

平成24年度予算に向けた個別公共事業評価等  
に関する資料

平成24年1月

国土交通省

# 目 次

○ 直轄事業等に関する個別公共事業評価結果一覧	
・平成 24 年度予算に向けた新規事業採択時評価について（直轄事業等）	…… 1
・平成 24 年度予算に向けた再評価について（直轄事業等）	…… 4
・平成 24 年度以降も継続予定のその他直轄事業等一覧	… 2 3
○平成 24 年度予算に向けた個別公共事業評価書	… 5 2

## 直轄事業等に関する個別公共事業評価結果一覧



## ■平成24年度予算に向けた新規事業採択時評価について(直轄事業等)

・事業評価対象の直轄事業等(直轄事業および独立行政法人等施行事業(独立行政法人等が行う補助事業を除く。))を対象としたものである。

・評価指標として、本一覧においては、便宜上B/Cのみ記載しているが、事業評価の実施にあたっては、費用便益分析によりB/Cを算出するとともに、その他の定量的・定性的な効果や事業の実施環境等を総合的に勘案して評価を行っている。

### 【公共事業関係費】

#### 【河川事業】

都道府県 (実施箇所)	事業名	全体事業費 (億円)	B/C	備考
北海道	石狩川下流直轄河川改修事業(北村遊水地)	700	2.2	
茨城県	利根川下流特定構造物改築事業(戸田井排水機場)	27	6.3	

#### 【砂防事業等】

都道府県 (実施箇所)	事業名	全体事業費 (億円)	B/C	備考
群馬県、長野県	浅間山直轄火山砂防事業	250	2.9	

#### 【道路・街路事業】

都道府県 (実施箇所)	事業名	全体事業費 (億円)	B/C	備考
福島県	一般国道13号 福島西道路(Ⅱ期)	245	1.7	
福島県	一般国道121号 湯野上バイパス	240	1.4	(注2) ・リンクの防災機能の評価レベル:B ・ネットワーク全体の防災機能の評価 不通が解消 ・特殊通行規制区間0.5kmを解消し、緊急の物資輸送を確保
茨城県	一般国道6号 日立バイパス(Ⅱ期)	240	1.4	
山梨県	一般国道138号 新屋拡幅	80	3.3	
静岡県	一般国道1号 島田金谷バイパス	240	5.6	
奈良県	一般国道168号 長殿道路	110	1.1	(注2) ・リンクの防災機能の評価レベル:B ・ネットワーク全体の防災機能の評価 不通が解消 ・線形不良箇所・狭隘区間等を解消し、緊急の物資輸送を確保

高知県	一般国道55号 安芸道路	245	1.4	(注2) ・リンクの防災機能の評価レベル:B ・ネットワーク全体の防災機能の評価 不通が解消 ・津波浸水区間4.2kmを解消し、緊急の物資輸送を確保
沖縄県	一般国道58号 北谷拡幅	230	4.7	
青森県	一般国道45号 天間林道路	260	2.6	(注1)
秋田県	一般国道7号 ニツ井今泉道路	150	1.5	(注1)
山形県	一般国道13号 泉田道路	190	1.4	(注1)
石川県	一般国道470号 輪島道路(Ⅱ期)	240	1.8	(注1)
静岡県	一般国道414号 河津下田道路(Ⅱ期)	310	1.2	(注1)
三重県	一般国道42号 熊野尾鷲道路(Ⅱ期)	260	1.2	(注1)
福井県	一般国道158号 大野油坂道路 (和泉・油坂区間)	595	1.2	(注1)
島根県	一般国道9号 湖陵・多伎道路	200	2.2	(注1)
島根県	一般国道9号 大田・静間道路	205	2.0	(注1)
島根県	一般国道9号 三隅・益田道路	660	1.4	(注1)
愛媛県	一般国道56号 津島道路	420	1.1	(注1)
高知県	一般国道56号 窪川佐賀道路	370	1.02	(注1)
徳島県	一般国道55号 福井道路	360	1.01	(注1)
神奈川県	高速横浜環状北西線	2,200	1.8	(注1)

(注1)平成23年11月に評価結果を公表済

(注2)備考欄には主な防災機能の効果を記載

・リンクの防災機能の評価レベルについては、主要都市・拠点間を、「耐災害性」、「多重性」の観点から、A～Dの評価レベルに等級分けを行い、連絡する拠点の重要性に応じて、当該リンクの整備による、防災機能の向上(評価レベルの改善)を評価。  
(備考欄には当該区間を含むリンクの全線整備後の評価レベルを記載)

A: 主要都市・拠点間を結ぶ主経路及び迂回路(迂回率1.5未満)のいずれも災害危険性が低い場合

B: 主要都市・拠点間を結ぶ主経路の災害危険性が低い場合

C: 主要都市・拠点間を結ぶ主経路の災害危険性が高く、迂回路(迂回率1.5未満)の災害危険性が低い場合

D: 主要都市・拠点間を結ぶ主経路及び迂回路(迂回率1.5未満)のいずれも災害危険性が高い場合

・ネットワーク全体の防災機能の評価については、各市町村から、最寄りの県庁所在地又は高速道路IC及び隣接市町村までの到達時間を計測し、当該リンクの整備による到達時間の短縮度合いを改善度として評価

【港湾整備事業】

都道府県 (実施箇所)	事業名	全体事業費 (億円)	B/C	備考
島根県	浜田港福井地区臨港道路整備事業	39 [39]	1.7	
大分県	大分港西大分地区複合一貫輸送ターミナル改良事業	42 [39]	2.4	
沖縄県	平良港漲水地区複合一貫輸送ターミナル改良事業	47 [36]	2.7	
茨城県	茨城港常陸那珂港区中央ふ頭地区国際物流ターミナル整備事業	63 [53]	3.8	(注1)
鳥取県	境港外港中野地区国際物流ターミナル整備事業	85 [60]	2.4	(注1)
広島県	広島港廿日市地区航路・泊地整備事業	74 [35]	3.6	(注1)

※[ ]内は内数で港湾整備事業費

(注1)平成23年9月に評価結果を公表済

## ■平成24年度予算に向けた再評価について(直轄事業等)

・事業評価対象の直轄事業等(直轄事業および独立行政法人等施行事業(独立行政法人等が行う補助事業を除く。))を対象としたものである。

・評価指標として、本一覧においては、便宜上B/Cのみ記載しているが、事業評価の実施にあたっては、費用便益分析によりB/Cを算出するとともに、その他の定量的・定性的な効果や事業の実施環境等を総合的に勘案して評価を行っている。

### 【公共事業関係費】

#### 【河川事業】

都道府県 (実施箇所)	事業名	全体事業費 (億円)	B/C	対応方針	備考
北海道	鶴川直轄河川改修事業	197	1.1	継続	
北海道	釧路川直轄河川改修事業	94	1.3	継続	
北海道	網走川直轄河川改修事業	76	2.1	継続	
北海道	常呂川直轄河川改修事業	112	1.1	継続	
岩手県	北上川上流直轄河川改修事業(一関遊水地)	2,700	1.7	継続	
福島県・宮城県	阿武隈川直轄河川改修事業	1,169	2.0	継続	
青森県	岩木川直轄河川改修事業	1,833	2.7	継続	
山形県	最上川直轄河川改修事業	2,673	5.5	継続	
秋田県	雄物川上流消流雪用水導入事業(湯沢地区)	20	9.2	継続	
山形県	最上川中流消流雪用水導入事業(岩ヶ袋地区)	13	1.2	継続	
茨城県・栃木県・群馬県・千葉県・埼玉県・東京都	利根川・江戸川直轄河川改修事業	7,610	25.1	継続	
茨城県・栃木県・群馬県・千葉県・埼玉県・東京都	利根川・江戸川直轄河川改修事業(稲戸井調節池)	436	3.8	継続	
茨城県・千葉県	常陸利根川直轄河川改修事業	157	1.9	継続	
栃木県・群馬県	渡良瀬川直轄河川改修事業	403	12.4	継続	
栃木県・茨城県	鬼怒川直轄河川改修事業	328	4.8	継続	
栃木県・茨城県	小貝川直轄河川改修事業	267	43.2	継続	
埼玉県・東京都	荒川直轄河川改修事業	3,758	74.7	継続	
茨城県	久慈川直轄河川改修事業	105	16.0	継続	
栃木県・茨城県	那珂川直轄河川改修事業	228	6.5	継続	
群馬県・埼玉県	烏・神流川直轄河川改修事業	138	12.9	継続	
東京都・神奈川県	多摩川直轄河川改修事業	1,798	20.6	継続	



神奈川県	相模川直轄河川改修事業	215	4.0	継続	
新潟県	荒川直轄河川改修事業	314	5.3	継続	
新潟県	信濃川下流直轄河川改修事業	672	13.9	継続	
新潟県	信濃川直轄河川改修事業	1,931	12.3	継続	
長野県	千曲川直轄河川改修事業	711	13.9	継続	
新潟県	関川直轄河川改修事業	537	2.7	継続	
新潟県	姫川直轄河川改修事業	81	9.1	継続	
富山県	神通川直轄河川改修事業	316	52.2	継続	
富山県	庄川直轄河川改修事業	386	16.7	継続	
富山県	小矢部川直轄河川改修事業	119	20.7	継続	
石川県	手取川直轄河川改修事業	96	60.4	継続	
静岡県	安倍川直轄河川改修事業	230	26.9	継続	
静岡県	大井川直轄河川改修事業	121	17.7	継続	
静岡県	菊川直轄河川改修事業	217	14.5	継続	
愛知県	豊川直轄河川改修事業	339	7.8	継続	
愛知県・岐阜県	庄内川直轄河川改修事業	1,554	34.4	継続	
愛知県	庄内川特定構造物改築事業(JR新幹線庄内川橋梁)	684	27.2	継続	
愛知県・岐阜県・三重県	木曾川直轄河川改修事業	669	45.9	継続	
愛知県・岐阜県・三重県	長良川直轄河川改修事業	1,163	30.1	継続	
岐阜県・三重県	揖斐川直轄河川改修事業	1,241	48.6	継続	
岐阜県	木曾川上流特定構造物改築事業(犀川統合排水機場)	69	14.2	継続	
三重県	鈴鹿川直轄河川改修事業	574	34.7	継続	
三重県	雲出川直轄河川改修事業	366	6.6	継続	
三重県	雲出川特定構造物改築事業(近畿日本鉄道新中村川橋梁)	99	4.5	継続	
三重県	宮川直轄河川改修事業	121	27.0	継続	
和歌山県・三重県	熊野川直轄河川改修事業	214	4.0	継続	
和歌山県・奈良県	紀の川直轄河川改修事業	637	4.2	継続	
大阪府・奈良県	大和川直轄河川改修事業	1,450	17.4	継続	
大阪府・京都府・滋賀県・三重県	淀川・桂川・瀬田川・木津川下流・木津川上流直轄河川改修事業	2,972	7.5	継続	

大阪府	淀川特定構造物改築事業(阪神電鉄阪神なんば線淀川橋梁)	500	2.6	継続	
滋賀県	野洲川直轄河川改修事業	48	8.6	継続	
三重県	木津川上流直轄河川改修事業(上野遊水地)	717	2.5	継続	
大阪府・兵庫県	猪名川直轄河川改修事業	145	13.9	継続	
兵庫県	加古川直轄河川改修事業	593	37.8	継続	
兵庫県	揖保川直轄河川改修事業	474	3.1	継続	
兵庫県	円山川直轄河川改修事業	349	4.9	継続	
京都府	由良川直轄河川改修事業	810	1.8	継続	
京都府	由良川土地利用一体型水防事業	810	1.8	継続	
福井県	北川直轄河川改修事業	60	7.6	継続	
福井県	九頭竜川直轄河川改修事業	484	7.2	継続	
岡山県	旭川直轄河川改修事業	215	48.2	継続	
岡山県	旭川直轄河川改修事業(旭川放水路)	890	4.7	継続	
広島県	芦田川直轄河川改修事業	132	27.1	継続	
広島県	太田川直轄河川改修事業	645	4.1	継続	
島根県	高津川直轄河川改修事業	90	1.1	継続	
島根県・広島県	江の川直轄河川改修事業	672	2.8	継続	
鳥取県	千代川直轄河川改修事業	537	2.7	継続	
徳島県	那賀川直轄河川改修事業	359	4.1	継続	
高知県	仁淀川直轄河川改修事業	304	8.1	継続	
高知県	四万十川直轄河川改修事業	396	4.5	継続	
愛媛県	重信川直轄河川改修事業	98	12.3	継続	
愛媛県	肱川土地利用一体型水防事業(大和(上老松))	47	1.2	継続	
大分県	大分川直轄河川改修事業	217	7.6	継続	
大分県	大野川直轄河川改修事業	234	5.8	継続	
大分県	番匠川直轄河川改修事業	154	2.9	継続	
宮崎県	小丸川直轄河川改修事業	75	3.5	継続	
鹿児島県	肝属川直轄河川改修事業	123	1.3	継続	
宮崎県・鹿児島県	川内川直轄河川改修事業	807	5.8	継続	

熊本県	球磨川直轄河川改修事業	※	※	継続	※現在、「ダムによらない治水を検討する場」において、川辺川ダムの建設を前提としない球磨川の治水計画について議論を重ねているところであり、とりまとめに至っていないことから、総事業費の確定や、通常の費用便益分析を行うことはできない。(参考として、従前から実施している事業であり、河道掘削などの流下能力向上や堤防の補強対策など球磨川の治水対策上、緊急に実施する必要がある事業で、地域と概ね合意がとれている事業について費用便益分析を行った。(B/C=16.7~25.9))
熊本県	緑川直轄河川改修事業	455	15.2	継続	
熊本県	白川直轄河川改修事業	605	49.2	継続	
熊本県	菊池川直轄河川改修事業	360	6.7	継続	
福岡県	矢部川直轄河川改修事業	139	9.0	継続	
福岡県・佐賀県・大分県	筑後川直轄河川改修事業	1,774	8.1	継続	
佐賀県	六角川直轄河川改修事業	342	5.6	継続	
佐賀県	松浦川直轄河川改修事業	223	4.8	継続	
長崎県	本明川直轄河川改修事業	300	5.5	継続	
北海道	天塩川総合水系環境整備事業	15	3.1	継続	
埼玉県	利根川総合水系環境整備事業 (中川・綾瀬川環境整備)	24	1.9	継続	
静岡県	安倍川総合水系環境整備事業	15	2.8	継続	
愛知県・岐阜県	庄内川総合水系環境整備事業	21	7.2	継続	
愛知県・岐阜県・三重県	木曾川総合水系環境整備事業	120	3.9	継続	
和歌山県	新宮川総合水系環境整備事業	37	1.4	継続	
和歌山県	紀の川総合水系環境整備事業	101	2.6	継続	
大阪府・奈良県	大和川総合水系環境整備事業	210	2.7	継続	
滋賀県・京都府・大阪府・兵庫県・奈良県	淀川総合水系環境整備事業	398	5.1	継続	
福井県	九頭竜川総合水系環境整備事業	13	4.0	継続	
岡山県	旭川総合水系環境整備事業	2.0	18.7	継続	
広島県	芦田川総合水系環境整備事業	32	3.5	継続	
広島県	太田川総合水系環境整備事業	10	13.7	継続	
広島県・山口県	小瀬川総合水系環境整備事業	13	1.6	継続	
鳥取県	日野川総合水系環境整備事業	2.2	4.3	継続	
鳥取県	千代川総合水系環境整備事業	23	5.3	継続	
徳島県・高知県	吉野川総合水系環境整備事業	68	4.1	継続	

徳島県	那賀川総合水系環境整備事業	11	1.8	継続	
福岡県・大分県・熊本県	筑後川総合水系環境整備事業	56	2.8	継続	
佐賀県	松浦川総合水系環境整備事業	10	3.1	継続	
熊本県	緑川総合水系環境整備事業	10	6.1	継続	

【ダム事業】

都道府県 (実施箇所)	事業名	全体事業費 (億円)	B/C	対応方針	備考
北海道	サンルダム建設事業	528	2.2	継続	(注1)
青森県	津軽ダム建設事業	1,620	2.4	継続	
岩手県	胆沢ダム建設事業	2,440	1.7	継続	
茨城県	霞ヶ浦導水事業	1,900	1.1	継続	(注1)
群馬県	吾妻川上流総合開発事業	-	-	中止	今後の治水対策のあり方に関する有識者会議のご意見を踏まえ、検討内容は、「中間とりまとめ」(※1)についてのパブリックコメントを行った際に有識者会議が示した考え方(※2)に沿って検討されたものであると認められる。 社会経済情勢等の変化を踏まえた検討結果に基づく検討主体の対応方針(案)「中止」は妥当であると考えられる。 よって、対応方針については「中止」とする。
群馬県、埼玉県	利根川上流ダム群再編事業	-	-	継続	(注1) 当該事業については、対象とするダム群が複数あること、再編手法が容量振替、ダム嵩上げ、調節方式の変更と複数の組み合わせによる検討が必要であるが、現時点において事業全体の具体的な内容が確定していない段階であるため、総事業費の確定や費用便益分析を行うことはできないため、「-」としている。
富山県	利賀ダム建設事業	1,150	1.8	継続	(注1)
愛知県	設楽ダム建設事業	2,070	2.8	継続	(注1)
岐阜県	新丸山ダム建設事業	1,800	5.0	継続	(注1)
奈良県	大滝ダム建設事業	3,640	2.7	継続	
京都府	天ヶ瀬ダム再開発事業	430	1.2	継続	
福井県	足羽川ダム建設事業	960	1.3	継続	(注1)
滋賀県	大戸川ダム建設事業	1,080	※3	継続	(注1) (※3)淀川水系河川整備計画(平成21年3月策定)において、「大戸川ダムについては、…(中略)…ダム本体工事については、中・上流部の河川改修の進捗状況とその影響を検証しながら実施時期を検討する。」等とされていることから、通常のケースとは異なり、ダム本体を含む事業全体を対象に、ダム本体工事の実施時期や供用開始時期を一意に定めた上での費用便益分析を行うことは適切ではないため、着手時期を複数ケース想定し費用便益分析を行っている。(着手時期が整備計画策定から「10年後」の場合のB/C:1.1、「15年後」の場合のB/C:1.0、「20年後」の場合のB/C:0.8)

徳島県	長安口ダム改造事業	470	1.8	継続	
高知県	中筋川総合開発事業(横瀬川ダム)	400	1.4	継続	(注1)
大分県	大分川ダム建設事業	967	1.6	継続	(注1)
熊本県	立野ダム建設事業	905	2.0	継続	(注1)
熊本県	川辺川ダム建設事業	-	-	継続	当該事業については、平成20年9月の熊本県知事によるダム計画白紙撤回表明を契機に、中止の方向性を前提に、「ダムによらない治水を検討する場」において、球磨川の治水計画の検討が現在行われているところである。 こうした状況を踏まえ、本事業においては、代替地への移転後の生活に支障をきたさないようにするための生活再建対策に限定して継続することとしている。(なお、こうした状況を踏まえ、ダム本体を含む総事業費の確定や費用対効果分析を行うことはできないため、「-」としている。)
長崎県	本明川ダム建設事業	780	1.3	継続	(注1)
佐賀県	城原川ダム建設事業	1,020	2.7	継続	(注1)
鹿児島県	鶴田ダム再開発事業	460	1.7	継続	
沖縄県	沖縄東部河川総合開発事業(億首ダム)	850	1.2	継続	
栃木県	思川開発事業	1,850	1.6	継続	(注1)
埼玉県	武蔵水路改築事業	700	6.1	継続	
岐阜県	木曾川水系連絡導水路事業	890	1.7	継続	(注1)
三重県	川上ダム建設事業	1,180	3.4	継続	(注1)
滋賀県	丹生ダム建設事業	-	-	継続	(注1) 当該事業については、淀川水系河川整備計画(平成21年3月策定)において「ダム型式の最適案を総合的に評価して確定するための調査・検討を行う」とされていること、「『検討する』と記述している施策は、今後、実施の可否も含めて検討を行っていく」とされていること等から、ダム本体を含む総事業費の確定や費用対効果分析を行うことはできないため、「-」としている。
福岡県	小石原川ダム建設事業	1,960	1.2	継続	(注1)
大分県	大山ダム建設事業	1,085	1.5	継続	

(注1):「河川及びダム事業の再評価実施要領細目」(平成22年4月1日河川局長通知)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。しかしながら、当該事業は検証の対象に区分している事業であることから、新たな段階に入らず、現段階を継続するものとし、「ダム事業の検証に係る検討に関する再評価実施要領細目」(平成22年9月28日河川局長通知)に基づき検証を行い、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。  
(今回の再評価における費用便益分析は、現計画の総事業費及び工期を用いて評価を行ったものである。なお、現在進めている「ダム事業の検証に係る検討に関する再評価実施要領細目」(平成22年9月28日河川局長通知)に基づく検証においては、総事業費及び工期についても点検を行ったうえで、その後の検討を行うこととしている。)

※1:「今後の治水対策のあり方について 中間とりまとめ」(平成22年9月 今後の治水対策のあり方に関する有識者会議)

※2: 社会情勢の変化等により、検証主体自らが検証対象ダムを中止する方向性で考えている場合には、従来からの手法等によって検討を行うことができる。

※3: 平成23年9月及び10月に評価結果を公表済

【砂防事業等】

(砂防事業)

都道府県 (実施箇所)	事業名	全体事業費 (億円)	B/C	対応方針	備考
北海道	石狩川上流直轄火山砂防事業(石狩川上流域)	161	1.3	継続	
北海道	石狩川上流直轄火山砂防事業(十勝岳)	457	1.4	継続	
北海道	豊平川直轄砂防事業	382	9.1	継続	
北海道	十勝川直轄砂防事業	292	3.4	継続	
福島県・山形県	阿武隈川水系直轄砂防事業	366	2.8	継続	
山形県	赤川水系直轄砂防事業	245	9.9	継続	
岩手県・秋田県	八幡平山系直轄砂防事業	480	1.8	継続	
栃木県	利根川水系直轄砂防事業(鬼怒川)	1,020	3.1	継続	
栃木県・群馬県	利根川水系直轄砂防事業(渡良瀬川)	472	2.3	継続	
富山県	常願寺川水系直轄砂防事業	854	5.7	継続	
新潟県・山形県	飯豊山系直轄砂防事業	523	3.3	継続	
静岡県	富士山直轄砂防事業	893	3.3	継続	
静岡県	安倍川水系直轄砂防事業	241	4.3	継続	
愛知県・岐阜県	庄内川水系直轄砂防事業	288	21.4	継続	
鳥取県	大山山系直轄火山砂防事業(天神川)	179	4.5	継続	
鳥取県	大山山系直轄火山砂防事業(日野川)	244	1.6	継続	
長崎県	雲仙直轄砂防事業(水無川上流)	792	1.1	継続	
熊本県	球磨川水系(川辺川)直轄砂防事業	185	4.4	継続	
宮崎県	大淀川水系直轄砂防事業	540	1.2	継続	

【砂防事業等】

(地すべり対策事業)

都道府県 (実施箇所)	事業名	全体事業費 (億円)	B/C	対応方針	備考
山形県	豊牧地区直轄地すべり対策事業	185	1.9	継続	
石川県	甚之助谷地区直轄地すべり対策事業	133	2.9	継続	
長野県	入谷地区直轄地すべり対策事業	126	1.0	継続	

長野県	此田地区直轄地すべり対策事業	121	2.2	継続	
大阪府	亀の瀬地区地すべり対策事業	850	32.5	継続	
徳島県	善徳地区直轄地すべり対策事業	398	1.8	継続	
高知県	怒田・八畝地区直轄地すべり対策事業	310	1.9	継続	

【海岸事業】

都道府県 (実施箇所)	事業名	全体事業費 (億円)	B/C	対応方針	備考
北海道	胆振海岸直轄海岸保全施設整備事業	638	8.8	継続	
新潟県	新潟海岸直轄海岸保全施設整備事業	353	5.5	継続	
静岡県	富士海岸直轄海岸保全施設整備事業	1,112	3.6	継続	
静岡県	駿河海岸直轄海岸保全施設整備事業	524	10.6	継続	
三重県	伊勢湾西南海岸直轄海岸保全施設整備事業	162	7.8	継続	
兵庫県	東播海岸直轄海岸保全施設整備事業	332	1.2	継続	
鳥取県	皆生海岸直轄海岸保全施設整備事業	282	4.7	継続	
高知県	高知海岸直轄海岸保全施設整備事業	769	1.8	継続	
宮崎県	宮崎海岸直轄海岸保全施設整備事業	230	10.9	継続	
新潟県	新潟港海岸直轄海岸保全施設整備事業	502	2.6	継続	
福井県	福井港海岸直轄海岸保全施設整備事業	179	5.4	継続	
広島県	広島港海岸直轄海岸保全施設整備事業	137	13.9	継続	
徳島県	撫養港海岸直轄海岸保全施設整備事業	135	2.9	継続	
高知県	須崎港海岸直轄海岸保全施設整備事業	474	2.0	継続	

【道路・街路事業】

都道府県 (実施箇所)	事業名	全体事業費 (億円)	B/C	対応方針	備考
北海道	北海道縦貫自動車道 七飯～大沼	914	1.2	継続	
北海道	北海道縦貫自動車道 士別剣淵～名寄	295	1.1	継続	
北海道	北海道横断自動車道 本別～釧路	2,072	1.6	継続	
北海道	北海道横断自動車道 足寄～北見	1,072	1.1	継続	
北海道	一般国道12号 峰延道路	99	1.2	継続	

北海道	一般国道40号 美深道路	74	1.3	継続	
北海道	一般国道44号 根室道路	172	1.04	継続	
北海道	一般国道230号 小金湯拡幅	120	3.1	継続	
北海道	一般国道272号 上別保道路	53	1.4	継続	
北海道	一般国道333号 生田原道路	80	1.5	継続	
青森県	一般国道4号 土屋バイパス	170	1.2	継続	
青森県	一般国道45号 八戸南道路	235	1.5	継続	
青森県	一般国道101号 鱒ヶ沢道路	55	2.0	継続	
岩手県	東北横断道 釜石秋田線 宮守～東和	542	1.6	継続	
岩手県	一般国道4号 盛岡北道路	44	3.9	継続	
岩手県	一般国道45号 高田道路	251	1.9	継続	
岩手県	一般国道45号 吉浜道路	140	2.8	継続	
宮城県	一般国道4号 三本木古川拡幅	231	1.2	継続	
宮城県	一般国道4号 築館バイパス	180	1.03	継続	
宮城県	一般国道6号 仙台東部道路	1,017	2.6	継続	
宮城県	一般国道45号 矢本石巻道路	1,496	2.2	継続	
宮城県	一般国道45号 登米志津川道路	390	2.3	継続	
宮城県	一般国道45号 南三陸道路	238	1.3	継続	
宮城県	一般国道47号 仙台北部道路	1,184	1.3	継続	
秋田県	一般国道7号 下浜道路	177	1.8	継続	
秋田県	一般国道7号 秋田南バイパス	40	3.1	継続	
秋田県	一般国道7号 鷹巣大館道路(Ⅱ期)	209	3.0	継続	
秋田県	一般国道13号 神宮寺バイパス	230	2.1	継続	
秋田県	一般国道46号 角館バイパス	230	1.4	継続	
山形県・福島県	東北中央自動車道 福島～米沢	1,549	1.3	継続	
山形県	東北中央自動車道 東根～尾花沢	745	1.5	継続	
山形県	一般国道13号 米沢拡幅	60	1.1	継続	
山形県	一般国道112号 霞城改良	259	1.3	継続	
山形県	一般国道113号 梨郷道路	188	1.7	継続	
福島県	一般国道6号 常磐バイパス	1,040	1.3	継続	



福島県	一般国道6号 久之浜バイパス	250	2.0	継続	
福島県	一般国道121号 会津縦貫北道路	410	2.1	継続	
茨城県	一般国道6号 牛久土浦バイパス	294	1.3	継続	
茨城県	一般国道50号 結城バイパス	257	2.5	継続	
茨城県	一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道(五霞～つくば)	2,634	1.2	継続	
茨城県・千葉県	一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道(つくば～大塚)	2,841	1.2	継続	
栃木県	一般国道4号 氏家矢板バイパス	439	2.1	継続	
群馬県・埼玉県	一般国道17号 本庄道路	248	1.7	継続	
群馬県・埼玉県	一般国道17号 上武道路	1,800	1.2	継続	
群馬県	一般国道17号 渋川西バイパス	91	2.7	継続	
群馬県	一般国道18号 高崎安中拡幅	400	1.3	継続	
埼玉県・東京都	一般国道17号 新大宮バイパス	800	2.4	継続	
埼玉県	一般国道17号 与野大宮道路	180	1.8	継続	
千葉県	一般国道51号 成田拡幅	240	1.4	継続	
千葉県	一般国道464号 北千葉道路	818	1.8	継続	
千葉県	一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道(茂原～木更津)	2,198	1.2	継続	
東京都	一般国道6号 新宿拡幅	337	1.4	継続	
東京都	一般国道14号 両国拡幅	250	1.7	継続	
東京都	一般国道16号 八王子拡幅	177	1.5	継続	
東京都	一般国道16号 八王子～瑞穂拡幅	900	1.5	継続	
東京都	一般国道20号 日野バイパス(延伸)	240	1.2	継続	
東京都	一般国道20号 八王子南バイパス	1,375	1.7	継続	
東京都・神奈川県	一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道(愛川～八王子)	4,076	2.4	継続	
神奈川県	一般国道1号 新湘南バイパス	890	1.3	継続	
神奈川県	一般国道246号 都筑青葉地区環境整備	550	1.3	継続	
神奈川県	一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道(海老名～厚木)	2,209	1.9	継続	
新潟県	一般国道7号 万代橋下流橋	570	2.2	継続	
新潟県	一般国道7号 栗ノ木道路	230	1.7	継続	
新潟県	一般国道8号 柏崎バイパス	790	1.02	継続	
新潟県	一般国道8号 糸魚川東バイパス	360	1.1	継続	

新潟県	一般国道404号 長岡東西道路	100	1.2	継続	
富山県	一般国道8号 魚津滑川バイパス	360	1.3	継続	
富山県	一般国道8号 豊田新屋立体	230	6.1	継続	
富山県	一般国道8号 西高岡拡幅	235	1.2	継続	
富山県・石川県	一般国道470号 七尾氷見道路	1,470	1.2	継続	
石川県	一般国道159号 羽咋道路	150	1.1	継続	
石川県	一般国道470号 輪島道路	150	1.2	継続	
福井県	一般国道8号 敦賀バイパス	482	1.3	継続	
福井県	一般国道158号 大野油坂道路(大野東・和泉区間)	523	1.6	継続	
山梨県	中部横断自動車道 富沢～六郷	2,004	1.1	継続	
山梨県	一般国道20号 新山梨環状道路(北部区間)	353	2.3	継続	
山梨県	一般国道139号 都留バイパス	310	1.3	継続	
長野県	一般国道19号 塩尻北拡幅	201	1.2	継続	
長野県	一般国道19号 松本拡幅	170	1.9	継続	
長野県	一般国道158号 松本波田道路	264	1.3	継続	
岐阜県	一般国道19号 恵中拡幅(延伸)	170	2.1	継続	
岐阜県	一般国道21号 関ヶ原バイパス	440	1.1	継続	
岐阜県	一般国道41号 美濃加茂バイパス	645	1.6	継続	
岐阜県	一般国道475号 東海環状自動車道(土岐～関)	4,000	1.7	継続	
岐阜県	一般国道475号 東海環状自動車道(関～養老)	5,100	1.3	継続	
岐阜県・三重県	一般国道475号 東海環状自動車道(養老～北勢)	1,500	1.6	継続	
静岡県	一般国道1号 笹原山中バイパス	134	1.4	継続	
静岡県	一般国道138号 須走道路	157	2.4	継続	
静岡県	一般国道138号 御殿場バイパス(西区間)	190	3.2	継続	
静岡県	一般国道246号 裾野バイパス	520	1.3	継続	
愛知県	一般国道153号 豊田西バイパス	316	4.5	継続	
愛知県	一般国道155号 豊田南バイパス	791	3.3	継続	
愛知県	一般国道302号 名古屋Ⅱ環	5,550	2.4	継続	
愛知県	名古屋環状2号線(名古屋西～飛鳥)	1,350	1.5	継続	
三重県	近畿自動車道 紀勢線 尾鷲北～紀伊長島	1,100	1.3	継続	

三重県	一般国道1号 桑名東部拡幅	490	1.2	継続	
三重県	一般国道1号 北勢バイパス	1,300	2.8	継続	
三重県	一般国道23号 中勢道路	1,900	2.4	継続	
三重県	一般国道25号 名阪道路	400	1.1	継続	
三重県	一般国道42号 松阪多気バイパス	420	2.0	継続	
三重県	一般国道260号 錦峠	235	1.1	継続	
三重県	一般国道475号 東海環状自動車道(北勢～四日市)	1,300	1.7	継続	
滋賀県	一般国道1号 栗東水口道路 I	430	1.7	継続	
滋賀県	一般国道8号 塩津バイパス	123	1.2	継続	
滋賀県	一般国道161号 志賀バイパス	635	1.1	継続	
京都府	一般国道9号 五条大宮拡幅	210	1.5	継続	
京都府	一般国道9号 京都西立体交差	321	1.1	継続	
京都府	一般国道9号 福知山道路	660	1.1	継続	
京都府	一般国道478号 京都第二外環状道路	4,269	1.1	継続	
大阪府・和歌山県	一般国道26号 和歌山岬道路	373	1.3	継続	
大阪府・奈良県	一般国道163号 清滝生駒道路	1,066	1.1	継続	
兵庫県	一般国道2号 相生有年道路	324	1.8	継続	
兵庫県	一般国道175号 西脇北バイパス	400	1.0003	継続	
兵庫県	一般国道483号 和田山八鹿道路	1,011	1.1	継続	
奈良県	一般国道24号 大和北道路	850	2.2	継続	
和歌山県	近畿自動車道 紀勢線 田辺～すさみ	1,968	1.1	継続	
和歌山県	一般国道24号 紀北西道路	1,160	1.1	継続	
和歌山県	一般国道42号 田辺西バイパス	280	1.1	継続	
和歌山県	一般国道42号 有田海南道路	359	1.6	継続	
和歌山県	一般国道42号 冷水拡幅	49	1.4	継続	
鳥取県	一般国道9号 中山・名和道路	123	4.9	継続	
鳥取県	一般国道9号 名和・淀江道路	401	2.5	継続	
島根県・広島県	中国横断自動車道 尾道松江線 三次～三刀屋木次	1,748	1.4	継続	
岡山県	一般国道2号 倉敷立体	150	3.9	継続	
岡山県	一般国道53号 岡山北バイパス	590	2.5	継続	

岡山県	一般国道180号 総社・一宮バイパス	530	2.8	継続	
広島県	中国横断自動車道 尾道松江線 尾道～三次	1,453	1.1	継続	
広島県	一般国道2号 松永道路	577	6.0	継続	
広島県	一般国道2号 西広島バイパス	1,022	7.9	継続	
広島県	一般国道54号 可部バイパス	736	2.0	継続	
山口県	一般国道188号 柳井バイパス	170	1.9	見直し継続	残事業B/C=0.6 (注1)
徳島県	四国横断自動車道 阿南四万十線 阿南～徳島東	1,404	1.5	継続	
徳島県	一般国道55号 阿南道路	846	1.8	継続	
徳島県	一般国道11号 徳島インター関連	87	1.5	継続	
愛媛県	一般国道11号 川之江三島バイパス	690	3.6	継続	
愛媛県	一般国道11号 新居浜バイパス	609	1.4	継続	
愛媛県	一般国道56号 宇和島道路	1,822	1.2	継続	
愛媛県	一般国道56号 伊予インター関連	450	1.2	継続	
高知県	四国横断自動車道 阿南四万十線 須崎新荘～窪川	945	1.6	継続	
高知県	一般国道33号 高知西バイパス	878	1.4	継続	
高知県	一般国道56号 土佐市バイパス	367	1.4	継続	
高知県	一般国道56号 大方改良	56	1.1	継続	
高知県	一般国道56号 中村宿毛道路	1,320	1.2	継続	
福岡県	一般国道3号 黒崎バイパス	805	1.7	継続	
福岡県	一般国道3号 博多バイパス	462	5.8	継続	
福岡県・佐賀県	一般国道3号 鳥栖久留米道路	304	1.8	継続	
福岡県	一般国道201号 飯塚庄内田川バイパス	655	2.3	継続	
福岡県	一般国道201号 香春拡幅	31	1.6	継続	
福岡県	一般国道201号 行橋インター関連	209	1.6	継続	
福岡県	一般国道210号 浮羽バイパス	276	1.4	継続	
福岡県	一般国道497号 今宿道路	2,746	3.8	継続	
佐賀県	一般国道3号 鳥栖拡幅	77	3.4	継続	
佐賀県	一般国道202号 伊万里バイパス	29	0.8	見直し継続	残事業B/C=3.8 (注1)
佐賀県	一般国道203号 多久佐賀道路(I期)	280	1.5	継続	
長崎県	一般国道205号 針尾バイパス	96	2.5	継続	

熊本県	九州横断自動車道 延岡線 嘉島JCT～矢部	623	1.2	継続	
熊本県	一般国道3号 植木バイパス	288	1.4	継続	
熊本県	一般国道57号 立野拡幅	159	1.6	継続	
熊本県	一般国道57号 瀬田拡幅	39	2.5	継続	
熊本県	一般国道57号 宇土道路	257	1.2	継続	
大分県	一般国道10号 別大拡幅	833	4.8	継続	
宮崎県	東九州自動車道 清武JCT～北郷	1,298	0.9	見直し継続	残事業B/C=1.6 (注2)
宮崎県	東九州自動車道 北郷～日南	200	2.3	継続	
宮崎県	一般国道10号 都城道路(Ⅱ期)	160	2.1	継続	
宮崎県	一般国道10号 延岡道路	1,187	1.2	継続	
宮崎県	一般国道10号 新富バイパス	169	4.6	継続	
宮崎県	一般国道218号 高千穂日之影道路	206	1.5	継続	
鹿児島県	東九州自動車道 志布志～末吉財部	1,379	1.3	継続	
鹿児島県	一般国道3号 鹿児島東西道路	650	2.3	継続	
鹿児島県	一般国道10号 加治木バイパス	42	3.7	継続	
鹿児島県	一般国道10号 鹿児島北バイパス	450	2.8	継続	
鹿児島県	一般国道220号 古江バイパス	170	1.2	継続	
沖縄県	一般国道58号 名護東道路	962	1.1	継続	
沖縄県	一般国道58号 恩納バイパス	330	3.1	継続	
沖縄県	一般国道58号 嘉手納バイパス	286	1.7	継続	
沖縄県	一般国道58号 浦添北道路	250	3.8	継続	
北海道	北海道縦貫自動車道(大沼公園～国縫)	1,330	1.4	継続	
北海道	北海道横断自動車道根室線(余市～小樽JCT)	1,061	1.1	継続	
宮城県・福島県	常磐自動車道(新地～山元)	468	1.8	継続	
山形県	東北中央自動車道(南陽高島～山形上山)	1,079	2.1	継続	
福島県	常磐自動車道(常磐富岡～新地)	1,271	1.5	継続	
茨城県	東関東自動車道水戸線(鉾田～茨城町JCT)	484	2.6	継続	
埼玉県・千葉県・東京都	東関東自動車道水戸線(三郷～高谷JCT)	10,072	1.04	継続	
神奈川県	第一東海自動車道(海老名南JCT～海老名)	1,199	2.3	継続	
神奈川県	第二東海自動車道(海老名南JCT～秦野)	7,212	1.6	継続	

山梨県・静岡県	中部横断自動車道(新清水JCT～富沢)	1,541	1.2	継続	
山梨県	中部横断自動車道(六郷～増穂)	658	1.2	継続	
静岡県	第二東海自動車道(御殿場JCT～長泉沼津)	2,299	4.3	継続	
静岡県	第二東海自動車道(長泉沼津～新清水JCT)	8,439	2.2	継続	
静岡県	第二東海自動車道(新清水JCT～浜松いなさJCT)	14,972	2.3	継続	
静岡県・愛知県	第二東海自動車道(浜松いなさJCT～豊田東)	6,404	2.0	継続	
三重県	近畿自動車道紀勢線(紀伊長島～紀勢大内山)	486	2.1	継続	
三重県	近畿自動車道名古屋神戸線(四日市JCT～菰野)	1,447	4.1	継続	
福井県	近畿自動車道敦賀線(小浜西～敦賀JCT)	2,488	1.7	継続	
滋賀県・京都府	近畿自動車道名古屋神戸線(大津JCT～城陽)	3,273	2.6	継続	
京都府・大阪府	近畿自動車道名古屋神戸線(城陽～高槻第一JCT)	5,155	2.1	継続	
大阪府・兵庫県	近畿自動車道名古屋神戸線(高槻第一JCT～神戸JCT)	7,018	1.3	継続	
徳島県	四国横断自動車道(徳島東～徳島JCT)	594	1.7	継続	
徳島県	四国横断自動車道(徳島～徳島JCT～鳴門JCT)	953	1.3	継続	
福岡県	東九州自動車道(北九州JCT(小倉JCT)～豊津)	1,495	1.9	継続	
福岡県・大分県	東九州自動車道(椎田南～宇佐)	958	1.4	継続	
宮崎県	東九州自動車道(門川～西都)	1,712	2.3	継続	
東京都	首都高速中央環状品川線	3,729	3.7	継続	
大阪府	大阪府道高速道路淀川左岸線	4,304	1.5	継続	

(注1)事業内容の見直し等を図り、渋滞削減等の整備効果や、事業評価監視委員会・関係地方公共団体からの事業継続が妥当との意見も踏まえ、事業継続を決定。

(注2)事業内容の見直し等を図り、防災機能等の整備効果や、事業評価監視委員会・関係地方公共団体からの事業継続が妥当との意見も踏まえ、事業継続を決定。

【道路事業(防災面の効果が特に大きい事業)】

都道府県 (実施箇所)	事業名	全体事業費 (億円)	対応方針	備考
北海道	一般国道334号 宇登呂道路	131	継続	
愛媛県	一般国道56号 五十崎内子拡幅	154	中止	(注1)
沖縄県	一般国道329号 宜野座改良	70	継続	

(注1)本事業については、これまでの事業進捗により、一定の整備効果が見られることから、残事業については、事業内容・効果の見直しのため、再度調査・検討することが望ましいと判断し、事業を中止する。

【港湾整備事業】

都道府県 (実施箇所)	事業名	全体事業費 (億円)	B/C	対応方針	備考
北海道	函館港万代・中央地区国内物流ターミナル整備事業	64	1.5	継続	
北海道	函館港本港地区幹線臨港道路(Ⅱ期工区)整備事業	135	1.4	継続	
北海道	小樽港本港地区防波堤整備事業	79	1.4	継続	
北海道	釧路港西港区国際物流ターミナル整備事業	1,255	1.8	継続	
北海道	網走港川筋地区小型船だまり整備事業	39	2.1	継続	
北海道	苫小牧港東港区中央水路地区国際海上コンテナターミナル整備事業(耐震)	490	1.6	継続	
北海道	宗谷港本港地区地域生活基盤整備事業	88	1.7	継続	
北海道	十勝港内港地区国際物ターミナル整備事業	191	1.5	継続	
北海道	十勝港外港地区地域生活基盤整備事業	94	1.2	継続	
北海道	増毛港本港地区地域生活基盤整備事業	114	1.2	継続	
北海道	枝幸港本港新港地区小型船だまり整備事業	42	1.3	継続	
北海道	杓形港本港地区国内物流ターミナル整備事業	41	1.2	継続	
青森県	八戸港八太郎地区・外港地区防波堤整備事業	1,164	2.1	継続	
秋田県	秋田港外港地区防波堤整備事業	412	1.3	継続	
山形県	酒田港外港地区国際物流ターミナル整備事業	779	1.7	継続	
福島県	相馬港3号ふ頭地区国際物流ターミナル(耐震)整備事業	291	2.0	継続	
福島県	小名浜港本港地区・東港地区防波堤整備事業	806	1.7	継続	
茨城県	鹿島港外港地区国際物流ターミナル整備事業	738	1.6	継続	
茨城県	茨城港常陸那珂港区外港地区国際海上コンテナターミナル等整備事業	1042	1.6	継続	
東京都	東京港中央防波堤外側地区国際海上コンテナターミナル整備事業	728	2.2	継続	

神奈川県	横浜港南本牧ふ頭地区国際海上コンテナターミナル整備事業	762	2.6	継続	
新潟県	新潟港西港地区防波堤整備事業	398	2.0	継続	
石川県	輪島港輪島崎地区避難港整備事業	390	4.9	継続	
静岡県	下田港防波堤整備事業	550	6.9	継続	
愛知県	名古屋港飛鳥ふ頭南地区国際海上コンテナターミナル整備事業	676	5.2	継続	
愛知県	三河港神野地区国際物流ターミナル整備事業	241	1.2	継続	
京都府	舞鶴港前島地区複合一貫輸送ターミナル(改良)事業	48	1.5	継続	
京都府	舞鶴港和田地区国際物流ターミナル整備事業	444	1.2	継続	
兵庫県	神戸港ポートアイランド(第2期)地区国際海上コンテナターミナル整備事業	3,054	2.1	継続	
兵庫県	柴山港柴山地区避難港整備事業	348	2.5	継続	
和歌山県	日高港塩屋地区国際物流ターミナル整備事業	192	2.1	継続	
島根県	浜田港福井地区防波堤(新北)整備事業	202	3.6	継続	
岡山県	水島港玉島地区国際物流ターミナル・臨港道路整備事業	560	2.1	継続	
広島県	尾道系崎港機織地区国際物流ターミナル整備事業	179	1.4	継続	
山口県	徳山下松港新南陽地区国際物流ターミナル整備事業	360	2.2	継続	
山口県	岩国港装束～室の木地区臨港道路整備事業	173	1.2	継続	
山口県	宇部港本港地区航路・泊地整備事業	228	1.3	継続	
香川県	高松港朝日地区国際物流ターミナル整備事業	123	1.1	継続	
愛媛県	松山港外港地区国際物流ターミナル整備事業	402	1.3	継続	
高知県	須崎港湾口地区防波堤整備事業※	474	2.0	継続	
高知県	室津港室津地区避難港整備事業	498	3.1	見直し継続	施設規模の見直しを実施することで事業の効率化が図られると判断できるため、当該見直しを実施した上で事業を継続することが妥当と考える。
福岡県	北九州港新門司地区複合一貫輸送ターミナル整備事業	197	3.3	継続	
福岡県	博多港IC地区国際海上コンテナターミナル整備事業	379	4.6	継続	
福岡県	苅田港新松山地区国際物流ターミナル整備事業	258	1.2	継続	
福岡県	三池港内港北地区国際物流ターミナル整備事業	211	1.4	継続	
佐賀県	唐津港東港地区複合一貫輸送ターミナル改良事業(耐震)	85	1.3	継続	
佐賀県	伊万里港久原南・瀬戸地区臨港道路整備事業	265	2.6	継続	
長崎県	長崎港小ヶ倉柳地区ターミナル再編事業	107	1.2	継続	
熊本県	八代港外港地区国際物流ターミナル改良事業	139	3.0	継続	



大分県	別府港石垣地区旅客対応ターミナル整備事業	81	2.3	継続	
大分県	佐伯港女島地区国際物流ターミナル整備事業	145	1.1	継続	
宮崎県	細島港外港地区防波堤整備事業	560	1.3	継続	
宮崎県	宮崎港東地区防波堤整備事業	552	2.1	継続	
沖縄県	那覇港浦添ふ頭地区国内物流ターミナル整備事業	179	1.5	継続	
沖縄県	那覇港泊ふ頭地区旅客船ターミナル整備事業	169	3.7	継続	
沖縄県	中城湾港新港地区国際物流ターミナル整備事業	461	1.1	継続	
沖縄県	平良港本港地区防波堤整備事業	730	1.1	継続	
沖縄県	石垣港新港地区旅客船ターミナル整備事業	108	1.7	継続	
沖縄県	石垣港本港地区離島ターミナル整備事業	87	1.3	継続	

※海岸事業と一体的に評価

#### 【都市公園事業】

都道府県 (実施箇所)	事業名	全体事業費 (億円)	B/C	対応方針	備考
宮城県	国営みちのく杜の湖畔公園	470	3.2	継続	
茨城県	国営常陸海浜公園	443	2.0	継続	
東京都	国営昭和記念公園	650	1.2	継続	
新潟県	国営越後丘陵公園	570	2.6	継続	
岐阜県・愛知県・三重県	国営木曾三川公園	822	7.8	継続	
京都府・大阪府	淀川河川公園	418	12.1	継続	
香川県	国営讃岐まんのう公園	425	2.0	継続	
福岡県	海の中道海浜公園	935	2.4	継続	
沖縄県	国営沖縄記念公園	1170	2.5	継続	

#### 【その他施設費】

#### 【官庁営繕事業】

都道府県 (実施箇所)	事業名	全体事業費 (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	対応方針	備考
熊本県	熊本地方合同庁舎	168	130 点	100 点	133 点	継続	(注1)

東京都	西ヶ原研修合同庁舎	112	133 点	100 点	121 点	見直し継続	各官署と施設運営についての調整による施設の統合・集約化、埋蔵文化財調査結果を踏まえた建築範囲の縮小及び一部の入居官署の入居取り止めにより、施設規模等の見直しを実施 (注1)
-----	-----------	-----	----------	----------	----------	-------	---

※ 事業計画の必要性－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－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－「業務を行うための基本機能」と「施策に基づく付加機能」の2つの機能について評価する指標  
 (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)

(注1)平成23年9月に評価結果を公表済

## ■平成24年度以降も継続予定のその他直轄事業等一覧

・事業評価対象の直轄事業等(直轄事業および独立行政法人等施行事業(独立行政法人等が行う補助事業を除く。))を対象としたものである。

・評価指標として、本一覧においては、便宜上B/Cのみ記載しているが、事業評価の実施にあたっては、費用便益分析によりB/Cを算出するとともに、その他の定量的・定性的な効果や事業の実施環境等を総合的に勘案して評価を行っている。

### 【公共事業関係費】

#### 【河川事業】

都道府県 (実施箇所)	事業名	全体事業費 (億円)	B/C	直近 評価 年度	評価 区分	直近評価年度 の対応方針	備考
北海道	留萌川直轄河川改修事業	197	2.3	H22	再評価	継続	
北海道	石狩川直轄河川改修事業	7,673	3.6	H22	再評価	継続	
北海道	石狩川直轄河川改修事業(千歳川遊水地)	1,150	2.2	H22	再評価	継続	
北海道	後志利別川直轄河川改修事業	97	3.7	H22	再評価	継続	
北海道	沙流川直轄河川改修事業	150	6.3	H22	再評価	継続	
北海道	天塩川直轄河川改修事業	734	1.3	H22	再評価	継続	
北海道	尻別川直轄河川改修事業	68	1.6	H22	再評価	継続	
北海道	十勝川直轄河川改修事業	1,603	2.0	H22	再評価	継続	
北海道	湧別川直轄河川改修事業	19	7.4	H22	再評価	継続	
北海道	渚滑川直轄河川改修事業	34	12.7	H22	再評価	継続	
青森県	馬淵川直轄河川改修事業	62	1.6	H21	再評価	継続	
青森県	高瀬川直轄河川改修事業	97	1.5	H22	再評価	継続	
宮城県	名取川直轄河川改修事業	228	1.8	H21	再評価	継続	
秋田県	雄物川直轄河川改修事業	1,016	1.6	H21	再評価	継続	
秋田県	米代川直轄河川改修事業	2,002	2.6	H21	再評価	継続	
秋田県	子吉川直轄河川改修事業	1,130	3.7	H22	再評価	継続	
山形県	赤川直轄河川改修事業	65	1.4	H21	再評価	継続	
山形県	最上川上流特定構造物改築事業 (大旦川排水機場改築)	24	6.8	H22	新規	—	
岩手県・宮城県	北上川直轄河川改修事業	2,467	4.7	H22	再評価	継続	
宮城県	鳴瀬川直轄河川改修事業	1,460	6.2	H22	再評価	継続	

福島県	阿武隈川上流土地利用一体型水防災事業(二本松・安達地区)	81	1.2	H20	新規	—	
茨城県	那珂川特定構造物改築事業(JR水郡線橋梁及び水府橋架替)	135	5.0	H21	再評価	継続	
千葉県	江戸川特定構造物改築事業(行徳可動堰改築)	121	16.0	H21	再評価	継続	
東京都	荒川下流特定構造物改築事業(京成本線荒川橋梁架替)	364	14.5	H21	再評価	継続	
埼玉県・東京都	中川・綾瀬川直轄河川改修事業	3,411	15.3	H22	再評価	継続	
神奈川県	鶴見川直轄河川改修事業	658	6.8	H22	再評価	継続	
山梨県・静岡県	富士川直轄河川改修事業	258	4.1	H22	再評価	継続	
石川県	梯川直轄河川改修事業	484	24.8	H22	再評価	継続	
新潟県	阿賀野川直轄河川改修事業	125	7.9	H21	再評価	継続	
新潟県	信濃川特定構造物改築事業(大河津可動堰)	410	3.8	H22	再評価	継続	
福島県	阿賀川直轄河川改修事業	127	2.4	H21	再評価	継続	
富山県	常願寺川直轄河川改修事業	124	5.1	H21	再評価	継続	
富山県	黒部川直轄河川改修事業	89	6.1	H21	再評価	継続	
静岡県・長野県	天竜川直轄河川改修事業	686	28.8	H21	再評価	継続	
静岡県	狩野川直轄河川改修事業	236	5.5	H22	再評価	継続	
静岡県	狩野川特定構造物改築事業(黄瀬川橋)	19	4.7	H22	再評価	継続	
静岡県	狩野川総合内水緊急対策事業	8.7	4.6	H22	新規	—	
愛知県	矢作川直轄河川改修事業	381	18.8	H21	再評価	継続	
三重県	櫛田川直轄河川改修事業	149	3.2	H22	再評価	継続	
鳥取県	日野川直轄河川改修事業	26	3.5	H21	再評価	継続	
鳥取県	天神川直轄河川改修事業	97	23.6	H21	再評価	継続	
鳥取県・島根県	斐伊川直轄河川改修事業	1,080	13.2	H22	再評価	継続	
島根県	斐伊川直轄河川改修事業(斐伊川放水路)	2,500	1.7	H22	再評価	継続	
島根県	江の川下流土地利用一体型水防災事業(川平地区)	45	1.4	H22	再評価	継続	
岡山県	旭川総合内水緊急対策事業(平井・中川町地区)	13	31.8	H20	新規	—	
岡山県	吉井川直轄河川改修事業	62	6.1	H21	再評価	継続	
岡山県	高梁川直轄河川改修事業	785	28.3	H22	再評価	継続	

岡山県	旭川特定構造物改築事業(百間川河口水門)	120	5.8	H22	再評価	継続	
広島県・山口県	小瀬川直轄河川改修事業	12	1.1	H21	再評価	継続	
山口県	佐波川直轄河川改修事業	120	3.6	H21	再評価	継続	
徳島県	吉野川直轄河川改修事業	1,215	4.7	H21	再評価	継続	
徳島県	吉野川総合内水緊急対策事業	18	1.3	H22	新規	—	
愛媛県	肱川直轄河川改修事業	981	7.9	H21	再評価	継続	
高知県	物部川直轄河川改修事業	78	12.0	H22	再評価	継続	
香川県	土器川直轄河川改修事業	27	22.5	H21	再評価	継続	
福岡県	遠賀川特定構造物改築事業(新日鐵用水堰改築)	114	16.7	H20	新規	—	
福岡県	遠賀川直轄河川改修事業	835	30.7	H22	再評価	継続	
福岡県・大分県	山国川直轄河川改修事業	94	2.0	H22	再評価	継続	
佐賀県	嘉瀬川直轄河川改修事業	119	63.2	H22	再評価	継続	
宮崎県	五ヶ瀬川直轄河川改修事業	275	8.1	H22	再評価	継続	
宮崎県	大淀川直轄河川改修事業	390	7.2	H22	再評価	継続	
鹿児島県	肝属川特定構造物改築事業(甫木水門改築)	17	1.3	H22	新規	—	
北海道	石狩川総合水系環境整備事業	470	3.2	H22	再評価	継続	
北海道	網走川総合水系環境整備事業	206	1.0	H22	再評価	継続	
北海道	釧路川総合水系環境整備事業	45	8.8	H22	再評価	継続	
秋田県	雄物川総合水系環境整備事業	29	7.1	H22	再評価	継続	
青森県	岩木川総合水系環境整備事業	28	3.0	H21	再評価	継続	
青森県	高瀬川総合水系環境整備事業	42	4.0	H22	再評価	継続	
青森県	馬淵川総合水系環境整備事業	7.5	8.2	H22	再評価	継続	
山形県	最上川総合水系環境整備事業	49	3.9	H22	再評価	継続	
山形県	赤川総合水系環境整備事業	15	1.8	H22	再評価	継続	
岩手県・宮城県	北上川総合水系環境整備事業	79	2.5	H21	再評価	継続	
宮城県・福島県	阿武隈川総合水系環境整備事業	4.3	2.6	H21	再評価	継続	
埼玉県・東京都	荒川総合水系環境整備事業	429	2.2	H21	再評価	継続	

茨城県・埼玉県・千葉県・東京都	利根川総合水系環境整備事業(江戸川環境整備)	63	4.1	H21	再評価	継続	
茨城県・栃木県	利根川総合水系環境整備事業(鬼怒川環境整備)	27	4.4	H21	再評価	継続	
茨城県・千葉県	利根川総合水系環境整備事業(利根川下流環境整備)	6.7	1.5	H21	再評価	継続	
群馬県	利根川総合水系環境整備事業(烏川環境整備)	7.5	2.6	H21	再評価	継続	
埼玉県・千葉県・東京都・茨城県	利根川総合水系環境整備事業(利根川・江戸川環境整備)	117	5.4	H21	再評価	継続	
茨城県	利根川総合水系環境整備事業(小貝川環境整備)	8.0	4.9	H21	再評価	継続	
茨城県	那珂川総合水系環境整備事業	16	3.4	H21	再評価	継続	
茨城県・千葉県	利根川総合水系環境整備事業(霞ヶ浦環境整備)	1,496	1.4	H21	再評価	継続	
神奈川県	鶴見川総合水系環境整備事業	11	18.9	H21	再評価	継続	
千葉県	利根川総合水系環境整備事業(利根川河口堰)	3.0	3.4	H21	再評価	継続	
茨城県	利根川総合水系環境整備事業(常陸川水門)	16	2.3	H21	再評価	継続	
茨城県・栃木県・群馬県・埼玉県	利根川総合水系環境整備事業(渡良瀬遊水地)	5.3	1.4	H21	再評価	継続	
群馬県	利根川総合水系環境整備事業(菌原ダム)	3.1	3.2	H21	再評価	継続	
東京都・神奈川県	多摩川総合水系環境整備事業(多摩川環境整備)	81	10.9	H21	再評価	継続	
神奈川県	相模川総合水系環境整備事業	9.2	7.5	H19	新規	—	
山梨県・静岡県	富士川総合水系環境整備事業	34	2.1	H21	再評価	継続	
新潟県・福島県	阿賀野川総合水系環境整備事業	17	4.3	H21	再評価	継続	
新潟県	荒川総合水系環境整備事業	2.7	8.0	H22	再評価	継続	
新潟県・長野県	信濃川総合水系環境整備事業	40	5.3	H22	再評価	継続	
新潟県	姫川総合水系環境整備事業	4.1	1.6	H22	再評価	継続	
富山県	黒部川総合水系環境整備事業	4.3	2.5	H21	再評価	継続	
富山県	神通川総合水系環境整備事業	35	12.5	H21	再評価	継続	
富山県	庄川総合水系環境整備事業	2.0	1.3	H21	再評価	継続	
石川県	手取川総合水系環境整備事業	3.0	21.4	H21	再評価	継続	
静岡県	富士川総合水系環境整備事業	45	2.1	H21	再評価	継続	
愛知県	矢作川総合水系環境整備事業	48	13.2	H21	再評価	継続	

愛知県	豊川総合水系環境整備事業	39	1.6	H21	再評価	継続	
静岡県・長野県	天竜川総合水系環境整備事業	99	2.8	H21	再評価	継続	
静岡県	狩野川総合水系環境整備事業	10	3.6	H22	再評価	継続	
三重県	宮川総合水系環境整備事業	12	3.0	H21	再評価	継続	
三重県	櫛田川総合水系環境整備事業	2.0	14.8	H22	再評価	継続	
京都府	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)	0.50	2.7	H22	再評価	継続	
兵庫県	加古川総合水系環境整備事業	11	4.4	H22	再評価	継続	
兵庫県	揖保川総合水系環境整備事業	103	1.4	H22	再評価	継続	
兵庫県	円山川総合水系環境整備事業	45	2.4	H22	再評価	継続	
奈良県	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)	0.74	5.0	H22	再評価	継続	
広島県	江の川総合水系環境整備事業	15	2.0	H22	再評価	継続	
山口県	佐波川総合水系環境整備事業	13	2.0	H22	再評価	継続	
鳥取県・島根県	斐伊川総合水系環境整備事業	156	1.1	H22	再評価	継続	
岡山県	吉井川総合水系環境整備事業	15	14.7	H21	再評価	継続	
岡山県	高梁川総合水系環境整備事業	3.0	17.0	H22	再評価	継続	
愛媛県	重信川総合水系環境整備事業	41	7.8	H21	再評価	継続	
高知県	仁淀川総合水系環境整備事業	8.6	1.8	H21	再評価	継続	
高知県	渡川総合水系環境整備事業	39	1.3	H22	再評価	継続	
福岡県	遠賀川総合水系環境整備事業(中島地区)	8.5	5.8	H21	再評価	継続	
福岡県	遠賀川総合水系環境整備事業(下境地区他)	10	1.8	H21	再評価	継続	
福岡県	遠賀川総合水系環境整備事業(遠賀川河口堰)	6.9	2.3	H21	再評価	継続	
熊本県	球磨川総合水系環境整備事業(球磨川下流)	22	2.1	H21	再評価	継続	
宮崎県	大淀川総合水系環境整備事業(水流川)	11	1.1	H21	再評価	継続	
鹿児島県	肝属川総合水系環境整備事業(肝属川上流)	6.2	1.6	H21	再評価	継続	
鹿児島県	川内川総合水系環境整備事業	5.1	1.9	H21	再評価	継続	

【ダム事業】

都道府県 (実施箇所)	事業名	全体事業費 (億円)	B/C	直近 評価 年度	評価 区分	直近評価年度 の対応方針	備考
北海道	沙流川総合開発事業	1,313	1.3	H21	再評価	継続	
北海道	夕張シューパロダム建設事業	1,700	2.0	H22	再評価	継続	
北海道	幾春別川総合開発事業	835	1.2	H22	再評価	継続	(注1)
宮城県	鳴瀬川総合開発事業	770	1.5	H22	再評価	継続	(注1)
秋田県	成瀬ダム建設事業	1,530	1.6	H22	再評価	継続	(注1)
秋田県	鳥海ダム建設事業	960	1.5	H22	再評価	継続	(注1)
秋田県	森吉山ダム建設事業	1,750	1.4	H21	再評価	継続	
埼玉県	荒川上流ダム再開事業	1,200	2.1	H21	再評価	継続	
栃木県	湯西川ダム建設事業	1,840	4.3	H22	再評価	継続	
群馬県	ハツ場ダム建設事業	4,783	6.3	H23	再評価	継続	(注2)
長野県	三峰川総合開発事業	1,080	1.4	H21	再評価	継続	
静岡県・愛知県	天竜川ダム再編事業	790	2.3	H21	再評価	継続	
愛媛県	山鳥坂ダム建設事業	850	1.3	H21	再評価	継続	
愛媛県	鹿野川ダム改造事業	420	1.8	H21	再評価	継続	
鳥取県	殿ダム建設事業	950	1.4	H22	再評価	継続	
佐賀県	嘉瀬川ダム建設事業	1,780	1.6	H22	再評価	継続	
福岡県	筑後川水系ダム群連携事業	390	2.7	H22	再評価	継続	(注1)
沖縄県	沖縄北西部河川総合開発事業(大保ダム、奥間ダム、比地ダム)	1,555	1.9	H22	再評価	見直し継続	「大保ダム」は平成22年度中の完成に向けて試験湛水を継続する。しかしながら、「奥間ダム」は検証対象ダムではあるが、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、検証を経ずに中止することとし、「比地ダム」は着手しないこととする。

(注1):当該事業は検証対象として区分されている事業であり、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、平成22年9月27日に中間とりまとめとして示された新たな基準に沿って、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。

(注2):ダム事業の検証に係る検討における評価結果(ハツ場ダム建設事業(平成24年1月)に評価結果を公表済)



【砂防事業等】

(砂防事業)

都道府県 (実施箇所)	事業名	全体事業費 (億円)	B/C	直近 評価 年度	評価 区分	直近評価年度 の対応方針	備考
北海道	樽前山直轄火山砂防事業	529	4.0	H22	再評価	継続	
山形県	最上川水系直轄砂防事業	2,324	1.8	H22	再評価	継続	
群馬県	利根川水系直轄砂防事業(利根川)	3,401	1.3	H22	再評価	継続	
山梨県・長野県	富士川水系直轄砂防事業	3,341	1.2	H22	再評価	継続	
長野県	信濃川上流水系直轄砂防事業	1,220	2.8	H22	再評価	継続	
長野県・岐阜県	木曾川水系直轄砂防事業	3,853	1.9	H21	再評価	継続	
岐阜県	神通川水系直轄砂防事業	4,293	7.2	H21	再評価	継続	
新潟県・長野県	信濃川下流水系直轄砂防事業	2,777	2.9	H22	再評価	継続	
新潟県・長野県	姫川水系直轄砂防事業	1,825	1.6	H22	再評価	継続	
富山県	黒部川水系直轄砂防事業	364	1.5	H22	再評価	継続	
石川県	手取川水系直轄砂防事業	928	3.1	H22	再評価	継続	
静岡県	狩野川水系直轄砂防事業	233	10.1	H22	再評価	継続	
長野県	天竜川水系直轄砂防事業	1,526	2.5	H22	再評価	継続	
岐阜県	越美山系直轄砂防事業	611	4.9	H22	再評価	継続	
兵庫県	六甲山系直轄砂防事業	2,392	6.3	H22	再評価	継続	
滋賀県	瀬田川水系直轄砂防事業	14	10.9	H22	再評価	継続	
三重県・奈良県	木津川水系直轄砂防事業	16	2.9	H22	再評価	継続	
福井県	九頭竜川水系直轄砂防事業	42	1.6	H22	再評価	継続	
広島県	広島西部山系直轄砂防事業	900	8.0	H22	再評価	継続	
徳島県・高知県	吉野川水系直轄砂防事業	860	1.2	H22	再評価	継続	
愛媛県	重信川水系直轄砂防事業	878	1.5	H21	再評価	継続	
鹿児島県	桜島直轄砂防事業	1,101	1.9	H22	再評価	継続	

【砂防事業等】

(地すべり対策事業)

都道府県 (実施箇所)	事業名	全体事業費 (億円)	B/C	直近 評価 年度	評価 区分	直近評価年度 の対応方針	備考
山形県	月山地区直轄地すべり対策事業	246	1.8	H20	新規	—	
新潟県	芋川地区直轄地すべり対策事業	183	1.1	H22	再評価	継続	
福島県	滝坂地区直轄地すべり対策事業	191	9.6	H22	再評価	継続	
群馬県	譲原地区直轄地すべり対策事業	379	1.8	H21	再評価	継続	
静岡県	由比地区直轄地すべり対策事業	301	5.1	H22	再評価	継続	

【海岸事業】

都道府県 (実施箇所)	事業名	全体事業費 (億円)	B/C	直近 評価 年度	評価 区分	直近評価年度 の対応方針	備考
宮城県	仙台湾南部海岸直轄海岸保全施設整備事業	723	2.3	H21	再評価	継続	
富山県	下新川海岸直轄海岸保全施設整備事業	1,024	2.4	H21	再評価	継続	
石川県	石川海岸直轄海岸保全施設整備事業	427	1.7	H22	再評価	継続	
岩手県	久慈港海岸直轄海岸保全施設整備事業	1,200	1.3	H22	再評価	継続	
三重県	津松阪港海岸直轄海岸保全施設整備事業	135	4.9	H22	新規	—	
和歌山県	和歌山下津港海岸直轄海岸保全施設整備事業	250	8.9	H20	新規	—	
山口県	下関港海岸直轄海岸保全施設整備事業	135	15.9	H19	新規	—	
大分県	別府港海岸直轄海岸保全施設整備事業	162	9.8	H22	再評価	継続	

【道路事業】

都道府県 (実施箇所)	事業名	全体事業費 (億円)	B/C	直近 評価 年度	評価 区分	直近評価年度 の対応方針	備考
北海道	一般国道12・275号 苗穂交差点	110	1.1	H21	再評価	継続	
北海道	一般国道38号 富良野道路	284	1.4	H21	再評価	継続	
北海道	一般国道38・44号 釧路外環状道路	890	1.1	H21	再評価	継続	
北海道	一般国道231・232号 留萌拡幅	259	1.0	H21	再評価	継続	
北海道	一般国道236号 中札内大樹道路	441	1.1	H21	再評価	継続	

北海道	一般国道272号 阿歴内道路	52	1.1	H21	再評価	継続		
北海道	一般国道337号 当別バイパス	688	1.9	H21	再評価	継続		
北海道	一般国道450号 丸瀬布遠軽道路	410	1.1	H21	再評価	継続		
北海道	一般国道38号 釧路新道	498	1.2	H22	再評価	継続		
北海道	一般国道39号 北見道路	398	1.04	H22	再評価	継続		
北海道	一般国道228号 茂辺地木古内道路	647	1.01	H22	再評価	見直し継続	残事業B/C=1.7	
北海道	一般国道230号 定山溪拡幅	125	1.9	H22	新規	-		
北海道	一般国道233号 幌糠留萌道路	490	1.2	H22	再評価	継続		
北海道	一般国道235号 門別厚賀道路	950	1.1	H22	再評価	継続		
北海道	一般国道235号 厚賀静内道路	482	2.3	H22	再評価	継続		
北海道	一般国道237号 富良野北道路	176	1.1	H19	新規	-		
北海道	一般国道275号 江別北道路	138	1.8	H19	新規	-		
北海道	一般国道276号 岩内共和道路	130	1.6	H22	再評価	継続		
北海道	一般国道278号 空港道路	639	1.9	H22	再評価	継続		
北海道	一般国道337号 泉郷道路	203	1.3	H22	再評価	継続		
北海道	一般国道337号 中樹林道路	204	1.2	H22	再評価	継続		
北海道	一般国道337号 長沼南幌道路	240	3.0	H22	新規	-		
北海道	一般国道391号 釧路東インター関連	63	1.8	H22	再評価	継続		
北海道	一般国道452号 盤の沢道路	212	1.1	H22	再評価	継続		
北海道	一般国道452号 五稜道路	254	1.1	H22	再評価	継続		
青森県	一般国道45号 上北道路	245	2.8	H21	再評価	継続		
青森県 岩手県		侍浜～階上	880	0.9	H23	新規	-	・リンクの防災機能の評価レベル:B ・ネットワーク全体の防災機能の評価 改善度:1.1 ・洋野町小子内地区等において、津波の影響を受けないよう計画
岩手県		普代～久慈	1,140	1.2	H23	新規	-	・リンクの防災機能の評価レベル:B ・ネットワーク全体の防災機能の評価 改善度:不通が解消 ・野田村前浜地区等において、津波の影響を受けないよう計画

岩手県	一般国道45号 (三陸沿岸道路)	宮古～八戸	尾肝要～ 普代	360	1.4	1.1	H23	新規	-	・リンクの防災機能の評価レベル:B ・ネットワーク全体の防災機能の評価 改善度:不通が解消 ・普代村明神地区等において、津波の影響を受けないよう計画
岩手県			田野畑南～ 尾肝要	360		0.96	H23	新規	-	・リンクの防災機能の評価レベル:B ・ネットワーク全体の防災機能の評価 改善度:1.3 ・田野畑村島越地区等において、津波の影響を受けないよう計画
岩手県			田老～ 岩泉	470		1.2	H23	新規	-	・リンクの防災機能の評価レベル:B ・ネットワーク全体の防災機能の評価 改善度:不通が解消 ・岩泉町小本地区等において、津波の影響を受けないよう計画
岩手県			宮古中央～ 田老	1,210		1.5	H23	新規	-	・リンクの防災機能の評価レベル:B ・ネットワーク全体の防災機能の評価 改善度:不通が解消 ・宮古市田老地区等において、津波の影響を受けないよう計画
岩手県		釜石～宮古	山田～宮古南	570	2.2	2.1	H23	新規	-	・リンクの防災機能の評価レベル:B ・ネットワーク全体の防災機能の評価 改善度:不通が解消 ・山田町大沢地区等において、津波の影響を受けないよう計画
岩手県		釜石～釜石	吉浜～ 釜石	770	1.5	1.9	H23	新規	-	・リンクの防災機能の評価レベル:B ・ネットワーク全体の防災機能の評価 改善度:不通が解消 ・釜石市唐丹町北地区等において、津波の影響を受けないよう計画
岩手県 宮城県			唐桑北～ 陸前高田	600		0.9	H23	新規	-	・リンクの防災機能の評価レベル:B ・ネットワーク全体の防災機能の評価 改善度:不通が解消 ・陸前高田市気仙町地区等において、津波の影響を受けないよう計画
宮城県			気仙沼～ 唐桑南	670		1.9	H23	新規	-	・リンクの防災機能の評価レベル:B ・ネットワーク全体の防災機能の評価 改善度:不通が解消 ・気仙沼市波板地区等において、津波の影響を受けないよう計画
宮城県			歌津～ 本吉	500		1.3	H23	新規	-	・リンクの防災機能の評価レベル:B ・ネットワーク全体の防災機能の評価 改善度:不通が解消 ・気仙沼市本吉町小泉地区等において、津波の影響を受けないよう計画
岩手県		一般国道283号 (東北横断自動車道 釜石秋田線) 釜石～花巻	釜石～ 釜石西	200	2.4	1.3	H23	新規	-	・リンクの防災機能の評価レベル:B ・ネットワーク全体の防災機能の評価 改善度:1.3 ・大震災時に、自衛隊等の救助・救援活動の後方支援拠点となっていた遠野運動公園から被災地(釜石市等)への確実なアクセスを確保
岩手県	遠野住田～ 遠野		310	1.8		H23	新規	-	・リンクの防災機能の評価レベル:B ・ネットワーク全体の防災機能の評価 改善度:1.3 ・大震災時に、自衛隊等の救助・救援活動の後方支援拠点となっていた遠野運動公園への確実なアクセスを確保	

福島県	一般国道115号 (東北中央自動車道) 相馬～霊山	相馬～相馬西	220	1.1	1.4	H23	新規	-	・リンクの防災機能の評価レベル:B ・ネットワーク全体の防災機能の評価 改善度:7.1 ・自衛隊基地(福島市)、あずま総合運動公園等の広域陸上輸送拠点が集積する福島市～浜通り(相馬市)間の所要時間短縮
福島県		阿武隈東～阿武隈	150		1.01	H23	新規	-	・リンクの防災機能の評価レベル:B ・ネットワーク全体の防災機能の評価 改善度:7.1 ・自衛隊基地(福島市)、あずま総合運動公園等の広域陸上輸送拠点が集積する福島市～浜通り(相馬市)間の所要時間短縮
岩手県	一般国道106号 (宮古盛岡横断道路) 宮古～盛岡	区界～築川	370	1.0	0.5	H23	新規	-	・リンクの防災機能の評価レベル:B ・ネットワーク全体の防災機能の評価 改善度:不通が解消 ・線形不良、狭隘区間23箇所を解消し、緊急の物資輸送を確保
岩手県		平津戸・岩井～松草	310		0.5	H23	新規	-	・リンクの防災機能の評価レベル:B ・ネットワーク全体の防災機能の評価 改善度:不通が解消 ・線形不良、狭隘区間12箇所を解消し、緊急の物資輸送を確保
岩手県		宮古～箱石	1,080		0.8	H23	新規	-	・リンクの防災機能の評価レベル:B ・ネットワーク全体の防災機能の評価 改善度:不通が解消 ・線形不良、狭隘区間14箇所を解消し、緊急の物資輸送を確保
岩手県	一般国道4号 水沢東バイパス		380	1.1	H21	再評価	継続		
岩手県	一般国道4号 北上拡幅		180	1.2	H21	再評価	継続		
秋田県	一般国道7号 象潟仁賀保道路		440	1.8	H21	再評価	継続		
秋田県	一般国道7号 仁賀保本荘道路		588	1.9	H21	再評価	継続		
福島県	一般国道4号 白河拡幅		148	1.5	H21	再評価	継続		
福島県	一般国道4号 伊達拡幅		180	1.9	H21	再評価	継続		
福島県	一般国道49号 猪苗代拡幅		129	1.2	H21	再評価	見直し継続		
青森県	一般国道7号 浪岡バイパス		260	2.0	H22	再評価	継続		
青森県	一般国道45号 八戸南環状道路		435	1.2	H22	再評価	継続		
青森県	一般国道45号 上北天間林道路		229	3.4	H19	新規	-		
青森県	一般国道101号 五所川原西バイパス		138	1.9	H22	再評価	継続		
岩手県	東北横断道 釜石秋田線 遠野～宮守		237	1.5	H22	再評価	継続		
岩手県	一般国道4号 石鳥谷バイパス		27	2.2	H22	再評価	継続		
岩手県	一般国道4号 洪民バイパス		130	1.1	H22	再評価	継続		
岩手県	一般国道45号 釜石山田道路		910	1.0	H22	再評価	継続		

岩手県	一般国道45号 宮古道路	190	1.4	H22	再評価	継続	
岩手県	一般国道45号 久慈北道路	182	1.4	H19	新規	-	
岩手県	一般国道46号 盛岡西バイパス	430	1.9	H22	再評価	継続	
岩手県	一般国道106号 都南川目道路	257	1.3	H21	再評価	見直し継続	
宮城県	一般国道4号 金ヶ瀬拡幅	84	1.4	H22	再評価	継続	
宮城県	一般国道4号 仙台拡幅	243	1.2	H22	再評価	継続	
宮城県	一般国道45号 坂下拡幅	77	1.3	H22	再評価	継続	
宮城県	一般国道45号 本吉気仙沼道路	201	1.6	H22	再評価	継続	
宮城県	一般国道45号 本吉気仙沼道路(Ⅱ期)	145	1.2	H22	新規	-	
宮城県	一般国道45号 仙塩道路	838	2.8	H23	再評価	継続	
宮城県	一般国道108号 古川東バイパス	340	1.1	H22	再評価	継続	
宮城県	一般国道108号 花淵山バイパス	120	2.7	H19	新規	-	
宮城県・福島県	一般国道115号 阿武隈東道路	370	1.4	H22	再評価	継続	
秋田県	日本海沿岸東北自動車道 大館北～小坂	643	1.00	H22	再評価	見直し継続	残事業B/C=2.6
秋田県	一般国道7号 鷹巣大館道路	242	2.4	H22	再評価	継続	
秋田県	一般国道7号 大館西道路	480	1.8	H22	再評価	継続	
秋田県	一般国道13号 河辺拡幅	180	1.3	H22	再評価	継続	
山形県	日本海沿岸東北自動車道 酒田みなと～遊佐	310	1.2	H21	新規	-	
山形県	東北中央自動車道 米沢～米沢北	334	0.8	H22	再評価	見直し継続	残事業B/C=1.1
山形県	一般国道13号 上山バイパス	450	3.2	H22	再評価	継続	
山形県	一般国道13号 大野目交差点改良	104	1.7	H22	再評価	継続	
山形県	一般国道13号 尾花沢新庄道路	900	1.7	H22	再評価	継続	
山形県	一般国道47号 余目酒田道路	581	1.2	H22	再評価	継続	
山形県	一般国道112号 鶴岡北改良	98	1.2	H22	再評価	継続	
福島県	一般国道4号 鏡石拡幅	112	3.0	H22	再評価	継続	
福島県	一般国道49号 平バイパス	420	1.3	H22	再評価	継続	
福島県	一般国道49号 北好間改良	50	1.4	H22	新規	-	

福島県	一般国道115号 霊山道路	332	1.1	H19	新規	-	
茨城県・埼玉県	一般国道4号 春日部古河バイパス	244	4.3	H21	再評価	継続	
栃木県	一般国道4号 石橋宇都宮バイパス	600	4.7	H21	再評価	継続	
群馬県	一般国道17号 高松立体	120	1.3	H21	再評価	継続	
埼玉県	一般国道16号 入間狭山拡幅	158	1.9	H21	再評価	継続	
埼玉県	一般国道17号 上尾道路	954	3.1	H21	再評価	継続	
埼玉県	一般国道17号 上尾道路(Ⅱ期)	245	5.7	H22	新規	-	
千葉県	一般国道51号 北千葉拡幅	236	1.2	H21	再評価	継続	
東京都	一般国道14号 亀戸小松川立体	417	1.4	H21	再評価	継続	
神奈川県	一般国道1号 小田原箱根道路	236	1.5	H21	再評価	継続	
神奈川県	一般国道357号 東京湾岸道路(神奈川県区間)	2,300	1.7	H21	再評価	継続	
神奈川県	一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道(金沢～戸塚)	4,300	1.6	H21	再評価	継続	
長野県	一般国道18号 長野東バイパス	160	1.6	H21	再評価	継続	
長野県	一般国道18号 野尻IC関連	250	1.2	H21	再評価	継続	
茨城県・栃木県	一般国道4号 古河小山バイパス	471	2.7	H22	再評価	継続	
茨城県・栃木県	一般国道4号 小山石橋バイパス	415	5.4	H22	再評価	継続	
茨城県	一般国道6号 土浦バイパス	338	1.5	H21	再評価	継続	
茨城県	一般国道6号 千代田石岡バイパス	272	1.6	H22	再評価	継続	
茨城県	一般国道6号 大和田拡幅	74	2.2	H22	再評価	継続	
茨城県	一般国道50号 下館バイパス	387	1.4	H22	再評価	継続	
茨城県	一般国道50号 桜川筑西IC関連(延伸)	20	2.7	H20	新規	-	
茨城県	一般国道51号 潮来バイパス	26	1.2	H22	再評価	継続	
茨城県	東関東自動車道水戸線(潮来～鉾田)	710	1.7	H21	新規	-	
茨城県・埼玉県	一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道(川島～五霞)	4,862	1.7	H22	再評価	継続	
栃木県	一般国道4号 西那須野道路	140	1.3	H22	再評価	継続	
群馬県	一般国道17号 群馬大橋拡幅	300	1.9	H22	再評価	継続	
群馬県	一般国道50号 前橋笠懸道路	427	1.8	H22	再評価	継続	

埼玉県	一般国道4号 東埼玉道路(延伸)	134	5.2	H19	新規	-	
千葉県	一般国道51号 大栄拡幅	50	1.5	H22	再評価	継続	
千葉県	一般国道298号 東京外かく環状道路(千葉県区間)	5,635	1.3	H22	再評価	継続	
千葉県	一般国道357号 東京湾岸道路(千葉県区間)	1,313	4.3	H22	再評価	継続	
千葉県	一般国道357号 湾岸千葉地区改良	277	1.4	H22	再評価	継続	
千葉県	一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道(大栄～横芝)	1,040	1.6	H22	再評価	継続	
千葉県	一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道(東金茂原道路)	1,168	1.4	H22	再評価	継続	
東京都	一般国道15号 蒲田駅周辺整備	275	1.4	H22	再評価	継続	
東京都	一般国道16号 保土ヶ谷バイパス(Ⅱ期)	517	2.2	H22	再評価	継続	
東京都	一般国道357号 東京湾岸道路(東京都区間)	3,433	1.6	H22	再評価	継続	
東京都	東京外かく環状道路(関越～東名)	12,820	2.3	H21	新規	-	
神奈川県	一般国道1号 原宿交差点改良	156	3.6	H22	再評価	継続	
神奈川県	一般国道246号 厚木秦野道路	586	1.6	H22	再評価	継続	
神奈川県	一般国道246号 秦野IC関連	51	3.6	H22	再評価	継続	
神奈川県	一般国道246号 山北バイパス	51	1.1	H22	再評価	継続	
神奈川県	一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道(茅ヶ崎～海老名)	2,300	1.8	H22	再評価	継続	
神奈川県	一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道(横浜湘南道路)	2,140	2.1	H22	再評価	継続	
山梨県	一般国道20号 大月バイパス	338	1.2	H22	再評価	継続	
山梨県	一般国道20号 竜王拡幅	210	1.8	H22	再評価	継続	
山梨県	一般国道52号 上石田改良	138	1.3	H22	再評価	継続	
長野県	中部横断自動車道 八千穂～佐久南	513	1.3	H22	再評価	継続	
長野県	一般国道18号 上田バイパス(延伸)	179	2.3	H20	新規	-	
長野県	一般国道18号 坂城更埴バイパス(延伸)	69	1.6	H19	新規	-	
長野県	一般国道18号 坂城更埴バイパス(坂城町区間)	110	2.8	H22	新規	-	
長野県	一般国道20号 坂室バイパス	231	1.4	H22	再評価	継続	
長野県	一般国道20号 下諏訪岡谷バイパス	464	1.4	H22	再評価	継続	
長野県	一般国道158号 奈川渡改良	110	1.5	H22	新規	-	



新潟県	一般国道18号 上新バイパス	944	2.1	H21	再評価	継続	
新潟県	一般国道49号 水原バイパス	227	2.1	H21	再評価	継続	
富山県	一般国道8号 入善黒部バイパス	862	1.1	H21	再評価	継続	
石川県	一般国道159号 七尾バイパス	240	1.4	H21	再評価	継続	
新潟県	日本海沿岸東北自動車道 荒川～朝日	759	1.1	H22	再評価	継続	
新潟県	一般国道7号 新発田拡幅	340	1.2	H22	再評価	継続	
新潟県	一般国道7号 紫竹山道路	195	2.8	H22	新規	-	
新潟県	一般国道8号 白根バイパス	400	1.4	H22	再評価	継続	
新潟県	一般国道8号 直江津バイパス	360	2.0	H22	再評価	継続	
新潟県	一般国道17号 六日町バイパス	302	0.7	H22	再評価	見直し継続	残事業B/C=1.7
新潟県	一般国道253号 上越三和道路	704	1.0	H22	再評価	継続	
富山県	一般国道8号 富山高岡バイパス	570	2.9	H22	再評価	継続	
石川県	一般国道8号 小松バイパス	80	5.1	H19	新規	-	
石川県	一般国道8号 加賀拡幅	320	1.8	H22	再評価	継続	
石川県	一般国道159号 金沢東部環状道路	1,230	3.8	H22	再評価	継続	
長野県	一般国道474号 飯喬道路	1,354	1.1	H21	再評価	継続	
長野県・静岡県	一般国道474号 青崩峠道路	930	1.0	H21	再評価	継続	
岐阜県	一般国道21号 坂祝バイパス	508	1.2	H21	再評価	継続	
岐阜県	一般国道41号 石浦バイパス	425	1.3	H21	再評価	継続	
静岡県	一般国道1号 静清バイパス	1,600	1.4	H21	再評価	継続	
静岡県	一般国道1号 藤枝岡部IC関連	313	1.1	H21	再評価	継続	
静岡県・愛知県	一般国道474号 三遠南信自動車道 (佐久間道路・三遠道路)	1,400	1.0	H21	再評価	継続	
愛知県	一般国道23号 豊橋東バイパス	459	5.3	H21	再評価	継続	
愛知県	一般国道23号 豊橋バイパス	1,392	4.2	H21	再評価	継続	
愛知県	一般国道23号 蒲郡バイパス	965	3.2	H21	再評価	継続	
愛知県	一般国道23号 岡崎バイパス	860	4.9	H21	再評価	継続	
愛知県	一般国道23号 知立バイパス	725	4.4	H21	再評価	継続	

長野県	一般国道153号 伊南バイパス	412	2.5	H22	再評価	継続	
岐阜県	一般国道21号 可児御嵩バイパス	349	1.8	H22	再評価	継続	
岐阜県	一般国道21号 岐大バイパス	1,100	1.4	H22	再評価	継続	
岐阜県	一般国道41号 高山国府バイパス	465	1.4	H22	再評価	継続	
岐阜県	一般国道156号 岐阜東バイパス	950	1.9	H22	再評価	継続	
岐阜県	一般国道158号 高山清見道路	2,203	1.4	H22	再評価	継続	
岐阜県・三重県	一般国道258号 大桑道路	310	2.2	H22	再評価	継続	
静岡県	一般国道1号 東駿河湾環状道路	2,520	1.2	H22	再評価	継続	
静岡県	一般国道1号 南二日町交差点	64	1.0	H22	再評価	継続	
静岡県	一般国道1号 富士由比バイパス	445	1.7	H22	再評価	継続	
静岡県	一般国道1号 袋井バイパス	140	5.4	H20	新規	-	
静岡県	一般国道1号 磐田バイパス	53	5.1	H19	新規	-	
静岡県	一般国道139号 富士改良	125	1.6	H22	再評価	継続	
静岡県	一般国道414号 河津下田道路Ⅰ期	260	1.4	H22	再評価	継続	
静岡県	一般国道414号 天城北道路	570	1.3	H22	再評価	継続	
愛知県	一般国道153号 豊田北バイパス	342	2.5	H22	再評価	継続	
愛知県	一般国道475号 東海環状自動車道(豊田～瀬戸)	2,700	1.4	H11	再評価	継続	H16全線供用
三重県	一般国道1号 関バイパス	250	1.2	H22	再評価	継続	
三重県	一般国道42号 熊野尾鷲道路	1,070	1.1	H22	再評価	継続	
三重県	一般国道42号 紀宝バイパス	175	1.1	H22	再評価	継続	
福井県	一般国道158号 永平寺大野道路	1,290	1.2	H21	再評価	継続	
滋賀県	一般国道1号 栗東水口道路Ⅱ	479	3.9	H21	再評価	継続	
滋賀県	一般国道8号 野洲栗東バイパス	290	1.4	H21	再評価	継続	
滋賀県	一般国道161号 小松拡幅	190	1.7	H21	再評価	継続	
滋賀県	一般国道161号 西大津バイパス	1,030	1.1	H21	再評価	継続	
滋賀県	一般国道307号 信楽道路	80	1.7	H21	再評価	継続	
京都府	一般国道163号 精華拡幅	224	2.0	H21	再評価	継続	

兵庫県	一般国道28号 洲本バイパス	350	1.1	H21	再評価	継続	
兵庫県	一般国道29号 姫路北バイパス	250	1.2	H21	再評価	継続	
兵庫県	一般国道176号 名塩道路	850	1.4	H21	再評価	継続	
福井県	一般国道8号 福井バイパス	880	2.2	H22	再評価	継続	
福井県	一般国道27号 金山バイパス	390	1.6	H22	再評価	継続	
福井県	一般国道27号 美浜東バイパス	282	1.3	H22	再評価	継続	
滋賀県	一般国道1号 水口道路	400	1.9	H22	再評価	継続	
滋賀県	一般国道8号 米原バイパス	700	1.1	H22	再評価	継続	
滋賀県	一般国道161号 湖北バイパス	300	1.1	H22	再評価	継続	
京都府	一般国道27号 西舞鶴道路	245	1.7	H22	再評価	継続	
京都府	一般国道163号 木津東バイパス	15	5.1	H22	新規	-	
京都府	一般国道478号 丹波綾部道路	2,146	1.4	H22	再評価	継続	
大阪府	一般国道26号 第二阪和国道	1,020	1.5	H22	再評価	継続	
大阪府・奈良県	一般国道165号 香芝柏原改良	110	1.3	H22	新規	-	
兵庫県	一般国道2号 神戸2号交差点改良	22	3.1	H22	再評価	継続	
兵庫県	一般国道2号 神戸西バイパス	1,900	1.1	H22	再評価	継続	
兵庫県	一般国道175号 平野拡幅	130	1.7	H22	再評価	継続	
兵庫県	一般国道175号 神出バイパス	224	2.3	H22	再評価	継続	
兵庫県	一般国道483号 日高豊岡南道路	330	1.7	H22	再評価	継続	
兵庫県	一般国道483号 八鹿日高道路	690	1.4	H22	再評価	継続	
奈良県	一般国道24号 大和御所道路	4,600	1.1	H22	再評価	継続	
奈良県	一般国道25号 斑鳩バイパス	240	1.2	H22	再評価	継続	
奈良県	一般国道165号 大和高田バイパス	930	1.2	H22	再評価	継続	
和歌山県	一般国道24号 大和街道環境整備	42	1.2	H22	再評価	継続	
和歌山県	一般国道24号 橋本道路	990	1.5	H15	再評価	継続	H19全線供用(暫定2車線)
和歌山県	一般国道24号 紀北東道路	1,200	1.4	H22	再評価	継続	
和歌山県	一般国道26号 和歌山北バイパス	470	1.5	H22	再評価	継続	

和歌山県	一般国道42号 那智勝浦道路	1,240	1.2	H22	再評価	継続	
岡山県	一般国道180号 岡山西バイパス	910	2.6	H21	再評価	継続	
広島県	一般国道185号 休山改良	450	3.0	H21	再評価	継続	
山口県	一般国道191号 下関北バイパス	720	1.5	H21	再評価	継続	
兵庫県・岡山県	中国横断自動車道 姫路鳥取線 佐用～西粟倉	613	1.2	H22	再評価	継続	
鳥取県	一般国道9号 駟馳山バイパス	393	1.4	H22	再評価	継続	
鳥取県	一般国道9号 鳥取西道路	297	2.1	H22	再評価	継続	
鳥取県	一般国道9号 鳥取西道路(Ⅱ期)	247	3.0	H22	再評価	継続	
鳥取県	一般国道9号 鳥取西道路(Ⅲ期)	248	2.2	H22	再評価	継続	
鳥取県・岡山県	一般国道373号 志戸坂峠道路	910	0.5	H22	再評価	見直し継続	残事業B/C=5.3
島根県	一般国道9号 出雲バイパス	970	1.6	H19	再評価	継続	H23全線供用(暫定2車線)
島根県	一般国道9号 出雲・湖陵道路	160	1.4	H22	再評価	継続	
島根県	一般国道9号 多伎・朝山道路	300	1.5	H22	再評価	継続	
島根県	一般国道9号 朝山・大田道路	210	2.4	H22	再評価	継続	
島根県	一般国道9号 静間・仁摩道路	220	1.2	H22	再評価	継続	
島根県	一般国道9号 仁摩・温泉津道路	524	1.1	H22	再評価	継続	
島根県	一般国道9号 浜田・三隅道路	571	1.1	H22	再評価	継続	
島根県	一般国道54号 三刀屋拡幅	144	1.1	H21	再評価	見直し継続	
岡山県	一般国道2号 玉島・笠岡道路	383	3.5	H22	再評価	継続	
岡山県	一般国道2号 玉島・笠岡道路(Ⅱ期)	529	3.9	H22	再評価	継続	
岡山県	一般国道2号 笠岡バイパス	300	3.9	H22	再評価	継続	
岡山県	一般国道30号 児島・玉野拡幅	357	1.2	H22	再評価	継続	
岡山県	一般国道53号 津山南道路	220	1.0	H22	再評価	継続	
岡山県	一般国道180号 岡山環状南道路	223	4.1	H20	新規	-	
広島県	一般国道2号 福山道路	356	2.0	H22	再評価	継続	
広島県	一般国道2号 三原バイパス	1,392	2.1	H19	再評価	継続	H23全線供用(暫定2車線)
広島県	一般国道2号 安芸バイパス	550	4.5	H22	再評価	継続	

広島県	一般国道2号 東広島バイパス	1,160	2.2	H22	再評価	継続	
広島県	一般国道2号 広島南道路	4,124	0.9	H22	再評価	見直し継続	残事業B/C=2.4
広島県・山口県	一般国道2号 岩国・大竹道路	1,330	1.1	H22	再評価	継続	
広島県	一般国道375号 東広島・呉道路	1,925	1.6	H22	再評価	継続	
山口県	一般国道2号 周南立体	45	2.8	H22	再評価	継続	
山口県	一般国道2号 戸田拡幅	81	1.4	H22	再評価	継続	
山口県	一般国道2号 小月バイパス	87	3.1	H19	新規	-	
山口県	一般国道2号 富海拡幅	90	3.4	H22	新規	-	
山口県	一般国道9号 小郡改良	310	2.8	H19	再評価	継続	H23全線供用
徳島県	一般国道55号 日和佐道路	494	0.8	H22	再評価	見直し継続	残事業B/C=29.5
香川県	一般国道11号 大内白鳥バイパス	230	1.5	H21	再評価	継続	
高知県	一般国道55号 大山道路	63	1.1	H21	再評価	継続	
高知県	一般国道55号 南国安芸道路	596	2.2	H21	再評価	継続	
高知県	一般国道55号 南国安芸道路(芸西西～安芸西)	355	2.1	H22	新規	-	
徳島県	一般国道55号 桑野道路	340	1.3	H22	新規	-	
徳島県	一般国道192号 徳島南環状道路	1,191	1.2	H22	再評価	継続	
香川県	一般国道11号 豊中観音寺拡幅	191	1.3	H19	新規	-	
香川県	一般国道32号 綾南・綾歌・満濃バイパス	676	2.6	H22	再評価	継続	
愛媛県	四国横断自動車道 愛南大洲線 宇和島北～西予宇和	644	2.3	H20	再評価	継続	H23全線供用(暫定2車線)
愛媛県	一般国道11号 小松バイパス	160	1.3	H22	再評価	継続	
愛媛県	一般国道33号 松山外環状道路インター線	532	1.2	H22	再評価	継続	
愛媛県	一般国道56号 松山外環状道路空港線	529	1.1	H22	再評価	継続	
愛媛県	一般国道196号 今治道路	670	1.0	H22	再評価	継続	
高知県	一般国道55号 高知南国道路	1,288	1.0	H21	再評価	見直し継続	残事業B/C=2.7
高知県	一般国道56号 片坂バイパス	250	1.0	H22	再評価	継続	
佐賀県	一般国道497号 伊万里道路	249	1.9	H21	再評価	継続	
大分県	一般国道57号 大野竹田道路	272	1.4	H21	再評価	継続	

宮崎県	一般国道10号 都城道路	250	1.9	H21	再評価	継続	
鹿児島県	一般国道3号 川内隈之城道路	284	1.3	H21	再評価	継続	
鹿児島県	一般国道10号 白浜拡幅	57	3.4	H21	再評価	継続	
鹿児島県	一般国道220号 新城拡幅	155	1.8	H21	再評価	継続	
鹿児島県	一般国道226号 平川道路	117	1.5	H21	再評価	継続	
福岡県	一般国道10号 豊前拡幅	60	1.5	H22	再評価	継続	
福岡県	一般国道202号 福岡外環状道路	2,090	2.1	H22	再評価	継続	
福岡県	一般国道208号 大牟田高田道路、高田大和バイパス、大川バイパス	2,010	1.2	H22	再評価	継続	
福岡県・佐賀県	一般国道208号 大川佐賀道路	560	2.1	H22	再評価	継続	
福岡県	一般国道322号 八丁峠道路	167	1.3	H22	再評価	継続	
佐賀県	一般国道34号 神埼佐賀拡幅	153	1.6	H22	再評価	継続	
佐賀県	一般国道34号 武雄バイパス	210	2.5	H21	再評価	継続	
佐賀県	一般国道203号 巖木バイパス	340	1.2	H22	再評価	継続	
佐賀県	一般国道497号 唐津伊万里道路	655	1.9	H22	再評価	継続	
佐賀県・長崎県	一般国道497号 伊万里松浦道路	677	1.4	H22	再評価	継続	
長崎県	一般国道34号 大村拡幅	144	1.8	H22	再評価	継続	
長崎県	一般国道57号 森山拡幅	509	1.7	H22	再評価	継続	
長崎県	一般国道251号 島原中央道路	251	1.5	H22	再評価	継続	
長崎県	一般国道497号 佐々佐世保道路	541	1.7	H18	再評価	継続	H23全線供用(暫定2車線)
熊本県	一般国道3号 熊本北バイパス	749	4.5	H22	再評価	継続	
熊本県・鹿児島県	一般国道3号 芦北出水道路	950	1.7	H22	再評価	継続	
熊本県	一般国道57号 熊本宇土道路	338	1.7	H22	再評価	継続	
熊本県	一般国道208号 玉名バイパス	340	0.9	H22	再評価	見直し継続	H22全線供用(暫定2車線)
大分県	東九州自動車道 佐伯～蒲江	763	1.4	H22	再評価	継続	
大分県・宮崎県	東九州自動車道 蒲江～北川	938	1.6	H22	再評価	継続	
大分県	一般国道10号 古国府拡幅	97	1.5	H22	再評価	継続	
大分県	一般国道210号 田原拡幅	30	1.8	H22	再評価	継続	

大分県	一般国道212号 三光本耶馬溪道路	426	1.3	H22	再評価	継続	
宮崎県	一般国道10号 門川日向拡幅	314	4.2	H22	再評価	継続	
宮崎県	一般国道218号 北方延岡道路	362	1.6	H22	再評価	継続	
鹿児島県	一般国道3号 出水阿久根道路	449	1.2	H22	再評価	継続	
沖縄県	一般国道58号 恩納南バイパス	360	4.8	H21	再評価	継続	
沖縄県	一般国道58号 読谷道路	620	3.0	H22	再評価	継続	
沖縄県	一般国道58号 那覇西道路	1,677	0.2	H22	再評価	見直し継続	残事業B/C=17.6
沖縄県	一般国道329号 金武バイパス	152	1.1	H22	再評価	継続	
沖縄県	一般国道329号 与那原バイパス	470	2.5	H21	再評価	見直し継続	
沖縄県	一般国道329号 南風原バイパス	450	1.40	H21	再評価	見直し継続	
沖縄県	一般国道331号 豊見城道路	405	3.4	H22	再評価	継続	
沖縄県	一般国道331号 糸満道路	505	1.5	H22	再評価	継続	
沖縄県	一般国道506号 豊見城東道路	1,230	1.4	H22	再評価	継続	
沖縄県	一般国道506号 小禄道路	620	1.7	H22	新規	-	
神奈川県・静岡県	第二東海自動車道(秦野～御殿場JCT)	5,056	2.7	H22	再評価	継続	
三重県	近畿自動車道名古屋神戸線(菟野～亀山西JCT)	1,798	3.5	H22	再評価	継続	
兵庫県	中国横断自動車道姫路鳥取線(播磨新宮～山崎JCT)	598	1.3	H22	再評価	継続	
東京都	首都高速晴海線	375	2.5	H22	再評価	継続	
神奈川県	高速横浜環状北線	3,399	1.5	H22	再評価	継続	
大阪府	大阪府道高速大和川線	4,393	2.2	H21	再評価	継続	

※B/Cは走行時間短縮便益、走行経費減少便益及び交通事故減少便益の3便益による値

【道路事業(防災面の効果が特に大きい事業)】

都道府県 (実施箇所)	事業名	全体事業費 (億円)	直近 評価 年度	評価 区分	直近評価年度 の対応方針	備考
北海道	一般国道277号 雲石道路	162	H22	再評価	継続	
北海道	一般国道334号 真鯉道路	191	H22	再評価	継続	
北海道	一般国道336号 襟広防災	792	H22	再評価	継続	
北海道	一般国道40号 音威子府バイパス	771	H22	再評価	継続	

北海道	一般国道229号 積丹防災	1,491	H22	再評価	継続	
北海道	一般国道231号 雄冬防災	669	H22	再評価	継続	
北海道	一般国道278号 尾札部道路	187	H22	再評価	継続	
北海道	一般国道278号 鹿部道路	59	H22	再評価	継続	
岩手県	一般国道45号 尾肝要道路	105	H22	再評価	継続	
岩手県	一般国道45号 普代バイパス	156	H22	再評価	継続	
秋田県	一般国道13号 院内道路	117	H22	再評価	継続	
山形県	一般国道47号 新庄古口道路	430	H22	再評価	継続	
山形県	一般国道47号 高屋道路	132	H22	再評価	継続	
群馬県	一般国道17号 綾戸バイパス	157	H22	再評価	継続	
新潟県	一般国道253号 八箇峠道路	418	H22	再評価	継続	
福島県・新潟県	一般国道289号 八十里越	604	H22	再評価	継続	
新潟県	一般国道17号 浦佐バイパス	210	H22	再評価	継続	
新潟県	一般国道113号 鷹ノ巣道路	153	H22	再評価	継続	
富山県	一般国道41号 猪谷楡原道路	300	H22	再評価	継続	
富山県	一般国道359号 砺波東バイパス	231	H22	再評価	継続	
長野県	一般国道148号 小谷道路	253	H22	再評価	継続	
長野県	一般国道19号 桜沢改良	60	H22	再評価	継続	
岐阜県	一般国道41号 下原改良	37	H22	再評価	継続	
岐阜県	一般国道156号 大和改良	78	H22	再評価	継続	
福井県	一般国道161号 愛発除雪拡幅	81	H22	再評価	継続	
福井県・岐阜県	一般国道417号 冠山峠道路	230	H22	再評価	継続	
大阪府・和歌山県	一般国道480号 鍋谷峠道路	137	H22	再評価	継続	
兵庫県	一般国道9号 笠波峠除雪拡幅	187	H22	再評価	継続	
奈良県	一般国道168号 十津川道路	280	H22	再評価	継続	
奈良県・和歌山県	一般国道169号 奥瀬道路(Ⅱ期)	103	H22	再評価	継続	
鳥取県・広島県	一般国道183号 鍵掛峠道路	223	H22	再評価	継続	



広島県	一般国道185号 安芸津バイパス	185	H22	再評価	継続	
山口県	一般国道191号 萩・三隅道路	709	H22	再評価	継続	
山口県	一般国道491号 長門・俵山道路	239	H22	再評価	継続	
徳島県・香川県	一般国道32号 猪ノ鼻道路	432	H22	再評価	継続	
徳島県	一般国道55号 牟岐バイパス	70	H22	再評価	継続	
高知県	一般国道33号 越知道路(2工区)	137	H22	再評価	継続	
鹿児島県	一般国道220号 早崎改良	321	H22	再評価	継続	
沖縄県	一般国道331号 中山改良	82	H22	再評価	継続	

### 【港湾整備事業】

都道府県 (実施箇所)	事業名	全体事業費 (億円)	B/C	直近 評価 年度	評価 区分	直近評価年度 の対応方針	備考
北海道	函館港弁天地区船だまり整備事業 (改良)	39	2.2	H22	再評価	継続	
北海道	函館港北ふ頭地区複合一貫輸送 ターミナル整備事業	30	2.1	H22	新規	-	
北海道	小樽港本港地区臨港道路整備事業	147	1.3	H21	再評価	継続	
北海道	室蘭港崎守地区道路整備事業	29	2.1	H22	再評価	継続	
北海道	網走港新港地区防波堤改良事業	130	1.6	H21	再評価	継続	
北海道	留萌港三泊地区国際物流ターミナル 整備事業	343	1.4	H22	再評価	継続	
北海道	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	94	4.4	H22	新規	-	
北海道	石狩湾新港中央水路地区国内物流 ターミナル整備事業(耐震改良)	39	1.6	H22	再評価	継続	
北海道	石狩湾新港西地区国際物流ターミナル 整備事業	500	1.2	H22	再評価	継続	
北海道	森港本港地区小型船だまり整備事業	177	1.4	H22	再評価	継続	
北海道	江差港本港地区国内物流ターミナル 整備事業	100	1.5	H22	再評価	継続	
北海道	奥尻港本港地区地域生活基盤整備 事業	83	1.8	H22	再評価	継続	
北海道	瀬棚港本港地区国内物流ターミナル 整備事業	320	1.3	H22	再評価	継続	
北海道	羽幌港本港地区耐震強化岸壁整備 事業	57	2.0	H22	再評価	継続	
北海道	天塩港本港地区国内物流ターミナル 整備事業	214	2.6	H22	再評価	継続	
北海道	香深港本港地区国内物流ターミナル 整備事業	30	1.7	H22	再評価	継続	

北海道	沓形港本港地区防波堤整備事業	96	1.3	H22	再評価	継続	
北海道	白老港本港地区国内物流ターミナル整備事業	450	1.6	H22	再評価	継続	
北海道	浦河港本港地区防波堤整備事業	129	1.6	H21	再評価	継続	
青森県	青森港沖館地区・油川地区防波堤整備事業	393	5.1	H21	再評価	継続	
岩手県	久慈港湾口地区防波堤整備事業※	1,200	1.3	H22	再評価	継続	
岩手県	宮古港竜崎地区防波堤整備事業	205	1.4	H22	再評価	継続	
宮城県	石巻港雲雀野地区国際物流ターミナル整備事業	1,386	1.2	H22	再評価	継続	
宮城県	仙台塩釜港仙台港区中野地区複合一貫輸送ターミナル(耐震)改良事業	72	3.9	H20	新規	-	
宮城県	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	69	2.3	H22	新規	-	
秋田県	秋田港飯島地区複合一貫輸送ターミナル(耐震)整備事業	75	2.0	H21	新規	-	
秋田県	能代港外港地区防波堤整備事業	80	1.2	H21	再評価	継続	
福島県	小名浜港東港地区国際物流ターミナル整備事業	305	3.7	H19	新規	-	
千葉県	千葉港葛南中央地区国際物流ターミナル整備事業	49	1.6	H22	再評価	継続	
東京都	東京港中央防波堤内側地区複合一貫輸送ターミナル整備事業	149	2.3	H21	新規	-	
東京都	南鳥島における活動拠点整備事業	250	13.5	H21	新規	-	
東京都	沖ノ鳥島における活動拠点整備事業	750	1.8	H22	新規	-	
神奈川県	川崎港東扇島～水江町地区臨港道路整備事業	540	2.0	H20	新規	-	
神奈川県	横浜港本牧地区国際海上コンテナターミナル整備事業(耐震改良)	400	2.8	H21	新規	-	
神奈川県	横浜港南本牧～本牧ふ頭地区臨港道路整備事業	1,100	1.2	H21	新規	-	
富山県	伏木富山港伏木地区国際物流ターミナル整備事業	594	1.3	H22	再評価	継続	
富山県	伏木富山港新湊地区臨港道路整備事業	489	1.4	H22	再評価	継続	
石川県	七尾港大田地区国際物流ターミナル整備事業	179	1.1	H22	再評価	継続	
石川県	金沢港大野地区国際物流ターミナル整備事業(防砂堤)	82	1.3	H22	再評価	継続	
石川県	金沢港大野地区国際物流ターミナル整備事業	200	2.0	H22	再評価	継続	
福井県	敦賀港鞠山南地区国際物流ターミナル整備事業	384	1.1	H22	再評価	継続	
静岡県	清水港新興津地区国際海上コンテナターミナル整備事業	221	2.2	H19	新規	-	
静岡県	田子の浦港中央地区国際物流ターミナル整備事業(耐震改良)	149	1.7	H22	再評価	継続	

静岡県	御前崎港女岩地区防波堤整備事業	432	1.2	H22	再評価	継続	
愛知県	名古屋港鍋田ふ頭地区国際海上コンテナターミナル整備事業	272	6.9	H20	新規	-	
愛知県	衣浦港武豊北ふ頭地区国際物流ターミナル整備事業	117	1.2	H22	再評価	継続	
三重県	四日市港霞ヶ浦北ふ頭地区国際海上コンテナターミナル整備事業	666	2.0	H22	再評価	継続	
大阪府	堺港北港堺2区基幹の広域防災拠点整備事業	80	3.2	H19	新規	-	
大阪府	大阪港北港南地区国際海上コンテナターミナル整備事業(耐震)	968	2.1	H21	新規	-	
大阪府	堺港北港助松地区国際物流ターミナル整備事業	182	1.3	H22	再評価	継続	
大阪府	大阪港南港東地区国際物流ターミナル整備事業	118	1.2	H22	再評価	継続	
兵庫県	神戸港六甲I地区国際海上コンテナターミナル耐震・増深改良事業	102	6.8	H21	新規	-	
兵庫県	尼崎西宮芦屋港尼崎地区国際物流ターミナル整備事業	204	1.4	H21	再評価	継続	
和歌山県	和歌山下津港北港地区エネルギー港湾整備事業	303	3.5	H21	再評価	継続	
和歌山県	和歌山下津港本港地区国際物流ターミナル整備事業	762	1.6	H22	再評価	継続	
鳥取県	鳥取港千代地区防波堤整備事業	385	1.2	H22	再評価	継続	
鳥取県	境港外港地区防波堤整備事業	458	1.7	H22	再評価	継続	
山口県	三田尻中関港三田尻地区防波堤整備事業	56	1.2	H22	再評価	継続	
山口県	油谷港唐崎地区防波堤整備事業	81	7.8	H22	再評価	継続	
徳島県	徳島小松島港沖洲(外)地区複合一貫輸送ターミナル整備事業	127	2.0	H20	新規	-	
徳島県	徳島小松島港赤石地区国際物流ターミナル整備事業(岸壁(-13m)②)	37	0.9	H22	再評価	見直し継続	残事業B/C=66.8
愛媛県	三島川之江港金子地区国際物流ターミナル整備事業	188	1.2	H22	再評価	継続	
高知県	高知港三里地区国際物流ターミナル整備事業	1,193	1.1	H22	再評価	継続	
高知県	宿毛湾港池島地区防波堤整備事業	60	1.1	H21	新規	-	
山口県	下関港新港地区国際物流ターミナル整備事業	241	1.1	H22	再評価	継続	
山口県・福岡県	関門航路開発保全航路整備事業	2,779	1.5	H22	再評価	継続	
福岡県	北九州港洞海地区新若戸道路整備事業	1,000	1.3	H21	再評価	継続	
福岡県	博多港須崎ふ頭地区国際物流ターミナル整備事業	252	2.4	H22	再評価	継続	
福岡県	苅田港本港地区国際物流ターミナル整備事業	652	1.1	H22	再評価	継続	
佐賀県	伊万里港七ツ島地区国際物流ターミナル整備事業	132	1.1	H22	再評価	継続	

佐賀県	伊万里港七ツ島地区臨港道路整備事業	44	2.3	H20	新規	-	
長崎県	平戸瀬戸航路開発保全航路整備事業	97	1.2	H22	再評価	継続	
熊本県	熊本港夢咲島地区国内物流ターミナル整備事業	233	1.1	H22	再評価	継続	
大分県	中津港田尻地区国際物流ターミナル整備事業	302	1.3	H22	再評価	継続	
大分県	中津港田尻地区臨港道路整備事業	44	2.7	H19	新規	-	
宮崎県	細島港白浜地区国際物流ターミナル整備事業	44	4.0	H22	新規	-	
鹿児島県	鹿児島港新港区複合一貫輸送ターミナル改良事業	108	3.4	H22	新規	-	
鹿児島県	鹿児島港中央港区臨港道路整備事業	69	4.4	H22	再評価	継続	
鹿児島県	志布志港新若浜地区国際物流ターミナル整備事業	675	1.1	H21	再評価	継続	
鹿児島県	名瀬港立神地区防波堤整備事業	251	1.4	H21	再評価	継続	
沖縄県	那覇港浦添ふ頭地区臨港道路整備事業	210	1.2	H22	再評価	継続	
沖縄県	竹富南航路整備事業	35	1.5	H22	新規	-	

※海岸事業と一体的に評価

#### 【空港整備事業】

都道府県 (実施箇所)	事業名	全体事業費 (億円)	B/C	直近 評価 年度	評価 区分	直近評価年度 の対応方針	備考
北海道	新千歳空港19(L)ILS双方向化事業	20	1.8	H19	新規	-	
東京都	東京国際空港C滑走路延伸事業	300	3.8	H21	新規	-	
大阪府	関西国際空港2期事業	-	-	H22	再評価	評価手続中※1 (残事業は「原則凍結」とする。)	※1 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。
山口県	岩国飛行場民間航空施設整備事業	46	4.0	H21	新規	-	

【航空路整備事業】

都道府県 (実施箇所)	事業名	全体事業費 (億円)	B/C	直近 評価 年度	評価 区分	直近評価年度 の対応方針	備考
沖縄県	久米島洋上航空路監視レーダー (ORSR)整備事業	10	29.6	H20	新規	-	

【都市公園事業】

都道府県 (実施箇所)	事業名	全体事業費 (億円)	B/C	直近 評価 年度	評価 区分	直近評価年度 の対応方針	備考
長野県	国営アルプスあづみの公園	600	1.5	H21	再評価	継続	
奈良県	国営飛鳥・平城宮跡歴史公園	1024	2.1	H22	再評価	継続	
兵庫県	国営明石海峡公園	958	2.0	H22	再評価	継続	
佐賀県	国営吉野ヶ里歴史公園	357	2.0	H22	再評価	継続	

【その他施設費】

【官庁営繕事業】

都道府県 (実施箇所)	事業名	全体事業費 (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	直近 評価 年度	評価 区分	直近評価年度 の対応方針	備考
愛知県	豊橋港湾合同庁舎(増築棟)	4.3	110点	100点	146点	H22	新規	—	
神奈川県	平塚税務署	14 ※	111点	100点	146点	H22	新規	—	
群馬県	前橋地方合同庁舎	55	118点	100点	133点	H20	新規	—	
東京都	世田谷地方合同庁舎	21	107点	100点	121点	H20	新規	—	
神奈川県	横須賀地方合同庁舎	31	117点	100点	121点	H20	新規	—	
京都府	京都地方合同庁舎	17	120点	100点	133点	H20	新規	—	
大阪府	堺地方合同庁舎	77	128点	100点	133点	H20	新規	—	
和歌山県	和歌山地方合同庁舎	76	110点	100点	133点	H20	新規	—	
広島県	呉地方合同庁舎	30	116点	100点	133点	H20	新規	—	

(注) 官庁営繕事業の特性を踏まえ、より適切に評価する観点から、平成20年度新規事業採択時評価より評価手法の見直しを行っている。

事業計画の必要性 - 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 - 採択案と同等の性能を確保できる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)  
 ※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。

都道府県 (実施箇所)	事業名	全体事業費 (億円)	B/C	直近 評価 年度	評価 区分	直近評価年度 の対応方針	備考
宮城県	仙台第1地方合同庁舎(増築棟)	122	1.2	H19	新規	—	
東京都	中央合同庁舎第8号館	194	1.1	H19	新規	—	
東京都	東雲合同庁舎	111	1.1	H19	新規	—	
東京都	立川地方合同庁舎	69	1.2	H19	新規	—	

【船舶建造事業】

都道府県 (実施箇所)	事業名	全体事業費 (億円)	B/C	直近 評価 年度	評価 区分	直近評価年度 の対応方針	備考
-	大型巡視船(PL型)2隻建造	101	-	H23	新規	-	
-	消防型大型巡視艇(PC型)6隻建造	105	-	H23	新規	-	
-	外洋対応型巡視船(PL型)建造(2隻)	108	-	H22	新規	-	
-	外洋対応型巡視船(PL型)建造(2隻)	113	-	H22	新規	-	
-	ヘリ搭載型巡視船建造(1隻)	231	-	H21	新規	-	
-	大型巡視船1,000トン型建造(2隻)	129	-	H21	新規	-	
-	中型巡視船350トン型建造(3隻)	86	-	H20	新規	-	

(注)海上保安業務需要毎に、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。

【海上保安官署施設整備事業】

都道府県 (実施箇所)	事業名	全体事業費 (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	直近 評価 年度	評価 区分	直近評価年度 の対応方針	備考
新潟県	新潟航空基地施設整備	3.9	110点	100点	133点	H22	新規	-	

(注) 事業計画の必要性 - 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 - 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)

都道府県 (実施箇所)	事業名	全体事業費 (億円)	事業の緊 急性	計画の妥 当性	事業の効 果	直近 評価 年度	評価 区分	直近評価年度 の対応方針	備考
沖縄県	石垣航空基地施設整備	17	100点	121点	110点	H21	新規	-	

(注) 事業の緊急性 - 既存施設の老朽・狭隘・官署の分散等、施設の現況から事業の緊急性を評価する指標  
 計画の妥当性 - 計画施設の位置・規模・構造など、新たな計画内容の妥当性を評価する指標  
 事業の効果 - 新たな政策課題の実現、執務能率の増進・利便性の向上等、施設の現況から事業の効果を評価する指標  
 (採択要件: 事業の緊急性、計画の妥当性及び事業の効果がともに100点以上)





# 平成24年度予算に向けた個別公共事業評価書



# 個別公共事業の評価書

－平成23年度－

平成24年1月30日 国土交通省

国土交通省政策評価基本計画（平成23年9月30日改正）及び平成23年度国土交通省事後評価実施計画（平成23年9月30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24年度予算に向けた評価として、直轄事業等について、個別箇所です予算決定された事業を含め、新規事業採択時評価31件及び再評価455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している。

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](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
<b>【公共事業関係費】</b>	
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(水管理・国土保全局所管)	津川 祥吾
海岸事業(港湾局所管)	室井 邦彦
道路・街路事業	津島 恭一
港湾整備事業	室井 邦彦
都市公園事業	津島 恭一
<b>【その他施設費】</b>	
官庁営繕事業	室井 邦彦

事業名 ( )内は 方法を示す。*	評価項目			評価を行う過程において使用した資料等	担当部局
	費用便益分析		費用便益分析以外の主な評価項目		
	費用	便益			
河川・ダム事業 (代替法、CVM・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 ・災害発生危険度 ・地域開発の状況 ・地域の協力体制 ・河川環境等をとりまく状況等	・国勢調査 メッシュ統計 ・水害統計等	水管理・国土保全局
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 ・災害発生危険度	・国勢調査 メッシュ統計 ・水害統計	水管理・国土保全局
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 ・災害発生危険度	・国勢調査 メッシュ統計 ・水害統計	水管理・国土保全局 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 ・救助・救援活動の支援等の防災機能	・道路交通センサス ・パーソントリップ調査	都市局 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> ・建設費 ・用地費 ・再投資費 <精密進入の高カテゴリー化等> ・施設整備費 ・施設更新費 ・維持管理費	<空港の新設、滑走路の新設・延長等> ・時間短縮効果 ・費用低減効果 ・供給者便益 <精密進入の高カテゴリー化等> ・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	
官庁営繕事業	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	・官庁建物実態調査	官庁営繕部

※費用便益分析に用いる便益の把握の方法

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な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24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	2
砂防事業等	直轄事業	1
道路・街路事業	直轄事業等	8
港湾整備事業	直轄事業	3
合計		14

○政府予算案の閣議決定時に個別箇所です算決定された事業(平成23年9月及び11月に評価結果を公表済)

【公共事業関係費】

事業区分		新規事業採択箇所数
道路・街路事業	直轄事業等	14
港湾整備事業	直轄事業	3
合計		17

総計		31
----	--	----

注1 直轄事業等には、独立行政法人等施行事業(補助事業を除く)を含む

## 平成24年度予算に向けた再評価について

### 【公共事業関係費】

事業区分		再評価実施箇所数					再評価結果			
		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
河川事業	直轄事業		9		88	12	109	109		
砂防事業等	直轄事業				25	1	26	26		
海岸事業	直轄事業		3		10	1	14	14		
道路・街路事業	直轄事業等	15	27		157	8	207	206	3	1
港湾整備事業	直轄事業		14		44	1	59	59	1	
都市公園事業					9		9	9		
合計		15	53	0	333	23	424	423	4	1

○政府予算案の閣議決定時に個別箇所です予算決定された事業(平成23年9月及び10月に評価結果を公表済)

### 【公共事業関係費】

事業区分		再評価実施箇所数					再評価結果			
		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	1	1		27		29	28		1
合計		1	1	0	27	0	29	28	0	1

### 【その他施設費】

事業区分		再評価実施箇所数					再評価結果			
		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
官庁営繕事業			1			1	2	2	1	
合計		0	1	0	0	1	2	2	1	0

(注1) 直轄事業等には、独立行政法人等施行事業(補助事業を除く)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)

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等による評価	担当課 (担当課長名)	
		貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)			B/C
		便益の内訳及び主な根拠					
石狩川下流直轄河川改修事業(北村遊水地)北海道開発局	700	1,145	【内訳】 被害防止便益:1,121億円 残存価値:24億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:372戸 年平均浸水軽減面積:280ha	513	2.2	・石狩川流域では昭和56年8月に既往最大(戦後最大)規模の洪水が発生。近年では平成13年9月に浸水被害が発生している。 ・戦後最大規模の洪水が発生した場合、浸水面積73,000ha、浸水家屋数111,000戸の被害が発生する恐れがある。 ・このため、北村遊水地等の河川改修事業を実施し、浸水被害の早期解消を図る必要がある。	水管理・国土保全局 治水課 (課長 森北佳昭)
利根川下流特定構造物改築事業(戸田井排水機場)関東地方整備局	27	181	【内訳】 被害防止便益:189億円 残存価値:0.3億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:178戸 年平均浸水軽減面積:203ha	29	6.3	・戸田井排水機場改築により排水機能の保持と信頼性の向上を図る。 ・排水機場改築と合わせて、茨城県における北浦川改修と取手市における流域対策(流域調節池等)を実施することにより、2年に1回程度発生する洪水に対して、浸水家屋182戸を解消。	水管理・国土保全局 治水課 (課長 森北佳昭)

【砂防事業等】

(直轄事業)

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等による評価	担当課 (担当課長名)	
		貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)			B/C
		便益の内訳及び主な根拠					
浅間山直轄火山砂防事業 関東地方整備局	250	547	【内訳】 被害防止便益:543億円 残存価値:3.9億円 【主な根拠】 想定氾濫面積:8,563ha 人家:7,878戸 事業所:976施設 重要公共施設:10施設 高速道路:600m 国道:6,500m 県道:7,500m 等	191	2.9	・浅間山周辺には、上信越自動車道、国道18号及び長野新幹線等の重要公共施設が存在する。 ・近年では2004年、2008年、2009年に噴火が発生しており、また1973年には火砕流に伴う融雪型火山泥流が発生している。 ・浅間山は中規模噴火がいつ発生してもおかしくないほど非常に活動が活発であり、積雪期の火砕流による融雪型火山泥流や、噴火後の土石流が生じた場合、広範囲に及ぶ社会経済的な影響が懸念される。 ・また、周辺には軽井沢等の著名な観光地が広がっており、噴火すると直接的な被害に加え、復旧に長期間を要することが考えられ、観光に大きな影響を与えるおそれがある。 ・地元の防災意識は高く、事業要望も強い。 以上のことから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るため、砂防事業を実施する必要がある。	水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 森山裕二)

【道路・街路事業】

(直轄事業等)

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等による評価	担当課 (担当課長名)	
		貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)			B/C
		便益の内訳及び主な根拠					
一般国道13号 福島西道路(Ⅱ期) 東北地方整備局	245	315	【内訳】 走行時間短縮便益:282億円 走行経費減少便益:14億円 交通事故減少便益:19億円 【主な根拠】 計画交通量 22,700台/日	183	1.7	①福島都市圏における交通渋滞の緩和 ・福島都市圏国道4号における交通分散が図られ、交通渋滞が緩和 福島市街地(テレビュー福島東側交差点)から福島県立医科大学付属病院までの所要時間が短縮 現況:21分→整備後:15分 ②福島都市圏南部の国道4号における148件(H18~21)の交通事故が、渋滞の緩和により減少が期待	道路局 国道・防災課 (課長 三浦真紀)

地域高規格道路 会津縦貫南道路 一般国道121号 湯野上バイパス 東北地方整備局	240	238	【内訳】 走行時間短縮便益：187億円 走行経費減少便益：42億円 交通事故減少便益：9億円  【主な根拠】 計画交通量 9,400台/日	176	1.4	①通行規制区間、線形不良区間の解消 ・落石崩壊による特殊通行性区間や線形不良箇所 の解消により、防災・災害の救助活動等における 安心安全な交通を確保 現況：通行規制区間（0.5km）、防災点検要 対策箇所（4カ所）→回避 現況：急勾配（L>5%）100m、急カーブ （R<150m）16箇所→回避 ②医療施設への速達性向上 ・南会津地域における3次医療施設からの60分 カバー圏域が拡大 現況：25%→整備後：55% （約9,800人増加）	道路局 国道・防災課 （課長 三浦真紀）
一般国道6号 日立バイパス（Ⅱ期） 関東地方整備局	240	239	【内訳】 走行時間短縮便益：208億円 走行経費減少便益：27億円 交通事故減少便益：3.8億円  【主な根拠】 計画交通量 15,200～16,700台/日	177	1.4	①交通渋滞の緩和 ・日立バイパス（Ⅱ期）の整備により、日立地区 の交通渋滞が緩和されることにより、市民の通 勤、買い物などの日常生活の移動性・利便性が向 上。 国道6号（現道）日立市西成沢地先における混 雑度 現況 2.18 → 整備後 1.13 ②物流機能の強化 ・日立バイパス（Ⅱ期）を利用することによ り、部品生産企業から生産拠点・生産拠点から 日立港区への定時性、速達性が改善し、地域産業 の物流・製造体制の効率性が向上	道路局 国道・防災課 （課長 三浦真紀）
一般国道138号 新屋拡幅 関東地方整備局	80	223	【内訳】 走行時間短縮便益：211億円 走行経費減少便益：12億円 交通事故減少便益：0.88億円  【主な根拠】 計画交通量 19,300台/日～34,000台/日	68	3.3	①交通渋滞の解消 ・新屋拡幅の整備により、不足する幹線道路の交 通容量が確保されることで、国道138号新屋区 間における渋滞が解消し、通勤・業務・観光周遊交 通の円滑化が期待できる。 【国道138号（当該区間）における混雑度】 富士吉田市上吉田 現況1.71⇒整備後0.74 富士吉田市新屋 現況1.63⇒整備後0.42 ②定時性の向上（所要時間の短縮） ・新屋拡幅の整備により、国道138号新屋区間の 渋滞が解消され、富士山駅～山中湖間の周遊バス の所要時間が短縮、周遊観光にゆとりが創出され る。 ・国道138号新屋区間の渋滞が解消することで、 観光客の拠点である富士山駅から山中湖に至る国 道沿線観光地までの定時性が向上し、観光客が旅 行計画に沿って周遊することができるようになる。 ③	道路局 国道・防災課 （課長 三浦真紀）
一般国道1号 島田金谷バイパス 中部地方整備局	240	1,289	【内訳】 走行時間短縮便益：1,200億 円 走行経費減少便益：56億円 交通事故減少便益：34億円  【主な根拠】 計画交通量 58,800台/日	228	5.6	①交通容量確保による渋滞の緩和 ・4車線化に伴う交通容量の拡大により、交通渋 滞が緩和 ・ピーク時旅行速度の向上・所要時間の短縮 ②第2次医療施設への搬送時間の短縮 ・旅行速度の向上により、30分圏域が拡大 ③高速利便性の向上 ・旅行速度向上により、高速ICの30分圏域が拡大	道路局 国道・防災課 （課長 三浦真紀）
地域高規格道路 五條新宮道路 一般国道168号 長殿道路 近畿地方整備局	110	91	【内訳】 走行時間短縮便益：85億円 走行経費減少便益：6.1億円 交通事故減少便益：0.38億円  【主な根拠】 計画交通量： 2,800台/日	84	1.1	①災害に強い道路の確保 ・災害に強い道路に改築することにより、安全な 通行を確保 ②線形の厳しい箇所・幅員狭隘区間の解消 ・線形の厳しい箇所・幅員狭隘区間を解消し、円 滑な走行を確保 ③現道被災時における救急搬送ルートの確保・搬 送時間の短縮 ・第2次医療施設への搬送時間が短縮	道路局 国道・防災課 （課長 三浦真紀）
地域高規格道路 阿南安芸自動車道 一般国道55号 安芸道路 四国地方整備局	245	247	【内訳】 走行時間短縮便益：215億円 走行経費減少便益：18億円 交通事故減少便益：14億円  【主な根拠】 計画交通量：9,600台/日	177	1.4	①東南海・南海地震における緊急輸送道路の確保 ・津波浸水区間の回避により、緊急輸送道路とし て利用可能 ②医療施設への速達性の向上 ・第3次医療施設60分圏域人口が約7,000人増加 ・北川村から第3次医療施設への所要時間が5分短 縮	道路局 国道・防災課 （課長 三浦真紀）
一般国道58号 北谷拡幅 沖縄総合事務局	230	762	【内訳】 走行時間短縮便益：736億円 走行経費減少便益：36億円 交通事故減少便益：-9.9億円  【主な根拠】 計画交通量 93,800台/日	161	4.7	①地球環境・生活環境の改善 ・CO2排出量の削減量：8,116t-CO2/年 ②速達性の向上 ・宜野湾市伊佐北交差点から北谷町アメリカンビ レッジ間の所要時間が約14分短縮	道路局 国道・防災課 （課長 三浦真紀）

【港湾整備事業】  
(直轄事業)

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等による評価	担当課 (担当課長名)	
		貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)			B/C
		便益の内訳及び主な根拠					
浜田港福井地区 臨港道路整備事業 中国地方整備局	39 [39]	55	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：51億円 走行経費減少便益：0.8億円 交通事故減少便益：3.6億円 残存価値：0.1億円</p> <p>【主な根拠】 平成30年予測取扱貨物量： 976千トン/年</p>	33	1.7	<ul style="list-style-type: none"> <li>・背後圏立地企業の競争力強化により、投資、生産活動が活性化し、雇用の確保と国税収入の増加に貢献する。</li> <li>・大規模地震発生の際にも福井地区への十分なアクセス機能を確保することにより、地域住民の安全安心の向上に寄与する。また、震災時においても物流が維持されることで、港湾背後企業の物流コストの削減を図り、産業活動の維持に寄与する。</li> <li>・港湾関連車両の交通機能分担を図ることにより、周辺の一般道路の渋滞が軽減され、NOx等の排出ガスが削減される。また、騒音、振動が軽減される。</li> </ul>	港湾局 計画課 (課長 松原 裕)
大分港西大分地区 複合一貫輸送ターミナル改良事業 九州地方整備局	42 [39]	87	<p>【内訳】 海難事故の減少便益：38.7億円 輸送/移動コストの削減便益：30.8億円 震災時における輸送コストの削減便益：14.5億円 施設被害の回避便益：1.7億円 その他の便益：1.4億円</p> <p>【主な根拠】 平成28年度予測取扱貨物量： 6,200千トン/年 平成28年度予測旅客者数： 200千人/年</p>	36	2.4	<ul style="list-style-type: none"> <li>・貨物車輛と旅客車輛の輻輳の解消により、人身及び車輛の事故が起きる可能性が軽減され、フェリー利用者の安全確保が図られる。</li> <li>・岸壁の耐震強化により、震災時における地域住民の安全・安心の向上を図る。また、震災時においても物流が維持されることで、港湾背後企業の産業活動が維持される。</li> <li>・港湾貨物の輸送の効率化が図られ、CO<sub>2</sub>、NOx等の排出量が低減される。</li> </ul>	港湾局 計画課 (課長 松原 裕)
平良港瀬水地区 複合一貫輸送ターミナル整備事業 沖縄総合事務局	47 [36]	108	<p>【内訳】 海難事故の減少便益：21億円 荷役の効率化による便益：57億円 震災時における輸送コスト削減便益：23億円 震災時における施設被害回避便益：2億円 その他の便益：5億円</p> <p>【主な根拠】 海難事故の減少 (海難減少隻数:0.2隻/年) 荷役の効率化による便益 (平成20年代後半予測取扱貨物量:19万トン/年) 震災時における輸送コスト削減便益 (被災想定人口:14,400人)</p>	40	2.7	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ふ頭用地の拡張と老朽化対策により、荷役作業の安全性が向上する。</li> <li>・岸壁の耐震化により、震災時における宮古圏域住民の安全安心の向上を図る。また、震災時においても物流機能が維持されることで、周辺離島を含めた宮古圏域の産業活動が維持される。</li> <li>・港湾物資の輸送の効率化が図られ、CO<sub>2</sub>、Nox等の排出量が削減される。</li> </ul>	港湾局 計画課 (課長 松原 裕)

※[ ]内は内数で港湾整備事業費

○政府予算案の閣議決定時に個別箇所です算決定された事業（平成23年9月及び11月に評価結果を公表済）

【公共事業関係費】

【道路・街路事業】

（直轄事業等）

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等による評価	担当課 (担当課長名)
		貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)		
		便益の内訳及び主な根拠				
一般国道45号 天間林道路 東北地方整備局	260	588	224	2.6	①医療施設への速達性の向上 ・第3次医療施設の60分圏人口約14.8万人が、整備後約18.2万人に増加 ②広域的なりだんたんシー確保 ・ミッシングリンクを解消し、災害に強い道路網を構築（特に青森県内の主要都市である青森―八戸間の連携が強化。）	道路局 国道・防災課 (課長 三浦真紀)
一般国道7号 二ツ井今泉道路 東北地方整備局	150	196	130	1.5	①医療施設への速達性の向上 ・第3次医療施設の60分圏人口約21.8万人が、整備後約23.9万人に増加 ②耐災害性を有する緊急輸送道路の確保 ・信頼性の高い第1次緊急輸送道路が確保され、現道の通行止めによる広域迂回が解消。	道路局 国道・防災課 (課長 三浦真紀)
一般国道13号 泉田道路 東北地方整備局	190	227	161	1.4	①医療施設への速達性の向上 ・第3次医療施設の60分圏人口約5.5万人が、整備後約7.9万人に増加 ②広域的なりだんたんシー確保 ・ミッシングリンクを解消し、災害に強い道路網を構築 ・H22供用の新庄北道路と一体となって新庄市中心部をバイパスし、国道13号と接続するため、利便性が向上	道路局 国道・防災課 (課長 三浦真紀)
一般国道470号 輪島道路（Ⅱ期） 北陸地方整備局	240	336	189	1.8	①災害に強い高速ネットワークの形成 ・並行する路線の特殊通行規制区間等を回避 ・災害時に緊急輸送道路やバス路線を確保することで、地域の安全性・信頼性を確保 ②医療施設への速達性の向上 ・第3次医療施設への搬送時間が短縮し、60分圏人口約0.8万人が、整備後約2.6万人に増加 ③観光振興に寄与 ・輪島朝市や輪島港等の主要観光地へのアクセスが向上	道路局 国道・防災課 (課長 三浦真紀)
一般国道414号 河津下田道路（Ⅱ期） 中部地方整備局	310	271	229	1.2	①緊急輸送物資の円滑な輸送の確保 ・東海地震に伴う津波浸水区域を回避する緊急輸送路を確保することにより、災害時における安全性・信頼性を確保 ②医療施設への速達性の向上 ・第3次医療施設への搬送時間が短縮、60分圏域が拡大（搬送時間9分短縮、60分圏域人口2.5万人増加）	道路局 国道・防災課 (課長 三浦真紀)
一般国道42号 熊野尾鷲道路（Ⅱ期） 中部地方整備局	260	252	215	1.2	①緊急輸送物資の円滑な輸送の確保 ・東海・東南海地震に伴う津波浸水区域を回避する緊急輸送路を確保することにより、災害時における安全性・信頼性を確保 ②医療施設への速達性の向上 ・第2次医療施設への搬送時間が短縮、60分圏域が拡大（搬送時間4分短縮、60分圏域人口0.1万人増加）	道路局 国道・防災課 (課長 三浦真紀)
一般国道158号 大野油坂道路 （和泉・油坂区間） 近畿地方整備局	595	521	452	1.2	①高速道路ネットワークの強化によるりだんたんシーの確保 ・北陸圏から大阪都市圏、名古屋都市圏に至るりだんたんシーネットワークを構築 ・異常気象・災害時に地域住民の孤立を防ぎ安全性・信頼性を確保 ・災害時相互応援協定を締結する都市との所要時間が短縮（大野市→郡上市：87分→55分） ②医療施設への速達性の向上 ・第3次医療施設への所要時間が短縮（中濃厚生病院：68分→60分） ・旧和泉村の住民全て（566人）が第3次医療施設へ60分以内で到達可能	道路局 国道・防災課 (課長 三浦真紀)

一般国道9号 湖陵・多伎道路 中国地方整備局	200	349	【内訳】 走行時間短縮便益: 277億円 走行経費減少便益: 43億円 交通事故減少便益: 30億円 【主な根拠】 計画交通量: 16,700台/日	160	2.2	①リダンダンシーの確保 ・一般国道9号における災害時等の代替路が確保され、道路の信頼性が向上 ②医療施設への速達性の向上 ・大田市、美郷町における第3次医療施設の60分カバー圏域人口が約2.2千人増加（出雲～仁摩間全線供用時） ・大田市役所から県立中央病院までの所要時間が11分短縮 現況50分→整備後39分（出雲～仁摩間全線供用時）	道路局 国道・防災課 (課長 三浦真紀)
一般国道9号 大田・静間道路 中国地方整備局	205	330	【内訳】 走行時間短縮便益: 247億円 走行経費減少便益: 62億円 交通事故減少便益: 22億円 【主な根拠】 計画交通量: 14,500台/日	168	2.0	①リダンダンシーの確保 ・一般国道9号における災害時等の代替路が確保され、道路の信頼性が向上 ②医療施設への速達性の向上 ・大田市、美郷町における第3次医療施設の60分カバー圏域人口が約2.2千人増加（出雲～仁摩間全線供用時） ・大田市役所から県立中央病院までの所要時間が11分短縮 現況50分→整備後39分（出雲～仁摩間全線供用時）	道路局 国道・防災課 (課長 三浦真紀)
一般国道9号 三隅・益田道路 中国地方整備局	660	744	【内訳】 走行時間短縮便益: 532億円 走行経費減少便益: 156億円 交通事故減少便益: 55億円 【主な根拠】 計画交通量: 16,200台/日	533	1.4	①リダンダンシーの確保 ・一般国道9号における災害時等の代替路が確保され、道路の信頼性が向上 ②医療施設への速達性の向上 ・益田市以西地域における第3次医療施設の60分カバー圏域人口が約4.7千人増加（浜田～益田間全線供用時） ・益田市役所から浜田医療センターまでの所要時間が8分短縮 現況46分→整備後38分（浜田～益田間全線供用時）	道路局 国道・防災課 (課長 三浦真紀)
一般国道56号 津島道路 四国地方整備局	420	338	【内訳】 走行時間短縮便益: 281億円 走行経費減少便益: 40億円 交通事故減少便益: 17億円 【主な根拠】 計画交通量: 6,700台/日	309	1.1	①東南海・南海地震における緊急輸送道路の確保 ・津波浸水区間、越波区間や土砂災害危険箇所の回避による通行止めの危険性を解消 ・災害時の緊急輸送道路を確保 ②医療施設への速達性の向上 ・第3次医療施設60分圏域人口が約0.5万人増加 ・愛南町から第3次医療施設への所要時間が12分短縮 整備前67分→整備後55分	道路局 国道・防災課 (課長 三浦真紀)
一般国道56号 窪川佐賀道路 四国地方整備局	370	265	【内訳】 走行時間短縮便益: 213億円 走行経費減少便益: 40億円 交通事故減少便益: 12億円 【主な根拠】 計画交通量: 6,800台/日	259	1.02	①東南海・南海地震における緊急輸送道路の確保 ・現道の土砂災害危険箇所回避により、第1次緊急輸送道路として利用可能 ・津波浸水地区近傍までのリダンダンシーが確保 ②医療施設への速達性の向上 ・第3次医療施設60分圏域人口が約200人増加 ・黒潮町から第3次医療施設への所要時間が16分短縮 現況74分→整備後58分	道路局 国道・防災課 (課長 三浦真紀)
一般国道55号 福井道路 四国地方整備局	360	254	【内訳】 走行時間短縮便益: 209億円 走行経費減少便益: 30億円 交通事故減少便益: 15億円 【主な根拠】 計画交通量: 12,500台/日	252	1.01	①東南海・南海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り、第1次緊急輸送道路として利用可能 ②医療施設への速達性の向上 ・第3次医療施設60分圏域人口が約4,000人増加 ・牟岐町から第3次医療施設への所要時間が7分短縮 整備前64分→整備後57分	道路局 国道・防災課 (課長 三浦真紀)
高速横浜環状北西線 横浜市 首都高速道路株式会社	2,200	3,321	【内訳】 走行時間短縮便益: 2,753億円 走行経費減少便益: 374億円 交通事故減少便益: 194億円 【主な根拠】 計画交通量: 44,700台/日	1,873	1.8	①横浜港等の国際競争力向上及び保土ヶ谷バイパス等の交通渋滞の改善 ・横浜港と東名高速道路を直結し、背後圏との結びつきを強化することにより、国際競争力を向上（横浜港～東名高速道路: 約40～60分→約20分） ・保土ヶ谷バイパスに集中する交通を分散し、保土ヶ谷バイパスの渋滞を緩和 ②道路ネットワークの信頼性向上 ・東名高速道路や保土ヶ谷バイパスが寸断された場合の迂回路が確保され、道路ネットワークの信頼性が向上 ③北西線沿線地域の交通環境の改善 ・東名高速道路と第三京浜道路の間を移動する大型車の通過交通を一般道路から排除し、北西線沿線地域の交通環境を改善	都市局 街路交通施設課 (課長 西植 博)  道路局 高速道路課 (課長 縄田 正)

【港湾整備事業】  
(直轄事業)

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等による評価	担当課 (担当課長名)	
		貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)			
		便益の内訳及び主な根拠					B/C
茨城港常陸那珂港区中央ふ頭地区 国際物流ターミナル整備事業 関東地方整備局	63 [53]	207	<p>【内訳】 輸送コストの削減便益：190億円 滞船の解消便益：5億円 耐震強化便益：11億円 その他の便益：1億円 【主な根拠】 平成29年予測取扱貨物量：46万トン/年</p>	55	3.8	<ul style="list-style-type: none"> <li>建設機械等の外貨貨物輸出の増加に適切に対応することで、物流効率化による地域産業の国際競争力の向上が図られる。</li> <li>岸壁の耐震強化により震災時における地域住民の安全安心の向上を図る。また、震災時においても物流機能が維持されることで、我が国の産業活動の維持に貢献できる。</li> <li>港湾貨物の輸送の効率化が図られ、CO2、NOx等の排出量が削減される。</li> </ul>	港湾局 計画課 (課長 松原 裕)
境港外港中野地区 国際物流ターミナル整備事業 中国地方整備局	85 [60]	172	<p>【内訳】 陸上輸送コストの削減便益：116億円 海上輸送コスト削減便益：31億円 滞船コスト削減便益：24億円 その他便益：1億円 【主な根拠】 平成28年予測取扱貨物量：57万トン/年</p>	73	2.4	<ul style="list-style-type: none"> <li>背後圏立地企業の競争力強化により、投資、生産活動の活性化に寄与する。</li> <li>国際物流に係る輸送コスト低減により、地域産業の競争力強化と地域産業の発展が図られる。</li> <li>港湾貨物の輸送の効率化が図られ、CO2、NOx等の排出量が削減される。</li> <li>日本海側の物流機能を強化することで、大規模地震等の被災リスクの高い瀬戸内・太平洋側地域のリダンダンシーの確保、粘り強い国土軸の形成に寄与することが期待される。</li> </ul>	港湾局 計画課 (課長 松原 裕)
広島港廿日市地区 航路・泊地整備事業 中国地方整備局	74 [35]	230	<p>【内訳】 輸送コスト削減便益：230億円 【主な根拠】 平成32年予測取扱貨物量：73万m3/年</p>	64	3.6	<ul style="list-style-type: none"> <li>LNGの安定的かつ安価な供給により、国内製造業のコスト競争力の向上、ひいては企業の製造拠点の海外流出防止と地域の雇用確保に寄与することが期待される。</li> <li>船舶の大型化により、輸送時の船舶からのCO2、NOxの排出量が低減される。また、他の化石燃料からLNGへの利用転換が進むことにより、温室効果ガスの排出量が削減される。</li> <li>船舶の大型化により、入港回数が低減され、航行船舶の輻輳が緩和される。</li> <li>標準LNG船への対応に伴う利活用拡大を契機に、冷熱利用等の新たなエネルギー利用産業の展開が期待され、広島港廿日市地区の再編等を通じた高度利用化が期待される。</li> </ul>	港湾局 計画課 (課長 松原 裕)

※[ ]内は内数で港湾整備事業費

# 再評価結果一覧

## 【公共事業関係費】

### 【河川事業】 （直轄事業）

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析		費用/C (億円)	B/C	貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)
			貨幣換算した便益B(億円)	便益の内訳及び主な根拠						
釧路川直轄河川改修事業 北海道開発局	再々評価	197	170	【内訳】 被害防止便益：165億円 残存価値：4.4億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：83戸 年平均浸水軽減面積：51ha	153	1.1	・釧路川流域では大正11年8月に既往最大規模、平成4年8月に戦後最大規模の洪水が発生、近年では平成18年に浸水被害が発生している。 ・戦後最大規模の洪水が発生した場合、浸水面積2,039ha、浸水家屋数3,103戸の被害が発生する恐れがある。 ・このため、流下能力向上対策等の河川改修事業を実施し、早期に治水安全度の向上を図る。	①事業の必要性に関する視点 ・流域内人口、想定氾濫区域内人口は昭和40年頃と比べ大きく変化せず、流域内人口の約5割が想定氾濫区域内に住んでいる。また、65歳以上人口の割合が増加している ②事業の進捗の見込みの視点 ・人口資産が集中する下流市街地より順次、戦後最大規模である平成4年8月洪水を安全に流下させることを目標に、堤防の整備や河道掘削等を行い流下断面不足の解消を図る。 ③コスト削減や代替案立案等の可能性の視点 ・河川掘削で発生する土砂の有効活用やコンクリートブロック・コンクリート塊等の再利用によるコスト削減を実施している。 ・釧路川水系河川整備計画では、ほぼ全川に渡って堤防が整備され、河川沿いに市街地及び農地が形成されていることから、大幅な堤防の嵩上げ、引き堤は土地利用の改変を伴い、社会的・経済的影響が大きい。そのため堤防の完成化、河道掘削等の河道整備と堤防嵩上げや引き堤による代替案を検討した結果、現行案を採用する。	継続	水管理・国土保全局治水課 (課長 森北佳昭)
釧路川直轄河川改修事業 北海道開発局	再々評価	94	136	【内訳】 被害防止便益：133億円 残存価値：2.6億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：38戸 年平均浸水軽減面積：117ha	103	1.3	・釧路川流域では大正9年8月に既往最大規模、昭和35年3月に戦後最大規模の洪水が発生、近年では平成15年に浸水被害が発生している。 ・戦後最大規模の洪水が発生した場合、浸水面積1,430ha、浸水家屋数1,000戸の被害が発生する恐れがある。 ・このため、流下能力向上対策等の河川改修事業を実施し、早期に治水安全度の向上を図る。	①事業の必要性に関する視点 ・流域内の人口及び想定氾濫区域内人口は昭和40年頃と比べ増加しており、想定氾濫区域内には流域内人口の約5割が居住している。また、流域内の65歳以上の人口比率も増加している。 ②事業の進捗の見込みの視点 ・当面の段階的な整備として、人口資産が集中する中・上流市街地を中心に、戦後最大規模である昭和35年3月洪水の洪水流量を安全に流下させることを目標に流下断面不足の解消を図る。 ・中・上流市街地の治水安全度を向上させる目的に、標茶市街地及び弟子屈市街地の流下能力が不足している区間において、樹木除去及び河道掘削を実施する。 ・地震津波対策として、河川管理施設の耐震化、津波の河川遡上による被害の軽減を図る。 ③コスト削減や代替案立案等の可能性の視点 ・良質な社会資本を効率的・効果的・経済的に整備・維持することを目的に、河川改修により発生するコンクリートブロック・コンクリート塊等の再利用、刈草の無償提供によりコスト削減を実施している。 ・釧路川水系河川整備計画では、背後地に市街地が形成されていることから、堤防の嵩上げや引き堤は土地利用の大幅な改変を伴い、社会的・経済的影響が大きい。堤防の完成化、河道掘削等の河道整備と堤防嵩上げや引き堤による代替案を検討した結果、現行案を採用する。	継続	水管理・国土保全局治水課 (課長 森北佳昭)
網走川直轄河川改修事業 北海道開発局	再々評価	76	138	【内訳】 被害防止便益：136億円 残存価値：1.9億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：24戸 年平均浸水軽減面積：74ha	67	2.1	・網走川流域では大正11年8月に既往最大規模、平成4年9月に上流で、平成18年10月に下流で戦後最大規模の洪水が発生している。 ・戦後最大規模の洪水が発生した場合、浸水面積2,800ha、浸水家屋数2,100戸の被害が発生する恐れがある。 ・このため、流下能力向上対策等の河川改修事業を実施し、早期に治水安全度の向上を図る。	①事業の必要性に関する視点 ・流域内の人口は昭和40年頃と比べ減少しているが、世帯数と65歳以上の人口比率は増加している。 ②事業の進捗の見込みの視点 ・当面の段階的な整備として、中下流域において、当面の目標流量を安全に流下させることを目標に河道掘削及び堤防整備を実施する。 ・感潮域及び湖沼域において、当面の目標流量を低下させる対策を実施するとともに、河床保護対策を実施する。 ③コスト削減や代替案立案等の可能性の視点 ・良質な社会資本を効率的・効果的・経済的に整備・維持することを目的に、NETIS（新技術情報提供システム）を通じた民間技術活用や刈り取り草無償配布によりコスト削減を実施している。 ・網走川水系網走川における治水対策は、ほぼ全川にわたって堤防が整備され、河川沿いに市街地及び農地が形成されていることから、引き堤や堤防の嵩上げは土地利用の大幅な改変を伴い、社会的・経済的影響が大きい。そのため、複数の代替案と比較検討した結果、現行案を採用することとし、暫定堤防の完成化と河道掘削による案とする。	継続	水管理・国土保全局治水課 (課長 森北佳昭)
常呂川直轄河川改修事業 北海道開発局	再々評価	112	116	【内訳】 被害防止便益：112億円 残存価値：3.6億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：22戸 年平均浸水軽減面積：59ha	104	1.1	・常呂川流域では大正11年8月に既往最大規模、平成18年8月に戦後最大規模の洪水が発生、近年では平成18年10月に浸水被害が発生している。 ・戦後最大規模の洪水が発生した場合、浸水面積3,000ha、浸水家屋数920戸の被害が発生する恐れがある。 ・このため、流下能力向上対策等の河川改修事業を実施し、早期に治水安全度の向上を図る。	①事業の必要性に関する視点 ・流域内の人口は昭和40年頃と比べ同程度であるが、世帯数と65歳以上の人口比率は増加している。 ②事業の進捗の見込みの視点 ・当面の段階的な整備として、近年計画高水位を上回る洪水が頻発した下流部において、平成18年9月洪水を安全に流下されることを目標に河道掘削及び堤防整備を実施する。 ・上流部において、平成18年8月洪水の安全な流下を目標に堤防整備を実施する。 ③コスト削減や代替案立案等の可能性の視点 ・良質な社会資本を効率的・効果的・経済的に整備・維持することを目的に、河道掘削によりコンクリート塊の再利用や刈り取り草の無償配布によりコスト削減を実施している。 ・常呂川水系河川整備計画では、ほぼ全川にわたって堤防が整備され、河川沿いに市街地及び農地が形成されていることから、引き堤や堤防の嵩上げは土地利用の大幅な改変を伴い、社会的・経済的影響が大きい。そのため、複数の代替案と比較検討した結果、現行案を採用することとし、暫定堤防の完成化と河道掘削による案とする。	継続	水管理・国土保全局治水課 (課長 森北佳昭)
北上川上流直轄河川改修事業（一関遊水地） 東北地方整備局	再々評価	2,700	6,931	【内訳】 被害防止便益：6,869億円 残存価値：62億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：465戸 年平均浸水軽減面積：1,089ha	4,042	1.7	・一関・平泉地域は、直下流にある狭窄部の影響により、古くから洪水常襲地域となっており、昭和22年のカスリ台風や昭和23年のアイトン台風で一関市を中心に壊滅的な被害を受けている。浸水戸数、昭和22年45,054戸、昭和23年32,715戸、昭和56年2,410戸、平成14年2,143戸、平成19年730戸 ・北上川水系において、昭和22年9月洪水と同規模の洪水発生を想定した場合の想定氾濫区域は約32,400 ha、区域内の世帯数は約42,400世帯にも達する。 ・このため、浸水被害の早期解消が必要である。	①事業の必要性に関する視点 ・大規模洪水時に許容効果を発現するとともに市街地を洪水から防御する周囲堤と中小洪水から遊水地内の農地を守る小堤の整備を行い、流域の治水安全度向上を図る。 ・北上川流域内にある市町村の総人口は平成12年をピークにほぼ同程度で推移しており、洪水による氾濫被害のポテンシャルは依然として高い状況である。 ②事業の進捗の見込みの視点 ・一関遊水地事業は昭和47年から事業に着手し、平成22年度末現在で約61%の進捗率となっている。 ・周囲堤は、平成18年度にHML以上で概成。現在、支川磐井川の堤防拡幅、小堤の整備を実施している。 ・市街地を守る周囲堤や小堤、堤防整備に伴う排水施設や陸揚等の関連施設整備が進められ、平成18年度にはHML以上の嵩まで概成したことにより、以降の市街地の外水による浸水被害は回避されている。 ・遊水地内の農地は未だ頻りに冠水する状況であることから、遊水地内の農地の有効利用と一関遊水地による洪水調節効果を早期に発現させるため、小堤の整備を行うとともに、管理施設等の整備を行う。 ・一関市街地の中心部を流れる磐井川の堤防においては、計画堤防に対して高さ・幅が不足している区間が残されており、市街地を守る一連堤防の完成が望まれていることから、桜並木や河川公園等の良好な水辺空間の保全に配慮しつつ、地元関係者との調整を十分に行いながら、堤防整備を実施する。 ③コスト削減や代替案立案等の可能性の視点 ・小堤の堤防構造について、経済性や景観等に配慮した「初期越流部（堰構造）十二次越流部（土堤構造）」の二段階越流構造に変更することにより、コストの縮減に努めている。 ・支川太田川のJR橋梁架設にあたり、軌道高を変えないボックス形式を採用することにより、コスト削減に努めている。 ・工法の工夫や新技術の積極的な採用等により、コスト削減に努める。 ・代替案立案の可能性については、現実性や経済性等を検討した結果、今回提示する整備内容が妥当と判断している。	継続	水管理・国土保全局治水課 (課長 森北佳昭)

阿武隈川直轄河川 改修事業 東北地方整備局	再々評価	1.169	1.971	<p>【内訳】 被害防止便益：1,939億円 残存価値：32億円</p> <p>【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：400戸 年平均浸水軽減面積：157ha</p>	980	2.0	<p>・阿武隈川流域では、過去には昭和33年9月洪水、昭和61年8月洪水により大きな浸水被害が発生している。近年においても、平成10年8月洪水、平成14年7月洪水、平成23年9月洪水により被害が発生している（浸水戸数：昭和33年9月洪水38,782戸、昭和61年8月洪水20,105戸、平成10年8月洪水3,590戸、平成14年7月洪水1,491戸）。</p> <p>・阿武隈川水系において、昭和61年8月洪水と同規模の洪水発生を想定した場合の想定浸水区域は約7,900ha、区域内世帯数は約17,400世帯にも達する。</p> <p>・このため、浸水被害の早期解消が必要である。</p>	<p>①事業の必要性等に関する視点 ・昭和61年8月洪水と同規模の洪水に対して、外水氾濫による床上浸水等の重大な浸水被害を防止し、水田等農地の浸水被害が軽減される。 ・阿武隈川沿川の浸水が想定される区域内の市町村では、総人口が減少傾向、総世帯数は増加傾向にあるが大きな変化はない。</p> <p>②事業の進捗の見込みの視点 ・阿武隈川の国管理区間における必要な堤防整備延長は約222kmあり、そのうち完成堤防（洪水を安全に流すための必要な断面（堤防高や幅）が確保されている堤防）の延長は平成23年3月末時点で約128km（58%）となっている。一方、暫定堤防（洪水を安全に流下させるために必要な断面（堤防高や幅）が不足している堤防）の延長は約69km（31%）、無堤防が約29km（11%）となっており、また堤防整備率が低い状況となっている。 ・概ね30年間の整備として、洪水による災害発生時の防止及び軽減に関しては戦後最大洪水である昭和61年8月洪水（福島地点、岩沼地点）と同規模の洪水が発生しても、床上浸水等の重大な浸水被害を防止するとともに、水田等農地についても浸水被害の軽減に努める。また、各主要地点における河川の目標流量を定め、適切な河川管理及び堤防整備、河道掘削などを総合的に実施する。 ・当面の整備（今後概ね5年間）として、昭和61年8月洪水及び平成10年8月洪水に対応した堤防整備、水防事業を実施する。</p> <p>③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点 ・道路事業関連工事で発生した処分土を河川事業の築堤盛土材に転用し、事業間の連携、調整を行い、コストの縮減を図っている。 ・堤防の仕様や一体型開閉扉やバランスウエイト式フラップゲートを採用しコスト縮減を図っている。 ・洪水調節施設、河道掘削、洪水調節施設十河道掘削を総合的に比較した結果、計画の実施に必要な事業費、環境への影響、各治水対策の効果発現時期や実現性等を考慮し、現計画（河道改修十遊水地）が最も効率的と判断している。</p>	継続 水管理・国土 保全局治水課 （課長 森北佳昭）
岩木川直轄河川改修事業 東北地方整備局	再々評価	1.833	5.538	<p>【内訳】 被害防止便益：4,290億円 流水の正常な機能の維持に関する便益：1,217億円 残存価値：31億円</p> <p>【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：1,324戸 年平均浸水軽減面積：1,708ha</p>	2,019	2.7	<p>・岩木川流域では、過去に昭和33.52年洪水により大きな浸水被害が発生している。近年においても、平成2,14,16年洪水により、被害が発生している。（浸水戸数：昭和33年14,019戸、昭和33年8,671戸、昭和52年8,495戸、平成22年681戸、平成14年16戸、平成16年19戸）</p> <p>・岩木川水系において、昭和52年8月洪水と同規模の洪水発生を想定した場合の想定浸水区域は約20,900ha、区域内世帯数は約24,200世帯にも達する。</p> <p>・このため、浸水被害の早期解消が必要である。</p>	<p>①事業の必要性等に関する視点 ・昭和52年8月洪水と同規模の洪水が発生しても、外水氾濫による床上浸水等の重大な浸水被害を防止し、水田等農地についても浸水被害が軽減される。 ・岩木川沿川の浸水が想定される区域内の市町村では、総人口の減少傾向及び総世帯数の増加傾向にあるが、大きな変化はない。</p> <p>②事業の進捗の見込みの視点 ・岩木川の国管理区間における必要な堤防整備延長は約152kmあり、そのうち完成堤防（洪水を安全に流すための必要な断面（堤防高や幅）が確保されている堤防）の延長は平成22年3月末時点で約73km（48%）となっている。一方、暫定堤防（洪水を安全に流下させるために必要な断面（堤防高や幅）が不足している堤防）の延長は約67km（44%）、無堤防が約12km（9%）となっており、また堤防整備率が低い状況となっている。 ・概ね30年間の整備として、洪水による災害発生時の防止及び軽減に関しては戦後最大洪水である昭和33年8月洪水（上岩木橋地点）、昭和52年8月洪水（五所川原地点）と同規模の洪水が発生しても、床上浸水等の重大な浸水被害を防止するとともに、水田等農地についても浸水被害の軽減に努める。また、各主要地点における河川の目標流量を定め、適切な河川管理及び堤防整備、河道掘削、津軽ダムの建設などを総合的に実施する。 ・当面の整備（今後概ね5年間）として、昭和33年9月洪水に対応した下流～中流部における堤防整備、河道掘削を実施する。</p> <p>③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点 ・河道掘削による発生土砂の堤防整備へ有効利用を図るとともに、他事業と調整しながら有効利用を図る。 ・工法への工夫や新技術の積極的な採用によりコスト縮減に努める。 ・堤防の仕様や河川の伐採等、地域の方々への無償で利用していただくなど、幅広い縮減に努めている。 ・治水目標を達成するための対策（案）を比較した結果、現計画（津軽ダム十河道掘削）が最も効率的と判断されている。</p>	継続 水管理・国土 保全局治水課 （課長 森北佳昭）
最上川直轄河川改修事業 東北地方整備局	再々評価	2.673	16.779	<p>【内訳】 被害防止便益：15,851億円 流水の正常な機能の維持に関する便益：892億円 残存価値：36億円</p> <p>【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：2,344戸 年平均浸水軽減面積：72.98ha</p>	3,046	5.5	<p>・最上川流域では、過去に昭和42年8月洪水（羽越豪雨）、昭和44年8月洪水により大きな浸水被害が発生している。近年では、平成9年6月、16年7月洪水により被害が発生している。（浸水戸数：昭和42年8月22,051戸、昭和44年8月4,938戸、平成9年6月81戸、平成16年7月99戸）</p> <p>・村山、置賜地域における戦後最大規模の洪水である、昭和42年8月洪水（羽越豪雨）と、最上、庄内地域における戦後最大規模の洪水である昭和44年8月の二つの洪水と同規模の洪水発生を想定した場合の想定浸水区域は約11,700ha、区域内世帯数は約24,000世帯に達する。</p> <p>・このため、浸水被害の早期解消が必要である。</p>	<p>①事業の必要性等に関する視点 ・上流部においては、昭和42年8月洪水（羽越豪雨）、中流～下流部においては、昭和44年8月洪水と同規模の洪水に対して外水氾濫による床上浸水等の重大な浸水被害を防止し、農耕地の浸水被害が軽減される。 ・最上川水系における流域内の人口は若干の減少傾向で推移しているが大きな変化はない。</p> <p>②事業の進捗の見込みの視点 ・最上川の国管理区間における必要な堤防整備延長は、約324kmあり、そのうち完成堤防（洪水を安全に流すための必要な断面（堤防高や幅）が確保されている堤防）の延長は平成22年3月末時点で約274km（84%）となっている。一方、暫定堤防（洪水を安全に流下させるために必要な断面（堤防高や幅）が不足している堤防）の延長は約29km（9%）、無堤防が約22km（7%）となっている。 ・概ね30年間の整備として、洪水による災害発生時の防止及び軽減に関しては戦後最大洪水である昭和42年8月洪水（上流部）、昭和44年8月洪水（中流及び下流部）と同規模の洪水が発生した場合に想定される浸水への被害被害を防ぐとともに、農耕地については平成9年6月洪水と同規模の洪水による冠水を極力軽減させるよう努める。また、各主要地点における河川の目標流量を定め、適切な河川管理及び堤防整備、河道掘削などを総合的に実施する。 ・当面の整備（今後概ね6年間）として、治水安全度1/10規模に対応した堤防整備、河道掘削等を実施する。 ③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点 ・河道整備では、河道掘削による発生土砂の堤防整備へ有効活用を図るとともに、他事業と調整しながら有効活用を図る。 ・工法へ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。 ・堤防の仕様や河川の伐採等は、地域の方々への無償で利用していただくなど、幅広い縮減に努める。 ・代替案立案の可能性については、現時点においても、社会情勢や経済情勢の大きな変化はなく、計画規模を超える洪水も発生していないことから、現計画が最も効率的かつ効果的と判断している。</p>	継続 水管理・国土 保全局治水課 （課長 森北佳昭）
雄物川上流消流帯 水導入事業（湯沢地区） 東北地方整備局	長期継続 中	20	213	<p>【内訳】 利用できる土地空間の増大や除排雪作業の軽減、走行時間短縮による便益：212億円 残存価値：0.22億円 【主な根拠】 受益世帯数：3,850世帯 受益面積：323.7ha</p>	23	9.2	<p>・湯沢市街を流れる松沢川等は冬期水量が少ないため、投雪等により浸水被害が発生する恐れがあるが、一級河川雄物川から消流帯用水を供給することで、浸水被害や河道閉塞を防止することができる。</p> <p>・消流帯用水の導入を国・県・自治体・地域住民が連携して進めており、地域住民における管理体制が構築されることによって、地域コミュニティの一体感が向上されている。</p>	<p>①事業の必要性等に関する視点 ・湯沢市は日本有数の豪雪地帯であり、本事業を導入することによって、松沢川等の河内での堆雪防止が図られる。 ・地域住民は除排雪作業に多大な労力と時間を費やしている中、年々高齢化は増加傾向にあり、高齢者への除排雪作業の負担が増え、本事業を導入することによって除排雪作業の負担軽減が図られる。 ・費用便益分析の結果、費用便益比が9.2と便益が費用を上回っており、十分な投資効果が認められる。</p> <p>②事業の進捗の見込みの視点 ・平成23年度で、事業の進捗率が93.5%に達し、平成24年度には事業が完了する予定である。</p> <p>③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点 ・事業のコストに関しては、取水方式の再検討等を行い、事業費の縮減が図られている。</p>	継続 水管理・国土 保全局治水課 （課長 森北佳昭）
最上川中流消流帯 水導入事業（岩ヶ谷地区） 東北地方整備局	長期継続 中	13	18	<p>【内訳】 利用できる土地空間の増大や除排雪作業の軽減、走行時間の短縮による便益：18億円 残存価値：0.11億円 【主な根拠】 受益世帯数：354世帯 受益面積：33.6ha</p>	15	1.2	<p>・岩ヶ谷地区を流れる中小河川は冬期水量が少ないため、投雪等により浸水被害が発生する恐れがあるが、一級河川最上川から消流帯用水を供給することで、浸水被害や河道閉塞を防止することができる。</p> <p>・消流帯用水の導入を国・県・自治体・地域住民が連携して進めており、地域住民における運営管理体制が構築されることによって、地域コミュニティの一体感が向上されている。</p>	<p>①事業の必要性等に関する視点 ・大石町は日本有数の豪雪地帯であり、本事業を導入することによって、中小河川の河内での堆雪防止が図られる。 ・地域住民は除排雪作業に多大な労力と時間を費やしている中、年々高齢化は増加傾向にあり、高齢者への除排雪作業の負担が増え、本事業を導入することによって除排雪作業の負担軽減が図られる。 ・岩ヶ谷地区に農業工区を追加した費用便益分析の結果、費用便益比が1.2と便益が費用を上回っており、十分な投資効果が認められる。</p> <p>②事業の進捗の見込みの視点 ・平成23年度で、事業の進捗率が50%を越え、順調に進捗が図られており、平成24年度に完了する見込みである。</p> <p>③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点 ・事業のコストに関しては、工法へ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ものとする。</p>	継続 水管理・国土 保全局治水課 （課長 森北佳昭）



利根川・江戸川直轄河川改修事業 関東地方整備局	再々評価	7,610	121,522	4,834	25.1	<p>・昭和22年9月（浸水戸数：303,160戸）および平成10年9月（床上床下浸水：846戸）等、大規模な浸水被害が発生している。</p> <p>・特に利根川右岸堤防（埼玉県加須市）の決壊により潮流は埼玉県東部低地をまわって下り、東京都葛飾区、江戸川区まで水没した。近年の洪水では、漏水等発生しているが地域の方々による必死の水防活動により、大事には至らなかったが、現在においても利根川が破壊すると首都圏は甚大な被害が発生する恐れがあること。また、築堤、河道掘削、調節池、浸透対策等の整備を進める必要がある。</p> <p>【内訳】 被害防止便益：121,404億円 残存価値：118億円</p> <p>【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：19,153戸 年平均浸水軽減面積：5,694ha</p>	<p>①事業の必要性等に関する視点 ・利根川・江戸川においては、概ね1/70～1/80規模相当の洪水を安全に流下させることを目標として、現況の洪水調節施設（建設中も含む）と段階的な河道対策を整備する。</p> <p>・利根川・江戸川は、ひとたび氾濫すると、その被害額は首都圏までおよび、その周辺には都市化の著しい埼玉県、千葉県が含まれており、氾濫被害は甚大となる。よって、引き続き堤防整備、調節池の整備、河道掘削等を進める。</p> <p>②事業の進捗の見込みの視点 ・事業は順調に進んでいる。</p> <p>・特に大きな支障はありません。</p> <p>・地元からも河川整備の促進の要望を受けている。</p> <p>・今後も事業実施にあたっては、社会情勢等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する。</p> <p>③コスト削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等による新たなコスト削減の可能性や事業手法、施設規模等の見直し可能性を探りながら、今後も更なるコスト削減の視点に立ち、事業を進めていく方針である。</p>	継続	水管理・国土保全局治水課（課長 森北佳昭）
利根川・江戸川直轄河川改修事業 （稲戸井調節池） 関東地方整備局	再々評価	436	3,608	957	3.8	<p>・昭和22年9月（浸水戸数：303,160戸）および平成10年9月（床上床下浸水：846戸）等、大規模な浸水被害が発生している。</p> <p>・利根川下流部は、無堤地区や流下能力不足箇所がある。</p> <p>・このため、稲戸井調節池を早期に完成させ、下流部の被害軽減を図る必要がある。</p> <p>【内訳】 被害防止便益：3,605億円 残存価値：2.7億円</p> <p>【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：646戸 年平均浸水軽減面積：303ha</p>	<p>①事業の必要性等に関する視点 ・利根川は茨城県、千葉県の県境を流下しており沿川には取手市、我孫子市等の大都市が含まれており、氾濫被害は甚大となる。</p> <p>・利根川下流部は、流下能力不足箇所が多く、また無堤地区での浸水被害等が発生していることから、上流部にある調節池を早期に完成させ、被害軽減を図る。</p> <p>②事業の進捗の見込みの視点 ・事業は順調に進んでいる。</p> <p>・特に大きな支障はない。</p> <p>・事業実施にあたっては、関係者および地元の方を含む「稲戸井調節池整備・活用検討懇談会」を開催し、調整を語りながら整備を行っており、今後も事業実施にあたっては、関係者との調整を十分に行い実施する。</p> <p>③コスト削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等による新たなコスト削減の可能性や事業手法、施設規模等の見直し可能性を探りながら、今後も更なるコスト削減の視点に立ち、事業を進めていく方針である。</p>	継続	水管理・国土保全局治水課（課長 森北佳昭）
常陸利根川直轄河川改修事業 関東地方整備局	再々評価	157	175	91	1.9	<p>・平成3年10月（床上・床下戸数：23棟）等の大規模な浸水被害が発生している。</p> <p>・JR常磐線やJR鹿島線、常磐自動車道や首都圏中央連絡自動車道等のための基幹交通が整備され、上流部には土浦市、石岡市の市街地が形成され、下流部の左岸側には鹿嶋市、神埼市、潮来市の市街地や鹿島臨海工業地帯が形成されている。</p> <p>・このため、戦後最大規模の洪水に対する危険箇所の解消及び波浪に対する安全性の向上を図るため、早急に整備を実施し、災害の発生防止又は軽減を図ることが重要。</p> <p>【内訳】 被害防止便益：175億円 残存価値：0.5億円</p> <p>【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：90戸 年平均浸水軽減面積：161ha</p>	<p>①事業の必要性等に関する視点 ・常陸利根川（霞ヶ浦）流域は、千葉県と茨城県2県にまたがり、上流部には土浦市、石岡市、下流部には神埼市、鹿嶋市、潮来市の市街地が形成されている。</p> <p>・常陸利根川（霞ヶ浦）は、戦後最大規模の洪水である平成3年10月の洪水に対し危険箇所があることや、波浪に対し危険箇所が多数あることから、引き続き常陸利根川直轄河川改修事業を推進し、災害の発生防止又は軽減を図る。</p> <p>②事業の進捗の見込みの視点 ・戦後最大規模の洪水に対し浸水に対する安全性を確保するとともに、波浪に対し危険箇所について危険性や背後地の利用状況を確認し順次事業を進める。</p> <p>・今後も、社会情勢等の変化に留意しつつ、流域の自然環境や景観に十分配慮し、地元関係者との調整を十分に行い、事業を実施します。</p> <p>③コスト削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等の可能性を探るなど、一層のコスト削減に努める。</p>	継続	水管理・国土保全局治水課（課長 森北佳昭）
渡良瀬川直轄河川改修事業 関東地方整備局	再々評価	403	3,051	246	12.4	<p>・昭和22年9月洪水（床上浸水5,990戸、床上浸水18,279戸、死者・行方不明者709名）等の大規模な浸水被害が発生している。</p> <p>・渡良瀬川流域は、栃木県、群馬県を流れ、群馬県桐生市、栃木県足利市、佐野市といった中核都市の市街地、およびJR両毛線や東武線、東北自動車道、国道50号線など基幹交通が整備されており渡良瀬川に沿って人口・資産が集中しているため、氾濫被害が甚大である。</p> <p>・このため、概ね1/20～1/30規模相当の洪水を、安全に流下させることを目的として、段階的な河道整備を行う必要がある。</p> <p>【内訳】 被害防止便益：3,045億円 残存価値：6.5億円</p> <p>【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：1,635戸 年平均浸水軽減面積：532ha</p>	<p>①事業の必要性等に関する視点 ・渡良瀬川流域は、栃木県、群馬県を流れ、群馬県桐生市、栃木県足利市、佐野市といった中核都市の市街地、ならびにJR両毛線や東武線、東北自動車道、国道50号線など基幹交通が整備されており渡良瀬川に沿って人口・資産が集中しているため、氾濫被害が甚大である。</p> <p>・これらの地域を洪水による被害から防御するために引き続き渡良瀬川直轄河川改修事業により、災害の発生防止及び軽減を図る。</p> <p>②事業の進捗の見込みの視点 ・渡良瀬川においては1/20～1/30規模相当の洪水を、安全に流下させる。</p> <p>・渡良瀬川流域は、流域の豊かな自然環境にも十分配慮し、計画的に河川改修を進めて行く。</p> <p>・今後も事業実施にあたっては、社会情勢等の変化に留意しつつ、地元関係者との協議・調整を十分に行い実施していく。</p> <p>③コスト削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等による新たなコスト削減の可能性や、事業手法の見直し可能性を探り、今後も更なるコスト削減の視点に立ち、事業を進めていく方針である。</p> <p>・具体的には、建設発生土の盛土への活用や、堤防除草等の維持管理手法の検討などによるコスト削減に努める。</p>	継続	水管理・国土保全局治水課（課長 森北佳昭）
鬼怒川直轄河川改修事業 関東地方整備局	再々評価	328	937	196	4.8	<p>・昭和22年9月洪水（床上・床下浸水703棟、倒壊家屋2棟）等の大規模な浸水被害が発生している。</p> <p>・鬼怒川流域は栃木県と茨城県を流れ、自動車・医療・医薬関連製品・精密機器・食料品などの産業が盛んで、交通はJR東北新幹線、JR東北本線、東北自動車道等が交差し、下流部ではベットタウンとして人口が増加している。</p> <p>・このため、早期に築堤、護岸整備等を実施し、災害の発生防止または軽減を図ることが重要と考える。</p> <p>【内訳】 被害防止便益：930億円 残存価値：6.4億円</p> <p>【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：137戸 年平均浸水軽減面積：64ha</p>	<p>①事業の必要性等に関する視点 ・鬼怒川流域は栃木県と茨城県を流れ、自動車・医療・医薬関連製品・精密機器・食料品などの産業が盛んで、交通はJR東北新幹線、JR東北本線、東北自動車道等が交差し、下流部ではベットタウンとして人口が増加している。</p> <p>・本川下流では、概ね20～30年間の整備により浸水被害が軽減されます。</p> <p>②事業の進捗の見込みの視点 ・人口、資産が集中している下流部において、概ね1/30規模相当の洪水を安全に流下させる。</p> <p>・事業実施にあたっては、流域の豊かな自然環境にも十分配慮し、河道や背後地の状況等を踏まえ、計画的に治水安全度を向上させる。</p> <p>・今後も事業実施にあたっては、社会情勢等の変化に留意しつつ、地元関係者との調整を十分に行い、実施する。</p> <p>③コスト削減や代替案立案等の可能性の視点 ・河道掘削に伴う発生土を盛土等へ活用します。</p> <p>・技術開発の進展に伴う新工法の採用等の可能性を探るなど、一層のコスト削減に努める。</p>	継続	水管理・国土保全局治水課（課長 森北佳昭）
小貝川直轄河川改修事業 関東地方整備局	再々評価	267	6,985	162	43.2	<p>・昭和61年8月洪水（浸水面積4,300ha、浸水家屋4,500戸）等の大規模な浸水被害が発生している。</p> <p>・小貝川下流部は、筑西市、取手市、龍ヶ崎市が位置し、人口が集中しており、汎水戸数や国道50号等基幹交通が整備されている。</p> <p>・このため、堤防の高さや幅が不足する箇所、構造物周辺の断面不足箇所を実施すると共に上流部においても堤防の高さや幅が不足する箇所の築堤、流下能力が不足する区間の掘削を実施し、事業の継続を実施する必要がある。</p> <p>【内訳】 被害防止便益：6,974億円 残存価値：11億円</p> <p>【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：1,418戸 年平均浸水軽減面積：1,062ha</p>	<p>①事業の必要性等に関する視点 ・小貝川流域は栃木県と茨城県を流れ、近年は工業団地を造成するなど製造業や鉱工業が増加し、交通はJR常磐線、JR水戸線、つくばエクスプレス、常磐自動車道等が交差し、下流部ではベットタウンとして人口が増加している。</p> <p>・流域は人口・資産が下流部に集中しているため、引き続き小貝川直轄河川改修事業を推進し、災害の発生防止又は軽減を図る。</p> <p>②事業の進捗の見込みの視点 ・人口、資産が集中している下流部において、概ね1/30規模相当の洪水を安全に流下させる。</p> <p>・事業実施にあたっては、流域の豊かな自然環境にも十分配慮し、河道や背後地の状況等を踏まえ、計画的に治水安全度を向上させる。</p> <p>・今後も事業実施にあたっては、社会情勢等の変化に留意しつつ、地元関係者との調整を十分に行い、実施する。</p> <p>③コスト削減や代替案立案等の可能性の視点 ・河道掘削に伴う発生土を盛土等へ活用する。</p> <p>・技術開発の進展に伴う新工法の採用等の可能性を探るなど、一層のコスト削減に努める。</p>	継続	水管理・国土保全局治水課（課長 森北佳昭）

荒川直轄河川改修事業 関東地方整備局	再々評価	3,758	170,046	2,276	74.7	<p>・昭和22年9月（床上・床下戸数：204,710戸）等の大規模な浸水被害が発生している。</p> <p>・荒川は、埼玉県中央部、東京都西部の市街地が広がり、特に下流部は人口・資産が集中した低平地であるとともに、新幹線、私鉄各線、高速道路などの基幹交通網が整備されており、わが国の政治・経済の中核となる区域である。</p> <p>・このため、背後地に特に人口・資産が集中している下流部において、早期に治水安全度の向上を図り、堤防強化対策や耐震対策等の質的向上対策を進めるとともに、上流部及び支川の治水安全度向上を図るため、堤防の整備を行う。</p>	<p>①事業の必要性等に関する視点</p> <p>・荒川流域は、埼玉県・東京都にまたがり、流域に930万人もの人口を抱えるとともに、その中核部には政令指定都市のさいたま市や東京特別区等の主要都市を有するとともに、東北新幹線や上越新幹線を含むJR各線、東北縦貫自動車道や関越自動車道等の高速道路や国道4、6号線等の主要幹線が集中している地域であり、特に下流域には人口・資産が集中し日本経済の中核機能を有しており、はん氾した場合には全国に影響が及ぶことが想定される重要な地域である。</p> <p>・気候変動による降雨量増加の予測やゲリラ豪雨の発生など、荒川の河川改修事業による浸水の防止又は軽減の必要性は増している。</p> <p>②事業の進捗の見込みの視点</p> <p>・事業実施にあたっては、河道や背後地の状況等を踏まえ、計画的に治水安全度を向上させる。</p> <p>・今後も事業実施にあたっては、社会情勢等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する。</p> <p>③コスト削減や代替案等の可能性の視点</p> <p>・近年の技術開発の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト削減の可能性を探るなど、一層のコスト削減に努める。</p> <p>・治水対策を早期かつ効率的に進めるため、調節池の整備を検討する。</p>	継続	水管理・国土保全局治水課 (課長 森北佳昭)
久慈川直轄河川改修事業 関東地方整備局	再々評価	105	995	62	16.0	<p>・昭和61年8月（浸水戸数：755戸）および平成11年7月（浸水戸数：46戸）等、近年においても大規模な浸水被害が発生している。</p> <p>・このため、背後地の人口・資産が集中している山田川合流点から下流域において戦後最大の昭和61年8月洪水を概ね安全に流下させることを目的として、河道整備を進めると共に、里川の溢水氾濫が頻発している地区の整備を進める。</p> <p>・また、東北地方太平洋沖地震の津波による磯崎・堤管からの逆流防止対策として、ゲート設備改良や遠方監視操作設備、予備電源等の防災対策を進める。</p>	<p>①事業の必要性等に関する視点</p> <p>・久慈川流域は、福島県・栃木県・茨城県の3県にまたがり、下流域には工業地帯や重要港湾を有する日立市、中核都市である常陸太田市を有し、JR常磐線等の鉄道網、常磐自動車道や国道6号線等の主要道路が整備され、地域の基幹をなしている。</p> <p>②事業の進捗の見込みの視点</p> <p>・昭和61年8月洪水を安全に流下させる。</p> <p>・事業実施にあたっては、流域の豊かな自然環境にも十分配慮し、河道や背後地の状況等を踏まえ、計画的に治水安全度を向上させる。</p> <p>・今後も事業実施にあたっては、社会情勢等の変化に留意しつつ、地元関係者との調整を十分に行い、実施する。</p> <p>③コスト削減や代替案等の可能性の視点</p> <p>・河道掘削に伴う発生土を築堤等に活用する。また、技術開発の進展に伴う新工法の採用等の可能性を探るなど、一層のコスト削減に努める。</p> <p>・治水対策を早期かつ効率的に進めるため、連続した堤防による洪水防除だけでなく、輪中堤や宅地の嵩上げ等、地域特性に応じた対策を検討する。</p>	継続	水管理・国土保全局治水課 (課長 森北佳昭)
那珂川直轄河川改修事業 関東地方整備局	再々評価	228	939	144	6.5	<p>・昭和61年8月（浸水戸数：7,679戸）および平成10年8月（浸水戸数：811戸）等、近年においても大規模な浸水被害が発生している。</p> <p>・このため、背後地の人口・資産が集中している水戸市・ひたちなか市等の主要都市を抱える那珂川下流部において、平成11年7月洪水規模相当を安全に流下させることを目的として、河道整備を進める。</p> <p>・また、東北地方太平洋沖地震の津波による磯崎・堤管からの逆流防止対策として、ゲート設備改良や遠方監視操作設備、予備電源等の防災対策を進める。</p>	<p>①事業の必要性等に関する視点</p> <p>・那珂川流域は、福島県・栃木県・茨城県の3県にまたがり、下流域には茨城県の県庁所在地である水戸市やひたちなか市を有し、JR東北新幹線等の鉄道網、東北自動車道・常磐自動車道や国道4号、6号等の主要道路が整備され、地域の基幹をなしている。</p> <p>②事業の進捗の見込みの視点</p> <p>・人口・資産が集中している下流域において、平成11年7月洪水を安全に流下させる。</p> <p>・事業実施にあたっては、流域の豊かな自然環境にも十分配慮し、河道や背後地の状況等を踏まえ、計画的に治水安全度を向上させる。</p> <p>・今後も事業実施にあたっては、社会情勢等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する。</p> <p>③コスト削減や代替案等の可能性の視点</p> <p>・堤防整備には高水敷掘削土を活用するなど、コスト削減に努める。</p> <p>・技術開発の進展に伴う新工法の採用等の可能性を探るなど一層のコスト削減に努める。</p>	継続	水管理・国土保全局治水課 (課長 森北佳昭)
烏・神流川直轄河川改修事業 関東地方整備局	再々評価	138	1,101	85	12.9	<p>・昭和22年9月（床上浸水戸数：686戸）等、大規模な浸水被害が発生している。</p> <p>・群馬県の中核市である高崎市や藤岡市等の市街地があり、また、上越・長野新幹線や関越・上信自動車道、国道17号線等の基幹交通が整備されています。烏川沿川においては、近年宅地化が進行しており、一度氾濫すれば浸水による甚大な被害が予想される。</p> <p>・このため、築堤未整備区間の解消を行い、早期に災害の発生防止または軽減を図る必要がある。</p>	<p>①事業の必要性等に関する視点</p> <p>・烏・神流川流域には、群馬県の中核市である高崎市や藤岡市等の市街地があり、また、上越・長野新幹線や関越・上信自動車道、国道17号線等の基幹交通が整備されています。烏川沿川においては、近年宅地化が進行しており、一度氾濫すれば浸水による甚大な被害が予想される。</p> <p>・このため、築堤未整備区間の解消を行い、早期に災害の発生防止または軽減を図る必要がある。</p> <p>②事業の進捗の見込みの視点</p> <p>・烏川の河川改修事業は、現在計画的に進めている。</p> <p>・今後も事業実施にあたっては、社会情勢等の変化に留意しつつ地元関係者との調整を十分に行い、実施する。</p> <p>③コスト削減や代替案等の可能性の視点</p> <p>・近年の技術開発の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト削減の可能性や事業手法、施設規模等の見直し可能性を探り、今後も更なるコスト削減の視点に立ちながら、事業を進めていく方針です。</p> <p>・具体的には、建設発生土の築堤への活用や、堤防除草等の維持管理手法の検討などによるコスト削減に努める。</p>	継続	水管理・国土保全局治水課 (課長 森北佳昭)
多摩川直轄河川改修事業 関東地方整備局	その他	1,798	34,460	1,676	20.6	<p>・昭和49年9月（民家19棟流出、浸水戸数：1,270戸）等の大規模な浸水被害が発生している。</p> <p>・多摩川は、首都圏における社会・経済・文化等の基盤を形成しているとともに、年間約2,000万人が訪れる都市圏におけるレジャー・自然空間を有している。</p> <p>・このため、戦後最大の昭和49年9月規模の洪水を安全に流下させることを目的として、堤防整備、堤防強化、水衝対策等を進める必要がある。</p>	<p>①事業の必要性等に関する視点</p> <p>・多摩川流域では沿川に資産が密集しているため氾濫被害ポテンシャルが大きく、水害から河口までの勾配が急で流れの速い河川であるため、河岸侵食が起こりやすい状況である。</p> <p>・さらに、堰等による影響で上流に土砂が溜まり河道断面が不足する。</p> <p>・また、特に下流部沿川には特に多くの人口が集中しており、堤防が決壊すると甚大な人的被害が発生する可能性が高いと考えられる。</p> <p>・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る。</p> <p>②事業の進捗の見込みの視点</p> <p>・多摩川水系の河川改修事業は、現在計画的に進めている。</p> <p>・また、740-777の取り組みを通じて、市民・自治体等と連携しながら整備を行っている。</p> <p>・今後も事業実施にあたっては、社会情勢等の変化に留意しつつ、地元関係者及び共同事業者との調整を十分に行い実施していく。</p> <p>③コスト削減や代替案等の可能性の視点</p> <p>・今後も環境に配慮した自己完結型のリサイクルによりコンクリートガラや掘削土を再利用する等のコスト削減に努める。</p>	継続	水管理・国土保全局治水課 (課長 森北佳昭)
相模川直轄河川改修事業 関東地方整備局	再々評価	215	512	127	4.0	<p>・昭和57年9月（床上・床下戸数：256戸）等の大規模な浸水被害が発生している。</p> <p>・相模川下流域には、平塚市、茅ヶ崎市の市街地があるとともに、JR東海本線や山陽新幹線、東名高速道路など主要幹線が密集している。</p> <p>・このため、築堤未整備区間の解消を行い、早期に災害の発生防止または軽減を図る必要がある。</p>	<p>①事業の必要性等に関する視点</p> <p>・相模川流域は、政令指定都市の相模原市や下流部の平塚市・茅ヶ崎市などの主要都市を有し、JR東海本線や東海道、山陽新幹線、東名自動車道など主要幹線が集中し、また下流域は市街地が密集しているため、人口・資産が密集しており、はん氾ポテンシャルが大きい。</p> <p>②事業の進捗の見込みの視点</p> <p>・相模川は、現在、地元関係者等の理解も十分に得られ当該事業は着実に進んでおり、今後も事業実施にあたっては、社会情勢等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。</p> <p>③コスト削減や代替案等の可能性の視点</p> <p>・近年の技術開発の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト削減の可能性や事業手法、施設規模等の見直し可能性を探り、今後も更なるコスト削減の視点に立ち、事業を進めていく。</p>	継続	水管理・国土保全局治水課 (課長 森北佳昭)

<p>荒川直轄河川改修事業 北陸地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>314</p>	<p>2.246</p>	<p>【内訳】 被害防止便益：2,237億円 残存価値：9.2億円</p> <p>【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：101戸 年平均浸水軽減面積：126ha</p>	<p>427</p>	<p>5.3</p>	<p>・荒川では、昭和41年7月、昭和42年8月に大規模な洪水が発生し、甚大な被害が発生（昭和41年、死者、行方不明者なし、重軽傷者4名、家屋被害1,654棟、浸水面積2,584ha、昭和42年：死者、行方不明者90名、家屋被害11,095棟、浸水面積5,875ha）しており、平成16年7月には大規模な洪水が発生し、関川村全域で避難勧告が発令（家屋被害59棟、浸水面積183.3ha）されるなど、近年も危険な状態となっており、国道7号、113号、鉄道、H23.3に開通した日本海沿岸東北自動車道などの広域交通網の社会経済活動に与える影響が大きい。このため、今後とも洪水に対する安全度の向上を図る必要がある。</p>	<p>①事業の必要性等に関する視点 ・堤防や河道掘削により、概ね整備計画目標流量を計画高水位（H.W.L.）以下で安全に流下させることができる。 ・水衝部対策などの堤防強化などにより、水衝部の固定化によって局所洗掘が進行している区間で局所洗掘から堤防が保護される。 ・近年における荒川流域の関係市町村における総人口は減少傾向、総世帯数は減少傾向にある。 ・荒川流域では、荒川自治体において村上市、胎内市の大規模合併があり、流域は新潟・山形両県境にまたがり、国道7号、113号、鉄道に加え、平成23年3月に村上市（旧朝日村）まで開通した日本海沿岸東北自動車道などの整備が進められている。 ・“清流”荒川は、自然が豊かであるとともに地域住民等による川を守るための活動が認められ、平成20年には環境省の「平成の名水100選」に選ばれる等注目され、荒川の恵みを活かした地域活性化を図るため、観光事業等の推進を図っている。 ②事業の進捗の見込みについて ・荒川は、特に中下流部が洪水を安全に流下させる能力が低くなっており、これらで危険な箇所から順次、堤防整備、河道掘削、水衝部対策等を実施してきている。 ・羽越水害の経験、記憶に新しい平成16年7月出水における関川村全村避難勧告の経験から地方公共団体、沿川住民からの荒川河川改修事業促進の要望が強い。事業の実施にあたっては、大きな支障がなく、着実な進捗が見込まれる。 ③コスト削減や代替案立案等の可能性の視点 ・引き続き新技術、施工計画の見直し等の代替案の検討により一層の建設コスト削減に努める。</p>	<p>継続</p> <p>水管理・国土保全局治水課 （課長 森北佳昭）</p>
<p>信濃川下流直轄河川改修事業 北陸地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>672</p>	<p>6.668</p>	<p>【内訳】 被害防止便益：6,651億円 残存価値：17億円</p> <p>【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：2,560戸 年平均浸水軽減面積：471ha</p>	<p>481</p>	<p>13.9</p>	<p>・大河津分水通水以降は目立った洪水はなかったが、戦後、流域の開発が進んだことなどから資産が集中している。昭和36年、昭和42年、昭和53年にも大きな浸水被害が発生した他、平成16年7月には支川の刈谷田川、五十嵐川等で堤防が生じ、甚大な被害が発生しているほか、「平成23年7月新濁、福島豪雨」により各水位観測所で観測開始から既往最大水位となる洪水が発生し、計画流量を超過する区間が発生するなど依然として危険な状態である。 ・信濃川下流域には国際空港・港湾や新幹線・高速道路など広域高速交通体系の結節点としての拠点性、地理的優位性をあわせ持ち、低平な地形条件で氾濫域の資産が集中しており、社会経済活動に与える影響は大きく、治水対策が必要である。</p>	<p>①事業の必要性等に関する視点 ・信濃川下流は低平な地形条件と氾濫域の資産が集中し、氾濫時の被害が甚大になることが想定され、平成23年7月新濁、福島豪雨では計画高水位を超過する区間が発生するなど依然として治水対策が必要である。 ・今後とも洪水に対する安全度の向上を図るため、想定される氾濫形態や背後地の資産・土地利用を総合的に勘案して、堤防整備、河道掘削、護岸・水制の整備を進める必要がある。 ・さらに、事業の実施にあたっては自然環境に配慮すると共に、地域と連携し、地域の連携拠点、及び災害時の防災拠点等の整備を推進する。 また、災害時における自治体や地域の避難誘導体制の整備、ハザードマップの作成等を支援する。 ②事業の進捗の見込みの視点 ・信濃川下流区間の堤防整備率は全体で約9割程度（H23.3末現在）であるが、「平成23年7月新濁、福島豪雨」において上流部で家屋浸水被害が発生するなど未だ不十分な状況であり、現在弱小堤、無堤防区間として堤防の整備及び洪水を安全に流す河道断面確保のための河道掘削を重点的に行っていく必要がある。 「平成23年7月新濁、福島豪雨」により治水事業に対する地域の要望もあり、今後とも河川改修事業の計画的な推進・進捗を図る事が見込まれる。 ③コスト削減や代替案立案等の可能性の視点 ・河床掘削土を築堤材として有効活用するとともに、新技術を活用することで工事におけるコスト削減や環境負荷低減を図っていく。また、設計から工事に係る各段階において、コスト削減につながる代替案の可能性の視点にたつて事業を進めていく。</p>	<p>継続</p> <p>水管理・国土保全局治水課 （課長 森北佳昭）</p>
<p>信濃川直轄河川改修事業 北陸地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>1,931</p>	<p>17.043</p>	<p>【内訳】 被害防止便益：17,029億円 残存価値：13億円</p> <p>【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：3,421戸 年平均浸水軽減面積：1,805ha</p>	<p>1,390</p>	<p>12.3</p>	<p>・昭和56年8月洪水では、魚野川流域で堤防、越水し大きな被害が発生し、昭和57年9月洪水では、大河津で計画水位まで6cmを超過する最高水位を記録、平成23年7月洪水では、魚野川流域で記録的な大雨となり、堀之内観測所、上出観測所において計画高水位を上回る水位を観測しているなど、依然として洪水に対して危険な状態にある。 ・信濃川沿川は、新潟市、長岡市を中心とした経済活動が活発であり、新幹線、高速道路など高速交通網が整備されているとともに、米を代表とした農産物の生産が盛んな地域であり、商業、工業、農業、観光など社会経済活動に与える影響は大きく、治水対策が必要である。</p>	<p>①事業の必要性に関する視点 ・信濃川は大河川であり、その氾濫域は大きく、人口、資産、交通網等も集中している。氾濫形態も様々であり、ひとたび氾濫すると甚大な被害が想定される。これより、今後とも洪水に対する安全度の向上を図るため、堤防整備、河道掘削、護岸整備等を進める必要がある。 ②事業の進捗の見込みの視点 ・信濃川における完成堤防の整備率は約56%であり、無堤防区間も存在し、流下能力も不足しているため、今後とも河川改修を計画的に推進・継続していく必要がある。 ・地方公共団体や沿川住民からの信濃川改修事業促進の要望が強い。 ・事業実施にあたり、大きな支障がなく、着実な進捗が見込まれる。 ③コスト削減や代替案立案等の可能性の視点 ・事業実施にあたっては、河床掘削土を築堤材として有効活用するとともに、新技術を活用することで、工事におけるコスト削減や環境負荷低減を図っていく。また、設計から工事に係る各段階において、コスト削減につながる代替案の可能性の視点にたつて事業を進めていく。</p>	<p>継続</p> <p>水管理・国土保全局治水課 （課長 森北佳昭）</p>
<p>千曲川直轄河川改修事業 北陸地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>711</p>	<p>6.107</p>	<p>【内訳】 被害防止便益：6,092億円 残存価値：15億円</p> <p>【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：647戸 年平均浸水軽減面積：257ha</p>	<p>438</p>	<p>13.9</p>	<p>・千曲川流域では、昭和57年の千曲川支川柳川流域、昭和58年の千曲川本川の堤防決壊等により大きな浸水被害が発生している。また、近年では平成16年及び平成18年出水により浸水被害を受けてきた。依然として危険な状態にある。 ・千曲川沿川は、県都長野市及び松本市を核に経済活動が活発で、拠点的な都市機能の向上や高度情報通信網、高速交通網、空港の整備を進めるなど多様な高速交通網の整備・拡充により、さらなる飛躍を目指している地域であり、経済活動に与える影響は大きく、治水対策が必要である。</p>	<p>①事業の必要性に関する視点 ・信濃川水系千曲川は河川延長（堤防整備必要延長）が長く、無堤防区間や、弱小堤区間及び狭窄区間もあるため、はん濫時の被害が甚大になることが想定されることから、今後とも洪水に対する安全度の向上を図るため、想定される氾濫形態や背後地の資産、土地利用を総合的に勘案して、堤防整備、河道掘削等の整備を進める必要がある。 ②事業の進捗の見込みの視点 ・千曲川の経路管理区間における完成堤防の完成率（完成堤防の整備率は約59%と低い状態であり、これまで流下能力不足の立上り下流部の無堤防対策及び中流部の弱小堤対策等、危険な箇所から重点的に整備進捗を図ってきたが、引き続き事業進捗を図ることとしている。 ・今後、立上り下流部の無堤防地区や弱小堤区間の解消を図りつつ、下流の信濃川区間の上下流バランスを考慮し、狭窄部の開削を進め流下能力の向上を図る。したがって、今後とも必要な築堤及び河道掘削を実施し、流下能力確保のための事業進捗を図っていく必要がある。 ③コスト削減や代替案立案等の可能性について ・河床掘削土を築堤材として有効活用するとともに、新技術を活用することで工事におけるコスト削減や環境負荷低減を図っていく。また、設計から工事に係る各段階において、コスト削減につながる代替案の可能性の視点にたつて事業を進めていく。</p>	<p>継続</p> <p>水管理・国土保全局治水課 （課長 森北佳昭）</p>
<p>関川直轄河川改修事業 北陸地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>537</p>	<p>1.084</p>	<p>【内訳】 被害防止便益：1,072億円 残存価値：12億円</p> <p>【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：380戸 年平均浸水軽減面積：74ha</p>	<p>403</p>	<p>2.7</p>	<p>・昭和57年9月、昭和60年7月、平成7年7月と近年においても大きな洪水が発生し被害を生じている。 ・昭和57年、昭和60年と2度の直轄河川激甚災害対策特別緊急事業を実施しているが、近年においても平成7年7月に戦後最大規模の流量を記録し、床倉川等で浸水被害が発生するなど治水安全度が低い状態となっている。 ・上越地域は、拠点的な都市機能や基幹インフラが整備されており、また、上越火力発電所が開発中であり、1号機が平成24年度運転開始予定である。</p>	<p>①事業の必要性に関する視点 ・関川、保釈川川の上越地域は、上越市を核に経済活動が活発で、高い人口集積を有し、拠点的な都市機能や高速道路、鉄道、港湾等の基幹インフラが整備された密集市街地となっており、氾濫した場合の被害は甚大になると想定される。 ②事業進捗状況、事業進捗の見込み ・関川水系河川整備基本方針を平成19年3月に、平成21年3月には関川水系河川整備計画が策定された。 ・現在、関川の堤防は既成しているものの、河道断面不足により全川の流下能力が不足している。現在は川の築堤を図るとともに、内水被害軽減のための災害に強い地域づくりに向けたハード・ソフト対策を推進している。 ・治水事業の進捗に対する地元からの強い要望もあり、今後とも引き続き計画的に事業を推進し、進捗を図ることとしている。 ③コスト削減や代替案立案等の可能性 ・引き続き新技術、施工計画の見直し等の代替案の検討により一層の建設コスト削減に努めていく。</p>	<p>継続</p> <p>水管理・国土保全局治水課 （課長 森北佳昭）</p>
<p>姫川直轄河川改修事業 北陸地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>81</p>	<p>4.437</p>	<p>【内訳】 被害防止便益：437億円 残存価値：0.64億円</p> <p>【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：29戸 年平均浸水軽減面積：7.0ha</p>	<p>48</p>	<p>9.1</p>	<p>・姫川は、流域の大半を急峻な山地が占め、河床勾配が1/60～1/130程度と国内屈指の急流河川である。大規模な断層帯である糸魚川-静岡構造線沿いの断層帯が地質地盤を流域としているため、洪水時には上流部から大量の土砂が本川に流出し、土砂災害が頻りに絶えぬ難治の河川である。 ・平成7年7月洪水では『越水なき破壊』が発生するなど、甚大な被害を被った。主な被害は堤防決壊2箇所、家屋全半壊38戸、床上浸水48戸、床下浸水195戸であった。 ・このため、今後とも洪水に対する安全度の向上を図る必要がある。</p>	<p>①事業の必要性等に関する視点 ・洪水時の洗掘等に対し、護岸の根入れが不足し堤防の安全性が確保できない区間において、護岸根入れによる急流河川対策を実施し、氾濫被害の防止を図ることができる。 ・堤防の高さ及び断面が不足する弱小堤防区間の解消を図ること、計画高水位以下で安全に洪水を流下させることができる。 ・姫川沿川の糸魚川市は、古くから交通の要衝として、今もなお経済活動等の動脈として大きな役割を果たしている。 ・糸魚川市大野地先のファッマが糸魚川温泉や糸魚川市上川地先の土地区画整理事業等の開発が行われ、さらなる地域の発展が期待される地域である。 ②事業の進捗の見込みの視点 ・既往最大となる平成7年7月洪水による「越水なき破壊」の経験を踏まえ、従来の護岸構造と比較し、より強固な護岸構造の根拠による急流河川対策を進めていく。 ・治水事業の進捗に対する地元からの強い要望もあり、今後とも引き続き計画的に事業を推進し、進捗を図ることとしている。 ③コスト削減や代替案立案等の可能性の視点 ・引き続き新技術、施工計画の見直し等の代替案の検討により一層の建設コスト削減に努めていく。</p>	<p>継続</p> <p>水管理・国土保全局治水課 （課長 森北佳昭）</p>

神通川直轄河川改修事業 北陸地方整備局	再々評価	316	10.148	【内訳】 被害防止便益：10,141億円 残存価値：7.2億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：2,130戸 年平均浸水軽減面積：117ha	195	52.2	・昭和58年9月、平成11年9月、平成16年10月と近年においても大きな洪水が発生している。 ・平成16年10月洪水では、直轄管理区間上流部と下流部において計画洪水水位を超過し、基準地点で計画洪水水位に28cmまで迫る戦後最大規模の洪水となり、富山県内だけで床上・床下浸水166戸の被害が発生した。 ・今後とも洪水に対する安全度の向上を図るため、堤防整備、河道掘削、支川合流点処理等を実施する必要がある。	①事業の必要性等に関する視点 ・神通川は常願寺川との複合扇状地を流下する河道の地形条件に加え、県都富山市を有し、拠点的な都市機能や高速交通網、空港、港湾等の整備が行われ、さらに北陸新幹線や高速道路等の多様な交通拠点の整備拡充が図られており、想定以上の被害は甚大になると想定される。 ②事業の進捗状況、事業進捗の見込み ・堤防整備は未だ不十分な状況にあり、これまで危険な箇所から順次整備を進めており、弱小堤対策として堤防の整備を重点的に整備を進める。 ・沿川自治会や沿川住民からの神通川改修事業進捗の要望が強い。 ・事業の実施にあたり、大きな支障がなく、着実な進捗が見込まれる。 ③コスト削減や代替案立案等の可能性 ・引き続き新技術、施工計画の見直し等の代替案の検討により一層の建設コスト削減に努めていく。	継続	水管理・国土保全局治水課 (課長 森北佳昭)
庄川直轄河川改修事業 北陸地方整備局	再々評価	386	4.244	【内訳】 被害防止便益：4,242億円 残存価値：2.3億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：946戸 年平均浸水軽減面積：165ha	254	16.7	・昭和9年7月、平成16年10月に被害の大きな洪水が発生しており、平成16年10月洪水では、大門地点において危険水位を上回る戦後最大の水位を記録し、堤防に多大な被害が発生したほか、高岡市、新湊市（現 射水市）、大町町（現 射水市）などで1,400世帯、2,840人に避難勧告が出されたなど、近年でも危険な状態となっており、特定重要港湾、高速道路などの広域交通網の要衝である当該地域への社会経済活動に与える影響は大きい。このため、今後とも洪水に対する安全度の向上を図る必要がある。	①事業の必要性等に関する視点 ・本事業の実施により、戦後最大規模の洪水を計画高水位（H.W.L）以下で安全に流下させることができる。 ・急流河川特有の流れの強大なエネルギーに対する堤防の安全度が確保され、氾濫被害が防止される。 ・近年における、庄川流域の関係市町村における総人口、総世帯数は横ばい傾向にあり、沿川の状況に大きな変化はない。 ・庄川沿川の高岡、射水地域は、特定重要港湾の伏木富山港や北陸自動車道や、順次整備が進められている能越自動車道が交差する地点にあり、平成26年度の開業に向け北陸新幹線の整備が進められている。また、高岡市と砺波市では、高岡砺波スマートICの整備を北陸新幹線開業と合わせた供用開始を目指して進めるなど、高速交通ネットワークの整備が進められている。 ②事業の進捗の見込みの視点 ・庄川は、特に下流部で流下能力が低くなっており、これまで危険な箇所から順次堤防整備を図るとともに、急流河川特有の強大なエネルギーに対応するため、急流河川対策を実施してきている。 ・沿川自治会や自主防災組織からの庄川改修事業促進の要望が強い。 ・事業の実施にあたり、大きな支障がなく、着実な進捗が見込まれる。 ③コスト削減や代替案立案等の可能性の視点 ・引き続き新技術、施工計画の見直し等の代替案の検討により一層の建設コスト削減に努める。	継続	水管理・国土保全局治水課 (課長 森北佳昭)
小矢部川直轄河川改修事業 北陸地方整備局	再々評価	119	1.571	【内訳】 被害防止便益：1,569億円 残存価値：2.3億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：269戸 年平均浸水軽減面積：53ha	76	20.7	・平成2年9月、平成10年9月、平成20年7月と、近年においても度重なる計画高水流量相当の洪水が発生して、多数の被害が生じている。 ・平成20年7月洪水は、降雨継続時間は5時間と長く、時間雨量132mm（小滝観測見量観測所）と局所的な集中豪雨であった。このため、約3時間で5.65m水位が上昇し、上流の津沢地点ではH.W.L付近まで到達した。この豪雨の影響により本川水位が上昇し、支川の坂支川、横江支川、合又川等で浸水被害が発生した。 ・今後とも洪水に対する安全度の向上を図るため、堤防整備、支川合流点処理等を実施する必要がある。	①事業の必要性等に関する視点 ・小矢部川は、庄川扇状地の扇端を流下する河道の地形条件に加え、氾濫区域には富山県第2の都市である高岡市などを抱えることなどから、想定氾濫区域内人口約10万人、被害額約3,837億円（1/100洪水規模、H23年度末河道）と想定した場合の被害は甚大になると想定される。 ②事業の進捗の見込みの視点 ・これまで平成20年7月短期集中豪雨対策により危険な箇所から順次堤防整備を進めており、河道掘削等と合わせ今後整備を進める。 ・沿川自治会や沿川住民からの小矢部川改修事業促進の要望が強い。 ・事業の実施にあたり、大きな支障がなく、着実な進捗が見込まれる。 ③コスト削減や代替案立案等の可能性の視点 ・引き続き新技術、施工計画の見直し等の代替案の検討により一層の建設コスト削減に努める。	継続	水管理・国土保全局治水課 (課長 森北佳昭)
手取川直轄河川改修事業 北陸地方整備局	再々評価	96	5.058	【内訳】 被害防止便益：5,057億円 残存価値：2.0億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：349戸 年平均浸水軽減面積：241ha	84	60.4	・手取川は、扇状地間では洪水時に交互砂川の移動等が発生し、河岸侵食が著しい。また、扇状地河道の一部では天井川区間を有しており、洪水時にひとたび堤防が決壊すると、氾濫流が扇状地末端まで拡散する危険性を有している。 ・特に、昭和9年7月11日に発生した洪水は、活発な梅雨前線による豪雨と残雪による融雪洪水も加わり大洪水となり、堤防が数カ所破壊し、97名の人命が奪われ、2,110町歩の耕地が土砂により埋没したという記録が残されている。 ・このため、今後とも洪水に対する安全度の向上を図る必要がある。	①事業の必要性等に関する視点 ・手取川水系河川整備基本方針で定めた計画高水流量（鶴来地点：5,000m <sup>3</sup> /s）を計画高水位（H.W.L）以下で流下させ、氾濫被害の防止を図ることができる。 ・急流河川における洪水特有の強いエネルギーに対し、特に危険な区間について整備を進め、氾濫被害の防止を図ることができる。 ・手取川流域を含む白山市は、金沢市に次いで2番目の人口を有しており、ベッドタウンとして人口の増加、住宅都市化が進むとともに、工業都市としても成長している。 ②事業の進捗の見込みの視点 ・これまで平成20年7月短期集中豪雨対策により危険な箇所から順次堤防整備を進めてきた。 ・現在は河口部の流下能力が不足していることから、川の器の確保とともに、重要水防所の水衝部で危険な箇所における急流河川対策を実施してきている。 ③治水事業の進捗に対する地元からの強い要望もあり、今後引き続き計画的に事業を推進し、進捗を図ることとしている。 ④コスト削減や代替案立案等の可能性の視点 ・引き続き新技術、施工計画の見直し等の代替案の検討により一層の建設コスト削減に努める。	継続	水管理・国土保全局治水課 (課長 森北佳昭)
安倍川直轄河川改修事業 中部地方整備局	再々評価	230	5.826	【内訳】 被害防止便益：5,824億円 残存価値：1.8億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：4,476戸 年平均浸水軽減面積：175ha	217	26.9	・過去の災害としては、昭和54年10月の台風20号等、台風に起因する洪水が多く、橋梁の流失、道路の寸断や浸水被害が発生している。 ・流域は、静岡県と岐阜県所在地である静岡市街地が発達し、東名高速道路やJR東海道新幹線等、日本経済の基盤をなす重要交通網が集中しており、平成24年度には、新東名高速道路の供用開始も予定され、一層の経済活動等が見込まれる。	①事業の必要性に関する視点 ・河川整備計画策定以降、流域の人口に大きな変化は見られないが、世帯数は増加傾向にある。 ・基準地点の手越で観測史上最大規模の洪水（昭和54年10月洪水）と同規模の降雨が降ったことにより想定される氾濫被害は、浸水面積約2,500ha、浸水人口約5.4万人、浸水家屋数約1.7万世帯であり、整備を実施することで氾濫被害が解消される。 ②事業の進捗の見込みの視点 ・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、河道掘削を主に実施している。なお、事業実施にあたっては関係者等と十分な調整を図ったうえで実施していく。 ③コスト削減や代替案立案等の可能性の視点 ・前回再評価時（平成20年度）以降、主に実施してきた護岸整備において、プレキャスト製品を採用するなど、コスト削減につとめてきており、平成22年度までに約0.2億円のコスト削減を図った。 ・新たな知見、技術の進歩などの情報を収集し、適宜見直しを行うと共に、掘削土砂の有効利用など、コスト削減に努める。	継続	水管理・国土保全局治水課 (課長 森北佳昭)
大井川直轄河川改修事業 中部地方整備局	再々評価	121	1.657	【内訳】 被害防止便益：1,655億円 残存価値：2.1億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：310戸 年平均浸水軽減面積：74ha	94	17.7	・過去の災害としては、昭和54年10月の台風20号等、台風に起因する洪水が多く、橋梁の流失、道路の寸断や浸水被害が発生している。 ・流域には、製薬、化学、食品加工の工場が多く立地し、東名高速道路やJR東海道新幹線等、日本経済の基盤をなす重要交通網が集中しており、平成24年度には、新東名高速道路の供用開始も予定され、一層の経済活動等が見込まれる。	①事業の必要性に関する視点 ・流域の人口・世帯数は、増加傾向にある。 ・概ね50年に1回程度の流量が発生した場合の氾濫被害は、浸水面積約2,860ha、浸水人口約5.4万人、浸水家屋数約1.7万世帯であり、整備を実施することで氾濫被害が解消される。 ②事業の進捗の見込みの視点 ・牛山付近等の流下能力が不足する箇所の引堤（開削）や河道掘削について、関係者等と十分な調整を図ったうえで実施していく。 ③コスト削減や代替案立案等の可能性の視点 ・前回再評価時（平成19年度）以降、主に実施してきた護岸整備において、プレキャスト製品を採用するなど、コスト削減に努めてきており、平成22年度までに約0.1億円のコスト削減を図った。 ・新たな知見、技術の進歩などの情報を収集し、適宜見直しを行うと共に、掘削土砂の有効利用など、コスト削減に努める。 ・河川整備計画は、河道特性や社会経済状況、自然環境の状況を踏まえて、最も適切な河川計画とされており、妥当だと考えている。（代替案として、河道掘削、堤防嵩上げ、遊水池、放水槽、既存等々有効活用の5ケースを検討し、河道の安全性、概算事業費、河道の安定性などを勘案し、河川整備計画の改修案を最良案として選定）	継続	水管理・国土保全局治水課 (課長 森北佳昭)

菊川直轄河川改修事業 中部地方整備局	再々評価	217	2,337	161	14.5	<p>・菊川においては、戦後最大出水である昭和57年9月の台風18号による洪水、近年では平成10年9月に発生した洪水により、低平地の浸水被害等、流域全体に大きな被害が生じた。</p> <p>・流域には、事業所が多く立地し、東名高速道路、国道150号、JR東海道本線の重要な交通網が集中しており、今後も一層の経済活動が見込まれている。</p> <p>【内訳】 被害防止便益：2,335億円 残存価値：1.6億円</p> <p>【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：798戸 年平均浸水軽減面積：331ha</p>	<p>①事業の必要性に関する視点</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・菊川流域内の人口、世帯数は増加傾向にある。</li> <li>・事業年度の調査で概ね40年に1度経験するような流量（約1,200m<sup>3</sup>/s）の洪水により想定される浸水被害は、浸水面積約1,200ha、浸水家数約3,300世帯であり、整備を実施することで浸水被害が軽減される。</li> </ul> <p>②事業の進捗の見込みの視点</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・今後20～30年間に実施する具体的な河川の整備に関する計画となる「河川整備計画」の策定に向け、現在検討を進めているところである。河道掘削や高瀬防除等の整備にあたっては、環境に配慮することにも、関係機関と十分な調整を図り、実施していく。</li> </ul> <p>③コスト削減や代替案立案等の可能性の視点</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・前回評価時（平成20年度）以降、主に実施してきた高瀬防除整備において、プレキャスト製品を採用するなど、コスト削減につとめてきており、平成22年度までに約30億円のコスト削減を図った。また、河道掘削においては、掘削残土を他工事に再利用することにより、約0.7億円のコスト削減を図った。今後とも、新技術の積極的な採用や、掘削土砂の有効利用など、引き続き工事コストの削減につとめる。</li> </ul>	継続	水管理・国土保全局治水課 (課長 森北佳昭)
豊川直轄河川改修事業 中部地方整備局	再々評価	339	2,638	340	7.8	<p>・豊川では、これまで幾度も洪水による被害を受けてきた。戦後最大の洪水として記録された昭和44年8月の洪水では、旧一宮町（現豊川市）などで最大被害が発生した。</p> <p>・豊川放水路の整備（昭和13～40年）や豊橋市内の狭窄部の改修（昭和46～62年）などを実施してきたが、近年でも浸水が発生している。</p> <p>・豊川の想定浸水区域内は、高速道路及び主要国道、新幹線等の重要交通網が整備され、治水上重要な地域となっており、今後も一層の経済活動が見込まれている。</p> <p>【内訳】 被害防止便益：2,634億円 残存価値：4.0億円</p> <p>【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：214戸 年平均浸水軽減面積：210ha</p>	<p>①事業の必要性に関する視点</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・流域関連市町村人口（3市1町）は約59万人である。人口は近年横ばいであり、製造品出荷額、土地利用についても大きな変化は見られない。</li> <li>・概ね30年に1度経験するような流量規模の出水が発生することにより想定される浸水被害は、浸水面積約3,045ha、浸水人口約23,525人、浸水家数約9,675戸であり、整備を実施することで浸水被害は、浸水面積約730ha、浸水人口約3,025人、浸水家数約691戸に軽減される。</li> </ul> <p>②事業の進捗の見込みの視点</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業実施にあたっては、地元調整等を行い実施していく。</li> <li>・一級河川地区（低水路幅掘削（河道掘削））：河川の不足する区間において河道の掘削を実施していく。</li> <li>・豊川放水路分派橋（耐震対策）：耐震性能が不足している豊川放水路分派橋の門柱等性の補強を実施していく。</li> </ul> <p>③コスト削減や代替案立案等の可能性の視点</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・防災拠点の整備を行うため、購入土を用いることを想定していたが、河道掘削による建設発生土にて対応することにより、約300万円のコスト削減を図っている。</li> <li>・新たな知見、技術の進歩などの情報を収集し、適宜見直しを行うと共に、掘削土砂の有効利用など、コスト削減に努める。</li> </ul>	継続	水管理・国土保全局治水課 (課長 森北佳昭)
庄内川直轄河川改修事業 中部地方整備局	再々評価	1,554	37,167	1,080	34.4	<p>・平成12年9月東海豪雨において甚大な被害を受けたため、再度災害防止対策として、「河川激甚災害対策特別緊急事業（激特事業）」を採択し、平成16年度に完成した。しかし、激特事業は概ね5年間の限られた期間における緊急的な対策であることから、激特事業完了後も平成12年9月東海豪雨と同等の洪水が流下した場合に計画高水位を超過する区間が残されている。</p> <p>・庄内川の想定浸水区域は、中部圏の中核機能や交通機関の拠点を抱え、治水上極めて重要である。</p> <p>【内訳】 被害防止便益：37,160億円 残存価値：6.9億円</p> <p>【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：13,987戸 年平均浸水軽減面積：441ha</p>	<p>①事業の必要性に関する視点</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・流域市町村の人口は、河川整備計画が策定された平成20年以降、ほぼ横ばいである。また資産、土地利用に関しても、大きな変化は見られない。</li> <li>・河川整備計画の目標規模の大雨（中下流部：平成12年9月東海豪雨、上流部：平成元年9月豪雨）が降ったことにより想定される浸水被害は、浸水面積約9,000ha、浸水人口約66万人、浸水家数約28万世帯であり、整備を実施することで浸水被害が軽減される。</li> </ul> <p>②事業の進捗の見込みの視点</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地元や施設管理者との調整を行い、流下能力が不足する庄内川の堤防整備や河道掘削、洪水時に流下阻害となっている橋架け替え、浸透に対する堤防強化を実施していく。</li> </ul> <p>③コスト削減や代替案立案等の可能性の視点</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・河道掘削による建設発生土は、投入容量が大きい受入地での有効処分を予定していたが、治川町等との調整により、無償で他機関工事へ搬出することが可能となり、建設発生土の利用促進とコスト削減が達成できた。平成19年度～平成22年度までのコスト削減額は約6億円。今後も積極的なコスト削減に努める。</li> </ul>	継続	水管理・国土保全局治水課 (課長 森北佳昭)
庄内川特定構造物改修事業（JR新幹線庄内川橋梁） 中部地方整備局	長期継続 統中	684	12,006	441	27.2	<p>・平成12年9月東海豪雨により愛知県下の大規模な被害が発生し、県道枇杷島橋では、洪水が橋桁に衝突するなど危険な状況となっていた。</p> <p>・事業区間は鉄骨部で流下能力不足となっていることや、背後地に資産が集中していることから、治水上の重要区間となっている。</p> <p>・本事業は、枇杷島地区橋梁の改修を行い、流下能力を向上させ、洪水の軽減を図るものである。</p> <p>【内訳】 被害防止便益：12,005億円 残存価値：1.6億円</p> <p>【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：8,700戸 年平均浸水軽減面積：240ha</p>	<p>①事業の必要性に関する視点</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・本事業の枇杷島地区周辺に位置する名古屋市、清須市は、人口約230万人で、浸水域には住宅等が密集している。新規採択された平成14年度以降、人口はほぼ横ばいである。また資産、土地利用に関しても、大きな変化は見られない。</li> <li>・事業実施後に確保される治水安全度（1/50）の大雨が降ったことにより想定される浸水被害は、浸水面積約6,100ha、浸水人口約51万人、浸水家数約22万世帯であり、整備を実施することで浸水被害は解消される。</li> </ul> <p>②事業の進捗の見込みの視点</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・当面は、用地取得を継続して実施し、平成26年度より左岸側の築堤に着手する予定。最も橋桁の高さが低い県道枇杷島橋架け替えを優先して進める予定。</li> </ul> <p>③コスト削減や代替案立案等の可能性の視点</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・橋脚の基礎の構造について、橋脚の基礎杭、コンクリート打設のための型枠、川の中で作業を行うための締め切り矢板を兼用できる鋼管矢板基礎等の工法検討を行う。また、橋桁について、部毎に必要とされる強度に応じて、1桁毎に橋桁構造を組み合わせて鋼材量の軽減の検討を行うなど、コスト削減に努める。</li> </ul>	継続	水管理・国土保全局治水課 (課長 森北佳昭)
木曾川直轄河川改修事業 中部地方整備局	再々評価	669	21,705	473	45.9	<p>・昭和58年（1983）の台風10号と秋雨前線により戦後最大規模の洪水が発生し、大山・笠松地点では戦後最高水位を記録するとともに、岐阜県美濃加賀市、坂町及び可見市等で浸水被害し、4,588戸が浸水するなど甚大な被害が発生した。</p> <p>・流域内は、高速道路及び主要国道、新幹線等の交通機関の拠点を抱え、国土の東西を結ぶ交通の要衝となっている。想定浸水区域内には人口及び資産が集中しており、治水上極めて重要な地域となっている。</p> <p>【内訳】 被害防止便益：21,696億円 残存価値：9.1億円</p> <p>【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：4,705戸 年平均浸水軽減面積：1,096ha</p>	<p>①事業の必要性に関する視点</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・流域市町村の人口は、河川整備計画が策定された平成20年以降、概ね横ばいである。</li> <li>・河川整備計画の目標規模の洪水（昭和58年9月洪水）の発生により想定される浸水被害は、浸水面積約27,230ha、浸水人口約48.4万人、浸水家数約15.6万世帯であり、河川改修を実施することで被害が解消される。</li> </ul> <p>②事業の進捗の見込みの視点</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地元や施設管理者との調整を行い、堤防高が不足する区間の高瀬防除の整備を平成28年度末完了を目標に実施していく。</li> </ul> <p>③コスト削減や代替案立案等の可能性の視点</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・高瀬防除強化及び樋管の改修を行うため、従来工法であれば、二重締め切り等の大規模仮設や堤防開削が必要となるが、既存の施設を活用可能となる地盤改良工法（浸透面化工法）にて対応することにより、約2.6億円のコスト削減と工期短縮がされた。今後も積極的なコスト削減に努める。</li> </ul>	継続	水管理・国土保全局治水課 (課長 森北佳昭)
長良川直轄河川改修事業 中部地方整備局	再々評価	1,163	27,163	903	30.1	<p>・観測史上最大流量を記録した平成16年10月の台風23号では、長良川の岐阜市から郡上市までのほぼ全域において大規模な浸水被害が発生した。流域管理区では、岐阜市の中心市街地付近において計画高水位を超過した。</p> <p>・流域内は、高速道路及び主要国道、新幹線等の交通機関の拠点を抱え、国土の東西を結ぶ交通の要衝となっている。想定浸水区域内には人口及び資産が集中しており、治水上極めて重要な地域となっている。</p> <p>【内訳】 被害防止便益：27,136億円 残存価値：26億円</p> <p>【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：4,990戸 年平均浸水軽減面積：528ha</p>	<p>①事業の必要性に関する視点</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・観測史上最大流量を記録した平成16年10月の台風23号では、長良川の岐阜市から郡上市までのほぼ全域において大規模な浸水被害が発生した。流域管理区では、岐阜市の中心市街地付近において計画高水位を超過した。</li> <li>・関係機関や地元及び漁協関係者等と調整を行い、流下能力が不足する長良川中流部の治水安全度の早期向上のため、コアジサシの営業地となっている砂洲や島の生息場となっている瀬の存続に配慮した掘削計画のもと、河道状況を観察しながら河道掘削及び樹木抜根を継続して実施していく。また、河道改修を合わせ、上流指定区間に整備を予定している遊水地等の事業着手に向けて関係機関と調整を進める。</li> </ul> <p>②事業の進捗の見込みの視点</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・関係機関や地元及び漁協関係者等と調整を行い、流下能力が不足する長良川中流部の治水安全度の早期向上のため、コアジサシの営業地となっている砂洲や島の生息場となっている瀬の存続に配慮した掘削計画のもと、河道状況を観察しながら河道掘削及び樹木抜根を継続して実施していく。また、河道改修を合わせ、上流指定区間に整備を予定している遊水地等の事業着手に向けて関係機関と調整を進める。</li> </ul> <p>③コスト削減や代替案立案等の可能性の視点</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・河道掘削による建設発生土を道路事業との調整により、東海環状自動車道の養老ジャンクション整備箇所等へ搬出することで建設発生土の有効利用がされた。民間の受入地で土砂処分した場合と比較して、運搬費や処分費が削減されることにより、約2.9億円のコスト削減がされた。今後も積極的なコスト削減に努める。</li> </ul>	継続	水管理・国土保全局治水課 (課長 森北佳昭)

<p>根斐川直轄河川改修事業 中部地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>1,241</p>	<p>47,990</p>	<p>987</p>	<p>48.6</p>	<p>・平成14年7月洪水では、牧田川、杭瀬川、相川、大谷川、泥川などの流域で大規模な洪水が発生した。特に、大垣市荒崎地区は、洗濯からの経流により床上浸水家屋309戸、床上浸水家屋173戸の甚大な被害が発生した。平成20年9月洪水では、杭瀬川において床上浸水家屋5戸、床上浸水家屋26戸の被害が発生した。支川の治水安全度を早期に高める必要があり、集中的に予算を投入し改修を実施している。</p> <p>・流域内は、高速道路及び主要国道、新幹線等の交通機関の拠点を抱え、国土の東西を結ぶ交通の要衝となっている。想定浸水区域内には人口及び資産が集中しており、治水上極めて重要な地域となっている。</p>	<p>①事業の必要性に関する視点 ・流域市町村の人口は、河川整備計画が策定された平成20年以降、概ね横ばいである。 ・河川整備計画の目標規模の洪水（昭和50年8月洪水、平成14年7月洪水）の発生により想定される冠水被害は、浸水面積約1,860ha、浸水人口約16.6万人、浸水家屋数約5.4万世帯であり、河川改修を実施することで被害が軽減する。</p> <p>②事業の進捗の見込みの視点 ・地元や隣市・隣管等の許可施設管理者と調整を行い、杭瀬川の堤防整備及び治水能力が不足している牧田川の河道掘削、堤防整備及び防犯強化を実施し、河川の危機管理機能を強化するため、災害発生時の緊急復旧活動の拠点となる河川防災ステーションを整備する。</p> <p>③コスト削減や代替案立案等の可能性の視点 ・河道掘削による建設発生土を道路事業との調整により、東海環状自動車道の美老ジャンクション整備箇所へと搬出することで建設発生土の有効利用がされた。民間の受入地で土砂処分した場合と比較して、運搬費や処分費が削減されることにより、約4.1億円のコスト削減がされた。今後とも積極的なコスト削減に努める。</p>	<p>継続</p> <p>水管理・国土保全局治水課 (課長 森北佳昭)</p>
<p>大曾川上流特定構造物改修事業（犀川統合排水機場） 中部地方整備局</p>	<p>長期間継続中</p>	<p>69</p>	<p>1,360</p>	<p>96</p>	<p>14.2</p>	<p>・現在の犀川第一排水機場は60年、犀川第二排水機場は46年が経過し、老朽化により排水能力が低下している。また、長良川右岸堤防内に設置されており、現在の河川構造等に適合していない。</p>	<p>①事業の必要性に関する視点 ・犀川流域の内水氾濫域に位置する本事業・穂積市・大垣市・北方町は人口約25万人、犀川が長良川に合流する内水氾濫域は近年において宅地化が進んでいる。犀川統合排水機場事業が採択された平成15年度以降、人口は微増傾向にある。 ・概ね40年に1回程度（昭和36年6月洪水）起こる大雨が降ったことにより想定される内水氾濫被害は、浸水面積約670ha、浸水家屋数約6,400世帯であり、排水機場を整備することで内水氾濫被害は浸水面積約620ha、浸水家屋数約5,900世帯に軽減される。</p> <p>②事業の進捗の見込みの視点 ・犀川統合排水機場の本体工事は平成19年度に完了し、排水路等接続工事（樋管・サイフォン等）は平成22年度に完了。平成23年6月に統合排水機場の運用を開始。 ・残事業として、犀川第一排水機場・犀川第二排水機場の撤去工事（平成24年度完了予定）を実施中。</p> <p>③コスト削減や代替案立案等の可能性の視点 ・統合排水機場の樋管を既設排水機場の樋管と統合させることなど、これまでコスト削減を図ってきたところである。</p>	<p>継続</p> <p>水管理・国土保全局治水課 (課長 森北佳昭)</p>
<p>鈴鹿川直轄河川改修事業 中部地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>574</p>	<p>10,927</p>	<p>314</p>	<p>34.7</p>	<p>・過去の災害としては、多くの箇所が堤防が破壊し、浸水被害が発生した昭和49年7月洪水等による被災が挙げられる。また伊勢湾台風を契機に昭和38年までに整備を進めた高潮堤防の老朽化が著しい。</p> <p>・流域内の四日市市にはコンビナターであり、鈴鹿市には自動車製造工場、亀山市には電子部品製造工場が立地し、今後も発展が期待される地域である。</p>	<p>①事業の必要性に関する視点 ・近年、鈴鹿川流域の人口に大きな変化は見られない。 ・現況河道において、目標とする規模の洪水が発生し、鈴鹿川が氾濫した場合に想定される被害は、浸水面積約53km<sup>2</sup>、被害額約13,000億円であるが、事業の実施により、被害が大幅に減少する。また高潮堤防整備、耐震対策により、高潮及び地震に対する安全性が向上する。</p> <p>②事業の進捗の見込みの視点 ・今後20～30年間に実施する具体的な河川の整備に関する計画となる「河川整備計画」の策定に向け、現在検討を進めているところである。河道掘削、樹木伐採や掘削土砂の有効活用など、引き続き工事コストの削減につとめる。</p> <p>③コスト削減や代替案立案等の可能性の視点 ・前回再評価時（平成19年度）以降、主に実施してきた高潮堤防整備において、プレキャスト製品を採用するなど、コスト削減につとめてきており、平成22年度までに約2億円のコスト削減を図った。今後とも、新技術の積極的な採用や掘削土砂の有効活用など、引き続き工事コストの削減につとめる。</p>	<p>継続</p> <p>水管理・国土保全局治水課 (課長 森北佳昭)</p>
<p>雲山川直轄河川改修事業 中部地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>366</p>	<p>1,600</p>	<p>241</p>	<p>6.6</p>	<p>・過去の災害としては、昭和57年8月の台風10号等、台風起因する洪水が多く、また近年においても大きな出水が度々発生していることともに、国管理区域において存在する6箇所の開口部（壁堤していない箇所）からの溢水で、浸水被害が頻発している。また伊勢湾台風を契機に昭和38年までに整備を進めた高潮堤防の老朽化が著しい。</p> <p>・流域内の津市臨海部には工業団地が立地するとともに、三重東の進めるパレコ構想に伴い、津市久居地区の「ニューファクトリーひさい工業団地」への企業誘致を進めるなど、今後も発展が期待される地域である。</p>	<p>①事業の必要性に関する視点 ・近年、雲山川流域の人口に大きな変化は見られない。 ・現況河道において、目標とする規模の洪水が発生し、雲山川が氾濫した場合に想定される被害は、浸水面積約40km<sup>2</sup>、被害額約3,600億円であるが、事業の実施により、被害が大幅に減少する。また高潮堤防整備、耐震対策により、高潮及び地震に対する安全性が向上する。</p> <p>②事業の進捗の見込みの視点 ・今後20～30年間に実施する具体的な河川の整備に関する計画となる「河川整備計画」の策定に向け、現在、学識経験者からの意見聴取の場となる流域委員会、関係住民からの意見聴取の場となるふれあい懇談会等を開催しているところがある。開口部からの溢水対策に向け必要となる洪水調節施設の整備や構造物の改修を、関係者等と十分な調整を図るうえで実施していく。</p> <p>③コスト削減や代替案立案等の可能性の視点 ・前回再評価時（平成20年度）以降、掘削土砂の有効活用を図ると、コスト削減につとめてきており、平成22年度までに約1.9億円のコスト削減を図った。今後とも、新技術の積極的な採用やプレキャスト製品の活用など、引き続き工事コストの削減につとめる。</p>	<p>継続</p> <p>水管理・国土保全局治水課 (課長 森北佳昭)</p>
<p>雲山川特定構造物改修事業（近畿日本鉄道新中村川橋梁） 中部地方整備局</p>	<p>長期間継続中</p>	<p>99</p>	<p>492</p>	<p>109</p>	<p>4.5</p>	<p>・雲山川中村川は、戦後最大洪水である昭和57年8月洪水による甚大な被害を受け、堤防整備を中心とした改修事業を行い、一定効果を実現しているところである。一方、中村川下流部に位置する近鉄連絡線新中村川橋梁付近においては河積不足は著しく、河積確保に向けて、桁下不足や橋脚埋入不足である既設橋梁の改修、雲山川合流点から既設橋梁付近までの河道掘削（0.0k～1.0k）が必要である。</p> <p>・本事業は、当該区間の流下能力向上に必要となる事業のうち、新中村川橋梁の改修を行うことで洪水被害の軽減に向けた整備を行うものである。</p> <p>・中村川右岸側の松阪市緑野地域は、交通の利便性が良いため、伊勢中川駅を中心として、近年急速に市街化が進行している。</p>	<p>①事業の必要性に関する視点 ・中村川流域の松阪市の人口は、増加傾向にある。特に事業実施箇所付近中村川右岸側の緑野地域では、交通の便が良い伊勢中川駅を中心に市街化が進んでいる。 ・本事業の実施により、中村川において、概ね20年に1回程度発生する可能性がある洪水発生時の流量（650m<sup>3</sup>/s）：伊勢湾台風と同規模の流量を安全に流せることができるようになり、約10km<sup>2</sup>の浸水被害の危険性が軽減される。</p> <p>②事業の進捗の見込みの視点 ・新規採択時評価以降、主に橋梁の上部工、下部工整備を実施しており、新設新中村川橋梁については概ね完了している。平成23年度末には、新設路への切替を予定している。 ・今後は、既設橋梁の撤去、河道掘削、取付護岸工主に実施していく。</p> <p>③コスト削減や代替案立案等の可能性の視点 ・新規採択時評価時（平成14年度）以降、橋梁上部工の架設工法の変更や土砂の有効活用など、コスト削減に努めてきており、平成22年度までに約1.6億円のコスト削減を図った。今後とも、新技術の積極的な採用など、引き続き工事コストの削減につとめる。</p>	<p>継続</p> <p>水管理・国土保全局治水課 (課長 森北佳昭)</p>
<p>宮川直轄河川改修事業 中部地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>121</p>	<p>2,235</p>	<p>83</p>	<p>27.0</p>	<p>・過去の災害としては、平成16年9月の台風21号等、台風起因する洪水が多く、また近年においても大きな出水が度々発生している。また伊勢湾台風を契機に昭和38年までに整備を進めた高潮堤防の老朽化が著しい。</p> <p>・流域内には伊勢神宮をはじめとした歴史的、文化的資産が多く存在し、今後も観光地として期待される地域である。</p>	<p>①事業の必要性に関する視点 ・近年、宮川流域の人口に大きな変化は見られない。 ・現況河道において、目標とする規模の洪水が発生し、宮川が氾濫した場合に想定される被害は、浸水面積約13km<sup>2</sup>、被害額約3,000億円であるが、事業の実施により、被害が大幅に減少する。また高潮堤防整備、耐震対策により、高潮及び地震に対する安全性が向上する。</p> <p>②事業の進捗の見込みの視点 ・今後20～30年間に実施する具体的な河川の整備に関する計画となる「河川整備計画」の策定に向け、現在、学識者からの意見聴取の場となる流域委員会、関係住民からの意見聴取の場となるふれあい懇談会等を開催しているところである。宮川流域8.2k～7.2k付近は「宮川」と呼ばれ、さくら100選に指定される風の名勝であることから、堤防整備を行うにあたっては、管理者、関係者等と十分な調整を図り、実施していく。</p> <p>③コスト削減や代替案立案等の可能性の視点 ・前回再評価時（平成19年度）以降、主に実施してきた高潮堤防整備において、プレキャスト製品を採用するなど、コスト削減につとめてきており、平成22年度までに約7億円のコスト削減を図った。今後とも、新技術の積極的な採用や掘削土砂の有効活用など、引き続き工事コストの削減につとめる。</p>	<p>継続</p> <p>水管理・国土保全局治水課 (課長 森北佳昭)</p>



野洲川直轄河川改修事業 近畿地方整備局	再々評価	48	497	<p>【内部】 被害防止便益：497億円 残存価値：0.10億円</p> <p>【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：419戸 年平均浸水軽減面積：83ha</p>	58	8.6	<p>・堤防整備が必要な全体延長27.3kmに対して、現時点における整備済延長は26.7km(97.8%)、また管理区間13.6kmに対して計画高流量を安全に流下させることが出来る区間は10.4km(75.7%)のみである。</p> <p>・このため、淀川水系では、戦後最大洪水を目標とし、上下流バランスを確保しつつ、流域全体の治水安全度を向上させる河道改修を実施する。</p>	<p>①事業の必要性等に関する視点 野洲川の現状の治水安全度は約1/25(浸透による破壊考慮)であり、計画規模(1/100)の降雨が生じた場合、堤防の決壊により約3,122haが浸水し浸水家屋は約16,134戸、被害額は1,099億円と推測。河川整備計画において予定している事業を実施することにより、浸水被害は大きく軽減。</p> <p>・野洲川の氾濫源を含む沿川4市の近50年(平成17年から平成22年まで)の総人口は、3.9%増、総世帯数は11.4%増、総資産額は4.1%の増であり、河川改修事業の必要性について著しい変化はない。</p> <p>②事業の進捗の見込みの視点 管理区間内で、現状における計画高流量が確保されている。</p> <p>・淀川水系河川整備計画では、戦後最大洪水を目標とし、上下流バランスを確保しつつ、流域全体の治水安全度を向上させる河道改修を実施。</p> <p>・今後、野洲川において堤防強化を実施する予定。</p> <p>③コスト削減や代替案立案等の可能性の視点 この目標に対する代替案について、河川整備基本方針に沿った代替案と比較した結果、現行の整備内容が経済性、実現性、河川環境等への影響の観点から優位。</p> <p>・河川整備におけるコスト削減については、これまで、掘削工事における発生土の有効利用等、あらゆる場面でコスト削減に努めており、今後も河川整備の実施にあたっては、新技術の開発や施工方法の工夫、他事業者との計画調整等によりコスト削減を図ることとしています。</p>	継続	水管理・国土保全局治水課 (課長 森北佳昭)
木津川上流直轄河川改修事業(上野遊水地) 近畿地方整備局	再々評価	717	4,030	<p>【内部】 被害防止便益：4,029億円 残存価値：0.72億円</p> <p>【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：215戸 年平均浸水軽減面積：71ha</p>	1,596	2.5	<p>・淀川では昭和28年台風13号による洪水(戦後最大洪水、枚方地点7,800m<sup>3</sup>/s)が発生し、甚大な被害が発生。</p> <p>・このため、淀川水系では、戦後最大洪水を目標とし、上下流バランスを確保しつつ、流域全体の治水安全度を向上させる河道改修を実施する。</p>	<p>①事業の必要性等に関する視点 上野地区の現状の治水安全度は約1/2であり、計画規模(1/100)の降雨が生じた場合、堤防の決壊により448haが浸水し浸水家屋は約1,580戸、被害額は約1,440億円と推測。</p> <p>・河川整備計画において予定している事業を実施することにより、治水安全度は1/30まで向上し、浸水被害は大きく軽減。</p> <p>・淀川の氾濫源を含む沿川30市2町2村の近10年(平成13年から平成22年まで)の総人口は1.6%増、総世帯数は10.7%増、総資産額は9.4%増であり、河川改修事業の必要性について著しい変化はない。</p> <p>②事業の進捗の見込みの視点 平成19年に淀川水系河川整備基本方針、平成21年に淀川水系河川整備計画を策定。</p> <p>・現状の治水安全度を確保しつつ、流下能力向上対策として上野遊水地整備を実施中。</p> <p>・淀川水系河川整備計画では、戦後最大洪水を目標とし、上下流バランスを確保しつつ、流域全体の治水安全度を向上させる河道改修を位置付け。</p> <p>・着積を現状といたうえ、上流の洪水調節施設の整備とあわせ、4箇所遊水地を整備することにより、戦後最大洪水による上野地域の浸水被害を解消。</p> <p>③コスト削減や代替案立案等の可能性の視点 淀川水系河川整備計画では、戦後最大洪水を目標とし、上下流バランスを確保しつつ、流域全体の治水安全度を向上させる河道改修を位置付け。</p> <p>・この目標に対する代替案について、河川整備基本方針に沿った代替案と比較した結果、現行の整備内容が経済性、実現性、河川環境等への影響の観点から優位。</p> <p>・今後も河川整備の実施にあたっては、新技術の開発や施工方法の工夫、他事業者との計画調整等によりコスト削減を図る予定。</p>	継続	水管理・国土保全局治水課 (課長 森北佳昭)
猪名川直轄河川改修事業 近畿地方整備局	再々評価	145	2,321	<p>【内部】 被害防止便益：2,320億円 残存価値：0.96億円</p> <p>【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：799戸 年平均浸水軽減面積：29ha</p>	167	13.9	<p>・猪名川では昭和35年の台風16号による洪水(戦後最大洪水、小戸1,400m<sup>3</sup>/s)が発生し、左岸堤防(伊丹市酒井地先)が決壊するなど、甚大な被害が発生。</p> <p>・このため、猪名川では、戦後最大洪水を目標とし、上下流バランスを確保しつつ、流域全体の治水安全度を向上させる河道改修を実施する。</p>	<p>①事業の必要性等に関する視点 猪名川の現状の治水安全度は約1/20であり、計画規模(1/200)の降雨が生じた場合、堤防の決壊により約4,200haが浸水し、浸水家屋は約11万7千戸、被害額は約2兆6,839億円と推測。</p> <p>・河川整備計画において予定している事業を実施することにより、浸水被害は大きく軽減。</p> <p>・猪名川の氾濫源を含む沿川4市の近10年(平成13年から平成22年まで)の総人口は、0.1%減、総世帯数は7.4%増、総資産額は8.2%増であり、河川改修事業の必要性について著しい変化はない。</p> <p>②事業の進捗の見込みの視点 猪名川では、昭和44年に下流部の捷水路を整備(戸ノ内(昭和37年完成)、利倉(昭和44年完成))、昭和57年に猪名川流域整備計画を策定し総合治水対策を実施。</p> <p>・また、平成19年に淀川水系河川整備基本方針、平成21年に淀川水系河川整備計画を策定。</p> <p>・淀川水系河川整備計画では、戦後最大洪水を目標とし、上下流バランスを確保しつつ、流域全体の治水安全度を向上させる河道改修を位置付け。</p> <p>・河川整備計画により、流下能力不足延長6.0kmを解消する予定。</p> <p>・河川整備計画は平成21年3月に策定しており、引き続き事業の進捗をチェックし、沿川住民との合意形成を図りつつ、社会情勢の変化に留意のうえ、計画的に事業を進め早期効果発現を図る。</p> <p>③コスト削減や代替案立案等の可能性の視点 淀川水系河川整備計画では、戦後最大洪水を目標とし、上下流バランスを確保しつつ、流域全体の治水安全度を向上させる河道改修を位置付け。</p> <p>・この目標に対する代替案について、河川整備基本方針に沿った代替案と比較した結果、現行の整備内容が経済性、実現性、河川環境等への影響の観点から優位。</p> <p>・今後も河川整備の実施にあたっては、新技術の開発や施工方法の工夫、他事業者との計画調整等によりコスト削減を図る予定。</p>	継続	水管理・国土保全局治水課 (課長 森北佳昭)
加古川直轄河川改修事業 近畿地方整備局	再々評価	593	14,852	<p>【内部】 被害防止便益：14,849億円 残存価値：3.0億円</p> <p>【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：3,063戸 年平均浸水軽減面積：212ha</p>	393	37.8	<p>・加古川は平成16年10月の台風23号により、戦後最大洪水(国包地点約5,700m<sup>3</sup>/s)が発生。浸水家屋約1,700戸、浸水面積約1,400haの甚大な被害が発生。</p> <p>・このため、上下流・左右岸バランスを確保しつつ、水系全体の治水安全度を向上させるべく、策定・河道掘削等の事業を計画的に実施していく。</p>	<p>①事業の必要性等に関する視点 加古川の現状の治水安全度は約1/3以下であり、計画規模(国包1/150、被波1/100)の降雨が生じた場合、堤防の決壊により約5,724haが浸水し浸水家屋は約65,982戸、被害額は30,360億円と推測。</p> <p>・河川整備計画において予定している事業を実施することにより、治水安全度は約1/15まで向上。</p> <p>・河川整備計画において予定している規模(平成16年洪水)の降雨が生じた場合には、事業の実施により浸水被害は解消。</p> <p>・加古川の氾濫源を含む沿川市町の近50年(平成17年から平成22年)までの総人口は0.8%減、総世帯数は0.5%増、総資産額は20.9%増であり、事業の必要性については変化はない。</p> <p>②事業の進捗の見込みの視点 ・堤防完成延長は36.7km(48%)、計画高流量を安全に流下させることができる区間は14.8km(18%)であり、計画規模の洪水を安全に流下させるためには更なる整備が必要。</p> <p>・平成23年内に公表予定の「加古川水系河川整備計画」において、上下流・左右岸バランスを確保しつつ、水系全体の治水安全度を向上させるべく、計画的に進める予定。</p> <p>・河川整備計画は、H23年10月19日付で河川整備計画案を兵庫県知事に意見照会済。</p> <p>・今後、河口部の河道掘削により中上流部のための受皿を確保したうえで中上流部で河道掘削、併せてH16洪水で浸水した樫山・市場地区で築堤を実施する予定。</p> <p>③コスト削減や代替案立案等の可能性の視点 「加古川水系河川整備計画」における整備目標に対する代替案について、河川整備基本方針に沿った代替案と比較した結果、現行の整備内容が経済性、実現性、河川環境等への影響の観点から優位。</p> <p>・河川整備におけるコスト削減については、あらゆる場面でコスト削減に努めており、引き続き新技術の開発や施工方法の工夫、他事業者との計画調整等によりコスト削減を図る予定。</p>	継続	水管理・国土保全局治水課 (課長 森北佳昭)



<p>揖保川直轄河川改修事業 近畿地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>474</p>	<p>1,256</p>	<p>409</p>	<p>3.1</p>	<p>・揖保川は昭和51年9月の秋雨前線・台風17号により、戦後最大被害規模の洪水(龍野地点約2,200m<sup>3</sup>/s)が発生し、浸水家屋約3千戸、浸水面積約2,800haの甚大な被害が生じた。 ・また、平成21年8月の台風9号では、計画高水流量(3,400m<sup>3</sup>/s)に匹敵する洪水が発生し、大きな浸水被害が発生。 ・このため、上下流・左右岸バランスを確保しつつ、流域全体の治水安全度を向上させるために、河道掘削、築堤、堰改築、橋梁架替等を行うことを予定。</p>	<p>①事業の必要性等に関する視点 ・揖保川の現状の治水安全度は1/2以下であり、計画規模(1/100)の降雨が生じた場合、堤防の破壊等により約3,552.3haが浸水し浸水家屋は約17,491戸、被害額は4,974.9億円と推測されますが、河川整備計画において予定している事業を実施することにより、治水安全度は約1/3まで向上し、浸水被害は大きく軽減。 ・河川整備計画において予定している規模(昭和51年洪水)の降雨が生じた場合には、事業の実施により家屋浸水被害は解消。 ・揖保川の氾濫源を含む沿川市町の近10年(平成12年から平成22年)までの総人口は0.5%減、総世帯数は4.6%増、総資産額は7.2%増であり、社会情勢に大きな変化はない。 ②事業の進捗の見込みの視点 ・堤防完成延長は54.2km(67%)、計画高水流量を安全に流下させることができる区間は66.0km(49%)あり、計画規模の洪水を安全に流下させるためには更なる整備が必要。 ・平成21年に「揖保川水系河川整備計画原案の構成」を公表し、上下流・左右岸バランスを確保しつつ、水系全体の治水安全度を向上させるべく、計画的に実施。 ・河川整備計画については、現在、策定作業を進めており、速やかに策定する予定。 ・今後、平成16年洪水及び平成21年洪水で大きな被害が生じた中、下流部の浸水被害を軽減するため、下流部での引堤事業、栗橋川、今福地区での平成16年洪水への対応、実業地域での平成21年洪水の被害軽減を図る。 ③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点 ・「揖保川水系河川整備計画原案の構成」における整備目標に対する代替案について、河川整備基本方針にそった代替案を比較した結果、現行の整備内容が経済性、実現性、河川環境への影響等の観点から優位。 ・河川整備におけるコスト縮減については、あらゆる場面でコスト縮減に努めており、引き続き新技術の開発や施工方法の工夫、他事業者との計画調整等によりコスト縮減を図る。</p>	<p>継続</p>	<p>水管理・国土保全局治水課 (課長 森北佳昭)</p>
<p>円山川直轄河川改修事業 近畿地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>349</p>	<p>5,934</p>	<p>1,207</p>	<p>4.9</p>	<p>・100年に1回程度起こる大雨が降ったことにより、円山川が氾濫した場合に豊田市はほぼ全域が浸水すると想定されており、社会・経済・文化等に甚大な被害が生ずることとなる。 ・平成2、16、21年等の出水により、浸水被害が発生しており、平成16年洪水では、家屋の全半壊4,283戸(一部損壊を含む)、浸水家屋7,944戸に及び壊滅的な被害が発生している。 ・このため、平成16年洪水及び平成21年洪水により浸水した全ての地域の再度災害防止を図るべく更なる整備が必要である。</p>	<p>①事業の必要性等に関する視点 ・観測史上最大の平成16年10月台風23号と同規模の洪水に対し、氾濫による浸水被害を防止する。 ・激特事業は終了しているが、平成16年洪水により浸水した全ての地域の再度災害防止が図られていない。 ②事業の進捗の見込みの視点 ・激特事業により河道掘削、築堤、内水対策、橋梁架替等を実施したが、浸水被害のあった全ての地域の再度災害防止が図られたわけではなく、早期川の築堤整備及び流域地域の道路の冠水等を防ぐ下流部の築堤整備を完成させ、流域住民から改修に対する強い要望がある。 ・今後の事業実施にあたっては、沿川住民との合意形成をほかりつつ、社会情勢の変化に留意のうえ、計画的に進める。 ③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点 ・事業実施にあたっては、発生土の再利用などコスト縮減に取り組んでいる。今後も、新技術の開発や施工方法の工夫、他事業者との計画調整等によりコスト縮減を図る。</p>	<p>継続</p>	<p>水管理・国土保全局治水課 (課長 森北佳昭)</p>
<p>由良川直轄河川改修事業 近畿地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>810</p>	<p>1,716</p>	<p>952</p>	<p>1.8</p>	<p>・由良川は昭和28年9月の台風13号による洪水により、戦後最大の洪水(福知山地点6,500m<sup>3</sup>/s)が発生、多くの箇所が堤防が決壊するなど、死者・行方不明37人、床上浸水5,307戸、床下浸水2,458戸の甚大な被害が発生。 ・また、平成16年10月(台風23号)では下流において計画高水流量を上回る洪水により、大きな浸水被害が発生。 ・このため、上下流・左右岸のバランスを確保しつつ、河道掘削、樹木伐採等、中流部で築堤(無堤解消)、堤防改築を実施。</p>	<p>①事業の必要性等に関する視点 ・由良川の現状の治水安全度は1/2以下であり、計画規模(1/100)の降雨が生じた場合、堤防の決壊により2,927haが浸水し、浸水家屋は10,216戸、被害額は10,194億円と推定。 ・河川整備計画において予定している事業を実施することにより、治水安全度は約1/20まで向上し、浸水被害は大きく解消。 ・由良川の氾濫源を含む沿川市町の近10年(平成12年から平成22年)までの総人口は、0.6%減、総世帯数は1.4%増、総資産額は0.7%増であり、社会情勢に大きな変化はない。 ②事業の進捗の見込みの視点 ・由良川は昭和22年に由良川改修計画案を作成し、国による改修工事に着手。昭和41年に、一級河川に指定するとともに、由良川水系工事実施基本計画を策定。 ・その後、平成11年に由良川水系河川整備基本方針を策定し、平成15年には今後30年間の河川整備の内容を示す河川整備計画を策定。 ・これまでに、大野ダムと建設、下流部における低水路拡幅、排水機場の整備などを実施。現在、中流部の連続堤整備を実施中。 ・由良川水系の河川整備は、平成15年に河川整備計画を策定し、上下流・左右岸バランスを確保しつつ、水系全体の治水安全度を向上。 ・河川整備計画における事業の実施により、中流部の流下能力不足(7.2km)、堤防未整備箇所(9.5km)、堤防の安全性が低い区間(1.0km)を解消する予定。 ・今後の事業の実施にあたっては、沿川住民との合意形成をほかりつつ、社会情勢の変化に留意のうえ実施。 ③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点 ・河川整備計画では上下流・左右岸バランスを確保しつつ、昭和57年台風10号洪水を安全に流下させることを目標。 ・この目標に対する代替案について、河川整備基本方針にそった代替案を比較した結果、現行の整備内容が経済性、実現性、河川環境等への影響の観点から優位。 ・河川整備におけるコスト縮減については、これまでも、他事業者で発生した土砂を盛土材として有効利用、築堤工事における地盤改良時に発生する土砂の築堤基盤面への有効利用等、あらゆる場面でコスト縮減を実施。 ・今後も河川整備の実施にあたっては、新技術の開発や施工方法の工夫、他事業者との計画調整等によりコスト縮減を図る予定。</p>	<p>継続</p>	<p>水管理・国土保全局治水課 (課長 森北佳昭)</p>
<p>由良川直轄河川改修事業 近畿地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>810</p>	<p>1,716</p>	<p>952</p>	<p>1.8</p>	<p>・由良川は昭和28年9月の台風13号による洪水により、戦後最大の洪水(福知山地点6,500m<sup>3</sup>/s)が発生、多くの箇所が堤防が決壊するなど、死者・行方不明37人、床上浸水5,307戸、床下浸水2,458戸の甚大な被害が発生。 ・下流部では、平成11年度に昭和57年洪水による浸水家屋を対象とした防災対策特定河川事業に着手。 ・平成16年洪水(台風23号)では大きな浸水被害が発生、これを契機に平成26年度の完成を目指し、18地区において水防改修事業を実施中。</p>	<p>①事業の必要性等に関する視点 ・由良川の現状の治水安全度は1/2以下であり、計画規模(1/100)の降雨が生じた場合、堤防の決壊により2,927haが浸水し、浸水家屋は10,216戸、被害額は10,194億円と推定。 ・河川整備計画において予定している事業を実施することにより、治水安全度は約1/20まで向上し、浸水被害は大きく解消。 ・由良川の氾濫源を含む沿川市町の近10年(平成12年から平成22年)までの総人口は、0.6%減、総世帯数は1.4%増、総資産額は0.7%増であり、社会情勢に大きな変化はない。 ②事業の進捗の見込みの視点 ・由良川は昭和22年に由良川改修計画案を作成し、国による改修工事に着手。昭和41年に、一級河川に指定するとともに、由良川水系工事実施基本計画を策定。 ・その後、平成11年に由良川水系河川整備基本方針を策定し、平成15年には今後30年間の河川整備の内容を示す河川整備計画を策定。 ・現在、下流部の18地区で輪中堤の整備や宅地嵩上げを実施中。 ・由良川水系の河川整備は、平成15年に河川整備計画を策定し、上下流・左右岸バランスを確保しつつ、水系全体の治水安全度を向上。 ・今後の事業の実施にあたっては、沿川住民との合意形成をほかりつつ、社会情勢の変化に留意のうえ実施。 ③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点 ・河川整備計画では上下流・左右岸バランスを確保しつつ、昭和57年台風10号洪水を安全に流下させることを目標。 ・この目標に対する代替案について、河川整備基本方針にそった代替案を比較した結果、現行の整備内容が経済性、実現性、河川環境等への影響の観点から優位。 ・河川整備におけるコスト縮減については、これまでも、他事業者で発生した土砂を盛土材として有効利用、築堤工事における地盤改良時に発生する土砂の築堤基盤面への有効利用等、あらゆる場面でコスト縮減を実施。 ・今後も河川整備の実施にあたっては、新技術の開発や施工方法の工夫、他事業者との計画調整等によりコスト縮減を図る予定。</p>	<p>継続</p>	<p>水管理・国土保全局治水課 (課長 森北佳昭)</p>
<p>北川直轄河川改修事業 近畿地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>60</p>	<p>536</p>	<p>70</p>	<p>7.6</p>	<p>・北川は昭和28年9月の台風13号により、戦後最大の洪水(高塚地点1,450m<sup>3</sup>/s)が発生し、堤防破壊や橋梁流出などの甚大な被害が発生。 ・また、昭和47年9月(台風20号)、平成16年10月(台風23号)でも、大きな被害が生じている。 ・また、計画規模洪水(1/100)が生じた場合、浸水面積1,535ha、浸水家屋約2,500戸の被害が発生する恐れがある。</p>	<p>①事業の必要性等に関する視点 ・本事業の実施により、計画規模(概ね100年に1回発生)においては以下のように浸水被害を軽減することができる。また、概ね50年に1回発生する洪水が発生した場合に床上浸水被害は解消できる。 浸水戸数: 約2,493戸→約2,200戸(約293戸減少) 浸水面積: 約1,535ha→約1,459ha(約76ha減少) ・北川の氾濫源を含む沿川市町の近10年(平成18年から平成22年)までの人口は2.7%減、総世帯数は15.1%増、総資産額は2.5%増であり、社会情勢に大きな変化はない。 ・現在の堤防整備延長は10.4km(32%)であり、計画高水流量を安全に流下させることが出来る区間は12.2km(13%)である。 ②事業の進捗の見込みの視点 ・平成23年3月に河川整備計画(案)を公表し、速やかに策定する予定である。 ・河川整備計画(案)を公表し、上下流・左右岸バランスを確保しつつ、水系全体の治水安全度を向上させるべく、計画的に進めていく。 ・今後の事業実施にあたっては、沿川住民との合意形成をほかりつつ、社会情勢の変化に留意のうえ、計画的に進めていく。 ③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点 ・これまでも、圍場整備事業と連携した残土処分費の削減、伐木の有効活用におけるコスト削減等、あらゆる場面で努めてきた。 ・今後も、新技術の開発や施工方法の工夫、他事業者との計画調整等によりコスト縮減を図るものとする。</p>	<p>継続</p>	<p>水管理・国土保全局治水課 (課長 森北佳昭)</p>

九頭竜川直轄河川 改修事業 近畿地方整備局	再々評価	484	3,671	507	7.2	<p>【内訳】 被害防止便益：3,657億円 残存価値：14億円</p> <p>【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：1,257戸 年平均浸水軽減面積：216ha</p> <p>・九頭竜川は昭和28年9月及び昭和40年9月の洪水により、10,000戸を越す家屋浸水の被害を受けている。 ・近年でも平成18年7月の福井豪雨による洪水で、支川足羽川において堤防が破壊し、13,000戸を越す甚大な被害が生じている。 ・また、計画規模洪水(1/150)が発生した場合、浸水面積7,361ha、浸水家屋数約47,216戸の被害が発生する恐れがある。</p>	継続	水管理・国土保全局水課 (課長 森北佳昭)
旭川直轄河川改修 事業 中国地方整備局	再々評価	215	10,307	214	48.2	<p>【内訳】 被害防止便益：10,294億円 残存価値：13億円</p> <p>【主な根拠】 年平均浸水軽減世帯数：3,360世帯 年平均浸水軽減面積：3.4km<sup>2</sup></p> <p>・下流部の岡山市街地は、干拓等によって形成された低平地に発達しており、セロメートル地帯が広がっているため、洪水・高潮等に脆弱な地形となっている。 ・昭和9年9月の室戸台風により旭川・百間川の堤防が決壊するなど甚大な被害を受けた。その後も近年では平成10年10月洪水の浸水被害や平成16年8月の高潮被害が発生するなど、再度災害防止の観点から、旭川本川の改修、旭川放水路と百間川河口水門の建設を進めていく必要がある。</p>	継続	水管理・国土保全局水課 (課長 森北佳昭)
旭川直轄河川改修 事業（旭川放水 路） 中国地方整備局	再々評価	890	13,863	2,960	4.7	<p>【内訳】 被害防止便益：13,852億円 残存価値：11億円</p> <p>【主な根拠】 年平均浸水軽減世帯数：3,280世帯 年平均浸水軽減面積：3.4km<sup>2</sup></p> <p>・下流部の岡山市街地は、干拓等によって形成された低平地に発達しており、セロメートル地帯が広がっているため、洪水・高潮等に脆弱な地形となっている。 ・旭川の放水路である百間川は、江戸時代岡山城下の洪水防御と、干拓による新田開発を目的として築造された。 ・戦後、昭和9年洪水（既最大）や市街に伴い、旭川・百間川沿川の治水機能向上のため旭川本川の改修を進めるとともに、百間川においても昭和49年度より既存放水路を活用した改修に、本格的に着手した。 ・現在進めている河口水門の増設と、分水路の計画対応への改修により、放水路機能の早期効果発現を目指す。</p>	継続	水管理・国土保全局水課 (課長 森北佳昭)
芦田川直轄河川改 修事業（旭川放水 路） 中国地方整備局	再々評価	132	2,930	108	27.1	<p>【内訳】 被害防止便益：2,928億円 残存価値：1.7億円</p> <p>【主な根拠】 年平均浸水軽減世帯数：474世帯 年平均浸水軽減面積：38ha</p> <p>・芦田川では、戦後最大の昭和20年9月洪水（枕崎台風）や昭和47年7月洪水等の度重なる洪水による被害を受けたことから、河道の整備や八田原ダムの建設等を継続的に進めてきた。しかし、近年においても平成10年10月洪水（戦後第二位）により、芦田川中流の府中市目崎地区より上流の区間で住宅や畑、圃地460号が浸水する被害が発生している。 ・今後、昭和20年9月洪水や平成10年10月洪水が再び発生した場合、多大な被害が想定されるため、計画的な河川改修事業を実施する必要がある。</p>	継続	水管理・国土保全局水課 (課長 森北佳昭)
太田川直轄河川改 修事業 中国地方整備局	その他	645	1,680	407	4.1	<p>【内訳】 被害防止便益：1,675億円 残存価値：4.6億円</p> <p>【主な根拠】 年平均浸水軽減世帯数：567世帯 年平均浸水軽減面積：36ha</p> <p>・下流デルタ域及び三川合流部付近は、特に人口、資産が密集しており、平成17年9月洪水及び平成18年9月洪水では河岸高まで水位が上昇し、一部の家庭は浸水被害を受けたが、水防活動により被害を最小限に食い止めることができた。 ・中流部は狭小な土地に集落が点在しており、洪水時の水位上昇も早く、洪水は道路や低い土地にある田畑を呑み込んで流下する状況で、平成17年9月洪水では、甚大な床上浸水被害が発生した。 ・このため早期に河川整備を進める必要がある。</p>	継続	水管理・国土保全局水課 (課長 森北佳昭)
						<p>①事業の必要性等に関する視点 ・本事業の実施により、計画規模（概ね150年に1回発生）においては以下のように浸水被害を軽減することができる。また、概ね80年に1回発生する洪水が発生した場合には浸水被害は解消できる。 浸水戸数：約47,216戸→約4,789戸（約12.427戸減少） 浸水面積：約7,361ha→約5,107ha（約2,254ha減少） ・九頭竜川の氾濫源を含む沿川市の町5か年（平成18年から平成23年）までの総人口は1.1%減、総世帯数は2.6%増、総資産額は2.1%増であり、社会情勢に大きな変化はない。 ・現在の堤防整備済延長は29km(36%)であり、計画高水流量を安全に流下させることが出来る区間は11km(26%)である。 ②事業の進捗の見込みの視点 ・平成19年2月に整備計画を策定し、上下流・左右岸バランスを確保しつつ、計画的に河川整備を進めていく。 ・今後の事業実施にあっても、沿川住民との合意形成をはかりつつ、社会情勢の変化に留意のうえ、計画的に進めていく。 ③コスト削減や代替案立案等の可能性の視点 ・これまでも、圏域整備事業と連携した残土処分費の削減、伐木の有効活用におけるコスト削減等、あらゆる場面で努めてきた。 ・今後も、新技術の開発や施工方法の工夫、他事業者との計画調整等によりコスト削減を図るものとする。</p>		
						<p>①事業の必要性等に関する視点 ・戦後最大洪水が発生した場合でも家屋浸水被害を軽減できる。 ・沿川は岡山市街地として高度な土地利用が進んでいる。岡山市は平成21年4月に政令指定都市に移行。 ・旭川水系の関係市町村が「旭川・百間川（旭川放水路）改修促進期成会」を組織し、旭川水系の治水対策の促進を強く要望している。 ・「百間川河口水門周辺有効活用方策検討協議会」「百間川分支部周辺有効活用方策検討協議会」等、岡山市、岡山市、地域住民、市民団体等と協議して事業を進めている。 ②事業の進捗の見込みの視点 ・百間川河口水門事業は、平成24年度末に完成予定である。 ・旭川放水路事業は、平成30年度前半に完成予定である。 ・現在、百間川分支部の改修に向けて、地元及び関係機関と事業調整を行っている。 ③コスト削減や代替案立案等の可能性の視点 ・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、コスト削減に努める。 ・事業箇所毎に、地域特性に応じた工法を採用すると共に、旭川放水路事業、百間川河口水門事業については、現状での事業の進捗状況並びに残事業における費用対効果が高いことから、代替案を検討する必要が無いと考える。</p>		
						<p>①事業の必要性等に関する視点 ・戦後最大洪水が発生した場合でも家屋浸水被害を軽減できる。 ・基準点である下牧地点に計画高水流量6,000m<sup>3</sup>/sと同規模な洪水が発生しても、旭川放水路へ2,000m<sup>3</sup>/sの分流を行うことで、岡山市の洪水被害を軽減できる。 ・旭川放水路周辺の人口は昭和45年当時と比べ、平成17年では約2倍となり、宅地化が進んでいる。岡山市は平成21年4月に政令指定都市に移行。 ・旭川水系の関係市町村が「旭川・百間川（旭川放水路）改修促進期成会」を組織し、旭川水系の治水対策の促進を強く要望している。 ・「百間川河口水門周辺有効活用方策検討協議会」「百間川分支部周辺有効活用方策検討協議会」等、岡山市、岡山市、地域住民、市民団体等と協議して事業を進めている。 ②事業の進捗の見込みの視点 ・百間川河口水門事業は、平成24年度末に完成予定である。 ・旭川放水路事業は、平成30年度前半に完成予定である。 ・現在、百間川分支部の改修に向けて、地元及び関係機関と事業調整を行っている。 ③コスト削減や代替案立案等の可能性の視点 ・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、コスト削減に努める。 ・現状での事業の進捗状況並びに残事業における費用対効果が高いことから、代替案を検討する必要が無いと考える。</p>		
						<p>①事業の必要性等に関する視点 ・府中市街地より上流においては、戦後第2位の洪水である平成10年10月洪水が再び発生しても安全に流下させる。（府中地点2,100m<sup>3</sup>/s） ・府中市街地より下流においては、戦後最大洪水である昭和20年9月洪水が再び発生しても、安全に流下させる。（山手地点2,100m<sup>3</sup>/s、府中地点1,500 m<sup>3</sup>/s） ・流域内人口は減少しているものの、想定氾濫区域内人口は増加している。また、流域内世帯数、想定氾濫区域内世帯数も増加していることから、都市部（氾濫域）への人口集中や核家族化等が推察され、水害リスクの増大が懸念される。 ・府中市では、近年（平成10年10月洪水）において洪水被害を受けており、治水事業の要望が強い。 ②事業の進捗の見込みの視点 ・住民意見、関係自治体の長並びに関係機関の意見を伺い策定していることから、今後の円滑な事業進捗が見込まれる。 ・専ら下流、洗合箇所は整備済み。栗柄・高木箇所は、平成23年度から着手し上流へ整備を進める。 ③コスト削減や代替案立案等の可能性の視点 ・平成23年度から河道掘削に着手する予定であり、掘削残土を他の工事において再利用することで、残土処理処分コスト削減を図る。 ・事業の投資効果が再確認できたことから、代替案を検討する必要が無いと考える。</p>		
						<p>①事業の必要性等に関する視点 ・太田川本川（下流デルタ域、下流部）において、平成17年9月規模の洪水が発生した場合でも、浸水被害を防止できる。高潮に対して、越水による浸水被害を防止できる。 ・太田川本川（中流部）において、平成17年9月規模の洪水が発生した場合でも、浸水被害を軽減できる。 ・三篠川、根谷川、古川において、戦後最大洪水（三篠川：昭和47年7月洪水、根谷川：平成18年9月洪水、古川：昭和20年9月洪水）が再び発生した場合でも、浸水被害を防止又は軽減できる。 ・沿川は広島市街地として高度な土地利用が進んでいる。 ・市街地等を縦断する幹線道路が建設されている。 ②事業の進捗の見込みの視点 ・住民意見、関係自治体の長並びに関係機関の意見を伺い策定していることから、今後の円滑な事業進捗が見込まれる。 ・専ら下流、洗合箇所は整備済み。栗柄・高木箇所は、平成23年度から着手し上流へ整備を進める。 ③コスト削減や代替案立案等の可能性の視点 ・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、コスト削減に努める。 ・施設点検や維持補修の効率化、施設の長寿命化等のライフサイクルコストを意図し、施設整備を行う。 ・太田川水系河川整備計画は、住民意見、関係自治体、関係機関及び学識経験者等に意見を伺い策定していることから、現時点では妥当な計画となっている。</p>		

高津川直轄河川改修事業 中国地方整備局	再々評価	90	73	<p>【内訳】 被害防止便益：71億円 残存価値：1.6億円</p> <p>【主な根拠】 年平均浸水軽減世帯数：13世帯 年平均浸水軽減面積：6.0ha</p>	65	1.1	<p>・高津川は、下流部に人口と資産の集中する益田市街地を控え、既往最大の昭和47年7月洪水、昭和58年7月洪水、平成9年7月洪水等により、過去、幾多の甚大な被害が発生している。</p> <p>・益田市の石西地域における都市機能の中核性や資産の集積状況を考えれば、堤防決壊による被害は深刻なものになることが予想される。このため、治水・利水・環境のバランスを考慮した高津川の計画的な治水対策を実施していく必要がある。</p>	<p>①事業の必要性等に関する視点 ・下流区間(益田市街地)においては、4,900m<sup>3</sup>/s(高角地点：河川整備基本方針で定めた河道において分担する流量4,900m<sup>3</sup>/sに相当する洪水)が発生しても安全に流下させる。 ・上流区間においては、既往第2位の昭和18年9月洪水が再び発生しても、安全に流下させる。(神田：2,700m<sup>3</sup>/s) ・流域内人口・世帯数は減少しているが、相次いで開発された森・石見空港、石見臨空ファクトリーパーク、益田地区国営農地開発事業を基盤とした工業・農業等の振興が期待されている。 ・近年でも洪水被害を受けており、治水事業の要望は強い。</p> <p>②事業の進捗の見込みの視点 ・奥田(高津川右岸5.6k~6.3k)の築堤が完了。 ・住民意見、関係自治体の長並びに関係機関の意見を伺い策定していることから、今後の円滑な事業進捗が見込まれる。 ・大塚箇所については着手しており、順調に進捗している。</p> <p>③コスト削減や代替案立案等の可能性の視点 ・環境に配慮して事業を進め、より一層事業効果の発現を図るとともに、今後河運掘削が主な工種となることから、圏域で実施される他工事への建設残土の活用等により、さらなるコスト削減に努める。 ・事業の投資効果が再確認できたことから、代替案を検討する必要が無いと考える。</p>	継続	水管理・国土保全局治水課(課長 森北佳昭)
江の川直轄河川改修事業 中国地方整備局	再々評価	672	946	<p>【内訳】 被害防止便益：942億円 残存価値：3.6億円</p> <p>【主な根拠】 年平均浸水軽減世帯数：206世帯 年平均浸水軽減面積：93ha</p>	344	2.8	<p>・下流部には島根県の石見地域の中心都市である江津市、上流部には広島県の備前地域の中心都市である三次市が位置しており、既往最大の昭和47年7月洪水、昭和58年7月洪水、平成18年7月洪水、平成18年9月洪水等により、過去、幾多の甚大な被害が発生している。</p> <p>・江津市や三次市の都市機能の中核性や人口・資産の集積状況を考慮した場合、堤防決壊による被害は深刻なものになることが予想される。このため、治水・利水・環境のバランスを考慮した江の川の計画的な治水対策を実施していく必要がある。</p>	<p>①事業の必要性等に関する視点 ・戦後最大の流量を記録した昭和47年7月洪水が再び発生した場合でも、家屋の浸水被害を防止又は軽減する。 ・流域内人口・世帯ともに減少傾向であるが、高齢化率が上昇しており災害弱者の割合が高くなっている。また、山間部地域の河川段丘に小集落が点在しており、洪水時には水位が急上昇、集落の孤立化が懸念される。 ・近年(平成18年7月洪水、平成18年9月洪水)においても洪水被害を受けており、治水事業の要望が強い。</p> <p>②事業の進捗の見込みの視点 ・本事業は地域住民からも要望があることから、円滑な事業進捗が見込まれる。 ・川平箇所、大貫箇所、川越箇所、都賀西箇所、旭箇所については着手しており、順調に進捗している。</p> <p>③コスト削減や代替案立案等の可能性の視点 ・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削減に努める。 ・山間部地域の集落が点在する小集落等では、土地利用形態等を考慮し関係機関と調整を図りつつ、宅地嵩上げや輪中堤等の治水対策を検討。</p>	継続	水管理・国土保全局治水課(課長 森北佳昭)
千代川直轄河川改修事業 中国地方整備局	再々評価	537	1,659	<p>【内訳】 被害防止便益：1,637億円 残存価値：3.6億円</p> <p>【主な根拠】 年平均浸水軽減世帯数：198世帯 年平均浸水軽減面積：29ha</p>	623	2.7	<p>・千代川は、下流部の低平地に人口と資産の集中する鳥取市街地が控えるとともに、流域の地形上、下流には三方向からの流水が集中するため、はん濫被害が生じやすく、過去、幾多の甚大な被害が発生している。このような洪水被害を軽減するため、大正15年より築堤、千代川及び袋川掘水路、河口付管等を実施してきた。しかし、戦後最大である昭和54年10月洪水等でも依然、大きな被害が発生している。</p> <p>・鳥取市の県庁所在地としての都市機能の中核性や資産の集積状況を考えれば、堤防決壊による被害は深刻なものになることが予想される。このため、治水・利水・環境のバランスを考慮した千代川の計画的な治水対策を実施していく必要がある。</p>	<p>①事業の必要性等に関する視点 ・戦後最大洪水である昭和54年10月洪水と同規模の洪水が発生しても、安全に流下させる(行徳4,200m<sup>3</sup>/s)。 ・流域内人口・世帯ともに減少傾向は見られない。 ・平成20年12月には山陰海岸ジオパークの指定を受けたほか、平成22年9月に中国横断自動車道(姫路鳥取線)が鳥取ICまで開通したことにより、今後の物流量や入り込み客数の増加が期待される地域交通の要衝でもある。 ・近年でも洪水被害を受けており、治水事業の要望は強い。</p> <p>②事業の進捗の見込みの視点 ・住民意見、関係自治体の長並びに関係機関の意見を伺い策定していることから、今後の円滑な事業進捗が見込まれる。 ・殿ヶ谷の建設は順調に進捗しており、平成23年4月に試験灌水を完了し、基本計画どおり平成23年度の事業完了を予定している。 ・福常箇所については堤防整備に着手しており、順調に進捗している。</p> <p>③コスト削減や代替案立案等の可能性の視点 ・環境に配慮して事業を進め、より一層事業効果の発現を図るとともに、今後河運掘削が主な工種となることから、圏域で実施される他工事への建設残土の活用等により、さらなるコスト削減に努める。 ・事業の投資効果が再確認できたことから、代替案を検討する必要が無いと考える。</p>	継続	水管理・国土保全局治水課(課長 森北佳昭)
那賀川直轄河川改修事業 四国地方整備局	再々評価	359	1,430	<p>【内訳】 被害防止便益：1,408億円 残存価値：22億円</p> <p>【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：1,234戸 年平均浸水軽減面積：444ha</p>	350	4.1	<p>・那賀川の戦後最大流量は、昭和25年8月(ジュン台風)(約9,000m<sup>3</sup>/s)であり、近年では戦後第2位の流量規模となる平成16年10月洪水(台風23号)(約8,100m<sup>3</sup>/s)をはじめ、平成21年8月洪水(前線)など洪水による浸水被害が発生している。(浸水戸数：昭和25年5,389戸、平成16年200戸、平成21年44戸) ・桑野では戦後最大洪水は平成11年6月洪水であり、平成10年5月や平成16年10月にも浸水被害が発生している。(浸水戸数：平成10年167戸、平成11年242戸、平成16年81戸) ・このため、早期に改修を行う必要がある。</p>	<p>①事業の必要性等に関する視点 ・国管理区間下流部の三角州扇状地は、地盤高が那賀川の洪水時の水位より低く、破壊時の想定被害は甚大(河川整備計画目標流量流下時の被害額：約1,800億円) ・一方、下流部の堤防では、漏水が頻発し堤防断面不足区間が残る等、治水上脆弱な状況にあり、更なる整備が必要。 ・上流部の無堤地区では、浸水被害が頻発(平成13~22年の10ヶ年で10回浸水)しており、早期改修が必要。 ・今後30年以内(東南海地震：70%、南海地震：60%程度の確率で発生すると予測されており、大規模地震に対する検討・対策が必要。 ・氾濫域内には、徳島県南部の中心である阿南市街地が人口・資産が集積、交通の要衝。 ②事業の進捗の見込みの視点 ・無堤箇所の地域住民からも早期対策実施の要望を受けており、事業実施中の深瀬箇所については、地元住民の協力の下、着実に事業が進捗。 ③コスト削減や代替案立案等の可能性の視点 ・各事業の設計・実施段階で代替案の可能性検討を行うとともに、掘削土等の有効活用、新技術の採用等を適切に行うことによりコスト削減に努める。</p>	継続	水管理・国土保全局治水課(課長 森北佳昭)
仁淀川直轄河川改修事業 四国地方整備局	その他	304	2,074	<p>【内訳】 被害防止便益：2,064億円 残存価値：9.9億円</p> <p>【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：263戸 年平均浸水軽減面積：150ha</p>	257	8.1	<p>・仁淀川の戦後最大流量は、昭和38年8月(台風9号)および昭和50年8月洪水(台風5号)の約13,500m<sup>3</sup>/sであり、近年では戦後第3位の流量規模となる平成17年9月洪水(台風14号)(約11,000m<sup>3</sup>/s)をはじめ、平成19年7月などによる浸水被害が発生している。(浸水戸数：昭和38年1,858戸、昭和50年7,064戸、平成17年134戸、平成19年66戸) ・11,000m<sup>3</sup>/s規模の洪水が発生した場合、下流部で水位が広範囲にわたり計画高水位を超過(最大約75cm)し堤防決壊の恐れがあるほか、上流の無堤箇所では浸水による氾濫が予想される。 ・このため、堤防整備、流下能力の向上が必要である。</p>	<p>①事業の必要性等に関する視点 ・直轄管理区間沿川の氾濫域には、土佐市市街地やいの町中心部など人口・資産が集積しているが、地盤高が仁淀川洪水水位より低く低奥型地形のため、破壊時の想定被害額は甚大。 ・土砂堆積、樹林化の進行により、八田堰下流の流下能力は不足し、かつ堰上流河道との流下能力逆転を生じており早急に流下能力向上対策が必要。 ・上流部の加田地区等無堤箇所では、近年でも浸水による浸水被害頻発。早急な堤防整備が必要。 ・東南海・南海地震の発生が予測されており、大規模地震に対する対策が必要。 ②事業の進捗の見込みの視点 ・樹木伐採・河道掘削(新居箇所)は、概ね用地買収を完了しており円滑に進捗見込み。 ・加田箇所(無堤部対策)は、いの町や地元住民から強い早期着手要望があり、用地買収中。 ③コスト削減や代替案立案等の可能性の視点 ・各事業の設計・実施段階で代替案の可能性検討を行うとともに、掘削土等の有効活用、新技術の採用等を適切に行うことによりコスト削減に努める。 ・河道掘削で発生する土砂を高知海岸の養浜や上流の加田築堤の盛土等に有効活用しコスト削減の見込み。</p>	継続	水管理・国土保全局治水課(課長 森北佳昭)
四万十川直轄河川改修事業 四国地方整備局	その他	396	1,329	<p>【内訳】 被害防止便益：1,326億円 残存価値：9.9億円</p> <p>【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：263戸 年平均浸水軽減面積：115ha</p>	294	4.5	<p>・四万十市街は、四万十川と後川に挟まれた中村地区、四万十川と中筋川の氾濫域を締め切ることによって市街地が進んでいる共同地区、後川左岸の古津賀地区など、四万十国管理区間の氾濫域内に形成されており、一般資産額は、この3地区で国管理区間全域(29百億円)の9割以上(27百億円)を占める。このため、破壊時に想定される被害は甚大である。 ・四万十川沿川の四万十市は、昭和38年、平成16,17,19年の出水により浸水被害が発生している箇所である。(浸水戸数：昭和38年3,245戸、平成16年73戸、平成17年891戸、平成19年85戸) ・このため、築堤や流下能力向上対策等の河川改修事業を実施し、早期に治水安全度の向上を図る。</p>	<p>①事業の必要性等に関する視点 ・中村、奥田、古津賀地区は、破壊時の想定被害が甚大(国管理区間全域の氾濫域一般資産額29百億円に対し、9割以上の27百億円を占めている)。 ・一方、四万十市街及び後川の堤防は漏水が頻発し、堤防断面が不足している区間がある等、治水上脆弱な状況にあり、更なる整備が必要。 ・一部無堤のままの区間が残り、近年洪水被害が常態化しており、早急な改修が必要。 ・氾濫域内には、高知県西部の主要都市である四万十市街地があり、人口・資産が集積、交通の要衝。 ②事業の進捗の見込みの視点 ・無堤箇所の地域住民からも早期対策実施の要望を受けており、事業実施中の箇所不壊地区については、地元住民の協力の下、着実に事業が進捗。 ③コスト削減や代替案立案等の可能性の視点 ・各事業の設計・実施段階で代替案の可能性検討を行うとともに、掘削土等の有効活用、新技術の採用等を適切に行うことにより、コスト削減に努める。</p>	継続	水管理・国土保全局治水課(課長 森北佳昭)

重信川直轄河川改修事業 四国地方整備局	再々評価	98	983	80	12.3	<p>・重信川国管理区間下流部沿川の平地は、地盤高が重信川の計画高水位より低いことや、氾濫域の資産の増大から想定氾濫区域内人口約33万人、被害額約5,750億円（1/150洪水規模 H22 河道）と破壊時の想定被害が甚大になることが想定される。</p> <p>一方で、J R石川橋梁は河川管理施設等構造令不適合であり、周辺の河道下流下能力不足となっているため、早期の橋梁改築、弱小堤補強等対策が必要とする。</p> <p>また、最近では局所的な深掘れにより河岸崩壊、護岸崩壊の被害が頻発する状況にあり治水対策が必要。堤防氾濫防止対策、漏水対策、耐震対策等も必要。</p> <p>②事業の進捗見込みの視点 ・実施中の橋梁改築や局所洗掘対策は、特段の問題もなく順調に進捗している。自治体の整備促進要望があり市民の関心も高く、今後も計画的に事業を実施する必要がある。</p> <p>③コスト削減や代替案立案等の可能性の視点 ・各事業の設計・実施段階で代替案の可能性検討を行うとともに、掘削土等の有効活用、新技術の採用等を適切に行うことによりコスト削減に努める。</p>	継続	水管理・国土保全局治水課 (課長 森北佳昭)
脇川土地利用一体型防災事業（大和（上老松）） 四国地方整備局	長期間継続中	47	61	49	1.2	<p>・脇川流域は、平成7.16.17年の出水により、浸水被害が発生している箇所である（浸水戸数：平成7年1,197戸、平成16年1,014戸、平成17年467戸）。</p> <p>このため脇川では上下流バランスに考慮し、本事業である上老松地区の土地利用一体型防災事業を実施するとともに下流域において早期整備を実施し、脇川流域全体の浸水被害の解消を目指している。</p> <p>①事業の必要性に関する視点 ・対象事業は、無堤防対策、また、東大洲地区越流堤上げに向けた下流流出増対策の定地増上方式による治水事業。 ・上老松地区は無堤であり、治水安全度は1/15程度と極めて低いため対策が必要。 ・東大洲地区の治水安全度向上のための下流対策として先行して対策を実施。</p> <p>②事業の進捗の見込みの視点 ・今後継続して水防施設工、護岸工事等を進め、平成26年に事業完了を予定。 ・地域住民からも早期対策実施の要望を受けており、着実に進捗する見込み。</p> <p>③コスト削減や代替案立案等の可能性の視点 ・事業が進捗しており、特殊な形態の事業であり代替案立案の可能性は低いが、比較検討や地権者との調整を行いながら事業を実施。</p>	継続	水管理・国土保全局治水課 (課長 森北佳昭)
大分川直轄河川改修事業 九州地方整備局	再々評価	217	1,247	163	7.6	<p>・近年では平成5年9月をはじめ平成9年9月、平成16年10月洪水等により浸水被害が発生している。（平成5年9月：床上浸水995戸・床下浸水2,982戸、平成9年9月床上浸水146戸・床下浸水401戸、平成16年10月床上浸水103戸・床下浸水120戸）。</p> <p>100年に1度の規模の洪水で、浸水が想定される区域の面積は51km<sup>2</sup>、人口は17.3万人にも達する。 ・昭和28年6月洪水の治水安全度（概ね70年に1回の確率で発生する洪水規模）を確保する。</p> <p>①事業の必要性に関する視点 ・大分市中心部では、現在「J R日豊本線等大分駅付近連続立体交差事業」等の大分駅周辺総合整備事業によって、大規模な開発が行われており、また郊外においても玉沢・種田土地地区整理事業や真末路土地地区整理事業等に大規模な宅地化が進んでおり、今後も周辺地域を含めた広域的な開発や開発が期待されている。</p> <p>②事業の進捗の見込みの視点 ・地元自治体から河川整備の強い促進要望がなされており、地元の協力体制も整っている。 ・質素川の築堤・掘削を実施中である。 ・コスト削減や代替案立案等の可能性の視点 ・事業実施にあたっては、掘削に伴う建設発生土の他機関流用によるコスト削減を図っている。 ・現計画（河川整備計画）については、有識者や地域住民の意見を反映した上で定めたものであり、その手法、施設等は妥当なものと考えている。</p>	継続	水管理・国土保全局治水課 (課長 森北佳昭)
大野川直轄河川改修事業 九州地方整備局	再々評価	234	1,448	248	5.8	<p>・近年では平成5年9月をはじめ平成9年9月、平成17年9月洪水等により浸水被害が発生している。（平成5年9月：床上浸水1,949戸・床下浸水6,860戸、平成9年9月床上浸水738戸・床下浸水2,200戸、平成17年9月床上浸水134戸・床下浸水482戸）。</p> <p>100年に1回程度起こる大雨が降ったことにより、大野川がはん濫した場合には浸水が想定される区域の面積は約4.9km<sup>2</sup>、人口は約7.9万人に達する。 ・平成5年9月洪水と同規模の洪水が発生しても、全川で洪水を安全に流下させる。</p> <p>①事業の必要性に関する視点 ・都市間交通路として平成20年6月に開通した東九州自動車道（佐伯 I C）から、さらに平成22年10月に主要区間が部分供用化された佐伯 I Cから佐伯駅方面への導入線である国道217号佐伯弥生バイパス等の交通網の発達により、中核的拠点都市としての役割を担っている。</p> <p>②事業の進捗の見込みの視点 ・地元自治体から河川整備の強い促進要望がなされており、地元の協力体制も整っている。 ・小田地区排水ポンプ場、千又地区築堤は平成20年度に完成しており、灘地区築堤及び蛇崎地区排水ポンプ場は実施中である。 ・事業実施にあたっては、現地発生土の再利用等によるコスト削減に取り組んでいる。 ・現計画（河川整備計画）については、有識者や地域住民の意見を反映した上で定めたものであり、その手法、施設等は妥当なものと考えている。</p>	継続	水管理・国土保全局治水課 (課長 森北佳昭)
番匠川直轄河川改修事業 九州地方整備局	再々評価	154	424	146	2.9	<p>・近年では平成5年9月をはじめ、平成16年10月、平成17年9月洪水等により浸水被害が発生している。（平成5年9月：床上浸水1,103戸・床下浸水2,211戸、平成16年10月床上浸水241戸、床下浸水350戸、平成17年9月床上浸水103戸・床下浸水301戸）。</p> <p>100年に1回程度起こる大雨が降った場合、番匠川のはん濫により想定される浸水面積は約32km<sup>2</sup>、人口は約3.9万人に達する。 ・平成16年10月洪水並びに平成17年9月洪水と同規模の洪水を安全に流下させる。</p> <p>①事業の必要性に関する視点 ・都市間交通路として平成20年6月に開通した東九州自動車道（佐伯 I C）から、さらに平成22年10月に主要区間が部分供用化された佐伯 I Cから佐伯駅方面への導入線である国道217号佐伯弥生バイパス等の交通網の発達により、中核的拠点都市としての役割を担っている。</p> <p>②事業の進捗の見込みの視点 ・地元自治体から河川整備の強い促進要望がなされており、地元の協力体制も整っている。 ・小田地区排水ポンプ場、千又地区築堤は平成20年度に完成しており、灘地区築堤及び蛇崎地区排水ポンプ場は実施中である。 ・事業実施にあたっては、現地発生土の再利用等によるコスト削減に取り組んでいる。 ・現計画（河川整備計画）については、有識者や地域住民の意見を反映した上で定めたものであり、その手法、施設等は妥当なものと考えている。</p>	継続	水管理・国土保全局治水課 (課長 森北佳昭)
小丸川直轄河川改修事業 九州地方整備局	再々評価	75	214	60	3.5	<p>・近年においては、平成9年、16年、17年と立て続けに4,000m<sup>3</sup>/sを上回る洪水が頻発している。（平成9年9月：床上浸水5戸・床下浸水14戸、平成16年8月床上浸水6戸、平成17年9月床上浸水32戸・床下浸水209戸）。</p> <p>100年に1回程度起こる大雨が降ったことにより、小丸川がはん濫した場合には浸水が想定される区域の面積は約16km<sup>2</sup>、人口は約1.4万人に達する。 ・平成16年8月洪水等を概ね流下させる。</p> <p>①事業の必要性に関する視点 ・東九州自動車道（高橋IC～西都IC）が建設され、平成22年7月に供用開始された。また、国道10号が、河口付近を日豊本線と平行して横断し、国道388号、446号が上流域を横断している。</p> <p>②事業の進捗の見込みの視点 ・地元自治体から河川整備の強い促進要望がなされており、地域の協力体制も整っている。 ・河川整備計画は、過去の洪水実績、自然環境状況、河道の状況、流域の重要度を勘案し、小丸川水系学識者懇談会において現在検討中である。 ・平成16年8月出水等への対応に向け、緊急性や治水安全度バランス等を踏まえた上で対策を実施する。</p> <p>③コスト削減や代替案立案等の可能性の視点 ・事業実施にあたっては、掘削等による発生土の有効利用や、新技術・新工法の採用によりコスト削減に取り組んでおり、今後も一層のコスト削減に努める。 ・河川整備計画については、有識者や地域住民の意見を反映した上で策定する予定であり、その手法、施設等は妥当なものと考えている。</p>	継続	水管理・国土保全局治水課 (課長 森北佳昭)
肝属川直轄河川改修事業 九州地方整備局	再々評価	123	112	88	1.3	<p>・近年では、平成2年9月洪水、平成5年8月洪水、平成9年9月洪水、平成17年9月洪水が挙げられ、平成17年9月には最大規模の流量を記録した（平成9年9月：床上浸水154戸・床下浸水756戸、平成17年9月床上浸水91戸・床下浸水462戸）。</p> <p>100年に1回程度起こる大雨が降ったことにより、肝属川がはん濫した場合には浸水が想定される区域の面積は約59km<sup>2</sup>、人口は約1.7万人にも達する。 ・平成17年9月洪水相当規模の流量を概ね安全に流下させる。また、洪水における浸透・浸食対策等に対する堤防の安全性の向上。</p> <p>①事業の必要性に関する視点 ・大隅地方は、地方拠点都市地域及び半島振興対策実施地域に指定され、策定された大隅地方拠点都市地域基本計画及び大隅地域半島振興計画に基づき、総合的な地域振興対策が進められている。</p> <p>②事業の進捗の見込みの視点 ・地元自治体から河川整備の強い促進要望がなされているところである。 ・河川整備計画は、過去の洪水実績、自然環境状況、河道の状況、流域の重要度を勘案し、肝属川水系学識者懇談会において現在検討中である。 ・平谷川改修事業や肝属川中流地区掘削事業は平成21年度に完成しており、現在、シラス対策を実施している。</p> <p>③コスト削減や代替案立案等の可能性の視点 ・事業実施にあたっては、新技術・新工法の採用等によりコスト削減に取り組んでおり、今後も一層のコスト削減に努める。 ・河川整備計画については、有識者や地域住民の意見を反映した上で策定する予定であり、その手法、施設等は妥当なものと考えている。</p>	継続	水管理・国土保全局治水課 (課長 森北佳昭)

川内川直轄河川改修事業九州地方整備局	再々評価	807	3,862	666	5.8	<p>・近年では、平成5年8月洪水をはじめ、平成9年9月洪水、平成18年7月洪水等、甚大な浸水被害が発生している。(平成5年8月・床上浸水170戸・床下浸水423戸、平成9年9月・床上浸水264戸・床下浸水223戸、平成18年7月床上浸水1,816戸・床下浸水499戸)</p> <p>・100年に1回程度起こる大雨が降ったことにより、川内川がはん濫した場合に浸水が想定される区域の面積は約42km<sup>2</sup>、人口は約4万人にも達する。</p> <p>・甚大な被害を被った平成18年7月規模の洪水に対して、さらなる治水安全度の向上を図り、水体系全体として水害に強い地域づくりの促進を図る。</p>	<p>①事業の必要性等に関する視点</p> <p>・市街地改修事業(引堤事業)を薩摩川内市の土地区画整理事業等と連携実施しており、これにより治水安全度の向上が図られ、良好な新しい市街地を創出。</p> <p>②事業の進捗の見込みの視点</p> <p>・地元自治体などから河川整備の強い促進要望がなされており、地元の協力体制が整っている。</p> <p>・平成18年度～平成23年度の6か年にて「河川激甚災害対策特別緊急事業(激特事業)」を実施中である。</p> <p>③コスト削減や代替案立案等の可能性の視点</p> <p>・事業実施にあたっては、発生土の再利用などコスト削減に取り組んでいる。</p> <p>・現計画(河川整備計画)については、有識者や地域住民の意見を反映した上で定めたものであり、その手法、施設等は妥当なものと考えている。</p>	継続	水管理・国土保全局治水課(課長 森北佳昭)
球磨川直轄河川改修事業九州地方整備局	再々評価	※	※	※	※	<p>・近年においても、昭和57年、平成16年、平成17年、平成19年、平成20年など数多くの洪水被害が発生している。(平成16年8月・床上浸水13戸・床下浸水36戸、平成17年9月・床上浸水46戸・床下浸水73戸、平成18年7月・床上浸水41戸・床下浸水39戸、平成20年6月・床上浸水18戸・床下浸水15戸)</p> <p>・計画規模(概ね100年(横石)及び80年(人吉)に1回程度起こり得る大雨)の洪水が発生することにより、球磨川等がはん濫した場合に浸水が想定される区域の面積は約160km<sup>2</sup>、人口は約14万人に達する。</p>	<p>①事業の必要性等に関する視点</p> <p>平成16年に新八代駅が完成し、鹿児島中央～新八代間の九州新幹線の運行が開始され、新八代～博多間についても平成23年3月の九州新幹線全線開通に伴い、JR新八代駅周辺は、地域開発が進んでいる。</p> <p>②事業の進捗の見込みの視点</p> <p>・球磨川では、地元自治体から河川整備の促進について強い要望がなされており、治水計画については、「ダムによらない治水を検討する場」において、地域の安全に責任を負う者の間で現実的な治水対策を実施した場合の河川や流域の状況について認識を共有しながら議論を進めている。</p> <p>・(下流部河床低下対策・築堤)堤防の断面不足解消の取組として、これまで河床低下対策(洗掘の新しい河床部の深掘れ対策)を実施してきたが、平成22年度をもって概ね終了したことから、平成23年度より堤防補強対策を実施している。</p> <p>・(球磨川中流部改修)個別の集落について輪中増等による治水対策を行うことにより、土地利用一体型治水防災事業を進めている。</p> <p>③コスト削減や代替案立案等の可能性の視点</p> <p>・事業実施にあたっては、発生土の有効利用や、新技術・新工法の採用によりコスト削減に取り組んでおり、今後とも一層のコスト削減に努める。</p> <p>・今回の事業評価において対象とする事業は、球磨川の治水対策上、緊急に実施する必要がある事業で、安全性の向上を図る為に考える現実的な治水対策を現時点で積み上げたものである。</p>	継続	水管理・国土保全局治水課(課長 森北佳昭)
桂川直轄河川改修事業九州地方整備局	再々評価	455	4,896	322	15.2	<p>・近年においても、昭和63年、平成9年、平成19年など数多くの洪水被害が発生している。また、高潮被害についても昭和2年をはじめ、平成11年に越水はん濫による浸水被害が発生している。(平成9年7月・床上浸水32戸・床下浸水1,200戸、平成19年7月床上浸水69戸・床下浸水497戸、平成11年9月高潮床上浸水254戸・床下浸水124戸)</p> <p>・150年に1回程度起こる大雨が降ったことにより、桂川がはん濫した場合に浸水が想定される区域の面積は約150km<sup>2</sup>、人口は約19万人にも達する。</p> <p>・洪水対策については昭和18年9月洪水と同規模の洪水を安全に流下させること、高潮対策については、昭和2年9月台風と同規模の高潮に対する安全を確保する。</p>	<p>①事業の必要性等に関する視点</p> <p>・近年の治水事業の進捗に伴う治水安全度の向上等によって、大型商業施設の進出や大規模開発等が進んでおり、総資産額は増加している。</p> <p>②事業の進捗の見込みの視点</p> <p>・桂川では、期成会等の組織が活動しており、改修事業の促進に向けた要望等がなされている。</p> <p>・河川整備計画は、過去の洪水実績、自然環境状況、河道の状況、流域の重要度等を勘案し、経川学識者懇談会において現在検討中である。</p> <p>・桂川上流部土地利用一体型治水防災事業は、土地利用状況等を考慮し、輪中増、宅地前上げ等の方式により洪水はん濫を防御するための整備を実施中であり、平成23年度の完成を目指している。</p> <p>・桂川・浜戸川の高潮区間においては、「緊急対策特定区間」として、平成11年台風18号規模の高潮に対する堤防整備を現在進めている。</p> <p>③コスト削減や代替案立案等の可能性の視点</p> <p>・実施にあたっては、支柱付鋼矢板工法の活用など、コスト削減に取り組んでおり、今後とも、新技術・新工法の積極的活用を図り、一層のコスト削減を進めている。</p> <p>・河川整備計画については、有識者や地域住民の意見を反映した上で策定する予定であり、その手法、施設等は妥当なものと考えている。</p>	継続	水管理・国土保全局治水課(課長 森北佳昭)
白川直轄河川改修事業九州地方整備局	再々評価	605	31,972	650	49.2	<p>・近年においても、昭和55年8月及び平成2年7月洪水等の洪水被害が発生している。また、H19.7出水時には、熊本中心市街地において、「避難準備情報」が発令され洪水被害に対する警戒感がさらけ出されている。(昭和55年8月・床上浸水3,540戸・床下浸水3,245戸、平成2年7月床上浸水1,614戸・床下浸水2,200戸)</p> <p>・150年に1回程度起こる大雨が降ったことにより、白川が氾濫した場合に浸水が想定される区域の面積は約136.4km<sup>2</sup>、人口は約31万人にも達する。</p> <p>・和55年8月30日洪水、平成2年7月2日洪水と同程度の洪水を安全に流す。</p>	<p>①事業の必要性等に関する視点</p> <p>・平成23年3月の九州新幹線全線開通に伴う熊本駅周辺の再開発などの地域開発が進められている。</p> <p>②事業の進捗の見込みの視点</p> <p>・地元自治体から河川整備の強い促進要望がなされており、地元の協力体制も整っている。</p> <p>・緊急対策特定区間整備事業(熊本市街地)では、流下能力向上のために行う築堤・堤防の整備を実施している。</p> <p>③コスト削減や代替案立案等の可能性の視点</p> <p>・事業実施にあたっては、盛土に他事業流用土を使用するなどコスト削減に取り組んでいる。</p> <p>・現計画(河川整備計画)については、有識者や地域住民の意見を反映した上で定めたものであり、その手法、施設等は妥当なものと考えている。</p>	継続	水管理・国土保全局治水課(課長 森北佳昭)
菊池川直轄河川改修事業九州地方整備局	その他	360	1,576	234	6.7	<p>・特に平成2年7月洪水は観測史上最大の洪水で、甚大な浸水被害が発生した。また、近年も洪水による家屋被害が発生している。(平成2年7月・床上浸水1,159戸・床下浸水1,069戸、平成11年9月床上浸水25戸・床下浸水83戸)</p> <p>・100年に1回程度起こる大雨が降ったことにより、菊池川が氾濫した場合に浸水が想定される区域の面積は約85.1km<sup>2</sup>、人口は約2.2万人にも達する。</p> <p>・菊池川本支流では昭和57年7月洪水等を概ね安全に流下させることができるようになる。</p>	<p>①事業の必要性等に関する視点</p> <p>・流域住民からの意見、要望や流域市町村からの「菊池川の治水事業に関する要望」等、治水対策を急務と見做している。</p> <p>・大江田地区では、平成2年及び平成18年に浸水被害が発生しており、現在、堤防等の整備を実施中である。</p> <p>③コスト削減や代替案立案等の可能性の視点</p> <p>・事業実施にあたっては、①中流部河床掘削で発生する掘削土砂を下流部堤防整備の築堤材料とする掘削土砂の有効活用、②護岸工事に現地発生土の玉石を使用する有効活用、③矢板施工所において幅広鋼矢板(ハット形)等の新技術的有効活用を図る。</p> <p>・現計画(河川整備計画)については、有識者や地域住民の意見を反映した上で定めたものであり、その手法、施設等は妥当なものと考えている。</p>	継続	水管理・国土保全局治水課(課長 森北佳昭)
矢部川直轄河川改修事業九州地方整備局	その他	139	899	100	9.0	<p>・近年においても度々洪水被害が発生している。(平成19年7月・床上浸水6戸、平成11年9月高潮床上浸水6戸・床下浸水53戸)</p> <p>・100年に1回程度起こる大雨が降った場合、矢部川ははん濫により浸水が想定される区域の面積は約124.7km<sup>2</sup>、人口は約11.5万人にも達する。</p> <p>・洪水対策においては、矢部川本川で平成2年7月洪水等の安全な流下を図るとともに支川藍江川で平成13年7月洪水等の安全な流下を図る。高潮対策においては、九州の西方海上を伊勢湾台風規模(昭和34年9月)の台風が最も危険となるコースを通過した場合に想定される高潮に対して安全度を確保する。</p>	<p>①事業の必要性等に関する視点</p> <p>・矢部川の交通はJR鹿児島本線、九州自動車道、国道3号等の基幹交通施設に加え、九州新幹線が平成23年3月に開通したほか、有明海沿岸道路が現在整備中である。</p> <p>②事業の進捗の見込みの視点</p> <p>・矢部川及び支派川の河川改修、整備促進等を目的とした期別同盟連合会等が設立され関係市町等からの河川改修を望む声が大変大きい。</p> <p>・高潮対策(住吉中島地区)は、平成15年に事業着手し、平成16年から柳川市における「住宅市街地総合整備事業」との調整(協議)を図りながら事業を推進してきており、現在、用地買収を進めている状況である。</p> <p>③コスト削減や代替案立案等の可能性の視点</p> <p>・現在実施中である。柳川市住吉中島地区の高潮整備実施にあたっては、コスト削減効果の高い築堤改良工事の検討、また設計段階から地域と合意形成を図り河川事業と関連事業を連携し事業調整を図り効果的に実施してきたところである。</p> <p>・現計画(河川整備計画)については、有識者や地域住民の意見を反映した上で定めたものであり、その手法、施設等は妥当なものと考えている。</p>	継続	水管理・国土保全局治水課(課長 森北佳昭)
筑後川直轄河川改修事業九州地方整備局	再々評価	1,774	11,117	1,377	8.1	<p>・昭和28年6月洪水等により甚大な被害が発生しているほか、近年においても度々洪水被害が発生している。(平成2年7月・床上浸水937戸・床下浸水12,375戸、平成21年7月床下浸水36戸)</p> <p>・150年に1回程度起こる大雨が降ったことにより、筑後川がはん濫した場合に浸水が想定される区域の面積は約652.6km<sup>2</sup>、人口は約70万人にも達する。</p> <p>・洪水対策は昭和57年7月洪水と同規模の洪水の安全な流下を図り、支川は本川と整合のとれた治水安全度を確保する。高潮対策は、昭和60年8月の台風13号による高潮に対する安全を確保する。</p>	<p>①事業の必要性等に関する視点</p> <p>・筑後川本川に隣接する地域では、宅地化や工業用地(大規模工場)、商業施設等の立地が進んでおり、背後資産が増大している。また、JR久留米駅周辺は、九州新幹線の開通に伴い、開発が進んでいる。</p> <p>②事業の進捗の見込みの視点</p> <p>・地元自治体などから河川整備の強い促進要望がなされており、地元の協力体制も整っている。</p> <p>・久留米市街地では、平成15年度より「緊急対策特定区間」として、久留米市宮ノ陣町大辻、久留米市善導寺町塚及び久留米市瀬ノ下町等において、堤防強化工事等を実施。下流の高潮区間では、昭和60年台風13号相当の高潮に対して安全な高さを有する堤防整備を実施。</p> <p>③コスト削減や代替案立案等の可能性の視点</p> <p>・事業実施にあたっては、発生土の再利用などコスト削減に取り組んでいる。</p> <p>・現計画(河川整備計画)については、有識者や地域住民の意見を反映した上で定めたものであり、その手法、施設等は妥当なものと考えている。</p>	継続	水管理・国土保全局治水課(課長 森北佳昭)

六角川直轄河川改修事業 九州地方整備局	その他	342	1,374	245	5.6	<p>・内水域が流域面積の約6割に及ぶため、内水被害も発生しやすく、近年でも顕著な状況にある。(平成18年4月・浸水11戸・平成19年7月浸水133戸、平成21年7月床上浸水65戸・床下浸水335戸)</p> <p>・100年に1回程度起こる大雨が降った場合、六角川の内外水氾濫により浸水が想定される区域の面積は201km<sup>2</sup>、人口は約8万人に達する。六角川本川では昭和28年6月洪水等を安全に流下させることができるようになる。</p>	<p>①事業の必要性等に関する視点 ・六角川流域内の武雄市、多久市、小城市では、市街化の進展とあいまって宅地が増加しており、背後地資産が増大している。また、有明沿岸道路、佐賀津津道路及び長崎新幹線が計画中であり、地域間を結ぶ有力な交通網として期待されている。</p> <p>②事業の進捗の見込みの視点 ・六角川の流域市町村（六角川改修期成同盟会）及び浸水常襲地帯である武雄市（長崎市常襲地帯対策促進会）から以下の要望が出されており、治水対策を急む声は大きい。</p> <p>・平成21年度から牛津川の整備（河道掘削、牟田辺遊水地の改良、瀬ノ瀬堰改修等）を実施している。</p> <p>③コスト削減や代替案立案等の可能性の視点 ・事業実施にあたっては、発生土の再利用などコスト削減に取り組んでいる。</p> <p>・現計画（河川整備計画）については、有識者や地域住民の意見を反映した上で定めたものであり、その手法、施設等は妥当なものと考えている。</p>	継続	水管理・国土保全局治水課 (課長 森北佳昭)
松浦川直轄河川改修事業 九州地方整備局	再々評価	223	756	156	4.8	<p>・平成18年9月洪水等による浸水被害も度々発生している。(平成18年9月・床上浸水64戸・床下浸水39戸)</p> <p>・100年に1回程度起こる大雨が降ったことにより松浦川が氾濫した場合には浸水が想定される区域の面積は約51km<sup>2</sup>、人口は約4万人にも達する。目標流量を平成2年7月洪水に相当する概ね1/30規模の流量とする。</p>	<p>①事業の必要性等に関する視点 ・長崎～唐津～福岡を結ぶ重要な路線である西九州自動車道が現在整備中であり、今後、唐津市街地を中心に更なる発展が期待される。</p> <p>・松浦川改修促進に関して非常に強い要望があり、河川整備への関心は高い。</p> <p>・駒崎・立川・大川野地区では河道掘削、行合野地区では堤防整備、田頭地区では橋梁架替を実施している。</p> <p>③コスト削減や代替案立案等の可能性の視点 ・事業実施にあたっては、発生土の再利用などコスト削減に取り組んでいる。</p> <p>・現計画（河川整備計画）については、有識者や地域住民の意見を反映した上で定めたものであり、その手法、施設等は妥当なものと考えている。</p>	継続	水管理・国土保全局治水課 (課長 森北佳昭)
本明川直轄河川改修事業 九州地方整備局	再々評価	300	1,284	232	5.5	<p>・過去に幾たびも大きな出水を繰り返して、平成11年7月の出水では諫早市内全域に避難勧告が発令されるなど大きな被害が発生した。(平成11年7月・床上浸水240戸・床下浸水471戸)</p> <p>・100年に1回程度起こる大雨が降ったことにより、本明川が氾濫した場合に浸水が想定される区域の面積は約16.6km<sup>2</sup>、人口は約17,500人にも達する。</p> <p>・災害の発生防止は治水に相当する。目標は、昭和32年7月洪水（諫早大水害）規模相当の流量に対応することとする。</p>	<p>①事業の必要性等に関する視点 ・諫早市では、市街地が拡大しており、本川中流部では、宅地、小学校、県道及び国道207号バイパス（長田バイパス）の開発が進み、資産は増加傾向である。また、JR諫早駅周辺では、九州新幹線ルートの開業に向け、新しいまちづくり構想が進められている。</p> <p>②事業の進捗の見込みの視点 ・地元自治体などから河川整備の強い促進要望がなされているところである。</p> <p>・支川半造川は、平成5年度より半造川引堤事業に着手し、現在、半造橋から島原越え間の堤防等に着手している。</p> <p>③コスト削減や代替案立案等の可能性の視点 ・事業実施にあたっては、発生土の再利用などコスト削減に取り組んでいる。</p> <p>・現計画（河川整備計画）については、有識者や地域住民の意見を反映した上で定めたものであり、その手法、施設等は妥当なものと考えている。</p>	継続	水管理・国土保全局治水課 (課長 森北佳昭)
天塩川総合水環境整備事業 北海道開発局	その他	15	52	17	3.1	<p>&lt;内訳&gt; ・水環境改善効果による便益：24億円 ・自然環境の保全・再生・創出の効果による便益：24億円 ・河川利用推進の効果による便益：4.2億円 &lt;主な根拠&gt; 【水環境改善事業】 【岩尾内ダム水環境改善事業】 支払い意思額：354円/世帯/月 受益世帯数：27,078世帯 【自然再生事業】 【天塩川下流地区自然再生事業】 支払い意思額：476円/世帯/月 受益世帯数：25,172世帯 【利用推進事業】 【天塩川上流風連地区環境整備事業】 旅行費用：2,047円/人 利用者数：8,746人/年</p> <p>・汽水環境・静水環境を再生することにより、汽水性のシジミ等の底生動物の生息環境が向上し、それを採餌する魚類、鳥類などの生息環境が向上し、静水環境を利用する鳥類の生息環境も向上することで、オジロワシ、オオワシなどの生態系上位種の採餌環境の改善に繋がる。</p> <p>・オジロワシは留鳥もいることから、これらの個体にとっては通年で良好な採餌環境の創出に繋がる。</p> <p>・環境整備事業実施区間では、パークゴルフ場やカヌーポイント等のレクリエーション施設を中心に、年間約9,000人に利用されている。また、地域住民のみならず近隣都市から広域的な施設利用が見られる。</p> <p>・水環境改善事業の実施により、流水を好む底生動物の割合の増加、付着藻類の減少、流水的な景観の維持という3点の改善が見られた。</p>	<p>（天塩川下流地区自然再生事業） ・当該事業地である天塩町と幌延町の人口は、合わせて約6,200人（平成23年現在）であり、過去10年では年間平均100人の減少と、わずかながら減少傾向にある。</p> <p>・事業費：6.8億円全体事業費9.5億円に対し71%の進捗（平成23年度末） ・河道掘削、復旧、モニタリング（平成20年度完了予定） ・天塩川下流の汽水環境の再生による掘削土について、土砂分は築堤工事の盛土材料等に、半分は他事業における底質環境改善のための覆砂に利用することで、コスト削減を図っている。</p> <p>・本事業はかつて有していた良好な汽水環境・静水環境を再生する取り組みであり、その必要性に変化はない。</p> <p>・自然再生事業の実施計画は、計画立案段階から河川環境に関する学識経験者や天塩川下流域に関する知見を有する方々が参加する天塩川下流汽水環境検討会において議論を重ねており、現計画が最適である。</p> <p>（天塩川上流風連地区環境整備事業） ・名寄市の人口は、減少傾向にあるが、減少のペースは緩やかになっている。名寄市の公園面積は、増加しており、平成22年時点で150haとなっている。</p> <p>・事業完了。</p> <p>（岩尾内ダム水環境改善事業） ・当該事業の調査対象である5市町（士別市、名寄市、剣淵町、和寒町、下川町）の人口は減少傾向にあるが、世帯数はほぼ一定の傾向にある。</p> <p>・事業完了。</p>	継続	水管理・国土保全局河川環境課 (課長 小池剛)
利根川総合水環境整備事業（中川・綾瀬川環境整備） 関東地方整備局	再々評価	17	46	24	1.9	<p>【内訳】 水辺空間整備の効果による便益：45億円 残存価値：0.2億円</p> <p>【主な根拠】 ・CWIアンケート調査により得られた支払意思額（WTP）：綾瀬川 324円/世帯/月 中川 247円/世帯/月</p> <p>・受益範囲の世帯数： 綾瀬川 37,997世帯（1km圏） 中川 16,748世帯（2km圏）</p> <p>・中川および綾瀬川は、都市空間における貴重な水辺環境であり、沿川住環境および生物の生息・生育環境の向上に重要な役割を担っている。また、沿川の散策や高水敷利用等、多様な水辺利用を享受する空間でもある。</p> <p>・沿川自治体からも河川環境整備の促進要望も高く、引き続き事業の促進を図る必要がある。</p>	<p>・中川および綾瀬川は、都市空間における貴重な水辺環境であり、沿川住環境および生物の生息・生育環境の向上に重要な役割を担い、また沿川の散策や高水敷利用等、多様な水辺利用を享受する空間である。</p> <p>・今後中川および綾瀬川において、誰もが安心して水辺と自然とふれあうことのできる施設整備の必要性はますます高まると考えられる。</p> <p>・本事業を推進することにより、中川および綾瀬川の持つ水と緑豊かな河川環境への親しみがさらに生まれ、河川空間がより身近なものとなることで、地元自治体や住民からの期待は高まると考えられ、本事業の必要性は変わりなく、事業投資効果も見込まれる。</p> <p>・事業の進捗は、現在80%（事業費）であり、今後の実施の目処、進捗の見直しについて特に大きな支障はない。また、地元からも河川整備の促進要望を受けている。</p> <p>・新技術の採用や新たなコスト削減の可能性を探りつつ、総コストの削減を図る。また、各施設の効率的・効果的な運用方法を検討し、資材の再利用、耐久性の高い素材の活用、維持管理しやすい構造を採用するなど維持管理におけるコスト削減を図る。</p>	継続	水管理・国土保全局河川環境課 (課長 小池剛)
安倍川総合水環境整備事業 中部地方整備局	再々評価	15	45	16	2.8	<p>【内訳】 水辺空間整備の効果による便益：45億円</p> <p>【主な根拠】 &lt;水辺整備&gt; （牛妻地区） 支払い意思額：322円/世帯/月 受益世帯数：25,831世帯 （伝馬町新田地区・森横地区） 支払い意思額：246円/世帯/月 受益世帯数：55,426世帯</p> <p>・静岡市都市計画マスタープラン（平成18年）に基づき、水辺空間を活かしたまちづくりが進められており、安全な河川利用に対するニーズが高い。</p> <p>・緩傾斜堤防、高水敷整備、アクセス道路としても利用可能な管理用階段の整備などを実施することにより、安全に利用可能な水辺空間が形成され、環境学習の場、レクリエーションの場、自然体験の場などとしてより一層の活用促進が期待される。</p>	<p>・安倍川は水質が良好で河川空間も活発に利用されており、地域住民による河川利用や環境保全、環境学習など継続的な活動の需要が見込まれる重要な事業である。</p> <p>・行政・住民・地元団体等が相俟って河川空間の活用や環境保全への取組を進めており、事業実施にあたっての支障はない。</p> <p>・除去除去した発生土の再利用によるコスト削減を図るとともに、除草など維持管理面で地域住民との協力体制を構築することによりコストの削減を図る。</p>	継続	水管理・国土保全局河川環境課 (課長 小池剛)

庄内川総合水環境整備事業 中部地方整備局	再々評価	21	186	<p>【内訳】 ・水辺空間整備の効果による便益：179億円 ・自然環境の保全・再生の効果による便益：6.7億円</p> <p>【主な根拠】 &lt;水辺整備&gt; (庄内川河口部) 支払い意志額：333円/世帯/月 受益世帯数：50,394世帯 (西根根島地区) 支払い意志額：421円/世帯/月 受益世帯数：32,985世帯 (天川川地区) 支払い意志額：332円/世帯/月 受益世帯数：91,678世帯 (志段味地区) 支払い意志額：491円/世帯/月 受益世帯数：15,571世帯 (豊岡地区) 支払い意志額：390円/世帯/月 受益世帯数：23,017世帯</p> <p>&lt;自然再生&gt; (庄内川上流部) 支払い意志額：348円/世帯/月 受益世帯数：23,017世帯</p>	26	7.2	<p>・庄内川では都市部を流れる貴重な河川空間を活かした、環境学習や環境保全などの取組や地元自治体によるまちづくりが進められており、安全な河川利用に対するニーズが高い。</p> <p>・アクセス道路としても利用可能な管理用道路・階段整備、高水敷整備、フンド環境の創出、河道掘削などを実施することにより、安全に活用できる水辺空間が形成され、また多様な生物の生息環境の保全・再生が図られたことから、環境学習の場、地域活性化の場などとして活用されている。</p>	<p>・庄内川は都市河川でありながら豊かな自然環境が残されており、地域住民による河川利用や環境保全、環境学習など継続的な活動の需要が見込まれる重要な事業である。</p> <p>・行政・学識者・住民・NPO等が相俟って河川空間の活用や環境保全への取組を進めており、事業実施にあたっての支障はない。</p> <p>・コンクリート敷の再利用によるコスト削減を図るとともに、除草など維持管理面での地域住民との協力を確立することによりコストの削減を図る。</p>	継続	水管理・国土保全局河川環境課 (課長 小池 剛)
木曾川総合水環境整備事業 中部地方整備局	再々評価	120	524	<p>【内訳】 ・水辺空間整備の効果による便益：105億円 ・自然環境の保全・再生の効果による便益：419億円</p> <p>【主な根拠】 &lt;水辺整備&gt; (美濃加茂) 支払い意志額：210円/世帯/月 受益世帯数：49,572世帯 (一志地区) 支払い意志額：211円/世帯/月 受益世帯数：158,650世帯</p> <p>&lt;自然再生&gt; (南沢川) 支払い意志額：223円/世帯/月 受益世帯数：231,913世帯 (笠松トンボ池) 支払い意志額：153円/世帯/月 受益世帯数：14,653世帯 (東加賀野井) 支払い意志額：231円/世帯/月 受益世帯数：74,637世帯 (忠尋) 支払い意志額：336円/世帯/月 受益世帯数：74,878世帯 (杭瀬川) 支払い意志額：233円/世帯/月 受益世帯数：55,923世帯 (木曾三川下流部) 支払い意志額：310円/世帯/月 受益世帯数：241,918世帯</p>	133	3.9	<p>・木曾三川が有する貴重な河川環境の保全・再生に向けた取組や河川空間を活かしたまちづくりが進められており、河川環境の保全や河川利用に対するニーズが高い。</p> <p>・親水護岸整備、高水敷整備、フンド浚渫、樹木伐間などを実施することにより、安全に活用できる水辺空間が形成され、また、多様な生物の生息環境の保全・再生が図られることから、環境学習の場、地域活性化の場などとして活用されている。</p>	<p>・木曾三川は豊かな自然環境が残されており、地域住民による河川利用や環境保全、環境学習など継続的な活動の需要が見込まれる重要な事業である。</p> <p>・行政・学識者・住民・NPO等が相俟って河川空間の活用や環境保全への取組を進めており、事業実施にあたっての支障はない。</p> <p>・水辺整備事業における既存発生品の再利用によるコスト削減を図るとともに、自然再生事業における干潟再生の養浜材料として建設発生土(河道浚渫土)を活用してコスト削減を図る。</p>	継続	水管理・国土保全局河川環境課 (課長 小池 剛)
紀の川総合水環境整備事業 近畿地方整備局	再々評価	102	537	<p>【内訳】 水質改善効果による便益：512億円 利用推進の効果による便益：25億円</p> <p>【主な根拠】 水環境整備事業 ・支払い意志額：913.9円/世帯/月 ・受益世帯数：152,791世帯 利用推進事業 ・支払い意志額：371.7円/世帯/月 ・受益世帯数：26,302世帯</p>	206	2.6	<p>(水環境整備) ・紀の川からの浄化用水の導水により、水質環境基準が達成するとともに、悪臭の軽減効果に寄与する。</p> <p>(利用推進) ・橋本町がすすめている土地区画整理とあわせた水辺空間の整備により、地域活性化が図れる。</p>	<p>・和歌山市内を流れる河川で唯一大門川だけが水質の環境基準を満足しておらず、浚渫事業(和歌山県)、下水道整備(和歌山市)と協働で浄化用水の導水を実施していく必要がある。</p> <p>・大門川は、非かんがい期に水質悪化傾向であることから、農業用水路からの導水量増加の可能性についても検討を行い、施設規模の見直しによりコスト削減を図る。</p>	継続	水管理・国土保全局河川環境課 (課長 小池 剛)
九頭竜川総合水環境整備事業 近畿地方整備局	長期間継続中	13	48	<p>【内訳】 自然環境の保全・再生・創出の効果による便益：48億円</p> <p>【主な根拠】 環境整備事業 ・支払い意志額：418円/世帯/月 ・受益世帯数：45,921世帯</p>	12	4.0	<p>・九頭竜川の良好な自然環境の再生を目標に、『水環境の保全・再生』、『砂礫河川の再生』、『本川と支川・水路連続性の再生』の3つのテーマを掲げ、流域における多様な生物の生息・生育・繁殖環境の再生を目指す。</p> <p>・下流域の課題：河岸侵食による浅場の減少に伴うヨシ・マコモ群落の減少、特にオシロイの減少となるマコモ群落の消失が著しい。</p> <p>・中流域の課題：みお筋の固定化、比高差の増大に伴う砂州の冠水頻度低下、植生の攪乱頻度の低下による、土砂の堆積と樹林化。</p> <p>・本川と支川・水路間、樋門等の設置に伴う落差や水深不足による生物移動の連続性の阻害。</p>	<p>・九頭竜川流域では、コウノトリの飛来を契機に環境保全への気運が高まり、豊かな自然環境の保全・再生を推進するため、関係機関の取組みが進められている。</p> <p>・ヨシ・マコモ群落が経年的に減少傾向にある箇所や消失箇所を対象に、水環境を再生(約18.4ha)</p> <p>・砂礫河原がわずかに残存している支川の樋門等を対象に、魚道整備(5箇所)</p> <p>・水環境の保全・再生対象の整備を平成20年度より実施し、0.9ha整備済み。</p> <p>・砂礫河原の再生対象の整備は平成21年度より実施し、6.2ha整備済み。</p> <p>・砂礫河原については、関係機関と連携しつつ、住民やNPOによる維持管理やモニタリング調査等の協力を得ながら、学識者等の意見を参考に効果・分析を行い、順応的・段階的に整備を進め、平成28年度に事業を完了する予定。</p> <p>・伐採した樹木を地域住民等へ現地配布することによる削減</p> <p>・既存施設の改造は最低限とし、簡易な方法を選定することによる削減</p>	継続	水管理・国土保全局河川環境課 (課長 小池 剛)
新宮川総合水環境整備事業 近畿地方整備局	再々評価	37	88	<p>【内訳】 水環境の整備に係る事業便益：66億円 水辺の整備に係る事業便益：22億円</p> <p>【主な根拠】 水環境の整備に係る事業 ・支払い意志額：385円/世帯/月 ・受益世帯数48,554世帯 水辺の整備に係る事業 ・支払い意志額(新宮川水辺プラザ事業)：236円/世帯/月 ・支払い意志額(池田港かわまちづくり事業)：191円/世帯/月 ・受益世帯数(新宮川水辺プラザ・池田港かわまちづくり、両方)：15,685世帯</p>	64	1.4	<p>・水環境の整備 市田川の水質改善、悪臭を改善し、浮島の森における植生を回復させる効果がある。</p> <p>・水辺の整備 水辺の親水性の向上及び文化財を保全し、水辺の安全性・親水性の向上及びまちづくりを一体とした水辺空間の創出ができる。</p>	<p>・新宮川水系では悪化した支川の水質改善が求められると同時に、その歴史的な資産を活かした、空間の利用が求められている。</p> <p>・平成24年度完成予定</p> <p>・盛土には購入土ではなく流用土を使用し、護岸工には干瀬面以下をプレキャスト構造として仮設切りなしで施工するなどコスト削減に努めている。</p>	継続	水管理・国土保全局河川環境課 (課長 小池 剛)

<p>大和川総合水系環境整備事業 近畿地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>210</p>	<p>933</p>	<p>343</p>	<p>2.7</p>	<p>継続</p>	<p>水管理・国土保全局河川環境課 (課長 小池 剛)</p>
<p>淀川総合水系環境整備事業 近畿地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>398</p>	<p>1,883</p>	<p>371</p>	<p>5.1</p>	<p>継続</p>	<p>水管理・国土保全局河川環境課 (課長 小池 剛)</p>
<p>旭川総合水系環境整備事業 中国地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>2.0</p>	<p>36</p>	<p>1.9</p>	<p>18.7</p>	<p>継続</p>	<p>水管理・国土保全局河川環境課 (課長 小池 剛)</p>



芦田川総合水環境整備事業 中国地方整備局	再々評価	32	126	<p>【内訳】 水環境改善効果による便益：92億円 自然環境の保全・再生・創出の効果による便益：26億円 かわまちづくりや水辺の楽校など治水および河川利用上の安全・安心向上による便益：7.8億円</p> <p>【主な根拠】 （水環境整備） 支払志願額：275円/世帯/月 受益世帯数：142,102世帯 （自然再生） 支払志願額：269円/世帯/月 受益世帯数：47,939世帯 （水辺整備） 年間利用者数の増加数：87,299人</p>	36	3.5	<p>（水環境整備） ・芦田川下流部の水生浄化施設のうち、芦田川合流部については整備は完了し、事業効果の発現状況についてモニタリングを行っている。また、芦田川下流部については、瀬戸川合流部のモニタリング結果を踏まえ合理的展開を図る予定である。 （自然再生） ・芦田川河口の魚道は、平成12年度に設置が完了しており、回遊魚、回遊性動物の魚道の利用が見られている。 ・芦田川中上流部の魚道は、現時点で未着工であり効果は未発現である。 （水辺整備） 現時点で未着工であり、事業の効果は未発現である。</p>	<p>・流域内の市町の人口は減少傾向にあるが、水質改善および水辺利用に関する住民のニーズは依然として高い。 ・芦田川下流部では、市民と連携した水生調査や漁業協同組合と連携し、小学生への環境学習の場として活用されている。 ・水辺整備、水環境にあたっては、規制で発生する残土を再活用することによりコストの削減を図る。また、整備後の除草作業、清掃およびヨシの刈り取りなどについて地元からの支援体制を確立することで、一層の管理コストの削減を図る。 （水環境整備） ・平成16年に市民、事業者、環境団体、行政等からなる「芦田川環境マネジメントセンター」により、流域が一体となった水質改善への取り組みが行われている。 ・水環境については、河川管理者、下水道事業者、事業者、地域住民が一体となって概ね5年毎の具体的な行動計画を定め、水質改善に努めている。 （自然再生） ・自然再生については、関係機関と連携して魚類等の適上降下環境の改善を図ることとしている。 ・また、簡易魚道の設置などによりコスト削減を図る。 ・芦田川沿住民からは水辺や高水敷へ、安全に近づけるように、アプローチ等の整備が求められている。 ・水辺整備については、地域からの要望等を踏まえ、地元自治体等と連携しながら整備を進めることとしている。</p>	継続	水管理・国土保全局河川環境課 （課長 小池 剛）
太田川総合水環境整備事業 中国地方整備局	その他	10	135	<p>【内訳】 かわまちづくりや水辺の楽校など治水および河川利用上の安全・安心向上による便益：135億円</p> <p>【主な根拠】 （水環境整備） 支払志願額：291円/世帯/月 受益世帯数：89,044世帯 支払志願額：175円/世帯/月 受益世帯数：123,101世帯 年間利用者数の増加数：26,344人</p>	9.8	13.7	<p>・安芸太田町の玄関口や地域の拠点として今後多くの水辺利用が見込まれる上段地区において、河川管理用通路の整備により、河川管理の向上のほか、安全で安心な水辺利用が実現できる。 ・「水の郷ひろしま」の中心部として地域住民が愛着を感じ、また世界各地より多くの人が訪れる基町地区において、河川管理用通路の整備や底質改善により、河川管理の向上のほか安全で安心な水辺利用が実現できる。 ・昭和橋アンダーパスの整備により低水路部の河川通視が容易となり、河川管理の向上のほか、水辺利用の連続性が確保され、安全で安心な水辺利用ができる。</p>	<p>・観光客数は近年横ばいであるものの、下流部の広島市では約1,000万人/年、上流部の安芸太田町では毎年約100万人/年と、毎年、人口を大きく上回る観光客が訪れている。また広島県では「ひろしま観光立県推進基本計画」を策定し「観光立県ひろしま」の実現を目指している。 ・広島市と安芸太田町では、「かわまちづくり」支援制度の登録を受け、地元や関係機関の意見を取り入れながら事業を進めている。 ・上段地区は「安芸太田町の玄関口」であるほか、周辺は道の駅「来夢とごうち」や商業施設、パーク＆ライド等、安芸太田町の拠点として整備されている。 ・基町地区を含む下流デルタ域は河川管理者（国・県）、広島市、市民等からなる「水の郷ひろしま推進協議会」で協議しながら、水辺整備を進めている。 ・昭和橋の架かる古川は、「古川の川づくり」として、地域住民と行政が意見交換しながら空間整備を行っている。 ・水辺整備にあたっては、近隣の別工事で発生する土砂を盛土等へ流用することによりコストの削減を図る。 ・除草作業や清掃などについて地元と協力体制を確立することで、コストの削減を図る。</p>	継続	水管理・国土保全局河川環境課 （課長 小池 剛）
小瀬川総合水環境整備事業 中国地方整備局	再々評価	13	27	<p>【内訳】 かわまちづくりや水辺の楽校など治水および河川利用上の安全・安心向上による便益：27億円</p> <p>【主な根拠】 （水環境整備） 支払志願額：315円/世帯/月 受益世帯数：23,374世帯 年間利用者数の増加数：93,167人</p>	16	1.6	<p>・大竹、和木地区では交通量が多い堤防道路ではなく、河川管理用通路を利用することにより、安全に河川沿いを移動でき、ウォーキングコースの周回利用が可能となる。また、河川管理用通路の整備により、中市堰〜栄橋（国道2号）において水辺利用の親みが増す。 ・完成箇所については、朝夕の散歩時間の利用者が多く、地元自治会、漁協、NPO法人等による河川清掃が定期的に行われている。 ・小瀬地区では雑草や雑木が繁茂している水辺を整備することによって、安全に水辺の利用ができ、対岸の[中津原水辺の楽校]との連携も可能となる。</p>	<p>・小瀬川流域の3市1町（廿日市市、大竹市、岩国市、和木町）の人口推移は、廿日市市が横ばい傾向となっているものの、全体的には緩やかな減少傾向が続いている。 ・小瀬川では、流域市町、自治会、漁協、NPO法人等の約2千人が参加する「小瀬川・小瀬川」が定例化するなど、地域との協力体制が整っている。 ・大竹、和木地区では既設橋脚から架橋までの下流区間について河川管理用通路を整備することにより、安全な水辺空間を創出するとともに、両岸を結ぶ健康ウォーキングロードが完成する。 ・小瀬地区では河川に係る歴史（木野渡し場）に配慮した環境整備を行う。 ・関係機関や住民等の意見を取り入れながら事業を実施する予定である。 ・水辺整備にあたっては、近隣の別工事で発生する土砂を盛土へ流用することによりコストの削減を図る。</p>	継続	水管理・国土保全局河川環境課 （課長 小池 剛）
日野川総合水環境整備事業 中国地方整備局	長期間継続中	2.2	8.2	<p>【内訳】 かわまちづくりや水辺の楽校など治水および河川利用上の安全・安心向上による便益：8.2億円</p> <p>【主な根拠】 （水環境整備） 年間利用者数の増加数：311,330人</p>	1.9	4.3	<p>・高水敷整正、ワンド、坂路等の整備により、総合学習の場等として、安全に水辺を利用できるようにする。 ・散策等の利用が増加するなど、市民の憩いの場として利用されるようになり、利用者数の増加が見込まれる。</p>	<p>・日野川流域の1市6町1村（米子市、青柳町、伯耆町、江府町、日野町、日南町、大山町、白吉津村）の人口推移は、米子市が増加傾向、江府町、日野町、日南町及び大山町が減少傾向にあるものの、他の町村は概ね横ばい傾向となっている。 ・市庁舎等は計画段階であり、関係機関や住民等の意見を反映しながら事業の実施について検討していく。 ・岸本箇所については、現地の状況および関係機関と調整の結果、整備を行わないこととした。 ・水辺整備にあたっては、近隣の別工事で発生する土砂を盛土へ流用すること等によりコストの削減を図る。 ・事業の進捗状況、費用対効果を監み、継続実施が妥当であり、現状での代替案を検討する必要がないと考えている。</p>	継続	水管理・国土保全局河川環境課 （課長 小池 剛）
千代川総合水環境整備事業 中国地方整備局	再々評価	23	158	<p>【内訳】 水環境改善効果による便益：32億円 自然環境の保全・再生・創出の効果による便益：11億円 かわまちづくりや水辺の楽校など治水および河川利用上の安全・安心向上による便益：115億円</p> <p>【主な根拠】 （水環境整備） 支払志願額：502円/世帯/月 受益世帯数：31,991世帯 （自然再生） 支払志願額：375円/世帯/月 受益世帯数：18,241世帯 （水辺整備） 年間利用者数の増加数：424,083人</p>	30	5.3	<p>（水環境整備） ・現在、浄化水導入は他事業で実施中であるが、事業の効果は未発現である。 （自然再生） ・現時点で未着工であり、事業の効果は未発現である。 （水辺整備） ・雑草が繁茂していた水辺に、河川管理用通路が整備され、容易に高水敷や水辺に近づくことができ、散策や釣りに加え、スポーツや水遊びにも利用されるようになった。 ・スポーツの利用が増加するなど、市民の憩いの場として利用されるようになり、利用者数が増加している。</p>	<p>（水環境整備） ・袋川は、地域住民に日常生活の中で散策等の利用がなされている。 ・水環境については、浄化水導入の効果を見極めて整備内容等の検討を行う。 （自然再生） ・一部の環境では、魚道に構造上の問題があり、魚類に対して縦断的な連続した遊歩環境ではない。 ・自然再生については、関係機関と連携して実施することとしており、今後円滑な事業進捗が見込まれる。 （水辺整備） ・浜坂遊水池は鳥取市内の貴重なオープンスペースとなっている。 ・水辺整備については、国の整備は完了しており、自治体による公園整備は本年度に完了する予定である。 ・水生浄化や簡易魚道の設置、既設魚道の有効活用等によりコスト削減を図る。</p>	継続	水管理・国土保全局河川環境課 （課長 小池 剛）
吉野川総合水環境整備事業 四国地方整備局	再々評価	68	465	<p>【内訳】 水環境改善および水辺整備の効果による便益：24億円</p> <p>【主な根拠】 （早明浦ダム水環境整備） ・仮想的市場評価法（CVM）による支払い意思額（平均値）一世帯当たり月額845円、受益世帯数336,776世帯 （早明浦ダム地域防災） ・旅行費用法（TCM）による一事業あたり便益1,115,692千円、事業無し便益656,804千円 （芝生地区かわまちづくり） ・仮想的市場評価法（CVM）による支払い意思額（平均値）一世帯当たり月額251円、受益世帯数18,132世帯</p>	113	4.1	<p>（早明浦ダム水環境整備） ・ダム周辺の森林に広く植樹することにより、流域の水源涵養機能が高まる。 ・緑地等への植栽によって、生物が生息できる良好な環境ができる。</p>	<p>（早明浦ダム水環境整備） ・アワードアスリートや体験交流活動が展開されており、ダム周辺の環境整備が行われ、四国内外より多くの観光客が訪れている。 ・平成16年度には、豪雨による土砂災害によりダム湖周辺の道路が寸断され、人命救助や孤立集落の救援等に湖湖利用された。 ・周辺環境整備は平成17年度に完了。ダム湖進入坂路は平成26年度に完了予定。 ・坂路河床部の根固め工に現地採取した巨石を利用する等コスト削減を図っていく。</p> <p>（早明浦ダム地域防災） ・「にし阿波観光整備計画」の中で、カヌーやボートで結ぶ「川のネットワーク」の拠点として期待されている。 ・平成23年度から高水敷整正を実施中であり、平成24年度から多目的広場、堤内側整備等を行い、平成25年度に完了予定。 ・地域住民と協働連携した維持管理を実施し、コスト削減を図っていく。</p>	継続	水管理・国土保全局河川環境課 （課長 小池 剛）

那賀川総合水系環境整備事業 四国地方整備局	長期継続 続中	11	24	【内訳】 水辺整備の効果による便益：24億円 【主な根拠】 支払い意志額：396円/世帯/月 受益世帯数：24,773世帯	14	1.8	「灯籠流し」、「虫送り」等の地域の歴史的な伝統行事の拡大や、「旧一の塚跡」などの歴史文化施設を環境学習等に活用することにより、地域の歴史や文化の継承に寄与することが期待できる。	・引堤によって低かった河川敷等の河川空間の活用を支援する施策としても期待されている。 ・阿南市では世界一の生産高を誇る発光ダイオードを活用した「阿南光のまちづくり」を展開し、中心市街地の活性化に取り組んでいる。 ・阿南市が進める事業（阿南駅前児童公園、桑野川防災ステーション、阿南市庁舎整備計画）と連携し、親水性を活かした魅力的な水辺空間の創出を図る。 ・地元住民が主体となって清掃活動等を行うなど、地域と一体となったまちづくりが実現している。 ・コンクリート護岸や根固ブロックの施工に伴う景観の悪化、親水機能の低下している。 ・国土交通省の整備（低水護岸、管理用道路、高水敷整正等）平成24年度完了見込み（進捗率：86.5% H23末） ・阿南市の整備（牛岐城趾公園、商店街周辺）平成20年度完成 ・流域住民と協働連携した維持管理を実施し、コスト削減を図る。	継続	水管理・国土保全局河川環境課（課長 小池 剛）
緑川総合水系環境整備事業 九州地方整備局	その他	10	77	【内訳】 水辺整備の効果による便益：77億円 【主な根拠】 CVMにて算出 ＜水辺整備＞ （高田地区） 支払い意志額：200円/世帯/月 受益世帯数：82,803世帯 （津志田地区） 支払い意志額：260円/世帯/月 受益世帯数：14,350世帯 （御船地区） 支払い意志額：310円/世帯/月 受益世帯数：26,928世帯	13	6.1	・地域と連携した整備を行うことにより、地域住民の河川に関する防災や適正利用、環境保全などの意識の高揚が期待出来る。	・管理用道路や高水敷整正等を整備することにより、河川空間利用者の安全性の向上、河川巡視・河川管理の円滑化に寄与する。 ・整備にあたっては御船町や地元住民、河川管理者などで協議をおこなっており、地域の協力体制が整備されていることから今後も順調な事業進捗が見込まれる。 ・近年の技術開発の進展に伴う新工法等の採用による新たなコスト削減の可能性を探りながら事業を進めていく。	継続	水管理・国土保全局河川環境課（課長 小池 剛）
筑後川総合水系環境整備事業 九州地方整備局	その他	56	244	【内訳】 水環境改善効果による便益：89億円 水辺整備の効果による便益：155億円 【主な根拠】 代替法にて算出 ＜水環境整備＞ （松原・下笠ダム） 土砂流出防止効果（代替財：貯砂ダムコスト） 二酸化炭素吸収効果（代替財：火力発電所C02回収コスト） 流木被害の防止効果（代替財：流木処理コスト） CVMにて算出 ＜水辺整備＞ （城島地区） 支払い意志額：203円/世帯/月 受益世帯数：81,727世帯 （白田地区） 支払い意志額：322円/世帯/月 受益世帯数：24,408世帯 （合川地区） 支払い意志額：234円/世帯/月 受益世帯数：72,963世帯 （久留米市街部地区） 支払い意志額：216円/世帯/月 受益世帯数：72,963世帯	86	2.8	地域と連携した整備を行うことにより、地域住民の河川に関する防災や適正利用、環境保全などの意識の高揚が期待出来る。	・樹林帯の保全や森林を造成することにより、ダム貯水池内に流入する土砂や濁水の抑制を図るとともに、水質浄化施設を設置することにより、ダム湖に発生するアオコ対策に寄与する。 ・高水敷整正や管理用道路を整備することにより、地域活性化や河川景観の保全を図るとともに、河川利用の安全性やアクセス、維持管理の向上に寄与する。 ・整備にあたっては久留米市などの地元自治体や地元住民、河川管理者などで協議をおこなっており、地域の協力体制が整備されていることから、今後も順調な事業進捗が見込まれる。 ・近年の技術開発の進展に伴う新工法等の採用による新たなコスト削減の可能性を探りながら事業を進めていく。	継続	水管理・国土保全局河川環境課（課長 小池 剛）
松浦川総合水系環境整備事業 九州地方整備局	その他	10	50	【内訳】 自然環境の保全・再生・創出の効果による便益：31億円 水辺整備の効果による便益：20億円 【主な根拠】 CVMにて算出 ＜自然再生＞ （アゲハの瀬地区） 支払い意志額：268円/世帯/月 受益世帯数：37,344世帯 ＜水辺整備＞ （和布田地区） 支払い意志額：200円/世帯/月 受益世帯数：19,661世帯 （桃川地区） 支払い意志額：199円/世帯/月 受益世帯数：4,458世帯 （中山地区） 支払い意志額：183円/世帯/月 受益世帯数：6,186世帯 （駒嶋地区） 支払い意志額：199円/世帯/月 受益世帯数：4,590世帯	16	3.2	地域と連携した整備を行うことにより、地域住民の河川に関する防災や適正利用、環境保全などの意識の高揚が期待出来る。	・管理用道路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。 ・整備にあたっては地元自治体や地元住民、河川管理者などで協議をおこなっており、地域の協力体制が整備されていることから、今後も順調な事業進捗が見込まれる。 ・近年の技術開発の進展に伴う新工法等の採用による新たなコスト削減の可能性を探りながら事業を進めていく。	継続	水管理・国土保全局河川環境課（課長 小池 剛）

※現在、「ダムによらない治水を検討する場」において、川辺川ダムの建設を前提としない球磨川の治水計画について議論を重ねているところであり、とりまとめに至っていないことから、総事業費の確定や、通常の費用便益分析を行うことはできない。（参考として、従前から実施している事業であり、河道掘削などの流下能力向上や堤防の補強対策など球磨川の治水対策上、緊急に実施を必要とする事業で、地域と概ね合意がとれている事業について費用便益分析を行った。（B/C=1.7～25.9）

【砂防事業等】  
（直轄事業）

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析		貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)
			貨幣換算した便益B(億円)	費用C(億円)				
石狩川上流直轄火山砂防事業（石狩川上流域） 北海道開発局	再々評価	161	122	96	1.3	・流域の上流部には年間210万人が訪れる層雲峡温泉があり、下流域には上川町、JR石北本線、石狩川沿いには国道39号などが存在している。旭川市と北見市を結ぶ交通の要所にもなっており、土砂災害等により交通が寸断された場合、地域の生活や経済に与える影響は極めて大きい。 ・これまでに昭和45、50、56年に集中豪雨や台風による土砂災害や土石流被害が発生している。 ・以上のことから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るとともに国土を保全するため、砂防事業を継続する必要がある。 ・層雲峡は、大雪山国立公園の玄関口であり、近年、外国人を含め観光客数は大幅に増加している。また、上川町市街地には、介護老人施設などの災害時要援護施設や公共機関が多く存在するなど災害発生時の影響が増加している。災害発生による被害は、地域の社会・経済活動にも深刻な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。 ・現地発生土砂を利用した砂防ソイルセメント工法の採用や間伐材を利用した法面保護工の実施により、コスト削減を図っている。	継続	水管理・国土保全局砂防部保全課（課長 大野宏之）

石狩川上流直轄火山砂防事業(十勝岳)北海道開発局	再々評価	457	1,031	712	1.4	<ul style="list-style-type: none"> <li>・十勝岳は大正15年(1926)の噴火により大規模な融雪型火山泥流が発生し、行方不明者144名などの甚大な被害をもたらした。近年では、昭和63年(1988)に小規模な水蒸気爆発が発生し、小規模の融雪型火山泥流が発生しており、この時の避難命令は4ヶ月に及んだ。</li> <li>・美瑛川流域には、白金温泉や美瑛町市街地が広がっており、融雪型火山泥流が発生した場合、地域の生活や経済に与える影響は極めて大きい。</li> <li>・十勝岳は気象庁の常時観測火山に指定されており、火口浅部の膨張を示すと考えられる局所的な地殻変動が確認されるなど噴火してもおかしな火山である。地域住民の生命と生活を土砂災害から守るとともに国土を保全するため、砂防事業を継続する必要がある。</li> </ul>	継続	水管理・国土保全局砂防部保全課(課長 大野宏之)
豊平川直轄砂防事業北海道開発局	再々評価	382	1,851	203	9.1	<ul style="list-style-type: none"> <li>・豊平川下流域に位置する札幌市は、経済や行政、国際交流機能や高等教育機能が集積しており、また北海道内の交通ネットワークの起点となっており、基幹交通施設が集中、さらに中心部の地下空間は地下鉄、地下街など多くの施設があり、高度に利用されている。豊平川上流域は、宅地開発が進められ、支川に沿って宅地が拡大していることから災害が発生した場合、地域の生活や経済に与える影響は極めて大きい。</li> <li>・豊平川上流では、過去から台風や低気圧にともなう土砂災害が多発しており、特に昭和56年8月には既に最大降雨を記録し、豊平川流域内の各支川において多大な被害を及ぼした。</li> <li>・以上のことなどから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るとともに国土を保全するため、砂防事業を継続する必要がある。</li> </ul>	継続	水管理・国土保全局砂防部保全課(課長 野宏之)
十勝川直轄砂防事業北海道開発局	再々評価	292	1,584	470	3.4	<ul style="list-style-type: none"> <li>・流域の下流部には十勝管内の中核都市である帯広市街地が位置しているほか日本の食糧基地である全国有数の穀倉地帯をかかえている。また、帯広・広尾自動車道、国道236号、国道38号、JR根室本線等の重要交通網が分布し、土砂災害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て大きい。</li> <li>・流域の山地は日高連山運動の影響を受けた脆弱で土砂が生成しやすい地質であり、地形的にも2,000m前後の山脈頂部から平野に至るまで急峻で土砂が流出しやすいため、特に昭和30年、昭和47年の台風では、土砂流出による甚大な被害が発生している。</li> <li>・以上のことなどから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るとともに国土を保全するため、砂防事業を継続する必要がある。</li> </ul>	継続	水管理・国土保全局砂防部保全課(課長 野宏之)
阿武隈川水系直轄砂防事業東北地方整備局	再々評価	366	583	212	2.8	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本流域は、上流部には複数の温泉や集落が分布し、下流部には福島県の行政・経済の中心的存在である福島市街地が位置する。また、東北自動車道、国道4号、国道13号、国道115号、東北新幹線、東北本線などの重要交通網が分布し、土砂災害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て大きい。</li> <li>・また、活火山である吾妻山(あづまやま)の火山活動に伴う噴出物と温泉作業等で変質した脆弱な地質が広く分布し、多数の前壊地が分布するなど流域内に大量の不安定な土砂が存在し、古くから土砂生産が活発で、土砂流出による洪水氾濫等の災害が発生している。</li> <li>・以上のことなどから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るとともに国土を保全するため、砂防事業を継続する必要がある。</li> </ul>	継続	水管理・国土保全局砂防部保全課(課長 大野宏之)
赤川水系直轄砂防事業東北地方整備局	再々評価	245	1,410	143	9.9	<ul style="list-style-type: none"> <li>・赤川流域では、上流の荒廃地から流出した土砂が山間部から平野に出てきた地点(熊出)付近から堆積をはじめ、河床を上昇させた結果、数多くの洪水氾濫被害を引き起こしてきた。この地域で土砂災害が発生すると、山形県人口第2位の鶴岡市街や国道7号、国道112号、山形自動車道、日本海沿岸東北自動車道などのライフラインとなる重要交通網に甚大な被害が発生する。過去には、大正10年8月、昭和44年8月、昭和46年7月、昭和62年8月、平成12年5月、平成16年5月、平成17年8月など多くの災害が起こっている。</li> <li>・赤川水系直轄砂防事業に対しては、最上川・赤川直轄砂防事業促進期成同盟会や庄内開発協議会より、毎年事業促進の要望がある。</li> <li>・以上のことなどから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るとともに国土を保全するため、砂防事業を継続する必要がある。</li> </ul>	継続	水管理・国土保全局砂防部保全課(課長 大野宏之)

八幡平山系直轄砂防事業 東北地方整備局	再々評価	480	507	<p>【内訳】 被害防止便益：503億円 残存価値：4.4億円</p> <p>【主な根拠】 想定汎濫面積：約7,000ha 人家：約900戸 事業所数：135施設 主要交通機関：国道46号、国道341号、県道西根八幡平線、秋田新幹線 等</p>	287	1.8	<p>・八幡平山系は火山地域特有の脆弱な地質による土砂災害が繰り返し発生している。当該地域で土砂災害が発生すると、八幡平の観光産業への影響や秋田新幹線、国道46号等の重要交通網の途絶、下流域での氾濫被害が想定される。過去には、土砂災害として、昭和35年8月の田沢湖家雨災害、平成2年7月の先達川土石流、平成20年4月の葛根田川大規模崩壊が発生した。火山活動では、岩手山において平成10年に大規模噴火が急増し、同年の火山予知連絡会において「水蒸気噴発につながる可能性」が指摘された以降、噴火への対応が喫緊の課題となっている。秋田駒ヶ岳の明治以降の火山噴火活動の周期は約40年で、前回の噴火の昭和45年から平成23年時点まで41年目となる。平成21年には女岳北東斜面で噴気活動による樹木の枯死が確認されており、予断を許さない状況。地元市町村で構成する「八幡平山系に係る直轄砂防事業促進期成同盟会」からは、毎年、岩手山・秋田駒ヶ岳の噴火対応砂防事業の推進を求められている。</p> <p>以上のことなどから地域住民の生命と生活を土砂災害から守るとともに国土を保全するため、砂防事業を継続する必要がある。</p>	<p>・八幡平山系は、十和田八幡平国立公園の豊かな自然に根ざした観光産業が盛んな地域である。多数の温泉地（乳瀧温泉郷、八幡平温泉郷など）や岩手山、秋田駒ヶ岳周辺に点在する。また、秋田新幹線、国道46号などのライフラインとなる重要交通網が分布し、土砂災害等により交通が寸断された場合、経済活動への影響など地域に与える影響は大きいことから、引き続き砂防設備の整備が必要。</p> <p>・事業開始以降、着実に進捗。</p> <p>・砂防堰堤にソイルセメントを使用すること、及び残存型枠の使用によりコスト縮減を図っている。</p>	継続	水管理・国土保全局砂防部保全課 (課長 大野宏之)
利根川水系直轄砂防事業（鬼怒川） 関東地方整備局	再々評価	1,020	1,825	<p>【内訳】 被害防止便益：1,812億円 残存価値：13億円</p> <p>【主な根拠】 想定汎濫面積：219ha 人家：2,596戸 事業所数：415施設 主要交通機関：国道119号、国道120号、国道121号、国道122号、国道461号、JR日光線、東武日光線、東武鬼怒川線 等</p>	590	3.1	<p>・本流域は世界遺産の「日光の社寺」、日光・奥鬼怒の豊かな自然と温泉などの観光資源に恵まれ、日本有数の観光地となっている。また、東武線やJR線、国道、主要地方道等、流域内を築く重要な交通網が整備されている。土砂災害や洪水氾濫等により大きな被害を受けたり、交通網が寸断された場合、地域の生活や経済に与える影響は極めて大きい。</p> <p>・本流域は、日光火山群の脆弱な地質のため土砂災害が頻発し、土砂生産・流出が著しく、豪雨時には崩壊拡大や土石流の発生により土砂災害が発生しており、特に明治35年足尾台風や昭和24年キティ台風、昭和41年の台風などでは多数の死者や家屋損壊など、大きな被害を受けている。</p> <p>以上のことなどから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るとともに国土を保全するため、砂防事業を継続する必要がある。</p>	<p>・本流域には中心市街地に加え、主要集落が点在するほか、国内外から観光客が訪れる世界遺産「日光の社寺」や温泉などの観光資源が多数存在し、これらを結ぶ鉄道、国道等の重要交通網が整備されている。土砂災害が発生した場合には地域の社会・経済活動に大きな影響が出る。土砂災害が頻発している場合には、砂防設備の整備が必要。</p> <p>・事業開始以降、着実に進捗。</p> <p>・急斜面での無人化施工機械の活用や現地発生材を利用した巨石張り工法を採用することで、作業時間や購入材料、運搬作業量の低減等により工事コスト縮減を図っている。</p>	継続	水管理・国土保全局砂防部保全課 (課長 大野宏之)
利根川水系直轄砂防事業（渡良瀬川） 関東地方整備局	再々評価	472	627	<p>【内訳】 被害防止便益：622億円 残存価値：5.4億円</p> <p>【主な根拠】 想定汎濫面積：6,339ha 人家：24,562戸 事業所数：4,289施設 主要交通機関：国道50号、国道122号、国道293号、国道354号、JR向毛線、東武伊勢崎線、東武日光線、東武佐野線、わたらせ渓谷鐵道、東北自動車道 等</p>	273	2.3	<p>・本流域は集落のほか、豊かな自然と温泉などの観光資源が沿川に点在し、流域内を築く鉄道や国道等の重要な交通網も渡良瀬川沿いに整備されている。また、下流には多数の人口と産業が集中している両毛地区の主要都市が位置しており、土砂災害や洪水氾濫等により大きな被害を受けたり、交通網が寸断された場合、地域の生活や経済に与える影響は極めて大きい。</p> <p>・上流域では足尾銅山の煙害や山火事などにより荒廃地化が進み、土砂生産が著しく恒常的な土砂流出による土砂災害が頻発。また、赤城山北東斜面は火山噴出物で覆われた脆い地質で土砂流出が活発。特に昭和22年のカスリーン台風により各所で山腹崩壊や土石流が多発し、大量の土砂流出で流域では未曾有の大被害が生じた。</p> <p>以上のことなどから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るとともに国土を保全するため、砂防事業を継続する必要がある。</p>	<p>・本流域には集落が点在し、豊かな自然と温泉などの観光資源のほか、鉄道や国道等の重要交通網が沿川沿いに位置している。また、下流域には両毛地区の主要都市があり、多数の人口と産業が集中している。土砂災害や氾濫被害が発生した場合には地域の社会・経済活動に大きな影響が出る。土砂災害が頻発している場合には、砂防設備の整備が必要。</p> <p>・事業開始以降、着実に進捗。</p> <p>・残存型枠工法や現地発生材を利用した砂防ソイルセメントを採用することで、作業時間や購入材料、運搬作業量の低減等により工事コスト縮減を図っている。</p>	継続	水管理・国土保全局砂防部保全課 (課長 大野宏之)
常願寺川水系直轄砂防事業 北陸地方整備局	再々評価	854	3,545	<p>【内訳】 被害防止便益：3,531億円 残存価値：14億円</p> <p>【主な根拠】 想定汎濫面積：6,600ha 人家：36,247戸 事業所数：5,067施設</p>	620	5.7	<p>・本流域は上流部に複数の集落や観光地が分布し、下流部には富山県の経済、産業の中心である富山市が含まれ、富山市街地の他、重要交通網（JR北陸本線、北陸自動車道、国道8号、41号等）や地、観光地等が分布しており、豪雨時には土石流や土砂流出による土砂・洪水氾濫で甚大な被害が想定される。</p> <p>・急峻な地形、脆弱な地質、多雨・豪雪の影響により、多量の土砂流出の危険性が高い。さらに、安政5年の飛騨川による「崩れ川」の崩壊土砂が今なお不安定な状態で大量に堆積しており、土砂流出に伴う洪水氾濫等の災害が繰り返し発生している。</p> <p>以上のことなどから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るとともに国土を保全するため、砂防事業を継続する必要がある。</p>	<p>・基準点下流の氾濫が想定される範囲には、富山県の経済活動を維持する上で重要な富山市街地や重要交通網等があり、梅雨前線や台風等による豪雨時には、洪水・崩壊等の直接的な被害の他、下流部では洪水による甚大な被害が懸念され、砂防設備の整備が必要。</p> <p>・事業開始以降、着実に進捗。</p> <p>・現地発生土砂を利用した砂防ソイルセメント工法、新石コンクリート工法の採用により、コスト縮減を図っている。</p>	継続	水管理・国土保全局砂防部保全課 (課長 大野宏之)
飯豊山系直轄砂防事業 北陸地方整備局	再々評価	523	1,038	<p>【内訳】 被害防止便益：1,033億円 残存価値：5.0億円</p> <p>【主な根拠】 想定汎濫面積：16,330ha 人家：18,201戸 事業所数：2,885施設 主要交通機関：国道7号、113号、290号、JR羽越本線 等</p>	310	3.3	<p>・本流域は流域内には関川村、小国町の中心市街地が位置し、下流部には胎内市、新発田市、阿賀町の中心市街地が位置する。また、当該地域の交通網であり、かつ東日本大震災の復興を支えている重要交通網（国道7号、49号、113号、290号、日本海東北自動車道、磐越道等）や、新潟県から宮城県・山形県・福島県へ天然ガスを輸送しているガスパイプライン等の施設が分布し、これらが土砂災害等により寸断された場合、地域の生活や経済に与える影響は極めて大きい。</p> <p>・本流域は、昭和42年8月に発生した羽越災害によって、流域内が著しく荒廃し、今なお多量の不安定土砂が堆積しているとともに、今後においても急峻な地形、脆弱な地質、多雨・多雪の影響により、土砂生産・流出の可能性が高い地域である。</p> <p>以上のことなどから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るとともに国土を保全するため、砂防事業を継続する必要がある。</p>	<p>・豪雨時には、羽越災害で顕著に発生した土石流や、上流荒廃地からの土砂流出による河床上昇に伴う土砂・洪水氾濫による被害発生危険性が高く、一度、土砂災害が発生すると、広域的な被害とそれに伴う地域経済への被害が懸念され、砂防設備の整備が必要。</p> <p>・事業開始以降、着実に進捗。</p> <p>・建設土の有効利用や、新技術の活用により、工事におけるコスト縮減を図っている。</p>	継続	水管理・国土保全局砂防部保全課 (課長 大野宏之)

富士山直轄砂防事業 中部地方整備局	再々評価	893	1,502	<p>【内訳】 被害防止便益：1,489億円 残存価値：13億円</p> <p>【主な根拠】 想定汎濫面積：6,440ha 人家：17,790戸 事業所：4,553施設 主要交通機関：国道1号、国道130号、国道40号、JR東海道新幹線、JR東海道本線、JR身延線、岳南鉄道、東名高速道路等</p>	452	3.3	<p>・本流域は、富士市、富士宮市の両市街地が位置する。また、東海道新幹線、国道1号、東名高速道路などの重要交通網が分布し、土砂汎濫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て大きい。</p> <p>・富士山、愛鷹山は脆弱な火山噴出物が地表面に広く分布し、特に富士山は標高約2,500mより高層高域で噴幅が膨張され、富士山は侵食谷が発達段階のため豪雨等による侵食等から、土石流や崩壊等の土砂流出に伴う洪水汎濫等の危険性が高い。</p> <p>以上のことから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るとともに国土を保全するため、砂防事業を継続する必要がある。</p>	<p>・土石流が発生した場合に、上流域から土砂が一気に流下し、土石流や土砂汎濫により人口・資産、重要公共施設、重要交通網が著しく集中している富士市、富士宮市に甚大な被害が発生し、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備が必要。</p> <p>・事業開始以降、着実に進捗。</p> <p>・残存型枠の採用等による工事のコスト削減を図っている。</p>	継続	水管理・国土保全局砂防部保全課（課長 大野宏之）
安倍川水系直轄砂防事業 中部地方整備局	再々評価	241	589	<p>【内訳】 被害防止便益：586億円 残存価値：2.6億円</p> <p>【主な根拠】 想定汎濫面積：1,220ha 人家：40,000戸 事業所：5,000施設 主要交通機関：国道1号、国道130号、国道29号、JR東海道新幹線、JR東海道本線、東名高速道路等</p>	136	4.3	<p>・本流域は、静岡県中心である静岡市街地が位置する。また、東海道新幹線、東海道本線、国道1号、東名高速道路などの重要交通網が分布し、土砂汎濫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て大きい。</p> <p>・本流域は海戸川層と呼ばれる脆弱な地質に属し、糸魚川-静岡構造線の西側に位置し、並行する2本の断層（十枚川構造線、笹山構造線）があり、日大三大断層のひとつである大谷断層に代表される崩壊地や重傷地帯が多数存在し、土石流や崩壊等の土砂流出に伴う洪水汎濫等の危険性が高い。</p> <p>以上のことから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るとともに国土を保全するため、砂防事業を継続する必要がある。</p>	<p>・土石流が発生した場合に、上流域から土砂が一気に流下し、土石流や土砂汎濫により人口・資産、重要公共施設、重要交通網が著しく集中している静岡市に甚大な被害が発生し、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備が必要。</p> <p>・事業開始以降、着実に進捗。</p> <p>・砂防ソイルメントの採用等による工事のコスト削減を図っている。</p>	継続	水管理・国土保全局砂防部保全課（課長 大野宏之）
庄内川水系直轄砂防事業 中部地方整備局	再々評価	288	3,151	<p>【内訳】 被害防止便益：3,151億円</p> <p>【主な根拠】 想定汎濫面積：2,810ha 人家：37,300戸 事業所：5,334施設 主要交通機関：国道19号、国道22号、国道41号、国道248号、国道302号、国道363号、JR中央本線、中央自動車道、東海環状自動車道等</p>	148	21.4	<p>・本流域は、上流域には名古屋圏のベッドタウンである多治見市、土岐市の両市街地、下流域には名古屋市の両市街地が位置する。また、国道19号、JR中央自動車道、東海環状自動車道やJR中央本線などの重要交通網が分布し、土砂汎濫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て大きい。</p> <p>・本流域は、山岳部を形成する山岳地帯にあり、地質が脆弱で、山岳部には、崩壊地や土砂災害の発生しやすい山岳地帯が多数存在し、土石流や崩壊等の土砂流出に伴う洪水汎濫等の危険性が高い。</p> <p>以上のことから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るとともに国土を保全するため、砂防事業を継続する必要がある。</p>	<p>・土石流が発生した場合に、上流域から土砂が一気に流下し、土石流や土砂汎濫により人口・資産、重要公共施設、重要交通網が著しく集中している名古屋市、多治見市、土岐市に甚大な被害が発生し、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備が必要。</p> <p>・事業開始以降、着実に進捗。</p> <p>・既設砂防堰堤の嵩上げ、除石、スリット化の採用等による工事のコスト削減を図っている。</p>	継続	水管理・国土保全局砂防部保全課（課長 大野宏之）
大江山系直轄火山砂防事業（天神川） 中国地方整備局	再々評価	179	464	<p>【内訳】 被害防止便益：462億円 残存価値：1.7億円</p> <p>【主な根拠】 想定汎濫面積：1,390ha 人家：約7,700戸 事業所数：1,900施設 主要交通機関：国道179号、313号、482号、JR山陰線等</p>	104	4.5	<p>・上流域の事業地内では、高齢化の進行が顕著であり、災害時要援護者が増加している。一方、中下流域には、人口・資産が集中する倉吉市街地が存在しており、周辺には県半数を集客する温泉施設が分布し、観光客も多数訪れる地域となっている。また、天神川、小鴨川沿川には国道179号、313号、482号といった倉吉市と山陰地方を結ぶ重要交通網が分布している。土砂汎濫等により災害が発生した場合、地域の生活や経済に与える影響は極めて大きい。</p> <p>・本流域は、火山岩や深成岩性の脆弱な地質が分布し、荒廃が激しく、山麓斜面には浸食されやすい火山堆積物や風化した花崗岩が厚く堆積しており、過去には、室戸台風（59.9）、伊勢湾台風（53.9）、平成10年台風10号（11.10）をはじめ、豪雨による土砂災害が発生している。</p> <p>以上のことから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るため、砂防事業を実施する必要がある。</p>	<p>・豪雨時に上流域における斜面崩壊や土石流の発生による地先の被害だけでなく、小鴨川、天神川に流出した土砂の堆積により河積断面が不足し、下流域の人口・資産が集中する倉吉市街地で洪水汎濫による甚大な被害の発生が懸念され、砂防設備の整備が必要。</p> <p>・事業開始以降、着実に進捗。</p> <p>・現地発生玉石の利用及び現地発生土砂を利用した砂防ソイルメントの採用による土砂搬出コストの低減、残存型枠の採用による本体工事のコスト削減を図っている。</p>	継続	水管理・国土保全局砂防部保全課（課長 大野宏之）
大江山系直轄火山砂防事業（日野川） 中国地方整備局	再々評価	244	221	<p>【内訳】 被害防止便益：217億円 残存価値：3.3億円</p> <p>【主な根拠】 想定汎濫面積：1,320ha 人家：約3,500戸 事業所数：520施設 主要交通機関：国道179号、181号、JR伯備線等</p>	141	1.6	<p>・日野川下流部には、米子市街地が存在している。また、事業地域である大江山麓は多数の観光客が訪れる地域となっている。</p> <p>支川と日野川の合流部には重要交通網である国道181号、JR伯備線が位置し、特に国道181号は米子市と周辺町村を結ぶ重要な交通路で一次緊急輸送路に指定されている。</p> <p>・事業地域内には、未対策の土石流危険渓谷が浸流分布している。直轄砂防事業の実施により流出土砂が低減され、下流部の米子市街地における汎濫を大幅に縮小させるとともに、各支川と日野川合流部における甚大な被害を軽減し、社会的影響を軽減することができる。</p> <p>以上のことから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るため、砂防事業を実施する必要がある。</p>	<p>・豪雨時に上流域における斜面崩壊や土石流の発生による地先の被害だけでなく、日野川に流出した土砂の堆積により河積断面が不足し、下流域の人口・資産が集中する米子市街地で洪水汎濫による甚大な被害の発生が懸念され、砂防設備の整備が必要。</p> <p>・事業開始以降、着実に進捗。</p> <p>・現地発生玉石の利用及び現地発生土砂を利用した砂防ソイルメントの採用による土砂搬出コストの低減、残存型枠の採用による本体工事のコスト削減を図っている。</p>	継続	水管理・国土保全局砂防部保全課（課長 大野宏之）
雲山直轄砂防事業（水無川上流） 九州地方整備局	再々評価	792	1,229	<p>【内訳】 被害防止便益：1,229億円</p> <p>【主な根拠】 想定汎濫面積：739ha 人家：1,652戸 事業所数：349施設 主要交通機関：国道57号、国道251号等</p>	1,100	1.1	<p>・水無川流域には、人家、事業所及び国道等の主要交通機関がある。</p> <p>・平成27年11月の噴火以降平成27年5月まで噴火活動が継続し、火砕流や土石流によって多くの人家、田畑、山林、公共施設等が被害を受けており、平成28年に噴火活動が終息したものの、現在もなお豪雨に伴う土石流が発生している状況である。</p> <p>・今後も豪雨時には土石流が発生し、土砂災害が発生する危険性がある。</p> <p>・住民の安全確保、緑の復元、地域復興への支援のため、地域の方々から要する整備が要望されている。</p> <p>以上のことから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るとともに国土を保全するため、砂防事業を継続する必要がある。</p>	<p>・水無川では、雲山噴火の噴火活動に伴い大量の不安定土砂が堆積し、噴火終息から15年が経過した現在でも土石流が発生しており、土砂災害が発生する場合は、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る。よって、赤松谷川及びおしが谷下流において事業を進捗しているところであるが、今後は赤松谷川及びおしが谷上流において河床の安定を図るために砂防施設の整備が必要。</p> <p>・事業開始以降、着実に進捗。</p> <p>・建設副産物対策等により着実なコスト削減を図っている。</p>	継続	水管理・国土保全局砂防部保全課（課長 大野宏之）

球磨川水系(川辺川)直轄砂防事業九州地方整備局	再々評価	185	521	<p>【内部】 被害防止便益: 519億円 残存価値: 2.3億円</p> <p>【主な根拠】 想定汎蓋面積: 782ha 人家: 1,047戸 事業所数: 162施設 主要交通機関: 国道445号、県道25号 等</p>	118	4.4	<p>・川辺川流域には、人家、事業所及び国道等の主要交通機関がある。</p> <p>・平成16、17年の集中豪雨により流域内山腹崩壊が多数発生し、土砂が流出し、山腹や河道において不安定土砂が増加していることから、下流河川の河床上昇に伴う洪水被害が懸念されている。また、人家、公共施設等に対する直接的な土砂災害も懸念されている。</p> <p>・川辺川流域では主に起因する災害が懸念されることから、各地域の安全・安心確保のため、各市町村及び団体より、継続的に川辺川砂防事業の促進に関する要望が挙げられている。</p> <p>以上のことなどから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るとともに国土を保全するため、砂防事業を継続する必要がある。</p>	<p>・豪雨時に、上流域から土砂が一気に流下し、土石流や土砂汎溢により、川辺川流域内および川辺川本川沿いの集落や観光地等への重要交通網などに甚大な被害が発生し、地域全体の社会・経済活動に深刻な影響を及ぼすものと懸念される。よって、平成20年(前回評価)以降、現在整備中の砂防施設を含め、久連子川第7砂防堤等の基礎施設整備を進捗しているところであり、今後も、下流河川の河床上昇に伴う洪水被害防止及び人家・公共施設等に対する直接的な土砂災害防止のために砂防施設の整備が必要。</p> <p>・事業開始以降、着実に進捗。</p> <p>・砂防ノールセメント工法を採用することにより、掘削土砂の処分にかかる費用や工期短縮によるコスト削減を図っている。</p>	継続	水管理・国土保全局砂防部保全課(課長 大野宏之)
大淀川水系直轄砂防事業九州地方整備局	その他	540	878	<p>【内部】 被害防止便益: 876億円 残存価値: 1.9億円</p> <p>【主な根拠】 想定汎蓋面積: 680ha 人家: 570戸 事業所数: 50施設 主要交通機関: 国道221号、国道223号、JR吉都線 等</p>	757	1.2	<p>・高崎川及び庄内川流域には、人家、事業所及び国道、JR等の主要交通機関がある。</p> <p>・高崎川上流域及び庄内川上流域は、火山帯に位置し、地質的脆弱なため、カク一等級の発達、土石流の発生等が著しく、多量の不安定土砂の供給源となっており、平成23年1月の新燃岳の爆発的噴火に伴う降灰により、土石流の危険性がいつそう高まっている。</p> <p>・防災検討委員会等が設置され、地元自治体からの協力及び積極的な整備促進要望がなされている。</p> <p>以上のことなどから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るとともに国土を保全するため、砂防事業を継続する必要がある。</p>	<p>・高崎川上流域及び庄内川上流域は火山地帯に位置し、地質的脆弱なため、土砂生産が活発な渓流であり、土砂災害が発生した場合は、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る。これまでは、重流流域や一般荒廃地域に位置する大幡川、矢岳川、高千穂川を中心に施設整備を進捗していたが、新燃岳噴火により高崎川上流域及び庄内川上流域において土石流の危険性が高まっているため、新燃岳南東方向に位置する深流の砂防施設の整備が必要。</p> <p>・現地発生土砂を地盤改良に用いるINSEM工法により材料コストを低減させるなどのコスト削減を図っている。</p>	継続	水管理・国土保全局砂防部保全課(課長 大野宏之)

【地すべり対策事業】  
(直轄事業)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析		費用:C (億円)	B/C	貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)
			貨幣換算した便益:B(億円)	便益の内訳及び主な根拠						
豊牧地すべり直轄対策事業 東北地方整備局	再々評価	185	967	<p>【内部】 被害防止便益: 960億円 残存価値: 6.6億円</p> <p>【主な根拠】 想定汎蓋面積: 1178ha 人家: 270戸 事業所数: 58施設 主要交通機関: 国道458号、県道30号、県道330号 等</p>	508	1.9	<p>・豊牧地区で地すべりが発生すると、地すべり地内にある人的被害、人家の倒壊や埋没、田畑などの流出などの被害が発生するとともに、地すべり活動の土塊により赤松川を閉塞し、天然ダムが生じる。これにより、洪水被害が発生するとともに、天然ダムが決壊すれば下流域で甚大な汎溢被害が生じる。また、二次的な社会的・経済的被害として、交通遮断による物流被害、土砂排除費用の発生、ライフライン(国道458号、県道30号、県道330号など)の切断による公共施設や商業施設の機能停止の影響が考えられる。周辺には、開濠1,200年の歴史を誇る肘折温泉や滝の沢、豊牧、沼の台、平林の4集落の棚田など観光資源が豊富であり、天然ダムが決壊した場合、観光産業など地域に与える影響は大きい。豊牧地区の主要な地すべり災害としては、昭和45年、昭和54年、昭和55年、昭和62年、平成16年、平成17年に発生している。豊牧地区直轄地すべり対策事業に対しては、地元自治体や農上川・赤川水系直轄砂防事業促進期成同盟会より、毎年事業促進の要望がある。</p> <p>以上のことなどから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るとともに国土を保全するため、地すべり対策事業を継続する必要がある。</p>	<p>・豊牧地すべりは、月山山系を水源とする豊川水系網川右支川、赤松川中流の両岸に分岐分注して地帯の総称であり、地すべり地帯及び下流域には豊牧、重連、沼の台・滝の沢、折渡、中野・平林の各集落が連なっている。</p> <p>・古くから活発な地すべり活動歴があり、地すべりによる土砂移動によって大きな被害を受けてきている。</p> <p>・豊牧地すべりの末端を流下する赤松川下流域には国道458号、県道30号の重要交通網があり、地すべりによって形成される天然ダムの決壊による土砂汎溢等により交通が寸断されれば、地域経済に与える影響は極めて大きい。</p> <p>また、避難場所・避難路2箇所が地すべり区域及び下流に立地していることから、砂防施設の整備が必要。</p> <p>・事業開始以降、着実に進捗。</p> <p>・集水ボーリングの集水管をガス管から、耐久性やメンテナンス性に優れた新技術集水管(VP管)に変更し、ライフサイクルのコスト削減を図っている。</p>	継続	水管理・国土保全局砂防部保全課(課長 大野宏之)
基之助谷地区直轄地すべり対策事業 北陸地方整備局	再々評価	133	617	<p>【内部】 被害防止便益: 617億円 残存価値: 0.07億円</p> <p>【主な根拠】 想定汎蓋面積: 348ha 人家: 36戸 事業所数: 1施設 主要交通機関: 県道白山公園線</p>	213	2.9	<p>・基之助谷地すべりは、白山の御前峰を最上部とした高山地に位置する日本最大級の地すべりである。当該地区は白山登山の主要な基地であり、また温泉などの観光地でもあるため、災害発生による周辺地域への影響が大きい。</p> <p>・下流には、治水・利水に重要な手取川ダム、白峰地区などの集落、公共施設等が分布していることから汎溢による地域の生活や経済に与える影響は極めて大きい。</p> <p>・基之助谷地すべりは、急峻な斜面であり、大規模な地すべり地形及び崩落帯、崩壊地形が分布している。昭和9年7月の災害では当該地区で発生した地すべり性(深層)崩壊により、天然ダムが形成・決壊し、手取川流域に甚大な被害が発生している。</p> <p>以上のことなどから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るとともに国土を保全するため、地すべり対策事業を継続する必要がある。</p>	<p>・基之助谷地すべりが急激な活動を開始した場合には、手取川流域及び手取川ダムに甚大な被害を及ぼす。また地すべりの移動量は減少しているが現在も年間約10cmの移動を継続しており、下流域の土砂災害に対する安全度の向上を図るため、地すべり防止対策工の整備が必要である。</p> <p>・事業開始以降、着実に進捗。</p> <p>・効率的かつ長期的な維持管理をふまえ、ライフサイクルコストに優れた集水対策を採用しコスト削減を図っている。</p>	継続	水管理・国土保全局砂防部保全課(課長 大野宏之)
入谷地区地すべり対策事業 中部地方整備局	再々評価	126	199	<p>【内部】 被害防止便益: 199億円 残存価値: 0.1億円</p> <p>【主な根拠】 想定汎蓋面積: 64.2ha 人家: 68戸 主要交通機関: 国道152号 等</p>	195	1.0	<p>・本地区は、大鹿村入谷地区、下流域には大鹿村中心地が位置する。また、国道152号などの重要交通網が分布し、土砂汎溢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て大きい。</p> <p>・本地区は破砕・変成作用を強く受けており地質は脆弱であり、粘土化しやすく、地すべりに伴う土砂災害等の危険性が高い。</p> <p>以上のことなどから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るとともに国土を保全するため、地すべり対策事業を継続する必要がある。</p>	<p>・地すべりが発生した場合に、地すべり土塊が河川をせき止めて河道を閉塞することにより、上流域の洪水、決壊による下流域の土砂等汎溢による甚大な被害が発生し、社会・経済活動に深刻な影響を及ぼすものと懸念される。</p> <p>・事業開始以降、着実に進捗。</p> <p>・横ボアリング工の工法改良等による工事のコスト削減を図っている。</p>	継続	水管理・国土保全局砂防部保全課(課長 大野宏之)

此田地区地すべり対策事業 中部地方整備局	再々評価	121	347	159	2.2	<p>・本地区は、飯田市此田地区、下流域には飯田南信濃中心地が位置する。また、国道152号・418号などの重要交通網が分布し、土砂災害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て大きい。</p> <p>・本地区は破砕・変成作用を強く受けるため地質は脆弱であり、粘土化しやすい。地すべりに伴う土砂災害等の危険性が高い。</p> <p>以上のことから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るとともに国土を保全するため、地すべり対策事業を継続する必要がある。</p>	<p>・地すべりが発生した場合に、地すべり土塊が河川をせき止めて河道を閉塞することにより、上流域の湛水、決壊による下流域の土砂等による甚大な被害が発生し、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の整備が必要。</p> <p>・事業開始以降、着実に進捗。</p> <p>・横ボロリング工の工法改良等による工事のコスト削減を図っている。</p>	継続	水管理・国土保全局砂防部保全課 (課長 大野 宏之)
亀の瀬地区直轄地すべり対策事業 近畿地方整備局	再々評価	850	74,836	2,306	32.5	<p>・亀の瀬地すべりは大阪府と奈良県の府界境、大和川の狭窄部に位置し、上下流に発展した市街地が分布している。また、国道25号、JR関西本線など重要な交通網が近接しており、地すべりが発生した場合、直接的な被害の他に、交通網の途絶等により、地域の生活や経済に与える影響は極めて大きい。</p> <p>・亀の瀬地すべりは、古くから地すべりが活動しており、明治36年、昭和6,7年、昭和42年などに顕著な活動がある。特に昭和47年の活動では地すべりにより大和川が河道閉塞し、奈良県側に湛水による被害が生じた。</p> <p>以上のことから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るとともに国土を保全するため、地すべり対策事業を継続する必要がある。</p>	<p>・亀の瀬で地すべりが発生すると、地すべり地内にある資産の保全や河道閉塞による湛水・氾濫被害を防止するため地すべり対策事業が必要。</p> <p>・事業開始以降、着実に進捗。</p> <p>・NPO、ボランティア団体等との協働により、亀の瀬の森づくりを進め、草刈りや植樹などの維持管理費のコスト削減を図っている。</p>	継続	水管理・国土保全局砂防部保全課 (課長 大野 宏之)
善徳地区直轄地すべり対策事業 四国地方整備局	再々評価	398	802	435	1.8	<p>・地すべり活動の直接的な被害を受ける138世帯の人家、人命、一般資産、農作物、公共土木施設等を保全する。大規模河道閉塞の発生に伴う下流域の洪水氾濫被害から、一般資産(1121世帯)、農作物、公共土木施設等を保全する。</p> <p>・善徳地区では、過去に幾度となく地すべり活動による被害が発生している。近年では、溜池施設背後の谷における土石流発生等の土砂災害による被害、地すべり活動により県道橋の変状が発生している。</p> <p>・善徳地区で大規模な地すべりが発生すると、まず、地すべり地内の人家や道路、畑、林地に被害を与える。また、地すべりの土砂で祖谷川がせき止められ河道閉塞が発生し、上流側で湛水し被害が発生する。さらに、河道閉塞箇所土砂は不安定な状態であるため湛水の圧力や越流水により、やがて決壊し貯留された水が一気に段波となって流れ下り、河道閉塞箇所の下流域に甚大な氾濫被害を発生させる。</p> <p>・地元自治体では、当該地域住民の安全・安心の確保はもとより、観光客に安心して来訪してもらうために事業に対して非常に協力的で、三好市長自ら四国直轄(吉野川・重信川)砂防事業促進期成同盟会の副会長として、事業推進を要望されている。当該地域住民も、事業実施に協力的であり用地取得など住民とのトラブルも少なく事業も順調に進捗している。</p> <p>以上のことから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るとともに国土を保全するため、地すべり対策事業を継続する必要がある。</p>	<p>・地すべり活動による、直接的な被害や家屋、道路等公共施設、地域経済の重要な資源である観光施設等の被害を軽減するのみならず、地すべり土塊による大規模な河道閉塞の形成に伴う上流域の湛水被害および河道閉塞の決壊による下流域への段波によって引き起こされる浸水被害の増加など広域的な被害が懸念され地すべり設備の整備が必要。</p> <p>・事業開始以降、着実に進捗。</p> <p>・継続観測の実施により地すべり状況を把握し、効率的な地下水排除工配置計画の見直しを行なっている。また、新技術等を対象とした維持管理を含む比較検討を行いコスト削減を図っている。</p>	継続	水管理・国土保全局砂防部保全課 (課長 大野 宏之)
怒田・八歌地区直轄地すべり対策事業 四国地方整備局	再々評価	310	629	332	1.9	<p>・地すべり活動の直接的な被害を受ける112世帯の人家、人命、一般資産、農作物、公共土木施設等を保全する。大規模河道閉塞の発生に伴う下流域の洪水氾濫被害から、一般資産(1130世帯)、農作物、公共土木施設等を保全する。</p> <p>・怒田・八歌地区では、過去に幾度となく地すべり活動による被害が発生している。近年では、町道の被災が確認されており、平成10年に発生した町道の倒壊では約2年間の全面通行止めや、現在でも八歌のY-2ブロックでは、町道にクラックと沈下が継続して発生しており、道路端部のフロンコにも変状が出ている。</p> <p>・怒田・八歌地区で大規模な地すべりが発生すると、まず、地すべり地内の人家や道路、畑、林地に被害を与える。また、地すべりの土砂で南小川や南大玉川がせき止められ河道閉塞が発生し、上流側で湛水し被害が発生する。さらに、河道閉塞箇所土砂は不安定な状態であるため湛水の圧力や越流水により、やがて決壊し貯留された水が一気に段波となって流れ下り、河道閉塞箇所の下流域に甚大な氾濫被害を発生させる。</p> <p>・大豊町は古くから地すべりによる被害が多いため、初代町長は昭和32年以来全国地すべり市町村協議会副会長として「地すべり防止法」(昭和33年制定)の制定に尽力された。近年においても大豊町長自ら四国直轄(吉野川・重信川)砂防事業促進期成同盟会の会長として、事業推進を要望されている。当該地域住民も、また非常に協力的で、住民自らが地すべりや土石流等の土砂災害の軽減のため「南小川南岸地区防災推進協議会」を組織して関係機関に直接要望を行うとともに、用地取得にトラブルもほとんどなく事業も順調に進捗している。</p> <p>以上のことから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るとともに国土を保全するため、地すべり対策事業を継続する必要がある。</p>	<p>・地すべり活動による、直接的な被害や家屋、道路等公共施設、地域経済の重要な資源である観光施設等の被害を軽減するのみならず、地すべり土塊による大規模な河道閉塞の形成に伴う上流域の湛水被害および河道閉塞の決壊による下流域への段波によって引き起こされる浸水被害の増加など広域的な被害が懸念され地すべり設備の整備が必要。</p> <p>・事業開始以降、着実に進捗。</p> <p>・継続観測の実施により地すべり状況を把握し、効率的な地下水排除工配置計画の見直しを行なっている。また、新技術等を対象とした維持管理を含む比較検討を行いコスト削減を図っている。</p>	継続	水管理・国土保全局砂防部保全課 (課長 大野 宏之)

【海岸事業】  
【直轄事業】

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益B(億円)		費用C (億円)					B/C
			便益の内訳及び主な根拠							
胆振海岸直轄海岸保全施設整備事業北海道開発局	再々評価	638	7,620	862	8.8	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成6年9月の台風24号により下水処理場・住宅等に甚大な被害が発生しているほか、近年の平成15年1月においては護岸被災している。</li> <li>また、国道36号において踏込による交通障害が連続から発生し、平成23年7月及び19月にも通行規制が行われるなど近年においても被害が発生している。</li> <li>地域住民、観光客を含めた多くの利用者が訪れ、憩いの場や釣り場として多く利用されている。</li> <li>このため、浸水・浸食による被害を未然に防止する必要がある。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>海岸線沿いには、北海道の地方中核都市である苫小牧市や白老市の市街地が広がっており、人口については、平成7年以降増加傾向にある。</li> <li>人口・資産の集中している苫小牧工区、国道36号が海岸に隣接する白老工区を中心に人工リーフ整備を進めてきた。</li> <li>従来想定区域内の建設及び重要交通網の分布など保全対象に対する効果を総合的に勘案し、効果的・効率的に保全施設を配置し、海岸保全効果の早期実現を図る。</li> <li>人工リーフの断面形状の改良や、人工リーフ基礎部に使用する材料の見直しにより、コスト削減を図っている。</li> </ul>	継続	水管理・国土保全局砂防部保全課 海岸室 (室長 五十嵐 崇博)	
新潟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	353	2,802	508	5.5	<ul style="list-style-type: none"> <li>新潟海岸では、厳しい冬期風浪や台風の影響に起因する激しい打ち寄せる波によって、沖合施設が多くの災害を受けてきた。</li> <li>離岸堤等の沖合施設整備により復元・維持された砂浜や緩やかな階段状の護岸になっているなぎさ護岸には、観光客を含めた多くの利用者が訪れ、海水浴やマリンスポーツ等の場として多く利用され、市民にとって素晴らしい憩いの場となっている。</li> <li>平成13年度より開始した海浜植生による砂浜安定工の整備によって飛砂量は抑制され、背後地への悪影響(国道402号の交通障害など)の緩和も期待される。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>背後地域では、住宅地や学校・医療施設等の公共施設が集積し、海岸線に沿って一般国道402号バypassが整備中。背後地は増加している。</li> <li>有明浜工区においては、直轄による海岸保全施設整備事業完了に伴う手続きを行う。</li> <li>今後は平成19年度に直轄化した金岡町工区の復元対策を計画的に進めて背後地の安全性を早期に確保するとともに、周辺海岸、河川等と連携して供給土砂の増加による持続可能な海岸保全を推進する。</li> <li>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。</li> <li>引き続き新技術、施工計画の見直し等の代替案の検討により一層の建設コスト削減に努める。</li> </ul>	継続	水管理・国土保全局砂防部保全課 海岸室 (室長 五十嵐 崇博)	
富士海岸直轄海岸保全施設整備事業中部地方整備局	再々評価	1,112	9,718	2,722	3.6	<ul style="list-style-type: none"> <li>自然環境に配慮し、安全で安心して利用できる海岸を目指し、地域と協働した海岸づくりを実施した。このことから、地域住民による海岸清掃活動や海岸利用も活発に実施されており、人々に親しまれる賑わいの空間提供されている。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>事業を実施しなかった場合、計画規模の高潮・波浪が発生し、海水が氾濫した場合に想定される被害は、浸水面積約11.62km<sup>2</sup>、影響を受ける人口約24,622人、被害想定額約7,155億円となり、沿岸の静岡市、富士市、沼津市に多大な影響を及ぼすことが想定されている。</li> <li>今後は吉原工区の復元対策工、土砂流出防止工・養浜工、蒲原工区の有脚式離岸堤を実施していく。</li> <li>養浜工において、富士山大沢前川で発生した流出土砂を砂防施設で捕捉し、その土砂を養浜材として利用する等、他事業との連携によりコスト削減(年間約8千円)に努めている。また、今後は富士川流域の河川管理者や港湾管理者とも連携し養浜を実施し、さらなるコスト削減を図る。</li> </ul>	継続	水管理・国土保全局砂防部保全課 海岸室 (室長 五十嵐 崇博)	
駿河海岸直轄海岸保全施設整備事業中部地方整備局	再々評価	524	12,762	1,206	10.6	<ul style="list-style-type: none"> <li>自然環境に配慮し、安全で安心して利用できる海岸を目指し、計画の段階から地域と協働した海岸づくりを実施した。このことから、豊富な水産資源を活用した地引き網に利用者が訪れるほか、教育関連施設(デスカパリアパーク高津)と一体で整備された海岸堤防の利用など、人々に親しまれる賑わいの空間が提供されている。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>事業を実施しなかった場合、計画規模の高潮・波浪が発生し、海水が氾濫した場合に想定される被害は、浸水面積約10.2km<sup>2</sup>、影響を受ける人口約17,000人、被害想定額約3,300億円となり、沿岸の焼津市、吉田町、牧之原市に多大な影響を及ぼすことが想定されている。</li> <li>今後は有脚式離岸堤と養浜を実施していく。事業の実施に際しては特段の支障はない。</li> <li>駿河海岸の急峻な地形特性から、在来工法のブロック式離岸堤に替え、有脚式離岸堤を採用することにより、ブロックの沈下・散乱等による維持的経費が削減され、1基当たり約8.5億円のライフサイクルコストが削減される。また、有脚式離岸堤については高度技術提案型総合評価方式にて発注し、性能やコストに優れた工法を採用している。</li> </ul>	継続	水管理・国土保全局砂防部保全課 海岸室 (室長 五十嵐 崇博)	
伊勢湾西南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	162	1,808	231	7.8	<ul style="list-style-type: none"> <li>自然環境に配慮し、安全で安心して利用できる海岸を目指し、計画の段階から地域と協働した海岸づくりを実施した。このことから、地域住民による植栽や海岸清掃活動も活発に実施されており、人々に親しまれる賑わいの空間が提供されている。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>事業を実施しなかった場合、計画規模の高潮・波浪が発生し、堤防が決壊した場合に想定される被害は、浸水面積約25.7km<sup>2</sup>、影響を受ける人口約12,200人、被害想定額約1,626億円となり、沿岸の松阪市・明和町・伊勢市に多大な影響を及ぼすことが想定されている。</li> <li>平成25年度の事業完了に向けて老朽化対策(堤防工)を実施していく。事業の実施に際しては特段の支障はない。</li> <li>養浜工において、港湾波減等の他事業の実施に伴う発生土砂の活用等、他事業との連携や車間、地区間の連携によりコスト削減につとめてきている。今後とも、新技術の積極的な採用や掘削土砂の有効活用など、引き続き工事コストの削減につとめる。</li> </ul>	継続	水管理・国土保全局砂防部保全課 海岸室 (室長 五十嵐 崇博)	
東播磨海岸直轄海岸保全施設整備事業近畿地方整備局	再々評価	332	1,728	1,491	1.2	<ul style="list-style-type: none"> <li>東播磨海岸は、台風による高波浪や海砂採取など様々な要因により海岸侵食が進行(63年間で最大100m以上汀線が後退)した。</li> <li>高潮対策上必要な護岸高が確保されていない地区があり、地域全体の浸水防護の観点からも早急な対策の実施が必要である。</li> <li>海岸背後では市街地や商業施設など産業が発展し、東西人流・物流の大動脈である国道2号やJR山陽本線、山陽電鉄など地域の主要な交通幹線もあることから、海岸保全の必要性は非常に高い。</li> <li>海岸保全の実施にあたり地域の安全安心のための防護機能を得られるとともに、環境保全や海岸利用の促進などにも寄与しており、地域の活性化も図られる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>東播磨海岸の直轄海岸工事施工区域における海岸保全施設(護岸)の整備率は、平成22年度末までで約94%である。</li> <li>現在は、重水工区の護岸未整備箇所について優先的に事業を進めるよう重点的の施工計画を実施している。</li> <li>海岸事業の推進には地域からの強い要望もあり、今後も引き続き地域との対話のもとで事業を推進していく。</li> <li>事業を進めるにあたっては、地域や関係者との合意形成を得られた箇所から優先的に整備を進めていく。</li> </ul>	継続	水管理・国土保全局砂防部保全課 海岸室 (室長 五十嵐 崇博)	
皆生海岸直轄海岸保全施設整備事業中国地方整備局	再々評価	282	3,840	811	4.7	<ul style="list-style-type: none"> <li>【内訳】 浸食防止便益: 62億円 浸食防護便益: 3,778億円 総便益: 3,840億円 【主な根拠】 浸食防止面積: 1.09km<sup>2</sup> 浸食防護面積: 3.70km<sup>2</sup> 浸食防護世帯数: 4,935世帯</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>白砂青松100選、日本の渚100選、日本の水浴場88選に選ばれ、海岸保全の要望は高い。また、砂浜復元による海岸利用客が増加している。</li> <li>既存の衛生地区の離岸堤は沖合侵食による離岸堤先端部の沈下・沈下が生じ、将来的に防護機能の低下・保全対象の被災が懸念されており、人工リーフへの施設改良により機能の回復による背後地の保全及び景観を回復する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>現在までの進捗率は約68%であり、これまでの整備により砂浜が復元され、浸食、浸水被害の防止、観光地域の活性化等の効果が得られている。</li> <li>今後も、地域からの復元要望、景観改善の要望が強いことから、関係機関並びに地元と合意形成を図りながら、引き続き事業を実施していく。</li> </ul>	継続	水管理・国土保全局砂防部保全課 海岸室 (室長 五十嵐 崇博)
高知海岸直轄海岸保全施設整備事業四国地方整備局	再々評価	769	1,285	710	1.8	<ul style="list-style-type: none"> <li>【内訳】 浸食防止便益: 14億円 浸食防護便益: 1,268億円 総便益: 2.6億円 【主な根拠】 浸食防止面積: 87ha 浸食防護面積: 735ha 浸食防護戸数: 3,023戸</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>高知海岸が位置する土佐湾沿岸は、台風の常襲地帯であり、過去幾度となく甚大な災害に見舞われてきた。</li> <li>また、土佐湾内の供給土砂の減少や防波堤等による沿岸漂砂の進断など様々な原因により砂浜が減少し、汀線の後退により波のうちあげ高が増大しており、高潮対策及び浸食対策として、海岸保全施設の抜本的な改修を早期に行う必要がある。</li> <li>近年においても、毎年のように越波が生じ、県道の通行止め等の被害が発生している。浸食被害は毎年40年を経過した既設堤防は老朽化が著しく、施設被害を引き起こしている。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>高知海岸の背後地は、高知市をはじめ人口・資産の集積する地区である。</li> <li>高知海岸の沿岸市の人口は、直轄事業開始時から増加傾向にあり、H17から若干減少しているものの、大きな変化は見られない。また、沿岸市の世帯数は、直轄事業開始時から年々増加傾向にある。</li> <li>越波による交通規制等の被害を解消するために、平成26年度を目標に、仁工区において離岸堤2基の新設を行う。また、突堤延長の短い戸原工区の基について、平成31年度を目途に順次150mまで延伸していく。</li> <li>自治体等から整備促進要望があり、市民の関心も高く、今後も順調に進捗の見込みである。</li> <li>事業期間が長期であることから、最新の現地条件や事業効果等を確認しつつ、より確実な事業の推進が可能となるよう、状況に応じた対策計画の見直しを行っていく。</li> <li>また、新技術の採用等により、代替案(工法等)の可能性について適宜検討を行っていく。</li> </ul>	継続	水管理・国土保全局砂防部保全課 海岸室 (室長 五十嵐 崇博)



宮崎海岸直轄海岸保全施設整備事業九州地方整備局	その他	230	2,034	<p>【内訳】          侵食防護便益：5.8億円          浸水防護便益：1.691億円          残存価値：1.7億円          道路遮断防止：335億円</p> <p>【主な根拠】          侵食防護面積：106ha          浸水防護面積：437ha          浸水防護戸数：411戸</p>	187	10.9	<ul style="list-style-type: none"> <li>宮崎海岸は約40年間で平均約40m(最大90m)の砂浜が侵食された。</li> <li>侵食が進行した場合には、背後の一次産業道路の流失や宮崎市北端部の浸水被害の発生など、地域経済への影響は甚大となる。</li> <li>また、白砂青松の良好な景観やアカウミガメの産卵地の喪失が懸念される。</li> <li>このため、浸食による被害を未然に防止する必要がある。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>かつては運動会ができるほどの砂浜が広がっていたが、この20～30年で侵食が進行し、海岸の被災や浜線の後退が生じている。今後も、侵食が進行すると予想され、背後の有料道路の決壊や低地への越波・浸水により地域経済への甚大な影響が懸念され、侵食対策が必要。</li> <li>事業開始以降、着実に進捗。</li> <li>構造物設計におけるコスト削減及び施工における新技術、新工法の積極的活用により着実なコスト削減を図る。</li> </ul>	継続	水管理・国土保全局砂防部保全課 海岸室 (室長 五十嵐 崇博)
新潟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	502	1,936	<p>【内訳】          侵食防護便益：130億円          浸水防護便益：1,807億円</p> <p>【主な根拠】          侵食面積：約51ha          浸水面積：約260ha          浸水戸数：約17,000戸          浸水区域における一般資産等評価額：約2,284億円</p>	735	2.6	<ul style="list-style-type: none"> <li>海岸保全施設の整備により、背後への浸水を防ぎ、人的な被害を軽減できる。</li> <li>背後道路への侵食の進行を防ぐことにより、交通遮断を防止できる。</li> <li>面的防護方式による海岸保全施設の整備によって、砂浜が創出され、海岸利用の機会向上が期待できる。</li> <li>さらに地域住民の不安を解消できる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>明治後半から始まる汀線後退によって、背後地の侵食及び浸水被害の発生が懸念されることから抜本的な対策が必要となっている。</li> <li>事業が順調に進んだ場合には、平成33年度の完了を予定している。</li> <li>養浜砂に他事業から発生する良質な砂を使用する等でコスト削減に取り組んでいる。</li> </ul>	継続	港湾局 海岸・防災課 (課長 丸山 隆英)
福井海岸直轄海岸保全施設整備事業北陸地方整備局	長期間継続中	179	975	<p>【内訳】          浸水防護便益：975億円</p> <p>【主な根拠】          浸水面積：約271ha          浸水戸数：約20戸          浸水区域における一般資産等評価額：約181億円</p>	182	5.4	<ul style="list-style-type: none"> <li>海岸保全施設の整備により、背後への浸水を防ぎ、人的な被害を軽減できる。</li> <li>背後の国家石油備蓄基地を防護することにより、国内の石油安定供給体制の維持を図ることができる。</li> <li>さらに地域住民の不安を解消できる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>冬季波浪による護岸前面での侵食の進行と、それに伴う波高増大により、消波ブロックの沈下や護岸背後の陥没被害などが多発する一方、地震発生時には地盤の液状化による護岸倒壊が懸念されることから抜本的な対策が必要となっている。</li> <li>事業が順調に進んだ場合には、平成29年度の完了を予定している。</li> <li>地盤改良工法の見直し等によりコスト削減に取り組んでいる。</li> </ul>	継続	港湾局 海岸・防災課 (課長 丸山 隆英)
広島海岸直轄海岸保全施設整備事業中国地方整備局	長期間継続中	137	2,008	<p>【内訳】          浸水防護便益：2,008億円</p> <p>【主な根拠】          浸水面積：約44ha          浸水戸数：約9,000戸          浸水区域における一般資産等評価額：約3,362億円</p>	144	13.9	<ul style="list-style-type: none"> <li>海岸保全施設の整備により、背後への浸水を防ぎ、人的な被害を軽減できる。</li> <li>さらに地域住民の不安を解消できる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成16年の台風18号による高潮被害を始め、過去に多くの高潮被害が発生しており、また、既存施設の老朽化の進行が顕著であることから抜本的な対策が必要となっている。</li> <li>事業が順調に進んだ場合には、平成27年度の完了を予定している。</li> <li>既設護岸の改良に伴い発生する捨石等を資材としての再利用する等、コスト削減に取り組んでいる。</li> </ul>	継続	港湾局 海岸・防災課 (課長 丸山 隆英)
徳島海岸直轄海岸保全施設整備事業四国地方整備局	長期間継続中	135	403	<p>【内訳】          浸水防護便益：403億円</p> <p>【主な根拠】          浸水面積：約330ha          浸水戸数：約4,400戸          浸水区域における一般資産等評価額：約1,323億円</p>	137	2.9	<ul style="list-style-type: none"> <li>海岸保全施設の整備により、背後への浸水を防ぎ、人的な被害を軽減できる。</li> <li>さらに地域住民の不安を解消できる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>昭和21年の昭和南海地震津波等、過去に大きな津波被害を受けており、また今後も高い確率で南海地震等の大規模地震の発生が懸念されている。このため、抜本的な対策が必要となっている。</li> <li>事業が順調に進んだ場合には、平成27年度の完了を予定している。</li> <li>地盤改良工法の見直し等によりコスト削減に取り組んでいる。</li> </ul>	継続	港湾局 海岸・防災課 (課長 丸山 隆英)
須崎海岸直轄海岸保全施設整備事業四国地方整備局	再々評価	474	1,597	<p>【内訳】          浸水防護便益：791億円          海難減少便益：789億円          輸送コスト削減便益：9億円          その他の便益：9億円</p> <p>【主な根拠】          浸水軽減面積：約141ha          浸水軽減戸数：約1000戸          浸水区域における一般資産等評価額：約704億円</p>	797	2.0	<ul style="list-style-type: none"> <li>海岸保全施設の整備により、背後への浸水を防ぎ、人的な被害を軽減できる。</li> <li>湾内水域や係留施設前面の静穏性が向上することで、港内を利用する船舶の安全性や安定性が向上できる。</li> <li>さらに地域住民の不安を解消できる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>昭和21年の昭和南海地震津波等、過去に大きな津波被害を受けており、また今後も高い確率で南海地震等の大規模地震の発生が懸念されている。このため、抜本的な対策が必要となっている。</li> <li>事業が順調に進んだ場合には、平成26年度の完了を予定している。</li> <li>大型作業船の効率利用等によりコスト削減に取り組んでいる。</li> </ul>	継続	港湾局 海岸・防災課 (課長 丸山 隆英)

※は、港湾整備事業と一体的に評価

【道路・街路事業】

(直轄事業等)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨物換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、 コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨物換算した便益-B(億円)		費用:0 (億円)					B/C
			便益の内訳及び主な根拠							
北海道縦貫自動車道七飯～大沼北海道開発局	再々評価	914	771	663	1.2	<ul style="list-style-type: none"> <li>①拠点都市間の利便性向上                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・道南・道央圏における、拠点都市間の利便性向上が期待される。</li> <li>②農水産品の流通利便性向上                                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・道南圏で水揚げされるまぐろの流通利便性向上が期待される。</li> <li>・七飯町で生産されるカーネーションや北斗市で生産されるなげ等の流通利便性向上が期待される。</li> </ul> </li> <li>③救急搬送の安定性向上                                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・高次医療施設への救急搬送の安定性向上が期待される。</li> <li>④災害時の緊急輸送ルートの強化                                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・災害時における迅速な救急搬送や救援物資等の輸送に資する道路ネットワークの多重性が確保される。</li> </ul> </li> <li>⑤CO2排出量の削減                                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・自動車からのCO2排出量9,280(t-CO2/年)の削減が期待される。</li> </ul> </li> </ul> </li> </ul> </li></ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・高規格幹線道路網の形成により拠点都市へのアクセスが向上するなど様々な効果が期待される。</li> <li>・引き続き、早期供用に向けて事業を進める。</li> </ul> <p>【コスト削減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・新技術の採用等による新たなコスト削減に努めながら事業を進める。</li> </ul>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀)	
北海道縦貫自動車道士別剣淵～名寄北海道開発局	再々評価	295	349	310	1.1	<ul style="list-style-type: none"> <li>①拠点都市間の利便性向上                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・道央・道北圏における、拠点都市間の利便性向上が期待される。</li> <li>②救急搬送の安定性向上                                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・高次医療施設への救急搬送の安定性向上が期待される。</li> <li>③農水産品の流通利便性向上                                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・宗谷管内から輸送される生体牛の流通効率が期待される。</li> <li>・名寄市、下川町、美深町、音威子府村で生産されるかぼちゃ、アスパラガスの流通利便性向上が期待される。</li> <li>④災害時の緊急輸送ルートの強化                                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・災害時における迅速な救急搬送や救援物資等の輸送の確実性が向上する。</li> </ul> </li> <li>⑤CO2排出量の削減                                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・自動車からのCO2排出量681(t-CO2/年)の削減が期待される。</li> </ul> </li> </ul> </li> </ul> </li></ul></li></ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・高規格幹線道路網の形成により拠点都市へのアクセスが向上するなど様々な効果が期待される。</li> <li>・平成27年度 士別剣淵10～士別市多寄町(L=12.0km) 供用予定</li> <li>・引き続き、早期供用に向けて事業を進める。</li> </ul> <p>【コスト削減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・新技術の採用による橋梁構造の見直し【約1.6億円減】</li> <li>・現地調査結果に基づく軟弱地盤対策の追加【約1.6億円増】</li> </ul>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀)	
北海道横断自動車道本別～釧路北海道開発局	再々評価	2,072	3,453	2,165	1.6	<ul style="list-style-type: none"> <li>①拠点都市間の利便性向上                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・札幌市、帯広市と釧路市、根室市における、拠点都市間の利便性向上が期待される。</li> <li>②安定した輸送ルートの確保                                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・国道38号の狭小幅員トンネルや国道274号・国道392号の線形不良区間の回避により、安定的な輸送ルートの確保が期待される。</li> <li>③水産品の流通利便性向上                                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・釧路・根室地域で水揚げされるさんまの流通利便性向上が期待される。</li> <li>④救急搬送の安定性向上                                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・高次医療施設への救急搬送の安定性向上が期待される。</li> <li>⑤災害時の緊急輸送ルートの強化                                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・災害時における代替路の確保及び迅速な救急搬送や救援物資等の輸送に資する道路ネットワークの多重性が確保される。</li> </ul> </li> <li>⑥CO2排出量の削減                                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・自動車からのCO2排出量21,299(t-CO2/年)の削減が期待される。</li> </ul> </li> </ul> </li> </ul> </li> </ul> </li></ul></li></ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・高規格幹線道路網の形成により拠点都市へのアクセスが向上するなど様々な効果が期待される。</li> <li>・平成26年度 浦幌10～白糠10(L=26.0km) 供用予定</li> <li>・平成27年度 白糠10～阿寒10(L=14.0km) 供用予定</li> <li>・引き続き、早期供用に向けて事業を進める。</li> </ul> <p>【コスト削減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現地調査結果に基づく緩衝勾配の見直し【約9.5億円減】</li> <li>・新技術の活用に伴う橋梁構造形式の見直し【約3.0億円減】</li> <li>・新技術の活用に伴う軟弱地盤対策の見直し【約1.5億円減】</li> <li>・現地調査結果に基づく、トンネル掘削パターン等の見直し【約128億円増】</li> <li>・現地調査結果に基づく、不良土対策の追加【約182億円増】</li> </ul>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀)	
北海道横断自動車道足寄～北見北海道開発局	再々評価	1,072	1,013	933	1.1	<ul style="list-style-type: none"> <li>①拠点都市間の利便性向上                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・帯広市、北見市間における、拠点都市間の利便性向上が期待される。</li> <li>②農産品の流通利便性向上                                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・オホーツクで生産されるたまねぎ、ばれいしょの流通利便性向上が期待される。</li> <li>③救急搬送の安定性向上                                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・高次医療施設への救急搬送の安定性向上が期待される。</li> <li>④日常生活圏中心都市への利便性向上                                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・日常生活圏中心都市である帯広市や北見市へ利便性向上が期待される。</li> <li>⑤災害時の緊急輸送ルートの強化                                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・災害時における救援物資等の輸送に資する道路ネットワークが確保される。</li> </ul> </li> <li>⑥CO2排出量の削減                                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・自動車からのCO2排出量1,560(t-CO2/年)の削減が期待される。</li> </ul> </li> </ul> </li> </ul> </li> </ul> </li></ul></li></ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・高規格幹線道路網の形成により拠点都市へのアクセスが向上するなど様々な効果が期待される。</li> <li>・平成26年度 釧路府10～北見10(L=12.0km) 供用予定</li> <li>・引き続き、早期供用に向けて事業を進める。</li> </ul> <p>【コスト削減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・新技術の採用等による新たなコスト削減に努めながら事業を進める。</li> </ul>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀)	
一般国道12号峰延道路北海道開発局	長期間継続中	99	115	96	1.2	<ul style="list-style-type: none"> <li>①交通混雑の緩和                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通混雑の緩和による、定時性の確保や利便性の向上が期待される。</li> <li>②走行環境の安全性向上                                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・走行環境の改善により、交通の安全性向上が期待される。</li> <li>③救急搬送の安定性向上                                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・高次医療施設への救急搬送の安定性向上が期待される。</li> <li>④農水産品の流通利便性向上                                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・空知、上川振興局管内で生産された水稲の流通利便性向上が期待される。</li> <li>⑤日常生活圏中心都市への利便性向上                                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・日常生活圏中心都市である岩見沢市への利便性向上が期待される。</li> <li>⑥CO2排出量の削減                                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・自動車からのCO2排出量473(t-CO2/年)の削減が期待される。</li> </ul> </li> </ul> </li> </ul> </li> </ul> </li> </ul> </li></ul></li></ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・現道の幅員整備により恒常的な交通混雑が緩和し、定時性が確保されるなど様々な効果が期待出来る。</li> <li>・引き続き、早期供用に向けて事業を進める。</li> </ul> <p>【コスト削減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・新技術の採用等による新たなコスト削減に努めながら事業を進める。</li> </ul>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀)	

一般国道40号 美深道路 北海道開発局	長期間継続 中	74	105	84	1.3	<p>①救急搬送の安定性向上 ・高次医療施設への救急搬送の安定性向上が期待される。</p> <p>②走行環境の安全性向上 ・走行環境の通過交通の分散化により走行環境の安全性向上が期待される。</p> <p>③日常活動圏中心都市への利便性向上 ・日常活動圏中心都市である名寄市への利便性向上が期待される。</p> <p>④農水産品の流通利便性向上 ・宗谷管内から輸送される生体牛の流通利便性向上が期待される。</p> <p>・美深町、音威子府村で生産される生乳の流通利便性向上が期待される。</p> <p>⑤CO2排出量の削減 ・自動車からのCO2排出量588(t-CO2/年)の削減が期待される。</p>	<p>・美深道路への通過交通の転換が図られ、美深町市街における交通事故の低減など様々な効果が期待される。</p> <p>・平成24年度 全線供用予定</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀)
一般国道44号 根室道路 北海道開発局	再々評価	172	171	165	1.04	<p>①地吹雪に起因する市街地の孤立化の解消 ・並行現道の通行規制時の代替路の形成により地吹雪に起因する通行止めを軽減し、安定した交通を確保する。</p> <p>②水産品の流通利便性向上 ・根室市で水揚げされるさんまの流通利便性向上が期待される。</p> <p>③救急搬送の安定性向上 ・高次医療施設への救急搬送の安定性向上が期待される。</p> <p>④走行環境の安全性向上 ・走行環境の改善により、交通の安全性向上が期待される。</p> <p>⑤日常活動圏中心都市への利便性向上 ・日常活動圏中心都市である釧路市・中標津町への利便性向上が期待される。</p> <p>⑥CO2排出量の削減 ・自動車からのCO2排出量460(t-CO2/年)の削減が期待される。</p>	<p>・冬期視程障害区間の回避による孤立化の解消など様々な効果が期待される。</p> <p>・引き続き、早期供用に向けて事業を進める。</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀)
一般国道230号 小倉道拡幅 北海道開発局	再々評価	120	463	149	3.1	<p>①交通混雑の緩和 ・交通混雑の緩和による、定時性の確保や利便性の向上が期待される。</p> <p>②主要観光地への利便性向上 ・札幌市内から定山溪温泉への利便性向上が期待される。</p> <p>③救急搬送の安定性向上 ・高次医療施設への救急搬送の利便性向上が期待される。</p> <p>④走行環境の安全性向上 ・走行環境の改善により、交通の安全性向上が期待される。</p> <p>⑤バスの利便性向上 ・札幌市、新千歳空港から定山溪方面に向かう、路線バスの利便性向上が期待される。</p> <p>⑥CO2排出量の削減 ・自動車からのCO2排出量4,535(t-CO2/年)の削減が期待される。</p>	<p>・現道の拡幅整備により恒常的な交通混雑が緩和し、定時性が確保されるなど様々な効果が期待される。</p> <p>・平成25年度 札幌市南区小金湯～札幌市南区定山溪 (L=1.3km) 供用予定 ・平成27年度 札幌市南区定山溪～札幌市南区定山溪温泉東1丁目 (L=1.17km) 供用予定</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀)
地域高規格道路 釧路中標津道路 一般国道272号 上別保道路 北海道開発局	長期間継続 中	53	76	56	1.4	<p>①拠点都市間の利便性向上 ・釧路市・中標津町における、拠点都市間の利便性向上が期待される。</p> <p>②走行環境の安全性向上 ・走行環境の改善により、交通の安全性向上が期待される。</p> <p>③水産品の流通利便性向上 ・羅臼町、標津町、別海町で水揚げされた「さけ」の流通利便性向上が期待される。</p> <p>④地吹雪に起因する通行止めを軽減し、既存林の活用等により、地吹雪に起因する通行止めを軽減し、安定した交通を確保する。</p> <p>⑤災害時の緊急輸送ルートの強化 ・災害時における迅速な救急搬送や救援物資等の輸送に資する道路ネットワークが確保される。</p> <p>⑥CO2排出量の削減 ・自動車からのCO2排出量248(t-CO2/年)の削減が期待される。</p>	<p>・広域交通ネットワークの形成により拠点都市へのアクセスが向上するなど様々な効果が期待される。</p> <p>・引き続き、早期供用に向けて事業を進める。</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀)
地域高規格道路 遠軽北見道路 一般国道333号 生田原道路 北海道開発局	長期間継続 中	80	117	76	1.5	<p>①拠点都市間の利便性向上 ・北見市・遠軽町における、拠点都市間の利便性向上が期待される。</p> <p>②農水産品の流通利便性向上 ・オホーツクで水揚げされたホタテの流通利便性向上が期待される。</p> <p>・オホーツクで生産された生体牛の流通利便性向上が期待される。</p> <p>③救急搬送の安定性向上 ・高次医療施設への救急搬送の安定性向上が期待される。</p> <p>④災害時の緊急輸送ルートの強化 ・災害時における迅速な救急搬送や救援物資等の輸送に資する道路ネットワークが確保される。</p> <p>⑤CO2排出量の削減 ・自動車からのCO2排出量770(t-CO2/年)の削減が期待される。</p>	<p>・広域交通ネットワークの形成により拠点都市へのアクセスが向上するなど様々な効果が期待される。</p> <p>・引き続き、早期供用に向けて事業を進める。</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀)
一般国道4号 土屋バイパス	再々評価	170	264	219	1.2	<p>①バイパス整備により、現道の線形不良区間解消し、事故の減少が期待されるとともに、緊急輸送道路としての信頼性の向上が期待される。</p> <p>②現道の路肩狭小、歩道未整備区間が解消するとともに、堆雪帯が確保されることにより、年間を通じて安全な交通環境の確保が期待される。</p>	<p>・土屋バイパスは、平内町や青森市内における国道4号の隘路区間の解消による安全性の確保、緊急輸送路の信頼性の向上等を目的としている。</p> <p>・H23年11月に全線2車線供用済みであり、残るバイパス取付部の旧道整備等について、平成24年度内の完成を図る。</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀)

八戸・久慈自動車道 一般国道45号 八戸南道路 東北地方整備局	再々評価	235	430	【内訳】 走行時間短縮便益：366億円 走行経費減少便益：39億円 交通事故減少便益：25億円 【主な根拠】 計画交通量：15,600台/日	291	1.5	①八戸南道路を含む三陸沿岸道路の整備により、復興支援物資の運搬等に要する時間が短縮され、今後の復興活動の支援が期待される。 ②災害時の通行止めに大幅な迂回が解消され、概略道路としての信頼性の向上が期待される。	・八戸南道路は、三陸沿岸道路の一部を構成し、八戸市と久慈市を中心とする地域間の交流・連携を促進するとともに、幹線道路としての信頼性向上を図ることを目的としている。 ・全区間のうち3.4kmは供用済みであり、H24年度内の全線供用を目指す。 【周辺環境等の変化】 ・この事業の目的が失われるような道路交通状況の変化及び関連プロジェクト等の変更はない。 【コスト縮減等】 ・この道橋形式に、箱桁幅を従来より狭くした狭小箱桁を採用しコスト縮減。 ・「耐候性鋼材」の採用による維持管理コストの縮減。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀)
津軽自動車道 釜石秋田線 絆ヶ沢道路 東北地方整備局	長期間継続中	55	120	【内訳】 走行時間短縮便益：107億円 走行経費減少便益：9億円 交通事故減少便益：4億円 【主な根拠】 計画交通量：8,300台/日	61	2.0	①絆ヶ沢道路の整備により、現道の幅員狭小区間や線形不良箇所を回避でき、走行性向上が図られる。	・絆ヶ沢道路は、津軽自動車道の一部を形成し、津軽地方の経済・産業・基盤を支える道路である。 ・事業進捗に係わる問題はなく、平成27年度内の全線供用を目指す。 【周辺環境等の変化】 ・この事業の目的が失われるような道路交通状況の変化及び関連プロジェクト等の変更はない。 【コスト縮減等】 ・一部盛土工材を購入土から他公共事業との調整により発生土を受け入れることでコストを縮減を図る。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀)
東北横断道 釜石秋田線 宮守～東 東北地方整備局	再々評価	542	1,045	【内訳】 走行時間短縮便益：787億円 走行経費減少便益：194億円 交通事故減少便益：64億円 【主な根拠】 計画交通量：9,100台/日	656	1.6	①現道区間に存在する33箇所の線形・縦断不良箇所が解消される。 ②道路構造の悪さに起因する事故（正面衝突・路外逸脱・転倒等）の減少が期待される。	・宮守～東区間は、東北横断自動車道釜石～秋田線の一部を形成し、三陸沿岸地域と内陸部との広域的な連携強化・交流促進に寄与することを目的とした道路である。また、復興に向けたリーディングプロジェクトとなる復興支援道路として早期の整備を目指すものである。 ・事業進捗に係わる問題はなく、平成24年度内の全線供用を目指す。 【周辺環境等の変化】 ・この事業の目的が失われるような道路交通状況の変化及び関連プロジェクト等の変更はない。 【コスト縮減等】 ・I C形式の変更や、トンネル断面変更等によりコストを縮減を図る。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀)
一般国道4号 盛岡北道路 東北地方整備局	長期間継続中	44	211	【内訳】 走行時間短縮便益：200億円 走行経費減少便益：9億円 交通事故減少便益：6億円 【主な根拠】 計画交通量：36,600台/日	54	3.9	①盛岡北道路が整備されることにより、交通混雑の解消、及び混雑に起因する追突事故等の減少が期待される。	・国道4号茨島跨線橋～分岐間の慢性的な交通混雑の解消、交通安全の確保等により、交通環境の改善を目的とした事業である。 ・事業進捗に係わる問題はなく、平成27年度内の全線供用を目指す。 【周辺環境等の変化】 ・この事業の目的が失われるような道路交通状況の変化及び関連プロジェクト等の変更はない。 【コスト縮減等】 ・再生資材（再生砕石、再生アスファルト合材等）の活用によりコスト縮減を図る。	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 高田道路 東北地方整備局	再々評価	251	542	【内訳】 走行時間短縮便益：453億円 走行経費減少便益：59億円 交通事故減少便益：30億円 【主な根拠】 計画交通量：6,600台/日	283	1.9	①陸前高田市から3次医療施設（大船渡市）への到達性・利便性が向上する。 ②高田道路は、津波浸水エリアを回避するルートで整備しており、津波被災時にも緊急輸送道路としての機能が発揮される。	・高田地域は、壊滅的な被害を受け、唯一の幹線道路である国道45号が、東日本大震災による津波被害により長期間通行不能となった地域である。 ・高田道路は、三陸沿岸地域の交流・連携を促進する三陸縦貫自動車道の一部を構成する延長7.6kmの自動車専用道路である。 ・全区間用地買収は完了しており、陸前高田10～通岡10間について、H25年度の供用をめざす。 【周辺環境等の変化】 ・高田地域は、東北地方太平洋沖地震の津波により甚大な被害を受けた地域であるが、当該事業の目的である「津波浸水区域を回避し緊急輸送道路の確保」、「3次医療施設への到達性向上」、「三陸沿岸地域の交流・連携の促進」による地域住民の安全安心の確保については、事業採択時より変わるものではない。 【コスト縮減等】 ・陸前高田10の形状を見直しによるコスト縮減を図る。（トランペット型からダイヤモンド型）	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 吉浜道路 東北地方整備局	長期間継続中	140	379	【内訳】 走行時間短縮便益：311億円 走行経費減少便益：35億円 交通事故減少便益：33億円 【主な根拠】 計画交通量：10,000台/日	136	2.8	①吉浜道路の整備により、災害時におけるリダンダンシー機能が發揮されるとともに、道路ネットワークの信頼性が向上する。	・吉浜道路は、三陸沿岸道路の一部を形成し、三陸南北軸の幹線交通を担い、自然災害発生時における緊急輸送道路の確保等を図るとともに、線形隘路解消はもとより、三陸沿岸地域の地域間交流の拡大に大きく寄与するものである。また、復興に向けたリーディングプロジェクトとなる復興道路である。 ・事業進捗に係わる問題は無く、早期供用を目指す。 【周辺環境等の変化】 ・吉浜地域は、東北地方太平洋沖津波により甚大な被害を受けた地域であるが、当該事業の目的は、事業採択時より変わるものではない。 【コスト縮減等】 ・新技術の活用及びトンネル発生土の有効活用により、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 三本木古川拡幅 東北地方整備局	再々評価	231	878	【内訳】 走行時間短縮便益：843億円 走行経費減少便益：29億円 交通事故減少便益：6.6億円 【主な根拠】 計画交通量：26,800台/日	706	1.2	①三本木古川拡幅の4車線化により、朝夕ピーク時に渋滞の激しい、ボトルネック区間の解消が期待される。	・三本木古川拡幅は、大衡村から大崎市間の交通混雑の緩和及び交通安全の確保を目的とした4車線拡幅事業である。 ・全区間用地買収は完了しており、事業中區間延長L=1.9kmについて、平成24年度供用を目指す。 【周辺環境等の変化】 ・この事業の目的が失われるような道路交通状況の変化及び関連プロジェクト等の変更はない。 【コスト縮減等】 ・新技術の活用によるコスト縮減を図る（L型側溝にスリップフォーム工法を採用）。 ・長尺製品を採用し、コスト縮減を図る（歩車道境界ブロックに経済的な長尺製品を採用）。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀)
一般国道4号 築館バイパス 東北地方整備局	再々評価	180	200	【内訳】 走行時間短縮便益：182億円 走行経費減少便益：14億円 交通事故減少便益：3.3億円 【主な根拠】 計画交通量：12,700台/日	193	1.03	①築館バイパスの整備により、栗原市街地部への通過交通排除され、交通円滑化及び沿道環境改善が図れるとともに、交通事故の減少が期待される。	・築館バイパスは、栗原市内における国道4号の交通混雑の解消、交通安全の確保及び沿道環境改善を目的としたバイパス事業である。 ・用地買収は64%完了しており、(栗)若柳築館線～国道390号間延長L=1.3kmについて、平成24年度供用を目指す。 【周辺環境等の変化】 ・伊台城跡（H15.8国指定史跡）に指定、H17.7指定文化財区域の追加、H22.9埋蔵文化財区域決定 ・史跡とのルート調整が済み、築館バイパスの都市計画変更（H23.11）を完了したため、今後、用地調査、用地買収に入る計画。 【コスト縮減等】 ・新技術の活用によるコスト縮減を図る。 ・耐候性鋼橋梁の採用による維持管理費のコスト縮減。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀)

一般国道6号 仙台東部道路 東北地方整備局 日本高速道路株式	再々評価	1,017	3,734	【内訳】 走行時間短縮便益：2,761億円 走行経費減少便益：742億円 交通事故減少便益：231億円 【主な根拠】 計画交通量：31,200台/日	1,454	2.6	①仙台港ICの設置により、仙台塩釜港へのアクセス性が向上し、物流の効率化を支援する。 ②仙台都市圏の自動車専用道路ネットワークの強化・機能向上が図られる。	・仙台東部道路は、常磐自動車道の一部として機能し、東北縦貫自動車道、仙台南部道路、仙台北部道路と一体となって、仙台都市圏の自動車専用道路ネットワークを形成し、経済・産業基盤を支える道路である。 ・全区間用地買収は完了しており、(仮)仙台港ICの平成24年度完成を目指す。 【周辺環境等の変化】 ・仙台港背後土地地区面整理事業 (H3~) ・仙台都市圏環状ネットワーク完成 (H21~) ・東日本大震災後、交通需要も増大し、復興復旧に向けて重要な路線 【コスト縮減等】 ・今後の橋梁等構造物の設計・施工にあたり、新技術・新工法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)
三陸縦貫自動車道 一般国道45号 矢本巻道路 東北地方整備局	その他	1,496	4,768	【内訳】 走行時間短縮便益：4,036億円 走行経費減少便益：492億円 交通事故減少便益：240億円 【主な根拠】 計画交通量：34,500台/日	2,147	2.2	①矢本巻道路の整備により、石巻赤十字病院 (3次救急医療施設) への広域医療サービスの向上が期待される。 ②追加ICの設置により石巻トモロロビジネスタウンからICへのアクセス性の向上が図られる。	・矢本巻道路は、三陸縦貫自動車道の一部を形成し、三陸沿岸地域の経済産業・文化の広域的な交流・連携の促進、災害時におけるリダンダンシーの確保を図ると共に、国道45号の交通混雑の解消を目的とした事業である。 ・石巻赤十字病院へのアクセス向上、石巻河内IC周辺での交通の円滑化・交通安全の確保等のため、追加ICの早期整備を目指す。 【周辺環境等の変化】 ・石巻トモロロビジネスタウン (分譲開始H12.3~) ・石巻赤十字病院の移転 (現在地での開業H18.5~) ・国道398号石巻北部バイパス Ⅰ期工事 L=2.7km (H10事業着手、H12.12供用) Ⅱ期工事 L=3.4km (H21事業着手) 【コスト縮減等】 ・一部盛土材を期土から他公共事業との調整により、発生土を受け入れることでコスト縮減を図る。	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 登米志津川道路 東北地方整備局	再々評価	390	1,054	【内訳】 走行時間短縮便益：804億円 走行経費減少便益：178億円 交通事故減少便益：72億円 【主な根拠】 計画交通量：12,400台/日	451	2.3	①登米志津川道路の整備により、大雨による冠水及び津波浸水区域を回避するルートを提供し、災害時のリダンダンシーを確保する。 ②石巻赤十字病院 (3次救急医療施設) への広域医療サービスの向上が期待される。	・登米志津川道路は、三陸縦貫自動車道の一部を形成し、三陸沿岸地域の広域的な交流・連携の促進、災害時におけるリダンダンシーの確保等を目的とした道路である。 ・用地買収は98%完了しており、登米東和IC~志津川ICの早期供用を目指す。 【周辺環境等の変化】 ・南三陸町は、東北地方太平洋沖地震の津波により甚大な被害を受けた地域であるが、当該事業の目的である「津波浸水区域の回避」、「災害時におけるリダンダンシーの確保」、「広域的な交流・連携の促進」による地域住民の安全安心の確保については、事業採択より変わるものではない。また、復興道路として位置づけられたこともあり、早期の完成を目指す。 【コスト縮減等】 ○新技術の活用によるコスト縮減を図る。 ・トンネル内のコンクリート舗装をスリップフォーム工法によるコスト縮減。 ・耐震性鋼橋梁の採用による維持管理費のコスト縮減。	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 南三陸道路 東北地方整備局	長期間継続中	238	293	【内訳】 走行時間短縮便益：221億円 走行経費減少便益：44億円 交通事故減少便益：28億円 【主な根拠】 計画交通量：7,700台/日	218	1.3	①南三陸道路の整備により、津波浸水区域を回避するルートを提供し、災害時のリダンダンシーを確保する。 ②石巻赤十字病院 (3次救急医療施設) への広域医療サービスの向上が期待される。	・南三陸道路は、津波浸水区域を回避する緊急輸送道路として機能し、三陸沿岸地域の南北軸の幹線交通を担うとともに、高次医療機関への到達性向上等、住民の安全安心を確保する道路である。 ・平成23年度より用地及び工事の着手に入ったため、用地買収は10%に留まっているが、復興支援等のため早期供用を目指す。 【周辺環境等の変化】 ・南三陸町は、東北地方太平洋沖地震の津波により甚大な被害を受けた地域であるが、当該事業の目的である「津波浸水区域の回避」、「災害時におけるリダンダンシーの確保」、「広域的な交流・連携の促進」による地域住民の安全安心を確保する点については、事業採択より変わるものではない。 【コスト縮減等】 ○新技術の活用によるコスト縮減を図る。 ・トンネル内のコンクリート舗装をスリップフォーム工法によりコストを縮減。 ・耐震性鋼橋梁の採用により維持管理費のコストを縮減。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀)
一般国道47号 仙台北部道路 東北地方整備局 日本高速道路株式	再々評価	1,184	1,780	【内訳】 走行時間短縮便益：1,445億円 走行経費減少便益：228億円 交通事故減少便益：108億円 【主な根拠】 計画交通量：20,300台/日	1,403	1.3	①仙台北部道路の整備により、沿岸部への緊急物資ルートを提供し、災害時のリダンダンシーを確保する。 ②富宮周辺の工業団地から仙台塩釜港へのアクセス性が向上し、物流の効率化を支援する。	・仙台北部道路は、常磐自動車道の一部として機能し、東北縦貫自動車道、仙台南部道路、仙台東部道路と一体となって、仙台都市圏の自動車専用道路ネットワークを形成し、経済・産業基盤を支える道路である。 ・全区間用地買収は完了しており、利府JCT~国道4号間の平成25年度供用を目指す。 【周辺環境等の変化】 ・仙台港背後土地地区面整理事業 (H3~) ・宮城総合運動公園 (H7~) ・仙台都市圏環状ネットワーク完成 (H21~) ・東日本大震災後、交通需要も増大し、復興復旧に向けて重要な路線 【コスト縮減等】 ・新工法等採用以降も、橋梁等構造物の設計・施工にあたり、新技術・新工法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7号 下浜道路 東北地方整備局	長期間継続中	177	303	【内訳】 走行時間短縮便益：299億円 走行経費減少便益：3億円 交通事故減少便益：1億円 【主な根拠】 計画交通量：20,400台/日	171	1.8	①現道交通量が減少することで、騒音低下による沿道環境の改善が期待される。 ②現道の混雑緩和により、追突事故を中心とした事故発生件数の減少が期待される。 ③現道交通量の減少により、歩道の安全性向上が図られる。	・下浜道路は、秋田市下浜地区における交通渋滞の解消、事故の減少、沿道環境の改善を図るとともに、地域間の交流・連携の活性化を図る道路である。 ・事業進捗に係る問題はなく、早期供用をめざす。 【コスト縮減等】 ・新技術の活用によりコスト縮減を図る。 ・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、コスト縮減を図る。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀)
一般国道7号 秋田南バイパス 東北地方整備局	その他	40	139	【内訳】 走行時間短縮便益：133億円 走行経費減少便益：2億円 交通事故減少便益：4億円 【主な根拠】 計画交通量：22,600台/日	45	3.1	①4車線化により交通容量が確保され交通混雑が解消することで、バイパスとしての機能回復が見込まれる。 ②交通混雑の解消により、混雑に起因する追突事故を中心とした交通事故の減少が期待される。 ③4車線化により定時性が確保され、救急送時の速達性・時間信頼性が向上するほか、安定走行による搬送患者への負担軽減が期待される。	・秋田南バイパスは、国道7号の交通混雑の緩和、事故の減少を図るとともに、バイパス機能を確保し地域間の交流・連携の活性化を図る道路である。 ・事業進捗に係る問題はなく、事業中區間について平成27年度の供用をめざす。 【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、コスト縮減を図る。 ・今後の施工に際して、更なるコスト縮減を図る。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀)
一般国道7号 鷹巣大館道路(Ⅱ期) 東北地方整備局	長期間継続中	209	619	【内訳】 走行時間短縮便益：455億円 走行経費減少便益：123億円 交通事故減少便益：40億円 【主な根拠】 計画交通量：10,800台/日	209	3.0	①高次医療施設 (北秋田市民病院) への速達性確保 ・鷹巣市、小坂町等で約1万8千人の北秋田市民病院60分搬送圏人口を解消する。 ②1/4(開通)地点間の連携向上 ・能代港~大館地区間で8分大館地区~小坂地区間で7分の移動時間短縮となり、運搬回数増加による取引量拡大で売上増加が期待される。 ③災害時にも機能を発揮する高規格幹線道路ネットワークの構築 ・東北縦貫自動車道が通行不能となった場合、日治道全線整備により災害時にも機能する高規格幹線道路ネットワークが確立される。	・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。 ・鷹巣大館道路(Ⅱ期)の整備により、国道7号の安全性の向上、能代港及び大館能代空港、高次医療施設など主要施設へのアクセス性向上等、地域の活性化を支援。 ・全区間用地買収はほぼ完了しており、計画的に工事の推進が可能。 ・顕著な整備効果を生ずるため、鷹巣大館道路(北秋田市東~大館市権崎)との同時供用に向けて調整を図っている。 【コスト縮減等】 ・水路ボックスのプレキャスト化によりコスト縮減を図る。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀)

一般国道13号 神宮寺バイパス 東北地方整備局	再々評価	230	593	【内訳】 走行時間短縮便益：550億円 走行経費減少便益：29億円 交通事故減少便益：14億円 【主な根拠】 計画交通量：17,600台/日	289	2.1	①神宮寺バイパスの整備により、救急搬送のアクセシビリティの向上が図られる。 ②神宮寺バイパスの整備により、大型車等がバイパスに転換し、歩行者の安全性の向上が図られる。	・神宮寺バイパスは、大崎市神岡地区における国道13号の交通混雑の解消と冬期における道路交通の安全性の向上等を目的とした道路である。 ・高花交差点～終点のL=2.4kmについて、平成24年度の暫定供用を目標に事業推進を図る。 【周辺環境等の変化】 この事業の目的が失われるような道路交通状況の変化及び関連プロジェクト等の変更はない。 【コスト削減等】 橋形式の見直し（盛りこぼし橋台）によるコスト削減及び耐候性鋼材の採用による橋梁の維持管理のコスト削減を図る。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀)
一般国道46号 角館バイパス 東北地方整備局	再々評価	230	393	【内訳】 走行時間短縮便益：275億円 走行経費減少便益：95億円 交通事故減少便益：23億円 【主な根拠】 計画交通量：8,900台/日	272	1.4	①地域間の到達性・定時性向上により、物流の効率化や地域間交流の促進が図られる。 ②市街地からの通過交通排除により、現道区間における交通事故の減少が期待される。 ③市街地通過時間の短縮により、救急搬送時の到達性が向上するほか、安定走行による搬送患者への負担軽減が期待される。	・角館バイパスは、盛岡秋田道路の一部を形成し地域間交流の促進に寄与すると共に、角館地域における交通混雑区間の回避や観光期の渋滞緩和等、幹線道路としての機能確保を図る道路である。 ・現在までに全区間L=6.1kmのうち4.6kmが供用済みである。 ・事業進捗に係る問題はなく、残区間L=1.5kmについて平成24年度の供用をめざす。 【コスト削減等】 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、コスト削減を図る。 ・今後の施工に際して、更なるコスト削減を図る。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀)
東北中央自動車道 福島～米沢 東北地方整備局	再々評価	1,549	2,008	【内訳】 走行時間短縮便益：1,717億円 走行経費減少便益：235億円 交通事故減少便益：56億円 【主な根拠】 計画交通量：10,800台/日	1,581	1.3	①福島～米沢の整備により、福島市と米沢市を結ぶ経済・産業基盤のネットワークを構築する。 ②事前通行規制区間を回避できる代替路線を形成し、災害時のリダンダンシーを確保する。	・福島～米沢間は、東北中央自動車道の一部を形成し、福島市と米沢市を結ぶ経済・産業基盤のネットワークを構築するとともに、通行止めが頻発している国道13号の代替路線の確保に寄与することを目的とする道路である。 ・平成22年度までに大管10予定区間を除きトンネル、橋梁、道路改良等の工事に着手し、平成23年度以降は引き続き東子トンネル、橋梁等の工事を推進。 【周辺環境等の変化】 事業の目的が失われるような道路交通状況の変化及び関連プロジェクト等の変更はない。 【コスト削減等】 管理設備について高効率機器の採用による設備規模の縮小・新技術導入による設置台数の削減によりコスト削減を図る。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀)
東北中央自動車道 東北～尾花沢 東北地方整備局	再々評価	745	1,064	【内訳】 走行時間短縮便益：765億円 走行経費減少便益：235億円 交通事故減少便益：109億円 【主な根拠】 計画交通量：20,100台/日	722	1.5	①東北中央道東北～尾花沢の整備により、尾花沢市等からの第三次救急医療施設へのアクセシビリティが改善し、救急活動への貢献が期待される。 ②東北中央道東北～尾花沢は、緊急輸送道路が通行止めになった場合に大規模な迂回を強いられる区間の代替路線を構成しており、その強化に寄与する。	・東北中央自動車道東北～尾花沢は、東北内陸部の産業、経済、文化の広域的な交流、連携の促進はもとより、緊急時における代替および迂回等のネットワーク機能の強化を支援する道路である。 ・平成18年度より用地買収に着手している。早期の供用をめざす 【周辺環境等の変化】 特になし 【コスト削減等】 再生資材（再生砕石、再生アスファルト合材等）の活用を図り、コスト削減を図る。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀)
一般国道13号 米沢拡幅 東北地方整備局	再々評価	60	84	【内訳】 走行時間短縮便益：79億円 走行経費減少便益：4億円 交通事故減少便益：2億円 【主な根拠】 計画交通量：11,800台/日	78	1.1	①米沢拡幅の整備により、事業中の東北中央道（米沢1C）から米沢市内へのアクセシビリティが改善し、物流の円滑化や観光の周遊促進が期待される。 ②冬期の堆雪による交通環境悪化が軽減され、冬期速度の向上が期待される。	・米沢拡幅は、東北中央自動車道米沢1C供用後の円滑な1Cアクセス確保および、交通混雑の緩和、周辺の各種開発計画の支援する道路である。 ・全区間用地買収は完了しており、平成24年度の完成をめざす。 【周辺環境等の変化】 特になし 【コスト削減等】 再生資材（再生砕石、再生アスファルト合材等）の活用を図り、コスト削減を図る	継続	道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀)
一般国道112号 霞城改良 東北地方整備局	長期間継続中	259	321	【内訳】 走行時間短縮便益：274億円 走行経費減少便益：34億円 交通事故減少便益：13億円 【主な根拠】 計画交通量：29,000台/日	253	1.3	①霞城改良により、現在混雑時旅行速度が20km/h未満である当該区間の旅行速度の改善が期待される。 ②歩道・自転車走行帯を設置し、円滑な通行空間を確保、車両並びに歩行者・自転車の安全性向上が図られる。	・霞城改良は、渋滞の著しい一般国道112号山形市中心部の混雑緩和、交通事故の減少、狭小歩道幅員の解消を図る事業である。 ・全線について事業推進中であるが、土地収用法に基づく事業認定申請に向けた準備を進めるとともに、任意での用地買収に着手し、早期の整備効果実現のための段階的な供用をめざす。 【周辺環境等の変化】 特になし 【コスト削減等】 再生資材（再生砕石、再生アスファルト合材等）の活用を図り、コスト削減を図る	継続	道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀)
地域高規格道路 新湯山形南部連絡 道路 一般国道113号 梨郷道路 東北地方整備局	一定期間未着工	188	290	【内訳】 走行時間短縮便益：239億円 走行経費減少便益：29億円 交通事故減少便益：22億円 【主な根拠】 計画交通量：12,100台/日	173	1.7	①梨郷道路の整備により、山形県南地区の第三次救急医療施設へのアクセシビリティが改善し、救急活動への貢献が期待される。 ②管内最大の事故率が記録されている管内最大の交通が梨郷道路に転換し、交通事故の抑制が期待される。	・梨郷道路は、一般国道113号の交通事故の軽減、高次医療施設へのアクセス向上、迅速な物流支援を図るとともに、地域間の交流・連携の活性化を支援する道路である。 ・平成23年度より用地買収に着手予定であり、早期の供用をめざす。 【周辺環境等の変化】 特になし 【コスト削減等】 再生資材（再生砕石、再生アスファルト合材等）の活用を図り、コスト削減を図る	継続	道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀)
一般国道6号 常盤バイパス 東北地方整備局	再々評価	1,040	3,118	【内訳】 走行時間短縮便益：2,747億円 走行経費減少便益：179億円 交通事故減少便益：192億円 【主な根拠】 計画交通量：29,100台/日	2,467	1.3	①2車線区間やボトルネック区間（4車線→2車線）での走行性の低下や渋滞に起因する追突事故が多く、4車線化による渋滞の解消、交通事故の削減が期待される。 ②「国路貨物戦略港湾」に選定され、H26の東海地区の整備などにより貨物量の増加が見込まれる「小名浜港」から、最寄りの高速10へのアクセシビリティの向上が期待される。	・いわき地域の常盤バイパスは、国道6号における交通混雑の解消、安全な交通の確保、港湾アクセス及び救急医療サービスの向上等のため、早期整備の必要性が高い。 ・用地買収率は99%とほぼ完了しており、残区間について、平成26年度に1.3km、平成27年度に3.6kmの供用を目指す。 【周辺環境等の変化】 この事業の目的が失われるような道路交通状況の変化及び関連プロジェクト等の変更はない。 【コスト削減等】 鋼鉄小箱桁を採用することによりコスト削減を図る。 再生資材（再生砕石、再生アスファルト合材等）の活用を図り、コスト削減を図る。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀)
一般国道6号 久之浜バイパス 東北地方整備局	再々評価	250	560	【内訳】 走行時間短縮便益：525億円 走行経費減少便益：31億円 交通事故減少便益：4億円 【主な根拠】 計画交通量：20,100台/日	285	2.0	①越波により冠水や防災点検対象箇所での法面崩落による通行止めが回避され、信頼性が向上し、緊急輸送道路としての機能が期待される。 ②大型車のすれ違いが困難な狭小トンネルの解消や地形不良区間でセミトレーラ等のハンドル操作による壁面への接触、転倒事故が回避され、物流交通の円滑化、安全性の向上が期待される。	・いわき市久之浜地域の国道6号の主要幹線道路としての機能強化、道路防災上の隘路箇所の解消、等のため、早期整備の必要性が高い。 ・用地買収率は99%とほぼ完了しており、未供用区間（3.7km）について、平成27年度の暫定2車線供用を目指す。 【周辺環境等の変化】 この事業の目的が失われるような道路交通状況の変化及び関連プロジェクト等の変更はない。 【コスト削減等】 再生資材（再生砕石、再生アスファルト合材等）の活用を図り、コスト削減を図る。 ・他事業と調整し、残土運搬距離を短縮することによるコスト削減を図る。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀)

地域高規格道路 会津縦貫道路 一般国道121号 会津縦貫北道路 東北地方整備局	再々評価	410	887	424	2.1	<p>①「ふくしまづくりプラン」(H22.12福島県土木部に記されているように、県土の連携強化の「会津」の一環を会津縦貫北が担っており、生活圏と県外との交流活性化を支援する。</p> <p>②県立喜多方病院の移転・統合により医療へのアクセスが向上し、会津縦貫北道路の整備により喜多方市からのアクセス性が確保される。</p>	<p>・会津縦貫北道路(自動車専用道路)は、喜多方地方と会津若松地方の連携を強化し、会津地方生活圏内の地域連携の促進に大きく寄与するものである。また、当道路の整備により、国道121号の通過交通が分担され、市内地内交通混雑を緩和し、通勤・通学など生活利便性の向上と観光流動の増加などが期待される。</p> <p>・福島県会津地域内の連携強化を図る地域高規格幹線道路ネットワーク形成及び、喜多方の国道121号の交通混雑緩和、通勤・通学時間の短縮等、早期整備の必要性が高く、観光復興や地域支援の観点からも重要な事業である。</p> <p>【周辺環境等の変化】</p> <p>・県立会津総合病院と県立喜多方病院が統合され、H25に会津医療センター(仮)として、会津若松市河東町谷沢内に開設予定。</p> <p>【コスト削減等】</p> <p>・建設発生土の有効利用(他工事間調整・流用)によるコスト削減を図る。</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀)
一般国道6号 牛久土浦バイパス 関東地方整備局	再々評価	294	460	345	1.3	<p>①交通混雑の緩和</p> <p>・国道6号の損失時間は104.1千人時間/年・kmであり、全国平均の約4倍。</p> <p>・特に、学園大通り入口交差点、学園都市南入口交差点及び田宮交差点付近で激しい渋滞が発生している。</p> <p>・牛久土浦山町～牛久土浦中間については、牛久土浦バイパスと城中田宮線と接続し、つくば方面への交通を転換することによって、交通の円滑化を図る。</p> <p>②安全安心な通行の確保</p> <p>・国道6号(牛久沼東交差点～土浦バイパス入口交差点付近)の死傷事故率は121.5件/台・kmであり、全国平均の約1.2倍である。</p> <p>・牛久土浦バイパス整備により、交通の円滑化が図られ、交通事故の減少が見込まれる。</p> <p>③地域活性化の支援</p> <p>・国道6号牛久土浦バイパス周辺には、大型ショッピングセンター等の大規模商業施設が立地している。</p> <p>・牛久土浦バイパスは、圏央道(つくば牛久IC)へのアクセスを強化するとともに、周辺地域の活性化を支援する。</p>	<p>・牛久土浦バイパスは、混雑緩和、交通事故の減少、圏央道へのアクセス向上、地域活性化の支援等の観点から、事業の必要性・重要性は高く、関連道路の進捗状況を踏まえ、一体的な整備を図ることが適切である。</p> <p>・城中田宮線(平成26年度供用予定)の整備にあわせ、牛久土浦山町～牛久土浦中間の整備を行うことで、国道6号現道のバイパスとしての機能を発揮するため、引き続き城中田宮線との事業連携を図り事業を進めていく。</p> <p>・今後、交通状況や社会経済状況の変化、未事業化区間の整備を踏まえ、4車線化整備の時期を検討する。</p> <p>【コスト削減等】(約0.1億円削減見込み)</p> <p>■排水施設の変更</p> <p>・排水施設をスリットタイプでグレーチングが不要な都市型側溝に変更</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀)
一般国道50号 結城バイパス 関東地方整備局	再々評価	257	1,270	507	2.5	<p>①交通混雑の緩和</p> <p>・結城バイパス暫定2車線区間の損失時間は118千人時間/年・kmで、全国平均の約4.5倍。並行区間(旧国道50号)の渋滞は緩和されている。</p> <p>・バイパス区間では、車線数の減少を原因とした、渋滞が発生していることから、4車線化にすることにより交通の円滑化が図られ、渋滞の緩和が見込まれる。</p> <p>②安全安心な通行の確保</p> <p>・バイパスが整備されたことにより、並行区間である、旧国道50号の交通の転換が図られ、安全性が向上したことから、平成23年度より結城中学校の通学路に指定されている。</p> <p>・2車線化区間を4車線化することにより、交通の円滑化が図られ、安全性の向上が見込まれる。</p> <p>③地域振興への支援</p> <p>・結城バイパスが通過する結城南側地域は、結城市都市計画マスタープランにおいて、「広域交流拠点(結城バイパス沿道)」や「産業拠点(結城第一工業団地)」の形成に位置付けられ、周辺に工業団地、区画整理の整備が進められ、結城市のまちづくりに寄与している。</p>	<p>・結城バイパス暫定2車線区間の損失時間は、全国平均の約4.5倍。並行区間(旧国道50号)の渋滞は緩和されている。</p> <p>・小森北、鬼怒川西交差点では、死傷事故率が全国平均の約2.4倍。旧国道50号は安全性が向上したことから、平成23年度より結城中学校の通学路に指定されている。</p> <p>・結城南側地域について、「圏域の中心都市としての新たな活力の創造」を基本的課題として位置付けており「広域交流拠点(結城バイパス沿道)」や「産業拠点(結城第一工業団地)」の形成を掲げている。</p> <p>・全区間の用地取得は既に完了しており、計画的な事業進捗が可能。</p> <p>・平成14年度までに全線2車線で供用、西側の3工区までは平成16年度までに4車線化が完了。</p> <p>・隣接するバイパス事業の進捗を見きわめながら、事業を実施。</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀)
一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道 (五霞～つくば) 関東地方整備局 東日本高速道路株式会社	再々評価	2,634	2,920	2,517	1.2	<p>①ネットワークの形成・道路交通の円滑化</p> <p>・圏央道の整備により、常磐道や東北道などの放射方向の高速道路を結ぶ道路ネットワークが形成され、地域間交通の移動性向上が見込まれる。</p> <p>・また、都心を通り抜ける自動車をバイパスさせ、都心の交通混雑の緩和が図られる。</p> <p>②地域活性化の支援</p> <p>・圏央道(五霞～つくば)の整備により、沿線の11市5町において、高速1Cまでの所要時間30分圏域が拡大し、広域交流圏の拡大が図られる。</p> <p>・高速1Cへのアクセス性向上により、茨城県をはじめ、地域内外の交流・連携や企業誘致の促進、観光客の増加など、活力ある地域づくりの支援が期待される。</p> <p>・圏央道の周辺では、その利便性を活かして、工業団地の整備が増加。</p> <p>・茨城県では、「茨城県立産業コンプレックス基本計画」により企業立地を積極的に推進。</p> <p>・圏央道(五霞～つくば)ができることにより、これら開発計画や企業立地に寄与し、地域の活性化の支援が期待される。</p> <p>③救急医療活動のアクセス向上</p> <p>・圏央道(五霞～つくば)の整備により、第三次救急医療施設(救急救命センター)までの所要時間が短縮され、救命率の向上が期待される。</p>	<p>・圏央道(五霞～つくば)は、東北道や常磐道などの放射方向の高速道路を結ぶ道路ネットワークを形成し、貨物輸送の時間短縮や地域経済の活性化に寄与することから、早期に整備し、効果発現を図ることが重要である。</p> <p>・現在(H23.3)までの用地取得率は9.2%であり、橋梁・改良工事などの工事を展開中。</p> <p>・残存の用地取得は、地元県市のご協力を頂き、引き続き任意による用地取得を推進。任意による用地取得と並行して土地収用法に基づき手続きを準備中。</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀)

<p>一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道 (つくば～大塚) 関東地方整備局 東日本高速道路株式会社</p>	<p>再々評価</p>	<p>2,841</p>	<p>3,767</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：3,307億円 走行経費減少便益：183億円 交通事故減少便益：277億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 22,200～33,600台/日</p>	<p>3,239</p>	<p>1.2</p>	<p>①ネットワークの形成・道路交通の円滑化 ・圏央道の整備により、常磐道や東関東道などの放射方向の高速道路を結ぶ道路ネットワークが形成され、地域間交通の移動性向上が見込まれる。 ・また、都心を通り抜ける自動車をバイパスさせ、都心の交通混雑の緩和が図られる。 ②地域活性化の支援 ・圏央道(つくば～大塚)の整備により、沿線の7市4町村において、高速ICまでの所要時間30分圏域が拡大し、広域交流圏の拡大が図られる。 ・高速ICへのアクセス向上により、茨城県と千葉県をはじめ、地域内外の交流・連携や企業誘致の促進、観光客の増加など、活力ある地域づくりの支援が期待される。 ・圏央道の周辺では、その利便性を活かして、工業団地の整備が増加。 ・茨城県では、『茨城圏央道産業コンプレックス基本計画』により企業立地を積極的に推進。 ・圏央道(つくば～大塚)の整備により、これら開発計画や企業立地に寄与し、地域の活性化の支援が期待される。 ③救急医療活動のアクセス向上 ・圏央道(つくば～大塚)の整備により、第三次救急医療施設(救急救命センター)までの所要時間が短縮され、救命率の向上が期待される。</p>	<p>・圏央道(つくば～大塚)は、常磐道や東関東道などの放射方向の高速道路を結ぶ道路ネットワークを形成し、貨物輸送の時間短縮や地域経済の活性化に寄与することから、早期に整備し、効果発現を図ることが重要である。 ・現在(11/23.3)までの用地取得率は99%であり、工事も全面展開中、計画的な事業の執行が可能である。 ・残件の用地取得は、地元県市のご協力を頂き、引き続き任意による用地取得に努力。任意による用地取得と並行して土地収用手続きを準備中。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀)</p>
<p>一般国道4号 氏家矢板バイパス 関東地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>439</p>	<p>1,324</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：1,203億円 走行経費減少便益：29億円 交通事故減少便益：92億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 24,400～52,800台/日</p>	<p>639</p>	<p>2.1</p>	<p>①広域道路網の形成 ・国道4号氏家矢板バイパスは、栃木県東部と茨城県西部を南北に結ぶ地域高規格道路「常総・宇都宮東部連絡道路」の一部として位置付けられており、東北自動車道や北関東自動車道と接続して広域道路網を形成する。 ・氏家矢板バイパス及び常総・宇都宮東部連絡道路の整備により、矢板IC～筑西市間が90分～65分と約25分短縮。 ②開発計画等地域振興の支援 ・栃木県道建設マスタープランにおいて常総・宇都宮東部連絡道路は清原工業団地や宇都宮テクノポリス開発等を接続する重要な路線となっており開発計画を支援している。 ③交通渋滞の緩和 ・氏家矢板バイパスの損失時間は97.3千人時間/年・kmであり、全国平均の約4倍となっている。 ④安全安心な通行の確保 ・川岸南、馬場南、乙畑付近には小学校もあり、現道拡幅・バイパス整備により、安全性・快適性の向上が見込まれる。</p>	<p>・一般国道4号氏家矢板バイパスは、栃木県東部と茨城県西部を南北に結ぶ地域高規格道路「常総・宇都宮東部連絡道路」の一部として位置付けられており、東北自動車道や北関東自動車道と接続して広域道路網を形成する。 ・氏家矢板バイパスの損失時間は97.3千人時間/年・kmであり、全国平均(26.3千人時間/年・km)の約4倍。 ・現道は歩道が狭く、現道拡幅・バイパス整備により、安全性・快適性の向上が図られる。 ・平成21年度までに全線2車線で供用、平成22年度までに全体の約6割が4車線化供用。 ・用地は99%取得済みである。平成23年7月21日に事業認定の申請を行っており、用地取得を見込む。 ・今後は、2車線区間の4車線化供用を図り、全区間の早期供用を目指す。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀)</p>
<p>一般国道17号 本庄道路 関東地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>248</p>	<p>378</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：321億円 走行経費減少便益：32億円 交通事故減少便益：25億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 26,300～33,600台/日</p>	<p>225</p>	<p>1.7</p>	<p>①交通混雑の緩和 ・本庄道路に並行する国道17号(国道462号若泉2丁目交差点～国道17号自衛隊前交差点間)の損失時間は、約138.8千人時間/年・kmで、全国平均の約5倍となっている。 ・特に、自衛隊前交差点付近などを中心に激しい渋滞が発生。 ・本庄道路の整備により、国道17号の交通渋滞の緩和が見込まれる。 ②安全安心な通行の確保 ・本庄道路に並行する国道17号(国道462号若泉2丁目交差点～国道17号自衛隊前交差点間)の死傷事故率は約135.7件/億台・kmと、全国平均)の約1.3倍となっている。 ・本庄道路の整備により、国道17号の交通の円滑化が図られ、渋滞を要因とする事故の減少が見込まれる。 ③防災震災対策 ・国道17号は、東京と新潟を結び、埼玉県内を南北に縦断する主要幹線道路であり、災害時は第一次特定緊急輸送道路となるとともに、関東自動車道の代替路線としての役割を果たす重要な路線である。 ・特に、現在の国道17号神流川橋は昭和9年に架設され77年が経過しており、本庄道路の新橋への架替により、安全性の高い道路となり、緊急車両の通行、災害物資の輸送等のネットワーク強化が図られる。</p>	<p>・本庄道路については、平成20年度に都市計画決定され、平成21年度から測量・地質調査、設計を行い、平成23年度用地調査を実施。 ・平成24年度から用地買収に着手予定であり、早期の供用を目指す。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀)</p>



<p>地域高規格道路 熊谷渋川連絡道路 一般国道17号 上武道路 関東地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>1,800</p>	<p>3,517</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：3,165億円 走行経費減少便益：282億円 交通事故減少便益：69億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 22,500～51,600台/日</p>	<p>3,015</p>	<p>1.2</p>	<p>①広域道路ネットワークの形成 ・上武道路は、埼玉県と群馬県を結ぶ地域高規格道路「熊谷渋川連絡道路」に指定されており、北関東自動車道や関越自動車道と接続し、関東地方の広域道路網を担っている。 ・群馬県の7つの交通軸構想において、上武道路は県央軸に位置づけられており、群馬県における重要な路線となっている。 ②周辺地域の活性化、地域づくりの支援 ・上武道路の事業化（昭和45年）以降、沿線には多くの工業団地が立地。 ・上武道路周辺地域の工業団地立地件数の伸び率は、群馬県平均の約3倍。 ・上武道路の整備は、周辺の活性化や地域づくりを支援している。 ③地域間交流の促進 ・上武道路は、関東地域における広域道路ネットワークを形成するとともに、埼玉県北部から群馬県中部における地域間交流を支える重要な道路である。 ・上武道路の整備により、熊谷市～渋川市間が124分～70分と約50分短縮される。 ④交通混雑の緩和 ・国道17号現道、上武道路および国道50号の一部の損失時間は111.0千人時間/年・kmであり、全国平均（26.3千人時間/年・km）の約4倍となっている。 ・特に、上武道路の未供用区間と並行する区間（国道17号田口町南交差点～国道50号今井町交差点間）の損失時間は、全国平均の約2倍（200.2千人時間/年・km）となっている。 ・上武道路の整備により、交通の円滑化が図られ、混雑緩和が見込まれる。 ⑤安全安心な通行の確保 ・国道17号現道、上武道路および国道50号の一部の死傷事故率は85.6件/億台・kmであり、全国平均（102.6件/億台・km）に比べてやや低くなっている。 ・上武道路の未供用区間と並行する区間（田口町南交差点～本町1丁目交差点間）の死傷事故率は、全国平均の約2倍（204.8件/億台・km）となっている。 ・上武道路の整備により、交通の円滑化が図られ、交通事故の減少が見込まれる。</p>	<p>・国道50号以南は昭和45年度に事業化後、昭和50年度より工事に着手、平成3年度には全線2/4車線供用（延長27.4km）を回り、現在4車線化に向けた工事を推進している。 ・国道50号以北は平成元年度に事業化後、平成12年度より工事に着手、平成20年度に2/4車線供用（延長4.9km）を回り、現在未供用区間（延長8.2km）の工事を推進している。 ・用地取得率は、国道50号以南では平成9年度に完了、国道50号以北では現在98.8%で、前回再評価時（H19）69%から約30%増加。 ・工事進捗は、国道50号以南では現在4/4車線供用が17.2kmで、前回再評価時（H19）10.9kmから6.3km増加。 国道50号以北では現在2/4車線供用が4.9kmで、前回再評価時（H19）2.0kmから2.9km増加。 ・平成24年度には、国道50号以北の未供用区間のうち4.7kmで暫定2車線供用、及び国道50号以南の2車線区間のうち2.5kmの車線化が完了予定。 ・今後、国道50号以北（未供用区間）の工事を重点的に推進し、早期供用を図る。 【コスト縮減等】（コスト縮減見込額 1.0億円） ■橋梁構造見直しなどによるコスト縮減 ・現在、橋梁構造の見直しなどによるコスト縮減を検討中。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・防災課 （課長 三浦 真紀）</p>
<p>地域高規格道路 上信自動車道 一般国道17号 渋川西バイパス 関東地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>91</p>	<p>221</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：189億円 走行経費減少便益：11億円 交通事故減少便益：20億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 23,900～24,000台/日</p>	<p>81</p>	<p>2.7</p>	<p>①広域道路ネットワークの形成 ・渋川西バイパスは、群馬県渋川市と長野県東御市を結ぶ地域高規格道路「上信自動車道」に指定されており、関越自動車道と上信越自動車道を連携する、関東地方の広域道路網を担う道路である。 ・群馬県の7つの交通軸構想において、渋川西バイパスを併せて上信自動車道は県央軸に位置づけられており、群馬県における重要な路線となっている。 ②産業の活性化 ・草津温泉・万座温泉・伊香保温泉は、群馬県内の観光入込客数の約6割を占めている。 ・渋川西バイパスを含む上信自動車道の整備により、渋川伊香保10からの所要時間が約2.6分短縮し、アクセス性が向上することから、首都圏からの利便性が高まる。 ・香妻地域で収穫される農産物についても首都圏に輸送しやすくなることで、産地振興を支援し、産業の活性化が期待される。 ③交通混雑の緩和 ・国道17号（中村交差点～上白井交差点）および国道353号（鯉沢交差点～長尾小学校南交差点）の損失時間は99.6千人時間/年・kmであり、全国平均（26.3千人時間/年・km）の約4倍。 ・渋川西バイパスの整備により、交通の円滑化が図られ渋滞の緩和が見込まれる。 ④安全安心な通行の確保 ・国道17号（中村交差点～上白井交差点）および国道353号（鯉沢交差点～長尾小学校南交差点）の死傷事故率は88.8件/億台・kmであり、全国平均（102.6件/億台・km）に比べやや低い。 ・阿久津交差点～吹屋交差点の死傷事故率は、全国平均の1.7倍（179.3件/億台・km） ・渋川西バイパスの整備により、交通の円滑化が図られ、交通事故の減少が見込まれる。</p>	<p>・現道拡幅区間は、平成16年度に事業化後、平成22年度より工事に着手し、現在4車線化に向けた拡幅工事を推進している。 ・バイパス区間は、平成16年度に事業化後、平成22年度に都市計画決定し、現在、早期工事着手に向け、地元、関係機関等と調整を図りながら、測量・設計等を推進している。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・防災課 （課長 三浦 真紀）</p>
<p>一般国道18号 高崎安中拡幅 関東地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>400</p>	<p>894</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：860億円 走行経費減少便益：33億円 交通事故減少便益：1.5億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 33,100～54,800台/日</p>	<p>668</p>	<p>1.3</p>	<p>①交通混雑の緩和 ・当該区間の損失時間は157.9千人時間/年・kmであり、全国平均（26.3千人時間/年・km）の約6倍。 ・高崎安中拡幅の整備により、交通の円滑化が図られ、渋滞緩和が見込まれる。 ②安全安心な通行の確保 ・当該区間の平均死傷事故率は133.3件/億台・kmであり、全国平均（102.6件/億台・km）の約1.3倍。 ・高崎安中拡幅の整備により、交通の円滑化が図られ、交通事故の減少が見込まれる。</p>	<p>・現道拡幅部については、昭和60年度より用地買収に着手、平成元年度から工事に着手し、平成18年度までに2.8kmのうち、2.2kmの4/4車線供用を図った。残る0.6km区間は、今後の交通状況、社会経済状況の変化等を踏まえ、現在整備中のバイパス部を供用後に着手する予定。 ・バイパス部は、昭和61年度より用地買収に着手、平成2年度から工事に着手し、平成18年度までに3.2kmのうち2.4kmの4/4車線供用を回り、現在残る区間（0.8km）の4車線化に向け橋梁工事を推進している。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・防災課 （課長 三浦 真紀）</p>

一般国道17号 新大宮バイパス 関東地方整備局	再々評価	800	8,912	3,653	2.4	<p>①交通混雑の緩和 ・新大宮バイパスの暫定区間に並行する国道17号現道（都内区間）と山手通りの損失時間は、約385千人時間/年・kmと、全国平均の約15倍となっている。 ・新大宮バイパスと放射35・36号の一体整備により、国道17号現道（都内区間）と山手通りの交通が新大宮バイパスに転換し、交通混雑の緩和が見込まれる。 ②安全安心な通行の確保 ・新大宮バイパスの暫定区間に並行する国道17号現道（都内区間）と山手通りの死傷事故率は約232.8件/億台kmと、全国平均の約2倍となっている。 ・新大宮バイパスと放射35・36号の一体整備により、国道17号現道（都内区間）と山手通りの交通が新大宮バイパスに転換し、交通事故の減少が見込まれる。</p>	<p>・新大宮バイパスの用地取得率は99%（平成22年度末現在）。 ・東京都板橋区赤塚～さいたま市北区吉野町（延長=20.9km）は、6車線供用済み。 ・東京都練馬区北町～板橋区赤塚（延長=2.3km）は暫定2車線供用済み。 ・平成20年度～平成24年度は暫定2車線区間の完成型への準備設計・詳細設計を実施。 ・平成25年度～平成28年度は町谷立体の設計や施工計画検討をおこなう。 ・引き続き、周辺地域の関連事業や交差する計画道路との事業連携を図り、都内区間（延長=2.3km）の4車線化、町谷立体の完成に向けた事業促進を図る。</p>	継続	道路局 国道・防災課 （課長 三浦 真紀）
一般国道17号 与野大宮道路 関東地方整備局	再々評価	180	409	224	1.8	<p>①交通混雑の緩和 ・国道17号当該事業区間の損失時間は、約214千人時間/年・kmと、全国平均の約8倍となっている。 ②安全安心な通行の確保 ・国道17号当該事業区間の死傷事故率は約193.3件/億台kmと、全国平均の約2倍となっている。 ・与野大宮道路の整備により、交通の円滑化が図られ、渋滞を要因とする事故の減少が見込まれる。 ③さいたま新都心の骨格形成 さいたま新都心地区では、平成27年度にさいたま新都心病院（第三次緊急医療施設及び災害拠点病院）及び小児医療センターの移転が計画されており、今後も都市機能が集積。 ・与野大宮道路は、南大宮東線、東西中央幹線、赤山東線、産業道路とあわせて、さいたま新都心地区の発展を支える骨格道路としても機能。 ・また、新大宮バイパスからさいたま新都心へのアクセス道路としても機能。</p>	<p>・与野大宮道路事業延長1.5kmのうち、八幡通り線～南大宮東線間（延長0.7km）は平成18年度に4車線供用済み、赤山西線～八幡通り線間（延長0.5km）は平成11年度に3/4車線暫定供用済み。 ・残る延長0.8kmについては用地取得を進めているところであり、平成23年3月末現在の用地取得率は75%。 ・残る区間について、拡幅部分の用地取得を進め、早期の供用を目指す。</p>	継続	道路局 国道・防災課 （課長 三浦 真紀）
一般国道51号 成田拡幅 関東地方整備局	再々評価	240	963	694	1.4	<p>①交通混雑の緩和 ・成田拡幅区間の損失時間（236千人時間/年・km）は、全国平均（26.3千人時間/年・km）の約9倍である。 ・成田拡幅の整備により渋滞の緩和が見込まれる。 ②安全安心な通行の確保 ・成田拡幅区間の死傷事故率（119.4件/億台km）は、全国平均（102.6件/億台km）の約1.2倍である。 ・成田拡幅区間の死傷事故の内訳は、渋滞末尾での追突事故や沿道施設への出入り交通との出会い頭の事故が約7割を占めることから、成田拡幅の整備により混雑緩和による事故の減少が期待される。</p>	<p>・国道51号成田拡幅の事業着手時は、成田拡幅区間の信号交差点が10箇所であった。その後、成田空港の整備や地域の発展にあわせて4車線に拡幅整備されたが、信号交差点が22箇所に増加した。そのため、交差点間隔が短くなったことにより、渋滞が発生している。 ・昭和46年度より工事に着手し、L=4.6kmで4車線化が完了。 ・飯台～寺台間の用地取得率は現在98%であり、引き続き任意取得を目指し事業を進めていく。 ・寺台～東金山間の用地取得率は現在54%であり、用地取得を進めるとともに、ひきつぎ地元や関係機関との調整のもと、事業を進めていく。 【コスト削減等】（0.2億円） ・排水施設を従来のレインコレクターからスリットタイプでグレーチングが不要な都市型構造に変更</p>	継続	道路局 国道・防災課 （課長 三浦 真紀）
一般国道464号 北千葉道路 関東地方整備局 千葉県	長期間継続 中	818	1,442	783	1.8	<p>①道路ネットワークの強化・アクセス向上 ・千葉県北東部を東西に結び、4車線以上の道路は現状、東関東のみ。 ・北千葉道路の整備により、成田空港と柏市の77分時間の短縮（100分→70分）が図られる。 ・当該道路の整備により、東西方向の道路ネットワークの強化や77分向上が図られる。 ②緊急輸送道路ネットワークの強化 ・「千葉県地域防災計画」において指定されている緊急輸送道路の一次路線で千葉県北西部の東西を結ぶ4車線は、東関東と国道464号の2路線のみであり東西方向の緊急輸送道路が脆弱。 ・北千葉道路の整備により東西方向の連絡、災害物資の輸送、緊急車両の通行等のためのわたりが強化される。 ③安全安心な通行の確保 ・北千葉道路と並行する区間（鎌功交差点～寺台交差点間）の国道464号現道および国道51号の一部には死傷事故率の高い区間がある。 ・北千葉道路の整備により、国道464号現道や国道51号の交通が北千葉道路に転換することにより交通の円滑化が図られ、交通事故の減少が見込まれる。 ④物流の効率化・国際競争力の強化 ・成田空港は、世界の空港における貨物取扱量第4位であり、成田空港の年間発着枠は2011年10月20日に同時平行離着陸方式が始まり23.5万回/年に増え、2015年3月までに30万回/年になる見通し。 ・北千葉道路の整備により、成田空港と首都圏北部・都心部との77分時間の短縮・搬送ノットの拡大など、物流の効率化、国際競争力の強化を支援する。 ・北千葉道路は、大都市圏における国際交流、物流機能の強化のため、成田空港の77分の利便性向上施策の一つとして、都市再生プロジェクト（都市再生本部、平成13年8月）に位置づけられている。</p>	<p>・北千葉道路の当該区間は、首都圏北部・都心部等と成田国際空港のアクセス強化を図るなど周辺地域のみならず首都圏の活性化に寄与する。 ・都市再生プロジェクト（第二次）に位置づけられた幹線道路である。 ・千葉県北西部の東西方向の連絡、災害物資の輸送、緊急車両の通行等のためのネットワークの強化。 ・用地取得率は99%（H23.3末）。 ・平成18年度から工事に着手し、現在、改良、橋梁及びトンネル工事を実施中。 ・引き続き、用地取得、工事を実施し、早期に供用を目指す。 【コスト削減等】（4.2億円）（区間間：1.3億円、県区間：2.9億円） ・支承形式見直し（新技術採用）によるコスト削減 ・当初道路と鉄道の橋脚はそれぞれ独立した分離構造としていたが、一体化を図ることでコスト削減</p>	継続	道路局 国道・防災課 （課長 三浦 真紀）

<p>一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道 (茂原～木更津) 関東地方整備局 東日本高速道路株式会社</p>	<p>再々評価</p>	<p>2.198</p>	<p>3.004</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：2,373億円 走行経費減少便益：396億円 交通事故減少便益：235億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 16,100～26,400台/日</p>	<p>2,470</p>	<p>1.2</p>	<p>①沿線の地域づくり支援、活性化 ・圏央道（仮称：茂原長南IC～木更津JCT）の整備により、沿線の4市5町1村において、高速10までの所要時間30分の圏域が増加し、広域交流圏域の拡大が図られる。 ・周辺には茂原工業団地をはじめ工業団地が立地するほか勝浦漁港などがあり、首都圏へのアクセス向上により、地域内外の交流・連携や企業誘致の促進、観光客の増加など、活力ある地域づくりの支援が期待される。 ②緊急医療活動のアクセス向上 ・圏央道（茂原～木更津）の整備により、第三次医療施設（救急救命センター）である国保君津中央病院までの所要時間が約35%短縮され、救命率の向上が期待される。 ③災害時における緊急輸送路の確保 ・東日本大震災では外房地域沿岸部を中心に津波による浸水被害が広範囲に発生。 ・圏央道の整備により、災害時に外房地域や南房総地域への緊急輸送道路ネットワークを構築し、広域支援ルートとなるとともに、沿岸部における南北道路の代替路としての役割を果たす。</p>	<p>・圏央道（茂原～木更津）は、首都圏と房総地域をはじめ、地域内外の交流・連携や企業誘致の促進、観光客の増加など、活力ある地域づくりの支援が期待される。 ・第三次医療施設（救急救命センター）までの所要時間が短縮され、救命率の向上が期待される。 ・用地は平成23年3月末時点で98%取得済みであり、平成21年8月14日付で土地収用法に基づく事業認定告示がなされ、平成23年度中に用地取得予定。 ・平成24年度供用を目指し、引き続き用地買収・工事を実施し、効果の早期発現のため、暫定2車線での整備を進める。</p> <p>【コスト縮減等】（12億円） ・橋梁構造の見直しなどによるコスト縮減</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・防災課 （課長 三浦 真紀）</p>
<p>一般国道6号 新宿拡幅 関東地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>337</p>	<p>1.004</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：933億円 走行経費減少便益：62億円 交通事故減少便益：9.4億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 40,500～71,500台/日</p>	<p>699</p>	<p>1.4</p>	<p>①交通混雑の緩和 ・国道6号の新宿地区から金町地区は、中川と江戸川に挟まれ、河川を渡る交通が集中している。 ・また、交差点や路切が近接し、新宿地区がボトルネックとなり交通渋滞が発生。 ・当該区間の損失時間は545.8千人時間/年・kmであり、全国平均（26.3千人時間/年・km）の約21倍。 ・新宿拡幅の整備により、交通の円滑化が図られ、渋滞の緩和が見込まれる。 ②安全安心な通行の確保 ・当該区間の死傷事故率は107.6件/億台・kmであり、全国平均（102.6件/億台・km）をやや上回る。 ・特に、金町1丁目交差点付近では死傷事故率が296.1件/億台・kmであり、全国平均の約3倍。 ・新宿拡幅の整備により、交通の円滑化が図られ、渋滞を要因とする追突事故等の減少が見込まれる。 ③緊急輸送道路ネットワークの強化 ・新宿拡幅区間は、第一次緊急輸送道路に指定されており、地域間の支援活動としてネットワークされる主要路線として位置づけられている。 ・拡幅により、震災等が発生した際に、緊急輸送道路として、消防車や救急車などが消火活動、救命活動を行うスペースと緊急輸送を円滑に行うための幅員を確保することができる。 ・当該地区の整備により、緊急車両の通行、災害物資の輸送等のための、ネットワーク強化が図られる。</p>	<p>・事業延長L=2.1kmのうち、金町地区L=1.2kmについては平成7年度に供用済。 ・残る新宿地区L=0.9kmについては、用地取得を進めているところであり、H23年3月末現在の用地取得率は、約49%（新宿地区）である。 ・本事業を進めるには、交差するJR新金線（貨物）の高架化が必要であり、しかし、JR新金線（貨物）の高架化は時期が未定となっており、調整に時間を要していたが、まずは現道拡幅（6車線化）を実施することで合意されたため、平成17年度より用地取得に着手。 ・現道拡幅（6車線化）により交通容量の拡大を図り、その後交通状況や周辺の開発状況を見極めながら、立体化に向けて関係機関と連携・調整し、事業促進を図る。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・防災課 （課長 三浦 真紀）</p>
<p>一般国道14号 兩國拡幅 関東地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>250</p>	<p>315</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：301億円 走行経費減少便益：12億円 交通事故減少便益：2.6億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 52,700～55,100台/日</p>	<p>189</p>	<p>1.7</p>	<p>①交通混雑の緩和 ・兩國拡幅区間がボトルネック（6車線から4車線に車線減少）となり、交通渋滞が発生。 ・兩國拡幅区間の損失時間は332千人時間/年・kmであり、全国平均の約13倍。 ・兩國拡幅の整備により、交通の円滑化が図られ、渋滞の緩和が見込まれる。 ②安全安心な通行の確保 ・兩國拡幅区間の死傷事故率は231.7件/億台・kmであり、全国平均の約2倍。 ・兩國拡幅の整備により、交通の円滑化が図られ、交通事故の減少が見込まれる。 ③緊急輸送道路ネットワークの強化 ・兩國拡幅区間は第一次緊急輸送道路に指定されており、地域間の支援活動としてネットワークされる主要路線として位置づけられている。 ・兩國拡幅の整備により、震災等が発生した際に、緊急輸送道路として、消防車や救急車などが消火活動、救命活動を行うスペースと緊急輸送を円滑に行うための幅員を確保することができる。</p>	<p>・兩國拡幅は、国道14号東京都内区間の中で、都市計画（6車線）の未整備区間として残っている区間。 ・当該区間の損失時間は、全国平均の約13倍、死傷事故率は、全国平均約2倍。 ・当該区間は第一次緊急輸送道路に指定されており、地域間の支援活動としてネットワークされる主要路線である。 ・地元から事業に対する早期整備の要望も多く、今年度から用地着手していく予定であり、早期完成に向けて事業促進を図る。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・防災課 （課長 三浦 真紀）</p>

<p>一般国道16号 八王子拡幅 関東地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>177</p>	<p>403</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：375億円 走行経費減少便益：25億円 交通事故減少便益：2.3億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 34,000～45,100台/日</p>	<p>263</p>	<p>1.5</p>	<p>①交通混雑の緩和 ・八王子拡幅区間の損失時間は202.8千人時間/年・kmで全国平均の約8倍。 ・拡幅整備により、国道16号の渋滞の緩和が見込まれる。 ②安全・安心な通行の確保 ・八王子拡幅区間の死傷事故率は、210件/億台・kmであり、全国平均の約2倍。 ・拡幅整備により、交通の円滑化が図られ事故の減少が見込まれる。 ③歩行者の安全確保 ・周辺人口はこの30年で1.5倍も伸び、通学や八王子駅へのアクセスにより自転車交通量は2.6千台/12hに及ぶ。 ・整備区間2.7kmのうち1.2kmは歩道未整備であるため、自歩道の整備により安全性・快適性の向上が見込まれる。 ④緊急輸送道路ネットワークの強化 ・第1次緊急輸送道路に指定されており、災害に強いまちづくりへ寄与する。 ・緊急輸送ネットワークが強化され、災害時の安全性向上が見込まれる。 ⑤地域活性化の支援 ・土地区画整理事業と連携した放射都市軸の整備により、地域の活性化に寄与する。 ・八王子10と連絡する放射都市軸の整備により、工業系をはじめとする土地利用の促進に寄与する。</p>	<p>・損失時間が全国平均の約8倍と高い状況であり、渋滞起因の事故も数多く発生している事からも、事業の必要性・重要性は高く、早期の効果発現を図る事が適切である。 ・未供用区間(1.3km)では、用地取得率は約78%。 ・用地取得を推進するとともに、区画整理事業において国道沿道を優先的に確保し、24年度までに用地完了予定。 ・今後は、平成25年度の供用へ向けて、引き続き未供用区間の工事進捗を図る。 ・川口川橋以外は土工区間であり、用地取得後は計画的に事業を進めることが可能。</p> <p>【コスト縮減等】(コスト縮減見込額：約0.3億円) ・排水施設の変更による、コスト縮減を検討中。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀)</p>
<p>一般国道16号 八王子～瑞穂拡幅 関東地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>900</p>	<p>2,405</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：2260億円 走行経費減少便益：135億円 交通事故減少便益：10億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 21,600～48,200台/日</p>	<p>1,650</p>	<p>1.5</p>	<p>①交通混雑の緩和 ・国道16号東京都内区間で最後に残った2車線区間(松原地区)であり、上下線で速度低下がみられ、隣接区間(特に南側)で交通渋滞が発生。 ・当該区間の損失時間は約134.7千人時間/年・kmであり、全国平均の約5倍。 ・国道16号松原地区の拡幅整備により、交通の円滑化が図られ渋滞の緩和が見込まれる。 ②安全・安心な通行の確保 ・4車化供用区間の死傷事故率は、約82.5件/億台・kmと全国平均の約0.8倍となっているが、2車線区間の松原地区では約146.5件/億台・kmと全国平均の約1.4倍と既供用区間と比べ高い状況。 ・残る2車線区間の拡幅整備により、交通の円滑化が図られ、交通事故の減少が見込まれる。 ③生活環境の改善 ・周辺の生活道路に進入する通過交通もある。 ・抜け道となる道路は、市街地を通過しているほか、沿線には学校等も多く存在し、学童の事故が懸念。 ・渋滞が緩和することにより生活道路に進入する交通が減少し、地域に安全な暮らしが見込まれる。 ④緊急輸送道路ネットワークの強化 ・国道16号(八王子～瑞穂間)は、第1次緊急輸送道路の指定を受けており、首都圏および多摩地域における緊急輸送道路ネットワークとして重要な位置を占める。 ・2車線区間は、人家が近接し建物の倒壊による通行障害が発生する危険性があり、緊急輸送道路としての機能の確保を早期に行うことが求められる。 ・八王子～瑞穂拡幅により、埼玉、西東京、神奈川地区の防災拠点間の連絡、災害物資の輸送、緊急車両の通行等のためのネットワークの強化が期待される。</p>	<p>・損失時間が全国平均の約5倍と高い状況であり、事故も数多く発生している事からも、事業の必要性・重要性は高く、早期の効果発現を図る事が適切である。 ・松原地区(1.7km)の用地取得率は、約98%。 ・今後も引き続き、用地取得・工事の促進を図り、早期の開通を目指して事業を進める。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀)</p>
<p>一般国道20号 日野バイパス(延伸) 関東地方整備局</p>	<p>長期間継続中</p>	<p>240</p>	<p>296</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：309億円 走行経費減少便益：23億円 交通事故減少便益：10億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 18,600～27,200台/日</p>	<p>243</p>	<p>1.2</p>	<p>①交通混雑の緩和 ・日野バイパス(延伸)の並行区間である国道20号現道では、石川入口～大和田四丁目交差点および多摩平五丁目交差点において著しい損失時間が発生している。 ・当該区間の損失時間は約162.4千人時間/年・kmであり、全国平均の約6倍。 ・日野バイパス(延伸)が整備されることにより、国道20号の渋滞の緩和が見込まれる。 ②安全安心な通行の確保 ・並行する国道20号の死傷事故率は、137.1件/億台・kmと全国平均の約1.3倍。 ・通過交通の転換による安全性の向上及び渋滞緩和による交通事故の減少が見込まれる。 ③まちづくりの支援 ・日野市では骨格道路である日野バイパス(延伸)を中心に沿道と一体となった「まちなみ」形成を図り、地域の活性化に向け、土地区画整理事業を基本としたまちづくりを進めている。 ・日野バイパス(延伸)の沿線には、4つの土地区画整理事業(川辺堀之内、東豊田、豊田南、西平山)が開発されており、まちづくりと連携した整備を進めている。</p>	<p>・日野バイパス(延伸)の整備は、交通渋滞の緩和、交通安全の確保、および、まちづくりの観点から、事業の必要性・重要性は高く、早期の効果発現を図ることが必要である。 ・用地取得率は51%であり、土地区画整理事業と連携し計画的に用地取得を進める。 ・用地の進捗状況を踏まえ、順次工事着手する予定。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀)</p>

<p>一般国道20号 八王子南バイパス 関東地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>1,375</p>	<p>2,273</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：2,144億円 走行経費減少便益：95億円 交通事故減少便益：35億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 19,900～49,600台/日</p>	<p>1,316</p>	<p>1.7</p>	<p>①交通混雑の緩和 ・八王子南バイパスの並行区間である国道20号現道では、大和田4丁目交差点から八幡町交差点にかけて著しい損失時間が発生している。 ・当該区間の渋滞損失時間は約172.2千人時間/年・kmであり、全国平均の約7倍。 ・八王子南バイパスが整備されることにより、国道20号現道の交通が転換し、交通の円滑化が図られ、渋滞の緩和が見込まれる。 ②安全安心な通行の確保 ・並行する国道20号の死傷事故率は、142.8件/億台・kmと全国平均の約1.4倍。 ・高尾駅前交差点では死傷事故率が995.2件/億台・kmと全国平均の約10倍。 ・八王子南バイパスの整備により、国道20号現道の交通が転換し、交通事故の減少が見込まれる。 ③アクセス性及び利便性の向上 ・八王子南バイパスの整備により、これまで、多摩ニュータウン地域から中央道八王子10を利用し北西方面（山梨県や埼玉県方面）へ向かっていた交通が、圏央道高尾山10を利用することにより所要時間が短縮されアクセス性及び利便性の向上が期待される。 ・また、八王子南バイパスの整備による高尾山10への30分圏域拡大に伴い、多摩地域で利用可能な10の選択域が増え、観光面や物流面においても利便性の向上が期待される。</p>	<p>・八王子南バイパスは八王子市周辺における市街地の混雑緩和、周辺道路における交通安全性の向上が図られるだけでなく、圏央道のアクセス道路として利用することができることから整備の重要性が高く、早期の供用が必要である。 ・平成22年度に八王子市館町～南浅川町間の約2.6kmを4車線化供用。 ・用地取得率は平成23年3月末時点で約74%であり、引き続き用地取得を推進し、用地進捗状況を踏まえて順次工事着手予定。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀)</p>
<p>一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道 (愛川～八王子) 関東地方整備局 中日本高速道路株式会社</p>	<p>再々評価</p>	<p>4,076</p>	<p>10,339</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：9,299億円 走行経費減少便益：713億円 交通事故減少便益：328億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 39,100～40,200台/日</p>	<p>4,334</p>	<p>2.4</p>	<p>①高速ネットワークの形成 ・圏央道の整備により、東名高速道路や中央自動車道などの放射方向の高速道路を結ぶ道路ネットワークが形成され、所要時間の短縮や貨物輸送の効率化などが見込まれる。 ・また、都心を迂回する道をバイパスさせ、都心の交通混雑の緩和が図られる。 ②交通混雑の緩和 ・圏央道に並行する国道16号の損失時間は、約233.8千人時間/年・kmで全国平均の約4倍。国道129号は約139.8千人時間/年・kmで全国平均の約5倍。 ・圏央道（愛川～八王子）が整備されることにより、国道16号や国道129号の交通が圏央道に転換され混雑の緩和が見込まれる。 ③地域の活性化の支援 ・神奈川県では神奈川県産業集積促進策（東三浦～神奈川）により企業立地を積極的に支援。同施策を活用した企業の約4割が圏央道の「リネージュ」から5km圏に立地している。 ・圏央道沿線市町の新規工場立地面積の伸び率は、神奈川県約3倍となっている。 ・圏央道の整備により、地域の活性化や神奈川県の競争力のある産業の創出・育成の支援が期待される。</p>	<p>・現在までの用地取得率は約95%であり、平成23年4月8日付けで土地収用法に基づく事業認定告示がなされ、早期に用地取得を目指す。 ・工事も全面展開中であり、計画的な事業の執行が可能である。 ・高尾山10から八王子JCT間については、平成23年度内に、その他の区間については平成25年度内（城山10（仮称）は、平成26年度内）の開通を目指して整備を進める。 ・圏央道（愛川～八王子）は、東名高速道路や中央自動車道などの放射方向の高速道路を結ぶ道路ネットワークを形成し、貨物輸送の時間短縮や地域経済の活性化、災害時の円滑な物資輸送・救援活動の支援、神奈川県観光産業の活性化に寄与することから、早期に整備し、効果発現を図ることが重要である。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀)</p>
<p>一般国道1号 新湘南バイパス 関東地方整備局 中日本高速道路株式会社</p>	<p>再々評価</p>	<p>890</p>	<p>1,415</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：1,159億円 走行経費減少便益：159億円 交通事故減少便益：97億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 23,700～35,400台/日</p>	<p>1,115</p>	<p>1.3</p>	<p>①広域幹線道路網の形成 ・新湘南バイパスは、自動車専用道路である首都圏中央連絡自動車道や西湘バイパスと接続し、広域幹線道路網を形成。 ②交通混雑の緩和 ・新湘南バイパスに並行する国道1号の損失時間は、約270.4千人時間/年・kmで全国平均の約10倍となっている。新湘南バイパスの整備により、国道1号の交通の一部が転換し、国道1号の渋滞緩和が見込まれる。 ③安全・安心な通行の確保 ・新湘南バイパスに並行する国道1号の死傷事故率は、約166.0件/億台・kmで全国平均の約1.6倍となっている。新湘南バイパスの整備により、国道1号の交通の一部が転換し、国道1号の交通事故の減少が見込まれる。</p>	<p>・自動車専用道路である首都圏中央連絡自動車道・西湘バイパスと接続し、広域幹線道路網を形成することで、周辺自治体から東名高速道路や横浜横須賀道路へのアクセスが向上する。 ・神奈川県道路整備計画「改訂 かながわのまちづくり計画（H22.3）」においても、『県土構造の骨格として重要な自動車専用道路網』として位置付け。 ・昭和60年度に事業化し、茅ヶ崎西10～茅ヶ崎海岸10(L=2km)は平成7年度に供用開始。 ・残工事は茅ヶ崎海岸10～大磯10(仮称)間(L=5.5km)の整備である。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀)</p>
<p>一般国道246号 都筑青葉地区環境整備 関東地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>550</p>	<p>1,021</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：841億円 走行経費減少便益：129億円 交通事故減少便益：51億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 37,500～66,700台/日</p>	<p>806</p>	<p>1.3</p>	<p>①交通混雑の緩和 ・新石川地区立体部の整備前の損失時間はH21全国平均の約1.7倍であった。 ・平成17年度に当該立体部を供用し、損失時間が約8割減少した。 ・また、道路利用者の約6割が混雑緩和を実感している。 ②安全安心な通行の確保 ・立体供用区間の死傷事故率は、全国平均を下回っている。 ・新石川交差点の立体化に伴い新石川交差点の死傷事故率は約4割減少。 ・未整備区間（歩道整備）の死傷事故率は258.6件/億台・kmと全国平均の2倍以上となっている。 ③高速道路10へのアクセス性の向上 ・横浜青葉10の整備と併せて、本事業（市ヶ尾立体）を行ったことにより、国道246号の渋滞が緩和されアクセス性が向上。</p>	<p>・未整備（歩道整備）区間の死傷事故率は、約258.6件/億台・kmと全国平均の2倍以上となっている。 ・未整備区間（歩道整備）については、人やクルマの円滑で安全な移動を確保する観点から歩道整備や右折レーン設置等、沿道環境及び交通安全対策を実施していく必要がある。 ・用地取得率は約84%。 ・市ヶ尾歩道整備については、用地難航箇所が存在し、用地取得に時間を要している。 ・より着実に事業を進めるために、地元の意見を踏まえ、市ヶ尾歩道整備を整備後、新石川歩道整備に着手し、順次整備を行っていく予定である。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀)</p>

<p>一般国道468号 首都圏中央連絡自 動車道 (海老名～厚木) 関東地方整備局 中日本高速道路株 式会社</p>	<p>再々評価</p>	<p>2.209</p>	<p>4.704</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：3,803億円 走行経費減少便益：540億円 交通事故減少便益：361億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 40,800～46,300台/日</p>	<p>2.498</p>	<p>1.9</p>	<p>①ネットワークの形成 ・東名高速道路や中央自動車道などの放射方向の高速道路を圏央道にネットワークが形成される。 ・都心を通ずる交通を圏央道に転換させ、都心の交通混雑の緩和が図られる。 ②交通混雑の緩和 ・並行する国道129号の損失時間は、約293.0千人時間/年・kmで全国平均の約11倍、国道16号の損失時間は、約546.2千人時間/年・kmで全国平均の約21倍の渋滞が発生しており、圏央道が整備されることにより、混雑緩和が見込まれる。 ③道路交通の円滑化 ・圏央道の整備により、中央自動車道から横浜港までの輸送時間の短縮や定時性の確保が期待される。 ④地域の活性化の支援 ・圏央道の整備により、地域の活性化や神奈川県のある産業の創出・育成が期待される。</p>	<p>・圏央道の整備により、東名高速道路や中央自動車道などの放射方向の高速道路を結ぶ道路ネットワークが形成され、貨物輸送の時間短縮や輸送効率の向上が見込まれるとともに、都心を通り抜ける車をバイパスさせ、都心の交通混雑の緩和が図られる。 ・八王子方面から横浜港へ輸送する場合、圏央道を経由することにより、輸送時間の短縮や定時性の確保が期待される。 ・圏央道の整備により、地域の活性化や神奈川県のある産業の創出・育成の支援が期待される。 ・残件用地については、平成23年4月に土地収用法に基づく事業認定の告示、同5月に裁決申請を行っている。 ・現在(H23.3)までの用地取得率は99.9%であり、工事も全面展開中、計画的な事業の執行が可能である。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀)</p>
<p>地域高規格道路 新潟南北道路 一般国道7号 万代橋下流橋 北陸地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>570</p>	<p>1.602</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：1,446億円 走行経費減少便益：125億円 交通事故減少便益：31億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 17,900～31,000台/日</p>	<p>736</p>	<p>2.2</p>	<p>①バス交通の利便性向上 ・新潟市都心部の公共交通軸として重要な役割を担っている現道区間(桜谷小路)の交通負荷軽減が図られ、走行するバスの利便性向上が期待される。 ②商業・業務活動の支援 ・新潟市における「百町地区まちづくり基本計画」や「西端通・東端通での荷さばき・タクシー乗降スペース設置」などによる中心市街地活性化施策を支援し、商業・業務活動活性化への支援が期待される。 ③新潟市中心部のまちづくり支援 ・歩行者・自転車分離型の広幅員の歩道が整備され、新潟市中心部の歩行者・自転車空間創出によるまちづくり支援が期待される。 ・都心環状道路の一部を形成し、基幹公共交通軸の導入や歩行者空間整備など道路空間再構築による魅力あるまちづくりの支援が期待される。 ④災害時における歩行者の確保 ・桜谷小路・萬代橋など信濃川を横断する道路のリタングランシー確保、電柱倒壊による道路閉塞の危険性回避など、円滑な避難・救命・救援活動の支援が期待される。 ⑤イベントや観光施設等へのアクセシビリティ向上 ・朱鷺メッセやピアBandai、みなとびあ(新潟市歴史博物館)などの観光・イベント施設へのアクセシビリティ向上が期待される。</p>	<p>西端通10番町交差点～東端通10番町交差点間(L=200m)については、平成25年度の4車線化に向け事業を進めている。 さらに、秋川岸通交差点については、周辺の交通状況を勘案しながら、津波浸水時等の交通確保に向け、交差点の立体化を推進する。 【コスト削減等】 施設の構造や工法等の変更はないが、施工にあたり高架橋の構造等における新技術の活用や残土の転用等によりコスト削減に取り組んでいく。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀)</p>
<p>地域高規格道路 新潟南北道路 一般国道7号 栗ノ木道路 北陸地方整備局</p>	<p>長期継続中</p>	<p>230</p>	<p>330</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：199億円 走行経費減少便益：73億円 交通事故減少便益：58億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 56,900～71,100台/日</p>	<p>196</p>	<p>1.7</p>	<p>①政令市新潟市の中心市街地へのアクセス向上 ・事業所、商業施設、学校、新幹線駅、観光・イベント施設など多様な施設が集積する中心市街地への所要時間が短縮し、アクセス向上が期待される。 ②生活道路の機能回復 ・渋滞の緩和により、周辺生活道路への渋滞回避車両が排除され、生活道路の機能回復が期待される。 ③都心のまちづくり支援 ・都心地区内の公共交通・歩行者自転車等を優先した交通環境形成のまちづくりを進める新潟市において、基幹公共交通軸の構築に必要な通過交通を支持する都心環状道路を構成する。 ④歩行者・自転車の利便性向上 ・交差点立体化・幅員の歩道整備により、歩行者自転車の安全性・利便性向上が期待される。 ⑤救急搬送の支援 ・新潟市民病院への搬送時間が短縮し、救急搬送を支援することが期待される。 ⑥災害時における都心アクセスの信頼性向上 ・冠水による通行止めの危険性がある海抜ゼロメートル以下のJRアンダー部の嵩上げにより、通行止めリスクの低下を図り、都心アクセスの信頼性向上が期待される。 ⑦物流の支援 ・国際拠点港湾の新潟港西港区と日本海東北自動車道新潟電田IC間の所要時間を短縮し、物流を支援することが期待される。</p>	<p>相談窓口の設置等により沿線住民や道路利用者の理解を得ながら用地取得を推進しており、今後も引き続き早期供用に向けて事業を進める。 【コスト削減等】 施設の構造や工法等の変更はないが、施工にあたり栗ノ木の護岸構造および高架橋の構造等における新技術の活用や残土の転用等によりコスト削減に取り組んでいく。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀)</p>
<p>一般国道8号 柏崎バypass 北陸地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>790</p>	<p>916</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：771億円 走行経費減少便益：109億円 交通事故減少便益：36億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 11,500～33,100台/日</p>	<p>897</p>	<p>1.02</p>	<p>①旅行速度の改善 ・現道の旅行速度が向上 ②災害時における交通の確保 ・新潟県中越沖地震時には、バイパス既供用区間が迂回路として機能しており、全線供用により安全性・代替機能が向上。 ③救命救急施設へのアクセス向上 ・三次医療施設へのアクセス向上(新潟病院～長岡赤十字病院) ④日常生活圏の中心都市へのアクセス向上 ・柏崎中心市街地へのアクセス向上(柏崎市役所～刈羽村役場) ⑤バス路線及び鉄道の利便性向上 ・現道のバス路線の利便性向上(JR柏崎駅～JR西山駅) ⑥主要な観光地へのアクセス向上 ・海水浴場へのアクセス向上(柏崎10～盛産海水浴場) ⑦夜間交通騒音の改善 ・国道8号現道部の騒音が夜間環境基準を下回る。</p>	<p>城東～船波間(L=3.65km)及び東原町～茨目間(L=2.95km)の暫定2車線での供用に向けて事業を推進する。 残る事業については、交通状況を勘案し、関係機関と調整を図りながら行う。 【コスト削減等】 長崎交差点を当面、平面交差として、立体交差に必要な橋梁及び盛土の費用を削減。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀)</p>

一般国道8号 糸魚川バイパス 北陸地方整備局	再々評価	360	457	【内訳】 走行時間短縮便益：396億円 走行経費減少便益：52億円 交通事故減少便益：8.6億円 【主な根拠】 計画交通量 10,300～13,500台/日	409	1.1	①通行止め回避による交通の信頼性確保 ・緊急輸送道路としての信頼性を確保 ②夜間交通騒音の改善 ・国道8号現道部の騒音が夜間環境基準を7倍超える ③日常生活圏中心へのアクセス向上 ・糸魚川中心市街地へのアクセス時間短縮 ④沿道まちづくりとの連携 ・沿線地域の都市再生整備計画を支援 ⑤踏切横断による阻害を解消 ・JR北陸本線山側地区の踏切横断による阻害が解消され、利便性が向上	渋滞の解消を目的とする大和川～押上間は平成26年度の暫定2車線供用を目指して整備を推進する。残る間諚～梶原間の整備は、交通状況を勘案し、関係機関と調整を図りながら行う。 【コスト縮減等】 今後も引き続き、新技術の活用や建設発生土の転用などにより、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 長岡東西道路 一般国道404号 長岡東西道路 北陸地方整備局	再々評価	100	264	【内訳】 走行時間短縮便益：195億円 走行経費減少便益：53億円 交通事故減少便益：16億円 【主な根拠】 計画交通量 13,100～16,800台/日	226	1.2	①旅行速度の改善 ・並行路線（長生橋）の旅行速度が向上 ②日常生活圏の中心都市である長岡市街地へのアクセス向上 ・中心市街地へのアクセス向上（山古志支所～リバーサイド千秋、越路支所～新長岡市役所） ③広域ネットワークの形成 ・長岡市総合計画におけるラダー型広域幹線道路の一翼を担い、地域の交流促進と東西市街地の連携強化が期待される。 ④開発拠点への支援 ・開発拠点のアクセスが向上（長岡10～長岡防犯シビックコア地区）し、開発計画の促進や産業の活性化が期待される。 ⑤主要な観光地へのアクセス向上 ・主要観光施設へのアクセスが向上（長岡駅～国営越後丘陵公園）し、観光客数の増加や地域の活性化が期待される。 ⑥救命救急施設へのアクセス向上 ・三次医療施設へのアクセスが向上（宮内地区～長岡赤十字病院） ⑦災害時における交通の確保 ・豪雨などにより信濃川橋梁部が通行止めになった場合に発生する渋滞の緩和効果が期待される。	信濃川渡河部は、平成25年度の暫定2車線での供用に向けて工事を進める。信濃川右岸側については、平成25年度の市道を利用した暫定供用をめざすとともに、引き続き早急の供用に向けて工事を進める。 4車線整備の時期は周辺の交通状況などを勘案して検討する。 【コスト縮減等】 施設の構造や工法等に変更はないが、引き続きコスト縮減に取り組んでいく。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀)
一般国道8号 魚津滑川バイパス 北陸地方整備局	再々評価	360	721	【内訳】 走行時間短縮便益：571億円 走行経費減少便益：114億円 交通事故減少便益：36億円 【主な根拠】 計画交通量 25,700～32,700台/日	543	1.3	①新幹線駅である新黒部駅（仮称）へのアクセス向上 ・富山県東部地域唯一の新幹線駅である新黒部駅（仮称）へのアクセスが向上 ②地方管理空港である富山空港へのアクセス向上 ・魚津市から富山空港へのアクセスが向上 ③国際拠点港湾伏木富山港へのアクセス向上 ・黒部市内の工場集積地から国際拠点港湾伏木富山港へのアクセスが向上 ④日常生活圏中心都市（魚津市）へのアクセス向上 ・日常生活圏内のアクセスが向上（魚津市役所～滑川市役所・富山市役所） ⑤主要観光地へのアクセス向上 ・隣接県等から魚津市・滑川市の主要観光地へのアクセスが向上 ⑥第三次救命救急施設への命の道としてのアクセス向上 ・第三次救命救急施設（富山県立中央病院）への搬送時間が短縮し、救命率が向上 ⑦物流効率化の支援 ・魚津市、滑川市へのアクセスが向上し、物流の効率化及び地域経済の活性化を支援	地元・関係機関との協議・了解により既に用地買収が完了しており、事業の実施にあたり、大きな支障はないことから、引き続き早期供用に向けて事業を進める。 【コスト縮減等】 施工にあたっては、新技術の積極的な活用、建設発生土の有効活用により、コスト縮減を考慮している。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀)
地域高規格道路 富山外郭環状道路 一般国道9号 豊田新屋立体 北陸地方整備局	一定期間 未着工	230	1,095	【内訳】 走行時間短縮便益：926億円 走行経費減少便益：123億円 交通事故減少便益：47億円 【主な根拠】 計画交通量 48,700～50,500台/日	180	6.1	①新幹線駅である富山駅へのアクセス向上 ・富山市内唯一の新幹線駅である富山駅へのアクセスが向上 ②国際拠点港湾伏木富山港へのアクセス向上 ・富山市の工業集積地から伏木富山港へのアクセスが向上し、物流の効率化を支援 ③日常生活圏中心都市間のアクセス向上 ・日常生活圏中心都市（富山市～滑川市間）のアクセスが向上 ④第三次救命救急施設への命の道としてのアクセス向上 ・第三次救命救急施設（富山県立中央病院）への搬送時間が短縮し、救命率が向上 ⑤緊急輸送道路としての役割 ・第一次緊急輸送道路としての位置づけがある、国道8号の緊急通行確保路線としての信頼性が向上	富山県、富山市など、関係する地方公共団体から早期整備の要望を受けており、引き続き早期供用を目指して事業を実施する。 【コスト縮減等】 今後実施する詳細設計において、新技術を積極的に活用することでコスト縮減を図る。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀)

一般国道8号 西高岡拡幅 北陸地方整備局	再々評価	235	536	450	1.2	<p>①老朽橋梁の架け替え ・老朽橋梁（中川橋）架け替えによる道路の安全性、信頼性が向上 ②歩道不連続区間解消による通学児童の安全性の向上 ・歩道設置・拡幅による通学児童をはじめとする歩行者の安全性、利便性が向上 ③緊急輸送道路としての役割 ・第一次緊急輸送道路としての位置づけがある、国道8号の緊急通行確保路線としての信頼性が向上 ④路線バスの利便性向上 ・ピーク時の混雑が緩和され、路線バスの定時性が向上し、利用者の利便性が向上 ⑤国際拠点港湾伏木富山港へのアクセス向上 ・高岡湾道路から国際拠点港湾伏木富山港へのアクセスが向上し、物流の効率化を支援 ⑥日常生活圏中心都市（高岡市）へのアクセス向上 ・日常生活圏中心都市（高岡市街～高岡市旧福岡町）間のアクセスが向上 ⑦第三次救急医療施設への命の道としてのアクセス向上 ・第三次救急医療施設（厚生連高岡病院）への搬送時間が短縮し、救命率が向上 ⑧土地区画整理事業など周辺地域開発の支援 ・高岡市街の周辺地域開発を支援、利用者の利便性が向上</p>	<p>当面整備の必要な西高岡駅交差点までの拡幅と、中川橋の架替を実施しており、供用による自動車や歩行者の安全な通行空間の確保などの効果が期待されることから、引き続き早期供用に向けて事業を進める。</p> <p>【コスト縮減等】 施工にあたっては、中川橋の施工方法の見直し、交差点横断BOXのスロープ部の構造見直し等、コスト縮減に努める。</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀)
能越自動車道 一般国道470号 七尾水見道路 北陸地方整備局	再々評価	1,470	1,890	1,611	1.2	<p>①第一次緊急輸送道路の強化 ・災害に強い道路ネットワークが形成される。 ②通行規制区間の回避 ・並行区間である国道160号の通行規制区間が回避できる。 ③第三次医療施設へのアクセス向上 ・第三次医療施設（能登総合病院、厚生連高岡病院）へのアクセス向上が期待される。 ④北陸新幹線新高岡駅（仮称）へのアクセス向上 ・能登地域から富山県西部地域唯一の新幹線駅である、北陸新幹線新高岡駅（仮称）へのアクセス向上が期待される。 ⑤主要観光地へのアクセス向上 ・3大都市圏から能登地域へのアクセス向上が期待される。 ・能登半島観光圏と越中・飛騨観光圏間の結びつきが強化され、観光客の増加による地域活性化が期待される。 ⑥農林水産品の流通利便性向上 ・度々佐々波渡港から北陸自動車道へのアクセスと輸送の確実性が向上し、県内外への流通活性化が期待される。 ⑦重要港湾七尾港へのアクセス向上 ・小矢部・砺波ICから七尾港へのアクセスが向上し、海上輸送と陸上輸送とのネットワーク機能が強化される。</p>	<p>今後は、平成23年度に（仮称）灘浦IC～水見北IC間を、平成24年度に（仮称）七尾東IC～（仮称）大泊IC間を供用し、平成26年度の本線暫定2車線供用を目指す。</p> <p>【コスト縮減等】 施工にあたっては、新技術、建設発生土の有効活用等により、コスト縮減を図る。</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀)
一般国道159号 北陸地方整備局	一定期間 未着工	150	160	146	1.1	<p>①現道等における交通量の減少、歩道の設置及び橋形不良区間の解消等による安全性向上 ・歩行者の安全が確保され、また、橋形不良区間の解消による安全性の向上が期待される。 ②日常生活圏の中心都市へのアクセス向上 ・羽咋市から七尾市への通勤、観光施設及び第三次医療施設などへのアクセス向上により、地域間の物流や連携の向上が期待される。 ③重要港湾七尾港へのアクセス向上 ・金沢方面から七尾港へのアクセス向上が期待される。 ④災害時における円滑な移動の確保 ・災害に強い道路ネットワークが形成される。 ⑤他機関との連携プログラムに関する効果 ・石川県の長期構想「県土ダブルラダー 結いの道」整備構想を支援</p>	<p>今後は、引き続き地元との設計協議や、用地調査等を進め、早期の完成を目指す。</p> <p>【コスト縮減等】 石川県で整備予定の国道415号バイパスからの建設発生土を盛土材に転用するなど、コスト縮減を図る。</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀)
能越自動車道 一般国道470号 輪島道路 北陸地方整備局	長期間継続 中	150	169	147	1.2	<p>①第一次緊急輸送道路の強化 ・災害に強い道路ネットワークが形成される。 ②迂回発生時の代替路線を形成 ・迂回発生時の代替路線が形成され、リダンダンシーが確保される。 ③第三次医療施設へのアクセス向上 ・能登唯一の第三次医療施設である能登総合病院へのアクセス向上が期待される。 ④バス路線の利便性向上 ・輪島市と金沢市や能登空港等を結ぶバスの、定時性確保や安全性・快適性向上が期待される。 ⑤能登空港へのアクセス向上 ・輪島市から能登空港へのアクセス向上が期待される。 ⑥輪島港との連携 ・輪島港と能登空港の連携が向上し、観光ルートの広域化が期待される。 ⑦主要な観光地へのアクセス向上 ・輪島市や輪島温泉郷等の観光地へのアクセス向上や、和倉温泉等を結ぶ観光周遊ルートの強化等が期待される。 ⑧他機関との連携プログラムに関する効果 ・石川県の長期構想「県土ダブルラダー 結いの道」整備構想を支援</p>	<p>今後は、引き続き地元との設計協議や用地調査等を進め、早期の完成を目指す。</p> <p>【コスト縮減等】 施工にあたっては、建設発生土の有効活用等により、コスト縮減を図る。</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀)



<p>一般国道8号 教賀バイパス 近畿地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>482</p>	<p>1,073</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：949億円 走行経費減少便益：107億円 交通事故減少便益：18億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 13,100台/日</p>	<p>847</p>	<p>1.3</p>	<p>①重要港湾である教賀港へのアクセス強化 ・教賀バイパスは教賀港へのアクセス道路の一部。整備により一層アクセスが強化され、教賀港多目的国際ターミナル整備事業を支援。 ・教賀市～教賀港の所要時間が短縮 ②沿道騒音の改善 ・教賀バイパスの暫定2車線供用後、一般国道8号の交通量が減少、夜間の騒音値が環境基準値以下に低減。 ③冬期交通の確保 ・一般国道8号は降雪帯が未整備。教賀バイパスの4車線化により、冬期の円滑な交通確保が期待。 ④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(気比神社観光客入込数：63万人/年)</p>	<p>・重要港湾へのアクセス向上、交通混雑の緩和、騒音環境の改善、交通安全の確保、冬期交通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、早期の完成(沈下対策)を目指す。 【コスト削減等】 ・事業実施にあたり、トンネル掘削断面縮小や排水構造物に新技術(薄型円形水路)の活用等により、コスト削減に努める。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀)</p>
<p>中部縦貫自動車道 一般国道158号 大野油坂道路 (大野東・和泉区間) 近畿地方整備局</p>	<p>一定期間 未着工</p>	<p>523</p>	<p>657</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：548億円 走行経費減少便益：92億円 交通事故減少便益：17億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 4,700台/日</p>	<p>422</p>	<p>1.6</p>	<p>①冬期交通の確保 ・異常気象時事前通行規制区間(連続雨量140mm)に含まれ、降雪量は福井県内でも突出して多く、過去10年間で120時間(延べ10日)の全面通行止めが発生。整備により、代替路の確保が期待。 ②安定した交通路の確保 ・平面、縦断線形不良箇所が多く、また道路への落石が頻発。整備により、安全・安心な交通路の確保が期待。 ③高速ネットワークの形成 ・整備により、中央自動車道、東海北陸自動車道、北陸自動車道を相互連絡し北陸と中部地域の高速交通ネットワークとして機能することが期待。 ④日常通勤圏の中心都市である福井市へのアクセス向上 ・大野市～福井市への所要時間が短縮 ⑤高度医療施設へのアクセス向上 ・第三次医療施設への所要時間が短縮(大野市※旧和泉村役場～福井県立病院) ⑥主要観光地へのアクセス向上 ・10等からのアクセス性向上により観光客の増加が見込まれる(九頭竜湖観光客入込数：28.3万人/年) ⑦災害時の代替路の確保 ・中部縦貫自動車道は、北陸自動車道や一般国道8号の大雨・豪雪時等災害に對しての代替路として期待。</p>	<p>・安定した交通路の確保、高速ネットワークの形成、災害時の代替路確保、第三次救急医療機関へのアクセス向上、地域の活性化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。 【コスト削減等】 ・事業の実施にあたり、建設発生土の流用場所を変更し運搬距離の短縮等、コスト削減に努める。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀)</p>
<p>中部横断自動車道 富沢～六郷 関東地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>2,004</p>	<p>1,915</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：1,421億円 走行経費減少便益：308億円 交通事故減少便益：187億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 12,700～14,300台/日</p>	<p>1,751</p>	<p>1.1</p>	<p>①広域ネットワークの形成 ・中部横断自動車道は、上信越自動車道、中央自動車道、東名高速道路の3本の高規格道路を結び、広域ネットワークを形成。 ・上信越自動車道と一体となって日本列島の中央部を縦断し、太平洋と日本海とが高速道路により連絡。 ・首都圏における環状ネットワークを形成するとともに、首都圏被災時の代替路としても機能。 ②物流の効率化 ・中部横断自動車道が整備されると、静岡県へのアクセス時間の短縮に加え、中央圏の中心地である愛知県への搬送路の拡大が見込まれるため、物流の効率化に貢献。 ③医療活動の支援 ・中部横断自動車道の周辺地域の救急輸送の平均時間は約57分であり、全国平均の約36分より長い状況。 ・中部横断自動車道を利用することにより、第3次医療施設への救急車の改善が見込まれる。 ④安全安心な通行の確保 ・国道52号は、大型車混入率が高いものの十分な歩道が確保されていない状況。 ・中部横断自動車道が整備されると、大型車などの過渡交通が転換し、国道52号の安全性が向上。 ・中部横断自動車道が通過する地域は、地形や地質等の特性から事前通行規制区間が多数存在。 ・過去には大雨により度々通行止めを実施しており、災害時に通行止めとなった場合は孤立する集落が発生し、代替路の確保が必要。</p>	<p>・平成3年12月に吉原JCT～増穂IC間の基本計画決定 ・平成8年12月に吉原JCT～増穂IC間の整備計画決定 ・平成10年12月に吉原JCT～増穂IC間の施行命令 ・平成18年2月に吉原JCT～増穂IC間の整備計画変更(富沢IC～六郷IC間を直轄高速方式で整備) ・平成18年度より用地取得に着手。 ・用地進捗率は前回評価時46%(H20末)から90%(H23.6末)に増加。 ・平成20、21年度で2箇所の埋蔵文化財調査を実施。平成23年度に4箇所の埋蔵文化財調査を実施予定。 ・平成20年度より工事に着手し、現在、改良、橋梁及びトンネル工事を実施中。 ・今後、用地取得・工事を実施し、早期に供用を目指す。</p> <p>【コスト削減等】(コスト削減見込額：約17億円) ・現在、新工法の採用による橋梁形式の合理化などのコスト削減のメニューを検討中。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀)</p>
<p>地域高規格道路 新山梨環状道路 一般国道20号 新山梨環状道路 (北都区間) 関東地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>353</p>	<p>537</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：445億円 走行経費減少便益：63億円 交通事故減少便益：30億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 16,000～18,300台/日</p>	<p>232</p>	<p>2.3</p>	<p>①交通混雑の緩和 ・甲府市周辺の国道20号及び県道以上の道路の損失時間は、約180.4千人時間/年・kmであり、全国平均の約6倍。 ・当該道路の整備により、内外交通の分散導入や過渡交通の市街地への流入を抑制し、混雑の緩和が見込まれる。 ②安全安心な通行の確保 ・甲府市周辺の国道20号及び県道以上の道路の死傷事故率は145.2件/億台・kmで全国平均の約1.5倍。 ・死傷事故率の約6割は追突事故であり、道路の整備により渋滞が緩和し、事故の減少が見込まれる。 ③地間交通の促進 ・当該道路の整備により、甲府市と韮崎市の中心市街地との新たな道路ネットワークを構築。 ・また、甲府から韮崎間の走行時間が短縮され、利便性の向上、地域の活性化が見込まれる。 ④中央自動車道のアクセスの向上 ・甲斐JCT(仮称)にて中央自動車道と接続するため、アクセス・ネットワーク効果が発現。 ・当該道路の整備により、中央自動車道へのインターアクセス圏域が広がり、地域の利便性が向上。</p>	<p>・事業予定地付近に5箇所のオオタカの営巣が確認されたため、それぞれ2営業期を含む1.5年以上の調査が必要となり、4年間の時間を要した。(平成16～19年度) ・トンネル掘削による地下水への影響について、水文環境技術検討会の意見を踏まえ、3年間の地下水変動の調査を実施したために時間を要した。(平成20～22年度) ・上記を踏まえ、環境影響評価準備書の作成を進めている。 ・都市計画手続きについては、平成22年2月から3月に都市計画素案説明会開催、平成23年3月に都市計画原案公聴会開催。 ・今後、環境影響評価準備書説明会、都市計画案の公告・縦覧を進め、都市計画決定及び早期の工事着手を目指す。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀)</p>

一般国道139号 都留バイパス 関東地方整備局	再々評価	310	655	520	1.3	<p>①交通混雑の緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・国道139号現道には、道路構造不適格であるクランク箇所や車道狭小幅員区間が存在し、走行性が悪く、中央1丁目交差点を中心に交通混雑が発生。</li> <li>・国道139号現道の損失時間は約68.8千人時間/年・kmであり、全国平均の約3倍。</li> <li>・都留バイパスの整備により、国道139号現道の交通が都留バイパスに転換し渋滞緩和が見込まれる。</li> <li>②安全安心な通行の確保</li> <li>・国道139号現道では、死傷事故率は102.8件/億台・kmであり、全国平均とほぼ同等。</li> <li>・国道139号現道には、歩道未整備区間が13km(上下線計)あり、地元から歩行者の安全性向上が求められている状況。</li> <li>・都留バイパスの整備により、国道139号現道の交通がバイパスに転換し、歩行者の安全性が向上。</li> <li>③部分供用(平成23年3月)による効果</li> <li>・都留バイパスの部分供用により、国道139号現道の損失時間が約1割減少。</li> <li>・また、国道139号の交通量が約14%減少し、都留バイパスに転換。</li> <li>・未生第一小学校前交差点においては、朝夕の渋滞が解消。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・昭和49年度に事業化し、昭和52年12月に都市計画決定。</li> <li>・昭和55年度から用地買収および工事に着手し、昭和63年3月に2.0kmを供用。</li> <li>・都市法能地先において、土地所有者の確認が出来ない事から平成4年度に裁決を行い用地を取得し、平成5年8月に0.4kmを供用。</li> <li>・平成16年度から22年度にかけて埋蔵文化財調査(3箇所)を実施し、平成23年3月に3.2kmを供用。</li> <li>(平成19年度の試掘調査により、新たな包蔵地が判明し平成20～22年度にかけて交通遺跡の発掘調査を実施)</li> <li>・都留バイパスの用地取得率は、前回再評価時73%(H19.3末)から76%(H23.3末)に増加。</li> <li>・今後埋蔵文化財調査と並行し用地取得、工事を実施していく予定。</li> </ul> <p>【コスト縮減等】(コスト縮減見込額:約0.8億円)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・朝日川橋、田野倉高架橋の橋梁上部工の橋梁形式の見直しなどのコスト縮減のメニューを検討中。</li> </ul>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀)
一般国道19号 塩尻北拡幅 関東地方整備局	再々評価	201	372	311	1.2	<p>①交通混雑の緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・国道19号では、全国平均の約2倍の渋滞が発生。塩尻北拡幅の整備により、国道19号の交通の円滑化が図られ、渋滞緩和が見込まれる。</li> <li>②安全安心な通行の確保</li> <li>・国道19号には、歩道の未整備や幅員が狭い箇所が存在し、野村交差点において全国平均の約2倍の死傷事故が発生。塩尻北拡幅の整備により、交通の円滑化による交通事故の減少、歩行空間の安全性、快適性の向上が見込まれる。</li> <li>・塩尻市の移動円滑化基本構想では、国道19号の一部はバリアフリー特定道路に位置付けられている。</li> <li>③広域幹線道路網の形成</li> <li>・塩尻北拡幅は、広域幹線道路網を形成し、地域連携プロジェクト「21世紀活力創造基本計画」や塩尻市都市計画マスタープランを支援し、都市間交流や産業、物流活動に寄与する。</li> <li>④部分供用の効果</li> <li>・昭和58年の事業化以降、用地取得、工事進捗、現在までに2.5kmが4車線供用済みである。供用済み区間の効果として、旅行速度が約2割向上しており、また、死傷事故件数も減少傾向にある。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・塩尻北拡幅の用地取得率は約99%。</li> <li>・昭和55年度に都市計画決定、昭和58年度に事業化、用地着手、昭和61年度に工事着手。</li> <li>・平成23年度までに、2.5kmが供用済み。残事業は0.3kmのみ。用地難航者との交渉により、早期の用地取得に取り組み、早期の完成に向けて事業促進を図る。</li> </ul>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀)
一般国道19号 松本拡幅 関東地方整備局	再々評価	170	268	145	1.9	<p>①交通混雑の緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・国道19号では、全国平均の約7倍の渋滞が発生。松本拡幅の整備により、国道19号の交通の円滑化が図られ、渋滞緩和が見込まれる。</li> <li>②安全安心な通行の確保</li> <li>・国道19号では、全国平均の約3倍の死傷事故が発生しており、歩道は狭い状況。松本拡幅の整備により、交通の円滑化による交通事故の減少、歩行空間の安全性、快適性の向上が見込まれる。</li> <li>③地域活性化の支援(観光)</li> <li>・国道19号周辺に、国宝松本城などの長野県を代表する観光地を有しており、松本拡幅の整備により、周辺観光地へのアクセシビリティが向上し、観光の支援が見込まれる。</li> <li>・松本拡幅は、松本市第4次道路整備5箇年計画や「観光立県長野」再興計画において、松本都心環状道路の一部として、高速1Cから主要観光地へのアクセスを向上させる道路網として位置付けられている。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・松本拡幅の用地取得率は約20%。</li> <li>・平成15年度に地元設計協議の合意が得られ、平成17年度より用地着手しているが、地権者との用地交渉が難航しており、用地取得率が伸び悩んでいる。</li> <li>・平成23年度内に一部区間の改良工事に着手予定。</li> <li>・今後も、用地取得に係わる問題を早期に解決し、引き続き、早期の完成に向けて事業促進を図る。</li> </ul> <p>【コスト縮減等】(コスト縮減見込額0.5億円)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・排水計画の見直しにより大型水路が不要となり、コストが縮減。</li> </ul>	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 松本波田道路 関東地方整備局	再々評価	264	282	213	1.3	<p>①広域幹線道路網の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・中部縦貫自動車道の整備により、長野自動車道・東海北陸自動車道・北陸自動車道を結び、中部北陸地方に高速交通ネットワークが形成され、都市間の所要時間の短縮が期待される。</li> <li>②災害時におけるリダンダンシーの確保</li> <li>・中部縦貫自動車道は、東名高速道路・中央自動車道、及び、北陸自動車道の代替路としての機能を有し、首都圏～中京圏・関西圏の国土軸のリダンダンシーを強化する。</li> <li>③地域活性化の支援</li> <li>・周辺には、松本市の主要な観光地が多数存在し中部縦貫自動車道全体の開通により、松本-上高地-飛騨高山-白川郷などの観光資源結ぶ新たなルートを形成し観光客の増加が見込まれる。</li> <li>④交通混雑の緩和</li> <li>・並行する国道158号では、全国平均の約4倍の渋滞が発生しており、松本波田道路の整備により、国道158号の交通円滑化が図られ渋滞緩和が見込まれる。</li> <li>⑤安全安心な通行の確保</li> <li>・松本波田道路の整備により、国道158号の交通の転換による交通事故の減少が見込まれる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・松本波田道路の用地取得率は0%。</li> <li>・平成8年度に事業化、平成10年度に都市計画決定。</li> <li>・平成12年より地元協議に入ったが、平成13年にアクセス道路である県の事業(県道波田北六ヶ妻科線)中断により、地元説明会を中断。</li> <li>・平成23年に県が地元協議を再開したことから、アクセス道路整備とあわせて、松本波田道路の暫定2車線での整備を進める。</li> </ul>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀)

<p>一般国道19号 恵中拡幅（延伸） 中部地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>170</p>	<p>405</p> <p>【内訳】 走行時間短縮便益：339億円 走行経費減少便益：58億円 交通事故減少便益：7.3億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 32,800台/日</p>	<p>196</p>	<p>2.1</p>	<p>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。 ・利便性の向上が期待できるバス路線（東鉄バス）が存在する。 ②国土・地域ネットワークの構築 ・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する。 ・日常活動圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる。 ③個性ある地域の形成 ・主要観光地へのアクセス向上が見込まれる。 ④災害への備え ・第一次緊急輸送路として位置づけられている。 ・緊急輸送路の代替路線を形成する。 ⑤地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑥生活環境の改善・保全 ・NO2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。</p>	<p>・事業区間は、主要渋滞ポイントが連続している主要渋滞区間であり、特に朝夕のピーク時は渋滞が日常的に発生している。 ・事業区間では追突による死傷事故が多発しており、その要因として渋滞末尾への追突が考えられる。 ・恵那市と中津川市は経済的な結びつきが強いが、国道19号と中央道以外に2市を結ぶ幹線道路がなく、アクセス性が低い状況である。 ・恵那市大井町字千ヶ根～西諏訪交差点区間(L=2.0km)は、平成24年度の完成4車線供用を目指す。</p> <p>【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。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・防災課 （課長 三浦 真紀）</p>
<p>一般国道21号 関ヶ原バイパス 中部地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>440</p>	<p>697</p> <p>【内訳】 走行時間短縮便益：605億円 走行経費減少便益：87億円 交通事故減少便益：4.6億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 15,100台/日</p>	<p>648</p>	<p>1.1</p>	<p>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。 ②個性ある地域の形成 ・主要観光地（伊吹山ドライブウェイ）へのアクセス向上が期待される。 ③災害への備え ・第一次緊急輸送路として位置づけられている。 ・防災対策必要箇所の回避が可能となる。 ・冬期交通渋滞区間を解消する。 ④地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑤生活環境の改善・保全 ・NO2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。 ・騒音レベルの夜間要請限度超過の改善が期待される。</p>	<p>・大型車の利用が多く慢性的な渋滞がみられ、渋滞損失は年間41万時間以上に達する。 ・夜間も大型車の利用が多く、現道の夜間騒音は72～75dBとなっており、要請限度を超過している。 ・過去5年間平均で136cm/年の降雪量があり、降雪時には急勾配区間における大型車のスタックなどが発生している。 ・国道365号～不破郡関ヶ原町今頃(L=4.4km)は、平成28年度以降の供用を予定。</p> <p>【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。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・防災課 （課長 三浦 真紀）</p>
<p>一般国道41号 美濃加茂バイパス 中部地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>645</p>	<p>1,448</p> <p>【内訳】 走行時間短縮便益：1,216億円 走行経費減少便益：158億円 交通事故減少便益：74億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 26,100台/日</p>	<p>882</p>	<p>1.6</p>	<p>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。 ・現道等の旅行速度の改善が期待される。 ・利便性の向上が期待できるバス路線（美濃加茂市コミュニティバス）が存在する。 ・特急停車駅（美濃太田駅）へのアクセス向上が見込まれる。 ・空港（名古屋空港）へのアクセス向上が見込まれる。 ②国土・地域ネットワークの構築 ・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する。 ・日常活動圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる。 ③個性ある地域の形成 ・拠点開発プロジェクトを支援する。 ・主要観光地（平成記念公園（日本昭和村））へのアクセス向上が期待される。 ④安全で安心できる暮らしの確保 ・三次医療施設（中濃厚生病院）へのアクセス向上が見込まれる。 ⑤災害への備え ・第一次緊急輸送路として位置づけられている。 ⑥地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑦生活環境の改善・保全 ・NO2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。</p>	<p>・H21.3バイパス部分供用により現道からバイパスに5千台/日が転換、現道では改善したものの混雑が残る。 ・美濃加茂バイパスは暫定供用のため、太田町付近の市街地区間で慢性的に渋滞が発生している。 ・美濃加茂市は隣接する可児市と並び中濃地域の製造業の中核となっており、両市間の就業も多い。美濃加茂市の北側に位置する川辺町、七宗町では、美濃加茂市への就業が多く、結びつきが強くなっている。 ・加茂郡川辺町石神（新山川橋北詰交差点立体化）L=0.7kmは、平成24年度の暫定2車線供用を目指す。</p> <p>【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。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・防災課 （課長 三浦 真紀）</p>
<p>一般国道475号 東海環状自動車道 （土岐～関） 中部地方整備局 中日本高速道路株式会社</p>	<p>再々評価</p>	<p>4,000</p>	<p>8,686</p> <p>【内訳】 走行時間短縮便益：7,624億円 走行経費減少便益：757億円 交通事故減少便益：305億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 26,300台/日</p>	<p>5,027</p>	<p>1.7</p>	<p>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。 ・現道等の旅行速度の改善が期待される。 ・空港（中部国際空港）へのアクセス向上が見込まれる。 ②物流効率化の支援 ・名古屋港へのアクセス向上が見込まれる。 ③都市の再生 ・都市再生プロジェクトを支援する。 ・広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路を形成する。 ④国土・地域ネットワーク構築 ・新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡する路線を構成する。 ・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する。 ・日常活動圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる。 ⑤個性ある地域の形成 ・拠点開発プロジェクト（関テクノハイランド等）を支援する。 ・主要観光地（土岐プレミアムアウトレット）へのアクセス向上が見込まれる。 ⑥安全で安心できる暮らしの確保 ・三次医療施設（岐阜多治見病院等）へのアクセス向上が見込まれる。 ⑦安全な生活環境の確保 ・死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間の安全性の向上が期待できる。 ⑧災害への備え ・第一次緊急輸送路として位置づけられている。 ・緊急輸送路の代替路線を形成する。 ⑨地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑩生活環境の改善・保全 ・NO2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。 ・騒音レベルの夜間要請限度超過の改善が期待される。</p>	<p>・東海環状自動車道内側の名古屋市の渋滞が激しく、近畿～北陸間・甲信越へは渋滞する名古屋市の街地を通過せざるを得ない状況である。 ・東海環状自動車道東回り区間供用後、沿線地域の工業団地立地件数が増加している。 ・東海環状自動車道東回り区間供用後、沿線地区では観光客が増加した。 ・また東回り区間は、平日よりも休日の交通量の方が多い。 ・東海・東南海・南海地震の発生が予測されている。 ・美濃関JCT(L=2.4km)は、平成27年度の供用を目指す。</p> <p>【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。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・防災課 （課長 三浦 真紀）</p>

<p>一般国道475号 東海環状自動車道 (関～養老) 中部地方整備局 中日本高速道路株式 会社</p>	<p>再々評価</p>	<p>5.100</p>	<p>5.784</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：5,230億円 走行経費減少便益：384億円 交通事故減少便益：170億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 23,500台/日</p>	<p>4.317</p>	<p>1.3</p>	<p>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。 ・現道等の旅行速度の改善が期待される。 ・空港(中部国際空港)へのアクセス向上が見込まれる。 ②物流効率化の支援 ・名古屋港へのアクセス向上が見込まれる。 ③都市の再生 ・都市再生プロジェクトを支援する。 ・広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路を形成する。 ④国土・地域ネットワークの構築 ・新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡する路線を構成する。 ・日常活動圏中心都市間を最短时间内で連絡する路線を構成する。 ・日常活動圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる。 ⑤拠点開発プロジェクト(関テクノハイランド等)を支援する。 ・主要観光地(モレラ岐阜)へのアクセス向上が見込まれる。 ⑥安全で安心できる暮らしの確保 ・三次医療施設(岐阜大学医学部附属病院等)へのアクセス向上が見込まれる。 ⑦安全な生活環境の確保 ・死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間の安全性の向上が期待できる。 ⑧災害への備え ・第一次緊急輸送路として位置づけられている。 ・緊急輸送路の代替路線を形成する。 ⑨地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑩生活環境の改善・保全 ・NO2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。 ・騒音レベルの夜間要請限度超過の改善が期待される。</p>	<p>・東海環状自動車道内側の名古屋市の渋滞が激しく、近畿～北陸圏・甲信越へは渋滞する名古屋市街地を通過せざるを得ない状況である。 ・東海環状自動車道東回り供用後、沿線地域の工業団地立地件数が増加している。 ・東海環状自動車道東回りの供用後、沿線地区では観光客が増加した。 ・東海、東南海、南海地震の発生が予測されている。また、濃尾平野は我が国最大のゼロメートル地帯を有し、大きな水害を成している。 ・大垣西1C(仮称)～養老JCT(仮称)(L=5.7km)は、平成24年度の暫定2車線供用を目指す。 ・関広見1C(仮称)～養老1C(仮称)(L=38.5km)は、平成32年度までに暫定2車線供用を目指す。</p> <p>【コスト削減等】 ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト削減に努めながら事業を推進していく。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀)</p>
<p>一般国道475号 東海環状自動車道 (養老～北勢) 中部地方整備局 中日本高速道路株式 会社</p>	<p>再々評価</p>	<p>1.500</p>	<p>1.880</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：1,692億円 走行経費減少便益：129億円 交通事故減少便益：59億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 14,500台/日</p>	<p>1.141</p>	<p>1.6</p>	<p>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。 ・空港(中部国際空港)へのアクセス向上が見込まれる。 ②物流効率化の支援 ・名古屋港、四日市港へのアクセス向上が見込まれる。 ③都市の再生 ・都市再生プロジェクトを支援する。 ・広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路を形成する。 ④国土・地域ネットワークの構築 ・新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡する路線を構成する。 ・日常活動圏中心都市間を最短时间内で連絡する路線を構成する。 ⑤個性ある地域の形成 ・拠点開発プロジェクト(パレー構)を支援する。 ・主要観光地(ナガサリリゾート等)へのアクセス向上が見込まれる。 ⑥安全で安心できる暮らしの確保 ・三次医療施設(岐阜大学医学部附属病院等)へのアクセス向上が見込まれる。 ⑦災害への備え ・第一次緊急輸送路として位置づけられている。 ・緊急輸送路の代替路線を形成する。 ・現道等の冬期交通障害区間の代替路線を形成する。 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 ・NO2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。</p>	<p>・東海環状自動車道内側の名古屋市の渋滞が激しく、近畿～北陸圏・甲信越へは渋滞する名古屋市街地を通過せざるを得ない状況である。 ・東海環状自動車道東回り区間供用後、沿線地域の工業団地立地件数が増加している。 ・新名神高速道路の供用により、北勢地域の主要観光施設の入込量は増加傾向を継続している。 ・東海、東南海、南海地震の発生が予測されるが、三重、岐阜間の第1次緊急輸送道路は一般道路1ルートのみで代替性が確保されていない。 ・養老1C(仮称)～北勢1C(仮称)(L=18.0km)は、平成32年度までに暫定2車線供用を目指す。</p> <p>【コスト削減等】 ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト削減に努めながら事業を推進していく。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀)</p>
<p>一般国道1号 笹原山中バイパス 中部地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>134</p>	<p>215</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：191億円 走行経費減少便益：22億円 交通事故減少便益：1.9億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 9,500台/日</p>	<p>140</p>	<p>1.4</p>	<p>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。 ・利便性の向上が期待できるバス路線(東海バス)が存在する。 ②国土・地域ネットワークの構築 ・現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する。 ③個性ある地域の形成 ・主要観光地(伊豆地域、箱根地域)へのアクセス向上が期待される。 ④安全な生活環境の確保 ・死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間の安全性の向上が期待できる。 ⑤災害への備え ・第一次緊急輸送路として位置づけられている。 ・緊急輸送路の代替路線を形成する。 ⑥地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑦生活環境の改善・保全 ・NO2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。</p>	<p>・急勾配が連続するとともに、登坂車線がないため、速度の遅い大型車による定時性サービスの低下が生じている。 ・線形不良区間が多く、重大事故が多発している。 ・国道1号沿線(山中新田集落)で環境基準超過している。 ・山中地区(L=1.6km)は、平成27年度の完成2車線供用を目指す。 ・笹原地区(L=2.7km)は、平成28年度以降の完成2車線供用を予定。</p> <p>【コスト削減等】 ・本線橋断復旧工事を見直すことにより、コスト削減。 ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト削減に努めながら事業を推進していく。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀)</p>

一般国道138号 須走道路 中部地方整備局	一定期間 未着工	157	337	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：323億円 走行経費減少便益：11億円 交通事故減少便益：2.5億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 11,500台/日</p>	138	2.4	<p>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。 ・現道等の旅行速度の改善が期待される。 ・利便性の向上が期待できるバス路線(富士急シティバス)が存在する。 ②国土・地域ネットワークの構築 ・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する。 ・日常活動圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる。 ③個性ある地域の形成 ・拠点開発プロジェクト(東富士リサーチパーク)を支援する。 ・主要観光地へのアクセス向上が見込まれる。 ④災害への備え ・第一次緊急輸送路として位置づけられている。 ・緊急輸送路の代替路線を形成する。 ⑤地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑥生活環境の改善・保全 ・NO2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。</p>	<p>・地域の生活交通と観光交通が混在し、著しい渋滞が発生している。 ・死傷事故率が県平均を上回る区間が多く存在し、事故は追突および正面衝突が多い。 ・中央自動車道および東名高速道路での通行止め発生時における代替路線へのアクセスルートの機能強化が必要である。 ・御殿場・小山地域は観光拠点であるとともに、各観光地への要所であり、一般国道138号は交通が集中し、観光交流を阻害している。 ・須走町1C(仮称)～水士野1C(仮称)区間(L=2.7km)は、平成28年度以降の暫定2車線供用を予定。 【コスト削減等】 ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト削減に努めながら事業を推進していく。</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀)
一般国道138号 御殿場バイパス (西区間) 中部地方整備局	再々評価	190	542	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：516億円 走行経費減少便益：19億円 交通事故減少便益：7.7億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 20,200台/日</p>	170	3.2	<p>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。 ・現道等の旅行速度の改善が期待される。 ・利便性の向上が期待できるバス路線(富士急シティバス)が存在する。 ②都市の再生 ・市街地再開発・区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり。 ③国土・地域ネットワークの構築 ・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する。 ・日常活動圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる。 ④個性ある地域の形成 ・拠点開発プロジェクト(東富士リサーチパーク)を支援する。 ・主要観光地へのアクセス向上が期待される。 ⑤災害への備え ・第一次緊急輸送路として位置づけられている。 ・緊急輸送路の代替路線を形成する。 ⑥地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑦生活環境の改善・保全 ・NO2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。</p>	<p>・地域の生活交通と観光交通が混在し、著しい渋滞が発生している。 ・死傷事故率が県平均を上回る区間が多く存在し、事故は追突および正面衝突が多い。 ・中央自動車道および東名高速道路での通行止め発生時における代替路線へのアクセスルートの機能強化が必要である。 ・御殿場・小山地域は観光拠点であるとともに、各観光地への要所であり、一般国道138号は交通が集中し、観光交流を阻害している。 ・水士野1C(仮称)～くみ沢1C(仮称)区間(L=2.9km)は、平成28年度以降の暫定2車線供用を予定。 【コスト削減等】 ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト削減に努めながら事業を推進していく。</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀)
一般国道246号 裾野バイパス 中部地方整備局	再々評価	520	1,216	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：1,090億円 走行経費減少便益：84億円 交通事故減少便益：42億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 35,200台/日</p>	946	1.3	<p>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。 ②個性ある地域の形成 ・大規模イベント(富士スピードウェイ)を支援する。 ・主要観光地へのアクセス向上が見込まれる。 ③災害への備え ・第一次緊急輸送路として位置づけられている。 ・緊急輸送路の代替路線を形成する。 ・現道等の防災点検箇所(13箇所)が解消される。 ・現道等の事前通行規制区間(4回/5年)を解消する。 ④地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑤生活環境の改善・保全 ・NO2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。</p>	<p>・裾野バイパス4車線整備の延伸に伴い、交通量が順調に増加している。 ・2車線区間では、重大事故の危険性が高い正面衝突事故が多い。 ・国道246号唯一の雨量規制区間が存在、通行規制時に周辺道路に大きな影響が生じている。 ・裾野バイパス4車線整備の延伸に伴い、工業団地が立地している。 ・中島1C(L=0.7km)は、平成24年度の暫定2車線供用を目指す。 ・駿東郡小山町内(L=4.4km)は、平成28年度以降の完成4車線供用を予定。 【コスト削減等】 ・構造物を見直すことにより、コスト削減。 ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト削減に努めながら事業を推進していく。</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀)
一般国道153号 豊田西バイパス 中部地方整備局	再々評価	316	3,825	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：3,773億円 走行経費減少便益：39億円 交通事故減少便益：13億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 78,200台/日</p>	842	4.5	<p>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。 ・現道等の旅行速度の改善が期待される。 ・利便性の向上が期待できるバス路線(名鉄バス)が存在する。 ②都市の再生 ・市街地再開発・区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり。 ③国土・地域ネットワークの構築 ・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する。 ④災害への備え ・第一次緊急輸送路として位置づけられている。 ⑤地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑥生活環境の改善・保全 ・NO2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。</p>	<p>・名古屋都市圏と豊田都市圏を結ぶ豊田西バイパスで交通混雑が生じている。 ・豊田西バイパス及び並行する周辺道路で死傷事故率の高い区間が多数存在している。 ・名古屋都市圏と豊田都市圏を結んだ増加する交通量を効果的に処理するネットワークが必要である。 ・国道155号豊田南バイパスと接続する東新地区(L=1.0km)は、平成25年度の立体化を目指す。 【コスト削減等】 ・擁壁構造を見直すことにより、コスト削減。 ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト削減に努めながら事業を推進していく。</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀)

一般国道155号 豊田南バイパス 中部地方整備局	再々評価	791	3,863	【内訳】 走行時間短縮便益：3,600億円 走行経費減少便益：246億円 交通事故減少便益：17億円  【主な根拠】 計画交通量 43,900台/日	1,168	3.3	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。 ・利便性の向上が期待できるバス路線(名鉄バス)が存在する。 ・空港(中部国際空港)へのアクセス向上が見込まれる。 ②物流効率化の支援 ・名古屋港、衣浦港へのアクセス向上が見込まれる。 ③都市の再生 ・市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり。 ④国土・地域ネットワークの構築 ・地域高規格道路の位置づけあり。 ⑤災害への備え ・第一次緊急輸送路として位置づけられている。 ・緊急輸送路の代替路線を形成する。 ⑥地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑦生活環境の改善・保全 ・NO2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。	・豊田市中心市街地の国道155号現道及び国道153号現道の交通混雑が生じている。 ・豊田南バイパスに並行する周辺路線や国道155号現道で死傷事故率の高い区間が多数存在している。 ・自動車関連の物流交通が多い衣浦港や名古屋港と豊田都市圏を結ぶ地域では物流ネットワークの強化が必要である。 ・(主)豊田安城線～国道153号区間(L=1.1km)は、平成25年度の暫定2車線供用を目指す。 ・国道153号～国道155号区間(L=3.7km)は、平成28年度以降の暫定2車線供用を予定。  【コスト削減等】 ・橋梁構造を見直すことにより、コスト削減。 ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト削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302号 名古屋環状 中部地方整備局	再々評価	5,550	27,939	【内訳】 走行時間短縮便益：24,143億円 走行経費減少便益：3,290億円 交通事故減少便益：505億円  【主な根拠】 計画交通量 32,000台/日	11,687	2.4	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。 ・現道等の踏切道の除却による交通改善が期待される。 ・利便性の向上が期待できるバス路線(名古屋市営バス)が存在する。 ②物流効率化の支援 ・名古屋港へのアクセス向上が見込まれる。 ③都市の再生 ・都市再生プロジェクトを支援する。 ・広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路を形成する。 ・市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり。 ・DID区域内の都市計画道路整備であり、市街地の都市計画道路網密度が向上する。 ・運輸道路がない住宅地開発への連絡道となる。 ④個性ある地域の形成 ・鉄道や河川等により一体的発展が阻害されている地区(有松地区、大高地区)を解消する。 ・拠点開発プロジェクトを支援する。 ⑤歩行者・自転車のための生活空間の形成 ・歩行者・自転車の通行の快適・安全性の向上が期待できる。 ⑥安全で安心できる暮らしの確保 ・三次医療施設(藤田保健衛生大学病院)へのアクセス向上が見込まれる。 ⑦災害への備え ・第一次緊急輸送路として位置づけられている。 ・緊急輸送路の代替路線を形成する。 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 ・NO2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。	・交通機関分担における自家用乗用車の利用が約7割と自動車依存の傾向が高く、名古屋市都市部で渋滞が発生している。 ・全国1位の名古屋港取扱貨物において、陸上輸送のルートが限られるISO規格コンテナの利用が進展している。 ・沿線地域において土地区画整理事業等が一体的に進展し、新たな市街地が形成されている。 ・東北部区間(L=5.0km)、西北部区間(L=5.2km)、西南部区間(L=4.2km)は、平成28年度以降の完成4車線供用を予定。  【コスト削減等】 ・上部工構造形式を見直すことにより、コスト削減。 ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト削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)
名古屋環状2号線 (名古屋西～飛鳥) 中部地方整備局	一定期間 未着工	1,350	1,759	【内訳】 走行時間短縮便益：1,432億円 走行経費減少便益：232億円 交通事故減少便益：96億円  【主な根拠】 計画交通量 19,900台/日	1,149	1.5	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。 ②物流効率化の支援 ・名古屋港へのアクセス向上が見込まれる。 ③都市の再生 ・都市再生プロジェクトを支援する。 ・広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路を形成する。 ・市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり。 ④災害への備え ・第一次緊急輸送路として位置づけられている。 ・緊急輸送路の代替路線を形成する。 ⑤地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑥生活環境の改善・保全 ・NO2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。	・愛知県は自動車依存の傾向が高く、名古屋市都市部で渋滞が発生。本事業区間に並行する国道302号は物流交通が集中し混雑が発生している。 ・愛知県は製造品等出荷額全国1位。外貨貨物量全国1位の名古屋港における輸出貨物の7割が愛知県発出貨物である。 ・愛知県西部のセロメートル地帯では、高層等による大規模浸水被害発生時に第1次緊急輸送道路が守られる可能性がある。 ・名古屋西～飛鳥間(L=12.0km)は、平成28年度以降の完成供用を予定。  【コスト削減等】 ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト削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)
近畿自動車道 紀勢線 尾鷲北～紀伊長島 中部地方整備局	再々評価	1,100	1,480	【内訳】 走行時間短縮便益：1,331億円 走行経費減少便益：143億円 交通事故減少便益：6.2億円  【主な根拠】 計画交通量 9,000～10,100台/日	1,171	1.3	①円滑なモビリティの確保 ・利便性の向上が期待できるバス路線(熊野市、尾鷲市から津市への直行バス)が存在する。 ②国土・地域ネットワークの構築 ・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する。 ・日常活動圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる。 ③個性ある地域の形成 ・大規模イベント(第62回伊勢神宮式年遷宮)を支援する。 ・主要観光地(熊野古道等)へのアクセス向上が見込まれる。 ④安全で安心できる暮らしの確保 ・三次医療施設(山田赤十字病院)へのアクセス向上が見込まれる。 ⑤災害への備え ・緊急輸送路の代替路線を形成する。	・三重県東紀州地域は高速道路ネットワークが未形成な地域である。 ・降雨・災害時の通行止めによる地域の孤立化が懸念される。 ・高速道路整備に伴う観光客増加が期待される。 ・三重県東紀州地域には第3次医療施設がなく、遠隔地への長時間搬送が必要な地域である。 ・尾鷲北10～海山IC(L=6.1km)は、平成23年度の2車線供用を目指す。 ・海山IC～紀伊長島IC(L=15.1km)は、平成25年度の2車線供用を目指す。  【コスト削減等】 ・橋梁の構造を見直すことにより、コスト削減。 ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト削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1号 桑名東部拡幅 中部地方整備局	再々評価	490	521	【内訳】 走行時間短縮便益：466億円 走行経費減少便益：54億円 交通事故減少便益：0.82億円  【主な根拠】 計画交通量 38,100台/日	430	1.2	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。 ・利便性の向上が期待できるバス路線が存在する。 ②物流効率化の支援 ・総重量25tの車両、ISO規格背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間を解消する。 ③国土・地域ネットワークの構築 ・日常活動圏中心城市へのアクセス向上が見込まれる。 ④個性ある地域の形成 ・主要観光地へのアクセス向上を支援する。 ⑤災害への備え ・第一次緊急輸送路として位置づけられている。 ・架替の必要のある老朽橋梁における通行規制等が解消される。 ⑥地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑦生活環境の改善・保全 ・NO2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。	・桑名東部拡幅区間のkmあたり渋滞損失時間は依然として高く、三重県国道平均の約2.8倍に相当している。 ・伊勢大橋は、雨水・塩害の影響による老朽化に加え、地盤沈下により計画高水位を下回る箇所が存在する等、災害に対して脆弱である。 ・四日市港の外資コンテナ取扱量は増加傾向にあるが、本事業区間ではISO規格コンテナの輸送が一部制限されている。 ・全事業区間(L=3.9km)は、平成28年度以降の暫定2車線供用を予定。  【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1号 北勢バイパス 中部地方整備局	再々評価	1,300	3,907	【内訳】 走行時間短縮便益：3,104億円 走行経費減少便益：637億円 交通事故減少便益：166億円  【主な根拠】 計画交通量 46,200台/日	1,389	2.8	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。 ・現道等の旅行速度の改善が期待される。 ・利便性の向上が期待できるバス路線(三重交通)が存在する。 ②物流効率化の支援 ・四日市港へのアクセス向上が見込まれる。 ③個性ある地域の形成 ・拠点開発プロジェクト(パレー構想等)を支援する。 ・主要観光地(鈴鹿サーキット)へのアクセス向上が見込まれる。 ④地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑤生活環境の改善・保全 ・NO2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。	・北勢バイパスに並行する一般国道1号及び23号では、kmあたりの渋滞損失時間は三重県内の国道平均の最大約9～11倍に相当している。 ・北勢地域の緊急輸送路である一般国道1号及び23号は、東海・東南海・南海地震同時発生時には津波による浸水被害を受けると予測される。 ・四日市港の外資コンテナ取扱量は増加傾向である。 ・四日市市番原町～(市)日永八幡線間(L=1.4km)は、平成26年度の暫定2車線供用を目指す。 ・(市)日永八幡線～四日市市果女岡(L=12.5km)は、平成28年度以降の暫定2車線供用を予定。  【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23号 中勢道路 中部地方整備局	再々評価	1,900	5,557	【内訳】 走行時間短縮便益：5,233億円 走行経費減少便益：306億円 交通事故減少便益：18億円  【主な根拠】 計画交通量 45,600台/日	2,278	2.4	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。 ・現道等の旅行速度の改善が期待される。 ・中部国際空港への海上アクセス港(津なぎさまち)へのアクセス向上が見込まれる。 ②物流効率化の支援 ・四日市港へのアクセス向上が見込まれる。 ③都市の再生 ・市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり。 ・連絡道路がない住宅地開発への連絡道路となる。 ④国土・地域ネットワークの構築 ・日常活動圏中心城市へのアクセス向上が見込まれる。 ⑤個性ある地域の形成 ・拠点開発プロジェクト(中勢北部サイエンスシティ等)を支援する。 ・主要観光地(鈴鹿サーキット等)へのアクセス向上が見込まれる。 ⑥安全で安心できる暮らしの確保 ・三次医療施設(三重大学医学部附属病院)へのアクセス向上が見込まれる。 ⑦災害への備え ・第一次緊急輸送路として位置づけられている。 ・緊急輸送路の代替路線を形成する。 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 ・NO2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。	・国道23号に交通が集中するため、国道23号の渋滞損失時間は中管内直轄平均以上である。 ・緊急道路である国道23号は災害時に冠水の危険性があり、中勢地域の住宅団地、工業団地の孤立、津波時の沿岸部の孤立が懸念される。 ・住宅、工場などの地域開発が進展する中勢地域では、更なる地域発展のために地域連携の促進が必要である。 ・6工区(L=0.9km)は、平成23年度の暫定2車線供用を目指す。 ・納所町交差点立体化は、平成24年度の完成を目指す。 ・5工区(L=1.8km)、10-3工区(L=0.95km)、11工区(L=1.95km)、12工区(L=3.1km)は、平成26年度の暫定2車線供用を目指す。 ・4工区(L=2.85km)、7工区(L=2.9km)は、平成28年度以降の暫定2車線供用を予定。  【コスト縮減等】 ・構造形式を見直すことにより、コスト縮減。 ・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25号 名阪道路 中部地方整備局	再々評価	400	849	【内訳】 走行時間短縮便益：804億円 走行経費減少便益：45億円 交通事故減少便益：-1億円  【主な根拠】 計画交通量 64,300台/日	741	1.1	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。 ・利便性の向上が期待できるバス路線(三重交通)が存在する。 ②国土・地域ネットワークの構築 ・高速自動車国道と並行する自専道(A'路線)の位置づけあり。 ③個性ある地域の形成 ・拠点開発プロジェクト(パレー構想)を支援する。 ④災害への備え ・第一次緊急輸送路として位置づけられている。 ・緊急輸送路の代替路線を形成する。 ・並行する高速ネットワークの代替路として機能する。	・区間全体の死傷事故率は減少傾向にあるが、依然としてインター等の特定箇所において死傷事故率が高い区間が存在している。 ・新名神高速道路の交通規制時に名阪国道が代替路として機能するも、交通事故発生件数が多く、信頼性に課題がある。 ・大内1C(L=0.6km)は、平成25年度の完成供用を目指す。 ・亀山1C～治田1C間(L=41.6km)の路肩拡幅は、平成28年度以降の完成供用を予定。  【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42号 松阪多気バイパス 中部地方整備局	再々評価	420	1,227	【内訳】 走行時間短縮便益：1,187億円 走行経費減少便益：40億円 交通事故減少便益：0.32億円  【主な根拠】 計画交通量 25,400台/日	616	2.0	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る。 ・利便性の向上が期待できるバス路線(三重交通)が存在する。 ②物流効率化の支援 ・中部国際空港への海上アクセス港(松阪港)へのアクセス向上が見込まれる。 ③都市の再生 ・広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路を形成する。 ④安全な生活環境の確保 ・死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間の安全性の向上が期待できる。 ⑤災害への備え ・第一次緊急輸送路として位置づけられている。	・国道42号への交通集中による松阪市街地の慢性的な交通渋滞が生じている。 ・松阪市は交通死亡事故全国ワースト1位(全国10万人以上大都市)であり、特に並行する国道42号で交通死亡事故が多発している。 ・松阪多気バイパス周辺に液晶関連企業が集積しており、更なる地域経済活性化のため、物流機能強化が必要である。 ・松阪市上川町(L=0.8km)、松阪市下緒路町～射和町(L=2.5km)は、平成28年度以降の暫定2車線供用を予定。  【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260号 錦峰 中部地方整備局	再々評価	235	400	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：336億円 走行経費減少便益：61億円 交通事故減少便益：3.7億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 2,300台/日</p>	352	1.1	<p>①円滑なモビリティの確保 ・利便性の向上が期待できるバス路線が存在する。 ②物流効率化の支援 ・農林水産品(鮮魚等)の流通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 ・現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する。 ・日常活動圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる。 ④安全で安心できる暮らしの確保 ・三次医療施設(山田赤十字病院)へのアクセス向上が見込まれる。 ⑤災害への備え ・道路寸断で孤立化する集落(錦地区等)を解消する。 ・緊急輸送路として位置づけられている。</p>	<p>・国道260号錦峰沿線地域の高齢化率の増加と人口の減少が生じている。 ・線形不良やあい路などによりトラックによる輸送が困難である。 ・雨量規制が発生すると、迂回路が1車線区間のため、地域が孤立化する恐れがある。 ・南伊勢町内区間(L=1.8km)は、平成26年度の完成2車線供用を目指す。</p> <p>【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。</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀)
一般国道475号 東海環状自動車道 (北勢～四日市) 中部地方整備局 中日本高速道路株式会社	再々評価	1,300	2,160	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：1,932億円 走行経費減少便益：135億円 交通事故減少便益：93億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 27,100台/日</p>	1,290	1.7	<p>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。 ・空港(中部国際空港)へのアクセス向上が見込まれる。 ②物流効率化の支援 ・四日市港へのアクセス向上が見込まれる。 ③都市の再生 ・都市再生プロジェクトを支援する。 ・広域道路整備基本計画に位置づけのある現状道路を形成する。 ④国土・地域ネットワークの構築 ・新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡する路線を構成する。 ・日常活動圏中心都市間を最短时间内で連絡する路線を構成する。 ⑤個性ある地域の形成 ・拠点開発プロジェクトを支援する。 ⑥安全で安心できる暮らしの確保 ・三次医療施設(四日市市立四日市病院等)へのアクセス向上が見込まれる。 ⑦災害への備え ・第一次緊急輸送路として位置づけられている。 ・緊急輸送道路の代替路線を形成する。 ・冬期交通障害区間の代替路線を形成する。 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 ・NO2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。 ・騒音レベルの夜間要請限度超過の改善が期待される。</p>	<p>・名神高速道路大垣IC～米原JCT間に交通規制が発生した場合、三重県北勢地域から岐阜県方面は大きな迂回が必要である。 ・四日市港の外資コンテナ取扱量はここ数年増加傾向、平成22年に過去最高を更新している。 ・新名神高速道路の供用は周辺地域の観光施設入込客数増加に貢献し、北勢地域の主要観光施設の入込客数は増加傾向が持続している。 ・岐阜県と三重県を結ぶ第1次緊急輸送道路の代替路が未確保である。 ・東員IC(仮称)～四日市北JCT(仮称)(L=1.7km)は、平成27年度の完成供用を目指す。 ・北勢IC(仮称)～東員IC(仮称)(L=12.7km)は、平成32年度までに暫定2車線供用を目指す。</p> <p>【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。</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀)
地域高規格道路 甲賀湖南道路 一般国道1号 粟津水口道路I 近畿地方整備局	再々評価	430	801	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：700億円 走行経費減少便益：80億円 交通事故減少便益：20億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 38,100台/日</p>	458	1.7	<p>①地域の活性化 ・沿線では製造品出荷額が増加しており、名神高速道路へのアクセス向上により物流の効率化が図れ、更なる地域経済の活性化が期待される。 ・名神高速道路IC～工業団地(水口工業団地)の所要時間が短縮。 ②主要観光地へのアクセス向上 ・沿線へのアクセス向上により観光客の増加が見込まれる(滋賀県希望ヶ丘文化公園 観光入込人数：66.9万人/年) ③日常活動圏の中心都市である栗東市へのアクセス向上 ・湖南市～栗東市への所要時間が短縮 ④沿道環境の改善 ・現道の並行区間では騒音レベルが要請限度を超過(栗東市上駒：夜間73dB)</p>	<p>・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。</p> <p>【コスト縮減等】 ・事業の実施にあたり、軟弱地盤対策工法の見直しや新技術・新工法の活用等、コスト縮減に努める。</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀)
一般国道8号 塩津バイパス 近畿地方整備局	再々評価	123	214	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：172億円 走行経費減少便益：37億円 交通事故減少便益：4.9億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 12,800台/日</p>	180	1.2	<p>①広域的な代替路の確保 ・一般国道8号は積雪や事故等による北陸自動車道の通行止め時には、広域的な代替路として期待される。 ②現道の事前通行規制区間を解消 ・異常気象時通行規制区間(連続雨量180mm/日以上通行止)の解消。国道8号(長浜市西浜井町塩津浜～木之本町飯浦)</p>	<p>・交通安全の確保、広域的な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、早期の供用を目指す。</p> <p>【コスト縮減等】 ・事業の実施にあたり、軟弱地盤対策工法及び橋梁形式の見直し等、コスト縮減に努める。</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀)
地域高規格道路 琵琶湖西縦貫道路 一般国道161号 志賀バイパス 近畿地方整備局	再々評価	635	899	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：842億円 走行経費減少便益：53億円 交通事故減少便益：4.5億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 23,600台/日</p>	804	1.1	<p>①沿道環境の改善 ・現道の並行区間では騒音レベルが要請限度を超過(大津市北小松：昼間76dB、夜間76dB) ②地域の活性化 ・湖西地域の観光入り込み客数は増加傾向にあり、更なる観光入込客数の増加や地域の活性化が期待される。 ③沿線へのアクセス向上により、観光客の増加が見込まれる。(マキノ高原 観光入込人数：42.4万人/年) ④敦賀港へのアクセス向上 ・大津市から敦賀港間の所要時間が短縮 ⑤日常活動圏の中心都市である大津市へのアクセス向上 ・高島市から大津市間の所要時間が短縮 ⑥高度医療施設へのアクセス向上 ・高島市から第三次医療施設への所要時間が短縮</p>	<p>・交通安全の確保、沿道騒音の改善、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、平成23年度の供用を目指す。</p> <p>【コスト縮減等】 ・事業の実施にあたり、橋梁形式見直し及び橋脚構造の変更等、新工法・新技術の活用等、コスト縮減に努めてきた。</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀)



一般国道9号 五条大宮拡幅 近畿地方整備局	再々評価	210	400	265	1.5	<p>①拠点開発プロジェクトを支援 ・京都市計画(京都国際文化都市建設計画)、都市計画事業、丹波口駅地区土地区画整理事業 ②高度医療施設へのアクセス向上 ・長岡京市、日向市から第三次医療施設への所要時間が短縮 ③日常活動圏の中心都市である京都市へのアクセス向上 ・亀岡市から京都市への所要時間が短縮 ④JR京都駅へのアクセス向上 ・亀岡市からJR京都駅への所要時間の短縮</p>	<p>・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、橋梁構造をボックスカルバートの見直し等、コスト縮減に努める。</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀)
一般国道9号 京都西立体交差 近畿地方整備局	再々評価	321	351	327	1.1	<p>①高度医療施設へのアクセス向上 ・長岡京市から第三次医療施設への所要時間が短縮 ②日常活動圏の中心都市である京都市へのアクセス向上 ・亀岡市から京都市への所要時間が短縮 ③JR京都駅へのアクセス向上 ・亀岡市からJR京都駅への所要時間が短縮 ④沿道環境の改善 ・現道の並行区間では騒音レベルが要請限度を超過(千代原口地区:昼間73dB、夜間71dB)</p>	<p>・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、平成24年度の完成を目指す。 【コスト縮減等】 ・事業の実施にあたり、建設発生土の有効活用、自動制御による総構水量を抑制し排水処理費用の低減等、コスト縮減に努めてきた。</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀)
一般国道9号 福知山道路 近畿地方整備局	再々評価	660	984	933	1.1	<p>①快適で安全な歩道空間 ・福知山市交通バリアフリー基本構想における特定経路に位置づけられており、整備によって歩行空間が確保され、高齢者・障害者等の快適性・安全性の向上が期待 ②地域の活性化 ・福知山駅周辺土地区画整理、福知山駅南土地区画整理等、拠点開発プロジェクトを支援 ③日常活動圏の中心都市である福知山市へのアクセス向上 ・舞鶴市から福知山市への所要時間が短縮</p>	<p>・交通混雑の緩和、快適で安全な歩行空間の確保、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、橋梁形式をRC連続中空床版橋から張出床版付プレテン連続中空床版橋への見直しや新技術・新工法の活用等、コスト縮減に努める。</p>	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 京都第二外環状道路 近畿地方整備局 西日本高速道路株式会社	再々評価	4,269	5,441	5,142	1.1	<p>①地域の活性化 ・ミッシングリンクの解消により、京都府北西部の観光地へのアクセスが向上し、観光産業の活性化が期待 ・大山崎JCTで名神高速道路と直結しアクセスが向上することにより、立地企業数の更なる増加が見込まれ、地域の活性化が期待 ・沿線へのアクセス向上により、観光客の増加が見込まれる。(長岡天満宮:観光客入込数:67.6万人/年) ②災害対策 ・災害時における緊急輸送の安全性、信頼性がさらに向上すると期待 ③高度医療施設へのアクセス向上 ・亀岡市から第三次医療施設への所要時間が短縮 ④舞鶴港へのアクセス向上 ・久御山町から舞鶴港間の所要時間が短縮 ⑤大阪国際空港へのアクセス向上 ・亀岡市から大阪国際空港間の所要時間が短縮 ⑥日常活動圏の中心都市である京都市へのアクセス向上 ・大山崎町から京都市への所要時間が短縮</p>	<p>・交通混雑の緩和、地域の活性化、災害時の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24年度の供用を目指す。 【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・新工法の活用等により、コスト縮減に努める。</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀)
地域高規格道路 第二般国道 一般国道26号 和歌山幹線道路 近畿地方整備局	一定期間 未着工	373	423	333	1.3	<p>①災害に強い安定的な移動・輸送の確保 ・異常気象時通行規制区間の回避により、台風や集中豪雨の発生時にも安定的な移動・輸送が期待 ②救急医療活動の支援 ・岬町から第三次救急医療施設までの所要時間が短縮、救急医療活動を支援 ③地域活性化の支援 ・大規模な宅地造成計画地域にランブを設け、定住促進、郊外型大型ショッピングセンター誘致の支援など、地域活性化が期待 ④関西国際空港へのアクセス向上 ・和歌山市から関西国際空港間の所要時間が短縮 ⑤阪南港へのアクセス向上 ・和歌山市から阪南港間の所要時間が短縮 ⑥日常活動圏の中心都市である和歌山市へのアクセス向上 ・和歌山市から泉南市への所要時間が短縮 ⑦主要観光地へのアクセス向上 ・沿線へのアクセス向上により観光客の増加が見込まれる(みさき公園観光客入込数:約45.5万人/年、和歌山城:観光客入込数:約16万人/年)</p>	<p>・交通混雑の緩和、交通安全の確保、災害に強い移動輸送の確保、第三次救急医療機関へのアクセス向上、地域の活性化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、道路線形や構造計画の見直しや新技術・新工法の活用等、コスト縮減に努める。</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀)

地域高規格道路 学研都市連絡道路 一般国道163号 清滝生駒道路 近畿地方整備局	再々評価	1,066	1,491	【内訳】 走行時間短縮便益：1,358億円 走行経費減少便益：124億円 交通事故減少便益：8.0億円  【主な根拠】 計画交通量 33,400台/日	1,374	1.1	①関西文化学術研究都市へのアクセス改善 ・整備により、大阪府中心部からの関西文化学術研究都市へのアクセスが改善。 ②JR新大阪駅へのアクセス向上 ・精華町からJR新大阪駅間の所要時間が短縮 ③関西国際空港へのアクセス向上 ・精華町から関西国際空港間の所要時間が短縮 ④大阪港へのアクセス向上が見込まれる ・生駒市から大阪港間の所要時間が短縮 ⑤主要観光地へのアクセス向上 ・沿線へのアクセス向上により観光客の増加が見込まれる(平城宮跡観光客入込数：1,396万人/年) ⑥沿道環境の改善 ・現道の並行区間では騒音レベルが要請限度を超過(生駒市上町：昼間76dB、夜間74dB、生駒市鹿畑町：夜間71dB)	・関西文化学術研究都市へのアクセス向上、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。 【コスト削減等】 ・事業の実施にあたり、道路線形及び構造計画の見直しや新技術・新工法の活用等、コスト削減に努める。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀)
一般国道2号 相生有年道路 近畿地方整備局	再々評価	324	572	【内訳】 走行時間短縮便益：512億円 走行経費減少便益：49億円 交通事故減少便益：11億円  【主な根拠】 計画交通量 27,800台/日	316	1.8	①沿道騒音の改善 ・現道の並行区間では騒音レベルが要請限度を超過(相生市若狭野町入野：昼間80dB、若狭野町福井：昼間79dB、赤穂市東有年：昼間78dB、赤穂市有年原：昼間77dB) ②災害対策 ・大規模災害時の緊急輸送路、市街地の延焼防止の効果が期待。 ③JR相生駅へのアクセス向上 ・赤穂市からJR相生駅間の所要時間が短縮 ④神戸空港へのアクセス向上 ・赤穂市から神戸空港間の所要時間が短縮 ⑤主要観光地へのアクセス向上 ・沿線へのアクセス向上により観光客の増加が見込まれる(姫路城観光客入込数：156万人/年) ⑥日常活動圏の中心都市である姫路市へのアクセス向上 ・赤穂市～姫路市への所要時間が短縮 ⑦姫路港へのアクセス向上 ・赤穂市から姫路港間の所要時間の短縮 ⑧高度医療施設へのアクセス向上 ・赤穂市から第三次医療施設への所要時間が短縮	・交通混雑の緩和、交通安全の確保、沿道騒音の改善、災害時の輸送路の確保及び市街地の延焼防止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。 【コスト削減等】 ・事業の実施にあたり、建設発生土の有効利用及び橋梁部支形式の見直し等、コスト削減に努める。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀)
地域高規格道路 東播丹波連絡道路 一般国道175号 西脇バイパス 近畿地方整備局	再々評価	400	371	【内訳】 走行時間短縮便益：339億円 走行経費減少便益：31億円 交通事故減少便益：0.55億円  【主な根拠】 計画交通量 20,200台/日	371	1.0003	①地域のアクセス改善 ・道路整備により、丹波地域と東播内陸地域のアクセスが向上。救急医療の支援が期待。 ②幹線道路信頼性の向上 ・現道は、洪水時に最大2mの浸水が予測される区域を通過。終点部には土砂災害危険箇所が存在。道路整備により、これらの区域が回避、道路ネットワークの強化が期待。 ③地域連携プロジェクトを支援 ・北はりま定住自立圏共生ビジョン・日常活動圏の中心都市である西脇市へのアクセス向上 ・西脇市から丹波市への所要時間が短縮 ④主要観光地へのアクセス向上 ・沿線へのアクセス向上により観光客の増加が見込まれる(日本へそ公園観光客入込数：2.8万人/年) ⑤災害時の代替路の確保 ・国道175号が通行止めになった場合の代替路を確保	・交通混雑の緩和、交通安全の確保、地域のアクセス改善、幹線道路の信頼性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。 【コスト削減等】 ・事業の実施にあたり、建設発生土の有効活用及び擁壁構造の見直し等、コスト削減に努める。	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403号 和田山八尾道路 近畿地方整備局	再々評価	1,011	1,173	【内訳】 走行時間短縮便益：947億円 走行経費減少便益：153億円 交通事故減少便益：73億円  【主な根拠】 計画交通量 15,600台/日	1,042	1.1	①地域の活性化 ・広域ネットワークを形成することにより、所要時間が短縮。地域経済の基盤形成及び活性化を支援 ②災害時の代替路の確保 ・災害時における物資輸送や緊急搬送の代替路として期待 ③高度医療施設へのアクセス向上 ・胡里市から第三次医療施設への所要時間が短縮 ④主要観光地へのアクセス向上 ・10等からのアクセス向上により観光客の増加が見込まれる(城崎温泉観光客入込数：76.1万人/年)	・地域の活性化、災害時における代替路の確保、第三次救急医療機関へのアクセス向上、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、平成24年度の供用を目指す。 【コスト削減等】 ・事業実施にあたり、橋梁における新技術の採用や円山山からの河道掘削土を八尾水ノ山10などの盛土に流用する等、コスト削減に努める。	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 大和北道路 近畿地方整備局	一定期間 未着工	850	1,329	【内訳】 走行時間短縮便益：1,116億円 走行経費減少便益：149億円 交通事故減少便益：64億円  【主な根拠】 計画交通量 34,100台/日	598	2.2	①産業の活性化 ・京奈和自動車道の沿線地域は、奈良県の製造品出荷額の約5割を占めている地域。京奈和自動車道の整備により、関西文化学術研究都市と一体となり、産業の活性化が期待。 ②観光行動の支援 ・京奈和自動車道沿線は観光資源が豊富で、京奈和自動車道の整備により、周遊できる範囲が拡大し観光行動の支援が期待。 ・10等からのアクセス向上により観光客の増加が見込まれる(平城宮跡、東大寺、春日大社 観光客入込数：1,400万人/年) ③災害時の代替路の確保 ・胡里市が通行止めになった場合の代替路を確保 ④関西国際空港へのアクセス向上 ・奈良市から関西国際空港間の所要時間が短縮 ⑤和歌山下津港へのアクセス向上 ・奈良市から和歌山下津港間の所要時間が短縮 ⑥高度医療施設へのアクセス向上 ・山添村から第三次医療施設への所要時間が短縮 ⑦沿道環境の改善 ・現道の並行区間では騒音レベルが要請限度を超過(国道24号 奈良市松木町、大和郡山田下三橋町：昼間70dB)	・産業の活性化の支援、観光行動の支援、災害時における代替路の確保、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。 ・今後、引き続き事業を推進し、早期の供用を目指す。 【コスト削減等】 ・事業の実施にあたり、橋梁構造を2本柱から1本柱への見直し等、コスト削減に努める。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀)

近畿自動車道 紀勢線 田辺～すさみ 近畿地方整備局	再々評価	1,968	2,070	1,829	1.1	<p>①災害時の円滑な交通確保 ・災害時の緊急輸送路として機能し、復旧活動を支援 ②地域間の連携強化 ・整備に伴い、救急医療機関、空港等の公共インフラ、また熊野古道(大辺路)などの観光地へのアクセスが向上、地域間の連携強化が期待 ・すさみ町から南和歌山医療センターへの所要時間が短縮 ・10等からのアクセス性向上により観光客の増加が見込まれる(白浜温泉龍神温泉 中辺路 串本等 観光客入込数: 721万人/年) ③日常活動圏の中心都市である田辺市へのアクセス向上 ・すさみ町から田辺市への所要時間が短縮 ④南紀白浜空港へのアクセス向上 ・すさみ町から南紀白浜空港の所要時間が短縮 ⑤災害時の代替路の確保 ・国道42号が通行止めになった場合の代替路を確保</p>	<p>・災害時の交通確保、第三次救急医療機関へのアクセス向上、観光産業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。 【コスト削減等】 ・事業の実施にあたり、施設構造の見直しや新技術で低コストのトンネル照明設備の採用等、コスト削減に努める。</p>	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 紀北西道路 近畿地方整備局	再々評価	1,160	1,066	997	1.1	<p>①広域連携強化による産業の支援 ・和歌山県発着貨物の約4割は京都・奈良以东へ輸送されており、整備により物資の流動に基幹的な役割を果たすことが期待 ②災害時の代替路確保 ・県外と繋がる高速道路ネットワークが1本しかない和歌山県において、京奈和自動車道の整備により代替路を確保 ③関西国際空港へのアクセス向上 ・紀の川市から関西国際空港間の所要時間が短縮 ④和歌山下津港へのアクセス向上 ・紀の川市から和歌山下津港間の所要時間が短縮 ⑤日常活動圏の中心都市である和歌山市へのアクセス向上 ・和歌山市から紀の川市への所要時間が短縮 ⑥主要観光地へのアクセス向上 ・10等からのアクセス性向上により観光客の増加が見込まれる(高野山観光客入込数: 129万人/年) ⑦高度医療施設へのアクセス向上 ・かつらぎ町から第三次医療施設への所要時間が短縮</p>	<p>・高規格幹線道路ネットワークの形成、主要都市間の所要時間短縮、交通安全の確保、広域連携強化による産業に支援、災害時の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、早期の供用を目指す。 【コスト削減等】 ・事業の実施にあたり、河川管理者と協議し橋梁延長の短縮や新工法・新技術の活用等、コスト削減に努める。</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀)
一般国道42号 田辺西バイパス 近畿地方整備局	再々評価	280	315	285	1.1	<p>①災害時の円滑な交通確保 ・現道は、東南海・南海地震時には津波浸水被害が予測され、台風に伴う越波による通行規制も過去10年に8回実施しており、整備により迂回路、避難路及び避難場所として機能。物流や市民生活への影響の軽減が期待 ②高度医療施設へのアクセス向上 ・みなべ町から第三次医療施設への所要時間が短縮 ③南紀白浜空港へのアクセス向上 ・みなべ町から南紀白浜空港への所要時間が短縮 ④日常活動圏の中心都市である田辺市へのアクセス向上 ・みなべ町から田辺市への所要時間が短縮 ⑤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(白浜温泉龍神温泉 中辺路等 観光客入込数: 605.3万人/年) ⑥紀伊田辺駅へのアクセス向上 ・みなべ町から紀伊田辺駅への所要時間が短縮 ⑦沿道環境の改善 ・現道の並行区間では騒音レベルが要請限度を超過(田辺市芳養:昼間73dB、夜間68dB)</p>	<p>・交通混雑の緩和、交通安全の確保、災害時の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。 【コスト削減等】 ・事業の実施にあたり、田辺西バイパスと市道との交差部の構造を立体から平面への見直し等、コスト削減に努める。</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀)
一般国道42号 有田海南道路 近畿地方整備局	一定期間 未着工	359	469	285	1.6	<p>①災害時における交通の確保 ・東海・東南海・南海地震発生による津波浸水を回避し、災害時の避難路、緊急輸送路としてネットワークを形成。 ②通行車両制限区間の解除 一般国道42号は、高さ3.8mを超える特殊車両の通行が困難なトンネルが5箇所存在し、事故が発生。整備により特殊車両の通行が可能となり、地域沿岸部の物流の支援が期待。(塩津第一トンネル、塩津第二トンネル) ③関西国際空港へのアクセス向上 ・有田市から関西国際空港間の所要時間が短縮 ④和歌山下津港へのアクセス向上 ・海南市から和歌山下津港間の所要時間が短縮 ⑤日常活動圏の中心都市である和歌山市へのアクセス向上 ・有田市から和歌山市への所要時間が短縮 ⑥高度医療施設へのアクセス向上 ・有田市から第三次医療施設への所要時間が短縮</p>	<p>・交通混雑の緩和、交通安全の確保、災害時の交通確保、通行車両制限区間の解除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。 【コスト削減等】 ・事業の実施にあたり、歩道の設置箇所の見直し及び新工法・新技術の活用等、コスト削減に努める。</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀)
一般国道42号 冷水孤輪 近畿地方整備局	一定期間 未着工	49	62	43	1.4	<p>①関西国際空港へのアクセス向上 ・有田市から関西国際空港間の所要時間が短縮 ②和歌山下津港へのアクセス向上 ・海南市から和歌山下津港間の所要時間が短縮 ③日常活動圏の中心都市である和歌山市へのアクセス向上 ・有田市から和歌山市への所要時間が短縮 ④高度医療施設へのアクセス向上 ・有田市から第三次医療施設への所要時間が短縮</p>	<p>・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。 【コスト削減等】 ・事業の実施にあたり、市道の取付位置の見直し及び新工法・新技術の活用等、コスト削減に努める。</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀)

<p>一般国道9号 中山・名和道路 中国地方整備局</p>	<p>長期間継続 中</p>	<p>123</p>	<p>642</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：459億円 走行経費減少便益：133億円 交通事故減少便益：51億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 20,300～20,900台/日</p>	<p>131</p>	<p>4.9</p>	<p>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 ・利便性の向上が期待できるバス路線が存在【鳥取～福崎線（1本/日）】 ・大山町から米子駅（特急停車駅）へのアクセスが向上 ・倉吉市から米子空港（共用飛行場）へのアクセスが向上 ②物流効率化の支援 ・倉吉市から境港（重要港湾）へのアクセスが向上 ・西伯郡大山町からの農林水産品の運送性が向上 ③国土・地域ネットワークの構築 ・隣接した日常活動圏中心城市間を最短時間で連絡 ・日常活動圏の中心城市へのアクセスが向上 ④個性ある地域の形成 ・大山周辺（H21年間観光入込客数122万人）、米子・皆生温泉周辺（同140万人）へのアクセスが向上 ⑤安全で安心できるくらしの確保 ・倉吉市から三次医療施設へのアクセスが向上 ⑥災害への備え ・鳥取県の第1次緊急輸送道路に指定（一般国道9号） ・緊急輸送道路である一般国道9号が通行止めになった場合の代替路線を形成 ⑦地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる</p>	<p>・当該路線に並行する一般国道9号は、鳥取県の東西方向の唯一の幹線道路であるが、通過交通と生活交通が混在し、幹線道路として支障をおよぼしているうえ、災害時等非常時の大型車の迂回路がない状況である。 ・平成19年度に名和・淀江道路の名和IC～淀江IC間が、平成22年度に東伯・中山道路が供用するなど、山陰道の前後区間が整備される中、当該道路および名和・淀江道路の残区間（大山町下市～名和IC）がミッシングリンクとなっている。 ・平成22年度末時点で用地買収については99%完了し、現在は工事を推進しており、事業効果の早期発現のため暫定2車線で平成25年度供用予定。</p> <p>【コスト縮減等】 ・跨道橋の橋梁形式の見直し、新工法の導入（橋梁塗装）等により、コスト縮減。【約0.7億円】</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・防災課 （課長 三浦 真紀）</p>
<p>一般国道9号 名和・淀江道路 中国地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>401</p>	<p>1,250</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：863億円 走行経費減少便益：270億円 交通事故減少便益：117億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 21,000～24,900台/日</p>	<p>505</p>	<p>2.5</p>	<p>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 ・利便性の向上が期待できるバス路線が存在【鳥取～福崎線（1本/日）】 ・大山町から米子駅（特急停車駅）へのアクセスが向上 ・倉吉市から米子空港（共用飛行場）へのアクセスが向上 ②物流効率化の支援 ・倉吉市から境港（重要港湾）へのアクセスが向上 ・西伯郡大山町からの農林水産品の運送性が向上 ③国土・地域ネットワークの構築 ・隣接した日常活動圏中心城市間を最短時間で連絡 ・日常活動圏の中心城市へのアクセスが向上 ④個性ある地域の形成 ・大山周辺（H21年間観光入込客数122万人）、米子・皆生温泉周辺（同140万人）へのアクセスが向上 ⑤安全で安心できるくらしの確保 ・倉吉市から三次医療施設へのアクセスが向上 ⑥災害への備え ・鳥取県の第1次緊急輸送道路に指定（一般国道9号） ・緊急輸送道路である一般国道9号が通行止めになった場合の代替路線を形成 ⑦地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる</p>	<p>・当該路線に並行する一般国道9号は、鳥取県の東西方向の唯一の幹線道路であるが、通過交通と生活交通が混在し、事故が多発しているほか、沿道環境の悪化が懸念されている。 ・平成19年度に当該路線のうち名和IC～淀江IC間が、平成22年度に東伯・中山道路が供用するなど、山陰道の前後区間が整備される中、当該路線の残区間（大山町下市～名和IC）および中山・名和道路がミッシングリンクとなっている。 ・残区間については、平成22年度末時点で用地買収については完了し、現在は工事を推進しており、事業効果の早期発現のため暫定2車線で平成25年度供用予定。</p> <p>【コスト縮減等】 ・跨道橋の橋梁形式の見直し、新工法の導入（橋梁塗装）等により、コスト縮減。【約1.6億円】</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・防災課 （課長 三浦 真紀）</p>
<p>中国横断自動車道 尾道松江線 三次～三刀屋木次 中国地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>1,748</p>	<p>2,793</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：2,008億円 走行経費減少便益：543億円 交通事故減少便益：241億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 9,200～13,100台/日</p>	<p>2,039</p>	<p>1.4</p>	<p>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 ・利便性の向上が期待できるバス路線が存在【広島～松江、広島～出雲、福山～松江の都市間高速バス】 ・中国横断自動車道尾道松江線の全線整備により、雲南市から新尾道駅（新幹線駅）、松江市から広島空港（第二種空港）へのアクセスが向上 ②物流効率化の支援 ・雲南市吉田町から境港（国際コンテナ航路の発着港湾）へのアクセスが向上 ・雲南市から広島県、大阪府への農林水産品（ホウレンソウ）の運送性が向上 ③国土・地域ネットワークの構築 ・当該路線が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 ・日常活動圏の中心城市へのアクセスが向上 ④個性ある地域の形成 ・玉造温泉（H22年間観光入込客数63.4万人）、出雲大社（同246.8万人）へのアクセスが向上 ⑤安全で安心できるくらしの確保 ・雲南市吉田町から第三次救急医療施設へのアクセスが向上 ⑥災害への備え ・緊急輸送道路である一般国道54号が通行止めになった場合の代替路線を形成 ⑦地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる</p>	<p>・尾道松江線の供用が近づくにつれ、沿線地域の工業・産業団地の開発、分譲が進んでいる。 ・平成22年度末現在で用地買収については完了し、現在は工事を推進しており、今後引き続き工事の推進を図り、平成23年度に吉田掛合IC（仮称）～三刀屋木次IC、平成24年度に三次JCT・IC（仮称）～吉田掛合IC（仮称）間の供用を予定している。</p> <p>【コスト縮減等】 ・今後の事業実施にあたっては、コスト縮減を図りつつ事業を推進していく。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・防災課 （課長 三浦 真紀）</p>
<p>地域高規格道路 倉敷福山道路 一般国道2号 倉敷立体 中国地方整備局</p>	<p>長期間継続 中</p>	<p>150</p>	<p>633</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：496億円 走行経費減少便益：98億円 交通事故減少便益：39億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 61,700～80,200台/日</p>	<p>161</p>	<p>3.9</p>	<p>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 ・混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される ・倉敷市から新倉敷駅（新幹線駅）へのアクセスが向上 ・津口市から岡山空港（第三種空港）へのアクセスが向上 ②物流効率化の支援 ・岡山市から水島港へのアクセスが向上 ③国土・地域ネットワークの構築 ・日常活動圏の中心城市へのアクセスが向上 ④個性ある地域の形成 ・倉敷美観地区（H21年間観光入込客数315万人）へのアクセスが向上 ⑤安全な生活環境の確保 ・死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間において、安全性の向上が期待できる【大高葉橋：567.0件/億台キロ 等】 ⑥災害への備え ・岡山県の第1次緊急輸送道路に指定（一般国道2号） ⑦地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる</p>	<p>・早期の整備効果の発現を目的に段階的な供用を進めてきた。現在、高梁川渡河部において著しい交通渋滞が発生している。 ・また、水島港においては、平成20年度から玉島人工島を南側に拡張する新たな波深土処理種工事が行われており、物流機能の強化も今後重要性が高まること予想される。 ・平成19年度4車線新種事業化以降、現在までに倉敷市新田～倉敷市片島町までの0.5.0kmが完成供用済みである。投資効果の早期発現を図るため段階的に整備しており、残る区間についても早期全線供用を目指し、事業を推進する。</p> <p>【コスト縮減等】 ・機能分離型支線の採用により、コスト縮減を図っている。【約0.1億円】</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・防災課 （課長 三浦 真紀）</p>

地域高規格道路 空港津山道路 一般国道53号 岡山北バイパス 中国地方整備局	再々評価	590	2,712	1,071	2.5	<p>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 ・利便性の向上が期待できるバス路線が存在【岡山市内・岡山空港・リムジンバス（34本/日）】 ・岡山市内北部から岡山駅（新幹線駅）へのアクセスが向上 ・岡山市から岡山空港（第三種空港）へのアクセスが向上</p> <p>②物流効率化の支援 ・岡山市内北部から岡山港（重要港湾）へのアクセスが向上 ・岡山市（旧御津町・旧建部町）からの農林水産品の運送性が向上</p> <p>③国土・地域ネットワークの構築 ・隣接した日常活動圏中心城市間を最短時間で連絡 ・日常活動圏の中心城市へのアクセスが向上</p> <p>④個性ある地域の形成 ・後楽園（H21年間観光入込客数74万人）へのアクセスが向上</p> <p>⑤災害への備え ・岡山県の第1次緊急輸送道路に指定（一般国道53号） ・緊急輸送道路である国道53号が通行止めになった場合の代替路線を形成</p> <p>⑥地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる</p>	<p>・沿線では、商業施設等が立地し市街化が進み沿道地区人口も増加している。</p> <p>・周辺地域の自動車交通の増加（山陽自動車道岡山10や岡山空港利用等による）に伴い、津高地区では交通渋滞が発生している。</p> <p>・平成22年度末で用地買収は94%完了し、現在までに岡山市北区津島～岡山市北区吉宗までの8.7kmが暫定供用済みである。投資効果の早期発現を図るため段階的に整備しており、平成24年度に津高大橋付近の4車線化を予定している。</p> <p>【コスト縮減等】 ・機能分離型支線の採用により、コスト縮減を図っている。【約0.1億円】</p>	継続	道路局 国道・防災課 （課長 三浦 真紀）
一般国道180号 総社・一宮バイパス 中国地方整備局	再々評価	530	1,418	508	2.8	<p>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 ・混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される ・利便性の向上が期待できるバス路線が存在【岡山駅-福岡山・芳賀佐山団地北】 ・高梁市から岡山駅（新幹線駅）、岡山空港（第三種空港）へのアクセスが向上</p> <p>②物流効率化の支援 ・高梁市から岡山港（重要港湾）へのアクセスが向上</p> <p>③国土・地域ネットワークの構築 ・日常活動圏の中心城市へのアクセスが向上</p> <p>④個性ある地域の形成 ・吉備路・備中国分寺（H21年間観光入込客数50万人）、総社・宝福寺（同21万人）へのアクセスが向上</p> <p>⑤安全な生活環境の確保 ・死者事故率が500件/億台キロ以上である区間において、安全性の向上が期待できる【井尻野交差点：1,444.2件/億台キロ 等】</p> <p>⑥災害への備え ・岡山県の第1次緊急輸送道路に指定（一般国道180号） ・緊急輸送道路である一般国道180号が通行止めになった場合の代替路線を形成</p> <p>⑦地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる</p>	<p>・団地開発、県立大学設立並びに山陽自動車道や中国横断自動車道の開通などによる交通量の増加により、慢性的な交通混雑や交通事故が発生している。</p> <p>・平成22年度末で用地買収は31%完了しており、現在までに岡山市門前～総社市総社までの3.4kmが供用済みである。投資効果の早期発現を図るため段階的に整備しており、平成27年度に岡山市北区椿津～一宮山崎間の供用を予定している。</p> <p>【コスト縮減等】 ・今後の事業実施にあたっては、コスト縮減を図りつつ事業を推進していく。</p>	継続	道路局 国道・防災課 （課長 三浦 真紀）
中国横断自動車道 尾道松江線 尾道～三次 中国地方整備局	再々評価	1,453	1,902	1,698	1.1	<p>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 ・利便性の向上が期待できるバス路線が存在【福山～松江の都市間高速バス】 ・三次市から新尾道駅（新幹線駅）、広島空港（第二種空港）へのアクセスが向上</p> <p>②物流効率化の支援 ・三次市から福山港（国際コンテナ航路の発着港湾）へのアクセスが向上</p> <p>・世羅郡世羅町から広島市、大田市への農林水産品（アスパラガス）の運送性が向上</p> <p>③国土・地域ネットワークの構築 ・当該路線が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 ・当該路線が隣接した日常活動圏中心城市間を最短時間で連絡する路線を構成 ・日常活動圏の中心城市へのアクセスが向上</p> <p>④個性ある地域の形成 ・甲山いきいき村（H22年間観光入込客数46.9万人）、せら夢公園（せらワイナリー）（同37.4万人）へのアクセスが向上</p> <p>⑤安全で安心できる暮らしの確保 ・世羅町から第三次救急医療施設へのアクセスが向上</p> <p>⑥災害への備え ・緊急輸送道路である一般国道194号が通行止めになった場合の代替路線を形成</p> <p>⑦地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる</p>	<p>・尾道松江線の供用が近づくにつれ、沿線地域の工業・産業団地の開発、分譲が進んでいる。</p> <p>・平成22年度末現在で、用地買収については99%が完了しており、尾道JCT～世羅10までの19.2kmが供用済みである。投資効果の早期発現を図るため段階的に整備しており、平成25年度に吾舎10（仮称）～三次JCT・10（仮称）、平成26年度に世羅10～吾舎10（仮称）間の供用を予定している。</p> <p>【コスト縮減等】 ・今後の事業実施にあたっては、コスト縮減を図りつつ事業を推進していく。</p>	継続	道路局 国道・防災課 （課長 三浦 真紀）

<p>尾道・福山自動車道 一般国道2号 松永道路 中国地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>577</p>	<p>8,358</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：7,034億円 走行経費減少便益：897億円 交通事故減少便益：427億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 52,200～57,700台/日</p>	<p>1,390</p>	<p>6.0</p>	<p>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 ・利便性の向上が期待できるバス路線存在【尾道線（12往復/日）、福山大学線（7往復/日）】 ・福山市今津町から福山駅（新幹線駅）へのアクセスが向上 ・福山市から広島空港（第二種空港）へのアクセスが向上 ②物流効率化の支援 ・尾道市から福山港（重要港湾）へのアクセスが向上 ・福山市（尾道系港湾機械地区）からの農林水産品の流通性が向上 ③国土・地球ネットワークの構築 ・隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡 ・日常活動圏の中心都市へのアクセスが向上 ④個性ある地域の形成 ・千光寺（H22年間観光入込客数28万人 ※千光寺山ロープウェイの未客数）へのアクセスが向上 ⑤安全で安心できる暮らしの確保 ・尾道市から三次医療施設へのアクセスが向上 ⑥災害への備え ・広島県の第1次緊急輸送道路に指定（一般国道2号） ・緊急輸送道路である一般国道2号が通行止めになった場合の代替路線を形成 ⑦地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる</p>	<p>・暫定2車線区間合流部をボトルネックとする速度低下が発生している。また、対面通行であるため死傷事故率も高く、トンネル内では重大事故も発生している。 ・並行する山陽道の通行規制時には、迂回交通を分担し、東西の経済活動を支える道路として機能している。 ・平成14年度までに今津ランプ～西瀬戸尾道10間のL=4.6kmを4車線供用し、神科ランプ～今津ランプ間は平成2年度に暫定2車線供用しており、現在は完成4車線供用に向けて調査設計を実施している。投資効果の早期発現を図るため段階的に整備しており、残る区間についても早期完成供用を目指す事業を推進する。</p> <p>【コスト削減等】 ・上工のPC箱桁の内・外ケーブル方式を採用することによるコスト削減を図っている。【約1.2億円】</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・防災課 （課長 三浦 真紀）</p>
<p>地域高規格道路 広島西道路 一般国道2号 西広島バイパス 中国地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>1,022</p>	<p>27,641</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：23,161億円 走行経費減少便益：3,108億円 交通事故減少便益：1,372億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 17,300～93,600台/日</p>	<p>3,485</p>	<p>7.9</p>	<p>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 ・混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度が改善 ・利便性の向上が期待できるバス路線が存在【広島バスセンター～四季が丘団地（12往復/日）ほか17路線】 ・廿日市市から広島駅（新幹線駅）、広島港（特定重要港湾）へのアクセスが向上 ②国土・地球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が向上 ③個性ある地域の形成 ・宮島（H22年間観光入込客数344万人）、平和記念公園（同137万人 ※平和記念資料館の未客数）へのアクセスが向上 ④安全で安心できる暮らしの確保 ・広島市西区、佐伯区から三次医療施設へのアクセスが向上 ・死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間において、安全性の向上が期待できる【広島市西区観音本町：755.9件/億台キロ等、廿日市市平良2丁目：525.1件/億台キロ等】 ⑤災害への備え ・広島県の第1次緊急輸送道路に指定（一般国道2号） ・緊急輸送道路である一般国道2号（宮島街道）が通行止めになった場合の代替路線を形成 ⑥地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる ⑦生活環境の改善・保全 ・現道における騒音の改善が見込まれる</p>	<p>・西広島バイパス沿線地域である広島市西区、佐伯区、廿日市市では、西広島バイパスや山陽自動車道の供用、多数の住宅団地整備などにより急速な発展を遂げており、これに伴う自動車交通の増加が、広島市都心流入部における西広島バイパスを中心に慢性的な交通混雑を引き起こしている。 ・平成22年度末、用地買収は99%完了しており、現在までに17.1kmを供用している。投資効果の早期発現を図るため段階的に整備しており、平成23年度に廿日市高架橋部L=2.2kmの完成4車線供用を予定している。</p> <p>【コスト削減等】 ・機能分散型支承の採用や、少数主桁の採用によりよりコスト削減を図っている。【約0.7億円】</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・防災課 （課長 三浦 真紀）</p>

<p>一般国道54号 可部バイパス 中国地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>736</p>	<p>2.061</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：1,922億円 走行経費減少便益：111億円 交通事故減少便益：28億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 16,400～50,000台/日</p>	<p>1.017</p>	<p>2.0</p>	<p>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 ・混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度が改善 ・利便性の向上が期待できるバス路線が存在【桐陽台-大林線（80往復/日）、上根-吉田線（33往復/日）】 ・安芸高田市から広島駅（新幹線駅）へのアクセスが向上 ②物流効率化の支援 ・安芸高田市からの農林水産品の流通性が向上 ③国土・地域ネットワークの構築 ・隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡 ・日常活動圏の中心都市へのアクセスが向上 ④個性ある地域の形成 ・ガラスの里資料館（H22年間観光入込客数4.8万人）、広島市安佐動物公園（回51.7万人）へのアクセスが向上 ⑤歩行者・自転車のための生活空間の形成 ・自転車利用空間を整備することにより歩行者・自転車の通行の快適・安全性が向上【安佐北區可部4丁目（歩行者：1,295人/12h、自転車：801台/12h）】 ⑥安全で安心できる暮らしの確保 ・安芸高田市から三次医療施設へのアクセスが向上 ⑦災害への備え ・広島県の第1次緊急輸送道路に指定（一般国道54号） ・緊急輸送道路である一般国道54号、中国縦貫自動車道が通行止めになった場合の代替路線を形成 ⑧地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる</p>	<p>・広島市北部地域は、急激な宅地化が進み、人口増加による通勤・通学交通の増加や広島県心部への通過交通等により、慢性的な交通混雑や交通事故が発生している。 ・平成22年度末で用地買収については99%が完了し、現在までに広島市安佐北區可部南1丁目から市道山倉線までの約0.0kmが暫定供用済みである。投資効果の早期発現を図るため段階的に整備しており、平成25年度に市道山倉線から大林ランプ間=2.2kmの暫定2車線供用を予定している。</p> <p>【コスト削減等】 ・今後の事業実施にあたっては、コスト削減を図りつつ事業を推進していく。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・防災課 （課長 三浦 真紀）</p>
<p>一般国道188号 柳井バイパス 中国地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>170 【残事業=77】</p>	<p>375 【残事業=49】</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：291億円 走行経費減少便益：52億円 交通事故減少便益：32億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 12,900～19,900台/日</p>	<p>196 【残事業=76】</p>	<p>1.9 【残事業=0.6】</p>	<p>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 ・利便性の向上が期待できるバス路線が存在【柳井駅前～大島駅（19本/日）】 ・柳井市から新岩国駅（新幹線駅）、岩国臨海空港（共用空港、H24年度開港予定）へのアクセスが向上 ②都市の再生 ・沿道まちづくりとの連携 ③国土・地域ネットワークの構築 ・隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡 ・日常活動圏の中心都市へのアクセスが向上 ④個性ある地域の形成 ・白壁の町並み（H21年間観光入込客数7万人）、周防大島（同87万人）へのアクセスが向上 ⑤安全で安心できる暮らしの確保 ・柳井市から三次医療施設へのアクセスが向上 ⑥災害への備え ・山口県の第1次緊急輸送道路に指定（一般国道188号） ・緊急輸送道路である一般国道188号が通行止めになった場合の代替路線を形成 ⑦地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる</p>	<p>・バイパス2車線供用により、現道の交通が大幅にバイパスに転換し、この区間の渋滞が緩和し交通事故が減少している。 ・柳井港付近で渋滞が発生しており、市街化区域として指定されている現道拡幅区間では、柳井のまちづくりと一体となった整備が必要である。また、歩道未整備区間が存在し、歩行者の交通安全確保が課題である。 ・柳井バイパス東詰交差点～柳井警察署交差点までの2.5kmが暫定2車線で供用済みである。投資効果の早期発現を図るため段階的に整備しており、平成26年度に現道拡幅幅員=1.0kmの供用を目指している（現道拡幅幅員の残事業B/Cは1.1）。 ・バイパス部の4車線化については、現道拡幅整備後の交通の状況等を踏まえ、検討することとする。</p> <p>【コスト削減等】 ・道路照明的な配置を交差点等の必要な箇所にのみ変更し、事業内容を見直す。【約0.4億円】</p>	<p>見直し継続</p>	<p>道路局 国道・防災課 （課長 三浦 真紀）</p>
<p>四国横断自動車道 阿南四万十線 阿南～徳島東 四国地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>1,404</p>	<p>1,601</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：1,362億円 走行経費減少便益：173億円 交通事故減少便益：66億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 18,500～19,900台/日</p>	<p>1,063</p>	<p>1.5</p>	<p>①円滑なモビリティの確保 ・並行区間等の年間時間損失の削減が見込まれる ・並行区間等の旅行速度の向上が見込まれる ・並行区間等のバス路線の定時性が向上 ・阿南市から徳島阿波おどり空港へのアクセスが向上 ②物流効率化の支援 ・徳島から徳島小松島港へのアクセス向上が見込まれる ・県南部における農林水産品の流通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 ・地域拠点都市を連結する8の字ネットワークの一部を構成 ・日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構築 ④個性ある地域の形成 ・辰巳工業団地、大湯新浜工業団地、わじき工業団地、徳島県南部運動公園の整備や展開を支援 ・徳島県しエドハレイ構想によるLED産業の集積を支援 ・観光資源が多くある県南部へのアクセスが向上 ⑤安全で安心できる暮らしの確保 ・阿南市から三次医療施設へのアクセスが向上 ⑥災害への備え ・第1次緊急輸送確保路線に指定されている現道11号、55号が通行止めになった場合の代替路線を形成 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 ・通過交通の転換により、並行区間における環境基準超過地点の騒音の低減が期待される ⑨他のプロジェクトとの関係 ・マリンピア沖洲整備計画と連携 ・その他 ・交通の転換による並行区間の交通安全性の向上が期待される</p>	<p>・「四国8の字ネットワーク」の一部を形成し、徳島東南地域のミッシングリンクの解消に貢献するとともに、都市間の所用時間短縮、沿線交通渋滞の緩和、それに伴う産業活動の支援、救急医療や災害時の緊急輸送の支援などを目的とした事業。 ・阿南～小松島は、全ての地区の対策協議会との設計協議の調印が完了し、用地進捗率は53%となっており早期供用を目指し事業を推進。 ・小松島～徳島東は、1地区の対策協議会との設計協議の調印が完了し、残る地区の早期調印に向けて設計協議を推進。</p> <p>【コスト削減等】 ・今後も新技術、新工法の採用による工事コストの削減に加えて、施設の長寿命化や維持管理を考慮した構造の採用等、総コストの削減に努めていく。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・防災課 （課長 三浦 真紀）</p>

<p>一般国道55号 阿南道路 四国地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>846</p>	<p>2,276</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：1,958億円 走行経費短縮便益：255億円 交通事故減少便益：63億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 5,700～15,500台/日</p>	<p>1,235</p>	<p>1.8</p>	<p>①円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間時間損失の削減が見込まれる ・所要時間の短縮により路線バスの利便性が向上 ・徳島阿波おどり空港へのアクセスが向上 ②物流効率化の支援 ・美波町から徳島小松島港へのアクセスが向上 ・県南部における農林水産品の流通の利便性が向上 ③国土・地域ネットワークの構築 ・日常生活圏中心都市間（阿南市と徳島市）を最短時間で連絡する路線を構成 ・美波町から日常生活圏中心都市である阿南市へのアクセスが向上 ④個性ある地域の形成 ・徳島県しエDバレイ構想を支援 観光が向上 ⑤安全で安心できる暮らしの確保 ・三次医療施設カバー圏が拡大 ・阿南道路への交通転換により、現道区間における交通安全性が向上 ⑥災害への備え ・現道55号は第一次緊急輸送道路に位置づけられている ・現道55号が通行止になった場合の代替路線を形成する 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 ・NO2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。 ⑨その他 ・阿南道路への交通転換により、現道区間における交通安全性の向上が期待される</p>	<p>・阿南道路は四国広域幹線ネットワークの基幹動脈を形成することにより、地域の活性化を支援するとともに都市間の所要時間短縮や救急医療や災害時の代替路形成、県南部の観光支援などを目的とした事業。 ・平成25年の阿南市津乃峰町東分から橋町大浦（国道195号）までの暫定供用に向け事業を推進。</p> <p>【コスト削減等】 平成22年度に将来交通需要推計手法が見直され、計画交通量の見直しに伴い、未供用区間における道路規格の変更（第3種1級から第3種2級）により、車線数等を変更。 事業計画の見直しに伴う車線数の減少の他、耐震補強内容の見直し等により、事業費を減額。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・防災課 (課長・三浦真紀)</p>
<p>一般国道11号 徳島インター関連 四国地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>87</p>	<p>131</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：107億円 走行経費減少便益：16億円 交通事故減少便益：7.4億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 3,700台/日</p>	<p>89</p>	<p>1.5</p>	<p>①円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間時間損失の削減が見込まれる ・現道のバス路線の利便性向上が期待される ・徳島市から高松空港へのアクセスが向上 ②物流効率化の支援 ・鳴門市から徳島小松島港へのアクセスが向上 ・徳島IC周辺から農林水産品の流通の利便性が向上 ③国土・地域ネットワークの構築 ・日常生活圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成 ・四国横断自動車道への交通転換により定住自立圏中心都市徳島市へのアクセスが向上 ④個性ある地域の形成 ・徳島総合流通センター、今切工業団地の整備や展開を支援 ・徳島県しエDバレイ構想によるしエD産業の集積を支援 ・徳島IC周辺の主要観光地へのアクセス向上が期待 ⑤安全で安心できる暮らしの確保 ・三次医療施設へのアクセスが向上 ⑥災害への備え ・第1次緊急輸送確保路線に指定されている現道11号が通行止になった場合の代替路線を形成する 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。 ⑨その他 ・交通の転換による並行区間の交通安全性の向上が期待される・通過交通の転換により、並行区間における環境基準超過地点の騒音の低減が期待される</p>	<p>・四国横断自動車道、四国縦貫自動車道と徳島市を結節し、徳島市との円滑な交通を促進するとともに、徳島IC～鳴門JCTに並行する交通渋滞の緩和、沿線事業所からの移動や農水産品の輸送の支援、観光アクセスの向上、救急医療や災害時の緊急輸送の支援などを目的とした事業。 ・平成26年度の供用に向け、事業を推進。</p> <p>【コスト削減等】 ・水路や管渠、コンクリート構造物は、プレキャスト製品の積極的な採用などによりコスト削減を図る。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・防災課 (課長・三浦真紀)</p>



<p>一般国道11号 川之江三島バイパス 四国地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>690</p>	<p>3.041</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：2,961億円 走行経費減少便益：140億円 交通事故減少便益：40億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 8,600～32,000台/日</p>	<p>835</p>	<p>3.6</p>	<p>①円滑なモビリティの確保 ・現道等の時間損失の削減が見込まれる。 ・並行区間の混雑時旅行速度の向上が期待される。 ・並行する現道を運行している路線バスの所要時間が短縮し、定時性の向上が見込まれる。 ・JR伊予三島駅（特急停車駅）へのアクセス向上が期待される。 ・高松、松山、高知龍馬空港（第二種空港）へのアクセス向上が期待される。</p> <p>②物流効率化の支援 ・三島川之江港（重要港湾）へのアクセス向上が期待される。</p> <p>③都市の再生 ・区画整理等の沿道まちづくりと連携している。 ・四国中央市人口集中地区（DID地区）での事業である。 ・幹線都市計画道路網密度の向上が見込まれる。 ・DID地区内で行う事業であり、市街地の道路網密度の向上が見込まれる。</p> <p>④国土・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が期待される。</p> <p>⑤個性ある地域の形成 ・拠点開発プロジェクトである「国際物流・ターミナル整備事業」「四国ロジサイト整備」を支援している。 ・主要観光地へのアクセス向上が期待される。</p> <p>⑥安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設へのアクセス向上が期待される。</p> <p>⑦安全な生活環境の確保 ・自動車交通が1,000台/12h以上かつ歩行者交通量が100人/日以上区間での歩道が整備される。 ⑧災害への備え ・豪険地域防災計画において第一次緊急輸送道路に位置づけられている。 ・緊急輸送道路が通行止めとなった場合に大幅な迂回を強いられる路線の代替路が形成される。 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。 ・夜間要請限度の超過区間が改善される。</p> <p>⑩その他 ・公共交通の乗り継ぎ利便性の向上が期待される。</p>	<p>・現国道11号の交通混雑の緩和及び交通安全の確保を図るとともに、松山自動車道三島川之江インターと接続することで、四国中央市における交通ネットワークの基盤となる道路として地域経済に大きく寄与することを目的とした事業。 ・未供用区間について構造等検討中であり、関係機関と調整を図りながら、新たな工区への着手に向け事業を推進。</p> <p>【コスト縮減等】 ・今後も新技術、新工法の採用による工事コストの縮減に加えて、施設の長寿命化や維持管理を考慮した構造の採用等、総コストの縮減に努めていく。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・防災課 (課長 三浦真紀)</p>
<p>一般国道11号 新居浜バイパス 四国地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>609</p>	<p>837</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：762億円 走行経費減少便益：58億円 交通事故減少便益：16億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 17,300～29,500台/日</p>	<p>603</p>	<p>1.4</p>	<p>①円滑なモビリティの確保 ・現道等の時間損失の削減が見込まれる。【時間損失削減量：139万人・時間/年、削減率：91.4%】 ・並行区間の混雑時旅行速度の向上が期待される。【13.8km/h⇒25.0km/h】 ・並行する現道を運行している路線バスの所要時間が短縮し、定時性の向上が見込まれる。 ・JR新居浜駅（特急停車駅）へのアクセス向上が期待される。 【大生院地区～JR新居浜駅、21分⇒10分】【船木地区～JR新居浜駅、11分⇒8分】 ・松山空港（第二種空港）へのアクセス向上が期待される。【新居浜市役所～松山空港、98分⇒84分】</p> <p>②物流効率化の支援 ・松山港（重要港湾）へのアクセス向上が期待される。 【いよ西条1C～新居浜港、32分⇒17分】【新居浜1C～新居浜港、21分⇒15分】</p> <p>③都市の再生 ・DID地区内で行う事業であり、市街地の道路網密度の向上が見込まれる。 ・連絡道路がない住宅地開発（28.1ha）への連絡道路となる。</p> <p>④国土・地域ネットワークの構築 ・隣接した日常生活圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する。 【新居浜西条地方生活圏～今治地方生活圏】【新居浜西条地方生活圏～松山地方生活圏】 ・日常活動圏中心都市へのアクセス向上が期待される。 【新居浜市役所～西条市役所、40分⇒24分】【新居浜市役所～四国中央市役所、50分⇒46分】</p> <p>⑤個性ある地域の形成 ・大規模イベントである「新居浜太鼓まつり」を支援している。 ・主要観光地へのアクセス向上が期待される。 【いよ西条1C～広瀬歴史記念館、16分⇒9分】【新居浜1C～マイントピア別子、16分⇒15分】</p> <p>⑥安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設へのアクセス向上が期待される。 【いよ西条1C～東予救命救急センター、12分⇒5分】【新居浜1C～東予救命救急センター、13分⇒9分】</p> <p>⑦災害への備え ・豪険地域防災計画において第一次緊急輸送道路に位置づけられている。 ・緊急輸送道路が通行止めとなった場合に大幅な迂回を強いられる路線の代替路が形成される。</p> <p>⑧地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 CO2排出量が約7,900t-CO2/年（約2%）削減 ⑨生活環境の改善・保全 ・NOx排出量の削減が見込まれる。 NO2排出量が約73.4t-NO2/年（約74.5%）削減 ・SPM排出量の削減が見込まれる。 SPM排出量が約6.9t-SPM/年（約73.9%）削減 ・夜間要請限度の超過区間が改善される。</p> <p>⑩その他 ・周辺道路の交通量が減少することで交通事故の減少が期待される。</p>	<p>・現国道11号の交通混雑の緩和及び交通安全の確保を図るとともに、松山自動車道新居浜インターと市街地をアクセスさせることで、新居浜市における交通ネットワークの基盤となる道路として地域経済に大きく寄与することを目的とした事業。 ・新居浜バイパスの3-1工区で用地買収に着手、3-2工区では用地取得完了、3-3工区では用地取得率が72%であり、早期の供用を目指し事業を推進。 ・3-2工区（新居浜市本郷～萩生2.0km）は平成23年度暫定2車線供用を目指し事業を推進。</p> <p>【コスト縮減等】 ・今後も新技術、新工法の採用による工事コストの縮減に加えて、施設の長寿命化や維持管理を考慮した構造の採用等、総コストの縮減に努めていく。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・防災課 (課長 三浦真紀)</p>

<p>一般国道56号 宇和島道路 四国地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>1.822</p>	<p>2.552</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：2,062億円 走行経費減少便益：304億円 交通事故減少便益：187億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 8,000～19,900台/日</p>	<p>2.190</p>	<p>1.2</p>	<p>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。 ・並行区間（国道56号（宇和島津島町））の混雑時旅行速度が改善される。 ・現道等の路線バス（宇和島バス）及び高速バスの利便性や快適性の向上が見込まれる。 ・愛南駅役場からJR宇和島駅（特色停車駅）への所要時間の短縮が見込まれる。 ・愛南駅役場から松山空港（第二種空港）への所要時間の短縮が見込まれる。 ②物流効率化の支援 ・愛南駅役場から宇和島港（重要港湾）への所要時間の短縮が見込まれる。 ・深浦漁港から松山市への農林水産品流通の利便性向上が期待される。 ③国土・地域ネットワークの構築 ・四国横断自動車道と並行する自専道として位置づけられている。 ・四国8の字ネットワークの一部を構成する路線として期待される。 ・八幡浜大洲地方生活圏～宇和島地方生活圏～樟多地方生活圏の中心都市間を連絡する等、日常活動圏中心都市への最短時間連絡する路線として期待される。 ・日常活動圏中心都市（愛南町役場～宇和島市役所）へのアクセス向上が期待される。 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している（愛媛国体 H29開催、宇和島港国内物流ターミナル整備 H25完成予定） ・主要観光地（須ノ川公園～松山市）へのアクセス向上が期待される。 ・新規整備の公共公益施設へ直結する道路として期待される。（宇和島市交流拠点「道の駅 みなとつらうわじまきさいや広場」） ⑤安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設（愛南町役場～市立宇和島病院）のアクセス向上が期待される。 ⑥災害への備え ・愛媛県地域防災計画において第一次緊急輸送道路に位置づけられている。 ・緊急輸送道路である国道56号が通行止めになった場合の代替路線として期待される。 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 ・NO2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。 ⑨その他 ・開通する大規模道路である四国横断自動車道・宇和島北～西予宇和を一体的に整備する必要あり。 ⑩その他 ・走行環境の改善による事故減少が期待される。</p>	<p>・現国道56号に集中していた交通量を分散させて交通混雑・渋滞を緩和し、安全で円滑な交通確保を図る。また、「四国8の字ネットワーク」の一部を形成し、三次医療施設への搬送や、南海地震等災害時の緊急輸送の支援などを目的とした事業。 ・津島町岩松～津島高田1Cの用地取得率は75%であり、平成26年度供用予定に向け、事業を推進。</p> <p>【コスト削減等】 今後も新技術、新工法の採用による工事コストの削減に加えて、施設の長寿命化や維持管理を考慮した構造の採用等、総コストの削減に努めている。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・防災課 （課長 三浦真紀）</p>
<p>一般国道56号 伊予インター関連 四国地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>450</p>	<p>651</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：620億円 走行経費減少便益：24億円 交通事故減少便益：7.8億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 14,500～32,800台/日</p>	<p>547</p>	<p>1.2</p>	<p>①円滑なモビリティの確保 ・周辺道路等の時間損失の削減が見込まれる。 ・路線バスの所要時間が短縮し、定時性向上が期待される。 ・JR伊予市駅（特色停車駅）へのアクセス向上が見込まれる。 ・松山空港（第二種空港）へのアクセス向上が見込まれる。 ②物流効率化の支援 ・松山港（重要港湾）へのアクセス向上が見込まれる。 ・農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる。 ③都市の再生 ・市街化区域内での事業である。 ・DID地区内で行う事業であり、市街地の道路網密度の向上が期待される。 ④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が見込まれる。 ⑤個性ある地域の形成 ・主要な観光地へのアクセス向上が見込まれる。 ⑥安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる。 ⑦安全な生活環境の確保 ・歩道が無い区間に歩道が設置される。 ⑧災害への備え ・愛媛県地域防災計画において第一次緊急輸送道路に指定されている。 ・震災危険要対策箇所である伊予跨線橋の架替である。 ⑨地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑩生活環境の改善・保全 ・NO2 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。</p>	<p>・慢性化した交通渋滞が長く現国道56号を2車線道路から4車線に拡幅改良することにより、交通流の円滑化と交通安全の確保、都市間及び空港・港湾など交通結節点へのアクセス性の向上、松山広域都市圏・地域産業の活性化など、主要幹線道路としての機能向上を図ることを目的とした現道拡幅事業。 ・残る伊予市上吉川～下吉川（延長0.3km）の平成27年度の完成4車線供用に向け事業を推進。</p> <p>【コスト削減等】 今後も新技術、新工法の採用による工事コストの削減に加えて、施設の長寿命化や維持管理を考慮した構造の採用等、総コストの削減に努めている。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・防災課 （課長 三浦真紀）</p>

<p>四国横断自動車道 阿南四万十線 須崎新庄～窪川 四国地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>945</p>	<p>1,678</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：1,369億円 走行経費減少便益：230億円 交通事故減少便益：81億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 9,700～14,300台/日</p>	<p>1,033</p>	<p>1.6</p>	<p>①円滑なモビリティの確保 ・並行区間等の時間損失の削減が見込まれる。 ・並行区間等の長距離高速バスの利便性や快適性の向上が見込まれる。 ・四万十市から高知龍馬空港までの所要時間の短縮が見込まれる。 ②物流効率化の支援 ・農林水産品の流通利便性の向上が見込まれる。 ③国土・地域ネットワークの構築 ・四万十市から高知市を新たな高規格幹線道路で連絡する路線を構成する。 ・四万十市から須崎市を最短時間で連絡する路線を構成する。 ・四万十市から須崎市へのアクセス向上が期待される。 ④個性ある地域の形成 ・中土佐町かつお祭などの大規模イベントの支援が期待される。 ・久礼大正町市場、四万十川、足摺岬などの観光地へのアクセス向上が期待される。 ⑤安全で安心できるくらしの確保 ・四万十市から第三次救急医療施設へのアクセス向上が期待される。 ⑥災害への備え ・一般国道56号は第一次緊急輸送道路に位置づけられている。 ・一般国道56号が通行止めになった場合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。 ⑨他のプロジェクトとの関係 ・四国8の字ネットワークの一部として位置づけられている。 ⑩その他 ・東南海・南海地震などにおける高知県西南部への救援ルートを形成する。 ・バスへの交通転換により、現道区間における交通安全性の向上が見込まれる。</p>	<p>・「四国8の字ネットワーク」の一部を形成し、高知県西部のミッシングリンクの解消に貢献するとともに、都市間の所用時間短縮に伴う産業活動の支援、救急医療や災害時の緊急輸送の支援などを目的とした事業。 ・窪川IC～中土佐ICについては、工事の推進を図り、平成24年度供用予定。</p> <p>【コスト削減等】 ・今後も新技術、新工法の採用による工事コストの削減に加えて、施設の長寿命化や維持管理を考慮した構造の採用等、総コストの削減に努めている。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・防災課 (課長 三浦真紀)</p>
<p>地域高規格道路 高知松山自動車道 一般国道33号 高知西バイパス 四国地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>878</p>	<p>1,522</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：1,371億円 走行経費減少便益：117億円 交通事故減少便益：34億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 11,600～33,700台/日</p>	<p>1,066</p>	<p>1.4</p>	<p>①円滑なモビリティの確保 ・現道等の時間損失の削減が見込まれる。 ・混雑時旅行速度20km/h未満である区間の旅行速度が改善される。 ・現道等の路線バスの利便性や快適性の向上が見込まれる。 ・伊野駅までのアクセス向上が見込まれる。 ・日高村から高知龍馬空港までの所要時間の短縮が見込まれる。 ②物流効率化の支援 ・高知港へのアクセス向上が見込まれる。 ・日高村から青果物、花き等の農産物の出荷場への所要時間の短縮が見込まれる。 ③国土・地域ネットワークの構築 ・地域高規格道路「高知松山自動車道」の一部として位置づけられている。 ・松山市から高知市を最短時間で連絡する路線を構成する。 ・大型車のすれ違い困難区間（仁淀川橋）が解消される。 ④個性ある地域の形成 ・日高村から高知市へのアクセス向上が期待される。 ⑤安全で安心できるくらしの確保 ・佐川町から第三次救急医療施設へのアクセス向上が期待される。 ⑥安全な生活環境の確保 ・死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間（枝川交差点）の安全性向上が見込まれる。 ⑦災害への備え ・一般国道33号は第一次緊急輸送道路に位置づけられている。 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。 ⑩その他 ・高知西バイパスへの交通転換により、現道区間における交通安全性の向上が期待される。</p>	<p>・現国道33号に集中していた交通量を分散させて渋滞緩和や交通安全の確保を図るとともに、地域高規格道路高知松山自動車道の一部をなす道路として、地域経済に大きく寄与することを目的とした事業。 ・現在、用地取得率が全体で94%であり、天沖～鎌田間で平成24年度の暫定2車線供用を目標とし、事業を推進。</p> <p>【コスト削減等】 ・今後も新技術、新工法の採用による工事コストの削減に加えて、施設の長寿命化や維持管理を考慮した構造の採用等、総コストの削減に努めている。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・防災課 (課長 三浦真紀)</p>
<p>一般国道96号 土佐市バイパス 四国地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>367</p>	<p>616</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：543億円 走行経費短縮便益：45億円 交通事故減少便益：28億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 19,000～25,500台/日</p>	<p>435</p>	<p>1.4</p>	<p>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 ・混雑時旅行速度20km/h未満である区間の旅行速度が改善 ・現道等の路線バスの利便性や快適性の向上 ・土佐市からJR高知駅までの所要時間の短縮 ・土佐市から高知龍馬空港までの所要時間の短縮 ②物流効率化の支援 ・土佐市から高知新港までの所要時間の短縮 ・文旦・しょうが等の農産物の出荷場（高知市）への所要時間の短縮 ③国土・地域ネットワークの構築 ・土佐市から高知市へのアクセス向上が期待される。 ④個性ある地域の形成 ・大網まつり・ホエルウオッチング等の観光地へのアクセス向上 ⑤安全で安心できるくらしの確保 ・土佐市から第三次救急医療施設へのアクセス向上 ・歩道のない現道区間が解消 ⑥災害への備え ・第一次緊急輸送道路に位置づけ 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。 ⑨ その他 ・沿道の市街化により、地域経済を牽引し、さらに地場産業活動の効率化を支援している。</p>	<p>・土佐市街地の交通渋滞の緩和及び交通安全の確保を図るほか、四国横断自動車道とのアクセス強化により、土佐市の紙産業・農業等の地域産業を支援、救急医療や災害時の緊急輸送など地域生活の支援を目的とした事業である。 ・残る仁淀川渡河橋を含む工事については、平成26年度の4車線供用を目指し事業を推進。</p> <p>【コスト削減等】 ・橋梁（上部工）の歩道及び路肩幅員の縮小、擁壁工等の見直しにより事業費を減額。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・防災課 (課長 三浦真紀)</p>

<p>一般国道56号 大方改良 四国地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>56</p>	<p>58</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：57億円 走行経費減少便益：1.2億円 交通事故減少便益：0.16億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 7,000～12,200台/日</p>	<p>55</p>	<p>1.1</p> <p>①円滑なモビリティの確保 ・現道等の時間損失の削減が見込まれる。 ・現道等の旅行速度が改善される。 ・下田の口地区から土佐入野駅（特急停車駅）までの所要時間の短縮が見込まれる。 ・四万十市から高知龍馬空港（第二種空港）までの所要時間の短縮が見込まれる。 ②物流効率化の支援 ・農林水産品の流通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 ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が期待される。 ④個性ある地域の形成 ・頑張る地方応援プログラム（黒潮町）の展開を支援する。 ・主要な観光地へのアクセス向上が期待される。 ・新規整備の公共施設へ直結する道路である。【黒潮町役場庁舎の新設計画】 ⑤安全な生活環境の確保 ・バスへの交通転換により現道の交通安全性が向上する。【現道：自動11,025台/12h、スーパー前交差点における交通量：歩行者等217人/12h】 ⑥災害への備え ・第一次緊急輸送道路として信頼性が高い道路ネットワークを形成する。 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 ・NO2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。 ・環境基準値を上回る騒音の解消が期待される。 ⑨その他 ・黒潮町のまちづくりと一体的に整備する必要あり。 ・渋滞や駐車、停車車両の影響を受けない広幅員の道路構造となることで二次医療施設（幡多けんみん病院）へのアクセス性が向上が期待される。</p>	<p>・現国道56号の幅員狭小部や歩道未整備区間を回避し、走行性・安全性の向上やアクセス機能の向上を確保することを目的とした事業。 ・1工区では用地取得率が約55%であり、また、改良工事に着手し、早期供用に向け事業を推進。</p> <p>【コスト縮減等】 ・今後も新技術、新工法の採用による工事コストの縮減に加えて、施設の長寿命化や維持管理を考慮した構造の採用等、総コストの縮減に努めていく。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・防災課 (課長 三浦真紀)</p>
<p>一般国道56号 中村宿毛道路 四国地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>1,320</p>	<p>2,016</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：1,811億円 走行経費減少便益：144億円 交通事故減少便益：61億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 7,600～13,400台/日</p>	<p>1,658</p>	<p>1.2</p> <p>①円滑なモビリティの確保 ・現道等の時間損失の削減が見込まれる。 ・現道等の旅行速度が改善される。 ・現道等の路線バスの利便性や快適性の向上が見込まれる。 ・国見地区から中村駅（特急停車駅）までの所要時間の短縮が見込まれる。 ・宿毛市から高知龍馬空港（第二種空港）までの所要時間の短縮が見込まれる。 ②物流効率化の支援 ・四万十市から宿毛湾港（重要港湾）までの所要時間の短縮が見込まれる。 ・農林水産品の流通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 ・高知県における四国8の字ネットワークの形成に寄与する。 ・新たに拠点都市間（高知市～宿毛市）を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する。 ・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する。 ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が期待される。 ④個性ある地域の形成 ・高知南中核工業団地、宿毛湾港工業流通団地へのアクセス向上が期待される。 ・頑張る地方応援プログラム（四万十市、宿毛市）の展開を支援する。 ・主要な観光地（四万十川、足踏海産館、だるま夕日等）へのアクセス向上が期待される。 ⑤安全で安心できる暮らしの確保 ・二次医療施設（幡多けんみん病院）へのアクセス向上が期待できる。 ⑥安全な生活環境の確保 ・平田交差点（778.5坪/橋台キロ）の安全性の向上が期待できる。 ⑦災害への備え ・第一次緊急輸送道路として信頼性が高く災害に強い道路ネットワークを形成する。 ・現道が冠水等により通行止めになった場合の代替路線を形成する。 ・A'路線として位置づけられており、並行する高速ネットワークの代替路線として機能する。 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 ・NO2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。</p>	<p>・現国道56号の四万十市～宿毛市間における道路冠水等による交通遮断、四万十市内の渋滞を解消することで、四万十市～宿毛市間の円滑な交通を確保する。また、「8の字ネットワーク」の一部を形成し、高知県西部のミッシングリンクの解消に貢献するとともに、三次医療施設への搬送や南海地震等災害時の緊急輸送の支援などを目的とした事業。 ・未供用区間である平田IC～宿毛市和田（宿毛IC）区間では用地取得率が約75%となっており、早期供用に向け事業を推進。</p> <p>【コスト縮減等】 ・今後も新技術、新工法の採用による工事コストの縮減に加えて、施設の長寿命化や維持管理を考慮した構造の採用等、総コストの縮減に努めていく。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・防災課 (課長 三浦真紀)</p>

地域高規格道路 黒崎道路 一般国道3号 黒崎バイパス 九州地方整備局	再々評価	805	1,586	908	1.7	<p>①交通混雑の緩和 ・並行する国道3号（藤田3丁目交差点～樋口町交差点）の所要時間短縮 ・利用交通量の転換による並行する国道3号の混雑緩和 ・並行する国道3号（西本町1丁目交差点～藤田3丁目交差点）の旅行速度向上 ・並行する国道3号（西本町1丁目交差点～藤田3丁目交差点）の所要時間短縮</p> <p>②広域連携及び地域交流の支援 ・広域連携の大幅な所要時間短縮を確保し、広域連携推進に寄与 ・都市高速道路に直結することにより、周辺地区間の交流促進に寄与</p> <p>③物流の支援 ・自動車専用道路網が構築され、空港や港への所要時間が大幅に短縮 ・都市高速道路と一体となって物流効率化を支援</p> <p>④交通安全性の向上 ・並行する国道3号（西本町1丁目交差点～樋口町交差点）の交通事故発生件数の減少 ・並行する国道3号（西本町1丁目交差点～藤田3丁目交差点）の死傷事故率が約4割減少</p> <p>⑤観光振興の支援 ・環境関連の工場見学や工場群夜景観賞など観光を中心とした地域経済の活性化に貢献</p>	<p>・八幡及び黒崎地区の交通混雑の緩和と道路交通の円滑化を図り、地域経済活動の活性化支援に資するとともに、都市内の自動車専用道路ネットワークの機能を有する道路である。 ・平成22年度末の事業進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93%に達している。 ・地元や関係機関との協力体制のもと、平成23年度は皇后崎ランプ（入口）及び前田～皇后崎間の完成4車線供用、平成24年度には尾倉～前田間（北九州都市高速直結）の暫定2車線供用を目標に事業進捗を図っていく。 【コスト縮減等】 ・陸路跨線橋施工方法の変更による増加【約15億円増】 ・地下埋設物の取壊しによる増加【約10億円増】 ・地盤改良の追加による増加【約5億円増】 ・構造形式の変更による増加【約1億円増】 ・補強土壁の盛土材を「購入」から「水砕スラグ（精練すか）」への変更に伴うコスト縮減による減【約0.4億円】 ・新技術・新工法の積極的活用及び建設副産物対策による着実なコスト縮減</p>	継続	道路局 国道・防災課 （課長 三浦 真紀）
一般国道3号 博多バイパス 九州地方整備局	再々評価	462	5,693	975	5.8	<p>①交通混雑の緩和 ・並行する国道3号現道の交通混雑が緩和し、旅行速度が向上 ②交通安全性の確保 ・通学路に進入する通過交通が排除され、地域生活環境が向上 ③物流の支援 ・走行環境や速達性の向上が図られ、更なる物流支援に資する ④公共交通の支援 ・バス到着遅れ時間の改善により定時性が向上 ⑤救急医療活動の支援 ・救急医療活動のアクセス時間の短縮 ⑥高速ネットワークの代替機能の確保 ・都市高速道路通行止め時の代替路として走行環境が改善</p>	<p>・国道3号における交通混雑の緩和や交通安全の確保等に寄与する。 ・平成22年度末の事業進捗率は事業費ベースで約85%であり、そのうち用地進捗率は約95%に達している。 ・地元や関係機関との協力体制のもと、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全線供用へ向け、整備を推進していく。 【コスト縮減等】 ・環境基準を超過する騒音が予測されたことに伴う遮音壁の追加【約4億円増】 ・視認性が高く、防犯上も優位な橋梁形式への変更【約7億円増】 ・交通安全及び円滑な交通の確保を図るため、横断歩道橋を設置【約2億円増】 ・道路本体の施工前に水道管施工が可能となり、水道管移設工法の見直しによるコスト縮減【約0.3億円】</p>	継続	道路局 国道・防災課 （課長 三浦 真紀）
一般国道3号 鳥栖久留米道路 九州地方整備局	長期間継続中	304	455	256	1.8	<p>①交通混雑の緩和 ・国道3号（現道）の交通混雑の緩和 ・国道3号（現道）の旅行速度の向上 ②交通安全性の向上 ・国道3号（鳥栖久留米道路並行区間）における死傷事故件数の減少 ・国道3号（鳥栖久留米道路並行区間）における死傷事故件数の減少により交通安全性が向上 ③沿道環境の改善 ・自動車通車騒音の低減 ④救急医療活動の支援 ・鳥栖市から第三次救急医療施設（久留米市）への救急搬送を支援 ・救急医療活動のアクセス時間の短縮 ⑤輸血用血液輸送の支援 ・輸血用血液輸送の安定した提供に貢献</p>	<p>・福岡県久留米市内における国道3号の交通混雑緩和と交通安全性の向上に寄与。 ・平成22年度末の事業進捗率は事業費ベースで約6%であり、そのうち用地進捗率は約12%に達している。 ・地元や関係機関との協力体制のもと、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進捗を図っていく。 【コスト縮減等】 ・横断ボックスの追加による増加【約25億円増】 ・内水対策による道路構造の変更に伴う増加【約31億円増】 ・移設補償物件の追加による増加【約10億円増】 ・歩道橋の機能確保による増加【約7億円増】 ・補強土壁盛土の変更による増加【約5.5億円増】 ・低水敷の基礎工法の変更（場所打ち杭基礎～ケーソン基礎）による減【約0.5億円】</p>	継続	道路局 国道・防災課 （課長 三浦 真紀）
一般国道201号 飯塚庄内田川バイパス 九州地方整備局	再々評価	655	1,969	865	2.3	<p>①交通混雑の緩和 ・国道201号現道部の主要渋滞ポイントである3交差点の渋滞長が減少（片島200号（A）交差点、立寄交差点、仁保交差点） ・国道201号（現道部・バイパス部）の損失時間の減少 ・国道201号（現道部・バイパス部）の旅行速度の向上 ②交通安全性の向上 ・国道201号（現道部・バイパス部）の事故件数が約2割減少 ・国道201号（現道部・バイパス部）の死傷事故率が約2割減少 ③道路の信頼性の向上（通行止めリスクの回避） ・異常気象時通行規制区間（連続雨量200mmの回避並びに災害時における代替ルートの確保（通常ルート：60分（36km）、迂回ルート：82分（48km）） ・通行止めに遭遇するリスクの低下（迂回損失約4,000万円/日）</p> <p>④救急医療活動の支援 ・救急搬送の所要時間の短縮（田川市西～飯塚間） ・救急医療活動のアクセス時間の短縮 ⑤地域産業の支援 ・輸送時間の短縮によるコスト縮減 ⑥地域間交流・連携の支援 ・福岡市の都市的サービス享受地域の拡大 ・筑豊地域内部及び周辺都市間の交流促進の寄与 ・バイパスルートを通過する新たなバス路線が運行開始 ⑦観光振興の支援 ・移動時間短縮等による観光を中心とした筑豊地域の地域振興プロジェクトの支援</p>	<p>・既に供用中の一般有料道路・八木山バイパス及び田川バイパスと連結し、飯塚市街地部の交通混雑の緩和と、鳥尾峠の異常気象時における通行規制区間の解消を図る。 ・平成22年度末の事業進捗率は事業費ベースで約91%であり、そのうち用地進捗率は約99%に達している。 ・地元や関係機関との協力体制のもと、平成23年度は飯塚市弁分～飯塚市堀池古川間の4車線供用を目標に事業を進める。 【コスト縮減等】 ・切土法面補強の追加による増加【約9億円増】 ・路床盛土の石炭処理の追加による増加【約4億円増】 ・道路排水の流末処理対策の追加による増加【約3億円増】 ・交通安全施設等の追加による増加【約4億円増】 ・穂波川橋における架設工法の見直しによるコスト縮減による減【約0.27億円】 ・新技術・新工法の活用などによる着実なコスト縮減</p>	継続	道路局 国道・防災課 （課長 三浦 真紀）

一般国道201号 香春広幅 九州地方整備局	一定期間 未着工	31	46	<p>【内訳】 走行時間短縮便益： 34億円 走行経費減少便益： 12億円 交通事故減少便益： 0.42億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 21,200台/日～24,800台/日</p>	29	1.6	<p>①交通混雑の緩和 ・広幅による容量拡大に伴う交通混雑の緩和 ②交通安全性の向上 ・旅行速度の向上 ・交通混雑の緩和により、混雑時に起こりやすい追突事故などの危険性低下 ・下線の分離により、2車線道路に起こりやすい正面衝突事故の危険性低下 ③地域産業の支援 ・輸送時間の短縮によるコスト削減、産業支援、地域活性化に貢献</p>	<p>・国道201号の交通混雑緩和を目的とし、筑豊地域や重要港湾・苅田港と事業中の東九州自動車道を連絡し、物流等を支援する重要な道路である。 ・平成22年度末の事業進捗率は、事業費ベースで約4%である。 ・地元や関係機関との協力体制のもと、事業効果を早期に発現できるよう、用地買収着手、工事着手に向けて事業進捗を図っていく。 【コスト削減等】 ・新技術・新工法の積極的活用及び建設副産物対策による着実なコスト削減</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀)
一般国道201号 行橋インター-関道 九州地方整備局	その他	209	352	<p>【内訳】 走行時間短縮便益： 302億円 走行経費減少便益： 34億円 交通事故減少便益： 17億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 13,500台/日～24,100台/日</p>	224	1.6	<p>①交通混雑の緩和 ・東九州自動車道から行橋市街地へ流入する通過交通の転換に伴う市街地の混雑緩和 ・並行する国道201号（仮称）行橋10～行事）の旅行速度向上 ・並行する国道201号（仮称）行橋10～行事）の損失時間減少 ②広域連携の支援 ・筑豊地域と北九州空港、重要港湾苅田港の物流拠点間、東九州自動車道・（仮称）行橋10と苅田港のアクセス性の向上 ・田川市～苅田港間の所要時間の短縮 ③地域産業の支援 ・輸送時間の短縮によるコスト削減、産業支援、地域活性化に貢献 ・東九州自動車道・（仮称）行橋10へのアクセス性向上による物流活動の広域化 ・田川地域～苅田港間の所要時間の短縮 ④交通安全性の向上 ・通過交通削減による死傷事故率の減少（仮称）行橋10～行事） ⑤救急医療活動の支援 ・救急搬送の所要時間短縮（旧勝山町～小波瀬病院） ・救急医療活動のアクセス時間の短縮</p>	<p>・東九州自動車道の開通に伴う、国道201号現道への交通集を分散することで行橋市街地への内着な交通を確保することを目的とし、苅田港や筑豊地域と事業中の東九州自動車道を連絡し、物流等を支援する重要な道路である。 ・平成22年度末の事業進捗率は事業費ベースで約40%で、そのうち用地進捗率は約75%となっており、平成25年度末の全線暫定2車線供用を予定している。 ・地元や関係機関との協力体制のもと、東九州自動車道の整備にあわせ、事業効果を早期発現できるよう、用地買収や工事等の推進を図っていく。 【コスト削減等】 ・評価期間中の整備の考え方の変更（2車線の道路→4車線の道路）による増加【約54億円増】 ・盛土材の変更による増加【約19億円増】 ・軟弱地盤対策の追加による増加【約10億円増】 ・横断梁の追加による増加【約12億円増】 ・小波瀬橋の橋長変更によるコスト削減による減【約7億円】 ・新技術・新工法の積極的活用等による着実なコスト削減 ・建設副産物積換システムの利用及び周辺事業との調整を図り盛土材の確保に努める。</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀)
一般国道210号 浮羽バイパス 九州地方整備局	再々評価	276	619	<p>【内訳】 走行時間短縮便益： 509億円 走行経費減少便益： 96億円 交通事故減少便益： 15億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 9,600台/日～27,400台/日</p>	458	1.4	<p>①交通混雑の緩和 ・国道210号（現道）の交通混雑の緩和 ・国道210号（現道）の旅行速度の向上 ②救急医療活動の支援 ・うきは市から第二次医療施設（久留米市）への救急搬送の支援 ・救急医療活動のアクセス時間の短縮 ③交通安全性の向上 ・国道210号（浮羽バイパス並行区間）における死傷事故件数の減少 ・国道210号（浮羽バイパス並行区間）における死傷事故件数の減少により交通安全性が向上 ④治道環境の改善 ・自動車交通騒音の低減 ⑤地域コミュニティの活性化を支援 ・道路空間を活用したイベントの開催 ・地域参加や連携意識の高揚に寄与</p>	<p>・福岡県久留米市～うきは市間の交通混雑の緩和や交通安全の確保、さらには地域活性化の支援に寄与。 ・平成22年度末の事業進捗率は事業費ベースで約83%であり、そのうち用地進捗率は約85%に達している。 ・地元や関係機関との協力体制のもと、事業効果を早期発現できるように、引き続き用地買収を促進するとともに、田主丸地区の事業進捗を図っていく。 【コスト削減等】 ・埋蔵文化財調査の追加【約2.7億円増】 ・橋梁構造から大型プレキャストボックスカルバートへの変更による減【約0.3億円】</p>	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 今宿道路 九州地方整備局	その他	2,746	17,549	<p>【内訳】 走行時間短縮便益： 15,707億円 走行経費減少便益： 1,378億円 交通事故減少便益： 464億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 17,400～33,900台/日（自専部） 3,600～50,500台/日（一般部）</p>	4,649	3.8	<p>①地域間連携の強化 ・県境（福岡県・佐賀県）における断面交通量が向上 ②地域開発の支援 ・企業立地の増加 （前原10南産業団地に5社立地済み、2社立地予定） （糸島リサーチパークに3機関立地済み） ③交通混雑の緩和 ・並行道路（国道202号現道部）の交通混雑緩和 ・今宿道路（一般部）の交通混雑緩和 ④救急医療活動の支援 ・救急医療活動のアクセス時間の短縮</p>	<p>・福岡市と他都市との連携強化、高速度・定時性の確保、沿線地域の交通混雑の緩和に寄与。 ・平成22年度末の事業進捗率は事業費ベースで約82%であり、そのうち用地進捗率は約88%に達している。 ・地元や関係機関との協力体制のもと、事業効果を早期発現できるように、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。 【コスト削減等】 ・道路整備の考え方の変更（一般部（飯氏～前原1C間）：当面暫定2車線→完成4車線整備）【約7億円増】 ・新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策による、着実なコスト削減。</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀)
一般国道3号 鳥栖広幅 九州地方整備局	一定期間 未着工	77	200	<p>【内訳】 走行時間短縮便益： 146億円 走行経費減少便益： 34億円 交通事故減少便益： 21億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 38,400～46,100台/日</p>	58	3.4	<p>①交通混雑の緩和 ・国道3号の混雑度が低下 ・国道3号の旅行速度が向上 ・国道3号の通過時間が短縮 ②交通安全性の向上 ・国道3号（鳥栖広幅区間）における交通混雑の緩和により交通安全性が向上 ・国道3号（鳥栖広幅区間）の死傷事故率の減少 ③物流の効率化支援 ・交通混雑の緩和により、移動時間が短縮し、輸送コストの削減など、物流の効率化を支援</p>	<p>・鳥栖市中心部の交通混雑の緩和や交通安全性の向上ならびに、開発計画の支援に寄与。 ・平成22年度末の事業進捗率は事業費ベースで約1%である。 ・地元や関係機関との協力体制のもと、事業効果を早期発現できるように早期に用地買収に着手するとともに、早期供用に向けて事業を推進する。 【コスト削減等】 ・新技術・新工法の積極的活用及び建設副産物対策により、着実なコスト削減。</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀)
一般国道202号 伊万里バイパス 九州地方整備局	その他	29 【残事業＝3.8】	28 【残事業＝28】	<p>【内訳】 走行時間短縮便益： 25億円 走行経費減少便益： 2.0億円 交通事故減少便益： 0.77億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 6,900～7,400台/日</p>	36 【残事業＝7.3】	0.8 【残事業＝3.8】	<p>①交通混雑の緩和 ・伊万里バイパス事業区間の混雑度の低下 ・伊万里バイパス事業区間における通過時間の削減 ②交通安全性の向上 ・伊万里バイパス事業区間の死傷事故率の減少 ③治道環境の改善 ・伊万里バイパス事業区間の騒音レベルの低減</p>	<p>・伊万里市中心部の交通混雑の緩和及び交通安全の確保を図る。 ・平成22年度末の事業進捗率は、事業費ベースで約86%であり、そのうち、用地進捗率は約90%に達している。 ・地元や関係機関との協力体制のもと平成25年度末の全線供用に向け用地買収及び工事等の事業進捗を図っていく。 【コスト削減等】 ・地盤改良の追加による増加【約2.2億円増】 ・補償物件等の追加による増加【約1億円増】 ・橋梁構造からプレキャストボックスカルバートへの変更による減【約0.2億円】</p>	見直し継続	道路局 国道・防災課 (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 多久佐賀道路(1期) 九州地方整備局	再々評価	280	276	189	1.5	<p>①地域間の交流・連携の支援 ・沿線市間の所要時間短縮により地域間交流を支援 ②交通混雑の緩和 ・国道203号の交通混雑の緩和 ・国道203号の損失時間の減少 ③交通安全性の向上 ・国道205号の混雑度が低下 事故の低下 ④救急医療活動の支援 ・多久市から佐賀大学医学部附属病院への所要時間が短縮 ・救急医療活動のアクセス時間の短縮</p>	<p>・多久佐賀道路(1期)は、唐津市と佐賀市を連絡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・連携を支え、物流支援に寄与する事から、佐賀県における重要な路線として位置づけられる。さらに、当該地域の唯一の幹線道路となっている国道203号の交通混雑の緩和にも寄与する。 ・平成22年度末の事業進捗率は事業費ベースで約2%である。 ・地元や関係機関との協力体制のもと、事業効果を早期発現できるよう、用地買収着手、工事着手に向けて事業進捗を図っていく。 【コスト削減等】 ・新技術、新工法の積極的活用等による、着実なコスト削減。</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀)
一般国道205号 針尾バイパス 九州地方整備局	長期間継続 中	96	236	96	2.5	<p>①交通混雑の緩和 ・国道205号の旅行速度の向上 ②交通安全性の向上 ・4車線化及び中央分離帯の設置による交通安全性の向上 ③観光産業の発展を支援 ・高速10と観光拠点及び観光拠点間相互のアクセスが強化され、観光周遊性が向上 ・ハウステンボスから佐世保大塔ICへの所要時間が短縮 ④地域産業の発展を支援 ・高速アクセス向上による企業誘致の優位性向上 ・製造品出荷時の安定搬送の実現 ⑤救急医療活動の支援 ・救急医療活動のアクセス時間の短縮</p>	<p>・佐世保市南部の慢性的な交通混雑の緩和及び西九州自動車道へのアクセス向上などを目的とし、産業や経済の発展・文化交流等、地域開発の促進、地域の活性化を支援する。 ・平成22年度末の事業進捗率は事業費ベースで約31%であり、そのうち用地進捗率は約2%に達している。 ・地元や関係機関との協力体制のもと、平成25年度は、小浦橋～江上交差点の完成4車線供用を予定しており、残区間についても早期供用に引き続き事業進捗を図っていく。 【コスト削減等】 ・橋壁構造形式の見直しによるコスト削減【約0.04億円】</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀)
九州横断自動車道 延岡線 嘉島JCT～矢部 九州地方整備局	再々評価	623	763	642	1.2	<p>①災害に強いネットワークの構築 ・災害に強い道路ネットワークが形成され、広域的なりダンダンシーが確保。 ・通行止めに伴う迂回による損失時間の減少。 ②救急医療活動の支援 ・山崎町役場から熊本市の第三次医療施設(済生会熊本病院)への救急搬送の支援。 ・救急医療活動のアクセス時間の短縮。 ③観光活動の支援 ・観光拠点間アクセス性が向上し、観光周遊の可能性の拡大や広域的な観光圏の発展。 ・御船ICから山都町(通瀬橋)間の所要時間の短縮。 ④新幹線・空港への利便性向上 ・新幹線駅や空港へのアクセス条件改善による利便性の向上および他の公共交通機関との連携支援。 ・山都町から阿蘇まもも空港間の所要時間の短縮。</p>	<p>・九州横断自動車道延岡線は、九州縦貫自動車道と東九州自動車道に直結し、これらと一体となって循環型の高速交通ネットワークを形成し、地域の発展に重要な役割を担うことはもとより、九州全体の産業、経済、文化の交流発展に資する道路である。 ・平成22年度末の事業進捗率は、事業費ベースで約38%であり、そのうち用地進捗率は約5%に達している。 ・地元や関係機関との協力のもと、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、トンネル工事等の事業進捗を図っていく。 【コスト削減等】 ・橋脚土留め形式の変更による減【約0.1億円】</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀)
一般国道3号 榑木バイパス 九州地方整備局	再々評価	288	363	253	1.4	<p>①交通混雑の緩和 ・国道3号並行区間の旅行速度の向上 ・国道3号並行区間の混雑度の低下 ・国道3号並行区間の交通量の減少 ②交通安全の確保 ・並行する国道3号、国道208号の死傷事故件数の減少 ③地域交流の支援 ・榑木総合支所から熊本県庁間の所要時間の短縮 ④物流効率化の支援 ・輸送・配達時間の短縮による輸送コストの削減 ⑤地域経済の支援 ・特産品(榑木町のスイカなど)の輸送の定時制や品質確保を支援 ⑥救急医療活動の支援 ・第三次救急医療施設(熊本赤十字病院)への救急搬送の支援 ・救急医療活動のアクセス時間の短縮</p>	<p>・国道3号の交通混雑を緩和し、良好な環境の保全・形成を図るとともに、地域間の交流・連携を促進して、地域活性化への寄与。 ・平成22年度末の事業進捗率は、事業費ベースで約31%であり、そのうち用地進捗率は約43%に達している。 ・地元や関係機関との協力体制のもと、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事業進捗を図っていく。 【コスト削減等】 ・水路のプレキャスト化によるコスト削減【約0.03億円減】 ・新技術、新工法の積極的活用、建設副産物対策等による、着実なコスト削減</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀)
一般国道57号 立野拡幅 九州地方整備局	再々評価	159	338	214	1.6	<p>①交通混雑の緩和 ・国道7号の混雑度の低下 ・観光期(GW)の所要時間(大津町引水～阿蘇市下野)の短縮 ②救急医療活動の支援 ・阿蘇地域から救急医療施設までの救急搬送を支援 ・救急医療活動のアクセス時間の短縮 ③地域産業の支援 ・輸送コストの低減や製品生産スケジュールのリスク回避・低減などを支援する物流ルートとしての機能向上 ・農産品・畜産品の輸送コストの低減や販売市場拡大などを支援する物流機能向上</p>	<p>・国道57号の交通渋滞の緩和と国際観光拠点である阿蘇地域の活性化への寄与。 ・立野拡幅完成区間の混雑度は1.7～0.9に改善し、国道57号の上り方向の渋滞長は平成18年度の15.3kmから8.3kmへほぼ半減した。 ・しかしながら、拡幅が未了の区間を起点とする渋滞長(8.3km)は現在も著しい。 ・平成22年度末の事業進捗率は、事業費ベースで約75%であり、そのうち用地進捗率は約91%に達している。 ・平成22年度末の事業進捗率は、事業費ベースで約17%であり、そのうち用地進捗率は約14%に達している。 ・地元や関係機関との協力体制のもと、事業効果を早期発現できるよう、引き続き用地買収及び工事等の事業進捗を図っていく。 【コスト削減等】 ・地すべり対策工による増加【約6億円増】 ・橋台施工時の土留め対策工による増加【約3億円増】 ・橋梁補修・補強対策工による増加【約4億円増】 ・新技術、新工法の積極的活用、建設副産物対策などによる、着実なコスト削減</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀)
一般国道57号 瀬田拡幅 九州地方整備局	長期間継続 中	39	109	44	2.5	<p>①交通混雑の緩和 ・国道57号の混雑度の低下 ・観光期(GW)の所要時間(大津町引水～阿蘇市下野)の短縮 ②救急医療活動の支援 ・阿蘇地域から救急医療施設までの救急搬送を支援 ・救急医療活動のアクセス時間の短縮 ③地域産業の支援 ・輸送コストの低減や製品生産スケジュールのリスク回避・低減などを支援する物流ルートとしての機能向上 ・農産品・畜産品の輸送コストの低減や販売市場拡大などを支援する物流機能向上</p>	<p>・国道57号の交通渋滞の緩和と国際観光拠点である阿蘇地域の活性化への寄与。 ・立野拡幅の一部区間の完成により、国道57号の上り方向の渋滞長は平成18年度の15.3kmから8.3kmへほぼ半減したが、依然として渋滞長(8.3km)は現在も著しい。 ・平成22年度末の事業進捗率は、事業費ベースで約17%であり、そのうち用地進捗率は約14%に達している。 ・地元や関係機関との協力体制のもと、事業効果を早期発現できるよう、引き続き用地買収及び工事等の事業進捗を図っていく。 【コスト削減等】 ・新技術、新工法の積極的活用、建設副産物対策などによる、着実なコスト削減</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀)

地域高規格道路 熊本天草幹線道路 一般国道57号 宇土道路 九州地方整備局	一定期間 未着工	257	232	<p>走行時間短縮便益：166億円 走行経費減少便益：38億円 交通事故減少便益：29億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 13,500台/日</p>	187	1.2	<p>①災害に強いネットワークの形成 ・特殊通行規制区間（越波L=4.0km）の代替路の確保 ・通行止めの際の迂回解消 ②交通混雑の緩和 ・国道57号の通過交通が減少 ③交通安全性の向上 ・国道57号の死傷事故件数が減少 ④救急医療活動の支援 ・天草地域から高次救急医療施設までの救急搬送を支援 ・救急医療活動のアクセス時間の短縮</p>	<p>・熊本都市圏と天草地域を結ぶ広域ネットワークを形成することにより物流効率化など産業活動を支援するとともに、国道57号の特殊通行規制区間などの危険箇所回避、交通混雑の緩和や多発する交通事故の低減に寄与。 ・平成22年度末の事業進捗率は、事業費ベースで約0.5%である。 ・地元や関係機関との協力体制のもと、事業効果を早期発現できるよう、引き続き調査計画の実施と用地買収着手に向けて事業進捗を図っていく。</p> <p>【コスト削減等】 ・新技術・新工法の積極的活用、建設副産物対策などによる、着実なコスト削減</p>	継続	道路局 国道・防災課 （課長 三浦 真紀）
一般国道10号 別大塩幅 九州地方整備局	再々評価	833	13,416	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：12,434億円 走行経費減少便益：934億円 交通事故減少便益：48億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 22,600台/日～86,100台/日</p>	2,767	4.8	<p>①交通混雑の緩和 ・車線増加に伴う走行空間の確保と走行性の向上（左折車線の確保による直進交通の阻害回避） ・混雑度の低下 ・損失時間の削減 ・旅行速度の向上 ②交通安全性の向上 ・自転車歩行者道の設置による安全性の向上 ・死傷事故の低下 ③災害に強い道路ネットワークの構築 ・6車線化に伴う越波による通行規制区間の短縮 ・大分自動車道・宇佐別府道路での濃霧発生・積雪時における代替路線の確保と機能強化 ④救急医療活動の支援 ・高度医療施設への早急な搬送による住民の安心安全の確保 ・走行性の改善に伴う安静搬送の実現による搬送患者の負担の軽減 ⑤産業・観光活動の支援 ・地域の経済活動を支える基幹路線としての機能強化 ・広域観光拠点の連絡を強化し、地域産業の活性化を支援</p>	<p>・国道10号における円滑な走行性の確保や交通安全性の向上等に寄与する。 ・平成22年度末の事業進捗率は、事業費ベースで約98%で、用地進捗率は99%に達している。 ・これまでに21.5kmが供用しており、平成23年度に別大塩地区の完成6車供用、平成25年度に藤原地区の完成4車供用を予定している。 ・地元や関係機関との協力体制のもと、東九州自動車道の整備にあわせ事業効果を早期発現できるよう用地買収や工事等の推進を図っていく。</p> <p>【コスト削減等】 ・フレア護岸の支持杭工の作業効率化による減【約0.05億円】 ・新技術・新工法の積極的な活用等による着実なコスト削減</p>	継続	道路局 国道・防災課 （課長 三浦 真紀）
東九州自動車道 清武JCT～北郷 九州地方整備局	再々評価	1298 【残事業=780】	1,113 【残事業=1,113】	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：688億円 走行経費減少便益：279億円 交通事故減少便益：146億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量：17,500台/日</p>	1,225 【残事業=691】	0.9 【残事業=1.6】	<p>①物流の効率化を支援 ・国際拠点港湾等である宮崎港や油津港、空の玄関口である宮崎空港へのアクセス性も向上することにより、宮崎県南地域における物流基盤が強化。 ・輸送時間の短縮及び輸送コストの低減 ②観光地へのアクセス支援 ・九州縦貫自動車道宮崎線と一体となった広域ネットワークの形成 ③救急医療活動の支援 ・三次救急医療施設までのアクセス性向上とし、県南地域においても高度医療の受診が容易 ④地域経済の活性化を支援 ・工業団地から最寄10までの所要時間の短縮 ⑤広域的防災に資する道路ネットワークの強化 ・災害に強いネットワークの構築 ・並行現道の国道220号に異常気象時通行規制区間が存在</p>	<p>・東九州自動車道は、九州縦貫自動車道、九州横断自動車道と一体となって高速道路ネットワークを形成し、九州地方の一体的な産業、経済、文化の交流発展に資する道路である。本道路は、宮崎県南地域へのアクセス強化や災害に強いネットワークの構築を図ることとした延長約19.0kmの道路である。 ・平成22年度末の事業進捗率は事業費ベースで約35%であり、そのうち用地進捗率は約99%である。 ・地元や関係機関との協力体制のもと、事業効果を早期発現できるよう引き続き事業進捗を図っていく。</p> <p>【コスト削減等】 ・トンネルの支保構造の変更、補助工法等の追加【約468億円】 ・メタガス対策による換気施設の追加【約17億円】 ・地すべり対策の追加【約32億円】 ・特定有害物質対策の追加【約26億円】 ・工事用道路の追加【約43億円】 ・橋梁形式見直しによる減【約10億円】 ・橋梁ジョイント及び支保、土捨等の見直し等による減【約3億円】 ・用地準備の見直しによる減【約11億円】</p>	見直し継続	国道・防災課 （課長 三浦真紀）
東九州自動車道 北郷～日南 九州地方整備局	長期間継続中	200	473	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：347億円 走行経費減少便益：75億円 交通事故減少便益：51億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量：18,300台/日</p>	207	2.3	<p>①物流の効率化を支援 ・国際拠点港湾等である宮崎港や油津港、空の玄関口である宮崎空港へのアクセス性も向上することにより、宮崎県南地域における物流基盤が強化。 ・輸送時間の短縮及び輸送コストの低減 ②観光地へのアクセス支援 ・九州縦貫自動車道宮崎線と一体となった広域ネットワークの形成。 ③救急医療活動の支援 ・三次救急医療施設までのアクセス性が向上し、県南地域においても高度医療の受診が容易 ④地域経済の活性化を支援 ・工業団地から最寄10までの所要時間の短縮 ⑤広域的防災に資する道路ネットワークの強化 ・災害に強いネットワークの構築 ・並行現道の国道220号に異常気象時通行規制区間が存在</p>	<p>・東九州自動車道は、九州縦貫自動車道、九州横断自動車道と一体となって高速道路ネットワークを形成し、九州地方の一体的な産業、経済、文化の交流発展に資する道路である。本道路は、宮崎県南地域へのアクセス強化や災害に強いネットワークの構築を図ることとした延長約9.0kmの道路である。 ・平成22年度末の事業進捗率は事業費ベースで約46%であり、そのうち用地進捗率は約97%である。 ・地元や関係機関との協力体制のもと、事業効果を早期発現できるよう引き続き事業進捗を図っていく。</p> <p>【コスト削減等】 新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策による着実なコスト削減</p>	継続	国道・防災課 （課長 三浦真紀）
地域高規格道路 都城志布志道路 一般国道10号 都城道路(Ⅱ期) 九州地方整備局	一定期間 未着工	160	250	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：159億円 走行経費減少便益：60億円 交通事故減少便益：30億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 14,200～34,600台/日</p>	117	2.1	<p>①交通混雑の緩和 ・国道10号の通過交通が転換することにより交通混雑が緩和 ・国道10号の旅行速度が向上 ②救急医療活動の支援 ・救急医療活動のアクセス時間の短縮 ③沿道環境の改善 ・国道10号（新都市都島町）の騒音レベルが環境基準を達成 ④交通安全性の向上 ・国道10号の死傷事故件数の減少 ⑤リダンダンシーの確保 ・緊急輸送ネットワークの確保 ・冠水時の迂回ルートの確保</p>	<p>・国道10号都城道路(Ⅱ期)は、都城志布志道路の一部を構成する延長5.7kmの自動車専用道路である。 本道路は、都市圏部の交通混雑の緩和や沿道環境の改善に寄与する道路である。また、九州縦貫自動車道宮崎線と結節し、物流拠点である志布志港とのアクセス性が向上することによって都城・志布志地域の地域振興に資するものである。 ・平成22年度末の事業進捗率は事業費ベースで約1.3%である。 ・地元や関係機関との協力体制のもと事業効果を早期に発現できるよう、引き続き、調査計画の実施と用地買収着手に向けて事業進捗を図っていく。</p> <p>【コスト削減等】 新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策による着実なコスト削減</p>	継続	道路局 国道・防災課 （課長 三浦 真紀）



一般国道10号 延岡道路 九州地方整備局	再々評価	1,187	1,498	1,302	1.2	<p>①広域ネットワークの形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・輸送時間短縮による物流効率化</li> <li>・北浦漁港～宮崎空港の所要時間短縮</li> <li>・所要時間短縮による地域間交流連携の支援及び広域観光ルート形成の支援</li> <li>・大分市～延岡市の所要時間短縮</li> <li>②災害時の安全・安心確保 <ul style="list-style-type: none"> <li>・災害に強い道路整備により市民生活の安全・安心確保</li> <li>（19年9月の台風19号では、国道10号が約500m涉水）</li> </ul> </li> <li>③救急医療活動の支援 <ul style="list-style-type: none"> <li>・救急医療活動のアクセス時間の短縮</li> </ul> </li> <li>④交通混雑の緩和 <ul style="list-style-type: none"> <li>・並行する国道10号の旅行速度の向上</li> <li>・並行する国道10号の混雑緩和</li> </ul> </li> <li>⑤地域開発の支援 <ul style="list-style-type: none"> <li>・企業活動の進展や地域産業の発展に寄与</li> <li>（隣接する工業団地クレアパークの立地状況 H12：1件→H21：6件【完売】）</li> </ul> </li> <li>⑥港湾物流の効率化支援 <ul style="list-style-type: none"> <li>・高速ネットワークの整備により、鶴島港（重要港湾）の後背圏拡大</li> </ul> </li> </ul> <p>【内訳】  走行時間短縮便益：1,227億円  走行経費減少便益：161億円  交通事故減少便益：110億円</p> <p>【主な根拠】  計画交通量  9,200～19,300台/日</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・国道10号延岡道路は、東九州自動車道と九州横断道路と一体となって高速交通ネットワークを形成することにより、宮崎県北地域の骨格をなす道路となり、産業や経済の発展・文化交流等地域開発の促進、地域の活性化を支援するとともに国道10号の交通混雑緩和等にも寄与する。</li> <li>・平成22年度末の事業進捗率は事業費ベースで約63%であり、そのうち用地進捗率は約98%に達している。</li> <li>・地元や関係機関との協力体制のもと、平成24年度の本線暫定2車線供用に向けて引き続きトンネル工事等の事業進捗を図っていく。</li> </ul> <p>【コスト削減等】  ・建設発生土の運搬距離を削減することにより、処分費のコスト削減【約0.4億円減】</p>	継続	道路局 国道・防災課 （課長 三浦 真紀）
一般国道10号 新富バイパス 九州地方整備局	再々評価	169	1,351	293	4.6	<p>①交通混雑の緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・旅行速度の向上</li> <li>・損失時間の減少</li> <li>・現道混雑の混雑度が低下</li> <li>②交通安全性の確保</li> <li>③沿道環境の改善</li> <li>・現道混雑の改善レベルが環境基準を達成</li> <li>④地域経済の活性化を支援 <ul style="list-style-type: none"> <li>・バイパス4車線化に伴い企業立地が進展</li> </ul> </li> <li>⑤救急医療活動の支援 <ul style="list-style-type: none"> <li>・救急医療活動のアクセスがアクセス時間の短縮</li> </ul> </li> </ul> <p>【内訳】  走行時間短縮便益：1,169億円  走行経費減少便益：153億円  交通事故減少便益：29億円</p> <p>【主な根拠】  計画交通量  25,400～35,800台/日</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・国道10号新富バイパスは、児湯郡新富町から宮崎市佐土原町にかけてバイパス部と現道幅部から構成される延長4.8kmの道路であり、交通混雑の緩和や交通安全の確保、沿道環境の改善などに寄与する事業である。</li> <li>・平成22年度末の事業進捗率は事業費ベースで約63%であり、そのうち用地進捗率は約76%に達している。</li> <li>・地元や関係機関との協力体制のもと、事業効果が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、現道幅部の田中地区、日向大橋開通、バイパス部の完成4車線化等の事業進捗を図っていく。</li> </ul> <p>【コスト削減等】  ・日向橋ニューマチックケーソン基礎掘削時における既設橋の裏側対策の見直しや掘削時の岩塊除去及び仮設資材の存置期間見直しの変更による増加【約7億円増】  ・道路橋梁及び掘削計画を見直し、ポンプ排水から自然流下による排水計画の変更による減【約0.3億円減】</p>	継続	道路局 国道・防災課 （課長 三浦 真紀）
一般国道218号 高千穂日之影道路 九州地方整備局	一定期間 未着工	206	253	171	1.5	<p>①広域ネットワークの形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・物流効率化</li> <li>・地域間交流連携の支援 熊本市～延岡市の時間短縮</li> <li>・広域観光ルートの形成</li> <li>・旅行速度の向上</li> <li>・損失時間の減少</li> <li>・現道混雑の混雑度が低下</li> <li>②交通安全性の確保</li> <li>③沿道環境の改善</li> <li>・現道混雑の改善レベルが環境基準を達成</li> <li>④地域経済の活性化を支援 <ul style="list-style-type: none"> <li>・バイパス4車線化に伴い企業立地が進展</li> </ul> </li> <li>⑤救急医療活動の支援 <ul style="list-style-type: none"> <li>・救急医療活動のアクセスがアクセス時間の短縮</li> </ul> </li> </ul> <p>【内訳】  走行時間短縮便益：215億円  走行経費減少便益：26億円  交通事故減少便益：11億円</p> <p>【主な根拠】  計画交通量  8,200～8,700台/日</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・国道218号高千穂日之影道路は、熊本と延岡を結ぶ広域交通ネットワークを形成することにより、被災時の熊本方面への緊急輸送ルートとなることにも、宮崎県北地域の安全・安心な暮らしや産業振興の支援に寄与する。</li> <li>・平成22年度末の事業進捗率は事業費ベースで約1%である。</li> <li>・地元や関係機関との協力体制のもと、引き続き調査計画の実施と用地買収着工に向けて事業進捗を図っていく。</li> </ul> <p>【コスト削減等】  ・深角ICの形状変更に伴う増加（ハーフIC⇒フルIC）【約3億円増】  ・新技術や新工法の積極的活用、トンネルSリの有効活用、専門委員会制度の導入などによるコスト削減。</p>	継続	道路局 国道・防災課 （課長 三浦 真紀）
東九州自動車道 志布志～末吉財部 九州地方整備局	再々評価	1,379	1,850	1,437	1.3	<p>①物流の効率化を支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・九州縦貫自動車道と接続することで高速道路ネットワークが形成</li> <li>・志布志港から各肥育場へ供給される配合飼料の輸送効率化による農産物の活性化</li> <li>②観光地へのアクセス向上</li> <li>・観光地へのアクセス性が向上し、観光地への可能性の拡大および地域の観光産業の発展を支援</li> <li>③救急医療活動の支援 <ul style="list-style-type: none"> <li>・曾於郡医師会立病院（二次救急医療施設）～鹿児島市立病院（三次救急医療施設）までの搬送時間が短縮</li> <li>・救急医療活動のアクセス時間の短縮</li> </ul> </li> <li>④地域経済の活性化を支援 <ul style="list-style-type: none"> <li>・沿線工業団地から高速道路10mまでのアクセス性が向上</li> <li>⑤広域防災に資する道路ネットワークの強化</li> <li>・大規模災害時における物資輸送ルートの多重化</li> </ul> </li> </ul> <p>【内訳】  走行時間短縮便益：1,468億円  走行経費減少便益：235億円  交通事故減少便益：147億円</p> <p>【主な根拠】  計画交通量  5,400～18,600台/日</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・東九州自動車道（志布志～末吉財部）は九州の高速道路ネットワークの一部を形成し、大隅地域へのアクセス強化や物流の効率化による地域産業の活性化に寄与する。</li> <li>・平成22年度末の事業進捗率は事業費ベースで約49%であり、そのうち用地進捗率は約74%に達している。</li> <li>・今後は地元や関係機関との協力体制のもと、事業効果が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、残区間の早期供用に向けて事業進捗を図っていく。</li> </ul> <p>【コスト削減等】  ・橋脚工事等によって、新技術である大型パネル、幅広補強材を使用することで設置手間を削減【約0.08億円】</p>	継続	道路局 国道・防災課 （課長 三浦 真紀）
地域高規格道路 鹿児島東西幹線道路 一般国道3号 鹿児島東西道路 九州地方整備局	再々評価	650	1,180	522	2.3	<p>①広域ネットワークの形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・高速バス（鹿児島北IC～鹿児島中央駅間）の所要時間の短縮</li> <li>・鹿児島IC～鹿児島港間の所要時間の短縮</li> <li>②交通混雑の緩和</li> <li>・鹿児島東西道路の整備による交通混雑の緩和</li> <li>・鹿児島IC～中洲通り交差点間の所要時間の短縮</li> <li>③交通安全性の向上</li> <li>・死者事故件数の減少</li> <li>④救急医療活動の支援 <ul style="list-style-type: none"> <li>・日置市から第3次救急医療施設（鹿児島市立病院）までの搬送時間を短縮</li> <li>・救急医療活動のアクセス時間の短縮</li> </ul> </li> </ul> <p>【内訳】  走行時間短縮便益：958億円  走行経費減少便益：130億円  交通事故減少便益：92億円</p> <p>【主な根拠】  計画交通量  23,600～54,300台/日</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・鹿児島東西道路は、九州縦貫自動車道、南九州西回り自動車道及び指宿スカイラインの結節点となる鹿児島ICと接続し広域ネットワークを形成するとともに、中心市街地へのアクセス機能の強化、重要港湾鹿児島港との接続による物流効率化の支援や交通混雑の緩和による円滑な都市内交通の確保を目的とした事業である。</li> <li>・平成22年度末の事業進捗率は、事業費ベースで約29%であり、そのうち用地進捗率は約100%に達している。</li> <li>・地元や関係機関との協力体制のもと、事業効果が早期発現できるよう、引き続き工事等の進捗を図っていく。</li> </ul> <p>【コスト削減等】  ・トンネル掘削に伴い発生するシラス土を吹付コンクリートの材料として採用することで材料費と発生土の低減によりコスト削減【約0.45億円】</p>	継続	道路局 国道・防災課 （課長 三浦 真紀）
一般国道10号 加治木バイパス 九州地方整備局	長期間継続 中	42	202	54	3.7	<p>①交通混雑の緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・加治木バイパス4車線化による交通混雑の緩和</li> <li>・旅行速度の向上</li> <li>②交通安全性の向上</li> <li>・4車線化に伴う円滑な交通の確保、歩道設置により重大事故危険箇所が解消</li> <li>③救急医療活動の支援 <ul style="list-style-type: none"> <li>・死者事故件数の減少</li> <li>④救急医療活動の支援 <ul style="list-style-type: none"> <li>・給食市加治木町から鹿児島市の第3次救急医療施設までの搬送を支援</li> <li>・救急医療活動のアクセス時間の短縮</li> </ul> </li> </ul> </li> </ul> <p>【内訳】  走行時間短縮便益：209億円  走行経費減少便益：-5.7億円  交通事故減少便益：-1.3億円</p> <p>【主な根拠】  計画交通量  26,900～33,800台/日</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・加治木バイパスの4車線化は、国道10号の交通混雑の緩和、交通安全性の確保を図るとともに、地域連携の支援、地域産業の振興などに寄与することを目的とした事業である。</li> <li>・平成22年度末の事業進捗率は、事業費ベースで約63%であり、今後用地取得が必要となるのはNEXCO用地1件のみである。</li> <li>・地元や関係機関との協力体制のもと、事業効果が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。</li> </ul> <p>【コスト削減等】  ・新技術・新工法の積極的活用により着実なコスト削減</p>	継続	道路局 国道・防災課 （課長 三浦 真紀）

一般国道10号 鹿児島北バイパス 九州地方整備局	再々評価	450	1,083	390	2.8	<p>①交通混雑の緩和 ・鹿児島北バイパスの整備による交通混雑の緩和 ・並行現道の旅行速度の向上 ②交通安全性の向上 ・死傷事故件数の減少 ③リダンダンシーの確保 ・災害時のリダンダンシーの確保が図られ、信頼性の高い交通ネットワークを構築 (H5.8集中豪雨による全面通行止め21日間) ④物流効率化の支援 ・園分と野原テラパーク～鹿児島港間の所要時間の短縮 ⑤観光の支援 ・主要観光スポットへのアクセス向上に寄与 ⑥救急医療活動の支援 ・始良村から第3次救急医療施設 (鹿児島市立病院) までの救急搬送を支援 ・救急医療活動のアクセス時間の短縮</p> <p>【内訳】 走行時間短縮便益：941億円 走行経費減少便益：117億円 交通事故減少便益：25億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 39,400～39,700台/日</p>	<p>・鹿児島北バイパスは、鹿児島市と霧島市等を結ぶ唯一の幹線道路である国道10号の交通需要に対応した十分な交通容量を確保し、交通混雑の緩和に大きく貢献するとともに、交通安全性の向上等を目的とした事業である。 ・平成22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100%に達している。 ・当該地域の世界遺産暫定登録に伴う、景観検討を行っているところであり、平成24年度以降、地元協議等を行い道路構造の決定を図る予定。 【コスト削減等】 ・新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策による着実なコスト削減</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀)
一般国道220号 古江バイパス 九州地方整備局	再々評価	170	254	213	1.2	<p>①円滑な走行性の確保 ・国道220号の混雑度が低下 ②交通安全性の向上 ・未供用区間に並行する国道220号の事故発生件数の減少 ③救急医療活動の支援 ・救急医療活動のアクセス時間の短縮</p> <p>【内訳】 走行時間短縮便益：234億円 走行経費減少便益：16億円 交通事故減少便益：3.2億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 6,100～9,300台/日</p>	<p>・国道220号古江バイパスは、急勾配、急カーブの古江坂の回避、円滑な走行性の確保、交通安全性の向上などに寄与する。 ・平成22年度末の事業進捗率は事業費ベースで約69%であり、そのうち用地進捗率は約98%に達している。 ・今後は地元や関係機関との協力体制のもと、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、残区間の早期供用に向けて事業推進を図っていく。 【コスト削減等】 ・植生基材吹付工法から植生ネット工法への変更によるコスト削減【約0.05億円】</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀)
地域高規格道路 沖縄西海岸自動車道 一般国道58号 名護東道路 沖縄総合事務局	再々評価	962	949	878	1.1	<p>①円滑なモビリティの確保 ・現道 (大北～許田間) の年間渋滞損失時間の削減 ②個性ある地域の形成 (観光産業の支援) ・沖縄県へ来訪する入域観光客数 (年間約600万人)、海洋博公園入園者数 (年間約340万人) への道の駅許田から海洋博公園までの所要時間が短縮 ③安全で安心できる暮らしの確保 ・現道 (大北～敷久田間) の死傷事故密度の削減 ・三次医療施設までのアクセス時間が短縮 (名護市 (真喜屋) から県立中部病院 (三次医療施設) の所要時間が短縮</p> <p>【内訳】 走行時間短縮便益：724億円 走行経費減少便益：145億円 交通事故減少便益：80億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 23,000台/日</p>	<p>【事業の必要性】 ・年々交通量が増加し、平休、季節に係わらず、激しい渋滞が発生している。⇒交通渋滞の緩和 ・国道58号沿道には学校施設が多く、名護市内の現道のほぼ全域が通学路指定されている中、大型車交通も多く、交通安全上や住民の利便性、沿道環境の悪化等の課題がますます深刻になっている。⇒交通安全の確保・沿道環境の改善 ・北部地域には県内最大のリゾート地である、国営沖縄記念公園があり、来訪する観光客の年々の増加に伴い、ホテルや各種観光施設の整備も進んでおり、さらなる観光支援が必要である。⇒観光産業の支援 ・名護東道路の整備により、交通安全の確保、地域交流の促進が期待されており、地元名護市等から早期整備の要望を受けている。⇒地域の要望・活動</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀)
一般国道58号 恩納バイパス 沖縄総合事務局	再々評価	330	1,302	414	3.1	<p>①円滑なモビリティの確保 ・現道 (難良垣～雨恩納間) の渋滞の削減、恩納北交差点における渋滞長・渋滞解消 ②個性ある地域の形成 (観光産業の支援) ・沖縄県へ来訪する入域観光客数 (年間約600万人)、恩納村内への宿泊者数 (年間約200万人) への道の駅 (恩納村) リゾートホテルや各種観光施設間の所要時間が短縮 (琉球村～国営沖縄記念公園の所要時間が短縮) ③安全で安心できる暮らしの確保 ・現道の死傷事故件数の削減 ・三次医療施設までのアクセス時間が短縮 (恩納村 (安斎祖) から県立中部病院 (三次医療施設) の所要時間が短縮</p> <p>【内訳】 走行時間短縮便益：1233億円 走行経費減少便益：61億円 交通事故減少便益：8.5億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 25,000台/日</p>	<p>【事業の必要性】 ・年々交通量が増加し、特にレンタカー交通の増加が顕著な夏季観光シーズンをはじきめとして、近年、激しい渋滞が発生している。⇒交通渋滞の緩和 ・恩納村における延長あたりの死者数は全国ワースト2位であり、かつ、沿道に人口が集中している中、大型車の利用交通が多く、交通安全上の課題がますます深刻になっている。⇒交通安全の確保 ・年々観光客が増加し、ホテルや各種観光資源の立地が促進され、県内屈指のリゾート地となっており、さらなる支援が必要である。⇒観光産業の支援</p> <p>【事業の進捗】 ・平成23年4月29日に暫定2車線で開通し、暫定開通の一定の効果も発揮されている。</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀)
一般国道58号 嘉手納バイパス 沖縄総合事務局	再々評価	286	377	221	1.7	<p>①円滑なモビリティの確保 ・並行路線である国道58号に集中する交通が分散し、渋滞損失時間が削減。 ・那覇空港から読谷村役場までの所要時間が短縮。 ②物流効率化の支援 ・那覇新港から読谷村役場までの所要時間が短縮。</p> <p>【内訳】 走行時間短縮便益：323億円 走行経費減少便益：33億円 交通事故減少便益：21億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 23,000台/日</p>	<p>【事業の必要性】 ・嘉手納町のまぶくりに寄与する交通ネットワークを形成する骨格道路として位置づけ。⇒地域の活性化 ・現道58号の交通量は5万台/日以上、混雑度は並行区間で高くなっている。⇒交通渋滞の緩和 ・嘉手納バイパスと並行する区間において、国道58号の渋滞が連続している。⇒交通渋滞の緩和</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀)
地域高規格道路 沖縄西海岸自動車道 一般国道58号 浦添北道路 沖縄総合事務局	再々評価	250	846	223	3.8	<p>①円滑なモビリティの確保 ・並行路線である国道58号に集中する交通が分散し、並行区間の交通量が減少。 ・北谷新役場から那覇空港までの所要時間が短縮 ②個性ある地域の形成 ・浦添北道路が供用することで沖縄コンベンションセンター周辺の直野海浜公園やビーチ、マリナを含めた直野湾コンベンションエリアの利便性の向上とエリア周辺の活性化が期待される。</p> <p>【内訳】 走行時間短縮便益：752億円 走行経費減少便益：72億円 交通事故減少便益：23億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 26,000台/日</p>	<p>【事業の必要性】 ・現道58号は、交通量が7～8万台/日以上、混雑度は1.98まで増加している。⇒交通渋滞の緩和 ・ピーク時旅行速度は14.7km/hと、慢性的な渋滞が発生している。⇒交通渋滞の緩和 ・牧港補給地区跡地利用基本構想 (案) が平成21年度に策定。⇒地域の活性化支援</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀)
北海道縦貫自動車道 (大沼公園～国 東) 日本高速道路株式 会社	再々評価	1,330	2,701	1,936	1.4	<p>・当該路線が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 ・緊急輸送道路が通行止めになった場合に大規模な迂回を強いられたる区間の代替輸送を形成する。 ・三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる。</p> <p>【内訳】 走行時間短縮便益：2,326億円 走行経費減少便益：241億円 交通事故減少便益：134億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 3,000～3,800台/日</p>	<p>○事業の必要性等に関する視点 ・当該区間は、道央圏と道南圏の連絡の強化を図り、沿線地域の産業・経済・観光・物流の効率化、救急搬送に不可欠な道路である ・当該区間は、国道5号の交通分散機能や事故・災害時におけるリダンダンシー機能を有する。 ○事業の進捗の見込みの視点 ・平成18年11月八雲1C～国縫1C間、平成21年10月落部1C～八雲1C間、平成23年11月舞1C～落部1C間がそれぞれ開通済みである ・大沼公園1C～舞1C間は用地取得が完了し、土工・橋梁工事が全面展開中である。 ○コスト削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削減を図っていく。</p>	継続	道路局 高速道路課 (課長 縄田 正)

北海道横断自動車道根室線 (余市～小樽JCT) 東日本高速道路株式会社	長期間継続中	1,061	1,097	【内訳】 走行時間短縮便益：979億円 走行経費減少便益：81億円 交通事故減少便益：37億円 【主な相模】 計画交通量：5,600～6,600台/日	1,016	1.1	・当該路線が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する。 ・緊急輸送道路が通行止めになった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する。 ・三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる。	○事業の必要性に関する視点 ・当該区間は、道央圏と観光資源が豊富な後志地域とを結ぶ重要なルートであり、沿線地域の産業・経済・観光の発展、物流の効率化、救急搬送に不可欠な道路である。 ・当該区間は、並行する国道5号のバイパスとして、繁忙期における交通混雑の緩和や、事故の減少及び災害時の代替ルートとしての機能を有する。 ○事業の進捗の見込みの視点 ・用地取得中で、平成22年度末には本線工事に先立つ準備工事に着手し、平成24年度より本線工事の着手を予定している。 ○コスト削減や代替案立案等の可能性の視点 ・橋梁形式や発生土砂の本線内処理などの工夫することでコスト削減に努める。	継続	道路局 高速道路課 (課長 縄田 正)
常磐自動車道 (新地～山元) 東日本高速道路株式会社	長期間継続中	468	908	【内訳】 走行時間短縮便益：648億円 走行経費減少便益：264億円 交通事故減少便益：191億円 【主な相模】 計画交通量：6,000台/日	497	1.8	・当該路線が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する。 ・緊急輸送道路が通行止めになった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する。 ・三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる。	○事業の必要性に関する視点 ・東日本大震災の復興支援道路とし、地元からの早期完成を熱望されている。 ・当該区間は、太平洋沿岸地域の産業・経済・観光の発展、物流の効率化、救急搬送に不可欠な道路である。 ・当該区間は、国道6号や東北道等の交通分散機能や、事故・災害時におけるリダンダンシー機能を有する。 ○事業の進捗の見込みの視点 ・用地取得がほぼ完了し、土工事に全面着手したところ。 ○コスト削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削減を図っていく。	継続	道路局 高速道路課 (課長 縄田 正)
東北中央自動車道 (南陽高島～山形上山) 東日本高速道路株式会社	長期間継続中	1,079	2,216	【内訳】 走行時間短縮便益：1,850億円 走行経費減少便益：264億円 交通事故減少便益：101億円 【主な相模】 計画交通量：9,800～10,500台/日	1,037	2.1	・当該路線が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する。 ・緊急輸送道路が通行止めになった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する。 ・三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる。	○事業の必要性に関する視点 ・当該区間は、山形県内陸部の産業・経済・観光の発展、物流の効率化、救急搬送に不可欠な道路である。 ・当該区間は、国道13号や東北道等の交通分散機能及び相互補完や、事故・災害時におけるリダンダンシー機能を有する。 ○事業の進捗の見込みの視点 ・用地取得中であり、平成23年度から土工事に先立ち試験盛土工事に着手している。本線工事は平成24年度から順次着手していく。 ○コスト削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削減を図っていく。	継続	道路局 高速道路課 (課長 縄田 正)
常磐自動車道 (常磐高岡～新地) 東日本高速道路株式会社	再々評価	1,271	2,320	【内訳】 走行時間短縮便益：1,726億円 走行経費減少便益：462億円 交通事故減少便益：132億円 【主な相模】 計画交通量：5,700～7,700台/日	1,596	1.5	・当該路線が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する。 ・緊急輸送道路が通行止めになった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する。 ・三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる。	○事業の必要性に関する視点 ・当該区間は、沿線地域の産業・経済・観光の発展、物流の効率化、救急搬送に不可欠な道路である。 ・当該区間は、国道6号や東北道等の交通分散機能や、事故・災害時におけるリダンダンシー機能を有する。 ○事業の進捗の見込みの視点 ・常磐高岡～相馬間は土工・橋梁工が一部完成し舗装・施設工事に着手したところ。当該区間のうち、常磐高岡～南相馬間は、原発警戒区内のため除雪工事等、対応について注視して行く。 ・相馬～新地間は用地取得がほぼ完了し、土工・橋梁工事に全面着手したところ。 ○コスト削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削減を図っていく。	継続	道路局 高速道路課 (課長 縄田 正)
常磐自動車道水戸線 (鉢田～茨城町JCT) 東日本高速道路株式会社	再々評価	484	1,480	【内訳】 走行時間短縮便益：1,210億円 走行経費減少便益：164億円 交通事故減少便益：106億円 【主な相模】 計画交通量：13,100～13,500台/日	564	2.6	・当該路線が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する。 ・緊急輸送道路が通行止めになった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する。 ・三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる。	○事業の必要性に関する視点 ・当該区間は、茨城県沿岸部の産業・経済の発展、物流の効率化、救急搬送に不可欠な道路である。 ・当該区間は、国道11号等の沿線の交通分散や、事故・災害時におけるリダンダンシー機能を有する。 ○事業の進捗の見込みの視点 ・茨城空港北10～茨城町JCT間は、平成22年3月6日に開通済みである。 ・鉢田10～茨城空港北10間は、調査・設計を実施しており、現在設計協議が完了し、幅員設計及び用地関係調査を実施中である。 ○コスト削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削減を図っていく。	継続	道路局 高速道路課 (課長 縄田 正)
東関東自動車道水戸線 (三郷～高谷JCT) 東日本高速道路株式会社	再々評価	10,072	10,445	【内訳】 走行時間短縮便益：10,006億円 走行経費減少便益：282億円 交通事故減少便益：157億円 【主な相模】 計画交通量：27,800～46,400台/日	10,018	1.04	・広域道路整備基本計画に位置づけられる環状道路を形成する。 ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる。 ・緊急輸送道路が通行止めになった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する。	○事業の必要性に関する視点 ・当該区間は、放射状に伸びる幹線道路を相互に連絡させ、都心に集中する交通を円滑に分散・導入するとともに、都心に起終点を持たない交通をバイパスさせることにより、首都圏に均衡ある道路ネットワークを形成する上で不可欠な道路である。 ・事故や災害などにより通行止めになった場合でも、速やかな迂回が可能となり代替路線を形成する道路である。 ・防災空間としての機能を有する。 ○事業の進捗の見込みの視点 ・三郷JCT～南三郷間は平成17年11月に開通済みである。 ・用地取得について、三郷南～松戸間は完了し、松戸～高谷JCT間は約99%となっている。 ・三郷南～高谷JCT間は土工事を全面展開中。 ○コスト削減や代替案立案等の可能性の視点 ・半地下・掘削構造のため発生する残土処理や橋梁形式などの工夫で更なるコスト削減に努める。	継続	道路局 高速道路課 (課長 縄田 正)
第一東海自動車道 (海老名南JCT～海老名) 中日本高速道路株式会社	再々評価	1,199	3,249	【内訳】 走行時間短縮便益：3,070億円 走行経費減少便益：96億円 交通事故減少便益：82億円 【主な相模】 計画交通量：20,000～29,300台/日	1,388	2.3	・首都圏の環境改善。 ・沿線都市間の連絡強化。 ・沿線の地域づくり支援、活性化。 ・災害時における緊急輸送路の確保。	○事業の必要性に関する視点 ・圏央道内側の首都圏の慢性的な渋滞の解消に寄与。 ・圏央道周辺の物流拠点や工業団地の整備に寄与。 ○事業の進捗の見込みの視点 ・工事全面展開中。 ○コスト削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度を上げていくとともに、新技術・新工法や現地の状況変化も確認しながら今後ともコスト削減を図っていく。	継続	道路局 高速道路課 (課長 縄田 正)
第二東海自動車道 (海老名南JCT～桑野) 中日本高速道路株式会社	再々評価	7,212	10,202	【内訳】 走行時間短縮便益：9,667億円 走行経費減少便益：388億円 交通事故減少便益：147億円 【主な相模】 計画交通量：20,800～55,800台/日	6,347	1.6	・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・当該路線が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する。 ・緊急輸送道路が通行止めになった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する。	○事業の必要性に関する視点 ・東名高速道路では、交通量の増加に伴い渋滞が頻繁に発生しており、定時性の確保等の観点から、早期整備の必要性が益々高まっている。 ・東名高速道路とのダブルネットワーク化により、特に災害時においてリダンダンシー機能を発揮。 ○事業の進捗の見込みの視点 ・海老名南JCT～伊勢原北間は用地取得約8割以上完了。伊勢原北～秦野間は用地取得約4割完了。 ○コスト削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度を上げていくとともに、新技術・新工法や現地の状況変化も確認しながら今後ともコスト削減を図っていく。	継続	道路局 高速道路課 (課長 縄田 正)

中部横断自動車道 (新清水JCT～富沢) 中日本高速道路株式会社	再々評価	1,541	1,654	【内訳】 走行時間短縮便益：1,416億円 走行経費減少便益：185億円 交通事故減少便益：53億円 【主な根拠】 計画交通量：7,800台/日	1,385	1.2	・新幹線もしくは特急停車駅へのアクセス向上が見込まれる。 ・当該路線が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する。 ・現道等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期通行障害区間を解消する。	○事業の必要性等に関する視点 ・災害発生時の首都圏～中京圏のネットワークとして重要なルート。 ・鉄道運休時における代替ルートとして安定的かつ持続的に機能。 ○事業の進捗の見込みの視点 ・用地取得が約9割以上完了。 ○コスト削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度を上げていくとともに、新技術・新工法や現地の状況変化も確認しながら今後ともコスト削減を図っていく。	継続	道路局 高速道路課 (課長 縄田 正)
中部横断自動車道 (六郷～増穂) 中日本高速道路株式会社	再々評価	658	729	【内訳】 走行時間短縮便益：639億円 走行経費減少便益：62億円 交通事故減少便益：29億円 【主な根拠】 計画交通量：7,900台/日	606	1.2	・当該路線が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する。 ・主要な観光地へのアクセス向上が期待される。 ・三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる。	○事業の必要性等に関する視点 ・東名高速道路では、交通量の増加に伴い交通集中による渋滞が頻繁に発生しており、定時性の確保等の観点から、早期整備の必要性が益々高まっている。 ・東名高速道路とのダブルネットワーク化により、特に災害時においてリダンダンシー機能を発揮。 ○事業の進捗の見込みの視点 ・悪天候の地すべり対策追加工事も、調査・設計を踏まえ工事内容が決定。 ○コスト削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度を上げていくとともに、新技術・新工法や現地の状況変化も確認しながら今後ともコスト削減を図っていく。	継続	道路局 高速道路課 (課長 縄田 正)
第二東海自動車道 (御殿場JCT～長泉沼津) 中日本高速道路株式会社	再々評価	2,299	12,197	【内訳】 走行時間短縮便益：11,389億円 走行経費減少便益：632億円 交通事故減少便益：364億円 【主な根拠】 計画交通量：45,500台/日	2,804	4.3	・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・当該路線が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する。 ・緊急輸送道路が通行止めになった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する。	○事業の必要性等に関する視点 ・東名高速道路では、交通量の増加に伴い交通集中による渋滞が頻繁に発生しており、定時性の確保等の観点から、早期整備の必要性が益々高まっている。 ・東名高速道路とのダブルネットワーク化により、特に災害時においてリダンダンシー機能を発揮。 ○事業の進捗の見込みの視点 ・悪天候の地すべり対策追加工事も、調査・設計を踏まえ工事内容が決定。 ○コスト削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度を上げていくとともに、新技術・新工法や現地の状況変化も確認しながら今後ともコスト削減を図っていく。	継続	道路局 高速道路課 (課長 縄田 正)
第二東海自動車道 (長泉沼津～新清水JCT) 中日本高速道路株式会社	再々評価	8,439	23,822	【内訳】 走行時間短縮便益：22,214億円 走行経費減少便益：1,243億円 交通事故減少便益：364億円 【主な根拠】 計画交通量：43,800～45,800台/日	10,902	2.2	・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・当該路線が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する。 ・緊急輸送道路が通行止めになった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する。	○事業の必要性等に関する視点 ・東名高速道路では、交通量の増加に伴い交通集中による渋滞が頻繁に発生しており、定時性の確保等の観点から、早期整備の必要性が益々高まっている。 ・東名高速道路とのダブルネットワーク化により、特に災害時においてリダンダンシー機能を発揮。 ○事業の進捗の見込みの視点 ・悪天候の地すべり対策追加工事も、調査・設計を踏まえ工事内容が決定。 ○コスト削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度を上げていくとともに、新技術・新工法や現地の状況変化も確認しながら今後ともコスト削減を図っていく。	継続	道路局 高速道路課 (課長 縄田 正)
第二東海自動車道 (新清水JCT～浜松いなさJCT) 中日本高速道路株式会社	再々評価	14,972	44,230	【内訳】 走行時間短縮便益：40,621億円 走行経費減少便益：2,891億円 交通事故減少便益：718億円 【主な根拠】 計画交通量：46,400～50,300台/日	19,469	2.3	・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・当該路線が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する。 ・緊急輸送道路が通行止めになった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する。	○事業の必要性等に関する視点 ・東名高速道路では、交通量の増加に伴い交通集中による渋滞が頻繁に発生しており、定時性の確保等の観点から、早期整備の必要性が益々高まっている。 ・東名高速道路とのダブルネットワーク化により、特に災害時においてリダンダンシー機能を発揮。 ○事業の進捗の見込みの視点 ・悪天候の地すべり対策追加工事も、調査・設計を踏まえ工事内容が決定。 ○コスト削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度を上げていくとともに、新技術・新工法や現地の状況変化も確認しながら今後ともコスト削減を図っていく。	継続	道路局 高速道路課 (課長 縄田 正)
第二東海自動車道 (浜松いなさJCT～豊田東) 中日本高速道路株式会社	再々評価	6,404	13,736	【内訳】 走行時間短縮便益：12,554億円 走行経費減少便益：906億円 交通事故減少便益：275億円 【主な根拠】 計画交通量：44,100～50,300台/日	6,857	2.0	・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・当該路線が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する。 ・緊急輸送道路が通行止めになった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する。	○事業の必要性等に関する視点 ・東名高速道路では、交通量の増加に伴い交通集中による渋滞が頻繁に発生しており、定時性の確保等の観点から、早期整備の必要性が益々高まっている。 ・東名高速道路とのダブルネットワーク化により、特に災害時においてリダンダンシー機能を発揮。 ○事業の進捗の見込みの視点 ・現在、工事全面展開中。 ○コスト削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度を上げていくとともに、新技術・新工法や現地の状況変化も確認しながら今後ともコスト削減を図っていく。	継続	道路局 高速道路課 (課長 縄田 正)
近畿自動車道紀勢線 (紀伊長島～紀勢大内山) 中日本高速道路株式会社	再々評価	486	1,108	【内訳】 走行時間短縮便益：778億円 走行経費減少便益：239億円 交通事故減少便益：90億円 【主な根拠】 計画交通量：8,000台/日	521	2.1	・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる。 ・緊急輸送道路(国道4号)が通行止めになった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する。 ・三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる。	○事業の必要性等に関する視点 ・H10年の開通以降、交通量が年々増加 ・災害発生時の緊急輸送道路として機能 ○事業の進捗の見込みの視点 ・順次舗装工事や施設工事に着手。 ○コスト削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度を上げていくとともに、新技術・新工法や現地の状況変化も確認しながら今後ともコスト削減を図っていく。	継続	道路局 高速道路課 (課長 縄田 正)
近畿自動車道名古屋神戸線 (四日市JCT～菟野) 中日本高速道路株式会社	再々評価	1,447	5,542	【内訳】 走行時間短縮便益：4,797億円 走行経費減少便益：560億円 交通事故減少便益：185億円 【主な根拠】 計画交通量：42,400～51,800台/日	1,369	4.1	・当該路線が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する。 ・緊急輸送道路(名神高速道路)が通行止めになった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する。 ・並行する高速ネットワーク(東名阪自動車道)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 ・新幹線の供用以降、東名阪自動車道の交通量増加に伴い交通集中による渋滞が頻繁に発生しており、定時性の確保等の観点から、早期整備の必要性が益々高まっている。 ・東名阪道路とのダブルネットワーク化により、特に災害時においてリダンダンシー機能を発揮 ○事業の進捗の見込みの視点 ・用地取得が約9割完了。 ○コスト削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度を上げていくとともに、新技術・新工法や現地の状況変化も確認しながら今後ともコスト削減を図っていく。	継続	道路局 高速道路課 (課長 縄田 正)
近畿自動車道敦賀線 (小浜西～敦賀JCT) 西日本高速道路株式会社	再々評価	2,488	4,632	【内訳】 走行時間短縮便益：4,178億円 走行経費減少便益：335億円 交通事故減少便益：119億円 【主な根拠】 計画交通量：4,600～7,200台/日	2,658	1.7	・当該路線が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する。 ・緊急輸送道路が通行止めになった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する。 ・三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる。	○事業の必要性等に関する視点 ・大規模な複合災害時における緊急輸送道路として機能 ・太平洋側において大規模災害が発生した場合、太平洋側の代替ルートとして機能 ○事業の進捗の見込みの視点 ・工事全面展開中。 ○コスト削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度を上げていくとともに、新技術・新工法や現地の状況変化も確認しながら今後ともコスト削減を図っていく。	継続	道路局 高速道路課 (課長 縄田 正)

近畿自動車道名古屋神戸線 (大津JCT～城陽) 西日本高速道路株式会社	再々評価	3,273	6,877	【内訳】 走行時間短縮便益：6,164億円 走行経費減少便益：538億円 交通事故減少便益：175億円 【主な根拠】 計画交通量：45,700～49,800台/日	2,597	2.6	・当該路線が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する。 ・緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する。 ・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 ・名神高速道路とのダブルネットワーク化による災害・事故等に対する信頼性の確保、周辺ネットワークの渋滞解消、地域活性化等の効果が期待される。 ・主要な周辺ネットワークとなる第二京阪道路開通後の交通状況において、名神・京滋バイパスでは一部区間で緩和されたものの依然として重交通を担い渋滞が多発。また、第二京阪道路は大阪以南との利用交通が主体となり東西広域交通としての利用はなされていない状況。 ⇒国土軸の一部として、三大都市圏の連携強化、広域高速道路ネットワークの形成に必要不可欠。 ○事業の進捗の見込みの視点 ・事業の着手にまつていない。 「主要な周辺ネットワークの供用後における交通状況等を見て、改めて事業の着工について判断することとし、それまでは着工しない」とされている。 ○コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点 ・着工後、地元設計協議など事業進捗に合わせ設計並びに施工計画等の精度を上げていくとともに、新技術・新工法や現地の状況変化も確認しながら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)
近畿自動車道名古屋神戸線 (城陽～高槻第一JCT) 西日本高速道路株式会社	再々評価	5,155	9,000	【内訳】 走行時間短縮便益：8,432億円 走行経費減少便益：422億円 交通事故減少便益：177億円 【主な根拠】 計画交通量：36,500～41,600台/日	4,256	2.1	・当該路線が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する。 ・緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する。 ・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 ・名神高速道路とのダブルネットワーク化による災害・事故等に対する信頼性の確保、周辺ネットワークの渋滞解消、地域活性化等の効果が期待される。 ・主要な周辺ネットワークとなる第二京阪道路開通後の交通状況において、名神・京滋バイパスでは一部区間で緩和されたものの依然として重交通を担い渋滞が多発。また、第二京阪道路は大阪以南との利用交通が主体となり東西広域交通としての利用はなされていない状況。 ⇒国土軸の一部として、三大都市圏の連携強化、広域高速道路ネットワークの形成に必要不可欠。 ○事業の進捗の見込みの視点 ＜城陽～八幡＞ ・現在用地取得を進めながら本線工事に着手している。 ＜八幡～高槻第一JCT＞ ・事業の着手にまつていない。 「主要な周辺ネットワークの供用後における交通状況等を見て、改めて事業の着工について判断することとし、それまでは着工しない」とされている。 ○コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点 ＜城陽～八幡＞ ・今後も新技術・新工法の採用や現地の状況変化を確認しながらコスト縮減を図っていく。 ＜八幡～高槻第一JCT＞ ・着工後、地元設計協議など事業進捗に合わせ設計並びに施工計画等の精度を上げていくとともに、新技術・新工法や現地の状況変化も確認しながら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)
近畿自動車道名古屋神戸線 (高槻第一JCT～神戸JCT) 西日本高速道路株式会社	再々評価	7,018	8,194	【内訳】 走行時間短縮便益：7,650億円 走行経費減少便益：372億円 交通事故減少便益：172億円 【主な根拠】 計画交通量：38,100～42,100台/日	6,374	1.3	・当該路線が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する。 ・緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する。 ・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 ・名神高速道路・中国自動車道とのダブルネットワーク化による災害・事故等に対する信頼性の確保、周辺ネットワークの渋滞解消、地域活性化等の効果が期待される。 ⇒国土軸の一部として、三大都市圏の連携強化、広域高速道路ネットワークの形成に必要不可欠。 ○事業の進捗の見込みの視点 ・現在用地取得を進めながら本線工事に着手している。 ○コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点 ・今後も新技術・新工法の採用や現地の状況変化を確認しながら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)
四国横断自動車道 (徳島東～徳島JCT) 西日本高速道路株式会社	再々評価	594	856	【内訳】 走行時間短縮便益：793億円 走行経費減少便益：40億円 交通事故減少便益：23億円 【主な根拠】 計画交通量：7,800台/日	500	1.7	・並行区間等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される。 ・農林水産業を主体とする地域から大都市圏への農林水産品の流通の利便性が向上が見込まれる。 ・緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する。	○事業の必要性等に関する視点 ・京阪神地域と徳島県南地域を結ぶ高速道路ネットワークの形成。 ・工業製品などの物流の効率化による地域産業の活性化。 ・東南海、南海地震時の輸送路としての機能を発揮。 ・定住自立圏構想に基づく地域活性化を支援。 など、便益に反映されない効果もあめ、当該区間の必要性は高い。 ○事業の進捗の見込みの視点 ・現在一部区間で土質調査及び設計を実施し、今後は調査設計を更に進め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設計並びに施工計画等の精度を上げていくとともに、新技術・新工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 縄田 正)
四国横断自動車道 (徳島～徳島JCT～鳴門JCT) 西日本高速道路株式会社	再々評価	953	1,263	【内訳】 走行時間短縮便益：1,161億円 走行経費減少便益：66億円 交通事故減少便益：37億円 【主な根拠】 計画交通量：4,000～5,200台/日	983	1.3	・農林水産業を主体とする地域から大都市圏への農林水産品の流通の利便性が向上が見込まれる。 ・緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する。 ・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 ・四国四県と京阪神地域を結ぶ高速道路ネットワークを形成。 ・高松自動車道と徳島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。 ・東南海、南海地震時の輸送路ならびに避難場所としての機能を発揮する。 ・定住自立圏構想に基づく地域活性化を支援など、便益に反映されていない効果もあめ、当該区間の必要性は高い。 ○事業の進捗の見込みの視点 ・現在までに用地取得が完了し、本線工事に全面着手している。 ○コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点 ・今後も新技術・新工法の採用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 縄田 正)
東九州自動車道 (北九州JCT～豊津) 西日本高速道路株式会社	再々評価	1,495	3,222	【内訳】 走行時間短縮便益：2,905億円 走行経費減少便益：191億円 交通事故減少便益：126億円 【主な根拠】 計画交通量：11,000～15,700台/日	1,738	1.9	・当該路線が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する。 ・緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する。 ・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 ・九州東部を縦断する高速道路ネットワークを形成。 ・空港、港湾等のアクセス向上により、地域産業・農畜産業・観光の発展に寄与する。 ・九州自動車道とのダブルネットワーク形成により、事故・渋滞・災害時等のリダンダンシー機能を発揮する。 など便益に反映されていない効果もあめ、当該区間の必要性は高い。 ○事業の進捗の見込みの視点 ＜北九州JCT～苅田北九州空港＞ 平成18年2月に開通済である。 ＜苅田北九州空港～豊津＞ 現在までにほぼ用地取得が完了し、工事を全面展開中である。 ○コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点 ・今後も新技術・新工法の採用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 縄田 正)

東九州自動車道 (椎田南～宇佐) 西日本高速道路株式会社	長期間継続中	958	1,409	【内訳】 走行時間短縮便益：1,248億円 走行経費減少便益：102億円 交通事故減少便益：59億円 【主な根拠】 計画交通量：6,400～8,200台/日	990	1.4	・当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルート構成する。 ・緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する。 ・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 ・九州東部を縦断する高速道路ネットワークを形成。 ・空港、港湾等のアクセス向上により、地域産業・農畜産業・観光の発展に寄与する。 ・九州自動車道とのダブルネットワーク形成により、事故・渋滞・災害時等のリダンダンシー機能を発揮する。 ・空港、港湾等のアクセス向上により、地域産業・農畜産業・観光の発展に寄与する。 ・九州自動車道とのダブルネットワーク形成により、事故・渋滞・災害時等のリダンダンシー機能を発揮する。 ・空港、港湾等のアクセス向上により、地域産業・農畜産業・観光の発展に寄与する。 ○事業の進捗の見込みの視点 ・現在までにほぼ用地取得が完了し、今後本線工事が本格化する。 ○コスト削減や代替案立案等の可能性の視点 ・今後も新技術・新工法の採用や現地の状況変化も確認しながら今後ともコスト削減を図っていく。	継続	道路局 高速道路課 (課長 純田 正)
東九州自動車道 (門川～西都) 西日本高速道路株式会社	再々評価	1,712	4,744	【内訳】 走行時間短縮便益：3939億円 走行経費減少便益：561億円 交通事故減少便益：244億円 【主な根拠】 計画交通量：6,700～8,700台/日	2,048	2.3	・当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルート構成する。 ・緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する。 ・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 ・九州東部を縦断する高速道路ネットワークを形成。 ・空港、港湾等のアクセス向上により、地域産業・農畜産業・観光の発展に寄与する。 ・九州自動車道とのダブルネットワーク形成により、事故・渋滞・災害時等のリダンダンシー機能を発揮する。 ・空港、港湾等のアクセス向上により、地域産業・農畜産業・観光の発展に寄与する。 ○事業の進捗の見込みの視点 <高鍋～西都、門川～日向> 高鍋～西都、門川～日向はそれぞれ平成22年7月、12月に開通済みである。 <日向～高鍋> 現在までにほぼ用地取得が完了し、工事を全面展開中である。 ○コスト削減や代替案立案等の可能性の視点 ・今後も新技術・新工法の採用や現地の状況変化も確認しながら今後ともコスト削減を図っていく。	継続	道路局 高速道路課 (課長 純田 正)
首都高速中央環状 品川線 東京都 首都高速道路株式会社	長期間継続中	3,729	15,109	【内訳】 走行時間短縮便益：12,021億円 走行経費減少便益：2,343億円 交通事故減少便益：745億円 【主な根拠】 計画交通量： 51,600～71,300台/日	4,137	3.7	・中央環状線内側に起終点を持たない自動車交通が迂回・分散することで、都心環状線などの慢性的な渋滞が緩和されるとともに、一般道路から首都高速への転換により、一般道路の渋滞緩和が期待される。 ・中央環状線沿線や臨海部には商業施設等が多数立地しており、アクセス向上による交通利便性の向上に加え、新宿・渋谷等の東京都区部の主要拠点と臨海部の各拠点の活性化、物流の効率化が見込まれる。 ・首都高ネットワークの利ダンダンシーが確保され、大規模災害時に強いネットワークが構築される。	【事業の必要性等に関する視点】 ・中央環状線内側に起終点を持たない自動車交通が迂回・分散することで、都心環状線などの慢性的な渋滞が緩和されるとともに、一般道路から首都高速への転換により、一般道路の渋滞緩和が期待される。 ・中央環状線沿線や臨海部には商業施設等が多数立地しており、アクセス向上による交通利便性の向上に加え、新宿・渋谷等の東京都区部の主要拠点と臨海部の各拠点の活性化、物流の効率化が見込まれる。 ・首都高ネットワークの利ダンダンシーが確保され、大規模災害時に強いネットワークが構築される。 【事業進捗の見込みの視点】 ・用地取得率は100%であり、計画的な工事の推進が可能である。現在、本線シールドトンネル工事及び五反田出入口部土留め・掘削工事などを実施している。 【コスト削減や代替案立案等の可能性の視点】 ・大橋連絡路の施工方法見直しなどコスト削減を図っている。	継続	道路局 高速道路課 (課長 純田 正)
大阪市道高速道路 淀川左岸線 大阪市 阪神高速道路株式会社	再々評価	4,304	7,689	【内訳】 走行時間短縮便益：7,214億円 走行経費減少便益：408億円 交通事故減少便益：68億円 【主な根拠】 計画交通量： 15,400～27,800台/日	5,235	1.5	・大阪市道再生環状道路の一部を構成する道路であり、大阪都市圏の経済・産業の活性化が期待される。 ・都心部（大阪市北部）や臨海部といった各拠点間の連携を強化するとともに交通の分散化による並行路線等の渋滞緩和が期待できる。 ・トンネル上部空間が公園等として総合的に整備されることにより生活環境の改善が期待される。	【事業の必要性等に関する視点】 ・大阪市道再生環状道路の一部を構成する道路であり、都心部の慢性的な渋滞を緩和するとともに、リダンダンシーの向上などのネットワークの効果の他、大阪都市圏の経済・産業の活性化が期待される。 ・都心部（大阪市北部）や臨海部といった各拠点間の連携を強化するとともに交通の分散化による並行路線等の渋滞緩和が期待できる。 ・トンネル上部空間が公園等として総合的に整備されることにより生活環境の改善が期待される。 【事業進捗の見込みの視点】 ・平成6年4月に北港IC～島屋間の1.3km、平成13年2月にユニバーサルシティ出口に併用した。1期区間（鳥屋～高見）において、開削トンネル工事を実施している。 【コスト削減や代替案立案等の可能性の視点】 ・設計の精査及び工夫による開削トンネルの壁厚のスリム化などコスト削減を図っている。	継続	道路局 高速道路課 (課長 純田 正)

(直轄事業等：防災面の効果が特に大きい事業)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事業の効果	費用 (億円)	再評価の視点	対応方針	担当課 (担当課長名)
一般国道334号 宇登呂道路 北海道開発局	その他	131 (残事業=14)	○災害時の迂回解消を含めた走行時間の短縮等 (183億円(残事業=101億円)) ○災害による被害の回避等 ○救急搬送の効率化及び遅延の回避(6.3億円) ○宿泊機会の取止めの回避(9.3億円) ○地域住民の不安感の解消 ・走行時の安心の確保・不安の解消(322億円)	195 (残事業=13)	・本事業による、土砂崩落・落石等のおそれのある箇所への回避や法面対策等により、通行止め等の回避など道路利用者及び地域社会において様々な効果が期待される ・これまで、事業延長5.6kmのうち4.7kmについて対策を完了したところ ・平成24年度 全線供用予定 【コスト削減等】 ・新工法の採用によるアンカー工の見直し(約0.1億円減) ・坑口斜面切土に伴うすべり性崩壊を回避するため、トンネル延伸及び掘削補助工法の見直し(約12.6億円増)	継続	道路局 国道・防災課 (課長 三浦真紀)
一般国道56号 五十崎内子拡幅 四国地方整備局	再々評価	154 (残事業=31)	○災害時の迂回解消を含めた走行時間等の短縮等 (120億円(残事業=22億円)) ○地域住民等の不安感の解消 ・線形不良解消による運転者の心理的負担の軽減 ・道路構造令を満足しない線形不良箇所(R=80以下) ・災害時等の通行止めの不安感を解消 ・通過交通がバイパスに転換することで歩行者等の安心感の向上	193 (残事業=24)	・本事業区間内にある防災対策箇所3箇所については、依然として未対策ではあるが、通行止めの実績もなく、近年の豪雨等においても法面の劣化が見られなかった。 ・交通量の減少、交通事故の減少により、バイパスによる整備の緊急性は低下している。 ・本事業については、五十崎内子地区で4車線化を実施しており、一定の整備効果が見られることから、城瀬地区の残事業については、事業内容・効果の見直しのため、再度調査・検討することが望ましいと判断し、事業を中止する。	中止	道路局 国道・防災課 (課長 三浦真紀)
一般国道329号 宜野座改良 沖縄総合事務局	その他	70 (残事業=9.4)	○災害等の迂回解消を含めた走行時間の短縮等 (102億円(残事業=25億円)) ○災害等による被害の回避 ・線形不良箇所が半減することにより、迅速・安全な救急搬送路に寄与 ○地域住民の不安感の解消 ・走行の快適性及び歩行者・自転車利用者の安全性(1.8億円)	92 (残事業=20)	・本事業による通行止めの回避、線形改良による通行の安全性など自動車利用者及び地域社会において様々な効果が期待される。 ・これまで宜野座村字宜野座から宜野座村字志摩(1.1km)について、供用したところ。 ・引き続き、早期完成に向けて事業を進める。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 三浦真紀)

(注1) 事業の効果が記載している金額は、防災面の効果を完成後50年間の便益額として現在価値化して算出した値であり、試算値を含む。

(注2) 費用に記載している金額は、現在価値化して算出した値。

【港湾整備事業】  
（直轄事業等）

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による困難	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益B(億円)		費用C (億円)					B/C
			便益の内訳及び主な根拠							
函館港万代・中央 内物流ターミナル 整備事業 北海道開発局	再々評価	64	107	73	1.5	・魚油の取扱いにおいて、船舶から直接貯蔵タンクに配送が可能となること、貨物の品質管理の向上が図られる。 ・海上保安部の巡視船への乗組員の移動時間短縮が図られ、有事の際の緊急出動時などに、より迅速な対応が可能となり、国民の安全・安心の確保に繋がる。	・万代埠頭背後にはサイロ・倉庫が立地しており、大型貨物船の利用が多く、麦、魚油をはじめとした外貨・内貨貨物を取り扱っていることから、本プロジェクト整備の必要性は高い。 ・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。 ・既設構造物を有効活用し、建設コストの削減を図っている。	継続	港湾局 計画課 (課長 松原裕)	
函館港本港地区 幹線臨港道路(二期 工区)整備事業 北海道開発局	再々評価	135	209	153	1.4	・道路交通が円滑化され、観光地へのアクセスが向上し、観光地を含む地域経済の活性化が図られる。 ・交通渋滞が緩和され、二酸化炭素や窒素酸化物の発生量が減少し環境への負荷低減が図られる。	・港湾関連貨物車両が一般国道を通行することとなり、輸送時間・距離の増大による非効率な交通体系になっていることから、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。 ・新技術の活用により、建設コスト削減に取り組んでいる。	継続	港湾局 計画課 (課長 松原裕)	
小樽港本港地区 防波堤整備事業 北海道開発局	再々評価	79	98	72	1.4	・防波堤の整備により港内静穏度が向上し、船舶の航行・荷役・停泊時の安全性の向上が図られる。 ・北防波堤の健全性が確保されることで、歴史的構造物を活用した北海道観光の振興が図られる。	・港内静穏度が確保されておらず非効率な輸送形態となっている。また、沖合を航行する貨物船の避泊に必要な水域が不足しており、荒天時における船舶の安全な避泊が求められていることから、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。	継続	港湾局 計画課 (課長 松原裕)	
釧路港西港区 国際物流ターミナル 整備事業 北海道開発局	再々評価	1,255	2,671	1,510	1.8	・輸送コストの削減により、新たな企業立地が図られる等、地域活性化が期待される。 ・防波堤の整備により港内静穏度が向上し、船舶の航行・荷役・停泊時の安全性の向上が図られる。 ・島防波堤背面のマウンドを浅くすることで日光が届き、コンブ等の海藻類が定着し、水生生物の生息環境と新たな生態系の創造が図られる。	・西港区の整備により、非効率な輸送体系が解消し、背後圏の物流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。 ・炭灰土砂をケータソン中継材として有効活用することによって、建設コストの削減を図っている。	継続	港湾局 計画課 (課長 松原裕)	
網走港川筋地区 小型船だまり整備 事業 北海道開発局	再々評価	39	98	47	2.1	・みたと観光交流空間の形成により、新たに市民が観光客が集まる中心市街地の活性化が図られる。 ・流水観光船の航行・荷役・停泊の安全性の向上が図られる。 ・係留施設整備により、遊漁船、プレジャーボートが集約して収容できる施設が確保でき、安全な利用が可能となる。	・魅力ある観光空間の創出により、都市機能の低下が進む中心市街地の活性化に寄与する本プロジェクトの必要性は高い。 ・順調に事業が進んだ場合には、平成20年代後半の完了を予定している。 ・既設構造物を有効活用することにより、建設コストの削減が図られている。	継続	港湾局 計画課 (課長 松原裕)	
苫小牧港東港区 中央水路地区 国際海上コンテナ ターミナル整備 事業(耐震) 北海道開発局	再評価	490	1,001	619	1.6	・本整備事業の実施により、コンテナ集約の集約化が可能となり、効率的な輸送・荷役が確保され、国際貨物輸送の円滑化・効率化による国際競争力の強化が図られる。 ・岸壁の耐震化により、震災時において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。	・本港では増大する貨物量に対応した係留施設や背後用地が不足しており、非効率な輸送形態を強いられている。また、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年代後半の完了を予定している。 ・炭灰土砂や建設発生を有効活用し、建設コストの削減を図っている。	継続	港湾局 計画課 (課長 松原裕)	
宗谷港本港地区 地域生活基盤整備 事業 北海道開発局	再々評価	80	201	118	1.7	・賑わい交流空間の形成による地域の活性化が図られる。 ・埠頭内道路の拡幅により、水産品輸送の効率化や安全性の確保が図られる。 ・港湾施設用地(水)整備による水産品の一時蓄養が可能となり、水産品の安定供給が図られる。 ・防風施設整備により、冬期間における労働環境の改善が図られる。	・係留施設の不足により滞船や多そう係留が発生するなど、非効率な水産活動を強いられている。また、荒天時における小型船の安全な避難水域の確保が求められており、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。 ・現場内で発生したコンクリート塊を道路の路盤材料へ流用することにより、コスト削減に取り組んでいる。	継続	北海道開発局 港湾空室部 港湾計画課 (課長 笹島隆彦)	
十勝港内港地区 国際物流ターミナル 整備事業 北海道開発局	再々評価	191	407	268	1.5	・港内静穏度が向上し、船舶の航行・荷役・停泊時の安全性が向上する。 ・輸送コストの削減により産業競争力が強化され、新たな企業の立地による地域経済の活性化が図られる。	・岸壁の水深不足により非効率な輸送形態を強いられている。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おり、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。 ・他事業で発生したブロックを流用することにより、コスト削減に取り組んでいる。	継続	港湾局 計画課 (課長 松原裕)	
十勝港外港地区 地域生活基盤整備 事業 北海道開発局	再々評価	94	146	123	1.2	・港内静穏度が向上し、船舶の航行・荷役・停泊時の安全性が向上する。 ・荷役作業の効率化により、水産品の商品価値の向上が期待できる。	・係留施設の不足により滞船や多そう係留が発生するなど、非効率な水産活動を強いられている。また、濃砂により泊地が埋没するため、船舶の出入港時の安全確保が求められており、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。 ・現場内で発生したブロック等を有効活用することにより、コスト削減に取り組んでいる。	継続	港湾局 計画課 (課長 松原裕)	

増毛港本港地区 地域生活基盤整備 事業 北海道開発局	再々評価	114	213	【内訳】 陸上輸送コストの削減便益：5.4 億円 滞船・多そう係留コストの削減 便益：78億円 水産品の商品価値の増加便益： 11億円 作業コストの削減便益：16億円 その他の便益：0.92億円 【主な根拠】 平成20年代後半予測取扱貨物 量：15千トン/年 平成20年代後半予測利用小型船 隻数：57隻/年 平成20年代後半予測漁獲量：14 百トン/年	182	1.2	・石材等の荷役場所の移転が可能と なり、生活地域周辺の環境が改善す る。 ・防風施設の整備により、冬期間 における労働環境の改善が図られ る。 ・宮城県へのホタテ半成員の出荷 により、東日本大震災で被災した水産 業の復興支援が期待できる。 ・基幹産業である水産業の復興によ り、地域の雇用確保が図られる。 ・ホタテ養殖環境の向上により、弊 死率の改善等の効果が期待できる。	・係留施設の不足により滞船や多そう係留が発生するなど、非効率な水産 活動を強いられる。また、石材等の荷役場所は港背後の生活地域に 近接し、騒音・振動への対応が課題となっており、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。 ・地震や現場内で発生した土砂やコンクリート塊を有効活用すること により、コスト削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 (課長 笹島 隆彦)
枝幸港本港新港地 区 国内物流ターミナル 整備事業 北海道開発局	再々評価	42	78	【内訳】 滞船コストの削減便益：41億円 作業コストの削減便益：8.0億円 陸上輸送コストの削減便益： 0.37億円 海難の減少便益：28億円 その他の便益：0.18億円 【主な根拠】 平成20年代後半予測利用小型船 隻数：93隻/年 平成20年代後半予測漁獲量：12 千トン/年 避難対象隻数：6隻	61	1.3	・海洋性レクリエーション活動に伴 う地域の活性化が図られる。 ・臨港道路の整備により、水産品等 の運搬車両と一般車両との輻輳が緩 和し、港湾利用者の安全性が向上す る。	・係留施設の不足により滞船が発生するなど、非効率な水産活動を強い られる。また、荒天時における小型船の安全な避泊水域の確保が求めら れており、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。 ・現場内で発生したコンクリート塊を他施設の消滅ブロックとして流用す ることにより、コスト削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 (課長 笹島 隆彦)
音形港本港地区 国内物流ターミナル 整備事業 北海道開発局	再評価	41	50	【内訳】 震災時における輸送コストの削 減便益：1.7億円 施設被害の回避：1.4億円 滞船コストの削減便益：39億円 滞船・多そう係留コストの削減 便益：6.5億円 作業船の移動コスト削減便益： 0.06億円 クルーズ船のコスト削減便益： 1.4億円 その他の便益：0.01億円 【主な根拠】 想定被災人口：6千人 平成20年代後半予測取扱貨物 量：162千トン/年 平成20年代後半予測利用小型船 隻数：16隻/年	43	1.2	・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。 ・大型クルーズ船の入港が可能とな り交流機会が増加するなど、離島地 域の活性化が図られる。	・大規模地震発生時における利尻島内への緊急物資輸送・物流機能の確保 とともに、大型クルーズ船の寄港需要への対応が課題となっている。また 、物流関連施設の老朽化が著しく早急な対応が求められており、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。 ・現場内で発生したコンクリート塊を岸壁の埋立材料として流用すること により、コスト削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 (課長 笹島 隆彦)
八戸港八太郎地区 ・外港地区 防波堤整備事業 東北地方整備局	再々評価	1,164	5,220	【内訳】 輸送コストの削減便益：2,468億 円 海難による損失の回避便益： 9,742億円 その他の便益：11億円 【主な根拠】 平成21年予測取扱貨物量： (コンテナ)34,200TEU/年 (バルク)300万トン/年 避泊可能隻数：13隻	2,510	2.1	・輸送の効率化により、CO2、NOXの 排出量が軽減される。 ・防波堤の整備により、安全な荷 役、係留が可能となる。 ・防波堤の整備により、津波による 浸水被害の軽減が期待できる。	・背後地企業の物流効率化に寄与するとともに、避泊水域を確保し、沖合 航行船舶の海難事故の減少を図ることができるため、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。 ・産業副産物を防波堤ケーソンの中詰とすることで、砂よりも単位体積重 量が重なることから、ケーソン幅を縮小できたことにより、コスト削減 が図られた。	継続	港湾局 計画課 (課長 松原 裕)
秋田港外港地区 防波堤整備事業 東北地方整備局	再々評価	412	665	【内訳】 輸送コストの削減便益：657億円 滞船コストの削減便益：5億円 その他の便益：4億円 【主な根拠】 平成22年予測取扱貨物量： (コンテナ)39,800TEU/年 (バルク)40万トン/年 滞泊時間：372時間/年	509	1.3	・輸送の効率化により、CO2、NOXの 排出量が軽減される。 ・防波堤の整備により、安全な荷 役、係留が可能となる。 ・防波堤の整備により、津波による 浸水被害の軽減が期待できる。 ・被災地への物資代替輸送の拠点と なることで、被災地へ物資の供給が 可能となる。	・冬季風浪や長周期波等の影響を抑え、港内静穏度を向上させることで、 荷役作業の安定化を図ることができるため、本プロジェクトの必要性は高 い。 ・事業が順調に進んだ場合には、平成30年代前半の完了を予定している。 ・新形式防波堤断面を採用することにより、防波堤全体に同時に作用する 波力が小さくできるため、防波堤の断面を縮小できることから、コスト 削減が図られた。また、治地の深湛土を防波堤ケーソンの中詰砂とす ること、砂の購入が不要となることから、コスト削減が図られた。	継続	港湾局 計画課 (課長 松原 裕)
酒田港外港地区 国際物流ターミナル 整備事業 東北地方整備局	再々評価	779	2,518	【内訳】 輸送コストの削減便益：312億円 海難による損失の回避便益： 2,198億円 その他の便益：7億円 【主な根拠】 平成22年予測取扱貨物量： (コンテナ)8,315TEU/年 (バルク)9.3万トン/年 避泊可能隻数：5隻	1,455	1.7	・輸送の効率化により、CO2、NOXの 排出量が軽減される。 ・防波堤の整備により、安全な荷 役、係留が可能となる。 ・防波堤の整備により、津波による 浸水被害の軽減が期待できる。 ・被災地への物資代替輸送の拠点と なることで、被災地へ物資の供給が 可能となる。	・背後地企業の物流効率化に寄与するとともに、避泊水域を確保し、沖合 航行船舶の海難事故の減少を図ることができるため、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。 ・通常の石材に替えて、港内に立地する火力発電所からの石炭灰をセメン トと混合して岸壁裏込材とすることで、コスト削減が図られた。また、治 地の深湛土を防波堤ケーソンの中詰とすることで、砂の購入が不用とな ることから、コスト削減が図られた。	継続	港湾局 計画課 (課長 松原 裕)
相馬港3号ふ頭地区 国際物流ターミナル (耐震)整備事業 東北地方整備局	再々評価	291	869	【内訳】 輸送コストの削減便益：128億円 震災時における輸送コストの削 減便益：2億円 施設被害の回避便益：9億円 海難による損失の回避便益：726 億円 その他の便益：4億円 【主な根拠】 平成28年度予測取扱貨物量：(コ ンテナ)7,729TEU/年 (バルク)12.3万トン/年 避泊可能隻数：5隻	440	2.0	・輸送の効率化により、CO2、NOXの 排出量が軽減される。 ・防波堤の整備により、安全な荷 役、係留が可能となる。 ・防波堤の整備により、津波による 浸水被害の軽減が期待できる。	・背後地企業の物流効率化及び地震発生時の緊急物資輸送等の物流拠点と して寄与するとともに、避泊水域を確保し、沖合航行船舶の海難事故の減 少を図ることができるため、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。 ・産業副産物を防波堤ケーソンの中詰とすることで、砕石よりも単位体積 重量が重なることから、ケーソン幅を縮小できたことにより、コスト削減 が図られた。	継続	港湾局 計画課 (課長 松原 裕)
小名浜港本港地 区・東港地区 防波堤整備事業 東北地方整備局	再々評価	806	1,984	【内訳】 海難による損失の回避便益： 1,978億円 その他の便益：6億円 【主な根拠】 避泊可能隻数：31隻	1,137	1.7	・防波堤の整備により、津波による 浸水被害の軽減が期待できる。	・避泊水域を確保し、沖合航行船舶の海難事故の減少を図ることができ 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。 ・産業副産物を防波堤ケーソンの中詰とすることで、砂よりも単位体積重 量が重なることから、ケーソン幅を縮小できたことにより、コスト削減 が図られた。	継続	港湾局 計画課 (課長 松原 裕)



鹿島港外港地区 国際物流ターミナル整備事業 関東地方整備局	再評価	738	1,693	1,047	1.6	<p>【内訳】 輸送コスト削減便益：809億円 海難の減少便益：627億円 維持費削減費用の削減便益：238億円 耐震強化便益：10億円 その他の便益：10億円 【主な根拠】 平成29年予測取扱貨物量：99万トン/年</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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ことができる。</li> <li>防波堤の整備により、港内静穏度が向上し、立地企業への経済的効果が期待される。</li> <li>背後企業の事業規模が拡大され、新たな雇用創出が期待される。</li> <li>輸送の効率化により、陸上輸送や海上輸送時に排出されるCO2、Nox等の排出ガスが削減される。</li> <li>防災機能強化、緊急輸送体制の強化が図られる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>貨物船の大型化および貨物需要の増大に対応するため、国際物流ターミナルを整備し、物流効率化を図り、地域産業及び国際競争力の向上を目指す。</li> <li>港内の静穏度の向上を図ることで、船舶航行及び荷役作業の安全性と効率性を確保することを目指す。</li> <li>当該岸壁の耐震強化を図ることで、大規模地震発生時における物流機能を維持し、地域住民の安全・安心な生活を確保することおよび経済活動を継続的に円滑に行えるようを目指す。</li> <li>以上より、本プロジェクトの必要性は高い。</li> <li>今後の事業進捗を図る上で制約となる要因はない。平成25年度より供用、平成31年度に完成予定。</li> <li>防波堤の構造形式の工夫により、コスト削減を図る。</li> </ul>	継続	港湾局 計画課 (課長 松原 裕)
茨城港常陸那珂地区 国際海上コンテナターミナル等整備事業 関東地方整備局	再評価	1,042	2,448	1,573	1.6	<p>【内訳】 輸送コスト削減便益：2,286億円 避泊便益：125億円 その他の便益：37億円 【主な根拠】 平成32年予測取扱貨物量： 外貨コンテナ：8,400TEU/年 内貨コンテナ：39千トン/年 外貨BORO：1,491千トン/年 外貨完成自動車：257千トン/年 その他一般貨物：120千トン/年</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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ことができる。</li> <li>背後企業の事業規模が拡大され、新たな雇用創出が期待される。</li> <li>輸送の効率化により、陸上輸送や海上輸送時に排出されるCO2、Nox等の排出ガスが削減される。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>係留施設的能力不足および貨物需要の増大に対応するため、国際海上コンテナターミナル等を整備し、物流効率化を図り、地域産業及び国際競争力の向上を目指す。</li> <li>港内の静穏度の向上を図ることで、船舶航行及び荷役作業の安全性と効率性を確保するとともに、避泊地を確保する。</li> <li>今後の事業進捗を図る上で制約となる要因はない。平成12年に岸壁供用、平成33年に事業完了の予定。</li> <li>防波堤の施工の工夫により、コスト削減を図る。</li> </ul>	継続	港湾局 計画課 (課長 松原 裕)
東京港中央防波堤 外側地区 国際海上コンテナターミナル整備事業 関東地方整備局	再評価	728	1,661	758	2.2	<p>【内訳】 輸送コスト削減便益（ターミナル新設）：842億円 海外トランシップ回避便益：735億円 幹線貨物輸送便益：56億円 残存価値：28億円 【主な根拠】 &lt;通常時&gt; 取扱貨物量（コンテナ貨物）： 360,000TEU/年 ①ターミナル新設で陸上・海上輸送効率を向上した貨物 224,000TEU/年 ②海外トランシップ回避で海上輸送効率を向上した貨物 64,000TEU/年 &lt;大規模地震時&gt; 震災時に幹線貨物の陸上・海上輸送効率を向上した貨物 504,000TEU/年</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>背後の荷主等事業者の物流機能の効率化が促進され、地域産業の活性化を図ることができる。</li> <li>陸上輸送が削減されることで、CO2、NOx等の排出ガスの削減が可能となる。</li> <li>震災時における幹線貨物輸送機能の確保により、背後企業等の国際競争力低下を避けることができる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>海外トランシップの回避およびコンテナ需要の増大に対応するため水深のコンテナターミナルを整備し、物流効率化を図ることで、国際競争力の向上を目指す。</li> <li>耐震強化を図ることで、大規模地震時における物流機能を維持し、経済活動を継続的に円滑に行えるようとする。</li> <li>以上より、本プロジェクトの必要性は高い。</li> <li>今後の事業進捗を図る上で制約となる要因はない。平成25年度に完成予定。</li> <li>岸壁背後の地盤改良材として軽質混合処理土を使用する計画であるが、その混合処理土の材料として航路・泊地の浚渫土砂の活用を検討し、コスト削減を図る。</li> </ul>	継続	港湾局 計画課 (課長 松原 裕)
横浜港南本牧ふ頭地区 国際海上コンテナターミナル整備事業 関東地方整備局	再評価	762	2,092	806	2.6	<p>【内訳】 輸送コスト削減便益（ターミナル新設）：1,071億円 海外トランシップ回避便益：941億円 幹線貨物輸送便益：58億円 残存価値：22億円 【主な根拠】 &lt;通常時&gt; 取扱貨物量（コンテナ貨物）： 400,000TEU/年 ①ターミナル新設で陸上・海上輸送効率を向上した貨物 191,000TEU/年 ②海外トランシップ回避で海上輸送効率を向上した貨物 45,000TEU/年 &lt;大規模地震時&gt; 震災時に幹線貨物の陸上・海上輸送効率を向上した貨物 560,000TEU/年</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>背後の荷主等事業者の物流機能の効率化が促進され、地域産業の活性化を図ることができる。</li> <li>陸上輸送が削減されることで、CO2、NOx等の排出ガスの削減が可能となる。</li> <li>震災時における幹線貨物輸送機能の確保により、背後企業等の国際競争力低下を避けることができる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>海外トランシップの回避およびコンテナ需要の増大に対応するため水深のコンテナターミナルを整備し、物流効率化を図ることで、国際競争力の向上を目指す。</li> <li>耐震強化を図ることで、大規模地震時における物流機能を維持し、経済活動を継続的に円滑に行えるようとする。</li> <li>以上より、本プロジェクトの必要性は高い。</li> <li>今後の事業進捗を図る上で制約となる要因はない。平成26年に供用。</li> <li>平成28年に完成予定供用前にヤード配置について十分な事前検討を行うことで、経済的な備蓄率を設定し、コスト削減を図る。</li> </ul>	継続	港湾局 計画課 (課長 松原 裕)
新潟港西港区 防波堤整備事業 北陸地方整備局	再々評価	398	2,561	1,295	2.0	<p>【内訳】 輸送コスト削減便益：1,476億円 移動コストの削減便益：202億円 時間コストの削減便益：879億円 その他の便益：4.0億円 【主な根拠】 平成31年予測取扱貨物量：7,561千トン/年 平成31年予測乗降人員：130千人/年 平成31年予測欠航率（ホーリ）：0.92% 平成31年予測欠航率（シフト）：2.46%</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>河口で発生する三角波を抑制することにより、入港船舶の安全及び荷役の効率化が図られる。</li> <li>港内の静穏度向上により、回頭時の接岸に対する安全が図られる。</li> <li>離島航路の定時性が向上することで、従来における交流機会の増加や観光収入の増加が図られる。</li> <li>防波堤の整備により、高波による浸水被害の軽減が図られる。</li> <li>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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>フェリー等の運航に対し、安全性及び定時性が確保でき、航路及び港内の静穏度向上が図られるため、本プロジェクトの必要性は高い。</li> <li>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。</li> <li>施工方法見直し等の検討を行うことにより、今後も建設コストの削減に努める。</li> </ul>	継続	港湾局 計画課 (課長 松原 裕)
輪島港 避難港整備事業 北陸地方整備局	再々評価	390	3,817	777	4.9	<p>【内訳】 海難の減少便益：3,813億円 その他の便益：4.0億円 【主な根拠】 避泊可能隻数：7隻</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>防波堤により、旅客船バースの静穏度が向上することで、旅客船誘致が優位となり、地域振興が図られる。</li> <li>船だまり港口付近の静穏度が向上し、漁船等の航行安全が図られる。</li> <li>防波堤の整備により、背後地の津波・高波による浸水被害の軽減が図られる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。</li> <li>経済的な構造断面の検討を行うことにより、今後も建設コストの削減に努める。</li> </ul>	継続	港湾局 計画課 (課長 松原 裕)
下田港 防波堤整備事業 中部地方整備局	再々評価	550	6,133	887	6.9	<p>【内訳】 海難の減少便益：5,997億円 浸水防護便益：130億円 その他の便益：5億円 【主な根拠】 平成33年避泊可能隻数：16隻 浸水軽減面積：29.5ha</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>港内や港口の静穏度が改善され、船舶の港内航行時出入港時の安全性向上を図ることができる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>荒天時における避泊水域を確保し、海難事故の減少や効率的な船舶の運航を可能にするため、本プロジェクトの必要性は高い。</li> <li>平成32年度の完了を予定している。</li> <li>平成18年に降消波ブロック上部斜面堤からハイブリッドケーソン堤（スリット付）の導入により、コスト削減に取り組んでいる。</li> </ul>	継続	港湾局 計画課 (課長 松原 裕)

名古屋港飛鳥埠頭南地区国際海上コンテナターミナル整備事業中部地方整備局	再評価	676	4,226	812	5.2	<p>・荷役の効率化など背後の荷主等事業者の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を図ることができる。</p> <p>・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。</p> <p>・防災機能強化、緊急輸送体制の強化</p>	<p>・名古屋港の既存施設のコンテナ貨物取扱能力不足に伴う物流効率化の制約を解消し、背後の荷主等事業者の物流効率化を支援することができるため、本プロジェクトの必要性は高い。</p> <p>・平成26年度の完了を予定している。</p> <p>・排送工事で使用する排砂管について、国が購入し工事請負者に貸与することで、排砂管リース料及び工事毎の設置・撤去費用の削減により、コスト縮減に取り組んでいる。</p>	継続	港湾局計画課(課長 松原裕)
三河港神野地区国際物流ターミナル整備事業中部地方整備局	再々評価	241	417	349	1.2	<p>・荷役の効率化など背後の荷主等事業者の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を図ることができる。</p> <p>・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。</p> <p>・背後企業の事業規模が拡大されることで、地域経済の活性化や新たな雇用創出が期待される。</p>	<p>・ターミナルを整備することにより、背後圏産業のコンテナ貨物の需要増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。</p> <p>・平成29年度の完了を予定している。</p> <p>・効率的な浚渫方法や工法の検討等による事業費の削減により、コスト縮減に取り組んでいる。</p>	継続	港湾局計画課(課長 松原裕)
舞鶴港前島地区複合一貫輸送ターミナル(改良)事業近畿地方整備局	長期間継続中	48	68	45	1.5	<p>・フェリーに必要な水深・岸壁延長を確保することにより、安定した船舶係留が確保され荷役(車両)や旅客の乗降時の安全性が向上する。</p>	<p>&lt;目的・必要性&gt;</p> <p>・フェリーに必要な水深・岸壁延長を確保し、船舶荷役等の安全性の向上を図る。</p> <p>・喫水調整による非効率な船舶の航行を解消する。</p> <p>&lt;事業の進捗の見込み&gt;</p> <p>・平成23年度末に岸壁(-9m)が完成、平成27年度中に航路・泊地、ふ頭用地が完成、供用の予定。</p> <p>&lt;コスト縮減等&gt;</p> <p>・航路・泊地から発生する石材の有効活用等により、コスト縮減を図る。</p>	継続	港湾局計画課(課長 松原裕)
舞鶴港和田地区国際物流ターミナル整備事業近畿地方整備局	再々評価	444	745	623	1.2	<p>・物流機能の効率化・高度化、国際競争力の強化</p> <p>・CO2、NOx等の排出量削減</p> <p>・企業の進出等による生産拡大、雇用創出</p>	<p>&lt;目的・必要性&gt;</p> <p>・近畿圏北部を発着する貨物の輸送効率化。</p> <p>・船舶の大型化への対応。</p> <p>・大規模災害時における阪神港等の物流機能のリダンダンシーを確保。</p> <p>・臨港道路の整備により港湾貨物車両と一般車両の交通分離を図るなど利便性・安全性を向上。</p> <p>&lt;事業の進捗の見込み&gt;</p> <p>・岸壁や泊地の整備は完了しており、道路は49%まで整備が進んでいる。残る区間においても用地買収や橋梁工事等を着実に推進し事業進捗を図る予定。</p> <p>&lt;コスト縮減等&gt;</p> <p>・道路(約6.4億円縮減)</p> <p>・道路における歩道等幅員の見直しによるトンネル断面の縮小により、トンネル掘削の工事費を縮減。</p> <p>・道路(約0.5億円縮減)</p> <p>・各法面の土質調査や斜面安定対策検討を実施することにより、切土勾配の修正(例:1:1.0.7)による切土、残土処分、用地の削減により、コスト縮減を図る。</p>	継続	港湾局計画課(課長 松原裕)
神戸港ポートアイランド(第2期)地区国際海上コンテナターミナル整備事業近畿地方整備局	再々評価	3,054	9,761	4,692	2.1	<p>・戦略貨物の取扱増に伴う我が国の内部収益(オペレータ収益等)が拡大</p> <p>・地域産業の安定・発展・地域活力の強化</p> <p>・排出ガスの減少</p> <p>・沿道騒音等の低減</p>	<p>&lt;目的・必要性&gt;</p> <p>・国際コンテナ戦略港湾「阪神港」の国際競争力を強化する。</p> <p>・大規模地震発生時に国際物流機能を確保し、社会経済活動を維持する。</p> <p>&lt;事業の進捗の見込み&gt;</p> <p>平成23年度末現在、事業進捗率82%であり、事業が順調に進んだ場合には、平成32年度の完了を予定している。</p> <p>&lt;コスト縮減等&gt;</p> <p>・既設岸壁のケーソン部分の耐震強化にあたり、従来の背後の土圧を軽減する工法から、ケーソンの中詰め材等に高い比重の材料を使用する工法を併用することにより、背後の土圧を軽減する範囲を縮小することで、工事費の縮減、背後地での荷役作業の影響の低減を図った。今後は、撤去する防波堤のケーソンを新設防波堤に再利用することでコスト縮減を図る。</p>	継続	港湾局計画課(課長 松原裕)
柴山港柴山地区避難港整備事業近畿地方整備局	再々評価	348	1,154	459	2.5	<p>・兵庫県北部・鳥取県の沿岸海域を航行する船舶の安定的な運航が可能となり、海上輸送の信頼性が向上。</p> <p>・防波堤の整備により、柴山港内の静穏度が向上し、港内航行船舶の安全性が向上。また、安全性が向上することによる柴山港の一般船舶の利用促進。</p> <p>・事故による油流出等の回避により、海域環境の汚染を防止。</p>	<p>&lt;目的・必要性&gt;</p> <p>・避難港の整備により、荒天時に安全な避泊を行うことが可能となり、海難による損失を回避。</p> <p>・海難による油流出等海域環境汚染を回避。</p> <p>・避難港の整備により、船舶の安定運航が可能となり、輸送の信頼性の向上。</p> <p>&lt;事業の進捗の見込み&gt;</p> <p>・泊地(-6m)及び泊地(-7m)の整備は平成12年度に完了。引き続き、静穏な水域を確保するため、外防波堤(西)工事を推進する。</p> <p>&lt;コスト縮減等&gt;</p> <p>・二重門筒ケーソンの製作・据付工法について、コスト縮減を図ってきたところであり、今後も当コスト縮減策を継続。</p>	継続	港湾局計画課(課長 松原裕)
日高港塩屋地区国際物流ターミナル整備事業近畿地方整備局	再々評価	192	559	263	2.1	<p>・輸送の信頼性の向上</p> <p>・地域産業の安定・発展・地域活力の強化</p> <p>・排出ガスの減少</p> <p>・沿道騒音等の軽減</p>	<p>&lt;目的・必要性&gt;</p> <p>・基幹産業である木材・製材業が背後で操業している。</p> <p>・北米からの原木輸送等において、係留施設の水深及び背後ヤードの不足により、非効率な輸送形態を強いられている。</p> <p>・台風の大規模化等により、小型船舶航行安全対策の重要性が増している。</p> <p>&lt;事業の進捗の見込み&gt;</p> <p>・事業が順調に進んだ場合には、平成20年代後半の完了を予定している。</p> <p>&lt;コスト縮減等&gt;</p> <p>・浚渫土砂の有効活用による土捨て費用の削減</p>	継続	港湾局計画課(課長 松原裕)

浜田港福井地区防波堤(新北)整備事業 中国地方整備局	再々評価	202	767	213	3.6	<ul style="list-style-type: none"> <li>年間を通じて浜田港で安全かつ効率的な荷役が可能となることにより、他地域(瀬戸内海側等)で震災が起きた際のリダンダンシー(日本海側から太平洋・瀬戸内地域の物流ルート)確保に寄与する。</li> <li>港内静穏性の確保により、荷役作業時間の短縮が図られる。</li> <li>安全な入出港船路が確保される。</li> <li>冬期波浪等による港内施設及び港湾関連施設の被災リスクを低減する。</li> <li>滞船や客港順序変更の解消に伴い、化石燃料節約と排気ガスの減少に寄与する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>船舶の避難に必要な静穏水域が確保でき、海難事故損失の回避が図られるとともに、年間を通じて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。</li> <li>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。</li> <li>高比重の中詰材活用や上部斜面構造の採用によるケーソン断面の縮小を図るとともに、堤防部の形状や消波ブロックの設置形状を工夫することでブロック使用量を減少させることにより、コスト削減に取り組んでいる。</li> </ul>	継続	港湾局 計画課 (課長 松原裕)
水島港五島地区国際物流ターミナル・臨港道路整備事業 中国地方整備局	その他	560	1,105	519	2.1	<ul style="list-style-type: none"> <li>水島港周辺における物流機能の高度化・効率化が促進され、日本全体の産業競争力の向上を通じ、企業の新たな投資、新規立地が進み、雇用の確保・税収の増加に寄与する。</li> <li>耐震強化岸壁の整備により、瀬戸内、太平洋側が大規模地震により被災した際のリダンダンシー確保に寄与することが期待される。</li> <li>自転車歩行者道の整備により、自転車・歩行者交通に対する安全性の向上及び移動距離の短縮による利便性の向上が期待される。</li> <li>臨港道路の整備により交通量が分散されることから騒音の軽減が期待される。</li> <li>移動距離の短縮、交通渋滞の緩和などでCO<sub>2</sub>、NO<sub>x</sub>及びSPM等の排出ガスの低減が期待される。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>船舶大型化への対応が可能となり輸送コストが低減するとともに、大規模地震時における緊急物資等の海上輸送経路が確保され、地域住民等の安全・安心の向上に寄与する。併せて、水島地区と五島地区を結ぶ臨港交通ネットワークが充実することで、輸送が円滑化し物流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。</li> <li>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。</li> <li>なお、国際物流ターミナルは暫定水深で平成25年度に供用予定。</li> <li>臨港道路渡河部の橋梁の主桁に編組桁を採用すること等により、コスト削減に取り組んでいる。</li> </ul>	継続	港湾局 計画課 (課長 松原裕)
尾道糸崎港機織地区国際物流ターミナル整備事業 中国地方整備局	再々評価	179	322	228	1.4	<ul style="list-style-type: none"> <li>本事業の浚渫土砂を有効利用して、新たに干潟が創出され水質・底質の改善に貢献出来ることによりアサリ等の生産量の増加が期待される。</li> <li>背後に立地する木材関連企業の主要材料である原木輸送の効率化が図られ、地域産業競争力が向上し、雇用の確保に貢献することが期待される。</li> <li>海上輸送効率化により、排出ガスの低減が図られる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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、木材取扱拠点として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。</li> <li>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。</li> <li>浚渫土砂の処分手法を見直すことにより、コスト削減に取り組んでいる。</li> </ul>	継続	港湾局 計画課 (課長 松原裕)
徳山下松南南陽地区国際物流ターミナル整備事業 中国地方整備局	再々評価	360	821	367	2.2	<ul style="list-style-type: none"> <li>背後に立地する基礎素材型産業の主要な原材料等バルク貨物の物流効率化が図られ、わが国産業の国際競争力が向上し、雇用が確保されることともに、基礎素材を使用する広範な産地に利益が期待される。</li> <li>海上輸送効率化により、排出ガスの低減が図られる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>石炭等バルク貨物の増加や船舶の大型化に対応可能となり、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。</li> <li>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。</li> <li>なお、平成23年から暫定水深にて供用を開始している。</li> <li>浚渫土砂の処分手法を見直すことにより、コスト削減に取り組んでいる。</li> </ul>	継続	港湾局 計画課 (課長 松原裕)
岩国港 装束～室の臨港道路整備事業 中国地方整備局	長期継続中	173	184	148	1.2	<ul style="list-style-type: none"> <li>岩国港周辺における物流機能の効率化が促進され、地域産業の競争力の向上を通じ、企業の新たな投資・雇用の確保、税収の増加が期待される。</li> <li>港湾関連車両の適切な通行ルートが確保され、住宅地への騒音や振動等が低減される。</li> <li>自動車交通円滑化の効果により、排出ガスの低減が図られる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>埠頭間を結ぶアクセスルートが確保されることにより、輸送コストの削減及び生活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。</li> <li>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。</li> <li>既設防波堤の海上掘削基礎の施工に関して施工方法の見直しにより、コスト削減に取り組んでいる。</li> </ul>	継続	港湾局 計画課 (課長 松原裕)
宇部港本港地区航路・泊地整備事業 中国地方整備局	再々評価	228	337	250	1.3	<ul style="list-style-type: none"> <li>安価な原材料の輸入や製品の輸出が可能となり、我が国産業の国際競争力が向上し、雇用が確保されることともに、基礎素材を使用する広範な産業の発展に寄与する。</li> <li>背後企業(化学工業関係等)の新規投資が見込まれ、専用貨物(石炭輸入560万トン)の輸送コスト削減も図られるなど、地域産業が活性化することによる税収の増加が期待される。</li> <li>海上輸送及び陸上輸送の効率化により、排出ガスの低減が図られる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>バルク貨物、コンテナ貨物の輸送船舶の大型化に対応し、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。</li> <li>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。</li> <li>浚渫土砂の処分手法を見直すことにより、コスト削減に取り組んでいる。</li> </ul>	継続	港湾局 計画課 (課長 松原裕)
高松港朝日地区国際物流ターミナル整備事業 四国地方整備局	長期継続中	123	133	123	1.1	<ul style="list-style-type: none"> <li>港湾貨物の輸送効率化により、CO<sub>2</sub>、NO<sub>x</sub>の排出量が軽減される。</li> <li>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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>既存施設の能力不足による非効率な物流形態を解消し、物流効率化を支援するとともに、大規模地震時の物資輸送拠点として地域住民の暮らしや企業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。</li> <li>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。</li> <li>漁業従事者及び関係機関との調整の上、航路(12m)の法線を変更し、浚渫工事に発生する浚渫土砂を減量化することにより、コスト削減に取り組んでいる。</li> </ul>	継続	港湾局 計画課 (課長 松原裕)
松山港外港地区国際物流ターミナル整備事業 四国地方整備局	再々評価	402	709	567	1.3	<ul style="list-style-type: none"> <li>港湾貨物の輸送効率化により、CO<sub>2</sub>、NO<sub>x</sub>の排出量が軽減される。</li> <li>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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>増大するコンテナ貨物、非効率な輸送形態にあるバルク貨物に対応し、輸送効率化を支援するとともに、大規模地震時の物資輸送拠点として地域住民の暮らしや地域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。</li> <li>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。</li> <li>泊地(13m)浚渫工事から発生する良質な土砂や岩砕をケーソン用の中詰材や埋込材として有効活用することにより、コスト削減に取り組んでいる。</li> </ul>	継続	港湾局 計画課 (課長 松原裕)

須崎港湾口地区 防波堤整備事業 四国地方整備局	再々評価	474	1,597	<p>【内訳】 浸水防護便益：791億円 海難減少便益：789億円 輸送コスト削減便益：8.7億円 その他の便益：8.6億円 【主な根拠】 浸水面積：約402ha～約261ha 避泊可能隻数：2隻 荒天時における滞泊時間の削減：約33日/年</p>	797	2.0	<ul style="list-style-type: none"> <li>津波水位、流速が低減され、人的被害や係留船舶被害が軽減し、合わせて市民の精神的不安を軽減することができる。</li> <li>津波から背後企業等を守り、企業活動の安定を図ることが期待できる。さらに、避泊水域が確保されることで、輸送の信頼性向上が期待できる。</li> <li>建設した作業ヤードは、災害発生時は緊急的な復興拠点として有効活用することなども期待できる。</li> <li>環境配慮型消波ブロックの使用により、自然環境の創出が期待できる。</li> <li>住民参加型のワークショップにおいて市民自らが避難経路や避難場所を検討しており、地域の防災意識の向上が期待できる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>発生し切迫性が高い南海地震津波による浸水被害を軽減するとともに、港内静穏性の確保により岸壁等の荷役稼働率向上が図られるため、本プロジェクトの必要性は高い。</li> <li>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。</li> <li>大型起重機給を効率的に利用することにより、コスト削減に取り組んでいる。</li> </ul>	継続	港湾局 計画課 (課長 松原裕)
室津港室津地区 避難港整備事業 四国地方整備局	再々評価	498	2,385	<p>【内訳】 海難減少便益：2,358億円 浸水防護便益：6.3億円 その他の便益：21億円 【主な根拠】 浸水面積：約35ha～約31ha (新たに造成した作業ヤード約6ha分を除く) 避泊可能隻数：7隻</p>	764	3.1	<ul style="list-style-type: none"> <li>避泊水域が確保されることで、室戸岬沖を航行する小型船舶の輸送の信頼性が向上する。</li> <li>津波水位、流速が低減され、人的被害や係留船舶被害が軽減する。また台風時の高波からも背後地域を防護することができ、合わせて市民の精神的不安を軽減することができる。</li> <li>建設した作業ヤードは、災害発生時は緊急的な復興拠点として有効活用することなど室戸市における貴重な土地資源としての利用が期待できる。</li> <li>避難港整備の中心施設である防波堤周りに海洋生物が着生すること、新たな自然環境の創出が図られる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>避泊水域を確保することで荒天時に船舶が安全な避泊を行うことが可能となり、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。</li> <li>事業が順調に進んだ場合には、平成30年代半ばの完了を予定している。</li> <li>作業ヤードの活用及び上部コンクリートを上部斜面堤へ転用したことにより、コスト削減に取り組んでいる。</li> </ul>	見直し継続	港湾局 計画課 (課長 松原裕)
北九州港新門司地区 複合一貫輸送ターミナル整備事業 九州地方整備局	再々評価	197	1,143	<p>【内訳】 輸送コストの削減便益：1,143億円 【主な根拠】 平成23年予測取扱貨物量： 完成自動車：41.6万台/年 自動車部品等：31.3万トン/年</p>	348	3.3	<ul style="list-style-type: none"> <li>物流が効率化され、高度化・多様化する物流ニーズに対応して、消費材価格が安定することにより、北九州市における産業の国際競争力強化が図られる。</li> <li>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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>事業が順調に進んだ場合には、平成30年代後半の完了を予定している。</li> </ul>	継続	港湾局 計画課 (課長 松原裕)
博多港IC地区 国際海上コンテナ ターミナル整備事業 九州地方整備局	長期間継続 中	379	1,828	<p>【内訳】 輸送コストの削減便益：1,770億円 震災時の輸送コスト増大回避便益：7.3億円 震災時の施設被害回避便益：12億円 その他の便益：39億円 【主な根拠】 平成31年予測取扱貨物量： コンテナ：16.8万TEU/年</p>	399	4.6	<ul style="list-style-type: none"> <li>震災後の事業活動の不安軽減、及び港湾利用による復旧・支援活動等が図られる。</li> <li>九州の国際海上コンテナ貨物を取り扱う拠点である博多港において、物流機能の向上による荷主企業の競争力強化により、経済・産業活動の活性化と新たな雇用の創出に期待できる。</li> <li>波戻土砂を有効活用してくぼ地を埋め戻すことにより、湾の貧酸素状況を改善できる。</li> <li>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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>海外トランシップの減少による輸送コスト削減、ヤード整備による持ち帰り輸送の回避、震災時の輸送コスト増大の回避および施設被害の回避、湾環境の改善、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。</li> <li>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。</li> </ul>	継続	港湾局 計画課 (課長 松原裕)
苅田港新松山地区 国際物流ターミナル 整備事業 九州地方整備局	再々評価	258	348	<p>【内訳】 輸送コストの削減便益：339億円 その他の便益：8.2億円 【主な根拠】 平成27年予測取扱貨物量： 石炭：38.8万トン/年</p>	300	1.2	<ul style="list-style-type: none"> <li>苅田港周辺に立地している企業による雇用創出など地域経済の発展、活性化に寄与する。</li> <li>苅田港周辺に立地する企業は、国民生活に直結する電力会社や社会資本整備に欠かせない製造業及び北部九州自動車生産の拠点となる自動車産業であり、安定的・効率的な物流を通じ国民生活へ寄与する。</li> <li>港湾貨物の輸送効率化により、輸送車両からのCO2、NOXの排出量が軽減される。</li> <li>船舶航行の安全性の向上が図られる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>陸上輸送コスト削減、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。</li> <li>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。</li> <li>今後とも、新技術・新工法を活用して可能な限りコスト削減への取組みに努める。</li> </ul>	継続	港湾局 計画課 (課長 松原裕)
三池内港北地区 国際物流ターミナル 整備事業 九州地方整備局	再々評価	211	341	<p>【内訳】 輸送コストの削減便益：340億円 その他の便益：0.8億円 【主な根拠】 平成27年予測取扱貨物量： 石炭等：80万トン/年 コンテナ：1.5万TEU/年</p>	241	1.4	<ul style="list-style-type: none"> <li>物流機能の向上による背後圏企業の競争力強化により、経済・産業活動の活性化と新たな雇用の創出が図られる。</li> <li>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。</li> <li>大型クルーズ船の寄港が可能となり、今後の世界遺産登録への動向によって、観光産業の発展と新たな雇用の創出が図られる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>船舶の大型化や輸送距離短縮による輸送コストの削減、広域的な経済活性化や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。</li> <li>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。</li> </ul>	継続	港湾局 計画課 (課長 松原裕)
唐津港東港地区 複合一貫輸送ターミナル 改良事業(耐震) 九州地方整備局	長期間継続 中	85	100	<p>【内訳】 輸送コストの削減便益：66億円 震災時の輸送コスト増大回避便益：1.0億円 震災時の施設被害回避便益：3.2億円 交流機会の増加便益：30億円 【主な根拠】 平成28年予測取扱貨物量： 化学工業品等：7.1万トン/年 延べ来訪者の増加：7.0万人/年</p>	78	1.3	<ul style="list-style-type: none"> <li>震災後に港湾利用による復旧・復興支援が可能となり、事業活動への不安が軽減される。</li> <li>唐津市地域の広域的な経済活性化に寄与する。</li> <li>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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。</li> <li>撤去材を魚礁に有効活用することにより、コスト削減に取り組んでいる。</li> </ul>	継続	港湾局 計画課 (課長 松原裕)
伊万里港久原・瀬戸地区 臨港道路整備事業 九州地方整備局	再々評価	265	1,169	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：932億円 走行経費減少便益：184億円 事故時失速減少削減便益：53億円 【主な根拠】 平成27年予測交通量：1.0万台/日</p>	449	2.6	<ul style="list-style-type: none"> <li>港湾関係貨物をはじめとする物流の効率化に寄与し、地域産業の活性化に繋がる。</li> <li>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。</li> <li>市街地の渋滞が緩和され、沿道環境の改善が図られる。</li> <li>一般車と大型車両の分離により生活利便性の向上が図られる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>伊万里湾の東西両岸に展開してきた伊万里港において、港湾関係貨物の円滑な流動を図り効率的な物資輸送に寄与するため、本プロジェクトの必要性は高い。</li> <li>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。</li> </ul>	継続	港湾局 計画課 (課長 松原裕)

長崎港小倉柳地区 ターミナル再編事業 九州地方整備局	長期間継続 中	107	144	【内訳】 輸送コストの削減便益：124億円 震災時の輸送コスト増大回避便益：15億円 震災時の施設被害回避便益：1.1億円 【主な根拠】 その他の便益：3.6億円 平成26年予測取扱貨物量： コンテナ：0.7万TEU/年 一般貨物：34.9万トン/年	120	1.2	・施設の老朽化に伴う港湾施設機能喪失が回避されるため、これまで長崎港を活用していた利用者が引続き事業を継続することが可能となる。 ・港湾貨物の輸送効率化により、船舶及び輸送車両からのCO2、NOxの排出量が軽減される。	・港湾施設機能の継続、輸送コストの削減、震災への対応、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20年代半ばの完了を予定している。 ・施設改良に調達車両の安い鉄鋼スラグを採用することによりコスト削減に取り組んでいる。	継続	港湾局 計画課 (課長 松原裕)
八代港外港地区 国際物流ターミナル 改良事業 九州地方整備局	長期間継続 中	139	382	【内訳】 輸送コストの削減便益：382億円 【主な根拠】 平成32年予測取扱貨物量： 一般貨物：85万トン/年	127	3.0	・中九州地域の畜産業の活性化に寄与できる。 ・海上輸送の回数削減及び陸上輸送距離の短縮により船舶・自動車からのCO2、NOxの排出量が軽減される。 ・航路の増深による海上交通の安全性と利便性の向上が図れる。	・船舶の大型化や輸送距離短縮による輸送コストの削減、中九州地域の畜産業の活性化や、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30年代前半の完了を予定している。	継続	港湾局 計画課 (課長 松原裕)
別府港石垣地区 旅客対応ターミナル 整備事業 九州地方整備局	再々評価	81	238	【内訳】 国際観光収益の増加便益：50億円 交流機会の増加便益：167億円 震災時の輸送コスト増大回避便益：11.1億円 震災時の施設被害回避便益：3.4億円 【主な根拠】 その他の便益：6.3億円 平成30年予測利用者数： 外国人旅客：1.2万人/年 延べ来訪者の増加：18.3万人/年	102	2.3	・耐震強化岸壁の整備により、大量で安定的な緊急物資の輸送ルートが供給確保されることにより人命被害の回避等、地域住民の生活維持に寄与することができる。 ・修繕された港湾緑地の整備により、景観が港湾空間での憩いの場を創出でき、港をより身近に感じることができる。	・国際観光収益の増加や港湾来訪者の増加、震災発生時において周辺岸壁が被災した場合に輸送機能を確保することで経済活動を継続的に行うことが可能となること、当該施設の旅客を回避することが可能となる。また、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30年代前半の完了を予定している。	継続	港湾局 計画課 (課長 松原裕)
佐伯港外港地区 国際物流ターミナル 整備事業 九州地方整備局	再々評価	145	221	【内訳】 輸送コストの削減便益：200億円 経済損失回避便益：20億円 【主な根拠】 その他の便益：1.9億円 平成25年予測取扱貨物量： 石炭：86.3万トン 石こう：12.6万トン	196	1.1	・大分県南部地域及び関東、東北、北海道の経済活力の維持に寄与する。 ・船舶の大型化により輸送便数の削減が可能となりCO2、NOxの排出量が軽減される。 ・大水深岸壁の確保及び大型岸壁の拡充による企業誘致の促進や港湾関係企業の活性化が期待される。 ・港口部防波堤の整備による津波被害の軽減される。	・大水深岸壁の整備により大型船舶の利用が可能となり大量一括輸送を実現するとともに、防波堤の整備により、荒天時の小型船舶の避難作業や港内旅客船の欠航を削減が可能となる。 ・また、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。 ・施工方法の見直しなどにより、コスト削減に取り組んでいる。	継続	港湾局 計画課 (課長 松原裕)
細島港外港地区 防波堤整備事業 九州地方整備局	再々評価	560	749	【内訳】 輸送コストの削減便益：62億円 船体損傷の回避便益：297億円 海難減少に伴う損失回避便益：357億円 浸水被害回避便益：28億円 【主な根拠】 その他の便益：5.3億円 平成33年予測取扱貨物量： コンテナ：0.9万TEU/年 船体損傷の回避：6隻/年 遊漁小型船舶数：8隻/年 浸水床面積2.5万㎡減少	597	1.3	・防波堤の整備により、船舶の特種、ロープ切断等の危険、夜間荷役などの解消が期待され、荷役作業員が安全に作業することができる。また、背後立地企業の物流効率化が図られるとともに、企業の進出による新たな雇用創出や地域の活性化の効果も期待される。 ・旅客船、航海訓練船などの入港隻数が増え、乗降客や来訪者の海とのふれあいの増加が期待される。	・本プロジェクトは、輸送コスト削減、船体損傷の損失回避、浸水被害の回避、広域的な経済活性化等に寄与する事業であるため、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。 ・防波堤の構造に、経済的である半波型上部斜面堤構造を採用するなど、コスト削減に取り組んでいる。	継続	港湾局 計画課 (課長 松原裕)
宮崎港東地区 防波堤整備事業 九州地方整備局	再々評価	552	2,566	【内訳】 輸送コスト削減：2,560億円 その他の便益：5.6億円 【主な根拠】 平成32年予測取扱貨物量： 一般貨物：90万トン/年 RORO貨物：42万トン/年 フェリー貨物：570万トン/年 旅客：18万人/年	1,233	2.1	・防波堤の整備により、入出港時の船舶の動揺による保針の困難が解消され、航行船舶の安全の確保、海上輸送の効率化が図られる。また、観光船の安全な寄港が可能となり、乗降客や来訪者の海とのふれあいや交流機会の増加といった交流の活用増加が期待される。更に、津波来襲時の浸水被害の軽減効果も期待される。 ・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。 ・背後立地企業の物流効率化が図られるとともに、企業の進出による新たな雇用創出や地域の活性化の効果も期待される。	・本プロジェクトは、輸送コスト削減、地域経済の活性化、環境負荷の軽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30年代前半の完了を予定している。	継続	港湾局 計画課 (課長 松原裕)
那覇港浦添ふ頭地区 国内物流ターミナル 整備事業 沖縄総合事務局	再々評価	179	282	【内訳】 陸上輸送コスト削減便益①：162億円 輸送時間削減便益①：3.0億円 海上輸送コスト削減便益：7.3億円 陸上輸送コスト削減便益②：35億円 輸送時間削減便益②：72億円 【主な根拠】 輸送コスト削減 (需要予測) 浦添ふ頭岸壁6号～7号：51万トン/年(平成27年度) 浦添ふ頭岸壁1号～5号：127万トン/年(平成27年度)	194	1.5	・防波堤延伸により静穏性が確保され、冬季風浪による接岸時の岸壁への接触や船客が回避され、船舶修理が不要となる。 ・対象プロジェクト実施により、排出ガスの排出量が削減される。	・那覇港の物流効率化を図り、さらに航行船舶及び荷役作業の安全性と効率性を確保する観点から、浦添ふ頭岸壁及び防波堤の整備が必要である。 ・事業が順調に進んだ場合には、平成26年度の完了を予定している。	継続	港湾局 計画課 (課長 松原裕)
那覇港泊ふ頭地区 旅客船ターミナル 整備事業 沖縄総合事務局	長期間継続 中	169	628	【内訳】 移動コスト等削減便益：1.0億円 交流機会の増加便益：496億円 国際観光収入・営業収益の増加便益：109億円 耐震強化岸壁整備による便益：23億円 【主な根拠】 交流機会の増加便益 平成23年度予測旅客船寄港隻数：57隻/年	168	3.7	・ターミナルの整備に伴い、寄港する旅客船の停泊や航行の景観を楽しむことができる。 ・ターミナル整備に伴い、物流と人流が分離され、乗降者の安全確保や環境改善が図られる。 ・ターミナル整備に伴い、クルージングの魅力が向上し、クルージング機会が増加する。	・那覇港における国際観光の発展を支援するため、また、貨物岸壁との併用による旅客の安全性の確保及び荷役作業の効率性を確保する観点から、泊ふ頭の岸壁、泊地の整備が必要である。 ・事業が順調に進んだ場合には、平成28年度の完了を予定している。	継続	港湾局 計画課 (課長 松原裕)
中城湾新港地区 国際物流ターミナル 整備事業 沖縄総合事務局	再々評価	461	627	【内訳】 陸上輸送コストの削減便益：137億円 輸送等時間の削減便益：32億円 保税輸送手続き費用の削減便益：5.5億円 残存価値：453億円 【主な根拠】 平成29年予測取扱貨物量：50.1万トン/年 用地造成面積(新港地区)：2.8ha 用地造成面積(泊瀬地区)：81.7ha	551	1.1	・陸上貨物輸送にかかる発生集中交通量が削減され、沖縄本島南部の深刻な交通混雑が緩和される。 ・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。	・新港地区立地企業の物流効率化が図られるとともに、企業進出促進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。 ・工事の一括した発注(間接費の低減)や環境調査における調査項目の見直し等を行うことにより、コスト削減に取り組んでいる。	継続	港湾局 計画課 (課長 松原裕)

平良港本港地区 防波堤整備事業 沖縄総合事務局	再々評価	730	1,361	【内訳】 海難減少に伴う損失回避：1,348億円 その他便益：13億円 【主な根拠】 平成32年荒天による避難船隻数：30.4隻/年	1,212	1.1	・地域住民の生活の安全、安心効果が発現する。 ・既存の係留施設の荷役の安全性が向上する。 ・航路を航行する船舶の安全性向上が図られる。	・船舶の海難事故が減少し、安定した定期航路の運営が図られるため、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年代後半の完了を予定している。 ・新技術等の活用により、コスト縮減に取り組んでいる。	継続	港湾局 計画課 (課長 松原裕)
石垣港新港地区 旅客船ターミナル 整備事業 沖縄総合事務局	長期間継続中	108	180	【内訳】 運航費用の削減：12億円 国際観光収益・営業収益の増加：149億円 交流機会の増加：17億円 その他便益：1.1億円 【主な根拠】 平成29年度大型旅客船の予測寄港隻数：88隻/年	108	1.7	・対象プロジェクトの実施に伴って、寄港する大型旅客船の停泊や航行の景観を美しることができるようになり、良好な景観の形成として効果が期待される。	・石垣港における国際観光の発展を支援するため、また、貨物岸壁との併用による旅客の安全性の確保及び荷役作業の効率性を確保する観点から、新港ふ頭の新築及び防波堤の整備が必要である。 ・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。 ・既存ストックの有効活用やその他新技術の活用等により、コスト縮減に取り組んでいる。	継続	港湾局 計画課 (課長 松原裕)
石垣港本港地区 離島ターミナル整備事業 沖縄総合事務局	長期間継続中	87	152	【内訳】 利用環境の改善：51億円 係留コストの削減：3.5億円 輸送コストの削減：1.0億円 移動コストの削減：3.1億円 交流会の増加：23億円 海上輸送コストの削減：30億円 不安定の解消：36億円 陸上輸送コストの削減：3.3億円 【主な根拠】 ①利用環境の改善 予測来訪者数（地元）17,805人/年（観光客）378,020人/年 ②危険物貨物海上輸送コストの削減 平成22年取扱貨物量：126千トン/年	113	1.3	・危険物施設の移転集約に伴い、石油貯蔵施設の増加が可能となり、石油等エネルギーの安定供給が図られることで、離島生活の安心・安全の確保が可能となる。 ・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。 ・離島ターミナルの整備に伴う利便性の向上で、人口流出抑制における地域社会の安定化が期待される。 ・緑地の整備に伴い、温暖化の軽減効果が期待される。	・石垣港における既存施設の利用上の問題を改善し、また市街地の安全性の確保の観点から、本港地区離島ターミナル、浮桟橋等の整備が必要である。 ・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。 ・既存ストックの有効活用やその他新技術の活用等により、コスト縮減に取り組んでいる。	継続	港湾局 計画課 (課長 松原裕)

※海岸事業と一体的に評価

【都市公園事業】  
(直轄事業等)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析		費用:C (億円)	B/C	貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)
			貨幣換算した便益:B(億円)	便益の内訳及び主な根拠						
国営みちのく社の 湖畔公園 東北地方整備局	再々評価	470	3,583	【内訳】 直接利用価値：2,836億円 間接利用価値：747億円 【主な根拠】 誘致圏：100km 誘致圏人口：473万人	1,131	3.2	・公園利用者の約3割が周遊観光（直売所、飲食店、温泉等）を楽しんでいるほか、かまくらまつり、東北6県の代表的な秋祭り等を地域と協働で開催し、歴史・文化の継承によって地域に貢献している。	①事業の必要性に関する視点 ・一の都府県を超える広域の見地から設置された公園であり、南東北地方の公園緑地の重要な核として、東北らしい風土と文化を踏まえ、多様なレクリエーション需要に対応すること等を基本方針に整備を行っており、政策目標に照らして妥当性を有している。 ・誘致圏人口は前回評価時より約2.7%減少となっているものの大きな変化は見られない。 ・年間70万人前後の来園者を迎え、平成22年10月には、累計来園者が1,100万人を突破したほか、平成21年の宮城県内の観光客の入込数でも8位となっている。 ・事業進捗率は98%（事業費ベース）であり、着実な事業実施が図られている。 ②事業の進捗の見込みの視点 ・平成23年度までに既開園区域をつなぐ「森と環境のゾーン」の整備を完了し、事業完了予定。事業完了により、全区域一体となって、里山の「良さ」を創出し、体験プログラムの充実により幅広い年代の利用が見込まれる。また、学習の場として、小中学生の利用も見込まれる。 ③コスト縮減等の可能性の視点 ・平成17年度に当初の施設計画を見直したほか、植物廃材のリサイクル、盛土工事における雑草発生土の利用等によりコスト縮減に努めている。	継続	都市局 公園緑地・ 景観課 (課長 舟引敬明)
国営常陸海浜公園 関東地方整備局	再々評価	443	5,788	【内訳】 直接利用価値：4,960億円 間接利用価値：828億円 【主な根拠】 誘致圏：公園周辺の高速道路及び鉄道の状況を踏まえ、茨城県、栃木県の全域、及び福島県、千葉県、群馬県、埼玉県、東京都の一部を対象ゾーンとして設定 誘致圏人口：1,964万人	2,926	2.0	・射撃場であったため手付かずの自然が残り、環境省レッドデータブックに茨城県レッドデータブックの掲載等の貴重な動植物が園内で確認されており、重要な生育・生息地としての役割を担っている。	①事業の必要性に関する視点 ・一の都府県を超える広域の見地から設置された公園であり、広大な自然環境の中に体験と活動の場を提供し、国民の資質の向上に資するものとする等を基本理念に整備を行っており、政策目標に照らして妥当性を有している。 ・誘致圏人口は前回評価時より約0.6%の増加となっており、大きな変化は見られない。 ・近年全区間で開通した北関東自動車道をはじめ、圏央道の整備が進められており、今後関東広域からのアクセス性が向上する。 ・日本有数の大規模植栽等により、公園計画時の想定を上回る年間約150万人もの来園者数を記録している。 ・事業進捗率は98%（事業費ベース）であり、前回評価時の約78%から着実な事業進捗を認めている。 ②事業の進捗の見込みの視点 ・未開園エリアにおける事業の選択と集中等の取り組みにより、平成35年度までに公園全体の開園ができるよう整備を進める。 ③コスト縮減等の可能性の視点 ・平成23年度に基本計画の見直しを検討し、施設整備から手付かずの自然の保全への方針転換等により、全体事業費を7億円縮小している。	継続	都市局 公園緑地・ 景観課 (課長 舟引敬明)
国営昭和記念公園 関東地方整備局	再々評価	650	10,877	【内訳】 直接利用価値：8,607億円 間接利用価値：2,271億円 【主な根拠】 誘致圏：公園周辺の高速道路及び鉄道の状況を踏まえ、東京都の全域、及び神奈川県、埼玉県、千葉県、山梨県の一部を対象ゾーンとして設定 誘致圏人口：3,079万人	8,718	1.2	・立川基地跡地を公園として整備することで、首都圏の高密度な市街地において、広かつ貴重な緑地空間を創出すると同時に、多様な生物の生息環境をも創出している。 ・武蔵野の農村風景・生活文化や多摩に伝えられる伝統的な行事などを再現することで、その文化の継承に寄与している。	①事業の必要性に関する視点 ・国家的記念事業（昭和天皇御在位五十周年記念事業）として開園の決定を経て設置された公園であり、「緑の回復と人間性の向上」をテーマに豊かな緑につつまれた広い公共空間を備えたものとする等を基本理念に整備を行っており、政策目標に照らして妥当性を有している。 ・誘致圏人口は前回評価時より約2.8%の増加となっており、大きな変化は見られない。 ・公園計画時の想定を上回る年間約380万人が来園するなど、非常に多くの国民に利用され満足度も高いものとなっている。 ・事業進捗率は98%（事業費ベース）であり、前回評価時の約77%から着実な事業進捗を認めている。 ②事業の進捗の見込みの視点 ・未開園エリアにおける事業の選択と集中等の取り組みにより、平成30年度までに公園全体の開園ができるよう整備を進める。 ③コスト縮減等の可能性の視点 ・建設副産物や植物廃材の有効利用等ライフサイクルコストの低減を意識した施設整備等を行い、必要なコスト縮減に努める。	継続	都市局 公園緑地・ 景観課 (課長 舟引敬明)
国営越後丘陵公園 北陸地方整備局	再々評価	570	2,998	【内訳】 直接利用価値：2,640億円 間接利用価値：359億円 【主な根拠】 誘致圏：100km 誘致圏人口：335万人	1,141	2.6	・多様な動植物の生息する里山環境整備に取り組み、環境省レッドデータブックにおいて絶滅危惧種18種に指定されている植物が10種、動物種が10種確認されており、これらの動植物の生育・生息環境を保全している。 ・ユニバーサルデザインを積極的に取り入れ、誰もが利用しやすい空間を提供し、身体障がい者の来園者数も着実に増加している。 ・自治体・各種団体等の主催するイベントを園内で開催するなど、周辺団体・施設との連携・交流を通じ、本公園内のみならず地域一体となったブランド力や集客力の向上に取り組んでいる。	①事業の必要性に関する視点 ・一の都府県を超える広域の見地から設置された公園であり、恵まれた自然資源の保全と活用、多様なレクリエーション需要への対応等の基本方針に基づき整備を行っており、政策目標に照らして妥当性を有している。 ・誘致圏人口は前回評価時より約9.1%増加している。 ・年間40万人以上の来園者を迎え、平成22年8月には累計来園者数が400万人に達しているとともに、利用者の満足度も95%を超えている。 ・事業進捗率は92%（事業費ベース）であり、前回評価時の76%から着実な事業進捗を認めている。 ②事業の進捗の見込みの視点 ・平成22年度の養生ゾーンの概成に向けて整備が進められている。 ③コスト縮減等の可能性の視点 ・平成18年度に文化ゾーンの整備計画を見直したほか、植物性廃棄物の減量化・リサイクル等によりコスト縮減に努めている。	継続	都市局 公園緑地・ 景観課 (課長 舟引敬明)

国営木曾三川公園 中部地方整備局	再々評価	822	12.624	【内訳】 直接利用価値：10,762億円 間接利用価値：1,862億円 【主な根拠】 誘致圏：20km～60km 誘致圏人口：938万人	1,616	7.8	・沿川自治体との共催による様々なイベントを多数開催し、地域の活性化や市民交流の促進等に寄与している。 ①事業の必要性等に関する視点 ・一の都府県を超える広域の見地から設置された公園であり、東海地方の人々のレクリエーション需要の増大と多様化に応えるために、木曾三川が有する広大なオープンスペースを活用して整備を進めており、政策目標に照らして妥当性を有している。 ・誘致圏人口は前回評価時より約2.7%減となっているものの大きな変化は見られない。また、周辺地域の人口は増加傾向を示し、1,100万人程度で推移している。 ・年間100万人前後の来園者を迎え、平成22年度末には、累計入園者が約1億1,100万人となっており、最も利用者数が多い国営公園となっている。 ・事業進捗率は約69%（事業費ベース）であり、前回調査時の約66%から着実な事業実施が図られている。 ②事業の進捗の見込みの視点 ・平成24年度末時点で総面積256.9haの供用を目指して鋭意事業を推進している。 ③コスト縮減等の可能性の視点 ・剪定枝葉や刈草の園内での堆肥化、計画的な施設改修の実施、河川整備で発生する残土の公園の造成への利用等により、コスト縮減を図っている。	継続	都市局 公園緑地・ 景観課 (課長 舟引 敬明)
淀川河川公園 近畿地方整備局	再々評価	418	15.017	【内訳】 直接利用価値：12,366億円 間接利用価値：2,652億円 【主な根拠】 誘致圏：20km 誘致圏人口：1,044万人	1,238	12.1	・自治体、まちづくり団体、学校などが淀川河川公園を会場としてスポーツ大会などの大規模イベントを年間を通じて開催している。また、本公園を会場として「八幡坂まつり」や「なわわ淀川花火大会」など参加者が数十万に及ぶ地域行事が開催されており、周辺地域の活性化に寄与している。 ①事業の必要性等に関する視点 ・一の都府県を超える広域の見地から設置され、すべての生物と共存できる健全かつ秩序ある利用を促し、淀川流域とその周辺の人々が将来にわたって自然とふれあえる河川公園を目指しており、政策目標に照らして妥当性を有している。 ・誘致圏人口は前回評価時よりも約0.2%の減少となっているが、大きな変化は見られない。 ・近年の年間来園者数は約590万人。国営公園では国営木曾三川公園に次ぐ来園者数を誇り、京阪神都市圏の有数のレクリエーション拠点となっている。 ・事業進捗率は約54%（事業費ベース）であり、前回評価時の約51%から着実な事業進捗を図っている。 ②事業の進捗の見込みの視点 ・平成21年度より利用者、地域住民、自治体、学識経験者で構成する「淀川河川公園地域協議会」を設置し、計画段階から多様な主体の参加と連携による公園整備を推進。 ・三川合流部・背割堤地区、島本地区、大塚地区、鳥飼下地区の計4地区（追加供用面積48ha）について、5年程度を目途に整備・再整備を推進し、順次供用を予定。 ③コスト縮減等の可能性の視点 ・ライフサイクルコストを低減するため、日陰確保の手法を東屋から高木植栽に変更するとともに、長寿命の移動式トイレの設置等を実施。また、除草方法の見直し等による維持管理費の縮減を推進。	継続	都市局 公園緑地・ 景観課 (課長 舟引 敬明)
国営讃岐まんのう公園 四国地方整備局	再々評価	425	1.869	【内訳】 直接利用価値：1,619億円 間接利用価値：250億円 【主な根拠】 誘致圏：本公園利用者数の概ね80%をカバーする利用圏域 誘致圏人口：514万人	914	2.0	・利用者アンケート（平成22年度）では9割以上の高い満足度を得ている。 ・地域と連携した取組として、各種イベントを開催しており、地域の伝統芸能、特産品等の知名度の向上への貢献や、イベント参加者による周辺地域の商店や宿泊施設の利用等による地域経済への波及効果が生み出されている。 ・香川県レッドデータブックで絶滅危惧Ⅱ類等に位置付けられた生物種の生息・生育の場として、本公園は重要な役割を果たしている。 ①事業の必要性等に関する視点 ・一の都府県を超える広域の見地から設置された公園であり、空海が修築したとされているが国大級の農業用のため池「満濃池」に隣接していることから、豊かな自然と空海ゆかりの文化的土壌を活かし、四国における文化・スポーツ・レクリエーションの一大拠点となるべく整備を進めており、政策目標に照らして妥当性を有している。 ・誘致圏人口は前回評価時よりも約5.8%の増加となっている。 ・近年では、入園者数は年間40万人前後で堅調に推移しており、累計入園者数は平成22年度末で約470万人となっている。 ・事業進捗率は約97%（事業費ベース）であり、着実な事業実施が図られている。 ②事業の進捗の見込みの視点 ・香川県レッドデータブックで絶滅危惧Ⅱ類等に位置付けられた生物種の生息・生育の場として、本公園は重要な役割を果たしている。 ・自然活用ゾーンは、環境体験学習等のイベントに対する来園者のニーズや、希少種などの生息する自然環境、アカマツの残る里山環境の保全等を考慮し、最低限必要となる整備を行い、平成24年度末の全面開園を目指している。 ③コスト縮減等の可能性の視点 ・園内の森林における伐採によって発生した間伐材等植物性廃棄物を、チップ・堆肥としてリサイクルすることでコスト縮減を図っている。	継続	都市局 公園緑地・ 景観課 (課長 舟引 敬明)
海の中道海浜公園 九州地方整備局	再々評価	935	7.199	【内訳】 直接利用価値：5,695億円 間接利用価値：1,504億円 【主な根拠】 誘致圏：100km 誘致圏人口：614万人	2,940	2.4	・多様な公園施設が整備されるとともに、数多くのイベントや体験学習プログラムが行われており、福岡県内に限らず広範囲、かつ幅広い年齢層から当公園が利用され、四季を通じて利用者の満足度は9割を超えている。 ・高齢者、障がい者、幼児、外国人などあらゆる来園者へのサービス向上のため、外部有識者等によるユニバーサルデザイン検討委員会による先駆的な取組を進めている。 ①事業の必要性等に関する視点 ・一の都府県を超える広域の見地から設置された公園であり、玄界灘と博多湾を隔てる「海の中道」における白砂青松の景観や美しい海岸線等の自然環境を活かしつつ、北部九州地方における幅広い世代の健康増進やレクリエーション活動の拠点となるよう整備を進めており、政策目標に照らして妥当性を有している。 ・誘致圏人口は前回評価時よりも約6.6%の増加となっている。 ・九州新幹線の全線開通等により福岡都市圏の交流人口が増加することや、周辺道路等の改善により、来園者のアクセスの利便性が向上している。 ・近年では、年間約200万人の来園者を迎え、開園当初からの累計来園者数は平成23年3月で約4,700万人に至り、地域観光における主要な立ち寄り施設となっている。 ・事業進捗率は約73%（事業費ベース）であり、前回評価時の約70%から着実な事業進捗を図っている。 ②事業の進捗の見込みの視点 ・環境保全活動や環境学習のためのフィールドを提供するべく、「森の池」や「玄界灘海浜部東部」を整備する。なお、「森の池」は、平成24年度より整備に着手する。 ③コスト縮減等の可能性の視点 ・計画段階では便設施設の配置見直し、整備段階では建設発生土の有効活用、管理段階では園内で生じた植物発生材を有効活用することでコスト縮減に努めている。	継続	都市局 公園緑地・ 景観課 (課長 舟引 敬明)
国営沖縄記念公園 沖縄総合事務局	再々評価	1,170	8.448	【内訳】 直接利用価値：7,963億円 間接利用価値：485億円 【主な根拠】 誘致圏：利用実態を踏まえ日本全域を設定 誘致圏人口：12,753万人	3,381	2.5	・本公園の首里城地区の一部は、世界遺産の構成要素であり、琉球王国独自の貴重な歴史・文化遺産の回復に貢献している。また、復原建物等の維持・修繕のための調査研究・人材育成により、伝統技法の復活・継承等に寄与している。 ・園内で開催される多くのイベントを通して、多様な主体に活動の場を提供しているだけでなく、沖縄固有の歴史・文化の継承に貢献している。 ①事業の必要性等に関する視点 ・国家的な記念事業（沖縄海洋博覧会の記念、沖縄復帰記念事業）として閣議の決定を経て設置された公園であり、沖縄の持続的な観光振興の中核となる公園とすることや沖縄の歴史・文化の拠点となるよう多様な活用を図ること等を方針に整備を行っており、政策目標に照らして妥当性を有している。 ・誘致圏としている日本全体の人口は、近年はほぼ横ばいの傾向を示しており、大きな変化は見られない。 ・年間入園者数は約540万人であり、県外から沖縄県へ訪れた入域観光客数と同程度の水準を記録している。 ・事業進捗率は約87%（事業費ベース）であり、前回評価時の79%から着実な事業進捗を図っている。 ②事業の進捗の見込みの視点 ・平成29年度末には公園全体の開園を行う予定としている。 ③コスト縮減等の可能性の視点 ・引き続き、建設副産物の有効利用、植物廃材の利用等を進めるとともに、ライフサイクルコストの低減を意図した計画的な施設整備や老朽化施設の改修を行い、必要なコスト縮減に努める。	継続	都市局 公園緑地・ 景観課 (課長 舟引 敬明)

○政府予算案の閣議決定時に個別箇所です算決定された事業(平成23年9月及び10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)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析		貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)		
			貨幣換算した便益B(億円)						費用C (億円)	B/C
			便益の内訳及び主な根拠							
サンルダム建設事業 北海道開発局	再々評価	528 (※1)	1,507 (※1)	681 (※1)	2.2 (※1)	<p>・天塩川流域では昭和48年8月、50年8月、50年9月、56年8月等、被害の大きな洪水が発生。近年では平成13年9月、19年10月、22年7月に洪水が発生。昭和56年8月の洪水では、天塩川流域において氾濫面積15,625ha、546戸の浸水被害等が発生している。</p> <p>・天塩川流域では、かんがい用水の自主節水が度々(過去10年間で回湯水調整会議を開催)行われている。名寄川でも維持流量を頻りに下回っており、特に平成19年の渇水では、7月から8月までかんがい用水を自主節水したが、異臭や濁りが発生したため、名寄市の水道では活性炭の投入量を増やすなど対応している。</p> <p>(以下、関連事業に関するもの) ・当該事業により、水道用水が確保されるとともに発電事業が実施可能となる。</p>	<p>① 事業の必要性等に関する視点 ・ 前回の再評価(平成20年度)以降において、氾濫の恐れがある区域を含む市町村の総人口、総世帯数に大きな変化はない。 ・ 関連事業についても、当事業への参画内容に変更はない。 ・ 現在、生活再建工事段階であり、平成23年3月現在で進捗率は54%(事業費ベース)</p> <p>② 事業の進捗の見込みの視点 ・ 現在、ダム事業の検証に係る検討を行っているところ。</p> <p>③ コスト削減や代替案立案等の可能性の視点 ・ 付替道路の橋梁設計にあたっての合成床版の採用等の設計の合理化など、コスト削減に努めている。 ・ 従前の考え方に基づいて行った代替案の既往検討結果では、コストや社会的影響等の観点から、現計画案(サンルダムの新設及び河川改修)が最速と判断している。(なお、現在進めているダム事業の検証に係る検討においては、「ダム事業の検証に係る検討に関する再評価実施要領項目」に基づき、改めて代替案の比較を行うこととしている。)</p>	継続	水管理・国土 保全局治水課 (課長 森北佳昭)	
津軽ダム建設事業 東北地方整備局	再々評価	1,620	4,151	1,695	2.4	<p>・昭和33年9月、52年8月、平成2年9月、14年8月、16年9月に被害の大きな洪水が発生しており、昭和52年8月には死者行方不明者11人、浸水戸数8,495戸、農地被害17,577haの被害が発生している。</p> <p>・岩木川沿川のかんがい用水については、昭和63年以降1~2年に1回の頻度で審水制を実施している。また、昭和63年及び平成19年には、プールの使用中止等の取水制限が行われている。</p> <p>(以下、関連事業に関するもの) ・当該事業により、かんがい用水、水道用水、工業用水が確保されるとともに、発電事業が実施可能となる。</p>	<p>① 事業の必要性等に関する視点 ・ 前回の(平成19年度)以降において、氾濫の恐れのある区域を含む市町村の総人口、総世帯数に大きな変化はない。 ・ 関連事業についても、当事業への参画内容に変更はない。 ・ 現在、本体工事中であり、平成23年3月現在で進捗率は約46%(事業費ベース)</p> <p>② 事業の進捗の見込みの視点 ・ 津軽ダムの建設事業は、前回再評価時(平成19年度)以降も本体工事及び付替道路などの関連工事が順調に進捗し、平成22年5月に本体コンクリート打込に着手した。4年後の平成27年度に試験湛水を開始し、平成28年度に津軽ダム建設事業が完了する見込みである。</p> <p>③ コスト削減や代替案立案等の可能性の視点 ・ これまで付替道路ルート見直しなどコスト削減に努めている。 ・ 堤防引堤、堤防嵩上げなど他の治水対策との比較を行った結果、現計画案(津軽ダムの建設)が優位となっている。</p>	継続	水管理・国土 保全局治水課 (課長 森北佳昭)	
胆沢ダム建設事業 東北地方整備局	再々評価	2,440	4,375	2,631	1.7	<p>・明治43年9月、昭和22年9月、23年9月、56年8月、平成10年8月、14年7月、19年9月に被害の大きな洪水が発生しており、平成14年7月には死者1人、全半壊13戸、浸水戸数3,432戸被害が発生している。</p> <p>・昭和48年以降では4回の水道用水不足や、平成元年以降3年に2回の頻度でかんがい用水不足が生じているなど、近年においても渇水が頻りに発生している。</p> <p>(以下、関連事業に関するもの) ・当該事業により、かんがい用水、水道用水が確保されるとともに、発電事業が実施可能となる。</p>	<p>① 事業の必要性等に関する視点 ・ 前回の再評価(平成19年度)以降、北上川流域内にある市町村の総人口に大きな変化はない。 ・ 関連事業についても、当事業への参画内容に変更はない。 ・ 現在、本体工事中であり、平成23年3月現在で進捗率は約82%(事業費ベース)</p> <p>② 事業の進捗の見込みの視点 ・ 胆沢ダム建設事業は、前回再評価時(平成19年8月)以降も本体工事及び付替道路などの関連工事が順調に進捗し、平成22年5月に堤体盛立が完了している。 ・ 平成24年度には、試験湛水を開始し、平成25年度末に胆沢ダム建設事業が完了する見込みである。</p> <p>③ コスト削減や代替案立案等の可能性の視点 ・ これまで堤体設計の見直しなどコスト削減に努めている。 ・ 河堤掘削、堤防嵩上げなど他の治水対策との比較を行った結果、現計画案(胆沢ダムの建設)が優位となっている。</p>	継続	水管理・国土 保全局治水課 (課長 森北佳昭)	
霞ヶ浦導水事業 関東地方整備局	再々評価	1,900 (※1)	2,104 (※1)	1,878 (※1)	1.1 (※1)	<p>・霞ヶ浦の水質は、COD<sub>9.5</sub>mg/l(H22年平均値)であり、環境基準COD<sub>3.0</sub>mg/lを大きく上回っている。また、茨城県・千葉県・栃木県は湖沼水質保全計画を策定し水質改善に取り組んでいるが、水質目標値(COD<sub>5.0</sub>mg/l前半)を達成できていない(前年)。</p> <p>・桜川・千波湖の水質について、桜川清流ルネッサンスⅡを策定し水質改善等を実施しているが、依然として夏季の水質は非常に悪く、アオコが発生している。その結果、景観障害・悪臭の発生等、親水性が損なわれており早急な水質改善が望まれている。</p> <p>・利根川の渇水は、過去の実績から7月から9月の夏季に多く発生している。一方、那珂川の渇水は、過去の実績から4月から5月の春季に多く発生している。</p> <p>(以下、関連事業に関するもの) ・当該事業により、水道用水、工業用水の供給の確保が可能となる。</p>	<p>①事業の必要性等に関する視点 ・昭和60年に湖沼水質保全特別措置法に基づき霞ヶ浦湖沼指定され、霞ヶ浦導水事業は、「第5期湖沼水質保全計画」における長期ビジョンにおいて位置づけされている。 ・桜川清流ルネッサンスⅡの水質目標は「清らかな水に戻そう桜川」を掲げ、桜川はCOD<sub>5.0</sub>mg/l、千波湖はアオコの発生削減等を考慮し、COD<sub>8.0</sub>mg/l以下を目指すこととなっており、霞ヶ浦導水事業はこの水質目標を達成させる施策の一つとなっている。 ・流水の正常な機能の維持のため、利根川及び那珂川の渇水時の被害軽減を図る。</p> <p>②事業の進捗の見込みの視点 ・現在、ダム事業の検証に係る検討を行っているところ。</p> <p>③コスト削減や代替案立案等の可能性の視点 ・霞ヶ浦導水事業では、コスト削減の取り組みとして平成21年よりコスト連絡協議会を開設し、コスト削減を図っている。 ・従前の考え方に基づいて行った代替案の既往検討結果では、霞ヶ浦導水事業が有利と判断している。(なお、現在進めているダム事業の検証に係る検討においては、「ダム事業の検証に係る検討に関する再評価実施要領項目」に基づき、改めて代替案の比較を行う事としている。)</p>	継続	水管理・国土 保全局治水課 (課長 森北佳昭)	
吾妻川上流総合開発事業 (※2) 関東地方整備局	再々評価	847	-	-	-	<p>・品木ダムでは、湯川・大沢川・谷沢川の3河川を中和し、現在、吾妻川の酸負荷量の約4割を中和処理している。品木ダムの中和処理により、吾妻川はもとより利根川本川の水質(pH)も改善されている。しかしながら、支川では万座川から連沢川にかけて水質(pH)が改善されていなく、水質改善対策が必要となっている。</p>	<p>①事業の必要性に関する視点 ・吾妻川上流総合開発事業が事業着手時点で想定していたダム方式(品木ダム嵩上げ、万座ダムの建設)では、コスト面や技術的な観点から実現が困難であり、代替案(プラント方式)が有利である。 ・一方、吾妻川は、未対策の強酸性支川がまだ存在する状況であることから、引き続き水質改善が必要な状態である。</p> <p>②事業の進捗の見込みの視点 ・品木ダムの嵩上げはコスト面の課題があり、万座ダムの建設については技術的な課題があることから、当初想定していたダム方式による中和処理の実現は困難。 ・ダム方式の中和処理の実現が困難であることから、湯川発電所の増強や新規発電は不可行。 ・従って、これらの各目的の現状に照らし、ダム方式による事業が進捗する見込みはない。</p> <p>③コスト削減や代替案立案等の可能性の視点 ・これまでの調査検討を踏まえて、ダム方式中和処理の代替案として、プラント方式中和処理の有効性・実現性が確認できたことから、今後、プラント方式中和処理を活用した水質改善対策を実施する方向で検討を進める。</p>	中止	水管理・国土 保全局治水課 (課長 森北佳昭)	



利根川上流ダム群再編事業関東地方整備局	再々評価	— (※3)	— (※3)	#NAME?	— (※3)	— (※3)	・利根川では、近年においても、平成10年9月、13年9月、14年7月、16年10月、19年9月に洪水被害が発生している。	①事業の必要性に関する視点 ・現在までに完成した利根川上流ダム群は、昭和30年代半ばの首都圏の人口増加による水需要の増加など、建設時の社会的必要性から原状整備が進められてきたものであり、治水、利水の目的を達成する上で流域全体のダム群としてとらえざるも最適なものとなっていない。 ②事業の進捗の見込みの視点 ・これまで実施した地質調査等の結果、①藤原ダム、圓原ダム、下久保ダムについては、ある程度高さがあれば嵩上げが可能、②栢俣ダムについては、ライト定庫の庫容全体に保固した山塊堆積物が分布しているため大規模な止水対策が必要となることから、嵩上げはコスト面から困難であることが判明している。 ③コスト削減や代替案立案等の可能性の視点 ・ダム群の再編と効率的な洪水調節方式の採用を踏まえた施設の改造に對し、コスト削減に取り組んでいく。 ・利根川水系は、全国でも有数の広大な流域面積であり、流入する支川も多く、さらに流域延長が長い特徴を有している。このため、それぞれの地域特性にあった治水対策を講ずることにより、水系全体としてバランスよく治水安全度を向上させることが水系の治水の基本であるとの考えのもと、計画が立案されている。 ・また、現時点で堤防が腐成し、その位置、高さを前提として橋梁等が整備されているとともに、高度な土地利用が進んでいること、さらに、掘削による大連の崩落の発生や構造物（橋梁、樋門等）の改築が必要となること等を踏まえ、社会的影響、河川環境の改善、将来の河道の維持を考慮し、上流における洪水調節量と河道整備流量との分担が決定されている。 ・このような考えの下、既存ストックを有効活用する事業であることから、他の方策に比べ、利根川上流ダム群再編の方が有利と判断している。 (なお、現在進めているダム事業の検証に係る検討においては、「ダム事業の検証に係る検討に関する再評価実施要領細目」に基づき、改めて代替案の比較を行うこととしている。)	継続  (「河川及びダム事業の再評価実施要領細目」(平成22年4月1日河川局長通知)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られる。しかしながら、当該事業は検証の対象に区分している事業であることから、新たな段階に入らず、現段階を継続するものとし、「ダム事業の検証に係る検討に関する再評価実施要領細目」(平成22年9月28日河川局長通知)に基づき検証を行い、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。)	水管理・国土保全局治水課 (課長 森北佳昭)
利賀ダム建設事業北陸地方整備局	再々評価	1.150 (※1)	2.216 (※1)	【内訳】 被害防止便益：1,434億円 流水の正常な機能の維持に関する便益：768億円 残存価値：14億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：71戸 年平均浸水軽減面積：14ha	1.206 (※1)	1.8 (※1)	・昭和9年7月、平成16年10月に被害の大きな洪水が発生しており、平成16年10月洪水では、大門地点において危険水位を上回る戦後最大の水位を記録し、堤防に多大な被害が発生したほか、高岡市、新津市(現射水市)、大門町(現射水市)などで1,400世帯、2,840人に避難勧告が出された。 ・平成6年の渇水では農業用水の自給的節水が行われるなど、渇水時にはかんがい用水の取水や魚類等の生態、生育環境への影響が発生している。 (以下、関連事業に関するもの) ・当該事業により、工業用水の確保が可能となる。	①事業の必要性等に関する視点 ・前回の再評価(平成20年度)以降、庄川流域の関係市町村では、人口・世帯数ともに大きな変化はない。 ・関連事業についても、当事業への参画内容に変更はない。 ・現在、生活再建工段階であり、平成23年3月現在で進捗率は30%(事業費ベース) ②事業の進捗の見込みの視点 ・現在、ダム事業の検証に係る検討を行っているところ。 ③コスト削減や代替案立案等の可能性の視点 ・従前の考え方に基いて行った代替案の既往検討結果では、コストや社会的影響等の観点から、利賀ダムの建設が最適と判断している。(なお、現在進めているダム事業の検証に係る検討においては、「ダム事業の検証に係る検討に関する再評価実施要領細目」に基づき、改めて代替案の比較を行うこととしている。)	継続  (「河川及びダム事業の再評価実施要領細目」(平成22年4月1日河川局長通知)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られる。しかしながら、当該事業は検証の対象に区分している事業であることから、新たな段階に入らず、現段階を継続するものとし、「ダム事業の検証に係る検討に関する再評価実施要領細目」(平成22年9月28日河川局長通知)に基づき検証を行い、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。)	水管理・国土保全局治水課 (課長 森北佳昭)
設楽ダム建設事業中部地方整備局	再々評価	2.070 (※1)	4.968 (※1)	【内訳】 被害防止便益：3,524億円 流水の正常な機能の維持に関する便益：1,413億円 残存価値：31億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：633戸 年平均浸水軽減面積：217ha	1.782 (※1)	2.8 (※1)	・これまで幾度も洪水による被害が発生し、特に戦後最大の洪水として記録された昭和44年8月の洪水では、旧一宮町(現豊川市)などで全壊流出7棟、半壊・床上浸水919棟、床下浸水838棟という甚大な被害が発生している。 ・豊川用水事業(宇連ダム等)、豊川総合用水事業(大島ダム等)が完成したが、現在でも度々渇水に見舞われている。 (以下、関連事業に関するもの) ・当該事業により、かんがい用水、水道用水の確保が可能となる。	①事業の必要性等に関する視点 ・豊川流域圏及び利水地域の人口は、ほぼ横ばいであり、大きな変化はない。 ・現在、生活再建工段階であり、平成23年3月現在で進捗率は約13%(事業費ベース) ・設楽ダムは、東三河地域のかんがい用水及び水道用の安定供給水源として位置づけられており、その供給を行う豊川用水施設の幹線水路等については、老朽化等に對処するため、平成27年度の完成を目標として、同施設の改築を行っている。 ②事業の進捗の見込みの視点 ・現在、ダム事業の検証に係る検討を行っているところ。 ③コスト削減や代替案立案等の可能性の視点 ・学識経験者等の委員で構成する、「設楽ダム事業費等監理委員会」を設置し、各年度の予算と事業内容、コスト削減策等について意見を頂いている。 ・従前の考え方に基いて行った代替案の既往検討結果では、コストや社会的影響等の観点から、設楽ダムの建設が最適と判断している。(なお、現在進めているダム事業の検証に係る検討においては、「ダム事業の検証に係る検討に関する再評価実施要領細目」に基づき、改めて代替案の比較を行うこととしている。)	継続  (「河川及びダム事業の再評価実施要領細目」(平成22年4月1日河川局長通知)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られる。しかしながら、当該事業は検証の対象に区分している事業であることから、新たな段階に入らず、現段階を継続するものとし、「ダム事業の検証に係る検討に関する再評価実施要領細目」(平成22年9月28日河川局長通知)に基づき検証を行い、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。)	水管理・国土保全局治水課 (課長 森北佳昭)
新丸山ダム建設事業中部地方整備局	再々評価	1.800 (※1)	11.871 (※1)	【内訳】 被害防止便益：10,013億円 流水の正常な機能の維持に関する便益：1,844億円 残存価値：14億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：1,750戸 年平均浸水軽減面積：332ha	2.365 (※1)	5.0 (※1)	・昭和36年6月、38年9月、47年7月、58年9月などで洪水が発生し、特に既往最大洪水となった昭和58年9月洪水では、被害家屋約4,600戸の甚大な被害が発生している。 (以下、関連事業に関するもの) ・当該事業により、既設及び新設発電所における発電量を増加させることが可能となる。	①事業の必要性等に関する視点 ・浸水の恐れのある区域を含む市町村の人口総数は、ほぼ横ばいであり、大きな変化はない。 ・現在、生活再建工段階であり、平成23年3月現在で進捗率は約36%(事業費ベース) ②事業の進捗の見込みの視点 ・現在、ダム事業の検証に係る検討を行っているところ。 ③コスト削減や代替案立案等の可能性の視点 ・学識経験者等の委員で構成する、「新丸山ダム事業費等監理委員会」を設置し、各年度の予算と事業内容、コスト削減策等について意見を頂いている。 ・従前の考え方に基いて行った代替案の既往検討結果では、コストや社会的影響等の観点から、新丸山ダムの建設が最適と判断している。(なお、現在進めているダム事業の検証に係る検討においては、「ダム事業の検証に係る検討に関する再評価実施要領細目」に基づき、改めて代替案の比較を行うこととしている。)	継続  (「河川及びダム事業の再評価実施要領細目」(平成22年4月1日河川局長通知)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られる。しかしながら、当該事業は検証の対象に区分している事業であることから、新たな段階に入らず、現段階を継続するものとし、「ダム事業の検証に係る検討に関する再評価実施要領細目」(平成22年9月28日河川局長通知)に基づき検証を行い、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。)	水管理・国土保全局治水課 (課長 森北佳昭)
大滝ダム建設事業近畿地方整備局	再々評価	3.640	17.648	【内訳】 被害防止便益：17,539億円 残存価値：110億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：1,830戸(H52年迄) 1,998戸(H53年以降) 年平均浸水軽減面積：395ha(H52年迄) 284ha(H53年以降)	6.560	2.7	・昭和34年9月の伊勢湾台風では死傷者71名、家屋の全半壊347戸、床上浸水3,180戸、床下浸水1,917戸等の甚大な被害が発生しているほか、昭和57年、平成2,9年などに浸水被害が発生している。 ・平成2,6,7,13,14,17年に渇水が発生しており、安定取水が困難となっている。 (以下、関連事業に関するもの) ・当該事業により、水道用水、工業用水が確保されるとともに発電事業が実施可能となる。	①事業の必要性等に関する視点 ・前回の再評価(平成20年度)以降において、氾濫の恐れがある区域を含む市町村の総人口、総世帯数に大きな変化はない。 ・関連事業についても、当事業への参画内容に変更はない。 ・現在、地すべり対策工事を実施しており、平成23年3月現在で進捗率は約98%(事業費ベース) ②事業の進捗の見込みに関する視点 ・大滝ダム建設事業は、平成23年度に大滝ダムすべり対策工事を完成させ、貯水池斜面及びダム体体の安定性を確保・確認しながら試験湛水を実施し、平成24年度の完了を目指す。 ③コスト削減や代替案立案等の可能性の視点 ・大滝ダム建設事業では、これまで新技術を活用するなどコスト削減を図り、ダム建設における計画・工事を進めてきた。 ・既往検討結果では、コストや社会的影響等の観点から、大滝ダムの建設が最適と判断している。	継続  (「河川及びダム事業の再評価実施要領細目」(平成22年4月1日河川局長通知)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られる。しかしながら、当該事業は検証の対象に区分している事業であることから、新たな段階に入らず、現段階を継続するものとし、「ダム事業の検証に係る検討に関する再評価実施要領細目」(平成22年9月28日河川局長通知)に基づき検証を行い、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。)	水管理・国土保全局治水課 (課長 森北佳昭)

天ヶ瀬ダム再開発事業 近畿地方整備局	再々評価	430	508	【内訳】 被害防止便益：490億円 残存価値：19億円  【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：290戸（H34年迄） 288戸（H35年以降） 年平均浸水軽減面積：11ha（H34年迄） 10ha（H35年以降）	437	1.2	・淀川水系では、昭和28、34、36、40、57年に洪水被害が発生しており、戦後最大である昭和28年には2,555戸の浸水被害が発生している。  （以下、関連事業に関するもの） ・当該事業により、水道用水が増加されるとともに既設発電所における発電量を増加させることが可能となる。	①事業の必要性等に関する視点 ・ 前回の再評価（平成20年度）以降において、氾濫の恐れがある区域を含む市町村の総人口、総世帯数に大きな変化はない。 ・ 関連事業についても、当事業への参画内容に変更はない。 ・ 現在、工事用道路の整備を実施しており、平成23年3月現在で進捗率は約17%（事業費ベース）  ②事業の進捗の見込みに関する視点 ・ 現在、工事用道路の整備を継続して実施中であり、平成27年度の完成を目途に事業を進めている。  ③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点 ・ 水理模型実験に基づく導流部トンネル内径の縮小など、コスト縮減に努めている。 ・ 淀川水系河川整備計画の策定時に、他の治水対策案との比較を行った結果、現計画案（トンネル式放流設備）が総合的に優位であると判断している。	継続	水管理・国土 保全局治水 課 （課長 森北 佳昭）
足羽川ダム建設事業 近畿地方整備局	再々評価	960 （※1）	1,161 （※1）	【内訳】 被害防止便益：1,134億円 残存価値：27億円  【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：316戸 年平均浸水軽減面積：19ha	889 （※1）	1.3 （※1）	・平成16年7月の福井豪雨では、福井市街地を中心に死者・行方不明者5名、家屋の全半壊407戸、床上浸水3,314戸、床下浸水10,321戸の甚大な被害が発生しているほか、昭和28、34、36、50、51年などに浸水被害が発生している。	①事業の必要性等に関する視点 ・ 前回の再評価（平成19年度）以降において、氾濫の恐れがある区域を含む市町村の総人口、総世帯数に大きな変化はない。 ・ 現在、調査・地元説明段階であり、平成23年3月現在で進捗率は約15%（事業費ベース）  ②事業の進捗の見込みに関する視点 ・ 現在、ダム事業の検証に係る検討を行っているところ。  ③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点 ・ コスト縮減の方策については、今後の設計・施工において実施の有無も含めて検討していく。 ・ 従前の考え方に基づき行った代替案の既往検討結果では、コストや社会的影響等の観点から、足羽川ダムの建設が最適と判断している。（なお、現在進めているダム事業の検証に係る検討においては、「ダム事業の検証に係る検討に関する再評価実施要領細目」に基づき、改めて代替案の比較を行うこととしている。）	継続  （「河川及びダム事業の再評価実施要領細目」（平成22年4月1日河川局長通知）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られる。しかしながら、当該事業は検証の対象に区分している事業であることから、新たな段階に入らず、現段階を継続するものとし、「ダム事業の検証に係る検討に関する再評価実施要領細目」（平成22年9月28日河川局長通知）に基づき検証を行い、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。）	水管理・国土 保全局治水 課 （課長 森北 佳昭）
大戸川ダム建設事業 近畿地方整備局	再々評価	1,080 （※1）	（※4）	（※4）	（※4）	（※4）	・淀川水系では、昭和28、34、36、40、57年に洪水被害が発生しており、戦後最大である昭和28年には2,555戸の浸水被害が発生している。	①事業の必要性等に関する視点 ・ 前回の再評価（平成20年度）以降において、氾濫の恐れがある区域を含む市町村の総人口、総世帯数に大きな変化はない。 ・ 現在、生活再建工事段階であり、平成23年3月現在で進捗率は約58%（事業費ベース）  ②事業の進捗の見込みに関する視点 ・ 現在、ダム事業の検証に係る検討を行っているところ。  ③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点 ・ 付替県道のルートや幅員構成の見直し、新技術の採用など、コスト縮減に努めている。 ・ 従前の考え方に基づき行った代替案の既往検討結果では、コストや社会的影響等の観点から、大戸川ダムの建設が最適と判断している。（なお、現在進めているダム事業の検証に係る検討においては、「ダム事業の検証に係る検討に関する再評価実施要領細目」に基づき、改めて代替案の比較を行うこととしている。）	継続  （「河川及びダム事業の再評価実施要領細目」（平成22年4月1日河川局長通知）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られる。しかしながら、当該事業は検証の対象に区分している事業であることから、新たな段階に入らず、現段階を継続するものとし、「ダム事業の検証に係る検討に関する再評価実施要領細目」（平成22年9月28日河川局長通知）に基づき検証を行い、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。）	水管理・国土 保全局治水 課 （課長 森北 佳昭）
中筋川総合開発事業（横瀬川ダム） 四国地方整備局	再々評価	400 （※1）	647 （※1）	【内訳】 被害防止便益：346億円 流水の正常な機能の維持に関する便益：286億円 残存価値：15億円  【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：29戸 年平均浸水軽減面積：30ha	472 （※1）	1.4 （※1）	・昭和50年8月洪水では、破壊により、約570戸の家屋が浸水したほか、家屋の全壊・流失・半壊45戸という甚大な被害が発生するなど、中筋川では、洪水による家屋浸水については2～3年に1回（豊地浸水についてはほぼ毎年）発生している。  ・平成7年の洪水では、流水の正常な機能を維持するために必要な流量（瀬ノ川地点にて最大概ね1.2m <sup>3</sup> /s）を下回った日が166日間にわたるなど、洪水時には、かんがい用水の取水や魚類等の生育・生息環境への影響が発生している。  （以下、関連事業に関するもの） ・当該事業により、水道用水の確保が可能となる。	①事業の必要性に関する視点 ・ 前回の再評価（平成20年度）以降において、氾濫の恐れがある区域を含む市町村の総人口、総世帯数に大きな変化はない。 ・ 現在、転流工事段階であり、平成23年3月現在で進捗率は約38%（事業費ベース） ・ 関連事業についても、当事業への参画内容に変更はない。  ②事業の進捗の見込みの視点 ・ 現在、ダム事業の検証に係る検討を行っているところ。  ③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点 ・ 付替用道の施工に際し、新技術の導入を積極的に行うことや、工事に伴う支障を丁寧な仕様によって木材としての価値を高め、売却可能量を増やすなど、コスト縮減に努めている。 ・ 従前の考え方に基づき行った代替案の既往検討結果では、コストや社会的影響等の観点から、横瀬川ダムの建設が最適と判断している。（なお、現在進めているダム事業の検証に係る検討においては、「ダム事業の検証に係る検討に関する再評価実施要領細目」に基づき、改めて代替案の比較を行うこととしている。）	継続  （「河川及びダム事業の再評価実施要領細目」（平成22年4月1日河川局長通知）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られる。しかしながら、当該事業は検証の対象に区分している事業であることから、新たな段階に入らず、現段階を継続するものとし、「ダム事業の検証に係る検討に関する再評価実施要領細目」（平成22年9月28日河川局長通知）に基づき検証を行い、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。）	水管理・国土 保全局治水 課 （課長 森北 佳昭）

長安口ダム改進黨 四国地方整備局	再々評価	470	917	510	1.8	<p>①事業の必要性に関する視点</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 氾濫区域内の阿南市、小松島市では、人口等はやや減少傾向にあるものの、工業製品の出荷額は増加傾向にある。</li> <li>・ 那賀川水系においては、平成21年8月にも床上浸水が発生するなど、近年においても、治水対策の必要性は変わらない。</li> <li>・ 平成23年春にも取水制限が実施されるなど、近年においても、利水安全度の向上に向けた取組の必要性は変わらない。</li> <li>・ 現在、貯水池内の仮設橋工事に着手しており、平成23年3月現在で進捗率は約15%（事業費ベース）</li> </ul> <p>②事業の進捗の見込みの視点</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 改進黨の工法確定や現地状況等を踏まえ、精査を行った結果、事業費は約170億円、工期は平成30年度となった。</li> <li>・ 平成23年度については、貯水池内仮設橋台の設置、土砂除去を引き続き行うとともに、工事用道路設置工事に着手、平成24年度より本格的な本體工事への着手を予定している。</li> <li>・ 関係機関及び地元住民等との協力体制の構築に努めており、引き続き協力体制を維持しつつ事業を推進する。</li> </ul> <p>③コスト削減や代替案立案等の可能性の視点</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 当初予定していた事業費よりも増額の見通しとなったが、クレストゲート形状の合理化、予備ゲート形状の工夫、減勢工側壁の構造型式の検討等、設計段階においてコスト削減を図っており、今後の施工段階においても、地域との連携や環境に配慮し、掘削土砂の有効活用をするなど、更なるコスト削減に努める。</li> <li>・ 那賀川水系においては、背後地の状況や河川管理上の特性を考慮したうえで、河床への配分流量を最大限に設定していること、また、新たな洪水調節施設の設置には流域内における十分な合意形成が必要であることから、洪水調節を行うにあたっては、既存施設の有効活用を図ることが河川整備基本方針に位置づけられている。また、整備計画では全川にわたる堤防整備には長期間を要することを踏まえ、長安口ダムの改進黨を優先的に実施することとしている。</li> <li>・ また、ダム本體の改進黨については既設ゲート改進黨、新設ゲート設置案、トンネル洪水吐案の3つの代替案での比較検討及びその後の実施設計での検討を行った結果、技術的な実現性、経済性等の観点から現計画案（新設クレストゲート設置案）が妥当と判断している。</li> </ul>	継続	水管理・国土 保全局治水課 (課長 森北 佳昭)
大分川ダム建設事業 九州地方整備局	再々評価	967 (※1)	1,592 (※1)	1,014 (※1)	1.6 (※1)	<p>・ 昭和28年6月洪水等により甚大な被害が発生しているほか、近年は平成5年9月をはじめ平成9年9月、16年10月洪水等により浸水被害が発生しており、平成5年9月の台風13号による洪水では、死者1名、全半壊40戸、床上・床下浸水3,977戸の被害が発生している。</p> <p>・ 大分川においては、昭和30年代、40年代において浸水被害が多発している。また、近年の平成17年6月にも浸水が発生し、大分川上流の芥川ダムが発電を停止している。</p> <p>(以下、関連事業に関するもの) ・ 当該事業により、水道用水の確保が可能となる。</p> <p>①事業の必要性等に関する視点</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 前回の再評価（平成20年度）以降において、想定氾濫区域内の人口に大きな変化はない。</li> <li>・ 関連事業についても、当事業への参画内容に変更はない。</li> <li>・ 現在、転流工事段階であり、平成23年3月現在で進捗率は約53%（事業費ベース）</li> </ul> <p>②事業の進捗の見込みに関する視点</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 現在、ダム事業の検証に係る検討を行っているところ。</li> </ul> <p>③コスト削減や代替案立案等の可能性の視点</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 付替道路の設計見直しや新技術の活用などのコスト削減に努めている。</li> <li>・ 従前の考え方に基いて行った代替案の既成検討結果では、コストや社会的影響等の観点から、大分川ダムの建設が最適と判断している。（なお、現在進めているダム事業の検証に係る検討においては、「ダム事業の検証に係る検討に関する再評価実施要領細目」に基づき、改めて代替案の比較を行うこととしている。）</li> </ul>	継続	水管理・国土 保全局治水課 (課長 森北 佳昭)
立野ダム建設事業 九州地方整備局	再々評価	905 (※1)	2,520 (※1)	1,249 (※1)	2.0 (※1)	<p>・ 近年でも、浸水被害が発生しており、平成2年7月洪水では、死者・行方不明者14名、家屋全半壊146戸、家屋一部破壊250戸、床上浸水1,614戸、床下浸水2,200戸の被害が発生している。</p> <p>①事業の必要性等に関する視点</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 前回の再評価（平成20年度）以降において、想定氾濫区域内の人口に大きな変化はない。</li> <li>・ 現在、生活再建工事段階であり、平成23年3月現在で進捗率は約46%（事業費ベース）</li> </ul> <p>②事業の進捗の見込みに関する視点</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 現在、ダム事業の検証に係る検討を行っているところ。</li> </ul> <p>③コスト削減や代替案立案等の可能性に関する視点</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 付替道路の設計見直しや橋梁形式などのコスト削減に努めている。</li> <li>・ 従前の考え方に基いて行った代替案の既成検討結果では、コストや社会的影響等の観点から、立野ダムの建設が最適と判断している。（なお、現在進めているダム事業の検証に係る検討においては、「ダム事業の検証に係る検討に関する再評価実施要領細目」に基づき、改めて代替案の比較を行うこととしている。）</li> </ul>	継続	水管理・国土 保全局治水課 (課長 森北 佳昭)
川辺川ダム建設事業 九州地方整備局	再々評価	- (※5)	- (※5)	- (※5)	- (※5)	<p>①事業の必要性等に関する視点</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 本事業の「かんがい用水の確保」及び「発電」に関する事業目的については、参画の有無等を照会した結果を踏まえ、川辺川ダムに水源を求める利水者がいないことを平成19年8月の事業評価監視委員会において状況報告を行ったところである。また、「洪水調節」及び「流水の正常な機能の維持」に関する事業目的については、平成20年9月に熊本県知事が「現行の川辺川ダム計画を白紙撤回し、ダムによらない治水対策を追求すべき」と表明した以降、「ダムによらない治水を検討する場」において、川辺川ダムを前提としない球磨川の治水計画として、対策案の立案やそれらの実施により達成される治水安全度を議論してきているが、本事業の必要性等に関する視点からダム本體工事に係る調査検討は行ってきていない。なお、流域内の人口や産業、下流における既得用水の使い方に関し、前回再評価時以降、大きな変化はない。</li> </ul> <p>②事業の進捗の見込みの視点</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ ①の状況であることから、本事業のいずれの事業目的とも進捗の見込みはない。ただし、代替地への移転後の生活に特に支障をきたさないようにするためにダム事業で継続している4つの生活再建対策については、平成24年度までに全て完成する予定である。</li> </ul> <p>③コスト削減や代替案立案等の可能性の視点</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 本事業の「洪水調節」に関する事業目的については、「ダムによらない治水を検討する場」において、川辺川ダムを前提としない球磨川の治水計画として、対策案の立案やそれらの実施により達成される治水安全度を議論している段階である。なお、現在議論している対策案については、ダムと同等の治水安全度ではないことから、川辺川ダムとのコスト比較を行うことは適切ではない。同様に「流水の正常な機能の維持」については、川辺川ダムからの補給を前提とせず、当面は川辺川及び球磨川の洪水時に、必要に応じて関係機関と連携し、治水対策を実施することとしている。なお、「かんがい用水」および「発電」については、川辺川ダムに水源を求める者がいないことから、コスト削減や代替案立案等の検討は不要である。</li> </ul>	継続	水管理・国土 保全局治水課 (課長 森北 佳昭)

本明川ダム建設事業九州地方整備局	再々評価	780 (※1)	742 (※1)	578 (※1)	1.3 (※1)	<p>・昭和32年7月洪水において、死者494名、家屋の全半壊1,302戸、浸水家屋3,409戸の甚大な被害が発生し、近年でも昭和57年7月、平成11年7月等、浸水被害が発生する洪水が発生している。</p> <p>・平成6～7年の洪水において、県内各地で農作物被害94億円が発生している。</p> <p>(以下、関連事業に関するもの) ・当該事業により、水道用水の確保が可能となる。</p>	<p>①事業の必要性等に関する視点 ・前回の再評価(平成20年度)以降において、想定氾濫区域内の人口に大きな変化はない。 ・現在、調査・地元説明段階であり、平成23年3月現在で進捗率は約9%(事業費ベース)</p> <p>②事業の進捗の見込みに関する視点 ・現在、ダム事業の検証に係る検討を行っているところ。</p> <p>③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点 ・調査・地元説明の段階であり、今後コスト縮減や工期短縮に対して検討していく。</p> <p>・従前の考え方に基いて行った代替案の既往検討結果では、コストや社会的影響等の観点から、本明川ダムの建設が最適と判断している。(なお、現在進めているダム事業の検証に係る検討においては、「ダム事業の検証に係る検討に関する再評価実施要領細目」に基づき、改めて代替案の比較を行うこととしている。)</p>	継続 (「河川及びダム事業の再評価実施要領細目」(平成22年4月1日河川局長通知)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られる。しかしながら、当該事業は検証の対象に区分している事業であることから、新たな段階に入らず、現段階を継続するものとし、「ダム事業の検証に係る検討に関する再評価実施要領細目」(平成22年9月28日河川局長通知)に基づき検証を行い、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。)	水管理・国土保全局治水課 (課長 森北佳昭)
城原川ダム建設事業九州地方整備局	再々評価	1,020 (※1)	2,194 (※1)	812 (※1)	2.7 (※1)	<p>・昭和28年6月洪水において浸水家屋29,517戸の甚大な被害が発生し、近年でも平成21年7月等、浸水被害が発生する洪水が発生している。</p> <p>・平成6年の洪水において、県内各地で農作物被害 約1.7億円、上水道の給水制限が発生している。</p>	<p>①事業の必要性等に関する視点 ・前回の再評価(平成20年度)以降において、城原川流域市町村の人口に大きな変化はない。 ・現在、調査・地元説明段階であり、平成23年3月現在で進捗率は約4%(事業費ベース)</p> <p>②事業進捗の見込みの視点 ・現在、ダム事業の検証に係る検討を行っているところ。</p> <p>③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点 ・実施計画調査段階であり、具体的なコスト縮減は、今後検討していく。 ・従前の考え方に基いて行った代替案の既往検討結果では、コストや社会的影響等の観点から、城原川ダムの建設が最適と判断している。(なお、現在進めているダム事業の検証に係る検討においては、「ダム事業の検証に係る検討に関する再評価実施要領細目」に基づき、改めて代替案の比較を行うこととしている。)</p>	継続 (「河川及びダム事業の再評価実施要領細目」(平成22年4月1日河川局長通知)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られる。しかしながら、当該事業は検証の対象に区分している事業であることから、新たな段階に入らず、現段階を継続するものとし、「ダム事業の検証に係る検討に関する再評価実施要領細目」(平成22年9月28日河川局長通知)に基づき検証を行い、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。)	水管理・国土保全局治水課 (課長 森北佳昭)
鶴田ダム再開発事業九州地方整備局	長期間継続中	460	782	470	1.7	<p>・昭和46年8月洪水において、死者48名、家屋の全半壊602戸、浸水家屋13,006戸の甚大な被害が発生し、近年でも平成5年8月、9年9月、18年7月等、浸水被害が発生する洪水が発生している。</p>	<p>①事業の必要性等に関する視点 ・新規採択時評価(平成18年度)以降において、想定氾濫区域内の人口に大きな変化はない。 ・現在、仮締切設置工事に着手しており、平成23年3月現在で進捗率は約16%(事業費ベース)</p> <p>②事業の進捗の見込みに関する視点 ・今後、増設放水工、増設放流設備等の施工に順次着手し、平成27年度に完了する見込みである。</p> <p>③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点 ・鶴田ダム再開発事業では、これまで法面対策の設計見直しや工事用道路の施工方法の見直しでコスト縮減に努めているほか、今後着手予定の工事においても、水中施工の機械化など、更なるコスト縮減を図っていく。 ・河床掘削、遊水地等の治水対策との比較を行った結果、コストや社会的影響等の観点から、現計画案(鶴田ダム再開発)が優位となっている。</p>	継続	水管理・国土保全局治水課 (課長 森北佳昭)
沖縄東部河川総合開発事業(徳首ダム)沖縄総合事務局	再々評価	850	475	405	1.2	<p>・過去にたびたび浸水被害が発生しており、治水計画の目標としている50年に1度の規模の洪水が発生した場合、徳首ダム地点より下流において、約36haの範囲が浸水し、被害が発生する恐れがある。</p> <p>・平成6年度以降浸水被害は発生していないものの、平成14年、16年はダムの貯水率が低下したことを受け給水制限に係る協議が実施されている。</p> <p>(以下、関連事業に関するもの) ・当該事業により、かんがい用水、水道用水の確保が可能となる。</p>	<p>①事業の必要性に関する視点 ・沖縄県の「水道用水供給事業計画(第10回変更認可H22)」において水源施設としての徳首ダムの位置づけに変化はない。 ・前回の再評価(平成19年度)以降、氾濫の恐れがある区域を含む市町村の総人口、総世帯数は増加傾向にある。 ・現在、本体工事に着手しており、平成23年3月現在で進捗率は約89%(漢那ダムも含めた全体事業費に対する割合)</p> <p>②事業の進捗の見込みの視点 ・本体工事は計画どおり進んでおり、本体打設は今年度完了予定。関連工事についても順調に進捗している。 ・平成23年度より試験放水を開始予定であり、平成25年度に完成する見込み。</p> <p>③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点 ・本体打設に際し、打設時間帯の延長、打設リフト高の工夫等によるコスト縮減を図っているとともに、今後も既に設置している「北那ダム事業費等監理委員会」を活用するなどによりコスト縮減に努める。 ・本体着手前の平成19年度の再評価時に他の治水対策案との比較を行った結果、現計画案(ダムの新設及び河道改修)が総合的に優位であると判断し、本体工事に着手している。</p>	継続	水管理・国土保全局治水課 (課長 森北佳昭)
思川開発事業独立行政法人水資源機構	再々評価	1,850 (※1)	2,990 (※1)	1,864 (※1)	1.6 (※1)	<p>・思川においては、平成に入ってから以降も洪水被害が発生しており、平成14年洪水ではJR南毛線が不通、落橋等によるライフライン切断、家屋等浸水等の被害が発生している。</p> <p>・利根川水系では、昭和47年から平成14年の間に13回の取水制限を伴う洪水被害が発生している。</p> <p>(以下、関連事業に関するもの) ・当該事業により、水道用水の確保が可能となる。</p>	<p>①事業の必要性等に関する視点 ・利根川の氾濫により浸水の恐れのある区域を含む市町村の人口及び利根川・荒川水系におけるフルプラン対象市区町村の人口は、ほぼ横ばいであり、大きな変化はない。 ・水道事業に係る事業評価(再評価)について、平成20年8月に、思川開発事業(都市用水関係)評価委員会において審議が行われ、「引き続き事業を実施することが適切である」と評価されている。</p> <p>②事業の進捗の見込みの視点 ・現在、ダム事業の検証に係る検討を行っているところ。</p> <p>③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点 ・平成21年度より関係自治体、利水者からなる「思川開発事業監理協議会」を設置し、コスト縮減の達成状況等の協議を行いながら、事業費等の監理を進めている。 ・思川流域で水資源開発施設を確保する方策は地理的条件より限られていること、また、思川では近年の出水により浸水する地帯が出るなど早急な治水対策を行う必要があることを考えると、他の方策に比べ、思川開発事業の方が有利と判断し、事業を実施している。(なお、現在進めているダム事業の検証に係る検討においては、「ダム事業の検証に係る検討に関する再評価実施要領細目」に基づき、改めて代替案の比較を行うこととしている。)</p>	継続 (「河川及びダム事業の再評価実施要領細目」(平成22年4月1日河川局長通知)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られる。しかしながら、当該事業は検証の対象に区分している事業であることから、新たな段階に入らず、現段階を継続するものとし、「ダム事業の検証に係る検討に関する再評価実施要領細目」(平成22年9月28日河川局長通知)に基づき検証を行い、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。)	水管理・国土保全局治水課 (課長 森北佳昭)

武蔵水路改築事業 独立行政法人水資源機構	再々評価	700	2.185	357	6.1	<p>・昭和46年4月以降、武蔵水路に忍川と元荒川の内水を取り込んでいるが、平成22年までに行田市で合計38回、累計1,000戸以上の床上・床下浸水被害が生じている。</p> <p>・近年、隣田川への河川浄化用水の導水効果として、基準地点の800で環境基準値5mg/L程度まで改善されている実績から、荒川水系の水質を現状維持するためには、引き続き利根川からの浄化用水の導水が必要となっている。</p> <p>・震災時のライフライン確保のため、耐震性の強化が必要とされている。</p> <p>（以下、関連事業に関するもの）</p> <p>・首都圏を支えるライフラインとして長期の導水停止ができないため、大規模な施設補修ができず、老朽化による水路の損壊、導水停止の危険性が増大している。</p>	<p>①事業の必要性等に関する視点</p> <p>・地盤沈下に伴い武蔵水路の通水能力が低下しているうえ、施設の老朽化により水路損壊等の危険性が増している。</p> <p>・武蔵水路周辺の浸水被害が頻発しており、治水機能の強化が急務となっている。</p> <p>・荒川水系の水質を現状維持するためには、引き続き利根川からの浄化用水の導水が必要となっている。</p> <p>・震災時のライフライン確保のため、耐震性の強化が必要とされている。</p> <p>②事業進捗の見込みについて</p> <p>・平成21年8月に事業実施計画の認可を得て平成22年8月より改築工事に着手した（一部区間を除き工事発注済み）</p> <p>・平成27年度の事業完了を目指して事業の進捗を図る。</p> <p>③コスト削減や代替案立案の可能性の視点</p> <p>・糠田排水機場のポンプの規格等の見直しによるコスト削減のほかにも、引き続き、コスト削減に取り組む等、事業監理の充実と透明化に努める。</p>	継続	水管理・国土 保全局治水課 (課長 森北 佳昭)
木曾川水系連絡導水路事業 独立行政法人水資源機構	一定期間 未着工	890 (※1)	1.704 (※1)	1,030 (※1)	1.7 (※1)	<p>・平成6年の洪水時には、岩屋ダム等が枯渇し、ダムを水源とする水道用水は最大35%、工業用水や農業用水は最大65%という厳しい取水制限が行われ、市民生活・社会経済活動に大きな影響を与えた。また、木曾川本川が枯渇して川底が露出する等、河川環境に多大な影響が生じた。</p> <p>（以下、関連事業に関するもの）</p> <p>・当該事業により、水道用水、工業用水の導水が可能となる。</p>	<p>①事業の必要性等に関する視点</p> <p>・前回の再評価（平成19年度）以降において、木曾川水系におけるフルプランエリア対象市町村の人口は、増加傾向にある。</p> <p>・揖斐川と長良川、木曾川を繋ぐ木曾川水系連絡導水路を整備し、徳山ダムに確保されている洪水対策容量4,000m<sup>3</sup>の水を木曾川に導水することにより、異常洪水時（平成6年洪水相当）においても、不曾成戸地点においても河川環境の保全のために必要な流量の一部である40m<sup>3</sup>/sを確保する。</p> <p>・現在、調査中段階であり、平成23年3月現在で進捗率は約4%（事業費ベース）</p> <p>②事業の進捗の見込みの視点</p> <p>・現在、ダム事業の検証に係る検討を行っているところ。</p> <p>③コスト削減や代替案立案の可能性の視点</p> <p>・従前の考え方に基づいて行った代替案の既往検討結果では、コストや社会的影響等の観点から、木曾川水系連絡導水路の建設が最適となっている。（なお、現在進めているダム事業の検証に係る検討においては、「ダム事業の検証に係る検討に関する再評価実施要領細目」に基づき、改めて代替案の比較を行うこととしている。）</p>	継続	水管理・国土 保全局治水課 (課長 森北 佳昭)
川上ダム建設事業 独立行政法人水資源機構	再々評価	1,180 (※1)	4,850 (※1)	1,411 (※1)	3.4 (※1)	<p>・昭和28年台風13号では、上野地区（現三重県伊賀市）において浸水面積540ha、浸水戸数200戸の被害が発生し、昭和34年伊勢湾台風では、同地区において浸水面積539ha、浸水戸数195戸の被害が発生している。</p> <p>・昭和52, 53, 59, 61年、平成6, 12年には、浸水被害が発生しており、いずれの年も10%以上の取水制限を行っている。</p> <p>・木津川上流の既設ダム群における浸水被害は進行している。</p> <p>（以下、関連事業に関するもの）</p> <p>・当該事業により、水道用水の確保が可能となる。</p>	<p>①事業の必要性等に関する視点</p> <p>・前回の再評価（平成20年度）以降において、氾濫の恐れがある区域を含む市町村の総人口、総世帯数に大きな変化はない。</p> <p>・利水者（伊賀市）の当事業への参画内容に変更はない。</p> <p>・現在、転流工事段階であり、平成23年3月現在で進捗率は約52%（事業費ベース）</p> <p>②事業の進捗の見込みに関する視点</p> <p>・現在、ダム事業の検証に係る検討を行っているところ。</p> <p>③コスト削減や代替案立案等の可能性の視点</p> <p>・付替道路の統合などコスト削減に努めている。</p> <p>・従前の考え方に基づいて行った代替案の既往検討結果では、コストや社会的影響等の観点から、川上ダムの建設が最適と判断している。（なお、現在進めているダム事業の検証に係る検討においては、「ダム事業の検証に係る検討に関する再評価実施要領細目」に基づき、改めて代替案の比較を行うこととしている。）</p>	継続	水管理・国土 保全局治水課 (課長 森北 佳昭)
丹生ダム建設事業 独立行政法人水資源機構	再々評価	- (※6)	- (※6)	- (※6)	- (※6)	<p>・昭和28年台風13号では、浸水家屋515戸の被害、昭和34年伊勢湾台風では家屋全半壊62戸、一部破壊58戸、浸水家屋694戸の被害が発生している。</p> <p>・琵琶湖・淀川流域では、琵琶湖開発事業完了後においても平成6, 12, 14年に浸水が発生しており、市民生活や社会経済活動に対して影響を及ぼしている。</p> <p>・高時川においては、毎年のように瀬切れが発生し、その結果アユの死滅や、弁井枯れや簡易水道の断水が発生している。</p>	<p>①事業の必要性等に関する視点</p> <p>・前回の再評価（平成20年度）以降において、氾濫の恐れがある区域を含む市町村の総人口、総世帯数に大きな変化はない。</p> <p>・「淀川水系河川整備計画」（平成21年3月31日策定）に基づき、ダム型式の最適案を総合的に評価して確定するための調査・検討を行っているところ。</p> <p>・「淀川水系における水資源開発基本計画」（平成21年4月17日閣議決定）において、丹生ダムにおける新規利水的位置づけは、「丹生ダム建設事業の見直しに係る調査は、当面の間は、独立行政法人水資源機構が引き続き行うものとする。」と位置づけられている。</p> <p>②事業の進捗の見込みに関する視点</p> <p>・現在、ダム事業の検証に係る検討を行っているところ。</p> <p>③コスト削減や代替案立案等の可能性の視点</p> <p>・丹生ダム建設事業の異常洪水時の緊急水の補給の容量について、ダムで容量を確保する方法と琵琶湖で確保する方法があることから、最適案について総合的に評価してダム型式を確定することとしているため、ダムの諸元を確定出来ない。</p> <p>（なお、現在進めているダム事業の検証に係る検討においては、「ダム事業の検証に係る検討に関する再評価実施要領細目」に基づき、改めて代替案の比較を行うこととしている。）</p>	継続	水管理・国土 保全局治水課 (課長 森北 佳昭)
小石原川ダム建設事業 独立行政法人水資源機構	再々評価	1,960 (※1)	2,027 (※1)	1,735 (※1)	1.2 (※1)	<p>・昭和28年6月洪水において、家屋の全壊217戸、浸水家屋4,184戸の甚大な被害が発生し、近年でも平成22年7月等、浸水被害が発生する洪水が発生している。</p> <p>・昭和53年、平成6年の洪水をはじめ、2年に1回程度、取水制限を実施している。近年でも平成14, 17年に、取水制限率が50%を超える大きな浸水被害が発生している。</p> <p>（以下、関連事業に関するもの）</p> <p>・当該事業により、水道用水の確保が可能となる。</p>	<p>①事業の必要性等に関する視点</p> <p>・前回の再評価（平成19年度）以降において、小石原川流域市町村の人口に大きな変化はない。</p> <p>・関連事業についても、当事業への参画内容に変更はない。</p> <p>・現在、生活再建工事段階であり、平成23年3月現在で進捗率は約16%（事業費ベース）</p> <p>②事業進捗の見込みに関する視点</p> <p>・現在、ダム事業の検証に係る検討を行っているところ。</p> <p>③コスト削減や代替案立案等の可能性の視点</p> <p>・付替道路の施工方法の見直しなどコスト削減に努めている。</p> <p>・従前の考え方に基づいて行った代替案の既往検討結果では、コストや社会的影響等の観点から、小石原川ダムの建設が最適と判断している。（なお、現在進めているダム事業の検証に係る検討においては、「ダム事業の検証に係る検討に関する再評価実施要領細目」に基づき、改めて代替案の比較を行うこととしている。）</p>	継続	水管理・国土 保全局治水課 (課長 森北 佳昭)

大山ダム建設事業 独立行政法人水資源機構	再々評価	1,085	1,439	<p>【内訳】 被害防止便益：763億円 流水の正常な機能の維持に関する便益：655億円 残存価値：21億円</p> <p>【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：159戸 年平均浸水軽減面積：36ha</p>	962	1.5	<p>・昭和28年6月洪水において、死者147名、被害家屋108,325戸におよぶ甚大な被害が発生し、近年でも昭和55年8月、平成2年7月等、浸水被害が発生する洪水が発生している。</p> <p>・平成6年の洪水において、各地で取水制限が発生している。</p> <p>(以下、関連事業に関するもの) 当該事業により、水道用水の確保が可能となる。</p>	<p>①事業の必要性等に関する視点 ・前回の再評価（平成20年度）以降において、想定はん濫区域内の人口に大きな変化はない。 ・関連事業についても、当事業への参画内容に変更はない。 ・現在、試験治水実施中であり、平成23年3月現在で進捗率約87%（事業費ベース）</p> <p>②事業進捗の見込みに関する視点 ・大山ダム事業は、前回評価以降も本体工事および付帯道路などの関連工事も順調に進み、平成23年5月より試験治水を実施しており、平成24年度末に完成する見込みである。</p> <p>③コスト削減や代替案立案等の可能性の視点 ・堤体基礎掘削形状の変更を行うなどコスト削減に努めている。 ・本体着手前の平成15年度の再評価時に他の治水対策案との比較を行った結果、現計画案（大山ダム）が総合的に優位であると判断し、本体工事に着手している。</p>	継続	水管理・国土保全局治水課 (課長 森北佳昭)
-------------------------	------	-------	-------	--	-----	-----	--	--	----	---------------------------

※：ダム事業の検証に係る検討における評価結果は別途公表している（ハツ増ダム建設事業（平成24年1月）に評価結果を公表済）

※1：今回の再評価における費用便益分析は、現計画の総事業費及び工期を用いて評価を行ったものである。なお、現在進めている「ダム事業の検証に係る検討に関する再評価実施要領細目」（平成22年9月28日河川局長通知）に基づく検証においては、総事業費及び工期についても点検を行ったうえで、その後の検討を行うこととしている。

※2：「検討主体自らが検証対象ダムを中止する方向性で考えている場合」として、「ダム事業の検証に係る検討に関する再評価実施要領細目」第5.2に基づき、従来からの手法等によって検討を実施。

※3：利根川上流ダム群再編事業は、対象とするダム群が複数あること、再編手法が容量振替、ダム嵩上げ、調節方式の変更と複数の組み合わせによる検討が必要であるが、現時点において事業全体の具体的な内容が確定していない段階であるため、総事業費の確定や費用便益分析を行うことはできない。

※4：淀川水系河川整備計画（平成21年3月策定）において、「大戸川ダムについては、・・・（中略）・・・ダム本体工事については、中・上流部の河川改修の進捗状況とその影響を検証しながら実施時期を検討する。」等とされていることから、通常のケースとは異なり、ダム本体を含む事業全体を対象に、ダム本体工事の実施時期や供用開始時期を一意に定めた上での費用便益分析を行うことは適切ではないため、着手時期を複数ケース想定し費用便益分析を行っている。（着手時期が整備計画策定から「10年後」の場合のB/C：1.1、「15年後」の場合のB/C：1.0、「20年後」の場合のB/C：0.8）

※5：ダム本体工事の中止の方向性を前提に川辺川ダム以外の治水計画を検討している状況において、今後、本事業で実施する内容は公共補償としての生活再建対策のみであり、ダム本体を含む総事業費の確定や費用対効果分析を行うことはできない。

※6：淀川水系河川整備計画（平成21年3月策定）において「ダム型式の最適案を総合的に評価して確定するための調査・検討を行う」とされていること、「[検討する]と記述している施策は、今後、実施の可否も含めて検討を行っていく」とされていること、ダム事業の検証に係る検討においては洪水調節施設以外との比較検討を行っていくところであること、ダム事業の検証の結論を得るまでは本事業の実施内容は事実上調査・検討のみであることから、ダム本体を含む総事業費の確定や費用対効果分析を行うことはできない。

【その他施設費】

【官庁営繕事業】

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事業計画			評価 その他	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)
			事業計画の必要性	事業計画の合理性	事業計画の効果				
熊本地方合同庁舎九州地方整備局	長期間継続中	168	130点	100点	100点	狭あい・老朽・耐震性の不足を解消する必要性が認められる。経済性、採算性等の合理性があり、位置・規模・構造が適切で集約合同化による事業の効果が認められる。	<p>①事業の必要性 1) 社会経済情勢等の変化 ・入居官舎の変更及び地域主権改革による影響が生じているが、事業計画を変更し適切に対応しており、本事業の必要性には変化はない。 2) 事業の効果等 ・「事業計画の合理性」及び「事業計画の効果」の評価結果から見て、本事業の効果が認められる。 3) 事業の進捗状況 ・全体事業の約49% ②事業の進捗の見込み ・平成26年度完成予定 ③コスト削減や代替案立案等の可能性 ・本事業の実施に合理性があり、現時点で「コスト削減や新たな代替案立案の可能性」から見て、事業の見直しの必要性は認められない。 事業の必要性、合理性及び効果が各々認められ、また現時点で事業の見直しの必要性が認められないことから、本事業を継続できると判断した。</p>	継続	大臣官房 官庁営繕部 計画課 (課長 西村好文)
西ヶ原研修合同庁舎関東地方整備局	その他	112	133点	100点	100点	老朽・耐震性の不足を解消する必要性が認められる。「国有財産の有効活用に関する報告書」を踏まえた移転・再配置、集約合同化で合理性があり、位置・規模・構造が適切で事業の効果が認められる。	<p>①事業の必要性 1) 社会経済情勢等の変化 ・各官署と施設運営についての調整を行い、専用教室・会議室の共用化、宿泊室の2人部屋化、厚生棟・体育館の統合・集約化により、規模を縮小。 ・埋蔵文化財調査結果を踏まえ、建築範囲を縮小（東京都教育委員会より要請）。 ・「職員研修施設に関する調査結果に基づく勧告」（H22.12.10総務省行政評価局）を受け、統計研修所が入居を中止する。 2) 事業の効果等 ・「事業計画の合理性」及び「事業計画の効果」の評価結果から見て、本事業の効果が認められる。 3) 事業の進捗状況 ・本体工事発注前 ②事業の進捗の見込み ・平成26年度完成予定 ③コスト削減や代替案立案等の可能性 ・各官署と施設運営についての調整を行い、専用教室・会議室の共用化、宿泊室の2人部屋化、厚生棟・体育館の統合・集約化により、コスト削減が図られている。 上記、社会経済情勢等の変化を踏まえた見直し計画について、事業の必要性、合理性及び効果が各々認められ、見直し計画にて本事業を継続できると判断した。</p>	見直し継続	大臣官房 官庁営繕部 計画課 (課長 西村好文)

※ 事業計画の必要性－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－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－「業務を行うための基本機能」と「施策に基づく付加機能」の2つの機能について評価する指標

（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）

## 中止事業について

事業区分	事業名 事業主体 (所在地)	中止理由
道路事業 (直轄事業)	一般国道56号 <small>いかざき うち</small> 五十崎内 子拡幅 四国地方整備局 ( <small>えひめ きた うちこ</small> 愛媛県喜多郡内子 町)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本事業区間内にある防災対策箇所3箇所については、依然として未対策ではあるが、通行止めの実績もなく、近年の豪雨時等においても法面の変状が見られなかった。</li> <li>・交通量の減少、交通事故の減少により、バイパスによる整備の緊急性は低下している。</li> <li>・本事業については、五十崎内子地区で4車線化を実施しており、一定の整備効果が見られることから、城廻地区の残事業については、事業内容・効果の見直しのため、再度調査・検討することが望ましいと判断し、事業を中止する。</li> </ul>

○政府予算案の閣議決定時に個別箇所です算決定された事業（平成23年10月に評価結果を公表済）

事業区分	事業名 事業主体 (所在地)	中止理由
ダム事業 (直轄事業等)	<small>あがつまがわ</small> 吾妻川上流総合開発事 業 関東地方整備局 ( <small>なかのじょうまち つ</small> 群馬県中之条町、 <small>まごいむら</small> 嬬恋村)	<p>今後の治水対策のあり方に関する有識者会議のご意見を踏まえ、検討内容は、「中間とりまとめ」(※1)についてのパブリックコメントを行った際に有識者会議が示した考え方(※2)に沿って検討されたものであると認められる。</p> <p>社会経済情勢等の変化を踏まえた検討結果に基づく検討主体の対応方針(案)「中止」は妥当であると考えられる。</p> <p>よって、対応方針については「中止」とする。</p>

※1：「今後の治水対策のあり方について 中間とりまとめ」（平成22年9月 今後の治水対策のあり方に関する有識者会議）

※2：社会情勢の変化等により、検証主体自らが検証対象ダムを中止する方向性で考えている場合には、従来からの手法等によって検討を行うことができる。

## 評価手続中事業（平成22年度評価）の再評価について

### 【公共事業関係費】

事業区分		再評価実施箇所数					再評価結果				
		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		中止	評価手続中
								うち見直し継続			
空港整備事業	直轄事業等				1		1				1
合計		0	0	0	1	0	1	0	0	0	1

（注1）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



**評価手続中事業（平成22年度評価）の再評価結果一覧**

【公共事業関係費】

【空港整備事業】  
（直轄事業等）

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析						貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必 要性、事業の進捗の見込 み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)		
			貨幣換算した便益:B(億円)										費用:C (億円)	B/C
			便益の内訳及び主な根拠											
関西国際空港2期 事業 関西国際空港株式 会社	再々評価	-	-	-	-	-	-	-	-	-	評価手続中※ (残事業は 「原則凍結」 とする。)	航空局 航空ネットワーク部 近畿圏・中部圏 空港政策室  (大臣官房参事官 岡西 康博)		

※  
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締結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。