C:総費用(億円)	44	B/C	7.8	B-C	301	EIRR (%)	38.3
事業の効果等	<p>・沿川のかすみ堤や泉、河畔林や水辺植生が河口から源流まで繋がる水と緑のネットワークが形成され生物の生息環境が拡大する。</p> <p>・ヨシ原およびワンドを再生することにより、河口域でかつて良好な生育環境が形成されていた自然環境を復元する。</p>									
社会経済情勢等の変化	重信川沿川では、50万都市の松山市をはじめとして都市化が進み、自然が減少している。このような中で、松山平野の中心部を流れる重信川は、人と自然とのふれあいの場や、動植物の生息・生育空間として貴重な役割を果たしてきた。しかし、この重信川も近年の都市化の進行や地下水開発、河川改修などにより、自然環境の悪化が進んでいる。重信川流域は、降雨量が少なく、瀬切れ範囲はますます拡大すると考えられる。									
事業の進捗状況	平成18年度に松原泉、平成19年度に広瀬霞の再生が完成。平成20年度より河口右岸のヨシ原再生を継続している。									
事業の進捗の見込み	河口域のヨシ原再生は、平成24年度完成を目指している。また、平成29年度事業完了に向け、順次その他箇所の整備を実施予定。 重信川の自然環境をよりよい形で残すには、有識者や地域住民等の意見を反映しながら自然環境を保全・再生し、ネットワークで結ぶことにより、より多様な生物が棲める環境へと再生することが必要である。また、保全・再生した自然環境を維持・管理していくためには、NPOや地域住民の協力が不可欠である。そこで、平成15年1月にNPO等団体、地域の大学、行政が連携して「重信川の自然をはぐくむ会」を設立し、協働で平成16年3月「重信川いきいきネットワーク計画（自然再生計画）」を策定した。その後、各箇所毎には地域の住民、学校、団体等の計画づくり、維持管理、モニタリング、環境学習などへの参加を得つつ事業を進めており順調に進捗している。									
コスト縮減や代替案立案等の可能性	<p>&lt;コスト縮減&gt;</p> <p>・今後、施設整備や維持管理に要する費用について更なるコスト縮減に努力しつつ、地域との連携を深め、効率的で効果的な事業を継続する。</p>									
対応方針	継続									
対応方針理由	事業の必要性、重要性がある									
その他	-									



位置図



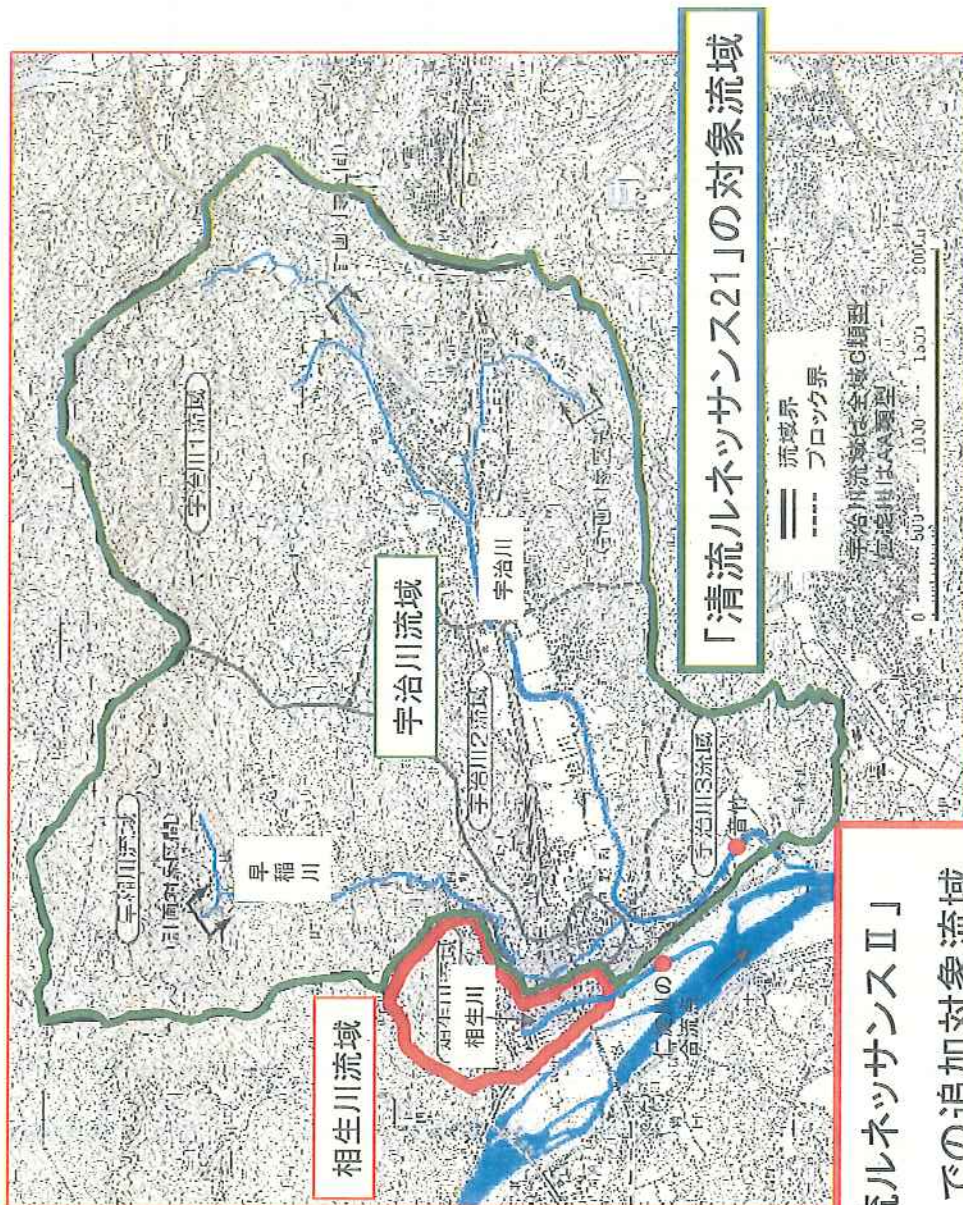
【重信川の諸元】  
 流域面積 445km<sup>2</sup>  
 幹線流路延長 64km  
 (内、大臣管理区間20.46km)  
 流域内人口 約59.6万人

凡例	
	基準地点
	主要地点
	重信川流域
	市町界

整備計画対象区間

事業名 (箇所名)	仁淀川総合水系環境整備事業		担当課	四国地方整備局 河川計画課	事業 主体	四国地方整備局		
			担当課長名	石原 雅規				
実施箇所	高知県吾川郡いの町							
該当基準	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							
事業諸元	沈殿池施設 5基、水路付帯工 1式、護岸工 L=170m、脱水処理機 1基							
事業期間	H13～H22							
総事業費(億円)	約8.6	残事業費(億円)	約1.3					
目的・必要性	<p>仁淀川は、下流部の直轄区間においても概ねA A類型の水質を達成し、透明度の高い極めて清冽な水質を維持している河川である。しかし、10.3k付近に合流する左支川相生川の水質は劣悪（白濁化）で、その流入のため合流点より下流の仁淀川では、左岸に沿って白濁水が流下し、汚濁物が堆積するなど水質・景観上の問題が顕在化している。また、合流点の下流側には上水（高知市、いの町）取水施設があるため地域住民から問題視されている。また、合流点の下流側には上水（高知市、いの町）取水施設があるため地域住民から問題視されている。</p> <p>このような状況を受け、平成13年度に、宇治川で実施していた「清流ルネッサンス21」の継続事業として、仁淀川・宇治川・相生川は、「第二期水環境改善緊急行動計画（清流ルネッサンスII）」に選定され、特に水質汚濁の著しい相生川を中心に、河川事業者、下水道事業者、地方公共団体、地域住民等が連携して、仁淀川の白濁感の解消に加え、水生生物が共生できる河川環境の創出を図るため、目標年度の平成22年度（西暦2010年度）における水質改善目標を定め、その達成に向けた水環境改善施策を総合的、緊急的に推進する取り組みを進めている。この計画に基づき、下水道事業者は下水道整備率の向上、地方公共団体及び地域住民（製紙工業会）は事業系負荷の削減を行っており、河川管理者も沈殿水路方式による水質浄化施設等を設置し、関係機関による汚濁負荷削減後の流水の浄化を行い、水質改善目標を達成させる。</p> <p>【仁淀川水系仁淀川・宇治川・相生川水環境改善緊急行動計画（清流ルネッサンスII）】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・目標とする水環境（仁淀川）：白濁感の解消並びに透明度の改善。良好な景観の維持。等</li> <li>・計画期間：平成13年度～平成22年度</li> <li>・将来水質（平成22年度）：SS32.1mg/L（相生川：仁淀川合流点、無対策の場合）</li> <li>・目標水質：SS10mg/L以下（相生川：仁淀川合流点）</li> <li>・目標達成のための施策：</li> <li>・河川事業：沈殿方式水質浄化施設の設置（他施策実施後の将来水質18.3mg/L→目標水質SS10mg/L、計画水量0.54m<sup>3</sup>/s）</li> <li>・下水道事業：下水道事業の推進、接続率の向上</li> <li>・その他施策：事業系負荷の削減（いの町助成制度の活用による排水処理施設の設置等）、河川清掃・啓発活動</li> </ul>							
便益の主な根拠	代替法（下水処理施設）により便益を測定し、費用対効果を算出。							
事業全体の投資効率性	基準年度	平成21年度						
	B:総便益(億円)	23	C:総費用(億円)	13	B/C	1.8	B-C	10
事業の効果等	流域での汚濁負荷削減等後の相生川将来水質SS18.3mg/Lを10mg/Lまで浄化することで、相生川合流後の仁淀川の白濁化、汚濁物堆積、異臭等環境上の課題を解消できる。これにより、高知上水、いの町上水等によりきれいな水を供給することが可能となり、生態系にも良い影響を与えることが期待でき、ひいてはアユ漁等漁業への効果も期待される。							
社会経済情勢等の変化	10.3k付近に合流する左支川相生川の水質は劣悪（白濁化）で、その流入のため合流点より下流の仁淀川では、左岸に沿って白濁水が流下し、汚濁物が堆積するなど水質・景観上の問題が顕在化している。また、合流点の下流側には上水（高知市、いの町）取水施設があるため地域住民から問題視されてきており、仁淀川漁協は、近年、アユの遡上が減少していることもあって、平成9年に漁協が抗議決議を行い、高知県に申し入れを実施する等社会問題化した経緯がある。							
事業の進捗状況	平成21年度予算により、沈殿池施設5基の内4基及び脱水処理設備の整備を完了予定。							
事業の進捗の見込み	平成22年度に沈殿池施設を1基等を施工し完成する見込み。							
コスト削減や代替案立案等の可能性	<p>&lt;コスト削減&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・水質浄化手法について、当初計画では機械的浄化手法で検討していたが、沈殿処理による浄化手法へと変更。これにより、建設費及び維持管理費を削減。</li> <li>・脱水処理機について、本浄化施設で発生する汚泥の場合、速度優先運転を行えば通常運転の約1.8倍の処理能力が可能であることを現地実験で確認し、この結果に基づき建設費及び維持管理費を削減。</li> <li>・脱水ケーキの有効利用。脱水ケーキをペレット化することにより処分費が不要となり、維持管理費を削減。</li> </ul>							
対応方針	継続							
対応方針理由	事業の必要性、重要性がある							
その他	-							

# 位置図



「清流ルネサンスⅡ」  
での追加対象流域

事業名 (箇所名)	遠賀川総合水系環境整備事業 (中島地区)		担当課	河川環境課			事業 主体	九州地方整備局		
			担当課長名	島本 卓三						
実施箇所	福岡県中間市									
該当基準	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									
事業諸元	・中島掘削 ・管理用通路 (坂路整備等含む)									
事業期間	H16～H26									
総事業費(億円)	約8.5			残事業費(億円)			約2.6			
目的・必要性	河川事業の目的である「河川環境の整備と保全」のため、中島掘削を実施し、氾濫的湿地を新たに創出することにより生物生息環境の改善を図る。									
便益の主な根拠	支払意志額：150/世帯/月 受益世帯数：155,699世帯									
事業全体の投資効率性	基準年度		平成21年度							
	B:総便益(億円)	55		C:総費用(億円)	9.5	B/C	5.8	B-C	45.5	EIRR (%)
事業の効果等	中島掘削を実施し、氾濫的湿地を新たに創出することにより生物生息環境が改善される。									
社会経済情勢等の変化	特になし。									
事業の進捗状況	平成16年度～平成21年度までに、中島掘削及び管理用通路を実施。平成22年度以降は、中島掘削及び管理用通路を実施し、平成24年度からモニタリングを実施予定。									
事業の進捗の見込み	今後の進捗の見通しについては、特に大きな支障はない。今後も事業実施にあたっては、地域との調整を十分に行い、協力・連携して実施する。									
コスト削減や代替案立案等の可能性	今後、施設整備や維持管理に要する費用について更なるコスト削減に努力しつつ、地域との連携を深め、効率的で効果的な事業を継続する。									
対応方針	継続									
対応方針理由	当該事業は、事業の必要性は変わっておらず、順調な進捗が見込まれる。									
その他	-									

# 位置図



中島地区

## 遠賀川の概要

- 流域面積 1,026km<sup>2</sup>
- 幹線流路延長 61km
- 流域内人口 67万人
- 流域市町村：7市14町1村

事業名 (箇所名)	遠賀川総合水系環境整備事業（下境地区他）		担当課	河川環境課		事業主体	九州地方整備局		
			担当課長名	島本 卓三					
実施箇所	福岡県直方市他								
該当基準	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								
事業諸元	<ul style="list-style-type: none"> <li>・排水路改良</li> <li>・低水護岸</li> <li>・管理用通路</li> </ul>								
事業期間	H21～H30								
総事業費(億円)	約9.5	残事業費(億円)	約8.2						
目的・必要性	河川事業の目的である「河川環境の整備と保全」のため樋管等を改良し、川表と川裏の連続性を確保することにより、生物生息環境の改善を図る。								
便益の主な根拠	支払意志額：（下境）481/世帯/月、（白髪）352/世帯/月、（弁城）257/世帯/月、（竜徳）462/世帯/月、（御徳）474/世帯/月 受益世帯数：（下境）5,673世帯、（白髪）4,033世帯、（弁城）3,706世帯、（竜徳）2,384世帯、（御徳）2,218世帯								
事業全体の投資効率性	基準年度		平成21年度						
	B:総便益(億円)	16	C:総費用(億円)	9	B/C	1.8	B-C	7	EIRR (%)
事業の効果等	川表と川裏の連続性を確保することにより、生物生息環境が改善される。								
社会経済情勢等の変化	特になし。								
事業の進捗状況	平成21年度より下境地区において、排水路改良、低水護岸の整備を実施。平成22年度以降は、下境地区において、引き続き低水護岸及び管理用通路の整備を実施。その他の地区についても平成23年度より順次整備に着手。								
事業の進捗の見込み	今後の進捗の見通しについては、特に大きな支障はない。今後も事業実施にあたっては、地域との調整を十分にを行い、協力・連携して実施する。								
コスト削減や代替案立案等の可能性	今後、施設整備や維持管理に要する費用について更なるコスト削減に努力しつつ、地域との連携を深め、効率的で効果的な事業を継続する。								
対応方針	継続								
対応方針理由	当該事業は、事業の必要性は変わっておらず、順調な進捗が見込まれる。								
その他	-								

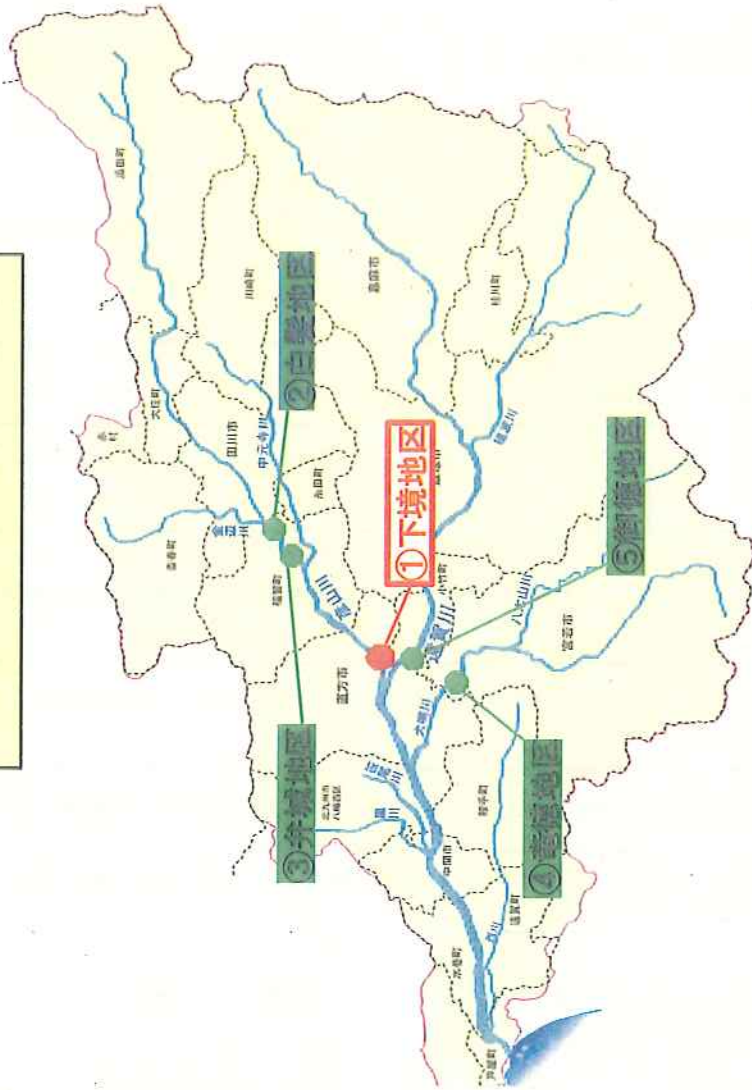
# 位置図

下境地区他



## 遠賀川の概要

- ・流域面積 1,026km<sup>2</sup>
- ・幹線流路延長 61km
- ・流域内人口 67万人
- ・流域市町村: 7市14町1村

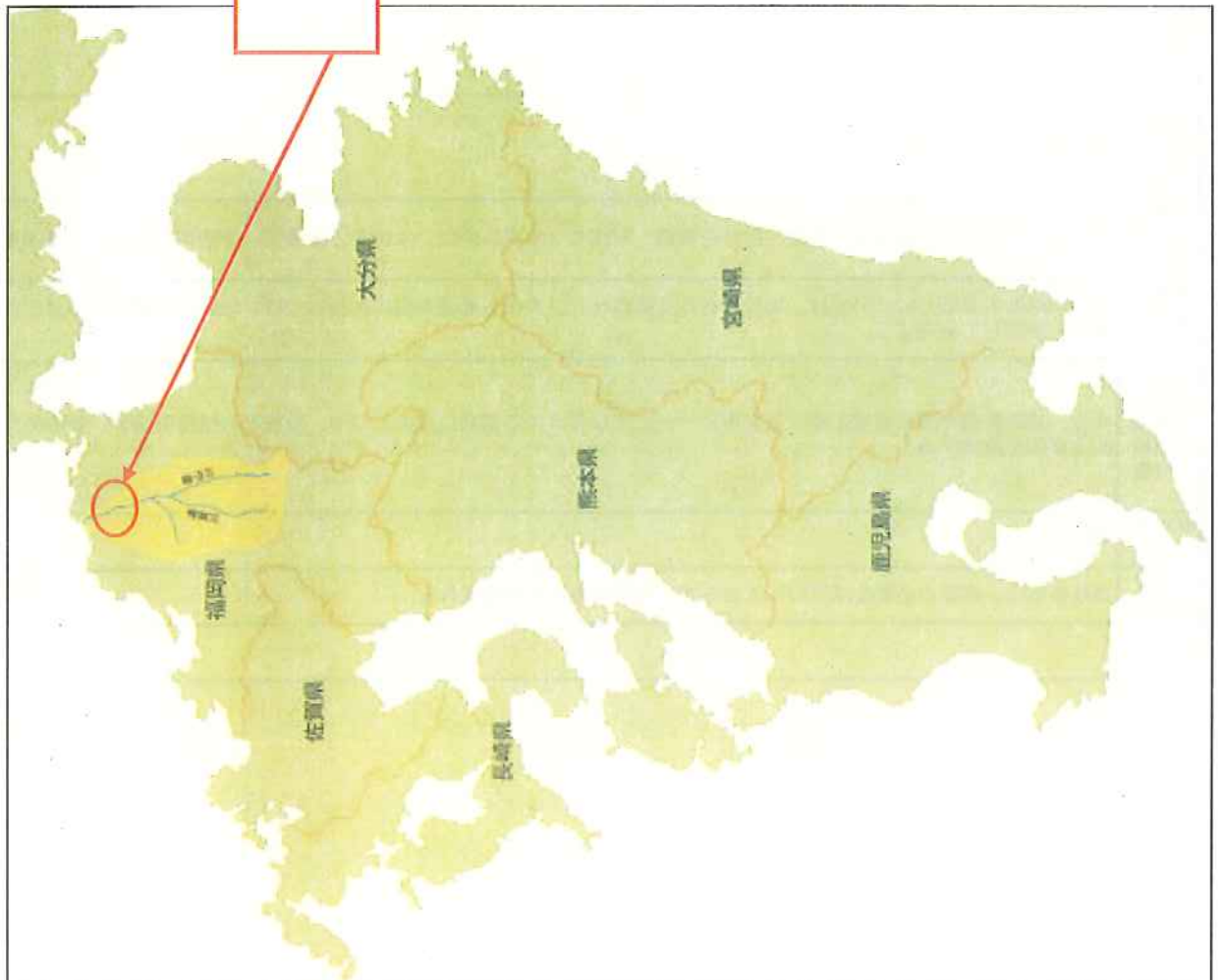


事業名 (箇所名)	遠賀川総合水系環境整備事業 (遠賀川河口堰)		担当課	河川管理課			事業主体	九州地方整備局		
			担当課長名	松木 親久						
実施箇所	遠賀郡芦屋町祇園町									
該当基準	社会経済情勢の急激な変化、技術革新等により再評価の実施の必要が生じた事業									
事業諸元	既設魚道改良 多自然魚道新設、環境調査等									
事業期間	H20～H24									
総事業費(億円)	約6.9		残事業費(億円)			約6.1				
目的・必要性	河川事業の目的である「河川環境の整備と保全」のため、既設魚道の改良及び多自然魚道を設置することにより魚類等の生息・生育環境の改善を図る。									
便益の主な根拠	支払い意志額：138円/世帯/月 受益世帯数：58,239世帯									
事業全体の投資効率性	基準年度		平成21年度							
	B:総便益(億円)	15	C:総費用(億円)	6.7	B/C	2.3	B-C	8.6	EIRR(%)	12.3
事業の効果等	<ul style="list-style-type: none"> <li>・遠賀川水系最下流に位置する遠賀川河口堰の魚道を改良することで、魚ののぼりやすい川づくりに寄与することができる。</li> <li>・魚道を改良することで間接的な効果として、環境教育の場、景観の向上等が期待できる。</li> </ul>									
社会経済情勢等の変化	遠賀川水系において、近年サケが継続的に確認されており、最下流端に位置する遠賀川河口堰の魚道整備の必要性はますます高まっている。									
事業の進捗状況	平成21年度までで測量・設計が完了。平成22年度より多自然魚道の整備着手予定。									
事業の進捗の見込み	今後の進捗の見通しについては、特に大きな支障はない。今後も事業実施にあたっては、地域との調整を十分に行い、協力・連携して実施する。									
コスト削減や代替案立案等の可能性	今後、施設整備や維持管理に要する費用について更なるコスト削減に努力しつつ、地域との連携を深め、効率的で効果的な事業を継続する。									
対応方針	継続									
対応方針理由	当該事業は、事業の必要性は変わっておらず、順調な進捗が見込まれる。									
その他	-									



位置图

遠賀川河口堰



事業名 (箇所名)	遠賀川総合水系環境整備事業 (芦屋地区)		担当課	河川環境課			事業 主体	九州地方整備局	
			担当課長名	島木 卓三					
実施箇所	福岡県芦屋町								
該当基準	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								
事業諸元	<ul style="list-style-type: none"> <li>・階段工</li> <li>・管理用通路</li> <li>・水制工</li> </ul>								
事業期間	H21～H23								
総事業費(億円)	約4.1	残事業費(億円)	約4						
目的・必要性	河岸の洗掘防止のための水制工、河川管理施設の巡視・点検のための管理用通路及び階段工を実施することで、河川利用者の安全保持にも寄与する。								
便益の主な根拠	支払意志額：320/世帯/月 受益世帯数：15,014世帯								
事業全体の投資効率性	基準年度	平成21年度							
	B:総便益(億円)	11 C:総費用(億円)		4.3	B/C	2.7	B-C	6.7	EIRR (%)
事業の効果等	河岸の洗掘防止のための水制工、河川管理施設の巡視・点検のための管理用通路及び階段工を実施することで、河川利用者の安全保持にも寄与。								
社会経済情勢等の変化	特に無し。								
事業の進捗状況	平成21年度は、当該箇所の測量・設計を実施。平成22年度以降は、水制工、階段工、管理用通路工事に着手予定。								
事業の進捗の見込み	今後の進捗の見通しについては、特に大きな支障はない。今後も事業実施にあたっては、地域との調整を十分に行い、協力・連携して実施する。								
コスト縮減や代替案立案等の可能性	今後、施設整備や維持管理に要する費用について更なるコスト縮減に努力しつつ、地域との連携を深め、効率的で効果的な事業を継続する。								
対応方針	継続								
対応方針理由	当該事業は、事業の必要性は変わっておらず、順調な進捗が見込まれる。								
その他	-								

# 位置図



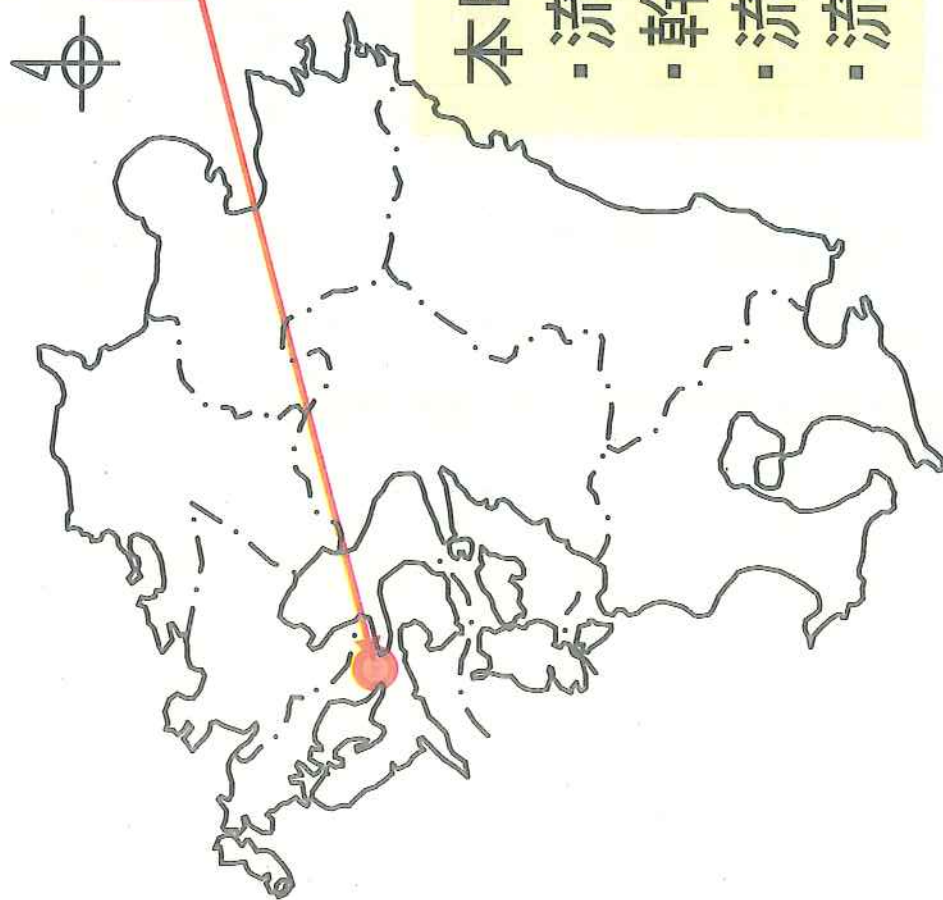
芦屋地区

## 遠賀川の概要

- ・流域面積 1,026km<sup>2</sup>
- ・幹線流路延長 61km
- ・流域内人口 67万人
- ・流域市町村: 7市14町1村

事業名 (箇所名)	本明川総合水系環境整備事業（仲沖・新地地区）		担当課	河川環境課			事業主体	九州地方整備局	
			担当課長名	島本 卓三					
実施箇所	諫早市								
該当基準	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								
事業諸元	<ul style="list-style-type: none"> <li>・河道掘削</li> <li>・低水護岸</li> <li>・水制工</li> <li>・管理用通路</li> </ul>								
事業期間	H17～H22								
総事業費(億円)	約8.4	残事業費(億円)	約0.9						
目的・必要性	本明川の流下能力を高めるための河道掘削、河岸の洗掘防止のための低水護岸、河川管理施設の巡視・点検のための管理用通路を整備し治水上の安全性を高めるとともに、適正な河川利用や河川環境の保全等を学習する場の創出にも寄与する。								
便益の主な根拠	支払意志額：176/世帯/月 受益世帯数：27,468世帯								
事業全体の投資効率性	基準年度	平成21年度							
	B:総便益(億円)	12	C:総費用(億円)	10	B/C	1.2	B-C	2	EIRR (%)
事業の効果等	本明川の流下能力を高めるための河道掘削、河岸の洗掘防止のための低水護岸、河川管理施設の巡視・点検のための管理用通路を整備し治水上の安全性を高めるとともに、適正な河川利用や河川環境の保全等を学習する場の創出にも寄与。								
社会経済情勢等の変化	特になし。								
事業の進捗状況	平成17～21年度は、測量・設計、河道掘削、低水護岸等を実施。 平成22年度は、水制工、管理用通路工事を継続して実施予定。								
事業の進捗の見込み	今後の進捗の見通しについては、特に大きな支障はない。今後も事業実施にあたっては、地域との調整を十分に行い、協力・連携して実施する。								
コスト削減や代替案立案等の可能性	今後、施設整備や維持管理に要する費用について更なるコスト削減に努力しつつ、地域との連携を深め、効率的で効果的な事業を継続する。								
対応方針	継続								
対応方針理由	当該事業は、事業の必要性は変わっておらず、順調な進捗が見込まれる。								
その他	-								

# 位置図



仲沖地区

## 本明川の概要

- 流域面積: 249km<sup>2</sup>
- 幹線流路延長: 28km
- 流域内人口: 約5万5千人
- 流域市町村: 諫早市

事業名 (箇所名)	球磨川総合水系環境整備事業（球磨川下流）		担当課	河川環境課		事業 主休	九州地方整備局			
			担当課長名	島本 卓三						
実施箇所	熊本県八代市									
該当基準	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									
事業諸元	・河床整正（瀬の再生） ・魚道改良（迷入防止対策含む）									
事業期間	H20～H29									
総事業費(億円)	約22		残事業費(億円)		約21					
目的・必要性	河川事業の目的である「河川環境の整備と保全」のため河床整正（瀬の再生）及び魚道改良を実施し、魚類等多様な生物の生息生育環境の改善を図る。									
便益の主な根拠	支払意志額：460/世帯/月 受益世帯数：50,997世帯									
事業全体の投資効率性	基準年度		平成21年度							
	B:総便益(億円)	42	C:総費用(億円)	20	B/C	2.1	B-C	22	EIRR (%)	8.3
事業の効果等	産卵場の復元、魚道の改良を実施することで、魚類の生息生育環境が改善される。									
社会経済情勢等の変化	特になし。									
事業の進捗状況	平成20～21年度から、環境調査（魚類調査及び試験施工箇所の測量設計）及び遙拝堰下流の試験施工を実施。平成22年度は、引き続き環境調査及び遙拝堰下流の試験施工を実施する予定。平成23年度以降は、環境調査及び遙拝堰下流から坂本橋上流の間において順次河床整正を実施するとともに、遙拝堰魚道の改良を実施する予定。									
事業の進捗の見込み	今後の進捗の見通しについては、特に大きな支障はない。今後も事業実施にあたっては、地域との調整を十分に行い、協力・連携して実施する。									
コスト縮減や代替案立案等の可能性	今後、施設整備や維持管理に要する費用について更なるコスト縮減に努力しつつ、地域との連携を深め、効率的で効果的な事業を継続する。									
対応方針	継続									
対応方針理由	当該事業は、事業の必要性は変わっておらず、順調な進捗が見込まれる。									
その他	-									

# 位置図

球磨川下流地区



## 球磨川の概要

- 流域面積 1,880km<sup>2</sup>
- 幹線流路延長 115km
- 流域内人口 約13.7万人
- 流域市町村: 4市5町5村

事業名 (箇所名)	球磨川総合水系環境整備事業(淋地区)		担当課	河川環境課		事業 主体	九州地方整備局					
			担当課長名	島本 卓三								
実施箇所	熊本県球磨村											
該当基準	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											
事業諸元	・低水護岸 ・管理用通路											
事業期間	H21～H25											
総事業費(億円)	約1.1		残事業費(億円)		約1							
目的・必要性	河岸を保護する低水護岸と護岸等河川管理施設の巡視・点検のための管理用通路を整備することで、河川利用者の安全保持にも寄与する。											
便益の主な根拠	支払意志額：397/世帯/月 受益世帯数：1,657世帯											
事業全体の投資効率性	基準年度		平成21年度									
	B:総便益(億円)	1.4		C:総費用(億円)	1.1		B/C	1.3		B-C	0.3	EIRR(%)
事業の効果等	河岸を保護する低水護岸と護岸等河川管理施設の巡視・点検のための管理用通路を整備することで、河川利用者の安全保持にも寄与。											
社会経済情勢等の変化	特になし。											
事業の進捗状況	平成21年度は、当該箇所の測量設計を実施。 平成22年度以降は、低水護岸及び管理用通路工事に着手し、平成25年度に完了する予定											
事業の進捗の見込み	今後の進捗の見通しについては、特に大きな支障はない。今後も事業実施にあたっては、地域との調整を十分に行い、協力・連携して実施する。											
コスト削減や代替案立案等の可能性	今後、施設整備や維持管理に要する費用について更なるコスト削減に努力しつつ、地域との連携を深め、効率的で効果的な事業を継続する。											
対応方針	継続											
対応方針理由	当該事業は、事業の必要性は変わっておらず、順調な進捗が見込まれる。											
その他	-											



# 位置図

## 淋地区



### 球磨川の概要

- 流域面積 1,880km<sup>2</sup>
- 幹線流路延長 115km
- 流域内人口 約13.7万人
- 流域市町村: 4市5町5村

事業名 (箇所名)	菊池川総合水系環境整備事業（菊池川下流）		担当課	河川環境課			事業主体	九州地方整備局				
			担当課長名	島本 卓三								
実施箇所	玉名市											
該当基準	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											
事業諸元	養浜工（試験施工）、置砂、環境調査等											
事業期間	H18～H22											
総事業費(億円)	約3.7		残事業費(億円)			約0.3						
目的・必要性	河川事業の目的である「河川環境の整備と保全」のため、置砂による砂浜の再生とヤマトシジミ等の生物生息環境の改善を図る。											
便益の主な根拠	支払意志額：311/世帯/月 受益世帯数：23,721世帯											
事業全体の投資効率性	基準年度		平成21年度									
	B:総便益(億円)	16		C:総費用(億円)	4.3		B/C	3.8		B-C	11.7	EIRR (%)
事業の効果等	置砂による砂浜の再生とヤマトシジミ等の生物生息環境の改善が図られる。											
社会経済情勢等の変化	特になし。											
事業の進捗状況	平成18～21年度にかけて、試験施工箇所の設計、大浜地区の養浜工（試験施工）、施工後のモニタリングを実施。また、養浜工施工後のモニタリング結果を基に大浜地区、小島橋周辺の置砂を実施。平成22年度は、大浜地区、小島橋周辺の置砂のモニタリングを実施し、その結果を基に河川改修事業等の掘削残土を活用する置砂計画及びモニタリング計画を策定。（※置砂には菊池川の河道掘削により生じる土砂のうち、下流部にあるような砂質土を用いることで環境に配慮。）											
事業の進捗の見込み	今後の進捗の見通しについては、特に大きな支障はない。今後も事業実施にあたっては、地域との調整を十分に行い、協力・連携して実施する。											
コスト削減や代替案立案等の可能性	今後、施設整備や維持管理に要する費用について更なるコスト削減に努力しつつ、地域との連携を深め、効率的で効果的な事業を継続する。											
対応方針	継続											
対応方針理由	当該事業は、事業の必要性は変わっておらず、順調な進捗が見込まれる。											
その他	-											

## 位置図



菊池川下流地区

### 菊池川の概要

- 流域面積 996km<sup>2</sup>
- 幹線流路延長 71m
- 流域内人口 約21人
- 流域市町村: 6市6町

事業名 (簡所名)	菊池川総合水系環境整備事業 (山鹿地区)		担当課	河川環境課		事業 主体	九州地方整備局		
			担当課長名	島本 卓三					
実施箇所	熊本県山鹿市								
該当基準	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								
事業諸元	<ul style="list-style-type: none"> <li>・堤防強化</li> <li>・河道掘削</li> <li>・管理用通路</li> <li>・階段工</li> </ul>								
事業期間	H21～H22								
総事業費(億円)	約5	残事業費(億円)		約2.8					
目的・必要性	菊池川の流下能力を高めるための河道掘削、河川管理施設の巡視・点検のための階段工及び管理用通路等を整備することで、河川利用者の安全保持にも寄与する。								
便益の主な根拠	支払意志額：253/世帯/月 受益世帯数：19,374世帯								
事業全体の投資効率性	基準年度		平成21年度						
	B:総便益(億円)	12	C:総費用(億円)	5.4	B/C	2.2	B-C	6.6	EIRR (%)
事業の効果等	菊池川の流下能力を高めるための河道掘削、河川管理施設の巡視・点検のための階段工及び管理用通路等を整備することで、河川利用者の安全保持にも寄与。								
社会経済情勢等の変化	特になし。								
事業の進捗状況	平成21年度は、河道掘削、堤防強化、管理用通路等の整備を実施。 平成22年度は、河道掘削、堤防強化、管理用通路整備等の整備を継続して実施予定。								
事業の進捗の見込み	今後の進捗の見通しについては、特に大きな支障はない。今後も事業実施にあたっては、地域との調整を十分に行い、協力・連携して実施する。								
コスト削減や代替案立案等の可能性	今後、施設整備や維持管理に要する費用について更なるコスト削減に努力しつつ、地域との連携を深め、効率的で効果的な事業を継続する。								
対応方針	継続								
対応方針理由	当該事業は、事業の必要性は変わっておらず、順調な進捗が見込まれる。								
その他	-								

# 位置図

## 菊池川山鹿地区



### 菊池川の概要

- 流域面積 996km<sup>2</sup>
- 幹線流路延長 71m
- 流域内人口 約21万人
- 流域市町村: 6市6町

事業名 (箇所名)	五ヶ瀬川総合水系環境整備事業 (友内川)		担当課	河川環境課		事業 主体	九州地方整備局		
			担当課長名	島本 卓三					
実施箇所	宮崎県延岡市								
該当基準	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								
事業諸元	<ul style="list-style-type: none"> <li>・水質浄化施設の設置</li> <li>・河畔林の保全・再生</li> <li>・管理用通路の整備</li> <li>・環境調査等</li> </ul>								
事業期間	H14～H23								
総事業費(億円)	約9.1	残事業費(億円)	約0.6						
目的・必要性	河川事業の目的である「河川環境の整備と保全」のため、水質浄化によるアカメ、コアマモ等、生物の生息生育環境の改善及び河畔林の保全・再生等を実施する。								
便益の主な根拠	支払意志額：280/世帯/月 受益世帯数：57,942世帯								
事業全体の投資効率性	基準年度	平成21年度							
	B:総便益(億円)	42	C:総費用(億円)	12	B/C	3.5	B-C	30	EIRR (%)
事業の効果等	水質浄化によるアカメ、コアマモ等、生物の生息生育環境の改善及び河畔林の保全・再生等が図られる。								
社会経済情勢等の変化	特になし。								
事業の進捗状況	平成14～21年度にかけて、環境調査(水質、植物、魚類等)、測量設計、水質浄化施設の設置、河畔林の保全・再生、管理用通路の整備を実施。 平成22年度以降は、環境調査(水質、植物、魚類等)を継続実施し、事業効果を確認する予定。								
事業の進捗の見込み	今後の進捗の見通しについては、特に大きな支障はない。今後も事業実施にあたっては、地域との調整を十分に行い、協力・連携して実施する。								
コスト削減や代替案立案等の可能性	今後、施設整備や維持管理に要する費用について更なるコスト削減に努力しつつ、地域との連携を深め、効率的で効果的な事業を継続する。								
対応方針	継続								
対応方針理由	当該事業は、事業の必要性は変わっておらず、順調な進捗が見込まれる。								
その他	-								

# 位置図



## 五ヶ瀬川の概要

- ・流域面積 1,820km<sup>2</sup>
- ・幹線流路延長 106km
- ・流域内人口 128,000人
- ・流域市町村: 2市5町

事業名 (箇所名)	大淀川総合水系環境整備事業(水流川)		担当課	河川環境課		事業 主体	九州地方整備局			
			担当課長名	島本 卓三						
実施箇所	宮崎県宮崎市									
該当基準	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									
事業諸元	<ul style="list-style-type: none"> <li>・取水施設</li> <li>・送水管</li> <li>・水管橋等</li> </ul>									
事業期間	H12～H27									
総事業費(億円)	約11	残事業費(億円)		約6.1						
目的・必要性	大淀川本川から水流川に導水し、水量の増量を図るとともに、宮崎県において水辺の生態系に配慮した多自然川づくりによる護岸整備を実施することにより、河川事業の目的である「流水の正常な機能の維持」及び「河川環境の整備と保全」を図るものである。									
便益の主な根拠	支払意志額：255/世帯/月 受益世帯数：24,399世帯									
事業全体の投資効率性	基準年度		平成21年度							
	B:総便益(億円)	14	C:総費用(億円)	13	B/C	1.1	B-C	1	EIRR(%)	4.6
事業の効果等	導水事業による流量増加により、魚類の生息環境が改善される。									
社会経済情勢等の変化	特になし。									
事業の進捗状況	平成19～21年度から、測量設計、送水管及び水管橋工事を実施。平成22年度は引き続き送水管工事を実施するとともに取水施設の工事に着手予定。									
事業の進捗の見込み	今後の進捗の見通しについては、特に大きな支障はない。今後も事業実施にあたっては、地域との調整を十分に行い、協力・連携して実施する。									
コスト縮減や代替案立案等の可能性	今後、施設整備や維持管理に要する費用について更なるコスト縮減に努力しつつ、地域との連携を深め、効率的で効果的な事業を継続する。									
対応方針	継続									
対応方針理由	当該事業は、事業の必要性は変わっておらず、順調な進捗が見込まれる。									
その他	-									



## 位置図

水流川の概要

流域面積 3.4km<sup>2</sup>

幹線流路延長 約2.0km

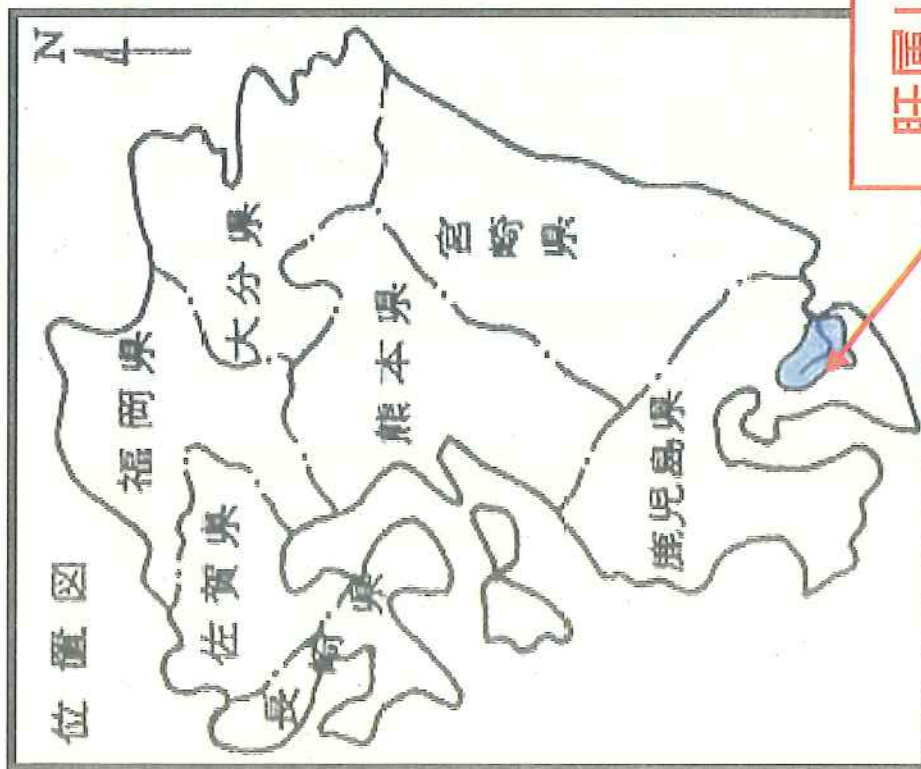
流域市町村 宮崎市

大淀川水系  
水流川  
(宮崎市)



事業名 (箇所名)	肝属川総合水系環境整備事業（肝属川上流）		担当課	河川環境課			事業主体	九州地方整備局		
			担当課長名	島本 卓三						
実施箇所	鹿児島県鹿屋市									
該当基準	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									
事業諸元	・浄化施設									
事業期間	H18～H24									
総事業費(億円)	約6		残事業費(億円)		約0.8					
目的・必要性	河川環境の整備・保全として、流水の正常な機能を維持するため、水質浄化事業を実施する。									
便益の主な根拠	支払意志額：173/世帯/月 受益世帯数：32,363世帯									
事業全体の投資効率性	基準年度		平成21年度							
	B:総便益(億円)	13		C:総費用(億円)	7.8	B/C	1.6	B-C	5.2	EIRR(%)
事業の効果等	浄化事業により、水質改善が図られる。									
社会経済情勢等の変化	特になし。									
事業の進捗状況	平成18～21年度にかけて、浄化施設の測量・設計及び工事を完了。平成22年度からモニタリング調査を実施して、水質浄化の効果発現状況を確認し、平成24年度に事業を完了する予定。									
事業の進捗の見込み	今後の進捗の見通しについては、特に大きな支障はない。今後も事業実施にあたっては、地域との調整を十分に行い、協力・連携して実施する。									
コスト削減や代替案立案等の可能性	今後、施設整備や維持管理に要する費用について更なるコスト削減に努力しつつ、地域との連携を深め、効率的で効果的な事業を継続する。									
対応方針	継続									
対応方針理由	当該事業は、事業の必要性は変わっておらず、順調な進捗が見込まれる。									
その他	-									

# 位置図



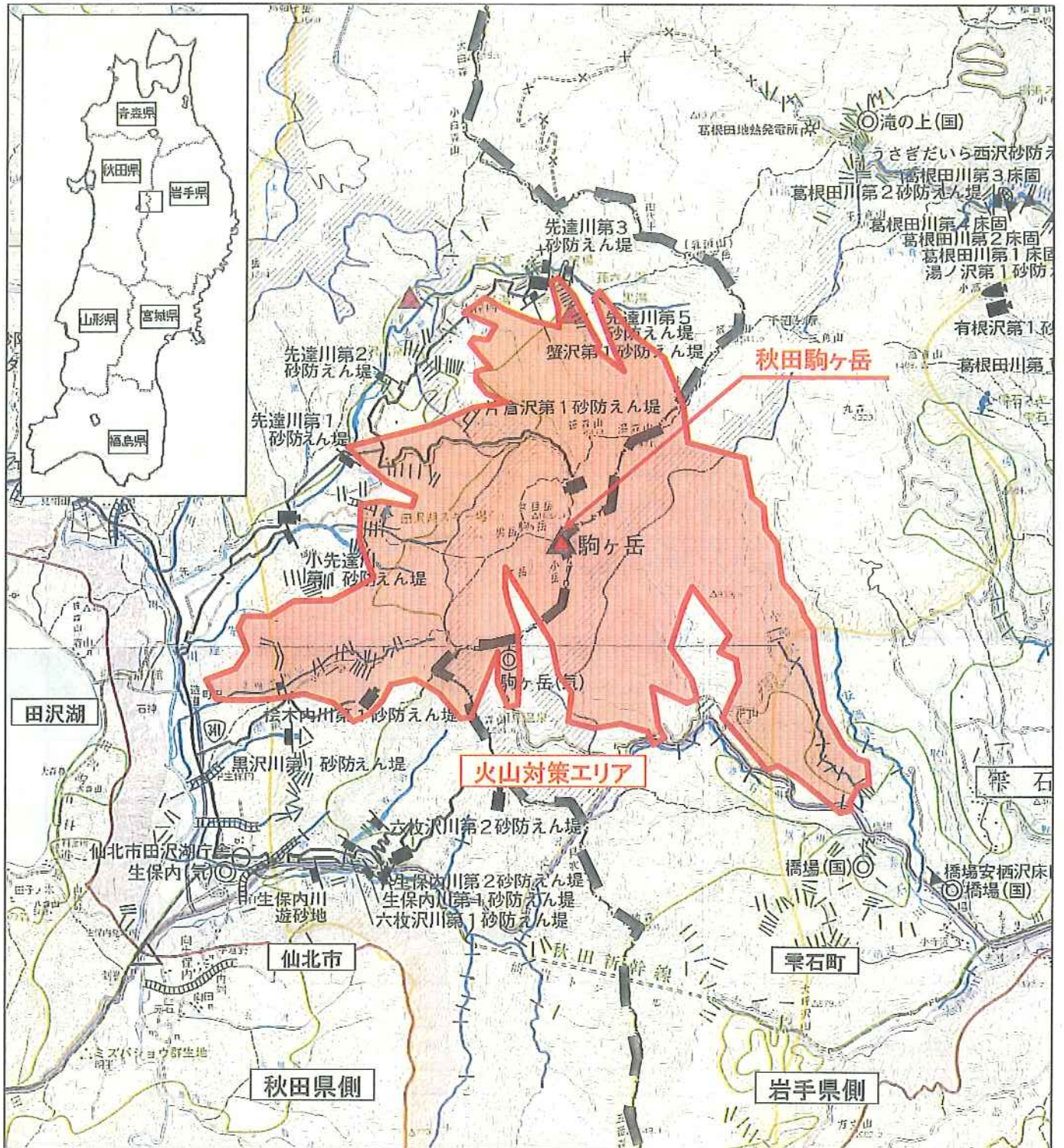
肝属川上流地区

## 肝属川の概要

- ・流域面積 485km<sup>2</sup>
- ・幹線流路延長 34km
- ・流域内人口 11万6千人
- ・流域市町村: 2市4町

事業名 (箇所名)	八幡平山系直轄火山砂防事業（秋田駒ヶ岳）		担当課	河川局砂防部保全課			事業 主体	東北地方整備局		
			担当課長名	森山 裕二						
実施箇所	秋田県仙北市、岩手県雫石町									
該当基準	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									
事業諸元	主要施設：砂防えん堤									
事業期間	平成17年度事業着手									
総事業費(億円)	約185		残事業費(億円)			約167				
目的・必要性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・秋田駒ヶ岳は、約15万年前から火山活動が始まり、多量の溶岩及び火山噴出物で構成されている。また、秋田駒ヶ岳は八幡平火山群の一部をなし、周辺地域は温泉や鉱山資源が豊富に存在している。このため、硫黄活動や熱水変質等により火山体が脆弱となっており、土砂災害が発生しやすい区域である。</li> <li>・秋田駒ヶ岳の火山活動は、明確な記録が残っているものだけで明治23年、昭和7年、近年では昭和45年に噴火活動を記録するなど、概ね40年の周期で噴火を繰り返しており、平成22年は前回の噴火から40年目にあたるため、噴火の危険性が高まっていると考えられる。</li> <li>・秋田駒ヶ岳においては、平成19年度に「秋田駒ヶ岳火山砂防基本計画書（案）」を策定し、降灰後の降雨に伴う土石流による被害を防止することを目的として事業を進めている。</li> </ul>									
便益の主な根拠	想定氾濫面積：1,335ha 想定氾濫被害家屋数：13戸									
事業全体の投資効率性	基準年度		平成20年度							
	B:総便益(億円)	163	C:総費用(億円)	129	B/C	1.3	B-C	33	EIRR (%)	5.4
残事業の投資効率性	B:総便益(億円)	163	C:総費用(億円)	117	B/C	1.4				
事業の効果等	<災害発生時の影響> ・下流河川の河床上昇に伴う洪水被害の防止 ・人家・公共施設等に対する直接的な土砂災害の防止									
社会経済情勢等の変化	<秋田駒ヶ岳における社会基盤の形成> ・秋田駒ヶ岳周辺は十和田八幡平国立公園に指定されており、また、乳頭温泉郷、田沢湖、スキー場等の観光資源に恵まれた一大リゾートが形成されている。また、被害想定区域内には住家、農地、公共施設のほか、秋田新幹線、国道46号、国道341号などの重要交通網が発達している。 <噴火警戒レベルの導入> ・避難等の防災対応を目的とした「噴火警戒レベル」が、全国の火山108のうち26番目、東北では5番目として平成21年10月27日に導入され、噴火警戒レベル1（平常）が発表された。 <秋田県による「秋田駒ヶ岳火山災害対策検討委員会」の設置> ・秋田駒ヶ岳における噴火警戒レベルの導入に伴い秋田県及び関係自治体等の具体的な災害対策等を検討することを目的に、平成21年9月30日に気象台、警察、自衛隊及び関係自治体からなる「秋田駒ヶ岳火山災害対策検討委員会」が設置された。									
事業の進捗状況	・要整備土砂量約2,300千m <sup>3</sup> に対して、整備済み土砂量約400千m <sup>3</sup> 、残整備土砂量約1,900千m <sup>3</sup> である。（平成21年度末）									
事業の進捗の見込み	・100年超過確率降雨対応施設整備は平成40年代半ばを目標に実施する。 ・当面の整備として10年超過確率降雨対応施設の整備を目標（平成30年半ば）に、対象各溪流に最低1基の整備を今後10年で実施する。									
コスト縮減や代替案立案等の可能性	・砂防事業の実施にあたっては、残存型枠の利用により、コスト縮減を図っている。									
対応方針	継続									
対応方針理由	・秋田駒ヶ岳の噴火活動が始まると、その影響は広域かつ長期に及ぶことからその被害は甚大である。 ・地域住民の生命・財産や重要交通網を守るため火山砂防事業を継続実施する必要がある。									
その他	-									

# 八幡平山系火山砂防事業 秋田駒ヶ岳 位置図



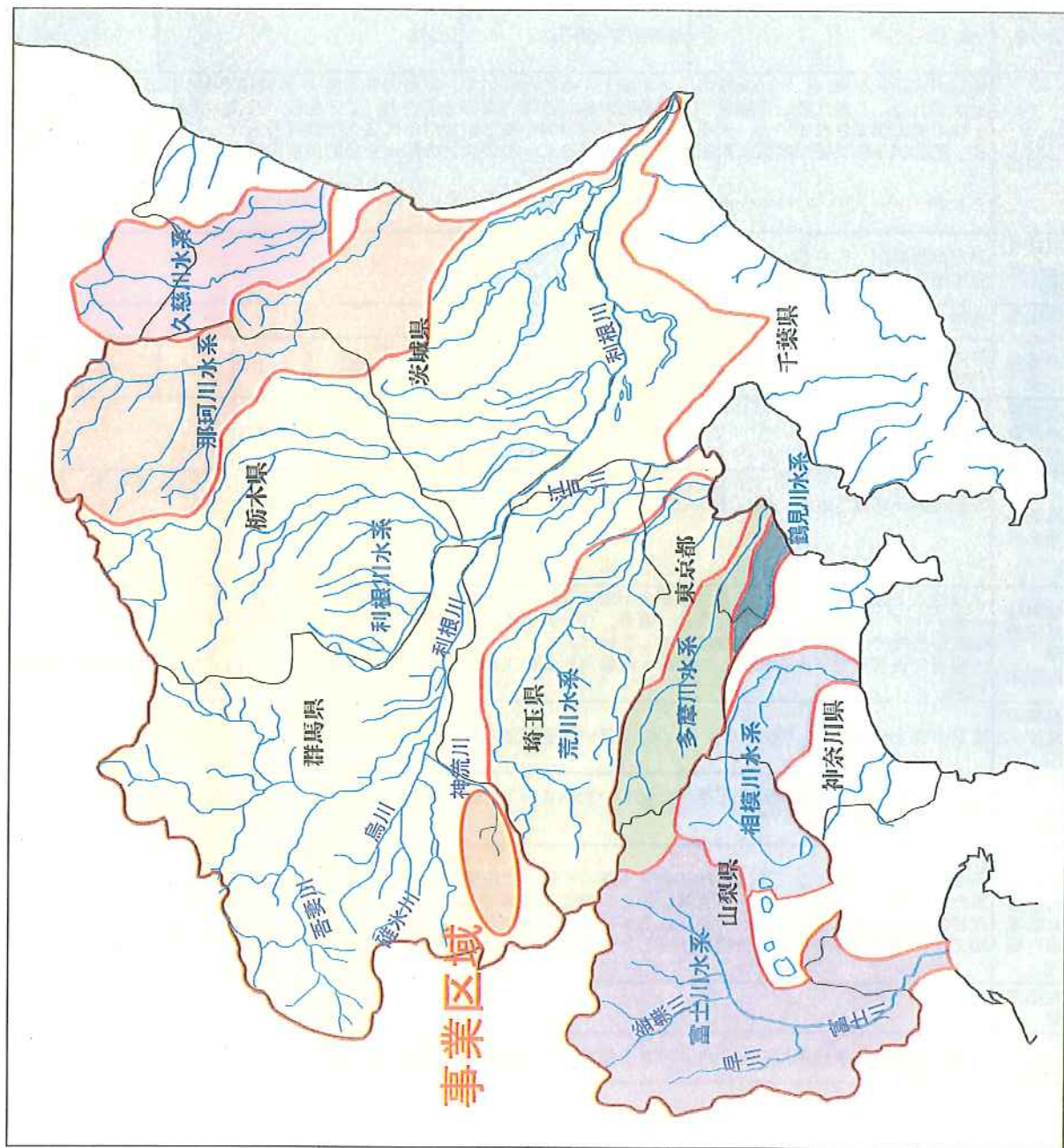
事業名 (箇所名)	利根川水系直轄砂防事業 (嬭恋村・草津町・六合村・長野原町)		担当課	河川局砂防部保全課			事業 主体	関東地方整備局	
			担当課長名	森山 裕二					
実施箇所	群馬県吾妻郡嬭恋村、草津町、六合村、長野原町								
該当基準	再評価実施後5年間が経過している事業								
事業諸元	整備目標土砂量を635.8万m <sup>3</sup> とし、平成21年度末までに直轄砂防事業にて砂防えん堤、床固群等により193.9万m <sup>3</sup> を整備している。								
事業期間	昭和36年度直轄事業着手								
総事業費(億円)	約1,674	残事業費(億円)		約1,202					
目的・必要性	本流域は国道145号やJR吾妻線など、生活や観光に利用されている交通施設が整備されており、草津温泉や豊かな自然に恵まれた日本屈指の観光地や、嬭恋高原キャベツで有名な嬭恋村が位置している。このため、土砂氾濫等により交通等が寸断された場合、集落や観光客の孤立化など、地域の生活や経済に与える影響は極めて大きい。また、本流域は火山噴出物等の脆弱な地質からなり、多数の崩壊地が分布するなど古くから土砂生産が活発で、土砂流出に伴う洪水氾濫等の災害が繰り返し発生している。そのため、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るとともに国土を保全するために砂防事業を実施している。								
便益の主な根拠	想定氾濫面積：1,633ha 想定被災戸数：2,559戸								
事業全体の投資効率性	基準年度		平成21年度						
	B:総便益(億円)	1,894	C:総費用(億円)	1,418	B/C	1.3	B-C	476	EIRR(%)
残事業の投資効率性	B:総便益(億円)	1,372	C:総費用(億円)	478	B/C	2.9			
事業の効果等	土砂流出による河床上昇に伴う洪水被害及び、支溪での土石流被害が想定され、また交通網の途絶、集落の孤立化等も予想される。直轄砂防事業により、土石流の抑制及び河道の安定を図ることにより、これらの被害が軽減される。								
社会経済情勢等の変化	<ul style="list-style-type: none"> <li>・流域内は日本屈指の観光地であり、高原キャベツの特産地でもあるが、山間地に位置するため、豪雨時には土砂災害の危険性と隣り合わせとなっている。</li> <li>・流域内の人口は減少傾向であるが、65歳以上の高齢人口及びその割合は増加傾向であり、災害時要援護者の増加となっている。</li> <li>・流域内には、国道145号線をはじめとし、主要地方道、県道、JRが通っている。</li> </ul>								
事業の進捗状況	整備を要する目標土砂量635.8万m <sup>3</sup> のうち、193.9万m <sup>3</sup> が整備済み(平成21年度末現在)。								
事業の進捗の見込み	積雪寒冷地であること、脆弱な火山地質など、極めて厳しい制約下であるが、これらの状況を克服しつつ、着実に実施している。地域の要望も大きく、今後も着実な事業進捗が望まれている。								
コスト削減や代替案立案等の可能性	新技術の採用等により工事におけるコスト削減を図っている。また、砂防えん堤などのハード対策に加え、警戒避難体制の支援を行うソフト対策の推進も図っている。代替案として、人家等の集団移転も考えられるが、管内は高齢化により災害時要援護者が急増しており、これら住居者を全て移転させることは現実的でない。								
対応方針	継続								
対応方針理由	事業の必要性、事業進捗の見込み、コスト削減などの観点により総合的判断								
その他	-								



事業名 (箇所名)	利根川水系直轄砂防事業（藤岡市・神流町・上野村）		担当課	河川局砂防部保全課			事業 主体	関東地方整備局		
			担当課長名	森山 裕二						
実施箇所	群馬県藤岡市、多野郡神流町、上野村									
該当基準	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									
事業諸元	整備目標土砂量を453.6万m <sup>3</sup> とし、平成21年度末までに直轄砂防事業にて砂防えん堤、床固群等により121.1万m <sup>3</sup> を整備している。									
事業期間	昭和34年度直轄事業着手									
総事業費(億円)	約804		残事業費(億円)			約589				
目的・必要性	<p>本流域は、地域経済を支える観光資源や豊かな自然環境を有しており、これらの観光資源へのアクセスや隣接する長野県域との物流ルートで地域住民の生活に不可欠な国道462号や国道299号などの主要道路が通っている。このため、土砂氾濫等により道路網が寸断された場合、集落や観光客の孤立化など、地域の生活や経済に与える影響は極めて大きい。</p> <p>また、本流域は、断層が多く破砕が進んだ脆弱な地質構造と急峻な地形から荒廃地や大規模崩壊地が多数分布し、土砂生産・流出が著しく、平成11年、平成19年に土石流被害が発生するなど、近年も土砂災害が頻発している。そのため、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るとともに国土を保全するために砂防事業を実施している。</p>									
便益の主な根拠	<p>想定氾濫面積：1,141ha          想定被災戸数：1,511戸</p>									
事業全体の投資効率性	基準年度		平成21年度							
	B:総便益(億円)	773	C:総費用(億円)	688	B/C	1.1	B-C	85	EIRR(%)	4.5
残事業の投資効率性	B:総便益(億円)	200	C:総費用(億円)	166	B/C	1.2				
事業の効果等	土砂流出による河床上昇に伴う洪水被害及び、支浜での土石流被害が想定され、また交通網の途絶、集落の孤立化等も予想される。直轄砂防事業により、土石流の抑制及び河道の安定を図ることにより、これらの被害が軽減される。									
社会経済情勢等の変化	<ul style="list-style-type: none"> <li>・流域内は群馬県で有数の観光エリアとなっているが、山間地に位置するため、豪雨時には土砂災害の危険性と隣り合わせとなっている。</li> <li>・流域内の人口は減少傾向であるが、65歳以上の高齢人口及びその割合は増加傾向であるため、災害時要援護者も増加している。</li> <li>・流域内には、国道462号、299号など生活や観光に利用され、地域経済を支える道路交通網が整備されている。</li> </ul>									
事業の進捗状況	整備を要する目標土砂量453.6万m <sup>3</sup> のうち、121.1万m <sup>3</sup> が整備済み（平成21年度末現在）。									
事業の進捗の見込み	アクセス経路の制限や脆弱な地質など、極めて厳しい制約下であるが、これらの状況を克服しつつ、着実に事業を実施している。地域の要望も大きく、今後も着実な事業進捗が望まれている。									
コスト縮減や代替案立案等の可能性	新技術の採用等により工事におけるコスト縮減を図っている。また、砂防えん堤などのハード対策に加え、警戒避難体制の支援を行うソフト対策の推進も図っている。 代替案として、人家等の集団移転も考えられるが、管内は高齢化により災害時要援護者が急増しており、これら居住者を全て移転させることは現実的ではない。									
対応方針	継続									
対応方針理由	事業の必要性、事業進捗の見込み、コスト縮減などの観点により総合的判断									
その他	-									



利根川水系直轄砂防事業(藤岡市・神流町・上野村) 位置図

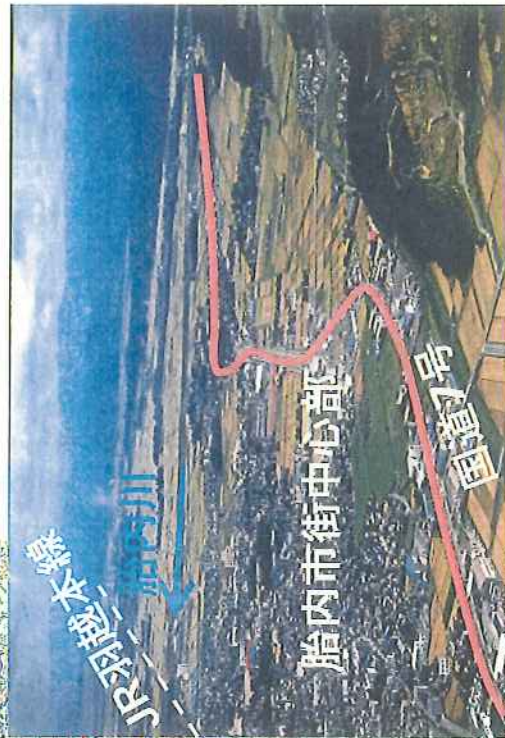
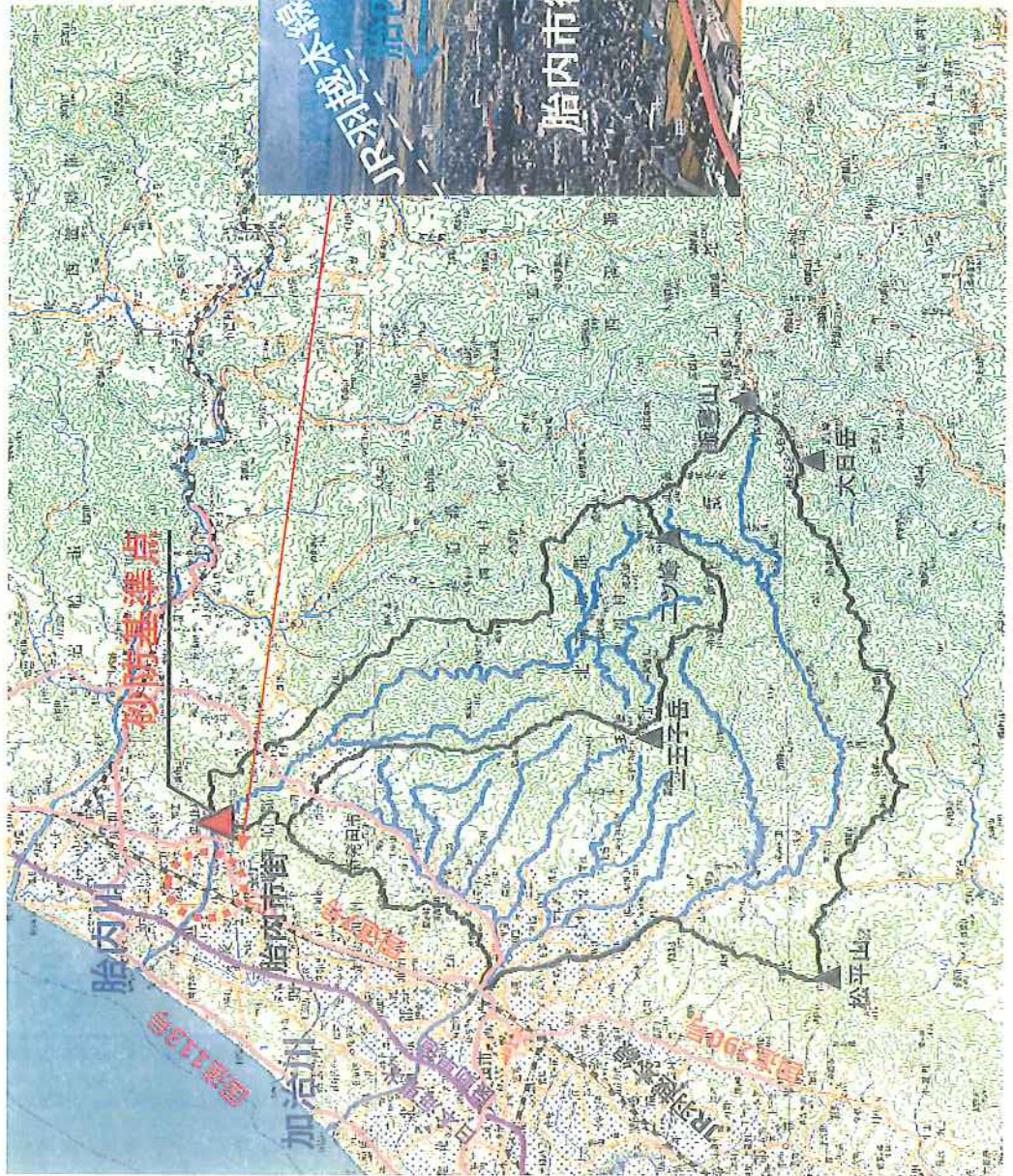


事業名 (箇所名)	富士川水系直轄砂防事業 (長野県富士見町、山梨県北杜市・韮崎市)		担当課	河川局砂防部保全課			事業 主体	関東地方整備局			
			担当課長名	森山 裕二							
実施箇所	長野県諏訪郡富士見町、山梨県北杜市・韮崎市										
該当基準	再評価実施後5年間が経過している事業										
事業諸元	整備目標土砂量を1,585.9万m <sup>3</sup> とし、平成21年度末までに砂防えん堤、床固工、山腹工等により964.4万m <sup>3</sup> を整備している。										
事業期間	昭和35年度直轄事業着手										
総事業費(億円)	約2,126			残事業費(億円)			約975				
目的・必要性	釜無川本川及び支川は2,000m級の山々を源とする急流河川で、流域内を糸魚川-静岡構造線が縦断し、極めて脆い地質で形成される。このため、荒廃地や大規模崩壊地が流域の大部分を占め、土砂生産・流出が活発であり、古来から洪水・土砂氾濫に悩まされている。近年においても昭和34年及び昭和57年に甚大な被害をもたらした土砂災害が発生しており、昭和34年の災害を契機に直轄砂防事業に着手し、土砂災害の防止を目的に事業を実施している。										
便益の主な根拠	想定氾濫面積：5,474ha 想定被災戸数：46,663戸										
事業全体の投資効率性	基準年度		平成21年度								
	B:総便益(億円)	4,265	C:総費用(億円)	3,572	B/C	1.2	B-C	693	EIRR (%)	8.0	
残事業の投資効率性	B:総便益(億円)	577	C:総費用(億円)	504	B/C	1.1					
事業の効果等	豪雨時には釜無川本川及び支川からの土砂流出による河床上昇に伴う甲府盆地での洪水・土砂氾濫被害、流域内での土石流被害が想定される。溪流及び山腹の安定を図ることにより、これらの被害が軽減される。										
社会経済情勢等の変化	<ul style="list-style-type: none"> <li>・流域内では65歳以上の老年人口の割合が増加傾向にあり災害時要援護者が増加している。</li> <li>・南アルプスの豊かな自然を背景に、温泉、キャンプ場などの観光地が多く分布している。また、南アルプスへの主要な登山基地でもあり、観光客数は増加している。</li> <li>・豊富で良質な地下水を利用した食品・飲料水企業の工場進出が盛んで、地域を活性化するため企業誘致が進められている。</li> </ul>										
事業の進捗状況	整備目標土砂量1,585.9万m <sup>3</sup> のうち、964.4万m <sup>3</sup> が整備済み(平成21年度末現在)。										
事業の進捗の見込み	急峻な地形、脆い地質構造など極めて厳しい制約条件下で砂防事業を実施しているが、新技術の積極的導入により着実に砂防事業を実施している。										
コスト縮減や代替案立案等の可能性	新技術の採用等により工事におけるコスト縮減や環境に配慮した施設整備を進めている。 また、砂防えん堤などのハード対策に加え、警戒避難体制の支援を行うソフト対策の推進を図っている。 代替案として人家等の移転も考えられるが、管内の居住者を全て移転させることは現実的ではない。 加えて、地下水等の地域の環境に根ざした企業が多数立地しており、これら企業の移転についても現実的ではない。										
対応方針	継続										
対応方針理由	事業の必要性、事業進捗の見込み、コスト縮減などの観点により総合的判断										
その他	-										



事業名 (箇所名)	飯豊山系直轄砂防事業 (胎内川水系)		担当課	河川局砂防部保全課			事業 主体	北陸地方整備局	
			担当課長名	森山 裕二					
実施箇所	新潟県胎内市								
該当基準	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								
事業諸元	水系対策、土石流危険渓流対策								
事業期間	昭和54年事業着手								
総事業費(億円)	約91	残事業費(億円)	約40						
目的・必要性	<p>胎内川流域は、昭和42年8月に発生した羽越災害をはじめとして、過去より幾度となく土砂災害が発生しており、今後においても、急峻な地形、脆弱な地質および多雨・多雪も影響して土砂生産・流出の可能性は高い。このため、流域内に点在する重要交通網(国道7号、JR羽越本線、日本海東北自動車道)及び、地域経済を支える重要な交通網(国道290号、113号)への影響が懸念される。</p> <p>豪雨時には、土石流発生や流出土砂による河床上昇に伴う、下流域での洪水氾濫による被害発生の危険性は依然として高く、一度、土砂災害が発生すると下流域への広域的な被害とそれに伴う地域経済への多大な影響を及ぼす危険性が残されている。</p> <p>したがって、今後とも流域の安全を図ることを目的に、流出土砂の調節機能を持つ砂防えん堤や、川の流れを安定させる床固工等の砂防施設の整備が必要であることから、直轄砂防事業を実施している。</p>								
便益の主な根拠	人家 : 857戸 氾濫面積 : 1,408ha								
事業全体の投資効率性	基準年度	平成21年度							
	B:総便益(億円)	334	C:総費用(億円)	119	B/C	2.8	B-C	215	EIRR (%)
残事業の投資効率性	B:総便益(億円)	35	C:総費用(億円)	20	B/C	1.8			
事業の効果等	<p>これまでに水系・土石流対策として胎内川流域において、砂防基準点上流で砂防施設を11施設整備。この結果、胎内市を氾濫域とする水系内及び基準点下流域の土砂流出に伴う氾濫被害が事業着手時と比較し、向上していることを確認。また、地域の安全・安心が保たれ、地域の発展につながっていることも確認。</p>								
社会経済情勢等の変化	<p>氾濫区域である水系内及び下流域には、胎内市が控え、その保全対象には、国道290号や113号などの重要な交通網が含まれる。また、基準点上流域には地域の地場産業であるリゾート地が発達、下流域には地域経済を支える企業が立地しており、これらの保全に関与する砂防事業のこれまでの効果は大きく、今後とも流域の安全度の向上への期待は大きいものとなっている。</p>								
事業の進捗状況	直轄事業着手した昭和54年から現在までに砂防施設を整備してきた結果、整備対象土砂換算で約65%である。								
事業の進捗の見込み	<p>平成20年度末までに砂防施設を11施設整備してきており、地域の安全性は確実に向上している。</p> <p>一方、羽越災害時に顕著に発生した土石流災害を想定すると、現在でも土石流危険渓流の整備は十分ではない。</p> <p>このため、今後、胎内川流域においては土石流危険渓流に対する整備を重点的に進め、これまでの砂防事業により築いてきた地域住民の信頼に答えていく必要がある。</p> <p>近年では、平成16年と平成17年に大きな出水があり、土砂災害防止の観点から砂防事業推進に対する地域要望も高い。</p>								
コスト縮減や代替案立案等の可能性	<p>現地掘削により発生した建設残土を、砂防えん堤の施工や他機関の造成工事の建設盛土材として、建設残土の有効利用を行うことでコストの縮減、環境への負荷低減を図っている。</p> <p>また、大型残存パネル等の新しい技術を取り入れ、コスト縮減を図っている。</p> <p>今後も引き続きコスト縮減に努める。</p>								
対応方針	継続								
対応方針理由	<p>胎内川流域には集落や重要な交通網が点在しており、土石流や流出した土砂の影響による洪水・土砂氾濫などの危険性が高い。</p> <p>このように、流域内の人命・資産を土石流被害や洪水被害から防御する胎内川砂防事業は、地域の安全・安心を確保し、地域発展の基盤となる根幹的社会資本整備事業である。</p> <p>特に、土石流対策の重点的な整備を図り、当面の目標である土石流対策の完了に向けた残事業の進捗を図る必要がある。また、地域からも胎内川流域における砂防事業の促進を要望されている。</p> <p>従って、本事業は継続が妥当である。</p>								
その他	-								

# 位置图



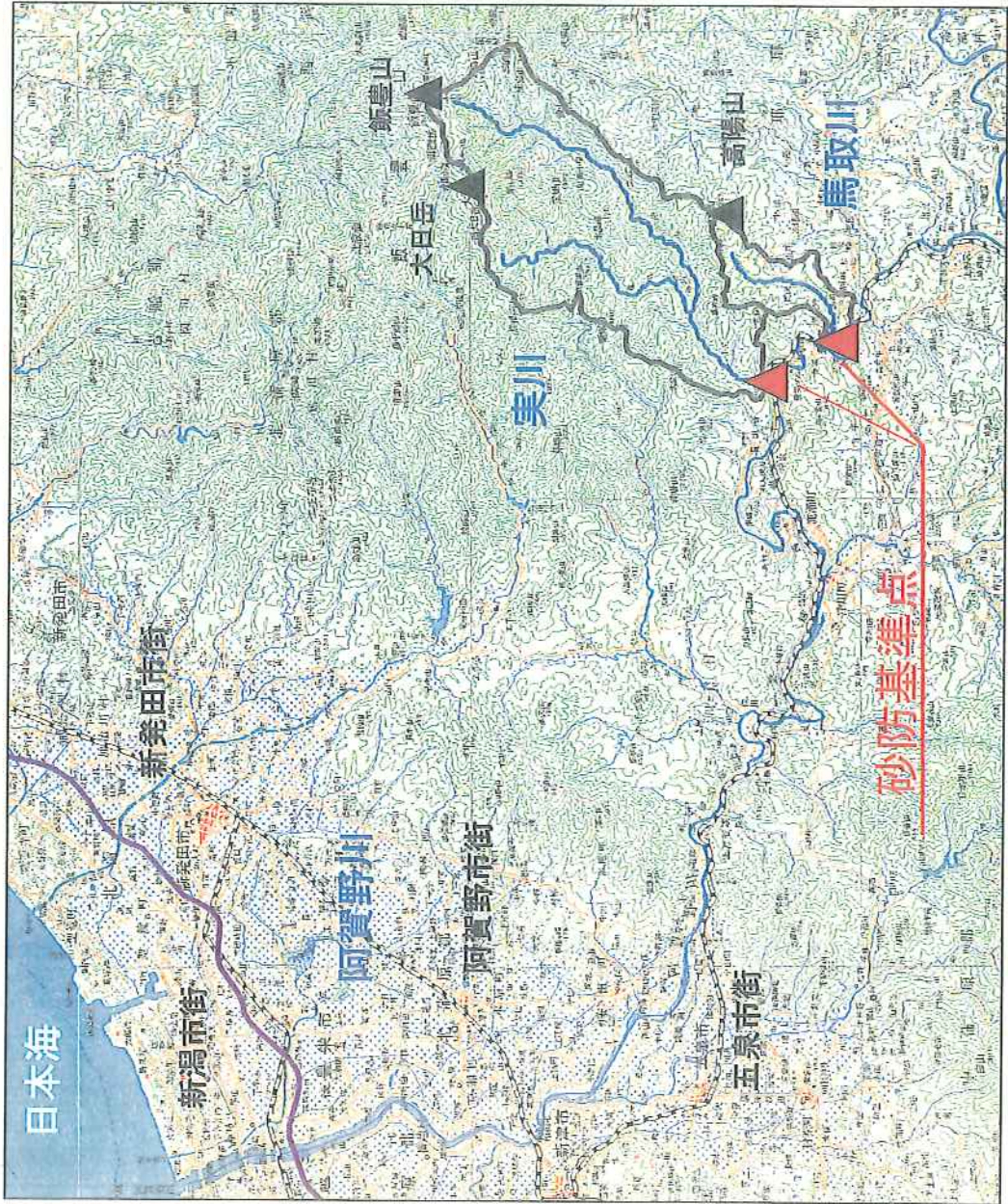
事業名 (箇所名)	飯豊山系直轄砂防事業（加治川水系）		担当課	河川局砂防部保全課			事業 主体	北陸地方整備局	
			担当課長名	森山 裕二					
実施箇所	新潟県新発田市								
該当基準	社会経済情勢の急激な変化、技術革新等により再評価の実施の必要が生じた事業								
事業諸元	水系対策、土石流危険渓流対策								
事業期間	昭和54年事業着手								
総事業費(億円)	約409	残事業費(億円)	約323						
目的・必要性	<p>加治川流域は、昭和42年8月に発生した羽越災害をはじめとして、過去より幾度となく土砂災害が発生しており、今後においても、急峻な地形、脆弱な地質および多雨・多雪も影響して土砂生産・流出の可能性は高い。また、流域内には今もなお、多量の不安定土砂が堆積している。このため、流域内に点在する重要交通網（国道7号、羽越本線、日本海東北自動車道）及び地域経済を支える重要な交通網（国道290号、113号）への影響が懸念される。</p> <p>現状においても豪雨時には、土石流発生や流出土砂による河床上昇に伴う、下流域での洪水氾濫による被害発生の危険性は依然として高く、一度、土砂災害が発生すると下流域への広域的な被害とそれに伴う地域経済への多大な影響を及ぼす危険性が残されている。</p> <p>したがって、今後とも流域の安全を図ることを目的に、流出土砂の調節機能を持つ砂防えん堤や、川の流れを安定させる床固工等の砂防施設の整備が必要であることから、直轄砂防事業を実施している。</p>								
便益の主な根拠	<p>人家 : 11,262戸          氾濫面積 : 3,957ha</p>								
事業全体の投資効率性	基準年度		平成21年度						
	B:総便益(億円)	1,318	C:総費用(億円)	270	B/C	4.9	B-C	1,048	EIRR (%)
残事業の投資効率性	B:総便益(億円)	202	C:総費用(億円)	123	B/C	1.6			
事業の効果等	<p>これまでに水系・土石流対策として加治川流域において、砂防基準点上流で砂防施設を25施設整備。この結果、新発田市を氾濫域とする水系内及び基準点下流域の土砂流出に伴う氾濫被害が事業着手時と比較し、向上していることを確認。また、地域の安全・安心が保たれ、地域の発展につながっていることも確認。</p>								
社会経済情勢等の変化	<p>氾濫区域、特に下流域では新潟県北部の中核都市である新発田市が控え、その保全対象には、国道7号、JR羽越本線などの重要交通網や、地域経済を支える国道290号が含まれる。また行政・サービス、文化交流等中心施設が多く、被災した場合の行政サービス機能停止、物流・経済活動停止等の影響は多大であり、これらの保全に関与する砂防事業のこれまでの効果は大きく、今後とも流域の安全度の向上への期待は大きいものとなっている。</p>								
事業の進捗状況	直轄事業着手した昭和54年から現在までに砂防施設を整備してきた結果、整備対象土砂換算で約35%である。								
事業の進捗の見込み	<p>平成20年度末までに砂防施設を25施設整備し着実に進捗が図られてきたものの、計画規模の土砂流出に対する土砂整備進捗率は依然として約35%と未だ不十分である。また、羽越災害時に顕著に発生した土石流災害を想定すると、現在でも土石流危険渓流の整備は低い状況にある。</p> <p>このため、今後、加治川流域においては整備対象土砂量に対して、水系砂防施設及び土石流対策施設の効果的かつ効率的な配置による、更なる治水安全度の向上を当面の目標として整備を進め、これまでの砂防事業により築いてきた地域住民の信頼に答えていく必要がある。</p> <p>近年では、平成16年と平成17年に大きな出水があり、土砂災害防止の観点から砂防事業推進に対する地域要望も高い。</p> <p>今後は既往最大規模であった昭和42年の羽越災害での土砂生産に対する安全の確保として、事業効果の高い施設から順次整備していく。</p>								
コスト縮減や代替案立案等の可能性	<p>現地掘削により発生した建設残土を、砂防えん堤の施工や他機関の造成工事の建設盛土材として、建設残土の有効利用を行うことでコストの縮減、環境への負荷低減を図っている。</p> <p>また、大型残存パネル等の新しい技術を取り入れ、コスト縮減を図っている。</p> <p>今後も引き続きコスト縮減に努める。</p>								
対応方針	継続								
対応方針理由	<p>加治川流域には集落や重要な交通網が点在しており、土石流や流出した土砂の影響による洪水・土砂氾濫などの危険性が高い。</p> <p>このように、流域内の人命・資産を土石流被害や洪水被害から防御する加治川砂防事業は、地域の安全・安心を確保し、地域発展の基盤となる根幹的社会資本整備事業である。</p> <p>当面の目標である羽越災害規模の土砂流出に対する残事業の進捗を図る必要がある。また、地域からも加治川流域における砂防事業の促進を要望されている。</p> <p>従って、本事業は継続が妥当である。</p>								
その他	-								



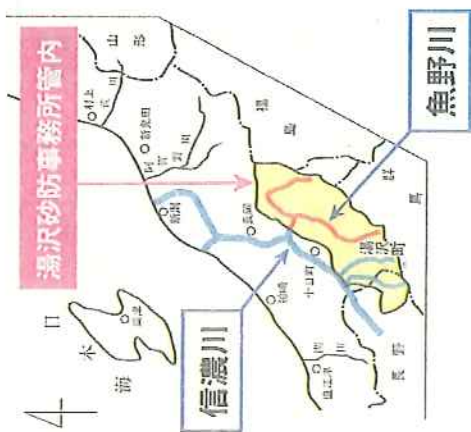
事業名 (箇所名)	飯豊山系直轄砂防事業 (阿賀野川水系)		担当課	河川局砂防部保全課			事業 主体	北陸地方整備局	
			担当課長名	森山 裕二					
実施箇所	新潟県東蒲原郡阿賀町								
該当基準	社会経済情勢の急激な変化、技術革新等により再評価の実施の必要が生じた事業								
事業諸元	水系対策、土石流危険渓流対策								
事業期間	昭和54年直轄着手								
総事業費(億円)	約362	残事業費(億円)			約319				
目的・必要性	<p>飯豊山系(阿賀野川水系)実川・馬取川流域は、昭和42年に発生した羽越災害によって流域内に今も多量の不安定土砂が堆積し、土石流危険渓流も数多く抱えている。また、流域内は急峻な地形、脆弱な地質、多雨・多雪の影響により、土砂生産・流出の可能性も高い。</p> <p>羽越災害では、流域内で多くの斜面崩壊が発生し、特に集落への土石流による被害が甚大であった。このため、流域内の集落及び下流域の公共交通などに対する安全度を確保する必要があることから、直轄砂防事業を実施している。</p>								
便益の主な根拠	人家 : 82 戸 氾濫面積 : 306ha 発電施設 : 8箇所								
事業全体の投資効率性	基準年度		平成21年度						
	B:総便益(億円)	175	C:総費用(億円)	129	B/C	1.4	B-C	46	EIRR (%)
残事業の投資効率性	B:総便益(億円)	67	C:総費用(億円)	61	B/C	1.1			
事業の効果等	<p>これまでに水系・土石流対策として実川・馬取川合わせて、砂防基準点上流で砂防施設を5施設整備。この結果、上流から発生する土石流、流木の流出を抑える事により地域の安全・安心が保たれ、地域の発展につながっていることを確認。</p>								
社会経済情勢等の変化	<p>砂防基準点下流域では氾濫区域の大半を占める阿賀町は、温泉施設や阿賀野川ライン下りをはじめとした観光が地場産業の核であり、また、国道49号や、459号、JR磐越西線などの重要な交通網が含まれる。また、上流部には発電施設があり被災した場合には、電力供給を受けている地域への社会経済活動へ与える影響が大きい。これらの保全に関与する砂防事業のこれまでの効果は大きく、今後とも流域の安全度の向上への期待は大きいものとなっている。</p>								
事業の進捗状況	直轄事業着手した昭和54年から現在までに砂防施設を整備してきた結果、整備対象土砂換算で約15%である。								
事業の進捗の見込み	平成20年度末までに砂防施設を5施設整備しており、地域の安全性は確実に向上している。また、地元住民から引き続き砂防事業の要望がなされるなど砂防事業進捗に支障となるものはない。今後は、当面の目標として、昭和42年発生の羽越災害規模の流出土砂量に対する安全を目的として、事業効果の高い施設から順次整備していく。								
コスト縮減や代替案立案等の可能性	残存型枠の使用により、工期短縮やコスト縮減、環境負荷低減を図ってきている。今後も現場での適用性を勘案し、よりコスト縮減に努める。								
対応方針	継続								
対応方針理由	<p>実川・馬取川流域には集落が分散し、下流には重要な交通網が存在しており、土石流や流出した土砂の影響による洪水・土砂はん濫などの危険性が大きい。</p> <p>このように、流域内の人命、資産を土石流被害や洪水被害から防御する実川・馬取川砂防事業は、地域の安全・安心を確保し、地域発展の基盤となる根幹的社会資本整備事業である。</p> <p>特に、当面の目標である羽越災害規模の土砂生産に対する安全の確保を目的とした、残事業の進捗を図る必要がある。また地域からも阿賀野川水系における砂防事業の促進を要望されている。</p> <p>従って、本事業は継続が妥当である。</p>								
その他	-								



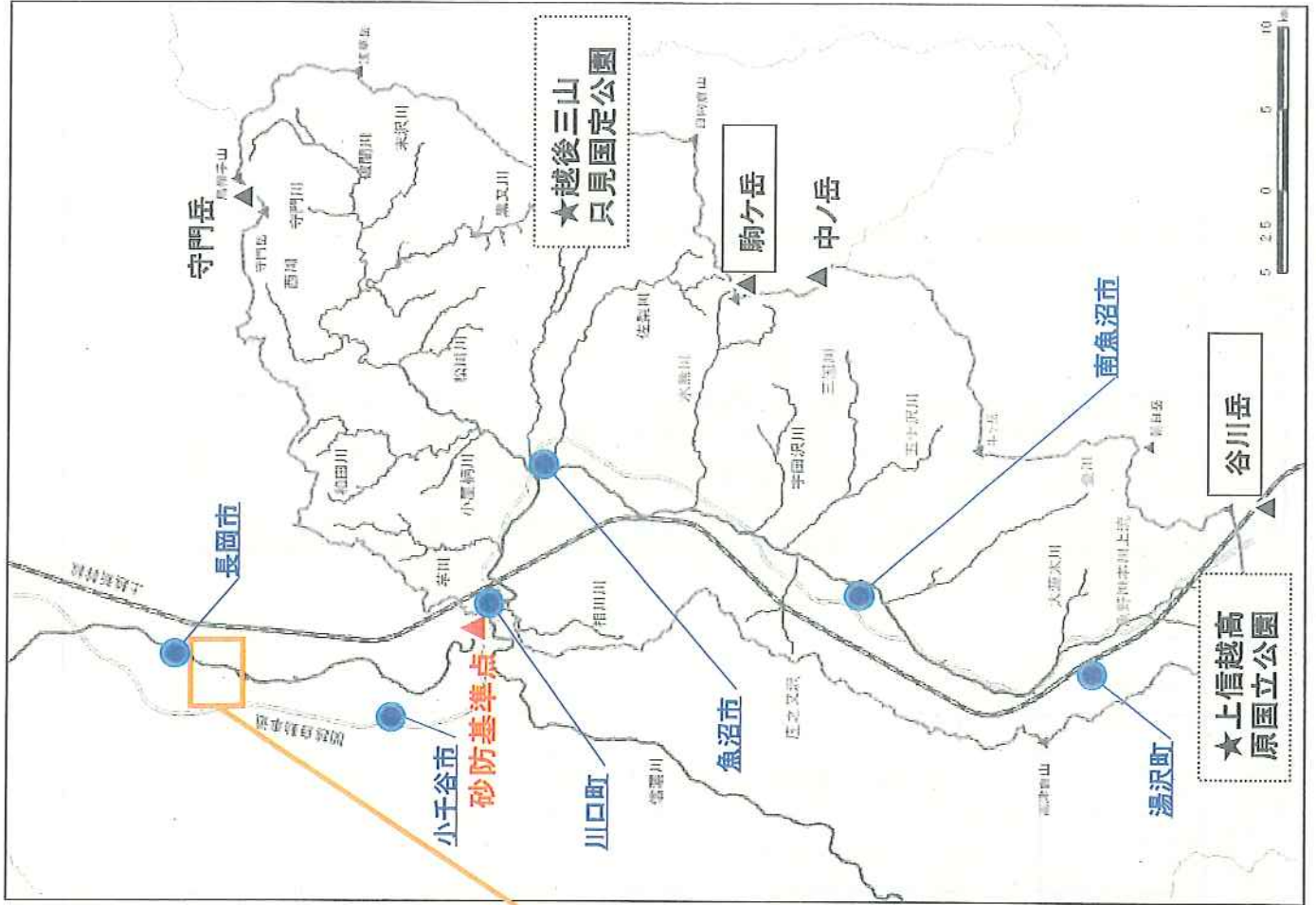
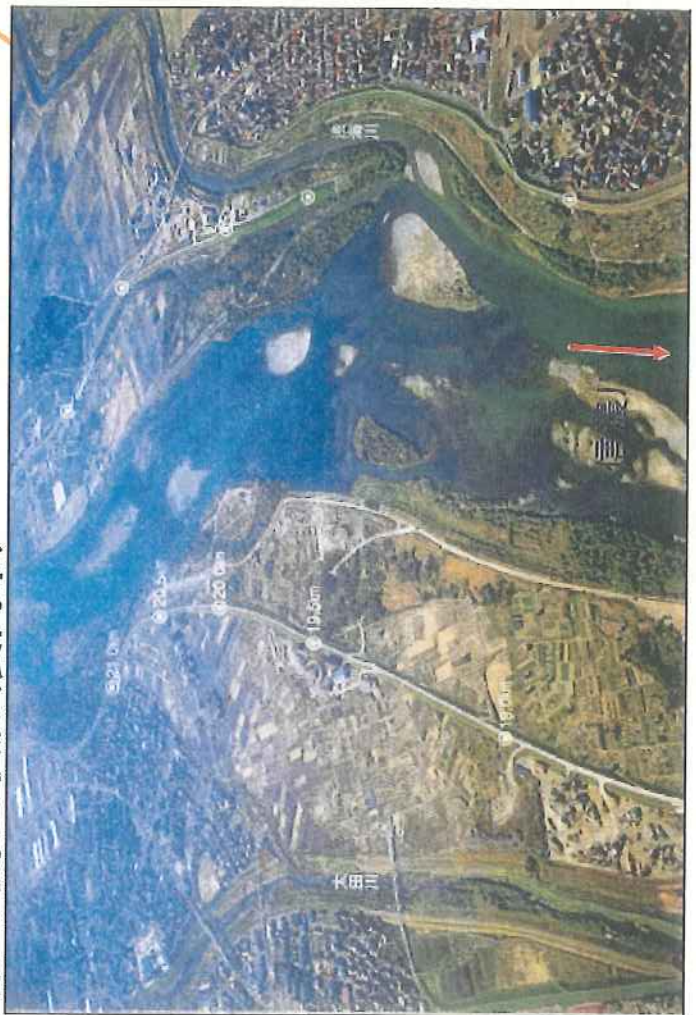
位置図



事業名 (箇所名)	信濃川下流水系(魚野川)直轄砂防事業		担当課	河川局砂防部保全課			事業 主体	北陸地方整備局		
			担当課長名	森山 裕二						
実施箇所	新潟県南魚沼郡湯沢町、南魚沼市、魚沼市、北魚沼郡川口町、小千谷市、長岡市									
該当基準	再評価実施後5年間が経過している事業									
事業諸元	①中越地震対策、②水系対策、③土石流危険渓流対策									
事業期間	昭和12年事業着手									
総事業費(億円)	約3,373		残事業費(億円)			約1,957				
目的・必要性	<p>魚野川流域は、過去から幾度となく大災害に見舞われてきた。これは、当流域が急峻な地形ならびに脆弱な地質構造を有していることに起因するものであり、加えて豪雨・豪雪などの気象条件や平成16年の中越地震のような大地震も誘因としてあることから、今後とも土砂災害に対するリスクは極めて高い状況にある。また、近年の地球温暖化の影響により、ゲリラ豪雨も発生するようになってきており、新たなリスクの発生が懸念されている。</p> <p>一方、当流域は古く戦国時代以前から上田の郷と呼ばれる文化圏を形成しており、近年では日本一の誉れ高い「魚沼コシヒカリ」の生産拠点であるとともに、重要交通網である上越新幹線・上越線・関越自動車道・国道17号を有していることから、新潟の生命線となっている。</p> <p>したがって、流域上流部での土砂生産源対策ならびに下流での土砂氾濫抑制のための砂防事業を推進する必要がある。</p>									
便益の主な根拠	<p>人家 : 5,572 戸</p> <p>氾濫面積 : 3,072 ha</p>									
事業全体の投資効率性	基準年度		平成21年度							
	B:総便益(億円)	5,129	C:総費用(億円)	4,174	B/C	1.2	B-C	955	EIRR(%)	5.3
残事業の投資効率性	B:総便益(億円)	1,112	C:総費用(億円)	793	B/C	1.4				
事業の効果等	<p>中越地震対策では、芋川・相川流域における複数の河道閉塞に対して緊急対応を行い、全村民が避難となった旧山古志村の早期帰村に寄与した。</p> <p>水系対策では、砂防施設の整備により、下流への土砂流出の抑制および流路の安定化が進み、土地利用の高度化が促進され、地域の発展につながった。また、土石流対策においても、砂防えん堤が土石流を捕捉するなど、保全対象の安全に寄与している。</p>									
社会経済情勢等の変化	<p>直轄砂防事業を実施している魚野川流域は、農業、観光を中心とした社会経済圏を形成しているとともに、上越新幹線・上越線・関越自動車道・国道17号といった重要な交通網が立地している。</p> <p>また、砂防基準点下流の保全対象には新潟県の中核都市である長岡市が存在し、砂防事業による社会経済基盤の発展への寄与は大きいものとなっている。</p>									
事業の進捗状況	直轄事業着手した昭和12年から現在までに砂防施設を整備してきた結果、整備対象土砂量換算で約49%である。									
事業の進捗の見込み	<p>魚野川流域においてはこれまで着実に砂防事業の進捗を図ってきたところであるが、土砂整備進捗率は未だ低い状況にある。また、中越地震対策については、地域の復興を支援する整備として地震後10年を目標に事業を進めているところである。</p> <p>このため、今後とも魚野川流域においては整備対象土砂量に対して、水系砂防施設および土石流対策施設を効果的かつ効率的に配置するとともに、中越地震対策についても目標年次での完成を目指す。</p> <p>また、これまで培ってきた地域住民の安全・安心に関わる期待に誠実に応えていくためにも、更なる治水安全度の向上に資する砂防事業の推進に努める必要がある。</p>									
コスト縮減や代替案立案等の可能性	極めて厳しい自然環境の中、工事の安全性を確保しつつ、最も経済的で施工性に優れた工法を採用することにより、今後ともコスト縮減に努める。									
対応方針	継続									
対応方針理由	<p>魚野川流域は古来より特有の文化圏を形成しており、沿川には多数の集落が存在するとともに特産品生産拠点や重要交通網が位置している。</p> <p>これらの人命・財産を土砂災害から守る魚野川流域直轄砂防事業は地域発展の基礎となる社会基盤整備事業であり、当面の整備目標に向け事業の進捗を図る必要がある。</p> <p>加えて、地元自治体からも魚野川流域の直轄砂防事業の促進を要望されている。</p> <p>したがって、本事業は継続が妥当である。</p>									
その他	-									

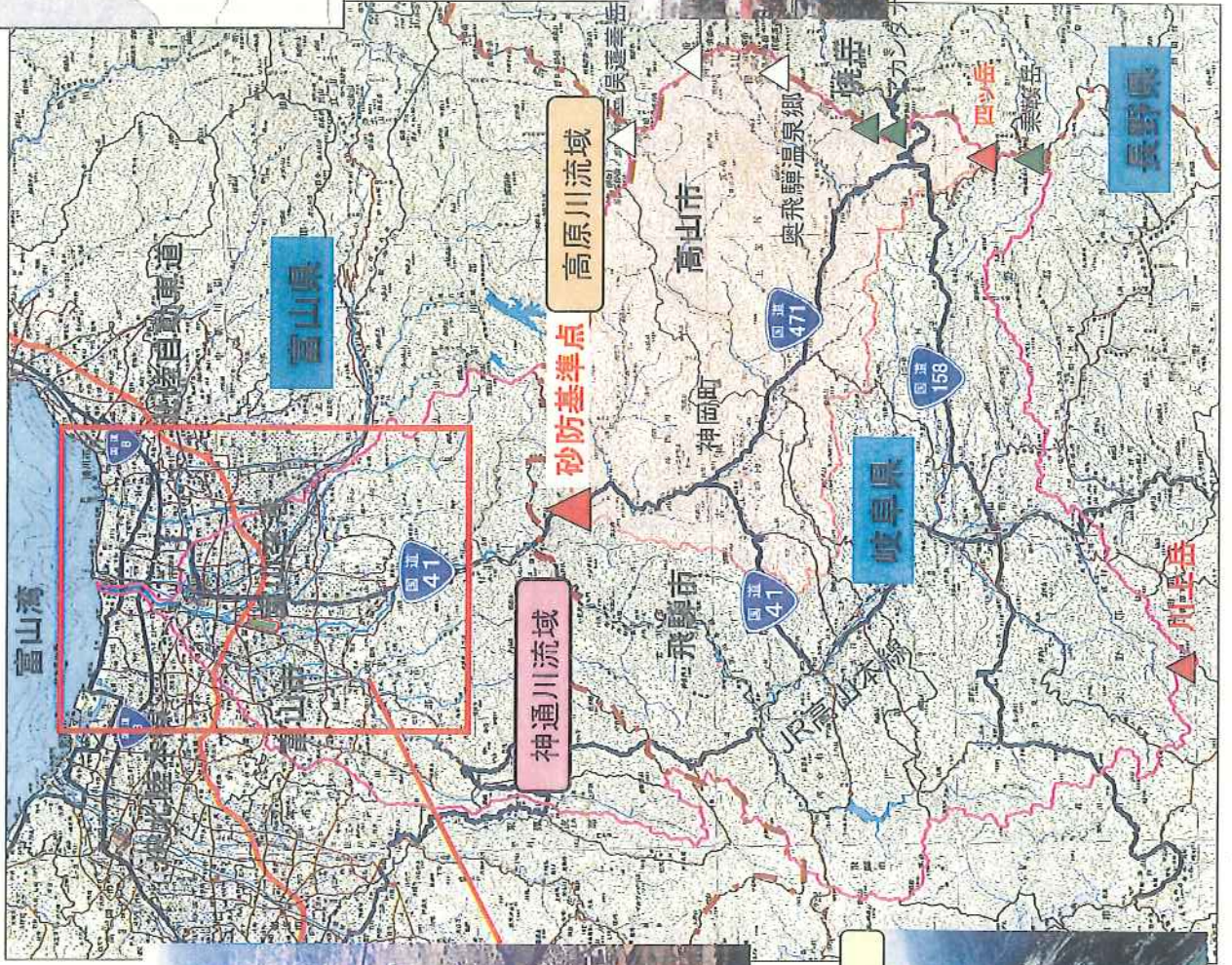


保全対象の状況(長岡市)



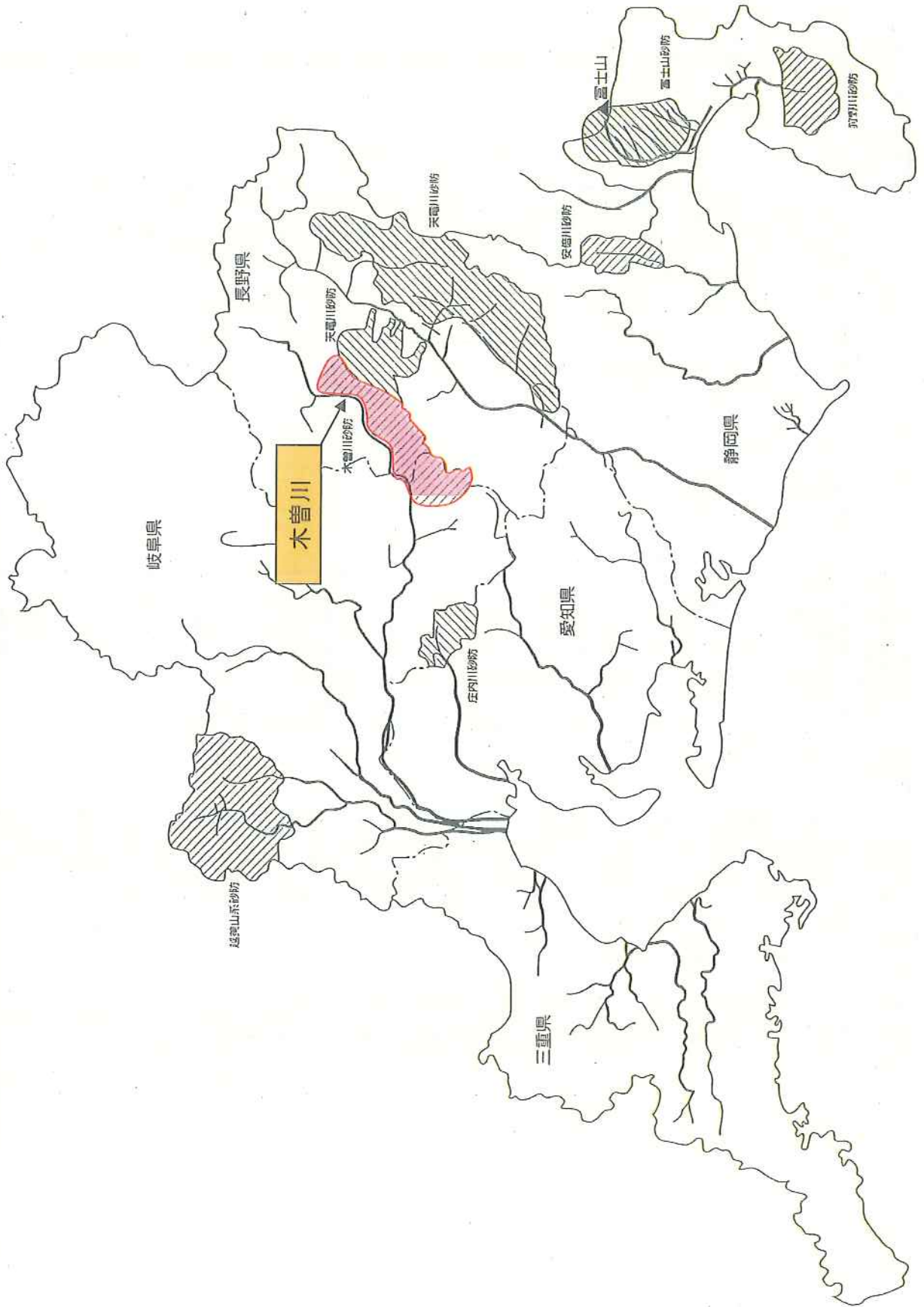
事業名 (箇所名)	神通川水系直轄砂防事業		担当課	河川局砂防部保全課			事業 主体	北陸地方整備局		
			担当課長名	森山 裕二						
実施箇所	岐阜県高山市、飛騨市									
該当基準	再評価実施後5年間が経過している事業									
事業諸元	水系対策、大規模災害に備えた危機管理体制の強化(焼岳)									
事業期間	大正8年事業着手									
総事業費(億円)	約4,293	残事業費(億円)			約3,378					
目的・必要性	<p>高原川流域の上流部は焼岳を中心に急峻な崩壊多発地帯となっており、火山噴出物が厚く堆積して荒廃地を形成している。また、跡津川流域は全国でも有数の活断層である跡津川断層により、不安定な地質構造を呈している。これら不安定な土砂が、焼岳など2000m級の高山から一気に急流河川として下流域に流下し、下流域の富山市や海岸域まで被害が及ぶ恐れがある。このため、流域内の奥飛騨温泉郷や旧神岡市街地、神通川下流域の富山平野に対する安全度を確保する必要があることから、直轄砂防事業を実施している。</p> <p>また、近年では、いづどこで起こるか予測が難しい火山噴火に伴い発生する災害に対して事前からのハード、ソフト的な対策を計画し、被害をできる限り軽減(減災)することを目標とする「火山噴火緊急減災対策砂防計画」を策定し、事業を推進する。</p>									
便益の主な根拠	人家 : 18,921戸 氾濫面積 : 7,621ha									
事業全体の投資効率性	基準年度	平成21年度								
	B:総便益(億円)	23,380	C:総費用(億円)	3,269	B/C	7.2	B-C	20,111	EIRR(%)	33.1
残事業の投資効率性	B:総便益(億円)	1,454	C:総費用(億円)	620	B/C	2.3				
事業の効果等	これまでに荒廃の著しい神通川上流域の蒲田川、平湯川を中心に整備を進めてきており、砂防基準点上流で砂防施設を157施設整備。この結果、富山市を氾濫域とする基準点下流域の土砂流出に伴う氾濫被害が事業着手時と比較し、向上していることを確認。									
社会経済情勢等の変化	氾濫区域、特に下流域では富山県の中心部である富山市が控え、その保全対象には、国道8号や、JR北陸本線、北陸自動車道などの重要交通網や、富山空港などの重要施設が含まれる。また、上流部には奥飛騨温泉郷、北アルプスなどがあり、観光産業が発達しているこれらの保全に関与する砂防事業のこれまでの効果は大きく、今後とも流域の安全度の向上への期待は大きいものとなっている。									
事業の進捗状況	直轄事業着手した大正8年から現在までに砂防施設を整備してきた結果、整備対象土砂換算で約28%である。									
事業の進捗の見込み	平成20年度末までに砂防施設を157施設整備しており、地域の安全性は確実に向上している。また、地元住民から引き続き砂防事業の要望がなされるなど砂防事業が高く評価されており、事業進捗に支障となるものはない。今後は、当面の目標として、既往最大規模の流出土砂量に対する安全を目的として、事業効果の高い施設から順次整備していく。									
コスト削減や代替案立案等の可能性	新粗石コンクリートの活用及び現場発生土砂の再利用(現位置攪拌混合固化工法(TSM工法)の活用)により、工事費の削減、工期短縮によるコスト削減を図ってきている。今後も現場での適用性を勧奨し、これら工法によりコスト削減に努める。									
対応方針	継続									
対応方針理由	土砂流出が起因で発生する氾濫区域は富山市をはじめとした富山県の中心部であり、資産が集中している。また直接的な土石流災害を受ける上流域は奥飛騨温泉郷として全国でも有数の観光地として発展している。これらの人命、財産を土砂災害から防御する神通川水系砂防事業は地域発展の基盤となる根幹的社会資本整備事業であり、当面の整備目標に向けて事業の進捗を図る必要がある。 また、地元市町村からも高原川流域における砂防事業の促進を要望されている。 従って、本事業は継続が妥当である。									
その他	-									

# 位置図



事業名 (箇所名)	木曾川水系直轄砂防事業		担当課	河川局砂防部保全課			事業 主体	中部地方整備局		
			担当課長名	森山裕二						
実施箇所	長野県南木曾町・上松町・大桑村、岐阜県中津川市									
該当基準	再評価実施後5年間の経過している事業									
事業諸元	整備目標土砂量を3,710万m <sup>3</sup> とし、平成21年度末までに直轄砂防事業にて砂防えん堤、床固群等により998万m <sup>3</sup> を整備実施してきている。									
事業期間	昭和12年度事業着手									
総事業費(億円)	約3,853	残事業費(億円)			約2,397					
目的・必要性	木曾川直轄砂防流域は、木曾山脈(中央アルプス)の西側に位置し、上流部は急峻な地形で季節による気温差が大きく、風化しやすい花崗岩を基盤岩としていること等から、崩壊地が広く分布し土砂生産が活発である。また、河床にも崩落した土砂が厚く堆積する一方で河床勾配が急なため、洪水時には木曾川本川へ大量の土砂が流出する危険性が高い状況にある。昭和7年8月の集中豪雨による四ツ目川災害、昭和36年6月の集中豪雨による災害、昭和41年6月の南木曾災害など、木曾川流域ではこれまでに度々土砂災害が発生している。また、滑川では土石流が頻繁に発生し、最近では平成元年7月をはじめ、平成11、16、21年にも発生している。このため、上流部での生産土砂抑制、中・下流部での土砂流出抑制を図り、土砂災害を未然に防止することを目的に直轄砂防事業を行う。									
便益の主な根拠	<p>【内訳】 直接的被害軽減便益：5,692億円 間接的被害軽減便益：1,561億円</p> <p>【主な根拠】 人家：5,500世帯 事業所：1,318施設 重要公共施設：65施設 国道：16.4km 県道：8.2km 市道：60.7km 町道：61.9km 村道：40.9km 橋梁：326橋 等</p>									
事業全体の投資効率性	基準年度		平成21年度							
	B:総便益(億円)	7,253	C:総費用(億円)	3,737	B/C	1.9	B-C	3,516	EIRR(%)	13.6
残事業の投資効率性	B:総便益(億円)	1,124	C:総費用(億円)	657	B/C	1.7				
事業の効果等	土砂流出による河床上昇に伴う洪水被害及び、支浜での土石流被害が想定され、また交通網の途絶、集落の孤立化等も予想される。 直轄砂防事業により、土石流の抑制及び河道の安定を図ることにより、これらの被害が軽減されるものとなる。									
社会経済情勢等の変化	木曾川直轄砂防流域周辺市町村の人口は横ばい、世帯数は増加傾向にある。また、周辺には中山道の宿場町(妻籠宿・馬籠宿)をはじめとする観光資源が点在しており、年間約600万人(平成19年現在)の観光客が訪れている。木曾川および各支川沿いには、中津川市、南木曾町、上松町、大桑村の市街地が位置し、国道19号やJR中央本線などの重要な交通施設が整備されている。特に国道19号は名古屋圏と長野地方を結ぶ重要な動線であり、危険車輛にとって唯一の交通路でもある。 また、中津川市には、電気機械器具等の産業が進出するなど、地域産業の中核的な地域となっている。流域内の資産は安定しており、流域の土砂災害防止を目的とした本事業の必要性について変化はない。									
事業の進捗状況	整備土砂量換算で約27%である。									
事業の進捗の見込み	現在までに、砂防えん堤172基、床固工25基、遊砂工1基等が完成しており、北股沢床固工群、大沢第1砂防えん堤、越百川第3砂防えん堤、丸山第1砂防えん堤、額付第2砂防えん堤、本谷えん堤工群、橋ヶ谷第2砂防えん堤、中津川第10砂防えん堤、中津川第11砂防えん堤の整備を継続している。ほぼ順調に整備が進んでおり、大きな支障となる事項はない。									
コスト削減や代替案立案等の可能性	新技術の採用(残存型枠、ソイルセメント)等により工事におけるコスト削減を図っている。また、砂防えん堤などのハード対策に加え、警戒避難体制の支援を行うソフト対策も実施している。 代替案として、人家等の集団移転も考えられるが、流域内は土地利用状況が進展し、多くの住民が居住していること、国道19号やJR中央本線など移転不可能な公共施設があることから困難である。また、警戒避難等を主体とした対策も考えられるが、人命の保護は図れても資産の保全は困難であり、現在のハード対策を主体とした土砂整備を行う必要がある。									
対応方針	継続									
対応方針理由	事業の必要性、事業進捗の見込み、コスト削減、代替案立案の可能性等、総合的な判断による。									
その他	-									

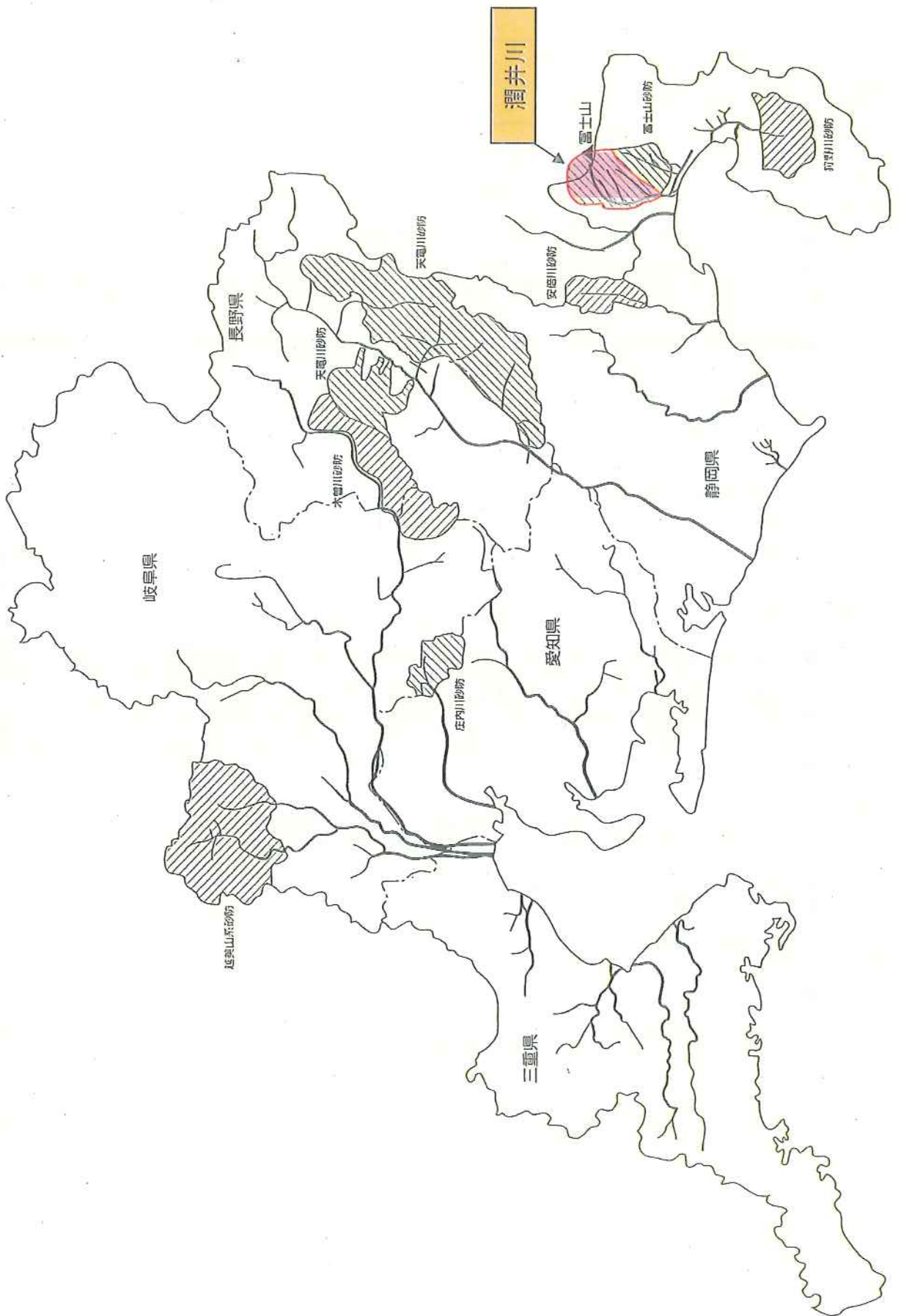
# 砂防事業再評価対象水系位置図



事業名 (箇所名)	富士山直轄砂防事業(潤井川流域)		担当課	河川局砂防部保全課			事業 主体	中部地方整備局		
			担当課長名	森山裕二						
実施箇所	静岡県富士宮市、富士市、芝川町									
該当基準	再評価実施後5年間が経過している事業									
事業諸元	整備目標土砂量を552万m <sup>3</sup> とし、平成21年度末までに砂防えん堤、床固工等により251万m <sup>3</sup> を整備実施してきている。									
事業期間	昭和44年度事業着手									
総事業費(億円)	約2,789	残事業費(億円)		約1,064						
目的・必要性	潤井川流域は富士山南西斜面に位置し、源頭部である富士山は脆弱な火山地質が地表面に広く分布するため、土砂生産が活発である。特に支川大沢川の源頭部には大沢崩れがあり、大量の土石を下流へ恒常的に供給している。また、昭和47年の融雪・雪崩による土石流災害、昭和54年の台風20号による洪水氾濫など、潤井川流域ではこれまでに度々土砂災害が発生している。このため、上流部での生産土砂抑制、中・下流部での土砂流出抑制を図り、土砂災害を未然に防止することを目的に直轄砂防事業を行う。									
便益の主な根拠	<p>【内訳】 直接的被害軽減便益：14,602億円 間接的被害軽減便益：1,479億円</p> <p>【主な根拠】 人家：21,051世帯 事業所：5,305施設 重要公共施設：67施設 国道：4.7km 県道：14.2km 市道：5.1km 橋梁：101橋 等</p>									
事業全体の投資効率性	基準年度		平成21年度							
	B:総便益(億円)	16,081	C:総費用(億円)	3,001	B/C	5.4	B-C	13,079	ETRR (%)	21.1
残事業の投資効率性	B:総便益(億円)	2,952	C:総費用(億円)	395	B/C	7.5				
事業の効果等	土砂流出による河床上昇に伴う土砂・洪水被害及び、支浜での土石流被害が想定され、また交通網の途絶、集落の孤立化等も予想される。 砂防事業により、土石流の抑制及び河道の安定を図ることにより、これらの被害が軽減されるものとなる。									
社会経済情勢等の変化	潤井川流域に位置する富士市、富士宮市、芝川町の人口及び世帯数は緩やかな増加傾向にある。また、周辺には富士山をはじめとする観光資源や、白糸の滝などの名勝、天然記念物等が多く存在するため、年間約800万人(平成19年)の観光客が訪れている。下流には富士市、富士宮市、芝川町の市街地が位置し、国道1号やJ R東海道新幹線などの重要な交通施設が整備されている。また、潤井川の河口(田子の浦港)は国内外の海上輸送網の拠点になっている。 これらから流域の資産等は益々増大しており、流域の土砂災害防止を目的とした本事業の必要性について変化はない。									
事業の進捗状況	整備対象土砂量換算で約45%である。									
事業の進捗の見込み	現在までに砂防えん堤24基、沈砂地工5箇所、溪流保全工9箇所等が完成しており、大沢川源頭域対策、栗ノ木沈砂地工、大久保沈砂地工、鞍骨沢えん堤工群、砂沢沈砂地工、凡夫沈砂地工の整備を継続している。ほぼ順調に整備が進んでおり、大きな支障となる事項はない。今後も自然環境等に配慮しつつ事業の進捗を図る見込みである。									
コスト削減や代替案立案等の可能性	新技術の採用(砂防ソイルセメント、建設ICT)等により工事におけるコスト削減を図っている。また、砂防えん堤などのハード対策に加え、CCTVカメラやレーダー雨量計の設置等による危機管理体制の強化等のソフト対策の推進も図っている。 代替案として、計画避難等のソフト対策を主体とした防災対策も考えられるが、ソフト対策では人命の保護は図れても資産の保全は困難であり、現在のハード対策を主体とした土砂整備を行うことに変わる案はない。									
対応方針	継続									
対応方針理由	事業の必要性、事業進捗の見込み、コスト削減、代替案立案の可能性等、総合的な判断による。									
その他	-									

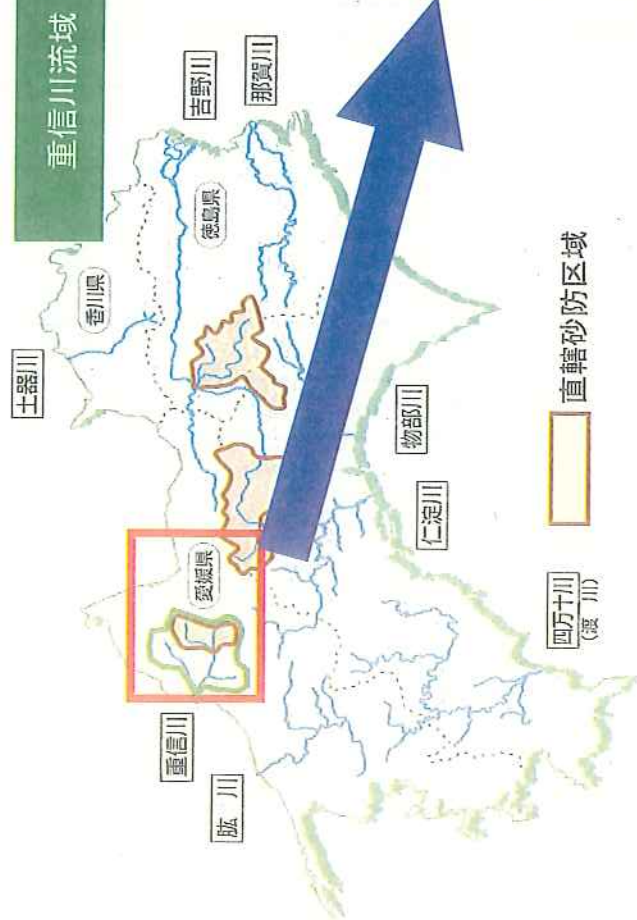


# 砂防事業再評価対象水系位置図



事業名 (箇所名)	重信川水系直轄砂防事業		担当課	河川局砂防部保全課			事業 主体	四国地方整備局								
			担当課長名	森山 裕二												
実施箇所	愛媛県東温市															
該当基準	再評価実施後5年間は経過している事業															
事業諸元	主要施設：砂防えん堤															
事業期間	昭和23年度～															
総事業費(億円)	約878	残事業費(億円)			約519											
目的・必要性	<ul style="list-style-type: none"> <li>●重信川は日本でも有数の急流河川であるとともに中央構造線の影響等により地質が脆弱で、土砂流出の多い河川である。</li> <li>●昭和18年7月の既往最大洪水、さらに昭和20年10月の再度の大洪水により、流域各所に大崩壊が発生し、多量の土砂が河川下流に流出して堤防が破堤し、未曾有の被害が発生したため、昭和23年度より直轄砂防事業に着手。</li> <li>●重信川上流域（表川流域含む）からの流出土砂を軽減し、重信川下流域における河川の河床上昇を防ぐことで氾濫被害を軽減する。</li> <li>●重信川上流域（表川流域含む）内での土石流による人的被害、家屋被害、田畑の埋没、交通途絶等の被害を軽減する。</li> </ul>															
便益の主な根拠	人家 約9,110戸 事業所 約828施設 氾濫被害想定面積 約1,710ha 松山自動車道 約0.1km 国道11号 約8.3km 国道33号 約1.6km 伊予鉄道横河原線 約4.3km															
事業全体の投資効率性	基準年度		平成21年度													
	B:総便益(億円)	2,180	C:総費用(億円)	1,469	B/C	1.5	B-C	710	EIRR (%)	5.9						
残事業の投資効率性	B:総便益(億円)	175	C:総費用(億円)	115	B/C	1.5										
事業の効果等	<ul style="list-style-type: none"> <li>●本流域は中央構造線の影響を受け複雑な地層を呈していること、風化しやすい岩石で構成されていることなど崩壊しやすい地質であること、日本でも有数の急流河川であることなどから古くから土砂生産が活発で、平成11年の豪雨による山間部での土石流災害や松山市等の市街部での土砂流出に伴う洪水氾濫等の災害が繰り返し発生している。</li> <li>●流域の土砂整備率は約39%と低い状況であり、ひとたび豪雨に見舞われれば愛媛県の行政・経済の中心的存在である松山市をはじめ周辺の東温市、砥部町において土砂氾濫や土石流による被害が発生するとともに、四国の大動脈である高速道路（松山道）や国道11号の重要交通網が寸断され地域の生活や経済に大きな影響を与える可能性が高い。</li> <li>●砂防事業の実施により、これらの災害時における多大な被害や社会的影響を軽減することが出来る。</li> </ul>															
社会経済情勢等の変化	当該区域および下流河川区間に位置する松山市や東温市は、愛媛県内でも屈指の人口増加が見られる発展の著しい地域であり、宅地開発、住宅建設、企業の立地、公共施設の建設などが進んでいる。															
事業の進捗状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>●執行済み額（平成21年度末）事業費：359.6億円</li> <li>●整備済み砂防施設             <table border="0" style="margin-left: 20px;"> <tr><td>砂防えん堤</td><td>86基</td></tr> <tr><td>溪流保全工（流路工）</td><td>13箇所</td></tr> <tr><td>床固工</td><td>5箇所</td></tr> <tr><td>合計</td><td>104施設</td></tr> </table> </li> <li>●整備率（平成20年度末）約39%</li> </ul>								砂防えん堤	86基	溪流保全工（流路工）	13箇所	床固工	5箇所	合計	104施設
砂防えん堤	86基															
溪流保全工（流路工）	13箇所															
床固工	5箇所															
合計	104施設															
事業の進捗の見込み	地元自治体や住民は、過去に幾度となく土砂災害を経験しており、事業に対して大変協力的であり、かつ事業継続を熱望していることから、今後も円滑な事業実施が望める状況である。															
コスト縮減や代替案立案等の可能性	砂防えん堤の施工時に、従来の鋼製型枠に代えて型枠の解体のいらない間伐材を利用した残存型枠の採用による工期短縮や現地発生土を利用した砂防ソイルセメント工法、透過型砂防えん堤等の採用などコスト縮減による事業の効率化を図っているが、今後も新技術を積極的に取り入れ、さらなるコスト縮減を図っていく。															
対応方針	継続															
対応方針理由	事業の必要性、事業進捗の見込み、コスト縮減などの観点により総合的判断															
その他	-															

# 重信川直轄砂防区域 位置図



事業評価対象  
重信川直轄砂防区域

事業名 (箇所名)	雲仙直轄砂防事業 (中尾川上流)		担当課	河川局砂防部保全課			事業 主体	九州地方整備局		
			担当課長名	森山 裕二						
実施箇所	長崎県島原市									
該当基準	再評価実施後5年間が経過している事業									
事業諸元	主要施設：砂防えん堤 等									
事業期間	平成5年～									
総事業費(億円)	215		残事業費(億円)		3.3					
目的・必要性	<p>【目的】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 人家、公共施設等に対する直接的な土砂災害の防止。</li> </ul> <p>【必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 中尾川では、雲仙普賢岳の噴火後、土石流が発生しやすくなっており、過去には実際に土石流氾濫によって人家や道路が被災している。現在でも、過去の噴火による多量の火山噴出物が上流域に堆積しており、降雨による土石流が発生する可能性が高い状況にある。このため、砂防えん堤等によって下流域の安全を確保する必要がある。</li> </ul>									
便益の主な根拠	人家 294戸 事業所 132箇所 公共施設 5箇所 国道251号 県道58号・202号 等									
事業全体の投資効率性	基準年度		平成21年度							
	B:総便益(億円)	226	C:総費用(億円)	214	B/C	1.1	B-C	12.4	EIRR (%)	8.9
事業の効果等	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 事業完成により、人家や重要交通網が土砂災害から守られる。</li> <li>・ 土砂災害対策の促進により、地域の安全性が向上したことで復興に寄与している。</li> </ul>									
社会経済情勢等の変化	前回評価時と比較し、人口や農業産出額に大きな変化はないが、製造品出荷額に約20億円の増加が見られる。									
事業の進捗状況	現時点(平成21年度)の事業進捗率は約98%。事業実施にあたっては大きな支障はなく、平成22年には現在実施の施設が概成する予定である。									
事業の進捗の見込み	効果量確保のため施設背面の掘削を行い、平成22年完成予定。									
コスト削減や代替案立案等の可能性	-									
対応方針	継続									
対応方針理由	前回の再評価以降においても、事業の必要性は変わっておらず、事業も順調な進捗が見込まれるため。									
その他	-									

# 1-1. 事業の概要・目的・これまでの経緯

## [中尾川砂防事業の概要]

- 事業の目的
  - 人家・公共施設等に対する直接的な土砂災害の防止
- 計画対象土砂量
  - 計画基準点：六ツ木橋
  - 計画対象土砂量：149万 m<sup>3</sup>

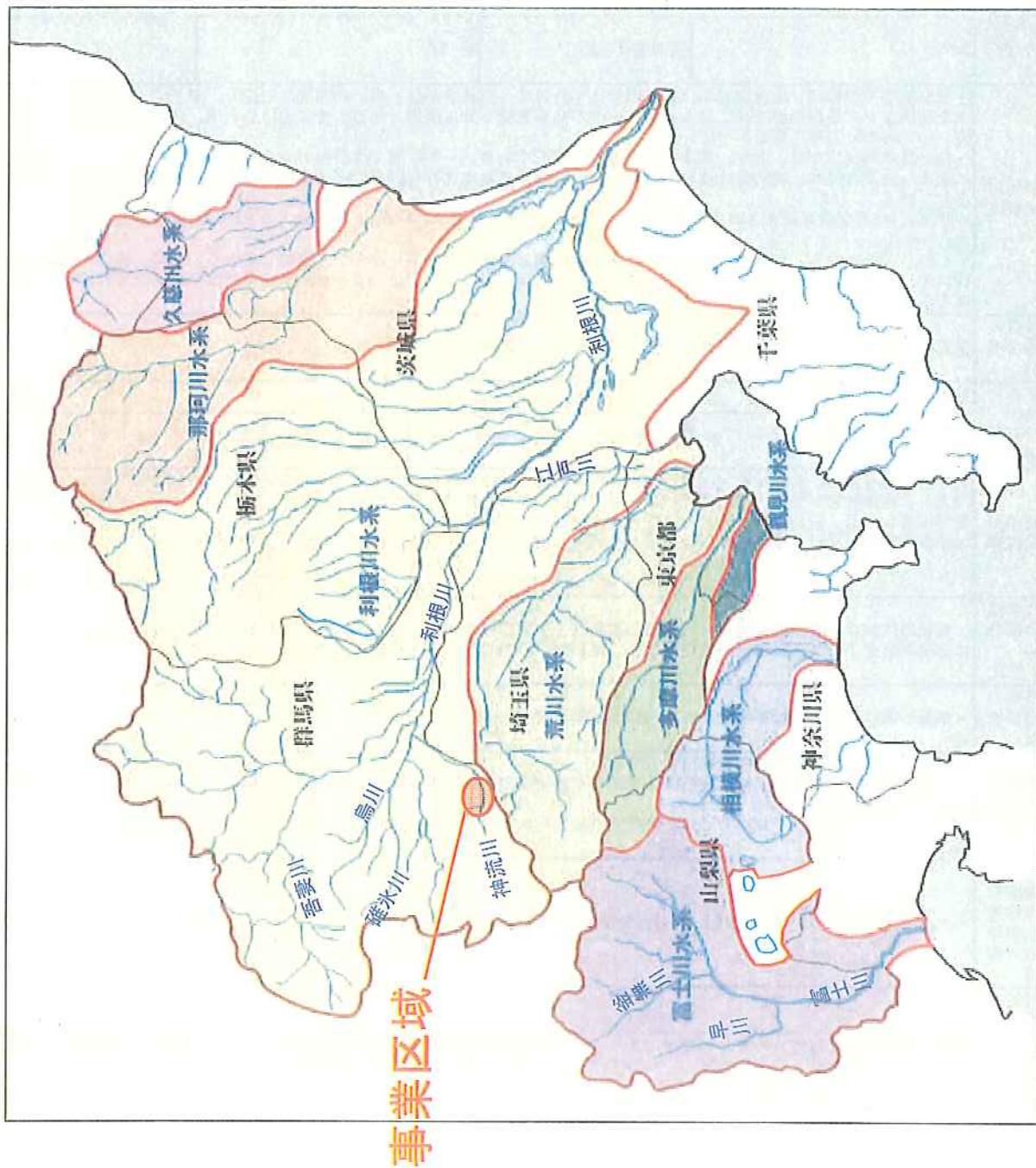


## ■ 砂防事業の経緯

年月日	主な経緯
平成2年11月	<b>噴火開始</b>
平成3年5月	土石流、火砕流発生
平成3年6月	火砕流にて死者行方不明者43名
平成4年2月	長崎県が「水無川砂防計画の基本構想」を発表
平成5年4月	<b>直轄砂防事業着手</b>
平成7年5月	火山活動鎮静化
平成13年12月	現在の火山砂防計画を策定

事業名 (箇所名)	譲原地区直轄地すべり対策事業		担当課	河川局砂防部保全課			事業 主体	関東地方整備局	
			担当課長名	森山 裕二					
実施箇所	群馬県藤岡市								
該当基準	再評価実施後5年間が経過している事業								
事業諸元	譲原地区地すべり対策事業は、抑制工（集水井工、横ボーリング工、排水トンネル工）と抑止工（シャフト工、杭工、法枠付アンカー工）の対策工の整備により、移動土砂量約2,000万m <sup>3</sup> の地すべりを防止。								
事業期間	平成7年度直轄事業着手								
総事業費(億円)	約379	残事業費(億円)	約290						
目的・必要性	譲原地区地すべりは、面積約100ha、土塊量2,000万m <sup>3</sup> に及ぶ大規模な地すべりであり、地すべり防止区域内に多くの民家や地域の主要道路が存在するほか、下流域には藤岡市等の市街地が分布している。平成3年以降、地すべりが活発化したことから、区域内の人家、国道462号等の公共施設の保全および下流域の藤岡市や高崎市に対する氾濫被害防止を目的として地すべり対策事業を実施している。								
便益の主な根拠	想定氾濫面積：887ha 想定被災戸数：6,167戸								
事業全体の投資効率性	基準年度	平成21年度							
	B:総便益(億円)	616	C:総費用(億円)	341	B/C	1.8	B-C	275	EIRR(%)
残事業の投資効率性	B:総便益(億円)	335	C:総費用(億円)	218	B/C	1.5			
事業の効果等	地すべり防止区域内に存在する多くの民家や公共施設、下流域の藤岡市等の市街地について、地すべりに伴う河道閉塞が決壊することで生じ得る被害を防止することができる。								
社会経済情勢等の変化	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地すべり防止区域内には多くの人家が存在し、下流域には藤岡市・高崎市の市街地が分布。</li> <li>・地すべり防止区域内を通過する国道462号は、緊急輸送路に指定。</li> <li>・譲原地区が位置する旧鬼石町では災害時要援護者である高齢者の割合が増加。</li> </ul>								
事業の進捗状況	地すべり防止区域のうち、東側の栢ヶ舞地区では抑制工が完了し、抑止工の施工に向けた検討を行っており、西側の下久保地区では抑制工を順次施工している。								
事業の進捗の見込み	栢ヶ舞地区では抑制工が完了し、抑制工の効果について検討しており、下久保地区では抑制工の施工を進めているところで、事業進捗にあたっては大きな支障はないものと考えている。								
コスト削減や代替案立案等の可能性	新技術の採用等により工事におけるコスト削減を図っている。代替案として、地すべり防止区域内の人家等の集団移転も考えられるが、地すべり自体を安定化させない限りは下流域への甚大な被害を防止できない。								
対応方針	継続								
対応方針理由	事業の必要性、事業進捗の見込み、コスト削減などの観点により総合的判断								
その他	-								

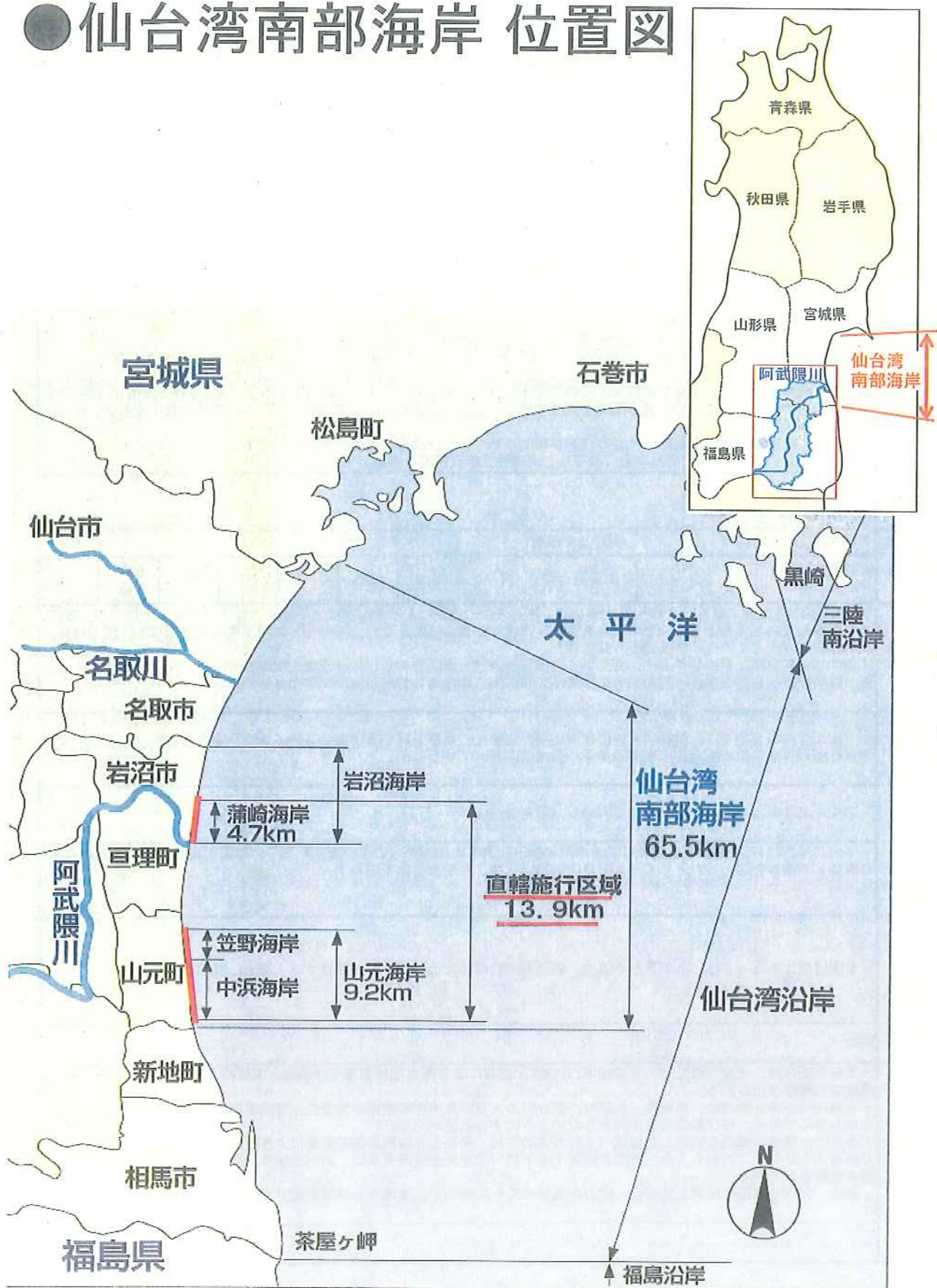
讓原地区直轄地すべり対策事業 位置図



事業名 (箇所名)	仙台湾南部海岸直轄海岸保全施設整備事業		担当課	河川局砂防部保全課海岸室		事業主体	東北地方整備局		
			担当課長名	五十嵐 崇博					
実施箇所	宮城県岩沼市、亶理郡山元町								
該当基準	事業採択後10年間の経過した時点で継続中の事業								
事業諸元	ヘッドランド等								
事業期間	平成12年～								
総事業費(億円)	約723		残事業費(億円)		約634				
目的・必要性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・仙台湾南部海岸は、仙台湾沿岸（宮城県牡鹿半島黒崎～福島県茶屋ヶ岬）の南部に位置し、東北地方では数少ない長大な砂浜を有する延長約50kmにおよぶなだらかな曲線を描く砂浜海岸である。背後地は仙台市、名取市、岩沼市、亶理町、山元町の3市2町にまたがっている。</li> <li>・仙台湾南部海岸では、近年、海岸侵食が著しい状況にあり、一部区間では砂浜が完全に消失している。また、台風等による高波浪時には、堤防等の被災も多く、今後も海岸侵食による堤防等の被害及び砂浜の消失が発生することが懸念されている。</li> <li>・平成11年5月28日に改正された海岸法では、防災・環境・利用の3つの面でバランスのとれた海岸管理を目指すこととされている。</li> <li>・これらのことから、広域的な沿岸漂砂の状況を把握して適切な対策を速やかに実施していく。防災・環境・利用の各面において優れた保全効果を発現する「砂浜」を維持・回復させ、安全で豊かな海岸域を創出することを目的として事業を進めている。</li> </ul>								
便益の主な根拠	侵食防護面積：98ha 浸水防護面積：1,549ha 浸水防護戸数：1,976戸								
事業全体の投資効率性	基準年度		平成21年度						
	B:総便益(億円)	961	C:総費用(億円)	414	B/C	2.3	B-C	547	EIRR (%)
事業の効果等	<ul style="list-style-type: none"> <li>・H18年10月には、台風16号から変わった熱帯低気圧と秋雨前線を伴う東海道沖の低気圧により無堤防区間から海水が浸入し、浸水被害が発生。H21年度には一連の堤防が完成し無堤防区間が解消される。このことにより、同規模程度の高波が再来しても、H18年のような背後地の浸水被害は防御可能である。</li> <li>・中浜海岸南部では、整備前は砂浜が完全に消失していたが、ヘッドランドと養浜により、汀線が回復してきている。</li> </ul>								
社会経済情勢等の変化	<ul style="list-style-type: none"> <li>・背後地における事業着手時からの人口の推移は、岩沼市は微増、山元町が微減、世帯数は増加傾向にある。また、H26に全線開通予定である常磐自動車道のうち、H21.9に亶理IC～山元IC間が開通した。</li> </ul>								
事業の進捗状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>・事業の進捗率は平成20年度末時点で約12%（事業費ベース）</li> </ul>								
事業の進捗の見込み	<ul style="list-style-type: none"> <li>・蒲崎海岸の堤防は平成21年度末に完成予定。</li> <li>・今後10～15年間程度は、緊急整備区間である中浜海岸南のヘッドランドを早期に完成型にするとともに、養浜を実施して砂浜回復を図る。</li> <li>・養浜の効果をモニタリングしつつ、今後の汀線変化の状況により、施設計画の見直しなど、投資の効率化を検討する。</li> </ul>								
コスト縮減や代替案立案等の可能性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ヘッドランドについては、構造や材料の見直しによりコスト縮減を図る。</li> </ul>								
対応方針	継続								
対応方針理由	<ul style="list-style-type: none"> <li>・仙台湾南部海岸は侵食の著しい海岸であり、砂浜消失及び越波・浸水被害の危険にさらされている。このため、砂浜変動に関するモニタリングを実施し、ヘッドランド・養浜・堤防により浸水被害をなくし、地域住民が安心して暮らせる環境を早急に整える必要がある。</li> </ul>								
その他	-								

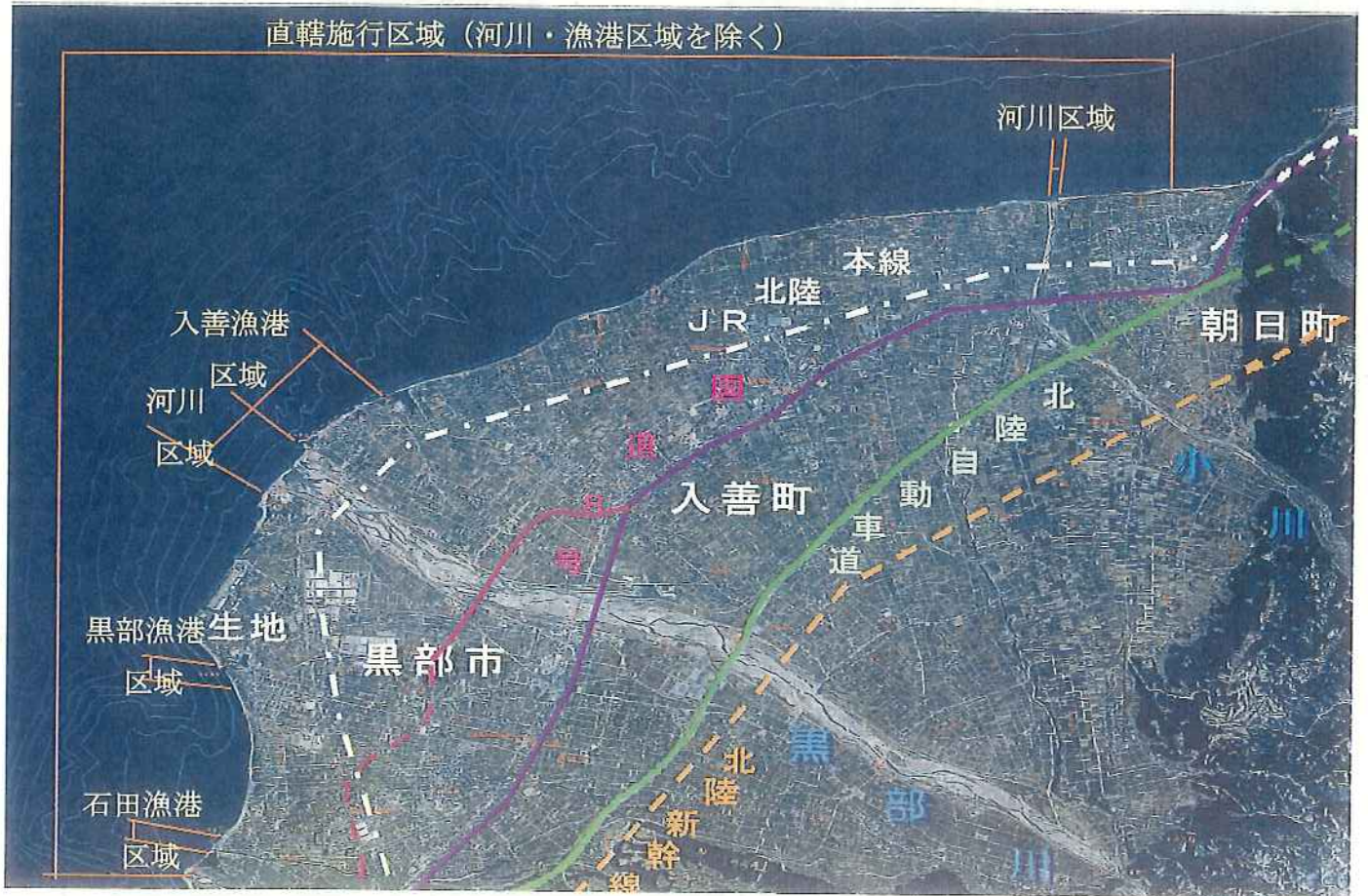


# ●仙台湾南部海岸 位置图



事業名 (箇所名)	下新川海岸直轄海岸保全施設整備事業		担当課	河川局砂防部保全課海岸室			事業主体	北陸地方整備局	
			担当課長名	五十嵐 崇博					
実施箇所	富山県黒部市、入善町、朝日町								
該当基準	再評価実施後5年間が経過している事業								
事業諸元	副離岸堤、有脚式離岸堤等								
事業期間	昭和35年～								
総事業費(億円)	約1,024	残事業費(億円)	約537						
目的・必要性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・下新川海岸は、北東に湾口が開いた富山湾の東端に位置し、黒部川からの供給土砂により発達した扇状地の縁辺部として形成され、海底勾配は非常に急峻であり、また数多く海底谷が存在する。</li> <li>・海象は台風期や冬期に日本海を北上する低気圧に伴う北東からの高波浪が卓越する。</li> <li>・一方、黒部川が約200年前に河口が現位置に固定され、河口より北東の海岸には土砂が供給されないため、激しい侵食が継続している。</li> <li>・また、河口より南西の海岸も黒部川からの供給土砂自体が減少したこと、1:4という激しい勾配を持つ海底に土砂が流出することから、全国でも稀に見る侵食を受けており、その保全対策としての施設整備にあたり高度な技術と広範囲な事業を必要とする。</li> <li>・さらに、海岸構造物の設置により沿岸漂砂が遮断されており、海岸侵食を一層助長している。</li> <li>・そのため、昭和35年4月に直轄事業に着手し、海岸保全施設整備を実施している。</li> </ul>								
便益の主な根拠	侵食防護面積 : 119ha 浸水防護面積 : 688ha 浸水防護戸数 : 2,355戸								
事業全体の投資効率性	基準年度	平成21年度							
	B:総便益(億円)	4,619	C:総費用(億円)	1,913	B/C	2.4	B-C	2,706	EIRR(%)
事業の効果等	<ul style="list-style-type: none"> <li>・平成20年2月24日に発生した寄り回り波では、黒部市生地地先において越波による浸水被害等が発生したものの、堤防が整備されていたことから陸域での浸水被害は床下浸水に留まった。また、離岸堤・副離岸堤の背後となる区間では比較的越波量が少なく、その消波効果も見られた。</li> <li>・昭和35年に直轄工事に着手され、直立堤、消波工が概成した昭和45年以降は侵食速度が非常に遅くなっている。その後、離岸堤が順次整備され、昭和60年以降直轄工事区間における汀線後退はほぼ解消された。</li> </ul>								
社会経済情勢等の変化	<ul style="list-style-type: none"> <li>・下新川海岸の背後では、黒部市を核に経済活動が活発で、高速道路や鉄道等の基幹インフラが整備され、さらに、北陸新幹線の整備も進められ、広域交通体系の強化も図られている。</li> </ul>								
事業の進捗状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>・事業の進捗率は平成20年度末時点で約48%（事業費ベース）</li> </ul>								
事業の進捗の見込み	<ul style="list-style-type: none"> <li>・平成20年2月24日の高波災害を受け海岸事業の推進に対する地元からの強い要望もあり、今後も引き続き計画的に事業を推進し、進捗を図ることとしている緊急性の高い区間より順次対応を進める。</li> </ul>								
コスト縮減や代替案立案等の可能性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・事業実施にあたっては、他事業との連携、新技術の活用等により、一層の建設コスト縮減に努める。</li> </ul>								
対応方針	継続								
対応方針理由	<ul style="list-style-type: none"> <li>・下新川海岸は、侵食が激しく、平成20年2月24日の高波により甚大な被害を受けるなど高波の来襲地域であり、今後も高波の来襲が予想される。</li> <li>・下新川海岸の背後地は、黒部市、入善町、朝日町の人口が集中する地域が含まれ、富山県の産業を支える企業などの立地も進んでおり、再び越波災害が発生しないようにする必要がある。</li> <li>・さらに、地域の資源を活用した地域づくりが進められ、今後も北陸新幹線の整備により更なる発展が期待できる地域であることから、これから人命、財産を防護する下新川海岸保全整備事業は、新川地域の発展の基盤となる根幹的社会资本整備事業である。</li> <li>・また、利用と景観に配慮した安全・安心な海岸づくりについて、地域から早期整備が求められている。</li> </ul>								
その他	-								

下新川海岸位置図



再評価結果（平成22年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・防災課  
担当課長名：深澤 淳志

事業名	一般国道12号・275号 苗穂交差点	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 北海道開発局
起終点	白：北海道札幌市白石区菊水上町 至：北海道札幌市東区苗穂町	延長	1. 1 km		
<b>事業概要</b> 一般国道12号は、札幌市を起点とし岩見沢市・三笠市・滝川市等を経由して旭川市へ至る延長約14.5 kmの主要幹線道路であり、一般国道275号は札幌市を起点とし当別町・月形町・浦臼町等を経由して浜頓別町へ至る総延長約282 kmの幹線道路です。 当該事業は、一般国道12号東橋の拡幅（左折レーン・右折レーンの増設）と一般国道275号の4車線拡幅を行う延長約1 kmの事業であり、札幌市街地における交通混雑の解消と沿道環境の改善を図り、物流効率化の支援や個性ある地域の形成、円滑なモビリティの確保に寄与することを目的としています。					
H12年度事業化	S42年度都市計画決定	H13年度用地補償着手	H13年度工事着手		
全体事業費	約110億円	事業進捗率	49%	供用済延長	0. 6 km
計画交通量	23, 800～31, 800台/日				
費用対効果分析結果	B/C： (事業全体) 1. 3 (事業) 1. 2	総費用： (事業) 51/111億円 事業費：51/109億円 維持管理費：0.61/1.6億円	総便益： (事業) 63/148億円 走行時間短縮便益：50/126億円 走行経費減少便益：3.2/9.9億円 交通事故減少便益：9.9/12億円	基準年： 平成21年	
<b>感度分析の結果</b> 残事業について感度分析を実施 交通量変動：B/C=1. 4(交通量+10%) B/C=1. 0(交通量-10%) 事業費変動：B/C=1. 1(事業費+10%) B/C=1. 4(事業費-10%) 事業期間変動：B/C=1. 2(事業期間+1年) B/C=1. 3(事業期間-1年)					
<b>事業の効果等</b> 地域の特殊性を考慮した便益 ①余裕時間の短縮による効果 ・当該道路の整備により到着予定時刻に遅刻しないために見込む余裕時間が短縮する効果【約8.2億円※】 ※は、供用後50年間の便益額として試算した値（参考値） 定性的な効果 ②市街地部の交通混雑緩和 ・右左折レーンの増設や4車線拡幅により交通混雑の緩和が期待される。 （国道交差点の渋滞状況：国道12号整備前渋滞長1,050m 国道275号整備前渋滞長600m） ③バス路線の利便性向上 ・当該区間を通過する都市間バス、路線バスの遅れの解消が期待される。 （札幌市中心部を発着する都市間バスの約半数が当該区間を通過） ④自転車・歩行者空間の確保 ・歩道の拡幅により自転車と歩行者が安全にすれ違うことのできる歩行者空間の確保が期待される。 （当該区間の自転車数：607台/日 歩行者数：782人/日） ⑤老朽橋の架替え ・老朽化した東橋上流橋の架け替えにより道路交通の安全性向上が期待される。（旧橋：昭和26年供用） ⑥CO2排出量の削減 ・当該道路の整備により自動車からのCO2排出量978 (t-CO2/年) の削減が期待される。					
<b>関係する地方公共団体等の意見</b> 地域から頂いた主な意見等： 石狩市など6市1町1村の首長で構成される北海道石狩地方開発促進期成会等より整備の要望を受けている。					

知事の意見：

道内の高速交通ネットワークを形成する高規格幹線道路、地域高規格道路など重要な路線であり、交通混雑の解消や物流の効率化を図ることにより、道民生活の向上や経済・社会活動の活性化に寄与することから事業の継続が必要である。

札幌市長の意見：

北海道開発局事業審議委員会において出された事業継続という開発局の対応方針（案）を妥当と判断しておりますので、引き続き事業費の抑制に努めていただき、早期供用開始を目指して、事業の進捗が図られるようお願いいたします。

事業評価監視委員会の意見

当委員会に提出された再評価原案準備書の対応方針については、北海道開発局案を妥当と判断するが、今後は以下に留意されたい。

1. 調査を充実させ、事業費の積算精度を向上させるよう努めること。
2. 事業費の管理を適正に行うとともに、その抑制に努めること。
3. 早期供用開始に向け、事業の促進に努めること。
4. 定性的な効果として、道路整備が観光振興に及ぼす効果について検討すること。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

・国道275号において、平成18年度に渋滞・混雑解消を目的とした交差点改良事業が完了。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成13年度に工事着手して、用地進捗率45%、事業進捗率49%となっている。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

引き続き、早期供用に向けて事業を進める。

施設の構造や工法の変更等

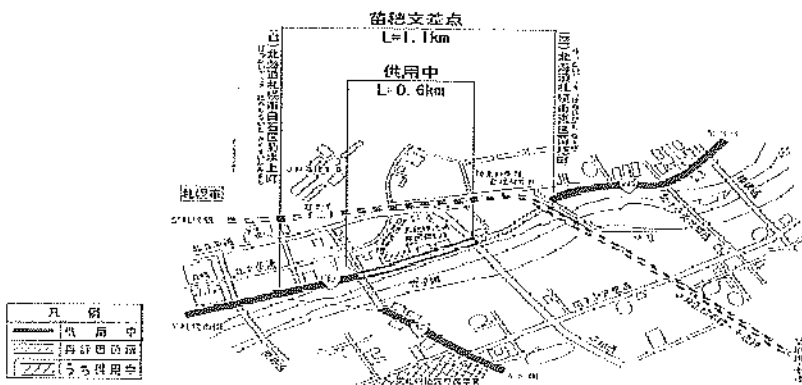
切土予定箇所の一部に軟弱層が確認されたため擁壁への変更など道路構造の一部を見直し、工事施工エリアにおいてサケ等の遡上阻害、産卵行動錯乱防止のため護床ブロックと産卵防止ネット設置、既設橋脚基礎工の撤去において仮締め切りを用いたワイヤーソー併用人力撤去から大口徑ケーシングを用いた機械撤去に施工方法を見直すなどの変更を行っている。

対応方針 事業継続

対応方針決定の理由

事業の必要性・重要性は変化なく、費用対効果等の投資効果も確保されているため。

事業概要図



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。

再評価結果（平成22年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・防災課  
担当課長名：深澤 淳志

事業名	旭川十勝道路 一般国道38号 富良野道路		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 北海道開発局
起終点	自：北海道富良野市字学田三区 至：北海道富良野市字上五区				延長	8.3km
<b>事業概要</b> 旭川十勝道路は、旭川市を起点に富良野市を經由して占冠村に至る延長約120kmの地域高規格道路であり、北海道縦貫自動車道及び北海道横断自動車道と連絡することで高規格幹線道路網を補完する規格の高い道路として旭川圏と十勝圏を結びます。このうち、富良野道路は、富良野北ICから上五区交差点に至る延長約8.3kmの事業である。						
H14年度事業化		H一年度都市計画決定 (H一年度変更)		H15年度用地補償着手		H18年度工事着手
全体事業費	約284億円		事業進捗率	30%	供用済延長	0.0km
計画交通量	9,600~10,700台/日					
費用対効果 分析結果	B/C： (準総体) 1.6 (候準案) 2.3		総費用： (候準案)/ (準総体) 193/280億円 事業費：174/261億円 維持管理費：19/19億円	総便益： (候準案)/ (準総体) 445/445億円 走行時間短縮便益：363/363億円 走行経費減少便益：49/49億円 交通事故減少便益：32/32億円	基準年： 平成21年	
<b>感度分析の結果</b> 残事業について感度分析を実施 交通量変動：B/C=2.6(交通量+10%) B/C=2.0(交通量-10%) 事業費変動：B/C=2.1(事業費+10%) B/C=2.5(事業費-10%) 事業期間変動：B/C=2.2(事業期間+1年) B/C=2.4(事業期間-1年)						
<b>事業の効果等</b> 地域の特殊性を考慮した便益 ①夏期観光時期の混雑緩和 ・夏期観光時期の休日交通を考慮することによる効果【約13億円※】 ②救急医療（初期治療）へのアクセス向上 ・当該道路の整備による救急医療（初期治療）へのアクセス向上効果【約3.3億円※】 ③余裕時間の短縮による効果 ・当該道路の整備により到着予定時刻に遅刻しないために見込む余裕時間が短縮する効果【約35億円※】 ※は、供用後50年間の便益額として試算した値（参考値） 定性的な効果 ④市街地部の交通混雑緩和 ・富良野道路へ通過交通の転換が図られ、現道部における渋滞や混雑の緩和が期待される。 （観光時期における渋滞状況 最大渋滞長4,500m） ⑤農産物の流通効率化 ・富良野地域で生産されるにんじんやたまねぎなど野菜類の円滑な輸送により流通の効率化が期待される。 （富良野地域の生産量 にんじん：約3万t/年、たまねぎ約11万t/年） ⑥観光地へのアクセス性向上 ・富良野、美瑛地域にある観光地へのアクセス向上や、スキーなど冬期観光交通の安全性向上が期待される。 （富良野、美瑛地域の観光入込客数 約618万人/年） ⑦バス路線の利便性向上 ・富良野市街地を通過する路線バスの遅れの解消等が期待される。 （富良野市街地を通過する路線バス運行状況 30往復便/日 利用者 約22万人/年） ⑧地域ネットワークの形成 ・富良野地域と道北圏の拠点都市である旭川市を結ぶ地域ネットワークの形成により高次医療施設（旭川赤十字病院等）や、大型商業施設へのアクセス向上が期待される。 ⑨CO2排出量の削減 ・当該道路の整備により自動車からのCO2排出量10,870(t-CO2/年)の削減が期待される。						



再評価結果（平成22年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・防災課  
担当課長名：深澤 淳志

事業名	一般国道38号・44号 釧路外環状道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 北海道開発局
起終点	自：北海道釧路市鶴野 至：北海道釧路郡釧路町字別保	延長	16.8km		
<b>事業概要</b> 釧路外環状道路は、一般国道38号釧路新道と一体となって釧路市を迂回する広域環状道路を形成し、釧路市街地における交通混雑の緩和、高速交通ネットワークの形成、物流の効率化を目的とした延長約17kmの自動車専用道路です。また、北海道横断自動車道（本別～釧路間）と連結することにより、釧路・根室圏と道央圏や十勝圏とを結ぶ高規格幹線道路網を形成します。					
H7年度事業化	H10年度都市計画決定 (H一年度変更)	H10年度用地補償着手	H10年度工事着手		
全体事業費	約890億円	事業進捗率	63%	供用済延長	0.0km
計画交通量	13,000～16,300台/日				
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.2 (事業費) 3.8	総費用 (事業費/事業全体) 301/944億円 (事業費：263/906億円) 維持管理費：39/39億円	総便益 (事業費/事業全体) 1,158/1,158億円 (走行時間短縮便益：1,000/1,000億円) (走行経費減少便益：100/100億円) (交通事故減少便益：58/58億円)	基準年 平成21年	
<b>感度分析の結果</b> 残事業について感度分析を実施 交通量変動：B/C=4.4(交通量+10%) B/C=3.3(交通量-10%) 事業費変動：B/C=3.5(事業費+10%) B/C=4.2(事業費-10%) 事業期間変動：B/C=3.5(事業期間+2年) B/C=4.0(事業期間-2年)					
<b>事業の効果等</b> 地域の特殊性を考慮した便益 ①救急医療（初期治療）へのアクセス向上 ・当該道路の整備による救急医療（初期治療）へのアクセス向上効果【約1.2億円※】 ②余裕時間の短縮による効果 ・当該道路の整備により到着予定時刻に遅刻しないために見込む余裕時間が短縮する効果【約97億円※】 ※は、供用後50年間の便益額として試算した値（参考値） 定性的な効果 ③市街地部の交通混雑緩和 ・広域環状道路が形成され釧路市街地の交通混雑緩和が期待される。 （旅行速度の状況：国道44号釧路市木場17.3km/h、国道44号釧路市栄町13.6km/h） ④農水産品の流通効率化 ・釧路・根室地域で生産される乳製品や、水揚げされるサンマなどの輸送時間短縮により流通の効率化が期待される。（釧路・根室地域の生乳生産量：約130万t/年、根室港のサンマ水揚げ量：約5.6万t/年） ⑤高次医療施設へのアクセス性向上 ・高度な医療機能を有する釧路市の高次医療施設（市立釧路総合病院等）への救急搬送時間短縮や、患者に負担の少ない安定した搬送が期待される。（周辺市町村から釧路市への救急搬送：2,422件/年） ⑥重要港湾へのアクセス向上 ・釧路港に移入後、周辺市町村へ輸送される石油製品等の安定した輸送ルートの確保が期待される。 （釧路港の石油製品取扱量：約190万t/年） ⑦日常活動圏中心都市へのアクセス向上 ・周辺地域から釧路市へのアクセス向上により、地域住民の日常生活がより便利になることが期待される。 （釧路市への通院依存度が4割以上の地域：厚岸町、浜中町、白糠町、鶴居村） ⑧関連する大規模事業との一体的整備による効果 ・北海道横断自動車道との一体的な整備により十勝圏と道東圏、さらには道央圏へのアクセス向上が期待される。 ⑨CO2排出量の削減					



・当該道路の整備により自動車からのCO2排出量2,329 (t-CO2/年) の削減が期待される。

関係する地方公共団体等の意見

地域から頂いた主な意見等：

釧路市など1市6町1村の首長等で構成される北海道釧路地方総合開発促進期成会等より早期整備の要望を受けている。

知事の意見：

道内の高速交通ネットワークを形成する高規格幹線道路、地域高規格道路など重要な路線であり、交通混雑の解消や物流の効率化を図ることにより、道民生活の向上や経済・社会活動の活性化に寄与することから事業の継続が必要である。

事業評価監視委員会の意見

当委員会に提出された再評価原案準備書の対応方針については、北海道開発局案を妥当と判断するが、事業費が大幅に増加している事業があることから、今後は以下に留意されたい。

1. 調査を充実させ、事業費の積算精度を向上させるよう努めること。
2. 事業費の管理を適正に行うとともに、その抑制に努めること。
3. 早期供用開始に向け、事業の促進に努めること。
4. 定性的な効果として、道路整備が観光振興に及ぼす効果について検討すること。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・北海道横断自動車道が平成15年6月に池田IC～本別IC間および本別ジャンクション～足寄IC間、平成21年11月に本別IC～浦幌IC間が供用。
- ・国道38号釧路新道が平成18年度末までに7.7kmが供用。
- ・平成17年10月に釧路市と阿寒町、音別町が合併し新釧路市が誕生。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成10年度に工事着手して、用地進捗率99% (99%)、事業進捗率63% (76%) となっている。※ ( ) 書きは暫定2車線整備

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

引き続き、早期供用に向けて事業を進める。

施設の構造や工法の変更等

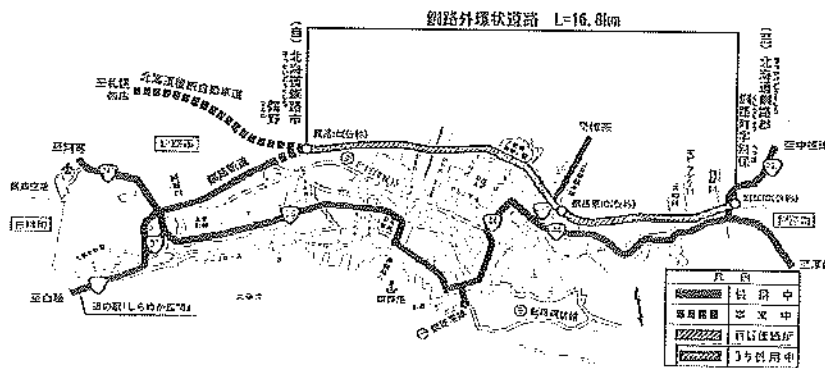
詳細調査により判明した硬質な岩盤に対応して掘削方法を見直すとともに、不良土対策を行うなど土工を見直し、現地の硬質な岩盤に対応して法面工を見直し、すき取り物や伐根物等の建設副産物を法面保護材料として有効活用、新技術の自走式土質改良機を活用した不良土対策により固化剤使用量の抑制と工期短縮を図るなどの変更を行っている。

対応方針 事業継続

対応方針決定の理由

事業の必要性・重要性は変化なく、費用対効果等の投資効果も確保されているため。

事業概要図



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。

再評価結果（平成22年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・防災課  
担当課長名：深澤 淳志

事業名	一般国道228号 上磯拡幅		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 北海道開発局	
起終点	自：北海道北斗市東浜 至：北海道北斗市富川				延長	5.4 km	
<b>事業概要</b> 一般国道228号は、函館市を起点とし北斗市・松前町などを經由して江差町に至る延長約151kmの幹線道路である。当該事業は、4車線拡幅を行う延長約5.4kmの事業であり、北斗市市街地の交通混雑の解消と沿道環境の改善を図り、物流効率化の支援や個性ある地域の形成、円滑なモビリティの確保に寄与することを目的としている。							
S60年度事業化		S61年度都市計画決定 (H元年度変更)		S63年度用地補償着手		H元年度工事着手	
全体事業費	約169億円		事業進捗率	99%		供用済延長	5.1 km
計画交通量	6,600~19,500台/日						
費用対効果 分析結果	B/C	総費用		総便益		基準年 平成21年	
	(事業全体) 1.2 (機専) 6.9	(機専) / (事業全体) 1.2 / 249億円 事業費：1.0 / 245億円 維持管理費：0.18 / 3.2億円		(機専) / (事業全体) 8.4 / 308億円 走行時間短縮便益：7.7 / 281億円 走行経費減少便益：0.43 / 15億円 交通事故減少便益：0.29 / 12億円			
<b>感度分析の結果</b> 残事業について感度分析を実施 交通量変動：B/C=8.6(交通量+10%) B/C=6.8(交通量-10%) 事業費変動：B/C=6.4(事業費+10%) B/C=7.6(事業費-10%) 事業期間変動：B/C=6.9(事業期間+0年) B/C=6.9(事業期間-0年)							
<b>事業の効果等</b> 地域の特殊性を考慮した便益 ①救急医療（初期治療）へのアクセス向上 ・当該道路の整備による救急医療（初期治療）へのアクセス向上効果【約2.8億円※】 ②余裕時間の短縮による効果 ・当該道路の整備により到着予定時刻に遅刻しないために見込む余裕時間が短縮する効果【約7.8億円※】 ※は、供用後50年間の便益額として試算した値（参考値） 定性的な効果 ③市街地部の交通混雑緩和 ・部分供用により交差点部の渋滞が解消し、今後の整備によりさらなる交通混雑の緩和が期待される。 （上磯駅前交差点の渋滞状況：整備前渋滞長1,100m 部分供用後渋滞長0m） ④交通事故の減少 ・部分供用により事故件数が減少しており、今後の整備によりさらなる交通事故の減少が期待される。 （死傷事故率：整備前 63.8件/億台キロ、部分供用後 33.9件/億台キロ） ⑤土地利用の高度化 ・当該地区は函館市のベッドタウンとして沿道の市街地化が進行しており、当該事業の拡幅整備により、さらなる地域の活性化が期待される。 ⑥バス路線の利便性向上 ・当該区間を通過する路線バスの遅れの解消が期待される。 （当該区間を通過する路線バス運行状況 69往復便/日 利用者数 約37万人/年） ⑦CO2排出量の削減 ・当該道路の整備により自動車からのCO2排出量2,563(t-CO2/年)の削減が期待される。							
<b>関係する地方公共団体等の意見</b> 地域から頂いた主な意見等： 函館市をはじめとする関係2市9町の首長及び議会議長で構成される渡島総合開発期成会より早期整備の要望を受けている。							

知事の意見：

道内の高速交通ネットワークを形成する高規格幹線道路、地域高規格道路など重要な路線であり、交通混雑の解消や物流の効率化を図ることにより、道民生活の向上や経済・社会活動の活性化に寄与することから事業の継続が必要である。

事業評価監視委員会の意見

当委員会に提出された再評価原案準備書の対応方針については、北海道開発局案を妥当と判断するが、今後は以下に留意されたい。

1. 調査を充実させ、事業費の積算精度を向上させるよう努めること。
2. 事業費の管理を適正に行うとともに、その抑制に努めること。
3. 早期供用開始に向け、事業の促進に努めること。
4. 定性的な効果として、道路整備が観光振興に及ぼす効果について検討すること。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・函館新道が平成13年3月に七飯藤城IC～函館IC間（約11km）が供用。
- ・函館・江差自動車道は平成21年11月までに函館IC～北斗富川IC間（約12.6km）が供用。
- ・平成18年2月に上磯町と大野町が合併し北斗市が誕生。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成元年度に工事着手して、用地進捗率100%、事業進捗率99%となっている。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

引き続き、早期供用に向けて事業を進める。

施設の構造や工法の変更等

車両の逸脱防止や歩行者の安全性確保を目的に車両防護柵を追加、土質試験の結果、逆T式擁壁よりも安価な補強土壁を採用するなどの変更を行っている。

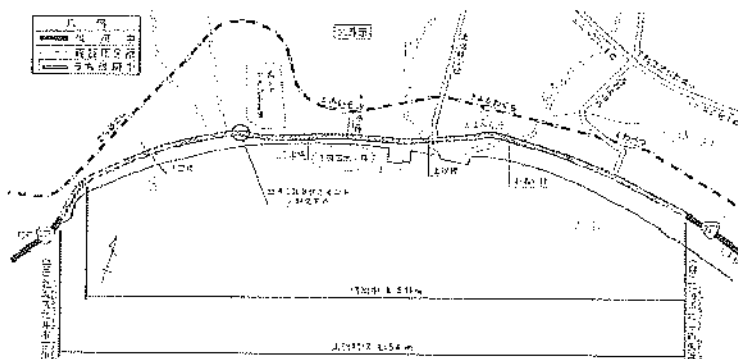
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

事業の必要性・重要性は変化なく、費用対効果等の投資効果も確保されているため。

事業概要図



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。

再評価結果（平成22年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・防災課  
担当課長名：深澤 淳志

事業名	函館・江差自動車道 一般国道228号 函館茂辺地道路		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 北海道開発局
起終点	自：北海道函館市桔梗町 至：北海道北斗市茂辺地			延長	18.0km	
事業概要	<p>函館・江差自動車道は、函館新道に接続する函館ICから、江差町に至る延長約70kmの一般国道の自動車専用道路である。このうち函館茂辺地道路は、函館ICから茂辺地ICに至る延長18.0kmの事業であり、国土・地域ネットワークの構築により道南圏の物流効率化や円滑なモビリティの確保等に寄与する道路である。</p>					
H2年度事業化	H1年度都市計画決定 (H1年度変更)		H4年度用地補償着手		H5年度工事着手	
全体事業費	約1,013億円		事業進捗率	84%	供用済延長	12.6km
計画交通量	15,100~19,300台/日					
費用対効果 分析結果	B/C	総費用	総便益	基準年		
	(事業全体) 1.0	(概算) 146/1,211億円 事業費：127/1,166億円 維持管理費：19/45億円	(概算) 741/1,242億円 走行時間短縮便益：626/1,001億円 走行経費減少便益：63/146億円 交通事故減少便益：51/95億円	平成21年		
感度分析の結果	残事業について感度分析を実施					
	交通量変動：B/C=5.7(交通量+10%) B/C=4.5(交通量-10%)					
	事業費変動：B/C=4.7(事業費+10%) B/C=5.6(事業費-10%)					
	事業期間変動：B/C=4.9(事業期間+1年) B/C=5.2(事業期間-1年)					
事業の効果等	<p>地域の特殊性を考慮した便益</p> <p>①救急医療（初期治療）へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>当該道路の整備による救急医療（初期治療）へのアクセス向上効果【約20億円※】</li> </ul> <p>②余裕時間の短縮による効果</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>当該道路の整備により到着予定時刻に遅刻しないために見込む余裕時間が短縮する効果【約97億円※】</li> </ul> <p>※は、供用後50年間の便益額として試算した値（参考値）</p> <p>定性的な効果</p> <p>③拠点都市へのアクセス性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>道南圏の拠点都市である函館市と周辺地域のアクセス向上に寄与。</li> </ul> <p>④日常活動圏中心都市へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>渡島西部地域から函館市へのアクセス向上により、地域住民の日常生活がより便利になることが期待される。（渡島西部地域の函館市への出産依存率 約8割）</li> </ul> <p>⑤農水産品の流通効率化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>渡島西部地域で生産されるニラや、水揚げされるマグロなど生鮮品の輸送時間短縮により流通の効率化が期待される。</li> <li>（知内町のニラ出荷量：全道1位の約1,510t/年、松前町・福島町のマグロ漁獲量：約247t/年）</li> </ul> <p>⑥高次医療施設へのアクセス性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>高度な医療機能を有する函館市の高次医療施設（市立函館病院等）への救急搬送時間短縮や、患者に負担の少ない安定した搬送が期待される。（渡島西部地域から函館市への救急搬送 474件/年）</li> </ul> <p>⑦観光地へのアクセス性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>沿線にある観光地へのアクセス向上や周遊観光ルートの形成が期待される。</li> <li>（渡島西部・檜山南部地域の観光入込客数 約184万人/年）</li> </ul> <p>⑧空港へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>渡島西部地域から道南圏の拠点空港である函館空港へのアクセス向上が期待される。</li> <li>（渡島西部地域の利用空港：空港利用者の約9割が函館空港を利用）</li> </ul> <p>⑨新幹線駅へのアクセス向上</p>					

・整備が進められている新幹線駅へのアクセス向上が期待される。  
 (新青森駅～新函館駅間 平成27年度末完成予定)

⑩CO2排出量の削減

・当該道路の整備により自動車からのCO2排出量2,082 (t-CO2/年) の削減が期待される。

関係する地方公共団体等の意見

地域から頂いた主な意見等：

函館市など2市9町の首長等で構成される北海道渡島総合開発期成会等より早期整備の要望を受けている。

知事の見解：

道内の高速交通ネットワークを形成する高規格幹線道路、地域高規格道路など重要な路線であり、交通混雑の解消や物流の効率化を図ることにより、道民生活の向上や経済・社会活動の活性化に寄与することから事業の継続が必要である。

事業評価監視委員会の意見

当委員会に提出された再評価原案準備書の対応方針については、北海道開発局案を妥当と判断するが、事業費が大幅に増加している事業があることから、今後は以下に留意されたい。

1. 調査を充実させ、事業費の積算精度を向上させるよう努めること。
2. 事業費の管理を適正に行うとともに、その抑制に努めること。
3. 早期供用開始に向け、事業の促進に努めること。
4. 定性的な効果として、道路整備が観光振興に及ぼす効果について検討すること。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・函館・江差自動車道は平成21年11月までに函館IC～北斗富川IC間(約12.6km)が供用。
- ・函館新道が平成13年3月に七飯藤城IC～函館IC間(約11km)が供用。
- ・北海道縦貫自動車道が平成21年10月に八雲IC～落部IC(約16km)が供用。
- ・平成18年2月に上磯町と大野町が合併し北斗市が誕生。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成5年度に工事着手して、用地進捗率100%、事業進捗率84%(99%)となっている。  
 ※ ( ) 書きは暫定2車線整備

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

引き続き、早期供用に向けて事業を進める。

施設の構造や工法の変更等

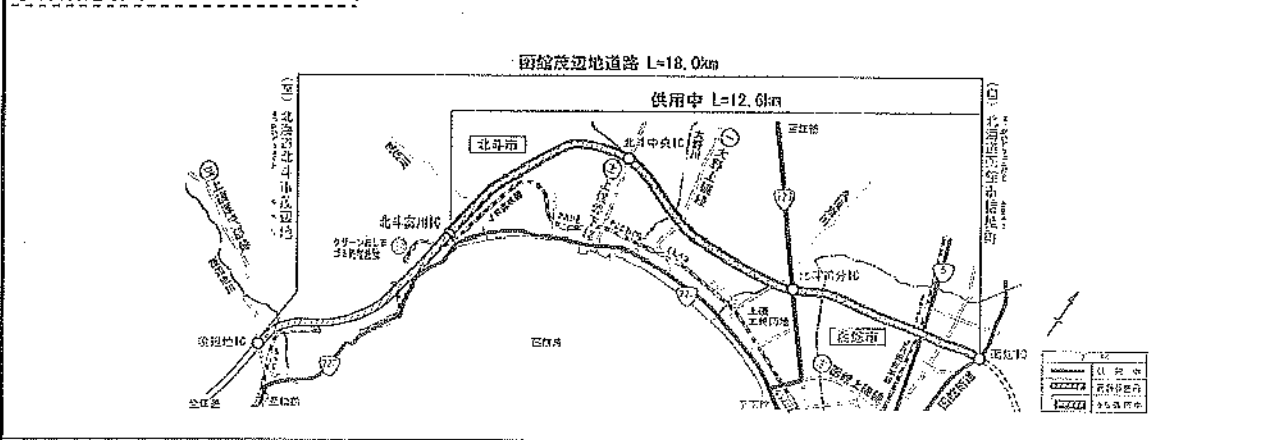
詳細調査結果に基づき橋梁基礎形式を直接基礎から杭基礎に変更するなど橋梁等の構造を見直し、試掘調査の結果、発掘を実施する必要が生じ埋蔵文化財発掘調査を実施、路肩部の排水構造を円形側溝から溝切りへ変更、インターチェンジの構造を従来のランプ付型から平面Y型へ見直しなどの変更を行っている。

対応方針 事業継続

対応方針決定の理由

事業の必要性・重要性は変化なく、費用対効果等の投資効果も確保されているため。

事業概要図



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。

再評価結果（平成22年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・防災課  
担当課長名：深澤 淳志

事業名	一般国道231号・232号 留萌 <sup>るもい</sup> 拡幅		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 北海道開発局
起終点	自：北海道留萌 <sup>るもい</sup> 市 <sup>はまなか</sup> 浜中町 至：北海道留萌 <sup>るもい</sup> 市 <sup>さんどまり</sup> 三泊町		延長	6.8km		
事業概要	<p>一般国道231号は、札幌市を起点とし石狩市・増毛町を経由して留萌市に至る延長約129kmの主要幹線道路であり、一般国道232号は、稚内市を起点とし天塩町・遠別町などを経由して留萌市に至る延長約129kmの主要幹線道路である。</p> <p>当該事業は、両国道を留萌港付近で短絡化するとともに、4車線拡幅を行う延長約6.8kmの事業であり、留萌市街地における交通混雑の解消と沿道環境の改善を図り、物流の効率化の支援や個性ある地域の形成、円滑なモビリティの確保に寄与することを目的としている。</p>					
H2年度事業化	H2年度都市計画決定 (H-年度変更)	H2年度用地補償着手	H3年度工事着手			
全体事業費	約259億円	事業進捗率	81%	供用済延長	3.3km	
計画交通量	5,500~14,400台/日					
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.1 (事業) 2.2	総費用 (事業)/ (事業全体) 46/331億円 事業費：43/325億円 維持管理費：2.6/6.2億円	総便益 (事業)/ (事業全体) 103/366億円 走行時間短縮便益：89/306億円 走行経費減少便益：12/49億円 交通事故減少便益：1.9/11億円	基準年	平成21年	
感度分析の結果	<p>残事業について感度分析を実施</p> <p>交通量変動：B/C=2.9(交通量+10%) B/C=2.1(交通量-10%)          事業費変動：B/C=2.0(事業費+10%) B/C=2.5(事業費-10%)          事業期間変動：B/C=2.1(事業期間+1年) B/C=2.3(事業期間-1年)</p>					
事業の効果等	<p>地域の特殊性を考慮した便益</p> <p>①夏期観光時期の混雑緩和 ・夏期観光時期の休日交通を考慮することによる効果【約7.3億円※】</p> <p>②救急医療（初期治療）へのアクセス向上 ・当該道路の整備による救急医療（初期治療）へのアクセス向上効果【約5.6億円※】</p> <p>③余裕時間の短縮による効果 ・当該道路の整備により到着予定時刻に遅刻しないために見込む余裕時間が短縮する効果【約20億円※】</p> <p>※は、供用後50年間の便益額として試算した値（参考値）</p> <p>定性的な効果</p> <p>④市街地部の交通混雑緩和 ・部分供用により交差点部の渋滞が緩和し、今後の整備によりさらなる交通混雑の緩和が期待される。</p> <p>⑤農水産品の流通効率化 ・留萌で生産される水産加工品の円滑な輸送など流通の効率化が期待される。 (数の子生産量：留萌管内5,473t/年)</p> <p>⑥地域センター病院へのアクセス性向上 ・地域センター病院（留萌市立病院等）のある留萌市への救急搬送時間短縮や、患者に負担の少ない安定した搬送が期待される。(小平町、増毛町から留萌市への救急搬送件数 287件/年)</p> <p>⑦日常活動圏中心都市へのアクセス向上 ・周辺地域から留萌市へのアクセス向上が図られ、地域住民の日常生活がより便利になることが期待される。(留萌市への通院依存度：小平町 約7割、増毛町 約5割)</p> <p>⑧安全な通学路の確保 ・歩道の拡幅により通学路の安全性向上が期待される。 (留萌小学校に通学する児童の約7割が事業区間の一部を通行)</p> <p>⑨重要港湾へのアクセス向上</p>					

- ・留萌港より移入され、周辺市町村へ輸送される石油製品等の円滑な輸送が期待される。  
(留萌港の石油製品取扱量：約55万t/年)
- ⑩バス路線の利便性向上
  - ・当該区間を通過する都市間バス、路線バスの遅れの解消が期待される。  
(当該区間を通過する路線バス運行状況 91便/日 利用者数 約70万人/年)
- ⑪観光地へのアクセス性向上
  - ・夏期観光期における留萌市街地の渋滞緩和や観光地へのアクセス向上が期待される。  
(留萌市の観光入込客数 約44万人/年)
- ⑫関連する大規模事業との一体的整備による効果
  - ・留萌港の多目的国際ターミナル整備事業及び深川留萌自動車道と一体となり、物流や観光振興の面での効果が期待される。
- ⑬CO2排出量の削減
  - ・当該道路の整備により自動車からのCO2排出量550 (t-CO2/年) の削減が期待される。

関係する地方公共団体等の意見

地域から頂いた主な意見等：

留萌市をはじめとした留萌管内の1市7町1村の首長などで構成される北海道留萌地域総合開発期成会より事業促進の要望を受けている。

知事の意見：

道内の高速交通ネットワークを形成する高規格幹線道路、地域高規格道路など重要な路線であり、交通混雑の解消や物流の効率化を図ることにより、道民生活の向上や経済・社会活動の活性化に寄与することから事業の継続が必要である。

事業評価監視委員会の意見

当委員会に提出された再評価原案準備書の対応方針については、北海道開発局案を妥当と判断するが、今後は以下に留意されたい。

1. 調査を充実させ、事業費の積算精度を向上させるよう努めること。
2. 事業費の管理を適正に行うとともに、その抑制に努めること。
3. 早期供用開始に向け、事業の促進に努めること。
4. 定性的な効果として、道路整備が観光振興に及ぼす効果について検討すること。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・平成16年度「ゴールデンビーチるもい」オープン。
- ・平成18年度 深川留萌自動車道 留萌幌糠IC供用。
- ・平成18年度 留萌港三泊地区岸壁(ー12m)供用開始。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成3年度に工事着手して、用地進捗率89%、事業進捗率81%となっている。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

引き続き、早期供用に向けて事業を進める。

施設の構造や工法の変更等

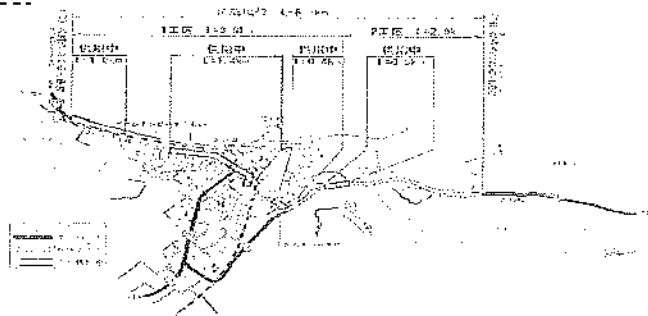
詳細調査で判明した局所的な軟弱地盤に対応するため載荷盛土による軟弱地盤対策工を追加、掘削時に発生した高含水の不良土を運搬処理する必要が生じたため処理費を追加、新技術の採用により縦断管種を変更、現地で発生したすき取り物や伐根物を法面保護工材料として有効活用などの変更を行っている。

対応方針 事業継続

対応方針決定の理由

事業の必要性・重要性は変化なく、費用対効果等の投資効果も確保されているため。

事業概要図



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。

再評価結果（平成22年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・防災課  
担当課長名：深澤 淳志

事業名	帯広・広尾自動車道 一般国道236号 中札内大樹道路		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 北海道開発局
起終点	自：北海道河西郡中札内村字協和 至：北海道広尾郡大樹町北4線			延長	23.2km	
<b>事業概要</b> 帯広・広尾自動車道は、北海道横断自動車道帯広JCTから分岐し、広尾町に至る延長約80kmの一般国道の自動車専用道路である。このうち中札内大樹道路は、帯広・広尾自動車道の一部を形成する中札内ICから忠類ICを経て大樹町に至る延長約23kmの事業であり、国土・地域ネットワークの構築により、十勝圏域内の連携強化を図り、物流効率化の支援や個性ある地域の形成、円滑なモビリティの確保に寄与する道路である。						
H7年度事業化	H一年度都市計画決定 (H一年度変更)		H20年度用地補償着手	H20年度工事着手		
全体事業費	約441億円		事業進捗率	21%	供用済延長	0.0km
計画交通量	5,000~7,000台/日					
費用対効果分析結果	B/C (標準) 1.1 (標準) 1.5	総費用 (標準)/標準 348/441億円 事業費：297/390億円 維持管理費：51/51億円	総便益 (標準)/標準 505/505億円 走行時間短縮便益：401/401億円 走行経費減少便益：64/64億円 交通事故減少便益：40/40億円	基準年 平成21年		
<b>感度分析の結果</b> 残事業について感度分析を実施 交通量変動：B/C=1.6(交通量+10%) B/C=1.3(交通量-10%) 事業費変動：B/C=1.3(事業費+10%) B/C=1.6(事業費-10%) 事業期間変動：B/C=1.4(事業期間+1年) B/C=1.5(事業期間-1年)						
<b>事業の効果等</b> 地域の特殊性を考慮した便益 ①救急医療（初期治療）へのアクセス向上 ・当該道路の整備による救急医療（初期治療）へのアクセス向上効果【約7.5億円※】 ②余裕時間の短縮による効果 ・当該道路の整備により到着予定時刻に遅刻しないために見込む余裕時間が短縮する効果【約18億円※】 ※は、供用後50年間の便益額として試算した値（参考値） 定性的な効果 ③拠点都市へのアクセス性向上 ・十勝圏の拠点都市である帯広市と周辺地域のアクセス向上に寄与。 ④日常活動圏中心都市へのアクセス向上 ・南十勝地域から帯広市へのアクセス向上により、地域住民の日常生活がより便利になることが期待される。（南十勝地域の帯広市への通院依存率約8割） ⑤農産物の流通効率化 ・南十勝で生産される乳製品や生体牛の流通の効率化が期待される。 （十勝の生乳生産量：全国1位の約100万t/年） ⑥拠点開発プロジェクトの支援 ・重要港湾十勝港で展開される飼料コンビナート建設プロジェクトや小麦サイロ増設計画により増大する物流の円滑化が期待される。 ⑦重要港湾へのアクセス向上 ・十勝港に輸入される飼料や、十勝港より移出される小麦など物流の円滑化が期待される。 （十勝港の貨物流動状況：輸移入の約5割が飼料、輸移出の約6割が麦類） ⑧高次医療施設へのアクセス性向上 ・高度な医療機能を有する帯広市の高次医療施設（帯広厚生病院等）への救急搬送時間短縮や、患者に負担の少ない安定した搬送が期待される。（沿線町村から帯広市への救急搬送336件/年） ⑨広域行政サービスの効率化						



・広域化した地域行政サービスの効率化が見込まれる。

⑩CO2排出量の削減

・当該道路の整備により自動車からのCO2排出量1,250 (t-CO2/年) 削減が期待される。

関係する地方公共団体等の意見

地域から頂いた主な意見等：

帯広市など1市7町の首長等で構成される高規格幹線道路帯広・広尾自動車道早期建設促進期成会等より早期整備の要望を受けている。

知事の意見：

道内の高速交通ネットワークを形成する高規格幹線道路、地域高規格道路など重要な路線であり、交通混雑の解消や物流の効率化を図ることにより、道民生活の向上や経済・社会活動の活性化に寄与することから事業の継続が必要である。

事業評価監視委員会の意見

当委員会に提出された再評価原案準備書の対応方針については、北海道開発局案を妥当と判断するが、事業費が大幅に増加している事業があることから、今後は以下に留意されたい。

1. 調査を充実させ、事業費の積算精度を向上させるよう努めること。
2. 事業費の管理を適正に行うとともに、その抑制に努めること。
3. 早期供用開始に向け、事業の促進に努めること。
4. 定性的な効果として、道路整備が観光振興に及ぼす効果について検討すること。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・帯広・広尾自動車道が平成20年11月までに帯広JCT～中札内IC間が供用。
- ・北海道横断自動車道が平成21年11月までに占冠IC～浦幌IC・足寄IC間が供用。
- ・平成18年2月に幕別町と忠類村が合併し幕別町が誕生。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成20年度に工事着手して、用地進捗率43%、事業進捗率21%となっている。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

引き続き、早期供用に向けて事業を進める。

施設の構造や工法の変更等

地元協議の結果、沿道住民利便性向上のため一部区間の線形変更や市街地近傍へのIC新設、高速走行時の安全性向上のため排水性舗装を採用、現地試験を基に盛土1層あたりの締固め層を厚くし締固め回数を減少、法面小段設置高さ及び勾配を見直し、土工量と排水施設を縮減などの変更を行っている。

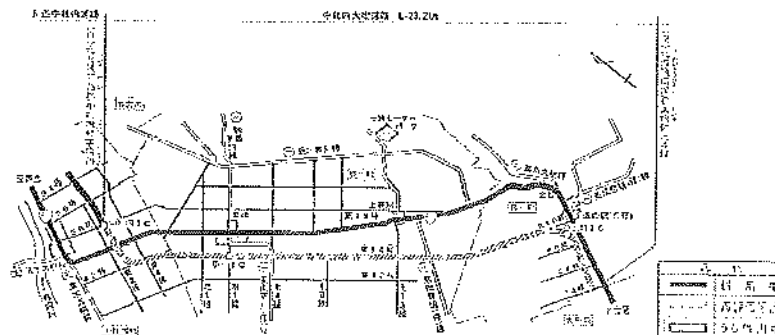
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

事業の必要性・重要性は変化なく、費用対効果等の投資効果も確保されているため。

事業概要図



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。

再評価結果（平成22年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・防災課  
担当課長名：深澤 淳志

事業名	<small>くしろながしべつ</small> 釧路中標津道路 <small>あれきない</small> 一般国道272号 阿歴内道路		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 北海道開発局
起終点	<small>かわかみ しべちや ひがしあれきない</small> 自：北海道川上郡標茶町 東阿歴内 <small>かわかみ しべちや きたかたむさり</small> 至：北海道川上郡標茶町 北片無去		延長	5.4 km		
事業概要	釧路中標津道路は、釧路市を起点とし、標津町に至る延長約100kmの地域高規格道路であり、釧路・根室圏の拠点都市である釧路市と中標津町、標津町を結び高規格幹線道路網を補完する規格の高い道路網を形成します。このうち阿歴内道路は、釧路中標津道路の一部を形成する標茶町東阿歴内から同町北片無去に至る延長約5kmの事業であり、地域ネットワークの構築により線形不良や冬期の視程障害等地域課題の解消とともに釧路・根室圏域内の連携強化を図り、物流効率化の支援や個性ある地域の形成、円滑なモビリティの確保に寄与することを目的としています。					
H17年度事業化	H一年度都市計画決定 (H一年度変更)	H19年度用地補償着手	H19年度工事着手			
全体事業費	約52億円	事業進捗率	58%	供用済延長	1.8 km	
計画交通量	6,200台/日					
費用対効果 分析結果	B/C <small>(事業全体)</small> 1.2 <small>(事業)</small> 2.0	総費用 <small>(事業別/事業全体)</small> 21/52億円 (事業費：20/51億円) (維持管理費：1.1/1.1億円)	総便益 <small>(事業別/事業全体)</small> 42/63億円 (走行時間短縮便益：25/38億円) (走行経費減少便益：11/17億円) (交通事故減少便益：5.3/7.8億円)	基準年 平成21年		
感度分析の結果	残事業について感度分析を実施 交通量変動：B/C=2.3(交通量+10%) B/C=1.7(交通量-10%) 事業費変動：B/C=1.8(事業費+10%) B/C=2.2(事業費-10%) 事業期間変動：B/C=2.0(事業期間+0年) B/C=2.0(事業期間-0年)					
事業の効果等	地域の特殊性を考慮した便益 ①冬期の視程障害解消による走行性向上効果 ・吹雪による視程障害が解消され走行速度が改善される効果【約0.80億円※】 ②余裕時間の短縮による効果 ・当該道路の整備により到着予定時刻に遅刻しないために見込む余裕時間が短縮する効果【約2.6億円※】 ※は、供用後50年間の便益額として試算した値(参考値) 定性的な効果 ③地吹雪による通行止めの解消や視程障害の改善 ・冬期の交通障害が解消され、交通の安全性及び確実性の向上が期待される。 (当該事業区間の通行止実績：6回/7年) ④農水産品の流通効率化 ・釧路・根室地域で生産される生乳や、水産品の流通の効率化が期待される。 (釧路・根室地域の生乳生産量：約130万t/年) ⑤高次医療施設へのアクセス性向上 ・高度な医療機能を有する釧路市の高次医療施設(市立釧路総合病院等)への冬期搬送の安全性向上、患者負担の少ない安定した搬送が期待される。(周辺4町から釧路市への救急搬送282件/年) ⑥日常活動圏中心都市へのアクセス向上 ・周辺地域から釧路市へのアクセス向上により、地域住民の日常生活がより便利になることが期待される。 (周辺4町の釧路市への通院依存率約2割) ⑦重要港湾へのアクセス向上 ・重要港湾釧路港へのアクセス向上により、物流の円滑化や冬期における安全で安定的な輸送ルート確保が期待される。(周辺4町への石油輸送は釧路港から約10割) ⑧CO2排出量の削減 ・当該道路の整備により自動車からのCO2排出量304(t-CO2/年)の削減が期待される。					

関係する地方公共団体等の意見

地域から頂いた主な意見等：

釧路市など1市6町1村の首長等で構成される北海道釧路地方総合開発期成会等より早期整備の要望を受けている。

知事の意見：

道内の高速交通ネットワークを形成する高規格幹線道路、地域高規格道路など重要な路線であり、交通混雑の解消や物流の効率化を図ることにより、道民生活の向上や経済・社会活動の活性化に寄与することから事業の継続が必要である。

事業評価監視委員会の意見

当委員会に提出された再評価原案準備書の対応方針については、北海道開発局案を妥当と判断するが、事業費が大幅に増加している事業があることから、今後は以下に留意されたい。

1. 調査を充実させ、事業費の積算精度を向上させるよう努めること。
2. 事業費の管理を適正に行うとともに、その抑制に努めること。
3. 早期供用開始に向け、事業の促進に努めること。
4. 定性的な効果として、道路整備が観光振興に及ぼす効果について検討すること。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・一般国道272号上別保道路が平成19年度に事業化
- ・釧路港より道外へ生乳等を輸送する高速輸送船が平成18年度に大型化。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成19年度に工事着手して、用地進捗率70%、事業進捗率58%となっている。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

引き続き、早期供用に向けて事業を進める。

施設の構造や工法の変更等

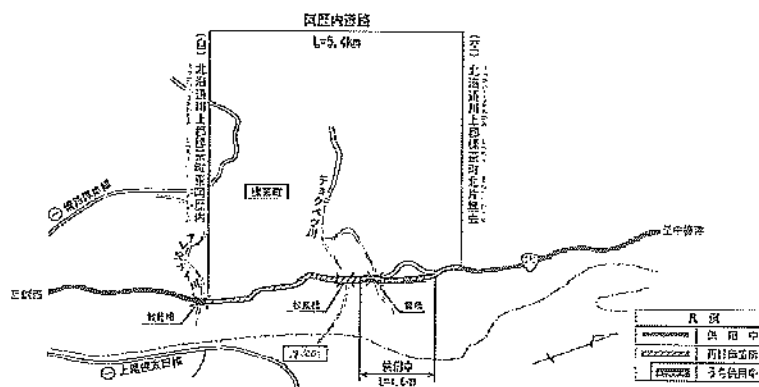
詳細調査結果に基づき基礎形式を杭基礎とするなど橋梁下部工の構造を変更、有識者の意見等を踏まえ水路兼鹿横断函渠を設置するなど環境保全対策を追加、横断管渠の整備に際しオープン掘削による新設から新技術である管更正工法による既設横断管渠の活用に見直しなどの変更を行っている。

対応方針：事業継続

対応方針決定の理由

事業の必要性・重要性は変化なく、費用対効果等の投資効果も確保されているため。

事業概要図



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。

再評価結果（平成22年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・防災課  
担当課長名：深澤 淳志

事業名	一般国道277号 <small>うんね</small> 雲石道路		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 北海道開発局	
起終点	白：北海道二海郡八雲町熊石鮎川町 至：北海道二海郡八雲町熊石大谷町			延長	5.4 km		
<b>事業概要</b> ： 一般国道277号は、江差町を起点とし、八雲町に至る延長約3.3kmの幹線道路である。当該事業は、道路防災総点検における要対策箇所の連続する区間を整備することにより、要対策箇所の解消、及び特殊通行規制区間や線形不良等による交通隘路区間が短縮され、道路交通の安全性・確実性の向上を図ることを目的とした延長5.4kmの防災対策事業である。							
H2年度事業化	H1年度都市計画決定 (H1年度変更)		H3年度用地補償着手		H4年度工事着手		
全体事業費	約162億円		事業進捗率	86%	供用済延長	2.3km	
計画交通量	1,400台/日						
費用対効果分析結果	B/C (標準体)	1.0	総費用 (標準体)	20/178億円		総便益 (標準体)	150/185億円
	(標準体)	7.6	事業費	20/179億円		走行時間短縮便益	106/138億円
			維持管理費	-0.23/-0.91億円		走行経費減少便益	32/37億円
						交通事故減少便益	11/11億円
<b>感度分析の結果</b> ： 残事業について感度分析を実施 交通量変動：B/C=7.7(交通量+10%) B/C=7.5(交通量-10%) 事業費変動：B/C=6.9(事業費+10%) B/C=8.4(事業費-10%) 事業期間変動：B/C=7.3(事業期間+1年) B/C=7.8(事業期間-1年)							
<b>事業の効果等</b> 地域の特殊性を考慮した便益 ①余裕時間の短縮による効果 ・当該道路の整備により到着予定時刻に遅刻しないために見込む余裕時間が短縮する効果【約10億円※】 ※は、供用後50年間の便益額として試算した値（参考値） 定性的な効果 ②特殊通行規制区間の解消 ・当該道路の整備により大雨等による通行止めが解消され、交通の安全性及び確実性の向上が期待される。 （当該事業区間の通行止め実績：6回/10年） ③緊急輸送道路が通行止めになった場合の代替路線を形成 ・第1次緊急輸送道路の代替路線を形成し安全で安定した物流ルート確保が期待される。 ④緊急輸送道路ネットワーク計画に位置付けあり ・当該区間を含む国道277号は、緊急輸送道路ネットワーク計画において第2次緊急輸送道路に位置づけられている。 ⑤CO2排出量の削減 ・当該道路の整備により自動車からのCO2排出量592(t-CO2/年)の削減が期待される。							
<b>関係する地方公共団体等の意見</b> 地域から頂いた主な意見等： 八雲町をはじめとする関係10町の首長及び議会議長で構成される一般国道277号（熊石・八雲間）早期完成促進期成会より早期整備の要望を受けている。 知事の意見： 落石や岩盤崩壊など危険箇所の対策を実施することにより、安全な通行が図られ、道民生活の安全・安心の確保に寄与することから事業の継続が必要である。							
<b>事業評価監視委員会の意見</b> 当委員会に提出された再評価原案準備書の対応方針については、北海道開発局案を妥当とするが、緊急性のある事業のため、早期に完成するよう事業の促進に努めること。							

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等  
 ・平成17年10月に旧八雲町と熊石町が合併し、八雲町が誕生。  
 ・北海道縦貫自動車道が平成18年11月に国縫IC～八雲IC間（約22km）、平成21年10月に八雲IC～落部IC間（約16km）が供用。

事業の進捗状況、残事業の内容等  
 平成4年度に工事着手して、用地進捗率95%、事業進捗率86%となっている。

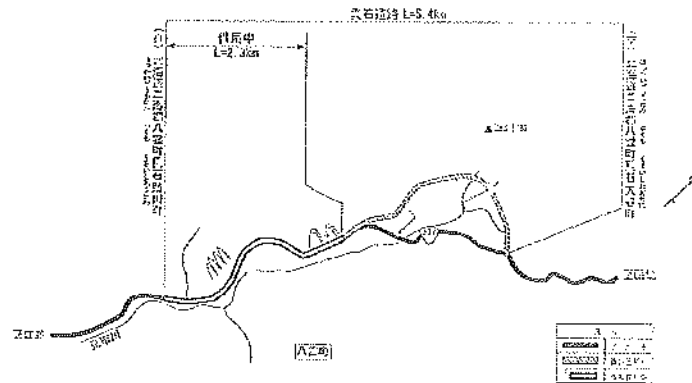
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等  
 引き続き、早期供用に向けて事業を進める。

施設の構造や工法の変更等  
 詳細調査結果に基づきトンネル断面の変更など道路構造および法枠工のアンカー長などを見直し、地質条件の詳細調査結果に基づき仮栈橋基礎工に新技術を活用などの変更を行っている。

対応方針 事業継続

対応方針決定の理由  
 事業の必要性・重要性は変化なく、費用対効果等の投資効果も確保されているため。

事業概要図



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。

再評価結果（平成22年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・防災課  
担当課長名：深澤 淳志

事業名	一般国道334号 宇登呂道路		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 北海道開発局
起終点	自：北海道斜里郡斜里町字宇登呂 至：北海道斜里郡斜里町字オシンコシン				延長	5.6 km
事業概要	一般国道334号は、羅臼町を起点とし、美幌町に至る延長約122kmの幹線道路である。当該事業は、道路防災総点検における要対策箇所の連続する区間を整備することにより、要対策箇所及び通行規制区間を解消し、道路交通の安全性・確実性の向上を図ることを目的とした延長5.6kmの防災対策事業である。					
S60年度事業化	H一年度都市計画決定 (H一年度変更)	S62年度用地補償着手	S61年度工事着手			
全体事業費	約119億円		事業進捗率	84%	供用済延長	4.7 km
計画交通量	3,400台/日					
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.3 (既事業) 7.2	総費用 (既事業)/(事業全体) 17/165億円 事業費：17/165億円 維持管理費：0.00/0.00億円	総便益 (既事業)/(事業全体) 120/211億円 走行時間短縮便益：102/185億円 走行経費減少便益：15/22億円 交通事故減少便益：2.6/3.4億円	基準年 平成21年		
感度分析の結果	残事業について感度分析を実施 交通量変動：B/C=7.9(交通量+10%) B/C=6.2(交通量-10%) 事業費変動：B/C=6.5(事業費+10%) B/C=7.9(事業費-10%) 事業期間変動：B/C=6.9(事業期間+1年) B/C=7.3(事業期間-1年)					
事業の効果等	<p>地域の特殊性を考慮した便益</p> <p>①余裕時間の短縮による効果 ・当該道路の整備により到着予定時刻に遅刻しないために見込む余裕時間が短縮する効果【約5.7億円※】 ※は、供用後50年間の便益額として試算した値（参考値）</p> <p>定性的な効果</p> <p>②通行規制区間や線形不良箇所の解消 ・当該道路の整備により通行規制区間や線形不良箇所が解消され、交通の安全性及び確実性の向上が期待される。</p> <p>③災害による道路寸断で孤立化する集落の解消 ・冬期においては当該区間が宇登呂地区と斜里町を結ぶ唯一のルートであり、当該道路の整備により通行止め時における集落孤立化の解消が期待される。 (冬期通行止め時における宇登呂地区の孤立化時間：93時間/10年)</p> <p>④CO2排出量の削減 ・当該道路の整備により自動車からのCO2排出量500(t-CO2/年)の削減が期待される。</p>					
関係する地方公共団体等の意見	<p>地域から頂いた主な意見等： 網走市をはじめとする3市15町1村の首長及び議会議長で構成される網走支庁管内総合開発期成会等より早期整備の要望を受けている。</p> <p>知事の意見： 落石や岩盤崩壊など危険箇所の対策を実施することにより、安全な通行が図られ、道民生活の安全・安心の確保に寄与することから事業の継続が必要である。</p>					
事業評価監視委員会の意見	当委員会に提出された再評価原案準備書の対応方針については、北海道開発局案を妥当とするが、緊急性のある事業のため、早期に完成するよう事業の促進に努めること。					
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	<p>・平成17年7月に知床が世界自然遺産に登録された。</p> <p>・平成17年10月に遠軽町、白滝村、丸瀬布町、生田原町が合併し遠軽町が誕生。</p>					



再評価結果（平成22年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・防災課  
担当課長名：深澤 淳志

事業名	一般国道334号 真鯉道路		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 北海道開発局	
起終点	自：北海道斜里郡斜里町字オシンコシン 至：北海道斜里郡斜里町字峰浜				延長	14.4 km	
<b>事業概要</b> 一般国道334号は、羅臼町を起点とし、美幌町に至る延長約122kmの幹線道路である。当該事業は、道路防災総点検における要対策箇所の連続する区間を整備することにより、要対策箇所及び通行規制区間を解消し、道路交通の安全性・確実性の向上を図ることを目的とした延長14.4kmの防災対策事業である。							
S63年度事業化	H一年度都市計画決定 (H一年度変更)		S63年度用地補償着手	S63年度工事着手			
全体事業費	約191億円		事業進捗率	77%	供用済延長	9.7km	
計画交通量	3,400台/日						
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体)	1.3	総費用 (事業費/事業全体)	39/230億円		総便益 (事業費/事業全体)	基準年 平成21年
	(事業)	3.0	事業費	39/230億円			
<b>感度分析の結果</b> 残事業について感度分析を実施 交通量変動：B/C=3.4(交通量+10%) B/C=2.6(交通量-10%) 事業費変動：B/C=2.7(事業費+10%) B/C=3.3(事業費-10%) 事業期間変動：B/C=2.9(事業期間+1年) B/C=3.0(事業期間-1年)							
<b>事業の効果等</b> 地域の特殊性を考慮した便益 ①余裕時間の短縮による効果 ・当該道路の整備により到着予定時刻に遅刻しないために見込む余裕時間が短縮する効果【約14億円※】 ※は、供用後50年間の便益額として試算した値(参考値) 定性的な効果 ②通行規制区間や線形不良箇所の解消 ・当該道路の整備により通行規制区間や線形不良箇所が解消され、交通の安全性及び確実性の向上が期待される。 ③災害による道路寸断で孤立化する集落の解消 ・冬期においては当該区間が宇登呂地区と斜里町を結ぶ唯一のルートであり、当該道路の整備により通行止め時における集落孤立化の解消が期待される。 (冬期通行止め時における宇登呂地区の孤立化時間：93時間/10年) ④CO2排出量の削減 ・当該道路の整備により自動車からのCO2排出量1,220(t-CO2/年)の削減が期待される。							
<b>関係する地方公共団体等の意見</b> 地域から頂いた主な意見等： 網走市をはじめとする3市15町1村の首長及び議会議長で構成される網走支庁管内総合開発期成会等より早期整備の要望を受けている。 知事の意見： 落石や岩盤崩壊など危険箇所の対策を実施することにより、安全な通行が図られ、道民生活の安全・安心の確保に寄与することから事業の継続が必要である。							
<b>事業評価監視委員会の意見</b> 当委員会に提出された再評価原案準備書の対応方針については、北海道開発局案を妥当とするが、緊急性のある事業のため、早期に完成するよう事業の促進に努めること。							
<b>事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等</b> ・平成17年7月に知床が世界自然遺産に登録。 ・平成17年10月に遠軽町、白滝村、丸瀬布町、生田原町が合併し遠軽町が誕生。							



事業の進捗状況、残事業の内容等

昭和63年度に工事着手して、用地進捗率19%、事業進捗率77%となっている。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

引き続き、早期供用に向けて事業を進める。

施設の構造や工法の変更等

現地調査に基づき法面対策工を追加、波浪による道路浸食対策の追加、比較設計による軽量盛土の採用、すき取り物や伐根物等を法面保護材料にリサイクルなどの変更を行っている。

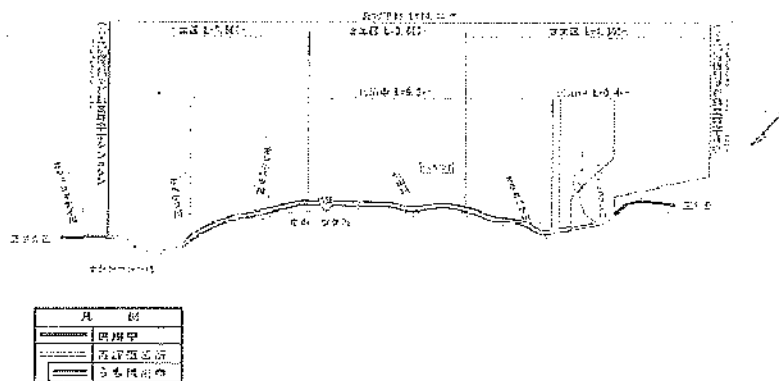
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

事業の必要性・重要性は変化なく、費用対効果等の投資効果も確保されているため。

事業概要図



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。

再評価結果（平成22年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・防災課  
担当課長名：深澤 淳志

事業名	一般国道336号 <sup>えりひろ</sup> 襟広防災		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 北海道開発局
起終点	白：北海道幌泉郡えりも町字庶野 至：北海道広尾郡広尾町ツチウシ			延長	18.7km	
事業概要	<p>一般国道336号は、浦河町からえりも町を経て釧路市に至る約150kmの幹線道路である。当該事業は、海岸線の屈曲が著しく地形的に急崖斜面が連続しており、通行規制区間及び特殊通行規制区間、落石崩壊・岩石崩壊等の道路防災点検対策箇所の解消を目的とした延長約18.7kmの防災事業である。</p>					
H2年度事業化	H1年度都市計画決定 (H1年度変更)	H3年度用地補償着手	H2年度工事着手			
全体事業費	約793億円		事業進捗率	75%	供用済延長	9.2km
計画交通量	1,000～1,300台/日					
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.1 (事業) 4.7	総費用 (事業費)/ 維持管理費 169/866億円 (事業費：170/869億円) 維持管理費：-0.84/-2.9億円	総便益 (事業費)/ 維持管理費 800/991億円 (事業費：629/780億円) 維持管理費：158/195億円 交通事故減少便益：13/17億円	基準年 平成21年		
感度分析の結果	<p>残事業について感度分析を実施</p> <p>交通量変動：B/C=5.4(交通量+10%) B/C=4.3(交通量-10%)          事業費変動：B/C=4.3(事業費+10%) B/C=5.2(事業費-10%)          事業期間変動：B/C=4.7(事業期間+1年) B/C=4.9(事業期間-1年)</p>					
事業の効果等	<p>地域の特殊性を考慮した便益</p> <p>①余裕時間の短縮による効果 ・当該道路の整備により到着予定時刻に遅刻しないために見込む余裕時間が短縮する効果【約31億円※】 ※は、供用後50年間の便益額として試算した値（参考値）</p> <p>定性的な効果</p> <p>②通行規制区間の解消 ・当該道路の整備により通行規制区間が解消され、交通の安全性及び確実性の向上が期待される。</p> <p>③災害による道路寸断で孤立化する集落の解消 ・えりも町目黒地区やえりも町全域で通行止めによる孤立化が発生しており、当該道路の整備により孤立化する集落の解消が期待される。（目黒地区の孤立化時間：1846時間/10年）</p> <p>④CO2排出量の削減 ・当該道路の整備により自動車からのCO2排出量311(t-CO2/年)の削減が期待される。</p>					
関係する地方公共団体等の意見	<p>地域から頂いた主な意見等： 7町の首長で構成される日高総合開発期成会や4町の首長及び議会議長で構成される十勝海岸線国道建設促進期成会より防災対策事業促進の要望を受けている。</p> <p>知事の意見： 落石や岩盤崩壊など危険箇所の対策を実施することにより、安全な通行が図られ、道民生活の安全・安心の確保に寄与することから事業の継続が必要である。</p>					
事業評価監視委員会の意見	<p>当委員会に提出された再評価原案準備書の対応方針については、北海道開発局案を妥当とするが、緊急性のある事業のため、早期に完成するよう事業の促進に努めること。</p>					
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	<p>・市町村合併により「幕別町」「日高町」「新ひだか町」「むかわ町」「安平町」が誕生。 ・日高自動車道が日高富川ICまで、帯広・広尾自動車道が中札内ICまで開通。</p>					

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成2年度に工事着手して、用地進捗率99%、事業進捗率75%となっている。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

引き続き、早期供用に向けて事業を進める。

施設の構造や工法の変更等

現地調査に基づき別線整備区間（トンネル）および法面对策を追加、岩盤掘削工法を変更し施工を効率化、現場打抜砕工の配置を見直しなどの変更を行っている。

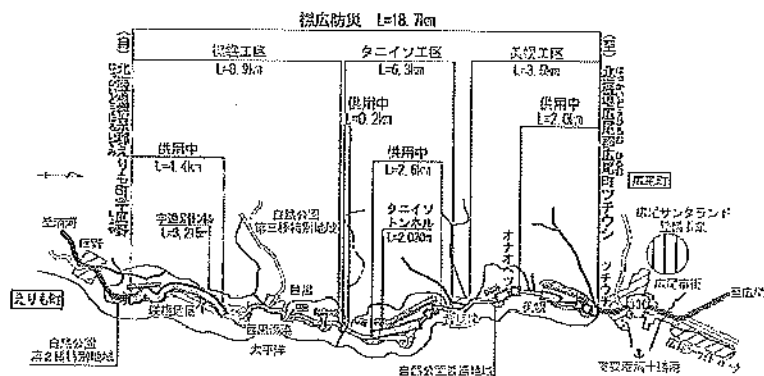
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

事業の必要性・重要性は変化なく、費用対効果等の投資効果も確保されているため。

事業概要図



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。

再評価結果（平成22年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・防災課  
担当課長名：深澤 淳志

事業名	一般国道337号 当別バイパス		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 北海道開発局
起終点	自：北海道石狩郡当別町蔵岱 至：北海道石狩市生振			延長	15.4km	
事業概要： 道央圏連絡道路は、千歳市から札幌市等を経由し小樽市へ至る延長約80kmの地域高規格道路である。このうち当別バイパスは、道央圏連絡道路の一区間を担い、一般国道275号と一般国道231号等を結ぶ延長15.4kmのバイパス事業である。						
S55年度事業化	H一年度都市計画決定 (H一年度変更)		S57年度用地補償着手	S56年度工事着手		
全体事業費	約688億円		事業進捗率	64%	供用済延長	15.4km
計画交通量	12,900~19,600台/日					
費用対効果分析結果	B/C	総費用	総便益	基準年		
	(事業全体) 1.4	(債務額/事業全体) 212/928億円 (事業費：208/887億円) 維持管理費：4.9/41億円	(債務額/事業全体) 249/1,306億円 (走行時間短縮便益：206/1,024億円) (走行経費減少便益：30/228億円) (交通事故減少便益：13/54億円)	平成21年		
感度分析の結果：残事業について感度分析を実施 交通量変動：B/C=1.3(交通量+10%) B/C=1.1(交通量-10%) 事業費変動：B/C=1.1(事業費+10%) B/C=1.3(事業費-10%) 事業期間変動：B/C=1.1(事業期間+1年) B/C=1.2(事業期間-1年)						
事業の効果等 地域の特殊性を考慮した便益 ①救急医療（初期治療）へのアクセス向上 ・当該道路の整備による救急医療（初期治療）へのアクセス向上効果【約16億円※】 ②余裕時間の短縮による効果 ・当該道路の整備により到着予定時刻に遅刻しないために見込む余裕時間が短縮する効果【約94億円※】 ※は、供用後50年間の便益額として試算した値（参考値） 定性的な効果 ③外郭環状道路を形成 ・札幌圏の外郭環状道路を形成し新千歳空港や苫小牧港、石狩湾新港を連絡する道央圏連絡道路の一部を形成する。 ④年間渋滞損失時間の削減 ・札幌市内や、札幌大橋をはじめとした当該道路の現況2車線区間の交通混雑緩和が期待される。 (現況2車線区間の最大渋滞長 2,950m) ⑤重要港湾へのアクセス向上 ・石狩湾新港に移入後、周辺市町村へ輸送される石油製品や多目的国際ターミナル化により取扱量の増加している木材チップなどの輸送効率化が期待される。 (石狩湾新港の木材チップ取扱量：約140万t/年) ⑥バス路線の利便性向上 ・当該区間を通過する路線バスの遅れの解消が期待される。 (当該区間を通過する路線バス運行状況 16便/日 利用者数 約4万人/年) ⑦高次医療施設へのアクセス性向上 ・札幌市内にある高度な医療機能を有する病院への救急搬送時間短縮や、患者に負担の少ない安定した搬送が期待される。(当別町から札幌市への救急搬送 551件/年) ⑧CO2排出量の削減 ・当該道路の整備により自動車からのCO2排出量13,534(t-CO2/年)の削減が期待される。						
関係する地方公共団体等の意見 地域から頂いた主な意見等：						

江別市など5市3町の首長で構成される道央圏連絡道路整備促進期成会等より早期整備の要望を受けている。

知事の意見：

道内の高速交通ネットワークを形成する高規格幹線道路、地域高規格道路など重要な路線であり、交通混雑の解消や物流の効率化を図ることにより、道民生活の向上や経済・社会活動の活性化に寄与することから事業の継続が必要である。

札幌市長の意見：

北海道開発局事業審議委員会において出された事業継続という開発局の対応方針（案）を妥当と判断しておりますので、引き続き事業費の抑制に努めていただき、早期供用開始を目指して、事業の進捗が図られるようお願いいたします。

**事業評価監視委員会の意見**

当委員会に提出された再評価原案準備書の対応方針については、北海道開発局案を妥当と判断するが、事業費が大幅に増加している事業があることから、今後は以下に留意されたい。

1. 調査を充実させ、事業費の積算精度を向上させるよう努めること。
2. 事業費の管理を適正に行うとともに、その抑制に努めること。
3. 早期供用開始に向け、事業の促進に努めること。
4. 定性的な効果として、道路整備が観光振興に及ぼす効果について検討すること。

**事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等**

- ・平成20年度に江別市美原地区の一部区間が2車線暫定供用するなど道央圏連絡道路の整備進捗。
- ・当該路線周辺の空港や港湾では、乗降客数及び取扱貨物量が増加している。

**事業の進捗状況、残事業の内容等**

昭和56年度に工事着手して、用地進捗率99.9%、事業進捗率64%となっている。  
平成14年度までに一部暫定2車線にて全線供用している。

**事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等**

引き続き、早期供用に向けて事業を進める。

**施設の構造や工法の変更等**

河床洗掘に対応するための長大橋梁の構造変更、側方流動対策や道路橋示方書改訂等に伴う橋梁耐震設計の見直し、札幌大橋の上部工形式を見直し主径間を鋼床版箱桁から合成床版箱桁、側径間を鋼床版桁から合成床版3主桁にするなどの変更を行っている。

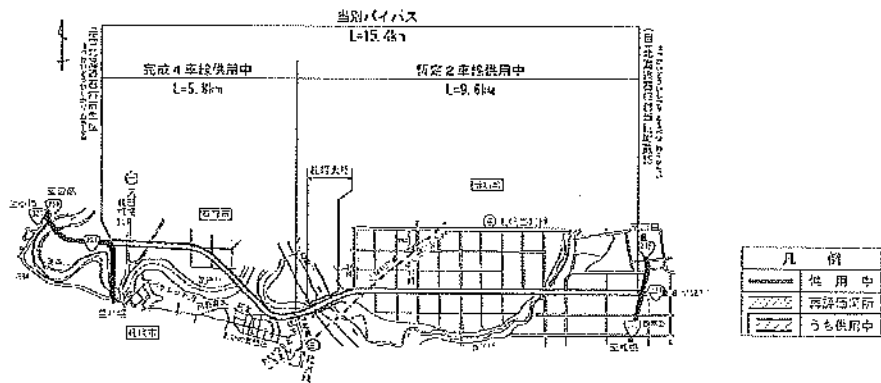
**対応方針**

事業継続

**対応方針決定の理由**

事業の必要性・重要性は変化なく、費用対効果等の投資効果も確保されているため。

**事業概要図**



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。

再評価結果（平成22年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・防災課  
担当課長名：深澤 淳志

事業名	旭川・紋別自動車道 一般国道450号 丸瀬布遠軽道路		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 北海道開発局
起終点	自：北海道紋別郡遠軽町丸瀬布南 丸 至：北海道紋別郡遠軽町豊里			延長	18.0km	
事業概要	旭川・紋別自動車道は、北海道縦貫自動車道比布ジャンクションから分岐し、紋別市に至る延長約130kmの一般国道の自動車専用道路である。このうち丸瀬布遠軽道路は、丸瀬布インターチェンジから遠軽豊里インターチェンジに至る延長約18.0kmの事業で、国土・地域ネットワークの構築により、物流効率化の支援や個性ある地域の形成、円滑なモビリティの確保に寄与する道路である。					
H18年度事業化	H一年度都市計画決定 (H一年度変更)		H19年度用地補償着手	H20年度工事着手		
全体事業費	約410億円		事業進捗率	18%	供用済延長	0.0km
計画交通量	11,400~13,200台/日					
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 2.5  (機専) 3.1	総費用 (機専) / (事業全体) 313/385億円 事業費：276/349億円 維持管理費：36/36億円	総便益 (機専) / (事業全体) 960/960億円 走行時間短縮便益：805/805億円 走行経費減少便益：105/105億円 交通事故減少便益：50/50億円	基準年 平成21年		
感度分析の結果	残事業について感度分析を実施 交通量変動：B/C=3.5(交通量+10%) B/C=2.6(交通量-10%) 事業費変動：B/C=2.8(事業費+10%) B/C=3.3(事業費-10%) 事業期間変動：B/C=2.9(事業期間+2年) B/C=3.5(事業期間-2年)					
事業の効果等	<p>地域の特殊性を考慮した便益</p> <p>①救急医療（初期治療）へのアクセス向上 ・当該道路の整備による救急医療（初期治療）へのアクセス向上効果【約0.74億円※】</p> <p>②余裕時間の短縮による効果 ・当該道路の整備により到着予定時刻に遅刻しないために見込む余裕時間が短縮する効果【約38億円※】 ※は、供用後50年間の便益額として試算した値（参考値）</p> <p>定性的な効果</p> <p>③拠点都市間のアクセス性向上 ・道北圏の拠点都市である旭川市とオホーツク圏の拠点都市である紋別市、北見市のアクセス向上に寄与。</p> <p>④農水産品の流通効率化 ・網走支庁で水揚げされるホタテや、網走支庁で生産される生体牛の流通の効率化が期待される。 (ホタテ漁獲量：北見市 約3.9万t/年、湧別町 約2.5万t/年、佐呂間町 約1.0万t/年)</p> <p>⑤観光地へのアクセス性向上 ・年間を通じてオホーツク圏の観光地へのアクセス及び安全性の向上が期待される。 (オホーツク圏の観光入込客数 約800万人/年)</p> <p>⑥高次医療施設へのアクセス性向上 ・高度な医療機能を有する旭川市の高次医療施設（旭川赤十字病院等）への救急搬送時間短縮や、患者に負担の少ない安定した搬送が期待される。(遠軽町から旭川市への救急搬送14件/年)</p> <p>⑦バス路線の利便性向上 ・札幌・旭川とオホーツク圏を結ぶ都市間バスの移動時間短縮や利用者の快適性向上が期待される。 (27往復便/日)</p> <p>⑧広域行政サービスの効率化 ・市町村合併により広域化した地域行政サービスの効率化が見込まれる。</p> <p>⑨CO2排出量の削減 ・当該道路の整備により自動車からのCO2排出量10,030(t-CO2/年)の削減が期待される。</p>					

関係する地方公共団体等の意見

地域から頂いた主な意見等：

網走市をはじめとする3市15町1村の首長等で構成される網走支庁管内総合開発期成会等により早期整備の要望を受けている。

知事の意見：

道内の高速交通ネットワークを形成する高規格幹線道路、地域高規格道路など重要な路線であり、交通混雑の解消や物流の効率化を図ることにより、道民生活の向上や経済・社会活動の活性化に寄与することから事業の継続が必要である。

事業評価監視委員会の意見

当委員会に提出された再評価原案準備書の対応方針については、北海道開発局案を妥当と判断するが、事業費が大幅に増加している事業があることから、今後は以下に留意されたい。

1. 調査を充実させ、事業費の積算精度を向上させるよう努めること。
2. 事業費の管理を適正に行うとともに、その抑制に努めること。
3. 早期供用開始に向け、事業の促進に努めること。
4. 定性的な効果として、道路整備が観光振興に及ぼす効果について検討すること。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・旭川・紋別自動車道の平成21年度末供用見込み延長は、約80.5km。
- ・旭川市の旭山動物園の平成18年以降の入場者数は300万人前後で、全国第2位。
- ・平成17年7月に知床が世界自然遺産に登録。
- ・平成17年10月に遠軽町、白滝村、丸瀬布町、生田原町が合併し遠軽町が誕生。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成20年度に工事着手して、用地進捗率20%、事業進捗率18%となっている。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

引き続き、早期供用に向けて事業を進める。

施設の構造や工法の変更等

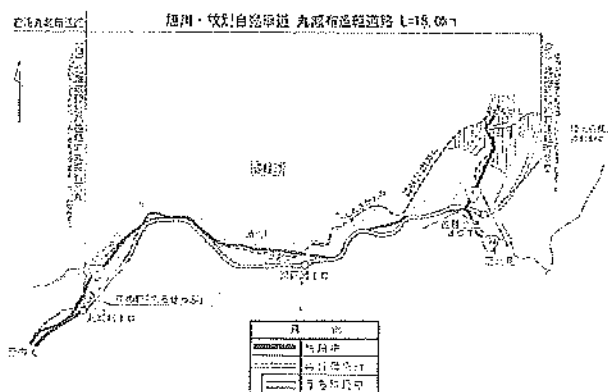
地元協議の結果、周辺の道路利用実態を考慮し事業延長を短縮、詳細調査により判明した硬質な岩盤に対応した掘削工法の見直しや地盤改良の追加など土工を見直し、交差道路を集約し横断函渠など構造物の箇所数を縮減、現地試験を基に法面小段の設置高さを変更し土工量と排水施設を縮減などの変更を行っている。

対応方針 事業継続

対応方針決定の理由

事業の必要性・重要性は変化なく、費用対効果等の投資効果も確保されているため。

事業概要図



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。

再評価結果（平成22年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課  
担当課長名：深澤 淳志

事業名	一般国道7号 石川バイパス		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局
起終点	自：青森県弘前市大字石川字留岡 至：青森県弘前市大字堀越字川合			延長	4.6 km	
事業概要	<p>国道7号は、新潟県新潟市を起点に日本海沿岸地域を経て青森県青森市に至る延長約528 kmの一般国道である。</p> <p>石川バイパスは、青森県弘前市大字石川字留岡から青森県弘前市大字堀越字川合間の延長4.6 kmの拡幅事業であり、国道7号の交通混雑緩和や交通事故の減少、災害時の代替機能の確保等を図るとともに、地域間の交流・連携の活性化を目的とした事業である。</p>					
S48年度事業化	S48年度都市計画決定	S50年度用地着手	S53年度工事着手	H11年度都市計画変更		
全体事業費	30億円	事業進捗率	44%	供用済延長	4.6 km	
計画交通量	20,300台/日					
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 7.8 (残事業) 11.6	総費用 (事業費) 26億円/39億円 (維持管理費) 11億円/11億円	総便益 (残事業) 305億円/305億円 走行時間短縮便益: 288億円/288億円 走行経費減少便益: 9.6億円/9.6億円 交通事故減少便益: 8.0億円/8.0億円	基準年	平成21年	
感度分析の結果	<p>残事業について感度分析を実施</p> <p>【残事業】 交通量変動 : B/C=13.1(交通量 +10%) B/C=10.3(交通量 -10%)          事業費変動 : B/C=11.0(事業費 +10%) B/C=12.3(事業費 -10%)          事業期間変動 : B/C=11.2(事業期間 +20%) B/C=11.8(事業期間 -20%)</p>					
事業の効果等	<p>①市街地の交通混雑緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>当該道路の整備により、青森県内の国道及び県道平均の約7倍である渋滞損失時間(約6.1万人時間/年)の減少が見込まれ、渋滞交差点の解消が期待される。</li> </ul> <p>②交通事故の減少</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>当該道路の整備により、青森県内の国道及び県道平均の約4倍である死傷事故率(208.7件/億台キロ)の減少が期待される。</li> </ul> <p>③高速道路IC・救急医療施設へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>当該道路の整備により、東北縦貫自動車道(弘前線)大鱈ICへのアクセス向上及び弘前大学付属病院などの医療機関への迅速な搬送が期待される。</li> </ul>					
関係する地方公共団体等の意見	<p>石川バイパスは、国道7号の交通混雑の緩和、事故の減少や災害時の代替機能の確保等を図るとともに、地域間の交流・連携の活性化に大きく寄与することが期待されており、弘前市長をはじめとする首長で構成される国道7号整備促進規成同盟会より早期整備の要望(平成21年10月16日)を受けている他、多くの団体から同様の要望を受けている。</p> <p>県知事の意見：再評価については異存はありません。事業執行にあたっては、引き続きコスト縮減に努め早期完成を図るようお願いいたします。</p>					
事業評価監視委員会の意見	<p>対応方針(原案)どおり「継続」が妥当である。</p> <p>なお、以下の意見があった。</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) 救急医療への効果を評価するのに必要な救急医療施設とアクセス道路の関係等について、わかりやすく記載すること。</li> <li>2) 道路整備の効果の一つとして、当番弁護士の被疑者及び被告人への接見や消防活動等の緊急を要する公的活動に関するアンケートの実施等を検討すること。</li> </ol>					
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	この事業の目的が失われるような道路交通状況の変化及び関連プロジェクト等の変更はない。					
事業の進捗状況、残事業の内容等	【執行済み額】事業費：13億円(進捗率44%) うち用地費：4億円(進捗率100%)					



事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等  
事業進捗に係る問題はない。早期の供用を目指す。

施設の構造や工法の変更等

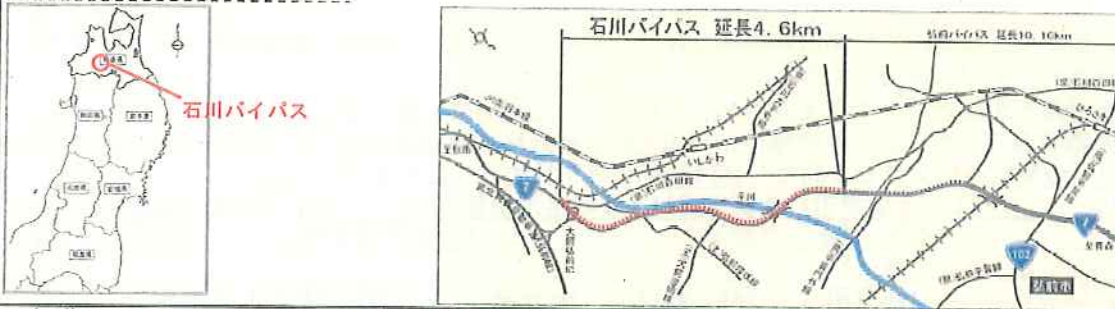
- ・橋梁支承部に新技術（ハイブリッド支承）を採用し、コスト縮減を図っている。
- ・再生材（再生採石、再生アスファルト合材等）の活用等により、コスト縮減を図っている。

対応方針 事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、当初からの事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。

再評価結果（平成22年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課  
担当課長名：深澤 淳志

事業名	一般国道45号 上北道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局
起終点	自：青森県上北郡六戸町大字犬落瀬 至：青森県上北郡東北町大字大浦	延長	7.7 km		
<p>事業概要</p> <p>国道45号は、仙台市を起点に太平洋沿岸地域を経て八戸市、十和田市を經由し国道4号と重複し青森市に至る延長約584 kmの幹線道路である。</p> <p>上北道路は、青森県上北郡六戸町大字犬落瀬から同郡東北町大字大浦を結ぶ延長7.7 kmの自動車専用道路であり、県都青森市と北東北の中核都市八戸市を結ぶ高規格幹線道路ネットワークの一部を形成するとともに、三次救急医療施設へのアクセス向上、物流効率化等を目的とした事業である。</p>					
<p>H17年度事業化   H16年度都市計画決定   H18年度用地着手   H19年度工事着手</p> <p>全体事業費：245億円   事業進捗率：50%   供用済延長：0.0 km</p> <p>計画交通量：9,500台/日</p>					
費用対効果分析結果	B/C：(事業全体) 3.1 (残事業) 6.1	総費用：(残事業)/(事業全体) 126億円/246億円 （事業費：108億円/228億円） 維持管理費：18億円/18億円	総便益：(残事業)/(事業全体) 766億円/766億円 （走行時間短縮便益：653億円/653億円） （走行経費減少便益：59億円/59億円） （交通事故減少便益：54億円/54億円）	基準年：平成21年	
<p>感度分析の結果</p> <p>【残事業】 交通量変動：B/C=7.1(交通量 +10%) B/C=4.6(交通量 -10%) 事業費変動：B/C=5.6(事業費 +10%) B/C=6.7(事業費 -10%) 事業期間変動：B/C=5.8(事業期間 +20%) B/C=6.3(事業期間 -20%)</p>					
<p>事業の効果等</p> <p>①青森市～八戸市間の交流連携の促進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>県都青森市と北東北の中核都市八戸市の交流、連携を促進する高規格幹線道路の骨格を形成する。</li> <li>県都青森市～北東北の中核都市八戸市間の所要時間が121分から86分と約35分の短縮が図られる。</li> <li>定時性、安全性が向上し物流の効率化が期待される。</li> </ul> <p>②道路ネットワークの信頼性の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>東北道弘前線の代替路としての所要時間差が約25分まで短縮される。</li> </ul> <p>③三次救急医療施設へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>八戸市立市民病院（三次救急医療施設）の60分カバー圏域人口が526千人から533千人へと7千人増加する。</li> </ul> <p>④上十三地域と下北地域の産業の活性化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>輸送時間の短縮、経費削減が図られ、物流コスト、輸送体制の改善が期待される。</li> </ul> <p>⑤交通混雑の緩和と交通事故の減少</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>青森県内の国道及び県道平均の約9倍である渋滞損失時間（約7.8万人時間/年キロ）の減少が期待される。</li> <li>青森県内の国道及び県道平均の約7倍である死傷事故率（368.6件/億台キロ）の減少が期待される。</li> </ul>					
<p>関係する地方公共団体等の意見</p> <p>上北道路は高規格幹線道路ネットワークの一部として、時間短縮効果による日常生活の利便性の他、青森・津軽・南部地方相互の地域間交流の緊密化等が期待されており、青森市長をはじめとする首長で構成される青森県東北縦貫自動車道八戸線建設促進期成同盟会より早期整備の要望（平成21年7月17日）を受けている他、多くの団体から同様の要望を受けている。</p> <p>県知事の意見：再評価については、異存はありません。しかしながら、事業の執行にあたっては、引き続き、コスト縮減に努めて頂きますようお願いいたします。</p>					
<p>事業評価監視委員会の意見</p> <p>対応方針（原案）どおり「継続」が妥当である。</p> <p>なお、以下の意見があった。</p> <p>事業立ち上げ時の事業費の見積もりが甘いことにより、後に増額が発生することのないよう、可能な限り正確に見積もること。</p>					
<p>事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等</p> <p>この事業の目的が失われるような道路交通状況の変化及び関連プロジェクト等の変更はない。</p>					
<p>事業の進捗状況、残事業の内容等</p> <p>【執行済み額】事業費：122億円（進捗率50%） うち用地費：20億円（進捗率94%）</p>					

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等  
 事業進捗に係る問題はない。早期の供用を目指す。

施設の構造や工法の変更等  
 ・斜材付π型ラーメン橋の構造見直しによるコスト縮減  
 ・交差点形状の見直しにより、BOX延長を短縮

対応方針 事業継続

対応方針決定の理由  
 以上の状況を勘案すれば、当初からの事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。

再評価結果（平成22年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課  
担当課長名：深澤 淳志

事業名	一般国道4号 水沢東バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局
起終点	自：岩手県奥州市水沢区真城字東大深沢 至：岩手県奥州市水沢区佐倉河字十文字			延長	9.6 km
事業概要	水沢東バイパスは、岩手県奥州市水沢区真城字東大深沢～佐倉河字十文字間に計画された延長9.6 kmのバイパス事業である。当該道路の整備により、奥州市水沢区内を通過する国道4号の交通混雑の緩和、交通安全の確保、沿道環境の改善に加え、東北縦貫自動車道や東北新幹線水沢江刺駅へのアクセス向上等に大きく寄与するものである。				
S60年度事業化	S57年度都市計画決定	S63年度用地着手	H4年度工事着手		
全体事業費	380億円	事業進捗率	57%	供用済延長	4.6 km
計画交通量	23,000台/日				
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.1 (残事業) 3.3	総費用：(残事業)/(事業全体) 116億円/426億円 事業費：108億円/411億円 維持管理費：7.7億円/15億円	総便益：(残事業)/(事業全体) 384億円/478億円 走行時間短縮便益：363億円/425億円 走行経費減少便益：21億円/45億円 交通事故減少便益：0.03億円/7.5億円	基準年	平成21年
感度分析の結果	残事業について感度分析を実施 交通量変動：B/C=4.1(交通量+10%) B/C=2.8(交通量-10%) 事業費変動：B/C=3.0(事業費+10%) B/C=3.6(事業費-10%) 事業期間変動：B/C=2.9(事業期間+20%) B/C=3.7(事業期間-20%)				
事業の効果等	<p>①市街地の交通混雑緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・当該道路の整備により、並行現道における渋滞交差点の解消が見込まれる。 (Co2排出削減量：20,764t-co2/年)</li> </ul> <p>②現道区間における交通事故多発箇所の回避</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・並行現道において、死傷事故率が200件/億台キロを超える区間が存在し、当該道路の整備により事故件数の減少が期待される。</li> </ul> <p>③冬期における幹線道路機能の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・並行する東北縦貫自動車道では、冬期の気象状況などによる通行止めが発生しており、当該道路の整備によって一般道の利用交通が分散され、幹線機能が確保される。(通行止め実績：年平均14.2回)</li> </ul>				
関係する地方公共団体等の意見	<p>道路整備促進期成同盟会や県知事、水沢市（現奥州市）、水沢市議会から早期整備の要望を受けている。</p> <p>県知事の意見：一般国道4号は、本県の幹線道路ネットワークを形成し、地域間交流・連携の促進、県民の快適・安全な生活を支えるうえで、重要な道路であります。一般国道4号水沢東バイパスについては、更なるコスト削減に努め、整備のスピードを緩めることなく着実に整備を進めるとともに、3便益に「冬期の交通状況」等を考慮するなど、事業評価において地域の実情を十分に反映するようお願いいたします。</p>				
事業評価監視委員会の意見	<p>対応方針（原案）どおり「継続」が妥当である。</p> <p>なお、以下の意見があった。</p> <p>完成が遅れるとB/Cが低下することも考慮し、重点化等により事業期間が長くないよう事業を進めること。</p>				
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	<p>この事業の目的が失われるような道路交通状況の変化及び関連プロジェクト等の変更はない。</p> <p>岩手県から「一般国道4号は、本県の幹線道路ネットワークを形成し、地域間交流・連携の促進、県民の快適・安全な生活を支えるうえで、重要な道路であります。一般国道4号水沢東バイパスについては、更なるコスト削減に努め、整備のスピードを緩めることなく着実に整備を進めるとともに、3便益に「冬期の交通状況」等を考慮するなど、事業評価において地域の実情を十分に反映するようお願いいたします。」との意見を頂いている。</p>				
事業の進捗状況、残事業の内容等	<p>【執行済み額】 事業費：218億円（進捗率57%） うち用地費：88億円（進捗率56%） 平成17年12月までに、水沢区東中通二丁目から同区佐倉河字十文字までの4.6km区間を2車線で供用している。</p>				
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見直し等	<p>設計協議及び埋蔵文化財発掘調査等に多くの時間を要したため、事業化から20年でL=4.6kmの供用となっている。残区間の5.0kmについては、早期の供用を目指す。</p>				

施設の構造や工法の変更等

JR高圧線を架空線から地中部に変更することにより、跨線橋の桁高を低くし、前後区間の盛土量の削減、材料単価が経済的な再生材の活用等によるコスト縮減を図っている。

対応方針

事業継続

対応方針の理由

以上の状況を勘案すれば、当初からの事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額の割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したものの。

## 再評価結果（平成22年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：深澤 淳志

事業名	一般国道4号 北上拡幅	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局
起終点	自：岩手県北上市相去町字笹長根 至：岩手県北上市飯豊町村崎野19地割			延長	12.2km
事業概要	<p>北上拡幅は、岩手県北上市相去町字笹長根～飯豊町村崎野19地割間に計画された延長12.2kmの拡幅事業である。当該道路の整備により、北上市内の国道4号の交通混雑緩和、交通安全の確保、沿道環境の改善に加え、花巻空港、東北縦貫自動車道、東北横断自動車道、東北新幹線北上駅へのアクセス向上等に大きく寄与するものである。</p>				
S57年度事業化	H7年度都市計画決定	S58年度用地着手	S57年度工事着手		
全体事業費	180億円	事業進捗率	75%	供用済延長	8.4km
計画交通量	28,800台/日				
費用対効果分析結果	B/C	総費用	(残事業)/(事業全体)	総便益	(残事業)/(事業全体)
	(事業全体) 1.6 (残事業) 2.9	39/272億円 事業費：33億円/247億円 維持管理費：6.0億円/24億円		113億円/433億円 走行時間短縮便益：100億円/363億円 走行経費減少便益：11億円/67億円 交通事故減少便益：2.3億円/3.3億円	基準年：平成21年
感度分析の結果	<p>残事業について感度分析を実施</p> <p style="text-align: center;">交通量変動：B/C=3.1(交通量+10%) B/C=2.6(交通量-10%)                  事業費変動：B/C=2.7(事業費+10%) B/C=3.1(事業費-10%)                  事業期間変動：B/C=2.7(事業期間+20%) B/C=3.1(事業期間-20%)</p>				
事業の効果等	<p>①市街地の交通混雑緩和 ・拡幅整備により、渋滞交差点の解消が見込まれる。(CO<sub>2</sub>排出削減量：7,832t-CO<sub>2</sub>/年)</p> <p>②交通事故の減少 ・死傷事故率が100件/億台キロを超える区間が存在し、拡幅整備により事故件数の減少が期待される。</p> <p>③東北縦貫自動車道の代替路確保 ・並行する東北縦貫自動車道では、冬期の気象状況などによる通行止めが発生しており、拡幅整備による交通容量増加により、幹線道路の信頼性向上が期待される。(通行止め実績：年平均6回)</p> <p>④産業活動の支援 ・北上拡幅周辺には、多数の工業団地が存在し、当該道路の整備により、北上産業業務団地から北上金ヶ崎ICまでの所要時間が8分から5分と3分短縮される。</p>				
関係する地方公共団体等の意見	<p>道路整備促進期成同盟会や県知事から早期整備の要望を受けている。</p> <p>県知事の意見：一般国道4号は、本県の幹線道路ネットワークを形成し、地域間交流・連携の促進、県民の快適・安全な生活を支えるうえで、重要な道路であります。一般国道4号北上拡幅については、更なるコスト削減に努め、整備のスピードを緩めることなく着実に整備を進めるとともに、3便益に「冬期の交通状況」等を考慮するなど、事業評価において地域の実情を十分に反映するようお願いします。</p>				
事業評価監視委員会の意見	<p>対応方針（原案）どおり「継続」が妥当である。</p>				
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	<p>この事業の目的が失われるような道路交通状況の変化及び関連プロジェクト等の変更はない。</p>				
事業の進捗状況、残事業の内容等	<p>【執行済み額】 事業費：135億円（進捗率75%） うち用地費：43億円（進捗率77%） 平成20年度までに、8.4km区間を供用している。また、北上市鬼柳地区の0.8km区間について、今年度末の供用を予定している。</p>				
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見直し等	<p>事業進捗に係る問題は無い。北上市鬼柳町地区（L=800m）において、平成21年に改良、舗装工事等を実施し、部分拡幅供用を目指す。</p>				
施設の構造や工法の変更等	<p>材料単価が経済的な再生材（再生アスファルト合材等）の活用等によるコスト削減を図っている。</p>				

対応方針 : 事業継続

対応方針の理由

以上の状況を勘案すれば、当初からの事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額の割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。

再評価結果（平成22年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課  
担当課長名：深澤 淳志

事業名	三陸縦貫自動車道 <small>やまといのまき</small> 一般国道45号 矢本石巻道路		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局	
起終点	自：宮城県東松島市川下 至：宮城県石巻市桃生町太田		延長	26.5 km			
事業概要	矢本石巻道路は、三陸縦貫自動車道の一部区間を形成する26.5kmの自動車専用道路であり、三陸沿岸地域の交流促進、災害時におけるリダンダンシーの確保を図ると共に、国道45号の交通混雑の解消を目的とした事業である。						
S60年度事業化	H4年度都市計画決定		H元年度用地着手		H元年度工事着手		
全体事業費	1,476億円		事業進捗率	80%		供用済延長	26.5 km
計画交通量	38,300台/日						
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 2.0 (残事業) 4.6	総費用 (残事業)/(事業全体) 250億円/1,891億円 事業費：206億円/1,848億円 維持管理費：44億円/44億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 1,154億円/3,805億円 走行時間短縮便益：1,103億円/3,267億円 走行経費減少便益：5.4億円/288億円 交通事故減少便益：45億円/250億円	基準年 平成21年			
感度分析の結果	残事業について感度分析を実施 【残事業】 交通量変動：B/C=5.1(交通量+10%) B/C=4.1(交通量-10%) 事業費変動：B/C=4.3(事業費+10%) B/C=5.0(事業費-10%) 事業期間変動：B/C=4.3(事業期間+20%) B/C=5.0(事業期間-20%)						
事業の効果等	①救急医療支援 ・石巻赤十字病院（三次救急医療施設）の広域的な救急医療活動の支援が図られる。 ②産業の支援 ・国内でも有数の水揚げを誇る漁港から東京市場への配送時間短縮が図られる。（気仙沼：62分短縮、女川：30分短縮、石巻：30分短縮） ③安全対策について ・三陸道の整備に伴い、交通量が著しく増加したIC分合流部の本線交通の円滑化及び安全性向上が図られる。						
関係する地方公共団体等の意見	三陸縦貫自動車道（矢本石巻道路）は高規格幹線道路ネットワークを形成するとともに、災害時の緊急ネットワークの確保、高次医療施設へのアクセス性向上等が期待されており、県知事等から早期整備の要望を受けている。 県知事の意見：対応方針（案）のとおり、事業推進を図って頂きますようお願いいたします。なお、当県は大変厳しい財政事情ではありますが、最大限の協力をしてまいりますので、さらなるコスト縮減にも配慮賜りますようお願いいたします。						
事業評価監視委員会の意見	対応方針（原案）どおり「継続」が妥当である。						
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	この事業の目的が失われるような道路交通状況の変化及び関連プロジェクト等の変更はない。						
事業の進捗状況、残事業の内容等	【執行済み額】 事業費：1,184億円（進捗率80%） うち用地費：273億円（進捗率100%） 平成19年6月の河北ICから桃生豊里IC間7.4kmの供用により、全線26.5kmが2車線で供用している。						
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	事業進捗に係る問題はない。平成19年6月9日に全線暫定2車線供用している。今後、安全対策として分合流部の付加車線の整備を図る。						
施設の構造や工法の変更等	再生資材（再生砕石、再生アスファルト合材等）の活用を図り、コスト縮減を図る。等						
対応方針	事業継続						
対応方針決定の理由	以上の状況を勘案すれば、当初からの事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。						





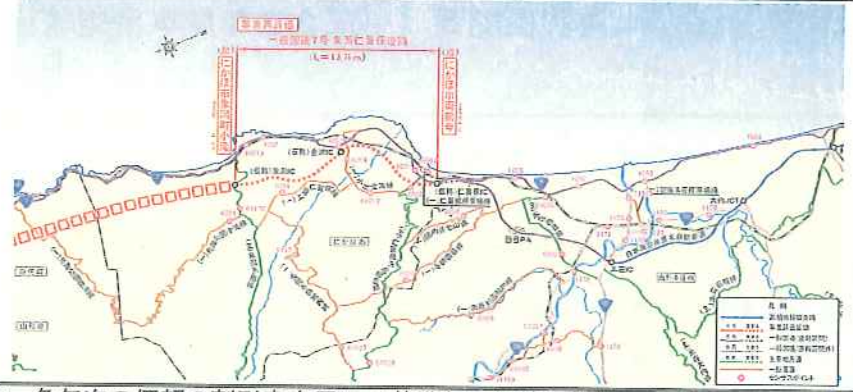
## 再評価結果（平成22年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：深澤 淳志

事業名	一般国道7号 象潟仁賀保道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局
起終点	自：秋田県にかほ市象潟町小滝 至：秋田県にかほ市両前寺	延長	13.7 km		
事業概要	日本海沿岸東北自動車道は、新潟県新潟市を起点として山形県酒田市、秋田県秋田市を経て東北縦貫自動車道と連結し、青森県青森市に至る延長約320kmの高規格幹線道路である。 象潟仁賀保道路は、国道7号の自動車専用道路であり、交流促進を図る高規格幹線道路ネットワークの形成、国道7号の混雑緩和、災害時の緊急輸送道路の確保、高次医療施設へのアクセス向上等を目的としている。				
H17年度事業化	H16年度都市計画決定	H18年度用地着手	H19年度工事着手		
全体事業費	440億円	事業進捗率	31%	供用延長	—
計画交通量	17,900台/日				
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 2.0 (残事業) 3.0	総費用：(残事業)/(事業全体) 262億円/394億円 事業費：238億円/370億円 維持管理費：24億円/24億円	便益率：(残事業)/(事業全体) 791億円/791億円 走行時間短縮便益：714億円/714億円 走行経費減少便益：11億円/11億円 交通事故減少便益：67億円/67億円	基準年	平成21年
感度分析の結果	残事業について感度分析を実施 【残事業】交通量変動：・B/C=3.7(交通量+10%) B/C=2.4(交通量-10%) 事業費変動：・B/C=2.8(事業費+10%) B/C=3.3(事業費-10%) 事業期間変動：・B/C=2.8(事業期間+20%) B/C=3.3(事業期間-20%)				
事業の効果等	<p>①日本海沿岸地域の交流、連携の促進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>日本海沿岸地域の交流、連携を促進する高規格幹線道路の骨格を形成する。</li> </ul> <p>②産業支援及び医療支援の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>秋田県全体の製造品出荷額の29%を占める由利本荘地域の電子機器産業の支援を図る。</li> <li>日本海総合病院（三次救急医療施設）への搬送時間が55分から41分へと14分短縮される。</li> </ul> <p>③災害時等における代替路線の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>通行止めによる広域的な迂回を強いられることが無くなり、地域生活を支えるリダンダンシーの確保が期待される。</li> </ul> <p>④広域物流の効率化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>所要時間が短縮され、広域物流の効率化が期待される。</li> </ul> <p>⑤観光地へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>本荘由利地域のみならず、山形方面との広域観光圏の形成への寄与が期待される。</li> </ul>				
関係する地方公共団体等の意見	象潟仁賀保道路は、渋滞の著しい国道7号の交通混雑の緩和等に重要な役割を果たすことが期待されており、日本海沿岸東北自動車道建設促進秋田県南部期成同盟会より早期整備の要望（平成20年8月26日）を受けている他、多くの団体から同様の要望を受けている。 県知事の意見：高規格幹線道路の早期ネットワーク化は、地域の自立と活性化を実現するうえで必要不可欠なものであり、引き続き、確実に整備を進めるべきである。今回、照会のあった事業については、県境に近接する区間であることから、早急な完成供用が図られるべきである。				
事業評価監視委員会の意見	対応方針（原案）どおり「継続」が妥当である。				
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	この事業の目的が失われるような道路交通状況の変化及び関連プロジェクト等の変更はない。				
事業の進捗状況、残事業の内容等	【執行済み額】事業費：135億円（進捗率 31%） うち用地費：37億円（進捗率 55%）				
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	事業進捗に係る問題はない。早期の供用を目指す。				
施設の構造や工法の変更等	<ul style="list-style-type: none"> <li>金浦IC、象潟ICの構造見直しを図る（トランペット型→平面Y型）。</li> <li>今後、詳細の設計見直しの実施にあたっては更なるコスト縮減を図る。</li> </ul>				
対応方針	事業継続				
対応方針の理由	以上の状況を勘案すれば、当初からの事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。				

事業概要図



※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額の割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。

再評価結果（平成22年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課  
担当課長名：深澤 淳志

事業名	一般国道7号 仁賀保本荘道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局
起終点	自：秋田県にかほ市両前寺 至：秋田県由利本荘市二十六木	延長	12.5 km		
事業概要					
日本海沿岸東北自動車道は、新潟県新潟市を起点として山形県酒田市、秋田県秋田市を経て東北縦貫自動車道と連結し、青森県青森市に至る延長約320kmの高規格幹線道路である。					
仁賀保本荘道路は、国道7号の自動車専用道路であり、交流促進を図る高規格幹線道路ネットワークの形成、国道7号の混雑緩和、災害時の緊急輸送道路の確保、高次医療施設へのアクセス向上等を目的としている。					
H12年度事業化		H11年度都市計画決定		H13年度用地着手	
H14年度工事着手					
全体事業費	588億円	事業進捗率	67%	供用延長	11.2km
計画交通量	19,500台/日				
費用対効果 分析結果	B/C	総費用	便益率	基準年	
	(事業全体) 2.1 (残事業) 2.3	(残事業)/(事業全体) 170億円/600億円 事業費：146億円/576億円 維持管理費：24億円/24億円	(残事業)/(事業全体) 387億円/1,248億円 走行時間短縮便益：384億円/1,139億円 走行経費減少便益：-25億円/4.9億円 交通事故減少便益：28億円/104億円	平成21年	
感度分析の結果：残事業について感度分析を実施					
【残事業】交通量変動：・B/C=2.5(交通量+10%) B/C=2.1(交通量-10%) 事業費変動：・B/C=2.1(事業費+10%) B/C=2.5(事業費-10%) 事業期間変動：・B/C=2.1(事業期間+20%) B/C=2.4(事業期間-20%)					
事業の効果等					
①高規格幹線道路ネットワークの構築 ・日本海沿岸地域の交流、連携を促進する高規格幹線道路の骨格を形成する。					
②秋田空港へのアクセス向上 ・にかほ市から秋田空港までの所要時間が77分から50分と約27分の短縮が図られる。					
③高次医療施設へのアクセス性の向上と医療圏の拡大 ・にかほ地区において、県都秋田市に集中する高次医療施設への60分カバー圏域人口が680千人から687千人と約7千人増加。					
④リダンダンシーの確保 ・通行止めによる広域的な迂回を強えられることが無くなり、地域生活を支えるリダンダンシーの確保が期待される。					
⑤広域物流の効率化 ・所要時間が短縮され、広域物流の効率化が期待される。					
⑥観光地へのアクセス向上 ・本荘由利地域のみならず、山形方面との広域観光圏の形成への寄与が期待される。					
関係する地方公共団体等の意見					
仁賀保本荘道路は、渋滞の著しい国道7号の交通混雑の緩和等に重要な役割を果たすことが期待されており、日本海沿岸東北自動車道建設促進秋田県南部期成同盟会より早期整備の要望（平成20年8月26日）を受けている他、多くの団体から同様の要望を受けている。					
県知事の意見：高規格幹線道路の早期ネットワーク化は、地域の自立と活性化を実現するうえで必要不可欠なものであり、引き続き、確実に整備を進めるべきである。今回、照会のあった事業については、県境に近接する区間であることから、早急な完成供用が図られるべきである。					
事業評価監視委員会の意見					
対応方針（原案）どおり「継続」が妥当である。					
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等					
この事業の目的が失われるような道路交通状況の変化及び関連プロジェクト等の変更はない。					
事業の進捗状況、残事業の内容等					
【執行済み額】 事業費：393億円（進捗率67%） うち用地費：57億円（進捗率100%） 平成19年9月に、にかほ市両前寺から本荘ICまでの区間11.2kmを2車線で供用した。					
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等					
事業進捗に係る問題はない。早期の供用を目指す。					
施設の構造や工法の変更等					
・鋼+コンクリート床版の採用によるコスト縮減を図る（子吉川橋） ・油圧切削機（ツインヘッド）を用いたトンネル掘削によるコスト縮減を図る 等					

対応方針	事業継続
対応方針の理由	以上の状況を勘案すれば、当初からの事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。
事業概要図	

※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額の割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したものの。

再評価結果（平成22年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課  
担当課長名：深澤 淳志

事業名	一般国道13号 <small>しんじょうきた</small> 新庄北道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局
起終点	自： <small>やまがた しんじょう まつもと</small> 山形県新庄市松本 至： <small>やまがた しんじょう とおわかまち</small> 山形県新庄市十日町	延長	4.7km		
事業概要					
<p>東北中央自動車道は、福島県相馬市を起点として福島市、山形県山形市等を経て秋田県横手市で東北横断自動車道釜石秋田線に連結する延長約268kmの高速自動車国道である。</p> <p>新庄北道路は、東北中央自動車道の一部区間を形成する事業であり、東北内陸部の産業、経済、文化の広域的な交流・連携の促進を図るとともに、三次救急医療施設へのアクセス向上、交通混雑の緩和等を目的としている。</p>					
H12年度事業化	H11年度都市計画決定	H15年度用地着手	H17年度工事着手		
全体事業費	181億円	事業進捗率	88%	供用済延長	0km
計画交通量	15,500台/日				
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 2.6 (残全体) 17.6	総費用 (残事業)/(事業全体) 28/192億円 (事業費：18/182億円) (維持管理費：10/10億円)	総便益 (残事業)/(事業全体) 493/493億円 走行時間短縮便益：446/446億円 走行経費減少便益：12/12億円 交通事故減少便益：34/34億円	基準年 平成21年	
感度分析の結果					
残事業について感度分析を実施					
【残事業】	<p>交通量変動：B/C=19.7(交通量 +10%) B/C=15.8(交通量 -10%)</p> <p>事業費変動：B/C=16.6(事業費 +10%) B/C=18.8(事業費 -10%)</p> <p>事業期間変動：B/C=17.1(事業期間 +20%) B/C=18.1(事業期間 -20%)</p>				
事業の効果等					
<p>①高規格幹線道路ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>東北内陸部の交流、連携を促進する高規格幹線道路の骨格を形成する。</li> </ul> <p>②高速ネットワークの形成による産業支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>新庄北道路周辺には、新庄中核工業団地、横根山工業団地が存在し、当該道路の整備により、横根山工業団地から新庄ICまでの所要時間が17分から12分と約5分短縮される。</li> </ul> <p>③三次救急医療施設へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>新庄市を含む最上地域において、県都山形市に存在する高次医療施設への60分カバー圏域人口が31,100人から34,600人と約3,500人増加。</li> </ul> <p>④交通混雑の緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>並行現道に渋滞交差点が存在し、冬期降雪時には旅行速度が20km/h未満に低下する等、当該道路の整備により、市街地部の冬期交通環境の改善が期待される。</li> </ul> <p>⑤交通事故の減少</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>並行現道では、死傷事故率が500件/億台キロを超える区間が存在し、当該道路の整備による混雑緩和により交通事故の軽減が期待される。</li> </ul>					
関係する地方公共団体等の意見					
<p>国道13号整備促進期成同盟会、新庄・湯沢地域間高規格幹線道路建設促進同盟会、最上開発協議会、山形県商工会議所連合会、山形県最上地方町村議会議長会、県知事、山形県町村会、山形県町村議会議長会から一般国道13号新庄北道路の整備促進の要望を受けている。</p> <p>県知事の意見：一般国道13号新庄北道路の再評価にかかる対応方針につきましては、異存ございません。</p>					
事業評価監視委員会の意見					
対応方針（原案）どおり「継続」が妥当である。					
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等					
この事業の目的が失われるような道路交通状況の変化及び関連プロジェクト等の変更はない。					
事業の進捗状況、残事業の内容等					
【執行済み額】事業費：160億円（進捗率88%） うち用地費：35億円（進捗率100%）。					
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等					
事業進捗に係る問題はない。平成22年度暫定2車線供用を目指して進捗を図る。					
施設の構造や工法の変更等					
<p>プレビューム桁の中桁について、従来のウェブ被覆コンクリートを省略することでコスト縮減を図る。</p> <p>一部盛土材を購入土から他公共事業との調整により残土を受け入れることでコスト縮減を図る。</p> <p>仮設資材（仮排水管）を工事間で再利用することでコスト縮減を図る。</p>					

対応方針	事業継続														
対応方針決定の理由	以上の状況を勘案すれば、当初からの事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。														
事業概要図	<p>The map illustrates the project area in a mountainous region. A red dashed line indicates the evaluation area, which is 4.7 km long. The map shows various road types: high-grade roads (red solid), local high-grade roads (green solid), and national roads (yellow dashed). Landmarks include '新庄北温泉' (Shinjyō Kita Onsen), '新庄市' (Shinjyō City), and '新庄南温泉' (Shinjyō Minami Onsen). A legend on the right defines the symbols used.</p> <table border="1"> <caption>凡例</caption> <tr> <td>■ (Red dashed line)</td> <td>評価対象区間</td> </tr> <tr> <td>■ (Red solid line)</td> <td>高規格幹線道路</td> </tr> <tr> <td>■ (Green solid line)</td> <td>地域高規格道路</td> </tr> <tr> <td>— (Yellow dashed line)</td> <td>国道</td> </tr> <tr> <td>— (Yellow solid line)</td> <td>主要地方道・県道</td> </tr> <tr> <td>▲ (Red triangle)</td> <td>H17 センサス観測地点</td> </tr> <tr> <td>○ (Red circle)</td> <td>滞滞ポイント</td> </tr> </table>	■ (Red dashed line)	評価対象区間	■ (Red solid line)	高規格幹線道路	■ (Green solid line)	地域高規格道路	— (Yellow dashed line)	国道	— (Yellow solid line)	主要地方道・県道	▲ (Red triangle)	H17 センサス観測地点	○ (Red circle)	滞滞ポイント
■ (Red dashed line)	評価対象区間														
■ (Red solid line)	高規格幹線道路														
■ (Green solid line)	地域高規格道路														
— (Yellow dashed line)	国道														
— (Yellow solid line)	主要地方道・県道														
▲ (Red triangle)	H17 センサス観測地点														
○ (Red circle)	滞滞ポイント														

※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したものの。

再評価結果（平成22年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課  
担当課長名：深澤 淳志

事業名	一般国道4号 白河拡幅	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局
起終点	自：福島県西白河郡西郷村字原中 至：福島県白河市薄葉			延長	5.2 km
事業概要	白河拡幅は、福島県西白河郡西郷村字原中～白河市薄葉間に計画された延長5.2 kmの拡幅事業である。当該道路の整備により、国道4号における交通混雑の解消、安全な交通の確保、救急医療サービスの向上等に寄与するものである。				
S48年度事業化	H11年度都市計画決定	S49年度用地着手	S60年度工事着手		
全体事業費	148億円	事業進捗率	74%	供用済延長	3.6 km
計画交通量	31,600台/日				
費用対効果 分析結果	B/C	総費用：(残事業)/(事業全体) 35億円/234億円	総便益：(残事業)/(事業全体) 147億円/382億円	基準年	
	(事業全体) 1.6 (残事業) 4.2	事業費：32億円/223億円 維持管理費：3.3億円/11億円	走行時間短縮便益：133億円/377億円 走行経費減少便益：14億円/3.4億円 交通事故減少便益：0.34億円/1.4億円	平成21年	
感度分析の結果	残事業について感度分析を実施				
【残事業】	交通量変動：・B/C=4.7(交通量+10%) B/C=3.7(交通量-10%) 事業費変動：・B/C=3.8(事業費+10%) B/C=4.6(事業費-10%) 事業期間変動：・B/C=4.0(事業期間+20%) B/C=4.3(事業期間-20%)				
事業の効果等	<p>①円滑な交通の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・拡幅整備により、渋滞交差点の解消が見込まれる。(Co2排出削減量：3,045t-co2/年)</li> </ul> <p>②交通事故の軽減による安全性の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・死傷事故率が300件/億台キロを超える区間が存在し、拡幅による交通容量増加により安全性の向上が期待される。</li> </ul> <p>③安全・安心の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・並行する東北縦貫自動車道では、冬期の気象状況などによる通行止めが発生しており、拡幅整備による交通容量増加により、幹線道路の信頼性向上が期待される。(通行止め実績：年平均16.7回)</li> </ul>				
関係する地方公共団体等の意見	<p>福島県、一般国道4号4車線整備促進期成同盟会、郡山地域道路整備促進期成同盟会、白河国道4号4車線化整備促進活動期成会より早期整備の要望を受けている。</p> <p>県知事の意見：再評価(案)については、異議ありません。なお、事業の実施時に更なるコスト縮減に努めてください。</p>				
事業評価監視委員会の意見	<p>対応方針(原案)どおり「継続」が妥当である。</p>				
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	<p>この事業の目的が失われるような道路交通状況の変化及び関連プロジェクト等の変更はない。</p>				
事業の進捗状況、残事業の内容等	<p>【執行済み額】 事業費：109億円(進捗率74%) うち用地費：61億円(進捗率78%) 平成19年3月までに、西郷村字原中から白河市金勝寺までの3.6km区間が供用している。</p>				
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見直し等	<p>平成12年度の事業延伸(L=2.0km)以降、事業進捗に係る問題はない。白河市金勝寺～白河市薄葉間の1.6km区間について、早期の供用を目標に事業を推進する。</p>				
施設の構造や工法の変更等	<p>・白河橋の橋梁形式の見直し(歩道幅員変更や耐候性鋼材の活用)や再生資材(アスファルト)の活用によるコスト縮減を図っている。</p>				
対応方針	事業継続				
対応方針の理由	以上の状況を勘案すれば、当初からの事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。				



事業概要図



※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額の割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。

再評価結果（平成22年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課  
担当課長名：深澤 淳志

事業名	一般国道4号 伊達拡幅	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局
起終点	自：福島県伊達市広前 至：福島県伊達郡国見町大字石母田字上野	延長	9.1km		
事業概要					
<p>一般国道4号は、東京都を起点とし、郡山市、福島市、仙台市を経て、青森市に至る東北地方の産業・経済・文化の交流・連携を支える主要幹線道路である。伊達拡幅は、交通混雑の緩和、交通安全の確保等を目的としている。</p>					
S56年度事業化		S56年度都市計画決定		S57年度用地着手	
S61年度工事着手					
全体事業費	180億円	事業進捗率	77%	供用済延長	4.3km
計画交通量	26,500台/日				
費用対効果分析結果	B/C： (事業全体) 2.0  (残事業) 4.1	総費用： (事業費) 33億円/248億円 (維持管理費) 11億円/20億円	総便益： (事業費) 174億円/523億円 (走行時間短縮便益) 0.94億円/8.3億円 (走行経費減少便益) 5.1億円/8.5億円	基準年： 平成21年	
感度分析の結果					
残事業について感度分析を実施					
【残事業】	交通量変動	: B/C=4.8(交通量 +10%)	B/C=3.2(交通量 -10%)		
	事業費変動	: B/C=3.8(事業費 +10%)	B/C=4.4(事業費 -10%)		
	事業期間変動	: B/C=4.0(事業期間 +20%)	B/C=4.2(事業期間 -20%)		
事業の効果等					
①交通混雑の緩和					
・拡幅整備により、県内直轄国道平均より高い当該区間の混雑緩和が見込まれる。 (Co2排出削減量:7,360t-co2/年)					
②交通事故の軽減					
・死傷事故率が県内直轄国道平均より高い区間が存在し、拡幅整備により事故件数の減少が期待される。					
③道路ネットワークの信頼性の向上					
・並行する東北縦貫自動車道では、冬期の気象状況などによる通行止めが発生しており、拡幅整備による交通容量増加により、幹線道路の信頼性向上が期待される。(通行止め実績:年平均22.6回)					
関係する地方公共団体等の意見					
福島県・福島県伊達地方町村議会議長会から早期整備の要望を受けている。 県知事の意見：再評価(案)については、異議ありません。なお、事業の実施時に更なるコスト縮減に努めてください。					
事業評価監視委員会の意見					
対応方針(原案)どおり「継続」が妥当である。					
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等					
この事業の目的が失われるような道路交通状況の変化及び関連プロジェクト等の変更はない。					
事業の進捗状況、残事業の内容等					
【執行済み額】事業費：138億円(進捗率77%) うち用地費：60億円(進捗率83%) 平成18年度までに、伊達市宇広前から桑折町大字上郡字仲丸の4.3km区間が供用している。また、隣接する0.5km区間について今年度末の供用を予定している。					
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等					
事業進捗に係る問題はない。平成21年度内に4車線拡幅済み区間の終点部から国見町方向へL=500mの供用を目指す。また残区間4.3kmについて、早期の供用を目標に事業を推進する。					
施設の構造や工法の変更等					
再生資材の活用、建設発生土の事業間利用の推進により盛土材のコスト縮減を図っている。					

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、当初からの事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。



再評価結果（平成22年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課  
担当課長名：深澤 淳志

事業名	一般国道49号 猪苗代拡幅		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局	
起終点	自：福島県耶麻郡猪苗代町大字壺揚字南浜 至：福島県耶麻郡猪苗代町大字長田字大堰			延長	7.3 km		
事業概要	<p>国道49号は、福島県いわき市と新潟県新潟市を結び、南東北地域の広域交流の促進及び沿線市町村の連携強化を図る幹線道路である。</p> <p>猪苗代拡幅は、猪苗代町内の休日観光における交通渋滞の緩和や、冬期における走行水準の向上、沿道環境の改善等を目的とした事業である。</p> <p>当道路の整備により、渋滞ポイント（志田浜交差点）の渋滞解消による観光周遊の円滑化や、冬期走行環境の改善、道路交通の安全確保等に寄与するものである。</p>						
S63年度事業化	—		H元年度用地着手	H3年度工事着手			
全体事業費	129億円		事業進捗率	84%		供用済延長	2.9 km
計画交通量	9,300台/日						
費用対効果分析結果	B/C	総費用：(残事業)/(事業全体) 26億円/177億円 事業費：17億円/161億円 維持管理費：9.2億円/15億円	総便益：(残事業)/(事業全体) 64億円/201億円 走行時間短縮便益：37億円/171億円 走行経費減少便益：19億円/22億円 交通事故減少便益：6.8億円/8.1億円	基準年 平成21年			
感度分析の結果	残事業について感度分析を実施						
【残事業】	交通量変動：B/C=2.8(交通量 +10%)		B/C=1.9(交通量 -10%)				
	事業費変動：B/C=2.3(事業費 +10%)		B/C=2.6(事業費 -10%)				
	事業期間変動：B/C=2.3(事業期間 +20%)		B/C=2.5(事業期間 -20%)				
事業の効果等	<p>①冬期交通環境の改善</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>冬期の堆雪による大型車同士のすれ違い困難箇所の解消、並行する常磐道通行止め時の交通混雑の解消等、冬期交通環境の改善が期待される。</li> </ul> <p>②交通事故の軽減による安全の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>特に観光期に多い交通事故の軽減が期待される。</li> </ul>						
関係する地方公共団体等の意見	<p>県知事の見解：事業計画の見直しを踏まえた再評価(案)については、異議ありません。なお、事業の実施時に更なるコスト縮減に努めてください。</p>						
事業評価監視委員会の意見	<p>対応方針（原案）どおり「4車線整備から2車線整備に事業計画を見直したうえで事業継続」が妥当である。</p>						
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	<p>この事業の目的が失われるような道路交通状況の変化及び関連プロジェクト等の変更はない。</p>						
事業の進捗状況、残事業の内容等	<p>【執行済み額】 事業費：108億円（進捗率84%） うち用地費：32億円（進捗率86%） 平成8年に、堅田交差点（国道115号交差）前後区間1.1kmが4車線拡幅で供用している。 また、平成17年11月には、猪苗代町大字金田から同町大字小松のバイパス部1.8km区間を2車線で供用している。</p>						
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	<p>事業進捗に係る問題はない。残区間について早期の完成を目指す。</p>						
施設の構造や工法の変更等	<p>一部盛土材を購入土から他公共事業との調整により残土を受け入れることや再生資材（砕石やアスファルト合材等）の活用によるコスト縮減を図っている。</p>						



## 再評価結果（平成22年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課  
担当課長名：深澤 淳志

<b>事業名</b> 一般国道4号春日部古河バイパス <b>起終点</b> 自：埼玉県春日部市下柳 至：茨城県古河市柳橋 <b>事業概要</b> 新4号国道は、埼玉、茨城西部、栃木の主要都市を縦貫する延長約80kmの幹線道路であり、北関東地域の広域幹線道路網を形成するものである。 春日部古河バイパスは、春日部市、幸手市、古河市等の交通混雑緩和と地域活性化等を目的とした延長21.5kmのバイパス事業である。 <b>S49年度事業化</b>   <b>S45年度都市計画決定</b>   <b>S50年度用地着手</b>   <b>S51年度工事着手</b> <b>全体事業費</b> 約24.4億円   <b>事業進捗率</b> 11%   <b>供用済延長</b> 21.5km(暫定) <b>計画交通量</b> 34,600~57,700台/日 <b>費用対効果分析結果</b> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 20%;"><b>B/C</b></td> <td style="width: 20%;">(事業全体) 5.2</td> <td style="width: 20%;"><b>総費用</b></td> <td style="width: 20%;">(事業)/ (事業全体) 280/308億円</td> <td style="width: 20%;"><b>総便益</b></td> <td style="width: 20%;">(事業)/ (事業全体) 1,552 / 1,606億円</td> <td rowspan="2" style="width: 20%; vertical-align: middle;"><b>基準年</b> 平成21年</td> </tr> <tr> <td></td> <td>(事業) 5.6</td> <td></td> <td>(事業費) : 176/204億円 (維持管理費) : 104/104億円</td> <td></td> <td>(走行時間短縮便益) : 1,214/1,243億円 (走行費用減少便益) : 218/237億円 (交通事故減少便益) : 121/126億円</td> </tr> </table>	<b>B/C</b>	(事業全体) 5.2	<b>総費用</b>	(事業)/ (事業全体) 280/308億円	<b>総便益</b>	(事業)/ (事業全体) 1,552 / 1,606億円	<b>基準年</b> 平成21年		(事業) 5.6		(事業費) : 176/204億円 (維持管理費) : 104/104億円		(走行時間短縮便益) : 1,214/1,243億円 (走行費用減少便益) : 218/237億円 (交通事故減少便益) : 121/126億円	<b>感度分析の結果</b> 事業全体・残事業について感度分析を実施 <b>【事業全体】</b> 交通量 : B/C=4.8~5.7 (交通量 ±10%)   <b>【残事業】</b> 交通量 : B/C=5.2~6.2 (交通量 ±10%) 事業費 : B/C=4.9~5.5 (事業費 ±10%)   事業費 : B/C=5.2~5.9 (事業費 ±10%) 事業期間 : B/C=4.9~5.4 (事業期間 ±2年)   事業期間 : B/C=5.2~5.7 (事業期間 ±2年) <b>事業の効果等</b> (1) 交通渋滞の緩和 ・全線暫定2車線で開通、その後交通量の増加により渋滞が発生。 ・春日部古河バイパス完成により、渋滞の緩和が見込まれる。 (2) 交通状況〔交通事故〕 ・バイパス周辺では、市街地を通る現道4号の死傷事故率が200件/億台*と高い。 ・春日部古河バイパスの完成により、現道4号及び並行する県道の交通量が転換し、交通事故の減少が期待される。 (3) 交通状況〔大型車の状況〕 ・春日部古河バイパスは、大型車混入率が50%を超えている区間があり、現道4号などから大型車が転換している。 ・春日部古河バイパスが完成し、バイパスの交通容量が増えることにより、更なる転換が期待される。 (4) 地域開発の活性化 ・多くの工業団地や流通拠点が開発され、沿線の産業振興に寄与。 <b>関係する地方公共団体等の意見</b> ・茨城県知事の意見：「今後とも事業の進捗を函っていただきたいと思います」 ・埼玉県知事の意見：「本県の発展に不可欠なものであるため、引き続きコストの縮減に十分留意しながら早期の整備をお願いします。」 ・第二4号国道古河・宇都宮間建設促進期成同盟会が整備促進及び立体化整備の推進を要望（平成20年12月22日） <b>事業評価監視委員会の意見</b> 事業の継続を承認する。 <b>事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等</b> 沿道に工業団地・流通拠点等が立地している。 <b>事業の進捗状況、残事業の内容等</b> 昭和59年度までに、全線暫定2車線供用。関連する道路整備計画（首都圏中央連絡自動車道など）と整合を図りながら、全線4~6車線化に向けて事業を進めている。 <b>事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見直し等</b> 用地の取得は100%完了。引き続き全線4~6車線に向けた事業促進を図る。 <b>施設の構造や工法の変更等</b> <b>対応方針</b> 事業継続 <b>対応方針決定の理由</b> 以上の事業の効果及び進捗状況、関係する地方公共団体等の意見、事業評価監視委員会による審議を踏まえると、事業の必要性、重要性は高いと考えられる。 <b>事業概要図</b> <div style="text-align: center;"> <table border="1" style="display: inline-table; margin-right: 10px;"> <tr><td style="text-align: center;">凡例</td></tr> <tr><td style="text-align: center;">——— 供用中</td></tr> <tr><td style="text-align: center;">----- 事業中</td></tr> <tr><td style="text-align: center;">      再評価箇所</td></tr> </table> </div>	凡例	——— 供用中	----- 事業中	再評価箇所
<b>B/C</b>	(事業全体) 5.2	<b>総費用</b>	(事業)/ (事業全体) 280/308億円	<b>総便益</b>	(事業)/ (事業全体) 1,552 / 1,606億円	<b>基準年</b> 平成21年												
	(事業) 5.6		(事業費) : 176/204億円 (維持管理費) : 104/104億円		(走行時間短縮便益) : 1,214/1,243億円 (走行費用減少便益) : 218/237億円 (交通事故減少便益) : 121/126億円													
凡例																		
——— 供用中																		
----- 事業中																		
再評価箇所																		

※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。