平成 2 3 年	F度予算に向じ	ナた個別公共国	事業評価書

個別公共事業の評価書 -平成22年度-

平成23年2月1日 国土交通省

国土交通省政策評価基本計画(平成22年7月23日改正)及び平成22年度国土交通省事後評価実施計画(平成22年8月27日最終変更)に基づき、個別公共事業についての新規事業採択時評価及び再評価を実施した。本評価書は、行政機関が行う政策の評価に関する法律第10条の規定に基づき作成するものである。

1. 個別公共事業評価の概要について

(評価の対象)

国土交通省では、維持・管理に係る事業、災害復旧に係る事業等を除くすべての所管公共事業を対象として、事業の予算化の判断に資するための評価 (新規事業採択時評価)、事業の継続又は中止の判断に資するための評価 (再評価)及び改善措置を実施するかどうか等の今後の対応の判断に資する評価 (完了後の事後評価)を行うこととしている。

新規事業採択時評価は、原則として事業費を予算化しようとする事業について実施し、再評価は、事業採択後一定期間(直轄事業等は3年間。補助事業等は5年間)が経過した時点で未着工の事業及び事業採択後長期間(5年間)が経過した時点で継続中の事業、社会経済情勢の急激な変化により再評価の実施の必要が生じた事業等について実施する。また、完了後の事後評価は、事業完了後の一定期間(5年以内)が経過した事業等について実施する。

(評価の観点、分析手法)

国土交通省の各事業を所管する本省内部部局又は外局が、費用対効果分析を行うとともに事業特性に 応じて環境に与える影響や災害発生状況も含め、必要性・効率性・有効性等の観点から総合的に評価を 実施する。特に、再評価の際には、投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等、 といった視点で事業の見直しを実施する。事業種別の評価項目等については別添1 (評価の手法等)の とおりである。

(第三者の知見活用)

再評価及び完了後の事後評価にあたっては、学識経験者等から構成される事業評価監視委員会の意見を聴くこととしている。また、直轄事業等の新規事業採択時評価においても、学識経験者等の第三者から構成される委員会等の意見を聴くこととしている。

また、評価手法に関する事業種別間の整合性や評価指標の定量化等について公共事業評価手法研究委員会において検討し、事業種別毎の評価手法の策定・改定について、評価手法研究委員会において意見を聴くこととしている。

また、評価の運営状況等について、国土交通省政策評価会において意見等を聴取することとしている (国土交通省政策評価会の議事概要等については、国土交通省政策評価ホームページ (http://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/hyouka) に掲載することとしている)。

2. 今回の評価結果について

今回は、平成23年度予算に向けた評価として、直轄事業等について、個別箇所で予算決定された事業を含め、新規事業採択時評価30件及び再評価338件の評価結果をとりまとめた。事業種別ごとの担当大臣政務官は別紙、件数一覧は別添2、評価結果は別添3のとおりである。なお、補助事業等については、年度予算の支出負担行為の実施計画が承認された後に評価結果を公表する予定である。

なお、個々の事業評価の詳細な内容については、以下のホームページに記載。

事業評価カルテ(http://www.mlit.go.jp/tec/hyouka/public/jghks/chart.htm)

事業評価関連リンク(http://www.mlit.go.jp/tec/hyouka/public/09_public_07.html)

事業種別ごとの担当大臣政務官は下表のとおり。

事	業種別	担当大臣政務官		
	公共事業】			
	河川事業	津川	祥吾	
	ダム事業	津川	祥吾	
	砂防事業等	津川	祥吾	
	海岸事業(河川局所管)	津川	祥吾	
	海岸事業(港湾局所管)	市村	浩一郎	
	道路・街路事業	津川	祥吾	
	港湾整備事業	市村	浩一郎	
	空港整備事業	市村	浩一郎	
	都市公園事業	小泉	俊明	
	その他施設費】			
	官庁営繕事業	市村	浩一郎	
	船舶建造事業	津川	祥吾	
	海上保安官署施設整備事業	津川	祥吾	

別添1 <評価の手法等>

事業名		評 価 項 目		評価を行う過	
()内は	, , , , ,	便 益 分 析	費用便益分析以外の主な評	程において使	担当部局
方法を示す。	費用	便 益	価項目	用した資料等	
河川・ダム事業 (代替法、CVM・TCM)	·事業費 ·維持管理費	・想定年平均被害軽減期待額・水質改善効果等(環境整備事業の場合)	・災害発生時の影響 ・過去の災害実績 ・災害発生の危険度 ・河川環境等をとりまく状況	・国勢調査 メッシュ統計 ・水害統計	河川局
砂防事業等 (代替法)	·事業費 ·維持管理費	·直接被害軽減便益 ·人命保護便益	・災害発生時の影響 ・過去の災害実績 ・災害発生の危険度	・国勢調査 メッシュ統計 ・水害統計	河川局
海岸事業 (代替法、CVM·TCM(環境 保全·利用便益))	·事業費 ·維持管理費	·浸水防護便益 ·侵食防止便益 ·飛砂·飛沫防護便益 ·海岸環境保全便益 ·海岸利用便益	・災害発生時の影響・過去の災害実績・災害発生の危険度	・国勢調査メッシュ統計・水害統計	河川局 港湾局
道路·街路事業 (消費者余剰法)	·事業費 ·維持管理費	·走行時間短縮便益 ·走行経費減少便益 ·交通事故減少便益	・事業実施環境 ・物流効率化の支援 ・都市の再生 ・安全な生活環境の確保	・道路交通センサス ・パーソントリップ 調査	都市·地域 整備局 道路局
港湾整備事業 (消費者余剰法)	·建設費 ·管理運営費 ·再投資費	・輸送コストの削減(貨物) ・移動コストの削減(旅客)	・地元等との調整状況 ・環境等への影響	・各港の港湾 統計資料	港湾局
空港整備事業 (消費者余剰法)	<空港の新設、滑走路の新設・延長等)・建設の新設・延長等)・建設費・用地資費・再投資を進入の高力デゴリ整備費・施設更新費	<空港の新設、滑走路の新設・延長等> ・時間短縮効果 ・費用低減効果 ・供格密進入の高カテゴリー化 等> ・運航改善効果 ・運航改善効果	・地域開発効果 ・地元の調整状況	·航空旅客動態調査 ・航空輸送統計年報	航空局
都市公園事業 (TCM、コンジョイント分 析、 CVM)	·建設費 ·維持管理費	・健康、レクリエーション空間として の利用価値 ・環境の価値 ・防災の価値 ・その他の効果	・計画への位置付け ・安全性の向上 ・地域の活性化 ・福祉社会への対応 ・都市環境の改善	•国勢調査結果	都市·地域 整備局

事業名	評価項目	評価を行う過程において使用した資料等	担当部局	
	評価対象事業について、右のような要素ごとに、評価指標により評点方式で評価するとともに、その他の要素も含め総合的に評価する。	・事業計画の必要性 ・事業計画の合理性 ・事業計画の効果	•官庁建物実 態調査	官庁営繕部
船舶建造事業 《巡視》解》	評価対象を整理した上で、右のような海上保安業務需要ごとに、事業を実施した場合(with)、事業を実施しなかった場合(without)それぞれについて業務需要を満たす度合いを評価するとともに、事業により得られる効果について評価する。	·海上警備業務 ·海上環境保全業務 ·海上交通安全業務 ·海難救助業務 ·海上防災業務 ·海區院協力·国際貢献業務		海上保安
海上保安官署施設整備事 業	評価対象事業について、右のような要素ごとに、評価指標により評点方式で評価するとともに、その他の要素も含め総合的に評価する。	・事業計画の必要性 ・事業計画の合理性 ・事業計画の効果		海上保安庁

※効果把握の方法

代替法 事業の効果の評価を、評価対象社会資本と同様な効果を有する他の市場財で、代替して供給 した場合に必要とされる費用によって評価する方法。

消費者余剰法

事業実施によって影響を受ける消費行動に関する需要曲線を推定し、事業実施により生じる

消費者余剰の変化分を求める方法。

TCM(トラベルコスト法)

対象とする非市場財(環境資源等)を訪れて、そのレクリエーション、アメニティを利用する 人々が支出する交通費などの費用と、利用のために費やす時間の機会費用を合わせた旅行費 用を求めることによって、その施設によってもたらされる便益を評価する方法。

CVM(仮想的市場評価法)

アンケート等を用いて評価対象社会資本に対する支払意思額を住民等に尋ねることで、対象とする財などの価値を金額で評価する方法。

コンジョイント分析 仮想状況に対する選好のアンケート結果をもとに、評価対象資本の構成要素を変化させた場合の望ましさの違いを貨幣価値に換算することによって評価する方法。

平成23年度予算に向けた新規事業採択時評価について

【公共事業関係費】

	事 業 区 分	新規事業採択箇所数
河川事業	直轄事業	4
道路·街路事業	直轄事業等	10
슴 計		14

注1 直轄事業等には、独立行政法人等施行事業を含む

〇政府予算案の閣議決定時に個別箇所で予算決定された事業(平成22年8月評価結果を公表済)

【公共事業関係費】

	事 業 区 分	新規事業採択箇所数
海岸事業	直轄事業	1
道路•街路事業	直轄事業等	4
港湾整備事業	直轄事業	7
合 計		12

注1 直轄事業等には、独立行政法人等施行事業を含む

【その他施設費】

	事	業	区	分	新規事業採択箇所数
官庁営繕事業					2
船舶建造事業					1
海上保安官署施設整備事業					1
合 計					4

|--|

平成23年度予算に向けた再評価について

【公共事業関係費】

			-	再評価実	施箇所数		再評価結果				
	事業区分	一定期	長期間	準備計	再々	7.011		継	続		評価
		間未着 工	継続中	画段階	再々 評価	その他	計		うち見直 し継続	中山	評価 手続中
河川事業	直轄事業		13		31	19	63	63			
ダム事業	直轄事業等					1	1	1			
砂防事業等	直轄事業		3		20		23	23			
海岸事業	直轄事業		1		3		4	4			
道路·街路事業	直轄事業等	10	53		103	17	183	180			3
港湾整備事業	直轄事業		19		32		51	51			
都市公園事業	直轄事業				3		3	3			
合 計		10	89	0	192	37	328	325	0	0	3

〇政府予算案の閣議決定時に個別箇所で予算決定された事業(平成22年8月に評価結果を公表済)

【公共事業関係費】

					再評価実施箇所数						
事業区分		一定期 間未着 工	長期間継続中	準備計 画段階	再々 評価	その他	計	継	続 うち見直 し継続	中止	評価 手続中
ダム事業	直轄事業等				8	1	9	9	1		
空港整備事業	直轄事業等				1		1				1
合 計		0	0	0	9	1	10	9	1	0	1

⁽注1) 直轄事業等には、独立行政法人等施行事業を含む (注2) 再評価対象基準 一定期間未着工:事業採択後一定期間(直轄事業等は3年間、補助事業等は5年間)が経過した時点で未着工の事業 長期間継続中:事業採択後長期間(5年間)が経過した時点で継続中の事業 準備計画段階・準備:計画段階で一定期間(直轄事業等3年間、補助事業等5年間)が経過している事業 再々評価:再評価実施後一定期間(直轄事業等3年間、補助事業等5年間)が経過している事業 その他:社会経済情勢の急激な変化、技術革新等により再評価の実施の必要が生じた事業

新規事業採択時評価結果一覧

【公共事業関係費】

【河川事業】

(直轄事業)

(但特爭某)			費用便益分析				
事 業 名 事業主体	総事業費 (億円)	貨幣抽	與算した便益:B(億円)	費用:C	в/с	貨幣換算が困難な効果等による評価	担当課 (担当課長名)
	1,011		便益の内訳及び主な根拠	(億円)	D/ 0		
最上川上流特定構造物 改築事業 (大旦川排水 機場改築) 東北地方整備局	24	159	【内訳】 被害防止便益:158.3億円 残存価値:0.3億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:32 戸 年平均浸水軽減面積: 120ha	23		・排水機場改築と合わせて、山形県、村山市、東根市における流域対策(調整地、連絡水路整備及び土地利用規制等)を実施することより、10年に1回発生しうる洪水に対して、浸水家屋89戸を解消。 ・また、地域の特産品である果樹(さくらんぼ) 園を含む優良農地等80haの浸水被害を軽減。	本省河川局治水課 (課長 森北 佳昭)
狩野川総合内水緊急対 策事業 中部地方整備局	8. 7	41	【内訳】 被害防止便益:41.0億円 残存価値:0.09億円 【主な根拠】 年平均浸水被害軽減戸 数9戸 年平均浸水被害軽減面 積:2ha	8. 9	4. 6	・排水機場整備と静岡県、三島市、函南町における流域対策(貯留浸透施設整備や土地利用規制等)を実施することにより、近年最大洪水である平成10年8月洪水において、床上浸水76戸を解消。 ・平成10年8月洪水では、主要地方道が約6時間の通行止めが発生したが、整備により同規模の降雨に対して道路交通が確保される。	本省河川局治水課 (課長 森北 佳昭)
吉野川総合内水緊急対 策事業 四国地方整備局	18	22	【内訳】 被害防止便益:22.1億円 残存価値:0.1億円 【主な根拠】 年平均浸水被害軽減戸 数7戸 年平均浸水被害軽減面 積:10ha	18	1. 3	・排水機場整備と吉野川市における流域対策(貯留浸透施設整備や土地利用規制等)を実施することにより、近年最大洪水である平成16年10月(台風23号)洪水において、床上浸水66戸を解消。・国道192号、主要地方道志度・山川線、JR徳島線への交通遮断時間の軽減。	本省河川局治水課 (課長 森北 佳昭)
肝属川特定構造物改築 事業(甫木水門改築) 九州地方整備局	17	20	【内訳】 被害防止便益 19.5億円 残存価値 0.2億円 【主な根拠】 浸水被害軽減戸数:9戸 浸水軽減面積:65ha	16	1. 3	・甫木川改修と一体的に整備を実施することにより、近年最大洪水である平成5年8月洪水において、浸水家屋73戸を解消。 ・鹿屋市の幹線道路である国道220号及び県道鹿屋高山串良線の浸水を解消することで、災害時の交通遮断による社会の影響を緩和。 ・消防署・公民館等の重要公共施設の浸水を解消することで、確実且つ迅速な避難活動を確保。 ・国道220号沿いの新たな商業施設の立地や農業生産基盤整備が実施された優良な農地を確保することによる長期的視野に立った土地利用の推進効果。	本省河川局治水課 (課長 森北 佳昭)

【道路・街路事業】 (直轄事業等)

			費用便益分析				
事業名 事業主体	総事業費(億円)	貨幣技	換算した便益:B(億円) 便益の内訳及び主な根拠	費用:C (億円)	В∕С	貨幣換算が困難な効果等による評価	担当課 (担当課長名)
一般国道230号 定山渓拡幅 北海道開発局	125	213	【内訳】 走行時間短縮便益:178億円 走行費用減少便益:28億円 交通事故減少便益:6.1億円 【主な根拠】 計画交通量: 12,400~15,500台/日	112	1. 9	①定山渓地区の交通混雑の解消 当該地区の混雑度R230 2.56→0.51 ②沿道施設への安全で円滑なアクセスを確保 ・4車線に伴い、中央分離帯等の設置により、沿 道の温泉宿泊施設等への安全で円滑な出入りが可能となり、これを起因とし発生していた事故の削減が図られる ③高次医療施設へのアクセス性向上 ・周辺地域から第3次医療施設がある札幌市へのアクセス性が向上 173分→152分 ④地域のまちづくりに寄与・地域と連携した道路整備により、観光を軸とした地域づくりに寄与	道路局 国道·防災課 (課長 三浦真紀)
地域高規格道路 道央圏連絡道路 一般国道337号 長沼南幌道路 北海道開発局	240	696	【内訳】 走行時間短縮便益:474億円 克行費用減少便益:148億円 交通事故減少便益:73億円 【主な根拠】 計画交通量: 10,000~18,500台/日	231	3. 0	①南空知南部地区の交通混雑解消 当該地区の混雑度 R337 1.40→1.03 R234 1.25→0.83 ②安全かつ快適な交通環境を形成 大型車交通量 R337 1.700台/日→910台/日 R234 3.210台/日→1.830台/日 ③物流拠点へのアクセス性向上 ・きッシングリンクが解消し、物流拠点である空港、港湾へのアクセス性が向上 岩見沢市街〜新千歳空港 113分→58分 ④医療アクセスの改善・周辺地域から医療施設がある江別市などへのアクセス性が向上 長沼町→江別市 34分→22分	道路局 国道·防災課 (課長 三浦真紀)
一般国道49号 北好間改良 東北地方整備局	50	58	【内訳】 走行時間短縮便益:48億円 走行費用減少便益:6.8億円 交通事故減少便益:3.3億円 【主な根拠】 計画交通量:10,900台/日	42	1. 4	①いわき中央IC交差点の渋滞解消及び交通事故の削減 ・いわき中央IC交差点の改良により渋滞が解消するとともに、渋滞に伴う追突等の事故が削減当該区間の混雑度:1.49→0.76交差点飽和度:1.2→0.9 ②急勾配や急カーブ箇所の解消による交通事故の削減・4箇所の急カーブ箇所、及び4箇所の急勾配箇所が解消され、走行性・安全性が向上。	道路局 国道·防災課 (課長 三浦真紀)
一般国道17号 上尾道路(Ⅱ期) 関東地方整備局	245	1, 105	【内訳】 走行時間短縮便益:802億 円 走行経費減少便益:174億 円 交通事故減少便益:128億 円 【主な根拠】 計画交通量:42,100台/日	194		①医療施設への速達性向上 ・第3次救急医療施設からの30分圏域が拡大。地域の安心感の増大に寄与。 ②定時性・速達性の向上 ・埼玉県庁一熊谷市役所間の所要時間が短縮	道路局 国道·防災課 (課長 三浦真紀)
地域高規格道路 新潟南北道路 一般国道7号 紫竹山道路 北陸地方整備局	195	405	【内訳】 走行時間短縮便益:276億円 走行経費減少便益:77億円 交通事故減少便益:52億円 【主な根拠】 計画交通量 71,100台/日	143	2.8	①新たに自歩道が確保され、歩行者、自転車の安全性が向上 ②交通混雑の緩和により地域住民の円滑な移動が確保される ③紫竹山IC~新潟港西港区(特定重要港湾)へのアクセス向上 ④新潟県第一次緊急輸送路に指定 防災拠点(新潟港西港区)へのアクセス機能向上 ⑤公共交通支援 ・基幹公共交通軸が導入される道路から転換する 交通の受け皿として機能	道路局 国道·防災課 (課長 三浦真紀)
一般国道18号 坂城更埴バイパス (坂城町区間) 関東地方整備局	110	225	【内訳】 走行時間短縮便益:207億 円 支行費用減少便益:14億 円 交通事故減少便益:3.7億 円 【主な根拠】 計画交通量: 14,100~24,900台/日 (加重平均:23,200台/日)	80	2.8	①坂城・千曲地域の交通渋滞の緩和 ・国道18号(現道)の混雑度の緩和 ②落石等の災害に対する地域の防災力向上 ・国道18号(現道)の防災要対策箇所:現況 落 石による防災要対策箇所を通行 → 整備後 防災 要対策箇所を回避 ③地球環境・生活環境の改善 ・CO2排出量の削減 ・NOX排出量の削減 ・SPM排出量の削減	道路局 国道·防災課 (課長 三浦真紀)

一般国道158号 奈川渡改良 関東地方整備局	110	115	【内訳】 走行時間短縮便益:82億 円 支行費用減少便益:22億 円 交通事故減少便益:10億 円 【主な根拠】 計画交通量: 8,800台/日	79	1. 5	①観光促進による地域産業の活性化 ・観光入り込み客数の増加 上高地への観光客:現況約94万人/年→整備後 約101万人/年(十約7万人/年増加) ②緊急輸送対策箇所数:現況11箇所→整備後0箇所 ・通行止めによる迂回の解消 ③快適かつ安全に移動できる生活空間の形成 ・線形不良箇所数:現況5箇所→整備後0箇所 ・建築限界不足箇所数:現況5箇所→整備後0箇所 ・建築限界不足箇所数:現況5箇所→整備後0箇所 ・建築限界不足箇所数:現況5箇所→整備後0箇所 ・建築限界不足箇所数:現況5箇難なトンネル:現 況4箇所→整備後0箇所 の方ち、大型車のすれ違いが困難なトンネル:現 況4箇所→整備後0方の速達性向上 ・第二次救急医療施設へのアクセス向上	道路局 国道·防災課 (課長 三浦真紀)
一般国道163号 木津東バイパス 近畿地方整備局	15	71	【内訳】 走行時間短縮便益:67億円 走行費用減少便益:2.5億円 交通事故減少便益:1.7億円 に主な根拠】 計画交通量:11,900台/日	14	5. 1	①交通渋滞の緩和 ・木津東バイパスの整備により、交通容量が増え 重複区間の渋滞が緩和 ②関西文化学術研究都市「木津中央地区」の開発 と一体となったまちづくりの支援 ・「木津中央地区」の開発と一体になった木津東 バイパスの整備により、まちづくりを支援	道路局 国道·防災課 (課長 三浦真紀)
一般国道165号 香芝柏原改良 近畿地方整備局	110	113	【内訳】 走行時間短縮便益:112億 円 主行費用減少便益:1.6億 円 交通事故減少便益:0.23億 円 【主な根拠】 計画交通量:28,900台/日	90	1. 3	①交通渋滞の緩和 ・2車線から4車線に拡幅することにより、交通容量が増え渋滞が大幅に緩和 ②交通事故の削減 ・線形改良により、交通の安全性が向上し、交通事故件数の低減が期待 ③異常気象時通行規制区間の解消 ・災害に強い道路に改築することにより、異常気象時通行規制区間を解消し、安全かつ円滑な交通を確保	道路局 国道·防災課 (課長 三浦真紀)
一般国道2号 富海拡幅 中国地方整備局	90	278	【内訳】 走行時間短縮便益:268億円 走行経費減少便益:10億円 交通事故減少便益:0.07億円 【主な根拠】 計画交通量: 43,600~45,500台/日	83	3.4	①交通容量の増大により定時性が向上 ・4車線化整備による交通容量の増大により、交通渋滞が緩和(混雑度:現況2.0→整備後1.0) ②線形不良箇所の解消により安全性が向上 ・線形不良箇所の解消及び中央分離帯の設置により車線逸脱等を防止することで交通事故を削減(線形不良箇所:現況5箇所→整備後0箇所) ③物流効率化の支援 ・信頼性の高いネットワークの形成により、物流の効率化が見込まれる。	道路局 国道·防災課 (課長 三浦真紀)

〇政府予算案の閣議決定時に個別箇所で予算決定された事業 (平成22年8月に評価結果を公表済)

【公共事業関係費】

【海岸事業】 (直轄事業)

	60 		費用便益分析				la .u.sm
事 業 名 事業主体	総事業費 (億円)	貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C	B/C	貨幣換算が困難な効果等による評価	担当課 (担当課長名)
李 从王刊·	(18.1.17)	便益の内訳及び主な根拠		(億円)	Б/ C		
津松阪港海岸直轄海岸 保全施設整備事業 中部地方整備局	135	492	【内訳】 浸水防護便益:492億円 【主な根拠】 浸水面積:約370ha 浸水下数:約11,000戸 浸水区域における一般資 産等評価額:約3,460億 円	101	4. 9	・浸水防護により国、三重県の行政活動や地域医療の拠点である三重大学病院等の医療活動を継続できる。 ・浸水防護により国道23号、JR紀勢本線、近鉄名古屋線といった主要交通施設の機能を維持し、それを利用した物流を継続できる。	本省港湾局

【道路・街路事業】

(直轄事業等)

(直轄事業等)							
			費用便益分析				
事 業 名 事業主体	総事業費 (億円)	貨幣技	換算した便益:B(億円) 便益の内訳及び主な根拠	費用:C (億円)	в∕с	貨幣換算が困難な効果等による評価	担当課 (担当課長名)
三陸縦貫自動車道 一般国道45号 本吉気仙沼道路(II 期) 東北地方整備局	145	139	【内訳】 走行時間短縮便益: 118億円 完計學用減少便益: 14億円 交通事故減少便益: 7.7億円 [主な根拠]	114	1. 2	①宮城県沖地震における緊急輸送道路の確保 ・道路の津波浸水区間の回避による孤立人口の解 消 ②医療施設への速達性の向上 ・第2次医療施設の30分圏外人口が減少 ③階路解消による走行性の向上 ・急勾配区間、幅員狭小区間の回避により走行 性、安全性が向上	道路局 国道·防災課 (課長 三浦真紀)
阿南安芸自動車道 一般国道55号 桑野道路 四国地方整備局	340	330	【内訳】 走行時間短縮便益:268億円 走行費用減少便益: 47億円 变通事故減少便益: 16 億円 【主な根拠】 計画交通量: 6,600~12,100台/日	246	1.3	①東南海・南海地震における緊急輸送路の確保 ・道路の津波浸水区間の一部回避により、第1次 緊急輸送路として利用可能 ②医療施設への速達性向上 ・第3次医療施設の60分カバー圏域人口が増加 ・牟岐町役場から徳島赤十字病院までの所要時間 が分短縮	道路局 国道·防災課 (課長 三浦真紀)
高知東部自動車道 一般国道55号 南国安芸道路 (芸西西~安芸西) 四国地方整備局	355	562	【内訳】 走行時間短縮便益: 478億 円 走行費用減少便益: 64 億円 交通事故減少便益: 20 億円 【主な根拠】 計画交通量: 8,900~10,600台/日	263	2. 1	①東南海・南海地震における緊急輸送路の確保 ・道路の津波浸水区間の回避により、孤立人口が 減少 ②医療施設への速達性向上 ・第3次医療施設の60分カバー圏域人口が増加 ③観光振興に寄与 ・高知県東部地域の観光施設への速達性の向上	道路局 国道·防災課 (課長 三浦真紀)
那覇空港自動車道 一般国道506号 小禄道路 沖縄総合事務局	620	748	【内訳】 走行時間短縮便益: 589億 円 走行費用減少便益: 91 億円 交通事故減少便益: 68 億円 【主な根拠】 計画交通量: 27,300台/日	430	1. 7	①定時性・速達性の確保 那覇空港〜沖縄自動車道の定時性・速達性の 向上 ②那覇都市圏の渋滞緩和 那覇都市圏の渋滞損失時間の削減 ③小禄地区の交通容量の確保 小禄地区の交通容量拡大 ④通過交通の削減 那覇都市圏の中心部を通過する交通の削減	道路局 国道·防災課 (課長 三浦真紀)

【港湾整備事業】

(直轄事業)

(直轄事業) 「							
事業名	総事業費	貨幣物	・ ・	費用:C		した。 貨幣換算が困難な効果等による評価	担当課
事業主体	(億円)	2011	便益の内訳及び主な根拠	(億円)	В∕С	X III X SPAN III X SPAN II I - O O O O II I III	(担当課長名)
苫小牧港 西港区商港地区 複合一貫輸送ターミナ ル改良事業 北海道開発局	94 [94]	342	【内訳】 輸送コストの削減便益: 337億円 震災時における輸送コストの削減便益:2.9億円 施設被害の回避:2.9億 円 【主な根拠】 平成30年度予測取扱貨物 量:3,861千トン/年 想定被災人口:52千人	78	4. 4	・エプロンの拡幅により、トレーラーの安全な走行や荷役時間の短縮が図られ、安全かつ効率的なRORO船荷役が確保される。 ・岸壁の耐震強化により、震災時における被害に対する地域住民の不安を軽減することができる。 また、震災時においても物流が維持され、生活や産業活動の維持が図られる。	本省港湾局 計画課 (課長 高橋浩二)
函館港 北ふ頭地区 複合一貫輸送ターミナ ル整備事業 北海道開発局	30 [30]	54	【内訳】 輸送・29億円 輸送・29億円 輸送・13億円 輸送・13億円の削減便 を表別のでは、13億円の制造のでは、13億円のでは、130億円のでは、130億円のでは、1531円のでは、1531円のでは、1531円のでは、1531円のでは、1531円のでは、1531円のでは、1531円のでは、1531円のでは、1531円のでは、1531円のでは、1531円のでは、1531円のでは、1531円のでは、1531円のでは、1531円の削減のでは、1531円の可能は	26	2. 1	・一般貨物船との共同利用に伴うアンカートラブルによる出港時間の遅れや欠航の解消が図られる。また、アンカーの交換やアンカー関連機器の損傷が解消される。・一般貨物船との輻輳が解消され、旅客や車両の横風による船体動揺すされ、旅客や車両の乗降時の貨物との混在利用が解消されるとともに、現利用岸壁での石材荷役時における粉ぎのとれる。は、現利用岸壁での石材荷役時における場が図られる。岸壁の耐震強化により、震災時における被害に対する。震災時においても物流が維持され、生活や産業活動の維持が図られる。	本省港湾局 計画課 (課長 高橋浩二)
仙台塩釜港 仙台港区中野地区 国際物流ターミナル整 備事業 東北地方整備局	69 [50]	136	【内訳】 輸送コストの削減便益: 134億円 その他の便益:1.7億円 【主な根拠】 平成27年予測取扱貨物 量:432千トン/年	59	2. 3	・米穀類等の外質貨物の増加に対応するとともに、潮待ちなどの入港調整による非効率な輸送実態を解消することにより、地域産業の国際競争力の向上が図られる。・中野地区における貨物の棲み分けが可能となることにより、ふ頭内混雑等が解消される。・船舶の大型化により、船舶からの CO2 、NOxの排出量が軽減される。	本省港湾局 計画課 (課長 高橋浩二)
細島港 白浜地区 国際物流ターミナル整 備事業 九州地方整備局	44 [35]	156	【内訳】 輸送コストの削減便益: 155億円 その他の便益:1.1億円 【主な根拠】 平成27年度予測取扱貨物量:572千トン/年	39	4. 0	・低廉な原材料の調達が可能となり、地域産業の 発展ならびに国際競争力の強化が図られる。 ・港湾貨物の輸送効率化により、 CO2、NOXの排 出量が軽減される。	本省港湾局 計画課 (課長 高橋浩二)
鹿児島港 新港区 複合一貫輸送ターミナ ル改良事業 九州地方整備局	108 [64]	337	【内訳】 輸送コストの削減便益: 205億円 移動コストの削減便益: 123億円 震災時にはける・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	99	3. 4	・適切な施設配置による荷役作業の改善が図られる。 ・老朽化対策の実施と、人流と物流の完全分離により安全の確保が図られる。 ・岸壁の耐震強化により、震災時における被害に対する地域住民の不安を軽減することができる。 また、震災時においても物流が維持され、生活や産業活動の維持が図られる。 ・老朽化対策の実施により、奄美、沖縄地方の生活航路の安定的な維持が図られる。	本省港湾局 計画課 (課長 高橋浩二)

竹富南航路整備事業 沖縄総合事務局	35 [35]	70	【内訳】 海難減少便益:41億円 移動コストの削減便益: 20億円 輸送コストの削減便益: 8.8億円 【主な根拠】 平成26年予測航行隻数: 73,698隻/年 平成26年予測利用旅客 数:993千人/年	47	1. 5	・浅瀬や暗礁の解消により、船舶航行時における 安心・安全性の向上が図られる。 ・船舶による夜間の急患輸送が可能となり、生命 や健康の観点から安心・安全の向上が図られる。 ・早朝および夕方の旅客船増便により、八重山諸 島各島間の交流機会の増大や、沖縄本島へのアク セスの機会拡大が可能となり、島民生活の質の向 上や、観光客の利便性の向上が図られる。	本省港湾局 計画課 (課長 高橋浩二)
沖ノ鳥島における活動 拠点整備事業 関東地方整備局	750 [750]	1, 161	【内訳】 保全工事等の作業の効率 化度益:1,1億円 海洋資源開発の推進便 益:1,160億円 【主な根拠】 想定コパルト生産量: 5,770 t / / / / / / / / / / / / (641	1. 8	・・・ ・ ・ ・ ・ ・ ・ ・ ・ ・ ・ ・ ・ ・ ・ ・ ・ ・	本省港湾局 振興課 (課長 田邊俊郎)

※[]内は内数で港湾整備事業費

【その他施設費】

【官庁営繕事業】

					評価	
事 業 名 事業主体	事業主体 (億円) 事業 事業 計画の 計画の 必要性 効果		その他	担当課 (担当課長名)		
豊橋港湾合同庁舎 (増築棟) [三河海上保安署] 中部地方整備局	3. 6	110 点	100 点	146 点	高潮による浸水対策として、既存庁舎 1 階にある電気室を新庁舎(増築棟) 2 階に再整備し、災害応急活動の拠点としての防災機能を確保するなど、機能性の観点から、事業特性に合致した取組が計画されている。	本省大臣官房 官庁営繕部計画課 (課長 鈴木千輝)
平塚税務署 関東地方整備局	14 (注)	111 点	100 点	146 点	国と市の関連する窓口部門のコミュニケーションが図られる配置として、 市役所との業務連携に配慮するなど、地域性、環境保全性及び機能性の観点 から、事業特性に合致した取組が計画されている。	本省大臣官房 官庁営繕部計画課 (課長 鈴木千輝)

⁽注) 平塚市役所との合築であるが、総事業費は平塚税務署分を記載している。

事業計画の合理性-採択案と同等の性能を確保できる代替案の設定可能性の検討、代替案との経済比較等から新規事業として行うことの合理性を評価する指標(合理性の有無により、100点か0点のいずれかを評点とする)

事業計画の効果 一通常業務に必要な機能を満たしていることを確認・評価する指標

(採択要件:事業計画の必要性100点以上、事業計画の合理性100点、事業計画の効果100点以上を全て満たす)

【船舶建造事業】

事 業 名	総事業費	評価	担当課
事業主体	(億円)		(担当課長名)
外洋対応型巡視船 (PL型) 建造(2隻) 海上保安庁		整備しようとする外洋対応型巡視船(PL型)は、堪航性能、夜間捜索監視能力、現場指揮機能及び制圧能力等の能力・機能が強化されており、しょう戒体制及び事案対応体制の強化を図ることができる。	海上保安庁 装備技術部 船舶課 (課長 浅野富夫)

[※] 事業計画の必要性一既存施設の老朽・狭隘・政策要因等、施設の現況から事業計画を早期に行う必要性を評価する指標

【海上保安官署施設整備事業】

					評価	
事業名事業主体	総事業費 (億円)	事業計画 の必要性	事業計 画の合 理性	事業計 画の効 果	その他	担当課 (担当課長名)
新潟航空基地の整備 海上保安庁	3. 9	110 点	100 点	133	庁舎の増築により執務環境の改善を図り、海難救助・テロ対策・危機管理体制の強化・海洋権益の保全等多岐にわたる業務ニーズに迅速かつ的確に対応することができる。	海上保安庁 装備技術部 施設補給課 (課長 野見山慎吾)

- ・事業計画の必要性一既存施設の老朽・狭隘・政策要因等、施設の現況から事業計画を早期に行う必要性を評価する指標
- ・事業計画の合理性一採択案と同等の性能を確保できる代替案の設定可能性の検討、代替案との経済比較等から新規事業 として行うことの合理性を評価する指標
- ・事業計画の効果 -通常業務に必要な機能を満たしていることを確認・評価する指標 ※採択要件:事業計画の必要性、事業計画の合理性及び事業計画の効果がいずれも100点以上

再評価結果一覧

【公共事業関係費】

【河川事業】 (直轄事業)

(直轄事業)				費用便益分析				再評価の視点		担当課
事 業 名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)		PARTITION OF THE PARTIT	費用:0	в/с	貨幣換算が困難な効果等 による評価	母評価の祝点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、 コスト縮減等)	対応方針	(担当課長
留萌川直轄河川改修事業北海道開発局	再々評価	197	515	便益の内訳及び主な根拠 【内訳】 被害防止便益:510億円 残存価値:5億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減而積:34ha	225	2. 3	・留朝川流域では、昭和50年8 月、昭和50年8月、昭和63年9 月に被害の大きな決水が発生 している。 一留朝の中核都市であり、永隆3年 部の中核都市であり、永隆3年 第一日、10年 20年 20年 30年 30年 30年 30年 30年 30年 30年 30年 30年 3	①事業の必要性等に関する視点 ・留前市は、北海道北西部の中心都市で、水産加工や 農業が盛んであり、留萌市を貫流する留前川は依然と して上流部では既往第2位規模、下流市街部では既往 最大規模の流量に対する安全が確保されていない地域 があるため、本事業の投資の放停事業を進めていく必要 のことから、引き続き河川改修事業を進めていく必要 がある。 20 事業進捗の見込みの視点 ・堤防整備や河道域の地方公共団体等からは安全度向 提しているが、流速望があり、引き続き地域に民や関係 機関と連携し、事業の進捗を図る。 30 コスト縮減に努めてい 機関と連携し、事業の進捗を図る。 30 コスト縮減に努めてい を設定しているが、流流の地方公共団体等からは安全度向 機関と連携し、事業の進捗を図る。 30 コスト縮減に努めてい る。また、代替案の可能性については、環境への影響 等、地域への影響等の可能性については、環境での影響等の可能性については、環境での影響 、地域への影響等の可能性については、環境での影響等の可能性については、環境での影響等、地域への影響等のの影響等の現点から、現計画が最適である と考える。 ・以上のことから、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、 事業を継続する。	継続	本省河川局 治水課 森北 佳昭)
石狩川直轄河川改 修事業 北海道開発局	再々評価	7, 673	20. 357	【内訳】 核害防止便益:20,260億円 残字価値:97億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減面積:2,300ha	5, 580	3.6	・石狩川流域には、北海道の 約1/2の人口、資産が集中して いる。また、国内有数の食料 に、上ての役割は大きい。 は、連大地域を地域がある。 ・下流域が、では、 ・下地であり、位がこれが、 は、では、 は、では、 は、では、 は、では、 は、では、 は、では、 は、では、 は、では、 は、では、 は、では、 は、では、 は、では、 は、では、 は、では、 は、に、 は、では、 は、に、 は、に、 は、に、 は、に、 は、に、 は、に、 は、に、 は、に、 は、に、 は、に、 は、に、 は、に、 は、に、 は、に、 は、に、 は、に、 は、に、 は、 は、に、 は、に、 は、これで、 は、 は、 は、 は、 は、 は、 は、 は、 は、 は	①事業の必要性等に関する視点 ・石狩川流域には広大な農地が広がっており、国内有数の食料生産基地となっている。また、道都礼幌市を始めとした市町市符在し、北海道の約半数の心となっている会と経済、文化域の流量が高くない。 はいることが、成本事業の投資が表しまされているため、本事業の投資が開発が開発していることが、以前のでは、一般では、一般では、一般では、一般では、一般では、一般では、一般では、一般	継続	本省河川局 治水課 (課長 森北 (佳昭)
石狩川直轄河川改 修事業(千歳川遊 水地) 北海道開発局	再々評価	1, 150	2, 184	【内訳】 被害防止便益:2,151億円 被害存価値:33億円 【主な根拠】 【主な根拠】 年平均浸水軽減声数:167戸 年平均浸水軽減面積:254ha	1,010	2.2	・千歳川清域では、昭和50年8 月、昭和56年8月に被害の大き な洪水が発生している。 ・千歳川流が発生している。 ・千歳川流が発生していたので、 ・一ないたので、 ・一ないたので、 ・一ないたので、 ・一ないたので、 ・一ない。 ・一ない。 ・ ・ ・ ・ ・ ・ ・ ・ ・ ・ ・ ・ ・ ・ ・ ・ ・ ・ ・	①事業の必要性等に関する視点 ・干歳川流域は水田、畑作等の一次産業や食品製造業 ・干歳川流域は水田、畑作等の一次産業や食品製造業 の二次産業が盛んであり、札幌市のベットタウン化や 新干歳空港を中心とする臨空型工業地帯の拡大など。 発展が著を長い区間で受けるため、造業・大野で変した。 大売けに高い水位を任滅ささせる必要がある。 ②重素進捗の見込みの視点 ・干歳川遊水地群は、全ての地区において遊水地の具 体的な位置・規模について確定させ、順欠、用地等取 域域の地方公共団体等からは安全度向上に対する強い。事 域域の地方公共団体等からは安全度向上に対する強い。事 業が直接にしており、着実に進捗してするが、必要 実施しており、音続きに進歩してするが、必要 第一次の進捗を図る。 ③コストまで、大野で大野で大野で大野で大野で大野で大野で大野で大野で大野で大野で大野で大野で大	継続	本省河川局 治水課 (課長 春北 (佳昭)

後志利別川直轄河 川改修事業 北海道開発局	再々評価	97	368	【内訳】 被書防止便益:367億円 残存価値:1億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:17戸 年平均浸水軽減面積:25ha	100	3.7	・後志利別川済域は、近年においては平成9年8月、平成10年7月に東水被害が発生してはおり、地域住民がある。・道南地域を代表する数合地間であり、洪水が最高に入する数合地間では、大水が最高に入り、北水が最高に入り、北水が最高によった影響を生じる数がある。・では、大きな影響を生じるが、大きな影響を生じるが、対しているが、大きな影響を生じない。では、大いでは、大いでは、大いでは、大いでは、大いでは、大いでは、大いでは、大い	①事業の必要性等に関する視点 ・後志利別川下流域にある、せたな町、今金町は、道 南地域を代表する設倉地帯であり、槍山地方における 社会・経済・文化の基盤となっている。しかし、依然 として戦後最大規模の通に対する安全度が確保され ていない地域があり、本事業の投資効果も十分に確保 されていることから、引き続き河川改修事業を進めて いく必要がある。 ②事業進捗の見込みの視点 ・河道棚削等の河川改修事業は、着実に進捗している が、流域の地方公共団体等からは安全度向上に対する 強い要望があり、引き続き地域住民や関係機関と連携 し、事業の進捗を図る。 ③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点 ・河道棚削土砂の活用等、引き続きコスト縮減に努め る。また、代替繁等の朝点から、現計画が最適である と考える。 ・以上のことから、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、 事業を継続する。	継続	本省河川局 治水課 (課長 森北 佳昭)
沙流川直轄河川改 修事業 北海道開発局	再々評価	150	914	【内駅】 被害防止便益:909億円 残存価値:5億円 【主な根拠】 【车取均浸水軽減戸数:47戸 年平均浸水軽減面積:37ha	145	6. 3	・沙流川流域は、平成15年8月 の台風10号により、戦後最大 の洪水に見舞われ被害家屋283 円の大規様な漫水被害が発生 した。 ・漫水による通行遮断により 日高町窓川地区、平取町本町 地区等が孤立する。 ・また、旅客・物流が遮断さ れた場合の損害は広域的であ ち。 ・このため、浸水被害を早期 に解消する必要がある。	後最大)、18年に浸水被害が繰り返されているため、	継続	本省河川局 治水課 (課長 住昭)
天塩川直轄河川改 修事業 北海道開発局	再々評価	734	760	【内訳】 被書防止便益:747億円 預存価值:13億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:114.0戸 年平均浸水軽減面積:192.0ha	607	1.3	・天塩川添域では、昭和56年8 月、平成18年5月に被害の大き な洪水が発生し、国道40号、国 道202号等、洪水時にはたむた びインフラの分断によりたむ びインフラの分断によりを でインフラの分断によりを でインフラのが によって ・天塩川に出いる。 ・天塩川におり城社会の 選、食を 集中の体表が域社会の影響に は、食料供給への大き早 選、食な と体の治が安全度を向 上、被害をごる だけ軽減 さるような地域と きるような地域と きるような地域と きるような地域と もなっている。	①事業の必要性等に関する視点 - 天塩川流域は未だ整備途上であり、名寄川合流後次 天塩川流域は未だ整備途上であり、名寄川合流後次 派遣に対して、安全に流下するためは 全川的に不足している。特に、河川沿いに市道側で 全川的に不足している。特に、河川沿いに市道側で を強力を対象を要であるため。 る流下断面必要であるため。引き続き の低減が必要であるため。引き続き では、必要がある。 と事業地や河道線削等の河川改修事業は、着実全度向 地域のと変であるため。引き続き ・堤防整備や河道線削等の河川改修事業は、着実全度向 地域のとである。 と関連を発情しているとから、引き続き ・堤防整備や河道線削等の河川改修事業は、着実全度向 地域が整備や河道線削等の河川改修体等からは住民や関係 機関と連携し、事業の運があり、引き続き 地域とできなが、流域の可能性の視点 これまで、地の共の共の場合である。 ③コスト縮減や代替案立案等の可能性にの視点 これまで、地の共の共の場合とである。 ・これまで、地の共の共の場合とである。 ・これまで、地の共の共の場合を表しまた、代の 第を回るなど、引き続きコスト縮減に努めるを を書き、引き続きコスト縮減を回るを を書き、引き続きコスト縮減を回るを を書き、大のの が表で回るなど、引き続きコスト縮減に努めるを を書き、大のの を書き、たいの ・の を書き、たいの ・の を書き、たいの ・の を書き、たいの ・の を書き、たいの ・の を書き、たいの ・の を書き、たいの ・の をまり、まり、を ・の をまり、を ・の をまり、を ・の をまり、を ・の をまり、を ・の をまり、を ・の をまり、を ・の をまり、を ・の をまり、を ・の をまり、を ・の をまり、を ・の をまり、を ・の をまり、を ・の をまり、を ・の をまり、を ・の ・の ・の ・の ・の ・の ・の ・の ・の ・の	継続	本省河川局 治水課 (課長 森北 佳昭)
尻別川直轄河川改 修事業 北海道開発局	その他	68	88	【内訳】 被害防止便益:87億円 残存価値:1億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:2戸 年平均浸水軽減面積:4.4ha	56	1.6	・尻別川では昭和50年8月洪 水、明和56年8月洪水、平成11 年8月洪水により浸水被害が発 生している。 ・尻別川連線に代表されポー ツ、温泉など乗が訪れる。 また、同の流域には、羊蹄山雄大 な景観、アウトドアス 年間千 万人近くの観光客が訪れる。 また、同の次通線が発物流や 筋をの移動を表えている。 ・これらを継続・拡大させ、 流域の持続的な要そである。 ・これらを継続・拡大させ、 るためには、必要不可欠であ 域の形成は必要不可欠であ	①事業の必要性等に関する視点 ・	継続	本省河川局 治水課 (課長 森北 佳昭)

		1		T		1	T	,		, ,
十勝川直轄河川改 修事業 北海道開発局	その他	1, 603	2, 158	【内訳】 被害防止便益:2,133億円 残存価值:25億円 【主な根別 年平均浸水軽減戸数:296戸 年平均浸水軽減面積:417ha	1, 095	2.0	・十勝川では近年も平成10年9 月洪水、平成13年9月洪水、平成15年9月洪水、平成15年9月洪水により浸水被害 が発生している。 ・十勝川流域は、国内有数の 食料生産地としての役割が大 さい。 ・道東地域と国内各物流の 横となって紅炎。 ・これらを総称・拡大させ、 流域の持続的な発展を維持す るためには、安全・安心な流 域の形成は必要不可欠であ る。	①事業の必要性等に関する視点 ・十勝川流域は、帯広市をはじめとする1市14町2村からなり、流域内入口は約34万人である。国内有数の食料生産地としての役割が大きく、また流域内及への心となっているが、昭和37年洪水、昭和55年洪水で東、東、東、東、東、東、東、東、東、東、東、東、東、東、東、東、東、東、東、	継続	本省河川局 治水課 (課長 森北 佳昭)
湧別川直轄河川改 修事業 北海道開発局	その他	19	125	【内訳】 被害防止便益:125億円 残存価値:0.1億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:23戸 年平均浸水軽減面積:3.2ha	17	7. 4	・湧別川では近年洪水が頻発しており、平成10年9月洪水、平成10年9月洪水、平成18年10月洪水、上に簡悪り、水産業が盛んであるとともに、オポーツの雪を強力であるとともでいる。・これらを継続・拡大させ、これらを継続・拡大させ、流域の持続的な発展を維持するなのである。	①事業の必要性等に関する視点 ・湧別川流域は2両からなり、流域内人口は約3.4万人 である。酪髪を中心とした農業の他、林業・木材産 業、水産業が盛んで、特に河口の湧別町は全国の ・漁別川であり、急流河川特名の強力な立て、堤筋 河川であり、急流河川特名の洪水流の強大なて、堤筋 で全性の確保を図る必要がある。た近年洪水ある。 を全性の確保を図る必要がある。た近年洪水ある。 を全性の確保を図る必要がある。とが、多様でしていることから、治水安全度向上が急務で要がある。 このため、今後も河川改修事業を進めていく必要がある。 2。事業の進捗の見込みの視点 ・概ね20年で、河川整備基本方針で定めた目標に回りる とを目標とし、効果の、動率的に軽減を言る。 ③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点 ・湧別川における治水対策は、これまで行ってきた治 水対策を踏まえつつ、現状の河道整備状況や整備にある。 が対策を踏まえつつ、現状の河道整備状況や整備にある。 3の3コスト総減や代替案立案等の可能性の視点。 ・湧別川における治水対策は、これまで行ってきた治 水対策を踏まえつつ、現状の河道整備状況や整備にあるの実、経済的・社会的影響等を勘案し、現計画案を 選定した。	継続	本省河川局 治水課 森北 佳昭)
渚滑川直轄河川改 修事業 北海道開発局	その他	34	386	【内訳】 被害防止便益:385億円 残存価値:1億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:17戸 年平均浸水軽減面積:16ha	31	12. 7	・渚滑川では近年洪水が頻発しており、平成12年9月洪水、平成13年9月洪水、平成13年9月洪水、平成13年9月洪水、平成13年9月洪水、平成13年9月洪水により淀水(被害が発生していた。東京が盛んである場合、・渚滑川流域にあり、大田の運航等。冬期の観光にの大田があり、計画があり、計画があり、対したとない。は、当地の地域では、一般では、一般では、一般では、一般では、一般では、一般では、一般では、一般	①事業の必要性等に関する視点 ・渚滑川流域は1市1町からなり、流域内人口は約1.3 万人である。中心都市ある紋別市は流氷観光で有名であり、オホーツク地域における行政、産業、経済の であり、また下流はホターンである。流域の中下流部の全国有数の産地となっているが、平成10年洪水等が発生した場合であり、また下流はホターであり、また下流はホターでは、水等、が発生した場合ではままれば、大きなでは、大きなでは、大きなでは、大きなでは、大きなでは、大きなでは、大きなでは、大きなでは、大きなでは、大きなでは、大きないでは、大きなでは、大きなでは、大きなでは、大きなでは、大きなでは、大きなでは、大きなでは、大きなでは、大きなでは、大きなでは、大きなでは、大きなでは、大きなでは、大きなでは、大きなでは、大きなでは、大きなでは、大きないが、大きないが、大きないが、大きないが、大きないが、大きないが、大きないが、大きないは、大きないが、大きないは、大きないが、ないが、大きないが、大きないが、大きないが、大きないが、大きないが、大きないが、大きないが、ないが、ないが、ないが、ないが、ないが、ないが、ないが、ないが、ないが、	継続	本省河川局 治水課 (課長 森北 佳昭)
高瀬川直轄河川改修事業北地方整備局	再々評価	97	103	【内駅】 被害防止便益:101億円 残存価値:2億円 【主な根拠】 【主な根拠】 年平均浸水軽減面積:155ha	68	1.5	・昭和33、41、43年、平成 2、6、10、18年などの出水により 大き監所で表していました。 日本では大統一であります。 日本では大統一では大統一であります。 日本では大統一では大統一では大統一であります。 日本では大統一では大統一では大統一では大統一では大統一では大統一では大統一では大統一	①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・小川原湖周辺の浸水が想定されている区域内に位置する市 打では、NT-P-121間で終入口2.66流、総世帯数は0.56増と なっており、大きな変化はない。 ・現時点で本事、欠して3.62歳、総世帯数は0.56増と とっまなり、大きな変化はない。 ・現時点で本事、大臣管理区間)の全体事業(H18~H47) 1.5.残事業(H22~H33) 1.2、当面事業(H22~H28) 1.6となっており、大争な変化を対象が関係できる。 ③事業の進捗状況、事業進捗の見込みについて、地区の退場が発行できる。 ③事業の進捗状況、事業進捗の見込みについて、地区の退場が開行できる。 ・3事業の進捗状況、事業進捗の見込みについて、地区の退場が関係で表現に、「M11原の水位が計画高水位(「P+1.70m) 程度となる出水(規和30年に10回程度はフリスる洪水規模相当)が発生しても、外水に に回程度はフリスる洪水規模相当が発生しても、外水に に回程度はフリスる洪水規模相当が発生しても、外水に はの水位が計画高水位(「P+1.70m) 程度となる出水(規和30年に10回程度はフリスる洪水規模相当)が発生しても、外水に はの水位が計画高水位(「P+1.70m) 程度となる出水(規和30年に10回程度はフリスを洪水規を分割について、場際の水位が計画を行う。 少コスト組織でいていて、「整理なよび外水路域にこよる対策)の、工業の工夫や新技術の積極的な採用等により、コスト組滅 のべ替案とよて、「整理なよび外水路域幅による対策」が優位であることを確認している。 以上より、高瀬川水系河川整備計画(大臣管理区間)に基づてあることを確認している。 以上より、高瀬川水系河川整備計画(大臣管理区間)に基づてあることを確認している。	継続	本省河川局 治課課 森北 (佳昭)

子吉川直轄河川改 修事業 東北地方整備局	再々評価	1, 130	3, 525	【内訳】 被害防止便益:3,504.4億円 残存価値:20.4億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減面積:331ha	943	3.7	・昭和22,50,55年,平成10,19 年などの出水により大きな浸 水板書が発生している箇所で ある。(昭和22年:全半壊26 月、床上浸水1,434戸,床下浸水152 戸,床下浸水13戸戸,康地浸水4,113ha、昭和 50年:全半壊5戸,床上浸水15 戸,麻下浸水13戸,羅地浸水 1,380戸,昭和55年:床上浸水 4ha、平成10年:全半壊4戸,床 上浸水12戸戸,床下浸水22戸戸 鹿地浸水498ha、平成19年: 上浸水2戸,床下浸水22戸戸 農地浸水498ha、平成19年: 浸水100ha) ・整備更能後には、昭和22年7 月洗水と同規浸水等の車水10 次、10 次、10 次、10 次、10 次、10 次、10 次、10 次、	①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・ 子吉川沿川の浸水が想定される区域内に位置する市前村では、川か平近の間で終入口へが議、終世帯数1.2%壁となっており、若干の人口減少が見たれる区域内に位置する市前村では、川か平位の間で終入口へが議、終世帯数1.2%壁となっており、若干の人口減少が見られるが、大きな変化はない。 ・ 現時点で本事業の投資効果を評価した結果は、全事業(川22-H28) 11.6となっており、今後も、本事業の投資効果が開発できる。 事業巡り見込みについて (川22-H28) 11.6となっており、今後も、本事業の投資効果が開発できる。 事業必要が見込みについて ・ 河川改修事業としては整備を開始である。 今後、当面が異な、正規を関係している。 第一次では、現在の河道の流下能力が著しく不足する下流程程度)として、現在の河道の流下能力が著しく不足する下流程程度)として、現在の河道の流下能力が著しく不足する下流程程度、として、現在の河道の流下能力が著しく不足する下流程度に関値和は本市街地部)において、河道振開を中心としたを整備を図る。 - 島海ダム建設事業は、中域12年12月に関土交通大臣が後側した方針に基づき、検証対象に反うされており、「今後のシスト降流水や日常立業事の面を性について、「定めの利率や河道の位接木等は、地域の皆さんに無償で ・ 一 一 ・ 一 ・ 一 ・ 一 ・ ・ 一 ・ 一 ・ ・ 一 ・ ・ 一 ・ ・ 一 ・ ・ 一 ・	継続	本省河川局 治水課 (課長 森北 佳昭)
北上川直轄河川改 修事業 東北地方整備局	再々評価	2, 467	7, 932	【内訳】 被害防止便益: 7,820.4億円 残存価值: 111.3億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減而積: 2,834ha	1, 702	4. 7	・昭和22,23年、平成14,19年などの出水により大きな浸水核 事が発生している箇所である。(昭和22年:床上床下浸水58,960戸、流出587戸。全半壊下浸水58,960戸、流出587戸。全半壊下浸水58,927戸、流出501戸。全半壊な2472戸、東成14年:床上床下浸水733、432戸(全球は72戸、平成19年:床下床下浸水733戸)・整備実施後はの洗水に対して、外水氾濫による家屋の浸水被害が解消される。	(1)事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・北上川沿川の浸水が想定される区域内の市町村の総人 ・北上川沿川の浸水が想定される区域内の市町村の総人 し、設世帯敷設は 著干の減少傾向にあるが大きな変化はない。 ・現時点で本事業の投資効果を評価した結果は、今後類は のを開める。「は22~には4、当面の事業(は22~に 128)では5、1となっており、今後も、本事業の投資効果が期 様できる。 3事業の進捗状況、事業進捗の見込みについて ・ 振る36年間の事業(は22~に 128)では5、1となっており、今後も、本事業の投資効果が期 ができる。 3事業の進捗状況、事業進捗の見込みについて は、洪水調節節節度(一関連水地)の整備推進により河道流電の 軽減対策を推進するため、連練型による治水対策に加え、上 環故等に作す。一部への負荷をなるべくがけないよう輪中規策を による治水対策を優先し、昭和22年9月洪水と同規模の洪水 による治水対策を優先し、昭和22年9月洪水と同規模の洪水 による治水対策を優先し、昭和22年9月洪水と同規模の洪水 による治水対策を優先し、昭和22年9月洪水と同規模の洪水 による治水対策を優先し、昭和25年9月洪水規模の外 位とがしたと短いを機構をの防止に分数にする場では 5年度観報の場合では、日本規模の外 ともに、立台川からの分派先である鳴瀬川との安全度バラン スを図りつった要屋港水準台の指したの規節を 毎月間においては観知5年5月テリン能震速波と同規模の外 位に対して、変建度水解音の防止に労働を行う。 3日末時間に対しては明整備への 3日末時間に対しては、現実性や経済性等を検 から縮減に努力のが、10年度が、10年度により、大発元処 のの縮減に対象でいる。 ・工法の工夫や新技権の積極的な採用等により、大発元処 のの縮減に対象でいる。 ・工法の工夫や新技権の積極的な採用等により、大発元処 のの縮減に対象でいる。 ・工法の工夫や新技権の積極的な採用等により、大発元 がに努める。 ・代替素立案の可能性については、現実性や経済性等を検 対した結果、今回提示する整備内容が受当と判断している。 以上より、今後概ね30年間の事業の必要性に変化はなく、費用対効果等の投資効果を継続する。	継続	本省河川局 治水課 (課長 森北 佳昭)
鳴瀬川直轄河川改 修事業 東北地方整備局	再々評価	1, 460	6, 191	【内訳】 被害防止便益:6,164億円 残存価値:27億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:1,001戸 年平均浸水軽減面積:1,147ha	1,006	6. 2	・昭和22.23.61年、平成14.18 年などの出水により大きな汚水被害が発生している歯形発生している歯形発生している歯形発生している歯形発生している歯形乳間の臓期に150戸。由川1650戸、外水氾濫面積:鳴瀬川1.150戸。古田川50戸、外水氾濫面積:鳴瀬川1.3、060ha、昭和23年:床上浸水:鳴瀬川25戸、外水氾濫面積:鳴瀬川350戸、床下洗水・約1.500戸。床下洗水・約1.000戸、外水氾濫面積:鳴瀬川3、060ha、平成14年:床上浸水:鳴瀬川1月戸。吉田川3、060ha、平成14年:床上浸水:鳴瀬川1月戸。吉田川822戸,内水氾濫面積:吉田川160 aba、平成18年:下深水:竜湖川160 aba、平成18年:床下浸水:南湖川17ha。東流緩横の洪水氾濫面積:東田川27ha。東流緩横の洪水氾濫面積:東田川27ha。東流緩横の洪水氾濫面積:東田川27ha。東底18年(日、東下水水氾濫面積:東田川27ha。東底18年(日、東下水水に到11年)日,大氾濫面積:東田川27ha。東底18年(日、東下水水氾濫日本、東京18年)日,大氾濫面積:東京下水、東京18年)日,北氾濫面積:東京下水、東京18年)日,北氾濫面積:東京18年)日,北氾濫品度,東京18年)日,北京18年)日	①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・鳴瀬川沿川の浸水が想定される区域内の市前村の総人口、 総世帯数は、川7-1/21の間で終入口2.5%減、総世帯数2.8%世 であり、岩干の入口の間で終入口2.5%減、総世帯数2.8%地 であり、岩干の入口の間で終入口2.5%減、総世帯数2.8%地 であり、岩干の入口の間で終入口2.5%減、総世帯数2.8%地 ・現時点で本事業の変化。 ・現時点で本事業の変化。 ・現時点で本事業の変化。 ・現時点で本事業の投資効果を評価した結果は、全事業 (1/22-1/28) 9.4となっており、今後も、本事業の投資効果 ・33事業の進歩状況、事業進捗の見込みについて 書に強いまらづくり事業等を差極中であり、平成22年3月現 在 1/2年2月の上の大学であり、平成22年3月現 在 1/2年2月で、日本の主意の登論、日本の主意の登論 本 2/2年1/2月に国土交通大臣が を図るとともに、水害に強いまもづくり事業を根据するとを を図るとともに、水害に強いまもづくり事業を根据すると を図るとともに、水害に強いまもづくり事業を根据する を図るとともに、水害に強いまもつくり事業を根据する として示す動計と基準に沿り、行を管理といいで予定である。 ・鳴瀬川総合開発事業は、平成221年12月に国土交通大臣が の治水対策のあり方に関する有識者会議」が中間とりると として示す動力にある。 ・場瀬川水系河川整備計画(大臣管理区間)においては、 ・鳴瀬川水系河川整備計画(大臣管理区間)においては、 環境が大きな基準に沿って、鳴瀬川を発情を の過波が等と鳴瀬川総合開発事業を根却合わせた治本事の検立 でしていく予定である。 以上より、鳴瀬川水系河川整備計画(大臣管理区間)によいては、 環境が にいいく予定である。 以上より、鳴瀬川水系河川整備計画(大臣管理区間)にと対 をしていく予定である。 以上より、鳴瀬川水系河川整備計画(大臣管理区間)にと資 をしていく予定である。 以上より、鳴瀬川水系河川整備計画(大臣管理区間)にと資 乗も確認ままでも、 をしていく予定である。 以上より、鳴瀬川水系河川整備計画(大臣管理区間)にと資 乗も確認ままできる。 場別の段階を継続することとするが、示された新なお評価の基 準等に沿って、事業の検証を行っていくこととする。	継続	本省河川局 治水課 (課長 森北 佳昭)

中川・綾瀬川直轄 河川改修事業 関東地方整備局	再々評価	3, 411	49, 452	【内訳】 被害防止便益:49,242億円 残存価値:210億円 呈本規拠 年平均浸水軽減声数:18,658戸 年平均浸水軽減面積:582ha	3, 240	15. 3	・昭和33年9月狩野川台風により流域の約30%が浸水するという基大な報音を受けた。・昭和50年代、60年代や平成に入った後も、線瀬川の下流が発生している。・近年においても、局地的集中豪雨や台風などによる降雨により、浸水被害を受けている。	●事業の必要性に関する視点 ・事業を巡る社会情勢等の変化 近年、流域内において、ますます開発が進み市街化 が拡大されていく中で、河道へ流出する洪水の増大も 予想され、それらの洪水を安全に流下させるための当 誘事業の必要性も高まっている。 ・事業の進捗状況・事業の進捗の見込みの視点 現在、事業は中川石柱中上流部の埋ところである。 地取得を先行し堤防整備を進めているところである。 は地取得を先行し堤防整備を進めているところである。 ★ 1 と 1 と 1 と 1 と 1 と 1 と 1 と 1 と 1 と 1	継続	本省河川局 治水課 (課程) 養本北 佳昭)
多摩川直轄河川改修事業	再々評価	1,500	31, 405	【内訳】 被害防止便益:31,383億円 残存価値:22億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減而積:260ha 年平均浸水軽減面積:260ha	1, 253	25. 1	・昭和22年9月台風16号洪水では、二ヶ衛管河原堰左岸で浅水流による侵食により堤防決議が発生。・平成3年9月台風18号では、浅川橋水位観満所で電城水衝部では建防が侵食されるとうい、統立が第4代会では東京では東京では東京では東京では東京では東京では東京では東京では東京では東京	●事業の必要性に関する視点 ・事業を巡る社会情勢等の変化 多摩川添練では沿川に資産が集中しているため氾濫被害者、アシャトが大きく、水源から河口までの勾配が急て流れの速い河川であるため、河岸浸食が起こりやすい状況。さらに、獲等による影響で上流に土砂が溜まり河道断面が不足。上記の課題に対応するため、今後も河川改修事業を進めていく必要があります。業の必要性が高まっている。よって引き続き堤防整備、河道掘削等の必要がある。・事業の投資効果 別(一25.1 (日-31,405億円、C-1,253億円) ●事業の進捗状況・事業の進捗の見込みの視点 多摩川水系の改修事業は、現在計画的に進めている。また、740-777の取り組みを通じて市民・参と連携しながら整備を行っている。今後も実施にあたっては、社会情勢の変化に留意しつつ、地元関係者との調整を十分に行い実施していく。 ・コスト船減や代替家立案等の可能性の視点 今後も環境に配慮した自己完結型のリサイルによりコンクリーが、ラや採掘土を再利用する等のスト船減に努める。	継続	本省河川局 治水課 (課長 森北 佳昭)
鶴見川直轄河川改 修事業 関東地方整備局	再々評価	658	3, 059	【内訳】 被害防止便益:3,045.6億円 残存価値:13.7億円 【主な根拠】 平平均浸水軽減而積:30ha 年平均浸水軽減面積:30ha	447	6. 8	・昭和33年9月の狩野川台風が 最も大きく、死者93名、漫水 戸数は約20,000戸にのぼる。 ・その後も市街化の進展とあ いまって、度々漫水被害が発生。	●事業の必要性に関する視点 ・事業を巡る社会情勢等の変化 鶴見川直線区間の治川では、依然として人口増加が 緑いています。河川整備計画策定(州8)後で見て も、横浜市鶴見区及び港北区合わせて年間4,000人、 川崎市幸区が年間約2,000人増加している。 また、都市河川である鶴見川の治水対策については、近年日本で頻発するプリラ豪雨の被害の発生とあいまって、沿川住民の関心は一層高くなっている。 ・事業の投資効果 B/C-6 8 (B-3,59億円、C-447億円) ●事業の進捗状況・事業の進捗の見込みの視点 現在、事業は順調に進んでおり、今後の実施ない。 また、地元からも整備を要望を受けている。 今後も事業実施にあたっては、社会情勢等の変化に 寛意しつつ、地元関係者との調整を十分にてい実施します。スト緒減や代替案立案等の可能性の視点 河道撤削工事により発生する土砂処理については、コスト比較を徹底し、再利用及びコスト縮減に努める	継続	本省河川局 治水課 (課長 森北 佳昭)
富士川直轄河川改 修事業 関東地方整備局	再々評価	258	930	【内訳】 被害防止便益:926億円 残存価値:4億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減而積:1,184ha	228	4. 1	・昭和34年8月洪水により8箇 所で破堤し基大な被害が発生。 生。1988月洪水により東海 連本線鉄4幕の流出や、河道本線 食や内水氾濫、無堤部の外水 氾濫が発生。	●事業の必要性に関する視点 ・事業を巡る社会情勢等の変化 甲府市等の重要都市を抱える下流部の氾濫域においては、近年、沿川まで市街化が進行しており、ますます改修事業の必要性が高まっている。よって引き続き 堤防整備、河道掘削等の必要がある。 ・事業の投資効果 財(C-4.1 (B-930/86円、C-228/86円) ●事業の進捗状況・事業の進捗の見込みの視点 現在、事業は順調に進んでおり、今後の実施の目途・進捗の見通しについては、特に大きな支障はない。 また、治水事業の早期実施に関する要望があり、地元関係者からの理解・協力を得ている。今後も事業実施にあたっては、地元との調整を十分行い、実施にあたっては、地元との調整を十分行い、実施にあたっては、地元との調整を十分行い、実施にあたっては、地元との調整を十分行い、実施にあた。今後とも築堤土は、河川事業の棚削土の有効利用のほか、将来想定される公共事業(国、県市町村)の発生土の有効利用を図り、コスト縮減に努める。	継続	本省河川局 治水課 (課長 森北 佳昭)
利根川上流特定構 造物改築事業(谷 田川第一排水機 関東地方整備局	長期間継続中	38	82	【内訳】 【内訳】 【被害防止便益:82億円 預存価値:0.4億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減而積:40ha 年平均浸水軽減面積:40ha	52	1.6	・流域は、利根川と渡良瀬川 の堤間に囲まれた低平地であ り、洗水時に流域の南水を 自然流下では配水所できない。 近域の各所で温水が 派生し、過去機度となく浸水 被害に見舞われている。	●事業の必要性に関する視点 ・事業を巡る社会情勢等の変化 採択時から社会情勢や、人口、世帯数及び試算等は 大きく変化していないが、工業団地、住宅団地の造成、誘数が行われており、事業の必要性はより高くなっている。 ・事業の投資効果 B/C1-16 (68-82億円、C-52億円) ●事業の進捗状況・事業の進捗場の射設は平成22年度に完定し、平成23年度から供用開発・平成17年度に事業は適関に進んでおり、平成23年度に旧施設を撤去し、事業完了する。 ●コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点 旧施設撤去時に発生するコンクリート般の再利用を行うなどコスト縮減に努める	継続	本省河川局 治水課 (課長 森北 佳昭)

梯川直轄河川改修 事業 北陸地方整備局	再々評価	484	11, 953	【内訳】 被害防止便益11,946億円 残存価値 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:3,925 戸 年平均浸水軽減面積:765ha	481	24. 8	・平成10年、平成16年、平成 18年の出水により氾濫危険水 位を起過しており、平成16年 には小坑市功となる避難結合 (2.273世帯)が発令され、平 成18年洪水では避難準備情報 が2回発令(2.726世帯)を抗 が2回発令(2.726世帯)を抗 が2回発令(2.726世帯)を放 が2回発令をは、726世帯 が2回発のでは、18世帯 が2回をは、18世帯 が2回をは、18世帯 が2回をは、18世帯 が2のでは が2ので が2ので が2ので が2ので が2ので が2ので が2ので が2ので	・様川は低平な地形条件と氾濫域の試算の増大から想定氾濫区域内人口約40,000人、被害増額3,700億円(1/100洪水規模H20年末)と氾濫時の被害が基大になることが想定されることから、今後と共水に対する安全度の向上を図るため、堤防整備、河道掘削、護岸を整備する必要がある。 ・海川の奈成堤防の整備率は約30%であるが、治水事業進進修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進捗を図る・コスト縮減については、引き続き新技術、施工計画の見直、等の代替案の検討により一層建設コスト縮減に写める。	継続	本省河川局 治水課 (課長 森北 佳昭)
信濃川特定構造物 改築事業 (大河津 可動堰) 北陸地方整備局	長期間継続中	410	1,816	【内訳】 被害防止便益:1,810億円 残存価値:6億円 【主な根则 年平均浸水軽減戸数:243戸 年平均浸水軽減面積:279ha	476	3.8	・大河津可動堰が倒壊した場合、利水機能は失われ、可動 塩上流や偏温川の下流では、 上下水道や灌漑用水などの取 水に障害が発生し、越後平野 の工業、農業、商業などに多 大な被害を及ぼすこととな る。	・大河津可動堰は、大河津洗堰とともに越後平野の治 放である。 ・業後70年以上が経過し施設の老朽化の進行による安 全性の低下、流下能力の不足という課題を抱えてお り、洪水時に施設が倒壊し堤防が決壊した場合は、そ の影響は広く下流の県都新潟市まで甚大な被害が及 ぶ・平成23年度には新堰への切り替えを予定している。 ・事業実施にあたっては、引き続き、新技術、施工計 画の見直し等の代替案検討により一層の建設コスト縮 滅に努める。	継続	本省河川局 治水課 (課長 森北 佳昭)
狩野川直轄河川改 修事業 中部地方整備局	再々評価	236	3, 104	【内訳】 被害防止便益:3,102億円 残存価値:2億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:494戸 年平均浸水軽減面積:46ha	566	5. 5	・過去の災害としては、昭和 33年9月26日の合風22号(狩野川台風)では灰者684名、行方 不明169名、家屋全域261戸、流 失697戸、半碳647戸、床上浸 水3,012戸、床下浸水2,158戸 成書が発生し、近年においても度々浸水能等が発生している。 ・概ね50年に1回程度起こる大 雨が除ったことにより想定お しる。 後妻が永口和約37,000 大多次家屋敷約13,000世帯 で氾濫被害は概ね解消さされ。 ・氾濫域に位置は国道1号や 136号、東海道新幹線などの動脈が生かにより 136号、東海道新幹線などの動脈がなっており 136号、東海道新幹線などの動脈がなっており 136号、東海道新幹線などの動脈がなっており 136号、東海道新幹線などの動脈がなっており 136号、東海道新幹線などの動脈がなっており 136号、東海道新幹線などの動脈がなっており、 136号、東海道新幹線などの動脈がなり、 136号、東海道新幹線などの動脈がなり、 136号、東海道新幹線などの動脈があり、 136号、東海道新幹線などの動脈がまり、 136号、東海道新幹線などの動脈がまり、 136号、東海道新幹線などの動脈がまり、 136号、東海道新幹線などの動脈がまり、 136号、東海道新幹線などの動態があり、 136号、東海道新幹線などの動脈がまり、 136号、東海道新幹線などの動脈がまり、 136号、東海道新幹線などの動脈がまり、 136号、東海道新幹線などの動態をあり、 136号、東海道新幹線などの動態をあり、 136号、東海道新幹線などの動態があり、 136号、東海道新幹線などの動態があり、 136号、東海道新幹線などの動態があり、 136号、東海道新幹線などの動態があり、 136号、東海道新幹線などの動態がありまり、 136号、東海道新幹線があり、 136号、東海道新幹線があり、 136号、東海道新幹線があり、 136号、東海道新幹線があり、 136号、東海道新幹線があり、 136号、東海道新幹線があり、 136号、東海道新幹線があり、 136号、東海道新幹線があり、 136号、東海道新幹線があり、 136号、東海道新幹線があり、 136号、東海道新幹線があり、 136号、東海道新幹線があり、 136号、東海道新球球球球球球球球球球球球球球球球球球球球球球球球球球球球球球球球球球球球	・流域内人口は、約66万人とほぼ横ばいであるが、宅地化に伴い下流部の人口が増加している。 ・平成17年12月16日に策定した、狩野川水系河川整備 計画」に基づき、概ね50年に回発生する規模の洗水 (狩野川大において3、100m3/s) を安全に流下させ るため、上下流の整備水準のバランス等を考慮し、河川整備を実施する。 ・流下能力が不足する下流部改修を実施し支川養満川において流下阻害となっている県道黄瀬川橋の橋梁架替を実施している。また、度重なる内水被害に対処するため流域自治体と一体となった内水対策を実施している。 ・提削土砂の築堤盛土への有効活用や披水機場におけるコンクリート軽減などコスト縮減を切っており今後も積極的にコスト縮減に努める。	継続	本省河川局 治水課 (課長 森北 佳昭)
狩野川特定構造物 改築事業(黄瀬川 橋) 中部地方整備局	長期間継続中	19	139	【内訳】 被害防止便益:138億円 残存価値:1億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:40戸 年平均浸水軽減面積:2ha	29	4. 7	・昭和51年8月9日の前線による法水では床上浸水44戸、床下浸水198戸の被害が発生している。 ・概ね50年に1回程度起こる大雨が降ったことにより想定される氾濫被害は、火水面積、30ha、浸水面積、30ha、浸水面積、30ha、浸水面積、30ha、浸水面積、30ha、浸水面積、30ha、浸水面積、30ha、浸水面積、30ha、浸水面積、30ha、浸水面積、30ha、浸水面積、20ha、3克量が高少量が高少量が高少量が高少量が高少量が高少量が高少量が高少量が高少量が高少	・黄瀬川氾濫域に位置する沼津市は人口約20万人、清水町は3万人で氾濫域には住宅が密集しており採択時からの人口はほぼ横ばいである。 ・平成17年12月16日に禁定した「狩野川水系河川整備計画」に基づき、概ね50年に1回発生する規模の洪水に対する流下能力不足を解消するため、黄瀬川橋の改楽及び堤防整備を実施する。 ・道路管理者である静岡県や沼津市と連携を図り、本年度より用地取得及び工事に着手する。ペポート・道路管理者である静岡県や沼津市と連携を図り、本年度より用地取得及び工事に着手する。ペポート・北側上がの薬堤盛土等への有効利用や橋梁形式に銅3径間連続少数飯杆橋を採用し、構造の合理化、施工、維持管理のコスト縮減に努める。	継続	本省河川局 治水課 (課長 森北 佳昭)
櫛田川直轄河川改 修事業 中部地方整備局	再々評価	149	689	【内訳】 被害防止便益:685.4億円 残存価値:3.4億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:271戸 年平均浸水軽減面積:350ha	218	3. 2	・過去の災害としては、昭和34年9月の伊勢湾台風(死者・行方不明者16人、負傷者248人、被災家屋3.814戸))等、台風に起口する洪水が多く、また近年に対している。・親別開始後量大規模相当となる平成6年生入水面積、29km2、浸水人口約7,200人で20監被害は解資率は発力を発生之水面積が29km2、浸水人口約7,200人で20監被害は解資率は終済を対している。・完成45km2を対している。というの経費20kmの区間では関連が表別が表別が表別が表別が表別が表別が表別が表別が表別が表別が表別が表別を表別が表別が表別が表別が表別が表別が表別が表別が表別が表別が表別が表別が表別を表別が表別が表別を表別が表別を表別が表別を表別が表別を表別を表別を表別を表別を表別を表別を表別を表別を表別を表別を表別を表別を表	・流域市町村の人口は、下流域では若干の増加傾向、中上流域では若干の減少傾向にあるものの大きな変化は見られず、また資産、土地利用に関しても大きな変化では見られない。 ・平成17年9月3日に策定した「櫛田川水系河川整備計画」に基づき、以下を目的に事業を実施している。決対策・観測開始後最大規模相当の洪水に対し、基大な被害を防止。高潮対策・消潮時に伊勢湾合風が再中、海地震等に伴う二次災害の防止。地震対策・東下記地震・高さや断面が不足している箇所の堤防整備や浸透に対する漏水対策を主に実施していくるまた下流が部でが表がである。との、事まな楽及策を表している、東京といる。東京といる、東京といる。東京といる。東京といる、東京といる。東京には、東京といる。東京には、東京といる。東京には、東京といる。東京には、東京には、東京といる。東京には、東京には、東京には、東京には、東京には、東京には、東京には、東京には、	継続	本省河川局 治水課 (課長 森北 佳昭)

				ı			Τ	<u> </u>		
太田川直轄河川改 修事業 中国地方整備局	再々評価	166	1, 253	【内訳】 被害防止便益:1,244億円 残存価値:9億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:589戸 年平均浸水軽減面積:30ha	154	8. 1	・沿川は広島市街地として高度な土地利用が遺化でいる。また、市街地等を総横断する。 下流・川本学・地利用が遠んでいる。 下流・川本学・地域及び3川会流部 特別は、特に人口、成正の一般では、特に人口、成正の一般では、大変を数で3戸では、両半高までで位と変と表して。 大阪・大阪・大阪・大阪・大阪・大阪・大阪・大阪・大阪・大阪・大阪・大阪・大阪・大	・太田川流域は、中国・四国唯一の百万都市であり、 高度な都市機能が集積する広島市街地を抱えている。 ・太田川水系の関係市町が、「太田川改修促進協議 会」を組織し、太田川水系の治水対策の促進を強く要望している。 ・新技術・新工法を活用するとともに、関係機関等を ・新技術・新工法を活用するとともに、関係機関等 減に努める 減に努めこる発生土を有効利用し、築堤盛土の材料費 のコスト縮減を図る。	継続	本省河川局 治水課 (課長 森北 佳昭)
斐伊川直轄河川改 修事業 中国地方整備局	その他	1, 080	14, 913	【内訳】 被害防止便益:14,701億円 残存価値:212億円 (主な根拠】 年平均浸水軽減世帯数: 3,983世帯 年平均浸水軽減面積: 1,864ha	1, 129	13. 2	・要伊川本川、宍遠湖、大橋 川において、戦後長か被害を持たらした昭和47年7月洪水 (港水戸教約25,000戸、漫水 長小戸教約25,000戸、漫水 世した場合でも、家屋の浸水被 害の発生を防止できる。 ・要伊川広計画高水液装 を防止できる。 ・中海・境水流では高液を全を防止できる。 かた既往最大水位に波波漫水被 音の発生最大水位に波波漫水を が上できる。 ・変伊川水本道では高液を含 考慮したものに対 ・変伊川水海で 会り、一般で 一般で 一般で 一般で 一般で 一般で 一般で 一般で 一般で 一般で	・河川整備基本方針に沿って、概ね20年間の整備メニューを示した本河川整備計画に基づき、再度災害防止の親点から、上流のダム、中流の受門放水路、下流の大橋川改修と宍道湖の湖岸堤整備、また中海・境水道においても、近年、高潮被害が頻発しているため、湖岸堤整備を進めていく必要があるまで・尾原ダム及び志津見ダムは平成22年度2年代前半完成 を目指し、分流堰等の残事業を計画的に推進中である。・新技術・新工法を活用すると共に、関係機関等との事業調整、建設発生土の有効利用を図り、コスト縮減に努める。・施設魚後や維持補修の効率化、施設の延命化等のライフサイクルコストを意識し、施設整備を行う。	継続	本省河川局 治水課 (課長 森北 佳昭)
斐伊川直轄河川改 修事業 (斐伊川放 水路) 中国地方整備局	その他	2,500	6, 611	【内訳】 被害防止便益:6,485億円 残存価値:126億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減世帯数: 1,900世帯 年平均浸水軽減面積:900ha	3, 927	1.7	・要伊川水系は、下流に日本 海との水位差。東伊川水系は、下流に日本 海との水位差。東伊川本川の 河床は日本の土地 東温湖を抱辺の小地盤高より高い 天は日本の工器が生じた場 合には、宍遠暗間続き、とり 経域による辺温が低地での 圏域により、大田 を受伊川水銀の 東伊川水銀の 東伊川水銀の 東伊川水銀の 東伊川水銀の 東伊川水銀の 東伊川水銀の 東伊川水銀の 東伊川水銀の 東伊川水銀の 東伊川水銀の 東伊川水銀の 東伊川水銀の 東伊川水銀の 東伊川水銀の 東伊川水銀の 東伊川水銀の 東伊川水銀の 東伊川水銀の 東伊川水 東伊川水 東伊川水 東伊川水 東伊川水 東伊川水 東伊川水 東伊川水	・斐伊川放水路は、斐伊川本川下流部の天井川部分及び宍道湖への流入量を減らすため、斐伊川本川の流量を分派し、隣り合う神戸川と一体的な治水整備を実施し、水系の中体的な治水安全度の向上に寄与するものである。 ・用地補償、工事状況とも順調に進捗しており、平成20年代前半での事業完了を目指す。 ・分流堰堰軸位置の最適化等によるコスト縮減を実施。	継続	本省河川局 治水課 (課長 森北 佳昭)
江の川下流土地利 用一体型水防災事 業 (川平地区) 中国地方整備局	長期間継続中	45	59	【内訳】 被害防止便益:58億円 残存価値:1億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:7戸 年平均浸水軽減面積:1.1ha	41	1. 4	・昭和47年7月洪水(浸水家屋 数 58戸、浸水面積29ha)で は、江の川全域に降雨をもた らせ、戦後最大洪水となり、 らした。その後も昭和55年7月 らした。その後も昭和55年7月 流域全域に甚大な被害を12万 面積26.7ha) では、下流に降 雨が集中し、多くの浸水被害 が発生した。その後大のでは、 ・事業採択後、事業を円滑に 「水防炎事業推進協議会」を江 津市、国土交通平地区。 ジュモスの、本協議会と記 津市、国土交通平地区の水が ジ事業に関する促進の要望が が発生した。 ・ 江にい、 ・ 江にい、 ・ 江にい、 ・ 江の川下流地域治水期成防 災事業に関する促進の要望が 毎年出されている。	・江津市の人口は平成12年当時と比較し平成17年では ほぼ横違いで推移している。 ・通常の築堤方式で施工した場合、堤防と背後の急峻 な山に囲まれた窪地に家屋が残ることによる住環境の 悪化、田畑が着しく減少する等の弊部発生する等の 理由により、宅地嵩上げにより治水安全度の向上を図 る。 ・築堤方式、輪中堤方式と比較し現状の水防災事業の 事業費が安価であること、他工事の発生土を有効利用 し、築堤盛土の材料費のコスト縮減を図る。	継続	本省河川局 治水課 (課長 森北 佳昭)
高梁川直轄河川改 修事業 中国地方整備局	その他	785	14, 547	【内訳】 被害防止便益:14,534億円 残存価値:13億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:2,656 世帯 年平均浸水軽減面積:442ha	514	28.3	・高梁川中下流、小田川において、昭和47年7月洪水が再び発生、10年、10年、10年、10年、10年、10年、10年、10年、10年、10年	・河川整備基本方針に沿って、概ね30年間の整備メニューを示した本河川整備計画に基づき、再度災害防止の観点から小田川合流点の付替え、笠井堰の左岸改英、高梁川下流地区の英堤、高梁川下流地区が、田川の河道掘削、葉堤などの整備を進めていく必要がある。 ・新技術・新工法を活用するとともに、関係機関等との事業調整、建設発生土の有効利用を図り、コスト縮減に努める。 ・施設点検や維持補修の効率化、施設の延命化等のライフサイクルコストを意識し、施設整備を行う。	継続	本省河川局 治水課 (課長 森北 佳昭)

旭川特定構造物改 築事案(百間川河口 水門) 中国地方整備局	長期間継続中	120	908	【内訳】 被害防止便益:907億円 残存価値:1億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:260戸 年平均浸水軽減面積:82ha	155	5. 8	・河口部は干拓地で形成され、ゼロメートル地帯が広がるため、法本・高潮等に脆弱な地形であり、地盤高が起り、百間川(をリ低く、人口・資産が集中している。 中している。 カース アース アース アース アース アース アース アース アース アース ア	・百間川周辺の人口は、平成12年当時と比較し、平成17年では1.1倍となり宅地化が進んでおり、岡山市は平成21年4月に政令指定都市に移行。 ・百間川河口部の現況流下能力は計画高水流量 2.450m/5に対して約5割しかないため、流下能力上ネックとなっている。そのため、早期に百間川河口水門増築を完成させ、旭川放水路(百間川)の改修事業効果を発現し、岡山市街地の治水安全度を向上させる事が必要である。 ・順間に進捗しており、関係機関並びに地域との協力体制・構築されていることから、今後も円滑な事業進捗が見込まれる。 ・ゲート型式にライジングセクタゲート型式の採用、建設発生土を、河口部水防拠点等の盛土として利用することにより、総費用を削減を図る。	継続	本省河川局 治水課 (課長 森北 佳昭)
物部川直轄河川改修事業 四国地方整備局	その他	78	625	【内訳】 被害防止便益:624億円 残存価値:1億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:433戸 年平均浸水軽減面積:169ha	52	12. 0	・物部川流域でしている。 ・物部川流域でしている。 ・物部川流域でしている。 ・物部が発生している。 ・神域をが発生している。 ・戸流域や展生した。 ・浸水家屋2、936戸 ・ 原本の全計域 ・ 中では、一部では、一部では、一部では、一部では、一部では、一部では、一部では、一部	・物部川下流域の右岸側には扇状地が形成され、物部川が破堤すると広大な範囲には高状地が形成され、物部川が破堤すると広大な範囲には心を流流が到達し、甚大な浸水被再の発生が予想される。 ・物部川下流域は、高知空港や高知県東部と県都高知 通の要衝となっている。また、既存市街地四拡大が進 過で、流域の開発も進んでいる。これらにより、全後もはんを域内の土地利用の高度化(宅地開発、全業誘致等)が見込まれ、物部川の治水整備の重要性はさらに 小河川整備計画に計上されている各事業については、事業の実施にあたり発生材等の有効利用、新技術の活用等による、代替案(工法等)の可能性についても考慮しつつ、コスト縮減に努めていく。	継続	本省河川局 治水課 (課長 森北 佳昭)
仁淀川直轄河川改 修事業 四国地方整備局	再々評価	383	870	【内訳】 被書防止便益:854億円 残存価値:16億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:246戸 年平均浸水軽減面積:293ha	494	1.8	・仁淀川水系波介川流域は、 出水時に仁淀川本川の影響を 受け、自然排水的阻難な状況 となり、浸水被害が頻発しいる。 ・昭和50年の出水により、浸 水戸数3,354戸、浸水面積 1,590haの浸水被害が発生している。 ・このため波介川では、現在 の仁淀川合流点から、現合流点 を河口部に変更するが回りまで、 を河口部に変更するが関いる状態を を河口の水値 を短いる。	・波介川河口導流事業は、昭和50年の激基な出水を契 他、昭和60年より事業に着手、以降用地買収を継続 し、平成15年度より工事を開始している。 ・平成16、17年の2カ年連続の大規模な浸水核害によ リ、平成19年には☆介出床上浸水対策分別緊急事業と して、短期・集中的に事業を推進している。 ・粘性土の大量発生、仮設工法変更等の課題が発生 し、事業費が増大したが、周辺市町村、関係機関の協 力により円滑に事業が進捗している。 ・波介川河海事業の世界では、10年で、地元住民 組織の協力のもと、着実に事業を進めている。 ・実施にあたっては関係機関と連携調整を十分に行い、工事で発生した建設発生土を築堤工や捨石工へ流 用及び他事業養浜へ活用すること等により、コスト縮 減を推進している。	継続	本省河川局 治水課 (課長 森北 佳昭)
波介川床上浸水対 策特別緊急事業 四国地方整備局	長期間継続中	161	449	【内訳】 被害防止便益:443億円 残存価値:6億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:140戸 年平均浸水軽減面積:254ha	169	2.7	・仁淀川水系波介川流域は、 出水時(七仁淀川本川の影響を 受け、自然排水が困難な状況 となり、浸水被害が頻発している。 、浸水被害が発生している。 、浸水被害が発生している。 、浸水を高が発生している。 、浸水面積が17度が開発538ml) ・ この仁淀川合流点から河口また。 の仁淀川合流点がら河口また。 の実施により、浸水使調が使加の実施により、浸水被害が発生しまり、浸水被害が を収減されば、 の実施により、浸水被害の大幅 な軽減を目指す。	・HI7年9月洪水を契機に平成19年4月より波介川河口 導流事業の一部を政介川床上浸水対策特別影事業と して、平成23年度末を目途に事業を推している。 ・粘性土の大量発生、仮設工法変更等の課題が発生 し、事業費が増大したが、周辺市町村、関係機関の協 力により円滑に事業が進捗している。 ・波介川回口導流事業の早期完成に向けて、地元住民 組織の協力のもと、着実に事業を進めている。 ・実施にあたっては関係機関と連携調整を十分に行 い、工事で発生した建設発生土を発生工や捨石工へ流 用及び他事業養浜へ活用すること等により、コスト縮 減を推進している。	継続	本省河川局 治水課 (課長 森北 佳昭)
遠賀川直轄河川改 修事業 九州地方整備局	再々評価	835	20,726	【内訳】 被害防止便益:20,716億円 残存価値:10億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:2,964戸 年平均浸水軽減面積:676ha	676	30.7	・150年に1回程度起こる大雨が降ったことにより、遠賀川が 氾濫した場合に流域の内主要 都市である信に流域の方表 田川市、北九州市、時間市等 が浸水すると経済・文化等にある。 ・近年、平成13年6月、平成15 年7月、平成21年7月と基平成15 年決水では、歴全東、大な統 記録し、家庭全半、決成15 年決水では、歴全半、決成15 年決水では、歴全半、決成15 年決水では、歴金半、決成15 日記録し、家庭全半、決成1778 戸の甚大な被害が発生している。	・流下能力は、整備目標である治水安全度1/40に対し、1/25程度と依然として、低い。 ・平成15年7月、平成21年7月洪水では、大規模な浸水 被害が発生。 ・当該事業の事業進捗に対する地域の強い要望があ り、協力体制も構築されていることから、今後も円滑 な事業進捗が見込まれる。 ・新技術工法の活用や他事業等で発生する撮削残土等 の有効利用等により工事コスト低減に努める。	継続	本省河川局 治水課 (課長 森北 佳昭)
山国川直轄河川改 修事業 九州地方整備局	再々評価	94	144	【内訳】 被害防止便益:143億円 殘存価値:1億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減更赘:115戸 年平均浸水軽減面積:19ha	72	2.0	・山国川青地区は、平成5,19年 の出水により、浸水板舎が発生 とている箇所である。(浸水戸数: 平成5年41戸、平成19年8戸・100年に1回程度起こる大雨が 降ったことにより、山国川がはん 窓した場合に浸水が想定される 区域の面積は約31.5km2、人口 は約5万人にも達する。	・平成5年9月、平成19年8月洪水では、青地区等で家屋浸水等の浸水被害が発生している。 ・当該事業の事業進捗に対する地域の強い要望があり、協力体制機をされていることから、今後も円滑な事業進捗が見込まれる。・選岸工に現地発生材の玉石等を利用、現地及び他事業で発生する掘削土砂の有効活用等を実施し、コスト縮減を図る。	継続	本省河川局 治水課 (課長 森北 佳昭)

嘉瀬川直轄河川改 修事業 九州地方整備局	再々評価	119	6, 329	【内訳】 被害防止便益:6,320億円 残存価値:9億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:10,206戸 年平均浸水軽減面積:1,400ha	100	63. 2	100年に1回程度起こる大雨が降ったことにより、嘉瀬川が 氾濫した場合に佐賀市中心的 の全域が浸火すると想定当 た場合に佐賀市役所、佐龍砂 たり、佐賀市役所、佐龍砂 にとめ、佐賀市役所、佐龍砂 にはめ、佐賀市役所、施龍砂 佐賀市の土要施砂も工集被 が起きることととなる、 ・短和22年6月洪水において、 死者7名、家屋の全半壊175 戸、浸水戸鉄上、近年6月及び平成2年7月、平成20年7月、平成20年6月及び平成21年7月、平成20年6月及び平成21年7日、 歴2年7月、平成20年6月及び平成21年7月、平成20年7月、平成20年7月、平成20年6月及び平成21年7月、平成20年6月及び平成21年7月、平成20年6月及び平成21年7月、平成20年6月及び平成21年7月、平成20年6月及び平成21年7日、	・嘉瀬川は、河床面が周囲の土地より高い天井川であり、背後地は佐賀市を含む低平地を有しているため、一度決壊すると佐賀市中心部の全域が浸水すると想定されている。 - 嘉瀬川の流下断面は、整備計画目標流量2,200m3/sに対して、1,400m3/程度しかない。 - 地想定氾濫役域内の人口・資産は前回評価時点から大きく変化していないものの、佐賀県の県都である佐賀市を有する。 - 当該事業の事業進捗に対する地域の強い要望があり、協力体制も構築されていることから、今後と円滑な事業進捗に対するとから、今後と円滑な事業進歩に見込まれる。 - 他事業等で発生する掘削残土等を有効利用し、工事コスト低減に努める。	継続	本省河川局 治水課 (課長 森北 佳昭)
五ヶ瀬川直轄河川 改修事業 金 九州地方整備局	再々評価	275	2, 070	【内訳】 被害防止便益:2,059億円 残存価値:11億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:427戸 年平均浸水軽減面積:107ha	257	8.1	・五ヶ瀬川沿川の延岡市は平 成5年、9年、17年の出水によ り浄水被害が発生している箇所である「浸水家屋:平成5年 896戸、平成5年 896戸、平成717年)、平成5年 17年1、714戸 ・また、100年に1度程度の洪水が起きた場合、はん濫面積 2、000ma、人口は5.4万人に及ぶ。	・当該事業箇所に位置する延岡市は、旭化成を中心とする工業が盛んで、現在も工業製造品を含む製造品出荷額が増加傾向にあり、宮崎県北地域の社会経済の基盤をなすとともに、土地区画整理事業や高速道路網の整備も進めれており、土地区画整理事業や高速道路網の整備も進めれており、平成2年でも平成5年8月、平成2年9月、平成17年9月に大規模な出来進捗に対する地域の強い要望があり、協力体制・相楽されていることから、今後も円滑な事業進捗が見込まれる。・事業実施にあたっては、発生土の再利用などコスト橋減(平成20-21年度で5.2億円の縮減)に取り組んだいる。今後とも構造物設計においても新技術・新工法の積極的活用等を図り、一層のコスト縮減に努める。	継続	本省河川局 治水課 (課長 森北 佳昭)
大淀川直轄河川改 修事業 九州地方整備局	再々評価	390	3, 325	【内訳】 被害的止便益:3,310億円 残存価値:15億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:686戸 年平均浸水軽減面積:167ha	461	7.2	・大淀川沿川では、近年、平成9、16、17年に浸水被害が頻発している。 ・また、150年に1度程度の洪水が起きた場合は、422 以水が起きた場合、はん濫面積89km2、人口は14万人に及ぶ。	・平成9年9月、平成16年8月、平成17年9月洪水により 基大な被害が発生したことから、早急な治水対策の実 現が必要となっている。 ・東九州自動車道をはじめとする道路整備も盛んにな されており、広域的な開発・発展への更なる期待が高 まっている。 ・今後実施する事業に対しても、地元からの早期整備 の強い要望があり、円滑な事業進捗が見込まれる。 ・事業実施にあたっては、土砂の有効利用等を行いコ スト縮減を実現してきており、今後も引き続き、新技 術・新工法の活用等により一層のコスト縮減に努め る。	継続	本省河川局 治水課 (課長 森北 佳昭)
線川土地利用一体 型水防災事業(線 川上流地区) 九州地方整備局	長期間継続中	32	58	【内訳】 被害防止便益:57億円 残存価值:1億円 (主な根拠) 年平均浸水軽減戸数:16戸 年平均浸水軽減面積:5.2ha	44	1.3	・繰川上流地区は、平成7年7月 月、平成9年7月、平成17年7月 の出水により、浸水被害が発生している箇所である。(浸水 戸敷:平成7年6戸)、平成9年2 戸、平成17年6戸)、平成9年2 ド、平成17年6戸)、平成9年2 ・北川以下の家屋等が73戸あり、家屋浸水被害が発生する 恐れがある。 ・土地利用状況を考慮した輪 中境、宅地嵩上げ方式よる水 防災事業により改修し、早期 に浸水被害の解消を目指す。	・流下能力は、整備目標の1/30に対して、1/10程度と低い。 ・当該事業の早期完成を求める声は強く、期成会等から積極的な整備促進要望がなされており、地元の協力体制もあることから、進捗が見込める。・事業進捗率は、事業費・一不で38(平成21年度末)であり、そのうち用地進捗率は685に達しており、事業が完成することにより73万の浸水下敷が6戸となるなど、整備効果の発現が大きく期待できる。・従来の連続堤防方式から輪中堤防で整備することで大幅なコスト縮減を図っている。	継続	本省河川局 治水課 (課長 森北 佳昭)

				《内訳》 水質な善の効果による便益: 848億円 自然環境の保全・再生・創出の 効果による便益:1142億円 河川利用推進の効果による便 益:1220億円 (主要な根拠) (水環境) 【茨戸川水環境整備事業】 支払い意思額:372円/世帯/月 受益世帯数:990,004世帯			・源水により、源水先河川の せらら回復し、豊かで清ら かな水辺環境の創出が解待さ	①事業の必要性等に関する視点 ・ 茨戸川の水質は低下傾向にあるものの未だ環境基準 が達成されておらず、近年でもアオコが発生してる。 また、水源を持たない相似北部地区別は平常時の流 量が小さく水が停滞して水環境が損なわれており、引 き続き水環境整備事業を進めていく必要がある。 ・ 当別地区では、河川政修や土地利用の進展にともない、近年、河岸形状の単調化、湿地・草地環境や樹材、 ・ 当別地区では、河川政修や土地利用の進展になや樹外、 別き帳き自然再生事業を進めていく必要がある。 ・ 地川市市地区かわまちなくりにつては、空河化が 進む市街地の活性化を図るため、旭川市のまちづくり と一体となった河川整備を実施し、観光都市としての 機能向上を進めていく必要がある。 ・ 本事業の投資効果は充分確保されている。 ②事業の過ぎの見込みの視点 ・ 次野川水環境整備事業、当別地区自然再生事業及び ・ 地川市環境接続事業、当別地区自然再生事業及び		
石狩川総合水系環境整備事業 北海道開発局	その他	470	3, 210	と(自然再生) 9,000 位 所 (自然再生) 9,000 位 所 (自然再生) 9,000 位 所 (大辺整価) 1,016,857世帯 (大辺整価) 1,016,857世帯 (大辺整価) 1,080円人 (無料 (東平 1,080円人 (無料 (東平 1,080円人 (無料 (東平 1,080円人 (有料 (東平 1,080円人 (東平 1,080円) (東平 1,080円) (東平 1,080円) (東平 1,080円) (東平 1,080円) (東京	989	3.2	れる。、 ※戻川流域や流入小河川に が、一次一川流域や流光の動。自然 動い、環境をといるを種である。 ・自然の場合を表している。 ・自然の場合を表している。 ・自然の場合を表している。 ・自然の場合を表している。 ・自然の場合を表している。 ・自然の場合を表している。 ・自然の場合を表している。 ・自然の場合を表している。 ・自然の場合を表している。 ・自然の場合を表している。 ・自然の場合を表している。 ・自然の場合を表している。 ・自然の場合を表している。 ・としく、 が得でする、必要を備まや として利用さん。なった が現代である。なった が見がなか、場合により、 ・まの変に、 ・まの変に、 ・まの変に、 ・まの変に、 ・まの、 ・。 ・。 ・。 ・。 ・。 ・。 ・。 ・。 ・。 ・。	ルが、流域の地方公共のでは、 が、流域の地方公共のでは、 が、流域の地方公共のでは、 が、流域の地方公共のでは、 が、流域の地方公共のでは、 では、 では、 では、 では、 では、 では、 では、	継続	本省河川局河川環境課 (課長 小池 剛)
網走川総合水系環境整備事業局北海道開発局	再々評価	206	278	《内訳》 水質改善の効果による便益: 278億円 (主要な根拠) (水環境) [網走湖水環境改善事業] 支払い意思額: 357円/世帯/月 (流域内住民) 受益世帯数: 33,989世帯(流域 内上の意思額: 357円/世帯/月 (流域内住民) 受益世帯数: 262,566世帯(流域 域外住民) 支払い意思額: 416円/日(観光 客) 延べ滞在日数: 1,063,000日 (観光客)	272	1.0	・近年、上昇傾向にある塩淡境界層を低下させることより、網走湖の重要な水産資すると期待の金要な水産資すると期待される。 押行 利用者やイベント参加者の増加による地域活性化が期待される。 ・流域 一体となっ川や湖流を進ける行事や活動、現境教育を追りる定とにより、地域体性にの環境意識の高まりが期待される。	①事業の必要性等に関する視点 ・網走湖は、観光レクリェーション、水産業などの重要な地域資源となっているが、その水質は、網光は大力は、一次では、一次では、一次では、一次では、一次では、一次では、一次では、一次で	継続	本省河川局 河川環境 境 (課長) 一)
釧路川総合水系環 境整備事業 北海道開発局	その他	45	418	〈内訳〉 自然環境の保全・再生・創出の効果による便益:11億円 (主要な根拠) (自然再生) 支払い意思額:433円/世帯/月 (住民) 支払い意思額:433円/世帯/月 (住民) 受益世帯数:314,622世帯(住民) 支払い意思額:461円/日(観光客) (祖、第在日数:1,190,100日 (観光客) (人てちゃ水辺の楽校】 旅行費用:1,083円/人 利用者数:4,542人回/年	47	8.8	・釧路湿原は国立公園に指定、 ・釧路湿原は国立公園に指定、 もの観光客が訪れている。 ・観光客源を良好に保つ」と 技術と源をの変及効果が期待され る。 ・釧路湿原自然再生の取り組 外により、地域における環境 保金の意識行などのコンの観光 ・修学能行などコンの観光 とした観光環境体験型の観光が とどの自然環境体験型の観光 ととの創路湿原による地で普及する ととの創路湿原にはいて当分な との自然環境体験型の観光 の表現する。 ・水辺の楽校の整備により、地域の教育の場として環境教 育に寄与する。	①事業の必要性等に関する視点 ・釧路湿原は、近年、湿原面積の減少や乾燥化が急激 に進み、湿原環境が悪化しており、引き続き自然再生 事業を進めていく必要がしており、引き続き ・しべちや地区については、水辺の楽校の整備によくが 集う交流の場としての利用が期待され、引き続き を表示かした環境の関心の場合。 ・本業務の投資効果は充分確保されている。 ②事業の進捗の見込みの傾点 ・釧路湿原自然再生事業は着自気を調整して制度を関係機関と連携し、 を望があり見込みの傾点 ・釧路湿原自然再生事業は着自気に表の強度を ・場の進捗を図る。 ・本業を地域住民や関係機関と連携し、 事業の進捗を図る。 しているが、引き続き地域住民や関係機関と連携し、 手業の進捗を図る。 ・しべちかせ図については、直轄として閉構造でよる ・しているが、引き続き地域住民や関係機関と連携し、 事業の進捗を図る。 ③コスト縮減を図ってでいるが、引き続き、 ・これまで、施設特造ででいるが、引き続きでいるが、引き続き地域にでいるが、引き続き地域は民や関係連接に、 ・これまで、施設特ででいるが、引き続きる。 ・また、代替案の可能性についなは議会を選議論を図ってきているが、引き続きを図るである。 ・また、代替案の可能性についなは議会で議論会やしべちゃ子供の水辺協議会で議論会をる。 ・以口のことから、事業の必要性・重要性は変化な、 ・以上のことから、事業の必要性・重要性はなんな、 事業を継続する。	継続	本省河川局河川環境課 (課長)、沖池 剛)

雄物川総合水系環 境整備事業 東北地方整備局	再々評価	29	316	【内駅】 観水整備や水辺の楽校等の河川 利用推進の効果による便益: 316億円 【主な根拠】 (利用推進事業) 支払い窓志館: 246円/世帯/月 受益世帯数: 224, 562世帯 年間利用者の増加数: 593, 999 人	44	7. 1	・これまで整備した地区では 利用者が増加し、観光振興や 地域活性化に寄うするとも に、離物川全体の河川清掃・ 美化活動が広がり、整備箇所 を活用した体験学習、イベン ト等が開催されるなど、地域 としている。	・事業箇所6地区のうち、平成21年度までに4地区が完成し、進捗状況は全体の約94%(事業費ペース)となっている。 ・現在整備中の地区については、地元が中心となった協議会の開催など、関係機関ならびに地域と協力体制・見込まれ、「大曲地区かわまちづくり」は平成22年度、「秋田地区かわまちづくり」は平成23年度の完成予定である。 ・今後の整備にあたっては地域特性・利用形態に鑑みより一層の費用節約に努めるとともに、効率的・効果的に事業を実施する。	継続	本省河川局河川環境課 (課長 小池 剛)
最上川総合水系環 境整備事業 東北地方整備局	再々評価	49	285	【内訳】 親水整備や水辺の楽校等の河川 利用推進の効果による便益: 285億円 【主な根拠】 (水辺整備事業) 年間利用者の増加数:309,448 人	73	3.9	・これまで整備した地区においては利用者が増加しており、地元性民工よる積極的な活用など地域活性化に寄与するとともに、河川全体に関わる意識の高揚、これに伴い河川清橋活動が盛んになるなど、地域との協力体制の構築に寄与している。	・これまでに24地区のうち、20地区が完成し、進捗率は全体の81%(事業費ペース)である。・現在整備中・整備予定の地区については、地元が中心となった協議会の開催など、関係機関並びに地域と協力体制を構築しながら進めており、今後も円滑な事業実施が見込まれ、平成27年度に完成予定の整備にあたってはより一層の費用節約に努めるとともに、効率的・効果的に事業を実施する。	継続	本省河川局 河川環境課 (課長 小池 剛)
高瀬川総合水系環 境整備事業 東北地方整備局	その他	42	161	【内訳】 水環境改善効果による便益: 157億円 親木整備や水辺の楽校等の河川 利用推進の効果による便益: 4.1億円 【主な根拠】 支払い意志額: 367円/世帯/月(水環境整備) まがる分) 受益世帯数: 217,986世帯(利用推進事業) 年間利用者の増加数: 9,803人	40	4. 0	・これまで整備した地区において利用者が増加し、観光張をともに、河川全体に関わる意ともに、河川全体に関わる意図の高揚、これまなが盛んになるなど、地域との協力体制の構築にも寄りしている。 ・北張の全回のまか、観光など地域産業を支援することにあり、地域活性化に寄りすることが期待される。	・整備済み箇所については、事業着手時点よりも利用者数が大幅に増加している。・今後の事業の実施にあたっては、関係機関並びに地域と協力体制を構築しながら進めている。また、学識者や関係機関から構成される検討会を設置し、助言をいただきながら、段階的かつ順応的に対応しているため、今後も円滑な事業実施が見込まれ、平成29年度に完成予定である。・今後の整備にあたってはより一層の費用節約に努めるとともに、効率的・効果的に事業を実施する。	継続	本省河川局 河川環境課 (課長 小池 剛)
赤川総合水系環境 整備事業 東北地方整備局	長期間継続中	15	32	【内訳】 自然環境の保全・再生・創出の 効果による便益: 32億円 (主な根拠) (自然再生事業) 支払い意志額: 294円/世帯/月 受益世帯数: 47,581世帯	18	1.8	・赤川の自然環境の再生により、多様な生態系の保全のほか、多様な生態域産業を支援することが期待される。 また、	・平成21年度までに魚道の設置が完了、ハリエンジュ 伐採についても60haのうち56ha完了し、進捗状況は全 体の約68%(事業費ベース)となっている。 ・本事業の実施にあたっては、学識経験者や漁業関係 者。自然保護団体等の関係機関と協議を行うととも に、学識者等からなる赤川自然再生計画検討会を組織 し助言をいただきながら、段階的かの順応的に対応 ており、今後も円滑な事業進捗が見込まれ、 でう後も円滑な事業進捗が見込まれ、 で今後の登備にあたっても、伐採木の近隣住民への無 債提供等を行う等、コスト縮減に努め、効率的・効果 的に事業を実施する。	継続	本省河川局河川環境課 (課長 小池 剛)
馬淵川総合水系環境整備事業東北地方整備局	長期間継続中	7. 5	76	【内訳】 自然環境の保全・再生・創出の 効果による便益・66億円 報水整備や水辺の楽校等の河川 利用推進の効果による便益: 9.6億円 (言な根拠】 (自然再生事業) 支払い意志額:349円/世帯/月 受益世帯数:86,270世帯 (利用推進事業) 年間利用者の増加数:16,117人	9.3	8. 2	・魚道の改良を実施すること で、魚類の遡上可能な区間が 上流部まで延伸し、多様な魚 質のすみやすい川づくりに多様な魚 与することができる。 ・整備※糸地区を活用した環 境学習やイベント等が開催され、小中学生や地元住民が掲活 動に発展するなど、河川愛護 意識の高揚につながってい る。	・河川全体では、利用者は減少傾向であるが、整備済み箇所の利用者数は増加している。 ・現在整備中の地区については、学識者や関係機関から構成される検討会を設立し、助言をいただきながら、段階的かつ順応的に対応しており、今後も円滑な事業推進が見込まれ、平成26年度に完成予定である。・今後の整備にあたってはより一層の異用節約に努めるとともに、効率的・効果的に事業を実施する。	継続	本省河川局河川環境課 (課長 小池 剛)
荒川総合水系環境 整備事業 北陸地方整備局	その他	2.7	21	[内訳] 自然環境の保全·再生·創出の効 果による便益:21億円 [主な根拠] (自然再生) 支払い意志額:331円/世帯/月 受益世帯数:29,541世帯	2.6	8.0	・多様な生物の生息環境を保全 割出、河川愛護精神の向上によ る地域連携の強化ならびに歴 史・伝統のある荒川の魚文化へ の寄与。	・荒川では、近年、新潟県において絶滅の危機に瀕している「トミュ」のハビタットである「タンボ」が減少するなど、河 川環境の機能低下がかられるようになっている。このため、荒川本来の河川環境を取り戻し、かつての荒川らしさの割出を目指す自然再生を実施する必要性は高く、また、地元住民からの期待も大きい。 ・事業の進捗見込みについては、事業進捗に大きな課題等がない。といる、大田のでは、一年のでは、大田的に事業を進捗していく。 ・コスト艦減については、「たんぼ」の保全・創出地区の環境調査等について、地元NPOやワークショップ等の協力のもと実施することで、今後、継続的に実施する必要のあるモニタリング調査や維持管理等の経費削減と効率化が期待できる。	継続	本省河川局 河川環境課 (課長 小池 剛)

信濃川総合水系環 境整備事業 北陸地方整備局	その他	40	372	【内訳】 水環境改善効果による便益:6.7 億円 自然環境の保全・再生:創出の効果による便益:131億円 河川利用推進の効果による便益:234億円 【主な根拠】 (水環整備) (水環整備) (大環境整備) (大環境整備) (自然再生) 登益世帯数:138,535世帯 (小辺整備) ・三条市 支払い意志額:418円/世帯/月 受益世帯数:58,489世帯 ・飯山市 支払い意志額:418円/世帯/月 受益世帯数:9481世帯 ・飯山市 支払い意志額:47円/世帯/月 受益世帯数:78,354世帯 支払い意志額:47円/世帯/月 受益世帯数:78,354世帯 ・長岡市 支払い意志額:47円/世帯/月 受益世帯数:95,951世帯	70	5.3	(水環境整備) ・河川環境および景観の再生ならびに高水温化の抑制。 (自然再生) ・多様な動植物の生育・生息基盤の回程と干曲対策の促進習の素力として機能、治管理教の限定とで表現、環境空間の素力として機能、治管理教の低度、全の普及密発、環境空間の流域、一三条市観光交流人口の拡大性進化、地域住民等と連携した向上。・飯出会では、地域に出来の値に出来の値に出来の値に出来の値に出来の値に出来の値に出来の値に出来の値	性例が使入加入等により、干皿川本来が多様な自然環境 が失われつつあり、かつての良好な河川環境を再生する ため、引き続き、学識経験者からなる「河川生態学物研究 会」と連携して実施する必要がある。 ・また、高瀬川においては瀬切れによる影響の緩和に向け て、引き続き、大町ダム水環境整備により、ダム貯水を活 用した試験放流及び各種調金を実施していく必要がある。 ・事業の進捗見込みについては、残事業について大きな 課題等がないこから、平成28年度の完成をめざし、計画 的に事業を進捗していく。 ・コスト組織については、発生土の再利用や伐採により処 分する樹木を、公募により住民に無償提供を行い、処理費 の削減を行うなどの、必要な検討を進めていく。	継続	本省河川局課 河川環境(課長 (課長 剛)
姬川総合水系環境 整備事業 北陸地方整備局	その他	4.1	7.9	【内訳】 河川利用推進の効果による便 益:7.9億円 【主な根拠】 (六辺整備) 支払い意志額:255円/世帯/月 受益世帯数:13.593世帯	5.0	1.6	・焼川の治水やジオパークを学ぶ場の提供、地域の健康増進の場合をびに治水機能の向上。	・姫川総合水系環境整備事業は、「寺島地区かわまちづくり計画」に基づき、糸魚川市による公園整備等と一体で整備を行うことで、地域住民の健康増進の場となる良好な水辺空間を削出するとともに、「糸魚川ジオパーク」のジサイト等の観光資源と有機的に結ばれ、交流人口の拡大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。本業の進捗については、大きな課題等がないことから、平成24年の予成をあざし、計画的に事業を進捗していく。、共同事業者である糸魚川市と連携を図り、姫川で発生する土砂を盛土材として有効活用するとともに、異形ブロックの再利用、堤防法面植生に種干吹付け工などにより実施し建設コストの縮減に努める。また、桜の植栽は市民参加による植栽作業を行うことで地域連携を関りつつ、コスト縮減に努める。さらに、「姫川を愛でる会」や「ジオバーク市民の会」等の市民団体等や自治会と協働して日常的な施設管理や奏に清掃を行うことにより、維持管理コストの縮減に努める。	継続	本省河川局 河川環境課 (課長 小池 剛)
狩野川総合水系環 境整備事業 中部地方整備局	再々評価	10	43	【内訳】 自然環境の保全・再生の効果に よる便益:43億円 【主な根拠】 支払い意志額:301円/世帯・月 受益世帯数:180,393世帯	12	3. 6	・堆積土砂の除去、外来種の 駆除、多自然護庫を整備する ことにより、絶純である をとにより、絶純である をとにより、絶純でな では、存する では、存する に依存も、生育域の保全・ 中間を有の自然なる。 では、存する では、 では、 では、 では、 では、 では、 では、 では、	・柿田川は富士山麓の湧水を水源とした河川で絶滅危惧年のあるミンバイカモな湧水環境に依存する資産な生物が生息する特有の自然環境を形成しており、これら類い希な環境は後世に残していく貴重な財産であり事業である。・行政・自然保護団体・学識者等で文化財指定に向け「柿田川保存管理計画」の策定を進めておめ、またに行われている。これら関係者と合意形成を図りながら進めており、事業実施にあたっての支煙はない。・駆除対象としているオオカワチシャは特定外来生物に指定されており、種子と根を含む堆積土砂の処理方に指定されており、種子と根を含む堆積土砂の処理方に指定されており、種子と根を含む堆積土砂の処理方に当位、取し、規制がけられていることから、地元自治体と連携・調整し、コスト縮減を図る。	継続	本省河川局 河川環境課 (課長) 剛)
櫛田川総合水系環 境整備事業 中部地方整備局	長期間継続中	2. 0	31	【内訳】 自然環境の保全・再生の効果に よる硬益:31億円 【主な根拠】 支払い意志額:194円/世帯·月 受益世帯数:70,022世帯	2. 1	14. 8	・堰下流で遡上の阻害要因となっている河床堆土砂の散去、既設魚道の段差を解消することにより魚道の機能改善が図られ、堰下流に滞殖しの遡上環境を改善させることにより象を改善させることにより条様な生態系の保全・再生が期待される。	・新屋敷取水堰に設置されている魚道の効果を十分発揮させ可川の縦断的連続性を改善することは、河川が本来有している多様な生態系を保全・再生する観点から重要な事業である。 ・地域により新屋敷取水堰下流に滞留しているフ、、河川の縦断的連続性を確保する大部ではれており地域と望んでいる。また、河床掘削後に必定なる既実庁)とも調整して進めており、事では現削後に必要は、新屋敷取水堰の管理者(三重単定金業庁)とも調整して進めており、事では、大部では、大部では、大部では、大部では、大部では、大部では、大部では、大部	継続	本省河川局河川環境課 河川環境課 (課長 小池 剛)
淀川総合水系環境 整備事業(南山城 村地区かわまちづ くり整備 近畿地方整備局	その他	0. 50	1.5	水辺の整備の効果による便益: 1.5億円 (主な根拠) ・事業全体 (水辺の整備) 支払い意志額:276円/世帯/月 受益世帯数:2,115世帯	0.54	2.7	・村の中核となる施設が集中 ・村の中核となる施設が集中 る場所の特性を活かして、 これらと一体となったまちの くりを行うことで、既み悪が 期待できる。 も活性化するなど相乗効果が 期待できる。 ・過路を整備することではより 一環な河川管理が回場となる。 ・適切な管理による安全代利用 するにとなどによる、地域性 ため防災意識の向上が期待で きる。	・斜路や階段を含めた管理用通路を整備することにより、円滑な河川管理が可能となる。このことは、水向上一体となったまちづくりにつながり、親水性の向上や環境学習、水防訓練等の活用が期待できる。 ・平成23年 (水防訓練等の活用が期待できる。)・中成23年 (水防訓練等の活用が期待できる。)・中成25年 (水砂・含火の車輌等、整備要望を受けていることから今後の事業推步の見過してついて大きな支障はない。既に清掃、除草等を地域住民が実施とは、維持管理上の支障はない。引き続き事業を推進し、維持管理上の支障はない。引き続き事業を推進し、土工は場内調整し、掘削土の場外搬出費、処分費は長むない。維持管理件業(清掃、除草等)を地域住民が主体となって実施。	継続	本省河川局河川環境課 (課長 小池 剛)

加古川総合水系環境整備事業近畿地方整備局	再々評価	11	204	自然環境の保全・再生・創出の効果による便益: 55億円 水辺の整備の効果による便益: 149億円 【主な根拠】 (自然再生)・既事業 支払い意志額: 213円/世帯/月 受益世帯数: 75,908世帯 ・残事業 意志額: 27円/世帯/月 受益世帯数: 75,908世帯 (水辺の整備)・既事業 支払い意志額: 81円/世帯/月 受益世帯数: 115,371世帯/月	46	4. 4	・公園整備来施区間では毎年 20万人以上が利用している。 ・毎年開催される加古川まつ りや加古川マラソンなどの くない会場として活用されて いる。	・水辺の整備に関して、平成4年度までに全ての箇所で国による基盤整備が完了。加古川市、高砂市による 施設整備・維持管理のもと供用中。 ・古新堰堤の2箇所(右岸、中央)の魚道を整備済 み。残る魚道4箇所、ワンド3箇所については、関係 があら、順応の連携及び継続したモニタリングによる効果分 構動との連携及び継続したモニタリングによる効果分 析から、順応か・段階的な整備を行い、早期の供用を 目指します。 ・鬼道整備においては定型の魚道形式にとらわれず、 ・鬼道整備においては定型の魚道形式にとらわれず、 の流は最低限として、安価で効果的な魚道形式を採用 する。 ・土工は場内調整し、掘削土の場外搬出費、処分費は 発生しない。	継続	本省河川局 河川環境課 (課長 小池 剛)
揖保川総合水系環 境整備事業 近畿地方整備局	再々評価	103	330	水環境整備の効果による便益: 259億円 自然環境の保全・再生・創出の効果による便益: 30億円 本辺の整備の効果による便益: 41億円 【主な根拠】(水環境整備)・既本集・憲法・869円/世帯/月 受益世帯数: 85,242世帯(自然再生)・既事集・憲法・869円/世帯/月 受益世帯数: 44,130世帯/長事業 支払い意志額: 214円/世帯/月 受益世帯数: 30,462世帯(水辺の整備)・既払い意志額: 211円/世帯/月 受益世帯数: 70,917世帯/残事集支払い意志額: 272円/世帯/月 受益世帯数: 70,917世帯/残事集支払い意志額: 272円/世帯/月 受益世帯数: 9,803世帯	229	1.4	・隣接する宍栗市中心市街地 と一体となった地域交流拠点 としての活用が期待される。	・水辺の整備に関して、揖保川水辺の楽校他4箇所整備, 備済み。平成24年度にかわまちづくり事業完了予定。 地元自治体などからもかわまちづくりの申請等。整備 地元自治体などからもかわまちづくりの申請等。整備 の一いて大きな支障はない。 ・平成18年度に魚道整備を1箇所整備済み。残る箇所については、関係機関との連携及び継続したモニタリングによる効果分析から、順ずの・投離的な登備を行い、早期の出りに長空間があれては定型の魚道形式にとらわれず、現道整側においては定型の魚道形式にとらわれず、現道を開いまれて、安価で効果的な魚道形式を採用。 ・土工は場内調整し、掘削土の場外搬出費、処分費は 発生しない。	継続	本省河川局河川環境課 河川環境課 (課長 小池 剛)
円山川総合水系環 境整備事業 近畿地方整備局	長期間継続中	45	121	自然環境の保全・再生・創出の効果による便益: 121億円 【主な根拠】 (自然再生)・既事業 支払い意志額: 445円/世帯/ 月 受益世帯数: 60,702世帯 支払い意志額: 235円/世帯/ 月 受益業ます。 支払い意志額: 235円/世帯/ 月	50	2. 4	・コウノトリは全川にわたり 浅瀬(湿地・干渦等)を利用 しており、湿地整備箇所を冬 季の餌場として利用 ・湿地整備箇所においてメダ 力等の浅、地震が破を好む種を 新たに確認し、種数・個体数 ともに増加傾向	・但馬地域ではコウノトリと共生できる環境が人にとっても安全で安心できる豊かな環境であるとの認識の下、コウノトリと共生する地域づくりを目指し、行政・住民が一体となっていくこととした。 ・平成19年に用地取得完了済み(加陽地区15ha)、また湿地を42haを開発に立ていては、とり、単級があり、理族の経験したモニタリングによる効果分析がら、順応的・段階のな整備を行い、平成31年度に全体事業を完了予定。 ・加陽地区湿地の一部を豊岡市・地域が維持管理(除準、加陽地区湿地の一部を豊岡市・地域が維持管理(除準、加陽地区湿地の一部を豊岡市・組織料・・加陽地区の提削土砂を豊岡市の稲葉川土地区画整理事業等に搬入することによる船の分費の縮減。	継続	本省河川局 河川環境課 (課長 小池 剛)
大和川総合水系環 境整備事業 (羅城 門地区かわまちづ くり整備) 近畿地方整備局	その他	0. 74	4. 2	水辺の整備の効果による便益: 4.2億円 【主な根拠】 (水辺の整備) ・事業全体 支払い意志額:274円/世帯/ 月 受益世帯数:5,903世帯	0. 83	5.0	・堤防天端の舗装、拡幅を行うことにより、地域の歩道と 連結し、ネットワークを構築 する.	・2010年は「平城京遷都1300年」に当たることから、 奈良県では県土全域における歴史、文化、自然環境を 繋ぐネットワーク計画を作成し県土全域の魅力向上を 目指している。大和郡山市ではウォーキングマップの 配付や案内施設整備など積極的な取り組みがされてい る。 ・佐保川堤防も上記計画の一端を担う回遊ルートとし て活用が期待されている。	継続	本省河川局河川環境課 (課長 小池 剛)
佐波川総合水系環 境整備事業 中国地方整備局	長期間継続中	13	30	【内駅】 水環境改善効果による便益: 16億円 自然環境の保全・再生・創出 の効果により便益: 2億円 かわまちづ及び河川利の安全・安心向上による便益: 12億円 【主な根拠】 (水環境整備) 支払意志額: 315円/世帯/ 受益世帯数: 20,581世帯(自然乗生) 支払意志額: 222円/世帯/月 受益世帯数: 4,344世帯(水辺整備) 年間利用者数の増加数: 437,399人	15	2.0	(水環境整備) ・島地川ダムの水は都市用 水などとして現今くの人に 利用されており、今後も安くの人に を安心な水の供給が望まれている。 ・中国管内の水質ランキングでは、佐波川は常に上位き良 好な質が望まれている。(自然再生)・沿川住民は、回遊魚が上流生息環境の整備を望んでいる。・毎年6月1日のアユ釣り解禁日以降多くの釣り人が見られる。(水辺整備)・下流では昭和50年以降継続的に対応する・・現在でも水際に近づける。・現在でも水際に近づける。・現在でも水際に近づける節所では、夏季を中心に水遊びをする子どもが多く、河川利用のニーズは高い。	(水環境整備) ・今後は設置した装置の効果をモニタリングしつつ、管理用等電施設の設置などを行うこととしており、今後日内で、工力・対策施設、水質改善施設の整備による消費電化を円滑な事業推進が見込まれる。・アオコ対策施設、水質改善施設の整備による消費電(自協などから、魚が回遊する環境整備の要望が強く、今後事業進捗する上で支障はない。・水辺のかざりの活用や既設魚道の構造を極力利用するなどにより工事費の縮減を図る。(水辺整備) ・水辺環境整備に対する地域要望は強く、事業実施に水、双環境整備に対する地域要望は強く、事業実施におり、今後事業進捗する上で支障はない。・振削士を盛土等へ流用するなど整備費の縮減を行っこととしており、今後事業生等へ流用するなど整備費の縮減を行っこまた、除草作業や清掃など地域住民との協力体制により、コスト縮減に努める。	継続	本省河川局 河川環境課 (課長 小池 剛)

				, · · · · · · · · · · · · · · · · · · ·			1	1	1	,
江の川総合水系環 境整備事業 中国地方整備局	再々評価	15	42	【内訳】 自然環境の保全・再生・創出 の効果により便益:12億円 かわまちづくりか水辺の楽校 など治水上及び河川用にの安全・安心向上による便益:30億 【主な根拠】 (自然再生) 支払意志額:364円/世帯/ 月 受益世帯数:11,931世帯 (水辺整備) 支払意志額:450円/世帯/月 受益世帯数:14,851世帯 年間利用者数の増加:	21	2. 0	(自然再生) ・ に 下原環境では息するとの ・ に 下原環境で生息するとの ・ に 下原環境で生息するとの ・ で で に で に で に で に で に で に で に で に で	・江の川水辺整備(三川合流部周辺箇所)は、「かわまちづくり」支援制度の登録を受け、引き続き、地域住民・三次市・関係機関の意見を取り入れながら、事業を進めていくこととしており、今後事業進捗する上で支障はない。 ・ 高数・甲立箇所・水辺の楽校整備に対する地元要望は強く、地元住民・市教育委員会・市民団体等の恵見を取り入れながら・事業を進めていくこととしており、今後事選挙する上で草障はない。 ・ 即を当業を行う必要があること等から、計画の見直しを行う。 ・ 水辺整備にあたっては、近隣の別工事で発生するた、除草作業や清掃などは、地域住民との協力体制を砂を流用することにより、コスト修削減を図る。また、除草作業や清掃などは、地域住民との協力体制を値立することにより、コストの削減を図る。	継続	本省河川局 河川環境課 (課長 小池 剛)
斐伊川総合水系環 境整備事業 中国地方整備局	その他	156	186	【内訳】 水環境改善効果による便益: 186億円 【主な根拠】 (水環境整備) 支払意志額: 329円/世帯/月 受益世帯数: 219,654世帯	170	1.1	・中海・宍道湖は平成17年11 月には国際的に重要を登場と に認定されている。 ・平成21年に鳥取県・島根 県において、「第5期湖沼関 質保金計画」が策定自標され、関 質保金計画」が策定自標とない。 環境意識は高くアンローが 環境意識は高くアンロールでは、 により沿岸の環境美化活動が ・カ湖沼の水環境域各関が ・カ湖沼の水環境域各にでいた は、 いかしている。 が東郊は再数では、 ・カップのでは ・カップので ・カップので ・カップので ・カップので ・カップので ・カップので ・カップので ・カップので ・カップの ・カップので ・カップので ・カップの ・カップの ・カップの ・カップの ・カップの ・カップの ・ ・カップの ・カったり ・カップの ・カップの ・カっと ・カップの ・カったり ・カったり ・カップの ・カったり	・地域住民の水環境改善に対する要望は強く、流域対策と連携し湖内対策を推進することが第5期湖沼水質保金計画にも位置づけされている。 ・地域住民、地域の学識者との情報共有、情報交換を行い、地域の理解と協働かもとヨシやコアマモ場再生など水環境改善対策の実施をしており特に問題はない。 ・要伊川の河口維持掘削で発生した土砂を浅場造成材料とすることでコスト縮減を図った。	継続	本省河川局 河川環境課 (課長 小池 剛)
高梁川総合水系環 境整備事業 中国地方整備局	その他	3. 0	52	【内訳】 自然環境の保全・再生・創出 の効果により便益:52億円 【主な根拠】 支払意志額:319円/世帯/月 受益世帯数:64,386世帯	3.1	17. 0	・潮止堰は、高楽川の最下流 の河川梯断施設 (郷) である ことから、魚類等の生息に、 漁業等の生き、漁業関係者をはじめ境のが非常に大きた、漁業関係者をはじめ境の改善が求められている。 ・高楽川は、古くから岡山県内の河川でも有数のアユ漁が 盛んが上の場合でありたアン流年、 塚であった。しかし、近年、 アユの遡上が減少している。	・湖止堰の魚類遡上環境の改善に対する地元の要望は強く、地元や学議者等からの意見を取り入れながら進めており、特に問題はない。 ・仮設エの大型土のうの材料として、購入土でなく流用土を使用、コスト総減を図った。 ・改良する魚道は、既設堰堤の大幅な改築を伴うものではなく、遡上改善を早期に実現させるために短期間で実施可能な簡易な手法で対策を講じる。 ・魚類等の移動状況等をモニタリングしつつ、効果的な膨胀状に高梁川の最下流にある横断工作物であり、当能能砂板に高梁川の最下流にある横断工作物であり、当能性吸入無等の人生息状況に与える影響が大きいと考えられるため、早急な改善が必要である。	継続	本省河川局河川環境課 (課長 小池 剛)
渡川総合水系環境 整備事業 四国地方整備局	長期間継続中	39	47	【内訳】 自然環境の保全・再生・創出の 効果による便益:47億円 【主な根拠】 仮想的市場評価法(CVM)によ る支払い意志額(平均値)一世 帯あたり月額541円、受益世帯 数34,901世帯	37	1. 3	・アユの瀬づくり:近年減少傾向だったアユの産卵場面積が増加し、総面積が10,000m²を超えた。・ツルの里づくり:平成20年間と、幼鳥を含む9羽)・・その他の効果。第1次産業の活性化、競光振興への参与、市民活力の向上、環境教育の機会と場の少りが選びづくり:汽水域の少かな環境の維持、再生が期待される。	・地域との協働連携をもって実施され、事業実施を通 じて地域住民の活動が活発化している。 ・流域での色然環境や最保全に対するニーズは高 く、高知果や流域自治体の施策等と連携を図りながら 推連する。 ・アユやスシアオノリの漁獲量は減少傾向にあり、それらの原因と考えられる事象への対応が求められている。 ・主妻観光施設の利用者数は漸減傾向にあり、観光業 ・主妻観光施設の利用者数は漸減傾向にあり、観光業 ・主妻観光施設の利用者数は漸減傾向にあり、観光業 ・アユの瀬づくり:平成27~28年度完了見込み、ツル の里づくり・平成25年度完了見込み、のの 里づくり・平成25年度完了見込みの。 ・アニッサルでは5年度で、見込み、の ・アニッサルでは5年度で、見込み、で ・アニッサルでは5年度で、見込み、で ・アニッサルでは5年度で、見込み、で ・サばれば、10年間である。 ・地域住民と協働連携して維持管理を実施しコスト縮減 を図る。また、発生土の活用等を検討しコスト縮減 に努める。 以上より、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、事業を継続 することとする。	維続	本省河川局 河川環境課 (課長 小池 剛)
嘉瀬川総合水系環 境整備事業 九州地方整備局	その他	4. 6	23	【内訳】 水辺整備の効果による便益: 23億円 【主な根拠】 CVMにて算出 (東山田地区) ・支払意志額:196円/月/世帯 ・受益世帯数:20,078世帯 (尼寺地区) ・支払意志額:217円/月/世帯 ・受益世帯数:21,722世帯	4. 8	4. 7	地域と連携した整備を行うことにより、地域と内の河川に 関する防災を直正利用、環境 保全などの意識の高揚が期待 出来る。	① 事業の必要性等に関する視点 ・河川管理用通路等を整備することにより、河川管理 施設の維持管理機能が高まるとともに、河川利用面で の安全性の向上に寄与する。 ② 事業の進捗の見込みの視点 ・整備にあたっては地元自治体や佐賀県、地元住民、 河川管理を協議をおこなっており、地域の協力が見込まれることから、今後も順調な事業進捗が見込まれる。 ③ コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点 ・近年の技術開発の進展に伴う新工法の採用による新 たなコスト縮減の可能性を探りながら事業を進めてい く。	継続	本省河川局 河川環境課 (課長 小池 剛)

【ダム事業】 (直轄事業等)

	/									
事業名		総事業費		費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等	再評価の視点		担当課
事業主体	該当基準	(億円)		便益の内訳及び主な根拠	費用:C (億円)	в/с	による評価	(投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、 コスト縮減等)	対応方針	(担当課長 名)
殿ダム建設事業中国地方整備局	その他	950	1, 738	【内訳】 被害防止便益:769億円 流水の正常な機能の維持に関す る便益:932億円 受益:937億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減面積:6.6ha	1, 215	1.4	・昭和54年10月の台風20号では、県都鳥取市で、床上浸水 189戸、床下浸水682戸の被害 が発生するなり、治水対策の推進が必要で 5回の浸水被害を受けており、治水対策の推進が必要で ある。・昭和48年、53年、平成2年 6年と給水制限が実施され、過物 では被害が発生しの維持のたり農作派 の正常な機能確保が必要であ る。一当該事業によが確定を置の確保が必要であ る。当該事業によが確実を重しており、流の 下続となる。 ・当該事業によが確実施可能と なる。	① 事業の必要性等に関する視点 ・ 干代川、袋川の治水安全度の向上を図る必要がある。 ・ 平成20年の評価時と対比し、想定氾濫区域内の人口、世帯数・一般資産(5½物)、耕地面積(3%減)、は大きな社会的変化は見られない。また、関連事業についても、当事業へ相減する ・ 鳥取年、の場所では、1.4である。 ・ 鳥取中、相成する殿がム事業促進協議会は、一、中職・中間・中間・中間・中間・中間・中間・中間・中間・中間・中間・中間・中間・中間・	継続	本省河川局 治水課 (課長 森北 佳昭)

【砂防事業等】

<u>(砂防事業</u>	(直轄))						<u>, </u>		
事業名		総事業費		費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等	再評価の視点		担当課
事業主体	該当基準	(億円)		便益の内訳及び主な根拠	費用:C (億円)	в/с	1 - 1 7 - T T	(投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、 コスト縮減等)	対応方針	(担当課長 名)
樽前山直轄火山砂 防事業 北海道開発局	再々評価	529	2, 498	【内訳】 (内訳】 (内訳】 (上本祖拠】 (上本祖拠】 (上本祖规) (上本祖规) (上本祖规) (大家:新19,500户 事業所数:新19,500户 事業分數 (本) (本) (本) (本) (本) (本) (本) (本) (本) (本)	618	4.0	・樽前山南麓には、苫山国道36 号、小室蘭本線、製紙工場等 があり、市植物が拡大する等の開発が進んでいる。樽前には、近く中海町町された与える 東の地域の生活や枝子にある。樽前により交直が進んでした。梅前山は東火を繰り返して火 地域の生活や枝子に。 ・樽前山は東火を練り返して 大切と、平成22年6月の火山中の 、中間のは、東京が上海では、神町山の火山活動が今後の活れるは、 、地域の上海が上海の火山中が 、大田では、東京を 、地域の上海、大田町山の火山活動が今後の活れるは、 、地域の上では、本田町山の火山活動が今後の活れるは、 、以上のことなどから、地域 から守るとともに乗まを継続するか。 、近上のことなどから、地域 から守るとともに事業を継続するか。 を がある。	・樽前山の火山噴火に伴う泥流の氾濫により人口・資産・重要交通網・重要産業が集中している苫小牧市街地に基大な被害が発生する。このは会国の社会・経済活動に影響を及ぼすものと懸念され砂防設備の整備が必要。 ・事業開始以降、者実に進捗。 ・工事の際に発生する土砂や流木の再利用、セルの中間上投入工法の見直しによりコスト縮減を図っている。	継続	本省河川局全 砂防部 大 大 野 (課 長 大 野
最上川水系直轄砂 防事業 東北地方整備局	再々評価	2, 324	10, 901	【内訳】 被害防止便益:10,873億円 残存価値:28億円 【主な機動】 人家:3,941戸 重変公共施設:115施設 高速道路:10,1km 国道:36,7km 橋梁:219橋 等	5, 923	1.8	・最上川流域には、複数の週下 素施設は、集務が分布し、心布 市である酒田市た田国連車道やル 関連12号、山形自動車道やル 関連12号、山形自動車道やル 関連12号、山形自動車道やが ライフライン・北がれた場合の通り がある、北が自動車道やが が表のまかれた場合の頂が が表のまかれた場合の頂が が表がまからながた場合の頂が が表がまからないた場合の現 が表がまからながた場合の現 が表がまない。 では、 では、 では、 では、 では、 では、 では、 では、	・最上川流域には、複数の温泉施設や、集落が分布 し、下流部には、住内地方の中心都市である酒田市を 抱える扇状地がある。また、国道戸号、国道7号、国 跨羽西線、飛羽越本線などの重要交通網が分布し、土 砂氾濫等により交通が寸断された場合、地域の社会や 移立監察する影響を及ぼすものと懸念されることか ら、砂防施設の整備が必要。 ・事業開始度、着実に進捗 ・堰堤基礎部に砂防ソイルセメントを活用することに よりコスト縮減を図っている。	継続	本省河川局全 本砂郎課長 大野 (課長 宏之)

利根川水系直轄砂 防事業 (利根川) 関東地方整備局	再々評価	3, 401	7, 728	【内訳】 被害防止便益:7,689億円 残存価値:39億円 【主な根拠】 人家:4,062戸 事業所:944施設 重要公共施設:71施設 国道:4,970m 県道:1,630m 等	5, 965	1.3	・本流域は、草津温泉や尾瀬れた日本医植物は、東洋温泉や尾瀬れた日本医指的観光・地域といった豊かな光光・地域といった思生を大きる観光資源や重要な庭崎が位置する。まかい東京の東京の東京の東京の東京の東京の東京の東京の東京の東京の東京の東京の東京の東	- 流域には多数の集落のほか、人口が集中する主要都市も位置している。さらに国道や鉄道などの重要交通網が整備され、日本屈指の観光地もあるた外、豪市時間の土砂流出や洪水氾濫により大きな転撃響を及ぼすものと懸念されることから、砂防設備の整備が必要。 - 事業開始以降、着実に進捗。 - 現地発生材を利用した砂防ソイルセメントの使用や 規や整体開など 馬州 大砂 サイルセメントの使用 りコスト縮減を図っている。	継続	本省河川局全 河部保 (課長 (宏之)
富士川水系直轄砂防事業 関東地方整備局	再々評価	3, 341	7, 429	【内駅】 被害防止便益:7,419億円 残存価値:10億円 【主な根拠】 人家:46,905戸 事業所:64施設:39施設 国道:1,560m 및道:6,642m 市町村道:61,913m 橋梁:32橋	6, 169	1.2	・本流域は、南アルブスに係る観し 光産業や良質な地下水を利用した 佐島・飲料工場、地形や豊 富な水量を利用した水力発電能に は地域社会・経済の中心である 甲府盆地が位置する。また、12 理の号など地し、大力発電能に は地域社会・経済の中心である 甲府盆地が位置する。また、12 違の号など地は上まる洗水 等により大きな被害を受けたり、 交通等が上が新済に与える影響は極 かて大きい。 ・本流域は、断層による脆弱なと が出まる脆弱など が出まる脆弱など が出まる脆弱など が出まる脆弱など が出まる脆弱など が出まる が出まる が出まる が出まる が出まる が出まる が出まる がまる である である では、土が書と、 が出まる が出まる が出まる が出まる が出まる が出まる が出まる が出まる が出まる が出まる が出まる が出まる が出まる が出まる が出まる が出まる が出まる が出まる がまる により大きな がまる にまり大きな がである。 では、 である では、 により、 では、 により、 では、 には、 でいまで には、 でいまで には、 でいまで には、 でいまで には、 でいまで には、 でいまで には、 でいまで には、 には、 でいまで には、 には、 には、 には、 には、 にな。 には、 にな、 にな、 にな、 にな、 にな、 にな、 にな、 にな	回しているほか、国道20号などの生姜文週期から登職方 れている。また南アルブス等の観光資源や地域済を 支える食品飲料水工場、発電施設が多数立地してお り、豪雨時の土砂流出や洪水氾濫により大きな被害が 毎年1.1七角 地域の対金・経済主動に変刺か影響を	継続	本省河川局全 河川保 大野 (宏之)
信濃川上流水系直 轄砂防事業 北陸地方整備局	再々評価	1, 220	9, 324	【内訳】 被害防止便益:9,314億円 残存価值:10億円 【主な根例】 想定被害面積:85km2 想定被害面转:85km2 型定被害即等数:13,391世帯 事業所:2.072施設 長野自動車道、国道158号 等	3, 290	2.8	・土砂流出に伴う河川氾濫等の被害は、下流の松本市・大町市の反範囲に及ら他、国道程号、	・流域の一部は、中部山岳国立公園に指定されている自然豊かな地域であり、親光施設が数多く分布している。中でも、上高地は年間150万人もの観光客が訪れる日本でも屈指の観光地である。・本流域では昭和20年、昭和54年、昭和54年、昭和54年、昭和54日、中の東京をはじめ、土砂流出に伴う基大な被害が多発しており、地域の安全安心を確保するため、砂防設備の整備が必要、・事業開始以降、着実に進捗・残存型枠や建設副産物、租石コンクリート、現地にある巨石など使用することにより、コスト縮減を図っている。	継続	本省河川局 砂防部保全 課課長 大野 宏之)
信濃川下流水系直 轄砂防事業 北陸地方整備局	再々評価	2, 777	13, 554	【内訳】	4. 751	2. 9	・本流域は、昭和10年中昭和39年などは過去に幾度となる土物が実活による被害を更越地を対し、高、平成16年の中越地を削川流域において可機関の全村の単規を対し、一次10年の一次19年の19年の19年の19年の19年の19年の19年の19年の19年の19年の	・本流域は、流域の一部が上信越高原国立公園、越後 三山只見国定公園等に指定される自然豊かな地域であ り、温泉やスキー場等の観光施設が数多く存在すると ともに、上越新幹線や関越自動車道の整備に伴い、多 くの観光客が訪れている。 ・また、長岡市や小干谷市といった市街地には、同地 域の基幹産である鉄工・電子産業が集積しており、 土砂流出による被害が地域経済等に与える影響は極め て大きいため、砂防設価を盤備が必要。 ・事業開始以降着実に進捗し、中越地震対策について は平成26年度頃に事業概成見込み。 ・振網境上の有効利用、砂防ソイルセメント (ISM)、パワープレンダー工法等により、コスト縮 減を図っている。	継続	本省河川局全 砂防部 大野 (宏之)

姬川水系直轄砂防 事業 北陸地方整備局	再々評価	1, 825	5, 518	【内訳】 【内訳】 陳存価値:13億円 【主な根拠】 想定被害面構:22km2 想定被害重帯数:2,487世帯 事業所:302施設 国道148号、JR大糸線 等	3, 475	1. 6	・上流からの土砂流出に伴う河川氾濫等の被害は、糸魚明 同志はしめ、 外面 明直 48号や沢等地域におくる重要交通網や観光 環における重要交通網や観光 産業への被害も懸念され、地域に与える影響は極めて大きい。・本流域は、急峻な地形、影で地質が艶弱で前域地も多く、シリ、土砂流出に伴う被害の条件が重か多としやすい。以上のことなどから地域に見の生命と生活を土め災害かするとも、砂防事業を緩緩するとの、砂防事業を緩緩するとある。	・流域の一部が、中部山岳国立公園、上信越高原国定公園に指定されており、観光資源に恵まれたリゾート地域である。また、豊富な水と勾配を利用した発電が盛んに行われており、19箇所の発電所により、総最大出力約25万kwの発電と電力供給が行われている。・平成7年豪雨災害では、大量の土砂流出により、国道148号と駅大糸線近い、その大の大型難生活を余儀なくされた。そのため、平成7年災害の再度災害を防止し、地域の上、地域の上、地域の基準活を余儀するため、砂防設備の整備が必要。・事業開始以降、着実に進捗・残存型枠や建設副産物、租石コンクリート、現地にある巨石などを使用することにより、コスト縮減を図っている。	継続	本省河川局 砂跡 (課長 大野 宏之)
黑部川水系直轄砂 防事業 北陸地方整備局	再々評価	364	1, 379	【内訳】 被害防止便益:1,377億円 残存価値:2億円 【主な視拠】 黑影峡谷鉄道:約3,800m 溫泉宿泊施設:3箇所 発電施設:4箇所 等	944	1. 5	・本流域は、昭和44年や平成7 年の豪雨による出機をはじめ として、過去より機度とな ・本流域には、地域経済・発生している。 ・本流域には、地域経済・発生している。 ・本流域には、地域経済・発生した場合に地域を 施設があり上た場合は地域を がありなって、全国の社会・ 経済活動に与、急峻な地形弱強で し、花崗岩類等の条件が表立と、 し、花崗岩類等の条件が可能を り、崩壊地が多く上やかが域と り、崩壊地が多く生とから妙災 会し、をといる。 り、前壊地が多く生とから妙災 を力をとなどまとから妙災 を力をなどまたい。 に伴うのと生活を国土を続す しても、砂防事業を緩減す をある。	・流域の一部が中部山岳国立公園に指定され、黒部峡谷には雄大な自然、宇奈月温泉や黒薙温泉等の温泉施設、黒都峡谷鉄道のトロッコ電車などを求めて毎年約50万人の観光客が訪れている。・黒部川流域は、年間降水量が多く、その豊かな水量を利用して、流域内に10箇所の水力発電施設が整備があている。これらの施設から得られる電力は、関西市市圏の産業・生活を支えている。これら施設が被災した場合・地球経済のみらず、全国の社会・経済活動に深刻な影響を及ぼすものと懸念され、砂防設備の整に深刻な影響を及ぼすものと懸念され、砂防設備の整・事業開始以降、着実に進捗。・砂防ソイルセメント工法の採用によりコスト縮減を図っている。	継続	本省河川局 砂防部保全 課課長 大野 宏之)
手取川水系直轄砂 防事業 北陸地方整備局	再々評価	928	9, 186	【内訳】 被害防止便益:9,180億円 残存価值:6億円 【主な程则 想定被害血積:139km2 想定被害血转:74,500世帯 事業所:9,800施設 北陸自動車道、国道8号、JR	2, 976	3.1	・本流域は、昭和9年、平成16 年の大規模な土地が19機をとなり かとして、過去より機度ととなり く土砂次害が発生している。 川川記監等の主砂密は、下温道8号、 上流からの土砂密は、下温道8号、 1月7号等地国立公園局2回の観光地 を乗っへ被害も懸念さ植めて 大きい、・本流域は、急峻なが形が動で 大きい、・本流域は、急峻なが形が動で り、上砂が、 以上のことなどから地質 というなどから地質を リン・などから地域を リン・などから地域を リン・などから地域を リン・などから地域を リン・などから地域を リン・などから地域を リン・などから地域を リン・などから地域を リン・でするととが いまるを の姿体がある。	・流域の一部は白山国立公園に指定され、白山スーパー林道やキャンブ場、温泉施設や登山など年間約100万人が訪れる観光拠点となっている。 ・下流域には石川県内第2、第3の人口である白山市、小松市をさむ市理が位置し、約2万人が生活している。この地域は、県都金沢市のペッドタウンとして着実に人口が増加し住宅都市化とともにてきまれため、砂防設備の整備が必要。 ・超石コンクリートの活用及び現地発生土砂の再利用(ISM工法)の活用によるコスト縮減を図っている。	継続	本省河川局全 河市等 大 野(妻之)
狩野川水系直轄砂 防事業 中部地方整備局	再々評価	233	1, 415	【内駅】 被害防止便益:1,414億円 残存価値:0.6億円 【主文报拠】 人家:13,055户 事業所:2.557施設 重要公共施設:117施設 国道:7.7km 開道:8.9km 市道:90.0km 等	141	10. 1	・本流域の上流部には景勝地や温泉施設があり、下流部には伊里市・伊豆の国市街地が位置する。主た、国道15年5日国道414号等の幹線道路が分布し、土砂氾濫等合、地域の大小が断された場合、影響は極めて大きい。 ・本流域は、集物や標準を地形とされた脆弱な地質により前域であり、近年により様々な災等のでは相次なな災としたといると、地域を中豪雨により様くな災としたととととと言を土砂を保から守るとともに国土を保から守るとともに国土を保する必要がある。	・豪雨時に上流域から土砂が一気に流下すると、土石流や土砂氾濫により人口・資産・重要公共施設・幹線 道路が集中している伊豆市香田地等に甚大な被害が発生 する。この場合、伊豆市等のみの被害にとどまらず、 伊豆半島全体の社会・経済活動に深刻を響を及ぼす ものと懸念され砂防施設の整備が必要。 ・事業開始以降・素実に進歩。 ・既設砂防堰堤の端上げ、除石、スリット化による整 備率の向上を図ることでコスト縮減を図っている。	継続	本省河川局 砂防部保全 課長 大野 (課長 大野
天竜川水系直轄砂 防事業 中部地方整備局	再々評価	1, 526	2, 270	【内訳】 (926	2. 5	・本流域の上流部には伝統的 行事・報光資源があり、下流 部には伊那市、駒ヶ根市、飯 田市等の市街地が位置する。 また、国道152号、国道153 号、国道361号や収版田線等の 上、社砂に登等により交通等 が寸断された場合、地域の生 活や経済に与える影響は極め で大きい。 ・本流域は、中央構造線をは いめ多数の研がは、レリスへ を しているので、 があり、近年では相次でとい め、近年では相次でとい が、近年では相次でと、 、以上のこととだった。 以上のことをだから、地域 を がいずっとなどがから、 以上のことをともに国土を保す から守るとともに国土を保す るを要がある。	・豪雨時に上流域から土砂が一気に流下すると、土石流や土砂氾濫により人口・資産・重要公共施設・幹線市街路・等に条本を使用で、一個では、一個では、一個では、一個では、一個では、一個では、一個では、一個で	継続	本省河川局全 物防部 大野 (課長之)

越美山系直轄砂防 事業 中部地方整備局	再々評価	611	1, 830	【内駅】 被害防止便益:1,824億円 残存価値:6億円 【主な根拠】 人家:13,055戸 事業所:1,085施設 国道:19.7km 開道:19.7km 用道:14.2km 市道:104.5km	375	4. 9	・本流域の上流部には観光資源や国指定重要無形文化財があり、下流部には本集市、指 泉川町の市地が位置である。 また、国道21号、東海道157号、 東京、国道21号、東海道157号、 は、主砂・記光に増合。大学では一般である。 まを、国道23号や中終線道路が分海等がで断ぎれた増考。、地域の生態が一度である。 まで経済に与える影響は極めて大きい。 ・本流域は、原産制度帯が、数しい地質という地数変動が激しい地質といり必多数の開係がはしい地質というが地域となる。 現という地域となる。 は相次くると書が発生している。 以上のことと生活を土砂域会から、地域会から守るとともに国土を経続する。 ともいうできたともいる。 は、というには相次くらい。地域を は、というには相次くらい。地域を は、というには相次くらい。地域を は、というには相次とのことをとは一般である。 は、というには、は、は、は、は、は、は、は、は、は、は、は、は、は、は、は、は、は、は、	・豪雨時に上流域から土砂が一気に流下すると、土石流や土砂氾濫により人口・資産・重要変と共施設・幹線 道路が著しく集中している本巣市・建製川町市街野の主要部に基大な被害が発生する。この場合、本巣 市・選型川町の被害にとどぎらず、下流域の三重県・ 岐阜県全体の社会・経済活動に深刻な影響を及ぼすも のと懸念され砂防施設の整備が必要。 ・事業開始以降、着実に進歩。 ・砂防堰堤の施工にあたっては、砂防ソイルセメント の有効利用によりコスト縮減を図っている。	継続	本省河川局全 砂防部 大野 (課長 宏之)
六甲山系直轄砂防 事業 近畿地方整備局	再々評価	2, 392	7, 474	【内訳】 被害防止便益:7,461億円 残存価値:13億円 【主な根拠】 人家:29,474戸 事業所:2,021施設 重要公共施設:137施設 高速:自動車専用道路:4.8km 国道:4.9km 用道:6.1km 市道:118km 精梁:23橋 鉄道:8.4km 等	1, 188	6. 3	・大甲山系では昭和13年、昭和36年、昭和42年に豪雨災害による土砂災害が、平成7年に長廉県南部地震による土砂災害が発生しいる。・神戸市を中心に都市域が箇所の増加など災害に対する形を性が増加してい、地気のでな危険性が増加してい、地域生民の生きと生活を上が見いました。以上のことなどがらいるととは、日本のできるともに国土継続する必要がある。	・土石流及び氾濫により人口・資産・主要公共施設・ 重要交通網が著しく集中している神戸市街地の主要部 に基大な被害が発生するため、砂防施設の整備が必 要。また、市街地に直接面する斜面では崩壊を防止す るため斜面対策や樹林整備等のグリーンベルトの整備 が必要。 ・現地発生材を活用した砂防ソイルセメントの採用に よる土砂搬出コストの低減、既存施設の有効利用によ り、コスト縮減を図っている。	継続	本省河川局 砂談部保全 (課長 大野 宏之)
瀬田川水系直轄砂 防事業 近畿地方整備局	再々評価	14	145	【内訳】 被害防止便益:144.2億円 接事防止便值:0.4億円 【主な根拠】 人事(新:94戸 重要公共施設:4施設 等	13	10. 9	・本流域は送資県の大津市 業東市、申賀市市にわたったのに以下れる がっており、標の深流が流。ま 地地を獲勝で展の生活圏を 形成しており、下流沿川には 京都の大学の変と、 京都の大学の変と、 を国道307号等の監等により表 を国道307号等の監等によりま を国道307号等の監等によりま なる。由立り、下流沿川には 東都府かなどの末端やである。 を関連307号等の監等によりを は極か域とによりを は極か域とによりを は極が域とによりと によりたするが、 によりたするが、 によりたするにより、 にはなりたするには にはなりたするには にはなりたするには にはなりたするには にはなりたするには にはなりたするには にはなりたするには にはなりたするには にはなりたするに にはなりたすると にはなりたするに にはなりたするに にはなりたするに になりたするに になりたするに になりたするに になりたするに になりたするに になりたするに になりたするに になりたするに になりたずると になりたずると になりたずるに になりたずるに になりたずると になりたずると になりたずると になりたずると になりたずると になりたずると になりたずると になりたずると になりたずると になりたずると になりたずる になりたがなりたがなりたがなりたがなりたがなりたがなりためな になりたがなりためな になりたがなりためな になりな になりな になりためな になりな	・下流河川への土砂流出による河床上昇を抑制し治水 安全度の向上を図るとともに、整備優先度の高い災害 時要援援者施設及び避難所等がある渓流の土砂災害防 止対策を実施するために、砂防設備の整備が必要。 ・事業開始以降、着業に進捗し、平成25年度頃に事業 概成予定。 ・現地発生材の利用や斬技術・新工法を用いた施工方 法によりコスト縮減を図っている。	継続	本省河川局全 砂防部 大野 (課長 大野
木津川水系直轄砂 防事業 近畿地方整備局	再々評価	16	43	【内訳】 被害防止便益: 42.4億円 残存価値: 0.4億円 【主な:4規】 人事業所: 5.6億 事要公共施設: 8.6億 国面: 1.5km 精梁: 5.46	15	2.9	・本流域は三重県、奈良県に またがっており、急角面の山 地地形を呈している。また、 成としている。また、 が、大阪内の生活性の が、大阪内の生活性の が、大阪内の生活性の が、大阪内の生活性の が、大阪内の生活性の が、大阪内の生活性の 、地域の 生活や経済に一ちえる影響は極 が、中断された場合、地域の 生活や経済に一ちえる影響は極 が、本流域は在協力が分かするなと が、本流域は在協力が分かするなと が、大阪内の上が、大阪内の が、大阪内の 、大阪 、大阪内の 、大阪内の 、大阪内の 、大阪内の 、大阪内の 、大阪 、大阪内の 、大阪 、大阪 、大阪 、大阪 、大阪 、大阪 、大阪 、大阪 、大阪 、大阪	・下流河川への土砂流出による河床上昇を抑制し治水 安全度の向上を図るとともに、整備優先度の高い災害 時要援護者施設な避難所等がある浸流の土砂災害防 止対策を実施するため、砂防設備の整要。 ・事業開始以降、着実に進捗し、平成27年度頃に事業 概成予定。 ・現地発生材の有効利用や残存型枠の活用などによ り、コスト縮減を図っている。	継続	本省河川局 砂防部保全 課長 (課長 大野 宏之)
九頭竜川水系直轄 砂防事業 近畿地方整備局	再々評価	42	54	【内訳】 被害防止便益:53億円 残害防止便益:99円 (主な根拠】 重要公共施設:3施設 国道:64.8km	33	1.6	・本流域は緊急輸送路である 国道157号及び発電所、青少年 旅行村等の重要公共施設が存在する。また、福通制が交通場が 大衛では、上の犯監等により場合、地域の値 で、また、福通制が交通等 は、地球の地域ので、 は、地球ので、 は、地球ので、 は、地球ので、 は、地球ので、 は、地球ので、 は、地球ので、 は、地球ので、 は、地球ので、 は、地球ので、 は、地球ので、 は、地球ので、 は、地球ので、 が、 は、地球ので、 が、 は、地球ので、 が、 は、地球ので、 が、 は、 は、 は、 は、 は、 は、 は、 は、 は、 は、 は、 は、 は、	- 堆砂の進行が著しく緊急性の高い笹生川ダムへの土 砂流入の抑制や、平成16年の4井豪雨を受け、土石流 災害を受けた発電所などみ,推設の保全を整備するた め、砂肪設備の整備が必要。 - 事業開始以降、考案に進捗。 - 現地発生材の利用や残存型枠の活用などにより、コ スト縮減を図っている。	継続	本省河川局全 砂防課 (課長 (課長 (記之)

			1							
広島西部山系直轄 砂防事業 中国地方整備局	長期間継続中	900	5, 814	【内訳】 被害防止便益:5,805億円 預存価值:9億円 【主な根拠】 人家:10,802戸 事業所:400施設 災害時要援護者関連施設:30施 設と3,260 高速道路:1,185m 国道・県道:6,356m 鉄道:1,300m 等	730	8.0	・ 広島西施設等が線集等の場合では、 ・	・土石流危険渓流が多数分布し、平地から山裾にかけて住宅地が密集している。また、JR山陽新幹線、JR山陽本線、山陽自動車道、国道空骨線など重要交通網が整度されている。これら地域が土石流の流下大きな被害が発生した場合、地域の社会・経済活動に深刻を影響を及ぼすものと懸念されることから砂防設備の整備が必要。 ・事業開始以降、着実に進捗。 ・有効利用しコスト縮減を図っている。	継続	本省河川局全 課課 (課長 (就之)
吉野川水系直轄砂 防事業 四国地方整備局	再々評価	860	635	【内訳】 被害防止便益:624億円 残存価值:11億円 【主な根拠】 人事美所:8,616施設 想定沒号:8,616施設 想定沒号:4,7km 国道192号:32,7km JR高總線:8,0km JR德島線:30,1km 等	512	1. 2	・ 連野川流域は、急峻をであると、	・吉野川の中・上流域は地形・地質的に崩壊しやすく、洪水時には上流域から土砂が一気に流下すると、河川氾濫により、人口、資産・主要公共施設・重要交通網が集中している徳島平野では甚大な被害が発生する。この場合、当後済活動に変刻な影響を及ぼすものと懸念され、砂防設備の整備が必要。 ・ 実開始後、着実に進捗。 ・ 現地発生土砂を利用した砂防ソイルセメントの採用による土砂搬出コストの低減、間伐材を図っている。	継続	本省河川局 河河保全 誤 (課長 安之)
大淀川水系(高崎 川)直轄砂防事業 九州地方整備局	再々評価	410	846	【内訳】 被害防止便益:843億円 残存価値:3億円 【主な根拠】 人家:480戸 事業所:40施設 国道21号:2,050m 国道223号:520m 想定氾濫面積:4.4km2 等	603	1.4	・高崎川では対象とを重・事等の が流出した場国を・事等の 事業交通網にまなどの地域大 所だけでなどの地域大 のでなどのが表出した場合を 事業交通網に対してなどの地域大 が高力を が表出した場合を い。 ・上流域の水域が があるが、 高十種川は火頭的競強を を を ものでは のでが を を を を を を を を を を を を を を を を を を を	・高崎川上流の大幡川、矢岳川、高千穂川は重荒廃地 域に位置し、土砂生産が活発な流である。土砂炎害 が発生した場合は、地域経済の維持を展展に繋材な影響を及ぼすものと懸念され、砂防設備の整備が必要。 ・事業開始以降、着実に進捗。 ・事業をはよこよる工期短縮や現地発生材の転石を 水叩き部や水通し部へ植石するなどコスト縮減を図って いる。	継続	本省河川局 砂防部 (課長 (課長 宏之)
桜島直轄砂防事業 九州地方整備局	再々評価	1, 101	3, 963	【内訳】 被害防止便益:3,963億円 【主な根拠】 人家:466戸 事業所:53施設 重要公共施設:39施設 園道224号:4,110m 氾濫面積:5,8km2 等	2, 128	1.9	桜島は年間約150万人もの人が訪れる、九州おり、土田、東空な流り、光地となった。大地となった。 光地となった。大地に、大地に、大地に、大地に、大地に、大地に、大地に、大地に、大地に、大地に、	・桜島は現在も活発な頃火活動が続き、それに伴う火 山灰の堆積により土石流が発生しやすい状況にある。 発生した土石流が氾濫した場合は、地域経済の維持と 発展に深刻な影響を及ぼすものと懸念され、砂防設備 砂整備が必要。 ・事業開始以降、着実に進捗し、平成29年度頃に事業 概分に ・砂防ゾルはソト工法等で活発な火山活動に伴う大量の 流出土砂を使用することによりコスト縮減を図ってい る。	継続	本省河川局全 砂防部 課 (宏 大野 宏之)

【砂防事業等】 (地すべり対策事業(直轄))

(地すべり対	水事末			費用便益分析				再評価の視点		担当課
事 業 名 事業主体	該当基準	総事業費(億円)			費用:C	в/с	貨幣換算が困難な効果等 による評価	(投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、	対応方針	(担当課長
,,				便益の内訳及び主な根拠	(億円)	B/ C		コスト縮減等)		名)
芋川地区直轄地す ベリ対策事業 北陸地方整備局	長期間継続中	183	216	【内駅】 被害防止便益:216億円 【主な根拠】 規定危険面積:6.84km2 想定港水面積:約0.79km2 想定氾濫面積:1.64km2 危険区域の家屋被害:81戸 氾濫区域の家屋被害:87戸 等	201	1.1	・新潟県中越地震で基大なな被害が発生した地域にお集神を発生した地域にお集神を目的が発生した地域にお集神を目的が発生した。事業の結果に対しては対した。中では、10年の安全は10年の安全は10年の大化は対するなどが、10年の大化に対するなどが、10年の対域が高級には、10年の大化に対するなどが、10年の対域が高級には、10年の対域が高級には、10年の対域が高級に対し、10年の対域が10年の対域が10年の対域が10年の対域が10年の対域が10年の対域が10年の大化に対するなどが10年の大化、10年の大化、10年の大40年の大化、10年の大化、10年の大化、10年の大化、10年の大化、10年の大化、10年の大40年の大化、10年の大化、10年の	・芋川の19地区の地すべりが活発した場合、地すべり 土塊が河川をせき止めて河道を閉塞し、上流域の湛水 能害及び狭実による氾濫被害を与える死れがある。そ のため集中的かつ迅速に事業を実施し、地すべり地内 の人命や財産の保全、地すべり活動による河道閉塞を 防止する必要がある。 ・事業開始以降着実に進捗しており、平成27年度頃に 事業板成予定。 ・効率的かつ計画的な維持管理をふまえて、集水対策 に新技術を活用する等コスト縮減を図っている。	継続	本省河川局全 砂部保全 (課長 大野 宏之)
滝坂地区直轄地す ベリ対策事業 北陸地方整備局	再々評価	191	3, 031	【内訳】 被害防止便益:3,031億円 【主な根拠】 想定湛水面積:53km2 湛水による家屋被害:3,154戸 想定氾濫高柱:20,9m2 氾濫による家屋被害:2,272戸 等	316	9. 6	・滝坂地すべりは日本最大級の地すべりは日本最大級の地すべりは日本最大級の地すべりになる。その末本のに古来とり活胸質別に含むため、東江年では平成6年3月に語学では平成6年3月に語学により地路の、河川になりを発生している。・近年では平の段単に流入が観光では平の資別により地路のよるに表記を発生とでの越上の、地域で発生が影響をするとなどを生かが発展を対したの、生生が表別を発生が影響をするとなどを対象を対したの、地域は大変を表別を表別を表別を表別を表別を表別を表別を表別を表別を表別を表別を表別を表別を	・流板地すべりの活動が活発化した場合、移動した土塊が一級河川阿賀川をせき止めて河道を閉塞し、上流側の浸水被害及び決壊による下流側の洪水被害を与える恐れがある。被害想定反域は、福島共及び新潟県の2県にまたがり、広節囲であるため、地すべり被害が発工の整備により、地すべり活動を抑制し、阿賀川本川への土塊の移動を防止する必要がある。・事業開始段降者実に進捗。・効率的かつ計画的な維持管理をふまえて、集排水対策に新技術を活用する等コスト縮減を図っている。	継続	本省河川局全 砂防部保 課長長 (宏之)
由比地区直轄地す ベリ対策事業 中部地方整備局	長期間継続中	301	1, 316	【内訳】 被害防止便益:1,316億円 【主な根拠】 事業所:4施設 高速道路:1.1km 国道:1.3km 苛道:0.9km 鉄道:1.3km 等	260	5. 1	・本地区は日本の大動脈である東名高速、国道1号、JR東 海道本線の重要交通突通等は し、地すべ場合、地域を 対断されたも、地域を生活 や経済に与える影響は極め が表に与える影響は極め が経済に与える影響は極め が表には多数の断層がはし り、東海地震変強両や地域と はり、東海地震変強両や地震に り土砂以害の企と生活を り土砂以上のこかとなどが主かが は によりましている。 は民の守るととは「国土学 を は民の守るととは「国土学 を を を を を を を を を を を を を を を を を を を	・豪雨や東海地震等により大規模な地すべりが発生し、重要交通網が著しく集中している由比地区に甚大な被害が発生する恐れがある。この場合、由比深刻核影にとざまらず、日本全体の社会、経済活動に深刻な影響を及ぼすものと懸念され地すべり対策事業の整備影響を乗びまり、事業開始以降、着実に進歩。 ・事来開始以降、着実に進歩。 ・集水井などの仮設格台構造でYTロックシステムを採用しコスト縮減を図っている。	継続	本省河川局全 砂丁 (宏之) 本砂課 (宏之)

【海岸事業】

_(直轄事業)										
+ 44. 7		Acro -te- alle ste	費用便益分析				45-44-15 for 1 275-44-1-1 III for	再評価の視点		担当課
事 業 名 事業主体	該当基準	総事業費(億円)			費用:C	в/с	貨幣換算が困難な効果等 による評価	(投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、	対応方針	(担当課長
				便益の内訳及び主な根拠	(億円)	D/ 0		コスト縮減等)		名)
石川海岸直轄海岸 保全施設整備事業 北陸地方整備局	再々評価	427	1, 492	【内訳】 侵食防止便益:20億円 浸水防護便益:1,466億円 残存価値。6億円 [主な根拠] 侵水防護面積:677ha 浸水防護面積:2,240戸	878		・ 液 は、	・石川海岸の背後地域では、近年においても人口が増加傾向にあるとともに市街地の発展や産業の活性化が図られており、海岸保全の必要性は高い。・今後完成した工区(現根上、美川、松任工区)は早期に移営の手続きを行うこととしている、海岸事業の推進計画的主事業を推進していく。事業を進めるにあたっては、緊急性の高い区間より順次対応を進める。・事業実施にあたっては、新技術の活用や計画等の見直しにより、一層の建設コスト稲滅に努める。	継続	本省河川局 海岸室(室長 五十嵐 崇 博)

久慈港海岸直轄海 岸保全施設整備事 業* 東北地方整備局	再々評価	1, 200	1, 365	【内訳】 浸水防護便益:668億円 満難による損失の回避便益: 689億円 その他の便益:8億円 【主な根拠】 浸水軽減面積:約327ha 浸水軽減面積:約327ha 浸水区域における一般資産等評 通額:約1,056億円 避泊可能隻数:10隻	1, 085		・津波被害の影響を受ける人口が減少し、映体的被害・精神的被害が軽減されむ動物が行う原する。 市器性が傾向上が行う原すの活動を発展を指数を発展して、 中枢の大力を対して、 中枢の大力を対し、 中枢の大力を対して、 中枢の大力を対象を対して、 中枢の大力を対象を対象を対象を対象を対象を対象を対象を対象を対象を対象を対象を対象を対象を	・津波により想定される浸水被害を軽減するとともに、港内静穏度が向上し避難泊地が確保され、沖合航 行船船の海難事故が軽減するため、本プロジェクトの必要性は高い。 ・事業が順調に進んだ場合には、平成40年代前半の完 了を予定している。 ・新技術を活用しながら、未設計区間の断面検討や施 工法検討など、コスト縮減に取り組んでいる。	継続	本省港湾局 海岸·防災課 (課長 梶原 康之)
津松阪港海岸直轄 海岸保全施設整備 事業 中部地方整備局	再々評価	251	1, 224	【内訳】 浸水防護便益:1,224億円 【主な根拠】 浸水面積:約666ha 浸水下数:約2,330戸 浸水区域:おける一般資産等評 価額:約868億円	360	3. 4	・既設堤防の改良時において、液状化に伴う堤防の次下 を防ぐため壁改良も併せて 行っており、堤防の損壊・沈 下に対し背後住民の安全・安 心につながっている。	・昭和28年の台風13号に伴う高潮により基大な被害が 発生したことから、災害復旧事業により海岸堤防等が 整備されたが整備後50年が経過し、老朽化や次下が進 み機能低下したことと地震に伴う液状化の発生も危惧 されることから抜本的な改修が必要となっている。 ・事業が順調に進んだ場合には、平成23年度の完了を 予定している。 ・地盤改良工法の見直し等によりコスト縮減に取り組 んでいる。	継続	本省港湾局 海岸·防災課 (課長 梶原 康之)
別府港海岸直轄海 岸保全施設整備事 業 九州地方整備局	長期間継続中	162	1, 758	【内訳】 浸水防護便益:1,758億円 【主な根拠】 浸水面積:約55ha 浸水下数:約1,100戸 浸水区域における一般資産等評 価額:約332億円	180	9. 8	・面的防護方法による海岸保全施設の整備において新たな 海岸空間が創出され、地域住 民等が海に親し数光産業への貢献ができる。 から、地域住民の不安を解 消できる。	・現在、海岸護岸には亀裂や風化等の老朽化が広範囲 にみられるほか、台風等に対する防護機能も満足して いないため、越波や高潮による被害が発生している。 このため、海岸保全施設の抜本的な整備が必要となっ ている。 ・事業が順調に進んだ場合には、平成25年度の完了を 予定している。 ・既存施設撤去に伴い発生する材料の再利用、新技術 の採用によりコスト縮減に取り組んでいる。	継続	本省港湾局 海岸·防災課 (課長 梶原 康之)

【道路・街路事業】 (直轄事業等)

(直轄事業等)				費用便益分析				再評価の視点		担当課
事 業 名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)		便益の内訳及び主な根拠	費用:C (億円)	B/C	貨幣換算が困難な効果等 による評価	(投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	(担当課長名)
一般国道38号 鎖路新道 北海道開発局	再々評価	498	728	【内訳】 走行時間短縮便益:647億円 走行養養減少便益:69億円 支通數少便益:12億円 【主な機処】 計画交通量 11,100~22,600台/日	603	1. 2	①交通混雑の緩和・広広域環状造路が形成され、 が高端では進路が影成され、 動路市街地の交通選雑緩和が が存される。 ②農水産品の流通利便性向上 な生体中の輸送効率化が 待される。 ③高過遊運筋の現代における移動 が高速が変現され、利用者 の負担軽減及び観光地の魅力 度向上が消得される。 ④空間が発される。 ④空間が発される。 ④空間が発される。 ⑤空に対しているの 動路管される。 ⑤のびま出生の周辺地域が 動路管されるの別域 ・当該道路の整備により自動 きいの002排出量が削減される。	・釧路新道への通過交通の転換が図られ、釧路市街における交通混雑の緩和など様々な効果が期待される。 ・平成25年度 全線(一部暫定2車線) 供用予定。 【コスト縮減等】・建設発生土及び建設副産物の有効活用による縮減【約3億円縮減】・現地調金相果に基づく軟弱地盤対策の追加【約38億円増】・整備断面である暫定2車線から現計画を検証するため計画断面の完成4車線による評価へ移行【約98億円】	継続	道路局 国道·防災製 (課長 三浦 真紀)
一般国道39号 北見道路 北海道開発局	再々評価	398	442	【内訳】 走行経費減少便益: 332億円 走行経費減少便益: 70億円 交通事故減少便益: 40億円 【主な根拠】 計画な通量 7,600~8,500台/日	425	1.0	①・北京が日本の大学を通過では、10、10、10、10、10、10、10、10、10、10、10、10、10、	・北見道路への通過交通の転換が図られ、北見市街における交通混雑の緩和など様々な効果が期待される。 ・平成24年度 全線(暫定2車線)供用予定。 【コスト縮減等】 ・建設副産物の有効活用による縮減【約2億円減】・ ・新技術を採用した構変形式等の変更による縮減 【約1億円減】 ・現地調査結果に基づくトンネル規削バターン等の 見直し【約37億円増】 ・自然環境の保全を目的とした環境保全対策等の見 直し【約38億円増】 ・現地調査結果に基づく用地補償費の見直し【約8億 円増】	継続	道路局景 野连(縣東 三浦 真紀)
深川留萌自動車道 一般国道233号 視隸留萌道路 北海道開発局	再々評価	490	588	【内訳】 是行時間短縮便益:480億円 是行経費減少便益:79億円 交通事故減少便益:29億円 【主な根拠】 計画交通量 7,600~8,400台/日	484	1.2	①拠点都市は、	・引き続き、早期供用に向けて事業を進める。 【コスト総滅等】 ・縦断線形の見直しによる総滅【約15億円滅】 ・橋梁工の見直しによる総滅【約16円滅】 ・橋梁工の見直しによる総滅【約1億円滅】 ・機変工の見直しによる総滅【約1億円減】 ・理地調査結果に基づく軟弱地盤対策の追加【約84億円増】 ・現地調査結果に基づく軟弱地盤対策の追加【約84 億円増】 ・利便性を向上するインターチェンジの追加【約2億円増 ・整備断面である暫定2車線から現計画を検証するため計画断面の完成4車線による評価へ移行【約129億	継続	道路局 国道·防災課 (課表 三浦 真紀)

日高自動車道 一般国道235号 門別厚質道路 北海道配初	再々評価	950	1,020	【内訳】 左行時間短縮便益:854億円 左行経費減少便益:53億円 【主な根拠】 計画交通量 11,300~13,600台/日	915	1.1	①拠点都市へのアクセスあり、 ・日高地方の拠点都市である製造 ・日高地方の拠点が地地方の近端へ ・日高地方の拠点が地地方の近端へ ・日高地である寄うである寄うである寄うである。 ・2 慶水産品でである寄りでは産産を ・日高地であるである。 ・日高地であるである。 ・日高地であるであるである。 ・日高地である。 ・日高地である。 ・日高地である。 ・日高地である。 ・日高地である。 ・日高地である。 ・日高地である。 ・日高地である。 ・日高地では、 ・日高地である。 ・日高地である。 ・日高地である。 ・日高地である。 ・日本は、 ・日本は、	・高規格幹線道路網の形成により拠点都市へのアクセス性が向上するなど様々な効果が期待される。 ・可能り年度までに、日高自動車道のうち約40kmが供用している。・引き続き、早期供用に向けて事業を進める。 【コスト縮減等・新技術を活用した橋梁形式の変更による縮減【約1億円減】・詳細を設計に基づく橋梁下部工の変更による縮減【約1億円減】・・すき取り物も技根物等のリサイクルによる縮減【約1億円減】・・現地調査結果に基づく補償内容の見直し【約3億円減】・現地調査結果に基づく補償内容の見直し【約3億円減】	継続	道路局 国道·防災課 (課長 三浦 真紀)
日高 自動車 道 自進 235 235 235 235 235 235 235 235	再々評価	482	864	【内駅】 走行時間短縮便益: 715億円 走行経費減少便益: 115億円 交通事故減少便益: 34億円 【主な根拠】 計画交通量 10,100~10,800台/日	382	2.3	車からのG002排出量が削減さ ①拠点都市へのかったのでは、	- 引き続き、早期供用に向けて事業を進める。	維続	道路局 国道·防災課 (課 真紀)

一般国道276号 岩内共和道路 北海道開発局	長期間継続中	130	231	【内訳】 走行時間短縮便益:214億円 走行善養漢少便益:15億円 区 直本故議》】 計画交通量 9,800~12,500台/日	146	1. 6	①交通事故の低減 ・急カーブ、急勾配が解消さ ・急カーブ、急勾配が解消さ 性性が向上し交通事故の低減が 期待される。 ②客類視程障害区間の回避 ・現道の条期視程。 ・現道の条期視程。 ・現道の条期視程。 ・現道の条期視程。 ・現道の条期視程。 ・現道の条期視程。 ・のアクセストー高、次医療施設へのアクセストー高、次医療施設へのアクセストーの上・高次医療施設へのアクセストが見込まれる。 (海域経済の活性化支援・安全を海洋を大きな必要が、大きなが、大きなが、大きなが、大きなが、大きなが、大きなが、大きなが、大きな	・線形不良箇所や冬期視程障害が解消され、交通の 安全性及び確実性が向上するなど様々な効果が期待 される。 ・引き続き、早期供用に向けて事業を進める。 【コスト総滅等】 ・新技術を活用した構造物基礎対策の変更による縮 減、詳細な設計に基づく、橋梁上部工形式並びに基礎 形式の変更による縮減、約2億円減) ・現地調査器度に基づく、橋梁上部工形式並びに基礎 伊州曾 ・戦争観察者限に基づく、橋梁上部工形式並びに基礎 根式の変更による縮減、約2億円減) ・現地調査等による冬期連行の安全性向上を目的とした防霊対策の見直し及び地域の実情を考慮した道路 構造の見直し【約22億円増】	継続	道路局 国道·防災 (課長 三浦 真紀)
地域高規格道路 函館新列環状 一般固道278号 空港道開発局 北海道開発局	再々評価	639	966	【内訳】 走行時間短縮便益: 780億円 走行錄費減少便益: 122億円 交通事故減少便益: 64億円 【主な規通量 15,100~28,400台/日	501	1. 9	①文通深値の緩和を業道路の 交通深値の緩和を業道路の 交通深値であるを業道路の 交通不動のののであるを業道路の 交通事故の低減 ・並行区間であるが解待される。 ②交通事故の低減 ・並行区間である産業道路の なる。③空港であるを業道路の ののであるを業道路の ののであるを業道路の ののであるを業道路の ののであるを業道路の ののであるを業道路の ののであるを業道路の ののであるを業道路の ののであるを業道路の ののであるを業道路の ののである。 ののであるのである。 ののでは、 のの	「コスト縮減等」・ ・ 摘壁工の見直しによる縮減 [約3億円減] ・ 規地調査結果に基づく用地補償費の見直し [約44 使円増] ・ 現地調査結果に基づく埋蔵文化財発掘調査の追加 [約12億円増] ・ 構造物等の配紙亜な設計に基づく見直し [約8億円 増] ・ 環境保全対策の確定に伴う見直し [約3億円増] ・ 整備断面である数定2車線から現計画を検証するため計画帐店の空中核事故に上る5年底 24年 [34108]	継続	道路局課 直·防災課 (課責紀)
一般国道336号 浦幌道路 北海道開発局	再々評価	76	151	【内訳】 走行時間短縮便益: 122億円 走行経費減少便益: 25億円 交通事故減少便益: 4.3億円 【主な根拠】 計画交通量 1,700台/日	138	1.1	〇農水産品の流通利便性向上、近隣の漁転を協い、大工の場合の漁転の流通利便性向上、近隣の漁転(乗漁車であ物流の円滑性の上、近隣の原理である。 「さけ、「つかる道路の一大連であり、「できり、「のかる道路の一大型であり、「のからでは、特別では、大型では、大型では、大型では、大型では、大型では、大型では、大型では、大型	・現立の個面に加州所にては、大連の女主は及び順 実性が向上するなど様々な効果が期待される。 ・平成23年度 全線供用予定。 【コスト縮減等】 ・ 画展工施工時の工事用道路の変更による縮減【約	継続	道路局 国道·防災課 (課長 三浦 真紀)

地域高規格道路 道與團道337号 中級国道開発 北海道開発局	長期間継続中	203	259	【内訳】 走行時間短縮便益:175億円 走行終費減少便益:54億円 交通事故減少便益:29億円 【主な根別】 計画交通量 14,400~15,000台/日	202	1. 3	①外郭環状道路を形成 ・道炎都市圏の外郭環状道路を形成 ・道炎都市圏の外郭環状道路 を形成し新一歳空建や古小坡 連、石射湾新港を連絡する道 央島。22年間洗滞損失時間の削減 期待される。 22年間洗滞損失時間の削減 期待される。 30空港へのアクセス時間の 13空港へのアクセス時間を 13空港へのアクセス時間を 13空港へのアクセス時間を 13空港へのアクセス時間を 13では、13では、13では、13では、13では、13では、13では、13では、	・広域環状道路が形成され札幌市街の混雑が緩和するなど様々な効果が期待される。 ・引き続き、早期供用に向けて事業を進める。 「よお縮減等」 ・詳細な設計に基づく橋梁上部工形式並びに支承形式の変更による縮減(約1億円減)・一部区間の排水流末変更に伴う排水工の見直し 【約1億円増】	継続	道路局 国道·防災課 (課長 三浦 真紀)
地域高規格道道路 道央團道337号 一般国道3路局 北海道開発局	再々評価	204	212	【内訳】 走行時間短縮便益:160億円 走行器實滅少便益:16億円 【主本報通量 8,400台/日	184	1. 2	① 外郭環状道路外形球球道路外形球球道路外形球球道路外形球球道路外形球球道路外形球球道路外形球球道路外形球球道路外形球球道路外形球球道路外形球球道路外形球球点的大量,在一个一个一个一个一个一个一个一个一个一个一个一个一个一个一个一个一个一个一个	・広域環状道路が形成され札幌市街の混雑が緩和するなど様々な効果が期待される。 ・引き続き、早期供用に向けて事業を進める。	継続	道道:群岛 一次
一般国道391号 釧路東インター関 連 北海道開発局	長期間継続中	63	123	【内訳】 走行時間短縮便益:113億円 走行時間短減少便益:6.0億円 交通事故減少便益:4.5億円 【主な根拠】 計画交通量 16.400~27,700台/日	67	1.8	「刺路外環状道路へのアクセス向上・交通容量の拡大により、向上・交通容量の拡大により、向上が期待される。②・交通溶量の振りが割待される。②・交通流の組織を対した。第6年の1年の1年の1年の1年の1年の1年の1年の1年の1年の1年の1年の1年の1年	・現道の拡幅整備により恒常的な交通混雑が緩和するなど様々な効果が期待出来る。 ・現本と輸業等】 ・関係機関との協議に伴う排水工の変更による縮減 (約1.7億円) ・新技術を活用した軟弱地盤対策の変更による縮減 (約0.2億円) ・建設副産物の有効活用による縮減 (約0.1億円) ・現地調査結果に基づく軟弱地盤対策の見直し [約15億円増]	継続	道路局局 国道·防疫 (課長 三浦 真紀)

一般国道452号 盤の沢道路 北海道開発局	再々評価	212	437	【内訳】短縮便益:377億円 走行時間短線便益:53億円 走行基数減少便益:7.3億円 【主な模場】 計画交通量 4,400台/日	394	1.1	①通行不能区間の解消 ・国道452号が全線間通し、 ・国道452号が全線間通し、 旭川空港などへの時間短縮が 図られ、上川中部回と中さる。 一戸列市の旭川空港のアクセスが向上する。 ・戸列市の旭川空港ので発情のアクセスが向上ので、 ・戸列市の地川空港のアクセスが向上のが大 ・戸列市の地川空港のアクセスが向上の地域で、 ・戸列市と地川空港のアクセスが向上し、大の地域で、 ・戸列市と地川空港の中が大 を通視を表現で、 ・戸列市と地川空港の連携を ・ 地川中で、 ・ 一川中で、 ・ 一川中で 一川中で 一川中で 一川中で 一川中で 一川中で 一川中で 一川中で	・不適区間の解消により、新たな交通ネットワーク が形成されるなど様々な効果が期待出来る。 ・引き続き、早期供用に向けて事業を進める。 【コスト縮減等】 ・現地調査結果に基づく地滑り対策範囲の見直し 【約15億円増】	継続	道路局 国道·防災課 (課長 三浦 真紀)
一般国道452号 五稜道路 北海道開発局	再々評価	254	437	【内訳】 走行時間短縮便益: 377億円 走行移費減少便益: 53億円 交通事故減少便益: 7.3億円 【主な根拠】 計画交通量 4.400台/日	394	1.1	①通行本能区間の解消 ・国道症52号が全線開調短縮対 図とは、上川中部間と中で。 ②旭川空港へのアクセスの一 ・声列市の旭川空港の一 で、地域で、 ・一声列車の一 ・一声列車の一 ・一声列車の一 ・一声列車の上 ・一声列車の上 ・一声列車の上 ・一声列車の上 ・一声列車の上 ・一声列車の上 ・一声列車の上 ・一声列車の上 ・一声列車の上 ・一声列車の上 ・一声列車の上 ・一声列車の上 ・一声列車の上 ・一声列車の上 ・一声列車の ・一声の ・一声列車の ・一声の ・一一一一一一一一一一一一一一一一一一一一一一一一一一一一一一一一一一一一		継続	道路局 国道·防災課 (課長 三浦 真紀)
一般国道7号 浪岡バイバス 東北地方整備局	再々評価	260	766	【内訳】 走行時間短縮便益: 47億円 走行軽費減少便益: 47億円 交通事故減少便益: 36億円 【主な根拠】 計画交通量: 18,100台/日	391	2.0	れる。 (①主要渋滞ボイントの解消・ 市間の交流連携の促進。 ・ 浪回バイバスの大駅迦交差 点における洗滞が、平成16程 支通の射部が伏川により、親交 支通の射部がバイバスの大駅 地の大が大が大いた。 ・ 浪間がイイバスの大いでは、 ・ 没面が大いでは、 ・ できないなど、 連び上の大いでは、 ・ できないなど、 ・ できないなど、 ・ できないなど、 ・ できないなど、 ・ できないなどが、 ・ できないなど、 ・ できないなどが、 ・ できないなが、 ・ できなが、 ・ できないなが、 ・ できないなが、 ・ できないなが、 ・ できないなが、 ・ できないが、 ・ できなが、 ・	・主反同の/川地球付信は外部に映画に連かており、現 道改良区間における4単級補価の実施時期を見直し、 早期の供用を目指している。 、浪岡バイバスの整備により、当該地区の交通混雑 の解消、主要幹線道路としての信頼性向上、新幹線 財象のアスセルマ中の沖地中間で流のに増まさず	継続	道路局 国道:防災課 (課長 三浦 真紀)
八戸・久慈自動車 道を10年 一般国道は5号 7月 東北地方整備局	再々評価	435	642	【内訳】 走行時間短縮便益:545億円 走行終費減少便益: 61億円 交通事故減少便益: 36億円 【主な根拠】 計画交通量: 5,600台/日	545	1.2	①広域的な高速道路ネットワークの構築・ハアー、久慈地域間の構築・交流を促進する無別で、大きな高い、連携・交流を促進する展別の自体を影成する展別の自体を影成する展別の自体を影成する。以東後医療施設のの30分かパークース、次数域の一次が増加する。今年、大田・川田・川田・川田・川田・川田・川田・川田・川田・川田・川田・川田・川田・川田	・ハド、ニア、入地域間が強い、大小と、企連する高級格造路の骨格を形成する。 ・全区間における用地取得は約9割と順調に進んでおり、早期の供用を目指している。 ・ハ戸南環状道路の整備により、ハ戸市と久慈市を中心とする地域間の連携・交流の促進、高次医療施設へのアクセス向上、物流効率にによる地域の生活・産業の活性化を支援。 【コスト縮減等】 ・産業廃棄物処り場会費のための総断変更による増【25億円】・生石灰処理費による増【10億円】・生石灰処理費による増【10億円】・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	継続	道路局 国道·防災課 (課長 三浦 真紀)

一般国道101号 五所川原西パイパ 東北地方整備局	長期間継続中	138	270	【内訳】 走行時間短縮便益: 214億円 走行経費減少便益: 25億円 交通事故減少便益: 31億円 【主な模拠】 計画交通量: 9,400台/日	144	1.9	①津軽地域 ・ 連携の促進 ・ 連携の促進 ・ 連携の促進 ・ 連接自動車道の一部として ・ 高規格幹線 ・ 連経自動車道路地域の交流 ・ 護移与する間の ・ 護規格を計 ・ 護規格を対 ・ 護療・ 限力・ である。事故 の 五頭・ 一方の・ である。事故 の 一方の・ である。 の 一方ののである。 の 一方のである。 の	る。 ・全区間における用地取得は約9割と順調に進んでおり り 早期の供用を目指している。	継続	道路局 国道·防炎課 (課長 三浦 真紀)
東北横斯自動車道 釜石秋田線 遠野~宮守 東北地方整備局	長期間継続中	237	369	【内訳】 走行時間短縮便益:241億円 走行経費減少便益:37億円 交通事故減少便益:37億円 【主な根拠】 計画交通量: 10,800台/日	243	1.5	①教急医療の支援 ・高次医療施設である県立中 部病院と岩手院医大附属病院 を当時間が短縮しい 患者への負担軽減が期待放さ 心域が開始が連続である の人の対象の での被送や当手間が短縮しい を表しり、 の一速野市カバー人口約3.3 (名、県立中納院60分割3.3 (者)、 (名、県立中納院60分割3.3 (者)、 (名、県立中納院60分割3.3 (者)、 (名、県立中納院60分割3.3 (者)、 (名、)、 ()、)、 (・用地取得は全体の9割以上進んでおり、早期の供用を目指している。 ・当該道路の整備により、円滑且つ迅速な交通の確保、交通安全の確保、信頼性の向上等に寄与する。 【コスト協縮等】・工期短縮に効果的で経済的なプレキャスト長尺製品の使用や再生資材(再生砕石、アスファルト合材等)を活用し、コスト縮減を図る。	継続	道路局 国道·防災課 (課長 三浦 真紀)
一般国道4号 石鳥谷パイパス 東北地方整備局	長期間継続中	27	83	【内訳】 走行時間短縮便益: 71億円 支通事故滅少便益: 12億円 支通事故滅少便益:0.38億円 【主な根拠】 計画支通量: 23.400合/日	37	2. 2	①交通混雑の緩和・4車線コ2車線の交通ボトルネック箇所線消され、走行速度 (最小35.6km/h) の向上が期待できる。 ②全期の幹線道路機能の確保・東北線質自動・2000年間、16回・98.4時間(本)時における幹線道路としての機能・16回・98.4時間を約る。 ③交通事故多発箇所の回避・153件(他台本口) の低減が期待される。 ④物流支援・153件(他台本口) の低減が期待される。 (4物流支援・150十位と、150十位を、150十位と、	・全区間のうち、1.55kmは既に供用済。早期の供用を目指している。 ・当該道路の整備により、ボトルネックが解消され、円滞な交通の確保等に寄与する。 【コスト縮減等】 ・工期短縮に効果的で経済的なプレキャスト長尺製品を使用するとともに、再生資材(再生砕石、アスファルト合材等)を活用し、コスト縮減を図る。	継続	道路局 国道·防災課 (課長 三浦 真紀)
一般国道4号 渋民バイバス 東北地方整備局	再々評価	130	201	【内訳】 走行時間短縮便益:178億円 走行整實滅/便益:21億円 支持重本滅が便益:1.3億円 【主な規則】 計画交通量: 16.100合/日	177	1.1	①沿道環境の改善 ・大型車交通のバイバスへの 転換によって、夜間の沿道騒音 音(歳大71db)が低下し生活 20交通事数の減少 で通事数の減少 を通事数の減少 を一口、も減少し、安全を3 で通過をである。 で通過をである。 で通過をである。 では、一次では、一次では、一次では、一次では、一次では、一次では、一次では、一次	」しては今、半期の時間と日指している。 ・当該道路の整備により、交通を全 の確保を回り、暮らしの安全性向上と交通の利便性 確保等に寄与する。 【コスト縮減等】 ・工期短縮に効果的で経済的なプレキャスト長尺製 日の作用的、毎と参社(事をÞÞエ ファファルト会	継続	道路局 国道·防災課 (課長 三浦 真紀)

三陸縦貫自動車道 一般国道45 至石山田道 東北地方整備局	再々評価	910	743	【内訳】 走行時間短縮便益: 565億円 走行時間短縮便益: 134億円 交通事故減少便益: 43億円 【主な根拠】 計画交通量: 7,400台/日	739	1. 0	①高規格幹線道路 ネット 連携路	・全区間のうち、延長4.6kmについて平成22年度暫定 2車供用予定。 ・高規格幹線道路ネットワークを形成し、釜石市の 国道46号の渋滞緩和、災害時の緊急輸送路の確保等 に大きく寄与することが期待される。 【コスト縮減等】 ・新技術の活用として、橋梁下部工の配筋構造を 「標準配筋」から「インターロッキング式配筋」へ 変更。 ・多段切土を切土法面保護工(受圧板+グランドア ンカーエ)に見直し、切土段数を縮小。	継続	道路局 国道:防災課 (課長 三浦 真紀)
三陸縦貫自動車道 一般国道45号 宮古道路等 東北地方整備局	長期間継続中	190	290	【内訳】 走行時間短縮便益:173億円 走行終費減少便益:102億円 交通事故減少便益:15億円 【主な根拠】 計画交通量: 5,600台/日	201	1. 4	①高規格幹線道路ネットワークの模案 ・一、一、一、一、一、一、一、一、一、一、一、一、一、一、一、一、一、一、一、	・延長4.8kmについて、平成21年度暫定2車供用済み。 ・残区間の宮古中央IC接続ランブについて早期供用を目指す。 ・残区間の宮古中央IC接続ランブについて早期供用を目指す。 ・高規格幹線道路ネットワークを形成し、宮古市内の洗滞緩和、直陸沿岸地域の経済産業の促進等に大きく寄与することが期待される。 【コスト縮減等】・詳細な深重に基づく道路緩断勾配の見直しにより、福梁構造から土工構造への変更及び土工量を削減、1912億円割・地質調査の動果、軟弱地盤対策工として緩速載荷施工に工法変更、1855億円】・地質調査の耐果、軟弱地盤対策工として緩速載荷施工に工法変更、1855億円】・対日の務を活用として、法面への補生基盤材を現場発生材(チップ対)を利用。【約1億円】・JR仮路切の設置による運搬距離の短縮。【約1億円】・地目の精査、支障家屋の減少等による、用地・補償費の精査。【約4億円】・地目の精査、支障家屋の減少等による、用地・補償費の精査。【約4億円】	継続	道路局 国道·防災課 (課長 三浦 真紀)
一般国道46号 盛岡西バイパス 東北地方整備局	長期間継続中	430	1, 085	【内訳】 走行時間短縮便益: 994億円 走行終費減少便益: 72億円 交通事故減少便益: 18億円 【主な租拠】 計画交通量: 32.100台/日	583	1.9	①市街地の交通混雑緩和 ・現道区間 (国連4号・国道 46号等) の洗滞緩和 (洗滞ポイント5箇所等) が期待される。 ②交通事故の安全性向上 ・追梁事故をはじめとした交通事故 (区間平均死傷事故率 45.8件/億台キロ・管内平均 比約2倍:最大死傷事故率	・全区間のうち、5.6kmは既に供用済。残区間の用地 取得も着手済みで、早期の供用を目指している。 ・当該道路の整備により、交通混雑緩和、交復進、衰 急医療施設へのアクセス向上等に寄与する。 【コスト縮減等】 ・工期短縮に効果的で経済的なプレキャスト長尺製 品を使用しずるとともに、再生資材(再生砕石、ア スファルト合材等)を活用し、コスト縮減を図る。	継続	道路局 国道·防災課 (課長 三浦 真紀)
一般国道4号金ヶ瀬拡幅 東北地方整備局	長期間継続中	84	122	【内訳】 走行時間短縮便益: 118億円 走行時程發減少便益: 1億円 支通拳就 必便益: 3億円 【主な程制】 計画交通量: 23,700台/日	84	1. 4	①交通泥鍵の緩和 ・事業区間ではじょり、 ・事とのでは、 ・事とのでは、 ・事とのでは、 ・事とのでは、 ・事とのでは、 ・事とのでは、 ・事をは、 ・事をは、 ・一部では、 ・一では、 ・	・全区間における用地取得は約5割であり、早期の供用を目指している。 ・金ヶ瀬拡幅の整備により、交通運輸の緩和、交通事故の減少、東北線貫進通行止め時の安定的な交通確保等に寄与することが期待される。 【コスト縮減等】・再生資材(再生砕石、アスファルト合材等)を活用し、コスト縮減を図る。 ・歩車道境界プロックに経済的な長尺製品を使用し、コスト縮減を図る。	継続	道路局 国道·防災課 (課長 三浦 真紀)
一般国道4号 仙台拡幅 東北地方整備局	長期間継続中	243	336	【内訳】 走行時間短縮便益:318億円 走行終費減少便益:16億円 交通事故減少便益:2億円 【主な根拠】 計画交通量: 84,300台/日	272	1. 2	①仙台パイパスの交通混雑の 総和 ・事業区間ではピーク時にお いて旅行速度が著しく低下している。 ・当該道路の整備により、交通容量が拡大し交通混雑の緩 和が図られる。 ②混雑緩和による交通事故の 減少・事業区間では死傷事故率が 200件/億台十口を超える箇句 突事故が約7割を占めている。 ・当該道路の整備、交通事故の 減少が期待される。	・全区間のうち、2.8kmは既に供用済。残区間については用地買収着手済みであり、早期の供用を目指している。・仙台拡幅の整備により、交通混雑の緩和、交通事故の減少等に寄与することが期待される。 【コスト縮減等】・再生資材(再生砕石、アスファルト合材等)を活用し、コスト縮減を図る。・歩車道境界プロックに経済的な長尺製品を使用し、コスト縮減を図る。	継続	道路局 国道·防災課 (課長 三浦 真紀)
一般国道45号 坂下拡幅 東北地方整備局	再々評価	77	130	【内訳】 走行時間短縮便益:121億円 走行終費減少便益: 5億円 交通事故減少便益: 4億円 【主な根拠】 計画交通量: 30,800台/日	102	1. 3	①交通混雑の緩和・事業区間は、仙台市内の国連4等において唯一、人間連4等において唯一、人間連4等においていると問か残されている。 当該連路の整備により、交通容量が拡大し交通混雑の最初では、一個では、一個では、一個では、一個では、一個では、一個では、一個では、一個	・吸 「動物の空間により、又通途様の破れ、又通学 故の減少等に寄与することが期待される。 [コスト縮減等] ・再生資材 (再生符石、アスファルト合材等)を活 田日、コスト総対象内容。	継続	道路局 国道-防災課 (課長 三浦 真紀)

三陸縦貫自動車道 一般国道45号 本吉気仙沼道路 東北地方整備局	長期間継続中	201	291	【内訳】 走行時間短縮便益: 243億円 走行海擊減少便益: 33億円 支海季故減少 【主な模拟】 計画交通量: 10,100台/日	183	1. 6	①高規格幹線道路・ ・ ・ ・ ・ ・ ・ ・ ・ ・ ・ ・ ・ ・ ・ ・ ・ ・ ・		継続	道路局災 国面(課長 三浦
一般国道108号 古川東バイパス 東北地方整備局	再々評価	340	282	【内訳】 走行時間短縮便益: 257億円 走行終費減少便益: 19億円 交通事故減少便益: 6億円 【主な根拠】 計画交通量: 12,800台/日	262	1.1	①大崎緑和 中級	・全区間における用地取得は約4割であり、早期の供用を目指している。 ・古川東ベイズの整備により、交通混雑の緩和、 交通事故の減少に寄与することが期待される。 【コスト縮減等】 ・一部産土材を他公共事業との調整により残土を受 入れコスト縮減を図る。 ・再生資材(再生砕石、アスファルト合材等)を活 用し、コスト縮減を図る。	継続	道路局 国道·防災課 (課長 三浦 真紀)
一般国道115号 阿武隈東道路 東北地方整備局	長期間継続中	370	498	【内訳】 走行時間短縮便益:470億円 走行費用短縮便益:16億円 交通事故減少便益:11億円 【主な規拠】 計画交通量: 5,000台/日	369	1.4	①高次医療施設へのアクセス。 「高次医療を登中地域である相島 馬地域と高次医療施設・福島 集立医大財協議院間の下要時間を短縮し、一プやの同と 企と連続をした機送ルートを 位保する ②港湾利便性の同と 重要港湾利便性の原子 重要港湾利便性の原子 を短縮し、新た公達湾利用圏 を拡大する。 3.5.域税光交流の超過、都市間の所要時間を短縮し、制定の機に 動力の提供を があなり、 がなり、 があなり、 がなり、 はなり、 がなり、 がなり、 がなり、 がなり、 はなり、 がなり、 はななり、 はなり、 はなり、 はななり、 はなななななななななななななななななななななななななななななななななななな	・L=10.7kmについて、早期供用を目指して事業を推 連する。 【コスト総滅等】 ・構御に中空断面を採用 ・トンネル内円形側溝の検討 ・トンネル照明器具の検討	継続	道路局 国道·防災課 (課長 三浦 真紀)
一般国道7号 應巢大館道路 東北地方整備局	長期間継続中	242	630	【内訳】 走行時間短縮便益: 450億円 走行海擊減少便益: 133億円 支海拳磁,少便益: 47億円 【主な權場】 計画交通量: 11,100台/日	260	2. 4	①高規集格幹線 通路本の連携連 ・根域の連携連 ・根域の連携連 ・根域の連携連 ・根域の連携連 ・根域の連携連 ・根域の直 ・根域の ・機能代市のアクセリサイ ・関連施短縮を民機の ・の間連施短縮を民機ののアクセリサイ ・の間連施短縮を民機ののアクセリサイ ・の間連施短縮を民機ののアクセリサイ ・の間連施短縮を民機ののアクセリサイ ・のでかで、ののアクセリサイ ・ので、ののアクセリサイ ・ので、のののので、のので、 ・地域のは、一の地域のは、一、大 ・ので、ののののので、 ・ので、で、で、で、で、で、で、で、で、で、で、で、で、で、で、で、で、で、で、	・全区間の用地取得はまぼ完了しており、計画的に工事の推進が可能。 ・産果大館道路の整備により、交通泥壁の緩和、能代港及び大館能化空港、三次教急医療施設など主要施設へのアクセス向上等、地域の活性化を支援。 【コスト縮滅等】 ・トンネル内空断面の縮小や、トンネル設備 (ジェットファン)の規格見直しを行いコスト縮減	継続	道路局原 (數長 三浦 真紀)
一般国道7号 大館西道路 東北地方整備局	再々評価	480	1, 159	【内訳】 走行時間短縮便益:973億円 走行終費減少便益:144億円 全部域。少 (主な概処] 計画交通量: 12,900台/日	659	1.8	①高展格幹線道路ネットラウ 利根県土地域の連携・道路・ を促進する高規格幹線道路・ を促進する高規格幹線道 ・能代市一大が第一の所列の ・能代市一大が第一の所列の ・能代市一大が第一の所列の ・総代市で大が第一の所列の ・税田原土地能代港との。 ・税田能代港との。 ・税田能代港との。 ・北後田市民病院(の次列間の の短縮が整体ので、 ・北後田市民病院(の次列間の のの物が見込まれる。 ・北後田市民病院(の次列間の のの分かは、 ・世界、 ・世界、 ・世界、 であらのアットを東上、 ・世界、 であらのアットを東上、 ・世界、 であらのアットを東上、 ・世界、 であらのアットを表します。 ・世界、 である。 の大日で、 ・大田に、 ・	・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。 ・平成10年度に、4 6km暫定車線供用済、 ・全区間の用地取得は既に完了しており、計画的に 工事の推進が可能。 ・大館西道路の整備により、交通混雑の緩和、能代 港及び大館能代空港、三次教急医療施設など主要施 設へのアクセス向上等、地域の活性化を支援。 【コスト縮減等】 ・新技術活用(移動式土質改良機)や、橋台背面部 産土へのF80 気泡混合軽量土)の採用によりコスト 縮減を図っている。	継続	道路局 国道·防災課 (課長 三浦 真紀)

一般国道13号 河辺拡幅 東北地方整備局	再々評価	180	257	【内訳】 走行時間短縮便益:229億円 走行経費減少便益:22億円 交通事故減少便益:7億円 【主報報量】 計画交通量: 17,400台/日	194	1.3	①決滞の解消・4車線化により充分な交通 ・4車線化により充分な交通 容量が確保とれることで、日 常生活交通の円滑が期待され。 3、第三次数急を連合の円滑が期待され。 3、第三次数急を患者の発展医療施設負担車 が一局になり、数をことを 2、第二次数急を連合の円滑が関待される。 4、準線化により、数をことを 1、数をにとして、 が一局になり、をとで、 は、は、は、は、は、は、は、は、は、は、は、は、は、は、は、は、は、は、は	・全区間のうち、2.4kmは既に供用済。事業進捗に係る問題はなく、現在事業中の区間については、早期の供用を目指している。 ・当該道路の整備により、交通混雑が解消し秋田空港へのアウェスが向上するほか、歩行者・自転車相互の安全性向上が図られる。 【コスト縮減等】・工期短縮に効果的で経済的なプレキャスト長尺製品を使用し、コスト縮減を図っている。	継続	道路局 国道·防災課 (課長 三浦 真紀)
東北中央自動車道 米沢~米沢北 東北地方整備局	長期間継続中	334 【残事業 =241】	254 【残事 業 =254】	【内訳】 走行時間短縮便益:201億円 走行錄費減少便益:38億円 交通事故減少便益:14億円 【主な規拠】 計画交通量:7,200台/日	314 【残事 ₌ =222】	0.8 【残事 業 =1.1】	①高規格道路ネットワークの 構築 ・東北内陸部の交流、連携を 促進する高規格道路の骨格を 形成する。 ②現道の交通分担適正化 ・当該道路の整備により、現 適国道13号を利用していた通 通交通が高規格道路へ発 し、現道の混雑緩和や混雑に し、現道の混雑緩和や混雑に	・東北内陸部の交流、連携を促進する高規格道路の 骨格を形成する。 ・用地取得は約5割であり、早期の供用を目指している ・米沢一米沢北の整備により、経済産業、文化の広域的な交流・連携を支援。 【コスト縮滅等】 ・購入土から公共残土の受け入れへ切り換えること でコスト縮滅を図る。	評価手続中	道路局 国道·防災課 (課長 三浦 真紀)
一般国道13号 上山バイバス 東北地方整備局	再々評価	450	1, 926	【内訳】 走行時間短縮便益: 1,781億円 走行移費減少便益: 115億円 交通事故減少便益: 29億円 【主な根拠】 計画交通量: 22,800台/日	610	3. 2	①交通洗滞の解消 ・当該道路未供用区間には、 2箇所の洗滞イントが存在 しており、当該道路の供用に より、交通洗滞の解消が期待 される。 (2陸路解消による交通事故の 抑制 ・当該道路未供用区間は、人 等連担区間を通過しており、 幅員が狭い上、運搬排雪区間 が存在しており、運搬排雪と間 が存在しており、事直の表の表の 、株 野田により歩道が鉄めた、 表別の人対車両の事故が 夏期に比く9倍と増加 しいる。当該道路の整備により 、交通事故の抑制が期待される。 当該道路を 、	・全区間のうち、6.0kmは既に供用済。今年度に残区間の5.5kmも暫定供用(H22.12.12)。 ・上山パイパスの整備により、並行現道の交通混雑の緩和、交通安全の確保等に大きく寄与することが期待される。 【コスト縮減等】 (プロスト縮減等) は保設置計画からアーチカルパート(プレキャスト製品)を採用したことにより、コストを縮減。	継続	道路局 国道·防災課 (課長 三浦 真紀)
一般国道13号 大野目交差点改良 東北地方整備局	長期間継続中	104	183	【内訳】 走行時間短縮便益:151億円 走行経製減少便益:24億円 交通事故減少便益:8億円 【主な根拠】 計画交通量: 33,100台/日	110	1.7	①交通決滞の緩和 32.3%m/h C なっており、 管内上 は定間の平均速度は 32.3%m/h C なっており、 管内上 はかる中均はかっており、 いかのでは、 い	・当該文差点は、山形市外環状道路を構成する一般 国道13号と(都)天童館洗練の交差点における延長 1.2kmの交差点立体化事業である。 ・用地取得は約7割であり、早期の供用を目指してい る。 ・当該交差点の整備により、澄洗滞の緩和及び安 全・安心の向し、地域経済の活性化等を支援。 【コスト総滅等】 ・櫃梁基礎に鋼管ソイルセメント杭を採用しコスト 縮滅を図る。 ・損撃基礎に鋼管ソイルセメント統を採用しコスト 縮減を図る。 ・損撃基礎に鋼管と	継続	道路局 国道·防災課 (課長 三浦 真紀)

一般国道13号 尾花沢新庄道路 東北地方整備局	再々評価	900	2, 034	【内訳】 走行時間短縮便益:1,839億円 左行終費減少便益:99億 円 変適事故減少便益:126億円 【主な根拠】 計画交通量:25,800台/日	1, 177	1.7	①高規格道路ネットワークの 構築 ・東北内陸部の交流、連携を 促進する高規格道路の骨格を 形成する。 2 村北地方への連連性確保・ 東北中央自動・ 1 中央自動・ 1 の大確となれる。 2 村北地方の連連性を の力・ 1 中央自動・ 1 の大確となれる。 2 中間・ 1 の大確となれる。 2 中間・ 1 の大確となれる。 2 中間・ 1 の大確となれる。 2 中間・ 2 日流出への増加・ 2 のか乗が期待を 2 のの所要が 1 日本の 2 日本	・東北内陸部の交流、連携を促進する高規格道路の 骨格を形成する。 ・全区間のうち14、2kmはH18までに供用済み。残事業 区間によいる。 ・尾花沢新庄道路の整備により、広域的な交流・連 携の促進、3次教急医療施設へのアクセス向上を支 援 (コスト総減等] ・橋梁上部工形式の変更を通常の綱多主桁から綱少 数主桁に変更したことによりコストを縮減。 ・当初稿楽館計画からアチナカルパト・(プレ キャスト製品)を採用したことによりコストを縮減。	継続	道路局 国道·防災課 (課長 三浦 真紀)
地域高規格道路 新庭酒面道4号 一般国面道4号 京里酒力整備局	長期間継続中	581	663	【内訳】 走行時間短縮便益:577億円 走行終費減少便益:59億円 交通事故減少便益:27億円 【主な根拠】 計画交通量:20,600台/日	566	1. 2	①地域高規格道路ネットワークの構築・山地域高規格道路ネットワークの構築・山地域の交流を促進する地域高規格道路「新庄五旦地域高規格道路「新庄五旦地域高規格道路「新庄五旦地域海域との地域地域をは一大大大大大大大大大大大大大大大大大大大大大大大大大大大大大大大大大大大大	・当該道路の整備により、山形県北地域の交流促進や物流効率化の支援、高度医療施設へのアクセス性 向上等が期待される。・全区間における用地取得は約6割と順調に進んでおり、早期供用を目指している。 【コスト編演等】・構造物の見直しによるコスト編滅・庄内中央大橋の上部工形式の変更・他事業からの発生土を利用	継続	道路局 国道·防災課 (課長 三浦 真紀)
一般国道112号 鶴岡北改良 東北地方整備局	長期間継続中	98	134	【内訳】 走行時間短縮便益:110億円 走行終費減少便益:16億円 交通事故減少便益:8.3億円 【主な根拠】 計画交通量: 15,300台/日	113	1. 2	①円滑なモビリティの確保 ・国道1号方道区間での連続す たちの解消や主要決滞ポイン。 を対り、現金関係での運機を た方の解消や主要決滞ポイン。 ②工業団地へのアクセスと向上 ・豊談整備を開いに位置する。 東団セスを自然が期待される。 ③交通事故減少による安全の確保 ・並行現道値保・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	・当該道路の整備により、円滑な交通流動の確保や 交通混雑の緩和、高度医療施設へのアクセス性向上 等が期待される。 ・全区間における用地取得は約9割とほぼ完了してお り、早期供用を目指している。 【コスト縮減等】 ・他事業からの発生土を利用	継続	道路局 国道·防災 (課 真紀) 三浦 真紀)
一般国道4号 鏡石拡幅 東北地方整備局	長期間継続中	112	331	【内訳】 走行時間短縮便益:300億円 走行費用減少便益:21億円 交通事故減少便益:9.6億円 【主な根拠】 計画交通量: 35.200台/日	109	3. 0	①市街地の交通回湿維緩和 ・福島県内の国道は毎の中、 ・福島県内の国道は長の中、 ・福島県内の国道は長りの中、 ・福島県内の国道は長り、 ・石坑幅の整備によって、充分 ・交通の円滑化が図られ、混 ・変で変通の円滑化が図られ、 に ・東本等数の軽減と幅員狭小の ・東本等数の軽減と幅員狭小の ・東本等数の軽減と明 ・東本等数の軽減と明 ・東本等数の軽減と明 ・東本等数の軽減と明 ・東本等数の軽減と明 ・東本等数の軽減と明 ・東本等数の ・東本等数 ・東本等数の ・東本等数 ・東本等数の ・東本等数の ・東本等数の ・東本等数の ・東本等数の ・東本等数の ・東本等数の ・東本等数の ・東本等を ・ のの のの のの のの のの のの のの のの のの のの のの のの の	る。 【コスト削減等】 ・再生資材(再生砕石、アスファルト合材等)の活 用を図り、コスト縮減を図る。	継続	道路局 国道:錄長 三浦 真紀)
一般国道49号 平バイパス 東北地方整備局	再々評価	420	932	【内訳】 走行時間短縮便益:817億円 走行費用短縮便益:68億円 建立 本板減少便益:46億円 (主本板減) 計画交通量: 24,000台/日	721	1.3	①交通混雑の緩和・暫定2車線区間のボトル・暫定2車線区間のボトル・ホックにより発生している渋滞が、全線4車線完成により緩和する見込み (2)第三次医療機関への速達性の向上・いわき中央IC~第三次医療機関・磐城共立病院へのアクセスルートの混雑が緩和することで、いわき市内の教名を搬送時の速達性を向上する見込みの	・いわき市常磐上矢田町沼/平〜平上荒川字林作間のL=0.8kmについて、H22年度の供用を予定しており、残りのL=2.9kmについて、早期供用を目指す。 【コスト縮減等】 ・橘長の見直し(橋脚1基削減) ・再生アスファルト合材及び再生砕石の利用 ・橋梁の支承構造の検討	継続	道路局 国道·防災課 (課長 三浦 真紀)

地域高規格道路 茨城西部・宇都宮 広域国連絡道4号 古河小山バイバス 関東地方整備局	再々評価	471	2, 579	【内訳】 走行時間短縮便益: 2,174億円 交通事故減少便益: 177億円 交通事故減少便益: 227億円 【主な根据】 計画交通量 43,600~62,500台/日	945	2.7	①交通混雑の緩和・古河小山バイバスと並行する国道得外、 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1	・平成17年度までに全線4車線で暫定供用し、平成22年度までに約9.1km (全体計画の約6割)が6車線で供用。(残り: 約6.8km)・バイパスと並行する国道4号 (現道)については、渋滞や事故が発生している。・・・ 当該道路周辺では、多くの工業団地や清通機合が開発されている他、北関東自動車道や首都圏中央自動車道の供用により、更なる交通需要の増大が見込まれる。・地域高規格道路として、北関東自動車道として高額格道路と連携して、物資の流通、人の交流の活発化を促し、広域的な交流を図ることが見込まれる。 【コスト緒滅等】(45億円)・・・ 造管壁について、現地調査結果による設計を実施したほか、沿道を開発状況を踏まえて、設置計画について見近が、沿道を開発状況を踏まえて、設置計画について見近が、沿道を開発状況を踏まえて、設置計画について見近の、沿道を開発状況を踏まえて、設置計画について見近なの構造の見直しを実施・路面排水施設の構造の見直しを実施・・ 舗装厚の見直しを実施	継続	道路局與 国金(翻長 三浦 真紀)
地域高規格道路 茨城西部・宇都宮 広域連絡道4号 小山東国港が3名 関東地方を備局	再々評価	415	5, 424	【内訳】 是行錄費減少便益: 928億円 交通事故減少便益: 595億円 【主な根拠】 計画交通量 59,400~71,700台/日	1, 014	5. 4	①交通混雑の緩和・小山石橋バイバスと並行する国道場所、上に市街地地(小山市、下野市)を通過国平均の約1倍(約67千人時代下野市)を通過国平均の約2倍(約67千人時代)の表演が多い。小山石橋バイバスは、大り田道場が多り、現道していると、小小山石橋が10分を超見てなどから大型車が減少で、大り、日道場が10分で、大り、日道場が10分で、大り、日道場が10分で、大り、日道場が10分で、大り、日道場が10分で、大り、日道場が10分で、大り、日道場が10分で、大り、10分で、10分で、10分で、10分で、10分で、10分で、10分で、10分で	・平成17年度までに全線4車線で暫定供用し、平成22年度までに約12.4km (全体計画の約8割)が6車線で供用。(残り・約3.9km)・バイバスと並行する国道4号(現道)については、渋滞や事故が発生している。・また、当該道路周辺では、多くの工業団地や流通関長の開発されている他、北関東自動車道や首都圏中央自動車道の供用により、更なる交通需要の増大が見動車道の供用により、更なる交通需要の増大が最大の設備を表して、北関東自動車道と首都圏中央連絡自動車道などの高規格道路と連供して、物質の流通、人の交流の活発化を促し、広域的な交流を図ることが見込まれる。 「コスト総第4人の交流の活発化を促し、広域的な交流を図ることが見込まれる。 「コスト総第4」、52億円)・正音壁について、現地調査結果による設計を実施したほか、沿道の開発状況を踏まえて、設置計画について見たり、沿道を開発状況を踏まえて、設置計画について見たり、沿道の開発状況を踏まえて、設置計画について見た実施・路面排水施設の構造の見直しを実施・舗装厚の見直しを実施	継続	道路局 国遊·防災課 (課長 三浦 真紀)
地域高規格道路 百里飛行場連絡道 路 一般国道6号 千代田石岡バイパ 関東地方整備局	再々評価	272	399	【内訳】 走行時間短縮便益:308億円 走行終費減少便益:55億円 交通事故減少便益:35億円 【主な根拠】 計画交通量 7,800~21,300台/日	254	1.6	・ (一) 交通運和 の	・千代田石岡バイパスは、百里飛行場連絡道路の一部として指定されているなど、地域構造・地域選携を強化する影像である。 ・百里飛行場連絡道路沿道には、茨城空港が立地しており、千代田石岡バイバスの整備により茨城空港の利便性や、隣接する茨城空港テクノバークの物流機能の強化・企業活動の活性化が期待される。 ・用地取得率は7万(平成22年8月末現在)であり、計画的な工事の推進が可能 ・今後、引き続き用地の取得を推進するとともに、早期供用に向け事業促進を図る。 【コスト総滅等】(1.7億円)	継続	道路局災課 (課 三浦 真紀)

一般国道6号 大和国抵抗幅 関東地方整備局	長期間継続中	74	139	【内訳】 走行時間短縮便益:120億円 走行時數減少便益:5.2億円 交通事故減少便益:13億円 【主な根拠】 計画交通量 25,800~37,000台/日	63	2. 2	①交通混雑の緩和 ・当該区間の損失時間は約64 ・当該区間の損失時間は約64 ・人時間/年・km7、全国平均(20.3千人時間/年・km7の 約3倍。 ・大和田町交差点付近では、 「で全国平の10倍。 ・大和田町交差点付近では、 「で全国平の10倍。 ・大和田町の20点では、 「で全国平の10倍。 ・大和田町の20点では、 「で会国では、 「で会」では、 「で会」では、 「で会」では、 「で会」では、 「では、 「できなどのでは、 「では、 「では、 「では、 「では、 「では、 「では、 「では、 「	- 当該区間の損失時間は、全国平均の約3倍。特に大和田町交差点付近では、全国平均の約10倍。 ・大みか町交差点では、全国平均の約4倍の死傷事故が発生している。 ・自転車が行者運整備により良好な歩行者空間と安全な交通が確保される。 ・当該直路周辺には、重点港湾(日立港)・周辺工場~常磐道目立南大田10間のアクセス性が向上、場、海域を製造目が高り、地域を製造目が向上、周辺取場、保護道目立南大田10間のアクセス性が向上し、周辺観光を設め海水浴場へのアクセス性が向上し、周辺観光を設め海水浴場へのアクセス性が向上し、周辺観光を設め海水浴場へのアクセス性が向上し、周辺観光を	継続	道路局 国道·防災課 (課長 三浦 真紀)
一般国道50号 下館パイパス 関東地方整備局	再々評価	387	703	【内訳】 走行時間短縮便益:623億円 走行整實減/便益:59億円 交通事故減/便益:21億円 【主な根拠】 計画交通量 13,300~31,900台/日	495	1. 4	①交通退離の緩和 ・下館パイパスの並行区間で ある国道50号現道を中心に、 県平均の約5倍の渋滞が発生より にで会している。 大澤の緩和が見込まれる ②安全安心な通行の確保・ ・五戸工業団地内交差点付近で全国平均の約3.3倍の事故 が発生・下館パイパスの整備により、 、交通事故の減少が期待される ③物流効率化の支援・ ・花筒東自動車道桜川筑西IC までのアクセス性が向上し、 物流機能が強化	・下館パイパスの用地取得率は前回再評価時80% (H17) から91% (H22.6) に増加。 ・平成22年度には、筑西市栗島〜岡芹間 (パイパス 区間・智定2/4車線:1.9km) が部分供用予定。 「供用済延長・前回再評価時 4.1km (2/4) → H22 年度 6.0km (2/4)] ・整備効果の早新現辺のため、パパス区間の2/4車線を先行整備する。引き続き、全線4車線完成に向けた事業促進を図る。 【コスト縮減等】 (3億円) ・終点部交差点形状と平面交差点形状に見直し、コスト縮減を図る。	継続	道路局 国道·防災課 (課長 三浦 真紀)
一般国道51号 潮来パイパを備 関東地方を	長期間継続中	26	35	【内訳】 走行時間短縮便益:25億円 走行發質減少便益:7.1億円 交通事故減少便益:2.9億円 【主な根拠】 計画交通量 14,800台/日	29	1. 2	①交通混雑の騒和 行く 国本 (1) で (・国道51号現道は、茨城県の第1次緊急輸送道路や地域相互の交流や連携を担う広域ネットワークなど規格の高い道路として位置切けられている。 報光都市における主要提出の回遊機能が向上し、観光産業を支援する。 ・ 平成14年度に一般県道潮末佐原線が4車線供用済み(L=1,3km)。・ 画道51号潮末上戸地先〜洲崎地先の道路計画について検討する「潮末地区幹線道路計画検討会」を設立、(平成19年1月21日)し、潮末市民・道路利用者を計・東、国防・体となって計画づく19を行った。・ 当該事業は、東関東自動車道水戸線の変元の19を行った。・ 平成21年度に用地取得に着手し、東関東自動車道水戸線の整備と調整しつつ事業の促進を図る。 【コスト縮滅等】(0.2億円)・路面排水構造物に卵形側溝を採用し、コスト縮減を図る。	継続	道路

一般国道468号 首專車 (川東地方連 護) 原自本系連 進路 本 在 音 本 在 音 本 本 本 在 音 本 本 本 在 語 本 五 本 在 語 本 五 本 在 語 本 五 本 在 語 本 五 本 在 語 本 五 本 在 語 本 五 本 在 語 本 五 五 五 五 五 五 五 五 五 五 五 五 五	再々評価	4, 862	8, 347	【内訳】 走行時間短縮便益: 7,144億円 走行軽費減少便益: 646億円 交通事故減少便益: 557億円 【主本根拠】 計画報過量 35,000~48,000台/日	5, 055	1.7	① 注 (1) (1) (1) (1) (1) (1) (1) (1) (1) (1)	・圏央道の用地取得率は94%(平成22年7月末現在)。 ・平成22年3月には、川島IC~桶川北本IC間が部分供 用済。 ・平成22年度内には、白岡菖蒲IC~久喜白岡JCT間が 供用予定。 ・桶川市内の用地買収は、専門家による財が遅延。 ・引き続き、効果の早期発現のため、全線4車線完成 に向けた事業促進を図る。	継続	道路局员 課 (課 真紀) (課 真紀)
一般国道4号 西那须野道路 関東地方整備局	長期間継続中	140	155	【内訳】短縮便益:147億円 走行時間短縮便益:0,88億円 走行軽景減少便益:7,4億円 【主な根拠】 計画交通量 13,600~31,800台/日	122	1.3	作。 ①交通混雑の緩和 ・	・西那須野道路の用地取得率は前回評価時0% (HI8) から12% (H22.8) に増加 ・今年度から、一部工事に着手予定 ・また、当該道路周辺では、多くの工業団地や流通 拠点が開発されている。 ・今後も、用地買収・工事を実施し、早期の全線完 成供用を目指す。	継続	道路局 国道。防災課 (課長 三浦 真紀)
一般国道17号 群馬大橋拉幅 関東地方整備局	再々評価	300	614	【内訳】 走行時間短縮便益:533億円 走行経費減少便益:74億円 交通事故減少便益:6.8億円 【主な根拠】 計画交通量 34,700~51,800台/日	331	1.9	(日本) (日本) (日本) (日本) (日本) (日本) (日本) (日本)	・平成元年度の事業化後、平成5年より工事着手、平成11年2月には群馬大橋新橋、H18.12には株井歩道橋 〜表町一丁目交差点を供用。H22年度末には県庁市と を基合・株井歩道橋を供用予定であり、運搬の著しい 箇所から優先順位を付け順次事業を展開し、早期の 効果発現を図っている。 ・全株の用地取得率は、前回再評価時47.5%(H17)か ら63%(H22.8)に増加。	継続	道路局 国道·防災課 (課長 三浦 真紀)

一般国道50号 前橋笠懸遠備 関東地方整備 局	再々評価	427	557	【内訳】 走行経費減少便益: 504億円 支通事故減少便益: 34億円 【主な根拠】 計画交通量 26,000~49,300台/日	311	1.8	①交通経知の緩和中時間は、約89.6千人時間は、約89.6千人時間は、約89.6千人時間(年・kmであり、全国平均(20.3千人時間(大年・km)の約4.4倍となり、全国平均(20.3千人時間、大事を緩和が見込む。・前橋登緩和が見込む。・前橋登緩和が見込む。ととなり間から、kmであら、kmであら、kmであら、kmであら、kmであら、kmであら、kmであら、kmであら、kmであり	・当該事業は、県中心部と県東部の都市間交通を支える重要な役割を担っており、また、上武道路、前 協強川バイス等も連携することで県産品と県北部 との所要時間が短縮され地域活性化を支援する。 ・ 平成14度、平成13年度に日を実施し、平成13年 度に事業化、平成18年度には環境影響計価および都市計画決定を実施し、平成21年度より用地着手。 ・ 現在、用地進捗率は全体で25となっており、引き続き調査設計・みどり市内の用地の取得を推進し、 早期に工事着手する予定。	維統	道路局 国道·防災課 (課長記)
一般国道51号 大栄拡幅 関東地方整備局	長期間継続中	50	70	【内訳】 走行時間短縮便益:034億円 支通事故減少便益:1.4億円 【主な根拠】 計画交通量 27,100~28,100台/日	46	1.5	①重混雑の経験和 ・国連記制の当該区間でる所交 差点を中心に 重要洗率中心に 主き、当該区間の損失時間は6.2 ・当該区間の損失時間は6.2 ・当該区間の損失時間は6.3 ・大規範の上でによるより、 ・大規範の主ない。 ・大規範の要とは、 ・大地に のの分数をは、 ・本が約的によき、 ・ いれの のの会と区間に をしまり、 ・ いれの のの会と区間に であるが、 ・ いのの要と区間に であるが、 ・ いのの要と区間に であるとは、 ・ 大地に のの当事なとに のの当事なとに のの当事なとに のの当なに のの当なに のの当なに ののもに にないの がしても ののもに にないの ののもに にないの ののもに にないの ののもに にないる。 はないる ののもに にないる。 はないる ののもに にないる。 にて ののもなに にないる。 には ののもなに にないる。 はないる。 なないる。 はないる。 なないる。 はないる。 なないる。 はないる。 なないる。 なないる。 はないる。 なるとして、 はている。 なるとして、 などるとって、 などるとって、 などるとって、 はないる。 なるととって、 などるとって、 はないる。 なるととって、 はないる。 なるととって、 はないる。 なるととって、 はないる。 なるととって、 はないる。 などるととって、 はないる。 などるととって、 はないるととって、 はないるととって、 はないるととって、 はないる。 はないる。 などるととって、 はないる。 はないる。 などるととって、 はないる。 はないる。 なるととって、 はないる。 などるととって、 はないる。 はないる。 はないる。 などるととって、 はないる。 はないる。 はないる。 はないる。 はないる。 はないる。 はないる。 はないる。 なるととって、 はないる。	・大学拡幅の整備により、洗滞の緩和が見込まれる。 ・当該区間の死傷事故は追突事故が約8割であり、大学拡幅の整備により交通事故の減かが期待できる。・大学拡幅の整備により、歩道幅員が広くなるとともに道路線形の見直しによって良好な道路空間を確保。・都市計画決定後の当該事業区間における用地取得率は34%。・引き続き、用地の取得を実施し、早期に完成に向けて事業促進を図る。	継続	道路局 国道·防災課 (課長 三浦 真紀)
一般国道298号 事務 (千葉県区間) 関東地方整備局	再々評価	5, 635	9, 796	【内訳】 走行時間短縮便益:8,982億円 左行移要減少便益:80億円 【主な根拠】 計画交通量 31,700~45,600台/日	7, 363	1.3	①交通混雑の緩和・市川市は、放滞による損失 ・市川市は、放滞による損失 ・市川市は、放滞による損失 ・市川市が全国平均の最大約10倍 ・前北方向の道千平原 ・前北方向の道千原 ・前北方向の道千原 ・前北方向の道子域 が多数 は込まれる。 ・外か、環状 紅和が見、 の変と ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	・ 干業外かんの用地取得率は、前回再評価時38% ((H17) から98% (H22 6) に増加。 都市計画決定後、津結再検討の誤解やルート・構造の再検討、用地取得などに時間を要した。 明和位年に再檢討案を提示して以降、市川市議会「東京外郭環状道節が接続列変を見会」において、通算76回に及ぶ議論を重払、平限8年12月に都市計画変更がなされた。 ・ 用地取得に対し、任意での交渉と並行して、解決の見通しの立たない場合に備え、事業認定の申請を実施。 ・ 工事では、小塚山公園の自然改変を必要最小限として施工する地中作業の推進工法を採用したため、時間を要した。 ・ 外かんは、3環状の1つで都市再生ブッ・2外に位置づけられた斡旋音板で、都の部から伸びる放射道路が相互連絡による環状道路としてのが、が、機能を有し、都心の交通混雑の緩和や移動の所要時間短縮が期待される。 ・ 郊外から都心部への交通の分散・現分連時時な表し、郊外から都心部への交通の分散・現分連時はといい、中枢地限等には5億、平成22年6月現在)であり、計画的な工事の推進が可能、	継続	道路局 国道·防災課 (課 真紀)
一般国道357号 東京湾岸道路 (千葉県区間) 関東地方整備局	その他	1, 313	16, 785	【内訳】 走行時間短縮便益:16,146億 円 戶一 大通事故減少便益:28億円 【主な根拠】 計画交通量 36,800~88,400台/日	3, 886	4. 3	①交通混雑の緩和・国道537号の損失時間は120 ・国道537号の損失時間は120 千人時間火ルル/年で、全国平均(20.3千人時間火ルル/年) の約6倍と高く、慢性的に渋滞している状況。 ・国道537号の立体交差点性 や局所的な変通円滑化対策の緩和が見 込まれる。 ②安全安心な通行の確保 ・国道537号の死傷き本 kmと全 (20) を変速をしな通行の確保 ・国道537号の死傷き本 kmと全 (30) のか2倍と高い死傷事故が発生。 が発生事故が5~7割であり、 元振事故が5~7割であり、 元振事故が5~7割であり、 市所的洗滞対策の実施により、 交通の円滑化が図られ事故の 減少が見込まれる。	・東京湾岸道路(干栗県区間) は、広大な東京湾岸地域に点在する空港、港等等の国際的な実務機能をはじめとする物流拠点やオフィス、生産拠点、レジャー施設などさまざまな都市機能の交流、連携を図る東京湾岸道路の整備の推進が港海物資の迅速・円滑・効果的な輸送を支援し、輸送コストの削減等により地域経済の活性化及び企業立地の促進に寄与する。 ・東京湾岸道路の沿線には、多くの観光・集客施設が立地しており、整備推進により、混雑緩和され、各施設へのアクセス性が向上する。 ・既事文体、頻五な体及が経橋地区について、交通状況を見ながら計画的に整備を進めていく。 【コスト縮減】(55億円) 橋梁の桁形式を箱桁形式から飯桁形式へ変更しコスト縮減	継続	道路局 国道·防災課 (課長 三浦 真紀)

一般国道357号 湾岸千葉地区改良 関東地方整備局	長期間継続中	277	373	【内訳】 走行時間短縮便益:323億円 走行基章就少便益:23億円 【主な根據】 計画交通量 38,500台/日	269	1. 4	況。 - 国道357号湾岸午葉地区改良 の整備により、全強洪滞の確保 ・ 当後により、全強洪滞の確保 ・ 当該区間の死傷事なが発生。 - 当該区間の死傷事なが発生。 - 14倍の死傷事なが発生。 - 14倍の死傷事なななから、 - 14倍の死傷事ななない。 - 14倍の死傷事ななない。 - 14倍の死傷事ななない。 - 14倍の死傷事ななない。 - 14倍の死傷事ななない。 - 14倍の死傷事ななない。 - 14倍の死傷事なが、 - 14倍の死傷を一致ない。 - 146の死傷を一致ない。 - 146の死傷を一致ないるない。 - 146の死傷を一致ないるない。 - 146の死傷を一致ないるない。 - 146の死傷を一致ないるない。 - 146の	・ 湾岸千葉地区改良区間周辺には各種集客施設が立地しており、当該路線の整備により物流機能の強化・企業活動の活性化が設まれる。 ・ 地下立体本線区間周辺には公園や市役所などの公的機関が集積しており、当該路線の整備により立体化されることで、周辺の地先交通の円滑化及び周辺環境の改善が期待される。 ・ 国直337号湾岸千葉地区改良区間の用地取得率は100% 本事業は、準備工(旧護岸撤去等支障移設)、仮設工、地勢地盤対策等)が型定以上に増工となり、実備に工程が長期化17年運延したが、本体工(短葉等) 煮手後は、事業実施にあたり計画的な事業執行が可能。 ・ 引き続き、供用に向け事業促進を図る。 【コスト総滅等】(2億円)・当初下水道管と交差する箇所は、地盤改良体による主留めを予定していたが、詳細な調査・検討を行った結果、土留め矢板で施工可能となった。	継続	道路局员 国道·防疫 (課 真紀)
一般国道468号 動車直 動車道 (大柴~横芝) 関東地方整備局	再々評価	1, 040	1, 264	【内訳】 走行時間短縮便益:1,046億円 支通事故減少便益:129億円 支通事故減少便益:89億円 【主な根拠】 計画交通量 17,200~20,700台/日	812	1.6	①高速ネットワークの形成・首都圏中央連絡自動車連千線と交差に東京湾果内の内の東連等自動車連千線と交差に東京湾果内の成立連絡に対して連絡に対して連絡にある成立の登場にある成立の登場には、世界の空港における官物を対してあり、成市は30万回/年に拡大物系をが登出は今年から22回/年に拡大物系をが登出なる。の発着容量は、世界の空港に30万年に拡大動物系をが重け、10万年が大阪市では、地方を対しては、国際競争力の強化も別でであり、成功を対しては、国際競争力の強化もある。20世界が表現を対しては、国際競争力の強化も対域で通過地域は大存インタンの表別では、10世界が対しては、国際競争力の強化も対域では、10世界が対していては、国際競争力の強化・制度では、10世界が対していては、国際競争力の強化・当該地域は大存インタ、渋滞値が成立した。10世界が対している。10世界が対している。10世界が対している。10世界が対し、10世界が対し、10世界が対し、10世界が対し、10世界が対し、10世界が対し、10世界が対し、10世界が対し、10世界が対し、10世界が対し、10世界が対している。10世界が対し、10世	・沿線の工業団地において出荷額が増えており、物 流の効率化が期待される。 ・圏尖速整備による輸送時間短縮により、鮮度のよ い農水産物の販路拡大が期待できる。 ・水冷地等の観光入込が期待できる。 ・水冷地等の観光入込が期待できる。 ・事業推進に向け、関係機関との協議調整しつつ設 計を進める。 ・道路の整備効果の早期発現を図るため、暫定2車線 整備生発行し、その後、全線4車線完成に向け事業を 促進させる。	継続	道路局 国道·防災課 (課長 三浦 真紀)
一般国道468号 首都運中央連絡 (東連茂原道路) 関東地方登進 頭東日本高速 重会社	長期間継続中	1, 168	1, 540	【内訳】 走行時間短縮便益:1,260億円 走行餘費減少便益:172億円 交通事故減少便益:108億円 【主な根拠】 計画交通量 20,400~21,300台/日	1, 125	1.4	①高速圏中央連絡自動車声子 東関係 ・首都圏中央連絡自動車声子 と定義とします。 ・関係 ・関係 ・関係 ・関係 ・関係 ・関係 ・関係 ・関係		維続	道路

一般国道15号 備 開東地方整備局	長期間中	275	420	【内訳】 走行時間短縮便益:400億円 走行経費減少便益:18億円 交通事故減少便益:2.4億円 【主な根遇】 計画交通量 47,700~52,600台/日	301	1.4	①交通事業に対している。 ・本事と関すの経済の最初のより、 ・ない、 ・まは、 ・は、 ・は、 ・は、 ・は、 ・は、 ・は、 ・は、 ・	・用地取得率は約98%(平成22年3月末現在)。 ・現在、上下線の分離を行い作業帯を確保し、立体 交差部の測壁工事を施工中。 ・当初予定していなかった地壁改良を平成19~22年 度に実施。 ・平成24年度予定の京浜急行本線・空港線の全線高 受化に合わせた供用開始を目指し、事業を推進す る。 【コスト縮滅等】(0.2億円) ・交差点切り回しの工夫により常設作業帯を確保したことにより、夜間作業でなく、昼間作業となることによるコスト縮減	維続	道路防災 (連直) (連直) (連直) (連直)
地域高規格道路 保土外部 (I期 回道16号 保土が (X1期) 大整備局 関東地方整備局	長期間継続中	517	1, 169	【内訳】 走行時間短縮便益:955億円 走行審養減少便益:128億円 全海事故模型 計画交通量 46,700台/日	533	2.2	①交通混雑の緩和・国道16号、東帯ボや発生(全。 は主要が発生の後期が発生(全。 は、 は東京 は、	・国道16号沿線には大規模物流施設が立地し、機械系製造業が立地する東京多障部と横浜港を有する横浜市との物流流動も多い。保上からバイバス(II 期)の整備により、東京多摩部や横浜港、東名高。・環域施設帯の設置や低騒音観楽 (排入性調装) により、大気性音、振動の軽減が図られる。・保土ケ谷バイバス(II 期)の用地取得率は約95%。・平成14年度から発売・平成16年度から上部エエ事に着手、平成16年度から上部エエ事に着手、平成16年度が6 手。・平成23年度は、用地取得や橋梁工事を推進。	継続	道路局局 調道·防疫 (課真紀)

一般国道357号 東京湾岸道路 (東京都区間) 関東地方整備局	再々評価	3, 433	8, 360	【内訳】 走行時間短縮便益:7,781億円 走行終費減少便益:413億円 交通事数減少便益:166億円 【主な根拠】 計画交通量 27,100~95,000台/日	5, 227	1.6	①国際競争分の通過・ 東京 コ	・東京都、川崎市、横浜市がとりまとめた「京浜港 共同ビジョン」(1/122、2.10)、はおいて、国道357号は 京浜港、東京港、川崎市との、根浜港の一体化に必要 な路線として位置付けられている。 ・新線として位置付けられている。 ・新線として位置付けられている。 ・新線として位置付られている。 ・新線としては東京海路をは、下葉・成田空港方面への アクセス性が大きく向上。また、深夜・早朝時間帯の 自動車でのアクセス経路として、国道357号は重要な り、拠点である、東京路海広域防災公園が有明に開園 し、首都圏の大規模災害時における防災拠点へのアクセス体 が必要であり、東京港トンネルを含めた 国立35号の整備により、防災拠点へのアクセス性が 大きく向上。 ・東京大気汚炭新松の和線を項に東京港トンネルの 整備等が位置付けられている。 ・用地については、1005取得済みである。 ・前回評価時(付18年度)以降、平成19年度から大井 環土立体、新木場立体事業が推進中。平成22年度か ら、東京港トンネル本体が工事着手。	継続	道路局 国道·防災課 (課長 三浦 真紀)
一般国道1号 原宿交差点破良 関東地方整備局	再々評価	156	663	【内訳】 走行時間短縮便益:499億円 走行終費減少便益:127億円 支通數少便益:37億円 【主な根拠】 計画交通量 53,300~67,600台/日	186	3. 6	①交通混雑金級問辺は、前後の ・原宿安差級問辺は、前後の に関が複と変換では、東京ないでは、 を表し、東京ないでは、 ・上り、下りとも、原宿としている。 ・上り、下りとも、原宿としている。 ・上り、下りとも、原宿としている。 ・上り、下りとも、原宿としている。 ・上り、下りとも、原宿と、日ので、 ので死傷事故が多年としておいる。 ・特に洗滞を望いている。 ・特に洗滞をとしている。 ・特に洗滞をといる。 ・特に洗滞を表している。 ・特に洗滞を表している。 ・特に洗滞を表する。 ・特に洗滞を表している。 ・特に洗滞を表している。 ・特に洗滞を表している。 ・特に洗滞を表している。 ・特に洗滞を表している。 ・特に洗滞を表している。 ・特に洗滞を表している。 ・特に洗滞を表している。 ・特に洗滞を表している。 ・特に洗滞を表している。 ・特に洗滞を表している。 ・特に洗滞を表している。 ・特に洗滞を表している。 ・特に洗滞を表している。 ・特に洗滞を表している。 ・特に洗滞を表している。 ・特に洗滞を表している。 ・特による、 ・が多さ、(全立なの約75%。 以上)、 交差。 の事故が多さ、(全立ないのよう。 の事故が多さ、(全立ないのよう。 の事故が多さ、(全立ないのよう。 の事故が多さ、(全立ないのよう。 の事故が多さ、(全立ないのよう。 の事故が多さ、(全立ないのよう。	・原宿交差点改良の用地取得率は99%(平成22年8月 現在)。 ・前回評価時(平成19年2月)は、トンネル工事に着 手したばかりであったが、平成21年4月に片側のトン ネルを供用し、平成2年12月には、上下線立体化完 成。 ・本事業は、用地取得が製土が、上のでは18年4月に立体部の用地取得完了後は、計画 的に事業を推進。 ・残る側連整備・砂点並幅。等は、ほぼ事業地内で の作業であり、計画的な事業執行が可能である。 【コスト縮減等】(32億円) ・トンネル部週割に新技術(ハーモニカ工法)を採 用し、コスト縮減を図った。	継続	道路局 国道·防災課 (課長 三浦 真紀)
地域高規格道路 厚木泰野道路 厚木泰国道246路 厚木地方整備局 関東地方整備局	再々評価	586	772	【内訳】 走行時間短縮便益: 658億円 走行時数減少便益: 78億円 支通数少便益: 36億円 【主な根拠】 計画交通量 6,100~7,000台/日	489	1. 6	①交通混雑回級道246号は、首道 が行する国近246号は、首道 節路で、英通量が多速が緩緩 節路で、支通量が多速が緩緩 節路で、支通量が多速が、信号るたい、信号ない。 日本の時間 一国	・事業全体の用地取得は、約47%完了(平成22年9月末、面積ペース)と、前回再評価時(平成19年度)の約28%より約2割進捗。 ・今後は、第三東海自動車道の供用時期に併せて、計画的に事業を実施するとともに、引き続き、供用形態を含め地元協議を進めて効率的に事業推進を図	継続	道路局 国道·防災課長 三浦 真紀)
一般国道246号 秦野10関連 関東地方整備局	再々評価	51	134	【内訳】 走行時間短縮便益:94億円 走行経費減少便益:26億円 交通事故減少便益:14億円 【主な規拠】 計画交通量 4,200台/日	38	3. 6	①交通混婚の緩和 ・国流246号は、首都圏と東 清地域を結ぶ幹線道路で、大 型車交通が多く、信号階のを の大 型車交通が多く、信号階のを の大 を を を は に は に に に に に に に に に に に に に	・秦野IC関連の事業進捗は、平成21年度に地元設計用地部明金を開催。平成22年度は用地幅机設置を予定。 ・引き続き、第二東海自動車道の事業進捗に併せて、平成22年度完成に向けて事業促進を図る。 ・秦野に関連側辺には工業団地が多数立地しており、当該路線の整備により、横浜港や羽田空港までのアクセス性が向上し、物流機能の強化及び地場産業の活性化へ命与。・当該路線の整備により、第二東海自動車道の通行止め発生時には迂回路時間を最大約18分の短縮が見込まれる。	継続	道路局 国道·防災課 (課長 三浦 真紀)

				1			①歩道整備による安全性の確	T		I
一般国道246号 山北バイバス 関東地方整備局	その他	51	68	【内訳】 走行時間短縮便益:52億円 走行線費減少便益:7.2億円 交適事故減少便益:8.1億円 【主な報通量 15,800台/日	64	1.1	保・歩道未整備で路屑が映いため、歩行者の通信をはいたり、歩行者の通信にす で	たしていない線形不良及び狭小幅員区間がある。 ・関東地方整備影管内の国道246号では、向原地区の みが既存不適格箇所 ・歩進基整備区間があり、路屑も狭く歩行者の通行 に支陳をきしている。 ・昭和61年度し事業化したが、当該事業箇所の現地 整は窪地となっており、整備力針に関して地元との 隔たりがあり協議が難載していた。 ・その後、道路整備に関して、窪地造成は町内の造成工事で出る主砂を出水町が埋土し、バイバス部分 については、国が盛土を行なうことで、合意形成までに約9年間かかり、その後用地取得を開始した。 でため、事業化後より工事着手まで約11年間を要した。 ・用地取得率は100%。 ・現る工事は、橋梁と本検盛土及び舗装が残っているが、計画的に進めることが可能。 【コスト縮減等】(3.9億円) ・道路構造(幅筒)の変更、構造物の見直し、遮音型の再検討等によりコスト縮減	継続	道路局 国道·防災課 課長 三浦 真紀)
一般国道468号 首都国中央連 等 一海德 第 少海 一海 一海 一海 一海 一海 一海 一海 一海 一海 一海	その他	2, 300	4, 973	【内訳】 走行時觀短縮便益:3,858億円 走行時費減少便益:401億円 交通事故減少便益:414億円 【主な根拠】 計画交通量 48.100~54,700台/日	2, 755	1.8	①交通の流和の適に正化・三大・ ・三大・ ・一大・ ・一大	・昭和63年度に事業化し、環境影響予測評価・都市計画の手続き開始(H元~H6) ・平成6年6月環境影響予測評価・都市計画道路決定を受け、同年より測量調査、設計協議、用地買収にも若手。 ・平成7年度神炎形大震災を契機とした平成8年度道路橋示方書の大幅成訂を受け、根設設計を全面的に見直す作業に着手するとともに、平成8年度より地元設計化議が整かた区間から工事活手を図っている。・その後、用地買収率が約8割まで進捗した平成16年度より出工事を開加してきている。・また、銀金任意交渉による用地買収を進めるとともに、平成17年度より越大リモエ地収用表に基づく事業認定手続きを開始し、地元協議状況や残件用地の推移を勘案しつ、平成21年度に事業認定の告示。平成22年3月より裁決申請を行っている。・現在までの用地買収率は約9%、工事も全面展開中であり、計画的な事業の執行が可能。	継続	道路局課 関連·助災課 三浦 真紀)
一般国道468号 首都图中央連絡自 動車道 (横浜湖南道路) 関東地方整備局	長期間継続中	2, 140	3, 500	【内訳】 走行時間短縮便益:2.866億円 安通事故減少便益:400億円 安通事故減少便益:234億円 【主な根拠】 計画交通量 57,500台/日	1, 706	2.1	①交通の流れの適正化 ・三大都市圏を結ぶ基幹の国席 ・三大都市圏を結ぶ基幹の国席 ・ 三大都市圏を結ぶ基幹の京水 ・ 一大地域を連絡等・ 17 - 17 - 17 - 18 - 18 - 18 - 18 - 18 -	・用地取得率は約47%(H22.10末現在)であり、一部、用地軽航筒所があるが、今後も地棒者等との話し合いを継続しながら計画的に用地取得を進める。・藤沢側トンネルについては、円地取得状況を見極めつントンネル本体工事に着手していく。・鎌倉側トンネルにて計画されていたが、周辺地壁に与える影響を少なくするため、シールド工法の適用についてコスト縮減を鑑みつつ検討を進める。	継続	道路局災 関連 (課長 三浦 真紀)

日本海沿岸東北自 動車道 朝日 北陸地方整備局	その他	759	1, 025	【内訳】 走行時間短縮便益: 706億円 走行移費減少便益: 184億円 交通事故減少便益: 135億円 【主な根拠】 計画交通量 7,600~18,500台/日	903	1.1	①高速バスの利便性向上 ・高高速バスの利便性向上 ・高高速バスの利便性向上 ・高高速バスの利所要時間地 (2特定車要港海新新面から対 ・村上市や東北井面から対 ・村上市や東北井面から対 ・村上市や東北井面が ・地性健保」ではいます。 ・地性健保」ではいます。 ・地性健保」ではいます。 ・地性健保」ではいます。 ・地性健保」ではいます。 ・地性健保」ではいます。 ・地性健保」ではいます。 ・地性健保」ではいます。 ・地性健保」ではいます。 ・地性健保」ではいます。 ・地性健保」ではいます。 ・通動時間や面楽を設め、のア ・セス時間の上 ・通動時間や面楽を設め、のア ・レセス時間の上 ・の一型では、 ・によび性化 の上 ・三次医療施設でのアクセス ・一型の上では、 ・一型の上では、 ・一型の上では、 ・一型の上では、 ・一型の上では、 ・一型の上では、 ・一型の上では、 ・一型の上では、 ・一型の上では、 ・一型の上では、 ・一型の上では、 ・一型の上では、 ・一型では、 ・一、 ・一型では、 ・一型で ・一型で ・一型で ・一型で ・一型で ・一型で ・一型で ・一型で ・一定 ・一定 ・一定 ・一定	・日本海沿岸東北自動車道は、新潟県新潟市から青森県青森市に至る高規格等線道路であり、日本の骨格を形成する重要な道路である。その一部を構成する本種区間は、アクセス時間の短縮による物流の活性化・観光圏域の拡大、災害に強いネットワークの形成、三災疫療施窓・早期整備が望まれている。 ・平成22年度内に全線2車線供用を予定し、平成23年度は、残る付属施窓の工事を行うとともに、平成23年度は、残る付属施窓の工事を行うとともに、平成23年度は、残る付属施窓の工事を行うとともに、平成23年度は、残る位属施窓の工事を行うとともに、平成23年度は、残る位置は2年間は、重金属含有土のモニタリングを継続する。 【コスト縮滅等】・施工にあたっては、これまで、縦断計画の見直し、精長の短縮等により建設コスト縮減に努めてきた。	継続	道路局 国道·防災課 (課長 三浦 真紀)
一般国道7号 新発田拡幅 北陸地方整備局	再々評価	340	342	【内訳】 走行時間短縮便益:317億円 走行終費減少便益:17億円 交通事故減少便益:8.2億円 【主な根拠】 計画交通量 22,000~35,000台/日	296	1. 2	①まちづくりを支援 ・城で町新発田市の環状道路歴 の機能を強化し、中心部の環状 ・財産・活かしたまちづく りを支援 ②三次医療施設へのアクセス 向上・三次医療施設である県立新 発出病院における日滑な交通の ・冬期間における日滑な交通の ・冬期間における日滑な交通の ・冬期間における正行性 ④災害復射を強和。 ・・直道路へのアクセセス時間の短 ・・遺道路へのアクセンは、・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	なっている他、新発田市中心市街地の環状道路としての役割を担っており、新発田・衛婦を備によって、新発田市街地における洗漆の規和・解消や地域 定業活性と、の客与の他、広域ネットリークとして の機能強化、アクセス向上によるまちづくりの支 接、教念搬送時間の短縮による教命率の向上など、 期待される効果は大きい。 ・今後の交通状況を見据えつつ、用地協議の進捗に 合わせ中曽根町交差点~小舟町交差点間の用地買	継続	道路局 国道·防災課 (課長 三浦 真紀)
一般国道8号 白根バイバス 北陸地方整備局	再々評価	400	542	【内訳】 走行時間短縮便益: 457億円 走行経費減少便益: 62億円 交通事故減少便益: 24億円 【主な根拠】 計画交通量 27,000~41,500台/日	377	1.4	①公共交通機関の運行支援通機関の運行支援通機関である公共交通機関である公共交通の保護を受別通常の沿道環境改善・現道区間の経管・のアクセストニス医療施設である新潟における日滑なを期における日滑な交通の後期における日滑な交通のと、全期間における走行性の向上のまたが、は、は、は、は、は、は、は、は、は、は、は、は、は、は、は、は、は、は、は	国道2号白根ハイバスは、日本無側の広域幹線道路として、また物流や新潟都市圏の拠点間の連携軸として重要な路線である。 ・白根バイバスの整備によって、南区中心市街地における洗浄の緩和・解消、交通事故の削減、騒音低減による沿道環境改善の他、広域ネットワークとしての機能強化、新潟都市圏のまちづくり施策の支援、救急搬送時間の短縮による教命率の向上など、期待される効果は大きい。・現道の洗浄や事故が着しい新潟市南区鰺潟~新潟市南区戸頭(終点)間を優先し、都市計画道路 鮮潟古坝、補償及び工事を推進する。・新潟市南区鰺潟南については、新潟市南区鰺潟南については、新潟市南区鰺潟南については、新潟市南区鰺沿、新潟市南区鰺沿、新潟市南区鰺沿、新潟市南区野流、大野道の大野道、大野道、大野道、大野道、大野道、大野道、大野道、大野道、大野道、大野道、	継続	道路局 国道·防災課 (課長紀) 三浦 真紀)
一般国道8号 直江津バイパス 北陸地方整備局	再々評価	360	1, 849	【内訳】 走行時間短縮便益:1,577億円 走行終費減少便益:213億円 交通事故減少便益:59億円 【主な機型】 計劃交通量 14,500~40,800台/日	937	2. 0	①新幹線駅へのアクセス向力・北陸新幹線新上線駅へのアクセス内のアクセス内のアクセス内の原列を開発を開発を開発を開始を開始を開始を開始を開始を開始を開始を開始を開始を開始を開始を開始を開始を	市を結び京都市に至る主要幹線道路であるとともし、 直江準パイパスは上路地域の道路ネットワークにおいて基幹的な役割を担う重要路線であり、通 動・通学、海院、買い物等の日常生活活動の利便性 向上、地域開発への支援、第3次医療施設へのアクセ ス強化を図るためにも、更なる交通機能の向上を図 る必要がある。 ・洗滞の緩和を目的とする三ツ屋~塩屋新担の工事線化は早期の完成供用を目指して整備を推進する。 ・残る原湯~下荒浜間の4車線化、交差点の立体化に ついては交通状況を勘案しつつ完成供用を目指し、 引き続き整備を推進する。 1、2、格滅等 ・今後も引き続き、新技術、建設発生土の有効利用	継続	道路局 国道·防災課 (課長 三浦 真紀)
地域高規格道路 上越高沼地域振興 快速道路 一般国道253号 上越三和道 北陸地方整備局	長期間継続中	704	492	【内訳】 走行時間短縮便益:377億円 走行終費減少便益:93億円 交通事故減少便益:21億円 【主な根拠】 計画交通量 12,100~20,400台/日	487	1.0	①日常生活圏中心へのアクセス向上 上越市役所へのアクセス時間の短縮 ②特達品の物流効率化を支援を 特達品の物流効率化を支援を はま要な場合には一般である場合に の自上 ・三衆を繋が増加のアクセスト ・三衆を療施とのアクセスト ・三衆医療施設へのアクセスト ・三衆医療施設である場面の ・三衆院の債益を ・三衆院の債益を ・三衆院の債益を ・一三衆院を をのでする。 は他が向よし、 にも、 では、 では、 では、 では、 では、 では、 では、 では	・国道253号は上越三和道路は、地域高規格道路「上越魚沼地域無限快速道路」延長約60kmのうち、起点側の上越市寺へ上越市三和区本郷間の延長約7.0kmの道路で、広域ネットワークの一部を構成しており、地域海県や教念教命の支援など期待される効果は大きい。・埋文調査の進捗にあわせて、寺〜鶴町間は早期の暫定無候用用を目指し整備を推進する。・・・・選・三和間の4車線化については、暫定2車線供用を目指し、整備を進める。・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	継続	道路局 国道·防災課 (課長和)

地域高規格道路 富山高岡連絡道路 一般国道部 電山高岡パイパス 北陸地方整備局	長期間継続中	570	5, 883	【内駅】 走行時間短縮便益: 4,595億円 走行経費減少便益: 865億円 交通事故減少便益: 424億円 【主な根拠】 計画交通量 36,800~54,000台/日	1, 995	2. 9	短縮 ③日常活動圏中心都市間のアクセス向上・高山市から高岡市間のアクセス時間が短縮 ④三次医療施設へのアクセストー・三次医療施設である厚生連高短縮 50緊急輸送道路の信頼性向上・下田交差点、坂東交差点、坂東交差点、坂東交差点、	・国道8号は北陸地方を縦貫する主要幹線道路であり、地域高規格道路高山高岡連絡道路の一部を構成する富山高岡バイバスは、広域的な通過交通や沿線地域間の連携を支援するために重要な役割を担っている。しないし、坂東交差点では、著しい渋滞や交通事故が発生している。 ・坂東交差点の立体化区間である射水市沖塚原〜同市川口間約1.1kmについては、用地質収は約1割が完下の間約4.1kmについては、用地質収は約1割が完下が東交通洗滞の緩和や死傷事故の減少など期待される効果は大きい。射水市沖塚原〜同市川口間については、早期の全線供用に向け、交通状況を勘案しつつ事業を推進する。 「コスト縮減等」・施工にあたっては、地盤改良工においては大口径横坪工法、橋梁工においては下部工での固定ゴム支達している。	継続	道路局 国道·防災課 (課長 三浦 真紀)
一般国道8号 加質拡幅 北陸地方整備局	長期間継続中	320	563	【内訳】 走行時間短縮便益:539億円 走行経費減少便益:21億円 交通事故減少便益:2.8億円 【主な根拠】 計画交通量 26,500~33,200台/日	319	1.8	①主要観光地の連携向上・主要観光地の連携向上・主要観光施設へのアクセス 性向上 ②地域の活性化への貢献・PIを実機にお立くり地域の活性化公の貢献・Sを接触を対した。 (3) 医療施設へのアクセス性向上・災害験点病院である小松、短視院への機能のの向上・災害・受害に強いネットワークの形成 50地域連携・プロジェクトの支援・石川県の「県土を備構なが損機を関した。以前に対している。 (3) 本の は、 2 を 1 を 1 を 1 を 1 を 1 を 1 を 1 を 1 を 1 を	・国道8号加賀拡幅は、PIにより住民や沿道商業者および関係機関が一体となって、国道8号を中心とするまちづくりについて議論を重ね、「現道拡幅」で含意されたものである。 ・用地買収の際には、各地区に十分な計画内容を説明し、沿道住民・商業者と交渉を行い、合意を得ている。 ・起点部2、1km区間(事業全体の33%)は、平成19年度より工事を着手しており、平成22年度に供用予定である。 ・全線使用により広域ネットワークの形成だけでなく、渋滞緩和や地域の商業・観光の振興など地域活性への寄与が見込まれる。 【コスト総源等】 ・施工にあたっては、自歩道部の舗装構成の見直し及び橋梁形式・基礎構造の検討によりコスト低減を図る。	継続	道路局 国道·防災課 (課長 三浦 真紀)
地域高規格道路 金沢外環状道路 一般国道1595道路 金沢東部運備局 北陸地方整備局	再々評価	1, 230	6, 137	【内訳】 走行時間短縮便益:5,653億円 走行経費減少便益:273億円 交通事故減少便益:211億円 【主な根拠】 計が設強量 35,400~63,900台/日	1, 617		①環状連路の形成・市内を対象の形成・市内を対象の形成・市内を対象の環状進路・転換する通過を変通を郊外の環状進路・転換すること地域制度・10 シェクトの支援・10 リース・カース・カース・カース・カース・カース・カース・カース・カース・カース・カ	・金沢東部環状道路は、平成18年4月に暫定2車線で全線開通しており、既に地域における主要幹線として機能している。・全区間において用地買収が完了しており、現在、交通状派を勘察して順次4車線化に着手している。。金沢都市圏の骨格を成す重要な路線であり、石川県新長地場内等構想において重要な位置付けがなされている。、上の東京構想において重要な位置付けがなされている。・大の東京構想において重要な位置ではかった。一次は、シャクトワークの形成、主要観光地へのアクセス向上、金沢都市圏の洗滞緩和などに大きく寄与することが見込まれる。・線動をは、大きの基準は、中間に4年線化整備による渋滞が表があります。中間に4年線化整備による渋滞が表があります。中間に4年線化整備による渋滞が表があります。中間に4年線化整備による渋滞が表があります。中間に4年線化整備による渋滞が表があります。中間に4年線化を増加することにより、コスト低減を図る。	継続	道路局 国道·防災課 (課長 三浦 真紀)
一般国道8号 福井バイバス 近畿地方整備局	再々評価	880	5, 760	【内訳】 走行時間短縮便益:5,113億円 走行軽費減少便益:585億円 交通事故減少便益:61億円 計画交通量: 19,800台/日	2, 646	2. 2	①特急停車駅へのアクセス向上 ・坂井市~福井駅への所要時間が短縮(27分-25分:2分短 総(20日常活動圏の中心都市亡 あわら市~福井市へのアクセス向上 あわら市~福井市への所要時間が短縮(31分-29分:2分 短縮) ③老杆橋梁の解消 ・業替像の必要・中川橋、笹岡橋梁 (汗江橋) における通行規制が 解消 ④沿遠環境の改善 ・別遠の世界では職者と ・別遠の世界では ・別遠の世界では ・別遠の世界では ・別遠の世界では ・別遠の世界では ・別遠の世界では ・別道の世界では ・別述の ・	・交通混雑の緩和、地域の活性化、交通安全の向上 等様々な効果が期待される。 ・今後、引き続き事業を推進し、早期の供用を目指 す。 【コスト縮減等】 ・事業の実施にあたり、軟弱地盤対策等に伴い全体 事業費が増設となるが、今後、歩道幅員の縮小等に よるコスト縮減を図り、増加額を最小限に努める。	継続	道路局 国道·防災課 (課長 三浦 真紀)
一般国道27号 金山パイパス 近畿地方整備局	再々評価	390	1, 381	【内訳】 走行時間短縮便益:1,206億円 走行経費減少便益:140億円 交通事故減少便益:34億円 計画交通量: 22,900台/日	838	1. 6	①特急停車駅へのアクセス向上 ・美浜町〜敦賀駅への所要時間が短縮(29分-22分:7分短 縮) ②重要港湾へのアクセス向上・ ・美浜町〜敦賀港への所要時間が短縮(31分-23分:8分短 縮) ③目常活動圏の中心都市である敦賀市へのアクセス向上 美浜町一敦賀市への所要時間が短縮(26分-118分:8分短 億0を分-118分:8分短 施) 必主要観光地へのアクセス向上 ・治線へのアクセス向上 とが、観光客の増加が見込ま ない、観光客の増加が見込まれる(気比神宮観光客入込数 が、631千人(年)	・交通混雑の緩和、地域の活性化、高速道路へのア クセス強化等様々な効果が期待される。 ・交後、引き続き事業を推進し、早期の供用を目指 す。 【コスト縮減等】 ・事業の実施にあたり、トンネル内の歩道幅員縮 ・・シネル内の円形水路の見直し等、コスト縮減 に努める。	継続	道路局 国道·防災課 (課長 三浦 真紀)

	1	ı	1	1			①社会/唐書町: A	T	1	I
							①特急停車駅へのアクセス向 上 ・美浜町~敦賀駅への所要時			
				【内訳】			間が短縮(29分→22分:7分短縮) ②重要港湾へのアクセス向上 ・美浜町〜敦賀港への所要時間が短縮(31分→23分:8分短	・交通混雑の解消、高速道路へのアクセス強化等 様々な効果が期待される。 ・今後、引き続き事業を推進し、早期の供用を目指		
一般国道27号 美浜東バイパス	再々評価	282	472	走行時間短縮便益: 421億円 走行経費減少便益: 31億円 交通事故減少便益: 19億円	368	1.3	縮) ③主要観光地へのアクセス向	す 。	継続	道路局 国道·防災課
近畿地方整備局				【主な根拠】 計画交通量: 18.000台/日			上、治線へのアクセス性向上により、観光客の増加が見込まれる(気比神宮観光客入込数:632千人/年)(④老朽橋梁の解消・楽器の必ある老朽橋梁(今市標、金瀬橋、瀬掛橋、坂尻橋)における通行規制が解消	【コスト編漢等】 ・事業の実施にあたり、軟弱地盤対策等により全体 事業費が増額となるが、トンネル断面の縮小や新技 術・新工法を活用する等のコスト縮減を図り、増加 額を最小限に努める。		(課長三浦 真紀)
一般国道20号 大月バイバス 関東地方整備局	再々評価	338	494	【内訳】 走行時間短縮便益:489億円 走行終費減少便益:5.1億円 交通事故減少便益:0.06億円 【主な根拠】 計画交通量 9,900~13,900台/日	423	1.2	①交通混雑の緩和・大月バイバスに並行する現 ・大月バイバスに並行する現 間の人を一体的では、全年中的 (20.3千人時間(年・km)は、全日中的 (20.3千人時間(年・km)の 約5倍。 ・2工区の整備により、更な る現道の交通転換が図られ、 洗滞緩和が期待途が図られ、 洗滞緩和が期待が図られ、 近の死傷事は強和が取行が通行のが行すの 約2倍。 ・事故の内駅は、洗滞が一つ の要因である。 通いでが表すといる。 ・現道を収すとない。 ・現道を収すが別待さい。 ・現道を収すが別待さい。 ・現道を表する。 の表しまり、 で通事性向しが明待さい。 に対しての平均所で、大月市が日 かりたけ、対している。 にがしている。 にがしないる。 にがしないる。 にがしないる。 にがしないる。 にがしないる。 にがしないる。 にがしないる。 にがしないる。 にがしないる。 にがしないる。 にがしないる。 にがしないる。 にがしないる。 にがしないる。 にがしないる。 にがしないる。 にがしないる。 にがしないる。 にがしないないないないないないないないないないないないないないないないないないない	・大月市中心市街地に近い、1工区(L=1.7km)について、先行整備。 ・SS2~57年度にかけて地元調整(地域分断対策、平地の確保)に時間を要した。 ールート変更を実施・都市計画変更をSS8年度(ルート変更等)及びH12年度(安全性・経済性よりトンネルのルート変更)に実施・SS60~H4年度、H13~17年度にかけて地元調整(地域分断対策)に時間を要した。 一横断歩道機、地下道、際股等を設置・1工区の用地取得は、平成21年度に完了。2工区の用地取得は、平成20年度に完了。2工区の用地取得は、平成20年度に完了。2工区の用地取得は、平成20年度に完了。2工区の用地取得は、平成20年度より着手。・用地取得率は前回評価時5%(H19)から78%(H22.10)に時間を要した。一工事可能箇所が限定的・1工区は平成7年度より工事着手し、平成19年度までに供用。2工区は平成7年度より工事着手し、平成19年度までに供用。2工区は平成19年度より4橋梁工事に着手している。・会後も、用地質収・工事を実施し、早期の全線完成件所を目指す。	継続	道路局 漢 国連· (課 員 三浦 真紀)
一般国道20号 竜王拡幅 関東地方整備局	再々評価	210	467	【内訳】 走行時間短縮便益:430億円 走行時間短縮便益:24億円 支通整理查:14億円 【主な根拠】 計画交通量 26,300~33,700台/日	265	1.8	①交通混雑の緩和 ・竜王拡幅区間の損失時間は ・竜王拡幅区間の損失時間は (竜王拡幅区間の保証 ・商生主拡幅区間の保証 ・ 一般では ・ 一般では ・ 一般では ・ 一般では ・ 一般で ・ 一般で 一般で 一般で 一般で 一般で 一般で 一般で 一般で	・平成22年度に、部分供用を予定(韮崎市栄二丁目 〜韮崎市栄一丁目:約0.8km) ・用地の取得は約945完了(平成22年8月末現在、面 核ペース)と平成17年度の約72%から約2割の進捗と なっている。用地操件は、2件であり今後も任意によ る取得を努めていく。 ・今後も、用地買収・工事を実施し、早期の全線完 成供用を目指す	継続	道路局災課 (課長 三浦 真紀)
一般国道52号 上石田改良 関東地方整備局	再々評価	138	184	【内訳】 走行時間短縮便益:141億円 走行發費減少便益:36億円 交通事故減少便益:7.6億円 【主な根拠】 計画交通量 20.000~27,800台/日	145	1.3	①交通混雑の緩和 ・上石田改良区間の損失時間 は全国平均の約10倍(上石田改良区間 195.5千人時間/年・km、全国平均:20.3千人時間/年・km、全国平均:20.3千人・改良を備により、洗滞が提入れる。 ②安全安心な通行の確保 ・上石田改良区間の平均死傷 事故率は全国平均約26倍((上石田改良区間 278.4件/億台千口、全国平均均26倍、 15.3 (15.	1-増加・ ・平成17年度より橋梁工事に着手し、平成21年度に 仮橋への交通切り回しを実施。 ・現在、荒川橋、黄川橋を工事中で、相川三之橋は 新橋を架設済み。 ・今後も、用地質収・工事を実施し、早期の全線完成供用を目指す。 【コスト橋滅等】(3億円) ・橋梁野王を観2径間連続箱桁橋から、PC3径間連 株井の在生態を対しまります。	継続	道路局 関道:防災課 (課長 三浦 真紀)

中部横断自動車車道八千東地方整備局	長期間継続中	513	673	【内訳】 走行器費減少便益:146億円 交通事故減少便益:52億円 【主な根拠】 計画交通量 7,900~10,500台/日	514	1. 3	速道部により連結により連結により連結では、 ・	率は約91%。引き続き、用地取得を推進。 ・埋蔵文化財調査は平成19年度より着手しており、 ほぼ全区間で調査を実施している。 ・順調な用地取得、埋蔵文化財調査により、引き続き、橋梁工事、改業工事を推進。 ・人口減少や財政力指数が低い治線地域の地域活性 化や全国有数の出荷量と解う高原野変の品質向上や 市場拡大による主要産業の農業の支援が期待される。 ・高速ICと連携した物流効率化計画の認定による中小企業の支援を斬たな企業誘致、物流効率化が期待 される。 ・観光、込客が減少する佐久地域において、首都圏 や中京圏から円滑な周遊観光や交流人口の拡大が期待される。 【コスト縮減等】(70億円) ・佐久南1 C部の長大橋梁の縮小 ・機断が配り曳直 (法律中実施面積の削減、橋梁	維続	道路局 国道·防災課 三浦 真紀)
一般国道20号 坂室パイパス 関東地方整備局	再々評価	231	315	【内訳】 走行時間短縮便益:301億円 左行事数減少便益:12億円 左有事效量 :2.3億円 【主な根拠】 計画交通量 15,300台/日	230	1.4	イパスに転換し 国道20号刊	地区の利便性向上が見込まれる。 ・茅野市の高齢者は「外出しやすい安全な道路整	継続	道道、課真紀)

一般国道20号 下諏訪岡谷バイパ ス 関東地方整備局	再々評価	464	648	【内訳】 走行時間短縮便益: 535億円 走行線費減少便益: 11億円 【主本域通量 7,000~20.600台/日	470	1. 4	①交通振動 (200 年) (200 年	・ 岡谷市長地鏡~ 岡谷市今井(II 工区: 2.9 km) は、 用地取得が完了しており、平成16年3月に暫定2車線 供用済み。 ・下諏訪・四谷六イバスの月地取得率は、前回再評 価時67%(H18)から72%(H22)に増加。 ・国道20号周辺には、精密機械工場が多く立地して とまでのアクセス性が向上し、物流機能の強化・企業活動の活性が見込まする。 ・下諏訪・岡谷バイバスの用地取得率は、前回再評価時67%(H18)から72%(H22)に増加。 ・予諏訪・岡谷バイバスの用地取得率は、前回再評価時67%(H18)から72%(H22)に増加。 ・今後、用地の取得を推進するとともに、引き続き、早期完成に向けて事業促進を図る。 【コスト縮端等】(4億円)・トンネル断面の見直しにより、掘削土量を削減し、コスト縮減	継続	道路局 国道·防災課 (課長 三浦 真紀)
一般国道153号 伊南バイバス 中部地方整備局	再々評価	412	1, 101	【内訳】 走行時間短縮便益:1,100億円 走行錄費減少便益:1,3億円 交通事故減少便益:0.1億円 【主な規拠】 計画交通量 18,800台/日	433	2. 5	①円滑なモビリティの確保 ・現道の年間渋滞接失時間の 削減が見込まれる。 ・利使性の向上が明待できる ・入区路線(伊那パス)が存在 する。 ②都市の再生・・南田市場土地区画整理事業 と連携が見込まれる。 ③災害の備え・・第一次繁念輸送道路に位置づけられている。 ④地球環境の保定・の122まれる。 の123まれる。 の124までは、124まで	・国道153号現道では、交通集中による激しい渋滞が 発生している。 ・国道153号現道の沿線では、環境基準を超過する騒音が発生している。 ・国道153号現道は、伊那谷特有の河岸段丘により急 減な起伏やカーブが多く存在している。 ・飯島工区本郷〜飯島工区間は、暫定2車線の早期供 用を目指す。 【コスト縮減等】 ・PC橋における外ケーブル構造及びテトラレール (新技術・新工法)によりコスト縮減を図る予定で ある。	継続	道路局 国道·防災課 (課長 三浦 真紀)
一般国道21号 可児御嵩バイバス 中部地方整備局	再々評価	349	798	【内訳】 走行時間短縮便益: 727億円 走行経費減少便益: 68億円 交通事故減少便益: 2.8億円 【主な根拠】 計画交通量 21,000合/日	447	1.8	(の) 一円滑なモビリティの確保 ・現道の年間渋滞損失時間の 削減が見込まれる (2 国土・地域ネットワークの 標準 ・土・岐市〜美濃加茂市間のアクセス向上が見込まれる (3 個性ある地域の形成 ・花フェスタ配念公園へのアクセス支援が見込まれる (4) 災害へ欠緊急輸送道路に位置づけられての (5) 上球環境の保全 ・002 排出量の削減が見込まれる (6) 生活環境の改善・保全 ・長岡地区において、騒音低 減効果が見込まれる。	・平成17年に部分暫定2車線供用し、国道21号現道の 交通量は減少したが、依然として決滞ポイントでは 遅報の解消には至っていない。 ・理報の実施では要な車は多治見事務所管内平 均の約1.5倍と高い。 ・国道21号現道の沿道では、騒音値が環境基準を超 適している地域が存在している。 ・御嵩町東部地域の工業団地には、東海環状自動車 道の供用後、企業進出が進んだがアクセスが深である。 ・平成22年度の全線暫定2車線供用に向けて全面的に 展開している。完成4車線については、早期供用を目 指す。 【コスト縮減等】 ・技術の遺展に伴う新工法の採用等による新たなコ スト縮減に努めながら事業を推進していく。	継続	道路局 国道·防災課 (課長 三浦 真紀)
地域高規格道路 岐阜南部模断ハイ ウェイ ウェイ 一般国道21号 岐大パイパス 中部地方整備局	再々評価	1, 100	1, 672	【内訳】 是行器費減少便益:155億円 交通事故減少便益:77億円 【主な根拠】 計画交通量 64,300台/日	1, 164	1.4	①円滑なモビリティの確保 ・現道の年間渋滞損失時間の 削減が見込まれる ・現道の旅行速度改善が見込 ・特急停車駅(岐阜駅)への アクセス向上が見込まれる ・日常活動圏中心都市間(大 垣布~岐阜市)を最短時間で ・日常活動圏中心都市(間 ・日常活動圏中心都市(間 ・日常活動圏中心が見から ・日常活動圏中のがアクセスの上が見込まれる ③個性あるか地域の形成 ・関心はアジャパン)を支援 ・蓄流の安全な生源(全位を ・大り見かれて、 ・大り見かれて、 ・大り見かれて、 ・大り見かれて、 ・大り見かれて、 ・大り見かれて、 ・大り見かれて、 ・大り見かれて、 ・大り見かれて、 ・大り見かれて、 ・大り見かれて、 ・大り見かれて、 ・第一次となり、 ・第一次となり、 ・第一次となり、 ・第一次とは、 ・第一次と	旅行速度の低下が大きい。 ・立体区間の端部である茜部本郷交差点の渋滞が著	継続	道路局 国道·防災課 (課長紀)

一般国道41号 高山国府バイバス 中部地方整備局	再々評価	465	723	【内訳】 走行線費減少便益:56億円 交通事故減少便益:37億円 【主な根拠】 計画交通量 22,000台/日	525	1. 4	①円滑をなるのでは、	・高山市一飛騨市間は運動運学など生活圏としての 縁ばつきが強く、日常生活において重要な区間であ るが、区間内には2箇所の主要渋滞ポイントが存在している。また、冬期精奮の際はさらに渋滞が深刻な 状況となる。 ・国道4月の現道においては、元傷事故が多発して ・国道4月の現道においては、六個による時程次である。 ・国道4月の初進では、台風による時程次である。 ・バイバス整備によりバイバス直近に高次医療施設 が移設を予定している。 ・早期に全線元成供用を目指す。 【コスト縮減等】 ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進していく。	継続	道路局 国道·防災課 (課長 三浦 真紀)
一般国道156号 岐阜東バイバス 中部地方整備局	再々評価	950	2, 720	【内訳】 走行時間短縮便益:2,563億円 走行終費減少便益:141億円 交通事故減少 量本故減少 計画交通量 40,700台/日	1, 395	1. 9	①円滑なモビリティの確保 ・現道の年間渋滞損失時間の 削減が見込まれる ・岐阜パスは単関機性の路路 ・岐阜パスは東単関地の路路 ・村急停車駅(岐阜駅)への アクセス向上が見込まれつークの 構築 ・日常活動圏のを最初がカットワークの 構築では、大きないののアクセス向上が見込まれる ・多が清流が出たので、まが、対した。 ・世界が地へのアクセス向上が見込まれる の安全で安かで、安地のよれの。 ・岩の景が、大きないで、大きないいで、大きないで、大きないで、大きないいいで、大きないでいいでいいでいいでいいでいいでいいでいいでいいでいいでいいでいいでいいいいい	・パイパス供用区間の現道では渋滞緩和が図られたが、未供用区間の現道では、慢性的に湿雑しており、ピーク時旅行速度が低くなっている。・パイパス未供用区間の現道では、慢性的な混雑から路線パスの定時性が確保出来ない。・国道156号は岐阜中中心部を関市・美濃市中心部を接続する幹線遺跡であり、通過交通が多く利用している。また、バイパス未供用区間の国156号分線は宅地化や市街化が進んだ地域あり、沿道発着の交通・吹岐阜市日野南〜岐阜市岩田西間の暫定2車線での早期供用を目指す。 【コスト縮減等】、山田交差点の交差点形式を右折立体から平面交差に変更し、コスト縮減を図る予定である。	継続	道路局 国道·防災課 (課長 三浦 真紀)
中部縦貫自動車道 一般国道158号 高山清見道 備 局	再々評価	2, 203	2, 837	【内訳】 走行時費減少便益: 420億円 交通事故減少便益: 91億円 【主な根拠】 計画交通量 8,000~20,200台/日	1. 994	1.4	・明清なモビビ明ティの確保時間の発生に対している。 1 日 1 日 2 日 3 日 3 日 3 日 3 日 3 日 3 日 3 日 3 日 3	・高山市街地には年間約300万人(平成21年)の観光 客が訪れている。 ・国道158号の高山市街地では、4箇所の主要洪滞ポイントが存在しており、高山西間で高山10間の智定 供用により市街地へ向か了選雑は緩和したが、依 然、国道158号の高山市街地は、道路幅員が狭小な区間 が多く、日常交通に支障を及ぼすと伴に、除雪作業 が整式する事から冬期交通の安全性が低下してい る。 ・高山間で一件生川10間の暫定2車線の早期供用を目指 す。 【コスト縮減等】 ・トンネル内ジェットファン見直しによるトンネル 断面の縮小によりコスト縮減を図る予定である。	継続	道路局 国道·防災課 (課長 三浦 真紀)

一般国道258号 大桑道路方整備局	再々評価	310	1, 641	【内訳】 是行時觀短縮便益:1,621億円 定通事故減少便益:6.7億円 【主な根拠】 計画交通量 26,500台/日	730	2. 2	①円滑なモビリティの確保・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる・特急停車駅(近鉄電車(長が標準)へのアクセス向上が 22物流車が必要を必要を発展しまれる。 12物流車を必要を発展しまれる。 13国土・地域を 13の一般である。 13国土・地域を 13国土・地域を 13国土・地域を 13国土・地域を 13国土・地域を 13国土・地域・ 13国土・ 13国土	・当該事業区間の渋滞損失時間は三重・岐阜県内の 国道車平均の約2.6倍と高い。 ・国道28号周辺及び西濃・滋質方面から四日市港・ 名古屋港への知売軸を担う産業道路として機能して 年間で約2倍となっている。 ・調査設計及び関係機関との協議を推進し、暫定2車 線区間について早期4車線化を目指す。 【コスト総滅等】 ・排撃診置位置の見直しにより構造物の小規模化及 び通行止め回避等を実施し、コスト総滅を図る予定 である。	継続	道路局。 国道: 課長 三浦 真紀)
伊豆縱貫自身動車 達 實 自身 更 中 部 地 方 整 備 扁 局 明 中 部 地 力	スの料	2, 520	3, 664	【内訳】 走行時間短縮便益:3,419億円 走行軽製減少便益:181億円 交通事故減少便益:63億円 【主な根拠】 計画交通量 15,600~50,100台/日	2, 983	1.2	①円滑速等の年間が見込まれる。 ・現立等の年間が見込まれる。 ・明辺等の年間が見込まれる。 ・自動を持ちいた。 ・自動を表した。 ・自動を、といる。 ・自動を表した。	・沼津、三島都市圏内の国道の洗滞損失時間は、静岡県内国道平均の約5倍と高く、日常生活や地域産業振興の大きな障害となっている。・沼津、三島都市圏の死傷事故発生率は高く、静岡圏平均の約2・倍となっている。・三島塚原10-大場・茵南10及び連絡路の暫定2車線の早期供用を目指す。 【コスト総滅等】・三島玉沢10のコンパクト化によるコスト総滅を図る予定である。	継続	道路局局国道(課集) (課集 三浦 真紀)
一般国道1号 南二日町交差点 中部地方整備局	再々評価	64	86	【内訳】 走行時間短縮便益:80億円 走行経費減少便益:4.7億円 交通事故減少便益:0.93億円 【主な根拠】 計画交通量 22,200台/日	85	1.0	①円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間 の削減が見込まれ ・利便性の向上が期待できる バス路線(沼津登山東海バ ス)が存在する ②側性ある地域の形成 ・伊豆地域の主要な観光地へ ③災害への備急 (3)災害への備急 (4)地球環境の保全 ・002排出量の削減が見込まれる (5)生活環境の改善・保全 ・NO2、SPMの削減が見込まれる	・当該交差点は、伊豆地域の南北交通の要所であり、交通が集中し着しい渋滞が発生している。 ・ 三島市街地は計岡県内でも死傷事故の多い地域となっているが、当該交差点は県平均の約3倍の死傷事故が発生している。 ・ 当該交差点は、大雨により冠水し、伊豆地域へのアクセス機能を低下させている。 ・ 早期完成供用を目指す。 【コスト総滅等】 ・ 横断歩連橋下部工の基礎の設計見直しによるコスト縮減を図る予定である。	継続	道路局 国道·防损 (課長 三浦 真紀)

- 般国道1号 富士由比バイパス 中部地方整備局	再々評価	445	1, 400	【内訳】 走行時間短縮便益:1,094億円 左行線費減少便益:59億円 【主な根拠】 計画交通量 55,300台/日	803	1. 7	①円滑なモビリティの確保・現道等の決決権共時間の削減が見込まれる ・記述等の決決権共計 減が見込まれる ・記点として解消を回りを差しいる。 ・記点として解消を回りを通りである。 ・記点として解消を回りを通りである。 ・記点として解消を回りを通りである。 ・記点とは、新館主駅(新幹線記まれる)。 ・お節主駅(新幹線記まれる)。 ・のでは、一のでは、一のでは、一のでは、一のでは、一のでは、一のでは、一のでは、一	・国道1号現道では、朝夕のピーク時に交通が集中し、平面交差部において激しい洗滞が発生している。 ・国道1号現道部では、平面交差部において交通事故が多発している。 ・寺尾交差点立体化区間の供用を優先的に事業を推進する。 ・富士立体化区間は、早期供用を目指す。 【コスト縮滅等】 ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮滅に努めながら事業を推進していく。	継続	道路局 関連 (課長 三浦 真紀)
一般国道139号 富士改良 中部地方整備局	再々評価	125	203	【内部】 走行時間短縮便益:186億円 走行時觀滅少便益:9.0億円 交通事故滅少 計画交通量 24.200台/日	127	1. 6	①円滑なモビリティの確保・現道等の決議を持続できまれる。 (県、日本学・日本学・日本学・日本学・日本学・日本学・日本学・日本学・日本学・日本学・	・富士市街部の南北路線で唯一の4車線道路である (都)田子浦伝法線では、朝夕のビーク時に交通が集中し、激しい渋滞が発生している。 ・国道193号は国道号に接続されておらず、鉄道の路切もあり、サウセス性が低い路線である。・富士市の南北路線である(都)田子浦伝法線(県)田子浦港富士インター線、国道193号において交通事故が多発している。(都)田子浦伝法線では渋滞による追突事故が多い。・終点青島から(都)津田夢原線までの早期供用を目指す。 「コスト縮滅等」・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進していく。	継続	道路局災 (課長紀) 三浦
伊豆縱貫自動車道 一般国道414号 河津下出道備局 中部地方整備局	再々評価	260	315	【内訳】 走行時間短縮便益:276億円 走行錄聲減少便益:32億円 交通事故減少便益:7.5億円 【主な根拠】 計画交通量 7,900~10,800台/日	218	1.4	①円滑なモビリティ海操失時間 ・現流等の年間渋滞操失時間 の削減が登録とまれる・はり利な路線、東海大で大力を増大のでは、一部では、一部では、一部では、一部では、一部では、一部では、一部では、一部	・伊豆地域は、豊富な観光資源に恵まれた日本有数の地域であり、観光期には下田市街地中心において、著しい渋滞が発生している。・下田市街地中心は静岡県内でも死傷事故の多い地域で、中でも国道108号(中島橋〜横定大寛茂入口)、国道414号(中島橋〜柳世入口)は県平均の約2倍の死傷事故が発生している。・早期「都計画手続きを完了し、本格的な事業着手を目指す。 【コスト総滅等】・トンネル幅員、道路構造の見直しによりコスト総滅を図る予定である。	継続	道路局 関連·防災 (鉄長 三浦 真紀)

伊豆縦貫自動車道 一般国道414号 天城北道路 中部地方整備局	その他	570	657	【内訳】 走行時間短縮便益: 611億円 走行轉數減少便益: 40億円 走行基数之便益: 5.2億円 【主な模換】 計画交通量 11,600~14,600台/日	513	1.3	①円清等等の場合を ・ 現道が接続を ・ 当該に ・ 一 の ・ 当該に ・ 一 の ・ 当該に ・ 一 の ・ の ・ の ・ の ・ の ・ の ・ の ・ の ・	・国道136号と414号が重複する区間では3箇所の渋滞ボイントが存在し、休日を中心に激しい渋滞が発生している。 ・天城北道路周辺の幹線道路は、地理的条件から災害に弱く、通行規制は発生する等、生活交通や物流・観光交通を阻害している。さらに、緊急輸送路である国道136号、414号は、この区間では路線が事ず断した場合には大幅なご回を強いられる。・大平10~天城湯ヶ島1C(仮称)の暫定2車線の早期代日本に大幅変更が開から、大平10~天城湯ヶ島1C(仮称)の暫定2車線の早期・大型ブロック排壁の採用によりコスト縮減を図る予定である。	継続	道路局。 国道·防投 (課 真紀)
一般国道153号 豊田北バイバス 中部地方整備局	長期間継続中	342	693	【内訳】 是行経費減少便益:33億円 交通事故減少便益:2.4億円 【主な根拠】 計画交通量 33,800台/日	275	2.5		・豊田市中心部を通過する国道153号現道は、人口増加・地域産業発展等により交通量が増加傾向にあると伴に、洪潔損失時間が高い状況である。また、主要決滞ポイントが1箇所存在する。・広域ネットワークである国道153号の通過交通が都市内に入り込み、都市部の混雑が著しい状況である。・豊田中心部を通過する国道153号現道に収傷事故率値を上回る区間が多数存在する。・豊田市市都の教育技能と関ロで制度が表現である。・豊田市市地域内国道153号現道では、騒音が一部区間において環境基準を超過する区間がある。・豊田市は153号現道では、騒音が一部区間において環境基準を超過する区間がある。・豊田地区北部は10110地区が拡大している。また、区間において環境基準を超過する区間がある。・豊田地区北部は10110地区が拡大している。また、区間におい、増加している。・豊田・古・大田・大田・大田・大田・大田・大田・大田・大田・大田・大田・大田・大田・大田・	継続	道路局 国道·防災課 (課長 三浦 真紀)
一般国道1号 関バイバス 中部地方整備局	再々評価	250	309	【内訳】 走行時間短縮便益:287億円 走行移費減少便益:20億円 交通事故減少便益:1.3億円 【主な根拠】 計2000000000000000000000000000000000000	252	1. 2	①円滑等なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間 ・利便性の向上が期待できる ・利便性の向上が期待できる する。 2物流効率単クノヒルズから の出日市港へのアクセス向上が 3個性をある地域の形成 ・第一次緊急輸送道路に位置 づけられている で、第一次緊急輸送道路に位置 で対けるれている で、10世球環境の保全 ・C02排出量の削減が見込まれる 8単注の保全 ・C02排出量の削減が見込まれる 8単注、環境の改善、保全 ・NO2、SPMの削減が見込まれる 8単注、環境の改善、保全 ・NO2、SPMの削減が見込まれる	・国道1号と名阪国道を直結するランプの整備により、主要渋滞ポイントである太岡寺町交差点の渋滞は改善したが、依然、国道1号の太岡寺町〜小野町西間の渋滞操失時間は、三重県内の国道平均の約6倍とババイバスに競技する名山・関テクノヒルズの企業進出が物流企業を中心に増加している。調査設計、工事及び関係機関との協議を推進し、早期供用を目指す。 【コスト縮減等】・2経間連続少数 I 析橋の採用によりコスト縮減を図る予定である。	継続	道路局 国道·腓贝 三浦 真紀)

一般国道42号 熊野尾 新 東 京	再々評価	1, 070	1, 287	【内訳】 走行時間短縮便益:1,159億円 交通事故減少便益:123億円 交通事故減少便益:5,2億円 【主な根拠】 計画交通量 7,500~8,700台/日	1, 152	1.1	①円滑なモビリティの確保 ・現道等の洗滞損失時間の削 減が見込まれる ・バスと路線・(名古屋紀南高速 ・バスと路線・(名古屋紀南高速 れる。②物流の事化の支援 等)への支援 等)への動送時間短縮が 等)への が成立の輸送時間短縮が 等)を が成立の輸送時間短縮が が成立の が成立の がは最高速ネータークの 構築をれる ・近最高速本・アークの 構築を表し ・近まし動車が できる ・近にきる ・近にきる ・近にきる ・近にきる ・近にました。 ・近にましまれる ・近にましたが でのアクセス の個性ある地域の形成・ ・世界道となる ででデセス向しが ののできる ののできる ののできる ののできる ののできる ののできる ののできる ののできる ののできる ののできる ののできる ののでかででする ののできる ののできる ののできる ののでかである ののできる ののでは のでは のでは のでは のでは のでは のでは ので	砂安となり(いつの) ・唯一の幹線道路である国道42号は、降雨、災害により通行止めは発生することもあり、また、強め時には、多くの集落が孤立化し、地域住民の日常生活に多大な影響を与える。	継続	道路局 国道·防災課 (課長 三浦 真紀)
一般国道42号 紀宝バイバス 中部地方整備局	再々評価	175	385	【内訳】 走行時間短縮便益: 324億円 走行接費減少便益: 58億円 交通事故減少便益: 3.2億円 【主な根拠】 計画交通量 15,200台/日	336	1.1	①円滑なモビリティの確保・現道等の渋滞損失時間の削減が見込まれる。 簡解、 紀宝町方面からJR新宮駅へのアクセス向上が見込まれる。 2物流効率化のアクセス向上が見込まれる。 3回土・地域ネットワークの構築・ 施野市、尾鷲市と新宮市とのアクセス自上が見込まれる。 4個性ある地域が形成・世界遺産・収野方道・全域でのアクセス向上が見込まれる。 5次書〜次保金総会道道路に位置である地域が見込まれる。 1年1年1年1年1年1年1年1年1年1年1年1年1年1年1年1年1年1年1年	であることから、交通が集中しており、特に洗滞ポイントである成川交差点では恒常的に洗滞が発生している。 ・紀宝パイパスに並行する国道42号では、海岸堤防・法面・家屋に挟まれ、歩道設置が困難な状況から、交通事故が多発している。 ・東紀州地域では、生活圏中心都市である新宮市に	継続	道路局 国道·防災課 (課長 三浦 真紀)
地域高規格道路 甲根 医高期 中 限国道路 中 以可道路 近 数地方整備局	再々評価	400	1, 297	【内訳】 定行時間短縮便益:1,210億円 左行專對減少便益:69億円 左行專效學位益:18億円 【主女根拠】 引,000台/日	699	1. 9	①主要観光地へのアクセス向上、 ・ 沿線へのアクセス性向上に より、観光客の増加が見込まれる(滋賀県希望が丘文化公 園観光客入込数:727千人/ 年) ②日常活動圏の中心都市である を要東市へのアクセス向上 ・甲賀市・栗東市への所要時間が短縮(60分→50分:10分短縮) ③高度医療施設へのアクセス 向上・ ・第二次医療施設(済生会滋 質県信分からが:10分短縮) ④沿遠環境の改善 ・ 現遠の並行区間では騒音 ・ 現遠の並行区間では騒音 ・ 現道の並行区間では騒音 ・ 現道の並行区間では騒音 ・ 現道の並行区間では騒音 ・ 現道の並行区間では騒音 ・ 現道の並行区間では騒音 ・ 現道の主行区間では騒音 ・ 現道の主行区間では騒音 ・ 現道の主行区間では騒音 ・ 現道の主行区間では騒音	・交通混雑の緩和、交通安全の確保、地域の活性化等様々な効果が期待される。 ・今後、引き続き事業を推進し、早期の供用を目指す。 【コスト縮減等】 ・事業の実施にあたり、プレキャスト円形側溝、L型 推墾の使用や新技術・新工法を活用する等、コスト 縮減に努める。	継続	道路局 国道·防災課 (課長 三浦 真紀)
一般国道8号 米原バイバス 近畿地方整備局	再々評価	700	978	【内訳】 走行時間短縮便益:904億円 走行器費減少便益:56億円 安施。少便益:18億円 【主女根拠】 計至な根拠】 26,400台/日	886	1. 1	①日常活動圏の中心都市である産根市へのアクセス向上 ・米原市・産根市への所要時間が短縮(9分-8分:1分短縮) (2)主要観光地へのアクセス向上・ ・治線へのアクセス性向上により、観光客の増加が見込ま、1,938千人/年、彦根城 観光客入込数、1,938千人/年、彦根城 観光客入数。646千人/年、 (3)高度医療施設へのアクセス向上・ ・第二次医療施設(長浜赤十 字病院)への所要時間が短路 (4)沿道環境の改善 ・別道の支持では関節では騒音 ・別道の改善 ・別道の表情には、 ・別道の表情にない。 ・別道の表情にない。 ・別は、 ・別は、 ・別は、 ・別は、 ・別は、 ・別は、 ・別は、 ・別は、	・交通混雑の緩和、交通安全の確保、冬期の円滑な 交通確保等様々な効果が期待される。 ・今後、引き続き事業を推進し、早期の供用を目指 す。 【コスト総滅等】 ・事業の実施にあたり、両側歩道から片側歩道への 変更や新技術・新工法を活用する等、コスト総滅に 努める。	継続	道路局 国道·防災課 (課長 三浦 真紀)

地域高規格道路 琵琶湖西被貫道路 一般国道161号 湖北バイス 近畿地方整備局	再々評価	300	623	【内訳】 走行時間短縮便並:571億円 走行時費減少便益:34億円 交通事故減少便益:19億円 【主な機別 計画交通量: 14,700台/日	579	1.1	①重要港湾へのアクセス向上 ・高島市・教質港への所要時 間が短縮(66分→63分:3分短 総) ②主要観光地へのアクセス向 上・治線へのアクセス向に・ ・ 北線へのアクセス向に・ ・ 北線へのアクセス向に ・ 北海にでは、一 ・ 第二次医療施設(長浜赤十 字病院)への所要時間が短縮 ・ 現道の並行区間が定縮 ・ 現道の並行区では騒音レ ・ 水が要請限度を超過(高島 市マキノ町: 昼間75dB、夜間 75dB)	・交通混雑の緩和、交通安全の確保、冬期の円滑な 交通確保等様々な効果が期待される。 ・今後、引き続き事業を推進し、早期の供用を目指 す。 【コスト縮減等】 ・事業の実施にあたり、新技術・新工法を活用する 等、コスト縮減に努める。	継続	道路局 国道·防災課 (課集 三浦 真紀)
一般国道27号 西舞鶴道路 近畿地方整備局	一定期間未着工	245	330	【内訳】 走行時間短縮便益:290億円 支行基章減少便益:30億円 支有基章減少便益:11億円 【主な根拠】 計画交通量: 18,000台/日	191	1.7	○①重要港湾へのアクセス向上 ・総部市・京都舞鶴港への所 要時間が短縮(25分→18分:7 分短縮) (2) 農林水産品の流通の利便性 向上 ・沿線へのアクセス性向上に 通の増加が見込まれる(主な 出荷完・京都中央卸売・場 ③沿道環境の改善では騒音レ ・現道の並行区間では騒音レ ・水地等最優度を超過舞鶴 市大田・昼間73dB、夜間 70dB)	・高速道路へのアクセス強化、交通混雑の緩和、交通安全の確保等様々な効果が期待される。 ・今後、引き続き事業を推進し、早期の供用を目指す。 【コスト縮減等】 ・事業の実施にあたり、新技術・新工法を活用する 等、コスト縮減に努める。	継続	道路局 国道·防災課 (課長 三浦 真紀)
京都縦貫自動車道 一般国道478号 一般取線站方整備局 近畿地方整份之社	再々評価	2, 146	2, 890	【内訳】 走行時間短縮便益: 2,370億円 走行趣養減少便益: 400億円 (主女祖拠】 計5,700台/日	2, 121	1.4	①新幹線駅へのアクセス向上 ・舞鶴市〜京都駅への所要時 前が短縮(15分十105分:20分 短線) 22 特定重要港湾へのアクセス 向上・京都南IC〜京都舞鶴港への 所要時間が短縮(105分-85分:20分短線) 3高茂医療施設(京都第一 - 第二次医療施設(京都第一 - 第二次医療施設(京 - 第二次医療施設(京 - 第二次医療施設(京 - 第二次医療施設(京 - 第二次医療施設(京 - 第二次医療施設(京	・交通混雑の緩和、地域の活性化、物流の効率化、 災害時における代替路の確保等様々な効果が期待される。 ・今後、引き続き事業を推進し、平成26年度の全線 暫定2車線供用を目指す。 【コスト縮減等】 ・事業の実施にあたり、橋梁形式の見直しや新技 術・新工法を活用する等、コスト縮減に努める。	継続	道路局 国連-防災課 (課長 三浦 真紀)
地域高規格道路 第2個 一般国 一般国 一般国 近 3 近 数 地 方 整	再々評価	1,020	1, 749	【内訳】 走行時間短絡便益:1,469億円 走行軽費減少便益:196億円 交通事故減少便益:84億円 計画交通量: 28,000台/日	1, 176	1.5	①関西国際空港へのアクセス 向上、泉南郡岬町~関西国際空港 への所要時間が短縮(61分一 42分:19分短縮) (2特定重要港湾へのアクセス 向上、泉南郡岬町~堺泉北港への 所要時間が短縮(94分一75 分:19分短縮) (3高度医療施設へのアクセス 向上・ 東州敦命教急センター)への 所要時間が短縮(36分一23 分:13分短縮) (4)返過16号(阪南市・ 東州敦命教急センター)への 所要時間が臨縮(36分一23 分:13分短縮) (4)返過16号(阪南市・ 東州敦命教急を登上のの確保 日本財政市)が通行止となった 財政自由を確保 国面で都の解消 い国道都の解消 い国道都の解消	・周辺道路の決滞緩和、交通安全の確保、教急医療の支援等様々な効果が期待される。 今後、引き続き事業を推進し、平成22年度に箱/ 浦~淡輪間の暫定供用、残る区間の早期供用を目指す。 【コスト編集にあたり、橋梁形式の見直しや新技術・新工法を活用する等、コスト編減に努める。	継続	道路局質 国道·防災課 (課長 三浦 真紀)
中国横断自動車道 中經路鳥西要 佐田国地方整備局	その他	613	886	【内訳】 走行時間短縮便益:647億円 走行終費減少便益:160億円 交通事故減少便益:79億円 【主な模型量 8,100台/日~11,500台/日	742	1. 2	①円滑なモビリティの確保・ ・損失時間の別減が見込まれ ・宝塚一鳥取の相対はまれる。 ・宝塚一鳥取の相対はまれる。 ・最大が水産品要素が10円の支援・ ・農林水産品要素が10円の支援・ ・農林水産品要素が10円の支援・ ・農林水産品要素が10円の支援・ ・農林水産品要素が10円の支援・ ・農林水産品要素が10円の支援・ ・農林水産品要素が10円の支援・ ・農林水産品要素が10円の支援・ ・農林水産品要素が10円の支援・ ・農林水産品要素が10円の大力の中の ・農林水産品を実施が10円の中の地震が10円の ・農林水産品を調整が10円の一般を ・農林水産品を ・農林水産品を ・農林水産品を ・農林水産品を ・農林水産品を ・農林水産品を ・農林水産品を ・農林水産の ・農林水産の ・日常活動園 圏が取出の ・日常活動園 圏が取出の ・日常活動図を ・日常活動の ・日常活動の ・日常活動の ・日本の ・日本の ・日本の ・日本の ・日本の ・日本の ・日本の ・日本	線地域では工業団地の開発・分譲が進んでいる。 ・平成21年度末で用地質収益成化しており、現在までに佐用JCT~大原ICまでの10.9kmが供用済み。 早期全機供用を目落と工事を推進しており、平成24 年度末に入屋で配業倉間8.3kmが供用予定。	維統	道路局 国产-防災課 (課長 三浦 真紀)

一般国道2号 神戸2号交差点改 良 近畿地方整備局	長期間継続中	22	95	【内訳】 走行時間短縮便益:75億円 走行器費減少便益:5.2億円 (主立模拠】 計画变通量: 29,000台/日	30	3. 1	①新幹線駅へのアクセス向上 ・明石市・新神戸駅への所要 時間が短縮(50分・44分:6分 短縮) (2特定重要港湾へのアクセス ・明石市~神戸港への所要時間が短縮(43分・38分:5分短 缩)。 (3高度医療施設へのアクセス ・第二次医療施設(長庫県立 災害医療センター)への開所要時間が短縮(47分・42分:5分短 超) (4) (4) (4) (4) (5) (3) (4) (5) (4) (4) (5) (5) (4) (5) (5) (6) (6) (6) (6) (7) (7) (7) (7) (7) (7) (7) (7) (7) (7	・交通混雑の緩和、交通安全の確保、地域の活性化等様々な効果が期待される。・今後、引き続き事業を推進し、早期の供用を目指す。 【コスト総滅等】・事業の実施にあたり、機断歩道橋から両側歩道への計画変更等により全体事業費は増額となるが、擁 登世橋造色はでも散技術、新工法を活用さ等のコスト総滅を図り、増加額を最小限に努める。	継続	道路局 国道·防投課 (課長 三浦 真紀)
地域高規格道路 神戸西高パイパス 一般国道24 パスス 一般国道24 パス 近畿 中戸西方 登備 高 恭 本 会社	再々評価	1,900	2, 581	【内訳】 走行時間短縮便益:2,307億円 走行時間短縮便益:212億円 支通事故減少便益:62億円 【主な模擬】 計量量: 24,500台/日	2, 447	1.1	(動) 新幹線駅へのアクセス向上 ・三木市・新神戸駅への所要 時間が短縮(62分→57分:5分 短線) ②神戸空港へのアクセス向上 ・三木市・神戸空港への所要 時間が短縮(63分→57分:6分 短縮) ③特定重要港湾へのアクセス 向上 ・三木市・神戸港への所要時間が短縮(55分→50分:5分短 縮) ④高度医療施設、兵庫県立 災害医療地設(60分→54分:6分 短縮)	・ 文通此様の級相、文通文主の順味、地域の治にに 等様々な効果が期待される。 ・今後、引き続き事業を推進し、早期の供用を目指 す。	継続	道路局 国道·防炎課 (課 真紀)
一般国道175号 平野拡幅 近畿地方整備局	再々評価	130	328	【内訳】 走行時間短縮便益:307億円 走行終費減少便益: 6.4億円 工主故機別 計画交通量: 47.200台/日	193	1.7	○ 動幹線駅へのアクセス向上 ・三木市・西明石駅への所要 時間が短縮 (46分→41分:5分 短縮) 空港へのアクセス向上 ・三木市・神戸空港への所要 時間が短縮 (63分→59分:4分 短縮) ②重要港湾・西部で、12分:4分 短縮) ②重要港湾・西部で、12分:4分 短縮) (3) 重要港湾・西部で、12分:4分 短縮) (4) 高度医療施設へのアクセス向上 ・第二次医療施設(矢庫県立 交響医療をひつアクセス向上 ・第二次医療施設(5分・55分 5分:5分:5分 短縮) (5分)12分:4分 (6) 高度医療を設へのアクセス向上 ・第三次医療施設(5分・5分 短縮) (6)分一55分:5分 短縮) (6)分一55分:5分 短縮) (6)分一55分:5分 短縮) (6)分一55分:5分 短縮) (6)分一55分:5分 短縮) (6)分一55分:5分 短縮) (6)分一55分:5分 5分:1分 1分:1分:1分:1分:1分:1分:1分:1分:1分:1分:1分:1分:1分:1	守体ペな別未が別付される。 ・今後 引き結ち重要を推准 日期の併用を日告	継続	道路局 国道:防災課 (課長紀) 三浦 真紀)
一般国道175号 神出バイバス 近畿地方整備局	再々評価	224	639	【内訳】 走行時間短縮便益:558億円 走行軽製減少便益:62億円 交通事故減少便益:19億円 【主な根拠】 計30,900台/日	281	2. 3	①新幹線駅へのアクセス向上 ・三木市・西野駅へのアクセス 時間が短縮(46分-42分:4分 均短縮) 2(高度医療施設(兵庫県立 災害医療センター)への所要 時間が短縮(60分-15分:4分 短縮) 3(災害時の代替路の確保 中央線が通行止となった場合の (4浴道環境の改善 ・現道の並存には騒音レ ・現道の変素が関係では騒音 ・水ルが要請限度を超過(神戸 市西区神出町田井:夜間 7208)		継続	道路局 国道"防災課 (課長 三浦 真紀)
北近畿豊岡自動車 北近畿豊岡自動車 一般国道483号 日高豊岡南道路 近畿地方整備局	再々評価	330	469	【内訳】 「内訳】 「本行時間短縮便益: 397億円 支通事故滅少便益: 25億円 【主な種類】 16、300台/日	278	1.7		・地域の活性化、第3次教急医療機関へのアクセス 向上、災害時等の交通確保、交通混雑の緩和、交通 安全の確保等様々な効果が期待される。 ・ 会後、引き続き事業を推進し、早期の供用を目指 す。 【コスト縮減等】	継続	道路局 国道:防災課 (課長 三浦 真紀)
北近畿豊岡自動車 道一般国道483号 八鹿日高道路 近畿地方整備局	長期間継続中	690	794	【内訳】 定行時間短縮便益: 653億円 左行專教派少便益: 92億円 安通數分便益: 49億円 【主女規拠】 16,500台/日	559	1.4	①特定重要港湾へのアクセス 向上・豊岡市~神戸港への所要時間が短縮(180分→145分:35 分短縮) ②主要観光地へのアクセス向上・1C等からのアクセス内により、観光客の増加が見込まれる「城海温泉観光客入込数・417 年人/毎) ③高度医療施設へのアクセス (3高度医療施設へ公立豊岡 病院への所要時間が短縮(53 分与50分:3分短縮) ④災害時の代替路の確保・ 画道312号(養父市~豊岡市)が通行止となった場合の 代替路を確保	安全の確保等様々な効果が期待される。 ・今後、引き続き事業を推進し、早期の供用を目指 す。 [コスト縮減等] ・事業の実施にあたり、道の駅を活用することによ るパーキング計画の見直しや斬技術・新工法を活用 する等、コスト縮減に勢める。	継続	道路局 国道:防災課 (課長紀)

京奈和自動車道 一般国道24号 大和御所道路備局 近畿地方整備局	再々評価	4, 600	6, 252	【内訳】 走行時間短縮便益:5,403億円 走行移費減少便益:584億円 交通事故減少便益:265億円 計画交通量: 39,500台/日	5, 463	1.1	①新幹線駅へのアクセス向上 ・五條市〜京都駅への所要時 前が短縮(139分-910分:49分 短縮)2억特定重要港湾へのアクセス 向上市市へ知報値(108分-110分:36分短縮) 3日常活動圏の中心都市であ も五條市へのアクセス向上 大和郡山下主條市への所 要時間が短縮(38分-14分が 過高度医療施設(高度数局を 後記で学付属病院高度教命教 急七シターンの所要時間が 短縮(38分-17分:21分短線) 20世 (24分:24分配線) 20世 (38分-17分:21分短線) 20世 (38分-17分:21分短線) 20世 (38分-17分:21分短線) 50次直達24号への所要時間が 短縮(38分-17分:21分短線) 50次直達24号への所要時間が 短縮(38分-17分:21分短線) 50次直達24号への所要時間が 短縮(38分-17分:21分短線) 50次直達24号へは 50次直達24号への所要時間が 50次直達24号への所要時間が 50次直達24号への所要時間が 50次直達24号への所要時間が 50次直達24号への所要時間が 50次直達24号への所要時間が 50次直達24号への所要時間が 50次直達24号への所要時間が 50次直達24号への所要時間が 50次直達24号への所要時間が 50次直達24号への所要時間が 50次直達24号への所要時間が 50次直達24号への所要時間が 50次直達24号への所要時間が 50次直差24号への所要時間が 50次直接24号への所要時間が 50次直差24号への所要時間が 50次直差24号への所要時間が 50次直差24号への所要時間が 50次直差24号への所要時間が 50次直差24号への所要時間が 50次直差24号への所要時間が 50次直差24号への形容2	「・×・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	継続	道路局 国道·防災課 (課長 三浦 真紀)
一般国道25号 斑鳩バイパス 近畿地方整備局	再々評価	240	241	【内訳】 走行時間短縮便益:224億円 走行發賣減少便益:11億円 (主本模拟】 計画交通量: 10,300台/日	207	1. 2	10日常活・	・混雑級和、交通安全の確保等様々な効果が期待される。 ・今後、引き続き事業を推進し、早期の供用を目指 す。 【コスト縮減等】 ・事業の実施にあたり、排壁構造の見直し等、コスト縮減に努める。	継続	道路局 国道·防災課 (課長 三浦 真紀)
地域高規格道路 南阪奈道路 一般国道165号 一般国本がイバス 近畿地方整備局	再々評価	930	2, 322	【内訳】 左行時間短縮便益: 2,006億円 左行終費減少便益: 255億円 交通事故減少便益: 61億円 主な機別 計画交通量: 32,400台/日	2, 007	1. 2	(19特急停車駅へのアクセス向上 ・構原市〜天王寺駅への所要 時間が短縮(78分→57分:21分 短縮) 辺網西国際空港へのアクセス 向上・理原市〜関西国際空港への 所要時間が短縮(88分→61分:27分短約 33特定重要港湾へのアクセス 向上・環境を指数である。 ・種原市へ場象は港への所要時間が短縮(75分→48分:27 分短縮) (4高度医療施設へのアクセス 市・第三次医療施設へのアクセス 市・第三次医療施設へのアクセス 市・第三次医療施設へのアクセス の・第三次医療施設へのアクセス の・第三次医療施設へのアクセス の・第三次医療施設で食食県立 気縮(30分→18分:12分短縮) 50労=18分:12分短縮 50労=18分:12分 50労=18分:12分 50労=18分:12分 50労=18分:12分 50労=18分:12分 50労=18分:12分 50労=18分:12分 50労=18分:12分 50労=18分:12分 50労=18分:12分 50労=18分:12分 50労=18分:12分 50労=18分:12分 50労=18分:12分 50労=18分:12分 50労=18分 5	・地域産業の支援、交通の円滑化、地域医療の支援 等様々な効果が期待される。 ・今後、引き続き事業を推進し、早期の供用を目指 す。 【コスト縮減等】 ・事業の実施にあたり、擁壁構造の見直し等、コスト縮減に努める。	継続	道路局 国道·防災課 (課集 三浦 真紀)
一般国道24号 大和街道環境整備 近畿地方整備局	長期間継続中	42	55	【内訳】 走行時間短縮便益: 51億円 走行建費減少便益: 3.1億円 支海事故減少便益: 0.03億 円 【主な根拠】 計画交通量: 8.800台/日	46	1. 2	①バス路線の利便性向上 ・当該路線の整備により、橋 本線(南海和歌山市駅~橋本 駅)の利便性が向上 ②歩行者・自転車のための生 活空間の形成 ・国道24号の歩行者・自転車	す 。	継続	道路局 国道·防災課 (課長 三浦 真紀)
京奈和自動車道 一般国道24号 起国道28 近畿地方整備局	再々評価	1, 200	1. 742	【内訳】 走行時間短縮便益: 1,449億円 左行專裁減少便益: 188億円 左有專故機型 計画交通量: 22,500台/日	1, 260	1. 4	①関西国際空港へのアクセス向上・かつらぎ町〜関西国際空港へのアタセストかつらぎ町〜関西国際空港 4分32分短線)2特定重要港湾へのアクセス向上・かつらぎ町〜和歌山下津港への所要時間が短縮(72分→44分:24分短線)3日常活動圏の中心都市である橋本市へのアクセス向上の野野崎が短縮(21分一15分:6分短線)4高度医療施設へのアクセス向上・第三次医療施設へのアクセス向上・第三次医療施設へのアクセスの向上・第三次医療施設へのアクセスの方とが支線)24高度の大学が大型線(21分)454分短線)524分短線)524分短線)524分短線)524分短線)524分短線)524分短線)524分短線)524分短線)524分短線)524方短線	・広域連携強化による観光産業の支援、広域連携強化による産業や物流の支援、交通混雑の緩和、交通安全の確保等様々な効果が期待される。 ・ 今後、引き続き事業を推進し、早期の供用を目指す。 【コスト縮減等】	継続	道路局 国道·防災課 (課長 三浦 真紀)
地域高規格道路 第二阪和国道 一般国道26号 一般政道26号 加歌山北バイバス 近畿地方整備局	再々評価	470	957	【内訳】 走行時間短縮便益: 797億円 走行終費減少便益: 118億円 交通事故減少便益: 42億円 【主な模別 計画交通量: 23,000台/日	628	1.5	「智能を確味 ・現道における踏切道 (高家 作器切)の交通改善が期待 2 拠点開発プロジェクト等の 支援 和和歌山大学駅前周辺土地区 画整理事業を支援 には、1000円のアクセス向上 ・治線・のアクセス性向上により、銀光客の増加が見込まれる(みさき公園観光客入込数、45.5万人/年) の災害時の代替の確保 ・週道20号(和歌山市延時~ 西汀丁)が通行止となった場合の代書版を確保	・周辺道路の渋滞緩和、所要時間の短縮、交通事故 の減少等様々な効果が期待される。 ・今後、引き続き事業を推進し、平成23年度の完成 供用を目指す。 【コスト縮減等】 ・事業の実施にあたり、橋種、支承の選定等、コスト縮減に努めてきた。	継続	道路局 国道·防災 (課長 三浦 真紀)

一般国道42号 那智勝浦道路 近畿地方整備局	再々評価	1, 240	1, 521	【内訳】 走行時間短縮便益:1,349億円 走行軽費減少便益:116億円 交通事故減少便益:56億円 【主な機能】 計画交通量: 14,800台/日	1, 256	1.2	①農林水産品の流通の利便性 向上、漁線へのアクセス性向上に より、農林水産品における活 通の増加が見込まれる16まな 出荷売:京浜、中部地方) 2日常活動圏の中心都市であ る新宮市へのアクセス向上・ 大地町~新宮市への所要時間が短縮(44分~26分:18分短 億)主要観光地へのアクセス向上・ より、観光客の増加が見込まれる(世界遺産那智大海県 客入込数:402千人/年) (④災害時の代謝路の確保 ・ 国道42号(新屋が通行社と なった場合の代謝路を確保 をあるの代報路をなった場合の代謝路をなった場合の代謝路をなる なった場合の代報路をなった場合の代替路をなった場合の代替路をなった場合の代替路をなった場合の代替路をなった場合の代替路をはなく	・救急医療の支援、災害時の円滑な交通確保、観光 の活性化等様々な効果が期待される。 ・今後、引き続き事業を推進し、早期の供用を目指 する。 【コスト縮減等】 ・事業の実施にあたり、建設発生土の有効利用、新 技術・新工法等、コスト縮減に努める。	継続	道路局災 国遊(謝長 三浦 真紀)
地域高規格道路 島取豊 田一般国道9号 一般国地方子が備局 地方を 備局	再々評価	393	574	【内訳】 走行時間短縮便益:450億円 走行海軽賣減少便益:81億円 定有基数複形 計画交通量 7,900~17,200台/日	421	1.4	(円滑なモビリデなで、現場など、現場で、関係を発生のでは、10円滑なでは、10円滑なでは、10円間で、1	・平成21年度末に、中国機断自動車道姫路鳥取線が 鳥取10まで開通した。 並行する国道9号では、交通量は増加傾向にあり、主 要な交差点では決潮、交通事故が発生している。 ・平成21年度末で用地買収については99%完了し、工 事を推進しており、事業効果の早期発現のため暫定2 車線での早期使用を目指す。 【コスト縮減等】 ・アフターボンド工法等の採用により、コスト縮減 を図っている。【0.18億円】	継続	道路局災 (課 重 (課 重 和
一般国道9号 烏取西道路 中国地方整備局	長期間継	297	601	【内訳】 走行時間短縮便益:403億円 左行事数減少便益:134億円 (主な根拠】 計画交通量 13,600~24,700台/日	284	2.1	①円滑冷な門が見込まれる。 ・日ノ丸自動車(脆野性) ・月大力自動車(脆野性) 見込まれる 2・周が流効率ルクラとのでは、100円分割を開いている。 ・日ノ丸自動車(脆野性) 見込まれる 2・周辺を備により場向したが 構築へのアクノのにから込まれる 2・周辺を備により場向といる。 10回辺・地域・ネットワークとの活動では、10回辺・地域・ネットワークとの活動では、10回近にから込まで、10回近のでは、10回近のでは、10回近のでは、10回近のでは、10回近のでは、10回近のでは、10回近のでは、10回近のでは、10回で	・平成21年度末に、鳥取西道路に接続する中国横断 自動車道姫路鳥取線が鳥取10まで開通した。 並行する国道9号では、交通量は増加傾向にあり、主 要な交差点では渋滞、交通量は増加傾向にあり、ま ・平成21年度末で用地買収については54%完了し、現 を推進する。 【コスト縮減等】 ・今後の事業の実施にあたっては、コスト縮減を図 りつつ、事業を推進していく。	継続	道路局災 (課長 三浦

一般国道9号 鳥取西道遊(II期) 中国地方整備局	その他	247	620	【内訳】 走行釋養減少便益:148億円 交通事故減少便益:75億円 【主な根拠】 計画交通量 24,300台/日	208	3.0	①円滑大時間の削減が見込まれる。 中日 と の で の で の で の で の で の で の で の で の で の	・平成21年度末に、鳥取西道路に接続する中国横断自動車道姫路鳥取線が鳥取10まで開通した。 並行する国道9号では、交通事故が発生している。 東な変急点では決滞、交通事故が発生している。 ・平成21年度までに設計協議が完了し、用地買収を 推進しており、早期供用を目指し事業を推進する。 【コスト総減等】 ・今後の事業の実施にあたっては、コスト総減を図りつつ、事業を推進していく。	継続	道路局景 道·跳長 三浦 真紀)
一般国道9号 鳥取西道路(Ⅲ期) 中国地方整備局	一定期間未着工	248	448	【内訳】 走行時間短縮便益: 255億円 走行海擊政沙便益: 126億円 生 56億円 【主な機動】 計画交通量 22,400~22,700台/日	204	2.2	①円滑なモビリテルでは、	・平成21年度末に、鳥取西道路に接続する中国横断 自動車道施路鳥取線が鳥取10まで開通した。 並行する国道9号では、交通車域が発生している。 また、交通事故等により著しい渋滞や大幅な迂回も 発生している。 ・平成21年度1事業着手し、調査・設計を推進して おり、早期供用を目指し事業を推進する。 【コスト縮減等】 ・今後の事業の実施にあたっては、コスト縮減を図 りつつ、事業を推進していく。	継続	道路局局課 (課真紀)

							①円滑なモビリティの確保 ・損失時間の削減が見込まれ			
							る・宝塚〜鳥取、京都〜鳥取、大阪〜鳥取、京都〜鳥取、大阪〜鳥取の都市間高速バスの利便性向上が見込まれる②物流効率化の支援・農林水産品を主体とする地域:鳥取県智頭町(スギ)③国土・地域ネットワークの横築			
一般国道373号 志戸坂岭道路 中国地方整備局	その他	910 【残事業 =11】	690 【残事 業=13】	【内訳】 走行時間短縮便益:541億円 走行経費減少便益:81億円 交通事故減少便益:69億円 【主な規劃 計画支通量 10,700~10,800台/日	1,399 【残事 業=65】	0.5 【残事 業 =5.2】	・新たに拠点都市間を高規格 幹線道路で連絡するルートを 構成(津山市~島取市) ・隣接した日常活動圏中心都 市間を最短時間で連絡する路 線を構成(津山市~島取市) ・現道等における大型車のす れ進い困難区間を解消する (智頭町)を地区の (個質ある地域の形成 ・主要な観光地へのアクセス 向上 (八頭地域の入り込み客	また、本路線と一体の整備が行われている中国横断 道施路島馬政秘を着を見起して、沿線地域では工業 団地の開発・分譲が進んでいる。 ・平成21年度末で用地買収は95%完了しており、現 在までに西変倉10~智頭にまでの17、9kmが2車線で供 用済み。 投資効果の早期発現を図るため暫定2車線で整備して おり、残る10接続部0.5kmが平成24年度末に供用予 定。	評価手続中	道路局 国道·防炎課 三浦 真紀)
							数 (H21): 23万人/年) ⑤災害への備え ・第一次緊急輸送道路である 一般国道373号の代替路線と して機能 ・現道等の防災点検又は震災 の必要のある老朽橋梁における通行規制等が解消 ・現道等の部が高行規制を開発した。 ・現道等の配子を持續といる。 ・現道等の配子を持續といる。 ・現道等の配子を持續といる。 ・現道等の配子を持續といる。 ・現道等の配子を持續といる。 ・現道等の間を解消 ⑥地球環境の保全 ・の27排出量の削減が見込まれる	【コスト総議等】 ・PP機上的POの鋼材配置変更等によるコスト縮減を 図っている。【約0.6億円】		
							の生活環境の改善・保全 ・NOx排出量の削減が見込まれる ・SPM排出量の削減が見込まれる			
							①円滑なモビリティの確保 ・損失時間の削減が見込まれ る			
							・一畑バス(小田線):3便/ 日の利便性向上が見込まれる ・周辺ネットワークとの一体 的な整備により大田市から出 雲空港へのアクセス向上が見 込まれる			
							②物流効率化の支援 ・和江漁港、五十猛漁港など から関西方面への鮮魚出荷の 利便性向上が見込まれる ③国土・地域ネットワークの 構築	・平成21年11月に山陰自動車道(斐川IC〜出雲IC) 大門第1		
一般国道9号 出雲・湖陵道路 中国地方整備局	一定期間未着工	160	196	【内訳】 走行時間短縮便益:152億円 走行経費減少便益:32億円 交通事故減少便益:12億円 【主な根拠】 計画交通量 6,700台/日	136	1.4	・周辺ネットワークとの一体 的な整備により二次生活圏中 心都市出雲市~大田市間の所 要時間短縮が見込まれる (3個性ある地域の形成 ・周辺ネットワークとの一体 的な整備により出雲空港から 石見銀山へのアクセス向上が 見込まれる年間観光客入り込 み客数:56万人(#21)】 (5)安全で安心できるくらしの 確保	が開通したことにより、出雲市街を通過する交通の 転換が図のよい、際接する当該道路の整備による高速 ネットワークの確保外急務となっている。 また、並行する国道9号では、主要な交差点において 交通事故が多発している。 ・平成20年度に事業化し、現在、調査・設計を行っ であり、早期快用を目指し事業を推進する。 【コスト縮減等】 ・今後の事業の実施にあたっては、コスト縮減に努 カしつつ、事業を推進していく。	継続	道路局 国道·防災課 (課長 三浦 真紀)
							・R ・R ・R ・B ・B ・D ・D ・D ・D ・D ・D ・D ・D ・D ・D ・D ・D ・D			
							⑥災害への備え ・島根県緊急輸送道路ネット ワーク計画 (約9年3月策定) において第1次緊急輸送道路 に位置づけられている ・緊急輸送路である国道9号 が通行止めたった場合・ 世雲市〜大田市間の代替路を形 成する (7)地球環境の保全			
							・002排出量の削減が見込まれる ⑧生活環境の改善・保全 ・MOX排出量の削減が見込ま			
							れる ・SPM排出量の削減が見込まれる ・出雲市神西沖町において発			
							生している夜間71dBの騒音を 低減 ⑨交通事故件数の削減 ・交通事故件数の削減が見込 まれる			

							①円滑なモビリティの確保 ・損失時間の削減が見込まれ			
一般国道 ⁹ 号 受 使 等 国 朝 的 道 路 局	長期間継続中	300	403	【内訳】 生行時間知絡便益: 325億円 支通事故滅少便益: 26億円 支通事故滅少便益: 26億円 【主な根拠】 計画交通量 15,600合/日	265	1.5	る・石見交通(波根線): 7種/ 日日利便性向上が見込まれる。 一周辺ネットワークとの一面 ・周辺ネットの大生活面の ・周辺ネットの大生活面の ・周辺ネットの大生活面の ・周辺ネットの大生活面の ・周辺を増加を増加を ・周辺ネットワークとの面 ・周辺を ・周辺を ・周辺を ・周辺を ・周辺を ・周辺を ・周辺を ・周辺を	・並行する国道9号では、交通隆路区間で交通死亡事故が多発しており、また交通事故や災害による通行 止めにより著しい渋滞や大幅な迂回も発生しいる。 ・平成21年度末時点で、用地買収については56%が完 現在、用地買収及工事等を行っており、早期供用 を目指し事業を推進する。 【コスト縮減等】 ・今後の事業の実施にあたっては、コスト縮減に努 カしつつ、事業を推進していく。	継続	道路
							まれる ①円滑なモビリティの確保			
一般国道9号 朝山·大田道路 中国地方整備	その他	210	438	【内訳】 走行時間短縮便益:335億円 走行再發資減少便益:71億円 支達を根拠】 計画交適量 15,800台/日	181	2.4	・損失時間の削減が見込まれ田江生産の場合の場合を発生を受け、100円を発生の場合を関する。100円の10円の10円の10円の10円の10円の10円の10円の10円の10円		継続	道路 防災 (課 真紀)

				T			1	I	1	,
							①円滑なモビリティの確保 ・損失時間の削減が見込まれる			
							・石見交通(大田江津線): 10便/日の利便性向上が見込 まれる			
							②物流効率化の支援 ・大田市から重要港湾浜田港 へのアクセス向上が見込まれ			
				【内訳】 走行時間短縮便益:157億円			る・和江漁港、五十猛漁港などから関西方面の鮮魚出荷の 利便性向上が見込まれる ・国際コンテナ通行支障区間 (湊・宝野トンネル、エ十猛トン ネル、の解消	・並行する国道9号では、主要な交差点において交通 事故も多発しており、交通事故による通行止めによ り著しい法率や大幅な迂回も発生している。		
一般国道9号 静間・仁摩道路 中国地方整備局	一定期間 未着工	220	231	走行経費減少便益:51億円 交通事故減少便益:23億円	187	1. 2	③国土・地域ネットワークの 構築 ・二次生活圏中心都市大田市	・平成20年度に事業化し、現在、調査・設計を行っており、早期供用を目指し事業を推進する。	継続	道路局 国道·防災課 (課長
1 = 1073 = 1075				【主な根拠】 計画交通量 14,400台/日			〜浜田市間の所要時間短縮が 見込まれる・大田市温泉津町から日常活	【コスト縮減等】 ・今後の事業の実施にあたっては、コスト縮減に努力しつつ、事業を推進していく。		三浦 真紀)
							動圏中心都市大田市への所要 時間短縮が見込まれる (多個性ある地域の形成 ・周辺ネットワークとの一体 的な整備により出雲空港から 石見銀山へのアクセス同上が 見込まれる [年間観光客入り 込み客数: 65万人 (H21)] (⑤安全で安心できるくらしの	77 TARENTE CONTRACTOR OF THE STATE OF THE ST		
							確保 ・ 周辺ネットワークとの一体 的な整備により大田市から三			
							次救急医療機関島根県立中央 病院までの所要時間短縮が見 込まれる ・死傷事故率549.6件/億台km			
							の仁万交差点の事故件数の減 少が見込まれる ⑥災害への備え			
							・島根県緊急輸送道路ネット ワーク計画(H9年3月策定) において第1次緊急輸送道路			
							に位置づけられている ・緊急輸送路である国道9号 が通行止めになった場合、大 田市~旧仁摩町間の代替路を			
							形成する ⑦地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込ま			
							れる ⑧生活環境の改善・保全 ・NOx排出量の削減が見込ま			
							れる ・SPM排出量の削減が見込ま れる			
							①円滑なモビリティの確保 ・損失時間の削減が見込まれる			
							・石見交通(大田江津線): 1日10便の路線バスの利便性 向上が見込まれる			
							・特急停車駅である大田市駅 のアクセス向上が見込まれる ・周辺ホットワークとの一体			
							的な整備により江津市から出 雲空港へのアクセス向上が見 込まれる ・周辺ネットワークとの一体			
							的な整備により大田市から浜 田港へのアクセス向上が見込 まれる	エリノ の目 という くはく 久 温 温 和 日 間 く 久 温 力 こ テ		
一般国道9号				【内訳】 走行時間短縮便益:429億円 走行経費減少便益:114億円			②物流効率化の支援 ・国際標準コンテナ通行支障 トンネル7箇所(馬路、神	故が多発しており、また交通事故や災害による通行 止めにより著しい渋滞や大幅な迂回も発生してい る。 ・平成21年度末までに用地買収が94%完了し、現在、		道路局
仁摩·温泉津道路 中国地方整備局	その他	524	585	交通事故減少便益:41億円 【主な根拠】	548	1.1	畑、大野、湯里、清水、小 浜、温泉津の各トンネル)の 解消	工事を推進しており、事業効果の早期発現のため、 暫定2車線での早期供用を目指す。	継続	国道·防災課 (課長 三浦 真紀)
				計画交通量 13,200~13,700台/日			③国土・地域ネットワークの 構築 ・周辺ネットワークとの一体 的な整備により二次生活圏中	【コスト縮減等】 ・新工法の導入や設計の工夫によるコスト縮減【約1 億円】		
							心都市大田市〜浜田市間の所 要時間短縮が見込まれる ・周辺ネットワークとの一体			
							的な整備により大田市温泉津 町から日常活動圏中心都市大 田市への所要時間短縮が見込			
							まれる ④個性ある地域の形成 ・周辺ネットワークとの一体			
							的な整備により石見銀山への アクセス向上が見込まれる 【年間観光客入り込み客数: 石見銀山56万人(H21)】			
							日兄戯山50万人(RZI)』 ⑤安全で安心できるくらしの 確保 ・周辺ネットワークとの一体			
							的な整備により江津市から三 次教急医療機関県立中央病院 までの所要時間短縮が見込ま			
							れる ⑥安全な生活環境の確保 ・死傷事故率549.6件/億台km			
							の仁万交差点の事故件数の減 少が見込まれる ⑦災害への備え ・島根県緊急輸送道路ネット			
							ワーク計画 (H9年3月策定) において第1次緊急輸送道路 に位置づけられている			
							・緊急輸送路である国道9号 が通行止めになった場合、大 田市仁摩町~大田市温泉津町			
							間の代替路を形成する ・要防災対策箇所18箇所の回 避			
							⑧地球環境の保全・C02排出量の削減が見込まれる⑨生活環境の改善・保全			
							・NOx排出量の削減が見込まれる ・SPM排出量の削減が見込ま			
<u> </u>	ļ	l	L	L			h Z	<u> </u>		

一般国道 ⁹ 号 浜田 三	長期間継続中	571	652	【内訳】 走行時間短縮便益: 490億円 走行發聲減少便益: 13億円 交通率故減少便益: 58億円 【主な投過量 16,500~17,200台/日	594	1.1	リ込み客数:48万人(村21) ⑤安全で安心できるくらしの 確保 ・浜田市三隅町から三次教急 医療機関浜田医療センターま る ⑥災害への備え ・島根県緊急輸送道路ネット ワーク計画(19年3月策定) には近で消火緊急いる ・緊急輸送路であった場合の代替路を形成する での投掠出量の削減が見込まれる の2様は豊の削減が見込まれる ・10秒排出量の削減が見込まれる ・87時排出量の削減が見込まれる ・97時排出量の削減が見込まれる ・97時排出量の削減が見込まれる ・97時排出量の削減が見込まれる ・97時期はの軽音を低いい経過にある ・97時期はのの削減が見込まれる ・97時期はの削減が見込まれる ・200時は日間において発生している夜間7108の騒音を低 減乏過事故件数の削減が見込まれる	・並行する国道9号では、主要な交差点において交通 事故が多発しており、交通事故による通行止めにより著しい渋滞が発生している。また、国道9の朝身ビーク時における交通混雑により、広域交通拠点(浜田港・浜田自動車道や江津道路)へのアクセスを阻害している。・平成21年度末時点で、用地買収については87%が完了し、現在はトンネル・橋等の工事を推進しており、事業効果の早期現のため暫定2車線での早期供用を目指す。 【コスト総減等】 【コスト総減等】 「より、総合的なコスト総減を図っている。【2.3億円】	継続	道路局局 国道·防炎 三浦 真紀)
地域高規格道路 一般數 服島,也 一般島,地 一大學 一大學 一大學 一大學 一大學 一大學 一大學 一大學 一大學 一大學	長期間継続中	383	1, 265	【内訳】 走行時間短縮便益:894億円 走行経費減少便益:119億円 【主な機量 143,900~55,900台/日	362	3.5	①円滑な毛のでは、	・周辺開発の増進や人口増加に伴い、慢性的な洗滞・交通事故が多発している。 ・平成力年度末で用地質収については84%完了し、現在、用地質収、工事を行っており、早期供用を目指し事業を推進する。 【コスト総減等】 ・施工方法の見直し、道路構造の部分見直し、各仕様の見直しによりコスト総減を図っている。【約4.9	継続	道路防長 国道: 課 真紀)

							①円滑なモビリティの確保			
							・損失時間の削減が見込まれる ・バス路線の新設による利便性向上や寄島町から倉敷市方面にある。 バス路線のかき			
							面に向かうバス路線の定時性 が確保されるなど利便性が向 上 ・浅口市金光町から福山駅			
							(新幹線駅) へのアクセスが 向上 ・笠岡市から岡山空港(第三 種空港) へのアクセスが向上			
地域高規格道路				【内訳】 走行時間短縮便益:1,036億円			②物流効率化の支援 ・笠岡港港町地区工業団地か ら水島港(特定重要港湾)へ	・周辺開発の増進や人口増加に伴い、慢性的な渋滞 や交通事故が多発している。		
倉敷福山道路 一般国道2号 玉島・笠岡道路	一定期間 未着工	529	1, 428	走行経費減少便益:252億円 交通事故減少便益:140億円	363	3. 9	のアクセスが向上 ・農林水産品を主体とする地域:浅口市(桃)、主な出荷 先:岡山県内、広島方面	・平成20年度に事業化し、現在、調査・設計を推進 しており、早期供用を目指し事業を推進する。	継続	道路局 国道·防災課 (課長
(Ⅱ期) 中国地方整備局				【主な根拠】 計画交通量 48,000~49,200台/日			③国土・地域ネットワークの 構築 ・日常活動圏の中心都市への アクセス向上 (浅口市~笠岡	【コスト縮減等】 ・今後の事業の実施にあたっては、コスト縮減に努力しつつ、事業を推進していく。		三浦 真紀)
							市) ④個性ある地域の形成 ・拠点開発プロジェクト、地			
							域連携プロジェクト、大規模 イベントを支援する (浅口市 工業団地) ・主要な観光地へのアクセス			
							向上 (倉敷美観地区の入り込 み客数 (H20) : 3,242千人/ 年)			
							⑤安全で安心できるくらしの 確保 ・周辺ネットワークとの一体 的な整備による三次医療施設			
							へのアクセス向上 (浅口市~川崎医大付属病院、浅口市~福山市民病院) ⑥安全な生活環境の確保			
							・死傷事故件数の削減が見込まれる ⑦災害への備え			
							・国道2号が岡山県地域防災 計画における第1次緊急輸送 道路として位置づけあり ⑧地球環境の保全			
							・CO2排出量の削減が見込ま れる ⑨生活環境の改善・保全			
							・NOx排出量の削減が見込まれる ・SPM排出量の削減が見込まれる			
							・騒音レベルが夜間要請限度 を超過している区間におい て、騒音レベルの低下が期待 される			
							①円滑なモビリティの確保 ・損失時間の削減が見込まれ			
							る ・現道における混雑時旅行速 度の改善 ・バス路線の新設による利便			
							性向上や笠岡市から福山市方面に向かうバス路線の定時性 が確保されるなど利便性が向			
							・浅口市から福山駅 (新幹線駅) へのアクセスが向上 ・福山市から岡山空港 (第三	・笠岡湾沿岸部工業地帯の産業振興や笠岡湾干拓地 域のバイオマスタウン構想等により、沿線地域にお		
				【内訳】 走行時間短縮便益:931億円			種空港)へのアクセスが向上 ②物流効率化の支援 ・笠岡港港町地区工業団地か ら水島港(特定重要港湾)へ	いて更なる交通需要が見込まれる。 ・平成21年度末で用地買収は約98%完了しており、現 在までに、「笠岡市西大島新田~笠岡市入江		
地域高規格道路 倉敷福山道路 一般国道2号 笠岡バイパス	その他	300	1, 246	走行経費減少便益:208億円 交通事故減少便益:107億円 【主な根拠】	320	3. 9	のアクセスが向上 ・農林水産品を主体とする地 域:笠岡市(花き、肉用牛	(L=0.4km) 」及び「笠岡市カブト南町〜笠岡市港町 (L=2.9km) 」間の側道部を供用済み。 投資効果の早期発現を図るため段階的に整備してお り、引き続き早期全線供用を目指し事業を推進す	継続	道路局 国道·防災課 (課長 三浦 真紀)
中国地方整備局				計画交通量 40,300~44,700台/日			等)、主な出荷先: 岡山県 内、京阪神方面 ③国土・地域ネットワークの 構築	る。 【コスト縮減等】 ・最新の地盤改良工法の採用、軽量盛土工法の採		二浦 其和)
							・日常活動圏の中心都市への アクセス向上(里庄町〜福山 市) ④個性ある地域の形成			
							・ 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する(笠岡湾干拓地域バイオマスタウン構			
							想) ・主要な観光地へのアクセス 向上(倉敷美観地区の入り込み客数(H20):3,242千人/			
							年) ⑤安全で安心できるくらしの 確保			
							・周辺ネットワークとの一体 的な整備による三次医療施設 へのアクセス向上 (浅口市~ 福山市民病院)			
							⑥安全な生活環境の確保 ・死傷事故件数の削減が見込 まれる			
							⑦地球環境の保全 ・C02排出量の削減が見込ま れる ⑧生活環境の改善・保全			
							・NOx排出量の削減が見込まれる ・SPM排出量の削減が見込まれる			
							・騒音レベルが夜間要請限度 を超過している区間におい て、騒音レベルの低下が期待			
							される			

一般国道30号 児島国本方整備 開 国地方子整備	再々評価	357	948	【内訳】 走行時費減少便益: 45億円 交通事故減少便益: 46億円 (主な根拠) 計画変通量 19,500~50,900台/日	775	1.2	①円滑な平的では、	交通事故が多発している等、円滑な経済活動や物流 活動に支障をきたしている。 ・平成21年度末で用地買収については98%完了している。 投資効果の早期発現を図るため段階的に整備しており、残り約2年で完了予定である。 【コスト縮減等】 ・耐候性調材を使用し、維持管理コストの縮減を	継続	道·跳長 (浦 真紀)
地域高規格道路 空港組道33号 津山南道路 中国地方整備局	長期間継続中	220	186	【内駅】 差行時間短縮便益:131億円 交通事故減少便益:37億円 交通事故減少便益:18億円 【主な根拠】 計画交通量 14,100~17,500台/日	185	1.0	・SPI株出量の削減が見込をまれる ①円滑なモビリティの確保・ ・損失時間の削減が見込まれる ・利保性の向上が期待できる、おして、 ・利保性の向上が期待できる、おいる・利保性の向上が明治ででは、 ・利保性の向上が明治では、 ・海山か、のアクセスがのでは、 ・海山か、のアクセスがのでは、 ・海山か、のアクセスがのでは、 ・機は、 ・機は、 ・機は、 ・機は、 ・機は、 ・機は、 ・機は、 ・機	・平成21年度末で用地買収は約15%が完了し、現在は 調査設計・用地買収を推進しており、早期供用を目 指し事業を推進する。 【コスト縮減等】 ・トンネル断面形状の見直しによりコスト縮減を	継続	道路 道路 道道 道道 。

地域高規格道路 意敷留福山道路 一般山道路 一般山道路 中国地方整備局	再々評価	356	505	【内訳】 走行時間短縮便益:422億円 走行終費減少便益:51億円 交通事故減少便益:32億円 【主な根拠】 計画交通量 25,200~34,100台/日	256	2.0	①円滑なモビリティの確保・損失時間の削減が見込まれる。 ・現道における旅行速度のの著・・福山市から広島空港(第二程空港)へのアクセスが向上とで物流の効率化の支援を出るが、10個上のでは、10個上ののでは、10個上のの対象が見、10個上のの対象が見、10個上のの対象が見、10個上のの対象が見、10個上のの対象が見、10個上の対象は、10個上の表表的、10個上の表表的、10個上の表表的、10個上の表表的、10個上の表表的、10個上の表表的、10個上の表表的、10個上の表表的、10個上の表表的、10個上の表表的、10個上の表表的、10個上の表表的、10個上の表表的、10個上の表表的、10個上の表表的、10個性的的、10個性的、10個性的、10個性的、10個性的、10個性的、10個性的、10個性的、10個性的、10個性的、10個性的的、1	・周辺開発の増進や人口増加に伴い、渋滞や交通事故が多発しており、福山道路と接続する「福山沼隈 遠路」、および「福山西環状線」との一体的な整備が進められている。・平成21年度末で用地買収については57%完了しているが、現在、設計協議中であり、早期供用を目指し事業を推進する。 【コスト縮減等】・銀橋の少本数主桁構造の採用、新技術の採用等によりコスト縮減を図っている。【約0.5億円】	継続	道路局 国连·防災課 (課 三浦 真紀)
地域高規格道路 東広島廿日市道路 一般監づイパス 中国地力を備局	再々評価	550	2, 297	【内訳】 走行時間短縮便益:1,852億円 走行終費減少便益:372億円 交通事故減少便益:74億円 【主な根拠】 計画交通量 54,200~58,900台/日	505	4.5	①円滑な時間の削減が見込まれる。 現道等のほとは、 は、 は	・当該地域に隣接する東広島市では、広島大学の移転及び中央テクノボリスの建設により急速な発展に伴う自動車交通の増加が、広島市東側流、部等における国道2号の慢性的な交通混雑を引き起こしている。 - 平成21年度来時点で、用地質収については75%が完了しており、現在、全線暫定2車供用を目指し、事業を進めている。 【コスト輸滅等】・新技術の活用(PCコンボ橋、盛こぼし橋台の採用)等によりコスト輸滅を図っている。【約2億円】	継続	道路局 国道·防災課 (課長 三浦 真紀)

地域高規格道路東広島世日市道路東広島は2号、東広島が、イベス中国地方整備局	再々評価	1, 160	2, 929	【内訳】 走行時間短縮便益: 2,407億円 支通事故減少便益: 122億円 【主な模拠】 計画设通量 47,100~63,600台/日	1, 353	2.2	連絡。 ・安芸区瀬野地区から日常活動圏の中心都市へのアクセス	・安芸区での、住宅団地整備やマンション建設等による人口が増加、当該地域に開体をする東広島市における。広島大学の多様配びた中央テクノボソスの建設による急速な発展に伴う自動車交通の増加が、広島市東側流入部等における車間直2号の慢性的な交通混雑で引き続き、平成21年度末時点で、用地買収については9%が売りしておける専用部2、7km、ランブ部0.6kmを供用済。現在、暫定2車線供用を目指し、事業を進めている。 【コスト縮減等】 ・新技術の活用(PCコンボ橋、テクスパン工法の採用)等によりコスト縮減を図っている。【約1億円】	維続	道。 道·
地域高規格道路 岩園、東道省 岩園、大道等 岩園、大大野道 岩園、大大野道 中国地方整備局	長期間継続中	1, 330	1, 026	【内訳】 走行時間短線便益: 137億円 支通事故減少便益: 78億円 【主な根拠】 計画交通量 21,500~30,400台/日	898	1.1	(門滑なモビリティの確保・ ・損失時間の削減が見込まれる。 ・現道等における混雑時旅行・ ・岩国市の部はのでは、1000円のでででは、1000円のでは、10000円のでは、1000円のでは、1000円のでは、1000円のでは、1000円のでは、1000円のでは、1000円のでは、10000円のでは、1000円のでは、1000円のでは、1000円のでは、1000円のでは、1000円のでは、1000円のでは、1000	【コスト縮減等】 ・機能分離型支承等の採用により コスト縮減を	継続	道路局局国道·防災課 (課長和)

東広島吳自動車道 一般国道375号 東広島・共登備 同	再々評価	1, 925	3, 478	【内駅】 走行時間短縮便益:2.876億円 走行終費減少便益:393億円 交通事故減少便益:210億円 【主な根拠】 計画交通量 15,800~28,200台/日	2, 140	1.6	見込まれる。 ③都市の再生 ・古新開土地区画整理事業に 近接して阿賀IC(仮称)が設 番されており紙づくりを支援	・国道375号の慢性的な交通混雑により、広域交通拠点(広島空港、呉港、新幹線東広島駅、山陽自動車道西集(中心高屋(C)へのアクセスを阻害している。・平成21年度末時点で、用地質収は479%、工事進齢が約54%(全体63%)が完了しており、平成19年11月に馬木10~上三米10~高屋(DT)、10間4、400条屋(田)、早期全線暫定2車線使用を目指し、事業を進めている。 【コスト縮減等】 ・新技術の活用(PCコンボ橋の導入)等によりコスト縮減を図っている。【約2.0億円】。	継続	道路局局 (課度 (課度 三浦 真紀)
一般国道2号 周南立体整備局	一定期間未着工	45	106	【内訳】 走行線費減少便益:16億円 交適事故減少便益:3.7億円 【主な根拠】 計画交通量 46.600台/日	38	2.8	カス ①円滑なモビリティの確保 ・損失時間の削減が見込まれる ・現道における混雑時旅行速度の改善 ・国道2号経由の路線バスや 徳山駅から国道315号方面へ の路線バスの利便性向上 ・下松市から徳山駅(新幹線 駅)へのアクセスが向上 ②物流効率化の支援 ・徳山下松港(特定重要港 湾)から高速1Cへのアクセスが向上(徳山下松港~徳山 東) ③国土・地域ネットワークの 構築 ・日常活動圏の中心都市への	多発している。 ・平成21年度末で事業進捗率は4%で、現在、調査・ 設計を行っており、早期供用を目指し事業を推進する。 【コスト縮滅等】	継続	道路局 国道·防災課 (課長紀)

一般国道2号 戸田拡幅 整備局	その他	81	128	【内訳】 是行經費減少便益:10億円 交通事故減少便益:0.59億円 [主な模拠] 計画交通量 43,100~49,300台/日	93	1.4	①円滑なモビリティの確保・損失時間の削減が見込まれる。 (2物流効率化の支援・クセストリン・特定重要増減へのアクセス向上が見込まれる(防府市一・他山下松港) 3国土・地域ネットワークの構築 (周南市と野地域の開発を開発を開発を開発を開発を開発を開発を開発を開発を開発を開発を開発を開発を開	・交通量は増加傾向であり、渋滞や交通事故が発生している。 戸田拡幅区間の現道は2車線であり、経済活動や物 流活動に支障をきたしている。 ・平成21年度末時点で、用地54%、が完了し、現在は エラスト網波等] ・今後の事業実施にあたっては、効率的な事業推進 に努める。	継続	道路防炭 関連(課長紀) 三浦
地域高規格道路 一般島環状道 192号 孫四国地方整 標	再々評価	1, 191	1, 285	【内訳】 是行時間知能便益: 1,039億円 是行経費減少便益: 171億円 又通事故減少便益: 75億円 【主な根拠】 計画交通量: 20,000~48,400台/日	1, 045	1.2	①明道等のある。 現主等の の の は	・地域高規格道路「德島環状道路」及び徳島県が計画している「徳島環状外環状道路」の一部を形成し、徳島市中心部で極快的に発生している変強実施の緩和やそれに伴う地域経済の活性化、日常生活における交通内機性の向上、交通安全性の向上に大き玄美するとともに、教急医療や災害時の緊急輸送を事業の推進を図る。 【コスト縮減等】・・今後は、残事業区間の早期供用を目指し、引き続き事業の推進を図る。 【コスト縮減等】・・当初却定した以上の地山不良に対するトンネルの開制的工法、の保護のための複聚構造の見直し、ペリ田西遺跡に、の保護のための複聚構造の見直し、イリ田西遺跡に、の保護のための複聚構造の見直し、トンネル内側溝の「中形水路」から「L型側溝」への変更によるコスト縮減 【約0.1億円】	継続	道道 (課 真 報)

一般国道32号 綾南・綾歌・満濃 バイバス 四国地方整備局	再々評価	676	2, 647	【内訳】 走行時間短線便益: 2,401億円 走行経費減少便益: 185億円 至適事故減少便益: 61億円 計画交通量: 1000~39,700台/日	1, 028	2.6	まれる。 ③国工・地域ネットワークの 構築 ・日常活動圏中心都市へのア クセス向上 ・銀性ある地域の形成 ・主要な観光地へのアクセス の自力を立てきるくらしの ・主要な触光地へのアクセス の方安全で変化できるくらしの ・原、香川小児病性ののアクセス の方安全での一般である。 を選集のならないできるくらしの ・成域を医療施設を学部へのアクセス ものまた。 では、一般では、一般では、一般では、一般では、一般では、一般では、一般では、一般	境を改善させ、さらに交通流の円滑化と交通安全の 確保、都市間及び空港、港湾のアクセス性の向上な どにより地域の文化・経済・産業の発展に寄与す る。 ・用地取得は完了済み、全体の事業進捗率は9%と なっており、平成24年度に全線完成4車供用予定 【コスト縮減等】 中央分響帯部の配水管断面を縮小することによりコ	継続	道路局局国道·防災課(課長 三浦 真紀)
一般国道111号 小松バイバス 四国地方整備局	再々評価	160	204	【内訳】 走行時間短縮便益: 178億円 走行時間短縮便益: 21億円 交通事故減少便益: 5.5億円 【主な根拠】 計画交通量: 7,700~19,600台/日	153	1.3	○円滑なモビリティの確保域が見込まれる。 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	国道1号の交通量分散による交通混雑の解消や、 高い死傷事故率の低下による安全性の確保につなが ると同時に、西安臨海工業団地等へのアクセスが向上し、地元産業の活性化上期待 ・周辺の交通流動の変化に注視しつつ、事業を展開	継続	道路局 国道·防災課 (課責紀)

地域高規格道路 松仙外監視33 で 一般国外環線 が で の 国 地方を 備 局	長期間継続中	532	542	【内訳】 走行時間短縮便益:415億円 走行終實減少便益:22億円 交通事故減少便益:45億円 【主女根拠】 計3,500~30,300台/日	459	1. 2	①・現立まれる。 ・国バスを持ち、一型では、一型では、一型では、一型では、一型では、一型では、一型では、一型では	・現在の松山環状線のさらに外側に計画された環状 ・松山に、松山室、地山に、松山空高、松山に、大松雪の広域交通拠点 や地域開発拠点とのアクセス性向上 ・市内中心部へ流入する交通が分散され、市内の交通洗滞解消 【コスト縮減等】 ・事業度が増加 ・地元協議による道路緩断変更により事業費が増加 ・用地掃信費の増加・導蔵文化財調査の追加により 事業費が増加・等 ・上記を含む事業費の見直しにより、全体で約49億円増加(483億円 - 532億円)。 今危疾版や多点固定支承等の採用により、コスト 縮減	継続	道道: 課 真紀)
地域高規模格道道路路 松山外道56号通道	その他	529	402	【内訳】 走行時間短縮便益:58億円 交通事故減少便益:58億円 (主な根拠】 計画交通量: 12,300~17,500台/日	383	1.1	クセス向上(松山IC~松山 港) ③都市の再生	・松山IC、松山空港、松山港、FAZ等の広域交通拠点 や地域開発拠点とのアクセス性向上 ・市内中心部へ流入する交通を分散し、市内の交通 渋滞を解消・緩和 松山松前伊予線へ国道56号区間において、平成22年 度より用地交渉に着手、平成23年度の用地買収に向 ける場合では、1年間では、1年には、1年間では、1年間では、1年間では、1年間では、1年間では、1年間では、1年間では、1年間では、1年間では、1年間では、1年間では、1年	維統	道路局 国道·防災課 (課員紀)

今治小松自動車 一般国路 今治国地方整備 四国	長規門中	670	510	【内訳】 走行時間短縮便益: 4444億円 走行書數減少便益: 45億円 (主な根拠】 計画交通量: 12,200~12,800台/日	505	1.0	ンダストリアルパーク〜今治 港) ・収穫量全国トップクラスの 海面養種やみかん。キウイ等 の大都市圏への流通利便の 向上が見込まれる。(いよ小 松2GT〜広島中央卸売市場) ③国土・地域ネットワークの 構築 ・拠点都市間を高規格幹線道 路で連絡	促し、地域の活性化を支援する。 今後は、今治朝倉IC〜今治湯ノ浦IC区間の用地買収 が約99%であり、早期の供用を目指し事業を推進す	継続	道道: 課 真紀)
一般国道56号 片坂パイパス 四国地方整備局	長期間継	250	214	【内訳】 走行時間結絡便益:179億円 走行経費減少便益:24億円 交通事故減少便益:11億円 【主面交通量: 6,500台/日	214	1.0	トワークの形成に寄与する 【3796-40%】 日常活動圏中心都市(黒潮 町-四万十町)へのアクセス 向上 ④個性ある地域の形成 ・「頑張る地方広模プログラ 人 (四万十町、黒湖町)」の 展開を支援する ・観光資源が多くある高知西 南地域へのアクセス向上	一般国道56号の四万十町から黒瀬町における線形不良の解消や災害危険箇所を回避するとともに、高知西南地域か高刻市内のアクセスの向上による、地域の産業・観光振興の支援など重要な役割を担っ。今後は、供用に向けて、用地・工事の推進を図る。 【コスト縮減等】・工事用進入路の追加による増加(約62億円】・網管・コンクリート接合構造の変更、トンネル郵前で、コンクリート接合構造の表別を開発にありませ、100円の割技術の採用、トンネル断面の見直し(上半3心円の割技術の採用、トンネル断面の見直し(上半3心円の	継続	道路防長 国 (課 三浦 真紀)

							①交通混雑の緩和 ・国道10号の混雑度が緩和			
一般国道10号 豊前拡幅 九州地方整備局	長期間継続中	60	107	【内訳】 走行時間短縮便益:68億円 走行終費減少便益:24億円 安通事故減少便益:16億円 【主な根拠】 計画交通量 13,000台/日~18,600台/日	74	1.5	(現況:1.26) ・国道(19号)損失時間が削減 (現況:14.8万人時間/年) (2製光による対応性化 (2製光による地大する観光交通の 円滑化 ・水・銀光・水・銀光・水・銀光・水・銀光・水・銀光・水・銀光・水・水・水・水・水	・国道10号の交通混雑の緩和を図る。 ・平成21年度末の事業進捗率は、事業費ベースで約 45%に達している。 ・今後は、引き続き残工事等の事業進捗を図る。 【コスト縮減等】 ・新技術・新工法の積極的活用等により、着実なコスト縮減	継続	道路局 国道:防災課 三浦 真紀)
一般国道202号 福岡外環状道路 九州地方整備局	再々評価	2, 090	6, 495	【内訳】	3, 033	2. 1	①交通混雑の緩和 ・並行道路((主)大野城一丈 線)の交通混雑が緩加(注 後)の交通理性が緩加(注 (2都市生活の利便性向上 ・福岡外環状道路(立在寺北 〜青晃市場入口)の所要時間 (3都市生活の(全)大野城二丈 線)第2分級医療施設 ・数形成 (3都を上活の(全)大野城二丈 線)第2分級医療施設 ・数態医療活動の支援 ・救急医療施療活動の支援 ・救急医療活動の支援 ・力性 (4)歩行者・自転車の快適性向 上・自転車車を行環境整備区構 して自転車走行環境整備区構 して自転車車を行環時間と	・福岡都市圏の環状ネットワークを形成し、交通渋滞の緩和と秩序ある都市の発展に答うする。 ・平成21年度末の事業進捗率は、事業要ベースで約 98%であり、そのうち用地進捗率は100%に達している。 ・引き続き関係機関と調整を図りながら整備を推進していく。 【コスト縮減等】 ・湧水対策、発生土処分方法の変更等による増加 【約13億円増】 ・機断が直整備、工事騒音対策等による増加【約23億円増】 ・場所打ち杭及び仮設形状を変更し、部材厚・土留 め工法の見直し等による減【約5億円】	継続	道路局 国道·防災課 (課長 三浦 真紀)
地域高規格道路 有級協議路 一大年 中級国富高田 大年田大川 ススリー 大年 大川 大 大 年 大 大 年 大 年 日 大 年 日 大 年 日 大 年 日 大 年 日 日 日 日	再々評価	2,010	2, 647	【内訳】 走行時間短縮便益:2,089億円 走行経費減少便益:369億円 交通事故減少便益:189億円 【事故模型】 計画交通量 10,500台/日~23,200台/日	2, 142	1.2	①地域間の交流・連携の支援・治線(新年間のアクセスが向) 所要時間のアクセスが向下要時間の短期中心市へのアクセスが向上するでは一次では一次では一次では一次では一次では一次では一次では一次では一次では一次	・地域高規格道路「有明海沿岸道路」の一部を形成 し、地域間の連携及び交流促進を支援する。また、 国道208の交通混雑の緩和を図る。 ・平成21年度末の事業進捗率は、事業費ベースで約 67%であり、そのうち用地進捗率は約9696(こ達してい る。 ・今後は、三池港IC〜大牟田IC間(に1.9km)、大和 目指し整備を進めており、その他未供用区間の早期 使用に向けて整備を図っていく。 【コスト縮減等】 ・当面暫定2車線整備に必要な事業費に見直し【約 367億円】 ・公共工事等によける新技術活用システム(NET IS)の活用【約2億円】	継続	道路局 国道·防災課 (課長 三浦 真紀)
地域高規格道路 有明期高2208号 一般旧在資證路 九州地方整備局	再々評価	560	776	【内訳】 走行時間短縮便益:623億円 走行経費減少便益:105億円 交通事故減少便益:48億円 【主な規量 計画交通量 18,700台/日~21,500台/日	366	2.1	①交通混雑の緩和・国道208号の損失時間が削減(現況:120.0万人時間/年) 現況:120.0万人時間/年) 通208号と解析を開発を開発を開発を開発を開発を開発を開発を開発を開発を開発を開発を開発を開発を	・地域高規格道路「有明海沿岸道路」の一部を形成 し、有明海沿岸部都市群の地域間の連携及び交流促 違を支援する。また、国道28号等の立体予規道の交通 混雑の緩和を図る。 3%である。 今後は、早期の用地質収および工事の着手に向けて、地質調査および道路予備設計の進捗を図る。 【コスト縮減等】 ・当面暫定2車線整備に必要な事業費に見直し【約 149億円】 ・新技術、新工法の積極的活用等により、着実なコスト縮減	継続	道路局 国道·防災課 (課長 三浦 真紀)

一般国道322号 八丁岭道路 九州地方整備局	長期間継続中	167	185	【內訳】 「在行移費減少便益:145億円 走行移費減少便益:36億円 安通事故減少便益:4.5億円 【主な根拠】 計画交通量 6,200台/日	137	1. 3	①地域間の連携・交流・物流 効率化の支援・ が大分自動車道(甘木1C)・ 工芸・選挙へのアクセス向島上 (大分自動車道(甘木1C)・ (素麻市・世末に間、ホー 海順市・一間、マボル州港間、マボル州港間、マボル州港間、マボル州港間、マドで、 ・観光・を支援、(秋月城 (数)20 選絡の信頼傾向上・災害表び事前の選がであり、 の向上・災害表び事前の選がで17日間、 の高速を対して17日間、 の高速を対して17日間、 の高速を対して17日間、 の高速を対して17日間、 の高速を対して17日間、 の高速を対して17日間、 の高速を対して17日間、 の高速を対して17日間、 の高速を対して17日間、 の高速を対して17日間、 の高速を対して17日間、 の高速を対して17日間、 の高速を対して17日間、 の高速を対して17日間、 の高速を対して17日間、 の高速を対して17日間、 の表で17日間、 の表で17日間、 の表で17日間に、 の表で17日間、 のまで17日間 のまで17日間 のまで17日間 のまで17日間 のまで17日間 のまで17日間 のまで17日間 のまで17日間 のまで17日間	・国道222号の最後の未改良区間、異常気象時通行規制区間の解消及び冬季の積蓄、路面凍結による通行規制の解消を行い、走行性の向上、信頼性の確保、所要時間の強縮を図り、北部九州の物流風点と県南部等を結ぶ等物流の効率化や地域間の連携・交流を支援する。 ・平成21年度末の事業進捗率は、事業費ペースで約5%であり、そのうち用地進捗率は約87%に達している。 ・今後は、引き続き残工事等の事業進捗を図っていく。 【コスト縮減等】 ・トンネル振削に伴い発生するズリ(残土)の他事業の活用に努める ・新技術・新工法の積極的活用等により、着実なコスト縮減	継続	道路所災 国途(課長 三浦 真紀)
西九州自動車道 一般国道497号 今後 九州地方整備局	長期間継続中	2, 739	16, 559	[内訳] 走行時間短縮便益: 15,100億 円 走行経費減少便益: 1,132億円 定通事效減少便益: 327億円 [主な根拠] 計画交通量 自專 800合/日~25,800合/日 一般 3,100台/日~53,200台/日	4, 502	3. 7	①地域間連携の強化 ・環境(施家)における断面交 運量が増加 ②地域開発の支援 ・企業立地数が増加(前原 にて南産薬団地工予定)(領立 地済み、2 企業進出予定)(領立 地済み、2 提関地出予定) ・銀、2 企業進出予定) ・銀、2 企業進出予定) ・銀、2 機関地は予定 ・第二次教会医療施設への教 急医療活動の支援 ・第二次教会医療施設 ・教急医療活動のフクセス時 間が交通混婚の ・教急医療活動の ・教急医療活動の ・教急医療活動の ・資本では ・一位に ・一位に ・一位に ・一位に ・一位に ・一位に ・一位に ・一位に		継続	道路局 国道·防災課 (浦 真紀)
一般国道34号神琦佐賀拡幅 九州地方整備局	再々評価	153	276	【内訳】 是行時間短縮便益:249億円 是行時費減少便益:16億円 交通事故減少便益:11億円 【主な根拠】 計画交通量 23,700台/日~35,500台/日	169	1. 6	①交通選絡の緩和 ・上大量交差点の供用後170m) ・放行速度の向上(現況: 30、1km/h) ・国道34号の損失時間が削減(現況: 1.73) 2.9支通安全性の向上(現況: 1.73) 1.73) 2.9支通安全性の向上(現況: 1.73) 2.9支通安全性の向上(現況: 1.73) 2.9支通安全性の向上(現況: 1.73) 2.9支通安全性の向上(現況: 1.73) 3.0数急医療活動のアクセス時間が短縮 4.沿流速環境の改善・終急医療活動のアクセス時間が短縮 4.沿流速域の改善・ 2.3数急医療活動のアクセス時間が短縮 4.沿流速域の改善 2.3数急医療活動の変差 4.沿流速域の改善 2.3数急医療活動の変差 4.沿流速域の改善 2.3数急医療活動の変差 4.3位間が短縮 (3.3数点医療活動のでアクセス時間が短縮 (3.3数点医療活動のでアクセス時間が短縮 (3.3数点医療活動のである 2.3数点医療活動のである 3.3数点医療活動のでアクセス時間が短縮 4.3位間が見端でのである 2.00で通常のである 2.00で通常などの関密により地域関発を支庫 本と世の上により地域関発を支庫など (6.0度好な景観形成への配慮 ・歩道部に植栽帯などを設け 表現に配慮	・佐賀市東部や神埼市の交通混雑緩和と、交通安全 の確保や沿道環境の改善を図る。 ・平成21年度末の事業進捗率は、事業費ベースで約 67%であり、そのうち用地道捗率は約63%に達している。 ・今後は、引き続き残区間等の用地買収などの事業 進捗を図っていく。 【コスト総減等】 ・橋梁の架け替えに伴い、耐候性鋼材や鋼管ソイルセメント杭を採用することによるコスト総減(192億円) ・堀立交差点は、当面の間平面交差点として整備することによる【約15億円】	継続	道路房(課 (課長 三浦 真紀)
地域高規格道路 佐賀唐津道路 一般国道203号 版末パイス 九州地方整備局	再々評価	340	633	【内訳】 走行時間短縮便益:504億円 走行錄費減少便益:76億円 交通事故減少便益:53億円 【主な規通量 計画交通量 15,800台/日~18,900台/日	512	1. 2	①地域間の交流・連携の支援・企業の進出促進・利便性が同上・県内主要都市間のアクセスが同上 (唐津市〜佐賀市間) ②物流の一位 (唐津市〜佐賀市間) ②数元を持ち、1000 では、1000 では、100	・唐津市と佐賀市を連続する地域高規格道路「佐賀 唐津道路」の一部を構成し、広域的な交流・連携を 支援する。また、国道203号の安全性の向上に寄与す る。・平成21年度末の事業進捗率は、事業費ベースで約 99%であり、そのうち用地進捗率は約99%に達してい る。・今後は、事業効果を早期発現できるよう、引き続 き用地買収を促進するとともに、早期供用に向けて 事業を推進する。 【コスト総滅等】・当面2車線整備に必要な事業費に見直し【約82億 円】・新技術・新工法の積極的活用等により、着実なコ スト総滅	継続	道路局 国連·防災課 (課長 三浦 真紀)

西九州自動車道 一般国道497号 無国道2里道路 九州地方整備局	再々評価	655	1, 393	【内訳】 走行時間短縮便益:1,068億円 走行時費減少便益:211億円 交通事故減少便益:115億円 【主な根拠】 計画交通量 16,900台/日~21,300台/日	721	1.9	①地域間の交流連携の支援・治線都市間内所受時間が短線が、原本・一般の大型・102物流の効率化支援・(伊万里港から最春り10cへが所要時間短縮)・地域ブランドの支援(保予要時間短縮)・地域ブランドの支援(保予運動では、10mの所要時間短縮。30数急医療活動の所受時間短縮支援・数急医療活動の形で見 型型板が短縮(30数急医療活動の形で見を対している。10mmの対域をである。10mmの対域をである。10mmの対域をである。10mmの対域をである。10mmの対域をである。10mmの対域をである。10mmの対域をである。10mmの対域をである。10mmの対域をである。10mmの対域をである。10mmの対域をである。10mmの対域をである。10mmの対域がである。10mmの対域がである。10mmの対域がである。10mmの対域がである。10mmmの対域がである。10mmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmm	・西九州自動車道の一部を形成するとともに、九州 北西部の広域的な連携を図り、地域の活性化を支援 する。また、国道202号の漢書時における代替路線と して寄与する。 ・平成21年度末の事業進捗率は、事業要ペースで約 59%であり、そのうち用地進捗率は約87%に達してい る。 ・今後は、事業効果を早期発現できるよう、引き続 専用地買収を促進するとともに、早期供用に向けて 事を推進していく。 【コスト総源等】 ・当面暫定2車線整備に必要な事業費に見直し【約 222億円】 ・新技術採用によるコスト総減【約1億円】	継続	道路局 国道、防災課 (課長 三浦 真紀)
西九州自動車道 一般国道497号 伊万里松浦道路 九州地方整備局	再々評価	677	774	【内訳】 走行時間短縮便益:577億円 走行経費減少便益:128億円 交通事故減少便益:69億円 【主な規拠】 計画交通量 9,100台/日~13,600台/日	569	1.4	①地域間の吹流連携の支援・ ・治線都市間の所交換時間が短 は、伊ア里中市 松浦田 (2物流の効率化支援・ にな始的が動流の支援 (伊 万里港がら最寄りICへの所 ・地域ブランドの支援 (伊 ・地域ブランドの支援 (伊 ・海池にはの所要時間が短 ・変急医療活動の支援 ・教急医療活動のアクセス時 (伊万里市な松浦市間)・ ・変害時の近回時間が短縮 (伊万里市な松浦市間)・ ・変き時の近回時間が短縮 (伊万里市な松浦市間)・ ・走行時の支援 ・力一プの危険箇所数の解消 と28箇所ある地域域 ・カーブの危険首所数の解消 ・関発計	・西九州自動車道の一部を形成するとともに、九州 北西部の広域的な連携を図り、地域の活性化を支援 する。また、国道204号の災害時における代替路線と して寄与する。 ・平成21年度末の事業進捗率は、事業費ベースで約 10%であり、そのうち用地進捗率は約17%に達してい る。 ・今後は、事業効果を早期発現できるよう、引き続き用地質収を促進するとともに、早期供用に向けて 事業を推進する。 【コスト縮減等】 ・道路縦模断計画の再検討によるコスト縮減	継続	道路局 国道·防災課 (課 三浦 真紀)
一般国道34号 大村拡幅 九州地方整備局	再々評価	144	293	【内訳】 走行時間短縮便益:281億円 走行経費減少便益:10億円 交通事故減少便益:1.8億円 【主な根拠】 計画交通量 38,300台/日~47,300台/日	163	1.8	①交通混雑の緩和 ・国立医療センター入口交差 点の洗漆が解消 (観じつ): 供用前710 m ⇒ 供用後 0 m、タビーカ: 供用前600 m ⇒ 使用後 0 m) ・国道34号の損失時間が削減 (現況・52.1万人時間(中) ・国道34号の旅行速度が向上 (現況・1.43) ・国道34号の旅行速度が向上 (現況・1.43) (現況・1.22 (現況・1.43)	・大村市内及び周辺部の交通渋滞の緩和を図る。 ・平成21年度末の事業遺捗率は、事業費ベースで約 81%であり、そのうち用地進捗率は約94%に達している。 ・今後は、引き続き残工事等の事業進捗を図る。 【コスト縮減等】 ・等之消積橋台のインテグラルアパット工法の採用によるコスト縮減を到り他門)・土拾環東対策に伴う増加【約9億円増】・ ・数弱地盤対策等に伴う増加【12億円増】・ 軟弱地盤対策等に伴う増加【12億円増】	継続	道路局 国道·防災課 (課 真紀)
地域高規格道路 島原道路 一般山蓝道57号 森田城幅 九州地方整備局	その他	509	810	【内訳】 走行時間短縮便益:718億円 走行経費減少便益:62億円 交通事故減少便益:31億円 【主な根拠】 計画交通量 12,500台/日~32,000台/日	477	1.7	①高速ネットワークの構築 ・課年10アクセスが向上 (島原市・歴史10間) ②交通結節機能の強化 長崎空港・ワセス所要時間 が短縮 間、3観光支援 ・主要観光地へのアクセスが 向上 (島原域・長崎空港間) (急域・長崎空港間) (急域・長崎空港間間) (連球活性化 ・課年10アクセスが向上 (島原青東14階)・課和 (現流・課和 (現流・課和 (現流・76.0万人の時間)年) (教教色医療活動の支援 ・教急医療活動のアクセス時間 が知が知識	・地域高規格道路「島原道路」の一部を形成し、島原半島地域と開火地域を結ぶことによる地域間の連携強化、観光の支援等に寄うする。また、国道57号の交通2程を展末の事業進捗率は、事業費ベースで約27%であり、そのうち用地進捗率は約48%に達している・今後は、引き続き残工事の事業進捗を図る。 【コスト縮減等】 ・道路精造の変更じ、「約201億円増】 ・用地補償計画の見直し、埋蔵文化財調査等による事業費の増加 【約13億円増】	継続	道路局 国道·防災課 (課長 三浦 真紀)

地域高規格道路 高規格道 3路 3251号 島東 32道 32道 32道 36 36 36 36 36 36 36 36 36 36 36 36 36	長期間継続中	251	388	【内訳】短縮便益:298億円走行移費減少便益:61億円交通事故減少便益:29億円 【主な根拠】 計画交通量 5,500台/日~14,700台/日	253	1. 5	①交通混雑の緩和・ 国道251号の次滞海損失時間 前別域 128,5万人時 前/年) 国道251号の旅行速度が向上 (現況19,4 km/h) 国道251号の旅行速度が低下 (現況19,4 km/h) 国道251号の死機事故作下 (現況20) (現況20) (現況20) (現況30) (現況30) (現況40) (現況40) (現況40) (現況40) (現況40) (現況40) (現況40) (現況40) (現況40) (現況40) (現況40) (現況40) (現況40) (現況40) (現代40)	・地域高規格道路「島原道路」の一部を形成し、島原半島の地域間連携強化、総済活性化及び観光の支 提に寄与する。また、国道251号の交通混雑の緩和・平成21年度末の事業進捗率は主事業費ペースで約60%であり、そのうち用地進捗率は約85%に達している。今後は、引き続き間条側と調整を図りながら暫定2車線供用に向け整備を図っていく。 【コスト縮減等】 ・当面暫定2車線整備に必要な事業費に見直し【約79億円】・新技術・新工法の積極的活用等により、着実なコスト縮減	継続	道路時段 即逐(課 更 三浦 東紀)
一般国道3号 熊本北バイパス 九州地方整備局	再々評価	749	5, 120	【内訳】 走行時間短縮便益:4,541億円 走行線費減少便益: 410億円 交通事故減少便益: 170億円 【主な根通量 計画交通量 22,000台/日~48,900台/日	1, 134	4. 5	①交通混雑の緩和・熊本北パイパスへの交通転換による交通混雑の緩和・浄行寺交差点の渋滞が緩和・浄行寺交差点の渋滞が緩和・浄行寺交差点の渋滞が緩和・海行寺交差点の渋滞が緩和・国道3号号、国道387号の損失・日間が開放・日間が開放・日間が開放・日間が開放・日間が開放・日間が開放・日間が開放・日間が開放・日間が開放・日間が開放・日間が開放・日間が開放・日間が開放・日間が開放・日間では、日間が開放・日間が開放・日間が短端が変かり、日間が短端である。一個では、日間が短端である。一個では、日間が短端である。一個では、日間が短端である。一個では、日間が短端である。一個では、日間が短端である。一個では、日間が短端である。一個では、日間が短端である。一個では、日間が短端である。一個では、日間が短端である。一個では、日間が短端である。一個では、日間が短端である。一個では、日間が短端である。一個では、日間が短端である。一個では、日間が短端である。一個では、日間が短端である。一個では、日間が短端である。一個では、日間が開発を表して、日間が発生を表して、日間が発生を表して、日間が発生を表して、日間が発生を表して、日間が発生を表して、日間が発生を表して、日間が発生を表して、日間が発生を表して、日間が発生を表して、日間が発生を表して、日間が発生を表して、日間が発生を表して、日間が発生を表して、日間が発生を表して、日間が発生を表して、日間が発生を表して、日間が発生を表して、日間が発生を表して、日間が発生を表して、日間が発生を表しいるののでは、日間が発生を表しいるののでは、日間が発生を表しまりが、日間が発生を表しいるののでは、日間が発生を表しいるののでは、日間が発生を表しまりが、日間が、日間が、日間が、日間が、日間が、日間が、日間が、日間が、日間が、日間	・熊本市及び沿線地域の交通混雑の緩和を図る。 ・平成21年度末の事業進捗率は、事業費ベースで約 9%であり、そのうち用地進捗率は約9%に達している。 ・今後は、引き続き、残区間(L=1 8km)の暫定供用 に向けて、用地買収及び工事の推進を図る。 【コスト縮減等】 ・当面暫定2車線整備に必要な事業費に見直し【約55 億円】	継続	道路局 国連·防災課 (部長 三浦 真紀)
南九州西回り自動 車道国道3号 声北出水道路 九州地方整備局	その他	950	1, 445	【内訳】 走行時間短縮便益: 1,011億円 交通事故減少便益: 288億円 交通事故減少便益: 145億円 【主な根拠】 計画交通量 13,500台/日~19,500台/日	852	1.7	① 地要地域時間 時間 15年 2 年 3 年 3 年 3 年 3 年 3 年 3 年 3 年 3 年 3	・南九州西回り自動車道の一部を形成し、地域経済 の活性化、物流の効率化等の支援に寄与する。ま た、国道3号の災害時における代遺路としての機能 を有する。 ・平成21年度末の事業進捗率は、事業費ベースで約 19%であり、そのうち用地進捗率は約26%に達している。 ・今後は、引き続き用地質収及び工事を推進していく。 【コスト縮減等】 ・当面暫定2車線整備に必要な事業費に見直し【約 478億円】 ・ 商薬形式の見直し【約1億円】	継続	道路局與 国遊(課長 課真紀)
地域高規格道路 熊本殿高東草幹 一熊本殿 東京 57 57 58 58 58 58 58 58 58 58 58 58 58 58 58	再々評価	338	518	【内訳】 走行時間短縮便益:412億円 走行建實減少便益:74億円 支資事故減少便益:32億円 【主な根拠】 計画交通量 10,400台/日	301	1.7	①交通泥準の緩和・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	・地域高規格道路「熊本天草幹線道路」の一部を形成し、地域接側及び連携を支援する。また、国道57号の交通理雑の緩和を図る。・平成21年度末の事業進捗率は、事業費ペースで約23%であり、40分割が出地速率は30分割により、今後は、引き続き用地買収及び工事を推進していく。 【コスト縮減等】 ・当画暫定2車線整備に必要な事業費に見直し【約66億円】・軟弱地盤対策・橋梁検討委員会を設置し最適な施工方法を検討し、着実なコスト縮減に取り組む	継続	道路局災 国 (課長 三浦

東九州自動車道 佐伯~蒲江 九州地方整備局	その他	763	1, 018	【内訳】 【内訳】 走行経費減少便益: 82億円 交通事故減少便益: 73億円 【主な根拠】 計画交通量 8,300台/日	731	1. 4	①物流の効率化を支援 ・佐伯(2〜以おおおいた浦江印) 上 ②災害に強いネットワークの ・波当津〜佐伯市間の迂回ア クセスが向上 ③教急医療活動の支援 ・旧浦江町から一次教急療送 ・教急医療活動のアクセスを支援 ・教急医療活動のアクセスを支援 ・教会医療活動のアクセスを支援 ・大分市〜大分県マリクセスを支援 ・大分市〜大分県マリクセスを ・大分市〜大分県マリクセスを ・大分市〜大分県マリクセスを ・大分市〜大分県マリクセスを ・大分市〜大分県マリクセスを ・大分市〜大分県マリクセスを ・大分市〜大分県マリクセスを ・大分市〜大分県マリクセスを ・大分市〜大分県マリクセスを ・大分市〜大分県マリクセス ・大谷市〜大分県マリクセス ・大谷市〜大分県マリクセス ・大谷市〜大分県では ・佐伯・北川間の整備により 「国道10号及び国道388号 の死傷。185件年)	・九州東部の広域的な連携を図り、物流の効率化及び地域の発展等を支援する。また、国道10号及び国 道388号の災害時における代替路線としての機能を有する。 ・平成21年度末の事業進捗率は、事業費ベースで約 24%であり、そのうち用地進捗率は約88に達している。 ・今後は、平成20年6月28日に開通した「津久見10~ 佐伯10間」に接続し、事業効果を早期参現できるよう。引き続き用地買収を促進するとともに、トンネル工事等の事業進捗を図っていく。 【コスト縮減等】・トンネルエの地山分類の変更及び法面対策工の追加による増加 1約3億円増】 ・建設発生土の有効利用等により【約3億円】	継続	道路局 国道·防災課 (課長 三浦 真紀)
東九州自動車道 蒲江〜北川 九州地方整備局	長期間継続中	938	1,600	【内訳】 建行時間短縮便益:1,407億円 走行錄聲減少便益: 114億円 交通事故減少便益: 79億円 【主な根拠】 計画交通量 5,800台/日~10,500台/日	977	1.6	①物流の学化を支援・佐伯~北川間の整備により、大分米良10~北浦龍楽師 リ、大分米良10~北浦漁業協同組合へのアクセスが向上の29% 市間から地で、近日、11年、11年、11年、11年、11年、11年、11年、11年、11年、11	・九州東部の広域的な連携を図り、物流の効率化及び地域の発展等を支援する。また、国道10号及び国道88号の災害時における代替路線としての機能を有する。・平成21年度末の事業進捗率は第98%に達している。・今後は、事業効果を早期発現できるよう、引き続き用地質収を促進するとともに、トンネル工事等の事業進捗を図っていく。 【コスト縮減等】・トンネル盟削土の受入れ地の見直しよる運搬コストの縮減	継続	道路局 国道·防災課 (課長 三浦 真紀)
一般国道10号 古国府拡幅 九州地方整備局	再々評価	97	173	【内訳】 走行時間短縮便益: 156億円 走行終費減少便益: 12億円 交通事故減少便益: 5.4億円 【主な根拠】 計画交通量 36,500台/日~36,600台/日	112	1.5	①交通混雑の緩和 ・国道10号の損失時間の削減 (現況:16万人時間/年) ・当該区間の混雑度が低下 (現法:212 ・当該区間における旅行速度 の向上 ・当該区間における旅行速度 の向上 ・大道陸横轍去時の一時的な 4車線使用(暫定) ・平面化・中央帯・自歩道を 備による沿線地域の騒音 ルルの低減 (昼間7月間、現況6個別 3(変を全の向上 ルの低減 (昼間7月間、現況6個別 3(変を全の向上 ルの低減 (昼間7月間、現況60周) ・ 英国学校の向上 ・ 供用区間(国道10号)の交 ・ 供用区間(国道10号)のの発	・大分都市部における国道10号の交通混雑の緩和及び沿道環境の改善、交通安全性の向上を図る。 ・平成21年度末の事業進捗率は、事業費ペースで約88であり、そのうち用地進捗率は約99%に達している。 ・今後は、引き続き残工事等の事業進捗を図っていく。 【コスト縮減等】 ・新技術・新工法の積極的活用等により、着実なコスト縮減	継続	道路局 国道·防災課 (課長紀) 三浦 真紀)
地域高規格道路 中津日田道212号 一般国道212号 克服海斯馬備局 九州地方整備局	一定期間未着工	426	404	【内訳】 走行時間短縮便益:288億円 走行終費減少便益:71億円 交通事故報拠】 計画交通量 11,400台/日~13,200台/日	312	1. 3	①物流の効率化・自動車関連企業の活性化(信頼性) 中国 中間	・地域高規格道路「中津日田道路」の一部を形成し、物流の効率化及び広域観光の振興を支援する。 また、地域医療活動の支援や交通安全性の向上、災 審に強い道路ネットワークの構築を図る。 ・平成21年度末の事業進捗率は、事業費ベースで約 3%である。 ・今後は、引き練き調査設計の実施と用地買収着手 に向け、事業道券を図っていく。 【コスト縮減等】 ・新技術、新工法の積極的活用等により、着実なコスト縮減	継続	道路局 国道:防災課 (課長 三浦 真紀)
一般国道10号 門川日向拡幅 九州地方整備局	再々評価	314	2, 737	【内訳】 走行時間短縮便益:2,473億円 走行終費減少便益: 169億円 安適事故減少便益: 95億円 【主な規通量 計画交通量 14,100台/日~35,400台/日	651	4. 2	①交通混雑の緩和・国道10号の損失時間が削減 (現況・10万人時間 75人時間	・ 国道10号の交通混雑の総和及び沿道環境の改善、高速10〜のアクセス向上を図り、沿線地域の発展に寄与する。 ・平成21年度末の事業進捗率は、事業費ペースで約75%であり、そのうち用地進捗率は約71%に達している。 ・今後は、残区間の用地調査及び用地買収等を図る。 【コスト総減等】 ・小倉ヶ浜交差点の構造変更(立体一平面交差)により189億円】 ・塩見大橋の耐震補強、地質条件による工法変更による増加1約9億円増り ・素当新橋の地質条件変更等による増加【約4億円増】 ・沿道環境対策による増加1約3億円増】 ・沿道環境対策による増加1約3億円増】	継続	道路局 国道:防災課 (課長紀)

一般国道218号 北方延岡道路 九州地方整備局	再々評価	362	607	【内訳】 走行時間短縮便益:414億円 走行藝寶減少便益:118億円 全百數數少便益:75億円 (重本模型) 計画交通量 9,300台/日~15,400台/日	385	1. 6	①災害に強いネットワークの 構築、実害時の代替ルートの確保 ・災害時における通行止めの 解消、(H17)の今自興を力を の表した。 の表し、 の表し、 の表し、 の表し、 の表し、 の表し、 の表し、 の表し、	・国道218号被災時の代替ルートとなるとともに、東 九州自動車道や九州横門道延剛線と一体となった広 域交通ネットワークを形成することにより、宮崎県 北地域の安全・安心な暮らしや産業振興等の支援に 寄与する。 ・平成21年度末の事業進捗率は、事業費ベースで約 70%であり、そのうち用地進捗率は約90%に達してい る。 ・今後は、引き続き未供用区間の完成に向け事業進 捗を図っていく。 【コスト総滅等】 ・1工区のルート変更に伴う増加【約45億円増】 ・橋梁構造から盛土構造への見直し【約2億円 2、31区を当面暫定2車線整備に必要な事業費に見 直し【約86億円】	継続	道路局災 国道·防災課 (課長 三浦 真紀)
南九州西回り自動 車強国道3号 出水阿久根道路 九州地方整備局	再々評価	449	538	【内訳】 是行器費減少便益: 337億円 是行器費減少便益: 73億円 交通事故減少便益: 68億円 【主な根拠】 計画交通量 9,600台/日~17,300台/日	431	1. 2	① 地域野球の で の で の で の で の で の で の で の で の で の で	・南九州西回り自動車道の一部を形成し、地域経済 の活性化、物流の効率化等の支援に寄与する。ま た、国道3号の災害時における代替道路としての機能 を有する。 ・平成21年度末の事業進捗率は、事業費ベースで約 23%であり、そのうち用地進捗率は約55%に達してい る。 ・今後は、引き続き用地買収及び工事を推進してい く。 【コスト縮減等】 ・当面暫定2車線整備に必要な事業費に見直し【約 106億円】	継続	道路局
地域高規格道路 沖縄西海岸道路 一般国道58号 統沖縄総合事務局	長期間継続中	620	1, 646	【内訳】 走行時間短縮便益:1381億円 走行發費減少便益:194億円 交通事故減少便益:71億円 【主な規題】 計画交通量 27,500台/日	546	3. 0	①円清なモビリティの確保・現道等の決滞積失時間の削減に寄与。 2個性ある地域の形成・世界遺産である座喜城址から近郊の観光拠点である座喜城址から近郊の観光拠点である北谷町への所要時間の短縮に寄与。 ③安全で安心できる暮らしの確保・読谷千役場から第3次医療施設である英立中部病院への所要時間の短縮に寄う。	[事業の必要性] ・国道50号現道の交通量は増加傾向である。⇒ 交通洗滞の緩和 ・議論谷村の人口、観光入込み客数は増加傾向である。また、平成18年に統谷補助飛行場が返還されてあり、その中心を貫通する誘谷道路を中心とした土地区画整理事業 (予定)が進行中。⇒ 観光、地域活性化等の支援	継続	道路局 国道·防决 (課 三浦 真紀)
地域高規格道路 沖縄西海岸道路 一般国道58号 那朝西道路 沖縄総合事務局	長期間継続中	1,678 【残事業 =5】	408 【残事 業 =408】	【内訳】 走行時間短縮便益:296億円 走行経費減少便益:70億円 交通事故減少便益:42億円 【主な根拠】 計画交通量 20,500台/日	1, 956 【残事 業=24】	業 =17.0	①円清なモビリティの確保 ・現道等の交通量及び渋滞損 失時間の削減(高等与。 ・那覇空港から那覇新港まれる。 ②2安全で安心できる暮らしの 確保 ・那覇空港周辺から第3次医 療施設である消滅総合合病院へ の所要時間の短縮に寄与へ の所要時間の短縮に寄与の の所で表時間の短縮に寄与の の所で表時間の短縮に寄与るが の所で表時間の短縮に寄与る		評価手続中	道路局 国道·防災課 (課長 三浦 真紀)
一般国道329号 金武バイバス 沖縄総合事務局	再々評価	152	212	【內訳】 走行時間短縮便益:197億円 左行善發減少便益:8.1億円 交通數少便益:6.8億円 【主な根拠】 計画交通量 10.300台/日	198	1.1	①円滑なモビリティの確保 ・現道等の渋滞損失時間の削 認に寄与。 ②交通安全の確保 ・快適な走行が可能な区間の 割合が向上 ③個性ある地域の形成 ・高速道路から金武町内の主 要観光施設までの所要時間の 短縮に寄与。	[事業の必要性] ・園道329号は、急カーブや急勾配の線形不良箇所が多数存在し、走行時に交通事故の恐れが高い路線となっている。⇒ 交通安全の確保・園道29号では、年々の交通量の増加に伴う走行性の悪化により、高速道路までのアクセス性が悪くなり、町内に点在する観光資源への訪問や是件物の出荷の際に利便性を損なっている。⇒ 地域交流の促進・現道区間沿道は、住宅が密集しており、交差点や車両出入口が多いため、渋滞が発生しており、幹線道路機能が低下している。⇒ 幹線道路としての機能向上	継続	道路局 国道·防损 (課 三浦 真紀)
地域高規格道路 沖縄西海岸道路 一般国道331号 里見城台事務局	再々評価	405	1, 642	【内訳】 走行時間短縮便益:1,325億円 走行發費減少便益:224億円 交通事故減少便益:93億円 【主な規型 計画交通量 36,800台/日	489	3. 4	上に寄与。 ②物流効率化の支援 ・農産物は前の搬送時間の短縮に寄与。 (糸満市真栄里 変差点付近~中央卸売市場) 変を全で安心できる暮らしの確保	[事業の必要性] ・豊見城市をはじめ本島南部に位置する自治体の人口等の仲じが大きい。 ・豊見城道路・光満道路沿道には、豊崎タウン、湖崎タウンをはじめ、アウトレットモールあしびな一等の商業を設ま道の駅、新しいビーチ等の立地、開業が進んでいる。 → 地域振興の支援・沖縄県の観光入込客数の増加に伴い、観光の起点となる那動空港へのアクセス道路である。 ・豊見城道路が暫定供用したものの国道331号、豊見城道路が暫定供用したものの国道31号、東見城道路が暫定供用	継続	道路局 国道·防災課 (課長紀) 三浦 真紀)

地域高規格道路 沖縄国道331号 一般国道331号 系满道路 沖縄報 公 各事務局	再々評価	505	895	【内訳】 走行時間短縮便益:730億円 走行終費減少便益:107億円 支通益:58億円 【主な相機】 計画交通量 21,700台/日	584	1. 5	①円滑なモビリティの確保・現道等の洗滞損失時間の削減に寄う。 那勤空港からしめゆりの料か平和記念公園等の主要観光 地までの定時性、速達性の向上に寄う。 ②物流効率化の支援・ 農産物批荷の機体時間の短 線が見込まれる。(朱満市有 業型交差点付近~中央卸売市 場) ③安全で安心できる暮らしの 確保・ 米満市役所周辺から豊見城 中央網院への所要時間の短縮 に寄与。	[事業の必要性] 本島南部に位置する自治体の人口等の伸びが大き い。 ・豊見城道路・糸満道路沿道には、豊崎タウン、湖 ・豊見坂道路・糸満道路沿道には、豊崎タウン、湖 ・豊見坂道路・シンをはじめ、アウトレットモールあしびなー等の商業施設・道の駅、新しいビーチ等の立地、開 東が進んでいる。⇒地域振興の支援 ・沖縄県の観光入込客数の増加に伴い、観光の起点 となる那覇空港へのアクセス道路である。 ⇒ 観光産業等の支援	継続	道路局 国道 : 防災課 (課長 三浦 真紀)
那覇空港自動車道 一般国道506号 豊見城東道路 沖縄総合事務局	再々評価	1, 230	2, 212	【内訳】 走行時間短縮便益: 1,796億円 左行終費減少便益: 259億円 交通事故減少便益: 157億円 【主な根拠】 計画交通量 38,600台/日	1, 542	1.4	①円滑なモビリティの確保 ・現道等の洗滞損失時間の削減に寄う。 ・那勤空港から本島北部、中 寄り、 ②安全で安心できる暮らしの 確保 ・豊崎タウンから県立南部医 様センター(三次医療施設 までの所要時間の短縮に寄 与。	[事業の必要性] ・那動市周辺部、なかでも豊見城市、南風原町の人口、自動車保有台数の伸び率は高い。⇒ 交通渋滞の緩和・県全体の観光客数、観光収入が増加しており、本島南部と中部・北部を緒ぶ道路としての期待大。⇒ 観光産業等の支援・那那句空港では、物流ハブ(拠点)としての活用が計画されており、那動空港自動車道の整備により空港へのアウセス性が向上し、物流の支援も期待される。⇒ 物流の支援	継続	道路局 国道·防災課 (課長 三浦 真紀)
第二東海自動車道 (秦野~御殿場 J C T) 中日本高速道路株 式会社	一定期間 未着工	5, 056	10, 839	【内訳】 走行時間短縮便益:10,113億 門走行経費減少便益:565億円 交通事故減少便益:162億円 【主な模拠】 計画交通量 48,300台/日~50,600台/日	4, 068	2.7	・現道等の年間渋滞損失時間 の削減が見込まれる。 実際急齢送路が通行止めに なった場合に大幅な迂回を後 成する ・特定重要港湾への所要時間 短縮に伴う企業立地誘発等地 域差済への貢献 ・人が市間がら地域観光資源 への所要時間短縮に伴う観光 客数増等地域観光産業への貢献	本経済をけん引、東名とのダブルネットワークによる道路交通の信頼性向上、東名の渋滞解消が期待されている。	継続	道路局 高速道路課 (課長 縄田 正)
近幾自動車道名古屋神戸線 (菰野~亀山西 J (て T) 中日本高速道路株 式会社	一定期間 未着工	1, 798	5, 383	【内訳】 走行時間短縮便益:4,743億円 走行経費減少便益:499億円 交通事故減少便益:141億円 【主な根拠】 計画交通量 41,100台/日	1, 542	3. 5	・現道等の年間洗滞損失時間 の削減が見込まれる ・緊急輸送路が通行止めに なった場合に欠幅な迂回を強 いられる区間の代替路線を形 成する ・大都市圏から地域観光資源 への所要時間短縮に伴う観光 客数増等地域観光産業への質 献	【事業の必要性等に関する視点】 ・人口は微増、工業製品出荷額や工場立地件数は落ち込んでいるものの、亀山大津間の開通に伴い東名版では決薄が約3倍に増加。三大都市圏を相互に移び、日本経済をけん引、東名・名神とのダブルネットワークとして道路交通の信頼性向上、東名版自動車道の決滞解消が消得されている。 【事業進捗の見込みの視点】 ・事業者手後、中心杭打設を完了。現在地元協議95% 完了、用地幅杭打設48%完了 「コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点】 ・新技術・新工法や現地の状況変化も確認しながら 積極的にコスト縮減を図っていく。	継続	道路局 高速道路課 (課長 縄田 正)
中国横斯自動車道 姬路鳥取線 (播磨新宮~山崎 J匹日本高速道路株 式会社	一定期間 未着工	598	637	【内訳】 走行時間短縮便益:636億円 走行終費減少便益:-17億円 交通事故減少便益:17億円 【主な根拠】 計画交通量 6,200台/日	483	1. 3	・新幹線へのアクセス向上が見込まれる業を主体とする地 見込まれる業を主体とする地域から入都市圏への農林水産 品の液通の利便性が向上・当該路線が新たに拠点都市 間を高規格幹線道路であいたと構成する。 ・拠点開発でロジェクト・大規模 イベントを支援する。 ・並行する高速ネットワーク の代替路線として機能する	【事業の必要性等に関する視点】 ・山陽地方と山陰地方を結ぶ高速道路ネットワークを形成 ・山陽自動車道と中国自動車道が接続されることに より、事故・渋滞・災害時等のリダンダンシー機能 を発揮する ・福蘭科学公園都市の更なる活性化を支援など便益 に反映されていない効果も含め、当該区間の必要性 は高い。 【事業進捗の見込みの視点】 ・現在までに移線測量や土質調査・自然環境調査及 び設計を実施し、今後、地元設計協議を開始する予 定である。 【コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点】 ・地元設計協議など・事業進捗に合わせ精成を上げて いくとともに、新技術・新江法や現地の状況変化も 確認しながら今後ともコスト縮減を図っていく。	継続	道路局 高速道路課 (課長 網田 正)
首都高速晴海線 首都高速道路株式 会社	長期間継続中	375	1, 235	【内訳】 走行時間短縮便益:973億円 走行费用減少便益:216億円 交通事故減少便益:45億円 【主な根拠】 計画交通量:8,700~14,200台 /日	488	2. 5	・高速湾岸線から晴海地区へ のアクセス向上が見込まれる (15分一5分)。 ・緊急輸送道路である晴海通 り及び都道放射34号線の代替 路線となる。	・高速湾岸線から晴海地区、豊洲地区に高速道路で アクセスが可能となり、利便性が向上するほか周辺	継続	道路局 高速道路課 (課長 縄田 正)
高速横浜環状北線 首都高速道路株式 会社	長期間継続中	3, 399	5, 359	【内訳】 走行時間短縮便益:4,237億円 走行費開減少便益:760億円 交通事效減少便益:362億円 【主な模拠】 計画交通量:14,200~46,700 台/日	3, 525	1.5	・新模浜地区から羽田空港等 へのアクセス向上が見込まれる(40分-30分)。 ・首都高速ニッ沢線及び首都高速等場級及び首都高速等場級の代替路線として 機能する。 ・緊急輸送道路である網島街 道、模浜上麻生道路などの代 替路線となる。	・治総の新模派地区や京浜臨海部等には、多くの商 業施設や主要企業が立地しており、アクセス向上に 伴い、これら拠点の連携強化、活性化が見込まれ る。 ・用地取得率は88%(平成22年10月現在)であり、 引き続き平成28年度の供用に向けて事業を進め	継続	道路局 高速道路課 (課長 縄田 正)

【港湾整備事業】 (直轄事業)

(直轄事業)							1	1	1	
事 業 名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)		費用便益分析	費用:C (億円)	B/C	貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、 コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長 名)
奧尻港 本港地区 地域生活基盤整備 事業 道開発局	長期間継続中	83	156	【内訳】 滞船・多そう係留コストの削減便益:16億円 膨揚作業コストの削減便益:2.8億円 船舶の持避コストの削減便益益:3.6億円 無難の減少便益:133億円 その他の便益:0.39億円 【主な根拠】 平成55年予測利用漁船隻数:62隻年 避泊可能隻数:1隻	88	1.8	・一時避難場所の確保により、災害時の安全・安心の確保が図られる。 ・賑わい交流空間の形成により地域の活性化が図られる。 ・防風施設整備により就労環境の改善が図られる。 境の改善が図られる。	・既設防波堤の老朽化が激しく、整備を実施しない場合、小型船だまりが使用不能となり、小型船が物流洋壁の利用を強いられるため、本プロジェクトの必要性は高い。・事業が順調に進んだ場合には、平成30年代前半の完了を予定している。 ・・既設防波堤から発生したコンクリートブロックを再利用すること等により、コスト縮減に取り組んでいる。	継続	北海道開発 馬港湾計 港湾計 地震長 (課長 隆彦)
羽帳港 本港地区 耐震強化岸壁整備 事業 北海道開発局	長期間継続中	57	124	【内訳】 輸送コストの削減便益:5.3億 円移動コストの削減便益:113億 円震災時における輸送コストの 削減便益:0.2億円 震災時における移動コストの 削減硬益:3.6億円 危設被害の回避:1.1億円 その他の便益:0.4億円 【主な根別 平成25年予測取扱貨物量:38 干トン/年 平成25年予測利用旅客数:30 干人/年	61	2.0	・岸壁の耐震強化により、震災時における被害に対する地域住民の不安を軽減することができる。またに無決時においても物流が維持され、生活や産業活動の維持が図られる。 ・港内の狭隘化の解消による作業環境の改善が優たする。 ・港内静度が確保され、船舶の荷及及び航行等の安全性が向上する。 ・観光資源との連携による地域の活性化が図られる。	・離島フェリーが利用している岸壁は、建設後40年以上経過しており、老朽化が著しい。また、大規模地震発生時における背後地域や天売島、境尻島への緊急物資輸送・物流機能の確保が図られるため、本プロジェクトの必要性は高い。・事業が順間に進んだ場合には、平成20年代前半の完了を予定している。・過年度エ事で発生した消波ブロックの流用等により、コスト縮減に取り組んでいる。	継続	北海道開発 港湾計画課 (課長 笹島 隆彦)
留朝港 国 三国 注 国 三国 注 の の の が 高 事業 は 海 り れ 海 り れ 海 り れ り れ り れ り れ り れ り れ り	再々評価	343	571	【内訳】 輸送コストの削減便益:198億 円 無難の減少便益:357億円 震災時における輸送コストの 削減便益:3.7億円 その他の便益:5.1億円 その他の便益:6.8億円 【主な根別 平成31年予測取扱貨物量:306 干遊14年列車、306 干遊14年 単位では数:25 単位では を 単位では を 単位では を を 単位では を を を を を を を を を を を を を を を を を を を	409	1.4	・港内静穏度が確保され、船舶の荷役及び航行等の安全性が向上する。 ・岸壁の耐震強化により、震 災時における被害軽減することができる。また維持なのよいも、 ができる。また維持な、生 や維持が図られる。 ・賑わい交流空間の形成によ る地域の活性化が図られる。	・既存施設の能力不足により非効率な物流形態を強いられており、整備を実施しない場合、他港からの長距離輸送となり、コストが増大する。また、荒天時における船舶の安全な避泊水域の確保が求められているため、本プロジェクトの必要性は高い。 ・事業が順調に進んだ場合には、平成30年代前半の完了を予定している。 ・浚渫土砂の流用等により、コスト縮減に取り組んでいる。	維統	本省港湾局 計画課 (課長 高橋 浩二)
白老港 区 国内整備 開発 開発 開発 開発 局	再々評価	450	972	【内訳】 輸送コストの削減便益:575億 円業務コストの削減便益:2.6億円 海難の減少便益:330億円 その他の便益:4.2億円 【主な根拠】 平成28年予測取扱貨物量: 2,316千トン/年	596	1.6	・新たな企業の立地により地域経済の活性化が図られる。 ・港内静程度が確保され、船舶の荷役及び航行等の安全性が同じする。 ・岸壁の利用再編により港湾利用環境の改善が図られる。 ・ 食料品の積み替え回避により品質管理の向上が図られる。	・背後企業の物流需要の増大により、公共バース数や 岸壁水深が不足しているため、本プロジェクトの必要 性は高い。 ・事業が順調に進んだ場合には、平成20年代後半の完 了を予定している。 ・ケーソン中詰材として浚渫土砂を活用するととも に、鉄鋼スラグの流用により、コスト縮減に取り組ん でいる。	継続	北海道開発港湾空港部課島港湾計画建島隆彦)
森港 地区 は が を は が を を を を を を を を を を を を を を を	再々評価	177	336	【内訳】 滞船・多そう係留コストの削減便益:327億円 作業ロストの削減便益:6.5億円 その他の便益:2.2億円 【主な根拠】 平成28年予測利用小型船隻 数:136隻/年	235	1.4	・作業時間の短縮により水産 振興への寄与が図られる。 ・作業時間の短縮により水産 物の品質向上が図られる。 ・港内の運輸和により船舶 の航行や荷役の安全性向上が 図られる。 ・新たな工場の立地により地 域軽済の活性化が図られる。	・岸壁延長不足から、年間を通して陸揚・準備時の滞船、休憩時の多そう保留が発生している。また、本港の小型船だまりは、背後地域の基幹産業である水産を支える重要な施設となるため、本プロジェクトを承必要性は高い。 ・事業が順調に進んだ場合には、平成20年代後半の完了を予定している。 ・護岸整備において、全て海上施工の予定のところを・諸岸を備において、全て海上施工の予定のところを利名がでいる。	継続	北海道開発 港湾公連都課 港湾計画場 (課長 笹島
江差港 本港地区 国整備事業 ル整備事業 北海道開発局	再々評価	100	204	【内訳】 輸送コストの削減便益:16億 円 海難の減少便益:140億円 滞船・多そう係留コストの削減便益:45億円 作業コストの削減便益:0.48 億円 その他の便益:1.5億円 【主な根拠】 平成31年予測取扱貨物量:26 干トン/年	140	1.5	・観光・交流拠点づくりにより地域の活性化が図られる。 光内静理の活性化が図られる。 港内静程をが確保され、船舶の荷役及び航行等の安全性 が向上する。	・既設岸壁の老朽化が激しく継続した使用が著しく困難な状況にあったことから、整備を実施しない場合、他港間との長距離輸送を強いられるため、本プロジェクトの必要性は高い。・事業が順調に進んだ場合には、平成30年代前半の完了を予定している。・建設副産物の活用により、コスト縮減に取り組んでいる。	継続	北海道開発 局 港湾空港部 港湾計画島 (課長 笹彦)

瀬棚港 本港地区 国内物価事業 北海道開発局	再々評価	320	652	【内訳】 輸送コストの削減便益:485億円 移動コストの削減便益:5.9億円 海難の減少便益:152億円 泊地の維持浚渫費の削減便 益:2.4億円 その他の便益:7.2億円 【主な根則 平成31年予測取扱貨物量:264 干トン/年 避泊可能隻数:1隻	509	1. 3	・観光・交流拠点づくりにより地域の活性化が図られる。・増養種事業により水産振興の進展が図られる。・洋上風力発電施設の設置水域確保が図られる。・港内静程度が確保され、船舶の荷役及び航行等の安全性が向上する。	・係留施設や水深の不足により背後企業の貨物需要に対応できておらず、また民家や漁業対応施設に近接する岸壁での確産品の荷伐作業となっており、粉塵の必要生等が課題となっているため、本プロジェクトの必要性は高い。 ・事業が順調に進んだ場合には、平成30年代前半の完了を予定している。 ・港内の他設から発生したブロックを防波堤整備に活用することにより、コスト縮減に取り組んでいる。	継続	北海海島港湾空港部課島港湾計區等
天塩港 本港地区 国本港物流ターミナ ル整道開発 開発	再々評価	214	956	【内訳】 輸送コストの削減便益:948億 円 航路・泊地の維持浚渫費用の 削減便益:3.1億円 その他の便益:5.1億円 【主な根拠】 平成31年予測取扱貨物量:599 干トン/年 航路・泊地の埋没低減量:0.18m/年	370	2.6	・企業の生産拡大による地域 経済の活性化が図られる。 ・港内幹種皮が確保され、船 船の荷役及び航行等の安全性 が向上する。	・施設の老朽化、岸壁の能力不足により非効率な物流 形態を強いられており、整備を実施しない場合、代替 港への長距離輸送となりコストが増大する。また、漂 砂による航路理没の解消も課題となっているため、本 プロジェクトの必要性は高い。 ・事業が順調に進んだ場合には、平成30年代前半の完 了を予定している。 ・浚渫土砂の流用により、コスト縮減に取り組んでいる。	継続	北海道開発 港湾空港部 港湾計画 (課長 隆彦)
奋形港 本港地区 防波堤整備事業 北海道開発局	再々評価	96	200	【内駅】 輸送コストの削減便益:1.4億 円 満難の減少便益:197億円 その他の便益:1.3億円 【主な根拠】 平成26年予測取扱貨物量:7千 トン/年 避泊可能隻数:1隻	158	1.3	・港内静穏度向上による航行・保留船舶の安全性向上が 図られる。 ・港内静穏度向上によるフェリー旅客の利便性向上が図ら れる。 ・港内静穏度向上による旅客 船の入港に伴うクルーズ振興 が図られる。	・港内静穏度の不足から荷役岸壁の稼働率が低くなっており、地域産業競争力の確保のための物流コスト削船が課題となっている。また、沖合いを統行する貨物船の避難に必要な避泊水域が不足しており、荒天時における船舶の安全な避泊水域を確保されるため、本プロジェクトの必要性は高い。 ・事業が順調に進んだ場合には、平成20年代後半の完了を予定している。 ・設計の見直し及び建設副産物の活用により、コスト縮減に取り組んでいる。	継続	北海道開発 局 港湾空港部 港湾計画課島 隆彦)
室蘭港 崎守地区 道路整備事業 北海道開発局	長期間継続中	29	68	【内訳】 走行時間短縮便益:61億円 走行軽費減少便益:7.3億円 【主な根拠】 平成24年予測交通量:6,121台 /日	33	2.1	・通行車輌の安全性・快適性 の向上が図られる。	・施設の老朽化が著しく、施設倒壊の危険性が非常に高まっており、ふ頭貨物の背後圏への流動が滞るばかりでなく、落石等による通行車両や人命への被害が懸念されるため、本プロシェクトの必要性は高い。・事業が順調に進んだ場合には、平成20年代前半の完了を予定している。 ・法面対策において新工法を採用すること等により、コスト縮減に取り組んでいる。	継続	本省港湾局 計画原 (課長 高橋 浩二)
香深港 本港地区 国内整治物(ホターミナ ル 本 道開発 高 は 神 が は は は は は は れ 海 ・ 、 は れ 海 ・ 、 は は に は り に れ り れ り れ り れ れ れ れ れ れ れ れ れ れ れ れ	長期間継続中	30	50	【内訳】 輸送コストの削減便益: 47億 円 震災時における輸送コストの 削減便益: 2.2億円 施設被害の回避: 1.2億円 その他の便益: 0.3億円 【主な根拠】 平成26年予測取扱貨物量: 21 千トン/年 想定被災人口: 4千人	30	1.7	・岸壁の耐震強化により、震 災時におけるを被害に対すること 域住民の不安を軽減すること ができる。また、震災的にお いても物流が維持され、生活 や産業活動の維持が図られ る。	・フェリー大型化への対応や安定的な運航を支援する 施設整備の推進とともに、礼文風の防災拠点として、 また、漁業従事者の高齢化に対応した漁船施設の改良 など、港湾機能の充実が求められているため、本プロ ジェクトの必要性は高い。 ・事業が順調に進んだ場合には、平成20年代後半の完 了を予定している。 ・浚業土砂の仮設道路の路盤材への流用等により、コ スト縮減に取り組んでいる。	継続	北海道開発港湾空港部副港湾計画課員(課長管)
函館港 弁天池区 船溜まり整備事業 (改良) 北海道開発局	長期間継続中	39	82	【内訳】 滞船コストの削減便益:82億円 移動コストの削減便益:0.11 億円 工主な根拠】 平成28年予測利用小型船隻 数:61隻/年 平成28年予測調査船隻数:6隻/年	37	2. 2	ENVIOLENCE VIEW COLOR	・本港では船舶の係留需要に対応できず、円滑な港湾利用に支障が生じており、船舶の安全かつ適正な利用の確保が図られるため、本プロジェクトの必要性は高い。・事業が順調に進んだ場合には、平成20年代後半の完了を予定している。・ケーソン仮置きマウンドの造成にあたって、他事業で発生した石材を活用することにより、コスト縮減に取り組んでいる。	継続	本省港湾局 計画課 (課長 高橋 浩二)
釧路港 北地区 旅客船ターミナル 整備事業(耐震改 良) 北海道開発局	長期間継続中	109	210	【内駅】 交流機会の増加便益:153億円 震災時における締送コストの 削減便益:52億円 施設被害の回避:5.7億円 【主な根拠】 平成24年予測来訪者数:217千 人/年 想定被災人口:193千人	114	1. 9	・賑わい空間の形成によるも中心市街地の活性化が図られる。 ・旅客船岸壁の整備によ向上の変に見学をの安全性向上の影響を発見学をの変をを発したよりするこのでは、一般では、大きないでは、一般では、大きないかないでは、大きないかでは、大きないでは、大きないでは、大きないでは、大きないでは、大きないでは、大きないでは、大きないでは、大きないでは、大きないかでは、大きないでは、は、は、は、は、は、は、は、は、は、は、は、は、は、は、は、は、は、は、	・旅客船需要に対応した観光・交流空間の形成による 地域の振興とともに、大規模地震発生時における緊急 物資輸送・物流機能の確保が図られるため、本プロ ジェクトの必要性は高い。 ・事業が順調に進んだ場合には、平成20年代前半の完 了を予定している。 ・コンクリート塊を路盤材に流用する等により、コスト縮減に取り組んでいる。	継続	本省港湾局 計画課 (課長 高橋 浩二)

石狩湾新港 中央水路地区 国内物流ターミナ ル段 ル海道開発局 北海道開発局	長期間継続中	39	56	【内訳】 輸送コストの削減便益:47億 円 震災時における輸送コストの 削減便益:6.0億円 施設被書の回避:2.4億円 【主な根拠】 平成26年予測取扱貨物量:11 万トン/年	36	1.6	・岸壁の耐震強化により、震 災時における被害に対すること 域住民の不安を軽減すること ができる。また、震災時にお いても物流が維持が図られ や産業活動の維持が図られ る。	・大規模地震が頻繁に発生しているなか、地震発生時 に対する施設が整備されておらず、背後圏企業では震 災後の産業活動への不安が解消されていないため、本 ブロジェクトの必要性は高い。 ・事業が順調に進んだ場合には、平成20年代後半の完 了を予定している。 ・新工法の採用により、コスト縮減に取り組んでい る。	継続	本省港湾局 計画課 (課長 高橋 浩二)
久慈港 湾口地区 防波堤整備事業 [※] 東北地方整備局	再々評価	1, 200	1, 365	【内訳】 浸水防護便益:668億円 海難による損失の回避便益: 689億円 【主な根拠】 浸水軽減面積:約327ha 浸水軽減面数:約267戸 浸水軽減戸数:約267戸 浸水軽減戸数:約267戸 浸水軽減戸数:約66円 避泊可能隻数:10隻	1, 085	1.3	・津波被害の影響を受け害・ 口が減少し、身体的被害・ 神的被害が必要が高額面面面 新程性が高される。前で、 家石が減少比較解留施設前で、 家石が減少性係るがこで、 市の国国の安 家石が最近と性・ 会別の安全性・ を発して、 を表して、 を表して、 を表して、 を表して、 を表して、 を、 を、 を、 を、 を、 を、 を、 を、 を、 を	・津波により想定される浸水被害を軽減するとともに、港内静穏度が向上し避難泊地が確保され、沖合航行船舶の海難事故の軽減が図られるため、本プロジェクトの必要性は高い。・事業が順調に進んだ場合には、平成40年代前半の完了を予定している。・新技術を活用し、未設計区間の断面や施工法の検討などにより、コスト縮減に取り組んでいる。	継続	本省港湾局 計画課長 高橋 浩二)
宮古港 竜神崎地区 防波堤整備事業 東北地方整備局	再々評価	205	363	【内訳】 文流機会の増加便益:356億円 滞船コストの削減便益:2.9億 円 避難移動コストの削減便益:0.8億円 港湾施設の被災回避便益:0.8億円 その他の便益:2.4億円 【主な根拠】 来訪者数:1,035 干人/年 平成30年予 測滞船隻数:66隻/ 年 避難船舶数:0隻 被災箇所:0カ所	265	1.4	・船だまりの静穏度が向角を ることによりない。 あることによりない。 新船の係保され、利用率のの向上に繋がられている。 では、一部では、一部では、 では、 では、 では、 では、 では、 では、 では、	・出崎地区周辺船だまりの静穏度向上を図り、航行船舶の安全性を確保するとともに、観光・交流施設としての利便性向上により交流機会が増加し、魅力的な賑力い空間が創出され地域の活性化が図られるため、本プロジェクトの必要性は高い。 ・事業が順調に進んだ場合には、平成20年代後半の完了を予定している。 ・地盤改良工法を、床堀置換工法からグラベルコンパクションパイル工法に変更したことにより、コスト縮減に取り組んでいる。	継続	本省港湾局 計画課 (課長 高橋 浩二)
石巻港 医整地 区 国際物語 李 東北地方整備局	再々評価	1, 386		【内訳】 輸送コストの削減便益:2,028 億円 海難の減少便益:689億円 その他の便益:10億円 【主な根別 平成33年予測取扱貨物量:261 万トン/年 避泊可能隻数:7隻	2, 280	1.2	・雲雀野地区の整備により、 既存ターミナルの混雑が緩動や され、ターミナル内の制まる。 特優行業の効率化、タイトの ・港湾性の混雑機能強業立地が反映 ・地整備によど、地域産業立地が反映 ・発展と雇用の創出がその制設 される。 ・港湾貨物の輸送の効率 ・港湾貨物の ・港湾との ・港湾との ・港湾との ・大港湾との ・大港湾との ・大港湾との ・大港湾との ・大港湾との ・大港湾との ・大港湾との ・大港湾との ・大港湾との ・大港湾との ・大港湾との ・大港湾との ・大港湾との ・大港湾との ・大地の ・大が ・大が ・大が ・大が ・大が ・大が ・大が ・大が	・非効率な輸送形態を解消し、背後立地企業の物流効率化を支援するとともに、港内静程度が向上する事で 船舶の避難泊地が確保され、沖合航行船舶の海難事は い。・事業が順調に進んだ場合には、平成30年代前半の完 了を予定している。・・事業が順調に進んだ場合には、平成30年代前半の完 了を予定している。・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	継続	本省港湾局 計画課 (課長 浩二)
茨城港 茨常史 原建邦 河東 京 東 京 東 京 を 京 を の の で で の の の で を の の で を の の で を の で を の で を の で を の で を の で を の で を の で の で の で の で の で の で の の の の の の の の の の の の の	長期間継続中	62	264	【内訳】 輸送コストの削減便益:263億 円 その他の便益:1.5億円 【主な根拠】 平成23年予測取扱貨物量:144 万トン/年	71	3.7	・既存ターミナルの混雑が緩和され、関東・北海道間の海上貨物輸送能力が向上する。・港湾貨物の輸送効率化により、CO2、NOXの排出量が軽減される。	・船舶の大型化への対応が可能となり、既存施設の能力不足による非効率な輸送が改善され、関東一北海道間の物流機能の向上が図られるため、本プロジェクトの必要性は高い。 ・事業が順調に進んだ場合には、平成20年代前半の完了を予定している。	継続	本省港湾局 計画課 (課長 高橋 浩二)
干薬港 悪南際物造・ 事際を備事業 関東地方整備局	長期間継続中	49	83	【内訳】 輸送コストの削減便益:77億 円 震災時における輸送コストの 削減便益:3.4億円 施設被害の回避:1.8億円 【主な根拠】 平成25年予測取扱貨物量:96 万トン/年	50	1.6	・物流機能の効率化が促進され、地域産業の国際競争力の向上が図られる。 ・岸壁の耐震強化により、震災時における密を被害に対することができるを表減することができる物流ができる物流が維持され、られる。・港湾貨物の輸送効率化によ減り、CO2、NOXの排出量が軽減される。	・千葉港は平成16年以降、鋼材輸入量全国第1位であり、背後企業の国際競争力強化に向けた物流コストの低減に資する大型岸壁の早期整備が望まれているため、本プロジェクトの必要性は高い。・事業が順調に進んだ場合には、平成20年代前半の完了を予定している。	継続	本省港湾局 計画課 (課長 高橋 浩二)
東京港 東京地区 南東京港臨海道路 東期整備事業 備局	長期間継続中	1, 220	3, 763	【内訳】 走行時間短縮便益:3,389億円 走有發賣減少便益:359億円 事故損失減少便益:16億円 【主な根拠】 平成42年度予測交通量: 32,100台/日	1, 361	2.8	・物流機能の効率化が促進され、地域産業の国際競争力の向上が図られる。 ・周辺道路の混雑緩和により、交通率が減少し安全性の向上が図られる。 ・港湾貨物等の輸送効率化により、で202、NOXの排出量が軽	・東京港臨海部において今後貨物増加が見込まれる中 央防波堤外側地区と若洲地区を結ぶアクセス道路の整 備は、物流機能の強化に必要不可欠であり、臨海部道 路ネットワークの形成により臨海部道通の分散・円滑 化の実現、ならびに交通混雑緩和・沿道環境の改善が 図られるため、本プロジェクトの必要性は高い。 ・事業が順間に進んだ場合には、平成20年代前半の完 了を予定している。 ・現在まで様々な新技術の開発や活用により、コスト 縮減に取り組んでいる。	継続	本省港湾局 計画課 (課長 高橋 浩二)

直江津港 港口地区 防波堤整備事業 北陸地方整備局	再々評価	724	12, 305	【内 訳】 輸送コストの削減便益: 12,296億円 その他の便益:9.8億円 【主な根拠】 平成43年予測取扱貨物量:583 万トン/年	1,003	12. 3	・港内の静穏が確保され係留通 の安全性が高度なき、 にて、 を を を を を を を を を を を を を を を を を を を	・上越火力発電所及び直江津LNG受入基地のLNG等輸入 に必要となる防波堤を整備し、静穏な港内の確保が図 られるため、本プロジェクトの必要性は高い。 ・事業が順調に進んだ場合には、平成20年代前半の完 了を予定している。	継続	本省港湾局 計画課 (課長 浩二)
伏木富山港 伏木富山港 伏木富山区 国際物店を ル整備事業 北陸地方整備局	再々評価	594	1, 308	【内訳】 航路・泊地の維持浚渫費用の 削減便益:235億円 廃棄物処分場護岸造成費用の 削減便益:908億円 老朽化岸壁改良費用の削減便益:77億円 輸送コストの削減便益:79億円 その他の便益:8.7億円 【主な根拠】 浚渫土砂削減土量:約18万m3/ 年 平成30年予測取扱貨物量:117 万トン/年 平成30年予測滞船隻数:17隻/ 年	982	1.3	・防波堤の整備により、うねり性の高波浪を軽減し、背後地の浸水被害を防護することができる。・既存ターミナルの混雑緩和を図られる。・港湾貨物の輸送効率化により、002、NOXの排出量が軽減される。	・大型船に対応出来る岸壁(-14m)を整備することにより、地域産業の発展や国際競争力の強化等が図られるため、本プロジェクトの必要性は高い。・事業が顕調に進んだ場合には、平成20年代後半の完了を予定している。・新技術の開発や活用により、コスト縮減に取り組んでいる。	継続	本省港湾局 計画課 (課長 高橋 浩二)
伏木富山港 新湊地区 臨港道路整備事業 北陸地方整備局	再々評価	489	778	【内訳】 走行時間短縮便益:743億円 走行軽費減少便益:25億円 交通事故減少 (主な根別 平成24年予測交通量:7,200台 /日	561	1.4	・港湾企業関連車両に対して、物流の円滑化・効率化が 図られる。 ・レクリエーション施設等へ あアクセス性が向上し、。 者の利便性がに向上されが図ら ・既存道路損失時間が図らきる。 ・防災拠点施設への連絡経路 としての機能が見込まれる。 ・輸送の効率化により、CO2、 NOXの排出量が軽減される。	・伏木富山港(新湊地区)から富山県東部方面などへの 臨港交通機能を強化し、広域幹線道路との連結による 物流の円滑化および効率化、港湾利用者の利便性の利便 上、東西理立地の一体的開発の促進と地域住民の利便 性の向上が図られるため、本プロジェクトの必要性は 高い。・事業が順調に進んだ場合には、平成20年代後半の完 了を予定している。	継続	本省港湾局 計画課 (課長 高橋 浩二)
七尾港 大田地区 国際物流ターミナ ル整備事業 北陸地方整備局	再々評価	179	269	【内訳】 輸送コストの削減便益:266億 円 その他の便益:2.7億円 【主な根拠】 平成29年予測取扱貨物量: 24.5万トン/年	252	1.1	・地域産業の安定・発展が図られる。 ・沿道における騒音や振動等 の軽減が図られる。 ・港湾貨物の輸送効率化によ り、CO2、NOXの排出量が軽減 される。	・大型船に対応した大水深岸壁を整備することにより、物流の効率化や滞船の解消が図られるため、本プロジェクトの必要性は高い。 ・事業が順調に進んだ場合には、平成20年代後半の完了を予定している。	継続	本省港湾局 計画課 (課長 浩二)
金沢港 大野際物流ターミナル整備事業(防砂 堤) 北陸地方整備局	再々評価	82	138	【内訳】 航路、泊地の維持浚渫費の縮 減便益:42億円 処分場護岸建設費の削減便 益:95億円 その他の便益:1億円 【主な根拠】 平成25年予測埋没浚渫土量: 約1万m3/年	110	1.3	・埋没土砂を防ぐことにより、通年輸路の水深、幅が確保でき、船舶の安全・安定的な入出港が可能になるとにより、大規模な輸路維持浚渫等する必要がないため、ないないないないない。	・防砂堤を整備することにより埋没土砂を減少させ、 航路・泊地の維持コスト縮減が図られるため、本プロ ジェクトの必要性は高い。 ・事業が順調に進んだ場合には、平成20年代前半の完 了を予定している。	継続	本省港湾局 計画課 (課長 高橋 浩二)
金沢港 大野地区 国際物流ターミナ ル整備事業 北陸地方整備局	長期間継続中	200	415	【内訳】 輸送コストの削減便益: 414億 円 その他の便益: 0.7億円 【主な根拠】 平成28年予測取扱貨物量: 45 万トン/年	212	2. 0	・物流機能の効率化が促進され、地域産業の国際競争力の 向上が図られる。 ・沿道における騒音や振動等 の軽減が図られる。 ・港湾貨物の輸送効率化により、CO2、MOXの排出量が軽減 される	・貨物船の大型化及び貨物需要の増加に対応した大水深の国際物流ターミナルを整備し、物流の効率化により、国際競争力向自上が図られるため、本プロジェクトの要集は高い。 ・事業が順調に進んだ場合には、平成20年代後半の完了を予定している。	継続	本省港湾局 計画課 (課長 高橋 浩二)
敦賀港 物国 物地区 国内物流事業 偏局 北陸地方整備局	再々評価	384	512	【内訳】 輸送コストの削減便益:506億 円 その他の便益:5.2億円 【主な根拠】 平成32年予測取扱貨物量:93 万トン/年	482	1.1	・港内静穏度が確保され、船舶の荷役及び航行等の安全性が向上する。・アニナルの混雑緩和を図られる。・内質RORO船用ヤードが広がいることにより、大き電貨物の輸送効率化により、002、NOXの排出量が軽減かされる。	・背後ヤード不足を解消し、物流機能の集約化および 効率的な流通拠点化が図られるため、本プロジェクト の必要性は高い。 ・事業が順調に進んだ場合には、平成20年代後半の完 了を予定している。	継続	本省港湾局 計画 高橋 浩二)
御前崎港 女岩地区 防波堤整備事業 中部地方整備局	再々評価	432	1, 288	【内訳】 輸送コストの削減便益:608億 円 円 海難の減少便益:670億円 その他の便益:10億円 (主な根拠) 平成27年予測取扱貨物量:310 万トン/年 避泊可能隻数:4隻	1, 065	1.2	- 港内静穏度が確保され、船舶の荷役及び航行等の安全性が向上する。 ・港湾貨物の輸送効率化により、CO2、NOXの排出量が軽減される。	・取扱貨物の増加への対応と荒天時の避難船舶への安全確保により、輸送の信頼性の向上、効率的な輸送が図られるため、本プロジェクトの必要性は高い。・事業が調節に進んだ場合は平成20年代後半の完了を予定している。・ケーソン中詰材に高比重のリサイクル材を使用することで防波堤断面を縮小することにより、コスト縮減に取り組んでいる。	継続	本省港湾局 計画 高橋 (課長 浩二)

衣浦港 豊北ふ頭地区 国際機構ラミナル中部地方整備局	再々評価	117	203	【内駅】 輸送コストの削減便益:199億 円 その他の便益:3.2億円 【主な根拠】 平成30年予測取扱貨物量:31 万トン/年	174	1. 2	・航路幅が拡幅されることにより衝突、乗揚等海難事故の危険性が減少される。・港湾貨物の輸送効率化により、002、MOXの排出量が軽減される。・太浦港内における他港湾施設の老朽化に伴う工事中の代替港としての機能を果たす。	・資物船の大型化に対して、安全な航行を行うための 航路の拡幅、および貨物需要の拡大への対応が図られ るため、本プロジェクトの必要性は高い。 ・事業が順調に進んだ場合は平成20年代後半の完了を 予定している。 ・浚渫土砂の流用による、コスト縮減を検討してい る。	継続	本省港湾局 計画課 (課長 高橋 浩二)
四日市港 露ケ浦北ふ頭地区 国際海上コンテナチー まかと 登備 局 中部 地方 整備 局	長期間継続中	666	1, 421	【内訳】 輸送コストの削減便益:1065 億円 走行時間短縮便益:309億円 走行軽積減少便益:30億円 交通事数減少便益:-0.43億円 その他の便益:30億円 【主な根拠】 平成28年予測取扱貨物量:11 万TEU/年 平成28年予測交通量:9,614台 /日	727	2. 0	・周辺道路にこれ以上の環境大 負荷を与えることなく、道道大 は大き湾関連せ、定時間、 ・履が連盟を高速道路時 性を確保し港高。で ・履ケ海ンのである。で ・最ケ海ンので ・最かがよりない。 ・関ケがより、 ・リ、 ・のと、 ・のと、 ・り、 ・のと、 ・り、 ・のと ・のと、 ・のと ・のと、 ・のと、 ・のと ・のと ・のと ・のと ・のと ・のと ・のと ・のと	・荷役の効率化など背後の荷主等事業者の物流機能の高度化、効率化が促進され、地域産業の国際競争力の向上を図るとともに、港湾貨物の定時性・安全性が確保され、周辺交通の円滑化が図られるため、本プロジェクトの必要性は高い、事業が順調に進んだ場合は平成20年代後半の完了を予定している。 ・背後から発生する建設残土等の活用により、コスト縮減に取り組んでいる。	継続	本省港湾局 計画課 (課長 高橋 浩二)
田子の浦港中央地区中央地区国際物流ターミナルを備事業(耐震・大力を備局	長期間継続中	149	281	【内訳】 輸送コストの削減便益:178億円 選級の輸送コストの削減便益:21億 展災後の輸送コストの増大回 選便益:62億円 震災時の施設被害回避便益: 19億円 その他の便益:1.3億円 【主な根拠】 平成27年予測取扱貨物量:150 万トン/年	164	1.7	・施設の増深改良を事業をもるるのは で、背後の効率したが促進である。 が機能の効率したが促進できませた。 が関係の効率したが促進できませた。 がは化度がのでは、 がは保護が耐いるなどが、 がは住民の不まなをを軽減す時に、 がは住民の不まが維持が図の、 ・船舶の大型化によりる。 ・船舶の大型化により、 船舶の大型化により、 ・船舶の大型化により、 ・船舶を ・船舶の大型化により、 ・船舶の大型化により、 ・船舶を ・船前の大型化により、 ・船前の大型化により、 ・船前の大型化により、 ・船前の大型化により、 ・船前の大型化により、 ・船前の大型化により、 ・船前の大型化により、 ・船前を ・船前の大型化により、 ・船前を ・船前のる。	・既存施設の老朽化対応、船舶大型化への対応および 大規模地震発生時の対応バース整備がされることで、 地域産業の活性化が図られるため、本プロジェクトの 必要性は高い。 ・事業が順調に進んだ場合は平成20年代前半の完了を 予定している。 ・工期圧縮により費用を低減、浚渫において発生する 土砂の一部(砂礫)を土捨場造成に必要な資材として 活用することにより、コスト縮減に取り組んでいる。	継続	本省港湾局 計画課 (課長 高橋 浩二)
大阪港 北港南地区 国際海上コンテナ ラ業 近畿地方整備局	長期間継続中	776	1, 599	【内訳】 輸送コストの削減便益:1346 億円 震災時における輸送コストの 削減便益:168億円 長の回避便益:57億円 その他の便益:27億円 【主な根拠】 平成32年度予測取扱貨物量: 35万TEU/年	700	2. 3	・大阪港の再編による交通の アクセスの改善を協っ ・3が一名とは、 ・3が一名とは、 ・3が一名とは、 ・3が一名とは、 ・3が一名とは、 ・3が一名とは、 ・3が一名とは、 ・3が一名とは、 ・3が一名とは、 ・3が一名とは、 ・3が一名とは、 ・3が一名とは、 ・2をいる。 ・2をいる。 ・2をいる。 ・2をいる。 ・2をいる。 ・3をいる。 ・2をいる。 ・2をいる。 ・3をいる。 ・3をいる。 ・2をいる。 ・3をいる。 ・3をいる。 ・3をいる。 ・3をいる。 ・3をいる。 ・3をいる。 ・3をいる。 ・3をいる。 ・3をいる。 ・3をいる。 ・3をいる。 ・3をいる。 ・3をいる。 ・3をいる。 ・3をいる。 ・3をいる。 ・3をいる。 ・4をいる。 ・3をいる。 ・4をいる。 ・4をいる。 ・4をいる。 ・4をいる。 ・5のる。 ・5のる。 ・5のる。 ・5の。 ・6の。	・阪神港の国際競争力の強化、大規模地震時発生時に 国際物流機能を確保し社会経済活動を維持、航行船舶 が輻輳する海域の安全性向上が図られるため、本プロ ジェクトの必要性は高い。 ・事業が調に進んだ場合には、平成30年代前半の完 了を予定している。 ・岸壁の施工方法の工夫により、コスト縮減に取り組 んでいる。	継続	本省港湾局 計画課 (課長 浩二)
堺泉北港 助取松地区 国際物流ターミナ ル近畿地方整備局	再々評価	182	293	【内駅】 輸送コストの削減便益:199億 円 震災時における輸送コストの 開減便益:50億円 震災時の施設被害回避便益: 32億円 その他の便益:11億円 【主な根拠】 平成31年度予測取扱貨物量: 22千台/年	234	1.3	向上が図られる。 ・岸壁の耐震強化により、震 災時における被害に対する港 湾直背後立地企業の不安を軽 減することができる。また、 震災時においても物流が維持	・西日本エリアにおける中古自動車の需要増加・船舶 大型化に対応することによる物流効率化が限られると ともに、大規模地震発生時に物液機能を発 経済活動の維持が図られるため、本プロジェクトの必 要性は高い。 ・事業が順調に進んだ場合には、平成30年代前半の完 了を予定している。 ・防波提や健康を撤去した際に発生する基礎捨石等の 材料を他構造物に再利用するなど、コスト縮減に取り 組んでいる。	継続	本省港湾局 計画課 (課長 浩二)
大阪港 南港東地区 国際物流ターミナ ル近畿地方整備局	再々評価	118	135	【内訳】 輸送コストの削減便益:130億 円 その他の便益:5億円 【主な根拠】 平成32年度予測取扱貨物量:48 万トン/年	114	1.2	による物流効率化が図られる。 ・物流機能の効率化が促進され、地域産業の国際競争力の向上が図られる。 ・船舶の大型化により、船舶	・取り扱う岸壁が分散している製材を木材団地に近い 南港東地区に集約している製材を木材団地に近い 南港東地区に集約し物拠点港としての機能を高め国際 鼓御・銅材輸出の積出の場点港としての機能を高め国際 技争力の強化が図られるため、本プロジェクトの必要 性は高い。 ・事業が順調に進んだ場合には、平成30年代前半の完 了を予定している。 ・標準ケーソンの幅と、取付ケーソンの配置を工夫し て、全体函数を減らすことにより、コスト縮減に取り 組んでいる。	継続	本省港湾局 計画課 (課長 高橋 浩二)
和歌山下津港 本港地区 国際が高ターミナ ル整備事業 近畿地方整備局	再々評価	762	2, 387	【内訳】 輸送コストの削減便益:547億円 漫水被害回避便益:919億円 海難の減少便益:853億円 震災時における輸送コストの 削減便益:37億円 施設被害の回避便益:12億円 その他の便益:19億円 【主な根拠】 平成30年予測取扱貨物量:41 万トン/年	1, 467	1.6	・沿道における騒音や振動等 ・沿道における騒音や振動等 ・船舶のを滅が立地により、船舶 からのCO2、NOXの排出量が軽 減される。 ・岸壁の耐震強性により、会議といる。 ・岸壁の耐震強性に対けるなを軽減ができる。また、会を軽減が時におけるなを軽減が時におけるが変がができる。ががきる。ががきる。ががきる。ががきる。ががきる。ががきる。ががきる	・基幹産業の物流コストを削減するため大型船が入港できる環境が整備され、モーダルシフトの担い手である内航コンテナ・フェリーサービス等の定時性が向上され、逼迫する東南海・南海地震や大型化する合風等の自然災害に対して地域の防災力強化や航行船舶の安全性向上が図られるため、本プロジェクトの必要性は高い。・事業が順調に進んだ場合には、平成20年代後半の完了を予定している。・防波堤の構造形式の工夫により、コスト縮減に取り組んでいる。	継続	本省港湾局 計画課 (課長 高橋 浩二)

鳥取港 千代地区 防波堤整備事業 中国地方整備局	再々評価	385	1, 201	【内訳】 輸送コストの削減便益:907億 円 海難の減少便益:285億円 その他の便益:9.6億円 【主な根別 平成26年予測取扱貨物量:55 万トン/年 避泊可能隻数:1隻	1, 020	1. 2	・小型船舶の安全な入出港航路が確保される。 ・港湾貨物の輸送効率化により、CO2、NOXの排出量が軽減される。	・港湾物流の円滑化に対応し、輸送コストの削減が図られるとともに、船舶の避難に必要な幹種水域が確保でき、海難事故等の損失の回避が図られるため、本プロジェクトの必要性は高い。 ・事業が順調に進んだ場合には、平成20年代後半の完了を予定している。 ・本体工の中詰材として重量のあるニッケルスラグ(建設副産物)を活用し、設計断面を見直すことにより、コスト縮減に取り組んでいる。	継続	本省港湾局 計画課 (課長 高橋 浩二)
境港 外港地区 防波堤整備事業 中国地方整備局	再々評価	458	2, 888	【内訳】 輸送コストの削減便益:2881 億円 その他の便益:7.0億円 【主な根拠】 平成29年予測取扱貨物量:275 万トン/年	1, 701	1.7	・港湾貨物の輸送効率化により、CO2、NOXの排出量が軽減される。・高波浪などの影響を低減することで、港内施設・背後地が防護される。・港内静度が確保され、船舶の荷役及び航行等の安全性が向上する。	・港湾物流の円滑化に対応し、輸送コストの削減が図られるため、本プロジェクトの必要性は高い。 ・事業が順調に進んだ場合には、平成20年代後半の完了を予定している。 ・消波プロックの活用により、コスト縮減に取り組んでいる。	継続	本省港湾局 計画課 (課長 高橋 浩二)
三田尻中関港 三田尻地区 防波堤整備事業 中国地方整備局	再々評価	56	94	【内訳】 輸送コストの削減便益:93億円 その他の便益:0.8億円 【主な根拠】 平成26年予測取扱貨物量:60 万トン/年	81	1.2	・異常気象により発生する高 波浪を防波堤にて制御し、港 湾施設被害を減少。 ・港内静穏度が確保され、船 前の前役及び航行等の安全性 が向上する。 ・港湾貨物の輸送効率化によ り、CO2、NOXの排出量が軽減 される。	・施設被害及び静穏度不足による非効率な輸送が改善され、輸送コストの削減が図られるため、本プロジェクトの必要性は高い。・事業が順調に進んだ場合には、平成20年代後半の完了を予定している。・ケーソン銀付工事に使用する起重機船を他の工事と日程調整し活用することにより、コスト縮減に取り組んでいる。	継続	本省港湾局計画 高橋 (課長 浩二)
油谷港 唐崎地区 防波堤整備事業 中国地方整備局	再々評価	81	690	【内駅】 海難の減少便益:689億円 その他の便益:0.8億円 【主な根影】 避泊可能隻数:5隻	89	7.8	・油谷港沖を航行する船舶館と 安全で海上行が可能と なり、海大の地域の が期待される。 かまで表生を が現存される。 かまで表生を で表生を で表生を で表生を で表生を で表生を である。 からの で表して が に のの に のの に の に の に の に の に の に の に の	・船舶の避難に必要な静穏水域が確保でき、海難事故 等の損失の回避が図られるため、本プロジェクトの必 要性は高い。 ・事業が順調に進んだ場合には、平成30年代前半の完 了を予定している。 ・最新の知見等を踏まえ、防波堤の配置、断面等の見 直しを含めたコスト縮減の手法について検討を図ることにより、コスト縮減に取り組んでいる。	継続	本省港湾局 計画 高橋 (課長 浩二)
高知港 三里地区 国東黎備事業 四国地方を備局	長期間継続中	1, 193	2, 237	【内駅】 輸送コストの削減便益:1,067 億円 交通事故削減便益:4.8億円 海難の減少便益:775億円 浸水防護便益:305億円 その他の便益:85億円 (主な根拠) 平成27年予測取扱貨物量:コンテナ:7,304TEU/年 コンテナ:7,304TEU/年 平成27年予測交通量:2,092台/日 避泊可能隻数:6隻 浸水床面積12万㎡減少	2, 016	1.1	・荷役の効率化など背後の荷度 主等事業者の物流機能の高度 化、効率化が促進され、地図 られる。 ・客船や自衛産等の寄航によ り、来計るの機会の増加が が設立における いるといる。 ・港湾貨物の輸送効率化によ り、の経滅が図の輸送効率化によ り、の2、NOXの排出量が軽減 される。	・高知港の臨海部に位置する工場でのセメント生産が 停止したが、IPP事業に使用する石炭の輸入は今後継 続して見込まれ、また他工場向けにセメント原料であ る石灰石(ジャミ)の供給を予定しており、貨物量は増加傾向にある。さらに、高知港三里地区は、県内企業 の外質貨物壁を取り扱うとともに、高知港で唯一の貴重 な大水深単を有しており、前面水域の静穏性の外質自 による安定利用の確保が求められているため、本プロ ジェクトの必要性は高い。 ・事業が順間に進んだ場合には、平成20年代後半の完 了を予定している。 ・防波堤において、信頼性設計法(期待滑動量)を用い ることにより、コスト縮滅に取り組んでいる。	継続	本省港湾局 計画課 (課長 浩二)
三島川之江港 金戸物流ターミナ ル型 国地方整備局	長期間継続中	188	269	【内訳】 制減便益:106億円 滞船コスト削減便益:73億円 横持ちコスト削減便益:86億円 その他の便益:4億円 【主な根拠] 平成27年予測取扱[物量: バルブ:68 トン/年、 コンテナ:27,9967EU/年 平成27年予測滞船隻数:122隻 /年	220	1.2	・港湾貨物の輸送効率化により、CO2、NOXの排出量が軽減される。・エコケーソン防波堤の採用により、「つ定のDOの確保、②海底への汚濁物質の負荷軽減、③生態環境の創造・自然再生等に寄与する。	・製紙関連企業がH19年に大規模な設備投資を実施しており、さらに金子地区背後用地に物流企業、製紙関連企業等が立地予定であるため、本プロシェクトの必要性は高い。 ・事業が順調に進んだ場合には、平成20年代後半の完了を予定している。 ・既設防波堤の撤去に伴い発生するケーソン、捨石、コンクリート塊の一部を新設防波堤や中仕切護岸等に流用することにより、コスト縮減に取り組んでいる。	継続	本省港湾局 計画課 (課長 浩二)
下関港 新港地区 国際物流ターミナ ル整備事業 九州地方整備局	再々評価	241	347	【内訳】 輸送コストの削減便益:213億 円 荷役効率化:69億円 海難の減少便益:14億円 その他の便益:52億円 【主な根拠】 平成26年予測取扱貨物量: コンテナ:3.5万TEU/年 バルク:5.0万トン/年	313	1.1	・コンテナ貨物の増大や船舶 の大型化に対応した物流機能 が拡充するとともに、新たな 企業用地の創出による企業競 ・港湾貨物の輸送効率化によ り、CO2、NOXの排出量が軽減 される。	・海上輸送費用の削減、陸上輸送費用・時間費用・通航料金の削減等の効果が大きい他、CO2、NOXの排出量の削減などの効果が期待でき、本プロジェクトの必要性は高い。・事業が順調に進んだ場合には、平成20年代半ばの完了を予定している。・ケーソンの中話材として、砂に比べ単位体積重量が重い銅水砕スラグを利用することにより、堤体のスリム化・コスト縮減に取り組んでいる。	継続	本省港湾局 計画課 (課長 浩二)
博多港 須崎寺 3頭地区 国際教施主 リンを (事事業 九州地方整備局	長期間継続中	252	673	【内駅】 輸送コストの削減便益:673億 円 【主な根拠】 平成23年予測取扱貨物量:135 万トン/年	276	2.4	・ 九州の穀物輸入拠点交換 博多港にお洗機を配っ定化や畜 企業の活性化に流機をの定化や畜 企業の活性化に業活機的の直 企業の活性を発表がある。る 企業で地域こと幅である。船舶上 が配くなった。 ・ 航路安全性と が配くないである。 ・ 港湾貨物の輸送効率化により、 のとれる。 ・ 港湾貨物の輸送効率化により、 り、CO2、NOXの排出量が軽減 される。	・効率的な輸送ネットワークの維持及び大型船舶への対応が可能となり、輸送コストの低減が図られるとともに、企業の活動を継続することで地域に活力の確保が図られるため、本プロジェクトの必要性は高い、・事業が順調に進んだ場合には、平成20年代半ばの完了を予定していると、計算法する既設上部コンクリートについて、漁礁として活用すること及び幅広鎖矢板を採用すること、また、電気防食設備の流用により、コスト縮減に取り組んでいる。	継続	本省港湾局 計画課 (課長 浩二)

苅田港 港地区 京本 国際整備 京 野 大 州 九 州 地 方 を 備 局	再々評価	652	801	【内訳】 輸送コストの削減効果:762億円 その他の便益:39億円 【主な根拠】 平成27年予測取扱貨物量:136 万トン/年	715	1.1	・苅田港周辺に立地している 企業による雇用創出に立地する。 を表の発展、活性化に寄与る。 ・苅田港周辺に立地する企業は、国民生活に直轄する企業は や公共性のの安定的・効効率寄り しておりし国民生活の等でいる。 ・港湾貨物の輸送効率化により、CO2、NOXの排出量がれる。 ・米商貨がの安全性の向上が 図られる。	・輸送コスト削減、広域的な経済の活性化、CO2、NOX 排出量削減等の効果が図られるため、本プロジェクト の必要性は高い。 ・事業が順調に進んだ場合には、平成30年代半ばの完 アを予定している。 ・新技術(L型消波防波堤)の開発・採用により、コス ト縮減に取り組んでいる。	継続	本省港湾局 計画課 (課長 高橋 浩二)
伊万里港 七ツ島地区 国際物流ターミナ ル整備事業 九州地方整備局	再々評価	132	171	【内訳】 輸送コストの削減便益:171億円 【主な根拠】 平成28年予測取扱貨物量: コンテナ:1.0万1EU/年 バルク:24万トン/年 平成28年予測滞船解消時間: 254時間/年	151	1.1	・新たな企業の立地により地域経済の活性化が図られる。 ・物流の定時性、安定性の向上、輸送の信頼性の向上が見込まれる。 ・港湾貨物の輸送効率化により、船舶からのCO2、NOXの排出量が軽減される。	・コンテナ貨物の増加により、既設の岸壁(-9m)1バースのみでは施設延長・水深ともに制約が生じ、港湾荷役処理の限界となっているため、本プロジェクトの必要性は高い。・事業が順調に進んだ場合には、平成20年代後半の完了を予定している。・ケーソン陸上製作吊卸し方式の採用により、コスト縮減に取り組んでいる。	継続	本省港湾局計画高橋浩二)
平戸瀬戸航路 開発保全航路整備 事業 九州地方整備局	再々評価	97	140	【内訳】 海難の減少便益:132億円 輸送コストの削減便益:8.5億 円 【主な根拠】 平成27年予測通航船舶隻数: 14万隻/年 平成27年予測迂回解消隻数: 1,269隻/年	113	1.2	・九州の各港をはじめ、関西や関東、北海道からの船舶が、平戸瀬戸航路を通航前することが可能となり、広航囲に渡って物流の郊岸化が図られ、各地域の経済活性化にも寄与する。・港湾貨物のの輸送効率化により、船舶からのCO2、NOXの排出量が軽減される。	・船舶の衝突及び乗揚等の海難事故が減少、迂回の解消による輸送コストの低減が図られるため、本プロジェクトの必要性は高い。 ・事業が順調に進んだ場合には、平成20年代半ばの完了を予定している。 ・海業岩砕を漁場造成箇所へ魚礁材として活用することにより、コスト縮減に取り組んでいる。	継続	本省港湾局 計画課 (課長 高橋 浩二)
熊本港 夢咲島地区 国内登備が事業 備局	再々評価	233	393	【内訳】 輸送コストの削減便益:391億円 円 その他の便益:1.3億円 【主な根拠】 平成8年予測取扱貨物量: コンテナ:2.4万TEU/年 パルク:3.9万トン/年	347	1.1	・熊本都市圏域の広域的な経済活性化に寄与する。 ・港湾貨物の輸送効率化によりにより、602、N0Xのが が経滅される。 ・港内静程度が確保され、船舶の荷役及び航行等の安全性 が向上する。	・熊本港は、熊本県の物流拠点港として重要な役割を担っており、県内コンテナ取扱い企業の物流機能の効率化が図られるため、本プロジェクトの必要性は高い。 ・事業が順調に進んだ場合には、平成20年代後半の完了を予定している。 ・軟着底式構造の防波堤について、新設計方法の開発により、コスト縮減に取り組んでいる。	継続	本省港湾局 計画課 (課長 高橋 浩二)
中津港 中田原地区 国際物流ターミナ ル整備事業 備局	再々評価	302	525	【内訳】 輸送コストの削減便益:521億円 その他の便益:4.6億円 【主な根拠】 平成25年予測取扱貨物量:152 万トン/年	401	1.3	・北部九州地域の広域と経経 ・北部九州地域の広域とと ・活氏氏存産新規産業済の発展に に、既存産新規産業済の発展に に、既存産新規産業済の発展に に、政力を に、以一、 に、公力を に、の、要 に、公力を は、と、の、の、 の見が は、と、の、の、 ののの、 ののの、 ののの、 ののの、 ののの、 ののの、 ののの、 ののの、 ののの、 ののの、 ののの、 ののの、 ののの、 ののの、 ののの、 ののの、 ののの、 ののの、 のののの。 ののの。 ののの。 ののの。 ののの。 ののの。 ののの。 ののの。 のののの。 ののののの。 ののののの。 のののの。 のののののの。 のののののののの	・輸送コストの削減、広域的な経済の活性化、CO2、 NOX排出量削減等が図られるため、本プロジェクトの 必要性は高い。 ・事業が順調に進んだ場合には、平成20年代半ばの完 了を予定している。 ・浚渫工法の変更などにより、コスト縮減に取り組ん でいる。	継続	本省港湾局 計画課 (課長 高橋 浩二)
鹿児島港 中央港区 臨港道路整備事業 九州地方整備局	長期間継続中	69	296	【内訳】 走行時間短縮便益:242億円 走行發費減少便益:43億円 事故損失滅少便益:12億円 【主な根拠】 平成26年予測交通量:1.8万台 /日	67	4. 4	される。	・南北20kmにわたる鹿児島港の港湾物流の効率化及び 育後幹線道路の慢性的な渋滞緩和が図られるため、本 ブロジェクトの必要性は高い。 ・事業が調朗に進んだ場合には、平成20年代半ばの完 了を予定している。 ・下部エを、海上桟橋施工から仮護岸での陸上施工と することにより、コスト縮減に取り組んでいる。	継続	本省港湾局 計画課 (課長 高橋 浩二)
関門航路 開発保全航路整備 事業 九州地方整備局	再々評価	2, 779	4, 040	【内訳】 輸送コストの削減便益:3,177 億円 海難の減少便益:863億円 【主な根拠】 平成47年予測通航船舶隻数: 36万隻/年	2, 753	1.5	・国際ユンデナ物流お結婚送典 加事化にならする。 ・ 国際企業を多年業の。 ・ 航路増定により日本に高等的 ・ 大郎 一部では、一部では、 ・ 大郎 一部では、 ・ 海難事故の主な、 ・ 海難事故の主な、 ・ 海難事故の主な、 ・ 海難事故の主な、 ・ 海難事故の主な、 ・ 海難事故の主な、 ・ 大声質ものない。 ・ 大声質ものない。 ・ 大声のもいる。 ・ 大声のもいる。	・輸送コストの削減、海難損失コストの削減、広域的 な経済活性化およびCOZ排出量削減等が図られるた め、本プロジェクトの必要性は高い。 ・事業が順調に進んだ場合には、平成40年代後半の完 了を予定している。 ・良質な浚渫土砂は覆砂等に活用し、土砂処分場への 処分量を削減することにより、処分に係わるコスト縮 減に取り組んでいる。	継続	本省港湾局 計画課 (課長 高橋 浩二)

那覇港 浦添之頭地区 底港道路整備事業 沖縄総合事務局	長期間継続中	210	227	【内訳】 走行時間短縮便益: 194億円 走行軽費減少便益: 8億円 事故損失沙便益: 9億円 その他の便益: 16億円 【主な根型】 平成27年度予測交通量: 31.900台/日	193	1. 2	. 洪亦作物の絵学効率ルにト	・港湾物流の円滑化に対応し、輸送コストの削減が図られるとともに、周辺道路交通の分散・円滑化により、交通産雑緩和、交通事故減少及び沿道環境の改善が図られるため、本プロジェクトの必要性は高い。 ・事業が順調に進んだ場合には、平成20年代後半の完了を予定している ・仮設材と本設材の併用、浚渫土砂の活用により、コスト縮減に取り組んでいる。	継続	本省港湾局 計画課 (課長 浩二)
--------------------------------------	--------	-----	-----	---	-----	------	----------------	--	----	-------------------------

※は、海岸事業と一体的に評価

【都市公園事業】

事業名		総事業費	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等	再評価の視点		担当課
事業主体	該当基準	(億円)		便益の内訳及び主な根拠	費用:C (億円)	в/с	による評価	(投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、 コスト縮減等)	対応方針	(担当課長 名)
国営飛鳥・平城宮 跡歴史公園 近畿地方整備局	再々評価	1,024	5, 029	【内訳】 直接利用価値:3,884億円間接利用価値:1,145億円 【主な根拠】 記載型:概ね200km圏内に含まれる府県域を設定。 認該支圏域のう設定 誘数圏人口:2,292万人	2, 365	2.1	都「平城京」の中心であり、 特別史跡、かつ、世界遺産の 構成資産の一つでもある「平 城宮跡」の保存及び活用に寄 与する。 ・開園当初からの累計利用者 数は約3,600万人(平成21年度 の年間入園者数は約118万人)	・飛鳥区域は、歴史的発見の続く飛鳥地方において、引き続き遺跡と周辺環境を保全している。また、年間の交流人口の確保に結び付いている。平規を防区域は、平城遷都1300年祭の主会場として利用され、全句を出より多くの来訪がみられたが、その際に評価の得られた同地のスケール感を活かした復原整備等を進めていくことにより、地域の賑わいの維持に資することが期待される。4地区が概成開園済みであり、預る大田の地域は、4地区が概成開園済みであり、現る大田の場合では、4地区が概成開園済みであり、現る大田の場合では、4地区が概成開園済みであり、現る大田の場合では、4地区が概成開園済みであり、現る大田の場合では、4地区が概成開園済みであり、平成28年度の全面間園を目指し、敷地造成や可水体施放これから公園整備を本格化する平域宮跡では、中期の基盤施設等の整備を指する平域宮跡では、中期の規模を開発を関係を開発を開発を表していて、大極観除の建造物復原、宮がイジンス等を行う拠点、コスト緒滅については、各施設の計画・設計、施工のそれぞれの段階において、材料や工法の見直し等に取り組んでいく。	継続	都市·地域域 備局公園線課 世·景観小林 昭)
国営明石海峡公園 近畿地方整備局	再々評価	958	3, 044	【内訳】 直接利用価値: 2,451億円間接利用価値: 593億円 【主な根拠】 誘致圏:80km 誘致圏人口: 2,300万人	1,526	2.0	型余暇施設を提供し、周辺施 設との連携において核とな 整備を行っている。 ・開園当初からの累計入園 魯 教は約280万人(平成21年度の 年間入園者教は約45万人)で区 として地域の交流人ので として地域のでな。 ・管理運営における市民参画	・大規模な土取り跡地の自然を回復し、新たな園遊空間を創出する「淡路地区」と、豊かな里山を守り育てながら、身近な森として活用する「神戸地区」に分かれる。 ・「淡路地区」については開園から入園者数が増加しており、日本の人口の約20%を占める近畿圏からの利用となっている。 ・「神戸地区」については、里地里山の環境の保全を図るエリアを拡大するよう。 を行い、平成24年度に一部開園する予定である。・公園内の園路整備について、新技術を導入し、コスト級関大阪り組んでいく。また、現場内で発生した伐採材等については、再利用を図る。	継続	都市·地域發 備局公園線 世·景観 (課長 小林 昭)
国営吉野ヶ里歴史 公園 九州地方整備局	再々評価	357	2, 068	【内配】 直接利用価値: 1,602億円 間接利用価値: 465億円 【主な根拠】 誘致團: 90km 誘致團人口: 296万人	1, 056	2.0	だわりと、適切な施設の復元示かりと、適切な施設の復元示すい手触りの時期の可能を対して、適切が生時代を必可能をは、一点では、一点では、一点では、一点では、一点では、一点では、一点では、一点で	・平成24年度末に、供用開始を予定している「古代を森との森ゾーン」においては、弥生時代に暮らした人々と森との関わりを伝える場としての整備と南北600mに及び国内最大級の長大玄墓列を復元整備を行うこの整備を継続することで、既に開國している環境集落と一体的な周辺ースを形成でき、吉野・田の中の場合と一体の様子を体感でき、公園の更なる機能向上が開発した。国内で発生した草本や枯損木等の植物発生材を全て推肥化やチップ化し、処分費及び堆肥・マルチング材の購入費の縮減を図っていく。また、関係地方公共のの購入費の縮減を図っていく。また、関係地方公共していく。	継続	都市·地域閩綠課 小林 昭)

〇政府予算案の閣議決定時に個別箇所で予算決定された事業(平成22年8月に評価結果を公表済)

【公共事業関係費】

【ダム事業】 (直轄事業等)

(直轄事業等		<u></u>		費用便益分析			化数格符式用数补热用符	再評価の視点		担当課
事 業 名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)		便益の内訳及び主な根拠	費用:C (億円)	в/с	貨幣換算が困難な効果等 による評価	(投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、 コスト縮減等)	対応方針	(担当課長名)
夕張シューバロダ ム建設事業 北海道開発局	再々評価	1,700	2. 109	【内訳】 被害防止便益:1,822億円 流水の正常な機能の維持に関 する便益:87億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:312戸 年平均浸水軽減面積:133ha	1, 031	2.0	・昭和36年7月、昭和37年8 月、昭和50年8月、昭和56年8 月におりてきる洪水が発生 に在野川流域において2人 に、面積約61.402人、被大電子が大きな としている。 を担定している。 に過去52年間のうち、農業用 体を年のように節水を余余 ・過去5年11年のより、 ・過去5年11年のより、 ・当該本年により、 ・当は、本で、本で、本で、本で、本で、本で、本で、本で、本で、本で、本で、本で、本で、	① 事業の必要性等に関する視点 ・平成17年から平成20年にかけて氾濫の恐れがある区域を含む市町村の総人口、総世帯数は、総人口は0.4% 増、総世帯数は3.6%増であり、大きな変化はない。また、関連事業については、2.0である。 ・平成22年3月現在、進捗率は66%(事業費ペース)。今後、ダム本体及び関連工事、付替道路工を引き続き実施する。 ② 事業の進捗の見込みの視点 ・平成25年度に試験造水を予定。・平成26年度に試験造水を予定。・平成26年度に試験造水を予定。・平成26年度に試験造水で表示。 ③ コスト縮減や代替家立業等の可能性の視点・今後も、引き続き設計段階や工事施工においても耳法の工夫や新技術の積極的な採用等により、コスト縮減に努める。 ・代替案との比較により、社会的影響及び自然環境への影響、経済性の観点から「夕張シューパロダム+河道に等。経済性の観点を加入の影響、経済性の観点があり、1年間、1年間、1年間、1年間、1年間、1年間、1年間、1年間、1年間、1年間	継続	本省河川局 治水長 (課長 佳昭)
幾春別川総合開発 事業 北海道開発局	再々評価	835	1, 229	【内訳】 被害防止便益:1,113億円 流水の正常な機能の維持に関 する便益:116億円 (主な根型) 年平均浸水軽減戸数:96戸 年平均浸水軽減面積:27ha	1, 015	1.2	・昭和36年7月、昭和37年8 月、昭和50年8月、昭和56年8 月に被害の任きな洪水が発生 しており、昭和56年8月洪水で は、石狩川流域においてはん が設定。500戸の浸水被害等が発 生している。 ・過去25年間の節水を余儀な、 ・地は120日の節水を余儀な、 ・なお、本本工衆電がある。 ・なお、本本工衆電がある。	①事業の必要性等に関する視点 ・平成17年から平成20年にかけて氾濫の恐れがある区域を含む市町村の総人口に総世帯数は、総人口は0.5% 増、総世帯数は3.8%増であり、大きな変化はない。変更はない。。 ・B/CIについては1.2である。・平成22年3月現在、進捗率は49.5%(事業費ベース)。 ・B/CIについては1.2である。・平成22年3月現在、進捗率は49.5%(事業費ベース)。 ・B/CIについては1.2である。・平成22年3月現在、進捗率は49.5%(事業費ベース)。 ・方針に基づき、検証対象に有端を含量違」が本年製化であり、「今後の治外対策のあり方に関する子をの新たな基準に沿ってが、大手である。 ・20事業の進歩の見込みの視点・本事業は、「今後頃に中間とりまとめとして元テラテの新たな基準に沿った「競争別川総合開発事業の検証を実施してい、競争別川総合開発事業の検証を実施してい、、100円を開きませ、100円を開きませ、100円を開きませ、100円を開きませ、100円を開きませ、100円を開きませ、100円を開きませ、100円を開きませ、100円を開きませ、100円を開きませ、100円を開きませ、100円を開きませ、100円を開き、100円を開きませ、100円を用きませ、100円を用きませ、100円を開きませ、100円を用	継続	本省河川局 治水課 (佳昭)
鳴瀬川総合開発事 業 東北地方整備局	再々評価	770	617	【内訳】 【内訳】 統害防止便益:271億円 流水の正常な機能の維持に関 する便益:346億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数 :80戸 年平均浸水軽減面積 :149ha	409	1.5	・近年では昭和61年8月、平彦 6年9月、平成14年7月に被り、 大きな洪水が発生している。 流域において浸水面積 3、060ha、浸水家屋数約2、500 戸の被害が往生毎年な機能の ・鳴瀬流水心正量(正の表の・流 量は、流水心正量(正の表の・流 着片に必要る流元もによいる水とと があり、が必要・第二年の表の・であり、が必要・なが、水となり、のであり、が必要・なり、のでいる。 ・なお、本かんがある。 がは、水水となり、かなり、かなり、かなり、本のでは、水水とが、水水となり、水水となり、水水とが、水水とが、水水とが、水水とが、水水のでは、水水水が発き、水水が発生、水水が発生、水水が発生、水水が発き、水水が発生、水水が発生、水水が発生、水水が発生、水水が発生、水水が発生、水水が発生、水水が発生、水水が発生、水水が発生、水水が発生、水水が発生、水水が洗り、水水が洗り、水水が洗り、水水が洗り、水水が洗り、水水が洗り、水水が洗り、水水が洗が洗が洗り、水水が洗が洗が洗が洗が洗が洗が洗が洗が洗が洗が洗が洗が洗が洗が洗が洗が洗が洗が		継続	本省河川局 河課長 治水課佳昭) 北

成瀬ダム建設事業東北地方整備局	再々評価	1, 530	1, 930	【内訳】 被害防止便益:991億円 流水の正常な機能の維持に関 する便益:939億円 ① 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数 :97戸 平均浸水軽減面積 :72ha	1, 224		・近年では昭和54年8月、昭和56年8月、昭和62年8月、平成14年8月、平成19年9月に被害の大きな洪水が発生しており、昭和62年8月洪水では、雄物川流域において浸水家屋数約1,574戸の被害が発生している。 ・成瀬ダムからの水道用水を供給する区域のの人間が大きな区域の面積は約1、2600円の人間を必要がの面積は約12,600円の ゲム下流に位置する皆瀬川の岩崎橋地点での置まし、平均的な渇水流量は、平均的な渇水流動は、平均的な渇水流動は、平均的な渇水流動がに混水流動がに発する計瀬川の岩崎を温水流動がに温水流動がに発水で発す。	来、5/01-JVには1:30でのの。 ・平成22年3月現在、進捗率は15.8%(事業費ペース)。 ②事業の進捗の見込みの視点 ・平成21年12月に国土交通大臣が表明した方針に基づ き、成瀬ダム建設事業は検証対象に区分されており、 「会後の治水対策のあり方に関する有識者会議」が本 年夏ころに中間とりまとめとして示す予定の新たな基 準に沿って、成瀬ダム建設事業の検証をしていく予定	継続	本省河川局 治水課 (課長 森 北 佳昭)
							大きく安定しておらず、近年 においても温水が頻繁に発生 している。 ・なお、本事業の目的は、治 水以外に、かんがい用水や水 道用水の確保、発電がある。	トや社会的な影響等の観点から成瀬ダムが最適となっているが、新たな基準に沿って、成瀬ダム建設事業の 検証をしていく予定である。 当該事業は検証対象として区分されている事業であ り、以上より、従前の視点に基づいて行った再評価の 結果としては事業を継続することが妥当と考えるが、 新たな段階には入らず、現段階を継続するものとし、 9月を目途にまとめられる「中間取りまとめ」等を踏 まえ、本事業の検証を行い、その結果に応じてその後 の事業の進め方を改めて判断することとする。		
鳥海ダム建設事業 東北地方整備局	再々評価	960	1, 152	【内訳】 被害协止便益:611億円 流水の正常な機能の維持に関 する便益:541億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数 :110戸 年平均浸水軽減面積 :114ha	787	1.5	・近年では平成2年6月、平成19年7月、平成19年8月、平成10年8月、平成10年8月、平成10年8月、平成10大きな洪水が発生してお子8月におり、平成10年8月決水では、大平成10年8月決水では、大平成10年8月決水では、大学は大学、20大家直接3740円の被害が発生では、大学ないのは、大学ないのでは、大学ないのでは、大学ないのでは、大学ないのでは、大学ないのでは、大学ないのでは、大学ないのでは、大学ないのは、大学ないのは、大学ないのは、ないのは、大学ないのは、大学	①事業の必要性に関する視点 ・子吉川沿川の浸水が想定される区域内に位置する市町村では、H17~H21の間で総入口4.0%減、総世帯数1.2%増となっており、若干の人口3減少が見られるが、社会的情勢に大きな変化はない。・現時点において本事の投資効果を評価した結果、の現時点において本事の投資効果を評価した結果、の場所を認めていたは1.46である。・実施計画調査を実施中であり、平成22年3月現在、進捗率は696、事業費ペース)。 ②事業の進捗の見込みの視点 ・平成1年12月に国土交通大臣が表明した方針に封す。・平成21年12月に国土交通大臣が表明した方針におり、中で成2年3月現在、道歩率は696、時までは検証である。・平成1年1月に国土交通大臣が表明した方針に表別が年夏ころに中間とりまとめとして示する予定の新たを定である。 ③コスト縮減や代替を表別が表別が表別である。 ・引き続き、工法の工夫や新技術の積極的な採用等によるコスト縮減を検討する。に、「は、に、医療が入途健静・業を組み合わせた治水対策として、多一方であるが、気が効果発現時期等の対点が大り流である。 ・子吉川水系の切り乗発明時期等の対点が大り強として、長島海ダム建設事業を組み合わせた治水対策として、そちコストを認識を整理を組み合わせた治水対策として、のるところであるが、気に変をとしていく予定である。 ・段時間の経続とまるが、日標である。 ・段時間の経続は一次であるが、大りに表に入って、長海ダム建設事業については、調査・地元説明の段階を経続することのより、以前を発動することのより、現まに対して、日間を発動することとするが、9月を目後に基づいの段階を経続することとするが、9月を目後に基づいの段階を経続することとするが、9月を目後に基づいの段階を経続することとするが、9月を目後に基づいの段階を経続することである。	継続	本省河川局 治水課 (課 佳昭)
湯西川ダム建設事業関東地方整備局	再々評価	1, 840	6, 575	【内訳】 被害防止便益:5,795億円 河川の水量確保に係る便益: 780億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:756戸 年平均浸水軽減面積:319ha	1, 531	4.3	月、平成14年7月に被害の大きな洪水が発生しており、昭和 24年8月洪水では栃木県塩合お 124年8月洪水では栃木県塩合お 大中地先4年80年30年30年30年30年30年30年30年30年30年30年30年30年30	・茨城県、栃木県、干葉県の3県が既に湯西川ダムの 完成を前提とした暫定取水を実施しており、早期完成 を要請されている。 ・河川の水量を確保し、男鹿川、鬼怒川の河川環境改 ・代替地分譲は完了し、付替道路、用地取得等は着実 に進んでおり、来年度は事業完了予定。 ②事業の進捗の見込みの視点 ・平成21年9月よりダム本体建設工事を着手し、平成 23年度元成を目指す。 33コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点 ・引き続きコスト縮減に取り組む等、更なる事業監理 の充実と透明化に努める。 以上より、当該事業は、現時点においてモー成23年度)、 以上より、当該事業は、現時点においてモー成23年度)、 以上を明れたの必要性等は変わっておらず、来年度(平成23年度)、 本書業を継続する	継続	本省河川局 治水課(課長 森北 佳昭)

嘉瀬川ダム建設事業 州地方整備局	再々評価	1, 780	2, 820	【内駅】 被害防止便益:1.990億円 流水の正常な機能の維持に関する便益。330億円 【主な根拠】 年平均浸水被害戸数:622戸 年平均浸水被害面積:65ha	1. 770	1. 6	・昭和28年6月洪水にはいて、 死者7名、家屋の全半更の18大平 万名、京屋の全半更の18大平 万を被告7月、で東京31、032年6月、7月 な被告7月、で東京20年6月を17月ので 水においている。 ・水をの計画程では、近年6月、7月 水においている。 ・水をの計画程では、近年6年 で発生したとの初期では、近年6年 で発生したとの初期では、近年6年 では、近年6年 では、近年6年 の進行のでは、近年7年 では、近年7年 の地では、近年7年 の地でも、18年 の地では、18年 の地でも、19年 の地でも、19年 の地でも、19年 の地でも、19年 の地でも、19年 の地でも、19年 のは、世界内に、19年 のは、世界内に、19年 のは、世界内に、19年 のは、19年	①事業の必要性等に関する視点 ・ 想定氾濫区域内の人口・資産は前回評価時点から大きく変化していない。 ・ 素瀬川ダム甲水流確保を前提とした関連事業の必要性も変わっておらず、事業等が継続実施されている。 ・ 洪水調節及び不特定補給に伴う費用対便益(B/C)は1.6である。 ・ 洗水調節及び不特定補給に伴う費用対便益(B/C)は1.6である。 ・ 海瀬川ダム事業は、前回評価に場かでしている。今連第の側連工事がの打設が完下に悪瀬川ダム事まは、前回評価と対でしている。今進、試験温水を実施してしている。今は、試験温水を実施していている。今本第が完成する見込みである等。の可能性の視点用する事を表が完成する見込みである等。の可能性の視点用する事を表が完成する見込みである等。可能性を活用する事を表が完成する見込みである等。可能性を活用する事を表が完成する見込みである等。可能性を活用する事を表が完成する見込みである等では特を活用する事を表が完成する見込みである。 3コスト縮減を駆り、ダム建設等の残工事においても更なるコスト縮減に努める。以上より、「嘉瀬川ダム建設事業」は、前回で、今後の基準が見たまで、今後、付き道路等の表では表した。本の事にはいている。	継続	本省河川局 治水課 (課長 森北 佳昭)
筑後川水系ダム群 連携事業 九州地方整備局	再々評価	390	1, 206	【内訳】 な機能の維持に関する便能・1,206億円 【主な根拠】 同規模のダムを代替施設とし、その建設費を便益とみなし計上	447	2.7	・筑後川における水開発は、福岡都市圏の水市要を優先 し、加速やでは、一般では、一般では、一般では、一般では、一般では、一般では、一般では、一般	①事業の必要性に関する視点 ・筑後川沿川では慢性的な水不足が生じ、前回即価以 特においても、ほぼ毎年の割合で取水制限等が行われ、さらに、不足している筑後川の不特定用水の確保を要望されて いる。 ・現時点において本事の投資効果を評価した結果、 形のについては、27をなっている。 ・現時点において本事の投資効果を評価した結果、 形のについては、27をなっている。 ②事業の進捗の見込みの視点、臣が表対象に区分されて まり、「今後の治水対策のあり方に関する有識者会 議が本年夏頃に中間とりまとめとして示す予定の たな基準に沿って、筑後川ダム群連携事業の検証を行う たな基準に沿って、筑後川ダム群連携事業の検証を行う たな基準に沿って、筑後川ダム群連携事業の検証を行う たな基準に沿って、筑後川ダム群連携事業の検証を行う うるに、維持管理等を考慮し、コスト縮減を図れるよう努めていく。 当該事業は検証対象として区分されている事業で画の るよう努めていく。 当該事業は検証対象として区分されて行った再算で価の るが、新たな段階には入らず、現段節を継続するよう が、新たな段階には入らず、現段を継続するよう が、新たな段階には入らず、現段節を継続するため 結果としては、事業を継続することが整を継続するため が、新たな段階には入らず、現段節を継続するため を踏まえ、本事業の検証を行い、その結果に応じて その後の事業の進め方を改めて判断することとする。	継続	本省河川局 治水課 (課長 森北 佳昭)
沖縄北西部河川総合開発事を 会開発事ダム、奥間 ダム、比地ダム) 沖縄総合事務局	その他	1,555	1, 331	【内訳】 被流水の正常な機能の維持に関する便益:1,012億円 【主な根拠】 大年平均浸水軽減戸数:27戸 年平均浸水軽減戸数:27戸 年平均浸水軽減戸数:35戸 年平均浸水軽減面積:10ha 東間ダム、 年平均浸水軽減面積:18ha	704	1. 9	水被害に見舞われており、配 成6年度以降は比較的、年間降 水量が多い年に恵まれ、湯水 被害は発生していないが、雪 より、度々渇水対策が議論されている。 ・当該事業により、流水の正 常な機能の維持、沖縄本島の 水道開水122、200m3/日の供給 が可能となる。	【奥間ダム】 ・利水事業者である沖縄県企業局がダム使用権を平成21年11月に取り下げている。また、比地川水系の治水対策については、河川管理者である沖縄県が河川改修等の治水対策を再検討するとして、平成22年7月に特定多目的ダムである與間ダムの建設中止を要請した。【比地ダム】・鴻縄県より沖縄振興特別措置法第107条に基づく申請外組長は、107条に基づく申請人保ダム】・大保ダムについては、平成22年度中の完成に向け試験温水を継続する。 ・以上より、「大保ダム」は平成22年度中の完成に向けて試験温水を継続する。 ・以上より、「大保ダム」は平成22年度中の完成に向したしなが、河川管理者としての沖縄県から利水撤退等の理由により、建設中止の要請があったことを踏まえ、検証を経ずに申止することとし、「比地ダム」は着手しないこととする。	見直し継続	本省河川局 治水課 (課長 森北 佳昭)

【空港整備事業】

	丁/									
事 業 名 事業主体		40 + 44 #	費用便益分析				化粉板等以四维表料用等	再評価の視点		担当課
	該当基準	総事業費(億円)	貨	貨幣換算した便益:B(億円)		в/с	貨幣換算が困難な効果等 による評価	(投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、	対応方針	(担当課長
7 775 = 11		(1011)		便益の内訳及び主な根拠	(億円)	B/ C		コスト縮減等)		名)
関西国際空港 2 期 事實 西国際空港株式 会社	再々評価	14, 260	16, 786	利用者便益(所要時間短縮効果、費用節減効果、運航頻度増加効果)、供給者便益条着回数:2 期事業が完成した場合23.0万回/年2期事業が未実施の場合約13万回/年国際旅客1,108万人平成37年年度	12, 728	1.3	■の同型は発揮といい。 ・完全24時間の 所能 早期 である。 ・完全24時間が、深夜可能 といい。 ・完全3時間が、深夜可能 といい。 ・であることでは、アマックののでは、 ・では、アックのでは、 ・では、24時辺修りが、 ・では、24時辺修りが、 ・では、24時辺修りが、 ・では、24時辺修りが、 ・では、24時辺修りが、 ・では、24時辺修りが、 ・では、24時辺修りが、 ・では、24時辺修りが、 ・では、24時辺修りが、 ・では、24時辺修りが、 ・では、24時辺修りが、 ・では、24時辺修りが、 ・では、24時辺修りが、 ・では、24時辺修りが、 ・では、24時辺修りが、 ・では、 ・では、 ・では、 ・では、 ・では、 ・では、 ・では、 ・では	・「4,000m級複数滑走路+完全24時間運用可能」という特長を活かした空港能力のフル活用により、国際拠 点空港としての役割を果たし、国際競争力の強化を図 る必要がある。 ・平成22年5月の国土交通名で最大の機会議のとりました。 がにおいて、関空・伊丹の事業運転を全体を尺間に アウトソース(コンセッション契約)することにより 可能性を追求することとされている。また、施設使用 料・着陸料等の戦略的引き下げやして、の事用ターミナ 小の整備等で可能とし、アジア全域で発明へにより、 ののを備を可能とし、アジア全域で表した。 物ハブの形成やLCC誘致によるインパウンド受入拠 点としての地位を確立することとされている。	評価手続中 [※] (残事業は 「原則凍結」 とする。)	本省 航部 空陽 一次 一次 一

[※]①平成22年5月の国土交通省成長戦略会議のとりまとめにおいて、関西国際空港を伊丹空港と経営統合し、両空港の事業運営権を一体としてアウトソース(コンセッション契約)することとしている。今後の事業については、コンセッション契約を結ぶ民間事業者の経営判断に委ねるため、「評価手続中」とし、残事業は「原則凍結」とする。
②ただし、国土交通省成長戦略会議のとりまとめに位置づけられた。アジア全域を視野に入れた貨物ハブの形成やLCC誘致によるインバウンド受入拠点としての地位を確立するための事業のうち、コンセッション契約までの間にも早急
に整備をすることが不可欠なものがある場合は、事業運営の徹底的な効率化を実現しつつ、事業の効果を検証し、その具体化を図るものとする。