

## 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)	便益の内訳及び主な根拠		費用・C (億円)	B/C	貨幣換算が困難な効果等 による評価	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)
名取川直轄河川改修事業 東北地方整備局	その他	228	301	<p>【内訳】 被害防止便益：301億円</p> <p>【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：105戸 年平均浸水軽減面積：116ha</p>	168	1.8	<p>・昭和22、23、25、61年、平成元、6、14年の出水により大きな浸水被害が発生している箇所である。（昭和22年：死者・不明者30名、全半壊家屋209戸、家屋浸水29、704戸、昭和23年：死者・不明者67名、全半壊家屋375戸、家屋浸水33、611戸、昭和25年：死者・不明者10名、全半壊家屋27戸、流出家屋286戸、家屋浸水4、542戸、昭和61年：全半壊家屋9戸、家屋浸水7、308戸、平成元年：家屋浸水104戸、平成6年：全半壊家屋7戸、家屋浸水5、284戸、平成14年：家屋浸水96戸）</p> <p>・流域には、政令指定都市である仙台市があり、人口密度が高く、仙台東部道路、仙台南部道路等の主要な高速交通インフラが浸水想定区域内に位置していることより、治水安全度の向上が急務である。</p>	<p>・名取川は、政令指定都市である仙台市を中心とした都市部（宮城県総人口の約1/2を占める地域）を貫流しており、治水上重要な河川であることから、河川改修の必要性は高い。</p> <p>・本河川では、概ね30年の河川整備として、昭和25年8月と同規模の洪水を安全に流下させることとしており、堤防整備、河道掘削等の整備を実施し、流下能力の向上を図る。</p> <p>・事業の実施にあたっては、新技術の活用等によるコスト縮減、事業の迅速化を図り、効果的・効率的な事業を実施する。</p>	継続	本省河川局 治水課 (課長 細見寛)
馬淵川直轄河川改修事業 東北地方整備局	その他	62	64	<p>【内訳】 被害防止便益：64億円</p> <p>【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：7戸 年平均浸水軽減面積：7ha</p>	40	1.6	<p>・昭和22、33年、平成11、14、16、18年の出水により大きな浸水被害が発生している箇所である。（平成11年：家屋浸水780戸、全壊8戸、半壊7戸、平成14年：行方不明者1名、家屋浸水391戸、平成16年：家屋浸水192戸、平成18年：半壊家屋1戸、家屋浸水437戸）</p> <p>・河口部には、北東北最大の工業都市である八戸市があり、人口密度も高く、全国有数の水揚げ実績を誇る水産業及び河口部に広がる臨海工業地帯や商業施設等が浸水想定区域内に位置していることより、治水安全度の向上が急務である。</p>	<p>・馬淵川は、北東北最大の工業都市である八戸市を貫流しており、治水上重要な河川であることから、河川改修の必要性は高い。</p> <p>・本河川では、概ね30年の河川整備として、昭和22年8月と同規模の洪水を安全に流下させることとしており、堤防整備、河道掘削等の整備を実施し、流下能力の向上を図る。</p> <p>・事業の実施にあたっては、新技術の活用等によるコスト縮減、事業の迅速化を図り、効果的・効率的な事業を実施する。</p>	継続	本省河川局 治水課 (課長 細見寛)
米代川直轄河川改修事業 東北地方整備局	その他	2,002	7,397	<p>【内訳】 被害防止便益：7,397億円</p> <p>【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：691戸 年平均浸水軽減面積：847ha</p>	2,871	2.6	<p>・昭和22、26、36、47年、平成19年などの出水により大きな浸水被害が発生している箇所である。（昭和22年：家屋流出倒壊112戸、田畑浸水27、973ha、公共被害848カ所、昭和26年：家屋流出倒壊145戸、田畑浸水10、199ha、公共被害879カ所、昭和30年：家屋流出倒壊6戸、田畑浸水9、533ha、公共被害416カ所、昭和47年：家屋流出倒壊10、951戸、田畑浸水8、288ha、公共被害186カ所、平成19年：家屋流出倒壊224戸、田畑浸水2、640ha、公共被害433カ所）</p> <p>・流域には、北秋田市役所などの行政機関や秋田社会保険病院などの医療施設、能代商業高校などの教育機関、国道7号やJR奥羽本線などの交通機関が想定氾濫区域に位置しており、氾濫すると地域に与える社会的影響は大きいことから、治水安全度の向上が急務である。</p>	<p>・米代川では平成19年9月洪水など、近年でも沿川で甚大な洪水被害を受けており、河川改修に対する地元の要望は強い。</p> <p>・本河川では、概ね30年の河川整備として、昭和47年7月と同規模の洪水等を安全に流下させることとしており、堤防整備、河道掘削等の整備を実施し、流下能力の向上を図る。</p> <p>・事業の実施にあたっては、河道掘削により発生した土砂の有効利用、伐採により発生した伐採木のリサイクル等によってコスト縮減を図る。</p>	継続	本省河川局 治水課 (課長 細見寛)

雄物川直轄河川改修事業 東北地方整備局	その他	1,016	2,015	<p>【内訳】 被害防止便益：2,015億円</p> <p>【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：251戸 年平均浸水軽減面積：473ha</p>	1,292	1.6	<p>・昭和22, 44, 47, 62年, 平成14, 19年などの出水により大きな浸水被害が発生している箇所である。(昭和22年：死者11名、流出全壊戸数308戸、床上浸水13,102戸、床下浸水12,259戸、昭和44年：床上浸水158戸、床下浸水2,147戸、昭和47年：流出・全壊戸数4戸、床上浸水1,465戸、床下浸水3,439戸、昭和62年：床上浸水534戸、床下浸水1,040戸、平成14年：床上浸水159戸、床下浸水351戸、平成19年：床上浸水35戸、床下浸水238戸)</p> <p>・流域には、秋田市街地・大仙市及び横手市・湯沢市があり、秋田新幹線や国道13号などの交通機関が想定氾濫区域に位置していることより、氾濫すると地域に与える社会的影響は大きいことから、治水安全度の向上が急務である。</p>	<p>・雄物川では昭和22年8月洪水、昭和44年8月洪水、昭和62年8月洪水、平成19年9月洪水等により流域で多大な浸水被害を受けており、河川改修に対する地元の要望は強い。</p> <p>・本河川における当面の整備として、治水安全度の著しく低い中流部区間を重点に、昭和62年8月と同規模の洪水を安全に流下させることにしており、堤防整備、河道掘削等の整備を実施し、流下能力の向上を図る。</p> <p>・事業の実施にあたっては、河道掘削により発生した土砂の有効利用等によってコスト削減、事業の迅速化を図り、効果的・効率的な事業を実施する。</p>	継続	本省河川局 治水課 (課長 細見寛)
赤川直轄河川改修事業 東北地方整備局	その他	65	117	<p>【内訳】 被害防止便益：117億円</p> <p>【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：34戸 年平均浸水軽減面積：18ha</p>	84	1.4	<p>・昭和28, 44, 46, 62年, 平成2年などの出水により大きな浸水被害が発生している箇所である。(昭和28年：家屋流出破損20戸、家屋浸水1,625戸、耕地被害454ha、昭和44年：家屋浸水326戸、耕地被害5,837ha、昭和46年：家屋流出破損5戸、家屋浸水1,622戸、耕地被害4,255ha、公共被害23カ所、昭和62年：家屋流出破損3戸、家屋浸水386戸、耕地被害1,480ha、公共被害32カ所、平成2年：家屋浸水25戸耕地被害575ha、公共被害33カ所)</p> <p>・流域には、横山小学校などの教育機関、国道7号などの交通機関が想定氾濫区域に位置しており、氾濫すると地域に与える社会的影響は大きいことから、治水安全度の向上が急務である。</p>	<p>・赤川では昭和44年8月洪水、昭和62年8月洪水、平成2年6月洪水等により流域で多大な浸水被害を受けており、河川改修に対する地元の要望は強い。</p> <p>・本河川における当面の整備として、昭和44年8月実績相当と同規模の洪水を安全に流下させることとしており、河道掘削等の整備を実施し、流下能力の向上を図る。</p> <p>・事業の実施にあたっては、河道掘削により発生した土砂の有効利用等によってコスト削減を図る。</p>	継続	本省河川局 治水課 (課長 細見寛)
江戸川特定構造物改築事業(行徳可動堰改築) 関東地方整備局	その他	121	2,132	<p>【内訳】 被害防止便益：2,132億円</p> <p>【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：539戸 年平均浸水軽減面積：3ha</p>	133	16.0	<p>・行徳可動堰は、昭和32年3月に設置されてから52年が経過しており、全体的に経年劣化が進んでいる。特にゲート設備は、大規模な補修を行っているものの腐食の進行が著しく、平成19年出水ではボルトの腐食が原因でゲート開操作が不能となった。</p> <p>・本施設の機能維持は洪水防衛や都市用水の安定供給に欠くことが出来ない。</p> <p>・このため、早期に改築を実施する必要がある。</p>	<p>・江戸川沿川には東京23区や市川市、松戸市など市街化された市区が多く、近年においても氾濫域内人口が増加しており河川整備の必要性はますます高まっている。</p> <p>・本堰は洪水時の流量や平常時の塩水遡上を制御する治水・利水上極めて重要な施設であり、施設の確実な機能維持が急務である。</p> <p>・これまで全面改築として施設設計や周辺環境への影響等を検討してきたが、老朽化に緊急に対応するため部分改築に計画を変更しゲート更新や堰柱の補修、耐震対策を実施する。</p> <p>・既存施設を活用する部分改築としたことでコスト削減を図っているが、今後とも更なるコスト削減方を検討しつつ事業を進めていく方針である。</p>	継続	本省河川局 治水課 (課長 細見寛)
那珂川特定構造物改築事業(JR水郡線橋梁及び水府橋梁替) 関東地方整備局	10年継続中	135	777	<p>【内訳】 被害防止便益：777億円</p> <p>【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：39戸 年平均浸水軽減面積：10ha</p>	156	5.0	<p>・那珂川では昭和13, 16, 22, 33, 36年に大きな浸水被害が発生している。近年においても昭和61年8月や平成10年8月洪水で甚大な浸水被害が発生している。(昭和61年：床下浸水2,815戸・床上浸水4,864戸、平成10年：床下浸水68戸・床上浸水99戸)</p> <p>・事業箇所の上流には、都心と日立港や常陸那珂港を結ぶ常磐自動車道や国道6号等が横過し、浸水被害による影響は極めて広域的である。</p> <p>・このため、早期に改築を実施する必要がある。</p>	<p>・流域には県庁所在地である水戸市やひたちなか市等の工業重要都市をかかえ、下流部に流域内人口の6割が集中し、近年も市街化が進行しており、河川整備の必要性はますます高まってきている。</p> <p>・本橋梁は橋脚の間隔が狭い上に河川敷に盛土部が張り出しているため、流下能力が不足している。洪水時は橋梁上流の水位が上昇し非常に危険な状態であるため、橋梁架替が急務である。</p> <p>・今後も旧橋撤去や護岸工等の残工事において、コスト削減の可能性を探りつつ事業を進めていく方針である。</p>	継続	本省河川局 治水課 (課長 細見寛)
荒川下流特定構造物改築事業(京成本線荒川橋梁架替) 関東地方整備局	5年未着工	364	3,500	<p>【内訳】 被害防止便益：3,500億円</p> <p>【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：3,127戸 年平均浸水軽減面積：46ha</p>	242	14.5	<p>・京成本線荒川橋梁は、荒川放水路の開削工事により、昭和6年に架設され78年が経過している。この間、広域的な地盤沈下等の影響により堤防が沈下したため、対策として周辺の堤防は嵩上したが、橋梁部については架設当初のままである。</p> <p>・京成本線は上野駅と成田空港を結ぶ重要な路線であり、洪水時の通行不能等の影響は極めて広域的である。</p> <p>・このため、早期に改築を実施する必要がある。</p>	<p>・荒川下流部は首都東京を貫流し、流域には人口・資産が集中するばかりでなく日本の中核機能も集中するため治水極めて重要な河川である。</p> <p>・本橋梁付近は周辺堤防よりも3.7mも低く、計画高水流量に対し流下能力が大きく不足する治水上のネック箇所。</p> <p>・橋梁架替により流下能力を確保し、治水安全度の向上を図る。</p> <p>・これまで架替ルートの検討、関係機関との調整を実施してきており、東京都環境影響評価条例に基づいた環境影響評価を実施予定。</p> <p>・架替工事事業実施にあたっては、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の可能性を探りながら、事業を進めていく方針である。</p>	継続	本省河川局 治水課 (課長 細見寛)

<p>阿賀川直轄河川改修事業 北陸地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>127</p>	<p>508</p> <p>【内訳】 被害防止便益：508億円</p> <p>【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：622戸 年平均浸水軽減面積：251ha</p>	<p>214</p>	<p>2.4</p>	<p>・過去には、昭和33、34、57、61年に家屋浸水、農地等浸水を伴う被害が発生した。 ・近年では平成14年7月洪水により浸水戸数69戸、農地浸水255haの被害を受けた。 ・阿賀川流域は、会津若松市を核に経済活動が活発で、国道49号、磐越自動車道、JR只見線など基幹インフラが整備され、さらに地域広域格道路会津縦貫道路の整備も進められている。また、豊かな自然環境や歴史と伝統を有する全国有数の観光地であり観光産業が盛んなため、洪水被害による経済活動への影響は大きい。 ・このため、浸水被害を早急に解消する必要がある。</p>	<p>・阿賀野川水系は河川延長が長いため、これまで鋭意河川改修を進めてきたが、未だ河道の断面積が不足している箇所、堤防の高さ、断面が不足している地区がある。大規模な洪水が起きると甚大な被害の発生が想定されることから、今後とも洪水に対する安全度向上のため、堤防整備、河道掘削等の整備を推進する。 ・整備にあたっては、流下能力が低い下流狭窄部の掘削と下流部の弱小埋対策を優先的に実施する。また、支川において治水と支障となっている横断工物の改築、支川合流点処理を関係機関と調整・連携して実施する。 ・今後とも新たな技術開発、徹底したコスト管理に取り組み、コスト縮減に努める。</p>	<p>継続</p>	<p>本省河川局 治水課 (課長 細見 寛)</p>
<p>阿賀野川直轄河川改修事業 北陸地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>125</p>	<p>1,884</p> <p>【内訳】 被害防止便益：1,884億円</p> <p>【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：604戸 年平均浸水軽減面積：489ha</p>	<p>239</p>	<p>7.9</p>	<p>・過去には、昭和31、33、53、56、57年に家屋浸水、農地等浸水を伴う被害が発生した。 ・阿賀野川は低平な地形条件と氾濫域の資産の増大から、氾濫時の被害が甚大となることが想定される。 ・氾濫区域内には、政令指定都市新潟市を含み、JR信越本線・白新線・羽越本線・磐越西線、国道7号・49号、日本海東北自動車道、磐越自動車道など地域経済を支える重要交通網があることから、洪水被害による経済活動への影響は大きい。 ・このため、浸水被害を早急に解消する必要がある。</p>	<p>・阿賀野川水系は河川延長が長いため、これまで鋭意河川改修を進めてきたが、未だ河道の断面積が不足している箇所、堤防の高さ、断面が不足している地区がある。大規模な洪水が起きると甚大な被害の発生が想定されることから、今後とも洪水に対する安全度向上のため、堤防整備、河道掘削等の整備を推進する。 ・整備にあたっては、上下流、左右岸のバランスを確保しつつ、優先的に上流部の弱小埋対策を実施し、その後下流から順次河道掘削及び弱小埋対策、床固改築を進める。 ・今後とも新たな技術開発、徹底したコスト管理に取り組み、コスト縮減に努める。</p>	<p>継続</p>	<p>本省河川局 治水課 (課長 細見 寛)</p>
<p>黒部川直轄河川改修事業 北陸地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>89</p>	<p>1,633</p> <p>【内訳】 被害防止便益：1,633億円</p> <p>【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：1,270戸 年平均浸水軽減面積：397ha</p>	<p>269</p>	<p>6.1</p>	<p>・昭和44年8月の前線による洪水では、浸水戸数846戸、家屋全半壊7戸が発生するなど、戦後最大流量を記録した。 ・近年においても平成7年7月の梅雨前線による洪水では中流域で約600万m<sup>3</sup>の土砂堆積が発生するなど、発電所や観光施設で多大な被害を受けた。 ・黒部川は急勾配な地形条件から、洪水時の流れのエネルギーが大きいため、堤防の越水による被害だけでなく侵食による決壊の危険性がある。決壊した場合、氾濫区域内には国道8号、JR北陸本線、北陸自動車道などの重要交通網、世界的にも大きなシェアを占めるファスナー産業や、アルミ製品、先端産業などが立地し、浸水による交通途絶、ライフライン切断、基幹産業への被害による損害は極めて広域的である。 ・このため、浸水被害を早急に解消する必要がある。</p>	<p>・平成21年11月に黒部川水系河川整備計画が策定されたことから、円滑な事業進捗が見込まれる。 ・本計画での整備目標は、「戦後最大洪水である昭和44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浸水被害の防止に努める」としており、堤防整備、河道掘削等の整備を計画的、効率的に実施し、河積の確保を行う。 ・また、「急流河川」特有の洪水時の強大なエネルギーにより発生する局所洗掘や侵食等に対して、急流河川対策を治水上の要となる扇頂部の受本地点において、優先的に整備を実施していく。 ・今後とも新たな技術開発、徹底したコスト管理に取り組み、コスト縮減に努める。</p>	<p>継続</p>	<p>本省河川局 治水課 (課長 細見 寛)</p>
<p>常願寺川直轄河川改修事業 北陸地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>124</p>	<p>852</p> <p>【内訳】 被害防止便益：852億円</p> <p>【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：811戸 年平均浸水軽減面積：72ha</p>	<p>166</p>	<p>5.1</p>	<p>・昭和44年8月の前線の停滞による洪水は、長時間にわたり警戒水位を上回る戦後最大出水となり、河道内での施設被害、堤防決壊150mの被害を受けた。過去には昭和27年7月に越水なき破堤により、堤防決壊335m、農地被害518ha、浸水戸数1,222戸の被害を受けた。 ・このように常願寺川は急流河川であり洪水時のエネルギーが非常に大きく、中小洪水でも堤防が侵食され決壊する危険がある。 ・氾濫区域には富山県の中心都市である富山市を抱え、国道8号、JR北陸本線、北陸自動車道などの重要交通網や、今後は北陸新幹線が平成26年度末に完成予定であり、更なる発展が見込まれ、浸水被害による損害は極めて広域的である。 ・このため、浸水被害を早急に解消する必要がある。</p>	<p>・平成21年11月に常願寺川水系河川整備計画が策定されたことから、円滑な事業進捗が見込まれる。 ・常願寺川では洪水の越流を防ぐための堤防整備は進んできているものの、急流河川であることから洪水時のエネルギーが非常に大きく、中小洪水でも堤防が侵食され決壊する危険性があるため、急流河川対策を重点的に整備する。また、一部堤防未整備区間、流下能力不足区間については、堤防整備、河道掘削等の整備を計画的、効率的に実施し、河積の確保を行う。 ・今後とも新たな技術開発、徹底したコスト管理に取り組み、コスト縮減に努める。</p>	<p>継続</p>	<p>本省河川局 治水課 (課長 細見 寛)</p>

天竜川直轄河川改修事業 中部地方整備局	その他	686	23.338	【内訳】 被害防止便益：23,338億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：7,221戸 年平均浸水軽減面積：1,083ha	809	28.8	・昭和58年9月台風10号では被害家屋6,644戸、浸水面積2,034ha、また平成18年7月梅雨前線では被害家屋2,935戸、浸水面積661haなどの甚大な被害が発生している。 ・流域は、東名高速道路、国道1号、東海道新幹線等、日本の産業経済の根幹をなす交通の要となっており、特に上流域では精密機械産業が発達し、下流域では自動車産業や楽器産業等我が国を代表するものづくり地域となっている。 ・このため水位低下対策、堤防強化対策、危機管理対策を実施し、治水安全度の向上を図る必要がある。	・流域内には我が国の重要交通が整備されており、現在、新東名高速道路などが建設されている。 ・浜松市周辺では、自動二輪車（国内シェア約40%）やピアノ（国内シェア約100%）を生産する国内有数の企業が立地しており、製造業が盛んとなっている。 ・上流の諏訪湖周辺や伊那市周辺でも工業団地が立地しており、精密機械や電気機器等の製造業が盛んとなっている。 ・本河川では、概ね30年の河川整備として、昭和58年9月及び平成18年7月と同規模の洪水を安全に流下させるため、水位低下対策（河道掘削・樹木伐開・引堤）、堤防強化対策、危機管理対策を実施する。 ・新技術の積極的な採用や掘削土砂の有効利用など、引き続きコスト縮減につとめる。	継続	本省河川局 治水課 (課長 細見寛)
矢作川直轄河川改修事業 中部地方整備局	その他	381	7.522	【内訳】 被害防止便益：7,522億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：1,887戸 年平均浸水軽減面積：253ha	399	18.8	・昭和34年9月洪水では被害家屋23,444戸、浸水区域面積994ha、また平成12年9月洪水では被害家屋2,801戸、浸水区域面積1,790haなどの甚大な被害が発生している。 ・流域は、東名高速道路、国道1号、東海道新幹線等日本の産業経済の根幹をなす交通の要となっており、特に中・下流域には自動車産業を中心とした工業都市が集中している。 ・このため水位低下対策、堤防強化対策、危機管理対策を実施し、治水安全度の向上を図る必要がある。	・流域関連市町村人口は、約130万人であり、豊田市等における製造業の発展に伴い、年々増加傾向にある。 ・全国1位の工業出荷額を有する愛知県を半分の、当該流域の大半である西三河地域が占める。 ・特に豊田市は自動車等の輸送用機械器具製造品出荷額で国内シェアの約20%を占める。 ・本河川では、概ね30年の河川整備として、平成12年9月と同規模の洪水を安全に流下させるため、水位低下対策（河道掘削・樹木伐開・古川分派）、堤防強化対策、危機管理対策を実施する。 ・新技術の積極的な採用や掘削土砂の有効利用など、引き続きコスト縮減につとめる。	継続	本省河川局 治水課 (課長 細見寛)
吉井川直轄河川改修事業 中国地方整備局	再々評価	62	477	【内訳】 被害防止便益：477億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：179戸 年平均浸水軽減面積：84ha	79	6.1	・吉井川下流部では、昭和51年9月（浸水戸数：4,525戸）及び平成2年9月（浸水戸数：2,580戸）と二度にわたり大規模な浸水被害が発生している。 ・想定氾濫区域には五明工業団地や大規模流通倉庫が立地。岡山市新産業ゾーン整備事業により工業団地の建設が進められ、これらの土地開発に伴い吉井川本川との合流点に永江川ポンプ場が建設されている。また、岡山ブルーラインや県道岡山牛窓線が節節し交通の要衝であり、現在、市道西大寺浜西幸西線が建設中であり、現道と合わせ新たな交通ネットワークが形成されつつある。	・吉井川では、岡山市の通勤圏として世帯数、人口ともに増加傾向にある。吉井川では、計画洪水流量を概ね安全に流下させることを目標に流下能力を向上させるとともに、永江川の流出水の排水機能増大及び満潮・洪水時の吉井川背水氾濫防止を早期に図る。 ・築堤材料に旧堤掘削土等を使用することにより、工事費を縮減し、掘削残土を有効に利用する。 ・市道西大寺浜西幸西線との合併施工によりコスト縮減が図る。	継続	本省河川局 治水課 (課長 細見寛)
天神川直轄河川改修事業 中国地方整備局	その他	97	1,534	【内訳】 被害防止便益：1,534億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：302戸 年平均浸水軽減面積：79ha	65	23.6	・天神川では、昭和34年伊勢湾台風や平成10年の出水により、浸水被害が発生している（浸水家屋：昭和34年135戸、平成10年53戸）。 ・山陰自動車道及び地域高規格道路（北条温泉道路）が建設中であり、西倉吉工業団地を中心として、電子部品・PC生産等のIT関連産業の振興が期待されている。 ・近年でも河岸侵食等の洪水被害を受けており、治水事業の要望は強い。	・天神川の概ね30年間の目標として戦後最大洪水と同規模の洪水が発生しても、安全に流下させるため、堤防整備・河道掘削等を実施する。 ・河川整備計画の策定において、住民意見、関係自治体の長及び関係機関の意見を伺い策定していることか、今後の円滑な事業進捗が見込まれる。また、天神川下流及び小鴨川・国府川下流の河床掘削等については事業に着手しており、順調に進捗している。 ・掘削残土を道路事業・関係機関工事に流用し、処分費用のコスト縮減を図る。	継続	本省河川局 治水課 (課長 細見寛)
日野川直轄河川改修事業 中国地方整備局	その他	26	98	【内訳】 被害防止便益：98億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：9戸 年平均浸水軽減面積：1.4ha	28	3.5	・日野川では、昭和47年の出水により浸水被害が発生した（浸水家屋：3,086戸）。近年では、平成10年、18年と浸水被害が発生している（浸水家屋：平成10年7戸、平成18年32戸）。 ・法勝寺川沿川の青木地区は頻りに内水被害が生じ、中でも平成18年出水では約35haが浸水するなど、地元住民は不安を抱いている。堰改築、箇所掘削、河道内樹木伐採等の改修事業に早期着手が必要である。	・日野川流域の自治体の人口・世帯数は微減となっているものの、沿川では宅地化が進んでいる。 ・溝口地区・青木地区では当面、戦後最大洪水（S20.9）と同規模の洪水が発生しても、安全に流下させるため、堤防整備・河道掘削等を実施する。 ・溝口地区では築堤に先立つ水路、樋門が概成し、築堤・護岸も順調に進捗している。今後も地域との連携を深め、効果的な事業を継続する。また、河床掘削土を築堤盛土材に有効活用するなどのコスト縮減を図る。	継続	本省河川局 治水課 (課長 細見寛)

江の川上流直轄河川改修事業 中国地方整備局	その他	24	41	<p>【内訳】 被害防止便益：41億円</p> <p>【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：12戸 年平均浸水軽減面積：5.0ha</p>	27	1.5	<p>・江の川では、昭和47年7月（戦後最大流量）の出水により浸水被害が発生した（浸水家数：14,063戸（流域全体））。近年では、平成11年、18年と浸水被害が発生している（浸水家数：平成11年288戸、平成18年496戸）。</p> <p>・平成18年9月洪水では安芸高田市吉田においてHWWを上回り洪水被害を受けており、改修の要望は強い。</p> <p>・無堤地区である国司、旭地区の人命・資産などを洪水による被害から守るために、早期の治水安全度の向上が必要である。</p>	<p>・江の川は、中国山地を貫流し広島県・島根県にまたがる河川で、広島県北部の交通の要所である三次市を貫流しており、治水上重要な河川であることから、河川改修の必要性は高い。</p> <p>・江の川上流では、当面、戦後最大洪水（S47.7）と同規模の洪水が発生した場合においても、家屋の浸水被害は発生させないため、堤防整備、河道掘削等の事業を実施する。</p> <p>・国司地区の改修事業は住民等の協力を得ながら順調に進捗。今後も地域との連携を深め効率・効果的な事業を継続する。また、掘削土を築堤盛土材に有効活用するなどのコスト削減を図る。</p>	継続	本省河川局 治水課 （課長 細見 寛）
高梁川直轄河川改修事業 中国地方整備局	その他	69	2,717	<p>【内訳】 被害防止便益：2,717億円</p> <p>【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：105戸 年平均浸水軽減面積：2.3ha</p>	75	36.4	<p>・高梁川では、昭和47年7月（戦後最大流量）の出水により浸水被害が発生した（浸水家数：7,347戸）。近年では、平成10年に浸水被害が発生している（浸水家数：140戸）。</p> <p>・下流部に広がる低平地には人口、資産が集中する倉敷市街地を抱え、水島工業地帯等の資産が集中するため、治水安全度の向上が急務である。</p>	<p>・高梁川は、水島工業地帯を抱える倉敷市を貫流しており、治水上重要な河川であることから、河川改修の必要性は高い。</p> <p>・高梁川では、当面、計画高水流量と同規模の洪水が発生した場合においても、家屋の浸水被害を発生させないため、堤防整備等の事業を実施する。</p> <p>・酒津・巻倒地区の改修事業は住民等の協力を得ながら順調に進捗。今後も地域との連携を深め効率・効果的な事業を継続する。また、掘削土を築堤盛土材に有効活用するなどのコスト削減を図る。</p>	継続	本省河川局 治水課 （課長 細見 寛）
小瀬川直轄河川改修事業 中国地方整備局	その他	12	14	<p>【内訳】 被害防止便益：14億円</p> <p>【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：4戸 年平均浸水軽減面積：0.3ha</p>	13	1.1	<p>・小瀬川では、昭和26年ルース台風の影響により、浸水被害が発生している（流出又は全壊家数：450戸）。</p> <p>・河口部には「大竹・岩国コンビナート」が発展しており資産が集中するため、治水安全度の向上が急務である。</p>	<p>・小瀬川は、下流部に大竹・岩国コンビナートを抱えるなど人口資産が集中。</p> <p>・小瀬川では、当面小瀬地区において、計画高水流量と同規模な洪水が発生しても、安全に流下させることを目標として橋梁架替と連携し引堤等を実施する。</p> <p>・小瀬地区の改修においては、関係機関及び地域との協力体制も構築されていることから、用地確保も順調に進捗し、今後も円滑な事業進捗が見込まれる。</p> <p>・道路改良事業との合併施工により用地費のコスト削減を図る。</p>	継続	本省河川局 治水課 （課長 細見 寛）
佐波川直轄河川改修事業 中国地方整備局	その他	120	442	<p>【内訳】 被害防止便益：442億円</p> <p>【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：162戸 年平均浸水軽減面積：82ha</p>	124	3.6	<p>・佐波川では、昭和26年ルース台風、昭和47年7月の出水により、浸水被害が発生している（昭和26年：3,397戸、昭和47年：511戸）。</p> <p>・近年では平成21年7月には流域下流部において死者17名を伴う土砂災害を経験するなど、住民の治水に対する関心は高く、河川改修の要望も強い。</p> <p>・下流域には周南工業地帯が発展しており資産が集中するため、治水安全度の向上が急務である。</p>	<p>・防府市は平成9年を境に人口が減少傾向であるが、奈美地区においては人口は2千人程度であり、ほぼ横ばいで推移している。</p> <p>・佐波川の奈美地区においては、当面戦後第2位洪水（S47.7）に匹敵する流量と同規模な洪水が発生しても、安全に流下させるため、堤防整備、掘削等の改修を実施する。</p> <p>・奈美地区の事業は順調に進捗。地域住民は継続としての築堤事業を切望しており、関係機関及び地域との協力体制も構築されていることから、今後も円滑な事業進捗が見込まれる。</p> <p>・今後、他工事の発生土を有効利用し、築堤盛土材料費のコスト削減を図る。</p>	継続	本省河川局 治水課 （課長 細見 寛）
肱川直轄河川改修事業 四国地方整備局	その他	981	14,271	<p>【内訳】 被害防止便益：14,271億円</p> <p>【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：654戸 年平均浸水軽減面積：336ha</p>	1,809	7.9	<p>・肱川流域は、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1,195戸、平成16年702戸、平成17年451戸）。</p> <p>・また、戦後最大規模程度の洪水が発生した場合、浸水面積1,137ha、浸水戸数5,240戸の被害が発生する恐れがある。</p> <p>・このため肱川では上下流バランスに考慮し、現在、上老松地区の土地利用一体型水防事業を実施するとともに下流地区において築堤事業を鋭意実施しているところであり、早期に浸水被害の解消を目指している。</p>	<p>・平成16年5月に肱川水系河川整備計画を策定している。</p> <p>・流域の3市町からなる「肱川流域総合整備推進協議会」による事業推進のための要望活動や地域住民団体である「肱川流域の環境と治水を考える住民ネットワーク」による事業推進活動等の協力を得て、整備計画の実施を円滑に実施している。</p> <p>・実施にあたっては関係機関と連携調整を十分に行い、盛土材料に建設発生土を有効活用するなど、コスト削減を実施するとともに新技術の活用を積極的に進め、更なるコスト削減を図る。</p>	継続	本省河川局 治水課 （課長 細見 寛）

吉野川直轄河川改修事業 四国地方整備局	その他	1,215	3,573	【内訳】 被害防止便益：3.573億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：1,236戸 年平均浸水軽減面積：309ha	767	4.7	・吉野川流域は多くの無堤部を抱え過去から洪水被害が多発。近年では平成16年10月台風23号（戦後最大流量）により甚大な被害が発生。想定氾濫区域内には、国道11号、55号等の幹線道路、徳島空港等の重要な公共施設が存在し、資産状況等も増加傾向にある。 ・昭和50年8月台風6号では、浸水戸数11,818戸、浸水面積7,870ha、平成16年10月台風23号では、浸水戸数3,316戸、浸水面積10,765haの被害が発生している。 ・このため無堤部の解消、堤防強化対策、危機管理対策を実施し、治水安全度の向上を早急に図る必要がある。	・平成21年8月に吉野川水系河川整備計画が策定されたことから、円滑な事業進捗が見込まれる。 ・吉野川では、未だ無堤の箇所が多く存在し、戦後最大流量を記録した平成16年10月台風23号をはじめ外水はん蓋による被害が多発しており、被害実績や背後地の資産状況等から整備の必要性、重要性は高い。 ・現在実施中の区間の早期完了を目指すとともに、その他の無堤部対策も上流・左右岸バランスを考慮しながら計画的に実施し、浸水被害の軽減を図る。 ・これまでも建設発生土の盛土への利用等を実施しコスト縮減に努めており、引き続きコスト縮減に努めていく。	継続	本省河川局 治水課 (課長 細見寛)
土器川直轄河川改修事業 四国地方整備局	その他	27	570	【内訳】 被害防止便益：570億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：146戸 年平均浸水軽減面積：14ha	25	22.5	・土器川流域で、平成2年、平成16年の出水により、浸水被害が発生（浸水戸数：平成2年239戸、平成16年217戸）。 ・浸水想定区域内には国道11号、32号等の幹線道路、鉄道等の重要な公共施設が存在するとともに、精密機器基盤用防錆剤（世界シェア50%）、防錆剤（国内シェア80%）等の企業が存在し、資産状況も増加傾向にある。 ・浸水想定区域内には主要県道、老人ホーム等の重要な公共施設が存在している。 ・このため、上下流のバランスを考慮しつつ、河道整備（局所洗掘対策、河道掘削）、河床安定化対策を早急に実施し、治水安全度を高める。	・土器川は急流河川であることから洪水流のエネルギーが非常に大きく、中小洪水でも堤防が侵食され決壊する危険性があり、背後地には重要な資産が存在することから、河道整備、河床安定化対策を実施する。 ・また、地元自治体による「土器川改修期成同盟会」からも土器川の改修の促進の要望があがっている。 ・既存施設の有効活用及び新たな技術開発、徹底したコスト管理に取り組み、コスト縮減に努める。	継続	本省河川局 治水課 (課長 細見寛)
四万十川直轄河川改修事業 四国地方整備局	その他	37	60	【内訳】 被害防止便益：60億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：7戸 年平均浸水軽減面積：3ha	35	1.7	・四万十川流域は、多くの無堤部を抱え、過去から洪水被害が多発。近年では平成17年9月台風14号（戦後第2位流量）により甚大な被害が発生。 ・想定氾濫区域内には、国道56号、321、439、441号等の幹線道路、鉄道等の重要な公共施設が存在し、資産状況等も増加傾向にある。 ・昭和38年8月台風9号では浸水戸数3,245戸、平成17年9月台風14号では浸水戸数210戸の被害が発生している。 ・このため無堤部の解消を実施し、治水安全度の向上を早急に図る必要がある。	・四万十川では、未だ無堤の箇所が多く存在し、戦後最大流量を記録した昭和38年8月台風9号をはじめ外水はん蓋による被害が多発しており、被害実績や背後地の資産状況等から整備の必要性、重要性は高い。 ・現在実施中の区間の早期完了を目指すし、地域住民が安心して暮らせる環境を整える必要がある。 ・また、地元自治体による「四万十川改修期成同盟会」からも四万十川の改修の促進の要望があがっている。 ・これまでも建設発生土の盛土への利用等を実施しコスト縮減に努めており、引き続きコスト縮減に努めていく。	継続	本省河川局 治水課 (課長 細見寛)
物部川直轄河川改修事業 四国地方整備局	その他	111	2,664	【内訳】 被害防止便益：2664億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：789戸 年平均浸水軽減面積：210ha	140	19.0	・物部川は、流域に人口や資産が集中しており、物部川から離れたほど地盤高が低くなる地形特性により、決壊した場合は広大な範囲が浸水することが予想され、災害ポテンシャルが非常に高い。 ・また、中央防災会議において、東南海・南海地震の発生が今世紀前半に発生する可能性が高いと指摘されている。 ・想定氾濫区域内には、高知空港や高知大学等の重要施設と住宅地や工業団地等の多くの資産、猟銃の生産が国内生産の約7割を占める企業等が存在し、資産状況等も増加傾向にある。 ・このため、河川改修事業の早期完成を実現し、地域住民が安心して暮らせる環境を早急に整える必要がある。	・物部川直轄管理区間上流端付近に流下能力不足のネック箇所が存在し、拡散型の氾濫形態である物部川において、決壊時の被害は広大なものとなるため、早急に整備を実施する必要がある。 このため、上下流のバランス等を確保しながら、引堤・堤防拡幅を行うとともに下流において堤防拡幅及び河道の掘削等の河川事業を実施し、物部川のはん蓋による浸水軽減を図る。 ・堤防の対策の早期完成を、治川自治体が一体となって強く要望しており、「物部川改修期成同盟会」からは、これまでも物部川の河川改修の促進の要望が行われている。 ・建設発生土の盛土への利用等を実施し、コスト縮減に努める。	継続	本省河川局 治水課 (課長 細見寛)
石狩川総合水系環境整備事業（当別地区） 北海道開発局	その他	17	187	【内訳】 自然環境の再生等の効果による便益：187億円 【主な根拠】 支払い意志額：471円/世帯/月 対象世帯数：323,339世帯	18	10.2	・地域と連携した取り組みにより環境保全の意識が高まっている。 ・教育の場としての利用も広まっており、今後も環境教育への寄与が期待できる。	・石狩川下流では生物の生息、生育環境の劣化が拡大する傾向にあり、これ以上の深刻化を防ぐために地域と連携して自然再生の取り組みを進める必要がある。 ・本事業の必要性・重要性に変化はなく、費用対効果等の投資効果も確保されている。 ・今後の維持管理やモニタリングについては、引き続き地域との役割分担を行い、連携することでコスト縮減に努める。	継続	北海道開発局 河川計画課 (課長 鎌田照章)

石狩川総合水系環境整備事業（旭川地区） 北海道開発局	その他	15	100	<p>【内訳】 良好な水辺空間形成による便益：100億円</p> <p>【主な根拠】 支払い意志額：188円/世帯/月 対象世帯数：170,955世帯</p>	18	5.6	<ul style="list-style-type: none"> <li>・良好な水辺空間の整備により、教育の場としての利用や地域の方々の健康増進の場としても利用されている。</li> <li>・まちづくりと一体となった水辺空間の整備により、市街地の活性化、観光都市としての魅力向上が期待されている。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本事業の実施による整備箇所は、川や水辺とふれあい、親しめる場として多くの方々に利用され、今後も良好な水辺空間の整備に対するニーズは高い。</li> <li>・本事業の必要性・重要性に変化はなく、費用対効果等の投資効果も確保されている。</li> <li>・事業の実施にあたっては、引き続き関係機関と連携を図り、地域の方々の理解を得ながら進める。</li> </ul>	継続	北海道開発局 河川計画課 (課長 鎌田照章)
釧路川総合水系環境整備事業 北海道開発局	その他	128	153	<p>【内訳】 自然環境の再生等の効果による便益：153億円</p> <p>【主な根拠】 支払い意志額：6,154円/世帯/年 対象世帯数：312,979世帯</p>	116	1.3	<ul style="list-style-type: none"> <li>・釧路湿原は国立公園に指定され、国内外より年間360万人もの観光客が訪れている。</li> <li>・観光資源を良好に保つことで観光客の増加による地域経済等への波及効果が期待される。</li> <li>・釧路湿原自然再生の取り組みにより、地域における環境保全の意識が高まる。</li> <li>・修学旅行などの学生を対象とした観光及びエコツアーなどの自然環境体験型の観光が釧路湿原において普及することにより、環境教育に寄与する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・釧路湿原は我が国最大の湿原であり、我が国第1号のラムサール条約登録湿地、国立公園に指定されたが、流域の経済活動の拡大などにより、湿原の量的、質的変化が大きく現れている。</li> <li>・流域全体として湿原生態系と持続的に関わる社会づくり等を目標とし、釧路湿原自然再生協議会の関係機関、地域の方々と連携し、釧路湿原の保全、再生を進める必要がある。</li> <li>・本事業の必要性・重要性に変化はなく、費用対効果等の投資効果も確保されている。</li> <li>・本事業の実施にあたっては、引き続き関係機関との連携を図り、地域の方々の理解を得ながら進める。</li> </ul>	継続	北海道開発局 河川計画課 (課長 鎌田照章)
天塩川総合水系環境整備事業 北海道開発局	その他	9.5	19	<p>【内訳】 自然環境の再生等の効果による便益：19億円</p> <p>【主な根拠】 代表的な底生生物の回復採取量：1.37億円/年</p>	9.1	2.1	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域と連携した取り組みにより、環境保全の意識が高まっている。</li> <li>・汽水環境の再生により、地域では観光資源としての活用が期待されている。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本事業の実施により、好適な汽水域、静水面の回復など、天塩川下流域においてかつて有していた好適な汽水環境が再生され、現在わずかに残る天然記念物であるオジロワシ、オオワシを始めとする多様な生物の生息環境の回復が期待される。</li> <li>・本事業の必要性・重要性に変化はなく、費用対効果等の投資効果も確保されている。</li> <li>・事業の実施にあたっては現地発生材の有効活用やモニタリングについて地域と連携するなど、コスト削減に努める。</li> </ul>	継続	北海道開発局 河川計画課 (課長 鎌田照章)
阿武隈川総合水系環境整備事業 東北地方整備局	その他	4.3	11	<p>【内訳】 親水整備や水辺の乗校等の河川利用推進の効果による便益：11億円</p> <p>【主な根拠】 年間利用者の増加数：60,115人</p>	4.3	2.6	<ul style="list-style-type: none"> <li>・中心市街地と河川空間の観光資源との連続性（ネットワーク）と回遊性の確保が求められており、地域経済等への波及効果が期待できる。</li> <li>・まちづくりと川づくりとが連携した整備を行うことで、より賑わいのある魅力的なまちづくりを行うことができる。</li> <li>・地域と連携した整備を行うことにより、河川全体に関わる意識の高揚、これに伴い河川清掃活動が盛んになるなど、地域との協力体制の構築が期待できる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・河川環境管理基本計画の基本理念等を踏まえ、河川空間の適正な保全と利用を図るため計画的に整備を実施しており、地域との協力体制も構築されている。</li> <li>・地元自治体等からは、よりよい河川環境を創出する本事業の促進に対して要望活動が行われるなど、さらなる事業の推進が望まれており、今後も円滑な事業実施が見込まれる。</li> <li>・今後の整備にあたってはより一層の費用節約に努めるとともに、効率的・効果的に事業を実施する。</li> </ul>	継続	東北地方整備局河川部 河川環境課 (課長 宮崎伸一郎)
岩木川総合水系環境整備事業 東北地方整備局	再々評価	28	127	<p>【内訳】 自然環境の保全・再生・創出の効果、親水整備や水辺の乗校等の河川利用推進の効果による便益：127億円</p> <p>【主な根拠】 （自然再生） 支払い意志額：355円/世帯/月 受益世帯数：81,641世帯 （利用推進） 年間利用者の増加数：153,047人</p>	42	3.0	<ul style="list-style-type: none"> <li>・魚道等の改良を実施することで、魚類の遡上可能な区間が現在の11kmから59kmまで延伸し、重要種をはじめ、魚のすみやすい川づくりに寄与することができる。</li> <li>・これまで整備した地区において微増ではあるものの利用者が増加しており、地域活性化に寄与するとともに、河川全体に関わる意識の高揚、これに伴い河川清掃活動が盛んになるなど、地域との協力体制の構築に寄与している。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・岩木川全体では、人口減少に伴って利用者が減少してきているが、その一方で、整備箇所における利用者数は着目時より微増となっており、河川全体に占める整備箇所の利用者数の割合は増加している。</li> <li>・これまでに全10地区のうち9地区が完成し、進捗率は全体の82%（事業費ベース）である。現在整備中の1地区については、学識者や関係機関から構成される検討会を設立し、助言をいただながら、段階的かつ順応的に対応しており、今後も円滑な事業推進が見込まれ、平成25年度に完成予定である。</li> <li>・今後整備予定の魚道では、他河川で整備している同種魚道の知見等を構造等に反映することで、効率的に進める。</li> </ul>	継続	東北地方整備局河川部 河川環境課 (課長 宮崎伸一郎)
北上川総合水系環境整備事業 東北地方整備局	再々評価	79	266	<p>【内訳】 自然環境の保全・再生・創出の効果、親水整備や水辺の乗校等の河川利用推進の効果による便益：266億円</p> <p>【主な根拠】 （自然再生） 支払い意志額：164円/世帯/月 受益世帯数：39,171世帯 &lt;下流&gt; 支払い意志額：234円/世帯/月 受益世帯数：50,950世帯 （利用推進） 年間利用者の増加数：1,034,387人</p>	108	2.5	<ul style="list-style-type: none"> <li>・外來種の伐採により重要種を含めた在来種の生育環境の保全・復元と、魚道整備により魚類の遡上範囲の延伸や重要種の生息環境の保全・復元を図ることができ、北上川本来の生態系の営みを再生することに寄与する。</li> <li>・これまで整備した地区において利用者が増加し、観光振興や地域活性化に寄与するとともに、河川全体に関わる意識の高揚、これに伴い河川清掃活動が盛んになるなど、地域との協力体制の構築にも寄与している。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・これまでに実施した整備箇所については、事業着手時よりも利用者数が増加してきている。事業の実施にあたっては、関係機関並びに地域と協力体制を構築しながら進めている。また、学識者や関係機関から構成される検討会を設置し、助言をいただながら、段階的かつ順応的に対応しているため、今後も円滑な事業実施が見込まれ、平成26年度に完成予定である。</li> <li>・今後の整備にあたっては、再生材の活用、地域と連携した伐採木の有効利用など、より一層の費用節約に努める。</li> </ul>	継続	東北地方整備局河川部 河川環境課 (課長 宮崎伸一郎)

利根川総合水系環境整備事業（江戸川環境整備） 関東地方整備局	再々評価	63	340	<p>【内訳】 河川利用推進の効果による便益：340億円</p> <p>【主な根拠】 支払い意志額：289円/世帯/月 受益世帯数：388,921世帯</p>	83	4.1	<p>・江戸川は、都市部の貴重なオープンスペースとして散歩やスポーツ等に多くの人々が利用されており、その数はおよそ年間1,000万人以上である。</p> <p>・沿川自治体の高齢化が進展する中で、自然豊かな水辺空間へのアクセスの向上やふれあいの場の創出などの要請がある。</p> <p>・水辺の乗校の整備地周辺は、希少種植物が生育する数少ない自然地となっており、使用されていない排水樋管の水路を利用して、子ども達が安全に活用できる環境学習の場としての整備が期待される。</p>	<p>・本事業の実施により、家族連れ、子供、高齢者の利便性が向上したとのアンケート結果が得られている。江戸川の散策者は、平成12年度の約270万人から平成18年度の約664万人へ、約400万人増加しており、今後の高齢化社会の到来を勘案すれば、当事業の必要性はますます高まっていると考えられる。</p> <p>・今後の実施の目的、進捗の見通しについては、特に大きな支障はない。また、地元からも河川整備の促進の要望を受けている。今後も事業実施にあたっては、地元との調整を十分に行い実施する。</p> <p>・耐久性の高い素材の活用、維持管理しやすい構造を採用し、補修を含めた総コストの縮減を図る。</p>	継続	関東地方整備局 河川環境課 (課長 高橋 克和)
利根川総合水系環境整備事業（烏川環境整備） 関東地方整備局	再々評価	7.5	26	<p>【内訳】 河川利用推進の効果による便益：26億円</p> <p>【主な根拠】 支払い意志額：327円/世帯/月 受益世帯数：27,850世帯</p>	10	2.6	<p>・中心市街地と連携して、地域の拠点となる水辺空間の整備、水辺空間の連続性（ネットワーク）の確保が求められている。</p> <p>・烏川高松地区は、高崎の玄関口となる水辺の観光資源として、また地域住民の憩いの場、周辺小中学校の環境学習の場として、水辺空間整備が期待されている。</p>	<p>・本事業の実施により、水辺へ近付きやすくなり、川への親しみもわいてくることから、今後とも自治体及び地元住民の環境整備事業への期待が高まると考えられ、事業投資効果が見込まれる。</p> <p>・今後の実施の目的、進捗の見通しについては、特に大きな支障はない。また、地元からも河川整備の促進の要望を受けている。今後も事業実施にあたっては、地元との調整を十分に行い、協力・連携して実施する。</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縮減の可能性等を探りながら、今後とも事業を進めていく方針である。</p>	継続	関東地方整備局 河川環境課 (課長 高橋 克和)
多摩川総合水系環境整備事業（多摩川環境整備） 関東地方整備局	その他	81	1,068	<p>【内訳】 水環境改善の効果、自然環境の保全・再生・創出の効果、親水整備や水辺の乗校等の河川利用推進の効果による便益：1,068億円</p> <p>【水環境】 支払い意志額：478円/世帯/月 受益世帯数：92,732世帯 （自然再生） 支払い意志額：210円/世帯/年 受益世帯数：2,404,858世帯 （地域連携） 支払い意志額：336円/世帯/年 受益世帯数：1,138,786世帯</p>	97	10.9	<p>・多摩川は、山梨県に水源を発生し、東京都、神奈川県、東京都に注ぐ。奥多摩の美しい山間部を流れ、中下流部は首都圏における貴重なオープンスペースとして散歩、イベントやスポーツ等で多くの人々が利用していると共に、都市地域における貴重な自然空間を有している。</p>	<p>・本事業の実施により、水辺へ近付きやすくなり、川への親しみがわくと共に、魚道が整備されたことにより、一部を除き河口からダム直下まで魚が遡上可能となるなど、今後とも自治体及び地元住民の河川環境整備事業への期待が高まると考えられ、本事業の必要性は変わりなく高い事業投資効果が見込まれる。</p> <p>・事業の進捗は、現在38%であり、今後の見通しについては、特に大きな支障はない。また、地元からも河川整備の促進の要望を受けている。今後も事業実施にあたっては、地元との調整を十分に行い実施する。</p> <p>・耐久性の高い素材の活用、維持管理しやすい構造を採用し、補修を含めた総コストの縮減を図る。</p>	継続	関東地方整備局 河川環境課 (課長 高橋 克和)
阿賀野川総合水系環境整備事業 北陸地方整備局	その他	17	178	<p>【内訳】 自然環境の保全・再生・創出の効果、河川利用推進の効果による便益：178億円</p> <p>【主な根拠】 ・地域連携（横越） 支払い意志額：490.6円/世帯/月 受益世帯数：50,877世帯 ・地域連携（佐野目） 支払い意思額：437.8円/世帯/月 受益世帯数：60,131世帯 ・自然再生 支払い意思額：348.5円/世帯/月 受益世帯数：82,018世帯</p>	41	4.3	<p>・横越地区において歴史・文化・自然資源の魅力に触れられる河川空間利用が拡大し、近隣の河川と連携した水と緑のネットワークが形成され、観光及び地域の活性化に寄与する。佐野目地区では現在検討が進められている道の駅と合わせ会津地方内外の利用者に多目的な広場を提供することで、イベントの効果的な開催、あるいは新たなイベントの開催も期待でき、魅力ある水辺空間として利用することが可能となる。また、自然再生事業では、レキ河原及び瀬・淵を再生することにより、減少している「アユ」並びに希少種である「ウケケチウグイ」「カジカ」等の生息環境を保全・再生し、阿賀川本来の河川環境を創出する。</p>	<p>・横越地区では、新潟県を代表する「北方文化博物館」などの観光資源と連携し、地域振興が期待される良好な河川環境の保全と市民のやすらぎの場となるような親水空間を創出する。佐野目地区ではレキ河原が形成され、平瀬が広がっている魅力ある水辺空間を活かし、多目的な河川利用と観光拠点となるような親水空間を創出する。自然再生では、維持管理による樹木伐採と連携した「レキ河原の再生」「瀬・淵の再生」を行い、阿賀川の代表魚種であるアユや希少種のウケケチウグイをはじめとした生物の生息環境をはじめ、阿賀川本来の多種多様な水環境を保全・再生する。</p> <p>・平成25年度の完成をめざし、計画的に事業を推進していく。</p> <p>・コスト縮減については、発生土の利用等を行うなど、必要な検討を進めていく。</p>	継続	北陸地方整備局 河川計画課 (課長 山本 悟司)



信濃川総合水系環境整備事業 北陸地方整備局	その他	36	296	<p>【内訳】 自然環境の保全・再生・創出の効果、河川利用推進の効果および水環境改善の効果による便益：296億円</p> <p>【主な根拠】 ・地域連携（蓮濁） 支払意思額：406.7円/世帯/月 便益世帯数：77,137世帯 ・地域連携（長沼） 支払意思額：441.6円/世帯/月 便益世帯数：95,485世帯 ・自然再生 支払意思額：413.1円/世帯/月 便益世帯数：137,469世帯 ・水環境整備 支払意思額：172.0円/世帯/月 便益世帯数：31,236世帯</p>	58	5.1	<p>・蓮濁地区では堤防強化（緩傾斜盛土）により、新たな河川空間が形成され、日常の散歩や病院施設の利用者等に新たな健康増進の場を提供できる。また、長岡大花火大会等の観覧の場として利用され、事業着手年度に比べ観覧者数は増加しており、観光交流の拡大も期待できる。長沼地区では、豊かな自然の散策、またジョギング・サイクリングコースとして利用されるなど、より多くの人々が訪れる空間となることが期待され、観光や地域の活性化に寄与する。自然再生では、レキ河原に代表される不安定帯やヨシ原等が広がる半安定帯となる「場」が再生されることにより、河川特有で多様なハビタットが形成されるほか、アレチウリ等の外来植物の侵略的繁茂が抑制され、生物の多様性の増大と考えられるほか、樹林化の防止も期待できる。水環境整備では、瀬切れのメカニズムの解明により、魚類被害をもたらしている瀬切れの解消に向けた具体的な対策の足がかりとなる。</p>	<p>・蓮濁地区では、背後地の医療・福祉・健康など各機能を併せ持ったまちづくり計画と一体となった豊かで優しい河川環境の形成、河川利用及び地域計画との整合を図った更なる良好な水辺空間、まちづくりの形成を図る。また、長沼地区では現在整備中の北陸新幹線開業とあわせて、桜づつみを整備し、「ゆとり」「やすらぎ」「うらおい」のある良好な水辺空間の創出を図る。自然再生事業においては、高水敷の掘削等により、流下能力を確保するとともに、冠水頻度を上げることによりレキ河原の再生と外来植物の進入を抑制し、千曲川本来の多様な河川環境を再生・創出する。水環境整備では、高瀬川の瀬切れ解消を目的に、大町ダム貯水を利用した試験放流を行うとともに各種調査を行い、瀬切れのメカニズムの解明と対策の検討を行う。 ・平成26年度の完成をめざし、計画的に事業を推進していく。 ・コスト縮減については、発生土の利用等を行うなど、必要な検討を進めていく。</p>	継続	北陸地方整備局 河川計画課 （課長 山本悟司）
黒部川総合水系環境整備事業 北陸地方整備局	その他	4.3	36	<p>【内訳】 自然環境の保全・再生・創出の効果、水環境改善の効果による便益：36億円</p> <p>【主な根拠】 ・自然再生 支払意思額：534.1円/世帯/月 便益世帯数：23,051世帯 ・水環境整備 支払意思額：172.0円/世帯/月 便益世帯数：23,051世帯</p>	14	2.5	<p>・自然再生では、排砂時や出水時の魚類の待避所を創出することにより、通常時にも魚類が遡上することにより、渓流魚の生息空間拡大に寄与する。水環境整備では、瀬切れのメカニズムの解明により、瀬切れの解消に向けた具体的な対策の足がかりとなる。</p>	<p>・自然再生では、近年の河床低下等の進行により支流と本川の間に段差が生じ、魚類の生息環境が悪化していることから、やすらぎ水路を整備し、出水時の魚類の待避場所及び稚魚の生息環境を創出する。水環境整備では、要水環境で発生している瀬切れの解消と正常流量の確保に向けて、宇奈月ダムより試験放流及び調査を行い、今後の補給方法の検討を行う。 ・平成24年度の完成をめざし、計画的に事業を推進していく。 ・コスト縮減については、現地発生材の活用など、必要な検討を進めていく。</p>	継続	北陸地方整備局 河川計画課 （課長 山本悟司）
神通川総合水系環境整備事業 北陸地方整備局	その他	35	423	<p>【内訳】 自然環境の保全・再生・創出の効果による便益：423億円</p> <p>【主な根拠】 ・自然再生 支払意思額：517.1円/世帯/月 便益世帯数：385,637世帯</p>	34	12.5	<p>・神通川の特徴であるサクラマスやその他の生物が多く生息する河川環境となり、河川本来の姿に近づけることになる。また、環境の再生のみでなく、サクラマスを使った「躰寿し」などの地産産物（地物ブランド）を支援することにもつながり、地域活性化に寄与することが期待される。</p>	<p>・神通川本来の多様な自然環境を再生・創出し、漁獲量が激減し絶滅の危機に瀕しているサクラマスがより多く回復できるような河川環境を再生する。 ・平成26年度の完成をめざし、計画的に事業を推進していく。 ・コスト縮減については、現地発生材の活用など、必要な検討を進めていく。</p>	継続	北陸地方整備局 河川計画課 （課長 山本悟司）
庄川総合水系環境整備事業 北陸地方整備局	その他	2.0	5.5	<p>【内訳】 河川利用推進の効果による便益：5.5億円</p> <p>【主な根拠】 ・地域連携 支払意思額：165.8円/世帯/月 便益世帯数：15,120世帯</p>	4.1	1.3	<p>・既存施設の中核をなす空間、施設として水辺公園を整備し、地域住民とイベント参加者の交流の場として広く共有する整備を行うことにより、庄川の空間・自然を活かした環境資源や各施設と連携した交流拠点として、更なる地域の活性化に寄与することが期待できる。</p>	<p>・既存施設の中核となる空間として、雄神地区の水辺空間を整備することにより、既存施設と有機的に結びつけ、観光や地域の活性化を図る。 ・平成24年度の完成をめざし、計画的に事業を推進していく。 ・コスト縮減については、現地発生材の活用など、必要な検討を進めていく。</p>	継続	北陸地方整備局 河川計画課 （課長 山本悟司）
手取川総合水系環境整備事業 北陸地方整備局	その他	3.0	68	<p>【内訳】 自然環境の保全・再生・創出の効果による便益：68億円</p> <p>【主な根拠】 ・自然再生 支払意思額：509.5円/世帯/月 便益世帯数：55,764世帯</p>	3.2	21.4	<p>・「石の河原の復元」により、生態系（魚介類等）に配慮した多様な河川環境の創出が期待できる。</p>	<p>・石川県の名の由来であり、近年減少しているレキ河原を再生し、レキ河原特有の動植物の生息環境を保全し、手取川の原風景を再生する。 ・平成23年度の完成をめざし、計画的に事業を推進していく。 ・コスト縮減については、現地発生材の活用など、必要な検討を進めていく。</p>	継続	北陸地方整備局 河川計画課 （課長 山本悟司）
矢作川総合水系環境整備事業 中部地方整備局	その他	48	388	<p>【内訳】 自然環境の保全・再生・創出の効果及び河川利用推進の効果による便益：388億円</p> <p>【主な根拠】 （自然再生） 支払意思額：395円/世帯/月 便益世帯数：463,300世帯 （地域連携） 支払意思額：314円/世帯/月 便益世帯数：156,300世帯</p>	29	13.2	<p>・「アースワーク」等河川そのものを活用した利用が盛んに行われており、将来の河川利用に対するニーズも高い。 ・矢作川の特徴である砂洲や河口の干潟・ヨシ原が減少する等、かつての自然や景観が消失しつつあるため、多様な動植物の生息・生育環境の保全・再生を図る必要がある。 ・矢作川の河川環境は、都市化の進んだ流域に残された貴重な空間となっており、また将来の河川利用に対するニーズもより高まっている。 ・自然再生や河川利用の場を整備することで間接的な効果として、住民の健康増進や環境教育への利用、景観の向上、地域のイメージアップが期待できる。</p>	<p>・矢作川の特徴である砂洲や河口の干潟・ヨシ原が減少する等、かつての自然や景観が消失しつつあるため、多様な動植物の生息・生育環境の保全・再生を図る必要がある。 ・矢作川の河川環境は、都市化の進んだ流域に残された貴重な空間となっており、また将来の河川利用に対するニーズもより高まっている。 ・学識経験者、関係住民、関係自治体等の意見・ニーズを聴き整理したものであり、事業の進捗に特段の問題はない。 ・新技術の積極的な採用や掘削土砂の有効利用など、引き続きコスト縮減に努める。</p>	継続	中部地方整備局 河川環境課 （課長 笹森伸博）

天竜川総合水系環境整備事業 中部地方整備局	その他	99	225	<p>【内訳】 自然環境の保全・再生・創出の効果及び河川利用推進の効果による便益：225億円</p> <p>【主な根拠】 (自然再生) &lt;上流&gt; 支払い意志額：115円/世帯/月 受益世帯数：95,639世帯 &lt;下流&gt; 支払い意志額：175円/世帯/月 受益世帯数：266,711世帯 (地域連携) &lt;上流&gt; (上伊那地区) 支払い意志額：462円/世帯/月 受益世帯数：60,655世帯 (下伊那地区) 支払い意志額：288円/世帯/月 受益世帯数：52,902世帯 &lt;下流&gt; (磐田市) 支払い意志額：266円/世帯/月 受益世帯数：36,178世帯 (浜松市) 支払い意志額：173円/世帯/月 受益世帯数：28,137世帯</p>	80	2.8	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域懇談会等の意見として、水面利用等の施設整備や、自然環境の保全等に対する意見が多い。</li> <li>・地元観光公社等とのタイアップによる河川等を活用したアウトドア体験実施により遠方からの利用者が年々増加している。</li> <li>・これら地域と一体となり地域経済等への波及効果が期待できる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・天竜川の河川利用者数は、年間約190万人となっており、舟下り・ラフティング、河川敷の公園を利用したスポーツや散策、水遊び等活発に利用されている。</li> <li>・良好な自然環境の保全・再生を図るとともに、水面や河岸の利用、スポーツ等に利用できる拠点等の施設整備が求められている。</li> <li>・河川維持のため外来生物の進入に対して、市民団体等と連携して積極的にアレチウリ駆除活動が行われている。</li> <li>・学識経験者、関係住民、関係自治体等の意見・ニーズを聴き整理したものであり、事業の進捗に特段の問題はない。</li> <li>・新技術の積極的な採用や掘削土砂の有効利用など、引き続きコスト削減に努める。</li> </ul>	継続	中部地方整備局 河川環境課 (課長 笹森伸博)
吉井川総合水系環境整備事業 中国地方整備局	10年継続中	15	339	<p>【内訳】 親水整備や水辺の楽校等の河川利用推進及び自然環境の保全・再生・創出の効果による便益：339億円</p> <p>【主根拠】 (自然再生) 支払意志額：314円/世帯/月 受益世帯数：369,486世帯 (地域連携) 支払意志額：267円/世帯/月 受益世帯数：108,491世帯</p>	23	14.7	<ul style="list-style-type: none"> <li>・環境整備事業箇所にて、地域のイベントが活発に開催され、地域活性化に寄与している。</li> <li>・水辺の楽校などでは、小・中学校や地域活動により、環境学習や自然体験活動が定期的に実施されるようになった。</li> <li>・吉井川の河川利用者は増加傾向にある。</li> <li>・平成18年では、概ね57万人の利用がみられる。</li> <li>・平成18年の「川の通信簿」では、瀬戸箇所において四ツ星、新地箇所、熊山箇所において三ツ星の評価が得られている。</li> <li>・自然再生の整備箇所において、アユモドキをはじめ、オイカワ、スジマドジョウなどの生息状況が確認できた。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域の水辺環境整備に対する要望は強く、地域計画や地域からの意見を取り入れながら、協力体制を確立し事業を実施しており、特に問題はない。</li> <li>・自然再生に関しては、協議会の中で専門家等の意見を十分反映し、事業を実施している。</li> <li>・整備箇所の除草作業や清掃などの日常管理は、地元の協力を得て実施している。</li> <li>・河川内の遊歩道の舗装を自然景観に配慮するとともにコスト削減が図れる「現地発生土を利用した舗装」で施工するなど、建設副産物の抑制と有効活用を推進する。</li> <li>・今後、施設整備や維持管理に要する費用について更なるコスト削減に努力しつつ、地域との連携を深め、効率的で効果的な事業を継続する。</li> </ul>	継続	中国地方整備局 河川計画課 (課長 中須賀 淳)
重信川総合水系環境整備事業 四国地方整備局	その他	41	346	<p>【内訳】 自然環境の保全・再生・創出の効果による便益：346億円</p> <p>【主な根拠】 支払い意志額：1,281円/世帯/月 受益世帯数：102,886世帯</p>	44	7.8	<ul style="list-style-type: none"> <li>・重信川では、生活様式の変化や河川・砂防施設の整備等により、川と沿川地域の良好な自然環境が悪化し、川のシステムの再健全化が望まれている。</li> <li>・NPO等団体、地域の大学、行政が連携して「重信川の自然をはぐくむ会」を組織し、自然再生計画作成、設計やモニタリングへの助言、行事等を協働で継続してきた効果により、地域の重信川への関心が飛躍的に高まった。</li> <li>・各事業箇所での地域の住民、学校、団体等の計画づくり、維持管理、モニタリング等への参画により、重信川への関心が生まれ利用者人数が増加した。</li> <li>・再生した泉や小川を活用し、活発に環境学習が行われるようになった。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・かつての重信川には、沿川の泉や河畔林、河口部の干潟やヨシ原等多様な生物を育む良好な河川環境があったが、流域の生活様式の変化等により次第に衰退し様々な課題が顕在化している。このため残された自然を保全し、良好な状態へと再生するとともに、各所の整備の推進により「水と緑のネットワーク」を形成し多様な生息・生育環境の拡大を図る必要がある。</li> <li>・重信川自然再生事業は、「重信川の自然をはぐくむ会」により、「重信川いきいきネットワーク計画」を策定し、実施している事業であり、地域の協力体制が整っている。また、地域住民が効果発現を期待している。</li> <li>・現在実施中箇所(重信川河口の右岸)の完成予定年度はH24年度であり、早期の効果発現が期待出来る。</li> <li>・今後、施設整備や維持管理に要する費用について更なるコスト削減に努力しつつ、地域との連携を深め、効率的で効果的な事業を継続する。</li> </ul>	継続	四国地方整備局河川計画課 (課長 石原雅規)
仁淀川総合水系環境整備事業 四国地方整備局	その他	8.6	23	<p>【内訳】 水質環境改善施設(代替施設)を建設した場合に必要な費用：23億円</p> <p>【主な根拠】 代替施設：下水処理施設(急速ろ過法)</p>	13	1.8	<ul style="list-style-type: none"> <li>・仁淀川では、水質の劣悪な相生川の合流により、左岸に沿って白濁水が流下し、汚濁物が堆積する等水質・景観上等の問題が顕在化しており、その解消は地域住民等の強い要望である。</li> <li>・水質浄化を実施する事により、白濁の解消、汚濁堆積物の解消、異臭の解消等良好な河川景観の創出、河川利用者の利便性の向上が期待できる。</li> <li>・合流点下流に位置する高知上水等に、よりきれいな水を供給できる。</li> <li>・仁淀川の生態系に良い影響を与えることが期待でき、ひいては漁獲高や遊漁者数の増加等、アユ漁等漁業への効果も期待される。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・仁淀川では、流水の白濁感の解消・透明度の改善、良好な景観の維持等に向けて、清流ルネッサンスⅡに基づく水環境改善が強く求められている。</li> <li>・清流ルネッサンスⅡに基づき自治体、住民等は汚濁負荷削減策を推進しており、河川管理者は、沈殿水路方式の水質浄化施設を整備中。各種水環境改善策を総合的・緊急的に実施することにより目標の達成が見込まれる。</li> <li>・平成22年度完成予定。</li> <li>・水質浄化手法の変更(沈殿水路方式採用)、汚泥脱水処理機の運転方法改善(効率化)、地方公共団体による脱水ケーキの有効利用(ペレット化)などによりコスト削減を図っている。</li> </ul>	継続	四国地方整備局河川計画課 (課長 石原雅規)

遠賀川総合水系環境整備事業（中島地区） 九州地方整備局	その他	8.5	55	【内訳】 自然環境の保全・再生・創出の 効果による便益：55億円 【主根拠】 （自然再生） 支払意志額：150/世帯/月 受益世帯数：155,699世帯	9.5	5.8	・中島掘削により、氾濫原湿地を再生すること で、生物生息環境が改善される。	・河川事業の目的である「河川環境の 整備と保全」のため、中島掘削を実施 し、氾濫原的湿地を新たに創出すること により生物生息環境の改善を図る。 ・今後の進捗の見通しについては、特 に大きな支障はない。今後も事業実施 にあたっては、地域との調整を十分に 行い、協力・連携して実施する。 ・今後、施設整備や維持管理に要する 費用について更なるコスト削減に努力 しつつ、地域との連携を深め、効率的 で効果的な事業を継続する。	継続	九州地方整 備局 河川環境課 （課長 島本 卓三）
遠賀川総合水系環境整備事業（下境地区） 九州地方整備局	その他	9.5	16	【内訳】 自然環境の保全・再生・創出の 効果による便益：16.0億円 【主根拠】 （自然再生） 支払意志額：（下境）481/世 帯/月、（白壁）352/世帯/月、 （弁城）257/世帯/月、（竜 徳）462/世帯/月、（御徳） 474/世帯/月 受益世帯数：（下境）5,673世 帯、（白壁）4,033世帯、（弁 城）3,706世帯、（竜徳）2,384 世帯、（御徳）2,218世帯	9.0	1.8	・エコロジカルネットワークの再生によ り、魚類の生息生育環境が改善される。	・河川事業の目的である「河川環境の 整備と保全」のため樋管等を改良し、 川表と川裏の連続性を確保すること により、生物生息環境の改善を図る。 ・今後の進捗の見通しについては、特 に大きな支障はない。今後も事業実施 にあたっては、地域との調整を十分に 行い、協力・連携して実施する。 ・今後、施設整備や維持管理に要する 費用について更なるコスト削減に努力 しつつ、地域との連携を深め、効率的 で効果的な事業を継続する。	継続	九州地方整 備局 河川環境課 （課長 島本 卓三）
遠賀川総合水系環境整備事業（遠賀川河口堰） 九州地方整備局	その他	6.9	15	【内訳】 自然環境の保全・再生・創出の効 果による便益：15億円 【主根拠】 （地域連携） 支払意志額：138円/世帯/月 受益世帯数：58,239世帯	6.7	2.3	・遠賀川水系最下流に位置する遠賀川河口 堰の魚道を改良することで、魚のぼりや すい川づくりに寄与することができる。 ・魚道を改良することで間接的な効果として、 環境教育の場、景観の向上等が期待でき る。	・河川事業の目的である「河川環境の 整備と保全」のため、既設魚道の改良 及び多自然魚道を設置することにより 魚類等の生息・生育環境の改善を図 る。 ・自然再生に関しては、懇談会の中で 専門家の意見を十分反映し、事業を実 施している。 ・今後の進捗の見通しについては、特 に大きな支障はない。今後も事業実施 にあたっては、地域との調整を十分に 行い、協力・連携して実施する。 ・今後、施設整備や維持管理に要する 費用について更なるコスト削減に努力 しつつ、地域との連携を深め、効率的 で効果的な事業を継続する。	継続	九州地方整 備局河川部 河川管理課 （課長 松本 親久）
遠賀川総合水系環境整備事業（戸屋地区） 九州地方整備局	その他	4.1	11	【内訳】 地域連携の効果による便益： 11億円 【主根拠】 （地域連携） 支払意志額：320/世帯/月 受益世帯数：15,014世帯	4.3	2.7	・環境整備事業箇所にて、地域のイベント が活発に開催され、地域活性化に寄与す る。	・河岸の洗掘防止のための水制工、河 川管理施設の巡視・点検のための管理 用通路及び階段工を実施することで、 河川利用者の安全保持にも寄与する。 ・今後の進捗の見通しについては、特 に大きな支障はない。今後も事業実施 にあたっては、地域との調整を十分に 行い、協力・連携して実施する。 ・今後、施設整備や維持管理に要する 費用について更なるコスト削減に努力 しつつ、地域との連携を深め、効率的 で効果的な事業を継続する。	継続	九州地方整 備局 河川環境課 （課長 島本 卓三）
本明川総合水系環境整備事業（仲沖・新地地区） 九州地方整備局	その他	8.4	12	【内訳】 自然環境の保全・再生・創出の 効果による便益：12億円 【主根拠】 （自然再生） 支払意志額：176/世帯/月 受益世帯数：27,468世帯	10	1.2	・掘削によりセイタカアワダテソウ等の外 来種の繁殖を抑え、ヨシなどの在来植物の 生育環境の保全・復元を図ることが出来る。	・本明川の流下能力を高めるための河 道掘削、河岸の洗掘防止のための低水 護岸、河川管理施設の巡視・点検のた めの管理用通路を整備し治水上の安全 性を高めるとともに、適正な河川利用 や河川環境の保全等を学習する場の創 出にも寄与する。 ・今後の進捗の見通しについては、特 に大きな支障はない。今後も事業実施 にあたっては、地域との調整を十分に 行い、協力・連携して実施する。 ・今後、施設整備や維持管理に要する 費用について更なるコスト削減に努力 しつつ、地域との連携を深め、効率的 で効果的な事業を継続する。	継続	九州地方整 備局 河川環境課 （課長 島本 卓三）
球磨川総合水系環境整備事業（球磨川下流） 九州地方整備局	その他	22	42	【内訳】 自然環境の保全・再生・創出の 効果による便益：42億円 【主根拠】 （自然再生） 支払意志額：460/世帯/月 受益世帯数：50,997世帯	20	2.1	・産卵場の復元、魚道の改良を実施するこ とで、魚類の生息生育環境が改善される。	・河川事業の目的である「河川環境の 整備と保全」のため河床整形（瀬の再 生）及び魚道改良を実施し、魚類等多 様な生物の生息生育環境の改善を図 る。 ・今後の進捗の見通しについては、特 に大きな支障はない。今後も事業実施 にあたっては、地域との調整を十分に 行い、協力・連携して実施する。 ・今後、施設整備や維持管理に要する 費用について更なるコスト削減に努力 しつつ、地域との連携を深め、効率的 で効果的な事業を継続する。	継続	九州地方整 備局 河川環境課 （課長 島本 卓三）
球磨川総合水系環境整備事業（淋地区） 九州地方整備局	その他	1.1	1.4	【内訳】 地域連携の効果による便益： 1.4億円 【主根拠】 （自然再生） 支払意志額：397/世帯/月 受益世帯数：1,657世帯	1.1	1.3	・河岸の保護のための低水護岸や巡視・点 検のための管理用通路を整備すること で、河川利用者の安全保持にも寄与す る。 ・今後の進捗の見通しについては、特 に大きな支障はない。今後も事業実施 にあたっては、地域との調整を十分に 行い、協力・連携して実施する。 ・今後、施設整備や維持管理に要する 費用について更なるコスト削減に努力 しつつ、地域との連携を深め、効率的 で効果的な事業を継続する。	・河岸を保護する低水護岸と護岸等河 川管理施設の巡視・点検のための管理 用通路を整備することで、河川利用 者の安全保持にも寄与する。 ・今後の進捗の見通しについては、特 に大きな支障はない。今後も事業実施 にあたっては、地域との調整を十分に 行い、協力・連携して実施する。 ・今後、施設整備や維持管理に要する 費用について更なるコスト削減に努力 しつつ、地域との連携を深め、効率的 で効果的な事業を継続する。	継続	九州地方整 備局 河川環境課 （課長 島本 卓三）

菊池川総合水系環境整備事業（菊池川下流）九州地方整備局	その他	3.7	16	【内訳】 自然環境の保全・再生・創出の効果による便益：16億円 【主根拠】 （自然再生） 支払意志額：311/世帯/月 受益世帯数：23,721世帯	4.3	3.8	・菊池川下流にかつてあった砂浜を再生し、ヤマトシジミなどの生息環境が改善される。	・河川事業の目的である「河川環境の整備と保全」のため、置砂による砂浜の再生とヤマトシジミ等の生物生息環境の改善を図る。 ・今後の進捗の見通しについては、特に大きな支障はない。今後も事業実施にあたっては、地域との調整を十分にを行い、協力・連携して実施する。 ・今後、施設整備や維持管理に要する費用について更なるコスト削減に努力しつつ、地域との連携を深め、効果的に効果的な事業を継続する。	継続	九州地方整備局 河川環境課 （課長 島本卓三）
菊池川総合水系環境整備事業（山鹿地区）九州地方整備局	その他	5.0	12	【内訳】 地域連携の効果による便益：12億円 【主根拠】 （地域連携） 支払意志額：253/世帯/月 受益世帯数：19,374世帯	5.4	2.2	・環境整備事業面所にて、地域のイベントが活発に開催され、地域活性化に寄与する。	・菊池川の流下能力を高めるための河道掘削、河川管理施設の巡視・点検のための階段工及び管理用通路等を整備することで、河川利用者の安全保持にも寄与する。 ・今後の進捗の見通しについては、特に大きな支障はない。今後も事業実施にあたっては、地域との調整を十分にを行い、協力・連携して実施する。 ・今後、施設整備や維持管理に要する費用について更なるコスト削減に努力しつつ、地域との連携を深め、効果的に効果的な事業を継続する。	継続	九州地方整備局 河川環境課 （課長 島本卓三）
五ヶ瀬川総合水系環境整備事業（友内川）九州地方整備局	その他	9.1	42	【内訳】 自然環境の保全・再生・創出の効果による便益：42億円 【主根拠】 （自然再生） 支払意志額：280/世帯/月 受益世帯数：57,942世帯	12	3.5	・河畔林を保全することで河川環境の保全を図るとともに、景観が向上する。 ・保全した河畔林が魚付林の役目をはたすので、魚類の生息環境の改善となる。	・河川事業の目的である「河川環境の整備と保全」のため、水質浄化によるアカメ、コアマモ等、生物の生息生育環境の改善及び河畔林の保全・再生等を実施する。 ・今後の進捗の見通しについては、特に大きな支障はない。今後も事業実施にあたっては、地域との調整を十分にを行い、協力・連携して実施する。 ・今後、施設整備や維持管理に要する費用について更なるコスト削減に努力しつつ、地域との連携を深め、効果的に効果的な事業を継続する。	継続	九州地方整備局 河川環境課 （課長 島本卓三）
大淀川総合水系環境整備事業（水尻川）九州地方整備局	その他	11	14	【内訳】 水環境改善の効果による便益：14億円 【主根拠】 （水環境整備） 支払意志額：255/世帯/月 受益世帯数：24,399世帯	13	1.1	・導水事業による流量増加により、魚類の生息環境が改善される。	・国土交通省において、大淀川本川から水流川に導水し、水量の増量を図るとともに、宮崎県において水辺の生態系に配慮した多自然川づくりによる護岸整備を実施することにより、河川事業の目的である「流水の正常な機能の維持」及び「河川環境の整備と保全」を図るものである。 ・今後の進捗の見通しについては、特に大きな支障はない。今後も事業実施にあたっては、地域との調整を十分にを行い、協力・連携して実施する。 ・今後、施設整備や維持管理に要する費用について更なるコスト削減に努力しつつ、地域との連携を深め、効果的に効果的な事業を継続する。	継続	九州地方整備局 河川環境課 （課長 島本卓三）
肝属川総合水系環境整備事業（肝属川上流）九州地方整備局	その他	6.0	13	【内訳】 水環境改善の効果による便益：13億円 【主根拠】 （水環境改善） 支払意志額：173/世帯/月 受益世帯数：32,363世帯	7.8	1.6	・浄化事業による水質改善により、流域住民の河川環境保全意識の向上が図られる。	・河川環境の整備・保全として、流水の正常な機能を維持するため、水質浄化事業を実施する。 ・今後の進捗の見通しについては、特に大きな支障はない。今後も事業実施にあたっては、地域との調整を十分にを行い、協力・連携して実施する。 ・今後、施設整備や維持管理に要する費用について更なるコスト削減に努力しつつ、地域との連携を深め、効果的に効果的な事業を継続する。	継続	九州地方整備局 河川環境課 （課長 島本卓三）

【砂防事業】  
（砂防事業（直轄））

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）				
			便益の内訳及び主な根拠						
八幡平山系直轄火山砂防事業（秋田駒ヶ岳）東北地方整備局	その他	185	163	129	1.3	・秋田駒ヶ岳山麓には複数の温泉や集落が分布し、下流部には秋田県の観光拠点である仙北市や岩手県の観光拠点である雫石町が位置する。また秋田新幹線、国道46号、国道341号等の重要交通網が分布し、火山活動による土砂氾濫等により交通等が寸断された場合、東西交通の迂回路がないため地域の生活や経済に与える影響は極めて大きい。 ・秋田駒ヶ岳は火山噴出物等の脆弱な地質からなり、多数の崩壊地が分布するなど古くから土砂生産が活発で、山間部での土砂崩落や土砂流出に伴う洪水氾濫等の災害がくり返し発生している。 ・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、火山砂防事業を継続する必要がある。	・秋田駒ヶ岳周辺には多数の集落のほか国道や秋田新幹線などの重要交通網が整備され、日本屈指の観光地もある。秋田駒ヶ岳が噴火するとその影響は広域かつ長期に及ぶことが想定され、秋田県仙北市及び岩手県雫石町の社会・経済活動に深刻な影響を及ぼすものと懸念されることから、火山噴火対策が必要。 ・事業開始以降、着実に進捗。 ・残存型枠の使用によりコスト削減を図っている。	継続	本省河川局 砂防部保全課 （課長 森山裕二）

<p>利根川水系直轄砂防事業（鏑恋村・草津町・六合村・長野原町） 関東地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>1,674</p>	<p>1,894</p>	<p>【内訳】 直接的被害軽減便益：1,320億円 間接的被害軽減便益：574億円</p> <p>【主な根拠】 想定氾濫面積：1,633ha 人家：2,559戸 事業所：452施設 重要公共施設：46施設 国道：6,540m 県道：1,840m 市町村道：400m 等</p>	<p>1,418</p>	<p>1.3</p>	<p>・本流域は、草津温泉や豊かな自然に恵まれた日本屈指の観光地や高原キャブツで有名な鏑恋村等、地元経済を支える観光資源や重要な産業が立地し、下流域には渋川市や高崎市が位置する。また、国道145号やJR吾妻線など地域の生活や観光に不可欠な重要交通網が通っており、土砂氾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、火山噴出物等の脆弱な地質と急峻な地形から土砂生産が活発で、豪雨時には山腹崩壊や土石流が頻発し、被害も多数発生している。</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>・流域内には多数の集落のほか国道や鉄道などの重要交通網が整備され、日本屈指の観光地もあるため、豪雨時の土砂流出で大きな被害が発生した場合、地域の社会・経済活動に深刻な影響を及ぼすものと懸念され、砂防設備の整備が必要。</p> <p>・事業開始以降、着実に進捗。</p> <p>・新技術の活用により本体工事のコスト削減を図っている。</p>	<p>継続</p>	<p>本省河川局砂防部保全課 (課長 森山裕二)</p>
<p>利根川水系直轄砂防事業（藤岡市・神流町・上野村） 関東地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>804</p>	<p>773</p>	<p>【内訳】 直接的被害軽減便益：621億円 間接的被害軽減便益：152億円</p> <p>【主な根拠】 想定氾濫面積：1,141ha 人家：1,511戸 重要公共施設：35施設 国道・県道：9,240m 等</p>	<p>688</p>	<p>1.1</p>	<p>・本流域は、地域経済を支える観光資源や豊かな自然環境を有しており、これらの観光資源へのアクセスや隣接する長野県境との物流ルートで地域住民の生活に不可欠な国道462号や国道299号などの主要道路が通っている。このため、土砂氾濫等により道路網が寸断された場合、集落や観光客の孤立化など、地域の生活や経済に与える影響は極めて大きい。</p> <p>・本流域は、断層が多く破砕が進んだ脆弱な地質構造と急峻な地形から荒地や大規模崩壊地が多数分布し、土砂生産・流出が著しく、平成11年、平成19年に土砂災害が発生するなど、近年も土砂災害が頻発している。</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>・流域内には多数の集落のほか国道などの交通網が整備され、群馬県有数の観光エリアであるため、豪雨時の土砂流出で大きな被害が発生した場合、地域の社会・経済活動に深刻な影響を及ぼすものと懸念されることから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>・新技術の活用により工事のコスト削減を図っている。</p>	<p>継続</p>	<p>本省河川局砂防部保全課 (課長 森山裕二)</p>
<p>富士川水系直轄砂防事業（長野県富士見町・山梨県北杜市・韮崎市） 関東地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>2,126</p>	<p>4,265</p>	<p>【内訳】 直接的被害軽減便益：3,976億円 間接的被害軽減便益：289億円</p> <p>【主な根拠】 想定氾濫面積：5,474ha 人家：46,663戸 事業所：7,901施設 重要公共施設：25施設 国道：190m 県道：4,224m 市町村道：58,631m 橋梁：27橋 等</p>	<p>3,572</p>	<p>1.2</p>	<p>・本流域は、多数の集落のほか、南アルプスに係る観光産業や地下水を利用した食品・飲料水工場が立地し、下流域には地域社会・経済の中心である甲府盆地が位置する。また、国道20号など地域社会に欠かせない重要交通網が整備され、土砂氾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>・本流域では、急流河川で脆弱な地質による大量の土砂流出のため、昭和34年、57年に流域集落が壊滅的な被害を受けるなど、多くの土砂災害が発生。</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>・流域内には多数の集落のほか国道20号などの重要交通網が整備され、南アルプス等の観光資源や地域経済を支える食品・飲料水工場が立地しているため、豪雨時の土砂流出で大きな被害が発生した場合、地域の社会・経済活動に深刻な影響を及ぼすものと懸念されることから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>・新技術の活用により工事のコスト削減を図っている。</p>	<p>継続</p>	<p>本省河川局砂防部保全課 (課長 森山裕二)</p>
<p>飯豊山系直轄砂防事業（胎内川水系） 北陸地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>91</p>	<p>334</p>	<p>【内訳】 直接的被害軽減便益：320億円 間接的被害軽減便益：14億円</p> <p>【主な根拠】 人家：857戸 氾濫面積：1,408ha 事業所：114箇所 農地：1,211ha 発電施設：4箇所</p>	<p>119</p>	<p>2.8</p>	<p>・本流域は、昭和42年8月に発生した羽越災害をはじめとして、過去より幾度となく土砂災害が発生。今後においても、急峻な地形、脆弱な地質及び多雨、多雪も影響して土砂生産・流出の可能性は高い。</p> <p>・流域内に点在する重要交通網（国道7号、羽越本線、日本海東北自動車道）及び重要な交通網（国道290号・113号）への影響が懸念される。</p> <p>・昭和42年8月の羽越災害では、流域内の各地では土石流による被害や流出土砂により下流域でも土砂災害が発生している。直轄契機災害である昭和53年には、上流域で土砂崩落が多数発生し、その不安定土砂が残っている。</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>・昭和42年の羽越災害を経て、昭和53年に発生した災害を契機として昭和54年に直轄砂防区域に編入されて以降、着実に進捗している。</p> <p>・一方、羽越災害時に顕著に発生した土石流災害を想定すると、現在でも土石流危険渓流の整備は十分ではない。このため、今後は土石流危険渓流に対する整備を重点的に進め、これまでの砂防事業により築いてきた地域住民の信頼に答えていく必要がある。</p> <p>・これまでも建設残土の有効利用を行うなどコスト削減や環境負荷低減を図っており、引き続きコスト削減に取り組む。</p>	<p>継続</p>	<p>本省河川局砂防部保全課 (課長 森山裕二)</p>

飯豊山系直轄砂防事業（加治川水系） 北陸地方整備局	その他	409	1,318	<p>【内訳】 直接的被害軽減便益：1,276億円 間接的被害軽減便益：42億円</p> <p>【主な根拠】 人家：11,262戸 氾濫面積：3,957ha 事業所：2,134箇所 農地：2,443ha 発電施設：3箇所</p>	270	4.9	<p>・本流域は、昭和42年8月に発生した羽越災害をはじめとして、過去より幾度となく土砂災害が発生。今後においても、急峻な地形、脆弱な地質及び多雨。多雪も影響して土砂生産・流出の可能性は高い。</p> <p>・流域内に点在する重要交通網（国道7号、羽越本線、日本海東北自動車道）及び重要な交通網（国道290号・113号）への影響が懸念される。</p> <p>・昭和42年8月の羽越災害では、流域内の各地では土石流による被害や流出土砂により下流域でも土砂災害が発生している。直轄契機災害である昭和53年には、上流域で土砂崩落が多数発生し、その不安定土砂が残っている。</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>・昭和42年の羽越災害を経て、昭和53年に発生した災害を契機として昭和54年に直轄砂防区域に編入されて以降、着実に進捗している。</p> <p>・一方、加治川流域においては、既往最大の災害である昭和42年羽越災害規模の災害に対し十分な安全度が確保されていないため、今後は本災害規模の土砂量を当面の目標として定めて整備を進め、これまでの砂防事業により築いてきた地域住民の信頼に答えていく必要がある。</p> <p>・これまでも建設残土の有効利用を行うなどコスト削減や環境負荷低減を図っており、引き続きコスト削減に取り組む。</p>	継続 本省河川局 砂防部保全課 (課長 森山裕二)
飯豊山系直轄砂防事業（阿賀野川水系） 北陸地方整備局	その他	362	175	<p>【内訳】 直接的被害軽減便益：53億円 間接的被害軽減便益：122億円</p> <p>【主な根拠】 人家：82戸 氾濫面積：306ha 事業所：5箇所 農地：11ha 発電施設：8箇所</p>	129	1.4	<p>・本流域は、昭和42年8月に発生した羽越災害をはじめとして、過去より幾度となく土砂災害が発生。今後においても、急峻な地形、脆弱な地質及び多雨。多雪も影響して土砂生産・流出の可能性は高い。</p> <p>・流域内には集落が分布し、下流には阿賀野川本川に沿って国道49号・459号、JR磐越西線などの地域経済活動を支える重要な交通網があることから、これらへの影響が懸念される。</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>・昭和42年の羽越災害を経て、昭和53年に発生した災害を契機として昭和54年に直轄砂防区域に編入されて以降、着実に進捗している。</p> <p>・一方、羽越災害時に顕著に発生した土石流災害や、流域内に多数存在する土石流危険渓流の整備状況が未だ十分でないことから今後は土石流危険渓流に対する整備を重点的に進め、土石流対策完了に向けて事業を実施し、これまでの砂防事業により築いてきた地域住民の信頼に答えていく必要がある。</p> <p>・これまでも残存型枠を積極的に活用することでコスト削減や環境負荷低減を図っており、引き続きコスト削減に取り組む。</p>	継続 本省河川局 砂防部保全課 (課長 森山裕二)
信濃川下流水系（魚野川）直轄砂防事業 北陸地方整備局	再々評価	3,373	5,129	<p>【内訳】 直接的被害軽減便益：4,543億円 間接的被害軽減便益：586億円</p> <p>【主な根拠】 人家：5,572戸 氾濫面積：3,072ha 事業所：1,156箇所 農地：1,714ha 発電施設：12箇所</p>	4,174	1.2	<p>・魚野川流域は、直轄着手の契機災害でもある昭和10年災害、昭和39年災害など過去から幾度となく大災害に見舞われてきた。これは、当流域が急峻な地形ならびに脆弱な地質構造を有していることに起因するものであり、加えて豪雨・豪雪などの気象条件や平成16年の中越地震のような大地震も誘因としてあることから、今後とも土砂災害に対するリスクは極めて高い状況にある。</p> <p>・一方、当流域は古くは戦国時代以前から上田の郷と呼ばれる文化圏を形成しており、近年では日本一の誉れ高い「魚沼コシヒカリ」の生産拠点であるとともに、重要交通網である上越新幹線・上越線・関越自動車道・国道17号を有していることから、新潟の生命線となっている。</p> <p>・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>・昭和10年の暴風雨災害を契機として魚野川流域の直轄砂防事業に着手して以降、着実に進捗している。また、中越地震対策については、地域の復興を支える整備として地震後10年を目標に事業を進めているところである。</p> <p>・今後とも魚野川流域においては整備対象土砂量に対して、水系砂防施設および土石流対策施設を効果的かつ効率的に配置するとともに、中越地震対策についても目標年次での完成を目指す。</p> <p>・また、これまで培ってきた地域住民の安全・安心に関わる期待に誠実に応えていくためにも、更なる治水安全度の向上に資する砂防事業の推進に努める必要がある。</p> <p>・これまでも現地発生材の有効利用を目的として砂防ソイルセメントや新組石コンクリート工法を活用し、コスト削減を図ってきた。今後も極めて厳しい自然環境の中、工事の安全性を確保しつつ、最も経済的で施工性に優れた工法を採用することによりコスト削減に努める。</p>	継続 本省河川局 砂防部保全課 (課長 森山裕二)

<p>神通川水系直轄砂防事業 北陸地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>4,293</p>	<p>23,380</p>	<p>3,269</p>	<p>7.2</p>	<p>【内訳】 直接的被害軽減便益：22,708億円 間接的被害軽減便益：672億円</p> <p>【主な根拠】 人家：18,921戸 氾濫面積：7,621ha 事業所：17,792箇所 農地：3,349ha 発電施設：11箇所</p>	<p>・本流域は、北アルプスの厳しい気象条件に起因する高山性の崩壊地や、活火山焼岳・7かヶ山に起因する火山性の堆積物が広く分布する亜荒廃地で跡津川断層が連続し不安定な地質構造を呈している。 ・このことから、上流域では土石流が頻発しているとともに、下流の富山県では、流水被害が発生している。 ・流域は岐阜県と富山県から成り、上流の岐阜県側には北アルプス連峰を中心とした優れた環境、温泉街が河川沿いに連続し奥飛騨温泉郷が形成され、観光産業が発達。 ・下流富山県には、国道8号、JR北陸本線、北陸自動車道など、地域経済を支える重要交通網や、重要施設として富山空港などがある。 ・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>継続</p>	<p>本省河川局 砂防部保全課 (課長 森山裕二)</p>
<p>木曾川水系直轄砂防事業 中部地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>3,853</p>	<p>7,253</p>	<p>3,737</p>	<p>1.9</p>	<p>【内訳】 直接的被害軽減便益：5,692億円 間接的被害軽減便益：1,561億円</p> <p>【主な根拠】 人家：5,500世帯 氾濫面積：3,913ha 事業所：1,318施設 重要公共施設：65施設 国道：16.4km 県道：8.2km 市道：60.7km 町道：61.9km 村道：40.9km 橋梁：326橋 等</p>	<p>・本流域には中山道の宿場町（妻籠宿・馬籠宿）をはじめとする観光資源が点在する。土砂氾濫等が発生した場合、観光資源そのものが失われるとともに交通等が寸断され、地域の生活や経済に与える影響は極めて大きい。 ・本流域は、木曾山脈（中央アルプス）の西側に位置し、上流部は急峻な地形で季節による気温差が大きく、風化しやすい花崗岩を基盤岩としていること等から、崩壊地が広く分布し土砂生産が活発である。また、河床にも崩落した土砂が厚く堆積する一方で河床勾配が急なため、洪水時には木曾川本川へ大量の土砂が流出する危険性が高い状況にある。 ・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>継続</p>	<p>本省河川局 砂防部保全課 (課長 森山裕二)</p>
<p>富士山直轄砂防事業（澗井川流域） 中部地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>2,789</p>	<p>16,081</p>	<p>3,001</p>	<p>5.4</p>	<p>【内訳】 直接的被害軽減便益：14,602億円 間接的被害軽減便益：1,479億円</p> <p>【主な根拠】 人家：21,051世帯 氾濫面積：6,033ha 事業所：5,305施設 重要公共施設：67施設 国道：4.7km 県道：14.2km 市道：5.1km 橋梁：101橋 等</p>	<p>・澗井川流域は、火山地質が地表面に広く分布するため、上流域の地質はもろく、大沢崩れをはじめとし、洪水時には下流域に大量の土砂を供給する条件を備えている。そのため、土砂災害が発生する危険性がある。 ・澗井川流域には、富士宮市、富士市、芝川町の市街地が位置している。また、富士山をはじめとする観光資源や、白糸の滝などの名勝等があり、毎年多くの観光客が訪れるとともに、地域の生活や観光に利用されている国道139号や469号等の交通網が整備されている。そのため、土砂流出・氾濫による被害を防止する必要がある。 ・澗井川流域下流には、国道1号やJR東海道新幹線などの重要な交通施設が整備されている。また、澗井川の河口は、国際及び国内海上輸送網の拠点である田子の浦港になっている。そのため、富士山南西斜面からの土砂流出を調節・抑制し、澗井川本川での河床上昇を抑制することにより、保全対象の浸水・土砂被害を防止する必要がある。 ・以上の理由から、砂防設備の整備が必要。 ・事業開始以降、着実に進捗。 ・現地発生土を利用した砂防ソイルセメントの採用により、コスト縮減を図っている。</p>	<p>継続</p>	<p>本省河川局 砂防部保全課 (課長 森山裕二)</p>

重信川水系直轄砂防事業 四国地方整備局	再々評価	878	2,180	<p>【内訳】 直接的被害軽減便益：1,535億円 間接的被害軽減便益：645億円</p> <p>【主な根拠】 人家：9,110戸 事業所：828施設 氾濫面積：1,710ha 松山自動車道：0.1km 国道11号：8.3km 国道33号：1.6km 伊予鉄道横河原線：4.3km</p>	1,469	1.5	<p>・保全対象区域には、愛媛県の行政・経済の中心的存在である松山市をはじめ、周辺の東温市、砥部町が位置している。また、四国の大動脈である高速道路（松山道）、国道11号の重要交通網が分布し、土砂氾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>・本流域は中央構造線の影響を受け複雑な地層を呈していること、風化しやすい岩石で構成されていることなど崩壊しやすい地質となっており、古くから土砂生産が活発で、山間部での土砂流出に伴う洪水氾濫等の災害が繰り返して発生している。</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>・豪雨時に、上流域から土砂が一気に流下し、土石流や土砂氾濫により人口・資産・主要公共施設・重要交通網が集中している松山市及び周辺市街地に甚大な被害が発生する。この場合、当該地域の被害にとどまらず、愛媛県全体の社会・経済活動に深刻な影響を及ぼすものと懸念され、砂防設備の整備が必要。</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の採用による土砂搬出コストの低減、間伐材を利用した残存型枠による工期短縮などコスト削減を図っている。</p>	継続	本省河川局 砂防部 保全課 (課長 森山裕二)
雲仙直轄砂防事業 (中尾川上流) 九州地方整備局	再々評価	215	226	<p>【内訳】 直接的被害軽減便益：197億円 間接的被害軽減便益：29億円</p> <p>【主な根拠】 氾濫面積：415ha 区域内の人口：1,058人 人家：294戸 事業所：132箇所</p>	214	1.1	<p>・島原地域は年間約140万人の人が訪れる。九州でも重要な観光地となっており、土石流氾濫による人的被害が発生した場合には、風評被害が発生し入り込み客数が大幅となるなど、地域経済にも多大な影響があるものと思われる。</p> <p>・地域住民とともに景観形成に対する取り組みも進めており、事業が進むにつれて風景も復興に向かい、地域の景観価値が高まる効果もあるものと考えられる。</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>・雲仙普賢岳の山麓には火山噴出物が堆積しており、土石流が発生しやすい状況にある。もし発生した土砂が氾濫した場合は、社会・経済活動に深刻な影響を及ぼすものと懸念され、下流保全地区の氾濫防止のため砂防設備の整備が必要。</p> <p>・下流域には保全対象が集中し、事業所数も増加傾向にあるなど、投資効果も高まり、事業の必要性が高まっている。</p> <p>・事業開始以降、着実に進捗。</p> <p>・事業の必要性は変わっておらず、事業も順調な進捗が見込まれる。</p>	継続	本省河川局 砂防部保全課 (課長 森山裕二)

【砂防事業】  
(地すべり対策事業(直轄))

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				
鎌原地区直轄地すべり対策事業 関東地方整備局	再々評価	379	616	341	1.8	<p>・本地区内には、多数の人家が存在するとともに、下流域には人口が集中する藤岡市や高崎市が位置する。また、藤岡市と神流町を結ぶ緊急輸送路の国道462号など地域に不可欠な重要交通網が通っており、土砂氾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>・本地区は、過去に幾度も地すべりが活発化し、人家や道路等に多数の被害が発生している。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>・地区内には多数の人家のほか国道462号などの重要交通網が分布し、地すべりにより大きな被害が発生した場合、地域の社会・経済活動に深刻な影響を及ぼすものと懸念されることから地すべり対策設備の整備が必要。</p> <p>・事業開始以降、着実に進捗。</p> <p>・新技術の活用により本体工事のコスト削減を図っている。</p>	継続	本省河川局 砂防部保全課 (課長 森山裕二)

【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				
仙台湾南部海岸直轄海岸保全施設整備事業 東北地方整備局	10年継続中	723	961	414	2.3	<p>・近年、急激な海岸侵食が進み、山元海岸、岩沼海岸では砂浜の減少や堤防の倒壊など大きな被害に見舞われている。</p> <p>・砂浜を再生することで、海浜植物の保護・増殖が可能となる。</p> <p>・地元住民による海岸清掃活動が活発に行われている。</p>	<p>・仙台湾南部海岸は、侵食の著しい海岸であり、砂浜消失及び越波・浸水被害の危険にさらされている。</p> <p>・このため、ヘッドランド・養浜・堤防・消波堤により浸水被害をなくし、地域住民が安心して暮らせる環境を早急に整える必要がある。</p> <p>・今後10～15年間程度は、緊急整備区間である中浜海岸南のヘッドランドを早期に完成型にするとともに、養浜を実施して砂浜の回復を図る。</p> <p>・養浜の効果をモニタリングしつつ、今後の訂線変化状況により、施設計画の見直しなど投資の効率化を検討する。</p> <p>・ヘッドランドについて、構造や材料の見直しによりコスト削減を図る。</p>	継続	本省河川局 海岸室 (室長 五十嵐崇博)



下新川海岸直轄海岸保全施設整備事業 北陸地方整備局	再々評価	1,024	4,619	【内訳】 侵食防護便益：3億円 浸水防護便益：4.616億円	1,913	2.4	・下新川海岸では、大規模な寄り回り波の来襲が今後も予想される。 ・漂砂の上手側（東側）からの土砂供給が期待できないこと、急峻な海底地形への土砂流出など、自然の状態では侵食の進行は継続する。 ・背後地は市街地や産業が発展し、地域の資源を活用した地域づくりが進んでいる。 ・そのため、背後地の資産防護・土地利用を総合的に勘案して、浸水防止、侵食防止を推進する必要がある。 ・事業実施にあたっては自然環境に配慮するとともに、地域と連携し整備を推進する。 ・平成20年2月24日の高波災害を受け海岸事業の推進に対する地元からの強い要望もあり、今後も引き続き計画的に事業を推進し、進捗を図ることとしている緊急性の高い区間より順次対応を進める。 ・事業実施にあたっては、他事業との連携、新技術の活用等により、一層の建設コスト削減に努める。	継続	本省河川局 海岸室 (室長 五十嵐崇博)
------------------------------	------	-------	-------	--------------------------------------	-------	-----	---	----	----------------------------

【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)	
			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12号・ 275号 苗穂交差点 北海道開発局	10年継続 中	110	148	【内訳】 走行時間短縮便益：126億円 走行経費減少便益：9.9億円 交通事故減少便益：12億円 【主な根拠】 計画交通量： 23,800~31,800台/日	111	1.3	①余裕時間の短縮による効果 ・当該道路の整備により到着予定時刻に遅刻しないために見込む余裕時間が短縮する効果【約8.2億円※】 ②市街地部の交通混雑緩和 ・右左折レーンの増設や4車線整備により交通混雑の緩和が期待される。(国道交差点の渋滞状況：国道12号整備前渋滞長1,050m 国道275号整備前渋滞長600m) ③バス路線の利便性向上 ・当該区間を通過する都市間バス、路線バスの遅れの解消が期待される。(札幌市中心部を発着する都市間バスの約半数が当該区間を通過) ④自転車・歩行者空間の確保 ・歩道の拡幅により自転車と歩行者が安全にすれ違うことのできる歩行者空間の確保が期待される。(当該区間の自転車数：607台/日 歩行者数：782人/日) ⑤老朽橋の架替え ・老朽化した東橋上流橋の架け替えにより道路交通の安全性向上が期待される。(旧橋：昭和26年供用) ⑥CO2排出量の削減 ・当該道路の整備により自動車からのCO2排出量978(t/年)の削減が期待される。 ※は、供用後50年間の便益額として試算した値(参考値)	・現道の拡幅整備により恒常的な交通混雑が緩和するなど様々な効果が期待される。 ・引き続き、早期供用に向けて事業を進める。 【コスト削減等】 ・既設橋脚基礎工の撤去において仮締め切りを用いたワイヤーソー併用人力撤去から大口径ケーシングを用いた機械撤去に施工方法を見直し【約3億円減】 ・切土予定箇所の一部に軟弱層が確認されたため、擁壁への変更等、道路構造の一部を見直し【約2億円増】 ・工事施工エリアにおいてサケ等の遡上阻害と産卵行動攪乱防止のため護床ブロックと産卵防止ネットを設置【約1億円増】	継続	道路局 国道・防災課 (課長 深澤淳志)
地域高規格道路 旭川十勝道路 一般国道38号 富良野道路 北海道開発局	その他	284	445	【内訳】 走行時間短縮便益：363億円 走行経費減少便益：49億円 交通事故減少便益：32億円 【主な根拠】 計画交通量： 9,600~10,700台/日	280	1.6	①夏期観光時期の混雑緩和 ・夏期観光時期の休日交通を考慮することによる効果【約13億円※】 ②救急医療(初期治療)へのアクセス向上 ・当該道路の整備による救急医療(初期治療)へのアクセス向上効果【約3.3億円※】 ③余裕時間の短縮による効果 ・当該道路の整備により到着予定時刻に遅刻しないために見込む余裕時間が短縮する効果【約35億円※】 ④市街地部の交通混雑緩和 ・富良野道路への通過交通の転換が図られ、現道部における渋滞や混雑の緩和が期待される。(観光時期における渋滞状況：最大渋滞長4,500m) ⑤農産物の流通効率化 ・富良野地域で生産されるにんじんやたまねぎなど野菜類の円滑な輸送により流通の効率化が期待される。(富良野地域の生産量：にんじん 約3万t/年、たまねぎ約11万t/年) ⑥観光地へのアクセス性向上 ・富良野、美瑛地域にある観光地へのアクセス向上や、スキーなど冬期観光交通の安全性向上が期待される。(富良野、美瑛地域の観光入込客数 約618万人/年) ⑦バス路線の利便性向上 ・富良野市街地を通過する路線バスの遅れの解消等が期待される。(富良野市街地を通過する路線バス運行状況 30往復便/日 利用者 約22万人/年) ⑧地域ネットワークの形成 ・富良野地域と道北圏の拠点都市である旭川市を結ぶ地域ネットワークの形成により高次医療施設(旭川赤十字病院等)や、大型商業施設へのアクセス向上が期待される。 ⑨CO2排出量の削減 ・当該道路の整備により自動車からのCO2排出量10,870(t/年)の削減が期待される。 ※は、供用後50年間の便益額として試算した値(参考値)	・富良野道路への通過交通の転換が図られ、現道部における渋滞や混雑の緩和するなど様々な効果が期待される。 ・引き続き、早期供用に向けて事業を進める。 【コスト削減等】 ・最新の交通需要推計による将来交通量の減少に伴う計画車線数の見直し(4車線から2車線)【約58億円減】 ・横断構造物に頂版の薄い新形式の函渠工を採用し盛土高を抑制【約1億円減】 ・風洞実験結果により風上側を緩勾配盛土とし防雪柵・防護柵を削減【約4億円減】 ・被圧帯水層(圧力を受けている地下水の層)に耐えられるトンネル構造に変更【約31億円増】 ・トンネル施工時に止水注入を実施するなど周辺環境保全対策を追加【約36億円増】 ・試掘調査の結果により埋蔵文化財発掘調査を実施するとともに、地元協議により函渠等を追加【約20億円増】 ・局所的な軟弱地盤に対応するため軟弱地盤対策を追加【約17億円増】	継続	道路局 国道・防災課 (課長 深澤淳志)

<p>一般国道38号・44号 釧路外環状道路 北海道開発局</p>	<p>再々評価</p>	<p>890</p>	<p>1,158</p> <p>【内訳】 走行時間短縮便益：1,000億円 走行経費減少便益：100億円 交通事故減少便益：58億円 【主な根拠】 計画交通量： 13,000～16,300台/日</p>	<p>944</p>	<p>1.2</p>	<p>①救急医療（初期治療）へのアクセス向上 ・当該道路の整備による救急医療（初期治療）へのアクセス向上効果【約1.2億円※】 ②余裕時間の短縮による効果 ・当該道路の整備により到着予定時刻に遅刻しないために見込む余裕時間が短縮する効果【約97億円※】 ③市街地部の交通混雑緩和 ・広域環状道路が形成され釧路市街地の交通混雑緩和が期待される。（旅行速度の状況：国道44号木場17.3km/h、国道44号釧路市栄町13.6km/h） ④農水産品の流通効率化 ・釧路・根室地域で生産される乳製品や、水揚げされるサンマなどの輸送時間短縮により流通の効率化が期待される。（釧路・根室地域の生乳生産量：約130万t/年、根室港のサンマ水揚げ量：約5.6万t/年） ⑤高次医療施設へのアクセス向上 ・高度な医療機能を有する釧路市の高次医療施設（市立釧路総合病院等）への救急搬送時間短縮や、患者に負担の少ない安定した搬送が期待される。（周辺市町村から釧路市への救急搬送2,422件/年） ⑥重要港湾へのアクセス向上 ・釧路港より移入され、周辺市町村へ輸送される石油製品等の安定した輸送ルートの確保が期待される。（釧路港の石油製品取扱量：約190万t/年） ⑦日常生活圏中心城市へのアクセス向上 ・周辺地域から釧路市へのアクセス向上により、地域住民の日常生活がより便利になることが期待される。（釧路市への通院依存度が4割以上の地域：厚岸町、浜中町、白糖町、鶴居村） ⑧関連する大規模事業との一体的整備による効果 ・北海道横断自動車道との一体的な整備により十勝圏と道東圏、さらには道央圏へのアクセス向上が期待される。 ⑨CO2排出量の削減 ・当該道路の整備により自動車からのCO2排出量2,329（t/年）の削減が期待される。 ※は、供用後50年間の便益額として試算した値（参考値）</p>	<p>・広域環状道路が形成され釧路市街地の混雑が緩和するなど様々な効果が期待される。 ・平成21年度に北海道横断自動車道本別IC～浦幌IC間が供用、平成18年度に国道38号釧路新道が供用している。 ・引き続き、早期供用に向けて事業を進める。 【コスト縮減等】 ・すき取り物や伐根物等の建設副産物を法面保護材料として有効活用【約1億円減】 ・新技術の自走式土質改良機を活用した不良土対策により固化剤使用量の抑制を図るとともに工期を短縮【約1億円減】 ・整備断面である暫定2車線から現計画を検証するため計画断面の完成4車線による評価へ移行【約169億円増】 ・硬質な岩盤に対応して掘削方法を見直すとともに不良土対策を行うなど土工を見直し【約81億円増】 ・現地の硬質な岩盤に対応して法面工を見直し【約26億円増】 ・道路周辺に不等沈下の発生が予測されることから軟弱地盤対策の工法を見直し【約9億円増】 ・排水性舗装を採用するなど舗装工を見直し【約3億円増】</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・防災課 (課長 深澤淳志)</p>
<p>一般国道228号 上機拡幅 北海道開発局</p>	<p>再々評価</p>	<p>169</p>	<p>308</p> <p>【内訳】 走行時間短縮便益：281億円 走行経費減少便益：15億円 交通事故減少便益：12億円 【主な根拠】 計画交通量： 6,600～19,500台/日</p>	<p>249</p>	<p>1.2</p>	<p>①救急医療（初期治療）へのアクセス向上 ・当該道路の整備による救急医療（初期治療）へのアクセス向上効果【約2.8億円※】 ②余裕時間の短縮による効果 ・当該道路の整備により到着予定時刻に遅刻しないために見込む余裕時間が短縮する効果【約7.8億円※】 ③市街地部の交通混雑緩和 ・部分供用により交差点部の渋滞が解消し、今後の整備によりさらなる交通混雑の緩和が期待される。（上機駅前交差点の渋滞状況：整備前渋滞長1,100m 部分供用後渋滞長0m） ④交通事故の減少 ・部分供用により事故件数が減少しており、今後の整備によりさらなる交通事故の減少が期待される。（死傷事故率：整備前63.8件/億台キロ、部分供用後33.9件/億台キロ） ⑤土地利用の高度化 ・当該地区は函館市のベッドタウンとして沿道の市街地化が進行しており、当該事業の拡幅整備により、さらなる地域の活性化が期待される。 ⑥バス路線の利便性向上 ・当該区間を通過する路線バスの遅れの解消が期待される。（当該区間を通過する路線バスの運行状況69往復/日 利用者数約37万人/年） ⑦CO2排出量の削減 ・当該道路の整備により自動車からのCO2排出量2,560（t/年）の削減が期待される。 ※は、供用後50年間の便益額として試算した値（参考値）</p>	<p>・現道の拡幅整備により市街地部の交通混雑が緩和するなど様々な効果が期待される。 ・引き続き、早期供用に向けて事業を進める。 【コスト縮減等】 ・土質試験の結果、逆T式擁壁よりも安価な補強工壁へ擁壁形式を変更【約0.3億円減】 ・車両の逸脱防止や歩行者の安全性確保を目的に車両防護柵を追加【0.3億円増】</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・防災課 (課長 深澤淳志)</p>

<p>函館江差自動車道 一般国道228号 函館茂辺地道路 北海道開発局</p>	<p>再々評価</p>	<p>1,013</p>	<p>1,242</p> <p>【内訳】 走行時間短縮便益：1,001億円 走行経費減少便益：146億円 交通事故減少便益：95億円 【主な根拠】 計画交通量： 15,100～19,300台/日</p>	<p>1,211</p>	<p>1.0</p>	<p>①救急医療（初期治療）へのアクセス向上 ・当該道路の整備による救急医療（初期治療）へのアクセス向上効果【約20億円※】 ②余裕時間の短縮による効果 ・当該道路の整備により到着予定時刻に遅刻しないために見込む余裕時間が短縮する効果【約97億円※】 ③拠点都市へのアクセス性向上 ・道南圏の拠点都市である函館市と周辺地域のアクセス向上に寄与 ④日常生活圏中心都市へのアクセス向上 ・渡島西部地域から函館市へのアクセス向上により、地域住民の日常生活がより便利になることが期待される。（渡島西部地域の函館市への依存度 約8割） ⑤農水産品の流通効率化 ・渡島西部地域で生産されるニラや、水揚げされるマグロなど生鮮品の輸送時間短縮により流通の効率化が期待される。（知内町のニラ出荷量：全道1位の約1,510t/年、松前町・福島町のマグロ漁獲量：約247t/年） ⑥高次医療施設へのアクセス性向上 ・高度な医療機能を有する函館市の高次医療施設（市立函館病院等）への救急搬送時間短縮や、患者に負担の少ない安定した搬送が期待される。（渡島西部地域から函館市への救急搬送 474件/年） ⑦観光地へのアクセス性向上 ・沿線にある観光地へのアクセス向上や周遊観光ルートの形成が期待される。（渡島西部・檜山南部地域の観光入込客数 約184万人/年） ⑧空港へのアクセス向上 ・渡島西部地域から道南圏の拠点空港である函館空港へのアクセス向上が期待される。（渡島西部地域の利用空港：空港利用者の約9割が函館空港を利用） ⑨新幹線駅へのアクセス向上 ・整備が進められている新幹線駅へのアクセス向上が期待される。（新青森駅～新函館駅間 平成27年度末完成予定） ⑩CO2排出量の削減 ・当該道路の整備により自動車からのCO2排出量2,082（t/年）の削減が期待される。 ※は、供用後50年間の便益額として試算した値（参考値）</p>	<p>・高規格幹線道路網の形成により拠点都市へのアクセス性が向上するなど様々な効果が期待される。 ・平成21年度までに、函館・江差自動車道のうち約15kmが供用している。 ・引き続き、早期供用に向けて事業を進める。</p> <p>【コスト削減等】 ・路肩部の排水構造を円形側溝から溝切りへ変更【約2億円減】 ・インターチェンジの構造を従来のトランペット型から平面Y型へ見直し【約2億円減】 ・整備断面である暫定2車線から現計画を検証するため計画断面の完成4車線による評価へ移行【約197億円増】 ・基礎形式を直接基礎から杭基礎に変更するなど橋梁等の構造を見直し【約39億円増】 ・試掘調査の結果、発掘を実施する必要が生じたことから埋蔵文化財発掘調査を実施【約32億円増】 ・発生土による工区内流用を購入に変更するとともに高含水の不良土対策や酸性土壌の法面対策など土工を見直し【約51億円増】</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・防災課 課長 深澤淳志</p>
<p>一般国道231号・232号 留萌拡幅 北海道開発局</p>	<p>再々評価</p>	<p>259</p>	<p>366</p> <p>【内訳】 走行時間短縮便益：306億円 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： 5,500～14,400台/日</p>	<p>331</p>	<p>1.1</p>	<p>①夏期観光時期の混雑緩和 ・夏期観光時期の休日交通を考慮することによる効果【約7.3億円※】 ②救急医療（初期治療）へのアクセス向上 ・当該道路の整備による救急医療（初期治療）へのアクセス向上効果【約5.6億円※】 ③余裕時間の短縮による効果 ・当該道路の整備により到着予定時刻に遅刻しないために見込む余裕時間が短縮する効果【約20億円※】 ④市街地の交通混雑緩和 ・部分供用により交差点部の渋滞が解消し、今後の整備によりさらなる交通混雑の緩和が期待される。 ⑤農水産品の流通効率化 ・留萌で生産される水産加工品の円滑な輸送など流通の効率化が期待される。（数の子生産量：留萌管内5,473t/年） ⑥地域センター病院へのアクセス性向上 ・地域センター病院（留萌市立病院等）のある留萌市への救急搬送時間短縮や、患者に負担の少ない安定した搬送が期待される。（小平町、増毛町から留萌市への救急搬送件数 287件/年） ⑦日常生活圏中心都市へのアクセス向上 ・周辺地域から留萌市へのアクセス向上が図られ、地域住民の日常生活がより便利になることが期待される。（留萌市への通院依存度：小平町 約7割、増毛町 約5割） ⑧安全な通学路の確保 ・歩道の拡幅により通学路の安全性向上が期待される。（留萌小学校に通学する児童の約7割が事業区間の一部を通行） ⑨重要港湾へのアクセス向上 ・留萌港より移入され、周辺市町村へ輸送される石油製品等の円滑な輸送が期待される。（留萌港の石油製品取扱量 約55万t/年） ⑩バス路線の利便性向上 ・当該区間を通過する都市間バス、路線バスの遅れの解消が期待される。（当該区間を通過する路線バスの運行状況 91便/日利用者数 約70万人/年） ⑪観光地へのアクセス性向上 ・夏期観光期における留萌市街地の渋滞緩和や観光地へのアクセス向上が期待される。（留萌市の観光入込客数 約44万人/年） ⑫関連する大規模事業との一体的整備による効果 ・留萌港の多目的ターミナル整備事業及び深川留萌自動車道と一体となり、物流や観光振興の面で効果が期待される。 ⑬CO2排出量の削減 ・当該道路の整備により自動車からのCO2排出量550（t/年）の削減が期待される。 ※は、供用後50年間の便益額として試算した値（参考値）</p>	<p>・現道の拡幅整備により市街地部の交通混雑が緩和するなど様々な効果が期待される。 ・引き続き、早期供用に向けて事業を進める。</p> <p>【コスト削減等】 ・新技術の採用により継断管種を高密度ポリエチレン管に変更【約0.2億円減】 ・現地で発生したすき取り物や伐根物を法面保護材料として有効活用【0.3億円減】 ・局所的な軟弱地盤に対応するため載荷盛土による軟弱地盤対策工を追加【0.3億円増】 ・掘削時に発生した高含水の不良土を運搬処理する必要が生じたため処理費を追加【0.2億円増】</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・防災課 課長 深澤淳志</p>

<p>帯広広尾自動車道 一般国道236号 中札内大樹道路 北海道開発局</p>	<p>再々評価</p>	<p>441</p>	<p>505</p> <p>【内訳】 走行時間短縮便益：401億円 走行経費減少便益：64億円 交通事故減少便益：40億円 【主な根拠】 計画交通量： 5,000～7,000台/日</p>	<p>441</p>	<p>1.1</p>	<p>①救急医療（初期治療）へのアクセス向上 ・当該道路の整備による救急医療（初期治療）へのアクセス向上効果【約7.5億円※】 ②余裕時間の短縮による効果 ・当該道路の整備により到着予定時刻に遅刻しないために見込む余裕時間が短縮する効果【約18億円※】 ③拠点都市へのアクセス性向上 ・十勝圏の拠点都市である帯広市と周辺地域のアクセス向上に寄与 ④日常生活圏中心都市へのアクセス向上 ・南十勝地域から帯広市へのアクセス向上により、地域住民の日常生活がより便利になることが期待される。（南十勝地域の帯広市への通院依存率約8割） ⑤農産物の流通効率化 ・南十勝地域で生産される乳製品や生体牛の流通の効率化が期待される。（十勝の生乳生産量：全国1位の約100万t/年） ⑥拠点開発プロジェクトの支援 ・重要港湾十勝港で展開される飼料コンビナート建設プロジェクトや小麦サイロ増設計画により増大する物流の円滑化が期待される。 ⑦重要港湾へのアクセス向上 ・十勝港に輸入される飼料や、十勝港より移出される小麦など物流の円滑化が期待される。（十勝港の貨物流動状況：輸移入の約5割が飼料、輸移出の約6割が麦類） ⑧高次医療施設へのアクセス性向上 ・高度な医療機能を有する帯広市の高次医療施設（帯広厚生病院等）への救急搬送時間短縮や、患者に負担の少ない安定した搬送が期待される。（沿線町村から帯広市への救急搬送 336件/年） ⑨広域行政サービスの効率化 ・広域化した地域行政サービスの効率化が見込まれる。 ⑩CO2排出量の削減 ・当該道路の整備により自動車からのCO2排出量1,250（t/年）の削減が期待される。 ※は、供用後50年間の便益額として試算した値（参考値）</p>	<p>・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。 ・平成20年度までに、帯広・広尾自動車道のうち約36kmが供用している。 ・引き続き、早期供用に向けて事業を進める。</p> <p>【コスト削減等】 ・盛土1層あたりの締固め層を厚くし締固め回数を減少【約2億円減】 ・法面小段設置高さ及び勾配を見直し土工量と排水施設を削減【約1億円減】 ・地元協議の結果、沿道住民の利便性向上のため一部区間で線形を変更するとともに市街地近傍にICを新設【約73億円増】 ・排水性舗装を採用するとともに情報提供機器を追加【約31億円増】 ・沿線営農施設の機能確保に必要な排水工や函渠工を追加するなど農業基盤を保全【約27億円増】 ・気象観測結果に基づき防雪柵を追加するとともに、情報収集機器を追加【約21億円増】 ・重要な種の環境保全措置を実施するとともに動物の移動経路確保のため取り組みを実施【約16億円増】</p>	<p>継続</p> <p>道路局 国道・防災課 （課長 深澤淳志）</p>
<p>地域高規格道路 釧路中標津道路 一般国道272号 阿歴内道路 北海道開発局</p>	<p>再々評価</p>	<p>52</p>	<p>63</p> <p>【内訳】 走行時間短縮便益：38億円 走行経費減少便益：17億円 交通事故減少便益：7.8億円 【主な根拠】 計画交通量：6,200台/日</p>	<p>52</p>	<p>1.2</p>	<p>①冬期の視程障害解消による走行性向上効果 ・吹雪による視程障害が解消され走行速度が改善される効果【約0.8億円※】 ②余裕時間の短縮による効果 ・当該道路の整備により到着予定時刻に遅刻しないために見込む余裕時間が短縮する効果【約2.6億円※】 ③吹雪による通行止めの解消や視程障害の改善 ・冬期の交通障害が解消され、交通の安全性及び確実性の向上が期待される。（当該事業区間の通行止実績：6回/7年） ④農産物の流通効率化 ・釧路・根室地域で生産される生乳や水産物の流通の効率化が期待される。（釧路・根室地域の生乳生産量：約130万t/年） ⑤高次医療施設へのアクセス性向上 ・高度な医療機能を有する釧路市の高次医療施設（市立釧路総合病院等）への冬期搬送の安全性向上、患者負担の少ない安定した搬送が期待される。（周辺4町から釧路市への救急搬送282件/年） ⑥日常生活圏中心都市へのアクセス向上 ・周辺地域から釧路市へのアクセス向上により地域住民の日常生活がより便利になることが期待される。（周辺4町の釧路市への通院依存率約2割） ⑦重要港湾へのアクセス向上 ・重要港湾釧路港へのアクセス向上により物流の円滑化や冬期における安全で安定的な輸送ルート確保が期待される。（周辺4町への石油輸送は釧路港から約10割） ⑧CO2排出量の削減 ・当該道路の整備により自動車からのCO2排出量304（t/年）の削減が期待される。 ※は、供用後50年間の便益額として試算した値（参考値）</p>	<p>・吹雪による通行止めの解消や視程障害の改善による走行環境の向上など様々な効果が期待される。 ・引き続き、早期供用に向けて事業を進める。</p> <p>【コスト削減等】 ・横断管渠の整備に際しオープン掘削による新設から新技術である管工法による既設横断管渠の活用に見直し【約1億円減】 ・基礎形式を杭基礎とするなど橋梁下部の構造を変更【約9億円増】 ・水路兼用横断管渠を設置するなど環境保全対策を追加【約9億円増】 ・冬期においても安全に走行できる道路幅を確保するため路肩幅員を見直し【約3億円増】</p>	<p>継続</p> <p>道路局 国道・防災課 （課長 深澤淳志）</p>
<p>一般国道277号 雲石道路 北海道開発局</p>	<p>再々評価</p>	<p>162</p>	<p>185</p> <p>【内訳】 走行時間短縮便益：138億円 走行経費減少便益：37億円 交通事故減少便益：11億円 【主な根拠】 計画交通量：1,400台/日</p>	<p>178</p>	<p>1.0</p>	<p>①余裕時間の短縮による効果 ・当該道路の整備により到着予定時刻に遅刻しないために見込む余裕時間が短縮する効果【約10億円※】 ②特殊通行規制区間の解消 ・当該道路の整備により大雨等による通行止めが解消され、交通の安全性及び確実性の向上が期待される。（当該事業区間の通行止実績：6回/10年） ③緊急輸送道路が通行止めになった場合の代替路線を形成 ・第1次緊急輸送道路の代替路線を形成し安全で安定した物流ルートの確保などが期待される。 ④緊急輸送道路ネットワーク計画に位置付けあり ・当該区間を含む国道277号は、緊急輸送道路ネットワーク計画において第2次緊急輸送道路に位置づけられている。 ⑤CO2排出量の削減 ・当該道路の整備により自動車からのCO2排出量592（t/年）の削減が期待される。 ※は、供用後50年間の便益額として試算した値（参考値）</p>	<p>・大雨等による通行止めが解消され、交通の安全性及び確実性が向上するなど様々な効果が期待される。 ・引き続き、早期供用に向けて事業を進める。</p> <p>【コスト削減等】 ・地質条件の詳細調査結果に基づき、仮橋基礎工に新技術を活用【約2億円減】 ・詳細調査結果に基づき、トンネル断面の変更など道路構造を見直し【約15億円増】 ・詳細調査結果に基づき、法砕工のアンカー長を見直し【8億円増】 ・気象観測結果に基づき、雪崩柵を追加【4億円増】 ・地滑り箇所が確認されたため地滑り対策工を追加【1億円増】 ・関係機関との協議結果に基づき現道撤去工を追加【約3億円増】</p>	<p>継続</p> <p>道路局 国道・防災課 （課長 深澤淳志）</p>

<p>一般国道334号 宇登呂道路 北海道開発局</p>	<p>再々評価</p>	<p>119</p>	<p>211</p>	<p>165</p>	<p>1.3</p>	<p>①余裕時間の短縮による効果 ・当該道路の整備により到着予定時刻に遅刻しないために見込む余裕時間が短縮する効果【約5.7億円※】 ②通行規制区間や線形不良箇所の解消 ・当該道路の整備により通行規制区間や線形不良箇所が解消され、交通の安全性及び確実性の向上が期待される。 ③災害による道路寸断で孤立化する集落の解消 ・冬期においては当該区間が宇登呂地区と斜里町を結ぶ唯一のルートであり、当該道路の整備により通行止め時に孤立化する集落の解消が期待される。(冬期通行止め時における宇登呂地区の孤立化時間：93時間/10年) ④CO2排出量の削減 ・当該道路の整備により自動車からのCO2排出量500(t/年)の削減が期待される。 ※は、供用後50年間の便益額として試算した値(参考値)</p>	<p>・通行規制区間や線形不良箇所が解消され、交通の安全性及び確実性が向上するなど様々な効果が期待される。 ・引き続き、早期供用に向けて事業を進める。 【コスト縮減等】 ・歩道幅員の縮小に伴いトンネル構造を変更【約2.4億円減】 ・地盤改変を抑制するトンネル抗口処理工法の採用【約0.3億円減】 ・法面勾配及び植生の見直し【約0.2億円減】 ・落石防護施設の見直し【約0.1億円減】 ・現地調査に基づき法面対策工を追加【14億円増】 ・詳細調査結果に基づき、トンネル掘削における補助工法を追加【3億円増】 ・試掘調査の結果、必要となった埋蔵文化財発掘調査の実施【約3億円増】</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・防災課 (課長 深澤淳志)</p>
<p>一般国道334号 真經道路 北海道開発局</p>	<p>再々評価</p>	<p>191</p>	<p>303</p>	<p>230</p>	<p>1.3</p>	<p>①余裕時間の短縮による効果 ・当該道路の整備により到着予定時刻に遅刻しないために見込む余裕時間が短縮する効果【約14億円※】 ②通行規制区間の解消 ・当該道路の整備により通行規制区間が解消され、交通の安全性及び確実性の向上が期待される。 ③災害による道路寸断で孤立化する集落の解消 ・冬期においては当該区間が宇登呂地区と斜里町を結ぶ唯一のルートであり、当該道路の整備により通行止め時に孤立化する集落の解消が期待される。(冬期通行止め時における宇登呂地区の孤立化時間：93時間/10年) ④CO2排出量の削減 ・当該道路の整備により自動車からのCO2排出量1,220(t/年)の削減が期待される。 ※は、供用後50年間の便益額として試算した値(参考値)</p>	<p>・通行規制区間や解消され、交通の安全性及び確実性が向上するなど様々な効果が期待される。 ・引き続き、早期供用に向けて事業を進める。 【コスト縮減等】 ・比較設計による軽量盛土の採用【約2.4億円減】 ・すき取り物や伐根物等を法面保護材料にリサイクル【約0.8億円減】 ・広幅タイプの鋼矢板を採用し施工効率化【約0.5億円減】 ・橋梁下部の耐震補強工法を見直し【約0.3億円減】 ・現地調査に基づき事業区間を延伸【24億円増】 ・波浪による道路浸食対策の追加【12億円増】 ・試掘調査の結果、必要となった埋蔵文化財発掘調査を実施【約10億円増】</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・防災課 (課長 深澤淳志)</p>
<p>一般国道336号 楳広防災 北海道開発局</p>	<p>再々評価</p>	<p>793</p>	<p>991</p>	<p>866</p>	<p>1.1</p>	<p>①余裕時間の短縮による効果 ・当該道路の整備により到着予定時刻に遅刻しないために見込む余裕時間が短縮する効果【約31億円※】 ②通行規制区間の解消 ・当該道路の整備により通行規制区間が解消され、交通の安全性及び確実性の向上が期待される。 ③災害による道路寸断で孤立化する集落の解消 ・えりも町黒地区やえりも町全域で通行止めによる孤立化が発生しており、当該道路の整備により孤立化する集落の解消が期待される。(目黒地区の孤立化時間：1846時間/10年) ④CO2排出量の削減 ・当該道路の整備により自動車からのCO2排出量311(t/年)の削減が期待される。 ※は、供用後50年間の便益額として試算した値(参考値)</p>	<p>・事前通行規制区間や解消され、交通の安全性及び確実性が向上するなど様々な効果が期待される。 ・引き続き、早期供用に向けて事業を進める。 【コスト縮減等】 ・岩盤掘削工法を変更し施工を効率化【約8億円減】 ・現場打込工の配置を変更【約7億円減】 ・電気および照明設備の仕様を見直し【約4億円減】 ・すき取り物や伐根物等を法面保護材料にリサイクル【約2億円減】 ・現地調査に基づき別線整備区間(トンネル)を追加【264億円増】 ・現地調査に基づき法面対策を追加【127億円増】 ・現地調査に基づき覆道補強対策等を追加【約50億円増】</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・防災課 (課長 深澤淳志)</p>
<p>一般国道337号 当別バイパス 北海道開発局</p>	<p>再々評価</p>	<p>688</p>	<p>1,306</p>	<p>928</p>	<p>1.4</p>	<p>①救急医療(初期治療)へのアクセス向上 ・当該道路の整備による救急医療(初期治療)へのアクセス向上効果【約16億円※】 ②余裕時間の短縮による効果 ・当該道路の整備により到着予定時刻に遅刻しないために見込む余裕時間が短縮する効果【約94億円※】 ③外郭環状道路を形成 ・札幌市の外郭環状道路を形成し新千歳空港や苫小牧港、石狩湾新港を連絡する道央圏連絡道路の一部を形成する。 ④年間渋滞損失時間の削減 ・札幌市内や、札幌大橋をはじめとした当該道路の現況2車線区間の交通混雑緩和が期待される。(現況2車線区間の最大渋滞長2.950m) ⑤重要港湾へのアクセス向上 ・石狩湾新港より移入され、周辺市町村へ輸送される石油製品や多目的国際ターミナル化により取扱量の増加している木材チップなどの輸送効率化が期待される。(石狩湾新港の木材チップ取扱量：約140万t/年) ⑥バス路線の利便性向上 ・当該区間を通過する路線バスの遅れの解消が期待される。当該区間を通過する路線バスの運行状況 16便/日 利用者数 約4万人/年 ⑦高次医療施設へのアクセス性向上 ・札幌市内にある高度な医療機能を有する病院への救急搬送時間短縮や、患者負担の少ない安定した搬送が期待される。(当別町から札幌市への救急搬送 551件/年) ⑧CO2排出量の削減 ・当該道路の整備により自動車からのCO2排出量13,534(t/年)の削減が期待される。 ※は、供用後50年間の便益額として試算した値(参考値)</p>	<p>・札幌市の外郭環状道路を形成し空港や港湾など物流拠点を連絡するルートとして機能するなど様々な効果が期待される。 ・当該事業区間は平成14年度の供用以降、交通の転換が図られ交通量が増加し暫定2車線区間では交通混雑が発生している。 ・引き続き、早期供用に向けて事業を進める。 【コスト縮減等】 ・札幌大橋の上部工形式を見直し、主径間を鋼床版桁橋から合成床版桁橋、側径間を鋼床版桁橋から合成床版3主桁に変更【約1億円減】 ・河床洗掘に対応するため長大橋梁の構造変更を実施【約79億円増】 ・橋梁の側方流動対策、道路標示方書改訂に伴う耐震設計の見直し等を実施【49億円増】 ・暫定供用区間を走行する車面に影響する引き込み沈下を防止するため軟弱地盤対策を実施【43億円増】 ・防雪柵の設置に際し軟弱地盤に設置可能な鋼管基礎を用いるとともに道路景観確保のため収納式防雪柵に変更【約12億円増】</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・防災課 (課長 深澤淳志)</p>

旭川紋別自動車道 一般国道45の号 丸瀬布遠軽道路 北海道開発局	再々評価	410	960	【内訳】 走行時間短縮便益：805億円 走行経費減少便益：105億円 交通事故減少便益：50億円 【主な根拠】 計画交通量： 11,400～13,200台/日	385	2.5	①救急医療（初期治療）へのアクセス向上 ・当該道路の整備による救急医療（初期治療）へのアクセス向上効果【約0.74億円※】 ②余裕時間の短縮による効果 ・当該道路の整備により到着予定時刻に遅刻しないために見込む余裕時間が短縮する効果【約38億円※】 ③拠点都市間のアクセス向上 ・道北圏の拠点都市である旭川市とオホーツク圏の拠点都市である紋別市、北見市のアクセス向上に寄与 ④農水産品の流通効率化 ・網走支庁で水揚げされるホタテや、網走支庁で生産される生体牛の流通の効率化が期待される。（ホタテ漁獲量：北見市 約3.9万t/年、湧別町 約2.5万t/年、佐呂間町 約1.0万t/年） ⑤観光地へのアクセス向上 ・年間を通じてオホーツク圏の観光地へのアクセス及び安全性の向上が期待される。（オホーツク圏の観光入込客数 約800万人/年） ⑥高次医療施設へのアクセス向上 ・高度な医療機能を有する旭川市の高次医療施設（旭川赤十字病院等）への救急搬送時間短縮や、患者に負担の少ない安定した搬送が期待される。（遠軽町から旭川市への救急搬送14件/年） ⑦バス路線の利便性向上 ・札幌・旭川とオホーツク圏を結ぶ都市間バスの移動時間短縮や利用者の快適性向上が期待される。 ⑧広域行政サービスの効率化 ・市町村合併により広域化した地域行政サービスの効率化が見込まれる。 ⑨CO2排出量の削減 ・当該道路の整備により自動車からのCO2排出量10,030（t/年）の削減が期待される。 ※は、供用後50年間の便益額として試算した値（参考値）	・高規格幹線道路網の形成により拠点都市間のアクセス性が向上するなど様々な効果が期待される。 ・旭川・紋別自動車道の平成21年度末供用見込み延長は約80.5kmとなっている。 ・引き続き、早期供用に向けて事業を進める。 【コスト縮減等】 ・地元協議の結果、周辺の道路利用実態を考慮し事業延長を短縮【約42億円減】 ・交差道路を集約し横断渠など構造物の箇所数を縮減【約4億円減】 ・法面小段の設置高さを変更し土工量と排水施設を縮減【約1億円減】 ・硬質な岩盤に対応した掘削工法を見直し、地盤改良の追加など土工を見直し【約61億円増】 ・気象観測結果に基づき防雪柵を追加【約31億円増】 ・新たに確認された亀裂の詳細調査結果により地滑り対策を追加【約23億円増】 ・試験調査の結果、発掘を実施する必要が生じたことから埋蔵文化財発掘調査を実施【約10億円増】	継続 道路局 国道・防災課 (課長 深澤淳志)
一般国道7号 石川バイパス 東北地方整備局	その他	30	305	【内訳】 走行時間短縮便益：288億円 走行経費減少便益：9.6億円 交通事故減少便益：8.0億円 【主な根拠】 計画交通量： 20,300台/日	39	7.8	①市街地の交通混雑緩和 ・当該道路の整備により、青森県内の国道及び県道平均の約7倍である渋滞損失時間（約6.1万人時間/年）の減少が見込まれ、渋滞交差点の解消が期待される。 ②交通事故の減少 ・青森県内の国道及び県道平均の約4倍である死傷事故率（208.7件/億台キロ）の減少が期待される。 ③東北縦貫自動車道の代替路確保 ・並行する東北縦貫自動車道では、冬の気象状況などによる通行止めが発生しており、当該道路の整備による交通容量増加により、幹線道路の信頼性向上が期待される。	・全区間の用地取得は既に完了しており、早期の全線供用を目指している。 ・石川バイパスの整備により、交通混雑の緩和、当該地域における中心都市である弘前市へのアクセス向上等、地域の活性化を支援。 【コスト縮減等】 ・橋梁支保部へ新技術（ハイブリッド支保）を採用【約0.2億円減】 ・再生材（再生採石、再生アスファルト合材等）の活用等により、コスト縮減を図っている。	継続 道路局 国道・防災課 (課長 深澤淳志)
一般国道45号 上北道路 東北地方整備局	その他	245	766	【内訳】 走行時間短縮便益：653億円 走行経費減少便益：59億円 交通事故減少便益：54億円 【主な根拠】 計画交通量： 9,500台/日	246	3.1	①青森市～八戸市間の交流連携の促進 ・県都青森市と北東北の中核都市八戸市の交流、連携を促進する高規格幹線道路の骨格を形成する。 ・全区間における用地取得は約9割と順調に進んでおり、早期の供用を目指している。 ・上北道路の整備により、三次救急医療施設へのアクセス向上、物流効率化等を支援。 ②道路ネットワークの信頼性の向上 ・東北道弘前線の代替路としての所要時間差が約25分まで短縮される。 ③三次救急医療施設へのアクセス向上 ・八戸市立市民病院（三次救急医療施設）の60分カバー圏域人口が526千人から533千人へと7千人増加する。 ④上十三地域と下北地域の産業の活性化 ・輸送時間の短縮、経費削減が図られ、物流コスト、輸送体制の改善が期待される。 ⑤交通混雑の緩和と交通事故の減少 ・青森県内の国道及び県道平均の約9倍である渋滞損失時間（約7.8万人時間/年キロ）の減少が期待される。 ・青森県内の国道及び県道平均の約7倍である死傷事故率（368.6件/億台キロ）の減少が期待される。	・全区間のうち、4.6kmは既に供用済。残区間について用地着手済みであり、早期の供用を目指している。 ・水沢東バイパスの整備により、並行現道の交通混雑の緩和、交通安全の確保等に大きく寄与することが期待される。 【コスト縮減】 ・JR高圧線を架空線から地中部に変更することにより、跨線橋の桁高を低くし、前後区間の盛土量の削減を図る等でコストの縮減を図っている。	継続 道路局 国道・防災課 (課長 深澤淳志)
一般国道4号 水沢東バイパス 東北地方整備局	再々評価	380	478	【内訳】 走行時間短縮便益：425億円 走行経費減少便益：45億円 交通事故減少便益：7.5億円 【主な根拠】 計画交通量： 23,000台/日	426	1.1	①市街地の交通混雑緩和 ・当該道路の整備により、並行現道における渋滞交差点の解消が見込まれる。（CO2排出削減量-20,764t-co2/年） ②現道区間における交通事故多発箇所の回避 ・並行現道において、死傷事故率が200件/億台キロを超える区間が存在し、当該道路の整備により事故件数の減少が期待される。 ③冬期における幹線道路機能の確保 ・並行する東北縦貫自動車道では、冬の気象状況などによる通行止めが発生しており、当該道路の整備によって一般道の利用交通が分散され、幹線機能が確保される。（通行止め実績：年平均14.2回）	・全区間のうち、4.6kmは既に供用済。残区間について用地着手済みであり、早期の供用を目指している。 ・水沢東バイパスの整備により、並行現道の交通混雑の緩和、交通安全の確保等に大きく寄与することが期待される。 【コスト縮減】 ・JR高圧線を架空線から地中部に変更することにより、跨線橋の桁高を低くし、前後区間の盛土量の削減を図る等でコストの縮減を図っている。	継続 道路局 国道・防災課 (課長 深澤淳志)

一般国道4号 北上拡幅 東北地方整備局	再々評価	180	433	272	1.6	<p>①市街地の交通混雑緩和 ・拡幅整備により、渋滞交差点の解消が見込まれる。(Co2排出削減量:7,832t-co2/年)</p> <p>②交通事故の減少 ・死傷事故率が100件/億台キロを超える区間が存在し、拡幅整備により事故件数の減少が期待される。</p> <p>③東北縦貫自動車道の代替路確保 ・並行する東北縦貫自動車道では、冬の気象状況などによる通行止めが発生しており、拡幅整備による交通容量増加により、幹線道路の信頼性向上が期待される。(通行止め実績:年平均6回)</p> <p>④産業活動の支援 ・北上拡幅周辺には、多数の工業団地が存在し、当該道路の整備により、北上産業業務団地から北上金ヶ崎ICまでの所要時間が8分から5分と3分短縮される。</p>	<p>・全区間のうち、8.4kmは既に供用済。残区間における用地取得は順調に進んでおり、平成21年度内(L=800m)の一部拡幅供用を目指している。</p> <p>・当該道路の整備により、交通混雑の緩和、交通安全の確保等に大きく寄与することが期待される。</p> <p>【コスト縮減】 ・再生材(再生採石、再生アスファルト合材等)の活用等により、コスト縮減を図っている。</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 深澤淳志)
三陸縦貫自動車道 一般国道45号 矢本石巻道路 東北地方整備局	その他	1,476	3,805	1,891	2.0	<p>①救急医療支援 ・石巻赤十字病院(三次救急医療施設)の広域的な救急医療活動の支援が図られる。</p> <p>②産業の支援 ・国内でも有数の水揚げを誇る漁港から東京市場への配送時間短縮が図られる。(気仙沼:62分短縮、女川:30分短縮、石巻:30分短縮)</p> <p>③安全対策において ・三陸道の整備に伴い、交通量が著しく増加したIC合流部の本線交通の円滑化及び安全性向上が図られる。</p>	<p>・平成19年6月9日に全線暫定2車線供用済。</p> <p>・矢本石巻道路では、平成19年度の暫定供用以降の交通量増大に対応し、IC周辺での交通円滑化、交通安全の確保等を図る。</p> <p>【コスト縮減】 ・再生材(再生採石、再生アスファルト合材等)の活用等により、コスト縮減を図っている。</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 深澤淳志)
一般国道7号 象潟仁賀保道路 東北地方整備局	再々評価	440	791	394	2.0	<p>①日本海沿岸地域の交流、連携の促進 ・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。</p> <p>②産業支援及び医療支援出荷額の29%を占める ・秋田県全体の製造品出荷額の29%を占める由利本荘地域の電子機器産業の支援を図る。</p> <p>・日本海総合病院(三次救急医療施設)への搬送時間が55分から41分へと14分短縮される。</p> <p>③災害時等における代替路線の確保 ・通行止めによる広域的な迂回を強いられていることがなくなり、地域生活を支えるリダンダンシーの確保が期待される。</p> <p>④広域物流の効率化 ・所要時間が短縮され、広域物流の効率化が期待される。</p> <p>⑤観光地へのアクセス向上 ・本荘由利地域のみならず、山形方面との広域観光圏の形成への寄与が期待される。</p>	<p>・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。</p> <p>・全区間における用地取得は約5割と順調に進んでおり、早期の供用を目指している。</p> <p>・象潟仁賀保道路の整備により、交通混雑の緩和、緊急輸送道路の確保、高次医療施設など主要施設へのアクセス向上等、地域の活性化を支援。</p> <p>【コスト縮減】 ・ICの構造見直し(トランペット型→平面Y型)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 深澤淳志)
一般国道7号 仁賀保本荘道路 東北地方整備局	10年継続 中	588	1,248	600	2.1	<p>①高規格幹線道路ネットワークの構築 ・日本海沿岸地域の交流、連携を促進する高規格幹線道路の骨格を形成する。</p> <p>②秋田空港へのアクセス向上 ・にかほ市から秋田空港までの所要時間が77分から50分と約27分の短縮が図られる。</p> <p>③高次医療施設へのアクセス性の向上と医療圏の拡大 ・にかほ地区において、県秋田市に集中する高次医療施設への60分カバー圏域人口が680千人から687千人と約7千人増加。</p> <p>④リダンダンシーの確保 ・通行止めによる広域的な迂回を強いられていることがなくなり、地域生活を支えるリダンダンシーの確保が期待される。</p> <p>⑤広域物流の効率化 ・所要時間が短縮され、広域物流の効率化が期待される。</p> <p>⑥観光地へのアクセス向上 ・本荘由利地域のみならず、山形方面との広域観光圏の形成への寄与が期待される。</p>	<p>・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。</p> <p>・平成19年度に、11.2km暫定2車線供用済。</p> <p>・全区間の用地取得は既に完了しており、計画的に工事の推進が可能。</p> <p>・仁賀保本荘道路の整備により、交通混雑の緩和、緊急輸送道路の確保、高次医療施設など主要施設へのアクセス向上等、地域の活性化を支援。</p> <p>【コスト縮減】 ・IC形状の変更(立体Y型→平面Y型)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 深澤淳志)
一般国道13号 新庄北道路 東北地方整備局	10年継続 中	181	493	192	2.6	<p>①高規格幹線道路ネットワークの構築 ・東北内陸部の交流、連携を促進する高規格幹線道路の骨格を形成する。</p> <p>②高速ネットワークの形成による産業支援 ・新庄北道路周辺には、新庄中核工業団地、横根山工業団地が存在し、当該道路の整備により、横根山工業団地から新庄ICまでの所要時間が17分から12分と約5分短縮される。</p> <p>③三次救急医療施設へのアクセス向上 ・新庄市を含む最上地域において、県都山形市に存在する高次医療施設への60分カバー圏域人口が31,100人から34,600人と約3,500人増加。</p> <p>④交通混雑の緩和 ・並行現道に渋滞交差点が存在し、冬期降雪時には旅行速度が20km/h未満に低下する等、当該道路の整備により、市街地部の冬期交通環境の改善が期待される。</p> <p>⑤交通事故の減少 ・並行現道では、死傷事故率が500件/億台キロを超える区間が存在し、当該道路の整備による混雑緩和により、交通事故の軽減が期待される。</p>	<p>・東北内陸部の交流、連携を促進する高規格幹線道路の骨格を形成する。</p> <p>・全区間の用地取得は既に完了しており、早期の全線暫定2車線供用を目指している。</p> <p>・新庄北道路の整備により、地域産業の支援、高次医療施設へのアクセス向上等、地域の活性化を支援。</p> <p>【コスト縮減】 ・一部盛土材を、購入土から他公共事業との調整により残土を受け入れることなどでコストの縮減を図っている。</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 深澤淳志)

一般国道4号 白河拡幅 東北地方整備局	10年継続 中	148	382	234	1.6	<p>①円滑な交通の確保 ・拡幅整備により、渋滞交差点の解消が見込まれる。(Co2排出削減量:3,045t-co2/年)</p> <p>②交通事故の軽減による安全性の確保 ・死傷事故率が300件/億台キロを超える区間が存在し、拡幅による交通容量増加により安全性の向上が期待される。</p> <p>③安全・安心(事故) ・並行する東北縦貫自動車道では、冬の気象状況などによる通行止めが発生しており、拡幅整備による交通容量増加により、幹線道路の信頼性向上が期待される。(通行止め実績:年平均16.7回)</p>	<p>・全区間のうち、3.6kmは既に供用済。残区間における用地取得は約8割と順調に進んでおり、残区間の早期供用を目指している。</p> <p>・当該道路の整備により、交通混雑の解消、安全安心な交通の確保に大きく寄与することが期待される。</p> <p>【コスト削減】 ・白河橋の橋梁形式の変更などによりコストの削減を図っている。</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 深澤淳志)	
一般国道4号 伊達拡幅 東北地方整備局	再々評価	180	540	269	2.0	<p>①交通混雑の緩和 ・拡幅整備により、県内直轄国道平均より高い当該区間の混雑緩和が見込まれる。(Co2排出削減量:7,360t-co2/年)</p> <p>②交通事故の軽減 ・死傷事故率が県内直轄国道平均より高い区間が存在し、拡幅整備により事故件数の減少が期待される。</p> <p>③道路ネットワークの信頼性の向上 ・並行する東北縦貫自動車道では、冬の気象状況などによる通行止めが発生しており、拡幅整備による交通容量増加により、幹線道路の信頼性向上が期待される。(通行止め実績:年平均22.6回)</p>	<p>・全区間のうち、4.3kmは既に供用済。残区間における用地取得は約6割と順調に進んでおり、平成21年度内(L=500m)の一部拡幅供用を目指している。</p> <p>・当該道路の整備により、交通混雑の緩和、交通安全の確保等に大きく寄与することが期待される。</p> <p>【コスト削減】 ・建設発生土の事業間利用の推進により盛土材のコスト削減を図っている。</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 深澤淳志)	
一般国道49号 猪苗代拡幅 東北地方整備局	再々評価	129	201	177	1.1	<p>①冬期交通環境の改善 ・冬の堆雪による大型車同士のすれ違い困難箇所の解消、並行する常磐道通行止め時の交通混雑の解消等、冬期交通環境の改善が期待される。</p> <p>②交通事故の軽減による安全の確保 ・特に観光期に多い交通事故の軽減が期待される。</p>	<p>・全区間のうち、2.9kmのバイパス部は既に供用済。残区間における用地取得は約9割と順調に進んでおり、残区間の早期供用を目指している。</p> <p>・新たな交通量推計結果の交通量に基づき、車線数を4車線から2車線へ見直しする。</p> <p>・猪苗代拡幅の整備により、冬期走行環境の改善、道路交通の安全性確保を図る。</p> <p>【コスト削減】 ・再生材(再生採石、再生アスファルト合材等)の活用等により、コスト削減を図る。</p>	見直し継続	道路局 国道・防災課 (課長 深澤淳志)	
一般国道4号 春日部古河バイパス 関東地方整備局	その他	244	1,606	308	5.2	<p>【内訳】 走行時間短縮便益: 1,243億円 走行経費減少便益: 237億円 交通事故減少便益: 126億円 【主な根拠】 計画交通量: 34,600~57,700台/日</p>	<p>①交通状況(渋滞損失時間) ・昭和59年度までに、全線暫定2車線供用。 ・現在も暫定供用区間などで渋滞が多発している。 ・その後、交通量の増加により渋滞が発生。 ・今後、圏央道が開通することにより、更なる渋滞の発生が予測される。 ・春日部古河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。</p> <p>②周辺の開発状況 ・国道4号春日部古河バイパス周辺には、多くの工業団地や流通拠点が開発されており、当該路線は産業振興に寄与している。</p>	<p>・昭和59年度までに、全線暫定2車線供用。 ・現在も暫定供用区間などで渋滞が多発している。 ・また、当該道路周辺では、多くの工業団地や流通拠点が開発されており、更なる交通需要の増大が見込まれている。 ・全区間の用地取得は既に完了しており、計画的な工事の推進が可能である。</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 深澤淳志)
一般国道4号 石橋宇都宮バイパス 関東地方整備局	再々評価	600	7,785	1,591	4.9	<p>【内訳】 走行時間短縮便益: 6,292億円 走行経費減少便益: 1,114億円 交通事故減少便益: 379億円 【主な根拠】 計画交通量: 51,500~65,400台/日</p>	<p>①交通状況(渋滞損失時間) ・平成21年度までに約17km(全体計画の約9割)が6車線で完成。 ・平出や上涌生など未整備区間を中心に、未だ混雑している区間がある。 ・石橋宇都宮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。</p> <p>②交通状況(交通事故) ・平出第1踏道橋北交差点や上涌生南交差点を中心に、交差点部での追突による事故が多発している。 ・6車線化が完了すると、交通の円滑化が図られ安全性が向上。</p> <p>③周辺の開発状況 ・国道4号石橋宇都宮バイパス周辺には、多くの工業団地や流通拠点が開発されており、当該路線は産業振興に寄与している。</p>	<p>・平成12年度までに全線4車線で暫定供用し、平成21年度までに約17km(全体計画の約9割)が6車線で供用。(残り2区間:約2km) ・現在も暫定供用区間を中心に渋滞や交通事故が多発している。 ・また、当該道路周辺では、多くの工業団地や流通拠点が開発されており、更なる交通需要の増大が見込まれている。 ・全区間の用地取得は既に完了しており、計画的な工事の推進が可能である。 ・間厩町立体については、平成21年度に完成。 ・渋滞や事故対策のために平面交差点について立体を延伸。</p> <p>【コスト削減】 ・上部工の軽量化、基礎の見直し、7hast7ロックの採用により、立体化の事業費を約5億円削減。</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 深澤淳志)
一般国道17号 高松立体 関東地方整備局	10年継続 中	120	265	134	2.0	<p>【内訳】 走行時間短縮便益: 245億円 走行経費減少便益: 11億円 交通事故減少便益: 8.6億円 【主な根拠】 計画交通量: 42,400~56,600台/日</p>	<p>①渋滞の緩和 ・高松立体の整備により、高松立体事業区間(L=約1.6km)の平均旅行速度が約21km/h上昇。</p> <p>②安全・安心(事故) ・和田橋交差点部で追突事故、右左折事故が発生。 ・立体部の整備により、交差点部の交通量が減少することにより安全性が向上。 ・全流部及び車線減少部で、前方不注意、車間距離不保持による追突事故が発生。 ・一般部の整備により、国道17号上り車線の2車線化が図られ安全性が向上。</p> <p>③安全・安心(歩道整備) ・歩道の幅員がW=2.0mと狭く、自転車とのすれ違いが危険な箇所がある。自転車の歩道が通行し、安全性の確保が不十分。 ・周辺には歩道の無い細街路が点在し、歩行者・自転車が安全に通行できるルートの整備が必要。 ・歩道未整備区間の整備により、歩道幅員及び連続性が確保され、安全性が向上。</p>	<p>・群馬県の骨格を形成する主要幹線道路である国道17号と(主)藤木高崎線が交差する和田橋交差点周辺の渋滞対策として、平成11年度より事業化。 ・立体部については、暫定供用開始済。引き続き、切回し道路の撤去、歩道橋の整備を進める。 ・一般部については、整備によって国道17号上り線の1車線への仮込みが解消され、君が代橋周辺の交通円滑化が実現。 ・立体部については用地買収及び地元調整が完了。引き続き、切回し道路の撤去、歩道橋の整備を進める。 ・一般部については用地残件数が7件となっており、今後、調査・設計を並行して実施。 ・地元自治体及び住民と連携を図りながら、事業全体の早期完成を目指す。</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 深澤淳志)



<p>一般国道16号 入間狭山拡幅 関東地方整備局</p>	<p>10年継続 中</p>	<p>158</p>	<p>504</p> <p>【内訳】 走行時間短縮便益： 425億円 走行経費減少便益： 60億円 交通事故減少便益： 18億円 【主な根拠】 計画交通量： 27,300～39,200台/日</p>	<p>292</p>	<p>1.7</p>	<p>①国道16号の交通渋滞の緩和 ・埼玉県内の国道16号では、埼玉県入間市と狭山市にまたがる本事業区間が、唯一の2車線区間であるため混雑が発生しており、1kmあたりの渋滞損失時間は、県内平均値の約4倍となっている。 ・特に河原町交差点では、混雑が著しく、最大渋滞長420mが確認されている。 ・本事業の整備により交通の円滑化が図られ、交通渋滞の緩和が見込まれる。 ②安全・安心な歩行空間の確保 ・区画整理事業区域における4車線化未整備区間では、歩道がなく、事故率が他の区間に比べ高い。 ・特に河原町交差点（299件/徳台キロ）、入間市河原町（261件/徳台キロ）で事故率が高い。 ・本事業の歩道のバリアフリー化と電線共同溝の整備により、快適で安心・安全な歩行空間が確保される。 ③まちづくりの支援 ・入間市駅の北口駅前のみちづくりとして、入間市にて区画整理事業を整備中。 ・国道16号入間狭山拡幅事業は、当該区画整理事業における広域幹線道路として位置付けられ入間市のまちづくりに寄与している。</p>	<p>・埼玉県内の国道16号では、埼玉県入間市と狭山市にまたがる本事業区間が、唯一の2車線区間であるため、混雑が発生しており、渋滞損失時間は県内平均値の約4倍となっている。 ・区画整理事業区域の4車線化未整備区間では、歩道がなく、事故率が高い。 ・入間狭山拡幅の用地取得ができていない区間は、区画整理事業区域の0.6kmのみ。 ・区画整理事業区域の国道16号の4車線化用地については、区画整理事業にて、平成24年度末に全線の用地が確保される予定。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・防災課 (課長 深澤淳志)</p>
<p>一般国道17号 上尾道路 関東地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>954</p>	<p>2,004</p> <p>【内訳】 走行時間短縮便益： 1,640億円 走行経費減少便益： 259億円 交通事故減少便益： 104億円 【主な根拠】 計画交通量： 27,800～54,800台/日</p>	<p>1,072</p>	<p>1.9</p>	<p>①国道17号の混雑緩和 ・上尾道路と並行する現道国道17号区間は、バイパス未整備区間であることから、混雑が発生し、1kmあたりの渋滞損失時間は県内平均値の約5倍となっている。 ・特に愛宕町交差点では、混雑が著しく、最大渋滞長500mが確認されている。 ・上尾道路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圏央道と連携したネットワークの形成 ・上尾道路の整備は、圏央道と業務核都市であるさいたま市（さいたま新都心）間のアクセス性を向上させ、圏央道と連携して地域間の交流の活性化に貢献する。 ・川越第二産業団地から圏央道へのアクセス性が向上するなど、沿線地域の企業立地を支援する。 ③交通安全の改善 ・国道17号の上尾道路と並行する区間の死傷事故率は、300件/徳台キロ以上の区間が6箇所もあり、特に愛宕町交差点では、事故率が569件/徳台キロと高い。 ・また、周辺の県道や生活道路は、国道17号の抜通として利用されている状況にある。 ・上尾道路の供用により、国道17号及び並行する県道や生活道路の交通量が減少し、交通事故の減少が期待される。 ④救急医療活動のアクセス向上 ・埼玉県内では、病院での処置困難等を理由とする転送が年間約2,300件以上。 ・上尾道路の整備により、第三次救急医療施設であるさいたま赤十字病院までのアクセスを向上させられるとともに、定時性の確保が図れる。</p>	<p>・上尾道路と並行する現道国道17号区間は、バイパス未整備区間であることから混雑が発生し、1kmあたりの渋滞損失時間は県内平均値の約5倍となっている。 ・上尾道路の整備は、圏央道と業務核都市であるさいたま市（さいたま新都心）間のアクセス性を向上させ、圏央道と連携して地域間の交流の活性化に貢献する。 ・川越第二産業団地から圏央道へのアクセス性が向上するなど、沿線地域の企業立地を支援する。 ・上尾道路と並行する現道国道17号区間は、事故率が高い。 ・用地取得率は全体で86%。 ・宮前IC～上尾環状線〔4.2km〕、川越栗橋線～圏央道補川北本IC（桶川市川田谷）〔2.1km〕は、整備効果の早期発現のため、2/4車線にて平成21年度供用予定。 【コスト縮減】 ・横断歩道橋の設置計画である5基を3基に合理化及び貯留槽を環境保全対策と一体整備する調整池に見直しし、約6億円のコスト縮減を図る。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・防災課 (課長 深澤淳志)</p>
<p>一般国道51号 北千葉拡幅 関東地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>236</p>	<p>762</p> <p>【内訳】 走行時間短縮便益： 715億円 走行経費減少便益： 23億円 交通事故減少便益： 25億円 【主な根拠】 計画交通量： 32,100～44,600台/日</p>	<p>417</p>	<p>1.8</p>	<p>①北千葉拡幅区間の渋滞損失 ・始点側千葉市若葉区貝塚町から千葉市若葉区若葉町までの2.7km区間は、平成7年8月に4車線道路（一部2車線）として供用。 ・千葉市から四街道市にかけて主要な交差点で渋滞が発生。 （吉岡十字路交差点：7.4億円/km年（22.2万人時間/km年）、坂戸交差点：7.9億円/km年（23.5万人時間/km年）） ・北千葉拡幅事業の整備により、交通の円滑化が図られ渋滞の緩和が見込まれる。 ②北千葉拡幅区間の整備効果 ・広幅員歩道（W=3.5m）の設置による、歩行者自転車の安全性向上。 ・中央分離帯及び右折車線の設置による、交通事故の減少</p>	<p>・四街道市区間内の主要な交差点（吉岡十字路交差点、坂戸交差点）で渋滞が発生。 ・幅員2m未満の狭小歩道が四街道市区間全体の7割以上を占める。 ・千葉市区間の用地取得率は約97%。 ・平成7年度に2.7km区間で4車線供用（一部2車線）。千葉市区間の1.1km区間は平成21年度内に4車線での供用予定。 ・千葉市残区間と四街道市区間は周辺道路の開発状況や周辺道路の状況、交通量の状況等を見ながら順次整備を進める。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・防災課 (課長 深澤淳志)</p>

<p>国道14号          亀戸小松川立体          開東地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>417</p>	<p>483</p>	<p>383</p>	<p>1.3</p>	<p>①亀戸小松川立体区間の渋滞損失          ・亀戸小松川立体区間の渋滞損失時間は約35.6万人時間・km(都平均の約3倍)。          ・小松川地区の東小松川交差点では、国道14号の渋滞が一因となり、交差道路に100m～300m程度の渋滞が発生。          ・亀戸小松川立体の整備により、交通の円滑化が図られ、渋滞の緩和が見込まれる。          ②亀戸小松川立体区間の事故発生状況          ・国道14号では、東小松川交差点など死傷事故率が300件/年・億台kmを越える箇所が多数存在。          ・亀戸小松川立体区間では、渋滞に起因する追突事故が33%発生。          ・東小松川交差点では、人・自転車対自動車による死傷事故が東京都平均の約5倍発生。          ・本事業の整備により渋滞が解消され安全性の向上が期待される。          ③3次救急医療機関へのアクセス          ・江戸川区の救急活動出動件数は、3.3万件/年(東京23区内上位4位)にも関わらず、搬送時間は11.8分と東京23区内でワースト2位。          ・国道14号沿道には都立墨東病院があり、交通円滑化による定時性の確保が必要。          ・亀戸小松川立体の整備により3次医療機関までのアクセスが向上し、定時性の確保が図れる。          ④暫定供用による整備効果          ・H19年度に亀戸九丁目歩道橋交差点～中川新橋交差点間(L=690m)が6車線供用。          ・6車線供用区間では、タピーク時平均旅行速度(下り方向)が整備前に比べ、最大で約20km/h向上。</p>	<p>・亀戸小松川立体区間の渋滞損失時間は約35.6万人時間・km(都平均の約3倍)。          ・亀戸小松川立体区間では、渋滞に起因する追突事故が33%発生。          ・江戸川区の救急活動出動件数は、3.3万件/年(東京23区内上位4位)にも関わらず、搬送時間は11.8分と東京23区内でワースト2位。          ・亀戸地区は、H7年度に用地取得完了し、H11年度より工事着手。引き続き、早期供用に向けて事業を進める。          ・小松川地区は、特に渋滞が激しい東小松川交差点付近を、東京都と協力して重点的に進め、その他区間についても、周辺道路の状況や交通量の状況等を見ながら順次整備を進める。          ・市街地再開発事業区域内の道路は概ね完成している。但し補助144号線については国道14号以南は整備が完了しているが、以北については未事業化。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局          国道・防災課          (課長          深澤淳志)</p>
<p>一般国道1号          小田原箱根道路          開東地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>236</p>	<p>459</p>	<p>295</p>	<p>1.6</p>	<p>①交通の円滑化          ・平成17年3月に小田原箱根道路の約2.0km区間が一部開通(暫定2車線)したものの有路道路(西湘バイパス、小田原厚木道路、箱根新道)に挟まれた、国道1号に交通が集中。          ・箱根ICを先頭とする渋滞等により、40万人時間/年の渋滞損失が発生。          ・小田原箱根道路が完成供用することで、交通の転換が図られ、交通の円滑化が期待される。          ②安全性の確保          ・国道1号では、現在約7割の歩道が狭幅員歩道であり、歩行者が絡む事故件数は8件/年発生。          ・国道1号の渋滞が著しい、朝7時台(渋滞長:約930m)は、並行する生活道路に約300台の抜け道交通が発生し、歩行者の安全性を低下。          ③観光産業の支援          ・小田原箱根道路の整備が、観光地へのアクセス向上に伴う観光客数増加等、地域経済の活性化に寄与。</p>	<p>・小田原箱根道路の一部開通により、並行する国道の渋滞は軽減されたものの、依然として約40万人時間/年の渋滞損失が発生。          ・国道1号の渋滞が著しい、朝7時台(渋滞長:約930m)では、並行する生活道路に約300台の抜け道交通が発生し、歩行者の安全性を低下。          ・小田原箱根道路の整備が、観光地へのアクセス向上に伴う観光客数増加等、地域経済の活性化に寄与。          ・事業区間全体の用地取得率は約98%。「箱根新道接続道路建設促進協議会」より、小田原箱根道路の早期整備に関する要望あり。          ・平成17年3月に暫定2車線で山崎ICの立体部を除く、一部区間供用済み。          ・鉄道事業者との協議により、擁壁構造を逆L型擁壁に変更。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局          国道・防災課          (課長          深澤淳志)</p>
<p>一般国道357号          東京湾岸道路          (神奈川県区間)          開東地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>2300</p>	<p>5,240</p>	<p>2,854</p>	<p>1.8</p>	<p>①内陸部の渋滞損失          ・横浜、川崎都心地区などの国道357号に並行する主要路線(1号、15号、16号、産業道路)では渋滞が発生し、渋滞損失時間は全区間で神奈川県平均値を上回る。          ・渋滞損失額は年間約330億円/年(585万人時間/年)。          ・本事業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港湾整備事業の支援          ・南本牧ふ頭では、平成13年4月に第1期地区(MC-1・2)が供用を開始。          ・平成24年度の完成を目指したMC-3が整備中であり、さらにMC-4の供用も計画中であり、取扱い貨物量の増加に伴う交通需要が大幅に増加。          ・国際規格コンテナ貨物需要の増加に対応に向けた規格の高い道路による湾岸開港施設の接続が必要。          ・本事業の整備により特定重要港湾等のアクセスが向上し国際競争力の強化に寄与する。</p>	<p>・交通の需要が多い横浜・川崎都心地区などの国道357号に並行する主要路線では渋滞が発生。          ・国道357号沿線には大型貨物車の発生源である物流施設が多く立地。更にスーパー中核港湾プロジェクト、都市再生プロジェクト等の開発により大型車の増加が予想される。          ・国際競争力の強化のため、特定重要港湾等のアクセス整備が必要。          ・用地取得率(面積ベース)は約8割で、残件の殆どは区分地上権であり、当該整備に理解があることから、用地取得の進捗が見込まれる。          ・用地取得済の区間について、工事を進める。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局          国道・防災課          (課長          深澤淳志)</p>

<p>一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道 (金沢～戸塚) 関東地方整備局 東日本高速道路(株)</p>	<p>再々評価</p>	<p>4,300</p>	<p>6,564</p>	<p>3,974</p>	<p>1.7</p>	<p>①交通の流れの適正化 ・三大都市圏を結ぶ幹線の国土軸である東名高速と、東京湾岸地域を連絡強化するため、広域ネットワークを形成。 ・県内では、横浜市を中心に交通渋滞が著しく、国道1号でも定時性は不確実。 ・内陸部の通過交通を横浜環状南線経由のルートに転換させることで、定時性の確保が図られる。 ・沿線の新箱六浦線は、混雑度が高く大型車交通も多い。また、地域を通過する交通が約3割を占める他、周辺的生活道路では交通事故も多い。生活道路からの交通の転換が図られ安全性の向上が期待される。 ・地域を通過する大型貨物車両等を減少させる必要。 ②物流都市拠点の連絡強化 ・圏央道の周辺では、その利便性を活かして、物流拠点や工業団地の整備が活発化。 ・神奈川県内の工業団地は、圏央道沿線、京浜臨海部に多く立地。 ・わが国の国際競争力強化には、スーパー中核港湾や国際空港を支えるネットワークを構築。 ・各方面との連絡強化により、物流の効率化に寄与。 ③安全・安心な国土づくり ・神奈川県内では、病院での処置困難等を理由とする転送が年間約1,700件。 ・もしもの時に受け入れ先となる医療施設の選択肢を拡大。 ・CO2排出量の削減により、運輸部門での温室効果ガスの削減に寄与。 ・沿線地域では、沿線並行路線でのNOx、SPMを削減することで生活環境に寄与。</p>	<p>・東名高速と京浜臨海部の連絡強化、横浜市内の渋滞緩和等の視点から交通の流れの適正化が必要。 ・圏央道周辺の物流拠点、スーパー中核港湾、国際空港等を支える視点から物流・都市拠点の連絡強化が必要。 ・用地取得率は約65%に達し、引き続き、住民の方々の話し合いを継続しながら用地取得を進める。 ・工事については、事業用地がまとまって取得できたところから順次着手していく。 ・環境保全対策について、適切な時期に現況調査、影響検討を行い、引き続き検討を進め周辺環境の保全に努める。 ・トンネル区間における地域に及ぼす影響を少なくするため、シールド工法の適用を視野に入れ、コストを鑑みつつ、具体的な検討を進める。 ・横浜市栄区では、今後のまちづくりに向け計画策定が進められており、優先的に取り組む施策として本事業が組み入れられている。 ・今後も、住民の方々の話し合いを継続し、事業への理解と協力が得られるよう努め、事業を推進。</p>	<p>道路局 国道・防災課 (課長 深澤淳志) 有料道路課 (課長 森 昌文)</p>
<p>地域高規格道路 上越魚沼地域振興 快速道路 一般国道18号 上野バイパス 北陸地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>944</p>	<p>3,322</p>	<p>1,707</p>	<p>1.9</p>	<p>①新幹線駅である(仮称)上越駅への77ㄱ向上 ・上越地方生活圏唯一の新幹線新駅の開業 ②直江津港への77ㄱ向上 ・搬出入貨物の2.6%を開東及び長野・東海方面が占めている。 ③上越青果地方卸売市場への77ㄱ向上 ・妙高市の農産品のほぼ全量が上越市に出荷 ④日常生活圏の中心都市である上越市への77ㄱ向上 ・上越市～妙高市間の通勤者数が2,584人増加 ⑤開発拠点地区への77ㄱ向上 ・上野バイパス沿線は商業・業務、広域運動公園、工業系を中心に開発が進んでいる。 ⑥主要観光地への77ㄱ向上 ・沿線の観光入込人数年間1,032万人(上越市、妙高市観光入込人数合計) ・休日の交通が多く7月の休日交通量は平日の1.13倍【残事業：約8億円※】 ⑦県立中央病院への77ㄱ向上 ・当該道路の整備による救命救急アクセスの向上(時間短縮エリア人口29,764人) 【全体：約2.9億円※】 ⑧冬期間におけるスムーズな交通の確保 ・冬期間における走行性の向上(降雪日実績：年平均4.7日)【全体：約7.9億円※】 【残事業：約7億円※】 ⑨災害時の防災道路ネットワークの形成 ・高速道路と相互補充し、循環型の防災道路ネットワークを形成  ※は、供用後50年間の便益額として試算した値(参考値)</p>	<p>・国道18号は、上越地域の骨格道路として地域ネットワークの主軸となる路線であり、通勤・通学、通院、買い物等の日常生活活動の利便性の向上、地域振興の支援、地域連携の強化、第三次医療施設へのアクセス強化など、期待される効果は大きい。 ・上越市岡原交差点～子安交差点間(L=2.9km)については、新幹線新駅へのアクセス道として早期の4車線供用を目指し、整備を推進する。うち、上越市今池交差点～子安交差点間(L=1.2km)については、今池交差点の渋滞解消に向けて平成21年度に4車線供用予定である。  【コスト縮減】 ・施工にあたっては、新技術、コンクリート構造物の大型化(長尺化)、プレキャストの積極的な活用、建設発生土の有効活用等により、コスト縮減を行っている。</p>	<p>道路局 国道・防災課 (課長 深澤淳志)</p>
<p>一般国道49号 水原バイパス 北陸地方整備局</p>	<p>10年継続中</p>	<p>227</p>	<p>455</p>	<p>218</p>	<p>2.1</p>	<p>①路線バスの利便性向上 ・現道を利用する路線バスの利用者は年間32万人 ②新潟港(東港区)へのアクセス向上 ・国道49号は1日約7,000トンの物流量が流れ、広域的な物流の動脈 ③日常生活圏中心都市である新潟市へのアクセス向上 ・新潟市⇄阿賀野市の通勤・通学者数は9千6百人で増加傾向阿賀野市の買い物は新潟市への依存が高い ④阿賀野市周辺の主要観光地へのアクセス向上 ・阿賀野市の観光入込人数は年間約159万人 ⑤高度医療施設へのアクセス向上 ・4,669人の救命医療アクセスが向上【約3億円※】 ⑥現道区間の大型車の減少による安全性向上 ・歩行者・自転車や生活交通の安全性向上 ⑦新潟県東部産業団地への企業誘致の支援 ・新潟県東部産業団地の企業立地もあり阿賀野市の製造出荷額は増加傾向 ・東部産業団地の企業立地の促進など地域産業活性化を支援 ⑧冬期におけるスムーズな交通の確保 ・冬期間における走行性の向上【約1.0億円※】 ⑨現道における騒音の減少 ・現道の騒音レベルが約6～7db減少し、環境基準を満足  ※は、供用後50年間の便益額として試算した値(参考値)</p>	<p>・国道49号は広域的な物流の動脈となっており、当該事業により所要時間が短縮され物流効率化を支援し、更に現道区間の大型車の減少による安全性の向上が期待される。 ・新潟市中心部と阿賀野市等国道49号沿線都市とのアクセス性が向上し、通勤通学などの日常生活の支援、新潟県東部産業団地の企業立地の促進による地域産業の活性化への寄与など期待される効果は大きい。 ・新潟市方面への物流交通や通勤・通学交通(現道区間での阿賀野市の内外・通過交通が約54%)などの利便性向上を図るとともに、現道区間における地域の日常生活(現道区間での阿賀野市の内々交通が約46%)の利便性や安全性向上を早期に図るため、阿賀野市寺社～同市下黒瀬間の整備を推進し、全線の供用を目指す。  【コスト縮減】 ・施工にあたっては、新技術、プレキャスト製品の積極的な活用、建設発生土の有効活用、再生材を利用した舗装・路盤工の活用等により、コスト縮減を考慮している。</p>	<p>道路局 国道・防災課 (課長 深澤淳志)</p>

<p>地域高規格道路 上越魚沼地域振興 快速道路 一般国道253号 八箇峠道路 北陸地方整備局</p>	<p>10年継続 中</p>	<p>440</p>	<p>626</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：425億円 走行経費減少便益：167億円 交通事故減少便益：34億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量：5,100～9,700台 ／日</p>	<p>439</p>	<p>1.4</p>	<p>①特産品の物流効率化・産業活性化を支援 ・十日町市の特産品は「えのきたけ」、南魚沼市の特産品は「まいたけ」となっており、全国生産量の10%、25%を占め、全国的にも主要な生産地となっている。 ・特産品の物流効率化・産業活性化を支援する。 ②現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消 ・線形の悪い隘路区間であり大型車のすれ違いが困難 ・特に冬期間は降雪により幅員が狭められ冬期の車両すれ違いが困難 ③主要な観光地へのアクセス向上 ・十日町市、南魚沼市は多くの観光資源に恵まれている。 ・観光客数の増加や地域の活性化が期待される。 ④三次医療施設へのアクセス向上 ・三次医療施設となる魚沼基幹病院が平成27年に開院を目指している。 ・救命救急機関60分圏域カバー人口は約3,372人増加する。 ・八箇峠道路整備により二次医療施設へのアクセスが向上（時間短縮による受益人口127人）【約0.3億円※】 ⑤事前通行規制区間、冬期交通障害区間を解消 ・現道の通行止め時は約4.3倍の迂回時間が必要 ・地域の日常生活や経済活動への影響を軽減【約1億円※】 ・魚沼・十日町地区は、日本有数の豪雪地域 ・線形不良区間および急勾配区間で旅行速度が著しく低下 ・冬期間のスムーズな交通の確保【約20億円※】</p> <p>※は、供用後50年間の便益額として試算した値（参考値）</p>	<p>・国道253号八箇峠道路は、地域高規格道路「上越魚沼地域振興快速道路」延長約60Kmのうち、終点側の十日町市八箇～南魚沼市余川間の延長約9.7kmの道路で、広域ネットワークの一部を構成しており、地域振興の支援など期待される効果は大きい。 ・特に八箇峠道路の整備により現道区間の事前通行規制区間や交通障害の解消が図れる。 ・八箇1C～野田1Cまでは全面展開で工事中であり、八箇1C（仮称）～野田1C（仮称）までの早期供用を目指す。</p> <p>【コスト縮減】 ・当該事業箇所は切土区間も多く、約3kmの延長のトンネルもあり、その掘削残土が発生する。残土を本事業の盛土等に転用しコスト縮減に努めている。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・防災課 （課長 深澤淳志）</p>
<p>一般国道8号 入善黒部バイパス 北陸地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>862</p>	<p>939</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：759億円 走行経費減少便益：145億円 交通事故減少便益：35億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量：20,600～36,700台 ／日</p>	<p>873</p>	<p>1.1</p>	<p>①新幹線駅である（仮称）新黒部駅へのアクセス向上 ・富山県東部地域唯一の新幹線駅へのアクセス向上（魚津市～新黒部駅間3分短縮） ②特定重要港湾伏木富山港へのアクセス向上 ・県東部地域から特定重要港湾伏木富山港へのアクセス性が向上（紡績会社工場～伏木富山港間6分短縮） ③日常生活圏の各市・町間の連携を強化 ・日常生活圏内のアクセス性が向上（魚津市～黒部市間（4分短縮）、黒部市～入善町間（2分短縮）） ④救急医療機関への命の道としてのアクセス向上 ・バイパス整備による救急救命アクセスの向上（入善町から黒部市民病院まで5分短縮） ⑤緊急輸送道路としての役割 ・水害時における避難経路として機能 ⑥騒音の改善 ・現道の騒音レベルが夜間要請限度以下に改善（黒部市萩生付近7.4dB→6.3dB） ⑦冬期間におけるスムーズな交通の確保 ・冬期間における走行性の向上【全体：約2.4億円※】【残事業：約1.6億円※】 ⑧周辺企業のアクセス向上 ・バイパス周辺にある企業活動を支援する。</p> <p>※は、供用後50年間の便益額として試算した値（参考値）</p>	<p>・国道8号は北陸地方を縦貫する主要幹線道路であり、その一部を構成する入善黒部バイパスは広域的な通過交通や沿線地域間の連携を支援するために重要な役割を担っている。 ・現在、用地買収は約8割が完了している。また、工事は全延長16.1kmのうち、6.7kmが暫定2車線供用済みであり、黒部市古御堂～魚津市江口間7.3kmについては、北陸新幹線の開業を勘案し、早期の暫定2車線供用を目指し事業を実施しており、全線暫定2車線供用による地域産業の活性化への寄与など期待される効果は大きい。 ・黒部市古御堂～魚津市江口間（L=7.3km）については、北陸新幹線の開業を勘案し早期の全線暫定2車線供用に向け事業を推進する。</p> <p>【コスト縮減】 ・施工にあたっては、新技術、コンクリート構造物の大型化（長尺化）、プレキャスト製品を積極的に活用、建設発生土の有効活用、再生材を利用した舗装・路盤工の活用、他工事での現場発生残土の有効活用等により、コスト縮減を行っている。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・防災課 （課長 深澤淳志）</p>
<p>一般国道159号 七尾バイパス 北陸地方整備局</p>	<p>10年継続 中</p>	<p>240</p>	<p>210</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：162億円 走行経費減少便益：31億円 交通事故減少便益：17億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量：11,600～22,700台 ／日</p>	<p>197</p>	<p>1.1</p>	<p>①大規模道路事業との連携 ・能登自動車道や麻橋バイパス（外環状線）と接続する他、能登国分寺公園の整備計画の実現などに大きく寄与する。 ②地域連携プロジェクト（石川県長期構想）の支援 ・石川県の長期計画である「県土ダブルラダー結いの道」整備構想の実現に寄与 ③大規模公園計画との連携 ・当該路線の沿道において能登国分寺公園の整備が進められており、同公園の外郭を形成する。 ④地域の活性化への貢献 ・七尾市および周辺の主要な商業施設へのアクセス性が向上（4.6分、25%短縮） ⑤重要港湾七尾港へのアクセス向上 ・重要港湾「七尾港」や七尾港マリンパーク、火力発電所などへのアクセスが強化される。 ⑥第三次医療施設へのアクセス向上 ・中能登町から能登総合病院へのアクセス性が向上（4.6分、15%短縮） ⑦七尾市周辺の主要観光地へのアクセス性向上 ・豊富な観光資源へのアクセス性向上や集客向上が期待できる（千里浜～七尾フィッシュャーマンズワープ：4.6分、10%短縮） ⑧冬期間における円滑な交通の確保 ・冬期間における走行性の向上【約3.5億円※】</p> <p>※は、供用後50年間の便益額として試算した値（参考値）</p>	<p>・国道159号七尾バイパスは、中心市街地の渋滞緩和だけでなく、能登自動車道の七尾IC（仮称）で接続し広域ネットワークを形成する重要な役割を担っている。 ・現在、バイパス区間3.2kmの用地買収は約5割完了しており、古府町の約0.7kmを残しているのみである。また、バイパス区間については、能登自動車道七尾氷見道路の進捗に合わせて事業を実施しており、暫定2車線供用による地域産業の活性化への寄与など期待される効果は大きい。 ・バイパス区間は七尾1C（仮称）で能登自動車道七尾氷見道路と接続することから、七尾氷見道路の進捗に合わせて暫定2車線供用を目指し整備を進める。</p> <p>【コスト縮減】 ・施工にあたっては、新技術、プレキャスト製品の積極的な活用、建設発生土の有効活用等により、コスト縮減を行っている。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・防災課 （課長 深澤淳志）</p>

<p>中部縦貫自動車道 一般国道158号 永平寺大野道路 近畿地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>1,290</p>	<p>1,595</p>	<p>1,379</p>	<p>1.2</p>	<p>①高速交通ネットワークの形成 ・福井～東京の所要時間が短縮(6時間30分→5時間40分:50分短縮〔中部縦貫自動車道全線の効果〕) ・福井～松本の所要時間が短縮(5時間5分→2時間55分:2時間10分短縮〔中部縦貫自動車道全線の効果〕) ・所要時間短縮により、「越前がに」などの生鮮食品の出荷先拡大が期待 ②広域リダンダンシーの確保 ・大雪等で通行止が頻発する北陸自動車道のリダンダンシーを確保 ・中部圏、近畿圏で大規模地震が発生した場合、東日本を結ぶネットワークとして期待 ③災害時における安定した交通路の確保 ・集中豪雨等により国道158号、国道157号、国道416号が通行止めとなった場合の代替路を確保 ・国道158号の事前通行規制区間(連続降雨量140mm)の代替路線を形成 ④高度医療施設へのアクセス向上 ・勝山市～第三次医療施設(福井県立病院)への所要時間が短縮(42分→28分:14分短縮) ・大野市～第三次医療施設(福井県立病院)への所要時間が短縮(38分→32分:6分短縮) ⑤地域の活性化 ・奥越地域及び沿線地域における観光資源が有機的に連携され、観光客の増加が見込まれ観光振興が期待 ・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(大本山永平寺:観光入込客数:597,000人/年) ⑥日常生活圏中心都市である福井市へのアクセス向上 ・大野市～福井市の所要時間が短縮(38分→32分:6分短縮) ・勝山市～福井市の所要時間が短縮(42分→28分:14分短縮)</p>	<p>・高速交通ネットワークの形成、広域リダンダンシーの確保、災害時における安定した交通路の確保、高度医療機関へのアクセス向上、地域の活性化など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】 ・事業の実施にあたり、IC形式の変更や新技術・新工法の活用等、コスト削減に努める。</p>	<p>継続 道路局 国道・防災課 課長 深澤淳志</p>
<p>一般国道18号 長野東バイパス 関東地方整備局</p>	<p>10年継続中</p>	<p>160</p>	<p>229</p>	<p>144</p>	<p>1.6</p>	<p>①国道18号の渋滞損失 ・長野市中心部では郊外からの流入交通や通過交通が国道18号に集中し、南北方向にて交通渋滞が発生。 ・特に、国道18号では主要渋滞ポイントや“イライラ”（移動性阻害）箇所が多数存在している。 ・バイパス整備により通過交通の分散が期待される。 ・国道18号の並行区間のうち、6.6kmが既供用であるのに対し、その一部を担う長野東バイパスは未供用。 ②国道18号の事故発生状況 ・国道18号では、死傷事故率が300件/徳台キロを超える区間が多数存在し、県平均の約4倍の事故が発生。 ・渋滞する国道18号を迂回する交通が通学路である（一）三才大豆島中御所線に流入。 ・長野東バイパスの整備により国道18号の渋滞を迂回する車が減少し、生活道路の安全性向上が期待される。 ③国道18号の夜間騒音 ・国道18号には、夜間要請限度（70dB）の超過箇所が存在。 ・住居・工業系用途地域内の夜間*）12時間交通量は最大で15,600台/12時間、うち貨物車類は4,200台/12時間（長野県内の国道の夜間貨物車類平均交通量の約4倍）。騒音環境悪化の一因。</p>	<p>・長野市中心部では郊外からの流入交通や通過交通が国道18号に集中し、南北方向にて交通渋滞が発生。 ・国道18号の並行区間のうち、6.6kmが既供用であるのに対し、その一部を担う長野東バイパスは未供用。 ・国道18号（長野東バイパスの並行区間）では、死傷事故率が300件/徳台キロを超える区間が多数存在し、県平均の約4倍の事故が発生。 ・住居・工業系用途地域内の夜間12時間交通量は最大で15,600台/12時間、うち貨物車類は4,200台/12時間（長野県内の国道の夜間貨物車類平均交通量の約4倍）。騒音環境悪化の一因。 ・長野東バイパスの用地取得率は約64%。 ・東外環状線建設促進期同盟会による長野東バイパスの事業促進に向けた要望活動の実施（H21.7）。 ・長野東バイパスの早期完成は、長野市長のマニフェストの一つ。</p>	<p>継続 道路局 国道・防災課 課長 深澤淳志</p>
<p>一般国道18号 野尻IC関連 関東地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>250</p>	<p>348</p>	<p>276</p>	<p>1.3</p>	<p>①冬期の交通障害 ・信濃町は、特別豪雪地帯に指定されているが、国道18号の当該区間は幅員が狭く堆雪幅が未確保。 ・当該区間は、急勾配区間が連続（最大縦断勾配:6.3%）。特に冬期は大型車の登坂不能車が発生するなど円滑な通行が阻害。 ・国道18号の当該区間は、冬期の旅行速度の低下が著しく、交通の円滑性が損なわれている。 ・当該区間は、通学路の約4割で歩道が未設置。特に冬期は、行き場を失った積雪が歩行空間を覆い、歩行者は車道の通行を強いられ、地元からも安全性向上に対する要望が強い。 ・本事業の整備により交通の円滑化が図られ、安全性の向上が期待される。 ②交通事故 ・未整備区間は、事故率が300件/徳台キロを超える区間が点在。事故の内訳は、追突や出会い頭など、沿道利用の内々交通と通過交通の混在を要因とする事故が多い。 ・特別豪雪地帯である当該地域であるが、整備済区間は冬期の事故が大幅に減少。 ③上信越自動車道の代替路 ・国道18号の当該区間に並行する上信越道の区間は、過去4カ年で計66回の通行止めが発生している。 ・妙高高原IC～信濃町IC間は「雪」及び「事故」による通行止めが各27%、信濃町IC～豊田飯山IC間は「事故」による通行止めが42%を占める。 ・通行止め時は周辺に迂回路はなく、野尻IC関連(野尻バイパス)の国道18号は通行止めとなった場合の代替路を形成。</p>	<p>・信濃町は、特別豪雪地帯に指定されているが、国道18号の当該区間は幅員が狭く堆雪幅が未確保。 ・当該区間は急勾配区間が連続（最大縦断勾配:6.3%）。特に冬期は大型車の登坂不能車が発生。 ・冬期は、歩行者が車道の通行を強いられ、安全性が損なわれている。 ・野尻IC関連(野尻バイパス)に並行する上信越道の区間は、過去4カ年で計66回の通行止めが発生。 ・野尻IC関連(野尻バイパス)の用地取得率は約51%。 ・長野県の都市計画区域マスタープランにおいて主要幹線道路に位置付け、野尻バイパス促進期同盟会による事業促進に向けた要望活動の実施（H21.8）。 ・起点側の急カーブ、急勾配が存在する優先度が高いL=1.0km区間の線形改良の事業を進める。 ・供用区間のトンネルは片側歩道としコスト削減を実施。</p>	<p>継続 道路局 国道・防災課 課長 深澤淳志</p>

<p>一般国道474号 三遠南信自動車道 飯橋道路 中部地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>1,354</p>	<p>2,491</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：1,908億円 走行経費減少便益：512億円 交通事故減少便益：71億円 【主な根拠】 計画交通量：16,300台/日</p>	<p>1,399</p>	<p>1.8</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。【85,019万人時間/年→84,676万人時間/年 約4%削減】 ・利便性の向上が期待できるバス路線が存在。【信南交通阿南線】 ②国土・地域ネットワークの構築 ・飯田市と浜松市間を高規格幹線道路で連絡するルートを作成。【飯田市→浜松市 約4時間→約2時間】 ・南信地域の上村地区、南信濃地区から飯田地方生活圏の飯田市中心部へのアクセス向上。 【飯田市上村地区(旧上村) 100分→30分、飯田市南信濃地区(旧南信濃村) 80分→50分】 ③個性ある地域の形成 ・三遠南信地域一体での活性化を目的にした「三遠南信連携ビジョン」を支援。 ・天龍峡などの主要な観光地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 ・飯田市立病院(三次医療施設)への搬送時間60分圏域が拡大。 ⑤災害への備え ・国道256号等の事前通行規制区間の回避可能。 ⑥地球環境の保全 ・CO2排出量が約518千t/年(約2%)削減。 【26,483千t/年→25,965千t/年】 ⑦生活環境の改善・保全 ・NO2排出量が約1.6t/年(約34%)削減。 【4.74t/年→3.13t/年】 ・SPM排出量が約0.1t/年(約34%)削減。 【0.26t/年→0.17t/年】</p>	<p>・南信地域は交通の利便性が低い地域であり、飯橋道路整備により日常生活中心都市である飯田市へアクセス性が向上。 ・南信地域の生活道路である主要地方道や一般県道は脆弱であり、事前通行規制区間の通行止め発生により飯田市中心部へのアクセス困難地域が減少。 ・事業進捗率約54%、用地取得率約89%(H21年度末見込み)であり、天龍峡IC～喬木IC(L=14.9km)について、早期供用に向けて鋭意事業推進を図る。 【コスト縮減】 ・新技術・新工法の採用及び柔軟な構造と線形を選定し、コスト縮減を図る予定。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・防災課 (課長 深澤淳志)</p>
<p>一般国道474号 三遠南信自動車道 青崩峠道路 中部地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>930</p>	<p>1,048</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：801億円 走行経費減少便益：215億円 交通事故減少便益：32億円 【主な根拠】 計画交通量：4,100台/日</p>	<p>955</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削減が見込まれる。【42,962万人時間/年→42,878万人時間/年 約2%削減】 ・南信地域から新幹線駅、空港等へのアクセス向上が見込まれる。 【豊橋駅160分→100分、浜松駅150分→120分、中部国際空港160分→140分】 ②物流効率化の支援 ・南信地域から重要港湾三河港へのアクセス向上が見込まれる。【160分→110分】 ③国土・地域ネットワークの構築 ・飯田市と浜松市間を高規格幹線道路で連絡するルートを作成。 ・国道152号の交通不可能区間を解消する。 ④個性ある地域の形成 ・三遠南信地域一体での活性化を目的にした「三遠南信地域連携ビジョン」を支援。 ・遠山温泉郷などの主要な観光地へのアクセス向上が期待される。 ⑤安全で安心できる暮らしの確保 ・飯田市立病院(三次医療施設)への搬送時間60分圏域が拡大。 ⑥災害への備え ・浜松市道等の事前通行規制区間の回避可能。 ⑦地球環境の保全 ・CO2排出量が約41千t/年(約0.3%)削減。 【15,375千t/年→15,334千t/年】 ⑧生活環境の改善・保全 ・NO2排出量が約3t/年(約20%)削減。 【15.15t/年→12.16t/年】 ・SPM排出量が約0.2t/年(約19%)削減。 【0.81t/年→0.66t/年】</p>	<p>・長野県と静岡県を結ぶ主要路線である国道152号の通行不能区間、代替路である狹隘で脆弱な旧兵越林道に対して、青崩峠道路整備により安心・安全な災害に強いネットワークを形成。 ・静岡県と連携する路線の整備により、南信濃地区の観光施設(遠山郷)まで集客エリアが拡大し、三河・遠州地域との観光交流の促進が期待される。 ・事業進捗率約26%、用地取得は未着手であり、小嵐IC～水窪北IC(L=6.0km)について、早期供用に向けて鋭意事業推進を図る。 【コスト縮減】 ・トンネルスリの有効利用、工事用道路ルートの見直しにより、コスト縮減を図る予定。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・防災課 (課長 深澤淳志)</p>
<p>一般国道19号 恵中拡幅(延伸) 中部地方整備局</p>	<p>10年継続中</p>	<p>150</p>	<p>248</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：202億円 走行経費減少便益：42億円 交通事故減少便益：4.4億円 【主な根拠】 計画交通量：32,700台/日</p>	<p>164</p>	<p>1.5</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。【約132,592万人時間/年→約132,580万人時間/年】 ・交通容量が増加し、混雑度の低減が見込まれる。【混雑度2.4→1.0】 ・利便性の向上が期待できるバス路線が存在。【東鉄バス(中津川線)】 ②国土・地域ネットワークの構築 ・日常活動圏の恵那市・中津川市間のアクセス向上が見込まれる。 ③安全な生活環境の確保 ・現道等の渋滞が緩和されることにより、追突による死傷事故件数の減少が見込まれる。 【34件/km→15件/km】 ④個性ある地域の形成 ・恵那峡県立自然公園、恵那峡温泉、中津川公園などの主要な観光地へのアクセス向上が期待される。 ⑤災害への備え ・岐阜県地域防災計画(平成17年3月策定)において第一次緊急輸送道路に位置づけられている。 ・中央自動車道の通行止め時に代替路線となる。 ⑥地球環境の保全 ・CO2排出量が約83千t/年(約0.1%)削減。 【18,025千t/年→17,942千t/年】 ⑦生活環境の改善・保全 ・NO2排出量が約438t/年削減(約0.5%)削減。 【84,830t/年→84,392t/年】 ・SPM排出量が約39t/年削減(約0.6%)削減。 【7,063t/年→7,024t/年】</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る。 ・国道19号沿線には、大型工業用地が立地しており、恵那テクノパーク第3期の開発により、今後も企業誘致が進められる。 ・事業進捗率約76%、用地取得率概成(H21年度末見込み)であり、西諏訪交差点～深沢交差点間(L=1.0km)は平成20年3月完成4車線供用済みであり、恵那市大井町雀ヶ根～西諏訪交差点間(L=2.0km)について、完成4車線の早期供用に向けて鋭意事業推進を図る。 【コスト縮減】 ・橋梁部のボックスカルバートへの構造変更等によりコスト縮減を図る予定。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・防災課 (課長 深澤淳志)</p>

<p>地域高規格道路 岐阜南部横断ハイウェイ 一般国道21号 坂祝バイパス 中部地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>508</p>	<p>1,272</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：1,125億円 走行経費減少便益：104億円 交通事故減少便益：43億円 【主な根拠】 計画交通量：38,800台/日</p>	<p>510</p>	<p>2.5</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。【約91万人時間/年→約48万人時間/年 約48%削減】 ②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。【岐阜南部横断ハイウェイ】 ・日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡。【各務原市⇄美濃加茂市64分→50分】 ③災害への備え ・岐阜県地域防災計画（平成17年3月策定）において第一次緊急輸送路に位置づけられている。 ④災害への備え ・名神、中央道、東海環状道の代替路線を形成する。 ・現道の防災対策必要箇所を回避可能。 【要対策箇所：4箇所】 ⑤地球環境の保全 ・CO2排出量が約3千t/年（約0.1%）削減。【5,219千t/年→5,216千t/年】 ⑥生活環境の改善・保全 ・NO2排出量が約13t/年（約0.1%）削減。【19,837t/年→19,824t/年】 ・SPM排出量が約1t/年（約0.1%）削減。【1,804t/年→1,803t/年】 ・平成17年度道路環境センサス区間1028において夜間騒音値の低減が見込まれる。【74dB→69dB】</p>	<p>・岐阜県内製造品出荷額の2割を占める各務原市・美濃加茂市・坂祝町の工業団地等地域産業の拠点と、高規格幹線道路のアクセスが強化され、広域交流を促進。 ・現道交通量の減少により渋滞（主要渋滞ポイント3箇所）及び沿道環境（夜間要請限度超過）が改善。 ・事業進捗率約54%、用地取得率約51%（H21年度末見込み）であり、大針IC～勝山IC（L=3.3km）について、早期供用に向けて鋭意事業推進を図る。  【コスト縮減】 ・トンネル断面及び擁壁の構造形式の見直しによりコスト縮減を図る予定。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・防災課 （課長 深澤淳志）</p>
<p>地域高規格道路 高山下呂連絡道路 一般国道41号 石浦バイパス 中部地方整備局</p>	<p>10年継続 中</p>	<p>425</p>	<p>495</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：439億円 走行経費減少便益：48億円 交通事故減少便益：7.7億円 【主な根拠】 計画交通量：20,900台/日</p>	<p>331</p>	<p>1.5</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。【約75万人時間/年→約20万人時間/年 約71%削減】 ※宮高山バイパス断面約7万人時間/年→約2万人時間/年 約71%削減 ・主要渋滞ポイントの渋滞解消・緩和が期待される。【主要渋滞ポイント2箇所】 ②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。【高山下呂連絡道路】 ・之宮町、久々野町から高山市中心部へのアクセス向上。 ③個性ある地域の形成 ・高山市・下呂間の連絡性が向上し、広域観光周遊ルート形成が期待される。 ④安全で安心できる暮らしの確保 ・宮崎の冬場の交通難所が解消することにより、大野分署から一之宮支所間の所要時間が7分短縮する。【救命率が約2倍に向上】 ・大野分署から高山赤十字病院（三次医療施設）までの冬期の救急車移動時間短縮が見込まれる。【約28分→約18分】 ⑤安全な生活環境の確保 ・厳しい道路線形を有する峠区間を回避することができ、交通事故件数の大幅な減少が期待される。【曲線半径100m未満の急カーブ5箇所、i=約6%の急勾配2箇所を回避】 ⑥災害への備え ・岐阜県地域防災計画（平成18年3月策定）において第一次緊急輸送路に位置づけられている。 ・並行する現国道41号の代替路を形成する。 ・現道等の防災点検又は震災点検要対策箇所もしくは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。【要対策箇所1箇所、要点検箇所5箇所】 ⑦地球環境の保全 ・CO2排出量が約11,7千t/年（約2.1%）削減。【548,8千t/年→537,2千t/年】 ⑧生活環境の改善・保全 ・NO2排出量が約77.4t/年（約3.0%）削減。【2,599.4t/年→2,522.0t/年】 ・SPM排出量が約7.8t/年（約3.4%）削減。【230.0t/年→222.2t/年】</p>	<p>・冬期は積雪・路面凍結等により走行速度が低下。 ・移動時間増加に伴い救急医療活動の遅延が発生。 ・東海北陸道、中部縦貫道の延伸などにより「飛騨高山」への観光来訪者は年々増加。 ・事業進捗率約9%、用地取得率約37%（H21年度末見込み）であり、早期供用に向けて鋭意事業推進を図る。  【コスト縮減】 ・トンネルのジェットファン規格見直しによるトンネル断面縮小、ジェットファン台数見直し、新技術・新工法の採用によりコスト縮減を図る予定。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・防災課 （課長 深澤淳志）</p>

<p>地域高規格道路 静岡東西道路 一般国道1号 静岡バイパス 中部地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>1,600</p>	<p>4,465</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：3,379億円 走行経費減少便益：883億円 交通事故減少便益：204億円 【主な根拠】 計画交通量：69,200台/日</p>	<p>1,695</p>	<p>2.6</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。【約5,590万人時間/年→約5,255万人時間/年 約6%削減】 ・静岡BP全線4車線立体化整備により、静岡BP全線通過所要時間の短縮が見込まれる。【56分→24分】 ②物流効率化の支援 ・静岡市中心部から特定重要港湾清水港へのアクセス向上が見込まれる。【39分→22分】 ③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。【静岡東西道路】 ④安全な生活環境の確保 ・平面区間を立体化することで、通過交通と域内交通が分散し、交通事故の削減が期待される。 ⑤災害への備え ・静岡県地域防災計画（平成10年2月策定）において第一次緊急輸送路に位置づけられている。 ⑥地球環境の保全 ・CO2排出量が約141千t/年（約1%）削減。【10900千t/年→10759千t/年】 ⑦生活環境の改善・保全 ・NO2排出量が約707.8t/年（約1.3%）削減。【56,581.1t/年→55,873.3t/年】 ・SPM排出量が約67.1t/年（約1.5%）削減。【4,466.6t/年→4,399.5t/年】 ・清水地区において騒音対策を含めて夜間騒音値の低減が見込まれる。【69dB→65dB】 ⑧他のプロジェクトとの関係 ・静岡のみちづくり（平成18年3月策定）、静岡のみちづくり（平成21年3月策定）に位置づけられている。</p>	<p>・平成9年3月に静岡バイパス全線暫定供用したが、暫定2車線区間や平面4車線区間では渋滞ポイントが存在。 ・静岡バイパス沿線に位置する特定重要港湾清水港（コンテナ取扱個数は10年前の2倍に増加し、また平成27年度には第2バース完成予定であり、より需要が見込まれる。 ・静岡バイパス周辺高速道路（新東名、中部横断道）ネットワークがさらに拡充。 ・静岡バイパスの清水地区における交通渋滞等が課題となっていたことから、平成20年1月には都市計画変更（平面4車線→4車線立体）が行われ、4車線立体化に必要な事業費約500億円を増額。 ・事業進捗率約46%、用地取得率約15%（H21年度末見込み※全線暫定供用後からの進捗状況）であり、全線4車線立体化の早期供用に向けて鋭意事業推進を図る。 【コスト縮減】 ・トンネル断面の見直しによりコスト縮減を図る予定。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・防災課 （課長 深澤淳志）</p>
<p>一般国道1号 藤枝岡部IC関連 中部地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>313</p>	<p>442</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：343億円 走行経費減少便益：81億円 交通事故減少便益：18億円 【主な根拠】 計画交通量：6,100台/日</p>	<p>346</p>	<p>1.3</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。【約169万人時間/年→約162万人時間/年 約4.4%削減】 ②物流効率化の支援 ・焼津港（水揚げ高全国2位、魚市場取扱量の約6割が三大都市圏へ出荷）へのアクセス向上により、 水産物の流通の利便性が向上。 ・新東名藤枝岡部IC～国道1号藤枝バイパス間指定道路（重さかつ高さ）がないため、当該道路を指定 道路化することにより大型車の交通を確保。 ③国土・地域ネットワークの構築 ・既県道における大型車のすれ違い困難区間を解消。 ④地球環境の保全 ・CO2排出量が約8.5千t/年（約0.3%）削減。【2983.4千t/年→2974.9千t/年】 ⑤生活環境の改善・保全 ・NO2排出量が約42t/年（約0.3%）削減。【14,131.5t/年→14,089.5t/年】 ・SPM排出量が約4.2t/年（約0.4%）削減。【1,160.4t/年→1,156.2t/年】 ⑥他のプロジェクトとの関係 ・新東名（整備中）と国道1号藤枝BPを接続する道路として一体的に整備。</p>	<p>・新東名に接続する県道等は幅員が狭く市街地を通過しているため、大型車の通行が困難で交通事故が多いこと等アクセス路として機能不足。 ・東名高速道路や1号は大規模地震の推定震度が高い箇所を通過していることから、柔軟な代替路の選択が可能なネットワークが望まれる。 ・事業進捗率約80%、用地取得率概成（H21年度末見込み）であり、新東名高速道路の進捗状況を踏まえつつ、鋭意事業推進を図る。 【コスト縮減】 ・盛土区間の縦断線形及び軟弱地盤対策工の見直しによりコスト縮減を図る予定。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・防災課 （課長 深澤淳志）</p>



<p>一般国道474号 三遠南信自動車道 佐久間道路・三遠 道路 中部地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>1,400</p>	<p>1,586</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：1,306億円 走行経費減少便益：221億円 交通事故減少便益：58億円 【主な根拠】 計画交通量：10,200台/日</p>	<p>1,365</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。 【約35,123万人時間/年→約29,716万人時間/年 約15%削減】 ・北遠地域・奥三河地域からJR浜松駅・中部国際空港・富士山静岡空港へのアクセスが向上。 【浜松市天竜区佐久間地区～JR浜松駅100分→60分、中部国際空港170分→100分、富士山静岡空港150分→90分】 ②物流効率化の支援 ・北遠地域・奥三河地域から重要港湾三河港、御前崎港へのアクセスが向上。 【浜松市天竜区佐久間町～三河港110分→70分 御前崎港 170分→110分】 ③国土・地域ネットワークの構築 ・飯田市と浜松市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成。 ・並行する国道473号等のすれ違い困難区間の回避可能。 ④地域連携の強化 ・高速道路1060分圏拡大により、三遠南信地域の広域的な交流を促進。 【奥三河地域1060分圏人口カバー率74%→100% 北遠地域の1060分圏人口カバー率90%→100%】 ⑤個性ある地域の形成 ・三遠南信地域一体での活性化を目的とした「三遠南信連携ビジョン」を支援。 ・西遠地域や東三河地域に多くある観光施設へのアクセス向上が期待され、地域振興(浜名湖観光圏整備計画)に寄与。 ⑥安全で安心できるくらしの確保 ・奥三河地域、北遠地域から浜松市の聖隷三方原病院(三次医療施設)へのアクセスが向上。 【浜松市天竜区佐久間地区→聖隷三方原病院 75分→45分】 ・国道152号等の線形不良区間の回避、現道における通過交通の減少により安全性が向上。 ⑦災害への備え ・国道152号等の事前通行規制区間の回避可能。 ⑧地球環境の保全 ・CO2排出量が約27千t/年(約0.1%)削減。【29,044千t/年→29,017千t/年】 ⑨生活環境の改善・保全 ・NO2排出量が約144t/年(約0.1%)削減。【130,070t/年→129,926t/年】 ・SPM排出量が約15t/年(約0.1%)削減。【11,138t/年→11,123t/年】</p>	<p>・佐久間道路・三遠道路沿線地域は既存の高速ネットワークから取り残されているとともに、脆弱な道路網、低い医療サービス水準が課題になっている。 ・佐久間道路・三遠道路の整備により、地域の連携強化が図られるとともに、災害に強い道路網の構築、三次医療施設へのアクセス向上が期待される。 ・事業進捗率約50%、用地取得率約90%(H21年度見込み)であり、早期供用に向けて鋭意事業推進を図る。 【コスト削減】 ・IC構造の見直し、道路線形の見直し、鋼橋における小敷主桁の採用などによりコスト削減を図る予定。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・防災課 (課長 深澤淳志)</p>
<p>地域高規格道路 豊橋浜松道路 一般国道23号 豊橋東バイパス 中部地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>459</p>	<p>3,304</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：2,715億円 走行経費減少便益：428億円 交通事故減少便益：161億円 【主な根拠】 計画交通量：37,400台/日</p>	<p>485</p>	<p>6.8</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。【約43,821万人時間/年→約43,236万人時間/年 約1%削減】 ・利便性の向上が期待できるバス路線が存在する。【豊橋バス：二川線(国道1号利用)】 ・浜松市から中部国際空港へのアクセス向上が見込まれる。【約195分→約154分】 ②物流効率化の支援 ・浜松市から重要港湾三河港へのアクセス向上が見込まれる。【約68分→約60分】 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。 【豊橋市土地区画整理事業施工中：4地区、計画中：1地区】 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。【豊橋浜松道路】 ⑤個性ある地域の形成 ・「東三河地方拠点都市地域」基本計画、サイエンスリエイト21、国際自動車コンプレックス、国際自動車産業交流都市計画を支援する。 ・浜松市からラゲーナ蒲郡へのアクセス向上が見込まれる。【約89分→約77分】 ⑥安全で安心できるくらしの確保 ・湖西市から豊橋市民病院(三次医療施設)へのアクセス向上が見込まれる。【約54分→約34分】 ⑦災害への備え ・愛知県地域防災計画(平成21年6月策定)において第一次緊急輸送路に位置づけられている。 ・並行する国道1号の代替路を形成する。 ⑧地球環境の保全 ・CO2排出量が約26千t/年(約1%)削減。【13,518千t/年→13,492千t/年】 ⑨生活環境の改善・保全 ・NO2排出量が約52.8t/年(約73%)削減。【72.8t/年→20.0t/年】 ・SPM排出量が約2.7t/年(約72%)削減。【3.8t/年→1.1t/年】</p>	<p>・豊橋東バイパス沿線地域では、豊橋東バイパス整備を前提に地域再生計画「国際自動車産業交流都市計画」が進展している。 ・重要港湾三河港は国内外の多くの自動車メーカーが基幹港としており、自動車輸入は金額、台数とも全国1位、輸出は金額、台数とも全国2位。物流ネットワークの信頼性向上が期待される。 ・事業進捗率約76%、用地取得率約75%(H21年度末見込み)であり、全線暫定2車線の早期供用に向けて鋭意事業推進を図る。 【コスト削減】 ・函渠工の構造見直しによりコスト削減を図る予定。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・防災課 (課長 深澤淳志)</p>

<p>地域高規格道路 名豊道路、豊橋浜 松道路 一般国道23号 豊橋バイパス 中部地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>1,392</p>	<p>6,826</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：5,601億円 走行経費減少便益：828億円 交通事故減少便益：396億円 【主な根拠】 計画交通量：50,900台/日</p>	<p>1,969</p>	<p>3.5</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。【約44,967万人時間/年→約43,236万人時間/年 約4%削減】 ・現道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。 【国道1号：豊橋市今橋町(15.1km/h)、国道23号：豊橋市新栄町島原(18.3km/h)、豊橋市吉前町(18.4km/h)】 ・利便性の向上が期待できるバス路線が存在する。 【名鉄バス東部：サンライズバス(国道23号利用)、豊鉄バス：豊橋市民病院(国道23号利用)、豊鉄バス：卸団地線(国道23号利用)】 ・田原市から中部国際空港へのアクセス向上が見込まれる。【約176分→約109分】 ②物流効率化の支援 ・蒲郡市から重要港湾三河港へのアクセス向上が見込まれる。【約42分→約20分】 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。 【豊橋市土地区画整理事業施工中：4地区、計画：1地区】 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。【豊橋浜松道路】 ⑤個性ある地域の形成 ・「東三河地方拠点都市地域」基本計画、サイエンスクリエイト21、国際自動車コンプレックス、国際自動車産業交流都市計画を支援する。 ・田原市からラグーナ蒲郡へのアクセス向上が見込まれる。【約55分→約37分】 ⑥安全で安心できるくらしの確保 ・田原市から豊橋市民病院(三次医療施設)へのアクセス向上が見込まれる。【約50分→約33分】 ⑦災害への備え ・愛知県地域防災計画(平成21年6月策定)において第一次緊急輸送路に位置づけられている。 ・並行する国道1号の代替路を形成する。 ⑧地球環境の保全 ・CO2排出量が約86千t/年(約1%)削減。 【13,578千t/年→13,492千t/年】 ⑨生活環境の改善・保全 ・NO2排出量が約68.0t/年(約62%)削減。 【109.7t/年→41.7t/年】 ・SPM排出量が約3.5t/年(約61%)削減。 【5.8t/年→2.3t/年】</p>	<p>・豊橋バイパス沿線地域では、豊橋バイパス整備を前提に地域再生計画「国際自動車産業交流都市計画」が進展している。 ・重要港湾三河港は国内外の多くの自動車メーカーが基幹港としており、自動車輸入は金額、台数とも全国1位、輸出は金額、台数とも全国2位。物流ネットワークの信頼性向上が期待される。 ・事業進捗率約78%、用地取得率約98%(H21年度末見込み)であり、全線4車線の早期供用に向けて鋭意事業推進を図る。 【コスト縮減】 ・地盤改良の見直し、橋梁構造の見直し等によりコスト縮減を図る予定。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・防災課 (課長 深澤淳志)</p>
<p>地域高規格道路 名豊道路 一般国道23号 蒲郡バイパス 中部地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>965</p>	<p>1,746</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：1,437億円 走行経費減少便益：141億円 交通事故減少便益：168億円 【主な根拠】 計画交通量：37,500台/日</p>	<p>808</p>	<p>2.2</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。【約43,453万人時間/年→約43,236万人時間/年 約1%削減】 ・現道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。 【国道23号：蒲郡市竹谷町前浜(19.2km/h)、蒲郡市竹谷町油井(19.2km/h)】 ・利便性の向上が期待できるバス路線が存在する。 【名鉄バス東部：が+蒲郡線、西蒲豊橋線、西蒲病院循環線、病院丸山線(国道23号利用)】 ・小坂井町から中部国際空港へのアクセス向上が見込まれる。【約113分→約90分】 ②物流効率化の支援 ・西尾市から重要港湾三河港へのアクセス向上が見込まれる。【約92分→約64分】 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。【蒲郡市土地区画整理事業施工中：3地区】 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。【名豊道路】 ・日常活動圏の中心都市(幸田町～豊橋市)へのアクセス向上が見込まれる。【約61分→約34分】 ⑤個性ある地域の形成 ・「東三河地方拠点都市地域」基本計画、総合保養地域整備法に基づいた基本構想「三河湾地域リゾート整備構想」を支援する。 ・西尾市からラグーナ蒲郡へのアクセス向上が見込まれる。【約58分→約42分】 ⑥安全で安心できるくらしの確保 ・蒲郡市から豊橋市民病院(三次医療施設)へのアクセス向上が見込まれる。【約27分→約19分】 ⑦災害への備え ・愛知県地域防災計画(平成21年6月策定)において第一次緊急輸送路に位置づけられている。 ・並行する国道1号の代替路を形成する。 ⑧地球環境の保全 ・CO2排出量が約38千t/年(約1%)削減。 【13,530千t/年→13,492千t/年】 ⑨生活環境の改善・保全 ・NO2排出量が約7.7t/年(約10%)削減。 【76.2t/年→68.5t/年】 ・SPM排出量が約0.5t/年(約10%)削減。 【4.1t/年→3.6t/年】</p>	<p>・重要港湾三河港は国内外の多くの自動車メーカーが基幹港としており、自動車輸入は金額、台数とも全国1位、輸出は金額、台数とも全国2位。物流ネットワークの信頼性向上が期待される。 ・事業進捗率約16%、用地取得率約25%(H21年度末見込み)であり、東三河IC～蒲郡IC間(L=9.1km)、蒲郡IC～幸田芦谷IC間(L=5.9km)について、暫定2車線の早期供用に向けて鋭意事業推進を図る。 【コスト縮減】 ・トンネル断面の見直し、水路横断構造の見直しなどによりコスト縮減を図る予定。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・防災課 (課長 深澤淳志)</p>

<p>地域高規格道路 名豊道路 一般国道23号 岡崎バイパス 中部地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>860</p>	<p>3,331</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：2,645億円 走行経費減少便益：426億円 交通事故減少便益：260億円 【主な根拠】 計画交通量：42,400台/日</p>	<p>1,279</p>	<p>2.6</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。【約43,740万人時間/年→約43,236万人時間/年 約1%削減】 ・現道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。 【国道1号：安城市八帖帖宇大通(18.3km/h)、安城市尾崎帖大塚(14.7km/h)】 ・利便性の向上が期待できるバス路線が存在する。 【名鉄バス：上郷線、岡崎・坂戸線、矢作・市民病院線(国道1号利用)】 ・蒲郡市から中部国際空港へのアクセス向上が見込まれる。【約94分→約77分】 ②物流効率化の支援 ・(刈谷市から重要港湾三河港へのアクセス向上が見込まれる。【約106分→約53分】) 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。【西尾市土地区画整理事業施工中：3地区】 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。【名豊道路】 ⑤個性ある地域の形成 ・総合保養地域整備法に基づいた基本構想「三河湾地域リゾート整備構想」を支援する。 ・高浜市からラグーナ蒲郡へのアクセス向上が見込まれる。【約73分→約41分】 ⑥安全で安心できるくらしの確保 ・幸田町から安城更生病院(三次医療施設)へのアクセス向上が見込まれる。【約27分→約25分】 ⑦災害への備え ・愛知県地域防災計画(平成21年6月策定)において第一次緊急輸送路に位置づけられている。 ・並行する国道1号の代替路を形成する。 ⑧地球環境の保全 ・CO2排出量が約61千t/年(約1%)削減。 【13,553千t/年→13,492千t/年】 ⑨生活環境の改善・保全 ・NO2排出量が約17.4t/年(約21%)削減。 【82.4t/年→65.0t/年】 ・SPM排出量が約0.7t/年(約17%)削減。 【4.2t/年→3.5t/年】</p>	<p>・岡崎バイパス沿線地域はこれまで各種の自動車関連企業が進出しており、更なる発展に寄与。 ・重要港湾三河港は国内外の多くの自動車メーカーが基幹港としており、自動車輸入は金額、台数とも全国1位、輸出は金額、台数とも全国2位。物流ネットワークの信頼性向上が期待される。 ・事業進捗率約80%、用地取得率概成(H21年度末見込み)であり、全線4車線の早期供用に向けて鋭意事業推進を図る。 【コスト縮減】 ・連続高架橋の構造形式見直しによりコスト縮減を図る予定。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・防災課 (課長 深澤淳志)</p>
<p>地域高規格道路 名豊道路 一般国道23号 知立バイパス 中部地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>725</p>	<p>4,461</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：3,758億円 走行経費減少便益：463億円 交通事故減少便益：240億円 【主な根拠】 計画交通量：54,200台/日</p>	<p>1,074</p>	<p>4.2</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。【約43,615万人時間/年→約43,236万人時間/年 約1%削減】 ・現道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。 【国道1号：安城市東栄町三丁目(12.5km/h)、国道23号：安城市高瀬町新池(11.8km/h)、安城市榎前町井杭山(9.2km/h)】 ・幸田町から県営名古屋空港へのアクセス向上が見込まれる。【約119分→約83分】 ②物流効率化の支援 ・豊明市から重要港湾三河港へのアクセス向上が見込まれる。【約120分→約51分】 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。 【知立市、刈谷市、安城市土地区画整理事業施工中：8地区】 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。【名豊道路】 ⑤個性ある地域の形成 ・豊明市からJAあいち三河幸田畑の農園へのアクセス向上が見込まれる。【約47分→約36分】 ⑥安全で安心できるくらしの確保 ・刈谷市から安城更生病院(三次医療施設)へのアクセス向上が見込まれる。【約27分→約20分】 ⑦災害への備え ・愛知県地域防災計画(平成21年6月策定)において第一次緊急輸送路に位置づけられている。 ・並行する国道1号の代替路を形成する。 ⑧地球環境の保全 ・CO2排出量が約24千t/年(約1%)削減。 【13,516千t/年→13,492千t/年】 ⑨生活環境の改善・保全 ・NO2排出量が約10.9t/年(約10%)削減。 【106.2t/年→95.3t/年】 ・SPM排出量が約0.6t/年(約10%)削減。 【5.6t/年→5.0t/年】</p>	<p>・知立バイパス沿線地域はこれまで各種の自動車関連企業が進出しており、更なる発展に寄与。 ・重要港湾三河港は国内外の多くの自動車メーカーが基幹港としており、自動車輸入は金額、台数とも全国1位、輸出は金額、台数とも全国2位。物流ネットワークの信頼性向上が期待される。 ・耐震基準の見直しによる橋梁の構造見直し等により、約155億円の事業費が増額。 ・事業進捗率約91%、用地取得率概成(H21年度末見込み)であり、安城西尾IC～和泉IC間(L=2.6km)、和泉IC～声池IC間(L=3.9km)について完成高架4車線の早期供用に向けて鋭意事業推進を図る。 【コスト縮減】 ・連続高架橋の構造形式見直しによりコスト縮減を図る予定。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・防災課 (課長 深澤淳志)</p>

地域高規格道路 甲賀湖南道路 一般国道1号 栗東水口道路Ⅱ 近畿地方整備局	10年継続 中	479	1,799	【内訳】 走行時間短縮便益：1,683億円 走行経費減少便益：92億円 交通事故減少便益：24億円 【主な根拠】 計画交通量： 23,700～39,200台/日	466	3.9	①地域の活性化 ・沿線工業団地～名神高速道路とのアクセス向上により、新たな工場立地や地域経済の活性化が期待 ・名神高速道路10の10分圏域が拡大(圏域内に5工業団地が追加) ・名神高速道路10～工業団地(近江水口テクノパーク)へ所要時間が短縮(28分→10分：18分短縮) 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(滋賀県希望が丘文化公園：観光客入込数：682,300人/年) ③高度医療施設へのアクセス向上 ・甲賀市～第三次医療施設(大津赤十字病院)への所要時間が短縮(54分→39分：15分短縮) 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(湖南市三雲西～石部北：昼間73dB、夜間74dB) ⑤日常生活圏中心城市である大津市へのアクセス向上 ・甲賀市～大津市の所要時間が短縮(72分→58分：14分短縮)	・交通混雑の緩和、交通安全の確保、物流効率化による地域の活性化など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】 ・施工にあたっては、橋梁のライフサイクルコストの検討や新技術・新工法の活用等によりコスト縮減に努める。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 深澤淳志)
一般国道8号 野洲栗東バイパス 近畿地方整備局	再々評価	290	424	【内訳】 走行時間短縮便益：416億円 走行経費減少便益：16億円 交通事故減少便益：-8.3億円 【主な根拠】 計画交通量： 35,300～42,100台/日	239	1.8	①日常生活圏中心城市へのアクセス向上 ・野洲市～大津市の所要時間が短縮(39分→28分：11分短縮) 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(滋賀県希望が丘文化公園：観光客入込数：682,300人/年) ③高度医療施設へのアクセス向上 ・野洲市～第三次医療施設(済生会滋賀県病院)への所要時間が短縮(20分→8分：12分短縮) ④交通安全の確保 ・国道8号の交通渋滞を嫌い通学路や生活道路に進入している車両のバイパス等への転換が期待 ⑤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(野洲市小篠原：昼間71dB、夜間72dB、栗東市大橋4丁目2：昼間75dB、夜間76dB、栗東市大橋1丁目5：昼間74dB、夜間74dB)	・交通混雑の緩和、交通安全の確保、沿道環境の改善など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】 ・事業の実施にあたり、橋梁構造の見直しや、新技術・新工法の活用によりコスト縮減に努める。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 深澤淳志)
地域高規格道路 琵琶湖西縦貫道路 一般国道161号 小松拡幅 近畿地方整備局	再々評価	190	683	【内訳】 走行時間短縮便益：625億円 走行経費減少便益：52億円 交通事故減少便益：5.4億円 【主な根拠】 計画交通量： 21,900台/日	306	2.2	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、高島市編川：昼間73dB、夜間72dB) ②地域の活性化 ・沿線への観光客入込数は増加しており、アクセス向上により観光客入込数の増加が期待され、地域の活性化に寄与 ・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(近江舞子水泳場、マキノ高原：観光客入込数：718,100人/年) ③高度医療施設へのアクセス向上 ・第三次医療施設(大津赤十字病院)への所要時間短縮(79分→76分：3分短縮)	・交通混雑の緩和、交通安全の確保、交通騒音の改善、観光振興等による地域の活性化など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】 ・事業の実施にあたり、ランプと側道の形状の見直しや新技術・新工法の活用等によりコスト縮減に努める。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 深澤淳志)
地域高規格道路 琵琶湖西縦貫道路 一般国道161号 西大津バイパス 近畿地方整備局	その他	1,030	3,180	【内訳】 走行時間短縮便益：2,438億円 走行経費減少便益：559億円 交通事故減少便益：184億円 【主な根拠】 計画交通量： 39,500～72,200台/日	2,737	1.2	①地域の活性化 ・人口が増加し製造品出荷額が伸びている大津市北部と京阪神地域、名神高速道路とのアクセス向上により、地域の活性化が期待 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(延暦寺：観光客入込数：546,800人/年) ③踏切道の交通改善 ・現道における踏切道(京阪電鉄津津線)の交通改善が期待 ④高度医療施設へのアクセス向上 ・高島市～第三次医療施設(大津赤十字病院)への所要時間短縮(90分→62分：28分短縮) ⑤特急停車駅へのアクセス向上 ・大津市役所～JR堅田駅へのアクセス向上(43分→21分：22分短縮)	・交通混雑の緩和、交通安全の確保、観光振興による地域の活性化など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】 ・橋梁支保の見直し【約3億円の減少】 ・トンネル落盤対策、交通切替工事、沿道環境対策等の追加【約63億円の増加】 ・施工にあたっては、橋梁のライフサイクルコストの検討や新技術・新工法の活用等によりコスト縮減に努める。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 深澤淳志)
一般国道307号 信楽道路 近畿地方整備局	再々評価	80	117	【内訳】 走行時間短縮便益：110億円 走行経費減少便益：5.5億円 交通事故減少便益：1.4億円 【主な根拠】 計画交通量： 11,000～16,000台/日	75	1.6	①新名神高速道路へのアクセス強化 ・新名神高速道路へのアクセス向上により、観光客の増加や特産品の出荷増が見込まれ、地域活性化が期待 ・信楽ICや各方面への交通輻輳の解消が期待 ・新名神高速道路へのアクセス向上により、観光客の増加が見込まれる(滋賀県立陶芸の森：観光客入込数：372,300人/年) ②高度医療機関へのアクセス向上 ・信楽町～第三次医療施設(済生会滋賀県病院)への所要時間短縮(57分→30分：27分短縮) 【新名神高速道路の効果を含む】 ③第三次医療施設の30分圏域が拡大(甲賀市信楽町中心部が30分圏域となる) ・新名神高速道路へのアクセス強化が図られ、所要時間の定時性確保に寄与	・新名神高速道路へのアクセス強化、交通混雑の緩和、交通安全の確保など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】 ・事業の実施にあたり、歩道幅員の見直しや新技術・新工法の活用等、コスト縮減に努める。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 深澤淳志)

<p>地域高規格道路 学研都市連絡道路 一般国道163号 精華拡幅 近畿地方整備局</p>	再々評価	224	466	194	2.4	<p>①関西国際空港へのアクセス向上 ・関西化学術研究都市(けいはんなプラザ)～関西国際空港への所要時間が短縮(100分→80分:20分短縮【学研都市連絡道路等の効果を含む】) ②地域間交流の活性化 ・沿道の商業施設や公園等へのアクセス性が向上し、大阪都心部と京都府南部の地域間交流の活性化が期待 ③日常生活圏中心城市である大阪市へのアクセス向上 ・精華町役場～大阪市役所の所要時間が短縮(75分→64分:11分短縮【学研都市連絡道路等の効果を含む】) ④拠点開発プロジェクト等の支援 ・関西化学術研究都市サード・ステージ・プラン、精華町第4次総合計画、第1次木津川市総合計画を支援 ⑤防災点検要対策箇所(山田川橋)が解消</p>	<p>・交通混雑の緩和、交通安全の確保、広域交流拠点との連結及び地域間交流等に資するネットワークの形成など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】 ・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、コスト縮減に努める。</p>	継続	<p>道路局 国道・防災課 (課長 深澤淳志)</p>
<p>一般国道28号 洲本バイパス 近畿地方整備局</p>	再々評価	350	522	478	1.1	<p>①災害時の代替路の確保 ・台風時等に国道28号が通行止となった場合の代替路を確保 ・東南海・南海地震時の津波による浸水想定範囲内に入っている国道28号の代替路を確保 ②水産業の支援 ・京阪神地域へのアクセス性向上により農林水産品の流通の利便性が向上(15分→7分:8分短縮) ・南あわじ市は鯛類の漁獲量が近畿1位(南あわじ市:約368t) ③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(大浜海水浴場、洲本温泉等洲本市の観光客入込客数:1,941千人/年) ・大浜海水浴場への所要時間が短縮(14分→8分:6分短縮) ④高度医療施設へのアクセス向上 ・第三次医療施設(兵庫県立淡路病院)への所要時間が短縮(13分→7分:6分短縮) ・兵庫県立淡路病院は淡路島内の救急搬送のうち、約6割を受入 ⑤防災点検要対策箇所の解消 ・国道28号の防災点検要対策箇所(洲本市炬口)が解消</p>	<p>・交通混雑の緩和、交通安全の確保、16へのアクセス強化、災害時の代替路の確保など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】 ・事業の実施にあたり、幅員構成の見直しや新技術・新工法の活用等、コスト縮減に努める。</p>	継続	<p>道路局 国道・防災課 (課長 深澤淳志)</p>
<p>一般国道29号 姫路北バイパス 近畿地方整備局</p>	再々評価	250	396	244	1.6	<p>①沿道環境の改善 ・国道29号のバイパス並行区間は、昼間、夜間ともに騒音レベルが環境基準を超過(姫路市石倉:昼間71dB、夜間67dB) ②高度医療施設へのアクセス向上 ・中央市役所～第三次医療施設(兵庫県立姫路循環器病センター)への所要時間が短縮(89分→76分:13分短縮) ・兵庫県立姫路循環器病センターの30分圏域が拡大し、圏域人口が5千人増加 ③新幹線駅である姫路駅へのアクセス向上 ・中央市役所～JR姫路駅への所要時間が短縮(89分→76分:13分短縮) ④姫路港へのアクセス向上 ・中央市～姫路港への所要時間が短縮し、地場産業の木材業を支援(91分→78分:13分短縮) ・中央市の木材生産量は兵庫県内の約4割 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(姫路城:観光入込客数:10,518千人/年) ⑥日常生活圏中心城市である姫路市へのアクセス向上 ・母都市姫路市の60分圏域が拡大 ・中央市～姫路市への所要時間が短縮(87分→74分:13分短縮)</p>	<p>・交通混雑の緩和、交通安全の確保、沿道環境の改善など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】 ・施工にあたっては、橋梁のライフサイクルコストの検討や新技術・新工法の活用等によりコスト縮減に努める。</p>	継続	<p>道路局 国道・防災課 (課長 深澤淳志)</p>

<p>一般国道176号 名塩道路 近畿地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>850</p>	<p>1,513</p> <p>【内訳】 走行時間短縮便益：1,445億円 走行経費減少便益：66億円 交通事故減少便益：2.3億円 【主な根拠】 計画交通量： 30,500～47,000台/日</p>	<p>1,095</p>	<p>1.4</p> <p>①交通の円滑化 ・国道176号の線形不良区間の解消により、交通安全の確保や交通事故の低減が期待 ・大型車のすれ違い困難区間(西宮市名塩東久保地区)のヘアピンカーブを解消 ②交通安全の確保 ・国道176号は交通量が多く線形不良のため、歩道設置により通学児童や地域住民の安全確保が期待 ③異常気象時通行規制区間の解消 ・国道176号の異常気象時通行規制区間(連続降雨量160mm)の代替路を形成 ④災害時の交通確保 ・台風時等に国道176号が通行止となった場合の代替路を形成 ・中国自動車道が通行止となった場合の代替路を形成 ⑤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(西宮市塩瀬町名塩：夜間75dB) ⑥地域の活性化 ・沿線への店舗の進出等、生活利便性の向上が期待され、沿線への人口増加や開発促進に寄与 ⑦特急停車駅へのアクセス向上 ・西宮市名塩～JR宝塚駅、阪急電鉄宝塚駅への所要時間が短縮(15分→8分：7分短縮) ⑧大阪国際空港へのアクセス向上 ・西宮市名塩～大阪国際空港への所要時間が短縮(30分→23分：7分短縮) ⑨高度医療施設へのアクセス向上 ・西宮市名塩～第三次医療施設(兵庫医科大学病院)への所要時間が短縮(57分→49分：8分短縮) ⑩防災点検要対策箇所の解消 ・国道176号の防災点検要対策箇所(西宮市塩瀬町名塩他16箇所)が解消</p>	<p>・交通混雑の緩和、交通の円滑化、交通安全の確保、沿道環境の改善、異常気象時通行規制区間の解消、災害時の交通確保、地域の活性化など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】 ・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、コスト縮減に努める。</p>	<p>継続</p> <p>道路局 国道・防災課 (課長 深澤淳志)</p>
<p>地域高規格道路 岡山環状道路 一般国道180号 岡山西バイパス 中国地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>910</p>	<p>1,528</p> <p>【内訳】 走行時間短縮便益：1,210億円 走行経費減少便益：191億円 交通事故減少便益：127億円 【主な根拠】 計画交通量 56,200台/日～77,800台/日</p>	<p>1,096</p>	<p>1.4</p> <p>①円滑なモビリティの確保 ・渋滞損失時間の削減が見込まれる(33,278千人・時間/年→31,515千人・時間/年：約5%削減) ・現道における混雑時旅行速度の改善(16.2km/h→27.8km/h) ・バス路線の新設による利便性向上や総社駅、倉敷駅から岡山市方面に向かうバス路線の定時性が確保されるなど利便性が向上 ・総社市から岡山駅(新幹線駅)へのアクセスが向上(総社市役所～岡山駅：65分→55分) ・玉野市から岡山空港へのアクセスが向上(玉野市役所～岡山空港：110分→85分) ②物流効率化の支援 ・総社市から西岡山駅へのアクセスが向上(総社市役所～西岡山駅：50分→40分) ・総社市から岡山港(重要港湾)へのアクセスが向上(総社市～岡山港：90分→65分) ・農林水産品を主体とする地域：岡山市(桃、ぶどう)、主な出荷先：岡山県内、京阪神方面 ③都市の再生 ・土地区画整理事業と連携(西部第4地区土地区画整理事業(49.0ha)、西部第5地区土地区画整理事業(18.2ha)) 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(倉敷市～岡山市：75分→60分、総社市～岡山市：70分→50分) ⑤個性ある地域の形成 ・主要な観光地へのアクセス向上(吉備津神社等、岡山市・吉備路エリアの入り込み客数(H19)：1,760千人/年) 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(総社市役所→岡山赤十字病院：35分→30分) ⑦安全な生活環境の確保 ・死傷事故件数の削減(4,753件/年→4,700件/年：約1%削減) ⑧地球環境の保全 ・CO2排出量が約10千t/年(約0.4%)削減(2,548千t/年→2,539千t/年) ⑨生活環境の改善・保全 ・NOx排出量が約47t/年(約0.4%)削減(10,729t/年→10,682t/年) ・SPM排出量が約4t/年(約0.5%)削減(911t/年→907t/年) ⑩救急医療を考慮した効果 ・時間短縮約2分、約2人/年が便益享受【59億円※】 ⑪環境への影響を考慮した効果 ・約10千t/年のCO2削減【5億円※】 ※は、供用後50年間の便益額として試算した値(参考値)</p>	<p>・周辺開発の増進や人口増加に伴い、慢性的な渋滞や交通事故が多発している。 ・国道180号総社一宮バイパスや国道180号岡山環状南道路が事業中であり、また、(県)岡山倉敷線、(県)川入厳井線の4車線化など、岡山西バイパスとの一体的整備が進められている。 ・平成20年度末で用地買収については概成しており、現在までに古新田～西長瀬間の街路部(4車線)2.5kmが暫定供用済み。 ・平成21年度末に西長瀬～北長瀬間の街路部(2車線)1.2kmの暫定供用を予定しており、残る区間の工事も実施している。</p> <p>【コスト縮減】 ・機能分離型支承の採用により、コスト縮減を図っている。【約0.7億円の減少】</p>	<p>継続</p> <p>道路局 国道・防災課 (課長 深澤淳志)</p>

<p>一般国道185号 休山改良 中国地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>450</p>	<p>2,405</p> <p>[内訳] 走行時間短縮便益：1,964億円 走行経費減少便益：290億円 交通事故減少便益：150億円 [主な根拠] 計画交通量 26,100台/日～52,600台/日</p>	<p>527</p>	<p>4.6</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(約55,855千人・時間/年→約53,767千人・時間/年 約4%削減) ・現道における混雑時旅行速度の改善(13.1km/h→28.7km/h) ・旧国道185号の混雑緩和によるバスの定時制の確保が見込まれる ・呉駅から新幹線駅(東広島駅)へのアクセス向上が期待される(82分→67分) ・呉駅から広島空港へのアクセス向上が期待される(110分→95分) ②物流効率化の支援 ・郷原工業団地から呉港(重要港湾)までの所要時間の短縮が見込まれる(48分→33分) ・虹村工業団地から呉港(重要港湾)までの所要時間の短縮が見込まれる(32分→17分) ③国土・地域ネットワークの構築 ・呉市と竹原市を最短で連絡(86分→71分) ・呉市川尻町及び安浦町から呉市へのアクセス向上が期待される(川尻支所～呉市役所:44分→29分、安浦支所～呉市役所:55分→40分) ④安全で安心できるくらしの確保 ・呉市阿賀・広、川尻町、安浦地区等(東消防所管内人口約11万人)から高次医療機関(国立呉医療センター)までの所要時間が2分短縮 ⑤安全な生活環境の確保 ・現道等の死傷事故件数の削減が見込まれる(約7,336件/年→約7,257件/年 約1%削減) ⑥災害への備え ・広島県緊急輸送道路ネットワーク計画(H19年3月策定)において第一次緊急輸送道路に位置付けられている ・旧国道185号(呉越峠)呉市西畑町～東畑町が通行規制時において、代替路線を形成する ⑦地球環境の保全 ・CO2排出量が約11千t/年(約0.4%)削減(2,713千t/年→2,702千t/年) ⑧生活環境の改善・保全 ・NOx排出量が約37t/年(約0.3%)削減(11,037t/年→10,999t/年) ・SPM排出量が約4t/年(約0.4%)削減(944t/年→940t/年) ⑨環境への影響を考慮した効果 ・約11千t/年のCO2削減【8億円※】 ⑩通行止めを考慮した効果 ・旧国道185号が通行止め時の迂回時間短縮効果【0.3億円※】 ⑪歩行空間における急勾配区間が解消 ・暫定2車線供用前の歩行者・自転車数:810人/日、暫定2車線供用後の歩行者・自転車:1,980人/日 ※は、供用後50年間の便益額として試算した値(参考値)</p>	<p>・平成13年度に暫定供用したことで、旧国道185号(呉越峠)の渋滞緩和とともに交通事故が減少している。しかし、休山改良の周辺では、沿道開発などの周辺状況の変化により、交通量の増加による混雑が生じている。 ・平成12年度に用地買収については完了しており、平成13年度に全線暫定供用済み。 ・トンネル等の調査・設計を実施している。 【コスト削減】 ・トンネル掘削量の削減によりコスト削減を行っている。【約1.9億円の減少】</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・防災課 (課長 深澤淳志)</p>
<p>地域高規格道路 下関西道路 一般国道191号 下関北バイパス 中国地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>720</p>	<p>1,048</p> <p>[内訳] 走行時間短縮便益：790億円 走行経費減少便益：164億円 交通事故減少便益：95億円 [主な根拠] 計画交通量 21,300台/日～32,800台/日</p>	<p>778</p>	<p>1.3</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(約11,294千人・時間/年→約10,073千人・時間/年 約11%削減) ・現道における混雑時旅行速度の改善(13.3km/h→28.4km/h) ・現道国道191号の混雑緩和によりバスの定時制の確保が見込まれる ②物流効率化の支援 ・特定重要港湾である下関沖合人工島へのアクセス向上が見込まれる(下関沖合人工島～下関IC:10分→7分) ③国土・地域ネットワークの構築 ・旧豊北町・旧豊浦町から旧下関市へのアクセス向上が期待される(下関市役所～豊浦総合支所:48分→41分) ④個性ある地域の形成 ・川棚温泉等、主要な観光地へのアクセス向上が期待される(川棚温泉:H20入込客数約29万人、下関IC～川棚温泉:47分→37分) ⑤安全な生活環境の確保 ・死傷事故件数の削減(約1,527件/年→約1,432件/年 約6%削減) ⑥災害への備え ・現道国道191号は第一次緊急輸送道路に位置付けられている ⑦地球環境の保全 ・CO2排出量が約6千t/年(約0.8%)削減(800千t/年→794千t/年) ⑧生活環境の改善・保全 ・NOx排出量が約25t/年(約0.7%)削減(3,626t/年→3,601t/年) ・SPM排出量が約2t/年(約0.7%)削減(299t/年→297t/年) ・環境基準を超過する騒音レベルの低下(武久町:昼間74dB→67dB、夜間70dB→60dB、穂田中町:昼間76dB→70dB、夜間71dB→64dB) ⑨高次医療施設への救急搬送 ・吉見地区や安岡地区、垢田地区等から下関厚生病院までの搬送時間が約2分短縮 ⑩環境への影響を考慮した効果 ・約6千t/年のCO2削減【3億円※】 ※は、供用後50年間の便益額として試算した値(参考値)</p>	<p>・国道191号(筋川町～安岡駅前二丁目)の沿道地域には区画整理事業等の開発が進められ、朝夕ピーク時の渋滞や交通事故が多発している。 ・平成20年度末で用地買収については95%完了しており、平成17年度までに2.1kmの区間で暫定供用済み。 ・残る区間の工事を実施している。 【コスト削減】 ・機能分離型支承の採用【約1.0億円の減少】 ・軽量盛土工法の採用【約0.3億円の減少】</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・防災課 (課長 深澤淳志)</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>その他</p>	<p>83</p>	<p>126</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：104億円 走行経費減少便益：16億円 交通事故減少便益：5.8億円 【主な根拠】 計画交通量：3,900台/日</p>	<p>75</p>	<p>1.7</p>	<p>①円滑なモビリティの確保 ・国道11号の混雑度の削減が見込まれる 【混雑度 1.9→0.96 約50%削減】 ・国道11号の渋滞緩和によるバスの定時制向上が見込まれる ②物流効率化の支援 ・配送計画性の精度向上など農林水産品の流通の利便性が向上 ・業務系都市機能拠点から鳴門10間のアクセス向上が期待される【17分→10分】 ③国土・地域ネットワークの構築 ・京阪神の拠点都市（神戸など）～徳島市間のアクセス向上が期待される【1時間46分→1時間39分】 ④個性ある地域の形成 ・業務系都市機能拠点（平石流通センター、今切工業団地等が集積）の発展を支援する ・主要観光地（阿波十郎兵衛屋敷、阿波おどり会館、眉山など）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 ・鳴門市内から三次医療施設（県立中央病院）へのアクセス向上が見込まれる【34分→30分】 ⑥災害への備え ・緊急輸送道路である国道11号の代替路線が拡充することが期待される ⑦地球環境の保全 ・CO2排出量が約0.5千t/年削減（約0.1%）削減【648.6千t/年→648.1千t/年】 ⑧生活環境の改善・保全 ・NOx排出量が約0.8t/年削減（約0.03%）削減【2,489.6t/年→2,488.8t/年】 ・SPM排出量が約0.3t/年削減（約0.1%）削減【207.0t/年→206.7t/年】 ⑨交通安全性の向上を考慮した効果 ・交通の分散による国道11号の交通事故減少が期待される</p>	<p>・国道11号と四国縦貫自動車道・四国横断自動車道が直結することで徳島中心部および、業務系都市機能拠点から西日本広域へのアクセス性向上、ならびに国道11号等の交通流の円滑化、救急医療や災害時の緊急輸送を支える重要な役割を担う。 ・本事業は、接続する四国横断自動車道（徳島IC～鳴門JCT（事業主体：西日本高速道路（株）））と連携し整備を進めており、今後は、供用に向けて、用地・工事の推進を図る。 【コスト縮減等】 ・地元要望に伴う市道設計の変更（買収面積増）、起業地外の物件移転補償及び残地補償、軟弱地盤対策等による増加【約20億円】 ・竹須賀橋について工程調整等により歩道を施工時に外側に切り回す計画に変更することによる橋長短縮等によるコスト縮減</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・防災課 （課長 深澤 淳志）</p>
<p>地域高規格道路 阿南安芸自動車道 一般国道55号 日和佐道路 四国地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>494</p>	<p>957</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：831億円 走行経費短縮便益：90億円 交通事故減少便益：36億円 【主な根拠】 計画交通量：12,100～13,400台/日</p>	<p>584</p>	<p>1.6</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【約577千人・時間/年→約28千人・時間/年 約95%削減】 ・所要時間の短縮により高速バスの利便性が向上する ・特急停車駅へのアクセス向上が見込まれる【阿南市福井町～由岐駅：11分→8分】 ・美波町から徳島空港へのアクセス向上が見込まれる【102分→96分】 ②物流効率化の支援 ・美波町から橋港・徳島小松島港へのアクセス向上が見込まれる【美波町～橋港：25分→18分、美波町～徳島小松島港：66分→60分】 ・海部郡における農水産品（阿波尾輪、伊勢エビ、アワビなど）の流通の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 ・地域高規格道路阿南安芸自動車道として四国8の字ネットワークの形成に寄与する ・日常生活圏中心都市間（阿南市と安芸市）を最短時間で連絡する路線を構成（阿南安芸道路全線供用後）【175分→80分】 ・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向上が見込まれる【25分→18分】 ④個性ある地域の形成 ・徳島県南部運動公園の整備や展開を支援する ・観光資源が多くある県南地域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 ・三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる【美波町～徳島赤十字病院：66分→60分】 ⑥災害への備え ・現国道55号は第一次緊急輸送道路に指定されている ・現国道55号が通行止になった場合の代替路線を形成する ・現国道55号の防災点検要対策箇所を回避する ・現国道55号の事前通行規制を解消する ⑦地球環境の保全 ・CO2排出量が約1.6千t/年（約1.4%）削減【約117.2千t/年→約115.6千t/年】 ⑧生活環境の改善・保全 ・NOx排出量が約58t/年（約94%）削減【約61t/年→約4t/年】 ・SPM排出量が約5.6t/年（約94%）削減【約5.9t/年→約0.3t/年】 ⑨他のプロジェクトとの関係 ・日和佐道路利用により交通安全性の向上が期待できる</p>	<p>・広域交流基盤となる地域高規格道路「阿南安芸自動車道」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、都市間の所要時間の短縮や、事前通行規制区間の解消、救急医療や災害時の緊急輸送を支えるなど重要な役割を担う。 ・今後は、未供用区間の完成に向け、引き続き用地・工事の推進を図る。 【コスト縮減等】 ・トンネルでの岩質変更・補助工法、高盛土（H=20m）の軟弱地盤対策、切土法面対策、工事用進入路等の追加による事業費の増加 ・PCコンボ橋、プレキャスト製品の積極的な採用等によるコスト縮減</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・防災課 （課長 深澤 淳志）</p>



<p>一般国道11号 大内白鳥バイパス 四国地方整備局</p>	<p>10年継続 中</p>	<p>230</p>	<p>325</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：286億円 走行経費短縮便益：33億円 交通事故減少便益：5.5億円 【主な根拠】 計画交通量：5,200～23,200台/日</p>	<p>180</p>	<p>1.8</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【902千人・時間/年⇒222千人・時間/年 約75%削減】 ・現道等において旅行速度の大幅な向上が見込まれる【混雑時：5.0km/h⇒21.0km/h】 ・現道等における混雑緩和により定時制が見込まれるバス路線が複数存在する ・現道等における混雑緩和によりJR三本松駅への所要時間短縮が見込まれる【10⇒6分】 ・東かがわ市から高松空港への所要時間短縮が見込まれる【54⇒49分】 ②物流効率化の支援 ・東かがわ市から重要港湾高松港への所要時間短縮が見込まれる【44⇒39分】 ・東かがわ市から高松卸売市場や京阪神方面への所要時間短縮が見込まれることから、特産品(引田餅、冬レタス等)の流通向上、鮮度維持による市場価値向上、市場拡大による地場産業発展が期待できる ③国土地域ネットワークの構築 ・東かがわ市から日常活動圏中心都市高松市への所要時間短縮が見込まれる【41⇒37分】 ④個性ある地域の形成 ・東かがわ市が計画している新しいまちづくり計画(シビックコア整備事業、三本松駅周辺整備事業など)を支援 ・東かがわ市内の観光施設(ベッセルおうち(22万人/年)、讃州井筒屋敷(11万人/年)等)へのアクセス向上が見込まれることから、地域観光活性化が期待できる ⑤安全で安心できるくらしの確保 ・東かがわ市から三次医療施設香川大学医学部付属病院やその他の高次救急医療施設への所要時間短縮が見込まれる【9⇒5分】 ⑥災害への備え ・災害時等に第1次輸送確保路線に指定されている一般国道11号、高松自動車道の代替路線として機能する ⑦地球環境の保全 ・CO2排出量が約18,491t/年(約7.6%)削減【244,063t/年⇒225,572t/年】 ⑧生活環境の改善・保全 ・NO2排出量が約105.4t/年(約47%)削減【225.3t/年⇒119.9t/年】 ・SPM排出量が約9.8t/年(約46%)削減【21.5t/年⇒11.7t/年】 ・現道の交通量減少、周辺地域の交通円滑化により、騒音レベルの改善が見込まれる ⑨その他 ・さぬき東街道(県道高松長尾大内線)との一体的整備により、東讃の大動脈としてのネットワーク機能が期待できる</p>	<p>・東かがわ市街地の交通混雑を解消し、交通安全を確保することや、都市間のアクセスを向上し、日常生活の利便性向上を支援するとともに、救急医療や災害時の緊急輸送を支えるなど重要な役割を担う。 ・今後は、供用に向けて、工事・用地の推進を図る。 【コスト縮減等】 ・トンネル内側溝の「円形水路」から「L型側溝」への変更等によるコスト縮減</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・防災課 (課長 深澤 淳志)</p>
<p>地域高規格道路 阿南安芸自動車道 一般国道55号 大山道路 四国地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>63</p>	<p>64</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：46億円 走行経費短縮便益：13億円 交通事故減少便益：5.1億円 【主な根拠】 計画交通量：11,100台/日</p>	<p>58</p>	<p>1.1</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。【125千人・時間/年⇒0千人・時間/年 100%削減】 ②物流効率化の支援 ・高知県東部地域において農林水産品の流通の利便性が向上。【なす出荷量県内7安芸市1位、安田町3位】 ③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がなされている。(阿南安芸自動車道) ④災害への備え ・近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1～2箇所の道路寸断で孤立化する集落を解消する。 (約13,000人(安田町、田野町、奈半利町、北川村、馬路村)) ・現国道55号は第1次緊急輸送路に指定されている。 ・現国道55号は高知県東部地域唯一の幹線道路でありその代替路線を形成。 ・現道等の防災点検要対策箇所が解消される。 ⑤地球環境の保全 ・CO2排出量が約0.7千t/年(1.8%)削減【約36,514t/年⇒約35,853t/年】 ⑥生活環境の改善・保全 ・NOX排出量が約16.3t/年(約10割)削減【約16.3t/年⇒約0t/年】 ・SPM排出量が約1.6t/年(約10割)削減【約1.6t/年⇒約0t/年】</p>	<p>・現国道の災害多発箇所を迂回することで災害時の交通途絶を回避するとともに、地域高規格道路「阿南安芸自動車道」の一部として、地域連携を支援し、高速性、安全性を確保するなど重要な役割を担う。 ・今後は、供用に向けて、工事の推進を図る。 【コスト縮減等】 ・鉄道との近接施工対策、トンネル残土処理の運搬距離変更等による増加【約3.6億円】 ・トンネル断面の縮小やトンネル内路側排水構造の変更等によりコスト縮減【約-0.6億円】</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・防災課 (課長 深澤 淳志)</p>

<p>高知東部自動車道 一般国道55号 南国安芸道路 四国地方整備局</p>	<p>10年継続 中</p>	<p>596</p>	<p>836</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：698億円 走行経費短縮便益：97億円 交通事故減少便益：41億円 【主な根拠】 計画交通量：10,900～19,400台/日</p>	<p>479</p>	<p>1.7</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。【1,283千人・時間/年→29千人・時間/年 98%削減】 ・現道国道55号の混雑緩和によるバスの定時性の向上が期待される。 ・特急停車駅へのアクセス向上が見込まれる。【安芸市～後免駅、51分⇒38分】 ・高知龍馬空港へのアクセス向上が見込まれる。【安芸市～高知龍馬空港、44分⇒30分】 ②物流効率化の支援 ・高知県東部地域において農林水産品の流通の利便性が向上。【なす：全国シェア（高知県：14%（国内1位）平成19年度）、ゆず：全国シェア（高知県：49%（国内1位）平成18年度）（安芸市～園芸流通センター、68分⇒55分）】 ③国土・地域ネットワークの構築 ・中央地方生活圏～安芸地方生活圏間を高規格幹線道路で連絡する。 ・高知県庁～安芸市役所を最短で連絡する。【78分⇒65分】 ・香南市主要地域から日常生活圏中心城市である高知市へのアクセス向上が期待される。【香南市⇒県庁：44分⇒41分、香南市赤岡町⇒県庁：45分⇒42分、香南市香我美町⇒県庁：55分⇒45分、香南市夜須町⇒県庁：54分⇒43分】 ④個性ある地域の形成 ・拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する。 【室戸市：ディープシーワールドを核とした産業・観光、奈半利町・安芸市・芸西村：観光振興プロジェクト、北川村：ゆず振興プロジェクト、南国市：企業誘致・立地促進プロジェクト】 ・主要な観光地へのアクセス向上が期待される。【馬路温泉、飯神キャンプ地、モネの庭マルモッタン、室戸岬、ホエールウォッチング】 ⑤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。【高知医療センター：60分圏カバー人口（62.5万人⇒64.5万人）、安芸市～医療センター（66分⇒53分）】 ⑥災害への備え ・災害時に香南市夜須町、芸西村付近における集落の孤立の解消が期待できる。【人口：香南市夜須町4,100人、芸西村4,200人】 ・現道55号は第1次緊急輸送路に指定されている。 ・現道55号は高知県東部地域唯一の幹線道路でありその代替路線を形成。 ⑦地球環境の保全 ・CO2排出量が約6.1千t/年(1.5%)削減【約396.6千t/年⇒約390.5千t/年】 ⑧生活環境の改善・保全 ・NOX排出量が約74.2t/年(約6割)削減【約122.6t/年⇒約48.4千t/年】 ・SPM排出量が約7.0t/年(約6割)削減【約11.7t/年⇒約4.7千t/年】</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・防災課 (課長 深澤 淳志)</p>
--	--------------------	------------	------------	--	------------	------------	---	-----------	--------------------------------------

<p>一般国道56号 土佐道路 四国地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>527</p>	<p>1,586</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：1,367億円 走行経費短縮便益：170億円 交通事故減少便益：49億円 【主な根拠】 計画交通量：9,300～39,700台/日</p>	<p>1,188</p>	<p>1.3</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。【約1,146千人時間/年→約570千人時間/年 約50%削減】 ・現道等における旅行速度の改善が期待される。【高知市朝倉～はりまや1丁目 17.6km/h→18.9km/h】 ・現道等の混雑緩和による路線バスの利便性向上が見込まれる。 ・高知市西部から高知駅までの所要時間の短縮が見込まれる。【35分→23分】 ・高知市西部から高知龍馬空港までの所要時間の短縮が見込まれる。【64分→47分】 ②物流効率化の支援 ・高知市西部から高知新港までの所要時間の短縮が見込まれる。【53分→36分】 ③都市の再生 ・広域道路整備基本計画に位置づけのある高知環状道路を形成する。 ・潮江西部土地区画整理事業との連携が図られている。 ④国土・地域ネットワークの構築 ・土佐市から日常生活圏中心都市である高知市へのアクセス向上が期待される。【44分→32分】 ⑤個性ある地域の形成 ・大規模イベント(土佐・龍馬であい博)を支援する。【高知市西部→土佐・龍馬であい博パビリオン会場：35分→23分】 ・高知城、桂浜、五台山などの主要な観光地へのアクセス向上が期待される。 ・公共施設(はりまや橋観光バスターミナル)へスムーズにアクセスできる。【高知市西部→はりまや橋観光バスターミナル：32分→20分】 ⑥安全で安心できるくらしの確保 ・高知市西部から三次救急医療施設へのアクセス向上が期待できる。【高知市西部→高知赤十字病院：35分→23分、高知市西部→高知医療センター：47分→29分】 ⑦災害への備え ・高知県緊急輸送道路ネットワーク計画(平成9年3月策定)において、第一次緊急輸送道路に位置づけられている。 ・沿線住民による自主防災組織の立ち上げなど防災意識の向上に寄与している。 ⑧地球環境の保全 ・CO2排出量が約7.7千t-CO2/年(約2.2%)削減【347.2千t-CO2/年→339.5千t-CO2/年】 ⑨生活環境の改善・保全 ・NO2排出量が約29.5t-NO2/年(約39%)削減【76.2t-NO2/年→46.7t-NO2/年】 ・SPM排出量が約2.7t-SPM/年(約38%)削減【7.1t-SPM/年→4.4t-SPM/年】 ⑩他のプロジェクトとの関係 ・高知県が実施している「みち再生事業」と連携し、一体的な景観形成が図られる。 ⑪安全性の向上 ・土佐道路周辺の生活道路における交通事故の減少に寄与する。</p>	<p>・高知市街地の交通混雑緩和や安全性の向上、救急医療への支援や地域産業支援、観光アクセス向上等の地域活性化等、重要な役割を担う。 ・今後は、残事業区間の供用に向け、引き続き用地・工事を推進する。  【コスト縮減等】 ・トンネルの掘削補助工法の追加等による増加【約7億円】 ・新工法(急速施工)を採用し、工事規制による社会的損失を削減。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・防災課 (課長 深澤 淳志)</p>
<p>一般国道201号 行橋インター関連 九州地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>121</p>	<p>318</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：285億円 走行経費減少便益：29億円 交通事故減少便益：4.1億円 【主な根拠】 計画交通量 4,200台/日～22,900台/日</p>	<p>123</p>	<p>2.6</p>	<p>①交通円滑化の向上 ・渋滞損失時間の減少(110万人時間/年→70万人時間/年) ・並行区間(吉国～行事交差点)の旅行速度(18.8km/h→36km/h) ・筑豊地域から行事交差点方面の最大渋滞長(1,150m→410m) ・所要時間の信頼性の向上による便益【約21億円※】 ・沿線に立地する企業活動の円滑化 ②地域産業の支援 ・広域的な物流搬送の効率が向上 ・苅田港～行橋IC(仮称)間の所要時間の短縮(約6分の短縮) ・筑豊地域～苅田港間の所要時間の短縮(約6分の短縮) ③救急活動の迅速化 ・交通渋滞の緩和等により救急活動が迅速化 ④交通安全性の向上 ・通過交通の生活道路への流入減少による安全性の向上 ⑤生活環境の改善 ・現道部の夜間大型車交通量の変化(1,324台/日→879台/日) ・現道部の夜間騒音値の低減(71dB→70dB)  ※は、供用後50年間の便益額として試算した値(参考値)</p>	<p>・並行区間である国道201号の渋滞解消を図る。 ・平成20年度末の事業進捗率は、事業費ベースで約34%であり、そのうち用地進捗率は約43%に達している。 ・今後は、東九州自動車道の整備に合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。  【コスト縮減】 ・当面2車線整備に必要な事業費に見直し【約99億円】 ・幅員の精査見直し ・橋梁等構造物と高盛土区間の延長比較によるコスト精査、新技術・新工法の積極的活用を検討及び建設副産物対策等によるコスト縮減</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・防災課 (課長 深澤 淳志)</p>

西九州自動車道 一般国道497号 伊万里道路 九州地方整備局	再々評価	249	367	<p>【内訳】          走行時間短縮便益：257億円          走行経費減少便益：57億円          交通事故減少便益：53億円</p> <p>【主な根拠】          計画交通量          20,000台/日～22,000台/日</p>	182	2.0	<p>①物流効率化の支援          ・伊万里港湾地区と福岡方向を結ぶネットワークが概成し、物流効率化を支援          ・松浦港より出荷される「旬あじ」、「旬さば」の販路拡大、商品価値の向上（約30分短縮）          ②地域間交流の支援          ・伊万里地域における高速公共交通サービス水準の向上          ③地域開発計画の支援          ・重要港湾伊万里港へと結ぶアクセス道路と有機的に結合し、港の南側玄関口となることによる、港湾エリアの開発計画の支援          ④安心できる暮らしの支援          ・災害時における信頼性の高い緊急輸送ネットワークの形成（H18年：国道202号が7日間全面通行止め）          ・救命救急センターへの搬送時間の短縮（伊万里市一唐津赤十字病院：短縮時間約20分）          ⑤交通混雑の緩和          ・国道204号の混雑度の低下（1.33→0.72）          ・伊万里市街地の渋滞損失時間の減少（41.6万人時間/年→13.9万人時間/年）          ⑥交通安全性の確保          ・周辺道路の交通事故削減（214.4件/徳台キロ→106.5件/徳台キロ）</p>	<p>・西九州自動車道の一部として広域交通ネットワークを形成し、伊万里市内の渋滞緩和、物流効率化、地域振興に寄与する。          ・平成20年度末の事業進捗率は、事業費ベースで約6%であり、今年度より設計協議に着手。          ・今後は、事業効果を早期発現できるよう、早期に用地買収に着手し工事等の進捗を図っていく。</p> <p>【コスト縮減】          ・設計において縦断計画の見直し等のコスト縮減に取組むとともに、新技術・新工法の積極的活用、建設副産物対策により、着実なコスト縮減</p>	継続	道路局 国道・防災課 課長 深澤淳志
地域高規格道路 中九州横断道路 一般国道57号 阿蘇大津道路 九州地方整備局	10年継続中	252	345	<p>【内訳】          走行時間短縮便益：236億円          走行経費減少便益：76億円          交通事故減少便益：32億円</p> <p>【主な根拠】          計画交通量          15,700台</p>	204	1.7	<p>①交通混雑の緩和          ・国道57号の交通量の減少（H17：281百台/日→H42推計値：187百台/日）          ②観光による地域活性化          ・休日が増える観光交通の円滑な流れ（H17休日：307百台/日→H42推計値196百台/日）          ・休日の交通円滑化の便益【約5.2億円※】          ③物流の支援          ・広域化する農産品、製造品輸送の支援          ④救急医療の支援          ・救急医療活動のアクセス時間の短縮とアクセスが向上する人口（約43,163人、約14分）          ・救急医療活動のアクセス向上便益【約8.2億円※】          ⑤交通事故の削減          ・国道57号の死傷事故件数の減少（68件→45件）          ⑥リダンダンシーの確保          ・地域住民の安全・安心な暮らしの確保、貨物輸送の安定化</p> <p>※は、供用後50年間の便益額として試算した値（参考値）</p>	<p>・九州縦貫自動車道及び東九州自動車道と連携し、九州の循環型ネットワークを形成する中九州横断道路の一部を担う道路であり、交通の円滑化を図り、物流の効率化及び地域産業の活性化等、当該地域の発展に必要な道路である。          ・一方、国道57号における渋滞問題は深刻さを増しており、地元自治体からは、国道57号の4車線化を優先的に行うよう強く求められている。          ・阿蘇大津道路については、周辺地域等への整備効果の発現も十分に期待できるものではあるが、投資効果の早期発現、喫緊の課題への早期対応という観点から休止し、事業評価手続き上は、事業の必要性を認め「見直し継続」とする。代替案として、当面、国道57号の4車線化を重点的に進めることとする。</p>	見直し継続	道路局 国道・防災課 課長 深澤淳志
地域高規格道路 中九州横断道路 一般国道57号 大野竹田道路 九州地方整備局	再々評価	272	322	<p>【内訳】          走行時間短縮便益：231億円          走行経費減少便益：55億円          交通事故減少便益：36億円</p> <p>【主な根拠】          計画交通量          11,800台/日～13,900台/日</p>	253	1.3	<p>①リダンダンシーの確保          ・災害に強い道路ネットワークが形成され、広域なリダンダンシーが確保          ②交通安全性の向上          ・国道57号の平均死傷事故率の減少（現況36.9件/徳台キロ→将来5.7件/徳台キロ）          ③医療活動の支援          ・竹田市、豊後大野市から第三次救急医療施設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とアクセスが向上する人口（約23,400人、約9分）          ・救急医療活動のアクセス向上便益【約3.3億円※】          ・産科・婦人科がなく不安な気持ちで出産を待っている状況（地元の声）          ④地域産業の振興          ・輸送における時間コストの削減や生体の品質の確保に寄与          ⑤生活利便性や定住魅力の向上          ・沿線地域から大分市までの所要時間が短縮され日常生活における利便性や定住魅力が向上          ⑥観光産業の支援          ・観光地間のアクセス性が向上し、観光周遊の可能性の拡大および地域の観光産業の進展を支援</p> <p>※は供用後50年間の便益額として試算した値（参考値）</p>	<p>・九州縦貫自動車道及び東九州自動車道と連携し、九州の循環型ネットワークを形成する中九州横断道路の一部を担う道路であり、交通利便性の向上や、地域間の連携・交流支援等に寄与する。          ・平成20年度末の事業進捗率は、事業費ベースで約24%であり、そのうち用地進捗率は約70%に達している。          ・今後は、事業効果を早期発現できるよう、引き続き残工事等の事業進捗を図っていく。</p> <p>【コスト縮減等】          ・当面2車線整備に必要な事業費に見直し【約59億円】          ・軟弱な地盤の層が予想以上に深いことが確認されたことによる地盤改良の増加【約6億円増】          ・インター形式の変更に伴う減【約1.4億円】          ・橋梁構造の比較検討及び新技術の採用によるコスト縮減【約0.6億円】          ・用地測量等の実施による精査の結果を踏まえた見直しに伴う用地補償費の減【約4億円】</p>	継続	道路局 国道・防災課 課長 深澤淳志
地域高規格道路 都城志布志道路 一般国道10号 都城道路 九州地方整備局	10年継続中	250	439	<p>【内訳】          走行時間短縮便益：298億円          走行経費減少便益：84億円          交通事故減少便益：57億円</p> <p>【主な根拠】          計画交通量          17,700台/日～22,400台/日</p>	227	1.9	<p>①交通混雑の緩和          ・国道10号の交通量の減少（H17：26,803台/日→H42推計値：18,538台/日）          ②救急医療活動の支援          ・都市から3次医療施設（宮崎市）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とアクセスが向上する人口（約11,141人、約5分）          ・救急医療活動のアクセス向上便益【約13億円※】          ③沿道環境の改善          ・都城道路の並行区間（国道10号）の騒音レベルが環境基準を満足（昼間 整備前（H20）：71dB→整備後（H42）：69dB）（夜間 整備前（H20）：66dB→整備後（H42）：64dB）          ④交通安全性の向上          ・国道10号（都城道路並行区間）の死傷事故率の減少（整備前（H19）：185.4件/徳台キロ→整備後（H42）：84.4件/徳台キロ）          ⑤リダンダンシーの確保          ・甲斐元地区の冠水時の迂回ルートの確保          ・H17年冠水による被害額（約13億円）</p> <p>※は、供用後50年間の便益額として試算した値（参考値）</p>	<p>・九州縦貫自動車道宮崎線と結びつくことにより、広域的な交通利便性の確保、都城地域の産業の発展、ならびに都市中心部の交通混雑緩和、交通安全の確保、沿道環境の改善等に寄与する。          ・平成20年度末の事業進捗率は、事業費ベースで約34%であり、そのうち用地進捗率は約38%に達している。          ・今後は、早期供用に向け引き続き残工事等の事業進捗を図っていく。</p> <p>【コスト縮減】          ・当面2車線整備に必要な事業費に見直し【約56億円】          ・構造形式の見直し等を実施し、新技術・新工法の積極的活用、建設副産物対策などにより、着実なコスト縮減</p>	継続	道路局 国道・防災課 課長 深澤淳志

<p>南九州西回り自動車道 一般国道3号 川内隈之城道路 九州地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>284</p>	<p>439</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：318億円 走行経費減少便益：77億円 交通事故減少便益：45億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 14,900台/日～19,100台/日</p>	<p>268</p>	<p>1.6</p>	<p>①地域産業の支援 ・時間短縮による農産品、水産品の販売圏域の拡大 ・共同集荷時の農産品の輸送時間短縮（現況：約185分→将来：約125分） ・輸送時間の短縮により、将来的なプリのデイワシ市場が拡大（現在：関西市場→将来：名古屋市場、東町漁協のプリ：年間約650t分が拡大） ・製造業企業における高速ネットワークの利活用および物流の円滑化 ②交通安全性の向上 ・当該区間に並行する国道3号の事故発生件数（約3割減少） ③交通混雑の緩和 ・国道3号の渋滞損失時間の削減（H19：7.5万人時間/年→H42推計値4.6万人時間/年） ・所要時間の信頼性の向上による便益【29億円※】 ④災害に強いネットワークの構築 ・緊急輸送ネットワークの確保 ・地域住民の安全・安心の確保 ⑤救急医療活動の支援 ・第三次救急医療施設への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とアクセスが向上する人口（約75,600人、約8分） ・救急医療活動のアクセス向上便益【0.9億円※】 ※は、供用後50年間の便益額として試算した値（参考値）</p>	<p>・南九州西回り自動車道の一部として広域交通ネットワークを形成し、高速定時性の確保や地域産業・文化・経済等の発展に寄与する。 ・平成20年度末の事業進捗率は、事業費ベースで約28%であり、そのうち用地進捗率は約51%に達している。 ・今後は事業効果を早期発現できるように、用地買収および工事等の事業進捗を図っていく。</p> <p>【コスト縮減等】 ・当面2車線整備に必要な事業費に見直し【92億円】 ・発生土の有効利用として他工区の盛土へ流用するための運搬に伴う増加【約2億円増】 ・盛土部基礎地盤の強度が不足するため、地盤改良の必要が生じたことによる増加【約24億円増】 ・橋梁の支持地盤位置の変更に伴う基礎形式の見直しによる増加【約6億円】 ・埋蔵文化財調査の追加による増加【約2億円増】 ・用地測量等の実施による精査の結果に伴う用地補償費の増加【約8億円増】 ・道路設計においてもコスト縮減に取り組むとともに、新技術・新工法の積極的活用、建設副産物対策等により、着実なコスト低減</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・防災課 (課長 深澤淳志)</p>
<p>一般国道10号 白浜拡幅 九州地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>57</p>	<p>123</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：120億円 走行経費減少便益：0.38億円 交通事故減少便益：3.0億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 33,600台/日～47,200台/日</p>	<p>42</p>	<p>2.9</p>	<p>①交通混雑の緩和 ・国道10号の混雑度が低下（H17平日1.99→4車線整備後1.33） ・国道10号の渋滞損失時間の削減（30.0万人時間/年→14.0万人時間/年削減） ・所要時間の信頼性の向上による便益【約0.6億円※】 ②救急医療活動の支援 ・始良町から鹿児島市の第三次医療施設への救急搬送の支援 ・救急医療活動のアクセスが向上する人口とアクセス時間の短縮（約113,000人、約6分） ・救急医療活動のアクセス向上便益【約11億円※】 ③リダンダンシーの確保 ・降雪による九州縦貫自動車道の通行止時のリダンダンシーを確保（九州縦貫自動車道の栗野10～鹿児島10間：平成22年1月13日～14日 約32時間全面通行止め） ④防災機能の向上 ・整備による防災機能の向上により、安心で安全な交通機能を確保 ⑤交通安全性の向上 ・交通混雑の緩和や中央分離帯の設置により交通安全性が向上 ⑥物流効率化の支援 ・交通混雑の緩和により、重要港湾「鹿児島港」までのアクセス性が向上し、物流の効率化を支援 ※は、供用後50年間の便益額として試算した値（参考値）</p>	<p>・国道10号における交通混雑の緩和及び交通安全の確保等を図る。 ・平成20年度末の事業進捗率は、事業費ベースで約0.7%である。 ・今後は、引き続き環境調査や道路詳細設計等を行い、事業進捗を図る。</p> <p>【コスト縮減等】 ・道路設計においてコスト縮減に取り組むとともに、護岸構造等に新技術・新工法を積極的活用等による着実なコスト縮減。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・防災課 (課長 深澤淳志)</p>
<p>一般国道220号 新城拡幅 九州地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>155</p>	<p>283</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：253億円 走行経費減少便益：25億円 交通事故減少便益：5.1億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 6,800台/日～9,000台/日</p>	<p>205</p>	<p>1.4</p>	<p>①交通事故の減少 ・交通事故減少による安心感の創出 ・未整備区間では、歩道も車道も狭く、歩行時も自動車通行時も危険を感じる（地元の声） ②安全な通学路の確保 ・歩行者（通学者）の安全性向上 ・子供たちが安心して通行できるようになった（地元の声） ・新城拡幅沿線の小中学生の通学人数（141人） ③交通の円滑化 ・歩道未整備の区間では、自転車・歩行者への配慮のため、速度低下が生じている（地元の声） ④産業活動の支援（観光） ・平日と比較した休日交通量の増加割合（1.02倍） ・垂水市の観光客数（3.3倍） ・休日の交通円滑化の便益【約2.1億円※】 ⑤歩道の整備 ・歩道整備率の増加（H1：5%→H20末：88%） ⑥環境改善（騒音の低減） ・国道220号（垂水市松原）の騒音レベルが環境基準を満足（昼間 整備前（H17）：72dB→整備後（H42）：70dB（夜間 整備前（H17）：67dB→整備後（H42）：65dB） ⑦良好な歩行空間の確保（植栽帯設置） ・学校周辺の緑が増えてウォーキングする人が増えている（地元の声） ・街路樹が植えられ緑が増え、町並みがきれいになった（地元の声） ※は、供用後50年間の便益額として試算した値（参考値）</p>	<p>・現道拡幅や歩道設置により交通安全性の向上や沿道環境の改善を図る。 ・これまでに、5.1kmを供用しており、平成20年度末の事業進捗率は、事業費ベースで約90%であり、そのうち用地進捗率は約96%に達している。 ・今後は、松原地区及び宮脇地区の早期整備を進める。</p> <p>【コスト縮減】 ・用地測量等の実施結果を踏まえた見直し【約15億円】</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・防災課 (課長 深澤淳志)</p>

一般国道226号 平川道路 九州地方整備局	10年継続 中	117	166	118	1.4	<p>①交通混雑の緩和 ・国道226号の混雑度が低下（H17平日2.5→4車線整備後0.9） ・所要時間の信頼性の向上による便益【約9.8億円※】</p> <p>②交通安全性の確保 ・交通混雑の緩和や中央分離帯の設置による交通安全性の向上</p> <p>③沿道環境の改善 ・自動車交通騒音の減少（H16 昼間76dB→4車線整備後69dB）</p> <p>④救急医療活動の支援 ・指宿市から鹿児島方向への第三次医療施設への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とアクセスが向上する人口（約22,500人、約12分） ・救急医療活動のアクセス向上便益【約2.3億円※】</p> <p>⑤産業活動の支援 ・日本一のかこしまブランド（指宿市のオクラや南九州市のお茶など）の物流を支援</p> <p>⑥観光支援 ・指宿市へのアクセス向上による観光行動を支援</p> <p>※は、供用後50年間の便益額として試算した値（参考値）</p>	<p>・国道226号における渋滞解消を図る。 ・平成20年度末の事業進捗率は、事業費ベースで約66%であり、そのうち用地進捗率は約96%に達している。 ・今後は、終点から約1.0km区間の暫定供用に向け事業の推進を図る。</p> <p>【コスト縮減】 ・建設発生土の有効利用【約0.3億円】 ・新技術・新工法の積極的活用による、着実なコスト低減</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 深澤淳志)
一般国道58号 恩納南バイパス 沖縄総合事務局	再々評価	360	1,789	387	4.6	<p>①円滑なモビリティの確保 ・現道（南恩納～仲泊間）の年間渋滞損失時間の削減（約8割削減） （現況：54万人時間/年→将来（整備あり）：12万人時間/年）</p> <p>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604万人）、恩納村内への宿泊者数（年間216万人） ・レンタカー交通量の増加等により、観光シーズンの交通量が通常期に比べて約1割増加【約16億円※】 ・恩納村内のリゾートホテルや各種観光施設間の所要時間が短縮（恩納村リゾート～万座毛間で所要時間が約2割短縮（約4分））</p> <p>③安全かつ快適な暮らしの支援 ・現道（南恩納～仲泊間）の年間交通事故死者数の削減（約4割削減） （現況：40件/年→将来（整備あり）：26件/年） ・地球環境の保全（CO2排出量の削減：H42時：20.8千t-CO2/年）【約7億円※】 ・地球環境の保全（NO2排出量の削減：H42時：70.9t-NO2/年） ・地球環境の保全（SPM排出量の削減：H42時：6.6t-SPM/年） ※は、供用後50年間の便益額として試算した値（参考値）</p>	<p>【事業の効果】 ・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的にも多く、国道58号沿道に民家が密集している中、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 ・恩納村は県内屈指のリゾート地であり、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</p> <p>【コスト縮減等】 ・地質調査の結果、法面対策の追加及び小動物保護のための環境保護対策の追加等道路構造の部分見直し【約22.5億円増】 ・残土処理場の調整により運搬距離の増等施工方法の見直し【約25億円増】 ・道路標示方書の改定等に伴う橋梁工事費の増等各仕様の見直し【約41.3億円増】 ・その他現道拡幅部等における橋梁補修並びに横断ボックス補修等の追加等【59.2億円増】 ・道路幅員や構造形式の見直し【約38億円減】</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 深澤淳志)
高速川崎縦貫線 首都高速道路株式会社	再々評価	5,244	8,573	7,653	1.1	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：7,225億円 走行費用減少便益：1,020億円 交通事故減少便益：328億円 【主な根拠】 計画交通量：16,000台/日</p> <p>・羽田空港や川崎港等の物流拠点へのアクセス向上が見込まれる（川崎駅～羽田空港：31分→21分に短縮）。 ・湾岸線の代替路の一部として機能しており、リダンダンシーの確保が図られ、時間信頼性が向上する。 ・緊急輸送道路である国道409号が通行止めになった場合の代替路線を形成する。 ・二酸化炭素等排出ガスの削減が見込まれる（CO2削減量：約6,000t-CO2/年、NOx削減量：約9t/年、SPM削減量：約0.2t/年）</p>	<p>・多摩川と並行する国道409号や川崎駅周辺では激しい渋滞が発生しており、当該路線は、主要拠点間の主要時間短縮や環境改善、およびリダンダンシーの確保に大きく寄与する路線である。 ・高架部・半地下部・トンネル部の本体構造部はほぼ完成しており、平成22年度供用に向け、当該事業は、最終段階を迎えている。 ・設計VE提案による換気所の基礎構造・規模の見直し等により、コストの縮減を図っている。</p>	継続	道路局 有料道路課 (課長 森 昌文)
京都市道高速道路1・2号線（油小路線） 阪神高速道路株式会社、京都市	10年継続 中	1,105	3,855	1,274	3.0	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：3,288億円 走行経費減少便益：430億円 交通事故減少便益：137億円 【主な根拠】 計画交通量：31,300台</p> <p>・油小路線が全線供用することにより、京都市東部と大阪間各都市が第二京阪道路を介して直結され京阪間の連携が強化される。 ・都市再生緊急整備地域である京都南部油小路沿道地域や、京都駅南地域の開発を支援する。</p>	<p>・京都府・京都市等より、油小路線未供用区間の早期整備を要望されている。 ・上鳥羽-第二京阪間は平成20年1月に供用済み、現在は既供用の新十条通と接続すべく事業を推進中で高架橋の工事はすべて着工済みで、平成22年度完成予定。 ・鋼製橋脚基部において接続構造を工夫することによりコスト縮減に努めている。</p>	継続	道路局 有料道路課 (課長 森 昌文)
大阪府道高速大和川線 阪神高速道路株式会社、大阪府、堺市	10年継続 中	4,393	9,018	4,428	2.0	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：8,314億円 走行経費減少便益：619億円 交通事故減少便益：85億円 【主な根拠】 計画交通量：31,200台</p> <p>・大阪都市再生環状道路の一部を構成する道路であり、都市の再生に寄与する。 ・臨海部と内陸部の連携が強化されることで臨海部の開発を支援する。</p>	<p>・大阪都市再生環状道路の一部を構成しており、完成により日常的に渋滞が発生している環状線や大阪港線を選じたルート選択が可能となり、阪神高速道路ネットワークの渋滞緩和や道路周辺の環境改善につながる。 ・大阪府・堺市等より、大和川線の早期整備を要望されている。 ・今年度中に全工区で発注予定であり、平成26年度の完成予定に向けて事業をすすめている。 ・今年度中に全工区で発注予定であり、平成26年度の完成予定に向けて事業をすすめている。 ・建設汚泥の再利用や施設の構造及び線形の見直し等によりコスト縮減を図っている。</p>	継続	道路局 有料道路課 (課長 森 昌文)

【港湾整備事業】  
（直轄事業）

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	便益の内訳及び主な根拠		費用:C (億円)	B/C	貨幣換算が困難な効果等 による評価	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)
小樽港 本港地区 臨港道路整備事業 北海道開発局	再々評価	147	288	【内訳】 輸送・移動コストの削減便益：11 億円/年 交通事故損失額の減少便益： 0.2億円/年 【主な根拠】 平成20年代後半予測交通量： 15,736台/日	188	1.5	・カーブの多かった臨港道路の線形や国道5 号との交差形状が改善され、通行車輛の安全 性・快適性の向上が図られる。 ・歩道の狭小幅員が解消され、歩行者の安全 性向上が図られる。 ・渋滞の解消に伴う定時性や快適性の向上 により、小樽市の更なる観光振興が図られ る。	・長距離フェリーや大型岸壁を利用する 港湾関連車両と小樽運河等を来訪す る一般車両の輻輳による交通渋滞が課 題となっており、本プロジェクトの必 要性は高い。 ・交差点における安全性の対策につい て、本事業に係わる関係機関と調整を 行っている。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。 ・建設副産物の活用によるコスト削減 に取り組んでいる。	継続	本省 港湾局 計画課 (課長 高橋 浩二)
石狩湾新港 西地区 多目的国際ターミ ナル整備事業 北海道開発局	10年継続 中	500	696	【内訳】 陸上輸送コスト削減便益：16 億円/年 海上輸送コスト削減便益：1.9 億円/年 航路・泊地の維持浚渫費の削 減便益：5.6億円/年 海難事故の減少：7.4億円/年 【主な根拠】 平成20年代後半予測取扱貨物 量：1,48万トン/年 海難事故の減少：3隻	552	1.3	・整備が進められている道路事業との連携 により、更なる物流の効率化が図られる。 ・泊地浚渫から発生した土砂は、近接する 道路事業で路体盛土工材として有効活用され ている。 ・本港で建設が進められているLNG基地に原 料を搬入するLNG船の安全な入出港や荷役に 貢献している。 ・利用船舶の港内航行・荷役・停泊時の安全 性向上が図られる。	・大量のバルク貨物を取り扱うための 大水深岸壁等が整備されておらず、背 後圏企業では他港からの長距離輸送に よる非効率な原材料調達を強いている ため、本プロジェクトの必要性は 高い。 ・本事業にかかる関係機関との調整は 整っている。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。 ・建設副産物の活用によるコスト削減 に取り組んでいる。	継続	本省 港湾局 計画課 (課長 高橋 浩二)
網走港 新港地区 防波堤改良事業 北海道開発局	その他	130	159	【内訳】 陸上輸送コストの削減便益： 1.4億円/年 待避コストの削減便益：0.2億 円/年 係留ロープの被害削減便益： 0.05億円/年 海難事故の減少便益：11億円/ 年 越波・浸水被害の減少便益： 0.03億円/年 【主な根拠】 平成30年代前半予測取扱貨物 量：6.0万トン/年 海難事故の減少：2隻	103	1.5	・港内における荷役の安全性向上が図られ る。 ・整備が進められている道路事業との連携 により、更なる物流の効率化が図られる。 ・港内における船舶の航行の安全性向上が 図られる。	・荒天時に越波や港内擾乱が発生し、 荷役障害のほか、波浪の越流による港 湾関連施設等の被害が発生している上 に、荒天時における船舶の安全な 避難が求められているため、本プロ ジェクトの必要性は高い。 ・本事業にかかる関係機関との調整は 整っている。事業が順調に進んだ場合 には、平成30年代前半の完了を予定し ている。 ・建設副産物の活用によるコスト削減 に取り組んでいる。	継続	本省 港湾局 計画課 (課長 高橋 浩二)
浦河港 本港地区 防波堤整備事業 北海道開発局	再々評価	129	228	【内訳】 陸上輸送コスト削減便益：3.6 億円/年 海難事故の減少便益：9.8億円/ 年 【主な根拠】 平成20年代後半予測取扱貨物 量：13万トン/年 海難事故の減少：1隻	133	1.7	・港内における荷役の安全性向上が図られ る。 ・クルーズ船の安定的な寄港による地域の 観光振興が図られる。 ・利用船舶の安全な入出港が確保される。 ・本プロジェクトで整備する防波堤は、水 産物の成育環境に配慮した環境共生型 の防波堤として整備され、コンブやウニ等 の資源回復が図られる。	・港内静穏度の不足から荷役岸壁の稼 働率が低くなっており、背後企業の貨 物需要に対応できず、地域産業競争力 の確保のため、本プロジェクトの必 要性は高い。 ・本事業にかかる関係機関との調整は 整っている。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。 ・建設副産物の活用によるコスト削減 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 池島 隆彦)
青森港 沖館地区・油川地 区 防波堤整備事業 東北地方整備局	再々評価	393	3,170	【内訳】 フェリー貨物輸送コストの削減便益： 69億円 バ材貨物輸送コストの削減便益： 0.8億円 浸水被害の削減便益：2.6億円 【主な根拠】 平成28年予測取扱貨物量： 1,207万トン/年	619	5.1	・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CO <sub>2</sub> 、Nox等の排出ガスが 削減される。 ・本州-北海道間の貨物・旅客輸送の安定 が図られることで、運航中止時の代替ル ートの確保等の利用者負担の軽減が図られ る。	・静穏度を向上させ、フェリーの欠 航・遅延等を回避するとともに、公共 埠頭におけるバルク貨物の荷役の安全 ・安定性を確保することが急務とな っている。 ・沖館地区背後地域における高潮(高 波浪)時の越波・浸水による施設の破 害の軽減を図る必要がある。 ・以上により、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。 ・地盤改良工法をサンドコンパクション バイル工法から床版置換工法へ変更 することにより、コスト削減に取り組 んでいる。	継続	本省 港湾局 計画課 (課長 高橋 浩二)
能代港 外港地区 防波堤整備事業 東北地方整備局	10年継続 中	80	100	【内訳】 輸送コストの削減便益：4.5億円 【主な根拠】 平成28年予測取扱貨物量：21 万トン/年	79	1.3	・輸送の効率化により、陸上輸送時に排出 されるCO <sub>2</sub> 、Nox等の排出ガスが削減され る。	・能代港は秋田県北部の木材加工産業 やリサイクル産業を支える物流拠点で あり、特に冬季風浪等の影響により、 静穏度の確保されていない大森地区岸 壁(-13m)の静穏度を向上させ、安定 な荷役が行えるようにする必要があ 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 20年代後半の完了を予定している。 ・防波堤上層部に後部パラベト型ス ポットリフを採用することで、防波 堤本体のケーソン及び捨石マウンド幅 を縮小することにより、コスト削減に 取り組んでいる。	継続	本省 港湾局 計画課 (課長 高橋 浩二)

大阪港 北港南地区～南港 地区 臨港道路整備事業 近畿地方整備局	10年継続 中	1,066	3,344	【内訳】 輸送費用の削減便益：500億円 輸送時間費用の削減便益： 2,677億円 交通事故損失の回避便益：141 億円 その他：26億円 【主な根拠】 平成54年予測交通量：39,710 台/日	1,328	2.5	・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、地域産業の競争力 の向上を図ることができる。 ・周辺道路の混雑緩和により、既存道路の 輸送コストの削減、安全性の向上が図られ る。	・スーパー中樞港湾として整備を進め る夢洲地区と海貨企業が集積する咲洲 地区を結ぶアクセスの整備は、物流機 能の強化において必要不可欠なインフ ラ施設である。 ・みなとのネットワークを形成する上 でも必要不可欠なインフラ施設であ る。 ・以上により、本プロジェクトの必要 性は高い。 ・今後の事業進捗を図る上での制約と なる要因はない。事業が順調に進んだ 場合には、平成20年代前半の完了を予 定している。 ・現在までに様々な、新技術の開発や 活用によりコスト縮減・工期短縮に取 り組んでいる。	継続	本省 港湾局 計画課 (課長 高橋 浩二)
尼崎西宮芦屋港 北港地区 多目的国際ターミ ナル整備事業 近畿地方整備局	再々評価	204	453	【内訳】 輸送コストの削減便益：352億円 耐震便益：90億円 その他の便益：12億円 【主な根拠】 平成27年予測取扱貨物量：約 168万ト/年	309	1.5	・騒音、振動の被害軽減が図られる。	・尼崎地区は工業地帯を中心に地域の 発展を支える物流拠点として発展して いる。また臨港地区内に高速道路のイ ンターチェンジが整備されており、地 理的に優位な要素を持っている。 ・尼崎西宮芦屋港の最大水深は-10m であり、船舶の大型化への対応が遅れ ている。 ・既存工場の設備投資計画や物流セ ンターが新規立地する等、物流の活性 化が期待されている。 ・東南海、南海地震等の大規模地震が 逼迫している。 ・以上により、本プロジェクトの必要 性は高い。 ・今後の事業進捗を図る上で、制約と なる要因はない。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。 ・岸壁の耐震化工事にあたって、浚 渫土砂を活用することでコスト縮減に 取り組んできており、今後も、幅広い 荷役機械を設置すること等により、コ スト縮減に取り組んでいくこととして いる。	継続	本省 港湾局 計画課 (課長 高橋 浩二)
和歌山下津港 北港地区 エネルギー港湾整 備事業 近畿地方整備局	10年継続 中	303	1,105	【内訳】 輸送コストの削減便益：1,103億 円 その他の便益：1.9億円 【主な根拠】 平成48年予測取扱貨物量：413 万ト/年	314	3.5	・近畿圏への安定的な電力の供給が図られ る。 ・企業進出等による生産拡大、雇用創出が 図られる。 ・物流機能の効率化・高度化が図られる。	・和歌山下津港北港地区においては、 安定した電力の供給に寄与するため、 関西電力和歌山発電所の立地が計画さ れており、LNG船の寄港にあたり港 内の静穏確保が求められている。 ・大型船舶が入港できることにより、 輸送コストの削減が行え、地域産業に とっての効果は大きい。 ・以上により、本プロジェクトの必要 性は高い。 ・今後の事業進捗を図る上での制約と なる要因はない。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。 ・防波堤の構造形式の工夫によるコス ト縮減に取り組んできたところである が、今後とも、効率的な施工法の検討 等により事業費の削減に取り組んでい くこととしている。	継続	本省 港湾局 計画課 (課長 高橋 浩二)
岩国港 室の木地区 多目的国際ターミ ナル整備事業 中国地方整備局	再々評価	102	175	【内訳】 輸送コストの削減便益：168億 円 CO <sub>2</sub> 排出量削減便益：6.1億円 その他便益：1.2億円 【主な根拠】 平成24年予測取扱貨物量：石 炭 14万ト/年、原木 17万ト/年	155	1.1	・物流の効率化により、背後立地企業の製 造コストの削減に寄与することができ、ひ いては地域産業の安定・発展が期待され る。 ・背後立地企業の原油から石炭へのエネ ルギー転換が進み、企業のエネルギーコ スト削減に寄与することができ、企業の国際競 争力の強化に貢献することができる。	・船舶の大型化への対応が可能とな り、既存施設の能力不足による非効率 な輸送が改善され、地域産業の国際競 争力の向上が図られるため、本プロ ジェクトの必要性は高い。 ・事業が順調に進んだ場合には、平成 20年代前半の供用開始を予定してい る。 ・地盤改良工の改良材の代替材として 銅水砕スラグの有効活用によりコスト 縮減に取り組んできたところである。 また、埋立材に災害発生土を使用す ることにより、コスト縮減に取り組ん でいくこととしている。	継続	本省 港湾局 計画課 (課長 高橋 浩二)
北九州港 洞海地区 新若戸道路整備事 業 九州地方整備局	10年継続 中	1,000	1,420	【内訳】 走行時間短縮便益：1,267億円 走行経費削減便益：102億円 交通事故減少便益：51億円 【主な根拠】 平成42年予測交通量：34,800 台/日	1,078	1.3	・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、地域産業競争力 の向上が図られる。 ・CO <sub>2</sub> 、Nox等の排出ガスが削減される。 ・騒音が軽減される。 ・リダンダンシー（湾を横断する経路が現 在若戸大橋のみ）が確保され、安定的な港 湾物流に寄与する。	・当該路線の慢性的な渋滞を緩和し、 円滑な港湾物流を図る必要があるた め、本プロジェクトの必要性は高い。 ・周辺地域の利用する企業や地元から も整備に対して強い要望が寄せられて おり、円滑な事業進捗が見込まれる。 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。 ・新技術・新工法の積極的活用により コスト縮減に取り組んでいる。	継続	本省 港湾局 計画課 (課長 高橋 浩二)



志布志港 新若浜地区 多目的国際ターミナル整備事業 九州地方整備局	再々評価	675	997	【内訳】 輸送コストの削減便益：605億円 滞船コストの削減便益：324億円 海難被害の削減便益：56億円 【主な根拠】 平成26年予測取扱貨物量(実入り)：67,720TEU/年 平成26年予測滞船隻数：19隻 平成26年予測避難可能隻数：3隻	812	1.2	・物流機能の効率化、輸送コストの削減により、地域産業の国際競争力の向上及び経済の活性化が図られる。 ・長周期波の影響による荷役障害(保留ロープ切断、防舷材・船体の損傷等)が抑制される。 ・CO2、Nox等の排出ガスが削減される。	・志布志港は、南九州の国際物流拠点港として中心的な役割を担っており、増大するコンテナ貨物需要及び船舶の大型化への対応、物流機能の効率化を図るため本プロジェクトの必要性は高い。 ・周辺地域の利用する企業や地元からも整備に対して強い要望が寄せられており、円滑な事業進捗が見込まれる。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。 ・建設コスト縮減に向け、新形式防波堤(上部斜面型消波ブロック被覆堤)の導入、同防波堤のケーソン中詰材変更によるコスト縮減に取り組んでいる。	継続	本省 港湾局 計画課 (課長 高橋浩二)
名瀬港 立神地区 防波堤整備事業 九州地方整備局	再々評価	251	515	【内訳】 フェリー旅客待ち時間解消便益：300億円 フェリー貨物(コンテナ)待ち時間解消便益：10億円 フェリー貨物(自動車)待ち時間解消便益：36億円 RORO貨物(本港地区)待ち時間解消便益：5.7億円 RORO貨物(佐大熊地区)待ち時間解消便益：141億円 船舶の損傷事故回避便益：20億円 【主な根拠】 平成25年予測旅客数：20万人/年 平成25年予測フェリー貨物(コンテナ)：32万トン/年 平成25年予測フェリー貨物(自動車)：57万トン/年 平成16年RORO貨物(本港地区)：14万トン/年 平成25年予測RORO貨物(佐大熊地区)：15万トン/年 平成25年予測損傷事故回避額(本港地区、佐大熊地区それぞれ)：0.4億円/年	350	1.5	・静穏度の向上により船舶が安全に就航でき、島民の安定した生活に寄与する。 ・静穏度の向上により観光船が安全に出入港でき、観光収入の増加など地域経済に寄与する。	・港内静穏度の確保により旅客・貨物の待ち時間を解消し、荷役作業等の安全性を確保する必要があるため、本プロジェクトの必要性は高い。 ・漁業補償や関係機関との調整も完了し、鹿児島県、県議会等地元から大きな期待も寄せられていることから、円滑な事業進捗が見込まれる。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。 ・堤頭部の基礎マウンド造成における形状の見直しやケーソン置きマウンド材料の流用により石材量を減らすなどのコスト縮減に取り組んでいる。	継続	本省 港湾局 計画課 (課長 高橋浩二)

【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		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)	
			便益の内訳及び主な根拠	費用:C (億円)					B/C
国営アルプスあづみの公園 開東地方整備局	再々評価	600	1,565	1,014	1.5	<ul style="list-style-type: none"> <li>・一の都府県を超える見地から設置され、北アルプスの麓に広がる安曇野地域で、豊かな自然を有する森林地域や保全・復元された田園地域を活用し、多様なレクリエーション需要に対応する公園である。</li> <li>・平成16年度の開園からの累計入園者数約120万人(平成20年度は28万人)であり、三大都市圏から集客する観光レクリエーションの拠点となっている。</li> <li>・市民参加によるプログラムを開催する等、地域の活性化に大きく貢献している。</li> <li>・平成20年度の利用者アンケートでは95%の利用者が「満足」と回答している。また、来園動機が多岐にわたり、幅広いレクリエーション需要に対応している。</li> <li>・環境省及び長野県のレッドデータブックに登録された植物・昆虫の棲息が確認され、田園景観の復原に取組む等、自然環境・地域景観の保護、保全、創出に貢献している。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・北アルプスの自然・風土を活用し、多様なプログラムの実施と安全で快適な施設整備により、年間28万人の入園者を迎えている。</li> <li>・豊かな自然を保全・復元する手法の先導的役割を果たすとともに、公園が永存することにより貴重な自然環境が継続的に保全されることを担保している。</li> <li>・開園から入園者数が継続的に伸びており、その半数は首都圏・中京圏からの広域的な利用となっている等、地域観光にも寄与している。</li> <li>・今後の事業については、森林・溪流を中心としたエリアの整備に移行し、全国開園に向けた整備を進めていく。</li> <li>・既存の樹林や地形を活かした整備費の抑制、環境負荷の低減や、間伐などで発生する植物性廃棄物をチップ化により園路などに活用により、コスト縮減に取り組んでいく。</li> </ul>	継続	都市・地域整備局公園緑地・景観課 (課長 小林昭)

○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21年8月及び11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							
※ 沙流川総合開発事業 北海道開発局	その他	573	839	【内訳】 被害防止便益：781億円 流水の正常な機能の維持に関する便益：58億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：65戸 年平均浸水軽減面積：90ha	634	1.3	・沙流川流域は、平成15年8月洪水では、浸水面積318ha、浸水戸数283戸、死者4人となるなどの被害が発生した。それ以外にも、昭和37年8月、昭和50年8月、平成4年8月、平成13年9月、平成18年8月と被害が発生した。 ・沙流川流域の日高町門別地区の水道は、河川流量不足等による取水量減少が近年5力年において71日間もあるなど取水が不安定である。	・地域市町村等で構成される平取ダム建設促進期成会・日高総合開発期成会は、毎年、平取ダムの建設促進と早期完成を要望している。 ・平成21年3月末時点において、予算執行は進捗率34%、用地取得は99.5%となっており、そのうち私有地は100%取得済である。 ・堤体の一部構造変更、付替道路橋梁の橋長減、掘削残土の流用などによるコスト削減を図っていく。	継続	本省河川局 治水課 (課長 細見寛)
森吉山ダム建設事業 東北地方整備局	再々評価	1,750	3,739	【内訳】 被害防止便益：2,213億円 流水の正常な機能の維持に関する便益：1,526億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：285戸 年平均浸水軽減面積：330ha	2,608	1.4	・昭和47年7月洪水では、家屋流出倒壊10,951戸、田畑浸水8,288ha、公共被害186力所の被害が発生した。 ・河川整備と合わせて家屋浸水被害等の軽減が可能となる。 ・米代川流域では、平成元年7月に能代市で、水田の用水不足3,000ha、亀裂は1,445haにもおよんだ。また、平成11年8月には、上小阿仁村で水道の断水が生じるなど、良好な河川環境の維持、既得用水の安定的取水等が困難となっている。 ・当該事業により、かんがい用水及び水道用水が確保されるとともに発電事業も実施可能となる。	・治水、利水ともに米代川水系河川整備計画の目標達成に必要な事業である。 ・平成19年度に堤体盛立が完了し、平成21年度より試験湛水を開始する予定であるなど、事業は着実に進捗している。 ・河川区域の付替道路のルート変更や低品質材の有効活用等のコスト削減を今後も引き続き図っていく。	継続	本省河川局 治水課 (課長 細見寛)
※ 荒川上流ダム再開 開発事業 関東地方整備局	再々評価	1,500	2,001	【内訳】 被害防止便益：1,996億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：2,373戸 年平均浸水軽減面積：92ha	942	2.1	・平成11年8月や平成19年9月の洪水において大きな浸水被害が発生している。 ・東京都、埼玉県の大都市を流域に抱えるため、治水安全度の向上は急務である。 ・二瀬ダムが抱える管理上の課題の解消が必要である。	・首都東京など人口密集地を流域に抱えているため治水安全度の向上が急務となっている。 ・地元からは大洞ダム建設の着手の要望が提出されるなど、二瀬ダムの管理上の課題の解消に対し強い要望がある。 ・平成19年3月に、荒川水系河川整備方針を策定した。 ・今後、事業化に向けダムサイト及び貯水池周辺の地質調査、環境調査、二瀬ダムの堆砂対策にかかる諸調査を実施する。	継続	本省河川局 治水課 (課長 細見寛)
天竜川ダム再編事業 中部地方整備局	その他	790	1,759	【内訳】 被害防止便益：1,759億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：140戸 年平均浸水軽減面積：23ha	774	2.3	・昭和40年9月洪水では、全壊・流失13戸、半壊・床上浸水782戸、床下浸水806戸、浸水面積564haなどの甚大な被害が発生し、その後も、昭和43年、昭和44年と浸水被害が発生。 ・発電専用のダムである佐久間ダムは、堆砂が進行するとともに、土砂移動の連続性を遮断しており、ダム下流においては、河床低下や海岸侵食等の問題が顕在化している。 ・本事業は利水者との調整の上、既設の発電専用ダムを活用するため、他の河道整備の代替案と比較し、早期に治水効果を得られる、改変面積が少なく環境に与える負荷が小さいなどの点で優位である。	・昭和58年9月洪水をはじめ平成3年、平成10年、平成18年等近年においても浸水被害が発生しており、天竜川中下流域の洪水氾濫等の被害を軽減することが必要となっている。 ・天竜川における土砂の管理は治水・利水・河川環境の全般に関わる課題であり、恒久堆砂対策により土砂生産域から海岸までの流砂系の健全化を図ることが必要である。 ・沿川の浜松市、磐田市より事業促進の強い要望がある。 ・排砂工法の設計施工に際しては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。	継続	本省河川局 治水課 (課長 細見寛)
※ 三峰川総合開発事業 中部地方整備局	その他	500	951	【内訳】 被害防止便益：951億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：104戸 年平均浸水軽減面積：31ha	677	1.4	・昭和36年6月洪水では、全壊・流失896戸、半壊605戸、床上浸水1,334戸、床下浸水11,118戸、浸水面積534ha等の甚大な被害が発生し、その後も昭和58年9月洪水では、被害家屋1,491戸、浸水面積289ha等の甚大な被害が発生している。	・天竜川流域は現状においては治水安全度が低く、美和ダムの治水機能の強化が必要。 ・美和ダムの恒久的な機能維持のために必要な事業を進める。 ・沿川の市町村や団体から早期完成要望が出されている。 ・湖内堆砂対策施設的设计・施工に際しては、工法の工夫などを行いコスト削減に努める。 ・なお、戸草ダムは今後の社会経済情勢等の変化に合わせて、建設実施時期を検討する。	継続	本省河川局 治水課 (課長 細見寛)

上矢作ダム建設事業 中部地方整備局	その他	1,000	1,218	【内訳】 被害防止便益：828億円 流水の正常な機能の維持に関する便益：390億円  【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：263戸 年平均浸水軽減面積：45ha	539	2.3	・昭和34年9月伊勢湾台風をはじめ、昭和36年、40年、44年、46年、47年洪水では浸水被害が生じており、平成12年の東海豪雨では、死者2名、被災家屋2,801戸、浸水面積1,798ha等の甚大な被害が発生している。	・将来計画として治水上の上矢作ダムの必要性は変わらないものの、矢作川水系河川整備計画の目標（東海（恵南）豪雨）を達成するためには、河道改修と矢作ダムの有効活用を実施することにより、河川整備の効果を発現させることができる。 ・社会経済上の重要性と財政的制約、治水事業効果の早期発現、戦後最大規模の洪水の実績を目標流量として、河道改修と矢作ダムの有効活用（施設改良）が有利と考えられる。	中止	本省河川局 治水課 （課長 細見寛）
※ 山島坂ダム建設事業 四国地方整備局	再々評価	850	1,024	【内訳】 被害防止便益：657億円 流水の正常な機能の維持に関する便益：367億円  【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：168戸 年平均浸水軽減面積：28ha	789	1.3	・肱川流域は、平成7年洪水では1,195戸の浸水被害が発生したほか、平成16年には、床上浸水326戸、床下浸水376戸、平成17年には、床上浸水237戸、床下浸水214戸の被害が発生するなど、過去10年間に4回の浸水被害が発生している。	・平成16年5月に肱川水系河川整備計画を策定している。 ・流域自治体では肱川流域総合整備推進協議会を組織し、ダムの早期完成を強く要望している。 ・道路工事において、新工法の活用を積極的に図ることによってコスト削減を図っていく。	継続	本省河川局 治水課 （課長 細見寛）
鹿野川ダム改修事業 四国地方整備局	その他	420	794	【内訳】 被害防止便益：463億円 流水の正常な機能の維持に関する便益：331億円  【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：95戸 年平均浸水軽減面積：17ha	447	1.8	・肱川流域は、平成7年洪水では1,195戸の浸水被害が発生したほか、平成16年には、床上浸水326戸、床下浸水376戸、平成17年には、床上浸水237戸、床下浸水214戸の被害が発生するなど、過去10年間に4回の浸水被害が発生している。	・平成16年5月に肱川水系河川整備計画を策定している。 ・流域自治体では肱川流域総合整備推進協議会を組織し、ダムの早期完成を強く要望している。 ・クレストゲート改修時の仮締切方法の変更等でコスト削減を図っていく。	継続	本省河川局 治水課 （課長 細見寛）

※沙流川総合開発事業、荒川上流ダム再開発事業、三峰川総合開発事業（戸草ダム）、山島坂ダム建設事業は、検証の対象とするもの（平成21年12月25日記者発表）に区分されており、上記の結果の如何によらず「今後の治水対策のあり方に関する有識者会議」が本年夏頃に中間とりまとめとして示す新たな基準に沿って、個別ダムの検証を行うこととしたところ。