

再評価結果一覧

【公共事業関係費】

【河川事業】
（直轄事業）

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				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)
			便益の内訳及び主な根拠	費用:C (億円)	B/C					
留萌川直轄河川改修事業 北海道開発局	再々評価	197	515	【内訳】 被害防止便益：510億円 残存価値：5億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：80戸 年平均浸水軽減面積：34ha	225	2.3	・留萌川流域では、昭和50年8月、昭和56年8月、昭和63年8月に被害の大きな洪水が発生している。 ・留萌川流域は、北海道西北部の中核都市であり、水産加工や稲作を中心とする産業が盛んで、水害被害やJR留萌本線、国道233号の分断が地域社会の衰退、食料供給へ大きな影響を生じる恐れがあり、早期に流域全体の治水安全度を向上、被害をできるだけ軽減できるような地域と一体となった防災対策が急務となっている。 ・以上のことから、事業の必要性・重要性は変化なく、費用対効果等の投資効果も確保されているため、事業を継続する。	継続	本省河川局 治水課 (課長 森北佳昭)	
石狩川直轄河川改修事業 北海道開発局	再々評価	7,673	20,357	【内訳】 被害防止便益：20,260億円 残存価値：97億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：4,301戸 年平均浸水軽減面積：2,300ha	5,580	3.6	・石狩川流域には、北海道の約1/2の人口、資産が集中している。また、国内有数の食料生産地としての役割は大きい。 ・道央地域と国内外各地及び道内各地を結ぶ交通や物流の要衝となっている。 ・下流域の大部分が軟弱な低平地であり、洪水時には石狩川の高い水位が長時間継続することから、これに耐えうる堤防等の施設整備が必要である。 ・上流域は扇状地上に人口が、資産が集中した北海道第2の都市、旭川市中心部を貫流している急流河川であり、高速流対策の実施が必要であり、洪水の強大なエネルギーによって引き起こされる洗掘・浸食による被災があとを絶たない。 ・道都札幌市を貫流する支川豊平川は、国内有数の急流河川であり、高速流対策の実施が必要となっている。 ・このため、流域全体の治水安全度向上を図るには質の高い河川整備が急務である。 ・以上のことから、事業の必要性・重要性は変化なく、費用対効果等の投資効果も確保されているため、事業を継続する。	継続	本省河川局 治水課 (課長 森北佳昭)	
石狩川直轄河川改修事業（千歳川遊水地） 北海道開発局	再々評価	1,150	2,184	【内訳】 被害防止便益：2,151億円 残存価値：33億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：167戸 年平均浸水軽減面積：254ha	1,010	2.2	・千歳川流域では、昭和50年8月、昭和56年8月に被害の大きな洪水が発生している。 ・千歳川流域は、札幌市のベッタタウンとして人口が集中している。また、水田・畑作等、食品製造業、新千歳空港を中心とする臨空型工業地帯である。 ・道央地域と国内外各地及び道内各地を結ぶ交通や物流の要衝となっている。 ・千歳川流域は低平地であり、洪水時には石狩川の背水の影響を長い区間で受け、水位の高い状況が続く、破堤の可能性が依然高いままであり、遊水地群の施設整備が急務である。 ・以上のことから、事業の必要性・重要性は変化なく、費用対効果等の投資効果も確保されているため、事業を継続する。	継続	本省河川局 治水課 (課長 森北佳昭)	

後志利別川直轄河川改修事業 北海道開発局	再々評価	97	368	100	3.7	・後志利別川流域は、近年においては平成9年8月、平成10年5月、平成11年7月に浸水被害が発生しており、地域住民から河川整備に対する要望がある。 ・道南地域を代表する穀倉地帯であり、洪水被害による国道229号、国道230号の分断が社会・経済・文化基盤へ大きな影響を生じる恐れがある。 ・このため、河道掘削及び堤防整備によって治水安全度の向上を図り、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。	①事業の必要性等に関する視点 ・後志利別川下流域にある、せたな町、今金町は、道南地域を代表する穀倉地帯であり、樺山地方における社会・経済・文化の基盤となっている。しかし、依然として戦後最大規模の流量に対する安全度が確保されていない地域があり、本事業の投資効果も十分に確保されていることから、引き続き河川改修事業を進めていく必要がある。 ②事業進捗の見込みの視点 ・河道掘削等の河川改修事業は、着実に進捗しているが、流域の地方公共団体等からは安全度向上に対する強い要望があり、引き続き地域住民や関係機関と連携し、事業の進捗を図る。 ③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点 ・河道掘削土砂の活用等、引き続きコスト縮減に努める。また、代替案等の可能性については、環境への影響、地域への影響等の観点から、現計画が最適であると考ええる。 ・以上のことから、事業の必要性・重要性は変化なく、費用対効果等の投資効果も確保されているため、事業を継続する。	継続	本省河川局 治水課 (課長 森北佳昭)
沙流川直轄河川改修事業 北海道開発局	再々評価	150	914	145	6.3	・沙流川流域は、平成15年8月の台風10号により、戦後最大の洪水に見舞われ被害家屋283戸の大規模な浸水被害が発生した。 ・浸水による通行遮断により日高町富川地区、平取町本町地区等が孤立する。 ・また、旅客・物流が遮断された場合の損害は広域的である。 ・このため、浸水被害を早期に解消する必要がある。	①事業の必要性等に関する視点 ・沙流川流域は、明治初期頃から農耕地として水田や牧畜等が営まれている。 ・現在、下流域は、日高町、平取町の市街地が存在し、近年はトマトや軽種馬の全国有数の産地となっている。しかし、依然として戦後最大規模の流量に対する安全度が確保されておらず、近年でも平成15年（戦後最大）、18年に浸水被害が繰り返されているため、本事業の投資効果も十分に確保されていることから、引き続き河川改修事業を進めていく必要がある。 ②事業進捗の見込みの視点 ・堤防整備や河道掘削等の河川改修事業は、着実に進捗しているが、流域の地方公共団体等からは安全度向上に対する強い要望があり、引き続き地域住民や関係機関と連携し、事業の進捗を図る。 ③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点 ・道路部門および地方公共団体と連携を進めながら、引き続きコスト縮減に努める。また、代替案等の可能性については、環境への影響、地域への影響等の観点から、現計画が最適であると考ええる。 ・以上のことから、事業の必要性・重要性は変化なく、費用対効果等の投資効果も確保されているため、事業を継続する。	継続	本省河川局 治水課 (課長 森北佳昭)
天塩川直轄河川改修事業 北海道開発局	再々評価	734	760	607	1.3	・天塩川流域では、昭和56年8月、平成18年5月に被害の大きな洪水が発生している。 ・JR宗谷本線、国道40号、国道232号等、洪水時にはたびたびインフラの分断により地域の孤立・機能の麻痺を引き起こしている。 ・天塩川沿川に農地等の資産が集中しており、水害による農地の被害が地域社会の衰退、食料供給への大きな影響が生じる恐れがあり、早期に流域全体の治水安全度を向上、被害をできるだけ軽減できるような地域と一体となった防災対策が急務となっている。	①事業の必要性等に関する視点 ・天塩川流域は未だ整備途上であり、名寄川合流後の天塩川及び名寄川では、戦後最大規模に相当する洪水流量に対して、安全に流下するための河道断面がほぼ全川的に不足している。特に、河川沿いに市街地等の人口や資産が集積しており、堤防整備や河道掘削による流下断面の確保と洪水調節施設による洪水ピーク流量の低減が必要であるため、本事業の投資効果も十分に確保されていることから、引き続き河川改修事業を進めていく必要がある。 ②事業進捗の見込みの視点 ・堤防整備や河道掘削等の河川改修事業は、着実に進捗しているが、流域の地方公共団体等からは安全度向上に対する強い要望があり、引き続き地域住民や関係機関と連携し、事業の進捗を図る。 ③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点 ・これまで、地方公共団体等との連携によりコスト縮減を図ってきており、今後も地方公共団体等と連携を進めるなど、引き続きコスト縮減に努める。また、代替案等の可能性については、環境への影響、地域への影響等の観点から、現計画が最適であると考ええる。 ・以上のことから、事業の必要性・重要性は変化なく、費用対効果等の投資効果も確保されているため、事業を継続する。	継続	本省河川局 治水課 (課長 森北佳昭)
尻別川直轄河川改修事業 北海道開発局	その他	68	88	56	1.6	・尻別川では昭和50年8月洪水、昭和56年8月洪水、平成11年8月洪水により浸水被害が発生している。 ・尻別川流域には、羊蹄山・ニセコ連峰に代表される雄大な景観、アウトドアスポーツ、温泉などを求め、年間1千万人近くの観光客が訪れる。また、同流域は道央、道南地方などへの交通網が発達しており、それらは膨大な物流や旅客の移動を支えている。 ・これらを継続・拡大させ、流域の持続的な発展を維持するためには、安全・安心な流域の形成は必要不可欠である。	①事業の必要性等に関する視点 ・尻別川流域は1市6町2村からなり、流域内人口は約3.9万人である。現在までに治水整備や農地開発が進み、尻別川下流の低平地には後志管内最大の水田地帯が形成されるなど、北海道有数の農業地帯として発展してきた。また、流域内の主要交通機関は、札幌、小樽と道南地域を結ぶ物流輸送や旅客輸送に大きな役割を果たしている。そのため、昭和50年洪水等、戦後に大きな被害をもたらした洪水と同規模の洪水が発生した場合には、多大な被害が予想され、今後も河川改修事業を進めていく必要がある。 ②事業の進捗の見込みの視点 ・概ね20年で戦後最大規模の洪水流量により想定される被害の軽減を図ることを目標とし、効果的、効率的に整備を実施する。 ③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点 ・尻別川における治水対策は、これまで行ってきた治水対策を踏まえつつ、整備による効果、社会的影響や河川環境への影響等を勘案して、現計画である河道掘削による対応が妥当と判断した。	継続	本省河川局 治水課 (課長 森北佳昭)

十勝川直轄河川改修事業 北海道開発局	その他	1,603	2,158	【内訳】 被害防止便益：2,133億円 残存価値：25億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：296戸 年平均浸水軽減面積：417ha	1,095	2.0	・十勝川では近年も平成10年9月洪水、平成13年9月洪水、平成15年8月洪水により浸水被害が発生している。 ・十勝川流域は、国内有数の食料生産地としての役割が大きい。 ・道東地域と国内各地及び道内各地を結ぶ交通や物流の要衝となっている。 ・これらを継続・拡大させ、流域の持続的な発展を維持するためには、安全・安心な流域の形成は必要不可欠である。	①事業の必要性等に関する視点 ・十勝川流域は、帯広市をはじめとする1市14町2村からなり、流域内人口は約34万人である。国内有数の食料生産地としての役割が大きく、また流域内最大の都市である帯広市は道東地域の社会・経済・文化の中心となっているが、昭和37年洪水、昭和56年洪水等、戦後に大きな被害をもたらした洪水と同規模の洪水が発生した場合には、多大な被害が想定される。このため、今後も河川改修事業を進めていく必要がある。 ②事業の進捗の見込みの視点 ・概ね30年で戦後最大規模の洪水流量により想定される被害の軽減を図ることを目標とし、効果的、効率的に整備を実施する。 ③コスト削減や代替案立案等の可能性の視点 ・十勝川における治水対策は、これまでにやってきた治水対策を踏まえつつ、複数の治水対策案について、整備による効果や実現可能性を検討した。その結果、現在の河川区域内で流下能力の確保が可能であるため、現在の河川区域内で堤防の整備、河道の掘削等を行うこととした。	継続	本省河川局 治水課 (課長 森北佳昭)
湧別川直轄河川改修事業 北海道開発局	その他	19	125	【内訳】 被害防止便益：125億円 残存価値：0.1億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：23戸 年平均浸水軽減面積：3.2ha	17	7.4	・湧別川では近年洪水が頻発しており、平成10年9月洪水、平成13年9月洪水、平成18年10月洪水により浸水被害が発生している。 ・湧別川流域は、主に酪農や水産業が盛んであるとともに、オホーツク圏と道北・道央圏を結ぶ物資輸送や観光旅客輸送に大きな役割を果たしている。 ・これらを継続・拡大させ、流域の持続的な発展を維持するためには、安全・安心な流域の形成は必要不可欠である。	①事業の必要性等に関する視点 ・湧別川流域は2町からなり、流域内人口は約3.4万人である。酪農を中心とした農業の他、林業・木材産業、水産業が盛んで、特に河口の湧別町は全国有数のホタテの産地となっている。湧別川は全国有数の急流河川であり、急流河川特有の洪水流の強大なエネルギーによって生じる局所洗濯や浸食等について、堤防の安全性の確保を図る必要がある。また近年洪水が頻発していることから、治水安全度向上が急務である。このため、今後も河川改修事業を進めていく必要がある。 ②事業の進捗の見込みの視点 ・概ね20年で、河川整備基本方針で定めた目標に向けての段階的整備を行い、想定される被害の軽減を図ることを目標とし、効果的、効率的に整備を実施する。 ③コスト削減や代替案立案等の可能性の視点 ・湧別川における治水対策は、これまでやってきた治水対策を踏まえつつ、現状の河道整備状況や整備による効果、経済的・社会的影響等を勘案し、現計画案を選定した。	継続	本省河川局 治水課 (課長 森北佳昭)
渚滑川直轄河川改修事業 北海道開発局	その他	34	386	【内訳】 被害防止便益：385億円 残存価値：1億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：17戸 年平均浸水軽減面積：16ha	31	12.7	・渚滑川では近年洪水が頻発しており、平成10年9月洪水、平成12年9月洪水、平成13年9月洪水、平成18年10月洪水により浸水被害が発生している。 ・渚滑川流域は、酪農を中心とした農業が盛んであるとともに、流水接岸期には観光砕氷船の通航等、冬の観光に力を入れており、外国からの宿泊客も多い。また、オホーツク圏と道北・道央圏を結ぶ物資・観光客輸送に大きな役割を果たしている。 ・これらを継続・拡大させ、流域の持続的な発展を維持するためには、安全・安心な流域の形成は必要不可欠である。	①事業の必要性等に関する視点 ・渚滑川流域は1市1町からなり、流域内人口は約1.3万人である。中心都市である紋別市は流水観光で有名であり、オホーツク地域における行政、産業、経済の主要拠点の一つである。流域の中下流部は酪農が盛んであり、また下流はホタテやズワイガニの全国有数の産地となっているが、平成10年洪水等、戦後に大きな被害をもたらした洪水と同規模の洪水が発生した場合には多大な被害が想定される。このため、今後も河川改修事業を進めていく必要がある。 ②事業の進捗の見込みの視点 ・概ね20年で戦後最大規模の洪水流量により想定される被害の軽減を図ることを目標とし、効果的、効果的に整備を実施する。 ③コスト削減や代替案立案等の可能性の視点 ・渚滑川における治水対策は、これまでやってきた治水対策を踏まえつつ、整備による効果、経済的・社会的影響等を勘案し、現計画案による対応が妥当と判断する。	継続	本省河川局 治水課 (課長 森北佳昭)
高瀬川直轄河川改修事業 東北地方整備局	再々評価	97	103	【内訳】 被害防止便益：101億円 残存価値：2億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：23戸 年平均浸水軽減面積：155ha	68	1.5	・昭和33、41、43年、平成2、6、10、18年などの出水により大きな浸水被害が発生している箇所である。(昭和33年：住家損壊流失151戸、床上浸水2,801戸、浸水範囲面積3,150ha、昭和41年：床上浸水85戸、床下浸水57戸、農地被害3,287ha(流域市町村全体)、昭和43年：住家半壊床上浸水106戸、床下浸水93戸、農地浸水108戸、宅地等浸水90ha、平成2戸：家屋半壊1戸、床上浸水143戸、床下浸水96戸、浸水範囲面積2,600ha、平成6年：床上浸水21戸、床下浸水67戸、農地被害区域139ha、宅地等被害区域7ha、平成10年：床上浸水7戸、床下浸水5戸、農地被害区域317ha、宅地等被害区域1ha、平成18年：床下浸水9戸、農地被害面積55ha、宅地等被害面積0.6ha) ・整備実施後には、河川整備基本方針で定めた計画規模の洪水が発生しても、床上浸水等の重大な家屋浸水被害が解消される。	①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・小川原湖周辺の浸水が想定されている区域内に位置する市町村では、H17～H21間で総人口2.6%減、総世帯数は0.5%増となっており、大きな変化はない。 ②事業の投資効果の変化 ・現時点で本事業の投資効果を評価した結果は、高瀬川水系河川整備計画(大臣管理区間)の全体事業(H18～H47)1.5、残事業(H22～H33)1.2、当面事業(H22～H28)1.6となっており、今後も、本事業の投資効果が期待できる。 ③事業の進捗状況、事業進捗の見込みについて ・当面の整備(今後概ね7年間)として、田ノ沢地区の堤防整備と併せて安沼地区の堤防質的整備を実施し、平成18年などの近年洪水相当に対して家屋浸水被害を解消し、小川原湖の水位が計画築水位(TP+1.70m)程度となる出水(概ね30年に1回程度起こりえる洪水規模相当)が発生しても、外水による家屋浸水被害を解消する。 ・放水路拡幅については詳細な検討を行いながら、工事着手前に再度、再評価を行う。 ④コスト削減や代替案立案等の可能性について ・堤防の列車は、地域で有効活用していただき、処理費用等の削減に努める。 ・工法の工夫や新技術の積極的な採用等により、コスト削減に努める。 ・基本方針で定めた計画規模の洪水を安全に流下させるための代替案として、「築堤および放水路拡幅による対策」と「築堤および新たな洪水調節施設、放水路拡幅による対策」を比較検討し、「築堤および放水路拡幅による対策」が優位であることを確認している。 以上より、高瀬川水系河川整備計画(大臣管理区間)に基づく事業の必要性、重要性に変化はなく、事業全体の投資効果も確認できることから、事業を継続する。	継続	本省河川局 治水課 (課長 森北佳昭)

子吉川直轄河川改修事業 東北地方整備局	再々評価	1, 130	3, 525	【内訳】 被害防止便益：3, 504. 4億円 残存価値：20. 4億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：387戸 年平均浸水軽減面積：331ha	943	3. 7	・昭和22, 50, 55年, 平成10, 19年などの出水により大きな浸水被害が発生している箇所である。(昭和22年：全半壊26戸, 床上浸水1, 434戸, 床下浸水842戸, 農地浸水4, 113ha, 昭和50年：全半壊5戸, 床上浸水152戸, 床下浸水518戸, 農地浸水1, 380戸, 昭和55年：床上浸水68戸, 床下浸水134戸, 農地浸水4ha, 平成10年：全半壊4戸, 床上浸水124戸, 床下浸水222戸, 農地浸水498ha, 平成19年：床上浸水2戸, 床下浸水27戸, 農地浸水100ha) ・整備実施後には、昭和22年7月洪水と同規模の洪水が発生しても、床上浸水等の重大な家屋浸水被害が解消される。 ①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・子吉川沿川の浸水が想定される区域内に位置する市町村では、H17～H21の間で総人口4, 05減、総世帯数1, 25増となっており、若干の人口減少が見られるが、大きな変化はない。 ②事業の投資効果の変化 ・現時点で本事業の投資効果を評価した結果は、全事業（H17～H46）3. 7、残事業（H22～H46）2. 0、当面の事業（H22～H28）11. 6となっており、今後も、本事業の投資効果が期待できる。 ③事業の進捗状況、事業進捗の見込みについて ・河川改修事業としては整備計画策定以降、現在までに河道掘削を主として事業を実施中であり、平成22年3月現在、進捗率は25%（事業費ベース）。今後、当面の整備（概ね7年程度）として、現在の河道の流下能力が著しく不足する下流区間（由利本荘市街地部）において、河道掘削を中心とした整備を図る。 ・鳥海ダム建設事業は、平成21年12月に国土交通大臣が表明した方針に基づき、検証対象に区分されており、「今後の治水対策のあり方に関する有識者会議」が中間とりまとめとして示す新たな基準に沿って検証をしていく予定である。 ④コスト縮減や代替案立案等の可能性について ・堤防の刈草や河道の伐採木等は、地域の皆さんに無償で利用していただくことにより、処分費などの縮減に努めている。 ・子吉川水系河川整備計画（大臣管理区間）においては、目標達成に要するコスト及び効果発現時期等の観点から、河道改修等と鳥海ダム建設事業を組み合わせた治水対策としているが、新たな基準に沿って、鳥海ダム事業の検証をしていく予定である。 以上より、子吉川水系河川整備計画（大臣管理区間）に基づく事業の必要性、重要性に変化なく、費用対効果等の投資効果も確認できることから、河川改修事業については事業継続する。また、鳥海ダム建設事業については調査・地元説明の段階を継続することとするが、示された新たな評価基準等に沿って、事業の検証を行っていくこととする。	継続	本省河川局 治水課 （課長 森北佳昭）
北上川直轄河川改修事業 東北地方整備局	再々評価	2, 467	7, 932	【内訳】 被害防止便益：7, 820. 4億円 残存価値：111. 3億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：1, 656戸 年平均浸水軽減面積：2, 834ha	1, 702	4. 7	・昭和22, 23年, 平成14, 19年などの出水により大きな浸水被害が発生している箇所である。(昭和22年：床上床下浸水58, 969戸, 流出587戸, 全半壊3, 783戸, 昭和23年：床上床下浸水59, 237戸, 流出961戸, 全半壊2472戸, 平成14年：床上床下浸水3, 432戸, 全半壊13戸, 平成19年：床下床下浸水733戸) ・整備実施後には、昭和22年9月洪水と同規模の洪水に対して、外水氾濫による家屋の浸水被害が解消される。 ①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・北上川沿川の浸水が想定される区域内の市町村の総人口、総世帯数は、若干の減少傾向にあるが大きな変化はない。 ②事業の投資効果の変化 ・現時点で本事業の投資効果を評価した結果は、今後概ね30年間の事業（H22～H51）では4. 7、当面の事業（H22～H28）では6. 1となっており、今後も、本事業の投資効果が期待できる。 ③事業の進捗状況、事業進捗の見込みについて ・概ね30年間の整備として、上流域（岩手県側）については、洪水調節施設（一関遊水地）の整備推進により河道流量の低減を図りつつ、中流域や狹窄部における家屋浸水被害の軽減対策を推進するため、連続堤による治水対策に加え、上流域に係る下流への負荷をなるべくかけないよう途中堤等による治水対策を優先し、昭和22年9月洪水と同規模の洪水に対応した堤防の整備等を実施し、家屋浸水被害の防止を図る。下流域（宮城県側）については、北上川下流部の堤防整備を継続して行い、旧北上川及び江合川においても昭和22年9月洪水規模に対応した堤防整備・河道掘削等を実施するとともに、江合川からの分派先である鳴瀬川との安全度バランスを図りつつ、家屋浸水被害の防止に努める。また、旧北上川河口部においては昭和35年5月より地盤沈没と同規模の水位に達して、家屋被害防止のための堤防の整備を行う。 ④コスト縮減や代替案立案等の可能性について ・河道整備では、河道掘削による発生土砂の堤防整備への流用や他機関が実施する公共事業への活用等により、残土処分の縮減に努めている。 ・工法の工夫や新技術の積極的な採用等により、コスト縮減に努める。 ・代替案立案の可能性については、現実性や経済性等を検討した結果、今回提示する整備内容が妥当と判断している。 以上より、今後概ね30年間の事業の必要性、重要性に変化はなく、費用対効果等の投資効果も確認できることから、河川改修事業については事業を継続する。	継続	本省河川局 治水課 （課長 森北佳昭）
鳴瀬川直轄河川改修事業 東北地方整備局	再々評価	1, 460	6, 191	【内訳】 被害防止便益：6, 164億円 残存価値：27億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：1, 001戸 年平均浸水軽減面積：1, 147ha	1, 006	6. 2	・昭和22, 23, 61年, 平成14, 18年などの出水により大きな浸水被害が発生している箇所である。(昭和22年：床上浸水：鳴瀬川11, 150戸, 吉田川850戸, 床下浸水：鳴瀬川11, 450戸, 吉田川650戸, 外水氾濫面積：鳴瀬川16, 160ha, 吉田川3, 060ha, 昭和23年：床上浸水：鳴瀬川251戸, 吉田川1, 001戸, 床下浸水：鳴瀬川11, 006戸, 吉田川925戸, 外水氾濫面積：鳴瀬川13, 690ha, 吉田川5, 925ha, 昭和61年：床上浸水：約1, 500戸, 床下浸水：約1, 000戸, 外水氾濫面積：吉田川3, 060ha, 平成14年：床上浸水：鳴瀬川116戸, 吉田川822戸, 内水氾濫面積：鳴瀬川38, 8ha, 吉田川1843ha, 外水氾濫面積：吉田川160, 8ha, 平成18年：床下浸水：吉田川1戸, 内水氾濫面積：鳴瀬川9ha, 吉田川27ha) ・整備実施後には、昭和22年9月洪水と同規模の洪水に対して、家屋の浸水被害が解消される。 ①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・鳴瀬川沿川の浸水が想定される区域内の市町村の総人口、総世帯数は、H17～H21の間で総人口2, 5%減、総世帯数2. 8%増であり、若干の人口減少が見られるが大きな変化はない。 ②事業の投資効果の変化 ・現時点で本事業の投資効果を評価した結果は、全事業（H19～H48）6. 2、残事業（H22～H48）5. 6、当面の事業（H22～H28）9. 4となっており、今後も、本事業の投資効果が期待できる。 ③事業の進捗状況、事業進捗の見込みについて ・整備計画策定以降、現在までに堤防整備、河道掘削、水害に強いまちづくり事業等を実施中であり、平成22年3月現在、進捗率は18%（事業費ベース）。今後、当面の整備（概ね7年程度）として、現在の河道の流下能力が著しく不足する区間等を優先的に、堤防整備、河道掘削を中心とした整備を図るとともに、水害に強いまちづくり事業を構成する予定である。 ・鳴瀬川総合開発事業は、平成21年12月に国土交通大臣が表明した方針に基づき、検証対象に区分されており、「今後の治水対策のあり方に関する有識者会議」が中間とりまとめとして示す新たな基準に沿って検証をしていく予定である。 ④コスト縮減や代替案立案等の可能性について ・河道整備では、河道掘削による発生土砂の堤防整備への流用や他機関が実施する公共事業への活用等により、残土処分の縮減に努めている。 ・鳴瀬川水系河川整備計画（大臣管理区間）においては、目標達成に要するコスト及び効果発現時期等の観点から、河道改修等と鳴瀬川総合開発事業を組み合わせた治水対策としているが、新たな基準に沿って、鳴瀬川総合開発事業の検証をしていく予定である。 以上より、鳴瀬川水系河川整備計画（大臣管理区間）に基づく事業の必要性、重要性は変化なく、費用対効果等の投資効果も確認できることから、河川改修事業については事業を継続する。また、鳴瀬川総合開発事業については調査・地元説明の段階を継続することとするが、示された新たな評価の基準等に沿って、事業の検証を行っていくこととする。	継続	本省河川局 治水課 （課長 森北佳昭）

中川・綾瀬川直轄 河川改修事業 関東地方整備局	再々評価	3,411	49,452	【内訳】 被害防止便益：49,242億円 残存価値：210億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：18,658戸 年平均浸水軽減面積：582ha	3,240	15.3	・昭和33年9月狩野川台風により流域の約30%が浸水するという甚大な被害を受けた。 ・昭和50年代、60年代や平成に入った後も、綾瀬川の下流部を中心に大規模な浸水被害が発生している。 ・近年においても、局地的集中豪雨や台風などによる降雨により、浸水被害を受けている。	●事業の必要性に関する視点 ・事業を巡る社会情勢等の変化 近年、流域内において、ますます開発が進み市街化が拡大されていく中で、河道へ流出する洪水の増大も予想され、それらの洪水を安全に流下させるための当該事業の必要性も高まっている。 ・事業の投資効果 B/C=15.3（B=49,452億円、C=3,240億円） ●事業の進捗状況・事業の進捗の見込みの視点 現在、事業は中川右岸中上流部の堤防整備区間の用地取得を先行し堤防整備を進めているところであり、自治体並びに住民も事業に期待しており、支障なく事業が進むと思われる。 ●コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点 築堤のための材料については、他事業（越谷レイクタウン特定土地区画整理事業、大規模調節池整備事業）からの発生土や、河道掘削による採取土を利用するなど、コスト縮減に努める。	継続	本省河川局 治水課 （課長 森北佳昭）
多摩川直轄河川改修事業 関東地方整備局	再々評価	1,500	31,405	【内訳】 被害防止便益：31,383億円 残存価値：22億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：16,805戸 年平均浸水軽減面積：260ha	1,253	25.1	・昭和22年9月台風16号洪水では、二ヶ領河原堰左岸で洪水流による侵食により堤防決壊が発生。 ・平成3年9月台風18号では、浅川橋水位観測所で警戒水位を超え、新井橋上流の水衛部では堤防が侵食されとうい被害が発生。 ・平成19年9月台風9号では、二ヶ領上河原堰上流において水位がHWLを超過。石原地点の陸間では各落とし及び土壌による水防活動を実施。二子玉川地先の無堤地区では、避難勧告が発令され土壌約2,000袋を設置する水防活動を実施。	●事業の必要性に関する視点 ・事業を巡る社会情勢等の変化 多摩川流域では沿川に資産が集中しているため氾濫被害のリスクが大きく、水源から河口までの勾配が急で流れの速い河川であるため、河岸浸食が起こりやすい状況。さらに、堰等による影響で上流に土砂が溜まり河道断面が不足。 上記の課題に対応するため、今後も河川改修事業を進めていく必要があります。棄の必要性が高まっている。よって引き続き堤防整備、河道掘削等の必要がある。 ・事業の投資効果 B/C=25.1（B=31,405億円、C=1,253億円） ●事業の進捗状況・事業の進捗の見込みの視点 多摩川水系の改修事業は、現在計画的に進めている。また、700-700の取り組みを通じて市民、自治体等と連携しながら整備を行っている。今後も実施にあたっては、社会情勢の変化に留意しつつ、地元関係者との調整を十分に行い実施していく。 ●コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点 今後も環境に配慮した自己完結型の作りによりコンクリートや採掘土を再利用する等のコスト縮減に努める。	継続	本省河川局 治水課 （課長 森北佳昭）
鶴見川直轄河川改修事業 関東地方整備局	再々評価	658	3,059	【内訳】 被害防止便益：3,045.6億円 残存価値：13.7億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：1,381戸 年平均浸水軽減面積：30ha	447	6.8	・昭和33年9月の狩野川台風が最も大きく、死者93名、浸水戸数は約20,000戸にのぼる。 ・その後も市街化の進展とあいまって、度々浸水被害が発生。	●事業の必要性に関する視点 ・事業を巡る社会情勢等の変化 鶴見川直轄区間の沿川では、依然として人口増加が続いています。河川整備計画策定（H18）後で見ても、横浜市内鶴見区及び港北区合わせて年間4,000人、川崎市幸区が年間約2,000人増加している。 また、都市河川である鶴見川の治水対策については、近年日本で頻発するゲリラ豪雨の被害の発生とあいまって、沿川住民の関心は一層高くなっている。 ・事業の投資効果 B/C=6.8（B=3,059億円、C=447億円） ●事業の進捗状況・事業の進捗の見込みの視点 現在、事業は順調に進んでおり、今後の実施の目途・進捗の見通しについては特に大きな支障はない。 また、地元からも整備能の要望を受けている。 今後も事業実施にあたっては、社会情勢等の変化に留意しつつ、地元関係者との調整を十分に行い実施します。 ●コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点 河道掘削工事により発生する土砂の処理については、コスト比較を徹底し、再利用及びコスト縮減に努める	継続	本省河川局 治水課 （課長 森北佳昭）
富士川直轄河川改修事業 関東地方整備局	再々評価	258	930	【内訳】 被害防止便益：926億円 残存価値：4億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：170戸 年平均浸水軽減面積：1,184ha	228	4.1	・昭和34年8月洪水により8箇所で破堤し甚大な被害が発生。 ・昭和57年8月洪水により東海道本線鉄橋の流出や、河岸浸食や内水氾濫、無堤部の外水氾濫が発生。	●事業の必要性に関する視点 ・事業を巡る社会情勢等の変化 甲府市等の重要都市を抱える下流部の氾濫域においては、近年、沿川まで市街化が進行しており、ますます改修事業の必要性が高まっている。よって引き続き堤防整備、河道掘削等の必要がある。 ・事業の投資効果 B/C=4.1（B=930億円、C=228億円） ●事業の進捗状況・事業の進捗の見込みの視点 現在、事業は順調に進んでおり、今後の実施の目途・進捗の見通しについては、特に大きな支障はない。 また、治水事業の早期実施に関する要望があり、地元関係者からの理解・協力を得ている。今後も事業実施にあたっては、地元との調整を十分行い、実施する。 ●コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点 今後とも築堤土は、河川事業の掘削土の有効利用のほか、将来想定される公共事業（国、県市町村）の発生土の有効利用を図り、コスト縮減に努める。	継続	本省河川局 治水課 （課長 森北佳昭）
利根川上流特定構造物改築事業（谷田川第一排水機場） 関東地方整備局	長期間継続中	38	82	【内訳】 被害防止便益：82億円 残存価値：0.4億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：24戸 年平均浸水軽減面積：40ha	52	1.6	・流域は、利根川と渡良瀬川の堤防に囲まれた低平地であり、洪水時には流域の雨水を自然流下では配水できないことから、流域の各所で漏水が発生し、過去幾度となく浸水被害に見舞われている。	●事業の必要性に関する視点 ・事業を巡る社会情勢等の変化 採択時から社会情勢や、人口、世帯数及び試算等は大きく変化していないが、工業団地、住宅団地の造成、誘致が行われており、事業の必要性はより高くなっている。 ・事業の投資効果 B/C=1.6（B=82億円、C=52億円） ●事業の進捗状況・事業の進捗の見込みの視点 平成17年度に事業着手し、機場の新設は平成22年度末に完了し、平成23年度から供用開始予定。 現在、事業は順調に進んでおり、平成23年度に旧施設を撤去し、事業完了する。 ●コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点 旧施設撤去時に発生するコンクリート等の再利用を行うなどコスト縮減に努める	継続	本省河川局 治水課 （課長 森北佳昭）

橘川直轄河川改修事業 北陸地方整備局	再々評価	484	11,953	【内訳】 被害防止便益11,946億円 残存価値：7億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：3,925戸 年平均浸水軽減面積：765ha	481	24.8	・平成10年、平成16年、平成18年の出水により氾濫危険水位を超過しており、平成16年には小松市初となる避難勧告（2,273世帯）が発令され、平成18年洪水では避難準備情報が発令（2,726世帯）されるなど近年でも極めて危険な状態となっており、国際空港・高速道路・国道・鉄道など広域交通網等の要衝で社会経済活動に与える影響が大きい。	・橘川は低平な地形条件と氾濫域の試算の増大から想定氾濫区域人口約40,000人、被害増額3,700億円（1/100洪水規模H20年末）と氾濫時の被害が甚大になることが想定されることから、今後とも洪水に対する安全度の向上を図るため、堤防整備、河道掘削、護岸を整備する必要がある。 ・河川改修を行った場合の費用対効果は24.8である。 ・橘川の完成堤防の整備率は約30%であるが、治水事業の進捗に対する地元からの強い要望もあり、今後も引き続き計画的に進捗を図る。 ・コスト縮減については、引き続き新技術、施工計画の見直し等の代替案の検討により一層建設コスト縮減に努める。	継続	本省河川局 治水課 （課長 森北佳昭）
信濃川特定構造物 改築事業（大河津 可動堰） 北陸地方整備局	長期間継続中	410	1,816	【内訳】 被害防止便益：1,810億円 残存価値：6億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：243戸 年平均浸水軽減面積：279ha	476	3.8	・大河津可動堰が倒壊した場合、利水機能は失われ、可動堰上流や信濃川の下流では、上下水道や灌漑用水などの取水に障害が発生し、越後平野の工業、農業、商業などに多大な被害を及ぼすこととなる。	・大河津可動堰は、大河津洗堰とともに越後平野の治水、利水の要である大河津分水路の根幹を成す重要施設である。 ・築後70年以上が経過し施設の老朽化の進行による安全性の低下、流下能力の不足という課題を抱えており、洪水時に施設が倒壊し堤防が決壊した場合は、その影響は広く下流の県都新潟市まで甚大な被害が及ぶ。 ・平成23年度には新堰への切り替えを予定している。 ・事業実施にあたっては、引き続き、新技術、施工計画の見直し等の代替案検討により一層の建設コスト縮減に努める。	継続	本省河川局 治水課 （課長 森北佳昭）
狩野川直轄河川改修事業 中部地方整備局	再々評価	236	3,104	【内訳】 被害防止便益：3,102億円 残存価値：6億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：494戸 年平均浸水軽減面積：46ha	566	5.5	・過去の災害としては、昭和33年9月26日の台風22号（狩野川台風）では死者684名、行方不明169名、家屋全壊261戸、流失697戸、半壊647戸、床上浸水3,012戸、床下浸水2,158戸の被害が発生し、近年においても度々浸水被害が発生している。 ・概ね50年に1回程度起こる大雨が降ったことにより想定される氾濫被害は、浸水面積約1,600ha、浸水人口約37,000人、浸水家屋数約13,000世帯であり、整備を実施することで氾濫被害は概ね解消される。 ・氾濫域に位置する沼津市や三島市は下流域は国道1号や136号、東海道新幹線などの動脈が集中する交通の要所となっており、伊豆縦貫自動車道の整備も進み伊豆半島の拠点機能の向上が期待される。	・流域内人口は、約66万人とほぼ横ばいであるが、宅地化に伴い下流部の人口が増加している。 ・平成17年12月16日に策定した「狩野川水系河川整備計画」に基づき、概ね50年に1回発生する規模の洪水（狩野川大川において3,100m/s）を安全に流下させるため、上下流の整備水準のバランス等を考慮し、河川整備を実施する。 ・流下能力が不足する下流域改修を実施し支川黄瀬川において流下阻害となっている県道黄瀬川橋の橋梁架替を実施している。また、度重なる内水被害に対処するため流域自治体と一体となった内水対策を実施している。 ・掘削土砂の築堤盛土への有効活用や排水機場におけるコンクリート軽減などコスト縮減を図っており今後も積極的にコスト縮減に努める。	継続	本省河川局 治水課 （課長 森北佳昭）
狩野川特定構造物 改築事業（黄瀬川橋） 中部地方整備局	長期間継続中	19	139	【内訳】 被害防止便益：138億円 残存価値：2億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：40戸 年平均浸水軽減面積：2ha	29	4.7	・昭和51年8月9日の前線による洪水では床上浸水44戸、床下浸水198戸の被害が発生している。 ・概ね50年に1回程度起こる大雨が降ったことにより想定される氾濫被害は、浸水面積約30ha、浸水人口約1,100人、浸水家屋数約400世帯であり、整備を実施することで氾濫被害は解消される。 ・黄瀬川における水防体制の頻度は、過去3年間で11回を数え、流域の他支川と比べても多く平成19年には黄瀬川大橋付近から上流約200mの区間において護岸が被災しており整備による被害軽減が期待される。	・黄瀬川氾濫域に位置する沼津市は人口約20万人、清水町は3万人で氾濫域には住宅が密集しており探検時からの人口はほぼ横ばいである。 ・平成17年12月16日に策定した「狩野川水系河川整備計画」に基づき、概ね50年に1回発生する規模の洪水に対する流下能力不足を解消するため、黄瀬川の狹窄部で堤防未整備となっている黄瀬川橋の改築及び堤防整備を実施する。 ・道路管理者である静岡県や沼津市と連携を図り、本年度より用地取得及び工事に着手する。 ・掘削土砂の築堤盛土等への有効利用や橋梁形式（鋼3径間連続少敷桁橋）を採用し、構造の合理化、施工、維持管理のコスト縮減を行っており、さらに積極的なコスト縮減に努める。	継続	本省河川局 治水課 （課長 森北佳昭）
櫛田川直轄河川改修事業 中部地方整備局	再々評価	149	689	【内訳】 被害防止便益：685.4億円 残存価値：3.4億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：271戸 年平均浸水軽減面積：350ha	218	3.2	・過去の災害としては、昭和34年9月の伊勢湾台風（死者・行方不明者16人、負傷者248人、被災家屋3,814戸）等、台風に起因する洪水が多く、また近年においても大きな出水が度々発生している。 ・観測開始後最大規模相当となる平成6年9月洪水と同規模の洪水が発生し際に想定される被害は、浸水面積約29km ² 、浸水人口約7,200人であり、整備を実施することで氾濫被害は解消される。 ・完成堤防の整備割合が50%を下回る状況であり堤防詳細点検の結果20kmの区間で堤防強化が必要とされていることから整備による被害軽減が期待される。	・流域市町村の人口は、下流域では若干の増加傾向、中上流域では若干の減少傾向にあるものの大きな変化は見られず、また資産、土地利用に関しても大きな変化は見られない。 ・平成17年8月3日に策定した「櫛田川水系河川整備計画」に基づき、以下を目的に事業を実施している。洪水対策：観測開始後最大規模相当の洪水に対し、甚大な被害を防止。高潮対策：高潮時に伊勢湾台風が再来した場合の災害の発生の防止。地震対策：東南海・南海地震等に伴う二次災害の防止。津波対策：上記地震と同時に発生すると考えられる津波被害の防止。 ・高さや断面が不足している箇所での堤防整備や浸透に対する漏水対策を主に実施していく。また下流部における流下阻害の要因となっている大平橋改築及び河道掘削に向け施設管理者と十分な連携を図り、事業を実施する。 ・河川整備計画策定以降、主に実施してきた高潮堤防整備において、プレキャスト製品を採用するなど、コスト縮減につとめてきており、平成21年度までに約4億円（1割程度）のコスト縮減を図った。今後とも、新技術の積極的な採用や掘削土砂の有効活用など、引き続き工事コストの縮減に努める。	継続	本省河川局 治水課 （課長 森北佳昭）

太田川直轄河川改修事業 中国地方整備局	再々評価	166	1,253	【内訳】 被害防止便益：1,244億円 残存価値：9億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：589戸 年平均浸水軽減面積：30ha	154	8.1	・沿川は広島市街地として高度な土地利用が進んでいる。 また、市街地等を縦横断する幹線道路が建設されている。 ・下流デルタ域及び3川合流部付近は、特に人口、資産が密集しており、平成17年9月洪水（被災家屋数：486戸）及び平成18年9月洪水（被災家屋数73戸）では河岸高まで水位が上昇し、一部の家屋は浸水被害を被ったが、水防活動により被害を最小限に食い止めることができた。 ・中流部は狭小な土地に集落が点在しており、洪水時の水位上昇も早く、洪水は道路や低い土地にある田畑を含めて流下する状況で、平成17年9月洪水では、甚大な床上浸水被害が発生した。	・太田川流域は、中国・四国唯一の百万都市であり、高度な都市機能が集積する広島市街地を抱えている。 ・太田川水系の関係市町が、「太田川改修促進協議会」を組織し、太田川水系の治水対策の促進を強く要望している。 ・新技術・新工法を活用するとともに、関係機関等との事業調整、建設発生土の有効利用を図り、コスト削減に努める。 ・掘削による発生土を有効利用し、築堤盛土の材料費のコスト削減を図る。	継続	本省河川局 治水課 （課長 森北佳昭）
斐伊川直轄河川改修事業 中国地方整備局	その他	1,080	14,913	【内訳】 被害防止便益：14,701億円 残存価値：212億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減世帯数：3,983世帯 年平均浸水軽減面積：1,864ha	1,129	13.2	・斐伊川本川、宍道湖、大橋川において、戦後最大の被害をもたらした昭和47年7月洪水（浸水戸数約25,000戸、浸水農地面積10,031ha）が再び発生した場合でも、家屋の浸水被害の発生を防止できる。 ・斐伊川放水路、神戸川においては、計画高水流量を安全に流下させ、浸水被害の発生を防止できる。 ・中海・境水道では高潮を含めた既往最大水位に波浪等を考慮したものに對し、浸水被害を防止できる。 ・斐伊川水系の関係市町村は「斐伊川水系治水期成同盟会」を組織し、治水対策の促進を強く要望している。 ・関係市町村が事業の早期完成に向けての要望活動を積極的に行っている。	・河川整備基本方針に沿って、概ね20年間の整備メニューを示した本河川整備計画に基づき、再度災害防止の観点から、上流のダム、中流の斐伊川放水路、下流の大橋川改修と宍道湖の湖岸堤整備、また中海・境水道においても、近年、高潮被害が頻発しているため、湖岸堤整備を進めていく必要がある。 ・尾原ダム及び志津見ダムは平成22年度末で完成予定であり、斐伊川放水路については平成20年代前半完成を目指し、分流堰等の残事業を計画的に推進中である。 ・新技術・新工法を活用すると共に、関係機関等との事業調整、建設発生土の有効利用を図り、コスト削減に努める。 ・施設点検や維持補修の効率化、施設の延命化等のライフサイクルコストを意識し、施設整備を行う。	継続	本省河川局 治水課 （課長 森北佳昭）
斐伊川直轄河川改修事業（斐伊川放水路） 中国地方整備局	その他	2,500	6,611	【内訳】 被害防止便益：6,485億円 残存価値：126億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減世帯数：1,900世帯 年平均浸水軽減面積：900ha	3,927	1.7	・斐伊川水系は、下流に日本海との水位差の小さい中海・宍道湖を抱え、斐伊川本川の河床は周辺の地盤高より高い天井川となっており、ひとたび洪水による氾濫が生じた場合には、宍道湖周辺の低地では浸水が長時間続き、その氾濫域は広大なものとなり被害は甚大である。 ・斐伊川水系の関係市町村は「斐伊川水系治水期成同盟会」を組織し、治水対策の促進を強く要望している。 ・関係市町村が事業の早期完成に向けての要望活動を積極的に行っている。	・斐伊川放水路は、斐伊川本川下流部の天井川部分及び宍道湖への流入量を減らすため、斐伊川本川の流量を分派し、隣り合う神戸川と一体的な治水整備を実施し、水系の一体的な治水安全度の向上に寄与するものである。 ・用地補償、工事状況とも順調に進捗しており、平成20年代前半での事業完了を目指す。 ・分流堰堰軸位置の最適化等によるコスト削減を実施。	継続	本省河川局 治水課 （課長 森北佳昭）
江の川下流土地利用一体型水防災事業（川平地区） 中国地方整備局	長期間継続中	45	59	【内訳】 被害防止便益：58億円 残存価値：1億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：7戸 年平均浸水軽減面積：1.1ha	41	1.4	・昭和47年7月洪水（浸水家屋数58戸、浸水面積29ha）では、江の川全域に降雨をもたらせ、戦後最大洪水となり、流域全域に甚大な被害をもたらした。その後も昭和58年7月洪水（浸水家屋数32戸、浸水面積26.7ha）では、下流に降雨が集中し、多くの浸水被害が発生した。 ・事業採択後、事業を円滑に進めるために、地域住民が「水防災事業推進協議会」を設立しており、本協議会と江津市、国土交通省とで、事業調整を行い、川平地区の水防災事業を進めている。 ・江の川下流域治水期成同盟会により、川平地区の水防災事業に関する促進の要望が毎年出されている。	・江津市の人口は平成12年当時と比較し平成17年ではほぼ横ばいで推移している。 ・通常の築堤方式で施工した場合、堤防と背後の急峻な山に囲まれた窪地に家屋が残ることによる住環境の悪化、田畑が著しく減少する等の弊害が発生する等の理由により、宅地嵩上げにより治水安全度の向上を図る。 ・築堤方式、輪中堤方式と比較し現状の水防事業の事業費が安価であること、他工事の発生土を有効利用し、築堤盛土の材料費のコスト削減を図る。	継続	本省河川局 治水課 （課長 森北佳昭）
高梁川直轄河川改修事業 中国地方整備局	その他	785	14,547	【内訳】 被害防止便益：14,534億円 残存価値：13億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：2,656世帯 年平均浸水軽減面積：442ha	514	28.3	・高梁川中下流、小田川において、昭和47年7月洪水が再び発生しても、外水による浸水被害が防止できる。 ・小田川合流点の付替えにより、新たに河道となる高梁川派川においては、計画高水流量を計画高水位以下で流下させ、外水による浸水被害が防止できる。 ・高梁川上流においては、昭和47年7月洪水が再び発生した場合でも、外水による浸水被害が軽減できる。 ・高梁川水系の関係市は「高梁川改修促進協議会」を組織し、治水対策の促進を強く要望している。 ・小田川付替え事業で影響を受ける柳井原地区では、「小田川放流対策協議会」を設立し、国との協議を組織的に進めている状況である。	・河川整備基本方針に沿って、概ね30年間の整備メニューを示した本河川整備計画に基づき、再度災害防止の観点から小田川合流点の付替え、並井堰の左岸改築、高梁川下流地区の築堤、高梁川中・上流地区および小田川の河道掘削、築堤などの整備を進めていく必要がある。 ・新技術・新工法を活用するとともに、関係機関等との事業調整、建設発生土の有効利用を図り、コスト削減に努める。 ・施設点検や維持補修の効率化、施設の延命化等のライフサイクルコストを意識し、施設整備を行う。	継続	本省河川局 治水課 （課長 森北佳昭）

旭川特定構造物改築事業(百間川河口水門) 中国地方整備局	長期間継続中	120	908	【内訳】 被害防止便益：907億円 残存価値：1億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：260戸 年平均浸水軽減面積：82ha	155	5.8	・河口部は干拓地で形成され、ゼロメートル地帯が広がるため、洪水・高潮等に脆弱な地形であり、地盤高が旭川、百間川の洪水時の河川水位より低く、人口・資産が集中している。 ・百間川（旭川放水路）改修促進期成会により、河川改修とともに河口水門の増築に関する促進の要望が毎年出されている。	・百間川周辺の人口は、平成12年当時と比較し、平成17年では1.1倍となり宅地化が進んでおり、岡山市は平成21年4月に政令指定都市に移行。 ・百間川河口部の現況流下能力は計画高水流量2,450m³/sに対して約5割しかないため、流下能力上ネックとなっている。そのため、早期に百間川河口水門増築を完成させ、旭川放水路（百間川）の改修事業効果も発現し、岡山市街地の治水安全度を向上させる必要がある。 ・順調に進捗しており、関係機関並びに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。 ・ゲート型式にライジングセクタゲート型式の採用、建設発生土を、河口部水防拠点等の盛土として利用することにより、総費用を削減を図る。	継続	本省河川局治水課（課長 森北佳昭）
物部川直轄河川改修事業 四国地方整備局	その他	78	625	【内訳】 被害防止便益：624億円 残存価値：1億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：433戸 年平均浸水軽減面積：169ha	52	12.0	・物部川流域では過去に下記の被害が発生している。 昭和45年8月台風10号：全半壊家屋2,185戸、浸水家屋2,936戸（流域関連自治体の合計被害） 平成16年8月台風16号：高潮右岸箇所、立田箇所、深洲箇所、下の村箇所で低水腫岸等が被災 平成17年9月台風14号：高潮左岸箇所、吉川下流箇所、吉川上流箇所、茨西箇所、父養寺箇所で水制工等が被災 ・想定氾濫区域内には下記の施設が存在する。 重要な公共施設等：高知空港、土佐くろしお鉄道こめん・なはり線、国道55号・195号、高知大学、高知高専、香南市吉川庁舎等 災害時要支援者施設：病院、老人ホーム、小中高等学校・保育園等 ・このため、堤防整備や河道掘削等の事業を実施し、物部川のはん濫による家屋浸水被害を防止する。	・物部川下流域の右岸側には扇状地が形成され、物部川が破壊すると広大な範囲にはん濫流が到達し、甚大な浸水被害の発生が予想される。 ・物部川下流域は、高知空港や高知県東部と県都高知市を結ぶ国道、鉄道等が整備され、高知県における交通の要衝となっている。また、既存市街地の拡大が進んでいるほか、近年では、工業団地や物流団地の誘致等、流域の開発も進んでいる。これらにより、今後ものはん濫域内の土地利用の高度化（宅地開発、企業誘致等）が見込まれ、物部川の治水整備の重要性はさらに高まるものと考えられる。 ・河川整備計画に計上されている各事業については、事業の実施にあたり発生材等の有効利用、新技術の活用等による、代替案（工法等）の可能性についても考慮しつつ、コスト削減に努めていく。	継続	本省河川局治水課（課長 森北佳昭）
仁淀川直轄河川改修事業 四国地方整備局	再々評価	383	870	【内訳】 被害防止便益：854億円 残存価値：16億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：246戸 年平均浸水軽減面積：293ha	494	1.8	・仁淀川水系波介川流域は、出水時に仁淀川本川の影響を受け、自然排水が困難な状況となり、浸水被害が頻発している。 ・昭和50年の出水により、浸水戸数3,354戸、浸水面積1,590haの浸水被害が発生している。 ・このため波介川では、現在の仁淀川合流点から河口までの新川開削を行い、現合流点を河口部に変更する河口導流の実施により、波介川の水位を低減させ、浸水被害の大幅な軽減を目指す。	・波介川河口導流事業は、昭和50年の激甚な出水を契機に昭和60年より事業に着手、以降用地買収を継続し、平成15年度より工事を開始している。 ・平成16,17年の2力年連続の大規模な浸水被害により、平成19年には波介川床上浸水対策特別緊急事業として、短期・集中的に事業を推進している。 ・粘性土の大量発生、仮設工法変更等の課題が発生し、事業費が増大したが、周辺市町村、関係機関の協力により円滑に事業が進捗している。 ・波介川河口導流事業の早期完成に向けて、地元住民組織の協力のもと、着実に事業を進めている。 ・実施にあたっては関係機関と連携調整を十分に行い、工事で発生した建設発生土を築堤工や捨石工へ流用及び他事業養浜へ活用すること等により、コスト削減を推進している。	継続	本省河川局治水課（課長 森北佳昭）
波介川床上浸水対策特別緊急事業 四国地方整備局	長期間継続中	161	449	【内訳】 被害防止便益：443億円 残存価値：6億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：140戸 年平均浸水軽減面積：254ha	169	2.7	・仁淀川水系波介川流域は、出水時に仁淀川本川の影響を受け、自然排水が困難な状況となり、浸水被害が頻発している。 ・平成16,17年の出水により、浸水被害が発生している。 （H16：浸水戸数55戸、浸水面積559ha、H17：浸水戸数111戸、浸水面積533ha） ・このため波介川では、現在の仁淀川合流点から河口までの新川開削を行い、現合流点を河口部に変更する河口導流の実施により、波介川の水位を低減させ、浸水被害の大幅な軽減を目指す。	・H17年9月洪水を契機に平成19年4月より波介川河口導流事業の一部を波介川床上浸水対策特別緊急事業として、平成23年度末を目途に事業を推進している。 ・粘性土の大量発生、仮設工法変更等の課題が発生し、事業費が増大したが、周辺市町村、関係機関の協力により円滑に事業が進捗している。 ・波介川河口導流事業の早期完成に向けて、地元住民組織の協力のもと、着実に事業を進めている。 ・実施にあたっては関係機関と連携調整を十分に行い、工事で発生した建設発生土を築堤工や捨石工へ流用及び他事業養浜へ活用すること等により、コスト削減を推進している。	継続	本省河川局治水課（課長 森北佳昭）
遠賀川直轄河川改修事業 九州地方整備局	再々評価	835	20,726	【内訳】 被害防止便益：20,716億円 残存価値：10億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：2,964戸 年平均浸水軽減面積：676ha	676	30.7	・150年に1回程度起こる大雨が降ったことにより、遠賀川が氾濫した場合に流域内の主要都市である直方市、飯塚市、田川市、北九州市、中間市等が浸水すると想定されており、社会・経済・文化等に甚大な被害が起きることとなる。 ・近年、平成13年6月、平成15年7月、平成21年7月と甚大な被害が発生しており、平成15年洪水では、既往最高水位を記録し、家屋全半壊16戸、床上浸水1957戸、床下浸水1778戸の甚大な被害が発生している。	・流下能力は、整備目標である治水安全度1/40に対し、1/25程度と依然として、低い。 ・平成15年7月、平成21年7月洪水では、大規模な浸水被害が発生。 ・当該事業の事業進捗に対する地域の強い要望があり、協力体制も構築されていることから、今後も円滑な事業進捗が見込まれる。 ・新技術工法の活用や他事業等で発生する掘削残土等の有効利用等により工事コスト低減に努める。	継続	本省河川局治水課（課長 森北佳昭）
山国川直轄河川改修事業 九州地方整備局	再々評価	94	144	【内訳】 被害防止便益：143億円 残存価値：1億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：115戸 年平均浸水軽減面積：19ha	72	2.0	・山国川青地区は、平成5,19年の出水により、浸水被害が発生している箇所である。（浸水戸数：平成5年41戸、平成19年8戸） ・100年に1回程度起こる大雨が降ったことにより、山国川がはん濫した場合に浸水が想定される区域の面積は約31.5km²、人口は約5万人にも達する。	・平成5年9月、平成19年8月洪水では、青地区等で家屋浸水等の浸水被害が発生している。 ・当該事業の事業進捗に対する地域の強い要望があり、協力体制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。 ・護岸工に現地発生材の玉石等を利用、現地及び他事業で発生する掘削土砂の有効活用等を実施し、コスト削減を図る。	継続	本省河川局治水課（課長 森北佳昭）

嘉瀬川直轄河川改修事業 九州地方整備局	再々評価	119	6,329	【内訳】 被害防止便益：6,320億円 残存価値：9億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：10,206戸 年平均浸水軽減面積：1,400ha	100	63.2	・100年に1回程度起こる大雨が降ったことにより、嘉瀬川が氾濫した場合に佐賀市中心部の全域が浸水すると想定されており、佐賀市役所、佐賀県庁、病院、大規模商業施設をはじめ、佐賀県の県都である佐賀市の主要施設や人口集積の大きい住宅等が甚大な被害が起きることとなる。 ・昭和28年6月洪水において、死者7名、家屋の全半壊175戸、浸水戸数31,032戸の甚大な被害が発生し、近年でも平成21年7月、平成20年6月及び平成21年7月の洪水においても家屋浸水の被害が発生している。	・嘉瀬川は、河床面が周囲の土地より高い天井川であり、背後地は佐賀市を含む低平地を有しているため、一度決壊すると佐賀市中心部の全域が浸水すると想定されている。 ・嘉瀬川の流下断面は、整備計画目標流量2,200m³/sに対して、1,400m³/s程度しかない。 ・想定氾濫区域内の人口・資産は前回評価時点から大きく変化していないものの、佐賀県の県都である佐賀市を有する。 ・当該事業の事業進捗に対する地域の強い要望があり、協力体制も構築されていることから、今後も円滑な事業進捗が見込まれる。 ・他事業等で発生する掘削残土等を有効利用し、工事コスト低減に努める。	継続	本省河川局 治水課 (課長 森北佳昭)
五ヶ瀬川直轄河川改修事業 九州地方整備局	再々評価	275	2,070	【内訳】 被害防止便益：2,059億円 残存価値：11億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：427戸 年平均浸水軽減面積：107ha	257	8.1	・五ヶ瀬川沿川の延岡市は平成5年、9年、17年の出水により浸水被害が発生している箇所である（浸水家屋：平成5年896戸、平成9年2,979戸、平成17年1,714戸） ・また、100年に1度程度の洪水が起きた場合、はん濫面積2,000ha、人口は5.4万人に及ぶ。	・当該事業箇所位置する延岡市は、旭化成を中心とする工業が盛んで、現在も工業製品を含む製造品出荷額が増加傾向にあり、宮崎県北地域の社会経済の基盤をなすとともに、土地区画整理事業や高速道路網の整備も進められており、当該事業の必要性が高い。 ・近年でも平成5年8月、平成9年9月、平成17年8月に大規模な出水被害が発生している。 ・当該事業の事業進捗に対する地域の強い要望があり、協力体制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。 ・事業実施にあたっては、発生土の再利用などコスト縮減（平成20～21年度で5.2億円の縮減）に取り組んでいる。今後とも構造物設計においても新技術・新工法の積極的活用等を図り、一層のコスト縮減に努める。	継続	本省河川局 治水課 (課長 森北佳昭)
大淀川直轄河川改修事業 九州地方整備局	再々評価	390	3,325	【内訳】 被害防止便益：3,310億円 残存価値：15億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：686戸 年平均浸水軽減面積：167ha	461	7.2	・大淀川沿川では、近年、平成9、16、17年に浸水被害が頻発している。 ・また、150年に1度程度の洪水が起きた場合、はん濫面積89km²、人口は14万人に及ぶ。	・平成9年9月、平成16年8月、平成17年9月洪水により甚大な被害が発生したことから、早急な治水対策の実現が必要となっている。 ・東九州自動車道をはじめとする道路整備も盛んになされており、広域的な開発・発展への更なる期待が高まっている。 ・今後実施する事業に対しても、地元からの早期整備の強い要望があり、円滑な事業進捗が見込まれる。 ・事業実施にあたっては、土砂の有効利用等を行いコスト縮減を実現してきており、今後も引き続き、新技術・新工法の活用等により一層のコスト縮減に努める。	継続	本省河川局 治水課 (課長 森北佳昭)
緑川土地利用一体型水防事業（緑川上流地区） 九州地方整備局	長期間継続中	32	58	【内訳】 被害防止便益：57億円 残存価値：1億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：16戸 年平均浸水軽減面積：5.2ha	44	1.3	・緑川上流地区は、平成7年7月、平成9年7月、平成17年7月の出水により、浸水被害が発生している箇所である。（浸水戸数：平成7年8戸、平成9年2戸、平成17年6戸） ・HwL以下の家屋等が73戸あり、家屋浸水被害が発生する恐れがある。 ・土地利用状況を考慮した輪中堤、宅地嵩上げ方式による水防事業により改修し、早期に浸水被害の解消を目指す。	・流下能力は、整備目標の1/30に対して、1/10程度と低い。 ・当該事業の早期完成を求める声は強く、期成会等から積極的な整備促進要望がなされており、地元の協力体制もあることから、進捗が見込める。 ・事業進捗率は、事業費ベースで83%（平成21年度末）であり、そのうち用地進捗率は96%に達しており、事業が完成することにより73戸の浸水戸数が0戸となるなど、整備効果の発現が大きく期待できる。 ・従来の連続堤防方式から輪中堤防で整備することで大幅なコスト縮減を図っている。	継続	本省河川局 治水課 (課長 森北佳昭)

石狩川総合水系環境整備事業 北海道開発局	その他	470	3,210	989	3.2	・導水により、導水先河川のせせらぎ回復し、豊かで清らかな水辺環境の創出が期待される。 ・茨戸川流域や流入小河川において植樹、清掃活動、自然観察会の実施などの各種活動、環境教育が行われており、地域住民の環境意識の高まりが期待される。 ・自然再生での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。 ・自然再生により、教育の場としての利用も広まっております、今後も環境教育への寄与が期待できる。 ・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との健康促進の場として利用されている。 ・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。	①事業の必要性等に関する視点 ・茨戸川の水質は低下傾向にあるものの未だ環境基準が達成されておらず、近年でもアオコが発生している。また、水源を持たない札幌北部地区河川は平常時の流量が小さく水が停滞して水環境が損なわれており、引き続き水環境整備事業を進めていく必要がある。 ・当別地区では、河川改修や土地利用の進展にともない、近年、河岸形状の単調化、湿地・草地環境や樹林環境が減少し、生物の生息環境が減少してきており、引き続き自然再生事業を進めていく必要がある。 ・旭川市街地区かわまちづくりについては、空洞化が進む市街地の活性化を図るため、旭川市のまちづくりと一体となった河川整備を実施し、観光都市としての機能向上を進めていく必要がある。 ・本事業の投資効果は充分確保されている。 ②事業の進捗の見込みの視点 ・茨戸川水環境整備事業、当別地区自然再生事業及び旭川市街地区かわまちづくりは着実に進捗しているが、流域の地方公共団体等からは、事業推進に強い要望があり、引き続き地域住民や関係機関と連携し、事業の進捗を図る。 ③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点 ・これまで、導水量の変更、NPO等と連携したモニタリング、発生土の他事業への流用等によりコスト縮減を図っているが、引き続きコスト縮減に努める。 ・また、代替案の可能性については、清流ルネッサンスⅡ地域協議会、石狩川下流当別地区ワークショップ、旭川市が主催する文化芸術ゾーン形成検討会議で議論を重ね計画を策定しており、現計画が最適であると考えられる。（今後の事業評価の必要性） ④その他 ・豊平川水辺整備を実施した区間においては、多くの住民が河川空間を利用し、十分な効果を発揮していることが確認された。そのため、今後の事後評価の必要はない。 ・漁川水辺整備を実施した区間においては、地域の体験学習や環境教育の場として活用されているとともに、多くの住民が河川空間を利用し、十分な効果を発揮していることが確認された。そのため、今後の事後評価の必要はない。 ・雨竜川水辺の楽校を実施した区間においては、「水辺の楽校」が開催され、体験学習や環境教育の場として活用されていることが確認された。そのため、今後の事後評価の必要はない。 ・漁川ダム貯水池水質保全事業においては、湖水循環装置、堆砂掘削、湖岸緑化、河岸保護工の対策の実施によりカビ貝、パンドリナおよびマンガンの抑制効果が発現している。そのため、今後の事後評価の必要はない。 ・以上のことから、事業の必要性・重要性は変化なく、費用対効果等の投資効果も確保されているため、事業を継続する。	継続	本省河川局 河川環境課 (課長 小池剛)
網走川総合水系環境整備事業 北海道開発局	再々評価	206	278	272	1.0	・近年、上昇傾向にある塩淡水層を低下させることにより、網走湖の重要な水産資源であるシジミ生息域が拡大し、資源量が増大すると期待される。 ・観水利用が促進され、湖畔利用者やイベント参加者の増加による地域活性化が期待される。 ・流域一体となった対策を進めていく中で、川や湖における行事や活動、環境教育を進めることにより、地域住民の環境意識の高まりが期待される。	①事業の必要性等に関する視点 ・網走湖は、観光レクリエーション、水産業などの重要な地域資源となっているが、その水質は、依然、環境基準を超えており、アオコ発生頻度の抑制、湖内閉鎖性水域の水質改善など、目標達成には至っていないこと、また、本事業の投資効果も十分に確保されていることから、引き続き事業を進めていく必要がある。 ②事業進捗の見込みの視点 ・流域自治体、関係機関との連携を図り、湖内負荷対策、流域負荷対策を着実に実施している。また、地域の強い要望もあり、引き続き流域自治体、関係機関と連携し、地域の方々の理解と協力を得ながら、事業の進捗を図る。 ③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点 ・これまで、流域自治体、関係機関との連携によりコスト縮減を図ってきており、今後も流域自治体等と連携を進めながら、引き続きコスト縮減に努める。また、代替案等の可能性については、網走湖環境保全対策推進協議会及び水環境改善施策検討委員会において、議論を重ね計画を策定しており、現計画が最適であると考えられる。 ・以上のことから、事業の必要性・重要性は変化なく、費用対効果等の投資効果も確保されているため、事業を継続する。	継続	本省河川局 河川環境課 (課長 小池剛)
釧路川総合水系環境整備事業 北海道開発局	その他	45	418	47	8.8	・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。 ・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。 ・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。 ・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。 ・水辺の楽校の整備により、地域の教育の場として環境教育に寄与する。	①事業の必要性等に関する視点 ・釧路湿原は、近年、湿原面積の減少や乾燥化が激激に進み、湿原環境が悪化しており、引き続き自然再生事業を進めていく必要がある。 ・しべちや地区については、水辺の楽校の整備により、水辺を活かした環境教育の場やたくさんの人々が集う交流の場としての利用が期待され、引き続き水辺の楽校事業を進めていく必要がある。 ・本事業の投資効果は充分確保されている。 ②事業の進捗の見込みの視点 ・釧路湿原自然再生事業は着実に進捗しているが、流域の地方公共団体等からは、自然再生事業推進の強い要望があり、引き続き地域住民や関係機関と連携し、事業の進捗を図る。 ・しべちや地区については、直轄としての整備は完了しているが、引き続き地域住民や関係機関と連携し、事業の進捗を図る。 ③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点 ・これまで、施設構造の改善や現地発生材の利用によりコスト縮減を図ってきているが、引き続きコスト縮減に努める。 ・また、代替案の可能性については、釧路湿原自然再生協議会やしべちや子供の水辺協議会で議論を重ね計画を策定しており、現計画が最適であると考えられる。 ・以上のことから、事業の必要性・重要性は変化なく、費用対効果等の投資効果も確保されているため、事業を継続する。	継続	本省河川局 河川環境課 (課長 小池剛)

雄物川総合水系環境整備事業 東北地方整備局	再々評価	29	316	【内訳】 親水整備や水辺の楽校等の河川利用推進の効果による便益：316億円 【主な根拠】 （利用推進事業） 支払い意志額：246円/世帯/月 受益世帯数：224,562世帯 年間利用者の増加数：593,999人	44	7.1	・これまで整備した地区では利用者が増加し、観光振興や地域活性化に寄与するとともに、雄物川全体の河川清掃・美化活動が広がり、整備箇所を活用した体験学習、イベント等が開催されるなど、地域との協力体制の構築にも寄与している。 ・事業箇所6地区のうち、平成21年度までに4地区が完成し、進捗状況は全体の約94%（事業費ベース）となっている。 ・現在整備中の地区については、地元が中心となった協議会の開催など、関係機関ならびに地域と協力体制を構築しながら進めており、今後も円滑な事業実施が見込まれ、「大曲地区かわまちづくり」は平成22年度、「秋田地区かわまちづくり」は平成23年度の完成予定である。 ・今後の整備にあたっては地域特性・利用形態に鑑み、より一層の費用節約に努めるとともに、効率的・効果的に事業を実施する。	継続	本省河川局 河川環境課 （課長 小池剛）
最上川総合水系環境整備事業 東北地方整備局	再々評価	49	285	【内訳】 親水整備や水辺の楽校等の河川利用推進の効果による便益：285億円 【主な根拠】 （水辺整備事業） 年間利用者の増加数：309,448人	73	3.9	・これまで整備した地区においては利用者が増加しており、地元住民による積極的な活用など地域活性化に寄与するとともに、河川全体に関わる意識の高揚、これに伴い河川清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。 ・これまで24地区のうち、20地区が完成し、進捗率は全体の81%（事業費ベース）である。 ・現在整備中・整備予定の地区については、地元が中心となった協議会の開催など、関係機関並びに地域と協力体制を構築しながら進めており、今後も円滑な事業実施が見込まれ、平成27年度に完成予定である。 ・今後の整備にあたってはより一層の費用節約に努めるとともに、効率的・効果的に事業を実施する。	継続	本省河川局 河川環境課 （課長 小池剛）
高瀬川総合水系環境整備事業 東北地方整備局	その他	42	161	【内訳】 水環境改善効果による便益：157億円 親水整備や水辺の楽校等の河川利用推進の効果による便益：4.1億円 【主な根拠】 （水環境整備事業） 支払い意志額：367円/世帯/月 （水環境整備にかかる分） 受益世帯数：217,986世帯 （利用推進事業） 年間利用者の増加数：9,803人	40	4.0	・これまで整備した地区において利用者が増加し、観光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。 ・水環境改善により、多様な生態系の保全のほか、観光など地域産業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。 ・整備済み箇所については、事業着手時点よりも利用者数が大幅に増加している。 ・今後の事業の実施にあたっては、関係機関並びに地域と協力体制を構築しながら進めている。また、学識者や関係機関から構成される検討会を設置し、助言をいただきながら、段階的かつ順応的に対応しているため、今後も円滑な事業実施が見込まれ、平成29年度に完成予定である。 ・今後の整備にあたってはより一層の費用節約に努めるとともに、効率的・効果的に事業を実施する。	継続	本省河川局 河川環境課 （課長 小池剛）
赤川総合水系環境整備事業 東北地方整備局	長期間継続中	15	32	【内訳】 自然環境の保全・再生・創出の効果による便益：32億円 【主な根拠】 （自然再生事業） 支払い意志額：294円/世帯/月 受益世帯数：47,581世帯	18	1.8	・赤川の自然環境の再生により、多様な生態系の保全のほか、観光など地域産業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。 ・小川周辺住民の河川愛護意識も高まっており、小・中学生によるボランティア活動の一環としての河川清掃や、市民団体や商工会等の協力によるクリーンアップ等の維持管理活動が実施されている。 ・平成21年度までに魚道の設置が完了、ハリエンジュ伐採についても60haのうち56ha完了し、進捗状況は全体の約68%（事業費ベース）となっている。 ・本事業の実施にあたっては、学識経験者や漁業関係者、自然保護団体等の関係機関と協議を行うとともに、学識者等からなる赤川自然再生計画検討会を組織し助言をいただきながら、段階的かつ順応的に対応しており、今後も円滑な事業進捗が見込まれ、平成25年度には事業が完了する予定である。 ・今後の整備にあたっては、伐採木の近隣住民への無償提供等を行う等、コスト縮減に努め、効率的・効果的に事業を実施する。	継続	本省河川局 河川環境課 （課長 小池剛）
馬淵川総合水系環境整備事業 東北地方整備局	長期間継続中	7.5	76	【内訳】 自然環境の保全・再生・創出の効果による便益：66億円 親水整備や水辺の楽校等の河川利用推進の効果による便益：9.6億円 【主な根拠】 （自然再生事業） 支払い意志額：349円/世帯/月 受益世帯数：86,270世帯 （利用推進事業） 年間利用者の増加数：16,117人	9.3	8.2	・魚道の改良を実施することで、魚類の遡上可能な区間が上流部まで延伸し、多様な魚類のすみやすい川づくりに寄与することができる。 ・整備済み地区を活用した環境学習やイベント等が開催され、小中学生や地元住民が積極的に参加しており、清掃活動に発展するなど、河川愛護意識の高揚につながっている。 ・河川全体では、利用者は減少傾向であるが、整備済み箇所の利用者数は増加している。 ・現在整備中の地区については、学識者や関係機関から構成される検討会を設立し、助言をいただきながら、段階的かつ順応的に対応しており、今後も円滑な事業進捗が見込まれ、平成26年度に完成予定である。 ・今後の整備にあたってはより一層の費用節約に努めるとともに、効率的・効果的に事業を実施する。	継続	本省河川局 河川環境課 （課長 小池剛）
荒川総合水系環境整備事業 北陸地方整備局	その他	2.7	21	【内訳】 自然環境の保全・再生・創出の効果による便益：21億円 【主な根拠】 （自然再生） 支払い意志額：331円/世帯/月 受益世帯数：29,541世帯	2.6	8.0	・多様な生物の生息環境を保全・創出、河川愛護精神の向上による地域連携の強化ならびに歴史・伝統のある荒川の魚文化への寄与。 ・荒川では、近年、新潟県において絶滅の危機に瀕している「トミヨ」のハビタットである「タンボ」が減少するなど、河川環境の機能低下がみられるようになってきている。このため、荒川本来の河川環境を取り戻し、かつての荒川らしさの創出を目指す自然再生を実施する必要性は高く、また、地元住民からの期待も大きい。 ・事業の進捗見込みについては、事業進捗に大きな課題等がないことから、平成27年の完成をめざし、計画的に事業を進捗していく。 ・コスト縮減については、「たんぼ」の保全・創出地区の環境調査等について、地元NPOやワークショップ等の協力のもと実施することで、今後、継続的に実施する必要があるモニタリング調査や維持管理等の経費削減と効率化が期待できる。	継続	本省河川局 河川環境課 （課長 小池剛）

信濃川総合水系環境整備事業 北陸地方整備局	その他	40	372	【内訳】 水環境改善効果による便益：6.7億円 自然環境の保全・再生・創出の効果による便益：131億円 河川利用推進の効果による便益：234億円 【主な根拠】 （水環境整備） 支払い意志額：171円/世帯/月 受益世帯数：31,448世帯 （自然再生） 支払い意志額：413円/世帯/月 受益世帯数：138,535世帯 （水辺整備） ・三条市 支払い意志額：418円/世帯/月 受益世帯数：58,489世帯 ・飯山市 支払い意志額：372円/世帯/月 受益世帯数：9,481世帯 ・長岡市 支払い意志額：407円/世帯/月 受益世帯数：78,354世帯 ・長野市 支払い意志額：442円/世帯/月 受益世帯数：95,951世帯	70	5.3	（水環境整備） ・河川環境および景観の再生ならびに高水温化の抑制。 （自然再生） ・多様な動植物の生育・生息基盤の回復と千曲川らしい景観の再生、外来種対策の促進およびその普及啓発、環境学習の素材として機能、治水安全度の向上ならびに維持管理費の低減。 （水辺整備） ・三条市 観光交流人口の拡大による地域活性化、地域の健康増進の場の提供、地域住民等と連携した維持管理ならびに治水機能の向上。 ・飯山市 観光交流人口の拡大による地域活性化、地域の健康増進の場の提供、地元住民の共助の強化ならびに治水機能の向上。 ・長岡市 観光交流人口の拡大による地域活性化、地域の健康増進の場の提供、地元住民等と連携した維持管理ならびに治水機能の向上。 ・長野市 観光交流人口の拡大による地域活性化、地域の健康増進の場の提供、地元住民等と連携した維持管理ならびに治水機能の向上。	・水辺整備は、登録された「かわまちづくり計画」に基づき、地方自治体が行う整備と一体となって実施することで良好な水辺空間を創出するとともに、観光交流人口の拡大に資するものであり、地元自治体等からの期待が非常に大きい事業である。 ・さらに、千曲川での自然再生は、レキ河原の減少や外来植物の侵入拡大等により、千曲川本来の多様な自然環境が失われつつあり、かつての良好な河川環境を再生するため、引き続き、学識経験者からなる「河川生態学術研究会」と連携して実施する必要がある。 ・また、高瀬川においては瀬切れによる影響の緩和に向けて、引き続き、大町ダム水環境整備により、ダム貯水を活用した試験放流及び各種調査を実施していく必要がある。 ・事業の進捗見込みについては、既事業について大きな課題等がないことから、平成26年度の完成をめざし、計画的に事業を進捗していく。 ・コスト削減については、発生土の再利用や伐採により処分する樹木を、公募により住民に無償提供を行い、処理費の削減を行うなどの、必要な検討を進めていく。	継続	本省河川局 河川環境課 （課長 小池剛）
姫川総合水系環境整備事業 北陸地方整備局	その他	4.1	7.9	【内訳】 河川利用推進の効果による便益：7.9億円 【主な根拠】 （水辺整備） 支払い意志額：255円/世帯/月 受益世帯数：13,593世帯	5.0	1.6	・姫川の治水やジオパークを学ぶ場の提供、地域の健康増進の場の提供ならびに治水機能の向上。	・姫川総合水系環境整備事業は、「寺島地区かわまちづくり計画」に基づき、糸魚川市による公園整備等と一体で整備を行うことで、地域住民の健康増進の場ともなる良好な水辺空間を創出するとともに、「糸魚川ジオパーク」のジオサイト等の観光資源と有機的に結ばれ、交流人口の拡大に資するものであり、地元自治体等の期待が非常に大きい事業である。 ・事業の進捗については、大きな課題等がないことから、平成24年の完成をめざし、計画的に事業を進捗していく。 ・共同事業者である糸魚川市と連携を図り、姫川で発生する土砂を盛土材として有効活用するとともに、異形ブロックの再利用、堤防法面植生に種子吹付け工などにより実施し建設コストの削減に努める。また、桜の植栽は市民参加による植栽作業を行うことで地域連携を図りつつ、コスト削減に努める。さらに、「姫川を愛でる会」や「ジオパーク市民の会」等の市民団体等や自治会と協働して日常的な施設管理や美化清掃を行うことにより、維持管理コストの削減に努める。	継続	本省河川局 河川環境課 （課長 小池剛）
狩野川総合水系環境整備事業 中部地方整備局	再々評価	10	43	【内訳】 自然環境の保全・再生の効果による便益：43億円 【主な根拠】 支払い意志額：301円/世帯・月 受益世帯数：180,393世帯	12	3.6	・堆積土砂の除去、外来種の駆除、多自然護岸を整備することにより、絶滅危惧種であるミシマバイカモなど湧水環境に依存する貴重な生物が安定して生息・生育できる柿田川特有の自然環境の保全・再生が期待される。 ・研究や環境学習の場として活用されるとともに、自然保護団体による環境保全活動が取り組まれており、学識者や自然保護団体等の連携が図られ、より一層の活用促進が期待される。	・柿田川は富士山麓の湧水を水源とした河川で絶滅危惧種であるミシマバイカモなど湧水環境に依存する貴重な生物が生息する特有の自然環境を形成しており、これら類希な環境は後世に残していく貴重な財産であり重要な事業である。 ・行政・自然保護団体・学識者等で文化財指定に向けて「柿田川保存管理計画」の策定を進めている。また、自然保護団体により外来種駆除や清掃活動が活発に行われている。これら関係者と合意形成を図りながら進めており、事業実施にあたっての支障はない。 ・駆除対象としているオオカワフチャヤは特定外来生物に指定されており、種子と根を含む堆積土砂の処理方法について厳しい規制がかけられていることから、地元自治体と連携・調整し、コスト削減を図る。	継続	本省河川局 河川環境課 （課長 小池剛）
櫛田川総合水系環境整備事業 中部地方整備局	長期間継続中	2.0	31	【内訳】 自然環境の保全・再生の効果による便益：31億円 【主な根拠】 支払い意志額：194円/世帯・月 受益世帯数：70,022世帯	2.1	14.8	・堰下流で遡上の阻害要因となっている河床堆積土砂の撤去、既設魚道の段差を解消することにより魚道の機能改善が図られ、堰下流に滞留しているアユ等多くの回遊魚の遡上環境を改善させることにより、多様な生態系の保全・再生が期待される。	・新屋敷取水堰に設置されている魚道の効果を十分発揮させ河川の縦断的連続性を改善することは、河川が本来有している多様な生態系を保全・再生する観点から重要な事業である。 ・地域により新屋敷取水堰下流に滞留しているアユ等を捕まえ、堰上流へ放流する取組が行われており、河川の縦断的連続性を確保するための河床掘削は地域も望んでいる。また、河床掘削後に必要となる既設魚道の改善は、新屋敷取水堰の管理者（三重県企業庁）とも調整して進めており問題は生じていない。地域、施設管理者と合意形成を図りながら進めており、事業実施にあたっての支障はない。 ・撤去した土砂は、櫛田川河口部での海岸事業へ有効活用するとともに、施設管理者と連携の上、効率的・計画的に事業を実施することによりコスト削減を図る。	継続	本省河川局 河川環境課 （課長 小池剛）
淀川総合水系環境整備事業（南山城村地区かわまちづくり整備） 近畿地方整備局	その他	0.50	1.5	水辺の整備の効果による便益：1.5億円 【主な根拠】 ・事業全体（水辺の整備） 支払い意志額：276円/世帯/月 受益世帯数：2,115世帯	0.54	2.7	・村の中核となる施設が集中する場所の特性を活かして、これらと一体となったまちづくりを行うことで、既存施設も活性化するなど相乗効果が期待できる。 ・斜路や階段を含めた管理用通路を整備することにより、円滑な河川管理が可能となる。 ・適切な管理による安全性向上と水防訓練の場として利用することなどによる、地域住民の防災意識の向上が期待できる。	・斜路や階段を含めた管理用通路を整備することにより、円滑な河川管理が可能となる。このことは、水辺と一体となったまちづくりにつながり、親水性の向上や環境学習、水防訓練等の活用が期待できる。 ・平成23年（単年度）で施工完了予定。地元自治体などからもかわまちづくりの申請等、整備要望を受けていることから今後の事業進捗の見通しについて大きな支障はない。既に清掃、除草等を地域住民が実施しており維持管理上の支障はない。引き続き事業を推進し、早期の供用を目指します ・土工は場内調整し、掘削土の場外搬出費、処分費は発生しない。維持管理作業（清掃、除草等）を地域住民が主体となって実施。	継続	本省河川局 河川環境課 （課長 小池剛）

加古川総合水系環境整備事業 近畿地方整備局	再々評価	11	204	自然環境の保全・再生・創出の効果による便益：55億円 水辺の整備の効果による便益：149億円 【主な根拠】 （自然再生） ・既事業 支払い意志額：213円/世帯/月 受益世帯数：75,908世帯 ・残事業 支払い意志額：27円/世帯/月 受益世帯数：75,908世帯 （水辺の整備） ・既事業 支払い意志額：181円/世帯/月 受益世帯数：115,371世帯	46	4.4	・公園整備実施区間では毎年20万人以上が利用している。 ・毎年開催される加古川まつりや加古川マラソンなどのイベント会場として活用されている。	・水辺の整備に関して、平成4年度までに全ての箇所 で国による基盤整備が完了。加古川市、高砂市による施設整備・維持管理のもと供用中。 ・古新堰堤の2箇所（右岸、中央）の魚道を整備済み。残る魚道4箇所、ワンド3箇所については、関係機関との連携及び継続したモニタリングによる効果分析から、順応的・段階的な整備を行い、早期の供用を目指す。 ・魚道整備においては定型の魚道形式にとらわれず、現地材料の活用、きめ細かな工夫により、既存施設の改造は最低限として、安価で効果的な魚道形式を採用する。 ・土工は場内調整し、掘削土の場外搬出費、処分費は発生しない。	継続	本省河川局 河川環境課 （課長 小池剛）
揖保川総合水系環境整備事業 近畿地方整備局	再々評価	103	330	水環境整備の効果による便益：259億円 自然環境の保全・再生・創出の効果による便益：30億円 水辺の整備の効果による便益：41億円 【主な根拠】 （水環境整備） ・既事業 支払い意志額：669円/世帯/月 受益世帯数：85,242世帯 （自然再生） （自然再生） ・既事業 支払い意志額：188円/世帯/月 受益世帯数：44,130世帯 ・残事業 支払い意志額：214円/世帯/月 受益世帯数：30,462世帯 （水辺の整備） ・既事業 支払い意志額：211円/世帯/月 受益世帯数：70,917世帯 ・残事業 支払い意志額：272円/世帯/月 受益世帯数：9,803世帯	229	1.4	・隣接する糸栗市中心市街地と一体となった地域交流拠点としての活用が期待される。	・水辺の整備に関して、揖保川水辺の乗他4箇所整備済み。平成24年度にかわまちづくり事業完了予定。地元自治体などからもかわまちづくりの申請等、整備要望を受けていることから今後の事業進捗の見通しについて大きな支障はない。 ・平成18年度に魚道整備を1箇所整備済み。残る箇所については、関係機関との連携及び継続したモニタリングによる効果分析から、順応的・段階的な整備を行い、早期の供用を目指す。 ・魚道整備においては定型の魚道形式にとらわれず、現地材料の活用、きめ細かな工夫により、既存施設の改造は最低限として、安価で効果的な魚道形式を採用。 ・土工は場内調整し、掘削土の場外搬出費、処分費は発生しない。	継続	本省河川局 河川環境課 （課長 小池剛）
円山川総合水系環境整備事業 近畿地方整備局	長期間継続中	45	121	自然環境の保全・再生・創出の効果による便益：121億円 【主な根拠】 （自然再生） ・既事業 支払い意志額：445円/世帯/月 受益世帯数：60,702世帯 ・残事業 支払い意志額：235円/世帯/月 受益世帯数：60,702世帯	50	2.4	・コウノトリは全川にわたり浅瀬（湿地・干潟等）を利用しており、湿地整備箇所を冬季の餌場として利用 ・湿地整備箇所においてメダカ等の浅い経流域を好む種を新たに確認し、種数・個体数ともに増加傾向	・但馬地域ではコウノトリと共生できる環境が人にとっても安全で安心できる豊かな環境であるとの認識の下、コウノトリと共生する地域づくりを目指し、行政・住民が一体となってコウノトリの野生復帰のための環境整備を推進していくこととした。 ・平成19年に用地取得完了済み（加陽地区15ha）、また湿地を4.2ha整備済み。残る箇所については、関係機関との連携及び継続したモニタリングによる効果分析から、順応的・段階的な整備を行い、平成31年度に全体事業を完了予定。 ・加陽地区湿地の一部を豊岡市・地域が維持管理（除草、清掃等）を実施することによる縮減。 ・加陽地区の掘削土砂を豊岡市の稲葉川土地区画整理事業等に搬入することによる処分費の縮減。	継続	本省河川局 河川環境課 （課長 小池剛）
大和川総合水系環境整備事業（羅城門地区かわまちづくり整備） 近畿地方整備局	その他	0.74	4.2	水辺の整備の効果による便益：4.2億円 【主な根拠】 （水辺の整備） ・事業全体 支払い意志額：274円/世帯/月 受益世帯数：5,903世帯	0.83	5.0	・堤防天端の舗装、拡幅を行うことにより、地域の歩道と連結し、ネットワークを構築する。	・2010年は「平城京遷都1300年」に当たることから、奈良県では県土全域における歴史、文化、自然環境を繋ぐネットワーク計画を作成し県土全域の魅力向上を目指している。大和郡山市ではウォーキングマップの配付や案内施設整備など積極的な取り組みがされている。 ・佐保川堤防も上記計画の一端を担う回遊ルートとして活用が期待されている。	継続	本省河川局 河川環境課 （課長 小池剛）
佐波川総合水系環境整備事業 中国地方整備局	長期間継続中	13	30	【内訳】 水環境改善効果による便益：16億円 自然環境の保全・再生・創出の効果により便益：2億円 かわまちづくりや水辺の乗他など治水上及び河川利用上の安全・安心向上による便益：12億円 【主な根拠】 （水環境整備） 支払い意志額：315円/世帯/月 受益世帯数：20,581世帯 （自然再生） 支払い意志額：232円/世帯/月 受益世帯数：4,344世帯 （水辺整備） 年間利用者数の増加数：437,399人	15	2.0	（水環境整備） ・鳥地川ダムの水は都市用水などとして現在多くの人に利用されており、今後も安全安心な水の供給が望まれている。 ・中国管内の水質ランキングでは、佐波川は常に上位をキープしており、引き続き良好な水質が望まれている。 （自然再生） ・沿川住民は、回遊魚が上流から下流まで行き来できる生息環境の整備を望んでいる。 ・毎年6月1日のアユ釣り解禁日以降多くの釣り人が見られる。 （水辺整備） ・下流では昭和50年以降継続的に中学生によるホテルの幼虫放流も行われ、ホテルが飛びかう河川が望まれる。 ・現在でも水際に近づける箇所では、夏季を中心に水遊びをする子どもが多く、河川利用のニーズは高い。	（水環境整備） ・今後は設置した装置の効果をモニタリングしつつ、管理用発電施設の設置などを行うこととしており、今後も円滑な事業推進が見込まれる。 ・アオコ対策施設、水質改善施設の整備による消費電力量の増加が見込まれるため、管理用発電施設の整備による維持管理費の抑制を図る。 （自然再生） ・漁協などから、魚が回遊する環境整備の要望が強く、今後事業進捗する上で支障はない。 ・「水辺の小わざ」の活用や既設魚道の構造を極力利用するなどにより工事費の縮減を図る。 （水辺整備） ・水辺環境整備に対する地域要望は強く、事業実施にあたり地域の意見を取り入れながら行うこととしており、今後事業進捗する上で支障はない。 ・掘削土を盛土等へ流用するなど整備費の縮減を行う。また、除草作業や清掃など地域住民との協力体制により、コスト縮減に努める。	継続	本省河川局 河川環境課 （課長 小池剛）

江の川総合水系環境整備事業 中国地方整備局	再々評価	15	42	【内訳】 自然環境の保全・再生・創出の効果により便益：12億円 かわまちづくりや水辺の楽校など治水上及び河川利用上の安全・安心向上による便益：30億円 【主な根拠】 (自然再生) 支払意志額：364円/世帯/月 受益世帯数：11,931世帯(水辺整備) 支払意志額：450円/世帯/月 受益世帯数：14,851世帯 年間利用者数の増加：974,340人	21	2.0	(自然再生) ・モニタリング調査結果では、河原環境で生息するイカルチドリ(鳥類)の生息やカワヨモギ(植物)の生育も確認されている。 (水辺整備) ・三次市が策定した「三次市三川合流部かわまちづくり計画」が平成22年9月に国土交通省に登録がなされた。今後、河川管理に必要な護岸、河川管理用通路の整備にあわせ、三次市、地域住民、関係団体が連携し、「かわ」と「まち」が一体となったまちづくりを進めていくこととなっている。 ・江の川水辺整備(三川合流部周辺箇所)は、「かわまちづくり」支援制度の登録を受け、引き続き、地域住民・三次市・関係機関の意見を取り入れながら、事業を進めていくこととしており、今後事業進捗する上で支障はない。 ・鳥数・甲立箇所水辺の楽校整備に対する地元要望は強く、地元住民・市教育委員会・市民団体等の意見を取り入れながら、事業を進めていくこととしており、今後事業進捗する上で支障はない。 ・下原箇所については、直轄区間外を含め関係機関と調整し事業を行う必要があることから、計画の見直しを行う。 ・水辺整備にあたっては、近隣の別工事で発生する土砂を流用することにより、コスト削減を図る。また、除草作業や清掃などは、地域住民との協力体制を確立することにより、コストの削減を図る。	継続	本省河川局 河川環境課 (課長 小池剛)
斐伊川総合水系環境整備事業 中国地方整備局	その他	156	186	【内訳】 水環境改善効果による便益：186億円 【主な根拠】 (水環境整備) 支払意志額：329円/世帯/月 受益世帯数：219,654世帯	170	1.1	・中海・宍道湖は平成17年11月には国際的に重要な湿地としてラムサール条約登録湿地に認定されている。 ・平成21年度に鳥取県・島根県において、「第5期湖沼水質保全計画」が策定され、関係機関が連携して目標達成に向けた対策を実施している。 ・中海・宍道湖の流域住民の環境意識は高く、中海・宍道湖ともにアダプトプログラムにより沿岸の環境美化活動が行われている。 ・湖沼の水環境改善については、NPOや地域住民等と連携・協働し、物質循環による水質浄化についても取り組みが広がっている。 ・地域住民の水環境改善に対する要望は強く、流域対策と連携し湖内対策を推進することが第5期湖沼水質保全計画にも位置づけされている。 ・地域住民、地域の学識者との情報共有、情報交換を行い、地域の理解と協働のもとヨシやアマモ場再生など水環境改善対策の実施をしており特に問題は無い。 ・斐伊川の河口維持掘削で発生した土砂を浅場造成材料とすることでコスト削減を図った。	継続	本省河川局 河川環境課 (課長 小池剛)
高梁川総合水系環境整備事業 中国地方整備局	その他	3.0	52	【内訳】 自然環境の保全・再生・創出の効果により便益：52億円 【主な根拠】 支払意志額：319円/世帯/月 受益世帯数：64,386世帯	3.1	17.0	・潮止堰は、高梁川の最下流の河川横断施設(堰)であることから、魚類等の生息に与える影響が非常に大きく、漁業関係者をはじめ地元からも潮止堰の遡上環境の改善が求められている。 ・高梁川は、古くから岡山県内の河川でも有数のアユ漁が盛んな河川であり、天然アユの遡上も多く良好なアユの漁場であった。しかし、近年、アユの遡上が減少している。 ・潮止堰の魚類遡上環境の改善に対する地元の要望は強く、地元や学識者等からの意見を取り入れながら進めており、特に問題は無い。 ・仮設工の大型土の材料として、購入土でなく流用土を使用し、コスト削減を図った。 ・改良する魚道は、既設堰境の大規模な改築を伴うものではなく、遡上改善を早期に実現させるために短期間で実施可能な簡易な手法で対策を講ずる。 ・魚類等の移動状況等をモニタリングしつつ、効果的な施設形状について検討し、順応的対応を行う。 ・潮止堰は、高梁川の最下流にある横断工物であり、当該施設の魚類等の遡上環境が高梁川の魚類等の生息状況に与える影響が大きいと考えられるため、早急な改善が必要である。	継続	本省河川局 河川環境課 (課長 小池剛)
渡川総合水系環境整備事業 四国地方整備局	長期間継続中	39	47	【内訳】 自然環境の保全・再生・創出の効果により便益：47億円 【主な根拠】 仮想的市場評価法(CVM)による支払い意志額(平均値)一世帯あたり月額541円、受益世帯数34,901世帯	37	1.3	・アユの瀬づくり：近年減少傾向だったアユの産卵場面積が増加し、総面積が10,000㎡を超えた。 ・ツルの里づくり：平成20年度、カバツルの完全越冬を確認(幼鳥を含む9羽)。 ・その他の効果：第1次産業の活性化、観光振興への寄与、市民活力の向上、環境教育の機会と場の提供等。 ・魚のゆりかごづくり：汽水域の豊かな環境の維持、再生が期待される。 ・アユやスジオノリ漁獲量は減少傾向にあり、それらの原因と考えられる事象への対応が求められている。 ・主要観光施設の利用者数は漸減傾向にあり、観光業の維持・回復のためにも事業が必要である。 ・アユの瀬づくり：平成27～28年度完了見込み、ツルの里づくり：平成25年度完了見込み、魚のゆりかごづくり(浅場の再生)：平成38年度完了見込み。 ・モニタリング調査を行い、状況に応じた順応的管理をベースに適切な手法を選択する。 ・地域住民と協働連携して維持管理を実施しコスト削減を図る。また、発生土の活用等を検討しコスト削減に努める。 以上より、事業の必要性・重要性は変化なく、費用対効果等の投資効果も確保されているため、事業を継続することとする。	継続	本省河川局 河川環境課 (課長 小池剛)
嘉瀬川総合水系環境整備事業 九州地方整備局	その他	4.6	23	【内訳】 水辺整備の効果による便益：23億円 【主な根拠】 CVMにて算出(東山田地区) ・支払意志額：196円/月/世帯 ・受益世帯数：20,078世帯 (尼寺地区) ・支払意志額：217円/月/世帯 ・受益世帯数：21,722世帯	4.8	4.7	地域と連携した整備を行うことにより、地域住民の河川に関する防災や適正利用、環境保全などの意識の高揚が期待出来る。 ① 事業の必要性等に関する視点 ・河川管理用通路等を整備することにより、河川管理施設の維持管理機能が高まるとともに、河川利用面での安全性の向上に寄与する。 ② 事業の進捗の見込みの視点 ・整備にあたっては地元自治体や佐賀県、地元住民、河川管理者で協議をおこなっており、地域の協力が見込まれることから、今後も順調な事業進捗が見込まれる。 ③ コスト削減や代替案立案等の可能性の視点 ・近年の技術開発の進展に伴う新工法の採用による新たなコスト削減の可能性を探りながら事業を進めていく。	継続	本省河川局 河川環境課 (課長 小池剛)

【ダム事業】
（直轄事業等）

事業名 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	
殷ダム建設事業 中国地方整備局	その他	950	1,738	【内訳】 被害防止便益：769億円 流水の正常な機能の維持に関する 便益：932億円 残存価値：37億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：75戸 年平均浸水軽減面積：6.6ha	1,215	1.4	・昭和54年10月の台風20号では、県都鳥取市で、床上浸水189戸、床下浸水682戸の被害が発生するなど、過去37年間で5回の浸水被害を受けており、治水対策の推進が必要である。 ・昭和48年、53年、平成2年、6年と給水制限が実施され、過去37年間で5回にわたり農作物に被害が発生しており、流水の正常な機能の維持のための不特定容量の確保が必要である。 ・当該事業により、水道用水、工業用水が確保されるとともに発電事業が実施可能となる。	① 事業の必要性等に関する視点 ・千代川、袋川の治水安全度の向上を図る必要がある。 ・平成20年の評価時と対比し、想定氾濫区域内の人口、世帯数、一般資産（5%増）、耕地面積（3%減）は大きな社会的変化は見られない。また、関連事業についても、当事業への参画に変更はなく、事業を推進している。 ・鳥取県、鳥取市で構成する殷ダム事業促進協議会は、殷ダムの早期完成を要望 ・B/Cについては、1.4である。 ・平成22年9月現在、進捗率は85%（事業費ベース）。用地取得は概ね完了しており、ダム堤体盛立及び洪水吐きの施工は完了している。 ② 事業の進捗の見込みの視点 ・平成22年度末には試験湛水に着手予定。 ・平成23年度に事業完了を予定。 ③ コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点 ・取水塔の構造変更等の新技術の活用、巡視船等の運搬方式の見直し等の計画見直しを実施し、設計・施工の各段階で事業費の縮減に努めるとともに、殷ダム事業費等監理委員会を設置し、第三者の意見を求めるなど事業監理の充実を図り、事業費を抑えるよう取り組んでいる。 ・事業の進捗状況、費用対効果を鑑み、現状での代替案の立案の可能性はない。 以上より、事業の必要性・重要性は変化なく、費用対効果等の投資効果も確保され、事業の進捗状況、地元との協力体制等を総合的に評価し、平成23年度完成に向けて事業継続が妥当	継続	本省河川局 治水課 （課長 森北佳昭）

【砂防事業等】
（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				
樽前山直轄火山砂 防事業 北海道開発局	再々評価	529	2,498	618	4.0	・樽前山南麓には、苫小牧市 街地、道央自動車道、国道36 号、JR室蘭本線、製紙工場等 があり、市街地が拡大する等 の開発が進んでいる。樽前山 噴火に伴う融雪型火山泥流に より交通が寸断された場合、 地域の生活や経済に与える影 響は極めて大きい。 ・樽前山は噴火を繰り返して おり、1739年の大規模な噴火 では、火砕流が山麓まで流下 した。平成22年6月の火山予知 連絡会の発表では、樽前山の 火山活動は今後の活動の推移 に注意が必要とされており、 いつ噴火してもおかしくない 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。	・樽前山の火山噴火に伴う泥流の氾濫により人口・資 産・重要交通網・重要産業が集中している苫小牧市街 地に甚大な被害が発生する。この場合、苫小牧市のみ の被害にとどまらず、北海道および全国の社会・経済 活動に影響を及ぼすものと懸念され砂防設備の整備が 必要。 ・事業開始以降、着実に進捗。 ・工事の際に発生する土砂や流木の再利用、セルの中 詰土投入工法の見直しによりコスト縮減を図ってい る。	継続	本省河川局 砂防部保全 課 (課長 大野 宏之)
最上川水系直轄砂 防事業 東北地方整備局	再々評価	2,324	10,901	5,923	1.8	・最上川流域には、複数の温 泉施設や、集落が分布し、下 流部には、庄内地方の中心都 市である酒田市を抱える扇状 地がある。また、国道47号、 国道112号、山形自動車道やJR 陸羽西線、JR奥羽本線などの ライフラインとなる重要交通 網が分布し、土砂氾濫等によ り交通が寸断された場合、経 済活動への影響や集落の孤立 化が生じるなど地域に与える 影響は大きい。 ・流域は、月山の火山砕屑物 に覆われた脆弱な地質条件に 加え、豪雪、多雨などの気象 条件により地すべりや崩壊地 からの生産土砂が多いことが 特徴である。溪床には、上流 の崩壊地からの生産され流出 した土砂が厚く堆積しており 、古くから土砂流出に伴う 洪水氾濫等の災害が繰り返し 発生している。 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。	・最上川流域には、複数の温泉施設や、集落が分布 し、下流部には、庄内地方の中心都市である酒田市を 抱える扇状地がある。また、国道7号、国道47号、JR 陸羽西線、JR羽越本線などの重要交通網が分布し、土 砂氾濫等により交通が寸断された場合、地域の社会や 経済に深刻な影響を及ぼすものと懸念されることから 、砂防施設の整備が必要。 ・事業開始以降、着実に進捗 ・堰堤基礎部に砂防ソイルセメントを活用すること によりコスト縮減を図っている。	継続	本省河川局 砂防部保全 課 (課長 大野 宏之)

利根川水系直轄砂防事業（利根川） 関東地方整備局	再々評価	3,401	7,728	5,965	1.3	・本流域は、草津温泉や尾瀬といった豊かな自然に恵まれた日本屈指の観光地や高原野菜の主要産地等、地域経済を支える観光資源や重要な産業が立地し、下流域には高崎市や前橋市等の主要な都市が位置する。また、国道18号等の主要な道路やJR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、土砂災害や洪水氾濫等による交通網が寸断等の大きな被害を受けた場合、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、火山噴出物や断層、破砕帯等による脆弱な地質と急峻な地形から土砂生産・流出が著しく、豪雨時には山腹崩壊や土石流が頻発しており土砂流出による被害も多数発生している。 以上のことから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るとともに国土を保全するため、砂防事業を継続する必要がある。	・流域には多数の集落のほか、人口が集中する主要都市も位置している。さらに国道や鉄道などの重要交通網が整備され、日本屈指の観光地もあるため、豪雨時の土砂流出や洪水氾濫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、砂防設備の整備が必要。 ・事業開始以降、着実に進捗。 ・現地発生材を利用した砂防ソイルセメントの使用や残存型枠の採用など、購入材料や作業量の低減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 大野宏之）
富士川水系直轄砂防事業 関東地方整備局	再々評価	3,341	7,429	6,169	1.2	・本流域は、南アルプスに係る観光産業や良質な地下水を利用した食品・飲料水工場、地形や豊富な水量を利用した水力発電施設群等が多数立地し、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、土砂災害や土砂流出による洪水氾濫等により大きな被害を受けたり、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。 ・本流域は、断層による脆弱な地質に加えて急流河川であることから土砂生産・流出が著しく、豪雨時には山腹崩壊や土石流の頻発により土砂災害が多数発生している。特に昭和34年や昭和57年の台風では土石流や洪水氾濫により大きな被害を受けた。 以上のことから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るとともに国土を保全するため、砂防事業を継続する必要がある。	・流域には地域社会や経済の中心である甲府盆地が位置しているほか、国道20号などの重要交通網が整備されている。また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、発電施設が多数立地しており、豪雨時の土砂流出や洪水氾濫により大きな被害が発生した場合、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。 ・事業開始以降、着実に進捗。 ・現地発生材を利用した巨石張り工法や砂防ソイルセメント等を採用することで購入材料や運搬作業量を低減し、工事の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 大野宏之）
信濃川上流水系直轄砂防事業 北陸地方整備局	再々評価	1,220	9,324	3,290	2.8	・土砂流出に伴う河川氾濫等の被害は、下流の松本市・大町市の広範囲に及び、国道158号、国道147号等地域における重要交通網や観光産業への被害が懸念され、地域経済に与える影響は極めて大きい。 ・本流域は、急峻な地形を有し、火山や構造線等の影響で脆弱な地質や多雨豪雪の条件が重なり、土砂流出に伴う被害が発生しやすい。 以上のことから地域住民の生命と生活を土砂災害から守る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。	・流域の一部は、中部山岳国立公園に指定されている自然豊かな地域であり、観光施設が数多く分布している。中でも、上高地は年間150万人もの観光客が訪れる日本でも屈指の観光地である。 ・本流域では昭和20年、昭和44年、昭和54年、昭和58年災害をはじめ、土砂流出に伴う甚大な被害が多発しており、地域の安全安心を確保するため、砂防設備の整備が必要。 ・事業開始以降、着実に進捗 ・残存型枠や建設副産物、粗石コンクリート、現地に於ける巨石など使用することにより、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 大野宏之）
信濃川下流水系直轄砂防事業 北陸地方整備局	再々評価	2,777	13,554	4,751	2.9	・本流域は、昭和10年や昭和39年など過去に幾度となる土砂災害による被害を受けている。平成16年の中越地震では、被災の激しい茅川、相川流域において河道閉塞対策等の緊急対応を他機関の復旧事業と連携して行い、全住民が避難となった旧山古志村の早期帰村に寄与した。 ・上流からの土砂流出に伴う河川氾濫等の被害は、日本一と譽れ高い「魚沼コヒカリ」の生産拠点や重要交通網である開越自動車道、国道17号、JR上越線等及び地域経済に与える影響は極めて大きい。 ・本流域は、急峻な地形を有し、第四期火山噴出物などからなる脆弱な地質や多雨豪雪の条件が重なり、土砂流出に伴う被害が発生しやすい。 以上のことから地域住民の生命と生活を土砂災害から守る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。	・本流域は、流域の一部が上信越高原国立公園、越後三山只見国立公園等に指定される自然豊かな地域であり、温泉やスキー場等の観光施設が数多く存在するとともに、上越新幹線や開越自動車道の整備に伴い、多くの観光客が訪れている。 ・また、長岡市や小千谷市といった市街地には、同地域の基幹産業である鉄工・電子産業が集積しており、土砂流出による被害が地域経済等に与える影響は極めて大きい。ため、砂防設備の整備が必要。 ・事業開始以降着実に進捗し、中越地震対策については平成26年度頃に事業概成見込み。 ・掘削残土の有効利用、砂防ソイルセメント（ISM）、パワーブレンダー工法等により、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 大野宏之）

姫川水系直轄砂防事業 北陸地方整備局	再々評価	1,825	5,518	3,475	1.6	・上流からの土砂流出に伴う河川氾濫等の被害は、糸魚川市をはじめ沿川地域の広範囲に及ぶ他、国道148号やJR等地域における重要交通網や観光産業への被害も懸念され、地域に与える影響は極めて大きい。 ・本流域は、急峻な地形、糸魚川一帯国構造線等の影響で地質が脆弱で崩壊地が多く、さらに多雨豪雪の条件が重なり、土砂流出に伴う被害が発生しやすい。 ・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。	・流域の一部が、中部山岳国立公園、上信越高原国立公園に指定されており、観光資源に恵まれたリゾート地域である。また、豊富な水と勾配を利用した発電が盛んに行われており、19箇所発電所により、総最大出力約25万kwの発電と電力供給が行われている。 ・平成7年豪雨災害では、大量の土砂流出により、国道148号とJR大糸線がいたる所で寸断され、姫川沿いの民家や旅館が被災し、多くの人々が避難生活を余儀なくされた。そのため、平成7年災害の再度災害を防止し、地域の安全安心を確保するため、砂防設備の整備が必要。 ・事業開始以降、着実に進捗 ・残存型枠や建設副産物、粗石コンクリート、現地にある巨石などを使用することにより、コスト削減を図っている。	継続	本省河川局 砂防部保全課 (課長 大野宏之)
黒部川水系直轄砂防事業 北陸地方整備局	再々評価	364	1,379	944	1.5	・本流域は、昭和44年や平成7年の豪雨による出水をはじめとして、過去より幾度となく土砂災害が発生している。 ・本流域には、地域経済・関西圏経済を支える観光・発電施設があり、土砂流出に伴う被害が発生した場合は地域経済のみならず、全国の社会・経済活動に与える影響は極めて大きい。 ・本流域は、急峻な地形を有し、花崗岩類からなる脆弱な地質や多雨豪雪の条件が重なり、崩壊地が多く、土砂流出に伴う被害が発生しやすい。 ・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。	・流域の一部が中部山岳国立公園に指定され、黒部峡谷には雄大な自然、宇奈月温泉や黒滝温泉等の温泉施設、黒部峡谷鉄道のトロッキ電車などを求めて毎年約50万人の観光客が訪れている。 ・黒部川流域は、年間降水量が多く、その豊かな水量を利用して、流域内に10箇所の水力発電施設が整備されている。これらの施設から得られる電力は、関西都市圏の産業・生活を支えている。これら施設が被災した場合、地域経済のみならず、全国の社会・経済活動に深刻な影響を及ぼすものと懸念され、砂防設備の整備が必要。 ・事業開始以降、着実に進捗。 ・砂防ソイルセメント工法の採用によりコスト削減を図っている。	継続	本省河川局 砂防部保全課 (課長 大野宏之)
手取川水系直轄砂防事業 北陸地方整備局	再々評価	928	9,186	2,976	3.1	・本流域は、昭和9年、平成16年の大規模な土砂流出をはじめとして、過去より幾度となく土砂災害が発生している。 ・上流からの土砂流出に伴う河川氾濫等の被害は、下流の白山市街等に及ぶ他、国道8号、157号等地域における重要交通網や白山国立公園周辺の観光産業への被害も懸念され、地域経済に与える影響は極めて大きい。 ・本流域は、急峻な地形を有し、火山噴出物による脆弱な地質や多雨豪雪の条件が重なり、土砂流出に伴う被害が発生しやすい。 ・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。	・流域の一部は白山国立公園に指定され、白山スパー林道やキャンプ場、温泉施設や登山など年間約100万人が訪れる観光拠点となっている。 ・下流域には石川県内第2、第3の人口である白山市、小松市を含む3市2町が位置し、約32万人が生活している。この地域は、県都金沢市のベッドタウンとして着実に人口が増加し住宅都市化とともに工業都市として急成長しており、地域の安全安心を確保するため、砂防設備の整備が必要。 ・事業開始以降、着実に進捗。 ・粗石コンクリートの活用及び現地発生土砂の再利用（ISM工法）の活用によるコスト削減を図っている。	継続	本省河川局 砂防部保全課 (課長 大野宏之)
狩野川水系直轄砂防事業 中部地方整備局	再々評価	233	1,415	141	10.1	・本流域の上流部には景勝地や温泉施設があり、下流部には伊豆市・伊豆の国市街地が位置する。また、国道136号、国道414号等の幹線道路が分布し、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。 ・本流域は、急峻な地形と火山岩や火山堆積物で構成された脆弱な地質により崩壊の危険性が高い地域となっており、近年では相次ぐ台風や集中豪雨により様々な災害が繰り返し発生している。 ・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。	・豪雨時に上流域から土砂が一気に流下すると、土石流や土砂氾濫により人口・資産・重要公共施設・幹線道路が集中している伊豆市街地等に甚大な被害が発生する。この場合、伊豆市等のみの被害にとどまらず、伊豆半島全体の社会・経済活動に深刻な影響を及ぼすものと懸念され砂防施設の整備が必要。 ・事業開始以降、着実に進捗。 ・既設砂防堰堤の嵩上げ、除石、スリット化による整備率の向上を図ることでコスト削減を図っている。	継続	本省河川局 砂防部保全課 (課長 大野宏之)
天竜川水系直轄砂防事業 中部地方整備局	再々評価	1,526	2,270	926	2.5	・本流域の上流部には伝統的行事や観光資源があり、下流部には伊那市、駒ヶ根市、飯田市等の市街地が位置する。また、国道152号、国道153号、国道361号やJR飯田線等の重要交通網や幹線道路が分布し、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。 ・本流域は、中央構造線をはじめ多数の断層がはしり、地質が脆弱で、中央アルプスや南アルプスの険しい地形のため、近年では相次ぐ台風や集中豪雨により様々な災害が発生している。 ・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。	・豪雨時に上流域から土砂が一気に流下すると、土石流や土砂氾濫により人口・資産・重要公共施設・幹線道路が著しく集中している伊那市・駒ヶ根市・飯田市街地等に甚大な被害が発生する。この場合、伊那市・駒ヶ根市・飯田市等の被害にとどまらず、長野県南部地方全体の社会・経済活動に深刻な影響を及ぼすものと懸念され砂防施設の整備が必要。 ・事業開始以降、着実に進捗。 ・床固工の施工にあたっては、砂防ソイルセメントの有効利用によりコスト削減を図っている。	継続	本省河川局 砂防部保全課 (課長 大野宏之)

越美山系直轄砂防事業 中部地方整備局	再々評価	611	1,830	375	4.9	・本流域の上流部には観光資源や国指定重要無形文化財があり、下流部には本県市、掛斐川町の市街地が位置する。また、国道21号、国道157号、国道303号やJR東海道本線等の重要交通網や幹線道路が分布し、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。 ・本流域は、濃尾断層帯をはじめ多数の断層がはしり、脆弱で地殻変動が激しい地質という地域となっており、近年では相次ぐ台風や集中豪雨により様々な災害が発生している。 - 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。	・豪雨時に上流域から土砂が一気に流下すると、土石流や土砂氾濫により人口・資産・重要公共施設・幹線道路が著しく集中している本県市・掛斐川町市街地等の主要部に甚大な被害が発生する。この場合、本県市・掛斐川町の被害にとどまらず、下流域の三重県・岐阜県全体の社会・経済活動に深刻な影響を及ぼすものと懸念され砂防施設の整備が必要。 ・事業開始以降、着実に進捗。 ・砂防堰堤の施工にあたっては、砂防ソイルセメントの有効利用によりコスト削減を図っている。	継続	本省河川局 砂防部保全課 (課長 大野宏之)
六甲山系直轄砂防事業 近畿地方整備局	再々評価	2,392	7,474	1,188	6.3	・六甲山系では昭和13年、昭和36年、昭和42年に豪雨災害による土砂災害が、平成7年に兵庫県南部地震による土砂災害が発生している。 ・神戸市を中心に都市域が山麓に拡大し、新たな危険箇所が増加など災害に対する潜在的な危険性が増加している。 - 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。	・土石流及び氾濫により人口・資産・主要公共施設・重要交通網が著しく集中している神戸市街地の主要部に甚大な被害が発生するため、砂防施設の整備が必要。また、市街地に直接面する斜面では崩壊を防止するため斜面対策や樹林整備等のグリーンベルトの整備が必要。 ・事業開始以降、着実に進捗。 ・現地発生材を活用した砂防ソイルセメントの採用による土砂搬出コストの低減、既存施設の有効利用により、コスト削減を図っている。	継続	本省河川局 砂防部保全課 (課長 大野宏之)
瀬田川水系直轄砂防事業 近畿地方整備局	再々評価	14	145	13	10.9	・本流域は滋賀県の大津市、栗東市、甲賀市にわたって広がっており、標高700m以下の山地を幾筋もの溪流が流れる山地地形を呈している。また、京都や大阪への生活圏を形成しており、下流沿川には京都府や大阪府などの大都市圏をかかえる重要な流域である。国道307号等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。 ・本流域は花崗岩が風化した脆弱な地質からなり、古くから山林の乱伐を起因とする土砂生産が活発で、山間部では土砂崩落等の災害が発生した。 - 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。	・下流河川への土砂流出による河床上昇を抑制し治水安全度の向上を図るとともに、整備優先度の高い災害時要援護者施設及び避難所等がある溪流の土砂災害防止対策を実施するために、砂防設備の整備が必要。 ・事業開始以降、着実に進捗し、平成25年度頃に事業概成予定。 ・現地発生材の利用や新技術・新工法を用いた施工方法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 大野宏之)
木津川水系直轄砂防事業 近畿地方整備局	再々評価	16	43	15	2.9	・本流域は三重県、奈良県にまたがっており、急斜面の山地地形を呈している。また、奈良や大阪への生活圏を形成しており、下流沿川には京都府や大阪府などの大都市圏をかかえる重要な流域である。国道165号等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。 ・本流域は花崗岩が風化した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名張市街地での土砂流出に伴う洪水氾濫等の災害が発生した。 - 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。	・下流河川への土砂流出による河床上昇を抑制し治水安全度の向上を図るとともに、整備優先度の高い災害時要援護者施設及び避難所等がある溪流の土砂災害防止対策を実施するため、砂防設備の整備が必要。 ・事業開始以降、着実に進捗し、平成27年度頃に事業概成予定。 ・現地発生材の有効利用や残存型枠の活用などにより、コスト削減を図っている。	継続	本省河川局 砂防部保全課 (課長 大野宏之)
九頭竜川水系直轄砂防事業 近畿地方整備局	再々評価	42	54	33	1.6	・本流域は緊急輸送路である国道157号及び発電所、青少年旅行村等の重要公共施設が存在する。また、福井県と岐阜県を結ぶ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。 ・昭和40年、平成16年の豪雨災害により大きな被害が発生しており、昭和40年の奥越豪雨では、総戸数272戸の内184戸が被災している。また、平成16年の福井豪雨では、多数の公共施設が被災している。 - 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。	・堆砂の進行が著しく緊急性の高い笹生川ダムへの土砂流入の抑制や、平成16年の福井豪雨を受け、土石流災害を受けた発電所など公共施設の保全を整備するため、砂防設備の整備が必要。 ・事業開始以降、着実に進捗。 ・現地発生材の利用や残存型枠の活用などにより、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 大野宏之)

広島西部山系直轄砂防事業 中国地方整備局	長期間継続中	900	5,814	730	8.0	・広島西部山系は、人口・資産・公共施設等が集中し、山陽自動車道・新幹線等の近畿と九州を結ぶ重要交通網が横断する社会経済的に重要な地域である。昭和20年の枕崎台風や昭和26年のルース台風による災害、平成11年6月29日の土砂災害など、繰り返し大規模な土砂災害が発生している。 ・都市化に伴い宅地開発が山麓斜面に進展しており、土石流が発生する危険性のある溪流が非常に多く集中している。 ・この地域では、土石流の氾濫が予想される区域に重要な多くの保全対象が分布しており、土石流による被害は広範囲かつ甚大になる可能性が高いことから集中的に土石流対策を推進する必要がある。 - 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。	・土石流危険渓流が多数分布し、平地から山裾にかけて住宅地が密集している。また、JR山陽新幹線、JR山陽本線、山陽自動車道、国道2号線など重要交通網が整備されている。これら地域が土石流の流下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。 ・事業開始以降、着実に進捗。 ・砂防ソイルセメントの採用を行うなど建設発生土を有効利用しコスト縮減を図っている。	継続	本省河川局 砂防部保全課 (課長 大野宏之)
吉野川水系直轄砂防事業 四国地方整備局	再々評価	860	635	512	1.2	・吉野川流域は、急峻な山地が連なり河床勾配が急であるなど、多量の土砂が流出しやすい地形条件を呈している。また地質は、中央構造線などの大規模な構造線が東西に走り、構造線の影響のため複雑かつ脆弱であることから、崩壊や地すべりなど土砂生産が非常に活発である。 ・保全対象区域には、徳島県の行政・経済の中心的存在である徳島市をはじめ、周辺の鳴門市、藍住町が位置している。また、国道11号、国道192号、JR高德線等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、徳島県や高知県への地域の生活や経済に与える影響は極めて大きい。 - 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。	・吉野川の中・上流域は地形・地質的に崩壊しやすく、洪水時には上流域から土砂が一気に流下すると、河川氾濫により、人口、資産、主要公共施設、重要交通網が集中している徳島平野では甚大な被害が発生する。この場合、当該地域の被害にとどまらず、徳島県全体の社会・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。 ・事業開始以降、着実に進捗。 ・現地発生土砂を利用した砂防ソイルセメント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縮減を図っている。	継続	本省河川局 砂防部保全課 (課長 大野宏之)
大淀川水系（高崎川）直轄砂防事業 九州地方整備局	再々評価	410	846	603	1.4	・高崎川では対象とする土砂が流出した場合、家屋・事業所だけでなく国道及びJR等の重要交通網にまで氾濫区域が及び、霧島観光などの地域経済に与える影響は極めて大きい。 ・上流域の大幡川、矢岳川、高千穂川は火山地帯に位置し、地質的脆弱なため、ガリー侵食の発達、土石流の発生等が著しく、多量の不安定土砂の供給源となっている。 - 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。	・高崎川上流の大幡川、矢岳川、高千穂川は重荒唐地域に位置し、土砂生産が活発な溪流である。土砂災害が発生した場合は、地域経済の維持と発展に深刻な影響を及ぼすものと懸念され、砂防設備の整備が必要。 ・事業開始以降、着実に進捗。 ・残存型枠工法による工期短縮や現地発生材の転石を水叩き部や水通し部へ転石するなどコスト縮減を図っている。	継続	本省河川局 砂防部保全課 (課長 大野宏之)
桜島直轄砂防事業 九州地方整備局	再々評価	1,101	3,963	2,128	1.9	・桜島は年間約150万人もの人が訪れる、九州でも重要な観光地となっており、土石流氾濫による被害等が発生した場合には入り込み客数が大幅に減少するなど、地域経済に与える影響は極めて大きい。 ・桜島は爆発時に噴出される火山灰などにより山腹の荒廃が進み、これに伴い土石流が頻発している。 - 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。	・桜島は現在も活発な噴火活動が続き、それに伴う火山灰の堆積により土石流が発生しやすい状況にある。発生した土石流が氾濫した場合は、地域経済の維持と発展に深刻な影響を及ぼすものと懸念され、砂防設備の整備が必要。 ・事業開始以降、着実に進捗し、平成29年度頃に事業概成予定。 ・砂防ソイルセメント工法等で活発な火山活動に伴う大量の流出土砂を使用することによりコスト縮減を図っている。	継続	本省河川局 砂防部保全課 (課長 大野宏之)

【砂防事業等】
(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
芋川地区直轄地すべり対策事業 北陸地方整備局	長期間継続中	183	216	【内訳】 被害防止便益：216億円 【主な根拠】 想定危険面積：6.84km ² 想定湛水面積：約0.79km ² 想定氾濫面積：1.64km ² 危険区域の家屋被害：81戸 氾濫区域の家屋被害：87戸等		201	1.1	・新潟県中越地震で甚大な被害が発生した地域において、再度災害防止を目的に集中的かつ迅速な地すべり対策を実施している。事業進捗による一定の安全確保の結果、旧山古志村では約6割の住民が帰村し、さらに国の重要無形民俗文化財である「牛の角突き」が復活するなど、地域の復興が着実に進められている。 ・当該流域は褶曲構造が発達した複雑な地質構造を呈する地域で、固結度の低い脆弱な地質からなる日本でも有数の地すべり多発地帯であり、昭和55年の近傍の虫亀地すべり等、甚大な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、地すべり対策事業を継続する必要がある。	・芋川の19地区の地すべりが活発した場合、地すべり土塊が河川をせき止めて河道を閉塞し、上流域の湛水被害及び決壊による氾濫被害を与える恐れがある。そのため集中的かつ迅速に事業を実施し、地すべり地内の人命や財産の保全、地すべり活動による河道閉塞を防止する必要がある。 ・事業開始以降着実に進捗しており、平成27年度頃に事業概成予定。 ・効率的かつ計画的な維持管理をふまえて、集水対策に新技術を活用する等コスト縮減を図っている。	継続	本省河川局 砂防部保全課 (課長 大野宏之)
滝坂地区直轄地すべり対策事業 北陸地方整備局	再々評価	191	3,031	【内訳】 被害防止便益：3,031億円 【主な根拠】 想定湛水面積：53km ² 湛水による家屋被害：3,154戸 想定氾濫面積：20.9m ² 氾濫による家屋被害：2,272戸等		316	9.6	・滝坂地すべりは日本最大級の地すべりである。その活動は古来より活発であり、末端部は一級河川阿賀川に面するため、河川による侵食の影響で不安定となっている。 ・近年では平成6年3月に融雪により地すべり活動が活発化して道路の段差や亀裂が生じている。 ・地すべり発生時に地すべり土塊が阿賀川に流入し河道を閉塞することで、上流域の湛水及び下流域の越流決壊による氾濫被害が発生し、家屋、公共施設等の保全対象の被災が懸念される。 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、地すべり対策事業を継続する必要がある。	・滝坂地すべりの活動が活発化した場合、移動した土塊が一級河川阿賀川をせき止めて河道を閉塞し、上流側の湛水被害及び決壊による下流側の洪水被害を与える恐れがある。被害想定区域は、福島県及び新潟県の2県にまたがり、広範囲であるため、地すべり被害が発生した場合の影響は大きい。そのため地すべり対策工の整備により、地すべり活動を抑制し、阿賀川本川への土塊の移動を防止する必要がある。 ・事業開始以降着実に進捗。 ・効率的かつ計画的な維持管理をふまえて、集排水対策に新技術を活用する等コスト縮減を図っている。	継続	本省河川局 砂防部保全課 (課長 大野宏之)
由比地区直轄地すべり対策事業 中部地方整備局	長期間継続中	301	1,316	【内訳】 被害防止便益：1,316億円 【主な根拠】 人家：2戸 事業所：4施設 高速道路：1.1km 国道：1.3km 市道：0.9km 鉄道：1.3km等		260	5.1	・本地区は日本の大動脈である東名高速、国道1号、JR東海道本線の重要交通網が分布し、地すべり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。 ・本地区は、糸魚川-静岡構造線の東側に位置し、サツタ峠付近には多数の断層がはしり、東海地震の強化地域となっており、豪雨や地震により土砂災害の危険性が高い。 以上のことなどから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るとともに国土を保全するため、地すべり対策事業を継続する必要がある。	・豪雨や東海地震等により大規模な地すべりが発生し、重要交通網が著しく集中している由比地区に甚大な被害が発生する恐れがある。この場合、由比地区の被害にとどまらず、日本全体の社会・経済活動に深刻な影響を及ぼすものと懸念され地すべり対策事業の整備が必要。 ・事業開始以降、着実に進捗。 ・集水井工などの仮設構造物でVTロックシステムを採用しコスト縮減を図っている。	継続	本省河川局 砂防部保全課 (課長 大野宏之)

【海岸事業】
(直轄事業)

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)		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)				
事業名 事業主体	該当基準						総事業費 (億円)	費用便益分析		
								費用:C (億円)	B/C	
便益の内訳及び主な根拠										
石川海岸直轄海岸保全施設整備事業 北陸地方整備局	再々評価	427	1,492	【内訳】 侵食防止便益：20億円 浸水防護便益：1,466億円 残存価値：6億円 【主な根拠】 侵食防止面積：65ha 浸水防護面積：677ha 浸水防護戸数：2,240戸	878	1.7	・石川海岸は、厳しい冬期風浪や台風により前浜が侵食され、堤防決壊等多くの災害をこれまでも受けてきた。 ・離岸堤等の沖合施設整備により復元・維持された砂浜には、観光客を含めた多くの利用客が訪れ、海水浴やマリンスポーツの場として多く利用されている。 ・今後激しい侵食が進行すると、海岸背後の北陸自動車道が決壊し、復旧までの一時的な交通遮断による機能障害が発生し多大な被害が生じることが想定される。	・石川海岸の背後地域では、近年においても人口が増加傾向にあるとともに市街地の発展や産業の活性化が図られており、海岸保全の必要性は高い。 ・今後完成した工区（現根上、美川、松任工区）は早期に移管の手続きを行うこととしている。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進めていく。事業を進めるにあたっては、緊急性の高い区間より順次対応を進める。 ・事業実施にあたっては、新技術の活用や計画等の見直しにより、一層の建設コスト縮減に努める。	継続	本省河川局 海岸室(室長五十嵐 崇博)

久慈港海岸直轄海岸保全施設整備事業※ 東北地方整備局	再々評価	1,200	1,365	【内訳】 浸水防護便益：668億円 海難による損失の回避便益：689億円 その他の便益：8億円 【主な根拠】 浸水軽減面積：約327ha 浸水軽減戸数：約267戸 浸水区域における一般資産等評価額：約1,056億円 避泊可能隻数：10隻	1,085	1.3	・津波被害の影響を受ける人口が減少し、身体的被害・精神的被害が軽減される。 ・港内水域や係留施設前面の静穏性が向上することで、国家石油備蓄基地が行う原油の受入など、港内を利用する船舶の安全性・安定性が向上する。 ・港内の静穏度が向上するとともに、物流の安定性が向上することで、企業立地が促進されるなど、地域開発効果が期待される。	・津波により想定される浸水被害を軽減するとともに、港内静穏度が向上し避難泊地が確保され、沖合航行船舶の海難事故が軽減するため、本プロジェクトの必要性は高い。 ・事業が順調に進んだ場合には、平成40年代前半の完了を予定している。 ・新技術を活用しながら、未設計区間の断面検討や施工法検討など、コスト縮減に取り組んでいる。	継続	本省港湾局 海岸・防災課 (課長 梶原 康之)
津松阪港海岸直轄海岸保全施設整備事業 中部地方整備局	再々評価	251	1,224	【内訳】 浸水防護便益：1,224億円 【主な根拠】 浸水面積：約666ha 浸水戸数：約2,330戸 浸水区域における一般資産等評価額：約868億円	360	3.4	・既設堤防の改良時において、液状化に伴う堤防の沈下を防ぐため地盤改良も併せて行っており、堤防の損壊・沈下に対し背後住民の安全・安心につながっている。	・昭和28年の台風13号に伴う高潮により甚大な被害が発生したことから、災害復旧事業により海岸堤防等が整備されたが整備後50年が経過し、老朽化や沈下が進み機能低下したことで地震に伴う液状化の発生も危惧されることから抜本的な改修が必要となっている。 ・事業が順調に進んだ場合には、平成23年度の完了を予定している。 ・地盤改良工法の見直し等によりコスト縮減に取り組んでいる。	継続	本省港湾局 海岸・防災課 (課長 梶原 康之)
別府港海岸直轄海岸保全施設整備事業 九州地方整備局	長期間継続中	162	1,758	【内訳】 浸水防護便益：1,758億円 【主な根拠】 浸水面積：約55ha 浸水戸数：約1,100戸 浸水区域における一般資産等評価額：約332億円	180	9.8	・面的防護方法による海岸保全施設の整備において新たな海岸空間が創出され、地域住民等が海に親しめる効果があるため、地域観光産業への貢献ができる。 ・さらに地域住民の不安を解消できる。	・現在、海岸護岸には亀裂や風化等の老朽化が広範囲にみられるほか、台風等に対する防護機能も満足していないため、越波や高潮による被害が発生している。このため、海岸保全施設の抜本的な整備が必要となっている。 ・事業が順調に進んだ場合には、平成25年度の完了を予定している。 ・既存施設撤去に伴い発生する材料の再利用、新技術の採用によりコスト縮減に取り組んでいる。	継続	本省港湾局 海岸・防災課 (課長 梶原 康之)

※は、港湾整備事業と一体的に評価

【道路・街路事業】
（直轄事業等）

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 （億円）	費用便益分析		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）
				便益の内訳及び主な根拠						
一般国道38号 釧路新道 北海道開発局	再々評価	498	728	【内訳】 走行時間短縮便益：647億円 走行経費減少便益：69億円 交通事故減少便益：12億円 【主な根拠】 計画交通量 11,100～22,600台/日	603	1.2	①交通混雑の緩和 ・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。 ②農水産品の流通利便性向上 ・標茶町や弟子屈町で生産される生体牛の輸送効率化が期待される。 ③周遊観光の利便性向上 ・北海道周遊観光における移動時間の短縮及び観光滞在時間の延長が実現され、利用者の負担軽減及び観光地の魅力度向上が期待される。 ④空港へのアクセス向上 ・釧路市などの周辺地域から釧路空港へのアクセス向上が期待される。 ⑤CO2排出量の削減 ・当該道路の整備により自動車からのCO2排出量が削減される。	・釧路新道への通過交通の転換が図られ、釧路市街における交通混雑の緩和など様々な効果が期待される。 ・平成25年度 全線（一部暫定2車線）供用予定。 【コスト縮減等】 ・建設発生土及び建設副産物の有効活用による縮減【約3億円縮減】 ・現地調査結果に基づく軟弱地盤対策の追加【約38億円増】 ・環境保全対策の確定に伴う見直し【約8億円増】 ・整備断面である暫定2車線から現計画を検証するため計画断面の完成4車線による評価へ移行【約98億円】	継続	道路局 国道・防災課 （課長 三浦 真紀）
一般国道39号 北見道路 北海道開発局	再々評価	398	442	【内訳】 走行時間短縮便益：332億円 走行経費減少便益：70億円 交通事故減少便益：40億円 【主な根拠】 計画交通量 7,600～8,500台/日	425	1.0	①交通混雑の緩和 ・北見市街へ流入する通過交通の分散が図られ、交通混雑の緩和が期待される。 ②交通事故の低減 ・北見道路を利用した場合、通過する信号交差点数が大幅に減り、市街地通過交通の走行性向上が期待される。 ③農水産品の流通利便性向上 ・端野町に一時貯蔵されたてんさいを北見製糖所へ搬送する際の流通機能や業務効率化が期待される。また、網走市で水揚げされた水産品の流通の利便性向上が期待される。 ④工業製品の流通利便性向上 ・精密機械製品を取り扱っている北見工業団地から女満別空港までの輸送支援が見込まれる。 ⑤日常活動中心都市へのアクセス向上 ・オホーツク圏域管内の最大都市である北見市へのアクセス向上が見込まれる。 ⑥周遊観光の利便性向上 ・オホーツク観光の利便性向上、アクセス向上が期待される。 ⑦空港へのアクセス向上 ・オホーツク圏域だけでなく十勝・釧路圏からも女満別空港へのアクセス向上が見込まれる。 ⑧CO2排出量の削減 ・当該道路の整備により自動車からのCO2排出量が削減される。	・北見道路への通過交通の転換が図られ、北見市街における交通混雑の緩和など様々な効果が期待される。 ・平成24年度 全線（暫定2車線）供用予定。 【コスト縮減等】 ・建設副産物の有効活用による縮減【約2億円減】 ・新技術を採用した橋梁形式等の変更による縮減【約1億円減】 ・現地調査結果に基づくトンネル掘削パターン等の見直し【約37億円増】 ・自然環境の保全を目的とした環境保全対策等の見直し【約33億円増】 ・現地調査結果に基づく用地補償費の見直し【約8億円増】	継続	道路局 国道・防災課 （課長 三浦 真紀）
深川留萌自動車道 一般国道233号 幌鷺留萌道路 北海道開発局	再々評価	490	588	【内訳】 走行時間短縮便益：480億円 走行経費減少便益：79億円 交通事故減少便益：29億円 【主な根拠】 計画交通量 7,600～8,400台/日	484	1.2	①拠点都市間のアクセス向上 ・留萌市と札幌市・旭川市および深川市とのアクセス性の向上が期待される。 ②農水産品の流通利便性向上 ・留萌圏で水揚げされた水産物及び農産物の流通の利便性向上が期待される。 ③高次医療施設へのアクセス向上 ・旭川市や札幌市等への救急搬送時間の短縮や患者に負担の少ない安定した搬送が期待される。 ④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輸送効率化が期待される。 ⑤バスの利便性向上 ・高速交通体系の強化及び定時性の確保が期待される。 ⑥観光地へのアクセス向上 ・夏期観光集中期における観光地へのアクセス向上が期待される。 ⑦CO2排出量の削減 ・当該道路の整備により自動車からのCO2排出量が削減される。	・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18年度までに、深川留萌自動車道のうち約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。 【コスト縮減等】 ・縦断線形の見直しによる縮減【約15億円減】 ・擁壁工の見直しによる縮減【約2億円減】 ・橋梁工の見直しによる縮減【約1億円減】 ・建設副産物の有効活用による縮減【約1億円減】 ・現地調査結果に基づく軟弱地盤対策の追加【約84億円増】 ・現地調査結果に基づく用地補償費の見直し【約9億円増】 ・利便性を向上するインターチェンジの追加【約2億円増】 ・整備断面である暫定2車線から現計画を検証するため計画断面の完成4車線による評価へ移行【約129億円】	継続	道路局 国道・防災課 （課長 三浦 真紀）

日高自動車道 一般国道235号 門別厚賀道路 北海道配初局	再々評価	950	1,020	【内訳】 走行時間短縮便益：854億円 走行経費減少便益：114億円 交通事故減少便益：53億円 【主な根拠】 計画交通量 11,300～13,600台/日	915	1.1	①拠点都市へのアクセス向上 ・日高地方の拠点都市である新ひだか町と苫小牧地方の拠点都市である苫小牧市及び道央圏の拠点都市である札幌市へのアクセス向上に寄与する。 ②農水産品の流通利便性向上 ・日高地域で生産される軽種馬、ビーマンの流通利便性向上が期待される。 ③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苫小牧市への救急搬送時における迅速性の向上、安全性の向上が期待される。 ④都市間バスの利便性向上 ・高速交通体系の強化及び定時性の確保に寄与し、通院患者の負担軽減など都市間バス利用客の利便性向上が期待される。 ⑤空港へのアクセス向上 ・花卉やイチゴは新千歳空港を経由して道外に出荷されており、新千歳空港と日高地域との流通利便性向上が期待される。 ⑥重要港湾へのアクセス向上 ・苫小牧港から輸移入される石油製品、飼肥料などの物流円滑化が期待される。 ⑦観光地へのアクセス向上 ・新冠町、新ひだか町の主要観光地へのアクセスが向上し、道央圏や十勝圏との有機的な連結が図られ、地域の活性化が期待される。 ⑧防災対策や危機管理対策の充実に寄与 ・幹線ネットワークが多重化し、防災対策や危機管理対策の充実に寄与する。 ⑨CO2排出量の削減 ・当該道路の整備により自動車からのCO2排出量が削減される。	・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17年度までに、日高自動車道のうち約40kmが供用している。 ・引き続き、早期供用に向けて事業を進める。 【コスト縮減等】 ・新技術を活用した橋梁形式の変更による縮減【約1億円減】 ・詳細な設計に基づく橋梁下部工の変更による縮減【約1億円減】 ・すき取り物や抜根物等のリサイクルによる縮減【約1億円減】 ・現地調査結果に基づく補償内容の見直し【約3億円減】	継続	道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀)
日高自動車道 一般国道235号 厚賀静内道路 北海道開発局	再々評価	482	864	【内訳】 走行時間短縮便益：715億円 走行経費減少便益：115億円 交通事故減少便益：34億円 【主な根拠】 計画交通量 10,100～10,800台/日	382	2.3	①拠点都市へのアクセス向上 ・日高地方の拠点都市である新ひだか町と苫小牧地方の拠点都市である苫小牧市及び道央圏の拠点都市である札幌市へのアクセス向上に寄与する。 ②農水産品の流通利便性向上 ・日高地域で生産される軽種馬、ミニトマトの流通利便性向上が期待される。 ③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苫小牧市への救急搬送時における迅速性の向上、安全性の向上が期待される。 ④都市間バスの利便性向上 ・高速交通体系の強化及び定時性の確保に寄与し、通院患者の負担軽減など都市間バス利用客の利便性向上が期待される。 ⑤空港へのアクセス向上 ・花卉やイチゴは新千歳空港を経由して道外に出荷されており、新千歳空港と日高地域との流通利便性向上が期待される。 ⑥重要港湾へのアクセス向上 ・苫小牧港から輸移入される石油製品、飼肥料などの物流円滑化が期待される。 ⑦観光地へのアクセス向上 ・新冠町、新ひだか町の主要観光地へのアクセスが向上し、道央圏や十勝圏との有機的な連結が図られ、地域の活性化が期待される。 ⑧防災対策や危機管理対策の充実に寄与 ・幹線ネットワークが多重化し、防災対策や危機管理対策の充実に寄与する。 ⑨CO2排出量の削減 ・当該道路の整備により自動車からのCO2排出量が削減される。	・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17年度までに、日高自動車道のうち約40kmが供用している。 ・引き続き、早期供用に向けて事業を進める。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀)

一般国道276号 岩内共和道路 北海道開発局	長期間継 続中	130	231	【内訳】 走行時間短縮便益：214億円 走行経費減少便益：15億円 交通事故減少便益：2.1億円 【主な根拠】 計画交通量 9,800～12,500台/日	146	1.6	①交通事故の低減 ・急カーブ・急勾配が解消され、車両走行の円滑性・安全性が向上し交通事故の低減が期待される。 ②冬期視程障害区間の回避 ・現道の冬期視程障害区間の回避が可能となる。 ③高次医療施設へのアクセス向上 ・高次医療施設のある小樽市・札幌市や岩内町にある二次医療施設へのアクセス向上が見込まれる。 ④地域経済の活性化支援 ・安全で安定した輸送が期待される。 ⑤緊急時の新たな避難路の追加 ・防災対策重点地域に指定されている泊村、共和町、岩内町、神恵内村4町村の約9割（23千人）が10km圏域内に在住している。 ⑥海洋深層水の活用を支援 ・効率的で安全な海洋深層水の輸送が期待される。 ⑦水産加工業の利便性向上 ・効率的な原料の仕入が期待される。 ⑧CO2排出量の削減 ・当該事業の整備により自動車からのCO2排出量が削減される。	・線形不良箇所や冬期視程障害が解消され、交通の安全性及び確実性が向上するなど様々な効果が期待される。 ・引き続き、早期供用に向けて事業を進める。 【コスト縮減等】 ・新技術を活用した構造物基礎対策の変更による縮減【約1億円減】 ・詳細な設計に基づく、橋梁上部工形式並びに基礎形式の変更による縮減【約2億円減】 ・現地調査結果に基づく軟弱地盤対策の追加【約45億円増】 ・地吹雪等による冬期通行の安全性向上を目的とした防雪対策の見直し及び地域の実情を考慮した道路構造の見直し【約22億円増】	継続	道路局 国道・防災課 （課長 三浦 真紀）
地域高規格道路 函館新外環状道路 一般国道278号 空港道路 北海道開発局	再々評価	639	966	【内訳】 走行時間短縮便益：780億円 走行経費減少便益：122億円 交通事故減少便益：64億円 【主な根拠】 計画交通量 15,100～28,400台/日	501	1.9	①交通混雑の緩和 ・並行区間である産業道路の交通混雑の緩和が期待される。 ②交通事故の低減 ・並行区間である産業道路の交通事故の削減が期待される。 ③空港へのアクセス向上 ・函館空港へのアクセス向上が期待される。 ④バス路線の利便性向上 ・主要バス路線となっている産業道路のバスの利便性・安全性向上が期待される。 ・北海道新幹線（仮称）新函館駅及び空港道路沿線の観光地へのアクセス向上が期待される。 ⑥地域経済の活性化支援 ・函館臨空工業団地への企業誘致、函館国際水産・海洋都市構想の推進が期待される。 ⑦農水産品の流通の利便性向上 ・七飯町のカーネーションや知内町のニラの函館空港からの空輸の効率化が期待される。 ⑧高次医療施設へのアクセス向上 ・産業道路沿線の高次医療施設及び湯ノ川近傍の病院への救急搬送時における迅速性・安全性の向上が期待される。 ⑨CO2排出量の削減 ・当該道路の整備により自動車からのCO2排出量が削減される。	・広域環状道路が形成され函館市街の混雑が緩和するなど様々な効果が期待される。 ・引き続き、早期供用に向けて事業を進める。 【コスト縮減等】 ・擁壁工の見直しによる縮減【約3億円減】 ・現地調査結果に基づく用地補償費の見直し【約44億円増】 ・現地調査結果に基づく埋蔵文化財発掘調査の追加【約12億円増】 ・構造物等の証紙垂な設計に基づく見直し【約8億円増】 ・環境保全対策の確定に伴う見直し【約3億円増】 ・整備断面である暫定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198億円】	継続	道路局 国道・防災課 （課長 三浦 真紀）
一般国道336号 浦幌道路 北海道開発局	再々評価	76	151	【内訳】 走行時間短縮便益：122億円 走行経費減少便益：25億円 交通事故減少便益：4.3億円 【主な根拠】 計画交通量 1,700台/日	138	1.1	①農水産品の流通利便性向上 ・近隣の漁協（大津漁協、大樹漁協）の主要魚種である「さけ」、「つば」の物流の円滑性向上が期待される。 ②車両走行の円滑性・安全性の向上 ・十分な道路幅員の確保、急カーブ・急勾配が解消され、車両走行の円滑性・安全性の向上が期待されるとともに、特に大型車のすれ違い困難が解消される。 ③バス路線の利便性向上 ・十勝地区と浦幌小学校及び浦幌中学校を結ぶスクールバス十勝線の利便性・安全性向上が期待される。 ④観光地へのアクセス向上 ・路線沿線に線状に連なる観光地の周遊が容易になり、観光の活性化が期待される。 ⑤道路ネットワークの多重化による運行機能性の向上 ・国道38号（浦幌町字新吉野～音別町直別）の代替性が向上し、迂回時間の大幅な短縮が期待される。 ⑥CO2排出量の削減 ・当該道路の整備により自動車からのCO2排出量が削減される。	・現道の隘路区間が解消され、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。 ・平成23年度 全線供用予定。 【コスト縮減等】 ・函渠工施工時の工事用道路の変更による縮減【約0.4億円減】 ・すき取り物や抜根物のリサイクルによる縮減【約0.1億円減】 ・現地調査結果に基づくルートの見直し【約11.7億円増】 ・地吹雪等による冬期通行の安全性向上を目的とした防雪対策の見直し【約0.8億円増】	継続	道路局 国道・防災課 （課長 三浦 真紀）

地域高規格道路 道央圏連絡道路 一般国道337号 泉郷道路 北海道開発局	長期間継続中	203	259	【内訳】 走行時間短縮便益：175億円 走行経費減少便益：54億円 交通事故減少便益：29億円 【主な根拠】 計画交通量 14,400～15,000台/日	202	1.3	①外郭環状道路を形成 ・道央都市圏の外郭環状道路を形成し新千歳空港や苫小牧港、石狩湾新港を連絡する道央圏連絡道路の一部を形成する。 ②年間渋滞損失時間の削減 ・札幌市内の交通混雑緩和が期待される。 ③空港へのアクセス向上 ・岩見沢市などからの新千歳空港へのアクセス時間および距離の短縮が期待される。 ④重要港湾へのアクセス向上 ・江別市や空知地方など道内各地からの苫小牧港へのアクセス向上や輸送の効率化が期待される。 ⑤農水産品の流通利便性向上 ・留萌振興局から出荷される甘えびの輸送時間の短縮と定時性の確保が期待される。 ⑥高次医療施設へのアクセス向上 ・長沼町や栗山町には高次医療施設が無いため、救急搬送を千歳市の病院に依存。当該事業区間はアクセスルートに位置しており、救急搬送の時間短縮などアクセス向上が期待される。 ⑦CO2排出量の削減 ・当該道路の整備により自動車からのCO2排出量が削減される。	・広域環状道路が形成され札幌市街の混雑が緩和するなど様々な効果が期待される。 ・引き続き、早期供用に向けて事業を進める。 【コスト縮減等】 ・詳細な設計に基づく橋梁上部工形式並びに支承形式の変更による縮減【約1億円減】 ・一部区間の排水流束変更に伴う排水工の見直し【約1億円増】	継続	道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀)
地域高規格道路 道央圏連絡道路 一般国道337号 中樹林道路 北海道開発局	再々評価	204	212	【内訳】 走行時間短縮便益：160億円 走行経費減少便益：36億円 交通事故減少便益：16億円 【主な根拠】 計画交通量 8,400台/日	184	1.2	①外郭環状道路を形成 ・道央都市圏の外郭環状道路を形成し新千歳空港や苫小牧港、石狩湾新港を連絡する道央圏連絡道路の一部を形成する。 ②年間渋滞損失時間の削減 ・札幌市内の交通混雑緩和が期待される。 ③空港へのアクセス向上 ・岩見沢市などからの新千歳空港へのアクセス時間および距離の短縮が期待される。 ④重要港湾へのアクセス向上 ・江別市や空知地方など道内各地からの苫小牧港へのアクセス向上や輸送の効率化が期待される。 ⑤農水産品の流通利便性向上 ・留萌振興局から出荷される甘えびの輸送時間の短縮と定時性の確保が期待される。 ⑥高次医療施設へのアクセス向上 ・南幌町には高次医療施設が無いため、救急搬送の大半を江別市や札幌市の病院に依存。当該事業区間はアクセスルートに位置しており、救急搬送の時間短縮などアクセス向上が期待される。 ⑦日常生活のアクセス向上 ・南幌町の日常生活（通勤・通院）の活動圏は、近接する江別市や札幌市併存しており、アクセス向上が期待される。 ⑧CO2排出量の削減 ・当該道路の整備により自動車からのCO2排出量が削減される。	・広域環状道路が形成され札幌市街の混雑が緩和するなど様々な効果が期待される。 ・引き続き、早期供用に向けて事業を進める。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀)
一般国道391号 釧路東インター開通 北海道開発局	長期間継続中	63	123	【内訳】 走行時間短縮便益：113億円 走行経費減少便益：6.0億円 交通事故減少便益：4.5億円 【主な根拠】 計画交通量 16,400～27,700台/日	67	1.8	①釧路外環状道路へのアクセス向上 ・交通容量の拡大により、釧路外環状道路へのアクセス向上が期待される。 ②交通事故の低減 ・交通混雑の緩和により、雪埋(せつり)橋交差点における交通事故の減少が期待される。 ③バスの利便性向上 ・路線バス遠矢(とおよ)線の定時性が確保され、遠矢(とおよ)地区のバス利用者の利便性向上が期待される。 ④石油製品の輸送効率化 ・釧路港から周辺市町村へ輸送される石油製品等の安定的輸送ルートの確保が期待される。 ⑤農水産品の流通利便性向上 ・標茶町や弟子屈町で生産される生乳の輸送効率化が期待される。 ⑥重要港湾へのアクセス向上 ・標茶町・弟子屈町、オホソク方面から重要港湾である釧路港へのアクセス向上が期待される。 ⑦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への救急搬送時における迅速性・安全性の向上が期待される。 ⑧CO2排出量の削減 ・当該道路の整備により自動車からのCO2排出量が削減される。	・現道の拡幅整備により恒常的な交通混雑が緩和するなど様々な効果が期待出来る。 ・平成25年度 全線供用予定。 【コスト縮減等】 ・関係機関との協議に伴う排水工の変更による縮減【約1.7億円】 ・新技術を活用した軟弱地盤対策の変更による縮減【約0.2億円】 ・建設副産物の有効活用による縮減【約0.1億円】 ・現地調査結果に基づく軟弱地盤対策の見直し【約15億円増】	継続	道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀)

一般国道452号 壁の沢道路 北海道開発局	再々評価	212	437	394	1.1	①通行不能区間の解消 ・国道452号が全線開通し、旭川空港などへの時間短縮が図られ、上川中部圏と中空知圏のアクセスが向上する。 ②旭川空港へのアクセス向上 ・芦別市の旭川空港間のアクセス向上による空港利用の利便性向上が期待される。 ③交流人口の拡大 ・芦別市と旭川空港のアクセスが向上し、交流人口の拡大、地域活性化が期待される。 ④周遊観光への利便性向上 ・芦別市と旭川空港、美瑛・富良野等の観光地間の連携強化が期待される。 ⑤緊急輸送道路の代替路線を形成 ・旭川空港(備蓄集積拠点)と富良野市を結ぶ国道237号が十勝岳噴火により通行止めになった際の迂回時間の短縮が図られる。 ⑥地域経済活性化の支援 ・芦別市と旭川空港間のアクセス時間が短縮し、芦別市への企業誘致促進など、地域経済の活性化が期待される。 ・芦別市から旭川医科大学病院への救急搬送の時間短縮が期待される。 ⑧CO2排出量の削減 ・当該道路の整備により自動車からのCO2排出量が削減される。	・不通区間の解消により、新たな交通ネットワークが形成されるなど様々な効果が期待出来る。 ・引き続き、早期供用に向けて事業を進める。 【コスト縮減等】 ・現地調査結果に基づく地滑り対策範囲の見直し【約15億円増】	継続	道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀)
一般国道452号 五稜道路 北海道開発局	再々評価	254	437	394	1.1	①通行不能区間の解消 ・国道452号が全線開通し、旭川空港などへの時間短縮が図られ、上川中部圏と中空知圏のアクセスが向上する。 ②旭川空港へのアクセス向上 ・芦別市の旭川空港間のアクセス向上による空港利用の利便性向上が期待される。 ③交流人口の拡大 ・芦別市と旭川空港のアクセスが向上し、交流人口の拡大、地域活性化が期待される。 ④周遊観光への利便性向上 ・芦別市と旭川空港、美瑛・富良野等の観光地間の連携強化が期待される。 ⑤緊急輸送道路の代替路線を形成 ・旭川空港(備蓄集積拠点)と富良野市を結ぶ国道237号が十勝岳噴火により通行止めになった際の迂回時間の短縮が図られる。 ⑥地域経済活性化の支援 ・芦別市と旭川空港間のアクセス時間が短縮し、芦別市への企業誘致促進など、地域経済の活性化が期待される。 ・芦別市から旭川医科大学病院への救急搬送の時間短縮が期待される。 ⑧CO2排出量の削減 ・当該道路の整備により自動車からのCO2排出量が削減される。	・不通区間の解消により、新たな交通ネットワークが形成されるなど様々な効果が期待出来る。 ・引き続き、早期供用に向けて事業を進める。 【コスト縮減等】 ・現地調査結果に基づくルートの見直しによる縮減【約66億円】 ・照明設備、設置間隔の見直しによる縮減【約0.3億円】 ・現地調査結果に基づく工事用道路の変更による縮減【約0.1億円減】	継続	道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀)
一般国道7号 浪岡バイパス 東北地方整備局	再々評価	260	766	391	2.0	①主要渋滞ポイントの解消、市間の交流連携の促進 ・浪岡バイパスの大駅廻交差点における渋滞が、平成16年11月の部分供用により、現道交通の約8割がバイパス部へ転換し、渋滞が解消され、通過時間が大幅に短縮された。 ②交通環境の改善 ・浪岡バイパス女鹿沢地区の並行現道は、通学時は通勤時よりも重なり交通量が多く、冬期は積雪により歩道が確保できないなど、通学児童にとって非常に危険な状態だったが、平成21年11月の部分供用により、現道交通の約9割がバイパス部へ転換し、現道交通量が大幅に減少、交通環境が改善された。 ③幹線道路における慢性的な交通混雑解消や死傷事故の減少 ・未整備区間2箇所の交差点(大駅廻峠、鶴ヶ坂)の交通混雑解消、死傷事故の減少が期待される。	・全区間の用地取得は約9割と順調に進んでおり、現道改良区間における4車線拡幅の実施時期を見直し、早期の供用を目指している。 ・浪岡バイパスの整備により、当該地区の交通混雑の解消、主要幹線道路としての信頼性向上、新幹線駅へのアクセス向上、地域間交流の促進を支援。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀)
八戸・久慈自動車道 一般国道45号 八戸南環状道路 東北地方整備局	再々評価	435	642	545	1.2	①広域的な高速道路ネットワークの構築 ・八戸、二戸、久慈地域間の連携・交流を促進する高規格道路の骨格を形成する。 ・岩手県久慈市～青森県八戸市間の所要時間の短縮が図られる。 ②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30分カバー圏域人口が増加する。 ③物流効率化への寄与 ・東北自動車八戸線と接続することで、鶏卵の全国各地へのダイレクトな高速輸送が可能となり、時間短縮による輸送の効率化に寄与する。 ④広域観光の支援 ・八戸市及び周辺地域へのアクセス利便や観光地間の周遊利便の向上が期待される。 ・八戸・久慈自動車道の全線整備により、岩手県久慈方面との広域観光圏の形成に寄与する。	・八戸、二戸、久慈地域間の連携・交流を促進する高規格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。 ・八戸南環状道路の整備により、八戸市と久慈市を中心とする地域間の連携・交流の促進、高次医療施設へのアクセス向上、物流効率化による地域の生活・産業の活性化を支援。 【コスト縮減等】 ・産業廃棄物処分場会費のための縦断変更による増【25億円】 ・生石灰処理費による増【10億円】 ・橋梁基礎形式の変更による増【6億円】 ・鉄塔移設、その他占用物件等による増【5億円】 ・埋蔵文化財調査対象範囲の増【7億円】 ・施工協議に伴う、道路BOXの追加等による増【5億円】 ・路床材の変更やご道橋計画の見直し(廃止)等による減【3億円】	継続	道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀)

一般国道101号 五所川原西バイパス 東北地方整備局	長期間継続中	138	270	144	1.9	①津軽地域～青森市間の交流連携の促進 ・津軽自動車道の一部として高規格幹線道路ネットワークを形成し、津軽地域の交流・連携の促進に寄与する。 ・鯉ヶ沢町～青森市間の移動時間の短縮が図られる。 ②交通混雑の解消と交通事故の減少 ・五所川原市中心部を迂回する環状道路が形成され、通過交通の転換により、円滑な走行環境が確保される。 ③三次医療施設へのアクセス向上 ・つがる市から青森市・県立中央病院までの円滑な救急搬送ルートが確保され、搬送時間の短縮が図られる。 ④物流効率化による地域産業の活性化 ・つがる市と鯉ヶ沢町は県内有数のメロンやすいかの産地であり、大都市市場までの出荷に際して円滑な輸送路を確保し、生鮮品輸送の迅速化が期待される。 ⑤新たな観光交流ルートの形成 ・西北地域は自然豊かな観光地が分布しており、来訪観光客のアクセス性が向上し、観光交流の促進が期待される。	・津軽地域の交流・連携を促進する津軽自動車道の一部として高規格幹線道路ネットワークを形成する。 ・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。 ・五所川原西バイパスの整備により、国道101号五所川原市街地部の交通混雑の緩和、交通事故の減少、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。 【コスト縮減等】 ・軟弱地盤対策として、設計の見直しによる橋長増加及び基礎工増加等【47.9億円】 ・橋台背面土へ軽量盛土（FCB）を用い、盛土荷重の軽減による減【0.6億円】 ・プレキャストPC床版の採用による減【0.4億円】 ・多点固定構造の固定支承部に対し、高支圧応力度の荷重支持版技術を用いた支承装置を採用による減【0.9億円】	継続	道路局 国道・防災課 （課長 三浦 真紀）
東北横断自動車道 釜石秋田線 遠野～宮守 東北地方整備局	長期間継続中	237	369	243	1.5	①救急医療の支援 ・高次医療施設である県立中部病院や岩手県大附属病院までの搬送時間が短縮し、搬送患者への負担軽減が期待できる（県立中部病院60分圏拡大→遠野市カバー人口約3.3倍）。 ②物流効率化による産業支援と県内港湾の利用促進 ・重要港湾釜石港までの所要時間が約41分短縮され、岩手県内港湾を活用した物流効率化による産業振興が期待できる。 ③観光産業の活性化 ・岩手県沿岸地域の観光地へアクセスが向上し、新たな周遊観光コースの提案など観光産業の活性化が期待できる。 ④緊急輸送道路の信頼性確保 ・約2倍となる迂回時間が解消され、緊急輸送道路としての信頼性の向上が期待される。	・用地取得は全体の9割以上進んでおり、早期の供用を目指している。 ・当該道路の整備により、円滑且つ迅速な交通の確保、交通安全の確保、信頼性の向上等に寄与する。 【コスト縮減等】 ・工期短縮に効果的で経済的なプレキャスト長尺製品の使用や再生資材（再生砕石、アスファルト合材等）を活用し、コスト縮減を図る。	継続	道路局 国道・防災課 （課長 三浦 真紀）
一般国道4号 石鳥谷バイパス 東北地方整備局	長期間継続中	27	83	37	2.2	①交通混雑の緩和 ・4車線⇒2車線の交通ボトルネック箇所が解消され、走行速度（最小35.6km/h）の向上が期待できる。 ②冬期の幹線道路機能の確保 ・東北縦貫自動車道通行止め（16回・98.4時間/年）時における幹線道路としての機能確保が期待される。 ③交通事故多発箇所の回避 ・正面衝突事故をはじめとした重大事故（最大死傷事故率153件/億台キロ）の低減が期待される。 ④物流支援 ・大手自動車組立工場では、自動車部品などを盛岡貨物ターミナルから岩手工場（金ヶ崎町）へ搬入（40往復/日）しており、物流の定時性の向上・効率が期待される。	・全区間のうち、1.55kmは既に供用済。早期の供用を目指している。 ・当該道路の整備により、ボトルネックが解消され、円滑な交通の確保等に寄与する。 【コスト縮減等】 ・工期短縮に効果的で経済的なプレキャスト長尺製品を使用するとともに、再生資材（再生砕石、アスファルト合材等）を活用し、コスト縮減を図る。	継続	道路局 国道・防災課 （課長 三浦 真紀）
一般国道4号 洸民バイパス 東北地方整備局	再々評価	130	201	177	1.1	①沿道環境の改善 ・大型車交通のバイパスへの転換によって、夜間の沿道騒音（最大71db）が低下し生活環境の改善が期待できる。 ②交通事故の減少 ・通過交通が減少することで交通事故（最大218.3件/億台キロ）も減少し、安全な道路交通の確保が期待できる。 ③現道区間の混雑緩和 ・通過交通がバイパスに転換し、現道とバイパスの機能分担が図られるために、現道の混雑（旅行速度23km/h等）緩和が期待できる。 ④東北道の代替路の機能強化 ・東北縦貫自動車道通行止め時（23回・172時間/年）における幹線道路としての機能確保が期待される。	・全区間のうち、2.5kmは既に供用済。用地取得は完了しており、早期の供用を目指している。 ・当該道路の整備により、交通混雑緩和、交通安全の確保を図り、暮らしの安全性向上と交通の利便性確保等に寄与する。 【コスト縮減等】 ・工期短縮に効果的で経済的なプレキャスト長尺製品の使用や、再生資材（再生砕石、アスファルト合材等）を活用し、コスト縮減を図る	継続	道路局 国道・防災課 （課長 三浦 真紀）

三陸縦貫自動車道 一般国道45号 釜石山田道路 東北地方整備局	再々評価	910	743	【内訳】 走行時間短縮便益：565億円 走行経費減少便益：134億円 交通事故減少便益：43億円 【主な根拠】 計画交通量： 7,400台/日	739	1.0	①高規格幹線道路ネットワークの構築 ・三陸沿岸地域の交流・連携の促進を図る高規格幹線道路ネットワークを形成する。 ②渋滞の緩和 ・当該道路の整備により、並行現道（混雑度1.48）の朝夕ピークの渋滞緩和が期待される。 ③地域医療サービスの向上 ・山田町～県立釜石病院までの所要時間が56分から31分に25分短縮、大畑町～県立釜石病院までの所要時間が35分から19分に16分短縮することが見込まれる。 ④安全性の向上 ・岩手県内の国道45号平均の約5倍の死傷事故率（178件/億台キロ）の減少が期待される。 ⑤緊急輸送路の信頼性確保 ・並行現道に存在する津波浸水予測箇所（9カ所6km）の回避が可能となり、災害時・緊急時に大幅な迂回が解消され、緊急輸送道路の信頼性確保が期待される。	・全区間のうち、延長4.6kmについて平成22年度暫定2車供用予定。 ・高規格幹線道路ネットワークを形成し、釜石市の国道45号の渋滞緩和、災害時の緊急輸送路の確保等に大きく寄与することが期待される。 【コスト縮減等】 ・新技術の活用として、橋梁下部工の配筋構造を「標準配筋」から「インターロッキング式配筋」へ変更。 ・多段切土を切土法面保護工（受圧板＋グラウンドアンカー工）に見直し、切土段数を縮小。	継続	道路局 国道・防災課 （課長 三浦 真紀）
三陸縦貫自動車道 一般国道45号 宮古道路 東北地方整備局	長期間継続中	190	290	【内訳】 走行時間短縮便益：173億円 走行経費減少便益：102億円 交通事故減少便益：15億円 【主な根拠】 計画交通量： 5,600台/日	201	1.4	①高規格幹線道路ネットワークの構築 ・三陸沿岸地域の交流・連携の促進を図る高規格幹線道路ネットワークを形成する。 ②交通混雑の緩和 ・宮古市内の並行現道の交通混雑区間（岩手県平均渋滞損失時間の約2倍）の混雑緩和が期待される。 ③交通事故の減少 ・岩手県内の国道45号平均の約2倍の平均死傷事故率（69件/億台キロ）の減少が期待される。 ④内陸方面への輸送支援 ・宮古市及び山田町から内陸・関東方面へ出荷される生鮮食品や精密機械等の輸送において、定時制確保及び荷傷みの軽減が期待される。	・延長4.8kmについて、平成21年度暫定2車供用済み。 ・残区間の宮古中央1C接続ランプについて早期供用を目指す。 ・高規格幹線道路ネットワークを形成し、宮古市内の渋滞緩和、三陸沿岸地域の経済産業の促進等に大きく寄与することが期待される。 【コスト縮減等】 ・詳細な測量に基づく道路縦断勾配の見直しにより、橋梁構造から土工構造への変更及び土工量を削減。【約12億円】 ・地質調査の結果、軟弱地盤対策工として緩速載荷施工に工法変更。【約5億円】 ・新技術を活用として、法面への植生基盤材を現場発生材（チップ材）を利用。【約1億円】 ・J R仮路切の設置による運搬距離の短縮。【約1億円】 ・地目の精査、支障家屋の減少等による、用地・補償費の精査。【約4億円】	継続	道路局 国道・防災課 （課長 三浦 真紀）
一般国道46号 盛岡西バイパス 東北地方整備局	長期間継続中	430	1,085	【内訳】 走行時間短縮便益：994億円 走行経費減少便益：72億円 交通事故減少便益：18億円 【主な根拠】 計画交通量： 32,100台/日	583	1.9	①市街地の交通混雑緩和 ・現道区間（国道4号・国道46号等）の渋滞緩和（渋滞ポイント5箇所等）が期待される。 ②交通事故の安全性向上 ・追突事故をはじめとした交通事故（区間平均死傷事故率45.8件/億台キロ・管内平均比約2倍；最大死傷事故率792.7件/億台キロ等）の低減が期待される。	・全区間のうち、5.6kmは既に供用済。残区間の用地取得も着手済みで、早期の供用を目指している。 ・当該道路の整備により、交通混雑緩和、交通安全の確保、沿線都市開発の支援、広域連携の促進、救急医療施設へのアクセス向上等に寄与する。 【コスト縮減等】 ・工期短縮に効果的で経済的なプレキャスト長尺製品を使用しとともに、再生資材（再生砕石、アスファルト合材等）を活用し、コスト縮減を図る。	継続	道路局 国道・防災課 （課長 三浦 真紀）
一般国道4号 金ヶ瀬拡幅 東北地方整備局	長期間継続中	84	122	【内訳】 走行時間短縮便益：118億円 走行経費減少便益：1億円 交通事故減少便益：3億円 【主な根拠】 計画交通量： 23,700台/日	84	1.4	①交通混雑の緩和 ・事業区間ではピーク時に於いて旅行速度が著しく低下している。 ・当該道路の整備により、交通容量が拡大し交通混雑の緩和が図られる。 ②混雑緩和による交通事故の減少 ・事業区間では死傷事故率が200件/億台キロを超える箇所がみられ、渋滞に起因する追突事故が約9割を占めている。 ・当該道路の整備により、交通混雑が緩和し、交通事故の減少が期待される。 ③東北縦貫道通行止め時の安定的な交通確保 ・東北縦貫自動車道において雪や交通事故等による通行止めが発生すると、国道4号へ交通転換されるため、速度低下が生じている。 ・当該道路の整備により、災害時における代替路線として安定的な交通確保が期待される。	・全区間における用地取得は約5割であり、早期の供用を目指している。 ・金ヶ瀬拡幅の整備により、交通混雑の緩和、交通事故の減少、東北縦貫道通行止め時の安定的な交通確保等に寄与することが期待される。 【コスト縮減等】 ・再生資材（再生砕石、アスファルト合材等）を活用し、コスト縮減を図る。 ・歩車道境界ブロックに経済的な長尺製品を使用し、コスト縮減を図る。	継続	道路局 国道・防災課 （課長 三浦 真紀）
一般国道4号 仙台拡幅 東北地方整備局	長期間継続中	243	336	【内訳】 走行時間短縮便益：318億円 走行経費減少便益：16億円 交通事故減少便益：2億円 【主な根拠】 計画交通量： 84,300台/日	272	1.2	①仙台バイパスの交通混雑の緩和 ・事業区間ではピーク時に於いて旅行速度が著しく低下している。 ・当該道路の整備により、交通容量が拡大し交通混雑の緩和が図られる。 ②混雑緩和による交通事故の減少 ・事業区間では死傷事故率が200件/億台キロを超える箇所がみられ、渋滞に起因する追突事故が約7割を占めている。 ・当該道路の整備により、交通混雑が緩和し、交通事故の減少が期待される。	・全区間のうち、2.8kmは既に供用済。残区間については用地買収着手済みであり、早期の供用を目指している。 ・仙台拡幅の整備により、交通混雑の緩和、交通事故の減少等に寄与することが期待される。 【コスト縮減等】 ・再生資材（再生砕石、アスファルト合材等）を活用し、コスト縮減を図る。 ・歩車道境界ブロックに経済的な長尺製品を使用し、コスト縮減を図る。	継続	道路局 国道・防災課 （課長 三浦 真紀）
一般国道45号 坂下拡幅 東北地方整備局	再々評価	77	130	【内訳】 走行時間短縮便益：121億円 走行経費減少便益：5億円 交通事故減少便益：4億円 【主な根拠】 計画交通量： 30,800台/日	102	1.3	①交通混雑の緩和 ・事業区間は、仙台市内の国道45号において唯一、片側1車線区間が残されている区間であり、混雑度が2.6を越えている。 ・当該道路の整備により、交通容量が拡大し交通混雑の緩和が図られる。 ②混雑緩和による交通事故の減少 ・事業区間では死傷事故率が500件/億台キロを超える箇所がみられ、渋滞に起因する追突事故が約5割を占めている。 ・当該道路の整備により、交通混雑が緩和し、交通事故の減少が期待される。	・全区間のうち、0.7kmは既に供用済。 ・用地買収箇所については、土地収用法による収用手続きを進めるとともに、任意での用地買収の推進を図る。（平成25年度収用完了予定） ・坂下拡幅の整備により、交通混雑の緩和、交通事故の減少等に寄与することが期待される。 【コスト縮減等】 ・再生資材（再生砕石、アスファルト合材等）を活用し、コスト縮減を図る。 ・歩車道境界ブロックに経済的な長尺製品を使用し、コスト縮減を図る。	継続	道路局 国道・防災課 （課長 三浦 真紀）

三陸縦貫自動車道 一般国道45号 本吉気仙沼道路 東北地方整備局	長期間継続中	201	291	【内訳】 走行時間短縮便益：243億円 走行経費減少便益：33億円 交通事故減少便益：14億円 【主な根拠】 計画交通量： 10,100台/日	183	1.6	①高規格幹線道路ネットワークの構築 ・三陸沿岸地域の交流・連携を促進する高規格幹線道路の骨格を形成する。 ・石巻市～気仙沼市の所要時間の短縮が図られる。 ②災害時における緊急輸送道路の確保 ・災害等による通行止めが発生した場合でも国道45号から迂回することができ、緊急輸送道路が確保できる。 ③第2次救急医療圏の拡大 ・道路交通の速達性が向上し、気仙沼市立病院等へのアクセスが改善され、旧本吉町のカバー人口が約1.2倍に拡大する。 ④現道区間における交通事故の減少 ・現道区間では死傷事故率が300件/億台キロ以上を超える箇所がみられる。 ・当該道路の整備により、現道における事故多発区間を回避することができ、交通事故の減少が期待される。	・三陸沿岸地域の交流・連携を促進する高規格幹線道路の骨格を形成する。 ・全区間における用地取得は約4割であり、早期の供用を目指している。 ・本吉気仙沼道路の整備により、救急輸送道路の確保、第2次救急医療圏の拡大等を図る。 【コスト削減等】 ・再生資材（再生砕石、アスファルト合材等）を活用し、コスト削減を図る。	継続	道路局 国道・防災課 （課長 三浦 真紀）
一般国道108号 古川東バイパス 東北地方整備局	再々評価	340	282	【内訳】 走行時間短縮便益：257億円 走行経費減少便益：19億円 交通事故減少便益：6億円 【主な根拠】 計画交通量： 12,800台/日	262	1.1	①大崎市街地における交通混雑の緩和 ・現道区間の混雑度は1.7となっており、県内の国道108号の中でも混雑が顕著となっている。 ・特に、市街地部の交差点が連続する区間では、ピーク時の旅行速度が20km/h以下にまで低下するなど、著しい混雑が発生している。 ・大崎市内への通過交通を排除するとともに、街路の利用とあわせ発着交通が分散され、交通混雑の緩和が図られる。 ②現道区間における交通事故の減少 ・大崎市街地の交差点が連続している区間では400件/億台キロ以上の高い死傷事故率となっており、渋滞に起因する追突事故が約6割を占めている。 ・大崎市街地の事故多発区間を通行する交通が減少し、交通事故の減少が期待される。	・全区間における用地取得は約4割であり、早期の供用を目指している。 ・古川東バイパスの整備により、交通混雑の緩和、交通事故の減少に寄与することが期待される。 【コスト削減等】 ・一部盛土材を他公共事業との調整により残土を受け入れコスト削減を図る。 ・再生資材（再生砕石、アスファルト合材等）を活用し、コスト削減を図る。	継続	道路局 国道・防災課 （課長 三浦 真紀）
一般国道115号 阿武隈東道路 東北地方整備局	長期間継続中	370	498	【内訳】 走行時間短縮便益：470億円 走行経費減少便益：16億円 交通事故減少便益：11億円 【主な根拠】 計画交通量： 5,000台/日	369	1.4	①高次医療施設へのアクセス向上 ・高次医療空白地域である相馬地域と高次医療施設・福島県立医大附属病院間の所要時間を短縮し、カープや勾配の少ない安定した搬送ルートを確認する ②港湾利便性の向上 ・重要港湾相馬港と産業の集積する県北方面との所要時間を短縮し、新たな港湾利用圏を拡大する ③広域観光交流の促進 ・ふくしま観光圏の拠点都市間の所要時間を短縮し、周遊観光を促進する	・L=10.7kmについて、早期供用を目指して事業を推進する。 【コスト削減等】 ・橋脚に中空断面を採用 ・トンネル内円形側溝の検討 ・トンネル照明器具の検討	継続	道路局 国道・防災課 （課長 三浦 真紀）
一般国道7号 鹿島大館道路 東北地方整備局	長期間継続中	242	630	【内訳】 走行時間短縮便益：450億円 走行経費減少便益：133億円 交通事故減少便益：47億円 【主な根拠】 計画交通量： 11,100台/日	260	2.4	①高規格幹線道路ネットワーク構築 ・秋田県北地域の連携・交流を促進する高規格幹線道路の骨格を形成する。 ・能代市～大館市の所要時間の短縮が図られる。 ②能代港へのアクセス向上 ・秋田県北地域のリサイクル関連施設と能代港との移動時間が短縮される。 ③三次救急医療圏の拡大 ・北秋田市民病院（三次救急医療施設）の60分カバー圏域、人口の増加が見込まれる。 ④広域観光ルートの形成支援 ・世界遺産白神山地を代表とする観光資源に対し、東北道からのアクセス性が向上し、十和田湖から男鹿間の新たな観光周遊ルート形成に寄与する。 ⑤大館能代空港へのアクセス向上 ・秋田県北地域の空港30分カバー率（人口ベース）が上昇し、更なる観光・産業等の交流の活発化が見込まれる。	・日本海沿岸地域の交流、連携を促進する高規格幹線道路の骨格を形成する。 ・全区間の用地取得はほぼ完了しており、計画的に工事の推進が可能。 ・鹿島大館道路の整備により、交通混雑の緩和、能代港及び大館能代空港、三次救急医療施設など主要施設へのアクセス向上等、地域の活性化を支援。 【コスト削減等】 ・トンネル内中空断面の縮小や、トンネル設備（ジェットファン）の規格見直しを行いコスト削減を図っている。	継続	道路局 国道・防災課 （課長 三浦 真紀）
一般国道7号 大館西道路 東北地方整備局	再々評価	480	1,159	【内訳】 走行時間短縮便益：973億円 走行経費減少便益：144億円 交通事故減少便益：41億円 【主な根拠】 計画交通量： 12,900台/日	659	1.8	①高規格幹線道路ネットワーク構築 ・秋田県北地域の連携・交流を促進する高規格幹線道路の骨格を形成する。 ・能代市～大館市の所要時間の短縮が図られる。 ②能代港へのアクセス向上 ・秋田県北地域のリサイクル関連施設と能代港との移動時間の短縮が図られる。 ③三次救急医療圏の拡大 ・北秋田市民病院（三次救急医療施設）の60分カバー圏域、人口の増加が見込まれる。 ④広域観光ルートの形成支援 ・世界遺産白神山地を代表とする観光資源に対し、東北道からのアクセス性が向上し、十和田湖から男鹿間の新たな観光周遊ルート形成に寄与する。 ⑤大館能代空港へのアクセス向上 ・秋田県北地域の空港30分カバー率（人口ベース）が上昇し、更なる観光・産業等の交流の活発化が見込まれる。	・日本海沿岸地域の交流、連携を促進する高規格幹線道路の骨格を形成する。 ・平成10年度に、4.6km暫定2車線供用済。 ・全区間の用地取得は既に完了しており、計画的に工事の推進が可能。 ・大館西道路の整備により、交通混雑の緩和、能代港及び大館能代空港、三次救急医療施設など主要施設へのアクセス向上等、地域の活性化を支援。 【コスト削減等】 ・新技術活用（移動式土質改良機）や、橋台背面部盛土へのFCB（気泡混合軽量土）の採用によりコスト削減を図っている。	継続	道路局 国道・防災課 （課長 三浦 真紀）

一般国道13号 河辺拡幅 東北地方整備局	再々評価	180	257	【内訳】 走行時間短縮便益：229億円 走行経費減少便益：22億円 交通事故減少便益：7億円 【主な根拠】 計画交通量： 17,400台/日	194	1.3	①渋滞の解消 ・4車線化により充分な交通容量が確保されることで、日常生活交通の円滑化が図られ、渋滞の解消が期待される。 ②第三次救急医療施設への速達性向上、搬送患者の負担軽減 ・4車線化により、救急車両が一般車両を追い抜くことが容易になり、救急搬送の速達性が向上する。 ・渋滞解消により、停車・発進回数が減少することで、搬送患者の負担軽減が期待される。 ③秋田空港へのアクセス向上 ・空港へのアクセスが向上することで、さらなる観光産業の振興が期待される。 ④幅員狭小な歩道の解消による通学路の安全性向上 ・片側3.5mの歩道が設置され、歩行者の安全性が確保される。 ⑤交通事故の減少 ・部分供用区間では、年平均死傷事故件数が約6割減少しており、残区間についても4車線化による事故の減少が期待される。	・全区間のうち、2.4kmは既に供用済。事業進捗に係る問題はなく、現在事業中の区間については、早期の供用を目指している。 ・当該道路の整備により、交通混雑が解消し秋田空港へのアクセスが向上するほか、歩行者・自転車相互の安全性向上が図られる。 【コスト縮減等】 ・工期短縮に効果的で経済的なプレキャスト長尺製品を使用し、コスト縮減を図っている。	継続	道路局 国道・防災課 （課長 三浦 真紀）
東北中央自動車道 米沢～米沢北 東北地方整備局	長期間継続中	334 【残事業 =241】	254 【残事業 =254】	【内訳】 走行時間短縮便益：201億円 走行経費減少便益：38億円 交通事故減少便益：14億円 【主な根拠】 計画交通量： 7,200台/日	314 【残事業 =222】	0.8 【残事業 =1.1】	①高規格道路ネットワークの構築 ・東北内陸部の交流、連携を促進する高規格道路の骨格を形成する。 ②現道の交通分担適正化 ・当該道路の整備により、現道国道13号を利用していた通過交通が高規格道路へ転換し、現道の混雑緩和や混雑に起因する追突事故の抑制が期待される。 ③高速ネットワークの形成による産業支援 ・当該道路の整備により、置賜地域内の各地から首都圏への最短路を形成し、農産物など生鮮品の輸送時間の短縮や、工業製品や原材料の輸送コスト縮減が期待できる。 ・首都圏をはじめとする広域エリアからの観光客集客が期待できる。	・東北内陸部の交流、連携を促進する高規格道路の骨格を形成する。 ・用地取得は約5割であり、早期の供用を目指している。 ・米沢～米沢北の整備により、経済産業、文化の広域的な交流・連携を支援。 【コスト縮減等】 ・購入土から公共残土の受け入れへ切り換えることでコスト縮減を図る。	評価手続中	道路局 国道・防災課 （課長 三浦 真紀）
一般国道13号 上山バイパス 東北地方整備局	再々評価	450	1,926	【内訳】 走行時間短縮便益：1,781億円 走行経費減少便益：115億円 交通事故減少便益：29億円 【主な根拠】 計画交通量： 22,800台/日	610	3.2	①交通渋滞の解消 ・当該道路未供用区間には、2箇所の渋滞ポイントが存在しており、当該道路の供用により、交通渋滞の解消が期待される。 ②隘路解消による交通事故の抑制 ・当該道路未供用区間は、人家連坦区間を通過しており、幅員が狭い上、運搬排雪区間が存在しており、これら区間で事故が多発（事故率が東北平均の2.0倍）している。また、積雪により歩道が狭められ、冬期の人対車両の事故が夏期に比べ2.9倍と増加している。当該道路の整備により、交通事故の抑制が期待される。	・全区間のうち、6.0kmは既に供用済。今年度に残区間の5.5kmも暫定供用（H22.12.12）。 ・上山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。 【コスト縮減等】 ・橋梁設置計画からアーチカルバート（プレキャスト製品）を採用したことにより、コストを縮減。	継続	道路局 国道・防災課 （課長 三浦 真紀）
一般国道13号 大野目交差点改良 東北地方整備局	長期間継続中	104	183	【内訳】 走行時間短縮便益：151億円 走行経費減少便益：24億円 交通事故減少便益：8億円 【主な根拠】 計画交通量： 33,100台/日	110	1.7	①交通渋滞の緩和 ・当該区間の平均速度は32.3km/hとなっており、管内国道13号平均より10km/h以上低い。当該事業の整備により、山形都市圏の主要結節点における交通渋滞の緩和が期待される。 ②交通事故の抑制 ・大野目交差点付近では渋滞に起因した事故が多発。当該事業の整備により、交通事故の抑制が期待される。 ③拠点医療施設へのアクセス改善 ・大野目交差点の北部には山形県の医療を支える「山形県立中央病院」が立地しており、当該事業の整備により搬送時間の短縮が期待される。	・当該交差点は、山形市外環状道路を構成する一般国道13号と（都）天童鮎洗線の交差点における延長1.2kmの交差点立体化事業である。 ・用地取得は約7割であり、早期の供用を目指している。 ・当該交差点の整備により、交通渋滞の緩和及び安全・安心の向上、地域経済の活性化等を支援。 【コスト縮減等】 ・橋梁基礎に鋼管ソイルセメント杭を採用しコスト縮減を図る。 ・擁壁構造を補強土壁＋地盤改良としコスト縮減を図る。	継続	道路局 国道・防災課 （課長 三浦 真紀）

一般国道13号 尾花沢新庄道路 東北地方整備局	再々評価	900	2,034	【内訳】 走行時間短縮便益：1,839億円 走行経費減少便益：69億円 交通事故減少便益：126億円 【主な根拠】 計画交通量：25,800台/日	1,177	1.7	①高規格道路ネットワークの構築 ・東北内陸部の交流、連携を促進する高規格道路の骨格を形成する。 ②村山地方への速達性確保 ・尾花沢新庄道路を含めた東北中央自動車道の整備により、新庄-山形中央間が移動時間が短縮される。従業規模の大きい村山地方への速達性が確保され、最上地方在住者の雇用機会の増加、所得水準の向上、人口流出への歯止めの効果が期待される。 ③3次医療施設へのアクセス向上 ・3次医療施設が未整備である最上地域において、当該道路の整備により3次医療施設への所要時間が短縮され、3次医療カバー圏人口が増加する。 ④物流効率化の支援 ・当該道路の整備により、農作物の出荷の多くは高速道路利用ルートとなり、輸送コストの低減、不良品低減や鮮度アップが期待される。 ⑤観光の支援 ・尾花沢新庄道路をはじめとした高規格ネットワークの整備によって、ツアー客の円滑な移動、滞在時間の延長が期待される。	・東北内陸部の交流、連携を促進する高規格道路の骨格を形成する。 ・全区間のうち14.2kmはH18までに供用済み。残事業区間における用地取得も完了しており、早期供用を目指している。 ・尾花沢新庄道路の整備により、広域的な交流・連携の促進、3次救急医療施設へのアクセス向上を支援。 【コスト削減等】 ・橋梁上部工形式の変更を通常の鋼多主桁から鋼小主桁に変更したことによりコストを削減。 ・当初橋梁設置計画からアーチカルバート（プレキャスト製品）を採用したことによりコストを削減。	継続	道路局 国道・防災課 （課長 三浦 真紀）
地域高規格道路 新庄酒田道路 一般国道47号 余目酒田道路 東北地方整備局	長期間継続中	581	663	【内訳】 走行時間短縮便益：577億円 走行経費減少便益：59億円 交通事故減少便益：27億円 【主な根拠】 計画交通量：20,600台/日	566	1.2	①地域高規格道路ネットワークの構築 ・山形県北地域の交流を促進する地域高規格道路「新庄酒田道路」の一部を構成する。 ②物流効率化の支援 ・酒田港との連絡が強化され、リサイクル貨物等の物流効率化が期待される。 ③交通混雑の緩和 ・国道7号及び国道47号の交通が集中する主要渋滞ポイントの混雑解消が期待される。 ④交通事故減少による安全の確保 ・並行現道では、死傷事故率が東北平均値を超える区間が存在し、当該道路の整備により、交通事故の減少が期待される。 ⑤医療面における地域連携の支援 ・最上地域の一部や庄内地域において、日本海総合病院（平成23年度から三次救急医療施設）への30分カバー圏域人口が増加する。	・当該道路の整備により、山形県北地域の交流促進や物流効率化の支援、高度医療施設へのアクセス性向上等が期待される。 ・全区間における用地取得は約6割と順調に進んでおり、早期供用を目指している。 【コスト削減等】 ・構造物の見直しによるコスト削減 ・庄内中央大橋の上部工形式の変更 ・他事業からの発生土を利用	継続	道路局 国道・防災課 （課長 三浦 真紀）
一般国道112号 鶴岡北改良 東北地方整備局	長期間継続中	98	134	【内訳】 走行時間短縮便益：110億円 走行経費減少便益：16億円 交通事故減少便益：8.3億円 【主な根拠】 計画交通量：15,300台/日	113	1.2	①円滑なモビリティの確保 ・国道7号方面へ直進が可能となり、現道区間での連続右左折の解消や主要渋滞ポイントの混雑解消が期待される。 ②工業団地へのアクセス性向上 ・当該整備区間に位置する工業団地から幹線道路網へのアクセス性向上が期待される。 ③交通事故減少による安全の確保 ・並行現道では、死傷事故率が東北平均値を超える区間が存在し、当該道路の整備により、交通事故の減少が期待される。 ④高度医療施設へのアクセス性向上 ・日本海総合病院（平成23年度から三次救急医療施設）への搬送時間の短縮や安静搬送が期待される。	・当該道路の整備により、円滑な交通流動の確保や交通混雑の緩和、高度医療施設へのアクセス性向上等が期待される。 ・全区間における用地取得は約9割とほぼ完了しており、早期供用を目指している。 【コスト削減等】 ・他事業からの発生土を利用	継続	道路局 国道・防災課 （課長 三浦 真紀）
一般国道4号 鏡石拡幅 東北地方整備局	長期間継続中	112	331	【内訳】 走行時間短縮便益：300億円 走行費用短縮便益：21億円 交通事故減少便益：9.6億円 【主な根拠】 計画交通量：35,200台/日	109	3.0	①市街地の交通の混雑緩和 ・福島県内の国道4号の中で最も高い混雑度（1.83）が鏡石拡幅の整備によって、十分な交通容量が確保される事で交通の円滑化が図られ、混雑の緩和が見込まれる。 ②交通事故の軽減と幅員狭小な歩道の解消による安全性の確保 ・東北六県の平均を上回る死傷事故率（約79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の確保 ・並行する東北縦貫自動車道では冬の雪に起因する通行止めが発生しており、当該区間の整備により代替路としての機能が向上し、広域幹線道路の自然災害等に対する信頼性が確保される。	・鏡石町における一般国道4号の交通混雑の解消、交通事故等の減少に大きく寄与する事が期待されている。 【コスト削減等】 ・再生資材（再生砕石、アスファルト合材等）の活用を図り、コスト削減を図る。 ・地下横断歩道の上屋形状を見直し、側面パネルを減らすことにより、コスト削減を図る。	継続	道路局 国道・防災課 （課長 三浦 真紀）
一般国道49号 平バイパス 東北地方整備局	再々評価	420	932	【内訳】 走行時間短縮便益：817億円 走行費用短縮便益：68億円 交通事故減少便益：46億円 【主な根拠】 計画交通量：24,000台/日	721	1.3	①交通混雑の緩和 ・暫定2車線区間のボトルネックにより発生している渋滞が、全線4車線完成により緩和する見込み ②第三次医療機関への速達性の向上 ・いわき中央IC～第三次医療機関・磐城共立病院へのアクセスルートの混雑が緩和することで、いわき市内の各方面及び浜通り全域からの救急搬送時の速達性を向上する見込み	・いわき市常盤上矢田町沼ノ平～平上荒川字林作間のL=0.8kmについて、H22年度の供用を予定しており、残りのL=2.9kmについて、早期供用を目指す。 【コスト削減等】 ・橋長の見直し（橋脚1基削減） ・再生アスファルト合材及び再生砕石の利用 ・橋梁の支承構造の検討	継続	道路局 国道・防災課 （課長 三浦 真紀）

地域高規格道路 茨城西部・宇都宮 広域連絡道路 一般国道4号 古河小山バイパス 関東地方整備局	再々評価	471	2,579	【内訳】 走行時間短縮便益：2,174億円 走行経費減少便益：177億円 交通事故減少便益：227億円 【主な根拠】 計画交通量 43,600～62,500台/日	945	2.7	①交通混雑の緩和 ・古河小山バイパスと並行する国道4号は、主に市街地（古河市、小山市）を通過しており、当該区間では、全国平均の約3倍（約59千人時/年・km）の渋滞が発生し、市街地中心部の渋滞が多い。 ・古河小山バイパスの整備により、国道4号からの交通の転換が図られ、渋滞の緩和が見込まれる。 ②安全安心な通行の確保 ・市街地を通る国道4号の死傷事故率が500件/億台*。（全国平均の約5倍）以上の箇所が多く存在する。 ・古河小山バイパスの完成により、国道4号及び並行する県道の交通量が転換し、交通事故の減少が見込まれる。 ③地域活性化の支援 ・新4号国道は、北関東自動車道の宇都宮上三川ICや首都圏中央連絡自動車道の五霞IC（仮称）に直接アクセスできるため、沿道に多数の工業団地が集積し、当該路線は産業振興に寄与している。	・平成17年度までに全線4車線で暫定供用し、平成22年度までに約9.1km（全体計画の約6割）が6車線で供用。（残り：約6.8km） ・バイパスと並行する国道4号（現道）については、渋滞や事故が発生している。 ・また、当該道路周辺では、多くの工業団地や流通拠点が開発されている他、北関東自動車道や首都圏中央自動車道の供用により、更なる交通需要の増大が見込まれる。 ・地域高規格道路として、北関東自動車道や首都圏中央連絡自動車道などの高規格道路と連携して、物資の流通、人の交流の活性化を促し、広域的な交流を図ることが見込まれる。 【コスト縮減等】（45億円） ・造音壁について、現地調査結果による設計を実施したほか、沿道の開発状況を踏まえて、設置計画について見直しを実施 ・路面排水施設の構造の見直しを実施 ・舗装厚の見直しを実施	継続	道路局 国道・防災課 （課長 三浦 真紀）
地域高規格道路 茨城西部・宇都宮 広域連絡道路 一般国道4号 小山石橋バイパス 関東地方整備局	再々評価	415	5,424	【内訳】 走行時間短縮便益：3,901億円 走行経費減少便益：928億円 交通事故減少便益：595億円 【主な根拠】 計画交通量 59,400～71,700台/日	1,014	5.4	①交通混雑の緩和 ・小山石橋バイパスと並行する国道4号は、主に市街地（小山市、下野市）を通過しており、当該区間では、全国平均の約3倍（約67千人時/年・km）の渋滞が発生し、市街地中心部の渋滞が多い。 ・小山石橋バイパスは、大型車混入率が40%を超えている区間があり、現道4号などから大型車が転換している。 ・小山石橋バイパスの整備により、国道4号からの交通の転換が図られ、渋滞の緩和が見込まれる。 ②安全安心な通行の確保 ・市街地を通る国道4号の死傷事故率が500件/億台*。（全国平均の約5倍）以上の箇所が多く存在する。 ・小山石橋バイパスの完成により、国道4号及び並行する県道の交通量が転換し、交通事故の減少が見込まれる。 ③地域活性化の支援 ・新4号国道は、北関東自動車道の宇都宮上三川ICや首都圏中央連絡自動車道の五霞IC（仮称）に直接アクセスできるため沿道に多数の工業団地が集積し、当該路線は産業振興に寄与している。	・平成17年度までに全線4車線で暫定供用し、平成22年度までに約12.4km（全体計画の約8割）が6車線で供用。（残り：約3.9km） ・バイパスと並行する国道4号（現道）については、渋滞や事故が発生している。 ・また、当該道路周辺では、多くの工業団地や流通拠点が開発されている他、北関東自動車道や首都圏中央自動車道の供用により、更なる交通需要の増大が見込まれる。 ・地域高規格道路として、北関東自動車道や首都圏中央連絡自動車道などの高規格道路と連携して、物資の流通、人の交流の活性化を促し、広域的な交流を図ることが見込まれる。 【コスト縮減等】（52億円） ・造音壁について、現地調査結果による設計を実施したほか、沿道の開発状況を踏まえて、設置計画について見直しを実施 ・路面排水施設の構造の見直しを実施 ・舗装厚の見直しを実施	継続	道路局 国道・防災課 （課長 三浦 真紀）
地域高規格道路 百里飛行場連絡道路 一般国道6号 千代田石岡バイパス 関東地方整備局	再々評価	272	399	【内訳】 走行時間短縮便益：308億円 走行経費減少便益：56億円 交通事故減少便益：35億円 【主な根拠】 計画交通量 7,800～21,300台/日	254	1.6	①交通混雑の緩和 ・千代田石岡バイパスの並行区間である国道6号現道では、主要渋滞ポイントである山王台交差点を中心に交通混雑が発生している。 ・当該区間の損失時間は約219千人時間/年・kmであり、全国平均（20.3千人時間/年・km）の約10倍となっている。 ・千代田石岡バイパスの整備により、交通混雑の緩和が見込まれる。 ②安全安心な通行の確保 ・千代田石岡バイパスの並行区間である国道6号現道では、山王台交差点や旭台1丁目交差点で死傷事故が多く発生している。 ・山王台交差点の死傷事故率は、399件/年億台・kmであり、全国平均（102.6件/億台・km）の約4倍となっている。 ・追突や出会頭の事故といった、渋滞や沿道利用を要因とする事故が約8割発生している。 ・千代田石岡バイパスの整備により、交通事故の減少が見込まれる。 ③中心市街地の環境改善 ・石岡市の市街地内を横断する国道6号現道の大型車混入率は、27.9%となっており、県平均（16.7%）を上回っている。 ・また、騒音レベルも昼夜間わず環境基準値を大きく上回っている。 ・千代田石岡バイパスの整備により、現道を通過する大型車等がバイパスに転換し、石岡市市街地の環境改善が期待される。	・千代田石岡バイパスは、百里飛行場連絡道路の一部として指定されているなど、地域連携を強化する路線である。 ・百里飛行場連絡道路沿道には、茨城空港が立地しており、千代田石岡バイパスの整備により茨城空港の利便性や、隣接する茨城空港テクノパークの物流機能の強化、企業活動の活性化が期待される。 ・用地取得率は77%（平成22年8月末現在）であり、計画的な工事の推進が可能 ・今後、引き続き用地の取得を推進するとともに、早期供用に向け事業促進を図る。 【コスト縮減等】（1.7億円） ・路面排水構造物に卵形側溝及び切土のり面処理に植生マットを採用し、コスト縮減を図る。	継続	道路局 国道・防災課 （課長 三浦 真紀）

一般国道6号 大和田拡幅 関東地方整備局	長期間継続中	74	139	【内訳】 走行時間短縮便益：120億円 走行経費減少便益：5.2億円 交通事故減少便益：13億円 【主な根拠】 計画交通量 25,800～37,000台/日	63	2.2	①交通混雑の緩和 ・当該区間の損失時間は約64千人時間/年・kmで、全国平均（20.3千人時間/年・km）の約3倍。 ・大和田町交差点付近では、損失時間209千人時間/年・kmで全国平均（20.3千人時間/年・km）の約10倍。 ・大和田拡幅整備により、渋滞の緩和が見込まれる。 ②安全安心な通行の確保 ・国道6号の当該区間には、大みか町6丁目交差点や大和田町交差点付近の単路部（石名坂地先）で死傷事故が多く発生。 ・大みか町6丁目交差点では死傷事故率は、384件/年・億台・kmであり、全国平均（102.6件/億台・km）の約4倍となっている。 ・大和田拡幅整備により、交通事故の減少が期待される。 ③安全性の向上 ・国道6号の当該区間には、不連続の歩道や狭小幅員（W=1.4m）区間（延長約1.6km；対象区間の半分程度）があり、歩行者および自転車通行の安全性に問題がある。 ・大和田拡幅整備により、自転車歩行者道が整備され、良好な歩行者空間と安全な交通が確保される	・当該区間の損失時間は、全国平均の約3倍。特に大和田町交差点付近では、全国平均の約10倍。 ・大みか町交差点では、全国平均の約4倍の死傷事故が発生している。 ・自転車歩行者道整備により良好な歩行者空間と安全な交通が確保される。 ・当該道路周辺には、重点港湾に選定された茨城港（日立港区）があり、地域産業振興に寄与。 ・当該区間整備により、茨城港（日立港）・周辺工場～常磐道日立南太田10間のアクセス性が向上し、物流の効率化が期待される。また、日立市の観光施設や海水浴場へのアクセス性が向上し、周辺観光を促進することにより、観光産業の振興が期待される。	継続	道路局 国道・防災課 （課長 三浦 真紀）
一般国道50号 下館バイパス 関東地方整備局	再々評価	387	703	【内訳】 走行時間短縮便益：623億円 走行経費減少便益：59億円 交通事故減少便益：21億円 【主な根拠】 計画交通量 13,300～31,900台/日	495	1.4	①交通混雑の緩和 ・下館バイパスの並行区間である国道50号現道を中心に、県平均の約5倍の渋滞が発生。 ・下館バイパスの整備により渋滞の緩和が見込まれる ②安全安心な通行の確保 ・玉戸工業団地内交差点付近で全国平均の約3.3倍の事故が発生 ・下館バイパスの整備により、交通事故の減少が期待される ③物流効率化の支援 ・北関東自動車道桜川筑西ICまでのアクセス性が向上し、物流機能が強化	・下館バイパスの用地取得率は前回再評価時80%（H17）から91%（H22.6）に増加。 ・平成22年度には、筑西市栗島～岡芹間（バイパス区間・暫定2/4車線・1.9km）が部分供用予定。 【供用済延長：前回再評価時 4.1km（2/4）→ H22年度 6.0km（2/4）】 ・整備効果の早期発現のため、バイパス区間の2/4車線を先行整備する。引き続き、全線4車線完成に向けた事業促進を図る。 【コスト縮減等】（3億円） ・終点部交差点において、片立体による交差点形状を平面交差点形状に見直し、コスト縮減を図る。	継続	道路局 国道・防災課 （課長 三浦 真紀）
一般国道51号 潮来バイパス 関東地方整備局	長期間継続中	26	35	【内訳】 走行時間短縮便益：25億円 走行経費減少便益：7.1億円 交通事故減少便益：2.9億円 【主な根拠】 計画交通量 14,800台/日	29	1.2	①交通混雑の緩和 ・潮来バイパスの並行区間である国道51号現道では、延方交差点周辺で交通渋滞が発生している。 （損失時間は約91千人時間/年・km、全国平均（20.3千人時間/年・km）の約4.5倍） ・潮来市役所から洲崎地先までは、「移動性阻害箇所（茨城県道路移動性委員会）」に指定されている。 ・潮来バイパスの整備に伴う東西方向のボトルネックの解消により、交通混雑の緩和が見込まれる。 ②安全安心な通行の確保 ・潮来バイパスの並行区間である国道51号現道では、延方交差点～小泉交差点間で死傷事故が多く発生している。 ・小泉交差点では死傷事故率は、194件/年・億台・kmであり、全国平均（102.6件/億台・km）の約2倍となっている。 ・追突事故といった、渋滞を要因とする事故が約6割を占めている。 ・潮来バイパスの整備に伴う交通分散により、交通事故の減少が見込まれる。 ③歩行者・自転車の安全性向上 ・潮来バイパスの並行区間である国道51号現道は、狭小幅員の歩道や歩道未整備箇所が多い。 ・また、国道51号現道の大型車混入率は19.2%となっており、県平均（16.7%）を上回っている。 ・アンケート調査からも歩行者の安全性に問題があるという意見が多くなっている。 ・潮来バイパス整備により、大型車等の交通が転換し、歩行者・自転車通行の安全性が見込まれる。	・国道51号現道は、茨城県の第1次緊急輸送道路や地域相互の交流や連携を担う広域ネットワークなど規格の高い道路として位置づけられている。 ・観光都市における主要観光地の回遊機能が向上し、観光産業を支援する。 ・平成14年度に一般県道潮来佐原線が4車線供用済み（L=1.3km）。 ・国道51号潮来市上戸地先～洲崎地先の道路計画について検討する「潮来地区幹線道路計画検討会」を設立（平成17年1月21日）し、潮来市民・道路利用者と市・県・国が一体となって計画づくりを行った。 ・当該事業は、東関東自動車道水戸線の並行区間であることから、同時に都市計画決定（平成20年10月27日）を行った。 ・平成21年度に用地取得に着手し、東関東自動車道水戸線の整備と調整しつつ事業の促進を図る。 【コスト縮減等】（0.2億円） ・路面排水構造物に卵形側溝を採用し、コスト縮減を図る。	継続	道路局 国道・防災課 （課長 三浦 真紀）

一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道 (川島～五霞) 関東地方整備局 東日本高速道路株式会社	再々評価	4,862	8,347	【内訳】 走行時間短縮便益：7,144億円 走行経費減少便益：646億円 交通事故減少便益：557億円 【主な根拠】 計画交通量 35,000～48,000台/日	5,055	1.7	①沿線の地域づくり支援、活性化 ・圏央道の整備に伴い、間越自動車道や東北自動車道などとの高速道路ネットワークの骨格が完成。 ・圏央道沿線では企業立地が活発化。埼玉県では、平成18年度から圏央道インターチェンジ周辺の産業集積を図るため、「田園都市産業ゾーン基本方針」を策定し、産業基盤づくりを積極的に推進。 ②交通混雑の緩和 ・圏央道に並行する国道16号（国道254号～国道4号間）の損失時間は、約336.0千人時間/年・kmで、全国平均（20.3千人時間/年・km）の約17倍となっている。 ・特に、加倉南交差点付近や吉野町交差点付近などを中心に激しい渋滞が発生。 ・圏央道の整備により、国道16号の交通混雑の緩和が見込まれる。 ③安全安心な通行の確保 ・圏央道に並行する国道16号（国道254号～国道4号間）の死傷事故率は、全国平均の約2倍にあたる200件/億台km以上の区間が多数存在する。 ・小淵東交差点の死傷事故率は、1,545.2件/億台kmで全国平均（102.6件/億台km）の約15倍となっている。 ・圏央道の整備により、国道16号の交通事故の減少が見込まれる。 ④埼玉県内の東西方向の幹線機能の強化（地域連携の強化） ・現在、埼玉県内の東西軸を形成する幹線道路は国道16号のみ。路線上には混雑多発箇所が多数点在し、脆弱な東西軸を形成。（入間市～幸手市間の現況所要時間は約2.5時間） ・圏央道の開通により、埼玉県内の東西方向（幸手市～入間市間）の所要時間が大幅に短縮され、脆弱な東西軸を強化。	・圏央道の用地取得率は94%（平成22年7月末現在）。 ・平成22年3月には、川島IC～桶川北北IC間が部分供用済。 ・平成22年度内には、白岡菖蒲IC～久喜白岡JCT間が供用予定。 ・桶川市内の用地買収は、専門家によるオオタカ保護対策の検討と地元協議により着手時期が遅延。 ・引き続き、効果の早期発現のため、全線4車線完成に向けた事業促進を図る。	継続	道路局 国道・防災課 （課長 三浦 真紀）
一般国道4号 西那須野道路 関東地方整備局	長期間継続中	140	155	【内訳】 走行時間短縮便益：147億円 走行経費減少便益：0.88億円 交通事故減少便益：7.4億円 【主な根拠】 計画交通量 13,600～31,800台/日	122	1.3	①交通混雑の緩和 ・西那須野道路と並行する国道4号は、多くの区間で交通渋滞が発生している。 ・当該区間の損失時間は約101千人時間/年・kmであり、全国平均（20.3千人時間/年・km）の約5倍となっている。 ・大型車混入率も28.1%（全国平均：17.0%）と高くなっている。 ・西那須野道路の整備により、並行する国道4号の渋滞緩和が見込まれる。 ②安全安心な通行の確保 ・西那須野道路と並行する国道4号では、主要な交差点付近で死傷事故率が高い状況にある。 ・三島交差点付近の死傷事故率は、約949件/億台・kmであり、全国平均（102.6件/億台・km）の約9倍である。 ・死傷事故件数は4年間で218件（H17～H20）発生。追突事故が全体の6割以上を占める。 ・西那須野道路の整備により、事故の減少が見込まれる。 ③地域活性化の支援 ・西那須野道路の周辺地域は、東北自動車道の西那須野塩原ICへのアクセスが良く、沿道に多数の工業団地が集積している。 ・西那須野道路や周辺道路（国道400号）などの整備により、東北自動車道までの利便性が向上し、更なる交通需要	・西那須野道路の用地取得率は前回評価時0%（H18）から12%（H22.8）に増加 ・今年度から、一部工事に着手予定 ・また、当該道路周辺では、多くの工業団地や流通拠点が開発されている。 ・今後も、用地買収・工事を実施し、早期の全線完成供用を目指す。	継続	道路局 国道・防災課 （課長 三浦 真紀）
一般国道17号 群馬大橋拡幅 関東地方整備局	再々評価	300	614	【内訳】 走行時間短縮便益：533億円 走行経費減少便益：74億円 交通事故減少便益：6.8億円 【主な根拠】 計画交通量 34,700～51,800台/日	331	1.9	①交通混雑の緩和 ・当該区間の損失時間は約262.1千人時間/年・kmであり、全国平均（20.3千人時間/年・km）の約13倍となっている。 ・群馬大橋拡幅の整備により、渋滞の緩和が見込まれる。 ②安全安心な通行の確保 ・当該区間の死傷事故率は、139.0件/億台・kmであり、全国平均（102.6件/億台・km）と比べて約1.4倍高い状況となっている。 ・車両相互の追突事故が多発しており、全体の6割を占めている状況。当該事業の整備により交通事故が減少され安全性が向上される。	・平成元年度の事業化後、平成5年より工事着手、平成11年2月には群馬大橋新橋、H18.12には桃井歩道橋～表町一丁目交差点を供用、H22年度末には県庁南交差点～桃井歩道橋を供用予定であり、混雑の著しい箇所から優先順位を付け順次事業を展開し、早期の効果発現を図っている。 ・全体の用地取得率は、前回再評価時47.5%（H17）から63%（H22.8）に増加。	継続	道路局 国道・防災課 （課長 三浦 真紀）

一般国道50号 前橋笠懸道路 関東地方整備局	再々評価	427	557	【内訳】 走行時間短縮便益：504億円 走行経費減少便益：19億円 交通事故減少便益：34億円 【主な根拠】 計画交通量 26,000～49,300台/日	311	1.8	①交通混雑の緩和 ・当該区間の損失時間は、約89.6千人時間/年・kmであり、全国平均（20.3千人時間/年・km）の約4.4倍となっている。 ・前橋笠懸道路の整備により、渋滞の緩和が見込まれる。 ②安全安心な通行の確保 ・当該区間の死傷事故率は、147.6件/億台・kmであり、全国平均（102.6件/億台・km）と比べて約1.4倍高い状況となっている。 ・車両相互の追突事故が多発しており、全体の7割を占めている。 ・当該事業の整備により交通事故が減少され安全性が向上されます。 ③救急救命活動の支援 ・前橋笠懸道路の整備により、桐生厚生総合病院（二次医療施設）から前橋市周辺の救急医療施設（三次医療施設等）への搬送時間が約9分短縮し、救命率が最大約23%向上します。 ・渋滞がなくなること、救急車・消防車などの緊急車両の活動がスムーズに行えます。	・当該事業は、県中心部と県東部の都市間交通を支える重要な役割を担っており、また、上武道路、前橋渋川バイパス等と連携することで県東部と県北部との所要時間が短縮され地域活性化を支援する。 ・平成11年度～平成13年度にPIを実施し、平成13年度に事業化、平成18年度には環境影響評価および都市計画決定を実施し、平成21年度より用地着手。 ・現在、用地進捗率は全体で2%となっており、引き続き調査設計・みどり市内の用地の取得を推進し、早期に工事着手する予定。	継続	道路局 国道・防災課 （課長 三浦 真紀）
一般国道51号 大栄拡幅 関東地方整備局	長期間継続中	50	70	【内訳】 走行時間短縮便益：68億円 走行経費減少便益：0.34億円 交通事故減少便益：1.4億円 【主な根拠】 計画交通量 27,100～28,100台/日	46	1.5	①交通混雑の緩和 ・国道51号の当該区間では、主要渋滞ポイントである所交差点を中心に交通混雑が発生。 ・当該区間の損失時間は66.2千人時間/年・kmとなっており、全国平均値（20.3千人時間/年・km）の約3倍と高く、慢性的に渋滞している状況。 ・大栄拡幅の整備により、渋滞の緩和が見込まれる。 ②安全安心な通行の確保 ・権現前交差点での死傷事故率は、404.1件/年億台・kmと全国平均（約103件/年億台・km）の約4倍と高い死傷事故が発生。 ・当該区間の死傷事故は追突事故が約8割であり、大栄拡幅の整備により交通事故の減少が期待できる。 ③「国道51号大栄拡幅」区間の安全性向上 ・当該区間は、小・中学校の通学路に指定されている区間であるが、歩道幅員の狭い箇所（W=約1.0m）が点在しており歩行者の安全性に問題。 また、カーブ区間が連続しており、特に権現前交差点はカーブ区間内であることから交通事故が多発。 ・大栄拡幅の整備により、歩道幅員が広くなるとともに道路線形の見直しによって良好な道路空間を確保。	・大栄拡幅の整備により、渋滞の緩和が見込まれる。 ・当該区間の死傷事故は追突事故が約8割であり、大栄拡幅の整備により交通事故の減少が期待できる。 ・大栄拡幅の整備により、歩道幅員が広くなるとともに道路線形の見直しによって良好な道路空間を確保。 ・都市計画決定後の当該事業区間における用地取得率は34%。 ・引き続き、用地の取得を実施し、早期に完成に向けて事業促進を図る。	継続	道路局 国道・防災課 （課長 三浦 真紀）
一般国道298号 東京外かく環状道路 （千葉県区間） 関東地方整備局	再々評価	5,635	9,796	【内訳】 走行時間短縮便益：8,982億円 走行経費減少便益：733億円 交通事故減少便益：80億円 【主な根拠】 計画交通量 31,700～45,600台/日	7,363	1.3	①交通混雑の緩和 ・市川市、松戸市の南北方向の県道では、渋滞による損失時間が全国平均の最大約10倍多い。 ・南北方向の道路ネットワーク強化により、千葉外かん周辺県道の交通混雑の緩和が見込まれる。 ・外かく環状道路の整備により、渋滞の緩和が見込まれる。 ②安全安心な通行の確保 ・千葉外かん周辺県道の死傷事故率は、全国平均（102.6件/億台キロ）の約2倍にあたる200件/億台キロ以上の区間が多数存在している。 ・周辺県道から千葉外かんへの交通転換により、周辺県道の安全性の向上及び交通混雑の緩和による交通事故の減少が期待される。 ・千葉外かん周辺県道の交通転換によって、幹線道路の混雑を避けて生活道路（市道）に入り込む交通が減少し、安全性の向上や交通事故の減少、環境の改善が図られる。	・千葉外かんの用地取得率は、前回再評価時88%（H17）から98%（H22.6）に増加。 ・都市計画決定後、凍結再検討の請願やルート・構造の再検討、用地取得などに時間を要した。 ・昭和62年に再検討案を提示して以降、市川市議会「東京外郭環状道路対策特別委員会」において、通算76回に及ぶ議論を重ね、平成8年12月に都市計画変更がなされた。 ・用地取得に対し、任意での交渉と並行して、解決の見通しの立たない場合に備え、事業認定の申請を実施。 ・工事では、小塚山公園の自然改変を必要最小限として施工する地中作業の推進工法を採用したため、時間を要した。 ・外かんは、3環状の1つで都市再生プロジェクトに位置づけられた幹線道路で、都心部から伸びる放射道路の相互連絡による環状道路としてのバリエーション機能を有し、都心の交通混雑の緩和や移動の所要時間短縮が期待される。 ・郊外から都心部への交通の分散・導入や災害時などにおける代替路の確保等の効果も見込まれる。 ・用地取得率は98%（平成22年6月現在）であり、計画的な工事の推進が可能。	継続	道路局 国道・防災課 （課長 三浦 真紀）
一般国道357号 東京湾岸道路 （千葉県区間） 関東地方整備局	その他	1,313	16,785	【内訳】 走行時間短縮便益：16,146億円 走行経費減少便益：610億円 交通事故減少便益：28億円 【主な根拠】 計画交通量 36,800～88,400台/日	3,886	4.3	①交通混雑の緩和 ・国道357号の損失時間は120千人時間/年・kmで、全国平均（20.3千人時間/年・km）の約6倍と高く、慢性的に渋滞している状況。 ・国道357号の立体交差点化や局所的な交通円滑化対策の実施により、渋滞の緩和が見込まれる。 ②安全安心な通行の確保 ・国道357号の死傷事故率は、約180.3件/億台・kmと全国平均（約102.6件/億台・km）の約2倍と高い死傷事故が発生。 ・死傷事故の内訳は、交差点（舞浜・塩浜）内での追突・右折事故が5～7割であり、国道357号の交差点立体化や局所的渋滞対策の実施により、交通の円滑化が図られ事故の減少が見込まれる。	・東京湾岸道路（千葉県区間）は、広大な東京湾岸地域に点在する空港、港湾等の国際的な業務機能をはじめとする物流拠点やオフィス、生産拠点、レジャー施設などさまざまな都市機能の交流、連携を図る東京湾岸道路の一翼を担っている。 ・東京湾岸道路の整備の推進が港湾物資の迅速・円滑・効果的な輸送を支援し、輸送コストの削減等により地域経済の活性化及び企業立地の促進に寄与する。 ・東京湾岸道路の沿線には、多くの観光・乗客施設が立地しており、整備推進により、混雑緩和とされ、各施設へのアクセス性が向上する。 ・既事業区間の用地取得は完了済。 ・塩浜立体、舞浜立体及び船橋地区について、交通状況を見ながら計画的に整備を進めていく。 【コスト縮減】（55億円） 橋梁の桁形式を箱桁形式から飯桁形式へ変更しコスト縮減	継続	道路局 国道・防災課 （課長 三浦 真紀）

一般国道357号 湾岸千葉地区改良 関東地方整備局	長期間継続中	277	373	【内訳】 走行時間短縮便益：323億円 走行経費減少便益：26億円 交通事故減少便益：23億円 【主な根拠】 計画交通量 38,500台/日	269	1.4	①交通混雑の緩和 ・国道357号湾岸千葉地区改良区間では、主要渋滞ポイントである市役所前交差点や登戸交差点を中心に交通混雑が発生。 ・国道357号湾岸千葉地区改良（L=5.6km）の損失時間は332千人時間/年・kmとなっており、全国平均（20.3千人時間/年・km）の約17倍と高く、慢性的に渋滞している状況。 ・国道357号湾岸千葉地区改良の整備により、交通渋滞の緩和が見込まれる。 ②安全安心な通行の確保 ・当該区間の死傷事故率は、約144.2件/億台・kmと全国平均（102.6件/億台・km）の約1.4倍の死傷事故が発生。 （登戸交差点で約800件/年・億台km、市役所前交差点約250件/年・億台km） ・当該区間の死傷事故の内訳は、交差点での追突事故や右左折時の事故が約8割を占めることから、湾岸千葉地区改良の整備により、全体交通量の約7割が地下立体本線を通過することで交差点（登戸、市役所前）の交通量が減少し、交差点における事故の減少が期待できる。 ③国道357号湾岸千葉地区改良区間周辺における地先交通の円滑化 ・国道357号湾岸千葉地区改良区間周辺の地先道路については、交通混雑が発生。 ・臨海地区は、商業施設や物流施設が集積し、大型車の交通量が多いことから、周辺の生活道路については、国道357号の渋滞を避ける抜け道となっており安全性や環境の悪化が懸念される。 ・国道357号湾岸千葉地区改良の整備により、より走行性の高い国道357号に交通が転換し、地先交通が円滑化され、沿道環境の改善が期待できる。	・湾岸千葉地区改良区間周辺には各種集客施設が立地しており、当該路線の整備により物流機能の強化・企業活動の活性化が見込まれる。 ・地下立体本線区間周辺には公園や市役所などの公的機関が集積しており、当該路線の整備により立体化されることで、周辺の地先交通の円滑化及び周辺環境の改善が期待される。 ・国道357号湾岸千葉地区改良区間の用地取得率は100% ・本事業は、準備工（旧護岸撤去等支障移設）、仮設工（軟弱地盤対策等）が想定以上に増工となり、大幅に工程が長期化し7年遅延したが、本体工（函渠等）着手後は、事業実施にあたり計画的な事業執行が可能。 ・引き続き、供用に向け事業促進を図る。 【コスト縮減等】（2億円） ・当初下水道管と交差する箇所は、地盤改良体による土留めを予定していたが、詳細な調査・検討を行った結果、土留め矢張で施工可能となった。	継続	道路局 国道・防災課 （課長 三浦 真紀）
一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道 （大栄～横芝） 関東地方整備局	再々評価	1,040	1,264	【内訳】 走行時間短縮便益：1,046億円 走行経費減少便益：129億円 交通事故減少便益：89億円 【主な根拠】 計画交通量 17,200～20,700台/日	812	1.6	①高速ネットワークの形成 ・首都圏中央連絡自動車道千葉県区間は、東関東道水戸線と交差し東京湾アクアラインに連絡し、千葉県内の高速道路ネットワークを形成する。 ・圏央道沿線にある成田空港は、世界の空港における貨物取扱量第3位であり、成田空港の発着容量は今年から22万回/年に増え、将来は30万回/年に拡大する方針が決定。 ・航空貨物需要が多い東京・横浜方面については、圏央道・アクアライン経路により貨物輸送の分散化・円滑化が図られ、国際競争力の強化も期待される。 ②交通混雑の緩和 ・当該地域は大規模な渋滞は少ないが、既存インターチェンジや市街地などで、渋滞箇所が見られる。 ・国道409号、国道295号の一部で渋滞が激しい箇所が見られる。 ・圏央道（大栄～横芝）の整備により、圏央道周辺道路からの交通量の転換が図られる。	・沿線の工業団地において出荷額が増えており、物流の効率化が期待される。 ・圏央道整備による輸送時間短縮により、鮮度のよい農水産物の販路拡大が期待できる。 ・水浴地等の観光地への移動時間が短縮され、更に広域からの観光入込が期待される。 ・事業推進に向け、関係機関との協議調整しつつ設計を進める。 ・道路の整備効果の早期発現を図るため、暫定2車線整備を先行し、その後、全線4車線完成に向け事業を促進させる。	継続	道路局 国道・防災課 （課長 三浦 真紀）
一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道 （東金茂原道路） 関東地方整備局 東日本高速道路株式会社	長期間継続中	1,168	1,540	【内訳】 走行時間短縮便益：1,260億円 走行経費減少便益：172億円 交通事故減少便益：108億円 【主な根拠】 計画交通量 20,400～21,300台/日	1,125	1.4	①高速ネットワークの形成 ・首都圏中央連絡自動車道千葉県区間は、東関東道水戸線と交差し東京湾アクアラインに連絡し、千葉県内の高速道路ネットワークを形成する。 ・圏央道沿線にある成田空港は、世界の空港における貨物取扱量第3位であり、成田空港の発着容量は今年から22万回/年に増え、将来は30万回/年に拡大する方針が決定。 ・航空貨物需要が多い東京・横浜方面については、圏央道・アクアライン経路により貨物輸送の分散化・円滑化が図られ、国際競争力の強化も期待される。 ②交通混雑の緩和 ・圏央道の並行区間である国道128号では、多くの区間で交通渋滞が発生している。 ・当該区間の損失時間は約62.1千人時間/年・kmで全国平均（20.3千人時間/年・km）の約3倍となっている。 ・圏央道（東金茂原道路）の整備により、国道128号の渋滞緩和が図られる。 ③安全安心な通行の確保 ・国道128号の死傷事故率は、全国平均の約2倍にあたる200件/億台キロ以上の区間が多数存在し、茂原市区間の発生が多い。 ・経田交差点の死傷事故率は、941.3件/億台キロで全国平均（102.6件/億台キロ）の約9倍となっている。 ・この区間は交通混雑しており、追突事故が約7割を占めるため、圏央道の整備により、交通の円滑化が図られ事故の減少が期待される。	・東金茂原道路が通過する茂原市は電子部品等の生産拠点であり物流の効率化が期待される。 ・並行区間である国道128号の損失時間や死傷事故率は、全国平均を大きく上回っている。 ・圏央道整備による輸送時間短縮により、鮮度のよい農水産物の販路拡大が期待できる。 ・水浴地等の観光地への時間が短縮され、更に広域からの観光入込が期待される。 ・用地取得率は約99%であるが、任意取得の見込みの立たない難航箇所が残っており、土地収用法も活用しながら用地取得を図る。（H22.9 事業認定告示） ・道路の整備効果の早期発現を図るため、暫定2車線整備を先行し、その後、全線4車線完成に向け事業を促進させる。（平成24年度供用予定）	継続	道路局 国道・防災課 （課長 三浦 真紀）

一般国道15号 蒲田駅周辺整備 関東地方整備局	長期間継続中	275	420	301	1.4	①交通混雑の緩和 ・本事業区間の損失時間は約445.8千人時間/年・kmであり、全国平均（20.3千人時間/年・km）の約22倍。 ・本事業区間内の南蒲田交差点は、環状8号線と平面交差し、さらに京浜急行空港線および京浜急行本線の2箇所の平面踏切が近接するため、慢性的な渋滞が発生。 ・京浜急行の連続立体交差事業と連携した本事業の整備により、慢性的な渋滞の緩和が見込まれ、時間信頼性が向上する。また、走行速度の向上に伴い、排出ガス等が減少し、環境の改善が見込まれる。 ②安全安心な通行の確保 ・国道15号では、南蒲田交差点をはじめ、死傷事故が多発しており、本事業区間の死傷事故率は約438.6件/億台・kmと全国平均（102.6件/億台・km）の約4.3倍である。特に、南蒲田交差点の死傷事故率は、958.8件/億台・kmと全国平均を大きく上回っている（全国平均の約9.3倍）。 ・死傷事故の事故類型を見ると、交差点での追突事故や出会い頭、右左折による事故が約65%を占めており、交差点の立体交差化により、交通事故の削減が見込まれる。 ③沿道まちづくりと連携した歩行者動線の確保 ・事業区間周辺において、京浜急行線の連続立体交差事業や京急蒲田駅前広場の整備など、複数のまちづくりプロジェクトが進行中。 ・本事業は、これらのプロジェクトと連携しながら推進することにより、京急蒲田駅周辺の利用を高度化。1日約5万人の駅利用者の利便性が向上。 ・歩道部では、自転車（6,478台/日）と歩行者（3,858人/日）の分離により、歩行者の快適性が向上する。また、京急蒲田駅付近では、歩道橋の設置により、歩行者の横断時間の短縮が見込まれる。 ④救急救命活動の支援 ・大田区は東京23区内で3番目に救急事故等出場件数が多い。 ・事業区間周辺には、蒲田消防署および第三次救急医療施設である東邦大学医療センター大森病院が立地。 ・本事業により、蒲田消防署からの現場到着、及び救急医療施設へのアクセス性が向上し、救命率の改善が見込まれる。	・用地取得率は約98%（平成22年3月末現在）。 ・現在、上下線の分離を行い作業帯を確保し、立体交差部の擁壁工事を施工中。 ・当初予定していなかった地盤改良を平成19～22年度に実施。 ・平成24年度予定の京浜急行本線・空港線の全線高架化に合わせた供用開始を目指し、事業を推進する。 【コスト縮減等】（0.2億円） ・交差点切り回しの工夫により常設作業帯を確保したことにより、夜間作業でなく、昼間作業となることによるコスト縮減	継続	道路局 国道・防災課 （課長 三浦 真紀）
地域高規格道路 保土ヶ谷バイパス （Ⅱ期） 一般国道16号 保土ヶ谷バイパス （Ⅱ期） 関東地方整備局	長期間継続中	517	1,169	533	2.2	①交通混雑の緩和 ・国道16号「東名入口交差点」は主要渋滞ポイントであり、慢性的な渋滞が発生（全国平均の約35倍）している。 ・「東名入口交差点」付近の渋滞が原因となり、日本の大動脈である、東名高速にまで渋滞を及ぼしている状況。 ・保土ヶ谷バイパス（Ⅱ期）の整備により国道16号だけでなく東名高速の渋滞の緩和が見込まれる。 ②安全安心な通行の確保 ・国道16号の当該区間の死傷事故率は、105.1件/億台・km（全国平均：102.6件/億台・km）となっている。 ・特に、東名入口交差点の死傷事故率は、283.9件/億台・kmであり、全国平均の約3倍となっている。 ・死傷事故の内訳は、交差点を中心とした追突事故が約8割発生している。 ・保土ヶ谷バイパス（Ⅱ期）の整備により、国道16号の渋滞緩和による交通事故の削減が見込まれる。 ③生活環境の改善（生活道路の機能回復） ・町田市の生活道路には、国道16号の渋滞を回避するための迂回交通が流入し、抜け道となっていると考えられ、町田市の人対車両の事故件数（自動車保有台数あたり）は、他都市と比べて多い。 ・保土ヶ谷バイパス（Ⅱ期）の整備により、国道16号の渋滞が緩和されることで、生活道路への迂回交通が減少するだけでなく、生活道路の安全性の向上が見込まれる。	・国道16号沿線には大規模物流施設が立地し、機械系製造業が立地する東京多摩部と横浜港を有する横浜市との物流流動も多い。保土ヶ谷バイパス（Ⅱ期）の整備により、東京多摩部や横浜港、東名高速へのアクセス性も向上し、物流効率化が見込まれる。 ・環境施設帯の設置や低騒音舗装（排水性舗装）により、大気や騒音、振動の軽減が図られる。 ・保土ヶ谷バイパス（Ⅱ期）の用地取得率は約95%。 ・平成14年度から用地着手。平成15年度から下部工事に着手、平成18年度から上部工事に着手。 ・平成23年度は、用地取得や橋梁工事を推進。	継続	道路局 国道・防災課 （課長 三浦 真紀）

一般国道357号 東京湾岸道路 (東京都区間) 関東地方整備局	再々評価	3,433	8,360	【内訳】 走行時間短縮便益：7,781億円 走行経費減少便益：413億円 交通事故減少便益：166億円 【主な根拠】 計画交通量 27,100～95,000台/日	5,227	1.6	①国際競争力の強化 ・国道357号の通過する東京湾臨海部では、都市再生プロジェクトである「東京湾臨海部における基幹的広域防災拠点の整備」「羽田空港の再拡張事業」のほか、都市再生緊急整備地域に指定されている「東京臨海地域」及び「東京港第七次改訂港湾計画」など、様々な地域開発が進行中。 ・国道357号の整備により、これらの地域開発や道路、空港、港湾等の連携による交通・物流ネットワークの構築が推進され、国際競争力の強化が図られる。 ②交通混雑の緩和 ・国道357号の損失時間は、約148.8千人時間/年・kmで、全国平均(20.3千人時間/年・km)の約7倍となっている。 ・特に、東京湾臨海道路との交差点周辺である、環七大井ふ頭交差点や夢の島交差点などを中心に激しい渋滞が発生。 ・国道357号の3種道路の整備により、渋滞の緩和が見込まれる。 ③安全安心な通行の確保 ・国道357号と東京湾臨海道路(1期)が交差するお台場中央交差点付近では、全国平均(102.6件/億台・km)の約7倍(715.2件/億台・km)の死傷事故が発生。 ・死傷事故の内訳は、交差点での追突事故が約6割であり、国道357号の3種道路の整備により、交通の円滑化が図られ事故の減少が見込まれる。	・東京都、川崎市、横浜市がとりまとめた「京浜港共同ビジョン」(H22.2.10)において、国道357号は京浜港(東京港、川崎港、横浜港)の一体化に必要な路線として位置付けられている。 ・都内唯一の未整備区間である東京港トンネルの整備により、羽田空港と都心、千葉・成田空港方面へのアクセス性が大きく向上。また、深夜・早朝時間帯の自動車でのアクセス経路として、国道357号は重要な路線。 ・H22年7月には東京湾臨海部における基幹的広域防災拠点である、東京臨海広域防災公園が有明に開園し、首都圏の大規模災害時における防災拠点へのアクセス確保が必要であり、東京港トンネルを含めた国道357号の整備により、防災拠点へのアクセス性が大きく向上。 ・東京大気汚染訴訟の和解事項に東京港トンネルの整備等が位置付けられている。 ・用地については、100%取得済みである。 ・前回評価時(H18年度)以降、平成19年度から大井環七立体、新木場立体事業が推進中。平成22年度から、東京港トンネル本体が工事着手。	継続 道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀)
一般国道1号 原宿交差点改良 関東地方整備局	再々評価	156	663	【内訳】 走行時間短縮便益：499億円 走行経費減少便益：127億円 交通事故減少便益：37億円 【主な根拠】 計画交通量 53,300～67,600台/日	186	3.6	①交通混雑の緩和 ・原宿交差点周辺は、前後の区間が横浜新道・新湘南バイパスとして整備されているため交通が集中し、県内ワースト1の渋滞区間となっている。 ・上り・下りともに原宿交差点を先頭渋滞が発生しており、損失時間は全国平均(20.3千人時間/年・km)の約30倍以上となっている。 ②安全安心な通行の確保 ・原宿交差点を中心に隣沢方面で死傷事故が多発しており、最大区間で死傷事故率が483件/億台・kmと全国平均(102.6件/億台・km)の約4.7倍となっている。 ・特に渋滞を要因とする追突事故や交差点特有の右左折時の事故が多く(全体の約75%以上)、交差点立体化による改善が期待される。	・原宿交差点改良の用地取得率は99%(平成22年8月現在)。 ・前回評価時(平成19年2月)は、トンネル工事に着手したばかりであったが、平成21年4月に片側のトンネルを供用し、平成22年12月には、上下線立体化完成。 ・本事業は、用地取得が難航し、長期化したものの、平成18年4月に立体部の用地取得完了後は、計画的に事業を推進。 ・残る側道整備(歩道拡幅)等は、ほぼ事業地内での作業であり、計画的な事業執行が可能である。 【コスト縮減等】(32億円) ・トンネル部掘削に新技術(ハーモニカ工法)を採用し、コスト縮減を図った。	継続 道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀)
地域高規格道路 厚木秦野道路 一般国道246号 厚木秦野道路 関東地方整備局	再々評価	586	772	【内訳】 走行時間短縮便益：658億円 走行経費減少便益：78億円 交通事故減少便益：36億円 【主な根拠】 計画交通量 6,100～7,000台/日	489	1.6	①交通混雑の緩和 ・並行する国道246号は、首都圏と東海地域を結ぶ幹線道路で、交通量が多く、信号密度の高い市街地を通過するため慢性的に交通渋滞が発生している。 ・国道246号の厚木市～伊勢原市街地の年間損失時間は、224千人時間/年・kmで、全国平均(20.3千人時間/年・km)の約11倍と高い状況である。 ・厚木秦野道路が整備されることにより、国道246号の交通量が軽減し、交通渋滞の緩和が見込まれる。 ②安全安心な通行の確保 ・並行する国道246号の死傷事故率は、620件/億台・km発生しており、全国平均(102.6件/億台・km)と比べて約6倍と高い状況となっている。 ・事故類型別では、厚木並行区間は渋滞に起因した追突事故が約6割、伊勢原市街地(愛甲石田～工業団地入口)は交差点密度が神奈川県平均の約2倍と高い状況にあり、交差点密度の多さに起因した右左折事故が約5割発生している。 ・厚木秦野道路の整備により、渋滞が緩和し、交通事故の減少が期待される。	・厚木地区(L=3.6km)は、圏央道(さがみ縦貫道路 圏央厚木IC・JCT)のインターチェンジ整備と並行する区間(圏央厚木IC・JCT～国道129号間：約0.6km)があるため圏央道と一体的に事業を進めており、平成24年度供用目標である。圏央道(さがみ縦貫道路)のインターチェンジの事業進捗に併せて、並行区間約0.6kmの設計協議、埋蔵文化財調査を実施。 ・伊勢原地区(L=4.8km)は、平成30年度供用目標である。第二東海自動車道(厚木南IC～伊勢原北IC)の事業進捗に併せて、インターアクセス効果が見込まれる伊勢原北IC～国道246号間(約4.1km)の用地取得を重点的に推進。 ・伊勢原北IC～国道246号間の用地進捗率は約75%。 ・事業全体の用地取得は、約47%完了(平成22年9月末、面積ベース)と、前回再評価時(平成19年度)の約28%より約2割進捗。 ・今後は、第二東海自動車道の供用時期に併せて、計画的に事業を実施するとともに、引き続き、供用形態を含めた地元協議を進めて効率的に事業推進を図る。	継続 道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀)
一般国道246号 秦野IC開通 関東地方整備局	再々評価	51	134	【内訳】 走行時間短縮便益：94億円 走行経費減少便益：26億円 交通事故減少便益：14億円 【主な根拠】 計画交通量 4,200台/日	38	3.6	①交通混雑の緩和 ・国道246号は、首都圏と東海地域を結ぶ幹線道路で、大型車交通が多く、信号密度の高い秦野市街地を通過するため交通渋滞が発生している。 ・国道246号秦野市内の年間損失時間は、159千人時間/年・kmで、全国平均(20.3千人時間/年・km)の約8倍と高い状況である。 ・秦野IC開通の整備により、通過交通が新東名へ転換され国道246号の渋滞緩和が見込まれる。 ②日常活動圏中心都市へのアクセス性が向上 ・秦野市の通勤、通学、買物の流動は、約3割が厚木市、伊勢原市となっている。 ・秦野IC開通の整備により、厚木市、伊勢原市への移動時間が約19分短縮。	・秦野IC開通の事業進捗は、平成21年度に地元設計用地説明会を開催。平成22年度は用地幅杭設置を予定。 ・引き続き、第二東海自動車道の事業進捗に併せて、平成32年度完成に向けて事業促進を図る。 ・秦野IC開通周辺には工業団地が多数立地しており、当該路線の整備により、横浜港や羽田空港までのアクセス性が向上し、物流機能の強化及び地場産業の活性化へ寄与。 ・当該路線の整備により、第二東海自動車道の通行止め発生時には迂回路時間を最大約18分の短縮が見込まれる。	継続 道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀)

一般国道246号 山北バイパス 関東地方整備局	その他	51	68	【内訳】 走行時間短縮便益：52億円 走行経費減少便益：7.2億円 交通事故減少便益：8.1億円 【主な根拠】 計画交通量 15,800台/日	64	1.1	①歩道整備による安全性の確保 ・歩道未整備で路肩が狭いため、歩行者の通行に支障をきたしている ②休日交通の考慮 ・山北バイパスの周辺地域では、丹沢大山国定公園と県立自然公園などの山岳地帯で、自然を求め多くの観光客が訪れており、休日交通は平日交通より多い。 ③災害等による通行止めの考慮（東名高速の場合） ・山北バイパス整備により、災害時等により東名高速道路が通行止めになった場合、迂回する交通の損失の緩和に貢献 ④歩行者の移動サービス向上 ・歩行者は周りの人を気にせず、自由に歩行することが可能。歩行者の移動サービス向上が図られる。 ⑤地域分断の軽減 ・現道の交通がバイパスへ転換し、現道の交通量が減少することで現道を横断する歩行者の時間ロスが軽減される。 ⑥救急医療活動のアクセス向上 ・向原地区への救急車の到達時間 24分→23分（約1分の短縮） ・東海大学病院への到達時間 42分→41分（約1分の短縮） ・アクセス時間短縮により、救命率が向上	・本路線（向原地区）には、道路構造令の基準を満たしていない線形不良及び狭小幅員区間がある。 ・関東地方整備局管内の国道246号では、向原地区のみに既存不適格箇所 ・歩道未整備区間があり、路肩も狭く歩行者の通行に支障をきたしている。 ・昭和61年度に事業化したのが、当該事業箇所の現地盤は窪地となっており、整備方針に関して地元との隔りがあり協議が難航していた。 ・その後、道路整備に関して、窪地造成は町内の造成工事である土砂を山北町が埋土し、バイパス部分については、国が盛土を行なうことで、合意形成までに約9年かかり、その後用地取得を開始した。そのため、事業化後より工事着手まで約11年間を要した。 ・用地取得率は100%。 ・残る工事は、橋梁と本線盛土及び舗装が残っているが、計画的に進めることが可能。 【コスト縮減等】（3.9億円） ・道路構造（幅員）の変更、構造物の見直し、遮音壁の再検討等によりコスト縮減 ・道路幅員の縮小に伴い、照明灯の配置計画を見直し、千鳥配列とすることで照明灯の基数を削減	継続	道路局 国道・防災課 （課長 三浦 真紀）
一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道 （茅ヶ崎～海老名） 関東地方整備局 中日本高速道路株式会社	その他	2,300	4,973	【内訳】 走行時間短縮便益：3,858億円 走行経費減少便益：701億円 交通事故減少便益：414億円 【主な根拠】 計画交通量 48,100～54,700台/日	2,755	1.8	①交通の流れの適正化 ・三大都市圏を結ぶ基幹的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、広域的な道路ネットワークの形成が必要。 ②交通混雑の緩和 ・圏央道に並行する国道129号では、多くの区間で渋滞が発生している。 ・当該区間の損失時間は約174.1千人時間/年・kmで全国平均（20.3千人時間/年・km）の約9倍と高い状況にある。 ・圏央道（さがみ縦貫道路）が整備されることにより、国道129号の渋滞の緩和が見込まれる。 ③安全安心な通行の確保 ・並行する国道129号の死傷事故率は、118.5件/億台・km（全国平均：102.6件/億台・km）となっている。 ・特に、国道129号と（主）横浜伊勢原線が交差する戸田交差点の死傷事故率は、588.6件/億台・km発生しており、全国平均（102.6件/億台・km）の約6倍と高い状況である。 ・事故類型別では、交差点を中心とした追突事故・右左折事故が全体の約7割発生している。 ・死傷事故率の低い自動車専用道路の圏央道（茅ヶ崎～海老名）に、国道129号や周辺道路の交通が転換することで、交通事故の減少が期待される。	・昭和63年度に事業化し、環境影響予測評価・都市計画の手続き開始（H元～H6） ・平成6年6月環境影響予測評価・都市計画道路決定を受け、同年より測量調査、設計協議、用地買収にも着手。 ・平成7年阪神淡路大震災を契機として平成8年度道路橋補修工事の大幅改訂を受け、橋梁設計を全面的に見直す作業に着手するとともに、平成8年度より地元設計協議が整った区間から工事着手を図っている。 ・その後、用地買収の進捗状況に併せて、橋梁下部工事を推進し、用地買収率が約8割まで進捗した平成16年度より上部工事を展開してきている。 ・また、鋭意任意交渉による用地買収を進めるとともに、平成17年度より並行して土地収用法に基づく事業認定手続きを開始し、地元協議状況や残件用地の推移を勘案しつつ、平成21年度に事業認定の告示。平成22年8月より裁決申請を行っている。 ・現在までの用地買収率は約99%、工事も全面展開中であり、計画的な事業の執行が可能。	継続	道路局 国道・防災課 （課長 三浦 真紀）
一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道 （横浜湘南道路） 関東地方整備局	長期間継続中	2,140	3,500	【内訳】 走行時間短縮便益：2,866億円 走行経費減少便益：400億円 交通事故減少便益：234億円 【主な根拠】 計画交通量 57,500台/日	1,706	2.1	①交通の流れの適正化 ・三大都市圏を結ぶ基幹的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、広域的な道路ネットワークの形成が必要。 ②交通混雑の緩和 ・横浜湘南道路と並行する国道1号の損失時間は349.5千人時間/年・kmで、全国平均（20.3千人時間/年・km）の約17倍となっている。 ・特に影響町交差点付近を中心に激しい渋滞が発生。 ・横浜湘南道路の整備により、渋滞の緩和が見込まれる。 ③安全安心な通行の確保 ・横浜湘南道路と並行する国道1号の平均死傷事故率は135.4件/億台キロで、全国平均（102.6件/億台キロ）の約1.3倍となっている。 ・特に国道1号と（主）藤沢厚木線が交差する城南交差点の死傷事故率は515件/億台キロで、全国平均の約5倍。 ・市街化の進んだ地域の現道においては、抜本的な事故対策が困難であり、高規格幹線道路である横浜湘南道路の整備により交通が転換し、交通事故の減少が期待できる。	・用地取得率は約47%（H22.10末現在）であり、一部、用地難航箇所があるが、今後も地権者等との話し合いを継続しながら計画的に用地取得を進める。 ・藤沢側トンネルについては、用地取得状況を見極めてつつトンネル本体工事に着手していく。 ・鎌倉側トンネルについては、当初NATM工法にて計画されていたが、周辺地盤に与える影響を少なくするため、シールド工法の適用についてコスト縮減を鑑みつつ検討を進める。	継続	道路局 国道・防災課 （課長 三浦 真紀）

日本海沿岸東北自動車道 荒川～朝日 北陸地方整備局	その他	759	1,025	【内訳】 走行時間短縮便益：706億円 走行経費減少便益：184億円 交通事故減少便益：135億円 【主な根拠】 計画交通量 7,600～18,500台/日	903	1.1	①高速バスの利便性向上 ・高速バスの所要時間の短縮 ②特定重要港湾新潟港へのアクセス向上 ・村上市や東北方面から特定重要港湾新潟東港へのアクセス向上 ③地場産品の流通における効率化 ・地場産品の輸送における定時性確保や物流の効率化 ④通勤、買い物等の日常生活の移動利便性向上 ・通勤時間や商業施設へのアクセス時間の短縮 ⑤主要な観光地へのアクセス向上 ・アクセス向上による交流人口の拡大と地域の活性化 ⑥三次医療施設へのアクセス向上 ・三次医療施設である県立新発田病院へのアクセス時間の短縮 ⑦緊急輸送道路のリダンダンシー確保 ・国道7号通行止め時の通行確保 ⑧冬期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	・日本海沿岸東北自動車道は、新潟県新潟市から青森県青森市に至る高規格幹線道路であり、日本の骨格を形成する重要な道路である。 ・その一部を構成する本整備区間は、アクセス時間の短縮による物流の活性化・観光圏域の拡大、災害に強いネットワークの形成、三次医療施設へのアクセス向上など期待される効果は大きく、早期整備が望まれている。 ・平成22年度内に全線2車線供用を予定し、平成23年度は、残る付属施設の工事を行うとともに、平成23年度以降概ね2年間は、重金屬含有土のモニタリングを継続する。 【コスト縮減等】 ・施工にあたっては、これまで、縦断計画の見直し、橋長の短縮等により建設コスト縮減に努めてきた。	継続	道路局 国道・防災課 三浦 真紀
一般国道7号 新発田拡幅 北陸地方整備局	再々評価	340	342	【内訳】 走行時間短縮便益：317億円 走行経費減少便益：17億円 交通事故減少便益：8.2億円 【主な根拠】 計画交通量 22,000～35,000台/日	296	1.2	①まちづくりを支援 ・城下町新発田市の環状道路の機能を強化し、中心部の歴史的街並を活かしたまちづくりを支援 ②三次医療施設へのアクセス向上 ・三次医療施設である県立新発田病院へのアクセス向上 ③冬期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 ④災害復旧活動の支援 ・自衛隊新発田駐屯地から高速道路へのアクセス時間の短縮 ⑤通勤支援 ・渋滞が緩和され新発田市周辺の自動車通勤時間が短縮 ⑥緊急輸送道路の信頼性確保 ・老朽橋の架替により緊急輸送道路の機能確保	・国道7号新発田拡幅は、日本海側の広域幹線道路となっている他、新発田市中心市街地の環状道路としての役割を担っており、新発田拡幅の整備によって、新発田市街地における渋滞の緩和・解消や地域産業活性化への寄与その他、広域ネットワークとしての機能強化、アクセス向上によるまちづくりの支援、救急搬送時間の短縮による救命率の向上など、期待される効果は大きい。 ・今後の交通状況を見据えつつ、用地協議の進捗に合わせ中曽根町交差点～小舟町交差点間の用地買収・補償及び埋蔵文化財調査や加治大橋の対策を実施する。 【コスト縮減等】 ・平面交差を基本とする等、構造・規格、施設規模等は必要最小限にするよう配慮した計画となっている。 ・また、植樹帯設置箇所の見直し等、さらなるコスト縮減についての検討を行っているところである。 ・今後は、施工段階での新技術の活用等により、コスト縮減を図る。	継続	道路局 国道・防災課 三浦 真紀
一般国道8号 白根バイパス 北陸地方整備局	再々評価	400	542	【内訳】 走行時間短縮便益：457億円 走行経費減少便益：62億円 交通事故減少便益：24億円 【主な根拠】 計画交通量 27,000～41,500台/日	377	1.4	①公共交通機関の運行支援 ・新潟市南区唯一の公共交通機関であるバス交通の定時性確保 ②現道部の沿道環境改善 ・現道区間の騒音の低減 ③三次医療施設へのアクセス向上 ・三次医療施設である新潟市民病院へのアクセス向上 ④冬期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 ⑤まちづくりを支援 ・政令市新潟市のまちづくり施策を支援	・国道8号白根バイパスは、日本海側の広域幹線道路として、また物流や新潟都市圏の拠点間の連携軸として重要な路線である。 ・白根バイパスの整備によって、南區中心市街地における渋滞の緩和・解消、交通事故の削減、騒音低減による沿道環境改善の他、広域ネットワークとしての機能強化、新潟都市圏のまちづくり施策の支援、救急搬送時間の短縮による救命率の向上など、期待される効果は大きい。 ・現道の渋滞や事故が著しい新潟市南区新潟～新潟市南区戸頭（終点）間を優先し、都市計画道路 新潟古川線の供用を踏まえ、暫定2車線供用に向けた用地買収・補償及び工事を推進する。 ・新潟市南区保坂（起点）～新潟市南区新潟間については、新潟市南区新潟～新潟市南区戸頭（終点）間の事業進捗を勘案し、暫定2車線による供用に向けた事業を推進する。	継続	道路局 国道・防災課 三浦 真紀
一般国道8号 直江津バイパス 北陸地方整備局	再々評価	360	1,849	【内訳】 走行時間短縮便益：1,577億円 走行経費減少便益：213億円 交通事故減少便益：59億円 【主な根拠】 計画交通量 14,500～40,800台/日	937	2.0	①新幹線へのアクセス向上 ・北陸新幹線新上越駅へのアクセス時間の短縮 ②重要港湾へのアクセス向上 ・重要港湾直江津港へのアクセス時間の短縮 ③日常生活圏中心へのアクセス向上 ・上越市市役所へのアクセス時間の短縮 ④三次医療施設へのアクセス向上 ・三次医療施設である県立中央病院へのアクセス時間が短縮 ⑤緊急輸送道路としての役割 ・災害時における北陸自動車道との相互補完ネットワークによるリダンダンシー機能を確保 ⑥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	・国道8号は、新潟市を起点とし、北陸地方の主要都市を結び京都市に至る主要幹線道路であるとともに、直江津バイパスは上越地域の道路ネットワークにおいて基幹的な役割を担う重要路線であり、通勤・通学、病院、買い物等の日常生活活動の利便性向上、地域開発への支援、第3次医療施設へのアクセス強化を図るためにも、更なる交通機能の向上を図る必要がある。 ・渋滞の緩和を目的とする三ツ屋～塩屋新田の山側3車線化は早期の完成供用を目指して整備を推進する。 ・残る犀屋～下荒浜間の4車線化、交差点の立体化については交通状況を勘案しつつ完成供用を目指し、引き続き整備を推進する。 【コスト縮減等】 ・今後も引き続き、新技術、建設発生土の有効利用などによりコスト縮減を図る。	継続	道路局 国道・防災課 三浦 真紀
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 上越三和道路 北陸地方整備局	長期間継続中	704	492	【内訳】 走行時間短縮便益：377億円 走行経費減少便益：93億円 交通事故減少便益：21億円 【主な根拠】 計画交通量 12,100～20,400台/日	487	1.0	①日常生活圏中心へのアクセス向上 ・上越市役所へのアクセス時間の短縮 ②特産品の物流効率化を支援 ・米、しいたけなど農産物を主要地まで円滑に運搬 ③主要な観光地へのアクセス向上 ・観光客の利便性向上に寄与し観光客数が増加 ④三次医療施設へのアクセス向上 ・三次医療施設である県立中央病院へのアクセス時間が短縮 ⑤災害への備え ・緊急輸送道路ネットワークとして重要性が高く、交通の信頼性が向上 ⑥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 ⑦地域高規格道路との一体的に整備 ・上越地方生活圏と魚沼地方生活圏を相互に連絡し、高規格幹線道路とあわせ、信頼性の高い高規格ネットワークを形成	・国道253号は上越三和道路は、地域高規格道路「上越魚沼地域振興快速道路」延長約60kmのうち、起点側の上越市～上越市三和区本郷間の延長約7.0kmの道路で、広域ネットワークの一部を構成しており、地域振興や救急救命の支援など期待される効果は大きい。 ・埋文調査の進捗にあわせて、寺～鶴町間は早期の暫定2車線供用を目指し整備を推進する。 ・鶴町～三和間は、寺～鶴町間の進捗状況を勘案しつつ暫定2車線供用を目指し整備を推進する。 ・寺～三和間の4車線化については、暫定2車線供用後、交通状況を勘案しつつ完成供用を目指し、整備を進める。 【コスト縮減等】 ・施工にあたっては、新幹線工事による発生土砂を含む他事業の建設発生土の有効活用等により、コスト縮減を図る。 ・また、詳細な調査を進めながら軟弱地盤対策においてもコスト縮減に取り組む。	継続	道路局 国道・防災課 三浦 真紀

地域高規格道路 富山高岡連絡道路 一般国道8号 富山高岡バイパス 北陸地方整備局	長期間継続中	570	5,883	1,995	2.9	①新幹線駅へのアクセス向上 ・射水市役所新湊支所から北陸新幹線新高岡駅（箇所）へのアクセス時間の短縮 ②特定重要港湾へのアクセス向上 ・小杉ICから特定重要港湾伏木富山港へのアクセス時間が短縮 ③日常活動圏中心城市間のアクセス向上 ・富山市から高岡市間のアクセス時間が短縮 ④三次医療施設へのアクセス向上 ・三次医療施設である厚生連高岡病院へのアクセス時間が短縮 ⑤緊急輸送道路の信頼性向上 ・下田交差点、坂東交差点の立体化により、水害時の避難路としての活用 ⑥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	・国道8号は北陸地方を縦貫する主要幹線道路であり、地域高規格道路富山高岡連絡道路の一部を構成する富山高岡バイパスは、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。しかし、坂東交差点では、著しい渋滞や交通事故が発生している。 ・坂東交差点の立体化区間である射水市沖塚原～同市川口間約1.1kmについては、用地買収は約7割が完了し、早期供用を目指し事業を実施しており、供用による交通渋滞の緩和や死傷事故の減少など期待される効果は大きい。 ・射水市沖塚原～同市川口間については、早期の全線供用に向け、交通状況を勘案しつつ事業を推進する。 【コスト縮減等】 ・施工にあたっては、地盤改良工においては大口径掘削工法、橋梁工においては下部工での固定ゴム支承の採用等、新技術の活用によりコスト縮減を考慮している。	継続	道路局 国道・防災課 （課長 三浦 真紀）
一般国道8号 加賀拡幅 北陸地方整備局	長期間継続中	320	563	319	1.8	①主要観光地への連携向上 ・主要観光施設へのアクセス性向上 ②地域の活性化への貢献 ・PIを契機に設立した「みちづくり・まちづくり推進協議会」を支援 ③医療施設へのアクセス性向上 ・災害拠点病院である小松市民病院へのアクセス時間の短縮 ④防災機能の向上 ・災害に強いネットワークの形成 ⑤地域連携プロジェクトの支援 ・石川県の「県土ダブルラダー 結いの道」整備構想を支援 ⑥冬期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	・国道8号加賀拡幅は、PIにより住民や沿道事業者および関係機関が一体となって、国道8号を中心とするまちづくりについて議論を重ね、「現道拡幅」で合意されたものである。 ・用地買収の際には、各地区に十分な計画内容を説明し、沿道住民・事業者と交渉を行い、合意を得ている。 ・起点部2.1km区間（事業全体の33%）は、平成19年度より工事を着手しており、平成22年度に供用予定である。 ・全線供用により広域ネットワークの形成だけでなく、渋滞緩和や地域の商業・観光の振興など地域活性化への寄与が見込まれる。 【コスト縮減等】 ・施工にあたっては、自歩道の舗装構成の見直し及び橋梁形式・基礎構造の検討によりコスト低減を図る。	継続	道路局 国道・防災課 （課長 三浦 真紀）
地域高規格道路 金沢外環状道路 一般国道159号 金沢東部環状道路 北陸地方整備局	再々評価	1,230	6,137	1,617	3.8	①環状道路の形成 ・市内中心部へ流入する通過交通を郊外の環状道路へ転換することで、市街地の渋滞緩和及び地域間連携の強化 ②地域連携プロジェクトの支援 ・石川県の「県土ダブルラダー 結いの道」整備構想を支援 ③主要観光地へのアクセス向上 ・観光施設や能登有料道路へのアクセス時間の短縮 ④三次医療施設へのアクセス向上 ・三次医療施設である金沢大学付属病院へのアクセス時間の短縮 ⑤バス路線の利便性向上 ・新たなバス路線が運行開始し、アクセス性や利便性が向上 ⑥冬期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	・金沢東部環状道路は、平成18年4月に暫定2車線で全線開通しており、既に地域における主要幹線として機能している。 ・全区間において用地買収が完了しており、現在、交通状況を勘案して順次4車線化に着手している。 ・金沢都市圏の骨格を成す重要な路線であり、石川県新長期構想や金沢市都市計画マスタープランなど、地域の将来構想において重要な位置付けがなされている。 ・広域ネットワークの形成、主要観光地へのアクセス向上、金沢都市圏の渋滞緩和などに大きく寄与することが見込まれる。 ・現在、当該路線は、全線暫定2車線で供用しているが、全線にわたって朝の通勤時間帯等における交通渋滞が発生しており、早期に4車線化整備による渋滞解消が求められている。 【コスト縮減等】 ・自転車・歩行者の需要が少ないトンネルの掘削断面を縮小することにより、コスト低減を図る。	継続	道路局 国道・防災課 （課長 三浦 真紀）
一般国道8号 福井バイパス 近畿地方整備局	再々評価	880	5,760	2,646	2.2	①特急停車駅へのアクセス向上 ・坂井市～福井駅への所要時間が短縮（27分→25分・2分短縮） ②日常活動圏の中心城市である福井市へのアクセス向上 ・あわら市～福井市への所要時間が短縮（31分→29分・2分短縮） ③老朽橋梁の解消 ・架替の必要のある老朽橋梁（坪江橋、中川橋、笹岡橋、大坪橋）における通行規制が解消 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（坂井市丸岡町：昼間74dB）	・交通混雑の緩和、地域の活性化、交通安全の向上等様々な効果が期待される。 ・今後、引き続き事業を推進し、早期の供用を目指す。 【コスト縮減等】 ・事業の実施にあたり、軟弱地盤対策等に伴い全体事業費が増額となるが、今後、歩道幅員の縮小等によるコスト縮減を図り、増加額を最小限に努める。	継続	道路局 国道・防災課 （課長 三浦 真紀）
一般国道27号 金山バイパス 近畿地方整備局	再々評価	390	1,381	838	1.6	①特急停車駅へのアクセス向上 ・美浜町～敦賀駅への所要時間が短縮（29分→22分・7分短縮） ②重要港湾へのアクセス向上 ・美浜町～敦賀港への所要時間が短縮（31分→23分・8分短縮） ③日常活動圏の中心城市である敦賀市へのアクセス向上 ・美浜町～敦賀市への所要時間が短縮（26分→18分・8分短縮） ④主要観光地へのアクセス向上 ・沿線へのアクセス性向上により、観光客の増加が見込まれる（氣比神宮観光客入込数：631千人/年）	・交通混雑の緩和、地域の活性化、高連道路へのアクセス強化等様々な効果が期待される。 ・今後、引き続き事業を推進し、早期の供用を目指す。 【コスト縮減等】 ・事業の実施にあたり、トンネル内の歩道幅員縮小、トンネル内の円形水路の見直し等、コスト縮減に努める。	継続	道路局 国道・防災課 （課長 三浦 真紀）

一般国道27号 美浜東バイパス 近畿地方整備局	再々評価	282	472	【内訳】 走行時間短縮便益：421億円 走行経費減少便益：31億円 交通事故減少便益：19億円 【主な根拠】 計画交通量： 18,000台/日	368	1.3	①特急停車駅へのアクセス向上 ・美浜町～敦賀駅への所要時間が短縮(29分→22分:7分短縮) ②重要港湾へのアクセス向上 ・美浜町～敦賀港への所要時間が短縮(31分→23分:8分短縮) ③主要観光地へのアクセス向上 ・沿線へのアクセシビリティ向上により、観光客の増加が見込まれる(気比神宮観光客入込数：632千人/年) ④老朽橋梁の解消 ・架替の必要のある老朽橋梁(今市橋、金瀬橋、潮掛橋、坂尻橋)における通行規制が解消	・交通混雑の解消、高速道路へのアクセス強化等様々な効果が期待される。 ・今後、引き続き事業を推進し、早期の供用を目指す。 【コスト縮減等】 ・事業の実施にあたり、軟弱地盤対策等により全体事業費が増額となるが、トンネル断面の縮小や新技術・新工法を活用する等のコスト縮減を図り、増加額を最小限に努める。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀)
一般国道20号 大月バイパス 関東地方整備局	再々評価	338	494	【内訳】 走行時間短縮便益：489億円 走行経費減少便益：5.1億円 交通事故減少便益：0.06億円 【主な根拠】 計画交通量 9,900～13,900台/日	423	1.2	①交通混雑の緩和 ・大月バイパスに並行する現道の損失時間(108.6千人時間/年・km)は、全国平均(20.3千人時間/年・km)の約5倍。 ・2工区の整備により、更なる現道の交通転換が図られ、渋滞緩和が期待される。 ②安全安心な通行の確保 ・大月バイパスに並行する現道の死傷事故率は全国平均の約2倍 ・事故の内訳は、渋滞が一つの要因である追突事故が約5割を占める。 ・現道の交通の転換により、交通事故の減少や歩行者等の安全性向上が期待される。 ③救急活動の支援 ・大月市は、現場や救急医療施設までの平均所要時間を最も要する地域の1つ。大月市立中央病院や大月市消防本部へ向かうには国道20号を経由する必要がある。 ・大月バイパスの整備により、代替路の確保や搬送時間の短縮が期待される。	・大月市中心市街地に近い、1工区(L=1.7km)について、先行整備。 ・S52～57年度にかけて地元調整(地域分断対策、平地の確保)に時間を要した。→ルート変更を実施 ・都市計画変更をS58年度(ルート変更等)及びH12年度(安全性・経済性よりトンネルのルート変更)に実施 ・S60～H4年度、H13～17年度にかけて地元調整(地域分断対策)に時間を要した。→横断歩道橋、地下道、階段等を設置 ・1工区で寺院(5件)、学校(1件)の物件移転協議に時間を要した。 ・1工区の用地取得は、平成21年度に完了。2工区の用地取得は、平成20年度より着手。 ・用地取得率は前回評価時59%(H19)から78%(H22.10)に増加。 ・H6～11年度にかけて4箇所で埋蔵文化財調査を行い時間を要した。→工事可能箇所が限定的。 ・1工区は平成7年度より工事着手し、平成19年度までに供用。 ・2工区は平成19年度より橋梁工事に着手している。 ・今後も、用地買収・工事を実施し、早期の全線完成供用を目指す。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀)
一般国道20号 竜王拡幅 関東地方整備局	再々評価	210	467	【内訳】 走行時間短縮便益：430億円 走行経費減少便益：24億円 交通事故減少便益：14億円 【主な根拠】 計画交通量 26,300～33,700台/日	265	1.8	①交通混雑の緩和 ・竜王拡幅区間の損失時間は全国平均の約3.9倍 (竜王拡幅区間：78.9千人時間/年・km、全国平均20.3千人時間/年・km) ・拡幅により混雑が緩和し、全区間を通してスムーズな通行が実現可能 ②安全安心な通行の確保 全線未供用時の竜王拡幅区間の死傷事故率は、61.7件/億台・km ・事業区間の事故の内訳は、渋滞が一つの要因である追突事故が約7割を占める ・竜王拡幅の整備により渋滞が緩和し、事故の減少が見込まれる ③沿道人口の増加および商業施設の立地 ・竜王拡幅周辺地域では、甲斐市・重崎市の都市化に伴い定住人口が増加 ・H21年4月に大型商業施設であるラザウオーク甲斐双葉が竜王拡幅区間沿いに開業	・平成22年度に、部分供用を予定(重崎市栄二丁目～重崎市栄一丁目：約0.8km) ・用地の取得は約94%完了(平成22年8月末現在、面積ベース)と平成17年度の約72%から約2割の進捗となっている。用地残件は、2件であり今後も任意による取得を努めていく。 ・今後も、用地買収・工事を実施し、早期の全線完成供用を目指す	継続	道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀)
一般国道52号 上石田改良 関東地方整備局	再々評価	138	184	【内訳】 走行時間短縮便益：141億円 走行経費減少便益：36億円 交通事故減少便益：7.6億円 【主な根拠】 計画交通量 20,000～27,800台/日	145	1.3	①交通混雑の緩和 ・上石田改良区間の損失時間は全国平均の約10倍(上石田改良区間：195.5千人時間/年・km、全国平均：20.3千人時間/年・km)。 ・改良整備により渋滞が緩和し、スムーズな通行が見込まれる。 ②安全安心な通行の確保 ・上石田改良区間の平均死傷事故率は全国平均の約3倍(上石田改良区間：278.4件/億台キロ、全国平均102.6件/億台キロ)。 ・上石田改良区間の事故類型は、渋滞が一因である追突事故が約5割発生。 ・改良整備により、渋滞が緩和し、事故の減少が見込まれる。 ③沿道人口の増加および商業施設の立地 ・線形の悪い道は見通しがききにくく、ドライバーも歩行者も通行に支障。 ・歩道の未整備が一因となり、人・自転車被害者の死傷事故件数は山梨県直轄国道平均の約8倍。 ・歩道や自転車道が整備されることで、安全性の向上が見込まれる。	・甲府市中心市街地に近い、荒川橋～アルプス通りの約0.75kmについて先行して整備。 ・当該区間は沿道に住居や店舗等が多数あることや市道・県道との接続が多く、地元意見調整(道路とのアクセス方法等)に時間を要し、幅状設置までに8年間の時間を要した。 ・平成16年度より荒川橋～アルプス通りにおいて、用地取得を開始し、当該区間の用地取得は平成22年度完了。 ・残るアルプス通り～貢川交差点の約0.25kmについて、平成22年度に設計用地説明会を行い、平成23年度に用地着手し、平成24年度に完了の予定。 ・用地取得率は前回評価時27%(H17)から67%(H22.10)に増加。 ・平成17年度より橋梁工事に着手し、平成21年度に仮橋への交通切り回しを実施。 ・現在、荒川橋、貢川橋を工事中で、相川三之橋は新橋を架設済み。 ・今後も、用地買収・工事を実施し、早期の全線完成供用を目指す。 【コスト縮減等】(3億円) ・橋梁形式を鋼2径間連続箱桁橋から、PC3径間連続中空床版橋梁に見直し ・道路縦断：橋梁の桁高を抑え、橋梁前後区間の縦断線形を見直し、擁壁道路構造物等を不要とした。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀)

中部横断自動車道 八千穂～佐久南 関東地方整備局	長期間継 続中	513	673	【内訳】 走行時間短縮便益：475億円 走行経費減少便益：146億円 交通事故減少便益：52億円 【主な根拠】 計画交通量 7,900～10,500台/日	514	1.3	①高速ネットワークの形成・広域防災 ・中部横断自動車道は、上信越自動車道、中央自動車道、東名高速道路の3本の高規格道路を結び、広域ネットワークを形成。 ・上信越自動車道と一体となって日本列島の中央部を縦断し、太平洋と日本海とが高速道路により連結。 ・首都圏における環状ネットワークを形成するとともに、首都圏被災時の代替路としても機能。 ②交通混雑の緩和 ・中部横断道の並行区間である国道141号では、多くの区間で交通渋滞が発生している。 ・当該区間の損失時間は約68.5千人時間/年・kmであり、全国平均（20.3千人時間/年・km）の約3倍となっている。 ・中部横断道の整備により並行する国道141号の渋滞緩和が見込まれる。 ③安全安心な通行の確保 ・中部横断道の並行区間である国道141号では、野沢西交差点や伊勢宮交差点を中心に、交通事故が多く発生している。 ・野沢西交差点の死傷事故率は、503.4件/億台・kmであり、全国平均（102.6件/億台・km）の約5倍となっている。 ・死傷事故件数は4年間で269件（H17～H20）発生。車両相互の追突や出合頭の事故が多く、交通の輻輳を要因とする事故が約8割を占める。 ・中部横断道の整備により交通の輻輳を要因とする事故の減少が見込まれる。 ④救急医療の支援 ・周辺地域（上田市・東御市・長和町・青木村）の救急搬送件数は、増加傾向。また、平均搬送時間も全国平均、県平均を上回る。 ・中部横断道の整備により、周辺地域から第三次救急医療機関である佐久総合病院へのアクセス性が向上し、救命率が改善。また、信号交差点を回避し、搬送時の患者への負担を軽減。	・中部横断自動車道（佐久南～八千穂）の用地取得率は約91%。引き続き、用地取得を推進。 ・埋蔵文化財調査は平成19年度より着手しており、ほぼ全区間で調査を実施している。 ・順調な用地取得、埋蔵文化財調査により、引き続き、橋梁工事、改築工事を推進。 ・人口減少や財政力指数が低い沿線地域の地域活性化や全国有数の出荷量を誇る高原油菜の品質向上や市場拡大による主要産業の農業の支援が期待される。 ・高速ICと連携した物流効率化計画の認定による中小企業の支援や新たな企業誘致、物流効率化が期待される。 ・観光入込客が減少する佐久地域において、首都圏や中京圏から円滑な周遊観光や交流人口の拡大が期待される。 【コスト縮減等】（70億円） ・佐久南IC部の長大橋梁の縮小 ・経断勾配の見直し（法枠工実施面積の削減、橋梁延長の縮小、土工規模の縮小） ・経断勾配の見直し（法枠工実施面積の削減、橋梁延長の縮小、土工規模の縮小）	継続	道路局 国道・防災課 （課長 三浦 真紀）
一般国道20号 坂室バイパス 関東地方整備局	再々評価	231	315	【内訳】 走行時間短縮便益：301億円 走行経費減少便益：12億円 交通事故減少便益：2.3億円 【主な根拠】 計画交通量 15,300台/日	230	1.4	①交通混雑の緩和 ・宮川交差点や中河原北交差点を中心に交通混雑が発生し、国道20号現道の損失時間は約84.3千人時間/年・kmであり、全国平均（20.3千人時間/年・km）の約4.2倍となっている。 ・坂室バイパスの並行区間である国道20号現道は、大型車交通量が増加し、混雑度は悪化している。 ・坂室バイパスの整備により、大型車等の通過交通がバイパスに転換し、国道20号現道の渋滞緩和が見込まれる。 ②安全安心な通行の確保 ・国道20号現道の平均死傷事故率は、100.5件/億台・kmであり全国平均（102.6件/億台・km）と同等であるが、特に、宮川交差点付近などは、死傷事故率が354.6件/億台・kmと高く、全国平均の約3.5倍となっている。 ・追突事故や出合頭の事故といった、渋滞や交通の輻輳を要因とする事故が約8割を占める。 ・坂室バイパスの整備により、渋滞緩和による事故の減少、通過交通の転換による交通の輻輳を原因とした事故の減少、歩道が狭い箇所での大型車の減少による歩行者の安全性の向上が見込まれる。 ③沿道環境の改善 ・坂室バイパスの並行区間である国道20号現道は、特に夜間の大型車交通量が多く、夜間の騒音が73dbで要請限度（70db）を超えている。 ・坂室バイパスの整備により、大型車などの通過交通が国道20号現道からバイパスへ転換されることで、夜間の要請限度を下回ることが見込まれる。 ・国道20号現道の大型車交通量が減少することにより、歩道が狭い箇所において歩行者の安全性の向上が図られるなど、沿道環境の改善が見込まれる。	・坂室バイパスの整備により、西茅野士地区画整理地区の利便性向上が見込まれる。 ・茅野市の高齢者は「外出しやすい安全な道路整備」の要望が高い。国道20号現道は訪問介護等の移動で多く利用。狭小幅員で駐車スペースが無いため高齢者は路上での乗降となり危険。 ・諏訪中央病院への救急搬送時間の短縮などにより、地域医療サービスの向上が見込まれる。 ・用地取得率は93%（平成22年8月現在）であり、計画的な工事の推進が可能。 ・バイパス区間の用地取得は、完了（平成22年8月末、面積ベース）し、前回再評価時（平成19年度）の約95%より進捗。全体の用地取得率は、約93%完了（平成22年8月末、面積ベース）。 ・平成22年度には、起点～西茅野士地区画整理地区に至るL=1.9kmが暫定2車線で供用予定。 【コスト縮減等】（3億円） ・トンネル断面の見直しにより、掘削土量を削減し、コスト縮減	継続	道路局 国道・防災課 （課長 三浦 真紀）

一般国道20号 下諏訪岡谷バイパス 関東地方整備局	再々評価	464	648	470	1.4	①交通混雑の緩和 ・下諏訪・岡谷バイパスと並行する国道20号現道では、岡谷市・下諏訪町境界（社東町）周辺や大社通り交差点（国道142号と接続）を中心に交通混雑が発生している。 ・国道20号現道の損失時間は約92.1千人時間/年・kmであり、全国平均（20.3千人時間/年・km）の約4.5倍となっている。 ・下諏訪・岡谷バイパスの整備により、国道20号現道の渋滞緩和が見込まれる。 ②安全安心な通行の確保 ・国道20号現道では、長地交番前交差点をはじめとして、死傷事故が多く（232件/4年）発生しており、死傷事故率は119.2件/億台・kmと全国平均（102.6件/億台・km）を約1.2倍上回っている。 ・特に、長地交番前交差点の死傷事故率は、255.0件/億台・kmと全国平均の約2.5倍となっている。 ・追突事故や合流口の事故といった、渋滞や沿道利用を要因とする事故が約8割発生している。 ・下諏訪・岡谷バイパスの整備による渋滞緩和により、交通事故の減少が見込まれる。 ③地域産業の支援（観光） ・国道20号周辺は、諏訪大社や諏訪湖などの観光地が多く、また、全国的に有名な「御柱祭（諏訪大社下社の木落しなど）」も開催され、諏訪地域は長野県内でも観光利用客数が多い地域。 ・長野県の観光振興基本計画である「『観光立県長野』再興計画（2008～2012）」において、インターチェンジから主要観光地へのアクセスを向上させる道路網の整備が推進されている。 ・下諏訪・岡谷バイパスの整備により、現道の交通が減少し、長野自動車道 岡谷ICまでのアクセス性が向上することで、観光の活性化が見込まれる。	・岡谷市長地鎮～岡谷市今井（Ⅱ工区：2.9km）は、用地取得が完了しており、平成16年3月に暫定2車線供用済み。 ・下諏訪町東町～岡谷市長地鎮（Ⅰ工区：1.7km）は、用地取得が約19%完了。 ・下諏訪・岡谷バイパスの用地取得率は、前回再評価時67%（H18）から72%（H22）に増加。 ・国道20号周辺には、精密機械工場が多く立地しており、当該路線の整備により、長野自動車道 岡谷ICまでのアクセス性が向上し、物流機能の強化・企業活動の活性化が見込まれる。 ・下諏訪・岡谷バイパスの用地取得率は、前回再評価時67%（H18）から72%（H22）に増加。 ・今後、用地の取得を推進するとともに、引き続き、早期完成に向けて事業促進を図る。 【コスト縮減等】（4億円） ・トンネル断面の見直しにより、掘削土量を削減し、コスト縮減	継続	道路局 国道・防災課 （課長 三浦 真紀）
一般国道153号 伊南バイパス 中部地方整備局	再々評価	412	1,101	433	2.5	①円滑なモビリティの確保 ・現道の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・利便性の向上が期待できるバス路線（伊那バス）が存在する。 ②都市の再生 ・南田市場土地地区画整理事業と連携が見込まれる。 ③災害の備え ・第一次緊急輸送道路に位置づけられている ④地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる ⑤生活環境の改善・保全 ・NO2、SPMの削減が見込まれる	・国道153号現道では、交通集中による激しい渋滞が発生している。 ・国道153号現道の沿線では、環境基準を超過する騒音が発生している。 ・国道153号現道は、伊那谷特有の河床段丘により急激な起伏やカーブが多く存在している。 ・飯島工区本郷～飯島工区間は、暫定2車線の早期供用を目指す。 【コスト縮減等】 ・PC橋における外ケーブル構造及びテトラレール（新技術・新工法）によりコスト縮減を図る予定である。	継続	道路局 国道・防災課 （課長 三浦 真紀）
一般国道21号 可児御嵩バイパス 中部地方整備局	再々評価	349	798	447	1.8	①円滑なモビリティの確保 ・現道の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる ②国土・地域ネットワークの構築 ・土岐市～美濃加茂市間のアクセス向上が見込まれる ③個性ある地域の形成 ・花フェスタ記念公園へのアクセス支援が見込まれる ④災害への備え ・第一次緊急輸送道路に位置づけられている ⑤地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる ⑥生活環境の改善・保全 ・長岡地区において、騒音低減効果が見込まれる ・NO2、SPMの削減が見込まれる	・平成17年に部分暫定2車線供用し、国道21号現道の交通量は減少したが、依然として渋滞ポイントでは混雑の解消には至っていない。 ・国道21号現道の死傷事故率は多治見事務所管内平均の約1.5倍と高い。 ・国道21号現道の沿道では、騒音値が環境基準を超過している地域が存在している。 ・御嵩町東部地域の工業団地には、東海環状自動車道の供用後、企業進出が進んだがアクセスが悪い状況である。 ・平成22年度的全線暫定2車線供用に向けて全面的に展開している。完成4車線については、早期供用を目指す。 【コスト縮減等】 ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進していく。	継続	道路局 国道・防災課 （課長 三浦 真紀）
地域高規格道路 岐阜南部横断ハイウェイ 一般国道21号 岐阜バイパス 中部地方整備局	再々評価	1,100	1,672	1,164	1.4	①円滑なモビリティの確保 ・現道の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる ・現道の旅行速度改善が見込まれる ・特急停車駅（岐阜駅）へのアクセス向上が見込まれる ②国土・地域ネットワークの構築 ・日常活動圏中心都市間（大垣市～岐阜市）を最短時間で連絡する ・日常活動圏中心都市（瑞穂市～岐阜市）へのアクセス向上が見込まれる ③個性ある地域の形成 ・拠点開発プロジェクト（ソフトビージャパン）を支援する ④安全な生活環境の確保 ・西部本郷、藪田、藪田南5交差点の安全性向上が見込まれる ⑤災害への備え ・第一次緊急輸送道路として位置づけられている ⑥地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる ⑦生活環境の改善・保全 ・NO2、SPMの削減が見込まれる	・交通集中により慢性的に混雑しており、ピーク時旅行速度の低下が大きい。 ・立体区間の端部である西部本郷交差点の渋滞が著しい。 ・岐阜市内の平面区間では車両相互の追突や右左折時など、交差点周辺や渋滞に関する事故が多く、また、当該バイパス区間の交差点では県内ワースト10のうち3箇所が該当している。 ・岐阜市西部～大垣市松町では調査設計を進めており、引き続き事業を促進し早期供用を目指す。 【コスト縮減等】 ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進していく。	継続	道路局 国道・防災課 （課長 三浦 真紀）

一般国道41号 高山国府バイパス 中部地方整備局	再々評価	465	723	【内訳】 走行時間短縮便益：630億円 走行経費減少便益：56億円 交通事故減少便益：37億円 【主な根拠】 計画交通量 22,000台/日	525	1.4	①円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる ・利便性の向上が期待できるバス路線（濃飛バス（富山線等））が存在する ・特急停車駅（JR高山線（高山駅））へのアクセス向上が見込まれる ・富山空港へのアクセス向上が見込まれる ②物流効率化の支援、国土・地域ネットワークの構築 ・ネットワーク形成により各方面へ農産物流通の向上が見込まれる ③国土・地域ネットワークの構築 ・日常活動圏である高山市へのアクセス向上及び北陸・関西圏と関東圏とのアクセス向上が見込まれる ④個性ある地域の形成 ・ぎふ清流国体への支援が見込まれる ・高山市街地の古い町並み、高山祭り、温泉施設等の主要な観光地へのアクセス向上が見込まれる ⑤安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設（高山赤十字病院）へのアクセス向上が見込まれる ・バイパス整備を前提とした救急病院（久美愛病院）の移設により冬期30分以内救急搬送圏の拡大が見込まれる ⑥災害への備え ・第一緊急輸送道路に位置づけられている	・高山市～飛騨市間は通勤通学など生活圏としての結びつきが強く、日常生活において重要な区間であるが、区間内には2箇所の主要渋滞ポイントが存在している。また、冬期積雪の際はさらに渋滞が深刻な状況となる。 ・国道41号の現道においては、死傷事故が多発している区間が存在している。 ・国道41号の現道では、台風による一時冠水により通行止めが行われるなど災害に脆弱な状況である。 ・バイパス整備によりバイパス直近に高次医療施設が移設を予定している。 ・早期に全線完成供用を目指す。 【コスト縮減等】 ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進していく。	継続	道路局 国道・防災課 （課長 三浦 真紀）
一般国道156号 岐阜東バイパス 中部地方整備局	再々評価	950	2,720	【内訳】 走行時間短縮便益：2,563億円 走行経費減少便益：141億円 交通事故減少便益：16億円 【主な根拠】 計画交通量 40,700台/日	1,395	1.9	①円滑なモビリティの確保 ・現道の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる ・岐阜バス岐阜圏線他3路線の利便性向上が見込まれる ・特急停車駅（岐阜駅）へのアクセス向上が見込まれる ②国土・地域ネットワークの構築 ・日常活動圏都市中心部（関市～岐阜市）を最短時間で連絡する ③個性ある地域の形成 ・ぎふ清流国体のメイン会場アクセス向上等の支援が見込まれる ・世界イベント村ぎふ等の主要観光地へのアクセス向上が見込まれる ④安全で安心できるくらしの確保 ・関市から岐阜県総合医療センター（三次医療施設）へのアクセス向上が見込まれる ・岩田駅前交差点の安全性向上が見込まれる ⑤災害への備え ・第一次緊急輸送道路として位置づけられている ⑥地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる ⑦生活環境の改善・保全 ・NO2、SPMの削減が見込まれる	・バイパス供用区間の現道では渋滞緩和が図られたが、未供用区間の現道では、慢性的に混雑しており、ピーク時旅行速度が低くなっている。 ・バイパス未供用区間の現道では、慢性的な混雑から路線バスの定時性が確保出来ない。 ・国道156号は岐阜市中心部と関市・美濃市中心部を接続する幹線道路であり、通過交通が多く利用している。また、バイパス未供用区間の国道156号沿線は宅地化や市街化が進んだ地域あり、沿道発着の交通が多い。 ・岐阜市日野南～岐阜市岩田西間の暫定2車線での早期供用を目指す。 【コスト縮減等】 ・山田交差点の交差点形式を右折立体から平面交差に変更し、コスト縮減を図る予定である。	継続	道路局 国道・防災課 （課長 三浦 真紀）
中部縦貫自動車道 一般国道158号 高山清見道路 中部地方整備局	再々評価	2,203	2,837	【内訳】 走行時間短縮便益：2,326億円 走行経費減少便益：420億円 交通事故減少便益：91億円 【主な根拠】 計画交通量 8,000～20,200台/日	1,994	1.4	①円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる ・利便性の向上が期待できるバス路線（濃飛バス（新宿線等））が存在する ・特急停車駅（JR中央線（松本駅））へのアクセス向上が見込まれる ・中部国際空港、松本空港へのアクセス向上が見込まれる ②物流効率化の支援、国土・地域ネットワークの構築 ・高規格ネットワーク形成により各方面へ農産物流通の向上が見込まれる ・国道158号で走行制限されている総重量25tの車両の通行が可能となる ③国土・地域ネットワークの構築 ・国土形成を構築する高規格幹線道路の一部を形成する ・日常活動圏である高山市へのアクセス向上及び北陸・関西圏と関東圏とのアクセス向上が見込まれる ④個性ある地域の形成 ・ぎふ清流国体への支援が見込まれる ・高山市街地の古い町並み、高山祭り、温泉施設等の主要な観光地へのアクセス向上が見込まれる ⑤安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設（高山赤十字病院）へのアクセス向上が見込まれる ⑥災害への備え ・第一緊急輸送道路に位置づけられている ・中央自動車道、北陸自動車道の代替路線となる	・高山市街地には年間約300万人（平成21年）の観光客が訪れている。 ・国道158号の高山市街地では、4箇所の主要渋滞ポイントが存在しており、高山西IC～高山IC間の暫定供用により市街地へ向かう混雑は緩和したが、依然、市街地では渋滞が発生している。 ・国道158号の高山市街地は、道路幅員が狭小な区間が多く、日常交通に支障を及ぼすに伴い、除雪作業が難航する事から冬期交通の安全性が低下している。 ・高山IC～丹生川IC間の暫定2車線の早期供用を目指す。 【コスト縮減等】 ・トンネル内ジェットファン見直しによるトンネル断面の縮小によりコスト縮減を図る予定である。	継続	道路局 国道・防災課 （課長 三浦 真紀）

一般国道258号 大桑道路 中部地方整備局	再々評価	310	1,641	730	2.2	①円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる ・特急停車駅（近鉄電車（桑名駅））へのアクセス向上が見込まれる ②物流効率化の支援 ・大垣市から四日市港へのアクセス向上が見込まれる ・県内生産の農業水産品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 ・日常活動圏中心都市（大垣市～四日市市、海津市～大垣市）のアクセス向上が見込まれる ④個性ある地域の形成 ・東海ものづくり創生プロジェクト、東海バイオものづくりプロジェクトの支援が見込まれる ・長島リゾート、多度大社、千代保稲荷神社、木曾三川公園、養老公園、ソフトピアジャパン等の主要な観光地へのアクセス向上が見込まれる ⑤安全で安心できる暮らしの確保 ・三次医療施設（大垣市民病院～大桑クリニック）へのアクセス向上が見込まれる ⑥災害への備え ・第一次緊急輸送道路に位置づけられている ⑦地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる ⑧生活環境の改善・保全 ・NO2、SPMの削減が見込まれる	・当該事業区間の渋滞損失時間は三重・岐阜県内の国道平均の約2.6倍と高い。 ・国道258号周辺及び西濃・滋賀方面から四日市港・名古屋港への物流軸を担う産業道路として機能している。また、四日市港、名古屋港では、貨物量が10年間で約2倍となっている。 ・調査設計及び関係機関との協議を推進し、暫定2車線区間について早期4車線化を目指す。 【コスト削減等】 ・擁壁設置位置の見直しにより構造物の小規模化及び通行止め回避等を実施し、コスト削減を図る予定である。	継続	道路局 国道・防災課 （課長 三浦 真紀）
伊豆縦貫自動車道 一般国道1号 東駿河湾環状道路 中部地方整備局	その他	2,520	3,664	2,983	1.2	①円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる ・国道136号函南町塚本～三島市梅名間の旅行速度の改善が見込まれる ・当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線（東海バス、伊豆箱根バス）が存在する ・新幹線駅・特急停車駅（三島駅）へのアクセス向上が見込まれる ②都市の再生 ・沼津駅周辺総合整備事業、三島駅北口周辺地区整備事業等の市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携が図られる ③国土・地域ネットワークの構築 ・拠点都市間（沼津市、三島市）を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する ・日常活動圏の中心都市（沼津市、三島市、沼津ICから伊豆市）へのアクセス向上が見込まれる ④個性ある地域の形成 ・富士山麓先端健康産業集積（ファルマバレー）構想を支援することが見込まれる ・伊豆半島の主要な観光地へのアクセス向上が期待できる ⑤安全な生活環境の確保 ・三島富士線において、交通量減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等により、安全性の向上が期待できる ⑥地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる ⑦生活環境の改善・保全 ・NO2、SPMの削減が見込まれる	・沼津、三島都市圏内の国道の渋滞損失時間は、静岡県内国道平均の約5倍と高く、日常生活や地域産業振興の大きな障害となっている。 ・沼津、三島都市圏の死傷事故発生率は高く、静岡県平均の約2.1倍となっている。 ・三島塚原IC～大場・函南IC及び連絡路の暫定2車線の早期供用を目指す。 【コスト削減等】 ・三島玉沢ICのコンパクト化によるコスト削減を図る予定である。	継続	道路局 国道・防災課 （課長 三浦 真紀）
一般国道1号 南二日町交差点 中部地方整備局	再々評価	64	86	85	1.0	①円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる ・利便性の向上が期待できるバス路線（沼津登山東海バス）が存在する ②個性ある地域の形成 ・伊豆地域の主要な観光地へのアクセス向上が期待できる ③災害への備え ・第一次緊急輸送道路に位置づけられている ④地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる ⑤生活環境の改善・保全 ・NO2、SPMの削減が見込まれる	・当該交差点は、伊豆地域の南北交通の要所であり、交通が集中し著しい渋滞が発生している。 ・三島市街地は静岡県内でも死傷事故の多い地域となっているが、当該交差点は県平均の約3倍の死傷事故が発生している。 ・当該交差点は、大雨により冠水し、伊豆地域へのアクセス機能を低下させている。 ・早期完成供用を目指す。 【コスト削減等】 ・横断歩道橋下部工の基礎の設計見直しによるコスト削減を図る予定である。	継続	道路局 国道・防災課 （課長 三浦 真紀）

一般国道1号 富士由比バイパス 中部地方整備局	再々評価	445	1,400	803	1.7	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 ・富士市内平野区間の交差点を起点として発生する著しい速度低下の解消が見込まれる ・富士市内平野区間を横断するバス路線の定時性向上が見込まれる ・新富士駅（新幹線駅）へのアクセス向上が見込まれる ②物流効率化の支援 ・田子の浦港及び清水港へのアクセス向上が見込まれる ・由比港から水揚げされる水産品の流通の利便性が向上が見込まれる ③国土・地域ネットワークの構築される ・日常生活圏の静岡市～富士市～沼津市間の移動を最短時間で連絡する路線を構成される ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる ④個性ある地域の形成 ・由比本陣公園、広重美術館などの主要な観光地へのアクセス向上が見込まれる ⑤災害への備え ・第一次緊急輸送道路に位置づけられている ・東名高速道路が通行止め時に代替路線となる ⑥地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる ⑦生活環境の改善・保全 ・NO2、SPMの削減が見込まれる	・国道1号現道では、朝夕のピーク時に交通が集中し、平面交差点において激しい渋滞が発生している。 ・国道1号現道部では、平面交差点において交通事故が多発している。 ・寺尾交差点立体化区間の供用を優先的に事業を推進する。 ・富士立体化区間は、早期供用を目指す。 【コスト縮減等】 ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進していく。	継続	道路局 国道・防災課 （課長 三浦 真紀）
一般国道139号 富士改良 中部地方整備局	再々評価	125	203	127	1.6	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 ・（県）田子浦港富士インター線等における旅行速度の改善が見込まれる ・（県）富士停車場線及び（県）田子浦港富士インター線の旅行速度の改善により、バス路線の利便性向上が見込まれる ・新富士駅（新幹線駅）への新たなアクセスルートが形成される ②物流効率化の支援 ・国道1号と田子の浦港間の新たなアクセスルートが形成される ・田子の浦港から南北方向への最短の指定区間（重さ指定、高さ指定）ネットワークを形成し、現状の迂回を解消し輸送の効率化、円滑化が見込まれる ③個性ある地域の形成 ・富士山（富士山麓）などの主要な観光地へのアクセス向上が見込まれる ④災害への備え ・第一次緊急輸送道路に位置づけられている ⑤地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる ⑥生活環境の改善・保全 ・NO2、SPMの削減が見込まれる	・富士市街部の南北路線で唯一の4車線道路である（都）田子浦伝法線では、朝夕のピーク時に交通が集中し、激しい渋滞が発生している。 ・国道139号は国道1号に接続されておらず、鉄道の踏切もあり、サクセス性が低い路線である。 ・富士市の南北路線である（都）田子浦伝法線、（県）田子浦港富士インター線、国道139号において交通事故が多発している。（都）田子浦伝法線では渋滞による追突事故が多い。 ・終点青島から（都）津田夢原線までの早期供用を目指す。 【コスト縮減等】 ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進していく。	継続	道路局 国道・防災課 （課長 三浦 真紀）
伊豆縦貫自動車道 一般国道414号 河津下田道路1期 中部地方整備局	再々評価	260	315	218	1.4	①円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる ・当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線（東海バス、伊豆下田バス）が存在する ・特急停車駅（伊豆急行（下田駅、蓮台寺駅））へのアクセス向上が見込まれる ②国土・地域ネットワークの構築 ・日常生活圏中心都市（下田市から沼津市）へのアクセス向上が見込まれる ③個性ある地域の形成 ・下田市、南伊豆町の南伊豆地域の主要な観光地のアクセス向上が見込まれる ④安全で安心できるくらしの確保 ・共立済病院から順天堂大学医学部附属静岡病院へのアクセス向上が見込まれる ⑤災害への備え ・緊急輸送道路である国道414号が通行止めになった時に代替路線となる ⑥地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる ⑦生活環境の改善・保全 ・NO2、SPMの削減が見込まれる	・伊豆地域は、豊富な観光資源に恵まれた日本有数の地域であり、観光期には下田市街地中心において、著しい渋滞が発生している。 ・下田市街地中心は静岡県内でも死傷事故の多い地域で、中でも国道136号（中島橋～大貫茂入口）、国道414号（中島橋～柳生入口）は県平均の約2倍の死傷事故が発生している。 ・早期に都市計画手続きを完了し、本格的な事業着手を目指す。 【コスト縮減等】 ・トンネル幅員、道路構造の見直しによりコスト縮減を図る予定である。	継続	道路局 国道・防災課 （課長 三浦 真紀）

伊豆縦貫自動車道 一般国道414号 天城北道路 中部地方整備局	その他	570	657	513	1.3	①円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる ・当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線（東海バス）が存在する ・特急停車駅（修善寺駅）へのアクセス向上が見込まれる ②国土・地域ネットワークの構築 ・拠点都市間（伊豆市、伊豆の国市）を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する ・日常活動圏の中心都市（旧修善寺町から旧天城湯ヶ島町）へのアクセス向上が見込まれる ③個性ある地域の形成 ・伊豆半島の主要な観光地のアクセス向上が見込まれる ④安全で安心できる暮らしの確保 ・湯ヶ島地区から伊豆の国市長岡の順天堂大学医学部附属静岡病院（三次医療施設）へのアクセス向上が見込まれる ⑤災害への備え ・緊急輸送道路（国道136号・414号）が通行止めになった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する ⑥地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる ⑦生活環境の改善・保全 ・N02、SPMの削減が見込まれる	・国道136号と414号が重複する区間では3箇所の渋滞ポイントが存在し、休日を中心に激しい渋滞が発生している。 ・天城北道路周辺の幹線道路は、地理的条件から災害に弱く、通行規制は発生する等、生活交通や物流・観光交通を阻害している。さらに、緊急輸送道路である国道136号、414号は、この区間では路線が重複したネットワークが一本化となっており、交通が寸断した場合には大幅な迂回を強いられる。 ・大平10～天城湯ヶ島10（仮称）の暫定2車線の早期供用を目指す。 【コスト縮減等】 ・大型ブロック擁壁の採用によりコスト縮減を図る予定である。	継続	道路局 国道・防災課 （課長 三浦 真紀）
一般国道153号 豊田北バイパス 中部地方整備局	長期間継続中	342	693	275	2.5	①円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる ・現道等における混雑時旅行速度20km/h区間の旅行速度改善が見込まれる ・利便性向上が期待できるバス路線（名鉄バス、とよたおいでんバス）が存在する ②個性ある地域の形成 ・香嵐渓、鞍ヶ池、道の駅どんぐりの里、猿投山等主要な観光地へのアクセス向上が見込まれる ③安全で安心できる暮らしの確保 ・豊田厚生病院（三次医療施設）へのアクセス向上が見込まれる ④安全な生活環境の確保 ・現道の死傷事故多発区間における交通量減少に伴う安全性の向上が見込まれる ⑤災害への備え ・第一次緊急輸送道路に位置づけられている ・緊急輸送道路（国道153号）の代替経路を形成する ⑥地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる ⑦生活環境の改善・保全 ・N02、SPMの削減が見込まれる	・豊田市中心部を通過する国道153号現道は、人口増加・地域産業発展等により交通量が増加傾向にあると伴い、渋滞損失時間が高い状況である。また、主要渋滞ポイントが1箇所存在する。 ・広域ネットワークである国道153号の通過交通が都市内に入り込み、都市部の混雑が著しい状況である。 ・豊田市中心部を通過する国道153号現道は死傷事故率の高い区間が多数存在し、愛知県内直轄国道の平均値を上回る区間が多数存在する。 ・通過交通である大型車が都市内に入り込み、2車線区間の歩道未設置区間で危険な状況である。 ・豊田市市街地内の国道153号現道では、騒音が一部区間において環境基準を超過する区間がある。 ・豊田地区北部はD10地区が拡大している。また、区画整理、工業団地及び三次救急医療の新設・拡張が見られ、増加している。 ・国道155号～（都）平戸橋水源線区間の暫定2車線の早期供用を目指す。 【コスト縮減等】 ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減（橋梁の多経間化等）に努めながら事業を推進していく。	継続	道路局 国道・防災課 （課長 三浦 真紀）
一般国道1号 関バイパス 中部地方整備局	再々評価	250	309	252	1.2	①円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる ・利便性の向上が期待できるバス路線（三重交通）が存在する ②物流効率化の支援 ・亀山・関テクノヒルズから四日市港へのアクセス向上が見込まれる ③個性ある地域の形成 ・亀山・関テクノヒルズを支援することが見込まれる ④災害への備え ・第一次緊急輸送道路に位置づけられている ⑦地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる ⑧生活環境の改善・保全 ・N02、SPMの削減が見込まれる	・国道1号と名阪国道を直結するランプの整備により、主要渋滞ポイントである太岡寺町交差点の渋滞は改善したが、依然、国道1号の太岡寺町～小野町西間の渋滞損失時間は、三重県内の国道平均の約6倍と高い状況である。 ・バイパスに隣接する亀山・関テクノヒルズの企業進出が物流企業を中心に増加している。 ・調査設計、工事及び関係機関との協議を推進し、早期供用を目指す。 【コスト縮減等】 ・2経路連続少数1桁橋の採用によりコスト縮減を図る予定である。	継続	道路局 国道・防災課 （課長 三浦 真紀）

一般国道42号 熊野尾鷲道路 中部地方整備局	再々評価	1,070	1,287	【内訳】 走行時間短縮便益：1,159億円 走行経費減少便益：123億円 交通事故減少便益：5.2億円 【主な根拠】 計画交通量 7,500～8,700台/日	1,152	1.1	①円滑なモビリティの確保 ・現道等の渋滞損失時間の削減が見込まれる ・バス路線（名古屋紀南高速バス）の利便性向上が見込まれる ②物流効率化の支援 ・水産品の都市部（名古屋等）への輸送時間短縮が見込まれる ③国土・地域ネットワークの構築される ・近畿自動車道紀勢線と一体的に高速ネットワークを形成できる ・熊野市～尾鷲市のアクセス向上が見込まれる ④個性ある地域の形成 ・世界遺産「熊野古道」全域でのアクセス向上が見込まれる ⑤安全で安心でできるくらしの確保 ・日本赤十字病院へのアクセス向上が見込まれる ⑥災害への備え ・第一次緊急輸送道路に位置づけられている ・国道42号事前通行規制区間の代替路線として機能する ⑦地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる ⑧生活環境の改善・保全 ・NO2、SPMの削減が見込まれる	・東紀州地域は、高速道路ネットワークが無い地域である。 ・東紀州地域は、第三次医療施設がないため、重篤患者は2時間30分かけて伊勢市の医療施設への搬送が必要となっている。 ・唯一の幹線道路である国道42号は、降雨、災害により通行止めは発生することもあり、また、通行止め時には、多くの集落が孤立化し、地域住民の日常生活に多大な影響を与える。 ・熊野古道が世界遺産に登録され、観光客が増加している。 ・三木里10～大泊10間の暫定2車線の早期供用を目指す。 【コスト縮減等】 ・少数飯折及び細幅箱桁の採用によりコスト縮減を図る予定である。	継続	道路局 国道・防災課 （課長 三浦 真紀）
一般国道42号 紀宝バイパス 中部地方整備局	再々評価	175	385	【内訳】 走行時間短縮便益：324億円 走行経費減少便益：58億円 交通事故減少便益：3.2億円 【主な根拠】 計画交通量 15,200台/日	336	1.1	①円滑なモビリティの確保 ・現道等の渋滞損失時間の削減が見込まれる ・御浜、紀宝町方面からJR新宮駅へのアクセス向上が見込まれる ②物流効率化の支援 ・尾鷲港へのアクセス向上が見込まれる ③国土・地域ネットワークの構築 ・熊野市、尾鷲市と新宮市とのアクセス向上が見込まれる ④個性ある地域の形成 ・世界遺産「熊野古道」全域でのアクセス向上が見込まれる ⑤災害への備え ・第一次緊急輸送道路に位置づけられている ⑥地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる ⑦生活環境の改善・保全 ・NO2、SPMの削減が見込まれる ・通学路として利用されている鉄線区間において、通過交通の減少が見込まれる	・紀宝町市街地を通過する幹線道路は国道42号のみであることから、交通が集中しており、特に渋滞ポイントである成川交差点では恒常的に渋滞が発生している。 ・紀宝バイパスに並行する国道42号では、海岸堤防・法面・家屋に挟まれ、歩道設置が困難な状況から、交通事故が多発している。 ・東紀州地域では、生活圏中心都市である新宮市に通勤や医療等、都市機能を大きく依存しており、移動はほとんど国道42号を利用している。 ・早期に全線完成供用を目指す。 【コスト縮減等】 ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進していく。	継続	道路局 国道・防災課 （課長 三浦 真紀）
地域高規格道路 甲賀湖南道路 一般国道1号 水口道路 近畿地方整備局	再々評価	400	1,297	【内訳】 走行時間短縮便益：1,210億円 走行経費減少便益：69億円 交通事故減少便益：18億円 【主な根拠】 計画交通量： 31,000台/日	699	1.9	①主要観光地へのアクセス向上 ・沿線へのアクセス性向上により、観光客の増加が見込まれる（滋賀県希望が丘文化公園観光客入込数：727千人/年） ②日常活動圏の中心都市である東海市へのアクセス向上 ・甲賀市～東海市への所要時間が短縮（60分→50分・10分短縮） ③高度医療施設へのアクセス向上 ・第三次医療施設（済生会滋賀県病院）への所要時間が短縮（64分→54分・10分短縮） ④治道環境の改善 ・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：昼間72dB、夜間71dB）	・交通混雑の緩和、交通安全の確保、地域の活性化等様々な効果が期待される。 ・今後、引き続き事業を推進し、早期の供用を目指す。 【コスト縮減等】 ・事業の実施にあたり、プレキャスト円形側溝、L型擁壁の使用や新技術・新工法を活用する等、コスト縮減に努める。	継続	道路局 国道・防災課 （課長 三浦 真紀）
一般国道8号 米原バイパス 近畿地方整備局	再々評価	700	978	【内訳】 走行時間短縮便益：904億円 走行経費減少便益：56億円 交通事故減少便益：18億円 【主な根拠】 計画交通量： 26,400台/日	886	1.1	①日常活動圏の中心都市である彦根市へのアクセス向上 ・米原市～彦根市への所要時間が短縮（9分→8分・1分短縮） ②主要観光地へのアクセス向上 ・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（黒壁ガラス館観光客入込数：1,938千人/年、彦根城観光客入込数：646千人/年） ③高度医療施設へのアクセス向上 ・第三次医療施設（長浜赤十字病院）への所要時間が短縮（29分→21分・8分短縮） ④治道環境の改善 ・現道の並行区間では騒音レベルが要請限度を超過（彦根市鳥居本町：昼間73dB、夜間72dB）	・交通混雑の緩和、交通安全の確保、冬の円滑な交通確保等様々な効果が期待される。 ・今後、引き続き事業を推進し、早期の供用を目指す。 【コスト縮減等】 ・事業の実施にあたり、両側歩道から片側歩道への変更や新技術・新工法を活用する等、コスト縮減に努める。	継続	道路局 国道・防災課 （課長 三浦 真紀）

地域高規格道路 琵琶湖西縦貫道路 一般国道161号 湖北バイパス 近畿地方整備局	再々評価	300	623	【内訳】 走行時間短縮便益：571億円 走行経費減少便益：34億円 交通事故減少便益：19億円 【主な根拠】 計画交通量： 14,700台/日	579	1.1	①重要港湾へのアクセス向上 ・高島市～敦賀港への所要時間が短縮(66分→63分:3分短縮) ②主要観光地へのアクセス向上 ・沿線へのアクセス性向上により、観光客の増加が見込まれる(マキノ高原観光客入込数：308千人/年) ③高度医療施設へのアクセス向上 ・第三次医療施設(長浜赤十字病院)への所要時間が短縮(75分→73分:2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(高島市マキノ町：昼間75dB、夜間75dB)	・交通混雑の緩和、交通安全の確保、冬の円滑な交通確保等様々な効果が期待される。 ・今後、引き続き事業を推進し、早期の供用を目指す。 【コスト縮減等】 ・事業の実施にあたり、新技術・新工法を活用する等、コスト縮減に努める。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀)
一般国道27号 西舞鶴道路 近畿地方整備局	一定期間 未着工	245	330	【内訳】 走行時間短縮便益：290億円 走行経費減少便益：30億円 交通事故減少便益：11億円 【主な根拠】 計画交通量： 18,000台/日	191	1.7	①重要港湾へのアクセス向上 ・綾部市～京都舞鶴港への所要時間が短縮(25分→18分:7分短縮) ②農林水産品の流通の利便性向上 ・沿線へのアクセス性向上により、農林水産品における流通の増加が見込まれる(主な出荷先：京都中央卸売市場) ③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(舞鶴市大田：昼間73dB、夜間70dB)	・高速道路へのアクセス強化、交通混雑の緩和、交通安全の確保等様々な効果が期待される。 ・今後、引き続き事業を推進し、早期の供用を目指す。 【コスト縮減等】 ・事業の実施にあたり、新技術・新工法を活用する等、コスト縮減に努める。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀)
京都縦貫自動車道 一般国道478号 丹波綾部道路 近畿地方整備局 京都府道路公社	再々評価	2,146	2,890	【内訳】 走行時間短縮便益：2,370億円 走行経費減少便益：400億円 交通事故減少便益：120億円 【主な根拠】 計画交通量： 15,700台/日	2,121	1.4	①新幹線駅へのアクセス向上 ・舞鶴市～京都駅への所要時間が短縮(125分→105分:20分短縮) ②特定重要港湾へのアクセス向上 ・京都南IC～京都舞鶴港への所要時間が短縮(105分→85分:20分短縮) ③高度医療施設へのアクセス向上 ・第三次医療施設(京都第一赤十字病院)への所要時間が短縮(110分→95分:15分短縮) ④災害時の代替路の確保 ・国道27号(綾部市安国寺～京丹波町蒲生)が通行止となった場合の代替路を確保 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(綾部市測垣町：昼間73dB、夜間73dB)	・交通混雑の緩和、地域の活性化、物流の効率化、災害時における代替路の確保等様々な効果が期待される。 ・今後、引き続き事業を推進し、平成26年度的全線暫定2車線供用を目指す。 【コスト縮減等】 ・事業の実施にあたり、橋梁形式の見直しや新技術・新工法を活用する等、コスト縮減に努める。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀)
地域高規格道路 第二阪和国道 一般国道20号 第二阪和国道 近畿地方整備局	再々評価	1,020	1,749	【内訳】 走行時間短縮便益：1,469億円 走行経費減少便益：196億円 交通事故減少便益：84億円 【主な根拠】 計画交通量： 28,000台/日	1,176	1.5	①関西国際空港へのアクセス向上 ・泉南郡岬町～関西国際空港への所要時間が短縮(61分→42分:19分短縮) ②特定重要港湾へのアクセス向上 ・泉南郡岬町～堺泉北港への所要時間が短縮(94分→75分:19分短縮) ③高度医療施設へのアクセス向上 ・第三次医療施設(大阪府立泉州救命救急センター)への所要時間が短縮(36分→23分:13分短縮) ④災害時の代替路の確保 ・国道26号(阪南市・岬町～和歌山市)が通行止となった場合の代替路を確保 ⑤防災点検要対策箇所の解消 ・国道26号の防災点検箇所(泉南郡岬町孝子理先)が解消	・周辺道路の渋滞緩和、交通安全の確保、救急医療の支援等様々な効果が期待される。 ・今後、引き続き事業を推進し、平成22年度に箱ノ浦～淡輪間の暫定供用、残る区間の早期供用を目指す。 【コスト縮減等】 ・事業の実施にあたり、橋梁形式の見直しや新技術・新工法を活用する等、コスト縮減に努める。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀)
中国横断自動車道 姫路鳥取線 佐用～西栗倉 中国地方整備局	その他	613	886	【内訳】 走行時間短縮便益：647億円 走行経費減少便益：160億円 交通事故減少便益：79億円 【主な根拠】 計画交通量 8,100台/日～11,500台/日	742	1.2	①円滑なモビリティの確保 ・損失時間の削減が見込まれる ・宝塚～鳥取、京都～鳥取、大阪～鳥取の都市間高速バスの利便性向上が見込まれる ②物流効率化の支援 ・農林水産品を主体とする地域：岡山県西栗倉村(スギ) ③国土・地域ネットワークの構築 ・新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成(津山市～鳥取市、姫路市～鳥取市) ・隣接した日常活動圏中心城市間を最短時間で連絡する路線を構成(津山市～鳥取市) ・日常活動圏の中心城市へのアクセス向上(西栗倉村～津山市) ④個性ある地域形成 ・主要な観光地へのアクセス向上(武蔵の里の入り込み客数(H21):1.4万人/年) ⑤安全で安心できるくらしの確保 ・周辺ネットワークとの一体的な整備による三次医療施設へのアクセス向上(西栗倉村～津山中央病院) ⑥災害への備え ・第一次緊急輸送道路である一般国道373号の代替路線として機能 ⑦地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる ⑧生活環境の改善・保全 ・NOx排出量の削減が見込まれる ・SPM排出量の削減が見込まれる	・一般国道373号では、災害・事故による通行止めが発生している。 また、姫路鳥取線の整備を見越して、鳥取県東部沿線地域では工業団地の開発・分譲が進んでいる。 ・平成21年度末で用地買収は概成しており、現在までに佐用JCT～大原ICまでの10.9kmが供用済み、早期全線供用を目指し工事を推進しており、平成24年度末に大原～西栗倉間8.3kmが供用予定。 【コスト縮減等】 ・トンネル断面変更による掘削経費の削減によりコスト縮減を図っている。【約2億円】	継続	道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀)

一般国道2号 神戸2号交差点改良 近畿地方整備局	長期間継続中	22	95	30	3.1	①新幹線駅へのアクセス向上 ・明石市～新神戸駅への所要時間が短縮(50分→44分:6分短縮) ②特定重要港湾へのアクセス向上 ・明石市～神戸港への所要時間が短縮(43分→38分:5分短縮) ③高度医療施設へのアクセス向上 ・第三次医療施設(兵庫県立災害医療センター)への所要時間が短縮(47分→42分:5分短縮) ④災害時の代替路の確保 ・第二神明道路～神戸西宮線(須磨10～若宮10)が通行止となった場合の代替路を確保 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(神戸市垂水区泉ヶ丘:夜間74dB)	・交通混雑の緩和、交通安全の確保、地域の活性化等様々な効果が期待される。 ・今後、引き続き事業を推進し、早期の供用を目指す。 【コスト縮減等】 ・事業の実施にあたり、横断歩道橋から両側歩道への計画変更等により全体事業費は増額となるが、擁壁の構造見直しや新技術・新工法を活用する等のコスト縮減を図り、増加額を最小限に努める。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀)
地域高規格道路 神戸西バイパス 一般国道2号 神戸西バイパス 近畿地方整備局 西日本高速道路株式会社	再々評価	1,900	2,581	2,447	1.1	①新幹線駅へのアクセス向上 ・三木市～新神戸駅への所要時間が短縮(62分→57分:5分短縮) ②神戸空港へのアクセス向上 ・三木市～神戸空港への所要時間が短縮(63分→57分:6分短縮) ③特定重要港湾へのアクセス向上 ・三木市～神戸港への所要時間が短縮(55分→50分:5分短縮) ④高度医療施設へのアクセス向上 ・第三次医療施設(兵庫県立災害医療センター)への所要時間が短縮(60分→54分:6分短縮)	・交通混雑の緩和、交通安全の確保、地域の活性化等様々な効果が期待される。 ・今後、引き続き事業を推進し、早期の供用を目指す。 【コスト縮減等】 ・事業の実施にあたり、橋梁形式の見直しや新技術・新工法を活用する等、コスト縮減に努める。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀)
一般国道175号 平野拡幅 近畿地方整備局	再々評価	130	328	193	1.7	①新幹線駅へのアクセス向上 ・三木市～西明石駅への所要時間が短縮(46分→41分:5分短縮) ②神戸空港へのアクセス向上 ・三木市～神戸空港への所要時間が短縮(63分→59分:4分短縮) ③重要港湾へのアクセス向上 ・三木市～東播磨港への所要時間が短縮(76分→72分:4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(兵庫県立災害医療センター)への所要時間が短縮(60分→55分:5分短縮) 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(神戸市西区平野町向井～常本:夜間71～72dB)	・交通混雑の緩和、交通安全の確保、地域の活性化等様々な効果が期待される。 ・今後、引き続き事業を推進し、早期の供用を目指す。 【コスト縮減等】 ・事業の実施にあたり、新技術・新工法を活用する等、コスト縮減に努める。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀)
一般国道175号 神出バイパス 近畿地方整備局	再々評価	224	639	281	2.3	①新幹線駅へのアクセス向上 ・三木市～西明石駅への所要時間が短縮(46分→42分:4分短縮) ②高度医療施設へのアクセス向上 ・第三次医療施設(兵庫県立災害医療センター)への所要時間が短縮(60分→56分:4分短縮) ③災害時の代替路の確保 ・神戸加古川姫路線～西仲中央線が通行止となった場合の代替路を確保 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(神戸市西区神出町田井:夜間72dB)	・交通混雑の緩和、交通安全の確保、地域の活性化等様々な効果が期待される。 ・今後、引き続き事業を推進し、早期の供用を目指す。 【コスト縮減等】 ・事業の実施にあたり、橋梁形式、擁壁構造の見直し等、コスト縮減に努める。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀)
北近畿豊岡自動車道 一般国道483号 日高豊岡南道路 近畿地方整備局	再々評価	330	469	278	1.7	①特定重要港湾へのアクセス向上 ・豊岡市～神戸港への所要時間が短縮(180分→140分:40分短縮) ②主要観光地へのアクセス向上 ・IC等からのアクセス性向上により、観光客の増加が見込まれる(城崎温泉観光客入込数:795千人/年、コウノトリの郷公園観光客入込数:417千人/年) ③高度医療施設へのアクセス向上 ・第三次医療施設(公立豊岡病院)への所要時間が短縮(50分→38分:12分短縮) ④災害時の代替路の確保 ・国道312号(養父市～豊岡市)が通行止となった場合の代替路を確保	・地域の活性化、第3次救急医療機関へのアクセス向上、災害時等の交通確保、交通混雑の緩和、交通安全の確保等様々な効果が期待される。 ・今後、引き続き事業を推進し、早期の供用を目指す。 【コスト縮減等】 ・事業の実施にあたり、ICのランプ形状の見直しや新技術・新工法を活用する等、コスト縮減に努める。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀)
北近畿豊岡自動車道 一般国道483号 八鹿日高道路 近畿地方整備局	長期間継続中	690	794	559	1.4	①特定重要港湾へのアクセス向上 ・豊岡市～神戸港への所要時間が短縮(180分→145分:35分短縮) ②主要観光地へのアクセス向上 ・IC等からのアクセス性向上により、観光客の増加が見込まれる(城崎温泉観光客入込数:795千人/年、コウノトリの郷公園観光客入込数:417千人/年) ③高度医療施設へのアクセス向上 ・第三次医療施設(公立豊岡病院)への所要時間が短縮(53分→50分:3分短縮) ④災害時の代替路の確保 ・国道312号(養父市～豊岡市)が通行止となった場合の代替路を確保	・地域の活性化、第3次救急医療機関へのアクセス向上、災害時等の交通確保、交通混雑の緩和、交通安全の確保等様々な効果が期待される。 ・今後、引き続き事業を推進し、早期の供用を目指す。 【コスト縮減等】 ・事業の実施にあたり、道の駅を活用することによるパーキング計画の見直しや新技術・新工法を活用する等、コスト縮減に努める。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀)

京奈和自動車道 一般国道24号 大和御所道路 近畿地方整備局	再々評価	4,600	6,252	【内訳】 走行時間短縮便益：5,403億円 走行経費減少便益：584億円 交通事故減少便益：265億円 【主な根拠】 計画交通量： 39,500台/日	5,463	1.1	①新幹線駅へのアクセス向上 ・五條市～京都駅への所要時間が短縮(139分→90分:49分短縮) ②特定重要港湾へのアクセス向上 ・御所市～和歌山下津港への所要時間が短縮(108分→100分:8分短縮) ③日常活動圏の中心都市である五條市へのアクセス向上 ・大和郡山市～五條市への所要時間が短縮(89分→44分:45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(奈良県立医科大学付属病院高度救命救急センター)への所要時間が短縮(38分→17分:21分短縮) ⑤災害時の代替路の確保 ・国道24号(五條市～奈良市)が通行止となった場合の代替路を確保	・交通混雑の緩和、交通安全の確保、広域連携強化による観光産業の支援、生活圏・活動圏拡大による沿線地域の活性化等様々な効果が期待される。 ・今後、引き続き事業を推進し、早期の供用を目指す。 【コスト縮減等】 ・事業の実施にあたり、橋梁形式の見直し等、コスト縮減に努める。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀)
一般国道25号 斑鳩バイパス 近畿地方整備局	再々評価	240	241	【内訳】 走行時間短縮便益：224億円 走行経費減少便益：11億円 交通事故減少便益：6.0億円 【主な根拠】 計画交通量： 10,300台/日	207	1.2	①日常活動圏の中心都市である奈良市へのアクセス向上 ・王寺町～奈良市への所要時間が短縮(58分→49分:9分短縮) ②高度医療施設へのアクセス向上 ・第三次医療施設(奈良県立奈良病院)への所要時間が短縮(42分→31分:11分短縮) ③災害時の代替路の確保 ・国道25号(斑鳩町幸前～斑鳩町龍田)が通行止となった場合の代替路を確保 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(斑鳩町法隆寺南：昼間74db、夜間72db)	・混雑緩和、交通安全の確保等様々な効果が期待される。 ・今後、引き続き事業を推進し、早期の供用を目指す。 【コスト縮減等】 ・事業の実施にあたり、擁壁構造の見直し等、コスト縮減に努める。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀)
地域高規格道路 南阪奈道路 一般国道165号 大和高田バイパス 近畿地方整備局	再々評価	930	2,322	【内訳】 走行時間短縮便益：2,006億円 走行経費減少便益：255億円 交通事故減少便益：61億円 【主な根拠】 計画交通量： 32,400台/日	2,007	1.2	①特急停車駅へのアクセス向上 ・橿原市～天王寺駅への所要時間が短縮(78分→57分:21分短縮) ②関西国際空港へのアクセス向上 ・橿原市～関西国際空港への所要時間が短縮(88分→61分:27分短縮) ③特定重要港湾へのアクセス向上 ・橿原市～堺泉北港への所要時間が短縮(75分→48分:27分短縮) ④高度医療施設へのアクセス向上 ・第三次医療施設(奈良県立医科大学付属病院高度救命救急センター)への所要時間が短縮(30分→18分:12分短縮) ⑤災害時の代替路の確保 ・国道165号が通行止となった場合の代替路を確保	・地域産業の支援、交通の円滑化、地域医療の支援等様々な効果が期待される。 ・今後、引き続き事業を推進し、早期の供用を目指す。 【コスト縮減等】 ・事業の実施にあたり、擁壁構造の見直し等、コスト縮減に努める。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀)
一般国道24号 大和街道環境整備 近畿地方整備局	長期間継続中	42	55	【内訳】 走行時間短縮便益：51億円 走行経費減少便益：3.1億円 交通事故減少便益：0.03億円 【主な根拠】 計画交通量： 8,800台/日	46	1.2	①バス路線の利便性向上 ・当該路線の整備により、橋本線(南海和歌山市駅～橋本駅)の利便性が向上 ②歩行者・自転車のための生活空間の形成 ・国道24号の歩行者・自転車の通行の快適・安全性の向上が期待	・交通安全の確保等様々な効果が期待される。 ・今後、引き続き事業を推進し、早期の供用を目指す。 【コスト縮減等】 ・事業の実施にあたり、橋梁を拡幅から架替に変更することにより全体事業費は増額するが、橋梁上部構造の変更等のコスト縮減を図り、増加額を最小限に努める。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀)
京奈和自動車道 一般国道24号 紀北東道路 近畿地方整備局	再々評価	1,200	1,742	【内訳】 走行時間短縮便益：1,449億円 走行経費減少便益：188億円 交通事故減少便益：105億円 【主な根拠】 計画交通量： 22,500台/日	1,260	1.4	①関西国際空港へのアクセス向上 ・かつらぎ町～関西国際空港への所要時間が短縮(73分→41分:32分短縮) ②特定重要港湾へのアクセス向上 ・かつらぎ町～和歌山下津港への所要時間が短縮(72分→48分:24分短縮) ③日常活動圏の中心都市である橿本市へのアクセス向上 ・橿本市～かつらぎ町への所要時間が短縮(21分→15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(日本赤十字社和歌山医療センター)への所要時間が短縮(70分→46分:24分短縮) ⑤災害時の代替路の確保 ・国道24号(紀の川市～橿本市)が通行止となった場合の代替路を確保	・広域連携強化による観光産業の支援、広域連携強化による産業や物流の支援、交通混雑の緩和、交通安全の確保等様々な効果が期待される。 ・今後、引き続き事業を推進し、早期の供用を目指す。 【コスト縮減等】 ・事業の実施にあたり、橋梁形式の見直しや橋梁から土工への構造見直し等、コスト縮減に努める。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀)
地域高規格道路 第二阪和国道 一般国道26号 和歌山北バイパス 近畿地方整備局	再々評価	470	957	【内訳】 走行時間短縮便益：797億円 走行経費減少便益：118億円 交通事故減少便益：42億円 【主な根拠】 計画交通量： 23,000台/日	628	1.5	①踏切道の交通改善 ・現道における踏切道(嘉家作踏切)の交通改善が期待 ②拠点開発プロジェクト等の支援 ・和歌山大学駅前周辺土地区画整理事業を支援 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(みさき公園観光客入込数：45.5万人/年) ④災害時の代替路の確保 ・国道26号(和歌山市延時～西汀丁)が通行止となった場合の代替路を確保	・周辺道路の渋滞緩和、所要時間の短縮、交通事故の減少等様々な効果が期待される。 ・今後、引き続き事業を推進し、平成23年度の完成供用を目指す。 【コスト縮減等】 ・事業の実施にあたり、橋樑、支承の選定等、コスト縮減に努めてきた。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀)

一般国道42号 那智勝浦道路 近畿地方整備局	再々評価	1,240	1,521	【内訳】 走行時間短縮便益：1,349億円 走行経費減少便益：116億円 交通事故減少便益：56億円 【主な根拠】 計画交通量： 14,800台/日	1,256	1.2	①農林水産品の流通の利便性向上 ・沿線へのアクセス性向上により、農林水産品における流通の増加が見込まれる(主な出荷先：京浜、中部地方) ②日常活動圏の中心都市である新宮市へのアクセス向上 ・太地町～新宮市への所要時間が短縮(44分→26分:18分短縮) 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(世界遺産那智大滝観光客入込数：402千人/年) ④災害時の代替路の確保 ・国道42号(新宮市三輪崎～那智勝浦町市屋)が通行止となった場合の代替路を確保	・救急医療の支援、災害時の円滑な交通確保、観光の活性化等様々な効果が期待される。 ・今後、引き続き事業を推進し、早期の供用を目指す。 【コスト縮減等】 ・事業の実施にあたり、建設発生土の有効利用、新技術・新工法等、コスト縮減に努める。	継続 道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀)
地域高規格道路 鳥取豊岡宮津自動車道 一般国道9号 磐城山バイパス 中国地方整備局	再々評価	393	574	【内訳】 走行時間短縮便益：450億円 走行経費減少便益：81億円 交通事故減少便益：44億円 【主な根拠】 計画交通量 7,900～17,200台/日	421	1.4	①円滑なモビリティの確保 ・損失時間の削減が見込まれる ・日本交通バス(岩井線)：36便/日の利便性向上が見込まれる ②物流効率化の支援 ・周辺ネットワークとの一体的な整備により岩美郡岩美町から境港へのアクセス向上が見込まれる ③国土・地域ネットワークの構築 ・周辺ネットワークとの一体的な整備により二次生活圏中心城市鳥取市～豊岡市間の所要時間短縮が見込まれる ④個性ある地域の形成 ・周辺ネットワークとの一体的な整備により鳥取砂丘から清富海岸へのアクセス向上が見込まれる【年間観光客入り込み客数：鳥取砂丘198万人、清富海岸16万人(H21)】 ⑤安全で安心できるくらしの確保 ・周辺ネットワークとの一体的な整備により兵庫県美方郡新温泉町から三次救急医療機関鳥取県立中央病院までの所要時間短縮が見込まれる ⑥災害への備え ・鳥取県の第1次緊急輸送道路に位置づけられている ・緊急輸送路である国道9号が通行止めになった場合、鳥取市～岩美郡岩美町間の代替路を形成する ⑦地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる ⑧生活環境の改善・保全 ・NOx排出量の削減が見込まれる ・SPM排出量の削減が見込まれる ⑨交通事故件数の削減 ・交通事故件数の削減が見込まれる	・平成21年度末に、中国横断自動車道姫路鳥取線が鳥取ICまで開通した。並行する国道9号では、交通量は増加傾向にあり、主要な交差点では渋滞、交通事故が発生している。 ・平成21年度末で用地買収については99%完了し、工事を推進しており、事業効果の早期発現のため暫定2車線での早期供用を目指す。 【コスト縮減等】 ・アフターボンド工法等の採用により、コスト縮減を図っている。【0.18億円】	継続 道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀)
一般国道9号 鳥取西道路 中国地方整備局	長期間継続中	297	601	【内訳】 走行時間短縮便益：403億円 走行経費減少便益：134億円 交通事故減少便益：64億円 【主な根拠】 計画交通量 13,600～24,700台/日	284	2.1	①円滑なモビリティの確保 ・損失時間の削減が見込まれる ・日ノ丸自動車(鹿野線)：21便/日の利便性向上が見込まれる ②物流効率化の支援 ・周辺ネットワークとの一体的な整備により鳥取ICから境港へのアクセス向上が見込まれる ③国土・地域ネットワークの構築 ・周辺ネットワークとの一体的な整備により二次生活圏中心城市鳥取市～倉吉市間の所要時間短縮が見込まれる ④個性ある地域の形成 ・周辺ネットワークとの一体的な整備により鳥取ICから倉吉市白壁土蔵群へのアクセス向上が見込まれる【年間観光客入り込み客数：41万人(H21)】 ⑤安全で安心できるくらしの確保 ・周辺ネットワークとの一体的な整備により鳥取市青谷町から三次救急医療機関鳥取県立中央病院までの所要時間短縮が見込まれる ⑥災害への備え ・鳥取県の第1次緊急輸送道路に位置づけられている ・緊急輸送路である国道9号が通行止めになった場合、鳥取市～東伯郡湯梨浜町間の代替路を形成する ⑦地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる ⑧生活環境の改善・保全 ・NOx排出量の削減が見込まれる ・SPM排出量の削減が見込まれる ⑨交通事故件数の削減 ・交通事故件数の削減が見込まれる	・平成21年度末に、鳥取西道路に接続する中国横断自動車道姫路鳥取線が鳥取ICまで開通した。並行する国道9号では、交通量は増加傾向にあり、主要な交差点では渋滞、交通事故が発生している。 ・平成21年度末で用地買収については54%完了し、現在、工事を推進しており、早期供用を目指して事業を推進する。 【コスト縮減等】 ・今後の事業の実施にあたっては、コスト縮減を図りつつ、事業を推進していく。	継続 道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀)

一般国道9号 鳥取西道路(Ⅱ期) 中国地方整備局	その他	247	620	208	3.0	①円滑なモビリティの確保 ・損失時間の削減が見込まれる ・日ノ丸自動車(鹿野線):21便/日の利便性向上が見込まれる ②物流効率化の支援 ・周辺ネットワークとの一体的な整備により鳥取ICから境港へのアクセス向上が見込まれる ③国土・地域ネットワークの構築 ・周辺ネットワークとの一体的な整備により二次生活圏中心城市鳥取市～倉吉市間の所要時間短縮が見込まれる ④個性ある地域の形成 ・周辺ネットワークとの一体的な整備により鳥取ICから倉吉市白壁土蔵群へのアクセス向上が見込まれる【年間観光客入り込み客数:41万人(H21)】 ⑤安全で安心できるくらしの確保 ・周辺ネットワークとの一体的な整備により鳥取市青谷町から三次救急医療機関鳥取県立中央病院までの所要時間短縮が見込まれる ⑥災害への備え ・鳥取県の第1次緊急輸送道路に位置づけられている ・緊急輸送路である国道9号が通行止めになった場合、鳥取市～東伯郡湯梨浜町間の代替路を形成する ⑦地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる ⑧生活環境の改善・保全 ・NOx排出量の削減が見込まれる ・SPM排出量の削減が見込まれる ⑨交通事故件数の削減 ・交通事故件数の削減が見込まれる	・平成21年度末に、鳥取西道路に接続する中国横断自動車道姫路鳥取線が鳥取ICまで開通した。 並行する国道9号では、交通量は増加傾向にあり、主要な交差点では渋滞、交通事故が発生している。 ・平成21年度までに設計協議が完了し、用地買収を推進しており、早期供用を目指し事業を推進する。 【コスト縮減等】 ・今後の事業の実施にあたっては、コスト縮減を図りつつ、事業を推進していく。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀)
一般国道9号 鳥取西道路(Ⅲ期) 中国地方整備局	一定期間 未着工	248	448	204	2.2	①円滑なモビリティの確保 ・損失時間の削減が見込まれる ・日ノ丸自動車(鹿野線):21便/日の利便性向上が見込まれる ②物流効率化の支援 ・周辺ネットワークとの一体的な整備により鳥取ICから境港へのアクセス向上が見込まれる ③国土・地域ネットワークの構築 ・周辺ネットワークとの一体的な整備により二次生活圏中心城市鳥取市～倉吉市間の所要時間短縮が見込まれる ④個性ある地域の形成 ・周辺ネットワークとの一体的な整備により鳥取ICから倉吉市白壁土蔵群へのアクセス向上が見込まれる【年間観光客入り込み客数:41万人(H21)】 ⑤安全で安心できるくらしの確保 ・周辺ネットワークとの一体的な整備により鳥取市青谷町から三次救急医療機関鳥取県立中央病院までの所要時間短縮が見込まれる ⑥災害への備え ・鳥取県の第1次緊急輸送道路に位置づけられている ・緊急輸送路である国道9号が通行止めになった場合、鳥取市～東伯郡湯梨浜町間の代替路を形成する ⑦地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる ⑧生活環境の改善・保全 ・NOx排出量の削減が見込まれる ・SPM排出量の削減が見込まれる ⑨交通事故件数の削減 ・交通事故件数の削減が見込まれる	・平成21年度末に、鳥取西道路に接続する中国横断自動車道姫路鳥取線が鳥取ICまで開通した。 並行する国道9号では、交通量は増加傾向にあり、主要な交差点では渋滞、交通事故が発生している。 また、交通事故等により著しい渋滞や大幅な迂回も発生している。 ・平成21年度に事業着手し、調査・設計を推進しており、早期供用を目指し事業を推進する。 【コスト縮減等】 ・今後の事業の実施にあたっては、コスト縮減を図りつつ、事業を推進していく。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀)

一般国道373号 志戸坂峠道路 中国地方整備局	その他	910 【残事業 =11】	690 【残事業 =13】	【内訳】 走行時間短縮便益：541億円 走行経費減少便益：81億円 交通事故減少便益：69億円 【主な根拠】 計画交通量 10,700～10,800台/日	1,399 【残事業 =65】	0.5 【残事業 =5.2】	①円滑なモビリティの確保 ・損失時間の削減が見込まれる ・宝塚～鳥取、京都～鳥取、大阪～鳥取の都市間高速バスの利便性向上が見込まれる ②物流効率化の支援 ・農林水産品を主体とする地域：鳥取県智頭町（スギ） ③国土・地域ネットワークの構築 ・新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成（津山市～鳥取市、姫路市～鳥取市） ・隣接した日常生活圏中心城市間を最短時間で連絡する路線を構成（津山市～鳥取市） ・現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する（智頭町大内地区） ④個性ある地域の形成 ・主要な観光地へのアクセス向上（八頭地域の入り込み客数（H21）、23万人/年） ⑤災害への備え ・第一次緊急輸送道路である一般国道373号の代替路線として機能 ・現道等の防災点検又は震災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 ・現道等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間を解消 ⑥地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる ⑦生活環境の改善・保全 ・NOx排出量の削減が見込まれる ・SPM排出量の削減が見込まれる	・一般国道373号では、災害・事故による通行止めが発生している。 また、本路線と一体的整備が行われている中国横断道姫路鳥取線の整備を見越して、沿線地域では工業団地の開発・分譲が進んでいる。 ・平成21年度末で用地買収は95%が完了しており、現在までに西栗倉IC～智頭ICまでの17.9kmが2車線で供用済み。 投資効果の早期発現を図るため暫定2車線で整備しており、残るIC接続部0.5kmが平成24年度末に供用予定。 【コスト縮減等】 ・PC橋上部のPC鋼材配置変更等によるコスト縮減を図っている。【約0.6億円】	評価手続中	道路局 国道・防災課 （課長 三浦 真紀）
一般国道9号 出雲・湖陵道路 中国地方整備局	一定期間 未着工	160	196	【内訳】 走行時間短縮便益：152億円 走行経費減少便益：32億円 交通事故減少便益：12億円 【主な根拠】 計画交通量 6,700台/日	136	1.4	①円滑なモビリティの確保 ・損失時間の削減が見込まれる ・一畑バス（小田線）：3便/日の利便性向上が見込まれる ・周辺ネットワークとの一体的な整備により大田市から出雲空港へのアクセス向上が見込まれる ②物流効率化の支援 ・和江漁港、五十猛漁港などから関西方面への鮮魚出荷の利便性向上が見込まれる ③国土・地域ネットワークの構築 ・周辺ネットワークとの一体的な整備により二次生活圏中心城市出雲市～大田市の所要時間短縮が見込まれる ④個性ある地域の形成 ・周辺ネットワークとの一体的な整備により出雲空港から石見銀山へのアクセス向上が見込まれる年間観光客入り込み客数：56万人（H21）】 ⑤安全で安心できるくらしの確保 ・周辺ネットワークとの一体的な整備により大田市から三次救急医療機関島根県立中央病院までの所要時間短縮が見込まれる ⑥災害への備え ・島根県緊急輸送道路ネットワーク計画（H9年3月策定）において第1次緊急輸送道路に位置づけられている ・緊急輸送路である国道9号が通行止めになった場合、出雲市～大田市の代替路を形成する ⑦地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる ⑧生活環境の改善・保全 ・NOx排出量の削減が見込まれる ・SPM排出量の削減が見込まれる ・出雲市神西沖町において発生している夜間71dBの騒音を低減 ⑨交通事故件数の削減 ・交通事故件数の削減が見込まれる	・平成21年11月に山陰自動車道（斐川IC～出雲IC）が開通したことにより、出雲市街を通過する交通の転換が図られ、隣接する当該道路の整備による高速ネットワークの確保が急務となっている。 また、並行する国道9号では、主要な交差点において交通事故が多発している。 ・平成20年度に事業化し、現在、調査・設計を行っており、早期供用を目指し事業を推進する。 【コスト縮減等】 ・今後の事業の実施にあたっては、コスト縮減に努力しつつ、事業を推進していく。	継続	道路局 国道・防災課 （課長 三浦 真紀）

一般国道9号 多伎・朝山道路 中国地方整備局	長期間継続中	300	403	【内訳】 走行時間短縮便益：325億円 走行経費減少便益：52億円 交通事故減少便益：26億円 【主な根拠】 計画交通量 15,600台/日	265	1.5	①円滑なモビリティの確保 ・損失時間の削減が見込まれる ・石見交通（波根線）：7便/日の利便性向上が見込まれる ・周辺ネットワークとの一体的な整備により大田市から出雲空港へのアクセス向上が見込まれる ②物流効率化の支援 ・和江漁港、五十猛漁港などから関西方面への鮮魚出荷の利便性向上が見込まれる ③国土・地域ネットワークの構築 ・周辺ネットワークとの一体的な整備により二次生活圏中心都市出雲市～大田市の所要時間短縮が見込まれる ④個性ある地域の形成 ・周辺ネットワークとの一体的な整備により出雲空港から石見銀山へのアクセス向上が見込まれる年間観光客入り込み客数：56万人（H21） ⑤安全で安心できるくらしの確保 ・周辺ネットワークとの一体的な整備により大田市から三次救急医療機関島根県立中央病院までの所要時間短縮が見込まれる ⑥災害への備え ・島根県緊急輸送道路ネットワーク計画（H9年3月策定）において第1次緊急輸送道路に位置づけられている ・緊急輸送路である国道9号が通行止めになった場合、出雲市～大田市の代替路を形成する ⑦地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる ⑧生活環境の改善・保全 ・NOx排出量の削減が見込まれる ・SPM排出量の削減が見込まれる ⑨交通事故件数の削減 ・交通事故件数の削減が見込まれる	・並行する国道9号では、交通隘路区間で交通死亡事故が多発しており、また交通事故や災害による通行止めにより著しい渋滞や大幅な迂回も発生している。 ・平成21年度末時点で、用地買収については56%が完了。 現在、用地買収及び工事等を行っており、早期供用を目指し事業を推進する。 【コスト縮減等】 ・今後の事業の実施にあたっては、コスト縮減に努力しつつ、事業を推進していく。	継続	道路局 国道・防災課 （課長 三浦 真紀）
一般国道9号 朝山・大田道路 中国地方整備局	その他	210	438	【内訳】 走行時間短縮便益：335億円 走行経費減少便益：71億円 交通事故減少便益：32億円 【主な根拠】 計画交通量 15,800台/日	181	2.4	①円滑なモビリティの確保 ・損失時間の削減が見込まれる ・石見交通（波根線、大田江津線等）：17便/日の利便性向上が見込まれる ・周辺ネットワークとの一体的な整備により大田市から出雲空港へのアクセス向上が見込まれる ②物流効率化の支援 ・和江漁港、五十猛漁港などから関西方面への鮮魚出荷の利便性向上が見込まれる ③国土・地域ネットワークの構築 ・周辺ネットワークとの一体的な整備により大田市朝山地区から日常活動圏中心城市大田市への所要時間短縮が見込まれる ④個性ある地域の形成 ・周辺ネットワークとの一体的な整備により出雲空港から石見銀山へのアクセス向上が見込まれる年間観光客入り込み客数：56万人（H21） ⑤安全で安心できるくらしの確保 ・周辺ネットワークとの一体的な整備により大田市から三次救急医療機関島根県立中央病院までの所要時間短縮が見込まれる ⑥災害への備え ・島根県緊急輸送道路ネットワーク計画（H9年3月策定）において第1次緊急輸送道路に位置づけられている ・緊急輸送路である国道9号が通行止めになった場合、出雲市～大田市の代替路を形成する ⑦地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる ⑧生活環境の改善・保全 ・NOx排出量の削減が見込まれる ・SPM排出量の削減が見込まれる ⑨交通事故件数の削減 ・交通事故件数の削減が見込まれる	・並行する国道9号では、交通隘路区間で交通死亡事故が多発しており、また交通事故による通行止めにより著しい渋滞や大幅な迂回も発生している。 ・平成21年度末時点で、用地買収については14%が完了。 現在、用地買収を行っており、早期供用を目指し事業を推進する。 【コスト縮減等】 ・今後の事業の実施にあたっては、コスト縮減に努力しつつ、事業を推進していく。	継続	道路局 国道・防災課 （課長 三浦 真紀）

一般国道9号 静岡・仁摩道路 中国地方整備局	一定期間 未着工	220	231	【内訳】 走行時間短縮便益：157億円 走行経費減少便益：51億円 交通事故減少便益：23億円 【主な根拠】 計画交通量 14,400台/日	187	1.2	①円滑なモビリティの確保 ・損失時間の削減が見込まれる ・石見交通（大田江津線）：10便/日の利便性向上が見込まれる ②物流効率化の支援 ・大田市から重要港湾浜田港へのアクセス向上が見込まれる ・和江漁港、五十猛漁港などから関西方面への鮮魚出荷の利便性向上が見込まれる ・国際コンテナ通行支障区間（湊トンネル、五十猛トンネル、宅野トンネル、仁万トンネル）の解消 ③国土・地域ネットワークの構築 ・二次生活圏中心城市大田市～浜田市間の所要時間短縮が見込まれる ・大田市温泉津町から日常活動圏中心城市大田市への所要時間短縮が見込まれる ④個性ある地域の形成 ・周辺ネットワークとの一体的な整備により出雲空港から石見銀山へのアクセス向上が見込まれる【年間観光客入り込み客数：56万人（H21）】 ⑤安全で安心できるくらしの確保 ・周辺ネットワークとの一体的な整備により大田市から三次救急医療機関島根県立中央病院までの所要時間短縮が見込まれる ・死傷事故率549.6件/億台kmの仁万交差点の事故件数の減少が見込まれる ⑥災害への備え ・島根県緊急輸送道路ネットワーク計画（H9年3月策定）において第1次緊急輸送道路に位置づけられている ・緊急輸送路である国道9号が通行止めになった場合、大田市～旧仁摩町間の代替路を形成する ⑦地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる ⑧生活環境の改善・保全 ・NOx排出量の削減が見込まれる ・SPM排出量の削減が見込まれる	・並行する国道9号では、主要な交差点において交通事故も多発しており、交通事故による通行止めにより著しい渋滞や大幅な迂回も発生している。 ・平成20年度に事業化し、現在、調査・設計を行っており、早期供用を目指し事業を推進する。 【コスト縮減等】 ・今後の事業の実施にあたっては、コスト縮減に努力しつつ、事業を推進していく。	継続	道路局 国道・防災課 （課長 三浦 真紀）
一般国道9号 仁摩・温泉津道路 中国地方整備局	その他	524	585	【内訳】 走行時間短縮便益：429億円 走行経費減少便益：114億円 交通事故減少便益：41億円 【主な根拠】 計画交通量 13,200～13,700台/日	548	1.1	①円滑なモビリティの確保 ・損失時間の削減が見込まれる ・石見交通（大田江津線）：1日10便の路線バスの利便性向上が見込まれる ・特急停車駅である大田市駅のアクセス向上が見込まれる ・周辺ネットワークとの一体的な整備により江津市から出雲空港へのアクセス向上が見込まれる ・周辺ネットワークとの一体的な整備により大田市から浜田港へのアクセス向上が見込まれる ②物流効率化の支援 ・国際標準コンテナ通行支障トンネル7箇所（馬路、神畑、大野、湯里、清水、小浜、温泉津の各トンネル）の解消 ③国土・地域ネットワークの構築 ・周辺ネットワークとの一体的な整備により二次生活圏中心城市大田市～浜田市間の所要時間短縮が見込まれる ・周辺ネットワークとの一体的な整備により大田市温泉津町から日常活動圏中心城市大田市への所要時間短縮が見込まれる ④個性ある地域の形成 ・周辺ネットワークとの一体的な整備により石見銀山へのアクセス向上が見込まれる【年間観光客入り込み客数：石見銀山56万人（H21）】 ⑤安全で安心できるくらしの確保 ・周辺ネットワークとの一体的な整備により江津市から三次救急医療機関県立中央病院までの所要時間短縮が見込まれる ⑥安全な生活環境の確保 ・死傷事故率549.6件/億台kmの仁万交差点の事故件数の減少が見込まれる ⑦災害への備え ・島根県緊急輸送道路ネットワーク計画（H9年3月策定）において第1次緊急輸送道路に位置づけられている ・緊急輸送路である国道9号が通行止めになった場合、大田市仁摩町～大田市温泉津町間の代替路を形成する ・要防災対策箇所18箇所の回避 ⑧地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる ⑨生活環境の改善・保全 ・NOx排出量の削減が見込まれる ・SPM排出量の削減が見込まれる	・並行する国道9号では、交通隘路区間で交通死亡事故が多発しており、また交通事故や災害による通行止めにより著しい渋滞や大幅な迂回も発生している。 ・平成21年度末までに用地買収が94%完了し、現在、工事を推進しており、事業効果の早期発現のため、暫定2車線での早期供用を目指す。 【コスト縮減等】 ・新工法の導入や設計の工夫によるコスト縮減【約1億円】	継続	道路局 国道・防災課 （課長 三浦 真紀）

一般国道9号 浜田・三隅道路 中国地方整備局	長期間継続中	571	652	【内訳】 走行時間短縮便益：480億円 走行経費減少便益：113億円 交通事故減少便益：58億円 【主な根拠】 計画交通量 16,500～17,200台/日	594	1.1	①円滑なモビリティの確保 ・損失時間の削減が見込まれる ・並行区間国道9号の混雑緩和によるバスの19便/日利便性向上が期待される。 ②物流効率化の支援 ・浜田港から益田方面への利便性向上が見込まれる ③国土・地域ネットワークの構築 ・二次生活圏中心城市浜田市～益田市間の所要時間短縮が見込まれる ④個性ある地域の形成 ・萩・石見空港からしまね海洋館アークスへのアクセス向上が見込まれる年間観光客入り込み客数：48万人（H21） ⑤安全で安心できるくらしの確保 ・浜田市三隅町から三次救急医療機関浜田医療センターまでの所要時間短縮が見込まれる ⑥災害への備え ・鳥根県緊急輸送道路ネットワーク計画（H9年3月策定）において第1次緊急輸送道路に位置づけられている ・緊急輸送路である国道9号が通行止めになった場合の代替路を形成する ⑦地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる ⑧生活環境の改善・保全 ・NOx排出量の削減が見込まれる ・SPM排出量の削減が見込まれる ・浜田市熱田町において発生している夜間71dBの騒音を低減 ⑨交通事故件数の削減 ・交通事故件数の削減が見込まれる	・並行する国道9号では、主要な交差点において交通事故が多発しており、交通事故による通行止めにより著しい渋滞が発生している。 また、国道9号の朝夕ピーク時における交通混雑により、広域交通拠点（浜田港、浜田自動車道や江津道路）へのアクセスを阻害している。 ・平成21年度末時点で、用地買収については87%が完了し、現在はトンネル・橋等の工事を推進しており、事業効果の早期発現のため暫定2車線での早期供用を目指す。 【コスト縮減等】 ・新工法の導入（伐採木・間伐材等の有効利用）等により、総合的なコスト縮減を図っている。【2.3億円】	継続	道路局 国道・防災課 （課長 三浦 真紀）
地域高規格道路 倉敷福山道路 一般国道2号 玉島・笠岡道路 中国地方整備局	長期間継続中	383	1,265	【内訳】 走行時間短縮便益：884億円 走行経費減少便益：262億円 交通事故減少便益：119億円 【主な根拠】 計画交通量 43,900～55,900台/日	362	3.5	①円滑なモビリティの確保 ・損失時間の削減が見込まれる ・バス路線の新設による利便性向上や倉敷市から倉敷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 ・現道における混雑時旅行速度の改善 ・浅口市から新倉敷駅（新幹線駅）へのアクセスが向上（浅口市～新倉敷駅） ・浅口市から岡山空港（第三種空港）へのアクセスが向上（浅口市～岡山空港） ②物流効率化の支援 ・笠岡港港町地区工業団地から水島港（特定重要港湾）へのアクセスが向上 ・農林水産品を主体とする地域：倉敷市（マスカット、桃）、主な出荷先：岡山県内、京阪神方面） ③国土・地域ネットワークの構築 ・日常活動圏の中心城市へのアクセス向上（浅口市～倉敷市） ④個性ある地域の形成 ・拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する（浅口市工業団地） ・主要な観光地へのアクセス向上（倉敷美観地区の入り込み客数（H20）：3,242千人/年） ⑤安全で安心できるくらしの確保 ・周辺ネットワークとの一体的な整備による三次医療施設へのアクセス向上（浅口市～川崎医大付属病院） ⑥安全な生活環境の確保 ・死傷事故件数の削減が見込まれる ⑦災害への備え ・国道2号が岡山県地域防災計画における第1次緊急輸送道路として位置づけあり ⑧地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる ⑨生活環境の改善・保全 ・NOx排出量の削減が見込まれる ・SPM排出量の削減が見込まれる	・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。 ・平成21年度末で用地買収については84%完了し、現在、用地買収、工事を行っており、早期供用を目指し事業を推進する。 【コスト縮減等】 ・施工方法の見直し、道路構造の部分見直し、各仕様の見直しによりコスト縮減を図っている。【約4.9億円】	継続	道路局 国道・防災課 （課長 三浦 真紀）

地域高規格道路 倉敷福山道路 一般国道2号 玉島・笠岡道路 (Ⅱ期) 中国地方整備局	一定期間 未着工	529	1,428	【内訳】 走行時間短縮便益：1,036億円 走行経費減少便益：252億円 交通事故減少便益：140億円 【主な根拠】 計画交通量 48,000～49,200台/日	363	3.9	①円滑なモビリティの確保 ・損失時間の削減が見込まれる ・バス路線の新設による利便性向上や寄島町から倉敷市方面に向かうバス路線の定時性が確保されるなど利便性が向上 ・浅口市金光町から福山駅（新幹線駅）へのアクセスが向上 ・笠岡市から岡山空港（第三種空港）へのアクセスが向上 ②物流効率化の支援 ・笠岡港港町地区工業団地から水島港（特定重要港湾）へのアクセスが向上 ・農林水産品を主体とする地域：浅口市（桃）、主な出荷先：岡山県内、広島方面 ③国土・地域ネットワークの構築 ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上（浅口市～笠岡市） ④個性ある地域の形成 ・拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する（浅口市工業団地） ・主要な観光地へのアクセス向上（倉敷美観地区の入り込み客数（H20）：3,242千人/年） ⑤安全で安心できるくらしの確保 ・周辺ネットワークとの一体的な整備による三次医療施設へのアクセス向上（浅口市～川崎医大付属病院、浅口市～福山市民病院） ⑥安全な生活環境の確保 ・死傷事故件数の削減が見込まれる ⑦災害への備え ・国道2号が岡山県地域防災計画における第1次緊急輸送道路として位置づけあり ⑧地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる ⑨生活環境の改善・保全 ・NOx排出量の削減が見込まれる ・SPM排出量の削減が見込まれる ・騒音レベルが夜間要請限度を超過している区間において、騒音レベルの低下が期待される	・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。 ・平成20年度に事業化し、現在、調査・設計を推進しており、早期供用を目指し事業を推進する。 【コスト縮減等】 ・今後の事業の実施にあたっては、コスト縮減に努力しつつ、事業を推進していく。	継続	道路局 国道・防災課 （課長 三浦 真紀）
地域高規格道路 倉敷福山道路 一般国道2号 笠岡バイパス 中国地方整備局	その他	300	1,246	【内訳】 走行時間短縮便益：931億円 走行経費減少便益：208億円 交通事故減少便益：107億円 【主な根拠】 計画交通量 40,300～44,700台/日	320	3.9	①円滑なモビリティの確保 ・損失時間の削減が見込まれる ・現道における混雑時旅行速度の改善 ・バス路線の新設による利便性向上や笠岡市から福山市方面に向かうバス路線の定時性が確保されるなど利便性が向上 ・浅口市から福山駅（新幹線駅）へのアクセスが向上 ・福山市から岡山空港（第三種空港）へのアクセスが向上 ②物流効率化の支援 ・笠岡港港町地区工業団地から水島港（特定重要港湾）へのアクセスが向上 ・農林水産品を主体とする地域：笠岡市（花き、肉用牛等）、主な出荷先：岡山県内、京阪神方面 ③国土・地域ネットワークの構築 ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上（里庄町～福山市） ④個性ある地域の形成 ・拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する（笠岡湾干拓地域バイオマスタウン構想） ・主要な観光地へのアクセス向上（倉敷美観地区の入り込み客数（H20）：3,242千人/年） ⑤安全で安心できるくらしの確保 ・周辺ネットワークとの一体的な整備による三次医療施設へのアクセス向上（浅口市～福山市民病院） ⑥安全な生活環境の確保 ・死傷事故件数の削減が見込まれる ⑦地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる ⑧生活環境の改善・保全 ・NOx排出量の削減が見込まれる ・SPM排出量の削減が見込まれる ・騒音レベルが夜間要請限度を超過している区間において、騒音レベルの低下が期待される	・笠岡湾沿岸部工業地帯の産業振興や笠岡湾干拓地域のバイオマスタウン構想等により、沿線地域において更なる交通需要が見込まれる。 ・平成21年度末で用地買収は約98%完了しており、現在までに、「笠岡市西大島新田～笠岡市入江（L=0.4km）」及び「笠岡市カブト南町～笠岡市港町（L=2.9km）」間の側道部を供用済み。 投資効果の早期発現を図るため段階的に整備しており、引き続き早期全線供用を目指し事業を推進する。 【コスト縮減等】 ・最新の地盤改良工法の採用、軽量盛土工法の採用、海浜・海岸耐候性鋼材の使用によりコスト縮減を図っている。【約4.8億円】	継続	道路局 国道・防災課 （課長 三浦 真紀）

一般国道30号 児島・玉野拡幅 中国地方整備局	再々評価	357	948	【内訳】 走行時間短縮便益：856億円 走行経費減少便益：45億円 交通事故減少便益：46億円 【主な根拠】 計画交通量 19,500～50,900台/日	775	1.2	①円滑なモビリティの確保 ・損失時間の削減が見込まれる ・現道における混雑時旅行速度の改善 ・利便性の向上が期待できる バス路線が存在（当新田を通過するバス 上り：158便/日 下り：152便/日） ・玉野市から岡山駅（新幹線駅）へのアクセスが向上 ・玉野市から岡山空港（第三種空港）へのアクセスが向上 ②物流効率化の支援 ・岡山市方面から宇野港（重要港湾）へのアクセスが向上 ③都市の再生 ・中心市街地内で行う事業（DID区域内） ④国土・地域ネットワークの構築 ・隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡（玉野市～岡山市） ・日常活動圏の中心都市へのアクセスが向上（岡山市瀬崎町（南区役所）～岡山市役所） ⑤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（宇野港再開発事業） ・主要な観光地へのアクセスが向上（玉野・渋川への入込み観光客数（H21）：213万人/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が向上（玉野市～岡山赤十字病院） ⑦安全な生活環境の確保 ・死傷事故件数の削減が見込まれる ⑧災害への備え ・第1次緊急輸送道路に指定 ⑨地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる ⑩生活環境の改善・保全 ・NOx排出量の削減が見込まれる ・SPM排出量の削減が見込まれる	・全線4車線化されたが、周辺開発等により岡山市当新田地区周辺は朝夕ピーク時に交通混雑の発生や、交通事故が多発している等、円滑な経済活動や物流活動に支障をきたしている。 ・平成21年度末で用地買収については98%完了している。 投資効果の早期発現を図るため段階的に整備しており、残り約2年で完了予定である。 【コスト縮減等】 ・耐候性鋼材を使用し、維持管理コストの縮減を図っている。【約0.4億円】	継続	道路局 国道・防災課 （課長 三浦 真紀）
地域高規格道路 空港津山道路 一般国道53号 津山南道路 中国地方整備局	長期間継続中	220	186	【内訳】 走行時間短縮便益：131億円 走行経費減少便益：37億円 交通事故減少便益：18億円 【主な根拠】 計画交通量 14,100～17,500台/日	185	1.0	①円滑なモビリティの確保 ・損失時間の削減が見込まれる ・利便性の向上が期待できる バス路線が存在する（あさひチェリーバス：上り・下り各4便/日） ・津山市から岡山空港（第三種空港）へのアクセスが向上 ②物流効率化の支援 ・農林水産物を主体とする地域：津山市（水稲、大豆等）、主な出荷先：岡山県内 ③国土・地域ネットワークの構築 ・隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線（津山市～岡山市） ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上（美咲町～津山市） ④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が向上（美咲町～津山中央病院） ⑤安全な生活環境の確保 ・死傷事故件数の削減が見込まれる ⑥災害への備え ・第1次緊急輸送道路に指定 ・迂回路として位置づけられる主要地方道久米建部線の代替路線を形成する。 ⑦地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる ⑧生活環境の改善・保全 ・NOx排出量の削減が見込まれる ・SPM排出量の削減が見込まれる	・津山市内の国道53号では、交通混雑や交通事故が多発している。 ・平成21年度末で用地買収は約15%が完了し、現在は調査設計・用地買収を推進しており、早期供用を目指し事業を推進する。 【コスト縮減等】 ・トンネル断面形状の見直しによりコスト縮減を図っている。【約0.9億円】	継続	道路局 国道・防災課 （課長 三浦 真紀）

地域高規格道路 倉敷福山道路 一般国道2号 福山道路 中国地方整備局	再々評価	356	505	【内訳】 走行時間短縮便益：422億円 走行経費減少便益：51億円 交通事故減少便益：32億円 【主な根拠】 計画交通量 25,200～34,100台/日	256	2.0	①円滑なモビリティの確保 ・損失時間の削減が見込まれる ・現道における旅行速度の改善 ・福山市から広島空港（第二種空港）へのアクセスが向上 ②物流の効率化の支援 ・福山西10から福山港（重要港湾）へのアクセスが向上 ③国土・地域ネットワークの構築 ・隣接する日常活動圏の中心城市へのアクセス向上（福山市～三原市） ・日常活動圏中心城市へのアクセス向上（福山市～尾道市） ④個性ある地域の形成 ・主要な観光地へのアクセス向上（鞆の浦の観光客数[H21]：1,873千人/年、福山西10～鞆の浦） ⑤安全な生活環境の確保 ・死傷事故件数の削減が見込まれる ⑥災害への備え ・国道2号が広島県地域防災計画における第1次緊急輸送道路として位置づけあり ⑦地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる ⑧生活環境の改善・保全 ・NOx排出量の削減が見込まれる ・SPM排出量の削減が見込まれる ・騒音レベルが要請限度を超過している区間について、騒音レベルの低下が期待される	・周辺開発の増進や人口増加に伴い、渋滞や交通事故が多発しており、福山道路と接続する「福山沼隈道路」、および「福山西環状線」との一体的な整備が進められている。 ・平成21年度末で用地買収については57%完了している。 地元調整に時間を要しているが、現在、設計協議中であり、早期供用を目指し事業を推進する。 【コスト縮減等】 ・鋼橋の少本数主桁構造の採用、新技術の採用等によりコスト縮減を図っている。【約0.5億円】	継続	道路局 国道・防災課 （課長 三浦 真紀）
地域高規格道路 東広島廿日市道路 一般国道2号 安芸バイパス 中国地方整備局	再々評価	550	2,297	【内訳】 走行時間短縮便益：1,852億円 走行経費減少便益：372億円 交通事故減少便益：74億円 【主な根拠】 計画交通量 54,200～58,900台/日	505	4.5	①円滑なモビリティの確保 ・損失時間の削減が見込まれる ・現道等の混雑緩和によるバスの利便性向上が期待される。 ・広島市安芸区瀬野地区から広島駅（新幹線停車駅）へのアクセス向上が期待される。 ・広島市安芸区役所から広島空港へのアクセス向上が期待される。 ②物流効率化の支援 ・東広島市から広島港（特定重要港湾）までの所要時間の短縮が見込まれる。 ③国土・地域ネットワークの構築 ・広島市と東広島市を最短で連絡。 ④個性ある地域の形成 ・拠点開発プロジェクト「広島中央テクノポリス」の開発支援 ⑤安全で安心できるくらしの確保 ・東広島市から三次医療機関（県立広島病院）までの所要時間が短縮 ⑥災害への備え ・第一次緊急輸送道路である一般国道2号の代替路線として機能する ⑦地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる ⑧生活環境の改善・保全 ・NOx排出量の削減が見込まれる ・SPM排出量の削減が見込まれる	・当該地域に隣接する東広島市では、広島大学の移転及び中央テクノポリスの建設により急速な発展に伴う自動車交通の増加が、広島市東側流入部等における国道2号の慢性的な交通混雑を引き起こしている。 ・平成21年度末時点で、用地買収については75%が完了しており、現在、全線暫定2車供用を目指し、事業を進めている。 【コスト縮減等】 ・新技術の活用（PCコンボ橋、盛ごぼし橋台の採用）等によりコスト縮減を図っている。【約2億円】	継続	道路局 国道・防災課 （課長 三浦 真紀）

地域高規格道路 東広島廿日市道路 一般国道2号 東広島バイパス 中国地方整備局	再々評価	1,160	2,929	【内訳】 走行時間短縮便益：2,407億円 走行経費減少便益：400億円 交通事故減少便益：122億円 【主な根拠】 計画交通量 47,100～63,600台/日	1,353	2.2	①円滑なモビリティの確保 ・損失時間の削減が見込まれる ・現道等の混雑緩和によるバスの利便性向上が期待される ・広島市安芸区瀬野地区から広島駅（新幹線停車駅）へのアクセス向上が期待される ・広島市安芸区役所から広島空港へのアクセス向上が期待される ②物流効率化の支援 ・東広島市から広島港（特定重要港湾）までの所要時間の短縮が見込まれる。 ③都市の再生 ・D10内の道路が延長され、都市計画道路密度が向上する。【1.0km/km2→1.7km/km2】 ④国土・地域ネットワークの構築 ・広島市と東広島市を最短で連絡。 ・安芸区瀬野地区から日常生活圏の中心都市へのアクセス向上が期待される。【瀬野駅～広島市役所】 ⑤個性ある地域の形成 ・拠点開発プロジェクト「広島中央テクノポリス」の開発支援 ・主な観光地へのアクセスが向上。【広島市安芸区瀬野地区～広島市原爆ドーム（世界遺産）】 ⑥安全で安心できるくらしの確保 ・東広島市から三次医療施設（県立広島病院）までの所要時間が短縮 ⑦安全な生活環境の確保 ・交通量の減少により安全性の向上が期待できる。 ⑧災害への備え ・第一次緊急輸送道路である一般国道2号の代替路線として機能する。 ⑨地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる ⑩生活環境の改善・保全 ・NOx排出量の削減が見込まれる ・SPM排出量の削減が見込まれる	・安芸区での、住宅団地整備やマンション建設等による人口が増加、当該地域に隣接する東広島市における、広島大学の移転及び中央テクノポリスの建設による急速な発展に伴う自動車交通の増加が、広島市東側流入部等における国道2号の慢性的な交通混雑を引き起こしている。 ・平成21年度末時点で、用地買収については99%が完了しており、平成21年度末までに、中野10～海田東10における専用部2.7km、ランプ部0.6kmを供用済。 現在、暫定2車線供用を目指し、事業を進めている。 【コスト縮減等】 ・新技術の活用（PCコンボ橋、テクスバン工法の採用）等によりコスト縮減を図っている。【約1億円】	継続	道路局 国道・防災課 （課長 三浦 真紀）
地域高規格道路 岩国・大竹道路 一般国道2号 岩国・大竹道路 中国地方整備局	長期間継続中	1,330	1,026	【内訳】 走行時間短縮便益：811億円 走行経費減少便益：137億円 交通事故減少便益：78億円 【主な根拠】 計画交通量 21,500～30,400台/日	898	1.1	①円滑なモビリティの確保 ・損失時間の削減が見込まれる ・現道等における混雑時旅行速度の改善 ・岩国市内の路線バスの所要時間が短縮され利便性が向上 ・大竹市から新岩国駅（新幹線駅）へのアクセスが向上 ・大竹市から岩国空港（整備予定）へのアクセスが向上 ②物流効率化の支援 ・大竹10から岩国港（重要港湾）へのアクセスが向上 ③都市の再生 ・山口県広域道路整備基本計画に交流促進型の広域道路として位置づけあり ④国土・地域ネットワークの構築 ・岩国市及び廿日市市の日常生活中心都市間を最短時間で連絡する ・日常生活圏の中心都市へのアクセス向上（大竹市～岩国市） ⑤個性ある地域の形成 ・地域連携プロジェクトを支援する（広島・宮島・岩国地域観光圏整備計画） ・主要な観光地へのアクセス向上（錦帯橋の年間観光客数（H21）：78万人/年） ⑥安全で安心できるくらしの確保 ・大竹市から岩国医療センター（三次医療施設）へのアクセスが向上（大竹市～岩国医療センター） ⑦災害への備え ・国道2号が山口県地域防災計画における緊急輸送道路として位置づけあり ⑧地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる ⑨生活環境の改善・保全 ・NOx排出量の削減が見込まれる ・SPM排出量の削減が見込まれる	・平成19年度に岩国南バイパスが暫定2車線で供用したが、依然現道においては慢性的な渋滞が発生し、交通事故が多発している。また、平成24年度に岩国空港が運行開始となるため、さらに交通需要が見込まれる。 ・平成21年度末で用地買収については35%完了し、現在は、調査設計、用地買収を行っており、早期供用を目指し、事業を推進する。 【コスト縮減等】 ・機能分離型支承等の採用により、コスト縮減を図っている。【約0.9億円】	継続	道路局 国道・防災課 （課長 三浦 真紀）

東広島呉自動車道 一般国道375号 東広島・呉道路 中国地方整備局	再々評価	1,925	3,478	【内訳】 走行時間短縮便益：2,876億円 走行経費減少便益：393億円 交通事故減少便益：210億円 【主な根拠】 計画交通量 15,800～28,200台/日	2,140	1.6	①円滑なモビリティの確保 ・損失時間の削減が見込まれる ・現道等の混雑時旅行速度の改善が期待される。 ・並行区間国道375号の混雑緩和によるバスの利便性向上が期待される。 ・呉市から新幹線駅（東広島駅）へのアクセス向上が期待される。 ・呉駅から広島空港へのアクセス向上が期待される。 ②物流効率化の支援 ・東広島市から呉港（重点港湾）までの所要時間の短縮が見込まれる。 ③都市の再生 ・古新開土地区画整理事業に近接して阿賀IC（仮称）が設置されており街づくりを支援 ④国土・地域ネットワークの構築 ・呉市と東広島市を最短で連絡 ・黒瀬地区から日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が期待される。【東広島市黒瀬～呉市役所】 ⑤個性ある地域の形成 ・拠点開発プロジェクト広島中央テクノポリスの開発支援 ・山陽道のICから呉市の主要観光地（大和ミュージアム）へのアクセス向上が期待される。 ⑥安全で安心できるくらしの確保 ・東広島市から高次医療機関（国立呉医療センター）までの所要時間が短縮。 ⑦安全な生活環境の確保 ・御糸交差点や東子交差点、広島中央サイエンスパーク入口交差点において、交通量の減少により安全性の向上が期待できる。 ⑧災害への備え ・第一次緊急輸送道路である一般国道375号の代替路線として機能する ⑨地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる ⑩生活環境の改善・保全 ・NOx排出量の削減が見込まれる ・SPM排出量の削減が見込まれる	・国道375号の慢性的な交通混雑により、広域交通拠点（広島空港・呉港、新幹線東広島駅、山陽自動車道西条ICや高屋IC）へのアクセスを阻害している。 ・平成21年度末時点で、用地買収は約97%、工事進捗が約54%（全体63%）が完了しており、平成19年11月に馬木IC～上三永IC間7.3km、平成22年3月に上三永IC～高屋JCT・IC間4.4kmを供用済。早期全線暫定2車線供用を目指し、事業を進めている。 【コスト縮減等】 ・新技術の活用（PCコンボ橋の導入）等によりコスト縮減を図っている。【約2.0億円】。	継続	道路局 国道・防災課 （課長 三浦 真紀）
一般国道2号 周南立体 中国地方整備局	一定期間 未着工	45	106	【内訳】 走行時間短縮便益：86億円 走行経費減少便益：16億円 交通事故減少便益：3.7億円 【主な根拠】 計画交通量 46,600台/日	38	2.8	①円滑なモビリティの確保 ・損失時間の削減が見込まれる ・現道における混雑時旅行速度の改善 ・国道2号経由の路線バスや徳山駅から国道315号方面への路線バスの利便性向上 ・下松市から徳山駅（新幹線駅）へのアクセスが向上 ②物流効率化の支援 ・徳山下松港（特定重要港湾）から高速ICへのアクセスが向上（徳山下松港～徳山東） ③国土・地域ネットワークの構築 ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上（下松市役所～徳山駅） ④個性ある地域の形成 ・主要な観光地へのアクセス向上（徳山動物園の入り込み客数（H21）：321千人/年） 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。 ⑥安全な生活環境の確保 ・死傷事故件数の削減が見込まれる ⑦災害への備え ・国道2号が山口県地域防災計画における第1次緊急輸送道路として位置づけあり ・山陽自動車道の代替路線として機能する ⑧地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる ⑨生活環境の改善・保全 ・NOx排出量の削減が見込まれる ・SPM排出量の削減が見込まれる	・交通量の増加に伴い、慢性的な渋滞や交通事故が多発している。 ・平成21年度末で事業進捗率は4%で、現在、調査・設計を行っており、早期供用を目指し事業を推進する。 【コスト縮減等】 ・今後の事業の実施にあたっては、コスト縮減を図りつつ事業を推進していく。	継続	道路局 国道・防災課 （課長 三浦 真紀）

一般国道2号 戸田拡幅 中国地方整備局	その他	81	128	【内訳】 走行時間短縮便益：111億円 走行経費減少便益：16億円 交通事故減少便益：0.59億円 【主な根拠】 計画交通量 43,100～49,300台/日	93	1.4	①円滑なモビリティの確保 ・損失時間の削減が見込まれる ②物流効率化の支援 ・特定重要港湾へのアクセス向上が見込まれる（防府市～徳山下松港） ③国土・地域ネットワークの構築 ・日常活動圏中心城市間を最短時間で連絡する路線の構築（周南市～防府市） ④個性ある地域の形成 ・各プロジェクト、イベントの支援（周南市西部道の駅基本計画） ⑤災害への備え ・緊急輸送道路として位置づけ（「山口県緊急輸送道路ネットワーク計画」（H9.3）第1次緊急輸送道路に指定（国道2号）） ・緊急輸送道路通行止め時の代替路線の構築（山陽自動車道） ⑥地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる ⑦生活環境の改善・保全 ・NOx排出量の削減が見込まれる ・SPM排出量の削減が見込まれる	・交通量は増加傾向であり、渋滞や交通事故が発生している。 戸田拡幅区間の現道は2車線であり、経済活動や物流活動に支障をきたしている。 ・平成21年度末時点で、用地54%が完了し、現在は工事を推進しており、平成23年度供用予定。 【コスト縮減等】 ・今後の事業実施にあたっては、効率的な事業推進に努める。	継続	道路局 国道・防災課 （課長 三浦 真紀）
地域高規格道路 徳島環状道路 一般国道192号 徳島南環状道路 四国地方整備局	再々評価	1,191	1,285	【内訳】 走行時間短縮便益：1,039億円 走行経費減少便益：171億円 交通事故減少便益：75億円 【主な根拠】 計画交通量： 20,000～48,400台/日	1,045	1.2	①円滑なモビリティの確保 ・現道等の時間損失の削減が見込まれる ・現道等の旅行速度の向上が見込まれる ・現道等の混雑緩和による定時性確保など路線バスの利便性向上が見込まれる ・JR徳島駅（特急停車駅）や徳島阿波おどり空港（共用飛行場）への所要時間短縮が見込まれる ②物流効率化の支援 ・徳島小松島港（重要港湾）への所要時間短縮が見込まれる ③国土・地域ネットワークの構築 ・地域高規格道路「徳島環状道路」の一部を形成する ・日常活動圏中心城市である徳島市への所要時間短縮が見込まれる ④個性ある地域の形成 ・徳島県を代表する大規模イベントである「阿波おどり」を支援する ・「阿波おどり会館」、「とくしま動物園」など徳島市周辺の主要観光施設へのアクセス向上 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 ⑥安全な生活環境の確保 ・現道等への交通集中の緩和により徳島市中心部における交通安全性の向上が期待される ⑦災害への備え ・第1次緊急輸送確保路線に指定されている現道（国道192号、国道11号、国道55号）を補完する代替ルートを形成する（徳島南環状道路は第2次緊急輸送確保予定路線に指定） ⑧地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる ⑨生活環境の改善・保全 ・NOx、SPM排出量の削減が見込まれる ・景観に配慮した整備により、道路機能を確保するだけでなく、道路空間の有効な活用やまちなみと一体になった空間の形成に寄与する ⑩他のプロジェクトとの関係 ・県道徳島環状線と一体的に整備することで徳島環状道路を形成する	・地域高規格道路「徳島環状道路」及び徳島県が計画している「徳島環状外環状道路」の一部を形成し、徳島市中心部で慢性的に発生している交通渋滞の緩和やそれに伴う地域経済の活性化、日常生活における交通利便性の向上、交通安全性の向上に大きく寄与するとともに、救急医療や災害時の緊急輸送を支援するなど重要な役割を担う。 ・今後は、残事業区間の早期供用を目指し、引き続き事業の推進を図る。 【コスト縮減等】 ・当初想定した以上の地山不良に対するトンネルの掘削補助工法、支保工等の工法見直し、埋蔵文化財（川西遺跡）の保護のための橋梁構造の見直し、希少生物（シオマネキ）の保護のための道路構造の見直し等による事業費の増加【約50.1億円】 ・トンネル内側溝の「円形水路」から「L型側溝」への変更によるコスト縮減【約0.1億円】	継続	道路局 国道・防災課 （課長 三浦 真紀）

一般国道32号 綾南・綾歌・満濃 バイパス 四国地方整備局	再々評価	676	2,647	【内訳】 走行時間短縮便益：2,401億円 走行経費減少便益：185億円 交通事故減少便益：61億円 【主な根拠】 計画交通量： 16,600～39,700台/日	1,028	2.6	①円滑なモビリティの確保 ・現道等の時間損失の削減が見込まれる ・当路線整備により丸亀コミュニティバスの利便性向上が期待される ・JR平駅（特急停車駅）・高松空港（第二種空港）へのアクセス向上 ②物流効率化の支援 ・高松港（重要港湾）へのアクセス向上 ・全国生産量上位品種であるにんにく、レタス、ブロッコリーの流通利便性向上が見込まれる ③国土・地域ネットワークの構築 ・日常活動圏中心城市へのアクセス向上 ④個性ある地域の形成 ・主要な観光地へのアクセス向上が期待される ⑤安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設（県立中央病院、香川大学医学部付属病院、香川小児病院）へのアクセス向上 ⑥災害への備え ・広域的な輸送に必要な主要幹線道路として、第一次輸送確保路線に指定されている ⑦地球環境の保全 ・CO2の排出削減が見込まれる ⑧生活環境の改善・保全 ・NOX、SPM排出量の削減が見込まれる ⑨その他 ・バイパス整備にあわせ、多数の商業施設が立地し、集客による地域活性化のみならず雇用創出に寄与 ・幅員が狭く、歩道がない現道の交通がバイパスへ交通転換し、交通安全性が向上 ・バイパスの整備にあわせ、道路空間を利用した下水道整備が行われ生活環境が向上 ・暫定2車線区間が4車線化されることで走行環境改善が見込まれる	・綾南・綾歌・満濃バイパスは、沿道地域の生活環境を改善させ、さらに交通流の円滑化と交通安全の確保、都市間及び空港、港湾のアクセス性の向上などにより地域の文化・経済・産業の発展に寄与する。 ・用地取得は完了済み、全体の事業進捗率は99%となっており、平成24年度に全線完成4車供用予定 【コスト縮減等】 中央分離帯部の配水管断面を縮小することによりコスト縮減	継続	道路局 国道・防災課 （課長 三浦 真紀）
一般国道11号 小松バイパス 四国地方整備局	再々評価	160	204	【内訳】 走行時間短縮便益：178億円 走行経費減少便益：21億円 交通事故減少便益：5.5億円 【主な根拠】 計画交通量： 7,700～19,600台/日	153	1.3	①円滑なモビリティの確保 ・現道等の時間損失の削減が見込まれる。 ・並行する国道11号の旅行速度の向上が見込まれる。 ・国道11号を運行している路線バスの定時性が向上 ・特急停車駅へのアクセス向上（旧小松町～JR伊予西条駅）（旧小松町～JR壬生川駅） ・松山空港（第二種空港）へのアクセス向上（西条市役所～松山空港） ②物流効率化の支援 ・東予港（重要港湾）へのアクセス向上（いよ小松北IC～東予港（西条臨海工業団地）） ③都市の再生 ・各地域間を連絡する道路を形成し、「愛媛地域高度技術産業集積活性化計画」を支援する。 ④国土・地域ネットワークの構築 ・日常活動圏中心城市間を最短時間で連絡が見込まれる。（旧小松町～西条市役所）（旧小松町～旧東予市役所） ⑤個性ある地域の形成 ・主要観光地へのアクセス向上（いよ小松IC～ビール工場） 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（三次医療施設（東予救命救急センター）～旧小松町西部） ⑦災害への備え ・並行する国道11号と松山自動車道が通行止めの場合における迂回が解消 ⑧地球環境の保全 ・CO2 排出削減が見込まれる。 ⑨生活環境の改善・保全 ・NOX、SPM排出量の削減が見込まれるが見込まれる。 ・騒音レベルが夜間の要請限度を超過している現道で、要請限度を下回ることが期待 ⑩その他 ・小松バイパスへの交通の転換により現道の交通安全性が向上	・今治小松自動車道いよ小松北ICへのアクセス機能 ・一般国道11号西条市バイパス及び（主）壬生川新居浜野田線と一体となり、西条市の東西を結ぶ骨格道路として機能 ・国道11号の交通量分散による交通混雑の解消や、高い死傷事故率の低下による安全性の確保につながると同時に、西条臨海工業団地等へのアクセスが向上し、地元産業の活性化に期待 ・周辺の交通流動の変化に注視しつつ、事業を展開 【コスト縮減等】 ・路側擁壁の構造変更によるコスト縮減	継続	道路局 国道・防災課 （課長 三浦 真紀）

地域高規格道路 高知松山自動車道 一般国道33号 三坂道路 四国地方整備局	再々評価	387	448	441	1.0	①円滑なモビリティの確保 ・現道等の時間損失の削減が見込まれる。 ・JRバスの所要時間の短縮が見込まれる。(久万高原町～JR松山駅) ・特急停車駅へのアクセス向上(久万高原町～JR松山駅) ・松山空港(第二種空港)へのアクセス(久万高原町～松山空港) ②物流効率化の支援 ・松山港(重要港湾)へのアクセス向上(久万高原町～松山港) ・農林水産品の流通利便性が向上が見込まれる。(久万高原町～松山IC) ③国土・地域ネットワークの構築 ・地域高規格道路「高知松山自動車道」の一部を構成 ・日常生活圏中心城市間を最短時間で連絡する路線を構成(高知市～松山市[R33現道一高知松山自動車道]) ・日常活動圏中心城市へのアクセス向上(久万高原町～松山市) ④個性ある地域の形成 ・大規模イベントである「H29年開催予定『愛媛国体』」を支援が見込まれる。 (久万高原ラグビー場～JR松山駅、久万高原ラグビー場～松山空港、久万高原ラグビー場～松山観光港) ・主要観光地へのアクセス向上が見込まれる。(久万スキーランド、美川スキー場、久万カントリークラブ、久万高原ふさと旅行村、久万美術館等) 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(三次医療施設(愛媛県立中央病院)～久万高原町立病院) ⑦災害への備え ・第一次緊急輸送路の指定あり ・並行区間が通行止めの場合における延長・所要時間2.5倍の迂回が解消 ・事前通行規制区間及び冬のチェーン規制区間を回避 ⑧地球環境の保全 ・CO2 排出削減が見込まれる。 ⑧生活環境の改善・保全 ・NOX、SPM排出量の削減が見込まれる。 ⑨その他 ・三坂道路への交通の転換により現道の交通安全性が向上 ・救急搬送時の搬送患者への負担軽減 ・産婦人科病院へのアクセス向上 ・線形不良箇所の解消	・線形不良箇所の解消 ・異常気象時における事前通行規制の解消 ・冬の積雪、凍結による通行障害の解消 ・地域間の交流や生活・文化・産業の発展を支援 ・平成23年度供用予定 【コスト縮減等】 ・今後も新技術、新工法の採用による工事コストの縮減に加えて、施設の長寿命化や維持管理を考慮した構造の採用等、総コストの縮減に努めていく。	継続 道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀)
---	------	-----	-----	-----	-----	---	--	--

地域高規格道路 松山外環状道路 一般国道33号 松山外環状道路イ ンター線 四国地方整備局	長期間継 続中	532	542	【内訳】 走行時間短縮便益：415億円 走行経費減少便益：82億円 交通事故減少便益：45億円 【主な根拠】 計画交通量： 13,500～30,300台/日	459	1.2	①円滑なモビリティの確保 ・現道等の時間損失の削減が見込まれる。 ・並行する国道33号の旅行速度の向上が見込まれる。 ・国道33号を運行している路線バスの定時性が向上し、利用者の利便性が向上 ・松山空港（第二種空港）へのアクセス向上（松山IC～松山空港） ②物流効率化の支援 ・松山港（重要港湾）へのアクセスが向上（松山IC～松山港） ③都市の再生 ・「愛媛県広域道路整備基本計画」で位置付けられた環状道路 ・都市再生整備計画（松山南部地区）と連携 ④国土・地域ネットワークの構築 ・地域高規格道路の整備区間指定あり ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上（伊予市役所～松山市役所）（砥部町役場～松山市役所）（東温市役所～松山市役所） ⑤個性ある地域の形成 ・大規模イベントである「H29年開催予定『愛媛国体』」の支援が見込まれる。 （松山中央公園～松山IC） ・主要観光地へのアクセス向上（松山空港～松山城）（松山IC～道後温泉） ⑥安全で安心できるくらしの確保 ・周辺道路網の混雑が解消され、三次医療施設へのアクセス環境が改善 ⑦地球環境の保全 ・CO2排出削減が見込まれる。 ⑧生活環境の改善・保全 ・NOX、SPM排出量の削減が見込まれるが見込まれる。 ・松山都市圏幹線道路懇談会において景観検討を展開 ⑨その他 ・他機関との連携プログラムに位置づけられるFAZへのアクセスを支援 ・周辺道路の交通量が減少することで交通事故の減少が期待	・現在の松山環状線のさらに外側に計画された環状道路であり、地域高規格道路として指定 ・松山IC、松山空港、松山港、FAZ等の広域交通拠点や地域開発拠点とのアクセス性向上 ・市内中心部へ流入する交通が分散され、市内の交通渋滞解消 【コスト縮減等】 ・事業区分決定による松山ジャンクション部追加により事業費が増加 ・地元協議による道路縦断変更により事業費が増加 ・用地補償費の増加、埋蔵文化財調査の追加により事業費が増加等 ・上記を含む事業費の見直しにより、全体で約49億円増加（483億円 → 532億円） ・合成床版や多点固定支承等の採用により、コスト縮減	継続	道路局 国道・防災課 （課長 三浦 真紀）
地域高規格道路 松山外環状道路 一般国道56号 松山外環状道路空 港線 四国地方整備局	その他	529	402	【内訳】 走行時間短縮便益：313億円 走行経費減少便益：58億円 交通事故減少便益：31億円 【主な根拠】 計画交通量： 12,300～17,500台/日	383	1.1	①円滑なモビリティの確保 ・現道等の時間損失の削減が見込まれる。 ・松山空港線の旅行速度の向上が見込まれる。 ・松山空港線を運行している路線バスの定時性が向上し、利用者の利便性が向上 ・松山空港（第二種空港）へのアクセス向上（松山IC～松山空港） ②物流効率化の支援 ・松山港（重要港湾）へのアクセス向上（松山IC～松山港） ③都市の再生 ・「愛媛県広域道路整備基本計画」で位置付けられた環状道路 ④国土・地域ネットワークの構築 ・地域高規格道路の整備区間指定あり ・日常活動圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる。 （伊予市役所～松山市役所） （砥部町役場～松山市役所） （東温市役所～松山市役所） ⑤個性ある地域の形成 ・大規模イベントである「H29年開催予定『愛媛国体』」の支援が見込まれる。 （松山中央公園～松山空港） ・主要観光地へのアクセス向上（松山空港～松山城）（松山IC～道後温泉） ⑥安全で安心できるくらしの確保 ・周辺道路網の混雑が解消され、三次医療施設へのアクセス環境が改善 ⑦地球環境の保全 ・CO2排出削減が見込まれる。 ⑧生活環境の改善・保全 ・NOX、SPM排出量の削減が見込まれる。 ・松山都市圏幹線道路懇談会において景観検討を展開 ⑨その他 ・他機関との連携プログラムに位置づけられるFAZへのアクセスを支援 ・周辺道路の交通量が減少することで交通事故の減少が期待	・松山IC、松山空港、松山港、FAZ等の広域交通拠点や地域開発拠点とのアクセス性向上 ・市内中心部へ流入する交通を分散し、市内の交通渋滞を解消・緩和 松山松前伊予線～国道56号区間において、平成22年度より用地交渉に着手、平成23年度の用地買収に向け、事業を推進している。 【コスト縮減等】 ・地質調査結果及び土工指針の改定により、構造形式の変更が必要となり、事業費が増加。 ・事業費の見直しにより、全体で約135億円増加（394億円→529億円）	継続	道路局 国道・防災課 （課長 三浦 真紀）

今治小松自動車道 一般国道196号 今治道路 四国地方整備局	長期間継続中	670	510	【内訳】 走行時間短縮便益：444億円 走行経費減少便益：45億円 交通事故減少便益：21億円 【主な根拠】 計画交通量： 12,200～12,800台/日	505	1.0	①円滑なモビリティの確保 ・現道等の時間損失の削減が見込まれる。 ・並行区間で運行する高速バスの高速性・定時性が向上 ・松山空港（第二種空港）へのアクセス向上（今治市役所～松山空港）により広域交流を支援 ②物流効率化の支援 ・東予インダストリアルパークへのアクセス向上（東予インダストリアルパーク～今治港） ・収穫量全国トップクラスの海面養殖やみかん・キウイ等の大都市圏への流通利便性の向上が見込まれる。（いよ小松JCT～広島中央卸売市場） ③国土・地域ネットワークの構築 ・拠点都市間を高規格幹線道路で連絡 ・日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡が見込まれる。（今治市～西条市） ④個性ある地域の形成 ・今治新都市開発整備事業を支援し地域の活性化に貢献 ・本州方面から今治市、四国全域への新たな観光客の訪問に繋がり観光産業に寄与 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（三次医療施設（愛媛大学附属病院）～今治市） ⑥災害への備え ・高規格道路による第一次緊急輸送道路ネットワークが形成され、しまなみ海道から山陽道の高速ネットワークを迂回ルートとして活用可能 ・並行する本四連絡道路の代替路として、本州からの救援ルートの信頼性並びに到達性向上に寄与 ⑦地球環境の保全 ・CO2 排出削減が見込まれる。 ⑧生活環境の改善・保全 ・NOX、SPM排出量の削減が見込まれる ・騒音レベルが昼間の環境基準を超過している現道で、環境基準を下回ることが期待 ⑨その他 ・近隣市からの救急搬送の支援が見込まれる。（西条市から今治市への救急搬送時間の短縮）	高規格幹線道路網を構成する一般国道の自動車専用道路である「今治小松自動車道」の一部であり、瀬戸内しまなみ海道及び四国縦貫自動車道と一体となり、産業・文化などの分野における地域間の交流を促し、地域の活性化を支援する。 今後は、今治朝倉IC～今治湯ノ浦IC区間の用地買収が約99%であり、早期の供用を目指し事業を推進する。 【コスト縮減等】 ・当初ハーフィンターであった今治湯ノ浦ICにおいて、地元要望や地域社会・住民への効果拡大のためフルICへ計画を見直しコストが増加【5億円】 ・基準値を確保した縦断計画の変更により、函渠延長を減少しコストを縮減【5億円】	継続	道路局 国道・防災課 （課長 三浦 真紀）
一般国道56号 片坂バイパス 四国地方整備局	長期間継続中	250	214	【内訳】 走行時間短縮便益：179億円 走行経費減少便益：24億円 交通事故減少便益：11億円 【主な根拠】 計画交通量： 6,500台/日	214	1.0	①円滑なモビリティの確保 ・現道等の時間損失の削減が見込まれる ・黒潮町から高知龍馬空港へのアクセス向上 ②物流効率化の支援 ・黒潮町、四万十町における農水産品（野菜、花き、畜産、鮮魚等）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 ・高知県における8の字ネットワークの形成に寄与する【37%～40%】 ・日常活動圏中心都市（黒潮町～四万十町）へのアクセス向上 ④個性ある地域の形成 ・「頑張る地方応援プログラム（四万十町、黒潮町）」の展開を支援する ・観光資源が多くある高知西南地域へのアクセス向上 ⑤安全で安心できる暮らしの確保 ・二次医療施設（幡多けんみん病院、くぼかわ病院）、三次医療施設（高知赤十字病院、高知医療センター）へのアクセス向上 ⑥災害への備え ・一般国道56号が通行止めになった場合の代替路を形成する ・一般国道56号は第一次緊急輸送道路に指定されている ・並行する高速ネットワークの代替路線として機能する ・一般国道56号の防災危険箇所が回避される ⑦地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる ⑧生活環境の改善・保全 ・NOX、SPM排出量の削減が見込まれる ⑨その他 ・線形不良箇所が解消されることで危険箇所の減少	一般国道56号の四万十町から黒潮町における線形不良の解消や災害危険箇所を回避するとともに、高知西南地域から高知市内へのアクセスの向上による、地域の産業・観光振興の支援など重要な役割を担う。今後は、供用に向けて、用地・工事の推進を図る。 【コスト縮減等】 ・工事用進入路の追加、道路構造の変更、トンネル掘削補助工法の追加による増加【約62億円】 ・鋼管・コンクリート複合構造（ハイブリッドスリップフォーム工法）、竹割り型構造物掘削工法の新技術の採用、トンネル断面の見直し（上半3心円の採用）によるコスト縮減。【約2億円】	継続	道路局 国道・防災課 （課長 三浦 真紀）

一般国道10号 豊前弘福 九州地方整備局	長期間継続中	60	107	74	1.5	①交通混雑の緩和 ・国道10号の混雑度が緩和（現況：1.26） ・国道10号の損失時間が削減（現況：14.8万人時間/年） ②観光による地域活性化 ・休日が増大する観光交通の円滑化 ③物流効率化の支援 ・北部九州地域に集積する自動車関連企業の経済活動を支援 ・中津港から北九州港、苅田港へのアクセス性が向上 ④救急医療体制の支援 ・北九州地区及び中津救急医療圏が連携した救急医療体制の拡充（救急搬送の半数以上が管轄外へ搬送） ・救急救命施設への所要時間の短縮（豊前市～中津市民病院間）	・国道10号の交通混雑の緩和を図る。 ・平成21年度末の事業進捗率は、事業費ベースで約45%に達している。 ・今後は、引き続き残工事等の事業進捗を図る。 【コスト縮減等】 ・新技術・新工法の積極的活用等により、着実なコスト縮減	継続	道路局 国道・防災課 （課長 三浦 真紀）
一般国道202号 福岡外環状道路 九州地方整備局	再々評価	2,090	6,495	3,033	2.1	①交通混雑の緩和 ・並行道路（（主）大野城二丈線）の交通混雑が緩和（混雑度 H17：1.55） ②都市生活の利便性向上 ・福岡外環状道路（立花寺北～青葉市場入口）の所要時間が短縮 ③都市生活の安全性向上 ・並行道路（（主）大野城二丈線）の死傷事故件数が減少 ・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が短縮 ④歩行者・自転車の快適性向上 ・自転車走行環境整備区間として自転車走行空間を整備	・福岡都市圏の環状ネットワークを形成し、交通渋滞の緩和と秩序ある都市の発展に寄与する。 ・平成21年度末の事業進捗率は、事業費ベースで約98%であり、そのうち用地進捗率は100%に達している。 ・引き続き関係機関と調整を図りながら整備を推進していく。 【コスト縮減等】 ・湧水対策、発生土処分方法の変更等による増加【約18億円増】 ・横断歩道整備、工事騒音対策等による増加【約23億円増】 ・場所打ち杭及び仮設形状を変更し、部材厚・土留め工法の見直し等による減【約5億円】	継続	道路局 国道・防災課 （課長 三浦 真紀）
地域高規格道路 有明海沿岸道路 一般国道208号 大牟田高田道路、 高田大和バイパス、 大川バイパス 九州地方整備局	再々評価	2,010	2,647	2,142	1.2	①地域間の交流・連携の支援 ・沿線都市間のアクセスが向上（大牟田市～大川市間の所要時間の短縮） ・定住自立圏中心市へのアクセスが向上（中心市へのアクセスが向上する定住自立圏域人口：約43,000人） ②物流効率化の支援 ・地域産業の経済活動の効率化 ③三池港へのアクセスが向上 （大川市～三池港間の所要時間の短縮） ④地域開発計画等の支援 ・開発計画や構想プロジェクトの支援 ⑤救急医療活動の支援 ・救急医療活動のアクセス時間が短縮 ⑥交通混雑の緩和 ・交通転換による国道208号の交通混雑が緩和（混雑度 H17：1.29） ⑦交通安全性の向上 ・交通転換による国道208号の交通事故が減少	・地域高規格道路「有明海沿岸道路」の一部を形成し、地域間の連携及び交流促進を支援する。また、国道208号の交通混雑の緩和を図る。 ・平成21年度末の事業進捗率は、事業費ベースで約67%であり、そのうち用地進捗率は約96%に達している。 ・今後は、三池港IC～大牟田IC間（L=1.9km）、大和南IC～徳益IC間（L=3.2km）の平成23年度内の供用を目指し整備を進めており、その他未供用区間の早期供用に向けて整備を図っていく。 【コスト縮減等】 ・当面暫定2車線整備に必要な事業費に見直し【約367億円】 ・公共工事等による新技術活用システム（NETIS）の活用【約2億円】 ・建設発生土の利用【約1億円】	継続	道路局 国道・防災課 （課長 三浦 真紀）
地域高規格道路 有明海沿岸道路 一般国道208号 大川佐賀道路 九州地方整備局	再々評価	560	776	366	2.1	①交通混雑の緩和 ・国道208号の損失時間が削減（現況：120.0万人時間/年） ・混雑度が低下（現況：国道208号2車線区間混雑度1.6、主）佐賀外環状線混雑度1.2） ②交通安全性の向上 ・国道208号の死傷事故率が低下（現況：2車線区間205.8件/億台和、4車線区間224.0件/億台和） ・国道208号の交通事故件数が削減（現況：2車線区間90件/年、4車線区間130件/年） ③治道環境の改善 ・国道208号の騒音レベルが低減（2車線区間の現況：昼間71dB、夜間67dB） ④物流効率化の支援 ・佐賀空港から伊万里団地電子部品工場への所要時間が短縮 ⑤救急医療活動の支援 ・救急医療活動のアクセス時間が短縮 ⑥広域的な観光の支援 ・佐賀県有明海沿岸地域の観光客（約1,069万人/年間）の広域的な観光の支援	・地域高規格道路「有明海沿岸道路」の一部を形成し、有明海沿岸部都市群の地域間の連携及び交流促進を支援する。また、国道208号等の並行現道の交通混雑の緩和を図る。 ・平成21年度末の事業進捗率は、事業費ベースで約3%である。 ・今後は、早期の用地買収および工事の着手に向けて、地質調査および道路予備設計の進捗を図る。 【コスト縮減等】 ・当面暫定2車線整備に必要な事業費に見直し【約149億円】 ・新技術・新工法の積極的活用等により、着実なコスト縮減	継続	道路局 国道・防災課 （課長 三浦 真紀）

一般国道322号 八丁峠道路 九州地方整備局	長期間継続中	167	185	【内訳】 走行時間短縮便益：145億円 走行経費減少便益：36億円 交通事故減少便益：4.5億円 【主な根拠】 計画交通量 6,200台/日	137	1.3	①地域間の連携・交流・物流効率化の支援 ・大分自動車道（甘木IC）・重要港湾へのアクセス向上（嘉麻市～甘木IC間、朝倉市～北九州港間、朝倉市～苅田港間） ・輸送コストを下げ、生産性の向上を支援 ・観光の振興支援（秋月城跡） ②道路の信頼性向上 ・災害及び事前通行規制による通行規制の回避 ・通行止めの際の迂回時間の短縮（5箇年平均で7日間） ③交通安全性の向上 ・幅員狭小、線形不良（急カーブ、急勾配）が解消し、走行性が向上 ・大型車のすれ違いが困難な区間（幅員5.5m未満）の解消（供用前 約3割→供用後 解消） ・交通事故が多発する線形不良箇所の回避 ・設計速度50km/hを満足しないカーブの解消（供用前129箇所→供用後 解消） ・設計速度50km/hを満足しない縦断勾配の解消（供用前約3割→供用後 解消） ④救急医療体制の支援 ・利用可能救急医療施設（二次医療施設）の増加が見込まれる	・国道322号の最後の未改良区間、異常気象時通行規制区間の解消及び冬季の積雪、路面凍結による通行規制の解消を行い、走行性の向上、信頼性の確保、所要時間の短縮を図り、北部九州の物流拠点と県南部等を結ぶ等物流の効率化や地域間の連携・交流を支援する。 ・平成21年度末の事業進捗率は、事業費ベースで約5%であり、そのうち用地進捗率は約87%に達している。 ・今後は、引き続き残工事等の事業進捗を図っていく。 【コスト縮減等】 ・トンネル掘削に伴い発生するズリ（残土）の他事業への活用に努める ・新技術・新工法の積極的活用等により、着実なコスト縮減	継続	道路局 国道・防災課 （課長 三浦 真紀）
西九州自動車道 一般国道497号 今宿道路 九州地方整備局	長期間継続中	2,739	16,559	【内訳】 走行時間短縮便益：15,100億円 走行経費減少便益：1,132億円 交通事故減少便益：327億円 【主な根拠】 計画交通量 自専 14,800台/日～25,800台/日 一般 3,100台/日～53,200台/日	4,502	3.7	①地域間連携の強化 ・県域（圏域）における断面交通量が増加 ②地域開発の支援 ・企業立地数が増加（前原1C南産業団地に5企業立地済み、2企業進出予定）（糸島リサーチパークに1機関連立地済み、2機関連出予定） ③救急医療活動の支援 ・第二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が短縮 ④交通混雑の緩和 ・並行道路（国道202号現道）の混雑度が低下（H17現況：1.62）	・西九州自動車道の一部を形成し、地域の連携を強化するとともに、高速定時性を確保する。また、沿線地域の交通混雑を緩和し、地域開発の支援に寄与する。 ・平成21年度末の事業進捗率は、事業費ベースで約82%であり、そのうち用地進捗率は約87%に達している。 ・今後は、事業効果を早期発現できるよう、引き続き関係機関と調整を図りながら整備の推進を図っていく。 【コスト縮減等】 ・高架橋基礎工の変更等による増加（耐震補強及び耐震設計等）【約40億円増】 ・福岡高速1号線および5号線との亘り線整備追加による増加【約130億円増】 ・一般部2車線整備追加による増加（糸島市有田西～糸島市東）【約40億円増】 ・道路構造の変更等による増加（盛土→橋梁）【約140億円増】 ・当面2車線整備に必要な事業費に見直し（一般部：飯氏～有田西）【約8億円】 ・福岡高速5号線との亘り線における下部工構造の見直し【約3億円】	継続	道路局 国道・防災課 （課長 三浦 真紀）
一般国道34号 神埼佐賀拡幅 九州地方整備局	再々評価	153	276	【内訳】 走行時間短縮便益：249億円 走行経費減少便益：16億円 交通事故減少便益：11億円 【主な根拠】 計画交通量 23,700台/日～35,500台/日	169	1.6	①交通混雑の緩和 ・上大童交差点の渋滞緩和（供用前470m→供用後170m） ・旅行速度の向上（現況：30.1km/h） ・国道34号の損失時間が削減（現況32.8万人時間/年） ・混雑度が低下（現況：1.73） ②交通安全性の向上 ・死傷事故率が低下（現況：162件/億台・年） ・国道34号の交通事故件数が削減（現況：38件/年） ③救急医療活動の支援 ・救急医療活動のアクセス時間が短縮 ④沿道環境の改善 ・沿線地域の騒音レベルが低減（現況：昼間74dB、夜間72dB） ⑤地域開発の支援 ・主要な集客施設へのアクセス性向上により地域開発を支援（吉野ヶ里歴史公園・兵庫北土地区画整理事業など） ⑥良好な景観形成への配慮 ・歩道部に植栽帯などを設け景観に配慮	・佐賀市東部や神埼市の交通混雑緩和と、交通安全の確保や沿道環境の改善を図る。 ・平成21年度末の事業進捗率は、事業費ベースで約67%であり、そのうち用地進捗率は約63%に達している。 ・今後は、引き続き残区間等の用地買収などの事業進捗を図っていく。 【コスト縮減等】 ・橋梁の架け替えに伴い、耐震性鋼材や鋼管ソイルセメント杭を採用することによるコスト縮減【約2億円】 ・掘立交差点は、当面の間平面交差点として整備することによる【約15億円】	継続	道路局 国道・防災課 （課長 三浦 真紀）
地域高規格道路 佐賀唐津道路 一般国道203号 飯木バイパス 九州地方整備局	再々評価	340	633	【内訳】 走行時間短縮便益：504億円 走行経費減少便益：76億円 交通事故減少便益：53億円 【主な根拠】 計画交通量 15,800台/日～18,900台/日	512	1.2	①地域間の交流・連携の支援 ・企業の進出促進・利便性が向上 ・県内主要都市間のアクセスが向上（唐津市～佐賀市間） ②物流の効率化を支援 ・物流機能の向上 ・大型車通行支障箇所の解消（1箇所解消） ③交通混雑の緩和 ・飯木バイパスへの交通転換による国道203号の交通混雑が緩和（未供用区間の現況混雑度：1.71） ・国道203号の損失時間が削減（現況：10.0万人時間/年） ④安全性の向上 ・死傷事故率が減少（未供用区間の現況：73件/億台・年） ・走行時の安全性向上（急カーブの危険箇所数の解消：1箇所解消） ⑤救急医療活動の支援 ・救急医療活動のアクセス時間が短縮	・唐津市と佐賀市を連絡する地域高規格道路「佐賀唐津道路」の一部を構成し、広域的な交流・連携を支援する。また、国道203号の安全性の向上に寄与する。 ・平成21年度末の事業進捗率は、事業費ベースで約90%であり、そのうち用地進捗率は約99%に達している。 ・今後は、事業効果を早期発現できるよう、引き続き用地買収を促進するとともに、早期供用に向けて事業を推進する。 【コスト縮減等】 ・当面2車線整備に必要な事業費に見直し【約82億円】 ・新技術・新工法の積極的活用等により、着実なコスト縮減	継続	道路局 国道・防災課 （課長 三浦 真紀）

西九州自動車道 一般国道497号 唐津伊万里道路 九州地方整備局	再々評価	655	1,393	【内訳】 走行時間短縮便益：1,068億円 走行経費減少便益：211億円 交通事故減少便益：115億円 【主な根拠】 計画交通量 16,900台/日～21,300台/日	721	1.9	①地域間の交流連携の支援 ・沿線都市間の所要時間が短縮（唐津市～伊万里市間） ②物流の効率化支援 ・広域的な物流の支援（伊万里港から最寄りICへが所要時間短縮） ・地域ブランドの支援（松浦港（まあいじ、さば類の輸送）～福岡IC間の所要時間短縮、JA伊万里 梨集荷場～福岡IC間の所要時間短縮） ③救急医療活動の支援 ・救急医療活動のアクセス時間が短縮 ④地域の防災機能・安全性の向上 ・災害時の迂回時間の短縮（唐津市～伊万里市間） ⑤活力ある地域づくりの支援 ・開発計画の支援 ・観光活性化の支援	・西九州自動車道の一部を形成するとともに、九州北西部の広域的な連携を図り、地域の活性化を支援する。また、国道202号の災害時における代替路線として寄与する。 ・平成21年度末の事業進捗率は、事業費ベースで約59%であり、そのうち用地進捗率は約87%に達している。 ・今後は、事業効果を早期発現できるよう、引き続き用地買収を促進するとともに、早期供用に向けて事業を推進していく。 【コスト縮減等】 ・当面暫定2車線整備に必要な事業費に見直し【約222億円】 ・新技術採用によるコスト縮減【約1億円】	継続	道路局 国道・防災課 （課長 三浦 真紀）
西九州自動車道 一般国道497号 伊万里松浦道路 九州地方整備局	再々評価	677	774	【内訳】 走行時間短縮便益：577億円 走行経費減少便益：128億円 交通事故減少便益：69億円 【主な根拠】 計画交通量 9,100台/日～13,600台/日	569	1.4	①地域間の交流連携の支援 ・沿線都市間の所要時間が短縮（伊万里市～松浦市間） ②物流の効率化支援 ・広域的な物流の支援（伊万里港から最寄りICへの所要時間が短縮） ・地域ブランドの支援（松浦港（まあいじ、さば類の輸送）～福岡IC間の所要時間短縮） ③救急医療活動の支援 ・救急医療活動のアクセス時間が短縮 ④地域の防災機能・安全性の向上 ・災害時の迂回時間が短縮（伊万里市～松浦市間） ・走行時の安全性向上（急カーブの危険箇所数の解消：28箇所解消） ⑤活力ある地域づくりの支援 ・開発計画の支援 ・観光活性化の支援	・西九州自動車道の一部を形成するとともに、九州北西部の広域的な連携を図り、地域の活性化を支援する。また、国道204号の災害時における代替路線として寄与する。 ・平成21年度末の事業進捗率は、事業費ベースで約10%であり、そのうち用地進捗率は約17%に達している。 ・今後は、事業効果を早期発現できるよう、引き続き用地買収を促進するとともに、早期供用に向けて事業を推進する。 【コスト縮減等】 ・道路縦横断計画の再検討によるコスト縮減	継続	道路局 国道・防災課 （課長 三浦 真紀）
一般国道34号 大村拡幅 九州地方整備局	再々評価	144	293	【内訳】 走行時間短縮便益：281億円 走行経費減少便益：10億円 交通事故減少便益：1.8億円 【主な根拠】 計画交通量 38,300台/日～47,300台/日	163	1.8	①交通混雑の緩和 ・国立医療センター入口交差点の渋滞が解消（朝ピーク：供用前710 m ⇒ 供用後 0 m、夕ピーク：供用前600 m ⇒ 供用後 0 m） ・国道34号の損失時間が削減（現況：52.1万人時間/年） ・国道34号の旅行速度が向上（現況：28.6km/h） ・国道34号の混雑度が低下（現況：1.43） ②交通安全性の向上 ・中央帯有無別死傷事故率が低下（現況：中央帯なし159.0件/億キロ） ・国道34号の交通事故件数が削減（現況：16件/年） ③沿道環境の改善 ・沿線地域の騒音レベルが低減（H22供用区間の：昼間70dB、夜間67dB） ④救急医療活動の支援 ・救急医療活動のアクセス時間が短縮 ⑤交通結節機能の強化 ・長崎空港へのアクセスが向上 ⑥ゆとりある生活の支援 ・歩道幅員の拡幅による歩きやすさの向上 ⑦活力ある地域づくりの支援 ・オフィスアルカディア事業の促進支援	・大村市内及び周辺部の交通渋滞の緩和を図る。 ・平成21年度末の事業進捗率は、事業費ベースで約81%であり、そのうち用地進捗率は約84%に達している。 ・今後は、引き続き残工事等の事業進捗を図る。 【コスト縮減等】 ・等之浦橋橋台のインテグリティ工法の採用によるコスト縮減【約1億円】 ・土捨場変更に伴う増加【約6億円増】 ・沿道環境対策に伴う増加【約9億円増】 ・軟弱地盤対策等に伴う増加【12億円増】	継続	道路局 国道・防災課 （課長 三浦 真紀）
地域高規格道路 島原道路 一般国道57号 森山拡幅 九州地方整備局	その他	509	810	【内訳】 走行時間短縮便益：718億円 走行経費減少便益：62億円 交通事故減少便益：31億円 【主な根拠】 計画交通量 12,500台/日～32,000台/日	477	1.7	①高速ネットワークの構築 ・諫早ICアクセスが向上（島原市～諫早IC間） ②交通結節機能の強化 ・長崎空港アクセス所要時間が短縮（島原市～長崎空港間） ③観光支援 ・主要観光地へのアクセスが向上（島原城～長崎空港間） ④地域活性化 ・諫早ICアクセスが向上（島原青果市場～諫早IC間、深江漁港～諫早IC間） ⑤交通渋滞の解消・緩和 ・国道57号の損失時間の削減（現況：76.0万人時間/年） ⑥救急医療活動の支援 ・救急医療活動のアクセス時間が短縮	・地域高規格道路「島原道路」の一部を形成し、島原半島地域と県央地域を結ぶことによる地域間の連携強化、観光の支援等に寄与する。また、国道57号の交通混雑の緩和を図る。 ・平成21年度末の事業進捗率は、事業費ベースで約27%であり、そのうち用地進捗率は約48%に達している。 ・今後は、引き続き残工事の事業進捗を図る。 【コスト縮減等】 ・道路構造の変更による増加（交差道路の集約検討による減額を含む）【約201億円増】 ・用地補償計画の見直し、埋蔵文化財調査等による事業費の増加【約13億円増】	継続	道路局 国道・防災課 （課長 三浦 真紀）

地域高規格道路 島原道路 一般国道251号 島原中央道路 九州地方整備局	長期間継続中	251	388	【内訳】 走行時間短縮便益：298億円 走行経費減少便益：61億円 交通事故減少便益：29億円 【主な根拠】 計画交通量 5,500台/日～14,700台/日	253	1.5	①交通混雑の緩和 ・国道251号の渋滞損失時間が削減（現況：28.5万人時間/年） ・国道251号の旅行速度が向上（現況19.4km/h） ・国道251号の混雑度が低下（現況：1.82） ②交通安全性の向上 ・国道251号の死傷事故件数が減少（現況：36件/年） ③地域間交流・連携の促進 ・主要地域間の所要時間が短縮（旧深江町から旧有明町間、雲仙市から南島原市間） ④観光行動の支援 ・主要観光地へのアクセス所要時間の短縮（雲仙災害記念館～諫早IC） ⑤農産品輸送の支援 ・いちご・ばれいしょなど主要農産物の販路拡大 ・諫早ICまでの所要時間が短縮（JA農産センター～諫早IC） ⑥緊急医療活動の支援 ・第二次医療施設へのアクセス時間が短縮（旧有明町～第二次医療施設、旧島原市北部～第二次医療施設） ⑦代替路の確保 ・事故発生時の島原中央道路による迂回走行時間の短縮	・地域高規格道路「島原道路」の一部を形成し、島原半島の地域間連携強化、経済活性化及び観光の支援に寄与する。また、国道251号の交通混雑の緩和・平成21年度末の事業進捗率は事業費ベースで約60%であり、そのうち用地進捗率は約85%に達している。 ・今後は、引き続き関係機関と調整を図りながら暫定2車線供用に向け整備を図っていく。 【コスト縮減等】 ・当面暫定2車線整備に必要な事業費に見直し【約79億円】 ・新技術・新工法の積極的活用等により、着実なコスト縮減	継続	道路局 国道・防災課 （課長 三浦 真紀）
一般国道3号 熊本北バイパス 九州地方整備局	再々評価	749	5,120	【内訳】 走行時間短縮便益：4,541億円 走行経費減少便益：410億円 交通事故減少便益：170億円 【主な根拠】 計画交通量 22,000台/日～48,900台/日	1,134	4.5	①交通混雑の緩和 ・熊本北バイパスへの交通転換による交通混雑の緩和 ・淨行寺交差点の渋滞が緩和（供用前2,600m⇒供用後1,350m） ・国道3号、国道387号の損失時間が削減（現況：190.1万人時間/年） ・国道3号の旅行速度が向上（現況：17.2km/h） ・混雑度が低下（現況：1.9） ②交通安全性の向上 ・死傷事故率が低下（現況：199件/億台キロ） ・国道3号の死傷交通事故件数が減少（現況：225件/年） ・周辺の生活道路から通過交通が減少し、歩行者・自転車の安全性が向上 ③緊急医療活動の支援 ・救急医療活動のアクセス時間が短縮 ④地域間交流・連携の推進 ・流入交通の適正な分散化により、アクセス円滑化に寄与 ・熊本市四方寄町から熊本県までの所要時間が短縮 ⑤観光行動の支援 ・市街地部の混雑緩和により、自家用車や公共交通による観光行動の円滑化を支援	・熊本市及び沿線地域の交通混雑の緩和を図る。 ・平成21年度末の事業進捗率は、事業費ベースで約92%であり、そのうち用地進捗率は約97%に達している。 ・今後は、引き続き、残区間（L=1.8km）の暫定供用に向けて、用地買収及び工事の推進を図る。 【コスト縮減等】 ・当面暫定2車線整備に必要な事業費に見直し【約55億円】	継続	道路局 国道・防災課 （課長 三浦 真紀）
南九州西回り自動車道 一般国道3号 芦北出水道路 九州地方整備局	その他	950	1,445	【内訳】 走行時間短縮便益：1,011億円 走行経費減少便益：288億円 交通事故減少便益：145億円 【主な根拠】 計画交通量 13,500台/日～19,500台/日	852	1.7	① 地域間交流・連携の支援 ・主要地域間の所要時間が短縮（芦北町（町役場）～水俣市（市役所）間） ② 災害に強いネットワークの構築 ・緊急搬送ネットワークの確保 ③ 物流効率化の支援 ・水俣市（市役所）～八代港（重要港湾）間の所要時間が短縮 ・芦北町の「デコボン」、天草市の「青魚の削り節」など、本州方面への農林水産品の物流を支援 ④ 救急医療活動の支援 ・水俣市（市役所）～第三次救急医療施設（熊本赤十字病院）間の搬送時間が短縮 ・救急医療活動のアクセス時間が短縮 ⑤ 交通渋滞の緩和 ・国道3号の交通混雑が緩和 ・損失時間が削減（現況：32.0万人時間/年） ⑥ 交通安全性の向上 ・国道3号の死傷事故件数が減少（現況：115件/年）	・南九州西回り自動車道の一部を形成し、地域経済の活性化、物流の効率化等の支援に寄与する。また、国道3号の災害時における代替道路としての機能を有する。 ・平成21年度末の事業進捗率は、事業費ベースで約19%であり、そのうち用地進捗率は約26%に達している。 ・今後は、引き続き用地買収及び工事を推進していく。 【コスト縮減等】 ・当面暫定2車線整備に必要な事業費に見直し【約478億円】 ・函集形式の見直し【約1億円】	継続	道路局 国道・防災課 （課長 三浦 真紀）
地域高規格道路 熊本天草幹線道路 一般国道57号 熊本宇土道路 九州地方整備局	再々評価	338	518	【内訳】 走行時間短縮便益：412億円 走行経費減少便益：74億円 交通事故減少便益：32億円 【主な根拠】 計画交通量 10,400台/日	301	1.7	①交通混雑の緩和 ・熊本宇土道路への交通転換による国道57号の交通混雑の緩和 ・国道57号の混雑度の低下（現況：1.28） ・国道57号の損失時間の削減（現況：39.1万人時間/年） ・国道57号の旅行速度の向上（現況：37.7km/h） ②交通安全性の向上 ・死傷事故率の低下（現況：85.5件/億台キロ） ・死傷事故件数の減少（現況：213件/年） ③物流効率化の支援 ・時間短縮による水産品、農産品の鮮度向上や市場拡大 ・天草漁業協同組合から熊本地方卸売市場までの所要時間が短縮 ④観光による地域活性化 ・休日に増大する観光交通の円滑化（平日と比較した休日交通量の増加割合：約1.23倍 H17交通センサス値） ・宇土地域の観光客数（H21/H17：約1.1倍） ⑤救急医療活動の支援 ・救急医療活動のアクセス時間が短縮	・地域高規格道路「熊本天草幹線道路」の一部を形成し、地域振興及び連携を支援する。また、国道57号の交通混雑の緩和を図る。 ・平成21年度末の事業進捗率は、事業費ベースで約23%であり、そのうち用地進捗率は約84%に達している。 ・今後は、引き続き用地買収及び工事を推進していく。 【コスト縮減等】 ・当面暫定2車線整備に必要な事業費に見直し【約66億円】 ・軟弱地盤対策・橋梁検討委員会を設置し最適な施工方法を検討し、着実なコスト縮減に取り組む	継続	道路局 国道・防災課 （課長 三浦 真紀）

東九州自動車道 佐伯～蒲江 九州地方整備局	その他	763	1,018	731	1.4	①物流の効率化を支援 ・佐伯IC～JAおいた蒲江配送センターへのアクセスが向上 ②災害に強いネットワークの構築 ・波多津～佐伯市間の迂回アクセスが向上 ③救急医療活動の支援 ・旧蒲江町から二次救急医療施設（佐伯市）への救急搬送の支援 ・救急医療活動のアクセス時間が短縮 ④観光地へのアクセスを支援 ・大分市～大分県マリナルチャーターセンターへのアクセスが向上 ⑤安全性の向上 ・佐伯～北川間の整備により、国道10号及び国道388号の死者事故件数が減少（現況：85件/年）	・九州東部の広域的な連携を図り、物流の効率化及び地域の発展等を支援する。また、国道10号及び国道388号の災害時における代替路線としての機能を有する。 ・平成21年度末の事業進捗率は、事業費ベースで約24%であり、そのうち用地進捗率は約88%に達している。 ・今後は、平成20年6月28日に開通した「津久見IC～佐伯IC間」に接続し、事業効果を早期発現できるよう、引き続き用地買収を促進するとともに、トンネル工事等の事業進捗を図っていく。 【コスト縮減等】 ・トンネル工の地山分類の変更及び法面対策の追加による増加【約3億円増】 ・建設発生土の有効利用等により【約3億円】	継続	道路局 国道・防災課 （課長 三浦 真紀）
東九州自動車道 蒲江～北川 九州地方整備局	長期間継続中	938	1,600	977	1.6	①物流の効率化を支援 ・佐伯～北川間の整備により、大分県長IC～北浦漁業協同組合へのアクセスが向上 ②災害に強いネットワークの構築 ・旧北浦町～延岡市間の迂回アクセスが向上 ③救急医療活動の支援 ・旧北浦町から三次救急医療施設（延岡市）への救急搬送の支援 ・救急医療活動のアクセス時間が短縮 ④観光地へのアクセスを支援 ・延岡市～大分県マリナルチャーターセンターへのアクセスが向上 ⑤安全性の向上 ・佐伯～北川間の整備により、国道10号及び国道388号の死者事故件数が減少（現況：85件/年）	・九州東部の広域的な連携を図り、物流の効率化及び地域の発展等を支援する。また、国道10号及び国道388号の災害時における代替路線としての機能を有する。 ・平成21年度末の事業進捗率は、事業費ベースで約45%であり、そのうち用地進捗率は約98%に達している。 ・今後は、事業効果を早期発現できるよう、引き続き用地買収を促進するとともに、トンネル工事等の事業進捗を図っていく。 【コスト縮減等】 ・トンネル掘削土の受入れ地の見直しによる運搬コストの縮減	継続	道路局 国道・防災課 （課長 三浦 真紀）
一般国道10号 古国府広幅 九州地方整備局	再々評価	97	173	112	1.5	①交通混雑の緩和 ・国道10号の損失時間の削減（現況：1.6万人時間/年） ・当該区間の混雑度が低下（現況：2.12） ・当該区間における旅行速度の向上 ・大道陸橋撤去時の一時的な4車線供用（暫定）に伴う交通混雑の緩和 ②沿道環境の改善 ・平面化、中央帯、歩道整備による沿線地域の騒音レベルの低減（昼間：現況71dB、夜間：現況66dB） ③交通安全の向上 ・死傷事故率の低下（現況：125.1件/億台年） ・供用区間（国道10号）の交通事故件数の削減（現況：7.3件/年） ・自転車歩行者道の設置による歩きやすさと自転車走行性の向上 ④都市開発の支援 ・歴史公園（計画中）への利便性確保により新たな観光拠点形成を支援	・大分都市部における国道10号の交通混雑の緩和及び沿道環境の改善、交通安全性の向上を図る。 ・平成21年度末の事業進捗率は、事業費ベースで約88%であり、そのうち用地進捗率は約99%に達している。 ・今後は、引き続き残工事等の事業進捗を図っていく。 【コスト縮減等】 ・新技術・新工法の積極的活用等により、着実なコスト縮減	継続	道路局 国道・防災課 （課長 三浦 真紀）
地域高規格道路 中津日田道路 一般国道212号 三光本耶馬溪道路 九州地方整備局	一定期間未着工	426	404	312	1.3	①物流の効率化 ・自動車関連産業の活性化（信頼性の向上による自動車部品輸送の運行計画時間が短縮） ・港湾物流の促進 ・農畜産品の市場拡大 ②広域観光の振興支援 ・紅葉時の休日の交通混雑が緩和 ・広域観光周遊ルートの形成 ③地域医療活動の支援 ・救急医療活動のアクセス時間が短縮 ④災害に強い道路ネットワークの構築 ・災害時における代替路の確保 ⑤交通安全性の向上 ・死傷事故率が低下（現況：38.1件/億台年） ・国道212号及び国道500号の交通事故件数が削減（現況：29件/年）	・地域高規格道路「中津日田道路」の一部を形成し、物流の効率化及び広域観光の振興を支援する。また、地域医療活動の支援や交通安全性の向上、災害に強い道路ネットワークの構築を図る。 ・平成21年度末の事業進捗率は、事業費ベースで約3%である。 ・今後は、引き続き調査設計の実施と用地買収着手に向け、事業進捗を図っていく。 【コスト縮減等】 ・新技術・新工法の積極的活用等により、着実なコスト縮減	継続	道路局 国道・防災課 （課長 三浦 真紀）
一般国道10号 門川日向広幅 九州地方整備局	再々評価	314	2,737	651	4.2	①交通混雑の緩和 ・国道10号の損失時間が削減（現況：70万人時間/年） ・国道10号の混雑度が低下（混雑度：1.40） ・新生町交差点の渋滞が解消（790m→0m） ②交通安全性の向上 ・財光寺地区の事故発生件数が減少（現況：60件/年） ③沿道環境の改善 ・財光寺地区の騒音値が低減（現況：昼間71dB、夜間：68dB） ④物流効率化の支援 ・東九州自動車道へのアクセスが向上 ⑤細島港へのアクセスが向上 ⑥中心市街地活性化の支援 ・中心市街地へのアクセスが向上 ⑦救急医療活動の支援 ・救急医療活動のアクセス時間が短縮	・国道10号の交通混雑の緩和及び沿道環境の改善、高速ICへのアクセス向上を図り、沿線地域の発展に寄与する。 ・平成21年度末の事業進捗率は、事業費ベースで約75%であり、そのうち用地進捗率は約71%に達している。 ・今後は、残区間の用地調査及び用地買収等を図る。 【コスト縮減等】 ・小倉ヶ浜交差点の構造変更（立体→平面交差）により【約8億円】 ・塩見大橋の耐震補強、地質条件による工法変更による増加【約8億円増】 ・赤岩新橋の地質条件変更等による増加【約4億円増】 ・沿道環境対策による増加【約3億円増】 ・用地補償計画の見直しに伴う増加【約7億円増】	継続	道路局 国道・防災課 （課長 三浦 真紀）

一般国道218号 北方延岡道路 九州地方整備局	再々評価	362	607	【内訳】 走行時間短縮便益：414億円 走行経費減少便益：118億円 交通事故減少便益：75億円 【主な根拠】 計画交通量 9,300台/日～15,400台/日	385	1.6	①災害に強いネットワークの構築 ・災害時の代替ルートの確保 ・災害時における通行止めの解消（H17.9の台風時には冠水により国道218号で約22日間の全面通行止） ②救急医療活動の支援 ・救急医療活動のアクセス時間が短縮 ③走行環境の改善 ・並行する国道218号の死傷事故率が低下（現況：64.7件/億台キロ） ・並行する国道218号の事故発生件数が減少（現況：66件/年） ④地域開発の支援 ・企業立地の増加（延岡JCT・ICに隣接する工業団地クリアパークの立地状況（H12：1件→H21：6件【完売】）） ⑤地域産業の振興支援 ・輸送支援による販路拡大、産業経済活動圏の拡大 ・九州の消費地である福岡市への所要時間が短縮 ⑥広域観光の振興支援 ・県内有数の観光地である高千穂町へのアクセスが向上	・国道218号被災時の代替ルートとなるとともに、東九州自動車道や九州横断延岡線と一体となった広域交通ネットワークを形成することにより、宮崎県北地域の安全・安心な暮らしや産業振興等の支援に寄与する。 ・平成21年度末の事業進捗率は、事業費ベースで約70%であり、そのうち用地進捗率は約90%に達している。 ・今後は、引き続き未供用区間の完成に向け事業進捗を図っていく。 【コスト縮減等】 ・1工区のルート変更に伴う増加【約45億円増】 ・橋梁構造から盛土構造への見直し【約2億円】 ・2、3工区を当面暫定2車線整備に必要な事業費に見直し【約66億円】	継続	道路局 国道・防災課 （課長 三浦 真紀）
南九州西回り自動車道 一般国道3号 出水阿久根道路 九州地方整備局	再々評価	449	538	【内訳】 走行時間短縮便益：397億円 走行経費減少便益：73億円 交通事故減少便益：68億円 【主な根拠】 計画交通量 9,600台/日～17,300台/日	431	1.2	①地域間交流・連携の支援 ・主要地域間のアクセスが向上（阿久根市～出水市間） ②災害に強いネットワークの構築 ・緊急搬送ネットワークの確保 ③物流効率化の支援 ・重要港湾である川内港へのアクセスが向上（出水市～川内港） ・鮮度向上によりブランド水産物の市場価値向上が見込まれる（東町産塩（長島町）のワリ（鰯王）） ④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（出水市役所から鹿児島市立病院までの所要時間が短縮） ・救急医療活動のアクセス時間が短縮 ⑤観光による地域活性化 ・観光地へのアクセスが向上（八代IC～ツル観覧センター） ⑥交通渋滞の緩和 ・国道3号の交通混雑が緩和 ⑦交通安全性の向上 ・国道3号の死傷事故件数が減少（現況：63件/年）	・南九州西回り自動車道の一部を形成し、地域経済の活性化、物流の効率化等の支援に寄与する。また、国道3号の災害時における代替道路としての機能を有する。 ・平成21年度末の事業進捗率は、事業費ベースで約23%であり、そのうち用地進捗率は約55%に達している。 ・今後は、引き続き用地買収及び工事を推進していく。 【コスト縮減等】 ・当面暫定2車線整備に必要な事業費に見直し【約106億円】	継続	道路局 国道・防災課 （課長 三浦 真紀）
地域高規格道路 沖縄西海岸道路 一般国道58号 読谷道路 沖縄総合事務局	長期間継続中	620	1,646	【内訳】 走行時間短縮便益：1381億円 走行経費減少便益：194億円 交通事故減少便益：71億円 【主な根拠】 計画交通量 27,500台/日	546	3.0	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に寄与。 ②個性ある地域の形成 ・世界遺産である座喜城址から近郊の観光拠点である北谷町への所要時間の短縮に寄与。 ③安全で安心できる暮らしの確保 ・読谷村役場から第3次医療施設である県立中部病院への所要時間の短縮に寄与。	【事業の必要性】 ・国道58号現道の交通量は増加傾向である。⇒交通渋滞の緩和 ・読谷村の人口、観光入込み客数は増加傾向である。また、平成18年に読谷補助飛行場が返還されており、その中心を貫通する読谷道路を中心とした土地地区画整理事業（予定）が進行中。⇒観光、地域活性化等の支援	継続	道路局 国道・防災課 （課長 三浦 真紀）
地域高規格道路 沖縄西海岸道路 一般国道58号 那覇西道路 沖縄総合事務局	長期間継続中	1,678 【残事業=5】	408 【残事業=408】	【内訳】 走行時間短縮便益：296億円 走行経費減少便益：70億円 交通事故減少便益：42億円 【主な根拠】 計画交通量 20,500台/日	1,956 【残事業=24】	0.2 【残事業=17.0】	①円滑なモビリティの確保 ・現道等の交通量及び渋滞損失時間の削減に寄与。 ・那覇空港から那覇新港までの所要時間の短縮が見込まれる。 ②安全で安心できる暮らしの確保 ・那覇空港周辺から第3次医療施設である浦添総合病院への所要時間の短縮に寄与。	【事業の必要性】 ・那覇空港と那覇港の一体的運用による貨物輸送の効率化も検討されている。⇒物流の支援 ・並行する国道58号は、交通量が7万台/日、混雑度は1.5を超えている。 ・ピーク時旅行速度は14.3km/hと、全国ワースト1位となっている。⇒交通渋滞の緩和 ・死傷事故率が300件/億台キロを超える箇所が3箇所存在している。⇒交通安全の確保・沿道環境の改善	評価手帳中	道路局 国道・防災課 （課長 三浦 真紀）
一般国道329号 金武バイパス 沖縄総合事務局	再々評価	152	212	【内訳】 走行時間短縮便益：197億円 走行経費減少便益：8.1億円 交通事故減少便益：6.8億円 【主な根拠】 計画交通量 10,300台/日	198	1.1	①円滑なモビリティの確保 ・現道等の渋滞損失時間の削減に寄与。 ②交通安全の確保 ・快適な走行が可能な区間の割合が向上 ③個性ある地域の形成 ・高速道路から金武町内の主要観光施設までの所要時間の短縮に寄与。	【事業の必要性】 ・国道329号は、急カーブや急勾配の線形不良箇所が多数存在し、走行時に交通事故の恐れが高い路線となっている。⇒交通安全の確保 ・国道329号では、年々の交通量の増加に伴う走行性の悪化により、高速道路までのアクセス性が悪くなり、町内に点在する観光資源への訪問や農作物の出荷の際に利便性を損なっている。⇒地域交流の促進 ・現道区間沿道は、住宅が密集しており、交差点や車両出入口が多いため、渋滞が発生しており、幹線道路機能が低下している。⇒幹線道路としての機能向上	継続	道路局 国道・防災課 （課長 三浦 真紀）
地域高規格道路 沖縄西海岸道路 一般国道331号 豊見城道路 沖縄総合事務局	再々評価	405	1,642	【内訳】 走行時間短縮便益：1,325億円 走行経費減少便益：224億円 交通事故減少便益：93億円 【主な根拠】 計画交通量 36,800台/日	489	3.4	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に寄与。 ・那覇空港からひめゆりの塔や平和記念公園等の主要観光地までの定時性、速達性の向上に寄与。 ②物流効率化の支援 ・農産物出荷の搬送時間の短縮に寄与。（永満市真来里交差点付近～中央卸売市場） ③安全で安心できる暮らしの確保 ・豊崎タウンから豊見城中央病院（二次医療施設）までの所要時間の短縮に寄与。	【事業の必要性】 ・豊見城市をはじめ本島南部に位置する自治体の人口等の伸びが大きい。 ・豊見城道路・糸満道路沿道には、豊崎タウン、潮崎タウンをはじめ、アウトレットモールあしびなー等の商業施設、道の駅、新しいビーチ等の立地、開発が進んでいる。 ⇒地域振興の支援 ・沖縄県の観光入込客数の増加に伴い、観光の起点となる那覇空港へのアクセス道路である。 ⇒観光産業等の支援 ・豊見城道路が暫定供用したものの国道331号、豊見城道路（暫定供用）は渋滞。⇒交通渋滞の緩和	継続	道路局 国道・防災課 （課長 三浦 真紀）

地域高規格道路 沖縄西海岸道路 一般国道331号 糸満道路 沖縄総合事務局	再々評価	505	895	【内訳】 走行時間短縮便益：730億円 走行経費減少便益：107億円 交通事故減少便益：58億円 【主な根拠】 計画交通量 21,700台/日	584	1.5	①円滑なモビリティの確保 ・現道等の渋滞損失時間の削減に寄与。 ・那覇空港からひめゆりの塔や平和記念公園等の主要観光地までの定時性・速達性の向上に寄与。 ②物流効率化の支援 ・農産物出荷の搬送時間の短縮が見込まれる。（糸満市真栄里交差点付近～中央卸売市場） ③安全で安心できる暮らしの確保 ・糸満市役所周辺から豊見城中央病院への所要時間の短縮に寄与。	【事業の必要性】 本島南部に位置する自治体の人口等の伸びが大きい。 ・豊見城道路・糸満道路沿道には、豊崎タウン、湖崎タウンをはじめアウトレットモールあしびな等の商業施設、道の駅、新しいビーチ等の立地、開業が進んでいる。⇒ 地域振興の支援 ・沖縄県の観光入込客数の増加に伴い、観光の起点となる那覇空港へのアクセス道路である。 ⇒ 観光産業等の支援	継続	道路局 国道・防災課 三浦 真紀)
那覇空港自動車道 一般国道506号 豊見城東道路 沖縄総合事務局	再々評価	1,230	2,212	【内訳】 走行時間短縮便益：1,796億円 走行経費減少便益：259億円 交通事故減少便益：157億円 【主な根拠】 計画交通量 38,600台/日	1,542	1.4	①円滑なモビリティの確保 ・現道等の渋滞損失時間の削減に寄与。 ・那覇空港から本島北部、中部への速達性・定時性向上に寄与。 ②安全で安心できる暮らしの確保 ・豊崎タウンから県立南部医療センター（三次医療施設）までの所要時間の短縮に寄与。	【事業の必要性】 ・那覇市周辺部、なかでも豊見城市、南風原町の人口、自動車保有台数の伸び率は高い。⇒ 交通渋滞の緩和 ・県全体の観光客数、観光収入が増加しており、本島南部と中部・北部を結ぶ道路としての期待大。⇒ 観光産業等の支援 ・那覇空港では、物流ハブ（拠点）としての活用が計画されており、那覇空港自動車道の整備により空港へのアクセシビリティが向上し、物流の支援も期待される。⇒ 物流の支援	継続	道路局 国道・防災課 三浦 真紀)
第二東海自動車道 （秦野～御殿場JCT） 中日本高速道路株式会社	一定期間 未着工	5,056	10,839	【内訳】 走行時間短縮便益：10,113億円 走行経費減少便益：565億円 交通事故減少便益：162億円 【主な根拠】 計画交通量 48,300台/日～50,600台/日	4,068	2.7	・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる ・緊急輸送路が通行止めになった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する ・特定重要港湾への所要時間短縮に伴う企業立地誘致等地域経済への貢献 ・大都市圏から地域観光資源への所要時間短縮に伴う観光客数増等地域観光産業への貢献	【事業の必要性等に関する視点】 ・人口は微増、工業製品出荷額や工場立地件数は落ち込んでいるものの、現東名は全線に渡り交通量が容量を上回り飽和状態。三大都市圏を相互に結び日本経済をけん引、東名とのダブルネットワークによる道路交通の信頼性向上、東名の渋滞解消が期待されている。 【事業進捗の見込みの視点】 ・事業着手後、中心杭打設を90%完了、現在地元協議54%完了、用地幅杭打設15%完了。 【コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点】 ・新技術・新工法や現地の状況変化も確認しながら積極的にコスト縮減を図っていく。	継続	道路局 高速道路課 （課長 縄田 正）
近畿自動車道名古屋神戸線 （菟野～亀山西JCT） 中日本高速道路株式会社	一定期間 未着工	1,798	5,383	【内訳】 走行時間短縮便益：4,743億円 走行経費減少便益：499億円 交通事故減少便益：141億円 【主な根拠】 計画交通量 41,100台/日	1,542	3.5	・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる ・緊急輸送路が通行止めになった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する ・大都市圏から地域観光資源への所要時間短縮に伴う観光客数増等地域観光産業への貢献	【事業の必要性等に関する視点】 ・人口は微増、工業製品出荷額や工場立地件数は落ち込んでいるものの、亀山・大津間の開通に伴い東名版では渋滞量が約3倍に増加。三大都市圏を相互に結び、日本経済をけん引、東名・名神とのダブルネットワークとして道路交通の信頼性向上、東名版自動車道の渋滞解消が期待されている。 【事業進捗の見込みの視点】 ・事業着手後、中心杭打設を完了。現在地元協議95%完了、用地幅杭打設48%完了。 【コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点】 ・新技術・新工法や現地の状況変化も確認しながら積極的にコスト縮減を図っていく。	継続	道路局 高速道路課 （課長 縄田 正）
中国横断自動車道姫路鳥取線 （播磨新宮～山崎JCT） 西日本高速道路株式会社	一定期間 未着工	598	637	【内訳】 走行時間短縮便益：636億円 走行経費減少便益：17億円 交通事故減少便益：17億円 【主な根拠】 計画交通量 6,200台/日	483	1.3	・新幹線へのアクセス向上が見込まれる ・農林水産業を主体とする地域から大都市圏への農林水産品の流通の利便性が向上 ・当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する ・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 ・並行する高速ネットワークの代替路線として機能する	【事業の必要性等に関する視点】 ・山陽地方と山陰地方を結ぶ高速道路ネットワークを形成 ・山陽自動車道と中国自動車道が接続されることにより、事故・渋滞・災害時等のリダンダンシー機能を発揮する ・播磨科学公園都市の更なる活性化を支援など便益に反映されていない効果も含め、当該区間の必要性は高い。 【事業進捗の見込みの視点】 ・現在までに路線測量や土質調査・自然環境調査及び設計を実施し、今後、地元設計協議を開始する予定である。 【コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点】 ・地元設計協議など事業進捗に合わせ精度を上げていくとともに、新技術・新工法や現地の状況変化も確認しながら今後ともコスト縮減を図っていく。	継続	道路局 高速道路課 （課長 縄田 正）
首都高速晴海線 首都高速道路株式会社	長期間継続中	375	1,235	【内訳】 走行時間短縮便益：973億円 走行費用減少便益：216億円 交通事故減少便益：45億円 【主な根拠】 計画交通量：8,700～14,200台/日	488	2.5	・高速湾岸線から晴海地区へのアクセス向上が見込まれる（15分～5分）。 ・緊急輸送道路である晴海通り及び都道放射34号線の代替路線となる。	・臨海部開発事業における晴海地区、豊洲地区の交通基盤の一部を担う。 ・高速湾岸線から晴海地区、豊洲地区に高速道路でアクセスが可能となり、利便性が向上するほか周辺の交通状況の改善が期待される。 ・豊洲～東雲JCT間は平成21年2月に供用済。 ・晴海～豊洲間は、周辺の開発状況等を勘案し、工事着手時期を検討中である。	継続	道路局 高速道路課 （課長 縄田 正）
高速横浜環状北線 首都高速道路株式会社	長期間継続中	3,399	5,359	【内訳】 走行時間短縮便益：4,237億円 走行費用減少便益：760億円 交通事故減少便益：362億円 【主な根拠】 計画交通量：14,200～46,700台/日	3,525	1.5	・新横浜地区から羽田空港等へのアクセス向上が見込まれる（40分～30分）。 ・首都高速三ツ沢線及び首都高速狩場線の代替路線として機能する。 ・緊急輸送道路である綱島街道、横浜上麻生道路などの代替路線となる。	・幹線道路の渋滞緩和とともに生活道路の安全性向上が期待される。 ・沿線の新横浜地区や京浜臨海部等には、多くの商業施設や主要企業が立地しており、アクセス向上に伴い、これら拠点の連携強化、活性化が見込まれる。 ・用地取得率は88%（平成22年10月現在）であり、引き続き平成28年度の供用に向けて事業を進める。 ・換気設備の効率的な配置計画を行うことにより、換気所駆体規模を縮小しコスト縮減を図る。	継続	道路局 高速道路課 （課長 縄田 正）

【港湾整備事業】
(直轄事業)

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					
奥尻港 本港地区 地域生活基盤整備 事業 北海道開発局	長期間継続中	83	156	【内訳】 滞船・多そう係留コストの削減便益：16億円 陸揚作業コストの削減便益：2.8億円 船舶の待避コストの削減便益：3.6億円 海難の減少便益：133億円 その他の便益：0.39億円 【主な根拠】 平成35年予測利用漁船隻数：62隻/年 避泊可能隻数：1隻	88	1.8	・一時避難場所の確保により、災害時の安全・安心の確保が図られる。 ・賑わい交流空間の形成により地域の活性化が図られる。 ・防風施設整備により就労環境の改善が図られる。	・既設防波堤の老朽化が激しく、整備を実施しない場合、小型船だまりが使用不能となり、小型船が物流岸壁の利用を強いられるため、本プロジェクトの必要性は高い。 ・事業が順調に進んだ場合には、平成30年代前半の完了を予定している。 ・既設防波堤から発生したコンクリートブロックを再利用すること等により、コスト縮減に取り組んでいる。	継続	北海道開発局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 笹島隆彦)
羽幌港 本港地区 耐震強化岸壁整備 事業 北海道開発局	長期間継続中	57	124	【内訳】 輸送コストの削減便益：5.3億円 移動コストの削減便益：113億円 震災時における輸送コストの削減便益：0.2億円 震災時における移動コストの削減便益：3.6億円 施設被害の回避：1.1億円 その他の便益：0.4億円 【主な根拠】 平成25年予測取扱貨物量：38千トン/年 平成25年予測利用旅客数：30千人/年 想定被災人口：9千人	61	2.0	・岸壁の耐震強化により、震災時における被害に対する地域住民の不安を軽減することができる。また、震災時においても物流が維持され、生活や産業活動の維持が図られる。 ・港内の狭隘化の解消による作業環境の改善が図られる。 ・港内静穏度が確保され、船舶の荷役及び航行等の安全性が向上する。 ・観光資源との連携による地域の活性化が図られる。	・離島フェリーが利用している岸壁は、建設後40年以上経過しており、老朽化が著しい。また、大規模地震発生時における背後地域や天売島・焼尻島への緊急物資輸送・物流機能の確保が図られるため、本プロジェクトの必要性は高い。 ・事業が順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。 ・過年度工事で発生した消波ブロックの流用等により、コスト縮減に取り組んでいる。	継続	北海道開発局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 笹島隆彦)
留萌港 三泊地区 国際物流ターミナル整備事業 北海道開発局	再々評価	343	571	【内訳】 輸送コストの削減便益：198億円 海難の減少便益：357億円 震災時における輸送コストの削減便益：3.7億円 施設被害の回避：5.1億円 その他の便益：6.8億円 【主な根拠】 平成31年予測取扱貨物量：306千トン/年 避泊可能隻数：2隻 想定被災人口：8千人	409	1.4	・港内静穏度が確保され、船舶の荷役及び航行等の安全性が向上する。 ・岸壁の耐震強化により、震災時における被害に対する地域住民の不安を軽減することができる。また、震災時においても物流が維持され、生活や維持が図られる。 ・賑わい交流空間の形成による地域の活性化が図られる。	・既存施設の能力不足により非効率な物流形態が強いられており、整備を実施しない場合、他港からの長距離輸送となり、コストが増大する。また、荒天時における船舶の安全な避泊水域の確保が求められているため、本プロジェクトの必要性は高い。 ・事業が順調に進んだ場合には、平成30年代前半の完了を予定している。 ・浚渫土砂の流用等により、コスト縮減に取り組んでいる。	継続	本省港湾局 計画課 (課長 高橋浩二)
白老港 本港地区 国内物流ターミナル整備事業 北海道開発局	再々評価	450	972	【内訳】 輸送コストの削減便益：575億円 業務コストの削減便益：2.6億円 海難の減少便益：390億円 その他の便益：4.2億円 【主な根拠】 平成28年予測取扱貨物量：2,316千トン/年	596	1.6	・新たな企業の立地により地域経済の活性化が図られる。 ・港内静穏度が確保され、船舶の荷役及び航行等の安全性が向上する。 ・岸壁の利用再編により港湾利用環境の改善が図られる。 ・食料品の積み替え回避により品質管理の向上が図られる。	・背後企業の物流需要の増大により、公共バース数や岸壁水深が不足しているため、本プロジェクトの必要性は高い。 ・事業が順調に進んだ場合には、平成20年代後半の完了を予定している。 ・ケーソン中詰材として浚渫土砂を活用するとともに、鉄鋼スラグの流用により、コスト縮減に取り組んでいる。	継続	北海道開発局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 笹島隆彦)
森港 本港地区 小型船だまり整備事業 北海道開発局	再々評価	177	336	【内訳】 滞船・多そう係留コストの削減便益：327億円 作業コストの削減便益：6.5億円 その他の便益：2.2億円 【主な根拠】 平成28年予測利用小型船隻数：136隻/年	235	1.4	・作業時間の短縮により水産振興への寄与が図られる。 ・作業時間の短縮により水産物の品質向上が図られる。 ・港内の混雑緩和により船舶の航行や荷役の安全性向上が図られる。 ・新たな工場の立地により地域経済の活性化が図られる。	・岸壁延長不足から、年間を通して陸揚・準備時の滞船・休憩時の多そう係留が発生している。また、本港の小型船だまりは、背後地域の基幹産業である水産業を支える重要な施設となるため、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。 ・護岸整備において、全て海上施工の予定のところを一部陸上施工とすること等により、コスト縮減に取り組んでいる。	継続	北海道開発局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 笹島隆彦)
江差港 本港地区 国内物流ターミナル整備事業 北海道開発局	再々評価	100	204	【内訳】 輸送コストの削減便益：16億円 海難の減少便益：140億円 滞船・多そう係留コストの削減便益：45億円 作業コストの削減便益：0.48億円 その他の便益：1.5億円 【主な根拠】 平成31年予測取扱貨物量：26千トン/年	140	1.5	・観光・交流拠点づくりにより地域の活性化が図られる。 ・港内静穏度が確保され、船舶の荷役及び航行等の安全性が向上する。	・既設岸壁の老朽化が激しく継続した使用が著しく困難な状況にあったことから、整備を実施しない場合、他港間との長距離輸送を強いられるため、本プロジェクトの必要性は高い。 ・事業が順調に進んだ場合には、平成30年代前半の完了を予定している。 ・建設副産物の活用により、コスト縮減に取り組んでいる。	継続	北海道開発局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 笹島隆彦)

瀬棚港 本港地区 国内物流ターミナル整備事業 北海道開発局	再々評価	320	652	【内訳】 輸送コストの削減便益：485億円 移動コストの削減便益：5.9億円 海難の減少便益：152億円 泊地の維持浚渫費の削減便益：2.4億円 その他の便益：7.2億円 【主な根拠】 平成31年予測取扱貨物量：264千トン/年 避泊可能隻数：1隻	509	1.3	・観光・交流拠点づくりにより地域の活性化が図られる。 ・増養殖事業により水産振興の進展が図られる。 ・洋上風力発電施設の設置水域確保が図られる。 ・港内静穏度が確保され、船舶の荷役及び航行等の安全性が向上する。	・係留施設や水深の不足により背後企業の貨物需要に対応できず、また民家や漁業対応施設に近接する岸壁での鉱産品の荷役作業となっており、粉塵の発生等が課題となっているため、本プロジェクトの必要性は高い。 ・事業が順調に進んだ場合には、平成30年代前半の完了を予定している。 ・港内の他施設から発生したブロックを防波堤整備に活用することにより、コスト縮減に取り組んでいる。	継続	北海道開発局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 笹島隆彦)
天塩港 本港地区 国内物流ターミナル整備事業 北海道開発局	再々評価	214	956	【内訳】 輸送コストの削減便益：948億円 航路・泊地の維持浚渫費用の削減便益：3.0億円 その他の便益：5.1億円 【主な根拠】 平成31年予測取扱貨物量：599千トン/年 航路・泊地の埋没低減量：0.18m/年	370	2.6	・企業の生産拡大による地域経済の活性化が図られる。 ・港内静穏度が確保され、船舶の荷役及び航行等の安全性が向上する。	・施設の老朽化、岸壁の能力不足により非効率な物流形態を強いられており、整備を実施しない場合、代替港への長距離輸送となりコストが増大する。また、漂砂による航路埋没の解消も課題となっているため、本プロジェクトの必要性は高い。 ・事業が順調に進んだ場合には、平成30年代前半の完了を予定している。 ・浚渫土砂の流用により、コスト縮減に取り組んでいる。	継続	北海道開発局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 笹島隆彦)
寄形港 本港地区 防波堤整備事業 北海道開発局	再々評価	96	200	【内訳】 輸送コストの削減便益：1.4億円 海難の減少便益：197億円 その他の便益：1.3億円 【主な根拠】 平成26年予測取扱貨物量：7千トン/年 避泊可能隻数：1隻	158	1.3	・港内静穏度向上による航行・係留船舶の安全性向上が図られる。 ・港内静穏度向上によるフェリー旅客の利便性向上が図られる。 ・港内静穏度向上による旅客船の入港に伴うクルーズ振興が図られる。	・港内静穏度の不足から荷役岸壁の稼働率が低くなっており、地域産業競争力の確保のための物流コスト削減が課題となっている。また、沖合いを航行する貨物船の避難に必要な避泊水域が不足しており、荒天時における船舶の安全な避泊水域を確保されるため、本プロジェクトの必要性は高い。 ・事業が順調に進んだ場合には、平成20年代後半の完了を予定している。 ・設計の見直し及び建設副産物の活用により、コスト縮減に取り組んでいる。	継続	北海道開発局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 笹島隆彦)
室蘭港 本港地区 道路整備事業 北海道開発局	長期間継続中	29	68	【内訳】 走行時間短縮便益：61億円 走行経費減少便益：7.3億円 【主な根拠】 平成24年予測交通量：6,121台/日	33	2.1	・通行車輛の安全性・快適性の向上が図られる。	・施設の老朽化が著しく、施設倒壊の危険性が非常に高まっており、ふ頭貨物の背後圏への流動が滞るばかりでなく、落石等による通行車両や人命への被害が懸念されるため、本プロジェクトの必要性は高い。 ・事業が順調に進んだ場合には、平成20年代前半の完了を予定している。 ・法面対策において新工法を採用すること等により、コスト縮減に取り組んでいる。	継続	本省港湾局 計画課 (課長 高橋浩二)
香深港 本港地区 国内物流ターミナル整備事業 北海道開発局	長期間継続中	30	50	【内訳】 輸送コストの削減便益：47億円 震災時における輸送コストの削減便益：2.2億円 施設被害の回避：1.2億円 その他の便益：0.3億円 【主な根拠】 平成26年予測取扱貨物量：21千トン/年 想定被災人口：4千人	30	1.7	・岸壁の耐震強化により、震災時における被害に対する地域住民の不安を軽減することができる。また、震災時においても物流が維持され、生活や産業活動の維持が図られる。	・フェリー大型化への対応や安定的な運航を支援する施設整備の推進とともに、礼文島の防災拠点として、また、漁業従事者の高齢化に対応した漁船施設の改良など、港湾機能の充実が求められているため、本プロジェクトの必要性は高い。 ・事業が順調に進んだ場合には、平成20年代後半の完了を予定している。 ・浚渫土砂の仮設道路の路盤材への流用等により、コスト縮減に取り組んでいる。	継続	北海道開発局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 笹島隆彦)
函館港 弁天地区 船溜まり整備事業(改良) 北海道開発局	長期間継続中	39	82	【内訳】 滞船コストの削減便益：82億円 移動コストの削減便益：0.11億円 【主な根拠】 平成28年予測利用小型船隻数：61隻/年 平成28年予測調査船隻数：6隻/年	37	2.2	・国際貢献と水産・海洋研究の牽引、地域貢献・地域再生が図られる。	・本港では船舶の係留需要に対応できず、円滑な港湾利用に支障が生じており、船舶の安全かつ適正な利用の確保が図られるため、本プロジェクトの必要性は高い。 ・事業が順調に進んだ場合には、平成20年代後半の完了を予定している。 ・ケーソン仮置きマウンドの造成にあたって、他事業で発生した石材を活用することにより、コスト縮減に取り組んでいる。	継続	本省港湾局 計画課 (課長 高橋浩二)
釧路港 本港地区 旅客船ターミナル整備事業(耐震改良) 北海道開発局	長期間継続中	109	210	【内訳】 交流機会の増加便益：153億円 震災時における輸送コストの削減便益：52億円 施設被害の回避：5.7億円 【主な根拠】 平成24年予測来訪者数：217千人/年 想定被災人口：193千人	114	1.9	・賑わい空間の形成による中心市街地の活性化が図られる。 ・旅客船岸壁の整備による旅客及び見学者の安全性向上が図られる。 ・岸壁の耐震強化により、震災時における被害に対する地域住民の不安を軽減することができる。また、震災時においても物流が維持され、生活や産業活動の維持が図られる。	・旅客船需要に対応した観光・交流空間の形成による地域の振興とともに、大規模地震発生時における緊急物資輸送・物流機能の確保が図られるため、本プロジェクトの必要性は高い。 ・事業が順調に進んだ場合には、平成20年代前半の完了を予定している。 ・コンクリート塊を路盤材に流用する等により、コスト縮減に取り組んでいる。	継続	本省港湾局 計画課 (課長 高橋浩二)

石狩湾新港 中央水路地区 国内物流ターミナル整備事業（耐震改良） 北海道開発局	長期間継続中	39	56	【内訳】 輸送コストの削減便益：47億円 震災時における輸送コストの削減便益：6.0億円 施設被害の回避：2.4億円 【主な根拠】 平成26年予測取扱貨物量：11万トン/年	36	1.6	・岸壁の耐震強化により、震災時における被害に対する地域住民の不安を軽減することができる。また、震災時においても物流が維持され、生活や産業活動の維持が図られる。	・大規模地震が頻繁に発生しているなか、地震発生時に対する施設が整備されておらず、背後圏企業では震災後の産業活動への不安が解消されていないため、本プロジェクトの必要性は高い。 ・事業が順調に進んだ場合には、平成20年代後半の完了を予定している。 ・新工法の採用により、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）
久慈港 湾口地区 防波堤整備事業※ 東北地方整備局	再々評価	1,200	1,365	【内訳】 浸水防護便益：668億円 海難による損失の回避便益：689億円 その他の便益：8億円 【主な根拠】 浸水軽減面積：約327ha 浸水軽減戸数：約267戸 浸水区域における一般資産等評価額：約1,056億円 避泊可能隻数：10隻	1,085	1.3	・津波被害の影響を受ける人口が減少し、身体的被害・精神的被害が軽減される。 ・港内水域や係留施設前面の静穏性が向上することで、国家石油備蓄基地が行う原油の受入など、港内を利用する船舶の安全性・安定性が向上する。 ・港内の静穏度が向上するとともに、物流の安定性が向上することで、企業立地が促進されるなど、地域開発効果が期待される。	・津波により想定される浸水被害を軽減するとともに、港内静穏度が向上し避難泊地が確保され、沖合航行船舶の海難事故の軽減が図られるため、本プロジェクトの必要性は高い。 ・事業が順調に進んだ場合には、平成40年代前半の完了を予定している。 ・新技術を活用し、未設計区間の断面や施工法の検討などにより、コスト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）
宮古港 竜崎地区 防波堤整備事業 東北地方整備局	再々評価	205	363	【内訳】 交流機会の増加便益：356億円 滞船コストの削減便益：2.9億円 避難移動コストの削減便益：0.4億円 港湾施設の被災回避便益：0.8億円 その他の便益：2.4億円 【主な根拠】 平成30年予測来訪者数：1,035千人/年 平成30年予測滞船隻数：66隻/年 避難船舶数：0隻 被災箇所：0カ所	265	1.4	・船だまりの静穏度が向上することにより、船舶の係留や荷役作業の安全性が確保され、利用率の向上に繋がることが期待される。 ・防潮堤と併せて竜崎地区防波堤の整備が進むことで、背後地域の浸水被害の軽減に繋がる効果が期待される。 ・出崎地区に新たな旅客船ターミナルが整備され、バリアフリー化に対応することで、観光船利用者の選択肢が広がり、自由度や満足度の向上に繋がることが期待される。	・出崎地区周辺船だまりの静穏度向上を図り、航行船舶の安全性を確保するとともに、観光・交流施設としての利便性向上により交流機会が増加し、魅力的な賑わい空間が創出され地域の活性化が図られるため、本プロジェクトの必要性は高い。 ・事業が順調に進んだ場合には、平成20年代後半の完了を予定している。 ・地盤改良工法を、床掘換工法からグラベルコンパクションパイル工法に変更したことにより、コスト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）
石巻港 雲雀野地区 国際物流ターミナル整備事業 東北地方整備局	再々評価	1,386	2,726	【内訳】 輸送コストの削減便益：2,028億円 海難の減少便益：689億円 その他の便益：10億円 【主な根拠】 平成33年予測取扱貨物量：261万トン/年 避泊可能隻数：7隻	2,280	1.2	・雲雀野地区の整備により、既存ターミナルの混雑が緩和され、ターミナル内の移動や荷役作業の効率化、ターミナル周辺の混雑が緩和される。 ・港湾物流機能強化と工業用地整備により、企業立地が促進されるなど、地域産業の振興・発展と雇用の創出が期待される。 ・港湾貨物の輸送効率化により、CO2、NOXの排出量が軽減される。	・非効率な輸送形態を解消し、背後立地企業の物流効率化を支援するとともに、港内静穏度が向上する事で船舶の避難泊地が確保され、沖合航行船舶の海難事故の減少が図られるため、本プロジェクトの必要性は高い。 ・事業が順調に進んだ場合には、平成30年代前半の完了を予定している。 ・防波堤構造を従来の矩形防波堤から半没水上部斜面ケーソン堤へ変更したことにより、コスト削減に取り組んでいる。また、地盤改良材を購入砂からかき殻と砂を混合して利用することで、コスト削減と地元のかき殻処分問題解決に寄与している。	継続	本省港湾局 計画課 （課長 高橋浩二）
茨城港 常陸那珂港区 中央ふ頭地区 複合一貫輸送ターミナル整備事業 関東地方整備局	長期間継続中	62	264	【内訳】 輸送コストの削減便益：263億円 その他の便益：1.5億円 【主な根拠】 平成23年予測取扱貨物量：144万トン/年	71	3.7	・既存ターミナルの混雑が緩和され、関東－北海道間の海上貨物輸送能力が向上する。 ・港湾貨物の輸送効率化により、CO2、NOXの排出量が軽減される。	・船舶の大型化への対応が可能となり、既存施設の能力不足による非効率な輸送が改善され、関東－北海道間の物流機能の向上が図られるため、本プロジェクトの必要性は高い。 ・事業が順調に進んだ場合には、平成20年代前半の完了を予定している。	継続	本省港湾局 計画課 （課長 高橋浩二）
千葉港 葛南中央地区 国際物流ターミナル整備事業 関東地方整備局	長期間継続中	49	83	【内訳】 輸送コストの削減便益：77億円 震災時における輸送コストの削減便益：3.4億円 施設被害の回避：1.8億円 【主な根拠】 平成25年予測取扱貨物量：96万トン/年	50	1.6	・物流機能の効率化が促進され、地域産業の国際競争力の向上が図られる。 ・岸壁の耐震強化により、震災時における被害に対する地域住民の不安を軽減することができる。また、震災時においても物流が維持され、生活や産業活動の維持が図られる。 ・港湾貨物の輸送効率化により、CO2、NOXの排出量が軽減される。	・千葉港は平成16年以降、鋼材輸入量全国第1位であり、背後企業の国際競争力強化に向けた物流コストの低減に資する大型岸壁の早期整備が望まれているため、本プロジェクトの必要性は高い。 ・事業が順調に進んだ場合には、平成20年代前半の完了を予定している。	継続	本省港湾局 計画課 （課長 高橋浩二）
東京港 南部地区 東京港臨海道路Ⅱ期整備事業 関東地方整備局	長期間継続中	1,220	3,763	【内訳】 走行時間短縮便益：3,389億円 走行経費減少便益：359億円 事故損失減少便益：16億円 【主な根拠】 平成42年度予測交通量：32,100台/日	1,361	2.8	・物流機能の効率化が促進され、地域産業の国際競争力の向上が図られる。 ・周辺道路の混雑緩和により、交通事故が減少し安全性の向上が図られる。 ・港湾貨物等の輸送効率化により、CO2、NOXの排出量が軽減される。	・東京港臨海部において今後貨物増加が見込まれる中央防波堤外側地区と若洲地区を結ぶアクセス道路の整備は、物流機能の強化に必要不可欠であり、臨海部道路ネットワークの形成により臨海部交通の分散・円滑化の実現、ならびに交通混雑緩和・沿道環境の改善が図られるため、本プロジェクトの必要性は高い。 ・事業が順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。 ・現在まで様々な新技術の開発や活用により、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）

直江津港 港口地区 防波堤整備事業 北陸地方整備局	再々評価	724	12,305	【内訳】 輸送コストの削減便益：12,296億円 その他の便益：9.8億円 【主な根拠】 平成43年予測取扱貨物量：583万トン/年	1,003	12.3	・港内の静穏が確保され係留の安全性が高まり、年間を通じて、電力及び天然ガスを安定的に供給することができる。 ・港内における海難が減少される。 ・市民生活及び産業・経済活動の安定化が図られる。 ・周辺地域における冷熱利用等の産業の立地及び雇用の創出など、産業の振興に寄与する事業が期待できる。 ・港湾貨物の輸送効率化により、CO2、NOXの排出量が軽減される。	・上越火力発電所及び直江津LNG受入基地のLNG等輸入に必要な防波堤を整備し、静穏な港内の確保が図られるため、本プロジェクトの必要性は高い。 ・事業が順調に進んだ場合には、平成20年代前半の完了を予定している。	継続	本省港湾局 計画課 (課長 高橋 浩二)
伏木富山港 伏木地区 国際物流ターミナル整備事業 北陸地方整備局	再々評価	594	1,308	【内訳】 航路・泊地の維持浚渫費用の削減便益：235億円 廃棄物処分場護岸造成費用の削減便益：908億円 老朽化岸壁改良費用の削減便益：77億円 輸送コストの削減便益：79億円 その他の便益：8.7億円 【主な根拠】 浚渫土砂削減土量：約18万m3/年 平成30年予測取扱貨物量：117万トン/年 平成30年予測滞泊隻数：17隻/年	982	1.3	・防波堤の整備により、うねり性の高波浪を軽減し、背後地の浸水被害を防護することができる。 ・既存ターミナルの混雑緩和を図られる。 ・港湾貨物の輸送効率化により、CO2、NOXの排出量が軽減される。	・大型船に対応出来る岸壁（-14m）を整備することにより、地域産業の発展や国際競争力の強化等が図られるため、本プロジェクトの必要性は高い。 ・事業が順調に進んだ場合には、平成20年代後半の完了を予定している。 ・新技術の開発や活用により、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)
伏木富山港 新湊地区 臨港道路整備事業 北陸地方整備局	再々評価	489	778	【内訳】 走行時間短縮便益：743億円 走行経費減少便益：25億円 交通事故減少便益：9.8億円 【主な根拠】 平成24年予測交通量：7,200台/日	561	1.4	・港湾企業関連車両に対して、物流の円滑化・効率化が図られる。 ・レクリエーション施設等へのアクセス性が向上し、来訪者の利便性が向上される。 ・既存道路の混雑緩和が図られ、渋滞損失時間が減少できる。 ・防災拠点施設への連絡経路としての機能が果たされる。 ・輸送の効率化により、CO2、NOXの排出量が軽減される。	・伏木富山港(新湊地区)から富山県東部方面などへの臨港交通機能を強化し、広域幹線道路との連結による物流の円滑化および効率化、港湾利用者の利便性の向上、東西埋立地の一体的開発の促進と地域住民の利便性の向上が図られるため、本プロジェクトの必要性は高い。 ・事業が順調に進んだ場合には、平成20年代後半の完了を予定している。	継続	本省港湾局 計画課 (課長 高橋 浩二)
七尾港 大田地区 国際物流ターミナル整備事業 北陸地方整備局	再々評価	179	269	【内訳】 輸送コストの削減便益：266億円 その他の便益：2.7億円 【主な根拠】 平成29年予測取扱貨物量：24.5万トン/年	252	1.1	・地域産業の安定・発展が図られる。 ・沿道における騒音や振動等の軽減が図られる。 ・港湾貨物の輸送効率化により、CO2、NOXの排出量が軽減される。	・大型船に対応した大水深岸壁を整備することにより、物流の効率化や滞船の解消が図られるため、本プロジェクトの必要性は高い。 ・事業が順調に進んだ場合には、平成20年代後半の完了を予定している。	継続	本省港湾局 計画課 (課長 高橋 浩二)
金沢港 大野地区 国際物流ターミナル整備事業(防砂堤) 北陸地方整備局	再々評価	82	138	【内訳】 航路、泊地の維持浚渫費の削減便益：42億円 処分場護岸建設費の削減便益：95億円 その他の便益：1億円 【主な根拠】 平成25年予測埋没浚渫土量：約1万m3/年	110	1.3	・埋没土砂を防ぐことにより、通年航路の水深、幅が確保でき、船舶の安全・安定的な出入港が可能となる。 ・埋没土砂を防ぐことにより、大規模な航路維持浚渫をする必要がないため、浚渫船稼働によるCO2、NOXの排出量が軽減される。	・防砂堤を整備することにより埋没土砂を減少させ、航路・泊地の維持コスト削減が図られるため、本プロジェクトの必要性は高い。 ・事業が順調に進んだ場合には、平成20年代前半の完了を予定している。	継続	本省港湾局 計画課 (課長 高橋 浩二)
金沢港 大野地区 国際物流ターミナル整備事業 北陸地方整備局	長期間継続中	200	415	【内訳】 輸送コストの削減便益：414億円 その他の便益：0.7億円 【主な根拠】 平成28年予測取扱貨物量：45万トン/年	212	2.0	・物流機能の効率化が促進され、地域産業の国際競争力の向上が図られる。 ・沿道における騒音や振動等の軽減が図られる。 ・港湾貨物の輸送効率化により、CO2、NOXの排出量が軽減される。	・貨物船の大型化及び貨物需要の増加に対応した大水深の国際物流ターミナルを整備し、物流の効率化により、国際競争力の向上が図られるため、本プロジェクトの必要性は高い。 ・事業が順調に進んだ場合には、平成20年代後半の完了を予定している。	継続	本省港湾局 計画課 (課長 高橋 浩二)
敦賀港 鞠山南地区 国際物流ターミナル整備事業 北陸地方整備局	再々評価	384	512	【内訳】 輸送コストの削減便益：506億円 その他の便益：5.2億円 【主な根拠】 平成32年予測取扱貨物量：93万トン/年	482	1.1	・港内静穏度が確保され、船舶の荷役及び航行等の安全性が向上する。 ・既存ターミナルの混雑緩和を図られる。 ・内貿RORO船用ヤードが広がることにより、接触事故が減少される。 ・港湾貨物の輸送効率化により、CO2、NOXの排出量が軽減される。	・背後ヤード不足を解消し、物流機能の集約化および効率的な流通拠点化が図られるため、本プロジェクトの必要性は高い。 ・事業が順調に進んだ場合には、平成20年代後半の完了を予定している。	継続	本省港湾局 計画課 (課長 高橋 浩二)
御前崎港 女岩地区 防波堤整備事業 中部地方整備局	再々評価	432	1,288	【内訳】 輸送コストの削減便益：608億円 海難の減少便益：670億円 その他の便益：10億円 【主な根拠】 平成27年予測取扱貨物量：310万トン/年 避泊可能隻数：4隻	1,065	1.2	・港内静穏度が確保され、船舶の荷役及び航行等の安全性が向上する。 ・港湾貨物の輸送効率化により、CO2、NOXの排出量が軽減される。	・取扱貨物の増加への対応と荒天時の避難船舶への安全確保により、輸送の信頼性の向上、効率的な輸送が図られるため、本プロジェクトの必要性は高い。 ・事業が順調に進んだ場合は平成20年代後半の完了を予定している。 ・カーボン中詰材に高比重のリサイクル材を使用することで防波堤断面を縮小することにより、コスト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)

衣浦港 武豊北ふ頭地区 国際物流ターミナル整備事業 中部地方整備局	再々評価	117	203	【内訳】 輸送コストの削減便益：199億円 その他の便益：3.2億円 【主な根拠】 平成30年予測取扱貨物量：31万トン/年	174	1.2	・航路幅が拡幅されることにより衝突、乗撞等海難事故の危険性が減少される。 ・港湾貨物の輸送効率化により、CO2、NOXの排出量が軽減される。 ・衣浦港内における他港湾施設の老朽化に伴う工事中の代替港としての機能果たす。	・貨物船の大型化に対して、安全な航行を行うための航路の拡幅、および貨物需要の拡大への対応が図られるため、本プロジェクトの必要性は高い。 ・事業が順調に進んだ場合は平成20年代後半の完了を予定している。 ・浚渫土砂の流用による、コスト縮減を検討している。	継続	本省港湾局 計画課 (課長 高橋 浩二)
四日市港 霞ヶ浦北ふ頭地区 国際海上コンテナターミナル整備事業 中部地方整備局	長期間継続中	666	1,421	【内訳】 輸送コストの削減便益：1065億円 走行時間短縮便益：309億円 走行経費減少便益：39億円 交通事故減少便益：-0.43億円 その他の便益：8.3億円 【主な根拠】 平成28年予測取扱貨物量：11万TEU/年 平成28年予測交通量：9,614台/日	727	2.0	・周辺道路にこれ以上の環境負荷を与えることなく、増大する港湾関連交通を高速道路網に接続させ、定時制・即時性を確保し港湾サービスの向上を図られる。 ・霞ヶ浦ふ頭が霞大橋一本で繋がる出島であることから、災害・事故等のリダンダンシー確保を図られる。 ・港湾貨物の輸送効率化により、CO2、NOXの排出量が軽減される。	・荷役の効率化など背後の荷主等事業者の物流機能の高度化、効率化が促進され、地域産業の国際競争力の向上を図るとともに、港湾貨物の定時性・安全性が確保され、周辺交通の円滑化が図られるため、本プロジェクトの必要性は高い。 ・事業が順調に進んだ場合は平成20年代後半の完了を予定している。 ・背後から発生する建設残土等の活用により、コスト縮減に取り組んでいる。	継続	本省港湾局 計画課 (課長 高橋 浩二)
田子の浦港 中央地区 国際物流ターミナル整備事業(耐震改良) 中部地方整備局	長期間継続中	149	281	【内訳】 輸送コストの削減便益：178億円 滞船コストの削減便益：21億円 震災後の輸送コストの増大回避便益：62億円 震災時の施設被害回避便益：19億円 その他の便益：1.3億円 【主な根拠】 平成27年予測取扱貨物量：150万トン/年	164	1.7	・施設の増深改良をすることで、背後の荷主等事業者の物流機能の効率化が促進されることにより、地域産業の競争力強化を図ることができ雇用が確保される。 ・岸壁の耐震強化により、震災時における被害に対する地域住民の不安を軽減することができる。また、震災時においても物流が維持され、生活や産業活動の維持が図られる。 ・船舶の大型化により、船舶からのCO2、NOXの排出量が軽減される。	・既存施設の老朽化対応、船舶大型化への対応および大規模地震発生時の対応バース整備がされることで、地域産業の活性化が図られるため、本プロジェクトの必要性は高い。 ・事業が順調に進んだ場合は平成20年代前半の完了を予定している。 ・工期圧縮により費用を低減、浚渫において発生する土砂の一部(砂礫)を土捨場造成に必要な資材として活用することにより、コスト縮減に取り組んでいる。	継続	本省港湾局 計画課 (課長 高橋 浩二)
大阪港 北港南地区 国際海上コンテナターミナル整備事業 近畿地方整備局	長期間継続中	776	1,599	【内訳】 輸送コストの削減便益：1346億円 震災時における輸送コストの削減便益：168億円 施設被害の回避便益：57億円 その他の便益：27億円 【主な根拠】 平成32年度予測取扱貨物量：35万TEU/年	700	2.3	・大阪港の再編による交通アクセスの改善と臨海地域の活性化が図られる。 ・3パース一体運営により作業の効率化が図られる。 ・船舶航行の安全性の向上が図られる。 ・運航調整による時間損失の解消が図られる。 ・岸壁の耐震強化により、震災時における被害に対する港湾直背後立地企業の不安を軽減することができる。また、震災時においても物流が維持され、生活や産業活動の維持が図られる。 ・船舶の大型化により、船舶からのCO2、NOXの排出量が軽減される。	・阪神港の国際競争力の強化、大規模地震発生時に国際物流機能を確認し社会経済活動を維持、航行船舶が輻輳する海域の安全性向上が図られるため、本プロジェクトの必要性は高い。 ・事業が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。 ・岸壁の施工方法の工夫により、コスト縮減に取り組んでいる。	継続	本省港湾局 計画課 (課長 高橋 浩二)
堺泉北港 助松地区 国際物流ターミナル整備事業 近畿地方整備局	再々評価	182	293	【内訳】 輸送コストの削減便益：199億円 震災時における輸送コストの削減便益：50億円 施設被害の回避便益：32億円 その他の便益：11億円 【主な根拠】 平成31年度予測取扱貨物量：22千台/年	234	1.3	・沿道における騒音や振動等の軽減が図られる。 ・既存ターミナルの混雑緩和が図られる。 ・物流機能の効率化が促進され、地域産業の国際競争力の向上が図られる。 ・岸壁の耐震強化により、震災時における被害に対する港湾直背後立地企業の不安を軽減することができる。また、震災時においても物流が維持され、生活や産業活動の維持が図られる。 ・船舶の大型化により、船舶からのCO2、NOXの排出量が軽減される。	・西日本エリアにおける中古自動車の需要増加・船舶大型化に対応することによる物流効率化が図られるとともに、大規模地震発生時に物流機能を確認し、社会経済活動の維持が図られるため、本プロジェクトの必要性は高い。 ・事業が順調に進んだ場合には、平成30年代前半の完了を予定している。 ・防波堤や護岸を撤去した際に発生する基礎礫石等の材料を他構造物に再利用するなど、コスト縮減に取り組んでいる。	継続	本省港湾局 計画課 (課長 高橋 浩二)
大阪港 南港東地区 国際物流ターミナル整備事業 近畿地方整備局	再々評価	118	135	【内訳】 輸送コストの削減便益：130億円 その他の便益：5億円 【主な根拠】 平成32年度予測取扱貨物量：48万トン/年	114	1.2	・荷役パースの集約化が促進される。 ・貨物の集約拠点となることによる物流効率化が図られる。 ・物流機能の効率化が促進され、地域産業の国際競争力の向上が図られる。 ・船舶の大型化により、船舶からのCO2、NOXの排出量が軽減される。	・取り扱う岸壁が分散している製材を木材団地に近い南港東地区に集約し物流の効率化が図られ、北米向け鉄鋼・銅材輸出の積出拠点港としての機能を高め国際競争力の強化が図られるため、本プロジェクトの必要性は高い。 ・事業が順調に進んだ場合には、平成30年代前半の完了を予定している。 ・標準ケーソンの幅と、取付ケーソンの配置を工夫して、全体函数を減らすことにより、コスト縮減に取り組んでいる。	継続	本省港湾局 計画課 (課長 高橋 浩二)
和歌山下津港 本港地区 国際物流ターミナル整備事業 近畿地方整備局	再々評価	762	2,387	【内訳】 輸送コストの削減便益：547億円 浸水被害回避便益：919億円 海難の減少便益：853億円 震災時における輸送コストの削減便益：37億円 施設被害の回避便益：12億円 その他の便益：19億円 【主な根拠】 平成30年予測取扱貨物量：41万トン/年	1,467	1.6	・沿道における騒音や振動等の軽減が図られる。 ・船舶の大型化により、船舶からのCO2、NOXの排出量が軽減される。 ・岸壁の耐震強化により、震災時における被害に対する地域住民の不安を軽減することができる。また、震災時においても物流が維持され、生活や産業活動の維持が図られる。	・基幹産業の物流コストを削減するため大型船が入港できる環境を整備され、モーダルシフトの担い手である内航コンテナ・フェリーサービス等の定時性が向上され、逼迫する東南海・南海地震や大型化する台風等の自然災害に対して地域の防災力強化や航行船舶の安全性向上が図られるため、本プロジェクトの必要性は高い。 ・事業が順調に進んだ場合には、平成20年代後半の完了を予定している。 ・防波堤の構造形式の工夫により、コスト縮減に取り組んでいる。	継続	本省港湾局 計画課 (課長 高橋 浩二)

鳥取港 千代地区 防波堤整備事業 中国地方整備局	再々評価	385	1,201	【内訳】 輸送コストの削減便益：907億円 海難の減少便益：285億円 その他の便益：9.6億円 【主な根拠】 平成26年予測取扱貨物量：55万トン/年 避泊可能隻数：1隻	1,020	1.2	・小型船舶の安全な入出港航路が確保される。 ・港湾貨物の輸送効率化により、CO2、NOXの排出量が軽減される。	・港湾物流の円滑化に対応し、輸送コストの削減が図られるとともに、船舶の避難に必要な静穏水域が確保でき、海難事故等の損失の回避が図られるため、本プロジェクトの必要性は高い。 ・事業が順調に進んだ場合には、平成20年代後半の完了を予定している。 ・本休工の中詰材として重量のあるニッケルスラグ（建設副産物）を活用し、設計断面を見直すことにより、コスト縮減に取り組んでいる。	継続	本省港湾局 計画課 (課長 高橋 浩二)
境港 外港地区 防波堤整備事業 中国地方整備局	再々評価	458	2,888	【内訳】 輸送コストの削減便益：2881億円 その他の便益：7.0億円 【主な根拠】 平成29年予測取扱貨物量：275万トン/年	1,701	1.7	・港湾貨物の輸送効率化により、CO2、NOXの排出量が軽減される。 ・高波浪などの影響を低減することで、港内施設・背後地が防護される。 ・港内静穏度が確保され、船舶の荷役及び航行等の安全性が向上する。	・港湾物流の円滑化に対応し、輸送コストの削減が図られるため、本プロジェクトの必要性は高い。 ・事業が順調に進んだ場合には、平成20年代後半の完了を予定している。 ・消波ブロックの活用により、コスト縮減に取り組んでいる。	継続	本省港湾局 計画課 (課長 高橋 浩二)
三田尻中関港 三田尻地区 防波堤整備事業 中国地方整備局	再々評価	56	94	【内訳】 輸送コストの削減便益：93億円 その他の便益：0.8億円 【主な根拠】 平成26年予測取扱貨物量：60万トン/年	81	1.2	・異常気象により発生する高波浪を防波堤にて制御し、港湾施設被害を減少。 ・港内静穏度が確保され、船舶の荷役及び航行等の安全性が向上する。 ・港湾貨物の輸送効率化により、CO2、NOXの排出量が軽減される。	・施設被害及び静穏度不足による非効率な輸送が改善され、輸送コストの削減が図られるため、本プロジェクトの必要性は高い。 ・事業が順調に進んだ場合には、平成20年代後半の完了を予定している。 ・ケーソン据付工事に使用する起重機船を他の工事と日程調整し活用することにより、コスト縮減に取り組んでいる。	継続	本省港湾局 計画課 (課長 高橋 浩二)
油谷港 唐崎地区 防波堤整備事業 中国地方整備局	再々評価	81	690	【内訳】 海難の減少便益：689億円 その他の便益：0.8億円 【主な根拠】 避泊可能隻数：5隻	89	7.8	・油谷港沖を航行する船舶の安全で安定的な運行が可能となり、海上輸送の信頼性向上が期待される。 ・油谷港沖を航行する船舶の安全で安定的な海上ネットワークが構築され、貨物の海上輸送に係る待機時間が短縮されることで、輸送コストの削減が期待される。	・船舶の避難に必要な静穏水域が確保でき、海難事故等の損失の回避が図られるため、本プロジェクトの必要性は高い。 ・事業が順調に進んだ場合には、平成30年代前半の完了を予定している。 ・最新の知見等を踏まえ、防波堤の配置、断面等の見直しを含めたコスト縮減の手法について検討を図ることにより、コスト縮減に取り組んでいる。	継続	本省港湾局 計画課 (課長 高橋 浩二)
高知港 三里地区 国際物流ターミナル整備事業 四国地方整備局	長期間継続中	1,193	2,237	【内訳】 輸送コストの削減便益：1,067億円 交通事故削減便益：4.8億円 海難の減少便益：775億円 浸水防護便益：305億円 その他の便益：85億円 【主な根拠】 平成27年予測取扱貨物量：コンテナ：7,304TEU/年 石炭・石灰石：1,090千トン/年 平成27年予測交通量：2,092台/日 避泊可能隻数：6隻 浸水床面積12万㎡減少	2,016	1.1	・荷役の効率化など背後の荷主等事業者の物流機能の高度化、効率化が促進され、地域産業の国際競争力の向上が図られる。 ・客船や自衛艦等の寄航により、来訪者の交流、レクリエーションの機会の増加が期待される。 ・沿道における騒音や振動等の軽減が図られる。 ・港湾貨物の輸送効率化により、CO2、NOXの排出量が軽減される。	・高知港の臨海部に位置する工場でのセメント生産が停止したが、IPP事業に使用する石灰の輸入は今後継続して見込まれ、また他工場向けにセメント原料である石灰石（ジャミ）の供給を予定しており、貨物量は増加傾向にある。さらに、高知港三里地区は、県内企業の外貨貨物を取り扱うとともに、高知港で唯一の貴重な大水深岸壁を有しており、前面水域の静穏性の向上による安定利用の確保が求められているため、本プロジェクトの必要性は高い。 ・事業が順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。 ・防波堤において、信頼性設計法（期待滑動量）を用いることにより、コスト縮減に取り組んでいる。	継続	本省港湾局 計画課 (課長 高橋 浩二)
三島川之江港 金子地区 国際物流ターミナル整備事業 四国地方整備局	長期間継続中	188	269	【内訳】 輸送コスト削減便益：106億円 船舶コスト削減便益：73億円 根持ちコスト削減便益：86億円 その他の便益：4億円 【主な根拠】 平成27年予測取扱貨物量：バルブ：68千トン/年、コンテナ：27,996TEU/年 平成27年予測滞泊船隻数：122隻/年	220	1.2	・港湾貨物の輸送効率化により、CO2、NOXの排出量が軽減される。 ・エコケーソン防波堤の採用により、①一定のDDの確保、②海底への汚濁物質の負荷軽減、③生態環境の創造、といった海域環境創造・自然再生等に寄与する。	・製紙関連企業がH19年に大規模な設備投資を実施しており、さらに金子地区背後用地に物流企業、製紙関連企業等が立地予定であるため、本プロ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。 ・既設防波堤の撤去に伴い発生するケーソン、捨石、コンクリート塊の一部を新設防波堤や中仕切護岸等に流用することにより、コスト縮減に取り組んでいる。	継続	本省港湾局 計画課 (課長 高橋 浩二)
下関港 新港地区 国際物流ターミナル整備事業 九州地方整備局	再々評価	241	347	【内訳】 輸送コストの削減便益：213億円 荷役効率化：69億円 海難の減少便益：14億円 その他の便益：52億円 【主な根拠】 平成28年予測取扱貨物量：コンテナ：3.5万TEU/年 バルク：5.0万トン/年	313	1.1	・コンテナ貨物の増大や船舶の大型化に対応した物流機能が拡充するとともに、新たな企業用地の創出による企業競争力が強化される。 ・港湾貨物の輸送効率化により、CO2、NOXの排出量が軽減される。	・海上輸送費用の削減、陸上輸送費用・時間費用・通航料金の削減等の効果が大きい他、CO2、NOXの排出量の削減などの効果が期待でき、本プロジェクトの必要性は高い。 ・事業が順調に進んだ場合には、平成20年代半ばの完了を予定している。 ・ケーソンの中詰材として、砂に比べ単位体積重量が重い鋼水砕スラグを利用することにより、堤体のスリム化・コスト縮減に取り組んでいる。	継続	本省港湾局 計画課 (課長 高橋 浩二)
博多港 須崎ふ頭地区 国際物流ターミナル整備事業 九州地方整備局	長期間継続中	252	673	【内訳】 輸送コストの削減便益：673億円 【主な根拠】 平成23年予測取扱貨物量：135万トン/年	276	2.4	・九州の穀物輸入拠点である博多港において、輸入穀物の確保と物流機能の向上が図られ、食糧供給の安定化や畜産業の活性化に貢献できる。 ・企業の事業活動を継続することで地域の持続的な活力を確保することができる。 ・航路の拡幅により、船舶航行の安全性と利便性の向上が図られる。 ・港湾貨物の輸送効率化により、CO2、NOXの排出量が軽減される。	・効率的な輸送ネットワークの維持及び大型船舶への対応が可能となり、輸送コストの低減が図られるとともに、企業の活動を継続することで地域の活力の確保が図られるため、本プロジェクトの必要性は高い。 ・事業が順調に進んだ場合には、平成20年代半ばの完了を予定している。 ・撤去する既設上部コンクリートについて、漁礁として活用すること及び幅広鋼矢板を採用すること、また、電気防食設備の流用により、コスト縮減に取り組んでいる。	継続	本省港湾局 計画課 (課長 高橋 浩二)

苅田港 本港地区 国際物流ターミナル整備事業 九州地方整備局	再々評価	652	801	【内訳】 輸送コストの削減効果：762億円 その他の便益：39億円 【主な根拠】 平成27年予測取扱貨物量：136万トン/年	715	1.1	・苅田港周辺に立地している企業による雇用創出など地域経済の発展、活性化に寄与する。 ・苅田港周辺に立地する企業は、国民生活に直結する電力や公共性の高い生産物を供給しており、安全で効率的な物流を通し国民生活へ寄与する。 ・港湾貨物の輸送効率化により、CO2、NOXの排出量が軽減される。 ・船舶航行の安全性の向上が図られる。	・輸送コスト削減、広域的な経済の活性化、CO2、NOX排出量削減等の効果が図られるため、本プロジェクトの必要性は高い。 ・事業が順調に進んだ場合には、平成30年代半ばの完了を予定している。 ・新技術(L型消波防波堤)の開発・採用により、コスト縮減に取り組んでいる。	継続	本省港湾局 計画課 (課長 高橋 浩二)
伊万里港 セツ島地区 国際物流ターミナル整備事業 九州地方整備局	再々評価	132	171	【内訳】 輸送コストの削減便益：171億円 【主な根拠】 平成28年予測取扱貨物量：コンテナ：1.0万TEU/年 バルク：24万トン/年 平成28年予測滞船解消時間：254時間/年	151	1.1	・新たな企業の立地により地域経済の活性化が図られる。 ・物流の定時性、安定性の向上、輸送の信頼性の向上が見込まれる。 ・港湾貨物の輸送効率化により、船舶からのCO2、NOXの排出量が軽減される。	・コンテナ貨物の増加により、既設の岸壁(-9m)1バースのみでは施設延長・水深ともに制約が生じ、港湾荷役処理の限界となっているため、本プロジェクトの必要性は高い。 ・事業が順調に進んだ場合には、平成20年代後半の完了を予定している。 ・ケーソン陸上製作吊卸方式の採用により、コスト縮減に取り組んでいる。	継続	本省港湾局 計画課 (課長 高橋 浩二)
平戸瀬戸航路 開発保全航路整備事業 九州地方整備局	再々評価	97	140	【内訳】 海難の減少便益：132億円 輸送コストの削減便益：8.5億円 【主な根拠】 平成27年予測通航船舶隻数：14万隻/年 平成27年予測迂回解消隻数：1,269隻/年	113	1.2	・九州の各港をはじめ、関西や関東、北海道からの船舶が、平戸瀬戸航路を通航することが可能となり、広範囲に渡って物流の効率化が図られ、各地域の経済活性化にも寄与する。 ・港湾貨物の輸送効率化により、船舶からのCO2、NOXの排出量が軽減される。	・船舶の衝突及び乗揚等の海難事故が減少、迂回の解消による輸送コストの低減が図られるため、本プロジェクトの必要性は高い。 ・事業が順調に進んだ場合には、平成20年代半ばの完了を予定している。 ・浚渫岩砕を漁場造成面所へ魚礁材として活用することにより、コスト縮減に取り組んでいる。	継続	本省港湾局 計画課 (課長 高橋 浩二)
熊本港 夢咲島地区 国内物流ターミナル整備事業 九州地方整備局	再々評価	233	393	【内訳】 輸送コストの削減便益：391億円 その他の便益：1.3億円 【主な根拠】 平成28年予測取扱貨物量：コンテナ：2.4万TEU/年 バルク：3.9万トン/年	347	1.1	・熊本都市圏域の広域的な経済活性化に寄与する。 ・港湾貨物の輸送効率化により、CO2、NOXの排出量が軽減される。 ・港内静穏度が確保され、船舶の荷役及び航行等の安全性が向上する。	・熊本港は、熊本県の物流拠点港として重要な役割を担っており、県内コンテナ取扱企業の物流機能の効率化が図られるため、本プロジェクトの必要性は高い。 ・事業が順調に進んだ場合には、平成20年代後半の完了を予定している。 ・軟着底式構造の防波堤について、新設計方法の開発により、コスト縮減に取り組んでいる。	継続	本省港湾局 計画課 (課長 高橋 浩二)
中津港 田尻地区 国際物流ターミナル整備事業 九州地方整備局	再々評価	302	525	【内訳】 輸送コストの削減便益：521億円 その他の便益：4.6億円 【主な根拠】 平成25年予測取扱貨物量：152万トン/年	401	1.3	・北部九州地域の広域的な経済活性化に寄与するとともに、既存産業の活力の維持・向上、及び新規産業の立地を促進させ、地域経済の発展に大きく貢献できる。 ・客船の寄港により、埠頭への見学者や船内見学による賑わいが発生し、交流機会の増加が期待される。また、地域の観光ツアーの参加への物産品の購入など観光産業の活性化も期待される。 ・港湾貨物の輸送効率化により、CO2、NOXの排出量が軽減される。 ・当該プロジェクト実施により、現航路幅員から拡張されるため、大型外航自動車専用船の航行安全性の向上が期待される。	・輸送コストの削減、広域的な経済の活性化、CO2、NOX排出量削減等が図られるため、本プロジェクトの必要性は高い。 ・事業が順調に進んだ場合には、平成20年代半ばの完了を予定している。 ・浚渫工法の変更などにより、コスト縮減に取り組んでいる。	継続	本省港湾局 計画課 (課長 高橋 浩二)
鹿兒島港 中央港区 臨港道路整備事業 九州地方整備局	長期間継続中	69	296	【内訳】 走行時間短縮便益：242億円 走行経費減少便益：43億円 事故損失減少便益：12億円 【主な根拠】 平成26年予測交通量：1.8万台/日	67	4.4	・港湾関係貨物をはじめとする物流の効率化に寄与し、企業活動の活性化に繋がる。 ・慢性的な渋滞の緩和により、交通流動が改善され、人流・商業活動の活性化に寄与する。 ・港湾貨物の輸送効率化により、CO2、NOXの排出量が軽減される。 ・背後幹線道路の騒音の軽減が図られる。 ・一般車と大型車両の分離により生活利便性の向上が図られる。	・南北20kmにわたる鹿兒島港の港湾物流の効率化及び背後幹線道路の慢性的な渋滞緩和が図られるため、本プロジェクトの必要性は高い。 ・事業が順調に進んだ場合には、平成20年代半ばの完了を予定している。 ・下部工を、海上棧橋施工から仮護岸での陸上施工とすることにより、コスト縮減に取り組んでいる。	継続	本省港湾局 計画課 (課長 高橋 浩二)
関門航路 開発保全航路整備事業 九州地方整備局	再々評価	2,779	4,040	【内訳】 輸送コストの削減便益：3,177億円 海難の減少便益：863億円 【主な根拠】 平成47年予測通航船舶隻数：36万隻/年	2,753	1.5	・国際コンテナ物流および鉄鋼関連企業等の原材料輸送の効率化による産業の国際競争力強化に寄与する。 ・航路増深により日本に寄港しない日本海側通航の国際コンテナ航路（北米～韓国等）の一部が、日本の主要港経由になることが期待される。 ・海難事故に伴う船舶の沈没等による航路封鎖の頻度の減少が見込まれる。 ・港湾貨物の輸送効率化により、船舶からのCO2、NOXの排出量が軽減される。	・輸送コストの削減、海難損失コストの削減、広域的な経済活性化およびCO2排出量削減等が図られるため、本プロジェクトの必要性は高い。 ・事業が順調に進んだ場合には、平成40年代後半の完了を予定している。 ・良質な浚渫土砂は覆砂等に活用し、土砂処分場への処分量を削減することにより、処分に係るコスト縮減に取り組んでいる。	継続	本省港湾局 計画課 (課長 高橋 浩二)

那覇港 浦添ふ頭地区 臨港道路整備事業 沖縄総合事務局	長期間継続中	210	227	【内訳】 走行時間短縮便益：194億円 走行経費減少便益：8億円 事故損失減少便益：9億円 その他の便益：16億円 【主な根拠】 平成27年度予測交通量： 31.900台/日	193	1.2	・港湾貨物の輸送効率化により、CO2、NOxの排出量が軽減される	・港湾物流の円滑化に対応し、輸送コストの削減が図られるとともに、周辺道路交通の分散・円滑化により、交通混雑緩和、交通事故減少及び沿道環境の改善が図られるため、本プロジェクトの必要性は高い。 ・事業が順調に進んだ場合には、平成20年代後半の完了を予定している ・仮設材と本設材の併用、浚渫土砂の活用により、コスト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)
--------------------------------------	--------	-----	-----	--	-----	-----	----------------------------------	--	----	----------------------------

※は、海岸事業と一体的に評価

【都市公園事業】
(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)
			便益の内訳及び主な根拠	費用:C (億円)	B/C					
国営飛鳥・平城宮 跡歴史公園 近畿地方整備局	再々評価	1,024	5,029	【内訳】 直接利用価値：3,884億円 間接利用価値：1,145億円 【主な根拠】 誘致圏：概ね200km圏内に含ま れる府県のうち、利用実態を 踏まえ圏域を設定 誘致圏人口：2,292万人	2,365	2.1	・飛鳥地方における歴史的風 土及び文化財の保存等を図る とともに、我が国固有の優れた 文化的資産である平城宮跡の 保存及び活用を図るため閣議 の決定を経て設置された公園 である。 ・飛鳥区域は、我が国の「国家 形成の始まりの地」である 飛鳥地方において、歴史的風 土及び文化財の保存及び活用 に寄与する。 ・平城宮跡区域は、律令国家 体制の完成をみた奈良時代の 都「平城京」の中心であり、 特別史跡、かつ、世界遺産の 構成資産の一つでもある「平 城宮跡」の保存及び活用に寄 与する。 ・開園当初からの累計利用者 数は約3,600万人（平成21年 度の年間入園者数は約118万 人）を超え、地域の交流人口の 確保に結びついている。 ・利用者アンケート（平成21 年度）で9割以上の利用者から 「満足」と回答を得ている。	・飛鳥区域は、歴史的発見の続く飛鳥地方において、引き続き遺跡と周辺環境を保全している。また、年間100万人以上が散策・周遊の一環として来訪し、地域の交流人口の確保に結び付いている。平城宮跡区域は、平城遷都1300年祭の主会場として利用され、全国各地より多くの来訪がみられたが、その際に評価の得られた同地のスケール感を活かした復原整備等を進めていくことにより、地域の賑わいの維持に資することが期待される。 ・飛鳥区域は、4地区が概成開園済みであり、残る未開園のキトラ公園周辺地区については、用地買収は概ね完了、昨年度から施設整備に着手しており、平成28年度の全面開園を目指し、敷地造成や雨水排水施設等の基盤施設等の整備を計画的に進めていく。他方、これから公園整備を本格化する平城宮跡区域については、早期の効果発揮を目指し、宮の中心を成す第一次大極殿院の建造物復原、宮跡のガイダンス等を行う拠点ゾーンに施設整備を優先実施していく。 ・コスト削減については、各施設の計画・設計、施工のそれぞれの段階において、材料や工法の見直し等に取り組んでいく。	継続	都市・地域整備局公園緑地・景観課 (課長 小林 昭)
国営明石海峡公園 近畿地方整備局	再々評価	958	3,044	【内訳】 直接利用価値：2,451億円 間接利用価値：593億円 【主な根拠】 誘致圏：80km 誘致圏人口：2,300万人	1,526	2.0	・一の都府県を超える広域的な 見地から設置された公園である。 国民の余暇施設に対する ニーズの変化に伴う自然体験 型余暇施設を提供し、周辺施設 との連携において核となる 整備を行っている。 ・開園当初からの累計入園者 数は約280万人（平成21年度 の年間入園者数は約45万人） であり、淡路国際公園都市地区 として地域の交流人口の確保 に結びついている。 ・管理運営における市民参画 を進めるとともに、周辺地域 における生物多様性保全の拠 点として寄与している。	・大規模な土取り跡地の自然を回復し、新たな園道空間を創出する「淡路地区」と、豊かな里山を守り育てながら、身近な森として活用する「神戸地区」に分かれる。 ・「淡路地区」については開園から入園者数が増加しており、日本の人口の約20%を占める近畿圏からの利用となっている。 ・「神戸地区」については、里地里山の環境の保全を図るエリアを拡大するよう、基本計画について見直しを行い、平成24年度に一部開園する予定である。 ・公園内の園路整備について、新技術を導入し、コスト削減に取り組んでいく。また、現場内で発生した伐採材等については、再利用を図る。	継続	都市・地域整備局公園緑地・景観課 (課長 小林 昭)
国営吉野ヶ里歴史 公園 九州地方整備局	再々評価	357	2,068	【内訳】 直接利用価値：1,602億円 間接利用価値：465億円 【主な根拠】 誘致圏：90km 誘致圏人口：296万人	1,056	2.0	・我が国固有の優れた文化的 資産である吉野ヶ里遺跡の保 存及び活用を図るため閣議の 決定を経て設置された公園 である。吉野ヶ里遺跡は、弥 生時代のクニの姿を明らかに し、600年間の弥生時代から の流れを捉えることの出来る 重要な遺跡であり、その遺跡 の保存を通じての本物のこ だわりと、適切な施設の復元 やわかりやすい手触りの展示 などの遺跡の活用を通じて、 弥生時代を体感出来る場を整 備している。 ・開園当初からの累計入園者 は平成21年度末に約500万 人を突破し（年間入園者数 は約60万人前後）、周辺地 域の観光客数の増加にも寄 与している。 ・数多くのイベントや体験学 習プログラムが行われてお り、九州・沖縄に限らず全国 からの来園者も多く、幅広い 年齢層から当公園が利用さ れ、公園全体と歴史施設のわ かりやすさについて利用者の 満足度は9割を超えている。	・平成24年度末に、供用開始を予定している「古代の森ゾーン」においては、弥生時代に暮らした人々と森との関わりを伝える場としての整備と南北600mに及び国内最大級の長大な基列を復元整備を行う。この整備を継続することで、既に開園している環境集落と一体的な周道コースを形成でき、吉野ヶ里のクニ全体の様子を体感でき、公園の更なる機能向上が期待される。 ・園内で発生した草本や枯損木等の植物発生材を全て堆肥化やチップ化し、処分費及び堆肥・マルチング材の購入費の削減を図っていく。また、関係地方公共団体、住民等と連携を図りながら効率的な整備を実施していく。	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22年8月に評価結果を公表済）

【公共事業関係費】

【ダム事業】
（直轄事業等）

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)
				便益の内訳及び主な根拠	費用・C (億円)	B／C				
夕張シューパロダム建設事業 北海道開発局	再々評価	1,700	2,109	【内訳】 被害防止便益：1,822億円 流水の正常な機能の維持に關する便益：287億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：312戸 年平均浸水軽減面積：133ha	1,031	2.0	・昭和36年7月、昭和37年8月、昭和50年8月、昭和56年8月に被害の大きな洪水が発生しており、昭和56年8月洪水では、石狩川流域においてははん濫面積約61,400ha、死者2人、約22,500戸の浸水被害等が発生している。 ・過去25年間のうち、農業用水は毎年のように節水を余儀なくされている。 ・当該事業により、かんがい用水、水道用水が確保されるとともに発電が実施可能となる。	① 事業の必要性等に関する視点 ・平成17年から平成20年にかけて氾濫の恐れがある区域を含む市町村の総人口、総世帯数は、総人口は0.4%増、総世帯数は3.6%増であり、大きな変化はない。また、関連事業についても、当事業への参画に変更はない。 ・B／Cについては、2.0である。 ・平成22年3月現在、進捗率は66%（事業費ベース）。今後、ダム本体及び関連工事、付替道路工を引き続き実施する。 ② 事業の進捗の見込みの視点 ・平成25年度に試験湛水を予定。 ・平成26年度に事業完了を予定。 ③ コスト削減や代替案立案等の可能性の視点 ・今後も、引き続き設計段階や工事施工においても工法の工夫や新技術の積極的な採用等により、コスト削減に努める。 ・代替案との比較により、社会的影響及び自然環境への影響、経済性の観点から「夕張シューパロダム＋河道改修」による対策が優れている。 以上より、事業の必要性・重要性は変化なく、費用対効果等の投資効果も確保されているため、事業を継続することとする。	継続	本省河川局 治水課 (課長 森北佳昭)
幾春別川総合開発事業 北海道開発局	再々評価	835	1,229	【内訳】 被害防止便益：1,113億円 流水の正常な機能の維持に關する便益：116億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：96戸 年平均浸水軽減面積：27ha	1,015	1.2	・昭和36年7月、昭和37年8月、昭和50年8月、昭和56年8月に被害の大きな洪水が発生しており、昭和56年8月洪水では、石狩川流域においてははん濫面積約61,400ha、死者2人、約22,500戸の浸水被害等が発生している。 ・過去25年間のうち、農業用水は12回もの節水を余儀なくされている。 ・なお、本事業の目的は、治水以外に、工業用水や水道用水の確保、発電がある。	①事業の必要性等に関する視点 ・平成17年から平成20年にかけて氾濫の恐れがある区域を含む市町村の総人口、総世帯数は、総人口は0.5%増、総世帯数は3.8%増であり、大きな変化はない。また、関連事業についても、当事業への参画内容に変更はない。 ・B／Cについては1.2である。 ・平成22年3月現在、進捗率は49.5%（事業費ベース）。 ②事業の進捗の見込みの視点 ・本事業は、平成21年12月に国土交通大臣が表明した方針に基づき、検証対象に区分されており、「今後の治水対策のあり方に関する有識者会議」が本年夏頃に中間とりまとめとして示す予定の新たな基準に沿って、幾春別川総合開発事業の検証を実施していく予定である。 ③コスト削減や代替案立案等の可能性の視点 ・今後も引き続き、設計段階や工事施工においても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。 ・河川整備計画策定時には、本事業に対する代替案との比較により、社会的影響、自然環境への影響、経済性の観点から「新桂沢ダム（嵩上げ）＋三笠ぼんべつダム＋河道改修」による対策が優れているとされているところであるが、上記の通り、新たな基準に沿って、幾春別川総合開発事業の検証を実施していく予定である。 当該事業は検証対象として区分されている事業であり、以上より、従前の視点に基づいて行った再評価の結果としては、現在の転流工事段階を継続することとするが、9月を目途にまとめられる「中間取りまとめ」等を踏まえ、本事業の検証を行い、その結果に応じてその後の事業の進め方を改めて判断することとする。	継続	本省河川局 治水課 (課長 森北佳昭)
鳴瀬川総合開発事業 東北地方整備局	再々評価	770	617	【内訳】 被害防止便益：271億円 流水の正常な機能の維持に關する便益：346億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：80戸 年平均浸水軽減面積：149ha	409	1.5	・近年では昭和61年8月、平成6年9月、平成14年7月に被害の大きな洪水が発生しており、昭和61年8月洪水では、鳴瀬川流域において浸水面積3,060ha、浸水家屋数約2,500戸の被害が発生している。 ・鳴瀬川では、毎年の最小流量は、流水の正常な機能の維持に必要な流量（正常流量）を下回る流量が度々発生し、近年においても非常に不安定であり、渇水時には取水制限や番水が必要となっている。 ・なお、本事業の目的は、治水以外に、かんがい用水や水道用水の確保がある。	①事業の必要性に関する視点 ・鳴瀬川沿川の浸水が想定される区域内に位置する市町村の総人口、総世帯数は、H17～H21の間で総人口2.5%減、総世帯数2.8%増であり、若干の人口減少が見られるが、社会的情勢は変化が少なく安定している。 ・現時点において本事業の投資効果を評価した結果、B/Cについては1.51である。 ・実施計画調査を実施しており、平成22年3月現在、進捗率は6%（事業費ベース）。 ②事業の進捗の見込みの視点 ・平成21年12月に国土交通大臣が表明した方針に基づき、鳴瀬川総合開発事業は検証対象に区分されており、「今後の治水対策のあり方に関する有識者会議」が本年夏頃に中間とりまとめとして示す予定の新たな基準に沿って、鳴瀬川総合開発事業の検証をしていく予定である。 ③コスト削減や代替案立案等の可能性の視点 ・引き続き、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。 ・鳴瀬川水系河川整備計画においては、目標達成に要するコスト及び効果発現時期等の観点から、河道改修等と鳴瀬川総合開発事業を組み合わせた治水対策としているところであるが、新たな基準に沿って、鳴瀬川総合開発事業の検証をしていく予定である。 ④現段階の継続 ・鳴瀬川総合開発事業については、調査・地元説明の段階を継続することの妥当性を限定的に再評価することとした。 当該事業は検証対象として区分されている事業であり、以上より、従前の視点に基づいて行った再評価の結果としては、調査・地元説明の段階を継続することとするが、9月を目途にまとめられる「中間取りまとめ」等を踏まえ、本事業の検証を行い、その結果に応じてその後の事業の進め方を改めて判断することとする。	継続	本省河川局 治水課 (課長 森北佳昭)

成瀬ダム建設事業 東北地方整備局	再々評価	1,530	1,930	【内訳】 被害防止便益：991億円 流水の正常な機能の維持に する便益：939億円	【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数 ：97戸 年平均浸水軽減面積 ：72ha	1,224	1.6	・近年では昭和54年8月、昭和56年8月、昭和62年8月、平成14年8月、平成19年9月に被害の大きな洪水が発生しており、昭和62年8月洪水では、雄物川流域において浸水家屋数約1,574戸の被害が発生している。 ・成瀬ダムからの水道用水を供給する区域内の人口は約4,700人。成瀬ダムの補給対象となる既得かんがい用水を供給する区域の面積は約12,600ha。ダム下流に位置する皆瀬川の岩崎橋地点での濁水流量は、平均的な濁水流量と比較して年によって変動が大きく安定しておらず、近年においても濁水が頻繁に発生している。 ・なお、本事業の目的は、治水以外に、かんがい用水や水道用水の確保、発電がある。	①事業の必要性に関する視点 ・雄物川沿川の浸水が想定される区域内に位置する市町村では、H17～H21の間で総人口4.0%減、総世帯数0.4%減となっており、若干の人口減少は見られるが、社会的情勢に大きな変化はない。 ・現時点において、本事業の投資効果を評価した結果、B/Cについては1.58である。 ・平成22年3月現在、進捗率は15.8%（事業費ベース）。 ②事業の進捗の見込みの視点 ・平成21年12月に国土交通大臣が表明した方針に基づき、成瀬ダム建設事業は検証対象に区分されており、「今後の治水対策のあり方に関する有識者会議」が本年夏ごろに中間とりまとめとして示す予定の新たな基準に沿って、成瀬ダム建設事業の検証をしていく予定である。 ③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点 ・現在、現地伐採木の有効活用や転流工工事の工法見直しなど、コスト縮減を図っているところであり、今後引き続き設計段階や工事施工において、工法の工夫や新技術の積極的な採用等により、コスト縮減に努める。 ・治水に関する代替案検討の結果、整備に要するコストや社会的な影響等の観点から成瀬ダムが最適となっているが、新たな基準に沿って、成瀬ダム建設事業の検証をしていく予定である。	当該事業は検証対象として区分されている事業であり、以上より、従前の視点に基づいて行った再評価の結果としては事業を継続することが妥当と考えるが、新たな段階には入らず、現段階を継続するものとし、9月を目途にまとめられる「中間取りまとめ」等を踏まえ、本事業の検証を行い、その結果に応じてその後の事業の進め方を改めて判断することとする。	継続	本省河川局 治水課 （課長 森北 佳昭）
鳥海ダム建設事業 東北地方整備局	再々評価	960	1,152	【内訳】 被害防止便益：611億円 流水の正常な機能の維持に する便益：541億円	【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数 ：110戸 年平均浸水軽減面積 ：114ha	787	1.5	・近年では平成2年6月、平成9年7月、平成10年8月、平成14年7月、平成19年8月に被害の大きな洪水が発生しており、平成10年8月洪水では、子吉川流域において浸水面積498ha、全半壊4戸、浸水家屋数346戸の被害が発生している。 ・子吉川の宮内地点では、年間の濁水流量がS47～H19（36年間）の間に、流水の正常な機能の維持に必要な流量（正常流量）を22回下回る状況となっている。また、平成に入ってから5回の濁水被害が発生し、夏場を中心に、上水道や農業用水の取水ができなくなる等の濁水被害が繰り返されており、慢性的な水不足状態が生じている。 ・なお、本事業の目的は、治水以外に、水道用水の確保がある。	①事業の必要性に関する視点 ・子吉川沿川の浸水が想定される区域内に位置する市町村では、H17～H21の間で総人口4.0%減、総世帯数1.2%増となっており、若干の人口減少が見られるが、社会的情勢に大きな変化はない。 ・現時点において本事業の投資効果を評価した結果、B/Cについては1.46である。 ・実施計画調査を実施中であり、平成22年3月現在、進捗率は6%（事業費ベース）。 ②事業の進捗の見込みの視点 ・平成21年12月に国土交通大臣が表明した方針に基づき、鳥海ダム建設事業は検証対象に区分されており、「今後の治水対策のあり方に関する有識者会議」が本年夏ごろに中間とりまとめとして示す予定の新たな基準に沿って、鳥海ダム建設事業の検証をしていく予定である。 ③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点 ・引き続き、工法の工夫や新技術の積極的な採用等によるコスト縮減を検討する。 ・子吉川水系河川整備計画においては、目標達成に要するコスト及び効果発現時期等の観点から、河道改修等と鳥海ダム建設事業を組み合わせた治水対策としているところであるが、新たな基準に沿って、鳥海ダム建設事業の検証をしていく予定である。 ④段階の継続 ・鳥海ダム建設事業については、調査・地元説明の段階を継続することの妥当性を限定的に再評価することとした。	当該事業は検証対象として区分されている事業であり、以上より、従前の視点に基づいて行った再評価の結果としては、調査・地元説明の段階を継続することとするが、9月を目途にまとめられる「中間取りまとめ」等を踏まえ、本事業の検証を行い、その結果に応じてその後の事業の進め方を改めて判断することとする。	継続	本省河川局 治水課 （課長 森北 佳昭）
湯西川ダム建設事業 関東地方整備局	再々評価	1,840	6,575	【内訳】 被害防止便益：5,795億円 河川の水量確保に係る便益：780億円	【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：756戸 年平均浸水軽減面積：319ha	1,531	4.3	・昭和13年9月、昭和16年7月、昭和22年9月、昭和24年8月、昭和33年9月、昭和46年8月、平成14年7月に被害の大きな洪水が発生しており、昭和24年8月洪水では栃木県塩谷郡氏家町（現栃木県さくら市）大中地先で破堤し、栃木県内で死者49名、家屋浸水2,215戸、家屋の破壊・流失・半壊2,594戸という甚大な被害が発生している。 ・鬼怒川では、平成6年、平成8年、平成9年、平成13年に取水制限を行っており社会生活、経済活動等に大きな影響を与えている。また、濁水時には河川流量が減少し、連続した水面が確保されない等、河川環境に対する悪影響も懸念されている。 ・本事業の完了により、洪水調節、流水の正常な機能の維持に加え、かんがい用水、水道用水及び工業用水の供給が可能となる。	①事業の必要性等に関する視点 ・既設の鬼怒川上流3ダム及び鬼怒川合流点の3調節池と相まって鬼怒川及び利根川本川下流部に対する洪水被害の軽減が期待される。 ・茨城県、栃木県、千葉県との3県が既に湯西川ダムの完成を前提とした暫定取水を実施しており、早期完成を要請されている。 ・河川の水量を確保し、男鹿川、鬼怒川の河川環境改善などに寄与する。 ・代替地分譲は完了し、付替道路、用地取得等は着実に進んでおり、来年度は事業完了予定。 ②事業の進捗の見込みの視点 ・平成21年9月よりダム本体建設工事を着手し、平成23年度完成を目指す。 ③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点 ・引き続きコスト縮減に取り組む等、更なる事業整理の充実と透明化に努める。	以上より、当該事業は、現時点においても、その事業の必要性等は変わっておらず、来年度（平成23年度）末には完成が見込まれることから、本事業を継続することとする。	継続	本省河川局 治水課（課長 森北 佳昭）

嘉瀬川ダム建設事業 九州地方整備局	再々評価	1,780	2,820	【内訳】 被害防止便益：1,990億円 流水の正常な機能の維持に関する便益：830億円 【主な根拠】 年平均浸水被害戸数：622戸 年平均浸水被害面積：65ha	1,770	1.6	・昭和28年6月洪水において、死者7名、家屋の全半壊175戸、浸水戸数31,032戸の甚大な被害が発生し、近年でも平成2年7月、平成3年6月、平成20年6月及び平成21年7月の洪水においても家屋浸水の被害が発生している。 ・水系の計画規模の洪水が発生したとの想定に対し、本事業が完了すれば、基準地点（官人橋）付近で、約1.3mの水位低下を図ることができる。 ・平成6年の濁水においては、県内各地で農作物被害105億円以上が発生し、白石平野では、農業用水の地下水汲み上げにより最大18cmの地盤沈下が発生している。 ・本事業の完了により、かんがい用水、水道用水及び工業用水、流水の正常な機能の維持に必要な流量が確保されるとともに、発電が実施可能となる。	①事業の必要性等に関する視点 ・想定氾濫区域内の人口・資産は前回評価時点から大きく変化していない。 ・嘉瀬川ダムへの水源確保を前提とした関連事業の必要性も変わっておらず、事業等が継続実施されている。 ・洪水調節及び不特定補給に伴う費用対便益（B/C）は1.6である。 ②事業の進捗の見込みに関する視点 ・嘉瀬川ダム事業は、前回評価以降も本体工事及び付替道路などの関連工事が順調に進んでおり、平成21年12月に本体コンクリートの打設が完了している。今後、試験湛水を実施し、平成23年度末に嘉瀬川ダム事業が完成する見込みである。 ③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点 ・嘉瀬川ダム事業は、これまで新技術を活用するなどのコスト縮減を図り、ダム建設における計画・工事を進めてきた。今後、付替道路等の残工事においても更なるコスト縮減に努める。	以上より、「嘉瀬川ダム建設事業」は、前回の再評価以降も、その事業の必要性は変わっておらず、今後も事業の順調な進捗が見込まれることから、来年度の事業完成にむけて、引き続き『事業を継続』することとする。	継続	本省河川局 治水課（課長 森北佳昭）
筑後川水系ダム群連携事業 九州地方整備局	再々評価	390	1,206	【内訳】 流水の正常な機能の維持に関する便益：1,206億円 【主な根拠】 同規模のダムを代替施設とし、その建設費を便益とみなし計上	447	2.7	・筑後川における水開発は、福岡都市圏の水需要を優先し、本来優先して確保すべき河川環境や既得農水の不特定用水が確保されていない。 ・筑後川流域では、平成6年、平成14年に代表される濁水被害が発生するなど、慢性的な水不足の状況にあり、毎年において取水制限や濁水調整が行われている。	①事業の必要性に関する視点 ・筑後川治川では慢性的な水不足が生じ、前回評価以降においても、ほぼ毎年の割合で取水制限等が行われ、さらに、不足している筑後川の不特定用水の確保について、流域自治体等から早期の確保を要望されている。 ・現時点において本事業の投資効果を評価した結果、B/Cについては、2.7 となっている。 ②事業の進捗の見込みの視点 ・平成21年12月に国土交通大臣が表明した方針に基づき、筑後川ダム群連携事業は、検証対象に区分されており、「今後の治水対策のあり方に関する有識者会議」が本年夏頃に中間とりまとめとして示す予定の新たな基準に沿って、筑後川ダム群連携事業の検証を行う予定である。 ③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点 ・実施計画調査段階のため、具体的な検討は今後の課題であるが、導水ルートの選定及び施設構造の検討にあたっては、維持管理等を考慮し、コスト縮減を図れるよう努めていく。	当該事業は検証対象として区分されている事業であり、以上より、従前の視点に基づいて行った再評価の結果としては、事業を継続することが妥当と考えているが、新たな段階には入らず、現段階を継続するものとし、9月を目途にまとめられる「中間取りまとめ」等を踏まえ、本事業の検証を行い、その結果に応じてその後の事業の進め方を改めて判断することとする。	継続	本省河川局 治水課（課長 森北佳昭）
沖縄北西部河川総合開発事業（大保ダム、奥間ダム、比地ダム） 沖縄総合事務局	その他	1,555	1,331	【内訳】 被害防止便益：319億円 流水の正常な機能の維持に関する便益：1,012億円 【主な根拠】 大保ダム 年平均浸水軽減戸数：27戸 年平均浸水軽減面積：10ha 奥間ダム、比地ダム 年平均浸水軽減戸数：35戸 年平均浸水軽減面積：18ha	704	1.9	・沖縄県は過去より多くの濁水被害に見舞われており、平成6年度以降は比較的、年間降水量が多い年に恵まれ、濁水被害は発生していないが、この間でも少雨傾向等の影響により、度々濁水対策が議論されている。 ・当該事業により、流水の正常な機能の維持、沖縄本島の水道用水122,200m3/日の供給が可能となる。	【奥間ダム】 ・利水事業者である沖縄県企業局がダム使用权を平成21年11月に取り下げている。また、比地川水系の治水対策については、河川管理者である沖縄県が河川改修等の治水対策を再検討するとして、平成22年7月に特定多目的ダムである奥間ダムの建設中止を要請した。 【比地ダム】 ・沖縄県より沖縄振興特別措置法第107条に基づく申請がなされる予定はない。 【大保ダム】 ・大保ダムについては、平成22年度中の完成に向け試験湛水を実施中。 ・以上より、「大保ダム」は平成22年度中の完成に向けて試験湛水を継続する。しかしながら、「奥間ダム」は検証対象ダムではあるが、河川管理者としての沖縄県から利水撤退等の理由により、建設中止の要請があったことを踏まえ、検証を経ずに中止することとし、「比地ダム」は着手しないこととする。		見直し継続	本省河川局 治水課（課長 森北佳昭）

【空港整備事業】
（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							
関西国際空港2期事業 関西国際空港株式 会社	再々評価	14,260	16,786	利用者便益（所要時間短縮効果、費用節減効果、運航頻度増加効果）、供給者便益 発着回数： 2期事業が完成した場合 23.0万回／年 2期事業が未実施の場合 約13万回／年 国際旅客 1,108万人 平成37 年度 国内旅客 454万人 平成37年 度	12,728	1.3	・ 関西国際空港は沖合約5 km の海上に建設されていること から、陸域における航空機騒 音の問題は発生しない。 ・ 完全24時間運用可能な空港 であることから、深夜早朝に おける航空機の就航を可能と し、サプライチェーンの最適 化を図り、リードタイムの短 縮に寄与することができる。 また、24時間運用を維持し ながらの施設改修が可能であ り、適切な維持管理を行うこ とができる。 ・ 「4,000m級複数滑走路＋完全24時間運用可能」という 特長を活かした空港能力のフル活用により、国際拠 点空港としての役割を果たし、国際競争力の強化を図 る必要がある。 ・ 平成22年5月の国土交通省成長戦略会議のとりまと めにおいて、関空・伊丹の事業運営権を一体で民間に アウトソース（コンセッション契約）することにより 関空のバランスシートを改善する手法を基本に、その 可能性を追求することとされている。また、施設使用 料・着陸料等の戦略的引き下げやLCC専用ターミナ ルの整備等を可能とし、アジア全域を視野に入れた貨 物ハブの形成やLCC誘致によるインバウンド受入拠 点としての地位を確立することとされている。	評価手続中※ （残事業は 「残事業は 『原則凍結』 とする。）」	本省 航空局 空港部 近畿圏・中部 圏空港政策 室 （参事官 岡 西 康博）	

※

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