

再評価結果一覧 (平成25年4月現在)

【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) |
|------------------------|------|--------------|-----------------|----|--------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|-----------------------------------|
| | | | 貨幣換算した便益：B (億円) | | 費用：C (億円) | | | | |
| | | | 便益の内訳及び主な根拠 | | | | | | |
| 馬淵川直轄河川改修事業 東北地方整備局 | 再々評価 | 62 | 99 | 66 | 1.5 | <ul style="list-style-type: none"> ・馬淵川流域では、過去に昭和15年9月洪水、昭和22年8月洪水により甚大な浸水被害が発生している。近年においても、平成14年7月、平成16年9月、平成18年10月、平成23年9月に大規模な洪水が発生し、家屋浸水が生じている。(浸水戸数：昭和15年9月洪水766戸、昭和22年8月洪水100戸、平成14年7月洪水391戸、平成16年9月洪水192戸、平成18年10月洪水437戸、平成23年9月洪水302戸) ・また、平成23年3月に発生した東北太平洋沖地震に伴う津波遡上により、馬淵川下流部においても堤防越水被害が発生している。 ・馬淵川水系において、昭和22年8月洪水と同規模の洪水発生を想定した場合の国管理区間における浸水想定面積は約100ha、浸水想定世帯数は約150世帯にも達する。 ・このため、浸水被害の早期解消が必要である。 | <ul style="list-style-type: none"> ①投資効果等の事業の必要性 <ul style="list-style-type: none"> ・昭和22年8月洪水と同規模の洪水に対して、外水氾濫による床上浸水等の重大な家屋被害を防止し、水田等の農地等の浸水被害が軽減される。 ・馬淵川流域の関連市町村の人口は、平成22年では岩手県側で約9万人、青森県側で約30万人、合計約39万人となっており、若干の減少傾向にあるが、流域内において人口及び資産の約40%、浸水想定区域内人口及び資産の約75%が八戸市に集中している。 ②事業の進捗の見込み <ul style="list-style-type: none"> ・馬淵川の国管理区間における必要な堤防整備延長は18.3kmあり、その内、完成堤防（洪水を安全に流すための必要な断面（堤防高や幅）が確保されている堤防）の延長は平成24年3月末時点で約15.5km（84.7%）となっている。一方、暫定堤防（洪水を安全に流下させるために必要な断面（堤防高や幅）不足している堤防）の延長は約1.9km（10.3%）、無堤部が約0.9km（5.0%）となっており、未だ堤防整備が必要な箇所が残されている。 ・概ね30年間の整備として、洪水による災害発生防止及び軽減に関しては、戦後最大洪水である昭和22年8月洪水（大橋地点）と同規模の洪水が発生しても、外水は氾濫による浸水被害を防止する。なお、段階的な目標を定め、適切な河川管理及び堤防整備、河道掘削などを総合的に実施する。 ・当面の整備（今後概ね6年間）として、堤防未整備地区の解消を図り、堤防の整備、河道掘削を実施することで、昭和22年8月洪水を安全に流下させるための河道断面を確保する。 ③コスト削減等 <ul style="list-style-type: none"> ・河道整備では、河道掘削による発生土砂の堤防整備へ有効活用を図るとともに他事業と調整しながら有効活用を図る。 ・伐採木を有効活用の観点より一般に無償提供し、従来は廃棄物として処分していたものを有効活用することにより処分費等のコスト削減を図る。 ・「河道掘削による対応」「築堤+河道掘削による対応」「築堤による対応」を総合的に比較した結果、計画の実施に必要な事業費、環境への影響、各治水対策の効果発現時期や実現性等を考慮し、現計画「築堤+河道掘削による対応」が最も効率的と判断している。 | 継続 | 水管理・国土 保全局治水課 (課長 山田 邦博) |

| 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 | | | | | | | |
| 北上川直轄河川改 修事業 東北地方整備局 | その他 | 2,692 | 13,136 | 2,189 | 6.0 | <p>・北上川流域では、昭和22年9月洪水、昭和23年9月洪水等により度重なる被害を受けている。近年においても平成14年7月や平成19年9月の洪水で、住宅や田畑等の浸水被害が発生している。(浸水戸数：昭和22年9月洪水67,572戸、昭和22年9月洪水62,583戸、平成14年7月洪水3,432戸、平成19年9月洪水783戸)</p> <p>・平成23年3月11日に発生した「東北地方太平洋沖地震」は、甚大な被害をもたらした。自然災害では戦後最大の規模であり、なかでも北上川及び旧北上川の河口に位置する石巻市では、河口部に人口・資産が集中しており、死者3,471名、行方不明者476名、全壊家屋22,357戸、半壊家屋11,021戸に及び未曾有の被害となった。</p> <p>・北上川水系において、昭和22年9月洪水と同規模の洪水が発生した場合に浸水が想定される区域は最大で約32,400ha、区域内の世帯数は約42,400世帯にも達する。</p> <p>・このため、浸水被害の早期解消が必要である。</p> | <p>①投資効果等の事業の必要性</p> <p>・戦後の代表洪水である昭和22年9月洪水と同規模の洪水の外水氾濫による家屋の浸水被害を解消するとともに、河口部において高潮および津波からの被害を防止または軽減される。</p> <p>・北上川流域内にある市町村の総人口は平成2年をピークにほぼ同程度で推移している。(なお、河口の石巻市では、東北地方太平洋沖地震及びそれに伴う津波の影響等により、人口が約16万人(H23.3.1)から約15万人(H24.9.1)へ減少)</p> <p>②事業の進捗の見込み</p> <p>・北上川の大匠管理区間において堤防が必要な延長は約270kmあり、そのうち完成堤防(洪水を安全に流下させるため必要な断面(堤防高や幅)が確保されている堤防)の延長は平成22年3月末時点で約102km(38%)となっている。一方、暫定堤防(洪水を安全に流下させるために必要な断面(堤防高や幅)が不足している堤防)の延長は約93km(34%)、無堤部が約75km(28%)となっており、未だ堤防整備率が低い状況となっている。</p> <p>・今後概ね30年間で昭和22年9月洪水規模に対応した治水安全度の確保に向け、当面は、流下能力の低い下流部での堤防整備を推進するとともに、平成14年7月や平成19年9月に発生した洪水で家屋浸水被害を受けた地区の再度災害防止のため、平成31年(今後概ね7年)の完了を目指し、連続堤による治水対策及び中流部や狭窄部における輪中堤等による治水対策を実施する。</p> <p>・また、東北地方太平洋沖地震及びそれに伴う津波により甚大な被害を受けた河口部においては、災害復旧とあわせ、高潮及び津波からの被害の防止又は軽減に必要な堤防整備を平成27年度までに実施する。</p> <p>③コスト削減等</p> <p>・河道掘削により発生した土砂は、堤防整備や堤防強化などに利用するとともに、県・市町村が実施する事業等への活用を図っている。</p> <p>・代替案を抽出した結果、整備計画のほか、連続堤整備案、河道掘削案、引提案が実現可能であるが、経済性や、地域社会・環境への影響等を比較検討した結果、整備計画案が妥当と判断している。</p> | 継続 | 水管理・国土 保全局治水 課 (課長 山田 邦博) | |

| 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 | | | | | | | |
| 鳴瀬川直轄河川改 修事業 東北地方整備局 | その他 | 1,657 | 5,693 | 1,144 | 5.0 | <ul style="list-style-type: none"> ・鳴瀬川流域では、過去に昭和22年9月洪水、昭和23年9月洪水、昭和61年8月洪水等により甚大な浸水被害が発生している。近年においても、平成14年7月洪水、平成23年9月洪水による被害が発生している。 (浸水戸数：昭和22年9月洪水4,100戸、昭和23年9月洪水3,183戸、昭和61年8月洪水2,500戸、平成14年7月洪水938戸、平成23年9月洪水197戸) ・平成23年3月11日に発生した東北地方太平洋沖地震は、甚大な被害をもたらした。自然災害では戦後最大の被害規模となった。なかでも鳴瀬川の河口に位置する東松島市では、河口部に人口・資産が集中していたこともあり、死者1,125名、行方不明者35名、全壊家屋5,504戸、半壊家屋5,561戸に及ぶ未曾有の被害となった。 ・鳴瀬川水系において、昭和22年9月洪水と同規模の洪水が発生した場合に、浸水が想定される範囲は最大で約17,800ha、区域内世帯数は約18,800世帯にも達する。 ・このため、浸水被害の早期解消が必要である。 | <ul style="list-style-type: none"> ①投資効果等の事業の必要性 <ul style="list-style-type: none"> ・戦後の代表洪水である昭和22年9月洪水と同規模の洪水に対し、外水氾濫による床上浸水等重大な浸水被害を防止するとともに、水田等農地についても被害の軽減に努めるとともに、河口部では、高潮及び津波からの被害が防止または軽減される。 ・鳴瀬川流域内にある市町村の総人口、総世帯数に大きな変化も無く、洪水による氾濫被害のポテンシャルは依然として高い状況となっている。 ②事業の進捗の見込み <ul style="list-style-type: none"> ・鳴瀬川水系全体では、堤防が必要な区間の総延長は147.7kmであり、平成22年3月末時点において、48.8%の区間が完成堤防、50.7%が暫定堤防、0.5%が無堤区間となっている。鳴瀬川は全川にわたり堤防が整備されているが、計画上必要な(堤防高や幅)が不足している延長が長いため堤防の量的整備を進めていく必要がある。 ・概ね30年間で昭和22年9月洪水規模に対応した治水安全度の確保に向け、当面は、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推進するとともに、平成6年9月洪水や平成21年10月に発生した洪水で家屋浸水被害を地区の再度災害防止のため、平成31年(今後概ね7年)の完了を目指し、鳴瀬川中流部、支川多田川、吉田川上流部で治水対策を推進する。 ・東北地方太平洋沖地震及びそれに伴う津波により甚大な被害を受けた河口部においては、平成27年度の完成を目指し、災害復旧とあわせ、高潮及び津波からの被害の防止又は軽減に必要な堤防整備を平成27年度までに実施する。 ③コスト削減等 <ul style="list-style-type: none"> ・河道掘削により発生した土を堤防整備や堤防強化などに利用とともに、県・市町村が実施する事業(公共施設新築に伴う敷地造成等)等への活用を図っている。 ・「築堤、河道掘削、既設の洪水調節施設による対策」「築堤、河道掘削、既設及び新たな洪水調節施設による対策」等を比較して、計画の実施に必要な事業費、各治水対策案が効果発現できる時期等を考慮し、「築堤、河道掘削、既設及び新たな洪水調節施設による対策」が最も妥当と判断している。 | 継続 | 水管理・国土 保全局治水課 (課長 山田 邦博) | |

| 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 | | | | | | | |
| 名取川直轄河川改 修事業 東北地方整備局 | 再々評価 | 158 | 235 | 130 | 1.8 | <p>・名取川流域では、過去に昭和22年9月洪水、昭和25年8月洪水により甚大な浸水被害が発生している。近年においても、昭和61年8月洪水、平成14年7月洪水により被害が発生している。(浸水戸数：昭和22年9月洪水29,704戸、昭和25年8月洪水4,542戸、昭和61年8月洪水7,308戸、平成14年7月洪水96戸)</p> <p>・平成23年3月11日に発生した「東北地方太平洋沖地震」は、甚大な被害をもたらし、自然災害では戦後最大の規模となり、なかでも名取川の河口に位置する仙台市及び名取市では、死者・行方不明者約1,900名、全半壊家屋約141,500戸に及ぶ未曾有の被害となった。</p> <p>・名取川水系において、昭和25年8月洪水と同規模の洪水発生を想定した場合の想定氾濫区域は約3,500ha、区域内世帯数は約12,600世帯にも達する。</p> <p>・このため、浸水被害の早期解消が必要である。</p> | <p>①投資効果等の事業の必要性</p> <p>・戦後最大洪水である昭和25年8月洪水と同規模の洪水が発生しても外水氾濫が防止され、東北地方太平洋沖地震により壊滅的な被害を受けた河口部には洪水に加えて高潮及び津波からの被害が防止又は軽減される。</p> <p>・名取川流域市町村の人口は、昭和初期から年々増加し、平成12年には約110万人に達し、昭和50年当時は宮城県の総人口に占める割合が約41%であったのに対し、平成22年には約50%と名取川流域周辺に人口が集中している。</p> <p>②事業の進捗の見込み</p> <p>・名取川の大臣管理区間において堤防が必要な延長は約23.5kmあり、その内、完成堤防(洪水を安全に流すため必要な断面(堤防高や幅)が確保されている堤防)の延長は平成24年3月時点で約20.4km(86%)となっている。一方、暫定堤防(洪水を安全に流下させるために必要な断面(堤防高や幅)が不足している堤防)の延長は約3.2km(14%)となっており、引き続き堤防の整備を進めていく必要がある。</p> <p>・概ね30年間の整備として、洪水による災害発生防止及び軽減に関しては戦後最大洪水である昭和25年8月洪水と同規模の洪水に対して、堤防整備、河道掘削及び適切な河川管理などを実施し、外水氾濫による浸水被害を防止する。また、河口部においては、高潮及び津波に対応した堤防整備を実施する。</p> <p>・当面の整備(今後概ね6年間)として、昭和25年8月洪水を安全に流下させることを目標に、背後資産・人口が大きく、流下能力が不足する日辺地区、閉上地区の堤防強化を実施する。</p> <p>③コスト削減等</p> <p>・掘削土等の処分や築堤のための盛土材購入を道路事業関連工事が発生した処分土を河川事業の築堤盛土材に転用し、事業間の連携・調整を行い、コストの削減を図っている。</p> <p>・「洪水調節施設」「河道掘削」「洪水調節施設+河道掘削」を総合的に比較した結果、計画の実施に必要な事業費、環境への影響、各治水対策の効果発現時期や実現性等を考慮し、現計画(洪水調節施設+河道掘削)が最も効果的と判断している。</p> | 継続 | 水管理・国土 保全局治水 課 (課長 山田 邦博) | |

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | | 貨幣換算が困難な効果等 による評価 | 再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減 等) | 対応方針 | 担当課 (担当課長 名) | |
|-----------------------------|------|--------------|-----------------|-----|--------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|-----------------------------------|-------|
| | | | 貨幣換算した便益：B (億円) | | 費用：C (億円) | | | | | B / C |
| | | | 便益の内訳及び主な根拠 | | | | | | | |
| 阿武隈川直轄河川 改修事業 東北地方整備局 | その他 | 1,089 | 2,384 | 936 | 2.5 | <p>・阿武隈川流域では、過去に昭和61年8月洪水により甚大な浸水被害が発生している。近年においても、平成10年8月洪水、平成14年7月洪水、平成23年9月洪水により被害が発生している。(浸水戸数：昭和61年8月洪水20,105戸、平成10年8月洪水3,590戸、平成14年7月洪水1,491戸、平成23年9月洪水2,538戸)</p> <p>・平成23年3月11日に発生した「東北地方太平洋沖地震」は、甚大な被害をもたらした。自然災害では戦後最大の規模となり、なかでも阿武隈川の河口に位置する岩沼市及び亘理町では、河口部に人口・資産が集中していたこともあり、死者・行方不明者は461人となった。</p> <p>・阿武隈川水系において、昭和61年8月洪水と同規模の洪水発生を想定した場合の想定氾濫区域は約7,900ha、区域内世帯数は約17,400世帯にも達する。</p> <p>・このため、浸水被害の早期解消が必要である。</p> | <p>①投資効果等の事業の必要性</p> <p>・戦後最大洪水である昭和61年8月洪水（福島地点・岩沼地点）と同規模の洪水が発生しても外水氾濫による床上浸水等重大な浸水被害を防止するとともに、水田等農地についても被害が軽減される。</p> <p>・阿武隈川流域の人口は、経済成長が著しかった昭和55年から平成17年まで増加を続けていたが、近年は若干の減少傾向となっている。世帯数では、昭和55年から平成22年にかけて増加傾向となっている。</p> <p>②事業の進捗の見込み</p> <p>・阿武隈川の大匠管理区間において堤防が必要な延長は約222kmあり、その内、完成堤防（洪水を安全に流すため必要な断面（堤防高や幅）が確保されている堤防）の延長は平成24年3月時点で約128km（58%）となっている。一方、暫定堤防（洪水を安全に流下させるために必要な断面（堤防高や幅）が不足している堤防）の延長は約69km（31%）、無堤部約25km（11%）となっており、未だ堤防整備率が低い状況である。</p> <p>・概ね30年間の整備として、洪水による災害発生防止及び軽減に関しては戦後最大洪水である昭和61年8月洪水（福島地点、岩沼地点）と同規模の洪水に対して、堤防整備、河道掘削及び適切な河川管理などを実施し、床上浸水等の重大な家屋浸水被害を防止するとともに、水田等農地についても浸水被害の軽減を図る。また、河口部においては、高潮及び津波に対応した堤防整備を実施する。</p> <p>・当面の整備（今後概ね5年間）として、昭和61年8月洪水及び平成10年8月洪水に対応した堤防整備、水防事業を実施する。また、河口部においては、東北地方太平洋沖地震により被災した堤防等の復旧を実施する。</p> <p>③コスト縮減等</p> <p>・掘削土等の処分や築堤のための盛土材購入を道路事業関連工事で発生した処分土を河川事業の築堤盛土材に転用し、事業間の連携・調整を行い、コストの縮減を図っている。</p> <p>・「洪水調節施設」「河道掘削」「洪水調節施設+河道掘削」を総合的に比較した結果、計画の実施に必要な事業費、環境への影響、各治水対策の効果発現時期や実現性等を考慮し、現計画（洪水調節施設+河道掘削）が最も効果的であると判断している。</p> | 継続 | 水管理・国土 保全局治水課 (課長 山田 邦博) | |

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | | 貨幣換算が困難な効果等 による評価 | 再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減 等) | 対応方針 | 担当課 (担当課長 名) | |
|----------------------------|------|--------------|-----------------|-------|--------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------|-----------------------------------|--------------------|-------|
| | | | 貨幣換算した便益：B (億円) | | 費用：C (億円) | | | | | B / C |
| | | | 便益の内訳及び主な根拠 | | | | | | | |
| 米代川直轄河川改 修事業 東北地方整備局 | 再々評価 | 2,455 | 8,745 | 3,223 | 2.7 | <p>・米代川流域では、過去に昭和26年7月洪水、昭和47年7月洪水により甚大な浸水被害が発生している。近年においても、平成19年9月洪水により被害が発生している。(浸水戸数：昭和26年7月洪水7,366戸、昭和47年7月洪水10,951戸(家屋流出・倒壊)、平成19年9月洪水636戸、平成21年7月洪水66戸)</p> <p>・米代川水系において、下流部では昭和47年7月洪水、上流部では昭和26年7月洪水と同規模の洪水発生を想定した場合の想定氾濫区域は約4,400ha、区域内世帯数は約3,300世帯にも達する。</p> <p>・このため、浸水被害の早期解消が必要である。</p> <p>①投資効果等の事業の必要性 ・米代川の下流部では昭和47年7月洪水、上流部では昭和26年7月洪水と同規模の洪水を目標としており、整備後は、外水氾濫による床上浸水等が防止され、水田等農地の浸水被害が軽減される。 ・米代川の氾濫区域内の人口は平成12年以降減少傾向であるが、世帯数は平成12年以降微増しており、流域市町村の人口は昭和55年以降減少傾向にあり、世帯数は昭和55年から平成22年にかけてあまり変化は見られない。</p> <p>②事業の進捗の見込み ・米代川の堤防整備の必要区間は5.0kmのうち整備済み区間が0.3km(6.0%)、河道掘削の必要区間は16.0kmのうち整備済み区間が6.0km(36.1%)、堤防質的整備の必要区間が33.3kmのうち整備済み区間が11.3km(33.9%)と未だ低い状況である。 ・概ね30年間の整備として、整備計画は、下流部で昭和47年7月洪水、上流部で昭和26年7月洪水と同規模の洪水を目標としている。整備後は、床上浸水等を防止するとともに、水田等農地についても浸水被害の軽減に努める。また、各主要地点における河道の目標流量を定め、適切な河川管理及び堤防整備、河道掘削などを総合的に実施する。 ・当面の整備(今後概ね5年間)として、昭和47年7月洪水及び昭和26年7月洪水に対応した河道掘削、堤防整備を実施する。</p> <p>③コスト縮減等 ・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、残土処分縮減に努めている。 ・これまで処分していた伐採木を地域住民に無償提供するとともに公募伐採により、コスト縮減を図っている。 ・実現可能な「引堤案」・「河道掘削案」・「洪水調節施設+河道掘削案」を検討し、社会的影響、環境への影響、事業費、事業期間等を総合的に勘案した結果、現計画「洪水調節施設+河道掘削案」が最も効率的と判断している。</p> | 継続 | 水管理・国土 保全局治水課 (課長 山田 邦博) | | |

| 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 | | | | | | | |
| 雄物川直轄河川改 修事業 東北地方整備局 | 再々評価 | 1,055 | 2,483 | 639 | 3.9 | <p>・雄物川の流域では、昭和19年7月洪水及び昭和22年7月の戦後最大洪水等により、甚大な浸水被害が発生しており、近年においても平成19年9月、平成23年6月と洪水が頻発し、浸水被害が発生している。(浸水戸数：昭和19年7月洪水7,279戸、昭和22年7月洪水25,361戸、平成19年9月洪水273戸、平成23年6月洪水449戸)</p> <p>・昭和19年7月洪水等と同規模の洪水が発生した場合は、浸水想定面積は約11,500ha、浸水想定世帯数14,400世帯に達し、甚大な被害が発生することが想定される。</p> <p>・このため、浸水被害の早期解消が必要である。</p> <p>①投資効果等の事業の必要性 ・昭和19年7月洪水や昭和22年7月洪水等、昭和以降に発生した代表的洪水と同規模の洪水が発生しても、上流ダム群とあいまって、外水氾濫による床上浸水等重大な浸水被害を防止するとともに、水田等農地についても被害が軽減される。</p> <p>・雄物川沿川の市町村の総人口は、若干の減少傾向にあるものの、主要都市である秋田市や大仙市、横手市、湯沢市など、資産の集中する地域が多く、大規模な洪水氾濫が発生した場合、社会的影響が大きいことから、治水対策の必要性に大きな変化はない。</p> <p>②事業の進捗の見込み ・雄物川において、堤防が必要な延長は233.8km(左右岸)の内、洪水を安全に流すため必要な断面(堤防高や幅)が確保されている堤防(完成堤防)の延長は平成24年3月末において127.1km(54%)、暫定堤防(完成堤防に対して堤防の幅や高さが不足している堤防)の延長は約54.8km(24%)、無堤箇所の延長51.9km(22%)となっている。</p> <p>・今後30年間の整備として、昭和以降に発生した代表的洪水である昭和19年7月洪水等と同規模の洪水が発生しても外水氾濫による家屋及び農地等の浸水被害の軽減を図ることを目標に、上下流の治水安全度のバランスを確保しつつ段階的に堤防整備、河道掘削を実施し、安全度の向上を図る。</p> <p>・当面の整備(今後7年間)として、治水安全度が特に低い中流部において、重点的に流下能力の向上を図るため、無堤箇所の解消や河道掘削を優先して実施し、浸水被害を軽減する。</p> <p>③コスト削減等 ・河道整備では、河道掘削による発生土砂を堤防整備へ有効活用を図り、コストの削減に努める。</p> <p>・堤防の刈草や河道の伐採木等は、地域の方々へ無償で提供するなど、処分の削減に努める。</p> <p>・代替案立案の可能性については、雄物川水系におけるこれまでの治水対策の経緯を踏まえ、実現可能な「堤防整備及び河道掘削案」と「引堤案」を検討し、社会的影響、環境への影響、事業費、事業期間等を総合的に勘案した結果、「堤防整備及び河道掘削案」が妥当と判断している。</p> | 継続 | 水管理・国土 保全局治水 課 (課長 山田 邦博) | | |

| 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 | | | | | | | |
| 赤川直轄河川改修 事業 東北地方整備局 | 再々評価 | 82 | 536 | 62 | 8.6 | <p>・赤川流域では、昭和15年7月に未曾有の洪水により甚大な被害が発生し、昭和28年8月、昭和44年8月、昭和46年7月、昭和62年8月、平成2年6月にも大規模な洪水が発生している。(浸水戸数：昭和15年7月洪水1,266戸、昭和28年8月洪水1,625戸、昭和44年8月洪水326戸、昭和46年7月洪水1,622戸、昭和62年8月洪水251戸、平成2年6月洪水7戸)</p> <p>・赤川水系において、昭和15年7月洪水と同規模の洪水発生を想定した場合の想定氾濫区域は約1,580ha、区域内世帯数は約3,400世帯にも達する。</p> <p>・このため、浸水被害の早期解消が必要である。</p> <p>①投資効果等の事業の必要性 ・昭和15年7月洪水と同規模の洪水に対して、外水氾濫による家屋や水田等農地の浸水被害が解消される。 ・赤川水系における流域内の人口は減少傾向にあるが、庄内地方の主要都市である鶴岡市など、資産の集中する地域であることから、治水対策の必要性に大きな変化はない。</p> <p>②事業の進捗の見込み ・赤川において、堤防が必要な延長は61.5km(左右岸)であり、その内、洪水を安全に流すため必要な断面(堤防高や幅)が確保されている堤防(完成堤防)の延長は平成24年3月末において55.2km(90%)、暫定堤防(完成堤防に対して堤防の幅や高さが不足している堤防)の延長は約6.3km(10%)となっており、堤防整備は概成している。一方、赤川の現況河道は、特に大山川合流点から内川合流点までの区間において、上流や下流に比べて河道断面が狭く流下能力が不足しているため、越水や破壊の危険性が高く、治水安全度が低い状況である。 ・概ね30年間の整備として、洪水による災害発生防止及び軽減に関しては観測史上最大洪水である昭和15年7月洪水(熊出地点)と同規模の洪水が発生しても、家屋や水田等農地の浸水被害を防止する。また、各主要地点における河道の目標流量を定め、適切な河川管理を総合的に実施する。 ・当面の整備(今後概ね6年間)として、人口・資産の集中する鶴岡市街地周辺について、観測史上最大洪水である昭和15年7月洪水と同規模の洪水による浸水被害を防止するための河道掘削を実施する。</p> <p>③コスト削減等 ・河道掘削により発生した土砂は、平成18年から余目酒田道路事業の盛土材等へ有効活用を図り、コスト削減を図っている。 ・刈草や伐採木を地域住民に無償提供することにより、処分費のコスト削減を図っている。 ・現実的な対策としては「河道の掘削案」と「引堤案」の2つが候補となり、社会的影響、環境への影響、事業費、事業期間、上下流の治水安全度等を総合的に比較した結果、河道掘削による対策を行うことが最も効果的かつ効果的と判断している。</p> | 継続 | 水管理・国土 保全局治水 課 (課長 山田 邦博) | | |

| 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 | | | | | | | |
| 那珂川特定構造物 改築事業（JR水郡 線橋梁及び水府橋 架替） 関東地方整備局 | 再々評価 | 156 | 696 | <p>【内訳】 被害防止便益：696億円 残存価値：0.08億円</p> <p>【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：119戸 年平均浸水軽減面積：62ha</p> | 196 | 3.6 | <p>・昭和61年8月（家屋全壊・半壊等110戸、床上・床下浸水7,679戸）、平成10年8月（床上・床下浸水811戸）および平成23年9月（床上・床下浸水94戸）等、大規模な浸水被害が発生している。</p> <p>・下流域には茨城県の県庁所在地である水戸市やひたちなか市を有し、JR東北新幹線等の鉄道網、東北自動車道・常磐自動車道や国道4号、6号等の主要道路が整備され、地域の基幹をなしている。</p> <p>・このため、災害の発生の防止又は軽減を図ることが重要である。</p> | <p>①投資効果等の事業の必要性</p> <p>・那珂川流域の関係市町村における総人口、総世帯数等、沿川の状況に大きな変化はないが、流域は福島県・栃木県、茨城県3県にまたがっており、人口・資産が集積し、氾濫被害ポテンシャルが大きい水戸市市街地周辺を洪水から防御するため、引き続き本事業により、災害の発生の防止又は軽減を図る。</p> <p>・JR水郡線橋梁及び水府橋の架替により、例えば1/10規模相当の洪水の場合、主に水戸市中河内町周辺で約120haの浸水域が解消される。</p> <p>②事業の進捗の見込み</p> <p>・JR水郡線橋梁の架替は、平成23年4月に新橋の供用を開始。現在は旧橋の撤去工事等を実施しており平成25年度完成を目標に進めている。</p> <p>・水府橋の架替は平成25年度に供用予定。現在は橋梁上部工等の工事を実施しており、平成29年度完成を目標に進めている。</p> <p>・今後も事業実施にあたっては、社会情勢等の変化に留意しつつ、関係機関、地元関係者との調整を十分に行い実施する。</p> <p>③コスト削減等</p> <p>・技術開発の進展に伴う新工法の採用等の可能性を探るなど一層のコスト削減に努める。</p> | 継続 | 水管理・国土 保全局治水 課 (課長 山田 邦博) |

| 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 | | | | | | | |
| 江戸川特定構造物 改築事業（行徳可 動堰） 関東地方整備局 | 再々評価 | 101 | 2,325 | <p>【内訳】 被害防止便益：2,324億円 残存価値：0.51億円</p> <p>【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：457戸 年平均浸水軽減面積：8.9ha</p> | 134 | 17.4 | <p>・昭和22年9月（浸水家屋 303,160戸、家屋流失倒壊 23,736戸）および平成10年 9月（床下浸水736棟、床上 浸水110棟）等、大規模な 浸水被害が発生している。 ・現在では堰の設置から55 年が経過し平成19年台風9 号では、ボルトの腐食によ り堰中央2号ゲートの開操 作が不能となる事態も発生 しており、早急に改築する 必要がある。</p> <p>①投資効果等の事業の必要性 ・江戸川流域の関係市町村における総人口、総世帯数等、沿川の状 況に大きな変化はないが、江戸川は、ひとたび氾濫すると、その被 害額は首都東京までおよび、その周辺には都市化の著しい埼玉県、 千葉県等が含まれており、氾濫被害は甚大となる。よって、引き続 き、ゲート更新、耐震性の強化等を進める。 ・当該事業により、例えば1/100規模相当の洪水の場合、市川市・ 船橋市を中心に約1,600haの浸水域が解消される。</p> <p>②事業の進捗の見込み ・現在、事業は順調に進んでおり、今後の実施のめど、進捗の見通 しについては、特に大きな支障はない。また、地元からも河川整備 の促進の要望を受けている。 ・今後も、事業実施にあたっては、社会情勢等の変化に留意しつ つ、地元関係者等との調整を十分に行い実施する。</p> <p>③コスト削減等 ・近年の技術開発の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト 削減の可能性や事業手法、施設規模等の見直しの可能性を探りなが ら、今後も更なるコスト削減の視点に立ち、事業を進めていく方 針。</p> | 継続 | 水管理・国土 保全局治水 課 (課長 山田 邦博) | |

| 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 | | | | | | | |
| 荒川下流特定構造物改築事業（京成本線荒川橋梁架替） 関東地方整備局 | 再々評価 | 364 | 11,356 | <p>【内訳】 被害防止便益：11,356億円 残存価値：0.01億円</p> <p>【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：5,027戸 年平均浸水軽減面積：73ha</p> | 284 | 40.0 | <p>・昭和22年9月（家屋全・半壊及び流出509戸、床上・床下浸水204,710戸）および平成11年8月（家屋全・半壊及び流出2戸、床上・床下浸水2,363戸）等、大規模な浸水被害が発生している。</p> <p>・荒川の10.67kmに位置する京成本線荒川橋梁は、昭和6年に架設され、東京都の上野駅と成田空港を結ぶ国際的にも重要な路線であり、1日あたりの乗降者数は約90万人を超える。このため、早急に整備を実施する必要がある。</p> | <p>①投資効果等の事業の必要性</p> <ul style="list-style-type: none"> 荒川流域の関係市町村における総人口等沿川の状況に大きな変化はないが、鉄道、高速道路や国道等の基幹網が集中しており、特に下流部は、人口・資産が集中し日本経済の中核機能を有しており、氾濫した場合には、全国に影響が及ぶことが想定される重要な地域である。 本事業は荒川下流部において、堤防の高さ不足解消を図る事業であり、災害発生の防止又は軽減の必要性は高い。 橋梁架替事業により、例えば1/10規模相当の洪水の場合、葛飾区を中心に約1,200haの浸水域が解消される。 <p>②事業の進捗の見込み</p> <ul style="list-style-type: none"> 現在、東京都環境影響評価条例に基づく環境影響評価を実施しており、橋梁管理者や地元関係者の協力の下計画的に事業を実施していく。 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、地元関係者等との調整を十分に行い実施する。 <p>③コスト削減等</p> <ul style="list-style-type: none"> 詳細設計を実施する予定であり、検討にあたっては近年の技術開発の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト削減の可能性や事業手法、施設規模等の見直しの可能性を探るなど、コスト削減に努める。 | 継続 | 水管理・国土 保全局治水 課 (課長 山田 邦博) |
| 阿賀野川直轄河川 改修事業 北陸地方整備局 | 再々評価 | 207 | 2,036 | <p>【内訳】 被害防止便益：2,034億円 残存価値：2.2億円</p> <p>【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：219戸 年平均浸水軽減面積：231ha</p> | 139 | 14.7 | <p>・昭和22, 31, 33, 34, 53, 57年、平成16年など大きな洪水が頻発に発生し、平成23年に既往最大流量を記録する洪水が発生し、支川の内水氾濫や、一部で浸水被害が発生した。</p> <p>・阿賀野川流域には、国際空港・港湾や新幹線・高速道路など広域交通体系の結節点としての拠点性、地域的優位性をあわせ持ち、日本海側最大の人口を擁する政令指定都市新潟市は今後一層の発展が期待できる地域である。</p> <p>・このため、今後とも洪水に対する安全度の向上を図るため、築堤、河道掘削、水衝部対策などの整備を進める必要がある。</p> | <p>①投資効果等の事業の必要性</p> <ul style="list-style-type: none"> 阿賀野川は低平な地形条件と氾濫域の資産の増大から氾濫時の被害が甚大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、築堤、河道掘削、水衝部対策などの整備を進める必要がある。 <p>②事業の進捗の見込み</p> <ul style="list-style-type: none"> これまで、河道断面不足の解消に向けて弱小堤対策を行うとともに、水衝部などの整備進捗を実施してきているが、未だ治水上対応しなければならない箇所があり、治水事業の進捗に対する地元からの強い要望もあることから、着実な進捗が望まれる。 <p>③コスト削減等</p> <ul style="list-style-type: none"> これまでに、弱小堤対策工事の築堤材料として掘削土砂を利用すること等によるコスト削減が図られている。 引き続き新技術を活用するなどにより、工事におけるコスト削減や環境負荷低減を図っていく。 | 継続 | 水管理・国土 保全局治水 課 (課長 山田 邦博) |

| 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 | | | | | | | |
| 阿賀川直轄河川改修事業 北陸地方整備局 | 再々評価 | 135 | 785 | 【内訳】 被害防止便益：782億円 残存価値：2.7億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：514戸 年平均浸水軽減面積：236ha | 97 | 8.1 | <ul style="list-style-type: none"> ・昭和22, 33, 34, 53, 57年など大きな洪水が頻繁に発生し、流域内は甚大な被害に見舞われた。 ・平成14年に既往最大流量を記録する洪水が発生し、支川の内水氾濫や、老朽化した河川工作物の損傷など、多くの被害が発生した。 ・会津若松市を核に経済活動が活発で、高速道路、鉄道等の基幹インフラが整備され、地域高規格道路会津縦貫北道路の整備も進められており、圏域全体として発展している地域である。 ・このため、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、河道掘削等の整備を進める必要がある。 <p>①投資効果等の事業の必要性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・河道の断面積が不足している箇所、堤防の高さ、断面が不足している区間があり、大規模な洪水が発生した場合、甚大な被害の発生が想定される。 <p>②事業の進捗の見込み</p> <ul style="list-style-type: none"> ・これまで河道断面不足の解消に向けて下流狭窄区間の河道掘削、弱小堤対策、水衝対策などの整備進捗を実施してきているが、未だ治水上対応しなければならない箇所があり、治水事業の進捗に対する地元からの強い要望もあることから、着実な進捗が望まれる。 <p>③コスト削減等</p> <ul style="list-style-type: none"> ・樋門改築にあたり、開削によるヒューム管を用いた敷設替えを実施する従来工法から、新工法であるSPR工法を採用したこと等によるコストの削減が図られている。 ・引き続き新技術を活用するなどにより、工事におけるコスト削減を図っていく。 | 継続 | 水管理・国土保全局治水課 (課長 山田邦博) | |
| 黒部川直轄河川改修事業 北陸地方整備局 | 再々評価 | 89 | 2,017 | 【内訳】 被害防止便益：2,015億円 残存価値：2.3億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：672戸 年平均浸水軽減面積：272ha | 67 | 30.2 | <ul style="list-style-type: none"> ・昭和27年7月、昭和44年8月に大きな洪水が発生し、流域内は甚大な被害に見舞われた。近年では、平成7年7月、平成8年6月に大きな洪水が発生し、河岸侵食や上流部での土砂災害などの被害が多数発生した。 ・JR北陸本線や国道8号、北陸自動車道など基幹インフラも多数存在し、今後も北陸新幹線の開通により更なる発展が期待できる地域である。 ・このため、今後とも急流河川特有の課題に対応した治水安全度の向上を図る必要がある。 <p>①投資効果等の事業の必要性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・黒部川は急流河川であり、堤防の越水による破堤被害だけでなく侵食による破堤の危険性がある。 ・破堤により甚大な被害になることが想定されることから、今後とも急流河川特有の課題に対応した治水安全度の向上を図る必要がある。 <p>②事業の進捗の見込み</p> <ul style="list-style-type: none"> ・黒部川の直轄管理区間における完成堤防の整備率は78%であり、現在は緊急性の高い箇所から急流河川対策を実施している。治水事業の推進に対する地元からの強い要望もある。 ・今後も引き続き計画的に事業を推進し、進捗を図ることとしている。 <p>③コスト削減等</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高水敷の保護では、低水護岸の一連施工でなく、不連続に施工できる縦工の採用等によるコスト削減を図っている。 ・事業実施にあたっては、急流河川に適した工法を行うものとし、より一層の建設コスト削減に努める。 | 継続 | 水管理・国土保全局治水課 (課長 山田邦博) | |

| 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 | | | | | | | |
| 常願寺川直轄河川 改修事業 北陸地方整備局 | 再々評価 | 124 | 1,136 | 94 | 12.1 | <ul style="list-style-type: none"> ・昭和44年8月洪水では、地方鉄道立山線の上滝鉄橋が破損し、富山地方鉄道は不通になったほか、計画高水位以下で破堤が発生した。近年では、平成10年8月3日、7日、12日と続けて洪水が発生し、護岸・根固の流失、河岸侵食等の被害が発生した。 ・常願寺川の想定氾濫区域は、県都である富山市を核に経済活動が活発で、北陸新幹線が平成26年度末に完成予定であり、更なる発展が期待できる地域である。 ・このため、今後とも洪水に対する安全度の向上を図るため、不断に治水対策を進める必要がある。 | <ul style="list-style-type: none"> ①投資効果等の事業の必要性 <ul style="list-style-type: none"> ・常願寺川は急流河川であり、氾濫区域には富山県の中心都市である富山市などを抱えることなどから、氾濫した場合の被害は甚大である。 ・今後とも洪水に対する安全度の向上を図るため、不断に治水対策を進める必要がある。 ②事業の進捗の見込み <ul style="list-style-type: none"> ・堤防の安全確保のため、想定される洗掘深に対し、護岸の根入れが不十分な箇所や高水敷が狭く堤防全面の側方侵食に対して十分な幅が無い地点等、緊急性の高い地点から急流河川対策を実施してきている。また、急流河川対策は巨石付き盛土砂州を用いた河岸防護工等の調査等にも努める。 ・事業の実施にあたり、大きな支障が無く、着実な進捗が見込まれる。 ③コスト削減等 <ul style="list-style-type: none"> ・水衝部対策としての低水護岸の施工にあたり、護岸の法留工等にプレキャスト製品を使用すること等によるコスト削減を図っている。 ・引き続き、新技術を活用することで工事におけるコスト削減や環境負荷低減を図っていく。 | 継続 | 水管理・国土 保全局治水 課 (課長 山田 邦博) | |
| 天竜川直轄河川改 修事業 中部地方整備局 | 再々評価 | 686 | 28,096 | 768 | 36.6 | <ul style="list-style-type: none"> ・昭和43年8月の台風10号や平成18年7月の梅雨前線等、梅雨前線や台風に起因する洪水が多く堤防の決壊や河岸侵食による被害などが発生している。 ・天竜川の流域には、国道1号、東名高速道路、新東名高速道路、中央自動車道、JR東海道新幹線等、日本の経済産業の根幹をなす主要な交通が集中している他、平成23年6月には、この地域を通過するリニア中央新幹線の事業実施想定区域が示されるなど、交通の要衝となっている。 ・上流域では諏訪湖・伊那市周辺に精密機械や電気等製造業の工業団地が形成され、国内有数の企業が立地する。下流域では浜松市を中心に、軽四輪自動車やピアノ等、我が国を代表するものづくり地域となっていることから、社会、経済を支える重要な河川となっている。 | <ul style="list-style-type: none"> ①投資効果等の事業の必要性 <ul style="list-style-type: none"> ・沿線市町村の人口は近年横ばいの傾向である。 ・河川整備計画の目標規模の大雨（戦後最大規模相当）が降ったことにより想定される氾濫被害は、浸水面積約1万4千ha、浸水人口約33万人、浸水家屋数12万世帯であり、整備を実施することで氾濫被害が概ね解消される。 ②事業の進捗の見込み <ul style="list-style-type: none"> ・流下能力が不足している河口部の河道掘削を実施するとともに、モニタリングを行う。 ・流下能力が不足している鷲流峡の河道掘削は、模型実験等による掘削形状等の詳細な検討のうえ、景観・環境に配慮しつつ、関係機関等と十分に調整して実施する。 ・堤防が決壊した場合に下流への甚大な被害が想定される扇頂部に対し、扇頂部対策として堅固な護岸や浸透破壊防止対策などの堤防強化を実施する。 ・河床洗掘や侵食を防止するための急流対策を実施する。 ③コスト削減等 <ul style="list-style-type: none"> ・河道掘削残土を遠州灘海岸の養浜材として利用、再利用可能な根固めブロックを再利用、プレキャスト基礎の中詰めに現場発生Co塊を利用し、コストを削減した。(約9億円) ・河道掘削工事の発生土を養浜材、現場内での築堤・高水敷整備の盛土材として利用することや、新技術の採用によりコストの削減に努める。 | 継続 | 水管理・国土 保全局治水 課 (課長 山田 邦博) | |

| 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 | | | | | | | |
| 矢作川直轄河川改修事業 中部地方整備局 | 再々評価 | 381 | 12,167 | <p>【内訳】 被害防止便益：12,160億円 残存価値：6.9億円</p> <p>【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：1,302戸 年平均浸水軽減面積：204ha</p> | 340 | 35.7 | <p>・矢作川は過去に幾度も洪水氾濫を繰り返している。近年では記憶に新しい平成12年9月洪水（東海（恵南）豪雨）により、大きな被害が発生している。平成12年9月洪水以降、矢作川本川では大規模な出水は発生していないが、支川流域では平成20年8月末豪雨に代表される局所的な豪雨等により、大きな被害が発生している。</p> <p>・全国1位の工業出荷額を有する愛知県を半分を、当該流域の大半である西三河地域が占め、全国シェアも年々拡大傾向であったが、近年は横這い傾向である。</p> <p>・矢作川流域内は、東名高速道路、東海環状自動車道、一般国道1号、JR東海道新幹線、東海道本線等の重要な交通網が整備されている。</p> | <p>①投資効果等の事業の必要性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・流域関連市町村人口(8市2町2村)は、約134万人であり、豊田市等における製造業の発展に伴い、年々増加傾向にある。 ・戦後最大洪水（河川整備計画目標規模）の出水が発生することにより想定される氾濫被害は、浸水面積約7,300ha、浸水人口約13万人、浸水家屋数約5万世帯であり、整備を実施することで氾濫被害が解消する。 <p>②事業の進捗の見込み</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地元や関係機関と調整を行い、事業を実施していく。 ・矢作古川分派地点において、12k付近から下流の河川整備計画河道整備完了（H24年度）後、平成26年度完成予定である県の床上浸水対策特別緊急事業と合わせて分派施設の新設を実施していく。 ・豊田市区間において、鵜の首～豊田市街地区間の河道掘削・樹木伐開の実施及び県が実施する高橋の架替（H25年度予定）に合わせて、堤防強化を実施する。 <p>③コスト削減等</p> <ul style="list-style-type: none"> ・築堤工事においてプレキャスト製品の採用や、河道掘削工事において発生した土を他工事に有効利用することにより、前回評価時以降、約3千万円のコスト削減を図っている。 ・新たな知見、技術の進捗などの情報を収集し、適宜コスト削減に向けた見直しを行う。 | 継続 | 水管理・国土 保全局治水課 (課長 山田 邦博) |

| 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 | | | | | | | |
| 天神川直轄河川改修事業 中国地方整備局 | 再々評価 | 108 | 3,639 | <p>【内訳】 被害防止便益：3,637億円 残存価値：2.7億円</p> <p>【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：126戸 年平均浸水軽減面積：61ha</p> | 94 | 38.7 | <p>・天神川の改修は、昭和9年室戸台風による大水害を契機として、倉吉市及び下流部の北条・羽合両平野を含む重要箇所等において実施されてきた。しかし、近年でも平成10年に洪水被害を受けており、戦後最大規模の洪水が発生した場合、鳥取県中部地域の中心である倉吉市街地などに多大な被害が想定されるため、河川改修事業を実施する必要がある。</p> <p>・山陰自動車道及び地域高規格道路（北条湯原道路）が建設中であり、西倉吉工業団地を中心として、電子部品・PC生産等のIT関連産業の振興が期待されている。</p> <p>①投資効果等の事業の必要性 ・戦後最大洪水である昭和34年伊勢湾台風洪水と同規模の洪水が発生しても、計画高水位以下で安全に流すことが可能となる。（小田地点：2,600m³/s） ・山陰自動車道及び地域高規格道路（北条湯原道路）が建設中であり、西倉吉工業団地を中心として、電子部品・PC生産等のIT関連産業の振興が期待されている。 ・近年でも河岸侵食等の洪水被害を受けており、治水事業の要望は強い。</p> <p>②事業の進捗の見込み ・小鴨川中流の河床掘削等については着手しており、順調に進捗している。 ・住民意見、関係自治体の長並びに関係機関の意見を聴き整備計画を策定しており、今後の円滑な事業進捗が見込まれる。</p> <p>③コスト削減等 ・掘削残土を道路事業等に流用し、処分費用のコスト削減を図る。</p> | 継続 | 水管理・国土 保全局治水課 (課長 山田 邦博) | |

| 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 | | | | | | | |
| 日野川直轄河川改修事業 中国地方整備局 | 再々評価 | 175 | 3,532 | <p>【内訳】 被害防止便益：3,530億円 残存価値：2.0億円</p> <p>【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：1,019戸 年平均浸水軽減面積：199ha</p> | 103 | 34.2 | <p>・日野川下流部は日野川から流送された大量の砂で形成された扇状地と海岸で形成されているため、中流部で氾濫が発生すると氾濫流は下流市街地に及ぶ恐れがある。</p> <p>・法勝寺川は固定堰等の横断工作物による流下能力の阻害により洪水時にせき上げによる水位上昇が発生する恐れがあり、特に下流左岸堤防が決壊した場合には氾濫流が米子市街地にまで到達する。</p> <p>・過去から度々大きな洪水被害を受けているが、昭和9年9月などの台風性降雨により記録的な洪水が発生しており、昭和20年9月には昭和以降最大規模の洪水を経験している。平成18年、23年には、流量観測開始以降で最大クラスの洪水を記録し、家屋浸水等が発生した。あわせて、法勝寺川下流では、内水被害も頻発しており、早急な対策が望まれている。</p> <p>①投資効果等の事業の必要性 ・戦後最大洪水（日野川本川：昭和20年9月枕崎台風、支川法勝寺川：昭和34年9月洪水）と同規模の洪水が発生した場合でも、浸水被害を防止する。 ・平成18年、23年には観測史上最大規模の洪水が発生しているため、住民の治水に対する関心は高く、河川改修への要望も強い。</p> <p>②事業の進捗の見込み ・支川法勝寺川の青木箇所においては、事業着手しており順調に進捗している。 ・これまでのところ事業は順調に進捗。地域住民からは引き続きの河川改修事業を切望されており、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。</p> <p>③コスト削減等 ・掘削残土は、盛り土材料として関係機関を含めた工事に流用するなど、残土処分費用のコスト削減に努める。 ・流域全体としての総合的な土砂管理の観点から、河道においては河道掘削や堰改築、上流域では透過型砂防堰堤の整備、海岸域では人工リーフの整備やサンドリサイクルの推進など、流砂系として健全な土砂動態の確保に努める。 ・現在、河川整備計画の策定作業中であり、有識者及び地域住民からの意見を踏まえつつ、関係機関と協議・調整を図りながら、コスト削減や事業の効果・効率性等を考慮して、整備内容等を定める。</p> | 継続 | 水管理・国土 保全局治水 課 (課長 山田 邦博) | |

| 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 | | | | | | | |
| 吉井川直轄河川改修事業 中国地方整備局 | 再々評価 | 287 | 1,410 | <p>【内訳】 被害防止便益：1,407億円 残存価値：2.9億円</p> <p>【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：391戸 年平均浸水軽減面積：272ha</p> | 214 | 6.6 | <p>・吉井川は、下流部の低平地に人口と資産の集中する岡山市街地、瀬戸内市街地が控え、流域の地形上、ゼロメートル地帯となっており、浸水想定区域内にはJR山陽新幹線、JR山陽本線、山陽自動車道、国道2号等が整備され、山陰と近畿を結ぶ交通の要路が発達している。</p> <p>・戦後最大である平成10年10月洪水（台風10号）による浸水被害や平成16年9月（台風21号）の浸水被害が発生するなど、再度災害防止の観点から吉井川及び金剛川の河川改修を引き続き実施していく必要がある。</p> | <p>①投資効果等の事業の必要性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・戦後最大洪水である平成10年10月洪水が再び発生しても、浸水を防止する（岩戸7,100m³/s）。 ・流域内の人口及び世帯数に大きな変化は見られない。 ・沿川は岡山市街地として高度な土地利用が進んでいる。岡山市は平成21年4月に政令指定都市に移行。 ・近年でも洪水被害を受けており、治水事業の要望は強い。 <p>②事業の進捗の見込み</p> <ul style="list-style-type: none"> ・河口部の九幡箇所においては、事業着手しており順調に進捗している。 ・地域住民からは引き続き河川改修事業を要望されており、関係機関等との協力体制も構築されていることから、今後も円滑な事業進捗が見込まれる。 <p>③コスト削減等</p> <ul style="list-style-type: none"> ・環境に配慮して事業を進め、より一層事業効果の発現を図るとともに、今後河道掘削が主な工種となることから、圏域で実施される他工事への建設残土の流用等により、さらなるコスト削減に努める。 ・現在、河川整備計画の策定作業中であり、有識者及び地域住民からの意見を踏まえつつ、関係機関と協議・調整を図りながら、コスト削減や事業の効果・効率性等を考慮して、整備内容を定める。 | 継続 | 水管理・国土 保全局治水課 (課長 山田 邦博) |

| 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 | | | | | | | |
| 小瀬川直轄河川改修事業 中国地方整備局 | 再々評価 | 105 | 303 | <p>【内訳】 被害防止便益：302億円 残存価値：0.70億円</p> <p>【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：356戸 年平均浸水軽減面積：33ha</p> | 59 | 5.0 | <p>・小瀬川下流部は、干拓・埋め立てによって形成された河口部の低平地に人口・資産が集中しており、浸水想定区域内にはJR山陽本線、国道2号線等の交通の要路が整備されている。</p> <p>・昭和20年9月等の台風性降雨により記録的な洪水が発生しており、近年でも平成17年9月洪水（台風14号）で基本高水流量にせまる洪水による浸水被害が発生している。以上の状況から、早急な対策が望まれている。</p> <p>①投資効果等の事業の必要性 ・弥栄ダムを有効活用しつつ、基本方針規模の浸水被害を防止する。 ・出荷額は減少傾向だが、岩国市、大竹市の経済を支える重要産業が集積。 ・主要地方道岩国大竹線関々バイパスが平成17年11月に供用し、交通量が増加。（小瀬地区の未改良）</p> <p>②事業の進捗の見込み ・両国橋については、道路管理者との協力体制が確立されており、早期の完成に向けて効率的で効果的な事業を継続する。 ・高潮区間では全区間で計画高潮位の高さは確保しているものの、計画堤防高に対しては一連区間で堤防高が不足しているため、河口から段階的に整備を行う。</p> <p>③コスト削減等 ・現在実施中の両国橋架替区間も含め、（主）岩国大竹線改築事業との合併施工によりコスト削減を図る。 ・現在、河川整備計画の策定作業中であり、有識者及び地域住民からの意見を踏まえつつ、関係機関と協議・調整を図りながら、コスト削減や事業の効果・効率性等を考慮して、整備内容等を定める。</p> | 継続 | 水管理・国土 保全局治水課 (課長 山田 邦博) | |

| 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 | | | | | | | |
| 佐波川直轄河川改修事業 中国地方整備局 | 再々評価 | 749 | 6,206 | <p>【内訳】 被害防止便益：6,204億円 残存価値：2.2億円</p> <p>【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：1,435戸 年平均浸水軽減面積：413ha</p> | 313 | 19.8 | <p>・下流部は佐波川の扇状地三角州と近世の干拓によって形成された防府平野が広がっており、一度佐波川が氾濫した場合、氾濫域は流域外の防府市街地に広範囲に広がる恐れがある。浸水想定区域内にはJR山陽新幹線、JR山陽本線（防府駅）、山陽自動車道等の交通の要路が整備されている。</p> <p>・大正7年7月や、戦後最大となる昭和26年7月洪水では、流域全体で3,000戸を超える家屋浸水被害を受けており、下流から順次堤防整備を進めてきた。しかし、平成21年7月洪水では、支川剣川や奈美川等において、死者14名を伴う土砂災害により甚大な被害が生じた他、1,000戸を超える家屋浸水が発生している。</p> <p>・このため、計画的な河川改修を進めていく必要がある。</p> | <p>①投資効果等の事業の必要性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・戦後最大である昭和26年7月洪水相当が再び発生しても、浸水被害を発生させない。（新橋2,100m³/s） ・流域の下流域である防府市の人口及び世帯数に大きな変化は見られない。 ・平成21年7月には大規模な土砂災害や浸水被害により甚大な被害が生じたため、住民の治水に対する関心は高く、河川改修の要望も強い。 <p>②事業の進捗の見込み</p> <ul style="list-style-type: none"> ・奈美地区については、現在事業中であり、早期完成への要望は強い。 ・これまでのところ事業は順調に進捗、地域住民からは引き続いての河川改修事業を切望されており、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。 <p>③コスト削減等</p> <ul style="list-style-type: none"> ・新技術・新工法を活用するとともに、建設発生土の有効利用を図り、コスト削減に努める。 ・今後関係機関と協議しながら、洪水時に流下阻害となる堰について、統合の可能性を検討し、コスト削減を図る。 ・現在、河川整備計画の策定作業中であり、有識者及び地域住民からの意見を踏まえつつ、関係機関と協議・調整を図りながら、コスト削減や事業の効果・効率性等を考慮して、整備内容等を定める。 | 継続 | 水管理・国土 保全局治水課 (課長 山田 邦博) |

| 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 | | | | | | | |
| 吉野川直轄河川改修事業 四国地方整備局 | 再々評価 | 1,804 | 2,563 | 【内訳】 被害防止便益：2,541億円 残存価値：22億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：959戸 年平均浸水軽減面積：312ha | 1,383 | 1.9 | <p>・吉野川の岩津下流区間や旧吉野川・今切川沿いに広がる三角州扇状地は、地盤高が吉野川、旧吉野川・今切川の計画規模の洪水時における水面より低く、はん濫区域内には、県都徳島市をはじめ、鳴門市、藍住町、北島町、松茂町などに人口、資産が集積し、徳島阿波おどり空港などの公共施設も立地する。</p> <p>・吉野川では、戦後最大流量を記録した平成16年10月洪水をはじめ、平成17年9月洪水や、平成23年9月洪水でも、池田から岩津の間にある無堤地区で洪水によるはん濫が発生するとともに各所で内水はん濫被害が発生している。旧吉野川、今切川では、戦後最大規模の昭和50年8月洪水をはじめ、平成16年10月洪水で中・上流部を中心に川沿いの無堤地区で浸水被害が発生している。</p> <p>・このため、築堤等の河川改修事業を実施し、早期に治水安全度の向上を図る必要がある。</p> <p>①投資効果等の事業の必要性 ・吉野川は、地盤高が吉野川の計画高水位より低いことや、氾濫域の資産の増大から、破堤時の被害が甚大になることが想定される。 ・一方で、無堤箇所が多く存在するため、早期の築堤が必要。 ・また、浸透・侵食対策などの堤防の質的整備や、今後懸念される東南海・南海地震に対する耐震対策も必要。 ・自治体等から事業の整備促進要望有り。</p> <p>②事業の進捗の見込み ・実施中の築堤は、特段の問題もなく順調に進捗している。自治体の整備促進要望があり市民の関心も高く、今後も計画的に事業を推進する。</p> <p>③コスト削減等 ・各事業の設計・実施段階で代替案の可能性検討を行うとともに、掘削土等の有効活用、新技術の採用等を適切に行うことによりコスト削減に努める。</p> | 継続 | 水管理・国土 保全局治水課 (課長 山田 邦博) | |

| 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 | | | | | | | |
| 土器川直轄河川改修事業 四国地方整備局 | 再々評価 | 98 | 1,531 | <p>【内訳】 被害防止便益：1,530億円 残存価値：0.91億円</p> <p>【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：424戸 年平均浸水軽減面積：38ha</p> | 62 | 24.6 | <ul style="list-style-type: none"> ・浸水想定区域内には国道11号、32号等の幹線道路、鉄道等の重要な公共施設が存在するとともに、精密機器基盤用防錆剤（世界シェア50%）、防錆剤（国内シェア80%）等の企業が存在している。 ・浸水想定区域内には市役所、主要国道、JR線、病院、老人ホーム等の重要な施設が存在している。 ・このため、堤防整備等の河川改修事業を実施し、早期に治水安全度の向上を図る必要がある。 | <ul style="list-style-type: none"> ①投資効果等の事業の必要性 <ul style="list-style-type: none"> ・河川整備計画策定に向けた第三者による意見聴取会において、治水対策の早期着手が求められている。 ②事業の進捗の見込み <ul style="list-style-type: none"> ・下流部の資産集積地区にあって、相対的に治水安全度が低い下流部の治水安全度向上のための局所洗掘対策及び堤防拡幅を当面（平成30年度を目標）の対策として実施。 ・地元治川自治体からも土器川改修の促進の要望があがっている。 ③コスト削減等 <ul style="list-style-type: none"> ・各事業の設計・実施段階で、掘削土や現場発生品等の有効活用、二次製品の利用、新技術の採用等を適切に行うことによりコスト削減に努める。 | 継続 | 水管理・国土 保全局治水課 (課長 山田 邦博) |
| 肱川直轄河川改修事業 四国地方整備局 | 再々評価 | 405 | 842 | <p>【内訳】 被害防止便益：832億円 残存価値：10億円</p> <p>【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：155戸 年平均浸水軽減面積：40ha</p> | 392 | 2.1 | <ul style="list-style-type: none"> ・肱川では現在でも治水安全度は著しく低く、多くの無堤地区が残る。また、大洲盆地の矢落川左岸（本川合流点付近）及び下流の築堤済箇所には、上下流の治水バランスに配慮し、堤防の一定区間を暫定堤としており、この遊水機能により、下流への流量増による被害の増加を防いでいる状況にある。 ・肱川流域は、平成7、16、17年の出水により、浸水被害が発生している箇所である（浸水戸数：平成7年1,197戸、平成16年628戸、平成17年312戸）。 ・このため、築堤等の河川改修事業を実施し、早期に治水安全度の向上を図る必要がある。 | <ul style="list-style-type: none"> ①投資効果等の事業の必要性 <ul style="list-style-type: none"> ・氾濫域内には、南予地方の中心である東大洲地区があり人口・資産が集中。（「八幡浜・大洲地方拠点都市地域」に指定：平成5年） ・大洲市では、世帯数、宅地面積が増加する一方で、人口、水田・畑面積が減少傾向。 ・東大洲地区の治水安全度向上のための下流対策を先行して実施。 ・地方公共団体及び地域住民からの要望であり、地域の協力により円滑に事業が進捗。 ②事業の進捗の見込み <ul style="list-style-type: none"> ・土地利用一体型水防災事業（上老松地区）の実施（H26完成予定） ・肱川下流地区（長浜地区、沖浦・小浦地区、惣瀬地区等）の築堤事業等の実施。 ・地域住民からも早期対策実施の要望を受けており、着実に進捗する見込み。 ③コスト削減等 <ul style="list-style-type: none"> ・各事業の設計・実施段階で代替案の可能性検討を行うとともに、掘削土等の有効活用、新技術の採用等を適切に行うことによりコスト削減に努める。 | 継続 | 水管理・国土 保全局治水課 (課長 山田 邦博) |

| 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 | | | | | | | |
| 十勝川総合水系環境整備事業 北海道開発局 | その他 | 14 | 84 | <p>【内訳】 自然再生の効果による便益：73億円 水辺整備の効果による便益：11億円</p> <p>【主な根拠】 <自然再生> CVMにて算出 (札内川) 支払い意思額：252円/世帯/月 受益世帯数：132,063世帯</p> <p><水辺整備> TCMにて算出 (千代田地区) 利用者数の増加数：17,130人/年</p> | 15 | 5.8 | <p>①投資効果等の事業の必要性 【札内川自然再生】 ・近年、札内川は、河道内の樹林化が進んでおり、かつて河道内に広く見られた礫河原が急速に減少しているのみならず、自生地の一部が北海道指定の天然記念物で水河期の遺存種であるケショウヤナギの更新地環境の衰退が懸念されている。 また、河道内の樹林化や礫河原の減少により水辺利用できる場所が制限され、「川狩り」に象徴される河川利用文化の衰退のおそれがある。そのため、減少傾向にある礫河原を再生し、川の更新環境の回復を図るための札内川自然再生を進めていく必要がある。</p> <p>②事業の進捗の見込み 【札内川自然再生】 ・札内川自然再生は、平成23年度に設置された『札内川技術検討会』で検討して策定した「札内川自然再生（礫河原再生）計画書」を踏まえ、地域の方々、関係行政機関等と連携・協働を図りながら、段階的・順応的な整備を進めていくこととしており、順調に事業を進捗できる見込みである。</p> <p>③コスト削減等 <コスト削減> 【札内川自然再生】 ・事業の実施に伴い発生する伐開物について、自治体と連携しながら有効活用に向けた取り組みを実施するなど、コスト削減について検討する。 <代替案立案> 【札内川自然再生】 ・本事業はかつて有していた良好な河川環境を再生する取り組みであり、その必要性に変化はない。 ・札内川自然再生の計画は、計画立案段階から河川環境に関する学識経験者からなる「札内川技術検討会」において議論を重ねており、現計画が最適である。</p> | 継続 | 水管理・国土保全局河川環境課 (課長 金尾健司) | |
| 岩木川総合水系環境整備事業 東北地方整備局 | 再々評価 | 29 | 206 | <p>【内訳】 自然再生、水辺整備の効果による便益：205億円 残存価値：0.44億円</p> <p>【主な根拠】 <自然再生> CVMにて算出 支払い意思額：225円/世帯/月 受益世帯数：180,781世帯</p> <p><水辺整備> TCMにて算出 年間利用増加数：85千人</p> | 45 | 4.6 | <p>・岩木川は、古くから河川空間を活用した祭事等が盛んであり、水辺整備により、様々なイベント等が開催されるようになる等、地域の活性化、観光振興に寄与するとともに、子どもたちの総合学習（環境学習）の場として活用され、河川愛護意識の啓発が図られる。</p> <p>①投資効果等の事業の必要性 ・水辺整備（完了）により、河川利用者数の増加が確認されており、事業効果が見込まれる。 ・かつてのような魚がすみやすい岩木川の再生に対する地域の要請も強く、必要性が高い。</p> <p>②事業の進捗の見込み ・全体計画の10地区のうち、平成24年度までに9地区が完成し、進捗状況は全体の92%（事業費で算出）であり、実施にあたっては、地域等との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る。</p> <p>③コスト削減等 ・河道整正で用いる玉石や砂礫は、河道掘削（ワンド造成）で発生した材料を用いることで、コスト削減を図っている。</p> | 継続 | 水管理・国土保全局河川環境課 (課長 金尾健司) | |

| 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 | | | | | | | |
| 北上川総合水系環 境整備事業 東北地方整備局 | 再々評価 | 82 | 315 | <p>【内訳】 自然再生、水辺整備の便益に よる便益：314億円 残存価値：1.5億円</p> <p>【主な根拠】 <水辺整備> TCMにて算出 年間利用増加数：1,213千人</p> <p><自然再生> CVMにて算出 (上流) 支払い意志額：260円/世帯/月 受益世帯数：57,474世帯 (下流) 支払い意志額：227円/世帯/月 受益世帯数：51,368世帯</p> | 124 | 2.5 | <p>・北上川周辺は、河川にまつ わる歴史・文化等を有した 地域が多く、水辺整備に より、それらを活かした交 流拠点として利用され、地 域の活性化、観光振興に寄 与するとともに、子どもた ちの総合学習（環境学習） の場として活用され、河川 愛護意識の啓発が図られ る。</p> <p>①投資効果等の事業の必要性 ・河川の美しい自然や景観を観光資源として有効活用できるよう利用 推進する水辺整備に対するニーズが高い。 ・かつて北上川が有していた礫河原の再生や魚の遡上環境の改善の 必要性が高く、地域の要請も強い。</p> <p>②事業の進捗の見込み ・これまでに全体計画23地区のうち、20地区が完成し、進捗状況は 全体の77%（事業費で算出）であり、現在整備中の地区について も、地域等との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る。</p> <p>③コスト削減等 ・発生した伐採木を市民に提供することで処理費用を抑えたり、使 用する土砂についても、中洲掘削等により発生する土砂を流用する ことで、コスト削減を図っている。</p> | 継続 | 水管理・国 土保全局河 川環境課 (課長 金 尾健司) | |
| 阿武隈川総合水系 環境整備事業 東北地方整備局 | 再々評価 | 4.4 | 43 | <p>【内訳】 水辺整備の効果による便益： 43億円 残存価値：0.06億円</p> <p>【主な根拠】 <水辺整備> TCMにて算出 年間利用増加数：115千人</p> | 4.9 | 8.8 | <p>・荒川（福島市）には歴史 的価値の高い河川構造物 や、レクリエーション施設 が多く、水辺整備により、 これらの観光資源の回遊性 を高め、河川空間を活かし た地域の活性化、観光振興 に寄与するとともに、河川 利用の促進により、河川愛 護意識の啓発が図られる。</p> <p>①投資効果等の事業の必要性 ・荒川地区では歴史的価値の高い河川構造物や河川環境を観光資源 として有効活用できるよう利用推進する水辺整備に対するニーズが 高い。 ・本宮地区では市街地が阿武隈川に隣接し、河川利用を推進する水 辺整備に対するニーズが高い。</p> <p>②事業の進捗の見込み ・2地区を整備する事業計画で、進捗状況は全体の80%（事業費で算 出）であり、実施にあたっては、地域等との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る。</p> <p>③コスト削減等 ・事業により発生した伐採木の一般配布などにより、コスト削減を 図っている。</p> | 継続 | 水管理・国 土保全局河 川環境課 (課長 金 尾健司) | |

| 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 | | | | | | | |
| 那珂川総合水系環 境整備事業 関東地方整備局 | 再々評価 | 16 | 57 | <p>【内訳】 水辺整備の効果による便益： 57億円 残存価値0.15億円</p> <p>【主な根拠】 <水辺整備> CVMにて算出 (水戸地区) 支払い意欲額：374円/世帯/月 受益世帯数：48,037世帯 (かつら地区) 支払い意欲額：328円/世帯/月 受益世帯数：2,940世帯</p> | 19 | 3.0 | <p>・那珂川を持つ水と緑豊かな河川環境への親しみがさらに生まれ、河川空間がより身近なものとなる。</p> <p>①投資効果等の事業の必要性 ・那珂川は都市空間における貴重な水辺環境であり、沿川住環境および生物の生息・生育環境の向上に重要な役割を担い、また沿川の散策や高水敷利用等、多様な水辺利用を楽しめる空間である。本事業により、那珂川を持つ水と緑豊かな河川環境への親しみがさらに生まれ、河川空間がより身近なものとなる。 ・地元自治体や住民からの期待は高まると考えられ、本事業の必要性は変わりなく、事業投資効果も見込まれる。</p> <p>②事業の進捗の見込み ・事業の進捗は、現在約77% (事業費) であり、今後の実施の目処、進捗の見通しについては特に大きな支障はない。 ・また地元からも河川整備の促進要望を受けている。 ・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、自治体と施行区分等の確認を行うとともに、地元との調整を十分に行い実施する。</p> <p>③コスト削減等 ・新技術の採用や、新たなコスト削減の可能性を探りつつ、総コストの削減を図る。また維持管理におけるコスト削減を図る。</p> | 継続 | 水管理・国 土保全局河 川環境課 (課長 金 尾健司) | |

| 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 | | | | | | | |
| 利根川総合水系環境整備事業（利根川・江戸川） 関東地方整備局 | 再々評価 | 120 | 1,426 | 157 | 9.1 | 水道水等の貴重な水源である利根川及び江戸川の水質が改善されるとともに、自然環境の保全・再生、多様な水辺利用を楽しめる貴重な空間で安心して水辺や自然と触れ合うことが出来る。 ・利根川と江戸川を持つ水と緑豊かな河川環境への親しみがさらに生まれ、河川空間がより身近なものとなる。 ①投資効果等の事業の必要性 ・利根川および江戸川は、流域住民にとって、水道水等の貴重な水源であるとともに、自然環境が残り、多様な水辺利用を楽しめる貴重な空間であり、利根川および江戸川の水質改善、自然環境の保全・再生、誰もが安心して水辺や自然とふれあう事のできる施設整備の必要性はますます高まっている。 ・本事業を推進することにより、利根川及び江戸川を持つ水と緑豊かな河川環境への親しみがさらに生まれ、河川空間がより身近なものとなることで、地元自治体や住民からの期待は高まると考えられ、本事業の必要性は変わりなく、事業投資効果も見込まれる。 ②事業の進捗の見込み ・事業の進捗は、現在66%（事業費）であり、今後の実施の目処、進捗の見通しについて特に大きな支障はない。また、地元からも河川整備の促進要望を受けている。 ・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、自治体と施工区分等の確認を行うとともに、地元との調整を十分に実施する。 ③コスト削減等 ・新技術の採用や新たなコスト削減の可能性を探りつつ、総コストの削減を図る。また、各施設の効率的・効果的な運用方法を検討し、耐久性の高い素材の活用、維持管理しやすい構造を採用するなど維持管理におけるコスト削減を図る。 | 継続 | 水管理・国土保全局河川環境課 (課長 金尾健司) | | |

| 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 | | | | | | | |
| 利根川総合水系環境整備事業（鬼怒川環境整備） 関東地方整備局 | 再々評価 | 27 | 140 | <p>【内訳】 自然再生の効果による便益：139億円 残存価値0.19億円</p> <p>【主な根拠】 ＜自然再生＞ CVMにて算出 支払い意志額：330円/世帯/月 受益世帯数：173,004世帯</p> | 33 | 4.3 | <p>・本来の鬼怒川の自然環境を再生・保全することで鬼怒川らしい河川環境が向上し、後世へ鬼怒川独自の自然環境が引き継がれる。</p> <p>①投資効果等の事業の必要性 ・本来の鬼怒川の自然環境を再生・保全することは、後世へ鬼怒川独自の自然環境を引き継ぐ上で重要な事業である。また、アンケート回答者の意見からも鬼怒川の自然環境の再生を望む多くの意見があった。本事業を推進することにより、鬼怒川らしい河川環境が向上し、地元自治体や住民からの期待がさらに高まると考えられ、本事業の必要性は変わりなく事業投資効果が見込まれる。</p> <p>②事業の進捗の見込み ・事業の進捗は、現在97% (H24年度末までの総事業費/全体事業費) であり、今後の実施の目処、進捗の見通しについては特に大きな支障はない。また、地元からも河川整備の促進要望を受けている。今後の事業にあたっては、社会情勢等の変化に留意しつつ、地元との調整を十分に行い実施する方針である。</p> <p>③コスト削減等 ・新技術の採用や、新たなコスト削減の可能性を探りつつ、耐久性の高い素材の活用、維持管理しやすい構造を採用するなど、総コストの削減を図る。</p> | 継続 | 水管理・国土保全局河川環境課 (課長 金尾健司) | |

| 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 | | | | | | | |
| 利根川総合水系環境整備事業（小貝川環境整備） 関東地方整備局 | 再々評価 | 8.0 | 56 | <p>【内訳】 水辺整備の効果による便益：56億円 残存価値：0.03億円</p> <p>【主な根拠】 <水辺整備> CVMにて算出 支払い意志額：335円/世帯/月 受益世帯数：64,775世帯</p> | 8.5 | 6.6 | <p>近隣地域の貴重な水と緑のオープンスペースである小貝川で、誰もが安心して水辺や自然と触れ合うことが出来るようになるとともに、まちづくりに資する拠点が整備される。</p> <p>①投資効果等の事業の必要性 ・小貝川下流部は、つくばエクスプレスの開業に伴って近年人口が増加している。小貝川は、近隣地区における貴重な水と緑のオープンスペースであり、誰もが安心して水辺や自然とふれあう事の出来る施設整備や、まちづくりに資する拠点整備等の必要性はますます高まっている。本事業を推進することにより、利便性が向上し、地元自治体や住民からの期待がさらに高まると考えられ、本事業の必要性は変わりなく事業投資効果が見込まれる。</p> <p>②事業の進捗の見込み ・事業の進捗は、現在58% (H24年度末までの総事業費/全体事業費)であり、今後の実施の目処、進捗の見通しについては特に大きな支障はなく、地元からも河川整備の促進要望を受けている。 ・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、自治体と施工区分等の確認を行うとともに、地元との調整を十分に行い実施する方針である。</p> <p>③コスト削減等 ・新技術の採用や、新たなコスト削減の可能性を探りつつ、耐久性の高い素材の活用、維持管理しやすい構造を採用するなど、総コストの削減を図る。</p> | 継続 | 水管理・国土保全局河川環境課 (課長 金尾健司) | |

| 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 | | | | | | | |
| 利根川総合水系環境整備事業（霞ヶ浦環境整備） 関東地方整備局 | 再々評価 | 1,493 | 4,087 | 2,322 | 1.8 | <ul style="list-style-type: none"> ・重要な水資源である霞ヶ浦の水質が改善する。 ・かつて霞ヶ浦で見られた動植物が生育・生息する湖岸の植生帯が再生・保全され、多様な動植物の生息・生育の場が確保される。 | <p>①投資効果等の事業の必要性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・湖沼水質保全計画に基づき県及び流域自治体と共に水質改善に取り組んでおり、水環境の改善、多様な動植物が生息・生育可能な自然環境の再生などの環境整備の必要性は高い。 ・西浦における浚渫は完了したが、浚渫土処理地権者との協定に基づき事業を進めており、現在でも地元土地改良と協力して農地整備を鋭意進めている。 また、北浦においては、水質ワーストランキングで平成21年度第1位、平成22年度第4位になっており、以前にも増して水質改善の要望は高まってきている。 ・かつて霞ヶ浦で普通に見られた動植物が生育・生息する湖岸の植生帯の再生・保全の要望は依然として高い。 ・本事業の完了後には、多様な動植物の生育・生息の場が確保されることから、その必要性は高く、事業投資効果が見込まれる。 <p>②事業の進捗の見込み</p> <ul style="list-style-type: none"> ・水環境事業の進捗は、現在約85%（事業費）であり、今後の実施の目処、進捗の見通しについては特に大きな支障はない。 また、地元と調整を図りつつ整備を進めており十分見通しはたっている。 ・浄化対策に関する調査研究を行う北浦では、以前から水質改善に関する要望があげられてきている。 ・自然再生事業の進捗は、現在約63%（事業費）であり、陸生植物のみが確認されていた既存植生帯を、本事業で湿地化した箇所では、沈水、浮葉、抽水、湿生植物が見られるようになり、植生が多様になっている。 ・今後も引き続き、田村・沖宿・戸崎地区自然再生協議会において自然再生の実施内容について協議し、整備と環境管理を行うこととしており、順応的管理の必要から工期は2年延伸を予定しているが、今後の事業の進捗の見通しについては特に大きな支障はない。 <p>③コスト削減等</p> <ul style="list-style-type: none"> ・水環境事業における浚渫については、農地用の覆土や嵩上げ不足土を購入土から近傍建設発生土を受入れることでコスト削減を図る。 ・植生帯の再生に用いる土については、霞ヶ浦からの発生土を利用するなどしてコスト削減を図る。 | 継続 | 水管理・国土保全局河川環境課 (課長 金尾健司) | |

| 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 | | | | | | | |
| 利根川総合水系環境整備事業 (常陸川水門) 関東地方整備局 | 再々評価 | 16 | 48 | <p>【内訳】 自然再生の効果による便益： 48億円 残存価値：0.14億円</p> <p>【主な便益】 <自然再生> CVMにて算出 支払意思額：253円/世帯/月 受益世帯数：70,703世帯</p> | 18 | 2.7 | <p>・常陸川水門により、年間概ね275日間水門を閉じた運用をせざる得ない状況であった。</p> <p>・それにより魚類などの遡上・降下に影響を及ぼす事となった。</p> <p>・このため、霞ヶ浦、北浦、利根川の多様な生物の連続性の確保を目的とした魚道の設置を行った。</p> <p>①投資効果等の事業の必要性 常陸川水門は、昭和50年から年間275日は水門を閉じた運用をせざる得ない状況となっており、霞ヶ浦・北浦及び利根川の広域な水域の連続性を確保し多様な生物の場の確保が必要である事から魚道設置を行った。</p> <p>②事業の進捗の見込み ・本体工は概成しており、今後は遠隔操作の整備と魚類のモニタリングを行う。 ・地元からは常陸川水門の下流に生息する魚類などの遡上について期待されているところであり、今後の事業の進捗の見通しについては特に大きな支障はない。</p> <p>③コスト削減等 ・モニタリングを通じて魚類の遡上がより容易になるように水深や流速を変える必要が生じてても大規模な改造を行わずに対応が可能</p> | 継続 | 水管理・国土保全局河川環境課 (課長 金尾健司) | |

| 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 | | | | | | | |
| 荒川総合水系環境 整備事業 関東地方整備局 | 再々評価 | 429 | 2,379 | 464 | 5.1 | <p>・荒川の自然環境の保全・再生が図られるとともに、誰もが安心して水辺や自然と触れ合うことが出来るようになる。</p> <p>・荒川の持つ魅力や緑豊かな自然環境への親しみがさらに生まれ、河川空間がより身近なものとなる。</p> | <p>①投資効果等の事業の必要性</p> <p>・荒川の下流は都市化が進展している中で多様な利用と水際の自然が存在する貴重な空間で、中上流は湿地環境等が残される等の多様な河川である。広い河川敷はスポーツ広場等の利用もあり、荒川の自然環境の保全・再生を図るとともに、誰もが安心して水辺や自然とふれあう事の出来る施設整備の必要性はますます高まっている。</p> <p>②事業の進捗の見込み</p> <p>・今後の実施の目処、進捗の見通しについては特に大きな支障はない。また、地元からも河川整備の促進要望を受けている。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、自治体と施工区分等の確認を行うとともに、地元との調整を十分に行い実施する。</p> <p>③コスト削減等</p> <p>・新技術の採用や、新たなコスト削減の可能性を探りつつ、耐久性の高い素材の活用、維持管理しやすい構造を採用するなど、総コストの削減を図る。</p> | 継続 | 水管理・国土保全局河川環境課 (課長 金尾健司) | |

| 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 | | | | | | | |
| 多摩川総合水系環境整備事業 関東地方整備局 | 再々評価 | 76 | 2,519 | <p>【内訳】 自然再生の効果による便益：1,543億円 水辺整備の効果による便益：976億円 残存価値0.35億円</p> <p>【主な根拠】 <自然再生> CVMにて算出 支払い意思額：574円/世帯/月 受益世帯数：895,794世帯</p> <p><水辺整備> CVMにて算出 支払い意思額：431円/世帯/月 受益世帯数：1,023,721世帯</p> | 95 | 26.5 | <p>・多摩川は都市部における貴重なオープンスペースであり、誰もが安心して水辺や豊かな自然とふれあうことの出来る施設整備や、環境学習等に活用できるふれあいの場の創出および散策やまちづくりに資する拠点整備等の必要性は高い状況である。</p> <p>・多摩川の持つ魅力や緑豊かな河川環境への親しみがさらに生まれ、河川空間がより身近なものとして、地元自治体や住民からの期待が高まると考えられる。</p> <p>①投資効果等の事業の必要性</p> <p>②事業の進捗の見込み</p> <p>・事業の進捗は、現在約48%（事業費）であり、今後の実施の目処、進捗の見通しについては特に大きな支障はない。</p> <p>・今後も事業実施にあたっては、社会情勢等の変化に留意しつつ、自治体と施工区分等の確認を行うとともに、地元との調整を十分に行い実施する。</p> <p>③コスト削減等</p> <p>・新技術の採用や新たなコスト削減の可能性を探りつつ、総コストの削減を図る。また、各施設の効率的・効果的な運用方法を検討し、耐久性の高い素材の活用、維持管理しやすい構造を採用するなど維持管理におけるコスト削減を図る。</p> | 継続 | 水管理・国土保全局河川環境課 (課長 金尾健司) | |

| 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 | | | | | | | |
| 相模川総合水系環境整備事業 関東地方整備局 | 長期間継続中 | 11 | 67 | <p>【内訳】 水辺整備の効果による便益： 67億円 残存価値：0.09億円</p> <p>【主な根拠】 <水辺整備> CVMにて算出 支払い意思額：334円/月/世帯 受益世帯数 83,628世帯</p> | 10 | 6.7 | <p>・都市における貴重な水辺空間である相模川で誰もが安心して水辺や自然とふれあうことが出来るようになる。</p> <p>・相模川の持つ水と緑豊かな河川環境への親しみが高まり、河川空間がより身近なものとなる。</p> <p>①投資効果等の事業の必要性 都市域における貴重な水辺空間であり、沿川の散策や高水敷利用等、多様な水辺利用に用いられていることから、誰もが安心して水辺や自然とふれあふことの出来る施設整備の必要性はますます高まっている。 ・相模川の持つ水と緑豊かな河川環境への親しみが高まり、地元自治体や住民と河川空間がより身近なものとなると期待される</p> <p>②事業の進捗の見込み ・関連自治体と連携して進めている「かわまちづくり」登録箇所の進捗率が現在約46%(事業費)である。 ・事業範囲は地元自治体からも河川環境整備の促進の要望を受けており、地元自治体と調整を図りながら整備を進める。 ・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、自治体と施工区分や維持管理等の確認を行うとともに、地元との調整を十分に行い実施する。</p> <p>③コスト削減等 新技術の採用や新たなコスト削減の可能性を探りつつ、総コストの削減を図る。また、各施設の効率的・効果的な運用方法を検討し、資材の再利用、耐久性の高い素材の活用等を採用するなど維持管理におけるコスト削減を図る。</p> | 継続 | 水管理・国土保全局河川環境課 (課長 金尾健司) | |

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | | 貨幣換算が困難な効果等 による評価 | 再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減 等) | 対応方針 | 担当課 (担当課長 名) | |
|--------------------------|------|--------------|-----------------|----|--------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|-----------------------------|-------|
| | | | 貨幣換算した便益：B (億円) | | 費用：C (億円) | | | | | B / C |
| | | | 便益の内訳及び主な根拠 | | | | | | | |
| 富士川総合水系環境整備事業 関東地方整備局 | 再々評価 | 48 | 178 | 39 | 4.6 | <ul style="list-style-type: none"> ・沿川一体にとって貴重な水辺空間である富士川で誰もが安心して水辺や自然とふれあうことの出来るようになる。 ・富士川の持つ水と緑豊かな河川環境への親しみが更に生まれ、河川空間がより身近なものとなる。 | <ul style="list-style-type: none"> ①投資効果等の事業の必要性 <ul style="list-style-type: none"> ・富士川は、その沿川一帯にとって無くてはならない貴重な水辺空間であり、散歩やスポーツ利用等、多様な水辺空間を楽しめる空間でもある。 ・今後も富士川において、誰もが安心して水辺や自然とふれあう事のできる施設整備の必要性はますます高まっており、水辺の楽校では、計画段階から整備後まで、地域の方が積極的に関わるなど、水辺整備への期待と熱意の高い地域であり、本事業を推進することにより、富士川の持つ水と緑豊かな河川環境への親しみがさらに生まれ、河川空間がより身近なものとなることで、地元自治体や住民からの期待は高まると考えられ、本事業の必要性は変わりなく、事業投資効果も見込まれる。 ②事業の進捗の見込み <ul style="list-style-type: none"> ・事業の進捗は、現在約30%（事業費）であり、今後の実施の目処、進捗の見通しについて特に大きな支障はない。また、地元からも河川整備の促進要望を受けている。 ・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、自治体と施工区分や維持管理等の確認を行うとともに、地元との調整を十分に行い実施していく。 ③コスト縮減等 <ul style="list-style-type: none"> ・新技術の採用や新たなコスト縮減の可能性を探りつつ、総コストの縮減を図る。また、各施設の効率的、効果的な運用方法を検討し、資材の再利用、耐久性の高い素材の活用、維持管理しやすい構造を採用するなど維持管理におけるコスト縮減を図る。 | 継続 | 水管理・国土保全局河川環境課 (課長 金尾健司) | |

| 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 | | | | | | | |
| 阿賀野川総合水系 環境整備事業 北陸地方整備局 | 再々評価 | 75 | 257 | <p>【内訳】 自然再生の効果による便益： 124億円 水辺整備の効果による便益： 133億円</p> <p>【主な根拠】 <自然再生> CVMにて算出 (阿賀川) 支払い意思額：349円/月/世帯 受益世帯数：82,422世帯 (阿賀野川) 支払い意思額：330円/月/世帯 受益世帯数：86,425世帯</p> <p><水辺整備> CVMにて算出 (佐野目地区) 支払い意思額：438円/月/世帯 受益世帯数：60,583世帯 (横越地区) 支払い意思額：491円/月/世帯 受益世帯数：52,834世帯</p> | 76 | 3.4 | <p>【阿賀川自然再生】 ・阿賀川らしさである石の河原（礫河原）や瀬や淵を再生し、阿賀川を象徴するアユや貴重種等の生息環境を再生する。</p> <p>【阿賀野川自然再生】 ・阿賀野川らしいワンドや砂礫河原からなる水際の湿地などの河川環境を再生し、貴重種等の生息・生育環境を再生する。</p> <p>【佐野目地区水辺整備】 ・「佐野目地区かわまちづくり」計画を支援する事業であり、市民との交流及び地域活性化の拠点として魅力ある水辺空間の創出を図る。</p> | <p>①投資効果等の事業の必要性 ・人為的インパクトにより、固有種の生物の生息・生育環境が減少していることから、阿賀野川水系本来の自然環境である、瀬や淵、ワンド等の湿地、砂礫河原を取り戻すべく、自然再生事業を引き続き進める必要がある。 ・水辺空間では、まちづくりと一体となった整備等が強く要望されており、水辺整備事業を引き続き進める必要がある。</p> <p>②事業の進捗の見込み ・阿賀川自然再生では、これまでの取り組みに対し良好な河川環境が形成されていると有識者から評価を頂いている。 ・阿賀野川自然再生では、「阿賀野川自然再生検討会」を設立し、関係者から事業促進に対する積極的な意見を頂いているところである。 ・佐野目地区水辺整備事業では残る自治体整備に関しては、予定通りの供用を目指し、事業の実施が図られている。</p> <p>③コスト削減等 ・現場の発生土や現地採取の礫を使用した他、新技術などを活用しコスト削減を図った。 ・本事業によって自然営力による攪乱頻度を高めたことにより再樹林化が抑制でき、樹木伐採費の軽減が期待できる。</p> | 継続 | 水管理・国土保全局河川環境課 (課長 金尾健司) |

| 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 | | | | | | | |
| 黒部川総合水系環 境整備事業 北陸地方整備局 | 再々評価 | 12 | 53 | 17 | 3.1 | <ul style="list-style-type: none"> 近年の河床低下の進行等により、本川と支流との間に段差が生じ、洪水時に魚類が支流への退避できなくなるといった影響が懸念される。このため、本川と支流の間に遡上及び降下環境の連続性を確保する。 河川に瀬切れが生じ、伏没による減水区間が発生するなど河川環境への影響が懸念される。このため、正常流量を下回る日数を大幅に減少させ、魚類等の生息環境を改善する。 | <ul style="list-style-type: none"> ①投資効果等の事業の必要性 <ul style="list-style-type: none"> 支流と本川の段差発生により、洪水時に濁りが少ない支川への退避が不可能な状況であり、魚類の生息環境への影響が懸念されていることから、支川合流部に連続性を確保するための水路（やすらぎ水路）を整備し魚類の生息環境の再生、創出を図る必要がある。 ダム下流で度々発生する瀬切れにより、魚類の生息環境への影響が懸念されていることから、維持流量確保を目的として宇奈月ダムによる試験放流を行うとともに、下流での流況調査を行い、恒常的な改善方法の検討を行う必要がある。 ②事業の進捗の見込み <ul style="list-style-type: none"> 整備したやすらぎ水路において、避難場所としての機能が確認されており、多様な魚類の生息環境の保全や再生が期待できる。 試験放流の実施により愛本地点において、正常流量を下回る日数が大幅に減少する結果となり、事業効果が現れている。 ③コスト削減等 <ul style="list-style-type: none"> やすらぎ水路の整備では、掘削による発生土を他工事への流用土として有効活用や、水路下流部の護岸を練石張から巨石積とすることにより、コスト削減を図った。 試験放流に伴う、モニタリング調査について、他事業で実施する調査との連携やCCTV画像を活用した解析などにより、コスト削減を図る。 | 継続 | 水管理・国土保全局河川環境課 (課長 金尾健司) | |
| 神通川総合水系環 境整備事業 北陸地方整備局 | 再々評価 | 18 | 149 | 18 | 8.4 | <ul style="list-style-type: none"> 河川環境が人為的インパクトにより変化した神通川における自然再生の取り組みであり、サクラマスの生息環境を再生することで他の魚種にとってもよい生息環境の向上を図る。 | <ul style="list-style-type: none"> ①投資効果等の事業の必要性 <ul style="list-style-type: none"> 人為的インパクトにより多種多様な魚類の生息環境が減少していることから、神通川本来の自然環境である大きな淵、緩やかな流れを取り戻すべく、神通川自然再生事業を引き続き進める必要がある。 地元自治体等からの期待が大きい事業であり、引き続き関係機関等の取り組みと連携して相乗効果を高める必要がある。 ②事業の進捗の見込み <ul style="list-style-type: none"> これまでの取り組みに対し、良好な河川環境が形成されていると有識者から評価を頂いている。 関係者から自然再生事業である淵や流れの形成に関する前向きな意見や産卵床の維持など継続的な協力体制もあり、事業の確実な執行と機能維持も図られている。 ③コスト削減等 <ul style="list-style-type: none"> 淵の形成では、現場で発生したブロック等を活用するなどコスト削減を図った。 | 継続 | 水管理・国土保全局河川環境課 (課長 金尾健司) | |

| 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 | | | | | | | |
| 天竜川総合水系環境整備事業 中部地方整備局 | 再々評価 | 32 | 90 | 37 | 2.4 | <p>(水辺整備) ・緩傾斜堤防の整備や階段、高水敷、護岸などを整備することにより、花火大会などのイベントの場としての活用や水辺へのアクセスが向上し利用促進が期待できる。また、市の河川敷へのグラウンド整備により更なる利活用やせせらぎ・ワンドの整備により水辺環境学習の場としての利用が期待できる。</p> <p>(自然再生) ・かつての天竜川の礫河原が再生されることにより、天竜川上流部だけに分布している希少種のツツザキヤマジノギク、カワラニガナ等の河原植物の群落の拡大・維持が期待される。また、自然観察会や環境教育の場として、地域住民による利活用の促進が期待される。地域住民との協働し、外来植物駆除等の維持管理が継続され、河原保全などの事業が行われることが期待される。</p> | <p>①投資効果等の事業の必要性 ・天竜川には礫河原が広がり希少種のツツザキヤマノギク、カワラニガナ等の河原固有の植物が生息していたが、流況の安定化等による樹林化の進行等により礫河原や河原固有の植物等の環境が失われてきたため、樹木伐開、砂州の切り下げ等を行うことにより、礫河原での固有な生物の生息・生育環境の再生を図る。 ・天竜川流域の恵みを活かしながら、水辺へ安全に近づくことができるよう整備を行うことで水辺に「にぎわい」を創り出し地域交流・連携を進める重要な事業である。</p> <p>②事業の進捗の見込み ・行政・住民・地元団体等が相俟って河川空間の利活用や環境保全への取組を進めており、事業実施にあたっての支障はない。</p> <p>③コスト削減等 ・自然再生事業において、樹木伐採した樹木を地元の方々に配布し処分費の低減を図ったり、NPO法人等の協力を得て河川木を伐採してコスト削減を図る。</p> | 継続 | 水管理・国土保全局河川環境課 (課長 金尾健司) | |
| 豊川総合水系環境整備事業 中部地方整備局 | 再々評価 | 39 | 99 | 41 | 2.4 | <p>(自然再生) ・かつての豊川で見られた干潟・ヨシ原を再生することにより、豊川下流部にオオヨシキリやアサリ等の底生動物などの多様な生態が生息・生育できる環境の再生が期待される。また、干潟等の水質浄化機能により河川水質の改善への効果が期待され、水遊び等の利用の増加が期待される。</p> | <p>①投資効果等の事業の必要性 ・豊川はアサリ等底生動物やオオヨシキリなどの生物が生息する豊かな生態系が広がっていたが、宅地化、市街地化の進行や河道整備により、干潟・ヨシ原の環境が減少し多様な生物が生息できる環境が少なくなったため、干潟、ヨシ原の再生・創出を行うことで、下流域における多様な生物が生息・生育できる環境の再生が図られる重要な事業である。</p> <p>②事業の進捗の見込み ・行政・住民・地元団体等が相俟って河川空間の利活用や環境保全への取組を進めており、事業実施にあたっての支障はない。</p> <p>③コスト削減等 ・自然再生事業において、ヨシ原の基盤造成及び干潟再生の養浜材料として建設発生土(河道掘削土)を利用してコスト削減を図る。</p> | 継続 | 水管理・国土保全局河川環境課 (課長 金尾健司) | |

| 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 | | | | | | | |
| 矢作川総合水系環境整備事業 中部地方整備局 | 再々評価 | 26 | 86 | 26 | 3.3 | <p>(水辺整備)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・周辺に学校・住宅地が控えており、親水の必要性が高く、岡崎市が水辺プラザ事業を実施しており、住民にも親しみのあるふれあいの場としての河川利用のニーズが高い。 ・階段、護岸、高水敷などを整備することにより、整備されたオープンスペースで、様々なスポーツやレクリエーション、散策等の利用や、水辺に安全に近づけることで、子どもから大人まで、川とのふれあいの場となることが期待される。 (自然再生) <ul style="list-style-type: none"> ・かつての矢作川で見られた干潟・ヨシ原を再生することにより、矢作川河口部にシギ・チドリなどの多様な生物が生息・生育できる環境の再生が期待される。 また、野鳥観察などの自然とのふれあいや環境学習の場、潮干狩りの場などの利用が期待される。 | <p>①投資効果等の事業の必要性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・矢作川は豊かな自然環境が広がり、人と川のふれあいの場となっていたが、河床低下や護岸整備などによりこのような環境が減少したことから、河口部において干潟やヨシ原を再生することで良好な河川環境の再生が図られ、中流部においては水辺に安全に近づけるよう整備することで人と川とがふれあえる場の創出が図られる重要な事業である。 <p>②事業の進捗の見込み</p> <ul style="list-style-type: none"> ・行政・住民・地元団体等が相俟って河川空間の利活用や環境保全への取組を進めており、事業実施にあたっての支障はない。 <p>③コスト削減等</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自然再生事業において、地域住民との協働によるヨシ植えを行うなど協力体制を構築することにより地域連携を図るとともに、干潟再生の養浜材料として建設発生土(河道掘削土)を利用してコスト削減を図る。 | 継続 | 水管理・国土保全局河川環境課 (課長 金尾健司) | |
| 宮川総合水系環境整備事業 中部地方整備局 | 再々評価 | 15 | 34 | 17 | 2.0 | <p>(水辺整備)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地元自治体の計画と連携して緩傾斜堤防や、管理用通路、親水護岸、高水敷などを整備することにより、水辺を安全・快適に利用できるようになり、水と親しみやすくなるのが期待されるとともに、スポーツやレクリエーション等や、地域住民の憩いの場や環境教育、自然観察の場としての利用拡大が期待される。また、伊勢神宮などの周辺観光地との連続した利用ができるようになり、さらなる利用の活性化が期待される。 | <p>①投資効果等の事業の必要性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・宮川・勢田川は古くから伊勢神宮との関わりが深く、歴史文化資源が残されているが、高水敷に不連続な区間が存在するなどにより、連続的・広域的な利用が妨げられていたため、連続的に利用できる河川空間を整備することで、伊勢神宮をはじめとした周辺の歴史的文化資源と連携し、さらなる利用の活性化が期待される重要な事業である。 <p>②事業の進捗の見込み</p> <ul style="list-style-type: none"> ・行政・住民・地元団体等が相俟って河川空間の利活用や環境保全への取組を進めており、事業実施にあたっての支障はない。 <p>③コスト削減等</p> <ul style="list-style-type: none"> ・水辺整備事業における樹木伐開による発生樹木の無料配布を行い、処分費を低減させることよりコストの削減を図る。 | 継続 | 水管理・国土保全局河川環境課 (課長 金尾健司) | |

| 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 | | | | | | | |
| 吉井川総合水系環境整備事業 中国地方整備局 | 再々評価 | 7.2 | 65 | <p>【内訳】 自然再生の効果による便益：21億円 水辺整備の効果による便益：44億円 残存価値：0.12億円</p> <p>【主な根拠】 <自然再生> CVMにて算出 支払意志額：256円/世帯/月 受益世帯数：29,655世帯</p> <p><水辺整備> TCMにて算出 年間利用者数の増加数：448,338人</p> | 7.5 | 8.8 | <p>(自然再生) ・アユモドキの生息・繁殖環境の改善を行うことにより、種の保全を図る。 (水辺整備) ・坂路や河川管理用通路の整備を行うことにより、河川管理機能の向上、散策等の日常利用の他、安全に水辺の利用ができるようになる。 ・高水敷整正、護岸や階段の整備を行うことにより、河川管理機能の向上と、安全な水辺の利用が可能となる。</p> <p>①投資効果等の事業の必要 (自然再生) ・国の天然記念物である「アユモドキ」は、かつて岡山県内に広く生息していたが、近年著しく減少している。 (水辺整備) ・整備箇所は地域イベント等が行われ、多くの住民に利用されるとともに、地域が主体となった「吉井川一斉清掃」が行われているなど、住民の吉井川に対する関心は高いものとなっている。</p> <p>②事業の進捗の見込み (自然再生) ・瀬戸箇所においては「吉井川瀬戸地区自然再生協議会」の中で、専門家、地域住民の意見を取り入れながら事業を実施しており特に問題はない。 (水辺整備) ・地域の河川利用に資する水辺環境整備の要望は強く、地域計画や地域からの意見を取り入れながら、協力体制を確立し事業を実施していく予定であり、特に問題はない。</p> <p>③コスト削減等 ・伐採木の無料配付を行い、コスト削減に努める。</p> | 継続 | 水管理・国土保全局河川環境課 (課長 金尾健司) | |
| 旭川総合水系環境整備事業 中国地方整備局 | その他 | 6.1 | 160 | <p>【内訳】 水辺整備の効果による便益：160億円 残存価値：0.11億円</p> <p>【主な根拠】 <水辺整備> CVMにて算出 (古京地区) 支払意志額：227円/世帯/月 受益世帯数：241,242世帯</p> <p>TCMにて算出 (牧石地区) 年間利用者数の増加数：1,069,026人</p> | 6.3 | 25.3 | <p>・桜並木の存続や周辺の景観に配慮して護岸、階段、坂路等の整備を行うことにより、水辺に近づきやすくし、倒木を防ぐことで、安全に水辺の利用ができるようになる。 ・護岸の整備や高水敷整正を行うことにより、河川管理機能の向上、散策等の日常利用の他、安全に水辺の利用ができるようになる。</p> <p>①投資効果等の事業の必要 ・整備箇所は地域イベント等が行われ、多くの住民に利用されるとともに、地域が主体となった「旭川一斉清掃」が行われているなど、住民の旭川に対する関心は高いものとなっている。</p> <p>②事業の進捗の見込み ・地域の河川利用に資する水辺整備に対する要望は強く、地域計画や地域からの意見を取り入れながら、協力体制を確立し事業を実施することとしており、特に問題はない。</p> <p>③コスト削減 ・整備後の除草作業や清掃などについて地元と協力体制を確立することで、管理コスト削減を図る。 ・伐採木の無料配布を行い、コスト削減を図る。</p> | 継続 | 水管理・国土保全局河川環境課 (課長 金尾健司) | |

| 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 | | | | | | | |
| 重信川総合水系環 境整備事業 四国地方整備局 | 再々評価 | 41 | 110 | <p>【内訳】 自然再生の効果による便益：110億円</p> <p>【主な根拠】 ＜自然再生＞ CVMにて算出 支払い意志額：月額346円 受益世帯数：149,290世帯</p> | 48 | 2.3 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 泉が避難場所や再生産の場として機能する。 ・ 霞堤が持つネットワーク機能が再生する。 ・ ヨシ原が生育し野鳥の休息場等として機能する。 ・ 環境学習の場の提供となる。 | <p>①投資効果等の事業の必要性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 気象、水利用形態等の変化による瀬切れ区間・期間の拡大。 ・ 生活排水等の影響による水質の悪化。 ・ 川沿いの市街化の進展や河川堤防の築造等による河畔林等の減少、外来種拡大。 ・ 泉の消滅や現存する泉の環境の悪化。 ・ 干潟のヨシ原、河畔林の減少。 ・ 川と堤防を結ぶ霞堤開口部の環境悪化による良好な生物の生息環境の減少。 <p>②事業の進捗の見込み</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 今後も学識・NPO・地域住民・行政によるワークショップ等を開催して実施する。 <p>③コスト削減等</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 地域住民、NPO等団体、大学、行政が連携して事業を進め、維持管理を行うことにより、更なるコスト削減を図る。 | 継続 | 水管理・国土保全局河川環境課 (課長 金尾健司) |
| 仁淀川総合水系環 境整備事業 四国地方整備局 | 再々評価 | 9.5 | 29 | <p>【内訳】 水環境の効果による便益：29億円</p> <p>【主な根拠】 ＜水環境＞ 代替法にて算出 代替施設：下水道施設（急速ろ過施設）、浄化流量0.54m³/s、標準SS除去率約60%</p> | 16 | 1.8 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 仁淀川の白濁感の解消 ・ 仁淀川の透明感の改善 ・ 仁淀川の良好な景観の維持 | <p>①投資効果等の事業の必要性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 仁淀川の支川相生川の白濁水が流下し、水質・景観上の問題が顕在化している。 ・ 下流には上水取水施設がある。 ・ 漁協はアユ遊上の減少を懸念している。 <p>②事業の進捗の見込み</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 流入SS濃度が当初計画を上回っているが、公共下水道の整備及び製紙会社への働きかけも含め、関係機関が協力して取り組んでいく。 ・ 堆積汚泥の処理効率を向上するため、汚泥の引抜き方法、処理サイクル等の実証実験を引き続き行う。 ・ モニタリング及び実証実験を継続し、平成26年度には最適な運用方法の確立を図る。 <p>③コスト削減等</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 脱水ケーキの有効利用を検討し、処分費等の維持管理費用の削減を図る。 | 継続 | 水管理・国土保全局河川環境課 (課長 金尾健司) |

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | | 貨幣換算が困難な効果等 による評価 | 再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減 等) | 対応方針 | 担当課 (担当課長 名) | |
|--------------------------|------|--------------|-----------------|----|--------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|-----------------------------|-----|
| | | | 貨幣換算した便益：B (億円) | | 費用：C (億円) | | | | | B/C |
| | | | 便益の内訳及び主な根拠 | | | | | | | |
| 遠賀川総合水系環境整備事業 九州地方整備局 | 再々評価 | 43 | 423 | 46 | 9.1 | <ul style="list-style-type: none"> ・河川管理用通路や護岸、階段、坂路等を整備することにより、河川利用面での安全性が向上する。 ・既設魚道の改良、多自然魚道を整備することにより、魚類等の生息環境（遡上・降下環境）が改善する。 ・掘削等の整備することにより、氾濫原的湿地が再生し、生物の生息・生育環境が改善する。 ・樋管等における排水路改良等を実施することにより、堤内側と堤外側の魚類の移動等の連続性を確保し、魚類等の生息・生育環境が改善する。 | <ul style="list-style-type: none"> ①投資効果等の事業の必要性 <ul style="list-style-type: none"> ・護岸、高水敷整正、階段、坂路、管理用通路等を整備することにより、河川利用面での安全性の向上に寄与する。 ・既設魚道の改良、多自然魚道等を整備することにより、魚類等の生息環境（遡上・降下環境）の改善に寄与する。 ・掘削等を実施することにより、氾濫原的湿地を保全・再生し、生物の生息・生育環境の改善に寄与する。 ・樋管における排水路改良等を実施することにより、堤内側と堤外側の魚類の移動等の連続性を確保し、魚類等の生息・生育環境の改善に寄与する。 ② 事業の進捗の見込み <ul style="list-style-type: none"> ・地域住民、学識者等で構成する委員会等が組織され、整備内容等について協議しながら事業を進めており今後も継続的に開催していくなど、地域の協力体制が整備されていることから、今後も順調な事業進捗が見込まれる。 ③ コスト縮減等 <ul style="list-style-type: none"> ・近年の技術開発の進展に伴う新工法等の採用によるコスト縮減の可能性を探りながら、事業を進めていく。 | 継続 | 水管理・国土保全局河川環境課 (課長 金尾健司) | |
| 本明川総合水系環境整備事業 九州地方整備局 | 再々評価 | 15 | 27 | 17 | 1.6 | <ul style="list-style-type: none"> ・高水敷整正や護岸、管理用通路、水制を整備することにより、河川利用面での安全性が向上する。 | <ul style="list-style-type: none"> ①投資効果等の事業の必要性 <ul style="list-style-type: none"> ・高水敷整正や護岸、管理用通路、水制を整備することにより、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 <ul style="list-style-type: none"> ・天満・永昌地区は、今後も「本明川河川利用懇談会」等を継続的に開催し、整備や維持管理等の役割分担等について継続して議論を行う予定であり、地域の協力体制が整備されていることから、今後も順調な事業進捗が見込まれる。 ③コスト縮減等 <ul style="list-style-type: none"> ・近年の技術開発の進展に伴う新工法等の採用による新たなコスト縮減の可能性を探りながら、事業を進めていく。 | 継続 | 水管理・国土保全局河川環境課 (課長 金尾健司) | |

| 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 | | | | | | | |
| 菊池川総合水系環境整備事業 九州地方整備局 | 再々評価 | 21 | 63 | 27 | 2.3 | <ul style="list-style-type: none"> ・試験施工として置砂等を実施するとともに置砂計画(案)を作成することにより、砂浜を再生し、ヤマトシジミ等の多様な生物の生息環境を再生する。 ・高水敷整正、高水敷切り下げ、管理用通路、管理用階段等を整備することにより、河川利用面での安全性が向上する。 | <ul style="list-style-type: none"> ①投資効果等の事業の必要性 <ul style="list-style-type: none"> ・高水敷整正や護岸、管理用通路等の整備を実施することにより、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 <ul style="list-style-type: none"> ・高瀬地区は、今後も「高瀬地区かわまちづくり協議会」を継続的に開催し、整備内容や利活用、維持管理に関する協議を進める予定であり、地域の協力体制が整備されていることから、今後も順調な事業進捗が見込まれる。 ③コスト削減等 <ul style="list-style-type: none"> ・近年の技術開発の進展に伴う新工法等の採用による新たなコスト削減の可能性を探りながら、事業を進めていく。 | 継続 | 水管理・国土保全局河川環境課 (課長 金尾健司) | |
| 白川総合水系環境整備事業 九州地方整備局 | その他 | 17 | 175 | 19 | 9.0 | <ul style="list-style-type: none"> ・高水敷整正や通路、階段、護岸等を整備することにより、河川利用面での安全性が向上する。 | <ul style="list-style-type: none"> ①投資効果等の事業の必要性 <ul style="list-style-type: none"> ・高水敷整正や護岸、管理用通路等の整備を実施することにより、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 <ul style="list-style-type: none"> ・熊本駅周辺は、今後も「白川熊本駅周辺かわまちづくり協議会」を継続的に開催し、整備の方向性や整備後の利活用・維持管理等について活発な議論を行う予定であり、地域の協力体制が整備されていることから、今後も順調な事業進捗が見込まれる。 ③コスト削減等 <ul style="list-style-type: none"> ・近年の技術開発の進展に伴う新工法等の採用による新たなコスト削減の可能性を探りながら、事業を進めていく。 | 継続 | 水管理・国土保全局河川環境課 (課長 金尾健司) | |

| 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 | | | | | | | |
| 球磨川総合水系環境整備事業 九州地方整備局 | 再々評価 | 23 | 47 | 21 | 2.3 | <ul style="list-style-type: none"> ・護岸や管理用通路、管理用階段等を整備することにより、河川利用面での安全性の向上に寄与する。 ・河床整正や魚道改良を実施することにより、アユをはじめとする魚類等の生息・産卵場の保全・再生等に寄与する。 | <ul style="list-style-type: none"> ①投資効果等の事業の必要性 <ul style="list-style-type: none"> ・護岸、管理用通路、管理用階段等を整備することにより、河川利用面での安全性の向上に寄与する。 ・河床整正や魚道改良を実施することにより、アユをはじめとする魚類等の生息・産卵場の保全・再生等に寄与する。 ②事業の進捗の見込み <ul style="list-style-type: none"> ・球磨川下流は、熊本県水産振興課、熊本県水産研究センター、魚類の専門家等と国土交通省で構成された「くまがわ勉強会」や地域ボランティアなど、関係団体等による協力体勢のもと随時モニタリングを行い、その結果を反映させる等を行っており、順応的な整備の進め方が可能であるなど、地域の協力体制が整備されていることから、今後も順調な事業進捗が見込まれる。 ③コスト削減等 <ul style="list-style-type: none"> ・近年の技術開発の進展に伴う新工法等の採用による新たなコスト削減の可能性等を探りながら、事業を進めていく。 | 継続 | 水管理・国土保全局河川環境課 (課長 金尾健司) | |
| 大淀川総合水系環境整備事業 九州地方整備局 | 再々評価 | 12 | 198 | 16 | 12.4 | <ul style="list-style-type: none"> ・階段護岸を整備することにより、河川利用面での安全性が向上する。 ・取水施設や低水路を整備することにより、水量の確保及び水辺に触れあうことのできる河川空間の創出に寄与する。 | <ul style="list-style-type: none"> ①投資効果等の事業の必要性 <ul style="list-style-type: none"> ・階段護岸を整備することにより、河川利用面での安全性の向上に寄与する。 ・取水施設や低水路を整備することにより、水量の確保及び水辺に触れあうことのできる河川空間の創出に寄与する。 ②事業の進捗の見込み <ul style="list-style-type: none"> ・大塚地区住民や地域ボランティアを中心とした「水流川を守る会」と協働しモニタリング実施していくなど、地域の協力体制が整備されていることから、今後も順調な事業進捗が見込まれる。 ③コスト削減等 <ul style="list-style-type: none"> ・取水施設の運用について、今後のモニタリング結果を踏まえて、効率的な運転に向けた検討を行い、コスト削減に取り組む。 | 継続 | 水管理・国土保全局河川環境課 (課長 金尾健司) | |

【砂防事業等】
砂防事業（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) | |
|------------------------|------|--------------|-----------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------|----------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------|-----------------------------|
| | | | 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 | | | | | | | |
| 木曾川水系直轄砂防事業 中部地方整備局 | 再々評価 | 903 | 815 | 【内訳】 被害防止便益：815億円 残存価値：0.5億円 【主な根拠】 想定氾濫面積：1,737ha 人家：4,030戸 事業所：488施設 主要交通機関：国道19号、JR中央本線 | 462 | 1.8 | <ul style="list-style-type: none"> ・本流域は、上流域には中津川市、上松町、南木曾町、大桑村が位置する。また、国道19号、中央自動車道やJR中央本線など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。 ・本流域は急峻な地形で、既設による気温差が大きく、風化しやすい花崗岩を基盤岩としていること等から崩壊地が広く分布している。また、河床にも崩落した土砂が厚く堆積し、河床勾配が急なため、洪水時には、木曾川本川へ多量の土砂が流出する危険性が高い。 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、砂防事業を継続する必要がある。 | <ul style="list-style-type: none"> ①投資効果等の事業の必要性 <ul style="list-style-type: none"> ・土石流が発生した場合に、上流域から土砂が一気に流下し、土石流や土砂氾濫により人口・資産・重要公共施設、重要交通網が著しく集中している中津川市、上松町、南木曾町、大桑村に甚大な被害が発生し、社会・経済活動に深刻な影響を及ぼすものと懸念され砂防設備の整備が必要。 ②事業の進捗の見込み <ul style="list-style-type: none"> ・事業開始以降、着実に進捗。 ③コスト縮減等 <ul style="list-style-type: none"> ・粗石コンクリート工法や砂防ソイルセメントの採用等による工事のコスト縮減を図っている。 | 継続 | 水管理・国土保全局砂防部保全課 (課長 渡正昭) |
| 神通川水系直轄砂防事業 北陸地方整備局 | 再々評価 | 607 | 1,564 | 【内訳】 被害防止便益：1,559億円 残存価値：5億円 【主な根拠】 想定氾濫面積：4,098ha 人家：30,430戸 主要交通機関：国道8号、41号、JR北陸本線 等 | 310 | 5.0 | <ul style="list-style-type: none"> ・本流域は上流部に飛騨市及び高山市の複数の集落が位置し、また温泉街が河川沿いに連続し奥飛騨温泉郷を形成している。下流部には富山県の中心部である富山市街地の他、国道8号、41号、JR北陸本線、北陸自動車道、富山空港等の重要交通網が位置しており、豪雨時には土砂流出や土石流による土砂・洪水氾濫で甚大な被害が想定される。 ・本流域は北アルプスの厳しい気象条件に起因する高山性の崩壊地や、活火山焼岳・アカンダナ山に起因する火山性の堆積物が広く分布する荒廃地であり、今後においても、急峻な地形、脆弱な地質、多雨・多雪の影響により、土砂生産・流出の可能性が高い地域である。 ・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。 | <ul style="list-style-type: none"> ①投資効果等の事業の必要性 <ul style="list-style-type: none"> ・豪雨時には、源頭部の不安定な堆積土砂が土石流と化して流出する可能性や、これら土砂流出による河床上昇に伴う土砂・洪水氾濫による被害発生危険性が依然として高く、一度、土砂災害が発生すると広域的な被害とそれに伴う地域経済への影響が想定され、砂防設備の整備が必要。 ②事業の進捗の見込み <ul style="list-style-type: none"> ・事業開始以降、着実に進捗。 ③コスト縮減等 <ul style="list-style-type: none"> ・新粗石コンクリートの活用及び現場発生土砂の再利用により、コスト縮減を図っている。 | 継続 | 水管理・国土保全局砂防部保全課 (課長 渡正昭) |

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | | 貨幣換算が困難な効果等 による評価 | 再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等) | 対応方針 | 担当課 (担当課長名) | |
|------------------------|------|--------------|----------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------|----------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|-------------------------------------|-----|
| | | | 貨幣換算した便益：B(億円) | | 費用：C (億円) | | | | | B/C |
| | | | 便益の内訳及び主な根拠 | | | | | | | |
| 重信川水系直轄砂防事業 四国地方整備局 | 再々評価 | 115 | 108 | <p>【内訳】 被害防止便益：106億円 残存価値：1.5億円</p> <p>【主な根拠】 想定氾濫面積：1,220ha 人家：9,649戸 事業所：952施設 主要交通機関：国道11号、松山自動車道</p> | 73 | 1.5 | <p>・この地域は松山平野に位置し、愛媛県全体の約4割もの人たちが生活していることから、経済的に重要な地域である。 特に重信川下流に位置する松山市は県庁所在地で、愛媛県の政治・経済を担っており高度な土地利用がなされ、東温市では新興住宅や事業所が建設され人口と資産が集積している。また、四国の大動脈である松山自動車道や国道11号が土石流危険渓流の危険区域内を通過しており、土石流により被災した場合には、人流や物流など大きな社会的影響を及ぼすものと考えられることから砂防設備の整備が必要。</p> <p>①投資効果等の事業の必要性 ・重信川沿いにおける想定氾濫区域の市町村の人口は、全体的に右肩上がり傾向にあり、松山市は、愛媛県の政治・経済を担っており高度な土地利用がなされ、東温市では新興住宅や事業所が建設され人口と資産が集積している。また、四国の大動脈である松山自動車道や国道11号が土石流危険渓流の危険区域内を通過しており、土石流により被災した場合には、人流や物流など大きな社会的影響を及ぼすものと考えられることから砂防設備の整備が必要。</p> <p>②事業の進捗の見込み ・事業開始以降、着実に進捗。</p> <p>③コスト縮減等 ・砂防堰堤の掘削時に、従来は人力で施工していた急峻な斜面において、無人化施工も可能な新たな工法を採用することとしたほか、間伐材の利用促進を図るため、従来の製品の材料の形状を工夫するなどの取り組みを行い、コスト縮減を図っている。</p> | 継続 | 水管理・国土保全局 砂防部 保全課 (課長 渡正昭) | |

【砂防事業】

地すべり対策事業（直轄事業）

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | | 貨幣換算が困難な効果等 による評価 | 再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等) | 対応方針 | 担当課 (担当課長名) | |
|---------------------------|------|--------------|----------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------|----------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------|-----------------------------|
| | | | 貨幣換算した便益：B（億円） | | 費用：C (億円) | | | | | B / C |
| | | | 便益の内訳及び主な根拠 | | | | | | | |
| 譲原地区直轄地すべり対策事業 関東地方整備局 | 再々評価 | 368 | 589 | <p>【内訳】 被害防止便益：589億円 残存価値：0.1億円 【主な根拠】 想定氾濫面積：527ha 人家：5,145戸 主要交通機関：国道462号 等</p> | 350 | 1.7 | <p>・本地区内には、複数の集落が存在するとともに、藤岡市と神流町を結ぶ緊急輸送路に指定される国道462号や発電施設等が位置している。また、地すべり直下を流れる神流川の流域には藤岡市・高崎市の市街地が分布し、更に下流域には人口・資産等が集中する大都市圏が広がっており災害発生時に地域の生活や経済に与える影響は極めて大きい。</p> <p>・本地区は、過去に幾度も地すべりが活発化し、人家や道路等に多数の被害が発生している。</p> <p>以上のことから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るとともに国土を保全するため、砂防事業を継続する必要がある。</p> | <p>①投資効果等の事業の必要性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地区内には複数の集落が存在し、下流域には藤岡市・高崎市の市街地が分布している。また、緊急輸送路に指定されている国道462号などの重要交通網が分布しており、地すべりにより大きな被害が発生した場合、地域の社会・経済活動に深刻な影響を及ぼすものと懸念されることから地すべり対策設備の整備が必要。 <p>②事業の進捗の見込み</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業開始以降、着実に進捗。 <p>③コスト縮減等</p> <ul style="list-style-type: none"> ・耐腐食性に優れた恒久集排水ボーリング保孔管を採用することでライフサイクルコストを削減するなどのコスト縮減を図っている。 | 継続 | 水管理・国土保全局砂防部保全課 (課長 渡正昭) |

【海岸事業】
 (直轄事業)

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | | 貨幣換算が困難な効果等 による評価 | 再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等) | 対応方針 | 担当課 (担当課長名) | |
|--------------------------------|------|--------------|-----------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------|----------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------|---------------------------------|
| | | | 貨幣換算した便益：B (億円) | | 費用：C (億円) | | | | | B / C |
| | | | 便益の内訳及び主な根拠 | | | | | | | |
| 仙台湾南部海岸直轄海岸保全施設整備事業 東北地方整備局 | 再々評価 | 505 | 466 | <p>【内訳】 侵食防止便益：58億円 浸水防護便益：406億円 残存価値：2億円 【主な根拠】 侵食防止面積：98ha 浸水防護面積（農地）：985ha 浸水防護戸数：362戸</p> | 351 | 1.3 | <p>・仙台湾南部海岸は、過去の35年間に蒲崎工区で約90m、笠野・中浜工区で約60m砂浜が侵食されており、中浜工区南部では約3kmに渡って砂浜が消失している。</p> <p>・侵食が進行した場合、浸水被害の発生頻度が高くなり、蒲崎工区では、震災後再開した南浜中央病院、平成25年度本格再開予定の浄化センター、及び県道塩釜亘理線へも大きな影響を与える可能性がある。笠野・中浜工区では、震災復興計画の重点プロジェクトに位置づけられる農産物などに大きな影響を与える可能性がある。</p> <p>・砂浜を維持・再生することにより、震災後においても確認された貴重な動植物の保全が期待される。</p> <p>・このため、侵食による被害を未然に防止する必要がある。</p> | <p>①投資効果等の事業の必要性 ・平成23年3月11日に発生した東日本大震災の影響により仙台湾南部海岸の海岸堤防は全・半壊等の未曾有の被害を受けており、別途災害復旧によりその復旧に現在全力で取り組んでいる状況であるが、侵食が著しく、自然の砂浜回復が見込まれない当海岸においては、海岸堤防だけでは侵食・浸水等を防止することは困難であることから、海岸堤防と一体となって効果を発揮するヘッドランド及び養浜の整備が必要である。</p> <p>②事業の進捗の見込み ・今後は、中浜工区南部（緊急整備区間）のヘッドランドを早期に完成させることに努めるとともに、合わせて養浜も実施して早急に砂浜の維持・再生を図る。</p> <p>③コスト縮減等 ・津波により飛散したコンクリートブロックや緊急復旧堤防の築堤に用いた捨石については、今後も実施していく直轄海岸保全施設整備事業（侵食対策）の施設材料として利活用を図る。</p> | 継続 | 水管理・国土保全局砂防部保全課海岸室 (室長 五道仁実) |
| 下新川海岸直轄海岸保全施設整備事業 北陸地方整備局 | 再々評価 | 1,115 | 7,325 | <p>【内訳】 侵食防止便益：15億円 浸水防護便益：7,305億円 残存価値：4.6億円 【主な根拠】 侵食防止面積：161.9ha 浸水防護面積：1,003ha 浸水防護戸数：4,876戸</p> | 2,390 | 3.1 | <p>・離岸堤等の沖合施設整備により復元された砂浜や、離岸堤背後の静穏域が海水浴やキャンプ等に利用されている。</p> <p>・浸水想定区域には主要地方道路やJR北陸本線等の重要交通網があり、浸水による交通遮断が発生した場合、経済活動への影響は大きい。</p> | <p>①投資効果等の事業の必要性 ・下新川海岸では、大規模な寄り回り波の来襲が今後も予想される。 ・漂砂の上手側（東側）からの土砂供給が期待できないこと、急峻な海底地形への土砂流出など、自然の状態では侵食の進行は継続する。 ・背後地は市街地や産業が発展し、地域の資源を活用した地域づくりが進んでおり、海岸保全の必要性は高い。 ・そのため、背後地の資産防護・土地利用を総合的に勘案して、浸水防止、侵食防止を推進する必要がある。 ・事業実施にあたっては自然環境に配慮するとともに、地域と連携し整備を推進する。</p> <p>②事業の進捗の見込み ・下新川海岸の一部においては、直轄による海岸保全施設整備事業完了に伴う県への移管手続きを行う。 ・平成20年2月24日の高波災害を受け海岸事業の推進に対する地元からの強い要望もあり、今後も引き続き計画的に事業を推進し、進捗を図ることとしている緊急性の高い区間より順次対応を進める。</p> <p>③コスト縮減等 ・引き続き新技術、施工計画の見直し等の代替案の検討により一層の建設コスト縮減に努める。</p> | 継続 | 水管理・国土保全局砂防部保全課海岸室 (室長 五道仁実) |

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | | 貨幣換算が困難な効果等 による評価 | 再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮 減等) | 対応方針 | 担当課 (担当課長 名) | |
|--------------------------------------|------------|--------------|-----------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------|----------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|--------------------------------|
| | | | 貨幣換算した便益：B (億円) | | 費用：C (億円) | | | | | B / C |
| | | | 便益の内訳及び主な根拠 | | | | | | | |
| 下関港海岸直轄海 岸保全施設整備事 業 九州地方整備局 | 長期間継 続中 | 135 | 2,226 | <p>【内訳】 浸水防護便益：2,226億円</p> <p>【主な根拠】 浸水面積：約257ha 浸水戸数：約2570戸 浸水区域における一般資産等 評価額：約813億円</p> | 131 | 17.0 | <ul style="list-style-type: none"> ・海岸保全施設の整備により、背後への浸水を防ぎ、人的な被害を軽減できる。 ・護岸崩落によるがれき等の関門航路への流出防止により、海上輸送機能の確保が可能となる。 ・背後道路への越波が解消され、大幅な迂回や渋滞が軽減される。 ・さらに地域住民の不安を解消できる。 | <ul style="list-style-type: none"> ・平成11年の台風18号による高潮被害を始め、過去に多くの高潮被害が発生しており、また、既存施設の老朽化の進行が顕著であることから、抜本的な対策が必要となっている。 ・事業が順調に進んだ場合には、平成29年度の完了を予定している。 ・護岸背後の作業スペースに制約があるため、護岸本体の基礎工を作業スペースと兼ね、仮設構造物が不要となる断面とする等コスト縮減に取り組んでいる。 | 継続 | 港湾局 海岸・防災課 (課長 守屋 正平) |

○政府予算案の閣議決定時に個別箇所です予算決定された事業（平成24年9月もしくは12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、コスト縮減等) | 対応方針 | 担当課 (担当課長名) | |
|----------------------------|------|--------------|----------------|---|--------------|----------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|---------------------------|-----|
| | | | 貨幣換算した便益：B（億円） | | 費用：C (億円) | | | | | B／C |
| | | | 便益の内訳及び主な根拠 | | | | | | | |
| 荒川上流ダム再開 発事業 関東地方整備局 | 再々評価 | 1,200 | - | - | - | - | <p>昭和22年9月、33年9月、57年9月、平成11年8月等に洪水被害が発生している。近年の平成11年8月洪水においては、家屋の半壊2戸、床上・床下浸水2,363戸の浸水被害が発生している。</p> <p>①投資効果等の事業の必要性 ・近年においても、昭和57年、平成11年に床上・床下浸水、家屋の半壊などの被害が発生している。 ・荒川流域の人口は約970万人、人口密度は約3,100人/km2と、日本でも有数の人口密集地を流れる河川となっている。特に東京都内の沿川の人口密度が約12,900人/km2と全国一級河川中最も高いものとなっている。 ・近年も洪水被害は発生していること、荒川のはん濫により浸水の恐れのある区域を含む市区町の人口が多い状況に変わりはないことから、依然として治水対策の必要性に変化はない。 ・流水の正常な機能の維持について、平成19年3月に策定された荒川水系河川整備基本方針の策定過程において、漁業、動植物の保護等の観点、舟運に必要な流量の観点から見直しを行い、これを踏まえ、流水の正常な機能を維持するために必要な流量の確保状況について確認した結果、本事業によらずとも既存施設において必要な流量の確保が可能であることを確認した。</p> <p>②事業の進捗の見込み ・当面進捗する見込みはない。</p> <p>③コスト縮減等 ・洪水調節について、流水の正常な機能の維持の容量を本事業により確保する必要性はなくなったことを前提に、洪水調節機能単独ダムとしての大洞ダム案と、大洞ダムによらないその他の治水対策で対応する案について検討を実施した。その結果、同等の洪水調節効果として比較した場合、荒川の広大な河川敷を活用した洪水調節による治水対策を実施する方がコスト面で有利となることを確認した。</p> | 中止 | 水管理・国土保全局治水課 (課長 山田邦博) | |

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | | 貨幣換算が困難な効果等 による評価 | 再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等) | 対応方針 | 担当課 (担当課長名) | |
|----------------------|------|--------------|----------------|-----------------------------------------------------------------------------------------|--------------|----------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------|-----|
| | | | 貨幣換算した便益：B(億円) | | 費用：C (億円) | | | | | B/C |
| | | | 便益の内訳及び主な根拠 | | | | | | | |
| 三峰川総合開発事業 中部地方整備局 | 再々評価 | 500** | 786** | 【内訳】 被害防止便益：769億円** 残存価値：17億円** 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：128戸** 年平均浸水軽減面積：38ha** | 753** | 1.04** | <p>・昭和36年6月、昭和43年8月、昭和57年7月、昭和58年9月、平成18年7月等に洪水被害が発生している。主な洪水被害としては、平成18年7月洪水では、死者・行方不明者12名、全壊・半壊12戸、床上浸水1,116戸、床下浸水1,807戸、浸水面積661haの浸水被害が発生している。</p> <p>①投資効果等の事業の必要性 ・前回の再評価(平成21年度)以降において、三峰川、天竜川の氾濫により浸水の恐れのある区域を含む流域10市町村の人口は、ほぼ横ばいであり、大きな変化はない。 ・現在、湖内堆砂対策施設として予定している排砂工法について、実証実験を実施したところであり、平成24年3月で進捗率は約85%(事業費ベース)</p> <p>②事業の進捗の見込み ・美和ダム再開発の実施においては、天竜川の治水安全度の向上のために、洪水調節機能を強化することの重要性に鑑み、効果の早期発現に向け、利水容量の一部の洪水調節容量への振替、湖内堆砂対策施設の整備を進めていく。 ・なお、湖内堆砂対策施設として計画している吸引工法については、技術開発途上の工法であることから、学識経験者等による委員会を設置し助言を頂きながら、美和ダム貯水池における実証実験を行い、吸引能力については確保可能であることが確認された。湖内堆砂対策施設については、実証実験の結果を踏まえて施設計画の検討、設計を行い、施工段階へと進め、事業完了を目指す。 ・戸草ダムは、河川整備計画の目標を達成する手段としては河道整備及び既設ダムの洪水調節機能の強化が優位であるため、長期的な治水に関する目標の達成にむけて必要となる洪水調節施設として、今後の社会経済情勢等の変化に合わせて、建設実施時期を検討する。</p> <p>③コスト縮減等 ・美和ダム再開発については、学識経験者等の委員で構成する、「美和ダム再開発事業費等監視委員会」を設置し、各年度の予算と事業内容、コスト縮減等について報告している。 ・洪水調節について、天竜川水系河川整備計画(平成21年7月)においては、対策案を比較して、財政上の制約、早期かつ広域的な効果発現等を勘案し、河道整備及び美和ダム等の既設ダムの洪水調節機能の強化により水位低下を図ることとしている。このたび、河道整備+美和ダム再開発+戸草ダムの案を検討した場合においても、河川整備計画において選定した河道整備+美和ダム等既設ダム洪水調節機能強化が優位となり、戸草ダムの洪水調節は代替可能であることが確認された。 ・流水の正常な機能の維持について、天竜川水系河川整備計画(平成21年7月)において、目標を達成するため、水利用の合理化を推進することで正常流量の一部を回復するように努めることとしているとあり、戸草ダムの流水の正常な機能の維持については、代替可能である。 ・現時点では、利水計画は期待できないことから、工業用水及び発電については、代替案の立案の必要性はない。</p> | <p>継続</p> <p>(戸草ダムと美和ダム再開発による特定多目的ダム事業である三峰川総合開発事業は、美和ダム再開発による河川総合開発事業である三峰川総合開発事業として継続。 検証の対象である戸草ダムについては、河川整備計画の目標を達成する手段としては河道整備及び既設ダムの洪水調節機能の強化が優位であるため、長期的な治水に関する目標の達成に向けて必要となる洪水調節施設として、今後の社会経済情勢等の変化に合わせて、建設実施時期を検討することを前提に、「今後の治水対策のあり方に関する有識者会議」の意見を聴いて、戸草ダムの対応方針を決定する予定。))</p> | 水管理・国土保全局治水課 (課長 山田 邦博) | |

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | | 貨幣換算が困難な効果等 による評価 | 再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等) | 対応方針 | 担当課 (担当課長名) | |
|----------------------|------|--------------|----------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------|----------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------|----------------------------|
| | | | 貨幣換算した便益：B(億円) | | 費用：C (億円) | | | | | B/C |
| | | | 便益の内訳及び主な根拠 | | | | | | | |
| 天竜川ダム再編事業 中部地方整備局 | 再々評価 | 790 | 2,751 | 【内訳】 被害防止便益：2,719億円 残存価値：31億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：575戸 年平均浸水軽減面積：72ha | 898 | 3.1 | <ul style="list-style-type: none"> ・明治44年8月、昭和20年10月、昭和32年6月、昭和43年8月、昭和58年9月、平成3年9月等に洪水被害が発生している。主な洪水被害としては、昭和58年9月洪水では、死者・行方不明者3名、全壊・流出・半壊4戸、床上浸水64戸、床下浸水21戸、浸水面積56haの浸水被害が発生している。 | <ul style="list-style-type: none"> ①投資効果等の事業の必要性 <ul style="list-style-type: none"> ・前回の再評価（平成21年度）以降において、天竜川の氾濫により浸水の恐れのある区域を含む流域2市の人口は、ほぼ横ばいであり、大きな変化はない。 ・現在、吸引方式排砂工法の実証実験を含む施設計画の検討を実施したところであり、平成24年3月現在で進捗率約10%（事業費ベース） ②事業の進捗の見込み <ul style="list-style-type: none"> ・本事業の実施においては、天竜川の治水安全度の向上のために、新たに洪水調節機能を確保することの重要性に鑑み、効果の早期発現に向け、事業の進め方を含めた段階的な対応について検討している。 ・なお、恒久堆砂対策施設として計画している、吸引方式排砂工法については、技術開発途上の工法であることから、学識経験者等による委員会を設置し、助言を頂きながら佐久間ダム貯水池における現地実験などの実証実験を行い、新たな知見が得られた一方で、佐久間ダム貯水池に適用するにあたっての吸引能力、施工性等の課題が明らかになった。恒久堆砂対策施設については、先進事例である美和ダム再開発事業における恒久堆砂対策施設の実績等も参考に、引き続き検討を進めていく必要がある。 ③コスト縮減等 <ul style="list-style-type: none"> ・学識経験者等の委員で構成する「天竜川ダム再編事業費等監理委員会」を設置し、各年度の予算と事業内容、コスト縮減等について報告している。 ・天竜川水系河川整備計画（平成21年7月）においては、案1：河道整備案、案2：河道整備+新たな洪水調節施設、案3：河道整備+天竜川ダム再編事業の3案の対策案を比較して、財政上の制約、早期かつ広域的な効果発現等を考慮し、案3の河道整備を行うとともに天竜川ダム再編事業の実施を選択している。 | 継続 | 水管理・国土保全局治水課 (課長 山田 邦博) |
| 鹿野川ダム改造事業 四国地方整備局 | 再々評価 | 420 | 893 | 【内訳】 被害防止便益：559億円 流水の正常な機能の維持に関する便益：317億円 残存価値：17億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：73戸 年平均浸水軽減面積：18ha | 498 | 1.8 | <ul style="list-style-type: none"> ・平成16年8月洪水では、574戸の浸水被害が発生するなど、過去10年間に5回の浸水被害が発生している。 ・平成21年の湯水では、鹿野川ダムの最低水位を下回りダム完成後50年間で最も低い水位を記録する湯水となるなど、魚類の生育・生息環境への影響や農業用水の取水障害が発生している。 | <ul style="list-style-type: none"> ①投資効果等の事業の必要性 <ul style="list-style-type: none"> ・前回の再評価（平成21年度）以降においては、主な洪水被害発生区域を含む大洲市の総人口・総世帯数に大きな変化はないが、大洲市の中心地区である東大洲地区では市街化が進行し、店舗進出数が増加している。 ・現在、トンネル洪水吐工事に着手しており、平成24年3月末時点で進捗率は約39%（事業費ベース） ②事業の進捗の見込み <ul style="list-style-type: none"> ・平成24年度については、トンネル洪水吐き本体工事に着手したところ。今後、低水放流設備、選択取水設備工事に順次着手し、平成27年度に完了する見込みである。 ③コスト縮減等 <ul style="list-style-type: none"> ・トンネル洪水吐きのトンネル覆工厚の見直し、CSG盛土の採用などにより、設計段階においてコスト縮減に努めている。 ・鹿野川ダム改造計画については、コンジット新設案、クレストゲート新設案、トンネル洪水吐新設案、下流ダム新設案について比較検討を行い、技術的な実現性、社会環境への影響の観点から現計画案（トンネル洪水吐新設案）が妥当であると判断している。 | 継続 | 水管理・国土保全局治水課 (課長 山田 邦博) |

注1)平成24年9月に評価結果を公表した事業のうち、「ダム事業の検証に係る検討に関する再評価実施要領細目」(平成22年9月28日河川局長通知)に基づき実施した事業再評価に係る次の事業の評価書は別途作成、公表している。
(三峰川総合開発事業(戸草ダム)(平成24年11月公表済)、沙流川総合開発事業(平取ダム)(平成25年1月公表済)、山鳥坂ダム建設事業(平成25年1月公表済))

※:美和ダム再開発に係る事項のみ記載している。

【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12・275号 苗穂交差点 北海道開発局 | 再々評価 | 108 | 135 | <p>【内訳】 走行時間短縮便益：124億円 走行経費減少便益：8.8億円 交通事故減少便益：1.9億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 23,700～31,800台/日</p> | 117 | 1.2 | <p>①交通混雑の緩和 ・ボトルネック区間が解消されることで交通混雑が緩和され、定時性の確保や利便性向上が期待される。</p> <p>②道路交通の安全性向上 ・車線減少による通行車両の輻輳が解消するなど、道路交通の安全性向上が期待される。</p> <p>③歩行者の安全性向上 ・安全で快適な歩行空間が確保され、歩行者の安全性向上が期待される。</p> <p>④バスの利便性向上 ・交通混雑が緩和され、定時性の確保及び、バス利用時の利便性向上が期待される。</p> <p>⑤救急搬送の安定性向上 ・高次医療施設への救急搬送の速達性及び安定性向上が期待される。</p> <p>⑥CO2排出量の削減 ・自動車からのCO2排出量831(t-CO2/年)の削減が期待される。</p> | <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道12号は、札幌市を起点とし岩見沢市・三笠市・滝川市等を経由し旭川市に至る延長約145kmの幹線道路である。また一般国道275号は、札幌市を起点とし当別町・月形町・浦臼町等を経由して浜頓別町へ至る延長約282kmの幹線道路であり、ともに道央圏と道北圏を連絡する重要な路線である。 このうち苗穂交差点は、朝夕の通勤・通学時間はもとより、平時においても恒常的に発生している札幌市内の交通混雑を解消し、都市内交通の円滑化を図り、更に交通混雑に起因する交通事故の低減等を目的とした札幌市白石区菊水1町から東区苗穂町に至る延長1.1kmの4車線拡幅事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・平成13年度に工事着手して、用地進捗率99%、事業進捗率75%となっている。 【コスト縮減等】 ・立体交差部分の基礎形式見直しによる、コスト縮減対策に取り組んでいる。</p> | 継続 | 道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀) |
| 地域高規格道路 旭川十勝道路 一般国道38号 富良野道路 北海道開発局 | 再々評価 | 284 | 485 | <p>【内訳】 走行時間短縮便益：402億円 走行経費減少便益：59億円 交通事故減少便益：24億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 9,300～9,700台/日</p> | 312 | 1.6 | <p>①主要都市間の利便性向上 ・旭川市と帯広市間の所要時間が短縮され、地域住民の利便性向上や地域間交流の活性化が期待される。</p> <p>②交通混雑の緩和 ・富良野市内を通過する交通の当該道路への転換が見込まれ、交通混雑の緩和や、定時性の確保、利便性の向上が期待される。</p> <p>③主要観光地への利便性向上 ・交通混雑、渋滞が緩和され主要な観光地への利便性向上が期待される。 ・冬期交通の確実性、安全性が確保され、富良野観光エリアへの冬期観光の利便性向上が期待される。</p> <p>④物流利便性の向上 ・迅速性、安定性の高い輸送ルートが確保され、農産品の流通利便性向上が期待される。</p> <p>⑤災害時の緊急輸送ルートの強化 ・被災した地域からの迅速な救急搬送や救援物資等の輸送の確実性向上が期待される。</p> <p>⑥CO2排出量の削減 ・自動車からのCO2排出量1,414(t-CO2/年)の削減が期待される。</p> | <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・旭川十勝道路は、旭川市を起点とし、富良野市を経由して占冠村に至る延長約120kmの地域高規格道路である。 このうち富良野道路は、地域ネットワークの構築により富良野市街地における交通混雑の緩和と沿道環境の改善とともに富良野圏域内の連携強化を図り、物流効率化の支援や個性ある地域の形成、円滑なモビリティの確保に寄与することを目的とした、富良野市宇田から宇上五区に至る延長8.3kmの事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・平成18年度に工事着手して、用地進捗率98%、事業進捗率74%となっている。 【コスト縮減等】 ・施設の構造や工法等の変更はないが、引き続きコスト縮減に取り組んで行く。</p> | 継続 | 道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀) |

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | 費用:C (億円) | B/C | 貨幣換算が困難な効果等 による評価 | 再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見 込み、コスト削減等) | 対応方針 | 担当課 (担当課長名) |
|---------------------------------|------|--------------|-------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------|------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|--------------------------------|
| | | | 便益の内訳及び主な根拠 | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | |
| 一般国道38・44号 釧路外環状道路 北海道開発局 | 再々評価 | 878 | 1,083 | <p>【内訳】 走行時間短縮便益：908億円 走行経費減少便益：109億円 交通事故減少便益：66億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 11,900～13,400台/日</p> | 996 | 1.1 | <p>①交通混雑の緩和 ・釧路市内を通過する交通の当該道路への転換が見込まれ、交通混雑の緩和や、定時性の確保、利便性の向上が期待される。 ②道路交通の安全性向上 ・交差点の多い市内を通過する交通の当該道路への転換が見込まれ、道路交通の安全性向上が期待される。 ③災害時の緊急輸送ルートの強化 ・津波時の緊急避難道路としての活用が想定されるとともに、災害により被災した地域からの迅速な救急搬送や救援物資等の輸送の確実性向上が期待される。 ④物流利便性の向上 ・迅速性、安定性の高い輸送ルートが確保され、水産品の流通利便性向上が期待される。 ⑤救急搬送の安定性向上 ・高次医療施設への救急搬送の速達性及び安定性向上が期待される。 ⑥CO2排出量の削減 ・自動車からのCO2排出量1,418(t-CO2/年)の削減が期待される。</p> | <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道38号は、滝川市を起点に釧路市に至る延長約310kmの幹線道路であり、一般国道44号は釧路市を起点に根室市に至る約124kmの幹線道路である。 このうち釧路外環状道路は、釧路市街地における交通混雑の緩和や釧路・根室圏域内の連携強化を図り、物流効率化の支援や個性ある地域の形成、円滑なモビリティの確保に寄与することを目的とした、釧路インターチェンジから別保インターチェンジに至る延長16.8kmの一般国道のバイパス事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・平成10年度に工事着手して、用地進捗率100%、事業進捗率68%となっている。 【コスト削減等】 ・I C形状の見直し等による、コスト削減対策に取り組んでいる。</p> | 継続 | 道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀) |
| 一般国道231・232号 留萌拡幅 北海道開発局 | 再々評価 | 233 | 330 | <p>【内訳】 走行時間短縮便益：273億円 走行経費減少便益：42億円 交通事故減少便益：14億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 5,700～15,000台/日</p> | 316 | 1.04 | <p>①交通混雑の緩和 ・国道231号と国道232号が拡幅・短絡されることにより交通容量が増加し、通過交通との交通分散も図られることで、定時性の確保や利便性向上が期待される。 ②物流利便性の向上 ・海水浴シーズンの観光混雑時期等についても安定した輸送ルートが確保され、水産品の流通利便性向上が期待される。 ③重要港湾留萌港への利便性向上 ・安定した輸送ルートが確保され、重要港湾留萌港への利便性向上が期待される。 ④救急搬送の安定性向上 ・高次医療施設への救急搬送の速達性及び安定性向上が期待される。 ⑤日常活動圏中心都市への利便性向上 ・交通混雑が緩和され、小平町・増毛町の日常活動圏となっている留萌市への利便性向上が期待される。 ⑥CO2排出量の削減 ・自動車からのCO2排出量1,975(t-CO2/年)の削減が期待される。</p> | <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道231号は、札幌市を起点とし留萌市に至る延長約129kmの幹線道路であり、一般国道232号は、稚内市を起点とし留萌市に至る延長約128kmの幹線道路である。 このうち留萌拡幅は、留萌市街の交通混雑を低減し、道路交通の定時性、安全性の向上、物流の効率化を目的とした、留萌市浜中町から塩見町に至る延長4.3kmの4車線拡幅事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・平成3年度に工事着手して、用地進捗率100%、事業進捗率95%となっている。 【コスト削減等】 ・交通状況等を再調査した結果、道路構造を見直している。</p> | 継続 | 道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀) |

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | 費用:C (億円) | B/C | 貨幣換算が困難な効果等 による評価 | 再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見 込み、コスト削減等) | 対応方針 | 担当課 (担当課長名) |
|---------------------------------------------------|------------|--------------|-------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------|-----|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|--------------------------------|
| | | | 便益の内訳及び主な根拠 | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | |
| 帯広広尾自動車 道 一般国道236号 中札内大樹道路 北海道開発局 | 再々評価 | 415 | 548 | <p>【内訳】 走行時間短縮便益：427億円 走行経費減少便益：77億円 交通事故減少便益：45億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 4,500~6,800台/日</p> | 471 | 1.2 | <p>①主要都市間の利便性向上 ・帯広市と広尾町間の所要時間が短縮され、地域住民の利便性向上や地域間交流の活性化が期待される。</p> <p>②重要港湾十勝港への利便性向上 ・重要港湾十勝港との安定した輸移入が確保され、物流の効率化が期待される。</p> <p>③救急搬送の安定性向上 ・高次医療施設への救急搬送の速達性及び安定性向上が期待される。</p> <p>④地域医療の安定性向上 ・通院負担の軽減や周産期医療の安定性向上が期待される。</p> <p>⑤日常活動圏中心都市への利便性向上 ・交通円滑化や定時性確保など、日常活動圏中心都市への利便性向上が期待される。</p> <p>⑥CO2排出量の削減 ・自動車からのCO2排出量1,357(t-CO2/年)の削減が期待される。</p> | <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・帯広・広尾自動車道は、帯広市を起点として、中札内村、更別村、大樹町を経由し広尾町に至る延長約80kmの一般国道の自動車専用道路である。 このうち中札内大樹道路は、高速ネットワークの拡充による地域間の連絡機能の強化を図り、地域間交流の活性化及び、物流効率化等の支援を目的とした、中札内インターチェンジから忠類大樹インターチェンジに至る、延長23.2kmの事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・平成20年度に工事着手して、用地進捗率91%、事業進捗率72%となっている。 【コスト削減等】 ・土配計画の見直し等により、コスト削減を行っている。</p> | 継続 | 道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀) |
| 地域高規格道路 旭川十勝道路 一般国道237号 富良野北道路 北海道開発局 | 長期間継 続中 | 176 | 175 | <p>【内訳】 走行時間短縮便益：144億円 走行経費減少便益：17億円 交通事故減少便益：13億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 5,500台/日</p> | 155 | 1.1 | <p>①主要都市間の利便性向上 ・旭川市と帯広市間の所要時間が短縮され、地域住民の利便性向上や地域間交流の活性化が期待される。</p> <p>②交通混雑の緩和 ・富良野市内を通過する交通の当該道路への転換が見込まれ、交通混雑の緩和や、定時性の確保、利便性の向上が期待される。</p> <p>③主要観光地への利便性向上 ・交通混雑、渋滞が緩和され主要な観光地への利便性向上が期待される。</p> <p>④物流利便性の向上 ・冬期交通の確実性、安全性が確保され、富良野観光エリアへの冬期観光の利便性向上が期待される。</p> <p>⑤物流利便性の向上 ・迅速性、安定性の高い輸送ルートが確保され、農産品の流通利便性向上が期待される。</p> <p>⑥災害時の緊急輸送ルートの強化 ・被災した地域からの迅速な救急搬送や救援物資等の輸送の確実性向上が期待される。</p> <p>⑦CO2排出量の削減 ・自動車からのCO2排出量1,989(t-CO2/年)の削減が期待される。</p> | <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・旭川十勝道路は、旭川市を起点とし、富良野市を経由して占冠村に至る延長約120kmの地域高規格道路である。 このうち富良野北道路は、地域ネットワークの構築により富良野市街地における交通混雑の緩和と沿道環境の改善とともに富良野圏域内の連携強化を図り、物流効率化の支援や個性ある地域の形成、円滑なモビリティの確保に寄与することを目的とした、中富良野町字中富良野から富良野市字学田に至る延長5.7kmの事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・平成22年度に工事着手して、用地進捗率6%、事業進捗率4%となっている。 【コスト削減等】 ・施設の構造や工法の変更はないが、引き続きコスト削減に取り組んで行く。</p> | 継続 | 道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀) |

| 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 | | | | | |
| | | | | | | | | | | |
| 一般国道275号 江別北道路 北海道開発局 | 長期間継続中 | 138 | 167 | <p>【内訳】 走行時間短縮便益：163億円 走行経費減少便益：2.6億円 交通事故減少便益：1.2億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 19,700～28,900台/日</p> | 116 | 1.4 | <p>①交通混雑の緩和 ・交通混雑が緩和され、定時性の確保や利便性向上が期待される。</p> <p>②道路交通の安全性向上 ・車線減少による通行車両の輻輳が解消するなど、道路交通の安全性向上が期待される。</p> <p>③重要港湾石狩湾新港への利便性向上 ・安定した輸送ルートが確保され、重要港湾石狩湾新港への利便性向上が期待される。</p> <p>④食品雑貨等の流通利便性向上 ・円滑な交通が確保され、食品雑貨の流通利便性向上が期待される。</p> <p>⑤救急搬送の安定性向上 ・高次医療施設への救急搬送の速達性及び安定性向上が期待される。</p> <p>⑥CO2排出量の削減 ・自動車からのCO2排出量569(t-CO2/年)の削減が期待される。</p> | <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道275号は、札幌市を起点とし当別町・月形町・浦臼町等を経由し浜頓別町に至る延長約282kmの幹線道路であり、道央圏と道北圏を連絡する重要な路線である。 このうち江別北道路は、2車線区間のボトルネックによる交通混雑や交通事故の低減を図り、道路交通の定時性、安全性の向上を目的とした、江別市角山から篠津に至る延長3.5kmの4車線拡幅事業である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・平成24年度に工事着手して、用地進捗率74%、事業進捗率8%となっている。</p> <p>【コスト縮減等】 ・施設の構造や工法等の変更はないが、引き続きコスト縮減に取り組んで行く。</p> | 継続 | 道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀) |
| 一般国道337号 当別バイパス 北海道開発局 | 再々評価 | 630 | 2,305 | <p>【内訳】 走行時間短縮便益：1,920億円 走行経費減少便益：311億円 交通事故減少便益：75億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 17,300～28,300台/日</p> | 980 | 2.4 | <p>①重要港湾石狩湾新港への利便性向上 ・安定した輸送ルートが確保され、重要港湾石狩湾新港への利便性向上が期待される。</p> <p>②交通混雑の緩和 ・交通混雑が緩和され、定時性の確保や利便性向上が期待される。</p> <p>③道路交通の安全性向上 ・車線減少による通行車両の輻輳が解消するなど、道路交通の安全性向上が期待される。</p> <p>④食品雑貨等の流通利便性向上 ・円滑な交通が確保され、食品雑貨の流通利便性向上が期待される。</p> <p>⑤救急搬送の安定性向上 ・高次医療施設への救急搬送の速達性及び安定性向上が期待される。</p> <p>⑥CO2排出量の削減 ・自動車からのCO2排出量21,644(t-CO2/年)の削減が期待される。</p> | <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道337号は、千歳市を起点とし長沼町・南幌町・江別市等を経由し小樽市に至る延長約80kmの幹線道路である。 このうち当別バイパスは、当別町と石狩市を結ぶ路線の交通混雑の緩和や道路交通の定時性、安全性の向上及び、物流効率化を目的とした、当別町蔵岱から石狩市生振に至る延長15.4kmのバイパス事業である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・昭和56年度に工事着手して、用地進捗100%、事業進捗率88%となっている。</p> <p>【コスト縮減等】 ・歩道計画の見直し等、コスト縮減対策に取り組んでいる。</p> | 継続 | 道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀) |

| 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 |
| | | | | | | | | | | |
| 旭川紋別自動車道 一般国道450号 丸瀬布遠軽道路 北海道開発局 | 再々評価 | 410 | 491 | <p>【内訳】 走行時間短縮便益：404億円 走行経費減少便益：57億円 交通事故減少便益：29億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 6,200～6,600台/日</p> | 417 | 1.2 | <p>①主要都市間の利便性向上 ・旭川市と遠軽時間の所要時間が短縮され、地域住民の利便性向上や地域間交流の活性化が期待される。</p> <p>②物流利便性の向上 ・オホーツク圏と道内・道外の大消費地市場等との迅速性・定時性の高い輸送ルートが確保され、水産品・農産品の流通利便性向上が期待される。</p> <p>③救急搬送の安定性向上 ・高速性に優れ、揺れの少ない搬送が確保されることから、遠軽町周辺地域の緊急搬送に寄与するとともに支庁境を越えるオホーツク地域の救急医療に貢献することが期待される。</p> <p>④災害時の緊急輸送ルートの強化 ・大規模災害により被災した地域からの迅速な救急搬送や救援物資等の輸送に資する道路ネットワーク形成が期待される。</p> <p>⑤主要観光地への利便性向上 ・年間を通じて移動時の速達性、安全性が向上し、主要な観光地への利便性向上が期待される。</p> <p>⑥CO2排出量の削減 ・自動車からのCO2排出量3,126(t-CO2/年)の削減が期待される。</p> | <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・旭川・紋別自動車道は、比布町を起点として愛別町、上川町、遠軽町、湧別町を経由し、紋別市に至る延長130kmの一般国道の自動車専用道路である。 このうち丸瀬布遠軽道路は、高速ネットワークの拡充による地域間の連絡機能強化を図り、地域間交流の活性化及び、物流効率化の支援を目的とした、丸瀬布インターチェンジから遠軽豊里インターチェンジに至る、延長約18.0kmの事業である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・平成20年度に工事着手して、用地進捗率83%、事業進捗率39%となっている。</p> <p>【コスト削減等】 ・施設の構造や工法等の変更はないが、引き続きコスト削減に取り組んで行く。</p> | 継続 | 道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀) |
| 一般国道45号 上北天間林道路 東北地方整備局 | 長期間継続中 | 229 | 929 | <p>【内訳】 走行時間短縮便益：756億円 走行経費減少便益：100億円 交通事故減少便益：72億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 15,400台/日</p> | 227 | 4.1 | <p>①上北天間林道路の整備により、青森市と八戸市の連携強化が期待される。</p> <p>②地吹雪等による冬期の交通障害区間を回避し、信頼性の高いネットワークが構成される。</p> | <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道45号は、宮城県仙台市を起点に太平洋沿岸地域をはじめ八戸市や十和田市を経由し、青森市に至る延長約608kmの幹線道路である。上北天間林道路は高速自動車国道に並行する一般国道自動車専用道路で、上北道路、天間林道路と一体となって上北横断道路を形成し、青森市と八戸市の連携を強化する道路である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率25%（うち用地進捗率26%）</p> <p>【コスト削減等】 ・経済的な長尺プレキャスト製品等を採用し、コスト削減を図る。</p> | 継続 | 道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀) |

| 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 |
| | | | | | | | | | |
| 一般国道4号 水沢東バイパス 東北地方整備局 | 再々評価 | 380 | 592 | 485 | 1.2 | <p>①水沢東バイパスの整備により、市街地を通過する交通の走行速度の向上、渋滞の解消が期待される。</p> <p>②現道を通過する交通がバイパスに転換し、交通事故の減少が期待が期待される。</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・水沢東バイパスは、岩手県奥州市水沢区真城字東大深沢～佐倉河字十文字間に計画された延長9.6kmのバイパス事業である。当該道路の整備により、奥州市水沢区内を通過する国道4号の交通混雑の緩和、交通安全の確保、沿道環境の改善に加え、東北縦貫自動車道や東北新幹線水沢江刺駅へのアクセス向上等に大きく寄与するものである。 <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業進捗率58%（うち用地進捗率58%） <p>【コスト削減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・他事業との発生土利用調整及び再生資材（再生砕石、再生アスファルト合材等）の活用により、コスト削減を図る。 | 継続 | 道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀) | |
| 一般国道4号 北上拡幅 東北地方整備局 | 再々評価 | 180 | 504 | 310 | 1.6 | <p>①北上拡幅の整備により、混雑緩和による円滑な交通の確保が期待される。</p> <p>②混雑緩和により、部品搬入等における工場間地域の速達性や工業団地と北上金ヶ崎ICの速達性が向上し、物流の効率化及び産業活性化が期待される。</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・北上拡幅は、岩手県北上市相去町字笹長根～飯豊町村崎野19地割間に計画された延長12.2kmの拡幅事業である。当該道路の整備により、北上市内の国道4号の交通混雑緩和、交通安全の確保、沿道環境の改善に加え、周辺の工業団地からの製造品出荷等の更なる経済産業活動の支援、花巻空港、東北縦貫自動車道、東北横断自動車道、東北新幹線北上駅へのアクセス向上等に大きく寄与するものである。 <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業進捗率81%（うち用地進捗率83%） <p>【コスト削減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・他事業との発生土利用調整及び再生資材（再生砕石、再生アスファルト合材等）の活用により、コスト削減を図る。 | 継続 | 道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀) | |

| 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 | | | | |
| | | | | | | | | | |
| 八戸・久慈自動車道 一般国道45号 久慈北道路 東北地方整備局 | 長期間継続中 | 182 | 319 | <p>【内訳】 走行時間短縮便益：298億円 走行経費減少便益：12億円 交通事故減少便益：8.9億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 6,400台/日</p> | 185 | 1.7 | <p>①久慈北道路の整備により、現道の幅員狭小区間や線形不良箇所を回避でき、走行性向上が期待される。</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・三陸沿岸道路は、宮城県仙台市を起点とし、三陸沿岸地域を経て、青森県八戸市に至る延長359kmの高規格幹線道路であり、東日本大震災からの復興にむけたリーディングプロジェクトとなる復興道路として早期の整備が求められている。 久慈北道路は、線形隘路や幅員狭小が集中する現道区間の回避、三陸沿岸地域の地域間交流の拡大を図ることを目的とし、三陸沿岸道路の一部を構成する延長7.4kmの自動車専用道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率22%（うち用地進捗率27%） 【コスト縮減等】 ・大規模地震後の供用性に配慮した「スライド版式伸縮継手」等の新技術を採用し、コスト縮減を図る。</p> | 継続 | 道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀) |
| 地域高規格道路 宮古盛岡横断道路 一般国道106号 都南川目道路 東北地方整備局 | 再々評価 | 257 | 274 | <p>【内訳】 走行時間短縮便益：238億円 走行経費減少便益：26億円 交通事故減少便益：11億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 8,400台/日</p> | 238 | 1.2 | <p>①都南川目道路の整備により、現道の幅員狭小区間や線形不良箇所を回避でき、走行性向上が図られる。 ②盛岡市内の県立中央病院（三次）及び岩手医科大学付属病院（三次）への到達性が向上し、早急な人命救助、患者負担軽減に向けて、信頼性、安定性向上が期待される。</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・宮古盛岡横断道路は、岩手県の重要港湾都市である宮古市を起点とし、県都盛岡市へ至る地域高規格道路（延長約100km）である。都南川目道路（自動車専用道路）は宮古盛岡横断道路の一部を形成し、三陸沿岸地域と岩手県内陸地域等との広域的な連携強化・交流促進や、現道の線形不良箇所等の隘路解消を目的とした事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率19%（うち用地進捗率56%） 【コスト縮減等】 ・他事業との発生土利用調整及び再生資材（再生砕石、再生アスファルト合材等）の活用により、コスト縮減を図る。</p> | 継続 | 道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀) |

| 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108号 花洲山バイパス 東北地方整備局 | 長期間継 続中 | 120 | 260 | <p>【内訳】 走行時間短縮便益：227億円 走行経費減少便益：32億円 交通事故減少便益：1.7億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 3,600台/日</p> | 117 | 2.2 | <p>①花洲山バイパスの整備により、災害危険箇所を回避でき、信頼性の高いネットワーク構築が期待される。 ②線形不良や急勾配区間の解消により、安全性の向上が期待される。</p> | <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道108号は、宮城県石巻市を起点として秋田県由利本荘市に至る主要幹線道路であり、宮城・秋田両県を最短で繋ぐネットワークとして、地域間の交流・連携の活性化に大きな役割を果たしている重要路線である。花洲山バイパスは、現道隘路の解消や災害時の迂回路の確保等を目的としたバイパス事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率52%（うち用地進捗率100%） 【コスト縮減等】 ・再生資材（再生砕石、再生アスファルト合材等）の活用により、コスト縮減を図る。</p> | 継続 | 道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀) |
| 一般国道7号 象潟仁賀保道路 東北地方整備局 | 再々評価 | 440 | 785 | <p>【内訳】 走行時間短縮便益：671億円 走行経費減少便益：45億円 交通事故減少便益：69億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 14,800台/日</p> | 466 | 1.7 | <p>①象潟仁賀保道路の整備により、耐災害性が確保され、防災機能向上が期待される。 ②速達性・信頼性を確保した安定的な物流ルートの構築が期待される。 ③路線の延伸により更なる多彩な観光振興の立案が期待される。</p> | <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・日本海沿岸東北自動車道は、新潟県新潟市を起点とし、山形、秋田両県の沿岸地域を通過し、青森県青森市に至る延長約322kmの高規格幹線道路である。象潟仁賀保道路は日本海沿岸東北自動車道の一部を形成し、緊急時の代替路確保、広域ネットワーク形成による産業振興等を図るものである。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率60%（うち用地進捗率69%） 【コスト縮減等】 ・再生資材（再生砕石、再生アスファルト合材等）の活用や長尺プレキャスト製品等の採用により、コスト縮減を図る。</p> | 継続 | 道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀) |

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | 費用:C (億円) | B/C | 貨幣換算が困難な効果等 による評価 | 再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト削減等) | 対応方針 | 担当課 (担当課長名) |
|---------------------------|------|--------------|-------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------|-----|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|--------------------------------|
| | | | 便益の内訳及び主な根拠 | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | |
| 一般国道4号 白河拡幅 東北地方整備局 | 再々評価 | 148 | 403 | <p>【内訳】 走行時間短縮便益：369億円 走行経費減少便益：26億円 交通事故減少便益：7.5億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 29,100台/日</p> | 262 | 1.5 | <p>①白河拡幅の整備により、混雑緩和による円滑な交通の確保が期待される。 ②4車線化による物流の円滑化により、地域経済活性化への支援が期待される。</p> | <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道4号は、東京都中央区を起点とし、福島市、仙台市、盛岡市等の東北地方の主要都市を經由し、青森県青森市にいたる主要幹線道路で、東北の経済、文化の発展に大きな役割を果たしている重要路線である。白河拡幅は、白河市周辺の国道4号の交通混雑の解消、安全な交通の確保及び沿線環境の改善を目的とした4車線拡幅事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率88%（うち用地進捗率85%） 【コスト削減等】 ・他事業との発生土利用調整及び再生資材（再生砕石、再生アスファルト合材等）の活用により、コスト削減を図る。</p> | 継続 | 道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀) |
| 一般国道4号 伊達拡幅 東北地方整備局 | 再々評価 | 198 | 600 | <p>【内訳】 走行時間短縮便益：576億円 走行経費減少便益：19億円 交通事故減少便益：4.8億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 22,000台/日</p> | 320 | 1.9 | <p>①伊達拡幅の整備により、混雑緩和による円滑な交通の確保が期待される。 ②悪天候等による東北自動車道の通行止めが発生しても、4車線化により現道の安定的な通行の確保が期待される。</p> | <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道4号は、東京都を起点とし、郡山市、福島市、仙台市を経て、青森市に至る東北地方の産業・経済・文化の交流・連携を支える主要幹線道路である。伊達拡幅は、交通混雑の緩和、交通安全の確保、悪天候時における現道の安定的な通行の確保を目的としている。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率74%（うち用地進捗率78%） 【コスト削減等】 ・他事業との発生土利用調整及び再生資材（再生砕石、再生アスファルト合材等）の活用により、コスト削減を図る。</p> | 継続 | 道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀) |

| 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 | | | | |
| | | | | | | | | | |
| 一般国道49号 猪苗代拡幅 東北地方整備局 | 再々評価 | 129 | 246 | <p>【内訳】 走行時間短縮便益：198億円 走行経費減少便益：39億円 交通事故減少便益：8.8億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 9,300台/日</p> | 198 | 1.2 | <p>①堆雪帯の確保により、冬期の円滑な交通の確保が期待される。 ②十分な幅員が確保されることで騒音等の沿道環境の改善が期待される。</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道49号は、福島県いわき市と新潟県新潟市を結び、南東北地域の広域交流の促進及び沿線市町村の連携強化を図る主要幹線道路である。猪苗代拡幅は、猪苗代町内の国道49号の交通安全の確保及び、沿道環境の改善等を目的とした事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率88%（うち用地進捗率89%） 【コスト縮減等】 ・他事業との発生土利用調整及び再生資材（再生砕石、再生アスファルト合材等）の活用により、コスト縮減を図る。</p> | 継続 | 道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀) |
| 一般国道115号 霊山道路 東北地方整備局 | 長期間継続中 | 332 | 447 | <p>【内訳】 走行時間短縮便益：409億円 走行経費減少便益：10億円 交通事故減少便益：28億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 7,700台/日</p> | 331 | 1.4 | <p>①相馬福島道路の整備により、事前通行規制区間等の通行止めリスクが解消が期待される。 ②規格の高い道路の整備により、緊急搬送時の安定走行が期待される。</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・相馬福島道路は、東日本大震災からの早期復興を図るリーディングプロジェクトとして位置づけられている。霊山道路は、相馬福島道路（東北中央自動車道）の一部を形成し、現道の線形不良箇所等の隘路解消による信頼性確保を図るものである。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率31%（うち用地進捗率96%） 【コスト縮減等】 ・他事業との発生土利用調整及び再生資材（再生砕石、再生アスファルト合材等）の活用により、コスト縮減を図る。</p> | 継続 | 道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀) |

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | 費用:C (億円) | B/C | 貨幣換算が困難な効果等 による評価 | 再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見 込み、コスト削減等) | 対応方針 | 担当課 (担当課長名) |
|------------------------------------|------|--------------|-------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------|-----|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|--------------------------------|
| | | | 便益の内訳及び主な根拠 | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | |
| 一般国道4号 春日部古河バイ パス 関東地方整備局 | 再々評価 | 244 | 1,444 | 【内訳】 走行時間短縮便益：1,383億円 走行経費減少便益：37億円 交通事故減少便益：24億円 【主な根拠】 計画交通量 33,200～56,900台/日 | 284 | 5.1 | ①交通混雑の緩和 ・国道4号春日部古河バイパスに並行する国道4号（現道）の損失時間は、100.5千人時間/年・kmで、全国平均（26.3千人時間/年・km）の約3.8倍。 ・国道4号春日部古河バイパスの整備により、交通の転換が図られ、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 ・国道4号春日部古河バイパスに並行する国道4号（現道）の死傷事故率は、111.4件/億台・kmと全国平均（102.0件/億台・km）を上回る。 ・特に、幸手市上高野の交差点の死傷事故率は、615.3件/億台kmで全国平均（102.0件/億台km）の約6倍となっている。 ・国道4号春日部古河バイパスの整備により、現道の交通量が転換し、交通事故の減少が期待される。 ③地域活性化の支援 ・新4号国道は、地域高規格道路であり、物の流通、人の交流、地域間の交流などの活性化を促進し、地域の産業流通活動を支えている。 ・国道4号（現道）に対し、新4号国道の大型車混入率は高く、地域の産業流通活動や関東～東北の物流に寄与。 ・特に、国道4号春日部古河バイパスでは大型車混入率が51.4%と高く、また、周辺に工業団地が整備され、さらに圏央道の開通に伴うIC周辺開発が推進中であり、今後も地域の産業振興等の活性化に不可欠。 ④防災震災対策 ・国道4号は、東北自動車道とともに、関東～東北を南北に結ぶ多重性ネットワークを形成し、代替性を確保。 ・国道4号は、「第1次緊急輸送道路」に指定されており、災害時における避難・救助をはじめ、物資の輸送、諸施設の復旧など広域的な応急対策活動を行う道路として位置付け。 ・東日本大震災では、高速道路が緊急交通路に指定され、その間、国道4号は一般車両の通行を担う道路として機能。 ・また、国道4号春日部古河バイパスは、圏央道とアクセスし、更なるネットワークの多重性を形成。 ⑤広域道路ネットワークの形成 ・国道4号春日部古河バイパスは、圏央道の五霞IC（仮称）と接続。 ・圏央道の久喜白岡JCT～五霞IC（仮称）は平成25年度以降、五霞IC（仮称）～つくば中央ICが平成26年度以降にそれぞれ暫定2車線で供用予定。 ・国道4号春日部古河バイパスは、圏央道供用に伴う国道4号の交通量増加に対応するとともに、圏央道へのアクセス路線として不可欠。 | 【投資効果等の事業の必要性】 ・春日部古河バイパスは、埼玉県春日部市下柳～茨城県古河市柳橋間に計画された延長21.5kmのバイパス事業である。当該道路の整備により、春日部市、幸手市、古河市等を通過する国道4号の交通混雑緩和と地域活性化等に寄与するものである。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率28%（うち用地進捗率100%） ・平成21年度までに庄和IC北交差点～椿（南）交差点間の4.2kmを4車線化済み。 | 継続 | 道路局 国道・防災課 （課長 三浦 真紀） |

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | 費用:C (億円) | B/C | 貨幣換算が困難な効果等 による評価 | 再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見 込み、コスト削減等) | 対応方針 | 担当課 (担当課長名) |
|-----------------------------|------|--------------|-------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------|-----|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|--------------------------------|
| | | | 便益の内訳及び主な根拠 | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | |
| 一般国道6号 土浦バイパス 関東地方整備局 | 再々評価 | 338 | 1,258 | <p>【内訳】 走行時間短縮便益：1,033億円 走行経費減少便益：139億円 交通事故減少便益：86億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 31,600～46,900台/日</p> | 1,017 | 1.2 | <p>①交通混雑の緩和 ・当該区間の損失時間は122.2千人時間/年・kmであり、全国平均の約5倍である。 ・土浦バイパスの4車線化により、交通の円滑化が図られ、渋滞緩和が見込まれる。 ・また、国道125号および354号(旧国道6号)区間の損失時間は、113.5千人時間/年・km(全国平均の4倍)であり、バイパスの4車線化による更なる通過交通の転換により、現道区間の渋滞緩和も見込まれる。</p> <p>②安全安心な通行の確保 ・当該区間の死傷事故率は50.3件/億台・kmであり、全国平均の約0.5倍であるが、暫定2車線区間で200件/億台・kmを超える区間が存在。 ・並行する国道125号および354号(旧国道6号)区間の平均死傷事故率は145.3件/億台・kmと高く、バイパスの4車線化による更なる通過交通の転換により、現道区間も交通の円滑化が図られ、交通事故の減少が見込まれる。</p> <p>③地域活性化の支援 ・土浦バイパスの事業化(昭和44年)以降は、バイパス方向に居住地が広がり、また大規模施設の立地も進行している。 ・土浦バイパスの整備により、アクセス性が向上し、物流機能の強化や地域活性化に寄与する。</p> | <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・土浦バイパスは、茨城県土浦市中～土浦市中真間に計画された延長8.8kmのバイパス事業である。当該道路の整備により、並行する国道125号及び国道354号の交通渋滞の緩和、安全性の向上に加え、沿線地域の活性化に寄与するものである。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率は約77%（うち用地進捗率100%） ・昭和56年度までに全線暫定2車線で供用し、平成元年度までに約2.9kmが4車線供用済み。</p> | 継続 | 道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀) |
| 一般国道17号 高松立体 関東地方整備局 | 再々評価 | 120 | 255 | <p>【内訳】 走行時間短縮便益：239億円 走行経費減少便益：14億円 交通事故減少便益：1.6億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 37,000～52,500台/日</p> | 148 | 1.7 | <p>①交通混雑の緩和 ・立体部整備前の損失時間（平成18年度）は、265.7千人時間/年・kmだったが、立体部整備後（158.2千人時間/年・km）、損失時間が約4割減少した。 ・一般部（上り線）付近では、国道17号の車線数減少が渋滞の要因となっている。 ・一般部の整備により、国道17号の1車線規制が解除され、渋滞緩和が見込まれる。</p> <p>②安全安心な通行の確保 ・和田橋交差点の整備前の死傷事故率（H17～H19）は、500.8件/億台・kmだったが、立体部整備後（138.1件/億台・km）、死傷事故率が約7割減少した。 ・一般部の整備により、交通の円滑化による交通事故の減少が見込まれる。</p> <p>③歩行者や自転車の利便性・安全性向上 ・歩道幅員狭小区間は、歩行者に比べ自転車交通量が多く、幅員2mの歩道では、自転車等とのすれ違いが危険。また、歩道未整備区間は、側道を歩行者・自転車が通行し、安全性の確保が不十分。 ・周辺には歩道の無い細街路が点在し、歩行者・自転車が安全に通行できるルートの整備が必要。 ・歩道幅員狭小区間と歩道未整備区間の整備により、歩道の連続性や幅員が確保され、歩行者や自転車の利便性・安全性の向上が見込まれる。</p> | <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・高松立体は、群馬県高崎市宮元町～高崎市並榎町間に計画された延長1.6kmの事業である。当該道路の整備により、渋滞ポイントである和田橋交差点等の交通混雑の解消、交通事故の減少、安全で快適な歩行空間の確保に加え、地域の活性化に寄与するものである。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率93%（うち用地進捗率82%） ・立体部（L=1.1km）は平成19年度に供用済み。</p> | 継続 | 道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀) |

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | 費用:C (億円) | B/C | 貨幣換算が困難な効果等 による評価 | 再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見 込み、コスト削減等) | 対応方針 | 担当課 (担当課長名) |
|------------------------------------|------------|--------------|-------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------|-----|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|--------------------------------|
| | | | 便益の内訳及び主な根拠 | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | |
| 一般国道4号 東埼玉道路(延 伸) 関東地方整備局 | 長期間継 続中 | 134 | 725 | <p>【内訳】 走行時間短縮便益：682億円 走行経費減少便益：19億円 交通事故減少便益：24億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 12,800～18,300台/日</p> | 134 | 5.4 | <p>①交通混雑の緩和 ・東埼玉道路と並行する国道4号（新善町交差点～水角交差点）の損失時間は247.7千人時間/年・kmであり、全国平均（26.3千人時間/年・km）の約9倍。 ・東埼玉道路の整備により、交通の円滑化が図られ、渋滞の緩和が見込まれる。</p> <p>②安心安全な通行の確保 ・東埼玉道路と並行する国道4号（新善町交差点～水角交差点）では、死傷事故率が全国平均を上回る区間が点在している。（南荻島交差点付近：死傷事故率427.3件/億台・km 全国平均の約4倍） ・東埼玉道路の整備により、交通の円滑化が図られ、交通事故の減少が見込まれる。</p> <p>③開発計画等の地域振興の支援 ・東埼玉道路沿線には、越谷レイクタウンや東埼玉テクノポリスなどの様々な施設が立地しており、東埼玉テクノポリスの拡張計画も予定されている。 ・当該区間の整備は、これら開発事業を支援するとともに、周辺地域の活性化に寄与する。</p> | <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・東埼玉道路（延伸）は、埼玉県吉川市川藤～春日部市水角間に計画された延長8.7kmのバイパス事業である。当該道路の整備により、並行する国道4号の交通混雑の緩和、交通事故の減少に加え、周辺地域の活性化に寄与するものである。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率5%（うち用地進捗率1%）</p> | 継続 | 道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀) |
| 一般国道16号 入間狭山拡幅 関東地方整備局 | 再々評価 | 158 | 561 | <p>【内訳】 走行時間短縮便益：511億円 走行経費減少便益：33億円 交通事故減少便益：17億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 35,700～52,500台/日</p> | 302 | 1.9 | <p>①交通混雑の緩和 ・国道16号入間狭山拡幅の損失時間は、211.2千人時間/年・kmと、全国平均（26.3千人時間/年・km）の約8倍である。入間狭山拡幅の整備により、国道16号の交通渋滞の緩和が見込まれる。</p> <p>②安全安心な通行の確保 ・死傷事故率は116.5件/億台kmと、全国平均（102.0件/億台km）の約1.1倍となっている。 ・事業区間の2/4車線区間は歩道も未整備であり、4車線化整備により、安全・安心な歩行空間が確保される。</p> <p>③まちづくりへの支援 ・入間狭山拡幅は、入間市が都市づくりの一環として進めている「入間市駅北口土地区画整理事業」の骨格道に位置付けられ、入間狭山拡幅を中心とする道路網の体系的整備を支援する道路である。</p> | <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・入間狭山拡幅は、埼玉県入間市河原町～狭山市上奥富間に計画された延長4.6kmの拡幅事業である。当該道路の整備により、交通渋滞の緩和、安心・安全な歩行空間の確保、まちづくりへの支援に寄与するものである。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率90%（うち用地進捗率92%） ・平成5年度から平成20年度にかけ狭山市鶴ノ木～狭山市上奥富の長3.8kmが供用。残り0.8kmのうち、平成24年度に0.4kmを供用済み。</p> | 継続 | 道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀) |

| 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17号 上尾道路 関東地方整備局 | 再々評価 | 1,056 | 2,940 | <p>【内訳】 走行時間短縮便益：2,599億円 走行経費減少便益：263億円 交通事故減少便益：79億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 41,800～58,100台/日</p> | 1,252 | 2.3 | <p>①交通混雑の緩和 ・上尾道路に並行する国道17号の損失時間は、350.2千人時間/年・kmで、全国平均(26.3千人時間/年・km)の約13倍となっている。当該区間を含めた上尾道路全線(20.1km)の整備により、国道17号の交通渋滞の緩和が見込まれる。</p> <p>②圏央道へのアクセス向上 ・上尾道路の整備により、さいたま市と圏央道のアクセスが向上し、圏央道の利便性が向上する。 ・埼玉県が策定している総合計画(埼玉県5か年計画)の指標である高速道路のインターチェンジ20分到達圏域が拡大(2割増)する。</p> | <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・上尾道路は、埼玉県さいたま市西区宮前町～桶川市川田谷間に計画された延長11.0kmの事業である。当該道路の整備により、並行する国道17号の交通混雑の緩和と圏央道へのアクセス向上に寄与するものである。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率90%(うち用地進捗率97%) ・平成14年度より工事着手し、平成22年3月までに6.3kmを2/4車線で部分供用済み。 【コスト縮減等】 ・土工における残土運搬の変更や、排水構造物に新技術を活用することにより、コスト縮減を図る。 ・上尾道路が通過する江川地区において、江川低地部の湿地環境を保全するため、盛土構造から高架構造へ変更、道路排水放流のための地下貯留槽の追加、埋蔵文化財本発掘調査の追加、地質調査結果による地盤改良工の追加により事業費の増加。</p> | 継続 | 道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀) |
| 一般国道51号 北千葉拡幅 関東地方整備局 | 再々評価 | 236 | 677 | <p>【内訳】 走行時間短縮便益：610億円 走行経費減少便益：41億円 交通事故減少便益：26億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 27,000～42,600台/日</p> | 437 | 1.5 | <p>①交通混雑の緩和 ・北千葉拡幅未整備区間の損失時間は100.9千人時間/年・kmであり、全国平均(26.3千人時間/年・km)の約4倍である。 ・北千葉拡幅未整備区間の整備により、国道51号の渋滞緩和が見込まれる。</p> <p>②安全安心な通行の確保 ・北千葉拡幅未整備区間の死傷事故率は、70.9件/億台km。 ・吉岡十字路交差点の死傷事故率は、323.9件/億台kmであり、全国平均(102.0件/億台km)の約3倍である。 ・拡幅整備における中央分離帯及び右折車線の設置により、交通事故の減少が見込まれる。</p> <p>③歩行者の安全性向上 ・北千葉拡幅の未整備区間は歩道が狭い。 ・歩道が拡幅されることにより(W=3.5m)、歩行者の安全性が向上。</p> | <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・北千葉拡幅は、千葉県千葉市若葉区貝塚町～佐倉市馬渡間に計画された延長7.6kmの拡幅事業である。当該道路の整備により、国道51号の混雑緩和、交通安全の確保、道路ネットワーク機能の強化に寄与するものである。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率78%(うち用地進捗率74%) ・千葉市区間において、平成7年度に2.7km。平成21年度に1.1km。計3.8kmで4車線供用済み。</p> | 継続 | 道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀) |

| 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 |
| | | | | | | | | | | |
| 一般国道14号 亀戸小松川立体 関東地方整備局 | 再々評価 | 417 | 618 | <p>【内訳】 走行時間短縮便益：595億円 走行経費減少便益：13億円 交通事故減少便益：11億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 40,000～67,300台/日</p> | 433 | 1.4 | <p>①交通混雑の緩和 ・当該区間は、荒川や中川の渡河部であるため、河川を渡る交通が集中している。 ・また、6車線から4車線へと車線数が減少するボトルネック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366.4千人時間/年・km(H23)であり、全国平均(約26.3千人時間/年・km(H21))の約14倍。 ・亀戸小松川立体の整備により、交通の円滑化が図られ、渋滞の緩和が見込まれる。</p> <p>②安全安心な通行の確保 ・当該区間の死傷事故率は約193.7件/億台・kmであり、全国平均(約102.0件/億台・km)の約2倍。 ・特に、京葉道路と千葉街道が分合流する東小松川交差点付近では、死傷事故率が592.7件/億台・kmであり、全国平均の約6倍である。 ・亀戸小松川立体の整備により、交通の円滑化が図られ、渋滞を要因とする追突事故の減少が見込まれる。</p> <p>③良好な沿道環境の確保 ・亀戸小松川立体の整備により、高齢者や体の不自由な方、ベビーカーや車椅子を利用する方にも歩きやすい歩道を形成。 ・また、地中に電線共同溝や上下水道、ガスなどのライフラインを収容し、障害物のない快適な道路空間を形成。</p> <p>④緊急輸送道路ネットワークの強化 ・当該区間は、復旧活動に必要な車両の通行を確保するための緊急交通路に指定されている。 ・拡幅により、震災等が発生した際に、緊急輸送道路として、消防車や救急車などが消火活動、救命活動を行うスペースと緊急輸送を円滑に行うための幅員を確保することができる。 ・亀戸小松川立体の整備により、緊急車両の通行、災害物資の輸送等のための、ネットワーク強化が図られる。</p> <p>⑤部分供用による効果 ・亀戸地区では、中川新橋交差点～江戸川区小松川4丁目間がH23年2月に6車線供用された。 ・6車線供用に伴い、亀戸地区の平均旅行速度は朝ピーク時(上り線)で5.4km/h、夕方ピーク時(下り線)で13.3km/h向上。また、バスベイが整備されたことで、バスの運行もスムーズに。</p> | <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・亀戸小松川立体は、東京都江東区亀戸9丁目～江戸川区大杉1丁目間に計画された延長2.5kmの拡幅・立体事業である。当該道路の整備により、国道14号の慢性的な交通渋滞の緩和、交通事故の削減、良好な沿道環境の確保及び大規模震災時の緊急輸送路の確保に寄与するものである。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率33%(うち用地進捗率41%) ・亀戸地区において、平成22年度に平面6車線供用済み。</p> | 継続 | 道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀) |

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | 費用:C (億円) | B/C | 貨幣換算が困難な効果等 による評価 | 再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見 込み、コスト削減等) | 対応方針 | 担当課 (担当課長名) |
|-------------------------------|------|--------------|-------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------|-----|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|--------------------------------|
| | | | 便益の内訳及び主な根拠 | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | |
| 一般国道15号 蒲田駅周辺整備 関東地方整備局 | その他 | 290 | 400 | 【内訳】 走行時間短縮便益：379億円 走行経費減少便益：13億円 交通事故減少便益：8.0億円 【主な根拠】 計画交通量 47,700～52,800台/日 | 331 | 1.2 | <p>①交通混雑の緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> 蒲田駅周辺整備区間の損失時間は409.8千人時間/年・kmであり、全国平均(26.3千人時間/年・km)の約16倍。 蒲田駅周辺整備区間内の南蒲田交差点は、環状8号線と平面交差しており、さらに京浜急行空港線の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る。また羽田空港に直結している環状8号線の渋滞が緩和され、空港アクセス機能の強化が見込まれる。 <p>②安全安心な通行の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> 蒲田駅周辺整備区間の死傷事故率は367.3件/億台・kmと全国平均(102.0件/億台・km)の約4倍である。特に、南蒲田交差点の死傷事故率は、865.1件/億台・kmであり、全国平均を大きく上回っている(全国平均の約8.5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68%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。 <p>③関連事業との連携による公共交通機関の利便性向上・利用の促進、沿道環境の改善</p> <ul style="list-style-type: none"> 蒲田駅周辺整備区間周辺において、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、駅利用者の利便性が向上。 歩道部では、自転車(5,768台/日：H22センサス)と歩行者(1,870人/日：H22センサス)の分離により、歩行者の安全性・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、歩行者の安全性が向上します。 <p>④救急救命活動の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。 蒲田駅周辺整備区間周辺には、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移動時間が短縮され、救命率の改善が見込まれる。 | <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> 蒲田駅周辺整備は、東京都大田区南蒲田～東六郷間に計画された延長1.0kmの立体事業である。当該道路の整備により、国道15号と環状8号線が交差する南蒲田交差点を立体化し、並行して進められている京浜急行電鉄の連続立体交差事業による踏切の除去と合わせて蒲田地区の渋滞緩和を図るとともに、沿道環境の改善、空港アクセス機能の強化及び京急蒲田駅東口駅前広場の整備と連携して公共交通機関の利便性向上・利用促進等に寄与するものである。 <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> 事業進捗率94%(うち用地進捗率99%) 立体部は平成24年度に供用済み。 <p>【コスト削減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> 立体部供用後、安全な線形を確保するための改良および歩道整備を追加。歩道部整備着手にあたり、占用企業者との調整が整い、電線共同溝工事着手可能な環境が整ったため、電線共同溝整備を追加。 | 継続 | 道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀) |

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | 費用:C (億円) | B/C | 貨幣換算が困難な効果等 による評価 | 再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見 込み、コスト削減等) | 対応方針 | 担当課 (担当課長名) |
|-------------------------------------------|------|--------------|--------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------|-----|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|--------------------------------|
| | | | | 便益の内訳及び主な根拠 | | | | | | |
| | | | | | | | | | | |
| 一般国道1号 小田原箱根道路 関東地方整備局 | 再々評価 | 258 | 428 | <p>【内訳】 走行時間短縮便益：402億円 走行経費減少便益：23億円 交通事故減少便益：2.7億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 29,100台/日</p> | 342 | 1.3 | <p>①交通混雑の緩和 ・当該区間に並行する国道1号では、全国平均の約5倍の渋滞が発生。小田原箱根道路の整備により、国道1号の交通がバイパスに転換し、交通の円滑化が見込まれる。</p> <p>②安全安心な通行の確保 ・当該区間に並行する国道1号では、全国平均の約1.3倍の死傷事故が発生。小田原箱根道路の整備により、交通の転換が図られ、交通事故の減少や安全性の向上が見込まれる。</p> <p>③安全で快適な歩行空間の確保・沿道環境の改善 ・当該区間に並行する国道1号の渋滞時には、並行する生活道路に抜け道交通が流入し、通学路であることから、通学児童等の安全性が低下。小田原箱根道路の整備により、居住地域の環境改善、道路の機能分担の適正化が期待される。</p> | <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・小田原箱根道路は、神奈川県小田原市風祭～足柄下郡箱根町湯本間に計画された延長2.2kmのバイパス事業である。当該道路の整備により、並行する国道1号の交通混雑の抜本的解消と交通の円滑化、安全で快適な歩行空間の確保、沿道環境の改善に寄与するものである。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率89%（うち用地進捗率100%） ・平成16年度に、山崎10を除く一部区間が暫定供用（L=2.0km）。</p> <p>【コスト削減等】 ・橋梁の架設ヤードの構造変更によりコスト削減を図る。 ・近接する鉄道事業者との協議による安全対策の追加や現地の施工条件の変更による施工方法の変更による増加。</p> | 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 (神奈川県区間) 関東地方整備局 | 再々評価 | 2,300 | 4,460 | <p>【内訳】 走行時間短縮便益：4,002億円 走行経費減少便益：359億円 交通事故減少便益：99億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 11,100～63,800台/日</p> | 3,053 | 1.5 | <p>①交通混雑の緩和 ・横浜・川崎市内の国道357号に並行する主要幹線道路（国道1号、15号、16号、産業道路）の損失時間は、310.4千人時間/年・kmと全国平均（約26.3千人時間/年・km）の約12倍。国道357号の整備により、内陸部の交通が臨海部に転換され、内陸部の混雑緩和が見込まれる。</p> <p>②地域開発の強化 ・国道357号が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」や「羽田空港の再拡張事業」、国際コンテナ戦略港湾である京浜港のコンテナターミナルの整備や京浜臨海部ライフイノベーション国際戦略総合特区などの地域開発が進行中。今後、地域開発の進展により、湾岸地域のヒトの移動やモノの輸送の増加が見込まれる。国道357号の整備により、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、地域開発の強化が図られる。また、災害時には防災拠点とのアクセスを確保するとともに、内陸部の交通の代替路線としてリダンダンシーが確保されることが期待される。</p> <p>③港湾整備事業の支援 ・国道357号が通過する東京湾臨海部には大型貨物車の搬出入の多い物流施設が多数立地している。今後、横浜港における海上コンテナ貨物量はさらに増加し、平成27年には平成22年の1.3倍と想定。南本牧ふ頭では、平成26年春の供用を目指したMC-3地区が整備中であり、MC-4地区の供用も計画。このため、取扱貨物量の増加に伴う交通需要の増加が見込まれる。国道357号の整備により、横浜港や川崎港の経済活動の支援や物流の効率化が期待される。</p> | <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・東京湾岸道路（神奈川県区間）は、神奈川県川崎市川崎区東扇島～横須賀市夏島間に計画された延長25.3kmの事業である。当該道路の整備により、内陸部の交通混雑緩和に加え、湾岸地域に立地する諸都市、諸施設の機能の効率化に寄与するものである。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率51%（うち用地進捗率92%） ・昭和55年度の磯子～夏島区間の一部暫定供用を皮切りに、延長14.4kmで暫定供用済み。</p> | 継続 | 道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀) |

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | 費用:C (億円) | B/C | 貨幣換算が困難な効果等 による評価 | 再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見 込み、コスト削減等) | 対応方針 | 担当課 (担当課長名) |
|----------------------------------------------------------------------|------|--------------|-------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------|-----|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|--------------------------------|
| | | | 便益の内訳及び主な根拠 | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | |
| 一般国道468号 首都圏中央連絡 自動車道 (金沢～戸塚) 関東地方整備局 東日本高速道路 株式会社 | 再々評価 | 4,300 | 6,041 | 【内訳】 走行時間短縮便益：5,259億円 走行経費減少便益：508億円 交通事故減少便益：275億円 【主な根拠】 計画交通量 13,800～60,600台/日 | 3,921 | 1.5 | ①交通の流れの適正化 ・東名高速と、東京湾岸地域を連絡強化するため、 広域ネットワークを形成。 ・県内では、横浜市を中心に交通渋滞が発生してい るとともに、国道1号・環状4号では全国平均に比べ て事故も多く、本事業の整備により、国道1号、環状 4号の交通渋滞の緩和、交通事故の減少が見込まれ る。 ②物流・都市拠点の連絡強化 ・国際コンテナ戦略港湾に選定された横浜港の物流 を支える高速ネットワークは、圏央道の供用で時間 短縮が見込まれる。 ③安全・安心な国土づくり ・津波が大きい地震が発生し、湾岸部が浸水被災し た場合、湾岸部の救援ルートの確保が可能（迅速な 道路啓開、非常時の迂回機能の発現） | 【投資効果等の事業の必要性】 ・首都圏中央連絡自動車道（圏央道）は、東京 都心から半径およそ40～60kmの位置に計画さ れ、3環状9放射道路ネットワークの一部を形成 する延長約300kmの高規格幹線道路。圏央道 （金沢～戸塚）は、圏央道の役割に加え、横浜 都心から概ね半径10～15kmの位置に計画された 横浜環状道路の一部であり、横浜市南部地域の 混雑緩和、地域拠点間の連絡強化、周辺地域の 活性化を目的とした延長8.9kmの自動車専用道 路である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率25%（うち用地進捗率74%） | 継続 | 道路局 国道・防災課 （課長 三浦 真紀） |
| 地域高規格道路 上越魚沼地域振 興快速道路 一般国道18号 上新バイパス 北陸地方整備局 | 再々評価 | 944 | 4,075 | 【内訳】 走行時間短縮便益：3,373億円 走行経費減少便益：596億円 交通事故減少便益：105億円 【主な根拠】 計画交通量 11,500～41,100台/日 | 1,911 | 2.1 | ①新幹線駅である上越駅（仮称）へのアクセス向上 ・上越地域唯一の新幹線新駅がH26年度開業予定であ り、新幹線駅へのアクセス性が期待される。 ②直江津港へのアクセス向上 ・直江津港から関東及び長野・東海方面へのアクセ ス性が期待される。 ③物流等の支援 ・周辺地域では、大型小売店舗の立地や土地区画整 理事業、総合運動公園などの開発が進んでおり、物 流や地域開発を支援することが期待される。 ④日常生活圏の中心都市である上越市へのアクセス 向上 ・上越市と妙高市間のアクセス性が向上し、通勤・ 通学等の利便性が期待される。 ⑤主要な観光地へのアクセス向上 ・沿道の観光施設の更なる集客や、信越観光圏整備 計画の支援に寄与することが期待される。 ⑥第三次医療施設（新潟県立中央病院）へのアクセ ス向上 ・第3次医療施設への搬送時間が短縮され、救命率の 向上に寄与することが期待される。 ⑦緊急輸送道路としての信頼性向上 ・上信越自動車道の代替ルートとしてリダンダン シー機能を発揮することが期待される。 ⑧冬期間におけるスムーズな交通の確保 ・降積雪による登坂不能車発生時等の渋滞を緩和 し、積雪期の円滑な交通を確保することが期待され る。 | 【投資効果等の事業の必要性】 ・国道18号上新バイパスは、「交通混雑の緩和 と、交通事故の低減」「広域幹線ネットワー クの強化」などを目的とした延長24.6kmの4車線 のバイパス事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・上越市岡原交差点～今池交差点間延長1.7km については、平成25年度の4車線供用を目指し 工事を推進する。残る事業については、交通状 況を勘案し、関係機関と調整を図りながら行 う。 【コスト削減等】 ・施工にあたっては、新技術の活用や建設発生 土の転用などにより、コスト削減に努めてい く。 | 継続 | 道路局 国道・防災課 （課長 三浦 真紀） |

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | 費用:C (億円) | B/C | 貨幣換算が困難な効果等 による評価 | 再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見 込み、コスト削減等) | 対応方針 | 担当課 (担当課長名) |
|-------------------------------|------|--------------|--------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------|-----|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|--------------------------------|
| | | | | 便益の内訳及び主な根拠 | | | | | | |
| | | | | | | | | | | |
| 一般国道49号 水原バイパス 北陸地方整備局 | 再々評価 | 350 | 533 | <p>【内訳】 走行時間短縮便益：407億円 走行経費減少便益：84億円 交通事故減少便益：41億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 19,700～25,100台/日</p> | 333 | 1.6 | <p>①物流の支援 ・物流の効率化や東部産業団地への企業立地のさらなる促進など、地域産業の活性化に寄与することが期待される。</p> <p>②路線バスの利便性向上 ・新潟駅方面をはじめ多くの路線バスが運行しており、市民の移動利便性向上が期待される。</p> <p>③通勤などの日常生活の利便性向上 ・新潟市中心部への通勤時間が短縮するとともに、現道から通過交通が排除されることで、現道利用者の利便性の向上が期待される。</p> <p>④救急搬送の支援 ・第三次医療施設である新潟市民病院などへの救急搬送時間が短縮し、救急搬送を支援することが期待される。</p> <p>⑤沿道環境の改善 ・通過交通がバイパスに転換することで、安全性の向上や騒音の低下などの沿道環境の改善が期待される。</p> <p>⑥緊急輸送道路としての機能向上 ・水原バイパスは高盛土構造で計画されており、阿賀野川氾濫時においても冠水せず緊急輸送道路としての機能向上が図られる。また、磐越道が事故や気象等の要因により通行止めとなった際は、代替ルートとして大きな役割が期待される。</p> <p>⑦阿賀野市のまちづくり支援 ・阿賀野市総合計画において、水原バイパスの整備促進が掲げられており、水原バイパスの整備により、阿賀野市のまちづくりを支援することが期待される。</p> | <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・国道49号水原バイパスは、「交通混雑の緩和」や「交通事故の低減」や「広域ネットワークの機能強化」等を目的とした延長8.1kmの4車線のバイパス事業である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・早期のバイパスの暫定2車線供用に向けて、埋蔵文化財調査・改良工事・橋梁工事を推進する。残る事業については、交通状況を勘案し、関係機関と調整を図りながら行う。</p> <p>【コスト削減等】 ・当該事業は、一部区間を低盛土構造とするなど、用地取得を極力少なくした道路構造となっている。</p> <p>・施行にあたっては、建設発生土の有効活用等により、コスト削減を考慮していく。</p> | 継続 | 道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀) |
| 一般国道8号 入善黒部バイパス 北陸地方整備局 | 再々評価 | 862 | 1,107 | <p>【内訳】 走行時間短縮便益：922億円 走行経費減少便益：146億円 交通事故減少便益：38億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 18,500～33,300台/日</p> | 996 | 1.1 | <p>①北陸新幹線新黒部駅（仮称）へのアクセス向上 ・富山県東部地域唯一の新幹線新駅である新黒部駅（仮称）へのアクセス性の向上が期待される。</p> <p>②国際拠点港湾伏木富山港へのアクセス向上 ・入善町や黒部市の工業施設から伏木富山港へのアクセス性の向上が期待される。</p> <p>③日常生活圏の各市町村間の連携を強化 ・日常生活圏内の各市町村間のアクセスが向上（黒部市役所、魚津市役所、入善町役場）。</p> <p>④主要な観光地へのアクセス向上 ・主要観光地へのアクセス性や回遊性の向上が期待される。</p> <p>⑤救急医療施設への命の道としてのアクセス向上 ・救急医療施設（黒部市民病院）への搬送時間が短縮し、救命率の向上に寄与することが期待される。</p> <p>⑥緊急輸送道路としての役割 ・国道8号の緊急輸送道路としての信頼性向上が期待される。</p> <p>⑦騒音の低減 ・国道8号の騒音が低下し、沿道環境の改善が期待される。</p> <p>⑧周辺企業等のアクセス利便性の向上 ・事業区間周辺の産業拠点へのアクセス性が向上し、物流効率化及び文化活動の支援が期待される。</p> | <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・国道8号入善黒部バイパスは、「交通渋滞の緩和」、「広域幹線ネットワーク充実強化」などを目的とした、延長16.1kmの4車線のバイパス事業である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・黒部市古御堂～魚津市江口間は、北陸新幹線の開業（平成26年度予定）を勘案し、早期のバイパス区間の暫定2車線供用に向け、埋蔵文化財調査、道路改良及び橋梁工事を推進する。残る事業については、交通状況を勘案し、関係機関と調整を図りながら行う。</p> <p>【コスト削減等】 ・施工にあたっては、新技術、JR北陸新幹線工事での現場発生残土の有効活用等により、コスト削減を考慮している。</p> | 継続 | 道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀) |

| 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8号 小松バイパス 北陸地方整備局 | 長期間継続中 | 80 | 827 | <p>【内訳】 走行時間短縮便益：721億円 走行経費減少便益：75億円 交通事故減少便益：31億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 27,200～38,700台/日</p> | 136 | 6.1 | <p>①日常生活圏の各都市間の連携強化 ・日常生活圏都市間の所要時間が短縮され利便性が向上することが期待される。</p> <p>②物流の円滑化 ・広域幹線ネットワークの強化が図られ、地域産業のさらなる活性化が期待される。</p> <p>③主要な観光地へのアクセス向上 ・多くの観光地へのアクセス性や周遊性の向上が期待される。</p> <p>④緊急輸送道路としての機能向上 ・災害に強い道路ネットワークのさらなる強化が期待される。</p> <p>⑤地域連携プロジェクトの支援 ・石川県の道路整備における長期構想を支援する。</p> | <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・国道8号小松バイパスは、「交通混雑の解消」「交通事故の低減」「広域幹線ネットワークの強化」を主な目的とした延長15.6kmの4車線化整備事業である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・平成24年度に八幡IC～東山IC間及び、平成27年度に東山IC～粟津IC間の4車線化供用を目指す。残る事業については、交通状況を勘案し、関係機関と調整を図りながら行う。</p> <p>【コスト縮減等】 ・施工にあたっては、建設発生土の有効活用等により、コスト縮減を図っていく。</p> | 継続 | 道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀) |
| 一般国道159号 七尾バイパス 北陸地方整備局 | 再々評価 | 240 | 281 | <p>【内訳】 走行時間短縮便益：218億円 走行経費減少便益：41億円 交通事故減少便益：22億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 18,600～23,800台/日</p> | 237 | 1.2 | <p>①大規模道路事業との連携 ・能越自動車道の七尾IC（仮称）と七尾市街地や金沢市方面との円滑な交通の確保が図られる。</p> <p>②日常生活圏中心都市へのアクセス向上 ・日常生活圏都市間の所要時間が短縮され利便性が向上することが期待される。</p> <p>③重要港湾七尾港からの物流円滑化 ・金沢方面から七尾港へのアクセス性が向上し、物流円滑化が期待される。</p> <p>④主要な観光地へのアクセス向上 ・主要観光施設へのアクセス性や、イベント時の集客向上による地域活性化が期待される。</p> <p>⑤第三次救急医療施設へのアクセス向上 ・能登地域唯一の第三次救急医療施設への30分圏域の拡大が見込まれる。</p> <p>⑥緊急輸送道路の強化 ・災害に強い道路ネットワークが形成され、能越自動車道と一体となった緊急輸送道路としての機能強化が期待される。</p> <p>⑦地域連携プロジェクト（石川県長期構想）の支援 ・石川県の道路整備における長期構想を支援する。</p> | <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・国道159号七尾バイパスは、「交通混雑の解消」「交通事故の低減」「能越自動車道七尾水見道路へのアクセス向上」を主な目的とした延長4.3kmの事業である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・平成26年度に七尾市古府町～同市下町間の暫定2車線供用を目指す。残る事業については、交通状況を勘案し、関係機関と調整を図りながら行う。</p> <p>【コスト縮減等】 ・施工にあたっては、建設発生土の有効活用等により、コスト縮減を図っていく。</p> | 継続 | 道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀) |

| 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 | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | |
| 中部縦貫自動車 道 一般国道158号 永平寺大野道路 近畿地方整備局 | 再々評価 | 1,290 | 2,205 | <p>【内訳】 走行時間短縮便益:1.862億円 走行経費減少便益:248億円 交通事故減少便益:96億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 18,800台/日</p> | 1,540 | 1.4 | <p>①高速交通ネットワークの形成 ・大野市～名古屋市の所要時間が短縮。 ②災害時の代替路の確保 ・豪雨や豪雪により通行止めが発生する国道8号と北 陸自動車道の広域的な代替路を確保。 ・原発災害時における広域避難路として機能。 ③災害時の安定した交通路の確保 ・一般国道158号の事前通行規制区間(連続降雨量 140mm)および集中豪雨等による通行止時の安定した 交通路の確保。 ④高度医療施設へのアクセス向上 ・勝山市～第三次医療施設(福井県立病院)への所要 時間が短縮。 ・大野市～三次医療施設(福井県立病院)への所要時 間短縮。 ・道路線形改善による走行性向上により、患者の負 担軽減に寄与。 ⑤主要観光地へのアクセス向上 ・沿線へのアクセス性向上により観光客の増加が見 込まれる(大本山永平寺観光客入込数:約58万人/ 年) ⑥日常活動圏の中心都市である勝山市へのアクセス 向上 ・福井市～勝山市</p> | <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・永平寺大野道路は延長約160kmにわたる中部 縦貫自動車道の一部を構成し、大野市中津川か ら福井市玄正島町に至る26.4kmの自動車専用道 路であり、高速交通ネットワークの形成、災害 時の代替路の確保、災害時の安定した交通路の 確保、高度医療機関へのアクセス向上、地域の 活性化を図ることを目的に計画された高規格幹 線道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・現在までに11.1km(暫定2車線)供用済みで あり、用地取得は約97%完了。今後残る区間の 工事進捗を図る。 【コスト縮減等】 ・事業実施にあたり、新技術・新工法の活用等 によりコスト縮減に努める。</p> | 継続 | 道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀) |
| 一般国道18号 長野東バイパス 関東地方整備局 | 再々評価 | 160 | 210 | <p>【内訳】 走行時間短縮便益:165億円 走行経費減少便益:28億円 交通事故減少便益:16億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 20,700～22,600台/日</p> | 154 | 1.4 | <p>①交通混雑の緩和 ・国道18号現道の損失時間は、244千人時間/年・km 全国平均の約9倍の渋滞が発生。長野東バイパスの整 備により、国道18号の交通がバイパスに転換し、交 通の円滑化が見込まれる。 ②安全安心な通行の確保 ・国道18号現道の死傷事故率は163件/億台・kmであ り、全国平均の約1.6倍の死傷事故が発生。長野東バ イパスの整備により、交通の転換が図られ、交通事 故の減少や安全性の向上が見込まれる。 ③地域産業の活性化の支援 ・長野東バイパスの整備により、周辺の工業団地や 企業、インターチェンジへのアクセス性が向上し、 地域産業の活性化が期待される。</p> | <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・長野東バイパスは、長野県長野市北長池～長 野市柳原間に計画された延長2.8kmのバイパス 事業である。当該道路の整備により、並行する 国道18号の交通混雑の緩和及び安全安心な通行 の確保に寄与するものである。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率44%(うち用地進捗率96%)</p> | 継続 | 道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀) |

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | 費用:C (億円) | B/C | 貨幣換算が困難な効果等 による評価 | 再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見 込み、コスト削減等) | 対応方針 | 担当課 (担当課長名) |
|------------------------------------|--------|--------------|-------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------|-----|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|--------------------------------|
| | | | 便益の内訳及び主な根拠 | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | |
| 一般国道18号 野尻IC関連 関東地方整備局 | 再々評価 | 250 | 389 | <p>【内訳】 走行時間短縮便益：337億円 走行経費減少便益：46億円 交通事故減少便益：5.7億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 3,200～10,900台/日</p> | 299 | 1.3 | <p>①冬期の旅行速度の低下 ・国道18号の当該区間は、冬期の旅行速度の低下が著しく、交通の円滑性が損なわれている。当該区間は、通学路の約4割で歩道が未設置。特に冬期は、行き場を失った積雪が歩行空間を覆い、歩行者は車道の通行を強いられ、地元からも安全性向上に対する要望が強い</p> <p>②安全安心な通行の確保 ・国道18号現道の死傷事故率は、200件/億台キロを超える区間が存在。交通の円滑化による交通事故の減少、歩行空間の安全・快適性の向上が見込まれる。</p> <p>③交通混雑の緩和 ・信濃町では国道18号周辺に、野尻湖や黒姫高原等多くの観光地が存在し、年間で人口の約106倍の観光客が訪れる。観光入込がピークとなる8月の休日では、国道18号で渋滞が発生し、地域住民の生活移動にも支障が生じる。野尻IC関連の整備により、観光産業の活性化や地域住民の生活移動の円滑化が図られる。</p> <p>④上越自動車道の代替路 ・国道18号の当該区間に並行する上信越道では事故による通行止めが多数発生しており、野尻IC関連の整備により、上信越道通行止め時の代替路としての機能も期待される。</p> | <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・野尻IC関連は、長野県上水内郡信濃町古間～信濃町野尻間に計画された延長8.7kmのバイパス事業である。当該道路の整備により、上水内郡信濃町の冬期における安全かつ円滑な交通流の確保および交通混雑の緩和に寄与するものである。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率52%（うち用地進捗率46%） ・平成6年度より工事に着手し、現在までに延長3.3kmが供用済。</p> | 継続 | 道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀) |
| 一般国道18号 坂城更埴バイパス(延伸) 関東地方整備局 | 長期間継続中 | 69 | 173 | <p>【内訳】 走行時間短縮便益：166億円 走行経費減少便益：4.3億円 交通事故減少便益：2.7億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 8,100～15,200台/日</p> | 70 | 2.5 | <p>①交通混雑の緩和 ・国道18号の損失時間は141千時間/年・kmであり、全国平均の約5倍であり、坂城更埴バイパス(延伸)の整備により、国道18号の交通がバイパスに転換し、交通の円滑化が見込まれる。</p> <p>②安全な通行の確保 ・国道18号の死傷事故率は111件/億台・kmであり、全国平均の約1.1倍であり、坂城更埴バイパス(延伸)の整備により、国道18号の交通がバイパスに転換し、交通の安全性の向上が見込まれる。</p> <p>③救急医療への支援 ・坂城更埴バイパス(延伸)の整備により、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。</p> | <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・坂城更埴バイパス(延伸)は、長野県千曲市稲荷山～長野市篠ノ井塩崎間に計画された延長2.6kmのバイパス事業である。当該道路の整備により、並行する国道18号および周辺道路における交通渋滞の緩和、交通事故の減少、救急医療施設へのアクセス性向上に寄与するものである。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率17%（うち用地進捗率33%）</p> | 継続 | 道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀) |

| 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474号 三遠南信自動車 道飯橋道路 中部地方整備局 | 再々評価 | 1,354 | 2,011 | <p>【内訳】 走行時間短縮便益：1,826億円 走行経費減少便益：158億円 交通事故減少便益：27億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 7,500台/日</p> | 1,499 | 1.3 | <p>①円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・利便性の向上が期待できるバス路線（信南交通）が存在する。 ②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する。 ・隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する。 ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる。 ③個性ある地域の形成 ・地域連携プロジェクトを支援する。 ・主要な観光地（天龍峡・天竜川下り等）へのアクセス向上が期待される。 ④安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設（飯田市立病院）へのアクセス向上が見込まれる。 ⑤災害への備え ・第一次緊急輸送道路として位置づけられている。 ・緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する。 ・現道等の事前通行規制区間を解消する。 ⑥地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑦生活環境の改善・保全 ・NO2排出の削減が見込まれる。 ・SPM排出の削減が見込まれる。</p> | <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道474号三遠南信自動車道飯橋道路は、長野県飯田市山本から下伊那郡喬木村氏乗に至る延長22.1kmの自動車専用道路であり、広域ネットワークの構築、災害に強い道路機能の確保、救急医療活動の支援、地域活性化の支援を主な目的として事業を推進しています。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率は59%、用地取得率は83%（平成23年度末）。 ・天龍峡IC～龍江IC〔仮称〕間（L=4.0km）は平成27年度、龍江IC〔仮称〕～飯田東IC〔仮称〕間（L=3.4km）は平成29年度の供用を予定。 【コスト縮減等】 ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進する。</p> | 継続 | 道路局 国道・防災課 （課長 三浦 真紀） |

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | 費用:C (億円) | B/C | 貨幣換算が困難な効果等 による評価 | 再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見 込み、コスト削減等) | 対応方針 | 担当課 (担当課長名) |
|------------------------------------------------------------|------|--------------|-------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------|--------------|-----|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|--------------------------------|
| | | | 便益の内訳及び主な根拠 | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | |
| 一般国道474号 三遠南信自動車 道 青崩峠道路 中部地方整備局 | 再々評価 | 480 | 873 | 【内訳】 走行時間短縮便益：769億円 走行経費減少便益：90億円 交通事故減少便益：14億円 【主な根拠】 計画交通量 2,700台/日 | 418 | 2.1 | ①円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ②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 ルートを構成する。 ・隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡 する路線を構成する。 ・現道等における交通不能区間を解消する。 ・現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消 する。 ③個性ある地域の形成 ・地域連携プロジェクトを支援する。 ・主要な観光地（遠山温泉郷等）へのアクセス向上 が期待される。 ④安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設（飯田市立病院）へのアクセス向上 が見込まれる。 ⑤災害への備え ・近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1～2 箇所の道路寸断で孤立化する集落を解消する。 ・第一次緊急輸送道路として位置づけられている。 ・緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回 を強いられる区間の代替路線を形成する。 ・現道等の特殊通行規制区間を解消する。 ⑥地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑦生活環境の改善・保全 ・NO2排出の削減が見込まれる。 ・SPM排出の削減が見込まれる。 | 【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道474号三遠南信自動車道青崩峠道路 は、長野県飯田市南信濃和田から静岡県浜松市 天龍区水窪町奥領家に至る延長13.1kmの自動車 専用道路であり、そのうち長野県飯田市南信濃 八重河内から静岡県浜松市天竜区水窪町奥領家 に至る延長5.9kmを当面整備区間として、広域 ネットワークの構築、災害に強い道路機能の確 保、救急医療活動の支援、地域活性化の支援を 主な目的として事業を推進しています。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率は12%、用地取得率は17%（平成23 年度末）。 ・小嵐IC〔仮称〕～水窪北IC〔仮称〕間 （L=5.9km）は早期供用を目指す。 【コスト削減等】 ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新た なコスト削減に努めながら事業を推進する。 | 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 坂祝バイパス 中部地方整備局 | 再々評価 | 508 | 983 | 【内訳】 走行時間短縮便益：842億円 走行経費減少便益：107億円 交通事故減少便益：34億円 【主な根拠】 計画交通量 26,400台/日 | 564 | 1.7 | ①円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・現道等の旅行速度の改善が期待される。 ・特急停車駅（JR美濃太田駅等）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 ・地域高規格道路の位置づけあり。 ③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。 ・緊急輸送道路が通行止めになった場合に大幅な迂 回を強いられる区間の代替路線を形成する。 ・現道等の防災点検における通行規制等が解消され る。 ④地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑤生活環境の改善・保全 ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。 ・騒音レベルの夜間要請限度超過の改善が期待され る。 | 【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道21号坂祝バイパスは、岐阜県加茂郡 坂祝町大針から各務原市鵜沼東町に至る延長 7.6kmのバイパスであり、交通渋滞の緩和、災 害に強い道路機能の確保、地域経済活性化の支 援を主な目的として事業を推進しています。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率は55%。用地取得率は96%。（平成 23年度末） ・大針IC～勝山IC間（L=3.3km）は、平成27年 度の暫定2車線供用を予定。 【コスト削減等】 ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新た なコスト削減に努めながら事業を推進してい く。 | 継続 | 道路局 国道・防災課 （課長 三浦 真紀） |

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | 費用:C (億円) | B/C | 貨幣換算が困難な効果等 による評価 | 再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見 込み、コスト削減等) | 対応方針 | 担当課 (担当課長名) |
|----------------------------------------------------|------|--------------|-------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------|-----|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|--------------------------------|
| | | | 便益の内訳及び主な根拠 | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | |
| 地域高規格道路 高山下呂連絡道 一般国道41号 石浦バイパス 中部地方整備局 | 再々評価 | 425 | 479 | 【内訳】 走行時間短縮便益：394億円 走行経費減少便益：69億円 交通事故減少便益：16億円 【主な根拠】 計画交通量 16,200台/日 | 367 | 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。 ・利便性の向上が期待できるバス路線（濃飛バス）が存在する。 ②物流効率化の支援 ・農林水産業を主体とする地域において農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる。 ③国土・地域ネットワークの構築 ・地域高規格道路の位置づけあり。 ・日常生活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 ・主要な観光地（高山市等）へのアクセス向上が期待される。 ⑤安全で安心できる暮らしの確保 ・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 ・第一次緊急輸送道路として位置づけられている。 ・緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する。 ・現道等の防災点検箇所が解消される。 ⑦地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑧生活環境の改善・保全 ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。 | 【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道41号石浦バイパスは、岐阜県高山市久々野町から岐阜県高山市千島町に至る延長9.2kmのバイパスであり、冬期交通の安全性・信頼性の向上、交通事故の削減、救急医療活動の支援を主な目的として事業を推進しています。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率9%、用地取得率44%（平成23年度末） ・高山市久々野町久々野～高山市一之宮町間（L=4.7km）は、早期2車線供用を目指す。 ・高山市一之宮町～高山市千島町（L=4.5km）は、早期暫定2車線供用を目指す。 【コスト削減等】 ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト削減に努めながら事業を推進していく。 | 継続 | 道路局 国道・防災課 （課長 三浦 真紀） |
| 地域高規格道路 静岡東西道路 一般国道1号 静岡バイパス 中部地方整備局 | 再々評価 | 1,600 | 2,569 | 【内訳】 走行時間短縮便益：2,012億円 走行経費減少便益：397億円 交通事故減少便益：160億円 【主な根拠】 計画交通量 58,200台/日 | 1,829 | 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。 ・現道等の旅行速度が改善される。 ②物流効率化の支援 ・港湾（清水港）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 ・地域高規格道路として位置づけがある。 ④個性ある地域の形成 ・拠点開発プロジェクトの支援が期待される。 ⑤安全で安心できる暮らしの確保 ・三次医療施設（静岡赤十字病院）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として位置づけられている。 ・緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する。 ⑦地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑧生活環境の改善・保全 ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。 ⑨他のプロジェクトとの関係 ・道路の整備に関するプログラムまたは都市計画道路整備プログラムに位置づけられている。 | 【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道1号静岡バイパスは、静岡県静岡市清水区興津東町から同市駿河区丸子二軒家に至る延長24.2kmのバイパスであり、交通渋滞の緩和、物流効率化の支援、交通事故の削減、災害に強い道路機能の確保を主な目的として事業を推進しています。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率は52%、用地取得率は98%（平成23年度末） ・鳥坂IC～千代田上土IC間（L=2.8km）及び羽鳥IC～牧ヶ谷IC間（L=0.5km）は、平成26年度の4車線供用を予定。 ・牧ヶ谷IC～丸子IC間（L=3.0km）は、平成30年度の4車線供用を予定。 【コスト削減等】 ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト削減に努めながら事業を推進していく。 | 継続 | 道路局 国道・防災課 （課長 三浦 真紀） |

| 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474号 三遠南信自動車 道 (佐久間道路・ 三遠道路) 中部地方整備局 | 再々評価 | 1,500 | 1,773 | 【内訳】 走行時間短縮便益：1,572億円 走行経費減少便益：147億円 交通事故減少便益：54億円 【主な根拠】 計画交通量 9,500台/日 | 1,572 | 1.1 | ①円滑なモビリティの確保 ・ 現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・ 新幹線駅（JR浜松駅）へのアクセス向上が期待される。 ・ 空港（富士山静岡空港）へのアクセス向上が期待される。 ②物流効率化の支援 ・ 御前崎港等へのアクセス向上が期待される。 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が構成される。 ・ 日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線が構成される。 ・ 現道等における大型車のすれ違い困難区間が解消される。 ・ 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が期待される。 ④個性ある地域の形成 ・ 地域連携プロジェクトの支援が期待される。 ・ 主要な観光地（鳳来寺山）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 ・ 第三次救急医療施設（聖隷三方原病院）へのアクセス向上が期待される。 ⑥安全な生活環境の確保 ・ 死傷事故率500件/億台km以上である区間の安全性の向上が期待できる。 ⑦災害への備え ・ 第二次緊急輸送道路としての位置づけられている。 ・ 緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する。 ・ 現道等の事前通行規制区間を解消する。 ⑧地球環境の保全 ・ CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑨生活環境の改善・保全 ・ NO2排出量の削減が見込まれる。 ・ SPM排出量の削減が見込まれる。 | 【投資効果等の事業の必要性】 ・ 一般国道474号三遠南信自動車道佐久間道路・三遠道路は静岡県浜松市天竜区佐久間町川合から静岡県浜松市北区引佐町東黒田に至る延長27.9kmの自動車専用道路であり、広域ネットワークの構築、災害に強い道路機能の確保、救急医療活動の支援、地域活性化の支援を主な目的として事業を推進しています。 【事業の進捗の見込み】 ・ 事業進捗率は58%。用地取得率は92%。（平成23年度末） ・ 佐久間IC〔仮称〕～東栄IC〔仮称〕間（L=6.9km）は、平成30年度の供用を予定。 【コスト縮減等】 ・ 技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進していく。 | 継続 | 道路局 国道・防災課 （課長 三浦 真紀） |

| 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 |
| | | | | | | | | | | |
| 地域高規格道路 豊橋浜松道路 一般国道23号 豊橋東バイパス 中部地方整備局 | 再々評価 | 489 | 4,163 | <p>【内訳】 走行時間短縮便益：3.876億円 走行経費減少便益：284億円 交通事故減少便益：3.5億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 45,600台/日</p> | 589 | 7.1 | <p>①円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・現道等の旅行速度の改善が期待される。 ・利便性の向上が期待できるバス路線（豊鉄バス等）が存在する。 ・空港（中部国際空港）へのアクセス向上が見込まれる。 ②物流効率化の支援 ・三河港へのアクセス向上が見込まれる。 ③都市の再生 ・市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携がある。 ④国土・地域ネットワークの構築 ・地域高規格道路の位置づけがある。 ⑤個性ある地域の形成 ・拠点開発プロジェクトを支援する。 ・主要な観光地（ラグーナ蒲郡）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 ・三次医療施設（豊橋市民病院）へのアクセス向上が見込まれる。 ⑦災害への備え ・第一次緊急輸送道路として位置づけられている。 ・緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する。 ⑧地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑨生活環境の改善・保全 ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。</p> | <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道23号豊橋東バイパスは、愛知県豊橋市東細谷町から愛知県豊橋市野依町に至る延長9.2kmのバイパスであり、交通渋滞の緩和、物流効率化の支援、災害に強い道路機能の確保を主な目的として事業を推進しています。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率は83%。用地取得率は約100%。（平成23年度末） ・東細谷IC（仮称）～細谷IC間（L=2.5km）は、平成24年度の暫定2車線供用を予定。 【コスト削減等】 ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト削減に努めながら事業を推進していく。</p> | 継続 | <p>道路局 国道・防災課 （課長 三浦 真紀）</p> |

| 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 |
| | | | | | | | | | | |
| 地域高規格道路 名豊道路・豊橋 浜松道路 一般国道23号 豊橋バイパス 中部地方整備局 | 再々評価 | 1,662 | 14,149 | <p>【内訳】 走行時間短縮便益：13,275億円 走行経費減少便益：850億円 交通事故減少便益：23億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 56,000台/日</p> | 2,371 | 6.0 | <p>①円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・現道等の旅行速度の改善が期待される。 ・利便性の向上が期待できるバス路線（豊鉄バス等）が存在する。 ・空港（中部国際空港）へのアクセス向上が見込まれる。 ②物流効率化の支援 ・三河港へのアクセス向上が見込まれる。 ③都市の再生 ・市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携がある。 ④国土・地域ネットワークの構築 ・地域高規格道路の位置づけがある。 ⑤個性ある地域の形成 ・拠点開発プロジェクトを支援する。 ・主要な観光地（ラグーナ蒲郡）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 ・三次医療施設（豊橋市民病院）へのアクセス向上が見込まれる。 ⑦災害への備え ・第一次緊急輸送道路として位置づけられている。 ・緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する。 ⑧地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑨生活環境の改善・保全 ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。</p> | <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道23号豊橋バイパスは、愛知県豊橋市野依町から愛知県豊川市為当町に至る延長17.6kmのバイパスであり、交通渋滞の緩和、物流効率化の支援、災害に強い道路機能の確保を主な目的として事業を推進しています。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率は76%。用地取得率は約100%。（平成23年度末） ・豊橋港IC～前芝IC（仮称）間（L=7.2km）は平成24年度に完成4車線供用を予定。 ・前芝IC（仮称）～東三河IC（仮称）間（L=4.2km）は平成24年度に暫定2車線供用を予定。 【コスト削減等】 ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト削減に努めながら事業を推進していく。</p> | 継続 | <p>道路局 国道・防災課 （課長 三浦 真紀）</p> |

| 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 | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | |
| 地域高規格道路 名豊道路 一般国道23号 蒲郡バイパス 中部地方整備局 | 再々評価 | 1,048 | 3,465 | 【内訳】 走行時間短縮便益：3,245億円 走行経費減少便益：217億円 交通事故減少便益：2.7億円 【主な根拠】 計画交通量 52,900台/日 | 964 | 3.6 | ①円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・利便性の向上が期待できるバス路線（名鉄バス）が存在する。 ・空港（中部国際空港）へのアクセス向上が見込まれる。 ②物流効率化の支援 ・三河港へのアクセス向上が見込まれる。 ③都市の再生 ・市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携がある。 ④国土・地域ネットワークの構築 ・地域高規格道路の位置づけがある。 ⑤個性ある地域の形成 ・拠点開発プロジェクトを支援する。 ・主要な観光地（ラグーナ蒲郡）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 ・三次医療施設（豊橋市民病院）へのアクセス向上が見込まれる。 ⑦災害への備え ・第一次緊急輸送道路として位置づけられている。 ・緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する。 ⑧地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑨生活環境の改善・保全 ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。 | 【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道23号蒲郡バイパスは、愛知県豊川市為当町から愛知県額田郡幸田町芦谷に至る延長15.0kmのバイパスであり、交通渋滞の緩和、災害に強い道路機能の確保、地域活性化の支援を主な目的として事業を推進しています。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率は24%。用地取得率は38%。（平成23年度末） ・蒲郡IC（仮称）～幸田芦谷IC間（L=5.9km）は、平成25年度以降の暫定2車線供用を予定。 【コスト縮減等】 ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進していく。 | 継続 | 道路局 国道・防災課 （課長 三浦 真紀） |

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | 費用:C (億円) | B/C | 貨幣換算が困難な効果等 による評価 | 再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見 込み、コスト削減等) | 対応方針 | 担当課 (担当課長名) |
|-------------------------------------------------|------|--------------|-------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------|-----|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|--------------------------------|
| | | | 便益の内訳及び主な根拠 | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | |
| 地域高規格道路 名豊道路 一般国道23号 岡崎バイパス 中部地方整備局 | 再々評価 | 1,040 | 10,387 | 【内訳】 走行時間短縮便益：9,699億円 走行経費減少便益：668億円 交通事故減少便益：20億円 【主な根拠】 計画交通量 53,000台/日 | 1,580 | 6.6 | ①円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・現道等の旅行速度の改善が期待される。 ・利便性の向上が期待できるバス路線（名鉄バス）が存在する。 ・空港（中部国際空港）へのアクセス向上が見込まれる。 ②物流効率化の支援 ・三河港へのアクセス向上が見込まれる。 ③都市の再生 ・市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携がある。 ④国土・地域ネットワークの構築 ・地域高規格道路の位置づけがある。 ⑤個性ある地域の形成 ・拠点開発プロジェクトを支援する。 ・主要な観光地（ラグーナ蒲郡）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 ・三次医療施設（安城更生病院）へのアクセス向上が見込まれる。 ⑦災害への備え ・第一次緊急輸送道路として位置づけられている。 ・緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する。 ⑧地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑨生活環境の改善・保全 ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。 | 【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道23号岡崎バイパスは、愛知県額田郡幸田町声谷から愛知県西尾市南中根町に至る延長14.6kmのバイパスであり、交通渋滞の緩和、物流効率化の支援、災害に強い道路機能の確保を主な目的として事業を推進しています。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率は68%。用地取得率は100%。（平成23年度末） ・藤井IC～安城西尾IC間（L=1.5km）は、平成24年度の完成4車線供用を予定。 ・西尾東IC～藤井IC（L=4.0km）は、平成27年度の完成4車線供用を予定。 【コスト削減等】 ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト削減に努めながら事業を推進していく。 | 継続 | 道路局 国道・防災課 （課長 三浦 真紀） |
| 地域高規格道路 名豊道路 一般国道23号 知立バイパス 中部地方整備局 | 再々評価 | 740 | 5,296 | 【内訳】 走行時間短縮便益：5,159億円 走行経費減少便益：128億円 交通事故減少便益：9.2億円 【主な根拠】 計画交通量 67,600台/日 | 1,171 | 4.5 | 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。 ・現道等の旅行速度の改善が期待される。 ・空港（県営名古屋空港）へのアクセス向上が見込まれる。 ②物流効率化の支援 ・三河港へのアクセス向上が見込まれる。 ③都市の再生 ・市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携がある。 ④国土・地域ネットワークの構築 ・地域高規格道路の位置づけがある。 ⑤個性ある地域の形成 ・主要な観光地（JAあいち三河幸田憩いの農園）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 ・三次医療施設（安城更生病院）へのアクセス向上が見込まれる。 ⑦災害への備え ・第一次緊急輸送路として位置づけられている。 ・緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する。 ⑧地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑨生活環境の改善・保全 ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。 | 【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道23号知立バイパスは、愛知県安城市城ヶ入町から愛知県豊明市阿野町に至る延長16.4kmのバイパスであり、交通渋滞の緩和、物流効率化の支援、災害に強い道路機能の確保を主な目的として事業を推進しています。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率は97%。用地取得率は100%。（平成23年度末） ・安城西尾IC～和泉IC間（L=2.6km）は、平成24年度の完成4車線供用を予定。 【コスト削減等】 ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト削減に努めながら事業を推進していく。 | 継続 | 道路局 国道・防災課 （課長 三浦 真紀） |

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | 費用:C (億円) | B/C | 貨幣換算が困難な効果等 による評価 | 再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト削減等) | 対応方針 | 担当課 (担当課長名) |
|---------------------------------------------------|------|--------------|-------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------|-----|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|--------------------------------|
| | | | 便益の内訳及び主な根拠 | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | |
| 地域高規格道路 甲賀湖南道路 一般国道1号 栗東水口道路Ⅱ 近畿地方整備局 | 再々評価 | 479 | 1,986 | <p>【内訳】 走行時間短縮便益:1.832億円 走行経費減少便益:133億円 交通事故減少便益:21億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 35,100台/日</p> | 506 | 3.9 | <p>①交通混雑の緩和 ・一般国道1号栗東市域等で交通混雑が発生しており、残る0.7km及び栗東水口道路Ⅰの整備により交通混雑の緩和が期待できる。 ②交通安全の向上 ・一般国道1号では交通混雑等による停車車両や低速車への追突などにより事故が多発。整備により交通混雑が緩和され、事故の減少が期待できる。 ③地域の活性化 ・沿線では製造品出荷額が増加しており、名神高速道路へのアクセス性向上により物流の効率化に寄与することで地域経済の活性化が期待される。 ・名神高速道路～工業団地（近江水口テクノパーク）の所要時間が短縮。 ④主要な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:観光入込客数:680千人/年 H22) ⑥日常活動圏中心都市へのアクセス向上 ・甲賀市～大津市の所要時間が短縮。 ⑦三次医療施設へのアクセス向上 ・甲賀市～大津赤十字病院の所要時間が短縮。</p> | <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道1号は、東京都中央区から滋賀県を経て大阪府大阪市に至る全長約770kmの東西を結ぶ主要幹線道路であり、滋賀県内においては甲賀市、湖南市、栗東市、草津市、大津市の湖南地域の産業・経済・生活を支える重要な役割を果たしている。 栗東水口道路Ⅱは、一般国道1号の交通混雑の緩和、交通安全の確保及び名神高速道路へのアクセス向上による物流の効率化等を目的に計画された道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・現在までに、用地取得は100%完了、平成20年度に野洲川渡河部までの6.2kmを供用しており、H23年度に残る区間の野洲川渡河部0.7kmの側道供用、今後残る本線部の工事進捗を図る。 【コスト削減等】 ・事業実施にあたり、新技術・新工法の活用等によりコスト削減に努める。</p> | 継続 | 道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀) |
| 一般国道8号 野洲栗東バイパス 近畿地方整備局 | 再々評価 | 290 | 287 | <p>【内訳】 走行時間短縮便益:267億円 走行経費減少便益:16億円 交通事故減少便益:4.2億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 33,200台/日</p> | 214 | 1.3 | <p>①交通混雑の緩和 ・一般国道8号の野洲栗東バイパスと並行する区間では、交通容量を大きく上回り、4箇所の渋滞混雑箇所が存在し朝夕を中心に混雑が発生しているが、整備により交通混雑の緩和が期待される。 ②交通安全の確保 ・一般国道8号の野洲栗東バイパスと並行する区間では、死傷事故率が県内の直轄国道平均を大きく上回り、交通混雑によると思われる追突事故が約7割を占めているが、整備により事故の減少が期待される。 ・一般国道8号の交通混雑を避ける車両が生活道路や通学路へ進入し歩行者の交通安全の確保が課題となっているが、整備により進入車両を軽減し安全性の向上が期待される。 ③日常活動圏中心都市へのアクセス向上 ・野洲市～大津市の所要時間が短縮。 ④高度医療施設へのアクセス向上 ・野洲市～済生会滋賀県病院の所要時間が短縮。</p> | <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道8号は、新潟県新潟市を起点とし、滋賀県湖北地域から南部地域を経て京都府京都市に至る延長約600kmの幹線道路であり、滋賀県の産業・経済・生活活動を支える重要な役割を担っている。 野洲栗東バイパスは、一般国道8号の交通混雑の緩和、交通安全の確保、沿道環境の改善等を図ることを目的に計画された道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・現在までに全路線測量を完了し、地元設計協議を進めながら今後、用地測量に取りかかる。 【コスト削減等】 ・事業実施にあたり、新技術・新工法の活用等によりコスト削減に努める。</p> | 継続 | 道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀) |

| 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 | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | |
| 地域高規格道路 琵琶湖西縦貫道 路 一般国道161号 小松拡幅 近畿地方整備局 | 再々評価 | 190 | 567 | 【内訳】 走行時間短縮便益:517億円 走行経費減少便益:44億円 交通事故減少便益:5.8億円 【主な根拠】 計画交通量 22,500台/日 | 292 | 1.9 | ①交通混雑の緩和 ・一般国道161号の小松拡幅整備区間では約2万台/日の交通量があり、交通容量を超過していることから混雑が発生しているが、整備により交通混雑の緩和が期待される。 ②交通安全の確保 ・未整備区間の事故率が高く、また歩道が未整備の区間もあり住民とトラックの死亡事故が発生しているが、整備により交通混雑が緩和され、事故の減少も期待される。 ③沿道騒音の改善 ・小松拡幅整備区間では、騒音レベルが環境基準を超過しているが、整備により現道の騒音が低減するなど、沿道環境の改善が期待される。 ④地域の活性化 ・大津・湖西地域の観光入り込み客数は、年間約1,500万人にのぼり、小松拡幅をはじめとする国道161号の整備により、地域の活性化が期待される。 ⑤高度医療施設へのアクセス向上 ・高島市～大津赤十字病院の所要時間が短縮。 | 【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道161号は福井県敦賀市を起点とし、滋賀県湖西地域を経て滋賀県大津市に至る延長約110kmの幹線道路である。 小松拡幅は、交通混雑の緩和と交通安全の確保、沿道騒音の改善、地域の活性化等を目的に計画された道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・現在までに、用地取得は約60%完了、S63年度までに暫定2車線1.0km、4車線1.0kmを供用済みであり、今後、残る区間の事業進捗を図る。 【コスト縮減等】 ・事業実施にあたり、新技術・新工法の採活用等により、コスト縮減に努める。 | 継続 | 道路局 国道・防災課 (課長 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 西大津バイパス 近畿地方整備局 | 再々評価 | 1,017 | 3,501 | 【内訳】 走行時間短縮便益:3,349億円 走行経費減少便益:118億円 交通事故減少便益:34億円 【主な根拠】 計画交通量 42,000台/日 | 2,835 | 1.2 | ①交通混雑の緩和 ・西大津バイパスの2車線区間では約3万台/日の交通量があり、交通容量を超過していることから交通混雑が発生しているが、4車線化により交通混雑の緩和が期待される。 ②交通安全の確保 ・2車線区間の死傷事故率は4車線区間より高く、追突事故が全体の約7割を占め、また、正面衝突による死亡事故も発生しているが、4車線化により追突事故や正面衝突事故の減少が期待される。 ③地域の活性化 ・大津・湖西地域の観光入込客数は、年間約1,500万人にのぼり、西大津バイパスをはじめとする国道161号の整備により、地域の活性化が期待される。 ④特急停車駅へのアクセス向上 ・大津市～JR堅田駅の所要時間が短縮。 ⑤主要な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。(延暦寺: H22観光入込客数 519千人/年) ⑥高度医療施設へのアクセス向上 ・高島市～大津赤十字病院の所要時間が短縮。 | 【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道161号は福井県敦賀市を起点とし、滋賀県湖西地域を経て滋賀県大津市に至る延長約110kmの幹線道路である。 西大津バイパスは、交通混雑の緩和と交通安全の確保、地域の活性化等を目的に計画された道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・平成8年度までに全線暫定2車線(一部4車線)供用済み、平成22年度までに全線11.0kmの内、8.2kmを4車線で供用済みであり、用地取得は100%完了。引き続き、残る区間の工事進捗を図る。 【コスト縮減等】 ・事業実施にあたり、新技術・新工法の活用等によりコスト縮減に努める。 | 継続 | 道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀) |

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | 費用:C (億円) | B/C | 貨幣換算が困難な効果等 による評価 | 再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見 込み、コスト削減等) | 対応方針 | 担当課 (担当課長名) |
|----------------------------------------------------|------|--------------|-------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------|-----|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|--------------------------------|
| | | | 便益の内訳及び主な根拠 | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | |
| 一般国道307号 信楽道路 近畿地方整備局 | 再々評価 | 80 | 111 | <p>【内訳】 走行時間短縮便益:101億円 走行経費減少便益:5.8億円 交通事故減少便益:3.5億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 16,400台/日</p> | 67 | 1.6 | <p>①交通混雑の緩和 ・信楽道路区間の交通量は増加傾向にあり、平日で16,200台/日と交通容量を上回り、特に朝夕に混雑が発生しているが、整備により交通混雑の緩和が期待される。</p> <p>②新名神高速道路へのアクセス強化 ・新名神高速道路が供用し、甲賀市信楽町では観光入込客数が増加しているが、整備により新名神高速道路へのアクセス性が向上するとともに、信楽町内の交通の円滑化が図られ観光客や特産品の出荷の増加に寄与。</p> <p>③交通安全の確保 ・信楽道路区間は、歩道が無いまたは狭い区間が約8割あり、通学路となっている区間や市街地等における歩行者・自転車の安全確保が課題となっているが、信楽道路で自転車歩行者道を整備することにより、歩行者・自転車の安全性が向上。</p> <p>④主要な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。(県立陶芸の森:H22観光入込客数325千人/年)</p> | <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道307号は、滋賀県彦根市を起点とし、滋賀県甲賀地域を経て大阪府枚方市に至る延長約110kmの幹線道路である。 信楽道路は、新名神高速道路へのアクセス強化、交通混雑の緩和、交通安全の確保等を目的に計画された道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・現在までに0.08kmを暫定2車線で供用済みであり、用地取得は約22%完了。今後、残る区間の事業進捗を図る。 【コスト削減等】 ・事業実施にあたり、新技術・新工法の活用等によりコスト削減に努める。</p> | 継続 | 道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀) |
| 地域高規格道路 学研都市連絡道路 一般国道163号 精華拡幅 近畿地方整備局 | 再々評価 | 224 | 359 | <p>【内訳】 走行時間短縮便益:322億円 走行経費減少便益:29億円 交通事故減少便益:8.9億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 25,300台/日</p> | 190 | 1.9 | <p>①交通混雑の緩和 ・一般国道163号では交通容量が超過しており、整備により交通混雑の緩和が期待。</p> <p>②交通安全の確保 ・一般国道163号では、歩道未整備区間が約2割あり死傷事故率が高い交差点が存在するが、整備により歩道設置及び走行性向上によって交通安全確保が期待。</p> <p>③地域間交流の活発化 ・周囲の大学等の研究施設、大型商業施設等へのアクセス性も向上し、大阪都心部と京都府南部の地域交流の活発化及び時間の短縮の効果が期待。精華拡幅間を含む学研都市連絡線の整備により第二京阪道路へのアクセスが向上し、川ノ尻交差点～寝屋川南ICの所要時間が短縮。</p> <p>④空港へのアクセス向上 ・木津川市～関西国際空港の所要時間が短縮。</p> <p>⑤日常生活圏の中心都市へのアクセス向上 ・木津川市～大阪市の所要時間が短縮。</p> <p>⑥拠点開発プロジェクト等の支援 ・関西文化学術研究都市サード・ステージ・プラン、精華町第4次総合計画、第1次木津川市総合計画、明日の京都(山城地域振興計画)を支援。</p> | <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道163号は、大阪府大阪市を起点に奈良県北部、京都府南部を横断し、三重県津市に至る延長約120kmの主要幹線道路である。このうち大阪府門真市～京都府木津川市間の約20kmは、地域高規格道路の「学研都市連絡道路」として、関西文化学術研究都市と大阪市および関西国際空港などを結ぶ重要な役割を担っている。 精華拡幅は、一般国道163号の精華町から木津川市にかけての交通混雑を緩和し交通安全を確保するとともに、関西文化学術研究都市へのアクセス性の向上や地域間交流の活発化を目的とした事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・現在までに用地取得は約17%完了。引き続き事業進捗を図る。 【コスト削減等】 ・事業実施にあたり、橋梁形式の見直しや新技術・新工法の活用などによりコスト削減に努める。</p> | 継続 | 道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀) |

| 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 | | | | |
| | | | | | | | | | |
| 一般国道28号 洲本バイパス 近畿地方整備局 | 再々評価 | 350 | 532 | 503 | 1.1 | <p>①交通混雑の緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> 未供用区間の国道28号は、交通容量を超過し、交差点を中心に旅行速度が低下、交通混雑が発生。残る区間の整備により通過交通がバイパスに転換することで、交通混雑の緩和が期待される。 <p>②交通安全の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> 未供用区間の死傷事故率は供用区間に比べ非常に高く、国道28号（兵庫県内）の約2倍。未供用区間の歩道は狭く、通学路指定区間等において、歩行者・自転車の安全確保が課題。残る区間の整備により通過交通が転換し、国道28号の安全性の向上が期待。 <p>③災害に強い安定的な移動・輸送の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> 異常気象時通行規制区間の回避により、台風や集中豪雨の発生時にも安定的な移動・輸送が期待。 未供用区間の国道28号の一部が、地震時の津波被害警戒区域に位置。洲本バイパスの計画高さは、想定津波高さよりも高く、災害時の避難路及び緊急輸送路として機能。 <p>④高度医療施設へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> 洲本インター前交差点～兵庫県立淡路病院への所要時間が短縮。 | <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> 一般国道28号は、神戸市を起点として徳島市に至る総延長約195kmの幹線道路である。洲本バイパスは、交通混雑の緩和、交通安全の確保、神戸淡路鳴門自動車道洲本1Cと洲本市街地のアクセスを強化するとともに、災害時の代替路の確保等を目的に計画された道路である。 <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> 洲本バイパスは平成24年度までに、6.0kmのうち3.6kmについて供用済みで、用地買収率は83%となっている。今後、残る区間の事業進捗を図る。 <p>【コスト削減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> 事業実施にあたり、新技術・新工法の活用等によりコスト削減に努める。 | 継続 | 道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀) |
| 一般国道29号 姫路北バイパス 近畿地方整備局 | 再々評価 | 250 | 298 | 255 | 1.2 | <p>①交通混雑の緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> 残事業区間では、交通容量の約1.6倍にあたる約2万台/日の交通量が、現道（国道29号）に集中する。残る区間の整備により交通混雑の緩和が期待される。 <p>②交通安全の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> 国道29号の現道は、線形が悪く、路肩も狭小な箇所が多く死傷事故率が86.0件/億台キロと姫路管内平均と比べ約1.9倍程度高い状況。残る区間の整備により交通安全の確保が期待される。 <p>③沿道環境の改善</p> <ul style="list-style-type: none"> 未整備区間の現道では、大型車等の自動車交通が多く、環境基準を超過している状況。残る区間の整備により沿道環境の改善が期待される。 <p>④新幹線もしくは特急停車駅へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> 宍粟市～新幹線姫路駅の所要時間が短縮 <p>⑤重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> 宍粟市～国際拠点港湾姫路港の所要時間が短縮 <p>⑥日常活動圏の中心都市へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> 姫路市～宍粟市の所要時間が短縮 <p>⑦三次医療施設へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> 宍粟市～兵庫県立姫路循環器センターの所要時間が短縮 | <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> 一般国道29号は、兵庫県姫路市と鳥取県鳥取市を結び、播磨地域の南北方向の交通流動を受け持つ延長約120kmの主要幹線道路である。姫路北バイパスは、一般国道29号に平行する延長6.2kmのバイパスとして、姫路北部地域から姫路市中心部、山陽自動車道姫路西インターへのアクセス強化により地域活性化を図るとともに、一般国道29号の交通混雑の緩和や、交通安全の確保、沿道環境の改善を図ることを目的に計画された道路である。 <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> 起点側の2-1工区（延長1.5km）を、平成23年3月に暫定2車線で供用済み。今後、残る区間の進捗を図る <p>【コスト削減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> 事業実施にあたり、新技術・新工法の活用等によりコスト削減に努める。 | 継続 | 道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀) |

| 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 |
| | | | | | | | | | | |
| 一般国道176号 名塩道路 近畿地方整備局 | 再々評価 | 850 | 1,577 | <p>【内訳】 走行時間短縮便益:1,495億円 走行経費減少便益:68億円 交通事故減少便益:14億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 36,600台/日</p> | 1,174 | 1.3 | <p>①交通混雑の緩和 ・名塩道路の未供用区間では、交通容量を大きく上回る交通が通過しており、交通混雑による速度低下が発生。名塩道路の整備により、交通混雑の緩和が期待される。</p> <p>②交通安全の確保 ・未供用区間は、歩道が無いまたは狭い区間があり、安全確保が課題。名塩道路の整備によって交通安全の確保が期待される。</p> <p>③異常気象時通行規制区間の解消 ・一般国道176号は、連続雨量が160mmを超えると通行止めになる区間があり、多くの沿線住民の日常生活に影響。名塩道路の整備により異常気象時の通行規制区間の解消される予定。</p> <p>④沿道環境の改善 ・人家連担地域があり、昼間・夜間ともに騒音の環境基準を超過しており地域の沿道環境の改善が期待される。</p> <p>⑤特急停車駅へのアクセス向上 ・西宮市名塩～JR宝塚駅、阪急電鉄宝塚駅の所要時間が短縮。</p> <p>⑥防災点検要対策箇所解消 ・一般国道176号の防災点検要対策箇所が解消。</p> | <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道176号は、京都府宮津市から阪神北部地域を經由して大阪府に至る延長約180kmの主要幹線道路である。名塩道路は、延長10.6kmの4車線道路であり、現道の交通混雑の緩和及び交通安全の確保、異常気象時通行規制区間解消などを目的に計画された道路である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・名塩道路は平成24年度までに、10.6kmのうち5.5kmについて供用済みで、用地買収率は68%。</p> <p>【コスト削減等】 ・事業実施にあたり、新技術・新工法の活用等によりコスト削減に努める。</p> | 継続 | 道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀) |
| 京奈和自動車道 一般国道24号 紀北東道路 近畿地方整備局 | その他 | 1,420 | 1,857 | <p>【内訳】 走行時間短縮便益:1,543億円 走行経費減少便益:209億円 交通事故減少便益:104億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 22,600台/日</p> | 1,519 | 1.2 | <p>①交通混雑の緩和 ・紀北東道路に並行する国道24号の交通量は交通容量を超過しており、朝夕のラッシュ時には慢性的な交通混雑が発生。紀北東道路の整備により交通混雑の緩和が期待される。</p> <p>②交通安全の確保 ・高野口IC～紀北かつらぎIC間の暫定2車線供用により、供用区間と並行する国道24号の死傷事故件数が減少しており、全線の整備により、さらなる交通事故の減少が期待される。</p> <p>③日常活動圏の中心都市へのアクセス向上 ・かつらぎ町～和歌山市への所要時間が短縮。</p> <p>④主要な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。(高野山:観光入込客数:118万人/年H23)</p> <p>⑤高度医療施設へのアクセス向上 ・かつらぎ町～日本赤十字社和歌山医療センターへの所要時間が短縮。</p> <p>⑥災害時の代替路確保 ・紀北東道路の整備により、緊急輸送道路に指定されている国道24号の代替路が確保され、災害時の経済活動や復旧復興に寄与することが期待される。</p> | <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道24号は、京都府京都市を起点とし、奈良県奈良市を經由して和歌山県和歌山市に至る延長約190kmの主要幹線道路である。(京奈和自動車道を含む) 京奈和自動車道は、京都、奈良、和歌山を結ぶ総延長約120kmの高規格幹線道路として計画され、関西の環状道路を構成する道路であり、紀北東道路は、その一区間として、交通混雑の緩和、交通安全の確保、等を目的に計画された道路である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・現在、橋梁工事、改良工事を推進しており、用地取得は約99%完了。高野口ICから紀北かつらぎICまでの4.0km区間について、平成24年4月に暫定供用を開始。</p> <p>【コスト削減等】 ・事業実施にあたり、新技術・新工法の活用等により、コスト削減に努める。</p> | 継続 | 道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀) |

| 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 |
| | | | | | | | | | | |
| 中国横断自動車道 尾道松江線 三次～三刀屋木次 中国地方整備局 | その他 | 1,777 | 2,696 | 【内訳】 走行時間短縮便益：1,923億円 走行経費減少便益：546億円 交通事故減少便益：227億円 【主な根拠】 計画交通量 8,900～12,600台/日 | 2,114 | 1.3 | ①円滑なモビリティの確保 ・損失時間の削減が見込まれる ・利便性の向上が期待できるバス路線が存在【広島～松江、広島～出雲、福山～松江の都市間高速バス】 ・中国横断自動車道尾道松江線的全線整備により、雲南市から新尾道駅（新幹線駅）、松江市から広島空港（第二種空港）へのアクセスが向上 ②物流効率化の支援 ・雲南市吉田町から境港（国際コンテナ航路の発着港湾）へのアクセスが向上 ・雲南市から広島県、大阪府への農林水産品（ホウレンソウ）の速達性が向上 ③国土・地域ネットワークの構築 ・当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成 ・当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成 ・日常活動圏の中心都市へのアクセスが向上 ④個性ある地域の形成 ・玉造温泉（H23年間観光入込客数61.8万人）、出雲大社（同247.9万人）へのアクセスが向上 ⑤安全で安心できるくらしの確保 ・雲南市吉田町から第三次救急医療施設へのアクセスが向上 ⑥災害への備え ・緊急輸送路である一般国道54号が通行止めになった場合の代替路線を形成 ⑦地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる | 【投資効果等の事業の必要性】 ・中国横断自動車道尾道松江線は、山陽自動車道・中国縦貫自動車道・山陰自動車道及び西瀬戸自動車道と接続することにより中国・四国地方の広域的な交通ネットワークを形成し、瀬戸内海側地域と日本海側地域を結ぶ幹線道路として、輸送時間の短縮、一般道の交通混雑の緩和を図り、沿線地域の産業・経済・文化の発展を目的とした道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・平成23年度末現在で用地買収については完了しており、吉田掛合IC～三刀屋木次ICまでの12.3kmを供用している。投資効果の早期発現を図るため段階的に整備しており、平成24年度に三次JCT・IC（仮称）～吉田掛合IC間の供用を予定している。 【コスト縮減等】 ・今後の事業実施にあたっては、コスト縮減を図りつつ事業を推進していく。 | 継続 | 道路局 国道・防災課 （課長 三浦 真紀） |
| 一般国道54号 三刀屋拡幅 中国地方整備局 | 再々評価 | 144 | 180 | 【内訳】 走行時間短縮便益：171億円 走行経費減少便益：6.8億円 交通事故減少便益：2.6億円 【主な根拠】 計画交通量 5,400～19,500台/日 | 168 | 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 ・利便性の向上が期待できるバス路線が存在【雲南市民バス：吉田大東線、三刀屋線29便/日ほか2路線28便】 ・雲南市から出雲空港（第三種空港）へのアクセスが向上 ②都市の再生 ・雲南市の市街地再開発、区画整理等沿道まちづくりとの連携 ③国土・地域ネットワークの構築 ・日常活動圏の中心都市へのアクセスが向上 ④安全で安心できるくらしの確保 ・雲南市から第三次救急医療施設へのアクセスが向上 ⑤災害への備え ・島根県の第1次緊急輸送路に指定（一般国道54号） ⑥地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる | 【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道54号は、広島県広島市を起点に広島県三次市を経由し、島根県松江市に至る総延長約180kmの主要幹線道路である。 三刀屋拡幅は、島根県雲南市三刀屋町周辺の円滑な交通と交通安全の確保を図るとともに周辺の開発計画に寄与することを目的とした延長4.1kmの道路整備事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・平成23年度末現在で、用地買収は66%が完了しており、現在までに三刀屋木次IC周辺から里熊大橋南側までの1.2kmが4車線供用している。投資効果の早期発現を図るため段階的に整備しており、平成27年度に雲南市三刀屋町下熊谷～木次町里方間の4車線供用を予定している。 【コスト縮減等】 ・他事業調整により発生土を有効活用するにより、コスト縮減を図っている【約0.2億円】 | 継続 | 道路局 国道・防災課 （課長 三浦 真紀） |

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | 費用:C (億円) | B/C | 貨幣換算が困難な効果等 による評価 | 再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見 込み、コスト削減等) | 対応方針 | 担当課 (担当課長名) |
|-------------------------------------------|------|--------------|-------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------|-----|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|--------------------------------|
| | | | 便益の内訳及び主な根拠 | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | |
| 中国横断自動車 道 尾道松江線 尾道～三次 中国地方整備局 | その他 | 1,486 | 1,993 | 【内訳】 走行時間短縮便益：1,473億円 走行経費減少便益：348億円 交通事故減少便益：173億円 【主な根拠】 計画交通量 5,800～13,800台/日 | 1,765 | 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 ・利便性の向上が期待できるバス路線が存在【福山～松江の都市間高速バス】 ・三次市から新尾道駅（新幹線駅）、広島空港（第二種空港）へのアクセスが向上 ②物流効率化の支援 ・三次市から福山港（国際コンテナ航路の発着港湾）へのアクセスが向上 ・世羅郡世羅町から広島市、大阪市への農林水産品（アスパラガス）の速達性が向上 ③国土・地域ネットワークの構築 ・当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成 ・当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成 ・日常活動圏の中心都市へのアクセスが向上 ④個性ある地域の形成 ・国営備北丘陵公園（H23年間観光入込客数44.2万人）、千光寺（同38.4万人）へのアクセスが向上 ⑤安全で安心できるくらしの確保 ・世羅町から第三次救急医療施設へのアクセスが向上 ⑥災害への備え ・緊急輸送路である一般国道184号が通行止めになった場合の代替路線を形成 ⑦地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる | 【投資効果等の事業の必要性】 ・中国横断自動車道尾道松江線は、山陽自動車道・中国縦貫自動車道・山陰自動車道及び西瀬戸自動車道と接続することにより中国・四国地方の広域的な交通ネットワークを形成し、瀬戸内海側地域と日本海側地域を結ぶ幹線道路として、輸送時間の短縮、一般道の交通混雑の緩和を図り、沿線地域の産業・経済・文化の発展を目的とした道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・平成23年度末現在で、用地買収については99%が完了しており、尾道JCT～世羅ICまでの19.2kmが供用済みである。投資効果の早期発現を図るため段階的に整備しており、平成25年度に吉舎IC（仮称）～三次JCT・IC（仮称）、平成26年度に世羅IC～吉舎IC（仮称）間の供用を予定している。 【コスト削減等】 ・今後の事業実施にあたっては、コスト削減を図りつつ事業を推進していく。 | 継続 | 道路局 国道・防災課 （課長 三浦 真紀） |
| 一般国道185号 休山改良 中国地方整備局 | 再々評価 | 450 | 1,685 | 【内訳】 走行時間短縮便益：1,320億円 走行経費減少便益：245億円 交通事故減少便益：121億円 【主な根拠】 計画交通量 45,900台/日 | 568 | 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 ・混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される ・利便性の向上が期待できるバス路線が存在【広長浜呉駅線31往復/日、天応川尻線106往復/日、郷原黒瀬線35往復/日ほか3路線】 ・呉市から東広島駅（新幹線駅）、広島空港（第二種空港）へのアクセスが向上 ②物流効率化の支援 ・東広島市から呉港（重要港湾）へのアクセスが向上 ③個性ある地域の形成 ・大和ミュージアム（H23年間観光入込客数74万人）、グリーンピアせとうち（同16万人）、呉市立美術館（同5万人）へのアクセスが向上 ④安全で安心できるくらしの確保 ・呉広地区から第三次救急医療施設へのアクセスが向上 ⑤災害への備え ・広島県の第1次緊急輸送道路に指定（一般国道185号） ⑥地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる | 【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道185号は、広島県呉市から広島県三原市に至る延長約72kmの主要幹線道路である。休山改良は、呉市の東西を連絡するバイパスであり交通渋滞の緩和や交通安全の確保等を目的とした延長2.6kmの道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・平成13年度に全線暫定供用しており、現在は4車線供用に向けて調査設計を実施している。投資効果の早期発現を図るため段階的に整備しており、早期完成供用を目指し事業を推進する。 【コスト削減等】 ・トンネル側溝にプレキャスト製薄型円形側溝の採用によりコスト削減を行っている。【約0.3億円】 | 継続 | 道路局 国道・防災課 （課長 三浦 真紀） |

| 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 | | | | | |
| | | | | | | | | | | |
| 一般国道2号 小月バイパス 中国地方整備局 | 長期間継続中 | 111 | 317 | <p>【内訳】 走行時間短縮便益：278億円 走行経費減少便益：23億円 交通事故減少便益：17億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 41,200～52,000台/日</p> | 122 | 2.6 | <p>①円滑なモビリティの確保 ・損失時間の削減が見込まれる</p> <p>②都市の再生 ・広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路を形成する</p> <p>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が向上</p> <p>④個性ある地域の形成 ・大規模イベントの支援として、国民体育大会(H23.10)の競技会場へのアクセス向上 ・長府庭園(H23年間観光入込客数6万人)へのアクセスが向上</p> <p>⑤災害への備え ・山口県の第1次緊急輸送道路に指定(一般国道2号)</p> <p>⑥地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる</p> | <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道2号は、大阪市を起点とし、瀬戸内海沿岸の諸都市を連絡し、北九州市に至る延長約670kmの主要幹線道路である。 小月バイパスは、交通混雑の緩和、交通安全の確保などを目的とした道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・下関市清木東町から下関市亀浜町間の2.4kmを供用している。投資効果の早期発現を図るため段階的に供用しており、残る区間についても平成28年度の供用を予定している。 【コスト削減等】 ・今後の事業実施にあたっては、コスト削減を図りつつ事業を推進していく。</p> | 継続 | 道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀) |
| 地域高規格道路 下関西道路 一般国道191号 下関北バイパス 中国地方整備局 | 再々評価 | 670 | 1,201 | <p>【内訳】 走行時間短縮便益：940億円 走行経費減少便益：164億円 交通事故減少便益：97億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 19,600～31,600台/日</p> | 805 | 1.5 | <p>①円滑なモビリティの確保 ・損失時間の削減が見込まれる ・混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される ・利便性の向上が期待されるバス路線が存在【筋川・武久・北浦方面上り36便/日、下り37便/日】</p> <p>②物流効率化の支援 ・下関市豊北町から下関港(特定重要港湾)へのアクセスが向上 ・下関市豊北町からの農林水産品の速達性が向上</p> <p>③都市の再生 ・広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路を形成する</p> <p>④国土・地域ネットワークの構築 ・日常活動圏の中心都市へのアクセスが向上</p> <p>⑤個性ある地域の形成 ・川棚温泉(H23年間観光入込客数28万人)、しおかぜの里角島(同23万人)へのアクセスが向上</p> <p>⑥安全な生活環境の確保 ・死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間において、安全性の向上が期待できる【綾羅木駅前交差点：543.4件/億台キロ 等】</p> <p>⑦災害への備え ・山口県の第1次緊急輸送道路に指定(一般国道191号)</p> <p>⑧地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる</p> | <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道191号は、山口県下関市から広島県広島市に至る延長約290kmの主要幹線道路である。 下関北バイパスは、朝夕の渋滞の解消や交通安全の確保、広域交通ネットワーク形成による観光地へのアクセス性の向上等を目的とした延長約6.8kmのバイパスである。 【事業の進捗の見込み】 ・平成23年度末現在で用地買収は97%完了しており、現在までに現道拡幅区間1.0km及び下関市汐入町から下関市武久町までの1.1kmを暫定2車線で供用している。投資効果の早期発現を図るため段階的に整備しており、平成26年度の供用を予定している。 【コスト削減等】 ・橋梁延長の短縮等によりコスト削減を図っている。【約50億円】</p> | 継続 | 道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀) |

| 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 |
| | | | | | | | | | | |
| 一般国道11号 大内白鳥バイパス 四国地方整備局 | 再々評価 | 281 | 342 | 260 | 1.3 | <p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道等の時間損失の削減が見込まれる ・混雑時旅行速度20km/h未満である区間の旅行速度が改善される ・現道等の路線バスの定時性向上や所要時間短縮が見込まれる ・JR三本松駅までのアクセス向上が見込まれる ・高松空港、徳島阿波おどり空港へのアクセス向上が見込まれる <p>②国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・東かがわ市（香川東部地方生活圏）から高松市（香川東部地方生活圏）間のアクセス向上が見込まれる <p>③個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域連携プロジェクトである就職支援事業や定住促進事業を支援する ・徳島、香川の主要観光地（鳴門の渦潮、讃州井筒屋敷、栗林公園等）へのアクセス向上が期待される <p>④安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・三次医療施設へのアクセス向上、二次医療施設への所要時間短縮が見込まれる <p>⑤安全な生活環境の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道の交通量減少による安全性の向上が期待される ・歩道が設置されることによる安全性の向上が期待される <p>⑥災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・香川県地域防災計画において第一次緊急輸送道路に位置付けられている ・高松自動車道や国道11号現道が通行止めとなった場合の代替路を形成 <p>⑦地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出量の削減が見込まれる <p>⑧生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・NO2排出量の削減が見込まれる ・SPM排出量の削減が見込まれる ・騒音環境基準を超過する区間の騒音低減73dB→65dB（昼間騒音）が期待される <p>⑨その他</p> <ul style="list-style-type: none"> ・さぬき東街道（主要地方道高松長尾大内線）バイパスとの一体的に整備する必要がある ・物流効率化の支援が見込まれる | <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・一般国道11号大内白鳥バイパスは、東かがわ市内の国道11号で発生している慢性的な交通渋滞や、それに伴う交通事故多発区間の解消、さらに交通流の円滑化による都市及び病院等の公共施設のアクセス性の向上などにより、地域の文化・経済・産業の発展に資することを目的としている。 <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・東かがわ市白鳥から東かがわ市西村（3.3km）の用地取得は98%、東かがわ市西村から東かがわ市土居（2.6km）の用地取得は65%、事業全体の進捗率は約36%となっている。 <p>【コスト削減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・擁壁や管渠等のコンクリート構造物はプレキャスト製品を採用することにより、工事期間の短縮等によるコスト削減を図っていく。 ・今後も新技術、新工法の採用による工事コストの削減に加えて、施設の長寿命化や維持管理を考慮した 構造の採用等、総コストの削減に努めていくこととする。 | 継続 | 道路局 国道・防災課 （課長 三浦 真紀） | |

| 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) |
|-------------------------------|------------|--------------|--------------|-----|-------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|--------------------------------|
| | | | 費用:C (億円) | B/C | 便益の内訳及び主な根拠 | | | | |
| | | | | | | | | | |
| 一般国道11号 豊中観音寺拡幅 四国地方整備局 | 長期間継 続中 | 191 | 161 | 135 | 1.2 | <p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道等の時間損失の削減が見込まれる ・混雑時旅行速度20km/h未満である区間の旅行速度が改善される ・現道等を走行する高速バス、及びコミュニティバスの利便性向上が見込まれる <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・観音寺市の主な農産品である冬レタスの流通利便性向上が見込まれる <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・観音寺市（香川西部地方生活圏）から三豊市（香川西部地方生活圏）間のアクセス向上が見込まれる <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域連携プロジェクトである定住促進事業を支援する ・瀬戸内国際芸術祭の会場（伊吹島）や琴弾公園（銭形砂絵）等の主要観光地へのアクセス向上が期待される <p>⑤安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・三次医療施設へのアクセス向上、二次医療施設への所要時間短縮が見込まれる <p>⑥安全な生活環境の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・中央分離帯の設置による安全性の向上が期待される ・歩道が設置されることによる安全性の向上が期待される <p>⑦災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・香川県地域防災計画において第一次緊急輸送道路に位置付けられている ・高松自動車道が通行止めとなった場合の代替路を形成 <p>⑧地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出量の削減が見込まれる <p>⑨生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・NO2排出量の削減が見込まれる ・SPM排出量の削減が見込まれる ・騒音環境基準を超過する区間の騒音低減73dB→68dB（昼間騒音）が期待される <p>⑩その他</p> <ul style="list-style-type: none"> ・物流効率化の支援が見込まれる | <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・一般国道11号豊中観音寺拡幅は、新たに合併した三豊市・観音寺市における都市基盤を整備していく上で、まちづくりの骨格を担う延長4.6kmの4車線化拡幅事業である。該当道路は、慢性的な渋滞の緩和や多発する交通事故の減少など沿線の交通環境改善や、さぬき豊中ICへのアクセス機能向上による物流等の経済活動支援のほか、三豊市、観音寺市の地域間交流や連携を促進する地域連携強化等に大きく寄与することを目的としている。 <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・三豊市豊中町上高野から三豊市豊中町本山甲（1.3km）の用地取得は31%、事業全体の進捗率は約6%となっている。 <p>【コスト縮減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・擁壁や管渠等のコンクリート構造物はプレキャスト製品を採用することにより、工事期間の短縮等によるコスト縮減を図っていく。 ・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こととする。 | 継続 | 道路局 国道・防災課 （課長 三浦 真紀） |

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | 費用:C (億円) | B/C | 貨幣換算が困難な効果等 による評価 | 再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見 込み、コスト削減等) | 対応方針 | 担当課 (担当課長名) |
|-------------------------------------------------------|------|--------------|-------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------|-----|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|--------------------------------|
| | | | 便益の内訳及び主な根拠 | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | |
| 地域高規格道路 阿南安芸自動車 道 一般国道55号 大山道路 四国地方整備局 | 再々評価 | 63 | 80 | <p>【内訳】</p> <p>走行時間短縮便益：63億円 走行経費減少便益：13億円 交通事故減少便益：4.5億円</p> <p>【主な根拠】</p> <p>計画交通量 8,500台/日</p> | 64 | 1.3 | <p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道等の時間損失の削減が見込まれる ・現道等のバス路線の利便性や快適性の向上が見込まれる <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高知県東部における農林水産品（ゆず、なす、サバ、ブリ等）の流通の利便性向上が見込まれる <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域高規格道路 阿南安芸自動車道の一部を構成する ・奈半利町等から安芸市（安芸地方生活圏中心都市）へのアクセス向上が見込まれる <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・AMA（阿南市、室戸市、安芸市）地域連携を支援する ・高知県東部の観光地へのアクセス向上が期待される <p>⑤安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・田野町から第三次救急医療施設へのアクセス向上が見込まれる <p>⑦災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・安田町・馬路村・北川村・田野町・奈半利町・室戸市の集落の孤立を解消する ・国道55号は第一次緊急輸送道路に位置付けられている ・現道である国道55号が土砂崩壊等により通行止めになった場合の代替路を形成 ・防災点検箇所（3箇所）を回避 ・特殊通行規制区間（越波区間）を回避 <p>⑧地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出量の削減が見込まれる <p>⑨生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・NO2排出量の削減が見込まれる ・SPM排出量の削減が見込まれる | <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・一般国道55号大山道路は、現道で度々生じている斜面崩壊や越波による路面冠水などによる通行止めを解消することで、救急医療や災害時の緊急輸送を支える「命の道」の確保を目的としている。 また、大山道路は、地域高規格道路阿南安芸自動車道の一部区間として、供用中である北川奈半利道路や事業中である高知東部自動車道と連携して、四国8の字ネットワークを形成し、高知県東部地域の広域交流の促進および地域の活性化に大きく寄与する道路である。 <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・用地取得率100%、事業進捗率約30%となっている。 <p>【コスト削減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・今後も新技術、新工法の採用による工事コストの削減に加えて、施設の長寿命化や維持管理費を考慮した構造等の採用等、総コストの削減に努めていくこととする。 | 継続 | 道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀) |

| 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 |
| | | | | | | | | | | |
| 高知東部自動車 道 一般国道55号 南国安芸道路 四国地方整備局 | 再々評価 | 596 | 1,424 | 564 | 2.5 | <p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道等の時間損失の削減が見込まれる ・混雑区間の旅行速度の向上が見込まれる ・現道等のバス路線の利便性や快適性の向上が見込まれる ・安芸市等から後免駅へのアクセス向上が見込まれる ・安芸市等から高知龍馬空港へのアクセス向上が見込まれる <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高知県東部における農林水産品（ゆず、なす、サバ、ブリ等）の流通の利便性向上が見込まれる <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高知市（中央地方生活圏中心都市）から安芸市（安芸地方生活圏中心都市）を連絡する高規格幹線道路の一部を構成する ・高知市（中央地方生活圏中心都市）から安芸市（安芸地方生活圏中心都市）を最短時間で連絡する路線を構成する ・香南市等～高知市（中央地方生活圏中心都市）へのアクセス向上が見込まれる <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・香南市・安芸市・室戸市：観光振興プロジェクト、安芸市：過疎地域自立促進プロジェクト、北川村：ゆず振興プロジェクトを支援する ・高知県東部の観光地へのアクセス向上が期待される <p>⑤安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・安芸市から第三次救急医療施設へのアクセス向上が見込まれる <p>⑦災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・香南市夜須町、芸西村の集落の孤立を解消する ・国道55号は第一次緊急輸送道路に位置付けられている ・現道である国道55号が浸水等により通行止めになった場合の代替路を形成 <p>⑧地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出量の削減が見込まれる <p>⑨生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・NO2排出量の削減が見込まれる ・SPM排出量の削減が見込まれる <p>⑩その他</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「東南海・南海地震」における救援ルートの信頼性の向上、「東南海・南海地震」における自衛隊救援活動ルートの確保 | <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・一般国道55号 南国安芸道路は、高規格幹線道路網を構成する自動車専用道路として整備される高知東部自動車道の一部であり、四国横断自動車道及び阿南安芸自動車道と一体的に機能することにより、四国8の字ネットワークを形成し、高知県東部の広域交流の促進および地域の活性化に大きく寄与する道路である。 また、東南海・南海地震などの災害発生時の代替路としての役割も担っており、更には国道55号で発生している慢性的な交通渋滞の解消や、地域間の円滑な交通流動の確保を目的としている。 <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・用地取得率約69%、事業進捗率約46%となっている。 <p>【コスト縮減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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費を考慮した構造等の採用等、総コストの縮減に努めていくこととする。 | 継続 | 道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀) | |

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | 費用:C (億円) | B/C | 貨幣換算が困難な効果等 による評価 | 再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見 込み、コスト削減等) | 対応方針 | 担当課 (担当課長名) |
|----------------------------------------------|------|--------------|-------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------|------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|--------------------------------|
| | | | 便益の内訳及び主な根拠 | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | |
| 高知東部自動車 道 一般国道55号 高知南国道路 四国地方整備局 | 再々評価 | 1,288 | 1,452 | 【内訳】 走行時間短縮便益：1,222億円 走行経費減少便益：163億円 交通事故減少便益：67億円 【主な根拠】 計画交通量 3,900～25,800台/日 | 1,419 | 1.02 | <p>事業の効果等</p> <p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道等の時間損失の削減が見込まれる ・混雑時旅行速度20km/h未満である区間の旅行速度が改善される ・現道等のバス路線の利便性や快適性の向上が見込まれる ・高知龍馬空港から高知駅へのアクセス向上が見込まれる ・高知ICから高知龍馬空港へのアクセス向上が見込まれる <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高知ICから高知新港へのアクセス向上が見込まれる <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高知市（中央地方生活圏中心都市）から安芸市（安芸地方生活圏中心都市）を連絡する高規格幹線道路の一部を構成する ・高知市（中央地方生活圏中心都市）から安芸市（安芸地方生活圏中心都市）を最短時間で連絡する路線を構成する ・香南市等から高知市（中央地方生活圏中心都市）へのアクセス向上が見込まれる <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・香南市・安芸市・室戸市：観光振興プロジェクト、安芸市：過疎地域自立促進プロジェクト、北川村：ゆず振興プロジェクトを支援する ・高知県東部の観光地へのアクセス向上が期待される <p>⑤安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・安芸市から第三次救急医療施設へのアクセス向上が見込まれる <p>⑥安全な生活環境の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間（介良交差点）の安全性向上が期待できる <p>⑦災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国道55号は第一次緊急輸送道路に位置付けられている ・現道である国道32号、55号が浸水等により通行止めになった場合の代替路を形成 <p>⑧地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出量の削減が見込まれる <p>⑨生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・NO2排出量の削減が見込まれる ・SPM排出量の削減が見込まれる <p>⑩その他</p> <ul style="list-style-type: none"> ・南国市総合計画において「快適環境のまちづくり」を実現するための方策として位置付けられている ・「東南海・南海地震」における救援ルートの信頼性の向上、「東南海・南海地震」における自衛隊救援活動ルートの確保 | <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・一般国道55号 高知南国道路は、高規格幹線道路網を構成する自動車専用道路として整備される高知東部自動車道の一部であり、四国横断自動車道及び阿南安芸自動車道と一体的に機能することにより、四国8の宇ネットワークを形成し、高知県東部の広域交流の促進および地域の活性化に大きく寄与する道路である。 また、東南海・南海地震などの災害発生時の代替路としての役割も担っており、更には国道32号及び国道55号で発生している慢性的な交通渋滞の解消や交通結節点間（空港、港湾、鉄道駅、高速IC）のアクセス向上を目的としている。 <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・用地取得率約99%、事業進捗率約61%となっている。 <p>【コスト削減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・今後も新技術、新工法の採用による工事コストの削減に加えて、施設の長寿命化や維持管理費を考慮した構造等の採用等、総コストの削減に努めていくこととする。 | 継続 | 道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀) |

| 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 | | | | | |
| | | | | | | | | | | |
| 一般国道34号 武雄バイパス 九州地方整備局 | 再々評価 | 210 | 981 | <p>【内訳】 走行時間短縮便益：874億円 走行経費減少便益：82億円 交通事故減少便益：25億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 13,200～23,800台/日</p> | 420 | 2.3 | <p>①交通混雑の緩和 ・並行する国道34号の交通量の減少及び混雑度の低下</p> <p>②交通安全の向上 ・並行する国道34号及び既供用区間における交通事故件数の減少</p> <p>③沿道環境の改善 ・並行する国道34号の騒音レベルが環境基準を達成</p> <p>④地域防災の支援 ・バイパス整備による洪水時の冠水被害の防止</p> <p>⑤産業支援 ・工業団地へのアクセス性が強化され工業の更なる振興に寄与</p> <p>⑥観光支援 ・観光地へのアクセス性が向上し観光活性化に寄与</p> <p>⑥救急医療活動の支援 ・武雄市内から第二次救急医療施設（新武雄病院、副島整形外科病院）までの救急搬送を支援 ・救急医療活動のアクセス時間の短縮</p> | <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・武雄バイパスの整備により、武雄市街地の通過交通を排除し、交通環境改善に寄与。 【事業の進捗の見込み】 ・平成23年度末の事業進捗率は、事業費ベースで約77%であり、用地進捗率は100%に達している。 ・地元や関係機関との協力体制のもと、平成29年度の暫定2車線供用(L=1.4km)に向けて、引き続き工事促進を図っていく。 【コスト縮減等】 ・軟弱地盤対策工法の変更（大径施工による改良体本数の削減）による減【約0.3億円】</p> | 継続 | 道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀) |
| 西九州自動車道 一般国道497号 伊万里道路 九州地方整備局 | 再々評価 | 249 | 431 | <p>【内訳】 走行時間短縮便益：306億円 走行経費減少便益：69億円 交通事故減少便益：56億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 18,700～20,800台/日</p> | 207 | 2.1 | <p>①交流連携の支援 ・伊万里市～松浦市・唐津市間の所要時間の短縮</p> <p>②交通混雑の緩和 ・伊万里道路と並行する国道202号等における損失時間の削減</p> <p>③交通安全性の確保 ・伊万里道路と並行する国道202号の交通事故発生件数の減少</p> <p>④物流効率化の支援 ・重要港湾である伊万里港へのアクセス性向上が図られ、輸送コスト等の削減</p> <p>⑤安心できる暮らしの支援 ・災害時の迂回代替路として機能</p> <p>⑥救急医療活動の支援 ・伊万里市内から第三次救急医療施設（唐津赤十字病院地域救命救急センター）までの救急搬送を支援 ・救急医療活動のアクセス時間の短縮</p> | <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・伊万里道路は、唐津伊万里道路や伊万里松浦道路などとともに西九州自動車道の一部区間を形成する延長6.6kmの自動車専用道路である。本道路の整備により、伊万里市中心市街地の交通混雑の緩和や、物流拠点である伊万里港とのアクセス確保及び九州北西部の地域振興に寄与するとともに主要幹線道路である国道202号の代替路線の機能を有する。 【事業の進捗の見込み】 ・平成23年度末の事業進捗率は、事業費ベースで約7%であり、そのうち用地進捗率は約2%となっている。 ・地元や関係機関との協力体制のもと、事業効果を早期発現できるよう、引き続き用地買収を推進するとともに早期供用に向けて事業進捗を図っていく。 【コスト縮減等】 ・新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策による、着実なコスト縮減を図る。</p> | 継続 | 道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀) |

| 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57号 立野拡幅 九州地方整備局 | その他 | 178 | 359 | <p>【内訳】 走行時間短縮便益：344億円 走行経費減少便益：6.0億円 交通事故減少便益：9.0億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 21,100~25,600台/日</p> | 235 | 1.5 | <p>①交通混雑の緩和 ・慢性的な渋滞の緩和・解消 ②観光支援 ・観光誘致圏の拡大や周辺観光ルートの形成 ③救急医療活動の支援 ・阿蘇地域から第3次救急医療施設(熊本セントラル 病院、熊本赤十字病院)までの救急搬送を支援 ・救急医療活動のアクセス時間の短縮 ④地域産業の支援 ・輸送コストの低減や製品生産スケジュールのリス ク回避・低減などを支援する物流ルートとしての機 能向上 ・農産品・畜産品の輸送コストの低減や販売市場拡 大などを支援する物流機能向上</p> | <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・国道57号立野拡幅は、国道57号の交通渋滞の 緩和と国際観光拠点である阿蘇地域の活性化に 寄与。 【事業の進捗の見込み】 ・平成23年度末の事業進捗率は、事業費ベー スで約71%であり、そのうち用地進捗率は約95%に 達している。 ・地元や関係機関との協力体制のもと、平成26 年度の1.5km区間供用に向けて引き続き工事促 進を図っていく。 【コスト縮減等】 ・擁壁基礎部の良質土置換え及び軽量盛土への 変更による増加【約11.4億円】 ・橋梁形式の変更による増加【約8億円】 ・アンカー工法の変更による減【約0.4億円】</p> | 継続 | 道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀) |
| 地域高規格道路 中九州横断道路 一般国道57号 大野竹田道路 九州地方整備局 | 再々評価 | 323 | 449 | <p>【内訳】 走行時間短縮便益：338億円 走行経費減少便益：62億円 交通事故減少便益：50億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 10,400~12,300台/日</p> | 336 | 1.3 | <p>①地域産業の振興 ・ブランド牛の品質を維持する安定的な生体輸送を 支援 ②観光産業の支援 ・広域観光圏相互の連携支援し、観光周遊の可能性 拡大による地域の観光振興に寄与 ③交通安全性の向上 ・並行現道区間における線形不良箇所の回避、交通 事故の削減に寄与し交通安全性が向上 ④救急医療活動の支援 ・大分市内の第3次救急医療施設(アルメイダ病院、 大分県立病院、大分大学医学部附属病院)からの60分 圏域の拡大を支援 ・救急医療活動のアクセス時間の短縮 ⑤生活利便性や定住魅力の向上 ・大分市への時間距離の短縮により、生活利便性や 定住魅力が向上</p> | <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・国道57号大野竹田道路は、交通利便性の向 上、地域間連携・交流を支援し、沿線地域の産 業発展や地域活性化に寄与するとともに、災害 に強いネットワークの構築を図るものである。 【事業の進捗の見込み】 ・平成23年度末の事業進捗率は、事業費ベー スで約46%であり、そのうち用地進捗率は約89%に 達している。 ・地元や関係機関との協力体制のもと、平成26 年度の大野1C~(仮)朝地1C間(L=6.3km)の部分 供用に向けて、引き続き事業促進を図ってい く。 【コスト縮減等】 ・横断面構成の変更(中央分離帯の設置)によ る増加【約29億円増】 ・地層の変化に伴う増加【約21億円増】 ・埋蔵文化財発掘調査対象範囲等の変更による 増加【約4億円増】 ・横断水路から側溝排水への変更による減【約 1億円】 ・法枠吹付工法から長繊維混入補強土工法の採 用による減【約2億円】</p> | 継続 | 道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀) |

| 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 | | | | | |
| | | | | | | | | | | |
| 地域高規格道路 都城志布志道路 一般国道10号 都城道路 九州地方整備局 | 再々評価 | 332 | 797 | 【内訳】 走行時間短縮便益：564億円 走行経費減少便益：141億円 交通事故減少便益：91億円 【主な根拠】 計画交通量 23,600～34,700台/日 | 315 | 2.5 | ①交通混雑の緩和 ・並行する国道10号の交通量減少、混雑度の低下及び旅行速度向上 ②救急医療活動の支援 ・都市から第3次救急医療施設（宮崎大学医学部附属病院）までの救急搬送を支援 ・救急医療活動のアクセス時間の短縮 ③沿道環境の改善 ・並行する国道10号の沿道騒音の改善 ④交通安全性の向上 ・並行する国道10号の死傷事故件数の減少 ⑤リダンダンシーの確保 ・救急輸送ネットワークの確保 ・甲斐元地区の冠水時の迂回ルートの確保 ⑥地域産業の支援 ・畜産農家への飼料のスムーズな運搬を支援 | 【投資効果等の事業の必要性】 ・国道10号都城道路は、都城志布志道路の一部を構成する延長7.7kmの自動車専用道路であり、都市街地の交通混雑の緩和や沿道環境の改善、九州縦貫自動車道宮崎線や物流拠点である志布志港とのアクセス性向上による都城・志布志地域の地域振興に寄与する道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・平成23年度末の事業進捗率は、事業費ベースで約42%であり、そのうち、用地進捗率は約69%に達している。 ・地元や関係機関との協力体制のもと、事業効果を早期発現できるように、引き続き早期供用に向けて事業促進を図っていく。 【コスト削減等】 ・評価対象の拡大（用地4車+工事2車→用地4車+工事4車）による増加【約82億円増】 ・橋台構造の縮小による減【約0.36億円】 | 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 川内隈之城道路 九州地方整備局 | 再々評価 | 376 | 513 | 【内訳】 走行時間短縮便益：392億円 走行経費減少便益：68億円 交通事故減少便益：52億円 【主な根拠】 計画交通量 14,300～17,600台/日 | 396 | 1.3 | ①産業活動の支援 ・川内港～鹿児島市間の所要時間の短縮 ・農産物の集荷の高速性、定時性の確保、水産物の輸送時間の短縮 ②交通混雑の緩和 ・並行する国道3号の交通混雑の緩和 ③交通安全性の向上 ・並行する国道3号の死傷事故件数の減少 ④災害に強い道路ネットワークの構築 ・国道3号の代替路及び緊急・輸送ネットワークとしての機能 ⑤救急医療活動の支援 ・出水市、阿久根市から第3次救急医療施設（鹿児島市立病院）までの救急搬送を支援 ・救急医療活動のアクセス時間の短縮 ⑥沿道環境の改善 ・並行する国道3号の騒音レベルが環境基準を達成 | 【投資効果等の事業の必要性】 ・川内隈之城道路は、南九州西回り自動車道の一区間を形成する、延長10.2kmの自動車専用道路である。本道路は、高速交通ネットワークの形成、地域産業の活性化、国道3号の交通混雑の緩和等を目的とした事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・平成23年度末の事業進捗率は、事業費ベースで約53%であり、そのうち用地進捗率は約89%となっている。 ・地元や関係機関との協力体制のもと、平成24年度の薩摩川内水引1C～薩摩川内高江1C間(L=3.5km)、平成26年度の薩摩川内高江1C～薩摩川内都1C間(L=6.7km)の供用に向けて引き続き事業促進を図っていく。 【コスト削減等】 ・評価対象の拡大(用地4車+工事2車→用地4車+工事4車)による増加【約92億円増】 ・補強土壁工法の大規模パネル化による減【約0.04億円】 | 継続 | 道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀) |

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | 費用:C (億円) | B/C | 貨幣換算が困難な効果等 による評価 | 再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト削減等) | 対応方針 | 担当課 (担当課長名) |
|-----------------------------|------|--------------|-------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------|-----|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|--------------------------------|
| | | | 便益の内訳及び主な根拠 | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | |
| 一般国道10号 白浜拡幅 九州地方整備局 | 再々評価 | 57 | 189 | <p>【内訳】 走行時間短縮便益：162億円 走行経費減少便益：22億円 交通事故減少便益：3.7億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 27,100～43,600台/日</p> | 51 | 3.7 | <p>①交通混雑の緩和 ・慢性的な交通混雑の緩和 ②交通安全性の向上 ・死傷事故件数の減少 ③リダンダンシーの確保 ・災害時等のリダンダンシー確保を図り、交通分断の回避に寄与（H22.1降雪による九州縦貫自動車道全面通行止め32時間） ④防災機能の向上 ・護岸高を確保し、特殊通行規制区間の解消を図る ⑤物流効率化の支援 ・定時性・高速度性が確保され、物流効率化に寄与 ⑥観光の支援 ・主要観光スポットへのアクセス向上を図り、観光振興に寄与 ⑦救急医療活動の支援 ・始良市から第3次救急医療施設（鹿児島市立病院）までの救急搬送を支援 ・救急医療活動のアクセス時間の短縮</p> | <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・白浜拡幅は、鹿児島市と霧島市等を結ぶ唯一の幹線道路である国道10号の交通需要に対応した十分な交通容量を確保し、交通混雑の緩和に大きく貢献するとともに、交通安全性の向上等を目的とした延長7.3kmの事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・平成23年度末の事業進捗率は、事業費ベースで約4%であり、そのうち用地進捗率は約34%となっている。 ・地元や関係機関との協力体制のもと、平成27年度の4車線供用(L=0.3km)に向けて、引き続き事業促進を図っていく。 【コスト削減等】 ・新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策により、着実なコスト削減に努める。</p> | 継続 | 道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀) |
| 一般国道220号 新城拡幅 九州地方整備局 | 再々評価 | 146 | 288 | <p>【内訳】 走行時間短縮便益：258億円 走行経費減少便益：24億円 交通事故減少便益：6.1億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 7,100～9,000台/日</p> | 232 | 1.2 | <p>①安全・快適な道路空間の確保 ・車道と自転車歩行者道の明確な分離による車両や歩行者、自転車通行時の安全性確保 ・植栽帯設置による快適な歩行空間の確保 ②沿道環境の改善（騒音の低減） ・当該地域の騒音レベルが環境基準を達成 ③産業活動の支援 ・旅行速度向上による、水産品の出荷時の円滑な輸送を支援 ④救急医療活動の支援 ・垂水市から鹿屋市への円滑な救急搬送を支援 ・救急医療活動のアクセス時間の短縮</p> | <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・新城拡幅の整備により、交通安全性の向上や走行性の向上に寄与する。 【事業の進捗の見込み】 ・平成23年度末の事業進捗率は、事業費ベースで約99%であり、そのうち用地進捗率は約99%に達している。 ・地元や関係機関との協力体制のもと、平成25年度の全線完成供用に向けて、引き続き工事促進を図っていく。 【コスト削減等】 ・横断歩道橋の架替計画の変更による減【約5.5億円】 ・高木植栽の取りやめによる減【約2.1億円】 ・舗装構成の変更等による減【約1.4億円】</p> | 継続 | 道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀) |

| 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 | | | | |
| | | | | | | | | | |
| 一般国道226号 平川道路 九州地方整備局 | 再々評価 | 112 | 205 | 130 | 1.6 | <p>①交通混雑の緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> 慢性的な交通混雑の緩和 <p>②交通安全性の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> 死傷事故件数の減少 <p>③救急医療活動の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> 指宿市から第3次救急医療施設(鹿児島市立病院)までの救急搬送を支援 救急医療活動のアクセス時間の短縮 <p>④産業活動の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> 日本一のかごしまブランド(指宿市のオクラや南九州市のお茶など)の物流を支援 <p>⑤観光の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> 主要観光スポットへのアクセス向上に寄与 | <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> 平川道路は、鹿児島市と南薩地域を結ぶ重要な幹線道路である国道226号の交通需要に対応した十分な交通容量を確保し、交通混雑の緩和に大きく貢献するとともに、交通安全性の向上等を目的とした延長2.3kmの事業である。 <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> 平成23年度末の事業進捗率は、事業費ベースで約87%であり、そのうち用地進捗率は約99%となっている。 地元や関係機関との協力体制のもと、平成25年度の全線4車線供用に向けて、引き続き事業促進を図っていく。 <p>【コスト削減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> 盛土材(購入土→発生土)の変更による減 <p>【約5億円】</p> | 継続 | 道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀) |
| 一般国道58号 恩納南バイパス 沖縄総合事務局 | 再々評価 | 360 | 1,893 | 425 | 4.5 | <p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> 現道(南恩納～仲泊間)の年間渋滞損失時間の削減 <p>②個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> 恩納村内のリゾートホテルや各種観光施設間の所要時間が短縮 <p>③安全で安心できる暮らしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> 現道の年間死傷事故件数の削減 三次医療施設までのアクセス時間が短縮(恩納村役場から県立中部病院(三次医療施設)の所要時間が短縮) | <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> 国道58号は、沖縄本島西側を南北に走る大動脈で、本島中南部の人口集中地域と北部の観光・リゾート地域及び農山村地域を結ぶ主要幹線道路である。恩納南バイパスは、美しい海岸線が続き、リゾートホテル、ビーチなどが集中している本県有数のリゾート地である恩納村内の観光シーズンにおける交通渋滞緩和、国道58号の交通安全確保及び沿道環境の改善、観光産業の支援に大きく寄与する道路である。 <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> 全体事業費での進捗率は約70%、用地買収の進捗率は約97%である。 <p>【コスト削減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> 橋梁支保形式の変更(約19百万円減) 歩道幅員の見直し等により道路幅員を縮小(約19百万円減) 発生残土の活用計画変更(約200百万円減) | 継続 | 道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀) |

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | 費用:C (億円) | B/C | 貨幣換算が困難な効果等 による評価 | 再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見 込み、コスト削減等) | 対応方針 | 担当課 (担当課長名) |
|--------------------------------|------|--------------|-------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------|-----|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|--------------------------------|
| | | | 便益の内訳及び主な根拠 | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | |
| 一般国道329号 与那原バイパス 沖縄総合事務局 | 再々評価 | 470 | 1,350 | <p>【内訳】 走行時間短縮便益：1,211億円 走行経費減少便益：97億円 交通事故減少便益：42億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 35,300台/日</p> | 464 | 2.9 | <p>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 ②個性ある地域の形成 ・「中城港湾マリナタウンプロジェクト」を支援する ③安全で安心できる暮らしの確保 ・三次医療施設までのアクセス時間が短縮（西原町 役場から南部医療センター（三次医療施設）の所要 時間が短縮）</p> | <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・国道329号は、沖縄本島の太平洋側と東シナ 海側を結ぶ大動脈であり本島の南部地域と那覇 市を結ぶ主要幹線道路である。 与那原バイパスは、通過交通と域内交通が輻輳 し、特に朝夕の交通混雑が著しい西原町～与那 原町間の交通混雑緩和と那覇空港自動車道と一 体となって広域ネットワークを形成することに より、マリナタウンプロジェクト等関連事業の 支援と地域の活性化に寄与する道路事業であ る。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率は約48%、用地取得率は約90%(平 成24年度末見込み)。 【コスト削減等】 ・県道240号との交差点で幅員を縮小し、約0.8 億円のコスト削減を図る。</p> | 継続 | 道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀) |
| 一般国道329号 南風原バイパス 沖縄総合事務局 | 再々評価 | 450 | 524 | <p>【内訳】 走行時間短縮便益：502億円 走行経費減少便益：22億円 交通事故減少便益：0億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 38,700台/日</p> | 402 | 1.3 | <p>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 ②個性ある地域の形成 ・「中城港湾マリナタウンプロジェクト」を支援する ③安全で安心できる暮らしの確保 ・三次医療施設までのアクセス時間が短縮（与那原 町役場から南部医療センター（三次医療施設）の所 要時間が短縮）</p> | <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・国道329号は、沖縄本島の太平洋側と東シナ 海側を結ぶ大動脈であり本島の南部地域と那覇 市を結ぶ主要幹線道路である。 南風原バイパスは、通過交通と域内交通が輻輳 し、特に朝夕の交通混雑が著しい南風原町～那 覇市上間間の交通混雑緩和と那覇空港自動車道 と一体となって広域ネットワークを形成すること により、地域の活性化に寄与する道路事業であ る。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率は約27%、用地取得率は約89%(平 成24年度末見込み)。 【コスト削減等】 ・北丘高架橋で道路構造を上下線分離型から上 下線一体型に変更することで、約2.3億円のコス ト削減を図る。</p> | 継続 | 道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀) |

| 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126号 千葉東金道路 (東金JCT～松尾 横芝) 東日本高速道路 株式会社 | その他 | 1,263 | 6,045 | 【内訳】 走行時間短縮便益：5,380億円 走行経費減少便益：449億円 交通事故減少便益：216億円 【主な根拠】 計画交通量 14,100～15,000台/日 | 1,970 | 3.1 | ・日常生活圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる。 ・緊急輸送道路が通行止めになった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する。 ・三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる。 | 【投資効果等の事業の必要性】 ・当該区間は、圏央道の一部となって高規格道路ネットワークを形成する有料道路で、沿線地域の産業、経済、観光等の発展に重要な役割を果たす道路である。 ・当該区間は、圏央道のネットワーク化が完成することに伴い増加する交通量に対応するため、4車線化が必要であり、追越車線が整備されることにより、通行止めの削減が図られる。 【事業の進捗の見込み】 ・4車線化に必要な用地は概ね取得しており、周辺道路のネットワーク整備と調整を図りながら、平成32年度の完成を目指して事業を実施していく。 【コスト縮減等】 ・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 中神 陽一) |
| 東関東自動車道 館山線 (木更津南JCT～ 富津竹岡) 東日本高速道路 株式会社 | 再々評価 | 1,281 | 5,471 | 【内訳】 走行時間短縮便益：4,639億円 走行経費減少便益：565億円 交通事故減少便益：267億円 【主な根拠】 計画交通量 10,900～17,600台/日 | 1,598 | 3.4 | ・当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する。 ・緊急輸送道路が通行止めになった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する。 ・三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる。 | 【投資効果等の事業の必要性】 ・当該区間は、房総半島の高規格道路ネットワークを形成する高速道路で、沿線地域の産業、経済、観光等の発展に重要な役割を果たす道路である。 ・渋滞発生頻度が他の暫定2車線区間に比べ高い当該区間の4車線化によって、追越車線が整備されることにより、休日等の交通集中による渋滞の緩和、事故・工事通行止めの削減及び津波災害時における緊急輸送路としての機能強化が見込まれる。 【事業の進捗の見込み】 ・4車線化に必要な用地は全て取得しており、現在、調査及び設計中である。 【コスト縮減等】 ・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 中神 陽一) |

| 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 | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | |
| 関越自動車道上越線 (信濃町～上越JCT) 東日本高速道路株式会社 | 再々評価 | 1,930 | 4,013 | <p>【内訳】 走行時間短縮便益：3,451億円 走行経費減少便益：271億円 交通事故減少便益：292億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 9,900～10,200台/日</p> | 3,011 | 1.3 | <ul style="list-style-type: none"> 当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する。 緊急輸送道路が通行止めになった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する。 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる。 | <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> 当該区間は、長野道、北陸道、関越道とあわせて広域的なネットワークを形成することにより、上信越地方の沿線地域の産業、経済、観光等の発展に重要な役割を果たす道路である。 地形的・気候的な条件が他路線に比べ厳しい当該区間での4車線化によって、交通事故の削減、冬期交通の円滑化、渋滞の緩和及び災害時の道路機能強化に大きく期待できる。 <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> 4車線化に必要な用地は全て取得しており、現在調査及び設計中である。 <p>【コスト縮減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 中神 陽一) |
| 東海北陸自動車道 (白鳥～飛騨清見) 中日本高速道路株式会社 | 再々評価 | 2,680 | 5,187 | <p>【内訳】 走行時間短縮便益：4,209億円 走行経費減少便益：638億円 交通事故減少便益：341億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 9,200～11,000台/日</p> | 3,780 | 1.4 | <ul style="list-style-type: none"> 東海地震他の災害発生時における、緊急輸送道路としての機能確保が期待される。 医療施設へのアクセス向上が見込まれる。 貿易に対するアクセスルートとして期待される。 | <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> 東海北陸自動車道の渋滞の解消に寄与。 4車線化により、中分突破事故の削減に寄与 <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> 工事全面展開中。 <p>【コスト縮減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 中神 陽一) |

| 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 | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | |
| 近畿自動車道敦賀線 (福知山～舞鶴西) 西日本高速道路株式会社 | その他 | 1,028 | 3,327 | <p>【内訳】 走行時間短縮便益：2,744億円 走行経費減少便益：342億円 交通事故減少便益：241億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 8,600～9,600台/日</p> | 1,918 | 1.7 | <ul style="list-style-type: none"> ・対面通行に起因する中央分離帯突破による重大事故が解消する ・災害復旧と併せての交通開放が可能となり、緊急輸送路としての機能が向上する ・中国地域～北陸地域の新たな高速道路ネットワークの代替機能が強化される ・重要港湾である舞鶴港へのアクセス強化 ・中丹地域への観光のアクセス強化 | <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・4車線化により、中央分離帯突破事故の減少、災害時の機能強化等の効果が期待される。 ・中国地域～北陸地域の新たな高速道路ネットワークが形成されるため、4車線化による機能強化は不可欠である。 <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業全体は4車線であり、既に2車線については暫定的に供用している。 ・残る2車線について、用地取得は完了しており、現在設計・施工に関する検討を実施中である。 <p>【コスト縮減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・既供用の2車線区間の状況を踏まえ、新技術・新工法の採用等も検討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 中神 陽一) |
| 四国横断自動車道 (鳴門～高松市境) 西日本高速道路株式会社 | 再々評価 | 3,147 | 7,846 | <p>【内訳】 走行時間短縮便益：6,853億円 走行経費減少便益：645億円 交通事故減少便益：348億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 12,400～17,800台/日</p> | 4,604 | 1.7 | <ul style="list-style-type: none"> ・対面通行に起因する中央分離帯突破による重大事故が解消する ・災害復旧と併せての交通開放が可能となり、緊急輸送路としての機能が向上する ・巨大地震時に並行一般道、鉄道が津波被害を受けた際、代替路として機能する ・定時性向上により、高速バス利用者の利便性が更に増加する ・沿線地域の企業立地支援 ・沿線地域への観光のアクセス強化 | <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・4車線化により、交通集中渋滞の減少、中央分離帯突破事故の減少、災害時の機能強化等の効果があり、当該区間の4車線化の必要性は高い。 ・また、高速バスの利便性向上、企業立地の支援など便益に反映されない効果も期待される。 <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業全体は4車線であり、既に2車線については暫定的に供用している。 ・残る2車線について、用地取得はほぼ完了しており、現在設計・施工に関する検討を実施中である。 <p>【コスト縮減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・既供用の2車線区間の状況を踏まえ、新技術・新工法の採用等も検討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 中神 陽一) |

| 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 | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | |
| 九州横断自動車 道長崎大分線 (長崎芒塚～長 崎多良見) 西日本高速道路 株式会社 | 再々評価 | 770 | 1,829 | <p>【内訳】 走行時間短縮便益：1,558億円 走行経費減少便益：194億円 交通事故減少便益：77億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 12,800台/日</p> | 912 | 2.0 | <ul style="list-style-type: none"> ・対面通行に起因する中央分離帯突破による重大事故が解消する ・災害復旧と併せての交通開放が可能となり、緊急輸送路としての機能が向上する ・対アジア貿易の拠点として期待される長崎港へのアクセス強化 ・沿線地域の企業立地支援 ・定時性向上により、高速バス利用者の利便性が更に増加する ・長崎市への観光のアクセス強化 | <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・4車線化により、中央分離帯突破事故の減少、災害時の機能強化等の効果があり、当該区間の4車線化の必要性は高い。 ・また、高速バスの利便性向上、企業立地の支援など便益に反映されない効果も期待される。 <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業全体は4車線であり、既に2車線については暫定的に供用している。 ・残る2車線について、用地取得は完了しており、現在設計・施工に関する検討を実施中である。 <p>【コスト縮減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・既供用の2車線区間の状況を踏まえ、新技術・新工法の採用等も検討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 中神 陽一) |
| 大阪府道高速大 和川線 阪神高速道路株 式会社 大阪府 堺市 | 再々評価 | 4,341 | 10,923 | <p>【内訳】 走行時間短縮便益：10,009億円 走行経費減少便益：761億円 交通事故減少便益：153億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 21,500～33,300台/日</p> | 4,883 | 2.2 | <ul style="list-style-type: none"> ・大阪都市再生環状道路の一部を構成する道路であり、大阪都市圏の経済・産業の活性化が期待される。 ・臨海部と内陸部といった各拠点間の連携を強化するとともに交通の分散化による並行路線等の渋滞緩和が期待できる。 ・堺泉北港堺2区基幹的広域防災拠点から内陸部への支援ルートとして期待される。 | <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・大阪都市再生環状道路の一部を構成する路線であり、都心部の慢性的な渋滞を緩和するとともに、リダンダンシーの向上などのネットワークの効果の他、大阪都市圏の経済・産業の活性化が期待される。 ・臨海部や内陸部といった各拠点間の連携を強化するとともに交通の分散化による並行路線等の渋滞緩和が期待できる。 ・堺泉北港堺2区基幹的広域防災拠点から内陸部への支援ルートとして期待される。 <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・開削トンネル、シールドトンネル工事等を実施している。 <p>【コスト縮減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・設計の精査及び工夫により開削トンネルの壁厚のスリム化などコスト縮減を図っている。 | 継続 | 道路局 高速道路課 (課長 中神 陽一) |

【道路・街路事業】
 (直轄事業等：防災面の効果が特に大きい事業)

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 事業の効果 | 費用 (億円) | 再評価の視点 | 対応方針 | 担当課 (担当課長名) |
|---------------------------------|------|----------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|--------------------------------|
| 一般国道169号 奥澗道路(Ⅱ期) 近畿地方整備局 | その他 | 139 (残事業 =104) | <ul style="list-style-type: none"> ○災害時の迂回解消を含めた走行時間の短縮等 (137億円(残事業=137億円)) ○災害による被害の回避 <ul style="list-style-type: none"> ・集落孤立の解消 ・救急医療施設へのアクセス向上 | 128 (残事業 =94) | <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・一般国道169号は、奈良県奈良市を起点として、紀伊半島内陸部を縦貫し和歌山県新宮市に至る延長約184kmの路線であり、紀伊半島内陸地域の日常生活を支えるとともに、地域の産業・観光を支援する道路として重要な役割を担っている。 奥澗道路(Ⅱ期)は、一般国道169号のうち特に地形条件が厳しい区間における土砂崩落等による通行止めの回避、災害時の迂回解消を含む走行時間短縮等、線形不良区間の解消等を目的に計画された道路である。 <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成19年度に事業化し、平成22年度からは工事に着手し平成23年度よりトンネルに着手。 <p>【コスト縮減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業実施にあたり、新技術・新工法の活用等により、コスト縮減に努める。 | 継続 | 道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀) |
| 一般国道331号 中山改良 沖縄総合事務局 | その他 | 88 (残事業 =11) | <ul style="list-style-type: none"> ○災害等の迂回解消を含めた走行時間の短縮等(88億円(残事業=46億円)) ○災害等による被害の回避 <ul style="list-style-type: none"> ・現道の線形不良個所の回避により、迅速・安全な救急搬送に寄与 ○地域住民の不安感の解消 ・走行の快適性(21億円) | 118 (残事業 =14) | <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・一般国道331号は、沖縄本島島尻地域の外縁を通過し県都那覇へ至る延長約50kmの主要幹線道路である。中山改良事業は、一般国道331号玉城地区の防災対策及び線形改良を行い、当該地区の観光の発展、交通安全の確保等を目的とした道路事業である。 <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業進捗率は約88%、用地取得率は約100%(平成24年度末見込み)。 <p>【コスト縮減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・詳細設計の段階で、掘削土量を軽減させるため、橋脚に深礎杭を採用。また、フーチング形状をコンパクトにし、仮設土留め工の規模を縮小。 | 継続 | 道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀) |

【港湾整備事業】
（直轄事業等）

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | 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 | | | | | | | |
| 網走港新港地区 防波堤改良事業 北海道開発局 | 再々評価 | 130 | 222 | <p>【内訳】 海難事故の減少便益：213億 円 陸上輸送コスト削減便益： 3.5億円 待避コスト削減便益：2.9億 円 係留ロープの被害削減便益： 0.5億円 越波・浸水被害の減少便益： 0.4億円 残存価値：1.1億円 【主な根拠】 平成30年代前半予測取扱貨物 量：147千トン/年 平成30年代前半予測避泊可能 隻数：2隻/荒天</p> | 112 | 2.0 | <p>・港内における利用船舶の荷役作業やタグボートによる支援作業の安全性が向上する。 ・港内における利用船舶の安全な入出港や港内航行が可能となる。</p> | <p>・荒天時に新港地区において、越波や港内擾乱が発生し、荷役障害のほか波浪の越流による港湾関連施設の被害が発生しているとともに、荒天時における船舶の安全な避難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。 ・本事業にかかる関係機関との調整は整っている。事業が順調に進んだ場合には、平成30年代前半の完了を予定している。 ・本整備事業で発生した消波ブロックを、防波堤（南）の建設資材として有効活用し、コスト縮減に取り組んでいく。</p> | 継続 | 港湾局 計画課 (課長 菊地 身智雄) |
| 石狩湾新港西地区 国際物流ターミナル整備事業 北海道開発局 | 再々評価 | 501 | 842 | <p>【内訳】 陸上輸送コスト削減便益： 375億円 海上輸送コスト削減便益：39 億円 航路・泊地の維持浸漬費の削減便益：54 億円 海難の減少による損失回避便 益：233億円 残存価値：141億円 【主な根拠】 平成30年代前半予測年間取扱 貨物量：1,332千トン/年 平成30年代前半予測避泊可能 隻数：3隻/荒天</p> | 632 | 1.3 | <p>・港内静穏度が向上し、利用船舶の港内航行、荷役、停泊地の安全性が向上した。 ・大型岸壁を利用し、多様な需要に対応することで、サハリン開発プロジェクトによるインフラ整備を支援することが可能となる。</p> | <p>・国際貿易の活性化やバルク貨物船の大型化による競争力強化に大きな成果を挙げている国際物流ターミナル整備の継続性は高い。 ・本事業にかかる関係機関との調整は整っているため、円滑な事業進捗が見込まれる。事業が順調に進んだ場合には、平成30年代前半の完了を予定している。</p> | 継続 | 港湾局 計画課 (課長 菊地 身智雄) |

| 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 | | | | | |
| 浦河港本港地区 防波堤整備事業 北海道開発局 | 再々評価 | 129 | | | | 339 | <p>【内訳】 海難事故の減少便益：292億 円 陸上輸送コスト削減便益：46 億円 残存価値：339億円 【主な根拠】 平成30年代前半予測貨物量： 161千トン/年 平成30年代前半予測避泊可能 隻数：1隻/荒天</p> | 148 | 2.3 | <p>・本整備事業の実施により、港口や港内の静穏度が向上し、利用船舶の安全な入出港や港内航行が可能となる。 ・本整備事業の実施により、船舶の安全な停泊や係留が可能となるため荷役の安全性が向上し、運航スケジュールの調整による時間や係船料等の発生を削減することができる。 ・本整備事業の実施により、岸壁前面からの波しぶきの発生が軽減され、品質保持が求められるカンラン岩の品質価値の低下を回避することができる。また、品質の保持により国内鉄鋼メーカーに対するカンラン岩の安定した供給が可能となり、我が国の鉄鋼産業の振興に寄与する。 ・本事業で整備する防波堤は、防波堤としての機能のほか、背後盛石等により水産生物の育成環境に配慮した環境共生型の防波堤として整備されるものであり、コンブの着生やウニの生息、タコの産卵が期待されており、沿岸漁業の資源回復が図られる。</p> |
| 羽幌港本港地区 耐震強化岸壁整備事業 北海道開発局 | その他 | 63 | 173 | <p>【内訳】 輸送コストの削減便益：8.9 億円 移動コストの削減便益：148 億円 震災時における輸送コストの 削減：0.21億円 震災時における移動コストの 削減：2.6億円 漁業者の移動コストの削減： 8.1億円 滞船・多そう係留コストの削 減便益：5.4億円 残存価値：0.5億円 【主な根拠】 平成20年代後半予測年間取扱 貨物量：38千トン/年 平成20年代後半予測年間乗船 客数：33千人/年 震災時緊急物資量：171トン/ 回 震災時一般貨物量：72千トン /回 震災時乗船客数：35千人/回 利用小型船隻数：104隻/年</p> | 70 | 2.5 | <p>・本整備事業の実施により、大規模地震時における緊急物資輸送の確保により、背後地域や天売・焼尻島の住民の不安を軽減することができる。 ・本整備事業の実施により、防波堤の延伸や波除堤が整備されることで、港内静穏度が向上し、フェリーや小型船の航行・荷役・停泊時の安全性が向上する。 ・本整備事業の実施により、フェリーターミナルや漁業協同組合が集約され、羽幌リバーサイド開発事業の中核として整備された「サンセットプラザはぼる」、「リバーサイド緑地公園（バラ園）」との連携が強化されることにより、観光振興が図られる。</p> | <p>・羽幌港は天売島・焼尻島を結ぶ離島フェリーの玄関口として、地域住民や観光客に利用されており、離島生活・地域産業・観光を支える地域の生活基盤としての役割を担っているため、大規模地震発生時及び平常時における物資や旅客輸送機能の確保のため、耐震強化岸壁整備の必要性は高い。 ・羽幌港は約100隻の漁船に利用されており、陸揚・準備時の滞船や休憩時の多そう係留が発生しているため、漁船係留施設の狭隘化の改善を図るためにも、既存フェリー岸壁の改良整備の必要性は高い。 ・本事業にかかる関係機関との調整は整っているため、円滑な事業進捗が見込まれる。事業が順調に進んだ場合には、平成20年代後半の完了を予定している。</p> | 継続 | 北海道開発局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 眞田 仁) |

| 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 | | | | | |
| | | | | | | | | | | |
| 青森港沖館地区・油川地区 防波堤整備事業 東北地方整備局 | 再々評価 | 397 | 2,694 | <p>【内訳】 フェリー貨物物流コストの削減便益：2620億円 バルク貨物物流コストの削減便益：16億円 浸水被害軽減便益：54億円 その他の便益（残存価値）：5億円</p> <p>【主な根拠】 平成28年度取扱貨物量：2,320万トン/年（フェリー）、50万トン/年（バルク） 浸水被害の減少：15.5ha</p> | 690 | 3.9 | <ul style="list-style-type: none"> ・輸送コストが低減されることに伴い、CO2、NOXの排出量が削減される。 ・施設整備により、フェリー輸送の定時性、安定性が確保されることにより、輸送の信頼性が向上し、地域経済の活性化が図られる。 | <ul style="list-style-type: none"> ・防波堤の延長不足によりフェリー埠頭をはじめとする岸壁前面の静穏度が不足しており、本来の機能が十分発揮されていない。 ・本州と北海道の物流の大動脈であるフェリー航路の安全性と安定性を確保し、国民生活の安定へと繋げる。 ・青森港はこれまでも冬期風浪や高潮による浸水被害が生じていることから、浸水区域の縮小と被害の軽減を図る。 ・事業は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 | 港湾局 計画課 (課長 菊地 身智雄) |
| 能代港外港地区 防波堤整備事業 東北地方整備局 | 再々評価 | 80 | 121 | <p>【内訳】 輸送コストの削減便益：120億円 その他の便益（残存価値）：1億円</p> <p>【主な根拠】 平成29年度取扱貨物量：23.5万トン (製材・石灰石・砂/砂利・石灰灰等)</p> | 93 | 1.3 | <ul style="list-style-type: none"> ・輸送コストが低減されることに伴い、CO2、NOXの排出量が削減される。 ・施設整備により静穏度が向上し、係留、荷役の安全性が高まる。 ・施設整備により、災害時の物資供給拠点となることが可能になり、災害時の物流リダンダンシーが確保される。 | <ul style="list-style-type: none"> ・防波堤の延長不足により水深13m岸壁前面の静穏度が不足しており、本来の機能が十分発揮されていない。 ・企業ヒアリングの結果、製材等の取扱が一定程度見込まれるほか、石灰灰輸出の増加も見込まれることから、海上輸送における物流の効率化及び安定化を図り、地域経済への活性化へと繋げる。 ・東日本大震災以降、フル稼働が続く能代火力発電所において、エネルギーの安定供給の観点より防波堤の延伸は必要不可欠。 ・事業は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 | 港湾局 計画課 (課長 菊地 身智雄) |

| 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 | | | | | |
| | | | | | | | | | | |
| 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 | その他 | 613 | 1,398 | <p>【内訳】 航路泊地の埋没浚渫費の削 減:294億円 廃棄物処分場護岸造成費用の 削減:911億円 老朽化岸壁改良費用の削 減:77億円 陸上輸送コストの削減:66億 円 滞船コストの削減:6.2億円 船舶の大型化による輸送コス ト削減:31億円 震災時における緊急物資輸送 コストの削減:0.1億円 震災後の輸送コストの増大回 避:2.8億円 残存価値:9.6億円 【主な根拠】 維持浚渫及び土砂処分:18万 m³/年 平成30年取扱予測貨物量:98 万ト/年 平成30年予測滞船隻数:21隻/ 年</p> | 1,030 | 1.4 | <ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・輸送の効率化に伴い、光化学スモッグや酸性雨などを引き起こす大気汚染原因物質のCO₂、NO_xの削減が可能となる。 ・近年、大型化する旅客船の寄港が可能となり、クルージングの魅力が向上し、その結果クルージング機会が増加する。 | <ul style="list-style-type: none"> ・維持・管理コストを削減し、大型船に対応出来る岸壁（水深14m）を整備することにより、地域産業の発展や物流の効率化等が図られる。 ・大規模地震発生時における緊急物資輸送・物流機能の確保が図られるため、本プロジェクトの必要性は高い。 ・事業が順調に進んだ場合には、平成20年代後半の完了を予定している。 ・新技術の開発や活用を図る等、コスト縮減に努める。 | 継続 | 港湾局 計画課 (課長 菊地 身智雄) |
| 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 | その他 | 253 | 483 | <p>【内訳】 陸上輸送費の削減便益:432億 円 海上輸送費の削減便益:50億 円 残存価値:1.0億円 【主な根拠】 平成28年予測貨物量:46万ト/ /年</p> | 282 | 1.7 | <ul style="list-style-type: none"> ・輸送の効率化に伴い、光化学スモッグや酸性雨などを引き起こす大気汚染原因物質のCO₂、NO_xの削減が可能となる。 ・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。 ・沿道における騒音や振動等の軽減が図られる。 | <ul style="list-style-type: none"> ・非効率な輸送を解消することによるコスト縮減により、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。 ・浚渫土砂の有効活用により、コスト縮減に努める。 | 継続 | 港湾局 計画課 (課長 菊地 身智雄) |

| 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 | | | | | |
| | | | | | | | | | | |
| 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 | その他 | 404 | 656 | 【内訳】 外貨コンテナ貨物の陸上輸送コスト削減:130億円 外貨RORO船貨物の陸上輸送コスト削減:330億円 内貨RORO船貨物の陸上・海上輸送コスト削減:175億円 フェリー貨物の滞船時間コスト削減:10億円 フェリー旅客の待機時間コスト削減:5.7億円 残存価値:5.6億円 【主な根拠】 外貨コンテナ貨物の予測取扱貨物量(H32年):55万トン/年 外貨RORO船貨物の予測取扱貨物量(H27年):33万トン/年 | 531 | 1.2 | ・輸送の効率化に伴い、光化学スモッグや酸性雨などを引き起こす大気汚染原因物質のCO2、NOXの削減が可能となる。 ・既存ターミナルの混雑緩和による荷役効率及び作業の安全性の向上が図られる。 | ・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が高い。 ・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。 ・構造物基礎等へ発生材を利用することにより、コスト縮減に努める。 | 継続 | 港湾局 計画課 (課長 菊地 身智雄) |
| 清水港新興津地区国際海上コンテナターミナル整備事業 中部地方整備局 | 長期間継続中 | 245 | 483 | 【内訳】 輸送コストの削減便益:305億円 滞船解消による便益:80億円 地震時輸送コスト削減便益:89億円 残存価値便益:9.3億円 【主な根拠】 平成30年予測取扱貨物量:9.7万TEU/年 平成30年予測滞船隻数:245隻/年 | 266 | 1.8 | ・貨物の陸上輸送距離の短縮により、CO2、NOX等の排出量が削減される。 ・耐震強化岸壁の整備により、防災機能の強化及び緊急輸送体制の強化を図る。 | ・清水港において、増加するコンテナ貨物や船舶の大型化に対応することで、非効率な物流体系を改善し、物流コストの低減と駿河湾地域における地域産業の国際競争力の強化を図る。また、耐震構造の採用により、災害時の幹線物流機能を確保する。以上より本プロジェクトの必要性は高い。 ・事業が順調に進んだ場合には、平成20年代後半の完了を予定している。 ・防波堤の消波ブロックに既存のブロックを使用することで、コスト縮減を図る。 | 継続 | 港湾局 計画課 (課長 菊地 身智雄) |

| 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 | | | | |
| | | | | | | | | | |
| 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 | その他 | 166 | 277 | 192 | 1.4 | <ul style="list-style-type: none"> ・貨物の陸上輸送距離の短縮により、CO2、NOX等の排出量が削減される。 ・耐震強化岸壁の整備により、防災機能の強化及び緊急輸送体制の強化を図る。 | <ul style="list-style-type: none"> ・田子の浦港において、既存施設の老朽化及び能力不足（岸壁水深）に伴う物流の制約を解消する。また、大規模地震時の緊急物資輸送等の円滑化を図るとともに、物流機能を維持し、地域経済を支える。以上より本プロジェクトの必要性は高い。 ・事業が順調に進んだ場合には、平成20年代後半の完了を予定している。 ・航路泊地の浚渫において、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で、コスト縮減を図る。 | 継続 | 港湾局 計画課 (課長 菊地 身智雄) |
| 堺北港堺2区 基幹的広域防災 拠点整備事業 近畿地方整備局 | 長期間継 続中 | 88 | 137 | 102 | 1.3 | <ul style="list-style-type: none"> ・広域支援部隊が救出する生存者の増加により、災害時の住民被害が軽減される。 ・基幹的防災拠点によって復興までの期間が短縮され、地域の経済的被害が軽減される。 | <ul style="list-style-type: none"> ・発生が危惧されている上町断層地震や東南海・南海地震等の大規模災害の際に、救援物資の中継基地や被災地支援隊のベースキャンプ、あるいはヘリコプターによる災害医療支援など機能を確保する。 ・賑わい空間を創出し、住民の自然とのふれあいの機会を提供する。 ・平成24年度末現在、事業進捗率90%であり、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。 ・護岸工事により発生した石材を、緑地の用地造成に再利用することにより、コスト縮減を図る。 | 継続 | 港湾局 計画課 (課長 菊地 身智雄) |

| 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 | | | | | |
| | | | | | | | | | | |
| 尼崎西宮芦屋港 尼崎地区 国際物流ターミ ナル整備事業 近畿地方整備局 | 再々評価 | 203 | 414 | 【内訳】 輸送コストの削減:360億円 震災後の幹線貨物輸送コストの 増大回避:44億円 残存価値:9.5億円 【主な根拠】 平成30年度予測取扱貨物量: 173万トン | 338 | 1.2 | <ul style="list-style-type: none"> ・耐震バース整備による大規模地震時の輸送が確保され、輸送の信頼性が向上する。 ・輸送効率の向上等により、地域産業の安定・発展・地域活力の強化が図られる。 ・貨物の陸上輸送距離の短縮により、CO2、NOX等の排出量が削減される。 ・貨物の陸上輸送距離の短縮により、沿道における騒音や振動等の軽減が図られる。 | <ul style="list-style-type: none"> ・尼崎港に大型化した岸壁が整備されておらず、背後に立地している企業は他港を利用せざるを得ない状況であるが、国際物流ターミナルを整備することにより、船舶の大型化等に対応することで輸送効率化を図る。 ・大規模地震が逼迫している中、岸壁の耐震強化により大規模地震発生時の海上からの緊急物資輸送を確保する。 ・事業が順調に進んだ場合には、平成20年代後半の完了を予定している。 ・岸壁(水深12m)の耐震改良の際、岸壁背後に航路泊地の浚渫土砂を固化処理し活用した。 | 継続 | 港湾局 計画課 (課長 菊地 身智雄) |
| 和歌山下津港北 港地区 エネルギー港湾 整備事業 近畿地方整備局 | 再々評価 | 303 | 1,030 | 【内訳】 輸送コストの削減：1,030億 円 【主な根拠】 平成51年予測取扱貨物量： 350万トン/年 | 336 | 3.1 | <ul style="list-style-type: none"> ・港内静穏度が確保され、船舶の荷役及び航行等、輸送の信頼性が向上する。 ・輸送効率の向上等により、地域産業の安定・発展・地域活力の強化が図られる。 ・貨物の陸上輸送距離の短縮により、CO2、NOX等の排出量が削減される。 ・貨物の陸上輸送距離の短縮により、沿道における騒音や振動等の軽減が図られる。 | <ul style="list-style-type: none"> ・関西電力和歌山火力発電所の立地に伴い、平成34年度以降のLNGの取扱いが見込まれる。 ・住友金属工業和歌山製鉄所の設備投資に伴うスラグ発生量増大により、公共岸壁を利用する貨物の更なる増加が見込まれる。 ・事業が順調に進んだ場合には、平成30年代前半の完了を予定している。 ・これまでも防波堤において、経済面や環境面を十分に考慮した構造形式の選定により、約18.6億円のコスト縮減に努めており、今後とも、地盤改良による盛上り土等の有効利用の検討により防波堤整備費用の削減に努めていく。 | 継続 | 港湾局 計画課 (課長 菊地 身智雄) |

| 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 | | | | |
| | | | | | | | | | |
| 北九州港新門司 地区 複合一貫輸送 ターミナル整備 事業 九州地方整備局 | その他 | 208 | 1,072 | 357 | 3.0 | <ul style="list-style-type: none"> ・当該ターミナルの整備に伴い物流が効率化され、また高度化・多様化する物流ニーズに対応して、消費材価格が安定することにより、北九州市における産業の国際競争力強化が図られる。 ・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。 ・既存岸壁の耐震化により、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。 ・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。 | <ul style="list-style-type: none"> ・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30年代後半の完了を予定している。 ・航路浚渫について、新工法や新技術の活用により、コスト縮減に取り組む。 | 継続 | 港湾局 計画課 (課長 菊地 身智雄) |
| 中津港田尻地区 臨港道路整備事 業 九州地方整備局 | 長期間継 続中 | 48 | 96 | 49 | 2.0 | <ul style="list-style-type: none"> ・港湾整備により企業立地が進み、今後更なる雇用の創出や所得の向上が見込まれ、広域的な経済の活性化に寄与する。 ・港湾貨物の輸送の効率化により、CO2及びNOX等の排出量が軽減される。 | <ul style="list-style-type: none"> ・臨港道路の整備により港湾貨物の円滑で広域的な流動を可能とする広域交通ネットワークが構築され、物流の効率化と共に港周辺の渋滞緩和、安全性の向上、沿道環境の改善が可能となる。 また、CO2、NOX排出量削減等が図られるため、本プロジェクトの必要性は高い。 ・事業が順調に進んだ場合には、平成20年代後半の完了を予定している。 ・施工方法の見直しなどにより、コスト縮減に取り組んでいる。 | 継続 | 港湾局 計画課 (課長 菊地 身智雄) |

| 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 | | | | | |
| | | | | | | | | | | |
| 厳原港厳原地区 離島ターミナル 整備事業 九州地方整備局 | その他 | 65 | 108 | 【内訳】 輸送コストの削減便益(フェリー) : 34億円 移動コストの削減便益(フェリー) : 17億円 輸送コストの削減便益(RORO 船・貨物船) : 56億円 震災時の緊急物資輸送コスト増 大回避便益 : 0.08億円 震災時の移動コストの増大回避 : 0.59億円 その他の便益 : 1.3億円 【主な根拠】 平成34年予測取扱貨物量: フェリー貨物: 9,600台/年 フェリー旅客: 50,000人/年 一般貨物: 58.0万トン/年 | 75 | 1.5 | <ul style="list-style-type: none"> ・人流機能と物流機能の分離により安全性の向上・荷役の効率化が図られる。 ・施設の老朽化に伴う港湾施設機能喪失が回避されるため、これまで厳原港を活用していた利用者が引続き事業を継続することが可能となる。 ・港湾貨物の輸送効率化により、船舶及び輸送車両からのCO2、NOXの排出量が軽減される。 | <ul style="list-style-type: none"> ・港湾施設機能の継続、輸送・移動コストの削減、震災への対応、CO2、NOX排出量削減等の効果が図られるため、本プロジェクトの必要性は高い。 ・事業が順調に進んだ場合には、平成20年代後半の完了を予定している。 ・他港整備により不要となった防舷材を流用することによりコスト縮減に取り組んでいる。 | 継続 | 港湾局 計画課 (課長 菊地 身智雄) |
| 志布志港新若浜 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 | 675 | 1,116 | 【内訳】 輸送コスト削減(輸送距離短 縮) : 987億円 輸送コスト削減(船舶の大型 化) : 17億円 海難コスト削減 : 96億円 その他の便益 : 16億円 【主な根拠】 平成32年見通し : 8.6万TEU/ 年 | 912 | 1.2 | <ul style="list-style-type: none"> ・物流機能の効率化が図られ、背後企業の国際競争力の強化及び地域経済の活性化が期待される。 ・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。 ・港湾貨物の輸送効率化により、CO2、NOXの排出量が軽減される。 | <ul style="list-style-type: none"> ・志布志港は、南九州の国際物流拠点港として中心的な役割を担っており、増大するコンテナ貨物需要及び船舶の大型化への対応、船舶の航行安全性等、物流機能の効率化を図るために必要不可欠な事業である。 ・事業が順調に進んだ場合には、平成30年代前半の完了を予定している。 ・建設コスト縮減に向け、新形式防波堤(上部斜面型消波ブロック被覆堤)の導入、同防波堤のケーソン中詰材変更によるコスト縮減に取り組んでいる。 | 継続 | 港湾局 計画課 (課長 菊地 身智雄) |

| 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 | | | | |
| | | | | | | | | | |
| 名瀬港立神地区 防波堤整備事業 九州地方整備局 | 再々評価 | 251 | 500 | 367 | 1.4 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 静穏度の向上により船舶が安全に就航でき、島民の安定した生活に寄与する。 ・ 静穏度の向上により観光船が安全に出入港でき、観光収入の増加など地域経済に寄与する。 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 港内静穏度の確保により旅客・貨物の待ち時間が解消され、荷役作業等の安全性確保に大きく寄与するために必要不可欠な事業である。 ・ 事業が順調に進んだ場合には、平成20年代後半の完了を予定している。 ・ 港内撤去材料を防波堤基礎マウンドに有効活用することにより、コスト縮減に取り組んでいる。 | 継続 | 港湾局 計画課 (課長 菊地 身智雄) |

| 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 | | | | |
| 那覇港泊ふ頭地区 旅客船ターミナル 整備事業 沖縄総合事務局 | その他 | 195 | 706 | 197 | 3.6 | <ul style="list-style-type: none"> ・ターミナルの整備に伴い、寄港する旅客船の停泊や航行の景観を楽しむことができる。 ・ターミナル整備に伴い、物流と人流が分離され、乗船者の安全確保や環境改善が図られる。 ・防災機能の強化に伴い、大規模災害時に必要な緊急物資受入れヤードを確保する。 ・ターミナル整備に伴い、クルージングの魅力が向上し、クルージング機会が増加する。 ・臨港道路（若狭2号線）整備により、泊大橋北側方面から旅客船ターミナルへのアクセス、及び旅客船ターミナルから南側方面へのアクセス機能が強化され、交流機会の増加、観光時間の増加及び緊急物資輸送機能強化等に寄与する。 | <ul style="list-style-type: none"> ・那覇港における国際観光の発展を支援するため、また、貨物岸壁との併用による旅客の安全性の確保及び荷役作業の効率性を確保する観点から、泊ふ頭の岸壁、泊地の整備が必要である。 ・事業が順調に進んだ場合には、平成20年代後半の完了を予定している。 ・臨港道路の工法や材料単価の見直しによりコストの縮減を図っており、事業の実施に際しては引き続き適切に対応していきたい。 | 継続 | 港湾局 計画課 (課長 菊地 身智雄) |

**【空港整備事業】
(直轄事業等)**

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | | 貨幣換算が困難な効果等 による評価 | 再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見 込み、コスト縮減等) | 対応方針 | 担当課 (担当課長名) |
|-------------------------------------------------|------------|--------------|-------------|--------------|-----|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|------------------------------------------|
| | | | 便益の内訳及び主な根拠 | 費用:C (億円) | B/C | | | | |
| 新千歳空港 19(L) ILS双方向 化事業 北海道開発局 東京航空局 | 長期間継 続中 | 20 | 34 | 24 | 1.4 | <ul style="list-style-type: none"> ・乗客に不安感を与える、空港上空での旋回や降下上昇を繰り返す回数が減少し、利用者の航空機に対する安心感が向上する。 ・悪天候時の離着陸に対する乗員の精神的負荷や実際のワークロードが軽減される。 ・就航率の向上、遅延の解消により、公共交通機関として必要な信頼性、定時性を確保することができる。 | <ul style="list-style-type: none"> ・事業の進捗率は約30%。用地取得については既に完了しており本事業を継続するにあたり問題となりうるものはない。事業再開後2ヶ年（想定）で施設整備が完了する見込みである。 ・直近の調達価格の採用、ILS用地造成の盛土材に購入土砂を使用する従来工法から、空港内で発生する土砂の土工バランスを考慮することにより、発生材を盛土材に使用して、工事のコスト改善を図るなど、今後もコスト縮減に取り組む。 なお、現時点において、欠航・遅延を改善する方策としては19(L) ILS整備が最も有効である。 | 継続 | 航空局 交通管制部 交通管制 企画課 (課長 西村典明) |

【都市公園事業】
（直轄事業等）

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | 費用:C (億円) | B/C | 貨幣換算が困難な効果等 による評価 | 再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見 込み、コスト縮減等) | 対応方針 | 担当課 (担当課長名) |
|-----------------------------|------|--------------|-------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------|-----|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|-----------------------------------|
| | | | 便益の内訳及び主な根拠 | | | | | | | |
| 国営アルプスあ づみの公園 関東地方整備局 | 再々評価 | 610 | 1,909 | 【内訳】 直接利用価値：1,516億円 間接利用価値：393億円 【主な根拠】 誘致圏：利用実態を踏まえ、利 用者の上位8割をしめる都県、 または利用者数割合が3%以上で ある都県を誘致圏に設定 誘致圏人口：3,855万人 | 1,120 | 1.7 | ・江戸時代から残る水路など、地域の生産活動と結 びついた構造物等の展示、維持、保全を行っており、 安曇野の風土・文化の継承に貢献している。 ・オオルリシジミ（絶滅危惧Ⅰ類：環境省レッドリス ト）の保護区を園内に設置し、保全のための調 査・研究のフィールドとして研究者に提供するとと もに、公園としても調査・研究に協力し、保全技術 の確立に貢献している。 ・2地区双方の利用や、2地区を活用したイベントの 実施等により公園周辺の活性化に貢献している。 | ①事業の必要性等に関する視点 ・一の都道府県を越える広域の見地から設置さ れた公園であり、自然環境の保全、広域レクリ エーション需要への対応等の基本方針に基づき 整備を行っており、政策目標に照らして妥当性 を有している。 ・誘致圏人口は、前回評価時よりも約0.5%の増 加となっており、大きな変化は見られない。 ・年間約50万人の入園者を迎え、平成24年11月 には、累計入園者が300万人を突破した。 ・事業進捗率は97%（事業費ベース）であり、 前回評価時の94%から着実な事業進捗を図って いる。 ②事業の進捗の見込みの視点 ・管理施設や防災機能強化等のための事業を実 施し、平成27年度までに公園全体の閉園ができ よう整備を進める。 ③コスト縮減等の可能性の視点 ・堀金・穂高地区（里山文化ゾーン）における 外周柵の構造変更及び外周路舗装区間の最小 化。 ・大町・松川地区（自然体験ゾーン）におい て、既存道路を活かすことにより園路整備を最 小化。 | 継続 | 都市局 公園緑地・景観課 （課長 舟引 敏 明） |
| 国営吉野ヶ里歴 史公園 九州地方整備局 | その他 | 357 | 2,316 | 【内訳】 直接利用価値：1,772億円 間接利用価値：544億円 【主な根拠】 誘致圏：利用実態を踏まえ、日 帰り来園者数が累積80%に達す る経路長90kmの範囲を誘致圏に 設定 誘致圏人口：766万人 | 1,137 | 2.0 | ・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。 ・年間約60万人の来園者数があり、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 の満足度と歴史施設のわかりやすさについての満足 度は9割を超えている。 | ①事業の必要性等に関する視点 ・我が国固有の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 置された公園であり、吉野ヶ里のクニ全体の様 子を復元し、弥生時代を体感できる場として、 本遺跡と周辺の豊かな自然環境の一体的な整 備・保存を進めており、政策目標に照らして妥 当性を有している。 ・誘致圏人口は、前回評価時よりも約0.24%の 増加となっており、大きな変化は見られない。 ・年間約60万人の来園者を迎え、開園当初か らの累計入園者は平成24年3月に約600万 人に至り、周辺地域の観光客数の増加にも寄与 している。 ②事業の進捗の見込みの視点 ・平成25年度以降は隣接する県立区域境界部 の造成、休憩所、東墳丘墓の覆土・修景等の整 備を進める。 ③コスト縮減等の可能性の視点 ・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縮減に努めている。 | 継続 | 都市局 公園緑地・景観課 （課長 舟引 敏 明） |

【その他施設費】
【官庁営繕事業】

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 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 計画の 必要性 | 事業 計画の 合理性 | 事業 計画の 効果 | その他 | | | |
| 大井合同庁舎 関東地方整備局 | 長期間継 続中 | 94 | － ※1 | － ※1 | － ※1 | － ※1 | ①事業の必要性 1) 社会経済情勢等の変化 ・東日本大震災からの復興の足取りを確実なものとしつつ、財政健全化に向けた取組を進めるため、歳出全般の更なる点検が必要とされている。 2) 事業の効果等 －※1 3) 事業の進捗状況 ・検討業務終了。 ②事業の進捗の見込み ・今後の事業進捗を見込むことが困難。 ③コスト縮減や代替案立案等の可能性 －※1 本計画については、今後の事業進捗を見込むことが困難な状況にあることから中止する。 | 中止 | 大臣官房 官庁営繕部計画課 (課長 西村 好文) |
| 武生地方合同庁舎 近畿地方整備局 | 長期間継 続中 | 20 | － | － | － | － | － | 評価手続中 ※2 | 大臣官房 官庁営繕部計画課 (課長 西村 好文) |
| 広島地方合同庁舎5号館 中国地方整備局 | 長期間継 続中 | 76 | － ※1 | － ※1 | － ※1 | － ※1 | ①事業の必要性 1) 社会経済情勢等の変化 ・東日本大震災からの復興の足取りを確実なものとしつつ、財政健全化に向けた取組を進めるため、歳出全般の更なる点検が必要とされている。 2) 事業の効果等 －※1 3) 事業の進捗状況 ・杭まで施工し、本体工事終了。 ②事業の進捗の見込み ・今後の事業進捗を見込むことが困難。 ③コスト縮減や代替案立案等の可能性 －※1 本計画については、今後の事業進捗を見込むことが困難な状況にあることから中止する。 | 中止 | 大臣官房 官庁営繕部計画課 (課長 西村 好文) |

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 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 計画の 必要性 | 事業 計画の 合理性 | 事業 計画の 効果 | その他 | | | |
| 長崎第2地方合同庁舎 九州地方整備局 | 長期間継 続中 | 12 | - ※1 | - ※1 | - ※1 | - ※1 | <p>①事業の必要性</p> <p>1) 社会経済情勢等の変化 ・入居予定官署の一部が入居を取り止めたことに加え、東日本大震災からの復興の足取りを確実なものとしつつ、財政健全化に向けた取組を進めるため、歳出全般の更なる点検が必要とされている。</p> <p>2) 事業の効果等 -※1</p> <p>3) 事業の進捗状況 ・設計業務終了。</p> <p>②事業の進捗の見込み ・今後の事業進捗を見込むことが困難。</p> <p>③コスト縮減や代替案立案等の可能性 -※1</p> <p>本計画については、今後の事業進捗を見込むことが困難な状況にあることから中止する。</p> | 中止 | 大臣官房 官庁営繕部計画課 (課長 西村 好文) |

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 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 計画の 必要性 | 事業 計画の 合理性 | 事業 計画の 効果 | その他 | | | |
| 鹿児島港湾合同庁舎 九州地方整備局 | 長期間継続中 | 14 | 129 点 | 100 点 | 133 点 | 耐震性の不足・老朽を解消する必要性が認められる。経済性、採算性等の合理性があり、位置・規模・構造が適切で集約合同化による事業の効果が認められる。 | <p>①事業の必要性</p> <p>1) 社会経済情勢等の変化 ・入居予定官署の一部が入居を取り止めたことに加え、東日本大震災からの復興の足取りを確実なものとしつつ、財政健全化に向けた取組を進めるため、歳出全般の更なる点検が必要とされている。</p> <p>2) 事業の効果等 ・「事業計画の合理性」及び「事業計画の効果」の評価結果から本事業の効果が認められる。</p> <p>3) 事業の進捗状況 ・建設用地取得済。</p> <p>②事業の進捗の見込み ・現計画の継続が必要である。</p> <p>③コスト縮減や代替案立案等の可能性 ・本事業の実施に合理性があり、「コスト縮減や新たな代替案立案の可能性」の観点から現時点で事業の見直しの必要性は認められない。</p> <p>社会経済情勢等の変化はあるが、事業の必要性等については評価基準以上の評点となっている。また、今後の事業進捗も見込まれることから、本計画を継続することが妥当であると認められる。</p> | 継続 | 大臣官房 官庁営繕部計画課 (課長 西村 好文) |

○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24年9月に評価結果を公表済)

【その他施設費】
【官庁営繕事業】

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 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 計画の 必要性 | 事業 計画の 合理性 | 事業 計画の 効果 | その他 | | | |
| 仙台第1地方合同庁舎(増築棟) 東北地方整備局 | 長期間継続中 | 122 | 122 点 | 100 点 | 133 点 | 老朽・借用返還・分散を解消する必要性が認められる。経済性、採算性等の合理性があり、位置・規模・構造が適切で集約合同化による事業の効果が認められる。 | <p>①事業の必要性</p> <p>1) 社会経済情勢等の変化 ・東日本大震災からの復興の足取りを確実なものとしつつ、財政健全化に向けた取組を進めるため、歳出全般の更なる点検が必要とされている一方、東日本大震災の教訓を踏まえた防災機能強化が求められている。</p> <p>2) 事業の効果等 ・「事業計画の合理性」及び「事業計画の効果」の評価結果から本事業の効果が認められる。</p> <p>3) 事業の進捗状況 ・本体工事契約済、既存車庫取り壊し工事中</p> <p>②事業の進捗の見込み ・平成26年度完成予定</p> <p>③コスト縮減や代替案立案等の可能性 ・本事業の実施に合理性があり、「コスト縮減や新たな代替案立案の可能性」の観点から現時点で事業の見直しの必要性は認められない。</p> <p>社会経済情勢等の変化はあるが、事業の必要性等については評価基準以上の評点となっている。また、今後の事業進捗も見込まれることから、本計画を継続することが妥当であると認められる。</p> | 継続 | 大臣官房 官庁営繕部計画課 (課長 西村 好文) |

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 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 計画の 必要性 | 事業 計画の 合理性 | 事業 計画の 効果 | その他 | | | |
| 中央合同庁舎第 8号館 大臣官房官庁営 繕部 | 長期間継 続中 | 196 | 120 点 | 100 点 | 146 点 | 未利用容積の活用、分散している官署を集約化する必要性が認められる。移転・再配置、集約合同化で合理性があり、位置・規模・構造が適切で事業の効果が認められる。 | <p>①事業の必要性</p> <p>1) 社会経済情勢等の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・東日本大震災からの復興の足取りを確実なものとしつつ、財政健全化に向けた取組を進めるため、歳出全般の更なる点検が必要とされている。 <p>2) 事業の効果等</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「事業計画の合理性」及び「事業計画の効果」の評価結果から本事業の効果が認められる。 <p>3) 事業の進捗状況</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本体工事中 <p>②事業の進捗の見込み</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成25年度完成予定 <p>③コスト縮減や代替案立案等の可能性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本事業の実施に合理性があり、「コスト縮減や新たな代替案立案の可能性」の観点から現時点で事業の見直しの必要性は認められない。 <p>社会経済情勢等の変化はあるが、事業の必要性等については評価基準以上の評点となっている。また、今後の事業進捗も見込まれることから、本計画を継続することが妥当であると認められる。</p> | 継続 | 大臣官房 官庁営繕部計画課 (課長 西村 好文) |
| 中央合同庁舎第 4号館 大臣官房官庁営 繕部 | その他 | 581 | — ※1 | — ※1 | — ※1 | — ※1 | <p>①事業の必要性</p> <p>1) 社会経済情勢等の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・東日本大震災からの復興の足取りを確実なものとしつつ、財政健全化に向けた取組を進めるため、歳出全般の更なる点検が必要とされ、特定国有財産整備計画から中央合同庁舎第4号館計画が除外された。 <p>2) 事業の効果等</p> <ul style="list-style-type: none"> —※1 <p>3) 事業の進捗状況</p> <ul style="list-style-type: none"> ・検討業務終了。設計業務・本体工事発注前。 <p>②事業の進捗の見込み</p> <ul style="list-style-type: none"> ・今後の事業進捗を見込むことが困難。 <p>③コスト縮減や代替案立案等の可能性</p> <ul style="list-style-type: none"> —※1 <p>本計画については、今後の事業進捗を見込むことが困難な状況にあることから中止する。</p> | 中止 | 大臣官房 官庁営繕部計画課 (課長 西村 好文) |

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 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) |
|---------------------|------------|--------------|------------------|------------------|-----------------|--------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|------------------------------------|
| | | | 事業 計画の 必要性 | 事業 計画の 合理性 | 事業 計画の 効果 | その他 | | | |
| 東雲合同庁舎 関東地方整備局 | 長期間継 続中 | 90 | 133 点 | 100 点 | 146 点 | 分散・老朽を解消する必要性が認められる。移 転・再配置、集約合同化で合理性があり、位置・規 模・構造が適切で事業の効果が認められる。 | <p>①事業の必要性</p> <p>1) 社会経済情勢等の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> 東日本大震災からの復興の足取りを確実なものとしつつ、財政健全化に向けた取組を進めるため、歳出全般の更なる点検が必要とされている。 <p>2) 事業の効果等</p> <ul style="list-style-type: none"> 「事業計画の合理性」及び「事業計画の効果」の評価結果から本事業の効果が認められる。 <p>3) 事業の進捗状況</p> <ul style="list-style-type: none"> 本体工事中 <p>②事業の進捗の見込み</p> <ul style="list-style-type: none"> 平成25年度完成予定 <p>③コスト削減や代替案立案等の可能性</p> <ul style="list-style-type: none"> 本事業の実施に合理性があり、「コスト削減や新たな代替案立案の可能性」の観点から現時点で事業の見直しの必要性は認められない。 <p>社会経済情勢等の変化はあるが、事業の必要性等については評価基準以上の評点となっている。また、今後の事業進捗も見込まれることから、本計画を継続することが妥当であると認められる。</p> | 継続 | 大臣官房 官庁営繕部計画課 (課長 西村 好 文) |
| 立川地方合同庁舎 関東地方整備局 | 長期間継 続中 | 55 | 128 点 | 100 点 | 133 点 | 狭あい・分散・老朽を解消する必要性が認められ る。経済性、採算性等の合理性があり、位置・規 模・構造が適切で集約合同化による事業の効果が認 められる。 | <p>①事業の必要性</p> <p>1) 社会経済情勢等の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> 入居予定官署の一部が入居を取り止めたことに加え、東日本大震災からの復興の足取りを確実なものとしつつ、財政健全化に向けた取組を進めるため、歳出全般の更なる点検が必要とされている。 <p>2) 事業の効果等</p> <ul style="list-style-type: none"> 「事業計画の合理性」及び「事業計画の効果」の評価結果から本事業の効果が認められる。 <p>3) 事業の進捗状況</p> <ul style="list-style-type: none"> 本体工事中 <p>②事業の進捗の見込み</p> <ul style="list-style-type: none"> 平成25年度完成予定 <p>③コスト削減や代替案立案等の可能性</p> <ul style="list-style-type: none"> 本事業の実施に合理性があり、「コスト削減や新たな代替案立案の可能性」の観点から現時点で事業の見直しの必要性は認められない。 <p>社会経済情勢等の変化はあるが、事業の必要性等については評価基準以上の評点となっている。また、今後の事業進捗も見込まれることから、本計画を継続することが妥当であると認められる。</p> | 継続 | 大臣官房 官庁営繕部計画課 (課長 西村 好 文) |

※ 事業計画の必要性—既存施設の老朽・狭隘・政策要因等、施設の現況から事業計画を早期に行う必要性を評価する指標
 事業計画の合理性—採択案と同等の性能を確保できる代替案の設定可能性の検討、代替案との経済比較等から新規事業として行うことの合理性を評価
 する指標（合理性の有無により、100点か0点のいずれかを評点とする）
 事業計画の効果 — 「業務を行うための基本機能」と「施策に基づく付加機能」の2つの機能について評価する指標
 （採択要件：事業計画の必要性100点以上、事業計画の合理性100点、事業計画の効果100点以上を全て満たす）

※1 事業の必要性等に変化はないが、今後の事業進捗を見込むことが困難であり、コスト削減や代替案立案等（事業手法・施設規模等の見直し）の可能性はない。国土交通省所管のいわゆる「その他施設費」
 に係る再評価実施要領 第5. 4. ③による中止。

※2 入居予定官署の庁舎整備の方向性について関係省と協議中。